

## ZALECENIA DOTYCZĄCE PROWADZENIA REGAT

Zalecenia te stanowią materiał pomocniczy dla sędziów PŻŻ prowadzących zarówno regaty klas olimpijskich i przygotowawczych, jak również każde inne regaty bez względu na ich rangę.

Niezależnie od skali i ważności zawodów komisja regatowa musi zawsze dążyć do tego, aby wyścigi prowadzone były zgodnie z Przepisami Regatowymi Żeglarsstwa, gwarantując uczestnikom równe warunki współzawodnictwa i bezpieczeństwo.

Udoskonalanie dobrej praktyki w prowadzeniu regat jest nieustającym wyzwaniem!

### 1. Przed regatami

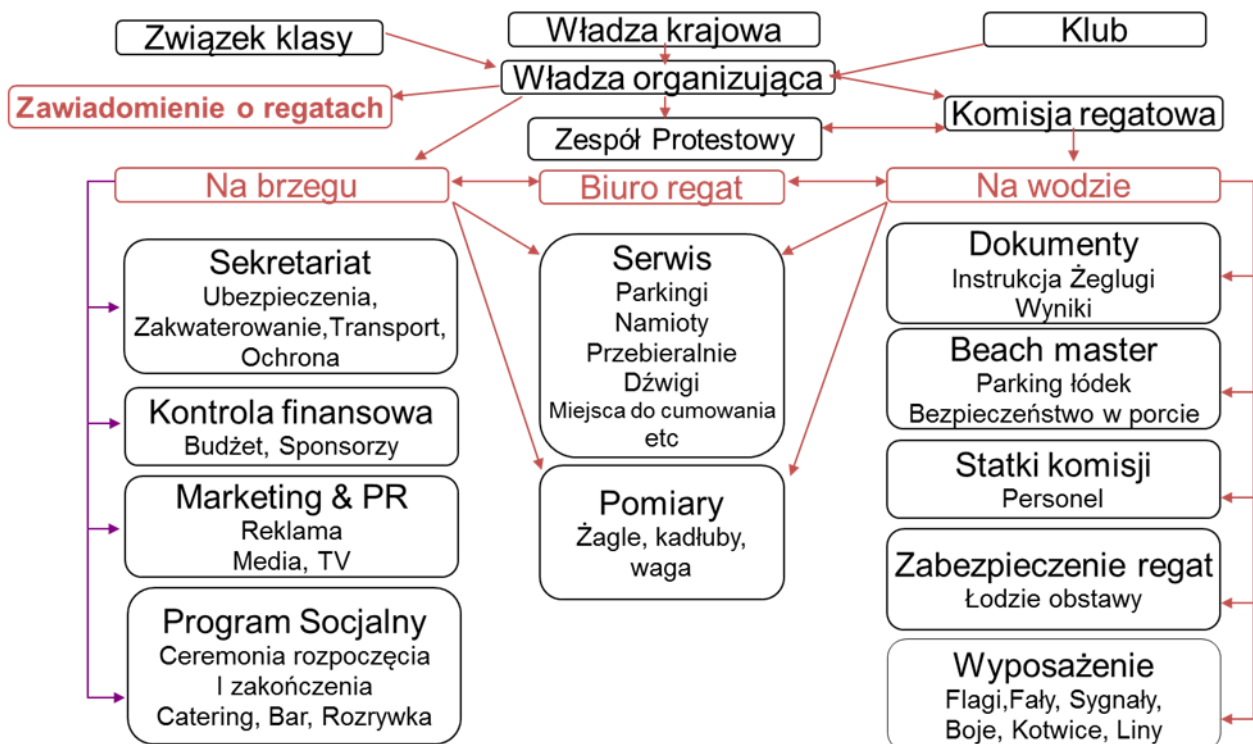
1.1 Wszystkie sportowe imprezy żeglarskie w Polsce muszą być przeprowadzone w zgodzie z wytycznymi zawartymi w ZASADACH ORGANIZACJI ŻEGLARSKICH REGAT SPORTOWYCH, które dostępne są na stronie:

<http://pya.org.pl/polski-zwiazek-zezlarski/page/druki-i-przepisy-sportowe/>

1.2 Wszelkie wzory niezbędnych druków i dokumentów regatowych są zamieszczone w zakładce sędziowie na stronie internetowej PŻŻ, skąd mogą być pobierane

<http://pya.org.pl/polski-zwiazek-zezlarski/page/druki-dla-sedziow-sportowych/>.

1.3 Odpowiedzialnością sędziego głównego jest sprawdzenie przed regatami czy wszystkie elementy składające się na organizację regat mają szansę na prawidłowe funkcjonowanie. (Czy organizator dostarczy odpowiednią ilość sprzętu, gwarantującą przeprowadzenie zawodów w sposób bezpieczny, sprawny i sprawiedliwy. Czy jest odpowiedni kontakt z zespołem protestowym, czy wszelkie niezbędne dokumenty wymagane do przeprowadzenia regat zostały pozyskane)



### 2. Rozpoczęcie wyścigów

2.1. Wszystkie czasy i sygnały powinny być podawane w oparciu o czas GPS.

2.2. Starty nie mogą być opóźniane po to, by zawodnicy mogli dotrzeć na miejsce startu, jeśli nie było żadnych utrudnień by na to miejsce dotrzeć.

2.3. Zaleca się stosowanie pomarańczowej flagi linii startu wraz z odpowiednim zapisem w Instrukcji Żeglugi: 'Aby zawiadomić jachty, że wyścig lub seria wyścigów wkrótce się rozpocznie, co najmniej pięć minut przed podaniem sygnału ostrzeżenia zostanie wystawiona flaga pomarańczowa wraz z pojedynczym sygnałem dźwiękowym.'

- 2.4. Pomarańczowa flaga linii startu jest opuszczana (bez sygnału dźwiękowego) cztery minuty po sygnale startu, chyba że komisja regatowa zamierza podać sygnał ostrzeżenia dla następnej klasy i nastąpi to nie później niż 15 minut po poprzednim starcie.
- 2.5. Komisja regatowa powinna wykorzystywać cały dzień, jeśli jest to konieczne, aby przeprowadzić wszystkie zaplanowane na dany dzień wyścigi.
- 2.6. Nie należy wyprzedzać programu regat.

### **3. Decyzje dotyczące wyścigów**

- 3.1 Wyścigi należy rozpoczynać zgodnie z planem, jeśli warunki wietrzne i widoczność spełniają kryteria zamieszczone w dalszej części niniejszych zaleceń. Czekanie na „lepsze” warunki jest niesprawiedliwe i powinno się tego unikać.
- 3.2. Komisja regatowa nie powinna czekać aż wiatr się "ustabilizuje". Wyścigi mogą być przeprowadzane w warunkach zmiennego wiatru.
- 3.3 Start może zostać odroczone, jeśli spodziewana jest znacząca zmiana kierunku wiatru, oparta na wiedzy dotyczącej akwenu lub innych wiarygodnych informacjach lub obserwacjach (np. widoczna bryza morska w pewnej odległości). W przeciwnym razie, komisja regatowa powinna rozpocząć wyścig. Może się bowiem okazać, że zmiana wiatru nie wystąpi, trasa może być skorygowana w trakcie wyścigu lub zmiana wiatru może wystąpić po zakończeniu wyścigu.
- 3.4 Prędkość wiatru powinna być mierzona z dryfującej łodzi.
- 3.5 Średnią prędkość wiatru określa się na podstawie pomiaru dłuższego niż 5 minut.
- 3.6 Wyścigów nie należy rozpoczynać przy średniej prędkości wiatru poniżej 4 węzłów, zmierzonej na całym akwenu. Minimalny limit prędkości wiatru może być wyższy w przypadku, gdy na trasie regat jest silny prąd.
- 3.7 Wyścigów nie należy rozpoczynać przy średniej prędkości wiatru przekraczającej 25 węzłów. Dla skiffów górny limit wiatru jest 2 do 5 węzłów mniejszy zwłaszcza przy wysokim zafalowaniu i/ lub przy porywistym wietrze. Limit ten może być różny dla poszczególnych klas w zależności od stanu zafalowania, prądów i siły porywów wiatru.
- 3.8 Wyścigów nie należy rozpoczynać, jeśli ograniczona widoczność uniemożliwia komisji regatowej obserwację linii startu i identyfikację jachtów na falstartcie. Fakt, że znak nr 1 nie jest widoczny z linii startu nie jest powodem do odroczenia wyścigu.

### **4. Decyzje dotyczące wyścigów – windsurfing**

- 4.1 Komisja regatowa może zastosować trasę ze slalomem przed metą, gdy na akwenu istnieją warunki ślizgowe. Gdy stosowany jest slalom zalecany czas trwania tego odcinka trasy wynosi maksymalnie 2 minuty.
- 4.2 Zalecana dzienna ilość wyścigów wynosi 3 bez względu na istnienie warunków ślizgowych.
- 4.3 W przypadku wyścigów jeden po drugim, przerwa pomiędzy czasem zamknięcia linii mety, a nowym sygnałem ostrzeżenia ma być nie krótsza niż 10 minut. Czas ten może ulec zmianie w zależności od zmieniających się warunków.

### **5. Obserwacja linii startu**

- 5.1 Komisja regatowa musi obserwować linię startu z obu końców.
- 5.2 Każda z osób obserwujących linię startu powinna używać dyktafonu i nagrywać wszystko, co widzi (jachty zbliżające się do linii, grupujące się, itd.) przez ostatnie 90 sekund przed sygnałem startu, a także cokolwiek interesującego dzieje się po starcie.
- 5.3 Żadne nagranie nie może zostać skasowane aż do zakończenia regat.
- 5.4. Sygnał odwołania indywidualnego nie może zostać zasygnalizowany później niż 5 sekund po sygnale startu.
- 5.5. Komisja regatowa nie może sygnalizować najpierw odwołania indywidualnego, a następnie odwołania generalnego.

5.6 Zawodnicy, którzy zostali sklasyfikowani jako OCS, UFD lub BFD oraz ich trenerzy mają wszelkie prawo do przesłuchania nagrania z dyktafonu dotyczące konkretnego startu (startów). Sędziowie powinni być dostępni po wyścigach ze swoimi dyktafonami i zapisami.

## 6. Sygnalizowanie OCS

6.1. Komisja regatowa nie powinna dopuszczać do kontynuowania wyścigu, jeśli jest przekonana, że nie zidentyfikowała wszystkich jachtów będących na falstarcie.

6.2 Jeśli komisja regatowa jest przekonana, że zidentyfikowała wszystkie jachty będące na falstarcie, powinna zasygnalizować odwołanie indywidualne.

6.3 Z wyjątkiem, gdy zasygnalizowano generalne odwołanie z użyciem czarnej flagi (gdy miało zastosowanie przepis 30.4), numery jachtów zanotowanych jako OCS, UFD lub BFD powinny być wystawione na tablicy na statku startu zanim pierwszy jacht ukończy wyścig.

## 7. Odroczenie wyścigu w czasie procedury startowej

7.1 Komisja regatowa powinna odroczyć start do wyścigu podczas procedury startowej, gdy pojawią się okoliczności zewnętrzne uniemożliwiające równie dobry start wszystkim jachtom.

7.2. Komisja regatowa powinna odroczyć start do wyścigu podczas procedury startowej, gdy nastąpi zmiana kierunku wiatru większa niż 10 stopni lub gdy inne czynniki spowodują, że jachty zaczną gromadzić się przy jednym z końców linii startu. Przy częstych zmianach kierunku wiatru należy ustawić linię startu w oparciu o średni kierunek wiatru.

7.3 Jeżeli wiatr zmieni kierunek przed sygnałem startu – nawet w ostatniej minucie - w sposób, który zwiększa ryzyko generalnego odwołania - należy rozważyć odroczenie.

7.4 Jeśli pozycje jachtów na linii startu wskazują, że zawodnikom wydaje się, że korzystna jest jedna strona linii startu – należy rozważyć odroczenie.

7.5 Komisja regatowa powinna również odroczyć start gdy: dryfuje znak, wystąpił znaczący błąd w podawaniu czasu sygnałów, inne łodzie przeszkadzają jachtom startującym, długość linii startu lub kąt są niewłaściwe, nastąpiło pogorszenie widoczności uniemożliwiające obserwację linii startu lub identyfikację falstartujących jachtów oraz wystąpiły inne czynniki mające wpływ na sprawiedliwy start.

7.6 Dla odroczenia, które będzie trwało dłużej niż 15 minut, należy opuścić pomarańczową flagę startu (bez sygnału dźwiękowego), a następnie wystawić ją (z sygnałem) przynajmniej 5 minut przed sygnałem ostrzeżenia.

## 8. Generalne odwołanie

8.1. W przypadku problemów z linią startu (takich jak długość lub nachylenie względem wiatru itp.) należy raczej zasygnalizować odroczenie (nawet do ostatniej sekundy przed sygnałem startu), niż generalne odwołanie.

8.2 Jeśli po sygnale startu okaże się, że został popełniony błąd w procedurze startowej (np. pomyłony czas), komisja regatowa może przerwać wyścig (używając flagi N). W tych okolicznościach, komisja regatowa nie zasygnalizuje generalnego odwołania.

8.3 Jeśli komisja regatowa nie jest przekonana, że wszystkie jachty będące w momencie sygnału startu na falstarcie (lub łamiące przepis 30.1, 30.3 lub 30.4) zostały zidentyfikowane, powinna zasygnalizować generalne odwołanie.

## 9. Kary startowe (Flagi U, I, Z i Czarna Flaga)

9.1 Nie zaleca się stosowania Flagi Z (przepis 30.2).

9.2 W przypadku desek należy stosować flagę I (przepis 30.1) przy pierwszej próbie startu.

9.3. W przypadku pozostałych klas, należy stosować flagę P przy pierwszej próbie startu w przypadku małych flot. Jednakże dla dużych flot i regat sportowych PZZ przy pierwszej próbie startu zaleca się używanie flagi U (przepis 30.3).

9.4. Gdy start został odroczone lub zasygnalizowano generalne odwołanie spowodowane nieodpowiednią długością lub nachyleniem linii startu, komisja regatowa powinna poprawić linię startu i przeprowadzić kolejną procedurę startową przy użyciu tego samego sygnału przygotowania.

9.5 Jeśli komisja regatowa jest przekonana, że generalne odwołanie nie było rezultatem nieprawidłowo ustawionej linii startu, powinna wystawić czarną flagę przy każdej ponownej procedurze startowej.

9.6 Czarną flagę (przepis 30.4) należy stosować tylko wtedy, gdy generalne odwołanie jest spowodowane działaniem jachtów lub gwałtownymi zmianami kierunku wiatru, a nie działaniem komisji regatowej.

9.7 W przypadku wystąpienia jakichkolwiek problemów z linią startu w trakcie procedury startowej z czarną flagą, komisja regatowa musi dołożyć wszelkich starań, aby zasygnalizować odroczenie nawet tuż przed sygnałem startu.

## **10. Skracanie wyścigu**

10.1 W regatach klas olimpijskich nie zaleca się używania flagi S.

10.2. Należy raczej stosować skrócenie długości boku, nawet jeśli jest to ostatni bok trasy, poprzez użycie znaku 'minus' zgodnie z PRŻ 33.

## **11. Przerwanie wyścigu**

11.1 Gdy w pierwszej połowie pierwszego boku trasy wystąpi duża, trwała zmiana kierunku wiatru (większa niż 25 stopni), komisja regatowa powinna przerwać wyścig. Gdy zmiana taka wystąpi w dalszej części wyścigu, wyścig powinien być kontynuowany, a trasa zmieniona i dostosowana do nowego kierunku.

11.2 Gdy nastąpi znaczące pogorszenie widoczności komisja regatowa powinna rozważyć przerwanie wyścigu, jeśli jest przekonana, że słaba widoczność ma wpływ na bezpieczeństwo uczestników. Fakt, że jachty nie widzą następnego znaku ze znaku poprzedniego, nie jest powodem do przerywania wyścigu.

11.3 Gdy nastąpi znaczne osłabienie prędkości wiatru, komisja regatowa może przerwać wyścig, w przypadku gdy uzna za mało prawdopodobne, że jacht prowadzący wyścig ukończy wyścig w limicie czasu. Im dłużej trwa wyścig, tym większych dokonać trzeba starań by nie został przerwany.

11.4 Gdy pojawienie się nowego wiatru spowoduje, że kolejność jachtów we flocie zostanie odwrócona, komisja regatowa powinna rozważyć przerwanie wyścigu,.

11.5 Gdy nastąpi wzrost prędkości wiatru, po sygnale startu, komisja regatowa nie powinna przerywać takiego wyścigu tylko, dlatego, że prędkość wiatru jest powyżej górnego limitu. Komisja regatowa powinna rozważyć przerwanie wyścigu, gdy nie jest w stanie zapewnić bezpieczeństwa uczestnikom.

11.6 Gdy czynniki zewnętrzne mogą mieć wpływ na sprawiedliwy przebieg zmagania, komisja regatowa powinna dokonać wszelkich starań, aby upewnić się, że inne jednostki (statki, motorówki, łodzie rybackie itp.) nie przeszkadzają jachtom w trakcie wyścigu. Komisja regatowa rozważy przerwanie wyścigu, jeśli stwierdzi, że wpływ czynników zewnętrznych spowoduje, że rywalizacja może przebiegać w sposób niesprawiedliwy.

11.7 Gdy występują częste i gwałtowne zmiany kierunku wiatru, może się zdarzyć, że komisja regatowa nie będzie w stanie poprawnie ustawić trasę lub wystarczająco szybko ją przestawić, tak by spełniała wymagane standardy. W tym przypadku wyścig może być przerwany.

11.8 W przypadku windsurfingu gdy pompowanie staje się jedyną metodą napędzania, wyścig może zostać przerwany.

11.9 W czasie wyścigu medalowego, gdy zadośćuczynienie nie jest możliwe, komisja regatowa przerwie wyścig, gdy stwierdzi, że jej działania, działania organizatora regat lub zachowanie jednostki nieuczestniczącej w wyścigu mogły mieć wpływ na sprawiedliwy przebieg wyścigu.

## **12. Dostosowywanie trasy do nowej prędkości wiatru lub nowego kierunku**

12.1 Zmiana kierunku wiatru:

- a) Przy stałej zmianie wiatru o  $10^\circ$  i lub mniej trasa nie musi być zmieniona chyba, że jest to konieczne, aby dostosować ją do występującego prądu lub dopasować kursu z wiatrem.
- b) Pomiędzy  $10^\circ$  a  $15^\circ$  należy rozważyć dostosowanie trasy do nowego kierunku wiatru pod warunkiem, że istnieje podstawa by przypuszczać, że nowy kierunek ma szansę się utrzymać.
- c) Przy utrzymującej się zmianie kierunku wiatru o  $15^\circ$ , należy dokonać zmiany trasy, tak by dostosować trasę do nowego kierunku wiatru.
- d) Przy stałej zmianie kierunku wiatru o  $45^\circ$ , należy rozważyć wpływ zmiany na przebieg wyścigu. W takiej sytuacji komisja regatowa może albo zmienić trasę albo przerwać wyścig.
- e) Częste i gwałtowne zmiany kierunku mogą spowodować, że komisja regatowa nie będzie w stanie wystarczająco szybko przestawić trasę czy dostosować ją do występujących zmian, tak by spełniała wymagane standardy. W tym przypadku komisja regatowa może zdecydować o przerwaniu wyścigu.

#### 12.2 Zmiany długości boków

- a) Nie należy dokonywać zmian długości boków, tak by uległy skróceniu poniżej 50% lub wydłużeniu powyżej 150% pierwotnej długości.
- b) Należy minimalizować ilość zmian długości boków, nawet gdy przesłanką jest dążenie do uzyskania planowanego czasu trwania wyścigu.

12.3. W przypadku zmiany kierunku położenia następnego boku trasy (przepis 33) dla klas windsurfingowych, jedynie czerwony kwadrat lub zielony trójkąt mają zastosowanie (kurs kompasowego się nie stosuje). W przypadku pozostałych klas zwłaszcza w regatach klas olimpijskich na morzu komisja regatowa powinna wystawiać kurs kompasowy do nowego znaku.

12.4 W przypadku zmiany długości boku, komisja regatowa powinna dokonać starań aby zachować równowagę pomiędzy całkowitą długością boków na wiatr i z wiatrem.

### 13. Przepis 42 – ‘włączanie i wyłączanie’

13.1. Limity prędkości wiatru dla wystawienia flagi O są określone w przepisach klasowych. Obecnie wynoszą one: 470 - 8 węzłów, Finn - 10 węzłów (12 w przypadku mastersów) 420 -13 węzłów, 29er – 10 węzłów, Europa – 12 węzłów.

13.2 Aby zapobiec ciągłemu anulowaniu i przywracaniu działania przepisu 42, komisja regatowa powinna wystawiać flagę O podczas procedury startowej lub na znaku, tylko wtedy gdy jest przekonana, że odpowiednia prędkość wiatru pozostanie stała. To samo dotyczy wystawiania flagi R na znaku.

13.3 Komisja regatowa musi poinformować zespół protestowy o swoim zamiarze włączenia lub wyłączenia przepisu 42. Jeśli nie jest w stanie przekazać takiej informacji, nie może dokonać zmiany.

### 14. Trasy

14.1 Przy doborze długości trasy należy wziąć pod uwagę wszystkie czynniki (prędkość wiatru, zafalowanie, prąd) tak by umożliwić pierwszemu jachtowi w danej klasie osiągnięcie na mecie zaplanowanego czasu wyścigu.

14.2. W przypadku tras trapezowych długość boku baksztagowego pomiędzy znakami 1 i 2 powinna stanowić w przybliżeniu  $\frac{2}{3}$  długości pierwszego boku trasy.

14.3 Znaki bramki 4P i 4S powinny być ustawiane (jeśli to możliwe) po sygnale startu ostatniej klasy,

14.4. W przypadku klas trapezowych kąt nachylenia boku baksztagowego powinien wynosić 70 stopni dla desek i jachtów bez spinakerów i 60 stopni dla jachtów ze spinakerami.

14.5. Odległość między znakami bramki powinna wynosić w przybliżeniu 10 długości kadłuba (odległość należy zwiększyć w przypadku silniejszego wiatru). Bramka powinna być ustawiona pod kątem prostym do kierunku wiatru.

### 15. Linia startu

15.1 Linie startu powinna być ustawiona pod kątem prostym do średniego kierunku wiatru. Prąd, korzystna strona trasy, spodziewane zmiany kierunku wiatru i inne zmienne mogą prowadzić do odstępstw od tych zaleceń.



15.2 Linia startu powinna być ustawiana około 0,05 mili morskiej poniżej przewidzianej pozycji bramki 4p/4s.

15.3. Przy wyznaczaniu długości linii startu należy brać pod uwagę współczynniki zawarte w poniższej tabeli

W przypadku silniejszych wiatrów i większego zafalowania współczynnik należy zwiększyć.

Klasa	Długość kadłuba	Współczynnik mnożenia
RS:X	2,86	1,50 – 3,00
Techno 293	2,93	1,50 – 2,00
Laser Laser Radial Laser 4.7	4,24	1,50
Finn	4,54	1,50
470	4,70	1,50
420	4,20	1,50
49er 49erFX	4,90	2,00
29er	4,40	2,00
Nacra17	5,25	2,00
Europa	3,35	1,50
OK. Dinghy	4,00	1,50
FD	6,06	1,50
Optimist	2,36	1,50
Cadet	3,20	1,50

**Długość linii startu = ilość jachtów x długość jachtu x współczynnik mnożenia**

## 16. Linia mety

16.1 Linie mety należy ustawić zanim pierwszy jacht rozpocznie na ostatni bok trasy.

16.2 Flagi niebieska i pomarańczowa powinny być wywieszane (bez sygnałów dźwiękowych), gdy pierwszy jacht okrąży:

a) znak 2 ostatni raz przy trasie trapezowej b) znak 1 przy trasie na wiatr i z wiatrem

c) bramkę 4S/4P przy trasie na wiatr i wiatrem z metą na wiatr.

16.3 W przypadku zmiany ostatniego boku trasy, flagi niebieska i pomarańczowa będą wywieszane tak szybko jak to możliwe po ustawieniu linii mety.

16.4 Długość linii mety powinna wynosić około 50 metrów (75 metrów dla skiffów i katamaranów), powinna być ustawiona prostopadle do kierunku z ostatniego znaku albo do linii wiatru, w przypadku mety na wiatr lub z wiatrem.

16.5 Pomarańczowe i niebieskie flagi należy opuścić (bez sygnału dźwiękowego) albo po upływie czasu przewidzianego na otwarcie linii mety albo po tym jak ostatni jacht ukończy wyścig (w zależności od tego co jest pierwsze).

16.6 Zapis na mecie powinien być prowadzony przy użyciu dyktafonu przez minimum 2 osoby, przy czym jedna dyktuje druga zapisuje. Zapisy te należy przechowywać do końca regat.

16.7 Zawodnicy i trenerzy mogą prosić o odsłuchanie nagrań i przeglądać zapisy linii mety. Sędziowie linii mety powinni być dostępni ze swoimi zapisami po wyścigach.

## 17. Poprawki błędów w punktacji, prośby o zadośćuczynienie

17.1 Komisja regatowa zobowiązana jest do zmiany opublikowanego miejsca na mecie jeśli przekona się, w oparciu o zapisy lub obserwacje, że popełniła błąd w punktacji.

17.2 Jeśli komisja regatowa dojdzie do wniosku, że mogła popełnić jakikolwiek błąd mający wpływ na wynik wyścigu, w którym zadośćuczynienie byłoby możliwe, może ona poprosić o zadośćuczynienie w imieniu jachtu (-ów) potencjalnie poszkodowanego (-ych).

17.3 Komisja regatowa powinna rozważyć poproszenie o zadośćuczynienie w imieniu jachtu jeśli jest przekonana, że wynik jachtu uległ znaczącemu pogorszeniu w rezultacie działania jakiegokolwiek oficjalnej łodzi.

### 18. Protesty komisji regatowej

18.1 W związku z tym, że zawodnicy są odpowiedzialni za składanie protestów za złamanie przepisów, komisja regatowa zazwyczaj nie protestuje jachtów.

18.2. Jednakże w przypadku, gdy stwierdzi, że wystąpiły następujące okoliczności:

- a) naruszenie przepisów instrukcji żeglugi, które jest wyłączone dla protestowania przez inny jacht;
- b) oczywiste naruszenie zasad sportowego zachowania (PRŻ 2)
- c) niewykonanie kary po świadomym dotknięciu znaku (nie dotyczy desek),
- d) za nieprawidłowe przebycie trasy (PRŻ 28)

komisja regatowa powinna złożyć protest na jacht, który dokonał jednego z powyższych naruszeń.

### Zalecane rozmieszczenie flag na statku KR na starcie

Dziób

