

Emergenze & Soccorso



Premessa

La sicurezza in mare non si esaurisce semplicemente con l'avere a bordo le dotazioni previste dalla normativa.

Si tratta invece di un *modus operandi* che deve divenire parte integrante del nostro bagaglio di conoscenze e che deve essere applicato sempre, in ogni condizione.

Non è possibile prevedere una soluzione efficace per ogni emergenza in assoluto ma, con una adeguata preparazione, con l'attenzione ad una serie di aspetti e soprattutto la loro messa in pratica in ogni attività in mare, possono prevenire in modo concreto una serie di problemi e aiutarci a risolvere quelli che potrebbero comunque verificarsi.

Questa dispensa nasce a seguito della gentile collaborazione prestata dai Comandi e dagli staff operativi del

1° Reparto Volo Elicotteri della Guardia Costiera – Luni

e della

Capitaneria di Porto/ Guardia Costiera di La Spezia

che ci hanno consentito di effettuare visite presso le rispettive basi illustrando, con estrema professionalità e cortesia, le modalità operative in caso di soccorso e le caratteristiche dei mezzi di intervento.

Non abbiamo la pretesa di affrontare ed esaurire il vastissimo e già ampiamente trattato argomento della sicurezza in mare; cercheremo piuttosto di fornire una serie di indicazioni e consigli utili, facili da mettere in pratica, che possano trasformarsi, debitamente personalizzati, in una check list d'emergenza per chiunque affronti il mare.

In questo breve opuscolo ci permettiamo di indicare alcuni comportamenti utili da tenere in navigazione partendo dal presupposto che le informazioni di base sull'uso delle dotazioni sia patrimonio personale già acquisito almeno dal comandante.

Consigliamo inoltre a tutti coloro che navigano per diporto su qualsivoglia imbarcazione di partecipare ad uno dei numerosi corsi e stage che vengono organizzati da professionisti del settore in modo da potersi esercitare "realmente" con tutti gli strumenti che possono essere a nostra disposizione. Tutti hanno a bordo un estintore, i razzi o una zattera autogonfiabile ma ben pochi (fortunatamente) hanno mai provato ad utilizzare concretamente questi mezzi con risultati spesso disastrosi in caso di una emergenza reale.

Con l'aiuto di qualche illustrazione proveremo a dare consigli e suggerimenti ma nulla come la pratica e l'attenzione può ottenere un effetto realmente utile.

Buona navigazione a tutti.

Stefano de Dominicis

Capitolo 1 – i primi passi per una navigazione sicura

Pianificare la navigazione



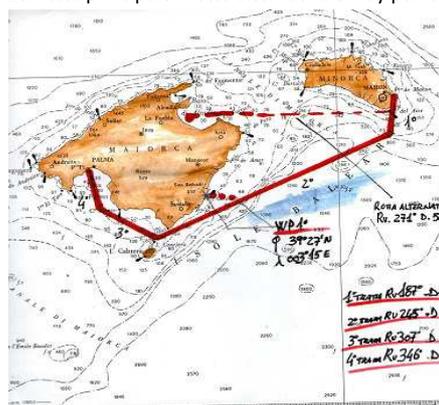
Una navigazione, soprattutto se d'altura o su lunghe tratte, dovrà essere programmata con particolare attenzione. Innanzitutto dovremo accertarci di avere a bordo (al di là delle cartucce cartografiche del GPS) le carte nautiche di tutta la zona che intendiamo attraversare e, possibilmente, quelle limitrofe. Carte in grande scala non sono particolarmente precise per gli avvicinamenti ma, unite ed integrate ad un buon portolano, possono risolvere ogni problema soprattutto in fase di avvicinamento o navigazione sotto costa.

Un compito fondamentale del comandante consiste nello studiare bene le carte, tracciando la rotta (o le rotte) che intenderà seguire. Questo compito andrà svolto con calma e con largo anticipo; si studieranno inoltre dei **way point** o punti di approdo alternativi. In caso di emergenza risulterà infatti determinate avere un piano "B" nel caso dovesse verificarsi un problema che ci costringa a cercare riparo anzitempo.

Spesso negli attuali portolani o almanacchi per la navigazione sono riportati i numeri di telefono e i canali di comunicazione radio delle marine, dei porti e della capitanerie di porto.

Se non siete dotati di questo elenco sarà opportuno provvedere a redigere una lista di numeri e dati utili. Tutti i dati si possono trovare agevolmente su internet ma meglio farlo prima di partire che contare sul "campo" di uno *smartphone*!

Es. rotta principale +rotta alternativa e way points



Dovremo naturalmente studiare con attenzione le condizioni meteo prima di partire e tenerle sotto controllo durante la navigazione (canale 68 in continuo ital/ing). Un cambiamento delle condimeteo potrebbe renderci difficoltosa la rotta programmata e, se abbiamo predisposto delle rotte alternative, l'evento non ci coglierà impreparati.

Gli avvisi di burrasca e delle variazioni meteo importanti sono comunicati tramite "sécurité"

Sia la pianificazione che il suo svolgimento sono compito esclusivo del comandante; sarebbe opportuno però che almeno un altro membro dell'equipaggio (quello con maggior esperienza ed in grado di fungere eventualmente da secondo) fosse compartecipe della programmazione. Lo stesso dicasi per qualsiasi cambiamento importante dovesse avvenire durante la navigazione.

Non abbiate timore di condividere le informazioni e le nozioni su come si affronta un'emergenza con il maggior numero possibile di membri del vostro equipaggio. Chi è in barca con voi si renderà conto di essere sotto il comando di una persona responsabile e si sentirà maggiormente coinvolto nella vita di bordo.

Diario di navigazione

Fondamentale per la sicurezza di qualsiasi navigazione su lunga distanza e/o in notturna è la stesura e la compilazione del diario di navigazione.

Si tratta di un modulo nel quale verranno segnati i dati fondamentali quali l'ora, la posizione geografica, la rotta e la velocità.

La *guardia* in servizio provvederà a scrivere ad intervalli stabiliti questi dati (di norma ogni ora) riportandoli scrupolosamente insieme ad eventuali note di interesse per la navigazione. Oltre ad essere un sistema per mantenere alto il livello di attenzione di chi è di turno questo modulo assume un valore particolare in caso di emergenza.

In qualsiasi momento saremo infatti in grado di poter dare ad eventuali soccorritori la nostra posizione "vecchia" al massimo di 1 ora anche quando gli apparati (a seguito dell'emergenza) dovessero aver cessato di funzionare o non fossimo nelle condizioni di poter fare un punto nave istantaneo.

Per la GC/CP o eventuali altri soccorsi avere un'ora, una posizione, una rotta ed una velocità consente di poter restringere in modo considerevole il raggio delle ricerche.

Di seguito riportiamo un esempio di modulo navigazione.

Di seguito riportiamo un esempio di diario di bordo o LogBook che ognuno potrà personalizzare secondo le proprie esigenze.

	barca	Sleeker 45	nome	SAMPEI		
DATA	ORA	LAT.	LONG.	ROTTA	VEL	NOTE
02/05/12	01.00	42°30,5' N	010°48,5 E	175°	6.3	*****
*****	02.00	42°21.3' N	010° 16,4 E	176°	6.0	RIDOTTA RANDA
*****	03.00	42° 18.6' N	010° 11,3' E	225°	6.5	ACC.to su NUOVA ROTTA
*****	04.00	42° 13.6 N	010° 10,7' E	224°	6.2	ACCESO MOTORE

Le comunicazioni

Contrariamente a quanto accade per gli aerei, che devono presentare un piano di volo e di conseguenza vengono monitorati dagli appositi enti durante tutto il loro percorso, chi parte con una barca non deve avvisare nessuno qualsiasi sia la destinazione.

Sarebbe però opportuno compilare uno schema con le informazioni generali del viaggio che intendiamo affrontare indicando tipo barca, nome, caratteristiche, membri dell'equipaggio a bordo, data partenza, rotta, punti di arrivo e così via.

Questo schema possiamo consegnarlo ad una persona di fiducia stabilendo una serie di contatti prestabiliti per dare il buon esito del nostro viaggio.

Nel caso di problemi, decorso un periodo di tempo previsto con una certa ridondanza per considerare gli eventuali ritardi possibili, la persona incaricata potrà allertare i soccorsi fornendo un valido strumento di base per le ricerche.

Si naviga sempre con la radio accesa sul Ch 16 in caso di chiamata tra altre barche o per contatti con le CP invieremo una richiesta sul Ch 16 identificandoci e richiedendo un cosiddetto "canale di lavoro" , ovvero un canale alternativo su cui comunicare liberamente disimpegnando quello riservato alle emergenze.



IMPORTANTE:

- incaricare delle trasmissioni una persona che parli in modo chiaro e comprensibile
- non occorre "urlare" ma serve parlare con calma scandendo bene le parole
- non lasciare all'apparato radio una persona emotivamente sconvolta

(es. una mamma o un padre, se il problema riguarda il figlio, non saranno probabilmente nelle condizioni migliori per essere calmi ed obiettivi)

Spesso gli uomini della **GC/CP** o i soccorritori non riescono ad acquisire gli elementi utili alla ricerca per la mancanza di chiarezza nelle trasmissioni.

Il modulo trasmissioni emergenza

Molto funzionale ed utile risulta predisporre un breve modulo in cui riassumere le caratteristiche della nostra imbarcazione e i dati da indicare durante una trasmissione di emergenza.

Questo modulo consente di avere ben chiaro a chiunque si trovi alla radio di comunicare i dati essenziali senza sprechi di tempo o confusione.

Opportuno scrivere esattamente sul modulo le frasi tipiche che devono essere enunciate dall'operatore radio.

Esempio di modulo da compilare e apporre vicino all'apparato radio

Dati fondamentali:

Tipo chiamata **MAY DAY** X 3 volte – qui (nome imbarcazione)
Posizione **LAT***** – LONG. *******
Tipo emergenza **indicare cosa è successo e perché si chiede soccorso**

Dati secondari

Tipo imbarcazione tipo imbarcazione– lung. – COLORE SCAFO
Dati navigazione Partiti da – diretti – ROTTA - VEL
Dati equipaggio numero persone a bordo / numero bambini /altro

Dati emergenza

Indicare con precisione quanto è accaduto e cosa abbiamo già posto in atto per affrontare l'emergenza

Ricordiamoci brevemente quali sono le 3 categorie di chiamate di emergenza:

- **SECURITE – SECURITE - SECURITE**
si tratta di una chiamata "**informativa**". Non prevede alcuna allerta in quanto si tratta di una comunicazione utile ai naviganti di una determinata area marina.
*Es. se durante la nostra navigazione avvistiamo un tronco galleggiante di dimensioni tali da poter costituire un eventuale pericolo per altre imbarcazioni possiamo lanciare il "**sécurité**", il nostro nominativo, la posizione e il tipo di problema*
- **PAN PAN – PAN PAN – PAN PAN**
si tratta di una chiamata di emergenza che si effettua quando riscontriamo un problema tale da rendere difficoltosa o problematica la nostra navigazione ma **NON COMPORTA PERICOLO DI VITA O RISCHIO AFFONDAMENTO DELLA NOSTRA IMBARCAZIONE.**
Es. un ferito leggero a bordo oppure la mancanza di carburante o un problema ad uno degli apparati (motore, elettrico, ecc.)
- **MAY DAY – MAY DAY – MAY DAY**
Si tratta della chiamata di emergenza per antonomasia. Deve essere effettuata immediatamente nelle situazioni in cui è a rischio la vita dell'equipaggio e/o la perdita dell'imbarcazione. Tenete presente che nel momento in cui il **MAY DAY** viene recepito da un ente predisposto l'intera macchina operativa dei soccorsi prende l'avvio immediatamente.

Nel corso della chiamata vi verranno richieste ulteriori informazioni per consentire ai soccorritori di raggiungervi nel più breve tempo possibile e, possibilmente, farsi un'idea della situazione che si troveranno ad affrontare (un po' come succede per le chiamate al 118).

Vi sono alcune situazioni di emergenza nelle quali è opportuno lanciare subito questa richiesta di soccorso:

- Ferito/i grave/i o vittima di malore a bordo
- Incendio a bordo
- Uomo a mare di notte e/o con brutto tempo
- Collisione con altra imbarcazione con evidenti danni ad uno qualunque dei mezzi coinvolti

Ogni anno la GC/CP interviene in risposta di centinaia (!!) di chiamate di soccorso **MAY DAY** lanciati da "capitani" che hanno finito il carburante o si spaventano per il cambiamento delle condimeteo. Cercate di non entrare a far parte di questa statistica!!

Esempio di una chiamate d'emergenza per uomo in mare di notte:

Dati fondamentali:

Tipo chiamata **MAY DAY** X 3 volte – qui **SAMPEI** (x 3 volte)
Posizione LAT. **42° 35,5' N** – LONG. **010° 25,4' E**
Tipo emergenza **UOMO IN MARE – UOMO IN MARE**

Dati secondari

Tipo imbarcazione **BARCA A VELA – 14 METRI** – COLORE SCAFO **GRIGIO**
Dati navigazione Partiti da **CAPRAIA** diretti **LA SPEZIA** – ROTTA **005°** - Vel. **6 KTS**
Dati equipaggio **7 persone a bordo nessun bambino**

Dati emergenza

Uomo in mare alle ore 02.45 – dotato di giubbotto senza luce, stiamo incrociando nella zona per la ricerca, abbiamo acceso tutte le luci e lanciato in mare salvagenti e parabordi dotati di luci intermittenti.

Con questo tipo di informazioni i soccorritori possono essere guidati dagli operatori radio in modo rapido ed efficace.

Approntare tutte le azioni possibili per rendersi visibili sia dal mare che dall'aria.

Di giorno possiamo posizionare sulla coperta asciugamani, teli, capi di vestiario di colori vivi quali rosso, giallo, arancio ecc. e pronti all'uso i segnali fumogeni.

Di notte accendere tutte le luci e tenere a portata di mano i fuochi a mano e a paracadute.

Se le condimeteo e la sicurezza lo permettono posizionare i parabordi sulle fiancate e le cime di ormeggio a poppa e prua. In questo modo saremo pronti nel momento dell'accosto di una unità di soccorso.



Le motovedette ed i mezzi SAR della CP sono preparati ad eseguire in autonomia queste manovre ma se possiamo dare una mano con una buona organizzazione preventiva male non fa!

Tenete a mente che per chi vi cerca può essere un problema individuarvi in mezzo ad altre imbarcazioni quindi fate in modo di rendervi visibili e attirare l'attenzione anche a gesti. Pochi minuti persi per identificarvi tra altre barche potrebbero fare la differenza.



I mezzi di comunicazione:

Attualmente sono a disposizione innumerevoli strumenti per le comunicazioni. Il minimo indispensabile da avere a bordo risulta senz'altro l'apparato VHF per l'uso del quale è necessario richiedere l'apposita licenza d'esercizio (mod. siti web CP-GC)

1. **Apparato radio VHF - CH 16 emergenze**
2. **Telefono cellulare / smartphone –** Numero emergenza **1530**
3. **Telefono satellitare –** (disponibili le slot a copertura globale)
- 4.

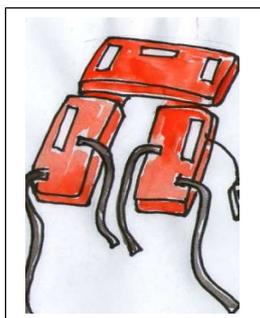
Strumenti per il radioposizionamento e l'emergenza:

1. **E.P.I.R.B.** (Emergency Position Indicator Radio Beacon) obbligatorio per le navigazioni oltre le 50 Mn.
2. **A.I.S.** (*) – obbligatorio per le navi oltre le 300 tons. Esiste la possibilità di acquistare il solo trasmettitore (a costi di poche centinaia di euro) o l'apparato completo trasmettitore e ricevente. Con l' A.I.S le centrali operative radio delle CP possono in tempo reale acquisire il tracking della barca con tutti i dati utili: posizione, rotta, velocità, informazioni generali sul tipo imbarcazione

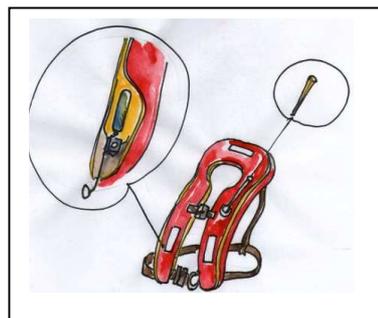
Mezzi di salvataggio tradizionali:



Zattera autogonfiabile



Life Jacket



Life Jacket autogonfiabile

IMPORTANTE! in caso di tuffo da una imbarcazione con il giubbotto di salvataggio tradizionale (in figura) soprattutto se l'altezza è considerevole, occorre agguantare con forza il bordo anteriore e tenerlo saldamente fino all'ingresso in acqua.

In caso contrario la parte anteriore, dotata di galleggianti rigidi, potrebbe colpire violentemente il mento o il viso causando anche una perdita di coscienza.



La zattera

La zattera autogonfiabile va tenuta in posizione comoda e facilmente utilizzabile. Normalmente ha un peso considerevole (dai 60 agli 80 kg) e per muoverla agevolmente occorre disporre di almeno 2 persone. Troppo spesso si vedono barche che, per ragioni o di spazio la conservano in fondo ai gavoni sotto cumuli di materiali!!!!!!

Abbiate cura di verificare bene le modalità di funzionamento in modo che, alla bisogna, sappiate immediatamente dove deve essere assicurata e qual è la cinghia a strappo per l'apertura.

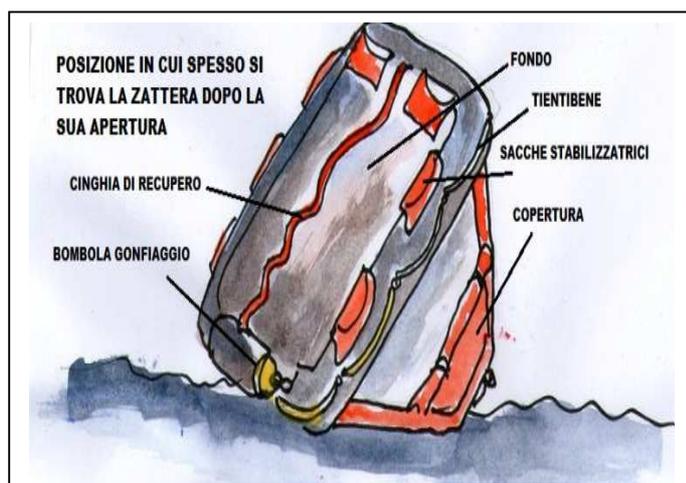
IMPORTANTE!! :

L'ABBANDONO NAVE E' SEMPRE L'ULTIMA OPZIONE DA CONSIDERARE

Salvo i casi di incendio incontrollabile o falla con conseguente rischio di affondamento reale è sempre opportuno cercare di restare a bordo il più a lungo possibile.

La visibilità di una barca, pur semiaffondata ma galleggiante, è di gran lunga superiore a quella di una zattera o di un uomo a mare.

Quindi in caso di emergenza predisponiamo tutto per l'eventuale abbandono ma cerchiamo di mantenere la posizione sul nostro mezzo fino all'ultimo.



Quando la zattera viene gettata a mare si apre automaticamente grazie alla cinghia a strappo che avremo avuto cura di fissare alla barca o per l'attivazione delle valvole automatiche.

Nel 90 % dei casi, una volta gonfiata, si posizionerà ribaltata.



Sul fondo è posizionata una cinghia grazie alla quale, facendo leva con il nostro peso sull'alloggiamento laterale della bombola di gas, potremo "girarla" nella posizione corretta.

La stessa procedura viene adottata in caso di successivo ribaltamento del mezzo

La salita a bordo della zattera è spesso un'operazione complicata a causa delle probabili condizioni del mare e dello stato di shock dei naufraghi. Occorre quindi dare una mano agevolando la salita ai feriti o ai più deboli.

Il compito del comandante, la sua responsabilità e i suoi doveri si trasferiscono automaticamente sul mezzo di emergenza!

Capitolo 2 – Come gestire un'emergenza

Per quanto riguarda la gestione dell'emergenza a bordo occorre:

- Mantenere la calma
- Cercare di prestare agli eventuali feriti le prime cure o una sistemazione in grado di non peggiorare le condizioni
- Nei limiti del possibile sgomberare il ponte di coperta, il pozzetto, l'ingresso barca di tutto il materiale che potrebbe procurare ingombro e/o pericolo
- Sistemare cime, drizze, scotte, materiali vari che potrebbero dare fastidio
- Designare i membri dell'equipaggio a compiti specifici e utili assegnando a ciascuno un incarico (*questo serve sia ad eseguire più rapidamente il lavoro di organizzazione ma riveste un importantissimo aspetto psicologico: l'equipaggio "vede e sente" che il comando è sicuro ed organizzato e, soprattutto, non ha tempo per lasciarsi andare a crolli psicologici o, perlomeno, ne riduce di molto l'insorgenza*)
- Se il caso predisporre la zattera autogonfiabile per un rapido utilizzo
- Approfitte dell'attesa dei soccorsi per predisporre e condividere un piano operativo – chi fa cosa e come!

Un comandante che riesce a prendersi il tempo per ragionare, che mantiene la calma, che fornisce indicazioni e distribuisce compiti ai vari membri dell'equipaggio seguendo una check list precisa o comunque predefinita, trasmette un senso di sicurezza fondamentale. Piccoli accorgimenti possono evitare il panico e mettere in condizioni l'equipaggio di essere efficace nel momento del bisogno.

Un paio di consigli

In caso di UOMO A MARE dimenticatevi le manovre complicate e molto folkloristiche che tutti abbiamo letto almeno una volta su libri e manuali: **SVENTATE LE VELE ACCENDETE IL MOTORE E ANDATE AL RECUPERO NEL MINOR TEMPO POSSIBILE!!!!!!!!!!!!!!**

La persona fuoribordo potrebbe essere priva di sensi (situazione peggiore) o comunque in preda a shock e vedere la barca allontanarsi, anche se per poco, potrebbe essere devastante dal punto di vista psicologico.



Per il recupero buttate a mare tutto quello che può rappresentare un ausilio al galleggiamento (cime, parabordi oltre al salvagente regolamentare) avendo cura però che il lancio di questi strumenti non rechi pericolo alla manovra stessa.

Con uomo a mare in condizioni meteo ottimali, con naufrago in vista, cosciente e cooperativo potete procedere con il recupero in modo autonomo e, si spera, rapido.

Con uomo a mare in condizioni meteo pessime, scarsa visibilità, di notte o con naufrago privo di sensi (anche apparentemente) e non cooperativo occorre predisporre l'immediato recupero lanciando al contempo il **MAY DAY!!**

Non possiamo infatti sapere

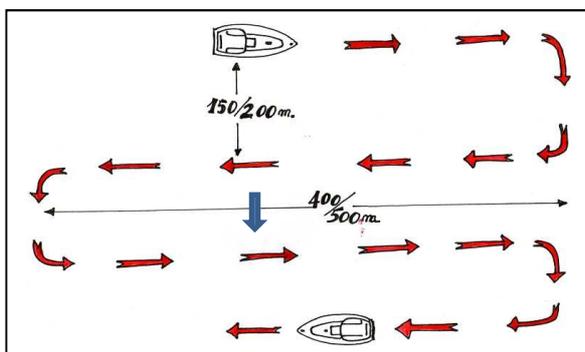
- se saremo in grado di provvedere al recupero in modo efficace e in tempi rapidi
- se per una serie di motivi corriamo il rischio di perdere di vista la persona in mare
- la gravità delle eventuali ferite riportate nella caduta
- le condizioni generali del naufrago una volta recuperato



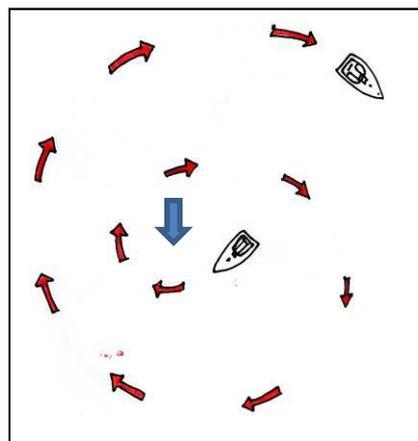
Nel malaugurato caso in cui perdessimo di vista il naufrago o ci si accorgesse di una simile situazione solo dopo che si è verificato l'evento occorre

- attivare immediatamente il **MAY DAY** dando le corrette informazioni ai soccorritori (*soprattutto in ordine ai dati della posizione e dell'emergenza*)
- Predisporre una griglia di ricerca e manovrare di conseguenza
- Predisporre tutto il materiale galleggiante e utilizzabile per un recupero
- Comandare un servizio di vedetta a 360° all'equipaggio
- Accendere tutte le luci dell'imbarcazione e "spazzare" il mare con le torce
- Ordinare il silenzio a bordo per poter sentire eventuali richiami del naufrago

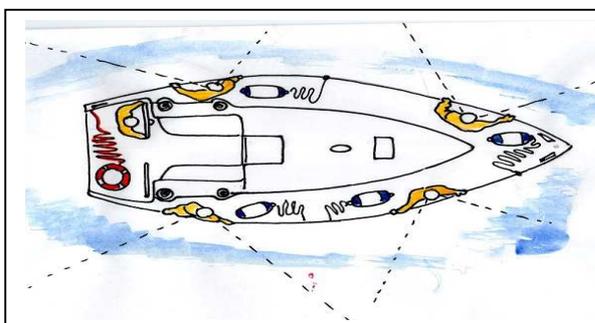
Esempi di griglia di ricerca (P.S. M.O.B. ↓)



Griglia a rotte inverse "tosaerba"



griglia a spirale



Predisporre in coperta l'attrezzatura per il recupero e tutto ciò che costituisce ausilio al galleggiamento.
Vedette a 360°

L'accosto al naufrago

I libri di testo ed i manuali si dividono su scuole di pensiero diverse tra chi professa l'accosto sottovento e chi da sopravvento.

Dimenticatevi i manuali ed effettuate la manovra che più rapidamente vi consente di portarvi vicino al naufrago e nel modo che vi riesce meglio!

Cercate, ove possibile, di manovrare in modo da garantire la copertura all'uomo a mare ma tenete in considerazione le caratteristiche del vostro mezzo e quale parte dell'imbarcazione sia la più adatta ad effettuare il recupero. Se riuscite ad agganciare il naufrago sulla fiancata può essere più agevole portarlo verso poppa piuttosto che sforzarsi per tirarlo a bordo da una fiancata più scomoda.

In questa operazione risulta determinante la comunicazione tra il timoniere e la persona che gestisce il recupero. Se c'è un gruppo di membri dell'equipaggio intento all'operazione sarà bene incaricare uno solo di dare le indicazioni di manovra per evitare confusione e scarsa efficacia. Tenete presente che in genere queste operazioni non si svolgono in condizioni "buone" ma sempre in ambiente "ostile": di notte, con mare formato, vento ecc.

L'accosto con un mezzo di soccorso

Al loro arrivo i mezzi di soccorso sono preparati ed attrezzati per effettuare un accosto ed un aggancio al vostro mezzo e **da quel momento saranno loro a comandare tutte le successive operazioni!**

Se avete avuto tempo e modo di predisporre i parabordi e le vostre cime di ormeggio già pronte al lancio, potranno costituire un valido ausilio alla manovra.

Se il mezzo di soccorso è decisamente più grande della barca in difficoltà cercherà di porsi sopravvento a copertura.

Se la stazza è simile o addirittura più piccola potrà avvenire anche il contrario quindi ponete i vs. parabordi e le cime pronte su entrambi i lati della vostra imbarcazione.

Incaricate una persona a prua e una a poppa di controllare gli ormeggi. Nel caso si dovesse procedere ad un rapido sgancio, per condimeteo avverse o altro, avrete già gli operatori pronti ad intervenire al vostro comando o a quello dei soccorritori



Come predisporre un rimorchio

Un rimorchio è possibile tra imbarcazioni di stazza e potenza simili o in quei casi ove il rimorchiante è superiore per "forza" di traino al rimorchiato.

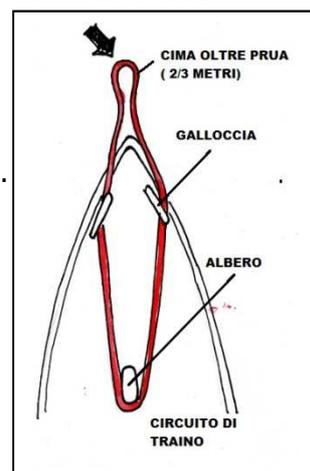
La velocità di rimorchio dovrà essere adeguata allo stato del mare e delle caratteristiche dell'imbarcazione rimorchiata (un megayacht che traina un meteor non può andare a 20 Kts!!!)

Predisporre bene i cavi per il rimorchio è fondamentale per evitare problemi durante le manovre di partenza e nella navigazione.

Innanzitutto occorre preparare un cavo (unendo anche più cime d'ormeggio) che possa costituire un anello passante dietro la base d'albero (punto più resistente al tiro), sulle galloce di prua e possa essere distesa oltre la prua per almeno un metro o due.

In questo modo avremo predisposto un efficace sistema di distribuzione delle forze. Meglio evitare di legare direttamente il cavo di traino alle galloce di prua, potrebbero non resistere allo sforzo e agli strattoni. Se la barca trainante è predisposta per questo genere di operazioni non ci dobbiamo preoccupare.

Se invece la barca che traina è un'altra imbarcazione da diporto, vela o motore, sarà opportuno anche per questa costituire un sistema di aggancio dei cavi distribuito almeno sulle due galloce di poppa. Possiamo legare una cima tra le due galloce e a questa agganceremo il cavo di traino principale con una gassa.



Il cavo di traino principale, quello cioè che unisce le due imbarcazioni, potrà essere appesantito verso il centro con un ancorotto o un tratto di catena al fine di rendere più elastico l'insieme e diminuire gli effetti di "strappo" durante la navigazione.



Non sono previsti segnali particolari per barche che effettuano rimorchi di questo tipo. Sarà quindi nostra cura predisporre segnali o avvisi "a voce" per le barche che incrociassero la nostra rotta per avvertirli del nostro stato particolare. Una buona norma può essere quella di segnalare il cavo di rimorchio con stracci, bandiere o con un paio di parabordi legati ad esso.

Informazioni generali

Occorre considerare che i mezzi di soccorso SAR, motovedette, gommoni ecc. della Guardia Costiera hanno il compito di intervenire per la salvaguardia delle vite umane. Non è previsto che si occupino del rimorchio dell'imbarcazione in panne o danneggiata. Questo non per cattiva volontà degli operatori ma per le normative in vigore e le responsabilità anche di carattere assicurativo che sono in vigore.

Un piccolo aiuto o un traino di fortuna per spostare l'imbarcazione in difficoltà da una situazione potenzialmente pericolosa viene sicuramente garantito (es. se la barca è in condizioni di navigare, non corre pericoli di affondare ma non c'è vento ed il motore è in panne possono trainarvi a distanza di sicurezza da una costa o togliervi da una zona di traffico mercantile). Non è perciò previsto che tali mezzi provvedano al rimorchio fino al porto di destinazione.



Per i rimorchi occorre quindi contattare gli appositi mezzi e concordare preventivamente con questi il costo dell'intervento!

Non è possibile, nemmeno per gli uomini della GC, costringere qualcuno ad abbandonare una nave in difficoltà. Si lascia quindi al buon senso delle persone prendere decisioni in merito. Non è facile abbandonare la propria barca ma se non vi sono altre possibilità pensate prima alla vostra incolumità.



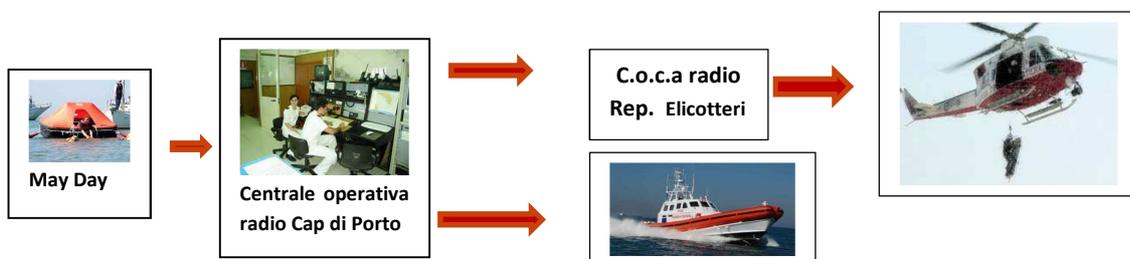
Capitolo 3 - Il soccorso con elicottero

La Guardia Costiera è il corpo preposto a tutti gli interventi di soccorso in mare e nelle zone costiere. In casi particolari possono intervenire unità aeree di altri corpi quali la GdF, i VVFF o i Carabinieri ma solo i reparti Elicotteri della GC sono in grado di assicurare un pronto intervento sulle 24 ore e praticamente in qualunque condizioni meteo.

L'utilizzo dei reparti elicotteri per i soccorsi vengono Gestiti dal comando centrale di Roma o dai comandi territoriali autorizzati con delega permanente P.es. Genova e Livorno.

Per certi tipi di emergenze anche la Protezione Civile può attivare l'intervento dei reparti.

Per quanto riguarda gli interventi di soccorso ai naviganti sono le Capitanerie di Porto delle zone interessate che, ove ce ne sia la necessità, attivano il reparto volo elicotteri di competenza.



Comportamenti durante le operazioni di soccorso con elicottero.

Premesso che gli equipaggi (piloti, operatori ed aerosoccorritori) sono in grado di provvedere in totale autonomia a tutto il necessario per garantire un intervento efficace, sarebbe opportuno che su di una qualunque imbarcazione vi fosse almeno una persona (comandante/skipper) in grado di avere un'idea generale del tipo di intervento e una conoscenza precisa dell'organizzazione che una simile attività comporta.

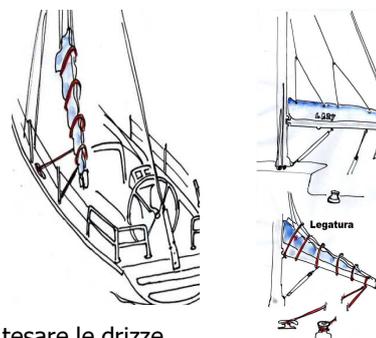
In questa sede analizzeremo una serie di casi specifici per fornire una sorta di vademecum da utilizzare in casi di soccorso aereo.

Per prima cosa dobbiamo considerare che l'intervento a bordo di una barca a vela è quanto di più complesso possa capitare. Le strutture stesse dell'imbarcazione, l'albero, il boma, le sartie, il paterazzo, le vele e le varie scotte o drizze (magari in bando) rappresentano ostacoli ed elementi pericolosi per una qualsiasi operazione di appontaggio di un aerosoccorritore o di un imbrago.

Nei limiti del possibile e delle condizioni sarebbe opportuno approntare la zona di operazione nel seguente modo:

- Abbassare il boma legandolo su di un lato
- Fissare tutte le scotte o drizze in bando
- Liberare da tutto ciò che non serve la coperta
- Legare le vele e fissarle se sono stracciate
- Se possibile togliere o lasciare il paterazzo

Questa operazione può essere eseguita avendo cura di tesare le drizze randa/amantiglio dopo averle fissate alle galloce a mezza nave o ai winches.



Predisporre delle cime cui avremo legato i parabordi potrebbe rivelarsi utile nel caso avessimo la necessità di filare a mare degli elementi in grado di fornire galleggiabilità oltre al tender ed alla zattera autogonfiabile.

Quando l'elicottero sarà arrivato sul logo del recupero ricordarsi sempre di 2 cose fondamentali:

- i mezzi aerei tendono a manovrare quasi sempre controvento
- prima di iniziare ad utilizzare il cavo di recupero, sia per calare un aerosoccorritore che un imbrago, il pilota sorvolerà l'imbarcazione per avere un quadro generale della situazione ed effettuerà lo scarico dell'energia elettrostatica calandolo a mare ad una certa distanza dall'imbarcazione

L'imbrago

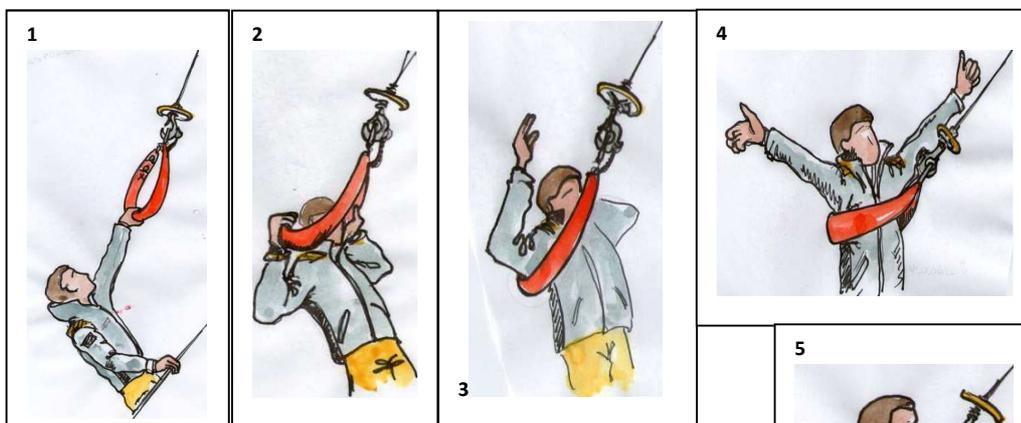
Il metodo più utilizzato per il recupero di una persona con il verricello è quello dell'imbrago. Si tratta di una fascia imbottita regolabile in 3 diverse misure dotata di un attacco principale da fissare al gancio primario del verricello e di uno secondario come ulteriore sicurezza



Come imbragarsi

L'imbrago viene calato "chiuso" cioè già predisposto per essere indossato. A parte situazioni particolari nelle quali potremmo essere costretti ad aprirlo e regolarlo successivamente in chiusura, è opportuno infilarsi dentro come in una ciambella.

Una volta fatto passare sotto le ascelle è importante tenere una posizione diritta con le braccia stese lungo il corpo e comunque verso il basso.



NON tenere mai la parte alta dell'imbrago in corrispondenza con il punto di aggancio. Potremmo procurarci lesioni con i movimenti dello snodo (moschettoni ecc) e si potrebbe addirittura scivolare fuori dalla cinghia.



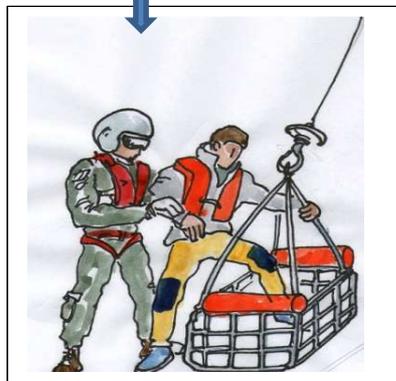
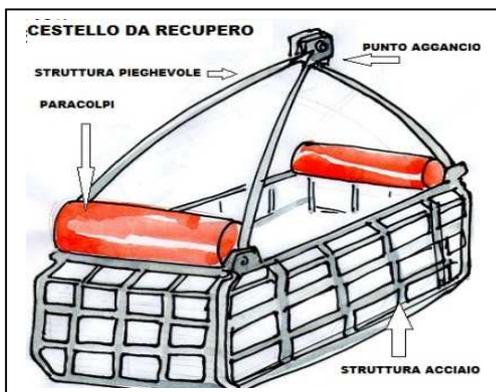
OK - posizione corretta

NO - PERICOLO

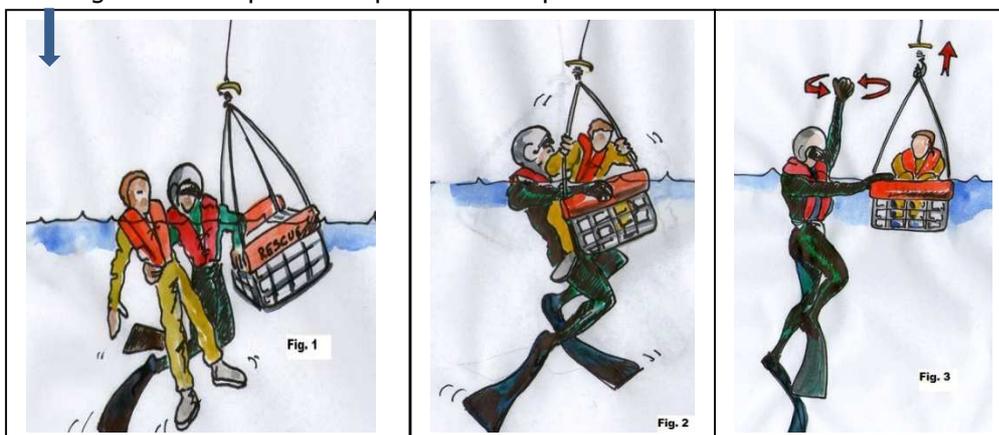
E' normale che durante la risalita vi sia un movimento di rotazione e "dondolamento". L'operatore a bordo si occuperà di mettere la persona in risalita nella posizione più consona per il trasbordo sull'elicottero una volta all'altezza del portellone.

Di seguito una serie di immagini sull'uso del cestello di recupero:

Sulla coperta l'accesso al cestello è semplice ed intuitivo



In mare il soccorritore agevola l'accesso al naufrago abbassando il bordo laterale, il Naufrago entra e si posiziona quindi inizia la procedura di issata col verricello

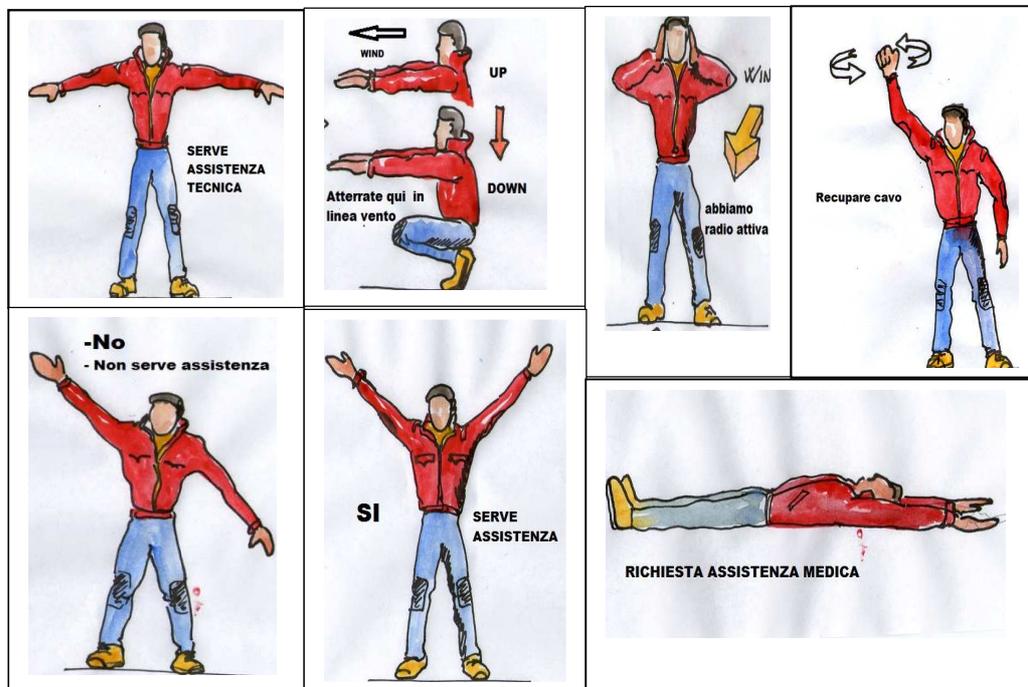


IMPORTANTE!! Tenere gambe e braccia all'interno della struttura. La rotazione e il dondolio dell'insieme potrebbe far urtare contro superfici dure la struttura con pericolo per le estremità se poste all'esterno di esso



Segnali visivi standard che sono riconosciuti da tutti gli aviatori:

In caso di scarsa visibilità potete utilizzare uno straccio bianco o colorato per aumentare l'effetto dei segnali. Di notte utilizzare una coppia di torce.



Ricordatevi che gli elicotteri manovrano ad altezze operative intorno ai 15/20 metri. Lo spostamento d'aria delle pale rotanti può risultare particolarmente "fastidioso" soprattutto per una barca a vela arrivando anche a spostare lo scafo! Cerchiamo quindi di fissare tutte le cose che potrebbero creare pericolo o ingombro: drizze, scotte, vele ecc.



Il 1° Reparto Volo Elicotteri di Luni sta attualmente testando un nuovo sistema di recupero particolarmente adatto alle imbarcazioni a vela che consentirebbe all'elicottero di "sovrastare" il mezzo per brevissimo tempo diminuendo le problematiche sopra citate (ma non annullandole completamente)

Avendo il privilegio di collaborare per questi test con le nostre imbarcazioni, non appena questo sistema sarà collaudato e reso operativo verrà illustrato a tutti gli interessati e inserito quale paragrafo aggiuntivo a questa dispensa.

Ci auguriamo di essere riusciti a fornire almeno qualche suggerimento utile con questo breve lavoro e che non dobbiate mai trovarvi nella situazione di metterli in pratica. Buon vento e buona navigazione a tutti!!