

(Annesso all'Art. 7.5)

## **FEDERAZIONE ITALIANA DRAGON BOAT**

### **GUIDA ALLA SICUREZZA SULL'ACQUA (in situazione agonistica)**

Questa guida è destinata a coloro che organizzano o gareggiano nel Dragon Boat; copre le loro responsabilità quando partecipano ad un evento di Dragon Boat e deve perciò essere usata come guida generale alla Sicurezza sull'acqua in situazioni agonistiche. In situazioni non agonistiche si raccomanda a tutti i partecipanti (e all'organizzatore) di seguire comunque i consigli forniti da questa guida.

La guida è parte del Codice delle Regate della Federazione Italiana Dragon Boat.

#### **CONDIZIONI**

Le dimensioni e il disegno dell'imbarcazione, oltre alle condizioni d'acqua piatta in cui normalmente si svolgono le gare, fanno del Dragon Boat uno sport sufficientemente sicuro il capovolgimento dell'imbarcazione in queste condizioni è una rarità, ma può lo stesso verificarsi per un errore dell'equipaggio.

In ogni sport d'acqua è intrinsecamente presente un elemento di pericolo, ma se si aggiunge la follia e l'impazienza della natura umana si possono riunire gli ingredienti di una disgrazia, a danno di tutto lo sport. Il Dragon Boat non fa eccezione alla regola ed è dovere di tutti coloro che praticano questo sport (atleti, organizzatori, allenatori ed arbitri) essere a conoscenza del potenziale pericolo che si può correre; essere consapevoli che si sta praticando lo sport in sicurezza, ma senza estremizzare ed assicurare che il Dragon Boat sia condotto in maniera responsabile.

In condizioni meteorologiche avverse e quando ci sono venti forti, le imbarcazioni possono essere sommerse dall'acqua per poi capovolgersi, specialmente quando si espone il bordo laterale della barca al vento predominante o ad un'onda formata. In queste circostanze l'inesperienza può essere la causa più importante del capovolgimento di una barca.

In tutte le condizioni d'acqua, buone o cattive, la soluzione per la sicurezza è l'uso del vecchio BUON SENSO COMUNE, da parte di tutti. Scherzare sul Dragon Boat e capovolgerlo deliberatamente, anche in condizioni di tempo caldo e soleggiato, può costituire un pericolo sia per l'equipaggio sia per gli altri. In certe circostanze potrebbe essere fatale, infatti l'equipaggio in acqua dell'imbarcazione rovesciata non sarà facilmente visibile da parte dell'equipaggio di un'altra imbarcazione che sopraggiunge in velocità.

L'equipaggio che **rovescia** o che **sperona** un'altra barca sarà **squalificato** dalla manifestazione sportiva.

#### **RESPONSABILITÀ**

Il Dragon Boat è uno sport di squadra; ogni barca trasporta l'equivalente di due formazioni di calcio. Non è strano avere 100 atleti in acqua, durante lo svolgimento di una gara. La sicurezza degli equipaggi in acqua deve preoccupare in modo particolare il Capo degli Arbitri (GAP) e l'Organizzatore della Manifestazione, ma deve giustamente preoccupare anche ogni membro dell'equipaggio.

Vediamo in dettaglio la responsabilità di ciascuno.

L'**Organizzatore** è responsabile affinché le barche e il personale di soccorso e i loro salvagenti siano disponibili per l'evento; che un primo pronto intervento (ambulanza + medico il cui nome va registrato in segreteria gare) sia disponibile a terra; che spogliatoi, bagni e docce calde siano disponibili e che la loro installazione e quella di tutte le strutture temporanee siano conformi alle norme previste in materia; che gli equipaggi siano informati su tutti gli argomenti sulla sicurezza riguardanti la gara.

Il Capo degli Arbitri assicura che durante le gare tutte le barche di salvataggio siano disposte opportunamente ed istruite; che gli atleti "Under 12" indossino il giubbotto salvagente e che in caso di condizioni meteo avverse sia indossato il salvagente dai nuotatori poco resistenti, dai principianti e dagli equipaggi di classe Junior; che siano rispettate in tutte le condizioni le procedure di sicurezza previste dalla FIDB.

(Il GAP a terra verifica che l'organizzatore abbia predisposto l'ambulanza).

Il **Manager dell'Equipaggio** deve assicurare che tutti i membri dell'equipaggio sappiano nuotare in base allo standard previsto, o che altrimenti siano provvisti di salvagente; che le liste degli equipaggi compilate una per ciascuna specialità di gara siano state depositate presso la Segreteria Gare; che l'equipaggio sia istruito sulle regole di gara e sulla sicurezza sull'acqua e che sia vestito in maniera appropriata; che l'eccessiva socializzazione non comprometta il rendimento dell'equipaggio sull'acqua.

Gli **Equipaggi** sono responsabili per come sono vestiti, in gara o in allenamento, in relazione alle condizioni meteo (fit to race) ed alle istruzioni ricevute. Il Dragon Boat è anche uno sport per socializzare, perciò non si deve mettere a rischio la sicurezza dell'intero equipaggio facendo uso di alcolici, per sbadataggine o eccedendo con giochi rozzi e violenti.

**Il Timoniere è di solito il Capitano della barca.** Egli è responsabile della verifica dell'affidabilità dell'imbarcazione, prima della gara e che tutti i membri dell'equipaggio sono stati istruiti circa il governo dell'imbarcazione ed esercitati nell'affrontare un possibile ribaltamento. Sull'acqua deve evitare le collisioni con altre barche. In caso di capovolgimento il Timoniere deve assicurarsi che le procedure post-ribaltamento siano eseguite e che tutti i competitori siano contati in acqua per il salvataggio e soccorsi.

**L'Addetto alla Sicurezza** deve verificare che gli arbitri ed i manager degli equipaggi siano istruiti in materia di sicurezza sull'acqua il giorno della gara, oltre che su ogni malattia da denunciare. Deve informare inoltre il Capo dei Giudici d'Imbarco, della possibilità che ci siano nuotatori deboli o atleti in condizioni mediche tali da pregiudicare la loro abilità a gareggiare. Deve produrre un piano di sicurezza per la gara, che includa un sistema di circolazione per gli equipaggi che stanno andando in partenza e quelli che si stanno riscaldando.

**Il Capo dei Giudici di Percorso** giudica se un equipaggio è vestito in maniera idonea o meno e tiene un registro del numero di persone imbarcate su ciascuna barca in ciascuna gara; è responsabile affinché le imbarcazioni e il relativo equipaggiamento siano idonei allo svolgimento delle gare prima dello svolgimento della prima gara del giorno e che lo restino per tutta la competizione.

## **PARTICOLARITÀ**

**Capacità natatorie:** lo standard minimo richiesto.

Tutti i membri dell'equipaggio devono saper nuotare almeno 50 metri, ma devono essere adeguatamente abili nel farlo in acqua fredda, mossa e vestiti con un abbigliamento leggero (maglietta, pantaloncini, giacca, pantaloni impermeabili e scarpe). Tale abilità dovrebbe essere provata da un test.

**Giubbetti salvagente:** quando indossarli.

In una competizione formale, ogni squadra deve comunque potere disporre a richiesta della giuria, in qualsiasi momento e per qualsiasi motivo inerente la sicurezza (acqua mossa, insufficiente numero di mezzi di soccorso, ecc.) di un salvagente proprio per ogni membro dell'equipaggio, dalle caratteristiche stabilite per la canoa dalla Federazione Italiana Canoa Kayak (spinta minima 6 Kg). La giuria può controllare a campione i salvagenti che dovranno essere in grado di galleggiare sostenendo un peso di 6 Kg in un bidone pieno d'acqua.

Quando la giuria impone comunque l'uso del salvagente, questo va indossato da tutti gli equipaggi, indipendentemente dalle capacità natatorie individuali.

L'Organizzatore deve notificare agli equipaggi che saranno forniti o meno i salvagenti, altrimenti è responsabilità dei manager provvedere ai salvagenti del loro equipaggio.

La FIDB impone sempre l'obbligo di indossare il salvagente ai minori di anni dodici.

In una competizione non formale tutti i competitori sono raccomandati di indossare sempre il salvagente.

Anche durante gli allenamenti, se svolti in condizioni avverse, il Manager dell'equipaggio devono far indossare il salvagente ai suoi pagaiaatori meno resistenti o a disagio in tali condizioni, ai principianti e agli Junior.

## **SICUREZZA SULL'IMBARCAZIONE**

**Bilanciamento della barca.**

Il capitano (in genere il timoniere) deve verificare il buon bilanciamento dell'imbarcazione prima di procedere all'imbarco degli atleti. Deve cioè aver disposto uno schema di imbarco tale da rispettare i principi seguenti:

- Gli atleti appaiati sulla stessa linea devono avere corporatura simile
- Gli atleti più pesanti devono sedere al centro dell'imbarcazione.
- Il capitano deve conoscere il numero esatto delle persone in barca.

**Buddy System.**

Questo sistema assegna a ciascun membro dell'equipaggio la responsabilità di un altro componente.

L'equipaggio è diviso in coppie poste trasversalmente alla lunghezza della barca. Ogni coppia è numerata da prua a poppa.

All'interno dell'equipaggio ciascuno è responsabile del proprio compagno di coppia. In caso di ribaltamento la prima cosa da fare è assicurarsi che il proprio partner sia sano e salvo. La prima coppia (N° 2 sinistro e N° 3 destro) è responsabile per il tamburino (N° 1); l'ultima (N° 20 sinistro + N° 21 destro) è responsabile per il timoniere (N° 22).

**Stabilizzare la barca.**

Se la barca è sbilanciata o avanza in maniera scombinata, oppure quando c'è vento od onda laterale, può essere stabilizzata con la seguente manovra richiesta dal timoniere con il comando "**AGGANZIA LA BARCA**" ed eseguita dai tutti i pagaiaatori: sporgersi fuori del bordo dell'imbarcazione poggiando le lame delle pagaie di piatto sull'acqua, ad una distanza dal bordo pari alla lunghezza delle braccia.

**Fermare la barca.**

Quando la barca è in movimento può rendersi indispensabile fermarla all'improvviso, al fine di evitare la collisione con un'altra barca. L'equipaggio deve essere sempre reattivo ad una simile evenienza, ma deve agire in maniera sicura. Infatti una reazione esagerata può provocare il ribaltamento.

Il modo più veloce per fermare la barca è che tutto l'equipaggio dia un colpo (di pagaia) indietro.

Il primo comando sarà "**SMETTERE DI PAGAIARE**". Se la barca è instabile e non c'è un immediato rischio di collisione questo comando sarà seguito da "**AGGANCIA LA BARCA**". Se invece c'è rischio di collisione il primo comando sarà "**FERMA LA BARCA**". Se in tali condizioni l'equipaggio non riesce a fermare la barca sarà squalificato.

## **BARCHE DI SALVATAGGIO**

Il numero di barche di salvataggio messe a disposizione dall'organizzatore varia secondo il numero di barche che gareggia in ciascuna gara. Poiché la probabilità che si capovolga più di una barca durante la stessa gara è piuttosto bassa, in condizioni meteorologiche non estreme sono ritenute sufficienti un massimo di quattro barche di salvataggio per tutte le gare.

Ciascuna barca deve poter portare almeno otto passeggeri inclusi un massimo di due membri di equipaggio della barca di salvataggio stessa (il conducente e l'assistente al salvataggio). Almeno una barca di salvataggio deve essere in acqua durante ogni gara.

Le barche di salvataggio devono avere un bordo basso e cime di appiglio tali da consentire ad una persona nell'acqua di salire sulla barca senza aiuto. Si consiglia di tenere una cima da lanciare a bordo della barca.

E' possibile inoltre organizzare un certo numero di kayak di salvataggio condotti da canoisti esperti per salvare una persona per ogni kayak a disposizione. Il vantaggio consiste nel potersi muovere tra le persone in acqua senza il rischio di ferire qualcuno con l'elica del motore. Durante un allenamento invernale con un equipaggio che lavora a 50 metri da riva sarebbe opportuno che fosse accompagnato da una barca di salvataggio.

### **Barche rivoltate: cosa fare.**

Per prima cosa si applica il "Buddy System". Ciascuna coppia fa il check del proprio compagno.

Il capitano si deve assicurare che tutto l'equipaggio sia stato contato chiamando ciascuna coppia e facendo attenzione alla risposta, oppure, se questo non è possibile, contando le teste. Inizialmente l'equipaggio rimarrà vicino alla barca lasciandola rivoltata o raddrizzata se è stata tolta l'acqua.

Quando la barca è capovolta nessuno deve nuotarci sotto, ma può essere usata come piattaforma galleggiante per l'equipaggio. In alternativa la barca può essere raddrizzata da parte dell'equipaggio seguendo le istruzioni impartite dal capitano. Il capitano deve controllare l'equipaggio e in gara attendere l'arrivo delle barche di salvataggio. I membri dell'equipaggio devono cercare di recuperare le pagaie, se ciò non presenta particolari difficoltà.

All'arrivo delle barche di salvataggio, l'equipaggio segue le istruzioni degli operatori di salvataggio. Il capitano resta in acqua ed è l'ultimo ad essere tratto in salvo. Se non è possibile salvare tutto l'equipaggio in una volta sola e le condizioni dell'acqua lo permettono (acqua calma o poco profonda), fino a sei membri d'equipaggio tra i nuotatori più esperti possono restare presso la barca per cercare di trascinarla verso la riva più vicina, sotto il controllo del capitano.

Il dragone può essere trainato dalla barca di soccorso soltanto quando tutto l'equipaggio sia stato tratto in salvo.

### **Equipaggi senza scorta**

Se in situazioni agonistiche non c'è barca di soccorso, allora in condizioni di calma l'intero equipaggio può tentare di spingere la barca fino al più vicino Punto di Sicurezza a terra, sotto il controllo del capitano. Se le condizioni dell'acqua non lo permettono allora come ultima soluzione l'equipaggio può abbandonare la barca e nuotare a coppie fino alla riva usando il "Buddy System", sempre sotto il controllo del capitano. In ogni caso l'equipaggio deve essere verificato continuamente. Durante un allenamento l'equipaggio non deve nuotare verso riva se è privo di salvagente. L'unica alternativa è formare delle coppie in cui almeno uno dei due indossa il salvagente, oppure formare dei gruppetti di tre componenti per fornirsi assistenza reciproca durante la suddetta nuotata.

### **Recupero della barca**

Una volta che il dragone sia stato portato a bordo riva, si verifica nuovamente a terra la composizione dell'equipaggio e si determinano le eventuali ferite da trattare immediatamente.

Poi alzando un bordo del dragone si cerca di svuotarlo il più possibile dall'acqua e poi si tira in secco per la verifica dei danni. Per non danneggiare la carena dell'imbarcazione non bisogna tentare di tirarla fuori dall'acqua prima di averla svuotata quasi completamente. Una volta tirata la barca in secco si verificano i danni e l'equipaggiamento.

### **Esercizi Pratici**

Gli equipaggi dovrebbero esercitarsi insieme regolarmente provando il ribaltamento controllato e il recupero senza barca di soccorso all'inizio della pratica sportiva ed in seguito una volta l'anno. Sono molto importanti le condizioni meteorologiche e dell'acqua durante le esercitazioni. Tutti devono indossare obbligatoriamente il salvagente. Deve esserci la barca di soccorso pronta ad intervenire.

## **CONCLUSIONI**

La sicurezza è interesse d'ogni membro d'equipaggio e dipende molto dal proprio buon senso. Bisogna però ricordarsi di farne uso. Il Manager dell'equipaggio è responsabile fuori dell'acqua, mentre il Capitano lo è sull'acqua (e nell'acqua!).