

Emergenza in mare

Prevenzione e mentalità mirata: gli strumenti della sicurezza.

Nel corso dell'attività di volo sportiva, non è raro incorrere nella necessità o meglio la voglia di dover attraversare specchi d'acqua più o meno vasti.

Ovviamente il sorvolare una superficie marina o lacustre con un anfibio, un idrovolante o con un velivolo terrestre, comporterà, in caso di ammaraggio forzato problematiche diverse, così come diversa sarà la reazione psicologica del pilota nell'una o nell'altra situazione.

La casistica ha comunque dimostrato che, un ammaraggio forzato con un velivolo terrestre, in particolare se con carrello fisso, ha alte possibilità di insuccesso, cosa che deve condurre il pilota ad una seria valutazione del rischio connesso al sorvolo di una vasta superficie di mare, ovvero ad una eccessiva distanza da una costa ove sia possibile un atterraggio forzato.

È evidente che questo tipo di emergenza, richiede, specialmente per il pilota terrestre, particolare cura nella esecuzione delle varie manovre e che lo scampato pericolo, per essere tale, deve necessariamente comprendere anche la corretta esecuzione delle operazioni tipiche del dopo ammaraggio, ovvero le azioni atte a *facilitare le operazioni di soccorso*.

Comunque, il volare sul mare o su un lago con un mezzo anfibio o idrovolante invece che con un mezzo terrestre, non deve indurre al grossolano errore di ignorare, o sottovalutare, l'eventualità di una emergenza, in quanto non è infrequente decollare da una baia o da una superficie d'acqua interna perfettamente calma, per sorvolare poi un tratto di mare o lacustre avente un moto ondoso tale da non ritenersi ammarabile in sicurezza; una siffatta situazione porrà al pilota idro problematiche molto simili a quelle che avrebbe nella stessa situazione un pilota terrestre.

LE AZIONI PREVENTIVE

Prima ancora di affrontare la tematica vera e propria dell'ammarraggio, sarà opportuno evidenziare l'importanza delle azioni preventive necessarie a superare un eventuale emergenza in acqua.

Dette azioni si concretizzano nei se-

guenti punti:

Abbigliamento

L'abbigliamento è sovente ignorato dal pilota sportivo nell'ambito della propria attività, in particolare nei mesi estivi ed in località marine o lacustri (non è infrequente vedere piloti volare in calzoncini canottiera e sandali).

Non si dimentichi invece, che una permanenza in acqua per un tempo, che in caso di ammaraggio può divenire anche lungo, si rivelerà critica per la propria incolumità e che questa criticità può essere facilmente aggravata dallo stato di sconforto e confusionale derivante dall'incivolo (i media lo definirebbero stato di shock). Non si pretende ovviamente di suggerire un abbigliamento di lana anche d'estate, ma una combinazione di volo completa di maglietta, biancheria calze e scarpe si.

L'abbigliamento deve permettere che uno strato di acqua venga imprigionato tra il tessuto ed il corpo, in modo tale da formare un tiepido cuscinetto liquido capace di impedire la perdita di calore che subirebbe il corpo stesso venendo a diretto contatto con la massa d'acqua circostante. D'inverno, ovviamente, la situazione si aggrava ed una permanenza in acqua, anche breve, può avere facilmente esito fatale, ne consegue quindi l'uso di un abbigliamento specifico o meglio ancora la rinuncia al volo.

Mezzi di sopravvivenza

Sono essi il giubbetto salvagente, il casco, gli artifici di segnalazione ed un eventuale ulteriore accessorio di galleggiamento.

Il giubbetto salvagente ideale non esiste, o meglio esiste ma è assolutamente improponibile per il volo da diporto e sportivo, visti il costo, l'ingombro e la difficoltà di reperimento.

Di buona efficacia sono comunque i giubbetti autogonfiabili del tipo normalmente usato nei voli di linea, sui pendolari invece (e più avanti vedremo il perché) è suggerito l'uso dei giubbotti da barca muniti di collare (tipo off-shore per intenderci).

Il tanto bistrattato casco, da indossare sempre, a prescindere dall'obbligo di legge, anche sui velivoli chiusi, diviene prezioso nella permanenza in acqua, in particolare se di

colore bianco, giallo o arancione vivo, in quanto potrebbe rivelarsi l'unico elemento utile per essere identificati dall'alto.

Per il volo sull'acqua è suggerito un casco traforato da canoa, che ad una sufficiente protezione unisce il pregio di permettere, qualora fosse necessaria, una facile immersione. Due pezzi di nastro adesivo di alluminio posti in croce sulla calotta potranno facilitare ulteriormente l'identificazione riflettendo i raggi solari. Gli unici artifici di segnalazione efficaci che potranno essere utilizzati da un uomo immerso in acqua sono:

- l'*eliografo*, ovvero uno specchietto capace di riflettere i raggi solari, munito di dispositivo di mira (reperibile presso i negozi di articoli militari o di caccia e pesca, in alternativa è utilizzabile un normale specchietto);

- il *candelotto fumogeno arancione galleggiante*, unico vero artificio visibile di giorno sia da terra, sia dal mare e dal cielo (sarà opportuno averne almeno due, il primo da accendere subito dopo l'ammarraggio, l'altro all'approssimarsi dei soccorsi, specialmente con mare mosso); detto candelotto potrà essere acquistato presso i fornitori di articoli per la nautica.

I razzi pirotecnici ed i fuochi a mano, usati normalmente nella nautica, non sono praticamente utilizzabili da un uomo immerso in acqua e oltretutto risultano efficaci soltanto di notte.

Senza pretendere di trasformare l'ultraleggero in un MD80, se a bordo ci fosse spazio disponibile e portafoglio permettendo, potrà essere imbarcato un *piccolo battello autogonfiabile* (praticamente obbligatorio se si vuol volare sull'acqua d'inverno), avendo cura di installarlo in posizione tale da essere messo in acqua con facilità e rapidità.

Pianificazione del volo

Nella pianificazione si dovranno tener presenti i seguenti suggerimenti:

- effettuare il volo in prossimità della costa, cercando, specialmente in caso di mare mosso, di *spezzare la rotta* usando come fix delle baie am-



Associazione Sportiva Galassia

Aggregata AeroClub d'Italia

Scuola di Volo a Motore

c/o Fly Club Sant'Agata - Sant'Agata de' Goti (Bn)

Corsi per Pendolari, Multiassi, Idro, Autogiro

Contatti: 337 850577 - 340 6015150

Direttore Scuola: Pietro Napolitano

marabili nel caso di idro e spiagge non affollate, nel caso di velivoli terrestri. Prima di sorvolare il mare aperto **notificare ad amici, o conoscenti, la propria rotta e lo stimato di arrivo** (telefonare una volta a destinazione) e cercare di volare il più vicino possibile ad imbarcazioni in navigazione, al fine di attirare la loro attenzione. Non ho parlato di utilizzo della radio per le note ovvie ragioni, ma è evidente quanto la sua presenza (magari anche un VHF in banda marina) sia preziosa a bordo di un velivolo che si trovi a volare sull'acqua.

Un **telefono cellulare, protetto in un sacchetto impermeabile**, si rivelerà sicuramente utile.

L'EMERGENZA

Come già accennato in precedenza è opportuno effettuare una distinzione tra l'ammarraggio forzato di un velivolo terrestre ed uno idro; il primo caso comporta reali rischi a carico dei piloti e danni sicuri, se non la perdita totale del velivolo, il secondo invece presenta buone probabilità di riuscita, se non addirittura la possibilità di riprendere il volo una volta riparato l'eventuale guasto. L'ammarraggio forzato sarà comunque fortemente condizionato dallo stato della superficie marina o lacustre.

Nel caso di moto ondoso inesistente o di onda praticamente non visibile dall'altitudine operativa, l'accortezza prevalente sarà, (prescindendo da tutto ciò che prevede un'emergenza, ovvero adeguamento della velocità alla massima efficienza, rapida analisi delle cause della piantata motore ecc.), quella di porsi controvento e provvedere, nel corso della discesa, alle seguenti rapide operazioni (valide per lo più per un velivolo terrestre, in quanto un idro in queste condizioni si trova nella quasi normalità operativa):

- **sbloccare** e, se è possibile farlo in volo, aprire o sganciare le eventuali portiere o il tettuccio;
- **stringere** le cinture di sicurezza (la questione delle cinture è controversa e ne riparleremo tra breve);
- **disconnettere** le utenze elettriche;
- **togliere** eventuali occhiali ed oggetti appuntiti dalle tasche;
- **porre** in tensione la muscolatura, in particolare quella del collo;
- **posizionare** la schiena in posizione eretta, appoggiando, ove possibile, il capo alla struttura posteriore del velivolo;
- **ripiegare** la lingua dietro i denti e tenerli serrati;
- **cercare** il contatto con l'acqua alla più bassa velocità possibile estendendo, se disponibili, completamente i flaps (con un velivolo ad ala bassa e carrello retrattile sarà preferibile non utilizzare i flaps, ma ammarare con la macchina clean, anche se la velocità di contatto con l'acqua sarà più elevata);
- dopo il contatto, che sarà molto brusco, slegarsi ed uscire dal velivolo, cercando, se pratici nel nuoto, di allontanarsi dal mezzo prima di attivare il gonfiaggio dell'eventuale salvagente, allo scopo di prevenire forature delle camere d'aria o il rimanere incastrati nell'abitacolo.

In caso di moto ondoso importante le cose cambiano ed anche un velivolo idro potrebbe trovarsi nella condizione di reale emergenza.

Bisogna considerare che in questa si-

tuazione la prua di ammaraggio non sarà più condizionata dal vento, ma dalla direzione del moto ondoso; nel caso di idrovolante sarà funzione dalle limitazioni di flottaggio riferite allo stato del mare dettate dal manuale d'impiego del velivolo.

L'esperienza ha insegnato che la miglior prua di ammaraggio per un velivolo terrestre o idro è quella **parallela al moto ondoso** possibilmente sulla cima dell'onda, o se ciò non fosse possibile, almeno sul fianco ascendente della stessa.

Come accennato in precedenza l'uso delle cinture di sicurezza durante un ammaraggio, è piuttosto controverso. Molti ritengono che il rischio di rimanere intrappolati dalle cinture, una volta in acqua, sia superiore a quello derivante dall'impatto dovuto alla decelerazione.

L'esperienza, per contro, insegna che un buon meccanismo di sgancio delle cinture di sicurezza ed un addestramento specifico dovrebbero essere sufficienti per fugare ogni dubbio. Si può comunque suggerire di collegare il vincolo principale delle cinture al velivolo, con un **moschettone nautico da spinnaker**, da aprire un attimo dopo l'impatto a mezzo di una visibile cimetta colorata in rosso. Nel caso dei pendolari, invece, la procedura di ammaraggio senza il vincolo delle cinture potrebbe anche essere presa in esame, ma solo nel caso di carrelli privi di carenatura; questa potrebbe causare gravi traumi alle gambe nel corso dell'inevitabile proiezione del corpo del pilota fuori bordo.

Si deve comunque tener presente che in questo caso ci sono buone probabilità di perdere i sensi ed ecco che si rivelerà indispensabile il **giubbotto salvagente tipo hoff-shore**, capace di mantenere la testa del pilota fuori dell'acqua anche in caso di incoscienza.

IN ATTESA DEI SOCCORSI

Identificare un corpo immerso in acqua, magari al largo e con mare mosso, è molto difficile e, detto fra noi, **la fortuna ha un ruolo molto importante**; importante quanto il nostro comportamento.

Normalmente un velivolo impiega un certo tempo ad immergersi, in alcuni casi può rimanere sommerso a mezz'acqua, come galleggiare per ore; pertanto è imperativo rimanere in prossimità della macchina (possibilmente sopravvento, specialmente se si nota presenza di carburante in acqua), sia nel caso di uomo a mare che su un eventuale battellino.

Se l'ammarraggio è avvenuto vicino alla costa, magari d'estate, sarà stato certamente osservato da riva ed i soccorsi non tarderanno ad arrivare ed arriveranno quasi sicuramente dal mare; se è invece avvenuto al largo, potremo attenderci un soccorso dall'alto, non prima però dell'ora stimata di arrivo.

In entrambi i casi sarà prezioso l'uso del fumogeno e dell'eliografo. Mentre lo specchietto segnalatore potrà essere ovviamente usato senza parsimonia, il fumogeno dovrà essere usato con oculatezza.

Se si è in prossimità della costa se ne potrà usare uno subito e l'altro all'approssimarsi dei soccorsi; se al largo dovrà essere innescato soltanto se si è certi di poter essere vi-

sti da un'imbarcazione facente prua nella nostra direzione o da un eventuale velivolo.

Si tenga presente che, specialmente in situazione di aria calma, la polvere arancione del fumogeno si depositerà sulla superficie dell'acqua, facilitando ulteriormente l'avvistamento dall'alto.

Se prossimi alla costa, resistere alla tentazione di abbandonare il relitto per cercare di raggiungere la terra a nuoto, il più delle volte la costa che può sembrar vicina, vicina non è ed un'eventuale corrente potrebbe impedire il raggiungimento dell'obiettivo, conducendo anche un buon nuotatore robusto allo sfinimento.

DURANTE IL SOCCORSO

Sia nel caso di soccorso dal mare sia dal cielo, bisognerà agire in modo da **non creare difficoltà ai soccorritori** nel corso della loro opera e ciò sarà possibile seguendo queste raccomandazioni:

- tenere sul capo il casco e mantenere gonfio il salvagente;
- in caso di soccorso dal mare rimanere fermi nella propria posizione fin quando dall'imbarcazione non verrà gettata una cima o un altro appiglio utile;
- in caso di soccorso da elicottero, se con aerosoccorritore in acqua (nel novantanove per cento dei casi sarà così) rimanere sul posto e seguire le sue istruzioni; altrimenti porre la braga intorno al busto, solo dopo essersi accertati che il contrappeso metallico abbia prima toccato l'acqua scaricando così l'elettricità statica accumulata durante il volo (pena una scarica elettrica da ricordare, ma fortunatamente innocua), infilando prima un braccio e poi l'altro, avendo l'accortezza di avere il gancio metallico davanti al viso (attenzione al contrappeso), durante il sollevamento tenere le **braccia distese lungo il corpo e le gambe allargate** per impedire la rotazione, una volta giunti in prossimità del portello dell'elicottero lasciare che sia lo specialista a condurvi dentro.

L'argomento deve intendersi esaurito, in quanto altre tecniche di sopravvivenza e soccorso sono subordinate all'impiego di un battellino e di un'idonea attrezzatura, cose che come abbiamo visto possono essere utilizzate su un velivolo ultraleggero soltanto con notevoli difficoltà.

Eugenio VECCHIONE



Un'emergenza sulla terraferma è la fine di un bel volo; un'emergenza in mare è l'inizio di una brutta avventura.

La Redazione