

Przepisy klasowe klasy **ILCA**

Wersja **2023**

Tłumaczenie: Michał Jodłowski

Istotne zmiany od wersji 2018 oznaczone czerwonym kolorem

WSTĘP

Głównym założeniem przepisów klasowych klasy ILCA jest to, że wszelkie modyfikacje jachtu są zabronione, chyba że są dozwolone przez te przepisy.

W przypadku konfliktu pomiędzy wersjami językowymi, wiążący jest tekst angielski.

Część 1

Cel

ILCA jest jachtem one-design, na którym rywalizacja ma miejsce pomiędzy sternikami, a nie jachtami i wyposażeniem.

Zasada podstawowa

Zawodnicy w klasie ILCA muszą rywalizować w zgodzie z tymi Przepisami, korzystając jedynie z kadłuba, osprzętu, okuć, drzewca, żagla i listew wyprodukowanych przez producenta zaaprobowanego przez World Sailing i Międzynarodowe Stowarzyszenie Klasy Laser (ILCA) ściśle trzymając się specyfikacji (nazywanych dalej Podręcznikiem Konstrukcji) zarejestrowanej przez World Sailing.

Dokonywanie jakichkolwiek modyfikacji lub uzupełnień w kształcie kadłuba, jego konstrukcji, osprzęcie, rodzaju osprzętu, umiejscowieniu osprzętu, okuciach, rodzaju okuć, umiejscowieniu okuć, drzewcach, żaglu i listwach dostarczonych przez producenta jest zabronione, chyba że modyfikacja ta jest dozwolona przez część 2 lub 3 tych Przepisów.

Identyfikacja kadłuba

Wszystkie jachty muszą mieć numer identyfikacyjny wytłoczony na pokładzie, pod uchem dziobowym lub na rufie. Numerem tym musi być numer na żaglu lub unikalny numer seryjny.

Jachty z numerem żagla większym niż 148200 muszą nosić unikalną naklejkę konstrukcyjną World Sailing, która została zakupiona przez producenta od Międzynarodowego Stowarzyszenia Klasy ILCA. Naklejka musi nosić numer na żaglu wystawiony przez Międzynarodowe Stowarzyszenie Klasy ILCA i być na stałe przymocowana przez producenta na tylnej ścianie kokpitu.

Identyfikacja żagla

Żagle wyprodukowane po 1 stycznia 2001 muszą mieć guzik autoryzowanego żaglomistrza klasy ILCA zakupiony od Międzynarodowego Stowarzyszenia Klasy ILCA. Guzik ten musi być przymocowany w okolicy rogu halsowego żagla. Żagle ILCA 7 MKII muszą mieć pomarańczowy guzik, żagle ILCA 6, ILCA 4 i ILCA 7 MKI (krój horyzontalny) muszą mieć czerwone guziki.

Definicja Producenta

Producent to wytwórca, który wytwarza kadłub, osprzęt, okucia, drzewca, żagle i listwy ściśle trzymając się Podręcznika Konstrukcji i został zaaprobowany jako Producent przez World Sailing i Międzynarodowe Stowarzyszenie Klasy Laser (ILCA).

Część 2

1. Schematy pomiarowe

[Schematy Pomiarowe](#) są częścią tych Przepisów.

Drzewca, żagle, listwy, miecz, ster oraz umiejscowienie okuć i osprzętu muszą być w zgodzie ze [Schematami Pomiarowymi](#).

2. Pomiary

W przypadku sporu zarzucającego niestosowanie się do Podręcznika Konstrukcji, sprawa, wraz z wszystkimi ważnymi informacjami, musi zostać przedstawiona Głównemu Mierniczemu Międzynarodowego Stowarzyszenia Klasy ILCA w Biurze Międzynarodowym, który po konsultacji z Oficerem Technicznym World Sailing wyda ostateczną decyzję w sprawie.

W przypadku sporu pomiarowego dotyczącego kadłuba, drzewc, żagla, listew, miecza i steru, olinowania, rodzaju okuć i osprzętu oraz ich umiejscowienia nie będącego wyraźnie opisanego przez te Przepisy, Schematy Pomiarowe oraz Zarządzenia Pomiarowe, następująca procedura musi zostać przyjęta:

Należy wybrać i zmierzyć, używając jednakowej techniki, próbę 10 innych jachtów. Wymiary spornego jachtu muszą zawierać się pomiędzy minimalnymi a maksymalnymi wymiarami zmierzonymi w tych 10 jachtach, lub być im równe. Jeśli jacht budzący wątpliwości znajdzie się poza tymi wymiarami, sprawa musi zostać przedstawiona Głównemu Mierniczemu Międzynarodowego Stowarzyszenia Klasy ILCA w Biurze Międzynarodowym, który wyda ostateczną decyzję. Jeśli jakkolwiek z wymiarów zmierzonych w próbie jest uznany za nietypowy, wszystkie ważne informacje muszą być przekazane przez Stowarzyszenie Klasy do World Sailing.

3. Systemy Regulacji, Linki Regulacji i Okucia.

(a) Definicje Systemów Regulacji

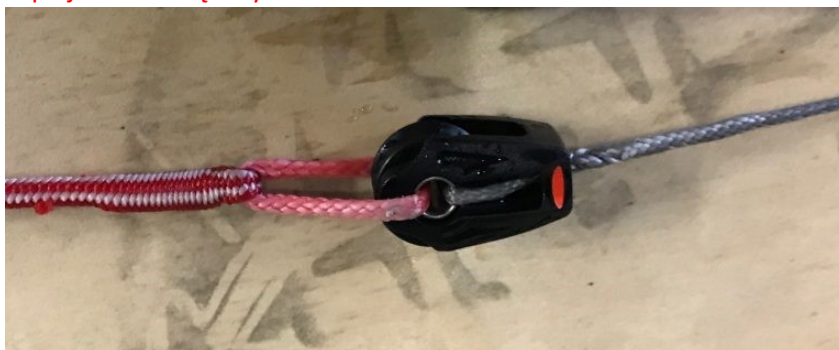
- i. Cunningham, outhaul, obciążacz bomu, trójkąt i szoty są Systemami Regulacji. Systemy Regulacji Cunningham, outhaul i obciążacz bomu mogą składać się z więcej niż jednej linki regulacji, zgodnie z przepisami 3(d)i, 3(e)i oraz 3(f)i. Każda z Linek Regulacji musi być pojedynczą linką o jednolitej grubości i z tego samego materiału. Linka jest Linką regulacji, jeśli jakkolwiek jej część przesuwana jest wzdłuż swojej osi podczas trymowania Systemu Regulacji. Linka służąca tylko i wyłącznie do mocowania elementów nazywana jest Krawatem.
- ii. Dla potrzeb tych definicji, Standardowymi Okuciami są:
 - Plastikowa kipa cunninghamu
 - Plastikowa knaga cunninghamu
 - Bloczek szotów
 - Plastikowa knaga outhaulu
 - Bloczek obciążacza bomu z knagą
 - Bloczek obciążacza bomu z haczykiem
 - Haczyk obciążacza bomu
 - Plastikowe kipy trójkąta
 - Plastikowa knaga trójkąta
- iii. „Opcjonalne” okucie to okucie lub bloczek zastępujący lub dodany do Standardowego Okucia zgodnie z tymi Przepisami.
- iv. Okucie „Dostarczone przez Producenta” zastępuje Standardowe Okucie zgodnie z tymi przepisami.
- v. „Punkt Zwrotny” to rolka w bloczku, pętla z liny, pętla z liny wzmocniona kauszą, okucie outhaulu, szekla, część okucia, remizka w żaglu i maszt lub bom (gdy linka przechodzi

dookoła nich). Jednakże, kipa cunninghamu, „opcjonalne” bloczki zamontowane do „dostarczonego przez producenta” pokładowego okucia do bloczków, knaga cunninghamu oraz „opcjonalne” knagi szczękowe zamontowane do „dostarczonej przez producenta” pokładowej podstawki do knag nie będą brane liczone jako „punkty zwrotne” dla potrzeb przepisów 3(e) i oraz 3(f)i.

- vi. Gdy „opcjonalny” bloczek lub guma są przymocowane do okucia, linki, masztu, bomu lub żagla, może to być uczynione używając szekli, zatrząsków, kulek, haczyków i/lub krawata.

(b) Linki regulacji i okucia

- i. Linki regulacji muszą być naturalną lub syntetyczną liną. **z wyjątkiem że włókna aramidowe (na przykład kevlar) nie mogą być stosowane w cunninghamie i obciążaczu bomu.**
- ii. Linki regulacji muszą być jednolitej grubości, **ale mogą mieć niejednorodną grubość na potrzeby szplajsu na obciążonym końcu.**



- iii. W systemie regulacji, w którym dozwolone jest korzystanie z więcej niż jednej linki regulacji, linki o różnych średnicach nie mogą być ze sobą łączone.
- iv. „Opcjonalne” bloczki dozwolone w cunninghamie, obciążaczu bomu i outhaulu nie mogą być dłuższe niż 40mm.
- v. Dozwolone jest użycie jedynie pojedynczych lub podwójnych „opcjonalnych” bloczków. Pojedynczy bloczek to bloczek z jedną rolką; podwójny bloczek to bloczek z dwoma rolkami. „Opcjonalne” bloczki mogą zawierać ucho, krętlik i/lub szeklę.
- vi. Plastikowe kipy i knagi rowkowe mogą być zastąpione **okuciami umieszczonymi w tym samym i mającymi identyczny rozmiar i kształt. Knagi rowkowe mogą zawierać wcięcie do mocowania liny.**



- vii. Plastikowa kipa cunninghamu może być zastąpiona kipą tego samego rodzaju posiadającą wkładkę ze stali nierdzewnej, pod warunkiem, że ma ten sam rozstaw otworów na śruby.

viii. „Dostarczone przez producenta” okucia pokładowe (pokładowe okucie do bloczków i pokładowa podstawka do knag)

- a) Kipa cunninghamu może zostać zastąpiona w tym samym miejscu „dostarczonym przez producenta” pokładowym okuciem do bloczków, do którego można zamontować 1 lub 2 „opcjonalne” pojedyncze bloczki.



„Opcjonalne” bloczki nie mogą być zamontowane do kipy cunninghamu. Kipa cunninghamu lub „dostarczone przez producenta” pokładowe okucie do bloczków, z jednym lub dwoma „opcjonalnymi” pojedynczymi bloczkami może być użyte do poprowadzenia linek regulacji cunninghamu i/lub outhaulu do knag pokładowych.

- b) „Opcjonalne” bloczki pokładowe mogą być podparte sprężyną, kulką, plastikową rurką lub taśmą.
- c) Knaga rowkowa cunninghamu może być zastąpiona w tym samym miejscu „dostarczoną przez producenta” pokładową podstawką do knag, do której mogą być zamocowane dwie „opcjonalne” knagi szczękowe (cunningham i outhaul), mające rozstaw otworów na śruby 27mm. Te dwie knagi szczękowe mogą zawierać mostek i kipę posiadającą, lub nie, rolki na tylnym wyjściu.

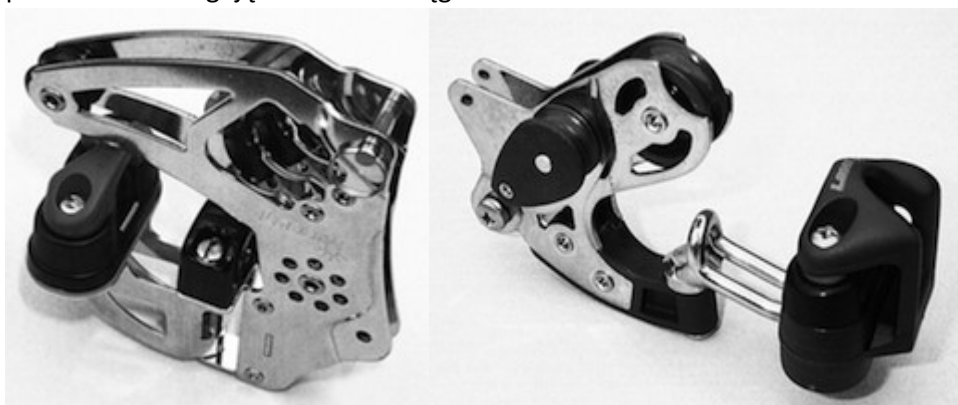


- d) Linki regulacji nie mogą być przywiązane do żadnej części kipy cunninghamu, „dostarczonego przez producenta” pokładowego okucia do bloczków i zamontowanych na nim „opcjonalnych” bloczków, knagi rowkowej cunninghamu, „dostarczonej przez producenta” pokładowej podstawki do knag i „opcjonalnych” knag szczękowych, jak i ich mostków i kip.

- ix. Rączki z liny okryte plastikową/gumową rurką i/lub taśmą mogą być użyte w dowolnym miejscu na wolnym końcu linki regulacji.
 - x. Wolne końce różnych linek regulacji (z wyjątkiem szotów) mogą być ze sobą związane i/lub przywiązane do dowolnego okucia pokładowego lub miecza, jego rączki lub pętli z liny używanej do przymocowania linki zabezpieczającej. Wolne końce linek regulacji nie mogą być przywiązane do linki elastycznej (z wyjątkiem szotów).
 - xi. W celu zabezpieczenia masztu na wypadek wywrotki, luźna linka zabezpieczająca lub linka elastyczna musi być zawiązana/przymocowana pomiędzy kipą cunninghamu lub pokładowym okuciem na bloczki a masztowym okuciem obciążacza bomu lub masztowym okuciem bomu. Zatrzaski, haczyki, szekle i kulki mogą być wykorzystane do zamocowania linki zabezpieczającej.
 - xii. Punkty odniesienia (znaczniki) mogą być umieszczone na pokładzie, drzewcach i linkach.
- (c) Szoty – patrz również przepisy 3(a) i 3(b)
- i. Szoty muszą być pojedynczą liną. Muszą być zamocowane do ucha bloczka na noku bomu, później przechodzić przez bloczek trójkąta, bloczek na noku bomu, ucho na bomie, przedni bloczek na bomie i bloczek szotów. Za bloczkiem szotów musi znajdować się węzeł, lub szoty muszą być przywiązane, tak by koniec szotów nie mógł wyjść z bloczka szotów. Nie można trzymać szotów trzymając je za przednim bloczkiem na bomie z wyjątkiem, gdy wykonuje się zwrot na wiatr lub z wiatrem.
 - ii. Koniec szotów może być również przywiązany do podstawy bloczka szotów, pasa balastowego, linki mocującej pas balastowy lub jego linki elastycznej. W przypadku korzystania z tej możliwości, wypełnia ona wymóg posiadania węzła z przepisu 3(c)i.
 - iii. Bloczek szotów może być zastąpiony dowolnym rodzajem pojedynczego bloczka, posiadającym, lub nie, wewnętrzny lub dołączany kabestan, pod warunkiem zamocowania go w pozycji wyznaczonej na Schemacie Pomiarowym. Bloczek może być podparty sprężyną, plastikową rurką lub taśmą.
 - iv. Jedna rowkowa lub szczękowa knaga szotów dowolnego rodzaju może być zamontowana na każdej stronie pokładu na miejscu oznaczonym na Schemacie Pomiarowym.
- (d) Obciążacz bomu – patrz również przepisy 3(a) i 3(b)
- i. Obciążacz bomu musi być zamontowany pomiędzy masztowym okuciem obciążacza bomu a okuciem haczyka na bomie. Obciążacz bomu może się składać z bloczka obciążacza bomu z knagą, bloczka obciążacza bomu z haczykiem, nie więcej niż dwóch linek regulacji, pętli i/lub „opcjonalnych” bloczków dla dodatkowych przełożeń używając nie więcej niż 7 „punktów zwrotnych”.
 - ii. Bloczek obciążacza bomu z knagą musi być bezpośrednio przymocowany do masztowego okucia obciążacza bomu lub do „opcjonalnego” krętlika, który musi być przymocowany do masztowego okucia obciążacza bomu.
 - iii. Do przymocowana bloczka obciążacza bomu z knagą lub krętlika do masztowego okucia obciążacza bomu może zostać użyta szekla.
 - iv. Długość krętlika, szekli lub krętlika wraz z szeklą nie może przekraczać 80mm po naprężeniu.
 - v. Bloczek obciążacza bomu z haczykiem może być wyposażony w zapasowy haczyk.
 - vi. Haczyk może być prosty lub wygięty. Może być utrzymywany w ukuciu za pomocą taśmy, linki elastycznej lub rzepa.

- vii. Błoczek obciążacza bomu z haczykiem może być zastąpiony „opcjonalnym” błoczkiem obciążacza bomu z haczykiem, który może mieć zapasowy haczyk.
- viii. „Opcjonalne” pojedyncze błoczki mogą być przymocowane do błoczka obciążacza bomu z knagą, po jednej lub po obu stronach, używając przetyczki lub nita przez otwór mocujący błoczka obciążacza bomu z knagą.
- ix. Otwór w masztowym okuciu obciążacza bomu może zostać rozwiercony w celu pomieszczenia przetyczki o większej średnicy.
- x. „Dostarczone przez producenta” knagujące okucie obciążacza bomu
 - a) Błoczek obciążacza bomu z knagą może zostać zastąpiony „dostarczonym przez producenta” knagującym okuciem obciążacza bomu, które posiada „punkty zwrotne” i knagę szczękową.

Poniższe zdjęcia ukazują 2 zgodne z przepisami klasowymi „Dostarczone przez producenta” knagujące okucia obciążacza bomu:



- b) To okucie musi być bezpośrednio przymocowane do masztowego okucia obciążacza bomu.
 - c) To okucie nie może być w żaden sposób modyfikowane.
- (e) Cunningham – patrz również przepisy 3(a) i 3(b)
- i. Cunningham może się składać z nie więcej niż 3 linek regulacji i „opcjonalnych” błoczków lub pętli dla dodatkowych przełożeń używając nie więcej niż 5 „punktów zwrotnych”.
 - ii. Linka regulacji cunninghamu musi być bezpiecznie przymocowana do masztu, masztowego okucia bomu, masztowego okucia obciążacza bomu, krętlika lub szekli używanych do przymocowania błoczka obciążacza bomu z knagą, punktu mocowania cunninghamu na „dostarczonym przez producenta” knagowym okuciu obciążacza bomu lub ucha opcjonalnego błoczka z uchem przymocowanego do punktu mocowania cunninghamu na „dostarczonym przez producenta” knagowym okuciu obciążacza bomu. Linka regulacji cunninghamu musi przechodzić przez remizkę rogu halsowego żagla jako linka ruchoma.
Remizka rogu halsowego żagla musi być przynajmniej 1 z nie więcej niż 5 „punktów zwrotnych” dozwolonych przez przepis 3(e)i.
 - iii. Dodatkowe przełozenia mogą być uzyskane przy użyciu pętli z liny, „opcjonalnych” błoczków oraz bomu, remizki rogu halsowego żagla, masztowego okucia bomu, masztowego okucia obciążacza bomu, szekli użytej do przymocowania błoczka obciążacza bomu z knagą lub krętlika, krętlika lub punktu mocowania cunninghamu na „dostarczonym przez producenta” knagowym okuciu obciążacza bomu.

- iv. Pokładowe okucie do bloczków i pokładowa podstawka do knag
Linka regulacji cunninghamu musi przechodzić dokładnie raz przez kipę cunninghamu lub „opcjonalny” pojedynczy bloczek przymocowany do „dostarczonego przez producenta pokładowego okucia do bloczków i musi przechodzić dokładnie raz przez knagę rowkową cunninghamu lub „opcjonalną” knagę szczękową przymocowaną do „dostarczonej przez producenta” pokładowej podstawki do knag.
- (f) Outhaul – patrz również przepisy 3(a) i 3(b)
 - i. Outhaul może się składać z nie więcej niż 2 linek regulacji i „opcjonalnych” bloczków lub pętli dla dodatkowych przełożeń używając nie więcej niż 6 „punktów zwrotnych”.
 - ii. Linka regulacji outhaulu musi być przymocowana do noku bomu, kipy outhaulu, żagla lub systemu szybkiego odczepiania i musi przynajmniej raz przechodzić przez kipę outhaulu jako linka ruchoma. Kipa outhaulu musi być przynajmniej 1 z nie więcej niż 6 „punktów zwrotnych” dozwolonych przez przepis 3(f)i.
 - iii. Dodatkowe przełozenia mogą być uzyskane tworząc pętle w linkach lub dodając „opcjonalne” bloczki do linki i/lub używając kipy outhaulu, knagi rowkowej outhaulu, bomu, masztu lub masztowego okucia bomu. „Opcjonalny” bloczek może być przymocowany do kipy outhaulu, pod warunkiem, że spełniony jest również wymóg przepisu 3(f)ii. „Opcjonalny” bloczek może być przymocowany do knagi rowkowej outhaulu.
 - iv. „Opcjonalny” bloczek może być przymocowany do rogu szotowego żagla lub do systemu szybkiego odczepiania.
 - v. Jeden lub dwa „opcjonalne” bloczki mogą być przymocowane do masztowego okucia bomu, lub przy połączeniu masztu i masztowego okucia bomu. Ich „punkt zwrotny” nie może być dalej niż 100mm od środka bolca masztowego okucia bomu (masztowe okucie bomu można odwrócić). Bloczek może być również przymocowany do masztowego okucia bomu za pomocą nita lub przetyczki.
 - vi. Linka elastyczna może być użyta jako inhaul rogu szotowego żagla.
 - vii. Linka elastyczna i/lub pętle z linki (pętle z linki mogą być częścią linki regulacji) mogą być zawiązane dookoła bomu i/lub linek regulacji outhaulu w celu utrzymania linek outhaulu blisko bomu.
 - viii. Outhaul poprowadzony na pokład
 - a) Gdy linka regulacji outhaulu jest poprowadzona na pokład, musi ona przechodzić dokładnie raz przez kipę cunninghamu lub „opcjonalny” pojedynczy bloczek outhaulu przymocowany do „dostarczonego przez producenta” pokładowego okucia do bloczków i musi przechodzić dokładnie raz przez „opcjonalną” knagę szczękową przymocowaną do „dostarczonej przez producenta” pokładowej podstawki do knag.
 - b) Knaga rowkowa outhaulu na bomie nie może zostać usunięta.

- (g) Mocowanie rogu szotowy – patrz również przepisy 3(a) i 3(b)
- i. Róg szotowy żagla musi być przymocowany do bomu za pomocą krawata lub parcianego paska owiniętego dookoła bomu i przez remizkę, który może, lecz nie musi być zapinany, system szybkiego odczepiania przymocowany do krawata lub miękkiego paska owiniętego dookoła bomu, lub „dostarczony przez producenta” pierścień ze stali nierdzewnej posiadający system szybkiego odczepiania. Dodatkowy krawat przedłużający outhaul może być stosowany pomiędzy rogiem szotowym żagla i outhauliem albo systemem szybkiego odczepiania.



- ii. Jeżeli róg szotowy jest mocowany krawatem, dozwolone jest poprowadzenie go przez twarde kulki z otworami i/lub rurki w celu zmniejszenia tarcia.
- (h) Trójkąt – patrz również przepisy 3(a) i 3(b)
- i. Trójkąt musi być jedną linką. Musi być poprowadzony jako zamknięta, prosta pętla przez kipy trójkąta, z wolnym końcem przechodzącym przez knagę trójkąta. Szplajs może być stosowany na zajętych końcach, pod warunkiem, że nie przechodzi on przez najbliższą kipe trójkąta.
 - ii. Pomiędzy bločkami trójkąta można stosować sprężynę, kulkę lub taśmę.

4. Numery na żaglu, litery przynależności krajowej i flaga narodowa.

(Pozycja numerów na żaglu dla Radiala i 4.7 określona jest w części 4, przepisach 29(e) i 30(e).)

- (a) Dla jachtów z numerem na żaglu do 148199 numerem na żaglu jest numer wytłoczony na pokładzie pod uchem dziobowym lub na rufie lub noszony na tabliczce na tylnej ścianie kokpitu.
Dla jachtów z numerem na żaglu od 148200, numerem na żaglu jest numer noszony na unikalnej naklejce konstrukcyjnej World Sailing przymocowanej na tylnej ścianie kokpitu.
- (b) Wszystkie numery muszą być zgodne z Przepisami Regatowymi Żeglarstwa, z wyjątkiem zmian naniesionych przez te Przepisy dotyczących rodzaju, pozycji i minimalnych wymiarów:
Wysokość 300 mm
Szerokość 200 mm (z wyjątkiem numeru 1)
Grubość 45 mm
Przestrzeń pomiędzy sąsiednimi numerami minimum 50 mm
Numery muszą być równomiernie rozmieszczone
Numery na prawym halsie muszą być umieszczone powyżej tych na lewym halsie

Każda cyfra numeru na żaglu musi być jednego koloru. Numer na żaglu musi być wyraźny i łatwy do odczytania.

Od 1 marca 1998 numery na żaglu i litery przynależności krajowej muszą być z materiału samoprzylepnego. Użycie markerów permanentnych i tym podobnych w celu naniesienia numerów i liter przynależności krajowej na żagiel jest zabronione.

- (c) Dla żagli z numerami powyżej 15300 i żagli zakupionych po 1 czerwca 1993, numery na żaglu muszą być przyklejone lub przyszyte na obu stronach żagła tak, że dół numerów na prawym halsie znajduje się na linii równoległej do i 400 mm (+/- 12 mm) poniżej szwu na środkowej kieszeni na listwę. Dół numerów na lewym halsie musi się znajdować na linii równoległej do i 400 mm (+/- 12 mm) poniżej dołu numerów na prawym halsie. Numery na prawym halsie muszą się zaczynać 100 mm (+/- 12mm) od liku wolnego. Numery na lewym halsie muszą kończyć się 100 mm (+/- 12mm) od liku wolnego.

(Instrukcja umieszczania numerów na żaglu znajduje się na rysunku na stronach 25-28 Handbooka)

- (d) Numery na żaglu od 131000, żagle kupione po 1 czerwca 1993 i nowe żagle posiadające oznaczenie „New Numbers” muszą nosić czytelne numery, w których ostatnie 4 cyfry są w jednym ciemnym i wyróżniającym się kolorze lub czarne, a wszystkie poprzedzające numery są w innym, kontrastującym, wyróżniającym się kolorze (rekomendowanym kolorem jest czerwony).

- (e) Zezwala się na następujące wyjątki od tego przepisu:

- i. Jeśli kadłub i/lub żagiel są dostarczone przez organizatora na regaty i została uzyskana zgoda Międzynarodowego Stowarzyszenia Klasy ILCA, numery na żaglu używane w trakcie tych regat mogą być jedno, dwu lub trzy cyfrowe.
- ii. W przypadku jachtu pożyczonego lub wycarterowanego na konkretne regaty, i po pisemnej zgodzie Komisji Regatowej, zawodnik może używać żagła z numerami innymi niż numer na żagła przypisany do tego kadłuba. Numer na żaglu, z którego korzysta zawodnik, musi być numerem na żaglu przypisanym do jego jachtu. Jeżeli zawodnik nie posiada jachtu, numer na żaglu musi być numerem wycarterowanego jachtu.
- iii. Jeżeli żagiel zostanie uszkodzony w trakcie trwania serii i przepis 7(c) ma zastosowanie, numer na żaglu nie musi spełniać wymogów przepisu 4(a) i (e)ii jedynie, jeśli Komisja regatowa wyrazi pisemną zgodę na zmianę numeru na żaglu.

- (f) Litery przynależności krajowej, jeżeli są wymagane, muszą spełniać te same wymagania odnośnie rodzaju, rozmiaru i odstępów co numery na żaglu (patrz przepisy 4(b), (c), (d), i (e)) i muszą być umieszczone w następujący sposób (patrz również na rysunki na stronach 25-28 Handbooka):

Litery na prawym halsie żagła MKI muszą być umieszczone wzdłuż górnej krawędzi szwu poniżej dolnej kieszeni na listwy (+/- 12 mm). Na prawym halsie żagła MKII litery muszą być umieszczone na linii bazowej znajdującej się 400 mm (+/- 12 mm) poniżej dolnej kieszeni na listwy. Na lewym halsie żagła MKII litery muszą się znajdować na linii równoległej do i znajdującej się 400 mm (+/- 12 mm) pod literami na prawym halsie. Litery na prawym halsie muszą zaczynać się 100 mm (+/- 12 mm) od liku wolnego żagła. Litery na lewym halsie muszą kończyć się 100 mm (+/- 12 mm) od liku wolnego żagła. Wszystkie litery muszą być tego samego koloru, który może być jednym z kolorów cyfr numeru na żaglu, lub innym wyróżniającym się kolorem.

Litery przynależności krajowej muszą być wymagane na wszystkich Mistrzostwach Świata, Mistrzostwach Regionów i regatach określonych jako międzynarodowe w zawiadomieniu o regatach lub instrukcji żeglugi. Litery przynależności krajowej mogą być wymagane na dowolnych innych regatach przez zawiadomienie o regatach lub instrukcją żeglugi.

(g) CZERWONY ROMB

- i. Żagle używane w następujących regatach kobiet muszą mieć czerwony romb powyżej górnej kieszeni na listwy po obydwu stronach:
 - a) Mistrzostwa Świata lub regionu (kontynentu)
 - b) Regaty określone jako międzynarodowe w zawiadomieniu o regatach lub instrukcji żeglugi
 - c) Inne regaty, które wymagają oznakowania kobiet w zawiadomieniu o regatach lub instrukcji żeglugi.
- ii. Minimalny rozmiar i przybliżone umiejscowienie muszą być zgodne z rysunkiem „[Czerwony Romb](#)”
- iii. Romb może pozostać na żaglu na inne regaty.

(h) FLAGA PAŃSTWOWA

Jeżeli jest wymagana przez zawiadomienie o regatach i instrukcję żeglugi, flaga państwowa o wymiarze 567 x 337 mm musi być umieszczona po obu stronach żagla. Na żaglach Standard i Radial flaga musi być umieszczona tak, by jej tylna krawędź była pomiędzy 100 a 150 mm od liku wolnego żagla oraz pomiędzy numerami na żaglu i kieszenią na listwy poniżej numerów na żaglu. Flaga musi być w przybliżeniu równoległa do numerów na żaglu i liter i nie może dotykać numerów. Dla żagla 4.7, flaga musi być umieszczona pomiędzy 100 a 150 mm od liku wolnego, poniżej i nie więcej niż 50 mm od dolnej kieszeni na listwy. Flaga musi być wydrukowana na osobnym materiale, który jest przymocowany do żagla. Użycie markerów permanentnych i tym podobnych w celu naniesienia flagi na żagiel jest zabronione. Flaga musi odpowiadać literom przynależności krajowej.

5. Maszt

Żaden maszt posiadający trwałe ugięcie nie może być używany.

6. Ubiór i wyposażenie

- (a) Zmieniając PRŻ 43.1(b) maksymalna całkowita masa ubioru i wyposażenia zawodnika wynosi 9 kg (dla Radiala i 4.7 proszę sprawdzić część 4).
- (b) Zawodnicy nie mogą nosić więcej niż 500 g. martwej masy odzieży lub wyposażenia, które nie unoszą się na wodzie, z wyjątkiem żeglarskiej odzieży ochronnej.
- (c) Dla potrzeb ważenia ubioru i wyposażenia zgodnie z wymogami Dodatku H PRŻ można wykorzystać 3 wieszaki na ubrania zamiast dużego wieszaka.

7. Wymagania w trakcie żeglugi

- (a) W regatach można brać udział z jedną lub dwoma osobami na pokładzie. Jeśli 2 osoby ścigają się na jednym jachcie, muszą one żeglować razem przez cały wyścig lub serię wyścigów nie zmieniając sternika.
- (b) Żadna część sternika lub załoganta nie może się znajdować przed masztem kiedy jacht jest w wyścigu.
- (c) Żagle
W serii wyścigów żagiel nie może być zmieniony na inny, chyba że po uzyskaniu pisemnej zgody od komisji regatowej na tę konkretną zmianę. Pisemna zgoda może być jedynie udzielona, jeżeli żagiel jest uszkodzony w sposób uniemożliwiający jego naprawę, lub gdy naprawa taka nie jest możliwa

do wykonania przed startem następnego wyścigu w serii. W przypadku zmiany żagla, uszkodzony żagiel nie może być znowu użyty w tej serii, nawet jeżeli później zostanie naprawiony. Na potrzeby tego przepisu seria wyścigów to 2 pojedyncze wyścigi lub więcej, które liczą się do ogólnej punktacji.

8. Poszycie kadłuba

Użycie wolno rozpuszczających się substancji, które mogą mieć wpływ na charakterystykę zewnętrznej warstwy kadłuba jest zabronione.

9. Członkostwo w stowarzyszeniu klasy

W przypadku startu w regatach floty, międzyflotowych, dystryktu lub innych ograniczonych regatach przynajmniej jeden członek załogi musi być obecnym członkiem Międzynarodowego Stowarzyszenia Klasy Laser (członek Dystryktowego Stowarzyszenia ILCA ustanowionego zgodnie z Konstytucją jest członkiem Międzynarodowego Stowarzyszenia Klasy Laser).

10. Reklamowanie

Reklamowanie, w tym reklamy noszone przez zawodników, jest dozwolone zgodnie z Regulacją 20 World Sailing – Kodeksem reklamowania; z wyjątkiem, że okno w żaglu musi być wolne od reklam i innych materiałów graficznych.

[Uwaga: Informacje dotyczące Regulacji 20 World Sailing są dostępne na: <https://www.sailing.org/inside-world-sailing/rules-regulations/constitution-regulations/>]

Część 3

11. Wykończenie kadłuba

- (a) Woskowanie, polerowanie oraz szlifowanie na mokro jak i na sucho są dozwolone pod warunkiem, że jedynym celem i efektem jest polerowanie kadłuba. Polerowanie/szlifowanie w celu usunięcia niedoskonałości formy jest zabronione.
- (b) Szlifowanie oraz ponowne wykańczanie kadłuba w celu zmniejszenia masy kadłuba lub poprawy jego osiągow, wykończenia, materiałów lub kształtu na lepsze niż oryginalne jest zabronione.

12. Korek odpływowy w rufie

Linka zabezpieczająca może być użyta do przymocowania korka do okucia steru.

13. Pompka

Dozwolone jest montowanie jedynie takiej pompki, jak ta dostarczona przez producenta. Pompka może być uszczelniona taśmą, wypełniaczem lub klejem wzdłuż krawędzi spotykającej się z kadłubem oraz w otworze na śrubę. Wypełnianie otworu na śrubę do poziomu płaskiej powierzchni jest dozwolone. Profilowanie płaskiej powierzchni pompki do kształtu kadłuba, jak i zmienianie profilu pompki jest zabronione. Korek odpływowy może zostać usunięty, a przetyczka otwierająca pompkę może zostać przyklejona do podłogi kokpitu taśmą klejącą. Dostarczone przez producenta o-ringi mogą zostać zastąpione innymi, nie dostarczonymi przez producenta, o ile działanie pompki pozostanie niezmienione.

14. Miecz

- (a) Dozwolona jest rączka z liny, przebiegająca przez nie więcej niż 2 otwory o maksymalnej średnicy 12,5mm, mieszczące się powyżej linii poprowadzonej od dołu stopera miecza i równoległe do górnej krawędzi miecza. Plastikowa lub gumowa rurka i/lub taśma są dozwolone na rączce miecza.
- (b) Krawędź spływu miecza może być ostrzona poprzez szlifowanie miecza pomiędzy jego krawędzią spływu, a linią poprowadzoną do niej równoległe i oddaloną o 100mm pod warunkiem, że odległość pomiędzy krawędzią natarcia a krawędzią spływu nie jest zmniejszana.
- (c) Ponowne wykańczanie powierzchni miecza jest dozwolone pod warunkiem, że jego oryginalny kształt, grubość i charakterystyka pozostają niezmienione.
- (d) Jedna warstwa dowolnego materiału nie przekraczająca 2mm grubości i o rozmiarze nie przekraczającym 30mm x 30mm może zostać umieszczona w górnym przednim rogu skrzynki mieczowej. Dozwolone jest pionowe nacinanie materiału, tak by lepiej pasował do kształtu skrzynki mieczowej.
- (e) Używanie drewnianego miecza w kadłubie, który oryginalnie został dostarczony z niedrewnianym mieczem, jest zabronione.
- (f) Krawat lub linka elastyczna muszą być przyłączone do małego otworu w przednim, górnym rogu miecza i kipy dziobowej, kipy cunninghamu, „dostarczonego przez producenta” pokładowego okucia do bloczków lub masztu w celu uniemożliwienia utraty miecza na wypadek wywrotki. Krawat lub linka elastyczna może być owinięta wokół dziobu, lecz nie może być przymocowana do listwy odbojowej. Linka może być zamocowana za pomocą węzła lub pętli w linie elastycznej oraz/lub krawatów, szekli, zatrząsków, haczyków lub oczek.
- (g) Części składowe „dostarczonego przez producenta” stopera miecza mogą być ze sobą połączone przy pomocy kleju, śrub, nitów, nakrętek i podkładek pod warunkiem, że oryginalny kształt i rozmiar nie jest pomniejszony.

15. Ster

- (a) Krawędź spływu steru może być ostrzona poprzez szlifowanie steru pomiędzy jego krawędzią spływu, a linią poprowadzoną do niej równoległe i oddaloną o 60mm pod warunkiem, że odległość pomiędzy krawędzią natarcia a krawędzią spływu nie jest zmniejszana.
- (b) Ponowne wykańczanie powierzchni steru jest dozwolone pod warunkiem, że jego oryginalny kształt, grubość i charakterystyka pozostają niezmienione.

- (c) Otwory w płetwie sterowej i jarzmie mogą być powiększone do średnicy nie większej niż 10mm. Zestaw śruby i tulejki może zostać zastąpiony grubszą śrubą pasującą do tego otworu. Łeb śruby, nakrętka i podkładki muszą mieścić się w okręgu o średnicy 20mm.
- (d) W celu osiągnięcia maksymalnego kąta 78 stopni do dolnej krawędzi jarzma, krawędź natarcia płetwy może zostać wycięta w miejscu, gdzie dotyka przetyczki umiejscawiającej.
- (e) W celu ograniczenia kąta steru do maksymalnie 78 stopni od dolnej krawędzi jarzma, dolna przednia przetyczka umiejscawiająca musi być owinięta elastyczną taśmą klejącą.
- (f) Okucie steru (sworzeń) może być wyposażone w podkładkę dystansową podnoszącą jarzmo tak, by rumpel znajdował się powyżej pokładu na rufie.
- (g) Kontrafał steru może mieć jedno przełożenie lub więcej.
- (h) W górnym sworzniu może być wywiercony otwór, przez który może być przełożona przetyczka lub zatrask w celu zapobiegania utracie steru.
- (i) Używanie drewnianego steru w kadłubie, który oryginalnie został dostarczony z niedrewnianym sterem, jest zabronione.
- (j) Gdy jacht jest w wyścigu, jego ster musi być w najniższej pozycji, chyba że wyścigi odbywają się na wodach o głębokości mniejszej niż 1,5m lub instrukcja żeglugi stanowi inaczej.
- (k) W szczelinie pomiędzy płetwą a jarzmem może zostać użyte wypełnienie/wyściółka o jednolitej grubości. Wypełnienie to musi całkowicie pokrywać część płetwy będącą w kontakcie z jarzmem. Grubość płetwy sterowej wraz z wypełnieniem nie może przekraczać 20,3mm.

16. Rumpel

- (a) Na rumpel i przedłużacz nie są nałożone żadne ograniczenia z wyjątkiem, że rumpel:
 - i. Musi być odczepiany od jarzma.
 - ii. Musi być wyposażony w knagę, haczyk lub kipę do zabezpieczenia kontrafału.
 - iii. Musi, z wyjątkiem normalnego zużycia, być prosty wzdłuż swojej górnej krawędzi pomiędzy punktem 30mm przed przednią krawędzią jarzma a kokpitowym końcem rumpla.
- (b) Rumpel może być wyposażony w pasek zabezpieczający przed zużyciem, nie dłuższy niż 200mm. Musi on być umieszczony powyżej prostej linii wymaganej przez przepis 16(a)iii oraz jedynie w miejscu, w którym trójkąt przechodzi nad rumplem.
- (c) Używanie przetyczki zabezpieczającej rumpel jest opcjonalne.

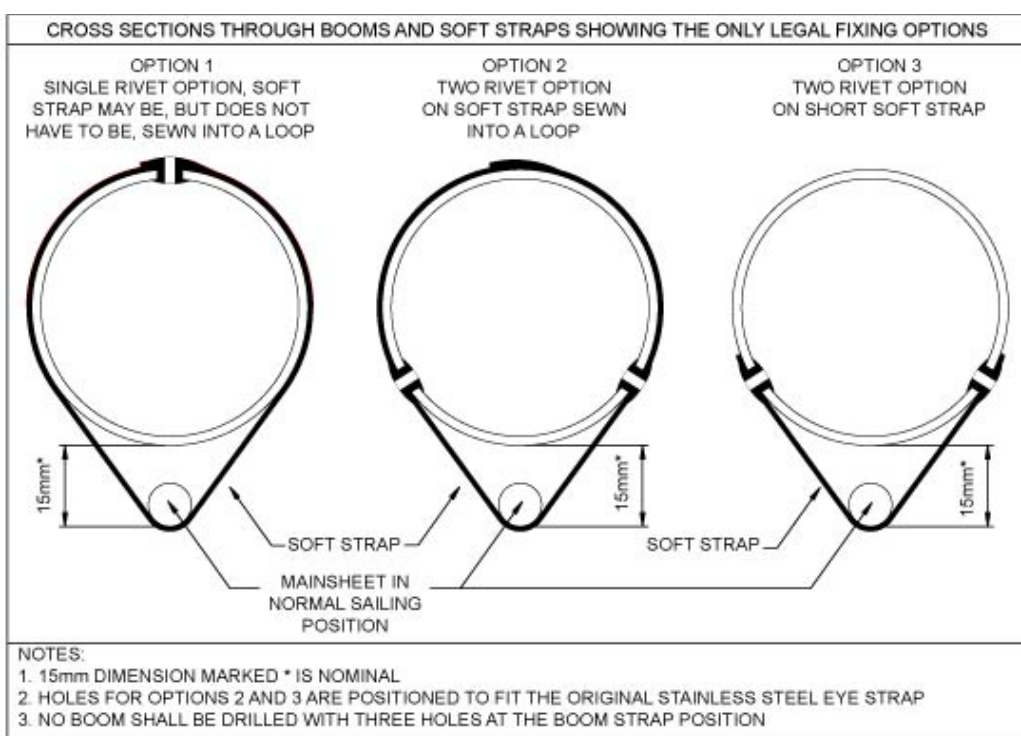
17. Pas balastowy

- (a) Pas balastowy może zostać zastąpiony dowolnym nie rozciągającym się materiałem, który może być wyściętany.
- (b) Przedni koniec pasa balastowego może być przymocowany do kokpitu poprzez owinięcie go wokół plastikowej podkładki pod bloczek szotów lub poprzez wykorzystanie zarówno plastikowej podkładki pod bloczek jak i opornika miecza.
- (c) Linka mocująca tylny koniec pasa balastowego do kip na tylnej ścianie kokpitu może być założona w dowolny sposób, tak by pas balastowy był w stałej pozycji lub by istniała możliwość jego regulacji. Linka ta może zawierać jedną knagę i/lub jeden pierścień, kauszę lub szekłę.

- (d) Linka elastyczna może być przymocowana pomiędzy tylnym końcem pasa balastowego i knagą trójkąta lub kipami na tylnej ścianie kokpitu.

18. Bom

- (a) Metalowa tuleja dostarczona przez producenta o długości nie przekraczającej 900mm może być zamontowana w bomie. Tuleja nie może wychodzić za punkt 1220mm od przedniego końca bomu, wliczając zatyczkę.
- (b) Kipa szotów grota pomiędzy bloczkami na bomie może być zastąpiona miękkim paskiem. Pasek nie może być szerszy niż 26mm. Pasek może być przymocowany do bomu jedynie korzystając z otworów wywierconych przez producenta, zgodnie z poniższym diagramem.

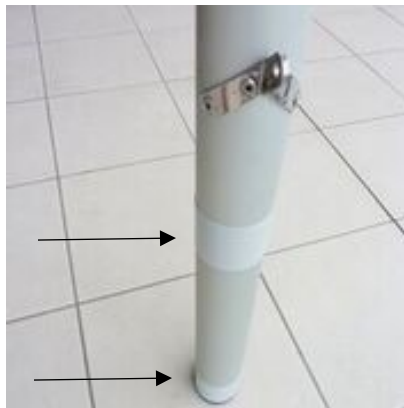


- (c) Błoczki szotów umieszczone na trójkącie i bomie mogą zostać zastąpione błočkami „dostarczonymi przez producenta” ukazanymi na poniższym zdjęciu.



19. Maszt

- (a) Aby zapobiec ścieraniu się pięty masztu, **rury lub kołnierze** o jednolitej grubości nie przekraczającej 1mm mogą być umieszczone dookoła całego obwodu kolumny lub kielicha masztu. Rura lub kołnierz nie może wychodzić więcej niż 10mm powyżej poziomu pokładu. Ponadto, podkładka o jednolitej grubości nie przekraczającej 1mm może być umieszczona na pięcie masztu.



- (b) Maszt i kielich mogą być smarowane.
(c) Taśma lub inny materiał tulejowy może zostać nałożony na plastikową zatyczkę, pierścień końcówki i końcówkę w celu zapewnienia ciasnego pasowania części masztu. Taśma lub materiał tulejowy może być jedynie używany na tych częściach elementów plastikowych, które chowają się

w kolumnie i/lub pomiędzy końcówką a jej pierścieniem, i musi być jednolitej grubości na całym obwodzie. Używanie taśmy lub materiału tulejowego powyżej pierścienia w celu złagodzenia przejścia pomiędzy pierścieniem a masztem jest zabronione.

- (d) Aby zapobiec obracaniu się części masztu, dozwolone jest nakładanie elastycznej taśmy klejącej na zewnątrz łączenia kolumny z końcówką, nie dalej niż 40mm od łączenia.

20. Otwory inspekcyjne

Otwory inspekcyjne o średnicy nie przekraczającej 153mm mogą być założone na pokładzie lub w kokpicie w celu zapewnienia dostępu do wnętrza kadłuba, pod warunkiem, że wszystkie takie otwory są wyposażone w wodoszczelne, uszczelnione dekle (części montowane bagnetowo nie uznaje się za uszczelnione). Pojemniki do przechowywania rzeczy są dozwolone pod deklami.

21. Zatrzaski i torby do przechowywania rzeczy

Zatrzaski, krawaty lub torby mogą być użyte do przechowywania lub zabezpieczenia wyposażenia bezpieczeństwa lub innego wyposażenia na pokładzie, w kokpicie i dookoła masztu lub bomu.

22. Kompas, sprzęt elektroniczny i urządzenia do pomiaru czasu

- (a) Jeden kompas, zamontowany w dowolnym miejscu na pokładzie lub w kokpicie jest dozwolony pod warunkiem, że poszycie kadłuba nie jest przedziurawione przez nic oprócz elementów montażowych kompasu. Kompas nie może być przymocowany do otworu inspekcyjnego. Dozwolony jest dodatkowy kompas noszony na nadgarstku. Elektroniczne, samodzielne, cyfrowe kompasy korzystające jedynie z magnetycznych danych wejściowych są dozwolone.
- (b) Urządzenia do pomiaru czasu są dozwolone.
- (c) Urządzenie do pomiaru czasu i elektroniczny kompas mogą być połączone w jedno urządzenie.
- (d) Kompas i urządzenia do pomiaru czasu nie mogą mieć możliwości pokazywania, dostarczania, transmitowania, odbierania, obliczania, korelowania lub przechowywania informacji dotyczących prędkości wiatru, kierunku wiatru, prędkości jachtu lub jego pozycji.
- (e) Zabronione jest korzystanie z urządzeń elektronicznych, które nie są wyraźnie dopuszczone przez te przepisy, chyba że instrukcja żeglugi je zmienia.

23. Wskaźniki wiatru

- (a) Wskaźniki wiatru mogą być zamontowane w dowolny sposób pod warunkiem, że żagiel nie jest przecięty i pływerność kadłuba i masztu pozostają niezmienione.
- (b) Wstążki, wełna i inne podobne wskaźniki wiatru mogą być przyćepione do żagla.

24. Taśma i lina

Dozwolone jest użycie elastycznej taśmy klejącej lub podobnej, liny oraz rurki termokurczliwej do zabezpieczenia przetyczek szkeli i zatrasków, do związywania szotów, linek regulacji i takielunku z wyjątkiem, że taśma i lina nie mogą być używane do tworzenia nowych okuć lub modyfikacji działania obecnych okuć.

25. Wyposażenie bezpieczeństwa

Każde inne wyposażenie wymagane przez władzę międzynarodową, krajową lub inną w celu zapewnienia bezpieczeństwa może być zamontowane lub noszone pod warunkiem, że nie jest wykorzystywane w sprzeczności z ZASADĄ PODSTAWOWĄ.

26. Naprawy i konserwacja

- (a) Naprawy i konserwacja zabezpieczająca żagla, kadłuba, pokładu, miecza, steru, masztu, bomu oraz wszystkich okuć i mocowań mogą być przeprowadzane w zgodzie z tymi przepisami pod warunkiem, że naprawy te są dokonane w taki sposób, że zasadniczy kształt, charakterystyka i funkcjonalność oryginału pozostają nie zmienione.
- (b) W przypadku awarii dowolnego okucia, lub jego wymiany, na którą zezwalają te przepisy, okucie lub zamiennik muszą być tego samego typu jak oryginał i muszą być umieszczone w pozycji określonej w Schematach Pomiarowych.
- (c) Do konserwacji zabezpieczającej zalicza się wymiana elementów mocujących (wkretów, śrub, nakrętek, podkładek i nitów) pod warunkiem, że wymiana nie zmienia funkcjonalności okucia. Tolerancje w Schematach Pomiarowych nie mogą być używane do zmiany położenia okuć. Ponadto, dozwolone jest obracanie drzewc, jeśli okucia są ponownie umieszczone zgodnie z Schematami Pomiarowymi. Wszystkie otwory w końcówce muszą być trwale uszczelnione nitem lub podobnym w celu zachowania pływalności masztu.
- (d) Bryty i kieszenie na maszt nie mogą być wymieniane.
- (e) Wyposażenie wypornościowe (wypornościowe elementy z pianki lub wkładki Cubitainer) które jest wadliwe lub zostało usunięte musi zostać zastąpione przez w pełni wypełnione powietrzem, dostarczone przez producenta wkładki Cubitainer, które muszą mieć pojemność równą wadliwemu lub usuniętemu wyposażeniu wypornościowemu.
- (f) Użycie smarów nie jest ograniczone z wyjątkiem, że nie mogą one być używane na kadłubie (poniżej listwy odbojowej).

27. Refowanie

Żagiel może być zrefowany poprzez jedno lub dwa owinięcia wokół masztu.

28. Kamera

Jedna kamera może być przymocowana do żeglarza lub zamontowana na jachcie, jeśli poszycie kadłuba nie jest przedziurawione przez nic oprócz elementów montażowych.

Część 4 – Pędniki ILCA 6 i ILCA 4

Część 4 tych przepisów musi być czytana w połączeniu z pozostałymi ich częściami.

Gdy używane są pędniki ILCA 6 i ILCA 4, Przepisy Części 1, 2, 3 i 5 Przepisów Klasowych ILCA mają zastosowanie, z wyjątkiem, gdy są wyraźnie zmienione przez Część 4.

29. Pędnik ILCA 6

- (a) Żagiel i kolumna ILCA 6 dostarczone przez zaaprobowanego producenta muszą być w zgodzie ze Schematami Pomiarowymi, które tworzą część tych przepisów.
- (b) Pędnik ILCA 6 może być używany we wszystkich regatach zgodnie z wymogami przepisu 29(c) i ograniczeniami zawiadomienia o regatach i instrukcji żeglugi.
- (c) Pędnik ILCA 6 może być używany w Mistrzostwach Dystryktu i regatach wyższej rangi jedynie, gdy zarządza tak zawiadomienie o regatach i instrukcja żeglugi.
- (d) W serii wyścigów pędnik ILCA 6 nie może być zastąpiony pędnikiem ILCA 7 lub ILCA 4. Seria to 2 lub więcej wyścigów, które liczą się do ogólnej punktacji.
- (e) NUMERY NA ŻAGLU I LITERY PRZYNALEŻNOŚCI KRAJOWEJ

Przepisy 4(c) i (f) są zmienione na następujące:

4(c) Dla żagli ILCA 6 z numerami powyżej 15300 i żagli zakupionych po 1 czerwca 1993, numery na żaglu muszą być przyklejone lub przyszyte na obu stronach żagla tak, że dół numerów na prawym halsie znajduje się na linii równoległej do i 400 mm (+/- 12 mm) poniżej dolnej krawędzi środkowej kieszeni na listwę. Dół numerów na lewym halsie musi się znajdować na linii równoległej do i 400 mm (+/- 12 mm) poniżej dolnej krawędzi numerów na prawym halsie. Numery na prawym halsie muszą się zaczynać 100 mm (+/- 12mm) od liku wolnego. Numery na lewym halsie muszą kończyć się 100 mm (+/- 12mm) od liku wolnego. (Patrz Instrukcja umieszczania numerów na żaglu).

4(f) Litery przynależności krajowej, jeżeli są wymagane, muszą spełniać te same wymagania odnośnie rodzaju, rozmiaru i odstępów co numery na żaglu (patrz przepisy 4(b), (c), (d), i (e)) i muszą być umieszczone w następujący sposób (patrz również na rysunki):

Górna krawędź liter na prawym halsie musi być umieszczona wzdłuż dolnej krawędzi dolnej kieszeni na listwy i jej przedłużenia (+/- 12 mm). Litery na prawym halsie muszą zaczynać się 100 mm (+/- 12 mm) od liku wolnego żagla. Dolna krawędź liter na lewym halsie musi być umieszczona na linii równoległej do i 400 mm (+/- 12mm) poniżej dolnej krawędzi liter na prawym halsie. Litery na lewym halsie muszą kończyć się 100 mm (+/- 12 mm) od liku wolnego żagla. Wszystkie litery muszą być tego samego koloru, który może być jednym z kolorów cyfr numeru na żaglu, lub innym wyróżniającym się kolorem.

Litery przynależności krajowej muszą być wymagane na wszystkich Mistrzostwach Świata, Mistrzostwach Regionów i regatach określonych jako międzynarodowe w zawiadomieniu o regatach lub instrukcji żeglugi. Litery przynależności krajowej mogą być wymagane na dowolnych innych regatach przez zawiadomienie o regatach lub instrukcję żeglugi.

(f) UBIÓR I WYPOSAŻENIE

Przepis 6(a) jest zmieniony w następujący sposób:

6(a) Zmieniając PRZ 43.1(b) maksymalna całkowita masa ubioru i wyposażenia zawodnika wynosi 9 kg.

30. Pędnik ILCA 4

- (a) Żagiel i kolumna ILCA 4 dostarczone przez zaaprobowanego producenta muszą być w zgodzie ze Schematami Pomiarowymi, które tworzą część tych przepisów.
- (b) Pędnik ILCA 4 może być używany we wszystkich regatach zgodnie z wymogami przepisu 30(c) i ograniczeniami zawiadomienia o regatach i instrukcji żeglugi.
- (c) Pędnik ILCA 4 może być używany w Mistrzostwach Dystryktu i regatach wyższej rangi jedynie, gdy zarządza tak zawiadomienie o regatach i instrukcja żeglugi.
- (d) W serii wyścigów pędnik ILCA 4 nie może być zastąpiony pędnikiem ILCA 7 lub ILCA 6. Seria to 2 lub więcej wyścigów, które liczą się do ogólnej punktacji.
- (e) NUMERY NA ŻAGLU I LITERY PRZYNALEŻNOŚCI KRAJOWEJ

Przepisy 4(b), 4(c) i (f) są zmienione na następujące:

4(b) Na żaglach ILCA 4 wszystkie numery muszą być zgodne z Przepisami Regatowymi Żeglarstwa i powinny mieć następujące minimalne wymiary:

Wysokość 220 mm

Szerokość 150 mm (z wyjątkiem numeru 1)

Grubość 30 mm

Uwaga: Numery zgodne z przepisami klasowymi klasy Optimist spełniają wymagania tego przepisu.

Maksymalna wysokość to 240 mm.

Przeźrzenie pomiędzy sąsiednimi numerami/literami i rzędami minimum 30 mm

Numery muszą być równomiernie rozmieszczone

Numery na prawym halsie muszą być umieszczone powyżej tych na lewym halsie

Każda cyfra numeru na żaglu musi być jednego koloru. Numer na żaglu musi być wyraźny i łatwy do odczytania.

4(c) Dla żagli ILCA 4 z numerami powyżej 15300 i żagli zakupionych po 1 czerwca 1993, numery na żaglu muszą być przyklejone lub przyszyte na obu stronach żagla tak, że dół numerów na prawym halsie znajduje się na linii górnej krawędzi szwu znajdującego się poniżej środkowej kieszeni na listwę (+/- 12 mm). Dół numerów na lewym halsie musi się znajdować na linii równoległej do i 270 mm (+/- 12 mm) poniżej dołu numerów na prawym halsie. Numery na prawym halsie muszą się zaczynać 100 mm (+/- 12mm) od liku wolnego. Numery na lewym halsie muszą kończyć się 100 mm (+/- 12mm) od liku wolnego. (Patrz Instrukcja umieszczania numerów na żaglu).

4(f) Litery przynależności krajowej, jeżeli są wymagane, muszą spełniać te same wymagania odnośnie rodzaju, rozmiaru i odstępów co numery na żaglu 4.7 (patrz przepisy 28(e) 4(b)). Dla wszystkich żagli ILCA 4 z numerami od 190000 oraz dla żagli kupionych 1 kwietnia 2006 i później, dolna krawędź liter na prawym halsie musi być umieszczona wzdłuż linii równoległej do i 270 mm poniżej dolnej krawędzi numerów na lewym halsie. Litery na prawym halsie muszą zaczynać się 100 mm (+/- 12 mm) od liku wolnego żagla. Dolna krawędź liter na lewym halsie musi być

umieszczona na linii równoległej do i 270 mm poniżej dolnej krawędzi liter na prawym halsie. Litery na lewym halsie muszą kończyć się 100 mm (+/- 12 mm) od liku wolnego żagla.

Dla wszystkich żagli ILCA 4 z numerami mniejszymi niż 190000, które zostały zakupione przed 1 kwietnia 2006, litery mogą być umieszczone tak samo jak powyżej, lub wzdłuż tej samej linii, równoległej do i 270 mm poniżej dolnej krawędzi numerów na lewym halsie na obydwu halsach. Litery na lewym halsie muszą być bliżej liku wolnego, niż te na prawym halsie. Litery na lewym halsie muszą kończyć się 100 mm (+/- 12 mm) od liku wolnego.

Litery przynależności krajowej muszą być wymagane na wszystkich Mistrzostwach Świata, Mistrzostwach Regionów i regatach określonych jako międzynarodowe w zawiadomieniu o regatach lub instrukcji żeglugi. Litery przynależności krajowej mogą być wymagane na dowolnych innych regatach przez zawiadomienie o regatach lub instrukcję żeglugi. Wszystkie litery muszą być tego samego koloru, który może być jednym z kolorów cyfr numeru na żaglu, lub innym wyróżniającym się kolorem.

(f) MASZT

Przepis 5 jest zmieniony w następujący sposób:

5 Kolumna ILCA 4 jest dostarczana z fabrycznym ugięciem do tyłu wynoszącym w przybliżeniu 5 stopni. Fabryczne ugięcie nie może być zmniejszane lub zwiększane. Żadna końcówka posiadająca trwałe ugięcie nie może być używana.

(g) UBIÓR I WYPOSAŻENIE

Przepis 6(a) jest zmieniony w następujący sposób:

6(a) Zmieniając PRŻ 43.1(b) maksymalna całkowita masa ubioru i wyposażenia zawodnika wynosi 8 kg.

Część 5

31. Zmiany

Zmiany do tych przepisów muszą zostać zaaprobowane przez wszystkie z poniższych:

- (a) Rada Światowa
- (b) Rada Doradcza
- (c) Co najmniej dwie trzecie członków **głosujących w głosowaniu ogłoszonym przez Międzynarodowe Biuro Klasy. Tylko głosy przesłane przed upływem 1 miesiąca od daty ogłoszenia głosowania będą uznane za ważne**, i
- (d) World Sailing.

Interpretacje Przepisów Klasowych

- (a) Dozwolone kompasy, które spełniają wymogi Przepisu 22 - Kompas, sprzęt elektroniczny i urządzenia do pomiaru czasu.
Lista dozwolonych kompasów znajduje się na stronie ILCA – w zakładce „Interpretations” strony „ILCA Class Rules”.

- (b) Naprawy i konserwacja: Zawodnicy mogą stosować materiał „przeciwścierny” przy kipach trójkąta, aby zapobiec zużyciu pokładu w ramach konserwacji zabezpieczającej dopuszczonej przez Przepis 26(a).



- (c) Pas balastowy: bloczek bezkrążkowy, taki jak „shock block” lub podobny, będzie traktowany jako pierścień dla potrzeb przepisu 17(c).



- (d) Zgodnie z przepisem 22(e), używanie monitorów tętna nieposiadających dodatkowych funkcji jest dozwolone. Monitor tętna musi spełniać wymogi przepisu 22.