

Regras de Regata FBVM 2001-2004



A tough moment to jibe with a masthead spinnaker in over 30 knots of wind.
Volvo Ocean Race, Leg 3 finish, Auckland

© Daniel Forster / illbruck Challenge

Índice

PARTE 1 - REGRAS FUNDAMENTAIS	3
PARTE 2 - QUANDO BARCOS SE ENCONTRAM	5
PARTE 3 - CONDUÇÃO DA REGATA.....	9
PARTE 4 - OUTROS REQUISITOS EM REGATA.....	13
PARTE 5 - PROTESTOS, REPARAÇÃO, AUDIÊNCIAS, MÁ CONDUTA E APELAÇÕES	18
PARTE 6 - INSCRIÇÃO E QUALIFICAÇÃO.....	25
PARTE 7 - ORGANIZAÇÃO DE REGATAS	27
APÊNDICE A - SISTEMAS DE PONTUAÇÃO	29
APÊNDICE B - REGRAS DE REGATA DE PRANCHA A VELA	32
APÊNDICE C - REGRAS DE "MATCH RACING".....	34
APÊNDICE D - REGRAS DE REGATA DE EQUIPE.....	42
APÊNDICE E - REGRAS DE REGATA PARA BARCO DE RÁDIO - CONTROLE	46
APÊNDICE F - PROCEDIMENTO DE APELAÇÕES	51
APÊNDICE G - IDENTIFICAÇÃO NAS VELAS	53
APÊNDICE H - PESAGEM DE ROUPAS E EQUIPAMENTOS	56



PARTE 1 - REGRAS FUNDAMENTAIS

1. SEGURANÇA

1.1 AUXILIANDO A ALGUÉM EM PERIGO

Um barco ou competidor deve prestar todo o auxílio possível a qualquer pessoa ou barco em perigo.

1.2 EQUIPAMENTO SALVA-VIDAS E DE FLUTUAÇÃO PESSOAL

Todo barco deve manter equipamento salva-vidas adequado para todas as pessoas a bordo, incluindo um item para pronto uso, a menos que as regras de sua classe especifiquem de outra forma. Todo competidor é individualmente responsável por vestir equipamento de flutuação pessoal adequado às condições reinantes.

2. NAVEGAÇÃO LEAL

Um barco e seu proprietário devem competir de acordo com os reconhecidos princípios de esportividade e lealdade. Um barco somente poderá ser penalizado por esta regra quando for claramente estabelecido que houve violação desses princípios. Uma desclassificação por esta regra não deverá ser descartada do resultado da série.

3. ACEITAÇÃO DAS REGRAS

Ao participar de uma regata sujeita a estas regras, todo competidor e proprietário de barco concorda em:

- a. ser governado por estas *regras*;
- b. aceitar punições impostas e outras ações tomadas de acordo com estas *regras*, sujeitas aos procedimentos de apelação e revisão nelas prescritas, como a determinação final de qualquer questão levantada com base nas *regras*; e
- c. com respeito a tal determinação, não recorrer a qualquer corte ou outro tribunal não previsto nestas *regras*.

4. DECISÃO DE COMPETIR

A responsabilidade pela decisão de participar da regata ou de continuar *em regata* pertence exclusivamente ao competidor.

5. DROGAS

Um competidor não deve tomar qualquer substância ou usar tratamento proibido pelo Código do Movimento Olímpico Contra as Drogas ou da Agência Mundial contra as Drogas e deve cumprir o Apêndice 3 (Código Anti-Doping da ISAF - Regulamento 19). Qualquer suposta ou efetiva infração a esta regra deve ser tratada de acordo com o Regulamento 19 da ISAF, não deve ser motivo de um *protesto* e a regra 63.1 não se aplica.





PARTE 2 - QUANDO BARCOS SE ENCONTRAM

As regras da Parte 2 se aplicam entre barcos que estão velejando na área de regata ou suas proximidades e têm intenção de **competir**, estão **em regata** ou estiveram **em regata**. Entretanto, um barco que não está **em regata**, não será penalizado por infração a estas **regras**, exceto pela regra 22.1.

O Regulamento Internacional para Evitar Abalroamento no Mar ou outras regras oficiais de direito de passagem se aplicam entre um barco que veleja por estas regras e um que não o faz, mas substituem estas regras se as instruções de regata assim determinem.

SEÇÃO A - DIREITO DE PASSAGEM

Um barco tem direito de passagem quando o outro barco é obrigado a **manter-se afastado**. No entanto, algumas regras das Seções B, C e D limitam as ações do barco com direito de passagem.

10. AMURAS OPOSTAS

Quando os barcos estão em *amuras* opostas, o barco que está com *amuras a bombordo* deve *manter-se afastado* de um barco com *amuras a boreste*.

11. MESMAS AMURAS, EM COMPROMISSO

Quando barcos estão em mesmas *amuras* e *em compromisso*, o barco de *barlavento* deve *manter-se afastado* do barco de *sotavento*.

12. MESMAS AMURAS, SEM COMPROMISSO

Quando barcos estão em mesmas *amuras* e não estão *em compromisso*, o barco *safo de popa* deve *manter-se afastado* do barco *safo de proa*.

13. VIRANDO POR DAVANTE

A partir do momento em que a sua proa ultrapassa a linha do vento e até que esteja novamente em rumo de bolina cochada, um barco deve *manter-se afastado* dos demais barcos. Neste ínterim, as regras 10, 11 e 12 não se aplicam. Se dois barcos, ao mesmo tempo, estão sujeitos a esta regra, aquele que estiver a bombordo do outro deve *manter-se afastado*.

SEÇÃO B - RESTRIÇÕES GERAIS

14. EVITANDO CONTATO

Todo barco deve, sempre que razoavelmente possível, evitar contato com outro barco. Entretanto, um barco com direito de passagem ou um barco com direito a *espaço*:

- a. Não precisa manobrar para evitar contato até que seja evidente que o outro barco não vai *manter-se afastado* ou conceder *espaço*; e
- b. Não será penalizado por esta regra a menos que o contato provoque danos.

15. ADQUIRINDO DIREITO DE PASSAGEM

Quando um barco adquire direito de passagem, ele deve inicialmente conceder ao outro barco *espaço* para *manter-se afastado*, a menos que adquira o direito de passagem por ação do outro barco.

16. ALTERANDO RUMO

16.1 Quando um barco com direito de passagem altera seu rumo, deve dar ao outro barco *espaço* para *manter-se afastado*.

16.2 Além disso, após o sinal de partida, se barcos com amuras opostas estão prestes a passar ou estão passando um pelo outro e o barco amurado por bombordo procura *manter-se afastado* de um barco amurado por boreste, este não deve alterar rumo obrigando-o, imediatamente, a mudar de rumo para continuar a *manter-se afastado*.

17. MESMAS AMURAS; RUMO CORRETO

17.1 Um barco *safo de popa* que estabelece *compromisso* a menos de duas vezes o seu comprimento, a *sotavento* do outro barco em mesmas amuras, não deverá velejar acima de seu *rumo correto*, enquanto permanecerem *em compromisso* e a distância entre eles for inferior àquele limite, a menos que, assim fazendo, fique prontamente para trás do outro barco. Esta regra não se aplica se o compromisso foi estabelecido quando o barco de *barlavento* era obrigado, pela regra 13, a *manter-se afastado*.

17.2 Exceto quando estiver na pema de contravento, quando um barco estiver a menos de duas vezes o seu comprimento de um barco de *sotavento* ou de um barco *safo de popa* que se dirige para uma posição a *sotavento*, o barco não deve velejar para sotavento de seu *rumo correto* a menos que vire em roda.

SEÇÃO C - JUNTO A MARCAS E OBSTÁCULOS

Quando uma regra da Seção C conflita com as regras das Seções A e B, a regra da Seção C prevalece.

18. CONTORNANDO E PASSANDO MARCAS E OBSTÁCULOS

Na regra 18, **espaço** é o **espaço** para um barco interior contornar ou passar entre um barco exterior e a **marca** ou **obstáculo**, inclusive o espaço para virar por *davante* ou em *roda* quando a virada normalmente fizer parte da manobra.

18.1 QUANDO ESTA REGRA SE APLICA

A regra 18 se aplica quando barcos estão prestes a contornar ou passar por uma *marca* que se requer seja deixada pelo mesmo bordo, ou prestes a passar pelo mesmo lado de um *obstáculo*, até que por ele tenha passado. Mas, não se aplica:

- a. A uma *marca* de partida circundada por águas navegáveis, ou seu cabo de âncora, quando barcos dela se aproximam para *partir* até por ela passar; ou
- b. Entre barcos em *amuras* opostas, navegando na pema de contravento ou quando o *rumo correto* para um deles ou ambos contornarem ou passarem pela *marca* ou *obstáculo* exigir que ele vire por davante.

18.2 MANTENDO-SE AFASTADO, CONCEDENDO ESPAÇO

- a. COMPROMISSO - REGRA BÁSICA.
Quando os barcos estão *em compromisso* o barco exterior deve conceder ao barco interior *espaço* para contornar ou passar pela *marca* ou *obstáculo*; e se o barco interior tiver direito de passagem o barco exterior deve também *manter-se afastado*. As demais partes da regra 18 contém exceções a esta regra.
- b. EM COMPROMISSO NA ÁREA DE DOIS COMPRIMENTOS.
Se os barcos estavam *em compromisso* antes de um deles ter alcançado a *área de dois comprimentos*, e o *compromisso* for desfeito depois que um deles alcançou a *área de dois comprimentos*, o barco que estava no exterior deve continuar a conceder *espaço* ao outro barco. Se um barco exterior ficar *safo de popa* ou *em compromisso* interior ao outro barco, não terá direito a *espaço* e deve *manter-se afastado*.
- c. SEM COMPROMISSO NA ÁREA DE DOIS COMPRIMENTOS
Se um barco está *safo de proa* no momento em que alcança a *área de dois comprimentos*, o barco *safo de popa* deve, daí em diante, *manter-se afastado*. Se o barco *safo de popa* estabelece *compromisso* exterior ao outro barco, deve mesmo assim conceder *espaço* ao barco interior. Se o barco *safo de popa* estabelece *compromisso* interior ao outro barco, não terá direito a *espaço*. Se o barco que estava *safo de proa* passa além de proa ao vento, a regra 18.2(c) não mais se aplica.
- d. ALTERANDO RUMO AO CONTORNAR OU PASSAR A MARCA
Quando a regra 18 se aplica entre dois barcos e o barco que tem direito de passagem está alterando rumo para contornar ou passar pela *marca* a regra 16 não se aplica entre esses barcos.
- e. DIREITO DE COMPROMISSO
Havendo razoável dúvida se um barco estabeleceu ou rompeu compromisso em tempo hábil, deve-se presumir que não o fez. As regras 18.2(a) e 18.2(b) não se aplicam se no momento em que o compromisso se inicia o barco exterior não tiver condições de dar *espaço*.

18.3 VIRANDO POR DAVANTE JUNTO À MARCA

Quando dois barcos se aproximam da *marca* em *amuras opostas* e um deles completa a virada por davante no interior da *área de dois comprimentos* quando o outro está preste a passar pela *marca*, a regra 18.2 não se aplica. O barco que vira por davante:

- a. Não pode obrigar o outro barco a velejar acima de bolina cochada com o fim de evitá-lo ou impedir o outro barco de passar a *marca*; e
- b. Deve conceder *espaço* se o outro barco estabelece *compromisso* interior, caso em que a regra 15 não se aplica.

18.4 VIRANDO EM RODA

Quando um barco em *compromisso* interior, com direito de passagem, tiver de virar em roda junto à *marca* ou *obstáculo* para seguir seu *rumo correto*, até que ele vire em roda ele não pode velejar adiante da *marca* ou *obstáculo* mais do que o necessário para tomar seu rumo.

18.5 PASSANDO POR UM OBSTÁCULO CONTÍNUO

Quando os barcos estão passando por um *obstáculo* contínuo, as regras 18.2(b) e 18.2(c) não se aplicam. Um barco *safo de popa* que estabelece *compromisso* interior tem direito a *espaço* para passar entre o

outro barco e o *obstáculo* somente se, no momento em que o *compromisso* foi estabelecido havia espaço para passar entre o outro barco e o *obstáculo*. Caso contrário, não tem direito a *espaço* e deve *manter-se afastado*.

19. ESPAÇO PARA VIRAR POR DAVANTE JUNTO A UM OBSTÁCULO

19.1 Quando a navegação segura exige que um barco em bolina cochada faça uma substancial alteração de rumo para evitar o *obstáculo* e se o barco tem intenção de virar por davante mais não tem *espaço* para fazê-lo sem abalroar o outro barco em mesmas *amuras*, então ele deve bradar por *espaço* para fazê-lo. Antes de virar, ele deve conceder ao barco bradado tempo para responder. O barco bradado deve:

- a. Logo que possível, virar por davante e, neste caso, o barco que bradou deve também, tão logo que possível, virar por davante; ou
- b. Imediatamente responder "vire você" e neste caso o barco que bradou deve, tão logo quanto possível, virar por davante; o barco bradado deve dar *espaço* e as regras 10 e 13 não se aplicam.

19.2 A regra 19.1 não se aplica em uma *marca* de partida circundada de águas navegáveis ou seu cabo de âncora, a partir do momento em que os barcos dela se aproximam para partir, até que a tenham deixado para trás ou em uma *marca* que o barco bradado possa alcançar. Quando a regra 19.1 se aplica, a regra 18 não se aplica.

SEÇÃO D - OUTRAS REGRAS

Quando as regras 20 e 21 são aplicáveis, as regras da Seção A não se aplicam.

20. ERROS DE PARTIDA; VOLTAS DE PUNIÇÃO; VELEJANDO COM SEGUIMENTO À RÉ

Um barco retornando para aquém da linha de partida ou seus prolongamentos, após seu sinal de partida, para cumprir com a regra 29.1 ou a regra 30.1, deve *manter-se afastado* de um barco que não o esteja fazendo até que esteja inteiramente aquém da linha. Um barco que faz voltas de punição deve *manter-se afastado* de um barco que não as faz. Um barco com seguimento à ré, por aquartelar a vela, deve *manter-se afastado* de um barco que não o faz.

21. VIRADO, ANCORADO, ENCALHADO OU PRESTANDO SOCORRO

Se possível, um barco deve manter-se afastado de um barco que está emborcado, que ainda não recuperou controle após desemborcar, que está ancorado, encalhado ou tentando prestar socorro a embarcação ou pessoa em perigo. Um barco está emborcado quando o topo de seu mastro está na água.

22. INTERFERÊNCIA COM OUTROS BARCOS

22.1 Sempre que possível, um barco que não está *em regata* não deve interferir com um barco que está *em regata*.

22.2 Um barco não deve deliberadamente interferir com um barco que faz voltas de punição com o intuito de fazê-lo perder tempo.





PARTE 3 - CONDUÇÃO DA REGATA

25. INSTRUÇÕES DE REGATA E SINALIZAÇÃO DE REGATA

As instruções de regata devem estar disponíveis para todos os barcos antes do início das regatas. O significado dos sinais visuais e sonoros no quadro de Sinalização de Regata não deve ser alterado exceto nos termos da regra 86.1(b). O significado de qualquer outro sinal que possa ser utilizado deve ser descrito nas instruções de regata.

26. PROCEDIMENTO DE PARTIDA

A partida de uma regata deve ser sinalizada conforme procedimento a seguir descrito. Os tempos devem ser contados a partir dos sinais visuais; a falha do sinal sonoro deve ser desconsiderada.

SINAL	BANDEIRA E SINAL SONORO	MIN. ANTES DA PARTIDA
Atenção	Bandeira da Classe 1 som	5 minutos *
Preparação	Bandeira P, I, Z, Z com I, ou Preta 1 som	4 minutos
Um minuto	Sinal de Preparação removido 1 som longo	1 minuto
partida	Bandeira da Classe arriada 1 som	0

(* ou conforme especificado nas Instruções de Regata)

O sinal de atenção para cada classe subsequente será dado com ou após o sinal de partida da classe precedente.

27. OUTRAS AÇÕES DA COMISSÃO DE REGATA ANTES DO SINAL DE PARTIDA

27.1 A menos que as instruções de regata já especificuem, a comissão de regata deve, antes ou com o sinal de atenção de uma classe, sinalizar ou de outra forma designar o percurso a ser seguido; pode substituir um sinal de percurso por outro; sinalizar que um percurso encurtado será utilizado (bandeira S com dois sinais sonoros) ou sinalizar o uso obrigatório do colete salva-vidas (bandeira Y com um sinal sonoro).

27.2 Até o sinal de preparação, a comissão de regata pode mudar a posição de uma *marca* de partida e

pode aplicar a regra 30.

27.3 Antes do sinal de partida, a comissão de regata pode, por qualquer motivo, *retardar* (galhardete RECON, RECON sobre H ou RECON sobre A, com dois sinais sonoros) ou *anular* a regata (bandeiras N sobre H ou A com três sinais sonoros).

28. NAVEGANDO O PERCURSO

28.1 Um barco deve *largar*, passar cada *marca* pelo lado requerido na seqüência correta e *chegar*, de forma que um fio representando sua esteira após *largar* e antes de *chegar* passe, quando esticado, pelo lado requerido de cada *marca*, tocando cada *marca* de percurso. Antes de *chegar*, um barco pode corrigir qualquer erro para cumprir com esta regra. Após *chegar*, um barco não precisa cruzar completamente a linha de chegada.

28.2 Um barco pode passar por qualquer dos lados de uma *marca* desde que ela não seja o início, o limite ou o fim da perna do percurso na qual esteja. Ele deve, porém, passar a *marca* de partida pelo lado requerido quando dela se aproxima para *largar* vindo do lado anterior da linha de partida.

29. PARTIDA; CHAMADAS DE VOLTA

29.1 ALÉM DA LINHA DE PARTIDA

Quando, no momento do sinal de partida de um barco, qualquer parte do seu casco, sua tripulação ou equipamento estiver além da linha de partida, ele deve retornar completamente aquém da linha e *largar*.

29.2 CHAMADA INDIVIDUAL

Quando, no momento do sinal de partida de um barco, ele está sujeito à regra 29.1 ou à regra 30.1, a comissão de regata deve prontamente expor a bandeira X com um sinal sonoro. A bandeira deve permanecer exposta até que todos os barcos escapados estejam aquém da linha de partida ou seus prolongamentos e tenham, quando aplicado, cumprido com a regra 30.1; caso contrário deverá ficar exposta por quatro minutos após o sinal de partida ou até um minuto antes de qualquer sinal de partida subsequente, o que ocorrer primeiro.

29.3 CHAMADA GERAL

Se, no momento do sinal de partida, a comissão de regata não conseguir identificar os barcos que estiverem além da linha de partida ou para os quais se aplique a regra 30, ou se houve erro no procedimento de partida, a comissão de regata pode sinalizar uma chamada geral de volta (Primeira Substituta com dois sinais sonoros). O sinal de atenção para a nova partida da classe chamada de volta será dado um minuto após a Primeira Substituta ter sido arriada. A partida para as classes subsequentes será sinalizada na ordem originalmente programada.

30. PENALIDADES DE PARTIDA

30.1 REGRA DE CONTORNO DE UMA EXTREMIDADE

Se a bandeira I foi exposta antes, com ou como sinal de preparação de um barco e, durante o minuto que antecede o seu sinal de partida, qualquer parte de seu casco, tripulante ou equipamento estiver além da linha de partida ou seus prolongamentos, ele deve, antes de largar, retornar para aquém da linha, contornando por uma de suas extremidades.

30.2 REGRA DA PUNIÇÃO DE 20%

Se a bandeira Z foi exposta antes, com ou como sinal de preparação de um barco, nenhuma parte de seu casco, tripulante ou equipamento poderá estar no triângulo formado pelas extremidades da linha de chegada e a primeira *marca* de percurso durante o minuto que antecede o seu sinal de partida. Se um

barco infringe esta regra e for identificado, receberá, sem audiência, punição de pontuação de 20%, calculada conforme especificado na regra 44.3(c). Se a regata tiver nova partida, for novamente disputada ou for reprogramada, ele deve, ainda assim, receber a punição, mas não será punido se a regra for *retardada* ou *anulada* antes do sinal de partida.

30.3 REGRA DA BANDEIRA PRETA

Se a bandeira preta foi exposta antes, com ou como sinal de preparação de um barco, nenhuma parte de seu casco, tripulante ou equipamento poderá estar no triângulo formado pelas extremidades da linha de partida e a primeira *marca* de percurso durante o minuto que antecede o seu sinal de partida. Se um barco infringe esta regra e for identificado, será desclassificado sem audiência, mesmo se a regata tiver nova partida, for novamente disputada ou reprogramada, mas não será punido se se a regata for *retardada* ou *anulada* antes do sinal de partida. Se for sinalizada uma chamada geral ou se a regata for *anulada* após o sinal de partida, a comissão de regata deve expor seu numeral, e se a regata tiver nova partida ou for novamente disputada ele não deve participar. Se participar, sua desclassificação não poderá ser excluída do cálculo de seu resultado na série.

31. TOCANDO UMA MARCA

31.1 Estando *em regata*, um barco não deve tocar uma *marca* de partida antes de *largar*, uma *marca* que marque o início, um limite ou o fim da perna do percurso que está velejando nem uma *marca* de chegada, após *chegar*.

31.2 Quando um barco infringiu a regra 31.1 pode isentar-se afastando-se tão logo que possível de todos os outros barcos e imediatamente dando uma volta completa de 360° que inclua uma virada por davante e uma virada em roda. Quando um barco cumpre sua punição após tocar uma *marca* de chegada, deve velejar completamente para aquém da linha de chegada e então *chegar*. No entanto, se o barco, em decorrência de ter tocado na *marca*, conseguiu vantagem significativa na regata ou na série ele deve se retirar.

32. ENCURTANDO O PERCURSO OU ANULANDO A REGATA APÓS A PARTIDA

32.1. Após o sinal de partida, a comissão de regata pode *anular* a regata (bandeira N ou N sobre H ou A com três sinais sonoros) ou encurtar o percurso (bandeira S com dois sinais sonoros), conforme apropriado:

- a. por erro no procedimento de partida;
- b. por mau tempo;
- c. por insuficiência de vento que torne improvável a *chegada* de qualquer barco no limite de tempo estabelecido;
- d. por uma marca ter-se desgarrado ou desaparecido ou
- e. por qualquer outra razão que afete diretamente a segurança ou a justiça da competição.

No entanto, após um barco ter completado o percurso e *chegado* dentro do limite de tempo, se prescrito, a comissão de regata não *anulará* a regata sem considerar as conseqüências para todos os barcos naquela regata ou série.

32.2. Após o sinal de partida, a comissão de regata pode encurtar o percurso (exibindo a bandeira "S" com dois sinais sonoros) para permitir que outras regatas programadas sejam disputadas.

33. ALTERAÇÃO DE POSIÇÃO DA PRÓXIMA MARCA

Em qualquer *marca* do percurso, a comissão de regata pode sinalizar uma alteração da direção da

próxima perna do percurso, mostrando a bandeira C com repetidos sinais sonoros e o rumo a seguir, antes que qualquer barco inicie aquela perna. A comissão de regata pode alterar o comprimento da próxima perna do percurso expondo a bandeira C com repetidos sinais sonoros e um sinal " - " se a perna for encurtada ou um sinal " + " se a perna for aumentada.

34. MARCA DESAPARECIDA

Quando qualquer *marca* desaparecer ou se desgarrar, a comissão de regata deve, sempre que possível:

- a. recolocá-la na sua devida posição; ou
- b. substituí-la por outra com características semelhantes ou por uma bóia ou embarcação exibindo a bandeira M com repetidos sinais sonoros.

35. LIMITE DE TEMPO E PONTUAÇÃO

Se um barco veleja o percurso conforme requerido pela regra 28.1 e *chega* dentro do limite de tempo, se estabelecido, todos os barcos que *chegarem* terão pontuação válida de acordo com sua colocação de chegada, a menos que a regata seja *anulada*. Se nenhum barco *chega* no limite de tempo a comissão de regata deve *anular* a regata.

36. REGATAS COM NOVA PARTIDA OU NOVAMENTE DISPUTADAS

Quando uma regata tem nova partida ou é novamente disputada, uma infração cometida na regata original, exceto no caso da regra 30.3, não pode impedir que um barco dela participe e o barco não será penalizado pela infração da regata original, exceto no caso das regras 30.2, 30.3 ou 69.





PARTE 4 - OUTROS REQUISITOS EM REGATA

*As regras da Parte 4 se aplicam apenas quando os barcos estão **em regata**.*

40. EQUIPAMENTO DE FLUTUAÇÃO PESSOAL

Quando uma bandeira Y é exposta, com um sinal sonoro, antes ou com o sinal de atenção, os competidores devem vestir salva-vidas ou outro equipamento pessoal de flutuação adequado. Uma roupa de borracha ou impermeável não é equipamento adequado de flutuação pessoal.

41. AUXÍLIO DE TERCEIROS

Um barco pode receber auxílio de terceiros conforme permitido pela regra 1. Outrossim, não deve receber auxílio exceto para atender a um tripulante doente ou ferido ou, após abalroamento, dos tripulantes do outro barco.

42. PROPULSÃO

42.1 REGRA BÁSICA

Exceto quando permitido pelas regras 42.3 ou 45, um barco deve competir usando apenas as forças do vento e da água para aumentar, manter ou diminuir sua velocidade. Sua tripulação pode ajustar as posições das velas e do casco, praticar outros atos de marinharia, mas não deve movimentar seus corpos para impulsionar o barco.

42.2 AÇÕES PROIBIDAS

As seguintes ações são proibidas, sem que sejam consideradas como limitações à aplicação da regra básica 42. 1:

- a. Bombear: fazer repetidos movimentos de abanar, caçando e folgando as velas ou fazer movimentos de corpo no sentido vertical ou transversal do barco;
- b. Balançar: obter repetido movimento pendular do barco induzido por movimentos de corpo ou ajuste das velas ou da bolina, que não sejam para facilitar a manobra;
- c. Impulsionar: fazer súbito movimento de corpo para frente, abruptamente interrompido;

- d. Lemar: fazer movimentos repetidos de leme, que não sejam necessários para direcionar o barco e
- e. Executar repetidas viradas por davante ou em roda não relacionadas com mudanças de vento ou considerações táticas.

42.3 EXCEÇÕES

- a. A tripulação pode mover seu corpo para exagerar o efeito de rolar o barco, que facilita o seu direcionamento durante a manobra de virar por davante ou em roda, desde que no momento em que a virada for completada, a velocidade do barco não seja maior do que teria sido na ausência da virada.
- b. Quando não estiver navegando em contravento e houver condições para surfar (rapidamente acelerando o barco no lado de sotavento de uma onda) ou planar, a tripulação pode, para iniciar uma surfada ou planada, puxar a escota e o gaio que controlam qualquer vela, mas somente uma vez em cada onda ou rajada.
- c. Qualquer meio de propulsão pode ser usado para prestar ajuda a outro barco ou pessoa em perigo.
- d. Para libertar o barco, após ficar encalhado ou abalroar outro barco ou colidir com um objeto, um barco pode usar força aplicada pela tripulação de qualquer dos barcos ou equipamento, exceto o motor.

43. ROUPA E EQUIPAMENTO

43.1

- a. Um competidor não deve usar ou levar nenhuma roupa ou equipamento com a finalidade de aumentar o seu peso.
- b. Além disso, a roupa e o equipamento do competidor não deve pesar mais que 8 kg, excluindo o cinto ou colete de escora, calçados e roupa que só possam ser usados abaixo dos joelhos. As regras da classe ou instruções de regata podem especificar um limite de peso inferior ou superior até 10kg. As regras da classe podem incluir naquele limite os calçados e roupa usada abaixo dos joelhos. Um cinto ou colete de escora deve flutuar e não deve pesar mais que 2 kg; regras da classe podem especificar um limite mais alto, até 4 kg. A pesagem deve ser feita de acordo com o apêndice H.
- c. Quando o medidor responsável pela pesagem de roupas e equipamentos julga que um competidor infringiu a regra 43.1(a) ou 43.1(b) deve reportar o fato à comissão de protesto, por escrito, que deve protestar o barco do competidor.

43.2 A regra 43.1 (b) não se aplica a barcos em que cabos de vaivém são obrigatórios.

44. PUNIÇÕES POR INFRAÇÃO A REGRAS DA PARTE 2

44.1 ACEITANDO PUNIÇÃO

Um barco *em regata* que cometeu infração a uma regra da Parte 2, tem a oportunidade de logo se isentar, fazendo-o na hora do incidente. Deve realizar a punição de voltas de 720° a menos que as instruções de regata determinem a punição de pontuação ou qualquer outra punição. No entanto, se ele provocou avaria grave ou se auferiu significativa vantagem na regata ou na série, deve se retirar.

44.2 PUNIÇÃO DE VOLTAS DE 720°

Após se afastar completamente dos outros barcos, tão breve quanto possível após o incidente, um barco executa a punição de voltas de 720° imediatamente, dando duas voltas completas de 360° na mesma direção (720°), o que certamente incluirá duas viradas por davante e duas viradas em roda. Quando o barco cumpre a punição após um incidente na linha de chegada, deve velejar completamente para aquém da linha e então *chegar*.

44.3 PUNIÇÃO DE PONTUAÇÃO

- a. Um barco aceita a punição de pontuação exibindo uma bandeira amarela na primeira oportunidade após o incidente, mantendo-a exposta até a *chegada* e chamando a atenção da comissão de regata para a bandeira na linha de chegada. Na mesma hora deve também informar à comissão de regata contra que barco a infração foi cometida. Se impraticável, deve fazê-lo na primeira oportunidade razoável dentro do limite de prazo para apresentação de *protestos*.
- b. Um barco que exibe a bandeira amarela deve também cumprir as demais exigências da regra 44.3(a).
- c. A punição deve ser a pontuação de uma colocação de chegada do barco correspondente à perda de um certo número de posições prescrito nas instruções de regata, exceto que não será pior do que um DNF. Quando as instruções de regata não prescrever um número de posições perdidas, o número deve ser o inteiro mais próximo de 20% do número de barcos inscritos (arredondando 0,5 para cima). A pontuação dos demais barcos não será alterada, portanto dois deles podem receber a mesma pontuação.

44.4 LIMITAÇÕES APLICÁVEIS AS PUNIÇÕES

- a. Quando um barco pretende cumprir uma punição conforme a regra 44.1 e no mesmo incidente tocou a *marca*, não precisa cumprir a punição prevista na regra 31.2.
- b. Um barco que aceita a punição não pode ser penalizado novamente por infração ao mesmo incidente, a menos que não tenha se retirado quando a regra 44.1 assim o determina.

45. IÇADO, AMARRADO OU ANCORADO

Um barco deve estar flutuando e fora do ancoradouro ao sinal de preparação. A partir deste momento, o barco não pode ser içado ou estar amarrado, exceto para esgotar, rizar velas ou fazer reparos. O barco pode ancorar ou estar seguro por um tripulante em pé no fundo. Não deve abandonar a âncora antes de seguir em regata, a menos que seja incapaz de recuperá-la.

46. PESSOA RESPONSÁVEL

Um barco *em regata* deve ter a bordo uma pessoa que será o responsável designado pelo sócio do clube ou organização que o inscreveu. Veja a regra 75.

47. RESTRIÇÕES A EQUIPAMENTO E TRIPULAÇÃO

47.1 Um barco deve competir apenas com o equipamento e tripulação que estavam a bordo no momento do sinal de preparação.

47.2 Nenhuma pessoa a bordo do barco pode intencionalmente desembarcar a menos que esteja doente, ferido ou para prestar auxílio a uma pessoa ou barco em perigo, ou para nadar. No entanto, uma pessoa que deixe o barco por acidente ou para nadar deve estar de volta a bordo antes que o barco prossiga na regata.

48. SINAIS DE CERRAÇÃO E LUZES

Atendendo aos requisitos de segurança, todos os barcos devem emitir sinais sonoros de cerração e exibir luzes de navegação, conforme exigido pelo Regulamento Internacional para Evitar Abalroamento no Mar - RIPEAM ou pelas regras governamentais aplicáveis.

49. POSIÇÃO DA TRIPULAÇÃO

49.1 Um barco não utilizará qualquer dispositivo para projetar o peso de qualquer tripulante para fora da borda, exceto alças de escora e talas reforçadoras inseridas na roupa sob a coxa.

49.2 Quando as instruções de regata ou regras da classe determinam que o barco tenha cabo de balaustrada este deve estar esticado e nenhum membro da tripulação poderá manter qualquer parte do seu tronco por fora deles, a não ser temporariamente para cumprir uma tarefa. Em barcos equipados com dois cabos de balaustrada, um membro da tripulação, sentado ao convés, olhando para fora, com sua cintura para dentro do cabo inferior, pode ter a parte superior de seu corpo para fora do cabo superior da balaustrada.

50. ENVERGANDO E MAREANDO VELAS

50.1 MUDANDO VELAS

Enquanto se mudam velas de proa e balões, pode ser completamente envergada e mareada uma vela de substituição antes de ser arriada a que ela substitui. Mas apenas poderão ser mantidas trabalhando uma vela grande e, exceto durante uma mudança, um balão.

50.2 PAUS DE BALÃO E DA BUJA

Somente um pau de balão ou pau da buja pode ser envergado por vez, exceto ao virar em roda. Quando em uso, deve ser fixado ao mastro mais avante.

50.3 USO DE VERGAS

- a. Nenhuma vela será envergada sobre ou através de uma verga, exceto conforme permitido pela regra 50.3(b). Uma verga é qualquer dispositivo de algum modo colocado, de forma a exercer pressão para fora em uma escota ou vela, num ponto que, com o barco na vertical, se estenda além da borda do casco ou do convés. Para os efeitos desta regra a borda falsa, a balaustrada, o guarda-mnancebo, trilhos e verdugos não fazem parte do convés ou do casco. A retranca de uma vela de proa ou qualquer dispositivo de fixação de seu olhal ou punho e que não requer ajuste ao se virar por davante não é uma verga.
- b. (1) Qualquer vela pode ser envergada sobre a retranca regularmente usada para uma vela de trabalho e permanentemente ligada ao mastro ao qual o punho da adriça da vela de trabalho esteja amurado.
(2) Uma vela de proa pode estar amurada em seu punho a um pau de balão ou pau da buja, desde que o balão não esteja sendo envergado.

50.4 VELAS DE PROA

A seguinte distinção se aplicará entre balões e velas de proa. Uma vela de proa é uma vela cuja largura média, medida entre os pontos médios da testa e da valuma, não exceda a 50% do comprimento da esteira e, a qualquer outra altura da testa e valuma, não exceda um valor similarmente proporcional à distância daqueles pontos ao topo. Uma vela envergada à ré do mastro mais avante não é uma vela de proa.

51. LASTRO MÓVEL

Todo lastro móvel será corretamente estivado. Água, peso morto e lastro, não serão deslocados com a finalidade de mudar o equilíbrio ou estabilidade do barco. O assoalho dos paneiros, anteparas, portas, escadas e reservatórios de água ficarão nos respectivos lugares; todos os apetrechos e guarnições da cabine estarão a bordo.

52. FORÇA MANUAL

A mastreação, adriças e escotas, estaiamento e aparelhos móveis do barco serão ajustados e operados somente por força manual.

53. ATRITO DA ÁGUA NO CASCO

Um barco não poderá expelir ou soltar qualquer substância, tal como um polímero e não terá o revestimento com textura especial de modo a melhorar as características do fluxo da água na camada limite da superfície do casco.

54. ESTAIS DE PROA E PUNHOS DE AMURA DAS VELAS DE PROA

Os estais de proa e punhos das amuras das velas de proa, exceto do balão quando o barco não está em bolina cochada, estarão fixados aproximadamente na linha central do barco.





PARTE 5 - PROTESTOS, REPARAÇÃO, AUDIÊNCIAS, MÁ CONDUTA E APELAÇÕES

SEÇÃO A - PROTESTOS E REPARAÇÃO

60.1 Um barco pode:

- a. Protestar outro barco, exceto no caso de infração a uma regra da Parte 2, quando é necessário que esteja envolvido ou tenha visto o incidente;
- b. Pedir reparação.

60.2 A comissão de regatas pode:

- a. Protestar um barco, mas não em decorrência de informação de um competidor de outro barco ou de outra *parte interessada* ou por informação recebida em um *protesto* inválido;
- b. Pedir reparação para um barco; ou
- c. Informar à comissão de protesto solicitando ação pela regra 69.1 (a).

60.3 A comissão de protesto pode:

- a. Protestar um barco, mas não em decorrência de informação de um competidor de outro barco ou de outra *parte interessada*, exceto no caso da regra 61.1(c) e nem decorrente de informação obtida em um protesto inválido exceto no caso da regra 60.4;
- b. Convocar audiência para considerar uma reparação; ou
- c. Agir de acordo com a regra 69.1(a).

60.4 A comissão de protesto, tendo recebido informação de um incidente do qual possa ter resultado avaria grave ou ferimentos, pode protestar qualquer barco nele envolvido.

61. REQUISITOS DE UM PROTESTO

61.1 INFORMANDO AO BARCO PROTESTADO

- a. Um barco que tem a intenção de *protestar* deve sempre informar o outro barco na primeira oportunidade razoável. Quando seu protesto se refere a um incidente na área de regata em que ele esteja envolvido ou que o tenha presenciado, deve na primeira oportunidade razoável para cada barco, bradar "Protesto" e expor visivelmente uma bandeira vermelha. Entretanto, barcos com menos de 6 metros de comprimento não são obrigados a expor a bandeira e se o outro barco não está ao alcance de um brado, o protestante não é obrigado a bradar mas deve informar ao outro barco na primeira oportunidade razoável. Um barco obrigado a expor a bandeira vermelha deve mantê-la exposta até que não mais esteja *em regata*.
- b. Quando a comissão de regata ou de protesto tem intenção de protestar um barco, pela regra 60.2(a) ou regra 60.3(a), deve informá-lo logo que possível, exceto quando o protesto é decorrente de um incidente que a comissão observou na área de regata quando então deve informá-lo no mesmo limite de tempo determinado pela regra 61.3.
- c. Se durante a audiência de um *protesto* válido ou um pedido de reparação, a comissão de protesto decide protestar um barco envolvido no incidente mas que não é *parte* naquela *audiência* deve, logo que possível, informá-lo de sua intenção e, então, apresentar protesto conforme requerido pela regra 61.2 e proceder à audiência conforme requerido pela regra 63.

61.2 CONTEÚDO DO PROTESTO

Um protesto deve ser feito por escrito e deve identificar:

- a. Protestante e o protestado;
- b. O incidente, incluindo onde e quando ocorreu;
- c. Qualquer *regra* que o protestante acredita tenha sido infringida e
- d. Nome do representante do barco protestante.

Desde que o *protesto* escrito identifique a natureza do incidente, outros detalhes podem ser corrigidos antes ou durante a audiência.

61.3 LIMITE DE TEMPO

Um *protesto* de um barco, da comissão de regata ou da comissão de protesto sobre um incidente que a comissão observou na área de regata, deve ser entregue na secretaria do evento no prazo especificado nas instruções de regata. Se não houver prazo estabelecido, o limite de tempo será de duas horas após a *chegada* do último barco. Os demais *protestos* da comissão de regata ou da comissão de protesto devem ser entregues à secretaria até duas horas após a comissão ter recebido a informação a ele pertinente. A comissão de protesto pode estender este limite de tempo quando houver boa razão para fazê-lo.

62. REPARAÇÃO

62.1 Um pedido de reparação e a decisão da comissão de protesto em considerar uma reparação devem ser baseados na alegação ou possibilidade de que a posição de chegada do barco, em uma regata ou na série, foi substancialmente prejudicada, sem sua culpa, por:

- a. Ação imprópria ou omissão da comissão de regata ou da comissão de protesto;
- b. Ter sido fisicamente danificado por ação de um outro barco que cometeu infração a uma regra da Parte 2 ou por uma embarcação que não estava *em regata* e que tinha obrigação de *manter-se afastada*;

- c. Prestar assistência de acordo com a regra 1.1 (exceto a si mesmo ou sua tripulação) ou
- d. Um barco contra quem foi imposta punição sob a regra 2 ou tomada ação disciplinar pela regra 69.1(b).

62.2 O pedido de reparação deve ser feito por escrito, no limite de tempo da regra 61.3 ou até duas horas após o incidente, o que for mais tarde. A comissão de protesto deverá prorrogar este limite de tempo se houver boa razão para isso. A bandeira vermelha não é requerida.

SEÇÃO B - AUDIÊNCIAS E DECISÕES

63. AUDIÊNCIAS

63.1 REQUISITOS DE UMA AUDIÊNCIA

Um barco ou competidor não deve ser punido sem uma audiência, exceto como previsto nas regras 30.2, 30.3, 67, 69, A5 e N2. Uma decisão de pedido de reparação não deve ser tomada sem audiência. A comissão de protesto deve conceder audiência a todos os *protestos* e pedidos de reparação entregues à secretaria da regata, a menos que permita que um barco retire seu *protesto* ou pedido de reparação.

63.2 HORÁRIO E LOCAL DA AUDIÊNCIA; TEMPO DE PREPARAÇÃO DAS PARTES PARA A AUDIÊNCIA

Todas as *partes* envolvidas em uma audiência devem ser notificadas do seu horário e local; o conteúdo do *protesto* ou do pedido de reparação deve estar à disposição das partes, que deverão ter um tempo razoável de preparação para a audiência.

63.3 DIREITO DE ESTAR PRESENTE

- a. As partes na *audiência* ou um representante de cada parte têm direito de estar presentes durante toda a apresentação de depoimentos. Quando um *protesto* trata de uma infração a regras das Partes 2, 3 ou 4, os representantes dos barcos devem ter estado a bordo no momento do incidente, a menos que haja boa razão para que a comissão de protesto determine de outra forma. Qualquer testemunha, que não seja um membro da comissão de protesto, deve estar presente apenas no momento de prestar seu depoimento.
- b. Se uma das *partes do protesto* não comparece à *audiência*, a comissão de protesto pode, apesar disso, decidir o *protesto* ou pedido de reparação. Se a ausência da *parte* tiver sido por motivo inevitável, a comissão pode reabrir a *audiência*.

63.4 PARTES INTERESSADAS

Quando um membro da comissão de protesto é considerado *parte interessada* não deve, a partir de então, tomar parte na audiência, mas pode depor como testemunha. Uma *parte do protesto* que entende que um membro da comissão é uma *parte interessada* deve objetar tão logo quanto possível.

63.5 VALIDADE DE UM PROTESTO OU PEDIDO DE REPARAÇÃO

No início da audiência a comissão de protesto deve decidir se todos os requisitos de um *protesto* ou pedido de reparação foram cumpridos interrogando as partes, se julgar necessário. Se todos os requisitos foram cumpridos o *protesto* ou pedido é válido e a audiência deve prosseguir. Caso contrário, a *audiência* deve ser encerrada. Se o *protesto* foi feito pela regra 60.4, a comissão de protesto deve também determinar se houve avaria grave ou ferimento decorrente do incidente em questão. Caso contrário, a audiência deve ser encerrada.

63.6 TOMADA DE DEPOIMENTOS E APURAÇÃO DOS FATOS

A comissão de protesto deve tomar o depoimento das *partes* da audiência, de suas testemunhas e outros mais que julgar necessários. Um membro da comissão de protesto que viu o incidente pode dar seu testemunho. Qualquer *parte* da audiência pode fazer perguntas a qualquer testemunha. A comissão de protesto deve então apurar os fatos e neles basear sua decisão.

63.7 PROTESTOS ENTRE BARCOS DE DIFERENTES REGATAS

Um *protesto* entre barcos velejando em diferentes regatas conduzidas por diferentes autoridades organizadoras deve ter *audiência* por uma única comissão de protesto aceitável para ambas autoridades organizadoras.

64. DECISÕES

64.1 PUNIÇÕES E ISENÇÃO

- a. Quando a comissão de protesto decide que um barco que é *parte interessada* na audiência cometeu infração a uma *regra*, a comissão deve desclassificá-lo a menos que outra punição seja aplicável. Uma punição deve ser imposta, independentemente da *regra* aplicável ter sido ou não citada no *protesto*.
- b. Se em consequência de sua infração, um barco compeliu outro a cometer infração, a regra 64.1(a) não se aplica e o barco compelido deve ser isentado.
- c. Se um barco infringiu uma *regra* quando não estava *em regata*, sua punição deve ser imposta na regata mais próxima da hora em que ocorreu o incidente.

64.2 DECISÕES AO CONCEDER UMA REPARAÇÃO

Ao decidir que um barco tem direito a reparação pela regra 62, a comissão de protesto adotará o ajuste mais equitativo possível para todos os barcos envolvidos, quer tenham ou não pedido reparação. Esta pode ser a de ajustar a pontuação (vide regra A10 para alguns exemplos) ou tempo de chegada dos barcos, *anular* a regata, manter os resultados da regata ou adotar qualquer outra solução. Quando em dúvida sobre fatos ou possíveis consequências de qualquer ajuste naquela regata ou na série, especialmente antes de *anular* a regata, a comissão de protesto deverá obter informações de fontes apropriadas.

64.3 DECISÕES SOBRE PROTESTOS DE MEDIÇÃO

- a. Quando a comissão de protesto conclui que desvios além das tolerâncias especificadas pelas regras da classe foram causados por danos ou desgaste normal e não melhoram o desempenho do barco, não deve penalizá-lo. Entretanto, o barco não deve competir novamente até que os desvios sejam corrigidos, exceto quando a comissão de protesto julgar que não há oportunidade razoável para fazê-lo.
- b. Quando a comissão de protesto tem dúvidas sobre a interpretação de uma regra de medição, deve encaminhar suas questões, juntamente com os fatos relevantes, a uma autoridade responsável pela interpretação da regra. Ao tomar sua decisão, a comissão deve se orientar pela resposta daquela autoridade.
- c. Quando um barco desclassificado por uma regra de medição declara, por escrito, que tem intenção de apelar, pode competir nas regatas subsequentes sem efetuar as modificações requeridas, mas será desclassificado se a apelação for julgada improcedente ou se não for apresentada.
- d. Os custos de medição provocados por um *protesto* envolvendo regras de medição devem ser

pagos pela *parte* perdedora, a menos que a comissão de protesto decida de outra forma.

65. INFORMANDO A DECISÃO ÀS PARTES E OUTROS

65.1 Após tomar decisão, a comissão de protesto deve prontamente informar às *partes* da audiência sobre os fatos apurados, as *regras* aplicáveis, a decisão, seus fundamentos, punições impostas ou reparação concedida.

65.2 Uma *parte* na audiência tem direito de receber as informações acima, por escrito, desde que a *parte* as solicite à comissão de protesto, por escrito, no prazo de sete dias após a *parte* ter sido notificada da decisão. A comissão deve então, prontamente, fornecer as informações incluindo, quando for relevante, um diagrama do incidente preparado ou endossado pela comissão.

65.3 Quando uma comissão de protesto penaliza um barco por regra de medição, deve comunicar a decisão às autoridades responsáveis pela medição.

66. REABERTURA DE AUDIÊNCIA

A comissão de protesto pode reabrir uma audiência quando conclui que pode ter havido erro significativo ou quando a ela é apresentada alguma nova prova substancial, dentro de um tempo razoável. Deve reabrir uma audiência quando determinado pela autoridade nacional de acordo com a regra F5. Uma *parte* na audiência pode solicitar reabertura de uma audiência dentro de vinte e quatro horas após ter sido informada da decisão. Quando uma audiência é reaberta, a maioria dos membros da comissão de protesto deve, se possível, ser composta por membros da comissão de protesto original.

67. REGRA 42 E REQUISITO DE AUDIÊNCIA

Quando assim prescrito nas instruções de regata, a comissão de protesto pode punir sem audiência um barco que cometeu infração à regra 42, desde que um membro da comissão ou pessoa por ela designada como observador tenha visto o incidente e uma desclassificação por esta regra não poderá ser descartada. O barco punido deve ser informado por notificação nos resultados da regata.

68. DANOS

A questão dos danos causados por infrações a qualquer das *regras* deve ser orientada por prescrições da autoridade nacional, se houverem.

A FBVM determina que a autoridade organizadora indicará os responsáveis pela reparação dos danos, os quais serão apurados e satisfeitos de acordo com as leis em vigor.

SEÇÃO C - GRAVE MÁ CONDUTA

69. ALEGAÇÕES DE GRAVE MÁ CONDUTA

69.1 AÇÃO DA COMISSÃO DE PROTESTO

- a. A comissão de protesto pode convocar uma audiência quando, por sua própria observação ou informação recebida, entende que um competidor pode ter cometido grave infração a uma *regra*, às boas maneiras ou esportividade, ou causado má reputação ao esporte. A comissão de protesto deve, prontamente e por escrito, informar ao competidor a descrição das alegações de má conduta, o horário e local da audiência.
- b. Uma comissão de protesto composta de pelo menos três membros deve conduzir a audiência conforme as regras 63.2, 63.3, 63.4 e 63.6. Se a comissão conclui que o competidor cometeu falta grave deve:
 1. Advertir o competidor ou

2. Excluir o competidor e o barco, quando apropriado, de uma regata ou das regatas restantes na série ou de toda série ou qualquer outra punição no âmbito de sua jurisdição.
- c. A comissão de protesto deve prontamente comunicar a punição imposta, mas não uma advertência, à sua autoridade nacional, à do competidor e à do proprietário do barco.
 - d. Se o competidor abandonou o local, se não há como notificá-lo e portanto não comparece à *audiência*, a comissão de protesto deve ouvir todos os testemunhos possíveis e, se considerar procedente a alegação de má conduta, deve reportar o caso às autoridades nacionais pertinentes.
 - e. Quando uma notificação alegando má conduta é recebida após a comissão de protesto ter abandonado o local do evento, a comissão de regata ou a autoridade organizadora podem nomear uma nova comissão de protesto para proceder de acordo com esta regra.

69.2 AÇÃO DA AUTORIDADE NACIONAL

- a. Quando a autoridade nacional recebe uma comunicação, conforme requerido pela regra 69.1(c) ou 69.1(d), de que um competidor cometeu grave infração a uma *regra*, falta grave de boas maneiras ou falta de esportividade que pode causar má reputação ao esporte, ela pode investigar e, quando apropriado, convocar uma *audiência*. A autoridade nacional pode então aplicar qualquer ação disciplinar, apropriada em sua jurisdição, contra o barco, competidor ou outra pessoa envolvida. Tal ação pode ser a suspensão permanente da elegibilidade ou por um determinado período de tempo, impedindo-o de competir em qualquer evento realizado sob sua jurisdição e aplicando a suspensão da elegibilidade da ISAF de acordo com o Apêndice 2 - Regulamento 21.3.1(a).
- b. A autoridade nacional do competidor deve, também, aplicar-lhe a suspensão de elegibilidade da ISAF, conforme determinado no Apêndice 2 Regulamento 21.3.1(a).
- c. A autoridade nacional deve prontamente informar todas as suspensões da elegibilidade pela regra 69.2(a) à ISAF e, quando o competidor ou proprietário do barco não é afiliado à autoridade nacional que o suspendeu, deve reportar a suspensão de elegibilidade à autoridade nacional do competidor e à do proprietário do barco.

69.3 AÇÃO DA ISAF

Ao receber uma notificação determinada pelas regras 69.2(c) e Apêndice 2 Regulamento 21.4.1, a ISAF deve informar as demais autoridades nacionais, que podem também aplicar a suspensão da elegibilidade em eventos sob sua jurisdição. Se a autoridade nacional do infrator não aplicar suspensão de elegibilidade da ISAF, o Comitê Executivo da ISAF deve fazê-lo conforme determinado pelo Apêndice 2 Regulamento 21.3.1(a).

SEÇÃO D – APELAÇÕES

70. DIREITO DE APELAR E PEDIDOS DE INTERPRETAÇÃO

70.1 Desde que o direito de apelar não tenha sido negado pela regra 70.4, podem apelar à autoridade nacional a respeito da interpretação de uma *regra* por parte da comissão de protesto ou do procedimento por ela adotado, mas não no que diz respeito aos fatos apurados pela comissão de protesto em sua decisão:

- a. Um barco ou competidor que seja *parte* de uma audiência;
- b. A comissão de regata, quando é *parte* de uma audiência em que a comissão de protesto é

constituída por um júri.

1. **A FBVM determina que a apelação deve ser endereçada à entidade regional, ou diretamente à FBVM, caso seja esta a promotora da regata. Apelações submetidas pelas partes devem ser apresentadas dentro do prazo de vinte dias, a contar do recebimento da decisão da comissão de protesto, acompanhada da taxa de apelação estipulada. Da decisão da entidade regional não caberá recurso, salvo extraordinário, para a FBVM, na forma do item 2.**
2. **Cabe recurso extraordinário das decisões da entidade regional para a FBVM, no prazo de trinta dias e mediante o pagamento da taxa estipulada quando:**
 - a. **A decisão for contra a letra destas regras ou**
 - b. **A interpretação dada à mesma regra for diversa de interpretações contidas na jurisprudência anteriormente consagrada pela FBVM ou por instâncias superiores.**

70.2 Uma comissão de protesto pode submeter sua decisão em um *protesto* à autoridade nacional para retificação ou ratificação.

70.3 Um clube ou outra organização afiliada a uma autoridade nacional podem solicitar uma interpretação das *regras*, desde que não haja *protesto* em relação ao qual possa haver apelação.

70.4 Não deve haver apelação das decisões de um júri internacional constituído de acordo com o apêndice M. Além disso, se o aviso e as instruções de regata assim o determinam, o direito de apelar pode ser negado desde que:

- a. Seja essencial determinar prontamente o resultado de uma regata que será classificatória para os barcos competirem em um estágio posterior de um evento ou num evento subsequente (a autoridade nacional pode prescrever que sua aprovação seja necessária para tal procedimento);

A FBVM determina que é necessária sua aprovação prévia.

- b. Uma autoridade nacional assim aprove para um evento específico aberto apenas a inscritos de sua própria jurisdição ou
- c. Uma autoridade nacional assim aprove para um evento específico, após consulta à ISAF, quando o júri é constituído de acordo com o Apêndice M, exceto que apenas dois membros do júri devem ser Juizes Internacionais.

70.5 As apelações e os pedidos devem estar de acordo com o Apêndice F.

71. DECISÕES DE APELAÇÃO

71.1 Nenhuma *parte interessada* ou nenhum membro de uma comissão de protesto deve tomar qualquer parte na discussão ou decisão de uma apelação ou de um pedido de retificação ou ratificação.

71.2 A autoridade nacional pode manter, alterar ou reverter uma decisão da comissão de protesto, pode declarar o *protesto* ou pedido de reparação inválido ou devolvê-lo para nova *audiência* e decisão pela mesma ou por comissão de *protesto* diferente.

71.3 Quando, com base nos fatos apurados pela comissão de protesto, a autoridade nacional conclui que um barco que era *parte* em uma *audiência* de *protesto* cometeu infração a uma *regra*, deve penalizá-lo, quer tenha sido ou não aquele barco ou aquela *regra* citada na decisão da comissão de protesto.

71.4 A decisão da autoridade nacional será final. A autoridade nacional deve enviar sua decisão por escrito a todas as *partes* na *audiência* e à comissão de protesto que a ela devem se sujeitar.





PARTE 6 - INSCRIÇÃO E QUALIFICAÇÃO

75. INSCRIÇÃO NUMA REGATA

75.1 Para se inscrever em uma regata um barco deve cumprir os requisitos estabelecidos pela autoridade organizadora da regata. O barco deve ser inscrito:

- a. Por um sócio de um clube ou de organização afiliada à autoridade nacional;
- b. Pelo próprio clube ou organização; ou
- c. Por um membro de uma autoridade nacional.

75.2 Os competidores devem cumprir o Apêndice 2 - Regulamento 19.

76. EXCLUSÃO DE BARCOS OU COMPETIDORES

76.1 A autoridade organizadora ou a comissão de regata pode recusar ou rescindir a inscrição de um barco ou excluir um competidor, sujeita à regra 76.2, desde que o façam antes da largada da primeira regata e declarem a razão de assim procederem. Entretanto, a autoridade organizadora ou comissão de regata não deverá, por razões de propaganda, recusar ou rescindir a inscrição de um barco ou excluir um competidor, que esteja agindo de acordo com o Apêndice 1.

76.2 Em campeonatos mundiais e continentais nenhuma inscrição, respeitado o limite de quotas, deve ser recusada ou rescindida sem que, primeiramente, seja obtida aprovação da respectiva associação internacional da classe (ou do Offshore Racing Council) ou da ISAF.

77. IDENTIFICAÇÃO NAS VELAS

Cada barco deverá cumprir os requisitos do apêndice G a respeito a emblemas da classe, letras nacionais e numerais nas velas.

78. OBEDIÊNCIA ÀS REGRAS DA CLASSE; CERTIFICADOS

78.1 O proprietário de um barco ou qualquer pessoa por ele responsável deve assegurar-se de que o mesmo seja mantido de acordo com as regras de sua classe e de que seu certificado de medição ou "rating" tenha validade.

78.2 Quando o representante responsável por um barco não puder apresentar o certificado exigido em uma regata, ele poderá ser autorizado a competir desde que dê à comissão de regata uma declaração escrita e por ele assinada de que um certificado válido existe e que vai apresentá-lo à comissão de regata antes do término do evento. Se o certificado não for apresentado a tempo, o barco não deve constar dos resultados do evento.

78.3 Quando o medidor do evento conclui que um barco não está de acordo com as regras de sua classe,

deve notificar a falha, por escrito, à comissão de regata, que deve protestar o barco.

79. PROPAGANDA

Um barco e seus tripulantes devem cumprir com o Apêndice 1 - Regulamento 20.

80. REGATAS REPROGRAMADAS

Quando uma regata for reprogramada, aplica-se a regra 36 e todos os barcos inscritos na regata original, exceto barcos desclassificados pela regra 30.3, devem ser notificados e têm direito de competir na regata reprogramada. A critério da comissão de regata, podem ser aceitas novas inscrições que atendam aos requisitos da regata original.



[Capítulo Anterior](#) | [Voltar](#) | [Capítulo Seguinte](#)



PARTE 7 - ORGANIZAÇÃO DE REGATAS

85. REGIMENTO

A autoridade organizadora, a comissão de regata e a comissão de protesto devem cumprir estas *regras* na condução e julgamento das regatas.

86. ALTERAÇÕES DAS REGRAS

86.1 Uma regra não pode ser alterada a menos que permitido na própria regra ou como segue:

- a. Determinações de uma autoridade nacional podem alterar as regras de regata, exceto as Definições, Introdução, Esportividade, Partes 1, 2 ou 7; as regras 43.1, 43.2, 69, 70, 71, 75, 76.2 ou 79; as regras de um apêndice que alterem qualquer dessas regras; os Apêndices H, M, 1, 2 ou 3;
- b. As instruções de regata podem alterar uma regra de regata, desde que especificamente façam referência à regra alterada e descrevam a alteração, exceto a regra 76.1, o apêndice F ou as regras relacionadas na regra 86.1 (a) e
- c. Regras da classe podem alterar apenas as regras 42, 49, 50, 51, 52, 53 e 54.

86.2 Se a autoridade nacional assim determinar, estas restrições não se aplicam se alterações das regras são feitas para desenvolvimento e experiência em regatas locais. A autoridade nacional pode determinar que sua aprovação é necessária em tais alterações.

87. AUTORIDADE ORGANIZADORA; AVISO DE REGATA; NOMEAÇÃO DE COMISSÕES

87.1 AUTORIDADE ORGANIZADORA

As regatas devem ser organizadas por uma autoridade organizadora, que deve ser:

- a. A ISAF;
- b. Uma autoridade nacional afiliada à ISAF;
- c. Um clube ou outra organização afiliada à autoridade nacional;
- d. Uma associação de classe, com aprovação da autoridade nacional ou em conjunto com um clube

afiliado ou

- e. Uma entidade não afiliada em conjunto com um clube afiliado, exceto que, em um evento importante designado pela ISAF, a entidade não afiliada deverá pertencer ou estar sob controle de um clube afiliado para o que deverá ter a aprovação da autoridade nacional competente.

87.2 AVISO DE REGATA; NOMEAÇÃO DE JUIZES

A autoridade organizadora deve publicar um aviso de regata preparado de acordo com a regra J1, nomear a comissão de regata e, quando apropriado, nomear um júri. Entretanto, comissão de regata, júri internacional e árbitros de "match race" poderão ser nomeados pela ISAF, conforme previsto em seu regulamento.

88. COMISSÃO DE REGATA; INSTRUÇÕES DE REGATA; PONTUAÇÃO

88.1 COMISSÃO DE REGATA

A comissão de regata deve dirigir a regata de acordo com as diretrizes da comissão organizadora e segundo os requisitos das *regras*.

88.2 INSTRUÇÕES DE REGATA

- a. A comissão de regata deve publicar as instruções de regata, por escrito, de acordo com a regra J2.
- b. As instruções de regata para um evento internacional devem incluir em inglês, as determinações da autoridade nacional aplicáveis ao caso.
- c. Alterações das instruções de regata devem ser feitas por escrito e afixadas, dentro do prazo prescrito, no quadro oficial de avisos ou comunicadas na água a cada barco antes de seu sinal de atenção. Alterações verbais somente podem ser dadas na água e apenas quando tal procedimento for assim descrito nas instruções de regata.

88.3 PONTUAÇÃO

- a. A comissão de regata deve computar os resultados de uma regata ou série de acordo com o Apêndice A utilizando o Sistema Linear ou o Sistema de Bônus de pontuação ou de outra forma quando especificado nas instruções de regata.
- b. Quando um sistema de pontuação prevê o descarte da pontuação de uma ou mais regatas para o cômputo da série, não deverão ser descartadas as pontuações de infração à regra 2, regra 30.3 na sentença final ou regra 42 caso a regra 67, N2.2 ou N2.3 se aplique. O pior resultado seguinte deverá ser descartado em seu lugar.

89. COMISSÃO DE PROTESTO

A comissão de protesto, deverá ser:

- a. Uma comissão nomeada pela comissão de regata;
- b. Um júri nomeado pela autoridade organizadora e que é separado e independente da comissão de regata ou
- c. Um júri internacional nomeado pela autoridade organizadora ou conforme prescrito pelo regulamento da ISAF e que atenda aos requisitos do Apêndice M. Uma autoridade nacional pode determinar que sua aprovação é requerida para a nomeação de júris internacionais para regatas no âmbito de sua jurisdição, exceto eventos da ISAF ou quando o júri internacional é nomeado pela ISAF de acordo com a regra 87.2.

A FBVM determina que é necessária essa aprovação.



APÊNDICE A - SISTEMAS DE PONTUAÇÃO

Vide regra 88.3.

A1. NÚMERO DE REGATAS

O número de regatas programadas e o número necessário de regatas que devem ser completadas para se constituir uma série deve ser estabelecido nas Instruções de Regata.

A2. PONTUAÇÃO DE SÉRIES

A pontuação de cada barco na série deve ser a soma dos pontos em cada regata descartado o pior resultado.

(As Instruções de Regata podem estabelecer um critério diferente determinando, por exemplo, que nenhum resultado será descartado, que dois ou mais resultados serão descartados, ou que um certo número de resultados será descartado dependendo do número de regatas completadas.)

Se um barco tem dois ou mais resultados piores idênticos, o resultado da regata mais próxima ao início da série será descartado. Será vencedor o barco com o menor número de pontos perdidos na série e os demais serão seqüencialmente classificados de maneira semelhante.

A3. TEMPO DE LARGADA E COLOCAÇÕES DE CHEGADA

O horário do sinal de largada de um barco deve ser seu horário de largada e a ordem em que os barcos *chegam* na regata deve determinar suas colocações de chegada. Entretanto, quando um sistema de handicap ou tempo corrigido é utilizado o tempo de regata de um barco, com a precisão de segundos será usado para se determinar sua colocação de chegada.

A4. SISTEMA LINEAR E SISTEMA DE BÔNUS PARA RESULTADOS DE UMA REGATA

A maioria das séries é computada utilizando-se o Sistema Linear ou o Sistema de Bônus de Pontuação. O Sistema Linear usa a colocação de chegada de um barco como seu número de pontos. O Sistema de Bônus concede uma certa vantagem aos primeiros seis colocados na regata devido à maior dificuldade de se avançar de um quarto lugar para um terceiro lugar, por exemplo, do que avançar de um décimo quarto lugar para um décimo terceiro lugar. O sistema escolhido pode ser posto em vigor especificando-se nas instruções de regata, por exemplo, que "A série será computada de acordo com o Apêndice A das regras de regata usando o Sistema Linear (ou de Bônus) de Pontuação.

A4.1 Cada barco que *parti* e *chega* e depois não se retira, não é punido ou não recebe reparação receberá os pontos conforme segue:

Primeiro	0	1
Segundo	3	2
Terceiro	5.7	3
Quarto	8	4
Quinto	10	5
Sexto	11.7	6
Sétimo	13	7
Daí em diante - acrescente um ponto em ambos os sistemas		

A4.2 Os demais barcos, que não *largam*, não *chegam* ou se retiram depois de *chegar* ou são desclassificados devem receber pontuação equivalente ao número de barcos inscritos na série mais um. A pontuação de barcos que são penalizados pela regra 30.2 ou 44.3 deve ser computada de acordo com a regra 44.3(c).

A5. PONTUAÇÃO DETERMINADA PELA COMISSÃO DE REGATA

Um barco que não *largou*, cumpriu com a regra 30.2 ou 30.3, ou *chegou*, ou cumpre punição de acordo com a regra 44.3 ou se retira após *chegar*, deve ter sua pontuação determinada pela comissão de regata sem audiência. Apenas a comissão de protesto pode decidir ações que afetem a pontuação de um barco piorando seu resultado.

A6. AJUSTES NAS COLOCAÇÕES E PONTUAÇÃO DE OUTROS BARCOS

- a. Se um barco é desclassificado de uma regata ou se retira depois de chegar, cada barco que chega depois dele deve ser movido uma posição acima.
- b. Se a comissão de protesto decide conceder reparação ajustando os pontos de um barco, os pontos dos demais barcos não devem ser alterados a menos que a comissão de protesto decida de outra forma.

A7. EMPATES NUMA REGATA

Se barcos estão empatados na linha de chegada ou se tem o mesmo tempo corrigido num sistema de handicap, os pontos da posição de chegada em que os barcos empataram devem ser somados aos pontos das posições seguintes e divididos igualmente entre eles. Barcos empatados numa premiação devem dividi-la ou devem receber prêmios iguais.

A8. EMPATES NUMA SÉRIE

A8.1 Se houver empate no resultado da série entre dois ou mais barcos, os resultados de cada barco devem ser ordenados na sequência do melhor para o pior, e no primeiro ponto em que houver resultados diferentes, o desempate favorecerá o barco com melhor resultado. Não deverá ser considerado um resultado que tenha sido descartado.

A8.2 Se o empate permanecer, deve ser favorecido o barco com melhor resultado que o outro no maior número de regatas. Se mais de dois barcos estão empatados, deve ser favorecido o barco com o melhor resultado que qualquer um dos demais empatados, no maior número de regatas. Não deverá ser considerada uma regata em que o resultado de um barco empatado tenha sido descartado.

resultado na última regata. Qualquer empate remanescente deve ser resolvido pelo melhor resultado na penúltima regata e assim por diante até que todos os empates sejam resolvidos. Neste caso todos os resultados devem ser considerados mesmo os descartados.

A9. PONTUAÇÃO DE REGATA NUMA SÉRIE COM MAIS DE UMA REGATA

Para uma série que se realiza por um longo período de tempo com mais de uma regata, um barco que compareceu à área de partida mas não *largou*, não chegou ou se retirou após *chegar*, ou foi desclassificado deve receber a pontuação da colocação de chegada do número de barcos que compareceram à área de largada mais um. Mas, um barco que não veio para a área de largada deve receber a pontuação da colocação de chegada do número de barcos inscritos na série mais um.

A10. ORIENTAÇÃO EM CASOS DE REPARAÇÃO

Se a comissão de protesto decide conceder reparação pelo ajuste da pontuação de um barco em uma regata, é aconselhável considerar um dos seguintes critérios:

- a. Pontos iguais à média, arredondada para o mais próximo décimo de ponto (0,05 arredondado para cima), dos seus pontos em todas as regatas da série, exceto a regata em questão;
- b. Pontos iguais à média, arredondada para o mais próximo décimo de ponto (0,05 arredondado para cima), dos seus pontos em todas as regatas que antecederam a regata em questão; ou
- c. Pontos baseados na posição do barco naquela regata, no momento do incidente que justificou a reparação.

A11. SIGLAS DE PONTUAÇÃO

As seguintes siglas abreviadas são recomendadas para registro das circunstâncias que determinaram uma pontuação:

DNC	Não compareceu à área de regata
DNS	Não largou (não foi um DNC e OCS)
OCS	Não largou, infringiu a Regra 29.1 ou 30.1
ZFP	Punição de 20% pela regra 30.2
bfd	Desclassificado pela regra 30.3
SCP	Aceitou punição de pontuação pela regra 44.3
DNF	Não chegou, não completou a regata
RAF	Retirou-se após chegar
DSQ	Foi desclassificado
DNE	Desclassificação não descartável pela regra 88.3(b)
RDG	Reparação concedida





APÊNDICE B - REGRAS DE REGATA DE PRANCHA A VELA

As regatas de prancha a vela devem ser disputadas de acordo com as Regras de Regata à Vela, com as alterações prescritas neste apêndice.

B1. DEFINIÇÕES

Acrescentem-se as seguintes definições:

Emborcada - Uma prancha a vela está *emborcada* quando a vela ou o corpo do velejador está na água.

Desemborcando - Uma prancha a vela está *desemborcando* a partir do momento em que sua vela e/ou, quando largando da água, o corpo do velejador esteja se erguendo da água e até que tenha condições de velejar".

B2. PARTE 2 - QUANDO BARCOS SE ENCONTRAM

B2.1. A última sentença da regra 20 muda para: " Uma prancha a vela com seguimento à ré deve *manter-se afastada* de todas as demais pranchas e barcos. "

B2.2 Acrescentar à Seção D:

23. Vela Fora da Água na Partida

Quando se aproximando da linha de partida para *partir*, uma prancha a vela deve manter sua vela fora da água e em posição normal, a menos que tenha sido acidentalmente *emborcada*.

24. *Desemborcando*

A prancha a vela que estiver *desemborcando* não deve atrapalhar as pranchas a vela e barcos que estão velejando.

B3. PARTE 3 - CONDUÇÃO DA REGATA

A regra 31 muda para: " Um competidor não pode segurar-se em uma *marca* de partida. "

B4. PARTE 4 - OUTROS REQUISITOS EM REGATA

B4.1 A regra 42 muda para: " Uma prancha a vela só pode ser impulsionada pela ação do vento na vela, pela ação da água no casco e por ação do próprio competidor, sem qualquer ajuda. "

B4.2 A regra 43.1 (a) muda para permitir que um competidor use um reservatório que contenha bebida. O reservatório deve ter capacidade de pelo menos um litro e não pode pesar mais de 1,5 kg, quando cheio.

B4.3 Na regra 44.2 foi eliminado " incluindo duas viradas por davante e duas cambadas em roda. "

B5. PARTE 6 - INSCRIÇÃO E QUALIFICAÇÃO

Acrescentar à regra 78.1 : "Quando assim prescrito pela autoridade nacional, uma marcação numerada e datada na prancha, bolina e vela tem validade como certificado de medição. "

B6. PARTE 7 - ORGANIZAÇÃO DE REGATAS

Na regra 88.2 (c), a última sentença muda para:

" Alterações das instruções de regata podem ser comunicadas oralmente, mas apenas se tal procedimento estiver prescrito nas instruções de regata. "

B7. APÊNDICE G - IDENTIFICAÇÃO NAS VELAS

B7.1 Acrescentar na regra G1.1 (a):

" O emblema da classe não deve referir-se a qualquer coisa que não seja o fabricante ou a classe e não deve conter mais de duas letras e três algarismos ou um desenho abstrato. "

B7.2 As regras G1.3(a), G1.3(c),G1.3(d) e G1.3(e) mudam para:

" O emblema da classe deve figurar apenas uma vez de cada lado da vela, acima de uma linha imaginária projetada em ângulo reto a partir da testa, a um terço da distância a partir do topo da vela à retranca. As letras nacionais e numerais devem estar no terço central da vela acima da retranca, claramente separados de qualquer propaganda e devem ser colocados em diferentes alturas nos dois lados da vela, sendo mais altos os de boreste. "





APÊNDICE C - REGRAS DE "MATCH RACING"

As regatas de "match" devem obedecer as Regras de Regatas à Vela com as modificações apresentadas neste apêndice. Devem ser arbitradas na água, a menos que o aviso e instruções de regatas determinem de outra maneira.

C1. TERMINOLOGIA

"Competidor" é o comandante, a equipe ou o barco, conforme apropriado ao evento. "Bateria" é uma seqüência de partidas em que se realizam dois ou mais "matches".

C2. MUDANÇAS NAS DEFINIÇÕES E NAS REGRAS DA PARTE 2

C2.1 A definição de *chegar* muda para:

"Um barco *chega* quando qualquer parte de seu casco, tripulação ou equipamento, em posição normal, cruza a linha de chegada vindo da direção da última *marca* e após ter cumprido todas as penalidades. Entretanto, quando as penalidades são canceladas pela C7.2(d) após um ou ambos os barcos terem *chegado* os barcos devem ser considerados como tendo *chegado* ao cruzar a linha."

C2.2 Acrescentar à definição de *Rumo Correto*: "Um barco que executa uma penalidade ou está manobrando para cumpri-la não está velejando em *rumo correto*."

C2.3 Alterar a última sentença da definição de *Safo de Popa e Safo de Proa, Compromisso* para: "Estes termos não se aplicam a barcos em amuras opostas exceto quando a regra 18 é aplicável ou quando ambos estejam sujeitos à regra 13.2".

C2.4 Renumerar regra 13 para 13.1.

Acrescentar uma nova regra 13.2:

"A partir do momento em que, com o vento pela popa, a esteira da vela grande de um barco passa pelo plano de sua linha central, ele deve *manter-se afastado* até que sua vela grande esteja cheia na outra *amura*."

C2.5 As regras 16.2 e 17.2 não se aplicam.

C2.6 Regra 18.3 alterada para:

"Quando dois barcos estão em *amuras* opostas e um deles, para passar pela *marca* ou *obstáculo*, completa a manobra de virar por davante no interior da *área de dois comprimentos*, e o outro barco não puder orçar, inevitavelmente ficando em *compromisso* interior, o barco que virou por davante deve *manter-se afastado* e as regras 15 e 18.2 não se aplicam." Se o outro barco puder orçar, evitando assim o *compromisso* interior, então a regra 18.2(c) deve ser aplicada como se os barcos estivessem *safo de proa* e *safo de popa* na *área de dois comprimentos*.

C2.7 Quando se aplica a regra 19.1, além dos brados exige-se do timoneiro também os seguintes sinais

com o braço:

- a. Para "espaço para virar por davante", apontar repetida e claramente para *barlavento* e
- b. Para "vire você por davante", apontar repetida e claramente para o barco de *sotavento* e acenando para que ele venha na direção do barco de *barlavento*.

C2.8 Na regra 20, a segunda sentença muda para:

"Um barco que executa sua penalidade deve *manter-se afastado* do barco que não o esteja fazendo."

C2.9 A regra 22.1 muda para:

"Se razoavelmente possível, um barco que não esteja *em regata* não deve interferir com um barco que esteja *em regata*, nem com o barco dos árbitros da regata".

C2.10 Regra 22.2 muda para:

"Exceto quando velejando em *rumo correto*, um barco não deve interferir com outro que esteja cumprindo penalidade ou velejando em outra perna".

C2.11 Acrescentada uma nova regra 22.3:

"Quando barcos de diferentes "matches" se encontram, qualquer mudança de rumo feita por qualquer dos barcos deve ser coerente com o cumprimento de uma regra e com a vitória de seu próprio "match".

C3. SINALIZAÇÃO DE REGATA E REGRAS CORRELATAS

C3.1 SINAIS DE PARTIDA

Os sinais de partida para um "match" devem ser como indicado a seguir. Os tempos devem ser contados a partir dos sinais visuais; a falha de um sinal sonoro deve ser desconsiderada. Quando for realizado mais de um "match", o sinal de partida de um "match" será o sinal de aviso para o "match" seguinte.

Tempo em minutos	Sinal Visual	Sinal Sonoro	Significado
10	Bandeira F içada	Um	Atenção
6	Bandeira F arriada	Nenhum	-
5	Galhardete numeral içado*	Um	Sinal de Aviso
4	Bandeira P içada	Um	Preparação
2	Bandeira Azul, Amarela ou ambas içadas	Um**	Fim do Tempo de Entrada
0	Sinais de Aviso e Preparação arriados	Um	Sinal de partida

(*) Em uma bateria, o galhardete numeral 1 significa "match" 1, o galhardete numeral 2 significa "match" 2 e assim por diante, a menos que as instruções de regata disponham de outra maneira.

(**) Estes sinais só devem ser feitos se um ou ambos os barcos infringirem a regra C4.2. Os sinais devem ficar expostos até que os árbitros sinalizem punição ou até que tenha decorrido um minuto, o que acontecer primeiro.

C3.2 REGRAS CORRELATAS

- a. A regra 29.1 muda para: "Quando, no momento de seu sinal de partida qualquer parte do casco de um barco, tripulação ou equipamento estiver além da linha de partida ou seus prolongamentos, o barco deve retornar completamente para aquém da linha e *partir*".

- b. A regra 29.2 muda para: "Quando no momento do seu sinal de partida um barco está sujeito à regra C3.2(a), a comissão de regata deve prontamente expor a bandeira azul ou amarela ou ambas, com um sinal sonoro. Cada bandeira deve permanecer exposta até que o respectivo barco esteja completamente aquém da linha de partida ou seus prolongamentos, mas não mais que dois minutos após o sinal de partida.
- c. Quando, após seu sinal de partida, um barco está velejando além da linha de partida ou seus prolongamentos, sem que tenha partido corretamente, a comissão de regata deve prontamente expor a bandeira azul ou amarela ou ambas. Cada bandeira deve permanecer exposta até que o respectivo barco esteja completamente aquém da linha de partida ou seus prolongamentos, mas não mais que dois minutos após o sinal de partida.
- d. Na Sinalização de Regata - RECON, a última sentença muda para: "O sinal de atenção será feito um minuto depois do sinal ser arriado, a menos que naquele momento a regata seja novamente *retardada* ou *anulada*."
- e. Na Sinalização de Regata N a última sentença muda para: "O sinal de atenção será feito um minuto depois do sinal ser arriado, a menos que naquele momento a regata seja novamente *retardada* ou *anulada*."

C3.3 SINAIS DA LINHA DE CHEGADA

O sinal visual "Bandeira ou Figura Azul" não será usado.

C4. PROCEDIMENTOS ANTES DA PARTIDA

C4.1 No momento do sinal de preparação, um barco deve estar do lado de fora de uma linha perpendicular à extremidade da linha de partida que lhe foi designada. Num programa de regatas, o primeiro barco referido na coluna da esquerda da tabela de "matches" é designado para o lado da marca de bombordo e deve ter uma bandeira azul exposta em sua popa, enquanto estiver *em regata*. O outro barco é designado para o lado da marca de boreste e deve ter uma bandeira amarela exposta em sua popa, enquanto estiver *em regata*.

C4.2 Durante o período de dois minutos depois do sinal de preparação, um barco deve cruzar e deixar livre a linha de partida, nesta primeira vez vindo do lado do percurso para aquém da linha de partida.

C5. SINALIZAÇÃO FEITA PELOS ÁRBITROS

- a. Uma bandeira verde e branca com um longo sinal sonoro significa: "Não há punição"
- b. Uma bandeira da cor que identifica um barco, com um longo sinal sonoro significa: "O barco identificado deve executar sua punição de acordo com a regra C7."
- c. Uma bandeira vermelha com ou logo após uma bandeira da cor que identifica um barco com um longo sinal sonoro significa: "O barco identificado deve executar sua punição de acordo com a regra C7.3(d)."
- d. Uma bandeira preta com uma bandeira da cor que identifica um barco e um longo sinal sonoro significa: "O barco identificado está desclassificado e o match encerrado e vencido pelo outro barco."
- e. Um sinal sonoro curto significa: "a punição foi cumprida".
- f. "Sinais sonoros curtos e repetitivos significa: "um barco ainda não executou sua punição e a penalidade permanece".
- g. Um sinal colorido exposto na embarcação dos árbitros significa: "o barco identificado tem uma

punição pendente".

C6. PROTESTOS E PEDIDOS DE REPARAÇÃO POR BARCOS

C6.1 Um barco pode protestar o outro:

- a. Por uma regra da Parte 2, exceto a regra 14, claramente expondo uma bandeira Y após um incidente no qual esteve envolvido.
- b. Por qualquer regra não relacionada em C6.1(a) ou C6.2, claramente expondo uma bandeira vermelha, tão logo quanto possível após o incidente.

C6.2 Um barco não poderá protestar o outro:

- a. Pela regra 14, exceto se houve danos;
- b. Por uma regra da Parte 2, a menos que foi envolvido no incidente;
- c. Pelas regras 31 e 42;
- d. Pelas regras C4 ou C7.

C6.3 Um barco que tenha a intenção de pedir reparação por circunstâncias que surgiram antes dele chegar ou ter-se retirado, deve expor visivelmente uma bandeira vermelha, tão logo tenha percebido tais circunstâncias, mas não além de dois minutos após *chegar* ou ter-se retirado.

C6.4

- a. Um barco que protestou de acordo com a C6.1(a) deve remover a bandeira Y antes ou logo que possível após a sinalização dos árbitros;
- b. Um barco que pretende protestar pela C6.1(b) ou pedir reparação pela C6.3, para que seu protesto seja válido, deve manter exposta a bandeira vermelha até que o tenha informado aos árbitros após *chegar* ou ao se retirar.

C6.5 DECISÃO DOS ÁRBITROS

Após uma bandeira Y ser exposta, os árbitros devem decidir se uma penalidade será ou não imposta a um barco. Devem anunciar sua decisão sinalizando de acordo com a regra C5(a), C5(b) ou C5(c).

C6.6 DECISÕES DA COMISSÃO DE PROTESTO

- a. A comissão de protesto pode ouvir o depoimento das partes da maneira que lhe parecer conveniente e comunicar sua decisão oralmente.
- b. Quando a comissão de protesto decide que uma infração não teve influência significativa no resultado da regata, pode:
 1. Impor uma penalidade de um ponto ou fração de um ponto;
 2. Determinar que seja feita outra regata ou
 3. Determinar outra conciliação que considere justa ou até mesmo não impor qualquer penalidade.

- c. A penalidade por infração da regra 14, quando houver danos será decidida a critério da comissão de protesto e poderá incluir a exclusão da participação nas demais regatas do evento.

C7. SISTEMAS DE PUNIÇÃO

C7.1 ALTERAÇÕES DAS REGRAS

As regras 31.2 e 44 não se aplicam.

C7.2 TODAS AS PENALIDADES

- a. Um barco pode retardar a execução de uma penalidade dentro das limitações da regra C7.3 e deve fazê-lo como segue:
 - 1. Quando estiver numa perna de percurso para a *marca* de barlavento, deve virar em roda e, tão breve quanto razoavelmente possível, orçar para um rumo de bolina cochada.
 - 2. Quando estiver numa perna de percurso para a *marca* de sotavento ou linha de chegada, deve virar por davante e, tão breve quanto razoavelmente possível, arribar para um rumo de popa.
- b. Acrescentar à regra 2: "Quando *em regata* um barco pode esperar a decisão dos árbitros antes de cumprir a penalidade".
- c. Um barco completa uma perna do percurso quando sua proa cruza o prolongamento da linha da marca anterior até a marca que ele estiver contornando e completa a última perna quando chega.
- d. Um barco penalizado não *chega* enquanto não executa sua penalidade, retorne completamente para o lado anterior da linha e então *chegue*, exceto quando a penalidade é cancelada antes ou mesmo depois que ele cruze a linha de chegada.
- e. Se um barco tem uma ou duas penalidades pendentes e o outro barco em seu match é penalizado, uma penalidade de cada barco deve ser cancelada, exceto que uma penalidade de "bandeira vermelha" não deve cancelar uma penalidade pendente.
- f. Quando um barco tem mais de duas penalidades pendentes, os árbitros devem sinalizar sua desclassificação aplicando a regra C5(d).

C7.3 LIMITAÇÕES ÀS PENALIDADES

- a. Um barco que cumpre penalidade que inclui uma virada por davante deve ter o topo do balão arriado abaixo do garlindéu, desde o momento em que passa de proa ao vento até que esteja em rumo de bolina cochada.
- b. Nenhuma parte de uma penalidade pode ser executada na área de dois comprimentos de barco de distância de uma *marca* de percurso.
- c. Se um barco tem apenas uma penalidade pendente, pode executá-la a qualquer momento depois de *partir* e antes de *chegar*. Quando um barco tem duas penalidades pendentes, deve cumprir uma delas tão logo quanto razoavelmente possível, porém não antes de *partir*.
- d. Quando os árbitros içam a bandeira vermelha no mesmo instante ou logo em seguida a uma bandeira de penalidade, o barco em questão deve executar a penalidade tão logo quanto razoavelmente possível, mas não antes de *partir*. Uma penalidade com "bandeira vermelha" não

cancela uma penalidade pendente.

C7.4 EXECUTANDO E COMPLETANDO PENALIDADES

- a. Quando um barco com uma penalidade pendente está numa perna para a *marca* de barlavento e vira em roda, ou está numa perna para a *marca* de sotavento ou para a linha de chegada e passa de proa ao vento, deve ser considerado como tendo cumprido a penalidade.
- b. Quando um barco que executa uma penalidade ou não o faz corretamente ou não a completa tão logo quanto razoavelmente possível, ele não a está cumprindo. Os árbitros devem sinalizar o ocorrido conforme requerido pela regra C5(f).
- c. A embarcação dos árbitros deve expor, no decorrer de cada match, sinais da cor que identifica cada barco, indicando as penalidades pendentes. Quando um barco executar uma punição ou esta for compensada por uma punição do outro barco, um sinal será removido. Os erros dos árbitros ao expor ou recolher os sinais coloridos não desobrigam os barcos de cumprir o número correto de penalidades pendentes.

C8 PENALIDADES APLICADAS PELOS ÁRBITROS

C8.1 ALTERAÇÕES DAS REGRAS

- a. As regras 60.2(a) e 60.3(a) não se aplicam a *regras* para as quais cabe aos árbitros a responsabilidade de impor penalidade.
- b. A regra 64.1(b) é alterada de forma que a provisão de isenção de um barco pode ser aplicada pelos árbitros sem audiência e prevalece sobre qualquer regra conflitante deste apêndice.

C8.2 Quando os árbitros julgarem que um barco cometeu infração às regras 31, 42, C4 ou C7.3(c) este deve ser punido com sinalização de acordo com a regra C5(b).

C8.3 Quando os árbitros julgarem que um barco:

- a. Teve vantagem significativa com a infração apesar de ter cumprido a penalidade,
- b. Infringiu a regra deliberadamente ou
- c. Cometeu falta grave de esportividade,

devem penalizá-lo pelas regras C5(b) ou C5(d).

C8.4 Se os árbitros ou membros da comissão de protesto julgarem que um barco pode ter infringido uma *regra* que não esteja relacionada na regra C6.1(a) ou C6.2, devem comunicá-lo à comissão de protesto para que aja de acordo com a regra 60.3 e regra C6.6, quando apropriada.

C8.5 Quando, após um barco *partir*, os árbitros verificarem que o outro barco não *partirá*, poderão desclassificar o barco que não *partiu*, sinalizando de acordo com a regra C5(d) e o match será encerrado.

C9. PEDIDOS DE REPARAÇÃO, REABERTURAS, APELAÇÕES E OUTROS PROCEDIMENTOS

C9.1 Não deve haver pedido de reparação nem apelação das decisões feitas pelas regras C5, C6, C7 ou C8. Na regra 66 a terceira sentença é alterada para: "Uma *parte* na audiência não pode pedir sua reabertura".

C9.2 Um competidor não pode basear um pedido de reparação na alegação de que a ação ou omissão de um barco oficial foi imprópria. A comissão de protesto pode conceder reparação em tais circunstâncias,

mas apenas quando julgar que o barco oficial, inclusive um barco de árbitros, interferiu seriamente com um barco em competição.

C9.3 Não cabe recurso de qualquer espécie em relação a uma ação ou omissão dos árbitros, exceto como permitido na regra C9.2.

C10. PONTUAÇÃO

C10.1 O vencedor de cada "match" recebe um ponto (meio ponto para cada um em uma bateria não disputada); o perdedor não recebe nenhum ponto.

C10.2 Quando um competidor abandona parte de um evento, os resultados dos "matches" completados não se alteram.

C10.3 Quando uma série de múltiplas rodadas é encerrada com uma rodada incompleta, apenas um ponto deve ser dividido pelo número de "matches" disputados por cada par de competidores, como segue:

Número de "matches" completados em cada par de competidores	Pontos para cada vitória
1	Um ponto
2	Meio ponto
3 etc.	Um terço de ponto

C10.4. Na série que completa uma rodada de "matches":

- a. Os competidores devem ser classificados, em ordem decrescente do número total de pontos;
- b. Vencedor de um "match" que é desclassificado por infração contra um competidor de outro "match" perde seu ponto naquele "match" (o competidor por ele derrotado em seu "match" não ganhará esse ponto) e
- c. A posição geral entre competidores que participaram de grupos diferentes deve ser determinada pelo número total de vitórias.

C10.5 Numa série eliminatória as instruções de regata devem prescrever o número mínimo de pontos requerido para vencer uma série entre dois competidores. Quando uma série eliminatória é encerrada (antes de ser completada), ela deve ser decidida a favor dos competidores com o maior número de pontos.

C11. EMPATES

C11.1 SÉRIES DE MÚLTIPLAS RODADAS

Uma série de múltiplas rodadas é o agrupamento de competidores em que todos velejam contra cada um dos demais, uma ou mais vezes. Cada estágio de divisão no formato de um evento deve ser uma rodada distinta, independentemente do número de vezes que cada competidor veleja contra os demais competidores naquele estágio.

Os empates entre dois ou mais competidores em séries de múltiplas rodadas deverão ser resolvidos na sequência dos métodos descritos a seguir, até que sejam desfeitos. Quando o empate for apenas parcialmente desfeito, os parágrafos (a) a (e) devem ser novamente aplicados para os empates remanescentes. O empate deve ser resolvido em favor do competidor que:

- a. Colocados em ordem, tem o maior número de pontos nos "matches" entre os competidores empatados.
- b. Quando o empate é entre dois competidores numa mesma rodada, venceu o último match entre os dois competidores.
- c. Tem o maior número de pontos contra o primeiro colocado na série ou, se necessário, o segundo melhor colocado e assim por diante até que o empate seja desfeito.

Quando dois empates tem que ser resolvidos mas a solução de um depende da solução do outro, os seguintes critérios devem ser usados no procedimento da regra C11.1(c)

- 1. O empate em posição mais alta deve ser resolvido antes de um empate em posição mais baixa,e
- 2. Todos os competidores empatados na posição mais baixa devem ser tratados como se fosse um único competidor, para os efeitos da regra C11.1(c).
- d. Após ter aplicado a regra C10.4(c), tem a posição mais alta nos diferentes grupos, independentemente do número de competidores em cada grupo.
- e. Tem a posição mais alta no estágio mais recente do evento (regata de flotilha, série de rodadas, etc.).

C11.2 SÉRIE ELIMINATÓRIAS

Os empates (inclusive um 0-0) entre dois ou mais competidores em séries de múltiplas rodadas deverão ser resolvidos na sequência dos métodos descritos a seguir, até que cada empate seja desfeito. O empate deve ser resolvido em favor do competidor que:

- a. Tem a melhor posição na mais recente série de rodadas, aplicando a regra C11.1 se necessário.
- b. Venceu o match mais recente do evento entre competidores empatados.

C11.3 Quando as regras C11.1 ou C11.2 não resolvem o empate:

- a. Se o empate precisa ser resolvido para um estágio posterior do evento (ou para outro evento para o qual este é diretamente classificatório), o empate deve ser desfeito por uma regata de desempate, se praticável. Quando a comissão de regata decide que uma regata de desempate não é praticável, o empate deve ser desfeito por sorteio.
- b. Para se decidir o vencedor de um evento ou a posição geral entre competidores eliminados em uma rodada eliminatória, uma regata de desempate poderá ser usada (mas não um sorteio).
- c. Quando o empate não é desfeito, qualquer prêmio em dinheiro ou pontos para o "ranking" correspondentes às posições empatadas devem ser somados e divididos igualmente entre os competidores empatados.

Nota: Um modelo de Aviso de Regata e de Instruções de Regata para match racing estão disponíveis na ISAF.





APÊNDICE D - REGRAS DE REGATA DE EQUIPE

As regatas de equipe devem obedecer às Regras de Regata à Vela com as modificações presentes neste apêndice. As instruções de regata devem especificamente determinar quando houver arbitragem na água ou observadores.

D1. MODIFICAÇÕES NAS REGRAS DE REGATA

D1.1 São alteradas ou acrescentadas as seguintes *regras* :

- a. Regra 17.2 alterada para: "Exceto em uma perna de contravento, quando um barco está a menos de dois de seus comprimentos de casco de um barco de *sotavento*, não deve navegar mais arribado que seu *rumo correto* a menos que vire em roda".
- b. Regra 18.4 eliminada.
- c. Acrescentar à regra 22.2: "Exceto quando velejando em *rumo correto*, um barco não deve interferir com um barco que veleje em outra perna ou outra volta do percurso. Para os fins desta regra, um barco que *chegou* está em outra perna do percurso, diferente da perna em que está um barco que não *chegou*".
- d. Acrescentada nova regra 22.3: "Quando barcos de diferentes regatas se encontram, qualquer mudança de rumo por qualquer deles deve ser coerente com o cumprimento de uma *regra* e com a intenção de vencer sua própria regata".
- e. Acrescentar à regra 41: "O barco que recebe auxílio de um companheiro de equipe não infringe esta *regra* e

D1.2 Aplicam-se as seguintes *regras* adicionais:

- a. Não deverá haver punição por infração a uma regra da Parte 2 quando o incidente ocorre entre barcos da mesma equipe e não houver contato.
- b. Um barco avariado pelo barco de um companheiro de equipe não tem direito a pedido de reparação baseado nessa avaria.

D2. INTENÇÃO DE PROTESTAR; RECONHECIMENTO DE INFRAÇÕES ÀS REGRAS

D2.1 GERAL

- a. Um barco que pretenda *protestar* deve bradar imediatamente para o outro barco e exibir a

bandeira vermelha.

- b. Um barco que, em *regata*, comete infração a uma *regra* da Parte 2, exceto a regra 14 ou regra D1 pode cumprir penalidade de acordo com as regras 44.1 e 44.2, mas apenas com uma volta. Quando um incidente ocorre na linha de chegada ou a penalidade é assinalada pelos árbitros na ou além da linha de chegada, um barco não deve ser considerado como tendo *chegado* até que cumpra a penalidade, volte completamente aquém da linha e *chegue*.
- c. Quando, tendo exposto a bandeira vermelha, um barco percebe que o outro barco cumpriu a penalidade de acordo com a regra D2.1(b), deve recolhê-la.
- d. Se um barco expôs a bandeira vermelha e logo em seguida percebe que é ele o culpado e não o outro, deve imediatamente recolher sua bandeira e executar a penalidade de acordo com a regra D2.1(b), bradando ao outro barco.
- e. As instruções de regata podem prescrever que a regra D2.2(g) se aplica a todos os *protestos*.

D2.2 REGATAS COM ÁRBITROS

As regatas que serão arbitradas na água devem estar assim prescritas nas instruções de regata ou pela exposição da bandeira U antes ou com o sinal de atenção.

- a. Quando um barco protesta por infração a uma *regra* da Parte 2, exceto a regra 14, ou pelas regras D1, 31.1, 42 ou 44, não tem direito a uma audiência. Porém, se o barco protestado não reconhecer a infração ou não cumprir a penalidade de acordo com a regra D2.1(b), o barco protestante pode exibir a bandeira amarela e bradar "árbitros", solicitando assim a sua decisão.
- b. Os árbitros devem sinalizar a decisão da seguinte maneira:
 - 1. Exibir uma bandeira verde ou bandeira verde e branca que significam: "Não há penalidade; incidente encerrado" ou
 - 2. Exibir uma bandeira vermelha que significa: " Um ou mais barcos penalizados". O árbitro deve identificar os barcos punidos, por um brado ou sinal.

O barco protestante deve em seguida recolher sua bandeira.

- c. Um barco punido pelo árbitro deve fazer duas voltas de 360° (720°), de acordo com a regra 44.2.
- d. Quando um barco comete falta grave de esportividade ou deixa de cumprir uma punição aplicada por um árbitro, ou quando um barco ou sua equipe ganha vantagem mesmo tendo cumprido a punição, um árbitro pode impor uma ou mais punições de voltas de 360°, expondo a bandeira vermelha e bradando de acordo, ou pode ainda reportar o incidente conforme prescrito na regra D2.2(e).
- e. Quando um incidente envolve navegação imprudente, a regra 14 quando danos podem ter sido causados, a regra 28.1 ou o não cumprimento de uma decisão dos árbitros, estes podem reportar o incidente à comissão de protesto que poderá aplicar punição adicional ao barco em questão. O árbitro deve sinalizar sua intenção, exibindo uma bandeira preta e bradando de acordo.
- f. As regras 60.2 e 60.3 não se aplicam. A comissão de protesto só deve convocar audiência caso receba um relato ou comunicado do árbitro, como previsto pela regra D2.2 (e) ou de acordo com a regra 69.
- g. Protestos não precisam ser por escrito, a comissão de protesto deve ouvir os depoimentos da forma que achar conveniente e pode comunicar sua decisão oralmente.
- h. Não cabe qualquer pedido de reparação, nem reabertura de audiência e nem apelação da decisão, ação ou omissão dos árbitros. A comissão de protesto pode conceder reparação quando

acredita que um barco oficial pode ter seriamente prejudicado um barco competidor.

D2.3 REGATAS COM OBSERVADORES

Observadores podem ser nomeados pela comissão de regata para atuar como observadores da regata e, quando solicitados, dar opiniões sobre incidentes. Neste caso, a regra D2.2 se aplica, exceto que:

- a. Um barco não está obrigado a solicitar ou aceitar uma opinião e, nesse caso, um *protesto* deve ser formulado e julgado de acordo com as regras da Parte 5, modificadas por este apêndice e
- b. Um observador pode sinalizar que não tem opinião a dar exibindo uma bandeira amarela. Se um barco quiser *protestar* pode fazê-lo procedendo conforme as *regras* da Parte 5 modificadas por este apêndice.

D3. PONTUAÇÃO DE UMA REGATA

D3.1

- a. Cada barco que completar uma regata, tenham ou não as regras 28.1 e 29.1 sido obedecidas, deverá receber a pontuação igual à sua posição de chegada. Todos os demais barcos deverão receber pontuação igual ao número de barcos inscritos.
- b. Além disso, a pontuação de um barco será acrescida conforme segue:

Infração cometida	Pontos perdidos
1) Regras 14 quando danos foram causados pelo barco, ou regra 29.1	10
2) Punição por qualquer outra regra não executada pelo barco	6

- c. Entretanto, se um barco infringe a regra 28.1 e não *chega*, e se não teve qualquer vantagem para si ou para sua equipe, não deverá receber a punição do item (2) acima, acrescida a seu resultado. A comissão de protesto pode aumentar a pontuação de um barco quando julgar que ele teve vantagem com uma infração.
- d. Vence a equipe que tiver pontuação menor. Se houver empate, vence a equipe que tenha a combinação de pontos que não inclui um primeiro lugar.

D3.2 Quando todos os barcos de uma equipe tiverem *chegado* ou se retirado, a comissão de regata pode encerrar a regata. Os barcos da outra equipe deverão receber a pontuação que teriam se tivessem *chegado*.

D3.3 Quando nenhum barco de uma equipe consegue *partir* em uma regata, devem receber pontuação igual ao número de barcos inscritos e os barcos da equipe que largou devem ter pontuação como se tivessem *chegado* nas melhores posições.

D4. PONTUAÇÃO DE UMA SÉRIE

D4.1 Uma série de regatas de equipe consiste de regatas ou "matches". Um "match" consiste de duas regatas para cada par de equipes. A equipe com o menor total de pontos na regata ou no "match" será a vencedora.

D4.2 Quando duas ou mais equipes estão competindo em uma série que consiste de regatas ou "matches", a vencedora da série será a equipe que vencer o maior número de regatas ou "matches". As outras equipes deverão ser classificadas por ordem de número de vitórias. Os empates em "matches" conferem meia vitória para cada equipe.

D4.3 Quando necessário, os empates em séries deverão ser desfeitos considerando-se por ordem de precedência:

- a. O número de vitórias computando apenas as regatas ou "matches" disputados entre as equipes empatadas;
- b. Total de pontos computando apenas as regatas ou "matches" disputados entre as equipes

empatadas;

- c. Caso o empate permaneça, a última regata entre as equipes;
- d. Total de pontos computando todas as regatas contra os mesmos oponentes;
- e. Sorteio.

Caso empates múltiplos sejam parcialmente desfeitos por uma dessas alternativas, um empate remanescente deverá ser desfeito aplicando-se novamente a Regra D4.3(a).

D4.4 Em séries não completadas, as equipes devem ter colocações na série de acordo com os resultados das rodadas completadas e empates devem ser inicialmente desfeitos computando os resultados das regatas ou "matches" disputados pelas equipes empatadas na rodada incompleta. Se nenhuma rodada foi completada, as equipes devem ter sua colocação na ordem de seu quociente entre os números de vitórias e derrotas. Em seguida deve-se aplicar as Regras D4.3(a) a D4.3(e) para desfazer empates.

D5. AVARIAS QUANDO BARCOS SÃO CEDIDOS PELA COMISSÃO ORGANIZADORA

D5.1 Um barco que tenha sofrido avaria deve imediatamente exibir a bandeira vermelha e, se possível, continuar em *regata*.

D5.2 Quando a comissão de regata julga que a posição de chegada de um barco foi significativamente prejudicada, que a avaria não foi devida a falha da tripulação e que, nas mesmas circunstâncias, uma tripulação razoavelmente capaz não poderia tê-la evitado, poderá determinar que a regata seja novamente disputada ou, quando puder estimar a posição de chegada do barco caso não tivesse avaria, dar-lhe os pontos desta posição. Em caso de dúvida sobre a posição do barco no momento da avaria, a dúvida será decidida contra ele.

D5.3 Uma avaria causada por equipamento cedido defeituoso ou por infração de um oponente não deve ser normalmente considerada falha da tripulação, mas será assim considerada se causada por descuido, por ter virado ou por ter sido provocada por outro barco da mesma equipe. Qualquer dúvida sobre a culpa da tripulação será decidida a favor do barco.





APÊNDICE E - REGRAS DE REGATA PARA BARCO DE RÁDIO - CONTROLE

As regatas de barco de rádio-controle devem obedecer as Regras de Regata à Vela com as alterações prescritas neste apêndice.

E1. TERMINOLOGIA, SINALIZAÇÃO DE REGATA, DEFINIÇÕES E REGRAS FUNDAMENTAIS

E1.1 TERMINOLOGIA

"Barco" significa um barco que é controlado via rádio por um competidor que não se encontra a bordo. A palavra "regata", quando usada nas Regras de Regata à Vela, deve ser entendida como "bateria". Neste apêndice, uma regata consiste de uma ou mais baterias e é completada quando terminar a última bateria. Um "evento" consiste de uma ou mais regatas. Uma "série" consiste de um certo número de regatas ou de eventos.

E1.2 SINALIZAÇÃO DE REGATA

Sinalização de Regata não se aplica. Todos os sinais serão dados oralmente, ou por outros sinais sonoros descritos neste apêndice.

E1.3 DEFINIÇÕES

- a. Acrescentar à definição de *Parte Interessada* 'mas não um competidor quando atuando como observador'.
- b. Na definição de *Área de Dois Comprimentos* mudar 'Dois' para 'Quatro'.

E1.4 FLUTUAÇÃO PESSOAL

Regra 1.2 substituída por:

"Quando a bordo de uma embarcação de socorro, o competidor é responsável pelo uso de equipamento salva-vidas adequado às circunstâncias."

E1.5 ANTENAS

As extremidades das antenas de transmissão devem ser adequadamente protegidas. Quando a comissão de protestos conclui que um competidor infringiu esta regra deverá adverti-lo, conceder um prazo para cumpri-la ou puni-lo.

E2. PARTE 2 - QUANDO BARCOS SE ENCONTRAM

Regra 21 substituída por :

Emborcado ou embaraçado

Se possível, um barco deve evitar um barco que está emborcado ou embaraçado, ou ainda não recuperou controle após emborcar ou embaraçar. Um barco está emborcado quando seu mastro está na água. Dois

ou mais barcos estão embaraçados quando permanecendo juntos por um certo tempo de maneira tal que nenhum deles é capaz de manobrar para livrar-se dos demais.

E3. PARTE 3 - DIREÇÃO DA REGATA

E3.1 OBSERVADORES DE REGATA

A comissão de regata pode designar observadores de regata, que podem ser competidores. Eles devem permanecer na área de controle enquanto os barcos estiverem *em regata* e devem bradar e repetir a identificação de barcos que tocam a uma *marca* do percurso ou noutro barco. Os observadores devem relatar todos os incidentes não solucionados para a comissão de regata ao término da bateria.

E3.2 PERCURSO E ÁREA DE REGATA

Eliminada a regra J2.1(3). Um painel com o diagrama do percurso, limites da área de controle e área(s) de lançamento deve ser colocado próximo ou na área de controle, contendo informações claramente visíveis para todos os competidores *em regata*.

E3.3 ÁREAS DE CONTROLE E LANÇAMENTO

As áreas de controle e lançamento devem ser definidas nas instruções de regata. Os competidores que estiverem *em regata* devem permanecer na área de controle designada enquanto uma bateria estiver em andamento, podendo, brevemente, dirigir-se e retornar das áreas de lançamento para realizar as tarefas permitidas pela regra E4.5. Os competidores que não estiverem *em regata* devem permanecer fora das áreas de controle e de lançamento, a não ser quando estejam prestando auxílio, de acordo com a regra E4.2 ou agindo como observadores de regata.

E3.4 REGRAS NÃO APLICÁVEIS

A segunda sentença das regras 25 e toda a regra 33 são eliminadas.

E3.5 PROCEDIMENTO DE PARTIDA

Regra 26 muda para:

Os sinais sonoros de partida de uma bateria serão dados a intervalos de um minuto e devem ser: sinal de atenção, de preparação e de partida. Durante o minuto anterior ao sinal de partida devem ser dados sinais verbais com intervalo de dez segundos e durante os dez últimos segundos com intervalo de um segundo. A *partida* deve ser no momento do início do sinal sonoro de *partida*.

E3.6 PENALIDADES DE PARTIDA

Nas regras 29.1 e 30 eliminada a palavra "tripulação". Em todo o texto da regra 30 avisos orais devem substituir sinais de bandeira.

E3.7 LINHAS DE PARTIDA E DE CHEGADA

As linhas de partida e de chegada devem ser tangentes às respectivas *marcas*, pelo lado do percurso.

E3.8 CHAMADA INDIVIDUAL

Mudar a regra 29.2; eliminar tudo depois de: "a comissão de regata deve prontamente" e substituir por: "bradar duas vezes: chamada de volta para o barco número...".

E3.9 CHAMADA GERAL

Mudar a regra 29.3; Eliminar tudo depois de: "a comissão de regata pode" e substituir por: "bradar duas vezes: "chamada geral" com dois sinais sonoros. Após uma chamada geral deverá ser feito sinal de atenção para uma nova partida.

E3.10 ENCURTAMENTO OU ANULAÇÃO APÓS A PARTIDA

Na regra 32.1(b) mudar "mau tempo" para "tempestades". Eliminar as regras 32.1(c) e 32.2.

E4. PARTE 4 - OUTROS REQUISITOS EM REGATA

E4.1 REGRAS NÃO APLICÁVEIS

Não se aplicam as regras 42.2(b), 42.2(c), 42.3(a), 42.3(c), 43, 46, 47, 48, 49, 50, 52 e 54.

E4.2 AJUDA DE TERCEIROS

A regra 41 é substituída por:

- a. Os competidores não podem dar conselhos estratégicos ou táticos uns para os outros enquanto estiverem em *regata*.
- b. Um competidor que está *em regata* não deve receber ajuda de terceiros exceto:
 - 1. Um barco que encoste em terra, que encalhe, fora da área de lançamento ou que fique embaraçado com outro barco ou *marca*, pode ser liberado e recolocado a navegar com ajuda da tripulação do barco de resgate.
 - 2. As ações permitidas pela regra E4.5 podem ser feitas, na área de lançamento, por terceiros ou competidores que não estejam *em regata*.

E4.3 PROPULSÃO E AÇÕES PROIBIDAS

- a. Na regra 42.1, eliminar o texto depois de 'velas e casco'.
- b. Na regra 42.2(a), eliminar o texto depois de 'folgando as velas'.

E4.4 PENALIDADE POR INFRAÇÃO A REGRAS DA PARTE 2

Ao longo de todo o texto relativo à regra 44 a penalidade deve ser uma volta de 360º, que inclui uma virada por davante e uma virada em roda.

E4.5 LANÇANDO E RELANÇANDO

Regra 45 muda para:

- a. Exceto no período entre os sinais de preparação e de partida, os barcos inscritos para competir numa bateria podem ser lançados, amarrados ou relançados a qualquer momento durante a bateria.
- b. Barcos só devem ser lançados ou recolhidos nas áreas de lançamento, exceto conforme permitido pela regra E4.2(b)(1).
- c. Quando os barcos estiverem em terra ou nas áreas de lançamento, os competidores podem fazer ajustes, esgotar água ou fazer reparos; substituir ou rizar velas; remover objetos nos quais se tenham enroscado; trocar ou reparar equipamento de rádio.

E4.6 PESSOA RESPONSÁVEL

Regra 46 é alterada. Eliminar "ter a bordo" substituindo por "ser rádio-controlado por".

E4.7 DESLOCANDO LASTRO

A regra 51 muda para:

" Durante um evento e a menos que as regras da classe digam o contrário:

- a. Um lastro não pode ser movido, embarcado ou desembarcado;
- b. A não ser por substituição com peso e posição semelhantes, nenhum equipamento de controle pode ser mudado, embarcado ou desembarcado;
- c. A posição dos contrapesos pode ser ajustada e
- d. A água do porão não deve ser usada para equilibrar o barco e pode ser esgotada a qualquer momento. "

E4.8 RÁDIO

- a. Um competidor não deve transmitir sinais de rádio que provoquem interferência na recepção dos outros barcos.
- b. Um competidor identificado como infrator da regra E4.8(a) não deve abandonar a regata até que demonstre que está cumprindo com a regra E4.8(a).

E4. BARCO FORA DE CONTROLE

Um competidor que perca o controle de seu barco deve imediatamente bradar e repetir: " Fora de controle! - numeral da vela ". O barco fora de controle deve ser considerado como tendo se retirado e deve ser considerado *obstáculo*.

E5. PROTESTOS, REPARAÇÕES, AUDIÊNCIAS, MÁ CONDUTA E APELAÇÕES

E5.1 DIREITO DE PROTESTAR OU PEDIR REPARAÇÃO

Acrescentar à regra 60.1: " Um *protesto* por infração a uma regra da Parte 2, 3 ou 4 deve ser feito por um competidor que esteja nas áreas de controle ou de lançamento e que tenha sido programado para competir na bateria em que o incidente ocorreu." Nas regras 60.2(a) e 60.3(a) depois de "informação de um competidor de outro barco" acrescentar "exceto quando estiver atuando como observador".

E5.2 INFORMANDO AO BARCO PROTESTADO

Na regra 61.1 (a) eliminar o restante do parágrafo depois da primeira sentença substituindo por: " Quando seu protesto se refere a um incidente ocorrido na área de regata, que ele tenha presenciado ou no qual esteja envolvido, deve bradar duas vezes "(seu próprio numeral) protesta (numeral do outro barco)".

E5.3 LIMITE DE TEMPO PARA PROTESTAR

A regra 61.3 muda. Onde se lê "duas horas" leia-se "15 minutos". Acrescentar: "Um protestante deve informar sua intenção de protestar à comissão de regata no prazo de cinco minutos após o término da bateria à qual se refere seu protesto."

E5.4 ACEITANDO A RESPONSABILIDADE

Se um barco, antes que o protesto contra ele seja julgado válido, reconhecer ter infringido uma regra da Parte 2, 3 ou 4, poderá retirar-se da regata sem sofrer qualquer penalidade posterior.

E5.5 REPARAÇÃO

- a. Acrescentar à regra 62.1:
"(e) Rádio interferência ou
(f) ter ficado preso ou encalhado por ação de outro barco que infringiu regra da Parte 2 ou, não estando em *regata*, tinha obrigação de *manter-se afastado*."
- b. Mudar a primeira sentença da regra 62.2 para:
" O pedido deve ser feito por escrito no prazo limite da regra E5.3."

E5.6 DIREITO DE ESTAR PRESENTE

Na regra 63.3(a) substituir "devem ter estado a bordo" por "deve ser o competidor que operava o rádio-controle".

E5.7 TOMADA DE DEPOIMENTOS E APURAÇÃO DOS FATOS

Acrescentar à regra 63.6: " O testemunho sobre uma suposta infração às regras da Parte 2, 3 ou 4, dado por competidores, deve ser aceito somente se o competidor estava presente nas áreas de controle ou de lançamento, e estava programado para aquela bateria em que o incidente ocorreu."

E5.8 PUNIÇÕES E ISENÇÃO

Ao invés da desclassificação conforme previsto pela regra 64.1(a), a punição por infração das regras E3.3, E4.2(a) ou E4.5 podem ser determinadas pela comissão de protesto, a saber:

- a. Exclusão da próxima regata,.
- b. Desclassificação na próxima regata, ou
- c. Uma ou mais voltas de punição que devem ser executadas imediatamente após a partida do barco na próxima regata.

Neste caso, a regra 64.1(c) não se aplica.

E5.9 DECISÃO AO CONCEDER REPARAÇÃO

Acrescentar à regra 64.2: "Se um barco ao qual foi concedida reparação foi danificado, a ele deve ser concedido prazo razoável, não superior a 30 minutos, para fazer reparos antes da próxima bateria."

E5.10 REABERTURA DE AUDIÊNCIA

A regra 66 muda: onde se lê " vinte e quatro horas ", leia-se " cinco minutos ".

E6. APÊNDICE G - IDENTIFICAÇÃO NAS VELAS

O Apêndice G é alterado conforme segue:

- a. Na regra G1, acrescentar "RSD" após "ISAF".
- b. Regra G1.1(c) é substituída por: "o numeral da vela deve conter os dois últimos dígitos do número de registro do barco, alocado pela autoridade que o emitiu". Quando este for um número de apenas um dígito, um "0" deve ser acrescentado à sua frente. Opcionalmente, um proprietário pode ter um numeral pessoal alocado à sua vela pela autoridade emitente, de forma que os últimos dois dígitos sejam utilizados em todos os seus barcos. Quando o número tiver apenas um dígito, um "0" deve ser acrescentado à sua frente.
- c. Na regra G1.2(b) eliminado "e no lado oposto"; acrescentar à tabela:

Altura mínima

Espaço Mínimo entre letras e numeral ou borda da vela

numeral em barcos de RC

100 mm

13 mm

letras em barcos de RC

60 mm

13 mm

A dimensão máxima deve ser o mínimo mais 10m. O espaço entre marcas no lado oposto da vela deve ser de 60-100 mm. Se a vela é muito pequena para usar a dimensão especificada, letras e numerais menores podem ser usados com 13mm de espaço mínimo absoluto.

- d. Regra G1.3(c) substituída por: "Numerais da vela devem ser colocados acima das letras nacionais. Deve ser deixado espaço à frente do numeral da vela para um prefixo "1", que poderá ser prescrito pela comissão de regata no caso de duplicidade de números de registro".
- e. Regra G1.3(e) substituída por: "O numeral da vela deve ser exposto nos dois lados da vela de proa".





APÊNDICE F - PROCEDIMENTO DE APELAÇÕES

Ver a regra 70. Uma autoridade nacional pode modificar este apêndice por determinação, mas ele não pode ser modificado por instruções de regata.

F1. AUTORIDADE NACIONAL

Apelações, pedido da comissão de protesto para ratificação ou retificação de suas decisões e solicitações de interpretação de *regras*, devem ser encaminhados à autoridade nacional.

F2. RESPONSABILIDADES DO APELANTE

F2.1 No prazo de 15 dias, depois de ter recebido, por escrito, a decisão da comissão de protesto ou sua decisão de não reabrir a audiência, o apelante deve enviar a apelação datada à autoridade nacional, com cópia da decisão da comissão de protesto. A apelação deve conter a razão pela qual o apelante acredita que a interpretação de uma *regra* pela comissão de protesto ou o seu procedimento foi incorreta.

F2.2 O apelante deve também enviar, anexo à apelação ou o mais depressa possível, quaisquer documentos a seguir descritos, que foram postos à sua disposição:

- a. O *protesto* ou pedido de reparação escrito;
- b. Um diagrama, preparado ou endossado pela comissão de protesto, que demonstre as posições e caminhos percorridos por todos os barcos envolvidos, o percurso para a *marca* seguinte e seu lado requerido, a força e a direção do vento e, se for relevante, a profundidade da água, a direção e velocidade da correnteza;
- c. Aviso de regata, instruções de regata e quaisquer outras informações sobre a organização do evento, assim como suas eventuais alterações;
- d. Quaisquer outros documentos relevantes e
- e. Nomes e endereços de todas as *partes* da audiência e do presidente da comissão de protesto.

F2.3 Uma solicitação da comissão de protesto para ratificação ou retificação de sua decisão em um protesto deve incluir a decisão e todos os documentos relevantes. Uma solicitação para a interpretação de uma regra deve incluir os fatos apurados.

F3. NOTIFICAÇÃO E RESPOSTA DA COMISSÃO DE PROTESTO

Tendo recebido uma apelação, a autoridade nacional deve enviar cópia da apelação à comissão de protesto, pedindo-lhe os documentos indicados na regra F2.2 que não tenham sido fornecidos pelo apelante. A comissão de protesto deve enviar os documentos à autoridade nacional.

F4. RESPONSABILIDADES DA AUTORIDADE NACIONAL

A autoridade nacional deve enviar cópias da apelação e da decisão da comissão de protesto para as demais *partes* da audiência. Ao apelante, devem ser enviadas cópias dos documentos por ele não fornecidos. Os documentos listados na regra F2.2 devem ser enviados às *partes* da audiência, desde que solicitados.

F5. INFORMAÇÕES ADICIONAIS

A autoridade nacional deve aceitar os fatos apurados pela comissão de protesto, a não ser que os considere inadequados. Neste caso, deve requerer à comissão de protesto que apresente declaração dos fatos e outras informações ou que reabra a audiência e identifique os fatos pertinentes.

F6. COMENTÁRIOS

As *partes* de uma audiência e a comissão de protesto podem enviar comentários sobre a apelação à autoridade nacional, desde que o façam dentro do prazo de quinze dias após o recebimento da apelação. A autoridade nacional deve enviar os comentários recebidos às *partes* da audiência e à comissão de protesto.

F7. RETIRANDO UMA APELAÇÃO

O apelante pode retirar sua apelação antes da decisão final, desde que aceite a decisão original da comissão de protesto.





APÊNDICE G - IDENTIFICAÇÃO NAS VELAS

Ver a regra 77.

G1. BARCOS DE CLASSE INTERNACIONAL DA ISAF

G1.1 IDENTIFICAÇÃO

Todos os barcos de uma classe reconhecida ou classe internacional da ISAF devem ter na vela grande e, conforme prescrito nas regras G1.3(d) e G1.3(e) para as letras nacionais e numerais, no balão e na vela de proa:

- a. O emblema da classe;
- b. Em todos eventos internacionais, exceto quando barcos são cedidos a todos competidores, devem ter as letras nacionais designando a respectiva autoridade nacional conforme tabela a seguir. Para os efeitos desta regra, eventos internacionais são os eventos da ISAF, os campeonatos mundiais e continentais e eventos descritos como eventos internacionais em seus avisos de regata e instruções de regata; e
- c. Um numeral, de no máximo quatro dígitos, designado por sua autoridade nacional ou pela associação internacional da classe, quando assim prescrito pelas regras da classe. A limitação de quatro dígitos não se aplica a classes cuja filiação ou reconhecimento pela ISAF ocorreu antes de 1o de Abril de 1997. Como alternativa, quando assim prescrito pelas regras da classe, um proprietário pode ter um numeral pessoal, designado pela autoridade competente, que pode ser utilizado em todos os seus barcos desta classe.

Velas medidas antes de 31 de março de 1999 devem estar de acordo com a regra G1.1 ou com as regras em vigor na época da medição.

LISTA DE SIGLAS E PAÍSES

Letras	Autoridade Nacional	Letras	Autoridade Nacional	Letras	Autoridade Nacional
AHO	Antilhas Holandesa	FIN	Finlândia	NOR	Noruega
ALG	Argélia	FRA	França	NZL	Nova Zelândia
AND	Andorra	GAB	Gabão	PAK	Paquistão
ANG	Angola	GBR	Inglaterra	PAR	Paraguai
ANT	Antígua	GEO	Geórgia	PER	Peru
ARG	Argentina	GER	Alemanha	PHI	Filipinas
ARM	Armênia	GRE	Grécia	PNG	Nova Guiné
ARU	Aruba	GUA	Guatemala	POL	Polônia
ASA	Samoa Americana	GUM	Guam	POR	Portugal

AUS	Austrália	HKG	Hong-Kong	PRK	Coréia do Norte
AUT	Áustria	HUN	Hungria	PUR	Porto Rico
BAH	Bahamas	INA	Indonésia	QAT	Quatar
BAR	Barbados	IND	Índia	ROM	Romênia
BEL	Bélgica	IRL	Irlanda	RSA	África do Sul
BER	Bermudas	ISL	Islândia	RUS	Rússia
BLR	Bielorússia	ISR	Israel	SEY	Seicheles
BRA	Brasil	ISV	Ilhas Virgens-EUA	SIN	Singapura
BRN	Bahrain	ITA	Itália	SLO	Eslovênia
BRU	Brunei Darussalam	IVB	Ilhas Virgens-Brit.	SMR	San Marino
BUL	Bulgária	JAM	Jamaica	SRI	Srilanka
CAN	Canadá	JPN	Japão	SUD	Sudão
CAY	Grande Caiman	KAZ	Casaquistão	SUI	Suíça
CHI	Chile	KEN	Quênia	SVK	Rep. Eslovaca
CHN	China	KGZ	Quirgístan	SWE	Suécia
CIV	Costa do Marfim	KOR	Coréia do Sul	TAH	Tahiti
COK	Ilhas Cook	KUW	Kuwait	THA	Tailândia
COL	Colômbia	LAT	Lapônia	TPE	Rep. da China
CRC	Costa Rica	LCA	Sta Luzia	TRI	Trinidad Tobago
CRO	Croácia	LIB	Líbano	TUN	Tunísia
CUB	Cuba	CYP	Chipre	LIE	Lichenstein
TUR	Turquia	LTU	Lituânia	UAE	Emir. Arabes
CZE	República Tcheca	LUX	Luxemburgo	UKR	Ucrânia
DEN	Dinamarca	MAL	Malásia	URU	Uruguai
DJI	Djibuti	MAR	Marrocos	USA	E.U. da América
DOM	Rep. Dominicana	MEX	México	UZB	Usbequistão
ECU	Equador	MLT	Malta	VEN	Venezuela
EGY	Egito	MON	Mônaco	YUG	Iugoslávia
ESA	Rep. de Salvador	MRI	Ilhas Maurício	ZIM	Zimbave
ESP	Espanha	MYA	Birmânia		
EST	Estônia	NAM	Namíbia		
FIJ	Fiji	NED	Holanda		

G1.2 ESPECIFICAÇÕES

- a. As letras nacionais devem ser maiúsculas e os numerais em números arábicos, claramente legíveis e da mesma cor. Letreiros adesivos comercialmente disponíveis são aceitáveis, desde que sejam tanto ou mais legíveis do que o tipo "HELVETICA".
- b. Os tamanhos dos caracteres e o espaço mínimo entre os caracteres adjacentes, no mesmo lado e no lado oposto da vela, devem ter relação com o comprimento total do barco, conforme segue:

Comprimento Total	Altura Total das Letras	Espaço Mínimo Entre as Letras Numeral e a Borda da Vela
menos de 3,5 m	230 mm	45 mm

3,5 m a 8,5 m	300 mm	60 mm
8,5 m a 11 m	375 mm	75 mm
mais de 11 m	450 mm	90 mm

G1.3 POSIÇÃO

O emblema da classe, as letras nacionais e o numeral devem estar posicionados da maneira seguinte:

- a. A não ser nos casos prescritos em (d) e (e) abaixo, o emblema da classe, as letras nacionais e o numeral devem, quando possível, estar inteiramente acima de um arco cujo centro é o punho da adriça da vela e o raio é 60% do comprimento da valuma. Devem ser aplicados em alturas diferentes de um e do outro lado da vela, sendo superiores os de boreste;
- b. O emblema da classe deve ser colocado acima das letras nacionais. Caso o emblema da classe tenha um desenho que coincida quando colocados um contra outro, podem ser assim colocados;
- c. As letras nacionais devem ser colocadas acima do numeral;
- d. As letras nacionais e o numeral devem ser colocados na parte da frente de um balão mas, também, podem ser colocados de ambos os lados. Devem ser colocados completamente abaixo de um arco cujo centro é o topo do balão e cujo raio é 40% do comprimento médio das bordas laterais e, quando possível, completamente acima de um arco cujo raio é 60% do comprimento da esteira mediana; e
- e. Quando uma vela de proa for tal que o punho da escota se estenda para trás do mastro a 30% ou mais do comprimento da esteira da vela grande, então, a vela de proa deve conter as letras nacionais e o numeral colocados de ambos os lados. Devem estar colocados completamente abaixo de um arco cujo centro é o topo e cujo raio é metade do comprimento da testa da vela e, se possível, inteiramente acima de um arco cujo raio é 75% do comprimento da testa.

G2. OUTROS BARCOS

Outros barcos devem cumprir as regras de sua autoridade nacional ou associação de classe no que se refere à atribuição, colocação e dimensões de emblemas, letras e numerais. Quando possível, tais regras devem estar de acordo com os requisitos acima.

G3. BARCOS ALUGADOS OU EMPRESTADOS

Quando prescrito no aviso de regata e nas instruções de regata, um barco alugado ou emprestado para um evento poderá apresentar letras nacionais e numerais em desacordo com as regras de sua classe.

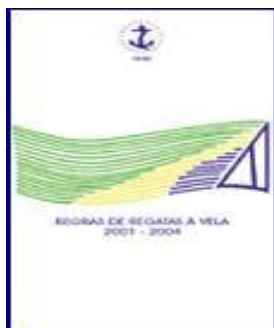
G4. AVISOS E PENALIDADES

Quando a comissão de protesto considera que um barco infringiu uma regra deste apêndice deverá avisá-lo e dar-lhe prazo para que se coloque de acordo. Depois deste prazo, se for o caso, deve puni-lo.

G5. MUDANÇAS POR REGRAS DA CLASSE

As classes da ISAF podem mudar as regras deste apêndice, desde que a alteração seja previamente aprovada pela ISAF.





APÊNDICE H - PESAGEM DE ROUPAS E EQUIPAMENTOS

Ver regra 43.1(b). Este apêndice não pode ser alterado por instruções de regata ou determinações da autoridade nacional

H1. Todas as peças de roupa e equipamento do competidor a serem pesados devem ser colocados em um suporte. Após serem encharcados de água devem ser deixados drenar livremente durante um minuto antes de serem pesados. O suporte deve permitir que as peças e equipamentos fiquem pendurados como se estivessem em um cabide, de forma que a água remanescente seja livremente drenada. Bolsos que possuem furos de drenagem que não podem ser fechados devem ser deixados vazios, entretanto bolsos ou itens que retenham a água devem estar cheios.

H2. Quando o peso registrado exceder ao permitido, o competidor pode rearranjar os itens no suporte e o medidor deve encharcá-los e pesar novamente. Este procedimento pode ser repetido uma segunda vez se o peso ainda exceder o permitido.

H3. Um competidor que estava usando uma roupa impermeável pode optar por método alternativo de estabelecer o peso dos itens:

- a. A roupa impermeável e qualquer roupa ou equipamento vestido por fora da roupa impermeável deve ser pesado como acima descrito;
- b. Itens usados por dentro da roupa impermeável devem ser pesados sem drenar, como estavam vestidos pelo competidor *em regata*;
- c. Os dois pesos devem ser somados para apuração do peso total.



Ver regras 87.2 e 88.2(a). A palavra "regata" pode significar uma única prova ou uma série de regatas.

J1 CONTEÚDO DE UM AVISO DE REGATA

J1.1 Um aviso de regata deve conter as seguintes informações:

1. O título, local, datas do evento e o nome da autoridade organizadora;
2. Que a regata será disputada de acordo com as *regras* conforme definidas nas Regras de Regata à Vela.
3. A lista de quaisquer outros documentos que governam o evento (por exemplo, as Regras de Equipamentos de Regata à Vela, na medida em que são aplicadas).
4. Classes participantes, condições de inscrição e eventuais restrições à inscrição e
5. Horários de inscrições, do sinal de atenção da regata treino ou da primeira regata da série e, quando conhecidos, das demais regatas.

J1.2 O aviso de regata deve também incluir, qualquer dos itens a seguir que permitam aos competidores sua participação no evento ou que apresentem informações necessárias antes que as instruções de regata estejam disponíveis:

1. Que propaganda será restrita à Categoria A - veja Apêndice 1 - e outras informações a ele pertinentes;
2. Que será aplicado o Sistema de Classificação de Competidores da ISAF (ou algum outro sistema de classificação);
3. Procedimento para registro ou inscrição antecipada, incluindo taxas e datas de prazos;
4. Um formulário de inscrição que deve ser assinado pelo proprietário do barco ou seu representante, contendo palavras tais como: " Eu concordo em ser regido pelas Regras de Regata à Vela e por todas as demais regras que governam este evento.";
5. Procedimentos de medição e requisitos de medição e de "rating";
6. Hora e local em que as instruções de regata estarão disponíveis;
7. Alterações das regras de regata, de acordo com a regra 86;
8. Alterações das regras da classe, com indicação específica de cada regra e descrição da alteração;
9. O percurso a ser navegado;
10. Punição por infração às regras da Parte 2, quando for diferente da Punição de Voltas de 720o ;
11. Recusa do direito de apelação, de acordo com a regra 70.4;
12. O sistema de pontuação, incluindo o número de regatas programadas e o mínimo que deverá ser completado para se constituir a série; e
13. Prêmios.

J2. CONTEÚDO DAS INSTRUÇÕES DE REGATA

J2.1 As instruções de regata deverão conter as seguintes informações:

1. Que as regatas serão governadas pelas *Regras de Regata à Vela*;
2. Lista de quaisquer outros documentos que governam o evento (por exemplo: as Regras de Equipamento de Regata à Vela, na medida em que sejam aplicáveis);
3. Programação das regatas, as classes participantes e o horário do sinal de atenção para cada classe;
4. Percurso a ser navegado ou uma lista das *marcas* pelas quais o percurso será designado e, se relevante, como o percurso será sinalizado;
5. Descrição das *marcas*, incluindo as de partida e de chegada, indicando a seqüência e o lado pelo qual devem ser passadas e identificando todas as *marcas* de percurso (veja regra 28.1);
6. Descrição das linhas de *partida* e de *chegada*, bandeiras da classe e quaisquer sinais especiais a serem utilizados;
7. Tempo limite para *chegar*, se houver e
8. O sistema de pontuação, incluído por referência específica ao Apêndice A, às regras da classe ou outras *regras* que regulamentam o evento ou descritas na sua íntegra. Citar o número de regatas programadas e o mínimo que deverá ser completado para se constituir a série.

J2.2 As instruções de regata devem incluir, das seguintes instruções, aquelas que serão aplicadas:

1. Que propaganda será restrita à Categoria A - veja Apêndice 1 - e outras informações a ele pertinentes;
2. Que será aplicado o Sistema de Classificação de Competidores da ISAF (ou algum outro sistema de classificação);
3. Substituição das regras da Parte 2, quando aplicável, pelo *Regulamento Internacional para Evitar Abalroamentos no Mar*, ou outras regras de direito de passagem, o(s) horário(s) e local(is) de aplicação e quaisquer sinais noturnos a serem utilizados pela comissão de regata;
4. Alterações das regras de regata quando permitido pela regra 86, fazendo referência específica a cada regra e descrevendo a alteração;
5. Determinações da autoridade nacional que não serão aplicadas;
6. Se determinações da autoridade nacional serão aplicadas a um evento internacional, uma cópia em inglês dessas determinações;
7. Alterações de regras da classe, com indicação específica de cada regra e descrição da alteração;
8. Restrições que controlem modificações em barcos, quando cedidos pela autoridade organizadora;
9. Procedimentos para inscrição;
10. Procedimentos de inspeção e medição;
11. Local(is) do(s) quadro(s) oficial(is) de avisos;
12. Procedimentos para alterações das instruções de regata;
13. Segurança, sinais e uso de equipamento de flutuação pessoal; "check-in" na área de *partida* e "check-out" e "check-in" em terra;
14. Declarações do comandante, se necessárias;
15. Sinais a serem feitos em terra e locais em que serão feitos;

16. Área de regata (é recomendável uma carta náutica);
17. Comprimento aproximado do percurso; comprimento aproximado da perna de contravento;
18. Limite de tempo, se houver, para a *chegada* dos demais barcos após a chegada do primeiro;
19. Limites de tempo;
20. Localização da área de *partida* e restrições aplicáveis;
21. Qualquer procedimento especial ou sinalização para chamadas individuais ou chamada geral;
22. Embarcações que são *marcas*;
23. Procedimentos para mudança de percurso após a *partida* e respectivos sinais;
24. Qualquer procedimento especial para encurtamento de percurso ou para a *chegada*, num percurso encurtado;
25. Restrições ao uso de barcos de apoio, piscinas plásticas de proteção, rádios, etc ; restrição a içar barcos para a terra e ao auxílio externo prestado a barco que não esteja *em regata*;
26. Punição por infrações às regras da Parte 2 quando for diferente da punição de voltas de 720°;
27. Penalidades sem audiência, pela regra 67, por infração à regra 42;
28. Que será aplicado o Apêndice N;
29. Procedimentos de protesto, horário e local das audiências;
30. Quando for aplicável a regra M1.4(b), o prazo limite para solicitação de audiência;
31. Recusa do direito de apelação, de acordo com a regra 70.4;
32. Aprovação da autoridade nacional para a constituição de um júri internacional, de acordo com a regra 89(c);
33. Substituição de competidores;
34. Número mínimo requerido para que seja dada a *largada* aos barcos que se apresentam naquela área;
35. Quando e onde as regatas retardadas ou anuladas naquele dia serão corridas;
36. Informações sobre marés e correntezas;
37. Prêmios, e
38. Outras obrigações da comissão de regatas e dos barcos.

