

REGRAS DE REGATA A VELA

2025-2028



World Sailing

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE VELA

REGRAS DE REGATA

a VELA

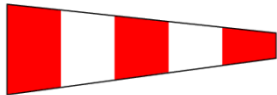
para 2025–2028

Confederação Brasileira de Vela

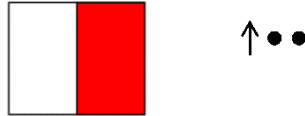
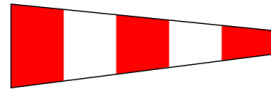
SINALIZAÇÃO DE REGATA

O significado dos sinais visuais e sonoros são indicados abaixo. Uma seta apontando para cima ou para baixo (↑↓) significa que o sinal visual é mostrado ou removido. Um ponto (•) significa um som; cinco traços curtos (— — — — —) significam sons repetitivos; um traço longo (—) significa um som longo. Quando um sinal visual é mostrado sobre uma bandeira de classe, de flotilha ou de uma área de regata, o sinal se aplica apenas àquela classe, flotilha ou área de regata.

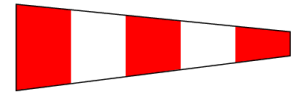
Sinais de Retardamento



RECON As regatas que não largaram estão *retardadas*. O sinal de atenção será feito um minuto após este ser removido, a menos que, naquele momento, a regata seja novamente *retardada* ou *anulada*.



RECON sobre H As regatas que não largaram estão *retardadas*. Novas sinalizações em terra.



RECON sobre H As regatas que não largaram estão *retardadas*. Hoje não haverá mais regata.

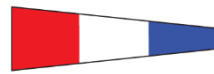
RECON sobre galhardetes 1–9 Retardamento de 1 a 9 horas a partir da hora programada.



Galhardete 1 ↑•• ↓•



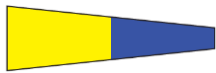
Galhardete 2 ↑•• ↓•



Galhardete 3 ↑•• ↓•



Galhardete 4 ↑•• ↓•



Galhardete 5 ↑•• ↓•



Galhardete 6 ↑•• ↓•



Galhardete 7 ↑•• ↓•



Galhardete 8 ↑•• ↓•

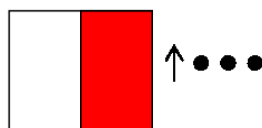


Galhardete 9 ↑•• ↓•

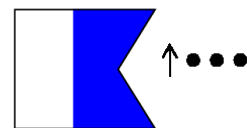
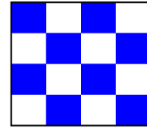
Sinais de Anulação



N Todas as regatas em curso estão *anuladas*: retorne à área de largada. O sinal de atenção será dado um minuto após este sinal ser removido, a menos que, neste momento, a regata seja *retardada* novamente ou *anulada*.



N sobre H Todas as regatas em curso estão *anuladas*. Novas sinalizações em terra.



N sobre A Todas as regatas em curso estão *anuladas*. Hoje não haverá mais regatas.

Segurança



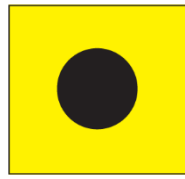
V Monitore o canal de comunicação para instruções de segurança (veja regra 37).

Sinais de Preparação



↑• ↓—

P Sinal de Preparação.



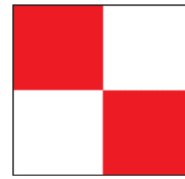
↑• ↓—

I A regra 30.1 está em vigor.



↑• ↓—

Z A regra 30.2 está em vigor.



↑• ↓—

U A regra 30.3 está em vigor.



↑• ↓—

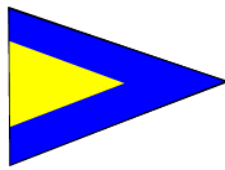
Preta A regra 30.4 está em

Sinais de Chamada



↑•

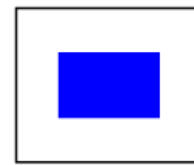
X Chamada individual.



↑•• ↓•

1ª substituta Chamada Geral. O sinal de atenção será feito um minuto após este ter sido arriado.

Encurtamento do Percurso



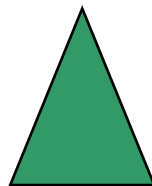
↑••

S O percurso foi encurtado. A regra 32.2 está em vigor.

Mudança da Próxima Perna



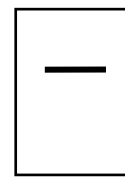
C Posição da próxima *marca* do percurso foi alterada:



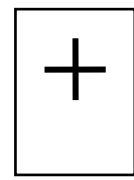
para *boreste*;



para *bombordo*;



encurtando o comprimento da perna;



aumentando o comprimento da perna.

Outros Sinais



↑•

L Em terra: Um aviso aos competidores foi postado. Na água: Aproxime-se ao alcance da voz ou siga-me.



M O objeto com essa bandeira substitui uma *marca* perdida.



↑•

Y Uso obrigatório do equipamento de flutuação pessoal (ver regra 40).



(sem sinal sonoro)

Bandeira **LARANJA**. O barco da CR mostrando essa bandeira é um dos lados da linha de largada.



(sem sinal sonoro)

Bandeira **AZUL**. O barco da CR mostrando essa bandeira é um lado da linha de chegada.

Como autoridade líder no esporte, a World Sailing promove e apoia a proteção do meio ambiente em todas as competições de vela e atividades relacionadas em todo o mundo.

Tradução e Revisão:

**Walter Boddener
Tatiana Almeida**

Revisão:

**Ricardo Lobato
Nelson Ilha
Darci Rebelo Jr.**

Contatos CBVela:

Presidente: Marco Aurélio de Sá Ribeiro

Site: www.cbvela.org.br

E-mail: cbvela@cbvela.org.br

Instagram: [@cbvelaoficial](https://www.instagram.com/cbvelaoficial)

Facebook: [@cbvela](https://www.facebook.com/cbvela)

Youtube: [@cbvela](https://www.youtube.com/cbvela)

Linkedin: [@cbvela](https://www.linkedin.com/cbvela)

Whatsapp: [cbvela oficial](https://www.whatsapp.com/cbvelaoficial)

Impressão:

Publicada pela WORLD SAILING (UK) Ltd., Southampton, UK

© World Sailing Ltd.

June 2024

Edição Brasileira publicada pela CBVELA (BRA), Rio de Janeiro, Brasil

© Confederação Brasileira de Vela

Novembro de 2024

SUMÁRIO

	Sinalização de Regata	Contracapa
	Documentos de Regras ‘Online’	4
	Introdução	5
	Definições	8
	Princípios Básicos	13
Parte 1	Regras Fundamentais	13
Parte 2	Quando Barcos se Encontram	16
Parte 3	Condução de uma Regata	23
Parte 4	Outros Requisitos Quando em Regata	29
Parte 5	Protestos, Reparação, Audiências, Má Conduta e Apelações	38
Parte 6	Inscrição e Qualificação	55
Parte 7	Organização de Eventos	57
 Apêndices		
A	Pontuação	63
B	Regras para Regatas de Flotilha de Windsurfe	66
C	Regras de ‘Match Racing’	78
D	Regras de Regata de Equipe	93
E	Regras de Regata de Vela Radio Controlada	101
F	Regras de Regata de Kiteboarding	112
G	Identificação nas Velas	125
H	Pesagem de Roupas e Equipamentos	131
J	Aviso de Regata e Instruções de Regata	132
M	Orientações às Comissões de Protesto	138
N	Júris Internacionais	146
P	Procedimentos Especiais para a Regra 42	149
R	Procedimentos para Apelações e Pedidos	152
S	Instruções de Regata Padrão	155
T	Arbitragem	162

DOCUMENTOS DE REGRAS ‘ONLINE’

A World Sailing estabeleceu um endereço na Internet no qual os leitores encontrarão links para todos os documentos disponíveis que são mencionados neste livro. Esses documentos estão listados abaixo. Os links para outros documentos de regras também serão fornecidos neste endereço.

O endereço é: www.sailing.org/racingrules

<i>Documento</i>	<i>Mencionado em</i>
Diretrizes para punições discricionárias	Introdução
Mudanças em vigor a partir de 1 de janeiro de 2025	Introdução
Guias para Aviso e Instruções de Regata	Introdução
Regulamentos da World Sailing	Introdução
<i>Livro de Casos</i>	Introdução
<i>Livro de Casos</i> para várias disciplinas	Introdução
Regulamentos da World Sailing com status de <i>regra</i>	Definição <i>Regra</i> (b)
Interpretações da Regra 42, Propulsão	Regra 42
<i>Regulamentos Especiais Oceânicos da World Sailing</i>	Regra 49.2
<i>As Regras de Equipamento a Vela</i>	Várias regras
Apêndice TS, Esquema para Separação do Tráfego	Regra 56.2
Formulários de Audiências e Decisões	Preâmbulo Parte 5
Regras para outros formatos de competição de windsurfe	Preâmbulo Apêndice B
Padrão de aviso de regata para Match Racing	Preâmbulo Apêndice C
Padrão de instruções de regata para Match Racing	Preâmbulo Apêndice C
Regras de Match Racing para Competidores Cegos	Preâmbulo Apêndice C
Regras Teste para Regatas Arbitradas de Rádio Controle	Preâmbulo Apêndice E
Regras para ‘Kiteboarding’ – Outros formatos	Preâmbulo Apêndice F
Edição atualizada do quadro de siglas nacionais	Apêndice G
Guia para conflitos de interesse	Apêndice M2.3
Guia para casos de má conduta	Apêndice M6.8
<i>Manual de Juízes Internacionais</i>	Preâmbulo Apêndice T

INTRODUÇÃO

As *Regras de Regata a Vela* possuem duas seções principais. A primeira abrange as Partes 1 a 7 e contém regras que afetam todos os competidores. A segunda contém os apêndices que apresentam detalhes de regras, regras que se aplicam a modalidades específicas de regata e regras que afetam apenas a um pequeno grupo de competidores ou oficiais.

Terminologia Um termo utilizado no sentido explícito contido nas Definições aparece em itálico ou, nos preâmbulos, em itálico negrito (por exemplo, *em regata* e ***em regata***).

Cada termo na tabela abaixo é usado nas *Regras de Regata a Vela* com os seguintes significados:

<i>Termo</i>	<i>Significado</i>
Barco	Um barco a vela e sua tripulação a bordo, que estão sujeitos às regras
Competidor	Uma pessoa que compete ou tem a intenção de competir num evento
Autoridade Nacional	Uma autoridade nacional membro da World Sailing
Comissão de Regata	A comissão de regata indicada de acordo com a regra 89.2(c) e qualquer outra pessoa ou comissão desempenhando uma função de comissão de regata
Regra de regata	Uma regra nas <i>Regras de Regata a Vela</i>
Comissão técnica	A comissão técnica indicado de acordo com a regra 89.2(c) e qualquer outra pessoa ou <i>comissão</i> desempenhando uma função de comissão técnica
Embarcação	Qualquer outra embarcação ou navio

Outras palavras e termos são usados no sentido comumente entendido no meio náutico ou em uso geral. Para uma fonte do sentido náutico de um termo, um leitor pode referir-se às *Regras de Equipamento a Vela*.

Brados Uma língua diferente do inglês pode ser usada em um brado requerido pelas *regras*, desde que todos os barcos envolvidos possam entender o seu significado. Entretanto, um brado em inglês sempre será aceito.

Notação A notação ‘[DP]’ em uma *regra* significa que a punição por se infringir uma *regra*, a critério da comissão de protesto, pode ser menos que uma desclassificação. Diretrizes para punições discricionárias estão disponíveis no site da World Sailing.

Revisão As regras de regata são revisadas e publicadas a cada quatro anos pela World Sailing, que é a autoridade internacional deste esporte. Esta edição vigora a partir de 1º de janeiro de 2025, exceto que, para eventos com início em 2024, a data pode ser postergada pelo aviso de regata. Marcações na margem indicam as alterações importantes da edição de 2021-2024 nas Partes 1 a 7 e nas Definições. Não estão previstas alterações antes do ano 2029, mas alterações consideradas urgentes antes desta data serão anunciadas através das autoridades nacionais e publicadas no site da World Sailing.

Apêndices Quando as regras de um apêndice se aplicam, têm precedência sobre quaisquer regras conflitantes das Partes 1 a 7 e Definições. Cada apêndice neste livro é identificado por uma letra. Outros apêndices estão disponíveis no endereço eletrônico da World Sailing e são identificados por duas ou três letras. Uma referência a uma regra num apêndice deve conter a letra ou letras e o número da regra (por exemplo, "regra A1" ou "regra MR1"). As letras I, K, L, O e Q não são usadas para designar apêndices neste livro.

Regras de Desenvolvimento Regras de Desenvolvimento podem ser aprovadas pela World Sailing para eventos específicos ou categorias de eventos. Elas estão disponíveis no endereço eletrônico da World Sailing e são identificadas pelas letras DR.

Aviso de Regata e Instruções de Regata Guias e modelos para escrever um aviso de regata e instruções de regata estão disponíveis em vários formatos de arquivo no endereço eletrônico da World Sailing em www.sailing.org/racingrules. Autoridades nacionais são encorajadas a traduzir esses guias e modelos.

Regulamentos da World Sailing Os Regulamentos são mencionados na definição *Regra* e na regra 6, mas eles não estão

incluídos neste livro porque podem ser alterados a qualquer momento. As versões mais recentes dos Regulamentos são publicadas no endereço eletrônico da World Sailing; novas versões serão anunciadas por meio das autoridades nacionais.

Interpretações A World Sailing publica as seguintes interpretações oficiais das regras de regata:

- *O Livro dos Casos – Interpretações das Regras de Regata,*
- *O Livro dos Casos,* para várias disciplinas,
- Interpretações da Regra 42, Propulsão, e
- Interpretações dos Regulamentos, para aqueles Regulamentos que são *regras*.

Essas publicações estão disponíveis no endereço eletrônico da World Sailing. Outras interpretações das regras de regata não são oficiais a menos se forem aprovadas pela World Sailing.

DEFINIÇÕES

Quando um termo é utilizado no sentido em que foi definido, está em itálico ou, nos preâmbulos, em itálico negrito. O significado de vários outros termos é dado na Terminologia na Introdução.

Alcançando a marca – Um barco está *alcançando a marca* quando está em posição de passar a barlavento da *marca* e deixá-la pelo lado requerido sem mudar de *amuras*.

Amurado, Amuras a boreste ou a bombordo – Um barco está *amurado*, com *amuras a boreste* ou a *bombordo*, em correspondência com o seu lado de *barlavento*.

Anulação – É uma regata que a comissão de regata ou comissão de protesto *anula* a qualquer momento, mas que pode ser novamente disputada.

Barlavento – Vide *Sotavento e Barlavento*.

Chegar – Um barco *chega* quando, após o seu sinal de largada, qualquer parte de seu casco cruza a linha de chegada, vindo do lado do percurso. Entretanto, ele não *chegou se*, após cruzar a linha de chegada, ele:

- (a) efetua uma punição de acordo com a regra 44.2;
- (b) corrige um erro *em navegando o percurso* feito na linha, ou;
- (c) continua a *navegar o percurso*.

Após *chegar* ele não precisa cruzar a linha de chegada completamente. As instruções de regata podem alterar a direção em que os barcos são requeridos a cruzar a linha de chegada para *chegar*.

Comissão – A comissão de protesto, a comissão de regata ou a comissão técnica.

Conflito de Interesse – Um *Conflito de Interesse* existe se uma pessoa:

- (a) Possa ganhar ou perder com o resultado de uma decisão para a qual essa pessoa contribua,
- (b) Tenha claro interesse pessoal ou financeiro que possa afetar a habilidade dessa pessoa de ser imparcial, ou
- (c) Tenha um interesse íntimo na decisão.

Em regata – Um barco está *em regata*, desde o seu sinal de preparação até que tenha *chegado* e se afastado da linha e *marcas* ou se retirado, ou até que a comissão de regata tenha sinalizado uma chamada geral, *retardamento* ou *anulação*.

Em Compromisso, Safo de Popa e Safo de Proa – Um barco está *safo de popa* do outro quando seu casco e seu respectivo equipamento em posição normal estão atrás de uma linha projetada pelo través do ponto mais à ré do casco do outro barco e seu respectivo equipamento em posição normal. O outro barco está *safo de proa*. Os barcos estão *em compromisso* quando nenhum deles está *safo de popa*. Entretanto, eles também estão *em compromisso* quando um barco entre eles está *em compromisso* com ambos. Estes termos sempre se aplicam a barcos em mesmas *amuras*. Eles se aplicam a barcos em *amuras* opostas somente quando a regra 18 se aplica entre eles ou quando ambos os barcos estão velejando mais folgado que a noventa graus do vento verdadeiro.

Espaço – É o espaço que um barco precisa, nas condições existentes, incluindo o espaço para cumprir com suas obrigações pelas regras da Parte 2 e a regra 31, enquanto executa suas manobras prontamente com habilidade marinheira.

Espaço na Marca – É o *espaço* para um barco:

- (a) velejar para a *marca* quando seu *rumo correto* é passar junto a ela,
- (b) contornar ou passar a *marca* pelo lado requerido, e
- (c) deixar ela pela popa.

Largar – Um barco *larga* quando seu casco cruza a linha de largada, tendo estado completamente aquém da linha de largada no momento ou depois do seu sinal de largada e após ter cumprido a regra 30.1, se aplicável, vindo do lado da pré-largada para o lado do percurso.

Manter-se afastado – Um barco se *mantém afastado* de um barco com direito de passagem:

- (a) se o barco com direito de passagem puder seguir seu rumo sem necessidade de fazer qualquer ação evasiva e,
- (b) quando os barcos estão *em compromisso* se o barco com direito de passagem puder também alterar seu rumo, nos dois sentidos, sem que imediatamente faça contato.

Marca – É um objeto que as instruções de regata determinem que um barco passe por um lado especificado, a embarcação da comissão de regata,

circundado por águas navegáveis a partir do qual se estende a linha de largada ou chegada, e um objeto intencionalmente amarrado ao objeto ou embarcação. Entretanto, o cabo da âncora não faz parte da *marca*.

Navegando o percurso – um barco *navega o percurso* quando

- (a) ele *larga*;
- (b) um fio representando o seu caminho até ele *chegar*, quando esticado,
 - (1) passa cada *marca* do percurso da regata pelo lado requerido e na ordem correta (incluindo as *marcas de largada*),
 - (2) toca cada *marca* assim determinada nas instruções de regata como sendo uma *marca* de contorno, e
 - (3) passa entre as *marcas* de um portão vindo da direção do percurso da *marca* anterior, e então
- (c) ele *chega*.

Uma *marca* que não inicia, limita ou termina a perna que o barco está navegando, não tem um lado requerido.

Obstáculo – Um *obstáculo* é:

- (a) Um objeto pelo qual um barco não possa passar sem fazer uma substancial alteração de rumo, se ele estiver velejando diretamente em direção a tal objeto e à distância de um comprimento de seu casco.
- (b) Um objeto que só possa ser passado em segurança por um lado; ou
- (c) Um objeto, área ou linha que seja assim designado em uma *regra*;

No entanto, um barco *em regata* não é um *obstáculo* para outros barcos, a menos que estes sejam obrigados a *se manterem afastados* dele, ou, quando a regra 22 se aplica, evitá-lo.

Obstáculo contínuo – Um *obstáculo* é um *obstáculo contínuo* quando o barco com o menor casco referido na regra que utiliza o termo passará ao lado dele por pelo menos três comprimentos do seu casco. Entretanto, os seguintes não são um *obstáculo contínuo*: uma embarcação com segmento, um barco em regata ou uma embarcação da comissão de regata que também é uma *marca*.

Parte – Uma *parte* numa audiência é:

- (a) numa audiência de *protesto*: o protestante e o protestado;
- (b) numa audiência de reparação, um barco pedindo reparação ou para o qual é pedida reparação; um barco para o qual uma audiência é solicitada para

- ser considerada uma reparação pela regra 61.1; uma *comissão* atuando pela regra 61.1;
- (c) numa audiência de reparação pela regra 61.4(b)(1), a entidade sobre quem se diz ter feito uma ação imprópria ou omissão;
 - (d) uma pessoa contra quem é feita uma alegação de ter infringido a regra 69.1(a); uma pessoa apresentando uma alegação pela regra 69.2(e)(1);
 - (e) uma *pessoa de apoio* sujeita a uma audiência pela regra 62 ou 69; qualquer barco que essa pessoa apoia; uma pessoa indicada a apresentar uma alegação pela regra 62.2.

No entanto, a comissão de protesto nunca é uma *parte*.

Pessoa de apoio – Qualquer pessoa que:

- (a) Forneça ou possa fornecer suporte técnico ou físico para um competidor, incluindo técnicos, treinadores, gerentes, equipe técnica, médica, paramédica ou qualquer outra pessoa trabalhando, assistindo ou tratando um competidor na ou para a competição, ou;
- (b) Seja um parente ou guardião do competidor.

Protesto – Uma alegação feita de acordo com a regra 60 por um barco ou *comissão* de que um barco infringiu uma *regra*.

Regra

- (a) As regras deste livro, incluindo as Definições, Sinais de Regata, Introdução, preâmbulos e as regras dos apêndices relevantes, mas não os Princípios Básicos ou os títulos;
- (b) Os Regulamentos da World Sailing que foram designados pela World Sailing como tendo o status de uma regra e estão publicados no endereço eletrônico da World Sailing;
- (c) as prescrições da autoridade nacional, exceto quando alteradas pelas instruções de regata ou aviso de regata, respeitadas as prescrições feitas pela autoridade nacional à regra 88.2, se houverem;
- (d) as regras de classe (para barcos competindo nos sistemas corrigidos ou de “rating”, as regras desses sistemas são regras de classe);
- (e) o aviso de regata;
- (f) as instruções de regata;

(g) qualquer outro documento que regulamente o evento.

Retardamento – uma regata *retardada* é atrasada antes da sua hora programada, mas pode ser posteriormente realizada ou *anulada*.

Rumo Correto – É um rumo que um barco escolheria com o fim de *navegar o percurso* o mais rapidamente possível na ausência dos outros barcos referidos na regra que usa este termo. Um barco não tem *rumo correto* antes do seu sinal de largada.

Safo de Popa e Safo de Proa – vide *Em Compromisso*.

Sotavento e Barlavento – O lado de *Sotavento* de um barco é o lado que está ou, quando aproado ao vento, estava oposto ao lado que vinha o vento. No entanto, quando se veleja com o vento entrando pela valuma ou em popa rasa, o lado de *sotavento* é o lado que está sua vela grande. O outro lado é o de *barlavento*. Quando dois barcos em mesmas *amuras* estão *em compromisso*, o que está por *sotavento* é o barco de *sotavento*. O outro é o barco de *barlavento*.

Zona – Área ao redor de uma *marca* cujo limite está à distância de três comprimentos de casco do barco que esteja mais próximo dela. Um barco está na *zona* quando qualquer parte de seu casco está na *zona*.

PRINCÍPIOS BÁSICOS

Os Princípios Básicos não devem ser alterados.

ESPORTIVIDADE E AS REGRAS

Os competidores de regata a vela são regidos por um conjunto de *regras* às quais se espera que sigam e as façam prevalecer. Um princípio fundamental de esportividade é quando um barco infringe uma *regra* e não é exonerado, ele irá prontamente cumprir uma punição ou ação apropriada, que pode ser retirar-se da regata.

RESPONSABILIDADE AMBIENTAL

Os participantes são encorajados a minimizar qualquer impacto ambiental adverso do esporte da vela.

PARTE 1

REGRAS FUNDAMENTAIS

1 SEGURANÇA

1.1 Auxiliando a Alguém em Perigo

Um barco, competidor ou *pessoa de apoio* deve prestar todo o auxílio possível a qualquer pessoa ou embarcação em perigo.

1.2 Equipamento Salva-vidas e de Flutuação Pessoal

Um 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 utilizar equipamento de flutuação pessoal adequado às condições.

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 punido por esta *regra* quando foi claramente estabelecido que estes princípios foram violados. A punição será uma desclassificação que não pode ser descartada.

3 DECISÃO A COMPETIR

A responsabilidade pela decisão de um barco em participar de uma regata ou de continuar *em regata* é exclusivamente dele.

4 ACEITAÇÃO DAS REGRAS

4.1 (a) Ao participar ou pretender participar de um evento sujeito às *regras*, cada competidor e proprietário de barco concorda em aceitar as *regras*.

(b) Uma *pessoa de apoio* provendo suporte ou um pai ou responsável que permita seu filho a participar de um evento, concorda em aceitar as *regras*.

4.2 Cada competidor e proprietário de barco concorda em nome da sua *pessoa de apoio*, que eles estão sujeitos às *regras*.

4.3 A aceitação das *regras* inclui concordar em:

(a) ser regido 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*;

(c) com respeito a tal determinação, não recorrer a nenhuma outra corte legal ou tribunal que não esteja prevista nas *regras*; e

(d) que cada competidor e proprietário de barco se certificará que a sua *pessoa de apoio* estará ciente das *regras*.

4.4 A pessoa encarregada por cada barco deve certificar-se que todos os tripulantes e o proprietário estejam cientes de suas responsabilidades por esta *regra*.

4.5 Esta regra poderá ser alterada por uma prescrição da *autoridade nacional* da competição.

5 REGRAS QUE SE APLICAM ÀS AUTORIDADES ORGANIZADORAS E OFICIAIS DE REGATA

A autoridade organizadora, uma *comissão* e outros oficiais de regata serão regidos pelas *regras* na condução e julgamento do evento.

6 REGULAMENTOS DA WORLD SAILING

6.1 Cada competidor, proprietário de barco e *pessoa de apoio* devem cumprir com os Regulamentos da World Sailing que foram designadas pela World Sailing como tendo o status de uma *regra*. São regulamentos da World Sailing em 30 de junho de 2024:

- Código de Propaganda
- Código Antidopagem
- Código de Ética
- Código de Elegibilidade
- Código de Categorização do Velejador

6.2 As regras da Parte 5 não se aplicam a menos que os *protestos* sejam permitidos no Regulamento que se alegue ter sido violado.

PARTE 2

QUANDO BARCOS SE ENCONTRAM

*As regras da Parte 2 se aplicam aos barcos que velejam 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 punido por infração a estas regras, exceto pela regra 14 quando o incidente resultar em ferimento ou avaria séria, ou pela regra 23.1.*

O Regulamento Internacional para Evitar Abalroamento no Mar (RIPEAM) ou outras regras oficiais de direito de passagem se aplicam entre um barco que veleja por estas regras e uma embarcação que não o faz. Se o aviso de regata assim determinar, as regras da Parte 2 serão substituídas pelas regras de direito de passagem do RIPEAM ou pelas regras oficiais de direito de passagem.

SEÇÃO A

DIREITO DE PASSAGEM

*Um barco tem direito de passagem sobre outro barco quando o outro barco é obrigado a **manter-se afastado** dele. 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 com *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 com as 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 com as mesmas *amuras* e não estão *em compromisso*, o barco *safo de popa* deve **manter-se afastado** do barco *safo de proa*.*

13 CAMBANDO

A partir do momento em que a proa de um barco ultrapassa da linha do vento e até que esteja novamente em rumo de bolina cochada, ele 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 ou estiver pela popa deve *manter-se afastado*.

SEÇÃO B RESTRICÇÕES GERAIS

14 EVITANDO CONTATO

Sempre que razoavelmente possível, todo barco deve:

- (a) evitar contato com outro barco,
- (b) não causar contato entre barcos, e
- (c) não causar contato entre um barco e um objeto que deva ser evitado.

Entretanto, um barco com direito de passagem, ou com direito a navegar dentro do *espaço* ou do *espaço na marca* a que tem direito, não precisa evitar o contato até que seja claro que o outro barco não está se *mantendo afastado* ou dando *espaço* ou *espaço na marca*.

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, no contravento, quando um barco *amurado a bombordo* está navegando para passar por sotavento de um barco *amurado a boreste* para *se manter afastado*, o barco *amurado a boreste* não deve arribar de forma que o barco *amurado a bombordo* tenha que alterar o rumo imediatamente para continuar se *mantendo afastado*.

17 MESMAS AMURAS; RUMO CORRETO

Se um barco *safo de popa* entra em *compromisso* a menos de duas vezes o seu comprimento de casco e a *sotavento* do outro barco em mesmas *amuras*, ele não navegará acima de seu *rumo correto* enquanto permanecerem em mesmas *amuras* e em *compromisso* dentro daquela distância, a menos que, assim o fazendo, passe prontamente pela popa do outro barco.

SEÇÃO C

JUNTO A MARCAS E OBSTÁCULOS

As regras da Seção C não se aplicam entre barcos quando a **marca** ou **obstáculo** referido nessas regras é uma **marca** de largada cercada por águas navegáveis ou pelo seu cabo de ancoragem, a partir do momento em que os barcos estiverem aproximando-se dela para **largar** até que tenham deixado-as pela popa.

18 ESPAÇO NA MARCA

18.1 Quando a Regra 18 se aplica

- (a) A regra 18 se aplica entre barcos que devem deixar a *marca* pelo mesmo bordo e pelo menos um deles está na *zona*. Entretanto, ela não se aplica:
- (1) a barcos em *amuras* opostas, no *contravento*;
 - (2) entre barcos em *amuras* opostas quando o *rumo correto* junto à *marca* para um deles, mas não para ambos, é *cambar*;
 - (3) entre um barco que se aproxima de uma *marca* e outro que se afasta; ou
 - (4) quando a *marca* é um *obstáculo contínuo*, caso em que se aplica a regra 19.
- (b) A regra 18 não se aplica mais entre barcos quando *espaço na marca* foi concedido.

18.2 Concedendo *Espaço na Marca*

- (a) Quando o primeiro de dois barcos chega à *zona*,
 - (1) se os barcos estão *em compromisso*, o barco exterior naquele momento deve dar *espaço na marca* ao barco interior.
 - (2) se os barcos não estão *em compromisso*, o barco que não tenha chegado à *zona* naquele momento deve dar *espaço na marca* ao outro barco.

Quando um barco é obrigado a dar *espaço na marca* por essa regra, ele deve continuar a fazê-lo enquanto essa regra se aplica, mesmo que depois o *compromisso* seja rompido ou começa um novo *compromisso*.

- (b) A regra 18.2(a) não mais se aplica se o barco com direito ao *espaço na marca* passa a proa da linha do vento ou deixa a *zona*.
- (c) Quando a regra 18.2(a) não se aplica e os barcos estão *em compromisso*, o barco exterior deve dar *espaço na marca* ao barco interior.
- (d) Se um barco estabelece *compromisso* interior vindo de *safo de popa* ou cambando a *barlavento* do outro barco e, desde o momento em que o *compromisso* começou, o barco exterior não tiver condições de dar *espaço na marca*, as regras 18.2(a) e 18.2(c) não se aplicam entre eles.
- (e) Havendo razoável dúvida de que um barco obteve ou rompeu um *compromisso* a tempo, deve-se presumir que não o fez.

18.3 Cambando na Zona

Quando um barco passa a proa da linha do vento de *amuras a bombordo* para *amuras a boreste* na *zona* de uma *marca* para ser deixada por bombordo, a regra 18.2 não se aplica entre ele e o outro barco com *amuras a boreste* que está *alcançando* a *marca*. Se o outro barco esteve com *amuras a boreste* desde que entrou na *zona*, o barco que passou a proa da linha do vento:

- (a) não deve forçar o outro barco a velejar acima do seu rumo de bolina cochada para evitar contato e,
- (b) deve conceder *espaço na marca* se o outro barco estabelecer *compromisso* no seu interior.

18.4 Jaibando na Zona

Quando um barco *em compromisso* interior, com direito de passagem, tiver que jaibar junto à *marca* para velejar seu *rumo correto*, até que ele jaibe, ele não pode velejar além da *marca* mais do que o necessário para seguir este rumo. Esta regra 18.4 não se aplica às *marcas* de um portão.

19 ESPAÇO PARA PASSAR POR UM OBSTÁCULO

19.1 Quando a Regra 19 se aplica

A regra 19 se aplica entre dois barcos junto a um *obstáculo*, exceto quando a regra 18 se aplica entre eles e:

- (a) o *obstáculo* é a *marca*, ou
- (b) o *obstáculo* é um outro barco que está *em compromisso* com ambos.

Entretanto, junto a um *obstáculo contínuo*, a regra 19 sempre se aplica e a regra 18 não se aplica.

19.2 Concedendo Espaço junto a um Obstáculo

- (a) Um barco com direito de passagem pode escolher passar por um *obstáculo* por bombordo ou boreste. Se um barco com direito de passagem altera seu rumo no momento que ele escolhe em que lado irá passar o *obstáculo*, ele deve dar ao outro barco *espaço* para se *manter afastado*.
- (b) Quando os barcos estão em *compromisso*, o barco exterior deverá conceder ao barco interior, *espaço* entre ele e o *obstáculo*, a menos que, desde o momento em que o *compromisso* foi estabelecido o barco exterior era incapaz de fazê-lo.
- (c) Enquanto barcos estiverem passando por um *obstáculo contínuo*, se um barco que estava *safo de popa* e obrigado a *manter-se afastado* fica *em compromisso* entre o outro barco e o *obstáculo* e, no momento em que o *compromisso* começa não há *espaço* para ele passar,
 - (1) ele não terá o direito a *espaço* pela regra 19.2(b), e
 - (2) enquanto os barcos permanecerem *em compromisso*, ele deverá *manter-se afastado* e as regras 10 e 11 não se aplicam.

20 ESPAÇO PARA CAMBAR JUNTO A OBSTÁCULOS

20.1 Bradando

Um barco pode bradar por *espaço* para cambar e evitar um barco em mesmas *amuras* bradando “Espaço para Cambar”. No entanto, ele não bradará a menos que:

- (a) esteja aproximando-se de um *obstáculo* e terá que fazer em breve uma mudança substancial no seu rumo para evitá-lo com segurança, e
- (b) estiver velejando em rumo de bolina cochada ou acima.

Além disso, o barco não deverá bradar se o *obstáculo* é uma *marca* e um barco que está *alcançando-a* seja obrigado a alterar o rumo em consequência do brado.

20.2 Respondendo

- (a) Depois que um barco bradou, ele dará ao barco bradado um tempo de resposta.
- (b) O barco bradado responderá mesmo que o brado infrinja a regra 20.1.
- (c) O barco bradado responderá cambando tão logo quanto possível ou imediatamente respondendo ‘cambe você’, dando ao barco que bradou, *espaço* para cambar e assim evitá-lo.
- (d) Quando o barco bradado responde, o barco que bradou fará sua cambada tão logo quanto possível.
- (e) A regra 18.2 não se aplica entre os barcos desde o momento em que o barco bradou até que tenha cambado e evitado o barco bradado.

20.3 Passando Adiante um Brado a Outro Barco

Quando um barco recebeu um brado por *espaço* para cambar e tiver a intenção de responder cambando, ele pode bradar um outro barco em mesmas *amuras*, pedindo *espaço* para cambar e evitá-lo. Ele pode bradar mesmo que seu brado não atenda às condições da regra 20.1. A regra 20.2 se aplica entre ele e o barco a quem ele bradou.

20.4 Requerimentos adicionais para Brados

- (a) Quando as condições são tais que um brado pode não ser escutado, o barco deve também fazer um sinal que indica claramente sua necessidade de *espaço* para cambar ou sua resposta.

- (b) O Aviso de Regata poderá especificar e requerer que seja usado uma comunicação alternativa para um barco indicar a sua necessidade de *espaço* para cambar ou sua resposta.

SEÇÃO D

OUTRAS REGRAS

Quando as regras 21 ou 22 se aplicam a dois barcos, as regras da Seção A não se aplicam.

21. ERROS DE LARGADA; CUMPRINDO PUNIÇÃO; AQUARTELANDO AS VELAS

- 21.1. Um barco velejando em direção ao lado de pré-largada da linha de largada ou um de seus prolongamentos após seu sinal de largada para *largar* ou para cumprir a regra 30.1, deve *manter-se afastado* de um barco que não o faz até que seu casco esteja inteiramente do lado de pré-largada.
- 21.2. Um barco que executa sua punição deve *manter-se afastado* de um barco que não o faz.
- 21.3. Um barco com seguimento a ré ou lateral à barlavento sobre a água, através de velas aquarteladas, deve *manter-se afastado* de um barco que não o faz.

22. VIRADO, ANCORADO, ENCALHADO OU PRESTANDO SOCORRO

Se possível, um barco deve evitar um barco que está virado, que ainda não recuperou controle após desvirar, que está ancorado, encalhado ou tentando prestar socorro à embarcação ou pessoa em perigo. Um barco está virado quando o topo de seu mastro está na água.

23. INTERFERINDO COM OUTRO BARCO

- 23.1. Sempre que razoavelmente possível, um barco que não está *em regata* não deve interferir com um barco que está *em regata*.
- 23.2. Se razoavelmente possível, um barco não deve interferir com um barco que esteja cumprindo punição, velejando em outra perna ou sujeito a regra 21.1. Entretanto, depois do sinal de largada, essa regra não se aplica quando o barco estiver em seu *rumo correto*.

PARTE 3

CONDUÇÃO DE UMA REGATA

25 AVISO DE REGATA, INSTRUÇÕES DE REGATA E SINAIS.

25.1 O aviso de regata deverá estar à disposição de cada barco que se inscreve em um evento antes dele se inscrever. As instruções de regata estarão à disposição de cada barco antes que uma regata comece.

25.2 Os significados dos sinais visuais e sonoros indicados nos Sinais de Regata não serão alterados, exceto de acordo com a regra 86.1(b). O significado de qualquer outro sinal que possa ser usado será indicado no aviso de regata ou nas instruções de regata.

25.3 A comissão de regata pode expor um sinal visual usando uma bandeira ou qualquer outro objeto de aparência similar.

26 PROCEDIMENTO DE LARGADA

As regatas terão início conforme os sinais abaixo indicados. Os tempos serão contados a partir dos sinais visuais; a ausência de um sinal sonoro não será considerada.

<i>Minutos antes do sinal de largada</i>	<i>Sinal Visual</i>	<i>Sinal Sonoro</i>	<i>Significado</i>
5*	Bandeira da Classe	Um	Sinal de atenção
4	P, I, Z, Z c/ I, U ou bandeira preta	Um	Sinal de preparação
1	Sinal de preparação removido	Um longo	Um minuto para a largada
0	Bandeira da Classe removida	Um	Sinal de largada

*ou como indicado no Aviso de Regata ou nas Instruções de Regata

O sinal de atenção para cada classe seguinte será feito simultaneamente ou após o sinal de largada da classe precedente.

27 OUTRAS AÇÕES DA COMISSÃO DE REGATA ANTES DO SINAL DE LARGADA

27.1 A menos que as instruções de regata já especifique a comissão de regata deverá no mais tardar com o sinal de atenção, assinalar ou de

outro modo indicar o percurso a ser seguido e pode substituir um sinal de percurso por outro e sinalizar o uso obrigatório do equipamento de flutuação pessoal (expondo a bandeira Y com um sinal sonoro).

27.2 Até o sinal de preparação, a comissão de regata poderá deslocar a posição de uma *marca* de largada.

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

28 NAVEGANDO O PERCURSO

28.1 Um barco deve *navegar o percurso*.

28.2 Um barco poderá corrigir quaisquer erros em *navegar o percurso*, desde que ele não tenha *chegado*.

29 CHAMADAS DE VOLTA

29.1 Chamada Individual

Quando, no momento do sinal de largada de um barco, qualquer parte de seu casco estiver no lado do percurso da linha de largada ou está sujeito 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 o casco de cada um dos barcos envolvidos tenha velejado completamente para o lado de pré-largada da linha de largada ou um de seus prolongamentos, e até cada um desses barcos tenham cumprido a regra 30.1, quando aplicada, mas não após quatro minutos depois do sinal de largada ou um minuto antes de qualquer sinal de largada subsequente, o que ocorrer primeiro. Esta regra não se aplica no caso das regras 29.2, 30.3 ou 30.4 se aplicarem.

29.2 Chamada Geral

Se, no momento do sinal de largada, a comissão de regata não conseguir identificar os barcos que estiverem no lado do percurso da linha de largada ou para os quais se aplique a regra 30 ou se houve erro no procedimento de largada, a comissão de regata poderá sinalizar uma chamada geral (Primeira Substituta com dois sinais sonoros). O sinal de atenção para a nova largada da classe chamada de volta será dado um minuto após a primeira substituta ter sido removida (um sinal sonoro) e as largadas para as classes subsequentes serão em seguida à nova largada.

30 PUNIÇÕES DE LARGADA

30.1 Regra da Bandeira I

Se a bandeira I foi exposta e qualquer parte do casco de um barco estiver além da linha de largada ou um de seus prolongamentos, durante o minuto que antecede o seu sinal de largada, antes dele *largar*, seu casco deve retornar completamente para o lado da pré-largada da linha, cruzando por um dos lados de seus prolongamentos.

30.2 Regra da Bandeira Z

Se a bandeira Z foi exposta, nenhuma parte do casco de um barco poderá estar no triângulo formado pelas extremidades da linha de largada e a primeira *marca* de percurso durante o minuto que antecede o seu sinal de largada. Se um barco infringe esta regra e for identificado, receberá, sem audiência, a Punição de Pontuação de 20%, calculada conforme indicado na regra 44.3(c). Ele deve ser punido mesmo que a regata tenha nova largada ou for novamente disputada, mas não será punido se a regata for *retardada* ou *anulada* antes do sinal de largada. Se o barco for novamente identificado na largada subsequente daquela regata, ele receberá mais uma Punição de Pontuação de 20%.

30.3 Regra da Bandeira U

Se a bandeira U foi exposta, nenhuma parte do casco de um barco poderá estar no triângulo formado pelas extremidades da linha de largada e a primeira *marca* de percurso durante o minuto que antecede o seu sinal de largada. Se um barco infringir esta regra e for identificado, ele será desclassificado sem audiência, mas poderá re-largar se a regata tiver nova largada ou for posteriormente disputada.

30.4 Regra da Bandeira Preta

Se a bandeira preta foi exposta, nenhuma parte do casco de um barco poderá estar no triângulo formado pelas extremidades da linha de largada e a primeira *marca* de percurso durante o minuto que antecede o seu sinal de largada. Se um barco infringir esta regra e for identificado, ele será desclassificado sem audiência, mesmo que a regata tenha nova largada, que seja posteriormente disputada, mas não se a regata é retardada ou anulada antes do sinal de largada. Se for sinalizada uma chamada geral ou se a regata for *anulada* após o sinal de largada, a comissão de regata deve expor o seu numeral antes do próximo sinal de atenção para aquela regata e se a regata tiver nova largada ou for novamente disputada ele não deverá participar. Se

participar, sua desclassificação não poderá ser excluída do cálculo de seu resultado na série.

31 TOCANDO UMA MARCA

Estando *em regata*, um barco não deve tocar uma *marca* de largada antes de *largar*, uma *marca* que estabeleça o início, um limite ou o fim da perna do percurso em que está velejando, ou uma *marca* de chegada depois de *chegar*.

32 ENCURTANDO OU ANULANDO APÓS A LARGADA

32.1 Após o sinal de largada, a comissão de regata pode encurtar o percurso ou *anular* a regata:

- (a) por mau tempo;
- (b) devido à insuficiência de vento que torne improvável que qualquer barco *navegue o percurso* dentro do limite de tempo da regata;
- (c) por uma *marca* ter desgarrado ou desaparecido, ou
- (d) por qualquer outra razão que afete diretamente a segurança ou justiça da competição.

Além disso, a comissão de regata pode encurtar o percurso para permitir que outras regatas programadas sejam disputadas ou *anular* a regata por causa de um erro no procedimento de largada. No entanto, após um barco ter *largado*, *navegado o percurso* e *chegado* dentro do limite de tempo da regata, se prescrito, a comissão de regata não *anulará* a regata sem considerar as consequências para todos os barcos naquela regata ou série.

32.2 Para encurtar o percurso, a comissão de regata deve expor a bandeira S com dois sinais sonoros antes do primeiro barco cruzar a linha de chegada. Se o percurso é encurtado, a linha de chegada será:

- (a) junto a qualquer *marca* de contorno, entre a *marca* e o mastro em que está exposta a Bandeira S;
- (b) numa linha em que os barcos necessariamente passam; ou
- (c) num portão, entre as *marcas* que o delimitam.

32.3 Para *anular* a regata, a comissão de regata deve expor a bandeira N, N sobre H, ou N sobre A, com três sinais sonoros.

33 MODIFICANDO A PRÓXIMA PERNA DO PERCURSO

Enquanto os barcos estiverem *em regata*, a comissão de regata pode modificar uma perna do percurso que tem início em qualquer *marca* de contorno ou num portão, alterando a posição da próxima *marca* (ou da linha de chegada) e sinalizando a todos os barcos, antes que iniciem aquela perna. A próxima *marca* não precisa necessariamente estar em posição naquele momento.

- (a) Se houver alteração do rumo da próxima perna, será exposta a bandeira C, com repetidos sinais sonoros e um ou ambos:
 - (1) o novo rumo de bússola ou;
 - (2) um triângulo verde, se a mudança for para boreste ou um retângulo vermelho se a mudança for para bombordo.
- (b) Se o comprimento da perna será alterado, o sinal será a exposição da bandeira C com repetidos sinais sonoros e um “—” se o comprimento da perna for diminuído ou um “+” se o comprimento da perna for aumentado.
- (c) As pernas subsequentes poderão ser alteradas a fim de manter a configuração do percurso, sem qualquer sinalização adicional.

34 A MARCA DESAPARECIDA

Quando qualquer *marca* desaparecer ou estiver fora de posição enquanto barcos estiverem *em regata*, a comissão de regata deve, sempre que possível:

- (a) movê-la para sua devida posição ou substituí-la por outra com características semelhantes; ou
- (b) substituí-la por um objeto expondo a bandeira M e fazendo repetidos sinais sonoros.

35 LIMITE DE TEMPO DA REGATA E PONTUAÇÃO

Se um barco *navega o percurso* dentro do limite de tempo para aquela regata, se prescrito, 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 *navegar o percurso* no limite de tempo da regata, a comissão de regata deve *anular* a regata.

36 REGATAS COM NOVA LARGADA OU NOVAMENTE DISPUTADAS

Quando uma regata tem nova largada ou é novamente disputada, uma violação de uma *regra* cometida na regata original, ou em qualquer relargada anterior ou nova disputa daquela regata, não deve

- (a) proibir um barco de competir a menos que ele tenha violado a regra 30.4; ou
- (b) punir um barco, exceto no caso das regras 2, 30.2, 30.4 ou 69 ou regra 14 quando ele tiver causado ferimentos ou avarias graves.

37 INSTRUÇÕES DE BUSCA E SALVAMENTO

Quando a comissão de regata mostrar a bandeira V com um sinal, todos os barcos e embarcações oficiais e de *pessoa de apoio* deverão, se possível, monitorar o canal de comunicação da comissão de regata para instruções de busca e salvamento.

PARTE 4

OUTROS REQUISITOS QUANDO EM REGATA

As regras da Parte 4 só se aplicam a barcos em regata a menos que a regra diga o contrário.

SEÇÃO A

REQUERIMENTOS GERAIS

40 EQUIPAMENTO DE FLUTUAÇÃO PESSOAL

40.1 Regra Básica

Quando a regra 40.1 é aplicada pela regra 40.2, cada competidor deverá usar um equipamento pessoal de flutuação exceto por pouco tempo para troca ou ajuste de roupas ou equipamento pessoal. Roupas de borracha e impermeáveis não são equipamentos de flutuação pessoal.

40.2 Quando a Regra 40.1 se aplica

A Regra 40.1 se aplica quando:

- (a) a bandeira Y foi exposta na água com um sinal sonoro antes ou com o sinal de atenção, enquanto estiver *em regata* naquela regata;
- (b) a bandeira Y foi exposta em terra com um sinal sonoro, durante todo o tempo em que os barcos estiverem na água naquele dia; ou
- (c) uma regra nas regras de classe, aviso de regata ou instruções de regata determine que ela seja aplicada.

41 AUXÍLIO EXTERNO

Um barco não pode receber qualquer auxílio externo, exceto:

- (a) para atender a um tripulante doente, ferido ou em perigo;
- (b) após abalroamento, auxílio dos tripulantes da outra embarcação, para se safar;
- (c) auxílio na forma de comunicação livremente disponível para todos os barcos;

- (d) informação não solicitada de fonte não interessada, que pode até ser um outro barco na mesma regata.

42 PROPULSÃO

42.1 Regra Básica

Exceto quando permitido pelas regras 42.3 ou 45, um barco deve competir usando apenas o vento e a água para aumentar, manter ou diminuir sua velocidade. Sua tripulação pode fazer o ajuste de velas e casco e executar 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) bombada: repetidos movimentos de abanar, caçando e folgando as velas ou fazendo movimentos de corpo no sentido vertical ou transversal do barco;
- (b) balanço: repetido movimento de tombar o barco induzido por:
 - (1) movimentos de corpo;
 - (2) repetidos movimentos de ajustar velas ou bolina, ou
 - (3) mudanças de rumo;
- (c) tranco: súbito movimento de corpo para frente, abruptamente interrompido;
- (d) lemada: movimentos repetidos de leme, que sejam forçados ou que impulsionem o barco adiante ou impeçam-no de mover-se à ré;
- (e) repetidas cambadas ou jaibes, não relacionadas com mudanças de vento ou considerações táticas.

42.3 Exceções

- (a) Um barco pode ser adernado para facilitar correções de rumo.
- (b) Os membros de uma tripulação podem mover seus corpos para exagerar o efeito de adernar o barco de forma a facilitar o governo durante uma cambada ou jaibe, desde que logo após a manobra for completada, a velocidade do barco não seja maior do que teria sido na ausência dela.

- (c) Quando for possível surfar (rapidamente acelerando o barco descendo à frente de uma onda), planar ou iniciar a planada sobre os foils,
 - (1) para começar a surfar ou planar, cada vela só pode ser caçada uma vez para cada onda ou rajada de vento, ou
 - (2) para iniciar a planada sobre os foils, cada vela pode ser caçada qualquer número de vezes.
- (d) Quando o barco estiver acima do rumo de bolina cochada, parado ou movendo-se lentamente, ele pode lemar para voltar a um rumo de bolina cochada.
- (e) Quando uma tala está invertida, um tripulante do barco pode bombear a vela até que a tala não fique mais invertida. Esta ação não é permitida se claramente impulsionar o barco.
- (f) Um barco pode reduzir sua velocidade por repetidos movimentos do leme.
- (g) Qualquer meio de propulsão pode ser usado para prestar auxílio a outro barco ou pessoa em perigo.
- (h) Para libertar o barco, após ficar encalhado ou abalroar outra embarcação ou colidir com um objeto, um barco pode usar a força aplicada por seu tripulante ou pela tripulação da outra embarcação ou equipamento, exceto o motor de propulsão. Entretanto, o uso do motor pode ser autorizado pela regra 42.3(i).
- (i) As instruções de regata poderão, em circunstâncias nelas especificadas, permitir propulsão usando o motor ou qualquer outro método, desde que o barco não ganhe vantagem significativa na regata.

Nota: Interpretações da regra 42 estão disponíveis no endereço eletrônico da World Sailing (ou CBVELA) ou por e-mail, quando solicitado.

43 EXONERAÇÃO

- 43.1** (a) Quando, em consequência da infração de uma *regra*, um barco obrigou outro barco a infringir uma regra, o outro barco é exonerado de sua infração.
- (b) Quando um barco está velejando dentro do *espaço* ou *espaço na marca* a que tem direito e, como consequência de um incidente

com um barco obrigado a lhe dar esse *espaço* ou *espaço na marca*, ele infringe uma regra da Seção A da Parte 2, regra 15, 16 ou 31, ele será exonerado por sua infração.

- (c) Um barco com direito de passagem, ou um barco com direito a *espaço* ou *espaço na marca* a que tem direito, será exonerado se infringir a regra 14 se o contato não causar avaria ou ferimento.

43.2 Um barco exonerado por infringir uma *regra* não precisa cumprir uma punição e não deverá ser punido por infringir aquela *regra*.

44 PUNIÇÕES NO MOMENTO DE UM INCIDENTE

44.1 Cumprindo Punições

Um barco pode cumprir a Punição de Duas Voltas quando, em um incidente quando *em regata*, pode ter cometido uma ou mais infrações às regras da Parte 2. Ele pode também cumprir a Punição de Uma Volta quando pode ter infringido a regra 31. Opcionalmente, o aviso de regata ou as instruções de regata podem prescrever que seja usada a Punição de Pontuação ou qualquer outra punição e neste caso a punição especificada substituirá as punições de Uma Volta e de Duas Voltas. No entanto:

- (a) quando um barco infringiu uma regra da Parte 2 e a regra 31 no mesmo incidente, não precisa cumprir a punição por infração da regra 31;
- (b) se ele provocou ferimento ou avaria grave ou, apesar de ter cumprido a punição, se auferiu significativa vantagem na regata ou na série com sua falta, sua punição será retirar-se.

44.2 Punições de Uma Volta e de Duas Voltas

Após se afastar completamente dos outros barcos, e tão breve quanto possível após o incidente, um barco cumpre a Punição de Uma Volta ou de Duas Voltas, executando, imediatamente, o número de voltas requerido na mesma direção, incluindo, em cada volta, uma cambada e um jaibe. Quando o barco cumpre punição na linha de chegada ou próximo a ela, seu casco deve estar completamente no lado do percurso antes dele *chegar*.

44.3 Punição de Pontuação

- (a) Quando especificado no aviso de regata ou nas instruções de regata, um barco aceita a Punição de Pontuação exibindo uma

bandeira amarela na primeira oportunidade razoável após o incidente.

- (b) Quando um barco aceita a Punição de Pontuação, deve manter a bandeira amarela exposta até a *chegada* e chamar a atenção da comissão de regata para a bandeira, na linha de chegada. Naquele momento, ele deve também informar à comissão de regata a identidade do outro barco envolvido no incidente. Caso isso não seja praticável, deve fazê-lo na primeira oportunidade razoável no limite de tempo de *protestos*.
- (c) A pontuação de um barco que aceita a Punição de Pontuação deve ser a pontuação que o barco teria recebido se não tivesse a punição, piorada pelo número de pontos prescrito no aviso de regata ou nas instruções de regata. Quando não está prescrito um número de pontos perdidos, o número deve ser de 20% da pontuação de DNF (não *chegou*), arredondado ao decimal mais próximo (arredondando 0,05 para cima). As pontuações dos outros barcos não serão alteradas; portanto, dois barcos podem receber a mesma pontuação. No entanto, a punição não deverá ser pior do que um DNF (não *chegou*).

45 IÇADO; AMARRADO OU ANCORADO

Um barco deve estar flutuando e desatracado ao seu sinal de preparação. A partir desse 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 deve ter a bordo um tripulante responsável designado pela pessoa ou organização que o inscreveu. Veja a regra 75.

47 DESPEJO DE LIXO

Competidores e *pessoas de apoio* não lançarão, intencionalmente, qualquer lixo na água. Essa regra se aplica durante todo o tempo que estiver na água. A punição por infringir essa regra pode ser menos que uma desclassificação.

SEÇÃO B

REQUISITOS RELACIONADOS AOS EQUIPAMENTOS

48 RESTRIÇÕES A EQUIPAMENTO E TRIPULAÇÃO

- 48.1** Um barco deve competir apenas com o equipamento que estava a bordo no momento do sinal de preparação.
- 48.2** Nenhuma pessoa a bordo deve intencionalmente desembarcar a menos que esteja doente, ferido ou para prestar auxílio a uma pessoa ou barco em perigo ou para nadar. Uma pessoa que deixe o barco por acidente ou para nadar, deve estar em contato com o barco antes que a tripulação retorne a velejar para a próxima *marca*.

49 POSIÇÃO DA TRIPULAÇÃO; GUARDA-MANCEBO

- 49.1** Os competidores não deverão utilizar 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 regras de classe ou qualquer outra *regra* determinam que o barco tenha guarda-mancebo, os tripulantes não poderão manter qualquer parte do seu tronco por fora dele, a não ser temporariamente para cumprir uma tarefa. Entretanto, em barcos equipados com guarda-mancebo duplo, os tripulantes olhando para fora, com suas cinturas para dentro do guarda mancebo inferior, podem ter a parte superior de seu corpo para fora do guarda-mancebo superior. A menos que as regras da classe ou qualquer outra *regra* especifiquem uma deflexão máxima, o guarda-mancebo deverá estar esticado. Se as regras de classe não especificam o material ou diâmetro mínimo do cabo do guarda-mancebo, eles devem cumprir com as especificações correspondentes do *Regulamento Especial de Vela Oceânica da World Sailing*.

Nota: Esse Regulamento está disponível no endereço eletrônico da World Sailing.

50 ROUPA E EQUIPAMENTO DE COMPETIDORES

- 50.1** (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 devem pesar mais que 8 kg, excluindo o colete de trapézio (conforme definido nas *Regras de Equipamentos a Vela*) e roupa (incluindo calçados) usados somente abaixo dos joelhos. As regras de classe ou o aviso de regata podem especificar um limite de peso inferior ou superior até 10 kg. As regras de classe podem incluir nesse limite de peso os calçados e roupas usadas abaixo dos joelhos. O colete de trapézio deve flutuar em água doce e não deve pesar mais que 2 kg, exceto que regras de Classe podem especificar um peso maior de até 4 kg. A pesagem deve ser feita de acordo com o Apêndice H.
- (c) Um colete de trapézio deve permitir ao competidor, a qualquer momento, se desconectar facilmente do colete do trapézio ou de um acessório ao barco.

50.2 As regras 50.1 (b) e 50.1 (c) não se aplicam a barcos que devem ser equipados com guarda-mancebos.

51. LASTRO MÓVEL

Todo lastro móvel, incluindo velas que não estão em uso, será corretamente guardado. Água, peso morto e lastro, não serão deslocados com a finalidade de mudar o equilíbrio ou estabilidade do barco. O assoalho dos paineiros, anteparas, portas, escadas e reservatórios de água ficarão nos respectivos lugares; todos os apetrechos e guarnições da cabine estarão a bordo. No entanto, é permitido esgotar água do porão.

52 FORÇA MANUAL

Todos os aparelhos fixos ou móveis, mastreação e apêndices do casco do barco serão ajustados e operados somente pela força da tripulação.

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 das bujas auxiliares dos balões, quando o barco não está em bolina cochada, estarão fixados aproximadamente na linha central do barco.

55 ESCOLHENDO E MAREANDO VELAS

55.1 Mudando Velas

Enquanto se mudam velas de proa ou balões, uma vela de substituição pode estar completamente colocada e mareada antes que a outra seja removida. No entanto, somente uma vela grande e, exceto ao ser substituído, um balão, devem ser utilizados ao mesmo tempo.

55.2 Paus de Balão; Paus de Buja

Somente um pau de balão ou um pau de buja pode ser usado por vez, exceto ao jaibar. Quando em uso, deve ser fixado ao mastro mais avante (conforme definido nas *Regras de Equipamento a Vela*).

55.3 Utilização de Velas

Nenhuma vela será mareada sobre ou através de qualquer dispositivo que exerça pressão para fora em uma escota ou punho de uma vela em um ponto a partir do qual, com o barco em pé, uma linha vertical se projetaria para fora do casco ou convés, exceto:

- (a) um punho da escota da vela de proa pode ser conectado (conforme definido nas Regras de Equipamento a Vela) a um pau da buja, desde que não haja um balão içado;
- (b) qualquer vela pode ser utilizada ou conduzida acima de uma retranca que é regularmente usada para uma vela e está permanentemente presa ao mastro de onde o punho da vela está fixada;
- (c) uma vela de proa pode ser envergada por sua própria retranca que não requer nenhum ajuste ao cambiar; e
- (d) a retranca de uma vela pode ser ajustada em um pau de botaló.

55.4 Velas de Proa e Balões

Para fins das regras 54 e 55 e o Apêndice G, as definições de “vela de proa” e “balão” nas *Regras de Equipamento a Vela* devem ser usadas.

Nota: As Regras de Equipamento à Vela *estão disponíveis no site da World Sailing.*

56 SINAIS DE CERRAÇÃO E LUZES; ESQUEMAS DE SEPARAÇÃO DE TRÁFEGO; SISTEMAS DE RASTREAMENTO

56.1 Quando assim equipado, um barco deverá emitir sinais sonoros de cerração e deverá expor luzes de navegação, conforme exigido pelo *Regulamento Internacional para Evitar Abalroamento no Mar - RIPEAM* ou pelas regras governamentais aplicáveis.

56.2 Os barcos deverão cumprir com a regra 10 do *RIPEAM*: Esquemas de Separação de Tráfego.

Nota: O apêndice TS, *Esquemas de Separação de Tráfego*, está disponível no endereço eletrônico da World Sailing. O aviso de regata pode alterar a regra 56.2 declarando que a Seção A, Seção B ou Seção C do Apêndice TS se aplicam.

56.3 Quando uma regra exigir que um barco esteja equipado com um transponder com Sistema Automático de Identificação (AIS) ou qualquer outro dispositivo de rastreamento, ele não deve ser desligado ou sua eficácia intencionalmente reduzida.

PARTE 5

PROTESTOS, REPARAÇÃO, AUDIÊNCIAS, MÁ CONDUTA E APELAÇÕES

Um formulário de solicitação de audiência e um formulário de decisão de audiência estão disponíveis no endereço eletrônico da World Sailing em www.sailing.org/racingrules

As Regras de Regata a Vela não exigem o uso de um formulário específico.

SEÇÃO A

PROTESTOS, REPARAÇÃO, PESSOA DE APOIO

A CBVELA prescreve que não serão cobradas quaisquer taxas para a realização de protestos, pedidos de reparação e apelações.

60 PROTESTOS

60.1 Direito de protestar

Um barco ou *comissão* pode protestar um barco.

60.2 Intenção de Protestar

- (a) Se um *protesto* é referente a um incidente observado pelo protestante na área de regata:
 - (1) Se o protestante é um barco, ele deve bradar “Protesto” e, se o comprimento do seu casco é maior que 6 metros, expor visivelmente uma bandeira vermelha, na primeira oportunidade razoável para ambos. Ele deve expor a bandeira até que não esteja mais *em regata*.
 - (2) Se o protestante é uma *comissão*, ela deve informar o barco após a regata dentro do limite de tempo do *protesto* da sua intenção de protestá-lo.
- (b) Entretanto, se:
 - (1) o protestado não estiver dentro da distância de ouvir o brado no momento do incidente,

- (2) o incidente for um erro em *navegar o percurso*,
- (3) o incidente não foi observado pelo protestado na área de regata, ou
- (4) uma comissão de protesto decide protestar um barco pela regra 60.4(c),

então o único requerimento para o protestante é informar o protestado da sua intenção em protestar na primeira oportunidade razoável.

- (c) Se no momento do incidente é óbvio para um barco protestante que um membro de qualquer das tripulações está em perigo, ou que resultou em ferimento ou avaria grave, as regras 60.2(a) e 60.2(b) não serão aplicadas a ele, mas ele deve atentar a informar o outro barco dentro do tempo limite de *protesto* da sua intenção de protestar.
- (d) Uma *comissão* pode informar um barco de sua intenção de protestar divulgando um aviso no quadro oficial de avisos.

60.3 Entregando um Protesto

- (a) Quando entregue, um *protesto* deve ser por escrito e deve identificar o protestante, o protestado, e o incidente.
- (b) Um *protesto* deve ser entregue na Secretaria do Evento (ou por outro método como descrito na Instruções de Regata) dentro do prazo limite de *protesto* a não ser que a comissão de protesto decida que existe uma boa razão para estender o tempo. O tempo limite de *protesto* é:
 - (1) Para *protestos* sobre um incidente observado na área de regata, duas horas após o último barco *chegar* na regata, ou
 - (2) Para outros *protestos*, duas horas após a informação relevante estar disponível para o protestante.

Entretanto, se as instruções de regata determinarem um tempo limite de *protesto* diferente, então este tempo limite se aplica.

60.4 Validade de um *Protesto*:

- (a) Um *protesto* é inválido:
 - (1) se ele não estiver de acordo com a definição *Protesto* ou regra 60.2 ou 60.3,

- (2) se ele for de um barco que alega uma infração de uma regra da Parte 2 ou regra 31, mas ele não esteve envolvido nele ou não observou o incidente, ou
 - (3) na medida em que alega uma violação da regra 69 ou de um Regulamento referido na regra 6, a menos que permitido pelo referido Regulamento.
- (b) Um *protesto* também é inválido se ele for de uma *comissão* e é baseado em informação de
- (1) um pedido de reparação,
 - (2) um *protesto* inválido, ou
 - (3) um relato de uma pessoa com *conflito de interesse* (diferente de um representante do próprio barco).
- (c) Entretanto, a regra 60.4(b) não se aplica a um *protesto* feito pela:
- (1) comissão de protesto caso ela tome conhecimento de um incidente envolvendo um barco que possa ter resultado em ferimento ou avaria grave,
 - (2) comissão de protesto caso ela tome conhecimento durante uma audiência de um *protesto* válido que o barco, embora não seja *parte* da audiência, estava envolvido no incidente e pode ter infringido uma *regra*, ou
 - (3) comissão técnica se ela tiver realizado primeiro uma inspeção e decidiu que um barco ou equipamento pessoal não cumpriu com as regras de classe ou a regra 50.

60.5 Decisões de *Protesto*

- (a) A comissão de protesto deve conduzir a audiência conforme requerido pela regra 63 para decidir um *protesto*.
- (b) Um barco somente deve ser punido:
 - (1) em uma audiência de *protesto* na qual ele é *parte*,
 - (2) pela regra 62.4, 64 ou 69, ou
 - (3) pela *regra* que estabeleça expressamente que uma punição pode ser aplicada sem uma audiência.
- (c) Se a comissão de protesto decide que um barco infringiu uma *regra*, ela deve desclassificar o barco, mesmo que a *regra* aplicada

tenha ou não tenha sido mencionada no *protesto*. Contudo, o barco não deve ser desclassificado se:

- (1) ele é exonerado ou uma outra punição é aplicada,
- (2) o barco já tenha cumprido uma punição aplicável, e nesse caso ele não deve ser punido novamente, a não ser que a punição para uma regra que ele infringiu é uma desclassificação não descartável,
- (3) a regata tem nova largada ou é novamente disputada, e nesse caso a regra 36 se aplica, ou
- (4) ele infringe uma regra de classe e a regra 60.5(d)(1) é aplicada.

Se um barco infringiu uma *regra* enquanto não está *em regata*, a sua punição deve ser aplicada na regata mais próxima do horário do incidente.

- (d) Se a comissão de protesto decide que um barco infringiu uma regra de classe:
 - (1) o barco não deve ser punido se quaisquer desvios além das tolerâncias especificadas pelas regras de classe foram causados por avarias ou desgaste normal e não melhoram o desempenho do barco,
 - (2) o barco não deve estar *em regata* novamente até que os desvios sejam corrigidos, exceto quando a comissão de protesto julgar que não há ou não houve oportunidade razoável para fazê-lo.
 - (3) qualquer infração da mesma regra em outras regatas do mesmo evento, a punição pode ser imposta para todas essas regatas, sem que haja necessidade de mais *protesto*, e
 - (4) o barco pode competir nas regatas seguintes sem modificar o barco, mas somente se ele colocar por escrito que pretende apelar. No entanto, se falhar em apresentar a apelação ou se sua apelação for negada, ele deve ser desclassificado sem audiência de todas as regatas seguintes que ele competiu.

61 REPARAÇÃO

61.1 Pedindo ou Considerando Reparação

- (a) Um barco pode pedir reparação.
- (b) A comissão de regata ou a comissão técnica pode pedir reparação para um barco.
- (c) A comissão de protesto pode abrir uma audiência para considerar reparação para um barco.

61.2 Pedido de Reparação

- (a) Um pedido de reparação deve ser feito por escrito e identificará a razão de ter sido feito.
- (b) O pedido deve ser entregue na secretaria do evento (ou por outro método conforme descrito nas instruções de regata):
 - (1) se o pedido for baseado em um incidente na área de regata, dentro do tempo limite de *protesto* ou duas horas após o incidente (o que for mais tarde),
 - (2) se o pedido for baseado na decisão da comissão de protesto no último dia de regata, não mais tarde do que 30 minutos depois que a decisão foi divulgada, ou
 - (3) para todos os outros pedidos, assim que razoavelmente possível após a informação relevante estar disponível.

Contudo, a comissão de protesto deve estender o prazo se houver uma boa razão para fazê-lo.

61.3 Pedidos inválidos

Um pedido de reparação é inválido se ele não cumprir com a regra 61.2.

61.4 Decisões sobre reparação

- (a) A comissão de protesto deve conduzir a audiência conforme requerido pela regra 63 para decidir se irá conceder uma reparação.
- (b) Um barco tem o direito à reparação na alegação ou possibilidade de que a pontuação ou colocação dele, em uma regata ou na série, ficou ou poderá ficar substancialmente prejudicada, sem sua culpa, por:
 - (1) uma ação imprópria ou omissão imprópria de uma *comissão* ou autoridade organizadora, mas não por uma decisão da comissão de protesto em que o barco era *parte* na audiência;

- (2) ter sido ferido ou fisicamente danificado por ação de um outro barco que cometeu infração a uma regra da Parte 2 e cumpriu com uma punição apropriada ou foi punido,
 - (3) ter sido ferido ou fisicamente danificado por ação de uma embarcação que não estava *em regata* e que tinha obrigação de *manter-se afastada* ou é determinado culpado por infringir o RIPEAM ou uma regra governamental de direito de passagem;
 - (4) prestar assistência de acordo com a regra 1.1 (exceto a si mesmo ou sua tripulação);
 - (5) uma ação de um outro barco ou um membro da tripulação, ou *pessoa de apoio* daquele barco, que resultou numa punição pela regra 2 ou punição ou advertência pela regra 69.
- (c) Se um barco tem direito a reparação, a comissão de protesto deve fazer um 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 A9 para alguns exemplos) ou tempo de chegada dos barcos, *anular* a regata, manter os resultados da regata ou adotar qualquer outra solução.
- (d) 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 provas de fontes apropriadas.

62 PESSOAS DE APOIO

62.1 Após o recebimento de um relatório de um barco ou *comissão*, ou baseado na sua própria observação ou informação recebida de qualquer fonte, incluindo evidência apurada durante uma audiência, a comissão de protesto pode abrir uma audiência para considerar se uma *pessoa de apoio* infringiu uma *regra*.

62.2 Se a comissão de protesto decide abrir uma audiência, ela deve conduzir a audiência conforme a regra 63 e pode indicar uma pessoa para apresentar as alegações.

62.3 Se a comissão de protesto decide que a *pessoa de apoio* que é parte na audiência infringiu uma regra, ele pode:

- (a) emitir uma advertência,
- (b) excluir a pessoa do evento ou do local ou tirar quaisquer privilégios ou benefícios, ou
- (c) tomar outras medidas dentro da sua jurisdição conforme previsto nas *regras*.

62.4 Além disso, se a comissão de protesto decidir que:

- (a) um barco ganhou vantagem competitiva como resultado da infração da *pessoa de apoio*, ou
- (b) a *pessoa de apoio* cometeu outra infração após a comissão de protesto ter advertido um barco por escrito, na sequência de uma audiência anterior, que uma punição pode ser imposta,

então a comissão de protesto pode punir também um barco que é *parte* numa audiência pela infração de uma *regra* por uma *pessoa de apoio*, alterando a pontuação do barco em uma única regata, até e incluindo uma desclassificação.

SEÇÃO B

AUDIÊNCIAS E DECISÕES

A regra 63 se aplica a todas as audiências conduzidas pela comissão de protesto.

63 CONDUÇÃO DAS AUDIÊNCIAS

63.1 Direitos das Partes

- (a) Todas as *partes* em uma audiência devem:
 - (1) ser informadas do horário e local da audiência,
 - (2) ser dado acesso ao conteúdo do *protesto*, pedido de reparação, ou relatório a ser considerado em uma audiência,
 - (3) ter tempo suficiente de preparação para a audiência, e
 - (4) ter o direito de ter um representante em toda a apresentação de depoimentos na audiência. Mas, em um *protesto* que trata de uma infração de uma regra da Parte 2, 3 ou 4, os representantes deverão ter estado a bordo no momento do

incidente, a menos que haja boa razão para que a comissão de protesto determine de outra forma.

- (b) Se uma *parte* de uma audiência não comparece à audiência, a comissão de protesto pode prosseguir com a audiência na sua ausência.

63.2 Audiências

- (a) A comissão de protesto ouvirá cada *protesto* ou pedido entregue, a menos que permita que seja retirado.
- (b) A comissão de protesto pode juntar audiências que surjam do mesmo incidente ou de incidentes muito estritamente relacionados numa única audiência. Contudo, uma audiência pela regra 69 não deve ser junta com qualquer outro tipo de audiência.
- (c) Se os requisitos de validade de um *protesto* foram cumpridos, a comissão de protesto pode alterar o tipo de caso se for apropriado fazê-lo, tendo considerado as informações do caso, incluindo qualquer evidência dada durante uma audiência.
- (d) Se a comissão de protesto decide protestar um barco pela regra 60.4(c)(2), ele deve encerrar a audiência atual, entregar um *protesto* de acordo com as *regras*, e então ouvir os *protestos* original e novo juntos.
- (e) Uma audiência envolvendo *partes* em diferentes eventos conduzidas por diferentes autoridades organizadoras deve ter a audiência por uma única comissão de protesto aceitável por tais autoridades.

63.3 Conflito de Interesse

- (a) Os membros da comissão de protesto devem declarar qualquer possível *conflito de interesse* tão logo tenham consciência do fato.
- (b) Uma *parte* da audiência que entende que um membro da comissão de protesto tenha um *conflito de interesse* deve objetar tão logo quanto possível.
- (c) Um membro da comissão de protesto com um *conflito de interesse* não deverá participar da comissão para a audiência, a menos que:
 - (1) todas as *partes* consentam;

- (2) a comissão de protesto decida que o *conflito de interesse* não seja significativa.

Entretanto, para eventos principais da World Sailing, ou para outros eventos como prescrito pela autoridade nacional do local, uma pessoa que tenha um *conflito de interesse* não deverá ser um membro da comissão de protesto.

- (d) ao decidir se um *conflito de interesses* é significativa, a comissão de protesto deve considerar:
 - (1) os pontos de vista das *partes*,
 - (2) o nível do conflito,
 - (3) o nível do evento,
 - (4) a importância para cada *parte* do caso, e
 - (5) a percepção global de justiça.
- (e) Qualquer informação escrita fornecida pela regra 63.6(b) deverá incluir qualquer *conflito de interesse* declarado por uma comissão de protesto, e qualquer decisão da comissão de protesto pela regra 63.3(c)(2).

63.4 Procedimento de Audiência

- (a) A comissão de protesto deve primeiro considerar a validade. A audiência deve ser encerrada se:
 - (1) um *protesto* ou pedido é inválido, ou
 - (2) um *protesto* foi feito pela regra 60.4(c)(1) e não houve ferimento ou avaria grave.
- (b) A comissão de protesto deverá ouvir os testemunhos das *partes* presentes na audiência, suas testemunhas, e qualquer outra evidência que considerar necessária. Evidências provenientes de rumores podem ser admitidas. Entretanto, a comissão de protesto poderá excluir evidências que sejam irrelevantes ou indevidamente repetitivas.
- (c) Uma *parte* presente na audiência pode questionar qualquer pessoa que forneça evidência.

- (d) Um membro da comissão de protesto que viu o incidente deve, assim que razoavelmente possível, declarar esse fato para as *partes* presentes na audiência.
- (e) Uma testemunha deve ser excluída de uma audiência quando ela não estiver relatando evidências, com exceção para uma testemunha que:
 - (1) também seja uma *parte*, ou
 - (2) seja um membro da comissão de protesto.

63.5 Decisões

- (a) A comissão de protesto deve considerar as evidências e qual peso dar para elas. Ela deve então apurar os fatos com base em uma ponderação de probabilidades (a menos que uma *regra* aplicável exija de outra forma) e então aplicar as *regras* a esses fatos para chegar às suas conclusões e a uma decisão.
- (b) As decisões da comissão de protestos deverão ser feitas por maioria simples de votos de todos os membros. Quando houver divisão igual dos votos expressos, o presidente poderá emitir um voto adicional.
- (c) Se a comissão de protesto tiver que decidir um conflito:
 - (1) entre duas ou mais *regras* antes de se tomar uma decisão, e
 - (2) essas *regras* estão no aviso de regata, instruções de regata ou qualquer outro documento que governa o evento pelo item (g) da definição da *Regra*,então a comissão de protesto deve aplicar a *regra* que acredita proporcionar o resultado mais justo para todos os barcos afetados.
- (d) Quando a comissão de protesto tem dúvidas sobre a interpretação de uma regra de classe, deve encaminhar suas questões, juntamente com os fatos relevantes, a uma autoridade responsável pela interpretação da regra. Ao tomar sua decisão, a comissão de protesto deve seguir a resposta daquela autoridade.

63.6 Informando as Partes e Outros

- (a) 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 aplicadas ou reparação concedida.

- (b) Se solicitado por uma parte por escrito no prazo de sete dias após ter sido informada da decisão, a informação acima deverá ser fornecida prontamente por escrito e a comissão de protestos poderá, se considerar relevante fazê-lo, preparar ou endossar um diagrama.
- (c) A menos que haja uma boa razão para não o fazer, após qualquer audiência, incluindo uma audiência segundo a regra 69, a comissão de protesto pode publicar as informações acima.
- (d) A comissão de protesto pode determinar que a informação acima seja confidencial para as partes.
- (e) Quando uma comissão de protesto penaliza um barco por regra de classe, ela deve comunicar a decisão às autoridades responsáveis pela regra da classe.

63.7 Reabertura de Audiência

- (a) A comissão de protesto pode reabrir uma audiência quando concluir que:
 - (1) uma *parte* esteve inevitavelmente ausente da audiência,
 - (2) pode ter cometido um erro significativo, ou
 - (3) quando nova evidência significativa se torne disponível num prazo razoável.

Entretanto, a comissão de protesto deve reabrir uma audiência quando determinado assim pela autoridade nacional de acordo com a regra 71.3 ou R5.

- (b) Uma *parte* na audiência pode solicitar a reabertura de uma audiência por escrito na secretaria do evento (ou por um outro método conforme determinado nas instruções de regata) no prazo de 24 horas após ter sido informada da decisão. A solicitação deve descrever as razões em fazê-la. Entretanto, no último dia programado de regata, a solicitação deve ser entregue:
 - (1) dentro do prazo limite de *protesto* se a *parte* solicitante foi informada da decisão no dia anterior;

- (2) o mais tardar 30 minutos após a *parte* solicitante ter sido informada da decisão naquele dia.

Uma solicitação que não atenda a essa regra é inválida.

- (c) A comissão de protesto deve considerar todas as solicitações de reabertura. Quando uma solicitação de reabertura foi considerada ou a audiência é reaberta,
 - (1) quando baseada somente em nova evidência, a maioria dos membros da comissão de protesto, deve, se possível, ser de membros da comissão de protesto original.
 - (2) quando baseada em um erro significativo, a comissão de protesto deve, se possível, ter pelo menos um membro novo.

64 PUNIÇÕES DISCRICIONÁRIAS

Quando um barco informa dentro do limite de tempo de *protesto* que ele infringiu uma *regra* sujeita a uma punição discricionária, a comissão de protesto deve decidir pela punição apropriada após primeiro considerar as evidências que ela decida serem apropriadas. Não existe a exigência da realização de uma audiência.

65 RESPONSABILIDADE LEGAL E CUSTOS

- 65.1** A questão da responsabilidade legal causadas por infrações a qualquer das *regras*, incluindo quaisquer alegações para danos monetários, deve ser orientada por prescrições da autoridade nacional, se houver.

A CBVELA prescreve que a autoridade organizadora indicará os responsáveis pela reparação das avarias.

- 65.2** Quaisquer custos decorrentes de um *protesto* envolvendo regra de classe devem ser pagos pela *parte* perdedora, a menos que a comissão de protesto decida o contrário.

Nota: não existem as regras 66 a 68.

SEÇÃO C

MÁ CONDUTA

69 MÁ CONDUTA

69.1 Obrigação de Não Cometer Má Conduta; Resolução

- (a) Um competidor, proprietário de barco ou *peçoal de apoio* não cometerão um ato de má conduta.
- (b) Má Conduta é:
 - (1) uma violação às regras de boas maneiras, esportividade ou comportamento ético; ou
 - (2) uma conduta que possa trazer, ou trouxe má reputação ao esporte.
- (c) Uma alegação de violação à regra 69.1(a) deve ser resolvida de acordo com as disposições da regra 69. Não deve ser motivo para um *protesto*.

69.2 Ação da Comissão de Protesto

- (a) Uma comissão de protesto atuando por esta regra terá pelo menos três membros.
- (b) Quando a comissão de protesto, por sua própria observação ou informação recebida de qualquer fonte, incluindo evidências coletadas durante uma audiência, entende que um competidor pode ter cometido infração à regra 69.1(a), ela deverá decidir se convoca ou não uma audiência.
- (c) Quando a comissão de protesto precisar de mais evidências para tomar a decisão de iniciar uma audiência, ela deverá considerar a possibilidade de apontar uma pessoa ou pessoas para conduzir uma investigação. Esses investigadores não deverão fazer parte da comissão de protesto que decidirá o assunto.
- (d) Quando um investigador for utilizado, toda informação relevante recolhida, favorável ou não, deverá ser entregue à comissão de protesto e caso a comissão de protesto decida convocar uma audiência, às *partes*.
- (e) Caso a comissão de protesto decida abrir uma audiência, deverá prontamente informar a pessoa envolvida, por escrito, das

alegações de violação à regra, o horário e local da audiência e seguir os procedimentos da regra 63, exceto que:

- (1) a menos que uma pessoa tenha sido indicada pela World Sailing, uma pessoa pode ser indicada pela comissão de protesto para apresentar as alegações.
 - (2) uma pessoa contra quem uma alegação foi feita por esta regra terá direito a estar presente na audiência acompanhado de um conselheiro e de um representante que poderá agir em seu nome.
- (f) Se uma *parte*
- (1) fornece um bom motivo para estar impossibilitado de comparecer à audiência na hora marcada, a comissão de protesto deverá remarcar a audiência; ou
 - (2) não fornecer um bom motivo e não comparece à audiência, a comissão de protesto poderá conduzi-la sem a presença desta parte.
- (g) O nível da prova a ser aplicado é o teste da satisfação confortável da comissão de protesto, tendo em vista a gravidade da alegada má conduta. No entanto, se o nível de prova nesta regra entrar em conflito com as leis de um país, a autoridade nacional pode, com a aprovação da World Sailing, alterá-la com uma prescrição para esta regra.
- (h) quando a comissão de protesto concluir que um competidor ou proprietário de barco infringiu a regra 69.1(a), poderá tomar as seguintes decisões:
- (1) dar uma advertência;
 - (2) alterar sua pontuação em uma ou mais regatas, incluindo desclassificações que poderão ou não ser descartadas da sua série de resultados;
 - (3) expulsar a pessoa do local ou do evento, ou remover qualquer privilégio ou benefício; e
 - (4) tomar qualquer outra ação dentro da sua jurisdição conforme as *regras*.
- (i) quando a comissão de protesto concluir que um *pessoal de apoio* infringiu a regra 69.1(a), as regras 62.3 e 64.5 se aplicam.

- (j) se a comissão de protesto
 - (1) impor uma punição maior do que um (1) DNE;
 - (2) expulsar a pessoa do local ou do evento; ou
 - (3) se em qualquer outro caso considerar que seja apropriado, deverá reportar suas apurações, incluindo os fatos apurados, suas conclusões e decisões para a autoridade nacional da pessoa, ou, para a World Sailing em caso de eventos internacionais específicos listados nos Regulamentos da World Sailing. Se a comissão de protesto agiu pela regra 69.2(f)(2), o relatório deverá conter esse fato e a razão para tal.
- (k) Se a comissão de protesto decidir não conduzir a audiência sem a presença da *parte*, ou se a comissão de protesto já tiver deixado o evento e um relato alegando que uma violação da regra 69.1(a) é recebido, a comissão de regata ou autoridade organizadora pode nomear a mesma ou uma nova comissão de protesto para proceder por esta regra. Caso seja impraticável que a comissão de protesto conduza uma audiência, deve coletar todas as informações disponíveis e, se a alegação parecer justificada, fazer um relatório à autoridade nacional da pessoa ou, para a World Sailing em caso de eventos internacionais específicos listados nos Regulamentos da World Sailing.

69.3 Ação da Autoridade Nacional e World Sailing

Os poderes disciplinares, procedimentos e responsabilidades das autoridades nacionais e da World Sailing que se aplicam estão especificados no Código de Ética da World Sailing. As autoridades nacionais e a World Sailing podem impor outras sanções, incluindo a suspensão da elegibilidade, nos termos do referido código.

SEÇÃO D

APELAÇÕES

70 APELAÇÕES E PEDIDOS À AUTORIDADE NACIONAL

- 70.1** A menos que regra 70.3 se aplique, uma *parte* de uma audiência tem o direito de apelar da decisão da comissão de protesto ou do seu

procedimento, mas não no que diz respeito aos fatos apurados, para a autoridade nacional. Além disso, uma *parte* pode apelar quando a comissão de protesto não conseguiu realizar uma audiência ou não chegou a uma decisão.

70.2 Uma comissão de protesto pode solicitar a confirmação ou correção de sua decisão à autoridade nacional.

70.3 Não deve haver apelação das decisões:

- (a) de um júri internacional constituído de acordo com o Apêndice N.
- (b) que sejam essenciais para 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 CBVELA prescreve que é necessária sua aprovação prévia.

- (c) feitas em um evento aberto apenas a barcos inscritos por
 - (1) uma organização filiada à autoridade nacional, ou um membro de uma organização filiada àquela autoridade nacional, ou
 - (2) um membro pessoal daquela autoridade nacional, desde que a autoridade nacional assim aprove para o uso dessa regra, ou
- (d) feitas em um evento por uma comissão de protesto constituída de acordo com o Apêndice N, exceto que apenas dois membros da comissão de protesto devem ser Juizes Internacionais e desde que a autoridade nacional concedeu a sua aprovação à utilização dessa regra após consulta à World Sailing.

Entretanto, (b), (c) e (d) somente deve se aplicar se o aviso ou as instruções de regata assim o determinarem.

70.4 Nas regras 70 a 72, a autoridade nacional significa aquela a quem a autoridade organizadora está associada pela regra 89.1. Entretanto, se os barcos, enquanto estiverem *em regata*, navegarem por águas de mais de uma autoridade nacional, uma apelação ou pedido deve ser enviado para a autoridade nacional onde a linha de chegada é localizada, a menos que as instruções de regata identifique outra autoridade nacional.

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

71 DECISÕES DA AUTORIDADE NACIONAL

71.1 Uma pessoa que tenha *conflito de interesse* ou tenha sido membro da comissão de protesto não deve tomar qualquer parte na discussão ou decisão de uma apelação ou de um pedido de confirmação ou correção.

71.2 A autoridade nacional deve aceitar os fatos apurados pela comissão de protesto a não ser que a regra R5 se aplique.

71.3 A autoridade nacional pode:

- (a) manter, alterar ou reverter uma decisão da *comissão de protesto*, (incluindo uma decisão sobre a validade ou uma decisão nos termos da regra 69),
- (b) ordenar a reabertura de uma audiência, ou
- (c) ordenar a realização de uma nova audiência conduzida pela mesma ou uma nova comissão de protesto (que poderá ser nomeada pela autoridade nacional).

71.4 Quando a autoridade nacional ordenar que uma audiência seja reaberta, ela poderá limitar o escopo da audiência reaberta às questões que ela considera apropriado.

71.5 Quando a autoridade nacional conclui que um barco que foi *parte* em uma audiência de *protesto* infringiu uma *regra* sem ter sido exonerado, deve puni-lo, quer tenha sido ou não aquele barco ou aquela *regra* citada na decisão da comissão de protesto.

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

72 INTERPRETAÇÕES

Um clube ou outra organização filiada a uma autoridade nacional pode solicitar uma interpretação das regras à autoridade nacional, desde que não esteja envolvida nenhuma decisão da comissão de protesto que possa ser apelada. Uma interpretação não deve ser usada para alterar uma decisão anterior da comissão de protesto.

PARTE 6

INSCRIÇÃO E QUALIFICAÇÃO

75 INSCRIÇÃO EM UM EVENTO

Para se inscrever em um evento um barco deve cumprir os requisitos estabelecidos pela autoridade organizadora do evento. O barco deve ser inscrito por:

- (a) um sócio de um clube ou de organização afiliada a uma autoridade nacional membro da World Sailing;
- (b) este clube ou organização, ou
- (c) um membro de uma autoridade nacional membro da World Sailing.

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, desde que:

- (a) o façam antes da largada da primeira regata após receber a inscrição do barco ou do competidor, e
- (b) declarem uma razão apropriada de assim procederem.

Se solicitar, o barco ou o competidor receberá prontamente as razões por escrito.

76.2 Entretanto, a autoridade organizadora ou a comissão de regata não deverá recusar ou rescindir a inscrição de um barco ou excluir um competidor

- (a) por razões de propaganda, desde que o barco ou competidor esteja de acordo com o Código de Propaganda da World Sailing, ou
- (b) em campeonatos mundiais e continentais nenhuma inscrição com quotas estabelecidas deve ser recusada ou rescindida sem que, primeiramente, seja obtida aprovação da respectiva Associação de Classe da World Sailing (ou do Offshore Racing Congress) ou da World Sailing.

76.3 O barco ou competidor poderá pedir reparação se ele considerar tal rejeição ou exclusão imprópria ou que ela infringiu a regra 76.2.

77 IDENTIFICAÇÃO NAS VELAS

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

78 OBEDIÊNCIA ÀS REGRAS DE CLASSE; CERTIFICADOS

78.1 Enquanto um barco estiver *em regata*, o proprietário ou qualquer outra pessoa por ele responsável deve assegurar-se que o barco cumpre as regras de sua classe e que o certificado de medição ou "rating", se existir, tenha validade. Além disso, o barco também deve cumprir em outros momentos especificados nas regras da classe, o aviso de regata ou as instruções de regata. Quando uma *regra* determina que a punição por infringir uma regra de classe pode ser menos que uma desclassificação, a mesma punição será aplicada a uma infração a essa regra.

78.2 Quando uma *regra* exige que um certificado válido seja apresentado ou sua existência verificada antes que um barco esteja *em regata* e isso não pode ser feito, o barco poderá *competir* desde que a *comissão* apropriada receba uma declaração assinada pela pessoa responsável pelo barco atestando que o barco tem um certificado válido. O barco deverá produzir o certificado ou conseguir provar para a *comissão* apropriada que ele existe antes da largada do último dia do evento, ou da primeira série, o que for mais cedo. A punição por infringir essa regra será a desclassificação, sem audiência, de todas as regatas do evento.

79 CATEGORIZAÇÃO

Se o aviso de regata ou regras de classe determinarem que alguns ou todos os competidores deverão satisfazer requisitos de categorização, a categorização deverá ser feita conforme descrito no Código de Categorização da World Sailing.

80 EVENTOS REPROGRAMADOS

Quando um evento é reprogramado para datas diferentes das prescritas no aviso de regata, todos os barcos inscritos devem ser notificados. A comissão de regata poderá aceitar novas inscrições que atendam todos os requisitos de inscrição, exceto o prazo limite de inscrições do aviso original.

PARTE 7

ORGANIZAÇÃO DO EVENTO

85 ALTERAÇÃO DE REGRAS

85.1 Uma alteração a uma *regra* deve referir-se especificamente à *regra* e indicar a alteração. Uma alteração a uma regra inclui uma adição ou exclusão de tudo ou parte dela.

85.2 Uma alteração a um dos seguintes tipos de *regras* só poderá ser feita conforme mostrado abaixo.

<i>Tipo de Regra</i>	<i>Alteração só permitida por</i>
Regra de Regata	Regra 86
Regra num Código da World Sailing	Uma regra no código
Prescrição da Autoridade Nacional	Regra 88.2
Regras de Classe	Regra 87
Regra no Aviso de Regata	Regra 89.2(b)
Regra nas Instruções de Regata	Regra 90.2(c)
Regra em qualquer outro documento regendo o evento	Regra no próprio documento

86 ALTERAÇÕES DAS REGRAS DE REGATA

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

- (a) prescrições de uma autoridade nacional podem alterar uma regra de regata, mas nunca as Definições; uma regra da Introdução; Partes 2 ou 7; as regras 1, 2, 3, 5, 6, 42, 43, 47, 50, 63.3, 69, 70, 71, 72, 75, 76.2(b) ou 79; uma regra de um apêndice que altere uma destas regras; os Apêndices H ou N; ou uma regra em um Código da World Sailing listado na regra 6.1.
- (b) o aviso de regata ou as instruções de regata podem alterar uma regra de regata, mas nunca as regras 4, 76.1 ou 76.2(a), o Apêndice R ou uma regra listada na regra 86.1(a).

(c) as regras de classe podem alterar somente as regras 42, 49, 51, 52, 53, 54, 55 e 78.2.

86.2 Como exceção à regra 86.1, a World Sailing poderá, em circunstâncias limitadas, autorizar alterações às regras de regata para um evento internacional específico. A autorização deverá ser citada numa carta de aprovação endereçada à autoridade organizadora e no aviso de regata, e a carta deve ser afixada no quadro oficial de avisos.

86.3 Se a autoridade nacional assim prescrever, as restrições da regra 86.1 não serão aplicáveis nos casos em que regras são alteradas para desenvolver e testar propostas de novas regras. A autoridade nacional pode prescrever que sua aprovação seja exigida para tais alterações.

A CBVELA prescreve que sua aprovação é necessária.

87 ALTERAÇÕES DAS REGRAS DE CLASSE

O aviso de regata pode alterar uma regra de classe somente quando as regras de classe assim permitirem ou quando a alteração é feita com a permissão escrita da associação de classe, fixada no quadro oficial de avisos.

88 PRESCRIÇÕES NACIONAIS

88.1 Prescrições que se aplicam

As prescrições que se aplicam a um evento são as prescrições da autoridade nacional com a qual a autoridade organizadora é afiliada pela regra 89.1. Entretanto, se os barcos que estão *em regata* passarão por águas de mais de uma autoridade nacional, o aviso de regata deve identificar as prescrições que serão aplicadas e quando serão aplicadas.

88.2 Alterações nas Prescrições

O aviso de regata ou as instruções de regata podem alterar uma prescrição. No entanto, uma autoridade nacional pode restringir alterações em suas prescrições, fazendo uma prescrição para esta regra, sendo necessário que a World Sailing aprove sua solicitação para fazê-lo. As prescrições restritas nunca poderão ser alteradas.

89 AUTORIDADE ORGANIZADORA; AVISO DE REGATA; NOMEAÇÃO DE OFICIAIS DE REGATA

89.1 Autoridade Organizadora

Os eventos devem ser organizados por uma autoridade organizadora, que deve ser:

- (a) a World Sailing;
- (b) uma autoridade nacional membro da World Sailing;
- (c) um clube afiliado;
- (d) uma organização afiliada que não seja um clube e, se prescrito pela autoridade nacional, com a aprovação da autoridade nacional ou em conjunto com um clube afiliado;
- (e) uma associação de classe não afiliada, com aprovação da autoridade nacional ou em conjunto com um clube afiliado;
- (f) duas ou mais das organizações acima;
- (g) uma entidade não afiliada em conjunto com um clube afiliado onde a entidade seja propriedade e controlada pelo clube. A autoridade nacional pode prescrever que sua autorização é requerida para tal evento; ou
- (h) se aprovado pela World Sailing e pela autoridade nacional do clube, uma entidade não afiliada em conjunto com um clube afiliado quando a entidade não é propriedade e controlada pelo clube.

Na regra 89.1, uma organização é afiliada se é afiliada à autoridade nacional do local; de qualquer outra forma, a organização é não afiliada. No entanto, se, estando *em regata*, os barcos passarão por águas de mais de uma autoridade nacional, uma organização é afiliada se é afiliada da autoridade nacional de um dos portos de apoio.

89.2 Aviso de Regata; Nomeação de Oficiais de Regata

- (a) A autoridade organizadora deve publicar o aviso de regata por escrito de acordo com a regra J1.
- (b) O aviso de regata pode ser alterado desde que seja feita uma divulgação adequada.
- (c) A autoridade organizadora deve nomear uma comissão de regata e, quando apropriado, nomear uma comissão de protesto, uma

comissão técnica e árbitros. Entretanto, a comissão de regata, um júri internacional, uma comissão técnica e árbitros podem ser nomeados pela World Sailing, conforme estabelecido nos seus Regulamentos.

90 COMISSÃO DE REGATA; INSTRUÇÕES DE REGATA; PONTUAÇÃO

90.1 Comissão de Regata

A comissão de regata deve dirigir a regata de acordo com as diretrizes da comissão organizadora e como requerido pelas *regras*.

90.2 Instruções de Regata

- (a) A comissão de regata deve publicar as instruções de regata, por escrito, de acordo com a regra J2.
- (b) Num evento internacional em que são esperadas inscrições de outros países, quando apropriado, as instruções de regata devem incluir, em inglês, as prescrições nacionais aplicáveis ao caso.
- (c) Alterações nas instruções de regata devem ser feitas por escrito e afixadas no quadro oficial de avisos, antes do horário prescrito nas instruções de regata ou comunicadas na água a cada barco antes de seu sinal de atenção. Alterações verbais só podem ser dadas na água e somente quando este procedimento estiver assim determinado nas instruções de regata.

90.3 Pontuação

- (a) A comissão de regata deve computar os resultados de uma regata ou série de acordo com o Apêndice A, a menos que o aviso de regatas ou instruções de regata especifiquem algum outro sistema. Uma regata deve necessariamente ser pontuada desde que não seja *anulada* e sempre que pelo menos um barco *veleje o percurso* dentro do limite de tempo da regata, se houver, mesmo que, depois disto, se retire após *chegar* ou seja desclassificado.
- (b) Quando são previstos descartes de uma ou mais regatas para o cômputo da série em qualquer sistema de pontuação, qualquer pontuação de um barco que for considerada DNE deverá ser incluída no cômputo da série do barco.
- (c) Quando a comissão de regata determina com base em seus próprios registros ou observação que a pontuação de um barco

está incorreta, ela deve corrigir o erro e publicar os resultados para todos os competidores.

- (d) A comissão de regata deve implementar as alterações de pontuação conduzida pela comissão de protesto ou autoridade nacional segundo o resultado das decisões tomadas de acordo com as *regras*.
- (e) Quando assim estiver determinado no aviso de regata, independente das determinações das regras 90.3(a), (b), (c) e (d), não deve haver alterações na pontuação da regata ou série que resultem de ações, incluindo correções de erros, iniciadas mais de 24 horas depois
 - (1) do tempo limite de *protesto* para a última regata do evento;
 - (2) que seja informado por uma decisão da comissão de protesto após a última regata do evento; ou
 - (3) dos resultados do evento serem publicados.

Entretanto, em casos excepcionais, mudanças na pontuação devem ser feitas no caso de uma decisão pelas regras 6, 69 ou 71. O aviso de regata pode alterar de “24 horas” para um tempo diferente.

91 COMISSÃO DE PROTESTO

A comissão de protesto, deverá ser:

- (a) uma comissão nomeada pela comissão organizadora ou pela comissão de regata (Uma autoridade nacional poderá prescrever um número mínimo de membro da comissão para eventos especificados dentro de sua jurisdição);
- (b) um júri internacional nomeado pela autoridade organizadora ou conforme prescrito pelos regulamentos da World Sailing. (Ele deve ser composto conforme requerido na regra N1 e ter a autoridade e responsabilidade determinadas na regra N2. Uma autoridade nacional pode prescrever que sua aprovação é requerida para a nomeação de um júri internacional para eventos sob sua jurisdição, exceto eventos da World Sailing ou quando o júri internacional é nomeado pela World Sailing de acordo com a regra 89.2(c).); ou
- (c) uma comissão nomeada pela autoridade nacional pela regra 71.3 (c).

92 COMISSÃO TÉCNICA

- 92.1** Uma comissão técnica deverá consistir em pelo menos um membro e será indicada pela autoridade organizadora ou comissão de regata ou conforme prescrito nos regulamentos da World Sailing.
- 92.2** A comissão técnica deverá conduzir inspeção de material e as medições durante o evento conforme atribuído pela autoridade organizadora e pelas *regras*.

APÊNDICE A

PONTUAÇÃO

Vide regra 90.3.

A1 NÚMERO DE REGATAS

O número de regatas programadas e o número necessário de regatas a serem pontuadas para se constituir uma série serão determinados no aviso de regata ou nas instruções de regata; ver regra 90.3(a).

A2 PONTUAÇÃO DAS SÉRIES

A2.1 A pontuação de cada barco na série será sujeita a regra 90.3(b), a soma dos pontos em cada regata, descartado o pior resultado. Entretanto, o aviso de regata ou 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 se um número específico de regatas é pontuado; veja regra 90.3(a)). Se um barco tem dois, ou mais, piores resultados iguais, o(s) resultado(s) da(s) regata(s) mais próxima(s) ao início da série será(ão) descartado(s). O barco com o menor número de pontos será vencedor e os demais serão ordenados de maneira semelhante.

A2.2 Se um barco competiu em alguma regata da série, ele deverá pontuar em toda a série.

A3 HORÁRIO DE LARGADA E COLOCAÇÕES DE CHEGADA

O horário do sinal de largada deve ser o horário da largada de um barco e a ordem em que os barcos *chegam* na regata determina suas posições de chegada. Entretanto, quando é usado um sistema de "handicap" ou "rating", o tempo corrigido de cada barco será usado para determinar sua posição de chegada.

A4 SISTEMA DE PONTUAÇÃO

Esse Sistema Linear de Pontuação será aplicado a menos que o aviso de regatas ou as instruções de regata especifiquem outro sistema. Ver regra 90.3(a).

Cada barco que *chegar* e depois não se retirar, não for punido ou não receber reparação, terá sua pontuação conforme segue:

<i>Posição de Chegada</i>	<i>Pontos</i>
Primeiro	1
Segundo	2
Terceiro	3
Quarto	4
Quinto	5
Sexto	6
Sétimo	7
Daí em diante	Somar um ponto

A5 PONTUAÇÃO DETERMINADA PELA COMISSÃO DE REGATA

A5.1 Quando a comissão de regata determinar que um barco:

- (a) não *navegou o percurso*,
- (b) não cumpriu com as regras 30.2 ou 30.3, 30.4 ou 78.2, ou
- (c) se retirou ou cumpriu punição de acordo com a regra 44.3(a),

Ela determinará a pontuação do barco adequadamente sem audiência. Somente a comissão de protesto pode decidir outros atos que pioram a pontuação de um barco.

A5.2 Um barco que não *navegou o percurso*, se retirou ou foi desclassificado receberá pontuação equivalente a um a mais do que o número de barcos inscritos na série. Um barco que é punido pela regra 30.2 ou que cumpre uma punição pela regra 44.3(a) deve ter a sua pontuação conforme a regra 44.3(c).

A5.3 Se o aviso de regata ou instruções de regata determinarem que a regra A5.3 será aplicada, a regra A5.2 é alterada de forma que um barco que se apresentou na área de largada, mas que não *navegou o percurso*, se retirou ou foi desclassificado receberá pontuação equivalente a um a mais do que o número de barcos que se apresentaram na área de largada, e um barco que não se apresentou na área de largada receberá pontuação equivalente a um a mais do que o número de barcos inscritos na série.

A6 AJUSTES NAS POSIÇÕES E PONTOS DE OUTROS BARCOS

A6.1 Se um barco é desclassificado de uma regata ou se retira depois de *chegar*, ou é pontuado como não *navegou o percurso*, os barcos subsequentes terão a pontuação de uma posição acima.

A6.2 Se a comissão de protesto decide conceder reparação, ajustando os pontos de um barco, os pontos dos demais barcos não serão 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" ou sistema de "rating", os pontos das posições de chegada em que os barcos empataram devem ser somados aos pontos da posição imediatamente abaixo e divididos igualmente entre eles. Barcos empatados numa premiação devem compartilhar o prêmio ou receberão 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 será considerado nenhum resultado que tenha sido descartado.

A8.2 Se o empate ainda permanecer entre dois ou mais barcos, será favorecido o que tiver o melhor resultado na última regata. Qualquer empate remanescente deve ser resolvido pelo que tiver o 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 ORIENTAÇÃO EM CASOS DE REPARAÇÃO

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

- (a) pontos iguais à média, no mais próximo décimo de ponto (0,05 arredondado para cima), dos seus resultados em todas as regatas da série, exceto a regata em questão;

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

A10 SIGLAS DE PONTUAÇÃO

As seguintes siglas abreviadas devem ser usadas para registro das circunstâncias que descrevem a situação:

DNC	Não <i>partiu</i> , não compareceu na área de largada
DNS	Não <i>partiu</i> (não foi DNC nem OCS)
OCS	Não <i>partiu</i> , no momento do sinal de <i>largada</i> está no lado do percurso da linha de largada e falhou em <i>largar</i> ou infringiu a Regra 30.1
ZFP	Punição de 20% pela regra 30.2
UFD	Desclassificado pela regra 30.3
BFD	Desclassificado pela regra 30.4
SCP	Punição de Pontuação imposta
NSC	Não <i>navegou o percurso</i> (diferente que DNC, DNS, OCS e DNF)
DNF	Não <i>chegou</i>
RET	Retirou-se
DSQ	Desclassificado
DNE	Desclassificação não descartável
RDG	Reparação concedida
DPI	Punição discricionária imposta

APÊNDICE B

REGRAS PARA COMPETIÇÃO DE WINDSURFE EM FLOTILHA

As competições de windsurfe em flotilha (incluindo regatas Maratona) devem ser regidas pelas Regras de Regata a Vela com as alterações prescritas neste apêndice. A palavra barco em qualquer parte das regras deve ser entendida como prancha ou barco, como apropriado. Uma regata maratona é uma regata que se tenha a intenção de duração de mais de uma hora.

Nota: Links para as regras de windsurf para outros formatos ou competições podem ser encontrados no site da World Sailing.

ALTERAÇÕES NAS DEFINIÇÕES

São eliminadas as definições *Espaço na Marca e Amuras a Boreste ou Bombordo*, substituídas por:

Espaço na Marca *Espaço na Marca* para uma prancha é o espaço para velejar em seu *rumo correto* para contornar ou passar pela *marca*.

Amuras a Boreste ou Bombordo Uma prancha está com *amuras a boreste ou bombordo*, em correspondência com a posição da mão do competidor que estaria mais perto do mastro se o competidor estivesse velejando numa posição normal, com ambas as mãos na retranca e os braços não cruzados. Uma prancha está com *amuras a boreste* quando a mão direita do competidor estiver mais perto do mastro e está com *amuras a bombordo* quando a mão esquerda do competidor estiver mais perto do mastro.

A definição de ***Zona*** não se aplica.

Adicione as seguintes definições:

Emborcada Uma prancha está *emborcada* quando está fora de controle porque sua vela ou o corpo do velejador está na água.

Prestes a Contornar ou Passar Uma prancha está *prestes a contornar ou passar* por uma *marca* quando seu *rumo correto* está para começar a manobra de contornar ou passar a *marca*;

B1 ALTERAÇÕES DAS REGRAS DA PARTE 1

[Não há alterações].

B2 ALTERAÇÕES DAS REGRAS DA PARTE 2

13 CAMBANDO

Regra 13 é alterada para:

Depois que uma prancha passar a proa da linha do vento, ela *manter-se-á afastada* das outras pranchas até que sua vela esteja cheia. Durante esse tempo as regras 10, 11 e 12 não se aplicam. Se duas pranchas estão, ao mesmo tempo, sujeitas a esta regra, aquela que estiver no lado de bombordo da outra ou estiver pela popa *deverá se manter afastada*.

16.1 ALTERANDO O RUMO OU POSIÇÃO DO EQUIPAMENTO

Regra 16.1 é alterada para:

Quando uma prancha com direito de passagem muda seu rumo ou a posição do seu equipamento, ela deve dar *espaço* para a outra prancha *se manter afastada*.

17 MESMAS AMURAS; RUMO CORRETO

Regra 17 é alterada para:

Quando, ao sinal de preparação, o rumo para a primeira *marca* é aproximadamente a noventa graus do vento verdadeiro, uma prancha *em compromisso* a *sotavento* de outra prancha com *mesmas amuras*, nos 30 segundos que antecedem seu sinal de *largada*, não velejará acima do seu rumo mais curto entre a linha de largada e a próxima marca. enquanto permanecerem *em compromisso* caso seja necessário que a outra prancha tenha que manobrar para evitar contato, a menos que ao fazê-lo, ela passe pela popa da outra prancha.

18 ESPAÇO NA MARCA

18.1 Quando a Regra 18 se aplica

A primeira sentença da regra 18.1(a) é alterada para:

A regra 18 aplica-se entre pranchas quando são obrigadas a deixar a *marca* pelo mesmo lado e que, pelo menos uma delas esteja *prestes a contorná-la* ou *passar* por ela.

18.2 Concedendo *Espaço na Marca*

A regra 18.2(a) é alterada para:

- (a) Quando a primeira de duas pranchas está *prestes a contornar ou passar pela marca*,
 - (1) se as pranchas estão *em compromisso*, a prancha exterior dará à prancha interior *espaço na marca*;
 - (2) se as pranchas não estão *em compromisso*, a prancha *safo de popa* neste momento em diante, dará *espaço na marca* para a outra prancha.

Quando uma prancha é obrigada pela regra 18.2(a) a dar *espaço na marca*, ela continuará a fazê-lo mesmo que depois o *compromisso* seja desfeito ou que seja estabelecido um novo *compromisso*.

A regra 18.2(b) é alterada para:

- (b) A regra 18.2(a) não mais se aplica se a prancha com direito a *espaço na marca* passa a proa da linha do vento.

A regra 18.3 é deletada.

18.4 Jaibando ou Arribando

A regra 18.4 é alterada para:

Quando uma prancha com direito de passagem e *em compromisso* interior precisa *jaibar* ou arribar junto à *marca* para seguir seu *rumo correto*, ela não velejará para além daquela *marca* antes de *jaibar* ou arribar, mais do que o necessário para seguir aquele rumo. A regra 18.4 não se aplica às *marcas* de um portão.

22 EMBORCADA; ENCALHADA; PRESTANDO SOCORRO

A regra 22 é alterada para:

- 22.1 Sempre que possível, uma prancha evitará uma prancha que está *emborcada* ou que ainda não recuperou controle após *emborcar*, está encalhada ou está tentando prestar socorro a embarcação ou pessoa em perigo.
- 22.2 Sempre que possível, uma prancha que está *emborcada* ou encalhada não interferirá com outra prancha.

23 INTERFERINDO COM OUTRAS PRANCHAS; VELA FORA DA ÁGUA

Acrescentar nova regra 23.3:

23.3 No último minuto antes de seu sinal de largada, uma prancha terá sua vela fora da água e em posição normal, a menos que tenha sido acidentalmente emborcada.

B3 ALTERAÇÕES DAS REGRAS DA PARTE 3

26 LARGANDO REGATAS

Regra 26 é alterada para:

26.1 Sistema 1 (para Largadas em Contravento)

As regatas deverão ser iniciadas usando os sinais abaixo. O tempo deverá começar a partir do sinal visual; a falta de sinal sonoro deverá ser desconsiderada.

<i>Minutos antes do sinal de largada</i>	<i>Sinal Visual</i>	<i>Sinal Sonoro</i>	<i>Significado</i>
5*	Bandeira da Classe	Um	Sinal de atenção
4	P, I, U ou bandeira preta	Um	Sinal de preparação
1	Sinal de preparação removido	Um longo	Um minuto para a largada
0	Bandeira da Classe removida	Um	Sinal de largada

** ou conforme especificado no aviso de regata ou nas instruções de regata*

O sinal de atenção para cada classe seguinte será feito simultaneamente ou após o sinal de largada da classe precedente.

26.2 Sistema 2 (para Largadas de Través)

As regatas deverão ser iniciadas usando os sinais abaixo. O tempo deverá começar a partir do sinal visual; a falta de sinal sonoro deverá ser desconsiderada.

<i>Minutos antes do sinal de largada</i>	<i>Sinal Visual</i>	<i>Sinal Sonoro</i>	<i>Significado</i>
3	Bandeira da Classe		Sinal de atenção
2	Bandeira Vermelha; sinal de atenção removido	Um	Sinal de atenção
1	Bandeira Amarela; bandeira vermelha removida	Um	Sinal de preparaçãc
1/2	Bandeira amarela removida		30 segundos
0	Bandeira Verde	Um	Sinal de largada

26.3 Sistema 3 (para Largadas de Praia)

- (a) Quando a linha de largada for na praia, ou tão perto da areia que os competidores tenham que ficar em pé na água para *largar*, ficará caracterizado uma largada de praia.
- (b) As estações de largada deverão ser numeradas de tal forma que a estação mais a *barlavento* seja a estação 1. A menos que as instruções de regata especifiquem outro sistema, uma estação de largada de prancha será determinada
 - (1) por um ranking (a primeira prancha do ranking na estação 1, a segunda prancha na estação 2 e assim por diante), ou
 - (2) por sorteio.
- (c) Depois que as pranchas tenham sido chamadas para assumir seus lugares, a comissão de regata iniciará o procedimento de largada hasteando uma bandeira vermelha com um sinal sonoro. O sinal de largada deverá ser feito a qualquer tempo logo depois do sinal de preparação, removendo-se a bandeira vermelha com um sinal sonoro.
- (d) Após o sinal de largada, cada prancha deverá fazer o caminho mais curto da sua posição de largada para a água e então velejar normalmente sem interferir com outras pranchas. As regras da parte 2 serão aplicadas quando ambos os pés dos competidores estiverem na prancha.

30 PUNIÇÕES DE LARGADA

A regra 30.2 é deletada

31 TOCANDO UMA MARCA

Regra 31 é alterada para:

Uma prancha pode tocar uma *marca*, mas não deve se agarrar a ela.

B4 ALTERAÇÕES DAS REGRAS DA PARTE 4

42 PROPULSÃO

A regra 42 é alterada para:

Uma prancha a vela só pode ser impulsionada pela ação do vento na vela e pela ação da água na prancha ou seus apêndices. Entretanto, bombear e abanar a vela é permitido. A prancha não poderá ser impulsionada por atos de remar, nadar ou andar.

44 PUNIÇÕES NO MOMENTO DE UM INCIDENTE

A regra 44 é alterada para:

44.1 Cumprindo Punições

Uma prancha pode fazer a Punição de Uma Volta – 360° sempre que, num incidente *em regata*, infringir uma ou mais regras da Parte 2. Alternativamente, o aviso de regatas ou as instruções de regata podem especificar o uso de alguma outra punição, em cujo caso a punição especificada deverá substituir a punição de uma volta de 360°. No entanto, se a prancha provocou ferimento ou avaria grave ou, apesar de ter cumprido a sua punição, ganhou uma vantagem significativa na regata ou na série por sua infração, sua punição será retirar-se.

44.2 Punição de Uma Volta – 360°

Após se afastar completamente das outras pranchas e tão breve quanto possível após o incidente, uma prancha cumpre uma Punição de Uma Volta fazendo prontamente uma volta de 360° sem o requisito de uma cambada ou jaibe. Quando uma prancha faz a punição na linha de chegada ou suas proximidades, seu casco deve estar completamente no lado anterior da linha antes de *chegar*.

50 ROUPA E EQUIPAMENTO DO COMPETIDOR

A regra 50.1(a) é alterada para:

- (a) Competidores não devem vestir ou levar roupa ou equipamento com o objetivo de aumentar o seu peso. Entretanto, um competidor pode vestir uma garrafa de bebida que deverá ter a capacidade que não seja maior do que 1,5 litros.

REGRAS DA PARTE 4 DELETADAS

Regras 45, 48.2, 49, 50.1(c), 50.2, 51, 52, 54, 55 e 56.1 são deletadas.

B5 ALTERAÇÕES DAS REGRAS DA PARTE 5

60 PROTESTOS

60.2 Intenção de Protestar

A Regra 60.2(a)(1) é alterada para:

- (a) Se um *protesto* é referente a um incidente observado pelo protestante na área de regata:
- (1) se o protestante é uma prancha, ela deve bradar “Protesto” na primeira oportunidade razoável. Ela deve, ainda, informar à Comissão de regata da sua intenção de protestar assim que possível após *chegar* ou se retirar.

60.3 Entregando um Protesto

Adicionar à Regra 60.3(a):

essa regra não se aplica a uma regata numa série de eliminação que qualificará uma prancha a competir em uma etapa seguinte de um evento.

60.4 Validade de um Protesto:

Na Regra 60.4(a), é alterada eliminando-se “ou não observou”.

61 REPARAÇÃO

61.4 Decisões sobre reparação

Nas regras 61.4(b)(2) e 61.4(b)(3), é alterada mudando “ferimento, avaria física” para “ferimento, avaria física ou *emborcar*).

63 AUDIÊNCIAS

63.4 Procedimento de Audiência

Adicionar à regra 63.4:

Entretanto, para uma regata de uma série eliminatória que irá classificar uma prancha para competir em um estágio posterior de um evento, *protestos* e pedidos de reparação não necessitam ser feitos por escrito; eles serão feitos oralmente para um membro da comissão de protesto assim que razoavelmente possível após a regata. A comissão de protesto pode tomar os depoimentos em qualquer maneira que considerar apropriada e pode comunicar a sua decisão oralmente.

63.5 Decisões

A regra 63.5(d) é alterada para:

- (d) quando a comissão de protesto está em dúvida a respeito de um assunto que diz respeito à medição de uma prancha, o significado de uma regra da classe ou as avarias em uma prancha, ela submeterá suas questões, com uma descrição dos fatos relevantes, a uma autoridade responsável pela interpretação daquela regra. Ao tomar sua decisão, a comissão deve seguir a resposta daquela autoridade.

63.6 Informando as Partes e Outros

Adicione a regra 63.6(b):

Essa regra não se aplica em uma regata em uma série eliminatória que classifica uma prancha a competir em um estágio posterior de um evento.

70 APELAÇÕES E SOLICITAÇÕES PARA A AUTORIDADE NACIONAL

Regras 70.3(b) é alterada para:

- (b) é essencial determinar prontamente o resultado de uma regata que irá classificar uma prancha para competir em um evento subsequente (uma autoridade nacional pode

prescrever que sua permissão é necessária para tal procedimento);

A CBVela determina que é necessária a permissão.

Adicionar a Regra 70.3(e):

(e) feito na série eliminatória que irá classificar uma prancha para competir em um estágio subsequente de um evento.

B6 ALTERAÇÕES DAS REGRAS DA PARTE 6

78 OBEDIÊNCIA ÀS REGRAS DA CLASSE; CERTIFICADOS

Acrescentado à regra 78.1: ‘Quando assim prescrito pela World Sailing, qualquer equipamento da prancha, bolina, quilha e mastreação que tenha sido numerado e datado servirá como seu certificado de medição.

B7 ALTERAÇÕES DAS REGRAS DA PARTE 7

90 COMISSÃO DE REGATA; INSTRUÇÕES DE REGATA; PONTUAÇÃO

A última sentença da regra 90.2(c) é alterada para: ‘Instruções verbais poderão ser feitas somente se o procedimento estiver determinado nas instruções de regata.’

B8 ALTERAÇÕES DO APÊNDICE A

A1 NÚMERO DE REGATAS; PONTUAÇÃO GERAL

Regra A1 é alterada para:

O número de regatas programadas e o número requerido de regatas a serem pontuadas para se constituir uma série serão determinados no aviso ou nas instruções de regata. Ver regra 90.3(a). Se um evento inclui mais de uma modalidade ou formato, o aviso ou as instruções de regata devem determinar como a pontuação geral será estabelecida.

A2 PONTUAÇÃO NA SÉRIE

Regra A2.1 alterada para:

A pontuação de cada prancha numa série, sujeita a regra 90.3(b), deve ser o total de pontos nas regatas, descartando-se:

- (a) seu pior resultado quando 5 a 11 regatas foram pontuadas, ou;
- (b) dois piores resultados quando 12 ou mais regatas foram pontuadas. (Ver regra 90.3(a)).

Entretanto, as instruções ou aviso de regata poderão fazer um arranjo diferente. Se uma prancha tem dois, ou mais, piores resultados iguais, o(s) resultado(s) da(s) regatas(s) disputada(s) mais cedo na série será(ão) descartado(s). A prancha com a mais baixa pontuação na série vencerá e as demais serão classificadas de acordo.

A5 PONTUAÇÃO DETERMINADA PELA COMISSÃO DE REGATA

Adicionar Regra A5.4:

- A5.4** Em uma série eliminatória que irá classificar uma prancha para competir em estágio subsequente de um evento, uma prancha que não *velejou o percurso*, que se retirou ou foi desclassificada deve pontuar igual ao número de pranchas permitidas a velejar nesta regata.

A8 EMPATES NAS SÉRIES

Regra A8 alterada para:

- A8.1** Se houver empate na pontuação da série entre duas ou mais pranchas, cada resultado excluído de cada prancha será listado em ordem do melhor para o pior, e no(s) primeiro(s) resultado(s) onde houver uma diferença o empate será a favor da(s) prancha(s) com o(s) melhor(es) resultado(s) excluído(s).
- A8.2** Se o empate ainda permanecer entre duas ou mais pranchas os resultados de cada prancha, incluindo os resultados excluídos, serão ordenados na sequência do melhor para o pior e no(s) primeiro(s) ponto(s) em que houver resultados diferentes o desempate favorecerá a(s) prancha(s) com melhor(es) resultado(s). Esses resultados serão usados mesmo que alguns deles sejam resultados descartados.
- A8.3** Se o empate ainda permanecer entre duas ou mais pranchas será favorecida a que tiver o melhor resultado na última regata. Qualquer empate remanescente será resolvido pelo que tiver o melhor resultado na penúltima regata e assim por diante até que todos os empates sejam resolvidos. Todos os resultados devem

ser considerados mesmo que alguns deles sejam resultados descartados.

B9 ALTERAÇÕES DO APÊNDICE G

G1 CLASSES DE PRANCHAS DA WORLD SAILING

G1.3 Posicionamento

Regra G1.3 é alterada para:

O emblema da classe deve ser exposto uma vez de cada lado da vela, na área acima de uma linha 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 o numeral devem estar no terço central da parte da vela, acima da retranca, claramente separados de qualquer propaganda. Elas devem ser na cor preta, sobrepostas na mesma posição, nos dois lados da vela em fundo branco opaco. O fundo branco opaco deve se estender, no mínimo, 30 mm além dos caracteres. Deve ser inserido um “-” separando as letras nacionais do numeral e o espaçamento entre caracteres deve ser adequado para visualização.

APÊNDICE C

REGRAS DE "MATCH RACING"

*As regatas de “match race” serão regidas pelas **Regras de Regata a Vela** com as modificações apresentadas neste apêndice. Devem ser arbitradas na água, a menos que o aviso ou as instruções de regata determinem de outra maneira.*

Nota: O modelo de aviso e instruções de regata e regras de match racing para competidores cegos está disponível no site da World Sailing.

C1 TERMINOLOGIA

“Competidor” é o comandante, a equipe ou o barco, conforme apropriado ao evento. Bateria é uma sequência de largadas em que se realizam dois ou mais “matches”.

C2 ALTERAÇÕES NAS DEFINIÇÕES E REGRAS DAS PARTES 1, 2, 3 e 4

C2.1 A definição de *chegar* é alterada para:

Chegada Um barco *chega* quando, após seu sinal de largada, qualquer parte de seu casco cruza a linha de chegada vindo da direção do lado do percurso e após ter cumprido todas as punições. Entretanto, quando as punições são canceladas pela regra C7.2(d), após um ou ambos os barcos terem *chegado*, eles devem ter sua pontuação de *chegada* nas posições em que cruzaram a linha. Um barco não *chegou* se ele continua a *navegar o percurso*.

C2.2 A definição de *Espaço na Marca* é alterada para:

Espaço na Marca *Espaço* para um barco navegar seu *rumo correto* para contornar ou passar a *marca*, e *espaço para* passar uma *marca* de chegada após *chegar*.

C2.3 Acrescentar na definição de *Rumo correto*: ‘Um barco cumprindo punição ou manobrando para cumprir uma punição não está navegando um *rumo correto*.

C2.4 Na definição de *Zona* a distância é alterada para dois comprimentos de casco.

C2.5 Acrescentar nova regra 7 na Parte 1:

7 ÚLTIMO PONTO DE CERTEZA

Os árbitros assumirão que o estado de um barco, ou sua relação com outro barco não mudou até que eles tenham certeza de que tenha mudado.

C2.6 A regra 13 é alterada para:

13 ENQUANTO CAMBANDO OU JAIBANDO

13.1 A partir do momento em que um barco passa a proa da linha do vento, ele deve *manter-se afastado* dos demais barcos até que esteja novamente em rumo de bolina cochada.

13.2 A partir do momento em que a esteira da vela grande de um barco velejando em popa passa pela linha de centro, ele deve *manter-se afastado* dos demais barcos até que sua vela grande esteja cheia ou ele não esteja mais velejando em popa.

13.3 Enquanto as regras 13.1 ou 13.2 se aplicam, as regras 10, 11 e 12 não se aplicam. Entretanto, se dois barcos, ao mesmo tempo, estão sujeitos à regra 13.1 ou à 13.2, aquele que estiver a bombordo do outro ou estiver pela popa, deve *manter-se afastado*.

C2.7 A regra 16.2 é alterada para:

16.2 Além disso, quando barcos com *amuras* opostas navegam para uma *marca* que esteja a barlavento deles, o barco com *amuras* a *boreste* não deverá arribar para o rumo que esteja a mais que noventa graus do vento verdadeiro e que esteja abaixo do seu *rumo correto*, se como resultado o barco com *amuras* a *bombordo* tiver que alterar o seu rumo imediatamente para continuar a se *manter afastado*.

C2.8 A regra 17 é deletada.

C2.9 A regra 18 é alterada para:

18 ESPAÇO NA MARCA

18.1 Quando a regra 18 se aplica

A regra 18 se aplica entre barcos quando eles são obrigados a deixar uma *marca* pelo mesmo lado e quando pelo menos um deles está na *zona*. No entanto, a regra não se aplica entre um

barco *alcançando* uma *marca* e outro saindo da *marca*. A regra 18 não mais se aplica entre barcos quando o barco com direito a *espaço na marca* está na próxima perna e a *marca* está pela popa dele.

18.2 Concedendo Espaço na Marca

- (a) Quando o primeiro barco alcança a *zona*,
 - (1) se os barcos estão *em compromisso*, o barco exterior naquele momento, deverá conceder *espaço na marca* ao barco interior.
 - (2) se os barcos não estão *em compromisso*, o barco que não alcançou a *zona* deverá conceder *espaço na marca*.
- (b) Se o barco com direito a *espaço na marca* deixa a *zona*, seu direito acaba e a regra 18.2(a) se aplica novamente, caso necessário, baseando-se na posição relativa entre os barcos no momento em que a regra 18.2(a) é reaplicada.
- (c) Se um barco obteve *compromisso* interior, e a partir do momento que o *compromisso* começou, o barco exterior não consegue conceder *espaço na marca*, a regra 18.2 não se aplica entre eles.

18.3 Cambando ou Jaibando

- (a) Se o *espaço na marca* para um barco incluir uma mudança de *amuras*, a cambada ou jaibe não deverá ser mais rápida do que uma cambada ou jaibe necessária para navegar seu *rumo correto*.
- (b) Quando um barco interior *em compromisso* e com direito de passagem é obrigado a mudar de *amuras* numa *marca* para navegar seu *rumo correto* e até que essa mudança aconteça, ele não deverá se afastar mais do que o necessário da *marca* para *navegar o percurso*. A regra 18.3(b) não se aplica numa *marca* de portão ou de chegada e um barco será isento por infringir essa regra se o rumo do outro barco não tenha sido afetado antes do barco tenha trocado a *amura*.

C2.10 A regra 20.4(a) é alterada para:

- (a) Além dos brados, os timoneiros devem também fazer os seguintes sinais com o braço:
 - (1) para “Espaço para cambar”: apontar repetida e claramente para barlavento; e

- (2) para “Cambe você”, apontar repetida e claramente para o outro barco e acenando o braço para barlavento.

C2.11 A regra 21.3 é deletada.

C2.12 A regra 23.1 é alterada para:

23.1 Se razoavelmente possível, um barco que não esteja *em regata* não deve interferir com um barco que esteja *em regata* e nem com um árbitro.

C2.13 Acrescentar nova regra 23.3:

23.3 Quando barcos em diferentes “matches” se encontram, qualquer mudança de rumo por um dos barcos deve ser coerente com o cumprimento de uma *regra* ou com a intenção de vencer o seu próprio “match”.

C2.14 Regra 27.2 é alterada para:

27.2 Até o sinal de preparação, a comissão de regata pode mover uma *marca* de largada.

C2.15 A regra 31 é alterada para:

31 TOCANDO UMA MARCA

Estando *em regata*, a tripulação e nenhuma parte do casco de um barco não deve tocar uma *marca* de largada antes de *largar*, uma *marca* que estabeleça o início, um limite ou o fim da perna do percurso em que está velejando, ou uma *marca* de chegada depois de *chegar*. Além disso, *em regata*, um barco não deve tocar um barco da comissão de regata que também é uma *marca*.

C2.16 Adicionar a regra nova 41(e):

(e) Ajudar a recuperar um tripulante da água e retorná-lo para o barco, desde que o retorno para o barco é no local aproximado da recuperação.

C2.17 A regra 42 também se aplica no período entre os sinais de atenção e de preparação.

C2.18 A regra 42.2(d) é alterada para:

(d) Lemar: repetidos movimentos do leme com o fim de impulsionar o barco adiante;

C3 SINAIS DE REGATA E ALTERAÇÕES EM REGRAS CORRELATAS

C3.1 Sinais de Largada

Os sinais de largada para um “match” devem ser como indicados a seguir. Os tempos devem ser contados a partir dos sinais visuais. A ausência de um sinal sonoro não será considerada. Quando houver mais de um “match”, o Sinal de Largada de um “match” será o Sinal de Atenção para o “match” seguinte.

<i>Tempo em minutos</i>	<i>Sinal Visual</i>	<i>Sinal Sonoro</i>	<i>Significado</i>
7	Bandeira F exposta	Um	Sinal de Aviso
6	Bandeira F removida	Nenhum	
5	* Exposto o galhardete do número do ‘match’	Um	Sinal de Atenção
4	Bandeira P exposta	Um	Sinal de Preparação
2	** Bandeira Azul, Amarela ou ambas expostas	Um**	Fim do tempo de entrada na pré-largada
1	Bandeira P removida	Um longo	
0	Sinal de Atenção removido	Um	Sinal de Largada

*Em uma bateria, o galhardete no. 1 significa Match 1, o galhardete no. 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. A(s) bandeira(s) deve(m) ficar exposta(s) até que os árbitros sinalizem punição ou decorrido um minuto, o que acontecer primeiro.

C3.2 Alterações das Regras Correlatas

(a) Regra 29.1 alterada para:

- (1) Quando, no momento de seu sinal de largada, qualquer parte do seu casco estiver no lado do percurso da linha de largada ou um de seus prolongamentos, a comissão de

regata deve prontamente içar a bandeira azul ou amarela, com um sinal sonoro, assim identificando o barco. A bandeira deve permanecer exposta até que o respectivo casco do barco esteja completamente no lado da pré-largada da linha de largada ou um de seus prolongamentos, ou até dois minutos após o sinal de largada, o que ocorrer primeiro.

- (2) Quando, após o sinal de largada de um barco, qualquer parte do seu casco veleja do lado anterior da linha de largada, passando para o lado do percurso, cruzando a linha por uma de suas extensões sem *largar* corretamente, a comissão de regata deve prontamente içar a bandeira azul ou amarela, identificando o barco. A bandeira deve permanecer exposta até que o casco do barco esteja completamente aquém da linha de largada ou um de seus prolongamentos ou até dois minutos depois de seu sinal de largada, o que ocorrer primeiro.
- (b) Em Sinais de Regata ‘RECON’, a última sentença é alterada para: “O sinal de atenção será feito um minuto depois da remoção a menos que naquele momento a regata seja novamente *retardada* ou *anulada*.”
- (c) Em Sinais de Regata ‘N’ a última sentença é alterada para: “O Sinal de Atenção será feito um minuto depois da remoção, a menos que naquele momento a regata seja novamente *anulada* ou *retardada*.”

C3.3 Sinalização da Linha de Chegada

O sinal visual ‘bandeira ou figura azul’ não deve ser usado.

C4 PROCEDIMENTOS ANTES DA LARGADA

- C4.1** No momento do sinal de preparação de um barco, o seu casco deve estar completamente do lado de fora de uma linha perpendicular à linha de largada, passando pela *marca* de largada na extremidade que lhe foi designada. No programa de regatas, o barco referido na coluna da esquerda da tabela de “matches” é designado para *largar* do lado de bombordo e deve ter uma bandeira azul exposta em sua popa enquanto estiver *em regata*. O outro barco é designado para *largar* do lado 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 de um barco, seu casco deve cruzar e deixar livre a linha de largada, nesta primeira vez vindo do lado do percurso para o lado da pré-largada da linha de largada.

C5 SINALIZAÇÃO FEITA PELOS ÁRBITROS

C5.1 Uma bandeira verde e branca com um longo sinal sonoro significa: "Não há punição".

C5.2 Uma bandeira azul ou amarela identificando o barco, com um longo sinal sonoro, significa: "O barco identificado deve cumprir punição cumprindo a regra C7".

C5.3 A bandeira vermelha com ou logo após uma bandeira azul ou amarela com um longo sinal sonoro significa: "O barco identificado deve cumprir punição cumprindo a regra C7.3(d)".

C5.4 Uma bandeira preta com uma bandeira azul ou amarela e um longo sinal sonoro significa: "O barco identificado está desclassificado ou se retirou, e o "match" encerrado e vencido pelo outro barco".

C5.5 Um sinal sonoro curto significa: "A punição está completa".

C5.6 Sinais sonoros curtos e repetidos significam: "Um barco não está mais executando sua punição e ela permanece pendente".

C5.7 Uma bandeira ou sinal azul ou amarelo exposto pelo 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** imediatamente após um incidente no qual esteve envolvido;
- (b) por qualquer regra não que não se pode protestar na regra 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 houver avaria ou ferimento;
- (b) por uma regra da Parte 2, a menos que envolvido no incidente;
- (c) pelas regras 31 e 42;
- (d) pelas regras C4 ou C7.

C6.3 Um barco pedindo reparação por circunstâncias que surgiram enquanto ele estiver *em regata* ou na área de *chegada* 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) O barco que protestou de acordo com a C6.1(a) deve remover a bandeira **Y** antes ou tão logo que possível, após a sinalização dos árbitros.

(b) O barco que protesta pela C6.1(b) ou pede reparação pela C6.3, para que seu *protesto* ou pedido de reparação seja válido, deve manter exposta a bandeira vermelha até que tenha informado aos árbitros após *chegar* ou ao se retirar. O *protesto* ou pedido de reparação não precisa ser apresentado por escrito.

C6.5 Decisões dos Árbitros

(a) Após ser exposta a bandeira Y, os árbitros devem decidir se uma punição será ou não imposta a qualquer barco. Eles devem anunciar sua decisão sinalizando de acordo com a regra C5.1, C5.2 ou C5.3. No entanto,

(1) se os árbitros decidem punir um barco, e como resultado esse barco ficar com mais do que duas punições pendentes, os árbitros devem sinalizar a sua desclassificação pela regra C5.4;

(2) quando os árbitros punirem um barco pela regra C8.2 e no mesmo incidente há uma bandeira Y de um barco, os árbitros podem desconsiderar a bandeira Y.

(b) A punição da bandeira vermelha na regra C5.3 deve ser usada quando um barco ganhou uma posição de controle como resultado de ter infringido uma *regra*, mas os árbitros não estão certos de que as condições para uma punição adicional iniciada pelos árbitros foram cumpridas.

C6.6 Decisões da Comissão de Protesto

(a) A comissão de protesto pode ouvir o depoimento das partes como lhe parecer mais apropriado e sua decisão pode ser comunicada verbalmente.

(b) Se a comissão de protesto decide que a falta cometida não teve um impacto significativo no resultado daquela regata, ela pode:

(1) impor uma punição de um ponto ou fração de um ponto;

(2) determinar que seja feita outra regata; ou

- (3) determinar outra conciliação que considere justa podendo ser não impor qualquer punição.
- (c) Uma punição por infração à regra 14 quando houver avarias ou ferimentos será decidida a critério da comissão de protesto e poderá incluir a exclusão da participação nas demais regatas do evento.

C6.7 Acrescentar nova regra N1.10 ao Apêndice N:

N1.10 Na regra N.1.1 um Árbitro Internacional pode ser designado para uma comissão de protesto ou um painel dela, no lugar de um Juiz Internacional.

C7 SISTEMAS DE PUNIÇÃO

C7.1 Regra deletada

A regra 44 é deletada.

C7.2 Todas as Punições

- (a) Um barco punido pode retardar a execução de uma punição dentro das limitações da regra C7.3 e deve fazê-lo como segue:
 - (1) quando estiver numa perna para a *marca* de barlavento, deve jaibar e, tão breve quanto razoavelmente possível, orçar para um rumo de bolina cochada;
 - (2) quando estiver numa perna para a *marca* de sotavento ou para a linha de chegada, deve cambar e, tão breve quanto razoavelmente possível, arribar para um rumo que está a mais de 90 graus do vento verdadeiro.
- (b) Acrescentar à regra 2: “Quando estiver *em regata* um barco não precisa cumprir uma punição a menos que tenha sido sinalizado a fazê-lo por um árbitro.”
- (c) Um barco completa uma perna do percurso quando qualquer parte de seu casco cruza o prolongamento de uma linha entre a *marca* anterior até a *marca* que ele estiver contornando ou, na última perna do percurso, quando o barco *chega*.
- (d) Um barco punido não terá computada sua *chegada* enquanto não cumpre sua punição e seu casco está completamente no lado do percurso da linha e ele então *chega*, exceto quando a punição é cancelada antes ou mesmo depois de cruzar a linha de chegada.
- (e) Se um barco tem uma ou duas punições pendentes e o outro barco em seu “match” é punido, uma punição de cada barco deve ser

cancelada, mas uma punição de bandeira vermelha não pode cancelar ou ser cancelada por outra punição.

- (f) Se um barco *chegou* e não está mais *em regata*, e o outro barco tem uma punição pendente, os árbitros poderão cancelar a punição pendente.

C7.3 Limitações às Punições

- (a) Um barco que cumpre punição que inclua uma cambada deve ter o topo do balão arriado abaixo do garlindéu da retranca, desde o momento em que passar a proa da linha do vento até que esteja em rumo de bolina cochada.
- (b) Nenhuma parte de uma punição pode ser executada na *zona* de uma *marca* de percurso que marque o início, limite ou fim da perna na qual o barco esteja.
- (c) Se um barco tem uma punição pendente, pode executá-la a qualquer momento depois de *largar* e antes de *chegar*. Se um barco tem duas punições pendentes deve cumprir uma delas tão logo quanto razoavelmente possível, mas não antes de *largar*.
- (d) Quando os árbitros expõem a bandeira vermelha no mesmo instante ou logo em seguida a uma bandeira de punição, o barco punido deve cumprir sua punição tão logo quanto razoavelmente possível, mas não antes de *largar*.

C7.4 Executando e Completando Punições

- (a) Quando o barco que tem uma punição pendente está na perna para a *marca* de barlavento e dá um jaibe ou está na perna para a *marca* de *sotavento* ou para a linha de chegada e passa a proa da linha do vento, ele está cumprindo sua punição.
- (b) Quando um barco executando uma punição não a faz corretamente ou não a completa tão logo quanto razoavelmente possível, ele não a está mais cumprindo. Os árbitros devem sinalizar o ocorrido conforme requerido pela regra C5.6.
- (c) Os árbitros de cada “match” devem expor o sinal com bandeira ou placa azul ou amarelo para indicar uma punição pendente. Quando um barco cumprir uma punição ou esta for cancelada, uma bandeira ou sinal será removido com o sinal sonoro apropriado. Uma falha dos árbitros ao expor ou retirar os sinais apropriados não altera a quantidade de punições pendentes.

C8 PUNIÇÕES INICIADAS PELOS ÁRBITROS

C8.1 Alterações das Regras

A regra 60.1 não se aplica a *protestos* iniciados pela comissão de regata ou comissão técnica por *regras* cujas punições possam ser impostas pelos árbitros.

C8.2 Quando os árbitros julgarem que um barco cometeu infração às regras 31, 42, C4, C7.3(c) ou C7.3(d) este deve ser punido com a sinalização da regra C5.2 ou C5.3. Entretanto, se um barco é punido por infração a uma *regra* da Parte 2 e no mesmo incidente infringe a regra 31, ele não deve ser punido pela infração da regra 31. Além disso, se o barco expõe uma bandeira incorreta ou não expõe a bandeira correta, ele deve ser alertado verbalmente dando-lhe, assim, oportunidade para corrigir o erro antes de ser punido.

C8.3 Quando os árbitros julgarem que um barco:

(a) ganhou vantagem por infringir uma *regra*, após permitir uma punição;

(b) infringiu a *regra* deliberadamente, ou;

(c) cometeu falta grave de esportividade;

ele deve ser punido pelas regras C5.2, C5.3 ou C5.4.

C8.4 Se os árbitros ou membros da comissão de protesto julgarem que um barco pode ter infringido uma *regra* que não esteja relacionada nas regras C6.1(a) e C6.2, devem comunicá-lo à comissão de protesto para que esta aja de acordo com a regra 60.1 e regra C6.6, quando apropriado.

C8.5 Quando, após um barco *largar*, os árbitros ficarem convencidos que o outro barco não *largará*, eles podem, sinalizar de acordo com a regra C5.4, identificando que o barco não *largou*.

C8.6 Quando um barco se retirar após ambos os barcos de um match terem *largado*, o árbitro pode sinalizar de acordo com a regra C5.4, identificando o barco que se retirou.

C8.7 Quando os árbitros de um “match”, em conjunto com pelo menos mais um árbitro, decidem que um barco infringiu a regra 14 e houve avarias, eles podem impor uma punição de pontos sem audiência. O competidor será informado da punição tão logo quanto possível e, no momento de ter sido informado, poderá pedir uma audiência. A comissão de protesto deve então proceder de acordo com a regra C6.6. Qualquer punição decidida pela comissão de protesto poderá ser maior que a punição imposta pelos árbitros. Quando os árbitros decidirem que uma punição

maior do que um ponto é apropriada, eles deverão agir de acordo com a regra C8.4.

C9 PEDIDOS DE REPARAÇÃO OU REABERTURA; APELAÇÕES; OUTROS PROCEDIMENTOS

C9.1 Não deve haver pedido de reparação nem apelação das decisões feitas pelas regras C5, C6, C7 ou C8. Na regra 63.7(b) é alterada para: “Uma *parte* na audiência não pode pedir uma reabertura”.

C9.2 Um competidor não pode basear seu pedido de reparação numa alegação de que a ação de um barco oficial foi imprópria. A comissão de protesto pode conceder reparação em tais circunstâncias, quando julgar que o barco oficial, inclusive uma embarcação de árbitro, pode ter seriamente interferido 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 no caso de uma bateria ter resultado de empate); o perdedor não recebe nenhum ponto.

C10.2 Quando um competidor abandona parte do evento, os resultados dos “matches” completados não se alteram.

C10.3 Quando uma rodada única é encerrada antes de ser completada, ou uma rodada múltipla é encerrada durante a primeira rodada, a pontuação de um competidor será a média de pontos feitos por ele em cada match. Entretanto, se qualquer dos competidores completou menos que um terço dos matches programados, a série toda será desconsiderada e, se necessário, o evento declarado inválido. Para fins de desempate pela regra C11.1(a), a pontuação de um competidor será a média de pontos marcados em cada match entre os competidores empatados.

C10.4 Quando uma série de rodadas múltiplas é encerrada com uma rodada incompleta, apenas um ponto deve ser dividido pelo número de “matches” disputados por cada dupla de competidores, como segue:

<i>Número de “matches” completados entre cada par de competidores</i>	<i>Pontos para cada vitória</i>
1	Um ponto
2	Meio ponto
3	Um terço de ponto
(etc.)	

- C10.5** Na série que completa uma rodada de “matches”:
- (a) os competidores devem ser classificados em ordem decrescente do número total de pontos;
 - (b) o 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);
 - (c) a posição geral entre competidores que participaram de grupos diferentes deve ser determinada pelo número total de vitórias.
- C10.6** Numa série eliminatória as instruções de regata devem estabelecer o número mínimo de pontos requerido para vencer uma série entre dois competidores. Quando uma série eliminatória não é completada ela deve ser decidida a favor do competidor com o maior número de pontos.
- C10.7** Quando somente um barco em um match falha em *navegar o percurso*, ele deve receber nenhum ponto (sem audiência).

C11 EMPATES

C11.1 Séries de Rodadas múltiplas

Numa série de rodadas múltiplas os competidores são alocados a um ou mais grupos e escalados para disputar contra todos os competidores de seu grupo, uma ou mais vezes. Cada estágio no formato de um evento deve ser uma rodada à parte, independentemente do número de vezes em que cada competidor veleja contra os demais competidores naquele estágio.

Os empates entre dois ou mais competidores em séries de rodadas múltiplas devem ser resolvidos na sequência dos métodos descritos a seguir, até que sejam desfeitos. Quando um ou mais empates forem apenas parcialmente desfeitos, deve-se aplicar novamente as regras

C11.1(a) a C11.1(e). Os empates devem ser resolvidos 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 da 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 mais bem colocado e assim por diante até que o empate seja desfeito. Quando dois empates têm 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 sido aplicada a regra C10.5(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, séries de rodada etc.).

C11.2 Séries Eliminatórias

Os empates (inclusive um 0-0) entre competidores em séries de rodadas múltiplas 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 os competidores empatados.

C11.3 Empates Remanescentes

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, se praticável, por uma regata de desempate. Quando a comissão de regata decide que

isso não é praticável, o desempate deve ser desfeito em favor do competidor que tem o maior número de pontos na série de rodadas classificatórias depois de eliminar a pontuação da primeira regata de cada competidor empatado ou, se isso não desfizer o empate, a segunda prova de cada competidor e assim por diante até que o empate seja desfeito.

Quando um empate é parcialmente resolvido, os empates remanescentes devem ser resolvidos pela nova aplicação das regras C11.1 ou C11.2;

- (b) para decidir o vencedor de um evento que não seja diretamente classificatório para outro evento, ou o vencedor numa repescagem entre perdedores das rodadas eliminatórias, deve-se realizar uma regata de desempate (mas não um sorteio);
- (c) quando o empate não é desfeito, quaisquer prêmios em dinheiro ou pontos para o "ranking" correspondentes às posições empatadas, devem ser somados e divididos equitativamente entre os competidores empatados.

APÊNDICE D

REGRAS DE REGATA DE EQUIPE

As regatas de equipe devem ser regidas pelas Regras de Regata a Vela com as modificações deste apêndice.

D1 ALTERAÇÕES NAS REGRAS DE REGATA

D1.1 Definições e Regras das Partes 2 e 4.

- (a) Na definição de *Zona*, a distância é alterada para dois comprimentos de casco.
- (b) A regra 18.2(a) é alterada para:

- (a) Quando o primeiro de dois barcos chega à *zona*,
 - (1) se os barcos estão *em compromisso*, o barco exterior naquele momento deve dar *espaço na marca* ao barco interior.
 - (2) se os barcos não estão *em compromisso*, o barco que não tenha chegado à *zona* naquele momento deve dar *espaço na marca* ao outro barco.

Se um barco passa a proa da linha do vento e neste momento ele está *safo de popa* de um barco na *zona*, este deve dar ao barco *safo de proa espaço na marca*.

Quando um barco é obrigado a dar *espaço na marca* por essa regra, ele deve continuar a fazê-lo enquanto essa regra se aplica, mesmo que depois o *compromisso* seja rompido ou começa um novo *compromisso*.

- (c) A regra 18.4 é deletada.
- (d) Quando descrito no aviso de regata ou nas instruções de regata, a regra 20.4 é alterada de tal forma que os seguintes sinais de braço são requeridos em adição aos brados:
 - (1) para ‘Espaço para cambar’, repetidas vezes e claramente apontando para barlavento; e
 - (2) para ‘Cambe você’, repetidas vezes e claramente apontando ao outro barco e acenando com o braço para barlavento.
- (e) A regra 23.1 é alterada para: “Se razoavelmente possível, um barco que não esteja *em regata* não deverá interferir com um

barco *em regata*, e um barco que *chegou* não deve agir para interferir com um barco que ainda não *chegou*”.

- (f) Acrescentar nova regra 23.3: “Quando barcos em diferentes regatas se encontram, qualquer alteração de rumo por um deles deve ser consistente com o cumprimento de uma *regra* ou com a intenção de vencer sua própria regata.”
- (g) Acrescentar à regra 41:
 - (e) ajuda de um outro barco de sua equipe desde que não seja usada comunicação eletrônica.
- (h) A regra 45 é deletada.

D1.2 Protestos e Pedidos de Reparação

- (a) Um barco pode:
 - (1) protestar outro barco, mas o seu protesto é inválido se ele alega uma infração a uma regra da Parte 2 e ele não estava envolvido no incidente, a menos que o incidente envolva contato entre barcos da outra equipe (Isso altera a regra 60.4(a)(2).);
 - (2) remover sua bandeira vermelha depois que ela foi claramente exposta. (isso altera a regra 60.2(a)(1).);
 - (3) pedir reparação, mas não por uma avaria ou ferimento causado por outro barco da sua própria equipe (Isso altera a regra 61.1(a).).
- (b) A comissão de regata e a comissão de protesto não deve protestar um barco que infringe uma regra da Parte 2, exceto quando:
 - (1) com base em evidência em um relato de um árbitro depois que uma bandeira preta e branca foi exposta; ou;
 - (2) pela regra 14 quando recebe um relato de qualquer fonte alegando ferimento ou avarias.
- (c) *Protestos* e pedidos de reparação não precisam ser feitos por escrito. A comissão de protesto pode ouvir os depoimentos de qualquer forma que considere apropriada e pode comunicar sua decisão verbalmente.
- (d) Quando um barco cedido pela organização é danificado, aplica-se a regra D5.

D1.3 Punições

- (a) A regra 44.1 é alterada para:

Um barco pode fazer uma Punição de Uma Volta quando ele, num incidente enquanto *em regata*, pode ter infringido uma ou mais regras da Parte 2 ou as regras 31 ou 42. No entanto, o barco ou a equipe pode ser punido posteriormente pela regra D2.3 ou D3.3 se o incidente causou ferimentos ou avarias, ou apesar de cumprir a punição a equipe ganhou vantagem significativa.

- (b) Quando um barco claramente indica que ele irá cumprir uma punição pela regra 44.1, ele deve cumprir essa punição.
- (c) Um barco pode cumprir uma punição retirando-se da regata e informando à comissão de regata ou a um árbitro;
- (d) Não haverá punição por infração de uma regra da Parte 2 quando o incidente tiver sido entre barcos da mesma equipe e não houve contato.

D2 REGATAS COM ÁRBITROS

D2.1 Quando se Aplica a Regra D2; Reparação e Falhas no Equipamento

- (a) A regra D2 se aplica a regatas com árbitros. Uma regata com árbitros será identificada no aviso de regata ou nas instruções de regata ou quando a bandeira J é exposta o mais tardar com o sinal de atenção.
- (b) Adicione a regra nova 7 à Parte 1:

7 ÚLTIMO PONTO DE CERTEZA

Os árbitros presumirão que o estado de um barco, ou sua relação com outro barco, não mudou, até que tenham certeza de que mudou.

- (c) Um barco que protesta por uma regra listada na regra D2.2 ou D2.3 por um incidente *em regata* deve bradar “protesto” e expor a bandeira vermelha sem necessidade de audiência. Isso altera as regras 60.2(a)(1) e 63.2 (a).
- (d) Um barco pedindo reparação por um incidente na área de regata, ou pedindo uma mudança de pontuação por falhas no equipamento pela regra D5.2, deve claramente exibir uma bandeira vermelha na primeira oportunidade possível depois do incidente ou falha. O barco deve exibir a bandeira vermelha até que seja constatada pela comissão de regata ou um árbitro.

D2.2 Protestos por Barcos

Quando um barco protesta por uma regra da Parte 2 ou pelas regras 31 ou 42:

- (a) os barcos deverão receber tempo para responder.
- (b) um árbitro pode punir qualquer barco que infringiu uma regra, que não seja exonerado, e não cumpriu apropriadamente uma punição.
- (c) um árbitro sinalizará sua decisão de acordo com a regra D2.4.

D2.3 Punições Iniciadas por um Árbitro

Quando um barco

- (a) infringe a regra 31 ou 42 e não cumpre uma punição;
- (b) infringe uma regra da Parte 2 e faz contato com outro barco de sua equipe ou com um barco de outra regata, e nenhum dos barcos cumpre uma punição;
- (c) infringe uma *regra* e sua equipe ganha vantagem apesar dele mesmo ou outro barco de sua equipe ter cumprido uma punição;
- (d) infringe a regra 14 e provoca ferimento ou avarias;
- (e) infringe a regra D1.3(b) ou D2.5; ou
- (f) comete falta de esportividade

um árbitro poderá penalizá-lo ou reportar o incidente para a comissão de protesto, ou ambos. Nenhum *protesto* é necessário.

D2.4 Sinalizando a decisão de um Árbitro

Um árbitro sinalizará sua decisão com um longo sinal sonoro e exibindo uma bandeira conforme segue:

- (a) Para nenhuma punição, a bandeira verde e branca.
- (b) Para punir um ou mais barcos, uma bandeira vermelha. O árbitro bradará ou sinalizará identificando cada barco punido.
- (c) Para reportar o incidente à comissão de protesto, uma bandeira preta e branca.

D2.5 Cumprindo Punições Impostas pelos Árbitros

Um barco punido por um árbitro deve cumprir a punição de Duas Voltas. Entretanto, quando uma punição é imposta pela regra D2.3 e um

árbitro brada ou sinaliza um número de voltas, o barco deve fazer esse número de punições de Uma Volta.

D2.6 Limitações em Outros Procedimentos

- (a) Um barco não pode protestar pela regra D1.3(b) ou D2.5.
- (b) Uma decisão, ação ou omissão de um árbitro não deve ser:
 - (1) motivo para uma reparação ou apelação por um barco, ou
 - (2) motivo para *anulação* da regata depois de sua largada.
- (c) No entanto, a comissão de protesto poderá abrir uma audiência para considerar reparação quando acredita que uma embarcação de árbitro pode ter interferido seriamente com um barco *em regata*.

D3 PONTUAÇÃO DE UMA REGATA

- ### **D3.1**
- (a) Cada barco que *chega* na regata e que não se retira depois terá sua pontuação igual a sua posição de chegada. Os demais barcos terão pontuação igual ao número de barcos com direito a *competir*.
 - (b) Quando um barco é OCS e não retorna para largar ou não se retira imediatamente, 10 pontos serão acrescentados a sua pontuação.
 - (c) Quando um barco *chega* e não *navegou o percurso*, 6 pontos devem ser acrescentados a sua pontuação, a menos que a regra D3.1(b) se aplique.
 - (d) Quando um barco não cumpre a punição imposta por um árbitro perto ou na linha de chegada, sua pontuação será como se ele se retirou.
 - (e) Quando um barco é pontuado como retirado após *chegar*, cada barco com uma posição de chegada pior deverá subir em uma posição.
- ### **D3.2**
- Quando todos os barcos de uma equipe *chegaram*, se retiraram ou não *largaram*, os barcos da outra equipe *em regata* naquela ocasião terão os pontos que teriam recebido como se tivessem *chegado*.
- ### **D3.3**
- Quando a comissão de protesto decide que um barco, que é parte numa audiência de *protesto*, infringiu uma *regra* e não foi exonerado:
- (a) Se o barco infringiu
 - (1) a regra 1 ou 2,
 - (2) a regra 14 quando provocou ferimentos ou avarias, ou
 - (3) uma *regra* não estando *em regata*,

a metade ou mais das regatas vitoriosas poderão ser deduzidas de sua equipe, ou, ao invés, nenhuma punição imposta. As vitórias deduzidas não serão conferidas a nenhuma outra equipe.

- (b) Se o barco infringiu uma *regra* diferente das mencionadas na regra D3.3(a) estando *em regata*, e não recebeu ou cumpriu uma punição por essa infração, 6 pontos serão acrescentados a sua pontuação.
- (c) Se a equipe do barco ganhou vantagem apesar de qualquer punição ter sido cumprida ou imposta, a pontuação do barco poderá ser aumentada;

D3.4 A equipe com o menor total de pontos vence a regata. Se os totais são iguais, vencerá a equipe que não tiver um primeiro lugar.

D4 PONTUAÇÃO NO EVENTO

D4.1 Terminologia

- (a) O formato de um evento consistirá em um ou mais estágios.
- (b) Num estágio de rodadas múltiplas, as equipes são divididas em um ou mais grupos e cada grupo é programado para disputar uma ou mais rodadas múltiplas.
- (c) Uma rodada múltipla é uma programação de regatas onde cada time veleja uma vez contra cada um dos times do mesmo grupo.
- (d) Um estágio eliminatório é uma ou mais rodadas nas quais cada equipe disputa um 'match'. Um 'match' é uma ou mais regatas entre duas equipes.

D4.2 Formato do evento

- (a) O aviso de regatas ou as instruções de regata informarão o formato e estágios do evento, e quaisquer regras especiais de pontuação.
- (b) Para concluir um evento, a comissão de regata pode alterar ou encerrar qualquer parte do formato a qualquer momento razoável levando em conta as inscrições, condições de tempo, limitações de tempo e outros fatores relevantes.

D4.3 Pontuação no estágio de Rodadas múltiplas

- (a) As equipes durante as rodadas múltiplas serão classificadas na ordem do número de vitórias nas regatas, o maior número em primeiro lugar. Se as equipes não tiverem completado um mesmo número de regatas, elas serão classificadas na ordem do

percentual de regatas vencidas, o maior número em primeiro lugar.

- (b) No entanto, se uma série de rodadas múltiplas for encerrada quando menos de 80% das regatas programadas tiverem sido concluídas, os resultados da regata não serão incluídos, mas serão usados para desempatar entre as equipes do grupo que competiram entre si na rodada múltipla finalizada.
- (c) Os resultados de um estágio de uma rodada múltipla anterior somente serão usados adiante se assim o aviso de regata ou as instruções de regata determinarem.

D4.4 Quebra de Empates nas Rodadas Múltiplas

O empate em um estágio de rodadas múltiplas será resolvido usando somente os resultados daquele estágio.

- (a) Se as equipes empatadas velejaram todas entre si pelo menos uma vez na série, o desempate será resolvido na sequência abaixo.
 - (1) A maior porcentagem de regatas ganhas em todas as regatas entre as equipes empatadas;
 - (2) A menor média de pontos por regata em todas as regatas entre as equipes empatadas;
 - (3) Se duas equipes permanecem empatadas, o vencedor na última regata entre elas;
 - (4) A menor média de pontos em todas as regatas contra oponentes em comum;
 - (5) Uma regata de desempate, se possível, caso contrário, sorteio.
- (b) Caso contrário, o empate será resolvido usando somente os passos (4) e (5) acima.
- (c) Se um empate foi parcialmente desfeito por um desses acima, o empate remanescente será resolvido de acordo com a regra D4.4(a) ou (b) conforme apropriado.

D4.5 Pontuação em Estágio Eliminatório

- (a) Uma rodada não será pontuada a não ser que pelo menos uma regata tenha sido terminada em cada ‘match’ naquela rodada. A final e a ‘petit-final’ são rodadas separadas.
- (b) O vencedor de um ‘match’ é a primeira equipe a pontuar o número de vitórias determinado no aviso de regata ou nas instruções de regata. Se um ‘match’ é finalizado, o vencedor será a equipe com

o maior número de vitórias nas regatas naquele ‘match’ ou, se for o caso de um empate, a equipe que venceu a última regata do ‘match’.

- (c) (1) As equipes que vencerem em uma rodada serão classificadas na frente daqueles que perderem.
- (2) As equipes que perderem em uma rodada e que não velejarem novamente serão classificadas igualmente.
- (3) Em uma rodada que não há pontuação, as equipes serão classificadas na ordem das suas posições no estágio anterior do evento, com times de diferentes grupos classificados separadamente.

D5 AVARIAS QUANDO OS BARCOS SÃO CEDIDOS PELA AUTORIDADE ORGANIZADORA

D5.1 A regra D5 se aplica quando os barcos são cedidos pela autoridade organizadora.

D5.2 Um barco cedido que sofre avaria na área de regata pode pedir uma alteração de pontuação exibindo uma bandeira vermelha na primeira oportunidade razoável após a avaria até que seja percebida pela comissão de regata ou um árbitro. Se possível, ele deve continuar *em regata*.

D5.3 A comissão de regata decidirá o pedido de alteração da pontuação de acordo com as regras D5.4 e D5.5. Ela pode buscar evidências da forma que considerar apropriada e pode comunicar sua decisão verbalmente.

D5.4 Quando a comissão de regata decide que a pontuação de uma equipe foi significativamente prejudicada e que a avaria não ocorreu por culpa da tripulação e que, nas mesmas circunstâncias, uma tripulação razoavelmente capaz não poderia tê-la evitado, ela deve decidir da forma mais equitativa possível. A decisão pode ser determinar que a regata seja *anulada* e novamente disputada ou, quando puder estimar a posição de chegada do barco caso não tivesse avaria, dar-lhe os pontos dessa posição. Em caso de dúvida sobre a posição do barco no momento da avaria, a dúvida será decidida contra ele.

D5.5 Uma avaria causada por equipamento fornecido defeituoso ou por infração à *regra* de um oponente não será normalmente determinada como falha da tripulação, mas será assim considerada se causada por descuido, por ter emborcado ou por ter sido provocada por outro barco da mesma equipe. Em caso de dúvida deve-se presumir que a tripulação não é culpada.

APÊNDICE E

REGRAS DE REGATA DE VELA RADIO CONTROLADA

Regatas com barcos de rádio controle serão disputadas pelas Regras de Regata a Vela conforme alterações deste apêndice.

Nota: Uma Regra Experimental para Vela Radiocontrolada Arbitrada na Água está disponível no endereço eletrônico da World Sailing.

E1 ALTERAÇÕES DE DEFINIÇÕES, TERMINOLOGIA E REGRAS DAS PARTES 1, 2 E 7

E1.1 Definições

Acrescentar a definição de *Conflito de Interesse*:

No entanto, um observador não tem *conflito de interesse* somente por ser um competidor.

Na definição de *Zona*, a distância é alterada para quatro comprimentos de casco

Acrescentar nova definição:

Sem controle: Um barco está *sem controle* quando está impossibilitado de continuar naquela bateria.

E1.2 Terminologia

O parágrafo Terminologia na Introdução é alterado para:

- (a) ‘Barco’ é um veleiro sujeito às *regras*, controlado por sinais de rádio e que não tem tripulantes. Mas, nas regras das Partes 1 e 5, na regra E6 e definições de *Parte* e *Protesto*, ‘barco’ inclui o competidor que o controla.
- (b) ‘Competidor’ é a pessoa que controla um barco usando sinais de rádio.
- (c) Nas regras de regata, mas não nos apêndices, a palavra ‘regata’ é substituída por ‘bateria’. No Apêndice E uma regata compreende uma ou mais baterias e é completada quando a última bateria naquela regata é concluída.

E1.3 Regras das Partes 1, 2 e 7

- (a) A regra 1.2 é eliminada.

- (b) Os brados segundo as regras 20.1 e 20.3 incluirão o numeral da vela do barco bradado seguido das palavras ‘Espaço para cambar’.
- (c) A regra 22 é alterada para: ‘Se possível, um barco evitará um barco que está *sem controle*.’
- (d) A regra 90.2(c) é alterada para:
Alterações nas instruções de regata podem ser comunicadas verbalmente a todos os competidores afetados antes do sinal de atenção da regata ou bateria pertinente. Quando apropriado, as alterações devem ser confirmadas por escrito.

E2 OUTRAS REGRAS QUANDO EM REGATA

A regra E2 se aplica somente quando os barcos estão em regata.

E2.1 Requisitos de um Brado

- (a) Um brado será feito e repetido conforme apropriado de forma a se esperar que os competidores a quem o brado é dirigido possam razoavelmente ouvi-lo.
- (b) Quando uma *regra* requer que um barco brade ou responda, o brado será feito pelo competidor que controla o barco.
- (b) Cada um dos dígitos do numeral da vela de um barco deve ser bradado isoladamente por exemplo ‘um cinco’, e não ‘quinze’.

E2.2 Dando Conselhos

Um competidor não dará conselho técnico ou estratégico a um competidor controlando um barco que está *em regata*.

E2.3 Barco Fora do Controle do Rádio

Um competidor que perde o rádio controle de seu barco deverá prontamente bradar ‘(O numeral de seu barco) sem controle’ e o barco deverá se retirar.

E2.4 Antenas de transmissão

Se uma antena de transmissão for mais longa que 200mm quando estendida, a extremidade será adequadamente protegida.

E2.5 Rádio Interferência

É proibida a transmissão de sinais de rádio que causam interferência com o controle de outros barcos. Um competidor que infringiu esta regra não poderá *competir* novamente até que seja permitido a fazê-lo pela comissão de regata.

E3 CONDUÇÃO DA REGATA

E3.1 Área de Controle

A menos que as instruções de regata especifiquem uma área de controle, ela será irrestrita. Os competidores estarão nesta área quando estiverem controlando barcos que estão *em regata*, exceto brevemente para pegar e soltar ou relançar o barco.

E3.2 Área de Lançamento

A menos que as instruções de regata especifiquem uma área de lançamento e seu uso, ela será irrestrita.

E3.3 Quadro do Percurso

Se as instruções de regata requererem que o percurso seja exposto num quadro, ele deverá estar localizado na, ou adjacente à área de controle.

E3.4 Largada e Chegada

(a) A regra 26 é alterada para:

As baterias largarão usando-se os sinais de atenção, preparação e largada com intervalos de um minuto. Durante o minuto que antecede o sinal de largada, sinais sonoros adicionais ou sinais orais serão feitos em intervalos de dez segundos e, durante os dez segundos finais, intervalos de um segundo. Cada sinal será marcado pelo tempo de início de seu som.

(b) As linhas de largada e chegada estarão entre os lados do percurso das *marcas* de largada e chegada.

E3.5 Chamada Individual

A regra 29.1 é alterada para:

Quando no momento do sinal de largada de um barco, qualquer parte do seu casco estiver além da linha de largada ou estiver sujeito à regra

30.1, a comissão de regata prontamente bradará “Volta (numeral da vela)”. Essa regra não se aplica se as regras 30.3 ou 30.4 se aplicam.

E3.6 Chamada Geral

A regra 29.2 é alterada para:

Se, no momento do sinal de largada, a comissão de regata não conseguir identificar os barcos que estiverem além da linha de largada ou para os quais se aplique a regra 30 ou se houve erro no procedimento de largada, a comissão de regata poderá bradar ‘Chamada Geral’ com dois fortes sinais sonoros. O sinal de atenção para a nova largada será feito normalmente logo a seguir.

E3.7 Regra da Bandeira Preta e Bandeira U

Quando a comissão de regata informar um barco que ele infringiu a regra 30.3 ou 30.4, o barco imediatamente deixará a área de regata.

E3.8 Outras Alterações das Regras da Parte 3

- (a) As regras 30.2 e 33 são deletadas.
- (b) Todos os sinais da comissão de regata serão feitos oralmente ou por outro som. Nenhum sinal visual será requerido a menos que especificado nas instruções de regata.
- (c) Os percursos não serão encurtados.
- (d) A regra 32.1(a) é alterada para: ‘por causa de mau tempo ou tempestade’.

E3.9 Competidores portadores de deficiência

A comissão de regata deverá fazer ou permitir todos os arranjos necessários possíveis para permitir que um competidor portador de deficiência possa competir em igualdade de condições. Um barco ou o competidor que controla seu barco, que recebe qualquer assistência desse tipo, incluindo a ajuda de uma *pessoa de apoio*, não infringe a regra 41.

E4 REGRAS DA PARTE 4

E4.1 Regras da Parte 4 deletadas

As regras 40, 44.3, 45, 48, 49, 50, 52, 54, 55 e 56 são deletadas.

E4.2 Ajuda Externa

A regra 41 é alterada para:

Um barco ou o competidor que o controla não receberá ajuda de nenhuma fonte externa, exceto:

- (a) se ajuda for necessária em resultado direto de um competidor passar mal, se machucar ou ficar em perigo;
- (b) quando o barco está enroscado com outro barco, ajuda do outro competidor;
- (c) quando o barco está *sem controle* ou em perigo, ajuda da comissão de regata.
- (d) ajuda na forma de informação livremente disponível para todos os competidores.
- (e) informação não solicitada por uma fonte desinteressada. Um competidor não é uma fonte desinteressada a menos que agindo como um observador.

E4.3 Cumprindo Punição

A regra 44.1 é alterada para:

Um barco pode cumprir uma Punição de Uma Volta quando, num incidente estando *em regata*, ele pode ter infringido uma ou mais regras da Parte 2 ou a regra 31. Mas,

- (a) quando, no mesmo incidente, ele infringiu uma regra da Parte 2 e a regra 31, ele não precisa cumprir a punição por infração da regra 31.
- (b) se o barco ganhou vantagem naquela bateria ou regata, decorrente de sua infração, apesar de ter cumprido uma punição, sua punição será executar tantas Punições de Uma Volta necessárias até que ele perca vantagem;
- (c) se o barco provocou avaria grave, ou se decorrente de uma infração à regra da Parte 2 ele fez com que o outro barco ficasse *sem controle* e se retirado, sua punição será retirar-se.

E4.4 Pessoa Responsável

A regra 46 é alterada para: ‘O sócio ou organização que inscreveu o barco designará o competidor. Veja a regra 75.’

E5 COMPETINDO COM OBSERVADORES E ÁRBITROS

E5.1 Observadores

- (a) A comissão de regata pode nomear observadores, que podem ser competidores.
- (b) Os observadores deverão bradar o numeral de vela dos barcos que tocarem a *marca* ou um outro barco.
- (c) Ao final de cada bateria, os observadores submeterão à comissão de regata todos os incidentes não resolvidos e qualquer falha em *navegar o percurso*.

E5.2 Regras para Observadores e Árbitros

Observadores e árbitros serão posicionados na área de controle. Eles não usarão qualquer auxílio ou dispositivo que lhes dê vantagem visual sobre os competidores.

E6 PROTESTOS E PEDIDOS DE REPARAÇÃO

E6.1 Validade do Protesto

A regra 60.4(a)(2) é alterada para:

- (a) Um *protesto* é inválido
 - (2) se provém de um barco que alega uma infração de uma regra da Parte 2, 3 ou 4, mas não está inscrito para velejar naquela bateria que ocorreu o incidente, ou

Adicionar a regra 60.4(a)(4):

- (a) Um *protesto* é inválido
 - (4) se provém de um barco ou competidor que alega uma infração das regras E2 ou E3.7.

E6.2 Protesto por uma Regra Infringida por um Competidor

Quando uma *comissão* toma conhecimento de que um competidor pode ter infringido uma *regra*, ela pode protestar o barco controlado por aquele competidor.

E6.3 Informando o Protestado

A regra 60.2(a)(1) é alterada para:

- (1) Se o protestante é um barco, ele bradará '(Seu próprio numeral de vela) protesta (o numeral de vela do outro barco)'.

E6.4 Informando a Comissão de regata

O barco protestante ou pedindo reparação sobre um incidente *em regata*, informará a comissão de regata tão logo quanto razoavelmente possível após *chegar* ou retirar-se.

E6.5 Limites de Tempo

Um *protesto*, pedido de reparação ou pedido de reabertura serão apresentados à comissão de regata o mais tardar dez minutos após o último barco naquela bateria *chegar* ou após o incidente relevante, o que for mais tarde.

E6.6 Decisões de Reparação

As regras 61.4(b)(2) e 61.4(b)(3) são alteradas para:

- (1) ter sido ferido, fisicamente danificado ou *sem controle* por ação de um outro barco que cometeu infração a uma regra da Parte 2 e cumpriu uma punição apropriada ou foi punido,
- (2) ter sido ferido, fisicamente danificado ou *sem controle* por ação de uma embarcação que não estava *em regata* e que tinha obrigação de *manter-se afastada* ou é determinado culpado por infringir o RIPEAM ou uma regra governamental de direito de passagem;

Adicionar nova regra 61.4(b)(6):

- (6) interferência externa no rádio, confirmada pela comissão de regata.

Adicionar a regra 61.4(c):

Se um barco ao qual foi concedida reparação por ter sido danificado, sua reparação deve incluir um prazo razoável, não superior a 30 minutos, para fazer reparos antes da próxima bateria.

E6.7 Direito das Partes

Na regra 63.1(a)(4) ‘os representantes dos barcos devem ter estado a bordo’ é alterado para ‘o representante de cada barco será o competidor designado a controlá-lo’.

E6.8 Procedimento de Audiência

Acrescentar a nova regra 63.4(f):

- (f) Quando o *protesto* se refere a uma alegada infração às regras das Partes 2, 3 ou 4, qualquer testemunha deve ter estado na área de controle no momento do incidente. A testemunha que é um competidor e que não estava agindo como um observador, também deverá ter sido escalado para competir na bateria relevante.

E7 PUNIÇÕES

Quando a comissão de protesto decide que um barco que é uma *parte* numa audiência de *protesto* infringiu uma *regra* que não seja uma regra das Partes 2, 3 ou 4 ela deverá:

- (a) desclassificá-lo ou acrescentar à sua pontuação qualquer número de pontos (incluindo zero ou frações de ponto). A punição será aplicada, se possível, à bateria ou regata na qual a *regra* foi infringida; caso contrário será aplicada à próxima bateria ou regata para aquele barco. Quando os pontos são acrescentados, a pontuação dos demais barcos não será alterada; ou
- (b) determinar que ele faça uma ou mais Punições de Uma Volta que será executada tão logo quanto possível depois do sinal de largada para a próxima bateria que seja disputada e não seja chamada de volta ou *anulada*.

Mas, se o barco infringiu uma regra do Apêndice G ou regra E8, a comissão de protesto agirá de acordo com a regra G4.

E8 ALTERAÇÕES DO APÊNDICE G, IDENTIFICAÇÃO NAS VELAS

A regra G1, exceto a tabela de Letras Nacionais e a regra G2 são alteradas para:

G1 WORLD SAILING E BARCOS DA CLASSE AIVR (IRSA)

A Regra G1 se aplica a todo barco de uma classe administrada ou reconhecida pela World Sailing ou pela Associação Internacional de Vela Rádio Controlada (IRSA).

G1.1 Identificação

- (a) A menos que as regras da classe especifiquem de outra forma, um barco de uma classe da *World Sailing* ou da IRSA, conforme especificado na regra G1, deverá portar:
 - (1) na vela mestra, o emblema da classe e as letras nacionais (se requerido).
 - (2) em todas as velas, o numeral da vela.
- (b) Nos campeonatos mundiais e continentais, as velas deverão cumprir com a regra E8. Em outros eventos, deverão cumprir com estas regras ou as regras aplicáveis durante o período da sua certificação inicial.

G1.2 Letras Nacionais

Nos campeonatos mundiais e continentais da Associação Internacional de Vela Rádio Controlada (IRSA) e eventos descritos como internacionais no aviso de regatas, um barco deverá levar letras nacionais de acordo com a tabela no apêndice G, regra G1, denotando:

- (a) quando inscrito pela regra 75(a), a autoridade nacional do barco, ou
- (b) país de residência do competidor, ou
- (c) a autoridade nacional do proprietário ou competidor.

Nota: Uma versão atualizada das Letras Nacionais para Vela está disponível no site da World Sailing.

G1.3 Numerais

- (a) O numeral de vela deve ser os dois últimos dígitos do:
 - (1) número de registro do casco do barco, ou
 - (2) o número pessoal do competidor ou do proprietário, alocado pela autoridade que o emitiu.
- (b) Um único dígito no numeral do casco ou numeral pessoal deve ser precedido do dígito ‘zero’.

- (c) Se houver conflito entre numerais de vela ou um numeral de vela for ilegível, a comissão de regata poderá determinar que os numerais da vela de um ou mais barcos sejam alterados para alguma alternativa numérica.

G1.4 Especificações

- (a) As letras nacionais e os numerais devem ser em letras maiúsculas e números arábicos, claramente legíveis e da mesma cor. A cor deve contrastar com a cor da vela. Tipos de letra comercialmente disponíveis que dão a mesma ou melhor legibilidade que Helvética são aceitáveis. Fontes digitais não serão aceitas.
- (b) A altura e distância entre caracteres e números serão conforme segue:

Dimensões	<i>Min.</i>	<i>Max.</i>
Altura dos numerais	100mm	110 mm
Distância entre numerais adjacentes	20 mm	30 mm
Altura das letras nacionais	60 mm	70 mm
Distância entre letras nacionais adjacentes	13 mm	23 mm

G1.5 Posicionamento

- (a) O emblema da classe, numerais e letras nacionais deverão ser posicionados
- (1) em ambos os lados da vela;
 - (2) com os do lado de boreste em cima;
 - (3) aproximadamente na horizontal;
 - (4) com espaço suficiente à frente dos numerais para o prefixo '1'; e
 - (5) com um mínimo de 40 mm de espaçamento vertical entre as linhas dos números e letras nos lados opostos da vela;

Entretanto, emblemas de classe simétricos ou invertidos podem ser posicionados sobrepostos.

- (b) Emblemas de classe simétricos ou invertidos devem estar na vela mestra, acima da linha perpendicular à testa através de três quartos da valuma, e podem ser posicionado sobrepostos. De outra forma, um mínimo de 20 mm de espaçamento vertical entre os emblemas da classe nos lados opostos da vela.
- (c) Na vela grande os numerais deverão ser posicionados
 - (1) abaixo do emblema da classe
 - (2) acima de uma linha perpendicular entre a testa e um quarto da valuma;
 - (3) acima das letras nacionais

G1.6 Exceções

Quando o tamanho da vela não permitir cumprir com a regra G1.4 e G1.5, elas serão alteradas da seguinte forma e na seguinte ordem de precedência:

- (a) as letras nacionais poderão se estender abaixo da linha especificada;
- (b) estar espaçadas verticalmente não menos que 20 mm:
 - (1) primeiro entre os números das velas e as letras nacionais, e
 - (2) depois entre as letras nacionais;
- (c) a altura das letras nacionais pode ser reduzida para não menos que 40 mm ou podem ser omitidas;
- (d) o espaço vertical dos numerais da vela pode ser reduzido para não menos que 20mm;
- (e) a altura dos numerais da vela pode ser reduzida para menos que 90mm, mas não menos que 80mm, ou podem ser omitidas exceto para a vela mestra.

G2 OUTROS BARCOS

Outros barcos devem cumprir com a regra E8, a menos que as regras relativas à distribuição, porte e tamanho de insígnias, letras e números sejam alteradas por sua autoridade nacional ou associação de classe. Tais regras alteradas devem, quando praticável, estar em conformidade com os requisitos acima.

APÊNDICE F

REGRAS DE REGATA DE KITEBOARDING

As regatas de percurso de Kiteboard serão disputadas pelas Regras de Regata a Vela conforme alterações deste apêndice. O termo “barco” em todo restante das regras significam ‘kiteboard’ ou ‘barco’ onde apropriado.

Nota: Links para regras de kiteboard para os outros formatos ou competições podem ser encontrados no endereço eletrônico da World Sailing.

ALTERAÇÕES NAS DEFINIÇÕES

As definições de Safo e Popa e Safo de proa; Compromisso, Obstáculo contínuo, Chegar, Manter-se Afastado, Sotavento e Barlavento, Espaço na Marca, Obstáculo, Largar, Cambiar, Boreste ou Bombordo e Zona são alteradas para:

Safo de Popa e Safo de Proa; Compromisso Um kiteboard está *safo de popa* de outro, quando sua prancha está atrás de uma linha projetada perpendicular a parte mais à ré da prancha do outro kiteboard. O outro Kiteboard está *safo de proa*. Eles estão em *compromisso* quando nenhum deles está *safo de popa*. Entretanto eles estão também em *compromisso* quando um kiteboard que se interponha está em *compromisso* com ambos. Se houver dúvida razoável de que duas pranchas de kite estão em *compromisso*, presume-se que não estão. Estes termos sempre se aplicam a kiteboards em mesmas *amuras*. Os termos se aplicam quando os kiteboards estão em *amuras* opostas somente quando ambos estão velejando mais folgado que a noventa graus do vento verdadeiro.

Obstáculo contínuo – Um *obstáculo* é um *obstáculo contínuo* quando um kiteboard passará ao seu lado por pelo menos 30 metros. Entretanto, os seguintes não são um *obstáculo contínuo*: uma embarcação com segmento, um kiteboard em regata, ou uma embarcação da Comissão de regata que também é uma *marca*.

Chegar Um kiteboard *chega* quando, após *seu sinal de largada*, estando seu competidor em contato com a prancha, qualquer parte de sua prancha ou o competidor, cruza a linha de chegada vindo do lado do percurso. Entretanto, ele não *chega* se após cruzar a linha de chegada ele:

- (a) faz uma punição pela regra 44.2;
- (b) corrige uma infração em *navegar o percurso* na linha de chegada, ou;
- (c) continua *navegando o percurso*.

Após *chegar*, ela não precisa cruzar a linha de chegada completamente. As instruções de regata podem mudar a direção em que as pranchas de kitesurf são obrigadas a cruzar a linha de chegada para *chegar*.

Manter-se Afastado Um kiteboard se *mantém afastado* de outro com direito de passagem

- (a) se o kiteboard com direito de passagem pode velejar seu percurso sem nenhuma necessidade de fazer uma ação evasiva e,
- (b) se aquele que tem direito de passagem pode também alterar seu rumo para ambos os sentidos ou mover sua pipa em qualquer direção, sem que imediatamente faça contato com o outro kiteboard.

Sotavento e Barlavento O lado de *sotavento* de um kiteboard é o lado que está, ou estava, quando estiver de proa na linha do vento, oposto à direção de onde vem o vento. Mas, quando estiver velejando pela valuma ou diretamente em popa rasa, seu lado de *sotavento* é o lado em que a pipa está. O outro lado é seu lado de *barlavento*. Quando dois kiteboards estão em mesmas *amuras* e *em compromisso*, o que tem a prancha do lado de *sotavento* do outro é o kiteboard de *sotavento*. O outro é o kiteboard de *barlavento*.

Espaço na Marca É o *espaço* para um kiteboard velejar não mais afastado da *marca* que o necessário para velejar seu *rumo correto* para contornar ou passar pela *marca* no lado requerido, e *espaço* para passar uma *marca* de chegada após *chegar*.

Obstáculo Um *obstáculo* é

- (a) um objeto pelo qual um kiteboard não possa passar sem fazer uma substancial alteração de rumo ou a posição do seu kite, se ele

estiver velejando diretamente em direção a tal objeto a de distância de 10 metros;

- (b) um objeto assim designado por uma *regra*;
- (c) um objeto pelo qual possa passar com segurança somente por um de seus lados; ou
- (d) uma área ou linha que seja proibida entrar ou passar assim designada por uma *regra*.

Entretanto, um kiteboard *em regata* não é um *obstáculo* para outros kiteboards a menos que sejam obrigados a se *manterem afastados* dele ou, se a regra 22 se aplica, evitá-lo.

Largar Um kiteboard *parte* quando qualquer parte de sua prancha e o competidor cruzam a linha de largada no momento, ou após seu sinal de largada, depois de ter estado completamente no lado anterior da linha de largada. (rever)

Amuras a Boreste ou a Bombordo Um kiteboard está com *amuras a boreste ou a bombordo* em correspondência com a posição da mão do competidor que está mais à frente se o competidor estiver em sua posição normal de controlar (mesmo lado do pé de direção com as duas mãos na barra de controle e os braços não cruzados). Um kiteboard está com *amuras a boreste* quando a mão direita do competidor estiver à frente e *amuras a bombordo* quando a mão esquerda do competidor estiver à frente.

Zona A área ao redor de uma *marca* dentro de uma distância de 30 metros. Um kiteboard está na *zona* quando qualquer parte da sua prancha estiver na *zona*.

Acrescentar as seguintes definições:

Emborcado Um kiteboard está *emborcado* se:

- (a) sua pipa está na água, ou
- (b) seus cabos estão embaraçados com os cabos de outro kiteboard.

Saltando Um kiteboard está *saltando* quando sua prancha, seus apêndices e o competidor estão claramente fora da água.

Recuperando Um kiteboard está *recuperando* a partir do momento em que ele perde as condições de controle até o momento que ele recupera, exceto quando estiver *emborcado*.

F1 ALTERAÇÕES NAS REGRAS DA PARTE 1

[nenhuma alteração.]

F2 ALTERAÇÕES NAS REGRAS DA PARTE 2

PARTE 2 – PREÂMBULO

No segundo frase do preâmbulo, “ferimento ou avaria sério” é alterado para “ferimento, avaria séria ou enroscado”.

13 CAMBANDO

A regra 13 é deletada.

16 ALTERANDO RUMO OU POSIÇÃO DA PIPA

A regra 16 alterada para:

16.1 Quando um kiteboard com direito de passagem altera rumo ou a posição de sua pipa, ele dará ao outro kiteboard *espaço* para continuar *mantendo-se afastado*.

16.2 Em adição, em uma perna de contravento, quando um kiteboard com *amuras a bombordo* está *se mantendo afastado* manobrando para passar a *sotavento* de um kiteboard com *amuras a boreste*, o kiteboard com *amuras a boreste* não arribará ou alterará a posição de sua pipa se, como resultado, o kiteboard com *amuras a bombordo* tenha *que* alterar de rumo ou da posição de sua pipa imediatamente para continuar *se mantendo afastado*.

17 EM MESMAS AMURAS; RUMO CORRETO

A regra 17 é eliminada.

18 ESPAÇO NA MARCA

A regra 18 é alterada para:

18.1 Quando a regra 18 se aplica

(a) A regra 18 se aplica entre kiteboards quando eles precisam deixar a *marca* pelo mesmo lado e pelo menos um deles está na *zona*. Entretanto a regra não se aplica:

(1) entre kiteboards com *amuras* opostas quando o primeiro Kiteboard entra na *zona*; ou

- (2) entre um kiteboard aproximando de uma *marca* e um se afastando; ou
 - (3) se a marca for uma obstrução contínua, nesse caso da regra 19 se aplica.
- (b) A regra 18 não aplica mais entre kiteboards se o *espaço na marca* foi concedido.

18.2 Concedendo Espaço na Marca

- (a) Quando um kiteboard é requerido a conceder *espaço na marca* por esta regra, ele deverá continuar a fazê-lo enquanto esta regra for aplicada, mesmo que mais tarde um compromisso é desfeito ou um novo compromisso comece. Quando o primeiro de dois kiteboards alcança a *zona*,
 - (1) Se os kiteboards estiverem *em compromisso*, o kiteboard exterior naquele momento deverá conceder *espaço na marca* para o kiteboard interior.
 - (2) Se os kiteboards não estão *em compromisso*, o kiteboard que ainda não alcançou a *zona* deverá conceder *espaço na marca*.
- (b) A regra 18.2(a) não se aplica mais se cada kiteboard mencionados nesta regra camba.
- (c) Se o kiteboard com direito a *espaço na marca* sai da *zona*, seu direito a *espaço na marca* acaba e a regra 18.2(a) se aplica novamente caso necessário baseado na posição relativa dos kiteboards no momento em que a regra 18.2(a) é reaplicada.

18.3 Cambando na Zona

Quando um kiteboard *em compromisso* interior com direito de passagem tiver que mudar de *amuras* junto à *marca* para seguir em seu *rumo correto*, até que ele mude de *amuras*, ele não velejará além da *marca* mais do que o necessário para seguir aquele rumo se fazendo assim ele afetar o rumo do outro kiteboard. A regra 18.3 não se aplica às *marcas* de um portão ou uma *marca* de chegada.

19 ESPAÇO PARA PASSAR POR UM OBSTÁCULO

A regra 19.2(a) é alterada para:

- (a) Um kiteboard com direito de passagem pode escolher passar por um *obstáculo* por bombordo ou boreste. Se um kiteboard com direito de passagem altera seu rumo ou a posição de seu kiteboard no momento que ele escolhe em que lado irá passar o *obstáculo*, ele deve dar ao outro barco *espaço* para se *manter afastado*.

20 ESPAÇO PARA CAMBAR EM OBSTÁCULOS

A regra 20.1(a) é alterada para:

- (a) Ele esteja aproximando-se de um *obstáculo*, e terá que fazer em breve uma alteração substancial no seu rumo ou na posição de sua pipa para evitá-lo com segurança, e

A regra 20.4 é alterada para:

20.4 Requerimentos adicionais para Brados

Os seguintes sinais com os braços são necessários além dos brados:

- (a) para ‘*Espaço para cambar*’, circular claramente e repetidamente uma mão sobre a cabeça; e
- (b) para ‘*Você camba*’, apontar claramente e repetidamente para a outra prancha balançando o braço para barlavento.

SEÇÃO D – PREÂMBULO

O preâmbulo da Seção D é alterado para:

Quando a regra 21 ou 22 se aplica entre dois kiteboards, as regras da Seção A e C não se aplicam.

21 ERROS DE LARGADA; CUMPRINDO PUNIÇÕES; SALTANDO

A regra 21.3 é alterada e nova regra 21.4 é acrescentada:

- 21.3** Durante o último minuto antes de seu sinal de largada, uma prancha que para, diminui significativamente seu seguimento, ou que não está fazendo significativo progresso avante, *manter-se-á afastado* de todos os outros a menos que tenha acidentalmente emborcado.

- 21.4** Um kiteboard que está *saltando manter-se-á afastado* de um que não está.

22 EMBORCADO; RECUPERANDO, ENCALHADO; SOCORRENDO

A regra 22 é alterada para:

- 22.1** Se possível, um kiteboard evitará outro que está *emborcado*, ou que está encahado, ou tentando auxiliar uma pessoa ou embarcação em perigo.
- 22.2** Um kiteboard que está *recuperando* deverá *manter-se afastado* de outro que não está.

F3 ALTERAÇÕES DAS REGRAS DA PARTE 3

26 PROCEDIMENTO DE LARGADA

A regra 26 é alterada para:

As regatas terão início conforme sinais abaixo indicados. Os tempos serão contados a partir dos sinais visuais; a ausência de um sinal sonoro não será considerada.

<i>Minutos antes do sinal de largada</i>	<i>Sinal visual</i>	<i>Sinal sonoro</i>	<i>Significado</i>
3	Bandeira da Classe	Um	Sinal de atenção
2	U ou bandeira preta	Um	Sinal de preparação
1	U ou bandeira preta removida	Um longo	Um minuto
0	Bandeira da Classe removida	Um	Sinal de largada

29 CHAMADAS DE VOLTA

A regra 29.1 é deletada.

30 PUNIÇÕES DE LARGADA

As regras 30.1 e 30.2 são deletadas.

Nas regras 30.3 e 30.4, ‘casco’ é alterado para ‘casco e competidor’.

Na regra 30.4, ‘numeral’ é alterado para ‘número do competidor’.

36 REGATAS COM NOVA LARGADA OU NOVAMENTE DISPUTADAS

A regra 36(b) é alterada para:

- (b) cause uma prancha a ser penalizada exceto pelas regras 2, 30.4 ou 69 ou pela regra 14 quando ela tiver causado ferimento, avaria grave ou enroscado.

F4 ALTERAÇÕES NAS REGRAS DA PARTE 4

41 AJUDA EXTERNA

Acrescentadas novas regras 41(e) e 41(f):

- (e) ajuda de outro competidor da mesma regata para ajudar num relançamento;
- (f) ajuda para troca de equipamento, mas apenas na área de lançamento.

42 PROPULSÃO

A regra 42 é alterada para:

42.1 Regra Básica

Exceto quando permitido na regra 42.2, um kiteboard deve competir somente usando o vento e a água para aumentar, manter ou diminuir a sua velocidade.

42.2 Exceções

- (a) Um kiteboard pode ser impulsionado por ações eventuais do competidor no kiteboard.
- (b) Um competidor pode nadar, andar ou remar enquanto *embarcado* ou *recuperando*, desde que o kiteboard não ganhe uma vantagem significativa na regata.
- (c) Qualquer meio de propulsão pode ser usado para prestar auxílio a uma pessoa ou outra embarcação em perigo.

43 EXONERAÇÕES

A regra 43.1(c) é alterada para:

- (c) um kiteboard com direito de passagem, ou um velejando dentro do espaço ou espaço na marca a que tem direito, é

isento por infringir a regra 14 se o contato não causar avarias, ferimentos ou enroscado.

Adicione a regra nova 43.1(d):

- (d) Quando um kiteboard infringe a regra 15 e não houve contato, ele é exonerado desta infração.

44 PUNIÇÕES NA HORA DO INCIDENTE

As regras 44.1 e 44.2 são alteradas para:

44.1 Cumprindo Punição

Um kiteboard pode fazer uma Punição de Uma Volta - 360°, quando possa ter infringido uma ou mais regras da Parte 2 num incidente, estando *em regata*. Além disso o aviso de regata ou as instruções de regata podem especificar uma Punição de Pontuação ou outro tipo de punição em que, nesse caso, substituirá a Punição de Uma Volta. No entanto,

- (a) quando um kiteboard pode ter infringido uma regra da Parte 2 e a regra 31 no mesmo incidente, ela não precisa cumprir a punição por infringir a regra 31; e
- (b) se o kiteboard provocou ferimentos, avaria grave ou enroscado, ou se, apesar de ter feito sua punição, ganhou significativa vantagem ou causou significativa desvantagem para o outro kiteboard na regata ou na série decorrente de sua infração, sua punição será retirar-se da regata.

44.2 Punição de Uma Volta - 360°

Após se afastar completamente dos outros kiteboards, e tão breve quanto possível após o incidente, um kiteboard cumprirá a Punição de Uma Volta - 360° dando uma volta de 360° com seu apêndice do casco na água, sem requerer cambada ou jaibe. Quando o kiteboard cumpre a punição perto ou na linha de chegada, seu casco e competidor deve estar completamente no lado do percurso da linha antes dele *chegar*.

50 ROUPA E EQUIPAMENTO DO COMPETIDOR

A regra 50.1(a) é alterada para:

- (a) Um competidor não usará ou levará nenhuma roupa ou equipamento com a finalidade de aumentar o seu peso. Entretanto, um competidor pode levar um contêiner de bebida que tenha a capacidade de pelo menos um litro e peso não mais que 1,5 kg, quando cheio.

REGRAS DA PARTE 4 DELETADAS

As regras 45, 48.2, 49, 50.2, 51, 52 e 54, 55 e 56.1 são deletadas.

F5 ALTERAÇÕES NAS REGRAS DA PARTE 5

60 PROTESTOS

60.2 Intenção de Protestar

As regras 60.2(a), 60.2(b) e 60.2(c) são alteradas para:

- (a) Quando um *protesto* se refere a um incidente observado pelo protestante na área de regata,
 - (1) se o protestante for um kiteboard, ele bradará 'Protesto'.
 - (2) se o protestante for uma *comissão*, ela deve informar o kiteboard após a regata dentro de tempo limite do prazo de *protesto* da sua intenção de protestar ele.
- (b) Entretanto, se
 - (1) o outro kiteboard estiver além do alcance do brado no momento do incidente,
 - (2) o incidente foi um erro em *navegar o percurso*,
 - (3) o incidente não foi observado pelo protestante na área de regata, ou
 - (4) uma comissão de protesto decide protestar um kiteboard pela regra 60.4(c),então o único requerimento para o protestante é de informar ao protestado da sua intenção de protestar na primeira oportunidade razoável.
- (c) Se como resultado do incidente qualquer dos competidores estiver em perigo, ou ter ferimento, avaria séria ou

enroscado que seja obvio para o kiteboard protestante, as regras 60.2(a) e 60.2(b) não se aplicam a ele, mas ele deverá tentar informar o outro kiteboard dentro no limite de tempo de *protesto* de sua intenção em protestar.

60.5 Decisões do Protesto

As regras 60.5(d)(1) e 60.5(d)(2) são alteradas para:

- (d) Quando a comissão de protesto decidir que um kiteboard tem desvios que excedem as tolerâncias aceitáveis de fabricação:
 - (1) o Kiteboard não deve ser punido se quaisquer desvios que excedem as tolerâncias aceitáveis de fabricação foram causados por avarias ou desgaste normal e não melhoraram o desempenho do kiteboard.
 - (2) no entanto, o kite não deve *correr* novamente até que os desvios tenham sido corrigidos, exceto quando a comissão de protesto decidir que não há ou não houve nenhuma oportunidade razoável para fazê-lo.

Adicione a regra nova 60.5(e):

- (e) Se um kiteboard infringiu uma regra e não é exonerado e, como resultado, causou um enroscado por uma segunda vez ou mais durante o evento, sua punição deve ser uma desclassificação não descartável.

63 CONDUÇÃO DE AUDIÊNCIAS

63.5 Decisões

A regra 63.5(d) é alterada para:

- (d) Quando a comissão de protesto está em dúvida sobre qualquer assunto concernente à medição de um kite, interpretação de uma regra da classe ou um assunto envolvendo avaria num kite, deverá levar suas perguntas e os fatos relevantes para a autoridade responsável por interpretar a regra. A decisão da *comissão* ficará vinculada pela resposta da autoridade responsável.

Adicione nova regra 63.8:

63.8 Procedimento de Audiência para uma Série Eliminatória

Para uma regata de uma série eliminatória que classificará um kiteboard para um estágio posterior de um evento:

(a) As regras 60.3(a) e (b), 61.2(a), 63.6(b) são deletadas.

(b) A regra 63.4 é alterada para:

Protestos e pedidos de reparação não precisam ser feitos por escrito; eles deverão ser feitos verbalmente a um membro da comissão de protesto tão logo quanto possível, depois da regata. A comissão de protesto poderá buscar evidências de qualquer forma que considere apropriada e poderá comunicar sua decisão verbalmente.

70 APELAÇÕES E SOLICITAÇÕES À AUTORIDADE NACIONAL

Acrescentar nova regra 70.6:

70.6 Apelações não são permitidas em competições e formatos com séries eliminatórias.

F6 ALTERAÇÕES DAS REGRAS DA PARTE 6

[Nenhuma alteração]

F7 ALTERAÇÕES DAS REGRAS DA PARTE 7

86.1

Excluir a Regra 4.5

90 COMISSÃO DE REGATA; INSTRUÇÕES DE REGATA; PONTUAÇÃO

A última sentença da regra 90;2(c) é alterada para: ‘Instruções verbais só podem ser feitas se o procedimento está prescrito nas instruções de regata.’

F8 ALTERAÇÕES DO APÊNDICE A

A1 NÚMERO DE REGATAS; PONTUAÇÃO FINAL

A regra A1 é alterada para:

O número de regatas programadas e o número requerido de regatas a serem pontuadas para se constituir uma série serão descritos no aviso ou nas instruções de regata. Se um evento inclui mais de uma modalidade ou formato, o aviso ou as instruções de

regata especificarão como a pontuação será calculada; veja a regra 90.3(a).

A5 PONTUAÇÃO DETERMINADA PELA COMISSÃO DE REGATA

A regra A5.2 é alterada para:

A5.2 Um kiteboard que não *navegou o percurso*, se retirou ou foi desclassificado receberá pontuação equivalente a um a mais do que o número de kiteboards inscritos na série ou, numa regata de uma série de eliminação, o número de kiteboards naquela bateria.

A10 SIGLAS DE PONTUAÇÃO

Acrescentar a Regra A10:

DCT Desclassificado depois de causar um enroscado em um incidente.

F9 ALTERAÇÕES DO APÊNDICE G

O Apêndice G é alterado para:

Apêndice G – Identificação

G1 Todos os kites serão identificados como segue:

- (a) cada competidor receberá e usará um colete tipo ‘bib’ com um número pessoal do competidor, contendo não mais de três dígitos. O colete será vestido como intencionado com o numeral do competidor claramente visível.
- (b) os números serão exibidos o mais alto possível na frente, nas costas e mangas do colete. Eles serão feitos com pelo menos 20 cm de altura nas costas e 6 cm na frente e nas mangas.
- (c) os números serão do tipo arábico, todos da mesma cor sólida, claramente legíveis e de tipos comercialmente disponíveis dando a mesma ou melhor legibilidade do tipo ‘helvética’. A cor dos números terá suficiente contraste com a cor do colete.

APÊNDICE G

IDENTIFICAÇÃO NAS VELAS

Ver a regra 77.

G1 BARCOS DE CLASSES DA WORLD SAILING

G1.1 Identificação

Cada barco de uma Classe da World Sailing deve ter na vela grande e, conforme previsto na regra G1.3(c) para as letras e numerais somente, no balão e na vela de proa

- (a) o emblema identificando sua classe;
- (b) em todos os eventos internacionais, exceto quando barcos são cedidos a todos competidores, devem ter as letras nacionais designando sua autoridade nacional, conforme tabela a seguir. Para os efeitos desta regra, eventos internacionais são os eventos da World Sailing, campeonatos mundiais e continentais e eventos descritos como eventos internacionais em seus avisos de regata; e,
- (c) um numeral de no máximo quatro dígitos designado por sua autoridade nacional ou pela associação da classe, quando assim prescrito pelas regras de classe. A limitação de quatro dígitos não se aplica a classes cuja afiliação ou reconhecimento pela World Sailing ocorreu antes de 1 de abril de 1997. Como alternativa, quando assim prescrito pelas regras de classe, o proprietário de um barco pode ter um numeral pessoal designado pela autoridade competente utilizado em todos os barcos deste proprietário nessa 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.

Nota: Uma versão atualizada da tabela a seguir estará disponível no site da World Sailing.

LETRAS NACIONAIS DA VELA

<i>Autoridade Nacional</i>	<i>Letras</i>	<i>Autoridade Nacional</i>	<i>Letras</i>
África do Sul	RSA	Chile	CHI
Alemanha	GER	China Taipei	TPE
Argélia	ALG	China, RP	CHN
Andorra	AND	Chipre	CYP
Angola	ANG	Colômbia	COL
Antígua	ANT	Coréia DPR	PRK
Antilhas Holandesas	AHO	Coréia, República da	KOR
Arábia Saudita	KSA	Croácia	CRO
Argentina	ARG	Cuba	CUB
Armênia	ARM	Dinamarca	DEN
Austrália	AUS	Djibouti	DJI
Aruba	ARU	Egito	EGY
Áustria	AUT	Emirados Árabes	UAE
Azerbaijão	AZE	Equador	ECU
Bahamas	BAH	Eslovênia	SLO
Bahrain	BRN	Espanha	ESP
Barbados	BAR	EU da América	USA
Bélgica	BEL	Estônia	EST
Belize	BIZ	Fiji	FIJ
Bermudas	BER	Filipinas	PHI
Bielo Rússia	BLR	Finlândia	FIN
Miamar (Myanmar)	MYA	França	FRA
Botswana	BOT	Georgia	GEO
Brasil	BRA	Granada	GRN
Bulgária	BUL	Grécia	GRE
Ilhas Cayman	CAY	Guam	GUM
Canadá	CAN	Guatemala	GUA
Cazaquistão	KAZ	Holanda	NED

<i>Autoridade Nacional</i>	<i>Letras</i>	<i>Autoridade Nacional</i>	<i>Letras</i>
Hong-Kong, China	HKG	Madagascar	MAD
Hungria	HUN	Malásia	MAS
Ilhas Cook	COK	Malta	MLT
Ilhas Maurício	MRI	Marrocos	MAR
Ilhas Salomão	SOL	México	MEX
Ilhas Virgens – EUA	ISV	Micronésia	FSM
Ilhas Virgens Britânicas	IVB	Moldávia	MDA
Índia	IND	Mônaco	MON
Indonésia	INA	Moçambique	MOZ
Inglaterra	GBR	Montenegro	MNE
Iran	IRN	Montserrat	MNT
Iraq	IRQ	Namíbia	NAM
Irlanda	IRL	Nigéria	NGR
Islândia	ISL	Noruega	NOR
Israel	ISR	Nova Guiné Papua	PNG
Itália	ITA	Nova Zelândia	NZL
Jamaica	JAM	Oman	OMA
Japão	JPN	Palestina	PLE
Kosovo	KOS	Panama	PAN
Kuwait	KUW	Paquistão	PAK
Letônia	LAT	Paraguai	PAR
Líbano	LIB	Peru	PER
Líbia	LBA	Polônia	POL
Lichtenstein	LIE	Porto Rico	PUR
Lituânia	LTU	Portugal	POR
Luxemburgo	LUX	Catar	QAT
Macau, China	MAC	Quênia	KEN
Macedônia FYRO	MKD	Quirguistão	KGZ
		Rep. de Salvador	ESA

<i>Autoridade Nacional</i>	<i>Letras</i>	<i>Autoridade Nacional</i>	<i>Letras</i>
República Checa	CZE	Suécia	SWE
República Dominicana	DOM	Suíça	SUI
República Eslovaca	SVK	Tahiti	TAH
Romênia	ROU	Tailândia	THA
Rússia	RUS	Tanzânia	TAN
Samoa	SAM	Trinidad-Tobago	TRI
Samoa Americana	ASA	Tunísia	TUN
São Marino	SMR	Turquia	TUR
Seicheles	SEY	Turks & Caicos	TKS
Senegal	SEN	Ucrânia	UKR
Sérvia	SRB	Uganda	UGA
Singapura	SIN	Uruguai	URU
Siri Lanka	SRI	Vanuatu	VAN
St. Kitts & Nevis	SKN	Venezuela	VEN
Sta. Luzia	LCA	Vietnam	VIE
Sudão	SUD	Zimbábue	ZIM

G1.2 Especificações

(a) As letras nacionais e numeral da vela devem ser:

- (1) maiúsculas e em números arábicos,
- (2) da mesma cor,
- (3) de uma cor contrastante do tecido da vela,
- (4) do tipo ‘sans-serif’.

Além disso, as letras e números identificando o barco serão claramente legíveis quando as velas estiverem armadas.

(b) A altura do caractere 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:

<i>Comprimento total</i>	<i>Altura mínima</i>	<i>Espaço mínimo entre caracteres e da borda da vela</i>
Menos de 3,5 m	230 mm	45 mm
3,5 m - 8,5 m	300 mm	60 mm
8,5 m - 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 seguinte maneira:

- (a) geral
 - (1) O emblema da Classe, as letras nacionais e o numeral, quando aplicado, devem ser aplicados em ambos os lados e de tal modo que aqueles de boreste fiquem acima.
 - (2) As letras nacionais devem ser aplicadas acima do numeral em cada lado da vela.
- (b) vela grande
 - (1) O emblema da classe, as letras nacionais e o numeral devem, se 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.
 - (2) O emblema da classe deve ser posicionado acima das letras nacionais. Caso o emblema da classe tenha um desenho que coincida quando colocado um contra outro, pode ser assim colocado;
- (c) Velas de proa e balões
 - (1) As letras nacionais e o numeral somente são requeridos numa vela de proa quando sua esteira é 1,3 vezes maior do que a base do triângulo anterior.
 - (2) As letras nacionais e o numeral das velas de proa serão posicionados completamente abaixo de um arco cujo centro é o topo e o raio é a metade do comprimento da testa

da vela e, se possível, inteiramente acima de um arco cujo raio é 75% do comprimento da testa.

- (3) As letras nacionais e o numeral devem ser colocados na parte da frente do balão, mas também podem ser colocados em ambos os lados. Eles devem ser posicionados completamente abaixo de um arco cujo centro é o topo do balão e cujo raio é 40% do comprimento médio da esteira mediana e, se possível, completamente acima de um arco cujo raio é 60% do comprimento da esteira mediana;

G2 OUTROS BARCOS

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

G3 BARCOS ALUGADOS OU EMPRESTADOS

Sempre que prescrito no aviso de regata ou 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 ADVERTÊNCIAS E PUNIÇÕES

Quando a comissão de protesto considera que um barco infringiu uma regra deste apêndice, poderá adverti-lo, dando prazo para que cumpra a regra ou puni-lo.

G5 ALTERAÇÕES POR REGRAS DE CLASSE

As Classes da World Sailing poderão alterar as regras deste apêndice, desde que as alterações sejam previamente aprovadas pela World Sailing.

APÊNDICE H

PESAGEM DE ROUPA E EQUIPAMENTO

Ver a regra 50. Este apêndice não pode ser alterado pelo aviso de regata, instruções de regata ou prescrições da autoridade nacional.

- H1** Peças de roupa e equipamento do competidor a serem pesados deverão ser colocados em um suporte. Após serem encharcados em água doce, os itens devem ser deixados a drenar livremente durante um minuto, antes de serem pesados. O suporte deve permitir que as peças e equipamentos estejam pendurados, como se estivessem em um cabide, assim como permitir que a água 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 inspetor de equipamentos ou medidor deve encharcá-los e pesar novamente. Este procedimento pode ser repetido uma segunda vez se o peso ainda exceder ao permitido.
- H3** Um competidor que estava usando uma roupa impermeável pode optar por um método alternativo de estabelecer o peso dos itens:
- (a) roupa impermeável e qualquer roupa ou equipamento vestido por fora da roupa impermeável devem ser pesados como acima descrito;
 - (b) itens usados por dentro da roupa impermeável devem ser pesados como estavam vestidos pelo competidor *em regata*, sem drenar;
 - (c) os dois pesos devem ser somados.

APÊNDICE J

AVISO DE REGATA E INSTRUÇÕES DE REGATA

Ver regras 89.2 e 90.2. Nesse apêndice a palavra 'evento' pode significar uma regata ou séries de regatas.

Uma regra no aviso de regata não precisa ser repetida nas instruções de regata.

Deve se tomar cuidado para garantir que não haja conflito entre as regras no aviso de regatas, nas instruções de regata ou qualquer outro documento que rege o evento.

J1 CONTEÚDO DE UM AVISO DE REGATA

J1.1 Um aviso de regata deve conter o seguinte:

- (1) o título, local, datas do evento e nome da autoridade organizadora;
- (2) que o evento será regido pelas *regras* tais como definidas nas *Regras de Regata a Vela*;
- (3) a lista de quaisquer outros documentos que regem o evento (por exemplo, as *Regras de Equipamentos de Regata a Vela*, na medida em que são aplicáveis), especificando onde e como cada documento ou uma cópia eletrônica podem ser obtidos;
- (4) as classes participantes, qualquer sistema de tempo corrigido ou 'rating' a ser usado e as classes às quais será aplicado; condições de inscrição e eventuais restrições à inscrição;
- (5) os procedimentos e horários de registro e inscrição, incluindo as taxas e qualquer data de encerramento;
- (6) horários do sinal de atenção da regata treino, se programada, da primeira regata da série e, quando conhecidos, das demais regatas.

J1.2 O aviso de regata deve incluir quaisquer dos itens a seguir que serão aplicados:

- (1) horários ou procedimentos para inspeção ou medição de equipamentos, ou a exigência de certificados de medição ou certificados de "rating" ou tempo corrigido;

- (2) alterações às regras de regata permitidas pela World Sailing pela regra 86.2, referindo-se especificamente a cada regra e indicando a mudança (incluir também a declaração da World Sailing que autoriza a mudança);
- (3) alterações das regras de classe, quando permitidas pela regra 87, com indicação específica de cada regra e descrição da modificação;
- (4) qualquer requisito de categorização ou classificação que alguns ou todos os competidores devam cumprir:
 - (a) para categorização de velejador (veja regra 79 e o Código de Categorização de Velejadores da World Sailing); ou
 - (b) para classificação funcional para eventos Para World Sailing (veja as Regras Para Classificação da World Sailing);
- (5) que os barcos deverão exibir propaganda selecionada e fornecida pela autoridade organizadora (ver regra 6 e Código de Propaganda da World Sailing) e outras informações pertinentes à propaganda;
- (6) que a regra 90.3(e) será aplicada, e qualquer alteração dentro do tempo limite das '24 horas' nesta regra
- (7) quando são esperadas inscrições de outros países, qualquer prescrição nacional que possa demandar preparação com antecedência (ver regra 88);
- (8) prescrições que serão aplicadas se barcos irão passar pelas águas de mais de uma autoridade nacional enquanto *em regata*, e quando elas se aplicam (ver regra 88.1);
- (9) comunicação alternativa requerida no lugar dos brados pela regra 20 (ver regra 20.4(b));
- (10) qualquer alteração do limite de peso para a roupa e equipamento de um competidor permitida pela regra 50.1(b);
- (11) quaisquer requerimentos necessários para cumprir com a legislação de proteção de dados que se aplica no local do evento;
- (12) 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 a Vela* e por todas as demais *regras* que regem esse evento.”;

- (13) substituição das regras da Parte 2 pelas regras de direito de passagem do *Regulamento Internacional para Evitar Abalroamento no Mar* ou outras regras governamentais de direito de passagem, o(s) horário(s) ou local(ais) que se aplicam, e qualquer sinal noturno a ser usado pela comissão de regata.

J1.3 O aviso de regata incluirá qualquer um dos itens que se aplicará e que poderá ajudar os competidores a decidir se participam do evento ou que completa outras informações que eles precisem antes que as instruções de regata sejam colocadas à disposição:

- (1) alterações das regras de regata permitidas pela regra 86.1, se referindo especificamente a cada regra e indicando a alteração;
- (2) alterações das prescrições nacionais (ver regra 88.2);
- (3) a hora e o local em que as instruções de regata estarão disponíveis;
- (4) uma descrição geral dos percursos, ou tipo de percursos a serem navegados;
- (5) o sistema de pontuação, se diferente do sistema do Apêndice A, incluído por referência a regras de classe ou outras regras que regem o evento, ou indicado por completo. Indicar o número de regatas programadas e o número mínimo de regatas que devem ser pontuadas para constituir uma série (ver regra A1). Quando apropriado, para uma série na qual o número de participantes pode variar substancialmente, indicar que a regra A5.3 se aplica;
- (6) punição por infração às regras da Parte 2, quando for diferente da Punição de Duas Voltas;
- (7) a hora limite para o sinal de atenção no último dia de regata programado;
- (8) negação do direito de apelação, de acordo com a regra 70.3;
- (9) se a regra G3 se aplica para barcos alugados ou emprestados;
- (10) prêmios.

J2 CONTEÚDO DAS INSTRUÇÕES DE REGATA

J2.1 A menos que incluído no aviso de regata, as instruções de regata deverão conter o seguinte:

- (1) as informações nas regras J1.3(1), (2) e (5) e, quando aplicado, nas regras J1.3(6), (7), (8), (9) e (10);
- (2) programação das regatas e os horários do sinal de atenção para cada classe;
- (3) uma descrição completa do(s) percurso(s) a ser navegado ou uma lista das *marcas* pelas quais o percurso será selecionado e, se relevante, como o percurso será sinalizado e qualquer alteração para a direção em que os barcos devem cruzar a linha de chegada para *chegar*;
- (4) descrição das *marcas*, incluindo as de largada e de chegada, indicando a ordem pela qual as *marcas* serão passadas e o lado pelo qual cada uma será deixada e identificando todas as *marcas* de contorno (veja definição *navegar o percurso*);
- (5) descrição das linhas de largada e de chegada, bandeiras das classes e quaisquer sinais especiais a serem utilizados;
- (6) tempo limite da regata, para o primeiro barco a *navegar o percurso*, se houver (veja regra 35);
- (7) a(s) localização(ões) do quadro oficial de aviso ou endereço web do quadro de aviso online; localização da secretaria do evento.

J2.2 A menos que incluído no aviso de regata, as instruções de regata devem incluir, das seguintes instruções, aquelas que serão aplicadas:

- (1) que será aplicado o Apêndice P;
- (2) quando apropriado, num evento em que são esperadas inscrições de outros países, cópia em inglês das prescrições nacionais que serão aplicadas;
- (3) procedimentos para alterações das instruções de regata;
- (4) procedimento para comunicação verbal de alterações das instruções de regata na água (ver regra 90.2(c));
- (5) requisitos de segurança tais como: sinais, equipamento pessoal de flutuação, “check-in” na área de largada e “check-out” e “check-in” em terra;
- (6) sinais a serem feitos em terra e local onde serão feitos;
- (7) restrições que controlem modificações em barcos, quando cedidos pela autoridade organizadora;
- (8) quando e em que circunstâncias propulsão é permitida pela regra 42.3(i);

- (9) restrições ao uso de *barcos de pessoa de apoio*, piscinas plásticas de proteção, rádios, etc.; descarte de lixo; restrição a içar barcos e ao auxílio externo prestado a barco que não esteja *em regata*;
- (10) área de regata (é recomendável uma carta náutica);
- (11) localização da área de largada e restrições à navegação;
- (12) qualquer procedimento especial ou sinalização para chamadas individuais ou chamada geral;
- (13) comprimento aproximado do percurso e comprimento aproximado da perna de contravento;
- (14) qualquer procedimento especial para sinalizar mudança de uma perna do percurso (ver regra 33);
- (15) descrição de objeto, área ou linha designada pela comissão de regata como *obstáculo* (veja definição de *obstáculo*), e qualquer restrição em entrar numa área dessa ou passando uma linha dessa;
- (16) embarcações que identifiquem as localizações das *marcas*;
- (17) qualquer procedimento especial para encurtamento de percurso ou para a chegada num percurso encurtado;
- (18) limite de tempo, se houver, para a *chegada* dos demais barcos que não o primeiro e quaisquer outros limites de tempo ou tempos objetivos que se aplicam enquanto barcos estão *em regata*;
- (19) requisitos de declaração;
- (20) outras limitações de tempo;
- (21) prazo limite de apresentação, local de audiências, procedimentos especiais de *protestos*, pedidos de reparação ou pedidos de reabertura;
- (22) aprovação da autoridade nacional para a constituição de um júri internacional, de acordo com a regra 91(b);
- (23) o tempo limite para pedir uma audiência pela regra N1.4(b), quando não for 30 minutos;
- (24) quando requerido pela regra 70.4, a autoridade nacional à qual devem ser encaminhadas apelações e solicitações;
- (25) substituições de competidores;
- (26) número mínimo requerido de barcos a se apresentarem na área de largada para que seja dada a *largada* numa regata;

- (27) quando e onde as regatas *retardadas* ou *anuladas* naquele dia serão disputadas;
- (28) informações sobre marés e correntes;
- (29) outras obrigações da comissão de regata e dos barcos.

APÊNDICE M

ORIENTAÇÕES ÀS COMISSÕES DE PROTESTO

Este apêndice é apenas para orientação; em algumas circunstâncias, trocar esses procedimentos pode ser aconselhável. É dirigido principalmente ao presidente da comissão de protesto, mas pode ser de grande ajuda a juízes, secretários de comissão, comissões de regatas e demais pessoas envolvidas em audiências de protesto e pedido de reparação.

Em uma audiência de *protesto* ou pedido de reparação, a comissão deve dar igual atenção ao testemunho de todos; deve reconhecer que testemunhos honestos podem divergir e mesmo serem conflitantes devido a diferentes observações ou memorizações; deve interpretar estas diferenças da melhor forma possível; deve reconhecer que nenhum barco é culpado até que sua infração à *regra* tenha sido reconhecida, à satisfação plena, pela comissão; e deve ter a mente aberta em sua apreciação e julgamento até que todas as provas sejam ouvidas de que um barco ou competidor, realmente, infringiu uma *regra*.

M1 PRELIMINARES (pode ser feito pela secretaria da regata)

- (a) Receber o pedido de audiência.
- (b) Anotar a hora do recebimento do pedido de audiência e término do prazo de protesto.
- (c) Notificar a cada *parte* e, incluindo qualquer *comissão* envolvida, o horário e local da audiência (regra 63.1(a)(1)).

M2 ANTES DA AUDIÊNCIA

M2.1 Assegure-se de que:

- (a) todas as *partes* na audiência têm cópia ou oportunidade para ler o *protesto*, pedido de reparação ou alegações e que houve tempo razoavelmente suficiente para se prepararem para a audiência (regras 63.1(a)(2) e 63.1(a)(3)).

- (b) apenas um representante de cada barco (ou *parte*) pode estar presente, a menos que seja necessário um intérprete (regra 63.1(a)(4)).
- (c) todos os barcos e pessoas envolvidas estejam representados. Caso contrário, a comissão pode proceder conforme a regra 63.1 (b).
- (d) os representantes dos barcos estavam a bordo, quando requerido (regra 63.1(a)(4)).
- (e) quando as *partes* competiram em diferentes eventos, as respectivas autoridades organizadoras devem aceitar a composição da comissão (regra 63.2(e)).
- (f) em um *protesto* sobre regras da classe, obtenha a edição atualizada das regras de classe e identifique a autoridade responsável por sua interpretação (regra 63.5 (d)).

M2.2 Verifique se algum membro da comissão de protesto viu o incidente. Se for o caso, solicite a cada um deles que descreva o fato na presença das *partes* (regra 63.4(d)).

M2.3 Avaliar os *conflitos de interesse*

- (a) assegurar que todos os membros da comissão de protesto declarem possíveis *conflitos de interesse*. Em eventos importantes, esta será muitas vezes uma declaração formal e por escrito feita antes do início do evento que será mantido com os registros da comissão de protesto.
- (b) no início de qualquer audiência, certifique-se de que as *partes* estão cientes de quaisquer *conflitos de interesse* dos membros da comissão de protesto. Pergunte às *partes* se elas concordam com os membros. Se uma *parte* não se opuser o mais rápido possível depois que um *conflito de interesse* foi declarado, a comissão de protesto pode tomar isto como consentimento para proceder e deve registrá-lo.
- (c) se uma *parte* faz objeção a um membro, os restantes dos membros da comissão de protesto precisam avaliar se o *conflito de interesse* é significativo. A avaliação considerará o nível do evento, o nível do conflito e a percepção de justiça. Pode ser aceitável equilibrar conflitos entre membros da comissão de protesto. As orientações podem ser encontradas no site World Sailing. Registre a decisão e os fundamentos dessa decisão.

- (d) em caso de dúvida, pode ser preferível proceder com uma comissão de protesto menor. Com exceção das audiências de regra 69, não há exigência de um número mínimo de membros da comissão de protesto.
- (e) quando um pedido de reparação é feito pela regra 61.4(b)(1) e é baseado em uma ação ou omissão imprópria de um órgão diferente da comissão de protesto, um membro desse órgão não deve ser um membro da comissão de protesto.

M3 A AUDIÊNCIA

M3.1 Certifique-se da validade do *protesto* ou pedido de reparação.

- (a) Contém as informações adequadas (regra 60.3(a), 61.2(a) ou 63.7(b))?
- (b) Foi apresentado no prazo? Se não, há boa razão para estender o limite de tempo (regra 60.3(b), 61.2(b) ou 63.7(b))?
- (c) Quando requerido, o protestante era um envolvido ou testemunhou o incidente (regra 60.4 (a)(2))?
- (d) Se obrigatório, foi feito o brado de "protesto" e, se requerida, a bandeira vermelha foi corretamente exposta (regra 60.2 (a)(1))?
- (e) Quando brado ou bandeira não eram necessários, o protestado foi informado (regra 60.2(b))?
- (f) Decida se o *protesto* ou pedido de reparação é válido (regra 63.4(a)).
- (g) Após o *protesto* ou pedido de reparação ter sido considerado válido, não permita que a questão seja novamente discutida, a menos que novas provas sejam apresentadas.

M3.2 Busque as evidências (regra 63.4).

- (a) Convide o protestante e em seguida o protestado a fazer seus relatos então permita que inquiram um ao outro. No caso de um pedido de reparação, solicite à *parte* que formule seu pedido.
- (b) Certifique-se de saber quais fatos cada *parte* está alegando antes de chamar quaisquer testemunhas. Suas versões dos fatos podem ser diferentes.
- (c) Permita que qualquer um, inclusive um tripulante do barco, seja arrolado como testemunha. Cabe às *partes* decidir a quem chamar mesmo que a comissão de protesto também possa arrolar testemunhas (regra 63.4(b)). A melhor resposta à pergunta de

uma *parte*: "Gostariam de ouvir tal pessoa? " deve ser: "A escolha é sua!"

- (d) Chame as testemunhas de cada uma das *partes* (e as da comissão de protesto, se houver), uma a uma. Limitar as *partes* a perguntas a(s) testemunha(s) (elas podem vagar em declarações gerais).
- (e) Convide primeiro o protestado a questionar a testemunha do protestante (e vice-versa). Isso impede o protestante de conduzir a testemunha desde o começo.
- (f) Permita que um membro da comissão de protesto que viu o incidente apresente seu depoimento, mas que o faça, apenas quando as *partes* estão presentes (regra 63.4(d)). Os membros que fazem seu depoimento podem ser arguidos e devem relatar tudo que sabem sobre o incidente que possa afetar a decisão e podem permanecer na comissão de protesto (regra 63.4(e)).
- (g) Procure restringir questões insinuantes ou testemunhos indiretos. Desconsidere depoimentos deste tipo, se for impossível coibi-los.
- (h) O Presidente da comissão de protesto deve informar a uma *parte* ou uma testemunha que fala um rumor, evidências repetitivas ou irrelevantes que a comissão de protesto deve dar o peso apropriado para esse tipo de evidência, que pode ser pequeno ou nenhum peso (regras 63.4(b) e 63.5(a)).
- (i) Peça a um membro da comissão que anote provas, principalmente os tempos, distâncias, velocidades etc.
- (j) Convide os membros da comissão de protesto a formular suas perguntas.
- (k) Convide cada *parte*, iniciando com o requerente da audiência a apresentar sua declaração final sobre sua versão do caso, principalmente seus fundamentos na aplicação e interpretação das *regras*.

M3.3 Apurando os fatos (regra 63.5(a)).

- (a) Registre os fatos apurados. Resolva dúvidas, de um jeito ou de outro.
- (b) Se necessário, chame de volta as *partes* para novas perguntas.
- (c) Quando apropriado, desenhe um diagrama do incidente, registrando os fatos apurados pela comissão.

M3.4 Decida o caso (regra 63.5).

- (a) Procure fundamentar sua decisão nos fatos apurados (se não puder, procure algum fato novo).
- (b) Em pedidos de reparação, assegure-se de que não será mais necessário colher depoimentos de competidores afetados pela decisão tomada.

M3.5 Informe às *partes* (regra 63.6).

- (a) Chame as *partes* e leia os fatos apurados, conclusões, regras aplicáveis e a decisão. Quando houver pressão de tempo, é permitido ler apenas a decisão e, posteriormente, dar maiores detalhes.
- (b) Dê a cada *parte* uma cópia da decisão, se solicitado. Arquive o *protesto* ou pedido de reparação com os registros da comissão.

M4 REABRINDO UMA AUDIÊNCIA (Regra 63.7)

M4.1 Quando uma *parte* solicita, em tempo hábil, reabertura de uma audiência, ouça a *parte* solicitante, assista uma gravação etc. e decida se há nova evidência que o faça mudar sua decisão. Confirme se a sua interpretação das *regras* pode ter sido falha; esteja disposto a aceitar que houve erro da comissão. Se nada disso se aplica, recuse a solicitação; caso contrário, convoque a audiência.

M4.2 A evidência é nova:

- (a) quando não era razoavelmente possível para a *parte* solicitante da reabertura, ter descoberto a evidência antes da audiência original;
- (b) quando a comissão de protesto está convencida de que antes da audiência original a testemunha foi diligentemente procurada pela *parte* que pede reabertura, sem qualquer possibilidade de sucesso, ou;
- (c) quando a comissão de protesto tem notícia, de qualquer fonte, que a testemunha não estava ao alcance das *partes* na hora da audiência original.

M5 PUNIÇÕES DISCRICIONÁRIAS (regra 64)

A Regra 64 permite que um barco que tenha infringido uma regra sujeita a uma punição discricionária cumpra com a Esportividade e as

Regras relatando dentro do limite de tempo de *protesto* que ele infringiu a regra. Se o relato não incluir fatos suficientes para a comissão de protesto decidir qual punição impor, a comissão pode questionar um representante do barco e quaisquer testemunhas para coletar evidências que decida serem apropriadas. Não é necessário conduzir uma audiência para coletar essas evidências. Observe que as diretrizes para punições discricionárias podem ser encontradas no site da World Sailing.

M6 MÁ CONDUTA (Regra 69)

- M6.1** Uma ação por esta regra não é um *protesto*, mas a comissão de protesto apresenta a denúncia, por escrito, ao competidor, antes da audiência. Esta deve ser conduzida conforme a regra 63, mas deve ter pelo menos três membros (regra 69.2 (b)). O máximo cuidado deve ser tomado no sentido de se proteger os direitos do competidor.
- M6.2** Um competidor ou um barco não pode protestar pela regra 69, mas o formulário de audiência preparado por um competidor que tenta assim fazê-lo pode ser aceito como relato dos fatos à comissão de protesto que pode então decidir se convoca ou não uma audiência.
- M6.3** A menos que a World Sailing tenha nomeado uma pessoa para o papel, a comissão de protesto pode nomear uma pessoa para apresentar a alegação. Esta pessoa pode ser um oficial de regata, a pessoa que faz a alegação ou outra pessoa apropriada. Quando nenhuma pessoa alternativa razoável está disponível, uma pessoa que foi nomeada como um membro da comissão de protesto pode apresentar a alegação.
- M6.4** Quando é desejável convocar uma audiência nos termos da regra 69 como resultado de um incidente da Parte 2, é importante ouvir qualquer *protesto* de barco contra barco da maneira normal, decidindo qual barco, se houver, quebrou qual *regra*, antes de proceder contra o competidor nos termos da regra 69.
- M6.5** Embora uma ação pela regra 69 seja tomada contra um competidor, proprietário de barco ou *pessoa de apoio* e não um barco, um barco também pode ser punido (regras 69.2 (h)(2) e 62.4).
- M6.6** Quando uma comissão de protesto sustenta uma alegação de regra 69, terá de considerar se é apropriado relatar a uma autoridade nacional ou à World Sailing. As orientações sobre quando reportar podem ser

encontradas no Livro de Casos da World Sailing. Quando a comissão de protesto faz um relatório, ela pode recomendar ou não se novas ações devem ser tomadas.

M6.7 A menos que o direito de recurso seja negado de acordo com a regra 70.3, uma *parte* de uma audiência de regra 69 poderá recorrer da decisão da comissão de protesto.

M6.8 Mais orientações para comissão de protesto sobre má conduta podem ser encontradas no site da World Sailing.

M7 APELAÇÕES (regra 70 e Apêndice R)

Quando as decisões estão sujeitas a apelação:

- (a) guarde os documentos relevantes da audiência, de forma que a informação possa ser facilmente usada em uma apelação. Existe um diagrama endossado ou preparado pela comissão de protesto? São os fatos apurados suficientes? (Exemplo: havia *compromisso*? Sim ou não? "Talvez" não é um fato apurado). Estão os nomes de cada membro da comissão de protesto e outras informações importantes claramente registradas no formulário?
- (b) Os comentários registrados pela comissão de protesto devem permitir que a comissão de apelação seja capaz de compreender claramente o incidente em sua totalidade; a comissão de apelação não sabe nada sobre a situação.

M8 PROVA FOTOGRÁFICA

Fotografias e filmes podem, às vezes, ser de utilidade como provas em uma audiência, contudo há certas limitações que devem ser considerados pela comissão de protesto:

- (a) A *parte* que traz a prova fotográfica é responsável pelas providências necessárias para que ela seja vista;
- (b) Veja a gravação tantas vezes quantas forem necessárias para obter o maior número de informações possíveis;
- (c) A percepção em profundidade de uma câmera é muito precária; com teleobjetiva ela é inexistente. Quando a câmera está perpendicular a dois barcos *em compromisso*, é impossível distinguir a distância entre eles. Quando a câmera está

diretamente à proa ou à popa, é impossível distinguir se existe *compromisso*, a menos que ele seja substancial.

- (d) Faça as seguintes perguntas:
- (1) Onde estava a câmera em relação aos barcos?
 - (2) A plataforma sobre a qual foi colocada a câmera estava em movimento? Em que direção e em que velocidade?
 - (3) O ângulo se altera à medida que os barcos se aproximam do ponto crítico? Uma panorâmica rápida causa mudanças radicais
 - (4) A câmera tinha o ângulo de visão desobstruído?

APÊNDICE N

JÚRIS INTERNACIONAIS

Ver regras 70.3(a) e 91(b). Este apêndice não pode ser alterado por aviso ou instruções de regata ou prescrições nacionais.

N1 COMPOSIÇÃO, NOMEAÇÃO E ORGANIZAÇÃO

- N1.1** Um júri internacional deve ser composto de velejadores experientes, com excelente conhecimento das *regras* de regata e profunda experiência em *comissões de protesto*. Deve ser independente da comissão de regata ou da comissão técnica e não incluirá nenhum membro desta. Deve ser nomeado pela autoridade organizadora e sujeito à aprovação da autoridade nacional, se assim requerido (vide regra 91(b)), ou pela World Sailing de acordo com a regra 89.2(c).
- N1.2** O júri será composto de um presidente, um vice-presidente, se desejado, e outros membros formando um grupo de no mínimo cinco integrantes. A maioria deve ser de juízes internacionais. O júri pode nomear um secretário que não deve ser um membro do júri.
- N1.3** Não mais do que dois membros serão da mesma autoridade nacional, (três quando o evento se realiza no grupo M, N ou Q).
- N1.4** (a) O presidente de um júri pode nomear um ou mais painéis, constituídos de acordo com as regras N1.1, N1.2 e N1.3. Isso pode ser feito mesmo que o júri completo não seja constituído de acordo com essas regras.
- (b) O presidente de um júri pode nomear painéis de pelo menos três membros cada, dos quais a maioria deve ser de juízes internacionais. Os membros de cada painel devem ser de pelo menos três autoridades nacionais diferentes, exceto no Grupo M, N ou Q, onde devem ser de pelo menos duas autoridades nacionais diferentes. Caso a *parte* não esteja satisfeita com a decisão do painel, ela terá direito a uma audiência perante um painel constituído de acordo com as regras N1.1, N1.2 e N1.3, exceto no que diz respeito aos fatos apurados, desde que o solicite dentro de 30 minutos, ou no prazo prescrito nas instruções de regata, após ser informado da decisão.
- N1.5** Quando o júri completo, ou um painel tem menos de cinco membros, devido a doença ou emergência, e não há disponibilidade de

substitutos qualificados, ele permanece corretamente constituído desde que contenha pelo menos três membros e se pelo menos dois deles são juízes internacionais. Quando houver três ou quatro membros, eles devem ser de três diferentes autoridades nacionais exceto nos grupos M, N e Q, onde devem ser de pelo menos duas autoridades nacionais diferentes.

- N1.6** Quando for considerado desejável que alguns membros não participem na discussão e decisão de um *protesto* ou pedido de reparação, e não houver substituições qualificadas disponíveis, o júri ou painel permanece devidamente constituído se pelo menos três membros permanecem e pelo menos dois deles são Juízes Internacionais.
- N1.7** Em exceção às regras N1.1 e N1.2, a World Sailing pode, em circunstâncias limitadas autorizar um júri internacional composto por um total de apenas três membros. Todos os membros serão Juízes Internacionais. Os membros devem ser de três autoridades nacionais diferentes (duas, nos grupos M, N e Q). A autorização deve ser indicada numa carta de aprovação à autoridade organizadora e no aviso de regata ou instruções de regata, devendo a carta ser colocada no quadro de avisos oficial.
- N1.8** Quando a aprovação da autoridade nacional for necessária para a nomeação de um júri internacional (ver regra 91 (b)), a notificação de aprovação deve ser incluída nas instruções de regata ou ser publicada no quadro oficial de avisos.
- N1.9** Se o júri ou um painel atuar enquanto não estiver devidamente constituído, as suas decisões poderão ser objeto de apelação.

N2 RESPONSABILIDADES

- N2.1** Um júri internacional é responsável por escutar e decidir todos os *protestos*, pedidos de reparação e outras questões apresentadas, com base nas regras da Parte 5. Quando solicitado pela autoridade organizadora, pela comissão de regata ou pela comissão técnica, deve orientá-las e auxiliá-las em qualquer questão que diretamente afete a justiça da competição.
- N2.2** A menos que a autoridade organizadora de outra forma determine, o júri deve decidir:
- (a) questões de elegibilidade, medição ou certificados de barcos;

- (b) quando uma *regra* assim determinar, se autoriza ou não a substituição de competidores, barcos ou equipamento.

N2.3 O júri deve também decidir questões a ele submetidas pela autoridade organizadora, pela comissão de regata ou pela comissão técnica.

N3 PROCEDIMENTOS

N3.1 Os Membros não serão considerados como tendo um *conflito de interesse* significativo (ver regra 63.3) em razão de sua nacionalidade, associação ao clube ou similar. Ao considerar de outro modo um *conflito de interesse* significativo conforme exigido pela regra 63.3, deve-se dar peso considerável ao fato de que as decisões de um júri internacional não podem ser apeladas e isso pode afetar a percepção de justiça e diminuir o nível de conflito que é significativo. Em caso de dúvida, a audiência deve prosseguir conforme permitido pela regra N1.6.

N3.2 Se um painel não concordar com uma decisão, ele pode adiar, caso em que o presidente deve encaminhar o assunto a um painel devidamente constituído com o maior número de membros possível, podendo ser o júri completo.

N4 MÁ CONDUTA (Regra 69)

N4.1 O Código de Ética da World Sailing contém procedimentos que se aplicam a eventos internacionais específicos com respeito à nomeação de uma pessoa para conduzir alguma investigação. Esses procedimentos anulam qualquer disposição conflitante deste apêndice.

N4.2 Uma pessoa será responsável por apresentar ao painel de audiência quaisquer alegações de má conduta de acordo com a regra 69. Esta pessoa não deve ser um membro do painel de audiência, mas pode ser um membro do júri. Essa pessoa será obrigada a fazer a divulgação completa de todo o material que possa ter sido colhido no decorrer da investigação para a pessoa sujeita a alegações de violação da regra 69.

N4.3 Antes de uma audiência, o painel de audiência, na medida do possível, não deve atuar como investigador de quaisquer alegações feitas de acordo com a regra 69. No entanto, durante a audiência, o painel terá o direito de fazer quaisquer perguntas de investigação que considere apropriadas.

N4.4 Se o painel decide convocar uma audiência, todo o material divulgado para que eles tomem essa decisão deve ser revelado à pessoa sujeita às alegações, antes do início da audiência.

APÊNDICE P

PROCEDIMENTOS ESPECIAIS PARA A REGRA 42

Este apêndice apenas se aplica, em seu todo ou em parte, quando o aviso de regata ou as instruções de regata assim determinem.

P1 OBSERVADORES E PROCEDIMENTOS

P1.1 A comissão de protesto pode indicar observadores, incluindo membros da comissão de protesto, para agir de acordo com a regra P1.2. Uma pessoa com um *conflito de interesse* significativo não deverá ser indicada como observador.

P1.2 Se um observador indicado pela regra P1.1 decide que um barco infringiu a regra 42, o barco pode ser punido por, tão breve quanto possível, fazendo um sinal sonoro, apontando uma bandeira amarela na sua direção e claramente identificando o barco bradando, mesmo que ele não esteja mais *em regata*. Um barco assim punido não estará sujeito a outra punição pela regra 42, pelo mesmo incidente.

P2 PUNIÇÕES

P2.1 Primeira Punição

Quando um barco é punido pela primeira vez pela regra P1.2, sua punição será uma Punição de Duas Voltas de acordo com a regra 44.2. Se não o fizer, será desclassificado sem audiência.

P2.2 Segunda Punição

Quando um barco é punido pela segunda vez no mesmo evento, ele deverá imediatamente se retirar da regata. Se não o fizer, será desclassificado sem audiência e sua pontuação não poderá ser descartada.

P2.3 Terceira Punição e Subsequentes

Quando um barco é punido uma terceira vez ou mais vezes no mesmo evento, ele deverá imediatamente se retirar da regata. Se o fizer, ele

será desclassificado sem audiência e sua pontuação não poderá ser descartada. Se não o fizer, será desclassificado sem audiência de todas as regatas do evento, sem qualquer descarte e a comissão de protesto deve considerar a abertura de audiência pela regra 69.2.

P2.4 Punições perto da linha de chegada

Se um barco for punido pelas regras P2.2 ou P2.3 e não tiver sido razoavelmente possível se retirar antes de *chegar*, ele deverá pontuar como se tivesse se retirado imediatamente.

P3 RETARDAMENTO, CHAMADA GERAL OU ANULAÇÃO

Se um barco foi punido pela regra P1.2 e a comissão de regata sinalizou *retardamento*, chamada geral ou *anulação*, a sua punição será cancelada, mas será computada para se determinar o número de vezes que o barco foi punido no decorrer do evento.

P4 LIMITAÇÕES À REPARAÇÃO

Não será concedida reparação a um barco por motivo de uma ação por um membro da comissão de protesto ou observador por ela designado atuando de acordo com a regra P1.2, a menos que a ação tenha sido imprópria, devido a não considerar uma sinalização da comissão de regata ou uma regra da classe.

P5 BANDEIRAS “O” e “R”

P5.1 Quando a regra P5 se aplica

A regra P5 se aplica se as regras da classe permitirem bombear, balançar e dar trancos quando a velocidade do vento exceder um limite especificado.

P5.2 Antes do sinal de Largada

- (a) A comissão de regata pode liberar bombear, balançar e dar tranco, tal como especificado nas regras da classe, içando a bandeira “O” antes ou com o sinal de atenção.
- (b) Se a velocidade do vento baixar do limite especificado após a bandeira “O” ter sido exposta, a comissão de regata pode *retardar* a regata. Antes ou em conjunto com o novo sinal de atenção, a CR içará a bandeira “R” para sinalizar que a regra 42

se aplica, com as alterações feitas pelas regras da classe, ou a bandeira “O”, conforme a regra P5.2(a)

- (c) Se as bandeiras “O” ou “R” forem içadas antes ou com o sinal de atenção, deverão ficar expostas até o sinal de largada.

P5.3 Após o sinal de Largada

Após o sinal de largada,

- (a) se a velocidade do vento exceder o limite especificado, a comissão de regata pode expor a bandeira “O” com repetidos sinais sonoros junto a uma *marca*, sinalizando que as ações serão permitidas, conforme especificado nas regras de classe, após o barco ter passado pela *marca*.
- (b) se a bandeira “O” tiver sido exposta e a velocidade do vento baixar do limite especificado, a CR poderá expor a bandeira “R” com repetidos sinais sonoros junto a uma *marca* para sinalizar que a regra 42 se aplica, com as alterações feitas pelas regras da classe, após passar pela *marca*.

APÊNDICE R

PROCEDIMENTOS PARA APELAÇÕES E PEDIDOS

Ver a regra 70. Uma autoridade nacional pode modificar este apêndice por prescrição, mas não será modificado pelo aviso de regata ou pelas instruções de regata.

O tempo pode ser estendido pela autoridade nacional quando tiver uma boa razão para tal.

R1 APELAÇÕES E PEDIDOS

Apelações, pedidos da comissão de protesto para confirmação ou correção de suas decisões e suas solicitações de interpretações de regras serão feitos de acordo com este apêndice.

R2 ENCAMINHAMENTO DE DOCUMENTOS

R2.1 Para fazer uma apelação:

- (a) no prazo de sete dias depois de ter recebido por escrito a decisão da comissão de protesto ou sua decisão de não reabrir a audiência, o apelante enviará a apelação e uma cópia da decisão da comissão de protesto à autoridade nacional. A apelação deve conter a razão pela qual o apelante acredita que o procedimento ou a decisão da comissão de protesto foi incorreta;
- (b) quando uma audiência não tiver sido concedida, decorridos 30 dias após a entrega do *protesto* ou do pedido de reparação, o apelante enviará à autoridade nacional, no prazo de mais sete dias, uma cópia ou nova apelação com uma cópia do *protesto* ou pedido e qualquer correspondência relevante.
- (c) quando a comissão de protesto não cumpre com a regra 63.6(b), o Apelante enviará, num prazo razoável após a audiência, a apelação com uma cópia do *protesto* ou do pedido e qualquer outro documento relevante.

Se uma cópia do *protesto* ou pedido não estiver disponível, o apelante então enviará uma declaração do seu conteúdo.

R2.2 O apelante também enviará anexo à apelação ou o mais depressa possível, todos os documentos a seguir descritos que foram colocados 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 e a direção e velocidade da correnteza;
- (c) aviso de regata, instruções de regata e quaisquer outros documentos que regem o evento, assim como suas eventuais alterações;
- (d) quaisquer outros documentos relevantes e;
- (e) nomes, endereços postais e eletrônicos e telefones de todas as *partes* da audiência e do presidente da comissão de protesto.

R2.3 Um pedido da comissão de protesto para ratificação ou retificação de sua decisão será encaminhado no prazo de sete dias a contar da data da decisão e incluirá os documentos citados na regra R2.2. Um pedido de interpretação das *regras* incluirá os fatos presumidos.

R3 REONSABILIDADES DA AUTORIDADE NACIONAL E DA COMISSÃO DE PROTESTO

Tendo recebido uma apelação ou pedido de confirmação ou correção, a autoridade nacional enviará cópia da apelação ou solicitação e da decisão da comissão de protesto a todas as *partes* e à comissão de protesto. Solicitará ainda à comissão de protesto os documentos relevantes indicados na regra R2.2 que não tenham sido fornecidos pelo apelante ou pela comissão de protesto, que enviará prontamente tais documentos à autoridade nacional. A autoridade nacional enviará a todas as *partes*, tão logo as tenha recebidas, cópias dos documentos faltantes.

R4 COMENTÁRIOS E ESCLARECIMENTOS

R4.1 As *partes* de uma audiência e a comissão de protesto podem fazer comentários por escrito sobre a apelação ou pedido sobre qualquer

documento citado na regra R2.2, desde que o façam dentro de sete dias após a autoridade nacional disponibilizá-los.

R4.2 A autoridade nacional pode pedir a organizações que não sejam *partes* na audiência, esclarecimentos sobre as *regras* que governam o evento.

R4.3 A autoridade nacional deve enviar os comentários e esclarecimentos às *partes* e à comissão de protesto conforme apropriado.

R5 FATOS INADEQUADOS; REABERTURA DE AUDIÊNCIA.

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, prontamente, apresente nova declaração dos fatos ou outras informações, ou que reabra a audiência e identifique e relate os fatos apurados.

R6 RETIRANDO UMA APELAÇÃO

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

APÊNDICE S

INSTRUÇÕES DE REGATA PADRÃO

Este apêndice só se aplica se o aviso de regata assim prescrever.

Estas Instruções de Regata Padrão podem ser usadas em um evento no lugar das instruções de regata impressa disponibilizada para cada barco. Para usá-las, indique no aviso de regata que "As instruções de regata consistirão das instruções no Apêndice S das RRV, Instruções de Regata Padrão, e nas instruções de regata complementares que serão fixados no quadro oficial de avisos localizado na _____."

As instruções de regata complementares incluirão:

- 1. O local da secretaria do campeonato e do mastro de bandeiras onde os sinais em terra serão expostos (ver IR 4.1abaixo).*
- 2. Uma tabela mostrando o cronograma de regatas, incluindo o dia e data de cada regata programado, o número de regatas programadas para cada dia, a hora do primeiro sinal de atenção de cada dia e a hora limite para um sinal de atenção no último dia programado de regata (IR 5)*
- 3. Uma lista e descrição de cada marca que será usada. (IR 8). Como novas marcas irão se distinguir das marcas originais (IR 10).*
- 4. Os tempos limites, se houverem, que estão listados na IR 12.*
- 5. Qualquer alteração ou inclusão às instruções nesse apêndice.*

Uma cópia das instruções de regata complementares será disponibilizada aos competidores mediante pedido.

INSTRUÇÕES DE REGATA

1 REGRAS

- 1.1 O evento será regido pelas regras, tais como definidas nas *Regras de Regata a Vela*.

2 AVISO AOS COMPETIDORES

- 2.1 Avisos aos competidores serão afixados no quadro oficial de avisos.
- 2.2 As instruções de regata complementares (chamadas abaixo de "suplemento") serão publicadas no quadro oficial de avisos.

3 ALTERAÇÕES NAS INSTRUÇÕES DE REGATA

- 3.1 Qualquer alteração nas instruções de regata será afixada antes das 08:00h do dia em que entrará em vigor, a não ser que esse tempo seja alterado no complemento. Qualquer alteração na programação de regatas, que será afixada até as 20:00h do dia anterior ao dia em que terá efeito.

4 SINALIZAÇÃO EM TERRA

- 4.1 A sinalização em terra será exposta no mastro principal de bandeiras. O suplemento irá dizer sua localização.

5 PROGRAMA DE REGATAS

- 5.1 O suplemento incluirá uma tabela incluindo os dias, datas, número de regatas programadas, a hora do primeiro sinal de atenção de cada dia e a hora limite para o sinal de atenção no último dia programado de regata.
- 5.2 De forma a alertar os barcos que uma regata ou sequência de regatas irá iniciar em breve, a bandeira laranja da linha de largada será hasteada com um sinal sonoro por pelo menos cinco minutos antes de um sinal de atenção seja feito.

6 BANDEIRAS DAS CLASSES

- 6.1 Cada bandeira de classe será a insígnia da classe em um fundo lisos ou como indicado no suplemento.

7 PERCURSOS

7.1 Antes do sinal de atenção, a comissão de regata irá expor o percurso a ser usado e ela também poderá expor o rumo aproximado da primeira *marca*.

7.2 Os diagramas nas páginas seguintes a IR 13 mostram os percursos, a sequência em que as *marcas* devem ser passadas e o lado em que devem ser deixadas. O suplemento poderá incluir percursos adicionais.

8 MARCAS

8.1 Uma lista das *marcas* a serem usadas, incluindo uma descrição de cada uma delas, será incluída no suplemento.

9 LARGADA

9.1 As regatas terão as largadas conforme as RRV 26.

9.2 A linha de largada será entre um mastro expondo uma bandeira laranja no barco da comissão de regata e o lado do percurso da *marca* de largada.

10 MUDANÇA DA PRÓXIMA PERNA DO PERCURSO

10.1 Para mudar a próxima perna do percurso a comissão de regata colocará uma nova *marca* (ou moverá a linha de chegada) e removerá a *marca* original tão logo quanto possível. Quando em uma mudança subsequente uma nova *marca* for substituída, será por uma *marca* original

11 CHEGADA

11.1 A linha de chegada será entre um mastro expondo uma bandeira azul na comissão de regata e o lado do percurso da *marca* de chegada.

12 TEMPO LIMITE

12.1 O suplemento dirá quais dos seguintes limites de tempo, se houver, serão aplicados e, para cada, o tempo limite.

- Tempo limite Marca 1 Tempo limite para o primeiro barco passar pela *marca* 1.
- Tempo Limite Total Tempo limite para o primeiro barco *navegar o percurso*.
- Janela de chegada Tempo limite para os barcos chegarem

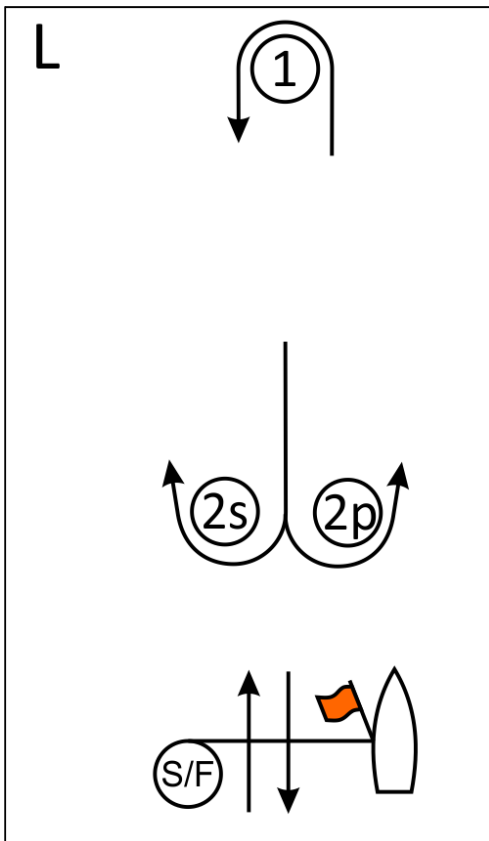
depois do primeiro barco *navegar o percurso*.

- 12.2** Se nenhum barco passar pela Marca 1 dentro do seu tempo limite, a regata deverá ser anulada.
- 12.3** Os barcos que não chegarem dentro da Janela de Chegada serão pontuados como DNF, sem audiência. Isto altera as RRV 35, A5.1 e A5.2.

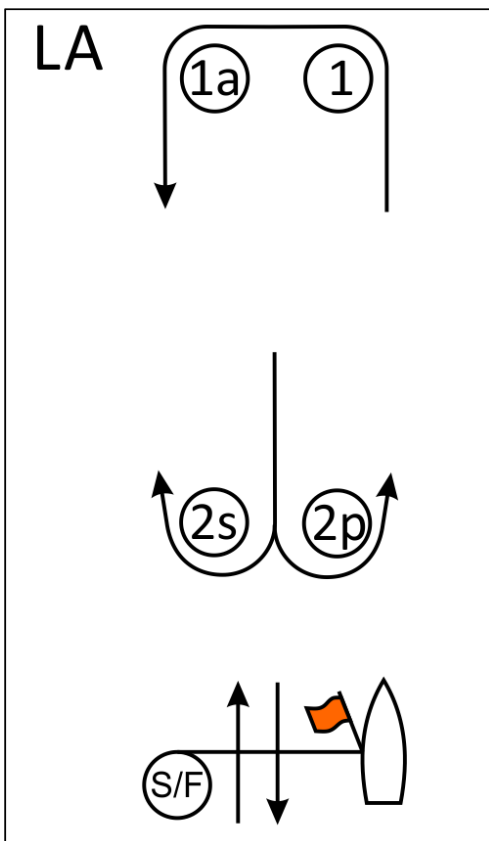
13 PROTESTOS E PEDIDOS DE REPARAÇÃO

- 13.1** Formulários de pedido de audiência estarão disponíveis na secretaria do campeonato. *Protestos* e pedidos de reparação ou reabertura deverão ser entregues na secretaria dentro do tempo limite apropriado.
- 13.2** Para cada classe, o tempo limite para *protesto* será de 60 minutos após o último barco chegar na última regata do dia ou a comissão de regata sinalizar que não haverá mais regatas naquele dia, o que for mais tarde.
- 13.3** Avisos serão postados até 30 minutos após o tempo limite de *protesto* para informar aos competidores das audiências em que são partes ou testemunhas e onde as audiências ocorrerão.
- 13.4** Avisos de *protestos* pela comissão de regata, comissão técnica ou comissão de protesto serão postados para informar os barcos conforme as RRV 60.2(d).

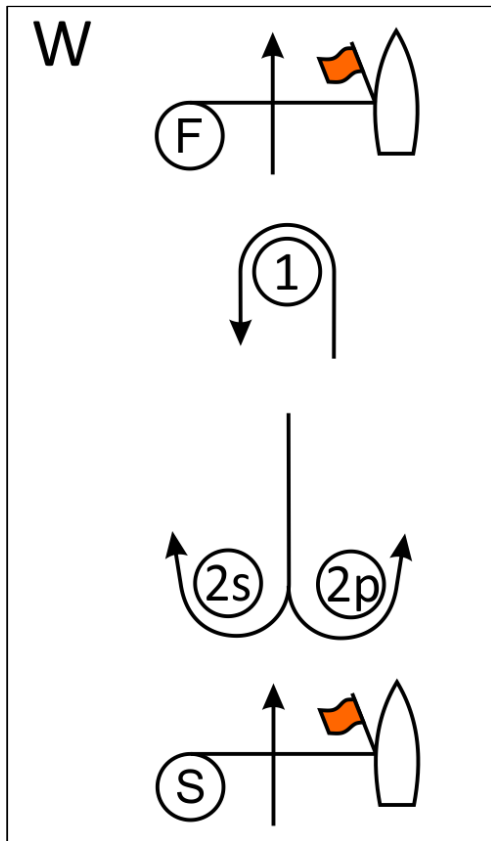
DIAGRAMAS DE PERCURSO



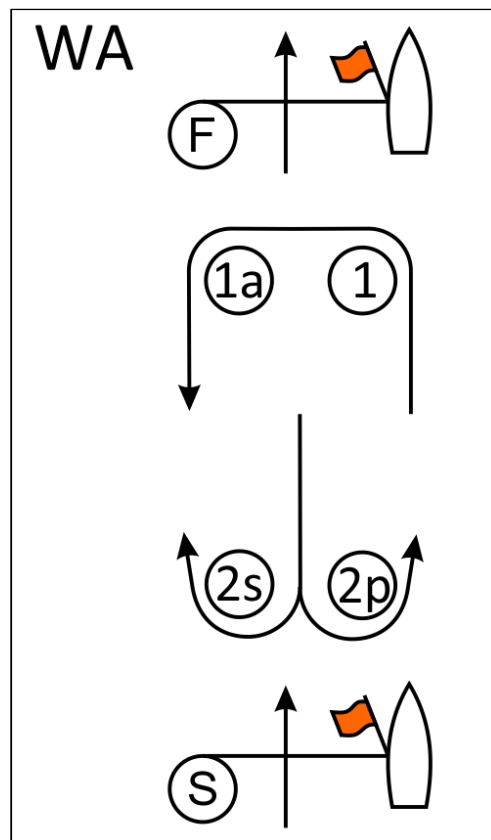
Percurso L – Barla/Sota com chegada em popa	
Sinal	Sequência das montagens
L2	Largada – 1 – 2s/2p – 1 – Chegada
L3	Largada – 1 – 2s/2p – 1 – 2s/2p – 1 – Chegada
L4	Largada – 1 – 2s/2p – 1 – 2s/2p – 1 – 2s/2p – 1 – Chegada



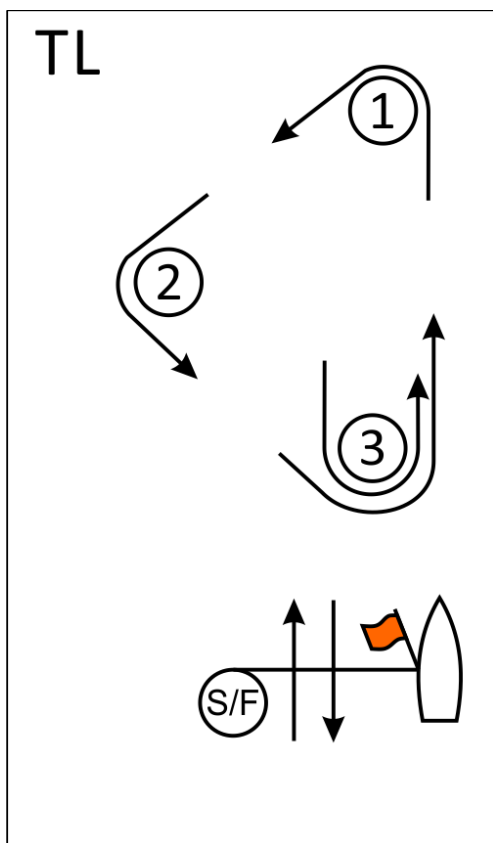
Percurso LA – Barla/Sota com Marca de 'Offset Mark' e chegada em Popa	
Sinal	Sequência das montagens
LA2	Largada – 1 – 1a – 2s/2p – 1 – 1a – Chegada
LA3	Largada – 1 – 1a – 2s/2p – 1 – 1a – 2s/2p – 1 – 1a – Chegada
LA4	Largada – 1 – 1a – 2s/2p – 1 – 1a – 2s/2p – 1 – 1a – 2s/2p – 1 – 1a – Chegada



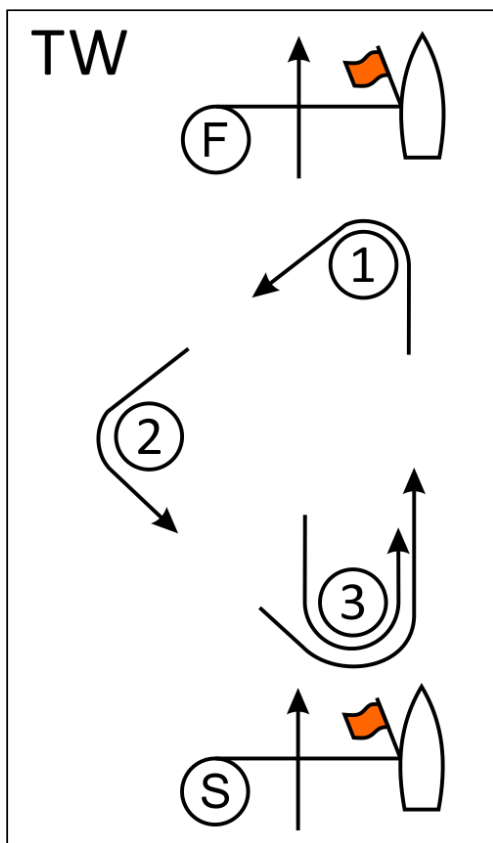
Percurso W – Barla/Sota com chegada no contravento	
Sinal	Sequência das montagens
W2	Largada – 1 – 2s/2p – Chegada
W3	Largada – 1 – 2s/2p – 1 – 2s/2p – Chegada
W4	Largada – 1 – 2s/2p – 1 – 2s/2p – 1 – 2s/2p – Chegada



Percurso WA – Barla/Sota com Marca de 'Offset' e chegada no contravento	
Sinal	Sequência das montagens
WA2	Largada – 1 – 1a – 2s/2p – Chegada
WA3	Largada – 1 – 1a – 2s/2p – 1 – 1a – 2s/2p – Chegada
WA4	Largada – 1 – 1a – 2s/2p – 1 – 1a – 2s/2p – 1 – 1a – 2s/2p – Chegada



Percurso TL – Triângulo com chegada em Popa	
Sinal	Sequência das montagens
TL2	Largada – 1 – 2 – 3 – 1 – Chegada
TL3	Largada – 1 – 2 – 3 – 1 – 3 – 1 – Chegada
TL4	Largada – 1 – 2 – 3 – 1 – 3 – 1 – 3 – 1 – Chegada



Percurso TW – Triângulo com chegada no contravento	
Sinal	Sequência das montagens
TW2	Largada – 1 – 2 – 3 – Chegada
TW3	Largada – 1 – 2 – 3 – 1 – 3 – Chegada
TW4	Largada – 1 – 2 – 3 – 1 – 3 – 1 – 3 – Chegada

APÊNDICE T

ARBITRAGEM

Todo ou parte deste apêndice apenas se aplica, quando o aviso de regata ou as instruções de regata assim determinem.

A Arbitragem acrescenta mais uma etapa ao processo de solução de protestos, mas pode eliminar a necessidade de algumas audiências, acelerando assim o processo em eventos em que muitos protestos são esperados. Mais orientações sobre Arbitragem podem ser encontradas no Manual de Juízes da World Sailing, que pode ser baixado no endereço eletrônico da World Sailing.

T1 PUNIÇÕES PÓS REGATA

- (a) Desde que a regra 44.1(b) não se aplique, um barco que tenha infringido uma ou mais regras da Parte 2 ou regra 31 poderá optar por uma Punição Pós Regata a qualquer momento entre o término da regata e o início da audiência envolvendo o incidente.
- (b) A punição Pós Regata será uma pontuação de 30% calculada conforme a regra 44.3(c). No entanto a regra 44.1(a) se aplica.
- (c) Um barco aceita a Punição Pós Regata entregando uma declaração por escrito a um membro da comissão de protesto ou a um Arbitro, especificando que ele aceita a punição e identificando o número da regata, o local e quando o incidente aconteceu.

T2 REUNIÃO DE ARBITRAGEM

Uma reunião de arbitragem será feita antes da audiência de *protesto* para cada incidente resultante de um *protesto* por um barco envolvendo uma ou mais regras da Parte 2 ou regra 31, somente se cada *parte* for representada por uma pessoa que tenha estado a bordo na hora do incidente. Não serão permitidas testemunhas. No entanto, se o arbitro decidir que a regra 44.1(b) poderá ser aplicada, ou se a arbitragem não for apropriada ao incidente, a reunião não será feita ou se já tiver começado, será encerrada.

T3 OPINIÃO DO ÁRBITRO

Baseado nas evidências fornecidas pelos representantes, o árbitro irá fornecer sua opinião sobre como a comissão de protesto provavelmente decidirá:

- (a) o *protesto* é inválido,
- (b) nenhum barco será punido por infringir uma *regra*, ou
- (c) um ou mais barcos serão punidos por infringir uma *regra*, identificando os barcos e as punições.

T4 RESULTADOS DA REUNIÃO DE ARBITRAGEM

Depois do árbitro dar sua opinião,

- (a) o barco poderá aceitar a Punição Pós Regata, e
- (b) o barco poderá solicitar para retirar o *protesto*. O árbitro pode então agir em nome da comissão de protesto de acordo com a regra 63.2(a) para permitir a retirada.

A menos que todos os *protestos* envolvendo o incidente sejam retirados, a audiência de protesto deverá acontecer.

MEDALHISTAS OLÍMPICOS DA VELA BRASILEIRA

1968  BRONZE	Cidade do México – México Reinaldo Conrad / Burkhard Cordes	Flying Dutchman
1976  BRONZE	Montreal – Canadá Reinaldo Conrad / Burkhard Cordes	Flying Dutchman
1980  OURO  OURO	Moscou – U.R.S.S. Marcos Soares / Eduardo Penido Alex Welter / Lars Bjorkstrom	470 Tornado
1984  PRATA	Los Angeles – EUA Torben Grael / Ronald Senft / Daniel Adler	Soling
1988  BRONZE  BRONZE	Seul – Coréia do Sul Lars Grael / Clinio de Freitas Torben Grael / Nelson Falcão	Tornado Star
1996  OURO  OURO  BRONZE	Atlanta – EUA Robert Scheidt Torben Grael / Marcelo Ferreira Lars Grael / Henrique Pellicano	Laser Star Tornado
2000  PRATA  BRONZE	Sidney – Austrália Robert Scheidt Torben Grael / Marcelo Ferreira	Laser Star
2004  OURO  OURO	Atenas – Grécia Robert Scheidt Torben Grael / Marcelo Ferreira	Laser Star
2008  PRATA  BRONZE	Pequim – China Robert Scheidt / Bruno Prada Fernanda Oliveira / Isabel Swan	Star 470
2012  BRONZE	Londres – Inglaterra Robert Scheidt / Bruno Prada	Star
2016  OURO	Rio de Janeiro – Brasil Martine Grael / Kahena Kunze	49er Fx
2020  OURO	Tóquio – Japão Martine Grael / Kahena Kunze	49er FX