Version date: 12.1.2026

Open Skiff Umpiring Policy 2025-2028

(Traduzione non ufficiale del 15 gennaio 2026)

Introduzione

Lo spirito dell'Open Skiff è fortemente legato all'identificazione immediata degli incidenti in acqua. Questo è un elemento chiave che definisce il modo in cui i nostri atleti vivono e partecipano allo sport. Dal 2008 la Classe Open Skiff utilizza con successo l'arbitraggio e nel corso degli anni questo sistema si è dimostrato un metodo efficace ed equo per assicurare regate di alta qualità. Desideriamo esprimere la nostra gratitudine al Racing Rules Committee per la loro guida e per il loro il supporto nello sviluppo e nel perfezionamento di queste regole.

Se un concorrente pensa di aver infranto una Regola *per il Principio Base sulla Sportività adottato dalle Regole di Regata dovrà auto penalizzarsi il prima possibile!*

Per supportare gli organizzatori di regate nel continuare ad offrire i benefici dell'arbitraggio, questa Policy potrà essere adottata semplicemente richiamandola del Bando di Regata affinché tutte le regole ivi previste saranno immediatamente applicabili. Il richiamo nel Bando di Regata può essere fatto nella sezione le 'Regole':

1.x Si applica la Policy di Arbitraggio Open Skiff. Questa politica si trova su https://www.openskiff.org/rules-and-regulations/.

Le regole di questa Policy sono conformi alla regola 86.1 delle Racing Rules of Sailing e quindi possono essere utilizzate senza alcuna approvazione da parte di World Sailing.

Le regole di questa Policy sono conformi alle Regole della Classe Open Skiff, come pubblicate sul sito web di World Sailing.

Questa introduzione fornisce solo un contesto informale, e le regole della Policy Open Skiff sull'arbitraggio iniziano nel seguito.

UP 1 Arbitraggio

UP1.1 Gli arbitri possono osservare la regata e fornire segnali. Se un arbitro osserva un incidente in cui una barca protesta, può essere emesso uno dei seguenti segnali:

(a) **Una bandiera rossa** con un suono lungo significa *'Gli arbitri hanno visto l'incidente e ritengono che una o più barche abbiano infranto una regola'.* Gli arbitri chiameranno o segnaleranno ogni barca che ha infranto una regola; oppure

(b) **Una bandiera verde e bianca** con un suono lungo significa *'Gli arbitri hanno visto l'incidente e ritengono che nessuna regola sia stata infranta*';

(c) **Una bandiera gialla** con un suono lungo significa *'Gli arbitri non hanno elementi per prendere una decisione*'.

UP1.2 I segnali hanno il seguente significato:

(a) **Se è esposta una bandiera rossa**, la barca identificata dovrà eseguite la penalità prevista come descritta in UP4.1 e la barca protestante non potrà procedere con la protesta a terra. Questa penalità sarà applicata senza udienza (modifica la regola 60.1).

(b) **Se è esposta una bandiera verde e bianca**, gli arbitri ritengono che non sia stata infranta nessuna regola e la barca protestante non potrà procedere con la protesta a terra (modifica la regola 60.1). Una barca può comunque scegliere di eseguire la penalità applicabile.

(c) **Se è esposta una bandiera gialla o nessuna bandiera**, una barca può protestare (a terra) o comunque scegliere di eseguire la penalità applicabile.

UP1.3 Quando si applica la regola 20, in aggiunta alla chiamata, sono richiesti i seguenti segnali con le braccia:

(a) per 'spazio per virare', puntare chiaramente e ripetutamente al vento; e

(b) per 'vira tu', indicare chiaramente e ripetutamente verso l'altra barca muovendo il braccio sopravento.

UP2 Propulsione (regola 42)

UP2.1 Si applica l'Appendice P5 (Bandiere O o R). Non si applica nessun'altra regola dell'appendice P.

UP2.2 Una barca non potrà procedere con una protesta a terra per una presunta violazione della regola 42 (modifica la regola 60.1). Nota: se una barca osserva una presunta violazione della regola 42, può segnalarla come indicato al punto UP5.1, dando così all'altra barca l'opportunità di eseguire una penalità al momento dell'incidente.

UP3 Compiere il Percorso

UP3.1 La Regola 28. viene modificata in: '*Una barca può correggere eventuali errori nel compimento del percorso a condizione che non abbia girato la boa di percorso successiva o sia arrivata'*.

UP3.2 Quando una barca non corregge errori nel compimento del percorso secondo la regola UP3.1 (modificata regola 28.2), gli arbitri possono usare una bandiera nera con un suono prolungato per segnalare alla barca d'interrompere la prova e lasciare immediatamente l'area di regata. Quando una barca rispetta questa istruzione, sarà classificata NSC (modifica la regola A5.1).

UP4 Penalità al momento dell'incidente

UP4.1 La regola 44.1 viene modificata in: 'Una barca può eseguire una penalità quando, in un incidente durante la prova, ha infranto una o più delle regole della Parte 2 (eccetto la regola 14 quando ha causato lesioni o danni gravi), la regola 31 o la regola 42, o non è riuscita ad effettuare correttamente la manovra di free style richiesta. Tuttavia,

(a) quando una barca può aver infranto una regola della Parte 2 e la regola 31 nello stesso incidente, non è necessario che esegua la penalità per aver infranto la regola 31;

(b) se la barca ha ottenuto un vantaggio nonostante abbia eseguito una penalità, dovrebbe eseguire un'altra o altre penalità fino a quando quel vantaggio è pareggiato, o ritirarsi; e

(c) Se la barca ha violato una regola e ha causato lesioni o danni gravi, la sua penalità deve essere il ritiro.

(d) se la barca ha infranto la regola 42 per la seconda volta durante la stessa prova, la sua penalità deve essere il ritiro immediato. Se non lo fa, la sua penalità deve essere la squalifica non scartabile (DNE) senza udienza.

UP4.2 Una penalità nella regola UP4.1 è una 'penalità di un giro' mentre la penalità per non aver eseguito correttamente una manovra di free style è una 'penalità di due giri'.

UP4.3 Quando un arbitro decide che una barca:

(a) ha infranto la regola 31 e non esegue una penalità;

(b) ha infranto la regola 42;

(c) non ha eseguito correttamente la manovra di free style richiesta; o

(d) ha ottenuto un vantaggio nonostante abbia effettuato una penalità,

penalizzerà la barca segnalandolo come indicato nella regola UP1.1(a). Questa penalità sarà applicata senza udienza.

UP4.4 Se una barca non esegue correttamente la penalità imposta in base alla regola UP1.1(a) o alla regola UP3.2, gli arbitri possono informare il Comitato per Proteste che può squalificare la barca (e può rendere la squalifica non scartabile -DNE-) senza un'udienza.

UP5 Protesta con una barca

UP5.1 Se una protesta riguarda un incidente osservato dal protestante nell'area di regata, la regola 60.2(a)(1) è modificata come segue: 2Se il protestante è una barca, deve chiamare 'Protesto!' e alzare un braccio alla prima ragionevole opportunità per entrambi. Il braccio deve rimanere alzato per un tempo sufficiente per consentire al protestato e a un arbitro di identificare la protesta."

UP5.2 Se una barca intende presentare una protesta dopo la prova per una presunta violazione di una regola della Parte 2, della regola 28 o della regola 31:

(a) La Regola 60.2 è modificata. Aggiungere la nuova regola 60.2(a)(3): 'Se il protestante è una barca, subito dopo essere arrivata o essersi ritirata, deve informare il Comitato di Regata circa la sua intenzione di protestare e l'identità della/e barca/e che intende protestare.'

(b) La Regola 60.3 è così modificata: 'Quando una barca torna a terra dopo l'ultima prova disputata in quel giorno (o dopo una sessione nel caso le barche vadano in acqua più volte, ad esempio dopo l'esposizione in acqua di una Intelligenza su H), la barca protestante deve informare prontamente il Comitato per le Proteste (secondo le modalità che saranno indicate nelle Istruzioni di Regata) circa la sua intenzione di protestare, confermando l'identità della/e barca/barche che sta protestando che intende protestare e l'incidente. L'identità delle barche comunicata al Comitato di Regata in UP5.2(a) può essere modificata in questo momento. Ciò può essere fatto verbalmente. Il Comitato per le Proteste conserverà una registrazione scritta dei dettagli della protesta.

UP6 Procedura per le Udienze e Decisioni

UP6.1 Il Comitato per Proteste può raccogliere le evidenze e tenere l'udienza in qualsiasi modo ritenga opportuno e comunicare la propria decisione oralmente (modifica le regole 63.1, 63.2, 63.4 e 63.6).

UP6.2 Il Comitato per le Proteste terrà traccia delle udienze e delle decisioni.

UP6.3 Come consentito dalla regola 60.5(c)(1), il Comitato per le Proteste può applicare una penalità diversa dalla squalifica (che può includere l'assenza di penalità) per le seguenti infrazioni:

(a) non eseguire una penalità chiaramente segnalata da un arbitro a una barca comporta una squalifica non scartabile (DNE);

(b) infrazione di una regola della Parte 2 (diversa dalla regola 14), o violazione della regola 31 o 42, quando l'arbitro ha segnalato una bandiera gialla secondo la regola UP1.1(c) o non è stata esposta alcuna bandiera da un arbitro comporta una penalità di 10 punti sul suo punteggio;

(c) non aver eseguito correttamente una manovra di free style richiesta, e l'arbitro ha segnalato tale infrazione con una bandiera gialla secondo la regola UP1.1(c) o non è stata esposta alcuna bandiera da un arbitro, comporta una penalità di 5 punti sul punteggio; e

(d) l'infrazione della regola 14 comporta la squalifica da quella prova.

UP6.4 Come consentito dalla regola N1.4(b), il limite di tempo che una parte ha per richiedere un'udienza con una Giuria Internazionale completa è di 5 minuti dopo essere stata informata della decisione (modifica la regola N1.4(b)).

UP6.5 Il Comitato delle Proteste è invitato a:

(a) tenere un'udienza il prima possibile dopo che tutte le parti sono tornate a terra;

(b) se in una giuria internazionale è nominato un panello come previsto dalla regola N1.4(b), al rientro a terra ad avviare tempestivamente l'udienza osservando le previste procedure;

(c) tenere un'udienza in stile Arbitrato (luogo tranquillo, nessun obbligo di verbali, ecc.);

(d) consentire a un genitore o un tutore di ciascuna parte di osservare l'udienza (ma senza parlare o consigliare le parti).