

APPELLO 1/2013
“32° Campionato Invernale di Roma”
Fiumicino (RM) – dal 28 ottobre 2012 al 18 marzo 2013
Classe ORC Raggruppamento Vele Bianche – Richiesta di Riparazione di ITA 9263

Regole: 26, Normativa Vela d'Altura – Parte 2[^] - punto 14

“Le regate devono essere fatte partire usando i segnali visivi; non si deve tener conto della mancanza di un segnale acustico. I CdR dovranno cercare di comunicare via radio sul canale d'ascolto, prima dell'inizio delle operazioni di partenza, l'ora ufficiale del Comitato, il segnale d'inizio delle operazioni, i segnali esposti. Comunque, la mancata comunicazione non potrà essere motivo di protesta o di richiesta di riparazione (modifica 60.1(b)).”

La Giuria d'Appello riunita nelle persone di Sergio Gaibisso (Presidente), Riccardo Antoni, Fabio Donadono ed Eugenio Torre (Componenti Effettivi), Giuseppe Russo (Supplente) Anna Maria Bonomo (Uditore), ha emesso la seguente

DECISIONE

sull'appello presentato da barca ITA 9263 – Solange – Classe ORC Raggruppamento Vele Bianche, avverso il respingimento della Richiesta di Riparazione ai sensi della regola 62.1(a) per la prova disputata il 13 gennaio 2013 come deciso dal Comitato per le Proteste del “32° Campionato Invernale di Roma” organizzato dal “Circolo Velico Fiumicino ASD”.

Il giorno 13 gennaio 2013 il CdR del “32° Campionato Invernale di Roma” decideva di effettuare la prova di giornata come da bando con condizioni meteo di vento pari a 20 nodi, con raffiche fino a 30 nodi, e mare formato. I primi tre raggruppamenti partivano regolarmente. Il prolungarsi delle operazioni di partenza di questi primi tre, dovuto al fatto che le partenze non erano a successione continua ma vi era un tempo di latenza fra la partenza di un raggruppamento e il segnale di avviso per la partenza del raggruppamento successivo, unito alle avverse condizioni meteo-marine, fece propendere il CdR per un arrivo con riduzione alla fine del primo giro di percorso. Così facendo, l'arrivo del primo raggruppamento si venne a sovrapporre nella stessa area con la partenza dell'ultimo raggruppamento delle Vele Bianche. Credendo che la partenza del proprio raggruppamento potesse essere differita e per attendere, a suo dire in sicurezza, i segnali per la loro partenza ed eventuali avvisi radio sulla frequenza della regata, ITA 9263 e altre due barche si portarono in una posizione sicura, distante dall'area di partenza. La partenza del raggruppamento Vele Bianche fu data senza che queste tre barche potessero accorgersene, salvo captare poi una comunicazione radio solo quando tutti i raggruppamenti avevano terminato la prova.

Tutte e tre le barche presentavano, ciascuna, tempestiva Richiesta di Riparazione. ITA 9263 nella sua richiesta citava come motivo “Segnali di partenza incomprensibili” e nel corso del dibattimento d'udienza aggiungeva “Non sono stati dati i segnali di partenza. C'era l'arrivo delle altre barche. Chiedo riparazione pari merito alla 1[^] vele bianche.”. Il rappresentante il CdR in udienza confermava che “Le bandiere sono state regolarmente esposte per la procedura di partenza vele bianche. Non so se i segnali acustici sono stati uditi (vento 20 nodi). Bandiere 40x60.”, mentre la persona sul battello contro starter affermava che “Facendo contro starter a 0.33 miglia non sono in grado di vedere le bandiere. Non ho sentito tutti i segnali radio.”. Il CdP accertava quindi che “La barca comitato ha regolarmente esposto i segnali visivi, Non è accertato se siano stati dati contemporaneamente i segnali sonori, non sono determinanti.” e decideva di negare la riparazione.

Dalle carte pervenute, l'appellante, nella sua richiesta, fa una cronistoria di consuetudini formate da segnalazioni radio che in questa occasione non sarebbero state effettuate, o effettuate in parte dietro esplicithe richieste. Inoltre anche lui afferma che la qualità delle comunicazioni captate non era buona, certamente per le cattive condizioni meteo. In merito a questo motivo, preme precisare che le Istruzioni di Regata al punto 22 prescrivono solamente l'obbligo di avere a bordo un apparato radio VHF, in ascolto sul canale 9 a partire dal segnale di avviso del raggruppamento cui si appartiene e fino a quando una barca sia arrivata o si sia ritirata, mentre la Normativa Federale per la Vela d'Altura, citata fra le regole che si applicano alla manifestazione, prescrive nella Parte 2[^] - Direttive per l'organizzazione dell'attività, al punto 14, che “I CdR dovranno cercare di comunicare via radio sul canale d'ascolto, prima dell'inizio delle operazioni di partenza,

l'ora ufficiale del Comitato, il segnale d'inizio delle operazioni, i segnali esposti. Comunque, la mancata comunicazione non potrà essere motivo di protesta o di richiesta di riparazione (modifica RRS 60.1(b)).". Sicuramente, quando lo stesso canale radio viene utilizzato anche per le comunicazioni di servizio e tecniche di posa del campo di regata, si viene a generare tutta una serie di traffico che certamente non aiuta il regatante, anzi lo disorienta facendogli perdere magari le informazioni più importanti. In ogni caso, ogni regatante sa che deve ricevere tutte le informazioni sulla partenza mediante le procedure di partenza riportate nella regola 26 del RR, eventualmente modificate dalle IdR, con segnali visivi a mezzo di bandiere, "possibilmente" accompagnate da segnali acustici, e la regola specifica che "non si deve tenere conto della mancanza dei segnali acustici". Il fatto che lo stesso regatante si sia portato in una posizione distante dall'area di partenza, per suoi propri motivi di sicurezza, che non gli ha permesso di riconoscere i segnali visivi né di udire i segnali acustici che venivano dati per la partenza del suo raggruppamento, non può essere imputabile quale errore od omissione del CdR. Il CdR quando ha le condizioni che gli permettono di dare la partenza non può fare ulteriori valutazioni sul perché alcune barche "volontariamente" si siano allontanate dall'area di partenza e non siano in condizione di vedere o udire i segnali per partire. Anche la regola 4 del RR è chiara nello stabilire che è responsabilità della barca di partecipare a una regata o di rimanere in regata. Se volontariamente ci si allontana dall'area di partenza, ritenendo che la condizione che si era venuta a creare fosse poco sicura, allorché il CdR decide di dare la partenza con i segnali prescritti, che non vengono visti, o vengono male interpretati dalla barca in questione, non sussiste errore od omissione per il CdR stesso.

PQM

la Giuria d'Appello respinge l'appello proposto dalla barca ITA 9263 contro la decisione presa dal Comitato per le Proteste della regata "32° Campionato Invernale di Roma" per classe ORC raggruppamento Vele Bianche.

Così deciso in Genova il 27 aprile 2013

f.to Sergio Gaibisso, Presidente GdA
copia conforme all'originale