

CONTENUTO

1	PRESA DI COSCIENZA INIZIALE	7
2	UN PARADOSSO DA SUPERARE	9
3	LA ZATTERA DI LEGGE PIÙ ADATTA ALLA PROPRIA BARCA	14
4	DOVE COLLOCARE LA ZATTERA DI SALVATAGGIO	18
	4.1 LA GRAB BAG	22
5	IL BRIEFING DEDICATO ALL'ABBANDONO DELLA NAVE	24
6	LA DOMANDA PIÙ IMPORTANTE: USARE O NON USARE LA ZATTERA?	29
7	PREALLARME, AMMARAGGIO E APERTURA DELLA ZATTERA	31
	7.1 LA GESTIONE DEL NAUFRAGIO IN EQUIPAGGIO RIDOTTO	35
8	TRASBORDO SULLA ZATTERA ED EVENTUALE DISTACCO DALLA BARCA	37
9	MESSA A PUNTO DELLA ZATTERA E GESTIONE DELLE PERSONE	41
10	ISTRUZIONI PER LA SOPRAVVIVENZA A BORDO DI UNA ZATTERA	45
11	AVVISTAMENTI E SEGNALAZIONI DI SOCCORSO	53
12	COSA FARE NELLE OPERAZIONI DI SALVATAGGIO	55
13	COME PREVENIRE UN NAUFRAGIO	58
14	LA MIA BRUTTA AVVENTURA CHE HA LASCIATO IL SEGNO MA CHE NON MI HA ALLONTANATO DAL MARE di Guido Meda	62
15	IL NOSTRO TEST SU UNA ZATTERA di Nico Caponetto	69
16	RIVEDIAMO TUTTO CON UN AUTOTEST	76
	CONCLUDENDO	79
	RISPOSTE ALL'AUTOTEST	81



La questione della zattera di salvataggio ad uso della nautica da diporto è senz'altro uno degli argomenti più controversi e complessi da affrontare perché, come vedremo, ci imbatteremo in diversi paradossi, alcuni dei quali non facilmente risolvibili, nonché in una serie di soluzioni che definirei "viziate".

La zattera di salvataggio è senza ombra di dubbio un equipaggiamento fonamen-

te per la sicurezza passiva (ovvero quella dedicata a intervenire nelle emergenze in atto; la sicurezza attiva è invece quella atta alla prevenzione) e serve a far fronte alla più drammatica delle circostanze critiche: il naufragio.

Il primo paradosso, immancabilmente sottolineato nei migliori corsi sulla sicurezza in mare, e che presto supereremo, è che solo una stretta minoranza di armatori conosce nel dettaglio la propria zattera di salvataggio.

Tutti conoscono invece minuziosamente la propria barca: prima di acquistarla se ne valuta in maniera accorta ogni minimo particolare, ma della zattera spesso si sa veramente poco, spesso non se ne conosce nemmeno la marca o le caratteristiche tecniche.

Eppure la zattera di salvataggio è proprio quel mezzo che permette di sopravvivere quando la barca, che conosciamo così bene, ci abbandona...

Non solo la conoscenza tecnica della zattera è spesso nulla ma, questione ancor più grave, è la scarsa conoscenza delle procedure.

Schematicamente, in caso di affondamento, bisogna sapere come affrontare le seguenti fasi che poi vedremo nel dettaglio:

1. DECIDERE SE UTILIZZARE o meno la zattera.
2. Sapere come prepararla e poi attivarla.
3. Decidere quindi SE E COME TRASBORDARE.
4. Sapere come salire e far salire le persone a bordo.
5. Decidere se rimanere o meno agganciati alla barca
6. e soprattutto come permanere nella zattera fino al salvataggio.

“Fino al salvataggio”: pongo subito un accento su quest’ultima frase.

A dispetto del nome, la zattera “di salvataggio” raramente “salva” quando permette di approdare a una costa. Nella maggior parte dei casi “si è salvati” da chi presterà il soccorso: la zattera, in realtà, serve a sopravvivere fino al salvataggio (o all’approdo), per cui è indispensabile sapere molto bene come prepararsi e gestire la sopravvivenza propria e dell’eventuale equipaggio resistendo a bordo il più a lungo possibile.

Al fine di prendere maggiore consapevolezza di quanto appena detto, mi permetto di fare qualche domanda, una sorta di test preliminare:

1. Quanto è lunga la “cima di attivazione” della zattera di salvataggio?
2. Come si raddrizza la zattera in caso emerga scuffiata? E nel caso non si raddrizzasse?
3. Come si sale a bordo di una zattera?
4. Ci sono delle messe a punto da fare una volta che la zattera è gonfia?
5. Come si stacca la cima che lega la zattera alla barca che sta affondando?

Al punto 5 rispondo subito: tagliandola con il coltello in dotazione. E di conseguenza:

6. Dove si trova il coltello in dotazione?

Sei domande semplici fra le moltissime che si possono porre e alle quali questo manuale intende dare risposta.

Sei domande che riguardano solo i primi istanti drammatici in cui la barca si sta per inabissare; tempo nutrito dal panico a bordo in cui bisogna ammarare la zattera, attivarla, decidere se trasbordare o meno, salire e far salire a bordo tutto l’equipaggio e infine decidere se sganciarsi o meno dal relitto.

Sei domande a cui qualsiasi comandante, e aggiungo, anche il suo secondo, dovrebbero saper rispondere con sicurezza assoluta.

Aggiungo qualche altra domanda:

1. Quanti litri d’acqua ci sono, a testa, a bordo di una zattera?
2. Come va somministrata?
3. Quanto tempo si può pensare di resistere a bordo con la dotazione disponibile?

Niente panico se non si sa rispondere, questo manuale serve proprio a porre e a rispondere a queste e a molte altre questioni fondamentali.

La cosa importante è rendersi conto quanto si possa non sapere riguardo al mezzo, alle manovre e alle tecniche di sopravvivenza su una zattera di salvataggio; perché di questo si tratta, di conoscenze pratiche che potrebbero salvare la vita nel malaugurato caso di naufragio.

2

UN PARADOSSO DA SUPERARE

Iniziamo dalla definizione di zattera di salvataggio “rubata” a Wikipedia e rimaneggiata (versione inglese, tradotta liberamente dall’autore).

Sottolineo alcuni passaggi importanti su cui torneremo in seguito.

La zattera di salvataggio (o scialuppa di salvataggio nelle navi) è una piccolo mezzo collettivo galleggiante gonfiabile (o piccola barca rigida nel caso della scialuppa) idoneo a sostenere e a mantenere in vita persone in pericolo a seguito dell’abbandono, in caso di disastro (affondamento, incendio), di un’imbarcazione.

Le esercitazioni sulle scialuppe di salvataggio sono richieste per legge solo sulle navi professionali, mentre per le imbarcazioni da diporto, che normalmente utilizzano zattere di salvataggio gonfiabili, non sono richiesti corsi, esercitazioni o abilitazioni specifici.

Le zattere di salvataggio gonfiabili sono dotate di bombole di gonfiaggio di anidride carbonica o azoto.

La copertura (N.d.A. Nei modelli “senza limite dalla costa”) funge da protezione da sole, vento e pioggia, può essere utilizzata per raccogliere l’acqua piovana e la condensa ed è normalmente realizzata con materiale riflettente o fluorescente ad alta visibilità, nonché dotata di una luce nella posizione più elevata. A bordo sono presenti pagaie, razzi e segnali a mano pirotecnici, uno specchio di segnalazione, un kit di pronto soccorso, fra cui medicinali per il mal di mare, cibo e acqua per alcuni giorni, e infine attrezzature da pesca.

La Convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare SOLAS e il Codice internazionale dei dispositivi di salvataggio LSA richiedono che determinate attrezzature di segnalazione di emergenza e tracciamento satellitare siano presenti o trasbordate su ogni zattera o scialuppa di salvataggio utilizzata nelle navigazioni in acque internazionali (N.d.A. Attualmente oltre le 50 miglia nella legislazione italiana, limite minimo che sembra verrà ridotto nei prossimi aggiornamenti del Codice di Navigazione): tali equipaggiamenti elettronici sono i radiofari di emergenza che danno l’allarme e indicano la posizione del naufrago EPIRB o di un transponder di ricerca e salvataggio SART.



Zattera contenuta in una borsa morbida.

Dopo questa prima definizione un po’ accademica cerchiamo di fissare alcuni punti importanti sull’indagine che svolgeremo nei prossimi capitoli.

In Italia, come in molti Paesi europei, le tipologie di zattera sono due: uso entro le dodici miglia e uso senza limite dalla costa. Ci concentreremo sulla seconda tipologia, ovvero la

zattera senza limite, in quanto più coerente con l'analisi che si prefigge questo manuale.

Il nostro ambito sarà esclusivamente quello del diporto, evitando di prolungarci in considerazioni su zattere e scialuppe di salvataggio ad uso professionale. Come abbiamo visto, sulle navi professionali l'equipaggio deve sottoporsi a corsi ed esercitazioni che invece a noi diportisti non sono richiesti per legge, anche se personalmente consiglio di cuore un bel corso pratico.

Una delle caratteristiche principali di sicurezza di ogni zattera è che ognuno dei due tubolari di gomma che la costituiscono si gonfi INDIPENDENTEMENTE l'uno dall'altro, con il gas contenuto nella bombola presente sotto il tubolare più basso e mantengano la propria pressione indipendentemente dall'altro.



Dettaglio tubolari.

Ogni tubolare è in grado di sostenere il peso del numero di naufraghi per cui è stata concepita e quindi omologata la zattera.

In altre parole, se un tubolare dovesse scoppiare durante il gonfiaggio (spesso a causa della vetustà della zattera o per problemi tecnici alle valvole di sovrappressione), o bucarsi in maniera non riparabile, l'altro, che è rimasto intatto, deve essere in grado di sostenere in sicurezza zattera ed equipaggio.

Le zattere attuali sono provviste di una copertura con telo apribile. È importante che sia apribile perché, quando la zattera si gonfia, i cattivi odori causati da eventuale acqua stagnante preesistente o dalla CO₂ che fuoriesce dalle valvole di gonfiaggio possono essere eliminati dalla zattera prima di salire a bordo. Le vecchie zattere a telo chiuso sigillato spesso provocavano malessere o addirittura vomito per questa ragione. Come vedremo, malessere e vomito sono deleteri alla sopravvivenza e vanno prevenuti con fermezza.

Tutte le zattere sono dotate sotto il fondo di sacche stabilizzatrici, altresì denominate ballast: si tratta di grosse borse di plastica provviste di un piombo e di fori in modo che si riempiano d'acqua. Il peso così raggiunto, grazie al liquido che funge da zavorra, ha la doppia funzione di stabilizzare la zattera e di non farla "scappar via" o scuffiare quando la prima persona che sale a bordo poggia tutto il peso da una parte.

Come detto, la zattera è dotata di una luce di segnalazione lampeggiante esterna posta al centro del roll-bar, che può essere spenta con un interruttore interno in modo da non consumare la batteria di giorno quando sarebbe inutile.

Vi è anche una luce interna di comfort.

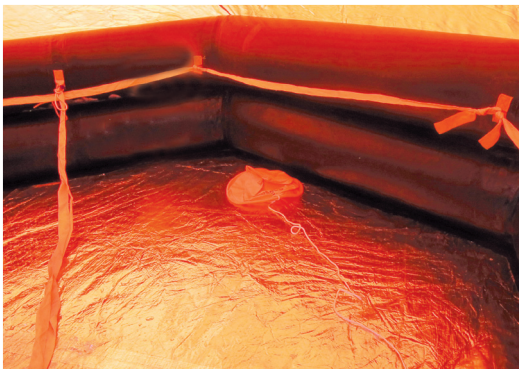
È altrettanto rilevante sapere – non per nozionismo ma per rendersi conto di cosa si può disporre in questo mezzo di sopravvivenza – che per legge una zattera deve contenere le seguenti dotazioni minime:

- 1 soffietto o pompa di gonfiamento
- 1 coltello a lama fissa senza punta con impugnatura galleggiante
- 1 torcia elettrica stagna con 1 set di batterie e lampadina di riserva

- 4 fuochi a mano, 2 segnali fumogeni, 2 razzi a paracadute
- 1 sassola
- 1 kit di riparazione
- 2 pagaie
- 2 spugne
- 1 fischietto
- 1 kit per la pesca
- 1 cassetta di pronto soccorso
- 1 specchio eliografico
- coperte di protezione termica
- 1,5 litri acqua (a persona)
- 10,00 Kj di viveri (a persona)
- 1 kit di riparazione della zattera stessa
- istruzioni per l'uso e manutenzione, un manuale dei segnali e un "breviario di sopravvivenza"

A questo elenco va aggiunto il contenuto minimo della cassetta di pronto soccorso secondo le prescrizioni di legge:

- 1 tubo di pomata antisettica
- 1 tubo di pomata contro le scottature
- 1 forbice inox a punte smussate
- cerotti, laccio emostatico
- 5 confezioni di bende di varia misura
- 1 pacco di cotone idrofilo
- 1 confezione di garza idrofila in compresse
- 1 confezione di cerotto adesivo
- 1 flacone di disinfettante a base di ammonio quaternario
- 6 pastiglie contro il mal di mare per ogni persona che la zattera è autorizzata a portare.



Fondo coibentato termo-riflettente.

In generale le zattere prescritte dalla legge (quindi omologate da un Ente Certificatore riconosciuto in Italia se la barca batte bandiera italiana) sono state progettate e realizzate con il criterio di renderle funzionali in ogni condizione e in ogni mare.

Ad esempio, sul fondo sono coibentate per essere utilizzabili anche nei mari freddi. Inoltre devono ovviamente garantire re-

sistenza e protezione sia nella giornate calde con il sole a picco, sia con venti molto forti, mare formato e pioggia battente, grandine o neve.

Tutto ciò è logico, essendo le barche mezzi di trasporto la cui sicurezza non è circoscrivibile alle caratteristiche climatiche delle sole zone dove hanno il porto di stazionamento. Di conseguenza, in linea teorica, le zattere omologate in Italia, che è bagnata solo dal Mediterraneo, dovrebbero essere utilizzabili anche ai Caraibi come in mari freddi.

Le zattere oggi ammesse in Italia sono di due tipologie:

1. le cosiddette zattere "standard", utilizzabili esclusivamente su barche omologate prima del 2000;
2. le zattere conformi alle normative ISO 9650 d'obbligo sulle imbarcazioni da diporto successive al 2000.

Quest'ultime, per quanto non siano d'obbligo per legge sulle barche omologate nel "passato millennio", le consiglio comunque: molti produttori offrono delle interessanti "formule rottamazione", una sorta di permuta che permette di iscrivere una zattera contemporanea utilizzando la matricola di un'altra ormai esasta o sorpassata, risparmiando così sull'acquisto ex novo.

Infatti, rispetto ai modelli tradizionali, le ISO 9650 presentano non poche migliorie: le bande rifrangenti per una più facile individuazione notturna poste sia sulla copertura, sia sul fondo (nel caso in cui la zattera sia scuffiata e non si riesca a raddrizzarla), la salita agevolata, la presenza di 5 ballast di stabilizzazione (sui modelli da 6 persone in su) invece dei canonici 4, luce interna ed esterna, razzi, fuochi e dotazioni di sicurezza; l'arco di sostegno della tenda di maggiore altezza, il fondo coibentato che permette il mantenimento di una temperatura accettabile anche con freddo intenso, razioni di viveri e un kit di pesca, oltre all'acqua potabile suddivisa in bottiglie tipo tetrapak o in bustine e un kit di pronto soccorso.

Le zattere europee in genere devono potersi aprire con temperature fino a -15 gradi Celsius: quindi, per quanto eccessivamente prudenti per l'uso nel Mediterraneo, non sono per esempio adatte per l'uso in Artico.

La quantità minima prevista per legge nelle dotazioni di bordo può essere aumentata nella quantità (non cambiata in qualità) a discrezione delle case costruttrici. Alcune inseriscono infatti razioni supplementari di alimenti o acqua dolce e kit di pronto soccorso più completi, oppure kit di pesca superiori; altre invece garantiscono solo il minimo obbligatorio.

Di conseguenza, se si possiede una vecchia zattera standard o una zattera con dotazio-



Zattera ISO 9650.

ni minime (controllare sul libretto in dotazione), o comunque non conforme alle attuali normative ISO, bisognerà aggiungere e stivare in un luogo a portata di mano una Grab Bag, ovvero una sacca stagna contenente le dotazioni di sicurezza mancanti da portare nella zattera.

Vedremo successivamente come comporre una Grab Bag ben fatta.

Ed eccoci ad un altro dei paradossi accennati all'inizio del capitolo: la "superdotazione strutturale" delle nostre zattere di legge comporta un peso elevato (50-80 kg a seconda della dimensione, del modello, del tipo di zattera), sovente al limite della capacità di gestione da parte di una sola persona già sulla terraferma, immaginiamo in mare, su una barca che sta affondando in condizioni di onda formata.

Il peso della zattera deve essere calcolato anche in funzione del suo posizionamento a bordo, che deve tener conto del bilanciamento della barca – soprattutto in quelle di piccole dimensioni – della struttura a cui viene fissata in coperta e dello sforzo che la/le persona/e deve/devono sostenere per eventualmente estrarla dal suo alloggiamento, spostarla e lanciarla in acqua. Nei prossimi capitoli vedremo come affrontare e superare questa problematica di partenza.