Klub NAMOLO! o.s.

vydává a autorizuje

Pravidla pro Tug Towing

Verze	Platí od	Změněná témata
Ver. 1.0	14.10.2005	
Ver. 1.1	20.10.2005	
Ver. 1.2	01.11.2005	
Ver. 1.3	12.07.2006	Vlečná lana, časový limit pro přípravu k plavbě, popis situací
Ver. 1.4	26.2.2007	Odhození vlečného lana, přístaviště, kotviště, popis situací, pokyny pro rozhodčí.
Ver. 1.5	25.11.2007	Vysvětlení zkratky NP v zápisu plavby, oprava bodového hodnocení minutí bójky z nesprávné strany v bodě 9.
Ver. 1.6	1.10.2008	Specifikace překážky, typy lodí (vzhled modelu), nové penalizace, katalog překážek, upraveno a sjednoceno názvosloví
Ver. 1.7	1.2.2010	Zavedení diskvalifikace, změna bodového hodnocení neoprávněné havárie,
Ver. 1.8	1.1.2011	- Oprávněná havárie, zamotání vlečného lana do vleku - Stanovena max. šířka a ponor trupu remorkéru - Doplněna kapitola 2.1 – soutěžní kategorie - Remorkér musí být schopen přivázat se k vleku všemi povolenými způsoby. - Popis nové překážky – vyvázání k bóji na rejdě - Popis nové překážky – tankování - Popis nové překážky – přistání remorkéru zádí - Popis nové překážky – plavební kanál pro plošinu s dvěma plováky - Popis nové překážky – dok se stanoveným způsobem proplutí - Popis nové překážky – Přistání k bóji - Popis nové překážky – Přistání k nárazníkům
Ver. 1.9	21.1.2012	Popis změny směru plavby. Popis bodování vlečeného břemena.
Ver. 1.10	1.1.2014	- manévr Přepřehání - Bonusové body za úspěšné provedení manévru - jméno remorkéru na modelu - upřesnění povelu „ČEKÁME“ - zrušení neprovedeného přistání

OBSAH

1. Základní pojmy
2. Typy lodí
3. Připojení remorkérů k vleku
4. Vlečné lano
5. Manévrování s vlekem
6. Přístav
7. Platnost bójí
8. Proplutí tratě
9. Penalizace
10. Havárie
11. Soutěžní plavba
12. Kotviště
13. Rozhodčí
14. Protesty
15. Diskvalifikace

A. Situace
B. Pokyny pro rozhodčí
C. Katalog překážek

verze 1.6 oproti verzi 1.5

První a zásadní změnou bylo zrušení možnosti startu jednočlenného týmu. Důvody byly dva. Prvním jsou nové překážky na trati, kde bylo nutné modifikovat pravidla pro jedno a více členná družstva. To neúnosně komplikovalo vlastní konstrukci pravidel a rozhodování během soutěže. Navíc některé manévry nebylo možné do kursu zařadit, protože by je jednoremorkérový tým nezvládl.

Druhým důvodem je, že tug towing je soutěží družstev. Je o spolupráci a souhře. Individuální schopnosti tak bude nadále možné uplatnit v kategorii tlačných remorkérů.

Druhou zásadní změnou je úprava pravidel ve smyslu vzhledu soutěžních remorkérů. Soutěže v tug towingu by měly být také přehlídkou lodních modelů, nikoliv nikdy nekončící práce v loděnici.

Třetí změna se týká celkového vyhodnocení soutěže a stanovení konečného pořadí. Čas se stává až třetím rozhodujícím faktorem. V případě rovnosti bodů bude rozhodovat nejlepší plavba. Smyslem tohoto pravidla je vyzvednout schopnost kapitánů ovládat svoji loď a tím vyrovnat startovní pole bez ohledu na výkony remorkérů.

Čtvrtá změna přináší zjednodušení ohledně posouzení situace zvané havárie. Bylo jasně stanoveno co se za havárii považuje. Všechny ostatní případy a varianty byly z havárie vyloučeny. Lodní model musí k soutěži být dobře připravený a nedbalá příprava stejně jako ve skutečné plavbě může mít fatální následky. Budou tím i nadále ukončeny veškeré dohady co je a co není havárie.

Pátá změna je spíš doplnění a upřesnění – byl sepsán katalog překážek. Jednotlivé překážky mají stanovený způsob proplutí, manévry, povinnosti soutěžících a rozhodčích a případné penalizace.

Šestou změnou je doplnění upřesňujících poznámek pro rozhodčí a vlastně i pro soutěžící, jak správně vykládat některé pasáže pravidel. Není to žádné rozšíření pravidel ani jejich komplikace, ale spíše poznatky z praxe.

Verze 1.7 oproti verzi 1.6

Zásadní změnou je zavedení diskvalifikace soutěžního týmu. Tím je rozhodčím umožněno zabránit opakovanému porušování pravidel, které není bodově hodnoceno. Tým, který pravidla porušuje, je rozhodčím nejdříve napomenut a v případě, že napomenutí neuposlechne, je diskvalifikován. Diskvalifikace je platná na právě probíhající soutěžní kolo, nikoliv na celou soutěž.

V některých pasážích pravidel byl text upraven tak, aby zohlednil i tlačné remorkéry. Kategorie tlačných remorkérů nebyla doposud samostatně zmiňována, a proto byly některé pasáže doplněny.

Byla navýšena penalizace za ohlášení neoprávněné havárie. Smyslem tohoto opatření je snížit „výhodnost“ použití tohoto pravidla.

Doplněn popis významu barev bójí. Barvy bójí mají svůj význam a usnadňují navigaci při soutěžní plavbě. Pravidla nyní pevně stanovují význam barev bójí a barevné značení překážek.

Upraven zápis jízd pro rozhodčí byl doplněn o tři nová pole, do kterých se vpisuje i čas ukončení plavby, v jaké sestavě plulo soulodí a kolik již rozhodčí udělil napomenutí.

Některé texty z pokynů se přesunuly do textu pravidel.

Verze 1.8 oproti verzi 1.7

Nově byla stanovena maximální šířka a ponor trupu remorkéru. Maximální ponor se vztahuje i na vleky. Důvodem je zavedení standardů pro stavbu tratě, kde byla stanovena minimální šířka branky.

Došlo k rozdělení kategorie tlačných remorkérů na jednošroubé a vícešroubé. Posuzuje se počet lodních šroubů, které remorkér pohánějí. Dokormidlovávací zařízení se nepočítá.

Byly upřesněny pravidla pro samostatnou plavbu remorkérů (bez vleku) zavedením pravidla o převzetí lana z vleku.

Popis nových manévrů a překážek.

Verze 1.9 oproti verzi 1.8

Stanoveno kdy dochází ke změně směru plavby

Jak se boduje břemeno vlečené vodou (jeřáb)

Verze 1.10 oproti verzi 1.9

V nových pravidlech již neexistuje termín „neprovedené přistání“. Bylo totožné s „neprovedeným manévrem“ a nově se tedy budeme setkávat jen s termínem „neprovedený manévr“. Byl upřesněn výklad pokynu „ČEKÁME!“. Zde má konečné slovo rozhodčí. Kapitán soutěžního družstva pokud zvolá „ČEKÁME!“ tím pouze rozhodčímu navrhuje, aby došlo k přerušení soutěžní plavby. Konečné rozhodnutí je na rozhodčím a teprve až když ten vydá pokyn „ČEKÁME“, může soulodí plavbu přerušit dle pravidel.

Významnou novinkou je, že při dokování (přistání) lze ovládat remorkéry. Doposud jste byli zvyklí, že po přistání vleku do určeného místa nebo na nárazníky jste museli přestat ovládat

remorkéry a rozhodčí odpočítal tři sekundy, během nichž se vlek nesměl pohybovat. To vedlo k nejasným a i sporným situacím. Proto nyní můžete své remorkéry ovládat neustále a vlek tak udržet ve správné pozici. Rozhodčí však již nebudou přihlížet k povětrnostním vlivům, proudění vody či pružnosti překážky. Vlek nesmí opustit vyznačený prostor a ani se odpoutat. Jinak uslyšíte „NELZE“! A pozor na přehnanou aktivitu na páčkách a následné vybočení! ☺

Další novinkou je pravidlo o uvedení jména remorkéru na modelu. Toto pravidlo začne platit od 1.7.2014, abyste měli dostatek času ke splnění podmínek.

V nové sezóně se můžete těšit na zcela nový prvek soutěžní plavby a tím je „Přepřahání“. Jedná se o manévr při kterém si vlečící remorkéry vymění svoje místa a pokračují v soutěžní plavbě. Přepřahání nemusí být v každém soutěžním kole ani na každém soutěžním setkání. Doporučuji si pozorně přečíst pravidla!

Loni v Jindřichově Hradci již byl vypsán manévr, za který jste mohli získat odečet bodů. Nově je v pravidlech tento odečet popsán jako bonusové body včetně podmínek, za kterých je můžete získat. Např. bude vypsán obrat o 180° v doku. Uprostřed doku bude umístěna samostatná bóje, která je v plánku označena hvězdičkou. Tak je označený tzv. „vypínač bonusových bodů“. Když vplujete do doku, uděláte obrat a z doku vyplujete, bez jediného dotyku máte samozřejmě nula trestných bodů. Když se nedotknete ani „vypínače“ (oné žluté bóje), budou vám odečteny bonusové body. Když se dotknete jen „vypínače“ máte smůlu, přišli jste o bonus. Když se dotknete stěn doku, přicházíte o bonus také a navíc se vám započítá dotek. Doteky o „vypínač“ se v žádném případě nepočítají. Jen stěžuje proplutí překážky či provedení manévru, abyste bonusové body nedostali zadarmo. Vypínač nemusí mít podobu jen bóje, ale třeba stěna doku, nárazník apod.

1. Základní pojmy

Trať – na hladině je vytyčena bójkami a překážkami.
Kurs – (plánek plavby) určuje směr, pořadí a úsek tratě, který má být soulodím proplut v časovém limitu
Vlek - je zátěž v podobě modelu lodě nebo plovoucího zařízení, kterou vlečné remorkéry vlečou pomocí vlečných lan nebo tlačné remorkéry tlačí po vytyčené trati (kursu).
Remorkér - je loď určená k vlečení nebo tlačení vleku.
Přístav - na hladině jasně vytyčený prostor s jasně vyznačeným vjezdem a místem pro přistání vleku.
Přivázání na těsno - remorkér je k trupu vleku přivázán pomocí lana tak, že se trupy vleku a remorkéru trvale vzájemně dotýkají.
Soulodí - je tvořeno vlekem, přivázanými remorkéry, které provádí vlečení nebo tlačení a případně volným remorkérem.
Bójka - slouží k vytyčení tratě na hladině. Dvě anebo více bójek mohou tvořit tzv. branku. Bójky mohou mít různé tvary a podoby (zdymadlo, maják, skála apod.). Barevné značení bójek je červená, zelená a žlutá.
Tým/Družstvo – tvoří soutěžící, kteří provádí vlečení nebo tlačení jednoho vleku. Tým může být dvou anebo tří členný pro vlečení, pro tlačení jen jednočlenný. Pokud remorkéry plují samostatně (neuvázané k vleku), vždy se posuzují jako tým.
Překážka – je soustava bójek nebo předmětů, které k sobě naleží jako jeden celek

2. Typy lodí

Lodě, které lze použít pro tug towing

Lze použít modely lodí, jejichž předlohy byly skutečně vytvořené a postavené za účelem vlečení nebo tlačení.

Přípustné jsou všechny typy remorkérů a obslužných lodí (oceánské, přístavní, říční atd.). Tlačné remorkéry mohou být použity pro vlečení, ale musí vléci přes lano.

Rozměry remorkéru

Délka remorkéru použitého pro vlečení nebo tlačení musí být v rozmezí 40 až 150 cm. Maximální šířka trupu remorkéru nesmí přesáhnout 48 cm a maximální ponor 25 cm.

Pohon remorkéru

Remorkéry mohou být poháněny elektrickými motory anebo parním strojem. Spalovací motory nejsou povoleny. Remorkéry mohou být poháněny lodním šroubem, VS pohonem anebo kolesem. Remorkér může být vybaven i příčným pomocným pohonem.

Vybavení remorkéru

Modely remorkérů musí mít na začátku soutěže kompletně sestavený trup včetně palub, nástaveb a provedenu barevnou povrchovou úpravu.

Nástavby musí být kompletní a sestavené, včetně střech a palub. Nesmí tedy chybět žádné stěny, střechy ani paluby. Okna a dveře v nástavbách musí být buď vyříznutá nebo alespoň namalovaná. Trup, včetně palub a nástaveb, musí mít provedenu barevnou povrchovou úpravu.

Detaily jako např. světla, záchranné kruhy, odražeče, zábradlí, schody a pod. nejsou nutné a neposuzují se. Za barevnou povrchovou úpravu se nepovažuje základová barva nebo tmel.

Od **1.července.2014** musí být na remorkéru napsáno jeho jméno. Jméno musí být čitelné, vyvedené latinkou. Nápis se jménem lodě může být umístěný na trupu nebo nástavbách, ale vždy nad čarou ponoru tak, aby byl pro rozhodčí čitelný ze vzdálenosti do 1m.

Vleky pro tug towing

Vlek používaný během soutěže je pro všechny týmy v jedné kategorii společný. Pokud se jedou dvě anebo více kol, lze pro každé kolo použít jiný vlek.

Pokyny pro rozhodčí:
Vzhled remorkéru musí být rozhodčím posouzen před zahájením soutěže.

	Příklad remorkéru, kterému rozhodčí neumožní start v soutěži. Důvodem jsou nekompletní nástavby, na kterých chybí střecha a model nemá dokončenu barevnou povrchovou úpravu.

	Příklad remorkéru, kterému rozhodčí neumožní start v soutěži. Nástavby i trup jsou sice kompletně sestaveny, ale není provedena barevná povrchová úprava modelu.
	Příklad remorkéru, který může v soutěži startovat. Je to volná stavba, ale vypadá jako remorkér. Má kompletně sestavený trup a nástavby a provedenu barevnou povrchovou úpravu. Detaily jako pneumatiky, odražeč na přídi a pod. se neposuzují.

2.1 Soutěžní kategorie

Soutěží se v čtyřech kategoriích:
- Lehký tug towing (LTT)
- Těžký tug towing (TTT)
- Tlačné remorkéry s jedním šroubem (TLR1)
- Tlačné remorkéry s více šrouby (TLR2)

Remorkéry se dělí do kategorií podle délky trupu:

Délka trupu do 70cm – lehký tug towing
Délka trupu od 70cm – těžký tug towing

Měří se maximální délka trupu přes všechny nesnímatelné součásti trupu (nárazníky, tl. zařízení apod.) Šířka trupu pro určení kategorie není rozhodující.

Remorkér, který spadá do kategorie těžký tug towing nemůže startovat v kategorii lehký tug towing.

V kategorii tlačných remorkérů není délka ani šířka trupu rozhodující.

3. Připojení remorkérů k vleku

Vlečení jednoho vleku se mohou účastnit dva až tři remorkéry. Jeden remorkér musí být připojený k přídi vleku a druhý k zádi vleku. V případě, že se vlečení účastní třetí remorkér, tak ten může být volný anebo připojený k přídi či zádi vleku. Remorkéry mohou být k vleku přivázány způsobem:

- příď-příď
- příď-záď
- záď-příď
- záď-záď

Není možné remorkér k vleku přivázat natěsno anebo z boku. Každý remorkér může být k vleku přivázán jen jedním vlečným lanem.

Vlek je vybaven prvky pro uvázání vlečných lan. Vlek nesmí být vybaven vlečným lanem. Vlečné lano musí mít každý uvázaný remorkér vlastní. Kotvící lana pro vlek musí během soutěžní plavby zůstat na břehu anebo zajištěna na palubě vleku.

Pro tlačení vleku musí být remorkér k vleku připojen „*natěsno*“, pomocí tlačného zařízení a vázacích lan nebo zámků.

Vzhledem k tomu, že je možné na trati vyhlásit manévr přepřahání, doporučuje se, vybavit remorkér vázacími prvky nebo funkčními navijáky na přídi i zádi remorkéru!

Pro manévr přepřahání je možné mít připraveno druhé vlečné lano. Toto lano nemusí být během plavby uloženo na remorkéru. Soutěžící jej může dodat a uvázat během manévru přepřahání. Odpojené lano, může být odvázáno a během manévru přepřahání z remorkéru sejmuto.

Pokyny pro rozhodčí:
Dříve než rozhodčí vydá povel „PŘIPRAVIT KE STARTU“ musí zkontrolovat, že kotvící lana vleku jsou odstraněna anebo spolehlivě zajištěna na palubě vleku. Jinak rozhodčí musí sjednat nápravu a nesmí družstvo vyzvat k přípravě na start. *Za vázací lana se u tlačných remorkérů považují i gumičky.*

4. Vlečné lano

Síla a délka vlečného lana a způsob přivázání remorkérů k vleku je na rozhodnutí soutěžících. Je dovoleno na remorkérech používat funkční navijáky, ale lano nesmí být navijákem zkráceno tak, aby se remorkér přiblížil k vleku natěsno – trup na trup. Dvou remorkérový tým může lano natěsno zkrátit jen v místech, kde je povolena manipulace trupem o trup pro dvou remorkérový tým. Tří remorkérový tým lano natěsno zkrátit nesmí. Vlek funkčními navijáky být vybaven nesmí. Vlečné lano může být opatřeno plováky, které zabraňují ponoření lana a karabinami pro snadné přivázání k vleku.

Pokyny pro rozhodčí:
Vlečné lano může být vybaveno karabinou pro snadné přivázání remorkéru k vleku. Pokud je karabina pevnou součástí vlečného lana, považuje se její mechanické poškození (rozevření, prasknutí a pod) za přetržení vlečného lana (oprávněná havárie). V případě, že je tlačný remorkér k vleku přivázán pomocí gumiček, považuje se prasknutí gumičky za přetržení vlečného lana, sesmeknutí gumičky z úvazníku vleku nebo remorkéru za rozvázání vlečného lana.

5. Manévrování s vlekem

5a) Dvouremorkérový tým

Může manévrovat s vlekem jen pomocí tažných lan. Kontakty trup o trup jsou povoleny v přístavu anebo ve vyznačených prostorech. Mimo přístav a vyznačené prostory jsou zakázány. Náhodné kontakty trup o trup posuzuje rozhodčí. V prostoru cílového přístavu může jeden z uvázaných remorkérů odhodit vlečné lano, pokud svou celou délkou vplul do přístavu. Druhý remorkér musí zůstat přivázaný k vleku. Pokud je vlečné lano odhozeno mimo přístav, považuje se to za rozvázání vlečného lana a uvázání remorkéru musí být obnoveno.

5b) Tříremorkérový tým

Může manévrovat s vlekem jen pomocí tažných lan. Kontaktů trup o trup může použít jen neuvázaný remorkér. Uvázané remorkéry kontaktů trupu o trup nesmí použít ani v přístavech a vyznačených plochách. Náhodné kontakty trup o trup posuzuje rozhodčí. V prostoru cílového přístavu nesmí odhodit vlečné lano žádný uvázaný remorkér. Pokud se tak stane, považuje se to za rozvázání vlečného lana a uvázání remorkéru musí být obnoveno.

5c) Jednoremorkérový tým – jen kategorie tlačných remorkérů

Může manévrovat s vlekem jen pomocí tlačného zařízení a úvazů. Kontakt trup o trup musí být trvalý po celou dobu plavby.

5d) *Vlek*

Během soutěžní plavby může být plavba vleku ovlivňována pouze pomocí remorkérů soutěžního týmu.

6. Přístav

Přístav je vyznačený prostor na vodní hladině.

V přístavu pro start neplatí penalizace za nedovolené dotyky remorkérů a vleku, ale počítá se časový limit. To neplatí pro část soulodí, která již opustila přístavní bazén.

7. Platnost bójí a překážek a jejich barevné značení

Všechny bóje a překážky platí pro všechny remorkéry a vleky po celou dobu soutěžní plavby. Pokud některá bóje nebo překážka není namalována v kursu (plánku plavby), pak se dotyky na této bóji nebo překážce nepočítají.

Pro vyznačení kursu se používají bójky zelené, červené a žluté barvy.

Branka se zpravidla sestavuje tak, aby při prvním kursu, červenou bóji míjelo soulodí levobokem a zelenou bóji pravobokem. Žlutou bóji je možné minout libovolným bokem soulodí, i když to není v kursu vyznačeno (pokud není stanoveno jinak). Pokud je v kursu samostatné skalisko, které není součástí branky či jiné překážky, považuje se za samostatnou žlutou bóji. Samostatné bóje červené či zelené barvy, je třeba minout tak, jak je vyznačeno v kursu.

Zaústění i vyústění přístavů a překážek se označuje majáčky červené a zelené barvy. Zaústění má červený maják umístěný tak, aby jej při vplouvání soulodí minulo levobokem a zelený maják pravobokem. Vyústění z překážek se značí stejně jako zaústění, tedy jako by se do nich vplouvalo.

8. Proplutí tratě

Jak má být trať propluta určuje kurs (plánek plavby), který pořadatel zveřejní před zahájením soutěžního setkání.

Celé soulodí musí být v přístavu sestaveno v časovém limitu pro přípravu startu. Celé soulodí musí proplout ve stanoveném časovém limitu stanovený kurs (úsek tratě, který je vyznačen na hladině bójkami, brankami a překážkami). Jednotlivé bójky, branky a překážky musí minout/proplout ve správném pořadí a ve správném směru. Nesprávné minutí/projetí bóje, branky nebo překážky bude penalizováno.

Během plavby se žádná část soulodí, kromě vlečného lana, nesmí dotknout bójky nebo části překážky.

Branka nebo překážka se za správně projetou považuje tehdy pokud:
- bójek tvořících branku nebo součástí překážky se nedotkne žádná část soulodí kromě vlečného lana
- celé soulodí propluje brankou nebo překážkou ve správném směru a ve správném pořadí
- celé soulodí v překážce provede případný předepsaný manévr

Minutí samostatné bójky se považuje za správné pokud:
- bójky se nedotkne žádná část soulodí kromě vlečného lana
- celé soulodí mine bójku ve správném směru, ze správné strany
- skupina samostatných bójek musí být minuta i ve správném pořadí

V případě, že součástí vleku je břemeno, které je vláčeno vodou, tak toto břemeno nemusí projít brankou. Zaústěním do jakékoliv překážky projít musí, jinak se považuje za minutí. Doteky trupu vleku a břemene se počítají zvlášť. Volně visící břemeno brankou ani zaústěním projít nemusí a doteky se u něj nepočítají, pokud není stanoveno jinak (speciální manévr apod.).

Dojde-li během přípravy ke startu (sestavení soulodí v přístavu) k překročení časového limitu, tým dostane trestné body a začne se mu počítat další časový limit pro přípravu startu. V případě, že překročí i tento druhý limit, je opět penalizován. Kdyby došlo k překročení časového limitu pro start i potřetí, jeho soutěžní plavba končí, dostane trestné body za překročení časového limitu pro start a max. počet trestných bodů za neprojetou trať.

Dotkne-li se stejné bójky (i v brance) nebo části překážky stejný remorkér nebo vlek vícekrát, dostane tým trestné body jen za první dotyk. Dotkne-li se stejný remorkér nebo vlek v té samé brance nebo překážce jiné bóje nebo jiné části překážky, trestné body dostane. Dotkne-li se v té samé brance nebo překážce i další remorkér, dostane trestné body tým znovu. Branka nebo překážka se za špatně projetou anebo bójka za chybně minutou považuje i tehdy, když branka nebo překážka není soulodím projeta celá anebo bójku soulodí minulo jen z části. To platí při každém průjezdu brankou, překážkou nebo kolem bójky.

Dojde-li během soutěžní plavby k vypršení časového limitu, tak plavba automaticky končí a tým dostane trestné body za všechny branky, bójky a překážky, které v limitu nestihnul s celým soulodím projet. Minutí se počítá. ~~Za neprovedené přistání tým dostane trestné body~~.

Pokyny pro rozhodčí:
U překážek, které tým nestihne proplout v časovém limitu se počítá pouze minutí. Neprovedení případného předepsaného manévru se již nepenalizuje! Pouze v přístavu pro přistání, kde plavba končí předepsaným manévrem (např. přistání) se počítá neprovedený manévr.

Pokud se na trati potkají dvě soulodí a je třeba, aby jedno soulodí dalo přednost druhému, tak kapitán družstva, které dává přednost, zvolá výzvu „ČEKÁME“. Rozhodčí situaci posoudí a uzná-li čekání opodstatněným, zvolá povel „ČEKÁME“, a ~~a rozhodčí~~ pozastaví časomíru. V opačném případě zvolá „NELZE“ a soulodí musí pokračovat v plavbě (např. zpomalí, změní kurs apod.). Rozhodčí může povel „ČEKÁME“ vydat samostatně, bez výzvy kapitána družstva. V okamžiku, kdy čekající družstvo může pokračovat v plavbě, kapitán družstva zvolá „START“ a rozhodčí opětovně spustí časomíru. Během čekání nesmí družstvo žádným způsobem upravovat soulodí (zkracovat lana, převazovat úvazy, opravy apod.). Během čekání je zakázáno s vlekem manévrovat (otáčet, připravovat projetí branky apod.). Rozhodčí může povolit manévrování soulodí v případě, že je potřeba udržet soulodí na místě, protože je snášeno větrem nebo vodním proudem, popřípadě je potřeba vytvořit prostor k bezpečnému proplutí jiného soulodí.

Pokud remorkéry pro určený vlek připlouvají samostatně, nebo od něj odplouvají samostatně, a tato plavba je součástí soutěžní plavby (byl dán povel „START“, nikoliv „PŘÍPRAVA NA START“), platí následující:

- Dotyky samostatně plujících remorkérů se počítají pro každý remorkér do okamžiku, než se remorkér poprvé dotkne určeného vleku (remorkér symbolicky převezme vlečné lano).
- Oba samostatně plující remorkéry se nejdříve musí libovolnou částí trupu dotknout trupu určeného vleku v libovolném místě (symbolické převzetí vlečného lana). Teprve potom se soutěží může dotýkat remorkéru rukou a provést jeho uvázání k určenému vleku.
- Pokud se soutěžící dotkne remorkéru dřív než remorkér vleku, je to považováno za neprovedený manévr (remorkér symbolicky nepřevzal vlečné lano)
- Od okamžiku, kdy se remorkér dotkne vleku až do okamžiku, než opětovně soulodí vypluje, se dotyky nepočítají a soutěžící se může dotýkat remorkérů. Okamžik vyplutí oznámí kapitán družstva zvolání „START“, pak se již remorkérů dotýkat nelze. V případě, že se vlek nachází v přístavním bazénu, dotyky se v přístavním bazénu nepočítají.
- Pokud soutěžní plavba pokračuje samostatnou plavbou remorkérů po odvázání, mohou se remorkéry odvázat po provedení předepsaného manévru nebo po proplutí stanovené překážky. Pokud se soutěžící dotkne remorkéru dřív, je to považováno za neprovedený manévr. Od okamžiku kdy se remorkér může odvázat až do okamžiku, kdy remorkér samostatně vypluje, se doteky vleku a remorkérů nepočítají. Okamžik vyplutí oznámí kapitán družstva zvolání „START“, pak se již remorkérů dotýkat nelze.
- Plavba samostatně plujících remorkérů se vždy posuzuje jako plavba celého týmu!

Změna směru plavby:

Některé překážky nebo manévry jsou založeny na změně směru plavby. Směry jsou rozlišovány dva – *vpřed* a *vzad*. Směr plavby je vyznačen v platném kursu. Směr *vpřed* je vyznačen plnou čarou, směr *vzad* čárkovaně.
Změna směru plavby se během soutěžní plavby posuzuje podle směru plavby vleku.
Změna směru plavby nastane:

- automaticky po provedení předepsaného manévru (čelní dok, přistávací manévr, vyplutí či vplutí celého soulodí do doku apod.)
- v okamžiku, kdy vlek zastaví a poprvé se pohne opačným směrem

Změnu směru plavby rozhodčí oznámí kapitánovi soutěžního družstva zvoláním „ZMĚNA SMĚRU“!

Po změně směru plavby se na stejné bóji, překážce atd. znovu počítají doteky, i když se předtím remorkér nebo vlek již bóje dotkl při opačném směru plavby, než kterým aktuálně pluje. Změna směru se při manévru počítá jen jedna, pokud došlo k další změně směru na stejné bóji, překážce atd.

Přepřahání:

Jedná se o manévr, při kterém si tažné remorkéry vymění svoje pozice a uvázání pro vlečení. Tažný remorkér *„A“* jde na místo tažného remorkéru *„B“* a opačně. Kapitáni nejdříve svoje remorkéry od vleku odvážou, remorkéry si plavbou vymění svoje pozice a opět se k vleku přivážou a pokračují v soutěžní plavbě.

Tento manévr se provádí ve vyznačeném prostoru (např. přístav) nebo na určeném místě mezi dvěma překážkami apod.

Zahájení manévru musí kapitán družstva oznámit zvoláním „PŘEPŘAHÁME“. Dříve se soutěžící nesmí remorkérů dotýkat! Pokud tento povel kapitán nevydá a soutěžící se přesto dotkne remorkérů, jedná se o neprovedený manévr -10b. Rozhodčí posoudí, zda je možné manévr zahájit, pokud to není možné (např. celé soulodí neproplulo stanovenou překážku, nebo neprovedlo předepsaný manévr), zvolá „NELZE“ a soutěžní družstvo musí pokračovat v soutěžní plavbě, aby pominuly důvody, pro které nelze přepřahání provést.

Poté soutěžící svoje remorkéry odvážou od vleku, plavbou vymění svoje pozice a soutěžící je k vleku opět přiváží. Během manévru přepřahání se dotyky nepočítají, ale časomíra se nezastavuje!

Ukončení manévru kapitán družstva oznámí zvoláním „HOTOVO“.

Rozhodčí posoudí, zda skutečně k výměně pozic došlo a zda nové uvázání neodporuje pravidlům. Pokud je vše v pořádku vydá povel „START“, jinak zvolá „NELZE“ a sdělí kapitánovi družstva, proč nelze v soutěžní plavbě pokračovat. Jakmile je vydán povel „START“, počítají se dotyky a soutěžící se již nesmí dotýkat remorkérů.

K uvázání remorkéru po výměně pozice lze použít nové (druhé) vlečné lano, které nemusí být předem na palubě remorkéru. Soutěžící může mít takové lano připravené před zahájením vlastní soutěžní plavby u sebe nebo na břehu. V případě, že je remorkér vybaven dvěma a více funkčními navijáky pro vlečení, je možné ovládání navijáků přepnout pomocí přepínače, ale soutěžící nesmí přitom snímat nástavby nebo paluby. Ochranné kryty přepínače jsou povoleny, ale nesmí se jednat o nástavby nebo paluby. Odvázané vlečné lano je možné z remorkéru sejmout a při pokračování soutěžní plavby nemusí být na jeho palubě.

Během manévru přepřahání není povoleno provádět jakékoliv fyzické úpravy soutěžních remorkérů, výměnu baterií, opravy apod.

9. Penalizace

první dotyk remorkéru nebo vleku o každou bójku (v každém směru)	1 bod
dvouremorkérový tým - přivázaný remorkér používající kontaktů trup o trup k manévrování s vlekem mimo přístav nebo vyznačenou plochu	3 body
tříremorkérový tým - přivázaný remorkér používající kontaktů trup o trup k manévrování s vlekem	3 body
minutí bójky chybným směrem nebo z nesprávné strany	10 bodů
úplné minutí branky nebo překážky	15 bodů
každé překročení časového limitu k přípravě startu	5 bodů
překročení časového limitu pro plavbu	10 bodů
vlek opustí vyznačený prostor po zvolání „STOP“	5 bodů
vybočení z plavební dráhy, plavebního kanálu nebo jiné překážky na každou stranu	10 bodů
vyháknutí, rozvázání, předčasné odhození apod. tažného lana	3 body
každé neoprávněné opuštění prostoru kotviště	2 body
neoprávněné ohlášení „HAVÁRIE“	2 body
~~neprovedené přistání po vypršení časového limitu~~	~~5 bodů~~
Neoprávněná manipulace s vlekem trup o trup	3 body
Neprovedený předepsaný manévr	10 bodů
Vlek částečně opustí vyznačený prostor po zvolání „TEĎ“	5 bodů
Vlek zcela opustí vyznačený prostor po zvolání „TEĎ“	10 bodů
Bonusové body	-x bodů

Pokud je soutěžní tým diskvalifikován, je penalizován plným počtem trestných bodů za kolo, v kterém byl diskvalifikován.

Pokyny pro rozhodčí:
Výpočet penalizace při diskvalifikaci: u všech branek, bójí a překážek v kursu se počítá minutí. Dále se započítají trestné body za neprovedené přistání jako za neprovedený manévr a překročení časového limitu pro daný kurs. Tým je také penalizován za překročení časového limitu při startu (celkem třikrát). Je to tedy stejná situace, jako by tým na trať nevyplul po povelu rozhodčího „PŘIPRAVIT KE STARTU“.

V kursu může být vypsána bonusová překážka nebo manévr, za jehož úspěšné provedení či proplutí se udělí bonusové body, které se od trestných bodů odečítají. V kursu může být jen jedna bonusová překážka nebo manévr. Pro každý kurs lze stanovit jiný počet bonusových bodů.

Např. obrat o 180° v doku. Pokud soutěžní družstvo vpluje do doku, provede obrat, vypluje z doku a přitom není žádným způsobem penalizováno, dostane prémiové body, které se od trestných bodů odečtou.

V překážce nebo na trati je umístěn jeden nebo více tzv. *„vypínač bonusových bodů“*. V kursu je vždy označen symbolem „hvězdička“ (*). Může se jednat např. o samostatnou bóji, nárazník, stěnu mola apod. Pokud se během soutěžní plavby soulodí dotkne jednoho z „*vypínačů*“ (posuzuje se stejně jako dotyky), pak se bonusové body neudělí i kdyby byl manévr nebo proplutí úspěšné bez trestného bodu. Trestné body se za dotyk o „*vypínač*“ neudělují.

Pokyny pro rozhodčí:
Udělení bonusových bodů rozhodčí označí v zápisu jízd tak, že „vypínač bonusových bodů“ (hvězdičku) zřetelně zakroužkuje. Při součtu pak v řádku označeném „(*)“ odečte příslušný počet bonusových bodů.

10. Havárie

V případě, že dojde k havárii, musí být okamžitě informován rozhodčí. Kapitán týmu zvedne ruku a zvolá "HAVÁRIE".

Od tohoto okamžiku rozhodčí provede:

- zastaví časomíru,
- v zápisu označí puntíkem místo, kde k havárii došlo,
- nepočítá trestné body a posoudí havárii.

Za havárii se považuje a po jejím odstranění je možné plavbu dokončit:

- rozpojení soulodí vlivem přetržení (nikoliv rozpojení) vlečného lana, včetně karabiny, která je nedílnou součástí vlečného lana.
- zamotání vlečného lana do šroubu, nástaveb, úvazníků apod. remorkéru, poškození remorkéru v důsledku tohoto zamotání
- zamotání vlečného lana do nástaveb, úvazníků apod. vleku
- rozpojení vlečného lana v důsledku vyháknutí, odhození nebo rozvázání, ale je penalizováno
- zamotání nečistot do lodního šroubu, poškození remorkéru v důsledku tohoto znečištění
- takové mechanické poškození vleku, že nelze pokračovat v jeho vlečení (např. vytržení úvazníků)
- takové mechanické poškození jednoho z remorkérů, že nemůže pokračovat ve vlečení (např. vytržení háku, pád nástaveb apod.), remorkér ale nadále musí zůstat plavby schopný a plně ovladatelný.
- najetí na břeh nebo uváznutí soulodí (mělčina, větev, zamotání bójky apod.)
- potopení vleku

Všechny ostatní případy se za havárii nepovažují.

Pokud tým ohlásil havárii oprávněně, není omezen časovým limitem pro její odstranění po dobu trvání soutěže.

Pokyny pro rozhodčí:
Soutěž automaticky končí po skončení poslední soutěžní plavby dle aktuálního startovního pořadí. Nestihne-li tým odstranit havárii do konce soutěže, postupuje se stejně jako by jízdu nedokončil a je také tak penalizován. Puntík označující místo havárie se změní na „X“ a nepropluté branky, bójky a překážky označí jako minuté. V přístavu vyznačí neprovedené přistání. Čas za proplutí tratě v zápisu proškrtne písmenem „X“.

V případě, že zvolání "HAVÁRIE" je neoprávněné:

- Je tým penalizován za neoprávněné ohlášení havárie – 2 b.

1) situace, kdy je soulodí nadále schopné plavby:

- rozhodčí nařídí týmu pokračovat s původním soulodím z místa přerušení plavby
- po návratu soulodí do místa přerušení plavby rozhodčí opět spustí časomíru a začne počítat trestné body

2) situace, kdy soulodí není nadále schopné plavby:

- kapitán týmu může jízdu předčasně ukončit zvoláním „KONEC“
- kapitán týmu může ohlásit provedení opravy zvoláním „OPRAVA“

V případě, že kapitán týmu ohlásí provedení opravy zvoláním „OPRAVA“ (musí tak učinit neprodleně), rozhodčí opětovně spustí časomíru odměřující limit k proplutí tratě. Žádný časový limit k provedení opravy navíc se neposkytuje. Před zvoláním „OPRAVA“, nesmí být žádná oprava prováděna a čas navíc na přinesení náhradních dílů se neposkytuje. Oprava je ukončena zvoláním „KONEC OPRAVY“. Po tomto zvolání se již nesmí soutěžící lodě dotýkat, ani s ní jinak manipulovat, včetně připojení vlečného lana. Rozhodčí zastaví čas a tým se musí vrátit soulodí do místa, kde došlo k přerušení plavby. Od tohoto okamžiku rozhodčí spustí měření času, počítá trestné body a soulodí automaticky pokračuje v kursu.

Pokyny pro rozhodčí:
Pokud rozhodčí zjistí, že tým již zahájil opravu, aniž kapitán týmu zvolal „OPRAVA“, ihned spustí časomíru! *Okamžik, kdy rozhodčí opětovně spustí časomíru oznámí soutěžnímu družstvu zvoláním „START“.* *V případě, že družstvo nepokračuje v plavbě, puntík označující místo havárie se změní na „X“ a nepropluté branky, bójky a překážky označí jako minuté. V přístavu pro přistání vyznačí neprovedený manévr ~~neprovedené přistání~~. Čas za proplutí tratě v zápisu proškrtne písmenem „X“.* *V případě, že odstranění oprávněné havárie si vyžádá delší čas, je možné, aby byl odpojen vlek a k soutěžní plavbě nastoupilo další družstvo. V takovém případě by měl být nastupujícímu družstvu poskytnut dostatek času, aby se k soutěžní plavbě připravilo.*

Po odstranění havárie může tým pokračovat z místa, kde k havárii došlo. Oprávněná havárie není penalizována. Všechny ostatní případy jsou penalizovány jako neoprávněná havárie – 2 b v případě, že soulodí pokračuje v plavbě.

Pokyny pro rozhodčí:
V případě, že dojde k neoprávněné havárii a družstvo plavbu končí (do zápisu se píše „X“) není za neoprávněnou havárii penalizováno. Trestné body za neoprávněnou havárii družstvo dostane jen pokud pokračuje v soutěžní plavbě.

Dojde-li během soutěžní plavby k rušení, tak člen týmu, který rušení zjistil a neovládá svůj remorkér, zvedne ruku a zvolá „RUŠENÍ“. Rozhodčí zastaví časomíru a nepočítá případné nedovolené dotyky. Po odstranění příčin rušení tým pokračuje z místa, kde k rušení došlo.

11. Soutěžní plavba

Průběh soutěžní plavby:

Příprava na plavbu

- soutěžní plavby se musí účastnit celý tým. Každý člen týmu musí ovládat alespoň jeden remorkér.
- rozhodčí v přístavu připraví určený vlek pro soutěžní plavbu
- rozhodčí vyzve kapitána týmu zvoláním „PŘIPRAVIT KE STARTU“ a spustí časomíru pro přípravu startu, tím zahájí soutěžní plavbu
- soutěžní tým v přístavu nebo v kotvišti soustředí své remorkéry spuštěním na hladinu, nebo připlutím z vyhrazeného kotviště do přístavu.
- přiváže remorkéry povoleným způsobem k vleku

Zahájení plavby

- kapitán týmu ohlásí zahájení soutěžní plavby zvednutím ruky a zvoláním "START"
  - rozhodčí po zvolání "START" ukončí časomíru pro přípravu startu a spustí časomíru pro plavbu a zahájí bodování
  - soutěžní plavba může začít samostatnou plavbou remorkérů do přístavu k vyzvednutí vleku

Plavba

- tým vymanévruje remorkéry z prostoru startu popřípadě soulodí z přístavu a propluje stanovený kurs
- během soutěžní plavby se mohou členové týmu libovolně pohybovat po břehu a domlouvat se mezi sebou.
- soulodí je možné během plavby zcela zastavit anebo s ním couvat
  - po proplutí stanoveného kursu tým vlek přistaví na určené místo (přístav) a uvede jej do klidu
  - soutěžní plavba může po odvázání remorkérů od vleku ještě pokračovat plavbou remorkérů bez vleku.

Ukončení plavby

- ukončení plavby ohlásí kapitán zvoláním "STOP" ~~až všichni členové týmu prokazatelně přestanou soulodí nebo remorkéry ovládat (viditelně pustí ovládací prvky)~~ a vlek nebo remorkéry se musí nacházet v určeném prostoru.
- vlek po zvolání "STOP" nesmí po dobu 3 sec opustit vyznačený prostor. Remorkéry se v tomto prostoru nacházet nemusí. Během odpočtu 3 sec. mohou být remorkéry ovládány.
- rozhodčí po zvolání "STOP" zastaví časomíru v případě, že ~~všichni členové soutěžního týmu prokazatelně neovládají soulodí a~~ se vlek ~~se~~ nachází ve vyznačeném prostoru. Jinak oznámí kapitánovi zvoláním „NELZE“, že není možné časomíru zastavit a kapitán po sjednání nápravy musí znovu zvolat „STOP“.
- pokyn ke spuštění nebo zastavení časomíry dává výhradně rozhodčí.

Ovlivnění soutěžní plavby povětrnostními vlivy

- k povětrnostním vlivům se nepřihlíží, stejně tak k vodním proudům apod.
- hlavní rozhodčí může soutěž přerušit pro nepřízeň počasí

~~*Pokyny pro rozhodčí:*~~
~~*Po zakotvení vleku se může stát, že vlek opustí vyznačený prostor před vypršením 3 vteřinového odpočtu vlivem větru. Pokud vlek, před tím než prostor opustil, se viditelně nepohyboval (stál) neměl by rozhodčí takovou situaci vyhodnotit jako neprovedené přistání. Je však potřeba, aby se před zahájením každého soutěžního kola na této skutečnosti dohodli všichni rozhodčí pro zachování jednotného hodnocení.*~~

Během jedné soutěžní plavby je zakázáno:

- přijímat pokyny k plavbě, které by usnadnily proplutí tratě od kohokoliv jiného než od členů týmu, kteří provádí vlečení (dohlíží rozhodčí)
- změnit způsob uvázání remorkérů k vleku s výjimkou zkracování nebo prodloužení vlečných lan pomocí funkčních navijáků a při manévru přepřahání. V případě, že dojde k vyháknutí – rozvázání vlečného lana, musí být po nápravě remorkéry přivázány ve stejné soulodí jako na začátku soutěžní plavby.
- vstupovat do vody

Během jedné vícekolové soutěže je zakázáno:

- střídat členy týmu
- měnit počet remorkérů účastnících se vlečení
- měnit již jednou použitý remorkér za jiný

12. Kotviště

Je to vyznačený prostor na hladině mimo soutěžní trať, kde si mohou soutěžní týmy připravit své remorkéry ke startu. Po spuštění remorkéru na hladinu v prostoru kotviště je zakázáno tento prostor opustit a zbytečně v něm manévrovat. Remorkéry mohou z kotviště vyplout, až je rozhodčí k tomu vyzve zvoláním „PŘIPRAVIT KE STARTU“ nebo „START“. Remorkéry pak do prostoru startu doplují pokud možno co nejkratší cestou, nebo určeným kursem, tak aby svou plavbou neohrozily nebo neovlivnily případné soulodí na trati. V případě nepovoleného opuštění prostoru je remorkér penalizován.

13. Rozhodčí

Každou soutěžní plavbu posuzuje jeden rozhodčí. K dispozici může mít i rozhodčí pomocné. Rozhodčí rozhoduje sporné situace a může si vyžádat konzultace či potvrzení od pomocných rozhodčí.

Rozhodčí musí být vybaven stopkami s možností pozastavit a opětovně spustit časomíru, zápisem plavby s platným kursem a mít k dispozici výtisk platných pravidel.

Během soutěžní plavby může dojít k výměně rozhodčích. Odstupující rozhodčí musí informovat kapitána družstva, že dojde k výměně rozhodčích. Nový rozhodčí musí ihned po převzetí rozhodování informovat kapitána, že k výměně právě došlo.

Po skončení soutěžní plavby mají členové družstva právo si vyžádat zápis své plavby a nahlédnout do něj.

14. Protesty

Družstvo může podat protest proti hodnocení své soutěžní plavby. Protest podává kapitán družstva u hlavního rozhodčího nejpozději do 30 minut po skončení soutěžní plavby. Forma protestu může být ústní nebo písemná. Při podávání protestu složí kapitán družstva k rukám hlavního rozhodčího zálohu 100,-Kč. Hlavní rozhodčí musí protest vyřídit nejpozději do 60 minut od okamžiku podání protestu. Čas podání protestu zapíše hlavní rozhodčí do zápisu příslušné soutěžní plavby.

Pokud je protest uznán jako oprávněný, vrátí rozhodčí celou zálohu do rukou kapitána družstva. V opačném případě záloha propadá ve prospěch organizátorů soutěže.

Rozhodnutí hlavního rozhodčího je konečné a nevratné a nelze proti němu protestovat.

Protest ke stejnému případu nelze podávat opakovaně.

Pokyny pro rozhodčí:
Rozhodčí po skončení plavby soulodí do zápisu jízdy zapíše kromě délky plavby i skutečný čas, kdy byla plavba ukončena, aby bylo možné rozhodnout, zda byl případný protest podán včas. *Hlavní rozhodčí si vyžádá vysvětlení od rozhodčího, který soutěžní plavbu hodnotil. Může si také vyžádat konzultace ostatních rozhodčích. Soutěžní družstvo má právo být projednávání protestu přítomno.*

15. Diskvalifikace

V případě, že družstvo trvale anebo opakovaně úmyslně porušuje některé z ustanovení těchto pravidel, může být rozhodčím z probíhající soutěžní plavby diskvalifikováno. Diskvalifikaci musí předcházet minimálně dvě napomenutí.

Napomenutí rozhodčí sdělí kapitánovi družstva. Rozhodčí kapitánovi sdělí, čím se družstvo proti pravidlům provinilo a vyzve jej k nápravě. Např.:

„NAPOMENUTÍ – trvale používáte nedovolený manévr trup o trup – odpoutejte remorkér od vleku!“
„NAPOMENUTÍ – opakovaně a úmyslně používáte nedovolený manévr trup o trup!“
„NAPOMENUTÍ – uvázání remorkéru není stejné jako před havárií – opravte úvaz a vraťte se do kursu opakovaným proplutím branky č. 3!“
„NAPOMENUTÍ – opakovaně jste neohlásili zahájení opravy po neoprávněné havárii!“

Každé napomenutí musí rozhodčí zahájit slovem „NAPOMENUTÍ“, aby nemohly vzniknout pochyby o tom, zda bylo napomenutí uděleno.

Pokud tým neuposlechne napomenutí rozhodčího anebo se alespoň viditelně nesnaží sjednat nápravu (např. soutěžící pustí ovládací prvky, zařadí opačný chod či obrat remorkéru, nevrátí se do místa určení apod.), rozhodčí napomenutí opakuje (udělí druhé napomenutí). V případě, že tým ani po druhém napomenutí nesjedná nápravu, je tým rozhodčím diskvalifikován. Rozhodčí diskvalifikaci oznámí zvoláním „DISKVALIFIKACE!“.

Trestné body se za samotný akt napomenutí či diskvalifikace neudělují.

Pokyny pro rozhodčí:
Diskvalifikace týmu je mezním řešením, kdy soutěžní tým nerespektuje tato pravidla ani pokyny rozhodčího. Je třeba posoudit, zda k porušení pravidel došlo skutečně úmyslně. Např. ojedinělý a krátkodobý nepovolený manévr trup o trup je třeba penalizovat, neměl by být důvodem k napomenutí. V případě, že ale tým tento nepovolený manévr používá úmyslně opakovaně anebo trvale i přesto, že již byl penalizován, je správné tým napomenout a případně následně diskvalifikovat. *Rozhodčí si do zápisu poznamená, že již tým napomínal.* *Při diskvalifikaci týmu, rozhodčí do zápisu místo délky trvání plavby zapíše písmeno „X“ a za něj do závorek poznámku „DISK“. Poznamená skutečný čas, kdy byla diskvalifikace provedena. V prostoru startu napíše tří písmena „S“. Do prostoru přistání napíše „NP“. Všechny bóje, branky a překážky se potom počítají jako minuté.*

A. Situace

1) Kdy mohou remorkéry začít používat kontakt „trup o trup“ ?

Soulodí se dvěma remorkéry:

V okamžiku, kdy jeden celý remorkér vpluje do vyznačeného prostoru, kde je tento způsob manipulace s vlekem povolený. Pokud z tohoto prostoru oba remorkéry vyplují, nesmí kontaktů trup o trup použít až do okamžiku, kdy opět jeden celý remorkér vpluje do vyznačeného prostoru.

Soulodí se třemi remorkéry:

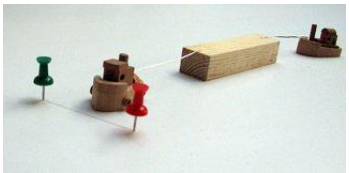
Kontaktů trup o trup může používat jen neuvázaný remorkér. Uvázané remorkéry nikde když budou uvázané všechny tři remorkéry!

2) Plavba vracejícího se volného remorkéru u tříčlenného týmu

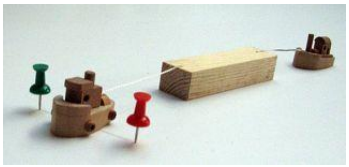
Pokud neuvázaný remorkér propluje branku nebo mine bójku ve správném směru a nastane situace, kdy se potřebuje vrátit k soulodí, které doposud brankou neproplulo nebo bójku neminulo. Pak se musí vracet proplutím branky nebo minout bójku v opačném směru. Dotyk se počítá při každém proplutí.

3) Zahájení branky

Branka se považuje za zahájenou, pokud jakákoliv část soulodí protne pomyslnou spojnici dvou bójek, které tvoří branku.



Branka ještě není zahájena

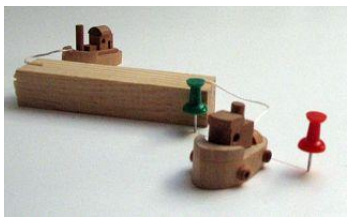


Branka byla zahájena, protože čelní remorkér protnul spojnici bójek, které tvoří branku.

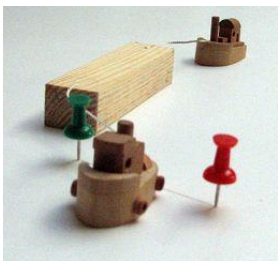
4) Správné proplutí branky

Brankou musí proplout celé soulodí. Trestné body se počítají za každý první dotyk každého remorkéru nebo vleku o každou bóji, které tvoří branku a to v každém směru. V brance, která je tvořena dvěma bójemi, může tedy soulodí sestavené ze dvou remorkérů a jednoho vleku při plavbě jedním směrem nasbírat až 6b.

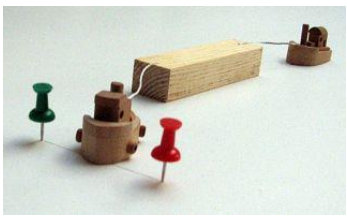
Při proplouvání branky se může např. stát, že čelní remorkér již branku zahájil, ale vlek se dostal mimo. Zadní remorkér potom může vlek vytáhnout zpět. Tažný remorkér se může vrátit jedině tak, že opět propluje brankou. V takovém případě se minutí nepočítá, pouze body za případné dotyky.



Čelní remorkér již zahájil branku, ale vlek se dostal mimo.



Zadní remorkér může vlek vytáhnout zpět



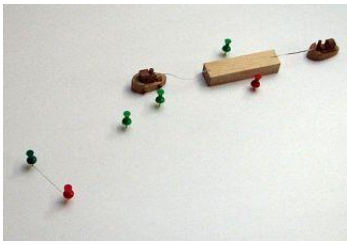
Pokud vytáhne i čelní remorkér, tak jen zpět přes zahájenou branku.

5) Minutí samostatných bójí

Samostatné bóje (netvoří branku) musí soulodí minout ve správném směru a ze správné strany. Pokud je více samostatných bójek za sebou, tak i ve správné pořadí. V případě, že soulodí mine samostatně stojící branku z nesprávné strany a další branka nebyla doposud zahájena, může se vrátit a opakovat projetí kolem samostatné bóje.

Situace, kdy soulodí minulo dvě samostatné bóje mezi brankami z nesprávné strany. Započítají se body za minutí dvou samostatných bójí - 2x10b.

Tažný remorkér proplul brankou…

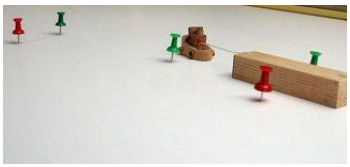


…a začíná míjet dvě samostatné bóje z nesprávné strany…

…protože ještě nebyla zahájena následující branka, je možná oprava…

…v tomto okamžiku již byla následující branka zahájena a oprava není možná. Počítají se body za minutí dvou samostatných bójí z nesprávné strany.

Situace, kdy soulodí míjí samostatnou zelenou bóji mezi dvěma brankami z nesprávné strany. Protože následující branka (vlevo) nebyla doposud zahájena, může se celé soulodí vrátit a kolem samostatné bóje proplout ze správné strany. V tomto případě se minutí nepočítá.

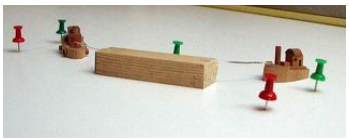


Po proplutí branky vlečný remorkér začal samostatnou bóji míjet z nesprávné strany…

…proto zahájil obrat…

…pro opakované najetí.

Znovu proplouvá kolem samostatné bóje…



…tentokráte již ze správného směru.

Následně zahajuje následující branku. Takováto situace není penalizována.

Situace, kdy vlečný remorkér minul samostatnou bóji ve správném směru a ze správné strany, ale vlek ji míjí z nesprávné strany. Pozice vlečného lana není rozhodující. Protože však vlečný remorkér následně zahájil následující branku (vlevo), počítá se minutí z nesprávné strany - 10b.

Vlečný remorkér minul bóji správně, vlek však nikoliv. Oprava by byla možná opakovaným proplutím kolem bóje…

…protože však remorkér zahájil následující branku, opravný manévr již není možný a počítá se minutí z nesprávné strany – 10b.

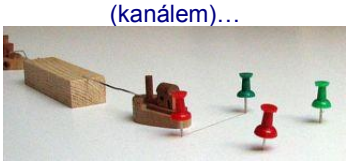
6) Plavební kanál nebo plavební dráha.

Plavební kanál nebo dráha se považuje za branku, která má svůj začátek a konec. Za správně proplutou se považuje pokud celé soulodí propluje začátkem i koncem a přitom nevybočí z vyznačené trasy.

Čelní remorkér právě zahájil plavební dráhu (kanál).

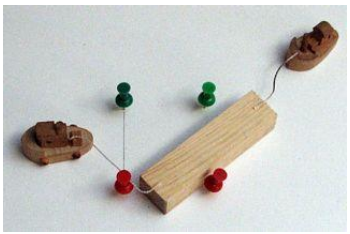
Soulodí proplouvá plavební dráhou (kanálem)…

Žádná část soulodí se nesmí dotknout bójky nebo stěny. Pokud je plavební dráha vyznačena bójkami počítá se dotyk za každou bójku.



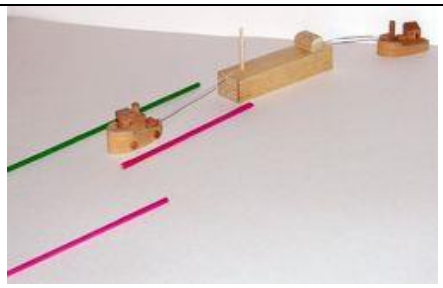
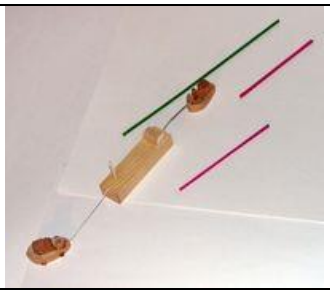
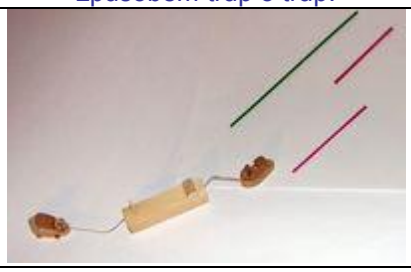
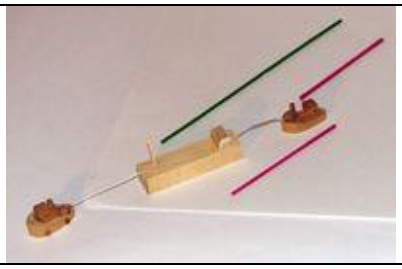
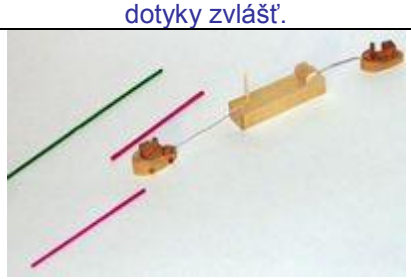
Zadní remorkér opustil plavební dráhu a tím i celé soulodí.

V případě, že po zahájení plavební dráhy některá z částí soulodí se dostane mimo, tedy protne spojnici bójek nebo se dostane na hrazení kanálu, nebo jiné překážky, (viz obrázek dole) je to považováno za vybočení ~~z plavební dráhy nebo kanálu~~ a tým je penalizován 10b. Počítá se každé vybočení.



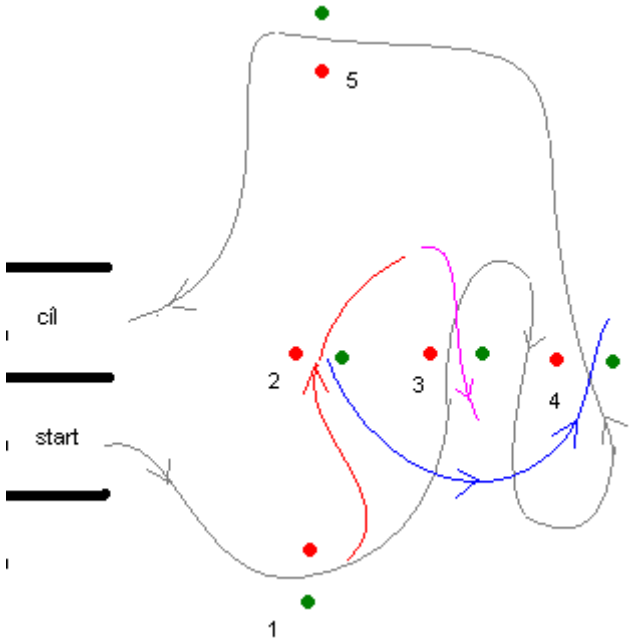
7) Plavební kanál s couváním

Plavební kanál s couváním se považuje za branku, která má svůj začátek a konec a ve které je předepsaný manévr couvání. Za správně proplutou se považuje, pokud celé soulodí propluje začátkem i koncem a přitom provede předepsaný manévr.

	
Soulodí vplulo zaústěním do plavebního kanálu s couváním. Začínají se počítat doteky pro směr „vpřed“ a soulodí může s vlekem manévrovat způsobem trup o trup.	Pro svoji délku soulodí částečně opustilo prostor plavebního kanálu s couváním přes otevřenou zadní stěnu. Stále platí směr „vpřed“
	
Soulodí zcela opustilo prostor plavebního kanálu s couváním přes otevřenou zadní stěnu. Nyní již nemůže manévrovat s vlekem způsobem trup o trup a začal platit směr „vzad“ pro který se počítají dotyky zvlášť.	Soulodí proplouvá vyústěním kanálu s couváním. Pokud by předtím neopustilo prostor plavebního kanálu s couváním přes otevřenou zadní stěnu, tak by v tomto okamžiku začal platit směr „vzad“ pro který se dotyky počítají zvlášť.
	
Soulodí opustilo prostor plavebního kanálu s couváním přes vyústění. Soulodí správně provedlo předepsaný manévr „couvání“.	Soulodí provádí couvání povoleným způsobem. Zadní remorkér táhne vlek a čelní remorkér jej tlačí a vyústěním může proplout v neobrácené poloze.

8) Zahájení nebo proplutí branky či překážky, která není v kursu.

Během soutěžní plavby může družstvo omylem zahájit jinou branku nebo překážku, která není v platném kursu. V takovém případě se to nepovažuje za minutí, ale dotyky se počítají. Družstvo může z takto chybně zahájené branky na zpětný chod vycouvat a nebo ji proplout celou. Pokud ji propluje, musí se vrátit stejnou cestou zpět na kurs.



Jak je určený správný kurs na jednoduchém plánku ukazuje šedá čára. Po proplutí branky č.1 se ale družstvo spletlo a:

1. zahájilo branku č.2 (červená čára). Po zahájení může z branky vycouvat a pokračovat v kursu proplutím branky č. 3 – minutí se v takovém případě nepočítá.
2. proplulo brankou č.2 (červená čára). Po proplutí může provést např. obrat a zpět proplout brankou č. 2 a potom správně dle kursu brankou č.3 – minutí se v takovém případě nepočítá.
3. proplulo brankou č.2. a zahájilo branku č.3 (fialová čára) – Branka č.3 je sice v kursu, ale proplovají branku v neplatném kursu. Počítá se minutí na brance č. 3. Minutí by se počítalo i v případě, že by se po proplutí branky č.2 touto brankou nevrátili zpět a pokračovali správně v kursu brankou č.3.
4. Družstvo se správně vrátilo brankou č. 2 po jejím proplutí, ale zahájí branku č. 4 (modrá čára). V takovém případě se opět jedná o minutí branky č.3.

9) Vyplouvání z přístavu

Při vyplouvání soulodí z přístavu platí pravidlo, že dotyky v přístavu se nepočítají. Za vyplouvání se považuje okamžik, kdy jsou remorkéry spuštěny do bazénu a nebo vyplují z k

B. pokyny pro rozhodčí

1) Vyplňování zápisu plavby.
Zápis plavby musí obsahovat:

- jméno týmu
- pořadové číslo soutěžního kola
- jméno (značka) rozhodčího
- časový limit na proplutí tratě
- čas v jakém byla trať opravdu propluta
- čas ukončení plavby
- celkový počet dosažených trestných bodů
- plánek plavby (kurs)

Každý penalizovaný dotyk nebo plavbu musí rozhodčí zapsat do zápisu plavby. V zápise plavby je namalována trať a platný kurs. Místo chyby v zápisu označí následovně:

R1 – každý penalizovaný dotyk čelního **r**emorkéru (napsat na místo, kde k dotyku došlo) – 1b.
R2 – každý penalizovaný dotyk zadního **r**emorkéru (napsat na místo, kde k dotyku došlo) – 1b.
R – každý penalizovaný dotyk volného **r**emorkéru (napsat na místo, kde k dotyku došlo) – 1b.
V - každý penalizovaný dotyk **v**leku (napsat na místo, kde k dotyku došlo) – 1b.

M – každá **m**inutá branka nebo překážka (napsat do branky, plavební dráhy, kanálu apod.) – 15b.
B – každá minutá samostatná **b**ójka z nesprávného směru nebo strany (napsat k bójce) – 10b.
D – vybočení z plavební **d**ráhy, plavebního kanálu nebo jiné překážky (napsat na místo, kde k vybočení došlo) – 10b.
L – rozpojení / rozvázání vlečného **l**ana (napsat na místo, kde se lano rozpojilo) – 3b.
TT – každá nepovolená manipulace **t**rupem o **t**rup (napsat na místo kde k manipulaci došlo) – 3b.

K – penalizace za **k**otviště (za každou penalizaci jedno písmeno do prostoru kotviště) – 2b.
H – neoprávněné nahlášení **h**avárie (napsat do místa kde k havárii mělo dojít) – 2b.
P – vlek po **p**řistání opustil vyznačený prostor (napsat do místa přistání) – 5b.
CO – vlek po zastavení **č**ástečně **o**pustil vyznačený prostor (napsat do místa, kde k opuštění došlo) - 5b.
ZO – vlek po zastavení **z**cela **o**pustil vyznačený prostor (napsat do místa, kde k opuštění došlo) -10b.
S – překročení časového limitu při **s**tartu (napsat za každé překročení do místa startu) – 5b.
X – místo, kde tým předčasně ukončil soutěžní plavbu (i po vypršení časového limitu) – 10b.
NM – **n**eprovedený **m**anévr - 10b.
(*) – hvězdička v kolečku, přiděleny bonusové body – ?b.
° - puntík, orientační značka, která označuje místo, kde došlo k havárii – bez penalizace

2) Kurs (plánek plavby)
V kursu musí být vyznačeno:

- celkový kurs (trasa) plavby
- každá branka je označena jen **číslem**. Musí být vyznačeny spojnice bójek, které tvoří branku a směr kterým má být branka propluta.
- každá samostatná bójka je označena písmenem „**B**“ a **číslem**. Musí být vyznačen správný směr minutí
- plavební dráha, kanál nebo jiná překážka se značí jako bójka, ale musí být vyznačen začátek a konec písmeny „**Z**“ a „**K**“.
- vyznačen prostor, do kterého musí tým umístit vlek po proplutí tratě
- vyznačen prostor, kde je povolena manipulace trupem o trup
- vypínač bonusových bodů je označen hvězdičkou.

3) Příprava ke startu
Rozhodčí se musí, dříve než vydá povel „PŘIPRAVIT KE STARTU“, přesvědčit, že určený vlek je připravený na svém místě a soutěžní tým nemá remorkéry na vodě nebo mimo prostor kotviště.

4) Vyhodnocení soutěže

Vítězem soutěže se stává družstvo, které v celkovém součtu získalo nejméně trestných bodů. V případě, že u více družstev nastala rovnost bodů, lepší pořadí získává družstvo, které v jedné soutěžní plavbě proplulo trať za méně bodů. V případě že ani toto nelze určit, rozhoduje čas.
Příklad:
Družstvo A: 1. plavba – 1b., 2. plavba – 5b., 3. plavba – 3b., CELKEM = 9b.
Družstvo B: 1. plavba – **0b**., 2. plavba – 5b., 3. plavba – 4b., CELKEM = 9b.
V tomto případě získává lepší pořadí družstvo B.

Družstvo A: 1. plavba – 1b., 2. plavba – 5b., 3. plavba – 3b., CELKEM = 9b.
Družstvo B: 1. plavba – 3b., 2. plavba – 1b., 3. plavba – 5b., CELKEM = 9b.
V tomto případě nelze stanovit, které družstvo mělo lepší plavbu a tak **rozhodne čas**.

5. Posuzování dotyků během soutěžní plavby

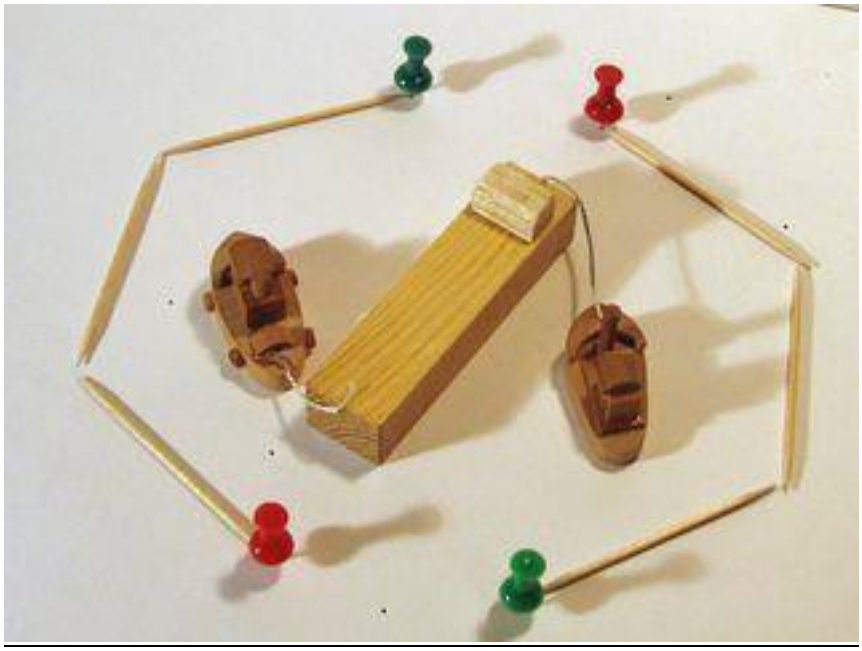
Rozhodčí dotyky posuzuje výhradně dle skutečností, které sám zjistil. Případně si může vyžádat informaci od pomocného rozhodčího. Pokud nemůže jednoznačně určit, že k dotyku došlo a nebo si není jistý, rozhoduje v prospěch soutěžního družstva, tedy trestné body nepočítá.

Během soutěžní plavby týmu hlásí penalizaci, kterou udělil. Např.: „R1 – dotyk – zelená“ nebo „Vlek – červená“. Toto hlášení není povinností a rozhodčí jej nemusí dávat pokud by tím třeba uvedl v omyl jiné družstvo nebo je od soutěžního družstva vzdálen a pod.

C. Katalog překážek

1. obratiště
2. zdymadlo
3. boční dok
4. čelní dok
5. bójka
6. branka
7. plavební kanál
8. plavební dráha
9. přístav
10. plavební kanál s couváním
11. vyvázání k bóji na rejdě
12. tankování
13. přistání remorkéru zádí k molu
14. plavební kanál pro plošinu s dvěma plováky
15. plavební kanál s bočním proplutím
16. dok se stanoveným způsobem proplutí
17. přistání k bóji
18. přistání k nárazníkům

1. obratiště



1.1 Popis překážky:

Tato překážka je prakticky stejná jako plavební kanál. Má začátek a konec, stejně jako plavební kanál. Má pravou a levou stranu, stejně jako plavební kanál. Má stejně jako plavební kanál předepsaný způsob proplutí. Plavební kanál je považován za branku, jejíž bóje jsou protažené.

1.2 Předepsaný způsob proplutí:

1.2.1 vplutí i vyplutí přímo
1.2.2 vplutí přímo - obrat o 180° - vyplutí couváním
1.2.3 vplutí přímo - obrat o 360° - vyplutí přímo

1.3 Hodnocení dotyků:

V brance platí, že se počítá první dotyk každé lodi na každé bóji. Dle pravidel tedy v obratišti platí, že se počítá každý první dotyk na každé bóji (straně) zvlášť. Dvoučlenné družstvo může tedy za dotyky v obratišti nasbírat max. 6 trestných bodů.

1.4 Další penalizace:

1.4.1 Neprovedení předepsaného manévru - 10b.
1.4.2 pokud se některá část soulodí během proplouvání obratiště dostane na některou stranu obratiště, považuje se to za vybočení - 10b.

1.5 Manévrování s vlekem při proplouvání překážky:

1.5.2 dvoučlenné družstvo:

1.5.2.1 je povoleno manévrování způsobem trup o trup
1.5.2.2 Od okamžiku kdy tažný remorkér celou délkou trupu vpluje do obratiště.
1.5.2.3 Končí okamžikem, kdy oba remorkéry celou délkou trupu opustí obratiště.

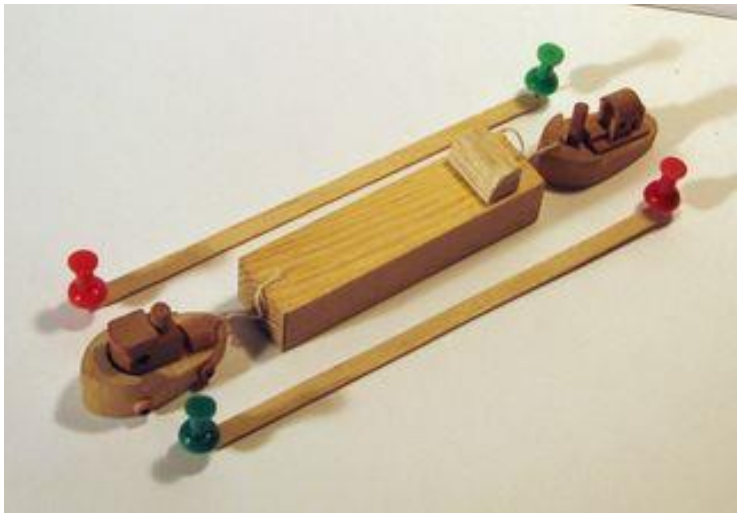
1.5.3 tříčlenné družstvo:

Platí pravidlo o manévrování s vlekem na trati (viz. bod 5.).

1.6 Povinnosti soutěžících a rozhodčích při proplouvání překážky:

Rozhodčí ani soutěžící nemají při proplouvání této překážky žádné zvláštní povinnosti.

2. zdymadlo



2.1 Popis překážky:

Tato překážka je prakticky stejná jako plavební kanál. Má začátek a konec, stejně jako plavební kanál. Má pravou a levou stranu, stejně jako plavební kanál. Má stejně jako plavební kanál předepsaný způsob proplutí. Zdymadlo je považováno za branku, jejíž bóje jsou protažené.

2.2 Předepsaný způsob proplutí:

Soulodí vpluje do zdymadla přímo. Ve zdymadle musí remorkéry udržet vlek v celé délce po stanovenou dobu mezi začátkem a koncem zdymadla. Pokud vlek propluje na celé délce začátek nebo konec zdymadla před vypršením časového limitu, soulodí se již nevrací, pokračuje v plavbě a je penalizováno za neprovedený manévr. Pokud vlek přesáhne začátek nebo konec zdymadla částí délky, nemusí jej remorkéry vrátit zpět, ale nemůže pokračovat v plavbě dokud nevyprší časový limit! Soulodí je penalizováno za částečné opuštění.
Vlek během zastávky nemusí být zcela v klidu, může plout a remorkéry s ním mohou manévrovat. Remorkéry ve zdymadle během zastávky být nemusí, ale musí zdymadlem proplout.

2.3 Hodnocení dotyků ve zdymadle:

V brance platí, že se počítá první dotyk každé lodi na každé bóji. Dle pravidel tedy ve zdymadle platí, že se počítá každý první dotyk na každé bóji (straně) zvlášť. Dvoučlenné družstvo může tedy za dotyky ve zdymadle nasbírat max. 6 trestných bodů.

2.4 Další penalizace:

2.4.1 za nedodržení časového limitu pro pobyt ve zdymadle: 10b. (Vlek celou délkou opustí zdymadlo před vypršením časového limitu)
2.4.2 za částečné přeplutí začátku nebo konce zdymadla vlekem před vypršením časového limitu: 5b.
2.4.3 pokud se některá část soulodí během proplouvání zdymadla dostane na některou ze stran zdymadla, považuje se to za vybočení - 10b.

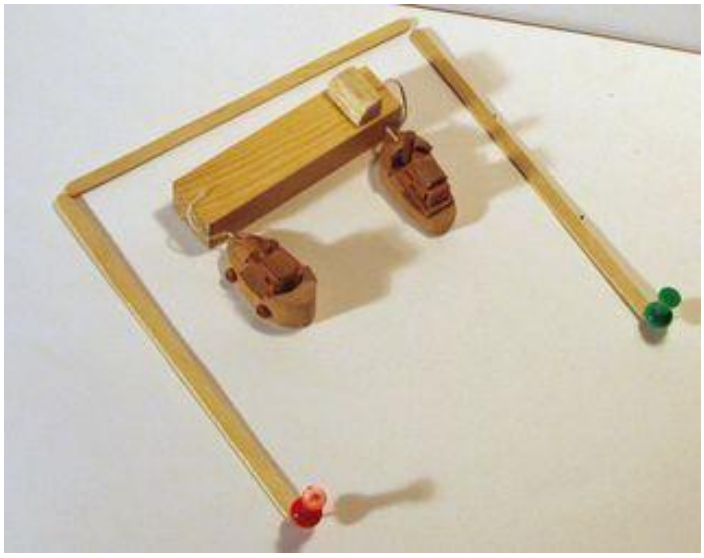
2.5 Manévrování s vlekem při proplouvání překážky:

2.5.1 Platí pravidlo o manévrování s vlekem na trati (viz. bod 5.).

2.6 Povinnosti soutěžících a rozhodčích při proplouvání překážky:

2.5.1 Po vplutí soulodí do zdymadla, oznámí tým rozhodčímu požadavek na odpočítání časového limitu pro pobyt ve zdymadle zvoláním – „TEĎ!“
2.5.2 Pokud rozhodčí zjistí, že je celý vlek předepsaným způsobem ve zdymadle spustí časomíru, která odpočítá časový limit pro pobyt vleku ve zdymadle.
2.5.3 V opačném případě zvolá „NELZE!“ a časomíru nespustí.
2.5.4 Družstvo musí celý vlek dostat mezi hranice zdymadla a opakovat zvolání „TEĎ!“
2.5.5 Vypršení časového limitu rozhodčí oznámí zvoláním „HOTOVO!“
2.5.6 Po tomto zvolání může soulodí vyplout ze zdymadla.

3. boční dok



3.1 Popis překážky:

Dok má obdélníkový tvar, jehož jedna delší strana je otevřená a tvoří hranici doku. Kratší strany tvoří pravou a levou stranu doku. Delší stěna tvoří konec doku. Pravá a levá strana doku se považuje za branku, jejíž bóje jsou protažené.

3.2 Předepsaný způsob proplutí:

Remorkéry musí do doku umístit vlek tak, aby podélná osa vleku byla přibližně rovnoběžná s podélnou osou doku. Vlek musí celou délkou přeplout hranici doku a dotknout se konce doku. Poté je remorkéry vytažen zpět. Pro pobyt vleku v doku není stanoven žádný časový limit.

3.3 Hodnocení dotyků při bočním dokování:

V brance platí, že se počítá první dotyk každé lodi na každé bóji. Dle pravidel tedy v doku platí, že se počítá každý první dotyk na každé straně doku zvlášť. Dotyky vleku i remorkérů o konec doku se nepočítají. Dvoučlenné družstvo může tedy za dotyky při bočním dokování nasbírat max. 6 trestných bodů.

4.3.1 Dotyky se počítají:

4.3.1.2 pro dvou a více členný tým po celou dobu pobytu v doku.

3.4 Další penalizace:

3.4.1 družstvo zahájí další branku, aniž by dokončil dokování (rozhodčí zvolal „HOTOVO!“) - 10b.

3.4.2 pokud se některá část soulodí během dokování dostane na některou stranu doku, považuje se to za vybočení - 10b.

3.5 Manévrování s vlekem při proplouvání překážky:

3.5.2 Dvou členné družstvo:

Manipulace s vlekem způsobem trup o trup je možná od okamžiku, kdy se některý z remorkérů po proplutí předchozí branky přiblíží k doku na vzdálenost 1m nebo od místa, které je na trati vyznačeno. Možnost manipulace s vlekem způsobem trup o trup je ukončena v okamžiku, kdy rozhodčí zvolá „HOTOVO!“

3.5.3 Tříčlenné družstvo:

Platí pravidlo o manévrování s vlekem na trati (viz. bod 5.).

3.6 Povinnosti soutěžících a rozhodčích při proplouvání překážky:

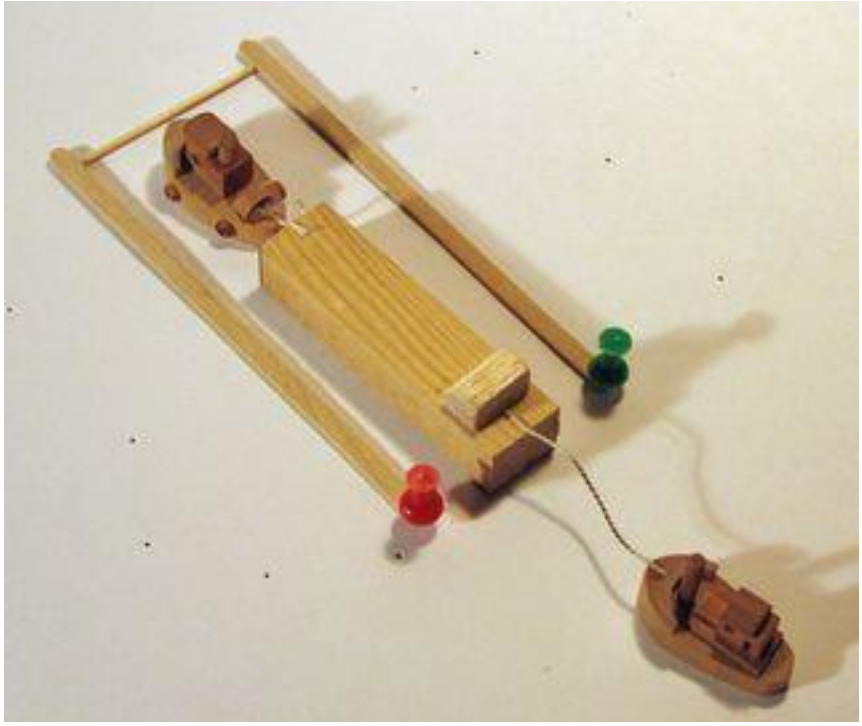
3.5.1 V okamžiku, kdy si soutěžící myslí, že vlek je správně zadokovám, zvolá „TEĎ!“

3.5.2 Rozhodčí posoudí polohu vleku vůči hranici doku a zda se vlek dotkl konce doku.

3.5.3 Pokud je vlek celý za hranicí doku a byl dotyk vleku na konci doku, zvolá „HOTOVO!“

3.5.4 V opačném případě zvolá „NELZE!“ a soutěžící musí dokončit dokování vleku a opakovaně zvolat „TEĎ!“

4. čelní dok



4.1 Popis překážky:

Dok má obdélníkový tvar, jehož jedna kratší strana je otevřená a tvoří hranici doku. Delší strany tvoří pravou a levou stranu doku. Kratší stěna tvoří konec doku. Pravá a levá strana doku se považuje za branku, jejíž bóje jsou protažené.

4.2 Předepsaný způsob proplutí:

Remorkéry musí do doku umístit vlek tak, aby podélná osa vleku byla přibližně rovnoběžná s podélnou osou doku. Do doku nejdříve vpluje čelní remorkér, potom vlek a to tak, aby svou celou délkou trupu se dostal za hranici doku. Poté může být vlek vytažen. Zbývající remorkéry do doku vplouvat nemusí. Pro pobyt vleku v doku není stanoven žádný časový limit. Dokování se považuje za zahájené v okamžiku, kdy čelní remorkér protne hranici doku.

4.3 Hodnocení dotyků při čelním dokování:

V brance platí, že se počítá první dotyk každé lodi na každé bóji. Dle pravidel tedy v doku platí, že se počítá každý první dotyk na každé straně doku zvlášť. Dotyky za konec doku se nepočítají.
4.3.1 Dotyky se počítají:
4.3.1.2 pro dvoj a více členný tým po celou dobu pobytu v doku.
Dvoučlenné družstvo může tedy za dotyky při čelním bodování nasbírat max. 6 trestných bodů.

4.4 Další penalizace:
4.4.1 tým zahájí další branku, aniž by dokončil dokování (rozhodčí zvolal „HOTOVO!“) - 10b.
4.4.2 pokud se některá část soulodí během dokování dostane na některou stranu doku, považuje se to za vybočení - 10b.

4.5 Manévrování s vlekem při proplouvání překážky:
4.5.1 Platí pravidlo o manévrování s vlekem na trati (viz. bod 5.)..

4.6 Povinnosti soutěžících a rozhodčích při proplouvání překážky:
4.6.1 V okamžiku, kdy si soutěžící myslí, že vlek je správně zadokovám, zvolá „TEĎ!“
4.6.2 Rozhodčí ihned posoudí polohu vleku vůči hranici doku.
4.6.3 Pokud je vlek celý za hranicí doku zvolá „HOTOVO!“
4.6.4 V opačném případě zvolá „NELZE!“ a soutěžící musí dokončit dokování vleku a opakovaně zvolat „TEĎ!“

5. bójka

5.1 Popis překážky:

Bójka je ukotvena a pluje na hladině a není pevně spojena s žádnou jinou bójkou anebo překážkou. Může být tvořena bójí, skaliskem anebo jiným předmětem, který zpravidla imituje skutečnou překážku v plavbě.

5.2 Předepsaný způsob proplutí:

5.2.1 Bójku musí soulodí obeplout ze správné strany a ve správném směru. U bójky se žádný manévr neprovádí.

5.3 Hodnocení dotyků:

U bójky platí, že se počítá první dotyk každé lodi v soulodí. Dvoučlenné družstvo může tedy za dotyky u bójky nasbírat max. 3 trestné body.

5.4 Další penalizace:

5.4.1 Žádná další penalizace není.

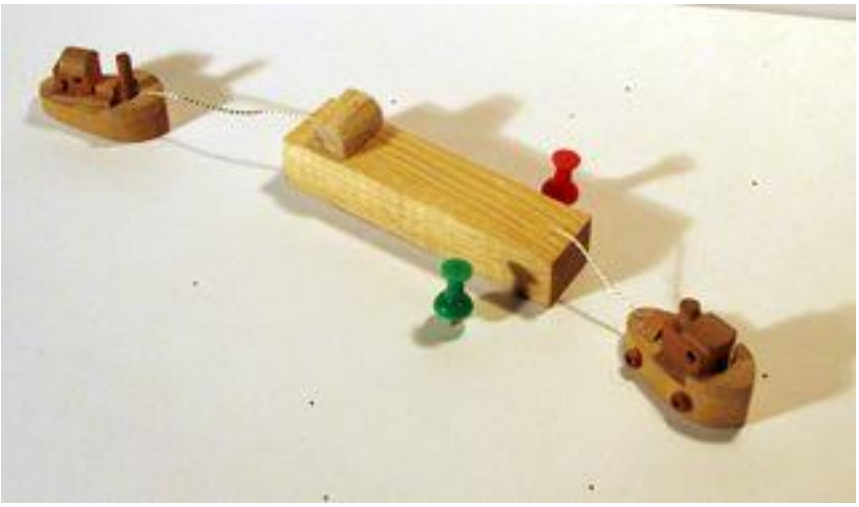
5.5 Manévrování s vlekem při proplouvání překážky:

5.5.1 Platí pravidlo o manévrování s vlekem na trati (viz. bod 5.)..

5.6 Povinnosti soutěžících a rozhodčích při proplouvání překážky:

Rozhodčí ani soutěžící nemají při proplouvání této překážky žádné zvláštní povinnosti.

6. branka



6.1 Popis překážky:

Branku tvoří dvě bójky, které mezi sebou udržují konstantní vzdálenost. Branku mohou tvořit, bójky, skaliska anebo jinými předměty, které zpravidla imitují skutečnou překážku v plavbě. Branky je možné sdružovat, kdy mají společnou jednu bójku. Šířka všech branek na trati nemusí být stejná.

6.2 Předepsaný způsob proplutí:

6.2.1 Branku musí soulodí proplout správným směrem. V brance se žádný manévr neprovádí.

6.3 Hodnocení dotyků:

V brance platí, že se počítá první dotyk každé lodi soulodí. Dvoučlenné družstvo může tedy za dotyky v brance nasbírat max. 6 trestných bodů.

6.4 Další penalizace:

6.4.1 Žádná další penalizace není.

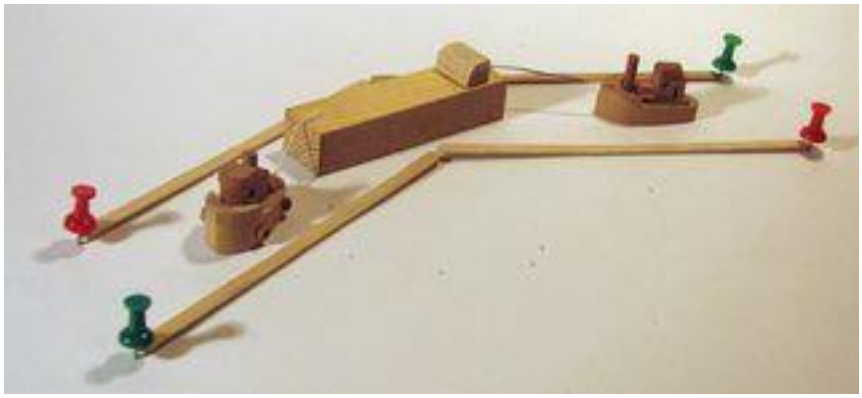
6.5 Manévrování s vlekem při proplouvání překážky:

6.5.1 Platí pravidlo o manévrování s vlekem na trati (viz. bod 5.).

6.6 Povinnosti soutěžících a rozhodčích při proplouvání překážky:

Rozhodčí ani soutěžící nemají při proplouvání této překážky žádné zvláštní povinnosti.

7. plavební kanál



7.1 Popis překážky:

Plavební kanál je považován za branku, jejíž bóje jsou protažené. Má začátek a konec. Má pravou a levou stranu (protažená bóje). Plavební kanál nemusí být vždy přímý.

7.2 Předepsaný způsob proplutí:

7.2.1 vplutí i vyplutí přímo. V plavebním kanále se žádný manévr neprovádí.

7.3 Hodnocení dotyků:

V brance platí, že se počítá první dotyk každé lodi na každé bóji. Dle pravidel tedy v plavebním kanále platí, že se počítá každý první dotyk na každé bóji (straně) zvlášť. Dvoučlenné družstvo může tedy za dotyky v plavebním kanále nasbírat max. 6 trestných bodů.

7.4 Další penalizace:

7.4.1 pokud se některá část soulodí během proplouvání kanálu dostane na některou stranu kanálu, považuje se to za vybočení - 10b.

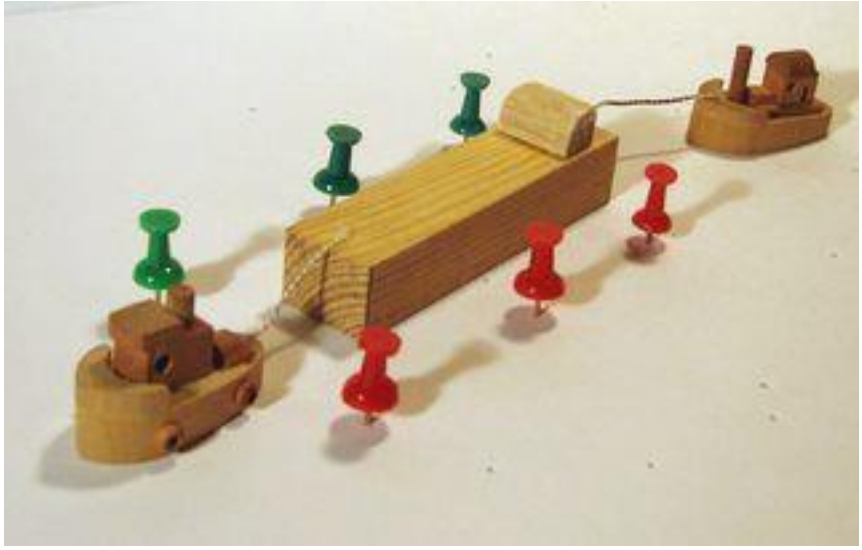
7.5 Manévrování s vlekem při proplouvání překážky:

7.5.1 Platí pravidlo o manévrování s vlekem na trati (viz. bod 5.).

7.6 Povinnosti soutěžících a rozhodčích při proplouvání překážky:

Rozhodčí ani soutěžící nemají při proplouvání této překážky žádné zvláštní povinnosti.

8. plavební dráha



8.1 Popis překážky:

Plavební dráhu tvoří soustava minimálně tří branek. Šíře všech branek musí být stejná a jednotlivé bóje musí tvořit linii (plavební dráha nesmí tvořit oblouk a pod.). Vzdálenosti mezi brankami musí být stejné. Má začátek a konec. Má pravou a levou stranu.

8.2 Předepsaný způsob proplutí:

8.2.1 vplutí i vyplutí přímo. V plavební dráze se žádný manévr neprovádí.

8.3 Hodnocení dotyků:

V brance platí, že se počítá první dotyk každé lodi na každé bóji. Dle pravidel tedy v plavební dráze platí, že se počítá každý první dotyk na každé bóji (straně) zvlášť. Dvoučlenné družstvo může tedy za dotyky v plavební dráze nasbírat max. 6 trestných bodů x počet branek v plavební dráze.

8.4 Další penalizace:

8.4.1 pokud se některá část soulodí během proplouvání plavební dráhy protne spojnici mezi dvěma sousedními brankami, považuje se to za vybočení - 10b.

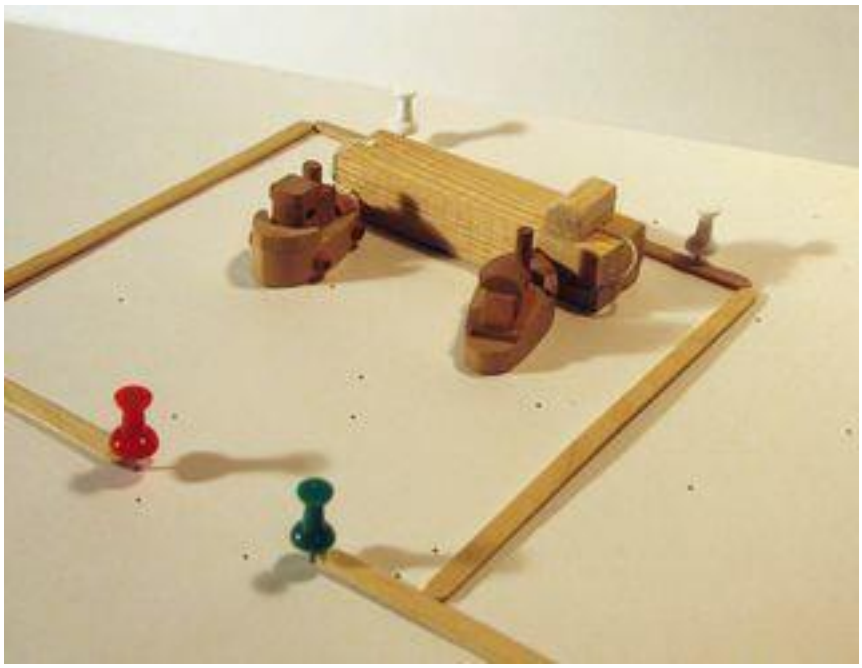
8.5 Manévrování s vlekem při proplouvání překážky:

8.5.1 Platí pravidlo o manévrování s vlekem na trati (viz. bod 5.).

8.6 Povinnosti soutěžících a rozhodčích při proplouvání překážky:

Rozhodčí ani soutěžící nemají při proplouvání této překážky žádné zvláštní povinnosti.

9. přístav



9.1 Popis překážky:

Přístav nemá stanovený tvar ani velikost. Může být jedno i více bazénový. V přístavu musí být zřetelně vyznačeno místo, kde má družstvo vlek zakotvit.

9.2 Předepsaný způsob proplutí:

9.2.1 vplutí i vyplutí přímo. V přístavu se provádí předepsaný manévr ~~přistání~~.

9.3 Hodnocení dotyků:

V brance platí, že se počítá první dotyk každé lodi na každé bóji. Stěny přístavu jsou protažené bóje. Dle pravidel tedy v přístavu platí, že se počítá každý první dotyk každé strany zvlášť s výjimkou stěny ke které přistává vlek. Dotyky remorkérů se však počítají i na této stěně! Dvoučlenné družstvo může tedy za dotyky v přístavu nasbírat max. 3 trestné body x počet stěn přístavu mínus 1b..

9.4 Další penalizace:

9.4.1 pokud se nepodaří družstvu s vlekem přistát předepsaným způsobem v časovém limitu pro proplutí tratě, je penalizováno za ~~neprovedené přistání - 5b~~ neprovedený manévr -10b.

9.4.2 pokud se některá část soulodí během dokování dostane na některou stranu přístavu, považuje se to za vybočení - 10b.

9.5 Manévrování s vlekem při proplouvání překážky:

9.5.2 dvoučlenné družstvo:

9.5.2.1 je povoleno manévrování způsobem trup o trup

9.5.2.2 Od okamžiku kdy tažný remorkér celou délkou trupu vpluje do přístavu.

9.5.2.3 Končí okamžikem, kdy oba remorkéry celou délkou trupu opustí přístav.

9.5.3 tříčlenné družstvo:

Platí pravidlo o manévrování s vlekem na trati (viz. bod 5.).

9.6 Povinnosti soutěžících a rozhodčích při proplouvání překážky:

9.6.1 Po vplutí soulodí do přístavu družstvo zakotví vlek v určeném prostoru.

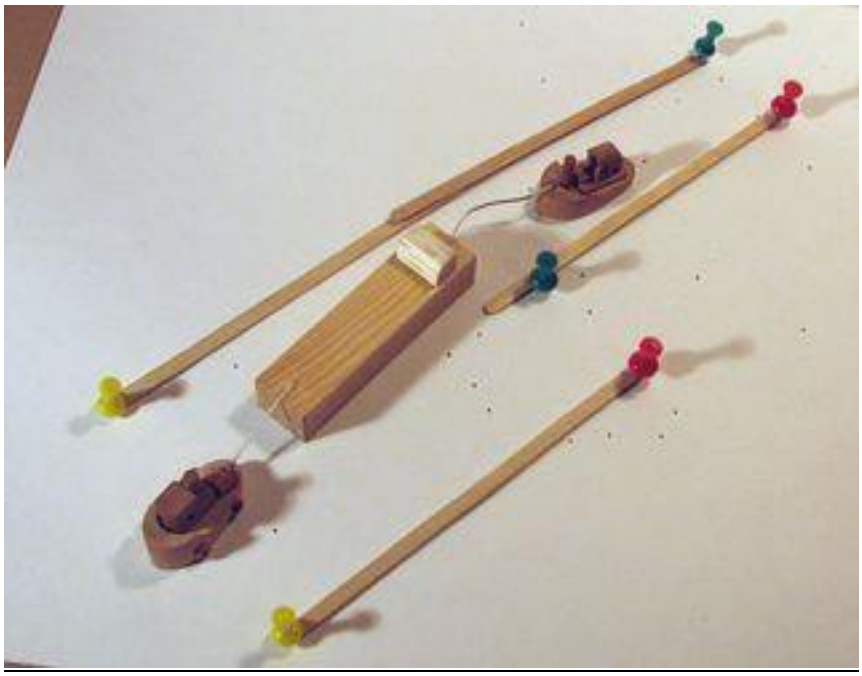
9.6.2 Po zakotvení vleku ~~musí všichni členové družstva viditelně přestat ovládat remorkéry a~~ kapitán družstva zvolá „STOP“

9.6.3 Pokud rozhodčí zjistí, že je celý vlek předepsaným způsobem zakotvený ~~a všichni členové družstva viditelně neovládají remorkéry~~, zastaví časomíru celé plavby a odpočítá časový limit 3 vteřin pro kotvení vleku.

9.6.4 V opačném případě zvolá „NELZE!“, časomíru nezastaví a odpočet 3 vteřin neprovádí !

9.6.5 Družstvo musí opakovaně celý vlek dostat do určeného ~~prostoru a viditelně přestat ovládat remorkéry a~~ opakovat zvolání „STOP!“
9.6.5 Vypršení časového odpočtu 3 sekund rozhodčí oznámí zvoláním „HOTOVO!“
9.6.6 Pokud vlek opustí během odpočtu 3 sekund po zvolání „STOP“ určený prostor, je družstvo penalizováno za neprovedený manévr – 10b.

10. plavební kanál s couváním



10.1 Popis překážky:

Jedná se o plavební kanál, který se v druhé polovině své délky rozšiřuje na dvojnásobek původní šířky. V místě rozšíření je vyústění kanálu. Zadní stěna plavebního kanálu je otevřená.

10.2 Předepsaný způsob proplutí:

10.2.1 Soulodí vpluje do plavebního kanálu s couváním přímo jeho zaústěním.
10.2.2 Z prostoru plavebního kanálu s couváním musí soulodí vycouvat jeho vyústěním.
10.2.3 Při couvání platí pravidlo, že manévr couvání musí provést předepsaný počet lodí podle vzorce: počet lodí v soulodí mínus jeden remorkér. Vlek tedy musí procouvat vždy.
10.2.4 Couvání se za správně provedené považuje tehdy, pokud soulodí vyústěním kanálu propluje v obrácené poloze (otočená kolem podélné osy v horizontální rovině o 180°) než do něj vplula zaústěním.
10.2.5 Během proplouvání plavebního kanálu s couváním může soulodí zcela opustit prostor plavebního kanálu s couváním zadní otevřenou stěnou, ale musí se do něj vrátit opět přes zadní otevřenou stěnu. Jinak se jedná o minutí - 15b.

10.3 Hodnocení dotyků:

10.3.1 V brance platí, že se počítá první dotyk každé lodi na každé bóji. Stěny plavebního kanálu s couváním jsou protažené bóje. Dle pravidel tedy platí, že se počítá každý první dotyk na každé straně kanálu zvlášť. Dvoučlenné družstvo může tedy za dotyky v plavebním kanálu s couváním nasbírat max. 3 trestné body x počet stěn x 2 (za směr vpřed a vzad).
10.3.2 V plavebním kanálu s couváním se rozlišují dva směry plavby - vpřed a vzad.
10.3.3 Směr vpřed začíná v okamžiku, kdy soulodí zahájí plavební kanál s couváním vplutím do zaústění. Směr vpřed končí v okamžiku, kdy soulodí zahájí směr vzad (couvání).
10.3.4 Směr vzad (couvání) začíná v okamžiku, kdy celé soulodí opustí zaústění plavebního kanálu pro směr vpřed a vlek změní směr plavby v podélné ose směrem vzad. Směr vzad (couvání) končí v okamžiku, kdy soulodí celé propluje vyústěním plavebního kanálu s couváním.

10.4 Další penalizace:

10.4.1 Pokud se nepodaří družstvu procouvat vyústěním plavebního kanálu s couváním předepsaným způsobem, je penalizováno za neprovedený manévr - 10b.
10.4.2 pokud se některá část soulodí během proplouvání dostane na některou stranu kanálu, považuje se to za vybočení - 10b.

10.5 Manévrování s vlekem při proplouvání překážky:

10.5.1 dvoučlenné družstvo:

10.5.1.1 Je povoleno manévrování způsobem trup o trup.

10.5.1.2 Od okamžiku, kdy tažný remorkér celou délkou trupu vpluje do plavebního kanálu s couváním jeho zaústěním nebo otevřenou zadní stěnou pokud jej touto zadní stěnou soulodí opustilo.

10.5.1.3 Končí okamžikem, kdy oba remorkéry celou délkou trupu opustí plavební kanál s couváním jeho vyústěním nebo otevřenou zadní stěnou.

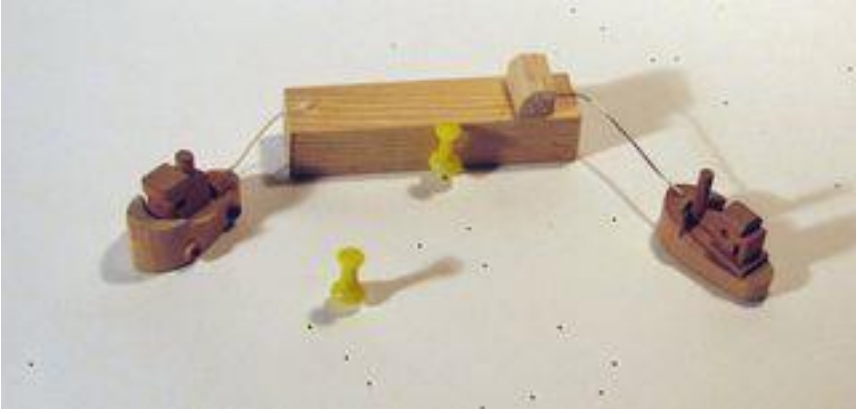
10.5.2 tříčlenné družstvo:

Platí pravidlo o manévrování s vlekem na trati (viz. bod 5.).

10.6 Povinnosti soutěžících a rozhodčích při proplouvání překážky:

10.6.1 Rozhodčí ani soutěžící nemají při proplouvání této překážky žádné zvláštní povinnosti.

11. Vyvázání k bóji na rejdě



11.1 Popis překážky:

Rejda je prostor na hladině, kde je ukotvena minimálně jedna, maximálně tři bóje žluté barvy. Bóje musí být ukotveny na přímce nebo rovnostranném trojúhelníku. Vzdálenost mezi krajními bójemi nesmí být větší než je délka trupu nejkratšího použitého vleku – 20cm.

11.2 Předepsaný způsob proplutí:

Remorkéry musí k bójím přistavit vlek tak, aby se trup vleku trvale dotýkal předepsaného počtu bójí. Během dotyku nesmí dojít k potopení bóje vlekem. Pokud je bóje potopena, musí soulodí vymanévrovat tak, aby se bóje opět vynořila. Remorkéry se bójí dotknout nesmí.

11.3 Hodnocení dotyků při vyvazování:

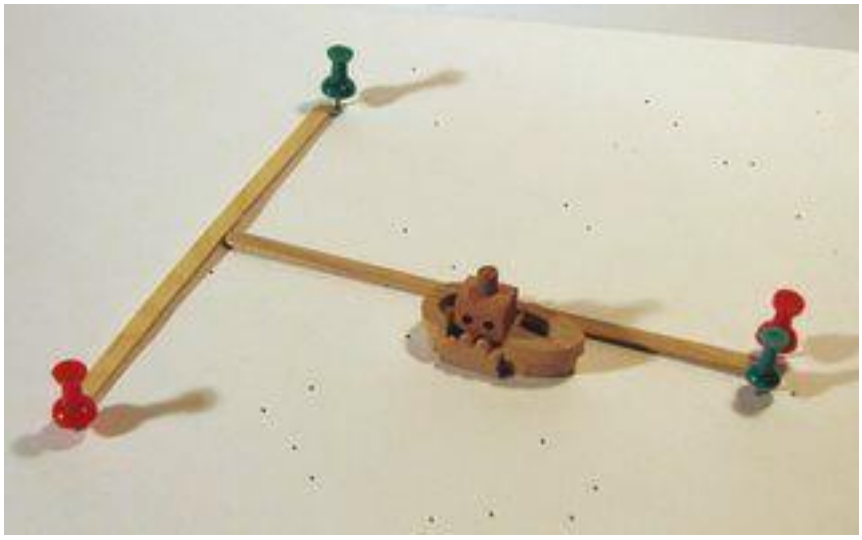
Remorkéry se vyvazovacích bójí nesmí dotknout před ani po vyvázání vleku. Dotyky se pro remorkéry počítají stejně jako u samostatné bóje. Vlek se vyvazovacích bójí nesmí dotknout poté, co rozhodčí zvolal „HOTOVO!“ Před zvoláním „HOTOVO!“ se vlek může vyvazovacích bójí dotknout opakovaně bez penalizace.
11.3.1 Dotyky se počítají:
11.3.1.2 Remorkéry za každý první dotyk vyvazovací bóje
11.3.1.3 Vlek za každý první dotyk vyvazovací bóje po zvolání rozhodčího „HOTOVO!“ a poté co se od vyvazovací bóje odpoutal.
Dvoučlenné družstvo může tedy za dotyky při vyvazování k jedné bóji nasbírat max. 3 trestné body.

11.4 Další penalizace:
11.4.1 tým zahájí další branku, aniž by dokončil vyvazování (rozhodčí zvolal „HOTOVO!“) - 10b. (NM)

11.5 Manévrování s vlekem při proplouvání překážky:
11.5.1 Platí pravidlo o manévrování s vlekem na trati (viz. bod 5.)..

11.6 Povinnosti soutěžících a rozhodčích při proplouvání překážky:
11.6.1 V okamžiku, kdy si soutěžící myslí, že vlek je správně vyvázán k bójím, zvolá kapitán „TEĎ!“
11.6.2 Rozhodčí ihned posoudí polohu vleku vůči bójím, zda se jich trvale dotýká.
11.6.3 Pokud se vlek trvale dotýká předepsaného počtu vyvazovacích bójí, zahájí odpočet 5 sekund.
11.6.4 V opačném případě rozhodčí zvolá „NELZE!“ a soutěžící musí dokončit vyvázání vleku a opakovaně zvolat „TEĎ!“
11.6.5 Pokud se vlek po dobu odpočtu od bójí neodpoutá, zvolá rozhodčí „HOTOVO!“
11.6.4 V opačném případě nebo dojde-li k potopení bóje, zvolá „NELZE!“ a soutěžící musí vyvázání vleku opakovat a opakovaně zvolat „TEĎ!“

12. Tankování



12.1 Popis překážky:

Molo nemá předepsaný tvar. Remorkéry k němu musí být schopny přirazit nadpoloviční délkou trupu. Prostor kde má remorkér přirazit (molo) musí být jasně rozpoznatelný a vyznačený.

12.2 Předepsaný způsob proplutí:

Remorkéry musí k molu přirazit bokem. Zastavit, nesmí být v chodu motory a poté od mola odrazit. Zastavení symbolizuje tankování PHM. Vzájemná pomoc remorkérů při přirážení k molu není možná.

12.3 Hodnocení dotyků při přirážení a odrážení:

Remorkéry se mohou mola během tankování dotknout.

12.3.1 Dotyky o molo se nepočítají.

12.4 Další penalizace:

12.4.1 Remorkér zahájí další branku či manévr, nebo se přiváže k vleku, aniž by dokončil tankování (rozhodčí zvolal „REMORKÉR *jméno* HOTOVO!“) - 10b. (NM)

12.4.2 pokud se některá část remorkéru během dokování dostane na některou stranu mola, považuje se to za vybočení - 10b.

12.5 Manévrování s vlekem při proplouvání překážky:

12.5.1 Vlek během tohoto manévru nesmí být k remorkéru uvázán.

12.6 Povinnosti soutěžících a rozhodčích při proplouvání překážky:

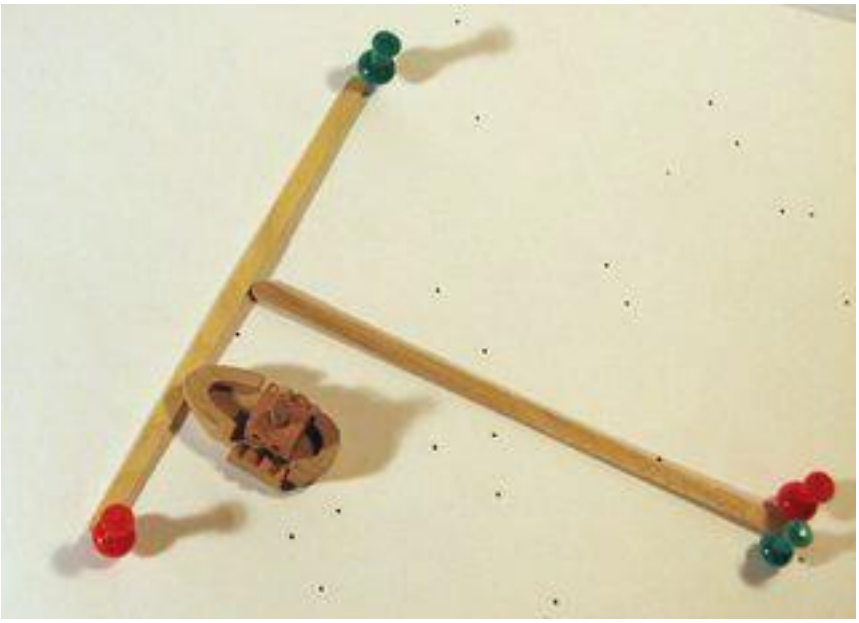
12.6.1 V okamžiku, kdy si soutěžící myslí, že remorkér provedl tankování, zvolá jeho kapitán „TEĎ!“

12.6.2 Rozhodčí ihned posoudí polohu remorkéru vůči doku, zda se ho trvale dotýká a nemá v chodu motory.

12.6.3 Pokud se remorkér trvale dotýká mola, rozhodčí ihned zvolá „REMORKÉR *jméno* HOTOVO!“.

12.6.4 V opačném případě rozhodčí zvolá „NELZE!“ a soutěžící musí dokončit přiražení k molu a opakovaně zvolat „TEĎ!“

13. Přistání remorkéru zádí k molu



13.1 Popis překážky:

Molo nemá předepsaný tvar. Remorkéry k němu musí být schopny přirazit zádí. Prostor kde má remorkér přirazit zádí k molu musí být jasně rozpoznatelný a nebo vyznačený.

13.2 Předepsaný způsob proplutí:

Remorkéry musí k molu nebo vyznačené části mola, přirazit zádí. Zastavit a trvale se zádí mola dotýkat po stanovenou dobu. Motory mohou být během této doby v chodu. Po uplynutí stanovené doby mohou od mola odrazit. Zastavení symbolizuje vyvázání remorkéru k molu. Vzájemná pomoc remorkérů při přirážení k molu není možná. Remorkér během tohoto manévru nesmí být k vleku přivázán s vyjímkou talčných remorkérů.

13.3 Hodnocení dotyků při přirážení a odrážení:

Remorkéry se mohou mola během přistání dotknout pouze zádí.

13.3.1 Dotyky se počítají, pokud se remorkér dotkne mola jinou částí trupu než zádí nebo se dotkne mimo vyznačený prostor.

13.3.2 U oblých zádí se posuzuje záď podle podélné osy trupu, která musí být kolmá k části ke které remorkér přiráží.

13.4 Další penalizace:

13.4.1 Remorkér zahájí další branku či manévr, nebo se přiváže k vleku, aniž by dokončil vyvázání (rozhodčí zvolal „REMORKÉR *jméno* HOTOVO!“) - 10b. (NM)

3.4.2 pokud se některá část remorkéru během přistávání dostane na některou stranu mola, považuje se to za vybočení - 10b.

13.5 Manévrování s vlekem při proplouvání překážky:

13.5.1 Vlek během tohoto manévru nesmí být k remorkéru uvázán.

13.6 Povinnosti soutěžících a rozhodčích při proplouvání překážky:

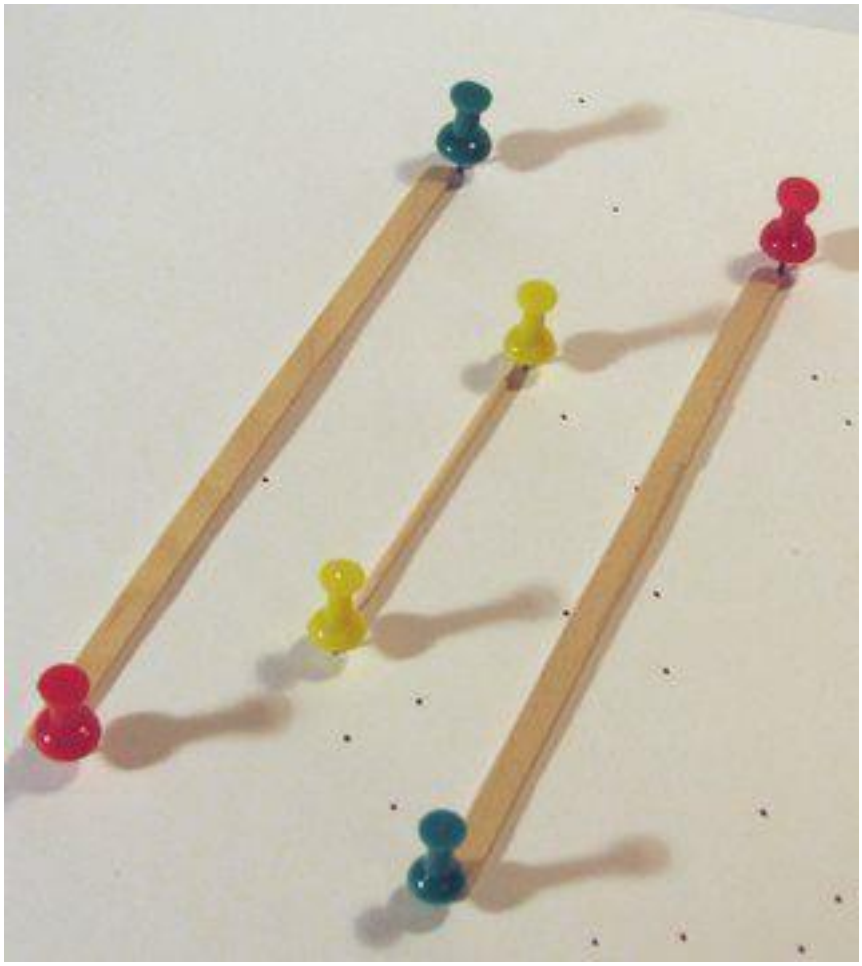
13.6.1 V okamžiku, kdy si soutěžící myslí, že remorkér provedl přistání zádí k molu, zvolá jeho kapitán „TEĎ!“

13.6.2 Rozhodčí ihned posoudí polohu remorkéru vůči molu, zda se ho trvale dotýká a nemá v chodu motory.

13.6.3 Pokud se remorkér zádí trvale dotýká mola, rozhodčí zahájí odpočet 3 sekund a zvolá „REMORKÉR *jméno* HOTOVO!“.

13.6.4 V opačném případě rozhodčí zvolá „NELZE!“ a soutěžící musí dokončit přiražení zádí k molu a opakovaně zvolat „TEĎ!“

14. Plavební kanál pro plošinu s dvěma plováky



14.1 Popis překážky:

Plavební kanál je považován za branku, jejíž bóje jsou protažené a uprostřed kanálu jsou umístěny samostatné protažené bóje. Má začátek a konec. Má pravou a levou stranu a samostatnou protaženou bóji. Plavební kanál nemusí být vždy přímý.

14.2 Předepsaný způsob proplutí:

14.2.1 vplutí i vyplutí přímo. V plavebním kanále se žádný manévr neprovádí. Remorkéry mohou samostatné protažené bóje uprostřed kanálu minout z libovolné strany. Plošina musí kanálem proplout tak, aby samostatné bóje uprostřed kanálu byla mezi plováky plošiny.

14.3 Hodnocení dotyků:

V brance platí, že se počítá první dotyk každé lodi na každé bóji. Dle pravidel tedy v plavebním kanále platí, že se počítá každý první dotyk na každé bóji (straně) zvlášť a samostatné bóje uprostřed kanálu. Dvoučlenné družstvo může tedy za dotyky v plavebním kanále nasbírat max. 9 trestných bodů plus dotyky za samostatné bóje v kanálu.

14.4 Další penalizace:

14.4.1 pokud se některá část soulodí během proplouvání kanálu dostane na některou stranu kanálu, považuje se to za vybočení - 10b. Na prostřední bóji se vybočení nepočítá.

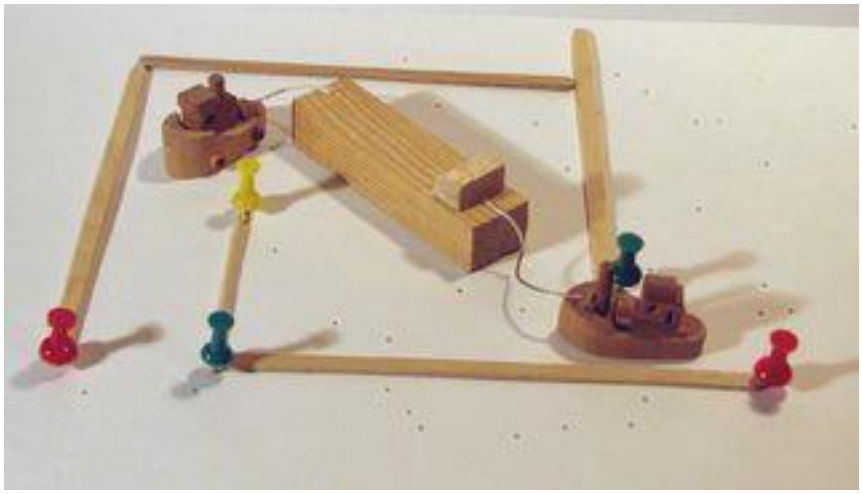
14.5 Manévrování s vlekem při proplouvání překážky:

14.5.1 Platí pravidlo o manévrování s vlekem na trati (viz. bod 5.).

14.6 Povinnosti soutěžících a rozhodčích při proplouvání překážky:

Rozhodčí ani soutěžící nemají při proplouvání této překážky žádné zvláštní povinnosti.

16. Dok se stanoveným způsobem proplutí



16.1 Popis překážky:

Jedná se o jasně ohraničený prostor. Dok nemá předepsaný tvar. Musí mít však vždy alespoň jedno zaústění. Zaústění může sloužit současně i jako vyústění. Dok musí mít jasně zřetelné jednotlivé stěny. Pokud není jasné, kde jedna stěnu doku přechází v druhou, musí se tato hranice jasně vyznačit.

16.2 Předepsaný způsob proplutí:

16.2.1 vplutí i vyplutí přímo. V doku se žádný manévr standardně neprovádí, ale může být v doku manévr předepsaný.

16.3 Hodnocení dotyků:

V doku platí, že při vplouvání do doku nebo vyplouvání z doku se počítají dotyky za každé plavidlo v soulodí zvlášť. Dále se za každé plavidlo zvlášť počítají dotyky na každé stěně doku. Platí vždy první dotyk o stěnu, Opakovaný dotyk se již nepočítá.

16.4 Další penalizace:

16.4.1 pokud se některá část soulodí během proplouvání doku dostane na některou stranu doku, považuje se to za vybočení - 10b.

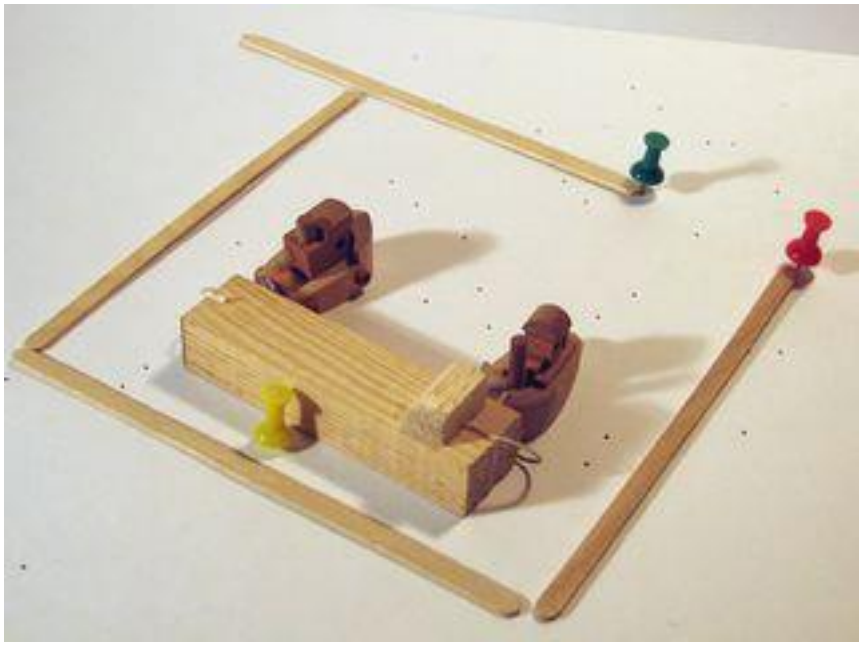
16.5 Manévrování s vlekem při proplouvání překážky:

16.5.1 Platí pravidlo o manévrování s vlekem na trati (viz. bod 5.). Manévrování s vlekem způsobem trup o trup může být povoleno.

16.6 Povinnosti soutěžících a rozhodčích při proplouvání překážky:

Rozhodčí ani soutěžící nemají při proplouvání této překážky žádné zvláštní povinnosti.

17. Přistání k bóji



17.1 Popis překážky:

Bóje nesmí být tvořena skaliskem ani jiným podobným útvarem. Musí mít válcovitý tvar.

17.2 Předepsaný způsob proplutí:

17.2.1 Vlek musí remorkéry přirazit k bóji tak, aby se vlek bóje dotýkal předepsaným způsobem.

17.3 Hodnocení dotyků:

Dotyky vleku o bóji se nepočítají, remorkérům se dotyky počítají.

17.4 Další penalizace:

17.4.1 pokud během přirážení vleku k bóji dojde k vychýlení bóje takovým způsobem, že se dotkne některé další překážky (strany doku, jiné bóje, přístavní hráze apod.) penalizuje se tento dotyk stejně, jako by se překážky dotkl vlek – 1b. Remorkéry se bóje dotknout nesmí a případný dotyk se penalizuje stejně jako každý jiný dotyk bóje – 1b.

17.5 Manévrování s vlekem při proplouvání překážky:

17.5.1 Platí pravidlo o manévrování s vlekem na trati (viz. bod 5.). Manévrování s vlekem způsobem trup o trup může být povoleno.

17.6 Povinnosti soutěžících a rozhodčích při proplouvání překážky:

17.6.1 V okamžiku, kdy si soutěžící myslí, že vlek provedl přistání k bóji, zvolá jeho kapitán „STOP!“

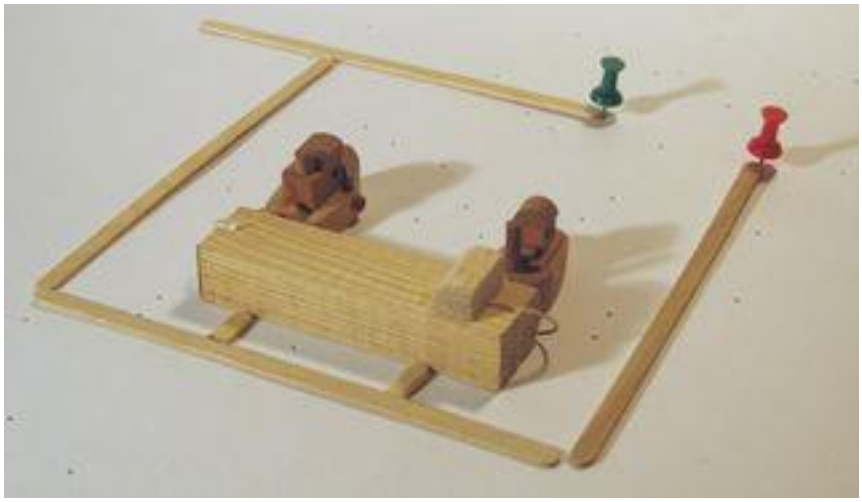
17.6.2 Rozhodčí ihned posoudí polohu vleku vůči bóji, zda se jí trvale ~~dotýká a remorkéry nemají v chodu motory~~.

17.6.3 Pokud se vlek trvale dotýká bóje, rozhodčí zahájí odpočet 3 sekund a zvolá „HOTOVO!“.

17.6.4. V opačném případě rozhodčí zvolá „NELZE!“ a soutěžící musí dokončit přistání k bóji a opakovaně zvolat „STOP!“

17.6.5 Pokud vlek ztratí během odpočtu 3 sekund po zvolání „STOP“ dotyk s bójí, je družstvo penalizováno za ~~neprovedené přistání – 5b~~ neprovedený manévr -10b.

18. Přistání k nárazníkům



18.1 Popis překážky:

Nárazníky jsou tvořeny výstupky z některé strany doku nebo přístavu. Délka výstupků není stanovena. Rozteč výstupků nesmí být větší než je délka vleku, který bude k nárazníkům přistávat.

18.2 Předepsaný způsob proplutí:

18.2.1 Vlek musí remorkéry přirazit k nárazníkům tak, aby se vlek nárazníků dotýkal předepsaným způsobem.

18.3 Hodnocení dotyků:

Dotyky vleku a remorkérům o nárazníky se nepočítají. Dotyky o stěnu, ke které jsou nárazníky připevněny se u vleku i remorkérů ~~se dotyky~~ počítají. Nárazníky rozdělují stěnu, ke které jsou připevněny na samostatné oddíly, kde se počítají doteky pro každý remorkér a vlek zvlášť.

18.4 Další penalizace:

18.4.1 pokud se některá část soulodí během přistávání k nárazníku dostane na některý nárazník, považuje se to za vybočení - 10b.

18.5 Manévrování s vlekem při proplouvání překážky:

18.5.1 Platí pravidlo o manévrování s vlekem na trati (viz. bod 5.). Manévrování s vlekem způsobem trup o trup může být povoleno.

18.6 Povinnosti soutěžících a rozhodčích při proplouvání překážky:

18.6.1 V okamžiku, kdy si soutěžící myslí, že vlek provedl přistání k nárazníků, zvolá jeho kapitán „STOP!“

18.6.2 Rozhodčí ihned posoudí polohu vleku vůči nárazníkům, zda se jich trvale dotýká ~~a remorkéry nemají v chodu motor~~.

18.6.3 Pokud se vlek trvale dotýká nárazníků, rozhodčí zahájí odpočet 3 sekund a zvolá „HOTOVO!“.

18.6.4 V opačném případě rozhodčí zvolá „NELZE!“ a soutěžící musí dokončit přiražení zádí k molu a opakovaně zvolat „STOP!“

18.6.5 Pokud vlek ztratí během odpočtu 3 sekund po zvolání „STOP“ dotyk s nárazníky, je družstvo penalizováno za ~~neprovedené přistání – 5b~~ neprovedený manévr -10b.

Konec