

## ISTRUZIONI E PROCEDURE

ad uso degli addetti alla sicurezza sul bacino di gara e dei motoscafisti della Giuria

### Organizzazione generale

1) Ogni Unità addetta alla sicurezza ed alla giuria, **sulla base delle informazioni ricevute nella riunione specifica tenutasi precedentemente**, deve organizzarsi per i servizi previsti controllando la disponibilità e l'efficienza delle dotazioni di bordo e di sicurezza, delle protezioni per la pioggia ed il freddo e degli eventuali cambi, dei rifornimenti di carburante, di bevande e cibo, per il servizio continuo da 30' prima dell'inizio a 15' dopo la fine delle gare della giornata, considerando anche eventuali ritardi o brevi sospensioni.

Ogni equipaggio deve essere provvisto di un **Programma Gare**, da ritirare presso la segreteria gare al termine dell'accredito o prima di prendere servizio ogni giorno successivo, e dei **riferimenti telefonici** previsti dal Comitato Organizzatore (CO).

L'equipaggio minimo: 2 persone per servizio di sicurezza, solo conducente per Giuria.

E' opportuno che tutte le Unità facciano riferimento ad un unico Coordinatore (o Responsabile della Sicurezza) che deve gestire i servizi in accordo con il CO ed il Presidente di Giuria. In assenza di un Coordinatore la funzione viene assunta dal Presidente di Giuria.

### Importante

- Ogni Unità deve essere informata sulle disposizioni emesse dalle autorità locali in merito alla limitazione od al blocco della navigazione per i mezzi estranei alla manifestazione e sugli eventuali servizi pubblici operativi (traghetti, battelli turistici). E' buona norma che il C.O. distribuisca **copia della specifica delibera** per poterla esibire agli eventuali contravventori.
- Quando il programma gare prevede un intervallo a metà giornata o viene dichiarata una sospensione delle gare, le Unità di sicurezza devono assicurarsi che tutti gli equipaggi siano rientrati ed interrompere o riprendere il servizio in accordo con il Coordinatore. L'orario di ripresa delle gare si riferisce agli atleti e non al servizio di sicurezza che deve essere assicurato prima che gli atleti scendano in acqua, anche per eventuali allenamenti autorizzati.

2) La postazione assegnata non deve essere mai abbandonata. Eventuali variazioni di postazione, incarico o sostituzioni devono essere approvate dal Coordinatore. L'assenza di un equipaggio dal posto assegnato può provocare l'arresto della manifestazione.

3) Ogni addetto alla sicurezza deve conoscere bene il campo di gara, consultando la **planimetria generale** con i sensi di marcia che gli equipaggi devono rispettare in ogni fase della manifestazione (uscita dai pontoni di imbarco, allenamento, riscaldamento, percorso verso la partenza, gara, defaticamento, premiazione, rientro ai pontili di sbarco). E' opportuno che ogni Unità di sicurezza sia fornita delle eventuali disposizioni scritte che vengono distribuite alle società in accredito.

4) Tutti gli addetti alla sicurezza, nell'ottica della prevenzione e come collaboratori della Giuria, hanno il dovere di fermare ed individuare gli equipaggi fuori gara che infrangono le regole di circolazione previste nella planimetria generale. Ogni infrazione deve essere segnalata ad un Giudice Arbitro. Allo scopo è necessario dotarsi di penna biro per evidenziare l'equipaggio nel programma gare in dotazione.

5) La condizione di massimo pericolo è la presenza di scariche atmosferiche (fulmini: le barche ed i remi sono in carbonio, le eventuali strutture in zona partenza possono essere in acciaio). All'avvicinarsi della perturbazione temporalesca si deve provvedere al rientro immediato a terra di tutti gli equipaggi ed addetti all'area di partenza, previo accordo con il Coordinatore od il Presidente di Giuria.

6) Per ogni dubbio rivolgersi al primo Giudice di Percorso in transito od al Marshall più vicino.

## **Navigazione sul campo di gara**

Ogni movimento del mezzo nautico non deve provocare onde che disturbino gli equipaggi, salvo interventi d'emergenza. I movimenti dei mezzi nautici devono essere ridotti al minimo possibile.

La normale rotta di entrata ed uscita dalla planata di tutti i mezzi nautici deve essere sempre rettilinea e parallela a quella che gli equipaggi terranno in gara, più prossima possibile al centro del campo di regata, possibilmente dietro, mai affiancati o davanti, al motoscafo di un Giudice di Percorso. In tutte le altre condizioni si deve navigare in lento dislocamento ed arrestarsi in modo che il moto ondoso generato non disturbi od arrechi danni agli equipaggi in gara od allenamento.

Se si risale in senso contrario alle gare, a circa 150 m dall'incrocio con il primo equipaggio in gara, si riduce al minimo la velocità, **senza virare**. Le onde della planata si allargano verso l'esterno del campo di gara, senza disturbare gli equipaggi in gara. Quando si è in dislocamento alla velocità minima, si vira a 90°, generalmente dal lato dove vi sono meno equipaggi in gara, portandosi fuori dalle rotte di collisione. Passato l'ultimo equipaggio in gara si rientra in campo, ripetendo la manovra al contrario e planando solo quando la rotta è parallela e vicina alla spiga centrale.

Sul lato di uscita dal campo possono essere date diverse disposizioni dal Presidente di Giuria.

## **Soccorso in acqua – Nozioni di base**

Importante premessa: le imbarcazioni da canottaggio galleggiano, anche se rovesciate, se non spezzate da una violenta collisione; tutti gli atleti tesserati devono saper nuotare.

In caso di atleta/i in acqua avvicinarsi sotto vento o controcorrente al pericolante, evitando di avere l'imbarcazione rovesciata tra voi e l'atleta/i. **Fermata l'elica, lanciare il salvagente assicurato alla sagola o porgere il mezzo marinaio**. Nell'avvicinarsi al/ai "naufreggi", eventualmente con l'ausilio dei remi o pagaia in dotazione al motoscafo, accertarsi che l'atleta abbia i piedi liberi dalle scarpette (sono chiuse da una strip con velcro e vincolate all'imbarcazione), prestare attenzione ai remi dell'imbarcazione rovesciata perchè sono vincolati dall'archetto della scalmiera. Se vengono utilizzati barchini da fiume, nel passaggio dall'acqua al mezzo nautico dell'infortunato, il pilota deve provvedere ad equilibrare l'imbarcazione ed eventualmente a stabilizzarla con la pagaia mentre il soccorritore solleva il "naufreggio" sfruttando la spinta "di Archimede". E' consigliabile evitare "arrampicate libere" che potrebbero causare lesioni o ricadute in acqua.

Se l'infortunato è in buone condizioni e non lamenta lesioni o malori, provvedere alla sua protezione termica con l'apposita coperta, anche se l'atleta la rifiuta, e poi trainare l'imbarcazione fuori campo per non ostacolare la gara successiva. A campo sgombro e con atleta/i sempre in buone condizioni e coperto, liberare i remi portandoli a bordo e rimorchiare l'imbarcazione o, se possibile, consegnarla ad altro mezzo di soccorso, accelerando così il rientro.

Il singolo (circa 15 Kg.) può essere salpato a bordo anch'esso, se il mezzo nautico lo permette. Rientrare lentamente ai pontili, navigando dietro una successiva gara od in alternativa al largo dal campo di gara, rallentando se le onde generate dal mezzo di soccorso (appesantito) possono disturbare gli equipaggi in gara.

Nel caso che l'atleta in acqua (o che ha chiesto il soccorso da una imbarcazione) non appaia in buone condizioni e/o evidenzi malori, si deve provvedere al suo trasporto più rapido, per la rotta più breve possibile, al posto di soccorso sanitario. L'infortunato verrà adagiato nella posizione di maggior conforto possibile (fisico e respiratorio) e ben coperto. Durante il tragitto segnalare l'incidente per radio e/o telefono al Coordinatore od al Servizio Medico ed il luogo dell'eventuale abbandono dell'imbarcazione.

Una scorta d'acqua potabile a bordo è opportuna sia per risciacquare occhi, vie aeree e viso, sia per dissetare eventualmente l'atleta.

**Se non specificatamente addestrati, non praticare alcuna manovra di rianimazione (respirazione artificiale o massaggio cardiaco).**