

## G 006 Q & A 2015,001

Opublikowano dnia: 20 stycznia 2015

### Sytuacja

Przed startem floty 29er wiał wiatr 15 węzłów. Flaga O (Oscar) została wystawiona wraz z sygnałem ostrzeżenia aby wskazać, że pompowanie, kołysanie i rozpędzanie było dozwolone w sposób określony w przepisach klasowych. Na 30 sekund przed opuszczeniem sygnału przygotowania wiatr osłabł do 8 węzłów. Komisja regatowa opuściła flagę O (Oscar) i wystawiła flagę R (Romeo) z powtarzającymi się sygnałami dźwiękowymi przed sygnałem startu do wyścigu.

### Pytanie 1

Czy Komisja regatowa może wystawić flagę R (Romeo) jak przewiduje przepis P5(c) na znaku startowym, gdy flaga O (Oscar) została już wystawiona przed sygnałem ostrzeżenia w tej sekwencji startowej.

### Odpowiedź 1

Tak. W przeciwieństwie do przepisu P5(a), który wymaga aby flaga O (Oscar) była wystawiona przed sygnałem ostrzeżenia, to nie ma takiego ograniczenia czasowego w przepisie P5(c). Statek Komisji regatowej jest *znakiem* jak w definicji. Jacht mijając znak (gdy przechodzi przez linię startu) będzie ponownie podlegać ograniczeniom przepisu 42.

### Pytanie 2

Przepisy P5(b) i P5(c) odnoszą się do sygnałów optycznych i dźwiękowych podanych przy "znaku". Dotyczy to również pewnych działań, które są dozwolone lub nie po tym, gdy jacht minął ten znak. Czy wystawienie flagi R (Romeo) wraz z powtarzającym się sygnałami dźwiękowymi przy znaku startu, który jest znakiem mijanym, stanowi błąd lub zaniechanie Komisji regatowej?

### Odpowiedź 2

Nie. Przepis P5 nie rozróżnia znaku okrążanego i znaku mijanego, a akcja jest dozwolona przez ten przepis. Patrz odpowiedź na pytanie 1.

Jednakże, ponieważ zawodnicy mogą widzieć flagę O (Oscar) wystawioną poprawnie, a później nie spojrzeć na statek KS ponownie, najlepszym rozwiązaniem będzie odroczenie startu i usunięcie flagi O (Oscar). Zobacz Zasady organizacji regat ISAF dla Regat ISAF (Wyścigi floty) (ISAF Race Management Policies for ISAF Events (Fleet Racing))13.2.

## **G 007 Q & A 2015,006**

Opublikowano dnia: 01 czerwca 2015

### **Sytuacja**

W Zawiadomienie o regatach dla jachtów kilowych, planowane były wyścigi w dwa kolejne dni, trzy wyścigi pierwszego dnia i dwa wyścigi na następny dzień.

W pierwszym dniu, wyścig został przerwany z powodu braku wiatru. Drugiego dnia rozegrano dwa wyścigi. Do regat zgłosiły się jachty z trzech różnych klubów.

### **Pytanie**

Czy przerwane wyścigi pierwszego dnia mogą być rozegrane w późniejszym terminie biorąc pod uwagę tę samą imprezę?

### **Odpowiedź**

Przepis 89.2 (a) pozwala na zmianę Zawiadomienia o regatach pod warunkiem ogłoszenia odpowiedniego zawiadomienia. Jednak, jest normalną procedurą, gdy wymagana minimalna liczba wyścigów stanowiąca serię nie jest osiągnięta rozważenie uniknięcia tego. W tym przypadku przepis 81 pozwala Komisji regatowej na ponowne zaplanowanie całej imprezy, a nawet zaakceptować nowe zapisy (patrz przepis 81).

Zmiana harmonogramu o nowy dzień wyścigowy to istotna zmiana, a komisja regatowa musi wziąć pod uwagę wpływ tych zmian na wszystkich zawodników i możliwości jednego lub więcej z nich czy są w stanie startować w nowym terminie i prosząc o zadośćuczynienie.

## **J15 Q&A 2015.010**

Opublikowano dnia: 24 września 2015

### **Sytuacja**

W regatach, łodzie potrzebował około 30 minut żaglowych z powrotem do portu po wyścigach. Czas protestowy mijał 45 minut po tym jak ostatni jacht przekroczył linię mety.

### **Pytanie**

Czy to jest fair w stosunku do uczestników tak krótki czas protestowy?

### **Odpowiedź**

Odległość od akwenu regatowego jest jednym z czynników, które komisja regatowa musi wziąć pod uwagę decydując o czasie protestowym. Powinien on być określony w Instrukcji żeglugi. Nieuniknione jest, że niektóre jachty potrzebują więcej czasu niż inni, to jednak nie mogą być uznane za nieuczciwe i Komisja protestowa ma obowiązek przedłużyć czas protestowy dla danego jachtu, jeśli istnieje dobry powód.

(Patrz przepis 61.3).

## **G 010 Q & A 2015.012**

*Opublikowano dnia: 30 września 2015*

### Sytuacja 1

Podczas startu do wyścigu miał zastosowanie przepis 30.3 (czarna flaga) (lub flagi U w sposób opisany w Instrukcji żeglugi). Jacht A jest zidentyfikowany przez komisję regatową, po kursowej stronie linii startu podczas ostatniej minuty przed sygnałem startu. Kilka sekund przed sygnałem startu jacht A wraca całkowicie na przedstartową stronę linii startu i następnie startuje po sygnale startu. Jacht przebywa trasę, jak to opisano w instrukcji żeglugi i przecina linię mety jako pierwszy.

Instrukcja żeglugi zawiera przepis: "Jacht, który nie ukończy w ciągu 15 minut po pierwszym jachcie, który przebędzie trasę i ukończy będzie sklasyfikowany jako DNF bez protestu.

### Pytanie 1

Czy limit "Czasu protestowego" powinien być liczony od kiedy jacht A przecina linię mety biorąc pod uwagę, że będzie on sklasyfikowany w wyścigu jako BFD (lub UFD), pomimo że spełnił wymagania definicja Start, przepłynął trasę i przekroczył linię mety?

### Odpowiedź 1

Tak. Podczas, gdy jacht będzie sklasyfikowany jako BFD lub UFD, to spełnił on wymagania Instrukcji żeglugi, odpłynął trasę i przeciął linię mety, a zatem limit czasu protestowego powinien być liczony od kiedy przetnie on linię mety. Przepis 90.3 (a) wymaga, aby co najmniej jeden jacht opłynął trasę zgodnie z przepisem 28, a jacht A to zrobił.

### Sytuacja 2

Sytuacja na początku jest podobna jak w pytaniu 1. Trasa obejmuje 2 okrążenia kursem na wiatr i z wiatrem. Gdy jachty są na drugim boku na wiatr, wiatr skręca o 90 stopni i znacząco słabnie. Komisja regatowa zdecydowała o skróceniu trasy na znaku 1, ale z jakiegoś powodu był kłopot z komunikacją z motorówką na znaku, aby powiadomić że trasa powinna być skrócona.

W chwili, gdy motorówka na znaku jest gotowa aby zasygnalizować skrócenie, jacht A który prowadzi flotę, już okrążył znak 1.

### Pytanie 2

Czy Komisja regatowa może wciąż sygnalizować skrócenie trasy dla drugiego jachtu, gdyż wie że jacht A był BFD (lub UFD)?

Czy jacht A jest "pierwszym jachtem" wg przepisu 32.2?

### Odpowiedź 2

Dla celów przepisu 32,2, jacht A jest "pierwszym jachtem", a po tym jak jacht A przekroczy linię mety komisja regatowa nie może sygnalizować skrócenia.

Ponadto nie ma gwarancji, że decyzja o sklasyfikowaniu jachtu jako BFD lub UFD nie zostaną obalone w późniejszym rozpatrywaniu prośby o zadośćuczynienie.

### Pytanie 3

Czy na odpowiedź na pytania 1 i 2 będzie inna, jeżeli jacht A nie wrócił na przed startową stronę linii startu przed wystartowaniem?

### Odpowiedź 3

Nie. Odpowiedzi na oba pytania byłaby taka sama. Przepis 35 wymaga, aby jacht przebył trasę, a nie wspomina w wystartowaniu. Dlatego limit czasu w obu przypadkach rozpocznie się, gdy pierwszy jacht opłynie trasę i ukończy, niezależnie od tego, czy był OCS, BFD, UFD lub ZFP. Jeśli jacht jest BFD lub UFD nie ma to znaczenia dla celów przepisu 35, czy jacht wrócił i wystartował.

W ten sam sposób, wymagania w instrukcji żeglugi są niezależne od tego, czy jacht wystartował prawidłowo

## **G 010 Q & A 2015.012**

*Opublikowano dnia: 30 września 2015*

### **Sytuacja 1**

Podczas startu do wyścigu miał zastosowanie przepis 30.3 (czarna flaga) (lub flagi U w sposób opisany w Instrukcji żeglugi). Jacht A jest zidentyfikowany przez komisję regatową, po kursowej stronie linii startu podczas ostatniej minuty przed sygnałem startu. Kilka sekund przed sygnałem startu jacht A wraca całkowicie na przedstartową stronę linii startu i następnie startuje po sygnale startu. Jacht przebywa trasę, jak to opisano w instrukcji żeglugi i przecina linię mety jako pierwszy.

Instrukcja żeglugi zawiera przepis: "Jacht, który nie ukończy w ciągu 15 minut po pierwszym jachcie, który przebędzie trasę i ukończy będzie sklasyfikowany jako DNF bez protestu.

### **Pytanie 1**

Czy limit "Czasu protestowego" powinien być liczony od kiedy jacht A przecina linię mety biorąc pod uwagę, że będzie on sklasyfikowany w wyścigu jako BFD (lub UFD), pomimo że spełnił wymagania definicja Start, przepłynął trasę i przekroczył linię mety?

### **Odpowiedź 1**

Tak. Podczas, gdy jacht będzie sklasyfikowany jako BFD lub UFD, to spełnił on wymagania Instrukcji żeglugi, odpłynął trasę i przeciął linię mety, a zatem limit czasu protestowego powinien być liczony od kiedy przetnie on linię mety. Przepis 90.3 (a) wymaga, aby co najmniej jeden jacht opłynął trasę zgodnie z przepisem 28, a jacht A to zrobił.

### **Sytuacja 2**

Sytuacja na początku jest podobna jak w pytaniu 1. Trasa obejmuje 2 okrążenia kursem na wiatr i z wiatrem. Gdy jachty są na drugim boku na wiatr, wiatr skręca o 90 stopni i znacząco słabnie. Komisja regatowa zdecydowała o skróceniu trasy na znaku 1, ale z jakiegoś powodu był kłopot z komunikacją z motorówką na znaku, aby powiadomić że trasa powinna być skrócona.

W chwili, gdy motorówka na znaku jest gotowa aby zasygnalizować skrócenie, jacht A który prowadzi flotę, już okrążył znak 1.

### **Pytanie 2**

Czy Komisja regatowa może wciąż sygnalizować skrócenie trasy dla drugiego jachtu, gdyż wie że jacht A był BFD (lub UFD)?

Czy jacht A jest "pierwszym jachtem" wg przepisu 32.2?

### **Odpowiedź 2**

Dla celów przepisu 32,2, jacht A jest "pierwszym jachtem", a po tym jak jacht A przekroczy linię mety komisja regatowa nie może sygnalizować skrócenia.

Ponadto nie ma gwarancji, że decyzja o sklasyfikowaniu jachtu jako BFD lub UFD nie zostaną obalone w późniejszym rozpatrywaniu prośby o zadośćuczynienie.

### **Pytanie 3**

Czy na odpowiedź na pytania 1 i 2 będzie inna, jeżeli jacht A nie wrócił na przed startową stronę linii startu przed wystartowaniem?

### **Odpowiedź 3**

Nie. Odpowiedzi na oba pytania byłaby taka sama. Przepis 35 wymaga, aby jacht przebył trasę, a nie wspomina w wystartowaniu. Dlatego limit czasu w obu przypadkach rozpocznie się, gdy pierwszy jacht opłynie trasę i ukończy, niezależnie od tego, czy był OCS, BFD, UFD lub ZFP. Jeśli jacht jest BFD lub UFD nie ma to znaczenia dla celów przepisu 35, czy jacht wrócił i wystartował.

W ten sam sposób, wymagania w instrukcji żeglugi są niezależne od tego, czy jacht wystartował prawidłowo

#### Question 4

If Appendix P applies and no penalty has been given on the water, may the protest committee protest a boat under rule 60.3(a)(2) for a breach of rule 42?

#### Answer 4

Yes, if during the hearing of a valid protest the protest committee learn that the boat broke rule 42 while being involved in the incident in question, it may protest the boat. If the facts found show that the boat broke rule 42 it should be penalized. However, see Answer 1 and rule P1 last sentence.

#### Question 5

Whether or not Appendix P applies, may a boat (competitor) protest another boat under rule 60.1(a) for a breach of rule 42?

#### Answer 5

Yes, however the protest committee cannot penalize the protestee if she has already been penalized on the water for the same breach.