

**APPELLO 14/2012**  
**25^ MULTILARIO – 2012**  
**Multilario Associazione Circoli Velici Lariani**  
**Classi Catamarani e Skiff**  
**49er ITA 1022 contro Formula 18 ITA 679**

**La Giuria d' Appello**

riunita nelle persone di Sergio Gaibisso ( Pres. ), Riccardo Antoni, Piero Occhetto, Eugenio Torre ( membri ), con Marco Alberti ( membro supplenti ) ha assunto la seguente

decisione

sull'appello proposto dall' imbarcazione 49er ITA 1022 avverso la decisione con la quale, in data 1.07.2012 il C.d.P. della 25^ MULTILARIO – 2012 organizzata dalla Multilario Associazione Circoli Velici Lariani nei giorni 30 giugno – 1 luglio 2012 squalificava detta imbarcazione 49er ITA 1022 nella seconda prova per infrazione della regola RR 11.

Si premette che il C.d.P. della 25^ MULTILARIO – 2012, a conclusione dell' udienza di discussione delle proteste reciprocamente proposte l'una contro l'altra dalle imbarcazioni 49er ITA 1022 ed Formula 18 ITA 679 accertava che, nel corso della seconda prova della serie corsa il giorno 1.07.2012 tra le stesse era intervenuto un incidente la cui dinamica veniva così ricostruita:

- ITA 1022 procedeva mure a dritta, sopravvento di lasco;
- ITA 679 procedeva mure a dritta sottovento, di bolina;
- ITA 1022, accorgendosi a circa 70 metri di essere in rotta di collisione con ITA 679, poggiava cercando di darle spazio;
- ITA 679, vedendo che l'impatto era inevitabile, all' ultimo momento, orzava rallentando fin quasi a fermare la barca;
- ITA 1022 a sua volta orzava all' ultimo spostando il punto di impatto. Le barche si scontravano danneggiando ITA 1022 sulla fiancata e ITA 679 rompendo il bompresso.

Da tale accertamento dei fatti il CdP traeva le conclusioni per cui ITA 1022 doveva dare spazio ad ITA 679 per la RR 11 e per la DEFINIZIONE di “ TENERSI DISCOSTA “ e che ITA 679 aveva rispettato la RR 14 ( a ) cercando di evitare l’ impatto quando si avvede che ITA 1022 non si tiene discosta; pertanto squalificava ITA 1022.

Avverso la decisione del C.d.P. proponeva tempestivo appello ITA 1022 nel quale deduce che:

- ITA 1022 stava navigando in andatura di poppa con le mure a dritta a circa 12-13 nodi di velocità e che, approssimandosi ad ITA 679 che stava risalendo di bolina con le mure a dritta, ITA 1022 poggiava prontamente in modo da rallentare in maniera repentina e considerevole la velocità e, quindi, fare in modo di tenersi discosta e permettere ad ITA 679 di poter procedere secondo la sua bolina;

- nello stesso tempo in cui ITA 1022 stava poggiando per sfilare di poppa ad ITA 679 quest’ ultima effettuava una manovra di orzata che riduceva significativamente la velocità dell’ imbarcazione sino quasi al punto di arrestarla;

- la manovra compiuta da ITA 679 rendeva perciò inutile il tentativo di ITA 1022 di tenersi discosta; diversamente la manovra di poggiata – rallentamento di ITA 1022 si sarebbe rivelata fruttuosa qualora ITA 679 avesse proseguito normalmente sulla propria rotta ed alla velocità di circa 10 nodi che stava tenendo prima di cominciare l’orzata.

Tanto premesso l’ appellante chiede che la Giuria d’ Appello, riesaminati i fatti alla luce delle dichiarazioni contenute nelle rispettive proteste delle parti, nei verbali delle deposizioni testimoniali nonché delle risultanze fotografiche e del filmato prodotti in udienza di primo grado e non esaminati dal C.d.P., in riforma della decisione impugnata, voglia accogliere la protesta da ITA 1022 e per l’effetto squalificare ITA 679 per infrazione della RR 16.1

Le Parti ed il C.d.P. non hanno fatto pervenire osservazioni.

L' appello non merita accoglimento.

Come questa Giuria d' Appello ha avuto modo di affermare in più occasioni, per effetto delle disposizioni racchiuse nella RR 70.1 ed F 5, alla stessa è impedito di procedere ad un riesame del materiale probatorio raccolto in primo grado così da pervenire ad una ricostruzione dei fatti e della dinamica dell' incidente difformi da quelli accertati dal C.d.P.; gli stessi divengono perciò inoppugnabili a meno che non siano affetti da gravi errori o vizi logici, ipotesi questa che non ricorre nel caso in esame.

Spetta, invece, al Giudice di seconda istanza il compito di verificare che il C.d.P. abbia interpretato ed applicato in modo corretto le regole al caso accertato.

Stando alla descrizione dell' incidente offerta dal Primo Giudice ITA 1022, ingaggiata sopravvento ad ITA 679 doveva tenersi discosta dalla imbarcazione sottovento per tutta la durata dell' ingaggio a mente della RR 11; ITA 679, in quanto imbarcazione con diritto di rotta poteva navigare lungo la propria traiettoria senza alcun obbligo di manovra fino a quando, per la RR14 ( a ) non fosse stato chiaro che l'altra non si stava tenendo discosta. Orbene, i Giudici di Prima Istanza hanno accertato che 679, ha compiuto la manovra di orzata, all' ultimo momento, allorchè si è resa conto che l'impatto era inevitabile, ed al fine di attenuarne le conseguenze in tal modo conformandosi alla prescrizione della RR14 ( a ).

La interpretazione ed applicazione delle RR 11 ed RR14 ( a ) nonché della DEFINIZIONE di ““ TENERSI DISCOSTA “ compiuta del Primo Giudice appare perciò corretta e si sottrae alle censure mosse dall' appellante.

Per i suesposti motivi la Giuria d' Appello respinge l'appello e conferma la decisione impugnata.

Così deciso in Alassio l' 1 dicembre 2012

f.to Sergio Gaibisso, Presidente GdA

copia conforme all'originale