



PRZEPISY REGATOWE ŻEGLARSTWA  
**2009 - 2012**



POLSKI ZWIĄZEK ŻEGLARSKI

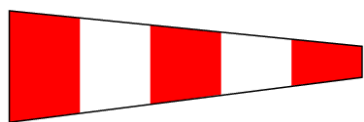
INTERNATIONAL SAILING FEDERATION

[WWW.SAILING.ORG](http://WWW.SAILING.ORG)

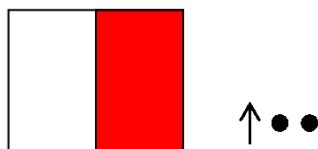
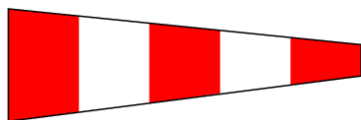
# SYGNAŁY WYŚCIGU

Znaczenie sygnałów optycznych i akustycznych przedstawione jest poniżej. Strzałki skierowane w górę albo w dół (↑ ↓) oznaczają wystawienie lub opuszczenie sygnału optycznego. Kropka (•) oznacza sygnał dźwiękowy; pięć krótkich kresek (-----) oznacza powtarzane sygnały dźwiękowe; długa kreska (—) oznacza długi sygnał dźwiękowy. Gdy sygnał optyczny jest wystawiony nad flagą klasy, sygnał dotyczy tylko tej klasy.

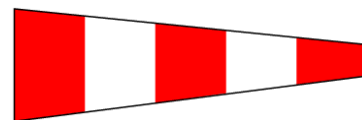
## Sygnały odroczenia



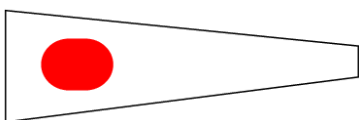
**AP** Wyścigi nierozpoczęte są *odroczone*. Sygnał ostrzeżenia będzie podany 1 minutę po opuszczeniu AP chyba, że w tym czasie wyścig będzie *powtórnie odroczone* lub *przerwany*



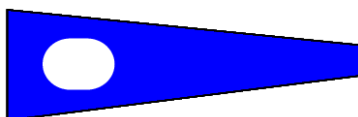
**AP nad H** Wyścigi nierozpoczęte są *odroczone*. Dalsze sygnały będą podane na brzegu.



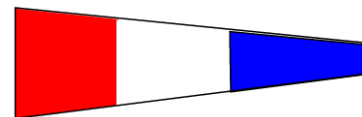
**AP nad A** Wyścigi nierozpoczęte są *odroczone*. Nie będzie więcej wyścigów w dniu dzisiejszym.



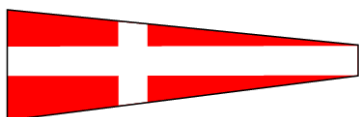
**Proporzec cyfry 1**



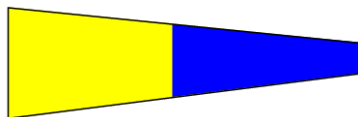
**Proporzec cyfry 2**



**Proporzec cyfry 3**



**Proporzec cyfry 4**



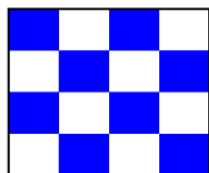
**Proporzec cyfry 5**



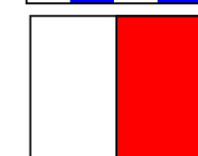
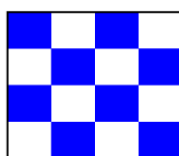
**Proporzec cyfry 6**

**AP nad proporcem numerycznym 1–6** Odroczenie 1–6 godzin od planowanego czasu startu.

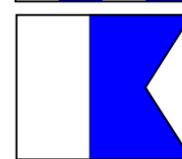
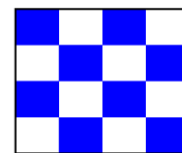
## Sygnały przerwania



**N** Wszystkie wyścigi, które wystartowały są *przerwane*. Powrót do obszaru startu. Sygnał ostrzeżenia będzie podany 1 minutę po opuszczeniu flagi N chyba, że w tym czasie wyścig będzie *powtórnie przerwany* lub *odroczone*.



**N nad H** Wszystkie wyścigi są *przerwane*. Dalsze sygnały będą podane na brzegu.



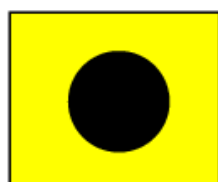
**N nad A** Wszystkie wyścigi są *przerwane*. Nie będzie więcej wyścigów w dniu

## Sygnaly przygotowania



↑ ● ↓ —

**P** Sygnał przygotowania



↑ ● ↓ —

**I** Przepis 30.1 ma zastosowanie.



↑ ● ↓ —

**Z** Przepis 30.2 ma zastosowanie.



↑ ● ↓ —

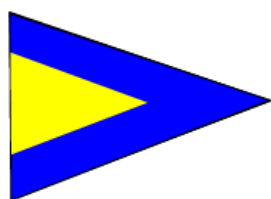
**Czarna flaga.** Przepis 30.3 ma zastosowanie.

## Sygnaly odwołania



↑ ● |

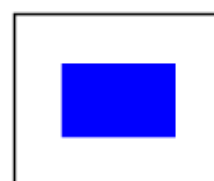
**X** Odwołanie indywidualne.



↑ ● ● ↓ ●

**Pierwszy zastępczy** Generalne odwołanie. Sygnał ostrzeżenia będzie podany 1 minutę po opuszczeniu .

## Skrócenie trasy



↑ ● ●

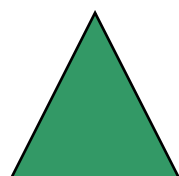
**S** Trasa została skrócona. Obowiązuje przepis 32.2.

## Zmianianie następnego boku

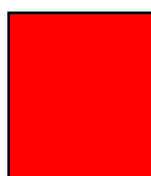


— — — — —

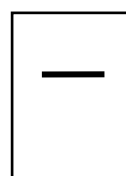
**C** Położenie następnego znaku zostało zmienione.



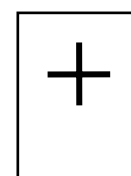
w prawo



w lewo



długość boku została zmniejszona



długość boku została zwiększona

## Inne sygnały



↑ ● |

**L** Na brzegu: Wywieszono komunikat dla zawodników. Na wodzie: Zbliżyć się na odległość głosu lub płyn za mną.



— — — — —

**M** Obiekt, który wystawił ten sygnał zastępuje brakujący znak.



↑ ● |

**Y** Obowiązuje noszenie osobistych środków wypornościowych.



(bez sygnału dźwiękowego)

**Niebieska flaga** lub przedmiot. Statek komisji regatowej znajduje się na pozycji linii mety.



**THE  
RACING RULES  
OF  
SAILING**

**PRZEPISY  
REGATOWE  
ŻEGLARSTWA**

**2009–2012**

**International Sailing Federation**

Published by ISAF (UK) Ltd., Southampton, UK

© International Sailing Federation, (IOM) Ltd.

June 2008

Wydawca: Polski Związek Żeglarski

Tłumaczenie: Ryszard SKARBIŃSKI

Recenzenci: Krystyna LASTOWSKA

Bogusław MOCZORODYŃSKI

# SPIS TREŚCI

---

Sygnaly obowiązujące w wyścigu	<i>Wewnętrzna strona okładki</i>
Wstęp 5	
Zasada podstawowa	7
<b>Część 1</b> Przepisy podstawowe	7
<b>Część 2</b> Gdy jachty spotykają się	9
<b>Część 3</b> Prowadzenie wyścigu	15
<b>Część 4</b> Inne wymagania obowiązujące w wyścigu	20
<b>Część 5</b> Protesty, zadośćuczynienia, rozpatrywania, naganne zachowania i odwołania	27
<b>Część 6</b> Zgłoszenia i warunki dopuszczenia do regat	37
<b>Część 7</b> Organizacja regat	39
<b>Dodatki</b>	
<b>A</b> Punktacja	43
<b>B</b> Przepisy współzawodnictwa desek z żaglem	47
<b>C</b> Przepisy regat meczowych	61
<b>D</b> Przepisy regat zespołowych	72
<b>E</b> Przepisy regat jachtów sterowanych radiem	77
<b>F</b> Procedury dla odwołań i zadośćuczynień	85
<b>G</b> Identyfikacja na żaglach	87
<b>H</b> Ważenie odzieży i wyposażenia	92
<b>J</b> Zawiadomienie o regatach i instrukcja żeglugi	93
<b>K</b> Zalecenia dotyczące zawiadomienia o regatach	98
<b>L</b> Zalecenia dotyczące instrukcji żeglugi	106
<b>M</b> Zalecenia dla komisji protestowych	124
<b>N</b> Międzynarodowe Jury	129
<b>P</b> Procedury specjalne dla przepisu 42	132
Formularz protestowy	135
Indeks	137
Definicje	149

# WSTĘP

---

*Przepisy Regatowe Żeglarstwa* obejmują dwa zasadnicze działy. Dział pierwszy składający się z Części 1-7 zawiera przepisy, które dotyczą wszystkich zawodników. Dział drugi, obejmujący dodatki A – P, zawiera uzupełnienie przepisów, przepisy mające zastosowanie do szczególnych rodzajów regat oraz przepisy, które dotyczą mniejszej liczby zawodników lub prowadzących wyścigi sędziów.

**Zmiany w przepisach.** Zmiany w przepisach regatowych dokonywane są, co cztery lata przez Międzynarodową Federację Żeglarstwa (ISAF), władzę międzynarodową w zakresie sportu żeglarskiego. Niniejsze wydanie wchodzi w życie w dniu 1 stycznia 2009 roku z wyjątkiem regat rozpoczynających się w 2008 roku data ta może być odroczone przez zawiadomienie o regatach lub w instrukcję żeglugi

Znaki na marginesach wskazują istotne zmiany w Częściach 1 – 7 oraz w Definicjach w stosunku do edycji 2005 – 2008.

Nie przewiduje się zmian przed rokiem 2013. Jednak zmiany uznane przez ISAF za pilne do wprowadzenia przed upływem tego terminu, będą ogłaszane przez władze krajowe i publikowane na stronie internetowej ISAF ([www.sailing.org](http://www.sailing.org)).

**Kodeksy ISAF.** Kodeks uprawnień ISAF, Kodeks reklamowania ISAF, Kodeks antydopingowy ISAF oraz Kodeks klasyfikacji zawodników (Zarządzenia ISAF 19, 20, 21 i 22) są przywoływane w definicji *Przepisu*, ale nie są włączone do niniejszego wydania, ponieważ mogą być zmienione w dowolnym czasie. Najnowsze wersje kodów są dostępne na stronie internetowej ISAF. Nowe wersje będą ogłaszane przez władze krajowe.

**Przypadki regatowe i Decyzje arbitrów.** ISAF publikuje interpretacje przepisów regatowych w *Księżce przypadków regatowych na lata 2009-2012* i uznaje je, jako oficjalne interpretacje oraz objaśnienia przepisów. ISAF publikuje także *Księżkę decyzji arbitrów w regatach meczowych na lata 2009 – 2012* oraz *Księżkę decyzji arbitrów w regatach zespołowych na lata 2009 – 2012* i uznaje je, jako oficjalne tylko dla regat meczowych i zespołowych odbywających się z udziałem arbitrów.

Publikacje te są dostępne na stronie internetowej ISAF.



**Terminologia.** Określenia użyte w takim znaczeniu jak w Definicjach pisane są kursywą, a w preambułach - kursywą pogrubioną (np. w *wyścigu* i w **wyścigu**). 'Przepis regatowy' oznacza przepis w *Przepisach Regatowych Żeglarstwa*. 'Jacht' oznacza jacht żaglowy oraz załogę na pokładzie. Określenie 'komisja regatowa' obejmuje dowolną osobę fizyczną lub komisję, wykonującą zadania komisji regatowej. 'Zmiana' *przepisu* obejmuje dodanie lub usunięcie całego lub jego części. 'Władza krajowa' oznacza przedstawiciel ISAF w danym kraju.

Inne słowa i określenia używane są w znaczeniu powszechnie rozumianym w zastosowaniach żeglarskich lub ogólnych.

**Dodatki.** Przepisy Dodatku, które mają zastosowanie, otrzymują znaczenie nadrzędne nad wszystkimi pozostającymi z nimi w sprzeczności przepisami Części 1-7 i Definicjami. Każdy z Dodatków oznaczony jest literą. Odnośnik do przepisu występującego w danym Dodatku składać się będzie z litery oraz numeru przepisu (np. przepis A1). Nie istnieje Dodatek I lub O.

**Zmiany w Przepisach.** Zarządzenia władzy krajowej, przepisy klasowe oraz instrukcja żeglugi mogą zmienić przepis regatowy jedynie w zakresie dopuszczonym przepisem 86.

**Zmiany w Zarządzeniach Władzy Krajowej.** Władza krajowa może ograniczyć zmiany do jej zarządzeń, zgodnie z postanowieniami przepisu 88.2.

# 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.

## CZEŚĆ 1

### PRZEPISY PODSTAWOWE

---

#### 1 BEZPIECZEŃSTWO

##### 1.1 Udzielanie pomocy

Jacht lub zawodnik musi udzielić wszelkiej możliwej pomocy każdej osobie lub statkowi będącemu w niebezpieczeństwie.

##### 1.2 Wyposażenie ratunkowe i osobiste środki wypornościowe

Każdy jacht musi mieć na pokładzie odpowiednie wyposażenie ratunkowe dla wszystkich osób znajdujących się na pokładzie, w tym jedną sztukę gotową do natychmiastowego użytku, chyba, że przepisy klasowe stanowią inaczej. Każdy zawodnik jest indywidualnie odpowiedzialny za noszenie osobistych środków wypornościowych odpowiednich do panujących warunków.

#### 2 ŻEGLOWANIE FAIR

Jacht i jego właściciel muszą współzawodniczyć zgodnie z ideą fair-play i uznanymi zasadami walki sportowej. Jacht może być ukarany na podstawie niniejszego przepisu jedynie w przypadku, gdy zostało wyraźnie ustalone naruszenie powyższych zasad. Dyskwalifikacja na podstawie niniejszego przepisu nie podlega odrzuceniu z punktacji łącznej dla serii wyścigów.

#### 3 PRZYJĘCIE PRZEPISÓW

Każdy zawodnik oraz armator jachtu uczestniczący w wyścigu rozgrywanym według niniejszych przepisów wyraża zgodę na:

- (a) podporządkowanie się tym *przepisom*;
- (b) przyjęcie nałożonych kar i zaakceptowanie innych działań podjętych w oparciu o te *przepisy*, które mogą podlegać odwołaniu i procedurom rewizyjnym tam przewidzianym, jako ostateczne ustalenie wszelkich spraw wynikających z ich zastosowania;
- (c) uszanować każde takie postanowienie, nie odwołując się do żadnego sądu lub trybunału.

#### **4 DECYZJA O UCZESTNICTWIE W WYŚCIGU**

Każdy jacht jest indywidualnie odpowiedzialny za decyzję czy powinien wystartować, lub czy powinien kontynuować udział w *wyścigu*.

#### **5 ANTY-DOPING**

Zawodnik musi przestrzegać Światowy Kodeks Antydopingowy, przepisy Światowej Agencji Antydopingowej i Zarządzenia 21 ISAF, Kodeks antydopingowy. Zarzut, lub rzeczywiste złamanie niniejszego przepisu, musi być rozpatrywany zgodnie z Zarządzeniem 21; nie może on stanowić podstawy do *protestu*, a przepis 63.1 nie ma w tym wypadku zastosowania.

## CZEŚĆ 2

### GDY JACHTY SPOTYKAJĄ SIĘ

---

*Przepisy Części 2 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 23.1.*

*Gdy jacht żeglujący na podstawie niniejszych przepisów napotyka statek, który im nie podlega musi przestrzegać Międzynarodowe Przepisy Zapobiegania Zderzeniom na Morzu lub państwowe przepisy prawa drogi. Gdy instrukcja żeglugi tak stanowi przepisy Części 2 są zastępowane przez przepisy prawa drogi MPoZZnM lub przez państwowe przepisy prawa drogi.*

## 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.*

#### **10 NA PRZECIWNYCH HALSACH**

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

#### **11 NA TYM SAMYM HALSIE, W KRYCIU**

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

#### **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*.*

#### **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 10, 11 i 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

#### 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.

#### 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.

#### 16 ZMIENIANIE KURSU

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

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 obydwie 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 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 20, przepisów 18 i 19 nie stosuje się.*

#### 18 MIEJSCE PRZY ZNAKU

##### 18.1 Kiedy przepis 18 ma zastosowanie

Przepis 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 19.

##### 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 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 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 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 *miejsce przy znaku* to nie wymaga się, aby to miejsce dał.

### 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 13 w *strefie*, gdy drugi *osiąga znak*, przepis 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.

### 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 18.4 nie stosuje się przy *znakach bramki*.

### 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.

## 19 MIEJSCE DO MINIECIA PRZESZKODY

### 19.1 Kiedy przepis 19 ma zastosowanie

Przepis 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 19, a nie przepis 18.

## 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 19.2(b). W czasie trwania *krycia* musi on *ustępować* i przepisy 10 i 11 nie stosują się.

## 20 MIEJSCE DO ZWROTU NA WIATR PRZY PRZESZKODZIE

### 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.

### 20.2 Uniewinnienie

Gdy jacht korzysta z *miejsca*, do którego jest upoważniony zgodnie z przepisem 20.1(b) musi być uniewinniony, jeżeli złamie on przepis Rozdziału A lub przepis 15 lub 16.

### 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.*

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

- 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.
- 21.2** Jacht przyjmujący karę musi *ustępować* jachtowi, który tego nie czyni.
- 21.3** Jacht żeglujący wstecz w wyniku wypchnięcia żagla musi *ustępować* jachtowi, który tego nie czyni.

#### **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, zakotwiczonego lub udzielającego pomocy statkowi lub osobie w niebezpieczeństwie. Jacht jest wywrócony, gdy top jego masztu znajduje się w wodzie.

#### **23 PRZESZKADZANIE INNYM JACHTOM**

- 23.1** Jeśli to możliwe jacht niebędący w *wyścigu* nie może przeszkadzać jachtowi w *wyścigu*.
- 23.2** Z wyjątkiem, gdy jacht żegluje swoim *kursem właściwym* nie wolno mu przeszkadzać jachtowi przyjmującemu karę lub żeglującemu na innym boku.

## CZEŚĆ 3

# PROWADZENIE WYŚCIGU

### 25 ZAWIADOMIENIE O REGATACH, INSTRUKCJA ŻEGLUGI ORAZ SYGNAŁY

Zawiadomienie o regatach i instrukcja żeglugi muszą być udostępnione każdemu jachtowi przed rozpoczęciem wyścigu. Nie wolno zmieniać znaczenia sygnałów optycznych i dźwiękowych podanych w rozdziale Sygnały obowiązujące w wyścigu z wyjątkiem, gdy pozostaje to w zgodzie z przepisem 86.1(b). Wszelkie inne sygnały, które mogą zostać użyte muszą być podane w instrukcji żeglugi.

### 26 PROCEDURY STARTOWE WYŚCIGÓW

Starty do wyścigów muszą być przeprowadzane przy zastosowaniu sygnałów podanych poniżej. Czasy liczone są od sygnałów optycznych; brak sygnału dźwiękowego nie będzie brany pod uwagę.

<i>Sygnal</i>	<i>Flaga i sygnał dźwiękowy</i>	<i>Minuty do sygnału startu</i>
Ostrzeżenia	Flaga klasy; 1 sygnał dźwiękowy	5*
Przygotowania	Flaga P, I, Z, Z wraz z I lub flaga czarna; 1 sygnał dźwiękowy	4
Jednej minuty	Opuszczenie flagi przygotowania; 1 długi sygnał dźwiękowy	1
	Opuszczenie flagi klasy; 1 sygnał dźwiękowy	0

\* lub jak podano w instrukcji żeglugi

Sygnal ostrzeżenia dla następnej klasy musi być podany wraz lub po sygnale startu klasy poprzedniej.

### 27 INNE DZIAŁANIA KOMISJI REGATOWEJ PRZED SYGNAŁEM STARTU

**27.1** Nie później niż wraz z sygnałem ostrzeżenia, komisja regatowa musi zasygnalizować lub inaczej określić trasę, jeżeli nie określa tego instrukcja żeglugi lub może zastąpić jeden sygnał oznaczający trasę innym sygnałem, oraz zasygnalizować obowiązek noszenia osobistych środków asekuracyjnych (wystawiając flagę Y z jednym sygnałem

dźwiękowym).

**27.2** Nie później niż wraz z sygnałem przygotowania, komisja regatowa może przesunąć *znak* startu.

**27.3** Przed sygnałem startu komisja regatowa może z dowolnego powodu *odroczyć* (wystawiając flagę AP, AP nad H, lub AP nad A wraz z dwoma sygnałami dźwiękowymi) lub *przerwać* wyścig (wystawiając flagi N nad H lub N nad A wraz z trzema sygnałami dźwiękowymi).

## **28 PRZEBYCIE TRASY**

**28.1** Jacht musi *wystartować*, pozostawić każdy *znak* po wymaganej stronie we właściwej kolejności oraz *ukończyć* żeglując w taki sposób, aby nie przedstawiająca jego drogę po *wystartowaniu* aż do momentu *ukończenia*, po naciągnięciu:

- (a) omijała każdy *znak* po wymaganej stronie,
- (b) dotykała każdy okrążany *znak*
- (c) przechodziła pomiędzy *znakami* bramki z kierunku od poprzedniego *znaku*.

Jacht może naprawiać ewentualne błędy w zakresie wymagań tego przepisu. Po *ukończeniu* jacht nie musi całkowicie przekroczyć linii mety.

**28.2** Jacht może pozostawić po dowolnej stronie *znak*, który nie zaczyna, nie ogranicza lub nie kończy boku trasy, na którym ten jacht żegluje. Jednakże musi on pozostawić *znak* startu po wymaganej stronie, gdy zbliża się do linii startu od jego przedstartowej strony w celu *wystartowania*.

## **29 ODWOŁANIA**

### **29.1 Odwołanie indywidualne**

Gdy w momencie sygnału startu dla jachtu, jakakolwiek część jego kadłuba, załogi lub osprzętu znajduje się po kursowej stronie linii startu, lub gdy jacht ten musi wypełnić wymagania przepisu 30.1, komisja regatowa musi natychmiast wystawić flagę X wraz z jednym sygnałem dźwiękowym. Flaga musi być wystawiona do czasu, aż wszystkie takie jachty znajdą się całkowicie po przedstartowej stronie linii startu lub jednej z jej przedłużeń i gdy wypełnią wymagania przepisu 30.1, jeśli ma on zastosowanie, ale nie dłużej niż przez cztery minuty po sygnale startu lub do czasu jednej minuty przed jakimkolwiek następnym sygnałem startu; obowiązuje wcześniejszy z wymienionych terminów. Przepis ten nie ma zastosowania, jeżeli stosowany jest przepis 30.3

## 29.2 Odwołanie generalne

Gdy w momencie sygnału startu komisja regatowa nie może zidentyfikować jachtów znajdujących się po kursowej stronie linii startu, lub w stosunku, do których stosuje się przepis 30 albo, gdy wystąpił błąd w procedurze startu, komisja regatowa może zasygnalizować odwołanie generalne (wystawiając flagę "Pierwszy Zastępczy" z dwoma sygnałami dźwiękowymi). Sygnał ostrzeżenia dla nowego startu odwoływanej klasy będzie podany jedną minutę po opuszczeniu flagi "Pierwszy Zastępczy" (z jednym sygnałem dźwiękowym). Starty dla następnych klas nastąpią odpowiednio po tym nowym starcie.

## 30 KARY STARTOWE

### 30.1 Przepis flagi I

Jeżeli została wystawiona flaga I i jakakolwiek część kadłuba jachtu, załogi lub osprzętu znajduje się po kursowej stronie linii startu lub jednego z jej przedłużeń w okresie ostatniej minuty przed jego sygnałem startu, jacht ten musi powrócić na przedstartową stronę linii startu, przechodząc przez jedno z jej przedłużeń zanim wystartuje.

### 30.2 Przepis flagi Z

Jeżeli została wystawiona flaga Z, żadna część kadłuba jachtu, załogi lub osprzętu nie może znaleźć się w trójkącie utworzonym przez końce linii startu i pierwszy *znak* w okresie ostatniej minuty przed sygnałem startu. Gdy jacht złamie ten przepis i jest zidentyfikowany otrzyma bez rozpatrywania Karę Punktową 20% obliczoną według postanowień przepisu 44.3(c). Jacht otrzyma karę nawet wtedy, gdy start do wyścigu zostanie ponownie przeprowadzony lub wyścig zostanie powtórzony, ale nie wtedy, gdy wyścig będzie *odroczone* lub *przerwany* przed sygnałem startu. Jeżeli jacht jest podobnie zidentyfikowany podczas próby ponownego startu do tego samego wyścigu musi otrzymać dodatkową Karę Punktową 20%

### 30.3 Przepis czarnej flagi

Jeżeli została wystawiona czarna flaga, żadna część kadłuba jachtu, załogi lub osprzętu nie może znajdować się w trójkącie utworzonym przez końce linii startu i pierwszy *znak* w okresie ostatniej minuty przed sygnałem startu. Jeżeli jacht złamie ten przepis i jest zidentyfikowany, zostanie zdyskwalifikowany bez rozpatrywania nawet wtedy, gdy start do wyścigu zostanie ponownie przeprowadzony lub wyścig zostanie

powtórzony, ale nie wtedy, gdy wyścig będzie *odroczone* lub *przerwany* przed sygnałem startu. Jeżeli zasygnalizowane zostanie generalne odwołanie lub jeżeli wyścig zostaje *przerwany* po sygnale startu, komisja regatowa musi wystawić numer takiego jachtu przed następnym sygnałem ostrzeżenia dla tego wyścigu i jeżeli start do wyścigu zostanie ponownie przeprowadzony lub wyścig zostanie powtórzony, jacht taki nie ma prawa do startu w tym wyścigu. Niepodporządkowanie się spowoduje dyskwalifikację, która nie będzie odrzucona przy obliczaniu punktacji końcowej jachtu.

### **31 DOTKNIĘCIE ZNAKU**

Jachtowi będącemu w *wyścigu* nie wolno dotknąć *znaku* startowego przed *wystartowaniem*, *znaku* rozpoczynającego, ograniczającego lub kończącego bok trasy, na którym jacht *żegluje* lub *znaku* linii mety po *ukończeniu*.

### **32 SKRÓCENIE LUB PRZERWANIE PO STARCIE**

**32.1** Po sygnale startu komisja regatowa może skrócić trasę (wystawiając flagę S z dwoma sygnałami dźwiękowymi) lub *przerwać* wyścig (wystawiając flagę N, flagi N nad H lub N nad A z trzema sygnałami dźwiękowymi) z następujących powodów:

- (a) błędu w procedurze startu;
- (b) złych warunków atmosferycznych;
- (c) niedostatecznej siły wiatru powodującej, iż *ukończenie* wyścigu przez jakikolwiek jacht w limicie czasu jest mało prawdopodobne;
- (d) zaginięcia *znaku* lub gdy przesunął się on z pierwotnej pozycji;
- (e) z jakiegokolwiek innego powodu bezpośrednio wpływającego na bezpieczeństwo lub dobre zasady współzawodnictwa;

lub może skrócić trasę tak, aby inne planowane wyścigi mogły być rozegrane. Jeżeli jednak jeden jacht przebył trasę i *ukończył* w limicie czasu, jeżeli taki został określony, komisja regatowa nie może *przerwać* wyścigu bez rozważenia konsekwencji takiej decyzji dla wszystkich jachtów w danym wyścigu lub w ich serii.

**32.2** Jeżeli komisja regatowa zasygnalizuje skrócenie trasy (wystawiając flagę S wraz z dwoma sygnałami dźwiękowymi) linia mety musi znajdować się:

- (a) przy okrążanym *znaku* - pomiędzy *znakiem*, a tyką niosącą flagę S;
- (b) na linii, jaką jachty muszą przekroczyć przy końcu każdego

- okrążenia - ta właśnie linia;
- (c) przy bramce - pomiędzy *znakami* bramki.

Skrócenie wyścigu musi być sygnalizowane przed tym zanim pierwszy jacht przekroczy linię mety.

### **33 ZMIANA POŁOŻENIA NASTĘPNEGO BOKU TRASY**

Komisja regatowa może zmienić bok trasy, który zaczyna się przy okrążanym *znaku* lub przy bramce, poprzez zmianę pozycji następnego *znaku* (lub linii mety) i zasygnalizowanie tego wszystkim jachtom zanim rozpoczną one żeglowanie na tym boku. Następny *znak* nie musi znajdować się w tym czasie na swej pozycji.

- (a) Jeżeli kierunek boku trasy będzie zmieniony, sygnałem zmiany będzie wystawienie flagi C wraz z powtarzającym się sygnałem dźwiękowym oraz:
  - (1) podanie nowego kursu kompasowego, lub
  - (2) wystawienie zielonej trójkątnej flagi lub tablicy dla zmiany kierunku w prawo albo czerwonej prostokątnej flagi lub tablicy dla zmiany kierunku w lewo.
- (b) Jeżeli długość następnego boku trasy będzie zmieniona, sygnałem zmiany będzie wystawienie flagi C wraz z powtarzającym się sygnałem dźwiękowym oraz pokazanie znaku "-", jeżeli długość boku będzie zmniejszona lub znaku "+", jeżeli bok będzie zwiększony.
- (c) Dla utrzymania konfiguracji trasy pozostałe boki mogą być zmienione bez dalszego sygnalizowania.

### **34 ZNAK ZAGINIONY**

Jeżeli *znak* zaginął lub przesunął się ze swej pozycji, komisja regatowa musi, gdy to możliwe:

- (a) umieścić go w jego właściwym miejscu lub zastąpić nowym o podobnym wyglądzie, lub
- (b) zastąpić obiektem niosącym flagę M oraz podawać powtarzający się sygnał dźwiękowy.

### **35 LIMIT CZASU I PUNKTACJA**

Jeżeli jeden jacht przebędzie trasę zgodnie z wymaganiami przepisu 28.1 i *ukończy* przed upływem limitu czasu, jeśli takowy obowiązuje, wszystkie jachty, które *kończą* są punktowane według ich pozycji na

linii mety chyba, że wyścig zostanie *przerwany*. Jeżeli żaden z jachtów nie *ukończy* w limicie czasu, komisja regatowa musi *przerwać* wyścig.

### **36 WYŚCIGI O STARTACH PRZEPROWADZANYCH POWTÓRNICIE LUB POWTARZANE**

Gdy start do wyścigu jest przeprowadzany powtórnie lub wyścig jest powtarzany, złamanie *przepisu* innego niż przepis 30.3 w pierwotnym wyścigu nie uniemożliwia jachtowi uczestniczenia z wyjątkiem, gdy jacht zostaje ukarany na podstawie przepisów 30.2, 30.3 lub 69.

## CZEŚĆ 4

# INNE WYMAGANIA OBOWIĄZUJĄCE W WYŚCIGU

---

*Przepisy Części 4 odnoszą się tylko do jachtów w wyścigu.*

### 40 OSOBISTE ŚRODKI ASEKURACYJNE

**40.1** Flaga Y wystawiona z pojedynczym sygnałem akustycznym przed lub wraz z sygnałem ostrzeżenia oznacza, że zawodnicy mają obowiązek ubrać osobiste środki asekuracyjne z wyjątkiem, gdy są w trakcie zmieniania lub dostosowywania swojego ubioru osobistego lub wyposażenia. Pianki i suche sztormiaki nie są osobistym wyposażeniem asekuracyjnym.

### 41 POMOC Z ZEWNĄTRZ

Jachtowi nie wolno otrzymywać pomocy z jakiegokolwiek zewnętrznego źródła, z wyjątkiem

- (a) pomocy dla chorego lub rannego członka załogi;
- (b) po kolizji, pomocy od załogi drugiego jachtu celem uwolnienia jachtów;
- (c) pomocy w formie informacji ogólnie dostępnej, dla wszystkich jachtów;
- (d) informacji z niezainteresowanego źródła, którym może być inny jacht w tym samym wyścigu, o którą jacht nie prosił.

### 42 ŚRODKI NAPĘDOWE

#### 42.1 Przepis podstawowy

Z wyjątkiem, gdy jest to dozwolone przez przepis 42.3 lub przepis 45 jacht musi współzawodniczyć wykorzystując jedynie wiatr i wodę do zwiększania, zachowania lub zmniejszania swej prędkości. Załoga jachtu może regulować trym żagli i kadłuba oraz dokonywać innych działań z zakresu sztuki żeglarskiej, ale nie może wykonywać innych ruchów ciałem w celu napędzania jachtu.

#### 42.2 Czynności zakazane

Nie ograniczając zastosowania przepisu 42.1 podane niżej czynności są zakazane:



- (a) pompowanie: powtarzające się wachlowanie którymkolwiek żaglem przez jego wybieranie i luzowanie, albo przez pionowe lub poprzeczne przemieszczanie ciała;
- (b) kołysanie: powtarzające się przechylenie jachtu wywoływane przez:
  - (1) ruchy ciała;
  - (2) powtarzające się regulowanie żagli lub położenia miecza, lub
  - (3) sterowanie;
- (c) rozpędzanie: nagłe przemieszczenie ciała w przód z gwałtownym zatrzymaniem;
- (d) rumpłowanie: powtarzające się ruchy steru, które są albo gwałtowne albo, które napędzają jacht w przód lub zapobiegają jego ruchowi wstecz;
- (e) powtarzające się zwroty na wiatr lub z wiatrem niespowodowane zmianami wiatru lub względami taktycznymi.

### **42.3 Wyjątki**

- (a) jacht może zostać przechylony dla ułatwienia sterowania.
- (b) załoga jachtu może przemieszczać swoje ciała, aby spowodować przesadny przechył ułatwiający sterowanie jachtem w czasie wykonywania zwrotu na wiatr lub zwrotu z wiatrem pod warunkiem, że bezpośrednio po zakończeniu takiego zwrotu na wiatr lub z wiatrem, prędkość jachtu nie będzie większa niż ta, jaka byłaby gdyby nie wykonano zwrotu na wiatr lub z wiatrem.
- (c) z wyjątkiem kursu na wiatr, gdy możliwy jest surfing (to znaczy gwałtowne przyśpieszanie na zawietrznym zboczu fali) lub ślizg, załoga jachtu może zapompować szotem i brasem prowadzącym dowolny żagiel celem zainicjowania ślizgu, ale tylko raz dla każdej fali lub podmuchu wiatru.
- (d) gdy jacht znajduje się powyżej kursu ostro na wiatr i jest, albo nieruchomy lub porusza się wolno, może zarumpłować dla obrócenia się do kursu ostro na wiatr.
- (e) jacht może zmniejszać swą prędkość przez powtarzane ruchy sterem.
- (f) dozwolone jest wykorzystanie każdego środka napędowego dla udzielenia pomocy statkowi lub osobie w niebezpieczeństwie.

- (g) Jacht może wykorzystać siłę wywieraną przez załogę któregośkolwiek z jachtów oraz dowolne wyposażenie inne niż silnik napędowy celem uwolnienia się po wejściu na mieliznę lub po kolizji z innym jachtem lub przedmiotem.
- (h) Instrukcja Żeglugi może w określonych okolicznościach, zezwolić na użycie silnika lub innej metody napędu pod warunkiem, że jacht nie uzyska znaczącej przewagi w wyścigu

*Uwaga: Interpretacje przepisu 42 są dostępne na stronie internetowej ISAF ([www.sailing.org](http://www.sailing.org)) lub pocztą na prośbę.*

## **43 UBRANIE I WYPOSAŻENIE ZAWODNIKA**

- 43.1**
- (a) Zawodnikowi nie wolno wykorzystywać odzieży lub wyposażenia w celu powiększenia swojej wagi.
  - (b) Całkowity ciężar ubrania i wyposażenia noszonego przez członka załogi nie może przekraczać 8 kg z wyłączeniem pasa trapezowego lub pasa do balastowania oraz odzieży (włączając obuwie) noszonej tylko poniżej kolana. Przepisy klasowe lub instrukcja żeglugi mogą określić mniejszy lub większy ciężar, nieprzekraczający jednak 10 kg. Przepisy klasowe mogą także włączyć obuwie i inną odzież noszoną poniżej kolana do powyższego limitu. Pas do balastowania lub pas trapezowy musi mieć dodatnią wyporność i nie może ważyć więcej niż 2 kg o ile przepisy klasowe nie zezwalają na zwiększenie ciężaru pasa do 4 kg. Ciężary określa się według zasad wymaganych przez Dodatek H.
  - (c) Jeżeli kontroler wyposażenia lub mierniczy zajmujący się ważeniem odzieży i wyposażenia uważa, że zawodnik mógł przekroczyć przepisy 43.1(a) lub 43.1(b) musi złożyć do komisji regatowej pisemny raport w tej sprawie
- 43.2** Przepis 43.1(b) nie obowiązuje dla jachtów, od których wymaga się wyposażenia w liny relingów.

## **44 KARY W CZASIE INCYDENTÓW**

### **44.1 Przyjęcie kary**

Jacht może przyjąć Karę dwóch obrotów za złamanie przepisu Części 2 w wyścigu lub Karę jednego obrotu, gdy złamie przepis 31. Instrukcja Żeglugi może określić stosowanie Kary punktowej lub innej kary. Jednakże;

- (a) za złamanie przepisu Części 2 i przepisu 31 w tym samym zdarzeniu jacht nie musi przyjmować kary za złamanie przepisu 31.
- (b) jeżeli jacht spowodował zranienie lub poważne uszkodzenie lub uzyskał znaczącą przewagę w wyścigu lub serii łamiąc przepisy, jego karą musi być wycofanie się.

#### **44.2 Kara Jednego Obrótu i Kara Dwóch Obrótów**

Po możliwie jak najszybszym uwolnieniu się od innych jachtów po zaistniałym incydencie, jacht przyjmuje Karę Jednego Obrótu lub Karę Dwóch Obrótów przez natychmiastowe wykonanie wymaganych ilości obrotów w tym samym kierunku, każdy obrót zawiera jeden zwrot na wiatr i jeden zwrot z wiatrem. Gdy jacht przyjmuje karę na lub w pobliżu linii mety, musi on powrócić całkowicie na kursową stronę tej linii zanim *ukończy*.

#### **44.3 Kara punktowa**

- (a) Jacht przyjmuje karę punktową poprzez wystawienie żółtej flagi przy pierwszej nadarzającej się okazji po zdarzeniu.
- (b) jeżeli jacht przyjął Karę Punktową musi nieść wystawioną żółtą flagę aż do *ukończenia* oraz zwrócić uwagę komisji regatowej podczas przechodzenia linii mety. W tym samym czasie musi również poinformować komisję regatową, który jacht uczestniczył w zdarzeniu. Jeżeli jest to praktycznie niemożliwe, musi on dokonać tego przy pierwszej nadarzającej się okazji i u w limicie czasu na składanie *protestów*.
- (c) punkty w wyścigu dla jachtu przyjmującego karę punktową muszą być takie, jakie otrzymałby bez tej kary, pogorszone o ilość miejsc określonych w Instrukcji Żeglugi. Jednakże jacht nie może otrzymać gorszego wyniku punktowego niż DNF - nie ukończył. Gdy instrukcja żeglugi nie określa ilości miejsc, będzie nią liczba całkowita (z zaokrągleniem od 0.5 w górę) najbliższa 20% ilości zgłoszonych jachtów. Wyniki innych jachtów nie ulegają zmianie; dlatego też dwa jachty mogą otrzymać taką samą ilość punktów.

#### **45 HOLOWANIE; CUMOWANIE I KOTWICZENIE**

Jacht musi znajdować się w wodzie i nie może być zacumowany w momencie jego sygnału przygotowania. Po tym czasie, jacht nie może być holowany lub cumowany za wyjątkiem dokonywania naprawy, refowania żagli lub wylewania wody. Jacht może kotwiczyć lub jego

załoga może stać na dnie. Jacht ma obowiązek podnieść kotwicę przed kontynuowaniem wyścigu chyba, że nie jest w stanie tego wykonać.

#### **46 OSOBA ODPOWIEDZIALNA**

Na pokładzie jachtu musi znajdować się osoba odpowiedzialna mianowana przez osobę lub organizację, która zgłosiła jacht do regat. Patrz przepis 75.

#### **47 OGRANICZENIA DOTYCZĄCE ZAŁOGI I WYPOSAŻENIA**

**47.1** Jacht może korzystać jedynie z wyposażenia znajdującego się na pokładzie w momencie jego sygnału przygotowania.

**47.2** Żadna osoba znajdująca się na pokładzie nie może samowolnie opuścić jacht z wyjątkiem, gdy następuje to z powodu choroby, zranienia lub dla udzielenia pomocy osobie lub statkowi w niebezpieczeństwie lub celem pływania. Osoba opuszczająca jacht w wyniku wypadku lub celem popływania musi powrócić na pokład zanim jacht rozpocznie kontynuowanie wyścigu.

#### **48 SYGNAŁY MGŁOWE I ŚWIATŁA**

Gdy wymagają tego względy bezpieczeństwa, każdy jacht musi stosować sygnały mgłowe oraz nosić światła wymagane przez *Międzynarodowe Przepisy Zapobiegania Zderzeniom na Morzu* lub stosowne przepisy państwowe.

#### **49 UMIEJSCOWIENIE ZAŁOGI**

**49.1** Zawodnikom nie wolno stosować innych urządzeń niż pasy do balastowania lub usztywnienia pod udami w celu wystawiania ich ciał na zewnątrz.

**49.2** Gdy instrukcja żeglugi lub przepisy klasowe wymagają stosowania lin relingów, muszą one być naprężone i zawodnikom nie wolno umieszczać na zewnątrz nich żadnej części tułowia z wyjątkiem, gdy czynią to chwilowo dla wykonania koniecznego zadania. Na jachtach wyposażonych w wykonane z lin stalowych dolne i górne relingi, zawodnik siedzący na pokładzie twarzą na zewnątrz, z biodrami po wewnętrznej stronie dolnego relingu, może wychylić górną część ciała na zewnątrz górnej liny relingu.

## **50 STAWIANIE ŻAGLI I ICH WYBIERANIE**

### **50.1 Zmiana żagli**

Gdy zmieniane są żagle przednie lub spinakery, żagiel zastępujący poprzedni może być całkowicie postawiony i wybrany zanim żagiel zastępowany jest zdjęty. Jednakże tylko jeden grot i z wyjątkiem momentu zmiany tylko jeden spinaker może być niesiony w danej chwili.

### **50.2 Bomy spinakera, wytyki żagli przednich**

Dozwolone jest stosowanie tylko jednego bomu spinakera lub wytyku żagla przedniego, z wyjątkiem wykonywania zwrotu z wiatrem. Gdy jest on stosowany, musi być zamocowany do masztu przedniego.

### **50.3 Stosowanie wytyków**

- (a) Szoty żagla nie mogą być poprowadzone przez wytyk lub po wytyku, z wyjątkiem określonym w przepisie 50.3(b) lub 50.3(c). Wytyk jest to dowolne okucie lub inne urządzenie umieszczone w sposób umożliwiający wywieranie nacisku na zewnątrz na szot lub żagiel w punkcie, z którego - przy jachcie stojącym na równej stępce - poprowadzona linia pionowa przebiegałaby na zewnątrz kadłuba lub poszycia pokładu. W rozumieniu niniejszego przepisu nadburcia, szyny i listwy burtowe nie są częściami kadłuba lub poszycia pokładu. Bukszpryt służący do zamocowania rogu halsowego pracującego żagla, podpórka stosowana do wybierania szotu bomu pracującego żagla lub bom żagla przedniego niewymagającego regulacji przy zwrocie na wiatr nie stanowią wytyków.
- (b) Dowolny żagiel może być wybierany przez bom lub prowadzony ponad bomem, który jest normalnie stosowany dla pracującego żagla i jest zamocowany na stałe do masztu, na którym postawiona jest głowa pracującego żagla.
- (c) Żagiel przedni może być wybierany, lub mocowany przy rogu szotowym do bomu spinakera lub wytyku, pod warunkiem, że spinaker nie jest postawiony.

### **50.4 Żagle przednie**

Różnica pomiędzy żaglem przednim, a spinakerem polega na tym, że szerokość w połowie wysokości żagla przedniego, mierzona po powierzchni sferycznej pomiędzy punktami dzielącymi na połowy liki przedni i wolny, nie przekracza 50% długości jego liku dolnego i żadna

inna pośrednia szerokość nie przekracza wartości procentowej podobnie proporcjonalnej do jej odległości od głowy żagla. Żagiel zamocowany rogiem halsowym z tyłu za masztem przednim nie jest żaglem przednim.

#### **51 BALAST RUCHOMY**

Wszelki balast ruchomy w tym nieużywane żagle musi być właściwie zamocowany. Woda, zabudowa jachtu i balast stały i ruchomy nie mogą być przesuwane dla zmiany trymu lub stateczności. Podłogi, grodzie, drzwi, schodki i zbiorniki na wodę muszą znajdować się na swych normalnych miejscach; wszelkie wyposażenie kabiny musi znajdować się na jachcie. Jednakże woda zęzowa może być wybrana.

#### **52 SIŁA LUDZKA**

Olinowanie stałe jachtu, olinowanie ruchome, drzewca i ruchome elementy kadłuba muszą być regulowane i obsługiwane tylko przy użyciu siły ludzkiej.

#### **53 TARCIE POSZYCIA**

Jachtowi nie wolno wyrzucać lub uwalniać z pojemnika substancji takich jak polimer lub stosować specjalną fakturę kadłuba lub jego elementów, które mogłyby poprawić charakter przepływu wody w obrębie warstwy przyściennej.

#### **54 SZTAGI I ROGI HALSOWE FOKÓW.**

Sztagi i rogi halsowe żagli przednich, z wyjątkiem sztakli spinerowych, gdy jacht nie płynie ostro na wiatr, muszą być mocowane w przybliżeniu na osi jachtu.

## CZEŚĆ 5

# PROTESTY, ZADOŚĆUCZYNIENIA, ROZPATRYWANIA, ZACHOWANIA NAGANNE, ODWOŁANIA

---

## ROZDZIAŁ A

### PROTESTY; ZADOŚĆUCZYNIENIE; DZIAŁANIE WEDŁUG PRZEPISU 69

#### **60 PRAWO DO PROTESTU; PRAWO DO PROŚBY O ZADOŚĆUCZYNIENIE LUB DO DZIAŁANIA WEDŁUG PRZEPISU 69**

##### **60.1 Jacht może:**

- (a) protestować inny jacht, jednakże nie za złamanie przepisu Części 2 chyba, że uczestniczył w nim lub widział incydent lub
- (b) prosić o zadośćuczynienie.

##### **60.2 Komisja regatowa może:**

- (a) protestować jacht, jednak nie w wyniku informacji zawartej w prośbie o zadośćuczynienie lub w nieważnym *proteście* lub raporcie *strony zainteresowanej* innej niż reprezentanta swojego jachtu
- (b) składać prośbę o zadośćuczynienie dla jachtu, lub
- (c) zgłosić do komisji protestowej wniosek o podjęcie działania na podstawie przepisu 69.1(a).

Jednakże, gdy komisja regatowa otrzymuje raport wymagany przez przepis 43.1(c) lub 78.3, musi protestować jacht.

##### **60.3 Komisja protestowa może:**

- (a) protestować jacht, ale nie w wyniku informacji zawartej w prośbie o zadośćuczynienie lub w nieważnym *proteście*, lub raporcie *strony zainteresowanej* innej niż reprezentanta swojego jachtu. Jednak może ona protestować jacht:
  - (1) gdy uzyska informację o incydencie z jego udziałem, który mógł spowodować obrażenia ciała lub poważne uszkodzenie sprzętu; lub

- (2) gdy podczas rozpatrywania ważnego *protestu* dowiaduje się, że jacht chociaż niebędący *stroną* w rozpatrywaniu był zamieszany w tym incydencie i mógł złamać *przepis*;
- (b) zarządzić rozpatrywanie w sprawie zadośćuczynienia; lub
- (c) podjąć działania na podstawie przepisu 69.1(a).

## **61 WYMAGANIA W STOSUNKU DO PROTESTU**

### **61.1 Zawiadomienie protestowanego**

- (a) Jacht zamierzający protestować musi poinformować drugi jacht przy pierwszej nadarzającej się okazji. Gdy *protest* dotyczy incydentu na akwenu regatowym, w który jacht jest zamieszany lub który widzi musi on krzyknąć "protest" i wyraźnie pokazać czerwoną flagę - każde z działań przy pierwszej nadarzającej się okazji. Jacht zobowiązany do pokazania flagi musi czynić to do czasu, gdy przestanie być jachtem *w wyścigu*. Jednakże:
  - (1) jeżeli drugi jacht jest poza zasięgiem okrzyku, jacht protestujący nie musi wołać, ale musi poinformować drugi jacht przy pierwszej nadarzającej się okazji;
  - (2) jeżeli długość kadłuba jachtu protestującego jest mniejsza niż 6 m, nie musi on pokazywać czerwonej flagi;
  - (3) jeżeli na skutek incydentu nastąpiło uszkodzenie sprzętu lub obrażenia ciała, a jest to oczywiste dla zamieszanych jachtów i jeden z nich zamierza protestować, wymagania niniejszego przepisu nie stosują się do niego, ale musi on usiłować poinformować drugi jacht przed upływem czasu określonego w przepisie 61.3.
- (b) Komisja regatowa lub komisja protestowa zamierzająca protestować jacht musi zawiadomić go możliwie jak najszybciej. Jednakże, gdy protest wynika z incydentu zaobserwowanego przez komisję na akwenu regatowym, musi ona poinformować jacht po wyścigu przed upływem czasu określonego w przepisie 61.3.
- (c) Jeżeli komisja protestowa zdecyduje się protestować jacht na podstawie przepisu 60.3(a)(2), musi poinformować go możliwie jak najszybciej o swym zamiarze, zamknąć aktualnie prowadzone rozpatrywanie, postępować zgodnie z wymaganiami przepisów 61.2 i 63, a następnie rozpatrywać protesty początkowy i nowy razem.



## 61.2 Zawartość protestu

*Protest* musi być złożony na piśmie i musi określać:

- (a) protestującego i protestowanego;
- (b) incydent, włączając gdzie i kiedy nastąpił;
- (c) możliwy *przepis*, który w opinii protestującego został złamany;
- (d) nazwisko osoby reprezentującej protestującego.

Pod warunkiem, że spełnione jest wymaganie (b), wymaganie (a) może być spełnione w dowolnym czasie przed rozpatrywaniem, a wymagania (c) i (d) mogą być wypełnione przed lub w czasie rozpatrywania.

## 61.3 Ograniczenie czasu składania protestów

*Protest* jachtu, protest komisji regatowej lub komisji protestowej dotyczący incydentu zaobserwowanego przez komisję na akwenu regatowym, musi być dostarczony do biura regat w limicie czasu protestowego określonego w instrukcji żeglugi.

Jeżeli limit taki nie jest określony wynosi on dwie godziny po *ukończeniu* przez ostatni jacht. Inne *protesty* komisji regatowej lub komisji protestowej muszą być dostarczone do biura regat przed upływem dwóch godzin po tym jak komisja otrzyma odpowiednią informację. Komisja protestowa musi przedłużyć limit czasu, jeżeli istnieją ku temu ważne powody.

## 62 ZADOŚĆUCZYNIENIE

**62.1** Prośba o zadośćuczynienie lub decyzja komisji protestowej dotycząca rozpatrywania zadośćuczynienia musi być oparta na stwierdzeniu lub możliwości, że punkty jachtu w wyścigu lub w serii wyścigów zostały znacząco pogorszone nie z jego winy przez:

- (a) niewłaściwe działanie lub brak działań komisji regatowej lub komisji protestowej lub organizatora, ale nie przez decyzję komisji protestowej, gdy jacht był *stroną* w rozpatrywaniu;
- (b) obrażenia ciała lub fizyczne uszkodzenie sprzętu w wyniku działania jachtu naruszającego przepis Części 2 lub statku niebędącego *w wyścigu*, który miał obowiązek ustępowania;
- (c) udzielanie pomocy (z wyłączeniem udzielania pomocy sobie lub własnej załodze) zgodnie z przepisem 1.1; lub

- (d) jacht, na który nałożono karę zgodnie z przepisem 2 lub podjęto czynności dyscyplinarne zgodnie z przepisem 69.1(b).
- 62.2** Prośba o zadośćuczynienie musi być na piśmie i być dostarczona do biura regat przed upływem limitu czasu na składanie protestów lub dwóch godzin po incydencie; obowiązuje termin późniejszy. Komisja protestowa musi przedłużyć limit czasu, jeśli istnieją ku temu ważne powody. Czerwona flaga nie jest wymagana.

## **CZEŚĆ B**

### **ROZPATRYWANIA I DECYZJE**

#### **63 ROZPATRYWANIA**

##### **63.1 Wymagania odnośnie przeprowadzenia rozpatrywania**

Jacht lub zawodnik nie może być ukarany bez rozpatrywania, z wyjątkami określonymi w przepisach 30.2, 30.3, 67, 69, A5 i P2. Decyzja w sprawie prośby o zadośćuczynienie nie może być podjęta bez rozpatrywania. Komisja protestowa zobowiązana jest rozpatrzyć wszystkie *protesty* oraz prośby o zadośćuczynienie, które dostarczono do biura regat chyba, że udzieli zgody na wycofanie *protestu* lub prośby o zadośćuczynienie.

##### **63.2 Czas i miejsce rozpatrywania. Czas dla stron na przygotowanie się**

Wszystkie *strony* w *proteście* muszą być zawiadomione o czasie i miejscu rozpatrywania, informacje zawarte w *proteście* lub o prośbie o zadośćuczynienie muszą być dostępne dla stron i muszą oni otrzymać odpowiednią ilość czasu na przygotowanie się do rozpatrywania.

##### **63.3 Prawo do uczestniczenia**

- (a) *Strony* w *proteście* lub reprezentanci każdej ze stron mają prawo do obecności podczas rozpatrywania wszystkich dowodów. Jeżeli w *proteście* zarzuca się złamanie przepisów Części 2, 3 i 4, wymaga się, aby reprezentant jachtu znajdował się na pokładzie w czasie incydentu chyba, że istnieją ważne powody, aby komisja protestowa zdecydowała inaczej. Każdy świadek, z wyjątkiem członka komisji protestowej, musi być usunięty z wyjątkiem okresu, kiedy zeznaje.
- (b) Jeżeli *strona* w *proteście* nie przybędzie na rozpatrywanie protestu lub prośby o zadośćuczynienie, komisja protestowa może podjąć decyzję w sprawie *protestu* lub prośby pod jej nieobecność. Jeżeli

brak udziału *strony* w rozpatrywaniu jest wynikiem okoliczności nie do uniknięcia, komisja może wznowić rozpatrywanie.

#### **63.4 Strona zainteresowana**

Członek komisji protestowej, który jest *stroną zainteresowaną* nie może uczestniczyć w dalszej części rozpatrywania, ale może występować w charakterze świadka. Członkowie komisji protestowej muszą podać do wiadomości tak szybko jak sobie uświadomią, o możliwości uzyskania własnej korzyści z wyniku rozpatrywania. *Strona* w proteście, która uważa członka komisji protestowej za *stronę zainteresowaną* musi zgłosić sprzeciw możliwie jak najszybciej.

#### **63.5 Ważność protestu lub prośby o zadośćuczynienie**

Na początku rozpatrywania komisja protestowa musi wziąć pod uwagę wszelkie dowody, które uważa za niezbędne, aby podjąć decyzję, czy spełnione zostały wszystkie wymagania niezbędne dla ważności *protestu* lub prośby o zadośćuczynienie. Jeśli zostały one spełnione *protest* lub prośba o zadośćuczynienie są ważne i rozpatrywanie musi być kontynuowane. Jeżeli nie, zespół musi zakomunikować, że *protest* lub prośba o zadośćuczynienie są nieważne i zamknąć rozpatrywanie. Jeżeli *protest* został wniesiony na podstawie przepisu 60.3(a)(1), komisja protestowa musi również ustalić czy w wyniku danego incydentu wystąpiły obrażenia ciała lub poważne uszkodzenie sprzętu. Jeżeli nie, rozpatrywanie musi być zamknięte.

#### **63.6 Zbieranie dowodów i ustalanie faktów**

Komisja protestowa musi zebrać dowody od *stron* w proteście i ich świadków oraz inne dowody, jakie uzna za konieczne. Członek komisji protestowej, który widział incydent może złożyć zeznanie. *Strona* w proteście ma prawo do zadawania pytań każdej osobie składającej zeznania. Następnie komisja musi ustalić fakty i oprzeć na nich swoją decyzję.

#### **63.7 Konflikt pomiędzy Zawiadomieniem o regatach a Instrukcją żeglugi**

Jeżeli występuje konflikt pomiędzy przepisem w zawiadomieniu o regatach i przepisem w instrukcji żeglugi, musi być on być rozwiązany zanim komisja protestowa podejmie decyzję odnośnie *protestu* lub prośby o zadośćuczynienie, komisja musi zastosować przepis, który uważa za najbardziej sprawiedliwy dla wszystkich jachtów, na które decyzja ma wpływ.

## 63.8 Protesty pomiędzy jachtami będącymi w różnych wyścigach

*Protesty* pomiędzy jachtami żeglującymi w różnych wyścigach prowadzonych przez różnych organizatorów muszą być rozpatrywane przez komisję protestową akceptowaną przez tych organizatorów.

## 64 DECYZJE

### 64.1 Kary i uniewinnienia

- (a) Gdy komisja protestowa zdecyduje, że jacht, który jest *stroną* w *proteście* złamał *przepis* musi on być zdyskwalifikowany chyba, że ma zastosowanie inny rodzaj kary. Kara musi być nałożona niezależnie od tego, czy zastosowane *przepisy* były wymienione w *proteście*.
- (b) Jeżeli jacht przyjmuje mającą zastosowanie karę, przepis 64.1(a) nie stosuje się do niego chyba, że karą za złamany przepis jest dyskwalifikacją, która nie podlega odrzuceniu w punktowanej serii.
- (c) Gdy w wyniku złamania *przepisu* jacht zmusił inny jacht do złamania *przepisu*, przepis 64.1(a) nie ma zastosowania do tego drugiego jachtu i musi on być uniewinniony.
- (d) Jeżeli jacht naruszył przepis nie będąc w *wyścigu*, nałożona kara zostanie zastosowana do wyścigu rozegranego czasowo najbliższej incydentu.

### 64.2 Decyzje dotyczące zadośćuczynienia

Gdy komisja protestowa uzna, że jacht ma prawo do zadośćuczynienia na podstawie przepisu 62, musi ona podjąć decyzję jak najbardziej sprawiedliwą dla wszystkich jachtów, których ono dotyczy niezależnie, czy o to zadośćuczynienie prosiły. Może to oznaczać skorygowanie punktów (patrz przepis A10 podający niektóre przykłady) lub czasów ukończenia przez jachty, *przerwanie* wyścigu, aby pozostawić wyniki wyścigu bez zmian lub przyjęcie innego rozwiązania. Gdy występują wątpliwości, co do faktów lub co do możliwych wyników przyjętego rozwiązania, a w szczególności przed *przerwaniem* wyścigu, komisja musi zebrać dowody z właściwych źródeł.

### 64.3 Decyzje dotyczące protestów pomiarowych

- (a) Gdy komisja protestowa uzna, że odchylenia przekraczające tolerancje określone w przepisach klasowych zostały spowodowane przez uszkodzenie lub normalne zużycie i nie

poprawiają osiągnąć jachtu, nie może go ukarać. Jednakże jacht ten nie może być jachtem w wyścigu do czasu skorygowania odchyień z wyjątkiem, gdy komisja protestowa podejmie decyzję, że nie było ku temu racjonalnej możliwości.

- (b) Gdy komisja protestowa ma wątpliwości, co do znaczenia przepisu pomiarowego, musi ona przedstawić swe pytania, wraz z odpowiednimi faktami, władzy odpowiedzialnej za wydawanie interpretacji przepisu. Podejmując decyzję, komisja musi oprzeć się na odpowiedzi otrzymanej od tej władzy.
- (c) Gdy jacht zdyskwalifikowany na podstawie przepisów pomiarowych oświadczy na piśmie, że zamierza złożyć odwołanie, może on uczestniczyć w następnych wyścigach bez dokonywania przeróbek jachtu, ale musi być zdyskwalifikowany, jeżeli nie odwoła się lub, gdy wynik odwołania nie będzie dla niego korzystny.
- (d) Koszty spowodowane przez protest dotyczący przepisu pomiarowego muszą być opłacone przez stronę przegrywającą, chyba, że komisja protestowa postanowi inaczej.

## **65 INFORMOWANIE STRON ORAZ INNYCH OSÓB**

- 65.1** Po podjęciu decyzji, komisja protestowa musi natychmiast poinformować *strony* w proteście o ustalonych faktach, przepisach mających zastosowanie decyzji jej uzasadnieniu oraz o wszystkich karach nałożonych lub przyznanym zadośćuczynieniu.
- 65.2** *Strona* w proteście ma prawo otrzymać powyższe informacje na piśmie pod warunkiem, że poprosi o to komisję protestową na piśmie nie później niż siedem dni po uzyskaniu informacji o decyzji. Komisja musi następnie bezzwłocznie dostarczyć tą informację załączając, jeśli dotyczy szkic incydentu przygotowany lub zatwierdzony przez komisję.
- 65.3** Gdy komisja protestowa nakłada karę na jacht na podstawie przepisu pomiarowego, musi przesłać decyzję do władzy odpowiedniej dla spraw pomiarowych.

## **66 WZNOWIENIE ROZPATRYWANIA**

Komisja protestowa może wznowić rozpatrywanie, gdy zdecyduje, że mogła popełnić istotną pomyłkę, lub gdy nowe znaczące dowody stały się dostępne w rozsądnym czasie. Musi ona wznowić rozpatrywanie na wniosek władzy krajowej działającej na podstawie przepisu F5. *Strona*

w proteście może prosić o wznowienie rozpatrywania nie później niż 24 godziny od poinformowania jej o decyzji. Gdy rozpatrywanie jest wznowione, większość członków komisji protestowej musi, w miarę możliwości, składać się z członków początkowego składu komisji protestowej.

## **67 PRZEPIS 42 ORAZ WYMAGANIE ROZPATRYWANIA**

Jeżeli postanowiono tak w instrukcji żeglugi komisja protestowa może bez rozpatrywania ukarać jacht, który złamał przepis 42 pod warunkiem, że członek komisji lub mianowany przez nią obserwator widział dany incydent, przy czym dyskwalifikacja na podstawie tego przepisu nie może być odrzucana przy obliczaniu łącznej punktacji jachtu. Jacht w ten sposób ukarany, musi zostać powiadomiony odpowiednim zapisem w wynikach wyścigu.

## **68 ODSZKODOWANIA ZA USZKODZENIA**

Sprawy odszkodowań za uszkodzenia wynikające z naruszenia jednego z *przepisów* muszą być regulowane według przepisów władzy krajowej, jeśli takie istnieją.

## **ROZDZIAŁ C**

### **POWAŻNIE NAGANNE ZACHOWANIE**

## **69 ZARZUT POWAŻNIE NAGANNEGO ZACHOWANIA**

### **69.1 Działania komisji protestowej**

- (a) Gdy komisja protestowa uważa, na podstawie obserwacji własnej lub na podstawie otrzymanego z dowolnego źródła raportu stwierdzającego, że zawodnik mógł popełnić poważne naruszenie *przepisu* lub ogólnych zasad dobrego zachowania i zasad walki sportowej lub też mógł narazić dobre imię sportu, może zarządzić rozpatrywanie. Komisja protestowa musi niezwłocznie zawiadomić zawodnika na piśmie o zarzucanym mu czynie oraz o czasie i miejscu rozpatrywania. Jeżeli zawodnik dostarczy ważny powód swojej niemożności uczestnictwa w rozpatrywaniu, komisja protestowa musi przełożyć rozpatrywanie.
- (b) Rozpatrywanie musi być przeprowadzone według wymagań procedur w przepisach 63.2, 63.3(a), 63.4 oraz 63.6 przez komisję protestową składającą się, co najmniej z trzech członków. Jeżeli komisja ustali, że zawodnik popełnił zarzucane poważne wykroczenie musi:

- (1) ostrzec zawodnika lub
  - (2) nałożyć karę, która może polegać na wykluczeniu zawodnika oraz - gdzie jest to właściwe – zdyskwalifikowaniu jachtu w wyścigu, lub w pozostałych wyścigach, lub z całej serii wyścigów lub przedsięwzięć jakiegokolwiek inne działanie, do którego komisja jest upoważniona. Dyskwalifikacja na podstawie tego przepisu nie może być odrzucona przy obliczaniu wyniku jachtu w serii wyścigów.
- (c) Komisja protestowa musi niezwłocznie przedstawić raport o nałożonej karze, ale nie o ostrzeżeniu, władzy krajowej miejsca regat, władzy krajowej zawodnika oraz władzy krajowej właściciela jachtu. Jeżeli komisją protestową jest międzynarodowe jury powołane przez ISAF zgodnie z przepisem 89.2(b) musi ono przesłać również kopię raportu do ISAF.
  - (d) Jeżeli zawodnik nie dostarczy wystarczającego powodu nieuczestniczenia w rozpatrywaniu i nie przychodzi, komisja protestowa może przeprowadzić rozpatrywanie pod nieobecność zawodnika. Jeżeli komisja rozpatrzy protest i ukarze zawodnika musi ona dołączyć w raporcie sporządzonym zgodnie z przepisem 69.1(c) stan faktyczny, decyzję i powód rozpatrywania.
  - (e) Gdy komisja protestowa postanowi nie przeprowadzić rozpatrywania pod nieobecność zawodnika lub gdy rozpatrywanie nie może być przełożone na inny termin i w inne miejsce takie, które byłoby odpowiednie dla zawodnika, aby mógł uczestniczyć, komisja protestowa musi zebrać wszystkie możliwe informacje i jeśli uzna zarzuty za uzasadnione, składa raport do odpowiedniej władzy krajowej. Jeśli komisją protestową jest międzynarodowe jury wyznaczone przez ISAF na podstawie przepisu 89.2(b), musi ona wysłać kopię raportu do ISAF.
  - (f) Gdy po opuszczeniu miejsca regat przez wyznaczoną komisję protestową otrzymano raport o zarzucanym złym zachowaniu, komisja regatowa lub władza organizująca mogą mianować nową komisję protestową dla przeprowadzenia działań według niniejszego przepisu.

## **69.2 Działania władzy krajowej lub działania wstępne ISAF**

- (a) Gdy władza krajowa lub ISAF otrzymuje raport zarzucający poważne naruszenie *przepisu* lub ogólnych zasad dobrego zachowania i walki sportowej, raport zarzucający zachowanie,

które mogło zniesławić dobre imię sportu, lub raport wymagany przez przepis 69.1(c) lub 69.1(e) może ona przeprowadzić dochodzenie oraz, gdy to jest właściwe, rozpatrywanie. Może ona podjąć takie działanie dyscyplinarne w zakresie swych uprawnień, jakie uważa za właściwe, wobec danego zawodnika, jachtu lub innej osoby, włączając zawieszenie uprawnień, na stałe lub na czas określony, do uczestniczenia w jakichkolwiek regatach organizowanych w zakresie jej jurysdykcji oraz zawieszenie uprawnień ISAF zgodnie z postanowieniami Zarządzenia 19 ISAF.

- (b) Władza krajowa zawodnika musi również zawiesić jego uprawnienia ISAF zgodnie z wymaganiami Zarządzenia 19 ISAF.
- (c) Władza krajowa musi niezwłocznie powiadomić ISAF o wszystkich przypadkach zawieszenia uprawnień na podstawie przepisu 69.2(a) oraz władzę krajową osoby lub właściciela zawieszzonego jachtu, jeżeli nie są oni członkami zawieszającej władzy krajowej.

### **69.3 Następstwa czynności wykonanych przez ISAF**

Po otrzymaniu raportu wymaganego przez przepis 69.2(c) lub Zarządzenie 19, lub przeprowadzeniu wg własnych działań zgodnie z przepisem 69.2(a) ISAF musi powiadomić wszystkie władze krajowe, które mogą również zawiesić uprawnienia do startu w regatach organizowanych w zakresie ich jurysdykcji. Komitet Wykonawczy ISAF musi zawiesić uprawnienia ISAF zawodnika zgodnie z wymaganiami Zarządzenia 19 ISAF, jeżeli władza krajowa zawodnika tego nie czyni.

## **ROZDZIAŁ D**

### **ODWOŁANIA**

#### **70 ODWOŁANIA I ZADOŚĆUCZYNIENIA DO WŁADZY KRAJOWEJ**

- 70.1** Jeżeli prawo do odwołania nie zostało wykluczone na podstawie przepisu 70.5, strona w rozpatrywaniu może odwoływać się od decyzji komisji protestowej lub od jej procedury, ale nie od ustalonych faktów.
- 70.2** Komisja protestowa może prosić o potwierdzenie lub skorygowanie swej decyzji.
- 70.3** Odwołanie zgodnie z przepisem 70.1 lub prośba komisji protestowej zgodnie z przepisem 70.2 musi być przesłane do władzy krajowej



organizatora regat, który jest zrzeszony zgodnie z przepisem 89.1. Jednakże, gdy jachty żeglują po wodach będących w jurysdykcji więcej niż jednej władzy krajowej będąc w *wyścigu*, instrukcja żeglugi musi określać, do której władzy krajowej odwołanie może być przesłane.

- 70.4** Klub lub inna organizacja stowarzyszona we władzy krajowej może prosić o interpretację *przepisów* pod warunkiem, że nie dotyczy to żadnego *protestu* lub prośby o zadośćuczynienie, które mogłyby podlegać odwołaniu. Interpretacja ta nie może być stosowana do zmiany uprzedniej decyzji komisji protestowej.
- 70.5** Decyzje międzynarodowego jury utworzonego zgodnie z wymaganiami Dodatku N nie podlegają odwołaniu. Ponadto, jeżeli jest to stwierdzone w zawiadomieniu o regatach oraz instrukcji żeglugi, można nie przyznać prawa do odwołania w następujących sytuacjach:
- (a) gdy jest to istotne dla natychmiastowego ustalenia wyniku wyścigu, który dopuszczałby jacht do współzawodnictwa w dalszej fazie regat lub w następnych regatach (władza krajowa może zarządzić, że w takiej procedurze jej zgoda jest wymagana);
  - (b) gdy zostanie to zarządzane przez władzę krajową dla poszczególnych regat dostępnych jedynie dla uczestników z zakresu jej jurysdykcji; lub
  - (c) gdy władza krajowa wyda stosowne zarządzenie dla danych regat po konsultacji z ISAF, pod warunkiem, że komisja protestowa jest utworzona zgodnie z Dodatkiem N, z wyjątkiem, że tylko 2 członków komisji protestowej musi być Sędziami Międzynarodowymi.
- 70.5** Odwołania i prośby muszą odpowiadać wymaganiom Dodatku F.

## **71 DECYZJE WŁADZY KRAJOWEJ**

- 71.1** *Strona zainteresowana* lub członek komisji protestowej nie mogą brać jakiegokolwiek udziału w dyskusji lub podejmowaniu decyzji w sprawie odwołania lub prośby o potwierdzenie lub skorygowanie.
- 71.2** Władza krajowa może utrzymać w mocy, zmienić lub odwrócić decyzję komisji protestowej, ogłosić *protest* lub prośbę o zadośćuczynienie nieważnym lub zwrócić *protest* lub prośbę o zadośćuczynienie celem wznowienia rozpatrywania lub celem przeprowadzenia nowego *rozpatrzenia*, i wypracowania decyzji przez tę samą lub inną komisję protestową.

- 71.3** Gdy na podstawie faktów ustalonych przez komisję protestową władza krajowa uzna, że jacht który był *stroną* w rozpatrywaniu złamał *przepis* - musi go ukarać, niezależnie czy dany jacht lub dany *przepis* były wymienione w decyzji komisji protestowej.
- 71.4** Decyzja władzy krajowej musi być ostateczna. Władz krajowa musi wysłać swoją decyzję na piśmie do wszystkich *stron* biorących udział w rozpatrywaniu i do komisji protestowej, która musi wykonać decyzję.

## **CZEŚĆ 6**

### **ZGŁOSZENIA I WARUNKI**

#### **DOPUSZCZENIA**

---

#### **75 ZGŁOSZENIE DO REGAT**

**75.1** Aby zgłosić się do regat jacht musi wypełnić wymagania władzy organizującej regaty.

Zgłoszenia może dokonać:

- (a) członek klubu lub innej organizacji stowarzyszonej we władzy krajowej będącej członkiem ISAF
- (b) stowarzyszony klub lub organizacja; lub
- (c) członek władzy krajowej należącej do ISAF.

**75.2** Zawodnicy muszą spełniać wymagania Zarządzenia 19 ISAF, Kodeks uprawnień.

#### **76 NIE DOPUSZCZENIE JACHTÓW LUB ZAWODNIKÓW DO STARTU**

**76.1** Władza organizująca lub komisja regatowa mogą, przed startem do pierwszego wyścigu, odrzucić lub unieważnić zgłoszenie jachtu albo wykluczyć zawodnika, uwzględniając ograniczenia wynikające z przepisu 76.2 pod warunkiem, że uczyni to przed startem do pierwszego wyścigu i poda przyczyny swojej decyzji. Jednakże organizator lub komisja regatowa nie może odrzucić lub unieważnić zgłoszenia jachtu lub wyłączyć zawodnika z powodu reklam, jeżeli jacht lub zawodnik spełnia wymagania Zarządzenia 20 ISAF, Kodeks reklamowania.

**76.2** Na mistrzostwach świata lub kontynentu żadne zgłoszenie mieszczące się w ogłoszonych limitach nie może być odrzucone lub unieważnione bez uzyskania uprzedniej aprobaty odpowiedniego międzynarodowego związku klasy (lub Offshore Racing Council) albo ISAF.

#### **77 IDENTYFIKACJA NA ŻAGLACH**

Jacht musi spełniać wymagania Dodatku G w zakresie znaku klasowego, liter przynależności państwowej oraz numerów na żaglu.

## **78 ZGODNOŚĆ Z PRZEPISAMI KLASOWYMI; CERTYFIKATY**

- 78.1** Właściciel jachtu lub jakakolwiek inna osoba odpowiedzialna za jacht musi zapewnić, iż jacht ten spełnia wymogi przepisów klasowych oraz, że jego certyfikat wartości pomiarowej lub wyrównawczej, jeśli są wymagane przez klasę, pozostają ważne.
- 78.2** Gdy *przepis* wymaga, aby jacht przedstawił certyfikat zanim weźmie udział w *wyścigu* a nie został on przedstawiony, jacht może wziąć udział w wyścigu pod warunkiem, że złoży komisji regatowej pisemne oświadczenie potwierdzające, iż ważny certyfikat istnieje i zostanie przekazany komisji regatowej przed zakończeniem regat. Jeżeli certyfikat nie zostanie okazany na czas, jacht musi być zdyskwalifikowany we wszystkich wyścigach danych regat..
- 78.3** Gdy kontroler wyposażenia lub mierniczy danych regat stwierdzi, że jacht nie odpowiada wymaganiom przepisów swojej klasy, certyfikatu pomiarowego lub wartości regatowej, musi on złożyć raport na piśmie do komisji regatowej.

## **79 KLASYFIKACJA**

Gdy zawiadomienie o regatach lub przepisy klasowe stwierdzą, że niektórzy lub wszyscy zawodnicy muszą spełniać wymagania klasyfikacji. Klasyfikacja ta musi być przeprowadzona jak opisano w Zarządzeniu 22 ISAF, Kodeks Klasyfikacji Zawodników.

## **80 REKLAMY**

Jacht i jego załoga muszą wypełniać wymagania Zarządzenia 20 ISAF, Kodeks reklamowania.

## **81 WYŚCIGI PRZEŁOŻONE**

Gdy wyścig został przełożony na inny termin, wszystkie jachty zgłoszone do pierwotnego wyścigu muszą być zawiadomione. Zależnie od decyzji komisji regatowej nowe zgłoszenia, spełniające wymagania zgłoszeń do wyścigu przełożonego, mogą być przez komisję regatową zaakceptowane.

## CZEŚĆ 7

### ORGANIZACJA REGAT

---

#### 85 PRZEPISY OBOWIĄZUJĄCE

Władza organizująca, komisja regatowa oraz komisja protestowa podlegają *przepisom* przy prowadzeniu i sędziowaniu regat.

#### 86 ZMIANY PRZEPISÓW

**86.1** Przepis regatowy nie może zostać zmieniony chyba, że jest to dozwolone w samym przepisie, lub w sposób następujący:

- (a) Zarządzenia władzy krajowej mogą zmienić przepis regatowy, z wyjątkiem Definicji; przepisu zawartego we Wstępie; Zasad walki sportowej oraz Przepisów; Części 1, 2 lub 7, przepisów 42, 69, 70, 71, 75, 76.2, 79 lub 80; przepisu Dodatku zmieniającego jeden z tych przepisów lub Dodatków H lub N, lub Zarządzeń ISAF 19, 20, 21 lub 22.
- (b) Instrukcja żeglugi może zmienić przepis regatowy, ale nie przepis 76.1, Dodatku F lub przepisów wymienionych w przepisie 86.1(a). Jednakże instrukcja żeglugi może zmienić ilość długości kadłuba do "dwóch" lub "czterech" określających *strefę* dokoła *znaku* pod warunkiem, że ilość ta jest taka sama dla wszystkich *znaków* i dla wszystkich jachtów, które mają te *znaki* okrążyć. Jeżeli instrukcja żeglugi zmieni przepis lub definicję musi ona odnieść się ściśle do przepisu lub definicji i przedstawić zmianę.
- (c) Przepisy klasowe mogą zmienić jedynie przepisy 42, 49, 50, 51, 52, 53 i 54. Taka zmiana musi odnieść się ściśle do przepisu i przedstawić zmianę.

*Uwaga: Drugie zdanie tego przepisu będzie obowiązywało od 1 stycznia 2011*

**86.2** Jako wyjątek od przepisu 86.1, ISAF może w ograniczonych okolicznościach (patrz Zarządzenie ISAF 31.1.3) zezwolić na zmiany w przepisach regatowych dla określonych regat międzynarodowych. Zezwolenie takie musi być określone w liście potwierdzającym do organizatora regat oraz w zawiadomieniu o regatach i instrukcji żeglugi; list taki musi być umieszczony na oficjalnej tablicy ogłoszeń.

**86.3** Jeżeli władza krajowa tak zarządzi, ograniczenia w przepisie 86.1 nie dotyczą przepisów zmienianych w celu rozwinięcia lub sprawdzenia

proponowanych przepisów. Władza krajowa może też zarządzić, że na takie zmiany wymagana jest jej zgoda.

## **87 ZMIANY W PRZEPISACH KLASOWYCH**

Instrukcja żeglugi może zmienić przepis klasowy tylko wtedy, gdy przepisy klasowe pozwalają na taką zmianę, lub gdy pisemna zgoda związku klasy na zmianę jest przedstawione na oficjalnej tablicy ogłoszeń.

## **88 ZARZĄDZENIA KRAJOWE**

**88.1** Zarządzenia, które mają zastosowanie do regat są zarządzeniami władzy krajowej, z którymi związany jest organizator na podstawie przepisu 89.1. Jednakże, gdy jacht będzie przechodził (przepląwał) przez wody więcej niż jednej władzy krajowej podczas wyścigu, instrukcja żeglugi musi stwierdzać, jakie inne zarządzenia i kiedy będą obowiązywały

**88.2** Instrukcja żeglugi może zmienić zarządzenie. Jednakże władza krajowa może ograniczyć zmiany w jej zarządzeniach przez zarządzenie odnoszące się do tego przepisu pod warunkiem, że ISAF zatwierdzi zastosowanie tych zmian. Ograniczone zarządzenia nie mogą być zmienione przez instrukcję żeglugi.

## **89 ORGANIZATOR; ZAWIADOMIENIE O REGATACH; POWOŁANIE KOMISJI**

### **89.1 Organizator**

Regaty muszą być organizowane przez organizatora, którym musi być:

- (a) ISAF;
- (b) władza krajowa będąca członkiem, ISAF
- (c) klub lub inna organizacja stowarzyszona we władzy krajowej;
- (d) związek klasy, albo z aprobatą władzy krajowej albo we współpracy z klubem stowarzyszonym;
- (e) organizacja niestowarzyszona we współpracy z klubem stowarzyszonym, jeżeli organizacja taka jest własnością klubu lub jest kontrolowana przez klub. Władza krajowa klubu może zarządzić, że wymagana jest jej aprobata dla takich regat;
- (f) jeżeli istnieje aprobata ISAF oraz władzy krajowej klubu, niestowarzyszona organizacja we współpracy z klubem

stowarzyszonym, gdy organizacja nie jest własnością klubu i nie jest przez klub kontrolowana.

## **89.2 Zawiadomienie o regatach; powołanie komisji**

- (a) Organizator musi opublikować zawiadomienie o regatach odpowiadające przepisowi J1. Zawiadomienie o regatach może być zmienione, pod warunkiem, że nastąpi właściwe o tym powiadomienie.
- (b) Organizator musi powołać komisję regatową oraz, gdy jest to wymagane, mianować komisję protestową oraz arbitrów. Jednakże komisja regatowa, międzynarodowe jury oraz arbitrzy mogą być mianowani przez ISAF, zgodnie z zarządzeniami ISAF.

## **90 KOMISJA REGATOWA; INSTRUKCJA ŻEGLUGI; PUNKTACJA**

### **90.1 Komisja regatowa**

Komisja regatowa musi prowadzić wyścigi zgodnie z zaleceniami organizatora oraz według wymagań *przepisów*.

### **90.2 Instrukcja żeglugi**

- (a) Komisja regatowa musi opublikować pisemną instrukcję żeglugi odpowiadającą wymaganiom przepisu J2.
- (b) Gdy odpowiednio do rangi regat, spodziewane są zgłoszenia z innych krajów, Instrukcja żeglugi musi zawierać, w języku angielskim, odpowiednie zarządzenia krajowe.
- (c) Zmiany w instrukcji żeglugi muszą być na piśmie i umieszczone w czasie określonym w instrukcji żeglugi na oficjalnej tablicy ogłoszeń lub, gdy są podawane na wodzie, muszą być zakomunikowane każdemu jachtowi przed jego sygnałem ostrzeżenia. Zmiany ustne mogą być podawane tylko na wodzie i tylko, gdy taka procedura jest określona w instrukcji żeglugi.

### **90.3 Punktacja**

- (a) Komisja regatowa oblicza punktację wyścigu lub serii wyścigów według Dodatku A, stosując system Małych Punktów chyba, że instrukcja żeglugi wymaga Systemu Punktów Premiujących lub innego systemu. Punktacja wyścigu musi zostać obliczona, jeżeli wyścig nie jest *przerwany* i gdy jeden jacht przebył trasę zgodnie z przepisem 28.1 i *ukończył* przed limitem czasu, jeśli taki jest

nawet, gdy jacht wycofa się po *ukończeniu* lub jest zdyskwalifikowany.

- (b) Gdy system punktacji przewiduje odrzucenie jednego lub więcej wyników jachtu z jego łącznej punktacji; punkty za złamanie przepisu 2, przepisu 30.3 ostatnie zdanie przepisu 42, jeżeli stosowane są przepisy 67, P2.2 lub P2.3 lub przepis 69.1(b)(2) nie podlegają odrzuceniu. Zamiast tego odrzucany będzie następny w kolejności najgorszy wynik.

## **91 KOMISJA PROTESTOWA**

Komisją protestową musi być:

- (a) komisja wyznaczona przez organizatora lub komisję regatową lub
- (b) międzynarodowe jury mianowane przez organizatora lub zgodnie z zarządzeniami ISAF i spełniające wymagania Dodatku N. Władza krajowa może zarządzić, że wymagana jest jej zgoda dla powołania międzynarodowego jury regat w zakresie jej jurysdykcji, z wyjątkiem regat ISAF lub gdy międzynarodowe jury powoływane jest przez ISAF na podstawie przepisu 89.2(b).



# DODATEK A

## PUNKTACJA

---

*Patrz przepis 90.3*

### **A1 LICZBA WYŚCIGÓW**

Liczba planowanych wyścigów oraz wymagana liczba wyścigów przeprowadzonych dla uznania serii wyścigów, musi być podana w instrukcji żeglugi.

### **A2 PUNKTACJA ŁĄCZNA**

Łączną ilością punktów jachtu w serii wyścigów będzie suma punktów za wyścigi z wyłączeniem jego najgorszego wyniku punktowego. (Instrukcja żeglugi może ustalić inaczej, na przykład, że żaden wynik nie będzie odrzucany, że dwa lub więcej wyników będzie odrzucanych lub, że określona ilość wyników będzie odrzucona po rozegraniu określonej liczby wyścigów. Wyścig jest uważany za rozegrany, jeżeli została obliczona punktacja; patrz przepis 90.3(a). Jeżeli jacht uzyskał dwa lub więcej takich samych najgorszych wyników, odrzucony zostanie wynik(i) w wyścigu(ach) rozegranym najwcześniej w serii wyścigów. Zwycięzcą jest jacht otrzymujący najmniejszą ilość punktów w serii wyścigów; pozostałe jachty uzyskują odpowiednią kolejność.

### **A3 CZASY STARTU ORAZ MIEJSCA NA MECIE**

Czas sygnału startu określa czas startu jachtu, a miejsce, na którym jacht *kończy* wyścig określa jego miejsce na mecie. Jednakże, gdy stosowany jest system wyrównawczy lub przeliczeniowy, skorygowany w wyniku przeliczenia czas przebycia trasy przez jacht, określać będzie jego miejsce.

### **A4 SYSTEM MAŁYCH PUNKTÓW I SYSTEM PUNKTÓW PREMIUJĄCYCH**

*Większość serii wyścigów punktowana jest albo przy zastosowaniu Systemu Małych Punktów, albo przy zastosowaniu Systemu Punktów Premiujących. System Małych Punktów przyjmuje miejsce jachtu na mecie, jako punkty za wyścig. System Punktów Premiujących nagradza dodatkowo pierwsze sześć jachtów, ponieważ trudniej jest na przykład przesunąć się z miejsca czwartego na trzecie, niż z czternastego na trzynaste. System Małych Punktów będzie zastosowany, chyba, że*

*instrukcja żeglugi określi stosowanie innego systemu; patrz przepis 90.3(a). Jeżeli zostaje wybrany do zastosowania System Punktów Premiujących, może to być dokonane przez następujące stwierdzenie w instrukcji żeglugi: ‘Stosowany będzie System Punktów Premiujących określony w Dodatku A’.*

- A4.1** Każdy jacht, który *wystartował, ukończył*, nie wycofał się po ukończeniu, nie otrzymał kary lub zadośćuczynienia, uzyskuje następujące ilości punktów:

<i>Miejsce na mecie</i>	<i>System małych punktów</i>	<i>System punktów premiujących</i>
Pierwsze	1	0
Drugie	2	3
Trzecie	3	5.7
Czwarte	4	8
Piąte	5	10
Szóste	6	11.7
Siódme	7	13
Każde następne miejsce	Dodać 1 pkt.	Dodać 1 pkt.

- A4.2** Jacht, który *nie wystartował, nie ukończył*, wycofał się po *ukończeniu* lub został zdyskwalifikowany, otrzymuje za miejsce na mecie jeden punkt więcej niż liczba jachtów zgłoszonych do serii wyścigów. Jacht ukarany na podstawie przepisu 30.2 lub który przyjął karę zgodnie z przepisem 44.3(a) otrzyma punkty zgodnie z przepisem 44.3(c).

## **A5 WYNIKI OKREŚLANE PRZEZ KOMISJĘ REGATOWĄ**

Jacht, który *nie wystartował*, nie wypełnił wymagań przepisu 30.2 lub 30.3, albo *nie ukończył*, albo przyjmuje karę zgodnie z przepisem 44.3(a), lub wycofuje się po *ukończeniu*, otrzymuje od komisji regatowej punkty bez rozpatrywania. Jedynie komisja protestowa może podjąć dodatkowe działania pogarszające wynik punktowy jachtu.

## **A6 ZMIANY MIEJSC I PUNKTACJI INNYCH JACHTÓW**

- A6.1** Jeżeli jacht jest zdyskwalifikowany w wyścigu lub wycofał się po *ukończeniu*, każdy jacht, który *ukończył* po nim przesuwa się o jedno miejsce w górę.

**A6.2** Jeżeli komisja protestowa decyduje o przyznaniu zadośćuczynienia przez skorygowanie punktów otrzymanych przez jacht, punktacja innych jachtów nie może ulec zmianie, chyba, że komisja protestowa zdecyduje inaczej.

## **A7 REMISY W WYŚCIGU**

Jeżeli jachty remisują na linii mety, lub gdy stosowany jest system wyrównawczy lub przeliczeniowy i po obliczeniu jachty mają jednakowe skorygowane czasy, punkty za miejsce remisowe i za miejsce bezpośrednio po nim należy dodać i podzielić na równe części. Jachty remisujące dzielą nagrodę pomiędzy sobą lub otrzymują jednakowe nagrody.

## **A8 REMISY W SERII WYŚCIGÓW**

**A8.1** Jeżeli w serii wyścigów istnieje remis punktowy pomiędzy dwoma i więcej jachtami, dla każdego jachtu układa się listę wyników w kolejności od najlepszego do najgorszego i w pierwszym punkcie (punktach) gdzie występuje różnica, remis rozstrzyga się na korzyść jachtu (jachtów) z najlepszymi wynikami punktowymi. Nie bierze się pod uwagę wyników odrzuconych.

**A8.2** Jeżeli remis pozostaje pomiędzy dwoma lub więcej jachtami, przyznaje się im pozycje według kolejności ich wyników w ostatnim wyścigu. Wszelkie pozostające remis rozstrzyga się wykorzystując wyniki jachtów w przedostatnim wyścigu i postępuje się dalej w ten sposób, aż do rozstrzygnięcia wszystkich remisów. Przy obliczaniu punktacji łącznej brane są także pod uwagę wyniki odrzucone.

## **A9 WYNIKI PUNKTOWE W SERIACH DŁUŻSZYCH NIŻ REGATY**

Dla serii wyścigów rozgrywanych w okresie dłuższym niż regaty jacht, który dotarł na miejsce startu, ale nie *wystartował*, nie *ukończył*, wycofał się po *ukończeniu* lub został zdyskwalifikowany otrzymuje liczbę punktów o jeden więcej niż liczba jachtów, które przybyły na pole startowe. Jacht, który nie przybył na pole startowe otrzymuje liczbę punktów o jeden więcej niż ilość jachtów zgłoszonych do serii wyścigów.

## **A10 ZALECENIA W SPRAWIE ZADOŚĆUCZYNIENIA**

Gdy komisja protestowa decyduje o przyznaniu zadośćuczynienia przez skorygowanie punktów jachtu za wyścig, zaleca się następujące rozwiązania:

- (a) przyznanie punktów równych średniej, obliczonej do najbliższej wartości dziesiętnej punktu (0.05 zaokrąglą się w górę), wszystkich punktów we wszystkich wyścigach w serii, z wyjątkiem wyścigu rozważanego.;
- (b) przyznanie punktów równych średniej, obliczonej do najbliższej wartości dziesiętnej punktu (0.05 zaokrąglą się w górę), wszystkich punktów w wyścigach poprzedzających wyścig rozważany; lub
- (c) przyznanie punktów za miejsce jachtu w wyścigu w momencie wystąpienia incydentu w wyniku, którego przyznano zadośćuczynienie.

## **A11 SKRÓTY STOSOWANE PRZY ZAPISACH PUKTACJI**

Stosowane będą następujące skróty w punktacji poszczególnych jachtów:

- DNC Nie *wystartował*; nie przybył na pole startowe
- DNS Nie *wystartował* ; (sytuacja inna niż DNC i OCS)
- OCS Nie *wystartował*; znalazł się po kursowej stronie linii startu w momencie sygnału startu i nie *wystartował* lub naruszył przepis 30.1.
- ZFP Kara 20% zgodnie z przepisem 30.2
- BFD Dyskwalifikacja na podstawie przepisu 30.3
- SCP Przyjął Karę Punktową na podstawie przepisu 44.3(a)
- DNF Nie *ukończył*
- RAF Wycofał się po *ukończeniu*
- DSQ Dyskwalifikacja
- DNE Dyskwalifikacja (inna niż DGM) niepodlegająca odrzuceniu zgodnie z przepisem 90.3(b)
- DGM Dyskwalifikacja za naganne zachowanie nie podlega odrzuceniu zgodnie z przepisem 90.3(b).
- RDG Przyznano zadośćuczynienie.

## DODATEK B

### PRZEPISY ZAWODÓW DESEK Z ŻAGLEM

---

*Współzawodnictwo desek z żaglem odbywa się zgodnie z „Przepisami Regatowymi Żeglarstwa” wraz ze zmianami wprowadzonymi przez niniejszy dodatek. Określenie ‘jacht’ występujące w przepisach regatowych oznacza odpowiednio ‘deskę’ lub ‘jacht’. Zawody desek z żaglem mogą składać się z jednej lub więcej podanych niżej kategorii lub ich odmian (formatów):*

Kategorie	Formaty
<i>Wyścigi</i>	<i>Wyścigi na trasie, slalom, maraton</i>
<i>Jazda pokazowa</i>	<i>Jazda na fali; styl dowolny</i>
<i>Szybkość</i>	

*W zawodach typu jazda pokazowa zachowanie deski oceniane jest w zakresie zręczności oraz różnorodności, a nie pod względem szybkości; zawody organizowane są z wykorzystaniem serii eliminacyjnych. Zależnie od warunków zafalowania na akwenie organizuje się albo zawody w zachowaniu na fali albo w stylu dowolnym.. Przy zawodach na szybkość, ‘runda’ składa się z jednego lub więcej przejazdów, w których deski startują kolejno, żeglując po trasie w pewnych odstępach czasu. W kategorii ‘wyścigi’ maraton oznacza wyścig zaplanowany na czas trwania powyżej jednej godz.*

*Podczas wyścigów lub zawodów jazdy pokazowej ‘grupa’ (heat) oznacza pojedynczą eliminację, a ‘runda’ składa się z dwóch lub więcej grup; seria eliminacyjna składa się z jednej lub więcej rund.*

#### **B1 DEFINICJE**

**B1.1** Stosowane są następujące dodatkowe definicje:

***Okrażanie lub mijanie*** Deska okrąża lub mija znak, gdy jej kursem właściwym jest rozpoczęcie manewru w celu okrażenia lub minięcia znaku.

***Start z plaży*** Gdy linia startu znajduje się na plaży lub tak blisko plaży, że zawodnik musi stać w wodzie żeby wystartować, to taki start uważany jest za *start z plaży*.

**Wywrócona** Deska jest *wywrócona*, gdy jej żagiel lub zawodnik znajduje się w wodzie.

**B1.2** Definicje podane poniżej stosuje się tylko do zawodów z jazdy pokazowej:

**Powracająca i Wychodząca** Deska żeglująca w tym samym kierunku, co nadchodząca fala jest deską *powracającą*. Deska żeglująca w kierunku przeciwnym do nadchodzącej fali jest deską *wychodzącą*.

**Skakanie** Deska *skacze*, gdy odrywa się od szczytu fali podczas *wychodzenia*.

**Wyprzedzanie** Deska *wyprzedza* od momentu, gdy uzyskuje *krycie* z pozycji *swobodna z tyłu* do czasu, gdy jest *swobodna z przodu* deski *wyprzedzanej*.

**Posiadanie** (fali) Pierwsza deska żeglująca w kierunku brzegu bezpośrednio przed falą *posiada* tę falę. Jednakże, gdy niemożliwe jest określenie, która deska jest pierwsza wówczas deska *nawietrzna* *posiada* falę.

**Stawianie** Deska powstaje od czasu, gdy jej żagiel, lub przy starcie z wody zawodnik, wynurza się z wody do czasu, gdy deska ma szybkość manewrową.

**Surfowanie** Deska *surfuje*, gdy znajduje się na lub bezpośrednio przed falą podczas *powracania*.

**Stan przejściowy** Deska zmieniająca *halsy*, lub wynurzająca się z wody podczas *powracania*, lub taka, która nie *surfuje*, *skacze*, jest *wywrócona* lub *powstająca* jest w *stanie przejściowym*.

## **B2 PRZEPISY DLA WSZYSTKICH RODZAJÓW ZAWODÓW**

*Przepis B2 obowiązuje we wszystkich zawodach*

### **B2.1 Zmiany w Przepisach Części 4**

- (a) Przepis 42 zostaje zmieniony jak następuje: "Deska musi być napędzana jedynie poprzez działanie wiatru na żagiel, działanie wody na kadłub oraz przez własne działania zawodnika, bez uzyskiwania pomocy zewnętrznej".
- (b) Uzupełnia się przepis 43.1(a): "Jednakże zawodnik może nosić na sobie pojemnik na napój, mający pojemność, co najmniej

1 litra oraz ważący nie więcej niż 1.5 kg, gdy jest napelniony’.

- (c) Przepis 44.2 zostaje zmieniony tak, że dwa obroty zostają zastąpione jednym obrotem o  $360^0$  bez wymagań odnośnie zwrotów na wiatr i zwrotów z wiatrem.
- (d) Uzupełnia się przepis 47.1: ‘z wyjątkiem postanowienia w przepisie 41.2’.(Patrz przepis B4.4.)

## **B2.2 Zgłoszenia i dopuszczenie**

Dodaje się do przepisu 78.1: "Gdy ISAF tak zarządził, oznaczone numerami i opatrzone datą znaki umieszczone na desce jej mieczu i żaglu służą za certyfikat deski".

## **B2.3 Organizacja zawodów**

- (a) Usuwa się ostatnie zdanie przepisu 90.2(c).
- (b) Dodaje się nowy przepis 90.2(d): ‘Zmiany postanowień instrukcji żeglugi mogą być przekazywane ustnie, ale tylko wtedy, gdy taka procedura jest opisana w instrukcji żeglugi.’

## **B2.4 Identyfikacja na żaglach**

- (a) Dodaje się do przepisu G1.1(a): "Znak klasowy nie może nawiązywać do niczego innego niż producent lub klasa i nie może składać się z więcej niż dwóch liter i trzech cyfr lub z abstrakcyjnego rysunku".
- (b) Przepisy G1.3(a), G1.3 (c), G1.3(d) i G1.3(e) zostają zmienione jak następuje: Znak klasowy musi być pokazany jednokrotnie po każdej stronie żagla w obszarze powyżej linii wystawionej pod kątem prostym do przedniego liku żagla z punktu oddalonego od głowy żagla o  $1/3$  jej odległości od bomu. Litery przynależności państwowej oraz numery na żaglu muszą być w centralnej jednej trzeciej żagla ponad bomem i wyraźnie oddzielone od jakiegokolwiek reklamy; Muszą być czarne i naklejone na nieprzejrzystym białym tle w tym samym miejscu (plecami do siebie) po obydwóch stronach żagla. Pole tła musi rozciągać się, co najmniej 30 mm poza znaki. Pomiędzy literami przynależności państwowej a numerem żagla musi być stosowany znak ”-” i normalne odstępy.

## **B2.5 Dotknięcie znaku**

Przepis 31 jest zmieniony na: ”Deska może dotknąć *znak*, ale nie może się go trzymać”.

## **B2.6 Przepisy usunięte**

Przepisy 17, 18.3, 43.2, 45, 47.2, 48, 49, 50, 51, 52, 54, 61.1(a)(2), 67, J2.2(28), J2.2(29) i J2.2(33) są usunięte.

## **B3 PRZEPISY DLA ZAWODÓW Z WYŚCIGAMI**

*Przepis B3 stosuje się do współzawodnictwa w wyścigu. Przepis B2 ma również zastosowanie.*

### **B3.1 Zmiany przepisów Części 2 Rozdziału C**

(a) Pierwsze zdanie przepisu 18.1 jest zmienione na „Przepis 18 ma zastosowanie pomiędzy deskami, gdy wymagane jest, aby pozostawiły *znak* po tej samej wymaganej stronie i przynajmniej jedna z nich *właśnie okrąży lub mija go*.”

(b) Przepis 18.2(b) jest zmieniony na:

*Jeżeli deski są w kryciu, gdy pierwsza z nich właśnie okrąży lub mija znak, to deska, która w tym momencie jest zewnętrzna musi od tego czasu dawać miejsce przy znaku desce wewnętrznej. Jeżeli deska jest swobodna z przodu, gdy okrąży lub mija znak to deska, która w tym momencie jest swobodna z tyłu musi od tego czasu dawać miejsce przy znaku.*

(c) Przepis 18.2(c) jest zmieniony, na: *Jeżeli deska jest zobowiązana przez przepis 18.2(b) do dania miejsca przy znaku musi to kontynuować nawet, jeżeli później krycie jest zerwane lub krycie na nowo osiągnięte. Jednakże, gdy jedna z desek przejdzie dziobem linię wiatru przepis 18.2(b) przestaje obowiązywać.*

(d) Przepis 18.4 jest zmieniony na:

*Gdy deska będąca w kryciu po wewnętrznej i mająca prawo drogi musi wykonać zwrot z wiatrem lub odpadać przy znaku, aby żeglować swoim kursem właściwym, dopóki nie wykona zwrotu z wiatrem lub nie odpadnie nie może ona żeglować dalej od znaku niż jest to wymagane do żeglowania tym kursem. Przepis 18.4 nie stosuje się przy znakach bramki.*

### **B3.2 Zmiany innych przepisów Części 2**

(a) W preambule Części 2 ”przepis 23.1” jest zmieniony ”przepis 23.1 i 23.3”



- (b) Dodaje się nowy przepis 16.3:  
W wyścigu slalomowym deska z prawem drogi nie może zmienić kursu podczas ostatnich 30 sekund przed jej sygnałem startu, jeżeli w rezultacie inna deska musiałaby natychmiast podjąć działania dla uniknięcia kontaktu
- (c) Przepis 22 otrzymuje numer 22.1 i jego ostatnie zdanie jest usunięte. Dodaje się nowy przepis 22.2: ‘Deska *wywrócona* nie może podejmować działania, które przeszkadza innej desce.’
- (d) Przepis 23.1 jest zmieniony, na: Jeżeli jest rozsądnie możliwe deska niebędąca w wyścigu nie może przeszkadzać desce, która jest w wyścigu. Po ukończeniu deska musi natychmiast opuścić linię mety i znaki i unikać desek pozostających w wyścigu.
- (e) Dodaje się nowy przepis 23.3:  
‘Desce nie wolno żeglować w obszarze trasy określonym w instrukcji żeglugi podczas rozgrywania wyścigu z wyjątkiem, gdy jest to jej własny wyścig.’
- (f) Dodaje się nowy przepis 24:

## 24 ŻAGIEL NAD WODĄ PODCZAS STARTU

Gdy deska zbliża się do linii startu w celu *wystartowania*, jej żagiel musi znajdować się ponad wodą w normalnej pozycji z wyjątkiem, gdy jest ona przypadkowo *wywrócona*.

### B3.3 Procedury startowe wyścigów

Instrukcja żeglugi musi określić jeden z dwóch poniższych systemów startowych.

(a) SYSTEM 1

Patrz przepis 26, Procedury startowe wyścigów.

(b) SYSTEM 2

Starty do wyścigów muszą być przeprowadzane przy zastosowaniu sygnałów podanych niżej. Czasy liczone są od sygnałów optycznych; brak sygnału dźwiękowego nie będzie brany pod uwagę.

<i>Sygnal</i>	<i>Flaga i sygnał dźwiękowy</i>	<i>Minuty do sygnału startu</i>
Uwaga	Flaga klasy lub numer grupy	3
Ostrzeżenia	Czerwona flaga; opuszczenie sygnału Uwaga; 1 sygnał dźwiękowy	2
Przygotowania	Żółta flaga; opuszczenie czerwonej flagi; 1 sygnał dźwiękowy	1
	Opuszczenie żółtej flagi	½
Startu	Zielona flaga; 1 sygnał dźwiękowy	0

(c) SYSTEM 3 (DLA STARTÓW Z PLAŻY)

- (1) Przed startem każda deska w grupie lub klasie losuje numer określający jej pozycje na linii startu. Pozycje są numerowane w taki sposób, że pozycja 1 jest najbardziej nawietrzną.
- (2) Po wezwaniu desek do zajęcia swych pozycji, komisja regatowa podaje sygnał przygotowania przez podniesienie czerwonej flagi, wraz z pojedynczym sygnałem dźwiękowym. Sygnał startu będzie podany w dowolnej chwili po sygnale przygotowania, przez usunięcie czerwonej flagi, wraz z pojedynczym sygnałem dźwiękowym.
- (3) Po sygnale startu, każda deska musi przebyć najkrótszą drogę od swojej pozycji startowej do swojej pozycji żeglowania na wodzie, (gdy obie stopy zawodnika znajdują się na desce).

### **B3.4 Inne przepisy prowadzenia wyścigu**

Dodaje się nowy przepis 29.3:

#### **29.3 Odwołanie wyścigu slalomowego**

- (a) Gdy podczas sygnału startu deski do slalomowego wyścigu lub grupy jakakolwiek część kadłuba deski, jej załogi lub wyposażenia znajdzie się po kursowej stronie linii startu, komisja regatowa musi zasygnalizować odwołanie generalne.
- (b) Jeżeli komisja regatowa działa według przepisu 29.3(a) i deska zostaje zidentyfikowana, musi być zdyskwalifikowana bez rozpatrywania nawet, gdy wyścig (lub grupa) jest *przerwany*.

Komisja regatowa zawiadomi okrzykiem lub pokaże numer deski, która musi natychmiast opuścić obszar startowy. Jeżeli wyścig (lub grupa) ma powtórzony start lub jest jeszcze raz rozgrywany, deska taka nie ma prawa udziału w takim wyścigu.

- (c) Jeżeli wyścig slalomowy lub grupy jest zakończony, ale później *przerwany* przez Komisję protestową i jeżeli wyścig lub grupa jest ponownie rozgrywana deska zdyskwalifikowana zgodnie z przepisem 29.3(b) może w nim wystartować.

## **B4 PRZEPISY DLA ZAWODÓW JAZDY POKAZOWEJ**

### **B4.1 Przepisy prawa drogi**

Poniższe przepisy zastępują wszystkie przepisy Części 2.

(a) POWRACAJĄCA I WYCHODZĄCA

Deska *powracająca ustępuje* desce *wychodzącej*. Gdy dwie deski *wychodzą* lub *powracają* na tej samej fali, lub gdy żadna z nich nie jest *wychodzącą* lub *powracającą*, deska na *lewym halsie ustępuje* desce na *prawym halsie*.

(b) DESKI NA TEJ SAMEJ FALI, POWRACAJĄCE

Gdy dwie lub więcej desek są na tej samej fali *powracając*, deska, która nie *posiada* fali musi *ustępować*.

(c) SWOBODNY Z TYŁU, SWOBODNY Z PRZODU, I WYPRZEDZANIE

Deska *swobodna z tyłu* i *nieznajdująca się na fali* musi *ustępować* desce *swobodnej z przodu*. Deska *wyprzedzająca*, która nie jest na fali musi *ustępować*.

(d) STAN PRZEJŚCIOWY

Deska, która jest w *stanie przejściowym* musi *ustępować* desce, która w takim *stanie* nie jest. Gdy dwie deski znajdują się w *stanie przejściowym* w tym samym czasie to deska, która jest po lewej burcie lub z tyłu musi *ustępować*.

### **B4.2 Prowadzenie startów i kończenie wyścigów grup**

Wyścigi grup będą przeprowadzone przy użyciu następujących sygnałów:

(a) START GRUPY

Każda flaga musi być opuszczona zanim następna flaga jest podnoszona

<i>Sygnal</i>	<i>Flaga i sygnał dźwiękowy</i>	<i>Minuty przed sygnałem startu</i>
Uwaga	Numer grupy	3
Ostrzeżenia	Czerwona flaga; 1 sygnał dźwiękowy	2
Przygotowania	Żółta flaga; 1 sygnał dźwiękowy	1
Startu	Zielona flaga; 1 sygnał dźwiękowy	0

(b) ZAKOŃCZENIE WYŚCIGU GRUPY

<i>Sygnal</i>	<i>Flaga i sygnał dźwiękowy</i>	<i>Minuty przed sygnałem końca</i>
Koniec, ostrzeżenie	Opuszczenie zielonej flagi; 1 sygnał dźwiękowy	1
Koniec	Czerwona flaga, 1 sygnał dźwiękowy	0

### **B4.3 Rejestracja żagli; obszar trasy; czas trwania wyścigu grupy**

- (a) Deski muszą zarejestrować w komisji regatowej kolory oraz inne szczegóły swych żagli lub inny sposób ich identyfikacji zgodnie z wymogami instrukcji żeglugi, nie później niż w chwili sygnału startu dla grupy startującej o dwie grupy przed startem jej własnej grupy.
- (b) Obszar trasy musi być określony w instrukcji żeglugi i wywieszony na oficjalnej tablicy ogłoszeń nie później niż 10 minut przed sygnałem startu dla pierwszej grupy. Deska będzie punktowana tylko wówczas, gdy będzie żeglować w obszarze trasy.
- (c) Jakakolwiek zmiana w czasie trwania wyścigu grupy musi być ogłoszona przez komisję regatową nie później niż 15 minut przed sygnałem startu dla pierwszej grupy następnej rundy.

### **B4.4 Pomoc z zewnątrz**

Przepis 41. przyjmuje numer 41.1. Dodaje się nowy przepis 41.2: Pomocnik może dostarczyć desce sprzęt zapasowy, ale nie może przeszkadzać innym współzawodniczącym deskom. Deska, której pomocnik nie spełni wymagania trzymania się z dala od

współzawodniczących desek, będzie ukarana. Kara zostanie nałożona według uznania komisji protestowej.

## **B5 SERIE ELIMINACYJNE**

*Przepis B5. ma zastosowanie do organizowanych serii eliminacyjnych, w których deski współzawodniczą w grupach.*

### **B5.1 Procedura serii eliminacyjnych**

- (a) Współzawodnictwo odbywa się w formie jednej lub więcej serii eliminacyjnej. Każda seria musi składać się, albo z maksimum czterech rund w przypadku pojedynczej serii eliminacyjnej, z której tylko pewna ilość desek o najwyższych wynikach punktowych awansuje, lub z maksimum dziesięciu rund w podwójnych seriach eliminacyjnych, gdzie do następnego etapu współzawodnictwa deski mają więcej niż jedną możliwość awansowania.
- (b) Deski muszą żeglować przeciwko innym deskom w parach, lub w grupach określonych przez schemat eliminacji. Wybrana forma współzawodnictwa nie może być zmieniona, gdy runda nie jest dokończona.

### **B5.2 Rozstawienie i listy rankingowe**

- (a) Gdy wykorzystuje się rozstawienie lub listę rankingową dla ustalenia grup pierwszej rundy, miejsca 1-8 (cztery grupy) lub 1-16 (osiem grup) muszą być równo rozdzielone pomiędzy grupy.
- (b) Dla następnych serii eliminacyjnych, jeśli są, deski zostaną przypisane do nowych grup zgodnie z rankingiem w poprzednich seriach eliminacyjnych.
- (c) Decyzje organizatora o rozstawieniu są ostateczne i nie są podstawą do prośby o zadośćuczynienie.

### **B5.3 Plan rozgrywania grup**

Plan rozgrywania grup musi być wywieszony na oficjalnej tablicy ogłoszeń nie później niż 30 minut przed sygnałem startowym dla pierwszej grupy.

### **B5.4 Awansowanie i pożegnania**

- (a) W wyścigach i w konkurencji jazdy pokazowej deski z każdej grupy, awansujące do następnej rundy muszą być ogłoszone przez komisję regatową nie później niż 10 minut przed sygnałem startu dla pierwszej grupy. Liczba awansujących desek może być

zmieniona przez komisję protestową w wyniku decyzji o przyznaniu zadośćuczynienia.

- (b) W konkurencji jazdy pokazowej, każda wyeliminowana deska będzie dołączona do desek o najwyższych pozycjach rozstawienia.
- (c) W konkurencji jazdy po fali, tylko zwycięzca w każdej grupie awansuje do następnej rundy.
- (d) W konkurencji stylu dowolnego, deski awansują do następnej rundy w sposób następujący: z grupy 8 desek awansują 4 najlepsze i zwycięzca deska będzie żeglowała przeciw czwartej, a druga przeciw trzeciej; z grupy czterech desek, najlepsze dwie awansują i żeglują przeciwko sobie.

## **B5.5 Finały**

- (a) Finał składać się będzie z maksimum trzech wyścigów. Komisja regatowa musi ogłosić ilość wyścigów do rozegrania w finale nie później niż pięć minut przed sygnałem ostrzeżenia dla pierwszego wyścigu finałowego.
- (b) Finał przegranych może być rozegrany po finale. Mogą w nim startować wszystkie deski z grup pół-finałowych, które nie zakwalifikowały się do finału.

## **B6 PRZEPISY DLA ZAWODÓW NA SZYBKOŚĆ**

### **B6.1 Przepisy ogólne**

Wszystkie przepisy Części 2 zostają zastąpione przez odpowiednie części niniejszego przepisu.

- (a) **START Z PLAŻY I START Z WODY**  
Desce nie wolno *startować z plaży* lub z wody na trasie lub w obszarze startowym, z wyjątkiem, gdy ma zamiar oddalić się od trasy, aby uniknąć desek *startujących* lub w *wyścigu*.
- (b) **OPUSZCZENIE OBSZARU TRASY**  
Deska opuszczająca obszar trasy musi ustępować deskom w wyścigu.
- (c) **KONTROLOWANIE TRASY**  
Gdy komisja regatowa wskaże flagą pomarańczową w kierunku deski, musi ona natychmiast opuścić obszar trasy.
- (d) **POWRÓT DO OBSZARU STARTOWEGO**  
Deska powracająca do obszaru startowego musi trzymać się z dala od trasy.

- (e) PRZEJAZD; RUNDA  
Maksymalna liczba przejazdów, jakie ma wykonać każda deska w danej rundzie będzie ogłoszona przez komisję regatową nie później niż 15 minut przed sygnałem startu pierwszej rundy.
- (f) CZAS TRWANIA RUNDY  
Czas trwania rundy musi być ogłoszony przez komisję regatową nie później niż 15 minut przed sygnałem startu następnej rundy.
- (g) WARUNKI DLA USTALANIA REKORDU  
Minimalnym dystansem dla rekordu świata jest 500 m. Inne rekordy mogą być ustanawiane na krótszych dystansach. Trasa musi być określona przez tyki i celowniki na łądzie lub przez boje na wodzie. Celownik nie mogą być zbieżne.

## B6.2 System startowy dla zawodów na szybkość

Procedury startowe i procedury kończące rundy muszą być przeprowadzone przy użyciu następujących sygnałów. Każda flaga musi być opuszczona przed podniesieniem następnej flagi.

### (a) SYGNAŁY STARTOWE RUNDY

<i>Sygnal</i>	<i>Flaga</i>	<i>Znaczenie</i>
Oczekiwanie	Czerwona flaga	Trasa zamknięta
Trasa zamkni	AP i czerwona flaga	Trasa zamknięta, będzie otwarta
Przygotowania	Żółta flaga	Trasa będzie otwarta za pięć minut
Startu	Zielona flaga	Trasa otwarta

### (b) ZAKOŃCZENIE RUNDY

<i>Sygnal</i>	<i>Flaga</i>	<i>Znaczenie</i>
Koniec ostrzeżenia	Flaga zielona i żółta	Trasa będzie zamknięta za 5 minut
Przedłużenie	Flaga zielona oraz L	Bieżąca runda przedłużona o 15 minut
Runda zakończona	Flaga czerwona oraz L	Nowa runda wystartuje wkrótce

### **B6.3 Kary**

- (a) Jeżeli deska nie podporządkuje się ostrzeżeniu komisji regatowej może otrzymać ostrzeżenie, a jej numer żagla zostanie wywieszony na tablicy ogłoszeń w pobliżu mety.
- (b) Jeżeli deska otrzymuje ostrzeżenie po raz drugi podczas tej samej rundy, musi być zawieszona przez komisję regatową z uczestniczenia w pozostałej części rundy, a jej numer żagla musi być wywieszony na oficjalnej tablicy ogłoszeń.
- (c) Jeżeli deska zawieszona zostanie zaobserwowana w obszarze trasy, musi być wykluczona z rywalizacji bez rozpatrywania i żadne jej uprzednie czasy lub wyniki nie mogą być uznane za ważne.
- (d) Jakiegokolwiek naruszenie przepisów weryfikacyjnych może prowadzić do zawieszenia we współzawodnictwie na pewien okres czasu.

### **B6.4 Weryfikacja**

- (a) Obserwator mianowany przez World Sailing Speed Record Council (Światową Radę Bicia Rekordów Szybkości) (WSSRC) musi być obecny dla sprawdzania czasów przepłynięcia podczas prób bicia rekordów świata. Komisja regatowa musi sprawdzać czasy i prędkości podczas innych prób ustalania rekordów,
- (b) Zawodnikowi nie wolno wchodzić do obszaru kontroli czasu ani dyskutować na temat sprawy pomiaru czasu bezpośrednio z osobą odpowiedzialną za pomiar. Wszelkie zapytania w sprawie pomiaru czasu muszą być kierowane do komisji regatowej.

## **B7 PROTESTY, ZADOŚĆUCZYNIENIE, ROZPATRYWANIA I ODWOŁANIA**

### **B7.1** Pierwsze trzy zdania z przepisu 61.1(a) są zastąpione przez

Deska zamierzająca protestować musi poinformować drugą deskę przy pierwszej nadarzającej się okazji. Jeżeli *protest* dotyczy incydentu na akwenu regatowym, w którym deska uczestniczyła lub go widziała musi krzyknąć "Protest". Deska musi poinformować komisję regatową o zamiarze protestowania natychmiast po *ukończeniu* lub wycofaniu się.

### **B7.2** W seriach eliminacyjnych protest i prośba o zadośćuczynienie musi być zgłoszone ustnie natychmiast po grupie, w które incydent miał miejsce.



Komisja protestowa może zebrać dowody z dowolnego źródła, jakie uzna za konieczne i może przekazać decyzję ustnie.

**B7.3** Dodaje się nowy przepis 62.1(e): ‘deskę, która nie ustąpiła i doprowadziła do przewrócenia się innej deski’

**B7.4** Dodaje się nowy przepis 70.7: ‘Odwołania nie są dopuszczalne w dyscyplinach z serii eliminacyjnych.’

## **B8 PUNKTACJA**

### **B8.1 Punktacja łączna**

Jeżeli zawody obejmują więcej niż jedną dyscyplinę lub format, instrukcja żeglugi musi podać sposób obliczania punktacji łącznej.

### **B8.2 Punktacja serii**

Przepis A2 zostaje zmieniony na:

Wynik każdej deski w serii musi być sumą jej wyników w wyścigu, w seriach eliminacyjnych lub próbach szybkości, z odrzuceniem najgorszych wyścigów, określanych w sposób następujący:

<i>Wyścigi na trasie</i>	<i>Rundy na szybkość</i>	<i>Serie eliminacyjne w slalomie i w jeździe pokazowej</i>	<i>Ilość wyników odrzucanych</i>
1-4	1 – 3	1 – 2	0
5-11	4 - 6	3 – 4	1
12 lub więcej	7 - 10	5 – 7	2
	11 - 15	8 lub więcej	3
	16 lub więcej		4

Jeżeli deska ma dwa lub więcej jednakowe najgorsze wyniki, wówczas odrzuca się wyniki punktowe uzyskane najwcześniej w serii.

Zwycięzcą jest deska o najmniejszej ilości punktów; pozostałe deski uzyskują miejsca odpowiednio. Przepisy B8.5, B8.6 i B8.7 zawierają wyjątki od tego przepisu.

### **B8.3 Systemy punktowania**

Na końcu pierwszego zdania w przepisie A4.2 dodaje się: ‘lub w przypadku serii eliminacyjnych, ilość desek w danej grupie’

### **B8.4 Niedokończona rozgrywka w grupie**

Gdy rozgrywka w grupie nie może być dokończona, punkty za miejsca niepunktowane zostaną dodane razem i podzielone przez ilość miejsc w danej grupie. Wynikowe ilości punktów, obliczone z dokładnością do najbliższej dziesiątej części punktu (0.05 zaokrągła się w górę), zostają przyznane każdej desce zgłoszonej w grupie.

### **B8.5 Punktowanie serii finałowych w wyścigach slalomowych.**

- (a) Gdy zostają ukończone trzy wyścigi finałowe, punktacja łączna deski w finale będzie równa sumie jej punktów w wyścigach, z odrzuceniem najgorszego wyniku. W przeciwnym przypadku punktacja deski za serię będzie sumą jej punktów w wyścigach.
- (b) Deska, która nie *wystartowała*, nie *ukończyła*, wycofała się po ukończeniu lub była zdyskwalifikowana w finałowym wyścigu, otrzyma punkty równe całkowitej ilości desek zgłoszonych do finału.

### **B8.6 Punktowanie zawodów w jeździe pokazowej**

- (a) Zawody w jeździe pokazowej będą punktowane przez panel 3 sędziów. Jednakże panel może składać się z większej, nieparzystej liczby członków, a także mogą być utworzone dwa takie panele. Każdy sędzia przyznawać będzie punkty za każdy manewr, zgodnie ze skalą podaną w instrukcji żeglugi.
- (b) Kryteria punktowania muszą być podjęte przez komisję regatową i ogłoszone na oficjalnej tablicy ogłoszeń nie później niż 30 minut przed sygnałem startowym pierwszej grupy.
- (c) Punkty deski w grupie muszą być określone przez dodanie punktów przyznanych przez każdego z sędziów. Deska z najwyższą ilością punktów wygrywa, a inne deski zostają sklasyfikowane odpowiednio.
- (d) Aby seria eliminacyjna była ważna, obydwie grupy półfinałowe muszą być rozegrane
- (e) Z wyjątkiem członków komisji regatowej odpowiedzialnej za ustalenie punktacji zawodów, jedynie zawodnicy w danej grupie mają prawo poznać zapisy punktów przyznawane przez sędziów w

grupie. Każdy zapis musi być opatrzony pełnym nazwiskiem sędziego

- (f) Decyzje punktowe sędziego nie mogą być podstawą próśby o zadośćuczynienie zgłaszanej przez deskę.

### **B8.7 Zawody na szybkość**

Szybkości dwóch najszybszych przejazdów deski w ramach danej rundy są uśredniane dla ustalenia jej pozycji. Deska o najwyższej średniej wygrywa, a pozostałe zostają sklasyfikowane odpowiednio.

### **B8.8 Remisy w seriach eliminacyjnych**

#### **(a) WYŚCIGI I ZAWODY NA SZYBKOŚĆ**

Przepis A8 zostaje zmieniony w podany niżej sposób celem jego zastosowania w wyścigach i zawodach na szybkość:

- (1) Dodaje się nowy przepis A8.1: ‘Gdy występuje remis pomiędzy dwoma lub więcej deskami, musi on być rozstrzygnięty na korzyść deski (desek) mającej najlepszy pojedynczy odrzucony wynik punktowy.’
- (2) Przepis A8.1 staje się przepisem A8.2. Jego początek, ‘Jeżeli występuje remis punktowy’ zmienia się, na ‘Jeżeli remis pozostaje’, a jego ostatnie zdanie ulega zmianie na: ‘Te ilości punktów będą brane pod uwagę nawet, gdy niektóre z nich podlegają odrzuceniu.’
- (3) Przepis A8.2 staje się przepisem A8.3 i jego początek, ‘Jeżeli remis pozostaje’ zmienia się, na ‘jeżeli remis nadal pozostaje’.

#### **(b) ZAWODY W JEŹDZIE POKAZOWEJ**

Dla zawodów w jeździe pokazowej przepis A8 zostaje zmieniony jak poniżej

- (1) Jeżeli w obrębie grupy występuje remis w sumie punktów przyznanych przez jednego lub więcej sędziów, musi on być rozstrzygnięty na korzyść deski mającej wyższy wynik punktowy w kategorii nadrzędnej. Jeżeli kategorie mają jednakową wagę, w przypadku zawodów w zachowaniu na fali remis musi być rozstrzygnięty na korzyść deski z wyższą ilością punktów w jeździe na fali, a w zawodach w stylu dowolnym na korzyść deski z wyższym wynikiem punktowym za wrażenie ogólne. Jeżeli remis pozostaje, przy

zawodach w zachowaniu na fali musi być rozstrzygnięty na korzyść deski z wyższym wynikiem punktowym w kategorii bez priorytetu, a w zawodach w stylu dowolnym musi pozostać, jako wynik ostateczny.

- (2) Jeżeli występuje remis w punktach za serię wyścigów, musi być on rozstrzygnięty na korzyść deski, która uzyskała więcej razy lepszą ilość punktów niż druga deska. Wszystkie wyniki punktowe muszą być brane pod uwagę nawet, jeżeli niektóre z nich były odrzucone.
- (3) Jeżeli remis ciągle pozostaje, grupa musi powtórzyć wyścigi. Jeżeli nie jest to możliwe remis pozostaje, jako ostateczny rezultat.

## DODATEK C

### PRZEPISY REGAT MECZOWYCH

---

*Regaty meczowe rozgrywa się według Przepisów Regatowych Żeglarstwa ze zmianami wprowadzonymi przez niniejszy dodatek. Jeżeli zawiadomienie o regatach i instrukcja żeglugi nie przewidują inaczej, w regatach muszą orzekać arbitrzy.*

#### **C1 TERMINOLOGIA**

W zależności od regat "Zawodnik" oznacza sternika, zespół lub jacht. "Grupa meczy" (flight) oznacza dwa lub więcej meczy rozgrywanych w tej samej sekwencji startowej.

#### **C2 ZMIANY W DEFINICJACH I PRZEPISACH CZĘŚCI 2 i 4**

##### **C2.1** Definicja *ukończenia* zostaje zmieniona i otrzymuje brzmienie:

Jacht *kończy*, gdy po zakończeniu przyjmowania wszystkich kar, jakakolwiek część jego kadłuba, żałogi, albo wyposażenia w normalnej pozycji, przecina linię mety w kierunku kursu od ostatniego *znaku*. Jednakże, gdy kary ulegają skasowaniu zgodnie z przepisem C7.2(d) po tym jak jeden lub oba jachty *ukończyły*, każdy musi być odnotowany jako jacht, który *ukończył wtedy, gdy przeciął linię mety*.

##### **C2.2** Uzupełnić definicję *kurs właściwy*: "Jacht przyjmujący karę lub manewrujący w celu przyjęcia kary nie żegluje *kursem właściwym*."

##### **C2.3** W definicji *Strefa* odległość jest zmieniona na dwie długości kadłuba.

##### **C2.4** Przepis 13 jest zmieniony na:

#### **13 PODCZAS ZWROTU NA WIATR LUB Z WIATREM**

**13.1** Jacht musi *ustępować* innym jachtom od momentu, gdy przechodzi dziobem linię wiatru do czasu, gdy jest na kursie ostro na wiatr.

**13.2** Po tym jak lik dolny grota jachtu żeglującego z wiatrem przejdzie linię środkową jachtu, musi on *ustępować* innym jachtom do czasu, gdy jego grot wypełni się.

**13.3** Podczas gdy przepisy 13.1 lub 13.2 mają zastosowanie, przepisów 10, 11 i 12 nie stosuje się. Jednakże, gdy dwa jachty podlegają przepisowi 13.1 lub 13.2 w tym samym czasie, jacht będący po lewej burcie drugiego lub jacht z tyłu musi *ustąpić*.

**C2.5** Przepis 16.2 jest usunięty.

**C2.6** Przepis 18.3 zostaje zmieniony na:

Jeżeli dwa jachty były na przeciwnych *halsach* i jeden z nich zmienia *hals* i w rezultacie podlega przepisowi 13.1 w *strefie*, gdy drugi jacht *osiąga znak* od tego czasu przepis 18.2 nie ma zastosowania.

Jeżeli jacht, który zmienił *hals* ukończył zwrot na wiatr a:

- (a) ten drugi jacht nie może przez wyostrzenie uniknąć *krycia* po wewnętrznej, wówczas jest on upoważniony do *miejsca przy znaku* i jacht, który zmienił *hals* musi ustępować a przepis 15 nie ma zastosowania
- (b) ten drugi jacht może przez wyostrzenie uniknąć *krycia* po wewnętrznej to jacht, który zmienił *hals* jest upoważniony do *miejsca przy znaku*.

**C2.7** Gdy przepis 20 ma zastosowanie, jako dodatek do okrzyków, wymagane są następujące znaki ramieniem podawane przez sternika:

- (a) dla "Miejsce do zwrotu na wiatr", powtarzające się i wyraźne wskazywanie pod wiatr; oraz
- (b) dla "Rób zwrot", powtarzające się i wyraźne wskazywanie na drugi jacht oraz machanie ręką w kierunku pod wiatr.

**C2.8** Przepis 23.1 zostaje zmieniony, na: "Gdy istnieje rozsądna możliwość, jacht niebędący w *wyścigu* nie może przeszkadzać jachtowi w *wyścigu* lub łodziom arbitrów".

**C2.9** Dodaje się nowy przepis 23.3: "Gdy spotykają się jachty z różnych meczy, jakakolwiek zmiana kursu dowolnego jachtu musi być zgodna z wypełnianiem *przepisu* lub z dążeniem do wygrania własnego meczu".

**C2.10** Dodaje się do preambuły Części 4: 'Przepis 42 stosuje się również pomiędzy sygnałami ostrzeżenia i przygotowania.'

**C2.11** Przepis 42.2(d) zostaje zmieniony na: 'rumplowanie: powtarzające się ruchy steru celem napędzenia jachtu w przód.'

## **C3 SYGNAŁY W WYŚCIGU I ZMIANY W ODNOŚNYCH PRZEPISACH**

### **C3.1 Sygnały Startowe**

Sygnały do rozpoczęcia meczu podano poniżej. Czasy mierzone są od sygnałów optycznych; brak sygnału dźwiękowego nie będzie brany pod

uwagę. Gdy rozgrywany będzie więcej niż jeden mecz, sygnał startowy jednego meczu jest sygnałem ostrzeżenia dla następnego.

<i>Czas w minutach</i>	<i>Sygnal optyczny</i>	<i>Sygnal dźwiękowy</i>	<i>Znaczenie</i>
10	podniesienie flagi F	Jeden	Sygnal Uwaga
6	opuszczenie flagi F	bez sygnału	
5	podniesienie flagi cyfry*	Jeden	Sygnal ostrzeżenia
4	podniesienie flagi P	Jeden	Sygnal przygotowania
2	flagi niebieska lub żółta lub obie podniesione**	jeden**	Koniec przedstartowego czasu na wejście
0	Opuszczenie sygnałów ostrzeżenia i przygotowania	Jeden	Sygnal startu

\* W obrębie jednej grupy meczy (flight) flaga „1” oznacza Mecz 1, flaga „2” oznacza Mecz 2 itd. chyba, że inne sygnały ostrzeżenia zostały opisane w instrukcji żeglugi.

\*\*Sygnały te muszą być podane tylko wówczas, gdy jeden lub obydwa jachty nie wypełnią przepisu C 4.2. Flagi muszą być wystawione do czasu zasygnalizowania przez arbitrów kary lub przez jedną minutę w zależności, co nastąpi wcześniej.

### **C3.2 Zmiany w odnośnych przepisach**

(a) Przepis 29.1 zostaje zmieniony i otrzymuje brzmienie

- (1) Gdy w momencie sygnału startu jakakolwiek część jego kadłuba, załogi lub wyposażenia jest po kursowej stronie linii startu lub jednego z jej przedłużeń, komisja regatowa musi niezwłocznie wystawić flagę niebieską lub żółtą identyfikującą jacht, wraz z jednym sygnałem dźwiękowym. Flaga pozostaje w górze do czasu, gdy jacht znajdzie się całkowicie po przedstartowej stronie linii startu lub jednego z jej przedłużeń lub do czasu dwóch minut po sygnale startu, którykolwiek jest wcześniejszy.
- (2) Gdy w czasie sygnału startu dla jachtu, żadna część jego kadłuba, załogi lub osprzętu nie jest po kursowej stronie linii startu lub jej przedłużeń i jeżeli zanim jacht wystartuje, będzie żeglował w kierunku kursowej strony linii startu przecinając jedno z jej przedłużeń, KR niezwłocznie pokaże niebieską lub żółtą flagę identyfikującą ten jacht. Taka flaga musi być

wystawiona do czasu, gdy jacht taki znajdzie się całkowicie po przedstartowej stronie linii startu lub jednego z jej przedłużeń, lub przez dwie minuty po sygnale startu, decyduje moment wcześniejszy.

- (b) W opisie znaczenia Sygnału AP, ostatnie zdanie zmienia się na: ‘S sygnał ‘Uwaga’ zostanie podany 1 minutę po usunięciu chyba, że w tym czasie wyścig zostanie ponownie *odroczone* lub *przerwany*.’
- (c) W opisie znaczenia Sygnału N ostatnie zdanie zmienia się na: ‘S sygnał ‘Uwaga’ będzie podany jedną minutę po opuszczeniu chyba, że w tym czasie wyścig zostanie ponownie *odroczone* lub *przerwany*.’

### **C3.3 Sygnały linii mety**

Nie będzie stosowany sygnał niebieskiej flagi lub przedmiot o takim kolorze".

## **C4 WYMAGANIA PRZED STARTEM**

- C4.1** W momencie sygnału przygotowania dla jachtu, każdy z nich musi być na zewnątrz linii, która jest pod kątem 90° do linii startu poprowadzonej przez *znak* startowy znajdujący się na końcu przyznanym jachtowi. Jacht zapisany po lewej stronie listy par ma przyznany lewy koniec startu i musi nieść na rufie w sposób widoczny niebieską flagę, gdy jest *w wyścigu*. Drugi jacht ma przyznany prawy koniec linii startu i musi nosić na rufie w sposób widoczny żółtą flagę, gdy jest *w wyścigu*.
- C4.2** W okresie dwóch minut po sygnale przygotowania, jacht musi przeciąć i opuścić linię startu, za pierwszym razem ze strony kursowej na stronę przedstartową.

## **C5 SYGNAŁY PODAWANE PRZEZ ARBITRÓW**

- C5.1** Flaga zielono-biała z jednym długim sygnałem dźwiękowym oznacza: ‘Nie ma kary’
- C5.2** Flaga niebieska lub żółta identyfikująca jacht wraz z jednym długim sygnałem dźwiękowym oznacza: ‘Wskazany jacht musi przyjąć karę według wymagań przepisu C7’
- C5.3** Flaga czerwona wraz lub zaraz po fladze niebieskiej lub żółtej wraz z jednym długim sygnałem dźwiękowym oznacza: ‘Wskazany jacht musi przyjąć karę według wymagań przepisu C7.3(d).’



- C5.4** Czarna flaga wraz z flagą niebieską lub żółtą i jednym długim sygnałem dźwiękowym oznacza: 'Wskazany jacht jest zdyskwalifikowany i mecz jest zakończony na korzyść drugiego jachtu.'
- C5.5** Jeden krótki sygnał dźwiękowy oznacza: 'Teraz kara została wykonana.'
- C5.6** Powtarzające się krótkie sygnały dźwiękowe oznaczają: 'Jacht nie przyjmuje już kary i kara pozostaje.'
- C5.7** Niebieska lub żółta flaga lub przedmiot umieszczony na łodzi arbitrow oznacza: 'Wskazany (kolorem) jacht ma zaległą karę do wykonania.'

## **C6 PROTESTY I PROSBY O ZADOŚĆUCZYNIENIE PRZEZ JACHTY**

### **C6.1** Jacht może protestować drugi jacht

- (a) na podstawie przepisu Części 2, z wyłączeniem przepisu 14, przez wyraźne pokazanie flagi Y natychmiast po incydencie, w którym brał udział.
- (b) na podstawie jakiegokolwiek przepisu niewymienionego w przepisie C6.1(a) lub C6.2 przez pokazanie flagi czerwonej bezpośrednio po incydencie.

### **C6.2** Jacht nie może protestować drugiego jachtu na podstawie:

- (a) przepisu 14 chyba, że nastąpiło uszkodzenie lub obrażenia ciała;
- (b) przepisu Części 2 chyba, że był uczestnikiem incydentu
- (c) przepisu 31 lub 42, lub
- (d) przepisu C4 lub C7.

### **C6.3** Jacht zamierzający prosić o zadośćuczynienie z powodu okoliczności powstających zanim ukończył lub wycofał się, musi w sposób wyraźny pokazać czerwoną flagę możliwie najszybciej po tym jak uświadamia sobie te okoliczności, ale nie później niż dwie minuty po *ukończeniu* lub wycofaniu się.

- C6.4** (a) Jacht protestujący zgodnie z przepisem C6.1(a) musi usunąć flagę Y przed lub możliwie najszybciej po sygnale arbitrow.
- (b) Jacht protestujący zgodnie z przepisem C6.1(b) lub proszący o zadośćuczynienie zgodnie z przepisem C6.3, musi dla ważności swego *protestu* lub *prośby o zadośćuczynienie* utrzymywać

czerwoną flagę w górze do czasu poinformowania arbitrów po *ukończeniu* lub wycofaniu się. Nie jest wymagany *protest* lub prośba o zadośćuczynienie w formie pisemnej.

### **C6.5 Decyzje arbitrów**

- (a) Po tym jak flaga Y została pokazana, arbitrzy muszą podjąć decyzję czy ukarać któryś jacht. Swoją decyzję muszą zasygnalizować zgodnie z przepisem C5.1, C5.2 lub C5.3.
- (b) Kara czerwonej flagi w przepisie C5.3 musi być zastosowana, gdy jacht w wyniku złamania *przepisu* uzyskał pozycję, z której może kontrolować wyścig, ale arbitrzy nie są pewni, że zostały wypełnione warunki dla zastosowania dodatkowej kary inicjowanej przez arbitrow.

### **C6.6 Decyzje Komisji Protestowej**

- (a) Komisja protestowa może zbierać dowody w dowolny sposób, jaki uważa za właściwy i może zakomunikować swą decyzję ustnie.
- (b) Jeżeli komisja protestowa zdecyduje, że złamanie *przepisu* nie miało znaczącego wpływu na wynik meczu, może:
  - (1) nałożyć karę jednego punktu lub części jednego punktu,
  - (2) zarządzić powtórne rozegranie meczu, lub
  - (3) przyjąć inne rozwiązanie, które uważa za sprawiedliwe, co może oznaczać również nie nałożenie żadnej kary.
- (c) Kara za złamanie przepisu 14, gdy nastąpiło uszkodzenie sprzętu lub obrażenia ciała, może być nałożona według uznania komisji protestowej i może oznaczać też wykluczenie z dalszych wyścigów regat.

## **C7 SYSTEM KAR**

### **C7.1 Przepis usunięty**

Przepis 44 jest usunięty.

### **C7.2 Dotyczy wszystkich kar**

- (a) Jacht ukarany może odłożyć przyjęcie kary w granicach określonych przez przepis C7.3 i musi ją przyjąć w sposób następujący:

- (1) Gdy jacht jest na boku trasy w kierunku nawietrznego *znaku*, musi on wykonać zwrot z wiatrem i najwcześniej jak to jest praktycznie możliwe wyostrzyć do kursu ostro na wiatr.
  - (2) Gdy jacht jest na boku trasy w kierunku *znaku* zawietrznego lub linii mety, musi on wykonać zwrot na wiatr i najwcześniej jak to jest praktycznie możliwe odpaść do kursu pełniejszego niż dziewięćdziesiąt stopni od wiatru rzeczywistego.
- (b) Dodać do przepisu 2: ‘Będąc w *wyścigu*, jacht nie musi przyjmowania kary chyba, że zasygnalizowane było to przez arbitrow’
  - (c) Jacht kończy bok trasy, gdy jego dziób przecina przedłużenie linii od poprzedniego *znaku* poprzez *znak*, który aktualnie okrąża, lub na ostatnim boku, gdy *kończy*.
  - (d) Jacht ukarany nie może być odnotowany, jako *kończący* do czasu, aż wykona karę i pożegluje całkowicie na kursową stronę linii mety, a następnie *ukończy* chyba, że kara zostaje skasowana przed lub po przekroczeniu linii mety.
  - (e) Jeżeli jacht ma jedną lub dwie zaległe kary i drugi jacht z jego meczu otrzymuje karę, jedna kara każdego z jachtów zostaje skasowana z wyjątkiem, że kara ‘czerwonej flagi’ nie kasuje innej kary lub nie może być skasowana przez inną karę
  - (f) Jeżeli jacht ma więcej niż 2 kary zaległe, arbitrzy muszą zasygnalizować jego dyskwalifikację w sposób określony przepisem C5.4.

### **C7.3 Ograniczenia w przyjmowaniu kar**

- (a) Jacht przyjmujący karę, która obejmuje zwrot na wiatr, musi mieć głowę spinakera poniżej przegubu mocowania bomu grota od czasu, gdy przechodzi dziobem linię wiatru do czasu, gdy znajdzie się na kursie ostro na wiatr.
- (b) Żadna część kary nie może być wykonana w *strefie* okrążanego *znaku*, który zaczyna, ogranicza lub kończy bok, na którym jacht się znajduje.
- (c) Jeżeli jacht ma jedną zaległą karę, może ją przyjąć w dowolnym czasie po *wystartowaniu* i przed *ukończeniem*. Jeżeli jacht ma dwie kary zaległe, musi przyjąć jedną z nich tak szybko, jak to jest praktycznie możliwe, ale nie przed *wystartowaniem*.

- (d) Gdy arbitrzy pokażą czerwoną flagę wraz lub zaraz po fladze kary, ukarany jacht musi przyjąć karę tak szybko, jak to jest praktycznie możliwe, ale nie przed *wystartowaniem*.

#### **C7.4 Przyjmowanie i wykonywanie kar.**

- (a) Gdy jacht mający karę zaległą znajduje się na boku trasy do *znaku* nawietrznego i robi zwrot z wiatrem, lub gdy jest na boku trasy do *znaku* zawietrznego lub linii mety i przechodzi dziobem przez linię wiatru, to przyjmuje karę.
- (b) Gdy jacht przyjmujący karę nie wykona tej kary prawidłowo lub gdy nie wykona kary tak szybko jak to jest praktycznie możliwe, to nie liczy się, jako przyjmujący karę. Arbitrzy muszą podać sygnał wymagany przez przepis C5.6.
- (c) Łódź arbitrow w każdym meczu pokazywać będzie niebieskie lub żółte flagi lub przedmioty, każdy wskazujący jedną karę opóźnioną. Gdy jacht wykonał karę lub kara została skasowana, to jedna flaga lub przedmiot zostanie usunięty. Zaniedbanie arbitrow odnośnie pokazania lub usunięcia przedmiotów nie zmienia ilości kar zaległych.

### **C8 KARY INICJOWANE PRZEZ ARBITRÓW**

#### **C8.1 Zmiany przepisów**

- (a) Przepisy 60.2(a) oraz 60.3(a) nie stosują się do *przepisów*, w odniesieniu, do których kary mogą być nałożone przez arbitrow.
- (b) Przepis 64.1 (c) zostaje zmieniony tak, że zasada o uniewinnieniu jachtu może być zastosowana przez arbitrow bez *rozpatrywania* i jest on nadrzędny w stosunku do jakiegokolwiek przepisu niniejszego dodatku będącego z nim w sprzeczności.

**C8.2** Gdy arbitrzy zdecydują, że jacht złamał przepis 31, 42, C4, 7.3(c) lub C7.3(d), musi on być ukarany, co będzie sygnalizowane według wymagań przepisu C5.2 lub C5.3. Jednakże, gdy jacht jest ukarany za złamanie przepisu Części 2 i gdy w tym samym incydencie złamie przepis 31 nie będzie ukarany za złamanie przepisu 31. Ponadto jacht, który pokaże niewłaściwą flagę identyfikującą jacht lub nie pokaże prawidłowej flagi zostanie ostrzeżony ustnie i otrzyma możliwość naprawienia błędu zanim zostanie ukarany.

**C8.3** Gdy arbitrzy zdecydują, że jacht:

- (a) w wyniku naruszenia *przepisu* oraz uwzględniając nałożoną karę uzyskał korzyść;
- (b) złamał *przepis* z rozmysłem; lub
- (c) naruszył zasady sportowego współzawodnictwa;

to musi on być ukarany zgodnie z przepisami C5.2, C5.3 lub C5.4.

**C8.4** Jeżeli arbitrzy lub członkowie komisji protestowej zdecydują, że jacht mógł złamać *przepis* inny niż te wymienione w przepisie C6.1(a) i C6.2, muszą poinformować o tym komisję protestową, aby ta podjęła działania na podstawie przepisu 60.3 i przepisu C6.6, zależnie od okoliczności.

**C8.5** Gdy po tym jak jeden jacht *wystartował* arbitrzy są przekonani, że drugi jacht nie *wystartuje*, mogą zasygnalizować zgodnie z przepisem C5.4 że jacht, który nie *wystartował* jest zdyskwalifikowany i mecz jest zakończony.

**C8.6** Gdy arbitrzy meczowi wraz, z co najmniej jednym innym arbitrem zdecydują, że jacht złamał przepis 14 i w rezultacie nastąpiło uszkodzenie mogą nałożyć karę pół punktu bez rozpatrywania. Zawodnik musi być poinformowany o karze najszybciej jak to praktycznie możliwe i może prosić o przesłuchanie. W takim przypadku komisja protestowa musi postępować zgodnie z przepisem C6.6.

Kara zdecydowana przez Komisję protestową może być większa niż pół punktu. Gdy arbitrzy zdecydują, że kara większa niż pół punkta jest właściwa, musi ona postępować zgodnie z przepisem C8.4.

## **C9 PROŚBY O ZADOŚĆUCZYNIENIE LUB WZNOWIENIE ROZPATRYWANIA, ODWOŁANIA, INNE DZIAŁANIA**

**C9.1** Nie przysługuje prośba o zadośćuczynienie lub prawo do odwołania od decyzji podejmowanych na podstawie przepisów C5, C6, C7, lub C8. W przepisie 66 trzecie zdanie zostaje zmienione na: " *Strona* w rozpatrywaniu nie ma prawa prosić o wznowienie rozpatrywania".

**C9.2** Zawodnik nie może opierać swojej prośby o zadośćuczynienie na twierdzeniu, że działanie łodzi oficjalnej było niewłaściwe. Komisja protestowa może rozważyć decyzję o przyznaniu zadośćuczynienia w takich okolicznościach, ale tylko wtedy, gdy sądzi, że oficjalna łódź, włączając łódź arbitrow, mogła poważnie przeszkodzić ścigającemu się jachtowi.

**C9.3** Żadne czynności jakiegokolwiek rodzaju nie mogą być podejmowane w odniesieniu do działań, lub ich braku podejmowanych przez arbitrów, z wyjątkiem dopuszczonych przez przepis C.9.2.

## **C10 PUNKTACJA**

**C10.1** Wygrywający zawodnik w każdym meczu otrzymuje jeden punkt (pół punktu za remis dla każdego jachtu); przegrywający nie dostaje żadnych punktów.

**C10.2** Gdy zawodnik wycofuje się z części regat, wyniki punktowe za wszystkie rozegrane wyścigi pozostają bez zmian.

**C10.3** Gdy wielokrotne rundy każdy z każdym kończą się rundą niekompletną, przyznanie tylko jednego punktu jest możliwe dla wszystkich meczy ukończonych pomiędzy dwoma zawodnikami i będzie on podzielony w sposób następujący:

<i>Ilość ukończonych meczów pomiędzy każdymi dwoma zawodnikami</i>	<i>Punkty za każdy wygrany mecz</i>
1	Jeden punkt
2	Pół punktu
3	Jedna trzecia punktu
( itd.)	

**C10.4** W rundzie każdy z każdym:

- zawodników szereguje się w kolejności ich łącznych ilości punktów, najwyższa ilość punktów na początku;
- zawodnik, który wygrał mecz, ale został zdyskwalifikowany za złamanie *przepisu* przeciw zawodnikowi z innego meczu traci punkt za ten mecz (jednakże przegrywający przeciwnik nie otrzymuje punktu); oraz
- pozycja końcowa zawodników, którzy żeglowali w różnych grupach, jest określana na podstawie największej ilości punktów.

**C10.5** W wyścigach eliminujących instrukcja żeglugi musi określić minimalną ilość punktów wymaganych, aby wyłonić zwycięzcę w serii pomiędzy dwoma zawodnikami. Gdy seria z eliminowaniem zawodników zostaje przerwana, zwycięstwo zostaje przyznane zawodnikowi o największej ilości punktów.

## C11 REMISY

### C11.1 Dla serii wyścigów każdy z każdym

*W seriach każdy z każdym, zawodnicy są przydzieleni do jednej lub więcej grup i będą żeglowali przeciwko sobie każdy z każdym w swojej grupie jeden lub więcej razy. Każdy oddzielny etap określony w programie regat uważany jest za oddzielną serię każdy z każdym, niezależnie od ilości ile razy, każdy zawodnik żegluje przeciw każdemu innemu z zawodników na danym etapie.*

Remisy pomiędzy dwoma lub więcej zawodnikami w serii każdy z każdym muszą być rozstrzygnięte metodami podanymi niżej, w kolejności tak aż wszystkie remisy zostaną rozstrzygnięte. Gdy jeden lub więcej remisów jest rozstrzygnięty tylko częściowo, przepisy C11.1(a) do C11.1(e) muszą być powtórnie do nich zastosowane. Remisy muszą być rozstrzygane na korzyść zawodnika, który:

- (a) przy uszeregowaniu w kolejności, ma wyższą ilość punktów w meczach pomiędzy zawodnikami w remisie.
- (b) gdy remis jest pomiędzy dwoma zawodnikami w wielokrotnej serii każdy z każdym, zwyciężył w ostatnim meczu pomiędzy tymi dwoma zawodnikami.
- (c) ma najwięcej punktów uzyskanych z zawodnikiem zajmującym najwyższe miejsce w serii każdy z każdym lub, jeśli to konieczne, w stosunku do drugiego i tak dalej aż remis zostanie rozstrzygnięty. Gdy dwa oddzielne remisy muszą być rozstrzygnięte, ale wynik każdego z nich zależy od rozstrzygnięcia drugiego, należy w procedurze C11.1(c) stosować następujące zasady:
  - (1) remis na wyższym miejscu w punktacji rozstrzygany jest przed remisem na niższym miejscu punktacji, oraz
  - (2) wszyscy zawodnicy z remisu na niższym miejscu muszą być traktowani, jako jeden zawodnik dla celów przepisu C11.1(c)
- (d) po zastosowaniu przepisu C10.4(c) ma najwyższe miejsce w różnych grupach, niezależnie od ilości uczestników w każdej grupie.
- (e) ma najwyższe miejsce w ostatnim etapie regat (regaty flotylli, seria każdy z każdym, itp.).

## **C11.2 Serie eliminujące**

Remisy (włączając 0-0) pomiędzy dwoma zawodnikami w seriach eliminujących muszą być rozwiązywane metodami podanymi dalej, w kolejności zastosowania, do momentu aż remis zostanie rozstrzygnięty. Remis zostaje rozstrzygnięty na korzyść zawodnika, który:

- (a) ma najwyższe miejsce w ostatniej serii każdy z każdym, z zastosowaniem przepisu C11.1, gdy to jest konieczne.
- (b) wygrał ostatni mecz pomiędzy remisującymi zawodnikami.

## **C11.3 Remisy pozostające**

Gdy przepis C11.1 lub C11.2 nie rozwiązuje remisu:

- (a) Gdy remis musi być rozstrzygnięty dla potrzeb późniejszego etapu regat (lub innych regat, dla których dane regaty są kwalifikacją), remis powinien być rozstrzygnięty meczem dogrywki, gdy to jest możliwe. Gdy komisja regatowa zadecyduje, że dogrywka nie jest praktycznie możliwa remis powinien być rozstrzygany na korzyść zawodnika, który ma wyższe miejsce w serii round-robin po odrzuceniu wyniku pierwszego wyścigu każdemu z remisujących zawodników, lub jeśli to nie rozwiązuje remisu po odrzuceniu drugiego wyścigu i tak dalej dopóki remis nie zostanie rozstrzygnięty. Gdy remis jest częściowo rozstrzygnięty, pozostający remis powinien być rozstrzygany na podstawie przepisu C11.1 lub C11.2
- (b) dla wyłonienia zwycięzcy w regatach, które nie są bezpośrednią kwalifikacją do innych regat, lub końcowej pozycji pomiędzy zawodnikami wyeliminowanymi w jednej rundzie serii eliminujących, może być zastosowany mecz dogrywki, (ale nie losowanie).
- (c) gdy remis nie zostaje rozstrzygnięty, wszelkie nagrody pieniężne lub punkty rankingowe za miejsca w remisie muszą być dodane i podzielono równo pomiędzy zawodników remisujących.

*Uwaga: Standardowe Zawiadomienie o Regatach oraz Standardowa Instrukcja Żeglugi mogą być otrzymane z ISAF*



## DODATEK D

### PRZEPISY REGAT ZESPOŁOWYCH

---

*Wyścigi zespołowe rozgrywane są zgodnie z Przepisami Regatowymi Żeglarstwa ze zmianami wprowadzonymi przez niniejszy Dodatek. Jeżeli będą działać arbitrzy, musi to być stwierdzone w Instrukcji Żeglugi.*

#### **D1. ZMIANY W PRZEPISACH REGATOWYCH**

##### **D1.1 Zmiany w Definicjach i przepisach Części 2**

- (a) W definicji *Strefa* dystans jest zmieniony do dwóch długości kadłuba.
- (b) Drugie zdanie przepisu 18.2(b) zostaje zmienione, na: ‘Jeżeli jacht jest *swobodny z przodu* osiągając *strefę* lub, gdy jacht później staje się *swobodny z przodu* po tym, *gdy* drugi jacht przechodzi dziobem linię wiatru, jacht *swobodny z tyłu* musi od tego momentu dawać *miejsce przy znaku*’.
- (c) Przepis 18.4 jest usunięty.
- (d) Dodaje się nowy przepis 23.3: ‘Jachtowi, który *ukończył*, nie wolno działać w celu przeszkadzania jachtowi, który nie *ukończył*.’
- (e) Dodaje się nowy przepis 23.4: ‘Gdy spotykają się jachty z różnych wyścigów, jakkolwiek zmiana kursu przez którykolwiek z jachtów musi być zgodna z *przepisem* lub z dążeniem do wygrania własnego wyścigu.’

##### **D1.2 Inne przepisy dodatkowe:**

- (a) Nie może być kary za złamanie przepisu Części 2, jeżeli incydent ma miejsce pomiędzy jachtami tego samego zespołu i nie ma kontaktu.
- (b) Dodaje się przepis 41: ‘Jednakże jacht może otrzymać pomoc od innego jachtu z jego zespołu pod warunkiem, że nie jest stosowany przekaz elektroniczny.
- (c) Jacht nie jest uprawniony do zadośćuczynienia z powodu uszkodzenia jachtu lub obrażeń ciała spowodowanego przez inny jacht z jego zespołu.
- (d) Pierwsze zdanie przepisu 45 jest usunięte.

## D2 PROTESTY I KARY

### D2.1 Protesty i uniewinnienia

- (a) Przepis 60.1 jest zmieniony na "protestować inny jacht, ale nie za domniemane złamanie przepisu Części 2 chyba, że uczestniczył w incydencie albo incydent doprowadził do kontaktu pomiędzy członkami innego zespołu; albo"
- (b) Trzecie zdanie w przepisie 61.1(a) oraz całość przepisu 61.1(a)(2) zostają usunięte.
- (c) Jacht, który w wyścigu mógł być złamać Przepis Części 2 (z wyjątkiem przepisu 14, gdy jacht spowodował uszkodzenie sprzętu lub obrażenia ciała), lub przepis 42 może przyjąć Karę jednego obrotu zgodnie z przepisami 44.2. Instrukcja żeglugi może stanowić, że przepis D2.4(b) odnosi się do wszystkich protestów.

### D2.2 Wyścigi z udziałem arbitrów

Wyścigi z udziałem arbitrów muszą być określone, albo w instrukcji żeglugi, albo poprzez wywieszenie flagi "U" nie później niż wraz z sygnałem ostrzeżenia.

- (a) Gdy jacht protestuje na podstawie przepisu Części 2 lub przepisu 31, 42 lub 44 nie może on wymagać rozpatrywania,. Natomiast, gdy jacht protestowany nie potwierdzi złamania *przepisu* lub nie przyjmie kary, jacht protestujący może prosić o decyzję przez wyraźne pokazanie żółtej flagi oraz wołanie „Arbiter”.
- (b) Arbiter musi zasygnalizować decyzję w sposób następujący
  - (1) flaga zielono-biała lub zielona oznacza: „Nie nałożono kary.”
  - (2) flaga czerwona oznacza: "Jeden lub więcej jachtów zostaje ukaranych". Arbiter musi podać okrzykiem lub sygnałem identyfikację każdego z ukaranych jachtów.
- (c) Jacht ukarany na podstawie przepisu D2.2(b)(2) musi wykonać Karę Dwóch Obrotów zgodnie z przepisem 44.2.
- (d) KARY INICJOWANE PRZEZ ARBITRÓW  
Arbiter może podjąć działanie bez *protestu* innego jachtu gdy:  
jacht złamie przepis 31 lub 42, lub przepis Części 2 przez kontakt z innym jachtem swojego zespołu i nie wykona kary;  
(1) jacht nie podporządkuje się przepisowi D2.2(c);

- (2) jacht złamie zasady współzawodnictwa sportowego ;
- (3) jacht złamie przepis 14 gdzie wystąpiło uszkodzenie sprzętu lub obrażenia ciała lub
- (4) jacht lub jego zespół uzyska korzyść pomimo przyjęcia kary, Arbiter może nałożyć karę jednego lub więcej obrotów, każdy składający się z jednego zwrotu na wiatr i jednego zwrotu z wiatrem, przez pokazanie czerwonej flagi i odpowiednie zawiadomienie okrzykiem, lub zgłoszenie incydentu do komisji regatowej sygnalizowane pokazaniem czarnej flagi, lub zastosować obydwie te działania.

### **D2.3 Alternatywne przepisy arbitrów**

*Każdy z poniższych przepisów stosuje się tylko wówczas, gdy jest to podane w instrukcji żeglugi.*

#### **(a) PROCEDURA PROTESTU PRZY ZASTOSOWANIU JEDNEJ FLAGI**

Przepis D2.2(a) zostaje zastąpiony przez:

Gdy jacht protestuje na podstawie przepisu Części 2 lub na podstawie przepisu 31, 42 lub 44 nie ma on prawa do rozpatrywania. Zamiast tego, jacht zamieszany w incydent może niezwłocznie przyznać się do złamania *przepisu* i przyjmując odpowiednią karę. Jeżeli żaden z jachtów nie przyjmuje kary, arbiter musi zdecydować czy któryś z jachtów złamał *przepis* i musi zasygnalizować swoją decyzję zgodnie z przepisem D2.2(b).

#### **(b) WYŚCIGI Z OGRANICZONYM UDZIAŁEM ARBITRÓW**

Przepis D2.2 ma zastosowanie, z wyjątkiem gdy jacht spełnia przepis D2.2(a) i, albo nie ma zasygnalizowanej decyzji, lub gdy arbiter pokazuje żółtą flagę sygnalizującą, że nie dysponuje dostatecznymi faktami dla decyzji, wówczas jacht protestujący ma prawo do rozpatrywania.

### **D2.4 Dodatkowe przepisy protestów i zadośćuczynienia, gdy wyścigi rozgrywane są z udziałem arbitrów.**

- (a) Ani komisja regatowa ani komisja protestowa nie protestuje jachtu za złamanie przepisu wymienionego w przepisie D2.2(a). Jednakże, po otrzymaniu raportu z dowolnego źródła, komisja protestowa może protestować jacht na podstawie przepisu 14, gdy przypuszcza się, że nastąpiło uszkodzenie lub zranienie.
- (b) *Protesty* i prośby o zadośćuczynienie nie muszą być składane na piśmie i komisja protestowa może zbierać dowody w dowolny

sposób, jaki uważa za stosowny oraz komunikować swe decyzje ustnie.

- (c) Nie będzie stosowana prośba o zadośćuczynienie lub odwołanie przez jacht od decyzji, działań lub braku działania arbitrów. Komisja protestowa może zdecydować o rozważeniu zadośćuczynienia, gdy jest przekonana, że łódź oficjalna, w tym łódź arbitrów, mogła w sposób poważny przeszkodzić jachtowi biorącemu udział w zawodach.

### D3 PUNKTOWANIE WYŚCIGU

- D3.1** (a) Każdy jacht *kończący* wyścig, niezależnie czy przepis 28.1 był przestrzegany, musi otrzymać punkty równe miejscu na mecie. Wszystkie inne jachty muszą otrzymać punkty równe ilości jachtów uprawnionych do udziału w *wyścigu*.
- (b) Dodatkowo, punkty jachtu ulegną powiększeniu jak następuje:

<i>Przepis złamany</i>	<i>Kara punktowa</i>
Przepis 28.1, gdy w wyniku tego jacht lub jego zespół uzyskał korzyść	10
Każdy inny <i>przepis</i> złamany w <i>wyścigu</i> , za który nie przyjęto kary	6

- (c) Po rozpatrywaniu komisja protestowa może nałożyć następujące kary:
- (1) Gdy jacht złamał *przepis* i w wyniku tego jego zespół uzyskał korzyść, może powiększyć ilość punktów tego jachtu.
  - (2) Gdy jacht złamał przepis 1 lub 2, przepis 14, gdy spowodował uszkodzenie sprzętu lub obrażenia ciała, lub *przepis* nie będąc w *wyścigu*, komisja może ukarać zespół jachtu połową lub większą ilością zwycięstw w wyścigach, lub może nie nałożyć kary.
- (d) Zespół z mniejszą ilością sumy punktów wygrywa wyścig. Jeżeli sumy punktów są równe, wygrywa zespół, który nie miał jachtów na pierwszych miejscach.

- D3.2** Gdy wszystkie jachty z jednego zespołu *ukończyły*, wycofały się lub nie *wystartowały* komisja regatowa może zatrzymać wyścig. Jachty drugiego zespołu będące w tym czasie w *wyścigu* muszą otrzymać punkty jakie by otrzymały gdyby *ukończyły*.

## **D4 PUNKTOWANIE SERII WYŚCIGÓW**

**D4.1** Gdy dwa lub więcej zespołów współzawodniczy w serii wyścigów, zwycięży zespół mający największą ilość zwycięstw w wyścigach. Inne zespoły zajmą miejsca w kolejności ilości zwycięstw w wyścigach.

**D4.2** Gdy jest to konieczne, remisy po zakończeniu serii muszą być rozstrzygnięte stosując, w podanej kolejności,

- (a) ilość zwycięstw, gdy remisujące zespoły się spotkały;
- (b) punkty uzyskane, gdy remisujące zespoły się spotkały;
- (c) jeżeli dwa zespoły dalej remisują, ostatni wyścig pomiędzy nimi;
- (d) sumy punktów uzyskanych we wszystkich wyścigach przeciw wspólnym przeciwnikom;
- (e) dogrywkę, jeśli to możliwe, w przeciwnym wypadku losowanie.

Gdy remis pomiędzy wielu zespołami jest tylko częściowo rozstrzygnięty przez jedną z metod powyżej, remis należy rozwiązywać zaczynając znów od przepisu D4.2(a).

**D4.3** Jeżeli seria wyścigów nie zostaje zakończona, zespoły powinny być punktowane zgodnie z wynikami rund zakończonych i remisy muszą być rozwiązane, gdzie tylko możliwe, biorąc pod uwagę rezultaty z wyścigów pomiędzy remisującymi zespołami w rundzie niedokończonej. Jeżeli żadna runda nie została zakończona, zespoły powinny być uszeregowane w kolejności procentowej wygranych przez nie wyścigów. Inne remisy muszą być rozstrzygane jak podano w przepisie D4.2

## **D5 AWARIE I USZKODZENIA, GDY ORGANIZATOR DOSTARCZA JACHTY**

**D5.1** Jacht dostarczony przez organizatora regat, na którym wystąpiła awaria i starający się w wyniku tego o zadośćuczynienie, musi wywiesić czerwoną flagę możliwie najszybciej i gdy jest to możliwe, kontynuować *wyścig*. Komisja regatowa podejmie decyzję o zadośćuczynieniu według zasad w przepisach D5.2 i D5.3

**D.5.2** Gdy komisja regatowa orzeknie, że końcowa pozycja jachtu uległa istotnemu pogorszeniu, oraz że awaria nie była wynikiem błędu załogi, a w zaistniałych okolicznościach w miarę kompetentna załoga nie byłaby zdolna uniknąć awarii, komisja musi podjąć decyzję jak najbardziej sprawiedliwą. Może oznaczać to, że zarządzi powtórzenie

wyścigu, lub gdy można było przewidywać końcową pozycję łodzi, przyznać jachtowi punkty za tę pozycję. W przypadku wątpliwości, co do pozycji jachtu w momencie awarii, musi ona być rozstrzygnięta na niekorzyść jachtu.

**D5.3** Awaria spowodowana przez wadliwy sprzęt lub przez naruszenie *przepisu* przez przeciwnika, nie będzie zwykle uważana za spowodowaną z winy załogi, ale awaria spowodowana niedbałym prowadzeniem jachtu, wywrotką lub uszkodzeniem przez jacht z własnego zespołu będzie za taką uznana. Gdy istnieje wątpliwość co do winy załogi komisja regatowa musi zdecydować na korzyść jachtu.

# DODATEK E

## PRZEPISY REGATOWE JACHTÓW STEROWANYCH RADIEM

---

*Wyścigi jachtów sterowanych radiem będą rozgrywane zgodnie z Przepisami Regatowymi Żeglarsstwa ze zmianami wprowadzonymi przez niniejszy dodatek.*

### **E1 TERMINOLOGIA, SYGNAŁY UŻYWANE W WYŚCIGU, DEFINICJE I PRAWA PODSTAWOWE**

#### **E1.1 Terminologia**

"Jacht" oznacza jacht sterowany radiem przez zawodnika, który nie znajduje się na pokładzie. Gdy słowo "wyścig" jest użyte jako rzeczownik w tych *przepisach* poza niniejszym dodatkiem oraz w Dodatku A należy odczytywać je jako "grupa" (heat) dla potrzeb niniejszego Dodatku. W obrębie niniejszego dodatku, wyścig składa się z jednej lub więcej grup i jest zakończony, gdy ostatnia grupa w ramach wyścigu zakończy współzawodnictwo. "Regaty" oznaczają jeden lub więcej wyścigów.

#### **E1.2 Sygnały Wyścigu**

Rozdział Sygnały obowiązujące w Wyścigu jest usunięty. Wszystkie sygnały będą podawane ustnie lub przy pomocy sygnałów dźwiękowych podanych w niniejszym dodatku lub w instrukcji żeglugi

#### **E1.3 Definicje**

(a) Dodać do definicji *Strona zainteresowana*: „ale nie zawodnik, jeżeli działa jako obserwator.”

W definicji *Strefa* zmieniony jest dystans do czterech długości kadłuba.

#### **E1.4 Osobiste urządzenia wypornościowe**

Przepis 1.2 zastępuje się przez: "Znajdując się na pokładzie statku udzielającego pomocy, każdy z zawodników odpowiedzialny jest za noszenie osobistego wyposażenia wypornościowego odpowiedniego dla panujących warunków".

## **E1.5 Anteny**

Końce anten nadajnika muszą być odpowiednio zabezpieczone. Gdy komisja protestowa stwierdzi, że zawodnik złamał ten przepis musi, albo dać mu ostrzeżenie i czas na dostosowanie się, albo ukarać go.

## **E2 CZĘŚĆ 2 - GDY JACHTY SPOTYKAJĄ SIĘ**

Przepis 22 przez jest zmieniony na:

### **22 WYWRÓCONY LUB SPLĄTANY**

Jeżeli to możliwe, jacht musi unikać jachtu, który jest wywrócony lub splątany z innym, lub który nie odzyskał kontroli po wywrotce lub splątaniu. Jacht jest wywrócony, gdy top jego masztu jest w wodzie. Dwa lub więcej jachtów są splątane, jeżeli leżą obok siebie przez pewien czas tak, że żaden z nich nie jest zdolny do manewrowania, aby uwolnić się od innych.

## **E3 CZĘŚĆ 3 - PROWADZENIE WYŚCIGU**

### **E3.1 Wyścigi z Obserwatorami**

Komisja regatowa może wyznaczyć obserwatorów wyścigu, którymi mogą być zawodnicy. Muszą oni przebywać w obszarze sterowania i gdy jachty są *w wyścigu* ogłaszać okrzykiem i powtarzać identyfikację jachtów, które brały udział w incydencie w wyniku którego wystąpił kontakt pomiędzy jachtami lub pomiędzy jachtem i *znakiem*. Okrzyki takie mogą być podawane tylko z obszaru sterowania. Obserwatorzy muszą zaraz po zakończeniu wyścigów grupy złożyć do komisji regatowej raporty na temat wszelkich incydentów, które wymagają dalszego rozpatrywania.

### **E3.2 Tablica z rysunkiem trasy**

Przepis J2.1(4) jest usunięty. Tablica przedstawiająca trasę oraz granice obszaru sterowania i obszaru(y) wodowania musi być umieszczona obok lub w obrębie obszaru sterowania tak, aby informacja była wyraźnie widoczna dla zawodników *w wyścigu*.

### **E3.3 Obszary Sterowania i Wodowania**

Instrukcja Żeglugi musi określić obszar(y) sterowania i wodowania. Zawodnicy biorący w udział *w wyścigu* muszą pozostawać w obszarze sterowania, gdy wyścigi grupy są rozgrywane, z wyjątkiem, że zawodnicy mogą na krótko przechodzić do i wracać z obszaru wodowania dla dokonywania czynności dopuszczonych przez przepis E4.5. Zawodnicy niebędący *w wyścigu* muszą pozostawać na zewnątrz



obszarów sterowania i wodowania z wyjątkiem, gdy oferują pomoc zgodnie z przepisem E4.2 lub gdy działają, jako obserwatorzy wyścigu.

#### **E3.4 Przepisy usunięte**

Drugie zdanie przepisu 25 oraz cały przepis 33 są usunięte.

#### **E3.5 Przeprowadzanie startów do wyścigów**

Przepis 26 jest zastąpiony przez:

‘Sygnały dźwiękowe dla startu grupy muszą być podawane w odstępach jednocinutowych i będą to sygnały ostrzeżenia, przygotowania i startu. Podczas minuty przed sygnałem startu podawane będą sygnały słowne w odstępach dziesięciosekundowych, a w okresie ostatnich dziesięciu sekund w odstępach jednosekundowych. Każdy sygnał liczony jest od początku jego sygnału dźwiękowego’.

#### **E3.6 Kary startowe.**

W przepisach 29.1 i 30 słowo ‘załoga’ jest usunięte. W całym tekście przepisu 30 muszą być używane ogłoszenia słowne zamiast sygnałów flagami.

#### **E3.7 Linie startu i mety**

Linie startu i mety muszą być styczne do *znaków* startu i mety, po kursowej stronie tych *znaków*.

#### **E3.8 Odwołanie indywidualne**

Przepis 29.1 zostaje zmieniony. Usuwa się tekst po słowach

’komisja regatowa musi natychmiast’ i wprowadza się ’zawiadomić dwukrotnie okrzykiem ”falstart (podać numer na żaglu)”’.

#### **E3.9 Odwołanie generalne**

Przepis 29.2 zostaje zmieniony. Tekst po słowach "komisja regatowa może" zastępuje się przez "dwukrotnie zawołać “Generalne odwołanie” z dwoma sygnałami dźwiękowymi”. Sygnał ostrzeżenia do nowego startu odwołanej klasy musi być podany wkrótce potem, a starty następnych klas nastąpią po tym nowym starcie.

#### **E3.10 Skrócenie lub Przerwanie po starcie.**

W przepisie 32.1(b) “złej pogody” zastępuje się ”wyładowań atmosferycznych”. Przepis 32.1(c) jest usunięty

## **E4 CZĘŚĆ 4 - INNE WYMAGANIA W CZASIE WYŚCIGU**

### **E4.1 Przepisy usunięte**

Przepisy 43, 47, 48, 49, 50, 52 i 54 są usunięte.

### **E4.2 Pomoc z zewnątrz**

Przepis 41 jest zmieniony na:

- (a) zawodnikowi nie wolno udzielać rad taktycznych lub strategicznych drugiemu zawodnikowi, który jest *w wyścigu*.
- (b) Zawodnik, który jest *w wyścigu* nie może przyjmować pomocy z zewnątrz, z wyjątkiem:
  - (1) Gdy jacht, który wszedł na brzeg lub mieliznę poza obszarem wodowania, lub splątał się z innym jachtem lub *znakiem* może być uwolniony i powtórnie spuszczonej na wodę przy użyciu pomocy z zewnątrz udzielonej przez załogę statku ratowniczego.
  - (2) zawodnicy, którzy nie są *w wyścigu* oraz inni mogą udzielać pomocy z zewnątrz w obszarze wodowania jak zezwala na to przepis E4.5;
  - (3) pomoc w formie informacji dostępna dla wszystkich zawodników

### **E4.3 Środki napędowe**

Przepis 42 zostaje zmieniony tak, że wszelkie odniesienie do ruchu ciała zostaje usunięte. Przepis 42.3(f) jest również usunięty.

### **E4.4 Kary za złamanie przepisów Części 2**

W całym przepisie 44 karą będzie Kara jednego obrotu.

### **E4.5 Wodowanie i wodowanie powtórne**

Przepis 45 zostaje zmieniony na:

- (a) Jacht wyznaczony do udziału *w wyścigu* w danej grupie wyścigów, może być wodowany, wyjmowany na brzeg lub wodowany powtórnie w dowolnym momencie w czasie grupy wyścigów. Jednakże jacht nie może być zwalniany w okresie pomiędzy sygnałami przygotowania i startu.

- (b) Jachty muszą być wodowane lub wyjmowane tylko w obszarze wodowania, z wyjątkiem postępowania określonego w przepisie E4.2(b)(1).
- (c) Gdy jachty są na brzegu lub na granicy obszaru wodowania mogą być regulowane, opróżniane z wody lub naprawiane; ich żagle mogą być zmieniane lub refowane; przedmioty przyczepione mogą być usunięte; urządzenia radiowe naprawione lub wymienione.

#### **E4.6 Osoba odpowiedzialna**

W przepisie 46 zastąpić „mieć na pokładzie” wyrażeniem ‘być sterowanym radiem przez’.

#### **E4.7 Radio**

- (a) Zawodnikowi nie wolno nadawać sygnałów powodujących zakłócenia w odbiorze radiowym innych jachtów.
- (b) Zawodnik, co do którego ustalono, iż łamie przepis E4.7(a) nie ma prawa uczestniczyć w *wyścigu* do czasu, gdy zostanie dowiedziona zgodność jego postępowania z tym przepisem.

#### **E4.8 Jacht, który wyszedł spod kontroli radiowej**

Zawodnik, który stracił kontrolę radiową nad jachtem musi natychmiast zawiadomić o tym okrzykiem i powtarzać "Bez kontroli" oraz podawać numer jachtu. Jacht taki będzie uważany za wycofany i będzie uważany za *przeszkodę*.

### **E5 CZĘŚĆ 5 - PROTESTY, ZADOŚĆUCZYNIENIE, ROZPATRYWANIA, ZACHOWANIE NAGANNE I ODWOŁANIA.**

#### **E5.1 Prawo do Protestu; prawo do prośby o zadośćuczynienie oraz działanie na podstawie przepisu 69**

Do przepisu 60.1(a) dodaje się: "*protest* zarzucający złamanie przepisu Części 2, 3, lub 4 może być złożony jedynie przez zawodnika z obszaru sterowania lub wodowania i przez jacht przewidziany do *wyścigu* w grupie, w której incydent miał miejsce".

#### **E5.2 Informowanie protestowanego**

W przepisie 61.1(a) zastępuje się wszystko po pierwszym zdaniu przez: ‘Gdy jego *protest* dotyczy incydentu, który wydarzył się na akwencie regatowym, z którym ma związek lub który widzi musi wołać dwukrotnie ‘(własny numer żagla) protestuje (numer na żaglu drugiego jachtu)’.

### **E5.3 Limit czasu protestowego**

W przepisie 61.3 zastępuje się ‘dwie godziny’ na ‘15 minut’ i dodaje się: ‘Jacht zamierzający złożyć protest musi poinformować o tym komisję regatową nie później niż pięć minut po zakończeniu wyścigu danej grupy’.

### **E5.4 Przyjęcie odpowiedzialności**

Jacht potwierdzający złamanie przepisu Części 2, 3 lub 4 zanim *protest* zostanie uznany za ważny, może wycofać się z wyścigu danej grupy bez dodatkowej kary.

### **E5.5 Zadośćuczynienie**

(a) Dodaje się do przepisu 62.1:

(e) zakłócenie radiowe, lub

(f) szczypanie się z jachtem lub wejście na mieliznę, z powodu działania jachtu, który złamał przepis Części 2, lub statku nie będącego w wyścigu, który miał obowiązek *ustępowania*.

(b) W przepisie 62.2 zastąpić ‘dwie godziny’ na ‘15 minut’.

### **E5.6 Prawo do obecności**

W przepisie 63.3(a) usuwa się "mógł być na pokładzie" i zastępuje przez "mógł sterować jacht radiem".

### **E5.7 Zbieranie dowodów i ustalenie faktów**

Do przepisu 63.6 dodaje się: "Świadczenia o zarzucanym naruszeniu przepisów Części 2, 3 lub 4 składane przez zawodników będą przyjęte tylko od zawodnika, który był wewnątrz obszaru sterowania lub wodowania i którego jacht był wyznaczony do udziału w wyścigu w grupie, w której incydent miał miejsce".

### **E5.8 Kary i uniewinnienie**

*Gdy komisja protestowa uzna, że jacht złamał przepis E3.3, E4.2(a), lub E4.5 musi, albo zdyskwalifikować jacht w jego następnym wyścigu lub wymagać, aby jacht wykonał jeden lub więcej karnych obrotów w jego następnym wyścigu jak najszybciej po wystartowaniu.*

### **E5.9 Decyzja odnośnie zadośćuczynienia**

Do przepisu 64.2 dodaje się: ‘Jeżeli jacht, któremu przyznano zadośćuczynienie jest uszkodzony, musi otrzymać rozsądną ilość czasu, ale nie więcej niż 30 minut, dla przeprowadzenia napraw przed startem następnej grupy.

### E5.10 Wznowienie rozpatrywania

W przepisie 66 zastąpić "24 godziny" na "dziesięć minut".

### E6. DODATEK G IDENTYFIKACJA NA ŻAGLACH

Dodatek G zostaje zmieniony w sposób następujący:

(a) Tekst przepisu G1.1 przed przepisem G1.1(a) zostaje zmieniony na:

Każdy jacht z klas administrowanych przez ISAF Jachty Sterowane Radiem musi nosić na żaglu numer po obu stronach każdego żagla. Znak klasowy i litery przynależności państwowej muszą być noszone na grocie jak tego wymagają przepisy G1.1(a), G1.1(b) oraz E6(f)(1).

(b) Przepis G1.1(c) zastępuje się przez:

numer na żaglu, odpowiadający dwóm ostatnim cyfrom numeru rejestracyjnego jachtu lub osobisty numer na żagiel zawodnika przyznany przez odpowiednią władzę. Gdy jest to numer jednocyfrowy, należy przed nim dodać '0'. W przedniej części żagla musi być miejsce na cyfrę '1', która może być wymagana przez komisję regatową, gdy występuje konflikt pomiędzy numerami na żaglach. Tam gdzie konflikt pozostaje, komisja regatowa musi wymagać odpowiedniej zmiany numerów tak, aby konflikt został rozwiązany. Taki prefiks '1', lub inny gdy jest wymagany, staje się częścią numeru na żaglu.

(c) Zdanie znajdujące się po przepisie G1.1(c) jest usunięte.

(d) Przepis G1.2(b) zostaje zmieniony na

Wysokość znaków i odległość pomiędzy nimi na tej samej i na przeciwnej stronie żagla winny być następujące:

	<i>Minimum</i>	<i>Maksimum</i>
Znak klasowy:		
Z wyjątkiem, gdy są umieszczone tak, że obrysy na obu stronach pokrywają się, najmniejsza odległość pomiędzy znakami na obu stronach żagla	20 mm	
Numery na żaglu:		
Wysokość znaków	100 mm	110 mm
Najmniejsza odległość pomiędzy sąsiednimi		

znakami po tej samej stronie żagla	20 mm	30 mm
Najmniejsza odległość pomiędzy numerami na przeciwnych stronach żagla oraz pomiędzy numerami żagla i innym znakiem identyfikacji	60 mm	
Litery przynależności państwowej:		
Wysokość znaków	60 mm	70 mm
Najkrótsza odległość pomiędzy sąsiednimi znakami po tej samej stronie żagla		
Najmniejsza odległość pomiędzy numerami na przeciwnych stronach żagla	13 mm	23 mm
	40 mm	

- (e) Przepis G1.3 zostaje zmieniony na
- (1) Znaki klasowe mogą być umieszczone po obydwu stronach żagla tak, aby ich obrysy się pokrywały, gdy obrys na to pozwala. W przeciwnym przypadku znak klasowy, numery na żaglu i znaki przynależności państwowej muszą być umieszczone na różnych wysokościach, te na prawym halsie wyżej.
  - (2) Na grocie, numery na żaglu muszą być umieszczone powyżej liter przynależności państwowej, a poniżej znaku klasowego.
  - (3) Numery żagla na grocie muszą być umieszczone ponad linią prostopadłą do liku przedniego poprowadzoną z punktu na jednej czwartej wysokości liku wolnego.
- (f) Gdy rozmiar żagla powoduje, że niemożliwe jest wypełnienie minimalnych wymiarów w przepisie E6(d) lub wymagań umiejscowienia w przepisie E6(e)(3), dopuszcza się wyjątki w następującej kolejności priorytetów:
- (1) pominięcie liter przynależności państwowej;
  - (2) umieszczenie numerów żagla na grocie niżej niż prostopadła do liku przedniego prowadzona przez punkt jednej czwartej liku wolnego;
  - (3) zmniejszenie najmniejszej odległości pomiędzy numerami na przeciwnych stronach żagla, pod warunkiem, że najmniejsza odległość nie będzie mniejsza niż 20 mm .
  - (4) redukcja wysokości numerów na żaglu.

# DODATEK F

## PROCEDURY ODWOŁAWCZE I PROŚBY

---

*Patrz przepis 70. Zarządzenia władz krajowych mogą zmienić ten dodatek, ale nie może on być zmieniony przez instrukcję żeglugi.*

### **F1 ODWOŁANIA I PROŚBY**

Odwołania, prośby komisji protestowych o potwierdzenie lub skorygowanie decyzji oraz prośby o wydanie interpretacji *przepisów* muszą być przedkładane zgodnie z tym dodatkiem.

### **F2 PRZEDŁOŻENIE DOKUMENTÓW**

- F2.1** Nie później niż 15 dni po otrzymaniu decyzji komisji protestowej na piśmie lub jej decyzji odmawiającej wznowienia rozpatrywania odwołujący się musi przesłać odwołanie wraz z kopią decyzji komisji protestowej do władzy krajowej. Odwołanie musi stwierdzać, dlaczego odwołujący się uważa, że decyzja komisji protestowej lub jej procedury były nieprawidłowe.
- F2.2** Odwołujący się musi również przesłać wraz z odwołaniem lub tak szybko jak to możliwe wszystkie wymienione poniżej dokumenty, które były dla niego dostępne:
- (a) protest(y) lub prośbę(y) o zadośćuczynienie w formie pisemnej;
  - (b) rysunek przygotowany lub potwierdzony przez komisję protestową pokazujący pozycje i drogi wszystkich jachtów zamieszanych w incydent kurs do następnego *znaku* oraz wymaganą stronę znaku, siłę i kierunek wiatru oraz, jeśli to istotne głębokość wody oraz kierunek i prędkość ewentualnego prądu;
  - (c) zawiadomienie o regatach, instrukcję żeglugi oraz inne warunki według których odbywały się regaty wraz z możliwymi ich uzupełnieniami;
  - (d) ewentualne dodatkowe istotne dokumenty i
  - (e) nazwiska, adresy pocztowe i e-mailowe, oraz numery telefonów wszystkich *stron* biorących udział w rozpatrywaniu oraz przewodniczącego komisji protestowej.

**F2.3** Prośba komisji protestowej o potwierdzenie lub skorygowanie jej decyzji musi być wysłana nie później niż 15 dni po decyzji i musi zawierać decyzję oraz dokumenty wymienione w przepisie F2.2. Prośba o interpretację *przepisów* musi zawierać fakty uznane za ustalone.

### **F3 OBOWIĄZKI WŁADZY KRAJOWEJ I KOMISJI PROTESTOWEJ**

Po otrzymaniu ważnego odwołania, prośby o potwierdzenie lub skorygowanie, władza krajowa musi wysłać do wszystkich *stron* sprawy oraz do komisji protestowej kopie odwołania lub prośby oraz decyzję komisji protestowej. Musi zwrócić się do komisji protestowej o dokumenty według listy w przepisie F 2.2, które nie zostały dostarczone przez odwołującego się lub komisję protestową i następnie przesyła te dokumenty do władzy krajowej. Gdy władza krajowa otrzymuje te dokumenty, przesyła ich kopie *stronom* sprawy.

### **F4 KOMENTARZE**

*Strony* oraz komisja protestowa mogą napisać komentarze na temat odwołania lub prośby lub na temat jakiegokolwiek dokumentu wymienionego w przepisie F2.2, przez przesłanie ich na piśmie do władzy krajowej. Komentarz w stosunku do dowolnego dokumentu musi być sporządzony nie później niż 15 dni po otrzymaniu go od władzy krajowej. Władza krajowa musi rozesłać kopie komentarzy do *stron* oraz do komisji protestowej według potrzeby.

### **F5 NIEDOSTATECZNIE OKREŚLONE FAKTY; WZNOWIENIE**

Władza krajowa musi przyjąć fakty ustalone przez komisję protestową z wyjątkiem, gdy uzna, że są one niewystarczające. W takim przypadku może wymagać, aby komisja protestowa dostarczyła dodatkowe fakty lub inne informacje lub, aby wznowiła rozpatrywanie i przedłożyła nowe ustalenia faktów. Komisja musi przeprowadzić to niezwłocznie.

### **F6 WYCOFANIE ODWOŁANIA**

Odwołujący się może wycofać odwołanie przed podjęciem decyzji w jego sprawie, uznając decyzję komisji protestowej.



## DODATEK G

# IDENTYFIKACJA NA ŻAGLACH

---

*Patrz przepis 77.*

## **G1 JACHTY KLAS MIĘDZYNARODOWYCH ISAF**

### **G1.1 Identyfikacja**

Każdy jacht Klasy Międzynarodowej lub Uznanej przez ISAF musi nosić na grocie oraz, jak postanawiają przepisy G1.3(d) i G1.3(e) jedynie w odniesieniu do liter i numerów, na swym spinakerze oraz na żaglu przednim:

- (1) znak klasowy identyfikujący klasę, do której jacht należy;
- (2) we wszystkich regatach międzynarodowych, z wyjątkiem gdy jachty są dostarczane zawodnikom, litery oznaczające przynależność państwową zgodne z tabelą poniżej. W rozumieniu niniejszego przepisu, regatami międzynarodowymi są regaty: ISAF, mistrzostwa świata i mistrzostwa kontynentów oraz regaty określone jako międzynarodowe w ich zawiadomieniu o regatach i instrukcjach żeglugi; oraz
- (3) numer na żaglu, o ilości cyfr nie większej niż cztery, przyznany przez władzę krajową jachtu lub, gdy tego wymagają przepisy klasowe, przez międzynarodowy związek klasy. Ograniczenie do czterech cyfr nie stosuje się do klas, których członkostwo ISAF lub uznanie przez ISAF nastąpiło przed 1 kwietnia 1997. Alternatywnie, jeżeli jest to dozwolone przez przepisy klasowe, właściciel jachtu może mieć przyznany osobisty numer na żaglu, przydzielony przez odpowiednią władzę nadającą numery; może on używać tego numeru na wszystkich swoich jachtach danej klasy.

Żagle mierzone przed 31 marca 1999 muszą odpowiadać przepisowi G1.1 lub przepisom obowiązującym w czasie dokonanego pomiaru.

## LITERY NARODOWE NA ŻAGLU

<i>Władza narodowa</i>	<i>Litery</i>	<i>Władza narodowa</i>	<i>Litery</i>
Algeria	ALG	Kuba	CUB
Samoa Amerykańska	ASA	Cypr	CYP
Andorra	AND	Republika Czech,	CZE
Angola	ANG	Dania	DEN
Antigua	ANT	Republika Dominikany	DOM
Argentyna	ARG	Ekwador	ECU
Armenia	ARM	Egipt	EGY
Australia	AUS	Salwador	ESA
Austria	AUT	Estonia	EST
Azerbejdżan	AZE	Wyspy Fidzi,	FIJ
Bahama	BAH	Finlandia	FIN
Bahrajn	BRN	Francja	FRA
Barbados	BAR	Macedonia, FYRO	MKD
Białoruś	BLR	Gruzja	GEO
Belgia	BEL	Niemcy	GER
Bermudy	BER	Wielka Brytania	GBR
Brazylia	BRA	Grecja	GRE
Brytyjskie Wyspy Dziewicze	IVB	Grenada	GRN
Bułgaria	BUL	Guam	GUM
Kanada	CAN	Guatemala	GUA
Wyspy Kajmana	CAY	Honk Kong	HKG
Chile	CHI	Węgry	HUN
Chińska Republika Ludowa	CHN	Islandia	ISL
Chiński Tajwan	TPE	India	IND
Kolumbia	COL	Indonezja	INA
Wyspy Cook'a	COK	Irlandia	IRL

<i>Władza narodowa</i>	<i>Litery</i>	<i>Władza narodowa</i>	<i>Litery</i>
Chorwacja	CRO	Izrael	ISR
Włochy	ITA	Pakistan	PAK
Jamajka	JAM	Papua Nowa Gwinea	PNG
Japonia	JPN	Paragwaj	PAR
Kazachstan	KAZ	Peru	PER
Kenia	KEN	Filipiny	PHI
Korea	KOR	Polska	POL
Kuwejt	KUW	Portugalia	POR
Kirgystan	KGZ	Portoryko	PUR
Łotwa	LAT	Katar	QAT
Liban	LIB	Rumunia	ROM
Libia	LBA	Rosja	RUS
Lichtenstein	LIE	Samoa	SAM
Litwa	LTU	San Marino	SMR
Luksemburg	LUX	Seszele	SEY
Malezja	MAS	Singapur	SIN
Malta	MLT	Słowacja	SVK
Mauritius	MRI	Słowenia	SLO
Meksyk	MEX	Wyspy Salomona	SOL
Mikronezja	FSM	Republika Pd. Afryki,	RSA
Mołdawia	MDA	Hiszpania	ESP
Monako	MON	Sri Lanka	SRI
Maroko	MAR	St.Lucia	LCA
Birma	MYA	Szwecja	SWE
Namibia	NAM	Szwajcaria	SUI
Holandia	NED	Taiti	TAH
Antyle Holenderskie	AHO	Tajlandia	THA
Nowa Zelandia	NZL	Trinidad - Tobago	TRI

<i>Władza narodowa</i>	<i>Litery</i>	<i>Władza narodowa</i>	<i>Litery</i>
Norwegia	NOR	Urugwaj	URU
Tunezja	TUN	Wyspy Dziewicze US	ISV
Turcja	TUR	Wenezuela	VEN
Ukraina	UKR	Jugosławia	YUG
Zjednoczone Emiraty Arabskie	UAE	Zimbabwe	ZIM
Stany Zjednoczone Ameryki Pn	USA		

## **G1.2 Szczegóły techniczne znaków**

- (a) Litery przynależności państwowej i numery na żaglach muszą składać się z dużych liter oraz cyfr arabskich, wyraźnych, czytelnych oraz jednolitych w kolorze. Dostępne w handlu kroje, dające taką samą lub lepszą czytelność niż Helvetica, mogą być stosowane.
- (b) Wymiary znaków oraz minimalna odległość pomiędzy znakami na tej samej i na przeciwnych stronach żagla muszą być związane z całkowitą długością jachtu w następujący sposób:

<i>Długość całkowita</i>	<i>Minimalna wysokość</i>	<i>Minimalny odstęp pomiędzy znakami i od krawędzi żagla</i>
poniżej 3.5 m	230 mm	45 mm
3.5 – 8.5 m	300 mm	60 mm
8.5 m – 11 m	375 mm	75 mm
ponad 11 m	450 mm	90 mm

## **G1.3 Umiejscowienie**

- (a) Znak klasowy, litery przynależności państwowej oraz numery na żaglu muszą być umiejscowione w sposób następujący: z wyjątkiem ograniczeń podanych poniżej w G1.3(d) i G1.3(e), znak klasy, litery przynależności państwowej oraz numery na żaglu muszą znajdować się w całości powyżej łuku, zakreślonego z punktu głowy żagla promieniem równym 60% długości liku

wolnego. Muszą one być umieszczone na różnych wysokościach po obu stronach żagla, znaki na prawej stronie żagla wyżej.

- (b) Znak klasowy musi być umieszczony ponad literami przynależności państwowej. Gdy znak klasowy jest takiego rodzaju, że przy umieszczeniu znaków po obu stronach żagla ich obrysy się pokrywają, mogą one być tak umieszczone.
- (c) Litery przynależności państwowej muszą być umieszczone ponad numerem żagla.
- (d) Litery przynależności państwowej i numer na żaglu muszą być umieszczone na przedniej powierzchni spinakera, ale mogą być po jego obu stronach. Muszą być one umieszczone całkowicie poniżej łuku zakreślonego z punktu głowy spinakera promieniem równym 40% środkowej liku dolnego oraz, gdy to możliwe, całkowicie powyżej łuku zakreślonego promieniem równym 60% środkowej liku dolnego.
- (e) Litery przynależności państwowej i numery żagla muszą być umieszczone na obu stronach żagla przedniego, jeżeli jego róg szotowy może rozciągać się do tyłu od masztu o 30% lub więcej długości liku dolnego grotu. Muszą być one umieszczone całkowicie poniżej łuku o środku w punkcie głowy żagla i o promieniu równym połowie długości liku przedniego i jeżeli to możliwe, całkowicie powyżej łuku o promieniu równym 75% długości liku przedniego.

## **G2 INNE JACHTY**

Inne jachty muszą spełniać wymagania przepisów ich władz krajowych lub związków klas odnośnie przyznawania, umieszczania oraz wymiarów znaków klasowych, liter i numerów. Przepisy te muszą, wszędzie tam gdzie to możliwe, odpowiadać wymaganiom określonym powyżej.

## **G3 JACHTY CZARTEROWANE LUB WYPOŻYCZANE**

Jeżeli tak postanowiono w zawiadomieniu o regatach lub w instrukcji żeglugi, jachty czarterowane lub wypożyczone na dane regaty, mogą nosić litery przynależności państwowej lub numery żagla niezgodne z ich przepisami klasowymi.

#### **G4 OSTRZEŻENIA I KARY**

Gdy komisja protestowa stwierdzi, że jacht złamał przepis tego dodatku może: albo dać mu ostrzeżenie oraz czas na skorygowanie do zgodności z przepisami, albo ukarać jacht.

#### **G5 ZMIANY WPROWADZANE PRZEZ PRZEPISY KLASOWE**

Klasy ISAF mogą zmienić przepisy niniejszego dodatku pod warunkiem, że zmiany takie muszą być wcześniej aprobowane przez ISAF.

## DODATEK H

# WAŻENIE ODZIEŻY I WYPOSAŻENIA

---

*Patrz przepis 43. Niniejszy dodatek nie może być zmieniony przez instrukcję żeglugi lub przez zarządzenia władz krajowych.*

- H1** Części ubrania i wyposażenia zawodnika podlegające ważeniu muszą być umieszczone na wieszaku. Po gruntownym nasyceniu wodą, części ubrania lub wyposażenia muszą być pozostawione do obcieknięcia w sposób swobodny przez jedną minutę przed rozpoczęciem ważenia. Wieszak musi pozwolić ważonym elementom zwisać tak, jak na wieszaku do ubrania, aby pozwolić na swobodne obcieknięcie wody. Kieszenie mające otwory odpływowe, które nie mogą być zamknięte powinny być opróżnione, ale kieszenie i elementy, które utrzymują wodę powinny być wypełnione.
- H2** Gdy zapisany wynik ważenia przekracza wielkość dozwoloną, zawodnik może zmienić położenie przedmiotów na wieszaku i kontroler wyposażenia lub mierniczy moczy je ponownie i poddaje ważeniu. Procedura ta może być powtórzona jeszcze raz, jeżeli wynik ważenia przekracza wielkość dozwoloną.
- H3** Zawodnik noszący ubranie suche może wybrać alternatywny sposób ważenia elementów ubrania i wyposażenia.
- (a) Ubranie suche i elementy ubrania oraz wyposażenie noszone na zewnątrz ubrania suchego muszą być ważone jak opisano powyżej.
  - (b) Ubranie noszone pod ubraniem suchym musi być ważone tak, jak noszone w czasie *wyścigu*, bez odprowadzania wody.
  - (c) Dwa wyniki ważenia ustalone powyżej dodaje się do siebie.

## DODATEK J

# ZAWIADOMIENIE O REGATACH I INSTRUKCJA ŻEGLUGI

---

*Patrz przepisy 89.2(a) oraz 90.2. Określenie "wyścig" zawiera regaty lub inną serię wyścigów.*

### **J1 ZAWARTOŚĆ ZAWIADOMIENIA O REGATACH**

#### **J1.1** Zawiadomienie o regatach musi zawierać następujące informacje:

- (1) *Nazwę regat, daty i miejsce, w jakich są rozgrywane oraz nazwę władzy organizującej; (organizatora regat);*
- (2) *Stwierdzenie, że regaty zostaną rozegrane zgodnie z przepisami określonymi w Przepisach Regatowych Żeglarstwa;*
- (3) *listę wszelkich innych dokumentów obowiązujących w regatach (np. Przepisy Sprzętu Żeglarskiego w zakresie, w jakim mają być zastosowane), wraz z podaniem gdzie lub jak taki dokument lub kopia może być dostępny;*
- (4) *Klasy mające brać udział w wyścigach, system wyrównawczy lub system przelicznikowy, które będą zastosowane, warunki uczestnictwa oraz ewentualne ograniczenia w przyjmowaniu zgłoszeń.*
- (5) *Czas rejestracji zawodników i czasy sygnałów ostrzeżenia do wyścigu próbnego jeżeli jest planowany i do pierwszego wyścigu, a także do następnych wyścigów, jeśli są znane.*

#### **J1.2** Zawiadomienie o regatach musi zawierać również te z poniższych pozycji, które będą obowiązywać i które pomogłyby zawodnikom w podjęciu decyzji czy uczestniczyć w regatach lub, które zawierają inne informacje potrzebne zawodnikom, zanim dostępna będzie instrukcja żeglugi:

- (1) *Wykaz przepisów regatowych, które zostaną zmienione, streszczenie zmian oraz stwierdzenie, że zmiany pojawią się w całości w instrukcji żeglugi (patrz przepis 86);*
- (2) *Informację, że reklamowanie będzie ograniczone do Kategorii A lub że jachty będą zobowiązane do noszenia dopuszczonych i dostarczonych reklam przez organizatora (patrz Zarządzenie 20 ISAF) oraz inne informacje związane z Zarządzeniem 20;*



- (3) wszelkie wymagania jakie muszą spełnić niektórzy lub wszyscy zakwalifikowani zawodnicy (patrz przepis 79 i Zarządzenie 22, Kodeks klasyfikacji zawodników ISAF);
- (4) dla regat gdzie zgłoszenia z innych krajów są dopuszczone, możliwe zarządzenia krajowe, które mogą wymagać poprzedzających je przygotowań;
- (5) sposób wstępnego rejestrowania zgłoszeń, włączając informacje o opłacie wpisowego i termin zamknięcia zgłoszeń;
- (6) formularz zgłoszenia, który musi być podpisany przez właściciela jachtu lub reprezentanta właściciela, zawierający następujące słowa: " Wyrażam zgodę na podporządkowanie się *Przepisom Regatowym Żeglarstwa* oraz innym *przepisom* odnoszącym się do tych regat";
- (7) sprawdzanie wyposażenia, procedury pomiarowe lub wymagania, co do certyfikatu pomiaru lub wyrównania lub wartości regatowej;
- (8) czas i miejsce gdzie instrukcja żeglugi będzie dostępna dla zawodników;
- (9) ewentualne zmiany przepisów klasowych jako dopuszczalne zgodnie z przepisem 87 wyszczególniając, które przepisy ulegają zmianie oraz określając wprowadzoną zmianę;
- (10) Trasy obowiązujące w regatach;
- (11) Karę za złamanie przepisu Części 2, inną niż Kara Dwóch Obrotów;
- (12) Uchylenie prawa do odwołania, zgodnie z przepisem 70.5;
- (13) System punktacji; jeśli inny niż System Małych Punktów w Dodatku A, ilość zaplanowanych wyścigów oraz ich minimalną ilość, jaka musi być rozegrana, aby wyścigi stanowiły serię.
- (14) Nagrody.

## **J2 ZAWARTOŚĆ INSTRUKCJI ŻEGLUGI**

### **J2.1** Instrukcja żeglugi musi zawierać następujące informacje:

- (1) że regaty będą rozegrane według *przepisów* określonych w *Przepisach Regatowych Żeglarstwa*;
- (2) listę innych dokumentów, jakie będą obowiązywać w regatach (na przykład *Przepisy Sprzętu Żeglarskiego*, w zakresie, w jakim mają zastosowanie);

- (3) program regat, klasy startujące oraz czasy sygnałów ostrzeżenia dla każdej z klas.
- (4) trasę(y) regat lub listę *znaków*, z których trasa będzie ustawiona oraz, gdy ma to zastosowanie, jak trasy będą sygnalizowane.
- (5) opisy *znaków*, włączając *znaki* startu i mety, podanie kolejności i strony, po której każdy z nich ma być pozostawiany oraz opis wszystkich okrążanych *znaków* (patrz przepis 28.1)
- (6) *opisy linii startu i linii mety, flagi klas i wszelkie sygnały specjalne, które mają być stosowane.*
- (7) *ograniczenie czasu dla ukończenia, gdy jest stosowane.*
- (8) *system wyrównawczy lub system przelicznikowy, jeśli są stosowane, oraz klasy, które będą je stosować*
- (9) *system punktacji, jeżeli różni się od Systemu małych punktów w Dodatku A włączony przez odniesienie do Dodatku A, przepisów klasowych lub innych przepisów obowiązujących w regatach lub przez podanie go w całości. Podać liczbę wyścigów planowanych oraz minimalną liczbę niezbędną, aby regaty stanowiły przewidzianą serię.*

**J2.2** Instrukcja Żeglugi musi zawierać te pozycje, które będą miały zastosowanie:

- (1) że reklamowanie będzie ograniczone do Kategorii A (patrz Zarządzenie 20 ISAF) oraz inne informacje związane z Zarządzeniem 20 ISAF;
- (2) zastąpienie przepisów Części 2 z przepisami prawa drogi przez *Międzynarodowe Przepisy Zapobiegania Zderzeniom na Morzu* lub inne państwowe przepisy prawa drogi, czas(y) lub miejsce(a), gdzie będą one obowiązywać oraz te sygnały nocne, które mają być stosowane przez komisję regatową;
- (3) szczegółowe określenia zmian wprowadzanych do przepisów regatowych zgodnie z przepisem 86, wymieniając każdy przepis i podając zmianę (jeżeli przepis 86.2 ma zastosowanie, należy podać upoważnienie);
- (4) zmiany w zarządzeniach krajowych (patrz przepis 88);
- (5) jeżeli zarządzenia krajowe będą obowiązywać w regatach gdzie dopuszczone są zgłoszenia i innych krajów, załączyć tekst zarządzeń które będą obowiązywały w języku angielskim;

- (6) zmiany w przepisach klasowych, jak dopuszczono w przepisie 87, wymienające szczegółowo zmieniane przepisy i określając zmianę;
- (7) ograniczenia w zakresie wprowadzania zmian w jachtach dostarczanych przez organizatora;
- (8) procedurę zgłoszeń;
- (9) procedurę pomiarów lub inspekcji;
- (10) umiejscowienie oficjalnej tablicy (tablic) ogłoszeń;
- (11) sposób dokonywania zmian w instrukcji żeglugi;
- (12) zagadnienia bezpieczeństwa, takie jak wymagania i sygnały dotyczące osobistych środków ratunkowych, procedurę zgłaszania się na polu startowym oraz potwierdzenia wyjścia i potwierdzenia powrotu na ląd;
- (13) stwierdzenie, czy wymagane są oświadczenia;
- (14) sygnały podawane na brzegu oraz miejsca, gdzie będą podawane;
- (15) obszar regatowy (zalecana jest mapa);
- (16) przybliżona długość trasy; przybliżona długość boków na wiatr;
- (17) opis obszaru określonego przez komisję regatową jako *przeszkoda* (patrz definicja: *Przeszkoda*);
- (18) ograniczenie czasu jeśli są stosowane dla pierwszego jachtu w jakim ma ukończyć i ograniczenie czasu, jeśli są stosowane, dla jachtów innych niż *kończący*;
- (19) system wyrównań czasowych jachtów;
- (20) usytuowanie obszaru startowego i stosowane ograniczenia do wejścia w niego;
- (21) możliwe specjalne procedury lub sygnały dla odwołań indywidualnych i generalnych;
- (22) łodzie wskazujące pozycje *znaków*;
- (23) możliwe specjalne procedury lub sygnały zmiany pozycji boku trasy (patrz przepis 33);
- (24) możliwe specjalne procedury skracania trasy lub *ukończenia* trasy skróconej;
- (25) ograniczenia w używaniu łodzi pomocniczych, plastikowych pontonów, radia, itp; usuwanie śmieci, oraz ograniczenia w

zakresie wyciągania jachtów z wody i udzielania pomocy jachtowi, który nie jest w *wyścigu*;

- (26) kara za naruszenie przepisu Części 2 inna niż Kara Dwóch Obrotów;
- (27) zgodnie z przepisem 86.1(b) zmiana co do określenia ile długości kadłuba ma obszar *strefy*.
- (28) Czy przepis 67 lub Dodatek P ma zastosowanie
- (29) procedura protestowa oraz czasy i miejsce rozpatrywania;
- (30) jeżeli będzie obowiązywał przepis N1.4(b), limit czasu na składanie prośby o rozpatrywanie na podstawie tego przepisu;
- (31) gdy jest to wymagane przez przepis 70.3, władza krajowa, do której odwołania i prośby mogą być wysyłane i jeżeli dotyczy, zgodnie z przepisem 70.5 odmowa prawa do odwołania,;
- (32) aprobatą mianowanego międzynarodowego jury przez władzę krajową na podstawie przepisu 90(b)
- (33) zamiana zawodników;
- (34) minimalna ilość jachtów pojawiających się na polu startowym wymagana dla przeprowadzenia wyścigu
- (35) informację, kiedy i gdzie wyścigi *odroczone* lub *przerwane* danego dnia będą powtórzone;
- (36) informacje o prądach i pływach
- (37) nagrody;
- (38) inne zobowiązania komisji regatowej i obowiązki jachtów.

## DODATEK K

### ZALECENIA DOTYCZĄCE

### ZAWIADOMIENIA O REGATACH

---

*Niniejsze zalecenia odnoszą się do zawiadomienia o regatach przeznaczonego dla ważniejszych regat mistrzowskich rozgrywanych w jednej lub więcej klasach. Tym samym powinny one być użyteczne podczas mistrzostw świata, kontynentu lub kraju oraz w innych znaczniejszych regatach. Zalecenia te mogą być pobrane w formie tekstu ze strony internetowej ISAF ([www.sailing.org](http://www.sailing.org)) stanowiąc szablon do napisania zawiadomienia o regatach dla danych regat.*

*Niniejsze zalecenia mogą być użyteczne również dla innych regat. Jednakże dla innych regat niektóre z podanych paragrafów nie będą konieczne lub będą nawet niepożądane. Organizatorzy powinni być ostrożni przy dokonywaniu wyboru*

*Niniejszy dodatek ma ścisły związek z Dodatkiem L, Zalecenia dotyczące Instrukcji Żeglugi i jego wersją rozszerzoną Dodatek LE, na stronie internetowej ISAF, której wstęp zawiera również zasady stosujące się do zawiadomienia o regatach.*

*Aby zastosować niniejsze zalecenia należy najpierw przejrzeć zawartość przepisu J1 i zdecydować, które punkty będą potrzebne. Punkty wymagane przez przepis J1.1 oznaczone są gwiazdką (\*). Należy usunąć wszystkie punkty niemające zastosowania lub niepotrzebne. Jeśli możliwy jest wybór należy wybrać preferowaną wersję. Korzystać ze wskazówek na lewym marginesie, aby wypełnić miejsca podkreślone ciągłą linią (\_\_\_\_\_) i wybrać preferowane sformułowanie, jeżeli istnieje możliwość wyboru lub opcja pokazane w nawiasach kwadratowych ([.....]).*

*Po usunięciu niewykorzystywanych punktów należy pozostałe ponumerować kolejno od nowa. Należy też upewnić się, że numery są poprawne tam gdzie jeden punkt odwołuje się do drugiego.*

*Podane niżej dokumenty, powinny być rozpowszechnione, gdy mają zastosowanie, wraz z zawiadomieniem o regatach, ale nie powinny być włączane, jako numerowane punkty do samego zawiadomienia o regatach.*

*1 Formularz zgłoszenia, który ma być podpisany przez właściciela jachtu lub przedstawiciela właściciela, zawierający takie sformułowanie jak 'Zgadzam się na podporządkowanie **Przepisom Regatowym***

**Żeglarstwa** oraz wszystkim innym przepisom obowiązującym w tych regatach.'

- 2 Dla regat gdzie są spodziewane zgłoszenia z innych krajów zarządzenia krajowe, które mają zastosowanie muszą być w języku angielskim,.
3. Lista sponsorów, jeśli to właściwe.
4. Informacja o zakwaterowaniu i kempingu.
5. Opis możliwości żywienia.
6. Członkowie: Komisji Regatowej oraz komisji protestowej.
7. Specjalne wymagania w zakresie cumowania lub składowania.
8. Możliwości napraw jachtów i żagli oraz punkty handlowe w zakresie sprzętu.
9. Możliwość czarterowania jachtów.

W oddzielnych wierszach wstawić pełną nazwę regat, czas trwania, włączając dni pomiarów lub wyścig próbny do ostatniego wyścigu i ceremonii zamknięcia, nazwę organizatora, miejsce i kraj.

---

---

---

---

## ZAWIADOMIENIE O REGATACH

### 1 PRZEPISY

**1.1\*** W regatach obowiązywać będą przepisy zdefiniowane w *Przepisach Regatowych Żeglarstwa*.

Użyć pierwsze zdanie w razie potrzeby Wstawić nazwę. Podać listę wg. numerów i tytułów zarządzenia, które nie będą obowiązywać(patrz

**1.2** [Następujące zarządzenia \_\_\_\_\_ władzy krajowej nie będą obowiązywać[]]. [Zarządzenia, które mogą wymagać wcześniejszego przygotowania podaje się w całości poniżej.]

*przepis 88. Użyć drugie zdanie, jeżeli obowiązuje i jeżeli spodziewane są zgłoszenia z innych krajów i podać w całości odpowiednie zarządzenia*

**(LUB)**

*Stosować tylko, gdy władza krajowa miejsca regat nie wprowadziła zarządzenia do przepisu 88*

**1.2**

Nie będą obowiązywać żadne zarządzenia władzy krajowej.

*Wymienić z nazwy wszelkie inne dokumenty obowiązujące w regatach, np. Przepisy Wyposażenia Żeglarskiego w zakresie, w jakim obowiązują.*

**1.3\***

Będą stosowane \_\_\_\_\_

*Patrz przepis 86. Wstawić ich numer(y) i streścić zmiany.*

**1.4**

Przepisy regatowe \_\_\_\_\_ będą zmienione jak następuje: \_\_\_\_\_ Zmiany te pojawią się w całości w instrukcji żeglugi. Instrukcja żeglugi może zmienić również inne przepisy regatowe

*Wstawić numer(y) przepisów oraz nazwę klasy. Podać takie stwierdzenia dla każdej klasy.*

**1.5**

Zgodnie z przepisem 87, przepis(y) \_\_\_\_\_ przepisów klasowych \_\_\_\_\_ [nie będą miały zastosowania] [jest(są) zmienione w sposób następujący: \_\_\_\_\_ ]

**1.6**

Jeżeli występuje konflikt między językami, obowiązuje tekst angielski

**2**

**REKLAMOWANIE**

*Patrz Zarządzenie 20 ISAF. Zamieścić inną stosowną informację związaną z Zarządzeniem 20 ISAF*

**2.1**

Reklamowanie będzie ograniczone do Kategorii A.

*Patrz Zarządzenie ISAF 20.3(d).*

Wymagane może być od jachtów, aby nosiły reklamy wybrane i dostarczone przez organizatora.

## 2.2

### 3\* UPRAWNIENIA I ZGŁOSZENIA

*Wstawić klasę (klasy).*

3.1 Regaty są otwarte dla wszystkich jachtów klasy(klas) \_\_\_\_\_

(LUB)

*Wstawić klasę (klasy) oraz wymagania, co do uprawnień*

3.1 Regaty są otwarte dla jachtów klasy (klas) \_\_\_\_\_, które \_\_\_\_\_

*Wstawić adres pocztowy, faksu oraz e-mail oraz datę zamknięcia zgłoszeń*

3.2 Uprawnione jachty mogą się zgłosić poprzez wypełnienie załączonego formularza i przesłanie go, wraz z wymaganym wpisowym do \_\_\_\_\_ w terminie do \_\_\_\_\_.

*Wstawić możliwy warunek*

3.3 Zgłoszenia po terminie będą akceptowane pod następującymi warunkami:  
\_\_\_\_\_

*Wstawić możliwe ograniczenia*

3.4 Obowiązują następujące ograniczenia ilości jachtów: \_\_\_\_\_

*Wstawić, gdy są jakieś wymagania*

## 4 KLASYFIKACJA

Następujące systemy kwalifikacji będą obowiązywać (patrz przepis 79): \_\_\_\_\_

## 5 OPŁATY WPISOWEGO

*Wstawić wszystkie wymagane opłaty związane z uczestnictwem w zawodach*

5.1 Wymagane są następujące opłaty wpisowego:

*Klasa*

*Opłata*

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

*Wstawić wszystkie opłaty dobrowolne związane z uczestnictwem w zawodach( np.*

5.2 Inne opłaty:  
\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_



przyjęcia  
towarzyskie)

*Stosować tylko, gdy klasa jest podzielona na grupy ścigające się w seriach kwalifikacyjnych i w seriach finałowych*

**6**

## **SERIE KWALIFIKACYJNE I SERIE FINAŁOWE**

Regaty składać się będą z serii kwalifikacyjnych i serii finałowych

**7**

## **PROGRAM REGAT**

*Wstawić dzień, datę i czasy*

**7.1\***

Rejestracja:

Dzień i data \_\_\_\_\_ od  
\_\_\_\_\_ do \_\_\_\_\_

*Wstawić dzień, datę i czasy*

**7.2**

Pomiary i inspekcja

Dzień i data \_\_\_\_\_ od  
\_\_\_\_\_ do \_\_\_\_\_

*Skorygować według potrzeb i wstawić daty i klasy.*

**7.3\***

Daty wyścigów

<i>Data</i>	<i>Klasa</i>	<i>Klasa</i>
_____	wyścigi	wyścigi
_____	wyścigi	dzień rezerwowy
_____	dzień rezerwowy	wyścigi
_____	wyścigi	wyścigi
_____	wyścigi	wyścigi

*Włączyć wyścig próbny, gdy jest przewidziany. Gdy seria składa się z wyścigów kwalifikacyjnych i wyścigów finałowych, należy je podać. Plan czasowy może być podany w załączniku*

*Wstawić klasy i ilości wyścigów*

**7.4**

Ilość wyścigów

<i>Klasa</i>	<i>Ilość</i>	<i>l. wyścigów dziennie</i>
_____	_____	_____
_____	_____	_____

*Wstawić czas*

**7.5\***

Planowany czas sygnału ostrzeżenia dla [wyścigu próbnego], [pierwszego wyścigu] [każdego dnia] jest \_\_\_\_\_

## 8 POMIARY

Każdy jacht musi przedstawić ważny [certyfikat pomiaru] [wartości regatowej]

(LUB)

*Wymienić pomiary wraz z odpowiednimi odniesieniami do przepisów klasowych*

Każdy jacht musi przedstawić ważny [certyfikat pomiaru] [wartości regatowej]. Dodatkowo następujące pomiary [mogą być] [będą] wykonywane: \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

## 9 INSTRUKCJA ŻEGLUGI

*Wstawić czas, datę i miejsce*

Instrukcja żeglugi będzie dostępna po \_\_\_\_\_ w dniu \_\_\_\_ o godz. \_\_\_\_\_

## 10 MIEJSCOWOŚĆ

*Wstawić numer lub literę.*

**10.1** Załącznik \_\_\_\_\_ pokazuje usytuowanie portu regat

*Dołączyć mapę z zaznaczonym portem lub szkic wraz z instrukcją dojazdu*

*Wstawić numer lub literę.*

**10.2** Załącznik \_\_\_\_\_ pokazuje usytuowanie obszarów regatowych

*Dołączyć mapę z zaznaczonymi obszarami*

## 11 TRASY

*Załączyć opis tras*

Trasy muszą być przebyte w następujący sposób \_\_\_\_\_

(LUB)

*Wstawić numer lub literę. Metoda ilustrująca różne rodzaje tras jest w Uzupelnieniu A Dodatku L lub LE. Wstawić długość trasy, jeżeli to potrzebne*

Szkice w Załączniku \_\_\_\_\_ przedstawiają trasy, włączając w przybliżeniu kąty pomiędzy bokami, kolejność okrążania znaków oraz stronę, po której każdy znak musi być pozostawiony. [Przybliżona długość trasy wyniesie \_\_\_\_\_]

## **12 SYSTEM KAR**

*Punkt 12.1 zamieszcza się tylko, gdy Kara dwóch karnych obrotów nie będzie stosowana. Wstaw ilość miejsc lub opisz karę.*

**12.1** Stosowana będzie Kara Punktowa, przepis 44.3. Karą będzie \_\_\_\_\_ miejsc.  
**(LUB)**

*Wstawić klasę (y).*

**12.1** Stosowane będą następujące kary \_\_\_\_\_  
**12.2** Dla klas (y) \_\_\_\_\_ przepis 44.1 jest zmieniony tak, że Kara dwóch karnych obrotów zastąpiona jest Karą jednego karnego obrotu.

*Zamieścić tylko, gdy komisją protestową jest międzynarodowe jury lub inna prowizoryczna zmiana przepisu 70.5 obowiązuje Używać terminu „jury” tylko, gdy jest to międzynarodowe jury.*

**12.3** Decyzje [zespołu protestowego] [jury] będą ostateczne jak przewidziano w przepisie 70.5.

### **13 PUNKTACJA**

*Zamieścić tylko, gdy System Małych Punktów ma być zastąpiony przez System Punktów Premiujących*

**13.1** Stosowany będzie System Punktów Premiujących Dodatku A

**(LUB)**

*Zamieścić tylko, gdy żaden system punktacji z Dodatku A nie będzie stosowany. Opisz system*

**13.1** Obowiązuje następujący system punktacji

*Wstawić liczbę*

**13.2** \_\_\_\_\_ wyścigów musi być rozegranych, aby stanowiły serię.

*Wstawić liczby we wszystkich pozycjach*

**13.3** (a) Gdy zostanie rozegrane mniej niż \_\_\_\_\_ wyścigów, wynikiem jachtu w serii będzie suma jego punktów za wyścigi.

(b) Gdy rozegrane będzie od \_\_\_\_\_ do \_\_\_\_\_ wyścigów, wynikiem jachtu będzie suma punktów jachtu z wyłączeniem jego najgorszego wyniku punktowego.

(c) Gdy \_\_\_\_\_ lub więcej wyścigów zostanie rozegrane, wynikiem jachtu w serii będzie suma punktów za wyścigi z wyłączeniem jego dwu najgorszych wyników punktowych.

### **14 ŁODZIE POMOCNICZE**

*Wstawić znaki identyfikujące Dla regat międzynarodowych zaleca się litery narodowości*

Łodzie pomocnicze muszą być oznakowane \_\_\_\_\_

### **15 MEJSCA POSTOJU**

Jachty muszą stacjonować w przyznanych im miejscach w parku jachtowym lub w porcie.

- 16 OGRANICZENIA W WYCIĄGANIU Z WODY**
- Jachty kilowe nie mogą być wyciągane z wody podczas regat bez uprzedniej pisemnej zgody komisji regatowej i na warunkach tam określonych.
- 17 SPRZĘT DO NURKOWANIA I PLASTIKOWE BASENY**
- W pobliżu jachtów kilowych, od sygnału przygotowania pierwszego wyścigu do końca regat nie wolno używać sprzętu do oddychania pod wodą i plastikowych basenów lub im podobnych.
- Wstawić ewentualny tekst alternatywny, który ma obowiązywać. Podać pasma radiowe lub częstotliwości, które będą stosowane lub dozwolone.*
- 18 KOMUNIKACJA RADIOWA**
- Z wyjątkiem, gdy jest w niebezpieczeństwie jachtowi nie wolno ani nadawać przez radio ani otrzymywać komunikatów radiowych nie dostępnych dla wszystkich jachtów. Ograniczenie to obejmuje telefony komórkowe.
- Gdy będą przyznawane nagrody przechodnie podać ich pełną nazwę.*
- 19 NAGRODY**
- Zostaną przyznane następujące nagrody:\_\_\_\_\_.
- Przepisy prawa mające zastosowanie w miejscu regat mogą ograniczyć zastrzeżenia. Każde zastrzeżenie powinno być sporządzone w celu przestrzegania tych praw.*
- 20 ZASTRZEŻENIE ODPOWIEDZIALNOŚCI**
- Zawodnicy uczestniczą w regatach wyłącznie na własne ryzyko. Patrz przepis 4. Decyzja o uczestnictwie w wyścigu. Organizator nie przyjmuje żadnej odpowiedzialności za uszkodzenia sprzętu lub osób lub śmierć wynikłych w związku z regatami, przed ich rozpoczęciem, podczas lub po regatach.

*Wstawić walutę  
i ilość.*

**21**

## **UBEZPIECZENIE**

Każdy jacht uczestniczący musi być ubezpieczony od odpowiedzialności cywilnej do minimalnej sumy \_\_\_\_\_ na okres regat lub im równoważny.

*Wstawić niezbędny  
kontakt dla  
informacji*

**22**

## **DODATKOWE INFORMACJE**

Dla uzyskania dalszych informacji prosimy o kontakt z \_\_\_\_\_.

## DODATEK L

# ZALECENIA DOTYCZĄCE INSTRUKCJI ŻEGLUGI

---

*Niniejsze zalecenia podają sprawdzony zestaw postanowień instrukcji żeglugi, przeznaczony dla ważniejszych regat mistrzowskich rozgrywanych w jednej lub więcej klasach. Dlatego powinny one być użyteczne przy stosowaniu na mistrzostwach świata, kontynentu lub kraju oraz w innych znaczniejszych regatach. Zalecenia te mogą być użyteczne również dla innych regat; jednakże dla nich niektóre z tych instrukcji będą nie konieczne lub nawet niepożądane. Prowadzący regaty sędziowie winni być ostrożni przy dokonywaniu wyboru*

*Rozszerzona wersja niniejszych zaleceń, Dodatek LE jest dostępna na stronie internetowej ISAF ([www.sailing.org](http://www.sailing.org)). Zawiera ona ustalenia stosowne dla największych i najbardziej skomplikowanych regat dla wielu klas, jak również odmiany niektórych instrukcji zalecanych w niniejszym dodatku. Wersja rozszerzona będzie od czasu do czasu poprawiana dla odzwierciedlenia postępów w sposobach zarządzania regatami w miarę rozwoju; może ona być skopiowana w formie zapisu elektronicznego stanowiącego wyjściowy tekst do wyprodukowania instrukcji żeglugi dla określonych regat. Dodatek L może być skopiowany ze strony internetowej ISAF*

*Instrukcja żeglugi powinna opierać się na następujących zasadach:*

- 1 Powinna zawierać tylko dwa typy postanowień: postanowienia dotyczące zamiarów komisji regatowej i komisji protestowej oraz dotyczące obowiązków zawodników.*
- 2 Musi dotyczyć jedynie ścigania się. Informacje o imprezach towarzyskich, przydziale miejsc dla cumowania, itd., należy podawać oddzielnie.*
- 3 Nie powinna zmieniać przepisów regatowych z wyjątkiem, gdy jest to wyraźnie pożądane. (Gdy IŻ zmienia przepisy to musi kierować się przepisem 86 przez odniesienie się do konkretnego przepisu, który może być zmieniony i przytoczyć zmianę).*
- 4 Nie powinna ona powtarzać ani upraszczać sformułowań żadnych przepisów regatowych.*
- 5 Nie powinno być powtórzeń.*
- 6 Kolejność punktów instrukcji żeglugi powinna odpowiadać kolejności, w jakiej zawodnik będzie z nich korzystał.*
- 7 Wszędzie tam, gdzie to możliwe, należy przy pisaniu instrukcji żeglugi używać słów i zwrotów stosowanych w przepisach regatowych.*

*Przy stosowaniu niniejszych zaleceń, najpierw należy przejrzeć przepis J.2 i zdecydować, które punkty będą potrzebne. Punkty, które są wymagane przez przepis J2.1 zaznaczone są gwiazdką (\*). Usunąć wszystkie nie mające zastosowania lub niepotrzebne punkty. Wybrać pożądaną wersję, tam gdzie pozostawiono wybór. Postępować według wskazówek podanych na lewym marginesie - wypełnić miejsca gdzie pojawia się linia ciągła ( \_\_\_ ), a następnie tam, gdzie możliwość wyboru jest wskazana przez alternatywne propozycje w nawiasach ([ ]) należy wybrać pożądane sformułowania.*

*Po usunięciu punktów nie używanych, należy przenumerować punkty instrukcji. Należy upewnić się czy numeracja jest poprawna tam, gdzie jeden punkt instrukcji żeglugi odnosi się do drugiego.*

*W osobnych wierszach należy wstawić pełną nazwę regat, termin obejmujący łącznie okres od dni pomiarów lub wyścigu próbnego do ostatniego wyścigu, nazwę organizatora regat, miasto i kraj.*

## **INSTRUKCJA ŻEGLUGI**

### **1 PRZEPISY**

- 1.1\*** Regaty będą rozgrywane zgodnie z ‘przepisami’,  
jako określono w *Przepisach Regatowych Żeglarstwa*.

*Użyć pierwsze zdanie w razie potrzeby. Wstawić nazwę. Wymienić ilość i tytuły zarządzeń, które nie będą stosowane (patrz przepis 88). Użyć drugie zdanie, jeżeli obowiązują i jeżeli zgłoszenia z innych krajów są dopuszczone oraz przedstawić w całości zarządzenie.*

- 1.2** Następujące zarządzenia władzy krajowej nie będą obowiązywały: \_\_\_\_\_] [Zarządzenia, które będą obowiązywały przedstawione są w całości poniżej.]

### **(LUB)**

*Włączyć tylko, gdy władza krajowa miejsca regat nie określiła zarządzenia w związku z przepisem 88.*

- 1.2** Zarządzenia władzy krajowej nie będą obowiązywać.



Wymienić z nazwy inne dokumenty obowiązujące w regatach: na przykład, Przepisy Wyposażenia Żeglarskiego, w zakresie, w jakim mają zastosowanie.

Patrz przepis 86. Wstaw numer(y) przepisów i wymień zmiany albo, gdy nie korzystasz z tej instrukcji zrób te same zmiany przepisów w innych instrukcjach

Na przykład użyj 'dwie' gdy akwen regat jest szczególnie mały albo 'cztery' gdy jachty są szczególnie szybkie.

Włączyć numer(y) przepisu(ów) klasowych i nazwę klasy. Podać stwierdzenie odnośnie każdej z klas oddzielnie

Wpisać dokładną lokalizację(e).

Zmienić czas, jeśli są inne

Wpisać dokładną lokalizację.

Wpisać ilość minut.

- 1.3\*** Obowiązywać będą \_\_\_\_\_
- 1.4** Następujący(e) przepis(y) regatowy(e) \_\_\_\_\_ zostaje(a) zmieniony(e) w sposób następujący \_\_\_\_\_
- 1.5** Zgodnie z przepisem 86.1(b) w definicji *Strefa dystans* jest zmieniony do [dwóch] [czterech] długości kadłuba.
- 1.6** Zgodnie z przepisem 87 przepis(y) \_\_\_\_\_ przepisów klasowych klasy \_\_\_\_\_ [nie będą stosowane][zostają zmienione w sposób następujący \_\_\_\_\_].
- 1.7** Jeżeli występuje sprzeczność w rozumieniu tekstu w różnych językach, obowiązuje tekst angielski.
- 2** **KOMUNIKATY DLA ZAWODNIKÓW**  
Komunikaty dla zawodników będą umieszczane na oficjalnej tablicy (tablicach) ogłoszeń znajdującej się ( \_\_\_\_ )
- 3** **ZMIANY W INSTRUKCJI ŻEGLUGI** Wszelkie zmiany w instrukcji żeglugi będą wywieszane przed godziną 09:00 w dniu, w którym zaczynają obowiązywać, z wyjątkiem, że zmiana w planie czasowym rozgrywania wyścigów musi być wywieszona do godziny **20:00** w dniu poprzedzającym dzień, w którym zmiana zacznie obowiązywać.
- 4** **SYGNAŁY PODAWANE NA BRZEGU**
- 4.1** Sygnały podawane na brzegu będą wywieszane na ( \_\_\_\_ )
- 4.2** Gdy flaga AP jest podnoszona na brzegu, sygnał '1 minuty' zostaje zastąpiony przez 'nie wcześniej niż \_\_\_\_\_ minut' w związku z sygnałem wyścigu AP.

**(LUB)**

*Wpisać ilość minut.*

**4.2** Flaga D wraz z jednym sygnałem dźwiękowym oznacza ' Sygnał ostrzeżenia będzie podany nie wcześniej niż \_\_\_ minut po podniesieniu flagi D. [jachty proszone są o nie opuszczanie portu do czasu podania tego sygnału'.]

*Usunąć, jeżeli objęte jest przez przepis klasowy*

**4.3** Gdy flaga Y jest podniesiona na brzegu przepis 40 obowiązuje cały czas jachty na wodzie. Zmienia to Preambułę Części 4

**5 PLAN CZASOWY WYŚCIGÓW**

*Dostosować wg potrzeby i wstawić daty i klasy. Podać wyścig próbny, jeśli jest. Jeżeli seria wyścigów składa się z wyścigów kwalifikacyjnych i finałowych, należy je wymienić. Plan ten może być też podany w załączniku.*

**5.1\*** Daty wyścigów:

<i>Data</i>	<i>Klasa</i> _____	<i>Klasa</i> _____
_____	wyścigi	wyścigi
_____	wyścigi	dzień rezerwowy
_____	dzień rezerwowy	wyścigi
_____	wyścigi	wyścigi
_____	wyścigi	wyścigi

*Wpisać klasy i ilości wyścigów*

**5.2\*** Ilość wyścigów planowana jest następująco:

<i>Klasa</i>	<i>Numer</i>	<i>Ilość wyścigów</i>
_____	_____	_____
_____	_____	_____

*na dzień*

Jeden dodatkowy wyścig dziennie może być rozegrany pod warunkiem, że żadna klasa nie wyprzedzi planu więcej niż o 1 wyścig i zmiany dokonane według instrukcji 3.

*Wpisać godzinę*

**5.3\*** Planowany czas sygnału ostrzeżenia pierwszego wyścigu każdego dnia \_\_\_\_\_.

**5.4** Po długim odroczeniu aby zawiadomić jachty, że następny wyścig lub seria wyścigów wkrótce się rozpocznie, zostanie podniesiona flaga pomarańczowa wraz z pojedynczym sygnałem dźwiękowym na co najmniej cztery minuty przed podniesieniem sygnału ostrzeżenia.

Wpisać godzinę

**5.5** W ostatnim dniu regat żaden sygnał ostrzeżenia nie zostanie podany po \_\_\_\_\_

Wpisać nazwy klas oraz nazwy lub oznaczenia flag

**6\*** **FLAGI KLAS**

Stosowane będą następujące flagi klas:

<i>Klasa</i>	<i>Flaga</i>
--------------	--------------

_____	_____
-------	-------

_____	_____
-------	-------

_____	_____
-------	-------

Wpisać liczbę lub literę

**7** **AKWEN ROZGRYWANIA WYŚCIGÓW**

Załącznik \_\_\_\_\_ pokazuje rozmieszczenie tras wyścigów.

Wpisać liczbę lub literę. Metoda przedstawiania tras pokazana jest w Uzupelnieniu A. Wpisać długość trasy gdy jest potrzebna.

**8** **TRASY**

**8.1\*** Rysunki w Załączniku \_\_\_\_\_ pokazują trasę, włączając przybliżone kąty pomiędzy bokami trasy, kolejność, w jakiej znaki mają być okrążane oraz stronę, po jakiej każdy znak ma być pozostawiany. Przybliżona długość trasy będzie \_\_\_\_\_]

**8.2** Nie później niż z sygnałem ostrzeżenia, statek sygnałowy komisji regatowej wystawi przybliżony kurs kompasowy pierwszego boku trasy.

**8.3** Trasy nie będą skracane. Punkt ten zmienia przepis 32.

Zamieścić tylko, gdy zmiana pozycji znaków jest utrudniona.

**8.4** Boki trasy nie będą zmieniane po sygnale przygotowania. Przepis ten zmienia przepis 33.

**9** **ZNAKI**

Zmienić numery znaków według potrzeby i wstawić opis znaków. Drugą wersję stosuje się, gdy Znaki 4S i 4P tworzą bramkę i wtedy Znak 4S pozostawia się prawą burtą i Znak 4P lewą burtą.

**9.1\*** Znaki 1, 2, 3 oraz 4 będą to ( \_\_\_\_\_ )

**(LUB)**

**9.1\*** Znaki 1,2,3,4S i 4P będą to ( \_\_\_\_\_ )

Jeżeli nie wyjaśnia tego dostatecznie rysunek

**9.2** Kolejność okrążanych znaków jest następująca

podać kolejność okrążania znaków.

Wpisać opisy znaków

**9.3** Nowe znaki, o których mowa w punkcie 11.1 instrukcji żeglugi będą to ( \_\_\_\_\_ )

Opisać znaki linii startu i znaki linii mety:  
przykładowo statek sygnałowy Komisji Regatowej na prawym końcu linii startu i boja na lewym końcu. Punkt 11.2 opíše linię startu a punkt 13 linię mety.

**9.4\*** Znakami Startu i Mety będą \_\_\_\_\_

**9.5** Statek komisji regatowej sygnalizujący zmianę trasy jest znakiem, jak podaje Punkt 12.2 instrukcji żeglugi.

Opisać każdy obszar podając jego położenie oraz łatwo rozpoznawalne z wyglądu szczegóły

## **10 OBSZARY BĘDĄCE PRZESZKODAMI**

Następujące obszary są określone, jako przeszkody  
\_\_\_\_\_ .

## **11 START**

Załączyć tylko, gdy wersja oznaczona \* w przepisie 26 będzie stosowana. Wpisać ilość minut.

**11.1** Starty do wyścigów odbywać się będą zgodnie z przepisem 26 przy czym sygnał ostrzeżenia podany będzie \_\_\_\_\_ minut przed sygnałem startu

**(LUB)**

**11.1** Starty wyścigów odbywać się będą w sposób następujący \_\_\_\_\_ Zmienia to przepis 26

**11.2\*** Linia startu przebiegać będzie pomiędzy tyczkami z flagami pomarańczowymi umieszczonymi na znakach startu.

**(LUB)**

**11.2\*** Linia startu będzie pomiędzy tyczką z pomarańczową flagą na znaku startu na prawym końcu linii i znakiem startowym lewego końca linii.

**(LUB)**

Wstawić opis

**11.2\*** Linia startu będzie \_\_\_\_\_

**11.3** Jachty, których sygnał ostrzeżenia nie został podany muszą unikać przebywania w polu startowym podczas procedur startów do innych wyścigów.

*Wstawić liczbę minut.*

**11.4** Jacht startujący później niż \_\_\_ minut po sygnale startu otrzyma punkty DNS nie wystartował bez rozpatrywania. Niniejszy punkt zmienia przepis A4

*Wstawić numer kanału*

**11.5** Jeżeli jakakolwiek część kadłuba jachtu, załogi lub wyposażenia jest po kursowej stronie linii startu w okresie dwóch minut przed sygnałem startu i jacht zostaje zidentyfikowany, komisja regatowa podejmie próbę ogłoszenia jego numeru na kanale VHF \_\_\_\_\_. Brak ogłoszenia lub dla dokonania tego na czas nie będą podstawami do prośby o zadośćuczynienie. Niniejsze postanowienie zmienia przepis 62.1(a).

## **12 ZMIANA NASTĘPNEGO BOKU TRASY**

**12.1** Aby zmienić następny bok trasy, komisja regatowa przesunie znak przewidziany początkowo (lub linię mety) w nowe położenie.

**(LUB)**

**12.1** Aby zmienić następny bok trasy, komisja regatowa postawi nowy znak (lub przesunie linię mety) i usunie poprzedni znak jak najszybciej. Kiedy w wyniku zmiany nowy znak jest przestawiany, będzie on wymieniony na poprzedni.

*Zamienić 'lewą' na 'prawą', gdy znaki mają być pozostawiane po prawej burcie.*

**12.2** Z wyjątkiem przechodzenia przez bramkę jachty muszą przejść pomiędzy statkiem komisji regatowej sygnalizującym zmianę trasy, a pobliskim znakiem, pozostawiając znak po lewej burcie i statek komisji regatowej po prawej. Niniejszy punkt zmienia przepis 28.1.

## **13\* META**

Linia mety będzie pomiędzy tyczkami z pomarańczowymi flagami, umieszczonymi na znakach linii mety.

**(LUB)**

Linia mety będzie pomiędzy tyczką z flagą pomarańczową na znaku mety po stronie prawej linii, a lewym znakiem linii mety.

**(LUB)**

*Podać opis.*

Linia mety będzie \_\_\_\_\_

## **14 SYSTEM KAR**

*Włączyć punkt 14.1 tylko, gdy Kara Dwóch Obrótów nie będzie stosowana. Wpisać ilość miejsc lub opisać kary.*

**14.1** Stosowana będzie kara punktowa według przepisu 44.3. Karą będzie \_\_\_\_ miejsc

**(LUB)**

*Wpisać ilość miejsc lub opisać kary*

**14.1** Będą stosowane następujące kary : \_\_\_\_\_

*Wpisać klasę(y)*

**14.2** Dla klas(y) \_\_\_\_\_ przepis 44.1 jest zmieniony w taki sposób, że Dwa Karne obroty są zamienione na Jeden karny obrót.

*Tutaj i poniżej stosować 'jury' tylko gdy jest mowa o międzynarodowym jury.*

**14.3** Jak określono w przepisie 67, komisja protestowa [jury] może, bez rozpatrywania, ukarać jacht, który złamał przepis 42

**(LUB)**

*Jeśli nie obowiązuje cały Dodatek P, wpisać ograniczenia*

**14.3** Stosowany będzie Dodatek P [ze zmianami w punkcie(tach) [14.2] [oraz] [14.4]].

*Zalecony tylko dla regat juniorów.*

**14.4** Przepis P2.3 nie będzie stosowany, a przepis P2.2 zostaje zmieniony tak, że stosuje się on do każdej kary następującej po pierwszej karze.

**15** **LIMITY CZASU I CZAS DOCELOWY**

*Wpisać klasy i czasy. Nie wprowadzać limitu czasu do Znak, i docelowy limit czasu, jeśli nie ma być stosowany.*

**15.1\*** Obowiązują następujące limity czasu w czasie wyścigów:

<i>Klasa</i>	<i>Limit czasu</i>	<i>Limit czasu dla pierwszego znaku</i>
_____	_____	_____
_____	_____	_____
_____	_____	_____

Jeżeli żaden jacht nie minie Znak 1 w limicie czasu do Znak 1 wyścig musi być przerwany. Nie dotrzymanie limitu czasu nie może być podstawą do zadośćuczynienia. Zmienia to przepis 62.1(a).

*Wpisać czas (lub różne czasy dla różnych klas).*

**15.2** Jachty niekończące w ciągu \_\_\_\_\_ po tym jak pierwszy jacht przebył trasę i ukończył będą punktowane, jako 'nie ukończył' (DNF) bez rozpatrywania. Niniejszy punkt zmienia przepisy 35, A4 i A5.

**16** **PROTESTY I PROŚBY O**

## ZADOŚCUCZYNIENIE

*Określić miejsce, gdy konieczne*

**16.1** Formularze protestowe są dostępne w biurze regat, znajdującym się ..... Protesty i prośby o zadoścuczynienie lub wznowienie rozpatrywania muszą być składane w biurze przed upływem czasu protestowego.

*Zmienić czas, jeśli ma być inny.*

**16.2** Dla każdej klasy, czas składania protestów wynosi 90 minut po tym, jak ostatni jacht ukończył ostatni wyścig dnia.

*Zmienić czas, jeśli jest inny. Wpisać miejsce pomieszczenia jury i czas pierwszego rozpatrywania.*

**16.3** W ciągu 30 minut po zakończeniu czasu na składanie protestów zostaną wywieszane zestawienia protestów informujące zawodników o protestach, w których występują jako strona w proteście lub są zgłoszeni jako świadkowie. Rozpatrywanie odbywać się będzie w pomieszczeniu jury, znajdującym się \_\_\_\_\_poczynając od godz.[czas wywieszenia] [ ]].

**16.4** Ogłoszenia o protestach składanych przez komisję regatową lub [komisję protestową] [jury] będą wywieszane informując zawodników zgodnie z przepisem 61.1(b).

**16.5** Lista jachtów, które zgodnie z pkt. 14.3 Instrukcji Żeglugi zostały ukarane za złamanie przepisu 42 będzie wywieszona.

**16.6** Naruszenie punktów instrukcji żeglugi 11.3, 18, 21, 23 i 24, 25, 26 i 27 nie mogą być podstawą do protestu przez jacht. Niniejszy punkt zmienia przepis 60.1(a). Kary za te przekroczenia mogą być mniejsze niż dyskwalifikacja, jeżeli [komisja protestowa] [jury] tak zadecyduje. Skrót stosowany przy zapisie punktacji nałożony tym punktem instrukcji będzie DPI.

**16.7** W ostatnim dniu regat prośba o wznowienie rozpatrywania musi być dostarczona:

(a) przed upłynięciem czasu protestowego, jeżeli strona prosząca o wznowienie była poinformowana o decyzji w dniu poprzednim;

(b) nie później niż 30 minut po tym jak strona prosząca o wznowienie była poinformowana o decyzji w

*Zmienić czas, jeśli ma być inny.*

danym dniu.

Niniejszy punkt. zmienia przepis 66

**16.8** Ostatniego planowanego dnia regat prośba o zadośćuczynienie dotycząca decyzji [zespołu protestowego] [jury] musi być dostarczona nie później niż 30 minut po wywieszeniu decyzji. Zmienia to przepis 62.2.

*Włączyć tylko, gdy zespołem protestowym jest międzynarodowe jury lub inna zmiana przepisu 70.5 obowiązuje*

**16.9** Decyzja [zespołu protestowego] [jury] jest ostateczna jak przewiduje przepis 70.5.

*Włączyć tylko, gdy System Małych Punktów jest zastąpiony przez System Punktów Premiujących.*

**17.1\*** **17. PUNKTACJA**

Stosowany będzie System Punktów Premiujących opisany w Dodatku A.

**(LUB)**

*Włączyć, gdy żaden z systemów punktacji opisanych w Dodatku A nie będzie stosowany. Opisać system.*

**17.1\*** Będzie stosowany następujący system punktacji:

\_\_\_\_\_

*Wstawić liczbę.*

**17.2\*** \_\_\_\_\_ wyścigów musi być zakończonych, aby stanowiły serię.

*Wstawić liczby we wszystkich pozycjach*

**17.3** (a) Gdy mniej niż \_\_\_\_\_ wyścigów zostało zakończonych, wynikiem punktowym jachtu w serii będzie łączna suma jego punktów ze wszystkich wyścigów.

(b) Jeżeli zostanie zakończone od \_\_\_\_\_ do \_\_\_\_\_ wyścigów, wynikiem punktowym jachtu w serii będzie łączna suma jego punktów ze wszystkich wyścigów z odrzuceniem najgorszego wyniku.

(c) Gdy lub więcej wyścigów zostało zakończonych, wynikiem punktowym jachtu będzie łączna suma jego punktów za wyścigi z odrzuceniem dwóch jego najgorszych wyników.

**18 PRZEPISY BEZPIECZEŃSTWA**

*Wpisać procedurę wpisywania się i wypisywania z wyścigu.*

**18.1** Obowiązuje procedura wpisywania \_\_\_\_\_ i wypisywania się: \_\_\_\_\_

**18.2** Jacht, który wycofuje się z wyścigu musi jak najszybciej powiadomić o tym komisję regatową.



## **19 ZMIANA ZAŁOGI LUB WYPOSAŻENIA**

**19.1** Zmiana zawodnika jest niedozwolona bez uprzedniej pisemnej aprobaty [komisji regatowej] [zespołu protestowego] [jury].

**19.2** Wymiana uszkodzonego lub utraconego wyposażenia jest niedozwolona bez zgody [komisji regatowej] [zespołu protestowego] [jury]. Prośby o wymianę muszą być składane do komisji przy pierwszej nadarzającej się okazji.

## **20 SPRAWDZANIE KONTROLNE WYPOSAŻENIA I POMIARY KONTROLNE**

Jacht lub jego wyposażenie mogą podlegać sprawdzeniu w dowolnym czasie dla potwierdzenia zgodności z przepisami klasowymi i instrukcją żeglugi. Na wodzie, jacht może zostać poinstruowany przez mierniczego komisji regatowej, aby udał się natychmiast do miejsca przeznaczonego na inspekcję.

## **21 REKLAMOWANIE**

Jacht [musi] [może] nosić reklamę dostarczoną przez organizatora regat jak następuje:.....

*Sprawdź Regulację ISAF 20.3(d). Wstaw niezbędne informacje dotyczące reklamowania.*

*Wstaw opis. Jeśli potrzebne, zastosować różne oznaczenia identyfikujące statki wykonujące różne zadania*

## **22 ŁODZIE OFICJALNE**

Łodzie oficjalne będą oznaczone w sposób następujący.....

## **23. ŁODZIE POMOCNICZE**

**23.1** Kierownicy ekip, trenerzy i inny personel pomocniczy muszą przebywać na zewnątrz obszarów, na których jachty się ścigają od czasu sygnału przygotowania, dla pierwszej klasy startującej do czasu, gdy wszystkie jachty ukończyły lub wycofały się lub do czasu, gdy komisja regatowa zasygnalizuje odroczenie, odwołanie generalne lub przerwanie wyścigu.

**23.2** Łodzie pomocnicze muszą być oznakowane przez \_\_\_\_\_

*Wpisać znaki identyfikujące. Flagi narodowe są odpowiednimi znakami na regatach międzynarodowych.*

## **24 WYRZUCANIE ŚMIECI DO WODY**

Jachty nie mogą wyrzucać śmieci do wody. Śmieci mogą być umieszczane na pokładach łodzi pomocniczych i łodzi komisji sędziowskiej.

## **OGRANICZENIA W WYCIĄGANIU Z WODY**

**25** Jachty kilowe nie mogą być wyciągane z wody podczas regat z wyjątkiem, gdy czynią to na podstawie i na warunkach uprzedniego zezwolenia na piśmie, wydanego przez komisję regatową.

## **26 SPRZĘT DO NURKOWANIA I BASENY PLASTIKOWE**

Aparaty do oddychania pod wodą oraz plastikowe baseny lub równoważny sprzęt nie mogą być używane w pobliżu jachtów kilowych od sygnału przygotowania pierwszego wyścigu do końca regat.

## **27 ŁĄCZNOŚĆ RADIOWA**

Jachtowi nie wolno emitować sygnałów radiowych w czasie wyścigu ani otrzymywać specjalnych sygnałów radiowych, które nie byłyby dostępne dla wszystkich jachtów. Ograniczenie niniejsze dotyczy również telefonów komórkowych

## **28 NAGRODY**

Zostaną przyznane następujące nagrody: \_\_\_\_\_

## **29 ZASTRZEŻENIE ODPOWIEDZIALNOŚCI**

Zawodnicy uczestniczą w regatach całkowicie na własne ryzyko - Patrz przepis 4, Decyzja o uczestniczeniu w wyścigu. Organizator nie przyjmie żadnej odpowiedzialności za uszkodzenia sprzętu lub uszkodzenia osób lub śmierci w związku z regatami, przed, podczas lub po regatach.

## **30 UBEZPIECZENIE**

Każdy uczestniczący jacht musi być ubezpieczony posiadając ważne ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej (OC) do minimalnej sumy ubezpieczenia w wysokości \_\_\_\_\_, lub jej ekwiwalent na czas regat.

*Wstawić alternatywny tekst mający zastosowanie. Opisać pasma radiowe lub częstotliwości stosowane i dozwolone*

*Gdy przyznawane są nagrody przechodnie podać ich nazwy w całości.*

*Wpisać walutę oraz sumę.*

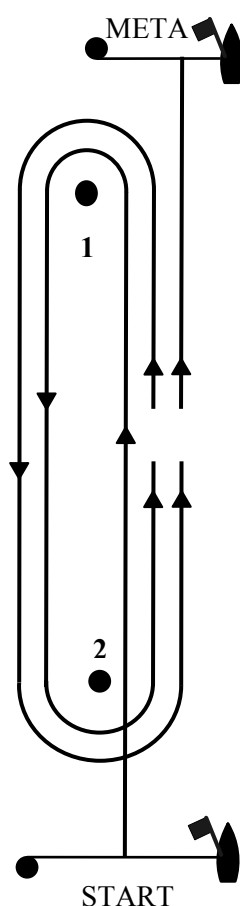
## UZUPEŁNIENIE A

### PRZEDSTAWIENIE GRAFICZNE TRASY

*Pokazano kilka rodzajów tras. Trasa jachtu jest pokazana za pomocą linii w ten sposób, że każdy diagram opisuje trasę z różną ilością okrążeń. Jeśli więcej niż jedna trasa może być używana dla klasy, określić, w jaki sposób każda z nich będzie sygnalizowana.*

#### Trasa na wiatr – z wiatrem

**Start – 1 – 2 – 1 – 2 – Meta**



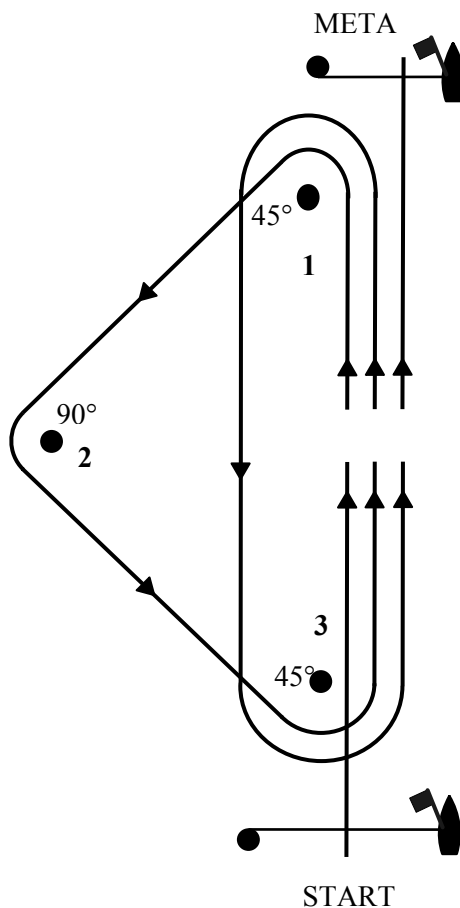
*Odmiany stosowane w tego typu trasie*

- (1) powiększenie lub zmniejszenie ilości boków*
- (2) usunięcie ostatniego boku na wiatr,*
- (3) zastosowanie bramki zamiast **znaku** zawietrznego*
- (4) zasłużenie znaku rozprowadzającego przy znaku nawietrznym, i*

*(5) użycie zawietrznego i nawietrznego znaku, jako znaki startu i mety.*

## Trasa trójkąta z bokami na wiatr i z wiatrem

Start – 1 – 2 – 3 – 1 – 3 – Meta

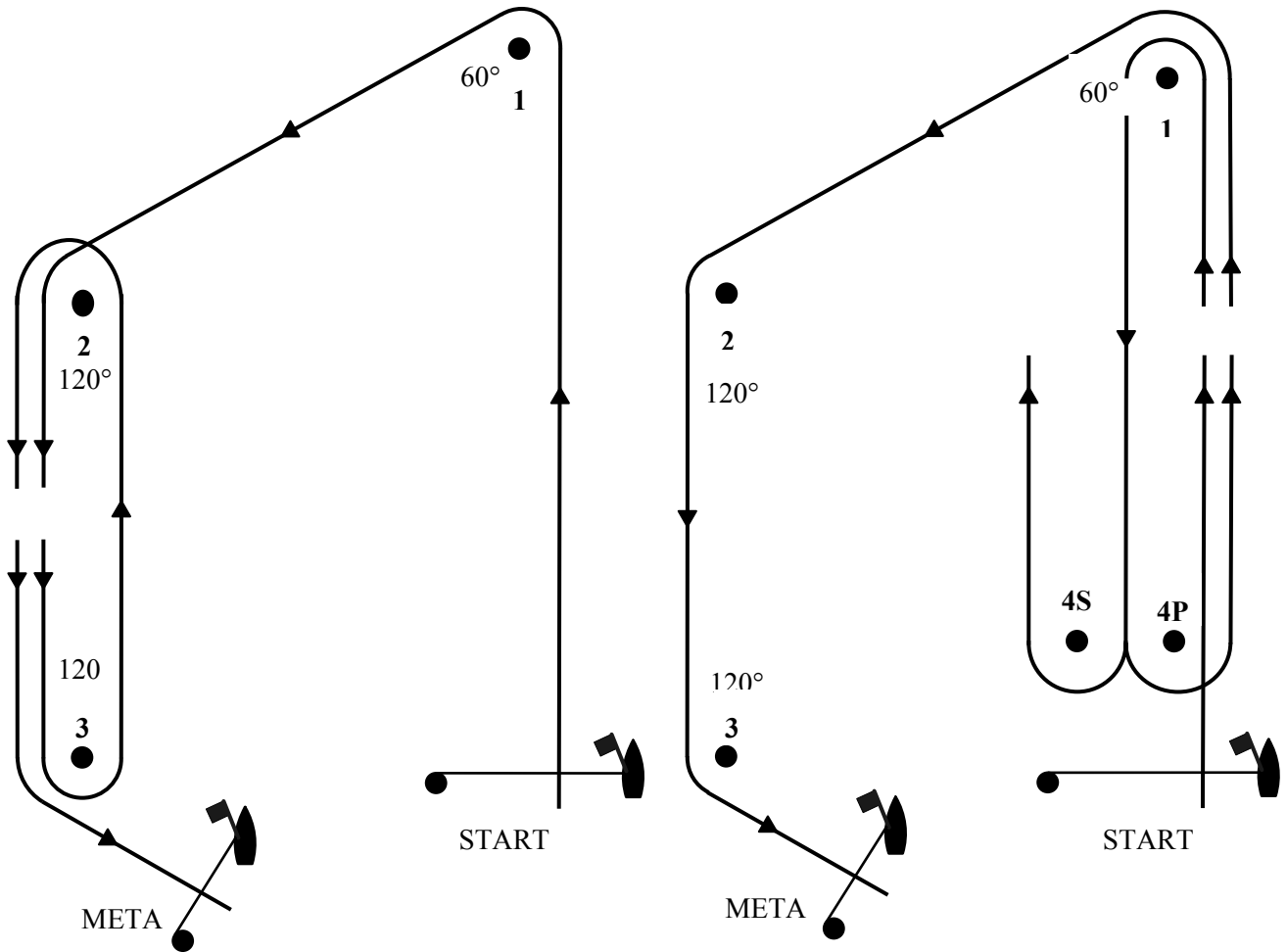


*Odmiany stosowane przy tej trasie zawierają:*

- (1) Powiększenie lub zmniejszenie ilości boków,.*
- (2) usunięcie ostatniego boku na wiatr,*
- (3) zmienne kąty trójkąta (powszechnie  $45^0 - 90^0 - 45^0$  oraz  $60^0 - 60^0 - 60^0$ ),*
- (4) stosowanie bramki zamiast znaku zawietrznego dla kursów z wiatrem,*
- (5) stosowanie znaku rozprawdzającego na początku kursu z wiatrem*
- (6) stosowanie znaków zawietrzných i nawietrzných, jako znaków startu i mety,.*

*Upewnić się, że podano kąt wewnętrzny przy każdym znaku.*

## Trasa trapezoidowa



Start – 1 – 2 – 3 – 2 – 3 – Meta

Start – 1 – 4 – 1 – 2 – 3 – Meta

*Odmiany stosowane przy tej trasie zawierają:*

- (1) Dodanie dodatkowych boków,*
- (2) stosowanie bramek zamiast znaków zawietrznych dla kursów z wiatrem*
- (3) zmiana wewnętrznych kątów pomiędzy półwiatrami,*
- (4) stosowanie znaku rozprowadzającego na początku kursu z wiatrem,*  
*oraz*
- (5) kończenie wyścigu pod wiatr raczej niż z półwiatru.*

*Należy podać kąt wewnętrzny przy każdym boku półwiatrowym.*

## **UZUPEŁNIENIE B**

### **JACHTY ZAPEWNIANE PRZEZ ORGANIZATORA**

*Poniższy punkt instrukcji żeglugi jest zalecany do stosowania, gdy wszystkie jachty będą zapewniane przez organizatora. Może on być uzupełniony, zmieniony lub skrócony dla dostosowania do okoliczności. Gdy jest stosowany, powinien być umieszczony po punkcie Nr.3 instrukcji żeglugi.*

## **4 JACHTY**

- 4.1** Jachty zostaną zapewniane wszystkim zawodnikom; zawodnicy nie mogą zmieniać ich lub wprowadzać jakiegokolwiek zmiany z wyjątkiem, że:
- (a) kompas może być przywiązany lub zamocowany taśmą do kadłuba lub drzewc;
  - (b) wskaźniki wiatru, włączając przedzę lub nitki, mogą być przywiązane lub zamocowane taśmą w dowolnym miejscu jachtu;
  - (c) kadłuby, miecze i stery mogą być czyszczone tylko przy użyciu wody;
  - (d) taśma przylepna może być wszędzie stosowana powyżej linii wodnej; oraz
  - (e) wszelkie okucia i wyposażenie zaprojektowane do regulowania mogą być regulowane, pod warunkiem zgodności z przepisami klasowymi.
- 4.2** Całe wyposażenie jachtu przeznaczone do żeglowania musi znajdować się na jachcie w czasie, gdy jest on na wodzie.
- 4.3** Karą za niezastosowanie się do jednego z powyższych przepisów będzie dyskwalifikacja we wszystkich wyścigach, w których ten przepis był złamany.
- 4.4** Zawodnicy muszą o każdym uszkodzeniu lub utracie wyposażenia, niezależnie od ich wielkości, zawiadomić organizatora natychmiast po zabezpieczeniu jachtu na brzegu. Karą za niewypełnienie tego punktu instrukcji będzie dyskwalifikacja z ostatniego rozegranego wyścigu, chyba, że [komisja protestowa] [jury] będzie przekonane, że zawodnik uczynił wszystko, aby dostosować się do niniejszego wymagania.
- 4.5** Nie obowiązują przepisy klasowe wymagające od zawodników, aby byli członkami związku klasy.

# DODATEK M

## ZALECENIA DLA KOMISJI PROTESTOWYCH

---

Niniejszy dodatek występuje jedynie w charakterze zalecenia; w pewnych okolicznościach może być wskazana zmiana tej procedury. Jest on przeznaczony głównie dla przewodniczących komisji protestowych, ale może również pomóc sędziom, sekretarzom jury komisji protestowych, komisjom regatowym oraz innym osobom związanym z rozpatrywaniem protestu lub prośby o zadośćuczynienie.

W czasie rozpatrywania *protestu* lub prośby o zadośćuczynienie, komisja protestowa musi jednakowo traktować zeznania każdego świadka. Musi przyjąć, że uczciwe zeznania (różnych świadków) mogą się różnić, a nawet być ze sobą w sprzeczności w wyniku różnych obserwacji i zapamiętania; komisja powinna w miarę możliwości wyjaśnić te różnice; nie uznając winy żadnego jachtu czy zawodnika do czasu, gdy złamanie *przepisu* zostanie mu udowodnione w sposób zadawalający komisję protestową; komisja protestowa powinna zachować otwarty osąd do czasu zapoznania się z całym materiałem dowodowym na temat tego, czy jacht lub zawodnik złamał *przepis*.

### **M1 CZYNNOŚCI WSTĘPNE (mogą być wykonane przez biuro regat)**

- Przyjąć *protest* lub prośbę o zadośćuczynienie.
- Odnotować na formularzu czas złożenia *protestu* lub prośby o zadośćuczynienie oraz czas zakończenia okresu przyjmowania protestów;
- Poinformować każdą ze *stron*, oraz komisję regatową, gdy to konieczne, gdzie i kiedy rozpatrywanie będzie miało miejsce.

### **M2 PRZED ROZPATRYWANIEM**

Należy upewnić się, że

- każda ze *stron* ma kopie i miała możliwość zapoznania się z *protestem* lub prośbą o zadośćuczynienie oraz czy miała wystarczającą ilość czasu na przygotowanie się do rozpatrywania.
- żaden członek komisji protestowej nie jest *stroną zainteresowaną*. Należy zapytać *strony*, czy nie zgłaszają sprzeciwu wobec udziału



jakiegoś członka komisji. Gdy rozpatrywana jest prośba o zadośćuczynienie na podstawie przepisu 62.1(a), członek komisji regatowej nie powinien być członkiem komisji protestowej.

- obecna jest tylko jedna osoba z każdego jachtu (lub *strony*) chyba, że konieczny jest tłumacz;
- wszystkie jachty i ludzie zainteresowani rozpatrywaniem są reprezentowani. Jednakże, gdy nie są obecni, komisja protestowa może działać na podstawie przepisu 63.3(b).
- reprezentanci jachtów byli obecni na pokładzie, gdy było to wymagane (przepis 63.3(a)). Gdy *strony* protestu brały udział w różnych wyścigach, obie władze organizujące muszą zaakceptować skład komisji protestowej (przepis 63.8). W *proteście* pomiarowym należy posiadać aktualne przepisy klasowe oraz ustalić, kto jest władzą odpowiedzialną za ich interpretowanie (przepis 64.3(b)).

### M3 ROZPATRYWANIE

#### M3.1 Sprawdzić ważność *protestu* lub prośby o zadośćuczynienie:

- czy zawiera on odpowiednie informacje (przepis 61.2 lub 62.1) ?;
- czy był złożony w przewidzianym czasie; jeśli nie, czy istnieje ważny powód do przedłużenia limitu czasu (przepis 61.3 lub 63.2) ?;
- gdy jest to wymagane, czy protestujący był uczestnikiem lub świadkiem incydentu (przepis 60.1(a))?
- gdy było to konieczne, czy nastąpił okrzyk "Protest" i czy flaga protestowa została pokazana we właściwy sposób (przepis 61.1(a)) ?;
- gdy flaga lub okrzyk nie były wymagane, czy protestowany został poinformowany?
- podjąć decyzję czy *protest* lub prośba o zadośćuczynienie jest ważne (przepis 63.5).
- po uznaniu *protestu* lub prośby o zadośćuczynienie za ważne, nie należy pozwalać na powtórne podnoszenie tej kwestii chyba, że przedstawione zostaną całkowicie nowe dowody.

#### M3.2 Zebrać dowody (przepis 63.6)

- Poprosić protestującego, a później protestowanego o zaprezentowanie swoich wersji wydarzeń, następnie pozwolić im na wzajemne zadawanie pytań. W sprawie o zadośćuczynienie poprosić *stronę* o sformułowanie prośby.

- Zaprosić członków komisji protestowej do stawiania pytań.
- Należy upewnić się, że znane są zarzuty stawiane przez każdą ze *stron*, zanim świadkowie zostaną wezwani. Ich zeznania mogą być odmienne.
- Pozwolić każdemu, włączając członków załogi jachtu, na złożenie zeznań. To *strona* ma prawo zdecydowania, którego świadka należy wezwać chociaż zespół protestowy może również wezwać świadka (Przepis 63.6). Na pytanie "Czy zechciałby Pan/Pani wysłuchać N" najlepiej jest odpowiedzieć "Zależy od twego uznania".
- Wzywać świadków *stron* (oraz komisji protestowej, jeśli są) – pojedynczo. Zezwolić *stronom* tylko na zadawanie pytań świadkom (mogą mieć tendencję do prezentowania oświadczeń).
- Zaprosić protestowanego najpierw do zadawania pytań świadkowi protestującego (i vice versa). Zapobiega to naprowadzaniu przez protestującego swego świadka od początku.
- Pozwolić członkowi komisji protestowej, który widział incydent, aby złożył zeznanie (przepis 63.6), ale tylko w obecności *stron*. Może on później być pytany i może pozostać w pokoju (63.3(a)).
- Starać się zapobiec pytaniom naprowadzającym lub dowodom zasłyszonym, ale jeśli jest to niemożliwe, należy odrzucać tak otrzymane dowody.
- Zaakceptować zeznania w formie pisemnej od świadka, który nie może sam złożyć zeznań, ale tylko wtedy, gdy obie *strony* się na to zgadzają. Przez swą zgodę rezygnują one z prawa do zadawania pytań temu świadkowi (63.6)
- Należy poprosić jednego z członków Komisji o notowanie zeznań, a w szczególności czasów, odległości, prędkości, itd.
- Zaprosić najpierw protestującego, a następnie protestowanego do wygłoszenia oświadczenia końcowego w swej sprawie, w szczególności odnośnie zastosowania lub interpretacji *przepisów*, jakie uważa za właściwe.

### **M3.3** Ustalenie faktów (Przepis 63.6).

- Zapisać fakty, zdecydować wątpliwości w jedną lub drugą stronę.
- Wezwać ponownie *strony* w celu zadania ewentualnych dalszych pytań, jeśli to jest konieczne.

- Gdy jest to potrzebne, narysować szkic incydentu w oparciu o ustalone fakty.

**M3.4** Podjąć decyzję w sprawie *protestu* lub prośby o zadośćuczynienie (przepis 64)

- Oprzeć decyzję na ustalonych faktach, (jeżeli nie można, należy znaleźć więcej faktów).
- W przypadkach próśb o zadośćuczynienie, należy upewnić się, że nie są konieczne dalsze dowody od jachtów, na które wpłynie decyzja

**M3.5** Poinformować *strony* (przepis 65)

- Wezwać *strony* i odczytać im ustalone fakty, konkluzję i przepisy mające zastosowania oraz decyzję. Gdy czas nagli, dopuszczalne jest odczytanie najpierw decyzji, a szczegóły podaje się w terminie późniejszym.
- Na życzenie dać każdej ze *stron* kopię decyzji. Umieścić *protest* w dokumentacji komisji.

**M4 WZNOWIENIE ROZPATRYWANIA** (przepis 66).

Gdy zostanie złożony na czas wnioski o wznowienie rozpatrywania należy wysłuchać stronę składającą wnioski oraz obejrzyć ewentualny zapis wideo, itd., a następnie podjąć decyzję czy pojawiły się istotne nowe dowody, które mogą prowadzić do zmiany decyzji. Należy podjąć decyzję, czy interpretacja *przepisów przez zespół protestowy* mogła być niewłaściwa; należy wykazać otwartość w kwestii przyznania się do ewentualnej pomyłki. Jeżeli nie ma takich powodów, należy odmówić otwarcia; w przypadku przeciwnym należy wyznaczyć rozpatrywanie.

**M5 POWAŻNE NAGANNE ZACHOWANIE** (przepis 69)

**M5.1** Działanie w oparciu o ten przepis nie jest *protestem*, ale protestowa podaje zawodnikowi na piśmie swoje zarzuty przed rozpatrywaniem. Rozpatrywanie jest przeprowadzane według tych samych przepisów jak inne rodzaje rozpatrywania, lecz co najmniej trzech członków komisji protestowej musi uczestniczyć w rozpatrywaniu (przepis 69.1(b)). Należy zachować wszelką staranność, aby chronić prawa zawodnika.

**M5.2** Zawodnik lub jacht nie mają prawa protestować na podstawie przepisu 69, ale formularz protestowy od zawodnika, który próbuje go złożyć,

może być zaakceptowany, jako raport do komisji protestowej, która następnie zdecyduje czy zarządzić rozpatrywanie, czy nie.

**M5.3** Gdy istnieje potrzeba zwołania rozpatrywania na podstawie przepisu 69 w wyniku incydentu regulowanego przepisami Części 2, istotnym jest rozpatrzenie najpierw *protestu* jacht przeciw jachtowi w zwykły sposób i podjęcie decyzji, który jacht złamał *przepis* i jaki, (jeżeli nastąpiło złamanie) zanim rozpocznie się postępowanie przeciw zawodnikowi na podstawie niniejszego przepisu (69).

**M5.4** Chociaż działanie na podstawie przepisu 69 podejmowane jest przeciw zawodnikowi, a nie jachtowi, to jacht może być również ukarany.(Przepis 69.1(b)).

**M5.5** Komisja protestowa może udzielić ostrzeżenia zawodnikowi (przepis 69.1(b)(1)), w którym to przypadku nie musi być sporządzony raport (przepis 69.1(c)). Gdy kara jest nakładana i sporządza się raport, jak wymagane przepisem 69.1(c) lub 69.1(e) pomocne będzie zasugerować władzy krajowej czy lub nie powinno być prowadzone dalsze działanie.

## **M6 ODWOŁANIA (przepis 70 i Dodatek F)**

Gdy decyzje mogą podlegać odwołaniom,

- Należy pozostawić dokumentację w takim stanie, aby tam zawarta informacja mogła być łatwo użyta do potrzeb odwołania. Czy jest poparta odpowiednim szkicem załączonym lub przygotowanym przez komisję protestową? Czy ustalone fakty są wystarczające? (Przykład: czy było *krycie*? TAK/NIE - „być może” nie jest faktem ustalonym). Czy na formularzu są nazwiska członków komisji protestowej, i inne ważne informacje?.
- Ustalenia na temat każdego odwołania powinny umożliwić komisji odwoławczej odtworzenie sobie jasno całego incydentu; komisja odwoławcza nie wie nic na temat sytuacji.

## **M7 DOWODY FOTOGRAFICZNE**

Fotografie oraz zapis video mogą czasem dostarczyć pożytecznych dowodów, ale komisje protestowe powinny zdawać sobie sprawę z ich ograniczeń oraz mieć na uwadze następujące zagadnienia :

- *Strona* przedstawiająca dowody fotograficzne jest odpowiedzialna za zorganizowanie oglądania;
- Taśmę należy obejrzyć kilka razy dla wydobycia z niej wszelkiej możliwej informacji;

- Głębina odbieranej sceny nie jest najlepsza przy stosowaniu jakiegokolwiek kamery z pojedynczym obiektywem, a przy stosowaniu kamery z teleobiektywem nie istnieje. Gdy kamera widzi dwa jachty w *kryciu* pod kątem prostym do ich kursu, niemożliwym jest ocenienie odległości pomiędzy nimi. Gdy kamera widzi je z przodu, jest niemożliwe odnotowanie czy istnieje *krycie*, chyba, że jest znaczne.
- Należy zadać następujące pytania:
  - Gdzie znajdowała się kamera w odniesieniu do jachtów?
  - Czy kamera poruszała się? Jeśli tak, to w jakim kierunku i jak szybko?
  - Czy kąt zmieniał się, gdy jachty zbliżały się do punktu krytycznego? Szybki przejazd kamerą powoduje radykalne zmiany obrazu.
  - Czy kamera miała niezakłócony zakres widoczności przez cały czas?

## DODATEK N

### JURY MIĘDZYNARODOWE

---

Patrz przepisy 70.5 oraz 91(b). Dodatek ten nie może być zmieniony przez instrukcję żeglugi lub zarządzenia krajowe.

#### **N1 SKŁAD, MIANOWANIE I ORGANIZACJA.**

- N1.1** Międzynarodowe jury musi składać się z doświadczonych żeglarzy o znakomitej znajomości przepisów regatowych oraz bogatym doświadczeniu z pracy w komisjach protestowych. Jury musi być niezależne i nie może posiadać w swym składzie członków komisji regatowej; musi być mianowane przez organizatora regat po zatwierdzeniu przez władzę krajową, jeśli to jest wymagane (patrz przepis 91(b)), lub przez ISAF, zgodnie z przepisem 89.2(b).
- N1.2** Międzynarodowe jury musi składać się z przewodniczącego, wiceprzewodniczącego, gdy istnieje taka potrzeba, oraz innych członków do łącznej ilości, co najmniej pięciu. Większość członków Jury musi być Sędziami Międzynarodowymi. Jury może mianować sekretarza, który nie może wchodzić w skład jury.
- N1.3** W jury nie może być więcej niż dwóch sędziów należących do tej samej władzy krajowej (trzech, gdy regaty odbywają się w Grupie M (Południowa i Zachodnia Południowa Ameryka), w Grupie N (Środkowa i Wschodnia Południowa Ameryka), lub w Grupie Q (Afryka, na południe od Sahary).
- N1.4** (a) Przewodniczący jury może wyznaczyć jeden lub więcej paneli złożonych według wymagań przepisów N1.1, N1.2 i N1.3. Może być to zrobione nawet jeżeli pełen skład jury nie spełnia wymagań tych przepisów.
- (b) Przewodniczący jury, które składa się z mniej niż dziesięciu członków może podzielić je na dwa lub więcej paneli, każdy składający się, co najmniej z trzech osób, z których większość musi być Sędziami Międzynarodowymi. Członkowie każdego z paneli muszą być, co najmniej z trzech różnych władz krajowych z wyjątkiem Grup M, N oraz Q, gdzie muszą być, co najmniej z dwóch różnych władz krajowych. Jeżeli *strona* jest niezadowolona z decyzji panelu, jest ona uprawniona do rozpatrywania przez panel utworzonego zgodnie z przepisami N1.1, N1.2, N1.3, z wyjątkiem ustalenia faktów, pod warunkiem, że poprosi o to w granicach czasu określonego w instrukcji żeglugi.

- N1.5** Gdy jury lub panel w pełnym składzie jest mniejsze niż pięciu członków z powodu choroby lub nagłego zdarzenia i nie ma kwalifikowanej osoby na zastępstwo, jury pozostaje właściwie ukonstytuowane, jeśli składać się będzie z co najmniej trzech członków i jeżeli co najmniej dwóch z nich jest Sędziami Międzynarodowymi. Gdy jest trzech lub czterech członków, powinni oni pochodzić co najmniej z trzech różnych władz krajowych, z wyjątkiem, że w Grupie M, (Południowa i Zachodnia Ameryka Południowa) oraz w Grupie N, (Środkowa i Wschodnia Ameryka Południowa), oraz w Grupie Q (Afryka - na południe od Sahary), muszą być co najmniej z dwóch różnych władz krajowych.
- N1.6** Gdy zatwierdzenie składu międzynarodowego jury jest wymagane przez władzę krajową (patrz przepis 91((b) taka aprobata musi być włączona do instrukcji żeglugi lub musi być wywieszona na oficjalnej tablicy ogłoszeń.
- N1.7** Gdy jury lub panel działa nie będąc właściwie ukonstytuowane jego decyzje mogą podlegać odwołaniom.

## **N2 ZAKRES ODPOWIEDZIALNOŚCI**

- N2.1** Międzynarodowe jury jest odpowiedzialne za rozpatrywanie i podejmowanie decyzji w stosunku do *protestów*, próśb o zadośćuczynienie oraz innych spraw wynikających ze stosowania przepisów Części 5. Na prośbę organizatora lub komisji regatowej, ma ono doradzać i pomagać im we wszystkich sprawach dotyczących czystości współzawodnictwa.
- N2.2** Jeśli władza organizująca nie postanowi inaczej, jury decyduje:
- (a) w kwestiach uprawnień, pomiarów oraz certyfikatów jachtów; oraz
  - (b) czy zezwolić na zamiany zawodników, jachtów, żagli lub wyposażenia gdy *przepis* wymaga takiej decyzji;
- N2.3** Jury decyduje również w sprawach określonych przez organizatora lub komisję regatową

## **N3 PROCEDURY**

- N3.1** Decyzje jury lub panel podejmowane są przez głosowanie z zastosowaniem zwykłej większości. W przypadku równej ilości głosów, przewodniczący jury może mieć głos dodatkowy.

- N3.2** Gdy uważa się za pożądane, aby niektórzy członkowie jury nie brali udziału w dyskutowaniu i decydowaniu o *proteście* lub prośbie o zadośćuczynienie, a nie ma możliwości uzupełnienia składu jury lub panelu pozostaje ono prawidłowo ukonstytuowane, gdy pozostaje co najmniej 3 członków jury i co najmniej dwóch z nich jest Sędziami Międzynarodowymi.
- N3.3** Członkowie jury nie będą uważani za *strony zainteresowane* (patrz przepis 63.4) z powodu ich narodowości.
- N3.4** Jeżeli panel nie może podjąć decyzji, może odroczyć rozpatrywanie. W takim przypadku przewodniczący przekazuje sprawę do właściwie ukonstytuowanego panelu z wielu członków jak to możliwe, który może być pełnym jury.



# DODATEK P

## PROCEDURY SPECJALNE

### PRZEPISU 42

---

*Całość lub część tego dodatku obowiązuje tylko, jeżeli mówi o tym instrukcja żeglugi.*

#### **P1 SYGNALIZOWANIE KARY**

Członek komisji protestowej lub wyznaczony przez nią obserwator, który widzi jacht łamiący przepis 42, może go ukarać przez możliwie jak najszybsze podanie sygnału dźwiękowego, wskazanie na jacht żółtą flagą i podanie okrzykiem numeru jachtu nawet, jeśli jacht ten już nie jest w *wyścigu*. Ukarany w ten sposób jacht nie może być ukarany po raz drugi z powodu przepisu 42 w tym samym incydencie.

#### **P2 KARY**

##### **P2.1 Pierwsza kara**

Gdy jacht jest ukarany po raz pierwszy zgodnie z przepisem P1, jego karą muszą być Dwa karne obroty zgodnie z przepisem 44.2. Jeżeli jacht nie przyjmie kary, będzie zdyskwalifikowany bez rozpatrywania.

##### **P2.2 Druga kara**

Gdy jacht jest ukarany po raz drugi podczas regat jego karą musi być natychmiastowe wycofanie się z wyścigu. Jeżeli jacht nie przyjmie tej kary, będzie zdyskwalifikowany bez rozpatrywania i ten wynik punktowy nie będzie odrzucony.

##### **P2.3 Trzecia i następne kary**

Gdy jacht jest ukarany po raz trzeci lub następny w regatach, musi natychmiast wycofać się z wyścigu. Jeżeli jacht uczyni to, jego karą musi być dyskwalifikacja bez rozpatrywania i ten wynik punktowy nie będzie odrzucony. Jeśli tego nie uczyni jego karą musi być dyskwalifikacja bez rozpatrywania z wszystkich wyścigów w regatach, bez odrzucenia żadnego i komisja protestowa rozważy zwołanie rozpatrywania na podstawie przepisu 69.1(a).

#### **P3 ODROCZENIE, GENERALNE ODWOŁANIE LUB PRZERWANIE**

Jeżeli jacht jest ukarany zgodnie z przepisem P1 i komisja regatowa sygnalizuje *odroczenie*, *generalne odwołanie* lub *przerwanie* wyścigu

kara jest unieważniona, ale nadal jest liczona do określenia ile razy jacht był ukarany podczas regat.

#### **P4 OGRANICZENIA ZADOŚĆUCZYNIENIA**

Nie będzie przyznane zadośćuczynienie dla jachtu za działanie członka komisji protestowej lub wyznaczonego przez nią obserwatora zgodnie z przepisem P1 chyba, że powodem nieprawidłowego działania było nie wzięcie pod uwagę sygnału komisji regatowej lub przepisu klasowego.

#### **P5 FLAGI „O” I „R”**

- (a) Jeśli przepis klasowy zezwala na pompowania, kołysanie i rozpędzanie, gdy siła wiatru osiąga określony limit, komisja regatowa może zasygnalizować, że takie akcje są dozwolone, jak określono w przepisach klasowych, przez wywieszenie flagi „O” przed lub wraz z sygnałem ostrzeżenia. Flaga ma być opuszczona wraz z sygnałem startu.
- (b) Gdy siła wiatru osiąga określony limit po sygnale startu, komisja regatowa może pokazać flagę „O” wraz z powtarzającym się sygnałem dźwiękowym przy *znaku*, aby zasygnalizować jachtowi, że te działania są dozwolone, jak określono w przepisach klasowych, po ominięciu przez jacht tego *znaku*.
- (c) Gdy siła wiatru spada poniżej określonego limitu po tym jak flaga „O” była pokazana, komisja regatowa może pokazać flagę „R” wraz z powtarzającym się sygnałem dźwiękowym przy *znaku*, aby zasygnalizować jachtowi, że przepis 42, jak zmieniono przepisem klasowym, obowiązuje po ominięciu przez jacht tego *znaku*.

# INDEX

---

Odniesienia następują przez numery przepisów (np. 27.3), nazwy dodatków i numery ich przepisów (np. C lub E3.10), a także rozdziały książki przepisów (np. Wstęp, Sygnały wyścigu). Pojęcia zdefiniowane napisane są *kursywą*. Dodatki K, L, M są indeksowane tylko przez odniesienie do ich tytułów.

- Przerwanie*: Sygnały wyścigu, 27.3, 32.1, 35, C3.2, E3.10, J2.2(35),  
*Odroczenie*, *W wyścigu*,
- wyścig *przerwany* i dyskwalifikacja: 30.3, B3.4
- wyścig *przerwany* i zadośćuczynienie: 64.2
- wyścig *przerwany*, punktacja i kary: 30.2, 30.3, 35, 90.3(a), P3
- okrażanie lub mijanie*: B1.1, B3.1(a)(b)
- przyjęcie *przepisów*: 3
- korzyści uzyskane w wyścigu: 42.3(h), 44.1(b), C8.3(a), D2.2(d), D3.1
- Kodeks reklamowania, Zarządzenie ISAF 20: Wstęp, 76.1, 80, 86.1(a), J1.2(2), J2.2(1),  
*Przepis reklamowanie*: B2.4(b)
- mielizna, na mieliznie: 22, 42.3(g), E4.2(b)(1), E5.5(a)
- zarzuty poważnie nagannego zachowania: 69
- zarzucać, zarzucany, zarzut: 5, 60.1(a), 69, E5.1, E5.7, *Protest*
- lina kotwiczna *znaku*: Część 2  
Rozdział C preambuła, *Znak*
- kotwica, zakotwiczony, kotwiczenie: 22, 45
- Kodeks antydopingowy, Zarządzenie ISAF 21: Wstęp, 5, 86.1(a),  
*Przepis*
- odwołanie, zamiar odwołania się (pomiar): 64.3(c)
- odwołanie, bez prawa do, bez prośby o: 70.5, B7.4, C9.1, D2.4(c), J1.2(12), J2.2(31)
- odwołanie, prawo do: 70.1, N1.7
- odwołanie decyzje: 71
- odwołanie, różne władze krajowe: 70.3
- odwołanie, wycofanie: F6
- procedury odwoławcze: 3(b), 70.6, F
- dodatek, zmiany do, nie ma zmian do: 86.1(a), G5, F, H, N preambuły
- sygnał ramieniem: C2.7
- unikanie, unikanie kontaktu: 14, 18.3(a), 22, E2, *Ustępowanie*, *Przeszkoda*
- Żeglowanie wstecz: 21.3
- wylewanie (wody): 45, 51
- balast, ruchomy: 51
- start z plaży*: B1.1, B3.3, B6.1(a)
- kurs na wiatr: 18.1(a), 42.3(c)
- czarna flaga arbitra: C5.4, D2.2(d)
- przepis czarnej flagi: Sygnały wyścigu, 26, 30.3

armator (właściciel jachtu): 2, 3,  
69.1(c), 69.2(c), 78.1, G1.1(c),  
J1.2(6)

System punktów premiujących:  
90.3(a), A4, A4.1

bom: 50.3(a)(b)

bukszpryt: 50.3(a)

złamanie, złamanie *przepisu*:  
Zasady współzawodnictwa  
sportowego i przepisy, 5, Część  
2 preambuła, 18.5, 20.2, 30.2,  
30.3, 36, 43.1(c), 44.1,  
60.3(a)(2), 62.1(b), 63.3(a),  
64.1(a)(c)(d), 67, 68, 71.3, A11,  
B6.3(d), C8.2, C8.4, C10.4(b),  
D3.1, E4.7(b), E5.8, P2, *Protest*  
(Patrz również: uzyskanie  
korzyści przez, wycofać się)

poważne złamanie, zasad zachowania:  
69.1, 69.2(a), P2.3

awarie: D5

złamanie przepisu 14: 14, C6.6(c),  
C8.6, D2.2(d), D2.4, D3.1(c)

złamanie przepisu 42: 67, P

złamanie *przepisu* przeciwko jachtowi  
w innym meczu: C10.4(b)

złamanie *przepisu* i start powtórzony  
lub wyścigi powtórzone: 36

złamanie przepisu Części 2, 3 lub 4:  
63.3(a), E5.1, E5.4, E5.7

złamanie przepisu Części 2: 44.1,  
60.1(a), 62.1(b), D2.1(c), E4.4,  
E5.5(a)

złamanie *przepisu*, uzyskanie  
korzyści: 44.1(b), C8.3(a),  
D2.2(d), D3.1(c)

złamanie *przepisu*, nieprawidłowe  
przyjęcie kary: D2.2(a),  
D2.2(d)(1), D2.3(a)

złamanie *przepisu*, bez uzyskania  
korzyści: C6.6(b)

złamanie *przepisu*, kary w czasie  
incydentu: 44

złamanie przepisu, kary startowe:  
30.2, 30.3

Książka decyzji Arbitrów regat  
meczowych:  
Wstęp

wywrócić się, *wywrócony*: 22, B1.1,  
B1.2, B3.2(c)(f), B7.3, D5.3,  
E2

Książka Przypadków Regatowych:  
Wstęp

certyfikat (Patrz pomiary, wartość  
regatowa, certyfikat jachtu)

zmiana, zmienianie trasy (Patrz trasy,  
zmiana trasy)

zmiany zarządzeń (Patrz zarządzenia)

zmiany w przepisach (Patrz przepisy,  
zmiany)

zmiany Instrukcji żeglugi (Patrz  
Instrukcja Żeglugi, zmiany)

zmienianie boku trasy: Sygnały  
wyścigu, 33

związek klasy: 76.2, 89.1(d), G1.1(c),  
G2

flaga klasy: Sygnały wyścigu, 26,  
B3.2(b), J2.1(6)

znak klasowy: 77, B2.4(a)(b),  
E6(a)(d), E6(e)(1), G1.1(a),  
G1.3(a)(b), G2

przepisy klasowe, zmiany: 87,  
J1.2(9), J2.2(6)

przepisy klasowe, ubranie i wyposażenie: 43.1(b)

przepisy klasowe, *protesty* pomiarowe: 64.3(a)

przepisy klasowe: Wstęp, 49.2, 78, 86.1(c), *Przepis*

klasa, międzynarodowa: 76.2, G1

klasyfikacja: J1.2(3) (Patrz również Kodeks klasyfikacji zawodników)

*swobodny z tyłu* i *swobodny z przodu*: 12, 17, 18.2(b)(e), 19.2(c), B1.2, B4.1(c), D1.1(b)

kurs ostro na wiatr: 13, 18.3(a), 20.1, 42.3(d), C2.4, C7.2(a)(1), C7.3(a)

ubranie i wyposażenie: 43, H

Kodeksy, ISAF (Patrz Kodeksy ISAF)

zderzenie: 41(b), 42.3(g)

*powracająca i wychodząca*: B1.2, B4.1(a)(b)

kurs kompasowy: 33(a)(1)

prowadzenie wyścigu: 25–36, 85, 90.1, B3.3, E3, N2.3(b)

konflikt *przepisów* (Patrz *przepisy*, konflikt)

kontakt: 14, D1.2(a), D2.2(d)(1), E3.1, *Ustępowanie*

ciągnąca się *przeszkoda*: (Patrz *przeszkoda*, ciągnąca się)

koszt, *protest* pomiarowy: 64.3(d)

kurs, zmiana przez jacht: 16, 20.3, 23.2, C2.9, D1.1(e), *Ustępowanie*, *Przeszkoda*

kurs, zmiana przez komisję regatową: Sygnały w wyścigu, 32, 33, E3.10

kurs, określenie: 27.1

kurs, właściwy (Patrz *Kurs właściwy*)

kurs obszar: B4.3(b)

kursowa strona linii startu: 29.1, 29.2, 30.1, A11, B3.4, C3.2(a), C4.2

sygnał kursu: Sygnały w wyścigu, 27.1

kurs, żeglowanie: 28, 35

kurs: *Ukończenie*, *Ustępowanie*, *Przeszkoda*, *Kurs właściwy*

sąd lub trybunał: 3(c)

załoga i ruchy ciała (Patrz środki napędowe)

załoga: 29.1, 30, 41(a), 41(b), 42.1, 42.3(b)(c)(g), 47.2, 49, B3.4(a), *Ukończenie*, *Start*

Uszkodzenie i poinformowanie protestowanego: 61.1(a)(3)

uszkodzenie i jacht z prawem drogi: 14(b)

uszkodzenie i przepis 14: C6.2(a), C6.6(c), D2.2(d)(4), D2.4(a), D3.1(c)(2)

uszkodzenie i przepis Części 2: 62.1(b)

uszkodzenie przez członka zespołu: D1.2(c)

uszkodzenie, pomiary odchyłeń spowodowanych przez: 64.3(a)

uszkodzenie, poważne: 44.1, 60.3(a)(1), 63.5

uszkodzenia, finanse: 68

niebezpieczeństwo: 1.1, 22, 42.3(f), 47.2

decyzja o wyścigu: 4

decyzje władzy krajowej: 71.4

decyzje komisji protestowej: 64, B4.4, C6.6, C8.4, D2.4(b), D3.1(c), E5.8, *Strona zainteresowana*

decyzje arbitrów: C6.5, C8.4, D2.2(a)(b), D2.3

decyzje, odwołania: 70.1, F

decyzje, potwierdzenie, poprawianie: 70.2, F1, F2.3

decyzje, informowanie: 65.1, 65.2

decyzje, zmiana: 71.2

definicje (zmiany): B1, C2, D1.1(a), E1.3

Definicje, niepodlegające zmianie: 86.1

rysunek incydentu: 65.2, F2.2(b)

działania dyscyplinarne: 62.1(d), 69.2(a)

dyscypliny (wyścig, pokazowa, szybkość): B preambula, B3–B6

dyskwalifikacja i punktacja: 2, 30.3, 90.3, A4.2, A6.1, A9, B8.5(b), C10.4(b)

dyskwalifikacja *strony* podczas rozpatrywania protestu: 64.1(a)(b)

dyskwalifikacja bez rozpatrywania: 30.3, 67, B3.4(b), B6.3, P2

dyskwalifikacja, pomiary: 64.3(c), 78.2

dyskwalifikacja: 2, 69.1(b)(2), A11, C5.4, C7.2(f), C8.5, E5.8

suche ubrania: 40.1, H3

Komunikacja elektroniczna: D1.2(b)

Kodeks uprawnień, ISAF Zarządzenie 19: Wstęp, 69.2, 69.3, 75.2, 86.1(a), *Przepis*

uprawnienia, zawieszenia: 69.2, 69.3, N2.2(a)

serie eliminacyjne: B5, B7.2

silnik, użycie: 42.3(g)(h)

Angielski, użycie: 90.2(b), J2.2(5)

zgłoszenie z innego kraju: 90.2(b), J1.2(4), J2.2(5)

zgłoszenia i kwalifikacje: 75–81, B2.2, J1.2(5)(6)

wyposażenie dla zwiększenia wagi: 43.1(a)(b)(c), H1, H3

kontrola wyposażenia, kontroler: 43.1(c), 78.3, H2, J1.2(7)

Przepisy sprzętu żeglarskiego: J1.1(3), J2.1(2)

wyposażenie, awaria, naprawa, zastąpienie: B4.4, D5.3, E4.5(c)

wyposażenie, ograniczenia w: 47

wyposażenie, zastąpienie: N2.2(b)

wyposażenie: 1.2, 42.3(g), 43, 47.1, 78.3, H, *Swobodny z tyłu i Swobodny z przodu, Krycie, Ukończenie, Start*

błąd komisji regatowej, komisji protestowej: 29.2, 32.1(a), 62.1(a), 66

dowody i zadośćuczynienie: 64.2

dowody, nowe i znaczące: 66

dowody w rozpatrywaniu: 63.3(a), 63.5, 63.6, C6.6(a), D2.4(b), E5.7 (Patrz również fakty)

wynik odrzucany: A2, A8.1, A8.2

wykluczenie jachtu lub zawodnika: 69.1(b)(2), 76, C6.6(c)

wykluczenie świadka z rozpatrywania: 63.3(a)

uniewinnienie, uniewinnianie: 18.5,  
20.2, 64.1(c), C8.1(b)

zawody pokazowe: B preambuła, B4,  
B5

Fakty, wnioski: 63.6, 65.1, 70.1, 71.3,  
E5.7

fakty w decyzji odwoławczej: 71.3

fakty w *proteście* pomiarowym:  
64.3(b)

fakty w zadośćuczynieniu: 64.2

fakty, potwierdzenie: F2.3

fakty, niedostateczne,  
niewystarczające: D2.3(b), F5

fakty, informowanie *stron*: 65.1

fakty, nowe: F5

gra fair: 2

żeglowanie fair: 2

dobre zasady współzawodnictwa:  
32.1(e), 63.7, 64.2, N2.1

*osiąganie*: 18.3, 20.3, C2.6

*ukończenie*: Sygnały wyścigu, 28.1,  
31, 32.1, 35, 44.2, 44.3(a), 61.3,  
90.3(a), A3, A4.1, A4.2, A5,  
A6.1, A9, A11, D1.1(d),  
D3.1(a), D3.2, *Kurs właściwy*,  
*W wyścigu*

linia mety: Sygnały wyścigu, 28.1,  
32.2, 33, 44.2, 44.3(a), C2.1,  
C3.3, E3.7, J2.1(6),  
*Ukończenie*, *Znak*, *W wyścigu*

*znak* mety: Sygnały wyścigu, 31,  
J2.1(5), *W wyścigu*

czasy ukończenia, korekty w  
zadośćuczynieniu: 64.2

pierwsza rozsądna okazja: 44.3(a),  
61.1(a), 61.1(a)(1), D5.1

flaga, nieprawidłowa: C8.2

środki asekuracyjne: (Patrz osobiste  
środki asekuracyjne)

sygnały lub światła mgłowe: 48

obuwie: 43.1(b)

cztery długości kadłuba: 86.1(b),  
E1.3(b)

współzawodnictwo w stylu wolnym:  
B preambuła

bramka: (Patrz *znak*, bramka)

generalne odwołanie (Patrz  
odwołania)

*wychodząca* (Patrz *powracająca* i  
*wychodząca*)

dobre zachowanie: 69.1(a), 69.2(a)

państwowe przepisy prawa drogi:  
Część 2 preambuła, 48, J2.2(2)

poważne naganne zachowanie: 69,  
P2.3

na mieliznie (Patrz mielizna)

zwrot z wiatrem, wykonywanie  
zwrotu z wiatrem: 18.4, 42.2(e),  
42.3(b), 44.2, 50.2, B3.1(d),  
C2.4

Okrzyk i czas na reakcję: 20.1

okrzyk obserwatora: E3.1

okrzyk arbitra lub do arbitra: D2.2(a),  
D2.2(b)(2), D2.2(d)

okrzyk komisji protestowej: P1

okrzyk komisji regatowej: B3.4(b),  
E3.8, E3.9

wołanie o *miejsce*: 20.1, C2.7

okrzyk, zbliżanie się na odległość  
głosu: Sygnały wyścigu

okrzyk, w *proteście*: 61.1(a), E5.2

okrzyk, utrata sterowania radiem:  
E4.8

wołanie poza zasięgiem: 61.1(a)(1)  
okrzyk i sygnały ramieniem: C2.7  
system wyrównawczy: A3, A7,  
J1.1(4), J2.1(8), *Przepis*  
holowanie: 45, J2.2(25)  
dziobem do wiatru: 13, 18.2(c), C2.4,  
C7.3(a), C7.4(a), D1.1(b),  
*Zawietrzny i Nawietrzny*  
rozpatrywanie, nowe: 71.2  
rozpatrywanie, nieupoważniony do: 5,  
D2.2(a), D2.3(a)  
rozpatrywanie, kara bez (Patrz kara  
bez rozpatrywania)  
rozpatrywanie, wznowienie: 63.3(b),  
66, 71.2, E5.10, F5  
rozpatrywanie, wymagania do: 63.1  
rozpatrywanie: 60.3, 61.1(c), 61.2, 63,  
71.3, B7.2, D2.3(b), F5,  
J2.2(30), N1.4, N2.1, *Party*  
rozpatrywanie i przepis 42: 67, P2  
rozpatrywanie przez władzę krajową:  
69.2(a)  
rozpatrywanie, prawo do obecności:  
63.3(a), E5.6  
rozpatrywanie, limit czasu: J2.2(30)  
udzielanie pomocy: 1.1  
pasy do trapezu, pasy do  
balastowania: 43.1(b)  
pasy do balastowania: 49.1  
długość kadłuba: 17, 61.1(a)(2),  
86.1(b), C2.3, D1.1(a), E1.3(b),  
J2.2(27), *Przeszkoda, Strefa*  
przepis flagi I: Sygnały wyścigu, 21,  
30.1, *Start*  
identyfikacja na żaglach: 77, B2.4,  
B4.3(a), E6, G  
chory, choroba: 41(a), 47.2, N1.5  
na piśmie, decyzja odwołania: 71.4  
na piśmie, zarzut poważnie  
naganego zachowania: 69.1(a)  
na piśmie, zagadnienia pomiarowe:  
43.1(c), 64.3(c), 78.3  
na piśmie, *protest*, decyzja  
protestowa: 61.2, 65.2  
na piśmie, prośba o zadośćuczynienie:  
62.2, B7.2  
na piśmie, zmiany instrukcji żeglugi:  
90.2(a)(c)  
odwołanie indywidualne (Patrz  
odwołanie)  
informacja: 41(c), 41(d), 60.2(a),  
60.3(a), 61.3, 63.2, 65.2, 65.3,  
69.1(e), E3.2, E4.2(b), F5, J1.1,  
J1.2, J2.1, J2.2  
informowanie zawodnika, przepis 42  
dyskwalifikacja: 67  
informowanie zawodnika, przepis 69  
rozpatrywanie: 69.1(a)  
informowanie władzy krajowej: 69.3  
informowanie innego jachtu, *protest*:  
61.1(a)  
informowanie *strony* w proteście:  
65.1, F4  
informowanie komisji protestowej:  
C8.4  
informowanie protestowanego: 61.1,  
E5.2  
informowanie komisji regatowej:  
44.3(b), B7.1, E5.3  
informowanie arbitrów: C6.4(b)  
zranienie: 14(b), 41(a), 44.1, 47.2,  
61.1(a)(3), 62.1(b), 63.5,  
C6.2(a), C6.6(c), D1.2(c),



D2.1(c), D2.2(d)(4), D2.4(a),  
D3.1(c)(2)

wewnętrzny jacht, deska:  
18.2(a)(b)(e), 18.3(b), 18.4,  
19.2(b), B3.1(b)(d), C2.6,  
*Miejsce przy znaku*

krycie po wewnętrznej: 18.2(e),  
18.3(b), 18.4, C2.6

*strona zainteresowana*: 60.2(a),  
60.3(a), 63.4, 71.1, E1.3(a),  
N3.3

przeszkadzać, przeszkadzanie: 23.1,  
23.2, B3.2(d), C2.8, C9.2,  
D1.1(d), D2.4(c)

zakłócenia, radiowe: E4.7(a), E5.5(a)

klasa międzynarodowa: 76.2, G1

międzynarodowe regaty: 86.2,  
G1.1(b)

Sędzia międzynarodowy: 70.5(c),  
N1.2, N1.4 (b), N1.5, N3.2

międzynarodowe jury: 89.2(b), 91(b),  
J2.2(32), N

Międzynarodowe przepisy o  
zapobieganiu zderzeniom na  
morzu: Część 2 preambuła, 48,  
J2.2(2)

Międzynarodowa Federacja  
Żeglarstwa (patrz ISAF)

interpretacja przepisów pomiarowych:  
64.3(b)

interpretacja *przepisów*, prośba o:  
64.3(b), 70.4, F1, F2.3

interpretacja przepisów, Książka  
przypadków regatowych:  
Wstęp

MPoZZnM (patrz Międzynarodowe  
przepisy o zapobieganiu  
zderzeniom na morzu)

Kodeksy ISAF, zarządzenia:  
Wstęp, 5, 69.2(a)(b)(c), 69.3,  
76.1, 79, 80, 86.1, 86.2,  
89.2(b), 91(b), J1.2(2)(3),  
J2.2(1), *Przepis* (patrz również  
Kodeks reklamowania, Kodeks  
anty dopingowy, Kodeks  
uprawnień, Kodeks klasyfikacji  
zawodników)

ISAF: Wstęp, 69.2, 70.5(c),  
75.1(a)(c), 75.2, 76.1, 76.2, 79,  
80, 86.1(a), 86.2, 89.1(a)(b)(f),  
89.2(b), B2.2, E6(a),  
G1.1(b)(c), G5, J1.2(3), J2.2(1),  
N1.1

ISAF Komitet wykonawczy: 69.3

*Skakanie*: B1.2

jury (Patrz międzynarodowe jury)

Ustępowanie: 62.1(b), B4.4, B6.1(d),  
E5.5(a)

*ustępowanie*: Część 2 Rozdział A  
preambuła, 10–17, 19.2(c), 21,  
B4.1(a)(b)(c)(d), B6.1(b), B7.3,  
C2.4, C2.6, *Przeszkoda*

serie eliminujące: C10.5, C11.2,  
C11.3(b)

*Zawietrzny i Nawietrzny*: 11, 17,  
*Ustępowanie, hals, prawy hals  
lub lewy hals*

*zawietrzny jacht*: 11, 17,  
*Ustępowanie, Zawietrzny i  
Nawietrzny*

liny relingów: 43.2, 49.2

wyposażenie ratunkowe, osobiste  
środki asekuracyjne: Sygnały  
wyścigu, 1.2, 27.1, 40.1, E1.4,  
J2.2(12)

System Małych punktów: 90.3(a), A4, A4.1, J1.2(13)

Grot: 50.1, E6, G1.1, *Zawietrzny i Nawietrzny*

siła ludzka: 52

wyścig maratoński: B preambuła

*miejsce przy znaku*: 14, 18.2, 18.3(b), 18.5, B3.1, C2.6, D1.1(b), *Przeszkoda*

*znak*, bramka: 18.4, 28.1(c), 32.2(c), 33, B3.1(d)

*znak*, zaginiony, nie na swojej pozycji: Sygnały wyścigu, 32.1(d), 34

*znak*, ruchomy: 27.2

*znak*, dotknięcie, trzymanie się: 31, 44.1(a), B2.5

*znak*: 18.1, 18.3, 18.4, 19.1, 27.2, 28, 30.2, 31, 32.2, 33, C2.1, C2.6, C4.1, C7.2(a)(c), C7.3(b), C7.4(a), E3.7, *Ukończenie*, *Strefa*, *W wyścigu*, *Start* (Patrz również: *znak mety*, *znak startu*)

przepisy meczowe: C

Regaty meczowe, Książka decyzji arbitrów: Wstęp

*protesty* pomiarowe, decyzje: 64.3, 65.3, 78.3

przepis pomiarowy, wątpliwość o: 64.3(b)

pomiar, wartość regatowa, certyfikat jachtu: 78.1, 78.2, B2.2, J1.2(7), N2.2(a)

mierniczy: 43.1(c), 78.3

poważne naganne zachowanie: 69, P2.3

żeglowanie wstecz: 21.3, 42.2(d)

Władza krajowa: Wstęp, 66, 68, 69.1(c)(e), 69.2, 69.3, 70.3, 70.4, 70.5, 71.2, 71.3, 71.4, 75.1(a)(c), 86.1(a), 86.3, 88, 89.1, 91(b), F preambuła, F2.1, F3, F4, F5, G1.1(b)(c), G2, N1.1, N1.3, N1.6, *Przepis*

litery narodowe: G1.1

woda żeglowna: Część 2 Rozdział C preambuła, *Znak*

sygnały nocne: J2.2(2)

pozycja normalna: C2.1, *Swobodny z tyłu i Swobodny z przodu*; *Krycie*, *Ukończenie*

tablica ogłoszeń: 86.2, 90.2(c), B4.3(b), B5.3, B6.3(a)(b), B8.6(b), J2.2(10)

Zawiadomienie o regatach zalecenia: K

zawiadomienie o regatach, zmiany: 89.2(a)

zawiadomienie o regatach: 25, 63.7, 70.5, 86.2, 89.2(a), C preambuła, F2.2(c), G3, J1, *Przepis*

zawiadomienie zawodników: Sygnały wyścigu

Obserwator: 67, B6.4(a), E1.3(a), E3.1, E3.3, P1

*przeszkoda*: 18.1(d), 19, 20, E4.8, J2.2(17)

*przeszkoda*, ciągnąca się: 18.1(d), 19.1, 19.2(c), *Przeszkoda*

Offshore Racing Council; Rada regat  
morskich: 76.2

Kara jednego obrotu: 44.1, 44.2,  
D2.1(c), E4.4

rozpędzanie: 42.2(c)

przeciwny *hals* (patrz *hals*,  
przeciwny)

organizator: 62.1(a), 63.8, 69.1(f),  
75.1, 76.1, 85, 86.2, 89.1, 89.2,  
90.1, 91, B5.2(c), D5, J1.1(1),  
J2.2(7), N1.1, N2.1, N2.2,  
N2.3, *Party*

wytyk: 50.3

jacht zewnętrzny, deska:  
18.2(a)(b)(e), 19.2(b), B3.1(b)

pomoc z zewnątrz: 41, B4.4, E4.2(b)

*krycie*, przerwane: 18.2(c)

*krycie*, w *kryciu*: 11, 17,  
18.2(a)(b)(c)(e), 18.3(b), 18.4,  
19.2 (b)(c), B1.2, C2.6,  
*Swobodny z tyłu i Swobodny z  
przodu; Krycie, Ustępowanie,  
Zawietrzny i nawietrzny*

*krycie*, rozsądna wątpliwość: 18.2(d)

bez *krycia*: 12, 18.2(b)

*wyprzedzanie*: B1.2, B4.1(c)

właściciel(patrz właściciel jachtu)

*Strona* w rozpatrywaniu: 60.3(a)(2),  
63.2, 63.3(a)(b), 63.4, 63.6,  
64.1(a), 64.3(d), 65.1, 65.2, 66,  
70.1, 71.3, 71.4, C9.1, F2.2(e),  
N1.4(b)

kara za złamanie przepisu: P

kara i pomiar: 64.3(a)(c), 65.3

kara i *strona* w rozpatrywaniu: 71.3

kara i *odroczenie, przerwanie*  
wyścigu: 30.2, 30.3, B3.4(b),  
P3

kara inicjowana przez arbitrów: C3.1,  
C5, C8, D2.2(c)(d), D2.3(a)

kara bez rozpatrywania: 30.2, 30.3,  
63.1, 67, A5, B3.4(b), B6.3(c),  
J2.2(28), P2

kara, skasowana: C2.1, C7.2(d)(e), P3

kara, wykonanie: C2.1, C5.5, C7.4(b),  
*Ukończenie*

kara, informowanie o,  
poinformowanie: 65.1,  
69.1(c)(e), 69.2(c), 69.3

kara, ograniczenia: 64.1(b), C7.3

kara, niezastosowana: Część 2  
preambuła, 14(b), 36, 64.3(a),  
C5.1, C6.6(b)(3), D1.2(a),  
D2.2(b)(1)

kara, nieprzyjęta: C5.6, P2

kara, punktacja: 44.3

kara, przyjęcie: Zasady walki  
sportowej i przepisy, 21.2, 23.2,  
44, C2.2, C7.2(a), C7.4,  
D2.1(c), D2.3(a), E4.4

kara: Zasady walki sportowej i  
przepisy, 2, 3(b), 30, 44, 64.1,  
69.1(b)(2), B4.4, B6.3, C3.1,  
C5, C6.6, C7.2(b), C8, D2.1(c),  
D2.2(d), D3.1(b)(c), E3.6, E5.8,  
G4, P2, *Ukończenie* (patrz  
również kara punktowa, kara  
startowa)

osoba odpowiedzialna: 46, 78.1, 78.2  
(patrz również właściciel  
jachtu)

osobiste środki asekuracyjne: Sygnały  
wyścigu, 1.2, 27.1, 40, E1.4,  
J2.2(12)

jacht *lewo halsowy ustępowanie*: 10,  
16.2, B4.1(a)

wyporność dodatnia: 43.1(b)

*posiadanie*: B1.2, B4.1(b)

*odroczyć, odroczone*: Sygnały  
wyścigu, 27.3, 30.2, 30.3,  
C3.2(b)(c), J2.2(35), P3, *W  
wyścigu*

zarządzenia, zmiany do:  
Wstęp, 88

zarządzenia: Wstęp, 68, 70.5(a),  
86.1(a), 88, 90.2(b), J1.2(4),  
J2.2(4)(5), F, H, N  
preambuła, *Przepis*

nagrody: A7, C11.3(c), J1.2(14)

działania zakazane: 42.2

*kurs właściwy*: 17, 18.1(b), 18.4,  
18.5(b), 23.2, B1.1, B3.1(d),  
C2.2, *Miejsce przy znaku*

środki napędowe: 42, B2.1(a), E4.3

środki napędowe i kary bez  
rozpatrywania: 67, P2

*protest* pomiędzy jachtami w różnych  
wyścigach: 63.8

*protest* komisji protestowej lub  
regatowej: 60.2, 60.3(a),  
61.1(b)(c), 61.3

komisja protestowa i odwołania: 70,  
71, F

komisja protestowa i  
zadośćuczynienie: A6.2, A10,  
B5.4(a), C9.2

komisja protestowa i wznowienie  
rozpatrywania: 66

komisja protestowa i przepis 42: 67, P

komisja protestowa i przepis 69:  
60.2(c), 60.3(c), 69.1

komisja protestowa i punktacja: A5

komisja protestowa decyzje (patrz  
decyzje komisji protestowej)

komisja protestowa procedury,  
odwołanie of: 70.1

komisja protestowa prośba o  
potwierdzenie, korektę decyzji:  
70.2, F1, F2.3

komisja protestowa, mianowanie,  
skład, obowiązki, prawa: 60.3,  
63.6, 70.5(c), 85, 89.2(b), 91,  
F3, N, *Przerwanie, Strona  
zainteresowana, Protest*

komisja protestowa, zalecenia dla: M  
wymagania protestu, zawartość: 61

*protest*, informowanie  
protestowanego: 61.1, E5.2

*protest*, pomiarowy: 43.1(c), 64.3,  
65.3, 78.3

*protest*, nie na piśmie: B7.2, C6.4(b)

*protest*, *protest*, nie ma prawa do, nie  
ma podstawy dla: 5, 60.1(a),  
60.2(a), C6.2, D2.4

*protest*, prawo do: 60, C6.1

*protest*, ograniczenie czasu (patrz  
ograniczenie czasu, *protest*)

*protest*, ważność, nieważny: 60.2(a),  
60.3(a), 63.5, 71.2, C6.4(b),  
E5.4

*protest*, wycofanie: 63.1

*protest*: 60, 61, 63.3(a)(b), 63.7,  
64.1(a), 70.4, B7.1, B7.2, D2.1,  
N2.1, N3.2, P1, P2

protestowany, protestujący: 61.1,  
61.2, E5.2, *Strona* (patrz  
również strona w  
rozpatrywaniu)

*protesty*, zadośćuczynienia,  
rozpatrywania, naganne  
zachowania i odwołania: 60–71

pompowanie: 42.2(a)

Kwalifikacje do regat (patrz  
zgłoszenia i kwalifikacje)

Komisja regatowa, mianowanie,  
zadania: 89.2(b), 90, J2.2(38)

Komisja regatowa, zamiar  
protestowania: 61.1(b)

komisja regatowa: Sygnały wyścigu,  
Wstęp, 27, 29, 30, 32, 33, 34,  
35, 43.1(c), 44.3(a), 76.1, 81,  
85, 91, B3.3(c)(2), B3.4,  
B4.3(a)(c), B5, B6, B7.1, B8.6,  
C3.2, D3.2, *Przerwanie*, *Znak*,  
*Strona*, *Protest*, *W wyścigu*

wyścig, prowadzenie (patrz  
prowadzenie wyścigu)

wyścig, decyzja o uczestnictwie: 4

wyścig, zgłoszenie i kwalifikacje: 75–  
81

wyścig, w wyścigu: Wstęp, 4, Część 2  
preambuła, 23.1, 31, Część 4  
preambuła, 44.1, 61.1(a),  
64.3(c), 78.2, C2.8, C4.1,  
C7.2(b), D2.1(b), D3.2, D5.1,  
E3.1, E3.2, E3.3, E4.2(a)(b),  
E4.5, *Przeszkoda*

wyścig, przełożony (patrz wyścigi  
przełożone)

komisja regatowa i przepis 42: P3

komisja regatowa i przepis 69:  
60.2(c), 69.1(f)

komisja regatowa prawo do protestu,  
prośba o zadośćuczynienie:  
60.2

komisja regatowa, niewłaściwe  
działania lub brak działania i  
zadośćuczynienie: 62.1(a)

biuro regat, *protesty* i prośby o  
zadośćuczynienie: 61.3, 63.1

oficjele regat, mianowanie: 89.2(b)

organizacja regat: 85–91

sygnały wyścigu: Sygnały wyścigu,  
25, 26, C3, E1.2, E3.5, *Przepis*

obszar regatowy: Część 2 preambuła,  
61.1, E5.2, J2.2(15)

przepis regatowy: Wstęp, 3, 86.1,  
86.2, J1.2(1), J2.2(3), N1.1

*nie w wyścigu*: Część 2 preambuła,  
23.1, 62.1(b), 64.1(d), C2.8,  
E3.3, E4.2(b)(2), E5.5(a)(f)

przepisy jachtów sterowanych radiem:  
E

radia: E4.5(c), J2.2(25)

certyfikat wartości pomiarowej (patrz  
pomiar, wartość pomiarowa,  
certyfikat jachtu)

systemy przeliczeniowe: A3, A7,  
J1.1(4), J2.1(8), *Przepis*

rozsądna możliwość: 14, 61.1(b),  
61.1(c), C2.8, C7.2(a)(1),  
C7.3(c), C7.4(b), P1

odwołanie generalne: 29.2, 30.3,  
B3.4, E3.9, J2.2(21), P3, *W*  
*wyścigu*

odwołanie indywidualne: 29.1, E3.8,  
J2.2(21)

odwołanie: Sygnały wyścigu, 26, *W*  
*wyścigu*

Zalecenia dla Komisji protestowej: M

*Odzyskiwanie*: B1.2

czerwona flaga (*protest*, kara):

61.1(a), C5.3, C6.1(b), C6.4(b),  
C6.5(b), C7.3(d), D2.2(b)(2),  
D2.2(d)

czerwona flaga, niewymagana:

61.1(a)(2)(3), 62.2

zadośćuczynienie, odwołanie: 71.2,  
F2.2(a)

zadośćuczynienie, nie należne:

B5.2(c), B8.6(f), C9.1, D1.2(c),  
D2.4(c), P4

zadośćuczynienie, ograniczenia czasu:  
62.2, C6.3, E5.5(b)

zadośćuczynienie: 60, 62, 63, 64.2,  
65.1, 71.2, A6.2, A10, B5.4(a),  
B7, C6.3, C6.4, C9, D2.4(c),  
D5, E5.5, E5.9, N2.1, N3.2, P4,  
*Strona*

Zarządzenie 19, ISAF (patrz Kodeks  
uprawnień)

Zarządzenie 20, ISAF (patrz Kodeks  
reklamowania)

Zarządzenie 21, ISAF (patrz Kodeks  
antydingowy)

Zarządzenie 22, ISAF (patrz kodeks  
klasyfikacji zawodników)

Zarządzenie 31.1.3, ISAF: 86.2

naprawa: 45, E4.5(c), E5.9

reprezentowanie: 61.2(d), 63.3(a),  
J1.2(6)

wymagana strona: 28.1, 28.2, F2.2(b)

powtórzenie wyścigu, powtórzenie  
startu: 30.2, 30.3, 36,  
C6.6(b)(2), D5.2, J2.2(35),  
*Przerwanie*

wyścigi przełożone: 30.2, 30.3, 81

odpowiedzialność osobista: 1.2, 4,  
E1.4

wycofać się: Zasady walki sportowej i  
przepisy, 44.1(b), 90.3(a), A4.1,  
A4.2, A5, A6.1, A9, A11, B7.1,  
C6.3, D3.2, E4.8, E5.4, P2.2,  
P2.3, *W wyścigu*

procedury odwołań: 3(b)

korekta, przepisy regatowe: Wstęp

prawo drogi i unikanie kontaktu: 14

nabywanie prawa drogi: 15

jacht posiadający prawo drogi: Część  
2 Rozdział A preambuła, 14,  
16.1, 18.4

przechylenie, kołysanie: 42.2(b),  
42.3(a)(b)

*miejsce*, okrzyk żądający: 20.1,  
C2.6(a)

*miejsce*, nieupoważniony do:  
18.2(b)(c), 19.2(b)

*miejsce*, do zwrotu na wiatr lub do  
zwrotu z wiatrem: 20.1, C2.6,  
*Miejsce przy znaku*

*miejsce*: 14, 15, 16, 19.2 (b)(c),  
*Przeszkoda*

round-robin seria: C10.4, C11

okrażanie *znaku*: 18, 28.1, C7.2(c)

przepis 14, złamanie: C6.2, C6.6(c),  
D2.1(b), D2.2(d)(4), D2.3(a),  
D2.4(a), D3.1(c)(2)

przepis 42, procedury specjalne dla: P

*przepis* prośba o interpretację:  
64.3(b), 70.4, F1, F2.3

*przepis* niewymieniony w *proteście*:  
64.1(a)

*przepis*: Zasady walki sportowej i przepisy, 3, 36, 64.1, 65.1, 68, 69.2(a), 70.4, 71.3, 78.2, 85, 90.1, F1, F2.3, J1.1(1), J1.2(6), J2.1(1)(9), *Protest, Przepis*

przyjęcie *przepisów*: 3

złamanie *przepisów* (patrz złamanie)

zmiana przepisów, korekta:  
Wstęp, 86, B, C, D, E, F  
preambuła, G5

konflikt *przepisów*: Wstęp, 63.7,  
C8.1(b)

przepisy, opracowywanie, testowanie:  
86.3

przepisy regat meczowych: C

przepisy, bez zmian: 86.1(a), H  
preambuła, N preambuła

przepisy jachtów sterowanych radiem:  
E

przepisy regat zespołowych: D

przepisy zawodów desek z żaglem: B

Bezpieczeństwo: 1, 20.3, 32.1(e), 48,  
49.2, J2.2(12)

Identyfikacja na żaglu, pomiary,  
numery, reklamowanie,: 77,  
B2.4, B4.3(a), E6, G

żagiel, zmiana, reflowanie, ustawianie,  
wybieranie: 45, 50, E4.5(c)

Zalecenia dotyczące Instrukcji  
żeglugi: L

instrukcja żeglugi, zmiany  
w zarządzeniach: 88

instrukcja żeglugi, zmiany: 90.2(c),  
N2.3(a)

instrukcja żeglugi, zmiany przepisu:  
Wstęp, Część 2 preambuła,  
86.1(b)

instrukcja żeglugi: Wstęp, Część 2  
preambuła, 25, 26, 27.1, 43.1,  
44.1, 44.3(c), 49.2, 61.3, 63.7,  
67, 70.5, 86.1, 86.2, 90.2, 90.3,  
A1, A2, A4, B2.3(b), B3.3,  
B4.3(b), B8.1, B8.6, C3.1,  
C10.5, D2.1(c), D2.2, D2.3,  
E1.2, E3.3, F preambuła,  
F2.2(c), G1.1(b), G3, H  
preambuła, J, N preambuła,  
N1.4(b), N1.6, P preambuła,  
*Znak, Przeszkoda, Przepis*

żegluga na trasie: 28, 35

Kodeks klasyfikacji żeglarzy, ISAF  
Zarządzenie 22: 79, J1.2(3),  
*Przepis*

ten sam *hals* (patrz *hals*, ten sam)

skrót w punktacji: A11

punkty kary: 30.2, 44.1, 44.3, A4.2

punktacja zadośćuczynienia: 64.2,  
A6.2, A10, A11

remis punktowy: A7, A8, B8.8, C11,  
D4.2, D4.3

punktacja odrzucone wyścigi: 2, 30.3,  
90.3(b), A2, P2.2, P2.3

punktacja: 35, 69.1(b)(2), 90.3, A,  
B3.4, B4.3, B5, B8, C10, D3,  
D4, J1.2(13), J2.1(9) (patrz  
również dyskwalifikacja)

rumplowanie: 42.2(d), 42.3(d), C2.11

sztuka żeglarska: 42.1, *Miejsce*

skrócenie wyścigu: Sygnały wyścigu,  
32, E3.10, J2.2(24)

sygnały, brak dźwięku: 26, B3.3(b),  
C3.1

sygnały podawane ramieniem: C2.6  
sygnały nocne: J2.2(2)  
sygnały przekazywane ustnie: E3.5,  
E3.6, P1  
sygnały: Sygnały wyścigu, 25, 26, 27,  
29, 30, 32, 33, 34, 40, 48, B3.3,  
B4.2, B6.2, C3, E1.2, E3.5,  
E3.9, J2.2(2)(12)(14)(21)(23)  
tarcie poszycia: 53  
wyścig slalomowy: B preambuła, B5  
prędkość: 42.1, 42.3(b)(e)  
zawody na prędkość: B preambuła,  
B6  
sztaksel spinakerowy (genaker): 54  
spinaker, spinakerbom: 50.1, 50.2,  
50.3(c), 50.4, G1.1  
zasady walki sportowej: Zasady walki  
sportowej i przepisy, 2, 69.1(a),  
69.2(a), 86.1(a), C8.3(c),  
D2.2(d)(3)  
stateczność: 51  
olinowanie stałe: 52  
jacht *prawo halsowy*: 10, 16.2,  
B4.1(a)  
przed startem: Sygnały wyścigu, 27,  
76.1, C4, E3.5  
nie *wystartował*: A4.2, A5, A9, A11,  
B8.5(b), C8.5,  
start, nowy: 29.2, E3.9 (patrz również  
powtórzenie wyścigu,  
powtórzenie startu)  
*start*: Część 2 Rozdział C preambuła,  
21.1, 28.1, 28.2, 30.1, 31, A4.1,  
B1, B6.1, C3.2, E5.8  
obszar startu: Sygnały wyścigu, A9,  
A11, B6.1(a)(d), J2.2 (12) (20)  
(34)

błędy na starcie: 21  
przedłużenie linii startu: 21.1, 29.1,  
30.1, C3.2, *Znak*  
linia startu: 21.1, 28.2, 29, 30, B1.1,  
C4.1, E3.7, *Znak, Start*  
trzymanie się *znaku* startu: B2.5  
*znak* startu: 18.1(a), 19.2, 27.2, 28.2,  
31, C4.1  
kary startowe: 30, A4.2  
błąd w procedurze startu: 29.3,  
32.1(a)  
starty wyścigów: 26, B3.3, B4.2,  
C3.1, E3.5  
sterowanie: 42.2(b)(3), 42.3(a)  
nitka przedstawiające drogę (żegluga  
na trasie): 28.1  
zastąpienie (zawodników, jachtów,  
żagli, wyposażenia): N2.2(b)  
surfing, *Surfing*: 42.3(c), B1.2  
pływanie: 47.2  
  
*Hals*, przeciwny: 10, 18.1(a)(b), 18.3,  
C2.4, *Swobodny z tyłu i  
swobodny z przodu; Krycie*  
*Zwrot na wiatr, miejsce*: 20.1, C2.7,  
*Miejsce przy znaku*  
*hals*, ten sam: 11, 12, 17, 20.1,  
*Ustępowanie, Zawietrzny i  
nawietrzny*  
*hals*, zmiana *halsu*: 13, 18.1(b),  
18.2(c), 18.3, 20.1  
wykonywanie zwrotu na wiatr i napęd  
: 42.2(e), 42.3(b)  
przepisy regat zespołowych: D  
terminologia: Wstęp  
trzy długości kadłuba: *Strefa*



remis, punktacja (patrz remis punktowy)

ograniczenie czasu, odwołania: F2.1

ograniczenie czasu, przedłużenie: 61.3, 62.2

ograniczenie czasu, *ukończenie*: 32.1(c), 35, 90.3, J2.1(7), J2.2(18)

ograniczenie czasu, informacja o decyzji protestowej: 65.2

ograniczenie czasu, *protestu*: 44.3(a), 61.1(a)(b), 61.3, E5.3, J2.2(30), N1.4(b)

ograniczenie czasu, wznowienia rozpatrywania: 66, E5.10, F2.1

ograniczenie czasu, prośba o zadośćuczynienie: 62.2, C6.3, E5.5(b)

czas do odpowiedzi: 19.1

dotknięcie, trzymanie się *znaku*: 31, 44.1(a), B2.5

droga: 28.1

*przejście*: B1.2, B4.1(d)

pas trapeze: 43.1(b)

trybunał lub sąd: 3(c)

regulacja: 42.1, 50.1, 51

obroty (patrz karne obroty)

dwie długości kadłuba: 17, 86.1(b), C2.3, D1.1(a)

Arbiter: Wstęp, 89.2(b), C preambuła, C3.1, C5, C6.4, C6.5, C7.2, C7.3(d), C7.4(b)(c), C8, C9.2, C9.3, D preambuła, D2.2, D2.3, D2.4

Ważność, nieważność *protestu*: 60.2(a), 60.3(a), 63.5, 71.2, C6.4(b), E5.4

Ważność certyfikatu pomiarowego lub przeliczeniowego: 78.1, 78.2

weryfikacja (czasu i prędkości): B6.3(d), B6.4

sygnał optyczny i dźwiękowy: Sygnały wyścigu, 25

Ostrzegać, ostrzeżenie zawodnika: 69.1(b)(1), 69.1(c), B6.3(a), C8.2, E1.5, G4

Jazda pokazowa na fali: B preambuła

pogoda: 1.2, 32.1(b), E3.10

waga ubrania , wyposażenie: 43.1, B2.1(b), H

pianka: 40

wytyk przedni: 50.2, 50.3(c)

wiatr: 32.1(c), 42.1, 42.2(e), 42.3(c), B2.1(a)

przepisy desek z żaglem: B

jacht *nawietrzny*, deska: 11, 17, B1.2, *Ustępowanie*

bok na wiatr: 18.1(a), 42.3(c)

świadek: 63.3(a), 63.4, 63.6

Światowa Agencja antydopingowa: 5

Światowy kodeks antydopingowy: 5

Światowa Rada rekordów prędkości (WSSRC): B6.4

Żółta flaga, identyfikacja: C4.1

żółta flaga, sygnał komisji regatowej: B3.3(b), B4.2(a), B6.2(a), C3.1, C3.2(a)

żółta flaga, prośba jachtu: D2.2(a)

żółta flaga, kara punktowa: 44.3

żółta flaga, przyjęcie kary: C5,  
D2.3(b), P1

Przepis flagi Z: Sygnały wyścigu,  
30.2, 36, 63.1, A4.2, A5, A11

*strefa*: 18.1, 18.2(b)(c), 18.3, 86.1(b),  
C2.3, C2.6, C7.3(b),  
D1.1(a)(b), E1.3(b), J2.2(27)

# DEFINICJE

---

*Określenia użyte w poniższych definicjach pisane są kursywą lub w przypadku preambuł kursywą pogrubioną.*

**Przerwanie.** Wyścig, który zostaje *przerwany* przez komisję regatową lub komisję protestową, staje się nieważny, ale może być ponownie rozegrany.

**Swobodny z tyłu i swobodny z przodu; Krycie.** Jacht jest *swobodny z tyłu* w stosunku do innego jachtu, gdy jego kadłub i osprzęt będąc w pozycji normalnej, znajdują się za linią prostopadłą przechodzącą przez najbardziej do tyłu wysunięty punkt kadłuba i osprzętu tego drugiego jachtu znajdujących się w pozycji normalnej. Ten drugi jacht jest *swobodny z przodu*. Jachty są w *kryciu*, gdy żaden z nich nie jest *swobodny z tyłu*. Jachty są również w *kryciu*, gdy jacht znajdujący się pomiędzy nimi jest w *kryciu* z obydwojma. Określenia te stosują się zawsze do jachtów na tych samych *halsach*. Nie stosują się one do jachtów na przeciwnych *halsach* chyba, że ma zastosowanie przepis 18 albo obydwa jachty żeglują pełniej od wiatru rzeczywistego niż dziewięćdziesiąt stopni.

**Osiąganie znaku.** Jacht *osiąga znak*, gdy jest w pozycji do minięcia go po nawietrznej i pozostawienia go po wymaganej stronie bez zmiany *halsu*.

**Ukończenie.** Jacht *kończy*, gdy jakakolwiek część jego kadłuba lub załogi lub osprzętu będąc w pozycji normalnej przekracza linię mety z kierunku kursu od ostatniego *znaku*: albo po raz pierwszy albo po przyjęciu kary zgodnie z przepisem 44.2 albo po naprawieniu błędu popełnionego na linii mety zgodnie z przepisem 28.1.

**Strona zainteresowana.** Osoba, która może zyskać lub stracić w wyniku decyzji komisji protestowej, lub która jest osobiście zainteresowana wynikiem takiej decyzji.

**Ustępowanie.** Jacht *ustępuje* innemu jachtowi, gdy ten drugi może żeglować swoim kursem bez potrzeby podejmowania manewru unikania oraz, gdy jachty są w *kryciu* na tym samym *halsie*, jeżeli jacht *zawietrzny* może zmienić kurs w obydwu kierunkach bez natychmiastowego spowodowania kontaktu z jachtem *nawietrzny*.

**Zawietrzna i nawietrzna.** *Zawietrzną* jest strona jachtu, która jest lub gdy jacht znajduje się w linii wiatru była dalsza od wiatru. Jednakże, gdy jacht żegluje „falszywym kursem z wiatrem” lub dokładnie kursem z wiatrem, *zawietrzną* jachtu jest strona, po której znajduje się jego grot. Strona przeciwna jest jego *nawietrzną*. Gdy dwa jachty na tym samym *halsie* są w *kryciu*, to jacht znajdujący się po *zawietrznej* jest jachtem *zawietrzny*. Ten drugi jest jachtem *nawietrzny*.

**Znak.** Obiekt, co do którego instrukcja żeglugi wymaga, aby jacht pozostawił go po określonej stronie oraz statek komisji regatowej otoczony wodą żeglowną, ograniczający linię startu lub mety. Lina kotwiczna oraz przedmioty przypadkowo lub czasowo przymocowane do *znaku* nie stanowią jego części.

**Miejsce przy znaku** *Miejsce* dla jachtu, aby żeglować do *znaku* i następnie *miejsce*, aby żeglować jego *kursem właściwym* przy *znaku*. Jednakże *miejsce przy znaku* nie zawiera miejsca do zwrotu na wiatr chyba, że jacht jest w *kryciu* po *nawietrznej* i jest wewnętrzny do jachtu zobowiązanego do dania *miejsca przy znaku*.

**Przeszkoda.** Obiekt, którego jacht żeglujący bezpośrednio w jego kierunku i znajdujący się w odległości jednej *długości* swego *kadłuba* od niego, nie mógłby ominąć bez zasadniczej zmiany kursu. Obiekt, który może być bezpiecznie ominięty tylko po jednej stronie, oraz obszar tak określony w instrukcji żeglugi, są także *przeszkodami*. Jednakże jacht w *wyścigu* nie jest *przeszkodą* dla innych jachtów chyba, że mają one obowiązek *ustępowania* mu lub dania mu *miejsca* lub *miejsca przy znaku* lub unikania go, gdy obowiązuje przepis 22. Płynący statek włączając w to jacht w *wyścigu* nigdy nie jest ciągnącą się *przeszkodą*.

**Krycie** - patrz *Swobodny z tyłu* oraz *Swobodny z przodu; krycie*.

**Strona.** *Strona* w rozpatrywaniu: protestujący, protestowany, jacht wnoszący prośbę o zadośćuczynienie; jacht lub zawodnik, który może zostać ukarany na podstawie przepisu 69.1; komisja regatowa lub organizator biorący udział w rozpatrywaniu na podstawie przepisu 62.1(a).

**Odroczenie** *Wyścig odroczony* to wyścig, którego start jest opóźniony względem jego planowanego czasu startu, ale który może być później przeprowadzony lub *przerwany*.

**Kurs właściwy.** Kurs, jakim jacht mógłby żeglować w celu jak najszybszego *ukończenia* pod nieobecność innych jachtów, do których odnosi się przepis zawierający to określenie. Jacht nie ma *kursu właściwego* przed jego sygnałem startu.

**Protest.** Zarzut wniesiony zgodnie z przepisem 61.2 przez jacht, komisję regatową lub komisję protestową, że jacht złamał *przepis*.

**W wyścigu.** Jacht jest w *wyścigu* od swojego sygnału przygotowania do chwili *ukończenia* i opuszczenia linii mety i jej *znaków* lub wycofania się, albo do chwili zasygnalizowania przez komisję regatową generalnego odwołania, *odroczenia*, lub *przerwania*.

**Miejsce.** Przestrzeń potrzebna jachtowi w panujących warunkach do niezwłocznego wykonania manewru zgodnie z zasadami sztuki żeglarskiej.

**Przepisy:** (a) Niniejsze przepisy regatowe włączając: Definicje, Sygnały w Wyścigu, Wstęp, preambuły oraz przepisy odpowiednich dodatków, ale nie tytuły;

- (b) Zarządzenie 19 ISAF, Kodeks uprawnień; Zarządzenie 20 ISAF, Kodeks reklamowania; Zarządzenie 21 ISAF, Kodeks anty-dopingowy; oraz Zarządzenie 22 Kodeks Klasyfikacji Zawodników
- (c) zarządzenia władzy krajowej z wyjątkiem, gdy są one zmienione przez instrukcję żeglugi z uwzględnieniem zarządzenia władzy krajowej, jeśli takie istnieje nawiązującego do przepisu 88;
- (d) przepisy klasowe (dla jachtów współzawodniczących w systemie wyrównawczym lub systemie wartości regatowej przepisy takiego systemu są „przepisami klasowymi”);
- (e) zawiadomienie o regatach;
- (f) instrukcja żeglugi;
- (g) inne dokumenty obowiązujące w regatach.

**Start.** Jacht *startuje*, gdy będąc całkowicie po przedstartowej stronie linii startu w chwili lub po jego sygnale startu i wypełnieniu wymogów przepisu 30.1, gdy ma zastosowanie, jakakolwiek część jego kadłuba, załogi, lub osprzętu przekracza linię startu w kierunku pierwszego znaku.

**Na halsie; prawy hals; lewy hals.** Jacht jest *na prawym halsie* lub *lewym*, odpowiednio do swej strony *nawietrznej*.

**Strefa.** Obszar wokół *znaku* w zasięgu trzech długości kadłuba jachtu bliższego do *znaku*. Jacht jest w *strefie*, jeżeli jakakolwiek część jego kadłuba jest w *strefie*.

**Nawietrzny** - patrz **Zawietrzny i Nawietrzny**



**STRONA PRZEZNACZONA DLA KOMISJI PROTESTOWEJ |**

Jacht nr..... przesłuchany z jachtami nr.....

*Wypełnić i zaznaczyć ✓ odpowiednio:*

Prosił o wycofanie protestu  ; podpis ..... Udzielono zgody na wycofanie protestu

Klasa..... Flota..... Wyścig..... Ograniczenie czasu protestowego.....

Protest, prośba o zadośćuczynienie lub o wznowienie rozpatrywania złożone  
w limicie czasu  limit czasu przedłużony

Protestujący lub strona wnosząca prośbę o zadośćuczynienie lub o wznowienie rozpatrywania , reprezentowany  
przez.....

Druga strona lub jacht rozważany w sprawie o przyznanie zadośćuczynienia .....

Nazwiska świadków .....

Tłumacze.....

Uwagi:

Nie zgłoszono sprzeciwu wobec udziału strony zainteresowanej .....

Protest złożony na piśmie lub prośba o zadośćuczynienie identyfikuje incydent .....

Okrzyk „protest” przy pierwszej nadarzającej się okazji .....

Okrzyk zbędny, protestowany poinformowany przy pierwszej  
nadarzającej się okazji .....

Czerwona flaga pokazana wyraźnie przy pierwszej nadarzającej się okazji .....

Protest lub prośba o zadośćuczynienie ważne, rozpatrywanie kontynuowane

Protest lub prośba o zadośćuczynienie nieważne, rozpatrywanie zamknięte

USTALONE FAKTY.....

.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....

Szkic sporządzony przez jacht.....akceptowany przez komisję . Szkic komisji w załączeniu.....

KONKLUZJA I PRZEPISY MAJĄCE ZASTOSOWANIE.....

.....  
.....

**DECYZJA**

Protest jest oddalony  Jacht(y).....jest(sa) zdyskwalifikowane z wyścigu(ów).....

są ukarane w następujący sposób  .....

Zadośćuczynienia nie przyznano  ; przyznano jak następuje  .....

Prośba o wznowienie rozpatrywania nie jest uznana ; jest uznana

Przewodniczący komisji protestowej i członkowie.....

Podpis Przewodniczącego..... Data i godzina.....