

di Ninni Radicini

Il recupero di un parabordo al di sotto dell'area di ormeggio di una nave Snav. Accade nel porto di Palermo

Lo scorso inverno si è svolta una esercitazione degli allievi OTS (Operatori Tecnici Subacquei) del Cedifop all'interno del porto di Palermo. Motivo dell'esercitazione: recuperare un parabordo adagiato sul fondale, localizzato al di sotto dell'area di ormeggio di



L'esercitazione

una nave della Snav. Prima dell'inizio delle operazioni, sono stati applicati gli step delle check list, della Snav e del Cedifop, che definiscono le procedure da adottare sia sulla banchina da dove si stava effettuando l'immersione, sia sulla nave, per garantire condizioni di prevenzione e sicurezza durante lo svolgimento dell'immersione. All'avvio dell'esercitazione gli allievi OTS hanno attivato due postazioni standard di lavoro; la prima parte dell'esercitazione consisteva nella localizzazione del parabordo.

Due allievi OTS impegnati in immersione hanno individuato il fender, di circa 750 kg, a 15 metri di profondità; completata questa fase sono state valutate le modalità di recupero, avendo verificato che il parabordo era privo di materiali depositati che avrebbero potuto impedire il lavoro di recupero da parte de-

gli allievi OTS.

Il parabordo recuperato, di tipo cilindrico, viene utilizzato per ormeggi in senso longitudinale di navi di differente grandezza. Può essere installato in orizzontale, verticale e diagonale ed è utilizzato in alternativa a quelli di tipo "Cellula" e "Cono". È un tipo di parabordo robusto e facile da installare, utilizzando catene, barre, o altri supporti adatti; in genere realizzato in gomma, ha una lunghezza variabile fino 20 metri. Il diametro esterno può arrivare a circa 2,5 metri, quello interno varia da 50 centimetri a 1,30 metri. La progettazione di un parabordo segue diversi parametri quali ad esempio la quantità di energia assorbita nell'impatto, nella pressione diretta e nell'azione abrasiva. La scelta del parabordo dipende dalle caratteristiche dell'ambiente in cui dovrà essere utiliz-

L'avvio. Per l'esercitazione sono state attivate due postazioni di lavoro, una delle quali prevedeva la localizzazione del parabordo





Sicurezza. Il recupero del parabordo, adagiato in senso obliquo, ha richiesto un'analisi specifica delle modalità di riemersione

zato, dal tipo di navi, dalla velocità, dalla direzione di attracco e dalla struttura della banchina.

Quello da recuperare nel porto di Palermo, data la collocazione sul fondo - adagiato in senso obliquo - ha richiesto un'analisi specifica delle modalità di riemersione. Stabilita l'organizzazione del lavoro, sono stati preparati i palloni di sollevamento e attivato un gommone per ogni eventuale risalita di emergenza de-

gli allievi OTS e supporto logistico. L'operazione di recupero, svolta con il consueto contatto audio e video tra gli allievi OTS in immersione e la postazione in superficie, è allora iniziata. Gli allievi OTS hanno provveduto ad agganciare due palloni di recupero da 500 kg cadauno al parabordo, avviando la fase di emersione. Mentre due allievi OTS erano in immersione, altri due allievi in superficie erano in posizione di stand-by.

Quando i palloni sono emersi con il parabordo, per sollevarlo è stata utilizzata una gru portata in prossimità della banchina, in modo da agevolare il lavoro per il completamento del recupero. Gli allievi OTS impegnati per diverse ore, hanno svolto una fase di alcuni minuti di decompressione durante la risalita.

Di questa esercitazione è presente un video nel sito del Cedifop (http://www.cedifop.it/video/video_yt.htm). ■

