

Request for Redress

Protest No: 06

Received At: 2023-07-21 12:59 UTC

1. Event Name: Marina Militare Nastrorosatour "IL GIRO"

Protest On: 2023-07-21

Race No: 5

2. Hearing Type

- | | |
|--|---|
| <input type="checkbox"/> Protest | <input type="checkbox"/> Request to Reopen |
| <input type="checkbox"/> Protest by RC | <input type="checkbox"/> Reopening by PC |
| <input type="checkbox"/> Protest by PC | <input checked="" type="checkbox"/> Request for Redress |
| <input type="checkbox"/> Protest by TC | <input type="checkbox"/> Request for Redress by RC |

3. Protestor

FIGARO 3 - BARCA N° 02 - AREONAUTICA MILITARE - Giancarlo Simeoli

4. Protestees

1.

5. Incident

Time Place: 20:00 in front of Leuca

Rules: 62.1c

Witnesses: Race Management, Luigi Bertini

6. Informing Protestee

- Hail:
 - Hail When:
 - Hail Comment:
- Red Flag:
 - Red Flag Comment
- Other:
 - Other Comment:

7. Description Of Incident

REPORT PER RICHIESTA DI RIPARAZIONE IMBARCAZIONE FIGARO 3 BARCA 02 "AERONAUTICA MILITARE"

- **CONTATTO CON LA GIURIA**
 - Il race management ci ha contattato alle ore 20:53 del 18/07, nella primissima fase della regata, a sole 8 ore dalla partenza a fronte di un tempo massimo complessivo di 80 ore, per chiederci di raggiungere i pressi dell'imbarcazione DR sport incagliata sullo scoglio la Giurlita nei pressi di Gallipoli. Ci è stato specificato di aver designato noi come l'equipaggio più adatto a gestire una situazione così grave essendo dei militari dell'Aeronautica Militare, nonostante non fossimo la barca più vicina. La nostra posizione in quel momento ci vedeva nella testa del gruppo, in una rotta favorevole ai successivi sviluppi della regata. Specifichiamo che la Strategia della regata era fortemente favorevole dal posizionamento nei primi posti nella flotta, al fine di continuare a navigare con vento ed evitando bruschi cali di vento previsti per i ritardatari sulla flotta di testa.
- **SOCCORSO**
 - Immediatamente abbiamo agito per recarci sul luogo dell'incidente, abbiamo ammainato il gennaker, preparato la barca per la risalita contro il vento verso la barca in emergenza e spiombato il motore. Contemporaneamente abbiamo stabilito contatti via radio con l'equipaggio dell'imbarcazione coinvolta, sia per individuare le coordinate precise della loro posizione che per accertarci delle loro condizioni fisiche che dello stato dell'imbarcazione. Le comunicazioni sono state inizialmente molto concitate, l'equipaggio coinvolto fortemente scosso ci indicava una situazione di estremo pericolo per una vistosa crepa all'attacco del bulbo. Le condizioni metereologiche si descrivono in un vento teso di circa 15/16 nodi con mare mosso e una condizione di luce scarsissima visto l'orario notturno. La cartografia del luogo dell'incidente si preannunciava errata nei dati della profondità. Ci siamo recati nei pressi dell'imbarcazione incagliata, navigando per tutto il tempo delle operazioni al limite della zona di pericolo di bassi fondali. Una volta raggiunta l'imbarcazione ci siamo resi conto della gravità della situazione: le luci di via ci indicavano uno sbandamento dell'imbarcazione incagliata superiore ai 30 gradi. Abbiamo dunque descritto la situazione al race management che ci informava di aver allertato le autorità portuali e che a breve saremmo stati raggiunti dalle stesse, chiedendoci nel frattempo di avvicinare l'imbarcazione e tentare un recupero della stessa. Abbiamo tentato di procedere

con questa operazione ma le condizioni metereologiche e la pericolosità evidente del fondale ci hanno fatto desistere dal tentativo. Una volta raggiunti dall'autorità portuale siamo stati informati che avrebbero, come da procedura, salvato solo l'equipaggio, perché il tentativo di recuperare anche l'imbarcazione l'avrebbe potuta esporre all'aggravamento della falla. Sono succedute intense comunicazioni tra race management, la capitaneria e l'equipaggio dove noi abbiamo dovuto coordinare le traduzioni per l'equipaggio di nazionalità inglese, le ansie di abbandonare la barca e gli eventuali costi futuri di un recupero nel giorno successivo. Decisi nello svolgere a pieno la nostra missione abbiamo insistito per coinvolgere un pescatore di passaggio, con una imbarcazione a pescaggio ridotto adatto all'avvicinamento ed al tentativo di recupero. Dopo svariati tentativi ed insuccessi siamo riusciti a vedere realizzato il disincaglio dell'imbarcazione. Da che ci era stato intimato dall'autorità portuale di restare nei pressi dell'imbarcazione e coadiuvare/coordinare le operazioni di salvataggio, al termine delle stesse siamo poi stati autorizzati a lasciare il luogo dell'incidente per riprendere la navigazione. Come indicatoci dal race management, non appena in posizione di sicurezza dalla secca, abbiamo proceduto allo spegnimento del motore ed al ripiombamento dello stesso, ritrovandoci a riprendere la regata ed a navigare a vela circa 3 miglia indietro rispetto alla

Report richiesta di riparazione.pdf 112 KB

8. Damage Or Injury

Attachments

[pdf descrizione dell'incidente](#)