

Bryan Willis

Przepisy regatowe w praktyce

2017-2020



almapress

**Przepisy regatowe
w praktyce
2017-2020**

Bryan Willis

Przepisy regatowe w praktyce

2017-2020

Tłumaczenie: Dominik Życki



almapress

Oficyna Wydawnicza Alma-Press

Tytuł oryginału: *The Rules in Practice*
Tłumaczenie: *Dominik Życki*
Redakcja: *Jacek Żyśk*
Projekt okładki: *Foqs*
Redakcja techniczna: *Marlena Schreiber*
Korekta: *Elżbieta Strucka, Aldona Żyśk*

Zdjęcie na okładce © *Star Sailors League/Marc Rouiller*
Ilustracje: *PPL*

Copyright © 2016 Bryan Willis
Copyright © for Polish edition Oficyna Wydawnicza „Alma-Press” 2018

All rights reserved. Authorised translation from the English language edition published by Fernhurst Books Limited. Responsibility for the accuracy of the translation rests with Alma-Press Sp. z o.o. and is not responsibility of Fernhurst Books Limited. No part this book may be reproduced in any form without the written permission of the original copyright holder.

Żaden z fragmentów tej publikacji nie może być reprodukowany w żaden sposób ani w żadnej formie – graficznej, elektronicznej lub mechanicznej, włącznie z reprodukcją fotograficzną, nagraniem, przekazywaniem lub kopiowaniem elektronicznym, bez uprzedniej zgody wyrażonej na piśmie przez wydawcę.

Opublikowane po raz pierwszy w 1985 r. przez Fernhurst Books.
Publikowane kolejno w latach 1989, 1993, 1997, 2001 i 2005 przez Fernhurst Books i w latach 2009 i 2013 przez Wiley Nautical, ze znakiem firmowym John Wiley & Sons Ltd.

Oznaczenia używane przez firmy do odróżniania ich produktów są często traktowane jako znaki towarowe. Wszystkie marki i nazwy produktów użyte w tej książce to nazwy handlowe, znaki usługowe, znaki towarowe lub zastrzeżone znaki handlowe odpowiadającym im właścicielom. Wydawca nie jest związany z żadnym produktem lub podmiotem gospodarczym wymienionym w tej książce.

Niniejsza publikacja ma na celu dostarczenie rzetelnych i miarodajnych informacji w odniesieniu do poruszanego tematu. Jest sprzedawana z założeniem, że Wydawca nie jest zaangażowany w świadczenie profesjonalnych usług. Jeśli nadal wymagana jest specjalistyczna porada lub inna pomoc ekspercka, należy zwrócić się po nią do właściwych służb. Wydawca nie ponosi żadnej odpowiedzialności za błędy lub pominięcia, a także za wszelkie wypadki lub nieszczęścia, które mogą powstać w wyniku korzystania z niniejszej publikacji.

Oficyna Wydawnicza „Alma-Press” jest zainteresowana nowymi pomysłami wydawniczymi. Wydajemy książki o tematyce żeglarskiej, zarówno dla początkujących, jak i profesjonalistów. Wszystkich autorów i żeglarzy zapraszamy do współpracy.



248. publikacja w serii *Książki dla żeglarzy*

ISBN: 978-83-7020-729-8

Oficyna Wydawnicza „Alma-Press”
ul. Łędzka 44a, 01-446 Warszawa
tel. (22) 877 27 04
e-mail: alma@almapress.com.pl
www.almapress.com.pl

Spis treści

Przedmowa	7
Zmiany w Przepisach	8
1. Podstawy	11
2. Przed sygnałem przygotowania	17
3. W okresie przygotowania	18
4. Start	23
5. Start z bramy	30
6. Na halsówce	31
7. Okrążanie znaku nawietrznego	40
8. Na baksztagu	51
9. Okrążanie znaku rufowego (baksztagowego)	59
10. Okrążanie znaku zawietrznego (dolnego) po baksztagu	64
11. Na kursie z wiatrem	66
12. Okrążanie znaku zawietrznego po kursie z wiatrem	72
13. Zawietrzna bramka	77
14. Meta	79
15. Środki napędowe	82
16. Przyjmowanie kary	83
17. Protestowanie	85
18. Wnioskowanie o zadośćuczynienie i odwołania	88

Przedmowa

Książka ta skierowana jest przede wszystkim do wyciecznych żeglarzy, ścigających się na małych jachtach mieczowych i większych kilowych. *Przepisy Regatowe Żeglarsstwa* stosuje się do wszystkich form wyścigów –odzi żaglowych, choć wprowadzono różne odmiany dla desek żaglowych, kiteboardingu, match-racingu, regat zespołowych, regat jachtów zdalnie sterowanych itd. Moim zamiarem było rozpatrzenie około 100 sytuacji, które regularnie przytrafiają się żeglarzom startującym zarówno w imprezach rangi mistrzowskiej, jak i w regatach klubowych. W przeciwieństwie do autorów innych książek o przepisach regatowych, ja rozważam te wszystkie przypadki z punktu widzenia ciebie jako sternika. Umieszczając ciebie, czytelniku, kolejno w każdym z jachtów uczestniczących w danej sytuacji, wyjaśniam ci twoje prawa i obowiązki. Pewność siebie wynikająca z posiadania tej wiedzy sprawi, że łatwiej unikniesz łamania przepisów i obowiązku przyjęcia kary, dzięki czemu będziesz w stanie skoncentrować się na wykonywaniu każdej możliwości uzyskania przewagi nad przeciwnikami.

Powszechne jest przekonanie, że aby być dobrym w bezpośredniej taktyce pomiędzy jachtami, trzeba znać przepisy. Przepisy, numery przepisów, prawo precedensowe – to wszystko można sobie uporządkować przed rozpoczęciem rozpatrywania protestu. Na wodzie natomiast musisz świetnie znać swoje prawa i obowiązki, czyli to, co masz prawo zrobić, co musisz zrobić, a czego ci nie wolno. Musisz korzystać z tej wiedzy podświadomie, niejako automatycznie, żeby móc skoncentrować się na manewrach oraz szybkim żeglowaniu i każdą sytuację sporną w pełni wykorzystać. Taką samą satysfakcję sprawia pokonanie przeciwnika lepiej okrążając od niego znak, co wyprowadzenie go po 20 minutach, za sprawą

nieco większej prędkości jachtu. Z drugiej strony, satysfakcji nie da żeglowanie szybciej od konkurencji, jeśli pozycję w wyścigu straci się z powodu niepewności co do własnych praw i obowiązków podczas okrążania znaku.

Książka ta może przydać się także podczas przygotowań do złożenia protestu, jak również do obrony. Każda opisana w niej sytuacja wskazuje na kluczowe kwestie, które należy rozważyć i na podstawie których zostaną ustalone fakty, a tym samym wynik rozpatrywania.

Ponieważ wszystkie przepisy regatowe odnoszą się do jachtów, a nie osób, które nimi żeglują, w większości książek dotyczących przepisów używa się właśnie słowa „jacht” jako uczestnika w danej sytuacji. Ja patrzę na te przypadki jako sternik, więc często używam zaimków „ty”, „twoje” itp., zaś o rywalu piszę „on”, „jego” itd. Pamiętaj jednak proszę, że rzeczywiście chodzi tu o jacht, tym bardziej że zamiary osób nimi pływających są z punktu widzenia przepisów nieistotne (pod warunkiem, że nie są złośliwe). Nawet większość okrzyków (zawołań) jest bez znaczenia. Liczy się tu jedynie to, co rzeczywiście dany jacht robi.

Dziewiąta edycja tej książki została zaktualizowana w celu dostosowania się do zmian, które weszły w życie 1 stycznia 2017 roku, a które opublikowane zostały przez World Sailing (wcześniej znany jako Międzynarodowa Federacja Żeglarska ISAF).

Serdecznie dziękuję Marianne Middelthun z Norwegii za jej pomoc i poradę w uaktualnianiu książki. Jej bezinteresowne zaangażowanie w ten sport stało się już legendarne.

Zmiany w Przepisach

Przepisy Regatowe są aktualizowane co cztery lata. W 1997 r. nastąpiła znacząca zmiana zasad i terminologii. Stare *Przepisy Regatowe Jachtów* stały się nowymi, uproszczonymi *Przepisami Regatowymi Żeglarsstwa*. Zawietrzny jacht stracił prawo do ostrzeżenia w dowolnym momencie, każdego zobowiązano do unikania kolizji. Co cztery lata od tego czasu wprowadzano kolejne nowe przepisy, które zmieniały zasady tej gry, i wiele mniejszych zmian, poprawiających przejrzystość Przepisów. W tym rozdziale zawarte zostały najbardziej znaczące zmiany w nowych Przepisach 2017–2020.

Jeśli zaczynasz żeglować regatowo i jest to twoja pierwsza książka o przepisach, możesz pominąć ten rozdział, ponieważ porównanie tego, co było w poprzednich Przepisach do tego, co jest w nich teraz, nie ma w twoim przypadku większego sensu. Lepiej od razu zacząj rozpatrywać realne przypadki, a jeśli pojawią ci się przy tym jakieś wątpliwości, przygotuj sobie tę książkę tak, by móc łatwo się do niej odwołać. Ta sekcja przeznaczona jest bowiem dla żeglarzy, którzy poznali już smak ścigania się jachtami.

Jak zwykle pojawiło się wiele drobnych zmian mających na celu ułatwienie zrozumienia lub uniknięcie niejasności przepisów. Wprowadzono również pewne zmiany, które mają wpływ na zasady gry żeglarskiej. Na pocieszenie dodam tu jednak, że tym razem jest znacznie mniej znaczących zmian w porównaniu do przepisów sprzed 4 lat.

Międzynarodowa Federacja Żeglarska ISAF, która nie tak dawno temu zmieniła nazwę z IYRU (Międzynarodowy Związek Żeglarsstwa Regatowego), zmieniła nazwę po raz kolejny, tym razem na World Sailing.

Do sygnałów przygotowawczych dodano flagę U, która wygląda następująco:



Oznacza ona, że „przepis 30.3 ma zastosowanie”, czyli należy spodziewać się podniesienia jej na statku starto-

wym komisji regatowej jako sygnału przygotowania na 4 minuty przed startem.

Przepis 30.3 (przepis flagi U) otrzymał przy tym nowe brzmienie. „Jeżeli została wystawiona flaga U, żadna część kadłuba jachtu, załogi lub osprzętu nie może znajdować się w trójkącie utworzonym przez końce linii startu i pierwszy znak w okresie ostatniej minuty przed sygnałem startu tego jachtu. Jeżeli jacht złamie ten przepis i jest zidentyfikowany, zostanie zdyskwalifikowany bez rozpatrywania, ale nie wtedy, gdy start do wyścigu zostanie ponownie przeprowadzony lub wyścig zostanie powtórzony”.

Skutki działania flagi U są zatem mniej dotkliwe, niż „przepisu czarnej flagi”, który nie pozwala jachtowi go łamiącemu żeglować w ponownie przeprowadzonym lub powtórzonym wyścigu. A „przepis czarnej flagi” (do tej pory 30.3) otrzymał teraz oznaczenie 30.4.

Jeden z sygnałów przygotowawczych wystawiany jest na cztery minuty przed startem w celu ostrzeżenia jachtów przed tym, co stanie się z nimi, jeśli znajdą się w trójkącie utworzonym przez linię startu i znak nawietrzny (lub w przypadku flagi I, nie całkowicie po kursowej stronie linii startu lub jednego z jej przedłużeń) w dowolnym momencie w okresie ostatniej minuty przed sygnałem startu. Sędziowie główni mają teraz następujące możliwości ich wyboru:



Flaga P: brak kary – jachty mogą powrócić w dowolny sposób na przedstartową stronę linii startu przed sygnałem startu.



Flaga I: jachty muszą przepłynąć z powrotem przez jedno z przedłużeń (to znaczy nie przez linię startu) na przedstartową stronę linii startu przed wystartowaniem.



Flaga Z: jachty otrzymują 20% kary punktowej (nawet, jeśli start do wyścigu zostanie przeprowadzony ponownie lub wyścig zostanie powtórzony – a jachty te wciąż mogą brać w nim udział). Wciąż jednak mają obowiązek wrócić na przedstartową stronę linii i wystartować.



Flagi Z + I: jachty muszą przepłynąć z powrotem przez jedno z przedłużeń (ale nie przez linię startu) na przedstartową stronę linii startu przed wystartowaniem, ale dodatkowo otrzymują 20% kary.



Flaga U: jachty, które złamią ten przepis są dyskwalifikowane, jednak mogą żeglować w wyścigu, jeśli start zostanie przeprowadzony ponownie lub wyścig zostanie powtórzony.



Flaga czarna: jachty, które złamią ten przepis są dyskwalifikowane, nawet jeśli start zostanie przeprowadzony ponownie lub wyścig zostanie powtórzony.

Wprowadzono nowy przepis (przepis 6) wymagający od zawodników i osób ich wspierających, nieangażowania się w działania związane z zakładami bukmacherskimi lub w praktyki korupcyjne.

Kolejna nowa zasada (przepis 7) wymaga od zawodników i osób ich wspierających przestrzegania „rozporządzenia nr 35, kodeksu dyscyplinarnego, odwoławczego i rewizyjnego”. Nałożenie na trenerów (i rodziców) tych zobowiązań jest bardzo istotną zmianą.

Są też pewne długo oczekiwane zmiany w przepisie 69 (który dotyczy oszustw i narażania dobrego imienia sportu), w tym także nowe obowiązki dla zawodników, armatorów i osób wspierających, aby nie dopuszczali się poważnie nagannego zachowania. Choć wydaje się to dziwne, brakowało takich wymagań w poprzednich edycjach przepisów („osoby wspierające” są zdefiniowane jako te, które zapewniają wsparcie dla zawodnika, czyli np. rodzice, trener, menedżer itd.).

Nową regułę dodano także do przepisu 18.2 (Dawanie miejsca przy znaku):

(d) Przepisy 18.2(b) i (c) przestają obowiązywać, gdy jacht uprawniony do miejsca przy znaku otrzymał to miejsce lub przejdzie dziobem linię wiatru albo opuści strefę. To wyjaśnia sytuację, w której jacht zewnętrzny dał wewnętrznemu miejsce przy znaku i nie wiadomo, od którego momentu znów mają zastosowanie normalne przepisy. Jacht zewnętrzny może chcieć ostrzyć. Jeśli miejsce przy znaku zostało już zostawione, obowiązek

spoczywający na jachcie zewnętrznym został wypełniony. Wewnętrzny jacht, ustępujący, traci „ochronę” jeśli tylko otrzymał przynależne mu miejsce. Innymi słowy, jeśli jacht wewnętrzny jest już w stanie zareagować bez ryzyka uderzenia w znak, to ma obowiązek zareagować. Przepis 18.3 (Wykonywanie zwrotu na wiatr w strefie) otrzymał nowe brzmienie i dotyczy teraz wyłącznie okrążania znaku lewą burtą (sporo zamieszania wynikało z obowiązywania tego przepisu także podczas okrążania znaku prawą burtą). Zatem teraz, zbliżając się do znaku nawietrznego w celu okrążenia go lewą burtą, jeśli wykonujesz zwrot na wiatr poniżej kursu lub przed dziobem jachtu na prawym halsie, i jeśli przechodzisz dziobem linię wiatru, a jakkolwiek część twojego jachtu jest w strefie, wtedy nawet, gdy staniesz się jachtem z prawem drogi (swobodny z przodu lub po zawietrznej), ale prawohalsowy zostanie zmuszony do żeglowania powyżej kursu ostro na wiatr w celu uniknięcia kontaktu, to łamiesz ten przepis. Jeśli zaś prawohalsowy był swobodny z tyłu po twoim zwrocie, a wybierze żeglugę po twojej zawietrznej, musisz dać mu miejsce przy znaku.

Przepis 19.1 (Miejsce do minięcia przeszkody) został zmieniony w celu pozbycia się problemu, który pojawiał się, gdy trzy jachty w kryciu pomiędzy sobą zbliżyły się do znaku, z jachtem nawietrznym jako wewnętrznym. Przepis 19 wymagał, aby jacht nawietrzny (wewnętrzny) dał miejsce jachtowi środkowemu, by ten mógł ustąpić jachtowi zewnętrznemu (zawietrznemu, który jest przeszkodą), ale przepis 18 nakładał na ten środkowy jacht obowiązek dawania miejsca jachtowi wewnętrznemu (do ominięcia znaku). Nowy przepis 19 (obligujący nawietrznego z trzech jachtów do dawania miejsca jachtowi środkowemu) nie ma już zastosowania przy znaku, więc jasne jest, że każdy z jachtów będących w kryciu musi dać miejsce przy znaku jachtowi (albo jachtom) po swojej wewnętrznej.

Przepis 22.3 Małe jachty regatowe dryfujące na wypracowanej pozycji na linii startu opanowały technikę wypychania żagla na zawietrzną, w efekcie czego poruszają się powyżej kursu ostro na wiatr na prawym halsie. To odbijające mocno żagle powodują, że jacht porusza się nie tylko w tył, ale także w kierunku nawietrznej. Jacht będący z przodu zawsze traci i nadal traci status jachtu z prawem drogi, jeśli porusza się w tył w wyniku wypchnięcia żagla. Zmieniło się jednak to, że jeśli porusza się w ten sposób także w kierunku jachtu po swojej nawietrznej (po swojej nawietrznej stronie), to teraz również traci status prawa drogi (jako jacht zawietrzny), o ile takie przemieszczenie uzyskał

w wyniku wypchnięcia żagli. Takie sytuacje przytrafiają się jedynie we flotach lekkich jachtów typu dinghy, gdzie pozycja na starcie jest kluczowa, a rozpędzanie trwa bardzo krótko. Cięższe jachty nie są w stanie tak „wznosić” się na nawietrzną. Tego typu jednostki zbliżają się bowiem do linii rozpędzone, czasem nawet w dość dużej odległości od korzystnego końca linii, ale później mogą zyskać nad jachtami długo stojącymi przy linii – te muszą bowiem jeszcze się rozpędzić. Przepis 22.3 ma teraz taką treść: „Jacht poruszający się wstecz lub bokiem na nawietrzną względem wody w wyniku wypchnięcia żagla, musi ustępować jachtowi, który tego nie czyni”.

Przepis 49.2 Załogi żeglujące jachtami kilowymi z relingami pokładowymi, często intencjonalnie nie naciągały rozciągających się lin, żeby każdy z żeglarzy mógł dalej wywieszać ciężar swojego ciała na balast. Przepisy klasowe jachtów z relingami zazwyczaj uwzględniały takie praktyki w swoich wymaganiach określających dopuszczalne odchylenie relingów, jednak w przypadku jachtów niemających takich ograniczeń, obowiązuje teraz wymóg, że mają one być napięte.

Przepis 55 dotyczy wyrzucania śmieci do wody. Reguła ta jasno określa, że nie należy wkładać żadnych śmieci do wody, w żadnym momencie. Teraz jednak w przepisie tym przewidziano dla komisji protestowej możliwość nakładania kar mniej dotkliwych niż dyskwalifikacja za złamanie tej zasady.

„Osoby wspierające” (np. trenerzy, rodzice itd.) podlegają teraz tym samym przepisom dotyczącym zachowania, co zawodnicy i właściciele jachtów. Naruszenie ogólnych zasad dobrego zachowania lub zasady walki sportowej, nieetyczne zachowanie lub „narażanie dobrego imienia sportu” rozpatrywane jest na podstawie przepisu 69. Każdy (żeglarz, mierniczy, a nawet postronny obserwator) może złożyć raport do komisji protestowej stwierdzający naruszenie przepisów, a komisja protestowa może wtedy rozstrzygnąć, czy należy rozpocząć rozpatrywanie na podstawie przepisu 69. W takim rozpatrywaniu osoby wspierające też mogą być ukarane, jeśli zostanie stwierdzone, że złamały przepis 69.

Jeśli mierniczy lub komisja pomiarowa na imprezie rangi mistrzowskiej stwierdziła, że łódź nie spełnia przepisów klasowych, musiała do tej pory zgłaszać te nieprawidłowości komisji regatowej, która następnie decydowała,

czy złożyć protest. Teraz to komisja pomiarowa może złożyć protest (**przepis 60.4**).

Czasem członka komisji protestowej mogą dotyczyć pewne okoliczności, które mogą być postrzegane jako konflikt interesów. Osoba ta musi zadeklarować taki przypadek przed rozpoczęciem rozpatrywania i, jeśli obie strony się zgodzą lub komisja uzna to za nieistotne (po rozważeniu poglądu stron, poziomu konfliktu, rangi imprezy, jej znaczenia dla każdej ze stron i ogólnego postrzegania uczciwości), może pozostać w komisji. W najważniejszych regatach osoba, której dotyczy konflikt interesów, nie może być członkiem komisji protestowej. Sama narodowość nie powinna być jednak traktowana jako konflikt interesów (**przepis 63.4**).

Jeśli jacht zostanie ukarany na podstawie przepisu klasowego, a zespół protestowy zasądzi, że złamał on ten sam przepis we wcześniejszych wyścigach w tej samej imprezie, kara może być teraz nałożona na wszystkie te wyścigi. Kolejny protest nie jest wymagany (**przepis 64.3(c)**).

Pojawił się też nowy przepis dotyczący wskazywania komisji technicznej przez organizatora regat lub komisję regatową. Komisja taka powinna odpowiadać za inspekcję sprzętu i pomiary podczas imprezy (**przepis 92**).

Jacht, który był uznany winnym złamania przepisu 2 (Żeglowanie fair), otrzymywał za to obligatoryjnie karę DNE (nie do „odrzutki”, co oznacza, że punkty za tę dyskwalifikację musiały być liczone w klasyfikacji ogólnej). Teraz komisja protestowa może nałożyć zarówno karę DNE, jak i DSQ (dyskwalifikacja do „odrzutki”).

Zmiana wprowadzenia do Części 2 oznacza, że teraz jacht, który uszkodzi inną łódź niebędącą w wyścigu, może zostać ukarany. To sformułowanie może być małym pocieszeniem dla tych, których jacht został uszkodzony (i być może nie mogli nawet kontynuować żeglowania), a druga łódź nie poniosła za to żadnej kary.

Przepis 40: Jeśli flaga Y zostanie wystawiona jeszcze na brzegu, zawodnicy muszą nosić osobiste środki asekuracyjne przez cały czas, kiedy są na wodzie.

Na stronie internetowej World Sailing jest zakładka dotycząca odpowiednich dokumentów, o których mowa w Przepisach: www.sailing.org/racingrules/documents.