

Penalità Discrezionali per la classe Optimist

(Ad uso esclusivo dei Presidenti del CdP)

Quando il Comitato per le Proteste ha la discrezione per decidere la penalità più adeguata per un'infrazione, le penalità possono variare in un range che va da nessuna penalità alla squalifica. Tuttavia la FIV stabilisce che, in accordo con le "guidelines IODA", devono essere seguite le seguenti linee di condotta nell'assegnare le penalità. **Se il CdP decide che possa essere applicabile una penalità superiore al DSQ, allora potrà prendere in considerazione di iniziare un'azione per infrazione della RRS 2 o 69.**

Le penalità sono suddivise in cinque fasce:

- Fascia 0 – zero penalità
- Fascia 1 – valore di riferimento 5%
- Fascia 2 – valore di riferimento 10%
- Fascia 3 – 20 – 50% - (valore di riferimento 30%)
- Fascia 4 – DSQ/DNE

Si comincia usando il presente documento per stabilire quale fascia si applica all'infrazione.

Le domande da considerare quando si decide in che fascia inserire inizialmente la penalità includono:

- 1(a) L'infrazione ha compromesso la sicurezza degli altri concorrenti o degli organizzatori?
- 1(b) La barca coinvolta ha ottenuto un vantaggio competitivo grazie all'infrazione?
- 1(c) L'infrazione potrebbe aver messo in discredito lo sport della vela o l'organizzazione?
- 1(d) L'infrazione ha provocato danni o lesioni?
- 1(e) l'infrazione ha provocato disagio a qualcuno?

Porsi quindi le seguenti domande per determinare se è il caso di passare alla fascia superiore o inferiore o massimizzare o minimizzare la penalità all'interno della fascia.

- 2(a) L'infrazione era deliberata? Aumentare la fascia almeno di un livello e considerare se applicare la RRS 2.
- 2(b) C'era una ragione valida o giustificazione per l'infrazione Considerare la Fascia 0 nel caso in cui ci sia una buona ragione.
- 2(c) C'è stato un qualche tentativo per nascondere l'infrazione? Aumentare la fascia almeno di un livello e considerare se applicare la RRS 2.
- 2(d) L'infrazione era dovuta a indifferenza o a un disinvolto disprezzo delle regole? Incrementare al massimo della fascia o di un livello.
- 2(e) L'infrazione è stata ripetuta? In questo caso si consideri l'aumento della fascia di un livello.
- 2(f) L'infrazione è stata segnalata dal concorrente? Può giustificare l'applicazione del minimo della fascia o l'applicazione della fascia inferiore.

Per applicare la penalità devono essere usati i seguenti principi.

- Utilizzando le domande da 1(a) a (e) in connessione con la guida di cui alla tabella seguente, determinare la fascia "di partenza" ed il valore di riferimento.
- Utilizzando le domande da 2(a) a (f), decidere se il valore di riferimento è appropriato o se la penalità dovrebbe essere incrementata o decrementata. Una modifica verso la parte più alta o più bassa dovrebbe essere effettuata solamente nel caso di circostanze eccezionali.
- Qualsiasi penalità deve eccedere ogni probabile guadagno.
- Una penalità discrezionale non dovrebbe normalmente rendere il punteggio della barca peggiore del ritiro o di una squalifica.
- Le penalità percentuali sono calcolate come percentuale degli iscritti (se la regata è divisa in batterie si fa riferimento alla flotta più numerosa) e quindi arrotondate per difetto o per eccesso ad un numero di punti intero. Nel caso di percentuale con il termine 0,5 si arrotonda all'intero inferiore.

- Quando l'infrazione riguarda più di una prova in una giornata ma risulta appropriato penalizzare la barca per una sola prova, la penalità dovrebbe essere applicata o alla prima prova del giorno o alla prova più vicina nel tempo all'incidente.

Quando i concorrenti si rendono conto di aver infranto una regola soggetta a penalità discrezionali, essi dovrebbero riferire al Comitato per le Proteste e quindi da questa essere invitati a compilare un modulo in cui si descrive l'incidente. Il Comitato per le Proteste proporrà quindi una penalità che la barca può accettare senza udienza.

Le seguenti penalità sono quelle suggerite come guida e punto di partenza per assegnare qualsiasi penalità prima di considerare le domande da 1(a) ad (e) e da 2(a) a (f).

REGOLE PER LA SICUREZZA	
Rimozione di DGI (Dispositivi di Galleggiamento Individuale) per un periodo maggiore del necessario quando la prova è differita a causa della mancanza di vento e con l'imbarcazione di supporto in assistenza	0%
Non rispettare quanto richiesto, durante la regata	DSQ
Mancata segnalazione alla Segreteria di Regata del fatto di non scendere in acqua da parte degli allenatori (si applica ai concorrenti)	5%
Mancato rispetto delle prescrizioni di comunicare il ritiro (mancata informazione, non compilare il modulo di ritiro)	5%
Sistemazione nei posti assegnati – La barca non è posizionata nel posto assegnato ma ha notificato la cosa all'Autorità Organizzatrice.	5%
Sistemazione nei posti assegnati – La barca non ha informato prontamente l'Autorità Organizzatrice	10%
Quando in mancato rispetto di quanto sopra abbia come conseguenza l'avvio di operazioni di ricerca e salvataggio	DSQ
Mancato rientro a terra dopo esposizione di Intelligenza su H o N su H in acqua	30%
Mancato rientro a terra dopo esposizione di Intelligenza su H o N su H in acqua nonostante l'invito da parte degli organizzatori	DSQ
CODICE DI CONDOTTA	
Mancato rispetto di una richiesta ragionevole di un Ufficiale	30%
Mancata esposizione del nastro colorato	5%
Mancato rispetto della prescrizione di evitare l'area di regata, ma senza disturbare una barca in regata	5%
Mancato rispetto della prescrizione di evitare l'area di regata disturbando una barca in regata	10%
PARTENZA	
Passare fra la boa e il battello CdR	10%
Mancato rispetto di evitare l'area di partenza non interferendo con una barca in regata.	5%
Mancato rispetto di evitare l'area di partenza interferendo con una barca in regata	10%
VERIFICA ATTREZZATURE, CONTROLLI DI STAZZA	
Mancato rispetto delle istruzioni ricevute – validi motivi	5%
Mancato rispetto delle istruzioni ricevute – nessun valido motivo	30%
IMBARCAZIONI DI SUPPORTO – Azione nei confronti del team	
Se l'imbarcazione non interferisce con una barca in regata o un'imbarcazione ufficiale	5%
Se l'imbarcazione interferisce con un'imbarcazione ufficiale	10%
Se si verifica contatto con un'imbarcazione ufficiale	30%
Ritardata comunicazione del rientro a terra del team	5%
Mancata comunicazione del rientro a terra del team	30%
Quando in mancato rispetto di quanto sopra abbia come conseguenza l'avvio di operazioni di ricerca e salvataggio	DSQ
IDENTIFICAZIONE E ESPOSIZIONE DELLA PUBBLICITA' QUANDO IN REGATA	
Se applicata ma fallisce di stare a posto	0
Posizionamento non corretto o non posizionato	5%
Mancata esposizione dei nastri colorati di riconoscimento della flotta a cui si è assegnati	5%
SMALTIMENTO RIFIUTI	
Accidentale	0
Negligente	10%
Deliberato	DSQ

INFRAZIONI DELLE REGOLE DI CLASSE		
RC 3.2.2.12	Raggio di raccordo fondo/fiancate, prua, poppa	0%
RC 3.2.3.2.d	Cassa della deriva	0%
RC 3.3.1.3	Costruzione della deriva	0%
RC 6.5.1	Numeri velici e lettere nazionalità non corretti	5%
RC 4.3	Sassola non fissata allo scafo	10%
RC 4.3	Pagaia non fissata allo scafo	10%
RC 3.3.4	Deriva non fissata allo scafo	10%
RC 4.3	Cima di traino non fissata alla base dell'albero	10%
RC 4.2	Fischietto non fissato al dispositivo personale di galleggiamento	10%
RC 6.6.3.4	Uno stroppetto di fissaggio della vela 5mm o più oltre il consentito	10%
RC 6.6.3.4	Due stroppetti di fissaggio della vela 3mm o più oltre il consentito	10%
RC 6.6.3.4	Perdita accidentale di uno stroppetto	10%
RC 4.3	Sassola, pagaia o cima di traino non a bordo	30%
RC 4.2	Assenza del fischietto	30%
RC 3.5.2.11	Assenza del cordino, sistema di fissaggio o altri dispositivi per fissare l'albero allo scafo	30%
RC 3.5.2.7	Vela oltre i limiti delle bande di stazza	30%
RC 6.6.3.4	Due stroppetti 5mm o più oltre il consentito	30%
RC 6.6.3.4	Tre o più stroppetti 3 mm o più oltre il consentito	30%
RC 6.6.3.4	Occhiello di throat, tack o clew 3 mm o più oltre il consentito	30%
	Uso di attrezzature non stazzate	DSQ
	Uso di fittings non approvati	DSQ
	Pesi correttori mancanti o mal posizionati	DSQ