



Spolek NAMOLO!
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	<ul style="list-style-type: none">- 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 žádí- 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	<ul style="list-style-type: none">- Popis změny směru plavby.- Popis bodování vlečeného břemena.
Ver. 1.10	1.1.2014	<ul style="list-style-type: none">- manévr Přepřehání- Bonusové body za úspěšné provedení manévru- jméno remorkéru na modelu- upřesnění povelu „ČEKÁME“- zrušení neprovedeného přistání
Ver. 2.00	6.4.2014	<ul style="list-style-type: none">- Zásadní přepracování systému hodnocení.- Větší důraz je kladen na manévry a celkovou čistotu jízdy.- Celková revize a zjednodušení pravidel včetně zapracování nových manévru.
Ver. 3.00	1.3.2016	<ul style="list-style-type: none">- Přepracováno bodování- určení kategorie- úpravy havárie- zrušení délkových limitů trupu remorkéru.
Ver 3.10	1.2.2021	<ul style="list-style-type: none">- Úprava pravidla o vzhledu remorkéru – viz. Bod 2.4- Zrušen bod 2.7 Soutěžící – jako irelevantní- Bod 10. Havárie – pád nástaveb není považován za oprávněnou havárii



OBSAH

- [1. Základní pojmy](#)
- [2. Typy lodí](#)
- [3. Připojení remorkérů k vleku](#)
- [4. Vlečné lano](#)
- [5. Manévrování s vlekem](#)
- [6. Platnost bojů](#)
- [7. Proplutí tratě](#)
- [8. Penalizace](#)
- [9. Havárie](#)
- [10. Soutěžní plavba](#)
- [11. Kotviště](#)
- [12. Rozhodčí](#)
- [13. Protesty](#)
- [14. Diskvalifikace](#)

Výklad pravidel:

- [A. Situace](#)
- [B. Pokyny pro rozhodčí](#)
- [C. Katalog překážek](#)



1. Základní pojmy

Trat' – na hladině je vytyčena bójkami a překážkami. Průjezdná šířka musí být minimálně 50cm a podvodní části překážek minimálně 25cm pod hladinou.

Kurz – (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, se kterou vlečné remorkéry manipulují pomocí vlečných lan, nebo tlačné remorkéry tlačí po vytyčené trati (kurzu).

Remorkér - je loď určená k manipulaci s vlekem a ovládaná soutěžícím.

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.

Překážka - 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 i více vleků. 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.



2. Typy lodí

2.1 Lodě, které lze použít pro tug towing

Lze použít modely lodí, jejichž předlohy byly skutečně vytvořené a postavené za účelem vlečení nebo tlačení. Lze použít i model vlastní konstrukce bez reálné předlohy, splňující níže vypsané požadavky.

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

2.2 Rozměry remorkéru

Délka remorkéru použitého pro vlečení nebo tlačení není omezena. Doporučená délka je minimálně 45 cm a maximálně 100 cm. Maximální šířka trupu remorkéru nesmí přesáhnout 48 cm a maximální ponor 24 cm.

2.3 Pohon remorkéru

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

2.4 Vybavení remorkéru

Modely remorkérů musí mít na začátku soutěže kompletně sestavený trup včetně palub, nástaveb a provedenu barevnou povrchovou úpravu. **Pokud je model sestaven z probarveného materiálu splňuje podmínky povrchové úpravy.**

Na modelu nesmí být umístěny součásti, které by mohly poškodit vlek, trať nebo jiný model. (ostré či vyčnívající předměty apod.)

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. **Vyříznutá okna a dveře musí mít výplň.**

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

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

Remorkér musí být vybaven vázací prvky pro uchycení vlečného lana, nebo funkčními navijáky.

2.5 Vleky pro tug towing

Vlek používaný během soutěže je pro všechny týmy v jedné kategorii společný. Pokud se plují 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 atd. se neposuzují.

2.6 Soutěžní kategorie

Soutěží se v čtyřech kategoriích:

- Lehký (limited) tug towing (LTT)
- Těžký (unlimited) tug towing (TTT)
- Tlačné remorkéry s jednou ovládanou poháněcí soustavou (TR1)
- Tlačné remorkéry s více ovládanými pohony (TR2)

Soutěžní kategorie LTT a TTT neurčuje velikost remorkérů, ale vlek použitý pro vlečení a trať. Jeden vlek může být použit pro více kategorií, podle toho, pro které je homologován. V kategorii TR1



mohou startovat tlačné remorkéry, které mají jen jeden hnací motor. V kategorii TR2 mohou startovat tlačné remorkéry se dvěma anebo více hnacími motory.

3. Připojení remorkérů k vleku

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

- příd'-příd'
- příd'-záď
- záď'-příd'
- 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.

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 a oba remorkéry jsou s vlekem spojeny vlečným lanem. 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 (oprávněná havárie), sesmeknutí gumičky z úvazníku vleku nebo remorkéru za rozvázání vlečného lana (neoprávněná havárie).



5. Manévrování s vlekem

5.1 Tým složený ze dvou vlečných remorkérů

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.

5.2 Tým složený ze tří vlečných remorkérů

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.

5.3 Tým složený z jednoho remorkéru – 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.

5.4 Vlek

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

6. Platnost bóje a překážek a jejich barevné značení

Všechny bóje a překážky platí pro všechny remorkéry a vleký po celou dobu soutěžní plavby. Pokud některá bóje nebo překážka není namalována v kurzu (plánku plavby), pak se proplutí kolem této bóje nebo překážkou nehodnotí, ale doteky se počítají stejným způsobem jako v případě pevných překážek (běhu, pevného mola, apod.) tzn. co dotek to trestný bod.

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

Branka se zpravidla sestavuje tak, aby při prvním kurzu, červenou bóji míjelo soulodí levobokem a zelenou bóji pravobokem. Žlutou bóji je možné vždy minout libovolným bokem soulodí, i když to není v kurzu vyznačeno (žlutá bóje může být použita v některých překážkách jako „vyvazovací“ - opět nerozhoduje z které strany je proveden dotek). Pokud je v kurzu samostatné skalisko, které není součástí branky či jiné překážky, považuje se za samostatnou žlutou bóji. Samostatné bóje červené či zelené barvy se nesmí použít.

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.



7. Proplutí tratě

Jak má být trať propluta určuje kurz (plánek plavby), který pořadatel zveřejní před zahájením soutěže.

Remorkéry (případně celé soulodí) musí proplout v časovém limitu stanovený kurz (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.

7.1 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

7.2 Minutí samostatné bójky se považuje za správné pokud:

- bójky se nedotkne žádná část soulodí kromě vlečného lana

V případě, že součástí vleku je břemeno, které je vláčeno vodou, nebo volně zavěšen, počítají se penalizace podle pravidel proplutí jednotlivých překážek nebo manévrů.

Dojde-li během přípravy ke startu k překročení časového limitu (nedojde k zahájení kurzu zvoláním START), 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, která je součástí soutěžního kurzu 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.

Pokyny pro rozhodčí:

U překážek, které tým nepropluje v časovém limitu, udělí se penalizace za minutí. Pokud byl součástí překážky manévr, pak se počítá penalizace za neprovedený manévr a minutí.

7.3 Míjení soulodí:

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 pozastaví časomíru. V opačném případě zvolá „**NELZE**“ a soulodí musí pokračovat v plavbě (např. zpomalí, změní kurz apod.). Rozhodčí může povel „**ČEKÁME**“ vydat samostatně. 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.

7.4 Plavba samostatných remorkérů:

Pokud remorkéry pro určený vlek připlovají samostatně, nebo od něj samostatně odplouvají 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 i vleku. 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 od doby „převzetí lana“ po zvolání „START“.
- 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!

7.5 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 kurzu. 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.

7.6 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**. 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
tým složený ze dvou vlečných remorkérů - přivázaný remorkér používající kontaktů trup o trup k manévrování s vlekem mimo přístav nebo vyznačenou plochu	3 body
tým složený ze tří vlečných remorkérů - přivázaný remorkér používající kontaktů trup o trup k manévrování s vlekem	3 body
nesprávný kurz (minutí bójky nebo branky, proplutí chybným směrem)	4 body
minutí překážky (plavební kanál, obratiště, dok, apod.)	6 bodů
každé překročení časového limitu k přípravě startu	2 body
vybočení z plavební dráhy, plavebního kanálu nebo jiné překážky, nedovolené opuštění kotviště	5 bodů
neoprávněné ohlášení „HAVÁRIE“	2 body
neprovedený předepsaný manévr	7 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 kurzu se počítá minutí. Dále se započítají trestné body za neprovedený manévr u překážek, které ho předepisují. Součet trestných bodů je tedy takový, jako při odstartování do kurzu zvoláním „START“ a ihned poté „KONEC“ kapitánem týmu.

V kurzu může být vypsána bonusová překážka nebo manévr, za jehož úspěšné provedení či proplutí se udělí bonusové body, které se od trestných bodů odečítají. V kurzu může být jen jedna bonusová překážka nebo manévr. Pro každý kurz 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 kurzu je vždy označen symbolem „hvězdička“ (*). Může se jednat např. o samostatnou bójku, nárazník, stěnu mola apod. Pokud se během soutěžní plavby soubodí 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.

10.1 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.
- 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 apod.), remorkér ale nadále musí zůstat plavby schopný a plně ovladatelný. Pád nástavby není oprávněná havárie.
- najetí na břeh nebo uvážnutí 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 změnil na „X“ a nepropluté branky, bójky a překážky označí jako minulé. Dále se započítají trestné body za neprovedený manévr u překážek, které ho předepisují. Čas za proplutí tratě v zápisu proškrtne písmenem „X“.

V případě, že zvolání "HAVÁRIE" je neoprávněné, je tým penalizován za neoprávněné ohlášení havárie – **2b** a rozhodčí vyhodnotí situaci:

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 kurzu.



Pokyny pro rozhodčí:

Pokud rozhodčí zjistí, že tým již zahájil opravu, aniž kapitán týmu zvolal „OPRAVA“, ihned spustí časomíru a udělí napomenutí. (třetí napomenutí znamená diskvalifikaci z jízdy)

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. Dále se započítají trestné body za neprovedený manévr u překážek, které ho předepisují. Čas za proplutí tratě v zápisu proškrtně 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.

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

11.1 Průběh soutěžní plavby:

Příprava na plavbu

- soutěžní plavby se musí účastnit celý tým. Každý člen týmu musí ovládat alespoň jeden remorkér. Jeden soutěžící může ovládat více remorkérů současně.
- rozhodčí v přístavu připraví určený vlek pro soutěžní plavbu
- rozhodčí vyzve kapitána týmu zvoláním „**PŘIPRAVIT KE STARTU**“ a spustí časomíru pro přípravu startu, tým zahájí soutěžní plavbu
- soutěžní tým v přístavu nebo v kotvišti soustředí své remorkéry spuštěním na hladinu, popřípadě (dle stanoveného kurzu) 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, nebo s již připoutaným vlekem.

Plavba

- tým vymanévruje remorkéry z prostoru startu popřípadě soulodí z přístavu a propluje stanovený kurz
- 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 kurzu 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**". Vlek nebo remorkéry se musí nacházet v určeném prostoru.
- vlek nebo remorkéry po zvolání "**STOP**" nesmí po dobu 3 sec opustit vyznačený prostor. Během odpočtu 3 sec mohou být remorkéry ovládány.
- rozhodčí po zvolání "**STOP**" zastaví časomíru v případě, že se vlek nebo remorkéry nachází ve vyznačeném prostoru po dobu 3 sec. Jinak oznámí kapitánovi zvoláním „**NELZE**“, že není možné časomíru zastavit. Kapitán po sjednání nápravy musí znovu zvolat „**STOP**“.
- spuštění nebo zastavení časomíry určuje výhradně rozhodčí.

11.2 Ovlivnění soutěžní plavby povětrnostními vlivy

- k povětrnostním vlivům se nepřihlíží, stejně tak k vodním proudům apod.
- hlavní rozhodčí může soutěž přerušit nebo ukončit v případě extrémně nepříznivého počasí.

11.3 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 (rádiem řízených) navijáků a při manévru přepřahání. V případě, že dojde k vyháknutí nebo rozvázání vlečného lana musí být po nápravě, remorkéry přivázány ve stejné soulodí jako na začátku soutěžní plavby.
- vstupovat do vody, dotýkat se modelů nebo překážek mimo povolené manévry (uvazování vleku, apod.)



11.4 Během jedné soutěže se dvěma a více koly je zakázáno:

- střídat členy týmu
- měnit počet remorkérů účastnících se vlečení

V průběhu soutěže je možné již použitý remorkér vyměnit do dalšího kola za jiný, pokud předcházela havárie, kterou nelze odstranit a remorkér není možné z technických důvodů použít k vlečení nebo tlačení. Výměna je možná po souhlasu hlavního rozhodčího.

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 kurzem, tak aby svou plavbou neohrozily nebo neovlivnily případné soulodí na trati. V případě nepovoleného opuštění prostoru je remorkér penalizován 5b.

13. Rozhodčí

Soutěž posuzují vyškolení rozhodčí. Protesty proti verdiktům rozhodčích řeší Hlavní rozhodčí. Rozhodčí jsou jmenováni před začátkem soutěže, kdy si sjednotí výklad soutěžních kurzů. 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 rozhodčích. Rozhodčí musí být vybaven stopkami s možností pozastavit a opětovně spustit časomíru, zápisem plavby s platným kurzem. Hlavní rozhodčí musí 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 200,-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. Soutěžní družstvo má právo být při projednávání protestu přítomno.

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.



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 – remorkéry jsou v kontaktu s vlekem mimo povolené zóny – odpoutejte remorkér od vleku!“

„NAPOMENUTÍ – (při soutěžní plavbě, ale i po jejím ukončení !) ovlivňujete soutěžní plavby – uvolněte trať, netvořte vlny.

„NAPOMENUTÍ – uvázání remorkéru není stejné jako před havárií – opravte úvaz a vraťte se do kurzu 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 a započítá trestné body podle tabulky penalizace.



Výklad pravidel

A. Situace

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

Soulodí se dvěma vlečnými 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 vlečnými remorkéry:

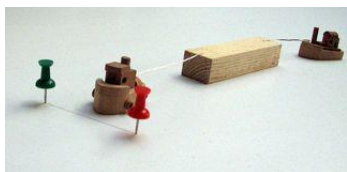
Kontaktů trup o trup může používat jen neuvázaný remorkér. Uvázané remorkéry nikde když budou uvázané všechny tři remorkéry!

2) Plavba vracejícího se volného remorkéru u tříčlenného týmu

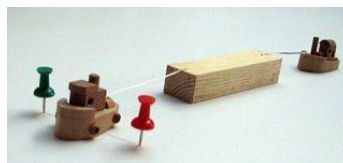
Pokud neuvázaný remorkér propluje branku ve správném směru a nastane situace, kdy se potřebuje vrátit k soulodí, které doposud brankou neproplulo. Pak se musí vracet proplutím branky v opačném směru. Dotyk se počítá pouze při prvním proplutí.

3) Zahájení branky

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



Branka ještě není zahájena

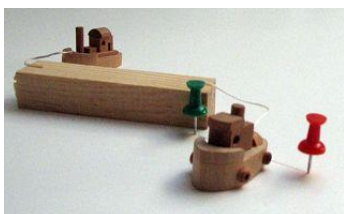


Branka byla zahájena, protože čelní remorkér protnul spojnicí bójek, které tvoří branku.

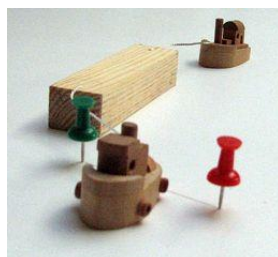
4) Správné proplutí branky

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.

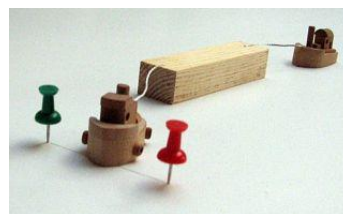
Při proplouvání branky se může např. stát, že čelní remorkér již branku zahájil, ale vlek se dostal mimo. Zadní remorkér potom může vlek vytáhnout zpět. Tažný remorkér se může vrátit jedině tak, že opět propluje brankou. V takovém případě se minutí nepočítá, pouze body za případné dotyky.



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



Zadní remorkér může vlek vytáhnout zpět

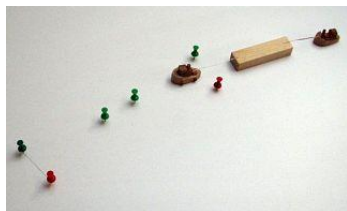


Pokud vytáhne i čelní remorkér, tak jen zpět přes zahájenou branku.

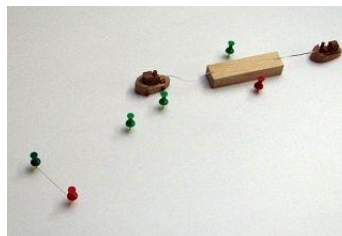


5) Minutí samostatných bójí

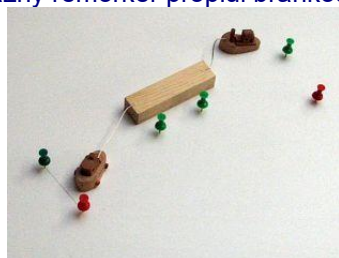
Samostatné bóje (netvoří branku) může soulodí minout v libovolném směru z libovolné strany.



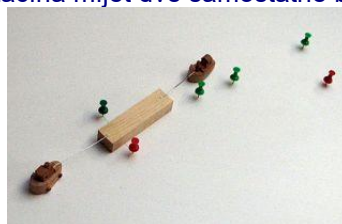
Tažný remorkér proplul brankou...



...a začíná míjet dvě samostatné bóje ...



...míjí dvě samostatné bóje...



...v tomto okamžiku již byla následující branka.

6) Plavební kanál

Plavební kanál 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 kanál.



Soulodí proplouvá plavebním kanálem...

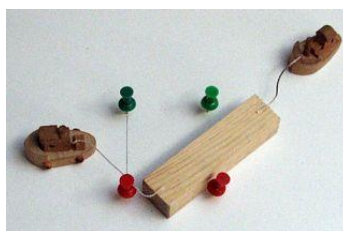


Žádní část soulodí se nesmí dotknout stěny.



Zadní remorkér opustil plavební kanál a tím i celé soulodí.

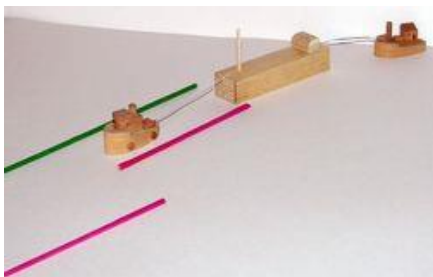
V případě, že po zahájení plavebního kanálu některá z částí soulodí se dostane mimo, tedy se dostane na hrazení kanálu, nebo jiné překážky, (viz obrázek dole) je to považováno za vybočení a tým je penalizován 5b. Počítá se každé vybočení. (v případě zobrazené situace 5b)



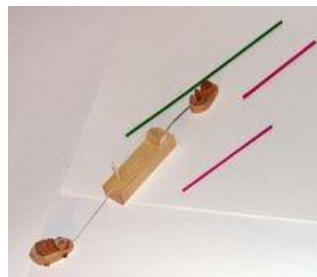


7) Plavební kanál s couváním

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.



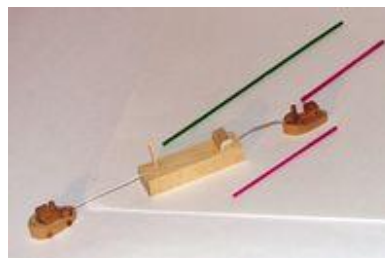
Soulodí vplulo zaústěním do plavebního kanálu s couváním. Začínají se počítat dotky pro směr „vpřed“ a soulodí může s vlekm manévrovat způsobem trup o trup.



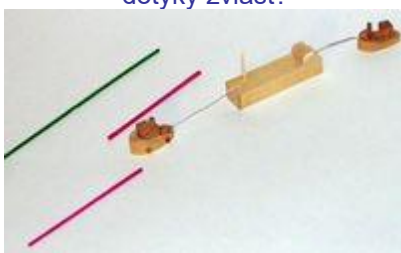
Pro svoji délku soulodí částečně opustilo prostor plavebního kanálu s couváním přes otevřenou zadní stěnu. Stále platí směr „vpřed“



Soulodí zcela opustilo prostor plavebního kanálu s couváním přes otevřenou zadní stěnu. Nyní již nemůže manévrovat s vlekm způsobem trup o trup a začal platit směr „vzad“ pro který se počítají dotky 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“.

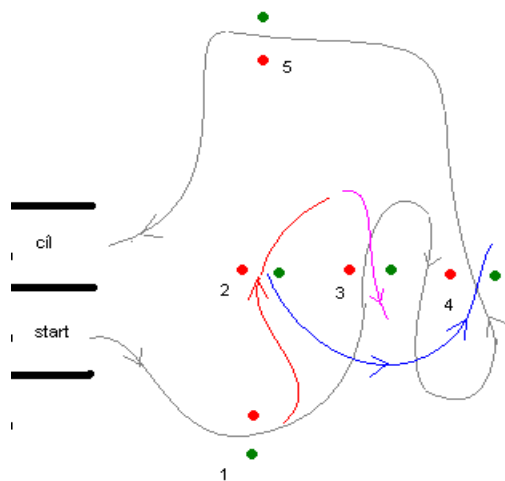


Soulodí provádí couvání povoleným způsobem. Zadní remorkér táhne vlek a čelní remorkér jej tlačí a vyústěním může proplout v neobrácené poloze.



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

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



Jak je určený správný kurz na jednoduchém plánu 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 nebo jí proplout a pokračovat v kurzu proplutím branky č. 3 – minutí se v takovém případě nepočítá.

2. proplulo brankou č.2. a zahájilo branku č.3 (fialová čára) – Branka č.3 je sice v kurzu, ale proplovají branku v nesprávném směru - penalizováno **4b**.

3. Družstvo po proplutí branky č. 2 zahájí branku č. 4 (modrá čára). V takovém případě se jedná o minutí překážky č.3. s penalizací **6b**.

9) Vyplouvání z přístavu

Při vyplouvání soulodí z přístavu platí pravidlo, že dotyky v přístavu se nepočítají od chvíle manévru „převzetí lana“ do doby než soulodí opustí vyznačený prostor. (Části soulodí které již přístav opustily se penalizace počítají.)



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 (kurz)

Každý penalizovaný dotyk nebo plavbu musí rozhodčí zapsat do zápisu plavby. V zápise plavby je namalována trať a platný kurz. 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.**
- **K** – každá minutá samostatná bójka nebo branka z nesprávného směru nebo strany, tj. nedodržení **k**urzu (napsat k bójce/brance) – **4b.**
- **M** – každá **m**inutá překážka (mimo samostatných bójí a branek = obratiště, plavební dráha, kanálu apod.) – **6b.**
- **D** – vybočení z plavební **d**ráhy, plavebního kanálu nebo jiné překážky, nedovolené opuštění kotviště (napsat na místo, kde k vybočení došlo) – **5b.**
- **TT** – každá nepovolená manipulace **t**rupem o **t**rup (napsat na místo kde k manipulaci došlo) – **3b.**
- **H** – neoprávněné nahlášení **h**avárie (napsat do místa kde k havárii mělo dojít) – **2b.**
- **C** – překročení časového limitu při startu (napsat za každé překročení do místa startu) – **2b.**
- **NM** – **n**eprovedený **m**anévr - **7b.**
- (*) – hvězdička v kolečku, přiděleny bonusové body – **?b.**
- ° - puntík, orientační značka, která označuje místo, kde došlo k havárii – bez penalizace

2) Kurz (plánek plavby)

V kurzu musí být vyznačeno:

- celkový kurz (trasa) plavby
- každá branka je označena jen **číslem**. Musí být vyznačeny spojnice bójek (červená+zelená), které tvoří branku a směr kterým má být branka propluta (určen barvami bójí, branku nelze postavit z jen bójí žluté barvy).
- každá samostatná bójka je označena písmenem „**B**“ a **číslem**. Musí být vyznačen správný směr minutí. Samostatnou bójku žluté barvy lze minout libovolně
- plavební dráha, kanál nebo jiná překážka se značí jako bójka, ale musí být vyznačen začátek a konec písmeny „**Z**“ a „**K**“ (tím je jednoznačně určen směr proplutí)
- vyznačen prostor, do kterého musí tým umístit vlek po proplutí tratě
- graficky vyznačen prostor, kde je povolena manipulace trupem o trup (nejlépe barevným podkladem)
- vypínač bonusových bodů je označen hvězdičkou.



3) Příprava ke startu

Rozhodčí se musí, dříve než vydá povel „**PŘÍPRAVA KE STARTU**“, přesvědčit, že určený vlek je připravený na svém místě a soutěžní tým nemá remorkéry mimo prostor kotviště, případně se neúčastní jiné soutěžní plavby.

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 součet časů všech soutěžních plaveb.

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 **sečtený čas** všech odjetých jízd.

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 anebo 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 apod. Na vyžádání kapitána družstva může rozhodčí informaci o penalizaci sdělit, pokud to neovlivní sledování soutěžní plavby.



C. Katalog překážek

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



1. bójka



1.1 Popis překážky:

Bójka je ukotvena a pluje na hladině. Může být tvořena bójí žluté barvy. Dále je považováno za bójku umělé skalisko, maják, nebo jiný předmět, který zpravidla imituje skutečnou překážku v plavbě. Přírodní překážka na trati nemůže být bójí. Na plánu soutěžní jízdy musí být vyznačena barva bóje žlutě.

1.2 Předepsaný způsob proplutí:

Bójku může soulodí obeplout z libovolné strany a směru. U bójky se žádný manévr neprovádí. V plánu kurzu se možnost libovolného obeplutí žlutých bójí nevyznačuje.

1.3 Hodnocení dotyků:

U bójky platí, že se počítá první dotyk každé lodi v soulodí.

1.4 Další penalizace:

1.4.1. Nejsou.

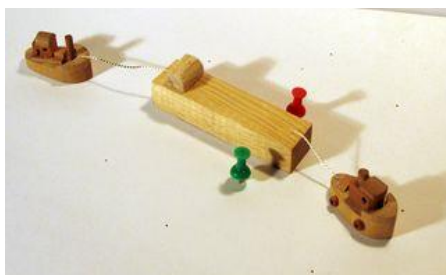
1.5 Manévrování s vlekem při proplouvání překážky:

1.5.1 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. branka



2.1 Popis překážky:

Branku mohou tvořit bójky, skaliska, anebo jiné předměty včetně označených bodů na břehu, které zpravidla imitují skutečnou překážku v plavbě. Branky je možné sdružovat, kdy mají společnou jednu bójku. Šířka všech branek na trati nemusí být stejná. Minimální průjezdná šířka branky je 50cm.

2.2 Předepsaný způsob proplutí:

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

2.3 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.

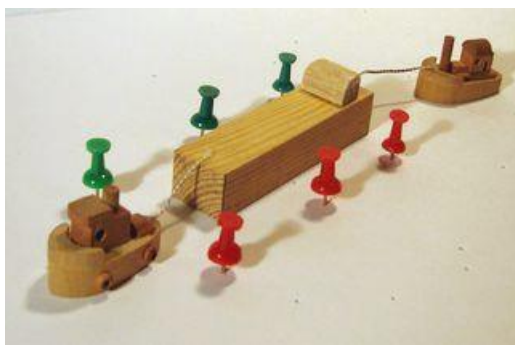
2.4 Další penalizace:

2.4.1 Proplutí branky nesprávným směrem se považuje za nedodržení kurzu = 4b. Vynechání branky je posuzováno jako minutí překážky za 6b.

2.5 Manévrování s vlekem při proplouvání překážky:

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

3. plavební dráha

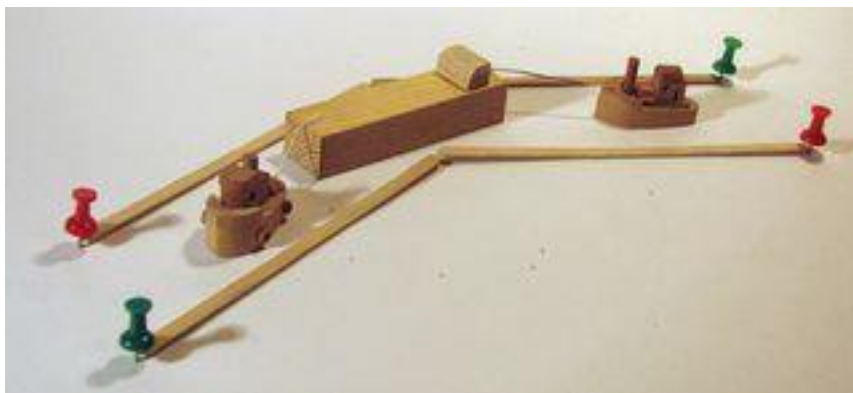


3.1 Popis překážky:

Zrušena.



4. plavební kanál



4.1 Popis překážky:

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

4.2 Předepsaný způsob proplutí:

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

4.3 Hodnocení dotyků:

Počítá se každý první dotek, za každou část soulodí na každé straně zvlášť a nerozhoduje jestli ke kontaktu došlo z vnější nebo vnitřní strany. Pokud není kanál přímý, každé z lomení rozděluje překážku na úseky hodnocené zvlášť. (Na přímém kanálu může tým dostat max. **6b**, na jednou zalomeném až **12b**, atd.)

4.4 Další penalizace:

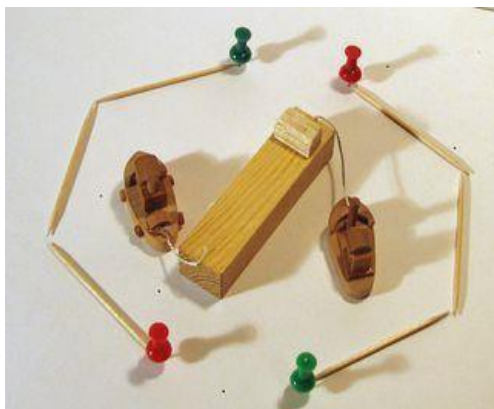
4.4.1 pokud se některá část soulodí (ponořená část trupu jakékoli z plavidel) během proplouvání kanálu dostane na, nebo dokonce za některou stranu kanálu, považuje se to za vybočení - **5b**. Penalizace se počítá pouze jednou na celou překážku. Za její minutí (soulodí se celé nedostane za zaústění do překážky) **6b** v tom případě se nepočítá vybočení, ale pouze doteky.

4.5 Manévrování s vlekem při proplouvání překážky:

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



5. obratiště



5.1 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. Obratiště může mít jedno a více zaústění a libovolný tvar.

5.2 Předepsaný způsob proplutí:

5.2.1 vplutí i vyplutí přímo v případě obratiště s jedním zaústěním.

5.2.2 vplutí přímo - obrat o 180° - vyplutí couváním

5.2.3 vplutí přímo - obrat o 360° - vyplutí přímo

5.3 Hodnocení dotyků:

V brance platí, že se počítá první dotyk každé lodi na každé bóji a dále na každém úseku definovaném zalomením a nerozhoduje jestli ke kontaktu došlo z vnější nebo vnitřní strany.

5.4 Další penalizace:

5.4.1 Neprovedení předepsaného manévru (to znamená bez otočení soulodí uvnitř překážky) - **7b**. Za její minutí (soulodí se celé nedostane za zaústění do překážky) dalších **6b**. Celkem tedy za vynechání překážky **13b**.

5.4.2 pokud se některá část soulodí (ponořená část trupu jakékoli z plavidel) během proplouvání obratiště dostane na, nebo dokonce za některou stranu překážky, považuje se to za vybočení - **5b**. Penalizace se počítá pouze jednou na celou překážku. Pokud tým dostane penalizaci na minutí (+ automaticky i neprovedený manévr), vybočení se nepočítá ale doteky ano.

Proplutí překážky v protisměru je hodnoceno jako nesprávný kurz **4b**.

5.5 Manévrování s vlekem při proplouvání překážky:

5.5.2 dvoučlenné družstvo:

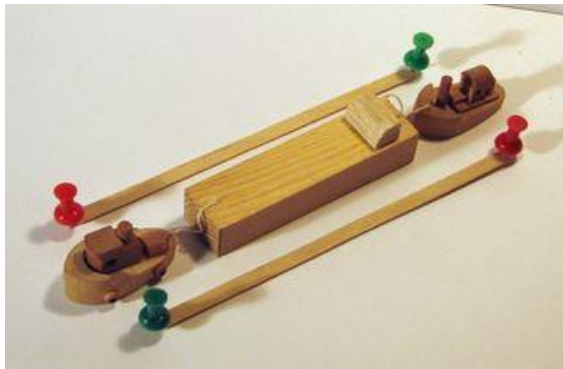
1.5.2.1 je povoleno manévrování způsobem trup o trup od okamžiku kdy tažný remorkér celou délkou trupu vpluje do obratiště.

1.5.2.2 Končí okamžikem, kdy soulodí celou délkou opustí obratiště.

1.5.3 tříčlenné družstvo se řídí pravidly o manévrování s vlekem na trati pro tři remorkerový tým (viz. bod 5.).



6. zdymadlo



6.1 Popis překážky:

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

6.2 Předepsaný způsob proplutí:

Soulodí vpluje do zdymadla přímo. Ve zdymadle musí remorkéry udržet vlek v celé délce po dobu 5s mezi začátkem a koncem zdymadla. Vlek během zastávky nemusí být zcela v klidu, může plout a remorkéry s ním mohou manévrovat. Remorkéry nesmí manévrovat s vlekem technikou trup o trup. Remorkéry ve zdymadle během zastávky být nemusí, ale musí zdymadlem proplout.

6.3 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.

6.4 Další penalizace:

6.4.1 za nedodržení časového limitu pro pobyt ve zdymadle = neprovedený manévr: 7b. (Vlek protne spojnicí zaústění nebo vyústění zdymadla před vypršením časového limitu)

6.4.2 pokud se některá část soulodí během proplouvání zdymadla dostane na některou ze stran zdymadla, považuje se to za vybočení - 5b. Penalizace se počítá pouze jednou na celou překážku.

6.4.3 pokud se celé soulodí nebo některé z plavidel celé dostane celé za některou ze stran zdymadla jedná se o minutí 6b.

6.4.4 pokud soulodí projede překážkou v obráceném směru, jde o nedodržení kurzu za 4b.

6.5 Povinnosti soutěžících a rozhodčích při proplouvání překážky:

6.5.1 Po vplutí soulodí do zdymadla, oznámí kapitán rozhodčímu požadavek na odpočítání časového limitu pro pobyt ve zdymadle zvoláním – „STOP!“

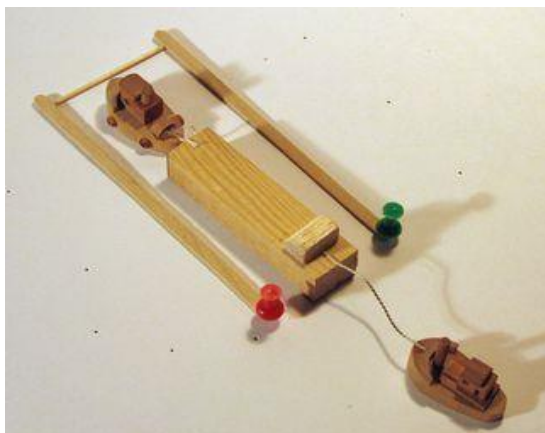
6.5.2 Pokud rozhodčí zjistí, že je celý vlek předepsaným způsobem ve zdymadle zahájí odpočet časového limitu pro pobyt vleku ve zdymadle.

6.5.3 V opačném případě zvolá „NELZE!“, časomíru nespustí a vyčká nového hlášení „STOP“, to může kapitán zvolat nejdříve po 5s !

6.5.5 Vypršení časového limitu rozhodčí oznámí zvoláním „HOTOVO!“ Po tomto zvolání může soulodí vyplout ze zdymadla.



7. čelní dok



7.1 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.

7.2 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 část soulodí určená kurzem (vjíždí se přímo nebo couváním), vlek se však musí vždy celou svou délkou dostat 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.

7.3 Hodnocení dotyků při čelním dokování:

7.3.1 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.

7.3.1 Dotyky se počítají pro dvoj a více členný tým po celou dobu pobytu v doku. Dvoučlenné družstvo může tedy za dotyky při čelním bodování nasbírat max. **6b**.

7.4 Další penalizace:

7.4.1 tým zahájí další branku, aniž by dokončil dokování (rozhodčí zvolal „**HOTOVO!**“) jedná se o neprovedený manévr - **7b**.

7.4.2 pokud se některá část soulodí během dokování dostane na některou stranu doku, považuje se to za vybočení - **5b**.

7.4.3 pokud se vlek nedostane celou délkou za hranici doku a tým zahájí další překážku je to minutí **6b** a neprovedený manévr **7b**, celkem **13b**

7.4.4 pokud se některá ponořená část soulodí dostane na některou ze stran doku, považuje se to za vybočení - **5b**. Penalizace se počítá pouze jednou na celou překážku.

7.4.5 pokud se celé soulodí nebo jeho část dostane za libovolnou ze stran doku, jedná se o minutí **6b** a vybočení se nepočítá. Pokud k takovému stavu došlo před dokončením manévru (rozhodčí nezvolal „**HOTOVO!**“) jedná se navíc o neprovedený manévr - **7b**.

7.4.6 jakmile vlek celou svou délkou vpluje do doku v opačné orientaci (rozhodčí zvolá „**HOTOVO!**“), jedná se o nesprávný kurz **4b**

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:

7.6.1 V okamžiku, kdy si soutěžící myslí, že vlek je správně zadokován, zvolá „**STOP!**“

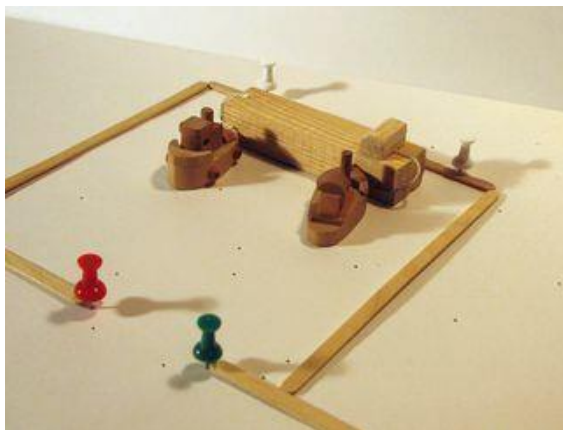


7.6.2 Rozhodčí ihned posoudí polohu vleku vůči hranici doku.

7.6.3 Pokud je vlek celý za hranicí doku zvolá „**HOTOVO!**“

7.6.4 V opačném případě zvolá „**NELZE!**“ a vyčká nového hlášení „**STOP**“, to může kapitán zvolat nejdříve po 5s !

8. přístav



8.1 Popis překážky:

Přístav je vyznačený prostor na vodní hladině, nemá stanovený tvar ani velikost. Může být jedno i více bazénových. V přístavu musí být zřetelně vyznačeno místo, kde a v jaké poloze má družstvo vlek vyvázat.

8.2 Předepsaný způsob proplutí:

Vplutí i vyplutí přímo nebo couváním podle úvahy kapitána. V přístavu se při vplouvání provádí manévr zakončený zvoláním „STOP“, kdy se vlek musí celou boční plochou a v určené poloze dotýkat vyznačené stěny přístavu, nebo nárazníků. V přístavu při vyplouvání neplatí penalizace za nedovolené dotyky remorkérů i vleku, ale počítá se časový limit. (Toto pravidlo platí pouze pokud soutěžící přivazují vlek – tedy při prvním sestavení soulodí, nebo přepřahání) Části soulodí, která již opustila přístavní bazén se doteky počítají. Vlek musí být vyvážen ve správné orientaci, podle kurzu.

8.3 Hodnocení dotyků:

V překážce platí, že se počítá první dotyk každé lodi na každé bóji. Stěny přístavu jsou protažené bóje. Výjimkou je stěna 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**.

8.4 Další penalizace:

8.4.1 pokud se některá část soulodí během dokování dostane na některou stranu přístavu, považuje se to za vybočení – **5b**

8.4.2 pokud není manévr dokončen – rozhodčí nezvolá „HOTOVO“ a tým zahájí další překážku, nebo ukončí jízdu, jedná se o neprovedený manévr -**7b**.

8.4.3 pokud soulodí celou svou délkou nevpluje do přístavu a tým zahájí další překážku, jedná se o minuty – **6b** a současně neprovedený manévr za **7b**, celkem **13b**

8.5 Manévrování s vlekem při proplouvání překážky:

8.5.2 dvoučlenné družstvo je povoleno manévrování způsobem trup o trup od okamžiku kdy vlek protne hranici přístavu a končí okamžikem, kdy vlek celou svou délkou přístav opustí.

8.5.3 tříčlenné družstvo: Platí pravidlo o manévrování s vlekem na trati (viz. bod 5.).

8.6 Povinnosti soutěžících a rozhodčích při proplouvání překážky:



8.6.1 Po vplutí soulodí do přístavu družstvo umístí vlek do určeném prostoru se správnou orientací před/zád' a kapitán družstva zvolá „STOP“ (v klidu musí zůstat pouze vlek, remorkéry mohou stále manévrovat)

8.6.3 Pokud rozhodčí zjistí, že je celý vlek předepsaným způsobem umístěn odpočítá časový limit 3 vteřin pro vyvazování vleku.

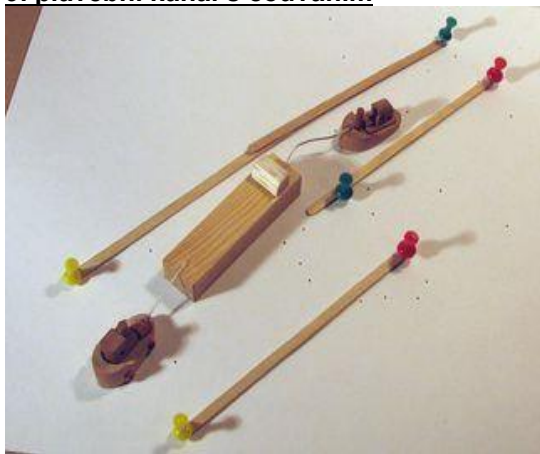
8.6.4 V opačném případě zvolá „NELZE!“ časomíru nespustí a vyčká nového hlášení „STOP“, to může kapitán zvolat nejdříve po 5s !

8.6.5 Vypršení časového odpočtu 3 sekund rozhodčí oznámí zvoláním „HOTOVO!“

8.6.6 podle vypsaného kurzu buď:

- jízda končí a rozhodčí zastaví časomíru, nebo
- soutěžící pokračují v plavbě soulodí, nebo
- mohou odvázat remorkéry a pokračovat samostatnou plavbou

9. plavební kanál s couváním



9.1 Popis překážky:

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

9.2 Předepsaný způsob proplutí:

9.2.1 Soulodí vpluje do plavebního kanálu s couváním přímo jeho zaústěním.

9.2.2 Z prostoru plavebního kanálu s couváním musí soulodí vycouvat jeho druhým vyústěním podle plánu trati.

9.2.3 Při couvání platí pravidlo, že manévr couvání musí provést předepsaný počet lodí podle vzorce: počet lodí v soulodí mínus jeden remorkér. Vlek tedy musí couvat vždy.

9.2.4 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 - 6b.

9.3 Hodnocení dotyků:

9.3.1 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.

Na jedné bóji může být jedna loď penalizována za dotek pouze jednou. Směr vpřed a vzad nerozhoduje. Starší verze pravidel toto rozlišovala, což se stávalo častým předmětem dohadů a vůči ostatním překážkám neměl takový postup logické zdůvodnění.

9.4 Další penalizace:



9.4.1 Pokud se některá část soulodí během proplouvání dostane na některou stranu kanálu, považuje se to za vybočení – **5b**.

9.4.2 Pokud při opuštění překážky soulodí necouvá je penalizováno za neprovedený manévr **7b**.

9.4.3 Pokud celé soulodí neprotne zaústění a vyústění (například při plavbě celou délkou přešlo přes stěnu a dopustilo se tím vybočení) je penalizováno za minutí **6b** (případné vybočení se nezapočítává) a současně i neprovedený manévr **7b** celkem **13b**.

9.5 Manévrování s vlekem při proplouvání překážky:

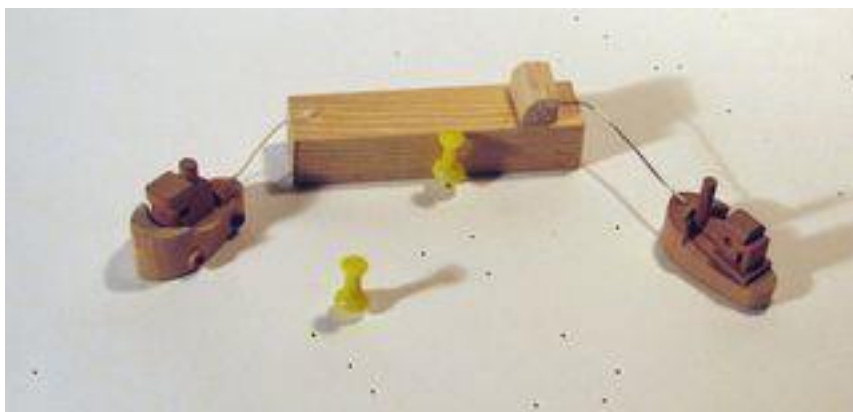
9.5.1 dvoučlenné družstvo:

9.5.1.1 Je povoleno manévrování způsobem trup o trup od okamžiku, kdy vlek protne linii zaústění překážky nebo otevřenou zadní stěnu pokud jej touto zadní stěnou soulodí opustilo. (vlek se musí alespoň částí nacházet uvnitř překážky)

9.5.2 tříčlenné družstvo:

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

10. Vyzvání k bóji na rejdě



10.1 Popis překážky:

Rejda je prostor na hladině, kde je ukotvena jedna, nebo dvě bóje žluté barvy. Vzdálenost mezi krajními bóji nesmí být větší, než je délka trupu nejkratšího použitého vleku.

10.2 Předepsaný způsob proplutí:

10.2.1. Remorkéry musí k bójím přistavit vlek tak, aby se trup vleku trvale dotýkal předepsaného počtu bójí (kapitán zvolá „STOP“). 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.

10.3 Hodnocení dotyků při vyzování:

Remorkéry se vyzovacích bójí nesmí dotknout před ani po vyzování vleku. Dotyky se pro remorkéry počítají stejně jako u samostatné bóje. Vlek se vyzovacích bójí nesmí dotknout poté, co rozhodčí zvolá „HOTOVO!“ Před zvoláním „HOTOVO!“ se vlek může vyzovacích bójí dotknout opakovaně bez penalizace.

10.3.1 Dotyky se počítají:

10.3.1.2 Remorkéry za každý první dotyk vyzovacích bójí

10.3.1.3 Vlek za každý první dotyk vyzovacích bójí po zvolání rozhodčího „HOTOVO!“ až poté co se od vyzovacích bójí odpoutal.

Dvoučlenné družstvo může tedy za dotyky při vyzování k jedné bóji nasbírat max. 3 trestné body.

10.4 Další penalizace:



10.4.1 tým zahájí další branku, aniž by dokončil vyvazování (rozhodčí zvolal „HOTOVO!“) - 7b. (NM)
10.4.1 tým zahájí další branku, aniž by se dotkl vlekem bójí a kapitán zvolal „STOP!“, penalizace je minutí a neprovedený manévr 6+7=13b.

10.5 Manévrování s vlekem při proplouvání překážky:

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

10.6 Povinnosti soutěžících a rozhodčích při proplouvání překážky:

10.6.1 V okamžiku, kdy si soutěžící myslí, že vlek je správně vyvázán k bójím, zvolá kapitán „STOP!“

10.6.2 Rozhodčí ihned posoudí polohu vleku vůči bójím, zda se jich trvale dotýká.

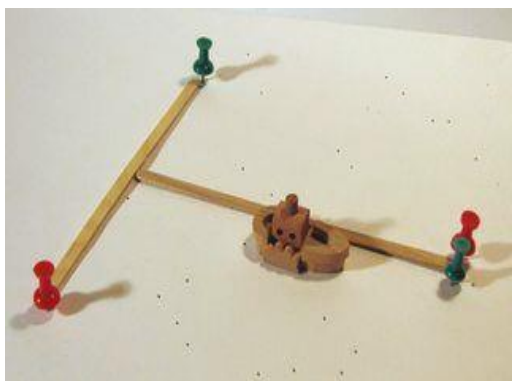
10.6.3 Pokud se vlek trvale dotýká předepsaného počtu vyvazovacích bójí, zahájí odpočet 5 sekund.

10.6.4 V opačném případě rozhodčí zvolá „NELZE!“, časomíru nespustí a vyčká nového hlášení „STOP“, to může kapitán zvolat nejdříve po 5s !

10.6.5 Pokud se vlek po dobu odpočtu od bójí neodpoutá, zvolá rozhodčí „HOTOVO!“

10.6.6 V opačném případě nebo dojde-li k potopení bóje, zvolá „NELZE!“ a soutěžící musí vyvázání vleku opakovat a opakovaně zvolat „STOP!“

11. Tankování



11.1 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.

11.2 Předepsaný způsob proplutí:

Remorkéry musí k molu přirazit bokem. Zastavit, nesmí se vůči molu pohybovat a poté od mola odrazit. Zastavení symbolizuje tankování PHM. Vzájemná pomoc remorkérů při přirážení k molu není možná.

11.3 Hodnocení dotyků při přirážení a odrážení:

Remorkéry se mohou mola během tankování dotknout a takové doteky se nepočítají.

11.4 Další penalizace:

11.4.1 Remorkér zahájí další branku či manévr, nebo se přiváže k vlekem, aniž by dokončil tankování (rozhodčí zvolal „REMORKÉR jméno HOTOVO!“) - 7b. (neprovedený manévr)

11.4.2 pokud se některá část remorkéru během dokování dostane na některou stranu mola, považuje se to za vybočení – 5b.

11.4.3 remorkér se nedotkne mola pro tankování, zahájí další překážku. Penalizace je za minutí a neprovedený manévr 6+7=13b.

11.5 Manévrování s vlekem při proplouvání překážky:

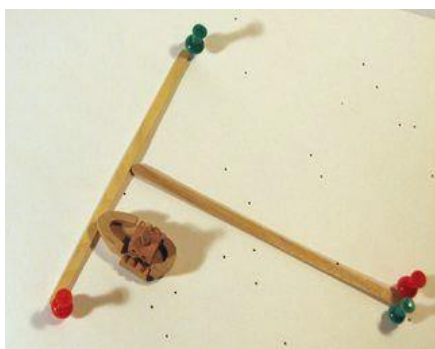
11.5.1 Vlek během tohoto manévru nesmí být k remorkéru uvázán.



11.6 Povinnosti soutěžících a rozhodčích při proplouvání překážky:

- 11.6.1 V okamžiku, kdy si soutěžící myslí, že remorkér provedl tankování, zvolá jeho kapitán „STOP“
- 11.6.2 Rozhodčí ihned posoudí polohu remorkéru vůči doku, zda se ho trvale dotýká a nemá v chodu motory.
- 11.6.3 Pokud se remorkér trvale dotýká mola, rozhodčí ihned zvolá „REMORKÉR jméno HOTOVO!“.
- 11.6.4 V opačném případě rozhodčí zvolá „NELZE!“ a vyčká nového hlášení „STOP“, to může kapitán zvolat nejdříve po 5s !

12. Přistání remorkéru zádí k molu



12.1 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 anebo vyznačený.

12.2 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 výjimkou tlačných remorkérů.

12.3 Hodnocení dotyků při přirážení a odrážení:

Remorkéry se mohou mola během přistání dotknout pouze zádí.

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

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

12.4 Další penalizace:

12.4.1 Remorkér zahájí další branku či manévr, nebo se přiváže k vleku, aniž by dokončil vyvázání (rozhodčí zvolá „REMORKÉR jméno HOTOVO!“) - 7b.

12.4.2 pokud se některá část remorkéru během přistávání dostane na některou stranu mola, považuje se to za vybočení – 5b.

12.4.3 remorkér se nedotkne mola pro tankování, zahájí další překážku. Penalizace je za minutí a neprovedený manévr 6+7=13b.

12.5 Manévrování s vlekem při proplouvání překážky:

Vlek během tohoto manévru nesmí být k remorkéru uvázán.

12.6 Povinnosti soutěžících a rozhodčích při proplouvání překážky:

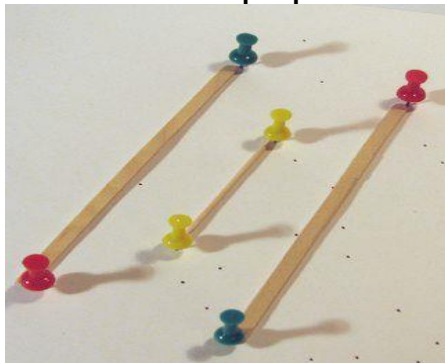
12.6.1 V okamžiku, kdy si soutěžící myslí, že remorkér provedl přistání zádí k molu, zvolá jeho kapitán „STOP!“

12.6.2 Rozhodčí ihned posoudí polohu remorkéru vůči molu, zda se ho trvale dotýká. Pokud ano, rozhodčí zahájí odpočet 3 sekund a zvolá „REMORKÉR jméno HOTOVO!“.



12.6.4 V opačném případě rozhodčí zvolá „NELZE!“ časomíru nespustí a vyčká nového hlášení „STOP“, to může kapitán zvolat nejdříve po 3s !

13. Plavební kanál pro plošinu s dvěma plováky



13.1 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.

13.2 Předepsaný způsob proplutí:

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.

13.3 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. 9b trestných bodů plus dotyky za samostatné bóje v kanálu.

13.4 Další penalizace:

13.4.1 pokud se některá část soulodí během proplouvání kanálu dostane na některou stranu kanálu, považuje se to za vybočení - 5b. Na prostřední bóji se vybočení nepočítá.

13.4.2 na této překážce lze započítat minutí, pokud ji soulodí zcela vynechá nebo nedokončí 6b

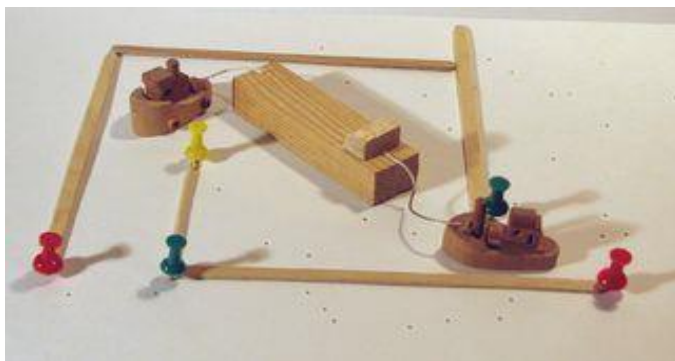
13.4.3. pokud soulodí zahájí branku z opačné strany je penalizováno za nesprávný kurz 4b.

13.5 Manévrování s vlekem při proplouvání překážky:

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



14. Dok se stanoveným způsobem proplutí



14.1 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.

14.2 Předepsaný způsob proplutí:

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

14.3 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.

14.4 Další penalizace:

14.4.1 Pokud se některá část soulodí během proplouvání doku dostane na některou stranu doku, považuje se to za vybočení – 5b. (vybočení se počítá za každou stěnu doku zvlášť)

14.4.2 Pokud soulodí neprojde celou svou délkou vstupní a výstupní brankou doku jedná se o minuty 6b.

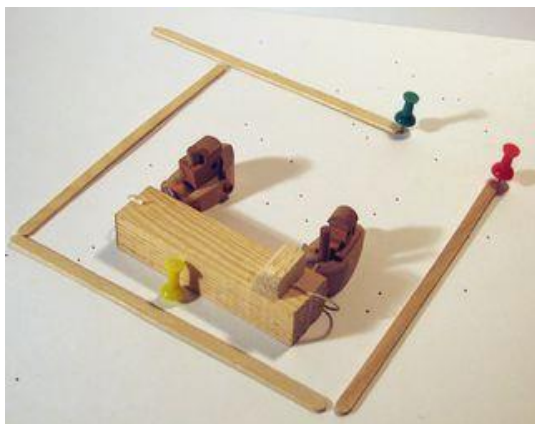
14.4.3. Pokud soulodí zahájí branku z opačné strany je penalizováno za nesprávný kurz 4b.

14.5 Manévrování s vlekem při proplouvání překážky:

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



15. Přistání k bóji



15.1 Popis překážky:

Bóje je vždy standardní - žluté barvy

15.2 Předepsaný způsob proplutí:

Vlek musí remorkéry přirazit k bóji tak, aby se vlek bóje dotýkal předepsaným způsobem vyznačeným v kurzu, tj. Levobokem, pravobokem, čelně ,nebo zádí.

15.3 Hodnocení dotyků:

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

15.4 Další penalizace:

15.4.1 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**.

15.5 Manévrování s vlekem při proplouvání překážky:

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

15.6 Povinnosti soutěžících a rozhodčích při proplouvání překážky:

15.6.1 V okamžiku, kdy si soutěžící myslí, že se vlek trvale dotýká bóje, zvolá kapitán „**STOP!**“.

15.6.2 Rozhodčí ihned posoudí polohu vleku vůči bóji a pokud se ji trvale dotýká, zahájí odpočet 3 sekund.

15.6.3 V opačném případě rozhodčí zvolá „**NELZE!**“ a vyčká nového hlášení „**STOP**“, to může kapitán zvolat nejdříve po 5s !

15.6.4 Pokud se vlek po dobu odpočtu od bóji neodpoutá, zvolá rozhodčí „**HOTOVO!**“

15.6.5 V opačném případě nebo dojde-li k potopení bóje, zvolá „**NELZE!**“ a vyčká nového hlášení „**STOP**“, to může kapitán zvolat nejdříve po 5s !



16. Přistání k nárazníkům



16.1 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.

16.2 Předepsaný způsob proplutí:

Vlek musí remorkéry přirazit k nárazníkům tak, aby se vlek (nebo remorkér) nárazníků dotýkal předepsaným způsobem (pravobok, levobok)

16.3 Hodnocení dotyků:

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

16.4 Další penalizace:

16.4.2 Remorkér (nebo soulodí) zahájí další branku či manévr, aniž by dokončil vyvázání (rozhodčí zvolal „**HOTOVO!**“) jde o neprovedený manévr- **7b**.

12.4.2 pokud se některá část soulodí během přistávání dostane na některou stranu mola, považuje se to za vybočení – **5b**. (vybočení je započítáno pouze jednou)

12.4.3 remorkér se nedotkne nárazníků (kapitán nezvolá „STOP“ a zahájí další překážku. Penalizace je za minutí a neprovedený manévr **6+7=13b**.

16.5 Manévrování s vlekem při proplouvání překážky:

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:

16.6.1 V okamžiku, kdy si soutěžící myslí, že se vlek (nebo remorkér) trvale dotýká nárazníků, zvolá kapitán „**STOP!**“.

16.6.2 Rozhodčí ihned posoudí polohu vůči nárazníkům a pokud se jí trvale dotýká, zahájí odpočet 3 sekund.

16.6.3 V opačném případě rozhodčí zvolá „**NELZE!**“ a vyčká nového hlášení „**STOP!**“, to může kapitán zvolat nejdříve po 3s !

16.6.4 Pokud se vlek po dobu odpočtu od nárazníků neodpoutá, zvolá rozhodčí „**HOTOVO!**“

16.6.5 V opačném případě zvolá „**NELZE!**“ a vyčká nového hlášení „**STOP!**“, to může kapitán zvolat nejdříve po 3s !