



LEGA NAVALE ITALIANA

*Sezione di Taranto*



## **PIANO DI TRATTAMENTO DEL RISCHIO della Lega Navale Italiana – Sez. di Taranto**

### **Legenda**

FIV - Federazione Italiana Vela

C.O. - Comitato Organizzatore (LNI TA)

R.S. - Responsabile della Sicurezza

R.O. - Race Officer (Presidente Comitato di Regata)

P.C.A. Punto di Comando Avanzato

BRIDGE - Responsabile Ponte Radio /Telefono posizionato nel P.C.A.

B.S.- Barca scopa, coordinamento imbarcazioni di assistenza

BEACH MASTER - Responsabile di tutte le attività a terra posizionato nel P.C.A.

A.O. - Associazione Organizzatrice

LNI-TA - Lega Navale Italiana, Sezione di Taranto

### **Premessa**

È importante sottolineare che la legge non impone ai circoli o alle associazioni sportive di offrire un ambiente completamente privo di rischi. Infatti, accettando di partecipare alle attività veliche, i partecipanti acconsentono ad affrontare quei rischi che rappresentano un aspetto inevitabile dell'attività.

Si prevedono ed adottano le precauzioni necessarie per evitare rischi che potrebbero causare lesioni o danni che sono ragionevolmente prevedibili.

L'approccio adottato in questo documento si basa sullo standard australiano della gestione dei rischi AS / NZS4360:1999 e la National Guideline Risk Management sviluppato dal Comitato permanente sullo sport e attività ricreative (SCORS) - gruppo di lavoro per la gestione dei rischi - (Norme ISO9003).

Per la redazione del Piano di sicurezza si è attinto 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
- Piano di sicurezza LNI Ortona

Tale documento si riferisce alle attività veliche delle derive e dell'altura.

Il documento comprende le seguenti fasi:

- Identificazione del rischio
- Valutazione del rischio
- Il trattamento del rischio (piano d'azione)
- Monitoraggio



**Categorie di rischio individuate:**

**(A) Sull'acqua**

Questa categoria comprende tutti quei rischi connessi con lo svolgimento delle gare di vela e con le attività sportive, una volta che i partecipanti hanno lasciato la riva. I rischi sull'acqua varieranno a seconda della natura delle attività, l'esperienza dei partecipanti e degli organizzatori e della posizione in cui esse sono condotte.

**(B) Attività Pre e Post Evento**

Questa categoria si riferisce ai rischi legati alle attività che immediatamente precedono e seguono gli eventi in acqua. In questo senso dovrebbero esser tutte considerate l'attività di recupero delle barche, il loro armamento e l'attività di preparazione del comitato organizzatore.

**(C) Ambiente**

L'ambiente fisico in cui conduciamo gli eventi del circolo includerà necessariamente i rischi per la sicurezza delle persone e danni alle cose. Questa categoria non riguarda l'ambiente di regata, si concentra piuttosto sulla sede dell'associazione organizzatrice (LNI TA) e gli ambienti circostanti, che vengono utilizzati dai soci, dai partecipanti, dagli accompagnatori e, in alcuni casi, dal pubblico in generale.

**(D) Il personale**

Questa categoria comprende i soci dell'associazione organizzatrice (LNI TA), gli Ufficiali di Regata (U.d.R.), i partecipanti, i genitori e gli spettatori che possono essere coinvolti in attività inerenti. L'associazione organizzatrice LNI TA (A.O.) ha il dovere di assistere quelle persone che possono essere coinvolte dalle sue azioni e, pertanto, deve garantire che saranno adottate misure per gestire i rischi che possono essere affrontati personale della sezione, oltre a quei rischi che insorgono a causa della loro condotta.

**Probabilità di scala che accada un evento**

Valutazione che il potenziale rischio si ripeta in un anno	
<b>A</b>	<b>QUASI CERTO:</b> si verificherà probabilmente, potrebbe verificarsi più volte all'anno
<b>B</b>	<b>PROBABILE:</b> Alta probabilità, può sorgere una volta l'anno
<b>C</b>	<b>POSSIBILE:</b> ragionevole probabilità che possa verificarsi in un periodo di 5 anni
<b>D</b>	<b>IMPROBABILE:</b> plausibile, potrebbe verificarsi in un periodo di 5-10 anni
<b>E</b>	<b>TRASCURABILE:</b> impatto molto piccolo, rettifica con normali processi



### Gravità di rischio

Valutazione impatto potenziale	
<b>A</b>	<b>CATASTROFICO:</b> la maggior parte degli obiettivi non possono essere raggiunti, o sono minacciati molto seriamente
<b>B</b>	<b>MAGGIORE:</b> la maggior parte dei obiettivi minacciati, una seria minaccia
<b>C</b>	<b>MODERATO:</b> Alcuni obiettivi colpiti, uno sforzo considerevole per correggere
<b>D</b>	<b>MINORE:</b> facile rimedio, con qualche sforzo gli obiettivi possono essere raggiunti
<b>E</b>	<b>TRASCURABILE:</b> impatto molto piccolo, rettifica con normali processi

### Priorità di rischio

La scala di priorità di rischio determina la natura del rischio e le azioni necessarie.

Tabella 3: scala di priorità di rischio

		IMPATTO				
		A	B	C	D	E
PROBABILITA'	A	Estremo (1)	Estremo (1)	Maggiore (2)	Maggiore (2)	Medio (3)
	B	Estremo (1)	Estremo (1)	Maggiore (2)	Medio (3)	Medio (3)
	C	Estremo (1)	Maggiore (2)	Medio (3)	Medio (3)	Minore (4)
	D	Maggiore (2)	Maggiore (2)	Medio (3)	Minore (4)	Minore (4)
	E	Medio (3)	Medio (3)	Minore (4)	Minore (4)	Minore (4)

<b>LEGENDA</b>	<b>(1) rischi estremi</b> possono sorgere e avere conseguenze potenzialmente gravi che richiede urgente attenzione
	<b>(2) rischi grandi</b> possono sorgere e avere potenzialmente gravi conseguenze che richiedono urgente attenzione o indagine
	<b>(3) rischi medi</b> possono sorgere o avere conseguenze abbastanza gravi che richiedono attenzione
	<b>(4) rischi minori</b> poche conseguenze gestibili con normale routine

**TABELLE DI GESTIONE DEL RISCHIO**  
della Lega Navale Italiana – Sez. di Taranto

Potenziali rischi	probabilità	gravità	priorità	trattamento	risorse	person. resp.	arco di tempo
Collisione di barche durante regata, conseguenti lesioni personali	<b>B</b>	<b>C</b>	<b>Maggiore</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• chiarire le istruzioni pre-gara</li><li>• formazione dei partecipanti</li></ul>	responsabile sicurezza	U.d.R	briefing
Incendio/esplosione su imbarcazione di soccorso e conseguenti lesioni all'equipaggio	<b>D</b>	<b>B</b>	<b>Media</b>				
Difficoltà a portare soccorso nel mezzo della regata con aggravamento delle ferite	<b>D</b>	<b>D</b>	<b>Minore</b>	individuare le possibili cause e predisporre un piano sanitario di soccorso attinente	comitato per la sicurezza C.S.	responsabile sicurezza	inizio stagione
Difficoltà a portare soccorso nel mezzo della regata con aggravamento delle condizioni mediche	<b>D</b>	<b>D</b>	<b>Minore</b>	individuare i possibili elementi ostativi e predisporre un piano sanitario di soccorso attinente	C.S.	responsabile sicurezza	- inizio stagione -briefing
Regatanti e/o UdR con ipotermia	<b>C</b>	<b>B</b>	<b>Maggiore</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• predisporre piano sanitario di soccorso</li><li>• informare i partecipanti delle condizioni climatiche previste</li></ul>	C.S.	responsabile sicurezza	- inizio stagione - briefing
Collisione di una barca con oggetti sommersi e conseguenti lesioni personali	<b>D</b>	<b>E</b>	<b>Minore</b>	formazione dei partecipanti		U.d.R	
Persone disperse in mare a causa di insufficienti dotazioni di sicurezza	<b>C</b>	<b>D</b>	<b>Medio</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• somministrare ai partecipanti le buone norme per una navigazione sicura</li><li>• formazione pre-gara</li></ul>	responsabile sicurezza	responsabile sicurezza	briefing
Impreviste variazioni meteo avverse con timonieri e UdR esposti agli eventi avversi	<b>B</b>	<b>B</b>	<b>Estremo</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• valutazione accurata previsioni meteo marine</li><li>• formazione dei partecipanti</li></ul>	C.O.	U.d.R	briefing
Barche con timonieri inesperti o disabili si arenano o si perdono per problemi di navigazione ( <i>derive</i> )	<b>D</b>	<b>E</b>	<b>Minore</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• formazione dei partecipanti</li><li>• formazione pre-gara</li></ul>	responsabile sicurezza		
Colpo di calore, ustioni o disidratazione per timonieri e UdR	<b>B</b>	<b>E</b>	<b>Minore</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• predisporre piano sanitario di soccorso</li><li>• informare i partecipanti delle condizioni climatiche previste</li></ul>	responsabile sicurezza  C.O.	R.S.	inizio stagione  briefing



# LEGA NAVALE ITALIANA

## Sezione di Taranto



Barche in regata in pericolo di collisione col traffico marittimo	<b>E</b>	<b>E</b>	<b>Minore</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>individuazione delle aree a rischio</li><li>impostazione del campo di regata nel rispetto dei divieti degli organi competenti</li></ul>	C.O.	C.O.	inizio stagione
Lesioni personali ai bagnanti per collisione con le barche ufficiali, o dei concorrenti sia su campo sia raggiungendo il campo	<b>E</b>	<b>E</b>	<b>Minore</b>	Istruire il personale occupante le imbarcazioni di assistenza sulle modalità di controllo dello specchio d'acqua in cui si realizza la regata	C.O.	C.O.	inizio stagione
La mancata effettuazione del conteggio delle barche pre e post regata determina la perdita di persone ( <b>derive</b> )	<b>E</b>	<b>E</b>	<b>Minore</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>chiarire le istruzioni pre-gara</li></ul>	C.O.	C.O.	briefing
Lesioni personali per sé o altri, come risultato di regatanti inesperti che partecipano al di là della loro capacità	<b>C</b>	<b>D</b>	<b>Medio</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>formazione dei partecipanti</li><li>formazione pre-gara</li></ul>	C.O.	C.O.	Inizio stagione briefing
Perdita di comunicazione con conseguente incapacità di fornire servizi di soccorso efficaci	<b>B</b>	<b>D</b>	<b>Medio</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>prevedere rete di comunicazione e gerarchia sia su canale VHF che su telefono cell.</li><li>formazione dei partecipanti</li></ul>	C.O.	BRIDGE	inizio stagione
L'uso improprio di gru con conseguente infortunio dei partecipanti alla regata ( <b>derive</b> )	<b>E</b>	<b>E</b>	<b>Minore</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>solo personale qualificato utilizza le attrezzature</li><li>l'A.O. condurrà attività formativa per il personale</li><li>l'A.O. predispone elenco personale qualificato in servizio</li></ul>	A.O.	BEACH MASTER	inizio stagione
Condizioni dello scivolo – se diventa sdruciolevole - rischio di lesioni personali ( <b>derive</b> )	<b>C</b>	<b>C</b>	<b>Maggiore</b>	prevedere un piano di manutenzione pre durante e post gara delle zone più a rischio di deterioramento	A.O.	BEACH MASTER	inizio stagione
Furto o danneggiamento di imbarcazioni o attrezzature a causa della scarsa sicurezza di stoccaggio del materiale ( <b>derive</b> )	<b>E</b>	<b>D</b>	<b>Minore</b>	il personale preventivamente formato vigilerà secondo i turni di lavoro	A.O.	BEACH MASTER	inizio stagione
Materiale rimasto in giro connesso al rischio di lesioni alle persone che utilizzano la zona interessata ( <b>derive</b> )	<b>B</b>	<b>D</b>	<b>Medio</b>	il personale provvederà prima dell'inizio a controllare la zona interessata	A.O.	BEACH MASTER	inizio stagione



# LEGA NAVALE ITALIANA

## Sezione di Taranto



Lesioni alle persone e danni alle cose derivanti da incidenti di armamento quali alberi che cadono, cavi in tensione, ecc. ( <b>derive</b> )	<b>B</b>	<b>C</b>	<b>Maggiore</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• limitare l'accesso alla zona dedicata alle imbarcazioni ai soli addetti ai lavori</li><li>• formazione dei partecipanti</li></ul>	A.O. (cartelli di avviso pericolo e divieto di accesso)	BEACH MASTER	ogni inizio anno solare
Interpretazione non accurata dei bollettini meteorologici e conseguente uscita della flotta in condizioni pericolose	<b>C</b>	<b>C</b>	<b>Maggiore</b>	stabilire le modalità e gli accordi per collegamento informatico/telefonico o con ARPA e Protezione Civile regionali (Bollettino di allerta meteorologica)	A.O.	C.O.	briefing
Trattamento inadeguato di controversie e ricorsi con conseguente insoddisfazione tra i velisti e potenziale rischio di azioni legali	<b>E</b>	<b>E</b>	<b>Minore</b>	formazione dei partecipanti	C.O.	C.O.	briefing
<b>AMBIENTE</b>							
Infortunio per concorrenti e non concorrenti nel parco barche da attrezzature sciolte ( <b>derive</b> )	<b>B</b>	<b>C</b>	<b>Maggiore</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• limitare l'accesso al parco barche alle persone autorizzate</li><li>• designare zone armamento</li><li>• far rispettare le regole</li></ul>	A.O. (cartelli di avviso pericolo e divieto di accesso)	BEACH MASTER	inizio regata
Presenza di Nebbia/scarsa visibilità	<b>D</b>	<b>D</b>	<b>Minore</b>	Predisporre piano di emergenza che preveda il recupero delle imbarcazioni ed il rientro a terra	C.O.	R.O.	Inizio stagione
Persone non adeguatamente addestrate o autorizzate con l'accesso al funzionamento dei mezzi meccanici come i trattori, argani, gru, ecc. Insufficienti misure di sicurezza	<b>C</b>	<b>C</b>	<b>Maggiore</b>	Verificare che il DVR sia aggiornato e preveda le idonee misure di sicurezza	A.O.	BEACH MASTER	inizio stagione inizio regata
<b>PERSONALE</b>							
Molestie ai partecipanti dagli UdR, dai soci del circolo o da altri partecipanti non corretti	<b>D</b>	<b>D</b>	<b>Minore</b>	sviluppare un codice di comportamento dei soci promuovere il codice ed educare	Codice di comportamento	Consiglio direttivo	riunione
Inadempimento da parte del responsabile della sicurezza di attrezzature imbarcazioni di salvataggio come richiesto dalle circostanze di emergenza	<b>D</b>	<b>B</b>	<b>Maggiore</b>	Preparare un piano accurato per il dislocamento delle imbarcazioni di salvataggio e vigilare che venga messo in atto	A.O.	C.O.	Pre regata



# LEGA NAVALE ITALIANA

## Sezione di Taranto



Scarsa conoscenza delle procedure di emergenza per i soci e gli equipaggi				<ul style="list-style-type: none"><li>• si attuerà una capillare diffusione delle azioni da svolgere in caso di emergenza</li><li>• dispense e formazione frontale</li></ul>	A.O.	R.S.	inizio anno sociale
Responsabili del primo soccorso non adeguatamente formati o qualificati durante la conduzione di attività con conseguente cattiva gestione degli infortuni				i responsabili del primo soccorso dovranno avere gli attestati in rispetto alla normativa vigente	A.O.	R.S.	pre-regata
Scarsa comunicazione al servizio di emergenza della localizzazione della sezione e del suo accesso con conseguente ritardo nel trattamento dell'emergenza. La mancanza di adeguate attrezzature di primo soccorso immediatamente disponibili per il trattamento di lesioni o incidenti, quando si verificano				si redigerà un piano sanitario di soccorso dettagliata e si controllerà la dotazione in sede delle attrezzature disponibili per il trattamento primo di lesioni o incidenti		R.S.	inizio stagione
Possibilità di stress post-traumatico per volontari coinvolti in incidenti gravi /emergenze.				si informeranno e formeranno i volontari sulle dinamiche degli incidenti e loro trattamento	A.O. (formazione frontale e dispense illustrative)	C.O.	nizio stagione
Possibilità di caduta in mare mentre si svolgono le attività di fissaggio o rimozione boe	<b>C</b>	<b>C</b>	<b>Maggiore</b>	istruire a non portare il corpo fuori dalla imbarcazione durante il posizionamento o la rimozione delle boe, mantenendosi alle cime poste lungo i fianchi e sul pagliolato.	A.O. (formazione frontale)	C.O.	inizio stagione
possibilità di caduta in mare nel corso delle attività di assistenza	<b>C</b>	<b>C</b>	<b>Maggiore</b>	formazione sulle modalità di azione	A.O. (formazione frontale)	C.O.	inizio stagione
possibilità che durante il movimento l'imbarcazione compia movimenti bruschi tali da provocare scivolamenti o cadute	<b>B</b>	<b>C</b>	<b>Maggiore</b>	formazione sulla modalità operativa da seguire quale: Prima dell'accensione del motore del gommone, il conducente deve indossare o agganciare al corpo il dispositivo automatico di	A.O. (formazione frontale)	C.O.	inizio stagione



# LEGA NAVALE ITALIANA

## *Sezione di Taranto*



				spegnimento a strappo in dotazione al motore del gommone ed assicurarsi che il motore sia in folle			
--	--	--	--	--	--	--	--





**LEGA NAVALE ITALIANA**

*Sezione di Taranto*



## **PROCEDURE DEL PIANO OPERATIVO DELLA SICUREZZA**

### **RESPONSABILITA' DEI CONCORRENTI**

È 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;
- 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
- 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.

### **STRUTTURA DELL'ORGANIZZAZIONE**

La gestione complessiva della sicurezza dell'evento è responsabilità del Comitato Organizzatore (C.O.) ed è delegata al Presidente del Comitato di Regata (R.O.) dal momento in cui il primo partecipante è autorizzato a scendere in acqua e fino a quando l'ultimo timoniere è tornato a terra.

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

Per meglio coordinare le attività legate alla sicurezza il C.O./R.O. hanno nominato un Responsabile alla Sicurezza della manifestazione (R.S.)



## LEGA NAVALE ITALIANA

### *Sezione di Taranto*



La flotta di assistenza (safety fleet) sarà formata da imbarcazioni di assistenza e dalla barca-scopa. Alla richiesta di bisogno tutti i mezzi di assistenza, compreso il posa-boe, e l'imbarcazione della giuria dovranno svolgere compiti di assistenza fino a che il momento del bisogno sia passato.

Il C.O. 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 R.O. 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 dovrà spiegare soprattutto la particolare gestione riguardo ai concorrenti ritirati

La base a terra deve essere presidiata da un rappresentante del R.S. (BRIDGE) e deve essere sempre in ascolto sul canale di lavoro e di emergenza e mantenere un controllo tra R.O., R.S. e i mezzi a mare (assistenza). Il BRIDGE deve avere la disponibilità di un telefono, per consentire le comunicazioni per la richiesta di assistenza e soccorso. Di qualunque evento straordinario deve essere data comunicazione all'Autorità Marittima. La base si è dotata di un punto di pronto intervento sanitario.

Il BEACH MASTER sarà in comunicazione con il BRIDGE e sarà in comunicazione diretta con ciascun mezzo di assistenza per ogni evenienza che implichi attività a terra.

A seguito di disposizioni del R.S., il BRIDGE sarà responsabile delle comunicazioni con il 118 e la Capitaneria di Porto; in alternativa, in caso di necessità, il Beach Master potrà vicariare tale ruolo.

### **PROCEDURE RADIO**

Il C.O. assegnerà il canale VHF 72 per le operazioni di Regata ed il 16 per l'emergenza. In questo caso R.O. e R.S. dovranno monitorare i due canali.

La base a terra deve essere presidiata da un rappresentante del R.S. (BRIDGE) e deve essere sempre in ascolto sul canale di lavoro e di emergenza e mantenere un controllo tra R.O., R.S. e i mezzi a mare (assistenza).

### **ATTIVITA' PER LA GESTIONE DELLA SICUREZZA**

Prima della regata, l'R.S.:

- 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;



## LEGA NAVALE ITALIANA

### *Sezione di Taranto*



- controlla che ci sia un numero sufficiente di mezzi di assistenza, compresi i gommoni posa-boe e le barche per la giuria, e che a ciascuno sia stato assegnato l'equipaggio;
- interagisce con il C.O. 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 pre-regata;
- identifica se nel gruppo di volontari ci siano quelli dotati di brevetto per il primo soccorso e decide a quali mezzi destinarli;
- 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;
- interagisce con il C.O. per decidere se la barca-scopa è necessaria ed in caso affermativo predispone per la sua preparazione e la sua posizione; il suo equipaggio farà parte del team di assistenza e di conseguenza sarà presente al briefing della sicurezza;
- individuano il referente della barca-scopa
- controlla che la segreteria organizzativa abbia richiesto l'autorizzazione da parte della Capitaneria di Porto
- si assicurano che sia stato approntato il piano sanitario di soccorso e che sia stato debitamente inviato al centro di soccorso 118;
- si assicura che le cassette di pronto soccorso allocate nei vari locali del circolo siano ben indicate e con il relativo materiale di medicazione disponibile

L'R.S. è responsabile della gestione della flotta di assistenza sia in acqua che a terra, il loro eventuale ancoraggio, il loro rifornimento e nel caso la manutenzione.



LEGA NAVALE ITALIANA

*Sezione di Taranto*



## IL GIORNO PRIMA DELLA REGATA

L'R.O. ed l'R.S. controllano le previsioni meteo

L'R.S. tiene il briefing della sicurezza con il personale preposto e convocato in cui si tratteranno i seguenti temi:

- controllo 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;
- notifica area di regata e dove staranno pattugliando;
- notifica frequenza radio assegnata;
- i nominativi di chiamata radio per tutti i mezzi di assistenza e distribuire gli elenchi nominativi degli equipaggi e dei numeri di cellulare
- 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
- compiti di scorta mentre le barche stanno veleggiando da e verso il campo di regata. L'imbarcazione di assistenza 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;
- area di sorveglianza da assegnare a ciascun mezzo di soccorso durante la regata
- report delle previsioni del tempo atteso per il periodo della regata; se è previsto vento forte;
- necessità che le imbarcazioni di assistenza debbano 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 abbisognano di un intervento rapido per controllare se il timoniere è eventualmente rimasto intrappolato;
- qualora appaiano barche estranee o di spettatori che puntano verso il campo di regata le barche dell'assistenza dovrebbero richiedere educatamente di cambiare rotta;
- identificazione della barca usata come posa-boe;

L'R.O. tiene il briefing dei concorrenti in cui si affronteranno i seguenti temi:

- report delle previsioni del tempo atteso per il periodo della regata; se è previsto vento forte, tutti i concorrenti ritirati dovrebbero essere scortati sulla via del ritorno o in una posizione dalla quale c'è chiara visibilità del sicuro approdo;
- possibilità di nebbia; nel caso di possibilità di nebbia si deve dichiarare che i concorrenti dovranno aspettare nei pressi della barca comitato per essere trainati/accompagnati a terra;
- come riconoscere, dove è posizionata, il compito della barca-scopa se prevista e le imbarcazioni di assistenza;
- identificare i nominativi di chiamata radio per tutti i mezzi di assistenza e distribuire gli elenchi nominativi degli equipaggi e dei numeri di cellulare
- info su campo di regata ed il percorso da seguire

Il Beach Master registra il numero delle barche in uscita ed avvisa l'R.O. e la Capitaneria di Porto attraverso email.



LEGA NAVALE ITALIANA

*Sezione di Taranto*



## DURANTE LA REGATA

Prima di dare inizio alla regata:

1. l'R.S. ed l'R.O. consultano vari siti di previsioni meteo, soprattutto locali, verificano lo stato del mare e del vento sul campo di regata e lungo la rotta per raggiungerlo, considerano le caratteristiche della classe, il range di età ed anche il livello di abilità dei velisti, consultano le istruzioni di regata e le regole di classe per verificare se è stabilito un limite massimo dell'intensità del vento;
2. l'R.S. controlla le dotazioni di bordo delle imbarcazioni assistenza e dà il via alle operazioni.
3. dopo che l'R.O. ha dato il permesso, le imbarcazioni di assistenza in acqua lasciano terra raggiungendo le posizioni definite nel precedente briefing. munite di tutta la dotazione di bordo precedentemente controllate dal R.O. recando la bandiera ben in vista di assistenza contrassegnata con la lettera "A".
4. l'R.S. attraverso il Bridge interagisce via radio con i referenti dei mezzi di assistenza e la barca di giuria per un controllo generale
5. il B.M. controlla, attraverso il Bridge, il numero di imbarcazioni realmente pronte a regatare. Qualora il numero sia difforme da quanto comunicato alla Capitaneria di Porto effettua ulteriore comunicazione alla stessa per aggiornare il numero dei partecipanti tramite mail.

Fatte queste preventive considerazioni, l'R.O. prende la decisione di dare il via alla gara o posporre o annullare le prove del giorno esponendo sull'albero dei segnali le bandiere opportune.

L'R.O. comunica via radio l'inizio regata, il numero di partecipanti, esso sarà libero di muoversi nel campo di regata per ben monitorare la regata e nell'eventualità dirigere al meglio i mezzi di soccorso.

I mezzi di assistenza comunicano al Beach Master i concorrenti che si ritirano e che si dirigono a terra. Normalmente le istruzioni di regata non impediscono alle imbarcazioni che desiderano ritirarsi di abbandonare il campo di regata se lo vogliono.

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 ed intende raggiungere terra; in caso affermativo deve informare il Beach Master, tramite il Bridge, e contatta la barca comitato per comunicare il numero velico. Se la situazione lo giustifica la barca di soccorso potrà obbligare il concorrente ad aspettare l'invio di una barca assistenza per scortarlo fino a terra (possibilmente con altre barche ritirate). Se il concorrente insiste a veleggiare verso terra e le condizioni meteo sono favorevoli l'imbarcazione di assistenza dovrà informare il Bridge/Beach master che visivamente seguirà il rientro del ritirato.

Questa procedura può variare a seconda delle prescrizioni pubblicate sulle Istruzioni di regata.

Durante lo svolgimento delle prove sia l'R.O. che l'R.S. si informano continuamente sulle condizioni meteo-marine controllano 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; l'esaurimento dei mezzi di soccorso disponibili; le difficoltà dei regatanti e quindi si potrebbe concordare l'eventuale annullamento della gara o sospensione.



LEGA NAVALE ITALIANA

*Sezione di Taranto*



## ASSISTENZA DI CONCORRENTE IN DIFFICOLTÀ

Nel caso in cui un concorrente richieda assistenza da parte delle barche di soccorso deve fischiare per richiamare l'attenzione e agitare un braccio con la mano aperta.

Qualora sia necessario, l'R.O. può imporre via radio 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.

L'R.O. può riservarsi 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.

L'R.S. provvederà ad inviare un mezzo di soccorso sul quale sia presente un volontario dotato di brevetto per il primo soccorso, se è previsto o presente; tutto il traffico radio sarà possibilmente ridotto all'essenziale;

Se il ferito avrà comunque bisogno di essere trasportato a terra il mezzo di soccorso comunicherà attraverso il Bridge, posizionato al P.C.A., di allertare l'autambulanza perché si deve trovare nel punto assegnato predisposto per il prelievo dei feriti, secondo il Piano Sanitario di Soccorso redatto.

Intanto il Beach Master provvederà ad attivare la sua squadra per rendere il trasbordo dell'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'R.S. non dichiara chiuso l'incidente possibilmente con la frase "CODICE ROSSO SUPERATO" ripetuta tre volte.

L'R.O. in caso di una urgenza medica potrà decidere di allertare, a mezzo radio sul canale VHF 16, la Guardia Costiera tramite messaggio PAN PAN o MAYDAY per un rapido soccorso in acqua

Nel caso nebbia o scarsa visibilità l'R.O.:

1. marca subito la rotta per il rientro a terra e/o per la barca comitato
2. avvisa, tramite il Bridge, i concorrenti di raccogliersi attorno la barca comitato e farli aspettare per essere accompagnati in gruppo dai mezzi di soccorso
3. rileva per radio tramite il Bridge. il numero di barche vicine al gommone
4. predispone le modalità di rientro



**LEGA NAVALE ITALIANA**

*Sezione di Taranto*



## **ALLA FINE DELLA REGATA**

1. Le imbarcazioni di assistenza rientreranno definitivamente a terra quando l'ultima imbarcazione ha terminato la regata e daranno comunicazione al Bridge / Beach Master dell'operazione in corso.
2. L'R.O. dà comunicazione, via radio, della fine regata all'ufficio competente della Capitaneria di Porto.
3. Una imbarcazione di assistenza rimarrà in coda al gruppo per controllare. Una volta a terra l'R.S. metterà in libertà la flotta delle barche di assistenza ricordando ai conduttori di effettuare subito le piccole manutenzioni.

Nel caso qualche concorrente risulti assente e/o mancante al conteggio del Beach Master, 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.

## **PIANO DI EMERGENZA PER NEBBIA O SCARSA VISIBILITÀ**

1. se si dispone di GPS, marcare subito la rotta per il rientro a terra e/o per la barca comitato
2. avvisare i concorrenti di raccogliersi attorno alla barca comitato e farli aspettare per essere accompagnati in gruppo dai mezzi di soccorso
3. 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
4. comunicare per radio al C.O. il numero di barche vicine al gommone
5. può essere richiesto il traino da parte dei concorrenti ma attendere l'autorizzazione
6. nel caso di traino cominciare dai concorrenti più lontani (per primi gli sbandati)