

 ASD APS TRASIMENO ON SUP	PROCEDURA OPERATIVA PIANO DI SICUREZZA				Nr. P01
					Istruzioni operative IS1-p01
	Data 20/01/2022	Revisione 00	Redazione Masconni Gabriele	Approvazione C. Organizzatore	Archiviazione Segreteria ASD APS

PIANO OPERATIVO DI SICUREZZA PER LE MANIFESTAZIONI DI SUP RACE

ASD APS TRASIMENO ON SUP 2022

SCOPO:

Il presente piano di sicurezza definisce l'insieme delle azioni e/o delle operazioni da porre in atto per il raggiungimento degli obiettivi primari:

- salvaguardia delle persone
- salvaguardia delle cose
- salvaguardia dell'ambiente

OGGETTO :

Il piano di emergenza è una guida che definisce le attività di gestione volte a fornire assistenza e sicurezza per le manifestazioni di SUP organizzate Dall'ASD Trasimeno on Sup.

Il piano descrive le attività da espletare per la preparazione delle manifestazioni, durante e dopo lo svolgimento.

A causa del numero estremamente elevato di variabili che possono riscontrarsi nelle varie manifestazioni di SUP RACE questo piano deve essere considerato come piano base, le attività di seguito riportate possono essere adattate all'evento specifico dal Responsabile della sicurezza.

OBBIETTIVO:

L'obiettivo del team della sicurezza, coordinato dal responsabile della sicurezza, è quello di fornire una copertura di sicurezza efficiente e competente al fine di permettere ai concorrenti il massimo divertimento riducendo al minimo i rischi per i partecipanti e loro tavole.

ASD APS TRASIMENO ON SUP

Via Lelio Giappesi – 06065 – Passignano sul Trasimeno (PG) – tel. 3934649202

FONTI DI RIFERIMENTO:

- Regolamento del lago Trasimeno e sue integrazioni
- Regolamenti FISS
- Linee Guida Surfing FISW
- RYA Safety fleet contingency plans 2008
- protocolli della federazione di riferimento

PRINCIPALI OPERATORI

ORGANIZZATORE MANIFESTAZIONE - OM

BEACH MASTERS

Event Safety Officer – ESO (responsabile della sicurezza per la manifestazione)

Organizzatori ed Assistenza Manifestazione in contatto con collegamenti telefonici e via Radio

RESPONSABILITA' DEI CONCORRENTI

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

Il concorrente deve avere un livello di conoscenza necessario alla propria ragionevole partecipazione alla Sup Race, compresa la conoscenza delle Istruzioni e del Regolamento di gara, in particolare le norme per evitare collisioni. Il concorrente deve avere un'adeguata assicurazione per la responsabilità civile.

Prima di entrare in acqua il concorrente o il genitore o l'allenatore deve valutare e giudicare che le capacità siano

compatibili con le condizioni della gara o manifestazione e che il suo equipaggiamento sia adeguato. Per decidere della sua partecipazione il concorrente dovrebbe considerare i seguenti punti:

- La responsabilità della decisione del concorrente di partecipare ad una gara o di continuare a regata è solo sua; il concorrente è interamente responsabile per la sua sicurezza come da RRS regole 1 e 4.
- il percorso della regata, il vento, il moto ondoso e le condizioni del lago sul percorso e sulla rotta per il campo di regata;

- le previsioni meteo per il periodo stimato della regata
- la lunghezza del percorso e il tempo previsto di permanenza in acqua
- abbigliamento e attrezzatura di galleggiamento adeguate alle condizioni
- i capelli lunghi dovrebbero essere raccolti;
- controllare le condizioni della propria tavola in base alle norme di sicurezza
- la tavola deve possedere gli standard di sicurezza previste dalla classe
- il concorrente deve sapere gestire la tavola

Il concorrente deve conoscere e usare correttamente il sistema di controllo all'uscita e al rientro dalla prova come, per esempio, firma prima della partenza e all'arrivo i vari sistemi di monitoraggio sono i seguenti:

Numero Di pettorina da ritirare all'inizio della manifestazione

Nominativo del partecipante da comunicare al Beach Master - ufficiale di controllo addetto all'iscrizione, all'uscita e rientro dei concorrenti.

Lo specifico sistema usato deve essere chiaramente identificato nelle istruzioni di regata e spiegato al briefing degli iscritti, i regatanti devono, senza ritardi ingiustificati, ottemperare a questa norma di sicurezza.

STRUTTURA COMPLESSIVA DELL'ORGANIZZAZIONE

La gestione complessiva della sicurezza di un evento è di responsabilità dell'organizzatore della manifestazione è Concordata e attuata tra, O.M. Beach Master ed ESO dal momento in cui si permette al primo partecipante di scendere in acqua fino a quando l'ultimo concorrente è tornato a terra.

L'O.M l'ESO ed il Beach Master hanno la piena autorità di impiegare tutte le risorse disponibili secondo il proprio giudizio e dirigere il lavoro di tutta l'assistenza sia in acqua che a terra.

Nell'adempimento di questo compito O.M. e Beach Master, possono nominare un ufficiale alla sicurezza della manifestazione (Event Safety Office – ESO) normalmente un componente, possibilmente del posto, per la particolare conoscenza del luogo e delle condizioni meteo.

L'ESO Assieme Al O.M avrà il compito di preparare i seguenti documenti per l'avvenimento: la “VALUTAZIONE DEL RISCHIO” ed il “PIANO DI SICUREZZA”.

La flotta di assistenza (safety fleet) sarà formata da un certo numero di gommoni assistenza e dalla barca-scopa. Alla richiesta di bisogno da parte del regatante mezzi posa-boe, i gommoni della giuria ed eventuali

gommoni contro-starter dovranno svolgere compiti di assistenza fino a che il momento del bisogno sia passato.

L'organizzatore ed il Beach Master dovranno definire la gestione della sicurezza sul campo di regata e stabilire le modalità di movimento dei concorrenti da terra al campo di regata.

L'ESO ed il Beach Master dovranno presentare il briefing a tutti i partecipanti di assistenza all'inizio della manifestazione; dovranno inoltre presenziare al briefing dei regatanti e dare loro le informazioni sul piano della sicurezza; inoltre l'ESO dovrà presenziare al briefing giornaliero del Comitato di regata e riportare in una riunione con la flotta di assistenza le informazioni relative alle previsioni meteo, all'organizzazione giornaliera della regata, etc.; alla barca-scopa spiegare soprattutto la particolare gestione riguardo ai concorrenti ritirati.

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

L'ESO potrà anche disporre l'istituzione di una base di controllo delle comunicazioni radio VHF (BRIDGE) spesso a terra soprattutto quando ci sono un certo numero di canali radio da monitorizzare; le istruzioni dal O.M e dal ESO spesso passano attraverso il BRIDGE per assicurare a tutti gli operatori in ascolto che l'informazione sia stata correttamente ricevuta.

Il BRIDGE, se in buona posizione, può anche controllare l'albero ufficiale dei segnali e avvisare il BEACH MASTER delle decisioni dell'organizzatore.

I mezzi di assistenza dovrebbero essere controllati tutti i giorni ed una lista aggiornata di tutti gli equipaggi dovrebbe essere redatta normalmente dalla segreteria organizzativa della regata.

Il Comitato Organizzatore tramite il BRIDGE, all'inizio della giornata, può fare un "radio-cek" con ciascuna barca della sua flotta di assistenza appena lasciato terra e poi avvisare il OM/ESO/BRIDGE e chiedere il permesso che la flotta scenda in acqua una volta che l'OM ha dato parere favorevole.

Il BRIDGE potrà avvisare che la predisposizione della partenza è stata completata e che i concorrenti possono lasciare terra non senza che il BEACH MASTER abbia espletato le modalità di conteggio dei Concorrenti.

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

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

PROCEDURE RADIO

Lo O.M. assegnerà i canali radio per ciascun campo di regata e sarà usato sia per il Comitato di Regata che per la flotta di assistenza; se invece si stabilisce un canale di emergenza dedicato esso potrà essere usato da tutti i Comitati di regata e flotte di assistenza dal O.M dal Beach Master e dall'ESO nell'eventualità che si dichiara una vasta emergenza che coinvolga tutti i campi di regata; in questa eventualità il O.M il Beach Master ed l'ESO dovranno monitorizzare sia il canale di emergenza che il canale usato sul proprio campo di regata. Il BRIDGE monitorizzerà tutti i canali radio.

il BEACH MASTER sarà in comunicazione con il BRIDGE e potrà essere in comunicazione diretta con ciascun mezzo di assistenza.

L'ORGANIZZATORE e ESO potranno essere contattati sul canale della sicurezza ma potranno chiamare il Beach Master sul canale dedicato al loro campo di regata; inoltre ESO ed O.M ed il Beach Master saranno contattabili tramite telefono cellulare.

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

ATTIVITÀ' PER LA GESTIONE DELLA SICUREZZA

Prima della regata

- L'ESO completa il documento della valutazione del rischio
- 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 15/20 partecipanti con relativa tavola 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 lago) del campo di regata e la possibilità di coprire con i mezzi di assistenza la rotta dei concorrenti verso il campo di regata;
- controlla con la segreteria organizzativa che ci sia un numero sufficiente di mezzi di assistenza e che a ciascuno sia stato assegnato l'equipaggio; possono essere compresi anche i gommoni posa boe e le

barche per la giuria: in questo caso i drivers devono essere avvisati dei loro compiti di assistenza per partecipare al relativo briefing.

- controlla con il comitato di regata che ci sia il numero sufficiente di mezzi di assistenza;
- almeno 1-2 settimane prima dell'evento verifica che i componenti del team di assistenza abbiano dato conferma della propria partecipazione all'evento; in caso negativo chiede al comitato organizzatore di ricontattarli per conferma;
- redige la lista dei mezzi di assistenza con i nomi dei relativi equipaggi ed i loro numeri di telefono cellulare da distribuire durante il briefing della sicurezza;
- identifica i volontari dotati di brevetto per il primo soccorso e decide a quali mezzi destinarli
- richiede alla segreteria organizzativa un numero congruo di guidoni per l'identificazione dei mezzi assistenza ufficiali;
- decide se le attività di assistenza durante la regata saranno gestite dalla barca comitato o da un mezzo assistenza in movimento sul campo di regata;
- decide se la barca-scopa è necessaria ed in caso affermativo predispone per la sua preparazione; il suo equipaggio farà parte del team di assistenza e di conseguenza sarà presente al briefing della sicurezza;
- decide sul sistema di registrazione dei concorrenti in entrata e uscita dall'acqua e come gestire i concorrenti ritirati e verifica che queste disposizioni siano attuate. Nei grandi eventi è possibile ricorrere ad un team che gestisce gli scivoli (slip way team) ed in questo caso il sistema di conteggio dei concorrenti sarà curato da questo team coordinato dal beach master ed in contatto radio con il Bridge e tutti i mezzi di assistenza;
- controllerà che la segreteria organizzativa abbia richiesto l'autorizzazione da parte della Capitaneria di Porto e nel caso abbia informato il responsabile dell'autorità portuale;
- si assicurerà che le cassette di pronto soccorso allocate nei vari locali del circolo siano ben indicate e con il relativo materiale di medicazione disponibile

Il giorno prima della regata

- ottenere le previsioni del tempo e le condizioni di marea;
- l'ESO e l'organizzatore dovranno partecipare al briefing dei concorrenti che dovrebbe includere i seguenti argomenti:
- il sistema di conteggio dei concorrenti; enfatizzare la richiesta di firmare il foglio presenze o restituire il cartellino/tessera non appena giunti a terra ed avvisare i concorrenti che se l'operazione

non viene compiuta nei 30 minuti successivi al rientro dell'ultimo equipaggio ciò farà scattare automaticamente il piano delle ricerche con il coinvolgimento della Guardia Costiera con tutte le implicazioni associate;

- le previsioni del tempo;
- nel caso di possibilità di nebbia dichiarare che i concorrenti dovranno aspettare nei pressi della barca comitato per essere trainati/accompagnati a terra;
- come riconoscere, dove è posizionata, il compito della barca-scopa se prevista;
- descrivere i rischi/pericoli sulla rotta per il campo di regata, per esempio la migliore rotta per rientrare a terra eccetera;
- Tenere un briefing della sicurezza per tutto il team di assistenza inclusi i posa-boe e le barche per la giuria se anche queste sono state consegnate fra i mezzi di assistenza; dovrebbero essere inclusi i seguenti argomenti:
- controllare che siano presenti tutti i membri del team di assistenza, che a ciascuno sia stato assegnato un mezzo, una radio, un kit di equipaggiamento ed un rotolo di nastro (normalmente bianco e rosso a bande) per contrassegnare le Tavole eventualmente disperse;
- notificare la frequenza radio assegnata; per una manifestazione con più campi di regata ciascun campo opererà su una frequenza differente;
- verificare che uno dei due componenti l'equipaggio dei mezzi di soccorso sia equipaggiato per tuffarsi in acqua ma solo in caso di reale emergenza, per esempio per soccorrere il concorrente in difficoltà o nell'impossibilità di risalire sulla propria tavola i nominativi di chiamata radio per tutti i mezzi di assistenza e distribuire gli elenchi nominativi dei partecipanti e dei numeri di cellulare.
- se l'ESO svolge la sua attività su una barca bisogna identificare la barca (a mezzo guidone particolare) e dichiarare che il mezzo sarà usato per coordinare le attività di sicurezza e che normalmente non si recherà sul luogo dell'incidente;
- identificare l'orario di partenza della regata, il tempo di entrata in acqua dei concorrenti e stabilire quando essere pronti in acqua; le barche di assistenza dovrebbero infatti essere pronte prima della partenza dei concorrenti report delle previsioni del tempo atteso per il periodo della regata;
- se è previsto vento forte o possibili temporali particolarmente pericolosi per la specificità della disciplina dello Stand Up Paddle
- L'organizzatore può lasciare alcune classi a terra e quindi automaticamente incrementare il numero dei mezzi di assistenza;

- L'organizzatore può dare una riduzione del percorso invece dell'annullamento per tentare di tenere le Tavole il più unite possibile
- è molto importante controllare i segnali di visibilità della tavola
- assegnare alle barche assistenza compiti di scorta
- assegnare un'area di sorveglianza a ciascun mezzo di soccorso durante la regata;
- i mezzi di soccorso dovrebbero avvisare il BEACH MASTER dei concorrenti ritirati e a sua volta questo dovrebbe avvisare l'organizzatore quando il concorrente con la propria tavola ha raggiunto terra.

In caso di vento forte e condizioni meteo avverse tutti i concorrenti ritirati dovrebbero essere scortati sulla via del ritorno in una posizione più vicino possibile alla battigia.

- enfatizzare che tutte le barche appoggio devono vigilare e prontamente prendersi cura di tutti quelli che hanno bisogno di aiuto nell'area loro assegnata a prescindere dalle condizioni atmosferiche. Specialmente le Tavole in ed i Paddlers che abbisognano di un intervento rapido per controllare se hanno subito danneggiamenti, traumi fisici ed eventualmente non sono in grado di proseguire con la propria tavola.
- se il soccorso è richiesto al di fuori dell'area di competenza assegnata il mezzo di soccorso deve prima avvisare l'ESO e l'organizzatore delle proprie intenzioni;
- se appaiono barche estranee o di spettatori che puntano verso il campo di regata le barche dell'assistenza dovrebbero richiedere educatamente di cambiare rotta;
- Identificare le barche usate come posa-boe;
- Identificare la barca-scopa, il suo sito di ancoraggio ed i suoi compiti;
- Dichiarare che le barche di assistenza agiscono solo per la sicurezza dei concorrenti e che non sono disponibili per il trasporto di ricambi per i Paddlers o a disposizione dei fotografi;
- è essenziale che tutti gli equipaggi dei mezzi di sicurezza conoscano l'area di regata e dove stanno pattugliando;

ricordare agli equipaggi dei mezzi di soccorso i propri doveri; il briefing sulla sicurezza viene tenuto ogni giorno di regata ed i problemi e le soluzioni del giorno precedente devono essere incluse nella discussione del briefing.

Il Giorno della Regata

Il Comitato Organizzatore predispone l'accoglienza e lo svolgimento della manifestazione che si terrà presso l'arenile sito in via Lungo Lago Lelio Giappesi e nel tracciato in acqua stabilito. Sabato 02 e

Domenica 03 Aprile si raccoglieranno le iscrizioni dei concorrenti prima della gara mediante l'allestimento di un punto iscrizioni dotato di tavoli e segreteria collocata presso le strutture già presenti. I percorsi previsti in acqua avranno distanze variabili da un minimo di 1,5 KM Technical Race 3 Km Percorso Amatoriale che percorre due volte il tracciato della Technical Race depositato fino ad un massimo di 9 KM Long Distance Competition. I tracciati con partenza dallo specchio d'acqua di fronte alla spiaggia del Sualzo Beach sono segnalati mediante cartine depositate, riportanti i due tracciati con relative boe di segnalazione in acqua, la disposizione delle Boe ed il preciso tracciato scelto può subire variazioni in base alle condizioni meteo lacuali presenti nei giorni della manifestazione. Il Crono programma della manifestazione si svolge con le seguenti modalità: Sabato 02 Aprile ore 11:00 accoglienza atleti, iscrizioni, primo Briefing informativo con presentazione tracciato gara e norme di sicurezza in acqua. Ore 11:30 Inizio gara Technical Race, al termine momenti conviviali. Domenica 03 Aprile Ore 9:00 accoglienza atleti, Secondo Briefing Informativo, spiegazione regolamento gara e presentazione tracciato Ore 10:30 Partenza Atleti, dalle ore 11:30 alle ore 13:00 circa arrivo degli atleti in base al tipo di categoria di appartenenza. La gara Amatoriale per la sua caratteristica e tipo di partecipanti, verrà inserita in uno dei due giorni della manifestazione cercando il miglior orario e le migliori condizioni meteo per renderla sicura e praticabile. I partecipanti si prevedono in un numero compreso tra i 40 ed i 70 atleti circa. Le tavole degli atleti saranno depositate e messe in sicurezza all'interno dello spazio recintato presente nello stabilimento, gli impianti audio saranno utilizzati quelli presenti all'interno dello stesso stabilimento. Dalle ore 14:00 è prevista la conclusione della manifestazione e la premiazione dei partecipanti presso le strutture esistenti. Il comitato Organizzatore reperisce le barche appoggio nel numero di una ogni 20 concorrenti, saranno impiegate dalle 2 alle 4 Barche a seconda degli iscritti. Le Barche prenderanno in carico le varie tavole e si sparpaglieranno lungo la rotta verso il campo di regata in modo da assistere tutti i Paddlers cercando, di non lasciare nessuna zona sguarnita dall'assistenza l'ultima barca appoggio sarà designata come "spazzina" ed attenderà che tutti i Paddlers siano riusciti a partire regolarmente per intraprendere la rotta di regata.

Il Beach-Master provvederà a registrare il numero dei partecipanti usciti e ad avvisare gli organizzatori tramite il Bridge o Telefonicamente.

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

- ° consultare vari siti di previsioni meteo, verificare lo stato attuale del lago, l'intensità del vento e il moto ondoso

- ° considerare le caratteristiche delle classi, le fasce di età ed anche il livello di abilità dei vari paddlers;

Fatte queste preventive considerazioni l'organizzazione supportata dal ESO potrà prendere la decisione di posporre o annullare le prove del giorno o l'intera manifestazione.

Durante la prova

L'ESO dovrebbe essere in una posizione idonea per ben monitorare la regata, normalmente sarà in gommone sul campo di regata.

I mezzi di soccorso seguono da vicino i concorrenti nella loro zona, altri mezzi possono essere inviati in altre aree del campo se si creano dei grossi intervalli fra le varie tavole della flotta.

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

CODICE ROSSO – Piano per le emergenze sanitarie Se un mezzo di soccorso trova un concorrente bisognoso di intervento sanitario effettua velocemente una chiamata radio iniziando il messaggio con le parole CODICE ROSSO ripetute due volte, indicando la posizione del mezzo e possibilmente la natura del presunto problema. Il gommone più vicino accorrerà in aiuto;

L'ESO provvederà ad inviare un mezzo di soccorso sul quale sia presente un volontario dotato di brevetto per il primo soccorso; tutto il traffico radio sarà possibilmente ridotto all'essenziale;

se il ferito avrà comunque bisogno di essere trasportato a terra l'ESO avviserà via radio il Beach-Master di chiamare il medico/paramedico di guardia alla manifestazione o attivare l'ambulanza di servizio (se prevista dall'organizzazione) per prestare le prime cure o accompagnare il ferito al posto di pronto soccorso pubblico più vicino; in alternativa viene chiamata (a cura della segreteria) tramite il 118 l'ambulanza di servizio pubblico.

Intanto il Beach-Master provvederà ad attivare la sua squadra per rendere il trasbordo del Paddler incidentato il più agevole e rapido possibile.

Il ferito deve essere identificato al più presto e comunque prima che nel caso, venga caricato sull'ambulanza.

Il Codice Rosso rimane attivo fino a che l'ESO non dichiara chiuso l'incidente possibilmente con la frase CODICE ROSSO SUPERATO ripetuta tre volte.

Annullamento della prova

Durante lo svolgimento delle prove sia l'organizzatore che l'ESO monitorizzano continuamente le condizioni meteo-lacuali con la prospettiva anche di annullamento della regata se le condizioni meteo lo imponessero; a questo proposito bisognerebbe fare le seguenti considerazioni:

- il comportamento del vento in cambio di direzione ed intensità così come la formazione di accumuli nuvolosi minacciosi e soprattutto la presenza di fenomeni temporaleschi che possano pregiudicare l'incolumità dei paddlers
- le registrazioni del vento provenienti da stazioni meteo locali e ogni altra allerta meteo proveniente dalla Capitaneria di Porto che annuncia il pericolo di peggioramento;

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

Concorrenti e Relative Tavole che si ritirano

Normalmente le istruzioni di regata non impediscono al concorrente con la propria tavola che desidera ritirarsi di abbandonare il campo di regata se vuole.

Nel caso che un mezzo di assistenza si accorga che un concorrente sta lasciando il campo di regata questo lo deve raggiungere e chiedere chiaramente se si ritira; in caso affermativo deve informare il Beach-master, tramite il Bridge, e la barca comitato per comunicare il numero di pettorina del concorrente.

Se la situazione lo giustifica la barca di soccorso potrà far notare al concorrente che non c'è copertura di sicurezza sulla rotta di ritorno e che sarebbe più sicuro che il concorrente aspettasse l'invio di una barca assistenza per scortarlo fino a terra (possibilmente con altri concorrenti ritirati). Se il concorrente insiste a Pagaiare verso terra la barca assistenza dovrà informare il Bridge/beach-master a terra che visivamente seguirà il rientro del ritirato.

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

Al termine della prova

I Vari Concorrenti depositeranno le tavole a terra una volta che gli Organizzatori avranno comunicato che non ci saranno più prove e atleti in acqua; immediatamente il Comitato Organizzatore ordinerà ai mezzi di soccorso nautico controllando eventuali Tavole abbandonate in acqua e cercando di non lasciare incustodito alcun tratto di lago come per la partenza della manifestazione di far rientro.

Una barca di soccorso designata come “spazzino” rimarrà in coda al gruppo per controllare.

Una volta a terra il Comitato Organizzato assieme all'ESO metterà in libertà la flotta delle barche di assistenza ricordando ai conduttori di effettuare subito rabbocchi carburante e piccole manutenzioni.

In caso di un incidente significativo o di una protesta relativa alla sicurezza OM ed ESO redigeranno un rapporto scritto da inoltrare rispettivamente al comitato organizzatore/comitato delle proteste.

Concorrente scomparso

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.

CONTATTI

ASD APS TRASIMENO ON SUP – Via Lelio Giappesi – 06065 Passignano sul Trasimeno PG

Telefono 3934649202 – E.mail : masconni@gmail.com

Autorità portuale ISPETTORATO DI PORTO - Pronto soccorso H24 Emergenza Generale 112

Ambulanze 112

ASD APS TRASIMENO ON SUP

FIRMA IL PRESIDENTE



ASD APS TRASIMENO ON SUP

Via Lelio Giappesi – 06065 – Passignano sul Trasimeno (PG) – tel. 3934649202

TIPOLOGIA DEI CODICI DA ADOPERARE

CODICE BIANCO

Tutto normale

CODICE VERDE

Intervento su Tavola e Concorrente tutto

tornato alla tranquillità
e risolto

CODICE GIALLO

Intervento su Tavola e Concorrente

non vi sono gravi problemi

per il Concorrente soccorso gestibile

CODICE ROSSO

Emergenza che coinvolge il Concorrente

problemi rilevanti per il soccorso

Intervento Medico