

# INSTRUKCJA ŻEGLUGI

# Baltic Solo Challenge

## Memoriał Krystyny Chojnowskiej-Liskiewicz

500 NM · regaty samotników offshore · Gdańsk · 6–12.07.2026



<b>Organizator</b>	Akademicki Klub Morski w Gdańsku, ul. Stogi 18, 80-642 Gdańsk
<b>Biuro Regat</b>	Przystań AKM Gdańsk, Górki Zachodnie
<b>Oficjalna strona / e-mail</b>	<a href="https://balticsolo.pl">https://balticsolo.pl</a> · info@balticsolo.pl
<b>Oficjalna tablica ogłoszeń</b>	SOR – System Obsługi Regat oraz komunikaty Organizatora



### 1. PRZEPISY

1.1. Regaty zostaną rozegrane zgodnie z przepisami zdefiniowanymi w Przepisach Regatowych Żeglarstwa World Sailing (PRŻ) 2025–2028, Międzynarodowymi Przepisami o Zapobieganiu Zderzeniom na Morzu 1972 (MPZZM/COLREG), właściwymi zarządzeniami PZŻ, przepisami ORC dla jachtów klasyfikowanych w ORC, zasadami systemu Yardstick Baltic Solo dla jachtów klasyfikowanych w Yardstick, World Sailing Offshore Special Regulations Category 3 monohull z tratwą ratunkową,

1.2. W godzinach pomiędzy zachodem a wschodem słońca postanowienia Części 2 PRŻ dotyczące spotkań jachtów zostają zastąpione przez MPZZM.

1.3. Dozwolone jest używanie autopilotów i samosterów wiatrowych przez cały czas trwania wyścigu.

1.4. Silnik może być używany wyłącznie w przypadkach i na zasadach określonych w niniejszej Instrukcji, w szczególności do ładowania akumulatorów bez uzyskiwania napędu mechanicznego, do akcji ratowniczej albo dla uniknięcia bezpośredniego niebezpieczeństwa.

1.5. W razie sprzeczności dokumentów rozstrzygają postanowienia Instrukcji Żeglugi w języku polskim.

1.6. Oznaczenie [NP] w przepisie Instrukcji oznacza, że jacht nie może protestować innego jachtu za naruszenie tego przepisu. Zmienia to PRŻ 60.1. Oznaczenie [DP] oznacza, że kara za naruszenie przepisu pozostaje w uznaniu Komisji Protestowej i może być mniejsza niż dyskwalifikacja.

## 2. KOMUNIKATY DLA ZAWODNIKÓW

2.1. Oficjalne komunikaty dla zawodników będą publikowane na oficjalnej elektronicznej tablicy ogłoszeń w systemie SOR. Dla wygody uczestników komunikaty mogą być powielane na oficjalnej grupie komunikacyjnej Regat, w szczególności w aplikacji WhatsApp. W razie rozbieżności rozstrzyga komunikat opublikowany na oficjalnej tablicy ogłoszeń.

2.2. W komunikacji na wodzie Komisja Regatowa zamierza używać kanału 77 VHF. Każdy jacht ma obowiązek prowadzić stały nasłuch na kanałach 16 i 77 VHF od opuszczenia portu przed startem do powrotu do portu po zakończeniu wyścigu. Kanał 16 VHF powinien być używany zgodnie z jego przeznaczeniem, tj. przede wszystkim dla bezpieczeństwa, wywołań i łączności alarmowej.

2.3. Komisja Regatowa może przekazywać przez VHF lub inne środki łączności m.in. sygnały czasu, informacje o procedurze startowej, identyfikację jachtów OCS, komunikaty o odroczeniu, przerwaniu, skróceniu lub zmianie trasy, komunikaty bezpieczeństwa oraz wyjaśnienia zamiarów Komisji Regatowej.

2.4. Opóźnienie nadania komunikatu radiowego, kolejność jego nadania, pominięcie komunikatu, brak możliwości odbioru, zakłócenia albo nieprawidłowe odebranie komunikatu nie będą podstawą do żądania zadośćuczynienia przez jacht. Zmienia to PRŻ 61.1(a).

2.5. Numery telefonów do Biura Regat, Sędziego Głównego, Dyrektora Regat, służb ratowniczych oraz adresy do przekazywania kart i formularzy zostaną podane w komunikacie organizacyjnym najpóźniej podczas odprawy kapitanów.

## 3. SCHEMAT ŁĄCZNOŚCI I JACHTY STARLINK

3.1. [DP] [NP] Wybrane jachty, wskazane w komunikacie Organizatora, zostaną wyposażone w terminale Starlink lub inne urządzenia umożliwiające szerokopasmową łączność na trasie. Jachty te pełnią dodatkową funkcję bezpieczeństwa, komunikacji i dokumentacji medialnej Regat. Nie są jachtami Komisji Regatowej i nie przejmują obowiązków służb ratowniczych ani Komisji Regatowej.

3.2. [DP] [NP] Jacht wyznaczony jako jacht Starlink ma obowiązek uwzględnić w bilansie energetycznym jachtu zasilanie terminala oraz urządzeń towarzyszących. Organizator przekaze terminal wraz z zasilaniem dostosowanym do jachtu, w szczególności zasilaczem do gniazda 12 V typu zapalniczka albo przewodem/zasilaniem przeznaczonym do bezpośredniego podłączenia do instalacji akumulatorowej jachtu. Zawodnik odpowiada za bezpieczne używanie sprzętu zgodnie z instrukcją Organizatora oraz za jego zwrot po Regatach.

3.3. [DP] [NP] Terminal Starlink na wyznaczonym jachcie powinien być włączony co 6 godzin, przez co najmniej 30 minut, w następujących oknach czasowych czasu regatowego CEST (UTC+2): 05:45–06:15, 11:45–12:15, 17:45–18:15 oraz 23:45–00:15. Jeżeli sytuacja bezpieczeństwa, awaria lub warunki na pokładzie uniemożliwiają uruchomienie terminala w danym oknie, zawodnik powinien uruchomić go przy pierwszej bezpiecznej sposobności oraz odnotować przyczynę opóźnienia w raporcie do Biura Regat.

3.4. W każdym oknie łączności jacht Starlink powinien, w miarę możliwości:

- odebrać próbę kontaktu z Biura Regat przez Starlink, GSM, WhatsApp, e-mail, telefon lub inny wskazany kanał;
- przekazać do Biura Regat krótki raport obejmujący co najmniej: nazwę jachtu, czas raportu, pozycję, stan zawodnika i jachtu, istotne warunki pogodowe i morskie oraz ewentualne problemy techniczne;
- nadać na kanale 77 VHF krótkie wywołanie do jachtów znajdujących się w zasięgu i zapytać o ich status bezpieczeństwa;

- przekazać do Biura Regat informację, które jachty odpowiedziały czy zgłaszały problemy oraz czy wymagają dalszego kontaktu;
- w miarę możliwości przesłać zdjęcia, krótkie filmy, materiały z trasy lub krótkie relacje, które mogą zostać wykorzystane w komunikacji medialnej Regat.

3.5. [NP] Wymiana informacji przez jachty Starlink ma służyć bezpieczeństwu i zasadzie fair play. Jacht Starlink, zapytany przez inny jacht nieposiadający Starlinka, powinien w miarę rozsądnych możliwości udzielić odpowiedzi dotyczącej ogólnych warunków pogodowych, ostrzeżeń meteo i komunikatów bezpieczeństwa. Odpowiedź powinna być rzeczowa, niezwłoczna i dostępna na równych zasadach dla jachtów znajdujących się w porównywalnym położeniu.

3.6. Niedopuszczalne jest wykorzystanie Starlink do uzyskania informacji niedostępnych dla pozostałych jachtów w celu uzyskania przewagi sportowej. Dopuszczalne jest przekazywanie informacji publicznie dostępnych, ostrzeżeń, komunikatów nawigacyjnych i ogólnych prognoz pogody, o ile są przekazywane w duchu bezpieczeństwa i fair play.

3.7. Awaria terminala Starlink, brak zasięgu, brak energii, opóźnienie kontaktu lub nieodebranie raportu nie stanowią samodzielnej podstawy do żądania zadośćuczynienia przez jacht. Zmienia to PRŻ 61.1(a).

## 4. ZMIANY W INSTRUKCJI ŻEGLUGI

4.1. Wszelkie zmiany w Instrukcji Żegluga będą publikowane nie później niż 90 minut przed sygnałem ostrzeżenia do wyścigu, w którym zaczynają obowiązywać.

4.2. Zmiany dotyczące planu czasowego rozegrania wyścigu będą publikowane nie później niż do godziny 20:00 w dniu poprzedzającym dzień, w którym zmiana zacznie obowiązywać.

4.3. Szczegółowa trasa wyścigu zostanie ogłoszona komunikatem Komisji Regatowej najpóźniej do godziny 20:00 w dniu poprzedzającym start. Komunikat trasowy stanowi integralną część Instrukcji Żegluga.

## 5. SYGNAŁY PODAWANE NA BRZEGU

5.1. Sygnały podawane na brzegu będą wywieszane na maszcie sygnałowym na terenie przystani AKM Gdańsk. Informacja o podanych sygnałach może być równolegle publikowana na oficjalnej tablicy ogłoszeń i grupie komunikacyjnej.

5.2. Gdy flaga AP jest podniesiona na brzegu, w sygnale wyścigu AP słowa „1 minuta” zastępuje się słowami „nie wcześniej niż 60 minut”. Flaga AP nad H podana na brzegu oznacza: „Jachtom nie wolno opuszczać portu. Czekaj na dalsze instrukcje”. Zmienia to sygnały wyścigu AP i AP nad H.

## 6. PLAN CZASOWY

6.1. Obowiązuje czas CEST (UTC+2).

Data	Godzina	Zdarzenie	Miejsce
5-7.07.2026	zgodnie z komunikatem	przybycie jachtów, rejestracja, inspekcje bezpieczeństwa i pomiarowe	
7.07.2026	do 20:00	ogłoszenie trasy i komunikatu trasowego	
8.07.2026	8:30	odprawa kapitanów i odprawa meteo	

8.07.2026	10:00	start do wyścigu	
10–12.07.2026	zgodnie z czasem ukończenia	ukończenie wyścigu i powrót jachtów do portu w Górkach Zachodnich	
Listopad	zgodnie z komunikatem	zakończenie Regat, ogłoszenie wyników i wręczenie nagród	

6.2. Regaty składają się z jednego wyścigu długodystansowego. Komisja Regatowa może, ze względów bezpieczeństwa lub warunków pogodowych, ogłosić trasę krótszą albo wariant zapasowy.

## 7. KLASY I FLAGI KLAS

7.1. Jachty będą klasyfikowane w klasach wskazanych w Zawiadomieniu o Regatach: ORC oraz Yardstick Baltic Solo. Podział klasy ORC na grupy może zostać ogłoszony komunikatem Organizatora, pod warunkiem, że w grupie będzie minimum 5 jachtów.

7.2. Dla wszystkich jachtów sygnałem ostrzeżenia będzie flaga Q MKS

## 8. AKWEN REGAT

8.1. Akwenem Regat jest Morze Bałtyckie, w szczególności południowy i południowo-wschodni Bałtyk, z rejonem startu i mety w pobliżu wejścia do Górek Zachodnich

8.2. Dokładne położenie linii startu, ewentualnego znaku rozprawdzającego oraz szczegółowy opis trasy zostaną podane w komunikacie trasowym.

## 9. TRASA

9.1. Trasa zostanie ogłoszona najpóźniej do godziny 20:00 w dniu poprzedzającym start. Komisja Regatowa może ogłosić wariant podstawowy około 500 NM albo jeden z wariantów zapasowych opisanych w Załączniku nr 1. Kierunek trasy może zostać odwrócony.

9.2. Jeśli boja rozprawdzająca będzie miała zastosowanie strona jej okrążania będzie sygnalizowany flagą zieloną (PB) lub czerwoną (LB) wystawioną na statku komisji regatowej nie później jak wraz z sygnałem ostrzeżenia.

9.3. Jeżeli komunikat trasowy odwraca kierunek trasy, rozstrzygające są strony mijania znaków wskazane w tym komunikacie. Jeżeli komunikat nie stanowi inaczej, skróty „PB” i „LB” oznaczają odpowiednio: zostawić znak po prawej burcie oraz zostawić znak po lewej burcie.

9.4. Przejście linii mety jest oświadczeniem zawodnika o prawidłowym ukończeniu wyścigu oraz zgłoszeniu istotnych naruszeń, o ile takie wystąpiły.

9.5. Organizator nie wyznacza w niniejszej Instrukcji Żeglugi stref zakazanych. Nie zwalnia to zawodników z obowiązku przestrzegania MPZZM, przepisów portowych, ograniczeń publikowanych na aktualnych mapach i w ostrzeżeniach nawigacyjnych, zasad przekraczania systemów rozgraniczenia ruchu (TSS), stref czasowo zamykanych przez właściwe władze oraz innych przepisów prawa powszechnie obowiązującego.

## 10. START

10.1. Procedura startowa będzie zgodna z PRŻ 26

10.2. Aby zawiadomić jachty, że procedura startowa wkrótce się rozpocznie, co najmniej pięć minut przed sygnałem ostrzeżenia zostanie wystawiona flaga pomarańczowa wraz z jednym sygnałem dźwiękowym.

10.3. Linia startu będzie znajdować się w rejonie pławy GW albo w innym miejscu wskazanym w komunikacie trasowym. Linia startu będzie przebiegać pomiędzy masztem z flagą pomarańczową na statku Komisji Regatowej na prawym końcu, a białą boją w kształcie walca z logo AKM na lewym końcu linii startu.

10.4. [DP] Przed sygnałem ostrzeżenia każdy jacht powinien, w miarę możliwości, przepłynąć prawym halsem za rufą statku Komisji Regatowej i potwierdzić przez VHF lub okrzykiem nazwę jachtu oraz numer na żaglu.

10.5. Jacht, który nie wystartuje w ciągu 30 minut po swoim sygnale startu, będzie sklasyfikowany jako DNS bez rozpatrywania. Zmienia to PRŻ A4 i A5

10.6. Jeżeli Komisja Regatowa zasygnalizuje falstart indywidualny, będzie starała się w najkrótszym możliwym czasie poinformować przez VHF jacht/jachty o złamaniu PRŻ 29.1. Brak lub opóźnienie komunikatu nie będą podstawą do żądania zadośćuczynienia. Zmienia to PRŻ 61.1(a).

10.7. PRŻ 30.2 nie będzie miał zastosowania.

## 11. META

11.1. Linią mety będzie linia pomiędzy pławą GW a czerwoną główką wejścia do Górek Zachodnich, przecinana ze wschodu na zachód, chyba że komunikat trasowy będzie stanowił inaczej.

11.2. Na mecie nie będzie stałej obecności Komisji Regatowej. Każdy zawodnik jest zobowiązany do samodzielnego odnotowania daty i godziny przekroczenia linii mety przez jacht. Czas ukończenia należy zapisać według czasu regatowego CEST (UTC+2).

11.3. [DP] Bezpośrednio po przekroczeniu linii mety zawodnik powinien niezwłocznie przekazać informację o ukończeniu wyścigu Sędziemu Głównemu lub Biuru Regat przez WhatsApp, SMS, telefon albo inny kanał wskazany w komunikacie organizacyjnym. Informacja powinna zawierać co najmniej: nazwę jachtu, imię i nazwisko zawodnika, datę i godzinę przekroczenia linii mety oraz o ile to możliwe, krótkie potwierdzenie pozycji lub zrzut ekranu z urządzenia nawigacyjnego.

11.4. [DP] Jeżeli z przyczyn technicznych, bezpieczeństwa lub braku łączności zawodnik nie może przekazać informacji bezpośrednio po przekroczeniu linii mety, musi zrobić to przy pierwszej rozsądnej sposobności, nie później niż niezwłocznie po zacumowaniu w porcie.

11.5. [DP] Każdy zawodnik jest zobowiązany do wpisania daty i godziny przekroczenia linii mety do Karty trasy, ładowania akumulatorów, ukończenia i prośby o rozpatrywanie. Karta musi zostać przekazana Sędziemu Głównemu lub Biuru Regat niezwłocznie po zacumowaniu. Przekazanie może nastąpić przez doręczenie oryginału albo wysłanie czytelnej zdjęcia karty na adres lub numer wskazany w komunikacie organizacyjnym.

11.6. Przekroczenie linii mety oraz przekazanie informacji o czasie ukończenia stanowi oświadczenie zawodnika o ukończeniu wyścigu zgodnie z Instrukcją Żeglugi, z zastrzeżeniem prawa Komisji Regatowej i Komisji Protestowej do weryfikacji przebiegu trasy na podstawie trackingu, zapisów AIS, zapisów urządzeń nawigacyjnych, Karty trasy oraz innych dostępnych danych.

## 12. TRACKING, AIS I RAPORTOWANIE

12.1. [DP] [NP] Nadajnik AIS klasy A albo B musi być włączony i nadawać prawidłowe dane od opuszczenia portu przed startem do powrotu do portu po zakończeniu Regat, chyba że jego wyłączenie jest niezbędne dla bezpieczeństwa lub wynika z awarii.

12.2. [DP] [NP] Jeżeli Organizator wyposaży jachty w urządzenia trackingowe, zawodnik ma obowiązek odebrać urządzenie, zamontować je zgodnie z instrukcją, utrzymywać włączone przez cały wyścig i zwrócić po zakończeniu Regat.

12.3. Awaria trackingu, AIS, Starlinka, GSM albo VHF nie zwalnia zawodnika z obowiązku prowadzenia bezpiecznej żeglugi, monitorowania sytuacji nawigacyjnej oraz raportowania istotnych informacji Biuru Regat przy pierwszej rozsądnej sposobności.

## 13. LIMIT CZASU

13.1. Nie przewiduje się limitu czasu ukończenia.

13.2. Jachty będą klasyfikowane na podstawie rzeczywistego czasu przepłynięcia trasy, po prawidłowym ukończeniu i przekazaniu informacji o czasie ukończenia zgodnie z niniejszą Instrukcją Żeglugi.

13.3. Brak limitu czasu nie zwalnia zawodnika z obowiązków wynikających z przepisów bezpieczeństwa, w szczególności z obowiązku utrzymywania łączności, zgłaszania istotnych problemów technicznych lub zdrowotnych oraz niezwłocznego poinformowania Sędziego Głównego lub Biura Regat o wycofaniu się z wyścigu.

## 14. PROŚBY O ROZPATRYWANIE I PROTESTY

14.1. Jacht zamierzający protestować powinien poinformować o tym Komisję Regatową przy pierwszej rozsądnej sposobności po ukończeniu wyścigu, w szczególności na linii mety przez VHF lub telefonicznie, a następnie oznaczyć zamiar protestowania literą „P” w Karcie trasy, ładowania akumulatorów, ukończenia i prośby o rozpatrywanie.

14.2. Formularze próśb o rozpatrywanie są dostępne w systemie SOR regat, gdzie należy je składać w czasie protestowym.

14.3. Czas protestowy wynosi 60 minut po ukończeniu wyścigu przez protestujący jacht albo 60 minut po tym, jak protestujący jacht poinformował Komisję Regatową o wycofaniu się, w zależności od tego, co nastąpi wcześniej.

14.4. Jeżeli jacht kończy wyścig pomiędzy godziną 22:00 a 08:00, czas składania próśb o rozpatrywanie tego jachtu zostaje przedłużony do godziny 10:00 tego samego dnia.

14.5. Zestawienie rozpatrywań zostanie opublikowane na oficjalnej tablicy ogłoszeń tak szybko, jak to będzie praktycznie możliwe. Rozpatrywania będą odbywać się w miejscu i czasie wskazanym przez Komisję Protestową.

14.6. Komisja Protestowa może prowadzić rozpatrywania zdalnie lub hybrydowo, jeżeli uzna to za uzasadnione.

## 15. PUNKTACJA

15.1. W klasie ORC wyniki będą obliczane metodą Time on Distance All Purpose, chyba że komunikat Komisji Regatowej albo komunikat scoringowy ogłosi inną metodę dopuszczoną przez ORC dla wyścigu offshore.

15.2. W klasie Yardstick Baltic Solo wyniki będą obliczane na podstawie czasu rzeczywistego skorygowanego współczynnikiem BSY nadanym przez Organizatora. Współczynnik BSY ma charakter uznaniowy i nie podlega protestom.

15.3. Regaty składają się z jednego wyścigu.

15.4. Wybór metody punktacji, przyjęta długość trasy, kierunki odcinków, dane wiatrowe i parametry użyte do przeliczenia wyników nie będą podstawą do żądania zadośćuczynienia przez jacht. Zmienia to PRŻ 61.1(a).

## **16. PRZEPISY BEZPIECZEŃSTWA**

16.1. Komisja Regatowa może protestować jachty za naruszenie przepisów bezpieczeństwa.

16.2. [DP] Zawodnicy mają obowiązek noszenia osobistych środków wypornościowych przez cały czas przebywania na wodzie, z wyjątkiem krótkich okresów, gdy przebijają się lub dostosowują ubiór osobisty.

16.3. [DP] [NP] Jacht, który nie zamierza opuścić portu albo nie zamierza startować, musi jak najszybciej poinformować o tym Komisję Regatową lub Biuro Regat.

16.4. [DP] [NP] Jacht, który wycofa się z wyścigu, musi powiadomić Komisję Regatową lub Biuro Regat najszybciej jak to możliwe wszystkimi dostępnymi środkami łączności oraz potwierdzić wycofanie po powrocie do portu.

16.5. Udzielenie pomocy osobie lub jednostce w niebezpieczeństwie jest obowiązkiem każdego zawodnika. Użycie silnika, środków łączności w celu ratowania życia, udzielenia pomocy lub uniknięcia bezpośredniego niebezpieczeństwa musi zostać opisane w pisemnym raporcie złożonym Komisji Regatowej po zakończeniu żeglugi.

16.6. Regaty są regatami samotników. Od startu do mety na pokładzie może przebywać wyłącznie zgłoszony zawodnik. Przyjęcie na pokład innej osoby jest dopuszczalne wyłącznie w sytuacji ratowania życia, udzielania pomocy albo innego stanu wyższej konieczności i musi zostać niezwłocznie zgłoszone Komisji Regatowej.

## **17. ŁADOWANIE AKUMULATORÓW I UŻYCIE SILNIKA**

17.1. [DP] Silnik może być uruchamiany w czasie wyścigu w celu ładowania akumulatorów wyłącznie bez użycia biegu do napędu jachtu. Jacht nie może uzyskać napędu mechanicznego wskutek takiego uruchomienia.

17.2. [DP] Każde uruchomienie silnika w celu ładowania akumulatorów musi zostać odnotowane w Karcie trasy, ładowania akumulatorów, ukończenia i prośby o rozpatrywanie. Wpis powinien obejmować datę i godzinę uruchomienia, pozycję uruchomienia, datę i godzinę zatrzymania silnika oraz pozycję zatrzymania.

17.3. [DP] Zawodnik musi przekazać wypełnioną kartę Sędziemu Głównemu lub Biuru Regat niezwłocznie po ukończeniu wyścigu albo po wycofaniu się. Brak przekazania karty może skutkować karą uznaniową, a w przypadku braku możliwości potwierdzenia prawidłowego przebycia trasy lub użycia silnika – jacht zostanie sklasyfikowany jako DNF.

17.4. Pobór energii przez urządzenia trackingowe, AIS, terminal Starlink, radiostacje, telefony, autopilota i inne urządzenia nie zwalnia zawodnika z obowiązku przestrzegania zasad ładowania i wpisów do karty.

## **18. WYPOSAŻENIE I KONTROLE**

18.1. Jacht i jego wyposażenie mogą podlegać kontroli w dowolnym czasie dla potwierdzenia zgodności z Zawiadomieniem o Regatach, Instrukcją Żeglugi, przepisami OSR, przepisami ORC oraz dokumentami zgłoszeniowymi.

18.2. [DP] Wymiana uszkodzonego lub utraconego wyposażenia jest niedozwolona bez zgody Komisji Regatowej albo Komisji Technicznej, jeżeli taka została powołana. Prośba o zgodę powinna zostać złożona przy pierwszej rozsądnej sposobności, także po wyścigu, jeżeli wcześniejsze złożenie prośby nie było możliwe.

18.3. [DP] Jacht wskazany do kontroli po zakończeniu wyścigu musi niezwłocznie udać się do miejsca kontroli i pozostawić wyposażenie w stanie możliwie niezmiennym do czasu zakończenia kontroli.

## **19. JEDNOSTKI OFICJALNE, MEDIA I MATERIAŁY Z TRASY**

19.1. Jednostki oficjalne Komisji Regatowej będą oznaczone w sposób podany w komunikacie Organizatora. Brak oznaczenia jednostki oficjalnej nie będzie podstawą do żądania zadośćuczynienia przez jacht. Zmienia to PRŻ 61.1(a).

19.2. Jednostki medialne, VIP lub jednostki wspierające Organizatora nie są jednostkami Komisji Regatowej, chyba że zostanie to wyraźnie ogłoszone komunikatem. Działanie lub zaniechanie takich jednostek nie będzie podstawą do żądania zadośćuczynienia przez jacht. Zmienia to PRŻ 61.1(a).

19.3. Zawodnicy, w szczególności jachty Starlink, są proszeni o przekazywanie Organizatorowi zdjęć, filmów, krótkich relacji i innych materiałów z trasy, o ile nie koliduje to z bezpieczeństwem żeglugi. Przekazywanie materiałów medialnych nie może wpływać na decyzje sportowe zawodnika ani na bezpieczeństwo jachtu.

## **20. NAGRODY**

20.1. Nagrody zostaną przyznane zgodnie z Zawiadomieniem o Regatach i komunikatami Organizatora.

## **21. ZASTRZEŻENIE ODPOWIEDZIALNOŚCI**

21.1. Wszyscy uczestnicy biorą udział w Regatach całkowicie na własne ryzyko. Patrz PRŻ 3 „Decyzja o uczestniczeniu w wyścigu”.

21.2. Żadna czynność wykonana lub niewykonana przez Organizatora, Komisję Regatową, Komisję Protestową, jednostki oficjalne, jachty Starlink, partnerów lub wolontariuszy nie zwalnia zawodnika z odpowiedzialności za decyzję o starcie, kontynuowaniu wyścigu, żegludze i bezpieczeństwie własnym oraz jachtu.

## **22. POSTANOWIENIA KOŃCOWE**

22.1. Każdy zawodnik jest zobowiązany do znajomości niniejszej Instrukcji Żeglugi, Zawiadomienia o Regatach, komunikatów Komisji Regatowej oraz aktualnych przepisów bezpieczeństwa żeglugi.

22.2. W sprawach nieuregulowanych niniejszą Instrukcją stosuje się odpowiednie przepisy PRŻ, MPZZM, PZZ, ORC, OSR oraz prawa powszechnie obowiązującego.

Sędzia Główny

*Bohdan Goralski*

## ZAŁĄCZNIK NR 1 – PUNKTY ZWROTNE I WARIANTY TRASY

Współrzędne podano w układzie WGS 84. Poniższa lista ma charakter projektowy; ostateczny wariant, kolejność znaków i strony mijania zostaną ogłoszone komunikatem trasowym do godziny 20:00 w dniu poprzedzającym start.

Punkt	Szerokość	Długość
Pława GW	54° 23.58'N	18° 46.79'E
Pława ŁEBA	54° 47.09'N	17° 33.85'E
Stawa OLANDS SODRA GRUND	56° 4.20'N	16° 40.83'E
Archipelag Utklippan	55° 57.44'N	15° 42.54'E
Pława kardynalna LANAGRUND	55° 32.43'N	14° 29.62'E
Archipelag Christianso	55° 19.89'N	15° 10.48'E
Pława ZN	54° 36.80'N	19° 6.09'E
Pława PP	54° 25.75'N	18° 53.90'E
Pława NS	54° 22.40'N	19° 16.60'E
Pława HEL	54° 35.42'N	18° 53.29'E
Pława kardynalna HL-S	54° 35.29'N	18° 47.89'E
Pława GD	54° 32.03'N	18° 39.82'E
Pława NP	54° 27.89'N	18° 42.01'E
Czerwona główka wejścia do GZ	54° 22.47'N	18° 46.73'E

### Wariant podstawowy 500 NM – kierunek trasy może być odwrócony

Start Górki, okolice pławy GW – Pława ŁEBA (PB) – Oland Sodra Grund (LB) – Archipelag Utklippan (LB) – Pława kardynalna LANAGRUND (LB) – Wyspa Bornholm (LB) – Archipelag Christianso (PB) – Archipelag Utklippan (PB) – Pława ZN (PB) – linia mety pława GW / czerwona główka GZ.

### Warianty zapasowe – kierunek trasy może być odwrócony

Wariant	Opis trasy
350 NM	Start Górki, okolice pławy GW – Archipelag Utklippan (LB) – Archipelag Christianso (LB) – linia mety pława GW / czerwona główka GZ.
260 NM	Start Górki, okolice pławy GW – Archipelag Utklippan (LB) – linia mety pława GW / czerwona główka GZ.
140 NM	Start Górki, okolice pławy GW – Pława ŁEBA (PB) – Pława ZN (PB) – linia mety pława GW / czerwona główka GZ.
90 NM	Start Górki, okolice pławy GW – Pława HEL (PB) – Pława ZN (PB) – Pława NS (PB) – Pława HL-S (LB) – Pława GD (LB) – Pława NP (LB) – Pława PP (PB) – linia mety pława GW / czerwona główka GZ.

## ZAŁĄCZNIK NR 2 – KARTA TRASY, ŁADOWANIA AKUMULATORÓW, UKOŃCZENIA I PROŚBY O ROZPATRYWANIE

Kartę należy wypełnić czytelnie i przekazać Sędziemu Głównemu lub Biuru Regat niezwłocznie po zakończeniu wyścigu albo wycofaniu się z wyścigu. Dopuszcza się wysłanie czytelnego zdjęcia karty na adres lub numer wskazany w komunikacie organizacyjnym.

s/y: \_\_\_\_\_ Nr żagla: \_\_\_\_\_

Zawodnik: \_\_\_\_\_ Telefon: \_\_\_\_\_

### A. Przebiecie trasy

Lp.	Znak / punkt	Data i godzina trawersu	Pozycja GPS	Uwagi
1				
2				
3				
4				
5				
6				
7				
8				
9				
10				
11				
12				

### B. Ładowanie akumulatorów silnikiem

Silnik może być używany do ładowania akumulatorów wyłącznie bez uzyskiwania napędu mechanicznego.

Każde uruchomienie należy wpisać poniżej.

Lp.	Uruchomienie – data	Godzina	Pozycja	Zatrzymanie – data	Godzina	Pozycja
1						
2						
3						
4						
5						
6						
7						

### C. Ukończenie i prośba o rozpatrywanie

Data i godzina przekroczenia linii mety: \_\_\_\_\_

Pozycja / uwagi przy ukończeniu: \_\_\_\_\_

Czy jacht składa prośbę o rozpatrywanie? Wpisać „P”, jeśli tak: \_\_\_\_\_

Krótki opis zdarzenia / uwagi do Komisji Protestowej:

---

---

---

---

Podpis zawodnika: \_\_\_\_\_ Data: \_\_\_\_\_

## ZAŁĄCZNIK NR 3 – CHECKLISTA JACHTU STARLINK

Załącznik ma pomóc zawodnikom wyznaczonym do obsługi terminala Starlink. Nie zastępuje przepisów Instrukcji Żeglugi.

Okno CEST	Terminal	Raport do Biura Regat	Odpytanie floty / materiały
05:45–06:15	włączony min. 30 min	pozycja, status zawodnika i jachtu, pogoda, problemy	wywołanie VHF 77, raport o odpowiedziach, foto/wideo jeśli bezpieczne
11:45–12:15	włączony min. 30 min	pozycja, status zawodnika i jachtu, pogoda, problemy	wywołanie VHF 77, raport o odpowiedziach, foto/wideo jeśli bezpieczne
17:45–18:15	włączony min. 30 min	pozycja, status zawodnika i jachtu, pogoda, problemy	wywołanie VHF 77, raport o odpowiedziach, foto/wideo jeśli bezpieczne
23:45–00:15	włączony min. 30 min	pozycja, status zawodnika i jachtu, pogoda, problemy	wywołanie VHF 77, raport o odpowiedziach, foto/wideo jeśli bezpieczne

### Minimalny raport Starlink

- Nazwa jachtu i numer żagla.
- Data i godzina raportu CEST.
- Pozycja GPS.
- Status zawodnika: OK / problem / potrzebny kontakt.
- Status jachtu: OK / awaria / uszkodzenie / inne.
- Warunki: wiatr, stan morza, widzialność, istotne ostrzeżenia.
- Jachty odpytane na VHF 77 i ich odpowiedzi.
- **Materiały medialne przesłane lub informacja, że brak możliwości przesłania**