

THE RACING RULES
OF SAILING
A VITORLÁZÁS
VERSENYSZABÁLYAI
2025–2028



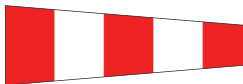
VERSENYJELZÉSEK

A látható és a hangjelzések jelentései az alábbiak. Egy felfelé vagy lefelé mutató nyíl (↑↓) jelenti a látható jelzés ki-tűzését vagy bevonását. Egy pont (●) egy hangjelet; öt rövid gondolatjel (-----) ismételt hangjelzéseket; egy hosszú gondolatjel (—) egy hosszú hangjelzést jelent. Amikor egy látható jelzést egy osztálylobogó felett tűznek ki, akkor az csak arra az osztályra vonatkozik.

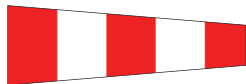
A halasztás jelzései



AP Nem rajtolt futamok *halasztva*. A figyelmeztető jelzést ennek bevonása után egy perccel adják. Kivéve, ha ekkor a futamot ismét *halasztják* vagy *érvénytelenítik*.

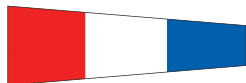
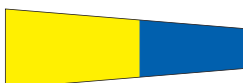
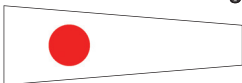


AP a H felett Nem rajtolt futamok *halasztva*. További jelzések a parton.



AP az A felett Nem rajtolt futamok *halasztva*. A mai napon több futam nem lesz.

AP az 1–9 számlengők felett



A tervezett rajtidőhöz képest 1–9 óra *halasztás*.

Az érvénytelenítés jelzései



N Minden folyamatban lévő futam *érvénytelenítve*. Térj vissza a rajtterületre. A figyelmeztető jelzést ennek bevonása után egy perccel adják. Kivéve, ha ekkor a futamot ismét *érvénytelenítik* vagy *halasztják*.



N a H felett Minden folyamatban lévő futam *érvénytelenítve*. További jelzések a parton.



N az A felett Minden folyamatban lévő futam *érvénytelenítve*. A mai napon több futam nem lesz.

VERSENYJELZÉSEK

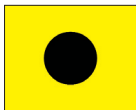
A látható és a hangjelzések jelentései az alábbiak. Egy felfelé vagy lefelé mutató nyíl (↑↓) jelenti a látható jelzés kitűzését vagy bevonását. Egy pont (●) egy hangjelet; öt rövid gondolatjel (-----) ismételt hangjelzéseket; egy hosszú gondolatjel (—) egy hosszú hangjelzést jelent. Amikor egy látható jelzést egy osztálylobogó felett tűznek ki, akkor az csak arra az osztályra vonatkozik.

Előkészítő jelzések



↑ ● ↓ —

P Előkészítő jelzés.



↑ ● ↓ —

I A 30.1 szabály érvényben.



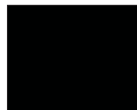
↑ ● ↓ —

Z A 30.2 szabály érvényben.



↑ ● ↓ —

U A 30.3 szabály érvényben.



↑ ● ↓ —

Fekete lobogó
A 30.4 szabály érvényben.

Visszahívó jelzések



↑ ●

X Egyéni visszahívás.



↑ ● ● ● ↓ ●

Első helyettesítő Általános visszahívás. A figyelmeztető jelzést ennek bevonása után 1 perccel adják.

Rövidített pálya



↑ ● ●

S A pályát rövidítették.
A 32.2 szabály érvényben.

A következő szakasz módosítása



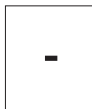
C A következő *jel* helyzete megváltozott:



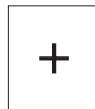
jobbra,



balra,



a szakasz rövidült,



a szakasz hosszabbodott.

Egyéb jelzések



↑ ●

L A parton: Versenyzőknek szóló közleményt tettek közzé. A vizen: Gyere szólastávlóságra vagy kövesd ezt a hajót.



M Ezt a lobogót kitűző tárgy egy hiányzó *jelet* helyettesít.



↑ ●

Y Viseld az egyéni úszóeszközt. (Lásd a 40. szabályt.)



Nincs hangjel

Kék lobogó vagy idom Ez a versenyrendezőségi hajó a helyén áll a célvonalon.

**THE RACING RULES
OF SAILING
for 2025–2028**

Including changes and corrections
made by World Sailing
as of January 1, 2025.

**A VITORLÁZÁS
VERSENYSZABÁLYAI
a 2025–2028. évekre**

Tartalmazva a World Sailing által
2025. január 1-én elfogadott
javításokat és módosításokat.

World Sailing
és
Magyar Vitorlás Szövetség

TARTALOM

Versenyjelzések	a borító belső oldalain
Szabályokhoz kapcsolódó online dokumentumok	7
Bevezetés	9
Meghatározások	15
Alapelvek	27

Részek

1. rész	Alapvető szabályok	29
2. rész	Hajók találkozója	33
3. rész	Futamok vezetése	47
4. rész	Verseny közbeni egyéb követelmények	59
5. rész	Óvások, orvoslát, tárgyalások, helytelen magatartás és fellebbezések	79
6. rész	Nevezés és feltételek	117
7. rész	Eseményszervezés	123

Függelékek

A függelék	Pontszámítás	135
B függelék	Szörf flottaverseny szabályok	145
C függelék	A párosverseny szabályai	167
D függelék	A csapatverseny szabályai	197
E függelék	Rádótávírányítású vitorlázás szabályai	215
F függelék	Kite versenyszabályok	237
G függelék	Azonosítójelek a vitorlákon	265
H függelék	Ruházat és felszerelés súlymérése	275
J függelék	Versenykiírás és versenyutasítás	277
M függelék	Ajánlások óvási bizottságok részére	289
N függelék	Nemzetközi versenybíróóságok	307
P függelék	A 42. szabály speciális eljárásai	315
R függelék	Fellebbezések és kérelmek eljárásai	321
S függelék	Standard versenyutasítás	327
T függelék	Egyeztető eljárás	341
Az MVSz előírásai a versenyszabályokhoz		345

SZABÁLYOKHOZ KAPCSOLÓDÓ ONLINE DOKUMENTUMOK

A World Sailing létrehozott egy önálló internetcímet, amelyen az olvasók hivatkozásokat találnak a World Sailing weboldalán elérhető összes olyan dokumentumhoz, amelyet ebben a könyvben megemlítenek. Ezeket a dokumentumokat az alábbi táblázat sorolja fel. A címen további szabályokhoz kapcsolódó dokumentumok hivatkozásai is szerepelnek.

A cím: www.sailing.org/racingrules

Dokumentum	Említtés helye
Egyedi megítélés alapján kiszabott büntetések útmutatója	Bevezetés
Ezekon a szabályokon 2025. január 1. után végrehajtott módosítások	Bevezetés
Versenykiírás és Versenyutasítás útmutatók	Bevezetés
World Sailing rendelkezések	Bevezetés
<i>Esetkönyv</i>	Bevezetés
<i>Különböző versenyformák esetkönyvei</i>	Bevezetés
A World Sailing szabálysztintű rendelkezései	Szabály meghatározás (b) pontja
A 42. szabály (Meghajtás) értelmezései	42. szabály
A World Sailing Különleges offshore szabályzata	49.2 szabály
A vitorlázás felszerelési szabályai	Számos szabály
TS Függelék (Forgalomelválasztó rendszerek)	56.2 szabály
Tárgyalási kérelem és tárgyalás döntése űrlapok	5. rész bevezetője
Más szörf versenyformákra vonatkozó szabályok	B függelék bevezetője
Párosversenyek standard versenykiírása	C függelék bevezetője
Párosversenyek standard versenyutasítása	C függelék bevezetője
Látássérültek párosverseny szabályai	C függelék bevezetője
Döntőbírókkal rendezett rádiótávírányítású versenyek kísérleti szabályai	E függelék bevezetője
Más kite versenyformákra vonatkozó szabályok	F függelék bevezetője
Országjelzések táblázatának naprakész változata	G függelék
Összeférhetetlenséggel kapcsolatos útmutató	M függelék M2.3 pontja
Helytelen magatartással kapcsolatos útmutató	M függelék M6.8 pontja
A World Sailing Versenybírói kézikönyve	T függelék bevezetője

BEVEZETÉS

A vitorlázás versenyszabályai két fő szakaszból áll. Az első szakasz – az 1–7. részek – az összes versenyzőt érintő szabályokat tartalmazza. A második szakasz – a függelékek – tartalmazza a szabályok részleteit, adott fajtájú versenyek szabályait és a csak kevés versenyzőt vagy tisztviselőt érintő szabályokat.

Terminológia

A Meghatározásokban rögzített értelemben használt kifejezéseket dőlt betűvel vagy a bevezetőben vastag dőlt betűvel nyomtatták (például *versenyben* és **versenyben**).

A vitorlázás versenyszabályai az alábbi táblázatban szereplő kifejezéseket a megadott jelentéssel használja.

Kifejezés	Jelentés
Hajó	Vitorlás és a rajta lévő legénység, amire, valamint akikre a szabályok vonatkoznak.
Versenyző	Az a személy, aki versenyez, vagy részt kíván venni az eseményen.
Nemzeti hatóság	Nemzeti szövetség, a World Sailing tagszervezete.
Versenyszervezőség	A 89.2(c) szabály alapján kijelölt testület, és bármely más versenyszervezői feladatokat ellátó személy vagy testület.
Versenyszabály	A vitorlázás versenyszabályaiiban található szabály.
Technikai bizottság	A 89.2(c) szabály alapján kijelölt technikai bizottság, és bármely más technikai bizottsági feladatokat ellátó személy vagy testület.
Vízijármű	Bármilyen vízijármű vagy hajó.

Egyéb szavakat és kifejezéseket a hajózási vagy általános értelmezésnek megfelelően használunk. Egy szó hajózási értelmének forrásául az olvasó a Vitorlázás felszerelési szabályait használhatja.

Felszólítások

A szabályok által megkövetelt felszólítások esetén angoltól eltérő nyelvek is használhatók, ha észszerűen feltételezhető, hogy ez az összes érintett hajó számára érthető. Az angol nyelvű felszólítások azonban mindig elfogadhatók.

Jelölés

A [DP] jelöléssel ellátott szabályok esetében a szabály megsértéséért az óvási bizottság egyedi megítélése alapján szabhat ki büntetést, amely a kizárásnál enyhébb is lehet. Az egyedi megítélés alapján kiszabott büntetésekkel kapcsolatos útmutató a World Sailing weboldalán érhető el.

Felülvizsgálat

A versenyszabályokat négyévenként vizsgálja felül és adja ki a sportág nemzetközi szervezete, a World Sailing. Ez a kiadás 2025. január 1-jén lép hatályba, kivéve, ha egy esemény 2024-ben kezdődik, mert ekkor a hatálybalépés dátumát a versenykiírás halaszthatja. Az angol szöveg melletti lapszéli jelölések a 2021–2024 között hatályos kiadás 1–7. részeinek és Meghatározásainak fontos módosítására figyelmeztetnek. 2029 előtt nem terveznek módosítást, de bármely sürgősnek ítélt módosítást a nemzeti hatóságokon keresztül hirdetnek ki, és a World Sailing weboldalán tesznek közzé.

Függelékek

Ha a függelékek szabályait alkalmazzák, azok elsőbbséget élveznek az 1–7. részek és a Meghatározások velük ellentmondásba kerülő szabályaival szemben. Ebben a könyvben mindegyik függeléket egy betűvel azonosítanak. További függelékek a World Sailing weboldalán találhatóak, amelyeket két vagy három betűvel jelölnek. Egy függelék szabályára való hivatkozás a függelék betűjelével vagy betűjeleivel és a szabály számával történik (például: „A1 szabály vagy MR1 szabály”). Az I, K, L, O és Q betűket ebben a könyvben nem használják függelékek azonosítására.

Kísérleti szabályok

Kísérleti szabályokat a World Sailing bizonyos eseményekre vagy eseménykategóriákra hagyhat jóvá. Ezek a World Sailing weboldalán találhatóak és DR betűjellel azonosítják őket.

Versenykiírás és versenyutasítás

Versenykiírás és versenyutasítás megírásához útmutatók és űrlapok különböző fájlformátumokban elérhetők a World Sailing weboldalán a **www.sailing.org/racingrules** címen. A nemzeti szövetségek fontos feladata ezen útmutatók és űrlapok lefordítása.

World Sailing rendelkezések

A rendelkezésekre a *Szabály* meghatározás és a 6. szabály hivatkoznak, de ezeket ez a könyv nem tartalmazza, mert bármikor módosíthatók. A rendelkezések legfrissebb változatait a World Sailing weboldalán teszik közzé; az új változatokat a nemzeti hatóságokon keresztül hirdetik ki.

Értelmezések

A World Sailing a versenyszabályok következő hivatalos értelmezéseit teszi közzé:

- *Esetkönyv (The Case Book)*,
- *Különböző versenyformák esetkönyvei (Call Books)*,
- A 42. szabály (Meghajtás) értelmezései, és
- Az olyan rendelkezések értelmezései, amelyek *szabályok*.

A fenti kiadványok a World Sailing weboldalán elérhetők. A versenyszabályok további értelmezései csak akkor hivatalosak, ha azokat a World Sailing jóváhagyja.

MEGHATÁROZÁSOK

Az alábbi megadottak szerint használt kifejezés a szabályokban dőlt betűvel, a bevezetőkben vastag dőlt betűvel van szedve. Számos más kifejezés jelentése a Bevezetés Terminológia részében található.

Érvénytelenítés

Egy olyan futam, amelyet a versenyrendezőség vagy egy óvási bizottság érvénytelenít, semmis, de újravitorlázható.

Tisztán hátul és tisztán elöl, fedésben

Egy hajó *tisztán hátul* van, amikor teste és természetes helyzetben lévő felszerelése a másik hajó testének vagy természetes helyzetben lévő felszerelésének leghátsó pontjában, a hajó hossz tengelyére merőlegesen húzott képzeletbeli egyenes mögött van. A másik hajó *tisztán elöl* van. A hajók *fedésben* vannak, amikor egyikük *sincs tisztán hátul*. *Fedésben* vannak azonban akkor is, amikor egy közbenső hajó mindkettővel *fedésben* van. Ezek a kifejezések azonos csapáson lévő hajókra mindig alkalmazhatók. Ellentétes csapáson lévő hajókra csak akkor alkalmazhatók, amikor a 18. szabály hatálya alatt vannak, vagy a valódi szél irányához képest mindketten 90 foknál nagyobb szögben vitorláznak.

Bizottság

Az óvási bizottság, a versenyrendezőség és a technikai bizottság.

Összeférhetetlenség

Egy személlyel kapcsolatban *összeférhetetlenség* áll fenn, ha

- (a) nyerhet vagy veszíthet egy olyan döntés eredményeként, amelyben részt vesz,
- (b) észszerűen feltételezhető, hogy személyes vagy anyagi érdeke fűződik a döntéshez, ezáltal nem biztos, hogy képes pártatlan maradni, vagy
- (c) szoros személyes érdeke fűződik a döntéshez.

Folyamatos akadály

Egy *akadály* akkor *folyamatos akadály*, ha a rövidebb testhosszúságú hajó, amelyre e kifejezés használatával hivatkozás történik a szabályban, legalább három testhossznyi úton fog az *akadály* mellett haladni annak elhagyásához. A következők azonban nem *folyamatos akadályok*: egy haladó vízijármű, egy versenyben lévő hajó, vagy egy versenyrendezőségi hajó, amely egyben *jel* is.

Fecseli a jelet

Egy hajó akkor *fecseli a jelet*, amikor olyan helyzetben van, hogy elhaladhat annak szél felőli oldalán és elhagyhatja azt az előírt oldalon anélkül, hogy *csapást* váltana.

Célba érés

Egy hajó *célba ér*, amikor – rajtjelzése után –, a hajótest bármely része keresztezi a célvonalat a pálya irányából. Nem *ért célba* azonban, ha a célvonal keresztezése után

- (a) büntetést vállal a 44.2 szabály alapján,
- (b) a *pálya végigvitorlázásában* a célvonalon vétett hibáját javítja, vagy
- (c) folytatja a *pálya végigvitorlázását*.

Célba érés után nem szükséges a célvonalat a hajó teljes terjedelmével keresztezni. A versenyutasítás megváltoztathatja azt az irányt, amerről a hajóknak a *célba éréshez* keresztezniük kell a *célvonalat*.

Kitérés

Egy hajó *kitér* egy útjogos hajó elöl

- (a) ha az útjogos hajó anélkül tud továbbvitorlázni menetirányán, hogy elkerülési műveletet végezne, és
- (b) amikor a hajók *fedésben* vannak, ha az útjogos hajó képes mindkét irányba megváltoztatni menetirányát anélkül, hogy azonnali érintkezés következne be.

Szél alatt és szél felől

A hajó *szél alatti* oldala az, amelyik távolabb van vagy volt a széltől, mielőtt szélbe állt. Mélyen szél alá (falsolva) vagy teljesen hátszélben vitorlázva azonban a hajó *szél alatti* oldala az, amelyiken a nagyvitorlája elhelyezkedik. Az ellentétes oldal a *szél felőli* oldal. Amikor két hajó azonos csapáson *fedésben* van, akkor az a hajó, amelyik a másik *szél alatti* oldalán van, a *szél alatti* hajó, a másik pedig a *szél felőli* hajó.

Jel

Egy tárgy, amelyet a versenyutasítás szerinti oldalon kell a hajóknak elhagyniuk, egy hajózható vízzel körülvett versenyrendezőségi hajó, amelyiktől a rajt- vagy célvonal kiindul, és egy szándékosan a tárgyhoz vagy vízijárműhöz csatlakoztatott tárgy. A horgonykötél azonban nem része a *jel*nek.

Jelhely

Hely egy hajó számára

- (a) a *jel*hez vitorlázásra, ha a hajó *ézszerű menetiránya* szerint a *jel* közelében kell elhaladnia,
- (b) a *jel* előírt oldalán történő kerüléséhez vagy elhagyásához, és
- (c) a *jel* maga mögött hagyásához.

Akadály

Akadály

- (a) egy olyan tárgy, amelyet egy hajó, ha feléje vitorlázna és attól saját testhosszának megfelelő távolságban lenne, nem lenne képes jelentős irányváltoztatás nélkül elhagyni;
- (b) egy olyan tárgy, amelyet biztonságosan csak egyik oldalán lehet elhagyni; és
- (c) egy olyan tárgy, terület vagy vonal, amelyet egy szabály annak nyilvánít.

Egy versenyben lévő hajó azonban nem *akadály* a többi hajó számára, kivéve, ha kötelesek neki kitérni, vagy a 22. szabály értelmében kikerülni.

Fedésben

Lásd a *Tisztán hátul és tisztán elöl, fedésben* meghatározást.

Fél

Egy tárgyalásban érintett fél

- (a) óvástárgyaláson: az óvó, az óvott;
- (b) orvoslati tárgyaláson: az orvoslatot kérő hajó, egy olyan hajó, amelyik számára orvoslatot kértek, egy olyan hajó, amely számára tárgyalást hívtak össze orvoslat megadásának mérlegelésére a 61.1 szabály szerint, vagy a 61.1 szabály szerint eljáró bizottság;
- (c) a 61.4(b)(1) szabály alapján tartott orvoslati tárgyaláson: a feltételezett helytelen cselekedetet vagy mulasztást elkövető testület;
- (d) egy olyan személy, aki ellen a 69.1 (a) szabály feltételezett megsértése miatt eljárást kezdeményeztek, vagy a 69.2(e)(1) szabály szerint a feltételezést előadó személy;
- (e) a 62. vagy 69. szabály alapján tartott tárgyaláson a támogató személy, bármely, általa támogatott hajó, a 62.2 szabály alapján kijelölt személy, aki a feltételezést előadja.

Az óvási bizottság azonban soha nem lehet fél.

Halasztás

Halasztott futam az, amelyet kitűzött rajtja előtt elhalasztottak, de későbbi időpontban rajtoltható vagy érvényteleníthető.

Észszerű menetirány

Olyan menetirány, amelyet egy hajó azért választana, hogy a lehető leghamarabb végigvitordlazza a pályát olyan hajók távollétében, amelyekre e kifejezés használatával hivatkozás történik a szabályban. Rajtjelzése előtt egy hajónak nincs észszerű menetiránya.

Óvás

Egy hajónak vagy egy bizottságnak a 60. szabály szerint tett azon feltételezése, miszerint egy hajó megsértett egy szabályt.

Versenyben

Egy hajó előkészítő jelzésétől kezdve van versenyben, addig, amíg célba nem ér, és a célvonalat és annak jeleit el nem hagyja, vagy ki nem áll, vagy amíg a versenyrendezőség nem jelez általános visszahívást, halasztást vagy érvénytelenítést.

Hely

Az a tér, amelyre egy hajónak az adott körülmények között szüksége van, beleértve a 2. rész szabályainak és a 31. szabálynak a betartásához szükséges teret is, miközben a manővert azonnal és kellő jártassággal végrehajtja.

Szabály

- (a) A jelen könyvben lévő szabályok, beleértve a Meghatározásokat, Versenyjelzéseket, Bevezetést, bevezetőket és a vonatkozó függelékek szabályait, de nem szabályok az Alapelvek és a címek;
- (b) a World Sailing azon rendelkezései, amelyeket a World Sailing szabálynak minősített, és a weboldalán közzétett;
- (c) egy nemzeti hatóság előírásai, kivéve, ha a versenykiírás módosítja azokat a nemzeti hatóságnak a 88.2 szabályhoz fűződő előírásaival (ha vannak ilyenek) összhangban;
- (d) az osztályszabályok (előnyszámítási vagy értékelési rendszer szerint versenyző hajók számára e rendszerek szabályai osztályszabályok);
- (e) a versenykiírás;
- (f) a versenyutasítások; és
- (g) minden más, a versenyt irányító dokumentum.

Pálya végigvitorlázása

Egy hajó végigvitorlázza a pályát, ha

- (a) rajtól,
- (b) a nyomvonalát reprezentáló megfeszített fonal a célba érésig

- (1) megfelelő sorrendben elhalad a pálya mindegyik jelének (beleértve a rajtjeleket is) az előírt oldalán,

(2) érinti az összes, a versenyutasítás által meghatározott kerülendő jelet, és

(3) elhalad egy kapu jelei között az előző *jel* irányából érkeve, majd
(c) *célba ér.*

Egy olyan *jelnek*, amely nem a kezdetét, határát vagy végét jelöli az éppen vitorlázott szakasznak, nincs előírt oldala.

Rajtolás

Egy hajó akkor *rajtol*, amikor – miután a rajtjelzéskor vagy azután a hajótest teljes terjedelmével a rajtvonal rajt előtti oldalán volt, és teljesítette a 30.1 szabály követelményeit, amennyiben ezt alkalmazták – a hajótest bármely része először keresztezi a rajtvonalat a rajtvonal rajt előtti oldala felől az első *jel* irányába.

Támogató személy

Bármely olyan személy, aki

- (a) fizikai vagy szellemi támogatást nyújt vagy nyújthat egy versenyzőnek, beleértve bármely edző, menedzser, csapattag, orvos vagy bármely más olyan személy, aki egy versenyzővel dolgozik, aki segíti őt a versenyen vagy az arra való felkészülésben, vagy
- (b) a versenyző szülője vagy gondviselője.

Csapáson, jobbcsapás vagy balcsapás

Egy hajó a *szél felőli* oldalának megfelelő csapáson, *jobbcsapáson* vagy *balcsapáson* van.

Szél felől

Lásd a **Szél alatt és szél felől** meghatározást.

Zóna

Egy *jel* körüli terület, amely a hozzá közelebb lévő hajó háromszoros testhosszának megfelelő távolságon belül van. Egy hajó a *zónában* van, amikor testének bármely része a *zónán* belül van.

ALAPELVEK

Az Alapelveket nem szabad módosítani.

SPORTSZERŰSÉG ÉS A SZABÁLYOK

A vitorlázás sportágban a versenyzőket a *szabályok* összessége irányítja, amelyeket a versenyzők az elvárásoknak megfelelően betartanak és betartatnak. A sportszerűség alapelve az, hogy amikor egy hajó megsért egy *szabályt* és nem mentesül, akkor azonnal vállal egy megfelelő büntetést vagy tesz valamit, ami a versenyből való kiállítás is lehet.

KÖRNYEZETVÉDELMI FELELŐSSÉG

A vitorlázásban résztvevők törekedjenek arra, hogy a vitorlássport a lehető legkisebb káros hatást gyakorolja a környezetre.

1. RÉSZ

ALAPVETŐ SZABÁLYOK

1 BIZTONSÁG

1.1 Segítségnyújtás veszélyben lévőknek

Egy hajó, egy versenyző vagy egy támogató személy köteles bárkinek vagy bármilyen vízijárműnek minden lehetséges segítséget megadni, ha az veszélyben van.

1.2 Mentőfelszerelés és egyéni úszóeszköz

Egy hajón a rajta tartózkodó személyek számára elegendő mennyiségű, megfelelő mentőeszközt kell tartani. Ezek közül egynek készen kell állnia az azonnali használatra, kivéve, ha a hajó osztályszabályai másképp rendelkeznek. Minden egyes versenyző egyénileg felelős azért, hogy a körülményeknek megfelelő egyéni úszóeszközt viselje.

2 SPORTSZERŰ VITORLÁZÁS

Egy hajó és annak tulajdonosa csak a sportszerűség és a becsületes vitorlázás alapelveivel összhangban versenyezhet. E szabály alapján egy hajó csak akkor büntethető, ha világosan megállapítást nyert, hogy ezeket az alapelveket megsértette. A büntetésnek ki nem ejthető kizárásnak kell lennie.

3 DÖNTÉS A VERSENYEN VALÓ RÉSZVÉTELRŐL

Egyedül a hajó felelőssége eldönteni, hogy részt vesz egy versenyen vagy folytatja azt.

4 SZABÁLYOK ELFOGADÁSA

4.1 (a) A szabályok szerint rendezett versenyen való részvételével vagy részvételi szándékával minden versenyző és hajótulajdonos vállalja, hogy elfogadja a szabályokat.

(b) Egy támogató személy a támogatás nyújtásával, vagy egy szülő vagy gondviselő – azáltal, hogy engedi a gyermeket a versenyre benevezni – vállalja, hogy elfogadja a szabályokat.

4.2 Minden versenyző és hajótulajdonos az őt támogató személyek nevében vállalja, hogy ezek a támogató személyek alávetik magukat a szabályoknak.

- 4.3** A szabályok elfogadása magában foglalja, hogy az illető
- (a) aláveti magát a *szabályoknak*;
 - (b) elfogadja a kiszabott büntetéseket és egyéb, a *szabályok* alapján hozott intézkedéseket, a bennük lefektetett fellebbezési és felülvizsgálati eljárás döntése szerint, mint a *szabályokból* eredő bármely határozatot;
 - (c) a határozattal kapcsolatban nem folyamodik egyéb, a *szabályokban* nem szereplő bírósághoz vagy bírói fórumhoz;
 - (d) versenyzőként vagy hajótulajdonosként, akkor gondoskodik arról, hogy az őt támogató személyek ismerjék a *szabályokat*.
- 4.4** Minden hajó felelős személyének gondoskodnia kell arról, hogy a legénység minden tagja és a hajótulajdonos tisztában legyen a szabályok által rájuk rótt felelősségével.
- 4.5** Ezt a szabályt a verseny helyszíne szerint illetékes nemzeti hatóság módosíthatja.

5 RENDEZŐ SZERVEZETEKET ÉS TISZTSÉGVISELŐKET IRÁNYÍTÓ SZABÁLYOK

A rendező szervezet, egy *bizottság* és a versenyek további tisztségviselőinek tevékenységét a verseny lebonyolításában és a bíráskodásban a *szabályoknak* kell irányítaniuk.

6 WORLD SAILING RENDELKEZÉSEK

- 6.1** Minden versenyzőnek, hajótulajdonosnak és *támogató személynek* meg kell felelnie a World Sailing azon rendelkezéseinek, amelyeket a World Sailing *szabálynak* minősített. Ezek a rendelkezések 2024. június 30-án a következők:
- Hirdetési szabályzat
 - Doppingszabályzat
 - Etikai kódex
 - Versenyjogosultsági szabályzat
 - Vitorlázók kategorizálási szabályzata
- 6.2** Az 5. rész szabályai nem alkalmazhatók, kivéve, ha az adott rendelkezés engedélyezi a rendelkezés feltételezett megsértése miatti óvásokat.

2. RÉSZ

HAJÓK TALÁLKOZÁSA

A 2. rész szabályait olyan hajók között kell alkalmazni, amelyek a versenyterületen, vagy annak közelében vitorláznak, és **versenyezni** szándékoznak, **versenyben** vannak, vagy éppen befejezték a **versenyzést**. Ennek ellenére egy nem **versenyben** lévő hajó nem büntethető e szabályok megsértéséért, kivéve, ha sérülést vagy súlyos kárt eredményező esetben megsérti a 14. szabályt, vagy megsérti a 23.1 szabályt.

Amikor egy olyan hajó, amelyik jelen szabályok hatálya alatt vitorlázik, találkozik egy olyan vízijárművel, amelyre ezek a szabályok nem vonatkoznak, akkor a Nemzetközi szabályzat az összeütközések elkerülésére a tengereken (IRPCAS) vagy a térségben hatályos nemzeti útjogszabályok rendelkezéseit kell követnie. Ha a versenykiírás úgy rendelkezik, a 2. rész szabályait az IRPCAS útjogszabályai vagy a nemzeti útjogszabályok helyettesítik.

A SZAKASZ – ÚTJOG

Egy hajónak akkor van útjoga egy másik hajóval szemben, amikor a másik hajó vele szemben **kitérésre** kötelezett. Ennek ellenére a B, a C, és a D szakasz néhány szabálya korlátozza az útjogos hajó tevékenységeit.

10 ELLENTÉTES CSAPÁSON

Amikor a hajók ellentétes csapáson vannak, a balcsapáson lévő hajónak kell a jobbcsapáson lévő hajó előtt kitérnie.

11 AZONOS CSAPÁSON, FEDÉSBEN

Amikor a hajók azonos csapáson és fedésben vannak, a szél felőli hajónak kell a szél alatti hajó előtt kitérnie.

12 AZONOS CSAPÁSON, FEDÉS NÉLKÜL

Amikor a hajók azonos csapáson vannak és nincsenek fedésben, a tisztán hátul lévő hajónak kell a tisztán előtt lévő előtt kitérnie.

13 FORDULÁS ALATT

Miután egy hajó túljut a szélben állás irányán, mindaddig, amíg élesen szélnek irányon nem lesz, *ki kell térnie* más hajók elől. Ez idő alatt a 10., 11. és 12. szabály nem alkalmazható rá. Ha egy időben két hajóra vonatkozik ez a szabály, annak a hajónak kell *kitérnie*, amelyik a másik bal oldalán vagy a másik mögött van.

B SZAKASZ – ÁLTALÁNOS KORLÁTOZÁSOK**14 ÉRINTKEZÉS ELKERÜLÉSE**

Ha észszerűen lehetséges, egy hajó

- (a) el kell, hogy kerülje a másik hajóval való érintkezést,
- (b) nem okozhat érintkezést más hajók között,
- (c) nem okozhat érintkezést egy hajó és egy olyan tárgy között, amelyet el kell kerülni.

Ennek ellenére egy útjogos vagy egy olyan hajó, amely azon a *helyen* vagy *jelhelyen* belül vitorlázik amelyre jogosult, nem köteles cselekedni az érintkezés elkerülése érdekében mindaddig, amíg nyilvánvalóvá nem válik, hogy a másik hajó nem *tér ki*, vagy nem ad *helyet* vagy *jelhelyet*.

15 ÚTJOG MEGSZERZÉSE

Amikor egy hajó útjogot szerez, először *helyet* kell adnia a másik hajó számára, hogy az *kitérhessen*, kivéve, ha a másik tevékenysége miatt szerezte útjogát.

16 IRÁNYVÁLTOZTATÁS

16.1 Amikor egy útjogos hajó irányt változtat, *helyet* kell adnia a másik hajó számára, hogy az *kitérhessen*.

16.2 Ezen túlmenően, egy cirkálószakaszon, amikor a *balcsapáson* lévő hajó úgy *tér ki* a *jobbcsapáson* lévő elől, hogy ahhoz képest *szél alatt* haladjon el, a *jobbcsapáson* lévő hajó nem ejthet le, ha annak eredményeként a *balcsapáson* lévő hajónak – azért, hogy *kitérését* folytathassa – azonnal irányt kelljen változtatnia.

17 AZONOS CSAPÁSON, ÉSZSZERŰ MENETIRÁNY

Ha egy hajó *tisztán hátsó helyzetből szél alatti fedésbe* kerül saját testhosszának kétszeres távolságán belül egy vele azonos csapáson lévő hajóval, nem vitorlázhat *ésszerű menetiránya* fölé, amíg azonos csapáson, fedésben és e távolságon belül vannak, kivéve, ha azonnal a másik hajó mögött halad el.

C SZAKASZ – JELEKNÉL ÉS AKADÁLYOKNÁL

A C szakasz szabályai nem alkalmazhatók a hajók között, amikor a szabályban említett **jel** vagy **akadály** egy hajózható vízzel körülvett **rajtjel** vagy annak horgonykötele, attól fogva, hogy a hajók közelednek felé **rajtolás** céljából, mindaddig, amíg maguk mögött nem hagyták azt.

18 JELHELY**18.1 A 18. szabály alkalmazása**

- (a) A 18. szabályt akkor kell alkalmazni, amikor a hajóknak azonos oldalon kell elhagyniuk egy *jelet* és legalább egyikük a zónán belül van. A szabály azonban nem alkalmazható
- (1) ellentétes csapáson lévő hajók között egy cirkálószakaszon,
 - (2) ellentétes csapáson lévő hajók között, amikor egyiküknek, de nem mindkettőjüknek az *ésszerű menetirányán* való vitorlázás érdekében fordulnia kell a *jel*nél,
 - (3) egy a *jel*hez közeledő és egy azt elhagyó hajó között, vagy
 - (4) abban az esetben, ha a *jel* folyamatos *akadály*; ekkor a 19. szabályt kell alkalmazni.
- (b) A 18. szabály nem alkalmazható tovább a hajók között, miután a *jelhelyet* megadták.

18.2 Jelhely megadása

- (a) Amikor két hajó közül az első eléri a zónát,
- (1) ha a hajók *fedésben* vannak, az ekkor külső hajónak *jelhelyet* kell adnia a belső hajó számára;

- (2) ha a hajók nincsenek *fedésben*, az ekkor a zónát el nem ért hajónak *jelhelyet* kell adnia a másik hajó számára. Amikor egy hajó e szabály szerint köteles *jelhelyet* adni, folytatnia kell a *jelhely* megadását mindaddig, amíg e szabály alkalmazható, még akkor is, ha később a *fedés* megszakad vagy egy új *fedés* létesül.
- (b) A 18.2(a) szabály nem alkalmazható tovább, ha a *jelhelyre* jogosult hajó túljut a szélben állás irányán, vagy elhagyja a zónát.
- (c) Amikor a 18.2(a) szabály nem alkalmazható és a hajók *fedésben* vannak, a külső hajónak *jelhelyet* kell adnia a belső hajó számára.
- (d) Ha egy hajó tisztán hátsó helyzetből vagy a másik hajó szél felőli oldalára fordulással létesített egy belső *fedést*, és a *fedés* létrejöttétől kezdve a külső hajó képtelen *jelhelyet* adni, akkor a 18.2(a) és 18.2(c) szabály nem alkalmazható közöttük.
- (e) Ha észszerű kétely merül fel, hogy egy hajó időben létesített vagy szakított meg egy *fedést*, azt úgy kell megítélni, hogy nem időben tette.

18.3 Fordulás a zónában

Ha egy hajó *balcsapásról jobbcsapásra* kerülve túljut a szélben állás irányán egy balra kerülendő *jel zónájában*, akkor a 18.2 szabály nem alkalmazható közötte és egy másik, a *jelet feccselő jobbcsapásos* hajó között. Ha a másik hajó a *zónába* lépéstől kezdve *jobbcsapáson* volt, akkor az a hajó, amelyik túljutott a szélbenállás irányán

- (a) nem kényszerítheti a másik hajót arra, hogy élesen szélnek irány fölé vitorlázzon azért, hogy elkerülje az érintkezést, és
- (b) köteles *jelhelyet* adni, ha a másik hajó belső *fedésbe* kerül vele.

18.4 Perdülés a zónában

Amikor egy belső *fedésben* lévő, útjogos hajónak *perdülnie* kell egy *jelnél* azért, hogy észszerű *menetirányán* vitorlázzon, *perdüléséig* nem vitorlázhat a *jeltől* távolabb, mint ami az észszerű *menetirányán* való vitorlázáshoz szükséges. A 18.4 szabály *kapu jelnél* nem alkalmazható.

19 HELY AZ AKADÁLY ELHAGYÁSÁHOZ**19.1 A 19. szabály alkalmazása**

A 19. szabályt akkor kell alkalmazni két hajó között, amikor egy *akadály*nál vannak, kivéve amikor a 18. szabály alkalmazható közöttük, és

- (a) az *akadály* egyben egy *jel* is, vagy
- (b) az *akadály* egy mindkettőjünkkel *fedésben* lévő másik hajó.

Egy *folyamatos akadály*nál azonban mindig a 19. szabályt kell alkalmazni, és a 18. szabály nem alkalmazható.

19.2 Hely megadása akadálynál

- (a) Egy útjogos hajó megválaszthatja, hogy az *akadály* a hajó bal vagy jobb oldalán legyen-e az elhaladáskor. Ha egy útjogos hajó irányt változtat, miközben megválasztja, hogy melyik oldalról halad el az *akadály* mellett, *helyet* kell adnia a másik hajó számára a *kitéréshez*.

- (b) Amikor a hajók *fedésben* vannak, a külső hajónak *helyet* kell adnia a belső hajó számára maga és az *akadály* között, kivéve, ha a *fedés* létrejöttétől kezdve képtelen volt erre.

- (c) Mialatt a hajók egy *folyamatos akadályt* hagynak el, ha egy hajó, amelyik *tisztán hátul* és *kitérésre* kötelezett volt, *fedésbe* kerül a másik hajó és az *akadály* között, és a *fedés* létrejöttének pillanatában nincs közöttük az áthaladáshoz *hely*,

(1) nem jogosult a 19.2(b) szabály szerinti *helyre* és

(2) a *fedés* fennállása alatt köteles *kitérni*, és a 10. és a 11. szabály nem alkalmazható.

20 HELY A FORDULÁSHOZ AKADÁLYNÁL**20.1 Felszólítás**

Egy hajó felszólítással *helyet* kérhet egy vele azonos csapáson levő hajótól forduláshoz és a másik hajó elkerüléséhez „Helyet forduláshoz” („Room to tack”) kiáltással. A másik hajót azonban csak akkor szólíthatja fel, ha

- (a) *akadályhoz* közeledik, és hamarosan jelentős irányváltoztatást kell végrehajtania az *akadály* biztonságos elkerüléséhez, és

(b) élesen szélnek irányon vagy afelett vitorlázik.

Ezenkívül nem szólíthat fel, ha az *akadály* egyben *jel* is, és egy *a jelet* feccselő hajónak kellene a felszólítás eredményeképpen irányt változtatnia.

20.2 Válaszolás

- (a) A felszólító hajónak időt kell adnia a felszólított hajó számára, hogy az válaszoljon.
- (b) A felszólított hajónak akkor is válaszolnia kell, ha a felszólítás megsérti a 20.1 szabályt.
- (c) A felszólított hajónak vagy úgy kell válaszolnia, hogy a lehető leghamarabb fordul, vagy úgy, hogy azonnal azt kiáltja „Te fordulj” („You tack”), és ezután *helyet* ad a másik hajónak a forduláshoz és az elkerüléséhez.
- (d) Amikor a felszólított hajó válaszol, a felszólító hajónak a lehető leghamarabb fordulnia kell.
- (e) A felszólítás elhangzásától kezdve mindaddig, amíg a hajó megfordult és elkerülte a felszólított hajót, a 18.2 szabály nem alkalmazható közöttük.

20.3 Felszólítás továbbadása egy további hajónak

Amikor egy hajótól felszólítással *helyet* kértek forduláshoz, és ő fordulással kíván válaszolni, akkor egy vele azonos csapáson vitorlázó további hajótól felszólítással *helyet* kérhet forduláshoz és annak elkerüléséhez. Akkor is felszólíthatja a további hajót, ha egyébként nem teljesülnek a 20.1 szabály feltételei. A 20.2 szabályt kell alkalmazni közöttük és az általa felszólított hajó között.

20.4 Felszólítás további követelményei

- (a) Amikor olyanok a körülmények, hogy a felszólítás nem biztos, hogy hallható, a hajónak olyan jelzést is kell adnia, amely egyértelműen kifejezi, hogy *helyre* van szüksége forduláshoz, vagy a választát jelzi.
- (b) A versenykiírás meghatározhat alternatív kommunikációs formát, amellyel egy hajó jelezheti, hogy *helyre* van szüksége a forduláshoz, vagy amellyel a választát jelezheti. A versenykiírás megkövetelheti e jelzések használatát.

D SZAKASZ – EGYÉB SZABÁLYOK

Amikor a 21. és 22. szabály alkalmazható két hajó között, az A szakasz szabályai nem alkalmazhatók.

21 RAJTOLÁSI HIBÁK, BÜNTETÉSVÁLLALÁS, VITORLA BEGGELÉSE

21.1 Annak a hajónak, amelyik a rajtvonalnak vagy egy meghosszabbításának rajt előtti oldala irányába vitorlázik a rajtjelzése után azért, hogy *rajtoljon*, vagy hogy eleget tegyen a 30.1 szabálynak, *ki kell térnie* egy olyan hajó elől, amelyik nem ezt teszi, mindaddig, amíg a hajótest teljes terjedelmével a rajtvonal rajt előtti oldalára nem kerül.

21.2 Egy büntetést vállaló hajónak *ki kell térnie* egy olyan hajó elől, amelyik nem ezt teszi.

21.3 A vitorla beggeltetésének következtében a vízhez képest hátrafelé vagy oldalirányban szél felé mozgó hajónak *ki kell térnie* egy olyan hajó elől, amelyik nem ezt teszi.

22 FELBORULVA, HORGONYON VAGY ZÁTONYON, MENTÉSBEN

Ha lehetséges, egy hajónak *ki kell kerülnie* egy olyan hajót, amelyik felborult, borulás után még nincs irányítás alatt, horgonyon áll, megfeneklett vagy egy veszélyben lévő személynek vagy vízijárműnek kísérel meg segítséget nyújtani. Borult a hajó, amikor árbóccsúcsa a vízben van.

23 MÁSHAJÓ ZAVARÁSA

23.1 Ha észszerűen lehetséges, egy nem versenyben lévő hajó ne zavarjon egy versenyben lévő hajót.

23.2 Ha észszerűen lehetséges, egy hajó ne zavarjon egy büntetést vállaló, egy másik szakaszon vitorlázó vagy a 21.1 szabály hatálya alatt álló hajót. Ha a hajó azonban az észszerű *menetirányán* vitorlázik a rajtjelzése után, ez a szabály nem alkalmazható rá.

3. RÉSZ

FUTAMOK VEZETÉSE

25 VERSENYKIÍRÁS, VERSENYUTASÍTÁS ÉS JELZÉSEK

- 25.1** A versenykiírást a versenyre történő nevezés kezdete előtt minden egyes hajó számára elérhetővé kell tenni. A versenyutasítást az első futam kezdete előtt minden egyes hajó számára elérhetővé kell tenni.
- 25.2** A Versenyjelzésekben meghatározott látható és hangjelzések jelentését csak a 86.1(b) szabály szerint szabad módosítani. Minden további, a versenyen használható jelzést a versenykiírásban vagy a versenyutasításban kell meghatározni.
- 25.3** Amikor a versenyrendezőségnek egy lobogót kell kitűznie látható jelzéseként, használhat lobogót vagy egy hozzá hasonló megjelenésű tárgyat.

26 FUTAMOK RAJTOLTATÁSA

A futamokat a következő jelzések használatával kell rajtoltatni. Az időt a látható jelzésektől kell mérni, a hangjelzések hiányát nem kell figyelembe venni.

<i>Rajtjelzés előtti percek</i>	<i>Látható jelzés</i>	<i>Hangjelzés</i>	<i>Jelentés</i>
5*	Osztálylobogó	Egy	Figyelmeztető jelzés
4	P, I, Z, Z az I-vel, U vagy fekete lobogó	Egy	Előkészítő jelzés
1	Előkészítő jelzés bevonása	Egy hosszú	Egyperces
0	Osztálylobogó bevonása	Egy	Rajtjelzés

* vagy ahogy a versenykiírás vagy a versenyutasítás előírja

Minden következő osztály figyelmeztető jelzését az előző osztály rajtjelzésével egy időben vagy azt követően kell adni.

27 A VERSENYRENDEZŐSÉG EGYÉB RAJTJELZÉS ELŐTTI INTÉZKEDÉSEI

- 27.1 A figyelmeztető jelzésnél nem később a versenyrendezőség jelezze, vagy más módon határozza meg a vitorlázandó pályát, ha azt a versenyutasítás nem adta meg; egy pályát jelölő jelzést másikkra cserélhet, és jelezheti, hogy az egyéni úszóeszköz viselése kötelező (Y lobogó kitűzése egy hangjellel).
- 27.2 Az előkészítő jelzésnél nem később a versenyrendezőség mozgathat egy rajtjelet.
- 27.3 A rajtjelzés előtt a versenyrendezőség bármilyen okból halaszthatja (AP lobogó, AP a H felett vagy AP az A felett kitűzése két hangjellel), vagy érvénytelenítheti (N lobogó, N a H vagy N az A felett kitűzése három hangjellel) a futamot.

28 A PÁLYA VÉGIGVITORLÁZÁSA

- 28.1 Egy hajónak végig kell vitorláznia a pályát.
- 28.2 Egy hajó a *pálya végigvitorlázásával* kapcsolatos összes hibáját javíthatja, feltéve, hogy nem ért célba.

29 VISSZAHÍVÁSOK

29.1 Egyéni visszahívás

Amikor egy hajó rajtjelzésekor a hajótest bármely része a rajtvonalon pálya felőli oldalán van, vagy a 30.1 szabálynak kell megfelelnie, a versenyrendezőségnek azonnal ki kell tűznie az X lobogót egy hangjellel. A lobogót mindaddig kitűzve kell tartani, amíg minden ilyen hajó a hajótest teljes terjedelmével a rajtvonalon vagy annak valamelyik meghosszabbításának rajt előtti oldalára visszatért, és addig, amíg ezek a hajók eleget nem tesznek a 30.1 szabálynak, ha azt alkalmazták. E lobogót azonban a rajtjelzést követően legfeljebb négy percre, vagy bármelyik következő rajtjelzés előtti egy percre kell kitűzve tartani, attól függően, melyik a rövidebb időtartam. Ha a 29.2, a 30.3 vagy a 30.4 szabályt alkalmazzák, akkor ez a szabály nem alkalmazható.

29.2 Általános visszahívás

Amikor a rajtjelzéskor a versenyrendezőség képtelen azonosítani azokat a hajókat, amelyek a rajtvonal pálya felőli oldalán vannak, vagy amelyekre a 30. szabály vonatkozik, vagy a rajteljárásban hiba történt, a versenyrendezőség általános visszahívást jelezhet (az Első helyettesítő lobogó kitűzése két hangjellel). A visszahívott osztály új rajtjának figyelmeztető jelzését egy perccel az Első helyettesítő lobogó bevonása (egy hangjellel) után kell adni, és a következő osztályok rajtjainak az új rajt után kell következniük.

30 RAJTBÜNTETÉSEK

30.1 Az I lobogó szabálya

Ha az I lobogó kitűzésre került, és a hajótest bármely része a rajtjelzést megelőző utolsó percben a rajtvonal vagy valamelyik meghosszabbításának pálya felőli oldalán van, a hajónak, mielőtt *rajtol*, a rajtvonal valamely meghosszabbítását a hajótest teljes terjedelmével keresztezve kell visszatérnie annak *rajtolás* előtti oldalára.

30.2 A Z lobogó szabálya

Ha a Z lobogó kitűzésre került, egy hajó rajtjelzését megelőző utolsó percben a hajótest egy része sem lehet a rajtvonal két végpontja és az első *jel* által meghatározott háromszögben. Ha egy hajó megsérti e szabályt és azonosítják, tárgyalás nélkül 20%-os pontozásos büntetésben kell részesíteni, amelyet a 44.3(c) szabály szerint kell kiszámítani. A hajót akkor is büntetni kell, ha a futamot újrarajtoltatják vagy újravitorlazzák, de nem büntethető, ha a rajtjelzés előtt azt *halasztották* vagy *érvénytelenítették*. Ha a hajót ugyanazon futam egy következő rajtkísérleténél hasonló módon azonosítják, akkor újabb 20%-os pontozásos büntetést kell kapnia.

30.3 Az U lobogó szabálya

Ha az U lobogó kitűzésre került, egy hajó rajtjelzését megelőző utolsó percben a hajótest egy része sem lehet a rajtvonal két végpontja és az első *jel* által meghatározott háromszögben. Ha egy hajó megsérti e szabályt és azonosítják, tárgyalás nélkül ki kell zárni, kivéve, ha a futamot újrarajtoltatják vagy újravitorlazzák.

30.4 A fekete lobogó szabálya

Ha a fekete lobogó kítűzésre került, egy hajó rajtjelzését megelőző utolsó percben a hajótest egy része sem lehet a rajtvonal két végpontja és az első *jel* által meghatározott háromszögben. Ha egy hajó megsérti e szabályt és azonosítják, tárgyalás nélkül ki kell zárni, még akkor is, ha a futamot újrarajtoltatják vagy újravitorlásszák, de nem büntethető, ha a rajtjelzés előtt azt *halasztották* vagy *érvénytelenítették*. Ha a rajtjelzés után általános visszahívást jeleztek vagy a futamot *érvénytelenítették*, a versenyrendezőségnek ki kell írnia a hajó rajtszámát a futam következő figyelmeztető jelzése előtt, és ha a futamot újrarajtoltatják vagy újravitorlásszák, a hajó nem vitorlázhat rajta. Ha mégis így tesz, kizárása nem ejthető ki a sorozatbeli pontszámának számításakor.

31 JEL ÉRINTÉSE

Egy versenyben lévő hajó nem érinthet egy rajtjelet *rajtolás* előtt, egy olyan *jelet*, amely az éppen vitorlázott szakasz kezdetét, hátrát vagy végét jelöli, vagy *célba* érése után egy *céljelet*.

32 RÖVIDÍTÉS VAGY ÉRVÉNYTELENÍTÉS A RAJT UTÁN

32.1 A rajtjelzés után a versenyrendezőség rövidítheti a pályát vagy érvénytelenítheti a futamot:

- (a) mert viharos az idő,
- (b) mert elégtelen szél miatt nem valószínű, hogy egy hajó is végigvitorlázza a pályát a futam időkorlátozásán belül,
- (c) mert egy *jel* hiányzik vagy elmozdult, vagy
- (d) bármilyen egyéb okból, ami közvetlenül érinti a versenyzés biztonságát vagy sportszerűségét.

Továbbá a versenyrendezőség rövidítheti a pályát azért, hogy másikk tervezett futamok vitorlázhatók legyenek, vagy *érvénytelenítheti* a futamot a rajteljárásban vétett hiba miatt. Ha azonban egy hajó *végigvitorlázta* a pályát a futam időkorlátozásán belül, ha volt ilyen, a versenyrendezőség nem *érvénytelenítheti* a futamot anélkül, hogy ne mérlegelné ennek valamennyi hajóra vonatkozó következményeit a futamban vagy a versenysorozatban.

- 32.2** A pálya rövidítéséhez a versenyrendezőségnek ki kell tűznie az S lobogót két hangjellel azelőtt, hogy az első hajó keresztezné a célvonalat. Amennyiben a pálya rövidített, a célvonalnak
- (a) egy kerüendő *jelnél*, a *jel* és az S lobogót viselő rúd között;
 - (b) egy vonalon, amelyet a hajók a pálya teljesítésekor kereszteznek;
 - (c) egy kapunál, a kapu *jelek* között kell lennie.
- 32.3** A folyamatban lévő futam érvénytelenítéséhez a versenyrendezőségnek ki kell tűznie az N lobogót, N a H felett vagy N az A felett három hangjellel.

33 A KÖVETKEZŐ PÁLYASZAKASZ MÓDOSÍTÁSA

Miközben a hajók versenyben vannak, a versenyrendezőség úgy módosíthat egy szakaszt, amely egy kerüendő *jelnél* vagy kapunál kezdődik, hogy megváltoztatja a következő *jel* (vagy a célvonal) helyzetét, és jelzi ezt minden hajónak, mielőtt azok megkezdnék azt a szakaszt. Ekkor a következő *jelnél* nem szükséges még a helyén lennie.

- (a) Ha a szakasz irányát módosítják, ki kell tűznie a C lobogót ismétlődő hangjelekkel és az alábbiak legalább egyikét:
 - (1) az új irányszöveget,
 - (2) egy zöld háromszöget a jobbra módosításhoz, vagy egy piros téglalapot a balra módosításhoz.
- (b) Ha a szakasz hosszát módosítják, ki kell tűznie a C lobogót ismétlődő hangjelekkel, és egy „-” jelet, ha a hosszt rövidítik, vagy egy „+” jelet, ha hosszabbítják.
- (c) A következő szakaszok további jelzések nélkül módosíthatók, hogy megtartsák a pályaalakzatot.

34 HIÁNYZÓ JEL

Ha egy *jel* hiányzik vagy elmozdult, miközben a hajók versenyben vannak, a versenyrendezőség, ha lehetséges,

- (a) helyezze vissza azt megfelelő helyére, vagy helyettesítse egy új, hasonló megjelenésűvel, vagy
- (b) helyettesítse egy tárggyal, amelyre kítűzik az M lobogót ismétlődő hangokkal.

35 FUTAM IDŐKORLÁTOZÁSA ÉS PONTSZÁMOK

Ha legalább egy hajó végigvitorlázza a pályát a futam időkorlátozásán belül, ha van ilyen, minden hajót a célba érési helye szerint értékelni kell, kivéve, ha a futamot érvénytelenítik. Ha egy hajó sem vitorlázza végig a pályát az időkorlátozáson belül, akkor a versenyrendezőségnek érvénytelenítenie kell a futamot.

36 ÚJRARAJTOLTATOTT VAGY ÚJRAVITORLÁZOTT FUTAMOK

Ha egy futamot újrarajtoltatnak vagy újravitorláznak, az eredeti futamban vagy az érintett futam korábbi újrarajtoltatása vagy újravitorlázása során megsértett szabály

- (a) nem tilthatja egy hajónak a versenyzést, kivéve, ha a 30.4 szabályt sértette meg; vagy
- (b) nem eredményezheti azt, hogy egy hajó büntetésben részesüljön, kivéve, ha megsértette a 2., 30.2, 30.4 vagy 69. szabályt, vagy ha a 14. szabályban foglalt sérülést vagy súlyos kárt okozott.

37 KUTATÁSI ÉS MENTÉSI UTASÍTÁSOK

Amikor a versenyrendezőség kítűzi a V lobogót egy hangjellel, minden hajónak, valamint hivatalos és kísérő hajónak, ha lehetséges, figyelnie kell a versenyrendezőség kommunikációs csatornáját kutatási és mentési utasítások fogadása céljából.

4. RÉSZ

VERSENY KÖZBENI EGYÉB KÖVETELMÉNYEK

A 4. rész csak **versenyben** lévő hajókra alkalmazható, kivéve, ha a szabály másképp rendelkezik.

A SZAKASZ – ÁLTALÁNOS KÖVETELMÉNYEK

40 EGYÉNI ÚSZÓESZKÖZÖK

40.1 Alapszabály

Amikor a 40.2 szabály alapján előírják a 40.1 szabály alkalmazását, minden versenyző köteles az egyéni úszóeszközét viselni, kivéve azt a rövid időt, amíg cseréli vagy igazítja ruházatát vagy személyes felszerelését. A könnyűbúváruha vagy a szárazruha nem egyéni úszóeszköz.

40.2 A 40.1 szabály alkalmazása

A 40.1 szabályt akkor kell alkalmazni, ha

- (a) az Y lobogót a vízen egy hangjellel a figyelmeztető jelzés előtt vagy azzal egy időben kitűzték, akkor az adott futamon, amíg egy hajó versenyben van,
- (b) az Y lobogót a parton egy hangjellel kitűzték, akkor az adott napon a vízen tartózkodás teljes időtartama alatt, vagy
- (c) az osztályszabályok valamely szabálya, a versenykiírás vagy a versenyutasítás ezt előírja.

41 KÜLSŐ SEGÍTSÉG

Egy hajó nem kaphat külső forrásból származó segítséget, kivéve, ha

- (a) egy beteg vagy sérült vagy veszélyben lévő legénységi tag kap segítséget;
- (b) egy ütközést követően a másik vízijármű legénységétől kap segítséget a megszabaduláshoz;
- (c) a segítség minden hajó számára szabadon elérhető információ;
- (d) az információt kéretlenül, egy érdeklő nem rendelkező forrástól kapja, mely forrás lehet ugyanabban a futamban lévő másik hajó is.

42 MEGHAJTÁS

42.1 Alapszabály

A 42.3 vagy a 45. szabályban megengedettek kivételével, versenyzése alatt egy hajó csak a szél és a víz segítségét felhasználva növelheti, tarthatja fenn vagy csökkentheti sebességét. A hajó legénysége állíthatja a vitorlák és a hajótest helyzetét, és más hajóvezetési tevékenységet is végezhet, de tagjai nem mozgathatják úgy a testüket, hogy az meghajtsa a hajót.

42.2 Tiltott tevékenységek

Nem korlátozza a 42.1 szabály alkalmazhatóságát, a következők tiltottak:

- (a) pumpálás: bármelyik vitorla ismétlődő legyezése vagy a vitorla behúzásával és kieresztésével, vagy függőleges vagy keresztirányú testmozgással;
- (b) billegtetés: a hajó ismételt billentése, amit előidéznek
 - (1) testmozgással,
 - (2) a vitorlák vagy az uszony ismételt állításával, vagy
 - (3) kormányzással;
- (c) lökdösés: a legénység testének hirtelen előrelelendítése, majd hirtelen leállítás;
- (d) kormányvezetés: a kormány olyan ismételt mozgatása, amely vagy erőteljes, vagy előrehajítja a hajót, vagy megakadályozza annak hátrafelé mozgását;
- (e) ismétlődő fordulások vagy perdülések, amelyek nem függenek össze a szélirányváltásokkal vagy taktikai megfontolásokkal.

42.3 Kivételek

- (a) A kormányzás megkönnyítésére a hajó billenthető.
- (b) Egy hajó legénységének tagjai mozgathatják a testüket abból a célból, hogy fokozzák a billenést a hajó kormányozhatóságának megkönnyítése érdekében egy fordulás vagy perdülés során, feltéve, hogy a hajó sebessége a fordulás vagy perdülés befejezésekor nem nagyobb, mintha nem fordult vagy perdült volna.

- (c) Amikor hullámsiklásra (hirtelen lefelé történő gyorsulás a hullám előoldalán), siklásra vagy szárnysiklásra (foiling) van lehetőség,
 - (1) a hullámsiklás vagy a siklás megindítása érdekében egy hullámon vagy egy szélőkés során csak egy alkalommal bármely vitorla vezetőkötelét be lehet húzni, vagy
 - (2) a szárnysiklás (foiling) megindítása érdekében bármely vitorla vezetőkötelét akárhányszor be lehet húzni.
- (d) Ha egy hajó az élesen szélnek irány feletti irányon van, és vagy mozdulatlan vagy lassan mozog, kormányvezethet azért, hogy élesen szélnek irányba forduljon.
- (e) Ha egy latni negatív ívben áll, a hajó legénysége pumpálhat a vitorlával egészen addig, amíg a latni már nem áll negatív ívben. Ez a tevékenység nem megengedett, ha nyilvánvalóan meghajtja a hajót.
- (f) Egy hajó csökkentheti sebességét kormányának ismétlődő mozgásával.
- (g) Bármilyen meghajtási mód megengedett egy veszélyben lévő személy vagy vízijármű megsegítésekor.
- (h) Zátonyra futás vagy másik vízijárművel vagy tárggyal történt ütközés után a megszabadulás érdekében a hajó vagy a másik vízijármű legénységének és – a meghajtó motor kivételével – bármely felszerelésének erejét felhasználhatják. A 42.3(i) szabály alapján azonban engedélyezhető a motor használata.
- (i) A versenytasítás meghatározott esetekben megengedheti a motor vagy más módszer alkalmazását a meghajtásra, feltéve, hogy a hajó nem nyer jelentős előnyt a futamban.

Megjegyzés: A 42. szabály értelmezései elérhetők a World Sailing weboldalán vagy kérésre levélben.

43 MENTESÜLÉS

- 43.1** (a) Amikor egy *szabály* megsértése következményeként egy hajó egy másikat egy *szabály* megsértésére kényszerít, a másik mentesül.
- (b) Amikor egy hajó azon a *helyen* vagy *jelhelyen* belül vitorlázik, amelyre jogosult, és egy, ezt a *helyet* vagy *jelhelyet* megadni köteles hajóval történt eset következményeként megsérti a 2. rész A szakaszának egyik szabályát, a 15., 16. vagy 31. szabályt, a hajó mentesül.
- (c) Egy útjogos hajó, vagy amelyik azon a *helyen* vagy *jelhelyen* belül vitorlázik, amelyre jogosult, mentesül a 14. szabály megsértése alól, ha az érintkezés nem okoz kárt vagy sérülést.
- 43.2** Egy *szabály* megsértése alól mentesült hajónak nem szükséges büntetést vállalnia és nem büntethető az adott *szabály* megsértéséért.

44 BÜNTETÉSEK EGY ESET IDEJÉBEN**44.1 Büntetésvállalás**

Egy hajó egy kétfordulós büntetést vállalhat, ha egy versenyben történt eset során megsérthette a 2. rész egy vagy több szabályát. A hajó egy egyfordulós büntetést vállalhat, ha megsérthette a 31. szabályt. Alternatívaként a versenykiírás vagy a versenyutasítás meghatározhatja a pontozásos büntetés vagy másfajta büntetés alkalmazását, amely esetben a meghatározott büntetés helyettesíti az egyfordulós és a kétfordulós büntetést. Azonban

- (a) amikor egy hajó ugyanazon eset során megsérthette a 2. rész egy szabályát és a 31. szabályt is, nem kell a 31. szabály megsértéséért járó büntetést vállalnia;
- (b) ha a hajó szabálysértésével sérülést vagy súlyos kárt okozott, vagy a büntetésvállalása ellenére jelentős előnyre tett szert a futamban vagy a versenysorozatban, büntetésként ki kell állnia.

44.2 Egyfordulós és kétfordulós büntetések

Miután az esetet követően olyan hamar, ahogy csak lehetséges, kellő mértékben eltávolodott más hajóktól, a hajó úgy vállal egy egyfordulós vagy kétfordulós büntetést, hogy azonnal elvégzi a megkívánt számú, azonos irányban végrehajtott fordulót, amelyek mindegyike egy fordulást és egy perdülést tartalmaz. Amikor egy hajó a büntetését a célvonalon vagy annak közelében vállalja, a hajótest egészének a vonal pálya felőli oldalán kell lennie, mielőtt *célba* ér.

44.3 Pontozásos büntetés

- (a) Ha a versenykiírás vagy a versenyutasítás előírja, egy hajó úgy vállal pontozásos büntetést, hogy az eset utáni első észszerű alkalommal kitűz egy sárga lobogót.
- (b) Amikor egy hajó pontozásos büntetést vállalt, viselje a sárga lobogót a *célba* éréig kitűzve, és erre a célvonalon hívja fel a versenyrendezőség figyelmét. Egyúttal tájékoztassa a versenyrendezőséget az esetben érintett másik hajót azonosító adatokról. Ha ez nem oldható meg, tegye meg az első észszerű alkalommal, még az óvási határidőn belül.
- (c) A pontozásos büntetést vállaló hajó futambeli pontszámának kiszámításához a büntetés nélkül kapott pontszámát le kell rontani a versenykiírásban vagy a versenyutasításban közzétett büntetési pontszámmal. Ha nem határozzák meg a büntetési pontszámot, akkor a büntetés mértéke a *célba* nem ért (DNF) hajóknak járó pontszám 20%-ának megfelelő, a legközelebb tizedpontra kerekített (0,05 felfelé kerekítendő) szám. A többi hajó pontszámait nem szabad módosítani; így lehetséges, hogy két hajó azonos pontszámot kap. A büntetés következtében azonban a hajó nem kaphat rosszabb pontszámot, mint egy *célba* nem ért (DNF) hajó.

45 KIEMELÉS, KIKÖTÉS, HORGONYZÁS

A hajónak az előkészítő jelzéskor szabadon kell úsznia, és nem lehet sehova sem kikötve. Ezt követően nem emelhető ki, nem rögzíthető, kivéve víztelenítés, vitorlakurtítás (reffelés) vagy javítás céljából. A hajó horgonyozhat, vagy a legénység állhat a vízfenéken. A verseny folytatása előtt a horgonyt be kell vonni, kivéve, ha a hajó erre képtelen.

46 FELELŐS SZEMÉLY

A hajón egy felelős személynek kell tartózkodnia, akit a hajót benevező tag vagy szervezet jelölt meg. Lásd a 75. szabályt.

47 HULLADÉK ELHELYEZÉSE

A versenyzők és a támogató személyek ne juttassanak szándékosan hulladékot a vízbe. Ezt a szabályt a vízen tartózkodás teljes időtartama alatt alkalmazni kell. E szabály megsértéséért a büntetés a kizárásnál kisebb is lehet.

B SZAKASZ – FELSZERELÉSEL KAPCSOLATOS KÖVETELMÉNYEK

48 FELSZERELÉSI ÉS LEGÉNYSÉGI KORLÁTOZÁSOK

- 48.1** A hajó csak az előkészítő jelzéskor rajta lévő felszereléseket használhatja.
- 48.2** Szándékosan a legénység egyik tagja sem hagyhatja el a hajót, kivéve, ha beteg, vagy sérült, vagy veszélyben lévő személynek vagy vízijárműnek segít, vagy úszik. Aki véletlenül vagy úszás céljából elhagyta a hajót, újra fizikai kapcsolatba kell kerüljön a hajóval, mielőtt a legénység folytatja a vitorlázást a következő jelhez.

49 LEGÉNYSÉG HELYZETE, KÖTÉLKORLÁTOK

- 49.1** Kivül hevedereken és a comb alatt viselt merevítőkön kívül más eszköz nem használható arra, hogy a versenyző testét a fedélzeten kívülre helyezze.
- 49.2** Ha az osztályszabályok vagy bármilyen más szabály kötélkorlátot írnak elő, a versenyzők felsőtestük semmilyen részét sem helyezhetik azokon kívülre, kivéve azt a rövid időt, amely egy feladat teljesítéséhez szükséges. Azokon a hajókon azonban, ahol a korlát alsó és felső kötélből áll, és a versenyzők kifelé nézve ülnek úgy, hogy csípőjük az alsó kötélben belül van, felsőtestük a felső kötélben kívül lehet. A kötélkorlátnak feszesnek kell lennie, kivéve, ha az osztályszabályok vagy bármilyen más szabály meghatározzák a maximális behajlás mértékét. Ha az osztályszabályok nem határozzák meg a kötélkorlát anyagát vagy minimális átmérőjét, akkor azoknak meg kell felelniük a *World Sailing Különleges offshore szabályzata* vonatkozó előírásainak.

Megjegyzés: a szabályzat elérhető a *World Sailing* weboldalán.

50 VERSENYZŐK RUHÁZATA ÉS FELSZERELÉSE

- 50.1** (a) A versenyzők nem viselhetnek vagy hordhatnak magukon ruhát vagy felszerelést azért, hogy súlyukat növeljék.
- (b) Ezen túlmenően egy versenyző ruházata és felszerelése nem lehet több, mint 8 kilogramm; (a *vitorklásás felszerelési szabályainak* meghatározása szerinti) legénységi heveder vagy a térd alatt viselt ruházat (lábbelit is beleértve) súlyát nem számítva. Az osztályszabályok vagy a versenykiírás előírhatnak kisebb, vagy 10 kilogrammig nagyobb tömeget is. Az osztályszabályok belevehetik a megváltoztatott súlyhatárba a lábbelit és a térd alatt viselt ruházatot is. Egy legénységi hevedernek édesvízben pozitív felhajtóerővel kell rendelkeznie, és nem lehet nehezebb mint 2 kilogramm, kivéve azt az esetet, amikor az osztályszabályok 4 kilogrammig nagyobb tömeget engednek meg. A súlyokat a H függelék szerint kell meghatározni.
- (c) Egy legénységi hevedert a versenyzőnek bármikor könnyen le kell tudnia kapcsolni a trapézról vagy a hajó bármely más szerelvényéről.
- 50.2** Az 50.1(b) és az 50.1(c) szabály nem alkalmazható azon hajókra, amelyeknél előírás a felszerelt kötélkorlát.

51 MOZGATHATÓ BALLASZT

Minden mozgatható ballasztot, beleértve a fel nem húzott vitorlákat, gondosan kell elhelyezni. Vizet, holsúlyt vagy ballasztot nem szabad annak érdekében elmozdítani, hogy azzal megváltozzon a hajó hosszirányú úszáshelyzete vagy a stabilitása. A padlódeszkákat, válaszfalakat, ajtókat, lépcsőket és víztartályokat a helyükön kell hagyni, és minden rögzített kabintartozékot a hajón kell tartani. A fenékvíz azonban kimerhető.

52 KÉZI ERŐ

A hajó álló- és mozgó kötélzetét, rudazatát és a mozgatható hajótest-függelékeket csak a legénység erejével szabad állítani és mozgatni.

53 FELÜLETI SÚRLÓDÁS

A hajó nem ereszthet vagy lövellhet ki polimert vagy hasonló anyagot, vagy nem lehet olyan speciális struktúrájú felülete, amely javíthatja a víz áramlását a határrétegen belül.

54 ELŐMEREVÍTŐK (FORSTÁGOK) ÉS AZ ORRVITORLÁK ELSŐ SARKA

Az előmerevítőket (forstágokat) és az orrvitorlák első sarkát, a spinnaker staysait kivéve, amikor a hajó nem élesen szélnek irányba vitorlázik, körülbelül a hajó középvonalában kell rögzíteni.

55 VITORLÁK FELHÚZÁSA ÉS ÁLLÍTÁSA**55.1 Vitorlák cseréje**

Orrvitorlák vagy spinnakerek cseréje esetén az új vitorlát a cserélendő vitorla lehúzása előtt teljesen fel lehet húzni és be lehet állítani. Egyidejűleg azonban csak egy nagyvitorlát és – csere kivételével – csak egy spinnakert szabad felhúzva viselni.

55.2 Spinnakerbumok, orrvitorla-kitámasztó rudak

A perdülést leszámítva egyidejűleg csak egy spinnakerbumot vagy orrvitorla-kitámasztó rudat szabad használni. A használat során a rudak végét a *(Vitorlázás Felszerelési Szabályainak meghatározása szerinti)* legelső árbócrúdhhoz kell erősíteni.

55.3 Vitorlák behúzása

Semmilyen vitorlát nem szabad olyan eszköz segítségével vagy azon keresztül állítani, amely egy adott pontban kifelé ható nyomást gyakorolhatna a vitorlabehúzó kötélre vagy a vitorla hátsó sarkára, és amely ponton keresztül – a hajó vízszintes helyzetében – húzott függőleges egyenes a hajótesten vagy fedélzeten kívül esne, kivéve, hogy

(a) egy orrvitorla hátsó sarka kapcsolódhat *(A vitorlázás felszerelési szabályainak meghatározása szerint)* egy orrvitorla-kitámasztó rúdhhoz, amennyiben nincs felhúzva spinnaker;

- (b) bármely vitorla behúzható egy olyan bumhoz vagy átvezethető egy olyan bum felett, amelyet rendszeresen használnak egy vitorlához, és amelyet tartósan rögzítettek ahhoz az ábóchoz, amelyikhez ugyanennek a vitorlának a fejét erősítették;
- (c) egy orrvitorlát be lehet húzni saját vitorlarúdijához, amely fordulás esetén nem igényel állítást; és
- (d) egy vitorla rúdja behúzható egy erre a célra szolgáló könyökfához (bumkin).

55.4 Orrvitorlák és spinnakerek

Az 54. és az 55. szabály, valamint a G függelék alkalmazásában az orrvitorlára és a spinnakerre A vitorlázás felszerelési szabályainak meghatározását kell alkalmazni.

Megjegyzés: A vitorlázás felszerelési szabályai elérhető a World Sailing weboldalon.

56 KÖDJELZÉSEK ÉS FÉNYEK, FORGALOMELVÁLASZTÓ RENDSZEREK, NYOMKÖVETŐ RENDSZEREK

- 56.1** Amikor van megfelelő felszerelése, egy hajónak hanggal ködjelzéseket kell adnia, és az előírt fényjelzéseket kell viselnie, ahogy azt a Nemzetközi szabályzat az összeütközések elkerülésére a tengereken (IRPCAS) vagy az alkalmazható hatósági szabályok előírják.
- 56.2** Egy hajó feleljen meg az IRPCAS 10. szabálya: Forgalomválasztó rendszerek által előírt követelményeknek.

Megjegyzés: A TS Függelék, Forgalomválasztó rendszerek, elérhető a World Sailing weboldalon. A versenykiírás módosíthatja az 56.2 szabályt úgy, hogy rögzíti: a TS Függelék A, B vagy C szakaszát kell alkalmazni.

- 56.3** Amikor egy szabály előírja, hogy egy hajó rendelkezzen Automatic Identification System (AIS) transzponderrel vagy bármilyen más nyomkövető eszközzel, azt nem szabad kikapcsolni vagy a hatékonyságát szándékosan csökkenteni.

5. RÉSZ

ÓVÁSOK, ORVOSLAT, TÁRGYALÁSOK, HELYTELEN MAGATARTÁS ÉS FELLEBBEZÉSEK

A tárgyalási kérelmekre és a tárgyalások döntéseire vonatkozó űrlapok elérhetők a *World Sailing* weboldalán: www.sailing.org/racingrules.

A vitorlázás versenyszabályai nem követelik meg egy adott űrlap használatát.

A SZAKASZ – ÓVÁSOK; ORVOSLAT; TÁMOGATÓ SZEMÉLYEK

60 ÓVÁSOK

60.1 Óvási jog

Egy hajó vagy egy bizottság óvhat egy hajót.

60.2 Óvási szándék

(a) Ha az óvás az óvó által a versenyterületen megfigyelt esetre vonatkozik.

(1) Ha az óvó egy hajó, az „óvlak” („Protest”) szót kell kiáltania, és ha a hajójának a testhossza több mint 6 méter, minden egyes eset után az első észszerű alkalommal jól láthatóan ki kell tűznie egy piros lobogót. A lobogót mindaddig viselnie kell, amíg versenyben van.

(2) Ha az óvó egy bizottság, akkor a futam után, az óvási határidőn belül értesítenie kell a hajót óvási szándékáról.

(b) Ha azonban,

(1) az óvott az eset időpontjában hallótávolságon kívül van,

(2) az eset a pálya végigvitorlázása során elkövetett hiba volt,

(3) az óvó nem látta az esetet a versenyterületen,

(4) az óvási bizottság a 60.4(c) szabály alapján dönt úgy, hogy óv egy hajót,

akkor az óvóval szemben támasztott egyetlen követelmény az, hogy az első észszerű alkalommal értesítenie kell az óvottat az óvási szándékáról.

- (c) Ha az eset idején az óvó hajó számára nyilvánvaló, hogy bármely legénység tagja veszélyben van, vagy sérülés vagy súlyos kár keletkezett, a 60.2(a) és a 60.2(b) szabály követelményei nem vonatkoznak rá, de az óvási határidőn belül meg kell kísérelnie értesíteni óvási szándékáról a másik hajót.
- (d) Egy *bizottság* értesíthet óvási szándékáról egy hajót úgy, hogy a hivatalos hirdetőablán közzétesz egy közleményt.

60.3 Az óvás benyújtása

- (a) Az óvást írásban kell benyújtani, meghatározva az óvót, az óvottat és az esetet.
- (b) Az óvást a versenyirodán (vagy a versenyutasításban meghatározott más módon) az óvási határidőn belül kell benyújtani, kivéve, ha az óvási bizottság úgy dönt, hogy jó oka van a határidő meghosszabbítására. Az óvási határidő
 - (1) egy a versenyterületen megfigyelt esetre vonatkozó óvásnál a futamban utolsó hajó célba érésétől számított két óra, vagy
 - (2) más óvásoknál attól számított két óra, amikor az óvó számára hozzáférhetővé vált a vonatkozó információ.

Ha azonban a versenyutasítás más óvási határidőt szab meg, akkor azt a határidőt kell alkalmazni.

60.4 Az óvás érvényessége

- (a) Egy óvás érvénytelen,
 - (1) ha nem felel meg az óvás meghatározásában támasztott követelményeknek vagy a 60.2 vagy a 60.3 szabálynak,
 - (2) ha egy olyan hajótól származik, amely azt állítja, hogy a 2. rész valamely szabályát vagy a 31. szabályt sértették meg, de nem volt érintett az esetben, vagy nem látta az esetet, vagy
 - (3) amennyiben a 69. szabály vagy a 6. szabályban hivatkozott rendelkezés megsértésére hivatkozik, kivéve ha a szóban forgó rendelkezés megengedi ezt.

- (b) Egy óvás akkor is érvénytelen, ha egy *bizottság* nyújtja be, és olyan információn alapul, amely az alábbi források valamelyikéből származik:
- (1) orvoslati kérelem,
 - (2) érvénytelen óvás, vagy
 - (3) olyan személy tájékoztatása, akivel szemben *összeférhetetlenség* áll fenn (kivéve, ha az illető az érintett hajó képviselője).
- (c) A 60.4(b) szabály azonban nem alkalmazható egy olyan óvásra, amelyet
- (1) az óvási bizottság nyújt be, ha értesül egy hajót érintő olyan esetről, amelyben sérülés vagy súlyos kár keletkezhetett,
 - (2) az óvási bizottság nyújt be, ha egy érvényes óvás tárgyalása folyamán értesül arról, hogy bár a hajó nem volt a tárgyalásban *fél*, de az esetben érintett volt és megsérthetett egy *szabályt*, vagy
 - (3) a technikai bizottság nyújt be, mert egy elvégzett ellenőrzés után úgy döntött, hogy egy hajó vagy egy személyes felszerelés nem felel meg az osztályszabályoknak vagy az 50. szabálynak.

60.5 Óvási döntések

- (a) Az óvási bizottságnak egy óvás eldöntéséhez le kell folytatnia egy tárgyalást a 63. szabályban megfogalmazott követelményeknek megfelelően.
- (b) Egy hajó csak a következő módokon büntethető:
- (1) egy olyan óvástárgyaláson, amelyen *fél*,
 - (2) a 62.4, 64. vagy 69. szabály alapján, vagy
 - (3) egy olyan szabály alapján, amely egyértelműen kimondja, hogy a büntetés tárgyalás nélkül is kiszabható.

- (c) Ha az óvási bizottság úgy dönt, hogy egy hajó megsértett egy szabályt, ki kell zárnia, függetlenül attól, hogy az alkalmazható szabályt az óvásban megemlítették-e. A hajót azonban nem szabad kizárni, ha
- (1) mentesül vagy valamilyen más büntetés alkalmazandó rá,
 - (2) a hajó már vállalt egy alkalmazható büntetést, amely esetben csak akkor büntethető tovább, ha a megsértett szabály alapján kiszabott büntetés ki nem ejthető kizárás,
 - (3) a futamot újrarájtoltatják, vagy újravitorlásszák, amely esetben a 36. szabályt kell alkalmazni, vagy
 - (4) megsértett egy osztályszabályt, és a 60.5(d)(1) szabályt kell alkalmazni.
- Ha egy hajó akkor sértett meg egy szabályt, amikor nem volt versenyben, abban a futamban kell büntetni, amelyik időben legközelebb volt az esethez.
- (d) Ha az óvási bizottság úgy dönt, hogy egy hajó megsértett egy osztályszabályt,
- (1) a hajó nem büntethető, ha az osztályszabályokban meghatározott tűréseket meghaladó eltéréseket kár vagy a szokásos elhasználódás okozta, és azok nem javítják a hajó teljesítményét,
 - (2) a hajó addig nem versenyezhet tovább, amíg az eltéréseket nem javította ki, kivéve ha az óvási bizottság úgy dönt, hogy erre nincs, vagy nem volt észszerű lehetőség,
 - (3) további óvás nélkül kiszabhatja ugyanazt a büntetést a verseny korábbi összes olyan futamára, amelyen a hajó megsértette ugyanazt az osztályszabályt,
 - (4) a hajó továbbra is versenyezhet a következő futamokon a hajó módosítása nélkül, de csak akkor, ha írásban kijelenti, hogy szándékában áll fellebbezni. Ha azonban elmulasztja a fellebbezést, vagy a fellebbezés sikertelen, további tárgyalás nélkül ki kell őt zárni minden további futamból, amelyekben versenyzett.

61 ORVOSLAT

61.1 Orvoslat kérése vagy orvoslat megadásának megfontolása

- (a) Egy hajó kérhet orvoslatot.
- (b) A versenyrendezőség vagy a technikai bizottság kérhet orvoslatot egy hajó számára.
- (c) Az óvási bizottság tárgyalást hívhat össze abból a célból, hogy megfontolja orvoslat megadását egy hajó számára.

61.2 Orvoslati kérelmek

- (a) Az orvoslati kérelmet írásban kell beadni, meghatározva annak okát.
- (b) A kérelmet a versenyirodán kell benyújtani (vagy bármilyen más, a versenyutasításban meghatározott módon):
 - (1) ha a kérelem egy olyan eseten alapul, amely a versenyterületen történt, az óvási határidőn vagy az esetet követő két órán belül (a két lehetőség közül a későbbi időpontig),
 - (2) ha a kérelem az óvási bizottságnak az utolsó ütemezett versenynapon meghozott döntésén alapul, akkor legkésőbb 30 perccel a döntés közzététele után, vagy
 - (3) minden egyéb kérelmet a legrövidebb észszerű időn belül azután, hogy a vonatkozó információ hozzáférhetővé vált.Az óvási bizottságnak azonban ki kell terjesztenie a határidőt, ha erre jó ok van.

61.3 Érvénytelen kérelmek

A 61.2 szabálynak meg nem felelő orvoslati kérelmek érvénytelenek.

61.4 Orvoslati döntések

- (a) Az óvási bizottságnak a 63. szabállyal összhangban megtartott tárgyaláson kell döntenie, hogy megadja-e az orvoslatot.
- (b) Egy hajó akkor jogosult orvoslatra, ha futambeli vagy sorozatbeli pontszáma vagy helyezése, nem saját hibájából, jelentősen rosszabb lett vagy lehetett
 - (1) egy bizottság vagy a rendező szervezet helytelen cselekedete vagy mulasztása miatt; de nem az óvási bizottság döntése miatt, amikor a hajó a tárgyalásban fél volt,

- (2) egy a 2. rész valamely szabályát megsértő olyan hajó által okozott sérülés vagy fizikai kár miatt, amely megfelelő büntetést vállalt vagy megbüntették,
 - (3) egy nem versenyben lévő, *kitérésre kötelezett* vagy az *IRPCAS* vagy a nemzeti víziközlekedési útjogrendszer szabályait megsértő vízijármű által okozott sérülés vagy fizikai kár miatt,
 - (4) az 1.1 szabálynak megfelelően nyújtott segítség (kivéve a saját hajójának vagy legénységének nyújtott segítség) miatt, vagy
 - (5) egy másik hajó, vagy annak legénysége vagy *támogató személyének* tevékenysége miatt, amelyet a 2. szabály megsértéséért büntettek, vagy a 69. szabály megsértéséért büntettek vagy figyelmeztettek.
- (c) Amikor egy hajó jogosult orvoslatra, az óvási bizottság hozzon olyan határozatot, amely a lehető legméltányosabb az összes érintett hajó számára, függetlenül attól, hogy kérték-e orvoslatot. Ez lehet a hajók pontszámának (néhány példát felsorol az A9 szabály) vagy célba érési idejének helyesbítése, a futam *érvénytelenítése*, vagy a futam eredményének változatlanul hagyása, vagy valamilyen más megoldás.
- (d) Ha kétség merül fel a tényekkel vagy a megoldásoknak a futam vagy versenysorozat eredményére gyakorolt valószínű hatásával kapcsolatban, akkor – különösen egy futam *érvénytelenítése* előtt – az óvási bizottság szerezzen be bizonyítékokat megfelelő forrásokból.

62 TÁMOGATÓ SZEMÉLYEK

- 62.1** Az óvási bizottság egy hajótól vagy egy *bizottságtól* származó jelentésre, saját megfigyelésére, vagy bármilyen forrásból származó információra – beleértve ebbe a tárgyalás során nyert bizonyítékot is – alapozva tárgyalást hívhat össze annak megvizsgálására, hogy egy *támogató személy* megsértett-e egy szabályt.
- 62.2** Ha az óvási bizottság úgy dönt, hogy tárgyalást hív össze, azt a 63. szabállyal összhangban kell megtartania, és kijelölhet egy személyt, aki előadja a feltételezett szabálysértésre vonatkozó állításokat.
- 62.3** Ha az óvási bizottság úgy dönt, hogy egy *támogató személy, aki a tárgyaláson fél*, megsértett egy szabályt,
- (a) figyelmeztetésben részesítheti,
 - (b) kizárhatja a versenyről vagy annak helyszínéről, vagy bármilyen jogosultságot vagy kedvezményt megvonhat tőle,
 - (c) bármilyen más módon intézkedhet hatáskörén belül a szabályok adta lehetőségek szerint.
- 62.4** Mindezen felül, ha az óvási bizottság úgy dönt, hogy
- (a) a hajó a *támogató személy* szabálysértésének eredményeképpen versenyelőnyhöz juthatott, vagy
 - (b) a *támogató személy* újabb szabálysértést követett el, miután az óvási bizottság egy korábbi tárgyalást követően írásban figyelmeztette a hajót arra, hogy büntetésben részesülhet, akkor az óvási bizottság a tárgyaláson *fél* hajót is büntetheti egy *támogató személy szabálysértése* miatt, mégpedig a hajó egyetlen futamban elért pontszámának módosításával úgy, hogy a büntetés akár kizárás is lehet.

B SZAKASZ – TÁRGYALÁSOK ÉS DÖNTÉSHOZATAL

A 63. szabályt minden az óvási bizottság által lefolytatott tárgyaláson alkalmazni kell.

63 TÁRGYALÁSOK LEFOLYTATÁSA

63.1 A felek jogai

- (a) A tárgyalásban érintett összes
 - (1) felet értesíteni kell a tárgyalás időpontjáról és helyéről,
 - (2) fél számára elérhetővé kell tenni a tárgyalni szándékozott óvást, orvoslati kérelmet vagy jelentést,
 - (3) félnek észszerű időt kell hagyni a felkészülésre,
 - (4) fél egy-egy képviselőjének joga van a bizonyítékokat megvitató tárgyalás során végig jelen lenni, de ha az óvást a 2., 3. vagy 4. rész egy szabályának megsértése miatt nyújtották be, a hajók képviselői csak olyan személyek lehetnek, akik maguk is a hajón tartózkodtak az eset idején, kivéve, ha az óvási bizottságnak jó indoka van, hogy másként intézkedjen.
- (b) Ha egy fél nem jelenik meg a tárgyaláson, az óvási bizottság a távollétében is lefolytathatja a tárgyalást.

63.2 Tárgyalások

- (a) Az óvási bizottságnak minden benyújtott óvást és kérelmet tárgyalnia kell, kivéve, ha engedélyezi azok visszavonását.
- (b) Az óvási bizottság összevonhat több tárgyalást, ha azok ugyanarra az esetre vagy egymáshoz szorosan kapcsolódó esetekre vonatkoznak. A 69. szabály alapján megtartott tárgyalás azonban nem vonható össze semmilyen más típusú tárgyalással.
- (c) Ha az érvényességi követelmények teljesültek, az óvási bizottság megváltoztathatja az eset típusát, ha az esetre vonatkozó információk – beleértve ebbe a tárgyaláson megszerzett bizonyítékokat – alapján ez szükséges.

- (d) Ha az óvási bizottság úgy dönt, hogy a 60.4(c)(2) szabály alapján óv egy hajót, akkor zárja be a folyamatban lévő tárgyalást, nyújtson be óvást a szabályoknak megfelelően, majd tárgyalja az eredeti és új óvást együtt.
- (e) Különböző rendező szervezetek által lebonyolított különböző versenyeken résztvevő felek bevonásával tartott tárgyalást olyan óvási bizottságnak kell letárgyalnia, amelyet ezek a rendező szervezetek elfogadnak.

63.3 Összeférhetetlenség

- (a) Az óvási bizottság tagja nyilatkozzon bármilyen összeférhetlenségi okról, amint ez tudomására jut.
- (b) Az a tárgyalásban érintett fél, aki úgy véli, hogy az óvási bizottság egy tagjával kapcsolatban összeférhetlenség áll fenn, a lehető leghamarabb emeljen kifogást.
- (c) Az óvási bizottság azon tagja, akivel kapcsolatban összeférhetlenség áll fenn, nem lehet a tárgyaláson bizottsági tag, kivéve ha
 - (1) az összes fél beleegyezik, vagy
 - (2) az óvási bizottság úgy dönt, hogy az összeférhetlenség oka nem jelentős.

A World Sailing kiemelt versenyein azonban, vagy amikor a verseny helyszíne szerint illetékes nemzeti hatóság ezt írja elő, az a személy, akivel kapcsolatban összeférhetlenség áll fenn, nem lehet az óvási bizottság tagja.

- (d) Amikor a bizottság arról dönt, hogy jelentős-e az összeférhetlenség, vegye figyelembe
 - (1) a felek véleményét,
 - (2) az összeférhetlenség mértékét,
 - (3) a verseny szintjét,
 - (4) az eset fontosságát minden fél számára,
 - (5) a sportszerűség általános megítélését.

- (e) A 63.6(b) szabály alapján nyújtott bármely írásos információnak tartalmaznia kell az óvási bizottság bármilyen összeférhetetlenséggel kapcsolatos nyilatkozatát és bármely a 63.3(c)(2) szabály alapján hozott döntését.

63.4 Tárgyalási eljárás

- (a) Az óvási bizottságnak először az érvényességről kell döntenie. A tárgyalást be kell zárni, ha
- (1) az óvás vagy a kérelem érvénytelen, vagy
 - (2) a 60.4(c)(1) szabályra hivatkozva nyújtottak be óvást, és nem volt sérülés vagy súlyos kár.
- (b) Az óvási bizottság hallgassa meg a tárgyaláson jelenlévő feleket és tanúkat, valamint ismerje meg a további, általa szükségesnek ítélt bizonyítékokat. A hallomáson alapuló bizonyíték is elfogadható. A bizottság azonban figyelmen kívül hagyhatja a lényegtelen vagy indokolatlanul ismétlődő bizonyítékokat.
- (c) A tárgyaláson jelen lévő felek bármely bizonyítékot szolgáltató személynek tehetnek fel kérdéseket.
- (d) Az óvási bizottság azon tagja, aki látta az esetet, amint észszerűen lehetséges, közölje ezt a tényt a tárgyaláson jelenlévő felekkel.
- (e) Meghallgatásának idejét kivéve a tanút ki kell zárni a tárgyalásról, kivéve ha a tanú
- (1) egyben fél is, vagy
 - (2) az óvási bizottság tagja.

63.5 Döntések

- (a) Az óvási bizottságnak a bizonyítékokat és a vallomásokat megvizsgálva el kell döntenie, hogy milyen súllyal veszi figyelembe ezeket. Ezután a valószínűségek mérlegelésének elvét alkalmazva kell megállapítania a tényeket (kivéve, ha egy alkalmazható szabály másképp rendelkezik), majd a megállapított tényekre vonatkozóan alkalmaznia kell a szabályokat, ebből levonni a következtetéseit és meghozni a döntését.

- (b) Az óvási bizottság egyszerű többséggel hoz döntést. Ha a leadott szavazatok megoszlása egyenlő, az elnök egy további szavazatot adhat le.
- (c) Ha ellentmondás van
 - (1) két vagy több szabály között, azt azelőtt kell feloldani, mielőtt az óvási bizottság döntést hozna, és
 - (2) ha ezek a szabályok a versenykiírás, a versenyutasítás, vagy a versenyt irányító bármely más, a szabály meghatározásának (g) pontja szerinti dokumentumban található, az óvási bizottságnak azt a szabályt kell alkalmaznia, amelyik az összes érintett hajó számára a legmúltabb eredményt adja.
- (d) Ha az óvási bizottságnak kétségei vannak egy osztályszabály jelentésével kapcsolatban, kérdéseit a vonatkozó tényekkel együtt a szabály értelmezéséért felelős testület elé kell terjesztenie. A bizottságot döntéshozatalában e testület választja kötelezi.

63.6 A felek és mások tájékoztatása

- (a) Az óvási bizottságnak haladéktalanul tájékoztatnia kell a tárgyalásban érintett feleket a megállapított tényekről, az alkalmazott szabályokról, a döntésről, annak okairól, és a kiszabott büntetésről vagy a megítélt orvoslatról.
- (b) Ha egy fél a döntés közlését követő hét napon belül írásban kéri, a fenti tájékoztatást haladéktalanul meg kell adni számára írásban, és az óvási bizottság – amennyiben célszerűnek találja – elkészíthet vagy hitelesíthet egy vázlatrajzot az esetről.
- (c) Az óvási bizottság a fenti tájékoztatást bármely tárgyalás után – beleértve ebbe a 69. szabály szerinti tárgyalást is – közzéteheti, kivéve ha úgy dönt, hogy jó okkal nem teszi ezt meg.
- (d) Az óvási bizottság dönthet úgy, hogy a tájékoztatást a felek bizalmasan kapják meg.
- (e) Ha az óvási bizottság egy osztályszabály alapján büntet egy hajót, a fenti tájékoztatást meg kell küldenie az osztályszabályok szempontjából illetékes szervezetnek.

63.7 A tárgyalás újrainyítása

- (a) Az óvási bizottság újrainyithat egy tárgyalást, ha úgy dönt, hogy
- (1) egy fél elkerülhetetlen ok miatt nem volt jelen a tárgyaláson,
 - (2) jelentős tévedést követhetett el, vagy
 - (3) észszerű időn belül jelentős új bizonyíték vált elérhetővé.

Az óvási bizottságnak azonban újra kell nyitnia a tárgyalást, ha a nemzeti hatóság a 71.3 vagy az R5 szabály szerint kéri azt.

- (b) Egy tárgyalásban érintett fél a versenyirodán benyújtott írásbeli kérelemmel (vagy a versenyutasításban leírt valamilyen más módon) a döntés közlését követő 24 órán belül kérheti a tárgyalás újrainyítását. A kérelmet indokolással együtt kell benyújtani.

Az utolsó ütemezett versenynapon azonban a kérelmet az alábbiak szerint kell benyújtani

- (1) az óvási határidőn belül, ha a kérelmező *féllel* az előző napon közölték a döntést;
 - (2) 30 percen belül, ha a *féllel* aznap közölték a döntést. Az ezen szabálynak meg nem felelő kérelem érvénytelen.
- (c) Az óvási bizottságnak minden újrainyításra vonatkozó kérelmet mérlegelni kell. Amikor egy újrainyításra vonatkozó kérelmet mérlegelnek vagy a tárgyalást újrainyítják,
- (1) ha csak új bizonyítékokra támaszkodnak, az óvási bizottság tagjainak többségét lehetőleg az eredeti bizottság tagjai alkossák;
 - (2) ha jelentős tévedésen alapul, az óvási bizottságnak lehetőleg legalább egy új tagja legyen.

64 SAJÁT HATÁSKÖRBE KISZABOTT BÜNTETÉSEK

Ha egy hajó az óvási határidőn belül bejelenti, hogy megsértett egy, az óvási bizottság hatáskörében kiszabható büntetéssel büntetendő szabályt, az óvási bizottságnak úgy kell döntenie a megfelelő büntetésről, hogy figyelembe veszi az általa fontosnak tartott bizonyítékokat. Tárgyalás tartása nem szükséges.

65 JOGI FELELŐSÉG ÉS KÖLTSÉGEK

65.1 Ha bármely szabály megsértése miatt felvetődik a jogi felelősség kérdése, ideértve a pénzbeli kártérítési igények rendezését, azt a nemzeti hatóság előírásai szerint kell kezelni, amennyiben vannak ilyenek.

65.2 Az osztályszabályok alapján benyújtott óvásokból felmerülő bármilyen felmérési költséget a sikertelen félnek kell megfizetnie, kivéve, ha az óvási bizottság másként dönt.

Megjegyzés: nincsen 66–68. számú szabály

C SZAKASZ – HELYTELEN MAGATARTÁS

69 HELYTELEN MAGATARTÁS

69.1 Helytelen magatartás tilalma; Határozat

(a) Versenyző, hajótulajdonos vagy támogató személy ne tanúsítson helytelen magatartást.

(b) Helytelen magatartás:

(1) a jó modort sértő viselkedés, a sportszerűség megsértése vagy erkölcstelen viselkedés; vagy

(2) olyan viselkedés, amely a sportot méltatlan helyzetbe hozhatja vagy hozta.

(c) A 69.1(a) szabály feltételezett megsértése esetén a 69. szabály rendelkezései szerint kell eljárni. Ez nem képezheti óvás alapját.

69.2 Az óvási bizottság intézkedései

- (a) Ezen szabály alapján működő óvási bizottságnak legalább háromtagúnak kell lennie.
- (b) Amikor az óvási bizottság saját megfigyelésére vagy bármely más forrásból származó információ alapján, beleértve egy tárgyalás során nyert bizonyítékot is, úgy véli, hogy egy személy megsérthette a 69.1(a) szabályt, el kell döntenie, hogy összehív-e tárgyalást.
- (c) Amikor az óvási bizottságnak több információra van szüksége a tárgyalás összehívására vonatkozó döntés meghozatalához, fontolja meg egy vagy több személy kijelölését egy vizsgálat lefolytatására. Ezek a vizsgálók nem lehetnek annak az óvási bizottságnak a tagjai, amely eldönti az ügyet.
- (d) Amikor vizsgálot jelölnek ki, annak minden általa gyűjtött fontos – akár kedvező, akár kedvezőtlen – információt át kell adnia az óvási bizottságnak, és ha az úgy dönt, hogy tárgyalást hív össze, akkor a *feleknek* is.
- (e) Ha az óvási bizottság úgy dönt, hogy tárgyalást hív össze, a személyt azonnal, írásban értesítenie kell a feltételezett szabálysértésről, a tárgyalás időpontjáról és helyéről, továbbá követnie kell a 63. szabályban leírt eljárásokat az alábbiak kivételével:
 - (1) ha a World Sailing nem jelölt ki senkit a feltételezett szabálysértésre vonatkozó állítások előadására, akkor az óvási bizottság kijelölhet egy személyt erre.
 - (2) a feltételezett szabálysértő személy a tárgyaláson egy tanácsadót és egy képviselőt jelölhet meg, aki(k) a nevében eljárhat(nak).

- (f) Ha a fél
- (1) jó indokot hoz fel arra, hogy nem tud a tervezett időpontban eljönni a tárgyalásra, akkor az óvási bizottságnak új időpontra kell kitűznie a tárgyalást; vagy
 - (2) nem hoz fel jó indokot és nem jelenik meg a tárgyaláson, akkor az óvási bizottság a fél távollétében is lefolytathatja azt.
- (g) Az óvási bizottság a bizonyítékok mérlegelésekor alkalmazza a „megnyugtatóan kielégítő mértékű” bizonyítási szintet, amelynek meghatározásakor vegye figyelembe a feltételezett szabálysértés súlyosságát. Ha azonban az ebben a szabályban megkövetelt bizonyítási szint ellentmond egy ország jogszabályainak, akkor a nemzeti hatóság – a World Sailing jóváhagyásával – egy erre a szabályra vonatkozó nemzeti előírással módosíthatja ezt.
- (h) Amikor az óvási bizottság úgy dönt, hogy egy versenyző vagy hajótulajdonos megsértette a 69.1(a) szabályt, az alábbiak közül egyet vagy akár többet is alkalmazhat:
- (1) figyelmeztetésben részesítheti;
 - (2) egy vagy több futamban módosíthatja hajója pontszámát, beleértve a kizárás(oka)t, amely(ek) lehet(nek) kiejthető(k) vagy nem kiejthető(k) a sorozatbeli pontszámból;
 - (3) kizárhatja a személyt a versenyről vagy annak helyszínéről, vagy bármilyen jogosultságot vagy kedvezményt megvonhat tőle; és
 - (4) bármilyen más módon intézkedhet hatáskörén belül a szabályok által szabott keretek között.
- (i) Amikor az óvási bizottság úgy dönt, hogy egy támogató személy sértette meg a 69.1(a) szabályt, a 62.3 és a 62.4 szabályt kell alkalmazni.

- (j) Ha az óvási bizottság
- (1) a DNE büntetésnél nagyobb büntetést szab ki;
 - (2) kizárja a személyt a versenyről vagy annak helyszínéről;
vagy
 - (3) bármely más esetben, amikor helyénvalónak ítéli, jelentenie kell megállapításait, beleértve a megállapított tényeket, következtetéseit és döntését a személy nemzeti hatóságának, vagy a World Sailing Etikai kódexében meghatározott kiemelt nemzetközi versenyek esetében a World Sailingnek. Ha az óvási bizottság a 69.2(f)(2) szabály szerint járt el, a jelentésnek ezt a tényt és ennek indokait is tartalmaznia kell.
- (k) Ha az óvási bizottság úgy dönt, hogy a fél távollétében nem folytatja le a tárgyalást, vagy az óvási bizottság már elhagyta a versenyt és a 69.1 (a) szabály feltételezett megsértéséről szóló jelentés érkezik, a versenyrendezés vagy a rendező szervezet kijelölheti ugyanazt vagy egy másik óvási bizottságot, hogy a jelen szabály szerint eljárjon. Amennyiben az óvási bizottság úgy dönt, hogy a tárgyalás megtartása nem célravezető, be kell gyűjtenie minden elérhető információt, és amennyiben a feltételezés jogosnak látszik, jelentést kell tennie a személy nemzeti hatóságának, vagy a World Sailing Etikai kódexében meghatározott kiemelt nemzetközi versenyek esetében a World Sailingnek.

69.3 A nemzeti hatóság és a World Sailing intézkedései

A nemzeti hatóságok és a World Sailing fegyelmi jogosultságait, eljárásait és felelősségi körét a World Sailing Etikai szabályzata határozza meg. A nemzeti hatóságok és a World Sailing ezen szabályzat alapján további büntetéseket is kiszabhatnak, beleértve ebbe a versenyzési jogosultság felfüggesztését is.

D SZAKASZ – FELLEBBEZÉSEK

70 FELLEBBEZÉSEK ÉS A NEMZETI HATÓSÁGHOZ INTÉZETT KÉRELMEK

- 70.1** A 70.3 szabály alkalmazásának kivételével egy tárgyalásban érintett *fél*nek joga van az óvási bizottság döntése vagy eljárása ellen – de a megállapított tények ellen nem – a nemzeti hatósághoz fellebbezni. Ezen kívül egy *fél* fellebbezhet, ha az óvási bizottság elmulasztotta a tárgyalás megtartását vagy a döntéshozatalt.
- 70.2** Az óvási bizottság kérheti döntésének megerősítését vagy helyesbítését a nemzeti hatóságtól.
- 70.3** Nem lehet fellebbezni az alábbi esetekben hozott döntések ellen:
- (a) amelyeket az N Függeléknek megfelelően, szabályosan összeállított nemzetközi versenybíróóság hozott meg,
 - (b) amelyek elengedhetetlenek egy olyan futam eredményének megállapításához, amely kvalifikál egy hajót a verseny egy későbbi szakaszában, vagy egy következő versenyen történő részvételre (és a nemzeti hatóság előírhatja, hogy ehhez jóváhagyását kell kérni),
 - (c) amelyek egy olyan versenyen születtek, ahol csak
 - (1) a nemzeti hatósághoz tartozó szervezet vagy egy ilyen szervezet tagja által, vagy
 - (2) a nemzeti hatóság természetes személy tagja által nevezett hajók indulhatnak, feltéve hogy a nemzeti hatóság hozzájárulását adta ezen szabály alkalmazásához, vagy
 - (d) amelyeket az N függeléknek megfelelően összeállított óvási bizottság hozott meg, eltekintve attól, hogy az óvási bizottságban csak két főnek kell nemzetközi versenybírónak lennie, és feltételezve, hogy a nemzeti hatóság – a World Sailinggel történt tanácskozás után – ezt jóváhagyta.
- Azonban (b), (c) és (d) csak akkor alkalmazható, ha ez szerepelt a versenykiírásban vagy a versenyutasításban.

- 70.4** A 70–72. szabályokban nevesített nemzeti hatóság az a szervezet, amelynek a rendező szervezet a 89.1 szabály szerint a tagja. Ha azonban a hajók versenyzés közben több nemzeti hatóság fennhatósága alá tartozó vizeken keresztül haladnak át, akkor a fellebbezést vagy kérelmet annak a nemzeti hatóságnak kell küldeni, ahol a célvonal található, kivéve, ha a versenyutasítás más nemzeti hatóságot jelöl meg.
- 70.5** A fellebbezések és kérelmek feleljenek meg az R függeléknek.

71 A NEMZETI HATÓSÁG DÖNTÉSEI

- 71.1** Egy olyan személy, akivel szemben *összeférhetetlenség* áll fenn, vagy aki az óvási bizottság tagja volt, nem vehet részt egy fellebbezési, megerősítési vagy módosítási kérelem tárgyalásának vagy döntéshozatalának egyetlen részében sem.
- 71.2** A nemzeti hatóságnak el kell fogadnia az óvási bizottság által rögzített tényeket, kivéve, ha az R5 szabályt alkalmazzák.
- 71.3** A nemzeti hatóság:
- (a) fenntarthatja, módosíthatja vagy megfordíthatja az óvási bizottság döntését, (beleértve az érvényességgel kapcsolatos vagy a 69. szabály alapján hozott döntést),
 - (b) elrendelheti, hogy a tárgyalást nyissák újra,
 - (c) elrendelheti, hogy ugyanaz vagy egy új óvási bizottság (amelyet a nemzeti hatóság jelölhet ki) tartson új tárgyalást.
- 71.4** Ha a nemzeti hatóság a tárgyalás újrainítását rendeli el, belátása szerint korlátozhatja az újrainított tárgyalás tárgykörét.
- 71.5** Ha a nemzeti hatóság úgy dönt, hogy egy hajó, amely az óvástárgyaláson *fél* volt, megsértett egy *szabályt*, és nem mentesül, meg kell büntetnie a hajót, függetlenül attól, hogy a hajó vagy a *szabály* szerepel-e az óvási bizottság döntésében.
- 71.6** A nemzeti hatóság döntése végleges. A nemzeti hatóságnak írásban meg kell küldenie a döntést a tárgyalásban érintett összes *félnek* és az óvási bizottságnak, akiket ez a döntés kötelez.

72 ÉRTELMEZÉSEK

A nemzeti hatóság tagegyesülete vagy más formában működő tagszervezete kérheti a nemzeti hatóságtól a szabályok értelmezését, feltéve, hogy ez nem érint olyan óvási bizottsági döntést, amely ellen fellebbezést lehet benyújtani. Az értelmezést nem lehet arra felhasználni, hogy megváltoztassanak egy korábbi óvási bizottsági döntést.

6. RÉSZ**NEVEZÉS ÉS FELTÉTELEK****75 NEVEZÉS EGY VERSENYRE**

- 75.1** Egy versenyre történő nevezéshez a hajónak teljesítenie kell a versenyrendező szervezet követelményeit. A hajót benevezheti
- (a) egy World Sailing tag nemzeti hatóság által bejegyzett egyesület vagy szervezet tagja,
 - (b) egy ilyen egyesület vagy szervezet, vagy
 - (c) a World Sailing tag nemzeti hatóság egy tagja.

76 HAJÓK VAGY VERSENYZŐK KIZÁRÁSA

- 76.1** A rendező szervezet vagy a versenyrendezőség visszautasíthatja vagy törölheti egy hajó nevezését vagy kizárhat egy versenyzőt, feltéve, hogy
- (a) ezt az első futam rajtja előtt, a hajó vagy versenyző nevezésének kézhez vétele után teszi meg, és
 - (b) alapos indoklást ad ehhez.
- Ha a hajó kéri, azonnal rendelkezésére kell bocsátani az indoklást írásban.
- 76.2** A rendező szervezet vagy a versenyrendezőség azonban nem utasíthatja vissza vagy nem törölheti egy hajó nevezését, vagy nem zárhat ki egy versenyzőt
- (a) hirdetés miatt, ha a hajó vagy a versenyző megfelel a World Sailing Hirdetési szabályzatának, illetve
 - (b) világ- és kontinensbajnokságokon, ha a nevezés a meghatározott kvótán belül van és nem szerezték meg az illetékes World Sailing osztályszövetség (vagy az Offshore Racing Congress) vagy a World Sailing jóváhagyását.
- 76.3** Orvoslatot kérhet egy hajó vagy versenyző, amennyiben úgy véli, hogy az elutasítás vagy törlés helytelen volt, vagy az megsértette a 76.2 szabályt.

77 VITORLÁK AZONOSÍTÓJELEI

A hajóknak meg kell felelniük a G függelék osztályjelzésekkel, nemzeti betűjelekkel és vitorlaszámokkal kapcsolatos követelményeinek.

78 OSZTÁLYSZABÁLYOK TELJESÍTÉSE, TANÚSÍTVÁNYOK

78.1 Amíg egy hajó versenyben van, tulajdonosának vagy bármilyen más felelős személynek biztosítania kell azt, hogy a hajó mindenkor feleljen meg osztályszabályainak, és hogy felmérési vagy előnyszámítási tanúsítványa, ha van ilyen, érvényes maradjon. Ezen túl a hajó olyan más időpontokban is teljesítse ezt a követelményt, amelyeket az osztályszabályok, a versenykiírás vagy a versenyutasítás határoznak meg. Ha egy szabály úgy rendelkezik, hogy az osztályszabályok megsértéséért kizárásnál kisebb büntetés is adható, akkor ugyanez a büntetés vonatkozik ennek a szabálynak a megsértésére is.

78.2 Amikor egy szabály megköveteli, hogy versenyzés előtt egy érvényes tanúsítványt bemutassanak vagy annak meglétét igazolják, de ez nem teljesíthető, a hajó versenyezhet, amennyiben a megfelelő bizottság a hajó felelős személye által aláírt nyilatkozatot kap arról, hogy létezik érvényes tanúsítvány. A hajó köteles a tanúsítványt bemutatni vagy arról gondoskodni, hogy a megfelelő bizottság meggyőződhesen annak létezéséről a verseny vagy a sorozatverseny első fordulójának utolsó napja – amelyik előbb van – kezdetéig. E szabály megsértéséért a büntetés a verseny összes futamából történő tárgyalás nélküli kizárás.

79 KATEGORIZÁLÁS

Ha a versenykiírás vagy az osztályszabályok úgy rendelkeznek, hogy néhány vagy valamennyi versenyzőnek meg kell felelnie a kategorizálási követelményeknek, a kategorizálást a World Sailing Vitorlázók kategorizálási szabályzatában leírtak szerint kell végrehajtani.

80 ÚJ IDŐPONTRA KITÚZÓTT VERSENY

Amikor egy versenyt a versenykiírásban rögzített időponttól eltérő, új időpontra tűznek ki, minden benevezett hajót értesíteni kell erről. A versenyrendezőség új nevezéseket is elfogadhat, ha azok a nevezés eredeti határidejét kivéve a nevezés összes követelményének megfelelnek.

7. RÉSZ

ESEMÉNYSZERVEZÉS

85 SZABÁLYOK MÓDOSÍTÁSA

- 85.1** Egy szabály módosításának kimondottan hivatkozni kell a szabályra és meg kell adnia a módosítást. Szabálymódosításnak kell tekinteni egy szabály kiegészítését vagy a szabály egészben vagy részben való törlését is.
- 85.2** A következő típusú szabályokat csak az alább jelzett módon szabad módosítani.

<i>Szabály típusa</i>	<i>Csak akkor módosítható, ha megengedi a</i>
Versenyszabály	86. szabály
Egy World Sailing szabályzatban található szabály	szabályzatban található szabály
Nemzeti hatóság előírása	88.2 szabály
Osztályszabály	87. szabály
Versenykiírásban található szabály	89.2(b) szabály
Versenyyutasításban található szabály	90.2(c) szabály
Bármilyen, az eseményre vonatkozó dokumentumban található szabály	magában a dokumentumban található szabály

86 VERSENYSZABÁLYOK MÓDOSÍTÁSA

86.1 Egy versenyszabály csak akkor módosítható, ha magában a szabályban megengedett, vagy a következők szerint:

- (a) Egy nemzeti hatóság előírásai módosíthatnak egy versenyszabályt, de nem módosíthatják a Meghatározásokat; a Bevezetésben lévő szabályokat; a 2. vagy 7. részt; 1., 2., 3., 5., 6., 42., 43., 47., 50., 63.3, 69., 70., 71., 72., 75., 76.2(b) vagy 79. szabály; valamint egy, a függelékekben lévő olyan szabályt, amelyik módosítja ezeknek a szabályoknak egyikét; a H vagy N függelékeket; vagy egy, a 6.1 szabályban felsorolt World Sailing szabályzatok egy szabályát.
- (b) A versenykiírás vagy a versenytasítás módosíthat egy szabályt, de nem módosíthatja a 4., 76.1 vagy 76.2(a) szabályt, az R függelékét vagy a 86.1(a) szabályban felsorolt szabályokat.
- (c) Osztályszabályok csak a 42., 49., 51., 52., 53., 54., 55. és 78.2 szabályokat módosíthatják.

86.2 A 86.1 szabály kivételeként a World Sailing korlátozott körülmények között engedélyezheti a versenyszabályok módosítását egy meghatározott nemzetközi versenyre. A felhatalmazást rögzíteni kell egy, a rendező szervezetnek címzett jóváhagyó levélben, a versenykiírásban, és a levelet közzé kell tenni a hivatalos hirdetőtáblán.

86.3 Ha egy nemzeti hatóság úgy írja elő, a 86.1 szabályban foglalt korlátozások nem alkalmazhatók, ha a szabálymódosítások célja kísérleti szabályok fejlesztése vagy kipróbálása. A nemzeti hatóság előírhatja, hogy jóváhagyása szükséges az ilyen módosításokhoz.

87 OSZTÁLYSZABÁLYOK MÓDOSÍTÁSA

A versenykiírás csak akkor módosíthat egy osztályszabályt, ha azt az osztályszabályok megengedik, vagy ha az osztályszövetség módosításra vonatkozó írásos engedélyét a hivatalos hirdetőtáblán közzéteszik.

88 NEMZETI ELŐÍRÁSOK

88.1 Az alkalmazott előírások

Egy versenyen annak a nemzeti hatóságnak az előírásai alkalmazhatók, amelyikhez a rendező szervezet a 89.1 szabály alapján társult. Ha azonban a hajók versenyzés közben több nemzeti hatóság vizein hajóznak keresztül, akkor a versenykiírásnak kell azonosítania az alkalmazásra kerülő előírásokat és azok alkalmazásának idejét.

88.2 Az előírások módosítása

A versenykiírás vagy a versenyutasítás módosíthat egy előírást. Egy nemzeti hatóság azonban az e szabályhoz kapcsolódó előírásával korlátozhatja előírásai módosításának lehetőségét, feltéve, hogy a World Sailing jóváhagyja ezt. A korlátozott előírásokat nem lehet módosítani.

89 RENDEZŐ SZERVEZET, VERSENYKIÍRÁS, A VERSENY TISZTSÉGVISELŐINEK KIJELÖLÉSE

89.1 Rendező szervezet

A versenyeket egy rendező szervezetnek kell rendeznie, amely legyen:

- (a) a World Sailing;
- (b) egy nemzeti hatóság, amely a World Sailing tagja;
- (c) egy tagegyesület;
- (d) egy tagszervezet, amely nem egyesület, és ha a nemzeti hatóság úgy írja elő, annak jóváhagyásával, vagy egy tagegyesülettel együttműködve;
- (e) egy nem tag osztályszövetség, akár a nemzeti hatóság jóváhagyásával, akár egy tagegyesülettel együttműködve;
- (f) kettő vagy több a fenti szervezetek közül;
- (g) egy nem tagszervezet egy tagegyesülettel együttműködve, ahol a szervezet az egyesület tulajdona, vagy annak irányítása alá tartozik. Az egyesület nemzeti hatósága előírhatja, hogy egy ilyen versenyhez a jóváhagyása szükséges; vagy

- (h) ha a World Sailing és az egyesület nemzeti hatósága jóvá hagyja, egy nem tagszervezet egy tagegyesülettel együttműködve, ahol a szervezet nem az egyesület tulajdona, és nem annak irányítása alá tartozik.

A 89.1 szabályban egy szervezet tagszervezet, ha az a helyszín nemzeti hatóságának tagja; egyébként a szervezet nem tagszervezet. Ha azonban a hajók versenyzés közben több nemzeti hatóság vizein hajóznak keresztül, egy szervezet tagszervezet, ha bármelyik, a hajózás során érintett kikötő nemzeti hatóságának tagja.

89.2 Versenykiírás, a verseny tisztségviselőinek kijelölése

- (a) A rendező szervezetnek közzé kell tennie egy, a J1 szabálynak megfelelő versenykiírást írásban.
- (b) A versenykiírás módosítható, ha erről megfelelő tájékoztatás történik.
- (c) A rendező szervezetnek ki kell jelölnie a versenyrendezőset, és ha helyénvaló, az óvási bizottságot, a technikai bizottságot és döntőbírókat. A versenyrendezőset, a nemzetközi versenybírószágot, a technikai bizottságot és a döntőbírókat azonban a rendelkezéseinek megfelelően a World Sailing is kijelölheti.

90 VERSENYRENDEZŐSÉG, VERSENYUTASÍTÁS, PONTSZÁMÍTÁS

90.1 Versenyrendezőség

A versenyrendezőségnek a rendező szervezet irányításával és a szabályok követelményeinek megfelelően kell a futamokat levezetnie.

90.2 Versenyutasítás

- (a) A versenyrendezőségnek közzé kell tennie egy, a J2 szabálynak megfelelő írásos versenyutasítást.
- (b) Amikor helyénvaló, olyan versenyen, ahol más országokból is várnak nevezéseket, a versenyutasításnak tartalmaznia kell az alkalmazott nemzeti előírásokat angol nyelven.

- (c) A versenyutasítás módosítható, amennyiben a módosítást a versenyutasításban megadott időpont előtt a hivatalos hirdetőtáblán írásban közzéteszik, vagy a vízen minden egyes hajóval a figyelmeztető jelzés előtt közlik. Szóbeli módosítás csak a vízen tehető, és csak akkor, ha ennek eljárását a versenyutasítás tartalmazza.

90.3 Pontszámítás

- (a) A versenyrendezőségnek az A függelék szerint kell értékelnie a futamokat vagy a versenysorozatot, kivéve, ha a versenykiírás vagy a versenyutasítás egyéb más rendszert határoz meg. Egy futamot értékelni kell, ha azt nem érvénytelenítették, és egy hajó végigvitorlázta a pályát a futam időkorlátozásán belül, ha van ilyen, még akkor is, ha visszalép vagy kizárják.
- (b) Amikor egy pontszámítási rendszer egy vagy több futambeli pontszám kijelölését teszi lehetővé, akkor a nem kijelölhető kizárásért (DNE) járó pontszámát bele kell számítani a hajó sorozatbeli pontszámába.
- (c) Ha a versenyrendezőség saját feljegyzéseiből vagy megfigyeléseiből megállapítja, hogy egy hajót nem megfelelően értékelt, javítsa a hibáját és a versenyzők részére tegye elérhetővé a javított pontszámokat.
- (d) A versenyrendezőségnek a szabályok szerint hozott döntéseknek megfelelően, az óvási bizottság vagy egy nemzeti hatóság utasítására végre kell hajtania a pontszámítási módosításokat.
- (e) Ha a versenykiírás úgy rendelkezik, a 90.3 (a), (b), (c) és (d) szabályok rendelkezései ellenére nem módosíthatók a futambeli vagy a sorozatbeli pontszámok, beleértve ebbe a hibák javítását is, ha több, mint 24 órával az alábbi időpontok után kezdeményezték:
- (1) az esemény utolsó futama óvási határidejének lejártá,
 - (2) az óvási bizottság egy döntésének közzétevése az esemény utolsó futamát követően, vagy

(3) az esemény eredményeinek közzététele.

Ez alól kivételt képeznek azonban a 6., a 69. vagy a 71. szabályok alapján meghozott döntések, amelyek módosíthatják a pontszámokat. A versenykiírás a 24 órát eltérő időtartamra módosíthatja.

91 ÓVÁSI BIZOTTSÁG

Az óvási bizottság legyen egy

(a) a rendező szervezet vagy a versenyrendezőség által kijelölt bizottság; (Egy nemzeti hatóság a hatáskörébe tartozó eseményekre előírhatja a bizottság minimális létszámát.);

(b) a rendező szervezet által vagy a World Sailing rendelkezéseiben előírtak szerint kijelölt nemzetközi versenybíróóság, amelyet az N1 szabálynak megfelelően kell összeállítani, és amelynek jogait és felelősségi körét az N2 szabály írja le. Egy nemzeti hatóság előírhatja, hogy szükséges a jóváhagyása a joghatósága alá tartozó események nemzetközi versenybíróóságainak kijelöléséhez, kivéve a World Sailing versenyeket vagy azokat, amelyekre a World Sailing jelöli ki a nemzetközi versenybíróóságot a 89.2(c) szabály alapján; vagy

(c) a nemzeti hatóság által a 71.3(c) szabály alapján kijelölt bizottság.

92 TECHNIKAI BIZOTTSÁG

92.1 A technikai bizottságnak legyen legalább egy tagja, és legyen a rendező szervezet vagy a versenyrendezőség által kijelölt, vagy a World Sailing rendelkezéseiben előírtak szerint kijelölt bizottság.

92.2 A technikai bizottságnak a rendező szervezet irányításával és a szabályok követelményeinek megfelelően kell a felszerelés-ellenőrzést és a versenyhez kapcsolódó felmérést elvégeznie.

A FÜGGELÉK

PONTSZÁMÍTÁS

Lásd a 90.3 szabályt.

A1 FUTAMOK SZÁMA

A tervezett futamok számát és a versenysorozat értékeléséhez szükséges futamok számát a versenykiírásban vagy a versenyutasításban kell meghatározni; lásd a 90.3(a) szabályt.

A2 SOROZATBELI PONTSZÁMOK

- A2.1** Minden hajó sorozatbeli pontszáma, figyelembe véve a 90.3(b) szabályt, az összes futambeli pontszámának összegéből kivonva a legrosszabb pontszámát. A versenykiírás vagy a versenyutasítás azonban más módon is rendelkezhet, például úgy, hogy egy pontszám sem ejthető ki, vagy két vagy több pontszám ejthető ki, vagy meghatározott számú pontszám ejthető ki, ha meghatározott számú futamot értékelték; lásd a 90.3(a) szabályt. Ha egy hajónak két vagy több egyenlően legrosszabb pontszáma van, akkor a versenysorozatban korábban vitorlázott futam(ok) pontszámát (pontszámait) kell kiejteni. Az a hajó nyer, amelynek a legalacsonyabb a sorozatbeli pontszáma, a többieket sorozatbeli pontszámaiknak megfelelően kell rangsorolni.
- A2.2** Ha egy hajó a versenysorozat valamely futamára nevezett, a versenysorozat egészén értékelni kell.

A3 RAJTIDŐK ÉS CÉLBA ÉRÉSI HELYEK

Egy hajó rajtideje a rajtjelzésének ideje, és a hajók célba érési helyét célba érési sorrendjük határozza meg. Amikor azonban egy előnyszámítási vagy értékelési rendszert használnak, a hajó célba érési helyét korrigált ideje határozza meg.

A4 PONTSZÁMÍTÁSI RENDSZER

Ha a versenykiírás vagy a versenyutasítás nem határoz meg egy másik rendszert, ezt a legkisebb pontrendszert kell alkalmazni; lásd a 90.3(a) szabályt.

Minden célba érő hajót, amely a későbbiekben nem lép vissza, amelyet nem büntetnek vagy nem adnak neki orvoslatot, az alábbiak szerint kell értékelni:

<i>Célba érési hely</i>	<i>Pont</i>
Első	1
Második	2
Harmadik	3
Negyedik	4
Ötödik	5
Hatodik	6
Hetedik	7
Ezután minden helyezett	+1 pont

A5 A VERSENYRENDEZŐSÉG ÁLTAL MEGÁLLAPÍTOTT PONTSZÁMOK

- A5.1** Amennyiben a versenyrendezőség megállapítja, hogy egy hajó:
- (a) nem vitorlázta végig a pályát,
 - (b) nem tett eleget a 30.2, 30.3, 30.4 vagy a 78.2-es szabálynak, vagy
 - (c) visszalépett vagy büntetést vállalt a 44.3(a) szabálynak megfelelően,

tárgyalás nélkül értékelheti. Csak az óvási bizottság változtathatja meg a hajó pontszámát a hajó hátrányára.

- A5.2** Azt a hajót, amelyik nem vitorlázta végig a pályát, a futamból kiállt vagy attól visszalépett, vagy kizárták, a versenysorozatba bevezetett hajók számánál eggyel nagyobb célba érési helyért járó ponttal kell értékelni. Azt a hajót, amelyet a 30.2 szabály alapján büntettek vagy a 44.3(a) szabály alapján büntetést vállalt, a 44.3(c) szabály szerint kell értékelni.

A5.3 Ha a versenykiírás vagy a versenyutasítás előírja az A5.3 szabály alkalmazását, az A5.2 szabály úgy módosul, hogy az a hajó, amelyik megjelent a rajtterületen, de nem vitorlázta végig a pályát, a futamból kiállt vagy attól visszalépett, vagy kizárták, a rajtterületen megjelent hajók számánál eggyel nagyobb célba érési helyért járó ponttal kell értékelni, és azt a hajót, amelyik nem jelent meg a rajtterületen, a versenysorozatba benevezett hajók számánál eggyel nagyobb célba érési helyért járó ponttal kell értékelni.

A6 MÁSHAJÓK HELYEZÉSÉNEK ÉS PONTSZÁMAINAK MÓDOSÍTÁSA

A6.1 Ha egy hajót kizárnak egy futamból, vagy célba érés után visszalép attól, vagy „nem vitorlázta végig a pályát” értékelést kapott, minden rosszabb célba érési hellyel rendelkező hajót eggyel előbbre kell léptetni.

A6.2 Ha az óvási bizottság úgy dönt, hogy pontszámának meghatározásával orvoslatban részesít egy hajót, akkor a többi hajó pontszámait nem szabad módosítani, kivéve, ha az óvási bizottság másképpen dönt.

A7 FUTAMBELI HOLTVERSENYEK

Ha a hajók egyszerre haladnak át a célvonalon, vagy egy előny számítási vagy értékelési rendszer használata esetén egyenlő korrigált időeredménnyel rendelkeznek, a holtverseny kialakulásának helyét és a közvetlenül utána következő hely(ek)et össze kell adni, és egyenlően kell elosztani. Ha egy futam díjazott helyén van holtverseny, akkor a díjat meg kell osztani, vagy mind egyik hajónak azonos díjat kell adni.

A8 SOROZATBELI HOLTVERSENYEK

A8.1 Ha két vagy több hajó sorozatbeli pontszámaiban alakul ki holtverseny, mindegyik hajó futambeli pontszámait a legjobbtól a legrosszabbig sorrendbe kell állítani, és az első pont(ok)nál, ahol különbség van, a jobb pontszámmal rendelkező hajó(k) javára kell eldönteni holtversenyt. Kiejtett futamok pontszámai nem használhatók fel.

A8.2 Ha továbbra is fennáll a holtverseny két vagy több hajó között, akkor az utolsó futambeli pontszámaik alapján kell őket rangsorolni. Minden további fennmaradó holtversenyt a holtversenyben lévő hajók utolsó előtti, az azt megelőző, és így további futamaik pontszámai felhasználásával kell feloldani. Ezeket a pontszámokat akkor is fel kell használni, ha közülük néhány kiejtett futamból származik.

A9 ORVOSLATOKKAL KAPCSOLATOS ÚTMUTATÁS

Ha az óvási bizottság úgy dönt, hogy úgy ad orvoslato egy hajónak, hogy megváltoztatja egy futambeli pontszámát, javasolt megfontolni, hogy pontszáma

- (a) legyen egyenlő a kérdéses futam kivételével a versenysorozat összes futamában elért pontszámok átlagával a legközelebbi tizedre kerekítve (0,05 felfelé kerekítve);
- (b) legyen egyenlő a versenysorozat kérdéses futama előtti futamaiban elért pontszámok átlagával a legközelebbi tizedre kerekítve (0,05 felfelé kerekítve); vagy
- (c) az orvoslato alapjául szolgáló eset idejében a futamban elfoglalt helyén alapuljon.

A10 PONTSZÁMÍTÁSI RÖVIDÍTÉSEK

Ezeket a pontszámítási rövidítéseket kell használni a leírt körülmények rögzítésére:

- DNC Nem *rajtolt*; nem jelent meg a rajtterületen
- DNS Nem *rajtolt* (más, mint a DNC és az OCS)
- OCS Nem *rajtolt*; rajtjelzésekor a rajtvonal pálya felőli oldalán volt és nem *rajtolt*, vagy megsértette a 30.1 szabályt
- ZFP 20% büntetés a 30.2 szabály alapján
- UFD Kizárás a 30.3 szabály alapján
- BFD Kizárás a 30.4 szabály alapján
- SCP Pontozásos büntetést kapott
- NSC Nem *vitordázta végig a pályát* (más, mint a DNC, DNS, OCS és a DNF)
- DNF Nem *ért célba*
- RET Kiállt a futamból vagy visszalépett attól
- DSQ Kizárás
- DNE Nem kiejthető kizárás
- RDG Orvoslatot kapott
- DPI Egyedi megítélés alapján kiszabott büntetést kapott

B FÜGGELÉK

SZÖRF FLOTTAVERSENY SZABÁLYOK

A szörf flottaversenyeket (a maraton versenyeket is) A vitorlázás verseny-szabályai szerint, az e függelékében leírt módosításokkal kell lebonyo-lítani. A szabályok más részeiben szereplő „hajó” kifejezés értelemsze-rűen „szörföt” vagy „hajót” jelent. A maraton verseny egy óra időtarta-múnál hosszabbra tervezett verseny.

Megjegyzés: Más szörf versenyformák és versenyszámok szabályai a World Sailing weboldalán érhetők el.

A MEGHATÁROZÁSOK MÓDOSÍTÁSAI

A Jelhely és a Csapáson, jobbcsapás vagy balcsapás meghatározások a következőkre módosulnak:

Jelhely Hely egy szörf számára, hogy észszerű menetirányán szörfözzön ahhoz, hogy kerülje vagy elhagyja a jelet.

Csapáson, jobbcsapás vagy balcsapás Egy szörf a versenyző azon ke-zének megfelelő csapáson, jobbcsapáson vagy balcsapáson van, ame-lyik az ábóchoz közelebb lenne, ha a versenyző a normális szörföző helyzetben, mindkét kezével a bumon, karjait nem keresztezve szörfö-zne. A szörf jobbcsapáson van, amikor a versenyző jobb keze lenne az ábóchoz közelebb, és balcsapáson van, mikor a versenyző bal keze len-ne az ábóchoz közelebb.

A Zóna meghatározása törölve.

A meghatározások a következőkkel egészülnek ki:

Felborulva Egy szörf akkor van *felborulva*, amikor nincs irányítás alatt, mert a vitorlája vagy a versenyző a vízben van.

Kerülés vagy elhagyás Egy szörf *jel kerülésben* vagy *elhagyásban* van akkortól, amikortól az észszerű *menetiránya* szerint megkezdí a kerü-lés vagy elhagyás manőverét addig, amíg meg nem kerülte vagy el nem hagyta a jelet.

B1 AZ 1. RÉSZ SZABÁLYAINAK MÓDOSÍTÁSAI

[Nincsenek módosítások.]

B2 A 2. RÉSZ SZABÁLYAINAK MÓDOSÍTÁSAI**13 FORDULÁS ALATT**

A 13. szabály a következőre módosul:

Miután egy szörf túljut a szélben állás irányán, mindaddig, amíg meg nem telik a vitorlája széllel, *ki kell térnie* más szörfök előtt. Ez idő alatt a 10., 11. és 12. szabály nem alkalmazható rá. Ha egy időben két szörfre vonatkozik ez a szabály, annak a szörfnek kell *kitérnie*, amelyik a másik bal oldalán vagy a másik mögött van.

16.1 IRÁNYVÁLTOZTATÁS ÉS A FELSZERELÉS HELYZETÉNEK VÁLTOZTATÁSA

A 16.1 szabály a következőre módosul:

Amikor egy útjogos szörf irányt változtat vagy a felszerelésének helyzetét változtatja, *helyet* kell adnia a másik szörf számára, hogy az *kitérhessen*.

17 AZONOS CSAPÁSON FÉLSZELES RAJT ELŐTT

A 17. szabály a következőre módosul:

Amikor a figyelmeztető jelzéskor az első *jel* felé vezető útirány közelítőleg kilencven fokos szöget zár be a valódi szél irányával, akkor a rajtjelzés előtti utolsó 30 másodpercben egy szörfrel azonos csapáson, vele *szél alatti fedésben* levő szörf nem szörfözhet az első *jel* felé a rajtvonalon keresztül legrövidebben vezető út fölé amíg *fedésben* maradnak, ha ennek eredményeképp másik szörfnek elkerülő manővert kellene tennie az érintkezés elkerülése érdekében, kivéve, ha eközben azonnal a másik szörf mögött halad el.

18 JELHELY**18.1 A 18. szabály alkalmazása**

A 18.1(a) szabály első mondata a következőre módosul:

A 18. szabályt akkor kell alkalmazni, amikor a szörföknek azonos oldalon kell elhagyniuk egy *jelet* és legalább egyikük *kerüli* vagy *elhagyja* azt.

18.2 Jelhely megadása

A 18.2(b) szabály a következőre módosul:

- (a) Amikor két szörf közül az első kerüli vagy elhagyja a *jelet*
- (1) ha a szörfök *fedésben* vannak, a külső hajónak *jelhelyet* kell adnia a belső szörf számára,
 - (2) ha a szörfök *nincsenek fedésben*, az ekkor *tisztán hátul* lévő szörfnek *jelhelyet* kell adnia a másik szörf számára.

Amikor egy szörf a 18.2(a) szabály szerint köteles *jelhelyet* adni, folytatnia kell a *jelhely* megadását mindaddig, amíg e szabály alkalmazható, még akkor is, ha később a *fedés* megszakad vagy egy új *fedés* létesül.

A 18.2(b) szabály a következőre módosul:

- (b) A 18.2(a) szabály alkalmazhatósága véget ér, ha a *jelhelyre* jogosult szörf túljut a szélbenállás irányán.

A 18.3 szabály törölve.

18.4 Perdülés vagy leejtés

A 18.4 szabály a következőre módosul:

Amikor egy belső *fedésben* lévő, útjogos szörfnek *perdül*nie kell vagy *le* kell ejtenie egy *jelnél* azért, hogy *ézszerű menetirányán* szörfözzön, *perdüléséig* vagy *leejtéséig* nem szörfözhet a *jeltől* távolabb, mint ami az *ézszerű menetirányán* való szörfözéshez szükséges. A 18.4 szabály *kapu jelnél* nem alkalmazható.

22 FELBORULVA, ZÁTONYON, MENTÉSBEN

A 22. szabály a következőre módosul:

- 22.1** Ha lehetséges, egy szörfnek ki kell kerülnie egy olyan szörföt, amely *felborult*, *borulás* után még nincs irányítás alatt, megfeneklett vagy egy veszélyben lévő személynek vagy vízijárműnek kísérel meg segítséget nyújtani.
- 22.2** Ha lehetséges, egy *felborult* vagy megfeneklett szörf ne zavarjon egy másik szörföt.

23 **MÁS SZÖRF ZAVARÁSA, A VITORLA KINT TARTÁSA A VÍZBŐL**
 Új 23.3 szabály:

23.3 A rajtjelzése előtti utolsó egy percben a szörf vitorlájának a vízből kint és normális helyzetben kell lennie, kivéve, ha véletlenül felborult.

B3 **A 3. RÉSZ SZABÁLYAINAK MÓDOSÍTÁSAI**
26 **FUTAMOK RAJTOLTATÁSA**

A 26. szabály a következőre módosul:

26.1 **1. módszer (széllel szembeni rajtok esetére)**

A futamokat a következő jelzések használatával kell rajtoltatni. Az időt a látható jelzésektől kell mérni, a hangjelzések hiányát nem kell figyelembe venni.

<i>Rajtjelzés előtti percek</i>	<i>Látható jelzés</i>	<i>Hangjelzés</i>	<i>Jelentés</i>
5*	Osztálylobogó	Egy	Figyelmeztető jelzés
4	P, I, U vagy fekete lobogó	Egy	Előkészítő jelzés
1	Előkészítő lobogó bevonása	Egy hosszú	Egyperces
0	Osztálylobogó bevonása	Egy	Rajtjelzés

* vagy ahogy versenykiírás vagy a versenyutasítás előírja

Minden következő osztály figyelmeztető jelzését az előző osztály rajtjelzésével egy időben vagy azt követően kell adni.

26.2 2. módszer (félszeles rajtok esetére)

A futamokat a következő jelzések használatával kell rajtoltatni. Az időt a látható jelzésektől kell mérni, a hangjelzések hiányát nem kell figyelembe venni.

Rajtjelzés előtti percek	Látható jelzés	Hangjelzés	Jelentés
3	Osztálylobogó	–	Figyelemfelhívó jelzés
2	Piros lobogó; figyelemfelhívó jelzés bevonása	Egy	Figyelmeztető jelzés
1	Sárga lobogó; piros lobogó bevonása	Egy	Előkészítő jelzés
½	Sárga lobogó bevonása	–	30 másodperc
0	Zöld lobogó	Egy	Rajtjelzés

26.3 3. módszer (partról indulás esetére)

- (a) Amikor a rajtvonal a parton van, vagy olyan közel a parthoz, hogy a versenyzőnek a vízben kell állnia a rajtoláshoz, akkor a rajtot partról indulásnak nevezzük.
- (b) A rajthelyeket úgy kell számozni, hogy az 1. rajthely legyen a szélhez legközelebbi. Ha a versenyutasítás nem határoz meg más módszert, egy szörf rajthelyét

- (1) rangsorolás (a legmagasabban rangsorolt szörf az 1. helyen, a következő legmagasabb a 2. helyen, stb.), vagy
 (2) sorsolás határozza meg.

- (c) Miután a szörföket felszólították, hogy foglalják el a rajthelyeiket, a versenyrendezőségnek egy piros lobogó egy hangjellel történő kitérésével előkészítő jelzést kell adnia. A rajtjelzést – az előkészítő jelzés után tetszőleges idővel – a piros lobogó egy hangjellel történő bevonásával kell adni.
- (d) Rajtjelzés után minden szörfnek a rajthelyéről a lehető leg-rövidebb úton kell elérnie a vizet, majd felvenni a szörföző pozíciót anélkül, hogy más szörföket zavarna. A 2. rész szabályai akkortól alkalmazhatóak, amikortól a versenyző mindkét lába a szörfön van.

30 RAJTBÜNTETÉSEK
A 30.2 szabály törölve.

31 JEL ÉRINTÉSE
A 31. szabály a következőre módosul:
Egy szörf érinthet egy *jelet*, de nem kapaszkodhat bele.

B4 A 4. RÉSZ SZABÁLYAINAK MÓDOSÍTÁSAI
42 MEGHAJTÁS

A 42. szabály a következőre módosul:
Egy szörföt csak a vitorlára ható szél, és a szörftestre vagy annak függelékeire ható víz hajthat meg. A pumpálás és a vitorlával legyezés azonban megengedett. Előrehaladást evezés, úszás vagy gyaloglás által elérni tilos.

44 BÜNTETÉSEK EGY ESET IDEJÉBEN
A 44. szabály a következőre módosul:

44.1 Büntetésvállalás
Egy szörf egy 360°-os fordulós büntetést vállalhat, ha egy versenyben történt eset során megsérthette a 2. rész egy vagy több szabályát. A versenykiírás vagy a versenyutasítás meghatározhatja másfajta büntetés alkalmazását is, amely a 360°-os fordulós büntetést helyettesíti. Ha azonban a szörf szabálysértésével sérülést vagy súlyos kárt okozott, vagy a büntetésvállalása ellenére jelentős előnyre tett szert a futamban vagy a versenysorozatban, büntetésként ki kell állnia.

44.2 360°-os fordulós büntetés
Miután az esetet követően olyan hamar, ahogy csak lehetséges, kellő mértékben eltávolodott más szörföktől, egy szörf úgy vállal egy 360°-os fordulós büntetést, hogy azonnal elvégez egy 360°-os fordulót, amelyben fordulás vagy perdülés nem követelmény. Amikor egy szörf a büntetését a célvonalon vagy annak közelében vállalja, a deszka egészének a vonal pálya felőli oldalán kell lennie, mielőtt *célba* ér.

50 VERSENYZŐK RUHÁZATA ÉS FELSZERELÉSE

Az 50.1(a) szabály a következőre módosul:

- (a) A versenyzők nem viselhetnek vagy hordhatnak magukon ruhát vagy felszerelést azért, hogy súlyukat növeljék. Egy versenyző azonban viselhet magán egy olyan italtartályt, amelynek űrtartalma nem lehet 1,5 liternél nagyobb.

A 4. RÉSZBŐL TÖRÖLT SZABÁLYOK

A 45, 48.2, 49, 50.1(c), 50.2, 51, 52, 54, 55 és 56.1 szabályok törölve.

B5 AZ 5. RÉSZ SZABÁLYAINAK MÓDOSÍTÁSAI

60 ÓVÁSOK

60.2 Óvási szándék

A 60.2(a)(1) szabály a következőre módosul:

- (a) Amikor az óvás a versenyterületen az óvó által észlelt esetre vonatkozik:

- (1) Ha az óvó egy szörf, akkor az első észszerű alkalommal az „Óvlak” („Protest”) szót kell kiáltania. Ezenkívül értesítenie kell óvási szándékáról a versenyvezetőséget is amilyen hamar lehetséges, miután *célba ért* vagy visszalépett a futamból.

60.3 Óvás benyújtása

A 60.3(a) szabály kiegészítése:

Ez a szabály nem alkalmazható egy olyan kieséses versenysorozat futamában, amely egy esemény későbbi szakaszában való részvételre kvalifikál egy szörföt.

60.4 Óvás érvényessége

A 60.4(a)(2) szabályból a „vagy nem látta” szövegrész törlendő.

61 ORVOSLAT

61.4 Orvoslati döntések

A 61.4(b)(2) és 61.4.(b)(3) szabályokban a „sérülés, fizikai kár” szöveg „sérülés, fizikai kár vagy borulás” szövegre cserélendő.

63 TÁRGYALÁSOK LEFOLYTATÁSA

63.4 Tárgyalási eljárás

A 63.4 szabály a következővel egészül ki:

Egy olyan kieséses versenysorozat futamában azonban, amely egy esemény későbbi szakaszában való részvételre minősít egy szörföt, az óvásokat és orvoslati kérelmeket nem szükséges írásban benyújtani, ezek a futam után az észszerűen legrövidebb időn belül szóban közölhetők az óvási bizottság valamely tagjával. Az óvási bizottság a neki megfelelő bármilyen módon beszerezheti a bizonyítékokat, és döntéseit szóban közölheti.

63.5 Döntések

A 63.5(d) szabály a következőre módosul:

(d) Amikor az óvási bizottságnak kétségei vannak egy szörf felmérésével, egy osztályszabály jelentésével vagy egy szörfben keletkezett kárral kapcsolatosan, kérdéseit a vonatkozó tényekkel együtt a szabály értelmezéséért felelős testület elé kell terjesztenie. A bizottságot döntéshozatalában e testület válasza kötelezi.

63.6 A felek és mások tájékoztatása

A 63.6(b) szabály a következővel egészül ki:

Ez a szabály nem alkalmazható egy olyan kieséses versenysorozat futamában, amely egy esemény későbbi szakaszában való részvételre kvalifikál egy szörföt.

70 FELLEBBEZÉSEK ÉS KÉRELMEK A NEMZETI HATÓSÁGHOZ

A 70.3(b) szabály a következőre módosul:

(b) ez elengedhetetlen ahhoz, hogy egy verseny eredményét azonnal megállapítsák azért, hogy egy szörf kvalifikálhasson egy következő eseményen való indulás érdekében (a nemzeti hatóság előírhatja azt, hogy ehhez jóváhagyását kell kérni);

Új 70.3(e) szabály:

(e) egy kieséses versenyben, amely egy szörföt egy esemény további részében való részvételre kvalifikál.

B6 **A 6. RÉSZ SZABÁLYAINAK MÓDOSÍTÁSAI**
78 **OSZTÁLYSZABÁLYOK TELJESÍTÉSE, TANÚSÍTVÁNYOK**

A 78.1 szabály a következővel egészül ki: „Amikor a World Sailing úgy írja elő, egy számozott és dátumozott, a deszkán, uszonyán, szkegijén és rigijén elhelyezett eszköznek kell a szörf felmérési tanúsítványaként szolgálni.”

B7 **A 7. RÉSZ SZABÁLYAINAK MÓDOSÍTÁSAI**
90 **VERSENYRENDEZŐSÉG, VERSENYUTASÍTÁS, PONTSZÁMÍTÁS**

A 90.2(c) szabály utolsó mondata a következőre módosul: „Szóbeli utasítások csak akkor adhatók, ha ennek eljárását a versenyutasítás tartalmazza.”

B8 **AZ A FÜGGELÉK MÓDOSÍTÁSAI**
A1 **FUTAMOK SZÁMA, ÖSSZESÍTETT PONTSZÁMOK**

Az A1 szabály a következőre módosul:

A tervezett futamok számát és a versenysorozat érvényességéhez szükséges értékelt futamok számát a versenykiírásban vagy a versenyutasításban kell meghatározni; lásd a 90.3(a) szabályt. Ha egy verseny többféle versenyszámból vagy versenyformából áll, a versenykiírásnak vagy a versenyutasításnak kell meghatároznia az összesített pontszámok kiszámításának módját.

A2 **SOROZATBELI PONTSZÁMOK**

Az A2.1 szabály a következőre módosul:

Minden szörf sorozatbeli pontszáma, figyelembe véve a 90.3(b) szabályt, az összes futambeli pontszámának összegéből kivonva
(a) a legrosszabb futama pontszámát 5-től 11-ig terjedő számú futam értékelése után, vagy
(b) a két legrosszabb futama pontszámát 12 vagy több futam értékelése után; lásd a 90.3(a) szabályt.

A versenykiírás vagy a versenyutasítás más módon is rendelkezhet. Ha egy szörfnek két vagy több egyenlően legrosszabb pontszáma van, akkor a versenysorozatban korábban befejezett futam(ok) pontszámát (pontszámait) kell kiejteni. Az a szörf nyer, amelynek a legalacsonyabb a sorozatbeli pontszáma, a többi-eket sorozatbeli pontszámaiknak megfelelően kell rangsorolni.

A5 A VERSENYRENDEZŐSÉG ÁLTAL MEGÁLLAPÍTOTT PONTSZÁMOK

Új A5.4 szabály:

- A5.4** Egy olyan kieséses versenysorozat futamában, amely a verseny későbbi szakaszában való részvételre kvalifikál egy szörföt, azt a szörföt, amelyik nem *vitortalázza végig a pályát*, a futamtól visszalépett vagy kizárták, az adott futamban részt venni engedélyezett szörfök számával egyenlő ponttal kell értékelni.

A8 SOROZATBELI HOLTVERSENYEK

Az A8 szabály a következőre módosul:

- A8.1** Ha két vagy több szörf sorozatbeli pontszámaiban alakul ki holtverseny, mindegyik szörf kiejtett futambeli pontszámait a legjobbtól a legrosszabbig sorrendbe kell állítani, és az első pont(ok)nál, ahol különbség van, a jobb futambeli pontszámmal rendelkező szörf(ök) javára kell eldönteni holtversenyt.
- A8.2** Ha továbbra is fennáll a holtverseny két vagy több szörf között, mindegyik szörf futambeli pontszámait, beleértve a kiejtett futamok pontszámait is, a legjobbtól a legrosszabbig sorrendbe kell állítani, és az első pont(ok)nál, ahol különbség van, a jobb pontszámmal rendelkező szörf(ök) javára kell eldönteni a holtversenyt. Ezeket a pontszámokat akkor is fel kell használni, ha közülük néhány kiejtett futamból származik.
- A8.3** Ha még továbbra is fennáll a holtverseny két vagy több szörf között, akkor az utolsó futambeli pontszámaik alapján kell őket rangsorolni. Minden további fennmaradó holtversenyt a holtversenyben lévő szörfök utolsó előtti, az azt megelőző, és így további futamai pontszámainak felhasználásával kell feloldani. Ezeket a pontszámokat akkor is fel kell használni, ha közülük néhány kiejtett futamból származik.

B9 A G FÜGGELÉK MÓDOSÍTÁSAI
G1 WORLD SAILING SZÖRF OSZTÁLYOK

G1.3 Elhelyezés

A G1.3 szabály a következőre módosul:

Az osztályjelzést a vitorla mindkét oldalán egyszer kell elhelyezni, az első élen mért, fejtől a bumig tartó távolság felső harmadában, az első élre emelt merőleges feletti területen. A nemzeti betűjelek és vitorlaszámok a bum feletti vitorlafelület középső harmadában legyenek, tisztán elkülönítve minden hirdetéstől. Fekete színűeknek kell lenniük, és egymást fedve kell elhelyezni őket a vitorla két oldalára, nem átlátszó fehér színű háttérre. A háttérnek minimum 30 mm-rel minden irányban túl kell nyúlnia a karaktereken. A nemzeti betűjelek és a számok közé egy „-” jelet (kötőjelet) kell elhelyezni, és a karakterek közötti szöközöknek biztosítaniuk kell a megfelelő olvashatóságot.

C FÜGGELÉK

A PÁROSVERSENY SZABÁLYAI

A párosversenyeket A vitorlázás versenyszabályai szerint kell vitorlázni, az e függelékben leírt módosításokkal. A meccseket döntőbírókkal kell rendezni, kivéve, ha a versenykiírás vagy a versenyutasítás másként rendelkezik.

Megjegyzés: A Standard versenykiírás, a Standard versenyutasítás és a Látássérültek párosverseny-szabályai a World Sailing weboldalán érhetők el.

C1 TERMINOLÓGIA

A „versenyző” jelenti a kormányost, a csapatot vagy a hajót, ahogy az adott versenyen éppen megfelelő. A „flight” két vagy több meccset jelent, amelyek ugyanabban a rajtsorozatban rajtolnak.

C2 A MEGHATÁROZÁSOK ÉS AZ 1., 2., 3. ÉS 4. RÉSZEK SZABÁLYAINAK MÓDOSÍTÁSAI

C2.1 A Célba érés meghatározása a következőre módosul:

Célba érés Egy hajó célba ér, amikor a rajtjelzése után a hajótest bármely része keresztezi a célvonalat a pálya oldaláról, miután teljesítette büntetéseit. Amikor azonban a büntetéseket a C7.2(d) szabály alapján törölték, miután az egyik vagy mindkét hajó célba ért, célba érőként kell őket jegyzőkönyvezni. A hajó nem ért célba, ha folytatja a pálya végigvitorlázását.

C2.2 A Jelhely meghatározása a következőre módosul:

Jelhely Hely egy hajó számára, hogy az észszerű menetirányán megkerüljön vagy elhagyjon egy jelet és hely egy céljel elhagyásához a célba érése után.

C2.3 Az Észszerű menetirány meghatározása a következővel egészül ki: „Az a hajó, amelyik büntetést vállal, vagy annak érdekében végez manővereket, nem az észszerű menetirányán vitorlázik.”

C2.4 A Zóna meghatározásában a távolság két testhosszra módosul.

C2.5 Új 7. szabály az 1. részben:

7 UTOLSÓ BIZTOS HELYZET

A döntőbírók egészen addig azt feltételezik, hogy egy hajó vagy egy másik hajóhoz viszonyított helyzete nem változott, amíg nem biztosak abban, hogy az megváltozott.

C2.6 A 13. szabály a következőre módosul:

13 FORDULÁS ÉS PERDÜLÉS ALATT

13.1 Miután egy hajó túljut a szélben állás irányán, mindaddig, amíg ismét élesen szélnek irányon nem lesz, *ki kell térnie* más hajók elől.

13.2 Miután nagyvitorlájának alsó éle keresztezte egy hát-szélben vitorlázó hajó középvonalát, az köteles *kitérni* más hajók elől mindaddig, amíg nagyvitorlája a másik csapáson meg nem telik széllel, vagy már nem hátszélben vitorlázik.

13.3 Amikor a 13.1 vagy a 13.2 szabály alkalmazható, a 10., 11. és a 12. szabály nem. Ha azonban egy időben két hajóra vonatkozik a 13.1 vagy a 13.2 szabály, annak a hajónak kell *kitérnie*, amelyik a másik bal oldalán vagy a másik mögött van.

C2.7 A 16.2 szabály a következőre módosul:

16.2 Ezen túlmenően, amikor a hajók ellentétes csapáson vitorláznak egy, a számukra *szél felőli jel felé*, a *jobbcsapáson* lévő hajó nem ejtethet le olyan irányra, amely a valós széllel kilencven foknál nagyobb szöveget zár be és az észszerű menetiránya alatt van, ha ennek eredményeképpen a balcsapásos hajónak azonnal irányt kell változtatnia, hogy folytassa a *kitérést*.

C2.8 A 17. szabály törölve.

C2.9 A 18. szabály a következőre módosul:

18 JELHELY

18.1 A 18. szabály alkalmazása

A 18. szabályt akkor kell alkalmazni, amikor a hajóknak azonos oldalon kell elhagyniuk egy *jelet* és legalább egyikük a *zónán* belül van. A szabály azonban nem alkalmazható egy a *jelhez* közeledő és egy azt elhagyó hajó között. A 18. szabály nem alkalmazható tovább a hajók között, ha a *jelhelyre* jogosult hajó a következő szakaszon van és a *jel* mögötte van.

18.2 Jelhely megadása

- (a) Amikor az első hajó eléri a *zónát*,
- (1) ha a hajók *fedésben* vannak, az ekkor külső hajónak *jelhelyet* kell adnia a belső hajó számára
 - (2) ha a hajók nincsenek *fedésben*, a *zónát* el nem ért hajónak ezután *jelhelyet* kell adnia.
- (b) Ha a *jelhelyre* jogosult hajó elhagyja a *zónát*, megszűnik a jogosultsága a *jelhelyre*, és ha szükséges, a 18.2(a) szabályt újra alkalmazni kell a hajóknak az újra alkalmazás pillanatában egymáshoz viszonyított helyzetének megfelelően.
- (c) Ha egy hajó belső *fedést* létesített, és a *fedés* létrejöttétől kezdve a külső hajó képtelen *jelhelyet* adni, akkor a 18.2(a) szabály nem vonatkozik rájuk.

18.3 Fordulás vagy perdülés

- (a) Ha egy hajó *jelhelye* tartalmazza a csapásváltást, a fordulása vagy perdülése nem lehet gyorsabb, mint a fordulása vagy perdülése ahhoz, hogy *ésszerű menetirányán* vitorlázzon.
- (b) Amikor egy belső *fedésben* lévő útjogos hajónak *csapást* kell váltania egy *jelnél* azért, hogy *ésszerű menetirányán* vitorlázzon, csapásváltásáig nem vitorlázhat a *jeltől* távolabb, mint ami az *ésszerű menetirányán* való vitorlázáshoz szükséges. A 18.3(b) szabály nem alkalmazható kapu- vagy *céljelnél*, és a hajó mentesül e szabály megsértése alól, ha egy másik hajó iránya nem módosult, mielőtt a hajó *csapást* váltott.

C2.10 A 20.4(a) szabály a következőre módosul:

(a) A felszólításokkal együtt a kormányosnak a következő karjelzéseket kell adnia:

- (1) „Helyet a forduláshoz” („Room to tack”) felszólításhoz ismételten és tisztán mutasson a szélirányba; és
- (2) a „Te fordulj!” („You tack”) felszólításhoz ismételten és tisztán mutasson a másik hajóra és karjával integessen a szélirányba.

C2.11 A 21.3 szabály törölve.

C2.12 A 23.1 szabály a következőre módosul:

23.1 Ha észszerűen lehetséges, egy nem versenyben lévő hajó ne zavarjon egy versenyben lévő hajót vagy egy döntőbírói hajót.

C2.13 Új 23.3 szabály:

23.3 Ha különböző meccsekben versenyző hajók találkoznak, bármelyik hajó irányváltoztatása csak a szabályok betartása és saját meccsének megnyerése céljából történhet.

C2.14 A 27.2 a következőre módosul:

27.2 A figyelmeztető jelzésnél nem később a rendezőség mozgathat egy rajtjelet.

C2.15 A 31. szabály a következőre módosul:

31 JEL ÉRINTÉSE

Egy versenyben lévő hajó legénysége vagy hajótest bármely része nem érinthet egy *rajtjelet rajtolás* előtt, egy olyan *jelet*, amely az éppen vitorlázott szakasz kezdetét, határát vagy végét jelöli, vagy *célba érése* után egy *céljelet*. Továbbá egy versenyben lévő hajó nem érinthet egy versenyrendezőségi hajót, amely egyben *jel* is.

C2.16 Új 41(e) szabály:

(e) az segítség egy legénységi tag vízből mentéséhez és a hajóra való visszatéréshez, feltételezve, hogy a visszatérés helye közelítőleg megegyezik a vízből mentés helyével.

C2.17 A 42. szabályt a figyelmeztető és előkészítő jelzések között is alkalmazni kell.

C2.18 A 42.2(d) szabály a következőre módosul:

(d) kormányvezetés: a kormány olyan ismételt mozgatása, amely előre hajtja a hajót;

C3 VERSENYJELZÉSEK ÉS KAPCSOLÓDÓ SZABÁLYOK MÓDOSÍTÁSAI

C3.1 Rajtjelzések

Egy meccset a következő jelzésekkel kell elrajtoltatni. Az időt a látható jelzésektől kell mérni; a hangjelzések hiányát nem kell figyelembe venni. Ha egynél több meccs fog rajtolni, az egyik meccs rajtjelzése a következő meccs figyelmeztető jelzése legyen.

<i>Idő percben</i>	<i>Látható jelzés</i>	<i>Hangjelzés</i>	<i>Jelentés</i>
7	F lobogó kitűzése	Egy	Figyelemfelhívó jelzés
6	F lobogó bevonása	Nincs	
5	Számlengő kitűzése*	Egy	Figyelmeztető jelzés
4	P lobogó kitűzése	Egy	Előkészítő jelzés
2	Kék, sárga vagy mindkét lobogó kitűzése**	Egy**	Rajt előtti belépés időszak vége
1	P lobogó bevonása	Egy hosszú	
0	Figyelmeztető jelzés bevonása	Egy	Rajtjelzés

* Egy flighton belül az 1-es számlengő jelenti az első meccset, a 2-es a másodikat és így tovább, kivéve ha a versenyutasítás másképp rendelkezik.

** Ezeket a jelzéseket csak akkor kell kitűzni, ha egyik vagy mindkét hajó nem tesz eleget a C4.2 szabálynak. A lobogó(ka)t addig kell kitűzve tartani, amíg a döntőbírók nem jeleztek egy büntetést, vagy egy percig, attól függően, hogy melyik időtartam a rövidebb.

C3.2 Kapcsolódó szabályok módosításai

(a) A 29.1 szabály a következőre módosul:

- (1) Amikor egy hajó rajtjelzésekor a hajótest bármely része a rajtvonal vagy valamelyik meghosszabbításának pályá felőli oldalán van, a versenyrendezőségnek azonnal ki kell tűznie a hajót azonosító kék vagy sárga lobogót egy hangjellel. A lobogót mindaddig kitűzve kell tartani, amíg a hajótest teljes terjedelmével vissza nem tért a rajtvonal vagy valamely meghosszabbítása mögé, vagy a rajtjelzését követően két percig, attól függően melyik a rövidebb idő.

- (2) Amikor egy hajó rajtjelzését követően a hajótest bármely része a rajtvonal meghosszabbításának rajt előtti oldaláról pálya felőli oldalára ér mielőtt szabályosan *elrajtolt* volna, a versenyrendezőségnek azonnal ki kell tűznie a hajót azonosító kék vagy sárga lobogót. A lobogót mindaddig kitűzve kell tartani, amíg a hajótest teljes terjedelmével vissza nem tért a rajtvonal vagy meghosszabbításai mögé, vagy a rajtjelzését követő két percre, attól függően, melyik a rövidebb idő.
- (b) Az AP versenyjelzés utolsó mondata a következőre módosul: „A figyelemfelhívó jelzést ennek bevonása után egy perccel adják, kivéve, ha ekkor a futamot ismét *halasztják* vagy *érvénytelenítik*.”
- (c) Az N versenyjelzés utolsó mondata a következőre módosul: „A figyelemfelhívó jelzést ennek bevonása után egy perccel adják, kivéve, ha ekkor a futamot ismét *érvénytelenítik* vagy *halasztják*.”

C3.3 Célvonal jelzései

A kék lobogó vagy idom versenyjelzés nem használható.

C4 RAJT ELŐTTI KÖVETELMÉNYEK

- C4.1** Egy hajó előkészítő jelzésekor a hajótest teljes terjedelmében legyen a rajtvonal neki kijelölt végén lévő *rajtjelen* keresztül a rajtvonalra állított merőleges egyenesen kívül. A párosítási listában a bal oldalra besorolt hajó a rajtvonal bal végére van beosztva, és tatján kék lobogót kell viselnie mialatt *versenyben* van. A másik hajó a rajtvonal jobb végére van beosztva, és tatján sárga lobogót kell viselnie mialatt *versenyben* van.
- C4.2** A hajónak az előkészítő jelzését követő kétperces időszakon belül kell első alkalommal a hajótesttel kereszteznie és elhagynia a rajtvonalat a pálya felől a rajt előtti oldal felé vitorlázva.

C5 DÖNTŐBÍRÓI JELZÉSEK

- C5.1** Zöld-fehér lobogó egy hosszú hangjellel jelentése: „Nincs büntetés.”

- C5.2** Egy, a hajót azonosító kék vagy sárga lobogó egy hosszú hangjellel jelentése: „A jelzett hajónak a C7 szabály szerint büntetést kell vállalnia.”
- C5.3** Egy piros lobogó egy kék vagy sárga lobogóval egyidejűleg vagy hamarosan azután és egy hosszú hangjel jelentése: „A jelzett hajónak a C7.3(d) szabály szerinti büntetést kell vállalnia.”
- C5.4** Egy fekete lobogó egy kék vagy sárga lobogóval és egy hosszú hangjellel azt jelenti: „A jelzett hajót kizárták vagy visszalépett, és a meccs a másik hajó győzelmével befejeződött.”
- C5.5** Egy rövid hangjel jelentése: „Egy büntetést most fejeztek be.”
- C5.6** Ismétlődő rövid hangjelek jelentése: „Egy hajó már nem folytatja a büntetés vállalását és a büntetés megmarad.”
- C5.7** Egy kék vagy sárga lobogó vagy idom kitűzése egy döntőbírói hajón azt jelenti: „A jelzett hajónak fennálló büntetése van.”

C6 HAJÓK ÓVÁSAI ÉS ORVOSLATI KÉRELMEI

- C6.1** Egy hajó óvhat egy másikat
- a 2. rész szabályai alapján, kivéve a 14. szabályt úgy, hogy egyértelműen kitűzi az Y lobogót közvetlenül az eset után, amelynek részese volt;
 - bármely a C6.1(a) vagy a C6.2 szabály szerint nem óvható szabály alapján úgy, hogy az eset után a lehető leghamarabb jól láthatóan kitűz egy piros lobogót.
- C6.2** Egy hajó nem óvhat egy másikat
- a 14. szabály alapján, kivéve, ha kár vagy sérülés történt;
 - a 2. rész szabályai alapján, kivéve, ha részese volt az esetnek;
 - a 31. vagy 42. szabályok alapján; vagy
 - a C4 vagy C7 szabályok alapján.
- C6.3** Egy hajó, amely olyan körülmények miatt kér orvoslatozt, amelyek akkor merültek fel, amikor versenyben vagy a célterületen volt, miután tudomást szerzett a körülményekről, a lehető leghamarabb, de *célba* érését vagy kiállítását követő két percnél nem később tűzzön ki jól láthatóan egy piros lobogót.
- C6.4** (a) A C6.1(a) alapján óvó hajónak a döntőbírói jelzés előtt vagy azt követően a lehető leghamarabb be kell vonnia az Y lobogót.

- (b) A C6.1(b) alapján óvó vagy a C6.3 alapján orvoslatozt kérő hajónak, hogy óvása vagy kérelme érvényes legyen, piros lobogóját kitűzve kell tartania mindaddig, amíg célba érését vagy kiállását követően a döntőbírókat nem értesítette. Írásbeli óvás vagy orvoslatozi kérelem nem szükséges.

C6.5 Döntőbírói döntések

- (a) Miután az Y lobogót kitűzték, a döntőbíróknak el kell dönteniük, hogy büntetnek-e egy hajót. Döntésüket a C5.1, C5.2 vagy C5.3 szabállyal összhangban kell jelezniük. Ha azonban
- (1) a döntőbírók úgy döntenek, hogy büntetnek egy hajót és ennek eredményeképp annak a hajónak több, mint két fennálló büntetése lesz, a döntőbíróknak jelezniük kell a hajó kizárását a C5.4 szabály alapján;
 - (2) a döntőbírók a C8.2 szabály alapján büntetnek egy hajót, és ugyanabban az esetben Y lobogót tűz ki egy hajó, a döntőbírók figyelmen kívül hagyhatják az Y lobogót.
- (b) Az C5.3 szabályban említett piros lobogós büntetést akkor kell alkalmazni, amikor egy szabálysértés következtében egyik hajó irányító helyzetbe kerül, de a döntőbírók nem biztosak abban, hogy egy további döntőbírók által kezdeményezett büntetés feltételei teljesültek.

C6.6 Az óvási bizottság döntései

- (a) Az óvási bizottság a neki megfelelő bármilyen módon beszélheti a bizonyítékokat, és döntéseit szóban közölheti.
- (b) Ha az óvási bizottság úgy dönt, hogy egy szabály megsértésnek nincs jelentős hatása a pár versenyének kimenetelére, akkor dönthet úgy, hogy
- (1) egy pont vagy töredék pont büntetést szab ki;
 - (2) újravitortlázást rendel el; vagy
 - (3) más, általa méltányosnak ítélt intézkedést hozhat, ami az is lehet, hogy nem szab ki büntetést.
- (c) A 14. szabály kárt vagy sérülést okozó megsértéséért kiszabható büntetés az óvási bizottság egyedi megítélése alapján történik, amely lehet a verseny további futamaiból való kizárás is.

C6.7 Új N1.10 szabály az N függelékben:

N1.10 Az N1 szabályban egy nemzetközi döntőbíró kijelölhető a versenybíróóság vagy egy panel tagjaként egy nemzetközi versenybíró helyére.

C7 BÜNTETÉSI RENDSZER

C7.1 Törölt szabály

A 44. szabály törölve.

C7.2 Minden büntetés

- (a) Egy büntetett hajó halaszthatja büntetésének elvégzését a C7.3 szabály korlátozásain belül, és a büntetést a következők szerint kell vállalni:
 - (1) amikor a hajó a szél felőli *jel* felé irányuló szakaszon vitorlázik, perdülnie kell, majd amilyen hamar csak észszerűen lehetséges, élesen szélirányig kell élesednie.
 - (2) amikor a hajó a szél alatti *jel* felé vagy a célvonal felé irányuló szakaszon vitorlázik, fordulnia kell, és utána amilyen hamar csak észszerűen lehetséges, le kell ejtenie a valódi szél irányához képest több, mint kilencven fokra.
- (b) A 2. szabály a következővel egészül ki: „Versenyben a hajónak nem szükséges büntetést vállalnia, kivéve, ha egy döntőbíró jelzi, hogy végezze el.”
- (c) Egy hajó akkor fejez be egy szakaszt, amikor a hajótest bármely része keresztezi az előző *jelen* és azon *jelen* átmenő vonal meghosszabbítását, amit éppen kerül, vagy az utolsó szakaszon, amikor *célba ér*.
- (d) Egy büntetett hajó addig nem jegyzőkönyvezhető *célba értnek*, amíg nem vállalja büntetését, és utána teljesen a hajótest a célvonal pálya felőli oldalára nem kerül, és ismét *célba nem ér*, kivéve, ha a büntetését törlik, mielőtt vagy miután a hajó *célba ér*.
- (e) Ha egy hajónak egy vagy két fennálló büntetése van, és párját a meccsen büntetik, mindkét hajó egy-egy büntetését törölni kell, kivéve, hogy a piros lobogós büntetés nem töröl egy büntetést, és nem törődik egy másik büntetés által.

- (f) Ha egy hajó *célba ért* és már nincs versenyben és a másik hajónak van egy fennálló büntetése, a döntőbírók törölhetik a fennálló büntetést.

C7.3 Büntetési korlátozások

- (a) Amikor egy hajó olyan büntetést vállal, amelyben egy fordulás van, akkor spinnakerének feje legyen a nagyvitorla bum verete alatt attól a pillanattól kezdve, hogy túljutott a szélben állás irányán egészen addig, amíg ismét élesen szélnek irányba nem vitorlázik.
- (b) A büntetés egyik része sem végezhető el azon szakasz kezdetét, határát vagy végét jelző kerülendő *jel zónáján* belül, amin a hajó vitorlázik.
- (c) Ha egy hajónak egy fennálló büntetése van, azt *rajtolása* után és *célba érése* előtt bármikor elvégezheti. Ha egy hajónak két fennálló büntetése van, az egyiket olyan hamar kell elvégezni, ahogy az észszerűen lehetséges, de nem *rajtolása* előtt.
- (d) Amikor a döntőbírók piros lobogót tűznek ki egy büntető lobogóval együtt vagy röviddel azután, a büntetett hajónak olyan hamar kell vállalnia egy büntetést, ahogy az észszerűen lehetséges, de nem *rajtolása* előtt.

C7.4 Büntetések vállalása és befejezése

- (a) Amikor fennálló büntetéssel rendelkező hajó egy szél felőli *jel* felé irányuló szakaszon vitorlázva perdül, vagy egy szél alatti *jel* vagy a célvonal felé irányuló szakaszon vitorlázva fordul, akkor büntetést vállal.
- (b) Amikor egy hajó büntetést vállal, és vagy nem végzi azt el helyesen, vagy nem fejezi be olyan hamar, ahogy az észszerűen lehetséges, akkor többé már nem vállal büntetést. A döntőbíróknak ezt a C5.6 szabály szerint jelezniük kell.
- (c) Mindegyik pár versenyének döntőbírói hajóján ki kell tűzni kék vagy sárga lobogókat vagy idomokat, minden egyes lobogó vagy idom egy fennálló büntetést jelez. Amikor egy hajó vállalt egy büntetést, vagy ha egy büntetést töröltek, egy lobogót vagy idomot el kell távolítani a megfelelő hangjelzéssel. A döntőbírók azon mulasztása, hogy nem helyesen jeleztek, nem módosítja a fennálló büntetések számát.

C8 DÖNTŐBÍRÓK ÁLTAL KEZDEMÉNYEZETT BÜNTETÉSEK**C8.1 Szabálymódosítások**

A 60.1 szabály nem alkalmazható a versenyrendezés vagy technikai bizottság óvásaira azon szabályok esetén, amelyeknél a döntőbírók büntetéseket szabhatnak ki.

C8.2 Ha a döntőbírók úgy döntöttek, hogy egy hajó megsértette a 31., 42., C4, C7.3(c) vagy C7.3(d) szabályt, a hajót a C5.2 vagy C5.3 szabály szerinti jelzés alkalmazásával büntetni kell. Ha azonban egy hajót a 2. rész egy szabályának megsértéséért büntettek, és az eset során megsértette a 31. szabályt is, annak megsértése miatt nem büntethető. Továbbá figyelmeztetni kell azt a hajót, amely helytelen lobogót tűzött ki, vagy nem tűzte ki a helyes lobogót, és lehetővé kell tenni számára, hogy hibáját javítsa, mielőtt büntetést kapna.

C8.3 A döntőbírók úgy döntenek, hogy egy hajó

(a) egy szabály megsértésével, a büntetés ellenére előnyre tett szert; vagy

(b) szándékosan sértett meg egy szabályt; vagy

(c) sportszerűtlenséget követett el;

a C5.2, a C5.3 vagy a C5.4 szabálynak megfelelően büntetni kell.

C8.4 Amikor a döntőbírók vagy az óvási bizottság tagjai úgy döntenek, hogy egy hajó megsérthetett egy olyan szabályt, amelyik nincs felsorolva a C6.1(a) vagy a C6.2 szabályokban, tájékoztatniuk kell erről az óvási bizottságot, hogy járjon el a 60.1 és C6.6 szabályok szerint.

C8.5 Amikor az egyik hajó *elrajtolt*, és a döntőbírók meggyőződtek arról, hogy a másik hajó nem fog *elrajtolni*, a C5.4 szabálynak megfelelően jelezhetik, azonosítva azt a hajót, amely nem rajtolt el.

C8.6 Amikor egy hajó visszalép, miután mindkét hajó elrajtolt a mecszen, a döntőbírók jelezhetnek a C5.4 szabály alapján, azonosítva a visszalépett hajót.

C8.7 Amikor a meccs döntőbírói legalább egy másik döntőbíróval közösen úgy döntöttek, hogy egy hajó megsértette a 14. szabályt, és ez kárt eredményezett, óvás nélkül kiszabhatnak pontozásos büntetést. A versenyzőt amilyen hamar csak lehet, tájékoztatni kell a büntetésről, és ekkor ő tárgyalást kérhet. Az óvási bizottság ezután járjon el a C6.6 szabály szerint. Az óvási bizottság által kiszabott büntetés nagyobb is lehet, mint a döntőbírók által kiszabott büntetés. Amikor a döntőbírók szerint egy pontnál nagyobb büntetés helyénvaló, a C8.4 szabály szerint kell eljárniuk.

C9 ORVOSLATI VAGY ÚJRANYITÁSI KÉRELMEK, FELLEBBEZÉSEK, EGYÉB ELJÁRÁSOK

C9.1 A C5, C6, C7 vagy C8 szabály alapján hozott döntéssel szemben nem lehet orvoslatot kérni vagy fellebbezni. A 63.7(b) szabály harmadik mondata a következőre módosul: „A tárgyalásban érintett fél nem kérheti a tárgyalás újranyitását.”

C9.2 A versenyző nem alapozhatja orvoslati kérelmét arra a tényre, hogy egy hivatalos hajó tevékenysége helytelen volt. Ilyen esetben az óvási bizottság dönthet úgy, hogy mérlegeli az orvoslát megadását, de csak akkor, ha úgy gondolja, hogy egy hivatalos hajó, beleértve a döntőbírói hajót is, súlyosan zavart egy versenyző hajót.

C9.3 A döntőbírók cselekedetei vagy azok hiánya miatt semmiféle eljárást nem lehet kezdeményezni, kivéve a C9.2 szabályban foglaltakat.

C10 PONTSZÁMÍTÁS

C10.1 Minden meccs győztese egy pontot kap (holtverseny esetén fél pontot); a vesztes nem kap pontot.

C10.2 Amikor egy versenyző visszalép a verseny egy részéből, minden befejezett meccs pontszámát érvényben kell tartani.

C10.3 Ha egy körmérkőzés véget ér, mielőtt minden futamát befejezték volna, vagy ha egy többszörös körmérkőzés-sorozat az első körmérkőzés alatt ér véget, a versenyző pontszáma legyen a levitorlázott meccsei pontszámainak átlaga. Ha azonban bármelyik versenyző kevesebb, mint a tervezett meccsek harmadát fejezte be, az egész körmérkőzést figyelmen kívül kell hagyni, vagy ha szükséges, a versenyt semmisnek kell tekinteni. A holtversenyek C11.1(a) szabály szerinti feloldásának céljából a versenyző pontszámának a meccsenkénti átlagpontnak kell lennie a holtversenyben álló versenyzők között.

C10.4 Ha egy többszörös körmérkőzés egy nem befejezett körmérkőzéssel fejeződik be, minden meccsen, amelyet bármelyik két versenyző között levitorláztak, csak egy pont érhető el az alábbiak szerint:

<i>Bármely két versenyző között befejezett meccsek száma</i>	<i>Egy győzelemért járó pontszám</i>
1	Egy pont
2	Fél pont
3	Egyharmad pont
(stb.)	

C10.5 Egy körmérkőzés-sorozatban

- a versenyzőket összes pontszámuk szerint kell besorolni, a legmagasabb összes pontszám az első;
- ha egy versenyző megnyert egy meccset, de kizárták, mert egy másik párban küzdő versenyző ellen szabályt sértett, elveszti a megnyert meccsért járó pontját (de a vesztes sem kapja meg a pontot); és
- a különböző csoportokban küzdő versenyzők között a végső helyeket a legmagasabb pontszámok alapján kell eldönteni.

C10.6 Egy kieséses sorozat esetén a versenykiírásban kell meghatározni azt a legkisebb pontszámot, amivel meg lehet nyerni két versenyző közötti sorozatot. Amikor egy kieséses sorozat befejeződik, azt a magasabb pontszámú versenyző javára kell eldönteni.

C10.7 Ha egy meccsen az egyik hajó nem vitorlázza végig a pályát, nem kap pontot (tárgyalás nélkül).

C11 HOLTVERSENYEK**C11.1 Körmérkőzés-sorozatok**

Egy körmérkőzés-sorozatban a versenyzőket egy vagy több csoportba osztják, és egy menetrend szerint egyszer vagy többször vitorláznak csoportjuk minden másik versenyzője ellen. E versenyformában meghatározott minden külön szakasz egy külön körmérkőzés sorozat, függetlenül attól, hogy a versenyzők ezen szakaszon belül hányszor találkoztak egymással.

Egy körmérkőzés sorozatban a holtversenyeket két vagy több versenyző között a következő módszerekkel kell feloldani, azokat mindaddig sorrendben egymás után alkalmazva, amíg a holtversenyeket fel nem oldják. Amikor egy vagy több holtverseny csak részben dőlt el, a maradék holtversenyek feloldására ismételten alkalmazni kell a C11.1(a) ponttól a C11.1(e) pontig terjedő szakaszokat. A holtversenyeket azon versenyző javára kell eldönteni, amelyik

- (a) sorrendbe állítva a legmagasabb pontszámmal rendelkező holtversenyben lévők közötti meccseken.
- (b) egy többszörös körmérkőzésben két versenyző között fennálló holtverseny esetén a két versenyző közötti utolsó meccset nyerte.
- (c) a legtöbb pontot érte el a körmérkőzésben legmagasabbra rangsorolt versenyző elleni meccsen; ha szükséges, a következő legjobb versenyzővel szemben elért pontokat is figyelembe véve és így tovább mindaddig, amíg a holtversenyt fel nem oldják. Amikor két különálló holtversenyt kell feloldani, de az egyik feloldása függ a másik feloldásától, az alábbi alapelvet kell figyelembe venni a C11.1(c) szabálybeli módszernél:
 - (1) a magasabb helyen lévő holtversenyt kell feloldani az alacsonyabb helyen lévő előtt, és
 - (2) az alacsonyabb helyen lévő holtversenyben lévőket egy versenyzőnek kell tekinteni a C11.1(c) szabály alkalmazása szempontjából.
- (d) a C10.5(c) szabály alkalmazása után a legmagasabb helyen rendelkező különböző csoportokban, függetlenül a csoportok létszámától.

- (e) a legmagasabb helyet érte el a verseny legutóbbi szakaszában (flottafutam, körmérkőzés stb.).

C11.2 Kieséses sorozatok

Két versenyző közti kieséses sorozatbeli holtversenyek (beleértve a 0-0-t is) az alábbi módszerek sorrend szerinti felhasználásával oldhatók fel. A holtversenyt annak a versenyzőnek a javára kell eldönteni, amelyik

- (a) a legmagasabb helyet érte el a legutóbbi körmérkőzésben a C11.1 szabály szükség szerinti alkalmazásával.
(b) a holtversenyben lévők közötti legutolsó meccset nyerte a verseny során.

C11.3 Fennmaradó holtversenyek

Amikor a C11.1 vagy C11.2 szabály nem oldja fel a holtversenyt:

- (a) Ha a holtverseny feloldása szükséges a verseny egy további szakaszához (vagy egy másik verseny miatt, amelynek ez egy közvetlen kvalifikációs versenye), akkor azt, ha gyakorlatilag kivitelezhető, szétvitorlázással kell feloldani. Amikor a versenyrendezés úgy dönt, hogy a szétvitorlázás nem kivitelezhető, a holtversenyt annak a versenyzőnek a javára kell eldönteni, amelyiknek magasabb pontszáma van a körmérkőzés sorozaton belül azután, hogy kiejtették minden holtversenyben lévő versenyző első meccsének pontszámát, vagy ha ez nem elég a feloldáshoz, a második és a további meccseken kell ezt elvégezni mindaddig, amíg a holtversenyt fel nem oldották. Amikor egy holtverseny részben feloldódott, a fennmaradó holtversenyt a C11.1 vagy C11.2 ismételt alkalmazásával kell feloldani.
- (b) A győztes eldöntésére egy olyan versenyen, amelyik nem egy közvetlen kvalifikálója egy másiknak, vagy egy kieséses sorozat egy fordulójában a kiesettek közötti végleges sorrend eldöntéséhez szétvitorlázás alkalmazható (de sorshúzás nem).
- (c) Amikor egy holtverseny nem kerül feloldásra, a holtversenybeli helyekre jutó pénzdíjakat vagy a ranglistapontokat össze kell adni, és a holtversenyben lévő versenyzők között egyenlő arányban kell kiosztani.

D FÜGGELÉK

A CSAPATVERSENY SZABÁLYAI

A csapatversenyeket A vitorlázás versenyszabályai szerint kell vitorlázni, az e függelékben leírt módosításokkal.

D1 A VERSENYSZABÁLYOK MÓDOSÍTÁSAI

D1.1 A Meghatározások, a 2. és a 4. rész szabályai

- (a) A Zóna meghatározásában a távolság két testhosszra módosul.
- (b) A 18.2(a) szabály a következőre módosul:
- (a) Amikor két hajó közül az első eléri a zónát,
- (1) ha a hajók fedésben vannak, az ekkor külső hajónak *jelhelyet* kell adnia a belső hajó számára.
- (2) ha a hajók nincsenek fedésben, az ekkor a zónát el nem ért hajónak *jelhelyet* kell adnia a másik hajó számára.
- Ha egy hajó túljut a szélben állás irányán és ekkor *tisztán hátsó* helyzetben van egy zónában lévő hajóhoz képest, *jelhelyet* kell adnia a *tisztán elől* lévő hajó számára.
- Amikor egy hajónak *jelhelyet* kell adnia e szabály alapján, folytatnia kell azt egészen addig, amíg ez a szabály érvényben van, még akkor is, ha később a fedés megszakad vagy egy új fedés létesül.
- (c) A 18.4 szabály törölve.
- (d) Ha a versenykiírás vagy a versenyutasítás úgy rendelkezik, a 20.4 szabály úgy módosul, hogy a felszólításokkal együtt a következő karjelzéseket kell adni:
- (1) ahhoz, hogy *helyet* kérjen a forduláshoz, ismételten és egyértelműen mutasson szélirányba; és
- (2) a „Te fordulj” („You tack”) felszólításhoz ismételten és egyértelműen mutasson a másik hajóra és karjával integsen szélirányba.
- (e) A 23.1 szabály a következőképp módosul: „Ha észszerűen lehetséges, egy nem versenyben lévő hajó ne zavarjon egy versenyben lévő hajót, és egy *célba ért* hajó ne zavarjon egy még *célba nem ért* hajót.”

- (f) Új 23.3 szabály: „Amikor különböző futamokban vitorlázó hajók találkoznak, bármelyikük irányváltztatása egyértelműen feleljen meg egy szabálynak, vagy irányuljon saját futama megnyerésére.”
- (g) A 41. szabály a következővel egészül ki:
- (e) a segítséget egy csapattárstól kapja, feltéve, hogy elektronikus kommunikációt nem használtak.
- (h) A 45. szabály törölve.

D1.2 Óvások és orvoslati kérelmek

- (a) Egy hajó
 - (1) óvhat egy másik hajót, de óvása érvénytelen ha a feltételezett szabálysértés a 2. rész egy szabálya alapján történt és nem volt részese az esetnek, hacsak az eset nem a másik csapat hajói közötti érintkezésre vonatkozik. (Ez megváltoztatja a 60.4(a)(2) szabályt.)
 - (2) leveheti a piros lobogóját miután azt feltűnően felmutatta. (Ez módosítja a 60.2(a)(1) szabályt)
 - (3) orvoslatozt kérhet, de nem a saját csapatába tartozó hajó által okozott sérülés vagy kár miatt. (Ez megváltoztatja a 61.1(a) szabályt).
- (b) A versenyrendezőség vagy az óvási bizottság nem óvhat egy hajót a 2. rész egy szabálya alapján, kivéve
 - (1) egy döntőbíró jelentésén alapuló bizonyíték alapján, miután egy fekete-fehér lobogót tűzött ki, vagy
 - (2) a 14. szabály alapján, ha bármilyen forrásból értesül, hogy kár vagy sérülés történnhetett.
- (c) Az óvásokat és orvoslatozi kérelmeket nem szükséges írásban benyújtani. Az óvási bizottság a neki megfelelő bármilyen módon beszerezheti a bizonyítékokat, és döntéseit szóban közölheti.
- (d) Amikor egy versenyrendezőség által biztosított hajó meghibásodik, a D5 szabályt kell alkalmazni.

D1.3 Büntetések

- (a) A 44.1 szabály a következőre módosul:
Egy hajó egy egyfordulós büntetést vállalhat, ha egy versenyben történt eset során megsérthette a 2. rész egy vagy több szabályát, a 31. vagy a 42. szabályt. A hajó vagy a csapata azonban tovább büntethető a D2.3 vagy a D3.3 szabály alapján, ha az eset sérülést vagy kárt okozott, vagy a büntetés vállalása ellenére előnyre tett szert.
- (b) Ha egy hajó egyértelműen jelzi, hogy a 44.1 alapján büntetést fog vállalni, el kell végeznie a büntetést.
- (c) Egy hajó büntetést vállalhat úgy, hogy visszalép a futamból, és értesíti a versenyrendezőséget vagy egy döntőbíró.
- (d) Nem adható büntetés a 2. rész szabályainak megsértéséért, ha az eset ugyanabban a csapatban lévő hajók között történt és nincs érintkezés.

D2 DÖNTŐBÍROKKAL RENDEZETT VERSENYEK

D2.1 D2 szabály alkalmazása; orvoslatok és meghibásodások

- (a) A D2 szabályt a döntőbírokkal rendezett futamokon kell alkalmazni. Ha a futamot döntőbírokkal rendezik, akkor azt a versenykiírásban vagy a versenyutasításban kell előírni, vagy a J lobogónak a figyelmeztető jelzésnél nem később történő kitűzésével kell jelezni.
- (b) Egy versenyben lévő hajónak, amelyik óv a D2.2 vagy D2.3 egyik szabálya alapján egy eset miatt, azt kell kiáltania, hogy „Óvlak” („Protest”), és ki kell tűznie egy piros lobogót, és nem jogosult tárgyalásra. Ez módosítja a 60.1(a)(1) és a 63.2(a) szabályt.
- (c) Egy hajónak, amely orvoslatot kér egy a versenypályán történt eset, vagy meghibásodás miatt pontszám változtatást kér a D5.2 szabály alapján, jól láthatóan ki kell tűznie egy piros lobogót az eset vagy a meghibásodás utáni első észszerű alkalommal. A piros lobogót addig kell kitűzve tartania, amíg a versenyrendezés vagy egy döntőbíró tudomásul nem vette.

D2.2 Hajók óvásai

Ha egy hajó a 2. rész egy szabályának, a 31. vagy a 42. szabálynak megsértése miatt óv:

- (a) A hajók számára időt kell hagyni, hogy reagáljanak.
- (b) Egy döntőbíró bármely olyan hajót büntethet amely szabályt sértett, nem mentesült és nem vállalt megfelelő büntetést.
- (c) A döntőbíró a D2.4 szabály szerint jelezze a döntést.

D2.3 Döntőbírók által kezdeményezett döntések

Amikor egy a hajó

- (a) megsérti a 31. vagy a 42. szabályt, és nem vállal büntetést;
- (b) megsérti a 2. rész egy szabályát, és érintkezik a saját csapatának egy másik hajójával, vagy egy másik futamon résztvevő hajóval, és egy hajó sem vállal büntetést;
- (c) megsért egy *szabályt*, amivel a csapata előnyre tesz szert, annak ellenére, hogy ő vagy egy másik hajó a csapatából büntetést vállal;
- (d) megsérti a 14. szabályt és kár vagy sérülés keletkezett;
- (e) megsérti a D1.3(b) vagy D2.5 szabályt, vagy;
- (f) sportszerűtlenséget követ el,

egy döntőbíró büntetheti vagy értesítheti az óvási bizottságot az esetről, vagy mindkettő. Óvás nem szükséges.

D2.4 A döntőbírói döntés jelzése

Egy döntőbíró a következő szerint jelezze a döntését egy hosszú hangjel és egy lobogó kitézésével:

- (a) Nincs büntetés: egy zöld-fehér lobogó.
- (b) Egy vagy több hajó büntetése: piros lobogó. A döntőbíró kiáltja vagy jelezze mindegyik büntetett hajó azonosító jelzését.
- (c) Az óvási bizottság értesítése az esetről: egy fekete-fehér lobogó.

D2.5 Döntőbíró által jelzett büntetés vállalása

Egy döntőbíró által büntetett hajónak kétfordulós büntetést kell vállalnia. Ha azonban a D2.3 alapján büntetnek egy hajót, és egy döntőbíró kiáltja vagy jelzi a fordulók számát, a hajónak a megfelelő számú egyfordulós büntetést kell vállalnia.

D2.6 Más eljárásokkal kapcsolatos korlátozások

- (a) Egy hajó nem óvhat a D1.3(b) vagy D2.5 szabály alapján.
- (b) A döntőbírók döntései, cselekedetei vagy azok hiánya nem lehet
 - (1) egy hajó általi orvoslati kérelem vagy fellebbezés alapja, vagy
 - (2) egy elrajtolt futam érvénytelenítésének alapja.
- (c) Az óvási bizottság azonban tárgyalást hívhat össze az orvoslal megfontolására, ha úgy gondolja, hogy egy döntőbíró hajója súlyosan zavart egy versenyben lévő hajót.

D3 FUTAM PONTSZÁMÍTÁSA

- D3.1** (a) Minden olyan hajó, amely *célba ért* és azután nem lépett vissza, a célba érési helyével egyenlő pontszámot kapja. Az összes többi hajót a *versenyezni* jogosult hajók számával megegyező pontszámmal kell értékelni.
- (b) Ha egy hajó OCS-es, és utána nem tér vissza elrajtolni vagy áll ki azonnal, 10 pontot kell hozzáadni a pontszámához.
- (c) Amikor egy hajó *célba ér*, és *nem vitorlázta végig* a pályát, 6 pontot kell hozzáadni a pontszámához, hacsak a D3.1(b) szabály nem érvényes.
- (d) Ha egy hajó nem vállal egy döntőbíró által a célvonalnál vagy annak közelében kiszabott büntetést, visszalépettként kell értékelni.
- (e) Ha egy hajót *célba érése* után visszalépettként értékelnek, minden hajót, amelynek rosszabb célba érési helye van, egy helyet előrébb kell helyezni.
- D3.2** Ha egy csapat összes hajója *célba ért*, kiállt, visszalépett vagy nem *rajtolt* el, a másik csapat versenyben lévő hajóit ekkor úgy kell értékelni, mintha *célba értek* volna.

- D3.3** Amikor egy óvási bizottság úgy dönt, hogy egy hajó, amely fél óva óvástárgyaláson megsértett egy szabályt, és nem mentesült:
- (a) Ha a hajó megsértette
 - (1) az 1-es vagy 2-es szabályt,
 - (2) a 14-es szabályt, amikor súlyos kár vagy sérülést okozott, vagy
 - (3) egy szabályt, amikor nem volt versenyben, fél vagy több futamgyőzelem levonható a csapatától, vagy nem szabható ki büntetés. A levont futamgyőzelmeket nem kaphatja meg más csapat.
 - (b) Ha egy hajó egy, a D3.3(a) pontban fel nem sorolt szabályt sértett meg, miközben versenyben volt, és nem vállalt vagy kapott büntetést ezért a szabálysértéséért, 6 pontot hozzá kell adni a pontszámához.
 - (c) Ha egy hajó csapata előnyt szerzett annak ellenére, hogy büntetést vállalt vagy kapott, a hajó pontszáma megnövelhető.
- D3.4** Az alacsonyabb összpontszámmal rendelkező csapat nyeri a futamot. Pontazonosság esetén az a csapat nyer, amelyik nem rendelkezik első hellyel.

D4 VERSENY PONTSZÁMÍTÁSA

D4.1 Terminológia

- (a) Egy versenyforma egy vagy több szakaszból áll.
- (b) A körmérkőzéses szakaszban a csapatokat egy vagy több csoportba osztják, amelyekben egy vagy több körmérkőzést vitorláznak.
- (c) A körmérkőzés során a csapatok egy menetrend szerint egyszer vitorláznak csoportjuk minden csapata ellen.
- (d) A kieséses szakaszban a csapatok egy vagy több fordulóból álló meccset vitorláznak. Egy meccs egy vagy több futamból áll két csapat között.

D4.2 Versenyforma

- (a) A versenykiírásnak vagy a versenyutasításnak tartalmaznia kell a versenyformát és a szakaszokat, valamint bármilyen speciális pontszámítási szabályt.

- (b) A verseny befejezésének érdekében a versenyrendezőség bármilyen észszerű időben módosíthatja vagy befejezheti a versenyforma bármelyik részét, figyelembe véve a nevezeteket, az időjárást, az időkorlátokat vagy bármilyen lényeges tényezőket.

D4.3 Körmérkőzéses szakasz pontszámítása

- (a) Körmérkőzéses szakaszban a csapatokat a nyert futamok száma szerint kell sorrendbe állítani, a legtöbbet nyerő az első. Ha egy körmérkőzés sorozatban a csapatok nem egyenlő számú futamot futottak, a nyert futamok százalécai szerint kell sorrendbe állítani, a legnagyobb az első.
- (b) Amikor azonban befejeztek egy olyan körmérkőzéses szakaszt, amelyben a tervezett futamoknak kevesebb, mint 80%-át rendezték meg, a szakasz futamainak eredményeit nem kell figyelembe venni, de a holtversenyek feloldásához használható azon hajók között a csoportban, amelyek vitorláztak egymás ellen a befejezett körmérkőzésben.
- (c) Egy előző körmérkőzéses szakasznak az eredményei csak akkor vihetők tovább, ha a versenykiírás vagy a versenyutasítás úgy rendelkezik.

D4.4 Holtversenyek feloldása egy körmérkőzéses szakaszban

Egy körmérkőzéses szakaszban a holtversenyeket csak az abban a szakaszban elért eredményeket felhasználásával kell feloldani.

- (a) Ha az összes holtversenyben álló csapat a szakaszban legalább egyszer vitorlázott egymással, a holtversenyt az alábbi sorrendben kell feloldani.
- (1) A megnyert futamok százaléka az összes futamból a holtversenyben álló csapatok között, a legnagyobb legelőbb;
 - (2) Futamonkénti átlagpontszám a holtversenyben álló csapatok között, a legalacsonyabb legelőbb;
 - (3) Ha két csapat még mindig holtversenyben van, az utolsó egymás elleni futamot nyerő csapat a győztes;
 - (4) A legkisebb átlagpont azon ellenfelek ellen, akikkel mindkét csapat vitorlázott, a legkisebb legelőbb;
 - (5) Szétvitorlázás, amennyiben lehetséges, különben sorolással.

- (b) Egyébként a holtversenyt csak a (4) és (5) lépések használatával kell feloldani.
- (c) Ha egy holtversenyt részben sikerült feloldani az előbbieik alapján, a további holtversenyeket újból a D4.4(a) vagy (b) szabállyal kell feloldani, ahogy megfelelő.

D4.5 Kieséses szakasz pontszámítása

- (a) Egy fordulót nem szabad értékelni, amíg legalább egy futamot nem fejeztek be minden mérkőzésből abban a fordulóban. A döntő és bronzmérkőzés különböző fordulók.
- (b) A meccs győztese az a csapat, amely először megnyer annyi futamot, amennyit a versenykiírás vagy a versenyutasítás előírt. Ha egy meccset befejeztek, a győztes az a csapat, amelynek a legtöbb futamgyőzelme van az adott meccsen vagy ha ott holtverseny van, az a csapat nyer, amely az utolsó futamot nyerte a meccsen.
- (c) (1) Azokat a csapatokat, amelyek nyernek egy fordulóban, előrébb kell sorolni, mint azokat, amelyek veszítenek.
(2) Azok a csapatok, amelyek veszítenek egy fordulóban és nem vitorláznak újra, ugyanazon helyezést kapják.
(3) Egy olyan fordulóban, amelyet nem értékelnek, a csapatokat a verseny előző szakaszában elért helyezésük szerint kell rangsorolni, a különböző csoportokból érkező csapatokat külön kell rangsorolni.

D5 A RENDEZŐ SZERVEZET ÁLTAL BIZTOSÍTOTT HAJÓK MEGHIBÁSODÁSAI

D5.1 A D5 szabályt akkor kell alkalmazni, amikor a hajókat a rendező szervezet biztosítja.

D5.2 Amikor egy hajó meghibásodik a versenyterületen, úgy kérhet pontszám módosítást, hogy a meghibásodást követő első észszerű alkalommal kitűz egy piros lobogót, és viseli mindaddig, amíg azt a versenyrendezés vagy egy döntőbíró tudomásul nem vette. Ha lehetséges, folytassa a versenyzést.

- D5.3** A versenyrendezőség a pontszámmódosításra vonatkozó kérelmet a D5.4 és a D5.5 szabályok szerint döntse el. A neki megfelelő bármilyen módon beszerezheti a bizonyítékokat, és döntését szóban közölheti.
- D5.4** Ha a versenyrendezőség úgy dönt, hogy a csapat pontszáma lényegesen rosszabb lett, és a meghibásodás nem a legénység hibájából következett be, valamint hasonló körülmények között kellő felkészültségű legénység sem kerülhetett volna el a meghibásodást, akkor a lehető legméltányosabb döntést hozza meg. Ez lehet a futam érvénytelenítése és újravitorlázása, vagy ha a hajó célba érési helye előrelátható volt, úgy annak a helynek megfelelő pontszám odaítélése. Ha a hajó meghibásodásakor elfoglalt helye kétséges volt, a kétséget a hajó kárára kell feloldani.
- D5.5** Egy hibás felszerelési tárgy miatti, vagy egy ellenfél szabálysértése által okozott meghibásodást rendszerint nem rónak fel a legénység hibájának, gondatlan kezelés, felborulás, vagy azonos csapathoz tartozó hajó szabálysértése miatt bekövetkező meghibásodást azonban igen. A legénység hibájának megítélésében lévő bármely kételyt a hajó javára kell eldönteni.

E FÜGGELÉK

RÁDIÓTÁVIRÁNYÍTÁSÚ VITORLÁZÁS VERSENYSZABÁLYAI

A rádiótávírányítású hajók versenyeit A vitorlázás versenyszabályai szerint kell vitorlázni, az e függelékben leírt módosításokkal.

Megjegyzés: A döntőbírókkal rendezett rádiótávírányítású versenyek kísérleti szabályai a World Sailing weboldalán érhetők el.

E1 A MEGHATÁROZÁSOK, A TERMINOLÓGIA ÉS AZ 1., 2. ÉS 7. RÉSZEK SZABÁLYAINAK MÓDOSÍTÁSAI

E1.1 Meghatározások

Az *Összeférhetetlenség* meghatározása a következővel egészül ki: Egy megfigyelőnek azonban nincs *összeférhetetlensége* csak azért, mert versenyző.

A *Zóna* meghatározásában a távolság négy testhosszra módosul.

Új meghatározás:

Mozgásképtelen Egy hajó *mozgásképtelen*, amikor nem tudja folytatni a menetet.

E1.2 Terminológia

A Bevezetés Terminológia bekezdése a következőképpen módosul:

- (a) „Hajó” jelenti azt a vitorlást, amelyre a szabályok vonatkoznak, amelyet rádiójelekkel irányítanak és nincsen legénysége. Az 1. és az 5. rész szabályaiban, az E6 szabályban és a Fél és Óvás meghatározásaiban azonban a „hajó” magában foglalja a versenyzőt, aki irányítja.
- (b) „Versenyző” jelenti azt a személyt, aki rádiójelekkel irányítja a hajót.
- (c) A versenyszabályokban, de nem annak függelékeiben, a „futam” főnevet „menet”-tel kell helyettesíteni. Az E függelékben egy futam egy vagy több menetből áll, és akkor fejeződik be, amikor utolsó menetének vége van.

E1.3 Az 1., 2. és 7. rész szabályai

- (a) Az 1.2 szabály törölve.
- (b) A 20.1 és 20.3 szabályok szerinti felszólításoknak tartalmazniuk kell a felszólító hajó vitorlaszámát, majd a „Helyet a forduláshoz”.
- (c) A 22. szabály a következőre módosul: „Ha lehetséges, egy hajónak ki kell kerülnie egy mozgásképtelen hajót.”
- (d) A 90.2(c) szabály a következőre módosul:
A versenyutasítás változásait szóban is közölhetik minden érintett versenyzővel az érintett futam vagy menet figyelmeztető jelzése előtt. Ha helyénvaló, a módosításokat írásban meg kell erősíteni.

E2 VERSENYZÉS KÖZBENI TOVÁBBI SZABÁLYOK

Az E2 szabály csak akkor alkalmazható, ha a hajók versenyben vannak.

E2.1 Felszólítással kapcsolatos követelmények

- (a) Úgy kell felszólítani és adott esetben a felszólítást megismételni, hogy a versenyző, akit felszólítunk, valószínűsíthetően meghallja azt.
- (b) Amikor egy szabály megköveteli egy hajótól, hogy szólítson fel vagy válaszoljon, a hajót irányító versenyzőnek kell felszólítania.
- (c) A hajó vitorlaszámát számjegyenként kell kimondani, pl. „egy, öt” és nem „tizenöt”.

E2.2 Tanácsadás

Egy versenyző nem adhat taktikai vagy stratégiai tanácsot egy hajót irányító olyan versenyzőnek, aki versenyben van.

E2.3 Rádióirányítást elvesztő hajók

Egy versenyző, akinek a hajója elvesztette a rádióirányítást, azonnal kiáltsa „a [hajója vitorlaszáma] irányítás nélkül (out of control)”, és a hajónak ki kell állnia.

E2.4 Adóantennák

Ha egy rádiójelet továbbító antenna kihúzva hosszabb, mint 200 mm, az ezt meghaladó részt megfelelően védeni kell.

E2.5 Rádiófrekvenciás interferencia

Más hajók irányítását zavaró rádiójelek kibocsátása tilos. Egy versenyző, aki megsértette ezt a szabályt, nem versenyezhet mindaddig, amíg a versenyrendezőség nem engedélyezi.

E3 FUTAMOK VEZETÉSE

E3.1 Irányítóterület

Ha a versenyutasítás nem jelöl ki irányítóterületet, akkor az nincs korlátozva. A versenyzőknek ezen a területen belül kell tartózkodniuk, amikor a versenyben lévő hajójukat irányítják, kivéve azt a rövid időt, amíg kezelik, majd elengedik, vagy újra vízre teszik a hajójukat.

E3.2 Vízretételi terület

Ha a versenyutasítás nem jelöl ki vízretételi területet és írja elő használatát, akkor az nincs korlátozva.

E3.3 Pályatábla

Amikor a versenyutasítás előírja, hogy legyen egy pályarajzot bemutató tábla, azt az irányítóterületen vagy közvetlen közelében kell elhelyezni.

E3.4 Rajtolás és célba érés

(a) A 26. szabály a következőre módosul:

A meneteket egyperces időközönként adott figyelmeztető, előkészítő és rajtjelzésekkel kell elrajtoltatni. A rajtot megelőző percben további hangjeleknek vagy szóbeli jelzéseknek kell lennie 10 másodperces időközönként, majd az utolsó 10 másodpercben másodpercenként. Minden jelzést a hangjel elejétől kell időzíteni.

(b) A rajt- és célvonalnak a rajt- és céljelek pálya felőli oldalai között kell lennie.

E3.5 Egyéni visszahívás

A 29.1 szabály a következőre módosul:

Ha egy hajó rajtjelzésekor a hajótest bármely része a rajtvonal pálya felőli oldalán van, vagy amikor meg kell felelnie a 30.1 szabálynak, a versenyrendezőségnek azonnal kiáltania kell: „Visszahívás (recall) [vitorlaszámok]”. Ha a 30.3 vagy 30.4 szabály alkalmazható, akkor ez a szabály nem.

E3.6 Általános visszahívás

A 29.2 szabály a következőre módosul:

Amikor a rajtjelzéskor a versenyrendezőség képtelen azonosítani a vonal pálya felőli oldalán lévő hajókat, vagy amelyekre a 30. szabály alkalmazható, vagy hiba történt a rajteljárásban, a versenyrendezőség kiálthatja: „általános visszahívás” (general recall) és két hangos hangjelet ad. Az új rajt figyelmeztető jelzését általában rövid idővel ezután adják.

E3.7 Az U lobogó és a fekete lobogó szabályai

Ha a versenyrendezőség értesít egy hajót, hogy az megsértette a 30.3 vagy 30.4 szabályt, a hajónak azonnal el kell hagynia a pálya területét.

E3.8 További módosítások a 3. rész szabályaiban

(a) A 30.2 és 33. szabály törölve.

(b) A versenyrendezőség összes jelzését szóban vagy más hangjelekkel kell adni. Látható jelzések nem szükségesek, kivéve, ha a versenyutasítás másképp rendelkezik.

(c) Pályarövidítés nem lehetséges.

(d) A 32.1(a) szabály a következőre módosul: „viharos idő vagy villámlás miatt,”.

E3.9 Mozgáskorlátozott versenyzők

A versenyrendezőség hozhat vagy engedélyezhet olyan észszerű rendelkezéseket, amelyek a mozgáskorlátozott versenyzőket segítik abban, hogy a lehető legegyszerűbb feltételekkel versenyezzenek. Egy hajó vagy az azt irányító versenyző, amely ilyen segítséget kap, beleértve egy támogató személy segítségét, nem sérti meg a 41. szabályt.

E4 A 4. RÉSZ SZABÁLYAI

E4.1 A 4. rész törölt szabályai

A 40., 44.3, 45., 48., 49., 50., 52., 54., 55. és 56. szabályok törölve.

E4.2 Külső segítség

A 41. szabály a következőre módosul:

A hajó vagy a hajót irányító versenyző nem kaphat külső forrásból származó segítséget, kivéve, ha

- (a) segítségre szorul közvetlenül a versenyző megbetegedése miatt, vagy megsebesült vagy veszélyben van;
- (b) a hajó összeakadt egy másik hajóval, egy másik versenyzőtől;
- (c) a hajó *mozgásképtelen*, vagy veszélyben van, a versenyrendezőségétől;
- (d) a segítség minden versenyző számára szabadon elérhető információ;
- (e) az információt kéretlenül, egy érdeklő nem rendelkező forrástól kapja. Egy versenyző érdekelt forrás, kivéve, ha megfigyelőként tevékenykedik.

E4.3 Büntetésvállalás

A 44.1 szabály a következőre módosul:

A hajó egy egyfordulós büntetést vállalhat, ha egy versenyben történt eset során megsérthette a 2. rész egy vagy több szabályát vagy a 31. szabályt. Azonban

- (a) amikor ugyanazon eset során megsérthette a 2. rész egy szabályát és a 31. szabályt is, nem kell a 31. szabály megsértéséért járó büntetést vállalnia;
- (b) ha a hajó büntetésvállalása ellenére, szabálysértésével előnyre tett szert a menetben vagy a futamban, büntetesként annyi egyfordulós büntetést kell vállalnia, amíg az előnyét elveszíti;
- (c) ha a hajó súlyos kárt okozott, vagy a 2. rész egy szabályának megsértésével egy másik hajót *mozgásképtelenné* tett és az kiállt, büntetesként ki kell állnia.

E4.4 Felelős személy

A 46. szabály a következőre módosul: „A hajót benevező tagnak vagy szervezetnek meg kell jelölnie a versenyzőt. Lásd a 75. szabályt.”

E5 VERSENYZÉS MEGFIGYELŐKKEL ÉS DÖNTŐBÍRÓKKAL

E5.1 Megfigyelők

- (a) A versenyrendezőség kijelölhet megfigyelőket, akik lehetnek versenyzők is.
- (b) A megfigyelőknek azon hajók vitorlaszámát kell kiáltaniuk, amelyek *jelet* vagy másik hajót érintettek.
- (c) A menet végén a megfigyelők jelentsék a versenyrendezőségnek a megoldatlan eseteket és a *pálya végigvitorlázásában* elkövetett bármilyen hibát.

E5.2 Megfigyelőkre és döntőbírókra vonatkozó szabályok

A megfigyelőknek és a döntőbíróknak az irányítóterületen kell tartózkodniuk. Nem használhatnak semmi olyan segítséget vagy eszközt, amelynek segítségével jobban látnak, mint a versenyzők.

E6 ÓVÁSOK ÉS ORVOSLATI KÉRELMEK

E6.1 Óvás érvényessége

A 60.4(a)(2) szabály a következőre módosul:

- (a) Az óvás érvénytelen
 - (2) ha olyan hajóról származik, amely a 2., 3. vagy 4. rész valamely szabályának megsértését állítja, de nem volt beütemezve arra a futamra, ahol az eset történt, vagy
- Új 60.4(a)(4) szabály
- (a) Az óvás érvénytelen
 - (4) ha az egy hajótól vagy versenyzőtől származik, és az E2 vagy E3.7 szabály megsértését állítja.

E6.2 Óvás egy versenyző által megsértett szabály miatt

Ha egy *bizottság* tudomására jut, hogy egy versenyző megsértett egy *szabályt*, óvhatja a versenyző által irányított hajót.

E6.3 Az óvott értesítése

A 60.2(a)(1) szabály a következőre módosul:

Ha az óvó egy hajó, kiáltania kell: „[A saját vitorlaszáma] óvja (protest) [a másik hajó vitorlaszámát]”.

E6.4 A versenyrendezőség értesítése

A óvó vagy orvoslatot kérő hajó egy olyan eset kapcsán, amely a versenyzés közben történt, értesítse a versenyrendezőséget, amilyen hamar észszerűen lehetséges a célba érés vagy kiállás után.

E6.5 Határidők

Egy óvást, orvoslati vagy újranyitási kérelmet a menetben utolsó hajó célba érését vagy az esetet követő 10 percen belül kell beadni a versenyrendezőséghez, attól függően, hogy melyik a későbbi.

E6.6 Orvoslati döntések

A 61.4(b)(2) és a 61.4(b)(3) a következőre módosul:

(2) sérülés, fizikai kár, vagy mozgásképtelenné válás egy olyan hajó tevékenysége miatt amely megsértette a 2. rész egy szabályát és megfelelő büntetést vállalt vagy büntették,

(3) sérülés, fizikai kár, vagy mozgásképtelenné válás egy olyan nem versenyben lévő hajó tevékenysége miatt, amely *kitérésre* kötelezett vagy az *IRPCAS* vagy a hajózási szabályzat alapján hibás.

Új szabály 61.4(b)(6):

(6) külső rádió interferencia amelyet a rendezőség elismert.

61.4(c) szabály kiegészül a következővel:

Ha egy hajó orvoslatot kap, mert kárt szenvedett, az orvoslatának tartalmaznia kell észszerű időt, de nem többet, mint 30 percet a javításra a következő futama előtt.

E6.7 Felek jogai

A 63.1(a)(4) „maguk is a hajón tartózkodtak az eset idején” a következőre módosul: „az egyes hajók irányítására megjelölt versenyzők”.

E6.8 Tárgyalási eljárás

Új 63.4(f) szabály:

- (f) Amikor egy óvás a 2., 3. vagy 4. rész szabályainak feltételezett megsértésére vonatkozik, mindegyik tanúnak az irányítóterületen kellett lennie az eset idején. A tanúnak, aki versenyző és nem megfigyelőként tevékenykedett, az adott futamra beosztott versenyzőnek kellett lennie.

E7 BÜNTETÉSEK

Amikor egy óvási bizottság úgy dönt, hogy egy hajó, amely fél volt az óvástárgyaláson, megsértett egy szabályt, de nem a 2., 3. vagy 4. rész egy szabályát, akkor vagy

- (a) zárja ki a futamból, vagy valahány pontot (beleértve a nul-lát és tört számokat) adjon hozzá a pontszámához. A büntetést abban a futamban vagy menetben kell alkalmazni, amelyekben a szabálysértés történt, egyébként a hajó következő futamára vagy menetére kell alkalmazni. Amikor a pontokat hozzáadták, a többi hajó pontszáma nem módosítható; vagy
- (b) kötelezze a hajót, hogy a következő elrajtoltatott, vissza nem hívott és nem érvénytelenített menetében a rajtjelzése után a lehető leghamarabb vállaljon egy vagy több egyfordulós büntetést.

Ha azonban a hajó a G függelék egy szabályát, vagy az E8 szabályt sértette meg, az óvási bizottság a G4 szabálynak megfelelően járjon el.

E8 A G FÜGGELÉK MÓDOSÍTÁSAI, MEGKÜLÖNBÖZTETŐ JELZÉSEK A VITORLÁN

A G1 szabály az országjelzések táblázatát kivéve, és a G2 szabály a következőre módosul:

G1 WORLD SAILING ÉS IRSA OSZTÁLYHAJÓK

A G1 szabály az összes World Sailing vagy Nemzetközi Rádió-távírányítású Vitorlás Szövetség (IRSA) által adminisztrált vagy elismert osztályának hajójára vonatkozik.

G1.1 Azonosítás

- a) Kivéve, ha az osztályszabály másként rendelkezik, a World Sailing vagy az IRSA osztály egy hajója feleljen meg a G1 szabálynak és viselje:
 - (1) a nagyvitorláján: az osztályjelzést és az országjelzés betűit (ha szükséges),
 - (2) az összes vitorláján: a vitorlaszámát
- b) A világ- és kontinensbajnokságokon a vitorláknak meg kell felelniük az E8 szabálynak. Egyéb versenyeken feleljenek meg ezeknek a szabályoknak, vagy más, az első bizonylatolásuk idejében alkalmazható szabálynak.

G1.2 Országjelzések

IRSA világ- és kontinentális bajnokságokon, valamint olyan eseményeken, amelyek a versenykiírás szerint nemzetközileg vannak jelölve, egy hajónak viselnie kell a G függelékben a G1 szabályban található táblázat alapján az országjelzését, jelölve:

- (a) ha a 75(a) szabály szerint nevezett, a hajó nemzeti hatóságát, vagy
- (b) a versenyző származási országát, vagy
- (c) a tulajdonos vagy a versenyző nemzeti hatóságát.

Megjegyzés: A National Sail Letters táblázat naprakész változata elérhető a World Sailing weboldalon.

G1.3 Vitorlaszámok

- a) A vitorlaszám utolsó két számjegye kell, hogy legyen:
 - (1) a hajótest regisztrációs száma, vagy
 - (2) a versenyző vagy a tulajdonos releváns hatóság által kiadott személyes száma.
- b) Egyszámjegyű hajótest vagy személyes számot meg kell előzőn egy nulla.
- c) Ha egyezés van a vitorlaszámok között vagy ha egy szám félreolvasható, a versenyrendezőségnek meg kell követelnie, hogy egy vagy több hajó más számra módosítsa a vitorlaszámát.

G1.4 Részletes leírás

- (a) Az országjelzésnek és vitorlaszámnak nagy betűknek és arab számoknak, tisztán olvashatónak és azonos színűnek kell lenniük. A színük a vitorláétól elütő kell legyen. Kereskedelemben elérhető betűtípusok, amelyek legalább olyan jól olvashatóak, mint a Helvetica, elfogadhatóak. Digitális betűtípus nem elfogadható.
- (b) A betűk és a számok magasságainak és betűközeinek a következőknek kell lenniük:

<i>Dimenzió</i>	<i>Minimum</i>	<i>Maximum</i>
Vitorlaszám magassága	100 mm	110 mm
Egymás melletti számok közötti távolság	20 mm	30 mm
Országjelzés magassága	60 mm	70 mm
Egymás melletti betűk közötti távolság	13 mm	23 mm

G1.5 Elhelyezés

- (a) Az osztályjelzést, vitorlaszámot és országjelzést a következőképp kell elhelyezni:
- (1) a vitorla mindkét oldalán;
 - (2) a jobb oldali legfelül;
 - (3) megközelítőleg vízszintesen;
 - (4) hellyel egy „1”-es előtag számára a vitorlaszám elé, és
 - (5) nem kevesebb, mint 40 mm magassági különbséggel a számok és a betűk sorai között a vitorla két ellenoldalán;
- Szimmetrikus vagy tükrözött osztályjelzés elhelyezhető egymásnak hátoldalával.
- (b) Szimmetrikus vagy tükrözött osztályjelzésnek a nagyvitorlán kell lennie a hátsóél háromnegyedes pontjától az elsőélre húzott merőleges vonal fölött és fedésben is elhelyezhető. Egyéb esetben a vízszintes térköz nem lehet nagyobb, mint 20 mm.

- (c) A nagyvitorlán a vitorlaszámokat a következőképp kell elhelyezni:
 - (1) az osztályjelzés alatt;
 - (2) a vitorla elsőélre merőlegesen a hátsóél negyedéhez húzott vonal felett;
 - (3) az országjelzések felett;

G1.6 Kivételek

Ahol a vitorla mérete megakadályozza, hogy megfeleljen a G1.4 vagy G1.5 szabálynak, a következő módosításokat kell végezni a következő sorrendben:

- (a) a vitorlaszámok lehetnek a megjelölt vonal alatt;
- (b) a vízszintes térköz nem kevesebb, mint 20 mm-ig csökkenthető:
 - (1) először a vitorlaszámok és országjelzések és
 - (2) utána az országjelzések között;
- (c) az országjelzés magassága lecsökkenthető nem kevesebb mint 40 mm-re vagy el kell hagyni;
- (d) a függőleges térköz a vitorlaszámok között nem kevesebb, mint 20 mm-ig csökkenthető;
- (e) a vitorlaszámok magassága 90 mm alá, de nem kevesebb, mint 80 mm-ig csökkenthető, vagy el kell hagyni, kivéve a legnagyobb vitorlán.

G2 EGYÉB HAJÓK

Egyéb hajóknak meg kell felelniük az E8 szabálynak, kivéve, ha a nemzeti hatóság vagy az osztályszövetség megváltoztatja az osztályjelzések, betűk és számok kiosztására, viselésére és méretére vonatkozó szabályokat. Az ilyen módosított szabályoknak, amennyiben megvalósítható, meg kell felelniük a fenti követelményeknek.

F FÜGGELÉK

KITE SZABÁLYOK

A kite pályaversenyeket A vitorlázás versenyszabályai szerint, az e függelékében leírt módosításokkal kell lebonyolítani. A szabályok más részeiben szereplő „hajó” kifejezés értelemszerűen „kite-ot” vagy „hajót” jelent.

Megjegyzés: Más kite versenyformák és versenyszámok szabályaira mutató hivatkozások a World Sailing weboldalán érhetők el.

A MEGHATÁROZÁSOK MÓDOSÍTÁSAI

A tisztán hátul és tisztán elől, fedésben, célba érés, kitérés, szél alatt és szél felől, jelhely, akadály, rajtolás, csapáson, jobbcsapás vagy balcsapás és a zóna meghatározások a következőkre módosulnak:

Tisztán hátul és tisztán elől, fedésben

Egy kite *tisztán hátul* van, amikor teste a másik kite deszkájának leghátolsó pontjában, a kite deszkájának hossz tengelyére merőlegesen húzott képzeletbeli egyenes mögött van. A másik kite *tisztán elől* van. A kite-ok *fedésben* vannak, amikor egyikük sincs *tisztán hátul*. *Fedésben* vannak azonban akkor is, amikor egy közbenső kite mindkettővel *fedésben* van. Ha észszerű kétely merül fel, hogy két kite *fedésben* van-e, akkor azt kell feltételezni, hogy nincsenek *fedésben*. Ezek a kifejezések azonos csapáson lévő kite-okra mindig alkalmazhatók. Ellentétes csapáson lévő kite-okra csak akkor alkalmazhatók, amikor a valódi szél irányához képest mindkettőn 90 foknál nagyobb szögben vitorláznak.

Folyamatos akadály

Egy *akadály* akkor *folyamatos akadály*, amikor egy kite legalább 30 méteres úton fog az *akadály* mellett haladni annak elhagyásához. A következők azonban nem *folyamatos akadályok*: egy haladó vízijármű, egy versenyben lévő kite, és egy versenyrendezősi hajó amely egyben *jel* is.

Célba érés

Egy kite *célba ér*, amikor – rajtjelzése után – a deszka vagy a versenyző bármely része keresztezi a célvonalat a pálya irányából, miközben a versenyző érintkezésben van a deszkával. Nem *ért célba* azonban, ha a célvonal keresztezése után

- (a) büntetést vállal a 44.2 szabály alapján,
- (b) a *pálya végigvitorlázásában* a célvonalon vétett hibáját javítja, vagy
- (c) folytatja a *pálya végigvitorlázását*.

Célba érés után nem szükséges a célvonalat a kite teljes terjedelmével keresztezni. A versenyutasítás megváltoztathatja azt az irányt, amerről a kite-oknak a *célba éréshez* keresztezniük kell a célvonalat.

Kitérés

Egy kite *kitér* egy útjogos kite elől

- (a) ha az útjogos kite anélkül tud továbbvitorlázni menetirányán, hogy elkerülési műveletet végezne, és
- (b) ha az útjogos kite képes mindkét irányba megváltoztatni menetirányát vagy bármely irányba mozgatni az ernyőjét anélkül, hogy azonnali érintkezés következne be.

Szél alatt és szél felől

A kite *szél alatti* oldala az, amelyik távolabb van vagy volt a széltől, mielőtt szélbe állt. Mélyen szél alá (falsolva) vagy teljesen hátszélben vitorlázva azonban a kite *szél alatti* oldala az, amelyiken az ernyője elhelyezkedik. Az ellentétes oldal a *szél felőli* oldal. Amikor két kite azonos *csapáson fedésben* van, akkor az a kite, amelyiknek a deszkája a másik deszkájának *szél alatti* oldalán van, a *szél alatti* kite, a másik pedig a *szél felőli* kite.

Jelhely

Annyi *hely* egy kite számára, hogy ne kelljen a *jeltől* távolabb vitorláznia a *jel* előírt oldalon történő kerüléséhez vagy elhagyásához, mint ami az észszerű menetirányán való vitorlázáshoz szükséges, valamint *hely* egy *céljel* elhagyásához *célba érés* után.

Akadály

- (a) egy olyan tárgy, amelyet egy kite, ha feléje vitorlázna és attól 10 méter távolságban lenne, nem lenne képes irányának vagy a felszerelése helyzetének jelentős megváltoztatása nélkül elhagyni,
- (b) egy olyan tárgy, amelyet biztonságosan csak egyik oldalán lehet elhagyni, és
- (c) egy olyan tárgy, terület vagy vonal, amelyet egy *szabály* annak nyilvánít.

Egy *versenyben* lévő kite azonban nem akadály a többi kite számára, kivéve, ha kötelesek neki *kitérni*, vagy a 22. szabály értelmében kikerülni.

Rajtolás

Egy kite akkor *rajtol*, amikor – miután a rajtjelzéskor vagy azután a deszka és a versenyző teljes terjedelmével a rajtvonal rajt előtti oldalán volt – a deszka vagy a versenyző bármely része először keresztezi a rajtvonalat a rajtvonal rajt előtti oldala felől a pálya irányába.

Csapáson, jobbcsapás vagy balcsapás

Egy kite a versenyző azon kezének megfelelő *csapáson*, *jobbcsapáson* vagy *balcsapáson* van, amelyik előrébb lenne, ha a versenyző a normális kite-ozó helyzetben (sarokélen kite-ozva mindkét kezével a vezérlő rúdon, karjait nem keresztezve) kite-ozna. A kite *jobbcsapáson* van, amikor a versenyző jobb keze lenne előrébb, és *balcsapáson* van, amikor a versenyző bal keze lenne előrébb.

Zóna

Egy *jel* körüli 30 méteren belüli terület. Egy kite a *zónában* van, amikor deszkájának bármely része a *zónán* belül van.

A meghatározások a következőkkel egészülnek ki:

Felborult

Egy kite akkor *borult fel*, amikor

- (a) az ernyője a vízben van, vagy
- (b) a kötelei egy másik kite-ével össze vannak gabalyodva.

Ugrás

Egy kite *ugrik*, amikor a deszkája, annak függelékei és a versenyző nem érintik a vizet.

Újraindulás

Egy kite *újraindul* attól kezdve, hogy elvesztette a kormányozhatóságát, addig, amíg újra vissza nem nyeri, kivéve, ha *felborult*.

F1 AZ 1. RÉSZ SZABÁLYAINAK MÓDOSÍTÁSAI

[Nincsenek módosítások.]

F2 A 2. RÉSZ SZABÁLYAINAK MÓDOSÍTÁSAI

2. RÉSZ – BEVEZETŐ

A bevezető második mondatában a „sérülést vagy súlyos kárt” módosul a „sérülést, súlyos kárt vagy összegabalyodást” kifejezésre.

13 FORDULÁS ALATT

A 13. szabály törölve.

16 IRÁNYVÁLTOZTATÁS VAGY AZ ERNYŐ HELYZETE

A 16. szabály a következőre módosul:

- 16.1** Amikor egy útjogos kite megváltoztatja menetirányát vagy ernyőjének helyzetét, *helyet* kell adnia a másik kite számára, hogy az folytathassa a *kitérést*.

16.2 Ezen túlmenően, egy cirkáló szakaszon, amikor a *balcsapáson* lévő kite úgy *tér ki* a *jobbcsapáson* lévő elől, hogy ahhoz képest *szél alatt* haladjon el, a *jobbcsapáson* lévő kite nem ejthet le vagy változtathatja meg ernyőjének helyzetét, ha annak eredményeként a *balcsapáson* lévő kite-nak – azért, hogy *kitérését* folytathassa – azonnal meg kelljen változtatnia menetirányát vagy ernyőjének helyzetét.

17 AZONOS CSAPÁSON, ÉSZSZERŰ MENETIRÁNY

A 17. szabály törölve.

18 JELHELY

A 18. szabály a következőre módosul:

18.1 A 18. szabály alkalmazása

A 18. szabályt akkor kell alkalmazni, amikor a kite-oknak azonos oldalon kell elhagyniuk egy *jelet* és legalább egyikük a *zónán* belül van. A szabály azonban nem alkalmazható

(a) olyan kite-ok között, melyek ellentétes csapáson voltak, amikor közülük az első elérte a zónát, vagy

(b) egy a *jelhez* közeledő és egy azt elhagyó kite között.

A 18. szabály nem alkalmazható tovább a kite-ok között, miután a *jelhelyet* megadták.

18.2 Jelhely megadása

(a) Amikor két kite közül az első eléri a zónát,

(1) ha a kite-ok fedésben vannak, az ekkor *külső* helyzetben levő kite-nak *jelhelyet* kell adnia a *belső* kite számára.

(2) ha a kite-ok nincsenek fedésben, a zónát el nem ért kite köteles *jelhelyet* adni.

Amikor egy kite e szabály alapján köteles *jelhelyet* adni, folytatnia kell a *jelhely megadását* mindaddig, amíg e szabály alkalmazható, még akkor is, ha később a fedés megszakad vagy egy új fedés létesül.

(b) A 18.2(a) szabály alkalmazhatósága véget ér, ha a szabályban említett valamelyik kite csapást vált.

- (c) Ha a jelhelyre jogosult kite elhagyja a zónát, a jelhelyre való jogosultsága megszűnik, és ha szükséges, a 18.2(a) szabályt újra alkalmazni kell a kite-oknak az alkalmazhatóság kezdeti pillanatában egymáshoz viszonyított helyzetének megfelelően.

18.3 Csapásváltás a zónában

Amikor egy belső fedésben lévő, útjogos kite-nak csapást kell váltania egy *jelnél*, hogy észszerű menetirányán vitorlázzon, a csapásváltásáig nem vitorlázhat a *jeltől* távolabb, mint ami az észszerű menetirányán való vitorlázáshoz szükséges, ha ezzel befolyásolná a másik kite által vitorlázott utat. A 18.3 szabály kapu *jelnél* vagy *céljelnél* nem alkalmazható.

19 HELY AZ AKADÁLY ELHAGYÁSÁHOZ

A 19.2(a) szabály a következőre módosul:

- (a) Egy útjogos kite megválaszthatja, hogy az *akadály* a kite bal vagy jobb oldalán legyen-e az elhaladáskor. Ha egy útjogos kite megváltoztatja irányát vagy ernyőjének helyzetét miközben megválasztja, hogy melyik oldalról halad el az *akadály* mellett, *helyet* kell adnia a másik kite-nak a *kitéréshez*.

20 HELY A FORDULÁSHOZ AKADÁLYNÁL

A 20.1(a) szabály a következőre módosul:

- (a) *akadály*hoz közeledik, és hamarosan jelentősen meg kell változtatnia menetirányát vagy ernyőjének helyzetét az *akadály* biztonságos elkerüléséhez, és

A 20.4 szabály a következőre módosul:

20.4 Felszólítás további követelményei

A felszólításokkal együtt a következő karjelzéseket kell adni:

- (a) a „Helyet a forduláshoz” felszólításhoz ismételten és egyértelműen körözzön az egyik karral a feje felett; és
- (b) a „Te fordulj!” („You tack”) felszólításhoz ismételten és egyértelműen mutasson a másik kite-ra és karjával integessen a szélirányba.

D SZAKASZ – BEVEZETŐ

A D szakasz bevezetője a következőre módosul:

Amikor a 21. és 22. szabály alkalmazható két kite között, az A és C szakasz szabályai nem alkalmazhatók.

21 RAJTOLÁSI HIBÁK, BÜNTETÉSVÁLLALÁS, UGRÁS

A 21.3 szabály a következőre módosul és az új 21.4 szabályt be kell illeszteni:

21.3 A rajtjelzés előtti utolsó percben egy olyan kite-nak, amelyik megáll, jelentősen lelassul, vagy amelyik nem halad jelentősen előre, *ki kell térnie* minden többi kite elől, kivéve akkor, ha véletlenül *felborult*.

21.4 Egy olyan kite-nak, amelyik *ugrik, ki kell térnie* az elől, amelyik nem ezt teszi.

22 FELBORULVA, ÚJRAINDELÁSBAN, ZÁTONYON, MENTÉSBEN

A 22. szabály a következőre módosul:

22.1 Ha lehetséges, egy kite-nak *ki kell kerülnie* egy olyan kite-ot, amelyik *felborult*, megfeneklett vagy egy veszélyben lévő személynek vagy vízijárműnek kísérel meg segítséget nyújtani.

22.2 Egy *újrainduló* kite-nak *ki kell térnie* az olyan kite elől, amely nem ezt teszi.

F3 A 3. RÉSZ SZABÁLYAINAK MÓDOSÍTÁSAI**26 FUTAMOK RAJTOLTATÁSA**

A 26. szabály a következőre módosul:

A futamokat a következő jelzések használatával kell rajtoltatni. Az időt a látható jelzésektől kell mérni, a hangjelzések hiányát nem kell figyelembe venni.

Rajtjelzés előtti percek	Látható jelzés	Hangjelzés	Jelentés
3	Osztálylobogó	Egy	Figyelmeztető jelzés
2	U vagy fekete lobogó	Egy	Előkészítő jelzés
1	U vagy fekete lobogó bevonása	Egy hosszú	Egyperces
0	Osztálylobogó bevonása	Egy	Rajtjelzés

- 29 VISSZAHÍVÁSOK**
A 29.1 szabály törölve.
- 30 RAJTBÜNTETÉSEK**
A 30.1 és 30.2 szabályok törölve.
A 30.3 és 30.4 szabályban a „hajótest” szó „deszka vagy versenyző”-re módosul.
A 30.4 szabályban a „vitorlaszám” szó „versenyzői szám”-ra módosul.
- 36 ÚJRARAJTOLTATOTT VAGY ÚJRAVITORLÁZOTT FUTAMOK**
A 36(b) szabály a következőre módosul:
(b) nem eredményezheti azt, hogy egy kite büntetésben részesüljön, kivéve, ha megsértette a 2., 30.4 vagy 69. szabályt, vagy ha a 14. szabályban foglalt sérülést vagy súlyos kárt, vagy összegabalyodást okozott.
- F4 A 4. RÉSZ SZABÁLYAINAK MÓDOSÍTÁSAI**
- 41 KÜLSŐ SEGÍTSÉG**
Új 41(e) és 41(f) szabályok:
(e) egy ugyanabban a futamban résztvevő másik versenyzőtől kap segítséget az újra elinduláshoz;
(f) a vízrezálási területen a felszerelés cseréjéhez kap segítséget.
- 42 MEGHAJTÁS**
A 42. szabály a következőre módosul:
- 42.1 Alapszabály**
A 42.2 szabályban megengedettek kivételével, versenyzése alatt egy kite csak a szél és a víz segítségével felhasználva növelheti, tarthatja fenn vagy csökkentheti sebességét.

42.2 Kivételek

- (a) Egy kite meghajtható a versenyző által végzett tevékenységgel, ha ehhez nem kap segítséget.
- (b) Egy versenyző úszhat, sétálhat, evezhet mialatt *felborult* állapotban van vagy *újraindul*, feltéve, hogy ezáltal a kite nem tesz szert jelentős előnyre.
- (c) Bármilyen meghajtási mód megengedett egy veszélyben levő személy vagy vízijármű megsegítésekor.

43 MENTESÜLÉS

A 43.1(c) szabály a következőre módosul:

- (c) Egy útjogos kite, vagy amelyik azon a *helyen* vagy *jelhelyen* belül vitorlázik, amelyre jogosult, mentesül a 14. szabály megsértése alól, ha az érintkezés nem okoz kárt, sérülést vagy összegabalyodást.

Új 43.1(d) szabály:

- (d) Amikor egy kite megsérti a 15. szabályt és nem történt érintkezés, mentesül a szabálysértés alól.

44 BÜNTETÉSEK EGY ESET IDEJÉBEN

A 44.1 és 44.2 szabályok a következőkre módosulnak:

44.1 Büntetésvállalás

Egy kite egy egyfordulós büntetést vállalhat, ha egy versenyben történt eset során megsérthette a 2. rész egy vagy több szabályát vagy a 31. szabályt. Alternatívaként a versenykiírás vagy a versenyutasítás meghatározhatja a pontozásos büntetés vagy másfajta büntetés alkalmazását, amely esetben a meghatározott büntetés helyettesíti az egyfordulós büntetést. Azonban

- (a) amikor egy kite ugyanazon eset során megsérthette a 2. rész egy szabályát és a 31. szabályt is, nem kell a 31. szabály megsértéséért járó büntetést vállalnia;
- (b) ha a kite szabálysértésével sérülést, súlyos kárt vagy összegabalyodást okozott, vagy a büntetésvállalása ellenére jelentős előnyre tett szert, vagy jelentősen hátráltatta a másik kite-ot a futamban vagy a versenysorozatban, büntetesként ki kell állnia.

44.2 Egyfordulós büntetés

Miután az esetet követően olyan hamar, ahogy csak lehetséges, kellő mértékben eltávolodott más kite-októl, a kite úgy vállal egy egyfordulós büntetést, hogy azonnal megtesz egy 360°-os fordulatot, miközben a deszka függeléke a vízben van. Nincs megkötve, hogy fordulást vagy perdülést végezzen. Amikor egy kite a büntetését a célvonalon vagy annak közelében vállalja, deszkájának és versenyzőjének a vonal pálya felőli oldalán kell lennie, mielőtt *célba ér*.

50 VERSENYZŐK RUHÁZATA ÉS FELSZERELÉSE

Az 50.1(a) szabály a következőre módosul:

- (a) A versenyzők nem viselhetnek vagy hordhatnak magukon ruhát vagy felszerelést azért, hogy súlyukat növeljék. Egy versenyző azonban viselhet magán egy olyan italtartályt, amelynek űrtartalma legalább egy liter, és tele állapotban nem lehet 1,5 kilogrammnál nehezebb.

A 4. RÉSZBŐL TÖRÖLT SZABÁLYOK

A 45., 48.2, 49., 50.2, 51., 52., 54., 55. és 56.1 szabály törölve.

F5 AZ 5. RÉSZ SZABÁLYAINAK MÓDOSÍTÁSAI

60 ÓVÁSOK

60.2 Óvási szándék

A 60.2(a), 60.2(b) és 60.2(c) szabály a következőre módosul:

- (a) Amikor az óvás a versenyterületen az óvó által észlelt esetre vonatkozik:
- (1) Ha az óvó egy kite, akkor az első észszerű alkalommal az „Óvlak” („Protest”) szót kell kiáltania.
 - (2) Ha az óvó egy *bizottság*, akkor értesítenie kell óvási szándékáról a kite-ot a futam után az óvási határidőn belül.

- (b) Ha azonban
- (1) az óvott az eset időpontjában hallótávolságon kívül van,
 - (2) az eset a pálya végigvitorlázása során elkövetett hiba volt,
 - (3) az óvó nem látta az esetet a versenyterületen, vagy
 - (4) ha az óvási bizottság a 60.4(c) szabály alapján alapján dönt úgy, hogy óv egy kite-ot, akkor az óvóval szemben támasztott egyetlen követelmény az, hogy az első észszerű alkalommal értesítenie kell az óvottat az óvási szándékáról.
- (c) Ha az eset idején az óvó kite számára nyilvánvaló, hogy bármely legénység tagja veszélyben van, vagy sérülés, súlyos kár vagy összegabalyodás keletkezett, a 60.2(a) és a 60.2(b) szabály követelményei nem vonatkoznak rá, de az óvási határidőn belül meg kell kísérelnie értesíteni óvási szándékáról a másik kite-ot.

60.5 Óvási döntések

60.5(d)(1) és 60.5(d)(2) szabály a következőre módosul:

- (d) Amikor az óvási bizottság azt állapítja meg, hogy a kite-on a gyári tűréseket meghaladó eltérések vannak:
- (1) a kite nem büntethető, ha a tűréseket meghaladó eltéréseket kár vagy szokásos elhasználódás okozta, és azok nem javítják a kite teljesítményét.
 - (2) Azonban a kite addig nem versenyezhet tovább, amíg az eltéréseket ki nem javította, kivéve, ha az óvási bizottság úgy dönt, hogy erre nincs, vagy nem volt észszerű lehetőség.

Új 60.5(e) szabály:

- (e) Ha az óvási bizottság úgy dönt, hogy egy kite megsértett egy szabályt és nem menetsül, és ennek eredményképpen második vagy további alkalommal összegabalyodást okozott a verseny során, büntetése nem kiejthető kizárás kell, hogy legyen.

63 TÁRGYALÁSOK LEFOLYTATÁSA**63.5 Döntések**

A 63.5(d) szabály a következőre módosul:

(d) Amikor az óvási bizottságnak kétségei vannak egy kite felmérésével, egy osztályszabály jelentésével vagy egy kite-ban keletkezett kárral kapcsolatosan, kérdéseit a vonatkozó tényekkel együtt a szabály értelmezéséért felelős testület elé kell terjesztenie. A bizottságot döntéshozatalában e testület válasza kötelezi.

Új 63.8 szabály:

63.8 Tárgyalási eljárás kieséses sorozatokban

Egy olyan kieséses versenysorozat futamában, amely a verseny későbbi szakaszában való részvételre kvalifikál egy kite-ot:

(a) A 60.3(a) és (b), a 61.2(a) és 63.6(b) szabályok törölve.

(b) A 63.4 szabály a következőre módosul:

Az óvásokat és orvoslati kérelmeket nem szükséges írásban benyújtani, ezek a futam után az észszerűen legrövidebb időn belül szóban közölhetők az óvási bizottság valamely tagjával. Az óvási bizottság a neki megfelelő bármilyen módon beszerezheti a bizonyítékokat, és döntéseit szóban közölheti.

70 FELLEBBEZÉSEK ÉS KÉRELMEK A NEMZETI HATÓSÁGHOZ

Új 70.6 szabály:

70.6 Kieséses versenyszámokban és versenyformákban fellebbezés nem megengedett.

F6 A 6. RÉSZ SZABÁLYAINAK MÓDOSÍTÁSAI

[Nincsenek módosítások.]

- F7** **A 7. RÉSZ SZABÁLYAINAK MÓDOSÍTÁSAI**
90 **VERSENYRENDEZŐSÉG, VERSENYUTASÍTÁS, PONTSZÁMÍTÁS**
A 90.2(c) szabály utolsó mondata a következőre módosul: „Szóbeli utasítások csak akkor adhatók, ha ennek eljárását a versenyutasítás tartalmazza.”
- F8** **AZ A FÜGGELÉK MÓDOSÍTÁSAI**
A1 **FUTAMOK SZÁMA, ÖSSZESÍTETT PONTSZÁMOK**
Az A1 szabály a következőre módosul:
A tervezett futamok számát és a versenysorozat érvényességhez szükséges értékelt futamok számát a versenykiírásban vagy a versenyutasításban kell meghatározni. Ha egy verseny többféle versenyszámból vagy versenyformából áll, a versenykiírásnak vagy a versenyutasításnak kell meghatároznia az összesített pontszámok kiszámításának módját; lásd: 90.3(a) szabályt.
- A5** **A VERSENYRENDEZŐSÉG ÁLTAL MEGÁLLAPÍTOTT PONTSZÁMOK**
Az A5.2 szabály a következőre módosul:
- A5.2** Azt a kite-ot, amelyik nem *vitordlázta végig a pályát*, a futamból kiállt, attól visszalépett, vagy kizárták, a versenysorozatba benevezett kite-ok számánál eggyel nagyobb, vagy kieséses sorozatban, a menetben részt vevő kite-ok számával egyenlő célba érési helyért járó ponttal kell értékelni.
- A10** **PONTSZÁMÍTÁSI RÖVIDÍTÉSEK**
Az A10 szabály a következővel egészül ki:
DCT – Kizárás, miután egy esetben összegabalyodást okozott

F9 A G FÜGGELÉK MÓDOSÍTÁSAI

A G függelék a következőre módosul:

G függelék – Azonosítójelek**G1**

Minden kite-ot a következők szerint kell azonosítani:

- (a) Minden versenyzőnek egy olyan mezzel kell rendelkeznie és azt viselnie kell, amelyen rajta van a legfeljebb háromjegyű egyéni versenyzői száma. A mezt a céljának megfelelően úgy kell viselni, hogy jól látható legyen rajta a versenyzői szám.
- (b) A számoknak a lehető legmagasabban kell elhelyezkedniük a mez elején, hátulján és az ujjain. A számoknak legalább 20 cm magasnak kell lenniük hátul és legalább 6 cm magasnak az elején és az ujjakon.
- (c) A számoknak arab számoknak kell lenniük, a számjegyek legyenek egyszínűek és azonos színűek, jól olvashatók. A kereskedelemben elérhető, a Helveticával azonos mértékben vagy jobban olvasható betűk elfogadhatók. A számok színe a mez színétől elütő legyen.

G FÜGGELÉK

AZONOSÍTÓJELEK A VITORLÁKON

Lásd a 77. szabályt.

G1 WORLD SAILING OSZTÁLYHAJÓK

G1.1 Azonosítójelek

A World Sailing osztályokba tartozó minden hajónak a nagyvitorláján és – a betűjelek és számok vonatkozásában a G1.3(c) szabálynak megfelelően – spinnakerén és orrvitorláján az alábbi jelzéseket kell viselnie:

- (a) az osztályjelzést;
- (b) minden nemzetközi versenyen – kivéve azokat, ahol a hajókat a rendezők biztosítják minden résztvevőnek – a nemzeti hatóságának megfelelő, alábbi táblázat szerinti betűjeleket. E szabály szempontjából nemzetközi versenyek a World Sailing versenyei, világ- és kontinensbajnokságok valamint minden olyan verseny, amelyekre versenykiírásuk nemzetközi versenyként hivatkozik; és
- (c) egy négy számjegynél nem hosszabb vitorlaszámot, amelyet a nemzeti hatóság vagy – ha az osztályszabályok úgy rendelkeznek – az osztályszövetség ad ki. A négy számjegyű korlátozás nem vonatkozik azon osztályokra, amelyek World Sailing tagsága vagy elismerése 1997. április 1. előtt lépett életbe. Ettől eltérően, ha az osztályszabályok megengedik, a hajótulajdonos személyre szóló vitorlaszámot kaphat az illetékes hatóságtól, amelyet az osztályban használt összes hajóján viselhet.

Az 1999. március 31. előtt felmért vitorlák feleljenek meg a G1.1 vagy a felmérésükkor alkalmazott szabályoknak.

Megjegyzés: A következő táblázat naprakész változata a World Sailing weboldalán elérhető.

ORSZÁGJELZÉSEK

Nemzeti hatóság	Betűk	Nemzeti hatóság	Betűk	Nemzeti hatóság	Betűk
Algéria	ALG	Guatemala	GUA	Paraguay	PAR
Amerikai Szamoa	ASA	Hongkong, Kína	HKG	Peru	PER
Andorra	AND	Magyarország	HUN	Fülöp-szigetek	PHI
Angola	ANG	Izland	ISL	Lengyelország	POL
Antigua	ANT	India	IND	Portugália	POR
Argentína	ARG	Indonézia	INA	Puerto Rico	PUR
Örményország	ARM	Irán	IRI	Katar	QAT
Aruba	ARU	Irak	IRQ	Románia	ROM
Ausztrália	AUS	Írország	IRL	Oroszország	RUS
Ausztria	AUT	Izrael	ISR	Szamoa	SAM
Azerbajdzsán	AZE	Olaszország	ITA	San Marino	SMR
Bahama	BAH	Jamaica	JAM	Szaud-Arábia	KSA
Bahrain	BRN	Japán	JPN	Szenegál	SEN
Barbados	BAR	Jordánia	JOR	Szerbia	SRB
Fehéroroszország	BLR	Kazahsztán	KAZ	Seychelle-szigetek	SEY
Belgium	BEL	Kenya	KEN	Szingapúr	SGP
Belize	BIZ	Koreai NDK	PRK	Szlovákia	SVK
Bermuda	BER	Koreai Köztársaság	KOR	Szlovénia	SLO
Bolívia	BOL	Koszovó	KOS	Salamon-szigetek	SOL
Botswana	BOT	Kuwait	KUW	Dél-Afrika	RSA
Brazília	BRA	Kirgizisztán	KGZ	Spanyolország	ESP
Brit Virgin-szigetek	IVB	Lettország	LAT	Sri Lanka	SRI
Brunei	BRU	Libanon	LIB	St Kitts és Nevis	SKN
Bulgária	BUL	Líbia	LBA	St. Lucia	LCA
Kambodzsa	CAM	Liechtenstein	LIE	St. Vincent és Grenadine-szigetek	VIN
Kanada	CAN	Litvánia	LTU	Szudán	SUD
Kajmán Szigetek	CAY	Luxemburg	LUX	Svédország	SWE
Chile	CHI	Madagaszkár	MAD	Svájc	SUI
Kínai Népköztársaság	CHN	Makaó, Kína	MAC	Tahiti	TAH
Kínai Köztársaság	TPE	Malajzia	MAL	Tádzsikisztán	TJK
Kolumbia	COL	Málta	MAS	Tanzánia	TAN
Cook-szigetek	COK	Mauritius	MRI	Thaiföld	THA
Horvátország	CRO	Mexikó	MEX	Kelet-Timor	TLS
Kuba	CUB	Moldova	MDA	Tonga	TGA
Ciprus	CYP	Monaco	MON	Trinidad és Tobago	TTO
Csehország	CZE	Montenegró	MNE	Tunézia	TUN
Dánia	DEN	Montserrat	MNT	Törökország	TUR
Dzsibuti	DJI	Marokkó	MAR	Turks és Caicos	TCA
Dominikai Köztársaság	DOM	Mozambik	MOZ	Uganda	UGA
Ecuador	ECU	Mianmar	MYA	Ukrajna	UKR
Egyiptom	EGY	Namíbia	NAM	Egyesült Arab Emírátsok	UAE
El Salvador	ESA	Hollandia	NED	Amerikai Egyesült Államok	USA
Észtország	EST	Holland Antillák	AHO	Uruguay	URU
Fidzsi	FJI	Új-Zéland	NZL	Amerikai Virgin-szigetek	ISV
Finnország	FIN	Nigéria	NGR	Vanuatu	VAN
Franciaország	FRA	Észak-Macedónia	MKD	Venezuela	VEN
Grúzia	GEO	Norvégia	NOR	Vietnam	VIE
Németország	GER	Omán	OMA	Zimbabwe	ZIM
Nagy-Britannia	GBR	Pakisztán	PAK		
Görögország	GRE	Palesztina	PLE		
Granada	GRN	Panama	PAN		
Guam	GUM	Pápua Új-Guinea	PNG		

G1.2 Részletes leírás

(a) A nemzeti betűjeleket és vitorlaszámokat a következőképpen kell megjeleníteni:

- (1) nagybetűkkel és arab számokkal,
- (2) azonos színnel,
- (3) a vitorla színétől elütő színnel, és
- (4) sans-serif betűtípussal.

A fentiekén túl, a hajó azonosítására szolgáló betűk és számok legyenek jól olvashatók, amikor a vitorla fel van húzva.

(b) A karakterek magassága és a közöttük lévő távolságok a vitorla mindkét oldalán a hajó hosszával legyenek arányosak, az alábbiak szerint:

<i>Teljes hossz</i>	<i>Minimum magasság</i>	<i>Minimum távolság két karakter között és a vitorla szélétől</i>
kisebb mint 3,5 m	230 mm	45 mm
3,5–8,5 m	300 mm	60 mm
8,5–11 m	375 mm	75 mm
11 m felett	450 mm	90 mm

G1.3 Elhelyezés

Az osztályjelzést, a nemzeti betűjelet és a vitorlaszámot az alábbiak szerint kell elhelyezni:

(a) Általános követelmények

- (1) Az osztályjelzést, a nemzeti betűjelet és a vitorlaszámot – ha megoldható – a vitorla két oldalán különböző magasságban kell elhelyezni úgy, hogy a jobb oldaliak legyenek feljebb.
- (2) A nemzeti betűjelet a vitorla mindkét oldalán a vitorlaszámok felett kell elhelyezni.

(b) Nagyvitorlák

- (1) Az osztályjelzés, a nemzeti betűjel és a vitorlaszám lehetőleg teljes terjedelmével egy olyan körív felett helyezkedjen el, amelynek középpontja a vitorla fejpontja, sugara pedig a vitorla hátsó élének 60%-a.
- (2) Az osztályjelzés a nemzeti betűjel felett legyen. Ha az osztályjelzés olyan formájú, hogy a két oldalról fedésben van, akkor így is elhelyezhető.

(c) Orrvitorlák és spinnakerek

- (1) Csak azokon az orrvitorlákon kell nemzeti betűjelet és vitorlaszámot feltüntetni, amelyek alsó élének hossza meghaladja az orrháromszög alapjának 1,3-szeresét.
- (2) Az orrvitorlákon feltüntetett nemzeti betűjeleket és vitorlaszámokat teljes terjedelmükkel egy olyan körív alatt kell elhelyezni, amelynek középpontja a vitorla fejpontja és sugara a vitorla elsőélének 50%-a, és, ha lehetséges, teljes terjedelmével legyenek egy olyan körív felett, amelynek sugara az első él 75%-a.
- (3) A spinnakereken a betűjelet és a vitorlaszámot az elülső oldalon kell elhelyezni, de lehetnek mindkét oldalon is. A jelzéseket teljes terjedelmükkel egy olyan körív alatt kell elhelyezni, amelyek középpontja a vitorla fejpontja és sugara a vitorla alsó éle felezővonalának 40%-a, és ha lehetséges, teljes terjedelmükkel legyenek egy olyan körív felett, amelynek sugara a vitorla alsó éle felezővonalának 60%-a.

G2 EGYÉB HAJÓK

Az egyéb hajók feleljenek meg a nemzeti hatóságaik vagy osztályszövetségük előírásainak, mind a kiosztás, mind a *jelek*, *betűk* és *számok* mérete és viselése szempontjából. Ha lehetséges, ezen előírások feleljenek meg a fenti követelményekkel.

G3 BÉRELT ÉS KÖLCSÖN HAJÓK

Ha egy verseny versenykiírása és versenyutasítása ezt tartalmazza, az erre az eseményre bérelt vagy kölcsönzött hajók viselhetnek osztályszabályaitól eltérő nemzeti betűjelet és vitorlaszámot is.

G4 FIGYELMEZTETÉSEK ÉS BÜNTETÉSEK

Ha egy óvási bizottság úgy találja, hogy egy hajó megsértette jelen függelék szabályait, akkor vagy figyelmeztesse, és adjon neki kellő időt arra, hogy kijavíthassa hibáját, vagy büntesse meg.

G5 OSZTÁLYSZABÁLYOK ÁLTALI MÓDOSÍTÁSOK

A World Sailing osztályok akkor módosíthatják jelen függelék szabályait, ha azokat a World Sailing előzetesen jóváhagyta.

H FÜGGELÉK

RUHÁZAT ÉS FELSZERELÉS SÚLYMÉRÉSE

Lásd az 50. szabályt. Jelen függelék nem módosíthatja sem a versenykiírás, sem a versenyutasítás, sem a nemzeti hatóságok előírása.

- H1** A súlymérésre a teljes ruházat és felszerelés minden darabját akasztón kell elrendezni. A ruhákat édesvízbe kell áztatni, majd ezután egy percig szabadon kicsorgatni. A ruhákat úgy kell felakasztani, mint egy ruhafogasra, hogy a víz szabadon kicsurogjon belőlük. A kifolyó nyílással rendelkező és nem zárható zsebek legyenek üresek, de az olyan zsebek vagy egyéb eszközök, amelyekben megmaradhat a víz, legyenek tele.
- H2** Ha a feljegyzett súly meghaladja az engedélyezettet, a versenyző újra elrendezheti tárgyait az akasztón, és a technikai bizottság megbízott képviselőjének azokat ismét be kell áztatni és újramérni. Ezt másodjára is meg lehet ismételni, ha a súly ismét meghaladta az engedélyezett mértéket.
- H3** Szárazruhát viselő versenyző választhatja a következő mérési eljárást is:
- (a) a szárazruhát és az afelett hordott ruházatot és felszerelést a fentiek szerint kell mérni;
 - (b) a szárazruha alatt hordott ruházatot olyan állapotban – száradás, kicsurgatás nélkül – kell mérni, ahogy azt versenyben viselték; és
 - (c) a két súlyértéket összegezni kell.

J FÜGGELÉK

VERSENYKIÍRÁS ÉS VERSENYUTASÍTÁS

Lásd a 89.2 és a 90.2 szabályt. Jelen függelékben a „verseny” kifejezés egy vagy több futamot foglal magában.

A versenykiírás egy szabályát nem szükséges megismételni a versenyutasításban.

Ügyelni kell arra, hogy a versenykiírás, a versenyutasítás és a versenyt irányító más szabályok között ne legyen ellentmondás.

J1 A VERSENYKIÍRÁS TARTALMA

J1.1 A versenykiírásnak a következőket kell tartalmaznia:

- (1) a verseny nevét, helyét és idejét, valamint a rendező szervezet nevét;
- (2) azt, hogy a verseny *A vitorlázás versenyszabályzaiban meghatározott szabályok* szerint kerül megrendezésre;
- (3) egy listát a versenyt irányító további dokumentumokról (például: *A vitorlázás felszerelési szabályai* és alkalmazási köre), megadva, hogy ezeket a dokumentumokat vagy elektronikus változatukat honnan lehet beszerezni;
- (4) a versenyző osztályokat, a használatos előnyszámítási vagy értékelési rendszert és az osztályokat, amelyekre ez vonatkozik; a nevezés feltételeit és minden nevezési korlátozást;
- (5) a regisztráció vagy a nevezés eljárását és idejét, beleértve a fizetendő díjakat és a határidőket;
- (6) a próbafutam (ha terveznek) figyelmeztető jelzésének időpontját, valamint az első, és ha ismert, a többi futam figyelmeztető jelzésének időpontját.

J1.2 A versenykiírás tartalmazza a következők közül azokat, amelyek alkalmazásra kerülnek:

- (1) a felszerelés-ellenőrzés vagy a versenyhez kapcsolódó felmérés idejét és eljárásait, valamint a felmérési vagy az előnyszámítási tanúsítványokkal kapcsolatos követelményeket;

- (2) a versenyszabályoknak a World Sailing által a 86.2 szabály szerint jóváhagyott módosításait, kimondottan hivatkozva minden egyes szabályra és megadva a módosításokat (beleértve a World Sailing módosítást jóváhagyó nyilatkozatát);
- (3) az osztályszabályok – 87. szabály által megengedett – módosításait, kimondottan hivatkozva minden egyes szabályra és megadva a módosításokat;
- (4) minden kategorizálási vagy osztályozási követelményt, amelyeknek némely vagy minden versenyzőnek meg kell felelnie
 - (a) versenyzők kategorizálásához (lásd a 79. szabályt és a World Sailing Vitorlázók kategorizálási szabályzatát), vagy
 - (b) funkcionális osztályozáshoz a Para World Sailing versenyekre (lásd a World Sailing Para osztályozási szabályait);
- (5) a hajókra vonatkozó kötelezettséget a rendező szervezet által kiválasztott és biztosított hirdetések viselésére (lásd a 6. szabályt és a World Sailing Hirdetési szabályzatát), valamint a hirdetésekkel kapcsolatos egyéb információkat;
- (6) azt, hogy a 90.3(e) szabályt fogják alkalmazni, és a szabály „24 órás” időkorlátozásával kapcsolatos minden változást;
- (7) amikor más országok versenyzőinek nevezése várható, minden nemzeti előírást, amely előzetes felkészülést igényelhet (lásd a 88. szabályt);
- (8) azokat az előírásokat, amelyeket akkor alkalmaznak, ha versenyés közben a hajók több nemzeti hatóság vizein hajóznak, és azok alkalmazásának idejét (lásd a 88.1 szabályt);
- (9) a 20. szabályban szereplő felszólításokat helyettesítő alternatív kommunikációs formát (lásd a 20.4(b) szabályt);
- (10) a versenyzők ruházatára és felszerelésére vonatkozó súlyhatár módosítását, ahogy azt az 50.1(b) szabály megengedi;
- (11) a verseny helyszínén hatályos adatvédelmi jogszabályok betartásához szükséges követelményeket;
- (12) egy nevezési lapot, amelyet a hajótulajdonosnak vagy képviselőjének alá kell írnia, és tartalmazza a következő értelmű nyilatkozatot: „Egyetértek azzal, hogy A vitorlázás versenyszabályai és minden egyéb olyan szabály kötelez engem, amely szerint ezt a versenyt megrendezik.”;

(13) a 2. rész vonatkozó szabályainak helyettesítését a *Nemzetközi szabályzat az összeütközések elkerülésére a tengereken (IRPCAS)* vagy más hatóság útjogszabályaival, ezek alkalmazásának idejét és helyét és bármilyen, a versenyrendezőség által használt éjszakai jelzést;

J1.3 A versenykiírás tartalmazza még a felsoroltak közül azokat, amelyek alkalmazásra kerülnek, és amelyek segítenék a versenyzőket abban, hogy eldöntsék a versenyen való részvételüket, vagy olyan információkat hordoznak, amelyek ismerete szükséges a versenyutasítás elérhetőségét megelőzően:

- (1) a 86.1 szabály által megengedett minden módosuló versenyszabályt, kimondottan hivatkozva minden egyes szabályra és megadva a módosításokat;
- (2) a nemzeti előírások módosítását (lásd a 88.2 szabályt);
- (3) a versenyutasítás elérhetőségének helyét és idejét;
- (4) a vitorlázandó pálya általános leírását vagy a pályák típusait;
- (5) a pontszámítási rendszert, ha az különbözik az A függelékben leírt rendszertől, beleértve az osztályszabályok és a versenyt irányító más szabályok teljes szövegét vagy az azokra történő hivatkozásokat. Meg kell határozni a tervezett futamszámot és a versenysorozat érvényességéhez minimálisan értékelni szükséges futamok számát (lásd: A1 szabály). Ha helyénvaló, egy olyan versenysorozatban, ahol a rajtolók száma jelentősen változhat, az A5.3 szabály alkalmazását;
- (6) a 2. rész szabályainak megsértésért járó büntetést, ha az nem a kétfordulós büntetés;
- (7) az időt, ami után nem fognak figyelmeztető jelzést adni az utolsó ütemezett versenynapon;
- (8) a 70.3 szabály alkalmazása esetén a fellebbezési jog megvonását;
- (9) hogy a bérelt, kölcsönzött hajókra alkalmazható-e a G3 szabály;
- (10) a díjakat.

J2 A VERSENYUTASÍTÁS TARTALMA

J2.1 Kivéve, ha a versenykiírás tartalmazza, a versenyutasításnak a következőket kell tartalmaznia:

- (1) a J1.3(1), (2) és (5) szabályokban, és ha alkalmazhatók, a J1.3(6), (7), (8), (9) és (10) szabályokban szereplő információkat;
- (2) a futamok időbeosztását és minden egyes osztály figyelmeztető jelzéseinek idejét;
- (3) a vitorlázandó pályá(k) teljes leírását, vagy egy listát a *jelek*ről, amelyből kiválasztják a pályát, és ha lényeges, a pályák jelzésének módját, és bármilyen iránybeli változást, amely irányból a hajóknak a célvonalat keresztezniük kell a *célba*éréshez;
- (4) a *jelek* leírását, beleértve a rajt- és *céljeleket*, meghatározva elhagyásuk sorrendjét és oldalát, és azonosítva az összes kerülő *jelet* (lásd a *Pálya végigvitorlázása* meghatározást);
- (5) a rajt- és célvonalak, az osztálylobogók és a használatos különleges jelzések leírását;
- (6) a futam időkorlátozását az elsőként *pályát végigvitorlázó* hajó számára, ha van (lásd a 35. szabályt);
- (7) a hirdetőtábla (hirdetőtáblák) helyét (helyeit) vagy az online hirdetőtábla címét; a versenyiroda helyét.

J2.2 Kivéve, ha a versenykiírás tartalmazza, a versenyutasításnak tartalmaznia kell a következők közül azokat, amelyek alkalmazásra kerülnek:

- (1) a P függeléket alkalmazzák-e;
- (2) ha helyénvaló, egy olyan versenyen, ahol más országok versenyzőinek nevezése várható, az alkalmazott nemzeti előírások angol nyelvű másolatát;
- (3) a versenyutasítás módosításának eljárását;
- (4) a versenyutasítás vízen történő szóbeli módosításának eljárását (lásd a 90.2(c) szabályt);
- (5) biztonsági követelményeket, úgy, mint az egyéni úszóeszközök viselésének követelményét és ennek jelzéseit, jelentkezést a rajtterületen, és a parton való ki- és bejelentkezést;

- (6) parti jelzéseket és a jelzőállomás(ok) helyét;
- (7) a rendező szervezet által biztosított hajókon végzett módosítások korlátozásának szabályozását;
- (8) mikor és milyen körülmények között megengedett a 42.3(i) szabály szerinti meghajtás;
- (9) *támogató személyek* vízijárművei, műanyagmedencék, rádiók stb. használatának; a hulladék elhelyezésének; a hajó kiemelésének; és nem versenyben lévő hajóknak nyújtott külső segítségnek a korlátozását;
- (10) a versenyterületet (egy térkép ajánlott);
- (11) rajtterület helyét, és a belépésre vonatkozó korlátozásokat;
- (12) az egyéni vagy általános visszahívásokra vonatkozó különleges eljárásokat vagy jelzéseket;
- (13) a pálya- és a cirkálószakaszok hozzávetőleges hosszát;
- (14) egy pályaszakasz módosításának különleges eljárásait vagy jelzéseit (lásd a 33. szabályt);
- (15) egy *szabály* által *akadály*nak minősített tárgyak, területek vagy vonalak leírását (lásd az *akadály* meghatározást), és az ilyen területekre vonatkozó belépési korlátozásokat vagy az ilyen vonalaknak a keresztezésére vonatkozó korlátozásokat;
- (16) *jelek* helyzetét jelölő hajókat;
- (17) a pálya rövidítésének különleges eljárásait vagy a hajók *célba érésének* módját egy rövidített pályán;
- (18) az elsőként *célba érő* hajón kívüli hajók időkorlátozását, ha van, és további, versenyben lévő hajókra alkalmazható időkorlátozásokat vagy célidőket;
- (19) nyilatkozattételi követelményeket;
- (20) időelőnyöket;
- (21) határidőket, a tárgyalások helyét, és óvások, orvoslati kérelmek vagy újrainítási kérelmek különleges eljárásait;
- (22) ha a 91(b) szabály alapján megkövetelik, a kijelölt nemzetközi versenybíróóság nemzeti hatóság általi jóváhagyását;
- (23) egy, az N1.4(b) szabály szerinti tárgyalási kérelem időkorlátozását, ha az nem 30 perc;

- (24) ha a 70.4 szabály alapján megkövetelik, annak a nemzeti hatóságnak a megjelölését, amelyikhez a fellebbezéseket és kérelmeket kell küldeni;
- (25) a versenyzők cseréjét;
- (26) egy futam elrajtoltatásához szükséges, a rajtterületen tartózkodó minimális hajószámot;
- (27) hol és mikor fogják az adott napon *halasztott* vagy *érvénytelenített* futamokat újravitorlázni;
- (28) az árapály-jelenséget és az áramlásokat;
- (29) a versenyrendezőség egyéb kötelezettségvállalásait és a hajók további kötelezettségeit.

M FÜGGELÉK

AJÁNLÁSOK ÓVÁSI BIZOTTSÁGOK RÉSZÉRE

Jelen függelék csak ajánlás; bizonyos körülmények között javasolt a benne szereplő eljárások módosítása. Elsősorban az óvási bizottságok elnökei számára készült, de segítheti a versenybírókat, óvási bizottságok titkárait, versenyrendezőseket és más, az óvás- és orvoslati tárgyalásokkal kapcsolatba kerülő személyeket.

Egy óvás vagy orvoslat tárgyalása során az óvási bizottság egyforma gondossággal vegye figyelembe a vallomásokat; legyen tudatában annak, hogy becsületes vallomások eltérhetnek egymástól, sőt a különböző megfigyelések és visszaemlékezések miatt ellent is mondhatnak egymásnak; ilyen különbségeket a legjobb tudása szerint oldjon fel. Az óvási bizottság vegye figyelembe azt, hogy addig nem vétkes egy hajó vagy versenyző sem, amíg egy *szabály* megsértésének tényét, a bizottsági tagok legjobb megalégedésére nem állapították meg. Kellő nyitottsággal mindaddig hallgassák meg az összes, ahhoz szükséges bizonyítékot, hogy eldönthető legyen, hogy egy hajó vagy versenyző megsértett-e egy *szabályt*.

M1 ELŐZETES TENNIVALÓK

(a versenyiroda személyzete is elvégezheti)

- (a) Át kell venni a tárgyalási kérelmet.
- (b) Fel kell jegyezni az úrlapra a tárgyalási kérelem beadásának idejét és az óvási határidőt.
- (c) Értesíteni kell mindegyik *felet*, és bármelyik érintett bizottságot, hogy mikor és hol lesz a tárgyalás (63.1(a)(1) *szabály*).

M2 A TÁRGYALÁS ELŐTT

- M2.1** Meg kell győződni arról, hogy
- (a) mindegyik *félnek* van-e lehetősége elolvasni az óvást, orvoslati kérelmet vagy feltételezést, és észszerű idő állt-e rendelkezésükre a tárgyalásra való felkészüléshez (63.1(a)(2) és 63.1(a)(3) szabályok).
 - (b) mindegyik *félről* csak egy személy van jelen, kivéve, ha márcsra van szükség (63.1(a)(4) szabály),
 - (c) minden érintett hajót és személyt képviselnek. Ha nem, a bizottság a 63.1(b) szabály szerint folytathatja a tárgyalást.
 - (d) a hajók képviselői a hajón tartózkodtak, amikor ezt megkövetelik (63.1(a)(4) szabály).
 - (e) Amikor a *felek* különböző versenyeken voltak, mindkét rendező szervezetnek el kell fogadnia az óvási bizottság összetételét (63.2(e) szabály).
 - (f) Osztályszabályok miatti óvás esetén be kell szerezni az aktuális osztályszabályokat, és azonosítani kell az azok értelmezéséért felelős testületet. (63.5(d) szabály).
- M2.2** Meg kell állapítani, hogy van-e olyan bizottsági tag, aki látta az esetet. Ha igen, akkor később a *felek* előtt közölje ezt a tény (63.4(d) szabály).
- M2.3** Az összeférhetetlenségek értékelése.
- (a) Biztosítani kell, hogy minden óvási bizottsági tag nyilatkozzon minden lehetséges összeférhetetlenségéről. Kiemelt versenyeken ez gyakran egy hivatalos, írásos nyilatkozatban történik a verseny kezdete előtt, amelyeket a bizottság iratai között meg kell őrizni.
 - (b) Minden tárgyalás előtt meg kell győződni arról, hogy a *felek* tisztában vannak-e az óvási bizottság tagjaival kapcsolatban fennálló összeférhetetlenségről. Meg kell kérdezni a *feleket*, hogy elfogadják-e a tagokat. Ha egy *fél* nem emelt kifogást a lehető leghamarabb az összeférhetetlenség bejelentését követően, akkor azt az óvási bizottság a továbblépés szempontjából azt elfogadottnak tekintheti, és ezt rögzítenie kell.

- (c) Ha egy fél kifogást emelt egy taggal szemben, az óvási bizottság fennmaradó tagjainak értékelnie kell, hogy az összeférhetetlenség jelentős-e. Az értékelésnél meg kell fontolni a verseny jelentőségét, az összeférhetetlenség mértékét és a sportszerűség megítélését. Elfogadható lehet az összeférhetetlenségek óvási bizottsági tagok közötti kiegyenlítése. Vonatkozó útmutató a World Sailing weboldalán található. A döntést és annak alapjait fel kell jegyezni.
- (d) Kétség esetén kívánatosabb kisebb óvási bizottsággal folytatni a tárgyalást. A 69. szabály szerinti tárgyalások kivételével az óvási bizottságnak nincs minimálisan megkövetelt létszáma.
- (e) Amikor a 61.4(b)(1) szabály alapján kérnek orvoslatozt, és az az óvási bizottságon kívüli más testület helytelen cselekedetén vagy mulasztásán alapul, az érintett testület tagja nem lehet az óvási bizottságnak a tagja.

M3 A TÁRGYALÁS

- M3.1** Az óvás vagy az orvoslati kérelem érvényességének ellenőrzése
- (a) Kielégítő a tartalma (60.3(a), 61.2(a) vagy 63.7(b) szabály)?
- (b) Időben adták be? Ha nem, van jó ok a határidő kiterjesztésére (60.3(b), 61.2(b) vagy 63.7(b) szabály)?
- (c) Ha megkövetelik, az óvási részese vagy tanúja volt az esetnek (60.4(a)(2) szabály)?
- (d) Ha szükséges, kiáltották az „Óvlak” („Protest”) szót, és ha megkövetelik, helyesen kítűztek egy piros lobogót? (60.2(a)(1) szabály)
- (e) Ha a lobogó vagy a kiáltás nem volt szükséges, értesítették-e az óvottat?
- (f) El kell döntenie, hogy az óvás vagy az orvoslati kérelem érvényes-e. (63.4(a) szabály)
- (g) Miután az óvás vagy a kérelem érvényességét eldöntötték, nem szabad ezt a kérdést ismét felvetni, kivéve, ha valóban új bizonyíték érhető el.

M3.2 A bizonyítékok megismerése (63.4 szabály)

- (a) Fel kell kérni az óvót, majd utána az óvottat a történeteik elmondására. Meg kell engedni, hogy kérdéseket tegyenek fel egymásnak. Orvoslati kérelem estén fel kell kérni a *felet*, hogy adja elő kérelmét.
- (b) A tanúk behívása előtt tisztában kell lenni azzal, hogy a *felek* milyen tényeket állítanak. A ő történeteik ezektől eltérők lehetnek.
- (c) Bárkinek, beleértve egy hajó legénységét, meg kell engedni, hogy bizonyítékot szolgáltatasson. Rendszerint a *felek* döntik el, hogy melyik tanút hívják, azonban az óvási bizottság is hívhat tanúkat (63.4(b) szabály). Egy *félnek* a „Meghallgatná-e N-t?” kérdésére a legjobb válasz az, hogy „Ahogy ön kívánja.”
- (d) Be kell hívni egyenként mindegyik *fél* (és ha vannak, az óvási bizottság) tanúit. A *feleket* a tanú(k) kérdésére kell korlátozni (a *felek* gyakran általános megállapításokba bocsátkoznak).
- (e) Először az óvottat kell felkérni, hogy kérdezze a óvá tanúját (és fordítva). Ez megakadályozza az óvót, hogy a kezdetektől irányítsa a tanút.
- (f) Meg kell engedni, hogy az óvási bizottság olyan tagja, aki látta az esetet, bizonyítékot szolgáltatasson (63.4(d) szabály). A bizottság bizonyítékot szolgáltató tagjai kérdezhetők. A bizottság bizonyítékot szolgáltató tagjainak ügyelnie kell arra, hogy minden olyan információt elmondjanak az esetről, amely befolyásolhatja a döntést, majd maradhatnak az óvási bizottságban (63.4(e) szabály).
- (g) Meg kell próbálni elkerülni a rávezető kérdéseket, de ha ez lehetetlen, az így megismert bizonyítékokat figyelmen kívül kell hagyni.
- (h) Az óvási bizottság elnöke hívja fel egy olyan *fél* vagy tanú figyelmét, aki hallomáson alapuló, ismétlődő vagy irreleváns bizonyítékot szolgáltat, hogy az óvási bizottságnak megfelelő súllyal (amely lehet kicsi vagy akár semmilyen) kell kezelnie ezeket a bizonyítékokat (63.4(b) és 63.5(a) szabály).

- (i) Meg kell kérni a bizottság egyik tagját, hogy jegyezze le a bizonyítékokat, különösen az időket, távolságokat, sebességeket stb.
- (j) Fel kell kérni a az óvási bizottság tagjait, hogy tegyék fel kérdéseiket.
- (k) Fel kell kérni feleket, először a tárgyalást kérelmezőt, hogy tegyék meg végső nyilatkozatukat, különös tekintettel a szabályok alkalmazására és értelmezésére.

M3.3 A tények megállapítása (63.5(a) szabály)

- (a) Le kell írni a tényeket; a kétségeket így vagy úgy, fel kell oldani.
- (b) Ha szükséges, vissza kell hívni a *feleket* további kérdések fel-tételére.
- (c) Ha helyénvaló, a megállapított tények felhasználásával ábrát kell készíteni az esetről.

M3.4 Döntés az esetről (63.5 szabály)

- (a) A döntést a megállapított tényekre kell alapozni. (Ha ez nem lehetséges, akkor további tényeket kell megállapítani.)
- (b) Orvoslati esetekben meg kell győződni arról, hogy nem szükséges-e további bizonyíték a döntés által érintett hajóktól.

M3.5 Felek tájékoztatása (63.6 szabály)

- (a) Vissza kell hívni a *feleket*, és fel kell olvasni a megállapított tényeket, a következtetéseket, az alkalmazott *szabályokat* és a döntést. Ha az idő rövid, megengedhető csak a döntés fel-olvasása, a részletek később is megadhatók.
- (b) Ha bármelyik fél kéri, a döntés másolatát át kell adni számá-
ra. Az óvást vagy az orvoslati kérelmet a bizottság iratai kö-
zött meg kell őrizni.

M4 TÁRGYALÁS ÚJRANYITÁSA (63.7 szabály)

M4.1 Ha egy fél a határidőn belül a tárgyalás újranyitását kéri, meg kell hallgatni a kérelmező felet, meg kell tekinteni bármilyen videofelvételt, stb., és el kell dönteni, van-e bármilyen jelentős új bizonyíték, amely a döntés módosításához vezethet. El kell dönteni, hogy egy szabályértelmezés hibás lehetett-e; kellő nyitottsággal meg kell vizsgálni, hogy a bizottság követhetett-e el hibát. Ha ezek egyike sem áll fenn, az újranyitási kérelmet el kell utasítani, egyébként ki kell tűzni egy tárgyalást.

M4.2 A bizonyíték „új”, ha

- (a) az újranyitást kérő félnek nem volt észszerű lehetősége az eredeti tárgyalás előtt fellelni a bizonyítékot,
- (b) az óvási bizottság meggyőződött arról, hogy az újranyitást kérő fél az eredeti tárgyalás előtt a bizonyítékot gondosan, ám sikertelenül kereste, vagy
- (c) az óvási bizottság bármely más forrásból értesül arról, hogy a bizonyíték az eredeti tárgyalás idején nem volt elérhető a felek számára.

M5 EGYEDI MEGÍTÉLÉS SZERINTI BÜNTETÉSEK (64. szabály)

A 64-es szabály megengedi, hogy egy hajó amely megsértett egy szabályt, amire az egyedi megítélés szerinti büntetés alkalmazható, hogy a sportszerűségnek és a szabályoknak megfelelően, jelentse az óvási határidőn belül, hogy szabályt sértett. Ha a jelentés nem tartalmaz elég tényt az óvási bizottság részére, hogy eldöntse milyen büntetést szabjon ki, a bizottság megkérdezheti a hajó képviselőjét vagy bármilyen tanút, hogy bizonyítékokat gyűjtsön, ha úgy látja helyénvalónak. Nem szükséges tárgyalást összehívni a bizonyítékok beszerzéséhez. Az útmutatók az egyedi megítélés szerinti büntetésekhöz megtalálhatóak a World Sailing weboldalán.

M6 HELYTELEN MAGATARTÁS (69. szabály)

- M6.1** Az e szabály szerinti intézkedés nem óvás, de az óvási bizottság a tárgyalást megelőzően írásban közli feltételezéseit a versenyzővel. A tárgyalást a 63. szabály szerint bonyolítják le, de az óvási bizottságnak legalább háromtagúnak kell lennie (69.2(a) szabály). A versenyző jogait a legnagyobb gondossággal kell védeni.
- M6.2** Egy versenyző vagy hajó nem óvhat a 69. szabály alapján, azonban ha egy versenyző egy tárgyalási kérelem űrlapon ezt megkísérli, az elfogadható, mint az óvási bizottsághoz benyújtott jelentés. Ezután az óvási bizottság eldöntheti, hogy összehív-e tárgyalást vagy sem.
- M6.3** Ha a World Sailing nem jelölt ki egy személyt erre a szerepre, az óvási bizottság kijelölhet egyet, aki a feltételezést előadja. A személy lehet a verseny egy tisztségviselője, a feltételezést tevő személy vagy más megfelelő személy. Amikor más alkalmas személy nem érhető el, az óvási bizottság egy tagja is előadhatja a feltételezést.
- M6.4** Ha egy 2. rész szerinti eset eredményeképp kívánatos tárgyalás összehívása a 69. szabály alapján, fontos, hogy először a szokásos módon le kell tárgyalni az összes hajó-hajó elleni óvást, hogy eldöntsék, melyik hajó (ha van ilyen) melyik *szabályt* sértette meg, mielőtt megkezdenék a versenyzővel szemben a 69. szabály szerinti tárgyalást.
- M6.5** Habár a 69. szabály szerinti intézkedés egy versenyzővel, egy hajótulajdonossal vagy egy *támogató személlyel* szemben, és nem egy hajóval szemben történik, egy hajó is büntethető (69.2(h)(2) és 62.4 szabályok).
- M6.6** Amikor az óvási bizottság helyt ad egy 69. szabály szerinti feltételezésnek, meg kell fontolnia, hogy helyénvaló-e jelentést készítenie vagy egy nemzeti hatóság, vagy a World Sailing számára. A World Sailing Esetkönyve tartalmaz arra vonatkozóan útmutatást, hogy mikor kell jelentést készíteni. Amikor az óvási bizottság jelentést készít, abban javasolhatja, hogy további lépések szükségesek lehetnek-e vagy sem.

- M6.7** Kivéve ha a fellebbezési jogot a 70.3 szabály alapján megvonták, a 69. szabály szerinti tárgyalásban érintett fél fellebbezhet az óvási bizottság döntése ellen.
- M6.8** Az óvási bizottságok számára a helytelen magatartásra vonatkozóan további útmutatás a World Sailing weboldalán található.

M7 FELLEBBEZÉSEK (70. szabály és R függelék)

Amikor a döntések fellebbezhetők,

- meg kell őrizni a tárgyaláshoz kapcsolódó iratokat úgy, hogy az információk egy fellebbezés során könnyen felhasználhatók legyenek. Van az óvási bizottság által jóváhagyott vagy általa készített ábra? A megállapított tények elégségesek? (Például: Volt fedés? Igen vagy nem. A „talán” nem egy megállapított tény.) Feltüntették az óvási bizottság tagjainak nevét és más fontos információt az űrlapon?
- az óvási bizottság által egy fellebbezéshez fűzött megjegyzéseknek képessé kell tenniük a fellebbviteli bizottságot, hogy világos képet alkothasson az esetről; a fellebbviteli bizottság semmit sem tud a helyzetről.

M8 FÉNYKÉPES BIZONYÍTÉKOK

Fényképek és videofelvételek néha hasznos bizonyítékokat szolgáltatnak, azonban az óvási bizottságok vegyék figyelembe ezek korlátait és jegyezzék meg a következő pontokat:

- A fényképes bizonyítékot bemutató fél felelős a megtekintés lehetővé tételéért.
- Többször meg kell nézni a videót, hogy minden információ kinyerhető legyen belőle.
- Az egy objektívvel rendelkező kamerák mélységérzékelése nagyon gyenge, teleobjektívnek nincs is. Amikor a kamera merőlegesen néz két fedésben lévő hajó menetirányára, lehetetlen megbecsülni a kettő közti távolságot. Amikor szemben van velük, lehetetlen látni, hogy fedésben vannak-e, kivéve, ha az jelentős mértékű.

- (d) Fel kell tenni a következő kérdéseket:
- (1) Hol volt a kamera a hajókhoz képest?
 - (2) A kamera mozgott a felvétel alatt? Ha igen, milyen irányba és milyen sebességgel?
 - (3) Változik a szög, miközben a hajók a kritikus pont felé közelednek? Gyors pásztázás alapvető változást okoz.
 - (4) A kamera látómezeje mindvégig akadálytalan volt?

N FÜGGELÉK

NEMZETKÖZI VERSENYBÍRÓSÁGOK

Lásd a 70.3(a) és 91(b) szabályokat. Jelen függeléket nem módosíthatja sem a versenykiírás, sem a versenyutasítás, sem egy nemzeti előírás.

N1 ÖSSZETÉTEL, KIJELÖLÉS ÉS SZERVEZÉS

- N1.1** A nemzetközi versenybírósgot olyan tapasztalt vitorlázókból kell összeállítani, akik a versenyszabályokat kiválóan ismerik, és nagy óvási bizottsági gyakorlattal rendelkeznek. A nemzetközi versenybírósg legyen független a versenyrendezőségtől és a technikai bizottságtól, és sem a versenyrendezés, sem a technikai bizottság tagjai nem lehetnek a tagjai. A nemzetközi versenybírósgot a rendezőszervezetnek vagy a 89.2(c) szabály alapján a World Sailingnek kell kijelölnie. A rendezőszervezet jelölése esetén, amennyiben szükséges, rendelkeznie kell a nemzeti hatóság jóváhagyásával (lásd a 91(b) szabály).
- N1.2** A versenybírósg összetétele a következő legyen: egy elnök, egy alelnök (ha kívánatos), és annyi tag, hogy a versenybírósg legalább öt főből álljon. Többségük nemzetközi versenybíró legyen.
- N1.3** Nem lehet két főnél több (háromnál az M, N és Q csoportok esetén) tag egy nemzeti hatóság képviselőjében.
- N1.4** (a) A versenybírósg elnöke kijelölhet az N1.1, N1.2 és N1.3 szabályoknak megfelelően egy vagy több panelt. Ezt akkor is megteheti, ha a teljes versenybírósg összetétele nem felel meg ezeknek a szabályoknak.
- (b) A versenybírósg elnöke kijelölhet olyan, egyenként legalább háromtagú paneleket, amelyekben a többség nemzetközi versenybíró. Minden egyes panelben a tagok legalább három nemzeti hatóságot képviseljenek, kivéve az M, N és Q csoportban, ahol legalább két nemzeti hatóságot képviseljenek. Ha egy fél nem elégedett egy panel döntésével, a megállapított tényeket nem érintve joga van egy, az N1.1, N1.2 és N1.3 szabályoknak megfelelően összeállított panel előtti tárgyalásra, feltéve, ha ezt a döntés kihirdetése után 30 percen belül vagy a versenyutasításban meghatározott határidőn belül kéri.

- N1.5** Amikor a teljes versenybíróóság vagy egy panel létszáma betegség vagy más szükséghelyzet miatt öt fő alá csökken, és nem érhető el más megfelelő minősítésű személy, összetétele megfelelő marad, ha legalább három tagból áll, és legalább két tagja nemzetközi versenybíró. Amikor a versenybíróóságnak három vagy négy tagja van, a tagok legalább három különböző nemzeti hatóságot képviseljenek, kivéve az M, N és Q csoportokat, ahol legalább két különböző nemzeti hatóságot képviseljenek.
- N1.6** Amikor kívánatosnak vélik, hogy a versenybíróóság néhány tagja ne vegyen részt egy óvás vagy egy orvoslati kérelem megvitatásában és döntésében, és nem érhető el más megfelelő minősítésű személy, a versenybíróóság összetétele megfelelő, ha legalább három tag marad és közülük legalább ketten nemzetközi versenybírók.
- N1.7** Az N1.1 és N1.2 szabályoktól eltérve, a World Sailing korlátozott körülmények között felhatalmazhat egy csak három tagból álló nemzetközi versenybíróóságot. Minden tagnak nemzetközi versenybírónak kell lennie. A tagoknak három különböző nemzeti hatóság (kettő az M, N és Q csoportok esetén) képviselőként kell lenniük. A felhatalmazást a rendező szervezetnek szóló jóváhagyó levélbe, és a versenykiírásba vagy a versenyutasításba kell belefoglalni, és a levelet a hivatalos hirdetőtáblán közzétenni.
- N1.8** Amikor a nemzeti hatóság jóváhagyása szükséges egy nemzetközi versenybíróóság kijelöléséhez (lásd a 91(b) szabályt), a jóváhagyásról szóló értesítést bele kell foglalni a versenyutasításba vagy közzétenni a hivatalos hirdetőtáblán.
- N1.9** Ha a versenybíróóság vagy egy panel úgy tevékenykedik, hogy összetétele nem megfelelő, döntései megfellebbezhetők.

N2 FELELŐSSÉGI KÖR

- N2.1** A nemzetközi versenybíróóság felelős minden óvás, orvosi kérés és az 5. rész szabályai szerint felmerült egyéb kérdés tárgyalásáért és eldöntéséért. A rendező szervezet, a versenyrendezés vagy a technikai bizottság kérésére minden olyan kérdésben, ami közvetlenül érinti a verseny sportszerűségét, tanácsot és segítséget kell nekik nyújtania.
- N2.2** Kivéve ha a rendező szervezet másként utasítja, a versenybíróóságnak kell döntenie
- (a) a versenyjogosultság, a felmérési és előnyszámítási tanúsítványok kérdéseiben; és
 - (b) a versenyzők, hajók vagy felszerelés cseréjét illetően, amikor egy szabály ilyen döntést követel meg.
- N2.3** A versenybíróóságnak kell döntenie azon esetekben is, amelyekben a rendező szervezet, a versenyrendezés vagy a technikai bizottság számukra átadott.

N3 ELJÁRÁSOK

- N3.1** Nemzetiségük, klubtagságuk vagy hasonló ok miatt a tagok nem tekinthetők olyan személyeknek, mint akikkel kapcsolatban jelentős összeférhetlenség áll fenn (lásd a 63.3 szabályt). Amikor a 63.3 szabály alapján más vonatkozásban meg kell fontolni egy jelentős összeférhetlenséget, kellő hangsúlyt kell fektetni arra a tényre, hogy a nemzetközi versenybíróóság döntései nem fellebbezhetők meg, és ez érintheti a sportszerűség megítélését és csökkentheti az összeférhetlenség mértékét, amely egyébként jelentős. Kétség esetén a tárgyalást az N1.6 szabályban megengedettek szerint kell lefolytatni.
- N3.2** Ha egy panelnek nem sikerült egy döntésben megegyezni, elhagyhatja azt. Ebben az esetben az elnök terjessze az ügyet egy lehető legtöbb tagból álló, megfelelő összetételű panel elé, amely akár a teljes versenybíróóság is lehet.

N4 HELYTELEN MAGATARTÁS (69. szabály)

- N4.1** A World Sailing Etikai kódexe tartalmazza azokat az eljárásokat, amelyeket adott nemzetközi versenyeken bármilyen vizsgálatot lefolytató személy kijelölésére alkalmazni kell. Ezek az eljárások felülírják ezen függelék bármely ellentmondó rendelkezését.
- N4.2** Legyen egy személy azért felelős, hogy a tárgyaló panel számára előadja bármely, a 69. szabály szerinti helytelen magatartás feltételezését. Ez a személy a tárgyaló panelnek nem, de a versenybírósnak lehet tagja. Az ilyen személytől meg kell követelni, hogy a vizsgálat során összegyűjtött minden anyagot teljes terjedelmében adja át annak a személynek, aki ellen a 69. szabály megsértése miatti feltételezés szól.
- N4.3** A tárgyaló panel egy tárgyalás megkezdése előtt, amennyire a gyakorlatban lehetséges, kerülje el, hogy bármilyen, a 69. szabály szerinti feltételezés vizsgálójaként tevékenykedjen. A tárgyalás során azonban jogosult olyan nyomozati célú kérdéseket feltenni, amelyeket jónak lát.
- N4.4** Ha a panel tárgyalás összehívásáról dönt, minden olyan anyagot, amit számukra ennek a döntésüknek meghozatala érdekében átadtak, még a tárgyalás kezdete előtt át kell adnia annak a személynek is, aki ellen a feltételezés szól.

P FÜGGELÉK

A 42. SZABÁLY SPECIÁLIS ELJÁRÁSAI

E függelék egésze vagy része csak akkor alkalmazható, ha a versenykiírás vagy a versenyutasítás azt előírja.

P1 MEGFIGYELŐK ÉS ELJÁRÁS

P1.1 Az óvási bizottság megfigyelőket jelölhet ki, beleértve saját tagjait is, hogy a P1.2 szabály szerint eljárjanak. Olyan személy nem jelölhető ki megfigyelőnek, akivel kapcsolatban jelentős összeférhetetlenség áll fenn.

P1.2 Ha egy, a P1.1 szabály alapján kijelölt megfigyelő úgy dönt, hogy egy hajó megsértette a 42. szabályt, megbüntetheti – még akkor is, ha a hajó már nincs versenyben – úgy, hogy olyan hamar, ahogy az észszerűen lehetséges, egy hangjelzést ad, rámutat egy sárga lobogóval és kiáltással egyértelműen azonosítja. Az ilyen módon büntetett hajó nem büntethető a 42. szabály alapján ugyanazon eset miatt másodszor.

P2 BÜNTETÉSEK**P2.1 Első büntetés**

Amikor egy hajót először büntetnek a P1.2 szabály alapján, büntetése egy a 44.2 szabály szerinti kétfordulós büntetés. Ha ezt nem vállalja, tárgyalás nélkül ki kell zárni.

P2.2 Második büntetés

Amikor egy hajót a verseny során másodszor büntetnek, azonnal álljon ki a futamból. Ha nem így tesz, a hajót tárgyalás nélkül ki kell zárni, és pontszáma nem ejtendő ki.

P2.3 Harmadik és további büntetések

Amikor egy hajót harmadszor vagy egy további alkalommal büntetnek egy verseny során, azonnal álljon ki a futamból. Ha így tesz, büntetése tárgyalás nélküli kizárás és pontszáma nem ejtendő ki. Ha nem így tesz, büntetése tárgyalás nélküli kizárás a verseny összes futamából, nem ejtendő ki pontszámot, és az óvási bizottságnak meg kell fontolnia egy 69.2 szabály szerinti tárgyalás összehívását.

P2.4 Büntetések a célvonal közelében

Ha egy hajót a P2.2 vagy P2.3 szabály alapján büntetnek, és nem volt észszerűen lehetséges számára, hogy célba érés előtt kiálljon a futamból, úgy kell értékelni, mintha azonnal kiállt volna.

P3 HALASZTÁS, ÁLTALÁNOS VISSZAHÍVÁS VAGY ÉRVÉNYTELENÍTÉS

Ha egy hajót büntettek a P1.2 szabály alapján, és a versenyrendezés *halasztást*, általános visszahívást vagy *érvénytelenítést* jelez, büntetést törlik, de az továbbra is beleszámít a verseny során kapott büntetések számának meghatározásába.

P4 ORVOSLAT KORLÁTOZÁSA

Egy hajó nem kaphat orvoslatozt az óvási bizottság egy tagjának vagy megbízott megfigyelőjének a P1.2 szabály szerinti tevékenysége miatt, kivéve, ha a tevékenység helytelenségének oka az volt, hogy nem vette figyelembe a versenyrendezés egy jelzését vagy egy osztályszabályt.

P5 O ÉS R LOBOGÓK**P5.1 A P5 szabály alkalmazása**

A P5 szabály akkor alkalmazható, ha az osztályszabályok megengedik a pumpálást, billegtetést és lökdösést, amikor a szélsőség meghalad egy megadott értéket.

P5.2 A rajtjelzés előtt

- (a) A versenyrendezőség úgy jelezheti, hogy a pumpálás, billegtetés és lökdösés az osztályszabályok szerint megengedett, hogy a figyelmeztető jelzés előtt vagy azzal együtt kitűzi az O lobogót.
- (b) Ha a szélesebbesség a megadott határ alá csökken, miután az O lobogó kitűzésre került, a versenyrendezőség *halaszthatja* a futamot. Ezt követően, az új figyelmeztető jelzés előtt vagy azzal együtt a versenyrendezőségnek ki kell tűznie az R lobogót, hogy jelezze, hogy a 42. szabályt az osztályszabályok általi módosításokkal alkalmazzák, vagy a P5.2(a) szabály alapján ki kell tűznie az O lobogót.
- (c) Ha az O vagy R lobogó a figyelmeztető jelzés előtt vagy azzal együtt kitűzték, akkor azt a rajtjelzésig kitűzve kell tartani.

P5.3 A rajtjelzés után

A rajtjelzés után,

- (a) ha a szélesebbesség meghaladja a megadott értéket, a versenyrendezőség ismétlődő hangjelekkel kitűzheti az O lobogót egy *jelnél*, hogy jelezze, hogy a *jel* elhagyása után a pumpálás, billegtetés és lökdösés az osztályszabályok szerint megengedett.
- (b) ha az O lobogó kitűzését követően a szélesebbesség a megadott érték alá csökken, a versenyrendezőség ismétlődő hangjelekkel kitűzheti az R lobogót egy *jelnél*, hogy jelezze, hogy a *jel* elhagyása után a 42. szabályt az osztályszabályok általi módosításokkal alkalmazzák.

R FÜGGELÉK

FELLEBBEZÉSEK ÉS KÉRELMEK ELJÁRÁSAI

Lásd a 70. szabályt. Egy nemzeti hatóság egy előírásával módosíthatja, de a versenykiírás vagy a versenyutasítás nem módosíthatja ezt a függelékét.

Ha jó oka van rá, a nemzeti hatóság hosszabbítsa meg a határidőt.

R1 FELLEBBEZÉSEK ÉS KÉRELMEK

A fellebbezéseket, az óvási bizottságok döntéseik megerősítése vagy helyesbítése érdekében benyújtott kéréseit és szabályértelmezési kérdéseket e függelék szerint kell benyújtani.

R2 DOKUMENTUMOK BENYÚJTÁSA

R2.1 Fellebbezés benyújtásához,

- (a) nem később, mint hét nappal az óvási bizottság írásbeli döntésének vagy azon döntésének kézhez vétele után, amelyben az elutasítja egy tárgyalás újraindítását, a fellebbezőnek egy fellebbezést kell a nemzeti hatósághoz benyújtania, mellékelve az óvási bizottság döntésének másolatát. A fellebbezésnek tartalmaznia kell azt, hogy a fellebbező miért tartja az óvási bizottság döntését vagy eljárását helytelennek;
- (b) amikor a tárgyalást nem tartották meg az óvás vagy az orvoslati kérelem benyújtását követő 30 napon belül, a fellebbező további hét napon belül küldjön egy fellebbezést az óvás vagy orvoslati kérelem másolatával és minden vonatkozó levelezéssel.
- (c) amikor az óvási bizottság nem tesz eleget a 63.6(b) szabálynak, a fellebbezőnek a tárgyalás után észszerű időn belül be kell nyújtania egy fellebbezést az óvás vagy a kérelem másolatával és minden vonatkozó levelezéssel.

Ha az óvás vagy a kérelem másolata nem érhető el, akkor a fellebbező nyújtson be ehelyett egy nyilatkozatot a tartalmával.

- R2.2** A fellebbező a fellebbezéshez mellékelve, vagy annak beküldése után a lehető leghamarabb nyújtsa be a következő dokumentumok közül mindazokat, amelyek elérhetők számára:
- (a) az írott óvás(oka)t vagy orvoslati kérelme(ke)t;
 - (b) egy, az óvási bizottság által készített vagy jóváhagyott ábrát, amely bemutatja az összes érintett hajó helyzetét és útvonalát, a következő jel irányát és előírt oldalát, a szél erejét és irányát, és ha jelentőséggel bír, a víz mélységét, valamint az áramlás erejét és irányát;
 - (c) a versenykiírást, a versenyutasítást, minden más, a versenyt irányító dokumentumot, és ezek minden módosítását;
 - (d) minden további idevágó dokumentumot; és
 - (e) a tárgyalásban érintett összes fél és az óvási bizottság elnökének nevét, postai és e-mail címét, valamint telefonszámát.
- R2.3** Egy óvási bizottság döntésmegerősítési vagy helyesbítés iránti kérelmét a döntést követő hét naponál nem később kell benyújtani, és csatolni kell mellé a döntést magát, valamint az R2.2 szabályban felsorolt dokumentumokat. Egy szabályértelmezési kérelemnek tartalmaznia kell a feltételezett tényeket.

R3 A NEMZETI HATÓSÁG ÉS AZ ÓVÁSI BIZOTTSÁG FELELŐSSÉGI KÖRE

Egy fellebbezés vagy döntésmegerősítési vagy helyesbítés iránti kérelem kézhezvételekor a nemzeti hatóság küldje meg a felek és az óvási bizottság részére a fellebbezés vagy a kérelem és az óvási bizottság döntésének egy másolatát. Be kell kérnie az óvási bizottságtól az R2.2 szabályban felsorolt, a fellebbező vagy az óvási bizottság által be nem nyújtott dokumentumokat, és az óvási bizottságnak azonnal be kell azokat nyújtania a nemzeti hatósághoz. Amikor ez utóbbi iratok beérkeznek, ezek másolatait is meg kell küldeni a feleknek.

R4 ÉSZREVÉTELEK ÉS TISZTÁZÁSOK

- R4.1** A felek és az óvási bizottság a fellebbezéshez, a kérelemhez vagy az R2.2 szabályban felsorolt dokumentumok bármelyikéhez a nemzeti hatósághoz – a nemzeti hatóság általi közzétételt követően hét napon belül – írásban benyújtva észrevételeket fűzhet.
- R4.2** A nemzeti hatóság olyan szervezeteknél keresheti a versenyt irányító szabályok tisztázását, amelyek nem voltak a tárgyalásban érintett felek.
- R4.3** A nemzeti hatóságnak a kapott észrevételekből és tisztázásokból másolatot kell küldenie a feleknek és az óvási bizottság számára, ha jónak látja.

R5 ELÉGTELEN TÉNYEK; ÚJRANYITÁS

A nemzeti hatóságnak el kell fogadnia az óvási bizottság által megállapított tényeket, kivéve, ha úgy dönt, hogy azok elégtelenek. Ebben az esetben fel kell kérnie az óvási bizottságot a tények kiegészítésre, más információ benyújtására vagy a tárgyalás újranyitására és bármely újonnan megállapított tény jelentésére. Az óvási bizottságnak azonnal eszerint kell cselekednie.

R6 FELLEBBEZÉS VISSZAVONÁSA

A fellebbező visszavonhatja fellebbezését annak eldöntése előtt, ezáltal elfogadva az óvási bizottság döntését.

S FÜGGELÉK

STANDARD VERSENYUTASÍTÁS

Ez a függelék csak akkor alkalmazható, ha a versenykiírás ezt előírja.

A Standard versenyutasítást egy minden hajó számára elérhetővé tett nyomtatott versenyutasítás helyett használhatják egy versenyen. A használatához írd bele a versenykiírásba, hogy „A versenyutasítás az RRS S függelékének Standard versenyutasításából és azokból a kiegészítő utasításokból fog állni, amelyeket a _____ lévő hivatalos hirdetőtáblán tesznek közzé.”

A kiegészítő utasítások az alábbiakat fogják tartalmazni:

- 1 A versenyiroda és a parti jelzések kitűzésére szolgáló zászlórúd helyét (lásd alább az SI 4.1 utasítást).*
- 2 Egy, a futamok időbeosztását mutató táblázatot, amely tartalmazni fogja minden ütemezett versenynap dátumát és napját, a napi tervezett futamszámot, a napi első figyelmeztető jelzés tervezett időpontját és az utolsó ütemezett versenynapon a legkésőbbi figyelmeztető jelzés időpontját (lásd alább az SI 5. utasítást).*
- 3 A használt jelek listáját és leírását (SI 8. utasítás). Azt, hogy az új jelek miként fognak különbözni az eredetiektől (SI 10. utasítás).*
- 4 Az SI 12. utasításban felsorolt időkorlátozásokat, ha vannak.*
- 5 Az ebben a függelékben található utasításokhoz tartozó módosításokat vagy kiegészítéseket.*

A kiegészítő utasítások nyomtatott példányai kérésre elérhetőek lesznek a versenyzők számára.

VERSENYUTASÍTÁS

1 SZABÁLYOK

- 1.1 A versenyt *A vitorlázás versenyszabályaiban* meghatározott szabályok szerint rendezik.

2 VERSENYZŐKNEK SZÓLÓ KÖZLEMÉNYEK

- 2.1 A versenyzőknek szóló közleményeket a hivatalos hirdetőtáblán teszik közzé.
- 2.2 A kiegészítő utasításokat (a továbbiakban: kiegészítés) a hivatalos hirdetőtáblán teszik közzé.

3 A VERSENYUTASÍTÁS MÓDOSÍTÁSAI

- 3.1 A versenyutasítás módosításait a hatályba lépés napján 8:00 óra előtt teszik közzé, kivéve, ha a kiegészítés módosítja ezt az időpontot. A futamok időbeosztásának módosítását a hatályba lépést megelőző napon 20:00 óráig teszik közzé.

4 PARTI JELZÉSEK

- 4.1 A parti jelzéseket a zászlórúdon tűzik ki. A helyét a kiegészítés fogja tartalmazni.

5 A FUTAMOK IDŐBEOSZTÁSA

- 5.1 A kiegészítés tartalmazni fog egy olyan táblázatot, amely bemutatja a napokat, dátumokat, a tervezett futamszámot, a napi első figyelmeztető jelzés tervezett időpontját és az utolsó ütemezett versenynapon a legkésőbbi figyelmeztető jelzés időpontját.
- 5.2 A hajók figyelmeztetése céljából, egy rövidesen kezdődő futam vagy futamok esetén legalább öt perccel a figyelmeztető jelzés előtt kitűzésre kerül a rajtvonalon a narancsszínű lobogó egy hangjellel.

6 OSZTÁLYLOBOGÓK

- 6.1 Minden osztálylobogó egyszínű alapon az osztályjelzés vagy a kiegészítés szerinti lobogó lesz.

7 A PÁLYÁK

- 7.1 A figyelmeztető jelzésnél nem később a versenyrendezőség kijelöli a pályát, és kitűzheti az első szakasz hozzátétőleges irányszögét is.
- 7.2 A pályarajzok az SI 13. utasítást követő oldalon találhatóak. Ezek bemutatják a pályákat, beleértve a jelek elhagyásának sorrendjét és oldalát. A kiegészítés további pályákat is tartalmazhat.

8 JELEK

- 8.1 A használt jelek listáját és leírását a kiegészítés fogja tartalmazni.

9 A RAJT

- 9.1 A futamokat az RRS 26. szabály szerint rajtoltatják.
- 9.2 A rajtvonal a versenyrendezőségi hajó narancsszínű lobogót viselő rúdja és a rajtjel pálya felőli oldala között lesz.

10 A KÖVETKEZŐ PÁLYASZAKASZ MÓDOSÍTÁSA

- 10.1 A következő pályaszakasz módosításakor a versenyrendezőség egy új jelet helyez ki (vagy áthelyezi a célvonalat), és az eredeti jelet olyan hamar, ahogy az kivitelezhető, eltávolítja. Egy újabb módosítás esetén egy új jelet egy eredeti jellel cserélnek.

11 A CÉL

- 11.1 A célvonal a versenyrendezőségi hajó kék lobogót viselő rúdja és a céljel pálya felőli oldala között lesz.

12 IDŐKORLÁTOZÁSOK

- 12.1** A kiegészítés tartalmazni fogja, hogy az alábbiak közül melyik időkorlátozást (ha van) alkalmazzák, és minden egyes esetben megadja az időkorlátozást.

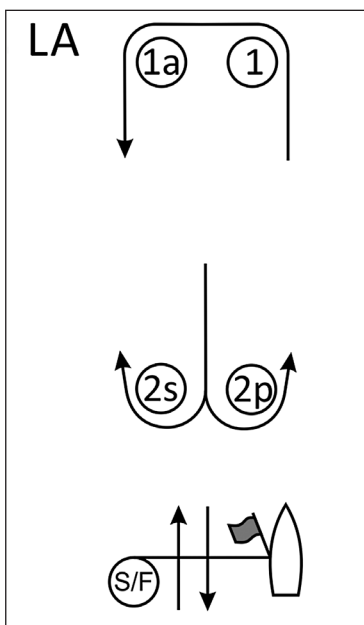
Időkorlátozás az első jelnél	Időkorlátozás az első hajó számá- ra az első jel elhagyásához
A futam időkorlátozása	Időkorlátozás az első olyan hajó számára, hogy végigvitorlázza a pályát
Célba érési időablak	Időkorlátozás a hajók számára, hogy célba érjenek az első olyan hajót követően, amelyik végig- vitorlázta a pályát

- 12.2** Ha egy hajó sem hagyta el az első jelet az első jelnél alkalmazott időkorlátozáson belül, a futamot érvényteleníteni kell.
- 12.3** Azokat a hajók, amelyek a célba érési időablakon belül nem érnek célba, tárgyalás nélkül célba nem értként (DNF) kell értékelni. Ez módosítja az RRS 35., A5.1 és A5.2 szabályokat.

13 ÓVÁSOK ÉS ORVOSLATI KÉRELMEK

- 13.1** Tárgyalási kérelem űrlapok a versenyirodán elérhetőek. Az óvá-
sokat és az orvoslati vagy az újranyitási kérelmeket oda kell be-
nyújtani a megfelelő határidőn belül.
- 13.2** Minden egyes osztály részére, az óvási határidő a napi utolsó fu-
tam utolsó hajójának célba érési időpontját vagy a napi verseny-
zés végét jelentő jelzés versenyrendezéséig általi kitűzését köve-
tő 60 perc közül a későbbi.
- 13.3** Az óvási határidőt követő 30 percnél nem később közzéteszik a
közleményeket, hogy tájékoztassák a versenyzőket azokról a
tárgyalásokról, amelyeken felek, vagy amelyeken tanúként ne-
vezeték meg őket, valamint a tárgyalások helyszínéről.
- 13.4** A versenyrendezés, a technikai bizottság vagy az óvási bizott-
ság általi óvásokról szóló közleményeket a hajók RRS 60.2(d)
szabály szerinti értesítése céljából közzéteszik.

PÁLYARAJZOK



COURSE LA – Windward/Leeward with Offset Mark, Leeward Finish

Signal Mark Rounding Order

LA2 Start – 1 – 1a – 2s/2p – 1 – 1a – Finish

LA3 Start – 1 – 1a – 2s/2p – 1 – 1a – 2s/2p – 1 – 1a – Finish

LA4 Start – 1 – 1a – 2s/2p – 1 – 1a – 2s/2p – 1 – 1a – 2s/2p
– 1 – 1a – Finish

LA PÁLYA – Cirkáló–hátszél terelőjellel, hátszél befutó

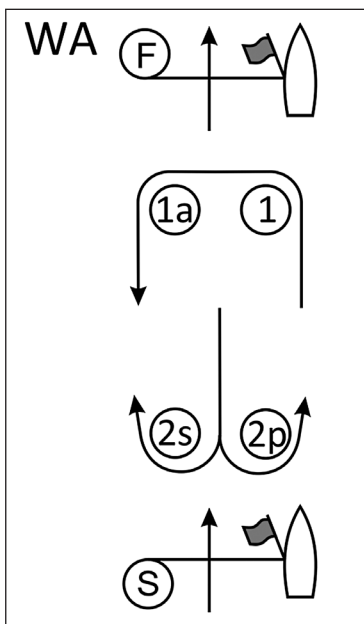
Jelzés A jelek kerülési sorrendje

LA2 Rajt – 1 – 1a – 2s/2p – 1 – 1a – Cél

LA3 Rajt – 1 – 1a – 2s/2p – 1 – 1a – 2s/2p – 1 – 1a – Cél

LA4 Rajt – 1 – 1a – 2s/2p – 1 – 1a – 2s/2p – 1 – 1a – 2s/2p
– 1 – 1a – Cél

PÁLYARAJZOK



COURSE WA – Windward/Leeward with Offset Mark, Windward Finish

Signal Mark Rounding Order

WA2 Start – 1 – 1a – 2s/2p – Finish

WA3 Start – 1 – 1a – 2s/2p – 1 – 1a – 2s/2p – Finish

WA4 Start – 1 – 1a – 2s/2p – 1 – 1a – 2s/2p – 1 – 1a – 2s/2p – Finish

WA PÁLYA – Cirkáló–hátszél terelőjellel, cirkáló befutó

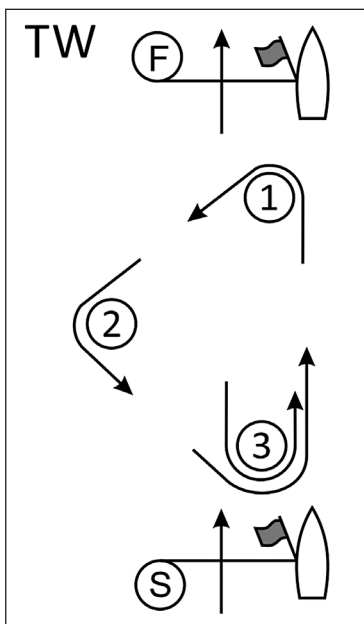
Jelzés A jelek kerülési sorrendje

WA2 Rajt – 1 – 1a – 2s/2p – Cél

WA3 Rajt – 1 – 1a – 2s/2p – 1 – 1a – 2s/2p – Cél

WA4 Rajt – 1 – 1a – 2s/2p – 1 – 1a – 2s/2p – 1 – 1a – 2s/2p – Cél

PÁLYARAJZOK

**COURSE TW** – Triangle, Windward Finish

Signal *Mark Rounding Order*

TW2 Start – 1 – 2 – 3 – Finish

TW3 Start – 1 – 2 – 3 – 1 – 3 – Finish

TW4 Start – 1 – 2 – 3 – 1 – 3 – 1 – 3 – Finish

TW PÁLYA – Háromszög, cirkáló befutó

Jelzés *A jelek kerülési sorrendje*

TW2 Rajt – 1 – 2 – 3 – Cél

TW3 Rajt – 1 – 2 – 3 – 1 – 3 – Cél

TW4 Rajt – 1 – 2 – 3 – 1 – 3 – 1 – 3 – Cél

T FÜGGELÉK

EGYEZTETŐ ELJÁRÁS

Ez a függelék egészében vagy részben csak akkor alkalmazható, ha a versenykiírás vagy a versenyutasítás ezt előírja.

Az egyeztető eljárás egy újabb szakaszt iktat be az óvások eldöntéséhez szükséges eljárásrendbe, de szükségtelenné tehet néhány óvástárgyalást, felgyorsítva ezzel a döntési eljárásokat azokon a versenyeken, ahol sok óvás várható. Az egyeztető eljárások levezetésére további útmutatás található a World Sailing Versenybírói kézikönyvében, amelyet a World Sailing weboldaláról lehet letölteni.

T1 FUTAMOT KÖVETŐ BÜNTETÉSEK

- (a) Feltéve, hogy a 44.1(b) szabály nem alkalmazható, egy hajó, ha egy eset során megsérthette a 2. rész egy vagy több szabályát vagy a 31. szabályt, a futam után az esetre vonatkozó óvástárgyalás megkezdéséig bármikor vállalhat egy futamot követő büntetést.
- (b) A futamot követő büntetés egy 30%-os pontozásos büntetés, amelyet a 44.3(c) szabály szerint kell kiszámítani. A 44.1(a) szabály azonban alkalmazandó.
- (c) Egy hajó úgy vállal futamot követő büntetést, hogy írásos nyilatkozatot nyújt át az egyeztetésvezetőnek vagy az óvási bizottság egy tagjának, amelyben vállalja a büntetést, és amelyben azonosítja a futam számát, valamint az eset helyét és idejét.

T2 EGYEZTETÉS

Minden egyes olyan esethez kapcsolódóan, amely egy hajó általi óvást eredményezett a 2. rész egy vagy több szabálya vagy a 31. szabály alapján, az óvástárgyalás előtt egyeztetést fognak tartani. Csak akkor tartják meg ezt az egyeztetést, ha mindegyik felet egy olyan személy képvisel, aki a hajón tartózkodott az eset idején. Tanúk részvétele nem megengedett. Ha azonban az egyeztetésvezető úgy ítéli meg, hogy a 44.1(b) szabály alkalmazása lehetséges vagy nem az egyeztető eljárás a megfelelő eljárási forma, akkor az egyeztetést nem tartják meg, és ha az már folyamatban van, bezárlják.

T3 AZ EGYEZTETÉS-VEZETŐ VÉLEMÉNYE

Az egyeztetésvezető a képviselők által szolgáltatott bizonyítékokra alapozva ismerteti véleményét arról, hogy az óvási bizottság valószínűleg miként döntene:

- (a) az óvás érvénytelen,
- (b) egy hajót sem fognak egy szabálysértésért büntetni, vagy
- (c) egy vagy több hajót büntetni fognak egy szabály megsértéséért, megjelölve a hajókat és büntetéseket.

T4 AZ EGYEZTETÉS KIMENETELEI

Miután az egyeztetésvezető ismerteti véleményét,

- (a) egy hajó vállalhat egy futamot követő büntetést, és
- (b) egy hajó az óvásának visszavonását kérheti. Ezután az egyeztetés-vezető az óvási bizottság nevében eljárva a 63.2(a) szabállyal összhangban engedélyezheti a visszavonást.

Ha nem vonták vissza az esettel kapcsolatos összes óvást, akkor óvástárgyalást fognak tartani.

AZ MVSZ ELŐÍRÁSAI A VERSENYSZABÁLYOKHOZ A 2025–2028. ÉVEKRE

Az 5. rész Bevezetőjének kiegészítése:

Az 5. részben szereplő eljárásokért nem szabad külön díjat felszámítani.

A 65. szabály, Jogi felelősség és költségek:

- a) Egy a szabályok hatálya alatt levő hajóval történt esetből eredő felelősségi kérdés vagy kártérítési követelés eldöntése a bíróságok hatáskörébe tartozik, ezzel egy óvási bizottság nem foglalkozik.
- b) Az, hogy egy hajó büntetést vállalt, kiállt egy futamból vagy visszalépett attól, önmagában nem tekinthető úgy, mintha a hajó elismerné egy káresetben való felelősséget vagy egy szabály megsértését.

A 70.1 szabály kiegészítése:

A Magyar Vitorlás Szövetség jóváhagyása szükséges a fellebbezési jog 70.1 szabály alapján történő megvonásához. A jóváhagyási kérelemnek az első versenynap előtt 8 héttel be kell érkeznie a nemzeti hatósághoz. A jóváhagyásról szóló értesítést a hivatalos hirdetőtáblán ki kell függeszteni.

A 88.2 szabály (Az előírások módosítása) kiegészítése:

A versenykiírások vagy a versenyutasítás nem módosíthatja a Magyar Vitorlás Szövetség ezen előírásait.

Az R függelék (Fellebbezések és kérelmek eljárásai) kiegészítése:

A fellebbezéseket és a kérelmeket postai úton vagy e-mailben a Magyar Vitorlás Szövetség Titkárságára kell megküldeni.