

SELEZIONE INTERZONALE OPTISMIT
PALERMO-MONDELLO
22-24 MARZO 2024



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'appropriata 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.)

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;
 - 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;



Circolo della Vela Sicilia



- 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 predisporre 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.

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/telefono/vhf.

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 regata. 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/telefono/vhf.

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.



Circolo della Vela Sicilia



C.C.P. Lancia

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.

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

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 incorsa.
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)