



## **PRZEPISY REGATOWE NAVIGA 2012**

### **WSTĘP**

Przedkładane "Przepisy Regatowe '12" są jednym z podstawowych dokumentów NAVIGA i są zgodne z innymi podstawowymi regulacjami NAVIGA.

W niniejszym opracowaniu starano się zachować, tak dalece jak to tylko było możliwe, zgodność z przepisami regatowymi RSD, co powinno umożliwić wspólne starty zawodnikom obu światowych stowarzyszeń.

Wprowadzono jednak kilka zmian i uzupełnień, które pozwalają lepiej spełniać specyficzne warunki żeglowania jachtami sterowanymi radiem.

Całość opracował H. Türk

Aktualizował Karl Schmidt 2011.

Tłumaczenie z j. niemieckiego Przepisów Regatowych NAVIGA 2012: (przy wykorzystaniu sformułowań z tłumaczenia Przepisów regatowych '02 Kazimierza Dzięcielskiego):

Maciej Sałamaj i Wiesław Rapacki

# Część 1. WPROWADZENIE

Zakres obowiązywania niniejszych przepisów

## **a. Okres obowiązywania:**

Niniejsze Przepisy Regatowe NAVIGA obowiązują od chwili opublikowania i zastępują Przepisy Regatowe '02, które tym samym tracą ważność. Przepisy Regatowe '12 będą obowiązywać – wraz z ewentualnymi uzupełnieniami - co najmniej do końca roku 2014.

## **b. Zakres stosowania niniejszych przepisów:**

Niniejsze przepisy obowiązują podczas wszystkich oficjalnych regat NAVIGA.

W każdym przypadku podczas:

Mistrzostw świata

Mistrzostw kontynentalnych

Regat międzynarodowych.

Związkom krajowym stowarzyszonym w NAVIGA zaleca się stosowanie niniejszych przepisów również podczas imprez krajowych.

Oficjalne imprezy NAVIGA

Patrz: ogólne zasady rozgrywania zawodów NAVIGA

## **DEFINICJE**

Zarówno definicje jak i wprowadzenia do poszczególnych części Przepisów mają taką samą moc jak przepisy.

**REGATY** - regaty składają się z wielu kolejek wyścigów, a każda kolejka z wielu wyścigów (w zależności od przyjętego systemu rozgrywek i ilości startujących). Końcowy wynik punktowy stanowi suma punktów z pojedynczych wyścigów, przy czym muszą zostać zachowane kryteria przyjętego systemu.

**KOLEJKA WYŚCIGÓW** - Kolejka wyścigów jest częścią regat.

Pojedyncza kolejka wyścigów składa się z takiej ilości wyścigów, które są potrzebne, aby wszystkie startujące jachty zaliczyły wyścig.

**ODROCZENIE** – Wyścig odroczone to wyścig, który nie odbył się w ustalonym czasie i może być rozegrany w każdym innym czasie ustalonym przez kierownictwo stanowiska startowego.

**PRZERWANIE** – Jako przerwany traktuje się taki wyścig, który został przerwany przez kierownictwo stanowiska startowego albo anulowany przez jury, ale może być przeprowadzony od nowa.

**UNIEWAŻNIENIE** – Wyścig unieważniony to taki, którego wynik na mocy decyzji jury nie zostaje zaliczony do oceny końcowej.

**POMOCNIK** – Pomocnikiem jest każda osoba, z której pomocy korzysta podczas regat startujący.

**W WYŚCIGU** - Jacht jest w wyścigu od chwili swojego sygnału przygotowawczego aż do momentu przecięcia linii mety i wyraźnego oddalenia się od niej jak i wyznaczających ją znaków, albo do chwili wycofania się, albo do momentu zarządzenia przez kierownictwo startów przywołania, odroczenia lub unieważnienia.

**START** – Jacht startuje, gdy po sygnale startu jakkolwiek częścią kadłuba lub wyposażenia po raz pierwszy przekracza linię startu w kierunku na pierwszy znak kursowy.

**UKOŃCZENIE** - Jacht kończy, gdy jakkolwiek częścią kadłuba lub wyposażenia po raz pierwszy przecina linię mety, w kierunku od ostatniego znaku kursowego po wypełnieniu ewentualnych powinności karnych wynikających z przepisu 52.2. (Dotknięcie znaku kursowego)

**WYOSTRZANIE** – Jest to zmiana kursu w kierunku na wiatr.

**ZWROT NA WIATR** – (Zwrot przez sztag) Jacht wykonuje zwrot na wiatr od momentu przekroczenia linii wiatru aż do odpadnięcia, podczas lawirowania – aż do przyjęcia kursu na wiatr, gdy nie lawiruje – aż do przyjęcia kursu, podczas którego grot wypełni się wiatrem.

**ODPADANIE** – Jest to zmiana kursu w kierunku od wiatru aż do rozpoczęcia zawrotu z wiatrem.

**ZWROT Z WIATREM** - Jacht zaczyna robić zwrot z wiatrem w momencie, w którym dolny lik grota – przy wietrze pełnym – przecina linię diametralną kadłuba. Zwrot z wiatrem kończy się w chwili, gdy grot wypełni się wiatrem na przeciwnym halsie.

**NA TYM SAMYM HALSIE** - Jacht jest na tym samym halsie (przy wietrze z lewej lub prawej burty) z wyjątkiem, gdy wykonuje zwrot na wiatr lub zwrot z wiatrem.

Jacht jest na halsie, który odpowiada jego stronie nawietrznej.

**NA WIATR** – Jacht płynie na wiatr, kiedy żegluje tak ostro do wiatru jak tylko może aby płynąć w jego kierunku.

**ZAWIETRZNA I NAWIETRZNA** – Zawietrzną nazywamy tę stronę jachtu, która jest dalej od kierunku, z którego wieje wiatr a nawietrzną – stronę przeciwną. Zawietrzną jest strona, po której znajduje się grot. Jeśli dwa jachty są na tym samym halsie, jacht będący po stronie zawietrznej drugiego jachtu jest jachtem zawietrzny a drugi nawietrzny.

**SWOBODNY Z TYŁU, SWOBODNY Z PRZODU, KRYCIE** - Jacht jest swobodny z tyłu w stosunku do drugiego, gdy jego kadłub i pozostające w normalnym położeniu wyposażenie znajdują się poza

wyobrażalną linią prostopadłą do osi drugiego jachtu, przechodzącą przez najdalej do tyłu wysunięty punkt kadłuba lub w znajdującego się w normalnym położeniu wyposaża. Drugi jacht jest swobodny z przodu. Jachty pozostają w kryciu, gdy żaden z nich nie jest swobodny z tyłu lub, gdy żaden z nich nie jest swobodny z tyłu – oba kryje jacht trzeci, płynący między nimi. Definicje te nie mają zastosowania do jachtów na przeciwnych halsach, dopóki nie zaczyna obowiązywać przepis 18.

**KURS WŁAŚCIWY** – kursem właściwym jest każdy kurs, którym po sygnale startu jacht może żeglować – nie zakłócając żeglugi innym jachtom tak, aby jak najszybciej osiągnąć linię mety. Przed sygnałem startu pojęcie kursu właściwego nie występuje.

**ZNAK KURSOWY** – znakiem kursowym jest każdy obiekt określony w instrukcji żeglugi, który jacht musi okrążyć lub minąć po przepisowej stronie. Częściami znaku nie są jego podwodne urządzenia kotwiczne ani przedmioty przypadkowo lub czasowo o niego zaczepione.

**PRZESZKODA** – Przeszkodą jest każdy obiekt, także jednostka pływająca zbliżająca się w kierunku jachtu albo do której jacht się zbliża i znajduje się w odległości jednej długości własnego jachtu od niego i nie może go minąć bez zmiany kursu. Przeszkodą jest także obiekt, który można opłynąć tylko z jednej strony, jak również podobnie określona w instrukcji żeglugi część akwenu. Przeszkodą nie jest jednakże jacht znajdujący się w wyścigu, w stosunku do którego istnieje obowiązek ustępowania lub pozostawienia miejsca.

## **Część 2 ORGANIZACJA REGAT**

Przepisy części 2 zajmują się obowiązkami i odpowiedzialnością kierownictwa zawodów podczas trwania regat, znaczeniem używanych sygnałów, a także innymi przedsięwzięciami podejmowanymi przez kierownictwo.

### **2.1 ORGANIZACJA REGAT, PRZEBIEG I SĘDZIOWANIE**

#### **2.1.1. Regaty są organizowane przez:**

- a. NAVIGA (Mistrzostwa świata)
- b. Związek stowarzyszony w NAVIGA (regaty międzynarodowe, międzynarodowe regaty towarzyskie)
- c. Klub afiliowany w stowarzyszonym związku krajowym.

Wszystkie wymienione podmioty są dalej nazywane organizatorami.

Organizator może się wyręczyć podwykonawcą (np. klubem).

Podwykonawca jest dalej nazywany realizatorem.

Wszystkie regaty muszą być przygotowane, przeprowadzone oraz

sędziowane z uwzględnieniem niniejszych przepisów NAVIGA. Na organizatorze spoczywa obowiązek powołania kierownictwa zawodów oraz opublikowania informatora o regatach, który musi określać warunki uczestnictwa w zawodach, zgodnie z przep. 2.2.

### **2.1.2. Kierownictwo zawodów**

Uwzględniając ewentualne wskazówki organizatora kierownictwo zawodów musi zapewnić przeprowadzenie oraz sędziowanie wszystkich wyścigów zgodnie z pisemną instrukcją żeglugi. Kierownictwo zawodów jest najwyższym organem regat.

Kierownictwo zawodów składa się z:

- a. Przedstawiciela Prezydium NAVIGA (Tylko na Mistrzostwach Świata)
- b. jury
- c. kierownictwa stanowiska startowego

Członkowie kierownictwa Mistrzostw Świata muszą być zatwierdzeni przez Prezydium NAVIGA.

Członkom kierownictwa zawodów za czas pełnienia swoich obowiązków przysługuje

rekompensata materialna, zgodna z odnośnymi postanowieniami NAVIGA.

Niniejsze przepisy oraz instrukcje żeglugi poszczególnych zawodów są wiążące dla kierownictwa zawodów i kwestie sporne muszą być rozstrzygane zgodnie z nimi. Podczas Mistrzostw Świata i regat międzynarodowych skład kierownictwa zawodów musi być zgodny z postanowieniami niniejszych przepisów. Podczas wszystkich innych regat wolno czynić odstępstwa, co każdorazowo należy podać w informatorze o zawodach.

### **2.1.3. Jury**

Powinno składać się z co najmniej trzech sędziów międzynarodowych. W Mistrzostwach Świata co najmniej 2 sędziów musi posiadać klasę A.

Każdy członek jury musi pochodzić z innego kraju. Jury należy zapewnić wystarczającą liczbę pomocników. Decyzje Jury są ostateczne i nieodwołalne.

### **2.1.4. Kierownictwo stanowiska startowego**

Składa się z kierownika stanowiska startowego i obserwatorów.

Kierownictwu stanowiska startowego należy zapewnić odpowiednie siły pomocnicze (Sekretarz, pomoc techniczna, łódź, itp.). W Mistrzostwach Świata kierownik stanowiska startowego musi posiadać uprawnienia starszego sędziego, natomiast obserwatorem może być osoba bez uprawnień sędziego międzynarodowego. Liczba obserwatorów powinna zapewnić obserwację najwyżej 8 jachtów w wyścigu przez jednego obserwatora.

### **2.1.5. Uprawnienia do przyjmowania pisemnych protestów**

Do przyjmowania, opracowywania, rozpatrywania i orzekania pisemnych protestów oraz wniosków o zadośćuczynienie jest wyłącznie jury.

### **2.1.6. Orzekanie**

a. Kierownictwo zawodów i jury podejmują swoje decyzje zwykłą większością głosów

b. Kierownik stanowiska startowego podejmuje decyzje po konsultacji z obserwatorami zgodnie z własnym poczuciem odpowiedzialności.

### **2.1.7. Oddalenie zgłoszeń**

Zgłoszenie dokonane w przewidzianym terminie nie mogą zostać odrzucone, chyba że nie spełniają innych warunków zawartych w informatorze. Ostateczne terminy zgłoszeń musi podawać informator.

## **2.2 ZAWIADOMIENIE O REGATACH**

Zawiadomienie o regatach musi zawierać następujące informacje:

a. nazwę organizatora i charakter regat,

b. informację, że regaty będą rozgrywane zgodnie z niniejszymi przepisami lub, jakie zmiany i uzupełnienia w przepisach będą obowiązywać podczas zawodów,

c. rozgrywane klasy, warunki udziału (opłata startowa) oraz informacje na temat ograniczenia zgłoszeń,

d. adres i termin nadsyłania zgłoszeń

e. dzień, godzinę i miejsce rejestracji, a także czas rozpoczęcia pierwszego

wyścigu i program regat,

f. obowiązujący system regatowy i przewidziane kary zastępcze

g. przyznawane tytuły, medale, dyplomy i inne nagrody

h. szczegóły dotyczące dopuszczalnych pasm częstotliwości zdalnego sterowania i inne

Informacja w tym zakresie, także ilość wymaganych rezonatorów kwarcowych

i. czy dotknięcie znaków kursowych przez jacht w wyścigu jest dozwolone lub zabronione.

## **2.3 INSTRUKCJA ŻEGLUGI**

### **2.3.1. Stan prawny**

Niniejsze przepisy muszą być uzupełnione pisemnymi instrukcjami żeglugi, które nabierają mocy przepisów i mogą zmieniać wyraźnie wskazany artykuł przepisów regatowych. Jednakże, nie mogą one zmieniać żadnego przepisu Części 1 i Części 4.

### **2.3.2. Treść Instrukcji Żeglugi**

Instrukcja żeglugi musi zawierać następujące informacje:

- a. zakres odstępstw od przepisów obowiązujących w regatach i ogłoszonych w informatorze,
- b. przebieg wyścigów i harmonogram rozgrywania pojedynczych klas, a także przewidywane trasy (pożądane przygotowanie szkiców tras)
- c. opis linii startu i przekraczania linii startu, jak również wszelkie sygnały specjalne, jeżeli przewiduje się ich stosowanie
- d. opis linii mety, ewentualnie instrukcje dotyczące ukończenia,
- e. dotyczące ograniczenia czasu ukończenia w przypadku jego stosowania,
- f. system punktacji, łącznie ze sposobem rozstrzygania lokat przy równej ilości punktów, jeżeli przewiduje się odstępstwa od punktacji stosowanej w systemach regatowych podanych w niniejszych przepisach,
- g. określenie terytorium przemieszczania się sterników podczas udziału w wyścigu (pomost startowy, ścieżka startowa) i miejsca oczekiwania na udział w wyścigu,
- h. miejsce usytuowania tablicy ogłoszeń z bieżącymi wynikami regat, przydziałami do grup itp.
- i. rodzaje obowiązujących kar zastępczych.

Instrukcje żeglugi muszą w szczególności zawierać dane dotyczące:

- j. wyjątkowych warunków żeglugi (mielizny, prądy, itp.)
- k. pola startowego, jego ograniczeń,
- l. czasu zamknięcia linii mety od chwili ukończenia przez pierwszy jacht,
- m. liczby wyścigów niezbędnych do uznania regat,
- n. sposobu pomiaru względnie kontroli wyrwywkowych,
- o. sygnałów specjalnych, używanych podczas regat,
- p sposobu powracania na pole startowe jachtów, które wystartowały przedwcześnie.

### **2.3.3. Dystrybucja Instrukcji Żeglugi**

Każdy uprawniony do startu sternik musi otrzymać instrukcję żeglugi podczas rejestracji.

### **2.3.4. Zmiany Instrukcji Żeglugi**

Kierownictwo zawodów może dokonywać zmian w instrukcji żeglugi przed kolejnymi wyścigami publikując je równocześnie na tablicy ogłoszeń. Ogłoszenie o zmianie musi być dokonane przed wywołaniem lub na początku czasu przygotowawczego do następnego wyścigu.

### **2.3.5. Instrukcje ustne**

Kierownictwo stanowiska startowego może wydawać instrukcje ustnie w każdym czasie podczas wyścigu. Musi to być dokonywane w sposób

słyszalny przez wszystkich uczestników wyścigu. Słowne instrukcje nie mogą zmieniać istoty ustaleń zawartych w pisemnej instrukcji żeglugi.

## **2.4 SYGNAŁY**

### **2.4.1. Sygnały optyczne**

Zaleca się, aby upływ czasu przygotowawczego pokazywać również wizualnie, co pozwala sternikom lepiej orientować się w czasie pozostałym do startu. Upływ czasu przygotowawczego należy w każdym przypadku podawać akustycznie, w odstępach najwyżej 30 sekundowych.

### **2.4.2. Sygnały do startu pojedynczego wyścigu**

#### **a. wywołanie i czas przygotowawczy**

Każdy sternik musi we własnym zakresie zorientować się odnośnie systemu rozgrywek i przydzielonego kanału, aby na czas przygotować swój jacht do kolejnego startu. Przed wyścigiem każdy sternik powinien być co najmniej dwukrotnie głośno wywołany. Wraz z pierwszym wywołaniem rozpoczyna się czas przygotowawczy, po czym wywołuje się sterników powtórnie. Czas przygotowawczy trwa 3 minuty i jest przeznaczony na odbiór nadajnika (jeśli stosuje się depozyt), na ewentualną zmianę kwarców, zwodowanie jachtu i ostatnią korektę trymu. Jeżeli startujący są gotowi przed upływem czasu przygotowawczego, na pytanie kierownika stanowiska startowego sygnalizują to podniesieniem ręki. Gdy wszyscy startujący zasygnalizują gotowość, może się rozpocząć odliczanie minuty startowej.

#### **b. Odliczanie minuty startowej**

Koniec czasu przygotowawczego kierownictwo stanowiska startowego ogłasza w sposób ogólnie słyszalny. Bezpośrednio po tym rozpoczyna się minuta startowa. Odlicza się ją wstecznie w odstępach 10-sekundowych. Ostatnie 10 sekund odlicza się co sekundę, po czym następuje akustyczny sygnał startu.

c. Jeśli start do wyścigu nastąpi z wyraźnym błędem czasowym to zaleca się odwołanie, przełożenie lub unieważnienie wyścigu.

### **2.4.3. Dodatkowe sygnały**

Instrukcja żeglugi musi określać znaczenie wszelkich innych sygnałów specjalnych, jeżeli przewiduje się ich używanie.

## **2.5. ZNAKI KURSOWE, ZMIANY TRASY LUB WYŚCIGU**

### **2.5.1. Termin wyznaczania obowiązującej trasy**

Szkiec obowiązującej trasy musi być podany na tablicy ogłoszeń znajdującej się na stanowisku startowym najpóźniej przed wywołaniem. Jeżeli podczas czasu przygotowawczego wiatr zmieni kierunek i kierownictwo stanowiska startowego w związku z tym zamierza zmienić trasę lub przestawić znak kursowy albo zaistnieją inne przyczyny, po podaniu nowej trasy należy wznowić czas przygotowawczy.



### **2.5.2. Przystawienie znaku kursowego**

Przed rozpoczęciem czasu przygotowawczego kierownictwo stanowiska startowego ma prawo przestawić znak startowy.

### **2.5.3. Przed sygnałem startu kierownictwo stanowiska startowego może:**

- a. skrócić trasę według jednej z wersji podanej w instrukcji żeglugi,
- b. przesunąć wyścig w czasie ze względu na konieczność wskazania nowej trasy albo wskazać nową trasę jednocześnie z rozpoczęciem wznowionego czasu przygotowawczego, albo z innego powodu,
- c. przesunąć wyścig na inny dzień,
- d. unieważnić wyścigu z innego powodu.

### **2.5.4. Po sygnale startu kierownictwo stanowiska startowego może:**

- a. przerwać wyścig i wznowić go, jeżeli wystąpił błąd podczas startu,
- b. skrócić trasę, unieważnić albo przerwać wyścig:
  1. z powodu złych warunków atmosferycznych zagrażającym bezpieczeństwu jachtów,
  2. z powodu niewystarczającej siły wiatru,
  3. z powodu zaginięcia znaku kursowego,
  4. z innych powodów, które wpływają na bezpieczeństwo lub poradne przeprowadzenie rozgrywek.

### **2.5.5. Unieważnienie po zakończeniu wyścigu**

Po zakończeniu wyścigu, jury nie może go unieważnić, chyba że ma miejsce przypadek rozpatrywany przepisem 6.74.1 (rozważanie zadośćuczynienia).

### **2.5.6. Powiadomienie zainteresowanych sterników**

Gdy wyścig przerwany lub przesunięty w czasie ma zostać wznowiony, kierownictwo stanowiska startowego musi powiadomić o tym wszystkich zainteresowanych zawodników w sposób przez nich zrozumiały.

## **2.6 LINIA STARTU I LINIA METY**

- a. Linie startu i mety wyznaczają dwa znaki kursowe.
- b. Linia startu jest ograniczona przez znaki kursowe w kierunku do pierwszego znaku kursowego.
- c. Linia mety jest ograniczona przez znaki kursowe, z kierunku od ostatniego znaku kursowego.

## **2.7 START WYŚCIGU**

### **2.7.1. Strefa startowa**

Instrukcja żeglugi może określić strefę startową (pole startowe) ograniczoną dodatkowymi bojami pomocniczymi. Boje te nie są znakami kursowymi.

### **2.7.2 Czas startu**

Czas startu liczy się od właściwego sygnału startowego.

### **2.7.3. Wodowanie jachtów**

Może nastąpić w każdym czasie, również podczas minuty startowej lub po niej. Kierownictwo stanowiska startowego musi jednak być absolutnie pewne, że w wyniku późniejszego wodowania zawodnik nie uzyskał przewagi w wyścigu.

## **2.8 PRZYWOŁANIA**

### **2.8.1. Przywołanie indywidualne**

Jeżeli w momencie sygnału startu jeden lub więcej jachtów jakkolwiek częścią kadłuba lub wyposażenia znajduje się po kursowej stronie linii startu, kierownictwo stanowiska startowego winno jak najwcześniej wezwać je do powrotu wyraźnie słyszalnym przywołaniem.

### **2.8.2. Przywołanie ogólne**

a. W przypadku, gdy większej liczbie przedwcześnie startujących jachtów nie da się wszystkich zidentyfikować albo nastąpił błąd w przebiegu startu, kierownictwo stanowiska startowego może za pomocą sygnału akustycznego wezwać wszystkie jachty do powrotu. Jeżeli instrukcja żeglugi nie przewiduje inaczej, wznawia się czas przygotowawczy i powtarza start. Należy jednak dać wystarczająco dużo czasu aby wszystkie jachty zdążyły wrócić na pole startowe.

b. Jachty wykluczone podczas pierwszego startu nie mają prawa uczestniczyć w wyścigu wznawianym po ogólnym przywołaniu.

### **2.8.3 Zaczepienie**

a. Jeżeli w czasie przygotowawczym dwa jachty się zaczepiły, należy im umożliwić uwolnienie się.

b. Jeżeli dwa jachty zaczepią podczas minuty startowej należy zatrzymać czas w celu umożliwienia im uwolnienia się, po czym wznówić odliczanie minuty startowej. Jacht winny incydentowi ma prawo naprawić wykroczenie zgodnie z przepisami – dopiero po sygnale startu.

## **2.9 ZNAKI KURSOWE**

### **2.9.1. Brakujące znaki kursowe**

a. Jeśli znaku kursowego zabraknie lub zostanie przeniesiony, kierownictwo stanowiska startowego winno, jeśli to jest możliwe, przywrócić znak na poprzednie miejsce lub ustawić nowy o podobnym wyglądzie.

b. Jeśli przywrócenie znaku lub ustawienie nowego okaże się niemożliwe w czasie pozwalającym jachtom na prawidłowe jego mijanie lub okrążanie, kierownictwo stanowiska startowego może zgodnie z pkt 2.5.4 – postąpić według własnego uznania (zmiany trasy lub przerwanie wyścigu).

## **2.10 UKOŃCZENIE PRZY OGRANICZENIU CZASU**

Jeżeli dla wyścigów o ograniczonym czasie ukończenia instrukcja żeglugi

nie przewiduje inaczej, osiągnięcie linii mety w wyznaczonym czasie przez jeden jacht czyni wyścig ważnym dla wszystkich pozostałych jachtów.

### **2.11 WYŚCIG NIEROZSTRZYGNĘTY**

W przypadku sytuacji nierozstrzygniętej na linii mety, punkty za miejsca, o które walczyły jachty znajdujące się w tej sytuacji dodaje się i dzieli po równo między nie. W przypadku, kiedy po zakończeniu regat dwa lub więcej jachtów pretendujących do jednego z trzech pierwszych miejsc w Mistrzostwach Świata mają identyczną ilość punktów, należy – jeśli to możliwe – przeprowadzić dodatkowy wyścig rozstrzygający. Jeśli nie jest to możliwe, zainteresowane jachty muszą być jednakowo wyróżnione, względnie nagrodę należy podzielić pomiędzy nie.

### **2.12 POWTARZANIE WYŚCIGÓW**

- a. Kiedy wyścig musi zostać powtórzony, uczestniczą w nim wszystkie jachty uprawnione do udziału w wyścigu pierwotnym
- b. Każdy jacht, który ukończył wyścig przed przerwaniem, nie musi go powtarzać i otrzymuje punkty odpowiadające jego pozycji na mecie.

## **Część 3. WYMAGANIA OGÓLNE**

### **3.17 WARUNKI DOPUSZCZENIA JACHTU**

Jacht, który zamierza wziąć udział w regatach, musi – pod groźbą narażenia się na późniejsze wykluczenie – spełniać przepisy Części 3, zarówno przed swoim sygnałem przygotowawczym jak i – jeśli to wymagane - podczas całych regat.

### **3.18. ZGŁOSZENIA**

- a. Zgłoszenie jachtu lub sternika do udziału w Mistrzostwach Świata lub regatach międzynarodowych może następować wyłącznie przez związek krajowy, w którym sternik lub jacht jest zarejestrowany.
- b. Zgłoszenia do regat towarzyskich sternicy mogą dokonywać sami na formularzu zgłoszenia otrzymanym wraz z informatorem. W przypadku braku formularza zgłoszenia można dokonać w dowolnej formie pisemnej podając dane, których wymaga formularz.
- c. Przekazanie zgłoszenia jest równoznaczne z zobowiązaniem sternika do podporządkowania się niniejszym przepisom oraz warunkom podanym w zawiadomieniu o regatach i instrukcji żeglugi.

### **3.19. ŚWIADECTWA POMIAROWE**

#### **3.19.1. Obowiązek posiadania świadectwa pomiarowego**

- a. Każdy zgłaszany do regat jacht musi posiadać aktualne świadectwo pomiarowe, sygnowane przez autoryzowanego w związku krajowym mierniczego. Mierniczy ma obowiązek sprawdzić zawarte w nim dane. Wszystkie jachty zbudowane przed dniem wprowadzenia nowych zasad, mogą startować w tej klasie tak długo jak posiadają ważny certyfikat pomiarowy.
- b. Oficjalny mierniczy związku nie może podpisywać świadectwa pomiarowego własnego jachtu.
- c. Po zmianie właściciela świadectwo pomiarowe pozostaje przy jachcie, a adnotacja o nowym właścicielu powinna zostać potwierdzona przez właściwy związek krajowy.

#### **3.19.2. Zgodność danych pomiarowych jachtów**

- a. Właściciel jachtu musi przestrzegać aby dane jachtu odpowiadały przepisom pomiarowym. W jego gestii pozostaje zachowanie danych zawartych w świadectwie pomiarowym ze stanem faktycznym. W przypadku zmian należy sporządzić nowe świadectwo pomiarowe, co jest równoznaczne z koniecznością dokonania nowych pomiarów jachtu.
- b. Jeżeli w wyniku naturalnej eksploatacji względnie awarii wystąpią odstępstwa od przewidzianych w przepisach pomiarowych tolerancji, świadectwo pomiarowe traci podczas regat ważności tak długo, dopóki odchylenia te nie mają wpływu na właściwości regatowe jachtu. Muszą

one zostać usunięte przed kolejnym startem jachtu, chyba, że kierownictwo zawodów stwierdzi, iż nie ma możliwości usunięcia odchyleń.

c. Podczas pomiarów kontrolnych stwierdzone wymiary muszą być zgodne lub mniejsze niż zawarte w świadectwie pomiarowym. Większe wymiary są niedopuszczalne, nawet jeśli nie przekraczają dopuszczalnych przepisami tolerancji.

### **3.19.3. Pomiary zastępcze podczas regat**

a. Jeżeli sternik nie jest w stanie przedłożyć świadectwa pomiarowego swojego jachtu podczas rejestracji ani na żądanie członka komisji regatowej, należy dokonać pomiarów zastępczych. Gdy jacht nie wykazuje odchyleń do przepisów klasowych może startować w całym regatach lub ich części bez świadectwa pomiarowego.

b. Za dokonanie pomiarów zastępczych sternik uiszcza karę równą pięciokrotnej wysokości opłaty startowej.

### **3.19.4. Rejestracja świadectw pomiarowych w związku krajowym**

a. Potwierdzone świadectwa pomiarowe podlegają rejestracji przez związek krajowy, który prowadzi ogólnokrajowy wykaz jachtów (z datą wydania) oraz ich posiadaczy.

## **3.20. STAWKA JACHTÓW, JACHTY ZAPASOWE**

### **3.20.1 Liczba jachtów jednego sternika**

a. Każdy sternik może w jednej klasie startować tylko jednym jachtem.

b. Sternik może zamiast jachtu podstawowego użyć jachtu zapasowego, jeżeli jacht podstawowy zostanie uszkodzony w takim stopniu, że jego naprawa w krótkim czasie okaże się niemożliwa. Może to mieć miejsce jedynie w przypadku, gdy jacht zapasowy posiada własne świadectwo pomiarowe i zostanie we właściwym czasie zarejestrowany. Na start jachtem zapasowym sternik musi uzyskać zgodę kierownika stanowiska startowego.

c. Za start jachtu zapasowego nie pobiera się opłaty startowej.

d. W przypadku wystartowania jachtem zapasowym trzeba nim żeglować do końca regat.

### **3.20.2. Przynależność klasowa jachtów**

Dla każdego jachtu wolno sporządzić tylko jedno świadectwo pomiarowe w jednej klasie.

Każdy jacht może jednak zostać zweryfikowany w kilku klasach, jeżeli odpowiada ich przepisom klasowym i zostanie zgodnie z nimi pomierzony

## **3.21. WŁASNOŚĆ JACHTÓW I PRZYNALEŻNOŚĆ ORGANIZACYJNA**

### **3.21.1. Związek między właścicielem i sternikiem**

- a. Startujący w regatach nie musi być właścicielem jachtu, którym steruje.
- b. Właściciel jachtu nie może, bez uprzedniej zgody kierownictwa zawodów, w tych samych zawodach sterować innym jachtem niż własnym, jeżeli jego własnym jachtem steruje inny zawodnik.

### **3.21.2. Przynależność organizacyjna sternika**

Każdy zawodnik musi być członkiem klubu afiliowanego w związku krajowym.

## **3.22. PRZESUNIĘCIA LUB ZMIANY BALASTU**

### **3.22.1. Ograniczenia ogólne**

- a. przesuwanie, wymiana albo dodawanie balastu lub odejmowanie balastu jest zabronione przez cały czas trwania regat.
- b. Podczas regat nie wolno dociążyć jachtu wodą, za wyjątkiem pochodzącej z przecieków, którą można w każdej chwili usunąć.
- c. Balasty, stery, płetwy, itp. mogą być wykonane jako części rozłączne, jednakże podczas całych regat muszą pozostać zaczepione w tym samym położeniu. Części te mogą być wymieniane tylko w przypadku uszkodzenia i to po uzyskaniu wcześniejszej zgody kierownictwa stanowiska startowego, przy czym elementy zastępcze muszą posiadać ten sam kształt, przekrój i ciężar.

### **3.22.2. Wymiana elementów urządzeń zdalnego sterowania.**

- a. Zainstalowane na jachcie elementy zdalnego sterowania można podczas regat wymieniać tylko na części w przybliżeniu tak samo ciężkie (np. wymiana baterii, itp.). Wskutek wymiany nie może ulegać dostrzegalnym zmianom trym jachtu.
- b. Dopuszczalna jest wymiana tylko na takie elementy, które ciężarem nie różnią się więcej niż 10% od ciężaru pierwotnego.

### **3.22.3. Dopuszczalne zmiany zanurzenia**

Jedynie dozwolone zmiany zanurzenia względnie wyporności podczas regat mogą następować wyłącznie na skutek zmiany takielunku i tylko nieznacznie w następstwie napraw, dokonywanych za zezwoleniem kierownictwa stanowiska startowego.

### **3.22.4. Kary za niedozwolone zmiany zanurzenia**

Jeżeli zawiadomienie o regatach (informator) i instrukcja żeglugi nie wprowadzają zmian w treści przepisu 22, wówczas jacht, który narusza jego postanowienia winien zostać wykluczony zgodnie z przepisem 74.3 (kary).

### **3.23. URZĄDZENIA ZDALNEGO STEROWANIA I STEROWANIA SPECJALNEGO**

- a. Stosowanie urządzeń samosterujących i samosterujących urządzeń elektronicznych jest zabronione.
- b. Nadawanie może odbywać się tylko od sternika do jachtu (w przypadku innych niż 2,4 Ghz ) Nie może być przesyłany żaden sygnał z jachtu do sternika
- c. Jeżeli zawiadomienie o zawodach nie czyni wyjątków, w regatach o międzynarodowej obsadzie wolno używać wyłącznie aparatur proporcjonalnych ( o szerokości pasma 10 kHz)
- d. Podczas regat każdy sternik musi dysponować co najmniej 4 parami szybko wymiennych kwarców o różnej częstotliwości. Posiadane pary kwarców muszą być podane przy rejestracji do regat.
- e. W przypadku, gdy jest wymagana licencja na użytkowanie aparatury zdalnego sterowania, zawodnik winien posiadać przy sobie licencję macierzystego kraju i okazywać ją na żądanie. Konsekwencje wynikające z braku licencji ponosi osobiście zawodnik. Sposób użytkowania aparatury zdalnego sterowania podlega ustawodawstwu kraju, w którym odbywają się regaty. Jeżeli organizator w zawiadomieniu o zawodach poda odnośne zastrzeżenia, nie można z tego tytułu wnosić pod jego adresem żadnych pretensji.
- f. Baterie i akumulatory zawierające kadm są zabronione. Baterie i akumulatory muszą być zutylizowane przez uczestnika.

### **3.24. REKLAMY**

Przepisy dotyczące reklam są zawarte w ogólnych przepisach sportowych NAVIGA.

## Część 4. PRZEPISY REGATOWE ŻEGLARSTWA (ISAF 2009 – 2013)

### ZASADA PODSTAWOWA

#### ZASADY WALKI SPORTOWEJ ORAZ PRZEPISY

Zawodnicy w sporcie żeglarskim podlegają zbiorowi *przepisów*, które powinni przestrzegać i których przestrzegania powinni wymagać. Podstawową zasadą walki sportowej jest, że każdy zawodnik, który złamał *przepis* musi natychmiast przyjąć karę, którą może być wycofanie się.

*Przepisy Części 4 mają zastosowanie pomiędzy jachtami żeglującymi w/lub w pobliżu obszaru regatowego, które zamierzają być w wyścigu, są w wyścigu lub były w wyścigu. Jednakże, gdy jacht nie jest w wyścigu nie może on zostać ukarany za naruszenie jednego z tych przepisów z wyjątkiem przepisu 4.23.1.*

### ROZDZIAŁ A

#### PRAWO DROGI

*Jacht posiada prawo drogi, gdy inny jacht ma obowiązek **ustąpić** mu. Jednakże, niektóre przepisy Rozdziałów B, C oraz D ograniczają działania jachtu z prawem drogi.*

#### 4.10 NA PRZECIWNYCH HALSACH

Gdy jachty są na przeciwnych *halsach* jacht będący na *lewym halsie* musi *ustąpić* jachtowi na *prawym halsie*.

#### 4.11 NA TYM SAMYM HALSIE, W KRYCIU

Gdy jachty są na tym samym *halsie* i są w *kryciu*, jacht *nawietrzny* musi *ustąpić* jachtowi *zawietrznemu*.

#### 4.12 NA TYM SAMYM HALSIE, GDY NIE MA KRYCIA

Gdy jachty są na tym samym *halsie* i nie są w *kryciu*, jacht *swobodny z tyłu* musi *ustąpić* jachtowi *swobodnemu z przodu*.

#### 4.13 PODCZAS ZWROTU NA WIATR

Po przejściu dziobem linii wiatru jacht musi *ustępować* innym jachtom do czasu, aż znajdzie się na kursie ostro na wiatr. W tym czasie przepisy 4.10, 4.11 i 4.12 nie mają zastosowania. Jeżeli dwa jachty podlegają niniejszemu przepisowi w tym samym czasie, to jacht znajdujący się po lewej burcie drugiego lub znajdujący się z tyłu musi *ustąpić*.



## **ROZDZIAŁ B**

### **OGRANICZENIA OGÓLNE**

#### **4.14 UNIKANIE KONTAKTU**

Jacht zobowiązany jest w miarę możliwości usiłować uniknąć kontaktu z innym jachtem. Jednakże jacht posiadający prawo drogi lub prawo do *miejsca* lub *miejsca przy znaku*:

(a) nie musi działać w celu uniknięcia kontaktu aż do czasu, gdy stanie się oczywiste, że ten drugi jacht nie *ustępuje* lub nie udziela *miejsca* lub *miejsca przy znaku* i

(b) nie będzie ukarany na podstawie niniejszego przepisu chyba, że nastąpił kontakt, który spowodował uszkodzenie sprzętu lub obrażenia ciała.

#### **4.15 NABYWANIE PRAWA DROGI**

Gdy jacht nabywa prawo drogi musi on początkowo pozostawić drugiemu jachtowi *miejsce do ustąpienia* chyba, że uzyskuje on prawo drogi w wyniku działania tego drugiego jachtu.

#### **4.16 ZMIENIANIE KURSU**

**4.16.1** Gdy jacht posiadający prawo drogi zmienia kurs musi on pozostawić drugiemu jachtowi *miejsce do ustąpienia*.

**4.16.2** Dodatkowo, gdy po sygnale startu jacht na *lewym halsie* *ustępuje* przez przechodzenie za rufą jachtu na *prawym halsie*, wówczas jacht na *prawym halsie* nie może zmieniać kursu tak, że jacht na *lewym halsie* musiałby natychmiast zmienić kurs w celu dalszego *ustępowania*.

## **17 NA TYM SAMYM HALSIE; KURS WŁAŚCIWY**

Gdy jacht *swobodny z tyłu* osiąga *krycie* po *zawietrznej* jachtu będącego na tym samym *halsie* w zasięgu dwóch długości swojego kadłuba nie wolno mu żeglować powyżej swojego *kursu właściwego*, dopóki obydwa jachty pozostają na tym samym *halsie* i w *kryciu* w odległości określonej wyżej chyba, że w wyniku takiego manewru jacht *zawietrzny* natychmiast znajdzie się za rufą drugiego. Przepis ten nie obowiązuje, jeżeli *krycie* rozpoczyna się w chwili, gdy jacht *nawietrzny* musi *ustąpić* na podstawie przepisu 4.13.

## **ROZDZIAŁ C**

### **W POBLIŻU ZNAKÓW I PRZESZKÓD**

*Przepisy Rozdziału C nie mają zastosowania przy **znaku** startowym otoczonym wodą żeglowną lub jego linie kotwicznej od czasu, gdy jachty zbliżają się do nich w celu wystartowania i dopóki ich nie miną. Gdy ma zastosowanie przepis 4.20, przepisów 4.18 i 4.19 nie stosuje się.*

## 4.18 MIEJSCE PRZY ZNAKU

### 4.18.1 Kiedy przepis 4.18 ma zastosowanie

Przepis 4.18 ma zastosowanie pomiędzy jachtami, gdy wymagane jest, aby pozostawiły znak po tej samej stronie i co najmniej jeden z nich znajduje się w *strefie*. Jednakże nie stosuje się on:

- (a) pomiędzy jachtami halsującymi na przeciwnych *halsach*, na wiatr,
- (b) pomiędzy jachtami na przeciwnych *halsach*, gdy *kursem właściwym przy znaku* dla jednego z nich, ale nie dla obydwóch jest wykonanie zwrotu na wiatr,
- (c) pomiędzy jachtem zbliżającym się do *znaku*, a jachtem, opuszczającym *znak* lub
- (d) jeżeli *znakiem* jest ciągnącą się *przeszkoda*, w tym przypadku stosuje się przepis 4.19.

### 4.18.2 Dawanie miejsca przy znaku

- (a) gdy jachty są w *kryciu*, jacht zewnętrzny musi dać jachtowi wewnętrznemu *miejsce przy znaku* chyba, że stosuje się przepis 4.18.2(b).
- (b) jeżeli jachty są w *kryciu*, gdy pierwszy z nich osiąga *strefę* to jacht, który jest w tym momencie zewnętrzny musi od tego czasu dawać jachtowi wewnętrznemu *miejsce przy znaku*. Jeżeli jacht jest *swobodny z przodu*, gdy osiąga *strefę* to jacht, który jest w tym momencie *swobodny z tyłu* musi od tego czasu dawać mu *miejsce przy znaku*.
- (c) jeżeli jacht jest zobowiązany przez przepis 4.18.2(b) do dania *miejsca przy znaku*, to musi kontynuować to nawet, jeżeli później *krycie* jest zerwane lub *krycie* jest na nowo osiągnięte. Jednakże, gdy jeden z jachtów przejdzie dziobem linię wiatru lub jeżeli jacht upoważniony do *miejsca przy znaku* opuści *strefę*, przepis 4.18.2(b) przestaje obowiązywać.
- (d) jeżeli istnieje uzasadniona wątpliwość, czy jacht uzyskał lub zerwał *krycie* we właściwym czasie powinno być przyjęte, że to nie nastąpiło.
- (e) jeżeli jacht uzyskał *krycie* po wewnętrznej z pozycji *swobodny z tyłu* i jeżeli od momentu rozpoczęcia *krycia* jacht zewnętrzny nie jest w stanie dać *miejsca przy znaku* to nie wymaga się, aby to miejsce dał.

### 4.18.3 Zwrot na wiatr podczas zbliżania się do znaku

Jeżeli dwa jachty zbliżały się do *znaku* na przeciwnych *halsach* i jeden z nich zmienia *hals* i w rezultacie podlega przepisowi 4.13 w *strefie*, gdy drugi *osiąga znak*, przepis 4.18.2 od tego czasu nie ma zastosowania.

Jacht, który zmienił *hals*:

- (a) nie może zmusić drugiego jachtu do żeglowania powyżej kursu ostro na wiatr celem unikania go lub uniemożliwić temu drugiemu minięcie *znaku* po wymaganej stronie oraz
- (b) musi pozostawić *miejsce przy znaku*, jeżeli drugi jacht uzyskuje *krycie*

po jego wewnętrznej.

#### **4.18.4 Zwrot z wiatrem**

Gdy jacht będący w *kryciu* po wewnętrznej i mający prawo drogi musi wykonać zwrot z wiatrem przy *znaku*, aby żeglować swoim *kursem właściwym*, nie może on żeglować dalej od *znaku* niż jest to konieczne do żeglowania tym kursem. Przepis 4.18.4 nie stosuje się przy *znakach* bramki.

#### **4.18.5 Uniewinnienie**

Gdy jacht korzysta z *miejsca przy znaku*, do którego jest upoważniony musi być uniewinniony:

(a) jeżeli w rezultacie nie udzielenia *miejsca przy znaku* przez inny jacht złamie on przepis Rozdziału A, lub

(b) jeżeli podczas okrążania *znaku* żeglując swoim *kursem właściwym*, złamie przepisy Rozdziału A lub przepis 15 lub 16.

### **4.19 MIEJSCE DO MINIĘCIA PRZESZKODY**

#### **4.19.1 Kiedy przepis 4.19 ma zastosowanie**

Przepis 4.19 stosuje się pomiędzy jachtami przy *przeszkodzie* z wyjątkiem, gdy jest ona również *znakiem*, którą jachty muszą pozostawić po tej samej stronie. Jednak przy ciągnącej się *przeszkodzie* zawsze stosuje się przepis 4.19, a nie przepis 4.18.

#### **4.19.2 Dawanie miejsca przy przeszkodzie**

(a) jacht z prawem drogi może wybrać stronę, po której minie *przeszkodę*.

(b) gdy jachty są w *kryciu*, jacht zewnętrzny musi dać jachtowi wewnętrznemu *miejsce* pomiędzy nim a *przeszkodą* chyba, że nie był stanie tego zrobić od momentu, gdy zaczęło się *krycie*.

(c) podczas, gdy jachty mijają ciągnącą się *przeszkodę* jeżeli jacht, który był *swobodny z tyłu* i zobowiązany do *ustępowania* osiągnie *krycie* pomiędzy drugim jachtem a *przeszkodą* i w momencie rozpoczęcia *krycia* i nie ma *miejsca* dla niego do przejścia pomiędzy nimi, nie jest on upoważniony do *miejsca* zgodnie z przepisem 4.19.2(b). W czasie trwania *krycia* musi on *ustępować* i przepisy 4.10 i 4.11 nie stosują się.

### **4.20 MIEJSCE DO ZWROTU NA WIATR PRZY PRZESZKODZIE**

#### **4.20.1 Żądanie okrzykiem miejsca do zwrotu na wiatr i reakcja na okrzyk**

Jacht zbliżający się do *przeszkody* żeglujący ostro na wiatr lub powyżej może żądać okrzykiem *miejsce* do zwrotu na wiatr dla uniknięcia innego jachtu na tym samym *halsie*. Po tym jak jacht żądał miejsca:

(a) musi dać jachtowi, od którego żądał miejsca czas na reakcję;

(b) jacht, od którego żądano miejsca musi zareagować przez wykonanie zwrotu na wiatr najszybciej jak to tylko możliwe lub natychmiast

odpowiedzieć "rób zwrot", po czym dać żądającemu jachtowi *miejsce* do zwrotu na wiatr i unikać tego jachtu, i (c) gdy jacht, od którego żądano miejsca zareaguje, jacht żądający musi wykonać zwrot na wiatr najszybciej jak to możliwe.

#### **4.20.2 Uniewinnienie**

Gdy jacht korzysta z *miejsca*, do którego jest upoważniony zgodnie z przepisem 4.20.1(b) musi być uniewinniony, jeżeli złamie on przepis Rozdziału A lub przepis 4.15 lub 4.16.

#### **4.20.3 Kiedy nie wolno żądać okrzykiem miejsca do zwrotu na wiatr**

Jachtowi nie wolno żądać miejsca chyba, że wymogi bezpieczeństwa zmuszą go do zasadniczej zmiany kursu dla uniknięcia *przeszkody*. Jacht również nie może żądać miejsca, jeżeli *przeszkodą* jest *znak*, który jest *osiągany* przez drugi jacht, od którego żąda miejsca.

### **ROZDZIAŁ D**

#### **INNE PRZEPISY**

*Gdy przepisy 21 lub 22 mają zastosowanie pomiędzy dwoma jachtami, przepisy Rozdziału A nie mają zastosowania.*

#### **4.21 BŁĘDY NA STARCIE; PRZYJMOWANIE KAR; ŻEGLOWANIE WSTECZ.**

**4.21.1** Jacht żeglujący po swoim sygnale *startu* w kierunku przedstartowej strony linii startu lub jednego z jej przedłużeń w celu wystartowania lub wypełnienia wymagań przepisu 30.1, musi *ustępować* jachtowi nieczyniącemu tego do momentu, gdy znajdzie się w całości po przedstartowej stronie linii startu.

#### **4.22 JACHT WYWRÓCONY, ZAKOTWICZONY LUB NA MIELIŹNIE; ORAZ UDZIELAJĄCY POMOCY**

W miarę możliwości jacht musi unikać jachtu wywróconego lub takiego, który nie odzyskał sterowności po wywrotce, jachtu na mieliźnie, zakotwiczzonego lub udzielającego pomocy statkowi lub osobie w niebezpieczeństwie. Jacht jest wywrócony, gdy top jego masztu znajduje się w wodzie.

#### **4.23 PRZESZKADZANIE INNYM JACHTOM**

**4.23.1** Jeśli to możliwe jacht niebędący w *wyścigu* nie może przeszkadzać jachtowi w *wyścigu*.

**4.23.2** Z wyjątkiem, gdy jacht żegluje swoim *kursem właściwym* nie wolno mu przeszkadzać jachtowi przyjmującemu karę lub żeglującemu na innym boku.

#### **4.24 UZUPEŁNIENIA OBOWIĄZUJĄCE W NAVIGA**

Jeżeli w czasie zaniku wiatru (ciszy) dojdzie do kontaktu jachtów wskutek znosu (dryfu), któremu sternicy nie mogli zapobiec, kierownictwo stanowiska startowego może go nie uznać (anulować).

## **Część 5 INNE PRZEPISY ŻEGLUGI**

Obowiązki i prawa sternika podczas manewrowania jachtem.

### **5.51 OPŁYWANIE TRASY**

#### **5.51.1. Zachowanie na starcie i mecie**

- a. Jacht musi startować i kończyć zgodnie z definicjami startu i ukończenia.
- b. O ile nie przewidziano inaczej w instrukcji żeglugi, jacht, który podczas minuty startowej znajduje się jakkolwiek częścią kadłuba lub wyposażenia po kursowej stronie linii startu względnie jej przedłużeń, musi powrócić na pole startowe przez linię startu lub jej przedłużenia i dopiero startować.
- c. Niedostrzeżenie lub nieusłyszenie wezwania do powrotu nie zwalnia jachtu z obowiązku prawidłowego wystartowania.

#### **5.51.2. Postępowanie na trasie**

Jacht musi opłynąć trasę w taki sposób aby okrążyć lub minąć każdy znak kursowy z wyznaczonej strony i w określonej kolejności, przez co należy rozumieć, że linka ciągnięta za rufą po naprężeniu winna opasać każdy znak kursowy z właściwej strony i we właściwej kolejności.

#### **5.51.3. Przepisowa strona znaku kursowego**

Znak kursowy posiada dla jachtu tak długo przepisową stronę jak długo jacht żegluje po boku trasy, który znak ten ogranicza, zaczyna lub kończy.

#### **5.51.4. Niewłaściwe opłynięcie znaku kursowego**

Jacht, który krążył lub minął znak kursowy po niewłaściwej stronie może swój błąd naprawić tak aby droga jachtu była zgodna z przepisem 5.51.2

#### **5.51.5. Ukończenie**

- a. Jacht nie musi całkowicie przepłynąć linii mety. Po ukończeniu może ją opuścić w dowolnym kierunku, musi jednak ustępować wszystkim jachtom będącym w wyścigu.
- b. Przeszkadzanie w jakikolwiek sposób jachtowi pozostającemu jeszcze w wyścigu – również, gdy nie dochodzi do kontaktu między jachtami – jest karane anulowaniem ukończenia. Jacht winny może zostać sklasyfikowany dopiero po wykonaniu kary zastępczej i powtórnym ukończeniu.
- c. Ukończenie musi zostać potwierdzone przez kierownika stanowiska startowego sygnałem akustycznym, najlepiej w drodze nazwania kończącego jachtu względnie sternika.

## **5.52. DOTKNIĘCIE ZNAKU KURSOWEGO**

- a. Dotknięcie znaku kursowego musi być zakazane jedynie w przypadku
1. Zawodnik sterujący z pomostu posiada w każdym momencie trwania wyścigu niezakłóconą widoczność każdego znaku. Jako zakłócenia widoczności nie można traktować zasłonięcia znaku przez inne jachty płynące kursem właściwym, jeżeli strnik posiada możliwość przemieszczania się wzdłuż miejsca startu (pomostu).
  2. Znaki są zakotwiczone dostatecznie blisko pomostu (brzegu) i jest zapewniona swobodna możliwość oceny głębi przestrzennej przy naprowadzaniu jachtu przez znaki (w celu stwierdzenia tego należy przed rozpoczęciem startów opłynąć wybranym jachtem trasę i na tej podstawie dokonać oceny takiej możliwości. Powodzenie próby stanowi wystarczającą podstawę do jej stwierdzenia)
- b. W zawiadomieniu o regatach należy podać, czy dotknięcie znaków kursowych będzie dozwolone czy nie dozwolone.

### **5.52.1. Przy zakazie dotknięcia znaków kursowych**

Jacht, który dotknął:

1. znak kursowy przed startem,
2. znak rozpoczynający, ograniczający lub kończący bok trasy po którym żegluje, albo -
3. znajdując się w wyścigu – ominął znak wyznaczający linię mety, może - albo naprawić swój błąd zgodnie z przepisem 52.2, albo też postąpić zgodnie z przepisem 68 (protesty przeciw jachtom), jeśli twierdził, że został w sposób niezgodny z przepisami zmuszony do dotknięcia przez inny jacht. Drugi jacht może naprawić swoje wykroczenie przez przyjęcie kary zastępczej.

### **5.52.2. Naprawianie błędu dotknięcia znaków kursowych**

- a. Jeżeli jacht dotknie otoczony wodą żeglowną znak kursowy, może naprawić swój błąd – najpierw kończąc manewr okrążania, następnie na kolejnym boku wykonując liczące 360° krążenie karne.
- b. Jeżeli jacht dotknie znak kursowy, który nie jest otoczony wodą żeglowną może naprawić swój błąd przez wykonanie pełnego obrotu o 360° przy pierwszej nadarzającej się możliwości.
- c. Jeżeli jacht dotknie:
1. kursowy znak startu, musi naprawić swój błąd wykonując pełne okrążenie 360° łącznie z prawidłowym startem, albo
  2. kursowy znak mety, musi naprawić swój błąd wykonując pełne okrążenie 360° i prawidłowo osiągnąć linię mety.
- d. Jachtowi, który dotknął znak kursowy i żegluje dalej zgodnie z kursem, przysługują wszystkie prawa zgodnie z przepisami tak długo, dopóki w sposób jednoznaczny nie rozpocznie naprawiać przewinienia.

### **5.52.3. Stwierdzenie dotknięcia**

- a. Dotknięcie należy przyjąć, gdy członek kierownictwa stanowiska startowego oznajmi to wyraźnie słyszalnym okrzykiem „kontakt z boją” i jednocześnie określi winny jacht. Okrzyk musi nastąpić natychmiast po dotknięciu zostać wydany tak głośno, aby był słyszalny przez wszystkich sterników znajdujących się na pomoście startowym. Określenie winnego jachtu może nastąpić w różny sposób – podanie numeru na żaglach, określenie koloru kadłuba i żagli, wywołanie nazwiska sternika itp.
- b. W przypadku braku okrzyku „kontakt z boją” i gdy żaden inny jacht nie zgłosił protestu zgodnie z przepisem 68 (protesty przeciwko jachtom), należy przyjąć, że dotknięcia nie było.

### **5.53. WPLYNIĘCIE NA MIELIZNĘ, ZACZEPIENIE NA PRZESZKODZIE, USUWANIE ZANIECZYSZCZŃ**

- a. Jacht, który wpłynął na mieliznę lub zawisł na przeszkodzie może zostać uwolniony w każdym momencie trwania wyścigu. W celu usunięcia zanieczyszczeń lub uwolnienie jachtu może on zostać dotknięty przez samego sternika, jego pomocnika, lub osobę przez niego upoważnioną. Podczas tej operacji nie wolno przeszkadzać innym jachtom znajdującym się w wyścigu. Jeżeli operacja uwalniania jachtu przeszkodzi jachtowi pozostającemu w wyścigu, ten ma prawo złożyć protest na jacht uwalniany zgodnie z przepisem 68 (protesty przeciwko jachtom). Uwalniany jacht ponosi pełną odpowiedzialność również za pomocnika oraz osobę upoważnioną.
- b. Jeżeli jacht na podstawie przepisu 53.a jest wprowadzony powtórnie do wyścigu, zyskuje ponownie wszystkie prawa wynikające z przepisów Części 4.
- c. W momencie wprowadzania jachtu do wyścigu nie wolno mu nadawać prędkości przez wypchnięcie.

### **5.54. ŚRODKI NAPĘDU**

#### **5.54.1. Przepis podstawowy**

Ruch jachtu może odbywać się tylko w wyniku działanie naturalnej siły wiatru na żagle, drzewca i kadłub, jak również wody na zanurzone części kadłuba. Ruch jachtu nie może być zmieniony środkami nienaturalnymi względnie technicznymi.

#### **5.54.2. Zabronione metody napędu**

Zmiana naturalnego napędu jest zabroniona:

- przez energiczne ruchy sterem (śrubkowanie)
- przez luzowanie i następnie szybkie wybieranie żagli (pompowanie)
- przez stosowanie specjalnego napędu technicznego, tzn. takiego, który nie służy wyłącznie do sterowania jachtem, wychylenia żagli względnie ich trymowania.

## **5.55. UŻYWANIE URZĄDZEŃ ZDALNEGO STEROWANIA I ICH AWARIE**

### **5.55.1. Nadzór nad urządzeniami i czas ich używania**

a. Urządzenia zdalnego sterowania pozostają przez cały czas regat pod nadzorem właściciela lub sternika. Oni są również odpowiedzialni za ich właściwe używanie zgodnie z niniejszymi przepisami.

b. Urządzenia zdalnego sterowania mogą zostać włączone z chwilą pierwszego wywołania na start, aż do sprowadzenia i odniesienia jachtu na ląd po zakończonym wyścigu i to tylko przez uczestniczącego w wyścigu sternika. W pozostałym czasie urządzenia muszą pozostać wyłączone urządzenia, chyba że uzyska się specjalne pozwolenie kierownictwa stanowiska startowego na ich włączenie.

c. W przypadku stwierdzenia, że sternik bezprawnie włączył swoje urządzenie w czasie, kiedy wystąpiły zakłócenia w odbywającym się aktualnie wyścigu, może on zostać ukarany - jego jacht może zostać odsunięty od udziału w kolejny wyścigu. W przypadku powtórzenia się podobnego incydentu karą może być wykluczenie z całych regat.

### **5.55.2. Sprawdzenie przed startem**

a. Każdy zawodnik ma obowiązek upewnić się w czasie przygotowawczym czy jego urządzenie zdalnego sterowania nie powoduje zakłóceń w innych jachtach lub ich urządzeniach, lub inni nie zakłócają pracy jego urządzenia.

b. Jeśli w czasie przygotowawczym zostanie stwierdzone zakłócenie pracy urządzeń, należy przerwać odliczanie czasu i wznowić po ustaleniu i wyeliminowaniu zakłócenia.

### **5.55.3. Zakłócenia odbioru podczas wyścigu**

a. Jeżeli urządzenia jachtu wyjdą spod kontroli radiowej, sternik powinien to głośnym okrzykiem zgłosić kierownictwu stanowiska startowego.

b. Jacht, który wyszedł spod kontroli od chwili okrzyku, zgodnie z przepisem 55.3.a. Należy traktować jako przeszkodę. Sternik musi się natychmiast wycofać z wyścigu, nawet jeśli później odzyskał kontrolę.

c. Zgodnie z przepisem 74.1 (wniosek o zadośćuczynienie) jacht może zażądać zadośćuczynienia, jeżeli udowodni, że zakłócenia wystąpiły w wyniku nakładania się częstotliwości.



## **Część 6. PROTESY, KARY, ODWOŁANIA**

### **6.67. DEFINICJE**

a. Przepisy obowiązujące przy rozpatrywaniu protestów:

1. niniejsze przepisy regatowe,
2. każdorazowe zawiadomienie o regatach oraz instrukcja żeglugi

b. Protest

Zgodnie z artykułem 68 (protesty przeciwko jachtom) twierdzenie jachtu dotyczące naruszenia przez inny jacht pojedynczego lub wielu przepisów. Definicja „protest” odnosi się również do wniosku o zadośćuczynienie na podstawie przepisu 6.74.1

c. Strona w proteście

Stroną w proteście może być każdy jacht lub jego sternik -protestujący, jacht protestowany, jak również każdy jacht zamieszany w incydent, który w wyniku protestu może być ukarany.

d. Zespół rozstrzygający

Zgodnie z niniejszymi przepisami zespół rozstrzygający stanowią:

1. Kierownik stanowiska startowego
2. Jury (do rozpatrywania odwołań pisemnych)

### **6.68. PROTESTY PRZECIWKO JACHTOM**

#### **6.68.1. Prawo składania protestu**

a. Jacht może protestować przeciwko każdemu innemu jachtowi, z tym że protesty dotyczące domniemanego naruszenia przepisów części 4 i 5 mogą być składane tylko przez jacht uczestniczący lub przydzielony do wyścigu.

b. Kierownictwo stanowiska startowego (kierownik stanowiska i obserwatorzy) może protestować przeciw każdemu jachtowi, jeśli zauważą, że naruszył jakiś przepis.

#### **6.68.2. Zgłaszanie protestu przez startującego**

a. Sternik zgłaszający protest, w przypadku naruszenia przepisów Części 4, zgłasza zamiar protestowania poprzez głośny okrzyk „PROTEST”, podając jednocześnie swój numer na żaglach oraz określając jacht przeciw któremu protestuje. Okrzyk powinien nastąpić bezpośrednio po zaistnieniu sytuacji protestowej. Jako zwłokę uznaje się okres 10 sekund. Określenie jachtu protestowanego może następować na różne sposoby: albo podając numer na żaglach, albo podając kolor kadłuba i żagli, albo nazwisko sternika, nazwę jachtu itp. Dopuszczalne są wszelkie sposoby pozwalające wyraźnie zidentyfikować jacht protestowany. Protest nie może być oddalony z powodu niewystarczających wskazówek określających ten jacht.

b. Protest zostaje przyjęty z chwilą, gdy członek kierownictwa stanowiska startowego powtórzy głośno i wyraźnie okrzyk protestu wraz z określeniem przeciwników protestowych. Określenie przeciwników protestowych następuje zgodnie z opisem podanym w ustępie 68.2.a. Powtórka okrzyku protestowego musi być tak głośna, aby była słyszalna przez wszystkich sterników na pomoście.

c. Tak długo, jak protest zgodnie z ustępem 68.2.b. nie zostanie przyjęty, zawodnik protestujący powinien uważać, że jego okrzyk nie został usłyszany i ma prawo powtórzyć go odpowiednio głośniej.

d. Po zakończeniu wyścigu sternik jachtu protestującego musi złożyć w kierownictwie stanowiska startowego pisemny protest przeciwko drugiemu jachtowi, inaczej jego protest uznaje się za bezprzedmiotowy.

### **6.68.3. Zgłaszanie protestu przez kierownictwo stanowiska startowego**

a. Przy zgłaszaniu protestu przez kierownictwo stanowiska startowego podczas wyścigu lub po nim (zgodnie z ustępem 68.1.b) wystarczy jednorazowy okrzyk tak głośny, aby był słyszalny przez wszystkich sterników na pomoście startowym. Wraz z okrzykiem powinno nastąpić określenie jachtu obłożonego protestem oraz wskazanie podstawy protestu.

b. Okrzyk powinien nastąpić najszybciej jak to możliwe po rozpoznaniu sytuacji protestowej, aby umożliwić obłożonemu protestem przyjęcie kary zastępczej.

### **6.68.4. Obowiązek powiadamiania jachtu obłożonego protestem**

a. Zgodnie z ustępami 68.2.b. i 68.3. jacht obłożony protestem powinien zostać jak najszybciej powiadomiony, że został złożony przeciwko niemu protest.

b. Jeżeli jacht nie zostanie we właściwym czasie powiadomiony o obłożeniu protestem, nie może z powodu rzekomego naruszenia przepisów być pociągany później do odpowiedzialności, chyba że zostanie wykluczony jako jacht trzeci w wyniku decyzji jury zgodnie z ustępem 74.3.2.

### **6.68.5. Naprawiania wykroczenia przez przyjęcie kary zastępczej**

Jacht obłożony protestem za naruszenie przepisu Części 4 może naprawić swoją winę przez przyjęcie kary zastępczej, niezależnie od tego kto składał protest.

### **6.68.6. Orzeczenie przewinienia w pierwszej instancji**

a. Po zakończeniu wyścigu kierownik stanowiska startowego po konsultacji z obserwatorami wydaje orzeczenie pierwszej instancji odnośnie wszystkich zgłoszonych protestów, które nie zostały odciążone przez przyjęcie kary zastępczej. Powinien o tym powiadomić wszystkie zainteresowane strony podając krótkie uzasadnienie orzeczenia.

b. Jeżeli kierownik stanowiska startowego orzeknie wykroczenie przeciwko przepisom, jacht winny musi zostać wykluczony z tego wyścigu, tzn. sklasyfikowany jako ostatni wśród przydzielonych do wyścigu jachtów.

c. Jachtowi ukaranemu w pierwszej instancji przez kierownika stanowiska startowego przysługuje prawo odwołania się przez złożenie pisemnego protestu.

#### **6.68.7. Termin składania i zawartość pisemnego protestu**

a. Zawodnik zamierzający złożyć protest na orzeczenie pierwszej instancji, wydane przez kierownika stanowiska startowego, musi uczynić to w ciągu 15 minut od wydania orzeczenia, kierując swoje zastrzeżenia na piśmie do jury. Jednocześnie powinien powiadomić kierownika stanowiska startowego o podjętym kroku.

b. Ten protest powinien być podpisany przez składającego i zawierać następujące dane:

1. Dokładne dane dotyczące trasy i miejsca zaistnienia incydentu.
2. Odnośny przepis lub przepisy istotne dla ustalenia winy lub niewinności.
3. opis incydentu
4. szkic incydentu

c. Protest musi być napisany w jednym z oficjalnych języków NAVIGA.

#### **6.68.8. Dodatkowe wyjaśnienia podczas rozpatrywania protestu**

Jury musi umożliwić protestującemu złożenie szczegółowych wyjaśnień, które nie mogły zostać podane wg wymogu 68.7.b., oraz skorygowanie ich aby wyrobić sobie pełny obraz zaistniałego incydentu.

#### **6.68.9. Wycofanie protestu**

Protest złożony na piśmie nie może zostać wycofany lecz musi zostać rozpatrzony przez jury, chyba że przed przystąpieniem do jego rozpatrywania jeden lub więcej jachtów uzna swoje wykroczenie. Składający protest może go odwołać tylko w przypadku jeśli jury stwierdzi, że kolizja między dwoma jachtami nie miała istotnego znaczenia lub była nie do uniknięcia.

#### **6.68.10. Opłata protestowa**

Jeśli instrukcja żeglugi nie przewiduje innych rozwiązań, złożenie protestu nie obliguje do wniesienia opłaty protestowej.

### **6.70. POSTĘPOWANIE KOMISJI REGATOWEJ LUB JURY**

#### **6.70.1. Istotna krzywda jachtu**

Jury może bez rozpatrywania wniosku o zadośćuczynienie spełnić żądania jachtu wnioskującego, jeżeli bezspornie wiadomo, że istotnie miał miejsce któryś z incydentów przytoczonych w ustępie 74.1.b. (wnioski o zadośćuczynienie).

### **6.70.2. Kompetencje mierniczego**

Jeżeli mierniczy stwierdzi, że jacht nie odpowiada przepisom klasowym albo danym zawartym w świadectwie pomiarowym, musi postępować w sposób następujący:

1. W przypadku stwierdzenia niezgodności przed rozpoczęciem regat winien zwrócić na to uwagę właścicielowi jachtu lub sternikowi w celu ich usunięcia. Jeżeli uchybienia nie zostaną usunięte kieruje pisemne doniesienie do jury, które może rozważyć albo wykluczenie jachtu z całych regat, albo też dopuszczenie go zgodnie z przepisem 3.19. (świadectwa pomiarowe). Jacht musi się podporządkować temu postanowieniu.

2. Jeżeli stwierdzenie niezgodności nastąpi po wyścigu, mierniczy kieruje odpowiednie doniesienie pisemne do jury. Jury powiadamia o doniesieniu zainteresowany i zwołuje naradę. Sam mierniczy nie jest uprawniony do wykluczenia jachtu.

## **6.71. POSTĘPOWANIE PROTESTOWE – WYMOGI PROCEDURALNE**

### **6.71.1. Obowiązek rozpatrywania**

Jacht nie może być ukarany bez rozpatrywania protestu, z wyjątkiem ust. 68.6. (orzeczenie pierwszej instancji).

### **6.71.2. Zainteresowane strony – konflikt interesów**

a. Żaden z członków zespołu rozpatrującego nie może uczestniczyć w naradzie lub rozstrzyganiu sprawy w której występuje jako strona zainteresowana. Nie pozbawia go to jednak prawa do składania wyjaśnień w rzeczowej sprawie.

b. Strona w proteście, która zamierza zakwestionować bezstronność członka zespołu rozpatrującego, winna to uczynić przed podjęciem procedury protestowej albo najpóźniej w momencie, kiedy przekona się o jego stronniczości.

## **6.72. PRZYJĘCIE LUB ODRZUCENIE PROTESTU**

### **6.72.1. Przyjęcie protestu**

Gdy jury stwierdzi, że wniesiony protest jest zgodny wszystkimi wymogami przepisu 68, musi go rozpatrzyć tak szybko jak to jest możliwe.

### **6.72.2. Odrzucenie protestu**

Jeżeli jury uzna, że złożony protest nie spełnia wszystkich wymogów przepisu 68 i w związku z tym nie może być rozpatrywany musi powiadomić zainteresowane strony podając powody takiej decyzji. Jednakże przed wydaniem takiej decyzji musi stronie protestującej dać możliwość udowodnienia, że wymagania przepisu 68 zostały spełnione.

### **6.72.3. Powiadomienie stron protestu**

Wszystkie strony występujące w proteście muszą zostać powiadomione o treści protestu oraz o czasie i miejscu jego rozpatrywania.

## **6.73. ROZPATRYWANIE PROTESTU**

### **6.73.1. Prawo do obecności podczas rozpatrywania**

Strony zainteresowane lub ich przedstawiciele mają prawo być obecne podczas całego procesu rozpatrywania protestu i zadawać pytania świadkom. Świadkowie, którzy nie są członkami zespołu rozpatrującego mogą być obecni tylko podczas własnej relacji. Inne osoby mogą uczestniczyć jedynie jako obserwatorzy według uznania jury, jednakże bez prawa wpływania na przebieg postępowania.

### **6.73.2. Przyjęcie zeznań**

Jury uwzględnia zarówno zeznania stron w proteście jak i wszystkie uzupełnienia którymi dysponuje.

### **6.73.3. Zeznania członków jury**

a. Członek jury, który relacjonuje własne obserwacje związane z incydem, występuje w roli świadka w proteście i może być indagowany przez strony.

b. Członek kierownictwa stanowiska startowego może się wypowiadać jedynie jako świadek podczas rozpatrywania protestu.

### **6.73.4. Nieobecność podczas rozpatrywania protestu**

Jeżeli któraś ze stron w proteście lub jej przedstawiciel ociąża się z udziałem w procedurze protestowej, Jury ma prawo rozpatrzyć protest nawet bez pełnego dochodzenia i wydać orzeczenie według własnego uznania.

### **6.73.5. Wznowienie rozpatrywania protestu**

Jury może wznowić rozpatrywanie protestu, jeśli stwierdzi, że został popełniony istotny błąd albo jeżeli w międzyczasie zostaną ujawnione nowe materiały dowodowe. Wnioski ze strony zainteresowanych zawodników o wznowienie postępowania protestowego muszą zostać wniesione przed kolejną wyścigów, w których biorą udział wszystkie jachty zamieszane w incydent.

## **6.74 ORZECZENIA I KARY**

### **6.74.1 Zadośćuczynienie.**

a. Jacht, który utrzymuje, że jego pozycja na mecie została wyraźnie obniżona bez z własnej winy na skutek:

1. postępowania lub niedopatrzenia kierownictwa stanowiska startowego, albo

2. że miało na to istotny wpływ zachowanie się innej jednostki pływającej, która winna była ustępować (na jacht zostaje wywarty "istotny wpływ", gdy ten, pragnąc uniknąć kolizji z innym jachtem, wyraźnie musi zmienić kierunek swojego normalnego kursu, lub gdy ewidentnie zagrożone zostaje jego bezpieczeństwo manewrowania lub żeglowania), albo
3. tego, że inny jacht płynął niezgodnie z przepisem podstawowym o żeglowaniu „fair”, albo też przeszkadzał inny jacht obłożony w rzeczonym wyścigu karą, zgodnie z przepisem 75 (przez jury),

może wnieść do jury wnioski o zadośćuczynienie

b. Wniosek o zadośćuczynienie musi zostać wniesiony w formie pisemnego protestu zgodnie z przepisem 68.7., bez względu na to czy jacht winny wykonał lub nie karę zastępczą.

c. W przypadku wykonania przez winny jacht kary zastępczej rozpatrywanie wniosku może dotyczyć tylko zadośćuczynienia. Jachtu winnego nie wolno karać dodatkowo, chyba, że zgodnie z przepisem 75 (poważne wykroczenie przeciw przepisom lub naganne zachowanie).

Warunki rozpatrywania wniosku o zadośćuczynienie:

1. Wyraźny wpływ incydentu na miejsce końcowe w tym wyścigu (co najmniej o 3 miejsca gorsze niż bez kolizji),
2. Niewinność wnioskującego jachtu.

Gdy jury stwierdzi, że występują uzasadnione podstawy do rozpatrywania wniosku o zadośćuczynienie, musi być przekonane, że zostały spełnione następujące warunki:

- a. w momencie zaistnienia incydentu jacht wnoszący o zadośćuczynienie posiadał prawo drogi,
- b. że jachtowi rzeczywiście przeszkodzono w żegludze lub, że został wyłączony z żeglugi,
- c. czy konieczne było podjęcie przez jacht próby zmiany kursu w celu ustąpienia,
- d. czy miejsce na mecie było gorsze niż przed incydemtem.

Kiedy jury podejmie decyzję o rozpatrywaniu zadośćuczynienia musi uwzględnić:

- a. czas i miejsce (bok trasy) zaistnienia incydentu,
- b. prawdopodobną stratę czasu i (lub) dystansu w następstwie incydentu,
- c. miejsce zajmowane przez jacht w momencie incydentu,
- d. rzeczywiste miejsce na mecie z pominięciem incydentu.

Jeżeli jury nie jest w stanie ustalić pozycji na trasie w momencie incydentu lub gdy incydent miał miejsce przed pierwszym znakiem kursowym, pozycja może zostać ustalona jako średnia z poprzednich wyścigów.

W przypadku przyznania zadośćuczynienia jury obowiązują następujące ograniczenia:

- a. Zadośćuczynienie może zostać przyznane tylko w konkretnym wyścigu. Przyznane miejsce nie może być wyższe niż za zwycięstwo w tym wyścigu i nie niższe niż za nieukończenie wyścigu (co oznacza, że musi się mieścić tylko w ramach tej grupy).
- b. Zadośćuczynienie wyraża się w formie przyznania określonego miejsca w tym wyścigu, które może być identyczne z miejscem innego jachtu (ex equo).
- c. O przydziale do grupy w następnej kolejce wyścigów rozstrzyga miejsce przyznane.

#### **6.74.2 Protesty pomiarowe**

- a. W przypadku protestów składanych zgodnie z przepisem 70.2.2. (po wyścigu) jury ustala najpierw, które przepisy pomiarowe zostały naruszone
- b. Jeżeli naruszenie przepisów pomiarowych nie wywiera istotnego wpływu na sprawność regatową jachtu, jury może zalecić sternikowi usunięcie uchybień zgodnie z przepisami klasowymi i dopuścić jacht do dalszego udziału w regatach.
- c. W przypadku stwierdzenia istotnej niezgodności z przepisami pomiarowymi (dającej rzeczywiście przewagę w walce z innymi jachtami) jacht należy natychmiast wycofać z regat.

#### **6.74.3 Kary**

Jeśli kierownictwo stanowiska startowego, po stwierdzeniu stanu faktycznego, lub jury po rozpatrzeniu protestu przekona się, że:

1. jacht naruszył jakikolwiek przepis, lub
  2. jacht w wyniku nieprzestrzegania któregoś z przepisów zmusił inny jacht do popełnienia wykroczenia,
- musi jacht winny wykluczyć z tego wyścigu, chyba ten naprawi wykroczenie przez przyjęcie kary zastępczej. W przypadku wymienionym w ustępie 2 należy uniewinnić jacht zmuszony do popełnienia wykroczenia. Wykluczenie takie musi być stosowane bez względu na to, czy w proteście został wymieniony naruszony przepis albo jacht winny lub protestowany. Należy przez to rozumieć, że wykluczony może zostać jacht trzeci, natomiast protestowany uniewinniony.

#### **6.74.4 Stosowanie kar zastępczych**

Kary zastępcze można stosować wyłącznie za naruszenie przepisów Części 4.

### **6.74.5 Punkty i miejsca**

- a. Przy przyznawaniu punktów w wyścigu, wycofanie się jachtu po naruszeniu przepisów nie może być traktowane jako wykluczenie. Karę taką można orzec jedynie w oparciu o przepis 74.4.
- b. Jeżeli jacht zostanie wykluczony lub wycofa się, następne w kolejności jachty awansują o jedno miejsce.
- c. Jeżeli jacht zostanie ukarany wykluczeniem z regat lub ich części, nie przeprowadza się ponownej oceny odbytych wyścigów i nie wprowadza zmian w ocenie punktowej innych jachtów w tych wyścigach. Jeżeli zaistniał incydent, za który należało przyjąć karę zastępczą a jacht winny przyплыł przed innymi, należy go wykluczyć w tym wyścigu, natomiast wszystkie inne jachty, które ukończyły za nim awansować o jedno miejsce.
- d. Jeżeli w wyniku rozpatrzenia protestu przez jury jacht zostanie wykluczony w wyścigu, to otrzymuje on dodatkowe punkty karne – dolicza się 0,5 punktu karnego od każdego jachtu przydzielonego do tego wyścigu.

### **6.74.6 Ogłaszanie decyzji jury**

- a. Natychmiast po podjęciu decyzji jury musi podać stronom w proteście:
  1. ustalone fakty,
  2. naruszony (e) przepis (y),
  3. podjętą decyzję i jej uzasadnienie,
  4. ukarany (e) jacht (y),
  5. orzeczone kary lub zadośćuczynienia.
- b. Na wniosek strony w proteście udostępnić również:
  1. powyższe informacje w formie pisemnej,
  2. szkicu sytuacyjny incydentu, jeżeli wytłumaczenie słowne nie daje w pełni zrozumiałego obrazu.

### **6.74.7 Możliwość odwołania się**

Decyzje jury są ostateczne i nie można się od nich odwoływać. Istnieje tylko możliwość wznowienia postępowania protestacyjnego, zgodnie z przepisem 73.5, jednakże wyłącznie w przypadku spełnienia wymienionych warunków.

### **6.75. POWAŻNE NARUSZENIE PRZEPISÓW LUB UCHYBIENIE ETYCE SPORTOWEJ.**

W przypadku poważnego naruszenia przepisów regatowych lub rażącego naruszenia dobrych obyczajów lub niesportowego zachowania, kierownictwo zawodów lub jury może winnego zawodnika odsunąć od udziału w kolejnych wyścigach lub w całych regatach, lub podjąć inne działania dyscyplinarne, przewidziane przepisem 73 (rozpatrywanie protestów). Kierownictwo zawodów lub jury musi każdą orzeczoną w tym



postępowaniu karę zakomunikować samemu zawodnikowi oraz jego macierzystemu związkowi krajowemu.

## **6.76. ODPOWIEDZIALNOŚĆ**

Odpowiedzialność sternika lub właściciela jachtu regulują aktualnie obowiązujące przepisy prawa. Każdy start w regatach zawodnik odbywa na własną odpowiedzialność. Wyklucza się jakkolwiek odpowiedzialność organizatora lub bezpośredniego realizatora regat za zachowanie się zawodnika podczas ich trwania.

## **6.77. KARY ZASTĘPCZE ZA NARUSZENIE PRZEPISÓW CZĘŚCI 4**

Za naruszenie przepisów Części 4 przewiduje się alternatywnie jedną z dwóch następujących kar:

kara zastępcza,

kara limitu procentowego,

Zawsze należy stosować karę zastępczą, nie mogą jej wykluczyć żadne nadzwyczajne okoliczności. Wybór postępowania winien zostać określony w instrukcji żeglugi.

### **6.77.1 Wykonanie pełnego obrotu - 360°**

Jacht, który uzna, że naruszył jakiś przepis Części 4 może naprawić wykroczenie przez wykonanie pełnego obrotu 360°, składającego się ze zwrotu na wiatr i zwrotu z wiatrem, wykonanych w tym samym kierunku. Obrót musi zaczynać się i kończyć na takim samym halsie oraz wykonany w jednym ciągu.

a. Jacht, który popełnił wykroczenie, zgodnie z przepisem 68.4 lub w przypadku możliwości naruszenia przepisów po stwierdzeniu kontaktu między dwoma jachtami, winien zostać o tym poinformowany przez kierownictwo stanowiska startowego.

b. Jacht, który został powiadomiony o naruszeniu przepisów zgodnie z pkt a, musi to uznać gdy tylko zorientuje się o naruszeniu jakiegokolwiek przepisy Części 4 i natychmiast podjąć kroki w celu swobodnego żeglowania w stosunku do innych jachtów i jak tylko znajdzie się w pozycji dostatecznie swobodnej, wykonać karny obrót. Podczas wykonywania kary musi ustępować innym jachtom, dopóki, po wykonaniu pełnego obrotu nie przyjmie kursu na następny znak trasy.

c. Gdy wykroczenie miało miejsce przed sygnałem startu, jacht winny może wykonać karę w minucie startowej przed przekroczeniem linii startu.

d. Jeżeli naruszenie przepisów miało miejsce na linii mety, jacht winny musi wykonać obrót karny na ostatnim boku trasy przed oficjalnym ukończeniem.

- e. Jachtowi, który uznaje własne wykroczenie, ale twierdzi również, że inny jacht zamieszany w incydent naruszył przepisy Części 4, pozostaje tylko możliwość postąpienia zgodnie z przepisem 68 (protesty przeciwko jachtom). Złożenie protestu nie zwalnia go od wykonania karnego obrotu.
- f. Jeżeli żaden z jachtów uczestniczących w incydencie nie uznaje swojej winy, wówczas wszystkie mogą zgłosić protest zgodnie z przepisem 68.2.b.
- g. Jacht, który przyznaje się do popełnienia wykroczenia, ale zauważył również wykroczenie innych uczestników biorących udział w tym zdarzeniu, wówczas musi zastosować się do zasad art. 68 (protest przeciwko jachtom)
- h. gdy żaden z jachtów uczestniczących w zdarzeniu nie przyznaje się do winy, oba jachty powinny złożyć protest
- i. niedotrzymanie przez jacht winny reguł z części 4 i nie dopełnienie kary skutkuje wykluczeniem z biegu w którym kara została nałożona.
- j. Jacht naruszający przepisy, w wyniku czego dojdzie do kolizji i poważnego uszkodzenia jednego z uczestniczących jachtów, jest wykluczony z wyścigu.
- k. Jury może wykluczyć z wyścigu jacht winny naruszenia przepisów bez względu na to, czy nastąpiło zderzenie połączone z uszkodzeniem, jeżeli w wyniku tego, mimo wykonania karnego obrotu jacht ten zyskuje korzyść w żegludze.

## **Część 7. Formalne i techniczne warunki przeprowadzania regat. Realizacja Regat.**

### **7.80 Regulacje ilościowe na Mistrzostwach Świata**

#### **7.80.1 Minimalna liczba uczestników (zgodnie z ogólnymi przepisami)**

Tytuł mistrza świata może być przyznany tylko wówczas, gdy w regatach uczestniczy minimum:

w kategorii Senior: co najmniej 10 jachtów z 5 różnych krajów,

w kategorii Junior: co najmniej 6 jachtów z 3 różnych krajów

#### **7.80.2. Limity liczby uczestników**

a. Na Mistrzostwach Świata, każdy kraj członkowski ma możliwość zgłoszenia 3 jachtów w klasie.

b. Można również przyjąć inny system przydziału ilości miejsc dla poszczególnych krajów, który będzie uwzględniać liczbę zarejestrowanych jachtów, pozostającą w związku z liczbą startujących w regatach krajowych. Kraje o większej liczbie zarejestrowanych jachtów mogą otrzymać więcej miejsc startowych niż inne kraje. Jednak każdy kraj ma prawo do obsadzenia co najmniej 3 miejsc.

d. Start zawodników z krajów nie afiliowanych w NAVIGA jest niedopuszczalny.

e. Aktualny Mistrz Świata jest automatycznie zakwalifikowany do udziału w mistrzostwach, bez względu na limity uczestników.

#### **7.80.3 Juniorzy**

a. W Mistrzostwach Świata musi być prowadzona oddzielna klasyfikacja juniorów, w innych regatach można postępować według uznania.

b. Juniorzy, ze względu na oszczędność czasu, powinni startować razem z seniorami. Po zakończeniu regat klasyfikuje się ich osobno.

c. Zasady przyznawania tytułu Mistrza Świata Juniorów *określone w regulaminie konkursu.*

## **7.81. KOMPETENCJE, ZADANIA I OBOWIĄZKI PODCZAS PRZYGOTOWYWANIA REGAT**

### **7.81.1 Organizator**

a. Organizator powoduje wydanie we właściwym czasie zawiadomienia o regatach i nadzoruje jego merytoryczną treść. Zawiadomienie o Mistrzostwach Świata musi zostać rozesłane do wszystkich krajów członkowskich NAVIGA co najmniej 9 miesięcy przed terminem regat.

b. Organizator ustala lub zatwierdza proponowany przez realizatora skład jury i kierownictwa stanowiska startowego.

c. Organizator sporządza Program regat, z możliwością dodatkowych instrukcji żeglugi i jest odpowiedzialny za ich treść.

## **7.81.2 Realizator**

- a. Realizator ponosi odpowiedzialność przed wszystkimi organami władz państwowych, z którymi załatwia wszystkie formalności związane z imprezą.
- b. Musi zabezpieczyć niezbędne środki organizacyjne i techniczne w celu zagwarantowania dla właściwej realizacji regat.

## **7.82. NADZÓR NAD MISTRZOSTWAMI ŚWIATA**

### **7.82.1 Kompetencje przedstawiciela Prezydium NAVIGA**

Kompetencje przedstawiciela prezydium NAVIGA są określone w ogólnych przepisach sportowych NAVIGA.

### **7.82.2 Pełnienie wielu funkcji przez przedstawiciela Prezydium NAVIGA**

Przedstawiciel Prezydium NAVIGA może również, jeżeli posiada odpowiednie kwalifikacje, pełnić funkcję członka jury lub kierownika stanowiska startowego.

## **7.83 MIEJSCE RAGAT**

### **7.83.1 Kryteria wyboru**

- a. za wybór miejsca regat jest odpowiedzialny organizator.
- b. Wybierając miejsce regat należy uwzględnić, aby warunki terenowe i normalne warunki wiatrowe zapewniły osiągnięcie jak najlepszych wyników sportowych. Należy zwrócić uwagę aby istniała możliwość ustawienia trasy o wystarczająco długich odcinkach żeglugi pod wiatr bezpośrednio po starcie jak i przed osiągnięciem mety. Należy także wziąć pod uwagę aby była zapewniona dobra widoczność wszystkich znaków kursowych z miejsca startu.
- c. Ze względu na niszczące działanie słonej wody na materiały używane do budowy jachtów należy unikać rozgrywania regat w słonej wodzie. Mistrzostwa Świata muszą bezwzględnie odbywać się na akwenach o słodkiej wodzie.

### **7.83.2 Miejsce przygotowywania się do startów**

- a. Zawodnikom należy zapewnić dostatecznie obszerny teren na miejsce przygotowywania się do startów oraz przechowywania jachtów między startami, w miarę możliwości odgrodzony od publiczności. Należy zapewnić namioty lub inne pomieszczenia dające schronienie w przypadku złej pogody.
- b. Miejsce to powinno przylegać do miejsca startu.

### **7.83.3 Stanowisko startowe**

- a. Stanowisko startowe powinno być dodatkowo odgrodzone i dokładnie opisane w instrukcji żeglugi. Jest to miejsce umożliwiające przemieszczanie się startujących i członków kierownictwa stanowiska startowego podczas trwania wyścigu. W trakcie trwania wyścigu mogą na

nim przebywać wyłącznie sternicy i sędziowie, w żadnym wypadku pomocnicy i osoby postronne.

b. Uwzględniając warunki lokalne należy wybrać miejsce odpowiednio obszerne, zapewniające jak najlepszą widoczność całej trasy. Należy również zwrócić uwagę aby zapewniało ono w każdym czasie dobrą słyszalność wszystkich sygnałów akustycznych.

#### **7.83.4 Wodowanie jachtu**

W obrębie stanowiska startowego powinno znajdować się miejsce umożliwiające wodowanie, w którym zawodnicy lub ich pomocnicy mogą postawić jachty na wodzie. Miejsce to jest dostępne dla pomocników tylko podczas czasu przygotowawczego.

#### **7.83.5 Ustawianie tras regatowych**

a. Trasy regatowe ustawia się pod nadzorem i zgodnie ze wskazówkami kierownika stanowiska startowego.

b. Szczególną uwagę należy zwrócić na to, aby:

1. Linia startu została ustawiona prawidłowo względem kierunku wiatru (pod kątem prostym do kierunku wiatru), a jego długość, jeśli pozwalają na to warunki lokalne, była równa sumie długości całkowitych wszystkich jachtów biorących udział w wyścigu.
2. Zapewniały możliwie długi odcinek żeglugi pod wiatr bezpośrednio po starcie oraz żeby kurs na pierwszy znak kursowy był dobrze widoczny ze stanowiska startowego.
3. Ostatni bok trasy w kierunku mety zapewniał w miarę możliwości żeglugę pod wiatr, natomiast pozostałe boki trasy – żeglugę o jak najbardziej urozmaiconych kursach względem wiatru.
4. Widoczność z pomostu nie była na żadnym odcinku trasy zakłócona, również podczas krycia się jachtów – powinna to zapewnić możliwość przemieszczania się sterników po pomoście.
5. Znaki kursowe kotwiczyć wystarczająco blisko miejsca startu, żeby zachować swobodną ocenę głębi przestrzennej przy podchodzeniu do nich.

c. Można ustawić więcej boi tak aby w przypadku zmiany kierunku wiatru można było szybko wyznaczyć nową trasę bez konieczności przestawiania boi. Jednak boje muszą być tak oznakowane, żeby umożliwiały startującym łatwe zorientowanie się w obowiązującym podczas danego wyścigu kursie.

d. Długość trasy powinna być tak dobrana, aby licząc od sygnału startu wyścig trwał co najmniej 10 minut, przy czym pojedynczy bok miał co najmniej 60 metrów.

e. Jako znaków kursowych należy używać boi o średnicy co najmniej 50 cm i wystających co najmniej 30 cm ponad lustro wody.

### **7.83.6 Tablice ogłoszeń**

a. W miejscu oczekiwania na start powinna znajdować się przynajmniej jedna tablica do publikowania wszystkich bieżących informacji. Na tablicy wywieszają się:

1. szkic trasy obowiązujący w kolejnym wyścigu oraz uczestniczące w nim jachty,
2. Przydział kanałów dla każdego z uczestniczących w regatach jachtów, przy czym należy zaznaczyć, czy wyboru dokonał sam zawodnik, czy kierownictwo stanowiska startowego,
3. Wyniki każdego ostatniego wyścigu, w miarę możliwości jak najszybciej po jego ukończeniu,
4. Werdykty jury po rozpatrzeniu protestów.

### **7.83.7. Miejsce obrad jury**

W pobliżu stanowiska startowego realizator powinien zapewnić pomieszczenie do rozpatrywania protestów przez jury. Jeżeli w pobliżu nie ma budynku, może być ustawiony odpowiednio duży namiot. Miejsce to należy wyposażyć w stół i krzesła oraz makietę trasy wraz z odpowiednimi symbolami znaków i jachtów, pozwalającymi na poglądowe przedstawienie sytuacji protestowych. Na Mistrzostwach Świata i Kontynentu należy również zabezpieczyć odtwarzacz wideo i monitor kontrolny.

### **7.83.8 Nadzór wideo**

Realizator Mistrzostw Świata i Kontynentu powinien dołożyć starań w celu umożliwienia korzystania z kontroli wideo. W tym należy przygotować odpowiednie środki. Niezbędne minimum to:

- 1 aparat z wystarczającą liczbą akumulatorów,
- 1 ekran, który powinien być w pomieszczeniu jury,
- 1 kamerzysta, którym w ostateczności może być członek jury.

Jeśli to możliwe, operator kamery powinien pracować na podwyższonym pomoście.

### **7.83.9 Postanowienia dodatkowe dla jury korzystającego z kontroli wideo**

1. Z kontroli wideo wolno korzystać tylko do wyjaśnienia lub przybliżenia protestów składanych przez startujących lub kierownictwo stanowiska startowego.
2. Na podstawie podglądu wideo nie wolno składać nowych protestów.
3. Zawodnik ma prawo uczestniczyć w pokazie nagrania wideo. Nagranie może być dowodem przy składaniu protestu na kierownictwo stanowiska startowego. Czas na zgłoszenie protestu liczy się od chwili ogłoszenia wyników podglądu wideo.
4. Jeżeli kierownictwo stanowiska startowego wykorzysta nagranie wideo

jako potwierdzenie swojej decyzji, jury nie ma prawa sprzeciwić się temu.

#### **7.84 Personel pomocniczy**

Mając na uwadze sprawny przebieg zawodów realizator powinien dołożyć wszelkich starań aby zapewnić wystarczającą ilość personelu pomocniczego, szczególnie do:

1. obsługi trasy regat,
2. prowadzenia sekretariatu stanowiska startowego,
3. wywoływania zawodników,
4. odnotowywania kolejności na mecie i prowadzenia listy wyników,
5. wspomagania obserwatorów poprzez sporządzanie niezbędnych notatek,
6. obsługi tablicy ogłoszeń,
7. prowadzenia sekretariatu jury,
8. prowadzenia pomiarów itp.
9. obsługi kamery wideo.

#### **7.85 Rejestracja zgłoszonych jachtów**

- a. Każdy zawodnik ma obowiązek zarejestrować swój jacht (y) w czasie i miejscu określonym w zawiadomieniu o regatach. Podczas rejestracji należy przedkładać ważne świadectwo pomiarowe.
- b. Do prowadzenia rejestracji realizator powinien zapewnić odpowiednie miejsce i personel pomocniczy.
- c. Na Mistrzostwach Świata podczas rejestracji przeprowadza się pomiary kontrolne. Funkcje mierniczych mogą pełnić członkowie kierownictwa stanowiska startowego.

#### **7.86 DOKUMENTACJA WYNIKÓW**

##### **7.86.1 Zadania kierownika stanowiska startowego**

- a. kierownik stanowiska startowego weryfikuje wyniki końcowe oraz sporządza listę wyników, którą przedkłada jury do zatwierdzenia.
- b. W przypadku regat międzynarodowych i mistrzostw świata przesyła listę wyników wraz z krótkim sprawozdaniem dotyczącym regat do Komisji Sportowej i Sekretariatu Generalnego NAVIGA w terminie 14 dni od zakończenia zawodów.

##### **7.86.2 Obowiązki jury**

Jury składając podpisy pod przedłożoną przez kierownika stanowiska startowego listą wyników potwierdza, że regaty zostały przeprowadzone zgodnie z niniejszymi przepisami regatowymi oraz uzupełnieniami zawartymi w zawiadomieniu oraz w instrukcji żeglugi.

##### **7.86.3 Obowiązki realizatora**

- a. Realizator publikuje zatwierdzoną listę wyników na tablicy ogłoszeń i powinien - jeśli możliwe – dostarczyć po jednej kopii każdemu uczestnikowi podczas zakończenia albo przesłać pocztą.

b. W przypadku regat międzynarodowych lub Mistrzostwach Świata realizator zobowiązany jest do przechowywania wszystkich następujących dokumentów przez co najmniej 3 lata:

1. zawiadomienie o regatach,
2. instrukcję żeglugi,
3. listy rejestracyjne ( jeżeli były prowadzone),
4. listy wyników ze stanowiska startowego,
5. Wszystkie protokoły z pomiarów i rozpatrywania protestów,
5. Listy wyników.



## **Część 8 SYSTEMY REGATOWE**

Systemy regatowe opisane poniżej należy traktować jako zalecane, ale nie obowiązkowe. Zastosowanie określonego systemu należy podać w zawiadomieniu o zwodach.

### **8.90. WYMAGANIA OGÓLNE**

#### **8.90.1 Podział na grupy**

a. W celu przeprowadzenia regat zgłoszonych zawodników dzieli się na w miarę możliwości równe liczebnie grupy. Podział na grupy do pierwszej kolejki następuje losowo a następne podziały są przeprowadzane zgodnie z wybranym systemem regatowym.

b. Wielkość grup należy ustalać biorąc pod uwagę lokalne warunki na trasie regat, ale pożądane jest, aby tworzyć większe grupy tak, aby pojedynczy jacht mógł uczestniczyć w większej ilości wyścigów.

c. Przydział jachtów do poszczególnych grup w pierwszej kolejce musi być opublikowane na tablicy ogłoszeń co najmniej 15 minut przed pierwszym startem.

#### **8.90.2. Czas trwania regat**

a. Przewidzianą ilość kolejek wyścigów lub czas rozpoczęcia ostatniej kolejki należy podać w instrukcji żeglugi.

b. Regaty uważa się za nieważne, jeśli nie zdoła się przeprowadzić co najmniej 5 kolejek wyścigów .

c. Regaty można zakończyć przed czasem określonym w ustępie a. tylko na podstawie jednomyślnej decyzji kierownictwa zawodów - z powodu niesprzyjających okoliczności, jednakże w każdym przypadku po zakończeniu pełnej kolejki i zgodnie z ustępem b.

#### **8.90.3. Ograniczenie czasu trwania wyścigu**

W zasadzie nie należy ograniczać czasu trwania wyścigu, ale jeśli jest to konieczne, należy postępować zgodnie z następującą procedurą:

a. Przeznacza się maksymalnie 20 minut na pojedynczy wyścig. W tym czasie pierwszy jacht musi przekroczyć linię mety, inaczej cały wyścig anuluje się.

b. Pozostałe jachty mają dodatkowe 5 minut na osiągnięcie linii mety. Wszystkie jachty będące po upływie tego czasu jeszcze na trasie klasyfikowane są na ostatnim miejscu.

### **8.91. SYSTEM FLOTOWY (ESKADROWY) (RCYRS Remote Controlled Yacht Racing System)**

#### **8.91.1 Wstęp**

W systemie flotowym (eskadrowym) jachty żeglują w kilku grupach, z których po każdym wyścigu ustalone ilości jachtów awansują do kolejnej wyższej grupy i spadają do następnej niższej grupy.

### **8.91.2 Przydział do grup**

- a. Zgłoszone jachty dzieli się drogą losowania na możliwie jednakowe grupy, które muszą liczyć co najmniej 6 jachtów. W celu przeprowadzenia jak największej liczby wyścigów należy tworzyć grupy tak duże, jak to jest możliwe, mając na uwadze bezproblemowy przebieg regat.
- b. Pierwszą grupę oznacza się literą A, drugą B, trzecią C, itd.
- c. Najpierw przeprowadza się 3 kolejki wyścigów kwalifikacyjnych. Zmiana składów grup na tym etapie może następować dwoma różnymi sposobami:
  1. zgodnie z włoskim systemem regatowym i obowiązującą w nim punktacją (przepis 92), albo
  2. drogą nowego losowania po każdej kolejce (Grill - Hazard - system), z zastosowaniem punktacji obowiązującego w systemie flotowym (eskadowym), z tym, że punktacja w każdej grupie jest taka sama.
- d. Decyzję o wybranym systemie kwalifikacyjnym należy opublikować na tablicy ogłoszeń przed pierwszym startem.
- e. Po zakończeniu wyścigów kwalifikacyjnych sumuje się punkty każdego jachtu i przeprowadza podział na grupy. Jachty z najniższą ilością punktów tworzą grupę A, następne grupę B, itd. Przypadku równej ilości punktów rozstrzyga losowanie.

### **8.91.3 Awanse i spadki**

Po zakończeniu wyścigów klasyfikacyjnych w następnych kolejkach wyścigów awanse i spadki odbywają się następująco:.

1. W grupie A liczącej 11 lub mniej jachtów:  
Pierwsze 3 jachty w grupie, z wyjątkiem grupy A, z najniższą punktacją awansują , a 3 ostatnie z najwyższą liczbę punktów, z wyjątkiem ostatniej grupy, spadają.
  2. W grupie A liczącej 12 do 15 jachtów:  
Pierwsze 4 jachty w grupie, z wyjątkiem grupy A, z najniższą punktacją awansują , a 4 ostatnie z najwyższą liczbę punktów, z wyjątkiem ostatniej grupy, spadają.
  3. W grupie A liczącej 16 do 19 jachtów:  
Pierwsze 5 jachtów w grupie, z wyjątkiem grupy A, z najniższą punktacją awansuje , a 5 ostatnich z najwyższą liczbę punktów, z wyjątkiem ostatniej grupy, spada.
  4. W grupie A liczącej 20 do 23 jachtów:  
Pierwsze 6 jachtów w grupie, z wyjątkiem grupy A, z najniższą punktacją awansuje, a 6 ostatnich z najwyższą liczbę punktów, z wyjątkiem ostatniej grupy, spada.
- b. Jeśli kilka jachtów skończy wyścig na identycznym miejscu,

znajdującym się w strefie awansów lub spadków, wówczas zwiększa się liczbę awansujących lub spadających .

c. Jacht, który wycofa się z regat, zostanie skreślony z listy klasyfikacyjnej dopiero wówczas, kiedy spadnie do ostatniej grupy. Gdy w ostatniej grupie pozostaną tylko cztery jachty, należy dokonać nowego podziału na grupy. Podstawę podziału stanowią punkty zdobyte w ostatniej zakończonej kolejce. W żadnym przypadku, w wyniku nowego podziału, jacht nie może awansować lub spaść więcej niż o jedną grupę.

#### **8.91.4 System oceny**

a. Jachty, które osiągnęły linię mety, otrzymują punkty zgodnie z kolejnością ukończenia i poniższą tabelą:

miejsce 1 2 3 4 5 6 7 8 9 itp.

punkty 0 1,7 3 4 5 6 7 8 9 itp.

b. Dyskwalifikacja nałożona przez kierownika stanowiska startowego: Jacht zdyskwalifikowany na podstawie decyzji kierownika stanowiska startowego zostaje sklasyfikowany na ostatnim miejscu i otrzymuje punkty jak za ostatnie miejsce.

c. Dyskwalifikacja przez Jury:

Jacht zdyskwalifikowany na podstawie decyzji jury zostaje sklasyfikowany na ostatnim miejscu i otrzymuje punkty jak za ostatnie miejsce + ilość punktów odpowiadającą ilości jachtów w wyścigu x 0,5. Możliwość skreślenia reguluje przepis 8.91.5.

d. Dyskwalifikacja nie podlegająca skreśleniu.

Punkty zgodnie z ustępem c, albo, w przypadku nadzwyczaj ciężkiego przewinienia startującego - jak za ostatnie miejsce w całej stawce startujących. Może zostać nałożona decyzją jury.

e. Jacht z najmniejszą liczbą punktów wygrywa regaty.

f. Jeśli po zakończeniu regat różne jachty zgromadziły jednakową liczbę punktów, postępuje się zgodnie z przepisem 2.11 (Wyścig nierozstrzygnięty).

Do oceny końcowej wlicza się również punkty z wyścigów kwalifikacyjnych. Przy stosowaniu skreśleń mogą one także zostać skreślone.

Za wyjątkiem wyścigów kwalifikacyjnych punktację prowadzi się w sposób ciągły od 1 jachtu w najwyższej grupie aż do ostatniego w ostatniej grupie. W związku z powyższym, jacht zbiera punkty w zależności od zajmowanego miejsca, z następującymi wyjątkami:

Pierwszy jacht w grupie A otrzymuje 0 punktów, drugi jacht 1,7 pkt, trzeci jacht 3 punkty, itp.

#### **8.91.5 Skreślenia wyników**

Po zakończeniu regat skreśla się najgorsze wyniki, w tym również z

wyścigów klasyfikacyjnych według następującego klucza:

1. przy 5 - 9 pełnych kolejkach – 1 wynik,
2. przy 10 - 14 pełnych kolejkach – 2 wyniki,
3. przy 15 - 19 pełnych kolejkach – 3 wyniki,
4. przy 20 - 24 pełnych kolejkach – 4 wyniki, itp.

### **8.91.6 Równość punktów w wyścigach kwalifikacyjnych**

Kiedy zachodzi konieczność rozstrzygnięcia miejsc pomiędzy dwoma jachtami o identycznej liczbie punktów, uwzględnia się punkty z biegów skreślonych. Przewagę uzyskuje ten jacht, który bez skreśleń ma mniej punktów.

## **8.92. WŁOSKI SYSTEM REGATOWY**

### **8.92.1 Wstęp**

Włoski system regatowy oparty jest na idei Luigi Badinelli'ego. Jest on używany od wielu lat z zadowalającymi efektami. Posiada on następujące cechy:

1. Każdy zawodnik ma możliwość porównania się ze wszystkimi rywalami. Stwarza także od samego początku szansę, że najlepsi mogą ze sobą rywalizować wielokrotnie.
2. Ocena końcowa obejmuje wszystkie zdobyte punkty. Nie są wymagane żadne wyścigi kwalifikacyjne więc przy nawet stosunkowo krótko trwających regatach można uzyskać sprawiedliwy wynik.
3. Ze względu na ciągłą rotację najslabsi mają szansę walki z najlepszymi. Poprzez wymianę całych sekcji jachtów ułatwia się tworzenia w miarę dużych liczebnie grup. Mniejsza ilość liczebniejszych grup pozwala na dużą oszczędność czasu.

### **8.92.2 Przydział do grup i wymiana między grupami**

- a. Zgłoszone jachty dzieli się drogą losowania na grupy, które muszą liczyć po co najmniej 6 jachtów. W celu umożliwienia odbycia jak największej ilości wyścigów należy dążyć do tworzenia jak najliczniejszych grup, uwzględniając niezakłócony przebieg regat. Liczba grup nie powinna być mniejsza od 3.
- b. Dokonując podziału na grupy należy dążyć do tego, aby były one równe liczebnie i aby ilość jachtów w grupie była podzielna przez ilość grup.
- c. Po zakończeniu każdej kolejki wyścigów następuje nowy podział na grupy. W tym celu wszystkie jachty danej grupy należy uszeregować według zajętych miejsc w ostatniej kolejce i następnie podzielić je na sekcje. W każdej grupie należy utworzyć tyle sekcji ile jest grup a w każdej sekcji jednakowa liczba jachtów. Najlepsze jachty w wyścigu tworzą sekcję A, następne sekcję B, itd.
- d. W następnej kolejce wyścigów suma sekcji A ze wszystkich grup

tworzy nową grupę A, suma sekcji B ze wszystkich grup – nową grupę B, itd.

e. Jeśli liczba zgłoszonych jachtów nie daje się podzielić na równe grupy, albo gdy ilość jachtów w grupie nie daje się podzielić na jednakowo liczebne sekcje, wówczas jury musi przed rozpoczęciem rozgrywek ustalić i ogłosić przed pierwszym startem w jaki sposób będzie następował podział na sekcje. Decyzja ta musi zostać opublikowana na tablicy ogłoszeń przed pierwszym startem.

f. Odmienny podział musi w każdym przypadku uwzględniać, aby ilość jachtów w poszczególnych sekcjach nie różniła się więcej niż o 1. W poszczególnych grupach podział na sekcje musi następować podobnie, aby suma sekcji A utworzyła jednakową liczebnie grupę A, suma sekcji B – jednakową liczebnie grupę B itd.

g. Gdy przy nowym podziale na grupy wyścig nierozstrzygnięty między dwoma lub więcej jachtami powoduje komplikacje, należy odpowiednio zwiększyć liczbę jachtów awansujących z grupy, następnie o tyle samo powiększyć liczbę jachtów spadających z grupy, która z nią koresponduje.

### **8.92.3 System oceny**

a. Każdy jacht, który ukończył wyścig (nie wycofał się, nie został wykluczony), otrzymuje następujące punkty:

miejsce: 1 2 3 4 5 6 7 8 9 itp.

Punkty: 0 1,7 3 4 5 6 7 8 9 itp.

b. Poczynając od drugiej kolejki wyścigów jachty kończące wyścig otrzymują punkty zgodnie z powyższą tabelką oraz dodatkowo:

Jachty kończące w grupie B – po 3 punkty

Jachty kończące w grupie C – po 6 punktów

Jachty kończące w grupie D – po 9 punktów

Jachty kończące w grupie E – po 12 punktów itd.

c. Dyskwalifikacja nałożona przez kierownika stanowiska startowego:

Jacht zdyskwalifikowany na podstawie decyzji kierownika stanowiska startowego zostaje sklasyfikowany na ostatnim miejscu i otrzymuje punkty jak za ostatnie miejsce.

d. Dyskwalifikacja przez Jury:

Jacht zdyskwalifikowany na podstawie decyzji jury zostaje sklasyfikowany na ostatnim miejscu i otrzymuje punkty jak za ostatnie miejsce + ilość punktów odpowiadającą ilości jachtów w wyścigu x 0,5. Możliwość skreślenia reguluje przepis 8.91.5.

Wynik końcowy jachtu tworzy suma punktów z wszystkich wyścigów. Skreślenia stosuje się jak w systemie flotowym (eskadrowym).

Zadośćuczynienia – postanowienia również takie same jak w systemie flotowym (eskadrowym).

## **8.93 SYSTEM MSS (Most Simple System - najprostszy system)**

Zalety:

- Równe szanse dla wszystkich uczestników w każdej kolejce wyścigów
- eliminacja klasyfikacji według wyników
- Brak awansów i spadków
- Minimalne trudności organizacyjne
- łatwość stosowania
- pominięcie wyścigów kwalifikacyjnych

### **8.93.1 Przeprowadzenie**

a. Organizator dzieli startujących losowo na grupy.

b. Ilość grup ustala kierownik rozgrywek

c. Skład każdej grupy w następnej kolejce wyścigów ustala się zgodnie z miejscami zajętymi w poprzedniej kolejce następująco:

Przy 2 grupach:

sternicy z miejsc 1, 3, 5, 7, 9, itd. tworzą grupę A

sternicy z miejsc 2, 4, 6, 8, 10, itd. tworzą grupę B

Przy 3 grupach:

sternicy z miejsc 1, 4, 7, 10, 13, itd. tworzą grupę A

sternicy z miejsc 2, 5, 8, 11, 14, itd. tworzą grupę B

sternicy z miejsc 3, 6, 9, 12, 15, itd. tworzą grupę C

W 4 grupach:

sternicy z miejsc 1, 5, 9, 13, 17, itd. tworzą grupę A

sternicy z miejsc 2, 6, 10, 14, 18, itd. tworzą grupę B

sternicy z miejsc 3, 7, 11, 15, 19, itd. tworzą grupę C

sternicy z miejsc 4, 8, 12, 16, 20, itd. tworzą grupę D

Punkty przyznawane są w każdej grupie według następującego schematu:

miejsce 1 2 3 4 5 itd.

Punkty 0 1,7 3 4 5 itd.

Skreślenia w tym systemie nie są konieczne wymagane, ale mogą być stosowane. Punkty protestowe i zadośćuczynienia - jak w systemie flotowym (eskadrowym).

## **Część 9. PRZEPISY POMIAROWE**

### **9.94. POSTANOWIENIA OGÓLNE**

#### **9.94.1 Najwyższa instancja**

Do rozstrzygnięcia wszelkich wątpliwości dotyczących przepisów pomiarowych i przepisów klasowych powinna być stosowana niemiecka edycja aktualnie obowiązujących przepisów regatowych i ich uzupełnienia. Jeżeli pomimo tego pojawiają się niejasności, należy się odwołać do Departamentu Żagli NAVIGA.

#### **9.94.2 Zakres obowiązywania**

- a. Przepisy klasowe obowiązują zawsze razem z załączonymi szkicami.
- b. Przepisy pomiarowe nie mogą być zmieniane przez kierownictwo regat
- c. Zmiany lub uzupełnienia mogą być dokonywane jedynie, gdy zostanie to podane w zawiadomieniu o regatach.

#### **9.94.3 Klasa monotypowa**

W klasie monotypowej jest zabronione wszystko, co w przepisach klasowych nie jest wyraźnie dozwolone.

#### **9.94.4 Klasa konstrukcyjna**

W klasie konstrukcyjnej jest dozwolone wszystko, co w przepisach klasowych nie jest wyraźnie zabronione.

#### **9.94.5 Znaki pomiarowe**

- a. Znaki pomiarowe muszą być w kolorze kontrastującym z tłem oraz muszą mieć najmniej 3 mm szerokości.
- b. Jeżeli pomiary są przeprowadzane między znakami, mierzona wielkość nie może wykraczać poza wewnętrzne brzegi znaków.

#### **9.94.6. Wymagania materiałowe dla żagli, pomiar żagli**

- a. Żagle mogą być wykonane z materiału nietekstylnego. Mogą zostać wzmocnione w dowolny sposób ale zwinięte w rulon o średnicy 8 cm mogą ulec uszkodzeniu.
- b. Żagle mierzy się w stanie suchym, płasko rozłożone na blacie stołu, przy czym materiał powinien być rozciągnięty tylko na tyle, aby zlikwidować fałdy i zapewnić ułożenie zgodnie z pełnymi długościami mierzonych wielkości.

#### **9.94.7 Gęstość materiału na balast**

Materiał, z którego wykonany jest balast nie może mieć gęstości większej niż gęstość ołowiu ( $11,3 \text{ kg/dm}^3$ ).

### **9.95 OSŁONA DZIUBU**

- a. Każdy jacht musi być wyposażony w osłonę dziobu wykonaną z miękkiego, gumopodobnego materiału (na przykład silikonu), aby podczas kolizji zredukować do minimum możliwość uszkodzenia innego jachtu.
- b. Ze względów bezpieczeństwa osłona powinna być zamontowana na

płasko ściętej powierzchni dziobu, nie może stanowić powłoki spiczastego dziobu. Jej grubość musi w co najmniej jednym miejscu wynosić min 1,0 cm, jeżeli przepisy klasowe nie stanowią inaczej.

c. Jeżeli pomiarowi podlega długość całkowita kadłuba, mierzy się ją łącznie z osłoną dziobu.

## **9.96 ZNAK KLASY, LITERY PRZYNALEŻNOŚCI KRAJOWEJ I NUMERY NA ŻAGLACH**

### **9.96.1. Opis znaków rozpoznawczych**

Znaki muszą być zgodne z przepisami arkusza znaków identyfikacyjnych ISAF.

Każdy jacht musi posiadać następujące oznaczenia na żaglach:

a. znak klasy, do której należy,

b. jedną lub więcej liter, które określają przynależność krajową – zgodnie z aktualnie obowiązującymi przepisami dotyczącymi znaków ISAF.

c. przydzielony przez związek krajowy numer na żaglach.

d. numerem na żaglach są 2 lub 3 ostatnie cyfry, lub tylko pojedyncza cyfra numeru rejestracyjnego jachtu wg rejestru prowadzonego przez właściwy organ.

e. W przypadku numeru jedno- lub dwucyfrowego należy pozostawić przed nim miejsce na cyfrę dodatkową. Cyfra ta może zostać przydzielona przez kierownictwo określonych regat w przypadku zbieżności numerów.

f. Wymiary identyfikatora klasy, liter przynależności państwowej oraz numery na żaglach muszą być zgodne z przepisami dotyczącymi znaków ISAF

g. Wszystkie cyfry i litery powinny być naniesione w taki sposób aby były czytelne z oddali oraz aby była możliwość ich usunięcia.

h. Na wszystkich żaglach numery i litery przynależności krajowej muszą być umieszczone po obu stronach żagla na różnych wysokościach (przy żaglach przezroczystych lub półprzezroczystych) - na prawej burcie wyżej. Znaki klasy mogą się pokrywać.

i. Na foku mogą być umieszczone tylko numery.

k. Znaki nanosi się, na całej ich geometrycznej powierzchni, w kolorze kontrastującym z barwą żagla. Należy używać znormalizowanych standardowych liter blokowych i cyfr arabskich.

### **9.96.2. Sankcje**

Jacht nie może być wykluczony z powodu niespełnienia przepisu 96, nawet jeśli został wcześniej ostrzeżony ale nie miał możliwości naprawienia niedociągnięć.