

Briefing di sicurezza



108 voci

Briefing di sicurezza

Briefing di sicurezza dell'equipaggio prima di mollare gli ormeggi.

Inquadramento e aspettative

I ruoli a bordo, l'esperienza e lo stato di salute dell'equipaggio, oltre allo scopo e allo svolgimento del briefing.

- ☐ **Benvenuto e ruoli**
Chi è lo skipper e si assume la responsabilità? Chiarire che in ogni situazione che riguarda la sicurezza le indicazioni dello skipper si seguono senza discutere. Dirlo con tono disteso, ma senza equivoci.
- ☐ **Il sostituto dello skipper**
Indicare chi conduce la barca se lo skipper è impossibilitato o sta dormendo. Nominare quella persona ad alta voce davanti a tutto l'equipaggio.
- ☐ **Chiedere l'esperienza dell'equipaggio**
Chi sa nuotare? Chi ha patentini, esperienza di vela, conoscenza dei nodi, un certificato radio o una formazione di primo soccorso? Chiedere anche dell'esperienza con i motoscafi e delle immersioni. Le risposte decidono chi prende quale ruolo.
- ☐ **Salute e farmaci**
Chiedere di patologie pregresse, allergie, terapie abituali e predisposizione al mal di mare. Dove tiene ciascuno i propri farmaci, in modo che si trovino in caso di emergenza?
- ☐ **Annunciare come si svolgerà il briefing**
Dire subito che si parlerà di parecchi scenari di emergenza, che è normale amministrazione e che non è un motivo per preoccuparsi.

Regole di base a bordo

Tenersi e muoversi a bordo, le calzature, salire e scendere, la comunicazione, il rispetto degli altri e i rifiuti.

- ☐ **Una mano per la barca, una per te**
In coperta hai sempre e solo una mano da lavoro: pianifica ogni gesto con una mano sola, non portare nulla con due mani, afferra l'appiglio successivo prima di lasciare il precedente. Non inseguire mai un oggetto che cade. Vale anche sottocoperta. Tieniti solo ai corrimano fissi e alla battagliola — mai alla draglia d'acciaio: cede sotto carico ed è una protezione anticaduta, non un appiglio.
- ☐ **Stare in equilibrio**
Tre punti di contatto con la barca, non saltare, non correre: la coperta si muove e non si atterra mai dove si è mirato.
- ☐ **Con la barca sbandata, andare avanti sempre a sopravvento**
Sopravvento è il lato alto: lì si cade dentro la barca, sottovento si cade in acqua.
- ☐ **Calzature**
Suola antiscivolo, sia con la coperta bagnata sia di giorno. I piedi scalzi sono la causa più comune di infortunio: cime, galloccie e ferramenta sono trappole per le dita. Le scarpe sono obbligatorie nelle manovre in porto e all'ancora.
- ☐ **Salire e scendere dalla barca**
Tieniti alle sartie, non alla battagliola — le sartie reggono l'albero, la battagliola regge solo se stessa. Non saltare mai: aspetta di poter scavalcare in sicurezza, perché la distanza cambia proprio nell'istante in cui dai la spinta. Non mettere mai il piede tra barca e pontile — diverse tonnellate lo schiacciano senza resistenza.
- ☐ **Non trattenere mai una barca con la forza**
Niente spinte con mani o piedi — anche una barca piccola ha diverse tonnellate di abbrivio e nessun braccio la ferma. Dai uno o due giri di cima a una galloccia o a una bitta e frena per attrito; per scostare usa solo un parabordo.
- ☐ **Il timone si passa solo con una consegna esplicita**
Il timone si prende e si lascia quando lo skipper o chi sta timonando lo consegna esplicitamente, mai di sfuggita né di propria iniziativa. La consegna si conferma ad alta voce e comprende rotta, traffico e particolarità. Chi timona non lascia il timone finché non è subentrato il cambio, altrimenti per qualche secondo non timona nessuno.
- ☐ **Chi manovra che cosa**
Vele, scotte, motore e strumenti si toccano solo su indicazione. Chi ritiene necessaria una modifica la segnala invece di intervenire: lo skipper deve sapere in ogni momento in che stato è la barca.
- ☐ **Comunicazione chiara**
Ripeti gli ordini ad alta voce e in modo sintetico, così è chiaro che sono arrivati. In emergenza: allertare subito tutti, mantenere la calma, non improvvisare da soli.

☐ **Rispetto e rumore**

Le ore molto presto e molto tardi in porto, la musica, le porte che sbattono con la barca sbandata. Darsi una mano è scontato a bordo: se vedi qualcuno in difficoltà, intervieni.

☐ **Niente fuoribordo**

Soprattutto niente plastica e niente mozziconi — la plastica resta per decenni proprio nelle acque in cui stiamo navigando. I rifiuti si raccolgono a bordo e si smaltiscono a terra.

Dotazioni di sicurezza personali

Giubbotti di salvataggio, cinture e cime di sicurezza, dove si ripone l'attrezzatura personale, oltre ad abbigliamento, protezione solare e guanti.

☐ **Assegnare i giubbotti**

Ogni membro dell'equipaggio riceve il proprio giubbotto, lo indossa, lo regola sulla propria taglia e lo contrassegna col nome (nastro adesivo) — altrimenti nella fretta qualcuno afferra il giubbotto mal regolato di un altro. Esercitatevi a indossarlo in porto finché non diventa automatico.

☐ **Controllare il giubbotto**

Verificare insieme: bomboletta avvitata bene, meccanismo di sgancio/pastiglia di sale integri, fettucce non danneggiate, luce funzionante, fischietto presente. Mostrare dov'è il tubicino di gonfiaggio a bocca. Un giubbotto non controllato rischia semplicemente di non gonfiarsi quando serve.

☐ **Quando si indossa il giubbotto**

Quando si prende una mano di terzaroli, durante le manovre in coperta, per prassi nelle acque fredde e ogni volta che lo dice lo skipper — e in qualsiasi momento se qualcuno lo desidera. Nessuno deve giustificarsi.

☐ **Cintura di sicurezza e cime**

Mostrare come e dove agganciarsi: alle draglie di sicurezza in coperta, ai punti fissi in pozzetto — mai alla battagliola. Vale da circa forza 5, con mare formato e su ordine.

☐ **Riporre l'attrezzatura a portata di mano**

Giubbotto e cintura stanno in un posto fisso nella propria cuccetta o cabina, non in un gavone. Ognuno deve trovare i propri senza cercarli.

☐ **Abbigliamento, sole e freddo**

Copricapo, crema solare ad alta protezione, occhiali da sole, maniche lunghe, e bere a sufficienza. Tieni sempre a portata uno strato caldo, anche in una zona estiva — sull'acqua ci si raffredda più che a terra, e il freddo rende disattenti. Lega i capelli lunghi, altrimenti finiscono in un winch o in uno stopper.

☐ **Guanti**

Da indossare a ogni manovra e ogni volta che si maneggiano cime: cime dell'ancora e del corpo morto, ormeggi, drizze e scotte sotto carico, lavoro al winch. Le cime bagnate sotto carico provocano ustioni da attrito.

Muoversi e lavorare in coperta

I pericoli di un giro in coperta: il boma, i tambucci e gli osteriggi, winch e stopper, le manovre correnti, la scaletta e la ferramenta.

☐ **Il boma**

Il pericolo più grande a bordo. Tieni la testa bassa in virata e in strambata, e non stare mai in piedi né seduto sotto un boma non assicurato. Indicare la ritenuta del boma e quando si arma.

☐ **Osteriggi e tambucci**

Sotto vela e dal momento in cui si molla sono tutti chiusi. Evitare di calpestare gli osteriggi: scivolano, si rompono e le manopole di aerazione si spezzano. Segnalare il rischio di infortunio mettendo il piede in un osteriggio aperto.

☐ **Winch e stopper**

Fare una dimostrazione: almeno tre giri sul tamburo, dita piatte, mai infilare la mano nell'ansa. Gli infortuni capitano quando la mano viene trascinata sotto la cima. Mostrare come far filare una cima e come lasciarla sotto carico in modo controllato.

☐ **Manovella del winch**

Toglierla sempre dopo l'uso e rimetterla nel suo alloggiamento. Una manovella lasciata inserita finisce fuoribordo o diventa un proiettile.

☐ **Manovre correnti**

Nominare scotte, drizze e tesabase e mostrare cosa va con cosa. Le cime sotto carico hanno una tensione enorme — non stare mai dentro un'ansa e non sedersi su una cima.

☐ **Scaletta del tambuccio**

Scendi sempre rivolto verso la scaletta e con entrambe le mani: se arriva un'onda, altrimenti cadi all'indietro per tutta l'altezza. Chiudi le paratie quando si lavora al boma o con tempo duro.

☐ **Ferramenta e punti d'inciampo**

Indicali concretamente durante il giro: rotaia del genoa, galloce, prese d'aria, musone dell'ancora, tenditore dello strallo di poppa. Con la barca sbandata cambiano tutti i percorsi.

☐ **Rischio di scivolare sottocoperta**

Pagliolo bagnato ai piedi della scaletta, acqua che cola dalla cerata. Chi rientra bagnato si spoglia alla scaletta.

Manovre in porto, cime e parabordi

Chi fa che cosa all'ormeggio e alla partenza, gestione di cime e parabordi, trappe e elica di prua.

- ☐ **Assegnare i ruoli**
Prima di ogni ormeggio e di ogni partenza, dire chi tiene quale cima, chi mette i parabordi, chi scende a terra. Nessuno lascia la barca senza che glielo si dica.
- ☐ **Maneggiare le cime**
Abbozzare, dare volta a una galloccia (mostrare il nodo di galloccia e farlo provare), esercitarsi a lanciare una cima. Segnalare il pericolo delle cime lasche: tieni le estremità libere, non lasciare nulla penzolare.
- ☐ **Cime ed elica**
Alla partenza libera le cime e recuperale a bordo in modo controllato. Non lasciare mai una cima in acqua con il motore acceso: può impigliarsi nell'elica e bloccare o danneggiare la trasmissione.
- ☐ **Parabordi**
Fissali con un nodo parlato alla battagliola o al piede del candeliere. Di regola nel punto più largo dello scafo e dove la barca toccherà per prima il pontile: distribuiti a centro barca quando si sta di fianco, agli angoli dello specchio di poppa quando si ormeggia di poppa. Regola l'altezza in modo che il parabordo stia al livello del bordo del pontile o della banchina — diverso per una banchina alta e per un pontile galleggiante. Un parabordo resta sempre libero in mano a qualcuno, come parabordo volante, per attutire il contatto.
- ☐ **Ormeggio di fianco**
Scendi a terra all'altezza delle sartie, non saltare. Scosta solo con il parabordo volante, mai con mani o piedi.
- ☐ **Corpi morti e trappe**
Mostra come si recupera la trappa e come la si porta a prua. Le trappe sono ricoperte di incrostazioni taglienti.
- ☐ **Elica di prua**
Se c'è, spiegarne il funzionamento. Solo colpi brevi, mai in continuo — il motore va in surriscaldamento in pochi secondi.

Ancoraggio

L'attrezzatura di ancoraggio e dove si trova, l'uso del salpancore, filare e recuperare la catena, la guardia all'ancora.

- ☐ **Sistemazione e attrezzatura**
Mostra l'ancora e la catena. Alla consegna chiedi la lunghezza della catena e le eventuali marcature; se non ce ne sono, marcala tu prima del primo ancoraggio.
- ☐ **Usare il salpancore**
Mostra il pulsante a pedale e il telecomando. Da usare solo con il motore acceso — altrimenti il salpancore scarica la batteria in pochi minuti.
- ☐ **Filare l'ancora**
L'ancora scende solo con la frizione allentata. Frena la catena in modo controllato invece di lasciarla filare libera: altrimenti si ammucchia e l'ancora non fa presa.
- ☐ **La catena in recupero**
Guida la catena con un'asta o con il piede — dita lontane. Attenzione all'accumulo nel pozzo delle catene e distribuiscila per tempo.
- ☐ **Guanti e scarpe nella manovra d'ancora**
Non negoziabile: la catena è tagliente e fila veloce.
- ☐ **Guardia all'ancora e controlli**
Spiega come ci si accorge che l'ancora ara (allineamenti a terra, allarme ancora del plotter) e chi controlla quando.

Manovre di vela e manovre correnti

Issare, terzarolare e ammainare, virata e strambata, comportamento con la barca sbandata e con raffiche o tempo duro.

- ☐ **Issare, terzarolare, ammainare**
Ripassa una volta l'intera sequenza e assegna i ruoli. Terzarolare si prova in porto o con tempo calmo — non la prima volta quando serve davvero.
- ☐ **Virata e strambata**
Annuncia i comandi e fatteli confermare. Segnala il pericolo della strambata involontaria (disalberamento, ferite alla testa) e spiega la ritenuta del boma.
- ☐ **Sbandamento**
Annuncia in anticipo che la barca si coricherà, che è normale e non pericoloso, e cosa comporta per il muoversi in coperta e sottocoperta.
- ☐ **Raffiche e tempo duro**
Quando si terzarola, chi sveglia lo skipper, che fine fanno osteriggi e oggetti sciolti. La regola: meglio terzarolare una volta troppo presto.

Motore, serbatoi e trasmissione

Avviare e spegnere il motore, innestare le marce, controllare acqua di raffreddamento e olio, autopilota e barra d'emergenza.

- ☐ **Avviare e spegnere il motore**
Chiave di accensione, candele, leva in folle, e dopo l'avviamento controlla il getto dell'acqua di raffreddamento — se non arriva, il motore gira a secco. Ognuno lo fa una volta da solo.
- ☐ **Non spegnere mai il motore con la chiave**
Spiega perché: si spegne con il cavo o il pulsante di arresto, altrimenti si danneggia l'impianto elettrico.
- ☐ **Innestrare la marcia**
Muovi la leva avanti e indietro sempre passando per il folle, e solo al minimo, altrimenti l'invertitore si rovina.
- ☐ **Acqua di raffreddamento**
Dopo l'avviamento controlla che il getto esca dallo scarico. Se non arriva: motore spento subito e chiamata alla base.
- ☐ **Controllo dell'olio**
Mostra l'astina e controllate insieme una volta il livello dell'olio motore, poi ogni giorno prima dell'avviamento. La manutenzione e l'olio dell'invertitore sono compito della base; se il livello sembra anomalo, chiamali invece di rabboccare da soli.
- ☐ **Autopilota**
Mostra come si inserisce e si disinserisce. Cambi di rotta con i tasti +1/-1 e +10/-10. Premi standby per riprendere subito il timone; altrimenti il pilota tiene la rotta ostinatamente, anche dritto contro un ostacolo. Ogni membro dell'equipaggio preme standby una volta di persona.
- ☐ **Barra d'emergenza**
Tirala fuori dal suo alloggiamento, innestala e mostra almeno come si usa. L'equipaggio deve sapere dov'è prima che il timone ceda.

Impianto elettrico e sistemi di bordo

Staccabatteria, quadro elettrico e fusibili, consumi e corrente di banchina, cassetta degli attrezzi.

- ☐ **Staccabatteria principale**
Mostra dov'è. Si stacca se c'è odore di isolante bruciato, e protegge dallo scaricare per sbaglio la batteria di avviamento. In caso di cortocircuito: staccare subito.
- ☐ **Quadro elettrico e fusibili**
Spiega il quadro e mostra il fusibile principale. Alla consegna chiedi se a bordo ci sono fusibili di scorta e dove sono.
- ☐ **Gestire la corrente**
Carica telefoni e altri apparecchi mentre si va a motore o con la corrente di banchina, non all'ancora. Il frigorifero resta acceso e si apre solo brevemente; se la batteria è scarsa, abbassalo di un livello invece di spegnerlo. Spegni le luci di cabina e gli strumenti inutilizzati; le luci di navigazione e la luce di fonda restano accese.
- ☐ **12 V / rete**
Mostra il cavo di banchina, la presa di coperta e le prese di rete, oltre ai punti di ricarica 12 V e USB. Le prese di rete — e di solito anche il boiler e il condizionatore — funzionano solo con la corrente di banchina collegata.
- ☐ **Attrezzi e ricambi**
Mostra dove sono riposti. Gli attrezzi tornano al loro posto dopo l'uso, così si trovano in caso di emergenza.

Gas e cucina

Bombola del gas e rubinetti di intercettazione, cosa fare in caso di perdita, uso di fornello e forno, come evitare incendi cucinando, il frigorifero.

- ☐ **Bombola e rubinetto principale**
Mostra dove sono la bombola e il rubinetto di intercettazione. Ogni membro dell'equipaggio deve saper chiudere il gas in sicurezza — interrogali, non limitarti a mostrarlo.
- ☐ **Gas aperto solo per cucinare**
Richiuso subito dopo ogni pasto, e chiuso per prassi sotto vela: così è in pressione solo il tratto corto di tubo, non tutto l'impianto.
- ☐ **Bruciare il gas residuo**
Spiegalo: prima chiudi il rubinetto principale, poi lascia bruciare la fiamma finché non si spegne da sola — così il tubo resta vuoto. Non lasciare mai il fornello a bruciare senza qualcuno presente.
- ☐ **Perché una perdita è pericolosa**
Il gas che esce scende e si raccoglie in sentina: rischio di esplosione e di asfissia. Se senti odore di gas: non toccare nessun interruttore, chiudi il rubinetto principale, apri gli osteriggi, ventila la sentina.
- ☐ **Fornello e forno**
Mostra la sospensione cardanica, la valvola di sicurezza e i ferma-pentole, e fai una dimostrazione: solo con i ferma-pentole la pentola resta dov'è quando la barca sbanda.
- ☐ **Non cucinare con forte sbandamento o mare formato**
In mare cucina sempre in cerata come protezione dalle ustioni. Niente frittture in olio — rischio di incendio e pagliolo scivoloso.

- ☐ **Niente fiamme libere**
Niente candele e niente fumo sottocoperta: la barca si muove di continuo e praticamente tutto l'allestimento interno brucia.
- ☐ **Frigorifero**
Pensa a cosa ti serve prima di aprirlo, e tieni il coperchio o lo sportello aperti solo per poco.

Acqua, bagno, prese a mare e osteriggi

Prese a mare, il bagno di bordo, i serbatoi di acqua dolce e acque nere, le pompe di sentina, oltre al controllo di osteriggi e valvole e allo stivaggio prima di partire.

- ☐ **Prese a mare**
Mostra dove si trova ogni presa a mare (bagno, lavello, doccia, raffreddamento motore, solcometro). Spiega le posizioni aperta e chiusa. Fissa la responsabilità: una persona designata controlla ogni valvola e ogni osteriggio prima della partenza e ne dà conferma.
- ☐ **Usare il bagno di bordo**
Mostra il funzionamento e le valvole, e fai vedere uno scarico. Pompa almeno dieci volte in più dopo, altrimenti il tubo resta pieno e col tempo si intasa. Chiudi la presa a mare dopo l'uso. Lascia il bagno pulito.
- ☐ **Cosa può andare nel WC**
Solo ciò che è stato mangiato prima. Niente carta, niente assorbenti o salviette umidificate — la carta va nel sacchetto apposito. Tutto il resto intasa la pompa e va smontato a mano.
- ☐ **Mai fare pipì fuoribordo**
La causa più comune di casi mortali di uomo in mare. Anche gli uomini usano il WC da seduti.
- ☐ **Serbatoio e acqua potabile**
Mostra il tappo di riempimento in coperta e, se c'è, l'indicatore di livello. Senza indicatore, prendi come riferimento la capacità del serbatoio dai documenti della barca. L'acqua dolce è poca: docce brevi, rubinetto chiuso mentre ci si lava i denti, lavare i piatti con acqua di mare dove si può.
- ☐ **Serbatoio delle acque nere**
Se c'è, spiega come funziona e dove è consentito svuotarlo — nei porti e nelle aree protette le sanzioni sono pesanti.
- ☐ **Pompe di sentina**
Mostra dov'è la pompa elettrica e, se c'è, quella manuale, e falla azionare una volta a qualcuno. Controlla la sentina e mostra la sassola e il secchio come riserva.
- ☐ **Osteriggi e valvole prima di partire**
Chiudi ogni osteriggio e ogni presa a mare, altrimenti entra acqua appena la barca sbanda. La persona designata controlla e riferisce allo skipper.
- ☐ **Stivare per lo sbandamento**
Riordina prima di partire: niente di sciolto sul tavolo, sulla panca o in cucina, sportelli chiusi, libri e bottiglie assicurati. Quello che vola quando la barca sbanda colpisce qualcuno o si rompe.

Navigazione, radio ed elettronica

Il VHF e la chiamata di soccorso, GPS e chartplotter, ecoscandaglio, carte nautiche di carta e portolani.

- ☐ **Usare il VHF**
Accensione, squelch, canale 16, trasmettere e ricevere. Ogni membro dell'equipaggio prende in mano il microfono una volta.
- ☐ **Lanciare una chiamata di soccorso**
Mostra il pulsante DISTRESS del DSC (aprire lo sportellino, tenere premuto) ed esercitatevi nella chiamata a voce: «Mayday, Mayday, Mayday – qui [nome della barca] – posizione – natura del pericolo – numero di persone a bordo – assistenza richiesta». Attacca vicino al VHF, ben visibile, un cartoncino con nome della barca, MMSI e schema della chiamata.
- ☐ **GPS e chartplotter**
Leggi la posizione e annotala in latitudine e longitudine, riportala sulla carta di carta, mostra il tasto MOB e fallo premere; memorizza la posizione della persona caduta in mare.
- ☐ **Ecoscandaglio**
Impostarlo e leggerlo. Alla consegna chiedi il pescaggio e l'offset del trasduttore e annotali in pozzetto. Se l'offset è ignoto, considera che misuri dal trasduttore e conta l'intero pescaggio come margine di sicurezza.
- ☐ **Carte e portolani**
Mostra dove sono tenuti. Anche con un plotter a bordo, la carta di carta è la riserva.

Emergenza: uomo in mare, ferite, malattia

Uomo in mare: la prima reazione, i ruoli, la manovra e il recupero a bordo. Più la cassetta di primo soccorso e il mal di mare.

- ☐ **MOB – prima reazione**
Chi lo vede grida «uomo in mare», lancia subito il salvagente anulare o a ferro di cavallo e indica la persona di continuo con il braccio teso. Da quel momento quella persona non fa più nient'altro.

☐ **MOB – gli altri ruoli**

Una persona preme il tasto MOB sul plotter, una lancia il mayday, una manovra motore e timone. Assegna i ruoli per nome e falli ripetere.

☐ **Manovra MOB**

Lo skipper sceglie la manovra adatta alla barca, all'equipaggio e alla zona, spiega la sequenza e la posizione di ciascuno. Provatela a inizio crociera, così i ruoli sono automatici.

☐ **Salvagente, ferro di cavallo, luce lampeggiante**

Il ferro di cavallo deve staccarsi con due gesti, la sua cima deve filare libera, la boetta e la sagola galleggiante devono essere integre e la luce deve funzionare. Controlla ogni collegamento.

☐ **Recupero a bordo**

Parlatene concretamente: come torna a bordo una persona esausta o priva di sensi? Scaletta di bagno, drizza randa al winch, imbracatura di recupero. Chiarite bene questo passaggio — è il più impegnativo dell'intera manovra.

☐ **Cassetta di primo soccorso**

Mostra dov'è, controllatene insieme il contenuto, verificate le scadenze. Chi ha esperienza di primo soccorso? Quella persona è il riferimento in caso di emergenza.

☐ **Mal di mare**

Prevenirlo per tempo: aria fresca, sguardo all'orizzonte, andare al timone, mangiare e bere a sufficienza, prendere le pastiglie con buon anticipo sulla partenza. Non lasciare mai chi ne soffre da solo sottocoperta — apatia ed equipaggio fuori uso diventano un problema di sicurezza per tutta la barca.

Emergenza: incendio, falla, abbandono nave

Mezzi antincendio e come comportarsi in caso di incendio, falla, zattera di salvataggio e ordine per l'abbandono nave, segnali di soccorso.

☐ **Estintori**

Mostra quanti sono, di che tipo (polvere/schiuma) e dove, e controlla l'etichetta di revisione. Spiega come si usa: toglie la spina di sicurezza, mira alla base del fuoco da distanza ravvicinata, non alle fiamme.

☐ **Coperta antifiamma**

Mostra dov'è in cucina, a portata del fornello. Si usa per incendi di grassi e padelle, per il gas in fiamme al fornello e per gli abiti in fiamme: la coperta si stende sul focolaio e lo soffoca. Su un incendio di grasso non usare mai acqua.

☐ **Come comportarsi in caso di incendio**

Dare l'allarme, lanciare un mayday, combattere il fuoco. Prova a spegnere solo un principio d'incendio — la vetroresina che brucia è estremamente tossica e il fumo uccide prima delle fiamme. Nel dubbio: uscire e abbandonare la barca.

☐ **Incendio del motore**

Tieni chiuso il vano motore, chiudi il rubinetto del gasolio e introduci l'estinguente solo attraverso un'apposita apertura — se non c'è, lascia il vano chiuso. Non aprire il portello per guardare, e prepara nel frattempo l'abbandono nave.

☐ **Cortocircuito / incendio di cavi**

Staccabatteria staccato, corrente di banchina scollegata, poi spegnere: finché passa corrente, l'incendio si riaccende.

☐ **Falla**

Assaggia l'acqua (dolce o salata?) — dice se si tratta di un serbatoio o di una falla. Tutte le pompe in funzione, elettriche e manuali, e aggettare anche col secchio. Nel frattempo cerca la falla e tappala — con i tappi di legno delle prese a mare se ci sono, altrimenti con tela, stracci o plastica. Primi sospetti: prese a mare, astuccio dell'asse, solcometro.

☐ **Zattera di salvataggio**

Mostra dov'è, come è fissata, come si sgancia e dov'è la sagola. Il contenitore resta sigillato e non si apre; un coltello per tagliare la sagola deve stare a portata di mano. Sii chiaro: si sale in zattera solo se la barca brucia o affonda senza rimedio. Si sale verso l'alto nella zattera — la barca si lascia solo quando è lei a lasciare te.

☐ **Ordine per l'abbandono nave**

In quest'ordine: lanciare il mayday → fissare la zattera alla barca, metterla in acqua, dare uno strappo secco alla sagola → caricarla → salire → tagliare la sagola.

☐ **Segnali di soccorso**

Mostra dove sono riposti. Cosa c'è a bordo (razzi a paracadute, fuochi a mano, boetta fumogena), quanti, e quale in quale caso? Uso: lontano dal corpo, non capovolti, sottovento e girati dall'altra parte. Ricorda cosa costa un uso improprio e a cosa porta.

Organizzazione della crociera e routine di bordo

I turni di guardia, la regola sull'alcol, i nodi, la tenuta del giornale di bordo, oltre alla pianificazione delle tappe e del meteo.

☐ **Turni di guardia**

Stabiliscili: chi timona quando, chi fa la vedetta, chi dà il cambio a chi. Chiarisci quando lo skipper viene sempre chiamato (traffico, cambiamento del meteo, incertezza, terra in vista) — meglio una volta di troppo.

- ☐ **Alcol**
Il limite alcolemico per il conduttore dipende dallo Stato di bandiera e dalla zona di navigazione — in molti luoghi è severo quanto quello stradale, o più. Lo skipper stabilisce esplicitamente la regola per questa crociera e la comunica all'inizio, per evitare discussioni dopo. Vale anche all'ancora: barca ed equipaggio devono poter salpare in qualsiasi momento se l'ormeggio o il tempo peggiorano.
- ☐ **Esercitarsi con i nodi**
Gassa d'amante, nodo parlato, nodo di scotta, nodo Savoia, nodo piano, e abbozzare una cima. La gassa d'amante deve saperla fare chiunque.
- ☐ **Tenuta del giornale di bordo**
Chi lo compila? La posizione ogni 3 ore in valori GPS numerici mentre si naviga, il bollettino meteo una volta al giorno, più rotta, vento e ore motore. Annota subito ogni danno, guasto e perdita — è decisivo alla riconsegna e con l'assicurazione.
- ☐ **Pianificazione delle tappe e meteo**
Quando e dove si prende il meteo, come si discute la tappa del giorno, chi può dire la sua. Un equipaggio che conosce il piano ragiona con te e si accorge prima se qualcosa non torna.

Chiusura del briefing

Assegnazione degli incarichi fissi per la crociera e per le emergenze, domande e verifica della comprensione, ripasso dei punti chiave, esercitazione pratica.

- ☐ **Assegnare gli incarichi della crociera**
Nominali e falli confermare da ciascuno: il sostituto dello skipper; il controllo e la chiusura di ogni osteriggio e presa a mare prima della partenza, conferma compresa; cime e parabordi nelle manovre di ormeggio e partenza; il salpancore e la vedetta durante la manovra d'ancora; il controllo dell'ancora quando si è alla fonda; il primo soccorso e la cassetta; la tenuta del giornale di bordo; il recupero del bollettino meteo; la chiusura del gas dopo aver cucinato.
- ☐ **Assegnare i ruoli di emergenza**
Uomo in mare: la vedetta che indica di continuo la persona, il tasto MOB sul plotter, la chiamata di soccorso al VHF, motore e timone. Incendio: l'allarme, lo spegnimento, la chiamata di soccorso, la chiusura di gas e gasolio. Falla: azionare le pompe, cercare la falla, la chiamata di soccorso. Nomina un sostituto per ogni ruolo nel caso qualcuno sia fuori uso o stia dormendo.
- ☐ **Domande**
Chiedi attivamente invece di limitarti a un «domande?». Fai qualche verifica a campione: dov'è il rubinetto principale del gas? Dov'è la tua cintura di sicurezza? Qual è la prima cosa che fai se qualcuno cade in mare?
- ☐ **Ripassare i punti chiave**
Una mano per la barca · la reazione MOB · chiudere il gas · lanciare una chiamata di soccorso.
- ☐ **Esercitazione pratica a motore**
Esegui una manovra MOB con un parabordo al posto della «persona» a inizio crociera, con tutti i ruoli.

Conferme

Ho partecipato al briefing di sicurezza e ho compreso tutti gli argomenti trattati rilevanti per la sicurezza.

Data	Nome	Firma