

НАВИГА **ПРАВИЛА 2002**



СЕКЦИЯ S

ВАЛИДНОСТ: от 01.10.2002

за следните моделни категории

F 5 E – еднометрова яхта (IOM - International One Metre)

F 5 10 – клас 10 (Ten Rater)

F 5 M – клас M (Marblehead)

© превод от немски - Г.Бонев от февруари 2011

СЕКЦИЯ S: ръководител на секцията маг. Хелмут Тюрк

РЕГАТНИ ПРАВИЛА 02

Встъпление

Тези представени правила „Регатни правила 02” (серия RR 02) са едни от основополагащите документи на НАВИГА и са в съответствие с други основополагащи документи на НАВИГА.

Чрез изготвянето на RR 02 е направен опит различията между Правилата RSD и RR 02 да останат възможно най-малко. От това следва за стартиращите в бъдеще да е възможно да не се прави голямо приспособяване към проблемите при регатите на двете федерации

Имаше обаче някои изменения и допълнения, които следваше да се добавят и които трябваше да предизвикат едно по-добро пригаждане към специалните потребности на далекоуправляемите ветроходни яхти.

СЪДЪРЖАНИЕ

	стр.
Част 1 ВЪВЕДЕНИЕ, ВАЛИДНОСТ НА ТЕЗИ ПРАВИЛА	4
Част 2 ОРГАНИЗИРАНЕ НА РЕГАТИ	7
2.1. Упълномощаване относно провеждането, изпълнението и съдийското оценяване на регатите	7
2.2. Регламент за регатата	8
2.3. Инструкции за регатата	9
2.4. Сигнали	10
2.5. Указатели на курса, изменения на курса или на гонките	11
2.6. Стартова линия и финална линия	12
2.7. Старт на една гонка	13
2.8. Обратен повикване	13
2.9. Знаци	14
2.10. Пресичане на финалната линия при контролно време	14
2.11. Гонки с тотален равен резултат	14
2.12. Повторение на гонките	14
Част 3. ОБЩИ ИЗИСКВАНИЯ	15
3.17. Задължения за допускане на една яхта	15
3.18. Заявки	15
3.19. Мерително свидетелство	15
3.20. Включване на яхти, резервни яхти	16
3.21. Собственост на яхтите и членство на стартиращия	17
3.22. Разместване или промяна на баласта	17
3.23. Далеконтролируеми апаратури и други управления	18
3.24. Реклама	18
Част 4. РЕГАТНИ ПРАВИЛА ЗА ПЛАВАНЕ ISAF 2001-2004	19
Раздел А – Право на път	19
Раздел В – Общи ограничения	19
Раздел С – Знаци и препятствия	20
Раздел D – Други правила	23
ЧАСТ 5. ДРУГИ ПРЕДПИСАНИЯ ЗА ПЛАВАНЕ	24
5.51. Отплаване по полигона	24
5.52. Допиране до знак	25
5.53. Засядане, пречки и отстраняване на замърсяване	26
5.54. Средства за задвижване	26
5.55. Използване на радиоапаратурите и отпадане на управлението	27
ЧАСТ 6. ПРОТЕСТИ, САНКЦИИ И ОБЖАЛВАНЕ	29
6.67. Представа за определенията	29
6.68. Протести срещу яхти	29
6.70. Мероприятия на комисията за състезанието, съответно на журито	32
6.71. Постъпване на протест – изисквания при постъпването	32

6.72.	Приемане или отказване на протест	33
6.73.	Разглеждане на протест	33
6.74.	Решения и санкции	34
6.75.	Грубо нарушаване на правила или лошо поведение	37
6.76.	Отговорност	38
6.77.	Условни санкции за нарушения на правило от Част. 4.	38
ЧАСТ 7.	ФОРМАЛНИ И ТЕХНИЧЕСКИ ИЗИСКВАНИЯ ЗА ПРОВЕЖДАНЕ НА РЕГАТА	41
7.80.	Правила за участие в световни първенства	41
7.81.	Права, задачи и задължения при подготовката на една регата	41
7.82.	Контрол на световните първенства	42
7.83.	Район на регатата	42
7.84.	Помощен персонал	45
7.85.	Регистрация на заявените яхти	45
7.86.	Документация за резултатите	46
ЧАСТ 8.	РЕГАТНИ СИСТЕМИ	47
8.90.	Общи указания	47
8.91.	Флотска система (RCYRS – Remote Controlled Yacht Racing System)	48
8.92.	Италианска регатна система	51
8.93.	Най-проста система (MS SYSTEM – Most Simple System)	53
ЧАСТ 9.	ПРЕДПИСАНИЯ ЗА ОБМЕР	55
9.94.	Общи предписания	55
9.95.	Кранци	56
9.96.	Означения на класа, букви за националността и номера на ветрилата	56
9.97.	F 5 E Клас един метър	58
9.98.	F5 10 – Клас 10	-
-	Международно обмерване Клас М (ISAF)	-

Забележки на преводача:

1. Точка 9.97 е превод на оригинала за този клас, публикувана на страницата на НАВИГА през 2002г.

2. Точки 9.98 Клас 10 и Международно обмерване Клас М (ISAF) не са предоставени на преводача, поради което преводът им липсва тук.

ЧАСТ 1 ВЪВЕДЕНИЕ

Валидност на тези Правила

а. Времетраене на валидността

Тези регатни Правила на НАВИГА са валидни от тяхното публикуване и заместват Регатни Правила 98, които със същата дата губят валидността си.

Валидността на тези Регатни Правила 02 се запазва – с евентуални промени – най-малко до края на 2006 година.

б. Задължително прилагане на тези Правила

Тези Правила са задължителни за всички ветроходни регати на НАВИГА. Това са всички случаи на:

- Световни първенства
- Континентални първенства
- Международни регати

Препоръчва се на членуващите в НАВИГА национални федерации да провеждат националните мероприятия по тези Правила.

Официални мероприятия на НАВИГА

виж Общите състезателни Правила на НАВИГА

Определения на понятията

Определенията на понятията, обособени като отделна част, стоят равностойни като Правила.

РЕГАТА Регатата се състои от няколко старта и така също заедно от няколко гонки (според системата и броя на стартиращите). Частичните резултати от отделните гонки дават в тяхната сума резултата от регатата, при което изискванията на съответната система следва да се съблюдават.

СЕРИЯ Серията е част от една регата. Тя е необходимата сума от завършени от една яхта гонки.

ОТЛАГАНЕ Отложена гонка е такава, за която старт към установеното време не е даден, но към което и да е определено от ръководството на старта време може да бъде проведена.

- ПРЕКЪСВАНЕ** Гонка, прекъсната от ръководството на състезанието или анулирана от съдийския екип, е невалидна, освен ако бъде проведена отново.
- ОТМЕНЯНЕ** Отменена гонка е такава, за която по силата на решението на журито не е получена крайна оценка.
- ПОМОЩНИК** Помощник е всяко лице, което по време на една регата е привлечено от стартирацията за оказване на помощ.
- В ГОНКА** Една яхта се намира в гонка от сигнала за готовност до преминаване през финала и чисто от финалната линия и финалния знак, или до сигнал за общо повикване за връщане от ръководството на старта, или за отлагане, или за прекъсване.
- СТАРТИРАНЕ** Една яхта стартира ако след стартовия сигнал някаква част от нейния корпус или от нейната екипировка за първи път пресича стартовата линия в посока състезателния полигон.
- ФИНИШИРАНЕ** Една яхта финишира щом като някаква част от нейния корпус или от нейната екипировка пресече финалната линия в посока на курса от последния знак от полигона, след като е изпълнила наказателните си задължения по Правило 52.2. (Допиране до знак).
- КАЧВАНЕ** Качване е изменение на курса остро срещу вятъра.
- ПОВОРОТ (овърщаг)** Една яхта прави поворота в даден момент, когато пресече линията на вятъра до курс бейдевинд, а ако няма да лавира – до един курс, при който гротът ѝ се напълни (издуе).
- СПУСКАНЕ** Спускане (падане) е изменение на курса като отдалечаване от посоката на вятъра до започване на поворота фордевинд.
- ПОВОРОТ ФОРДЕВИНД** Една яхта в даден момент прави поворота фордевинд, когато долната шкаторина на грота при кърмови вятър пресече диаметралната линия на кораба. Тя завършва поворота, когато гротът окончателно застане от другата страна на носа.
- НА ХАЛС** Една яхта е на халс (при вятър от левия борд или при вятър от десния борд), освен когато тя влиза в поворота овърщаг или в поворота фордевинд. Една яхта е на халс, отговарящ на нейната наветрена страна.
- БЕЙДЕВИНД** Една яхта плава бейдевинд, когато тя плава колкото се може „по-остро“ [към вятъра], за да застане изгодно да плава срещу вятъра.
- ПОДВЕТРЕНА И НАВЕТРЕНА** Подветрена страна на една лодка е страната, която е обърната по вятъра или ако е имало вятър, е била обърната. Плава ли се обаче директно фордевинд или се спуска, подветрената страна е страната, на която се намира нейния грот,

другата страна е наветрената страна. Когато две лодки под вятър от една и съща страна са „свързани“ (се припокриват), подветрена лодка е лежащата от към подветрената страна на другата лодка. Другата е наветрената лодка.

ЧИСТО НАЗАД – ЧИСТО НАПРЕД – СВЪРЗВАНЕ Една лодка е чисто назад, ако нейният корпус и свързаното и находящото се на нея оборудване в нормално положение стоят зад една права, перпендикулярна на най-задната точка на корпуса или на свързаното и находящото се оборудване в нормално положение на друга плаваща яхта. Другата яхта тогава лежи чисто напред. Те са „свързани“, ако нито едната от тях не е чисто назад или ако една междинна лежача между тях лодка „свързва“ двете. Тези условия не се прилагат за лодки при вятър от противоположни страни, освен ако не се прилага Правило 18.

НАДЛЕЖЕН КУРС Един курс, който една яхта при отсъствие на други яхти по правилата, установени с това понятие, плава колкото е възможно по-бързо към целта. Преди старт-сигнала не съществува надлежен курс.

ЗНАК Предмет, който инструкциите на състезанието изискват една лодка да го премине от определена страна. Случайно или временно прикачени към него предмети не принадлежат на предмета.

ПРЕПЯТСТВИЕ Всеки обект, който една яхта, ако плава директно и отдалечена от него на една своя дължина, не може да премине без значително да промени курса си. Един обект, който е видим и може да бъде преминат само от едната му страна и една маркирана в инструкциите за състезанието област, са също така препятствия. Ако една лодка, която се намира на състезателен фарватер, тя не е никакво препятствие за другите лодки, освен ако тя е задължена да ги предпази или да им даде пространство.

ЧАСТ 2. ОРГАНИЗИРАНЕ НА РЕГАТИ

Правилата в Част 2 определят със задълженията и отговорностите на комисии за състезанията при провеждане на регата и със значението на сигналите, които се дават, и други мероприятия,

2.1. УПЪЛНОМОЩАВАНЕ ОТНОСНО ПРОВЕЖДАНЕТО, ИЗПЪЛНЕНИЕТО И СЪДИЙСКОТО ОЦЕНЯВАНЕ НА РЕГАТИТЕ

2.1.1. Регатите се провеждат от:

- a. НАВИГА (световни първенства);
 - b. Федерация, член на НАВИГА (международни регати или приятелски регати);
 - c. От един общопризнат клуб на Федерация-член (приятелски регати)
- които според това са означени като организатори.

Организаторът може да възложи провеждането на една регата на един подорганизатор (напр. Клуб). Провеждащият регата се означава като изпълнител.

Всички регати трябва да са подготвени, изпълнени и съдийствувани по тези Правила на НАВИГА. Организаторът назначава комисия за състезанието¹ и публикува регламент за регатата с наредбата и с условията за участие в мероприятияето съгласно Правило 2.2. (Регламент за регата).

2.1.2. Комисия за състезанието

Уговорените евентуални указания на организаторите трябва да бъдат изпълнени и съдийски преценени от всички състезатели чрез комисията за състезанието в съгласие с предписаните разпореждания и определения. Комисията за състезанието е върховният орган на регатата.

Комисията за състезанието се състои от:

- един представител на Президиума на НАВИГА (само при световни първенства);

¹ В оригинала „Wettfahrtausschluß“ – комисия на състезателния полигон.

- журито;
- ръководството на стартовото място.

При световни първенства членовете на комисията за състезанието трябва да бъдат назначени от Президиума на НАВИГА. На членовете на комисията за състезанието за продължителността на тяхното усърдие се дължи обезщетение съгласно разпореденията на НАВИГА за това.

Комисията за състезанието по тези Правила и по инструкциите за регатата решава и трябва да отговаря по всички въпроси в съгласие с това. При световни първенства и международни регати съставът и функциите на комисията за състезанието, предписани според тези Правила, са свързани. При всички други регати може да се направят отклонения. Такива отклонения се посочват в регламента.

2.1.3. Журито

Изгражда се от най-малко от 3 международни съдии. При световни първенства двама от съдиите трябва да са с категория А и [тримата] да са от 3 различни страни. Журито според изискванията има необходимата подпомагача сила.

Решенията на журито са окончателни. Срещу тях повече не се дават възражения.

2.1.4. Ръководство на стартовото място

Състои се от ръководителя на стартовото място и от наблюдател. Освен това ръководството на стартовото място се подпомага според изискванията (секретар, технически помощници за курса, спасителна лодка и др.). Ръководителят на стартовото място при световни първенства трябва да има квалификация старши съдия (OS), наблюдателят може да бъде обикновено лице без международна съдийска квалификация.

На всеки 4 яхти във всяка гонка се определя един наблюдател.

2.1.5. Приемане на писмени протести

За приемане, обработка, разглеждане и отсъждане на писмените протести и даване предложения за санкциониране е компетентно изцяло журито.

2.1.6. Приемане на решения

- a. Комисията за състезанието и журито приемат своите решения с просто мнозинство.
- b. Ръководителят на стартово място приема своите решения след съвещание с наблюдателите на своя собствена отговорност.

2.1.7. Отказване от заявка

Заявките вътре в определените заявени квоти не могат да бъдат отказани, но следва да има готовност за установяване в регламента

други ограничения за покана. Определените заявени квоти да са оповестени в регламента.

2.2. РЕГЛАМЕНТ ЗА РЕГАТА

Регламентът за една регата трябва да съдържа следните данни:

- a. организатор и наименование на регатата;
- b. че регатата ще се проведе по тези Правила, съответно – ако това не е така в дадения случай, както и всички валидни за регатата допълнения и изменения на правилата;
- c. участващи класове, изисквания към участниците и към заявките (стартови такси), както и указания и ограничения;
- d. адрес и краен срок на заявките;
- e. ден, място и време за регистрация, начало на първите гонки и програма за хода на регатата;
- f. използване на прилаганата регатна система, предвижданите за регатата условни наказания;
- g. титли, медали, грамоти и други награди за връчване;
- h. детайли относно допустимите честоти за далекоуправление и други указания относно далекоуправлението и смяната на кварцове;
- i. дали допирането на пътните знаци от една яхта по време на плаването е разрешено или е забранено.

2.3. ИНСТРУКЦИИ ЗА РЕГАТАТА

2.3.1. Статус

Тези Правила трябва да се променят с писмени инструкции, които са от ранга на пътните правила, чрез едни пътни правила, променени във тази връзка. Недопустими са изменения на тези инструкции за регатата, посочени в части 1 и 4 от тези регатни правила.

2.3.2. Съдържание на инструкциите за регатата

Инструкциите за регатата трябва да съдържат следните данни:

- a. Изключения от правилата на регатата, когато това се отнася и за регатата, и вече е било обявено в регламента;
- b. Ход на гонките и програма на регатата с времената за стартиране за отделните класове, полигонът или полигоните, по които следва да се плава. Изготвянето на скица на полигона е препоръчително;
- c. Описание на старт-линията, на стартирането, както и на всички особени сигнали, които ще се прилагат;
- d. Описание на финалната линия, както и възможните специални указания за пресичане на финалната линия;
- e. Контролно време за пресичане на финалната линия, ако има такава;

- f. Системата за оценяване, както и приложимата регатна система, ако тези правила се различават от препоръчаните системи, включително възможни процедурни действия при точково равенство;
- g. Описание на „подвижните“ зони, които на старта по време на една гонка са на разположение (стартови пристан, стартово място) и местата за престой на яхтите между отделните гонки;
- h. Местоположение на таблото за обявления (разпределението на гонките, резултатите от гонките и др.);
- i. Видовете наказания, предвидени за регатата.
Указанията за регатата трябва в дадения случай да съдържат следните допълнителни данни:
- j. Данни за особеностите на района на регатата (плитчини, течения и др.)
- k. Стартова зона (районът, в който трябва да се задържат яхтите при стартсигнал);
- l. Контролно време за пресичане на финалната линия за първата яхта;
- m. Броят на гонките, които се изискват за оценка на регатата;
- n. Провеждане на обмера, съотв., на проверката;
- o. Особени сигнали в регатата;
- p. Изисквания относно връщането при рано стартирали яхти.

2.3.3. *Разпространение на инструкциите за регатата*

Инструкциите за регатата трябва да се предоставят при регистрацията на всяка основателно участваща яхта.

2.3.4. *Промяна на инструкциите за регатата*

Изключването на гонка от едно състезание по време на една регата може да бъде променено чрез навременна обява на официалното табло за обявления. Оповестяването на измененията трябва да бъде обявено съответно преди началото на подготвителното време за следващата гонка.

2.3.5. *Устни указания*

Устни указания от могат да се дават по всяко време от ръководството на стартовото място по време на гонката. Те трябва да се дават с глас, така че да могат да бъдат чути от всички стартиращи на стартовото място. Устните указания в друг вид не могат да бъдат давани, ако за някои в инструкциите за регатата има специално установени методи.

2.4. СИГНАЛИ

2.4.1. Оптични сигнали

Препоръчва се ходът на подготвителното време на стартовото място да се показва оптически, при това винаги да е разпознаваемо колко време остава още до предстоящия старт. Подготвителното време трябва също се обявява чрез отброяване акустично на интервали от 30 секунди.

2.4.2. Сигнали за старт на една гонка

а. Повикване и подготвително време

Всеки състезател трябва сам своевременно да се информира за системното протичане и за разпределението на кварцовете и със своята яхта да бъде навреме готов за стартиране.

Ръководството на стартовото място най-малко два пъти следва да извика поименно в началото на подготвителното време всеки стартиращ за всяка гонка при добра чуваемост и с висок глас. С първото извикване започва подготвителното време. То продължава 3 минути и служи за вземане на радиоапаратурите (ако сигналът е отправен към всички), за смяна на кварцовете, за поставяне на яхтата на вода и за последно реглиране пред старта.

Стартиращите са задължени да покажат чрез вдигане на ръка при съответното запитване на ръководството на стартовото място, че с изтичане на подготвителното време са готови за старт. В случай, че извиканите стартиращи за тази гонка са готови, може да започне обратното броене на стартовата минута.

б. Обратен броене на стартовата минута

Краят на подготвителното време се съобщава от ръководството на стартовото място с висок глас и добра чуваемост и започва непосредствено след това обратното броене на стартовата минута. Съобщава се в обратен ред през интервал на всеки 10 секунди. Последните 10 секунди се броят една по една. След това следва акустичен стартсигнал.

в. Ако при даването на сигнал за старт на дадена гонка е направена съществена времева грешка, препоръчва се да се даде общ сигнал за връщане или пряко засегнатите от грешката да продължат или гонката да се прекъсне.

2.4.3. Други сигнали

Инструкциите за регатата трябва да цитират всички други особени сигнали и тяхното значение да бъде изяснено.

2.5. УКАЗАТЕЛИ НА КУРСА, ИЗМЕНЕНИЯ НА КУРСА ИЛИ НА ГОНКИТЕ

2.5.1. Време за обявления

Полигонът² за проплаване трябва да бъде посочен чрез повикване най-късно към подготвителното време и чрез афиш видимо върху таблото за съобщения на стартовото място. Започне ли вятърът по време на подготвителното време да се върти и ръководството на стартовото място поради това желае да промени курса или желае да премести знаците на стартовата линия, или да представи други основания, трябва към последващото оповестяване на промяната на курса да даде отново подготвително време.

2.5.2. *Поставяне на стартовите знаци*

Преди началото на подготвителното време ръководството на стартовото място трябва да постави стартовите знаци.

2.5.3. *Права на ръководството на стартовото място преди старт-сигнала*

- a. да скъси полигона, посочен в инструкцията за регатата;
- b. да отложи една гонка заради един нов полигон съответно – с едновременно посочване на начало на ново подготвително време или на някакво друго основание;
- c. да отложи една гонка за друг ден;
- d. да отмени една гонка на някакво друго основание;

2.5.4. *Права на ръководството на стартовото място при старт-сигнал*

- a. да прекъсне гонката и да позволи ново плаване в случай, че се е появила грешка при стартирането;
- b. да скъси полигона или да отмени или да прекъсне една гонка:
 1. поради лошо време, при което яхтите са застрашени;
 2. поради недостатъчен вятър, при което краят на гонката в рамките на контролното време е малко вероятен;
 3. поради липсващ или откъснат знак;
 4. на всички други основания, щом като безопасността или коректността на състезателите е в непосредствена опасност.

2.5.5. *Отменяне завършването на една гонка*

След като една гонка е приключила, журито не трябва да я отменя без подходящи мерки в съответствие с т. 6.74.1 (Преценка за обезщетяване [Поправяне на грешка]).

2.5.6. *Уведомяване на съответните стартиращи*

² В оригинала – fahrende Bahn

Ръководството на стартовото място трябва да уведоми в зависимост от случая всичките съответни стартираци кога една отложена или прекъсната гонка ще бъде проведена наново.

2.6. СТАРТОВА ЛИНИЯ И ФИНАЛНА ЛИНИЯ

- a. Стартовата и финалната линия трябва са линии между два знака.
- b. Стартовата линия лежи в границите на стартовите знаци, от единия знак до другия.
- c. Финалната линия лежи в границите на финалните знаци, от единия знак до другия.

2.7. СТАРТ НА ЕДНА ГОНКА

2.7.1. Стартова зона

Инструкциите за регатата трябва да установят една стартова зона, която следва да бъде ограничена чрез вежи. Същите не са валидни като знаци.

2.7.2. Засичане на времето при старт

Стартовото време на една яхта трябва да се смята от нейния старт сигнал.

2.7.3. Поставяне на яхтите на вода

Може да последва по всяко време, също в стартовата минута или по-късно. Трябва обаче така да бъде осигурено, че един стартирач да няма полза от едно по-късно поставяне на яхтата

2.8. ОБРАТНО ПОВИКВАНЕ

2.8.1. Единично извикване за връщане

Ако една или повече яхти при старт-сигнала с една част от корпуса си или с оборудването си се окажат след старт-линията от към страната на полигона, тогава ръководството на стартовото място дава с един добре чуваем акустичен сигнал за възможното най-бързо връщане на съответните цитирани яхти.

2.8.2. Общо извикване за връщане

- a. В случай, че не може да се идентифицира броят на по-рано стартиралите или при едно заблуждение в процеса на стартиране, тогава ръководството на стартовото място дава общ акустичен сигнал за връщане. Ако нищо друго не е предписано в инструкциите за регатата, стартовото време за тази гонка започва отново. Трябва обаче на яхтите да бѐд дадено достатъчно време да се върнат отново в стартовата зона³.

³ На немски е „Startvorfeld“, означаващо „предстартово поле/зона“ което е по-правилният термин.

- b. В това повторение изключените яхти не могат повече да стартират при повторение на гонката след едно общо извикване за връщане⁴.

2.8.3. Закачане

- a. Закачат ли се две яхти в подготвителното време следва да им се даде удобен случай да се освободят.
- b. Закачат ли се две яхти през старт-минутата, старт-минутата се спира и яхтите следва да се освободят. Дава се ново начало на старт-минутата. Виновните яхти след старт-сигнала се освобождават съгласно валидните правила.

2.9. ЗНАЦИ

2.9.1. Липсващи знаци

- a. Ако един знак липсва или е откъснат, ръководството на старта трябва, ако е възможно, да го върне обратно на предписаното му място или да постави нов със същите отличителни черти.
- b. В случай, че е невъзможно знакът или неговият заместител да се постави своевременно на неговото място за яхтите, които го заобикалят или се насочват към него, ръководството на гонката следва да предприеме съответната преценка съгласно т. 2.5.4. (промяна на полигона, съответно – прекъсване на гонката).

2.10. ПРЕСИЧАНЕ НА ФИНАЛНАТА ЛИНИЯ ПРИ КОНТРОЛНО ВРЕМЕ

Ако нищо друго не е предписано в инструкциите за регатата, направи ли една яхта в гонка с контролно време пресичане на финала в рамките на предписаното време, гонката за всички други яхти е валидна.

2.11. ГОНКИ С ТОТАЛЕН РАВЕН РЕЗУЛТАТ

В случай на финал на една гонка с равен резултат при пресичане на финалната линия точките за място, за което яхтите са постигнали равен резултат, трябва [точките] на непосредствения следващ да се добавят и се разделят по равно.

Ако две или повече яхти в борба за първо място в една регата, съответно в борба за първите три места в един световен шампионат, са завършили при равен резултат, би трябвало, ако е възможно, участващите яхти да проплават една решаваща гонка. Ако това не е възможно, трябва участващите яхти да получат еднакви награди или да разделят една награда.

2.12. ПОВТОРЕНИЕ НА ГОНКИТЕ

⁴ Този текст има отношение към т. 2.8.1 и следва да е там. Тази грешка се влечи още от Правилника от 1988г

- a. Ако една гонка трябва да се повтори, всички яхти, които са били планомерно разпределени за първоначалната гонка, имат право да стартират за повторната гонка.
- b. Всяка яхта, която към момента на прекъсването на една гонка вече я завършва, няма да повтаря тази гонка и получава точки, съответстващи на нейната позиция при пресичане на финалната линия. Останалите яхти плават в повторената гонка за повторно класиране.

ЧАСТ 3. ОБЩИ ИЗИСКВАНИЯ

3.17. ЗАДЪЛЖЕНИЯ ЗА ДОПУСКАНЕ НА ЕДНА ЯХТА

Една яхта, възнамеряваща да вземе участие в една регата, трябва да отговоря на сигнала за готовност за избягване на едно по-късно изключване по правилата от Част 3 и, ако е приложимо, по време на всички гонки.

3.18. ЗАЯВКИ

- a. Заявката на една яхта, съотв., на един стартирац за участие в един световен шампионат или в една международна регата може да се подава само чрез съответната национална федерация, при която е регистрирана яхтата, съответно – стартирацията.
- b. Заявките за приятелски регати могат да се подават лично чрез стартирацията с приложен един изпратен формуляр за регистрация към регламента. В случай, че няма предадена никаква заявка, тогава се взема писменото съобщение със всички данни, които се съдържат в приложението-образец на формуляра за заявка.
- c. С данните от заявката стартирацията се подчинява на тези регатни правила, на условията на регламента и на инструкцията за регатата.

3.19. МЕРИТЕЛНО СВИДЕТЕЛСТВО

3.19.1. Задължение за мерително свидетелство

- a. Всяка заявена в една регата яхта трябва да притежава валидно мерително свидетелство, заверено от оторизиран мерител (минимум съдия категория В) от дадена национална федерация. Мерителят е задължен да провери данните от мерителното свидетелство.
- b. Официалният мерител на дадена национална федерация не може да заверява мерителното свидетелство на своята собствена яхта.
- c. При смяна на собствеността мерителното свидетелство на яхтата остава като новият собственик се вписва от оторизирано лице на съответната национална федерация.

3.19.2. Поддържане на състоянието на измерване на една яхта

- a. Собстевикът трябва да поддържа яхтата си в състояние, отговарящо на класовите предписания. Той трябва да има грижа мерителното свидетелство да не е станало невалидно чрез промени. Това е и в случай, когато за яхтата е представено ново мерително свидетелство и съобразно това яхтата е измерена наново.
- b. Ако отклоненията от посочените в класовите предписания толеранси бъдат причинени от нормално износване или от повреда, те не са валидни за готовата за приключване на гонката яхта, ако тези отклонения не влияят на скоростните признаци на яхтата. Те трябва да бъдат отстранени преди яхтата отново да стартира, в случай че комисията за регатата не промени мнението си, че очакваната възможност за корекция на износването, съответно – на повредата, е отстранима.
- c. При контролно измерване трябва замерената стойност да е еднаква или по-малка от тази в мерителното свидетелство. По-голяма стойност е недопустима, освен ако това според валидните предписания за измерване е възможно.

3.19.3. Контролно измерване при регата

- a. Ако един стартиращ не може да представи мерително свидетелство за яхтата си при регистрацията или по искане на член на комисията за състезанието, тогава за тази яхта се прави едно контролно измерване. Ако при това не са установени никакви отклонения от класовите предписания, яхтата може да продължи регатата, съответно – гонъчната серия, без мерително свидетелство.
- b. За извършване на контролното измерване стартирацията се глобява с глоба, равна на петкратния размер на стартовата такса.

3.19.4. Регистриране на измерване чрез националната федерация

- a. Представените мерителни свидетелства се регистрират заедно с положената от всяка националната федерация дата и се водят в един общ списък заедно със собственика.

3.20. ВКЛЮЧВАНЕ НА ЯХТИ, РЕЗЕРВНИ ЯХТИ

3.20.1. Брой на яхтите на стартиращите

- a. Всеки стартиращ трябва да участва само с една яхта в съответния клас.
- b. Всеки стартиращ може да постави резервна яхта на мястото на своята яхта, ако неговата яхта е била толкова силно повредена, че един краткосрочен ремонт е изключен. Това обаче е възможно само тогава, ако резервната яхта е била регистрирана по надлежния ред и е представено едно отделно мерително свидетелство. Разрешението за поставяне на резервната яхта е от ръководителя на стартовото място.
- c. За резервната яхта никакви стартови такси не се събират.

d. Включи ли се резервната яхта, регатата завършва с нея.

3.20.2. Принадлежност на яхтите към даден клас

За всяка яхта трябва да има представено само едно мерително свидетелство за един клас. Всяка яхта, отговаряща на мерителните предписания на повече класове, може обаче да бъде регистрирана и обмерена.

3.21. СОБСТВЕНОСТ НА ЯХТИТЕ И ЧЛЕНСТВО НА СТАРТИРАЦИЯ

3.21.1. Отношение между собственика и стартиращия

- a. Стартиращ в една регата трябва да е собственик на яхтата, която той управлява.
- b. Без предхождащо одобрение на комисията за регатата един собственик, ако неговата собствена яхта участва в гонката, няма право да управлява никаква друга като неговата собствена яхта.

3.21.2. Членство на стартиращия

Всеки стартиращ трябва да е член на един общопризнат клуб от една от националните федерации.

3.22. РАЗМЕСТВАНЕ ИЛИ ПРОМЯНА НА БАЛАСТА

3.22.1. Общи ограничения

- a. Разместване, смяна или добавяне на баласт или на части от баласта е забранено през цялото времетраене на регатата.
- b. По време на една регата вода не може да постъпва по всяко време, с изключение на сантинните води.
- c. Килът, рулят, швертовете и т. н. могат да бъдат направени сменящи се, но по време на всички гонки в една регата трябва да бъдат закрепени в едно и също положение. Такива части могат да бъдат сменени само след повреда и при това само след предхождащо разрешение на ръководството на стартовото място и подобни части трябва при това да бъдат със същата форма, профил и тегло.

3.22.2. Замяна на части от радиоуправлението

- a. Части от далекоуправляемите устройства на борда на яхтата могат да бъдат сменяни по време на една регата само срещу приблизително равни по тегло части (напр. акумулатори и др. под.). Една видима промяна на теглото на центроване на яхтата е недопустима да последва след замяната.
- b. Като допустима промяна на теглото при размяна на частите на радиоуправлението се определя 10% от теглото на разменените части.

3.22.3. Разрешени промени на тегловото центроване (водоизместване)

Единствената разрешена промяна на тегловото центроване, съответно – на водоизместването, по време на една регата може да настъпи чрез смяна на съоръжаването и в малка степен чрез ремонт, разрешен от ръководството на стартовото място, съответно – чрез мерки за подмяна.

3.22.4. Наказание при неразрешена промяна на тегловото центроване

Доколкото в регламента и в инструкцията за регатата не е казано нищо друго за правило 22, изключва се яхта, която нарушава изискванията на правило 22, съответствуващо на правило 74.3 (санкции).

3.23. ДАЛЕКОУПРАВЛЯЕМИ АПАРАТУРИ И ДРУГИ УПРАВЛЕНИЯ

- a. Самоуправляващи се устройства и електронни съоръжения за автоматично управление или регулиране са забранени.
- b. Радиопренасянето трябва да следва само в една посока – от стартиращия към яхтата.
- c. Не са ли направени в регламента никакви забранителни правила, за международно посещаваните регати са разрешени само теснолентови устройства (с ширина на лентата от 10kHz).
- d. Всеки стартиращ трябва да има на разположение за управлението на своята яхта най-малко 4 бързо сменяеми кварцови чифта с различни честоти. Тези кварцови чифтове се посочват в заявката за регатата.
- e. При лицензно задължените радиоапаратури стартиращият управлява с лиценза от своята страна и го показва при покана. При щета, породена от грешка в лиценза, стартиращият е изцяло отговорен. Използването на такива радиоапаратури подлежи на законовите разпоредби на засегнатата страна, в която се провежда регатата. Ако задължителната информация се съдържа в Регламента, Организаторът не може да направи при това никакви възражения.

3.24. РЕКЛАМА

Положенията относно рекламата са дадени в Общите състезателни правила на НАВИГА⁵.

⁵ Имат се предвид Allgemeine Bestimmungen 1999.

ЧАСТ 4. РЕГАТНИ ПРАВИЛА ЗА ПЛАВАНЕ ISAF⁶ 2001-2004**СРЕЩА НА ЛОДКИ****РАЗДЕЛ А – ПРАВО НА ПЪТ**

Една лодка⁷ има право на път, ако една друга лодка е задължена да се държи чисто от нея. Няколко правила в Раздел В и С ограничават действията на лодките за правото на път.

4.10. Вятър от противоположна страна

При лодки и вятър от противоположни халсове трябва лодката с вятър от левия борд да остави чиста лодка с вятър от десния борд.

4.11. Вятър от една и съща страна със „свързване“

При лодки с вятър от една и съща страна и „свързване“ наветрената лодка трябва да се държи „чисто“ от подветрената лодка.

4.12. Вятър от една и съща страна без „свързване“

При лодки с вятър от една и съща страна лодка „чисто назад“ трябва да се държи „чисто“ от лодката „чисто напред“

4.13. По време на поворота овърцаг

След като една лодка се движи фордевинд, тя трябва да се държи „чисто“ от другите лодки до поворота си по един от ветровите курсове. През това време не са валидни Правила 10, 11, 12. подложени ли са две лодки едновременно на това правило, трябва лодката с ляв борд да се държи „чисто“ от другите намиращи се лодки.

РАЗДЕЛ В – ОБЩИ ОГРАНИЧЕНИЯ**4.14. Избягване на сблъскване**

Възможното благоразумно поведение е една лодка трябва да избягва сблъскване с друга. Една имаща право на път лодка или една лодка, имаща претенция за пространство, все пак:

⁶ ISAF – International Sailing Federation

⁷ Навсякъде в оригинала на този раздел използват „лодка“ (Boat) вместо яхта.

- a. не е нужно при избягнато сблъскване да прави всичко до „чисто”, така че другата лодка да не се държи „чисто” или да не даде пространство.
- b. не може да се налагат санкции, освен ако при едно сблъскване следва щета.

4.15. Получаване право на път

Да получи една лодка право на път трябва поначало да ѝ бъде дадено свободно пространство от другите лодки в случай, че правото на път не се получава чрез действие на другите лодки.

4.16. Промяна на курса

- 4.16.1. Промени ли курса лодка с право на път, трябва друга лодка да даде свободно пространство.
- 4.16.2. ако след стартовия сигнал лодка е с вятър от противоположна страна, нейният курс пресича или е пресичан от лодка с вятър от левия борд, трябва да се държи „чисто” спрямо лодка с вятър от десния борд, при което лодката с вятър от десния борд не трябва да изменя своя курс, докато лодката с вятър от левия борд трябва да измени незабавно курса си, продължавайки да се държи „чисто”.

4.17. Вятър от една и съща страна, надлежен курс

- 4.17.1. Поставена ли е една лодка вътре в една дистанция от две дължини на лодки⁸ към една наветрена лодка „чисто назад” при „свързване” с подветрена такава, колкото дълго по време продължава това „свързване” в границите на тази дистанция, не може да плава по-остро от надлежния си курс, освен ако плава веднага след другата лодка. Това правило не е валидно, ако „свързването” е започнало, когато в същото време наветрената лодка е била задължена да се държи „чисто” съгл. Правило 13.
- 4.17.2. Извън удар или въртене към наветрената, за една лодка, докато е отдалечена по-малко от 2 свои дължини спрямо една подветрена лодка или от една „чисто назад” лодка, не се приема един курс към подветрената за нейн надлежен курс. Това не е валидно ако е в поворота фордевинд.

РАЗДЕЛ С – ЗНАЦИ И ПРЕПЯТСТВИЯ

Ако едно правило от Раздел С е в противоречие с правило от Раздели А и В, предимство има правилото от Раздел С.

4.18. Въртене и минаване покрай знаци и препятствия

В Правило 18 под пространство се разбира пространство, в което една лежаща в него лодка се нуждае да премине между една лежаща

⁸ Според Правилника на JYRU се взема дължината на по-дългата лодка. В този Правилник това не е конкретизирано.

външно лодка и един знак или препятствие. Това заключава пространството за поворота овърцаг или за поворота фордевинд ако това е една нормална част от маневрата.

4.18.1. Поле на валидност на правилата

Правило 18 е валидно, докато лодката преминава, ако тя по подразбиране преминава един знак, който трябва да остави от към правилната му страна, или едно препятствие, което тя заобикаля или преминава от правилната му страна.

Това обаче не е валидно:

- a. в годни за плаване води по-близо до заобикаляния стартов знак и неговото котвено въже, в момента когато лодките стартират, докато те преминават покрай него, или
- b. между лодки при вятър от противоположни страни, ако са на удар или кръстосване от наветрената или ако надлежният курс на преминаване на знака или на препятствието за една от тях изисква приключване с поворота.

4.18.2. Даване на пространство, оставяне „чисто“

a. Със „свързване“ – основни правила

При свързани лодки трябва външно-лежащата лодка да даде пространство на вътрешно-лежащата лодка за заобикаляне или преминаване покрай знак или препятствие. Има ли вътрешно-лежащата лодка право на път, трябва външно-лежащата да се държи „чисто“ от нея. Други части на Правило 18 са изключение от това правило.

b. „Свързване“ в зоната от 4 дължини

„Свързаните“ лодки, преди една от тях да достигне зоната от 4 дължини, дори и ако „свързването“ би било прекратено, след като една от тях е достигнала зоната от 4 дължини, трябва лодката, която лежи външно, да даде занапред [след този момент] пространство на другите лодки. Ако външно-лежащата лодка е „чисто назад“ или друга лодка е свързана с нея, не съществува никакво право за пространство, а трябва да се държи „чисто“.

c. Без „свързване“ в зоната на пресичане от 4 дължини

Ако една лодка в даден момент е „чисто напред“ и ако достигне зоната от 4 дължини, трябва лодката, която е „чисто назад“, да се държи „чисто“. Ако „чисто назад“ лежащата лодка е външно от лежащите „свързани“ лодки от другите лодки, тя трябва да даде пространство на вътрешно-лежащите лодки. Ако „чисто назад“ лежащата лодка е вътрешна спрямо лежащите „свързани“ лодки, не може да съществува никаква претенция за пространство. Ако „чисто назад“ лежащата лодка плава бейдевинд, Правило 18.2с не е валидно повече.

d. Смяна на курса за заобикаляне или преминаване

Ако Правило 18 е валидно между две лодки и ако лодката с право на път промени своя курс, за да заобиколи или да премине покрай знак или препятствие, Правило 16 между тях и за другите лодки не е валидно.

e. Права при „свързване“

Ако има основателно съмнение, че една лодка създава или подклажда „свързване“, приема се, че тя не прави това. Ако външно-лежащата лодка при започване на „свързване“ не е в положение да даде пространство, Правила 18.2a и 18.2b не са валидни.

4.18.3. Поворот овърцаг около знак

Имат ли две лодки вятър от противоположни страни до знак и една от тях завършва поворота в рамките на зоната от 4 дължини, когато по същото време желаят да са до знака, Правило 18.2 не е валидно.

Лодката, правеща поворота:

- a. не може другата лодка да бъде заставена да плава по-остро от вятъра, за да я отбегне или другата лодка да пречи при преминаването на знака и
- b. трябва да се даде пространство, ако другата лодка е осъществила едно вътрешно „свързване“. В този случай Правило 15 не е валидно.

4.18.4. Поворот фордевинд

Ако трябва една вътрешна „свързана“ лодка с право на път да направи поворота около знак или около препятствие, плавайки по своя надлежен курс, не може да продължи да плава по необходимост покрай знака или препятствието по надлежен курс.

4.18.5. Преминаване при едно удължено препятствие

Ако лодка преминава покрай едно удължено препятствие Правило 18.2b и Правило 18.2c не са валидни. Една „чисто назад“ лежаща лодка, осъществила вътрешно „свързване“, има само претенция за пространство за преминаване между другите лодки и препятствието, ако „свързването“ към момента е налице. Това не е Ако в случай, че не е постъпила претенция за пространство, трябва да се държи „чисто“.

4.19. Пространство за поворот овърцаг около едно препятствие

- 4.19.1. Ако една плаваща бейдевинд лодка от съображения за безопасност трябва да направи значително изменение на курса, за да се отклони заради едно препятствие и поради това да направи поворота и в същото време една друга лодка с вятър от същата страна не може да се отклони, за това трябва да се изиска пространство за поворота овърцаг чрез повикване. Преди поворота, повиканата лодка да реагира навреме.

Повиканата лодка трябва или:

- a. възможно веднага да направи поворот, при което викащата лодка също така трябва веднага да направи поворот, или
- b. веднага да се отговори на „Правите ли поворот?“, при което викащата лодка незабавно прави поворот и трябва да даде пространство за повиканата лодка. Правила 10 и 13 не са валидни.

4.19.2. Правило 19.1. не е валидно в годни за плаване води по-близо до заобикаляния стартов знак и неговото котвено въже, в момента когато лодките, докато те го преминават заобикаляйки, както и не е валидно за знак, за който друга лодка може да се закачи.

Ако Правило 19.1 е валидно, Правило 18 не е валидно.

РАЗДЕЛ D – ДРУГИ ПРАВИЛА

Щом като Правило 20 или 21 е валидно между две лодки, правилата на Раздел A не са валидни.

4.20. Грешки при старта; наказателно въртене; плаване назад

Една лодка, плаваща в направление предната страна на стартливия или на нейното продължение, от Правило 29.1 или 30.1 следва, че трябва да се държи „чисто“ от една лодка, която не прави това, докато цялата е на стартовата линия.

Една лодка, извършваща наказателен кръг, трябва да се държи „чисто“ от лодка, която не прави това.

Една лодка, която плава обратно, трябва да се държи „чисто“ от лодка, която не прави това.

4.22. Пречки на други лодки

4.22.1. Ако е възможно едно разумно доказателство, не може една намираща се в гонка лодка да пречи на друга от намиращите се в гонка лодки.

4.22.2. Една лодка не може да има намерение да пречи на лодка, извършваща наказателен кръг.

4.23. Добавка за НАВИГА

Контакт чрез дрейф по време на безветрие не може да попречи на състезателите, тъй като може да бъде анулиран от ръководството на стартовото място.

ЧАСТ 5. ДРУГИ ПРЕДПИСАНИЯ ЗА ПЛАВАНЕ

Задължения и права на стартиращите при управление на своите яhti.

5.51. ОТПЛАВАНЕ ПО ПОЛИГОНА

5.51.1. Поведение при старт и при финал

- a. Една яхта трябва да стартира и да премине през финала съгласно предписаните положения.
- b. В случай, че в Инструкциите за регатата нищо друго не е предписано, една яхта трябва, ако в последната минута преди стартовия сигнал се намира върху стартовата линия от страната на полигона или върху нейното продължение с някоя част от своя корпус или от своите съоръжения, да започне подготовка за връщане и стартира.
- c. Пропусне ли една яхта да види или да чуе знака за обратно повикване, това не я освобождава от задълженията да стартира по правилата.

5.51.2. Поведение на полигона

Една яхта трябва така да отплава по полигона, така че да заобиколи и премине всеки знак от предписаната страна в правилната последователност, така че килватерът на една яхта от старта до финала да представлява един опънат и изтеглен шнур, лежащ върху предписаната страна на всеки знак и допира всеки от заобикаляните знаци.

5.51.3. Предписана страна на един знак

Един знак за яхта има толкова дълго време предписана страна за плаване, колкото е едно рамо на полигона, което знакът е ограничил, маркирал започването или приключването.

5.51.4. Неправилно преминаване на един знак

Една яхта, която заобикаля или преминава покрай знак от неправилната му страна, може да компенсира своята грешка като вземе курса си в съответствие с изискванията на Правило 51.2.

5.51.5. Пресичане на финала

- a. Една яхта има нужда да се стреми да пресече финалната линия. При пресичане на финалната линия яхтата може да се движи във всякаква посока, стига при това обаче да се държи „чисто“ от всички яхти, намиращи се още на полигона, също и ако не е настъпило удряне между яхтите, което се наказва с анулиране на пресичането на финала. Яхтата се оценява като приключване [на гонката] със санкция и наново пресичане на финала.
- b. Пресичането на финала от една яхта се потвърждава от ръководството на стартовото място с акустичен сигнал и е най-добре - и с назоваване на пресяклата целта яхта и на стартирацията.

5.52. ДОПИРАНЕ ДО ЗНАК

a. Допиране до знак е забранено само когато:

1. Една безупречна видимост да е възможно неограничена от стартовото място към всеки знак за стартиращите във всеки момент на гонката. Не може при това да има покриване на видимостта на знаците чрез идването на други яхти, плаващи по своя надлежен курс, когато възможността за движение на стартиращите на стартовото място е взета под внимание.
2. Знаците да лежат достатъчно близо до стартовото място, че да е безупречно възможна една приблизителна оценка на пространствената дълбочина при контрола на всички знаци. (Това трябва да се установи опитно в началото на регатата с яхта, плаваща по полигона, и от нейния надлежен курс при един възможно праволинеен курс на поведение съзнателно да се допрат всички знаци. Удаде ли се това, може да се приеме една задоволителна възможност за приблизителна оценка на пространствената дълбочина.)

b. В регламента да залегне дали е забранено или не допирането до знак.

5.52.1. При забрана за допиране до знак

Една яхта при допиране със:

1. стартов знак на старта,
 2. знак, който, когато плава яхтата, определя началото, края или ограничава едно полигоново рамо, или
 3. финален знак по време на една гонка,
- трябва или нейната грешка да бъде поправена съгласно Правило 52.2 (Протести срещу яхти) за принудително допиране, или да бъде заставена да смени позицията си. Другата яхта може да бъде санкционирана с налагане на санкция.

5.52.2. Поправяне на грешката при допиране на знак

- a. Ако една яхта допре знак, макар и заобиколена от плавателна вода, нейната грешка може да се поправи и да завърши с кръгова маневра като на следващото полигоново рамо изпълни един пълен кръг от 360°.
- b. Ако една яхта допре знак, заобиколена от неплавателна вода, нейната грешка може да се поправи като при първия удобен случай да изпълни един пълен кръг от 360°.
- c. Ако една яхта допре:
 - 1. един стартов знак, тя трябва да изпълни чрез въртене един пълен кръг от 360° и да се включи коректно в старта или
 - 2. един финален знак, тя трябва да изпълни чрез въртене един пълен кръг от 360° и да се включи коректно в пресичането на финалната линия.
- d. Ако една яхта е докоснала знак, трябва така да се подреди и отплава по полигона според правилата на Част. 4. по полагащото се право несъмнено без подценяване на натовареността му.

5.52.3. Установяване на докосване

- a. Докосване трябва да се приеме, ако член на съдийската комисия оповести това звучно и с добре чуваем възглас „Контакт със знак!“ включително и с назоваване на съответната яхта. Този възглас трябва да бъде направен незабавно при възникването на докосването и да бъде толкова силен, че да бъде чул от всички стартиращи на стартовото място.

Назоваването на ударилата яхта може да стане по различни начини – чрез назоваване на стартовия номер или чрез цвета на корпуса или на ветрилата, или назоваване името на стартиращия и т. н. Тук са разрешени всички възможни подходящи указания за намиране на съответната яхта.
- b. Ако възгласът „Контакт със знак!“ бъде пропуснат и от нито една от другите яhti не бъде подаден протест по Правило 68. (Протест срещу яhti), никакво докосване не е станало.

5.53. ЗАСЯДАНЕ, ПРЕЧКИ И ОТСТРАНЯВАНЕ НА ЗАМЪРСЯВАНЕТО

- a. От засядане или от пречки определената яхта може да се освободи по всяко време на гонка винаги, когато е свободна.

За освобождаването на една яхта, съотв., отстраняване на замърсяване една яхта може да бъде докосната. Това може да бъде изпълнено или от самия стартиращ, или от неговия помощник, или от лице, на което това е възложено от стартиращия. Но да се внимава, щото при тази операция не бива да се попречи на другите, намиращи се в гонката яhti. Една яхта, на която е попречено при маневра за почистване, може да постъпи срещу почистващата се яхта

по Правило 68 (Протест срещу яhti). Почистващата се яхта носи пълната отговорност за поставения помощник или за другите лица.

- b. Ако една яхта изпълнява Правила 53.a или 53.b., тя има всички права по правилата на Част. 4.;
- c. За преминаване към плаващо състояние една яхта не може да получава допълнително задвижване чрез тласъци.

5.54. СРЕДСТВА ЗА ЗАДВИЖВАНЕ

5.54.1. Основни положения

Една яхта може да бъде задвижвана само чрез естественото въздействие на вятъра върху ветрилата, рангоута и корпуса, както и на водата върху всички части на корпуса и подводни повърхности и не може нейното движение да се ускорява или да се забавя с неестествени или технически средства.

5.54.2. Забранени методи на задвижване

Забранено е изменение на естествените задвижвания:

- a. Чрез енергично движение на руля;
- b. Чрез непрестанно и бързо убиране, вдигане или охлаждане на ветрилата;
- c. Чрез всяко моторно или друго техническо средство, освен ако то служи изключително за управление на яхтата за поставяне на ветрилата или за регулираща функция.

5.55. ИЗПОЛЗУВАНЕ НА РАДИОАПАРАТУРИТЕ И ОТПАДАНЕ НА УПРАВЛЕНИЕТО

5.55.1. Съхранение на апаратурите и време за движение

- a. Радиоапаратурите са на грижите на собственика, съотв., на стартиращия през цялото времетраене на регатата. Той е отговорен за съобразеното с правилата използване на апаратурата в съответствие с този Правилник.
- b. Радиоапаратурите могат да се включват само между първото повикване за една гонка и един момент непосредствено след оставянето на яхтата на земята след приключване на гонката и само от разпределените за гонката стартиращи. През останалото време са изключени, освен ако е възложено по специално разрешение от ръководството на стартовото място.
- c. Ако за един стартирац се установи, че неговата радиоапаратура е включена неоснователно в един момент и е възникнало честотно смущение в гонката, този участник може да бъде санкциониран като неговата яхта бъде изключена от следващата гонка. При повторен случай следва изключване от цялата регата.

5.55.2. Проверка преди старта

- a. Всеки стартиращ сам трябва да отговаря по време на подготвителното време за една гонка, така че неговата радиоапаратура да не смущава никаква друга яхта или апаратура и да не е смущавана от други;
- b. Ако е открито честотно смущение по време на подготвителното време, стартът се отменя и с отпадане на смущението подготвителното време започва отново.

5.55.3. Смущения при приемането по време на гонка

- a. Смущенията на апаратурата на една яхта освен на контролата, се съобщават със силен глас и на ръководството на стартовото място.
- b. Освен на контролата, една яхта със смущения на апаратурата квалифицира като пречка момента на повикването по Правило 55.3.a. Тя трябва едновременно да посочи гонката, когато още не е късно за контролата.
- c. Съгласно Правило 69⁹. (Заявление за поправка на грешка) една яхта може да поиска поправяне на грешка, ако тя докаже, че е настъпила загуба на основата на наслагване на честоти.

⁹ Правило 69. е изключено от Правилника 1998г. В правилника от 1988г под номер 6.69 е част от Правило 6.74.1.(Поправяне на грешка) от този Правилник.

ЧАСТ 6. ПРОТЕСТИ, САНКЦИИ И ОБЖАЛВАНЕ

6.67. ПРЕСТАВА ЗА ОПРЕДЕЛЕНИЯТА

а. Правилата, привлечени за връчването на протестите, са:

1. тези регатни правила,
2. регламента и инструкциите за съответната регата.

б. Протест

В съответствие с Правило 68 (Протести срещу яхти) заявеното твърдение, че една яхта е нарушила едно или повече правила. Понятието „протест“ се съдържа също в дадения случай в предложението за компенсация в съответствие с Правило 6.74.1.

в. Протестиращи страни

Протестиращата яхта, съответно – нейният стартираш, страната, срещу която е отправен протестът, както и всяка участваща в инцидента яхта, която вследствие на протеста би могла да бъде санкционирана.

г. Арбитражен съд

Компетентната колегия по преценка на протеста и в съответствие с тези правила е:

1. Ръководителят на стартовото място
2. Журито (за връчване на писмените протести)

6.68. ПРОТЕСТИ СРЕЩУ ЯХТИ

6.68.1. *Право за протест*

а. Една яхта може да протестира срещу всяка друга яхта, освен че един протест поради упоменатото нарушение на правилата от Части 4 и 5 от една яхта може да бъде внесен само от яхта, участваща при плаване по време на настъпил инцидент или за това отделена.

б. Ръководството на стартовото място (ръководителят на стартовото място и наблюдателят) могат да протестират срещу всяка яхта, доколкото те са наблюдавали вероятно нарушение от тази яхта на някакво правило.

6.68.2. *Заявяване на протеста от стартирация*

- a. Стартирацията на протестиращата яхта трябва да съобщи намерението си да протестира поради нарушение на правилата по Част 4 по време на една гонка гласно и с добре чуваем възглас „Протест!“, включително обявява с назоваване на своя отличителен стартов номер и назоваване на страната, срещу която е протестът. Този възглас се прави непосредствено след настъпване на протестната ситуация. Ориентировъчно е валиден един срок от 10 секунди. Назоваването на страната, срещу която е отправен протестът, може да стане по различни начини: или чрез назоваване на стартовия номер на противниковата яхта, или чрез назоваване цвета на корпуса и на ветрилата ѝ, или чрез назоваване името на стартирацията на противниковата яхта и т. н. Тук са позволени всички възможни полезни указания за намиране на страната, срещу която е протестът. За да не може да бъде отхвърлен един протест от страната, срещу която е протестът, и при незадоволителните ѝ обяснения, той по един или друг начин недвусмислено да бъде установен.
- b. Протестът е приет, когато един член на ръководството на стартовото място повтаря гласно и добре чуваемо протестния възглас заедно с назоваването на двете страни по протеста. Назоваването на страната, срещу която е протестът, може да последва, както е предписано в Правило 68.2.a. Това повторение на протестния възглас от ръководството на стартовото място е последващо гласно, щото да бъде чуто от всички стартиращи на стартовото място.
- c. Докато протестът не бъде приет по Правило 68.2.b., протестиращият стартирач трябва да разбере, че неговият възглас не е бил чут, и той повтаря своя възглас със съответната сила на гласа.
- d. Протестиращата яхта трябва към края на гонката да подаде писмен протест срещу другата яхта чрез ръководството на стартовото място; в противен случай протестът се разглежда като неоснователен.

6.68.3. Обявяване на протеста от ръководството на стартовото място

- a. При заявяване на протест от ръководството на стартовото място по време или след една гонка (съгл. Правило 68.1.b.) е достатъчен един еднократен възглас, който е последвал гласно с назоваването на посочената яхта (стартов номер или име на стартирацията) и указване основанието на протеста.
- b. Възгласът на ръководството на стартовото място може да се направи също след познаване на протестната ситуация като е възможно едно приемане на наказание на яхтата с отправения протест.

6.68.4. Уведомяване за задължения

- a. Една яхта с отправен протест трябва да бъде информирана възможно в съответствие с Правила 68.2.b. и 68.3. че срещу нея би бил отправен протест.

- b. при прекратяване на навременното уведомяване на яхтата тя се подвежда под отговорност като това може да стане към един по-късен момент не повече заради така нареченото нарушаване на правилата, освен ако едно решение на журито по Правило 74.3.2. за нея я изключва като трета яхта.

6.68.5. Снемане на вината чрез условна санкция¹⁰

Чрез приемане на една условна санкция може всеки да бъде облекчен заради нарушение на правилата от Част 4 по време на гонка с протест от защитената яхта, безразлично кой подава протеста.

6.68.6. Първо определяне на вина

- a. При завършване на една гонка ръководителят на стартовото място при разговор с наблюдателите дава първо решение с едно първо определяне на вина на страните по протеста за всички заявени в тази гонка протести, които не са били приключени чрез налагане на условна санкция.
- b. Ако ръководителят на стартовото място реши, че една яхта е нарушила едно правило, трябва яхтата да бъде изключена от тази гонка. (Тя получава последно място спрямо всички разпределени в тази гонка яхти).
- c. Срещу това първо определяне на вина от ръководителя на стартовото място е възможно възражение чрез подаване на писмен протест.

6.68.7. Срок за протест и посочвани подробности

- a. Една протестираща срещу първото определяне на вина от ръководителя на стартовото място яхта трябва да подаде до журито в писмена форма своя протест в рамките на 15 минути от оповестяването на първото определяне на вина като се съобщава непосредствено намерението за подаване на този протест срещу първото определяне на вина от ръководителя на стартовото място.
- b. Този писмен протест трябва да бъде подписан от протестиращия стартирац и да съдържа следните подробности:
 - 1. точно указване на гонката и мястото на инцидента.
 - 2. съответното правило или правила, приложими за определяне на вината или на невинността.
 - 3. описание на инцидента.
 - 4. скица на инцидента.
- c. Писменият протест трябва да бъде изготвен на един от официалните езици на НАВИГА.

¹⁰ От немски Ersatzstrafe буквално е „заместител на наказание/глоба”

6.68.8. Допълнително отстраняване на недостатъци в един протест

Журието трябва да разреши на подалия протеста при недостиг на подробности, които са поискани съгл. правило 68.7.b., да коригира протеста, предполагайки, че съществените белези на инцидента са отбелязани достатъчно подробно.

6.68.9. Оттегляне на един протест

Един веднаж регистриран писмен протест не може да бъде оттеглен, трябва специално да бъде решен от журието, освен ако при разглеждане нарушението се признава от една или от повече яхти. Подалия протеста може също да изтегли обратно по изключение своя протест в случай, че журието установи, че докосването между две яхти е било както незначително, така и неизбежно.

6.68.10. Протестна такса

В случай, че инструкциите за регатата не предвиждат никаква регулация, за подаването на един писмен протест никаква протестна такса не се предявява.

6.70. МЕРОПРИЯТИЯ НА КОМИСИЯТА ЗА СЪСТЕЗАНИЕТО, СЪОТВЕТНО НА ЖУРИТО¹¹**6.70.1. Съществено оцетяване на една яхта**

Журието може да направи равносметка при поправка на грешка в полза на една яхта в случай, че съществува мнение по Правило 74.1.b. (Предложение за поправяне на грешка) колко от представените предпоставки са налични.

6.70.2. Пълномощия на мерителя

Установи ли мерител твърдо, че една яхта не отговаря на предписанията за класа си или на нейното мерително свидетелство, той постъпва по следния начин:

1. Установена ли е грешка преди една регата, той изисква от собственика, съотв. – от стартирация грешката да бъде отстранена. Не бъде ли тя отстранена, той представя на журието писмен отчет. Журието решава се произнася за изключване на яхтата изцяло от регатата или допуска яхтата по Правило 19. (Мерително свидетелство). Яхтата има право на заявление за изискване на преговори.
2. Установи ли се грешка първо след една гонка, той представя на журието писмен отчет. Журието уведомява тогава заинтересуваната яхта и свиква заседание.

Мерителят няма пълномощия сам той да изключи една яхта.

¹¹ Виж бележката под линия в края на Част 5.

6.71. ПОСТЪПВАНЕ НА ПРОТЕСТ – ИЗИСКВАНИЯ ПРИ ПОСТЪПВАНЕТО**6.71.1. Изисквания към връчването на протести**

Една яхта не може да бъде наказана без връчен протест, освен в случая на Правило 68.6 (Първо определяне на вина).

6.71.2. Заинтересовани страни – сблъсък на интереси

- a. Никой член на една съдийска комисия не може да участва в едно съвещание или решение в спорни въпроси, по които той е заинтересована страна. Това обаче не включва свидетелски показания в такъв случай.
- b. Страна по протест, която при обосноваване да улесни една заинтересована страна, повдига възражение срещу един член на съдийската комисия, трябва да изясни това доказателство при връчването на протеста или най-късно към момента на разглеждането.

6.72. ПРИЕМАНЕ ИЛИ ОТКАЗВАНЕ НА ПРОТЕСТ**6.72.1. Приемане на един протест**

Ако журито си е на място, един подаден писмен протест относно Правило 68, отговарящ във всичките му части, трябва да бъде поставен за разглеждане колкото се може по-бързо.

6.72.2. Отказване на един протест

Реша ли журито, че един подаден писмен протест не отговаря на Правило 68, със съобщение на основание за такова решение трябва да бъде съобщено на всички участващи страни по протеста, че протестът не е разгледан. Такова решение може да не се нрави, ако страните по протеста не са имали възможност да докажат, че изискването на Правило 68 е изпълнено.

6.72.3. Уведомяване на страните по протеста

Всички страни по протеста трябва да бъдат информирани за съдържанието на протеста и за времето и мястото за разглеждането му.

6.73. РАЗГЛЕЖДАНЕ НА ПРОТЕСТ**6.73.1. Изисквания към присъствие**

Страните по протеста или техните представители имат право да присъствуват по време на цялото заседание и да бъдат разпитвани като свидетели. Не са свидетели общо взето членовете на комисията за състезанието, можещи да присъствуват само по време на тяхното собствено показание. Други лица могат да бъдат допуснати като наблюдатели по преценка на журито, но без да влияят на разглеждането.

6.73.2. Съдийско разглеждане

Журието събира чрез страните по протеста доказателствата, както и всичко, произлизащо от това, за тяхното изискващо се издържано доказване.

6.73.3. Показания на членове на комисията за състезанието

- a. Член на журието, докладващ един инцидент на база на своето собствено наблюдение, дава това показание в качеството си на свидетел в присъствието на страните по протеста и може за това да бъде разпитван.
- b. Член на ръководството на стартовото място може да дава показания като свидетел при разглеждане на протест.

6.73.4. Отсъствие при разглеждане на протест

Ако страна по протест или неин представител откаже да си направи труда за участие при разглеждане на протест, журието дава право протестът да се реши без едно пълно разглеждане, за което то има право да поддържа това.

6.73.5. Повторно разглеждане на протест

Журието може да разгледа повторно един протест, ако то реши, че е възможно да е допусната несъзнателна грешка в решаването, или ако вътре в един период от време са постъпили на разположение нови материали за разглеждане. Предложенията от яхтите за повторно разглеждане на един протест трябва да бъде подадено от отнасящите се към разглеждането на протеста яхти във всички случаи най-късно до следващата гонка.

6.74. РЕШЕНИЯ И САНКЦИИ

6.74.1. Поправяне на грешка

- a. Една яхта, твърдяща, че нейната позиция при пресичане на финала е била съществено възпрепятствувана без нейна собствена вина
 1. чрез една постъпка или неизпълнение на задължението на ръководството на стартовото място или
 2. поради поведението на друга яхта, която е била задължена съществено, но не плаваща „чисто“, е била накърнена съществено (една яхта е „накърнена съществено“ ако тя, без да са били участвували други яхти, нейната способност за плаване по нормален полигон, съответно – за сигурно маневриране или състезателно плаване е била накърнена съществено) или
 3. чрез една яхта, която е нарушила Основното правило за честно плаване или срещу санкция, която е била наложена по Правило 75 (при наложена санкция от комисията за състезанието, съотв., от журието) на основата на нарушение в съмнителна гонка,може да бъде заявено пред журието за поправяне на грешката.

- b. Предложението за поправка на грешка трябва да бъде подадено под формата на писмен протест съгласно Правило 68.7., равностойно на приемане предложение за налагане условна санкция на нарушителя правилото яхта или не.
- c. В случай на снемане вината на противниковата яхта при разглеждане на протеста чрез приемане на условна санкция се разглежда само предложението за поправка на грешката. Едно допълнително наказание на противниковата яхта, което ще е по Правило 75 (грубо нарушение на правилата или на неуместно поведение), не може да последва.

Предпоставките за една поправка на грешка са:

- 1. едно съществено накърняване на класирането в тази гонка (най-малко 3 класирания по-лошо без пречката, както и когато е представено нанасяне на вреда от евентуално слизване в група);
- 2. липса на вина у засегнатата яхта.

Ако журито счете, че предпоставките за една поправка на грешка са налице, трябва да се убеди, че са верни следните точки:

- a. дали яхтата, искаща поправка на грешката, към момента на произшествието е имала право на път;
- b. дали на яхтата ѝ е било попречено съществено или се е оттеглила;
- c. дали яхтата, правейки един очакван опит, се е оттеглила;
- d. дали класирането по пристигане е било по-лошо от нейното класиране поради произшествието.

Ако журито реши една поправка на грешка, трябва да е взело под внимание следното:

- a. Моментa и рамото от полигона, където е станало произшествието;
- b. Вероятните загуби на време и/или на полигон поради произшествието;
- c. Позицията на яхтите на полигона към момента на произшествието;
- d. Вероятното класиране в гонката без произшествието.

Ако журито не може да установи позицията на стартиралите в тази гонка към момента на произшествието или на преминалите произшествието от първия знак, позицията да бъде установена чрез един разрез [анализ] на резултатите на завършилата гонка.

За случай на поправка на грешка журито следва да е свързало следните ограничения:

- a. Поправката на грешката може да следва само за тази гонка. Никакво по-добро класиране като например спечелване на гонката

не може да се определя. Никакво по-лошо класиране като например незавършване на гонка не бива да се дава (това означава, че може да следва класиране само в рамките на тази група);

- b. Поправката на грешка се разрешава в тази гонка във формата на класиране. Класирането може да е същото, както това при една друга яхта (ex equo класиране);
- c. За понататъшното разпределение на гонката така определеното класиране е окончателно.

6.74.2. Протести срещу обмера

- a. При протести срещу обмера по Правило 70.2.2. (към гонка) журито най-напред установява фактическото нарушение на правилата за обмер;
- b. Ако едно нарушение срещу правилата за обмер е налице, отбелязано като несъществено и ходовите качества на яхтата не са повлияни от него, журито може да покани собственика, съотв., стартирацията, че въпросът с яхтата в съгласие с правилата за обмер е приключен и нейното понататъшно участие в регатата е позволено.
- c. В случай, че яхтата заеме едно от първите 3 места в една регата, тогава едно нарушение на правилата за обмер не може повече да бъде отбелязано като несъществено. Една такава яхта се лишава от оценка.
- d. При установени съществени нарушения на правилата за обмер на една яхта (нарушения, което означава една твърде вероятна изгода спрямо другите яхти), тя се изключва веднага от регатата.

6.74.3. Санкции

Ако към последващото установяване на положенията съдийската комисия, съотв., журито след разглеждане на протест реши, че:

1. Една яхта е нарушила едно правило или
2. Една яхта поради безотговорност е принудила друга яхта да наруши правило, трябва яхтата да бъде изключена от въпросната гонка без облекчаване чрез приемане на една условна санкция. В пасаж 2 назованият случай е оправдаващ други яхти.

Едно такова изключване трябва, независимо от това как е наложено, дали с изключване, съответно – санкциониране въз основа на наличните споменати в протеста правила или дали нарушилата правилата яхта е назована в протеста като предмет на протеста, това означава, че подалият протеста сам може също така да изключи една трета яхта като страната, срещу която е отправен протестът, може да бъде оправдана.

6.74.4. Прилагане на условни санкции

Условни санкции могат да се прилага само при нарушения на правилата от Част 4.

6.74.5. Точки и места

- a. За целите на разпределението на точките в една регата подаденото като нарушение на правилата не може да се оценява като изключване. Тази санкция може да бъде наложена само в съгласие с Правило 74.4.
- b. Ако една яхта е била изключена или е напуснала състезанието, следващите яхти се придвижват с едно място.
- c. Ако една яхта се санкционира, така че да бъде зачеркната от една регата или от част на една регата, гонката не се оценява наново и никакви промени не се правят в оценките на другите яхти в отделните гонки.

Ако произшествието, водещо до санкция, е настъпило по време на една определена гонка, яхтата се изключва от тази гонка и всички яхти, които в тази гонка са пресекли финалната линия, се класират с едно по-предно място.

- d. Ако една яхта се изключва от журито от една гонка след разглеждане на протест, тогава тя получава допълнителни наказателни точки като за всяка разпределена за съответната гонка яхта се начисляват по 0,5 наказателни точки.

6.74.6. Съобщаване за решенията на журито

- a. След вземане на своето решение журито трябва да съобщи незабавно на страните по протеста:
 1. Фактическите констатации;
 2. Приложимото/те ползувано/ни правило/ла;
 3. Решението с основанието;
 4. При необходимост – коя е санкционираната/ните яхта/и, както и
 5. При необходимост - наложената санкция, съответно, присъдената поправка на грешка.
- b. При поискване страната по протеста има на разположение следното:
 1. Горепосочените аргументи в писмена форма.
 2. Една потвърдена от журито скица на произшествието, ако това не е безсмислено.

6.74.7. Възможност за обжалване

Решенията на журито са окончателни. Обжалване срещу едно взето от журито решение не е възможно. Това е възможно само чрез повторно

разглеждане на протест по Правило 73.5. в смисъла на назованите там условия.

6.75. ГРУБО НАРУШАВАНЕ НА ПРАВИЛА ИЛИ ЛОШО ПОВЕДЕНИЕ

При грубо нарушаване на тези регатни правила или при грубо нарушаване на добрите нрави, или при неспортсментско поведение комисията за състезанието или журито могат да изключат един стартиращ или от понататъшно участие в регатата, или от цялата регата, или да му наложат други дисциплинарни мерки, вкл. и по Правило 73. (Разглеждане на протест) и представяне на факти. Комисията за състезанието или журито трябва да уведоми самия стартиращ и неговата национална федерация при такава процедура за всяка наложената санкция.

6.76. ОТГОВОРНОСТ

Отговорността на стартиращия или на собственика на яхтата е според валидните закони. Всяко участие в гонка е на риск на стартиращия.

Всяка отговорност на организатора или на изпълнителя на една регата за провеждането на тази регата или за поведението на стартиращия е изключена.

6.77. УСЛОВНИ САНКЦИИ ЗА НАРУШЕНИЯ НА ПРАВИЛО ОТ ЧАСТ. 4.

Като санкция следва да се предвиди една от двете следващи процедури при нарушение на правилата от Част. 4:

Условна санкция;
Санкция чрез процент от точките.

Въпреки това трябва винаги условната санкция да се включва за прилагане, освен ако изключителни обстоятелства правят този процес невъзможен. Инструкциите за регатата показват кои случаи се включват за прилагане.

6.77.1. Налогане на пълнен кръг 360°

Една яхта, която допуска да наруши правило от Част. 4., за облекчаване на положението си, описва един пълнен кръг от 360°, продължавайки с поворот оверцаг или поворот фордевинд в същата посока. Въртенето трябва да започне и да завърши под същия вятър и да бъде проведено в един преход.

- a. Една яхта се информира за своето нарушаване на правилата по Правило 68.4. или чрез уведомяване, или от ръководството на стартовото място като възможност при едно нарушаване на правилата поради установено допиране между две яхти;

- b. Когато една яхта е била уведомена за нарушаване на правилата съгласно по-горния пасаж „а“, ако тя е признала собственото си нарушение на правило от Част. 4. като признание на този факт и тя веднага след своето нарушение на правилата се е държала „чисто“ с всички други яхти и скоро е намерила свободна вода, трябва да направи своето завъртване [на 360°] незабавно. Когато изпълнява това, тя трябва да се „държи чисто“ към всички други яхти, докато завърши напълно своето завъртване и легне на надлежащия си курс към следващия знак;
- c. Ако нарушаването на правилата е станало преди стартовия сигнал, нарушаваната правилата яхта трябва да изпълни своя кръг след старт-сигнала и преди пресичането на старт-линията;
- d. Ако нарушението на правилата възникне на финалната линия, нарушаваната правилата яхта трябва да направи своя кръг върху последното рамо от полигона преди официално да пресече финалната линия;
- e. Ако една яхта признае своята вина, но твърди, че е установила едно нарушаване на правилата по Част. 4 от страна на други участващи в това произшествие яхти, тогава трябва да се отнесе към Правило 68. (Протест срещу яхти) и освен това с налагане на 1 кръг;
- f. Ако нито една от участващите яхти не признае вината си, тогава се подава протест по Правило 68.2.b.;
- g. Ако една яхта, която е нарушила правилата по Част. 4., пропусне гореназованите достатъчни изисквания, тя отпада с изключване от съответната гонка;
- h. Една нарушила правилата яхта, която е въвлякла една от участващите яхти в един съвместен удар със сериозни щети, също се изключва от гонката;
- i. Заради нарушаване на правилата съдийското ръководство може да даде на една нарушаваната правилата яхта завършване въртене от 360° или да я изключи от въпросната гонка, независимо дали са нанесени сериозни щети или не.

6.77.2. Санкция чрез правилото за процента (вместо въртене)

Една яхта, признала, че е нарушила правило от Част. 4., получава, отчитайки предоставените ограничения от гореописания пасаж „g“, оценка 20% от участника, който лошо е пресякъл финалната линия (при минимум 3 места). Ако една яхта е нарушила едно правило повече от един път, санкция ѝ се налага за всеки отделен случай.

- a. Една яхта се информира или за своето нарушаване на правилата по Правило 68.4. чрез уведомяване, или от ръководството на стартовото място като възможност при едно нарушаване на правилата поради установено допиране между две яхти;

- b. Ако една яхта признае своята вина, но твърди, че е установила едно нарушаване на правилата по Част. 4 от страна на други участващи в това произшествие яhti, тогава трябва да се отнесе към Правило 68. (Протест срещу яhti);
- c. Ако нито една от участващите яhti не признае вината си, тогава се подава протест;
- d. Ако една яхта, която е нарушила правилата по Част. 4., пропусне гореназованите достатъчни изисквания, тя отпада с изключване от съответната гонка;
- e. Една нарушила правилата яхта, която е въвлякла една от участващите яhti в един съвместен удар със сериозни щети, също се изключва от гонката;
- f. Съдийското ръководство заради нарушаване на правилата може да даде на една нарушила правилата яхта да извърши въртене от 360°, да я изключи от въпросната гонка, без значение дали са нанесени сериозни щети или не.
- g. Наказателният процент се изчислява или се закръглява до следващото цяло число (от 0.5) според броя на разпределените за въпросната гонка яhti, при което този брой трябва да възлиза най-малко на 3. Възможно е наистина никаква яхта да не е получила класиране, най-лошото класиране е 1 точка повече от броя на стартиралите в тази гонка яhti. Наказанието с процент може да не повлияе върху точките на другите яhti. Може да има 2 яhti с еднакви точки.

ЧАСТ 7. ФОРМАЛНИ И ТЕХНИЧЕСКИ ИЗИСКВАНИЯ ЗА ПРОВЕЖДАНЕ НА РЕГАТА

7.80. ПРАВИЛА ЗА УЧАСТИЕ В СВЕТОВНИ ПЪРВЕНСТВА

7.80.1. Минимален брой участници (в съответствие с Общите състезателни правила¹²)

Една световна титла може да бъде дадена само ако

сеньори: най-малко 10 яхти от 5 различни страни са се явили на старт,
юниори: най-малко 6 яхти от 3 нации.

7.80.2. Разпределение на квотите за участие

- a. При световни първенства всяка членуваща страна добива възможност да заяви 3 яхти в клас.
- b. Може също да бъде избран друг вид разпределение на квотите за участие на отделни държави-членки. Това зависи от една страна от броя на регистрираните яхти на отделните страни, от друга страна - от максимално приемливия брой стартиращи в регатата на предвиждания район. При това страните с по-голям брой регистрирани яхти получават повече стартови места, отколкото други страни. Всяка страна трябва да получи най-малко 3 стартови места.
- c. Участие на гости не е възможно (виж Allgemeine Bestimmungen 1999).
- d. Определеният световен шампион е с автоматично право за старт в своя клас в следващото световно първенство без да се влияе от броя за участие на своята страна.

7.80.3. Юниори

- a. При световни първенства трябва във всички случаи, а при други регати може да се прави отделно оценяване на юниорите.
- b. Юниорите са задължени (с цел икономия на време) да стартират заедно с възрастните, ако това е възможно. При приключване на регатата юниорите се отделят.
- c. Изискванията за присъждане на титла юниор-световен шампион са установени в състезателните правила.

7.81. ПРАВА, ЗАДАЧИ И ЗАДЪЛЖЕНИЯ ПРИ ПОДГОТОВКАТА НА ЕДНА РЕГАТА

¹² Има се предвид Allgemeine Bestimmungen 1999.

7.81.1. Организатор

- a. Организаторът организира своевременното публикуване на регламента и проверява неговото обективно съдържание. При световни първенства регламентът се изпраща до всички членове на НАВИГА най-малко 9 месеца преди датата на регатата.
- b. Организаторът уведомява членовете или потвърждава на изпълнителя предложените от журито и от ръководството на стартовото място.
- c. Организаторът съвместно с изпълнителя създава програмата за регатата с еветуално допълнителни инструкции за регатата и е отговорен за нейното съдържание.

7.81.2. Изпълнител

- a. Изпълнителят е отговорният пред всички държавни контролни органи да извърши навреме всички законови съобщения, както и да получи необходимите разрешителни.
- b. Той осигурява всички организационни и технически предпоставки, гарантиращи едно безупречно провеждане на регатата.

7.82. КОНТРОЛ НА СВЕТОВНИТЕ ПЪРВЕНСТВА**7.82.1. Задачи на представителя на Президиума на НАВИГА**

Задачине на представителя на Президиума на НАВИГА са установени с Общите състезателни правила.

7.82.2. Множество функции на представителя на Президиума

Представителят на Президиума на НАВИГА може също в съответствие с притежаваната квалификация да бъде назначаван като член на журито или като ръководител на стартовото място.

7.83. РАЙОН НА РЕГАТАТА**7.83.1. Критерии за избор**

- a. За избора на района на регатата е отговорен организаторът.
- b. Районът на регатата да е избран така, че да отговаря на изискванията за място и за нормалните ветрови условия и да гарантира благоприятни възможности за реализиране на високи постижения. При това особено да се внимава за възможностите за полагане на един полигон със зададена една достатъчна дълга кръстосана отсечка между старта и финала и обхващан целият с един поглед и особено да осигурява видимост на марките от стартовото място във всяка нормална състезателна ситуация.
- c. Солена вода за организиране на регати е за отбягване по принцип поради възможно по-силното изхабяване на материалите. Световните първенства трябва да се провеждат във всички случаи на сладка вода.

7.83.2. Място за подготовка

- a. За подготовката на стартовете, както и за поставянето на яхтите да бъде предоставено на разположение едно място със съответна големина по възможност изолирано. Палатки или други възможности за разполагане на закрито трябва да се предоставят на стартиращите при лошо време.
- b. Подготвителното място трябва да граничи непосредствено със стартовия пункт.

7.83.3. Стартов пункт

- a. Стартовият пункт е специално отделен и в инструкциите за регатата да е описан точно. Той е на разположение като място за движение по време на гонка изключително за стартиращите и за членовете на ръководството на стартовото място. Освен стартиращите в една гонка никакви техни помощници или други лица не могат да влизат в стартовия пункт по време на гонка.
- b. Стартовият пункт според даденостите на местността да е избран възможно голям с възможно най-добра видимост на полигона. Трябва също да се обръща внимание, че да се дава възможност по всяко време за уведомяване чрез повикване.

7.83.4. Стартово място (пристан)

Вътре в стартовия пункт се намира стартовото място (пристанът), от което стартиращият или неговият помощник поставят модела на вода. В стартовото място може да влиза, при това само по време на подготвителното време, освет стартиращият – и неговият помощник.

7.83.5. Изграждане на полигоните

- a. Полигоните се изграждат под наблюдението на ръководителите на стартовите места като тяхна задача.
- b. Особено да се внимава за:
 1. стартовата линия да лежи възможно под прав ъгъл спрямо посоката на вятъра и нейната дължина, според позволяващите дадености на местността в случая, да отговаря най-малко на общата сума на най-големите дължини на стартиращите яхти.
 2. да е положена една възможна кръстосана отсечка непосредствено от старта, така щото първият знак да е добре видим от стартовия пункт.
 3. като последно полигоново коляно пред финала е възможно да се изгради отново една кръстосана отсечка и другите полигонови колена да предоставят възможност за много различни посоки на вятъра (фордевинд, пълен бакцаг).

4. да е възможна за стартиращите във всеки момент една безупречна неограничена видимост от стартовия пункт на всеки знак по полигона. Трябва при това да не се скрива видимостта чрез плаващите по надлежния си курс идващи яхти, както и да се взема под внимание и възможността за движение на стартиращите по стартовия пункт.
5. знаците да лежат достатъчно близо до стартовия пункт, че една приблизителна оценка на пространствената дълбочина при контрола на всички знаци да е безупречно възможна.
- с. Също е възможно за един установен курс да се изискват повече вехи, поставени във водата, при което ръководителят на стартовото място при „въртене“ на вятъра да може съответно бързо да направи една смяна на курса за следващата гонка. Вехите трябва да са означени, че един стартиращ да може по всяко време да разпознава съответните знаци на полигона.
- д. Дължината на курса [от старта до финала] трябва така да бъде избрана, че една гонка от старт-сигнала да трае най-малко 10 минути като едно полигоново коляно трябва да е дълго най-малко 60 метра.
- е. Всички знаци са вехи с диаметър от най-малко 50 см и да се подават над водата най-малко 30 см.

7.83.6. Табло за обявленията

- а. На подготвителното място да е поставено достъпно най-малко едно табло за обявления. На това табло се залепват:
 1. Полигонът, който да се проплава, и разпределените яхти за следващата гонка.
 2. Разпределението на честотите за всяка участваща в регатата яхта, установени по разпределение от самите стартиращи или определени от ръководството на стартовото място.
 3. Резултатите от приключилите проплавани гонки във вид на афиш трябва да последват възможно най-скоро след финала.
 4. Резултатите от връчените на журито протести.

7.83.7. Място за връчване на протестите

В близост до стартовия пункт организаторът поставя на разположение едно помещение за връчване на протести. Никакви сгради в съседство не са необходими, може за тази цел да се постави само една съответно голяма палатка. В помещението да се постави маса за връчване и необходимите столове. Символи за яхти и за знаци трябва да са на разположение за представяне на състезателните ситуации. При световни и континентални първенства за контрол на представяните ситуации да се предвижда контролен монитор.

7.83.8. Видеоконтрол

Организаторът е загрижен за възможността от един видеоконтрол при световни и континентални първенства. Минимално необходимото е:

- една камера с достатъчен брой акумулатори.
- един монитор с възможност да е в помещението на журито.
- един оператор. За целта може при необходимост да бъде поставен един член на журито.

Ако е възможно, за оператора трябва да се предостави на разположение едно по-издигнато място.

7.83.9. Допълнителни изисквания към журито при видеоконтрол

1. Видеонаблюдението може да се прилага само за яснота за участника или за ръководството на стартовото място по заявените протести.
2. На база на видеозаписа, връщайки се назад, никакви нови протести не могат да се подават.
3. Участникът има право да присъства при демонстрирането на видеозаписа. На база на демонстрацията той може да реши да снее протеста си срещу ръководството на стартовото място. Времето за протест започва с оповестяване решението на ръководството на стартовото място.
4. Ако ръководството на стартовото място прилага видеоконтрол за намиране на решение, тук журито няма право на намеса.

7.84. ПОМОЩЕН ПЕРСОНАЛ

За провеждане на организационните задачи изпълнителят предоставя на разположение достатъчен помощен персонал. Той се полага специално за:

1. Съответното обслужване на фарватера на регатата.
2. Писмена работа на ръководството на стартовото място.
3. Повикване на яхтите за подготвителното време.
4. Регистриране на пристиганията на финала и водене на списъка с резултатите.
5. Поддръжка на наблюдателя чрез съучастие.
6. Обслужване на таблата за обявления.
7. Секретарска работа в журито.
7. Помощни сили при обмерите и т. н.
8. Оператор за видеонаблюдението.

7.85. РЕГИСТРАЦИЯ НА ЗАЯВЕНИТЕ ЯХТИ

- a. Всеки стартиращ е задължен да регистрира себе си и своята заявена за регатата яхта или яхти в посоченото в регламента време и място. При регистрацията той показва валидно мерително свидетелство.
- b. Изпълнителят има грижата за съответните помещения и за изисквания помощен персонал към момента на провеждането на регистрацията.
- c. При световни първенства регистрацията се провежда едновременно с един контрол на обмера. За мерител може да бъде привлечен член на ръководството на стартовото място.

7.86. ДОКУМЕНТАЦИЯ ЗА РЕЗУЛТАТИТЕ

7.86.1. Задачи на ръководителите на стартовите места

- a. Ръководителят на стартовото място обработва крайните резултати от регатата, съставя списъка с резултатите и поставя потвърдението на журито.
- b. При международни регати, съответно – световни първенства тези резултати заедно с един кратък отчет на регатата той изпраща до Спортната комисия¹³ на НАВИГА и до Генералния секретариат в рамките на 14 дни от приключването на мероприятиято.

7.86.2. Задачи на журито

Журито чрез подпис потвърждава представените от ръководителя на стартовото място резултати, че регатата е била проведена в съответствие с тези регатни правила, съответно – с регламента и с инструкциите за регатата и техните изменения.

7.86.3. Задачи на изпълнителите

- a. Изпълнителят публикува потвърдените резултати на предвиденото за целта табло и, ако е възможно, на всеки стартиращ връчва при церемонията на награждаването или изпраща по пощата едно копие от списъка на резултатите.
- b. При международни регати или при световни първенства изпълнителят е задължен да съхранява най-малко 3 години следните документи от регатата:
 - 1. Регламента.
 - 2. Инструкциите за регатата.
 - 3. Регистрационните списъци, ако са налични.
 - 4. Списъците с оценките от стартовите места.
 - 5. Всички протоколи от обмерите и връчените протести.
 - 6. Списъците с резултатите.

¹³ Виж забележка под черта № 5.

ЧАСТ 8. РЕГАТНИ СИСТЕМИ

Препоръчват се следните предписани, но не задължителни, регатни системи за провеждане на регата. Приложението на определена регатна система се определя с регламента.

8.90. ОБЩИ УКАЗАНИЯ

8.90.1. Разделяне на групи

- a. При провеждането на регата стартиращите се разделят на възможно равни големи групи. Първото разделяне става чрез жребий, следващите разделяния отговарят на съответната система.
- b. Големината на групите се съобразява с местните дадености на състезателния полигон, но така щото по-голямата група да излиза по-рано, както и да могат да завършват повече отделни яхти.
- c. Разделянето на яхтите на отделни групи за първия старт трябва да бъде оповестено върху предвидено за целта табло най-малко 15 минути преди старта.

8.90.2. Установяване продължителността на регатата

- a. В Инструкциите за регатата се установява или броят на гонките или началното време на последните гонки.
- b. Една регата се смята невалидна, ако не се състои най-малко от 5 гонки.
- c. За постигане казаното в горния пасаж „а” една регата може да приключи преждевременно определената по време продължителност само чрез едно единодушно определено по време решение на комисията за състезанието – въз основа на неблагоприятните обстоятелства, но във всички случаи само след завършване на гонките и при съблюдаването на пасаж „b”.

8.90.3. Определяне ограничаване на времето (контролно време)

Принципно трябва да се опита може ли да се мине без определяне ограничаване на времето (без контролно време). Трябва обаче да е наложително, след което се процедира, както следва:

- a. Максималното време за един старт трябва да е 20 минути. В това време първата яхта трябва да е пресякла финалната линия, в противен случай целият старт се анулира.

- b. Изостаналите яхти имат 5 минути време да пресекат финалната линия. Всички яхти, които към този момент се намират още на полигона, заемат последното място.

8.91. ФЛОТСКА СИСТЕМА (RCYRS – REMOTE CONTROLLED YACHT RACING SYSTEM¹⁴)

8.91.1. Въведение

При флотската система се плава в повече групи, от които винаги един определен брой яхти се изкачват в следващата по-висока група, съответно – слизат в следващата по-ниска група.

8.91.2. Разделяне в групи

- a. Записаните яхти се подразделят чрез жребий в равни големи групи, които трябва да се състоят минимум от 6 яхти. В интерес на един възможно голям брой старта е единичните групи да се изберат възможно големи, при вземане под внимание един безконфликтен ход на регатата.
- b. Първата група се означава с **A**, втората – с **B**, третата – с **C** и т. н.
- c. Провеждат се 3 старта за последващо разпределяне, при което след гонките за подразделяне движението между групите се основава на два различни метода:
 1. по италианската система и нейната точкова система съгласно Правило 92 (италианска регатна система) или
 2. чрез ново теглене на жребий за всеки старт (Grille-Hazard-System) и оценка в точки, съответстваща на флотската система, докато всички групи получават равни точки.
- d. Определянето по коя система ще бъдат проведени гонките за подразделяне се обявява на първата гонка чрез плакат върху предвиденото за това табло за съобщения.
- e. При приключването на гонките за подразделяне се извършва установяване на общия брой точки на всяка яхта и разпределението в групи. Онези яхти с най-малко число точки стартират в група А, следващите яхти – в група В и т. н. При точково равенство е решаващ изтегленият номер от жребия.

8.91.3. „Качване” и „слизване” (Преминаване в по-горна или в по-ниска група)

- a. При приключване на гонка за разпределяне се прави „качване” и „слизване” за всяка една група по следния метод¹⁵:

¹⁴ Remote Controlled Yacht Racing System –далечно контролираща яхтено състезание система

1. При 11 или по-малък брой яхти в група А:

Първите 3 яхти от една група, извадени от група А, с най-малко точки за място се „качват“ и последните 3 яхти с най-високи точки за място, извадени от последната група, „слизат“.

2. При 12 до 15 яхти в група А:

Първите 4 яхти от една група, извадени от група А, с най-малко точки за място се „качват“ и последните 4 яхти с най-високи точки за място, извадени от последната група, „слизат“.

3. При 16 до 19 яхти в група А:

Първите 5 яхти от една група, извадени от група А, с най-малко точки за място се „качват“ и последните 5 яхти с най-много точки за място, извадени от последната група, „слизат“.

4. При 20 до 23 яхти в група А:

Първите 5 яхти от една група, извадени от група А, с най-малко точки за място се „качват“ и последните 5 яхти с най-много точки за място, извадени от последната група, „слизат“.

b. Ако повече яхти завършват гонката с еднакво класиране, отнасящо се до „слизание“, съответно – „качване“, броят на слизащите, съответно – качващите се нараства. В относително съседни групи броят на слизащите, съответно – качващите се също така нараства.

c. Една яхта, която е напуснала регатата, се отписва от таблото за резултатите ако тя до последната група е „слизала“. Остават само четири яхти в последната група, поради което групите трябва да се разделят наново. При новото разделяне точките от последната проплавана гонка се определят за групата. В никакъв случай не трябва една яхта да се „качва“ или да „слиза“ в повече от една група.

8.91.4. Система за оценяване¹⁶

¹⁵ По отменения Правилник на НАВИГА за Секция S от 1988г броят на „качващите се“ и на „слизащите“ от всяка група яхти се определяше на 25% от яхтите в съответната група със закръгляне до следващото по-голямо цяло число.

¹⁶ Придобили са популярност следните съкращения на обичайните причини за дисквалификация, като в инструкциите за регатата организаторът посочва наказателните точки:

- DNS (did not start) - не стартирала;
- DNF (RGF) (did not final) - не финиширала, поради дефект, отпаднала или напуснала;
- FIDRO – Дисквалификация от ръководителя на стартовото място;
- DSQ – Дисквалификация от журито;
- DND – Дисквалификация без зачеркване.

Те бяха включени в Правилника от 1998г. Неизвестно защо в този Правилник са изключени.

- a. Пресеклите финала яhti получават оценъчни точки, съответстващи на тяхното подреждане и правилата на точкуване

място	1	2	3	4	5	6	7	8	9	и т.н.
точки	0	1.7	3	4	5	6	7	8	9	и т.н.

- b. Дисквалификация от ръководителя на стартовото място

Една яхта на основание едно първо решение на ръководителя на стартовото място за заето последно място, получава точки за последно място.

- c. Дисквалификация от журито

Последно място за тази гонка + точки, съответстващи на броя на стартиралите в тази гонка яhti, умножен по 0.5. Зачеркване съгл. т. 8.91.5.

- d. Дисквалификация без зачеркване

Точките са както по пасаж „с” или последно място спрямо всички стартирала при особено тежко провинение на стартирания. Това може да бъде произнесено само от журито.

- e. Яхтата с нищожен брой точки печели регатата.

- f. Има ли в края на регатата различни яhti с точково равенство, трябва да се постъпи според Правило 2.11. (Гонки с тотален равен резултат).

Дадените точки в гонките за подразделяне се вземат под внимание. При евентуална възможност за зачеркване могат да се зачеркнат резултатите от разпределителните гонки.

С изключение на гонките за подразделяне, всички точки се дават без прекъсване (последователно) от първата яхта от първата група до последната яхта от последната група. Съобразно събраните от една яхта точки, те отговарят на нейното класиране, със следните изключения¹⁷:

¹⁷ В този текст има нещо недовършено или пропуснато. Това се влечи още от Правилника 1998г. В предхождащия го Правилник от 1988г текстът е пълен и се дават следните условия:

1. Първата яхта от група А получава 0 точки;
2. Първата яхта от всички други групи получава отговарящите на нейното класире точки със спадане на 2 точки;
3. Втората яхта от група А получава 1.7 точки;
4. Втората яхта от всички други групи получава отговарящите на нейното класире точки със спадане на 1 точка;
5. Последната яхта от една група получава отговарящите на нейното класирене точки плюс 2 точки;
6. Предпоследната яхта от една група получава отговарящите на нейното класире точки плюс 1 точка.

Първата яхта от група А получава 0 точки; втората яхта – 1.7 точки.

8.91.5. Зачеркване от резултатите

След приключване на регатата се правят следните зачерквания на най-лошите резултати, включително и от гонките за подразделяне:

1. При от 5 до 9 старта – един зачеркнат резултат, вкл. 1 DSQ;
2. При от 10 до 18 старта – два зачеркнати резултата, вкл. 1 DSQ;
3. При от 19 до 27 старта – три зачеркнати резултата, вкл. 2 DSQ;
4. При от 28 до 36 старта – три зачеркнати резултата, вкл. 2 DSQ¹⁸.

8.91.6. Равенство в точките при гонки за подразделяне

Точково равенство между две яхти в случай на необходимост се ликвидира, зачеркнатите гонки трябва да се вземат под внимание, което осигурява приоритет на яхтата с най-малко точки без зачеркнатите. Стои ли отново точково равенство, решаващ е изтегленият номер от жребия.

8.92. ИТАЛИАНСКА РЕГАТНА СИСТЕМА

8.92.1. Въведение

Тази регатна система е на база идея на Luidgi Badinelli. Приложима е отдавна с успех и благодарение особено на следните предимства:

1. На всеки участник е дадена възможност при пълна равнопоставеност в рамките на една регата да е срещу всички конкуренти. Съществува от началото възможност, че най-добрите яхти винаги отново да плават една срещу друга.
2. Всички точки за крайната оценка ще се привличат от началото. Не са необходими никакви разпределителни гонки, тъй като при относително кратката продължителност на регатата се очаква едно коректно изравняване.
3. Чрез поддържащото прегрупиране стартиращите в една регата срещат както най-лошите яхти, така и най-добрите яхти. Предпочита се фактът в зоната на стартирането по време на една гонка далеч един от друг, така че изграждането на по-големи групи е улеснено, обаче по-големи групи означава печелене на време в хода на регатата.

8.92.2. Подразделяне и движение между групите

- a. Записаните яхти се разделят чрез жребий във възможно еднакви по големина групи, които трябва да се състоят от най-малко 6 яхти. В

¹⁸ Съгласно Протокол от Общото събрание на Секцията от август 2009г по време на XV-то Световно първенство на всеки 5 гонки с зачерква една.

интерес на един възможно голям брой гонки, отделните групи по възможност да се избират големи при вземане предвид на всички обстоятелства за гладко протичане на регатата. Да се изградят най-малко три групи.

- b. При разпределението на групите да се има предвид, че броят на яхтите във всяка група може да е еднакво голям и да е възможно делим на броя на групите.
- c. При провеждането на гонки яхтите от отделните групи се разпределят отново. За тази цел яхтите от всяка група ползват съответстващото им класиране в последната проплавана гонка. Използваната група за новото разпределяне на яхтите се разчленява на секции. Всяка група се разчленява на много секции като групите в регатата да са налични и във всяка секция трябва в крайна сметка да са налични еднакъв брой яхти. Поради това най-добрите яхти в една гонка от секция А на тяхната група преминават чрез финала в секция В и т.н.
- d. За следващата гонка се установява новата група А като сбор на секция А от всички групи, новата група В като сбор на секция В от всички групи и т. н.
- e. Ако броят на записаните яхти не е разпределим в еднакви по големина групи или броят на яхтите в отделните групи не е разпределим чрез броя на групите в еднакви по големина секции, тогава за началото на регатата журито установява точно как да следва разделянето в отделни секции. Това установяване се обявява преди първия старт на афиш на предназначенията за целта табло за съобщения
- f. За всеки случай разпределението трябва така да последва, че броят на яхтите в отделните секции да не се различава с повече от 1 яхта. Трябва в отделните групи още да следва, че броят в секции А отново да даде една еднаква по големина група А (като за ново разпределяне). Това е валидно по смисъл също и за всички други групи.
- g. Влия ли се новото разпределение от едновременното финиширане на 2 или повече яхти, тогава местата за „качване“¹⁹ съответно да се увеличат. При това в засегнатите кореспондиращи групи се увеличава съответно броят на местата за качване. Този метод е винаги в тежест на последната група, в която съответните по-малко яхти слизат и в тази последна група по-малко яхти се качват.

8.92.3. Система за оценки

- a. Всяка яхта, завършила гонка и която не се е отказала / върнала обратно или не е изключена, получава следните точки:

¹⁹ Има се предвид записаното в пасаж „с“ по-горе за преминаване от секция А в секция В

място	1	2	3	4	5	6	7	8	9	и т.н.
точки	0	1.7	3	4	5	6	7	8	9	и т.н.

b. След първата гонка яхтите от новата група В получават прибавени 3 точки към дадените съгласно пасаж „а” точки, за яхтите от новата група С се прибавят 6 точки, за яхтите от новата група D се прибавят 9 точки, за яхтите от новата група Е се прибавят 12 точки и т. н.

c. Дисквалификация от ръководителя на стартовото място

Една яхта на основание едно първо решение на ръководителя на стартовото място за заето последно място, получава точки за последно място.

d. Дисквалификация от журито

Последно място за тази гонка + точки, съответстващи на броя на стартиралите в тази гонка яхти, умножен по 0.5. Зачеркване съгл. т. 8.91.5.

За окончателната оценка се събират резултатите от всички гонки. Зачеркнатите гонки се вземат както при Флотската система. За поправяне на грешка са валидни същите положения както при Флотската система.

8.93. НАЙ-ПРОСТА СИСТЕМА (MS²⁰ SYSTEM – Most Simple System)

Цел:

- равни шансове за всички участници към всяко време и във всяка гонка;
- отстраняване на всяко класифициране според изпълнението;
- никакво „качване” или „слизване”;
- минимални организационни усилия;
- просто провеждане;
- никакви разделни гонки.

8.93.1. Провеждане

- a. Организаторът разделя стартиращите в групи на принципа на случайността.
- b. Броят на стартиращите в група се определя от ръководителя на гонката.
- c. Понататъшното подреждане на отделните групи е в резултат на подреждане по реда на финиширането в съответните предходни гонки при следните гонки:

При 2 групи:

²⁰ В оригинала е поставено едно S в повече

- 1, 3, 5, 7, 9 и така нататък стартиращи стартират в следващата гонка в Група А;
- 2, 4, 6, 8, 10 и така нататък стартиращи стартират в следващата гонка в Група В.

При 3 групи:

- 1, 4, 7, 10, 13 и така нататък стартиращи стартират в следващата гонка в Група А;
- 2, 5, 8, 11, 14 и така нататък стартиращи стартират в следващата гонка в Група В.
- 3, 6, 9, 12, 15 и така нататък стартиращи стартират в следващата гонка в Група С.

При 4 групи:

- 1, 5, 9, 13, 17 и така нататък стартиращи стартират в следващата гонка в Група А;
- 2, 6, 10, 14, 18 и така нататък стартиращи стартират в следващата гонка в Група В.
- 3, 7, 11, 15, 19 и така нататък стартиращи стартират в следващата гонка в Група С.
- 4, 8, 12, 16, 20 и така нататък стартиращи стартират в следващата гонка в Група D.

Получените точки във всяка група следват системата от ниски към високи точки (Low Point System):

Място: 1-во, 2-ро, 3-то, 4-то, 5-то
Точки: 1, 2, 3, 4, 5

Зачеркнати гонки при тази система не са безусловно необходими, но е възможно да се прилагат. Протестите и компенсациите са както при флотската система.

ЧАСТ 9. ПРЕДПИСАНИЯ ЗА ОБМЕР

9.94. ОБЩИ ПРЕДПИСАНИЯ

9.94.1. *Върховна инстанция*

Висша инстанция при изясняване на засегнатите предписания за обмер и на предписанията за класовете е немското издание на валидните към момента правила за регата и съответните им изменения.

9.94.2. *Статус на тези изисквания*

- a. Класовите положения са валидни винаге заедно с приложените скици.
- b. Следващите [по-долу] положения за измерване не трябва да бъдат изменени от комисия за състезанието.
- c. Изменения или допълнения трябва да бъдат извършвани, ако те са били установени вече в регламента на една регата.

9.94.3. *Единен клас*

При единния клас всичко е забранено, ако в класовите предписания писмено не е разрешено.

9.94.4. *Клас според конструкцията*

При един клас според конструкцията всичко е разрешено, което в класовите предписания не е писмено забранено.

9.94.5. *Обмерни марки*

- a. Обмерните марки трябва да са поставени цветни и минимум 3 мм широки.
- b. Измерванията от една мерителна марка се вземат като за ограничената от мерителната марка част се вземе вътрешното ограничение от такава мерителна марка.

9.94.6. *Изисквания към материала за ветрило. Измерване на ветрилото.*

- a. Ветрилата могат да бъдат изработени също от нетекстилни материали. Те могат да бъдат подсилени със всякакви материали. Но ветрилата трябва да могат да преминават през ролка с диаметър 8 см без да се разрушават.
- b. Всички размери на едно ветрило се вземат в сухо състояние, легнали върху плоскостта на маса, при което масата само оправя [гънките], че да не съществуват никакви бръчки и ветрилото да лежи изцяло по продължение на измерваната линия.

9.94.8. Специфично тегло на материала за баласт

Материалът за баласт не трябва да има специфично тегло, по-голямо от това на оловото (11,3 кг/куб. дм).

9.95. КРАНЦИ

- a. Всяка яхта трябва да е снабдена с носови кранец. Носовият кранец трябва да бъде направен от мек каучукоподобен материал (напр. силикон), за да може щетата на другата яхта при сблъскване да е възможно малка.
- b. От гледна точка на безопасността носовият кранец да се монтира върху равна плоскост на носа и не трябва да е тънък пласт върху лежащия под него връх на носа. Неговата дебелина на място трябва да достига най-малко 1.0 см, в случай, че в предписанията за класовете нищо друго не е казано.
- c. Измерва ли се максималната дължина на една лодка, кранецът се включва.

9.96. ОЗНАЧЕНИЯ НА КЛАСА, БУКВИ ЗА НАЦИОНАЛНОСТТА И НОМЕРА НА ВЕТРИЛАТА**9.96.1. Предписание за означенията**

Означенията трябва да бъдат в съответствие с изискванията на формуляра на ISAF Sail Identification Marks.

Всяка яхта трябва да носи върху ветрилото си следните означения:

- a. означение за класа, към който принадлежи,
- b. една или няколко букви, с които се означава националността според валидните към момента предписания на ISAF,
- c. един стартов номер на ветрилото, определен от националната федерация,
- d. Стартовите номера са с 2 или 3 или от една цифра, което е приложимо за регистрацията на яхтата от компетентния орган, комуто е възложено,
- e. При една или две цифри мястото за стартовия номер трябва да е добавена цифра. Тази добавена цифра може да е препоръчана от комисия по номерацията [предполага се, че става дума за ръководството на регатата или регистрационната комисия] в случай на противоречие между номерата,
- f. Големината на означенията, на буквите за националност и на стартовия номер се определят според ISAF Sail Identification Marks,
- g. Всички номера и букви трябва да са толкова уместни, че да дават правилна разпознаваемост от далече,

- h. Върху всички ветрила стартовият номер и означението на националността да бъдат поставени от двете страни на ветрилото в различни големини и върху десния борд. Означението за класа може да се постави лице-гръб.
- i. На фока стартовият номер трябва да е наличен.
- k. Означенията трябва да са направени плътни с контрастна боя върху съответния ветрилен плат. Да се прилагат нормални главни букви и арабски цифри без украшения.

9.96.2. Санкции

Една яхта не може да бъде изключена, защото не отговаря на предписанията на Правило 96, без да бъде предварително предупредена и без да има възможност за поправка.

9.97 F 5 E КЛАС ЕДИН МЕТЪР (IOM - International One Metre)**9.97.1 Основни признаци**

F 5 E Клас 1 метрова лодка е единен клас съгл. точка 9.94.3, дължината на чийто корпус не бива да надвишава 1 метър.

Висшата инстанция за този клас е NAVIGA (в съответствие с Правило 9.94.1).

9.97.2 Допускане на стари яхти

Всички построени по силата на тези Правила яхти могат да се състезават занапред в този клас ако представят валиден паспорт.

9.97.3 Корпус

- a. Обща дължина включително фендера: max. 100 см;
- b. Никакви многокорпусни конструкции;
- c. Носовият фендер трябва да е наличен. Той трябва да е изработен от каучукоподобен материал и да е дебел най-малко 1 см, мерено по направление на дължината на корпуса.
- d. Забранени са всякакви видове плавници, променлив баласт и подвижен по време на гонката кил. По време на регатата не може нито килът, нито баластът някак си да се променят, съотв. разместват.
- e. Дължината на кила, мерена от точката с най-голямо газене на мидел шпангоута до точката на кила с най-голямо газене, трябва да е 38 см (да е изпълнено както е според мерителната схема), при това миделшпангоутът не трябва да има никакви вдлъбнати криви при преминаването му към кила.
- f. Материал: всякакъв материал с изключение на карбон (Kohle) и кевлар (Aramidfaser). Вътрешната страна на корпуса не трябва да е боядисана или оцветена, за да е възможно контролиране на материала.

9.97.4 Въръжение

- a. Максималната височина на мачтата над нивото на палубата е свободна.
- b. Максималният диаметър на мачтата и рангоута е 2,0 см.
- c. Само здраво захваната мачта е позволена. (Никакви въртящи се мачти или други конструкции).

- d. Фокът трябва да е изпълнен като люлеещ се фок.
- e. Материал за мачта и рангоут: всякакъв материал е разрешен.

9.97.5 Ветрила

- a. Максималната ветрилна площ съгласно мерителната схема.
- b. Да са налични един фок и един грот. Двете ветрила трябва да отговарят на съответстващия на мерителната скица основен триъгълник.
- c. Добавката в ширината на закръгленото на шкаторината на грота се мери в четвъртините ѝ съгласно скицата. Така определените точки се свързват с прави линии една с друга, с вътрешната точка на "окото" на фаловия ъгъл и с шкотовия ъгъл. Изпълнените съгласно скицата добавъчни закръгления на шкаторината в четвъртините от дължината ѝ са максимални и могат да се използват изцяло. Свързването на точките трябва да е винаги с права линия.
- d. Задната шкаторина на фока и долните шкаторини на фока и на грота не могат да имат никакви добавъчни закръгления. Тези кантове на ветрилата да са скроени по права линия.
- e. Горните ръбове на "окото" на фока и на грота трябва да са най-много 2 см широки (виж мерителната схема).
- f. Върху грота са позволени 3 лати. Те са поставени на по една четвърт от измерението на ветрилото, така че тяхната надлъжна ос да маркира точно всяка четвърт. Дължината на латите да е максимум 10 см, ширината – максимум 1 см. Никакви други укрепвания не са позволени.
- g. На предното ветрило могат да се поставят 2 лати съгласно мерителната схема. Дължината на латите да е максимум 7.5 см, ширината – 1 см.

9.97.6 Тегло

- a. Общото тегло на напълно стъкмена с платна лодка е свободно.
- b. Теглото на баласта е по свободен избор.

9.97.7 Командни функции

- a. Не може да се прилагат повече от две далекоуправляеми командни функции. Едната трябва да е само за управление на руля, втората – за едновременното обслужване на фока и на гротшкота.
- b. Обзавеждане за самоуправление и екипировка за автоматично управление или коригиране са забранени.

9.97.8. Означение на класа

- a. Означението на класа е буква E (блокшрифт). Това означение, заедно с означението на националността и номера на ветрилото в

съответствие с Правило 25 (Означение на класа ...) се поставя върху всеки грот от всяка страна на ветрилото.

b. Понататъшните означения трябва да са съгласно Правило 9.96.1.

	Rig 1, 1A²¹ съоръжаване 1	Rig 2 съоръжаване 2	Rig 3 съоръжаване 3
A	max. 1600	max. 1180	max. 880
B	350 - 360	340 - 350	310 - 320
C	1610 - 1620	1200 - 1210	910 - 920
D	305 - 315	295 - 305	265 - 275
E	235 - 245	225 - 235	205 - 215
F	135 - 145	130 - 140	115 - 125
H	1660 - 1700	1240 - 1280	940 - 980
I	min. 220	min. 160	min. 120
K	1320 - 1330	980 - 990	730 - 740
L	375 - 385	340 - 350	290 - 300
M	1245 - 1255	900 - 910	655 - 665
N	185 - 195	165 - 175	140 - 150
P	400 - 430	285 - 315	205 - 235
Q	820 - 850	590 - 620	425 - 455

²¹ Съоръжаване 1A е прието на Общото събрание на Секция S по време на Световното първенство през 2007г.

