

FORMUŁA POMIAROWA KWR

PRZEPISY 2011 - 2014

1. WSTĘP

1. Przepisy formuły pomiarowej Klubowego Współczynnika Regatowego **KWR** są zbiorem przepisów określających zasady obliczania współczynnika mającego umożliwić wyrównanie wpływu podstawowych parametrów jachtów na czas przebycia trasy wyścigów regat żeglarskich. Stosowanie formuły KWR przewidziane jest w regatach żeglarskich przeprowadzanych z założeniem uczestnictwa w nich, jak największej ilości osób uprawiających żeglarstwo dla własnej przyjemności w celach rekreacyjnych. Jak każda formuła mająca wyeliminować wpływ sprzętu na wynik, tak również KWR jest jedynie przybliżeniem wyrównania szans i nie należy oczekiwać pełnego obiektywizmu od rezultatów obliczeń dokonywanych za jej pomocą.

2. Przepisy formuły KWR stosowane są wyłącznie do kabinowych jachtów jednokadłubowych, dla których stosunek podstawowej powierzchni ożaglowania (grot, bezan + żagiel przedni) do masy kadłuba nie osiąga wartości większej niż **33 m²/1T**.

3. Formuła KWR nie określa wymagań w zakresie stanu technicznego i wyposażenia jachtu. Pozostawia decyzję w tym zakresie organizatorowi regat oraz odpowiedzialności i rozsądkowi kapitana/armatora jachtu, ich wiedzy żeglarskiej oraz umiejętności stosowania zasad dobrej praktyki morskiej w odniesieniu do bezpieczeństwa załogi i uprawiania bezpiecznej żeglugi w zależności od pory doby (przepisy MPZZM) oraz akwenu regat.

4. Mierniczy formuły KWR może odmówić wydania świadectwa pomiarowego, jeżeli konstrukcja jachtu, jego stan techniczny oraz wyposażenie rażąco odbiegają od powszechnie przyjętych standardów.

2. ZGŁOSZENIE POMIARU

a. Zgłoszenie pomiaru dokonywane jest poprzez doręczenie mierniczemu KWR formularza pomiarowego zawierającego wypełnioną przez armatora* część (I) formularza pomiarowego.

b. **Formularz pomiarowy formuły KWR** składa się z trzech części:

(I) dane armatora i jachtu,

(II) parametry jachtu,

(III) parametry żagli.

c. Części (II) i (III) wypełnia mierniczy KWR na podstawie wyniku pomiarów dokonanych w obecności armatora lub osoby przez niego upoważnionej.

d. Armator i mierniczy KWR swymi podpisami potwierdzają prawidłowość zapisanych w formularzu danych.

e. Niniejszy tekst wraz z załącznikami i rysunkami zawiera wszelkie opisy niezbędne do przeprowadzenia pomiarów w sposób prawidłowy. Formularz pomiarowy jest dokumentacją roboczą stanowiącą podstawę do sporządzenia świadectwa pomiarowego. Formularze pomiarowe są archiwizowane i przechowywane przez mierniczych KWR.

** - armatorem w rozumieniu niniejszych przepisów jest również osoba upoważniona przez prawnego właściciela jachtu np. sternik jachtu*

UWAGA

Wszystkie pola formularza muszą być wypełnione, lub przekreślone. Formularz bez kompletu podpisów jest nieważny.

3. ŚWIADECTWO POMIAROWE KWR

a. Mierniczy KWR sporządza świadectwo pomiarowe KWR na podstawie formularza pomiaru.

b. **Świadectwo pomiarowe** wystawione zostaje wyłącznie w przypadku wykonania wszystkich pomiarów. Świadectwo pomiarowe zostaje opatrzone numerem wg wzoru: **GD/numer/rok; SZ/numer/rok; EL/numer/rok; KG/numer/rok.**

c. Świadectwo pomiarowe może być akceptowane przez Organizatora regat pod warunkiem, że:

- nie zostały wprowadzone zmiany niniejszych przepisów mające wpływ na wartość współczynnika KWR,
- aktualne zgłoszenie do regat zawiera identyczne dane jak w świadectwie pomiarowym,
- armator nie złoży oświadczenia, że którykolwiek z parametrów jachtu, mający wpływ na wartość współczynnika KWR uległ zmianie od daty wystawienia świadectwa pomiarowego.

Przyjęcie przez organizatora regat świadectwa pomiarowego nie oznacza wykluczenia możliwości przeprowadzenia pomiarów sprawdzających.

UWAGA

1. *Ważnym świadectwem pomiarowym jest wyłącznie świadectwo wymienione w zestawieniu aktualnych świadectw pomiarowych.*

2. *Świadectwo pomiarowe KWR:*

a. stanowi własność armatora jachtu,

*b. jest dokumentem prezentującym pomierzone wartości parametrów jachtu oraz podającym **wartość współczynnika KWR jachtu**, obliczonego wg zamieszczonego w świadectwie wzoru,*

c. wystawiane jest każdorazowo w przypadku, gdy stwierdzono lub zgłoszona została zmiana któregokolwiek parametru mającego wpływ na wartość współczynnika KWR,

3. *W przypadku gdy w jednym roku rozgrywania regat zachodzi konieczność ponownego wystawienia świadectwa pomiarowego, nowo wystawione świadectwo pomiarowe zostanie przekazane armatorowi jachtu, wyłącznie w przypadku zwrotu świadectwa pomiarowego wystawionego poprzednio.*

4. POMIARY

Wszystkie pomiary powinny być wykonywane w obecności armatora z użyciem przyrządów pozostających w dyspozycji mierniczego KWR. O ewentualnym sposobie ustalenia współczynnika KWR dla jachtów nie posiadających świadectwa pomiarowego, decyduje mierniczy KWR na wniosek organizatora regat.

4.1 Pomiary parametrów kadłuba.

a. Pomiar długości całkowitej [L]

Długością całkowitą kadłuba jachtu jest odległość pomiędzy rzutem prostopadłym na płaszczyznę wodnicy pływania kadłuba, prostych poprowadzonych przez najdalej wysunięte stałe elementy kadłuba umieszczone na dziobie i rufie kadłuba jachtu. Poprzez stałe elementy kadłuba należy rozumieć wszystkie elementy konstrukcji kadłuba na stałe z kadłubem związane (części integralne). Stałymi elementami kadłuba nie są np.: kosze relingów, listwy odbojowe, inne okucia i urządzenia zamocowane na kadłubie np. okucie steru, sztagu (-ów), rolka łańcucha kotwicznego, bukszpryt itp.

b. Pomiar długości linii wodnej [Lw]

Długość linii wodnej jest różnicą pomiędzy długością całkowitą kadłuba, a sumą długości nawisów dziobowego i rufowego z zastrzeżeniem zawartym w akapicie „UWAGA” zamieszczonym poniżej niniejszego przepisu. Długością nawisu dziobowego [Tf] jest odległość pomiędzy rzutem prostopadłym na płaszczyznę wodnicy pływania kadłuba, prostej poprowadzonej przez najdalej wysunięty stały element kadłuba umieszczony na dziobie, a punktem styku stewy dziobowej z wodnicą pływania w osi symetrii wzdłużnej kadłuba. Długością nawisu rufowego [Ta] jest odległość pomiędzy rzutem prostopadłym na płaszczyznę

wodnicy pływania kadłuba, prostej poprowadzonej przez najdalej wysunięty stały element kadłuba umieszczony na rufie, a punktem styku wysuniętego najdalej ku rufie stałego elementu kadłuba z wodnicą pływania w osi symetrii wzdłużnej kadłuba.

UWAGA

1. Dla obliczenia długości linii wodnej, od długości całkowitej odejmowana jest cała wartość długości nawisu dziobowego i 1/2 wartości długości nawisu rufowego.

2. Pomiar nawisów kadłuba przeprowadzany jest w stanie, jak opisany w Karcie Pomiaru Ciężaru Jachtu.

c. Pomiar szerokości maksymalnej [B]

Szerokością maksymalną kadłuba jachtu jest odległość pomiędzy rzutem prostopadłym na płaszczyznę wodnicy pływania kadłuba, prostych poprowadzonych przez stałe elementy kadłuba najdalej odsunięte od płaszczyzny symetrii wzdłużnej jachtu z wyłączeniem listwy odbojowej i kołnierza łączącego kadłub z pokładem.

d. Pomiar zanurzenia jachtu [D]

Zanurzenie jachtu jest odległością pomiędzy najniższym położonym punktem elementów kadłuba jachtu, a płaszczyznę wodnicy pływania. Jeżeli jacht wyposażony jest w ruchome elementy balastowe lub zwiększające powierzchnię bocznego oporu (np. płetwa mieczowa), do pomiaru zanurzenia elementy te muszą zostać opuszczone do maksymalnie obniżonej pozycji. Pomiar przeprowadzany jest w stanie, jak opisano w Karcie Pomiaru Ciężaru Jachtu.

e. Pomiar wyporności (ciężaru) jachtu [V]

Pomiar wyporności (waga) jachtu odbywa się w klarze gotowości do odbycia żeglugi, przez co należy rozumieć wyposażenie jachtu w odpowiednią ilość środków o odpowiedniej jakości zapewniających bezpieczeństwo załogi i żeglugi oraz przewidzianego przepisami MPZZM. Pomiar wykonywany jest przy zachowaniu warunków wymienionych w **Karcie Pomiaru Ciężaru Jachtu**.

UWAGA

1. W trakcie dokonywania pomiarów parametrów T_f , T_a , D , gdy jacht pozostaje na wodzie:

a. na pokładzie nie mogą przebywać żadne osoby,

b. silnik przyczepny musi pozostawać w miejscu i pozycji takiej, jak podczas, gdy jacht jest w wyścigu,

c. muszą być spełnione wszystkie warunki określone w Karcie Pomiaru Ciężaru Jachtu.

2. Jacht na którym dokonano zmian powodujących zmianę jego ciężaru o wartość przekraczającą 2% masy całkowitej, musi zostać zważony ponownie.

4.2 Pomiar powierzchni żagli

1. Pomiar żagli przednich (fok, genua), grota i bezana dokonywany jest po ich rozłożeniu na podłożu płaskim. Po wykonaniu pomiaru żagle zostają oznaczone opisem wymiarów żagla zamieszczonym na stemplu mierniczego wg obowiązującego wzoru.

a. Liklina żagla mocowanego w likszparze nie zwiększa wartości mierzonego wymiaru.

b. Wyznaczenie punktów pomiarowych dla wartości E2, E3, E4 grota i bezana, następuje poprzez oznaczenie przecięcia linii czterokrotnego złożenia żagla wzdłuż liku przedniego z krawędzią lików przedniego i tylnego.

c. Powierzchnia żagli przednich obliczana jest z zastosowaniem wzoru:

$$S_1 = (T_{\max} \times L_p) / 2$$

gdzie: S_1 - powierzchnia żagla przedniego (fok, genua)

T_{\max} - długość liku przedniego

L_p - wysokość trójkąta poprowadzona z rogu szotowego

d. Powierzchnia grota i bezana obliczana jest z zastosowaniem wzoru:

$$S_2 \text{ i } S_3 = [(E_1+E_2)/2+(E_2+E_3)/2+(E_3+E_4)/2+(E_4+E)/2] \times P/4$$

gdzie: S_2 - powierzchnia grota

S_3 - powierzchnia bezana

E_1 - szerokość głowicy

E_2, E_3, E_4 - odległość pomiędzy punktami pomiarowymi oznaczonymi na liku przednim i tylnym

E - długość liku dolnego

P - długość liku przedniego

2. Pomiar żagli dodatkowych (spinaker, genaker) dokonywany jest w sposób uwzględniający ich sferyczną konstrukcję. W odniesieniu do wymiarów SMG i SF nie należy stosować podczas pomiaru siły powodującej nadmierne rozciąganie tkaniny żagla.

a. Powierzchnia żagli dodatkowych symetrycznych (spinaker) obliczana jest z zastosowaniem wzoru:

$$S_{sp} = 0,82 \times SL \times (SMG + SF)/2$$

gdzie: S_{sp} - powierzchnia spinakera

SL - długość liku bocznego

SF - długość liku dolnego (cięciwa)

SMG - szerokość mierzona pomiędzy środkami lików bocznych

b. Powierzchnia żagli dodatkowych niesymetrycznych (genaker) obliczana jest z zastosowaniem wzoru:

$$S_{gen} = 0,75 \times (SL_1 + SL_2)/2 \times (SMG + SF)/2$$

gdzie: S_{gen} - powierzchnia genakera

SL_1 - długość liku bocznego dłuższego

SL_2 - długość liku bocznego krótszego

SF - długość liku dolnego (cięciwa)

SMG - szerokość mierzona pomiędzy środkami lików bocznych

UWAGA

Pomiar żagli przeprowadzany jest w sposób pokazany na str.2 Formularza Pomiarowego.

4.3 Obliczenie stosowanej powierzchni ożaglowania [S]

Wartość powierzchni ożaglowania przyjmowana do obliczenia wartości współczynnika KWR, obliczana jest na podstawie wzoru:

$$S = S_p + 0,4 \times (S_4 - S_p)$$

$$\text{jeżeli } S_4 < S_p ; S = S_p$$

gdzie: S - pomiarowa powierzchnia ożaglowania

S_p - podstawowa powierzchnia ożaglowania obliczona ze wzoru

$$S_p = S_1 + S_2 + S_3$$

S_4 - powierzchnia żagla dodatkowego S_{sp} lub S_{gen}

UWAGA

Jeżeli na jachcie znajduje się więcej niż jeden żagiel dodatkowy, do obliczeń przyjmuje się powierzchnię największego z żagli.

4.4 Sprawdzenie elementów mających wpływ na ustalenie wartości współczynnika [r1]

1. Elementem mającym wpływ na wartość współczynnika [r1] jest każde urządzenie (np. bom spinakera, bukszpryt, wytyk itp.) umożliwiające zamocowanie żagla poza najdalej w przód wysuniętym, stałym elementem kadłuba.
2. W przypadku gdy:
 - a. jeden z końców bomu spinakera położonego na pokładzie (w przybliżeniu równoległe do płaszczyzny wodnicy pływania) pozostaje oparty o przednią płaszczyznę masztu, a drugi z końców bomu spinakera wystaje poza najdalej do przodu wysunięty element kadłuba (dziób), współczynnik **r1 = 1,02**;
 - b. jacht wyposażony jest w bukszpryt, lub wytyk dziobowy stały lub ruchomy służące do mocowania żagli, współczynnik **r1 = 1,02**;
 - c. jacht jest wyposażony w więcej niż jeden z elementów decydujących o wartości współczynnika [r1] i więcej niż jeden z nich uzasadnia zwiększenie wartości współczynnika, wartość współczynnika **r1 = 1,02** stosuje się wyłącznie jednokrotnie;
 - d. nie są spełnione warunki wymienione w pkt.4.4.2.lit.a,b,c wartość współczynnika **r1 = 1,0**.

4.5 Płetwy mieczowa i balastowa ruchoma [r2]

1. W odniesieniu do jachtów wyposażonych w ruchomą płetwę mieczową lub balastową zastosowanie ma współczynnik **r2 = 1,01**.
2. Jachty posiadające ruchome płetwy mieczowe lub balastowe, które zastosują urządzenia w sposób trwały unieruchamiające płetwę (płetwy) w jej najbardziej skrajnym, dolnym położeniu, otrzymają współczynnik **r2 = 1,0**. Decyzję, czy dane urządzenie pozwala w sposób trwały unieruchomić płetwę w jej dolnym położeniu podejmuje mierniczy KWR.
3. Ruchoma płetwa mieczowa i balastowa, której powierzchnia zmoczona w jej górnym położeniu (podniesiona) nie ulega zmniejszeniu w stosunku do położenia dolnego (opuszczona) nie powoduje zastosowania wartości współczynnika **r2 = 1,01**.
4. Jachty posiadające stałe płetwy balastowe otrzymują współczynnik **r2 = 1,0**.

4.6 Warunkowa zmiana wartości współczynników „r1” i „r2”

1. Organizator regat za zgodą mierniczego KWR może zmienić wartość współczynników „r1” i „r2” jachtów klasyfikowanych w regatach lub poszczególnych wyścigach regat w zależności od:
 - a. konstrukcji jachtów biorących udział,
 - b. nautycznej specyfiki akwenu (siła i kierunek wiatru, wysokość i kierunek fali),
 - c. udziału kursów umożliwiających używanie żagli dodatkowych w odniesieniu do całości trasy pojedynczego wyścigu lub wszystkich wyścigów w regatach.
2. Zmiana wymieniona w pkt.1 może zostać dokonana poprzez zmniejszenie wartości współczynników „r1” i „r2” w przypadku gdy:
 - a. zostanie złożony wniosek przez armatora jachtu,
 - b. udział kursów umożliwiających używanie żagli dodatkowych w odniesieniu do całości trasy wyścigu wynosi mniej niż 33%.
3. Wartość zmiany może zostać dokonana dwustopniowo poprzez zmniejszenie wartości współczynnika o 50% lub 100% jego początkowej wartości.
4. Możliwość wprowadzenia takiej zmiany musi być przewidziana w Zawiadomieniu o Regatach.

4.7 Śruba napędowa [p]

1. W przypadku gdy śruba napędowa silnika zamontowana jest w sposób trwały poniżej linii wodnej jachtu stosowane będzie obniżenie wartości współczynnika [p].
2. Wartość współczynnika [p] jest różna w zależności od rodzaju stosowanej śruby napędowej i wynosi dla:

- a. Śruby o łopatach stałych – **p = 0,98**
- b. Śruby składanej lub łopatach nastawnych – **p = 0,99**
- c. W przypadku jachtów bez silnika pomocniczego lub z silnikiem pomocniczym zaburtowym wartość współczynnika **p = 1,0**.

UWAGA

Pomiar parametrów kadłuba i osprzętu przeprowadzany jest w sposób pokazany na str.1 Formularza Pomiarowego.

5. WSPÓŁCZYNNIK KWR JACHTU

Współczynnik **KWR** obliczony na podstawie pomierzonych parametrów jachtu wg wzoru:

$$KWR = \frac{6}{100} \left[\left(\frac{\sqrt{L}}{\sqrt{B}} \right) + \left(5 \frac{\sqrt{D}}{\sqrt{L}} \right) + \left(\frac{\sqrt{S}}{\sqrt[3]{V}} \right) \right] \cdot \sqrt{(2,43 \sqrt{Lw})} \cdot r1 \cdot r2 \cdot p$$

- gdzie: KWR - współczynnik pomiarowy
L - długość całkowita
L_w - długość linii wodnej
B - szerokość całkowita
D - zanurzenie
S - pomiarowa powierzchnia ożaglowania wg wzoru (pkt.4.3)
V - masa
r1, r2, p - współczynniki korygujące

ustala wyrównanie czasowe przebycia trasy wyścigu przez jachty wg wzoru:

$$CT = ET \times KWR$$

- gdzie: CT - czas przeliczony
ET - czas rzeczywisty przebycia trasy

6. POMIARY SPRAWDZAJĄCE - zalecenia

- a. Pomiar sprawdzający jachtu mogą zostać przeprowadzone na wniosek:
 - armatora,
 - sternika innego jachtu biorącego udział w tych samych regatach,
 - organizatora regat.
- b. Jeżeli pomiar sprawdzający przeprowadzony zostaje na wniosek armatora po rozegraniu części wyścigów i ujawni on rozbieżność pomiędzy wartością zgłoszoną lub wymienioną w świadectwie pomiarowym, a wartością rzeczywistą, należy w przypadku gdy:
 - 1^o - wartość zgłoszona lub wymieniona w świadectwie pomiarowym spowodowała ustalenie korzystniejszego współczynnika KWR; należy skorygować współczynnik KWR, a wyniki przeliczyć z zastosowaniem skorygowanego współczynnika KWR,
 - 2^o - wartość zgłoszona lub wymieniona w świadectwie pomiarowym powoduje ustalenie współczynnika KWR o wartości pogarszającej rezultat jachtu; nie należy korygować współczynnika KWR w tych regatach.
- c. Jeżeli pomiar sprawdzający przeprowadzony zostaje na wniosek sternika innego jachtu biorącego udział w tych samych regatach lub organizatora regat po rozegraniu części wyścigów i ujawni on rozbieżność pomiędzy wartością zgłoszoną a rzeczywistą, należy w przypadku gdy:
 - 1^o - wartość zgłoszona lub wymieniona w świadectwie pomiarowym spowodowała ustalenie korzystniejszego współczynnika KWR; zdyskwalifikować jacht w wyścigach przeprowadzonych lub zdyskwalifikować jacht w regatach, jeżeli wszystkie wyścigi zostały przeprowadzone.

2^o - wartość zgłoszona lub wymieniona w świadectwie pomiarowym spowodowała ustalenie współczynnika KWR o wartości pogarszającej rezultat jachtu; nie korygować współczynnika KWR w tych regatach.

d. Przepisy pkt.b i pkt.c w odniesieniu do jachtu klasyfikowanego w cyklu regat stosuje się odpowiednio.

e. Po przeprowadzeniu pomiarów sprawdzających w przypadku wystąpienia zmian parametrów jachtu, zostaje wystawione nowe świadectwo pomiarowe.

UWAGA

Zalecenia wymienione w niniejszym rozdziale mają zastosowanie wyłącznie w przypadku gdy różnica pomiędzy współczynnikiem KWR obliczonym na podstawie wyników pomiaru sprawdzającego, a współczynnikiem KWR ustalonym świadectwem pomiarowym KWR danego jachtu jest większa niż 1%.

7. PRZEPISY DODATKOWE

1. Zaleca się usunięcie z jachtu na czas regat wszystkich żagli, których powierzchnia jest większa od żagli pomierzonych w celu ustalenia wartości aktualnego współczynnika KWR.

2. Zabronione jest w trakcie żeglugi jednoczesne używanie więcej niż jednego żagla dodatkowego.

3. Zabronione jest posiadanie jakichkolwiek urządzeń służących do balastowania jachtu za wyjątkiem pasów balastowych w kokpicie.

4. W trakcie wyścigu jacht musi posiadać wyposażenie, które znajdowało się na jachcie podczas pomiarów na wodzie i podczas ważenia (kotwice, silnik przyczepny, wyposażenie ratunkowe itp.).

8. BAZA DANYCH

Aktualne dane będące podstawą wydania świadectw pomiarowych, gromadzone będą w **Tabeli Jachtów Pomierzonych** prowadzonej przez każdego z mierniczych KWR. Przynajmniej raz w roku dane z poszczególnych Tabel Jachtów Pomierzonych będą gromadzone w zbiorczej Tabeli Jachtów Pomierzonych i podawane do wiadomości przez Głównego Mierniczego Formuły KWR.

9. WYKAZ OBOWIĄZUJĄCYCH DOKUMENTÓW

Wzory dokumentów formuły KWR stanowią załączniki do niniejszych przepisów:

- a. świadectwo pomiarowe
- b. formularz pomiarowy
- c. karta pomiaru ciężaru jachtu
- d. tabela jachtów pomierzonych
- e. lista mierniczych formuły KWR

UWAGA

Obowiązującymi dokumentami wymienionymi w niniejszym rozdziale, są dokumenty ogłoszone na stronie internetowej Zachodniopomorskiego Okręgowego Związku Żeglarskiego w Szczecinie.

10. POSTANOWIENIA ORGANIZACYJNE

1. Administratorem formuły pomiarowej KWR jest Zachodniopomorski Związek Żeglarski z siedzibą w Szczecinie.

2. Administrator mianuje Głównego Mierniczego Formuły KWR.

3. Główny Mierniczy Formuły KWR:

- nadaje uprawnienia mierniczego formuły KWR,
- zatwierdza Przepisy Formuły KWR i ich zmiany,
- przewodniczy spotkaniom mierniczych formuły KWR,
- ustala wzór stempla mierniczego KWR,
- ogłasza listę mierniczych formuły KWR.

4. Mierniczy KWR zobowiązany jest:

- przestrzegać Przepisy Formuły KWR,
- sygnować wydane dokumenty pomiarowe własnym stemplem mierniczego KWR.

5. Zmiana przepisów formuły pomiarowej KWR dokonywana jest nie częściej niż co 4 lata.

6. W przypadku potrzeby wcześniejszego (pkt.5) wprowadzenia zmian konieczne jest uzyskanie jednomyślnej, kolegialnej zgody zespołu mierniczych formuły KWR złożonego z pojedynczych przedstawicieli wszystkich ośrodków stosujących formułę KWR, w tym głównego mierniczego formuły KWR.

11. OPŁATY

1. Pomiar i wystawienie świadectwa pomiarowego KWR jest bezpłatne.

2. Dokonanie pomiaru sprawdzającego ciężaru jachtu wymaga zwrotu kosztów użytego do pomiaru sprzętu (dźwig, waga).

3. Gdy pomiar sprawdzający ciężaru jachtu następuje podczas regat i jest przeprowadzany w wyniku protestu uczestnika regat, w przypadku:

a. gdy wynik pomiaru sprawdzającego ciężar jachtu wykaże wartość niższą od podanej w świadectwie pomiarowym, zwrot kosztów obciąża armatora jachtu sprawdzanego,

b. gdy wynik pomiaru sprawdzającego ciężar jachtu wykaże wartość równą lub wyższą od podanej w świadectwie pomiarowym, zwrot kosztów obciąża armatora jachtu zlecającego pomiar sprawdzający.

Niniejsze przepisy obowiązują w okresie od dnia ogłoszenia do zakończenia sezonu żeglarskiego 2014 roku.

Szczecin, 29 stycznia 2011