

Przepisy klasowe

One Design

Przepisy klasowe One-Design

Jedną z zalet Lasera dla większości właścicieli jest fakt, że przepisy klasowe są bardzo ściśle i łódka jest monotypem. Filozofią Lasera, ujętą w przepisy jest to, że chcemy żeglować a nie marnować czas na modyfikowaniu łódki. Chcemy wygrywać wyścigi na wodzie używając naszych umiejętności a nie poprzez wyszukiwanie luk w przepisach, które dają nam przewagę.

Przepisy klasowe są tak napisane, aby uniemożliwić zmiany, które wpływają na zachowanie się w standardowej łódce, tak, aby na wodzie wszystkie łodzie były jednakowe. Kilka dozwolonych zmian, wprowadza małe modyfikacje do standardowej łodzi i pozwala na kilka rozwiązań, które sprawiają, że żeglowanie Laserem jest wygodniejsze i dostarcza więcej radości.

Przez lata klasa nie pozwalała na żadne zmiany, które pozwalają na stosowanie droższego lub bardziej skomplikowanego wyposażenia lub sprawiają, że starsze łodki są przestarzałe.

Jeżeli masz przecucie, że chcesz coś zmienić Laserze – STOP.

Zapytaj się siebie, dlaczego chcesz to zrobić? Jeżeli odpowiedź brzmi „aby pływać szybciej” istnieje duża szansa na to że modyfikacja jest niezgodna z przepisami.

Zajrzyj do przepisów klasowych

- Część Pierwsza wyjaśnia Przepis Podstawowy, który obejmuje filozofię i sprawy nie ujęte przepisami.
- Część Druga mówi, co musisz mieć, aby Twoja łódka była zgodna z przepisami
- Część Trzecia objaśnia kilka dozwolonych modyfikacji i dodatków, które możesz stosować.

Jeżeli Część Trzecia nie pozwala na konkretną modyfikację lub dodatek - - NIE SĄ ONE LEGALNE !

Jeżeli pływasz Laserem, który ma zmianę lub dodatek niedozwolony przepisami zostaniesz zdyskwalifikowany z wyścigu. Nieznajomość przepisów nie jest wytłumaczeniem.

Oszukiwanie

W naszym sporcie w każdym klubie jest taka dziwna osoba, która musi oszukiwać, aby wygrać. Oszukiwanie to robienie rzeczy, o których się wie, że są nielegalne. Nieważne jest to czy zyskuje się nimi przewagę czy nie.

Nasza klasa jest silna i popularna, ponieważ wierzymy w ścisły monotyp i nasi żeglarze chcą wiedzieć, że ścigają się na równych warunkach. Międzynarodowe Stowarzyszenie Klasy Laser (ILCA) ma ściśle określoną i twardą politykę względem żeglujących na Laserach, którzy łamią przepisy. Zdarzały się wypadki, w których żeglarze, który pływali na nieprzepisowych łódkach dostawali zakaz żeglowania na Laserze. Taki zakaz może być na całe życie.

Jeżeli jest podjęte działanie według przepisów regatowych żeglarstwa, taki zakaz może obejmować ściganie się na wszystkich typach łodzi.

Nasza klasa jest o wiele większa niż dziwna osoba, która chce uzyskać przewagę zmieniając w nieprzepisowy sposób Lasera lub jego wyposażenie. Takie osoby mogą pływać na innych łodziach, w których przepisy pozwalają na zmiany w łodzi w celu uzyskania przewagi. Nie chcemy ich u nas.

ILCA (International Laser Class Association)
Międzynarodowe Stowarzyszenie klasy Laser

Prawo wewnętrzne Międzynarodowego Stowarzyszenia Klasy Laser, **Część pierwsza: Przepisy (klasowe)**

Ważne od 1 lutego 2004, unieważniają wszystkie poprzednie przepisy i interpretacje.

Historia: Następujące przepisy zostały uzupełnione od 1 stycznia 2001.

1 październik 2001 Przepis 3 „Linki regulacji i okucia” został napisany od początku, tak aby zezwolić na ograniczoną liczbę dodatkowych bloczków, zastępujących pętle z liny w regulacji obciągacza bomu, cunninghama i regulacji położenia rogu szotowego wzdłuż bomu. Dozwolone są dodatkowe okucia według specyfikacji producenta, które pozwalają na zamocowanie kipy pokładowej i knagi szczękowej do regulacji cunninghama oraz dodatkowych bloczków. Inne przepisy zostały uzupełnione i przenieumerowane, aby uwzględnić te zmiany. W związku z zmniejszonym oporem tarcia nowych systemów regulacji, wprowadzono obowiązek stosowania linki zabezpieczającej maszt przed wypadnięciem (przepis 3 (b) XI). Dla zwiększenia bezpieczeństwa dozwolony jest dodatkowy otwór w górnym bolcu steru, w który może być włożona przetyczka lub zawlecza (przepis 15 (h)). Dozwolona jest kulka lub sprężyna pomiędzy bloczkami wózka szotowego (przepis H 2). Przepis 10 dotyczący reklamowania został uaktualniony, aby uwzględnić zmiany w Przepisach Regatowych Żeglarstwa w 2001 roku.

1 luty 2004 Zmniejszono rozmiar i odstęp numerów na żaglu Lasera 4.7. Nowy przepis dotyczący liter przynależności krajowej dla Lasera 4.7.

Wprowadzenie

Podstawowym zasadą Przepisów Klasowych Lasera jest założenie, że zabronione są wszelkie modyfikacje łódki i jej osprzętu poza przypadkiem, gdy konkretna modyfikacja jest dozwolona. Podstawową wersją przepisów klasy Laser jest wersja angielska i ona jest decydująca w wypadku niezgodności.

CZĘŚĆ PIERWSZA

Cel

Laser jest ścisłym monotypem regatowym, którego celem sportowym jest doprowadzenie do rywalizacji pomiędzy sternikami a nie pomiędzy łódkami i osprzętem.

Przepis podstawowy

Lasery powinny być wykorzystywane do regat w zgodności z tymi przepisami i tylko z użyciem kadłuba, wyposażenia, okuć, drzewców, żagli i listew wyprodukowanych przez licencjonowanego producenta, w zgodności z dokumentacją projektową Lasera (nazywaną też Instrukcją Budowy). Licencjonowany producent musi być zarejestrowany w Międzynarodowej Federacji Żeglarskiej (ISAF).

Niedozwolone są dodatki lub modyfikacje formy kadłuba, konstrukcji, wyposażenia, rodzaju wyposażenia, rozmieszczenia wyposażenia, okuć, rodzaju okuć, rozmieszczenia okuć, drzewców, żagli i listew względem stanu, w jakim dostarcza je producent, za wyjątkiem, gdy taka konkretna modyfikacja jest dozwolona w Części 2 lub Części 3 tych przepisów.

Identyfikacja kadłuba

Wszystkie Lasery powinny mieć numer identyfikacyjny w postaci przetłoczenia z formy, umieszczonego pod uchwytem dziobowym lub na pawęży. Numer ten powinien być numerem żagla lub niepowtarzającym się numerem seryjnym nadanym przez producenta.

Lasery o numerach żagla od 148200 w górę powinny mieć plaketkę Międzynarodowej Federacji Żeglarskiej, zakupioną przez producenta od Międzynarodowego Stowarzyszenia Klasy Laser (ILCA). Plakietka powinna mieć naniesiony numer żagla łódki, wydany przez Międzynarodowe Stowarzyszenie Klasy Laser. Plakietka powinna być trwale zamocowana przez producenta w tylnej części kokpitu.

Definicja producenta

Producent jest wytwórcą, który ma licencję Bruce'a Kirby'ego lub Bruce Kirby Inc. na produkcję Laserów, ma prawo do użytkowania znaku towarowego „Laser” i został zatwierdzony jako Producent Laserów przez Międzynarodową Federację Żeglarską oraz Międzynarodowe Stowarzyszenie Klasy Laser.

CZĘŚĆ DRUGA

1. Diagramy pomiarowe

Diagramy pomiarowe są częścią tych przepisów. Drzewca, żagle, listwy, miecz, pletwy i rozmieszczenie okuć musi być zgodne z Diagramami Pomiarowymi. Tolerancje wymiarowe są przeznaczone do pokrycia różnic wynikających z produkcji i nie mogą być wykorzystywane do wprowadzenia zmian względem oryginalnego projektu.

2. Pomiary

W przypadku wątpliwości dotyczących niezgodności z Instrukcją Budowy, sprawa razem z całą jej dokumentacją i wszystkimi znaczącymi informacjami powinna zostać przedstawiona Głównemu Mierniczemu Międzynarodowego Stowarzyszenia Klasy Laser w Międzynarodowym Biurze, który wyda ostateczną interpretację w porozumieniu z Oficerem Technicznym ISAF.

W przypadku wątpliwości natury pomiarowej dotyczącej kadłuba, drzewców, żagla, listew, miecza, takielunku, rodzaju okuć i wyposażenia i ich rozmieszczeniu, nie ujętej bezpośrednio w tych Przepisach, Diagramach Pomiarowych i Prawie Wewnętrznym dotyczącym pomiarów, należy zastosować następującą procedurę:

Należy wybrać próbkę 10 innych łodzi i wykonać pomiar wykorzystując identyczny sposób pomiaru. Wymiar otrzymany na łodzi poddanej pod wątpliwość powinien być równy lub pomiędzy maksimum a minimum uzyskanym z pomiaru tych 10 łodzi. Jeżeli kwestionowana łódź znajduje się poza wymiarami otrzymanymi z pomiaru innych łodzi, sprawa razem z całą jej dokumentacją i wszystkimi znaczącymi informacjami powinna zostać przedstawiona Głównemu Mierniczemu Międzynarodowego Stowarzyszenia Klasy Laser w Międzynarodowym Biurze, który wyda ostateczną interpretację w porozumieniu z Oficerem Technicznym ISAF. Jeżeli wymiary łodzi z próby są uznane za nienormalne, wszystkie dodatkowe informacje powinny być zgłoszone poprzez Stowarzyszenie Klasowe do ISAF-u.

3. Systemy regulacji, linki regulacji i okucia

a) Definicje systemów regulacji

Cunningham, regulacja rogu szotowego wzdłuż bomu, obciążacz bomu, wózek szotowy i szot grota są systemami linek regulacji.

Dla potrzeb definicji okucie **standardowe**, jest okuciem lub bloczkiem, które jest dostarczane razem z Laserem w zgodności z Przepisem Podstawowym.

„**Dowolne**” okucie jest okuciem lub bloczkiem, które jest dodatkiem do standardowego okucia lub je zastępuje i może zostać dostarczone przez dowolnego dostawcę.

„**Dostarczone przez Producenta**” okucie zastępuje okucie standardowe i może zostać dostarczone tylko przez Producenta, tak jak dopuszczają przepisy.

„**Punkt zwrotny**” określa rolkę (napinacz) w bloczku, pętlę z liny, pętlę z liny wzmocnioną kauszą, kipę regulacji rogu szotowego wzdłuż bomu, szekłę, element okucia, remizkę w żaglu, maszt lub bom, dookoła którego przechodzi lina **za wyjątkiem** kipy cunninghama, „dowolnych” bloczków zamocowanych do „dostarczonego przez producenta” okucia bloczków na pokładzie, knagi szczelinowej cunninghama, „dowolnych” knag szczękowych zamocowanych do „dostarczonej przez producenta” podstawy knag szczękowych, które nie są liczone jako „punkty zwrotne” w punktach e) i f) I.

b) Linki regulacji i okucia

- I) Linki regulacji powinny być wykonane z liny naturalnej lub syntetycznej za wyjątkiem systemów cunninghama i obciążacza bomu, gdzie nie jest dozwolone stosowanie lin zawierających włókna aramidowe (np. kevlar)
- II) Linki regulacji powinny mieć stałą grubość i nie mogą być taperowane poza szplajsem, który mieści się w wymiarze 100mm od zakończenia stałego liny na okuciu.
- III) W systemach regulacji, gdzie dozwolone jest zastosowanie więcej niż jednej liny, liny o różnych średnicach nie mogą być łączone.
- IV) „Dowolne” bloczki dozwolone w systemach regulacji obciążacza bomu, cunninghama i regulacji rogu szotowego wzdłuż bomu powinny mieć rolkę o średnicy minimum 15mm i maksimum 30mm.
- V) „Dowolne” bloczki powinny mieć tylko jedną lub dwie rolki i mogą zawierać krętlik, zaczep liny (becket) lub/i szekłę. Zamocowania nie mogą przekraczać długości 40mm.
- VI) Kipy i knagi szczękowe wykonane z tworzywa sztucznego mogą być zastąpione tego samego rozmiaru i kształtu okuciami wykonanymi z metalu, umieszczonymi w tym samym miejscu

- VII) Kipa cunninghama wykonana z tworzywa sztucznego może zostać zastąpiona okuciem tego samego typu z metalową wkładką, które pasuje do tych samych otworów na śruby
- VIII) Dostarczone przez producenta okucia pokładowe (podstawa bloczków pokładowych i podstawa knag pokładowych)

- a. Kipa cunninghama może być zastąpiona umieszczonym w tym samym miejscu „dostarczonym przez producenta” okuciem podstawy bloczka pokładowego, przeznaczonym do zamocowania dwóch pojedynczych „dowolnych” bloczków do prowadzenia po pokładzie cunninghama i regulacji rogu szotowego wzdłuż bomu.



- b. „Dowolne” bloczki pokładowe mogą być podtrzymywane przez sprężynę, kulkę, rurkę z tworzywa sztucznego lub taśmę
- c. Knaga szczelinowa cunninghama może zostać zastąpiona „dostarczoną przez producenta” i umieszczoną w tym samym miejscu podstawą do zamocowania dwóch „dowolnych” knag szczękowych (cunningham i regulacja rogu szotowego wzdłuż bomu), które mają rozstaw śrub mocujących 27mm. Dwie knagi szczękowe mogą zawierać mostek i kipę z rolką po stronie tylnego wyjścia



- d. Kipa cunninghama, „dostarczone przez producenta” okucie podstawy bloczków pokładowych i „dowolne” bloczki zamocowane do niego, knaga szczelinowa cunninghama, „dostarczona przez producenta” podstawa knag szczękowych i „dowolne” knagi szczękowe zamocowane do niej nie mogą być wykorzystane do mocowania do nich linek regulacji lub jako „punkty zwrotne”
- IX) Uchwyty lin w postaci pętli z nałożoną gumową/plastikową rurką i/lub taśmą mogą być stosowane w dowolnym miejscu wolnych końców linek regulacji.
- X) Wolne końce różnych linek regulacji (poza szotem grota) mogą być związane razem i/lub przywiązane do dowolnego okucia pokładowego, miecza, rączki miecza lub pętli z liny służącej do zamocowania liny zabezpieczającej maszt. Wolne końce linek regulacji nie mogą być przywiązane do gumy (za wyjątkiem szota grota)
- XI) Aby zabezpieczyć maszt w wypadku wywrotki, luźna linka zabezpieczająca lub guma (pozwalająca na obrót masztu o ponad 180 stopni) musi być zawiązana/przyczepiona między kipa cunninghama lub podstawą bloczków pokładowych a zaczepem bomu lub obciążacza

bomu. Karabinki, haki, szekle i kulki mogą być użyte do zamocowania linki zabezpieczającej

- c) Szot grota
- I) Szot grota powinien być pojedynczą liną, zaczepioną do zaczepu liny na boczku na noku bomu, następnie poprowadzoną przez bloczek wózka szotowego, bloczek na noku bomu, kipę na bomie, przedni bloczek na bomie i bloczek szotowy. Po boczku szotowym na szocie powinien być węzeł. Zabronione jest operowanie szotem grota w tył od przedniego boczka na bomie, za wyjątkiem wykonywania zwrotu z wiatrem lub na wiatr.
 - II) Wolny koniec szota grota może być zawiązany lub zaczepiony do podstawy boczka szotowego, do pasa balastowego, do linki naciągającej pas balastowy, lub bumy pasa balastowego.
 - III) Bloczek szotowy może zostać zamieniony na dowolny pojedynczy bloczek z wewnętrznym lub zewnętrznym urządzeniem blokującym linę, i zamontowany w pozycji określonej diagramem pomiarowym, Bloczek może być podtrzymywany przez sprężynę, kulkę, plastikową rurkę lub taśmę.
 - IV) Dozwolone jest zamocowanie po jednej knadze szczelinowej lub szczękowej na każdym pół-pokładzie, w położeniu określonym diagramem pomiarowym
- d) Obciążacz bomu
- I) System regulowania obciążacza bomu musi być umieszczony pomiędzy zaczepem na maszcie i zaczepem na bomie. Obciążacz bomu musi składać się z boczka z knagą, boczka z hakiem (do mocowania na bomie), maksymalnie dwóch linek, pętli i/lub „dowolnych” boczków dla dodatkowego przełożenia, przy czym dozwolone jest **maksymalnie 7 „punktów zwrotnych”**.
 - II) Bloczek z knagą powinien być zaczepiony bezpośrednio do zaczepu na maszcie, lub do „dowolnego” krętliwa, który musi być zamocowany do zaczepu na maszcie.
 - III) Dozwolone jest zastosowanie szekli do zamocowania boczka z knagą lub krętlika do zaczepu na maszcie.
 - IV) Krętlik, szekla lub zestaw krętlik i szekla nie może być dłuższy niż 80mm, mierzone pod naciągiem.
 - V) Bloczek z zaczepem (kluczem mocowanym w bomie) może być wyposażony w zapasowy zaczep.
 - VI) Zaczep (klucz) może być prosty lub wygięty, i może być podtrzymywany w gnieździe przy pomocy taśmę, gumę lub rzep.
 - VII) Bloczek z zaczepem można wymienić na „dowolny” bloczek z zaczepem, który może mieć także zapasowy zaczep.
 - VIII) Dozwolone jest zamocowanie „dowolnych” pojedynczych boczków do jednej lub obydwu stron boczka z knagą. Boczki można zamocować za pomocą bolca z zatyczką lub śruby przełożonej przez uchwyt montażowy w knadze z boczkiem.
 - IX) Otwór w uchwycie obciążacza bomu na maszcie może zostać rozwiercony, tak aby możliwe było zastosowanie większego bolca.
 - X) „Dostarczone przez Producenta” okucie knagi obciążacza bomu:
 - a. Bloczek z knagą może zostać zastąpiony przez „Dostarczone przez Producenta” okucie z knagą, które zawiera w sobie „punkty

zwrotne” i knagę szczękową. Na zdjęciach poniżej pokazano dwa dozwolone w klasie „Dostarczone przez Producenta” okucia z knagami:



- b. Okucie musi być zamocowane bezpośrednio do uchwyty na maszcie
 - c. Okucie nie może być modyfikowane w żaden sposób
- e) Cunningham
- I) System regulacji cunningghama musi składać się z maksimum trzech linek i „dowolnych” bloczków lub pętli dla uzyskania przełożenia, które tworzą **maksymalnie 5 „punktów zwrotnych”**.
 - II) Lina regulacji cunningghama musi być w sposób trwały zawiązana do jednego z elementów: maszt, okucie mocowania bomu, zaczep obciążacza bomu, krętlik, szekła mocująca bloczek knagą obciążacza bomu lub krętlik albo zaczep cunningghama na „dostarczonym przez producenta” okuciu z knagą obciążacza bomu. Linka cunningghama musi co najmniej raz przechodzić przez remizkę w żaglu przy rogu halsowym. W dalszym przebiegu linka musi przejść tylko jeden raz przez kipę cunningghama na pokładzie i knagę szczelinową.
 - III) Dodatkowe przełożenia mogą zostać osiągnięte poprzez zastosowanie pętli na linach, „dowolnych” bloczków lub przez wykorzystanie bomu, remizki w żaglu, okucia mocowania bomu, zaczepu obciążacza na bomie, szekli mocującej bloczek z knagą obciążacza lub krętlik,

- krętlika lub punktu zaczepienia cunninghama na „dostarczonym przez producenta” okuciu knagą obciążacza bomu.
- IV) Okucie bloczków pokładowych i podstawa knag pokładowych
Linka regulacji cunninghama powinna przechodzić tylko raz przez „dowolny” pojedynczy bloczek zamocowany do „dostarczonego przez producenta” okucia bloczków pokładowych i przez „dowolną” knagę szczękową zamocowaną do „dostarczonej przez producenta” podstawy knag pokładowych.
- f) Regulacja położenia rogu szotowego wzdłuż bomu
- I) System regulacji położenia rogu szotowego może składać się z maksymalnie 2 linek, „dowolnych” bloczków lub pętli dla uzyskania przełożeń i **maksymalnie 6-ciu „punktów zwrotnych”**.
- II) Linka regulacji rogu szotowego musi być przywiązana do końca bomu, kipy na bomie, żagla lub systemu szybkiego luzowania, i musi przechodzić co najmniej raz przez kipę na bomie.
- III) Dodatkowe przełożenia można uzyskać tworząc pętle na linie lub dodając „dowolne” bloczki na linie, i/lub używając kipy na bomie, knagi szczelinowej systemu, bomu, masztu lub okucia łączącego bom z masztem
- IV) „Dowolny” bloczek może być dołączony do rogu szotowego, do systemu szybkiego luzowania lub może być częścią systemu szybkiego luzowania
- V) „Dowolny” bloczek może być przywiązany (używając dodatkową linię oprócz tych wymienionych w pt. 3.f) I) do połączenia okucia bomu/maszt (maksymalnie 100 mm od bolca bomu) lub przymocowany szekłą do okucia łączącego maszt i bom (Okucie łączące maszt i bom może być odwrócone)
- VI) Dozwolone jest zastosowanie gumy działającej odwrotnie do regulacji rogu szotowego między knagą na bomie, rogim szotowym, opaską łączącą róg szotowy z bomem, „dowolnym” bloczkiem zamocowanym do rogu szotowego lub systemem szybkiego luzowania.
- VII) Pętle na gumie i linie (pętle na linie mogą być częścią linki regulacji) mogą być obwiązane dookoła bomu i linek regulacji tak aby utrzymywać linki regulacji blisko bomu
- VIII) System regulacji rogu szotowego wyprowadzony na pokładzie
- a) Gdy system jest wyprowadzony na pokład, pojedynczy „dowolny” bloczek musi być przywiązany (używając dodatkową linię oprócz tych wymienionych w pt. 3.f) I) do połączenia okucia bomu/maszt (maksymalnie 100 mm od bolca bomu) lub przymocowany szekłą do okucia łączącego maszt i bom
- b) Lina regulacji rogu szotowego wzdłuż bomu powinna przechodzić tylko raz przez „dowolny” bloczek zamocowany do „dostarczonego przez producenta” okucia bloczków pokładowych i przez „dowolną” knagę szczękową zamocowaną do „dostarczonej przez producenta” podstawy knag pokładowych.
- c) knaga szczelinowa na bomie nie może zostać zdemontowana.
- g) Opaska łącząca róg szotowy z bomem
- I) Róg szotowy żagla musi być zamocowany do bomu za pomocą liny lub paska owiniętego dookoła bomu i przechodzącego przez remizkę żagla,

- lub za pomocą dowolnego systemu szybkiego luzowania dołączonego do liny lub paska owiniętego dookoła bomu.
- II) Opaska łącząca róg szotowy z bomem może przechodzić przez proste kulki lub rurkę/rurki aby zredukować tarcie.
- h) Wózek szotowy
- I) Wózek powinien być pojedynczą liną. Powinien być założony jako prosta zamknięta pętla przechodząca przez kipy wózka i swój wolny koniec następnie przechodząc przez knagę wózka
 - II) Dozwolone jest zastosowanie sprężyny, kulki lub taśmy pomiędzy blozkami wózka.

4. Numery rejestracyjne żagli

(Dla Laserów Radiali i Laserów 4.7 patrz Część 4)

- a) Dla Laserów o numerach żagla do 148199, numer żagla jest numerem odformowanym na pokładzie pod uchwytem dziobowym lub na pawęży, lub na tabliczce zamocowanej z tyłu kokpitu.
Dla Laserów o numerach żagla od 148200, numer żagla jest umieszczony na unikalnej plakietce ISAF zamocowanej z tyłu kokpitu
- b) Wszystkie numery powinny być zgodne z przepisami ISAF, poza przypadkiem w którym te przepisy je zmieniają w odniesieniu do kroju, umiejscowienia i minimalnych wymiarów.
- Wysokość 300mm
Szerokość 200mm (Poza cyfrą 1)
Grubość 45mm
Odstęp pomiędzy kolejnymi cyframi minimum 50mm
Cyfry muszą mieć regularne odstępy
Numery na prawej stronie muszą być umieszczone powyżej tych na lewej stronie
Każda cyfra musi być wykonana tylko z jednego koloru
Numery na żaglu powinny być wypełnione i łatwe do odczytania
Po 1 marca 1998 roku – numery na żaglach i litery przynależności narodowej powinny być wykonane jako samoprzylepne. Zastosowanie pisaków i farb wodoodpornych lub podobnych środków do wykonania cyfr i liter jest zabronione.
- c) Dla żagli o numerach powyżej 153000 i żagli zakupionych po 1 lipca 1993 roku, numery na żaglu powinny być naklejone lub naszyte na obydwu stronach żagla, tak aby spód numerów po prawej stronie znajdował się na linii równoległej do szwu przy środkowej kieszeni na listwy i 400mm poniżej tego szwu (+/- 12mm). Linia wyznaczająca spody numerów na lewej stronie musi być równoległa do spodów z prawej strony i znajdować się 400mm poniżej (+/- 12mm). Numery na prawej stronie muszą zaczynać się 100mm (+/-12mm) od liku tylnego, natomiast numery na lewej stronie muszą kończyć się 100mm (+/- 12mm) od liku tylnego. (Procedura nanoszenia numerów na żagiel jest opisana na diagramie)
- d) Numery żagla od 131000, żagle zakupione po 1 lipca 1993 roku i nowe żagle ostemplowane „Nowymi numerami” powinny mieć numery, które są wyraźnie widoczne z ostatnimi czterema cyframi numeru w jednym, ciemnym lub czarnym kolorze i wszystkie poprzedzające je cyfry w kolorze kontrastowym (zalecany jest czerwony)

- e) Wyjątki od tego przepisu są dozwolone w następujących wypadkach:
- I) gdy kadłub lub/i żagiel są dostarczane przez organizatorów regat, po uzyskaniu zgody ILCA, dozwolone jest stosowanie na tych regatach jedno, dwu i trzycyfrowych numerów
 - II) gdy Laser jest pożyczony lub wycarterowany na konkretne regaty, po uzyskaniu pisemnej zgody Komisji Regatowej, zawodnik może startować z żaglem o numerach innych niż numer kadłuba. Numer żagla powinien być wtedy numerem przypisanym Laserowi posiadanemu przez zawodnika. Gdy zawodnik nie posiada Lasera, numer ten powinien być numerem łódki czarterowanej.
 - III) gdy żagiel jest uszkodzony w trakcie regat i przepis 7 d) ma zastosowanie, numer żagla może naruszać przepis 4 a) i 4 e) tylko za pisemną zgodą Komisji Regatowej
- f) **Litery przynależności narodowej**, jeżeli są wymagane, podlegają tym samym wymaganiom co do kroju, rozmiaru i odstępów co numery na żaglu (patrz przepis 4 b),c),d),e) i powinny być rozmieszczone w następujący sposób (patrz także diagram):
- Litery na prawej stronie żagla powinny być umieszczone tak aby ich górna krawędź znajdowała się na poniżej szwu dolnej kieszeni na listwę (+12mm), natomiast na lewej stronie litery powinny być umiejscowione równoległe do liter na prawej stronie i 400mm poniżej (+/- 12mm). Litery na prawej stronie powinny zaczynać się 100mm (+/- 12mm) od liku tylnego, natomiast na lewej stronie powinny kończyć się 100mm (+/- 12mm) od liku tylnego. Wszystkie litery powinny być tego samego koloru.

5. Maszt

Jeżeli maszt ma trwałe ugięcie, nie jest dozwolone jego stosowanie.

6. Ubiór i wyposażenie (dla Laserów Radiali i Laserów 4.7 patrz część 4)

- a) Zmienia się przepis PRŻ 43.1 b). Maksymalna waga ubrań i wyposażenia zawodnika wynosi 9kg.
- b) Zawodnikowi nie wolno ubierać lub zabierać ze sobą elementów ubrania lub wyposażenia, które nie unoszą się na wodzie i których całkowita masa przekracza 500g, poza ochronnym ubiorem żeglarskim
- c) Dla celów ważenia odzieży i wyposażenia, według wymagań PRŻ Dodatek J zamiast wieszaka wolno zastosować trzy wieszaki na płaszcze.

7. Wymagania w trakcie żeglugi

- a) Podczas regat Laser może brać udział w wyścigu z jedną lub dwoma osobami na pokładzie.
Gdy dwie osoby biorą udział w regatach Laserem, nie wolno zmieniać sternika w trakcie całych regat
- b) Płetwa sterowa powinna być całkowicie opuszczona poza sytuacją w której wyścigi odbywają się na akwenie o głębokości wody mniejszej niż 1.5m lub jest to określone w instrukcji żeglugi
- c) Żaden fragment ciała sternika lub załogi nie może znaleźć się przed masztem w trakcie wyścigu.
- d) Żagle
W serii wyścigów nie jest dozwolona wymiana żagla na inny, chyba że zawodnik uzyska indywidualną zgodę od komisji regatowej. Pisemna zgoda

powinna zostać udzielona tylko w wypadku gdy żagiel jest uszkodzony w stopniu uniemożliwiającym naprawę lub w stopniu uniemożliwiającym naprawę przed rozpoczęciem następnego wyścigu. Gdy żagiel został zmieniony, uszkodzony żagiel nie może być wykorzystany w trakcie serii wyścigów, nawet jeżeli został naprawiony.

Dla potrzeb tego przepisu seria wyścigów oznacza dwa lub więcej pojedyncze wyścigi, które liczą się do ostatecznego wyniku.

- e) **Miecz i płetwa sterowa**
 - I) Drewniany miecz i płetwa sterowa nie powinny być używane razem z kadłubem, który został dostarczony z nie-drewnianymi mieczem i sterem
 - II) Linka lub guma powinna być zawiązana lub zahaczona o mały otwór w przednim górnym narożniku miecza i zawiązana lub zahaczona o kipe Cunninghama, maszt, uchwyt dziobowy lub przełożona przez jedno z tych okuć i zawiązana do miecza, tak aby zapobiec utracie miecza na wypadek wywrotki

8. Powłoki kadłuba

Zabronione jest stosowanie wolno rozpuszczających się środków, które zmieniają właściwości przepływu w warstwie przyściennej.

9. Członkostwo w Stowarzyszeniu Klasy

Żadna osoba nie może brać udziału w regatach Floty, Między-flotowych, Regionalnych lub w żadnych innych rozpoznawanych regatach o ile przynajmniej jeden członek załogi nie jest aktualnie członkiem ILCA (członek Regionalnego Stowarzyszenia Klasy Laser jest automatycznie członkiem ILCA)

10. Reklamowanie

Dla potrzeb PRŻ 79 i ISAF Regulacja 20.4.2 a) Kodeks Reklamowania, klasy Laser, Laser Radial i Laser 4.7 obowiązuje Kategoria C.

CZĘŚĆ TRZECIA

ROZSZERZENIA I WYJĄTKI OD CZĘŚCI PIERWSZEJ I DRUGIEJ

11. Powierzchnia kadłuba

- a) Dozwolone jest woskowanie, polerowanie i szlifowanie na mokro i na sucho powierzchni kadłuba, pod warunkiem że celem jest wypolerowanie powierzchni. Polerowanie i szlifowanie nie może być stosowane do usuwania niedokładności formy.
- b) Szlifowanie i powtórne wykańczanie kadłuba w celu zmniejszenia jego wagi, polepszenia osiągów, wykończenia, materiałów lub kształtu odbiegając od oryginału nie jest dozwolone.

12. Korek spustowy na rufie

Dozwolona jest linka zabezpieczająca zaczepiona do korka spustowego i do okucia steru

13. Pompka podciśnieniowa

Dozwolone jest dodanie pompki podciśnieniowej tylko takiej jak dostarczana przez producenta. Pompka może być uszczelniona taśmą, szpachlówką lub klejem wzdłuż

krawędzi styku z kadłubem i w otworze na śrubę. Dozwolone jest wypełnienie otworu na śrubę szpachlówką, na równo z powierzchnią pompki. Wyprowadzanie powierzchni pompki do powierzchni kadłuba lub zmiana profilu pompki jest zabroniona.

14. Miecz

- a) Dozwolony jest uchwyt z liny przechodzący przez nie więcej niż dwa otwory o średnicy maksimum 12.5mm, umieszczone powyżej linii równoległej do górnej krawędzi miecza i przechodzącej przez dolną krawędź stopera miecza.
- b) Krawędź spływu miecza może być zaokrąglona poprzez szlifowanie płetwy na szerokości pomiędzy krawędzią i linią równoległą do krawędzi odsuniętą od niej o 100mm, pod warunkiem że nie zmienia się odległość między krawędzią natarcia i krawędzią spływu.
- c) Dozwolone jest wykańczanie na nowo powierzchni miecza, pod warunkiem że oryginalny kształt, grubość i charakterystyki nie pozostają zmienione.

15. Ster

- a) Krawędź spływu steru może być zaokrąglona poprzez szlifowanie płetwy na szerokości pomiędzy krawędzią i linią równoległą do krawędzi odsuniętą od niej o 60mm, pod warunkiem że nie zmienia się odległość między krawędzią natarcia i krawędzią spływu.
- b) Dozwolone jest wykańczanie na nowo powierzchni miecza, pod warunkiem że oryginalny kształt, grubość i charakterystyki nie pozostają zmienione.
- c) Bolec/Śruba łącząca płetwę z jarzmem może zostać wymieniona na bolec o większej średnicy, ale nie jest dozwolone stosowanie bolca o średnicy większej niż istniejący otwór w płetwie. Średnica główki bolca/śruby, nakrętka i podkładki nie mogą mieć średnicy większej niż 20mm
- d) Aby osiągnąć kąt nachylenia płetwy sterowej maksymalnie 78 stopni względem dolnej krawędzi jarzma steru, dozwolone jest wykonanie wycięcia w miejscu, w którym dotyka ona bolca ograniczającego.
- e) Aby ograniczyć kąt nachylenia płetwy sterowej do maksymalnie 78 stopni względem dolnej krawędzi jarzma steru dolny przedni bolec ograniczający powinien być owinięty elastyczną taśmą samoprzylepną.
- f) Okucia steru mogą być wyposażone w podkładki dystansowe aby podnieść jarzmo steru tak aby rumpel nie zawadzał o pokład na rufie
- g) Kontrafałd steru może mieć wielokrotne przełożenia
- h) Dozwolony jest otwór w górnym bolcu okucia steru i przetyczka lub zawlecza włożona w ten otwór tak aby zapobiec utracie steru.

16. Rumpel

- a) Wybór rumpla i przedłużacza nie jest ograniczony za poza tym, że rumpel:
 - I) powinien dać się wyciągnąć z jarzma
 - II) powinien być wyposażony w knagę do kontrafałd
 - III) powinien mieć prostą górną krawędź między punktem położonym 30mm od przedniej krawędzi jarzma do końca rumpla po stronie kokpitu, za wyjątkiem normalnego zużycia od wózka szotowego.
- b) Rumpel może być wyposażony w pasek materiału zapobiegającego przecieraniu, nie dłuższy niż 200mm, umieszczony powyżej poziomu prostej krawędzi wynikającej z wymagań punktu 16 a) III) i tylko w miejscu gdzie wózek krzyżuje się z rumplem.

- c) Zastosowanie przetyczki zabezpieczającej rumpel jest opcjonalnej.

17. Pas balastowy

- a) Pas balastowy może być zastąpiony dowolnym nierozciągliwym materiałem, który może być podszyty/wypełniony miękkim materiałem.
- b) Pas balastowy może być zamocowany w przednim końcu kokpitu poprzez obwiniecie pasa dookoła plastikowej płytki podtrzymującej bloczek szotowy lub poprzez wykorzystanie zarówno płytki podtrzymującej bloczek szotowy jak i płytki czarnej miecza.
- c) Lina mocująca tylny koniec pasa balastowego do uchwytów na tylnej ścianie kokpitu może być założona w dowolny sposób na stałe lub z możliwością regulacji.
- d) Dozwolone jest zastosowanie gumy zaczepionej do tylnego końca pasa balastowego i albo knagi wózka szotowego albo uchwytów pasa balastowego na tylnej ścianie kokpitu.

18. Bom

- a) Metalowa wkładka dostarczona przez producenta, o maksymalnej długości 900mm może być zamocowana w środku profilu bomu. Żaden element wkładki nie może znajdować się dalej niż 1220mm od przedniego końca bomu, (włączając okucie do połączenia z masztem)
- b) Wykonaną ze stali nierdzewnej kipę szotową pomiędzy bloczkami szotowymi można zastąpić miękką opaską.

19. Maszt

- a) Aby zapobiec wytarciu mięty masztu, dozwolone jest zastosowanie rurki lub kołnierza o równomiernej grubości nie przekraczającej 1mm na całym obwodzie kolumny masztu lub w otworze pięty masztu. Rurka lub kołnierz nie powinny wystawać więcej niż 10mm powyżej poziomu pokładu.
- b) Maszt lub otwór pięty masztu może być smarowany.
- c) Dozwolone jest oklejenie taśmą lub innym materiałem tworzącym tuleję plastikowej zatyczki na końcu masztu, kołnierza górnej części masztu i górnej części masztu tak aby elementy pasowały do siebie bez luzu. Taśma lub inny zastosowany materiał może być tylko użyty na tych częściach plastikowych elementów, które wsuwają się do niższych części lub pomiędzy górną częścią masztu i kołnierzem. Dodatkowe wypełnienie musi mieć równą grubość po obwodzie. Taśmowanie lub dodawanie innego materiału powyżej kołnierza tak aby wygładzić przejście kołnierza w maszt nie jest dozwolone.

20. Otwory inspekcyjne

Otwory inspekcyjne o średnicy wewnętrznej nie przekraczającej 153mm mogą być zainstalowane na pokładzie lub w kokpicie, tak aby umożliwić dostęp do wnętrza kadłuba. Każdy otwór inspekcyjny musi być zakryty gwintowaną wodoszczelną pokrywą (zakłada się że elementy mocowane „na bagnet” nie są gwintowane). Nie jest dozwolone posiadanie toreb i uchwytów do przetrzymywania przedmiotów pod pokrywami.

21. Uchwyty i torby do przechowywania przedmiotów

Uchwyty, krawaty i torby do przechowywania wyposażenia (także wyposażenia bezpieczeństwa) mogą być założone na pokładzie, w kokpicie i dookoła masztu.

22. Kompas

Dozwolony jest jeden kompas zamocowany w dowolnym miejscu pokładu lub kokpitu, pod warunkiem że kadłub nie jest nawiercony w żadnym innym celu niż założenie zaczepów. Kompasów elektronicznych i cyfrowych są zabronione.

23. Wskaźniki wiatru

- a) Dozwolone jest mocowanie dowolnych wskaźników wiatru pod warunkiem że nie wymagają one wycinania żagla i nie naruszają pływerności kadłuba i masztu
- b) Wstążki, włóczka i podobne wskaźniki wiatru mogą być przymocowane do żagla.

24. Taśma

Dozwolone jest zastosowanie elastycznej taśmy samoprzylepnej aby zabezpieczyć przetyczki szekli i zawleczone, połączyć szoty, liny i takielunek, pod warunkiem że taśma nie jest stosowana do tworzenia nowych okuć lub zmieniania funkcji istniejących okuć.

25. Wyposażenie bezpieczeństwa

Każde dodatkowe wyposażenie wymagane przez międzynarodowe, krajowe lub inne władze odpowiedzialne za bezpieczeństwo, może być zamocowane i używane pod warunkiem, że nie jest używane w sprzeczności z PRZEPISEM PODSTAWOWYM.

26. Naprawy i utrzymanie

- a) Dozwolone są naprawy i zabiegi utrzymaniowe zapobiegające awariom wykonywane na żaglu, kadłubie, pokładzie, mieczu, sterze, maszcie, bomie i wszystkich innych okuciach pod warunkiem, że nie naruszają tych Przepisów i są wykonane w taki sposób, że zasadniczy kształt, właściwości i funkcja oryginału nie są zmienione
- b) W wypadku awarii dowolnego okucia, lub wymianie okucia w zgodności z tymi Przepisami, okucie lub jego zamiennik powinien być tego samego typu co oryginał i powinien być zamocowany w miejscu zgodnym z Diagramami Pomiarowymi.
- c) Zabiegi utrzymaniowe zapobiegające awariom obejmują także wymiany elementów mocujących na zamienniki i odwracanie drzewc pod warunkiem, że okucia są ponownie umieszczone na miejscu zgodnie z Diagramem Pomiarowym (tolerancje nie mogą być wykorzystywane aby zmienić położenie okuć. Dodatkowo wymagane jest aby wszystkie otwory w górnej części masztu zostały trwale uszczelnione np. nitami lub podobnym elementem aby zapewnić pływerność masztu.
- d) Nie jest dozwolone wymienianie brytów żagla i koszulek liku przedniego
- e) Poza przypadkiem poważnej naprawy kadłuba nie jest dozwolone wyjmowanie z kadłuba wypełnień wypornościowych z pianki. Gdy zachodzi potrzeba wyciągnięcia takiego elementu aby wykonać poważną naprawę kadłuba należy umieścić w środku zastępczy element wypornościowy o objętości równej wyjętemu i rozmiarze takim aby nie było możliwe wyjęcie go przez kwadratowy otwór o wymiarach 220x220mm. Bloczki z pianki nie mogą być zastępowane wypełnionymi powietrzem butelkami.

CZĘŚĆ CZWARTA

TAKIELUNEK LASER RADIAL I LASER 4.7

Część czwarta Przepisów Klasowych Lasera powinna być czytana razem z pozostałymi Przepisami Klasowymi.

Gdy są używane pędniki Laser Radial lub Laser 4.7, zastosowanie mają Przepisy Części 1,2,3 i 5 Przepisów Klasowych Lasera, za wyjątkiem punktów które są zmienione przez Część 4.

27. Laser Radial

- a) Żagiel i dolna część masztu Lasera Radial, w stanie w jakim są dostarczone przez licencjonowanego producenta, powinny być zgodne z diagramami pomiarowymi, które są częścią tych Przepisów.
- b) Pędnik Laser Radial może być stosowany w dowolnych regatach Lasera o ile spełnione są warunki określone w pt. 27 c) oraz ograniczenia nakładane przez Zawiadomienie o Regatach i Instrukcję Żeglugi.
- c) Pędnik Laser Radial może być używany w Mistrzostwach Okręgu i regatach wyższej rangi gdy jest to określone w Zawiadomieniu o Regatach i Instrukcji Żeglugi.
- d) W serii wyścigów nie jest dozwolona wymiana pędnika na Laser lub Laser 4.7. Jako serię wyścigów rozumie się 2 lub więcej wyścigów, których wyniki liczą się do końcowego rezultatu.
- e) Numery rejestracyjne żagli
Przepisy 4 c) i f) są zmienione i brzmią
 - 4 c) Dla żagli Laser Radial o numerach powyżej 153000 i żagli zakupionych po 1 lipca 1993 roku, numery na żaglu powinny być naklejone, naszyte lub w inny sposób jednoznacznie zaznaczone na obydwu stronach żagla, tak aby spód numerów po prawej stronie znajdował się na linii równoległej do środkowej kieszeni na listwy i 400mm poniżej dolnej krawędzi kieszeni (+/- 12mm). Linia wyznaczająca spody numerów na lewej stronie musi być równoległa do spodów z prawej strony i znajdować się 400mm poniżej (+/- 12mm). Numery na prawej stronie muszą zaczynać się 100mm (+/-12mm) od liku tylnego, natomiast numery na lewej stronie muszą kończyć się 100mm (+/- 12mm) od liku tylnego.
(Procedura nanoszenia numerów na żagiel jest opisana na diagramie)
 - 4 f) **Litery przynależności narodowej**, jeżeli są wymagane, podlegają tym samym wymaganiom co do kroju, rozmiaru i odstępów co numery na żaglu (patrz przepis 4 b),c),d),e) i powinny być rozmieszczone w następujący sposób (patrz także diagram):
Litery na prawej stronie żagla powinny być umieszczone tak aby ich górna krawędź znajdowała się na dolnej krawędzi dolnej kieszeni na listwę (+12mm) i jej przedłużeniu, natomiast na lewej stronie litery powinny być umiejscowione równoległe do liter na prawej stronie i 400mm poniżej(+/- 12mm). Litery na prawej stronie powinny zaczynać się 100mm (+/- 12mm) od liku tylnego, natomiast na lewej stronie powinny kończyć się 100mm (+/- 12mm) od liku tylnego. Wszystkie litery powinny być tego samego koloru.
- f) Ubranie i wyposażenie
Przepis 6 a) jest zmieniony i brzmi:

6 a) Dla potrzeb PRŻ 43.1 b) maksymalna dozwolona waga ubrania i wyposażenia zawodnika powinna wynosić 8 kg.

28. Laser 4.7

- a) Żagiel i dolna część masztu Lasera 4.7, w stanie w jakim są dostarczone przez licencjonowanego producenta, powinny być zgodne z diagramami pomiarowymi, które są częścią tych Przepisów.
- b) Pędnik Laser 4.7 może być stosowany w dowolnych regatach Lasera o ile spełnione są warunki określone w pt. 27 c) oraz ograniczenia nakładane przez Zawiadomienie o Regatach i Instrukcję Żeglugi.
- c) Pędnik Laser 4.7 może być używany w Mistrzostwach Okręgu i regatach wyższej rangi gdy jest to określone w Zawiadomieniu o Regatach i Instrukcji Żeglugi.
- d) W serii wyścigów nie jest dozwolona wymiana pędnika na Laser lub Laser Radial. Jako serię wyścigów rozumie się 2 lub więcej wyścigów, których wyniki liczą się do końcowego rezultatu.
- e) Numery rejestracyjne żagli.
Przepisy 4 b), 4 c) i 4 f) są zmienione i brzmią:
 - 4 b) Na żaglach Laser 4.7 wszystkie numery powinny być zgodne z wymogami PRŻ i powinny mieć następujące wymiary minimalne
Wysokość 220mm
Szerokość 150mm za wyjątkiem cyfry 1
Grubość 30mm
Odległość pomiędzy przylegającymi do siebie literami i wierszami minimum 30mm
Numery powinny być naklejone w równych odstępach
Każdy numer powinien być tylko jednego koloru.
Numery powinny być wypełnione i łatwo czytelne
 - 4 c) Dla żagli Laser 4.7 o numerach powyżej 153000 i żagli zakupionych po 1 lipca 1993 roku, numery na żaglu powinny być naklejone lub naszyte na obydwu stronach żagla, tak aby spód numerów po prawej stronie znajdował się na linii górnej krawędzi szwu poniżej środkowej kieszeni na listwy (+/- 12mm). Numery na lewej stronie powinny być umieszczone poniżej i równoległe do numerów na prawej stronie.. Numery na prawej stronie muszą zaczynać się 100mm (+/-12mm) od liku tylnego, natomiast numery na lewej stronie muszą kończyć się 100mm (+/- 12mm) od liku tylnego.
(Procedura nanoszenia numerów i liter na żagiel jest opisana na diagramie)
 - 4 f) **Litery przynależności narodowej**, jeżeli są wymagane, podlegają tym samym wymaganiom co do kroju, rozmiaru i odstępów co numery na żaglu Laser 4.7 (patrz przepis 28 e) 4 b).
Litery powinny być umieszczone poniżej numerów na lewej stronie żagla. Powinny być umieszczone na tej samej wysokości po obydwu stronach żagla, numery na prawej stronie bliżej liku przedniego lub na różnych wysokościach jedno nad drugim po obydwu stronach, litery po prawej stronie wyżej. Dolna krawędź liter powinna zaczynać się lub kończyć 100mm (+/-12mm) od liku tylnego.
- f) Maszt
Przepis 5 jest zmieniony i brzmi:

- 5) Dolna część masztu Laser 4.7 jest dostarczana z wstępnym wygięciem pod kątem około 5 stopni, Wielkość wstępnego ugięcia nie może być zwiększana lub zmniejszana. Nie jest dozwolone używanie górnych części masztu, które mają wstępne ugięcie.
- g) Ubranie i wyposażenie
Przepis 6 a) jest zmieniony i brzmi:
6 a) Dla potrzeb PRŻ 43.1 b) maksymalna dozwolona waga ubrania i wyposażenia zawodnika powinna wynosić 7 kg.

CZĘŚĆ PIĄTA

29. Zmiany w przepisach

Zmiany w tych przepisach powinny być zaakceptowane przez:

- a) Radę Światową (World Council)
- b) Radę Doradczą (Advisory Council)
- c) Co najmniej dwie trzecie członków, liczonych jako otrzymane pisemne głosy zwrotne do Międzynarodowego Biura Klasy, w odpowiedzi na balot pocztowy opublikowany przez Międzynarodowe Biuro Klasy. Ważne są tylko głosy otrzymane przez Międzynarodowe Biuro Klasy w ciągu 6 miesięcy od daty publikacji informacji o zmianie przepisu.
- d) Międzynarodową Federację Żeglarską (ISAF)

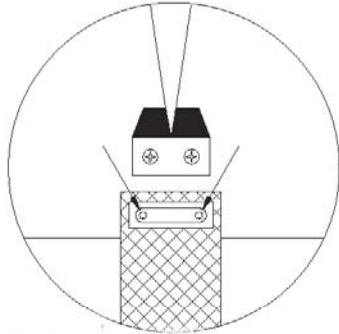
Interpretacje przepisów klasowych

1. **Linka regulacji:** Przepis 3 b) I) i II): linka regulacji jest pojedynczym elementem o stałej grubości i wykonanym z jednego materiału.
2. **Zamocowanie:** Ogólne. Gdy przepisy pozwalają na dodatkowy bloczek lub gumę, zamocowaną do okucia, liny, masztu, bomu lub żagla, może być ona zamocowana za pomocą szekli, liny, szekli i liny, karabinka, kulki lub haka.
3. **Pojedynczy bloczek i podwójny bloczek:** Przepis 3 b) VIII) a), 3 e) IV), 3 f) VIII) a). Pojedynczy bloczek oznacza bloczek z jedną rolką, podwójny bloczek oznacza bloczek z dwoma rolkami.
4. **Kipa cunninghama:** Przepis 3 e) i f). Kipa cunninghama może być wykorzystana do prowadzenia cunninghama lub i regulacji rogu szotowego wzdłuż bomu, ale nie może być wykorzystywana do tworzenia przełożeń.
5. **Remizka rogu halsowego:** Przepis 3 e) II). Przechodzenie linki cunninghama przez remizkę rogu halsowego zgodnie z wymogami przepisu 3 e) II), oznacza że linka cunninghama powinna mieć możliwość ruchu przez remizkę. Z definicji punktu zwrotnego wynika, że remizka jest więc jednym z 5-ciu dozwolonych punktów zwrotnych.
6. **Kipa regulacji rogu szotowego:** Przepis 3 f) II). Linka systemu regulacji rogu szotowego powinna przechodzić przez kipę i powinna mieć możliwość ruchu. Z definicji punktu zwrotnego wynika, że kipa regulacji rogu szotowego jest jednym z 6-ciu dozwolonych punktów zwrotnych.
7. **Dodatkowy bloczek zamocowany do kipy regulacji rogu szotowego:** Przepis 3 f) III). Dozwolony jest dodatkowy bloczek zamocowany do kipy regulacji rogu szotowego, ale lina regulacji musi przynajmniej raz przechodzić przez kipę regulacji zgodnie z przepisem 3. f) II) i Interpretacją 6.

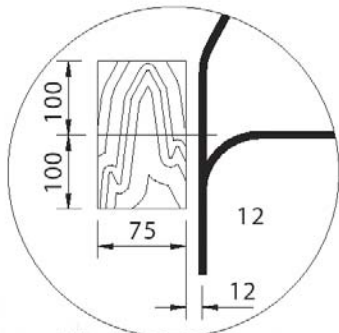
8. **Dodatkowy bloczek zamocowany do knagi szczelinowej regulacji rogu szotowego.** Przepis 3 f) III). Dozwolony jest dodatkowy bloczek zaczepiony do knagi regulacji rogu szotowego.
9. **Regulacja rogu szotowego: Drugi dodatkowy bloczek zamocowany do połączenia masztu i przegubu bomu..** Przepis 3 f) III) i V). Dozwolony jest drugi dodatkowy bloczek zamocowany do połączenia masztu u przegubu bomu.
10. **Guma miecza.** Przepis 7 e) II).Guma może być także zamocowana do podstawy bloczków pokładowych. Może także przechodzić przez pętlę w linie, szekłę, hak, zaczepione do podstawy bloczków pokładowych lub kipy cunninghama.
11. **Rumpel.** Przepis 16 a) II).Jako urządzenie przytrzymujące pletwę w pozycji dolnej może być zastosowana przetyczka lub hak.
12. **Okucia standardowe.** Przepis 3 a). Standardowe okucia dostarczane razem z Laserem i związane z systemami regulacji to:
 - a) **Plastikowa kipa cunninghama**
Opcjonalnie zamienniki wg przepisów 3 b) VI), VII) i VIII)
 - b) **Plastikowa knaga szczelinowa Cunninghama**
Opcjonalnie zamienniki wg przepisów 3 b) VI) i VIII)
 - c) **Bloczek szota grota**
Opcjonalnie zamienniki wg przepisu 3 c) II)
 - d) **Plastikowa knaga regulacji rogu szotowego**
Opcjonalnie zamienniki wg przepisu 3 b) VI)
 - e) **Plastikowa kipa regulacji rogu szotowego**
Opcjonalnie zamienniki wg przepisu 3 b) VI)
 - f) **Bloczek z knagą do obciążacza bomu**
Opcjonalnie zamienniki wg przepisu 3 d) VIII) i X)
 - g) **Bloczek z zaczepem do obciążacza bomu**
Opcjonalnie zamienniki wg przepisu 3 d) VII) i X)
 - h) **Zaczep obciążacza bomu**
Opcjonalne zamienniki wg przepisu 3 d) V) i VI)
 - i) **Plastikowe kipy wózka**
Opcjonalne zamienniki wg przepisu 3 b) VI)
 - j) **Plastikowa knaga szczelinowa wózka**
Opcjonalne zamienniki wg przepisu 3 b) VI)

Diagramy pomiarowe

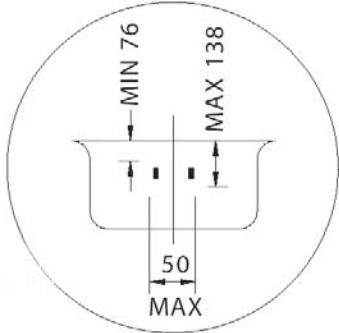
Wszystkie wymiary podane w milimetrach
Wymiary podane są jako wskazówka
przy wymianie na skutek uszkodzenia



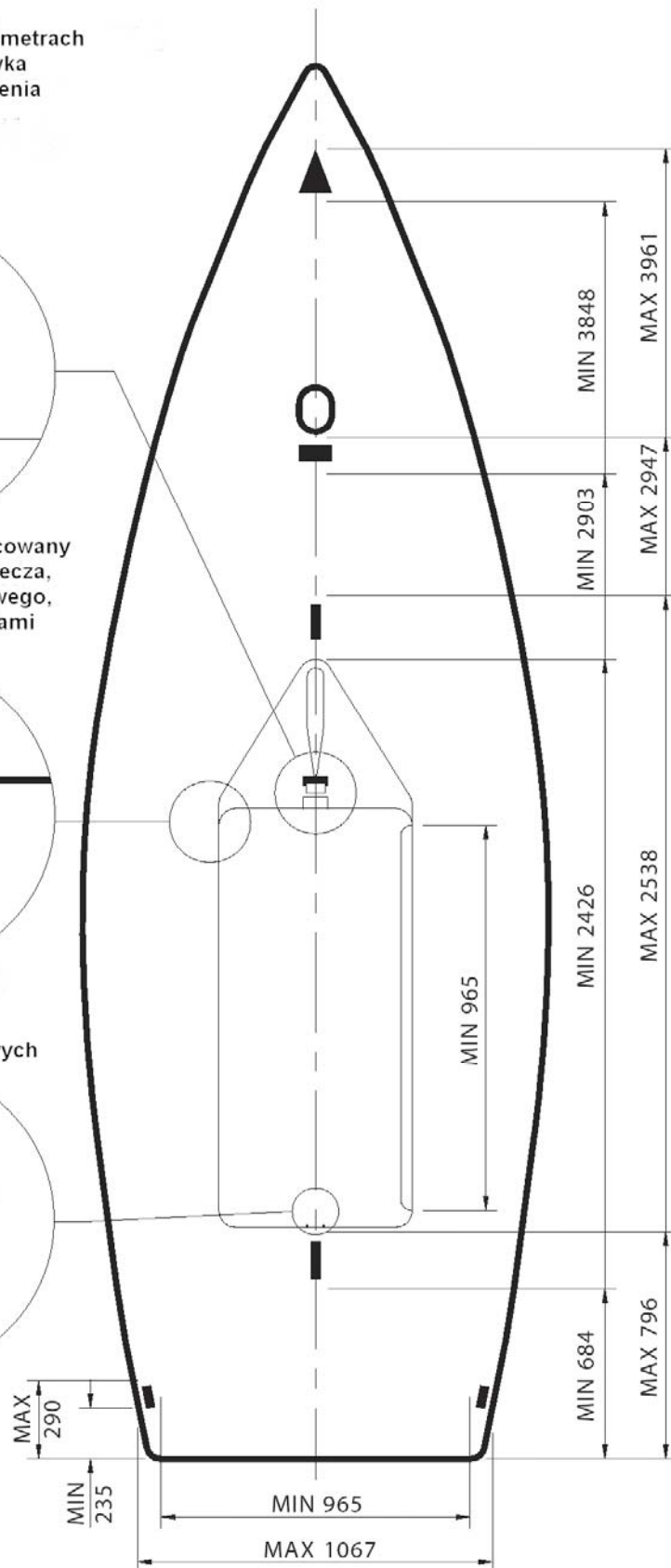
Błoczek grot powinien być zamocowany do ucha nad podkładką cierną miecza, na przednim końcu pasa balastowego, trzymany wskazanymi mocowaniami



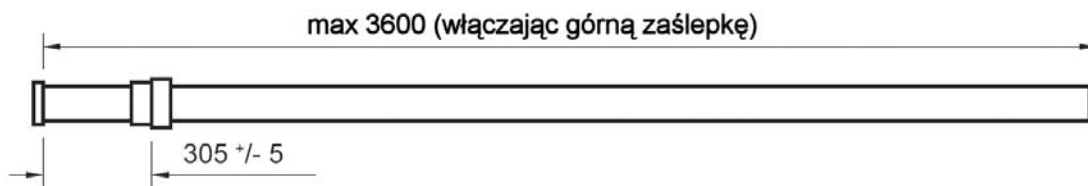
Drewniane podkładki są dozwolone pod pokładem w miejscu mocowania knag szczękowych lub szczelinowych



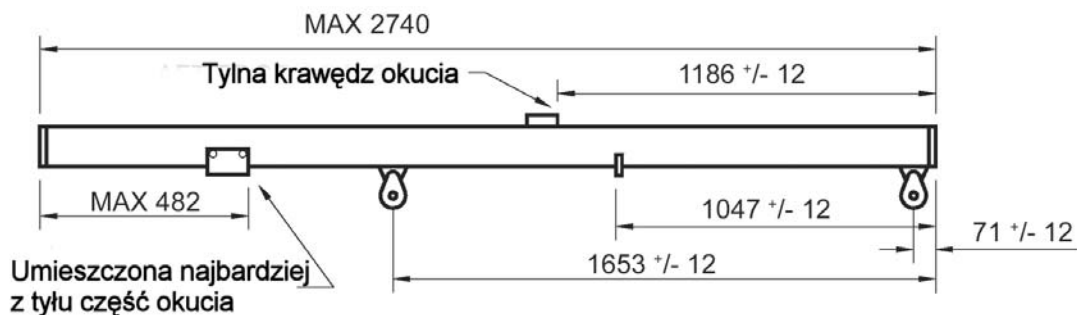
Uszy w tylnej części kokpitu



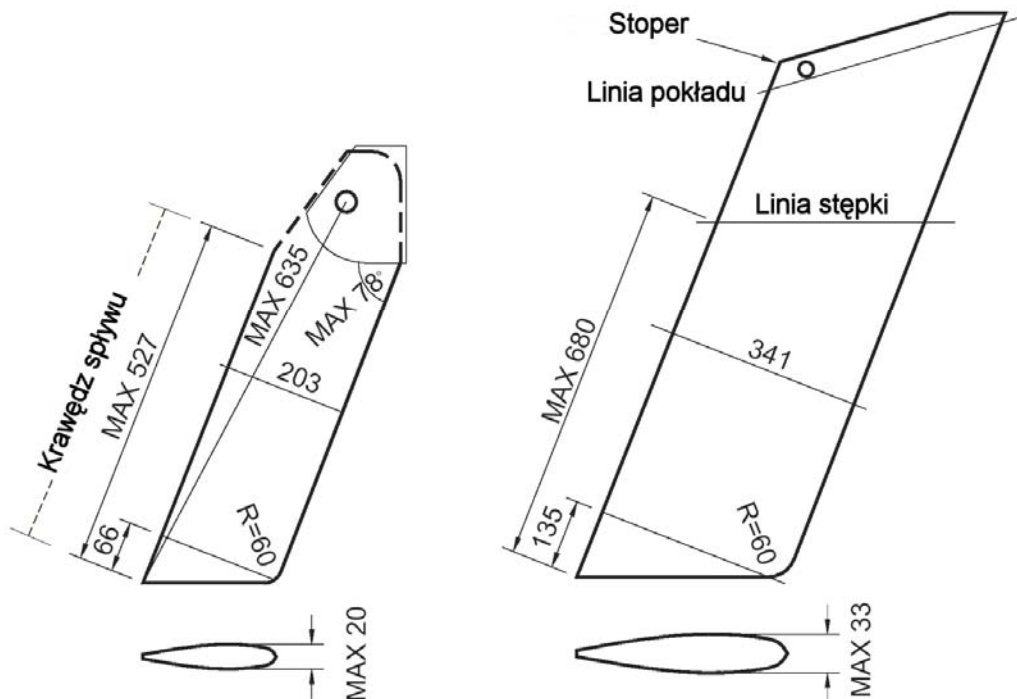
Górna część masztu LASER, LASER RADIAL i LASER 4.7



Bom LASER, LASER RADIAL i LASER 4.7



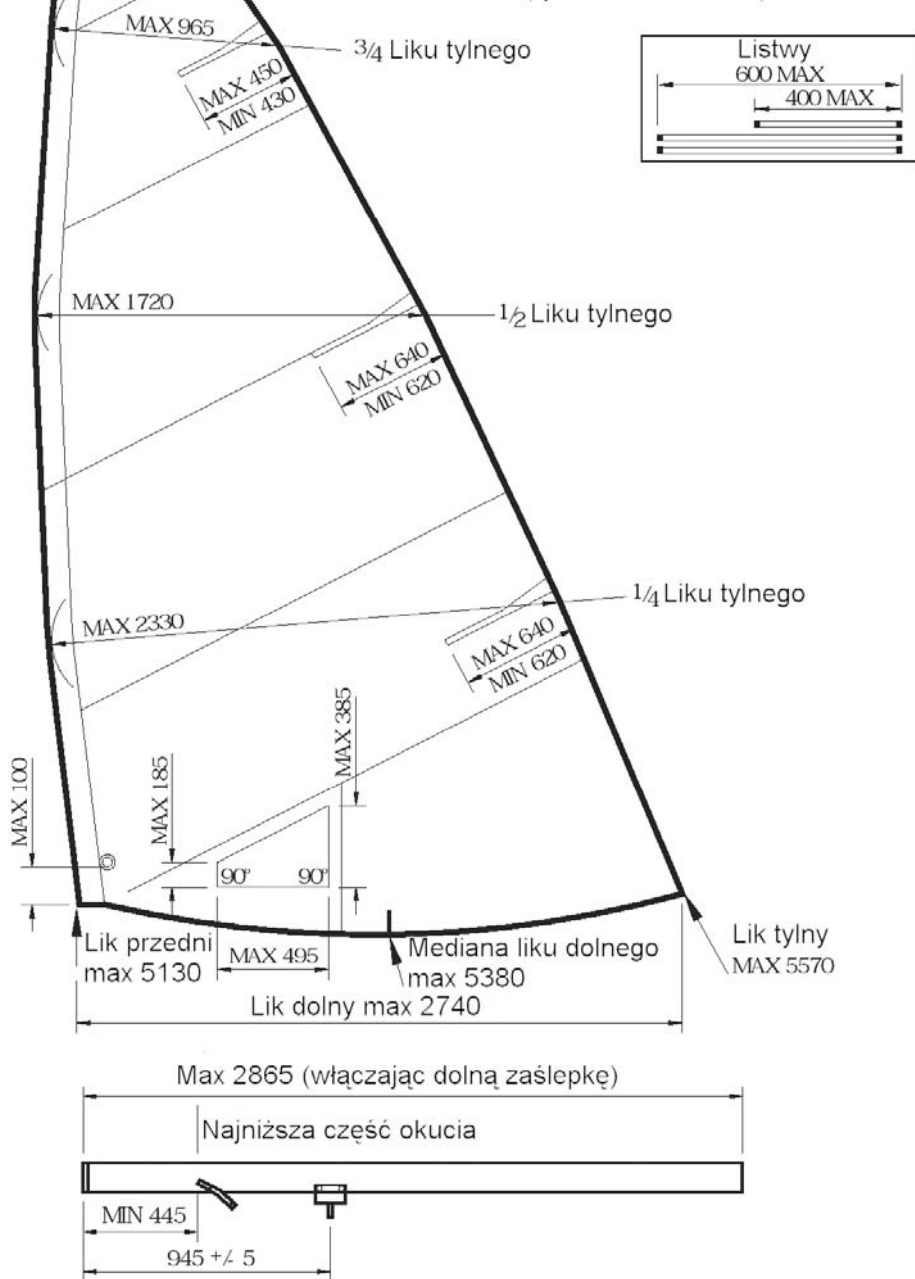
Wszystkie wymiary w milimetrach,
Rysunki nie w skali



Wymiary liku przedniego,
liku tylnego i mediany należy mierzyć
od przedniego narożnika kieszeni na maszt

Żagiel LASER standard i dolna część masztu

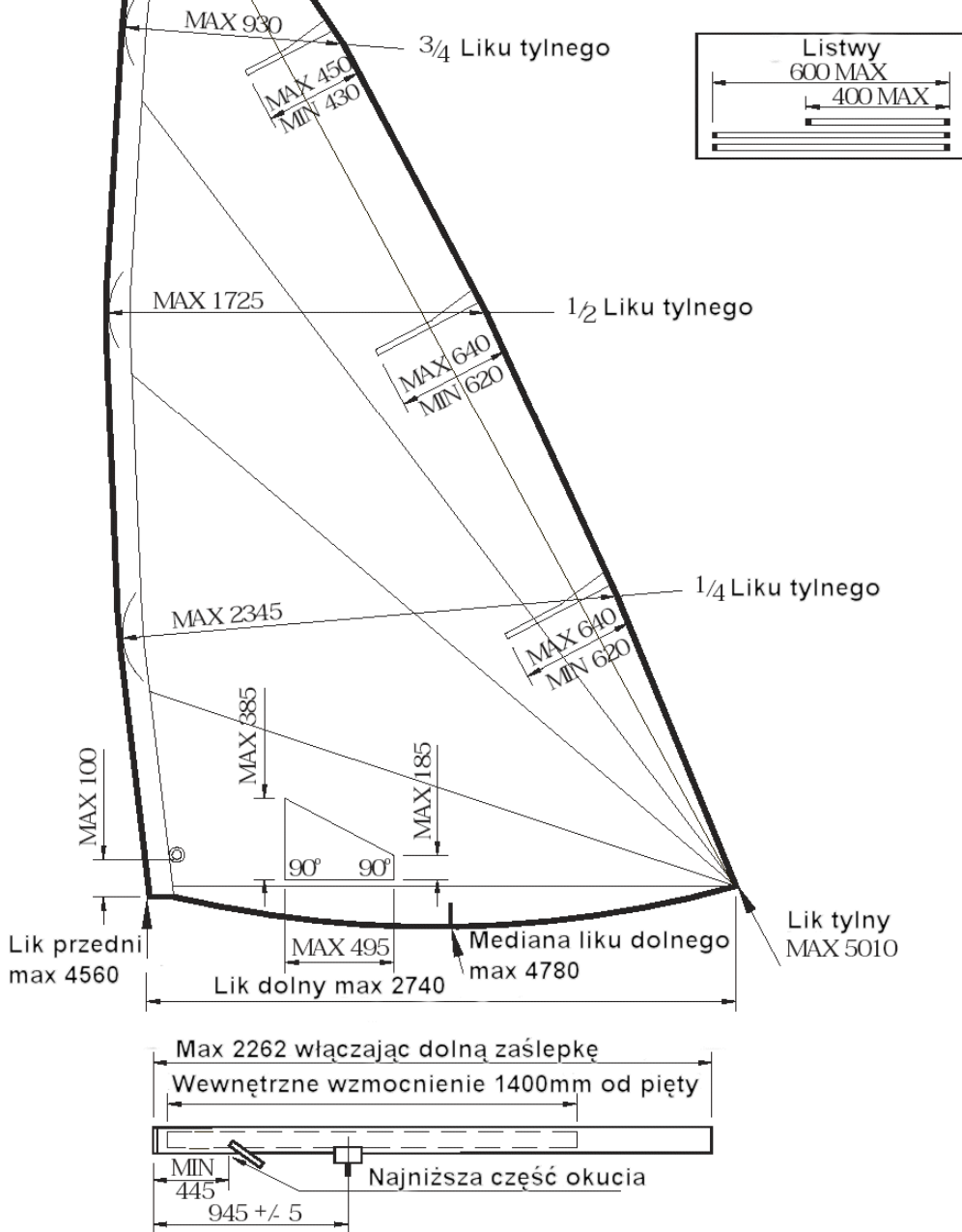
wszystkie wymiary podane w milimetrach
(rysunek nie w skali)



Wymiary liku przedniego,
Liku tylnego i mediany należy mierzyć
od przedniego narożnika kieszeni na maszt

Żagiel LASER RADIAL i dolna część masztu

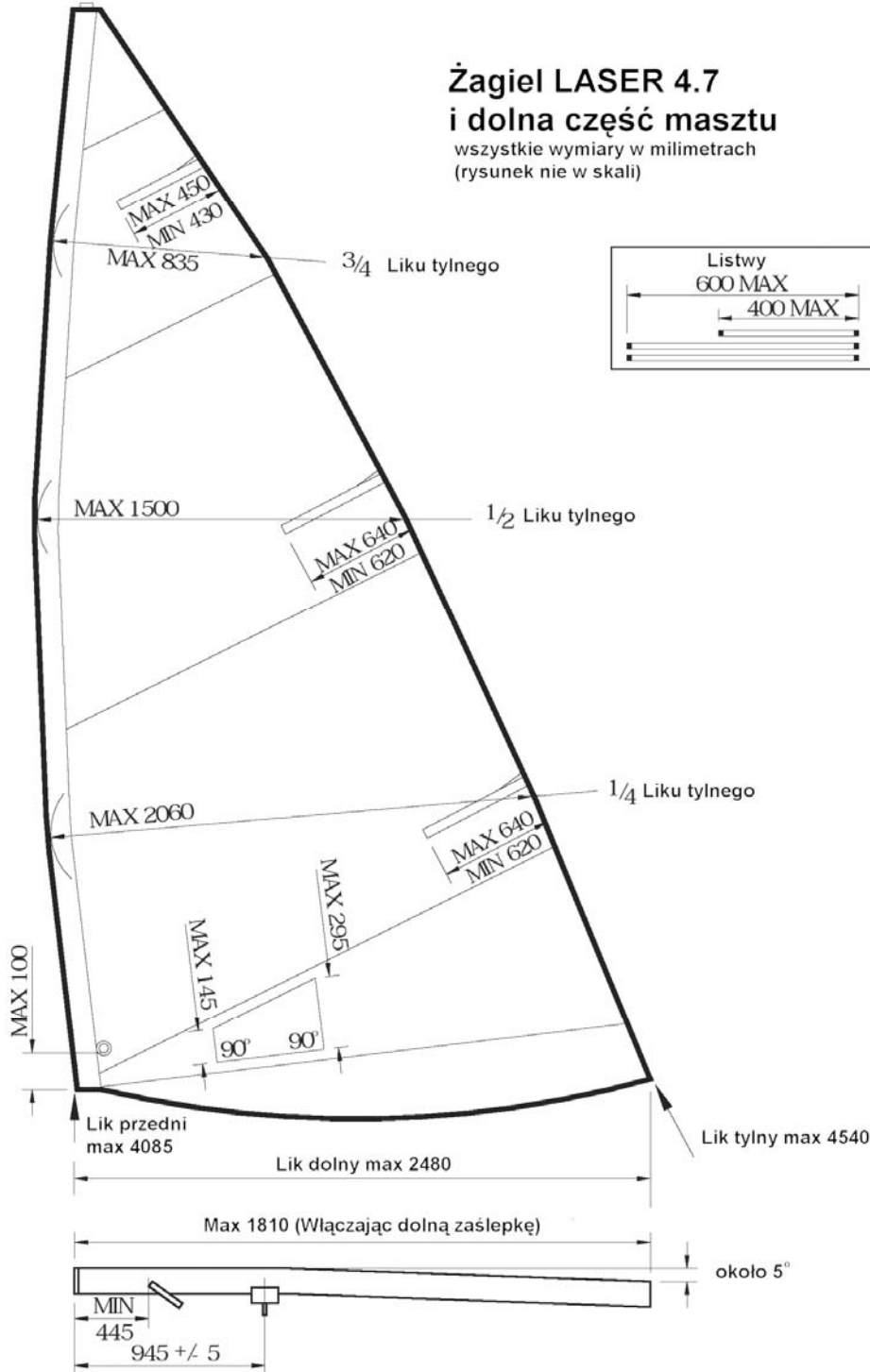
wszystkie wymiary podane w milimetrach
(rysunek nie w skali)



Wymiary liku przedniego.
Liku tylnego i mediany należy mierzyć
od przedniego narożnika kieszeni na maszcie

Żagiel LASER 4.7 i dolna część masztu

wszystkie wymiary w milimetrach
(rysunek nie w skali)



Prawo wewnętrzne Międzynarodowego Stowarzyszenia Klasy Laser,

Część druga: Stowarzyszenie Dystryktu

1. Nazwa

Nazwa Stowarzyszenia Dystryktu powinna brzmieć (Nazwa geograficzna)
..... Stowarzyszenie klasy LASER i powinna mieć swoje biuro pod adresem
..... w mieście

2. Cel

Celem Stowarzyszenia Regionalnego jest:

- a) Dostarczenie platformy do wymiany informacji pomiędzy żeglującymi na Laserach w dystrykcie
- b) Promowanie i rozwijanie pływania regatowego na Laserze w dystrykcie
- c) Motywowanie i propagowanie radości z żeglarstwa zarówno w formie sportowej jak i rekreacyjnej poprzez rozwój flot w dystrykcie.
- d) Koordynowanie działań w dystrykcie z działaniami innych dystryktów w regionie.

3. Nadanie statusu Floty

- 1) Grupie łodzi może zostać nadany Status Floty, po złożeniu wniosku do Stowarzyszenia Dystryktu przez 6 lub więcej osób, które są członkami ILCA i które są właścicielami Laserów w regionie lub klubie uznanym za odpowiedni ze względu na łatwość dostępu do regularnych regat przez członków Floty.
- 2) Niezależnie od paragrafu 1) status Floty może być przyznany dowolnej lokalizacji w celu objęcia nim jednostki wojskowej, instytucji edukacyjnej, programu młodzieżowego lub innej organizacji non-profit.
- 3) Flota powinna wybrać co roku spośród swoich członków Kapitana Floty i innych oficerów uważanych za potrzebnych. Sposób wyboru oficerów określa flota o ile prawo wewnętrzne Stowarzyszenia Dystryktu nie stanowi inaczej. Kapitan Floty odpowiada przed Dystryktem za organizację Floty oraz za zgodność członków floty z Konstytucją oraz prawem wewnętrznym Stowarzyszenia.

4. Oficerowie Stowarzyszenia

Stowarzyszenie Dystryktu powinno składać się z:

- a) Prezesa Dystryktu, który jest odpowiedzialny za koordynację wszystkich działań Stowarzyszenia Dystryktu wewnątrz Dystryktu, który powinien reprezentować Dystrykt na corocznych zebraniach Regionu w zgodności z konstytucją ILCA, powinien prowadzić wszystkie coroczne spotkania Stowarzyszenia Dystryktu i powinien pełnić funkcję starszego oficera dystryktu.
- b) Wiceprezesa Dystryktu, który powinien działać w przypadku niemożności działania lub odmowy działania Prezesa Dystryktu. Dodatkowo jest on także Sekretarzem Sportowym Dystryktu i jest odpowiedzialny za rozwój programów sportowych wszystkich rodzajów, nadzór nad uznawanymi regatami i koordynacja regat między-dystryktowych z innymi sekretarzami sportowymi.
- c) Sekretarz Dystryktu powinien być odpowiedzialny za prowadzenie spraw członkostwa, bazy danych i korespondencji Stowarzyszenia Dystryktu,

przygotowywanie biuletynu dystryktu (o ile istnieje) oraz wykonywać wszystkie obowiązki przeznaczone mu przez Prezesa Dystryktu

- d) Skarbnik Dystryktu, który powinien być odpowiedzialny za sprawdzenie czy kandydaci na członków mają prawo do członkostwa zgodnie z paragrafem 10 Konstytucji, za zbieranie składek członkowskich zgodnie z rozdziałem 11 Konstytucji, opiekę nad wszystkimi kontami Stowarzyszenia Dystryktu oraz coroczne sprawozdanie finansowe.
 - e) Mierniczego Dystryktu, jeżeli taki został zatwierdzony przez Głównego Mierniczego ILCA, który powinien wypełniać obowiązki określone w podpunkcie 6 paragrafu 8 Konstytucji.
5. Stowarzyszenie Dystryktu może powołać dodatkowych oficerów do pełnienia dodatkowych obowiązków lub do prowadzenia specjalnych projektów, które od czasu do czasu Stowarzyszenie Dystryktu może prowadzić i powinni oni być oficerami w takim okresie czasu, jaki jest wymagany.
6. Stowarzyszenie Dystryktu może powoływać komitety, jakie uzna za stosowne, do pełnienia pewnych okresowych funkcji, wyznaczonych im przez Stowarzyszenia Dystryktu. Prezes Dystryktu powinien być członkiem każdego takiego komitetu.
- 7. Doroczne spotkanie i wybory władz**
- 1) Stowarzyszenie Dystryktu powinno przeprowadzać doroczne spotkanie, w terminie określonym rozporządzeniem Stowarzyszenia, lecz nie później niż 15 miesięcy od ostatniego dorocznego spotkania.
 - 2) Zawiadomienie o spotkaniu powinno być rozesłane do wszystkich członków Stowarzyszenia Dystryktu nie później niż na 14 dni przed planowanym terminem spotkania i powinno zawierać:
 - a) agendę spotkania
 - b) zawiadomienie o planach zmiany wewnętrznego prawa Stowarzyszenia
 - c) streszczenie rocznych sprawozdań Prezesa i Skarbnika Dystryktu
 - d) raport komitetu wyborczego (jeżeli istnieje) o wyborach władz dystryktu na nadchodzący rok
 - 3) Każdy członek Stowarzyszenia Dystryktu ma prawo uczestnictwa w spotkaniu i głosowania.
 - 4) Do zatwierdzenia uchwały potrzebna jest większość zwykła głosów, do zmiany prawa wewnętrznego Stowarzyszenia potrzebna jest większość dwóch trzecich głosów.
 - 5) Oficerowie Stowarzyszenia wybrani na dorocznym spotkaniu Stowarzyszenia powinni utrzymać urządowanie do czasu wyboru ich następców na następny rok.

8. Składki

Roczna składka członkowska Stowarzyszenia Dystryktu powinna być zapłacona Stowarzyszeniu nie później niż do 1 marca lub do innego terminu ustalonego przez Stowarzyszenie Dystryktu określonego prawem wewnętrznym. Nikt nie może brać udziału w regatach po upływie ostatniego terminu zapłacenia składki o ile nie wpłacił składki. Aby brać udział w regatach należy być także członkiem ILCA zgodnie z przepisami klasowymi.

9. Mistrzostwa Dystryktu

- 1) Stowarzyszenie Dystryktu powinno co rok sponsorować regaty żeglarskie o Mistrzostwo Dystryktu, które powinny być otwarte dla wszystkich członków Stowarzyszenia Dystryktu, i powinno się odbywać w miejscu i czasie ustalonym przez Stowarzyszenie Dystryktu.
- 2) Mistrzostwa Dystryktu powinny być rozegrane zgodnie z prawem wewnętrznym regat wyznaczonym przez Radę Światową.

10. Prawo wewnętrzne

Stowarzyszenie Dystryktu może tworzyć prawo wewnętrzne na potrzeby realizowania celów określonych w głównym prawie wewnętrznym ILCA. Utworzone prawo wewnętrzne nie powinno ograniczać prawa generalnego i może obejmować:

- 1) księgowość Stowarzyszenia Dystryktu
- 2) sposób czas zwoływania corocznego spotkania
- 3) tworzenie komisji wyborczych i powoływanie ich członków
- 4) uzupełnienie prawa wewnętrznego ILCA na obręb dystryktu oraz sposób nominowania członków dystryktu do uczestnictwa w imprezach głównych
- 5) określenie postępowania przy przekazywaniu nagród i trofeów
- 6) procedurę zmiany głównej siedziby Stowarzyszenia
- 7) rozporządzenia dotyczące prowadzenia działalności przez Stowarzyszenie
- 8) wprowadzenie w życie dowolnego lokalnego lub ogólnego prawa publicznego obejmującego dystrykt, wprowadzonego przez administrację publiczną
- 9) organizację, tworzenie i zarządzanie flotami w dystrykcie
- 10) tworzenie komitetów i prawo do uczestnictwa w komitetach włączając komitety wyborcze

11. Nabieranie mocy prawnej

- 1) To prawo wewnętrzne nabiera mocy w stosunku do
 - a) każdego Dystryktu powołanego przez Radę Światową przed 1 listopada 1973 roku w wymienionym dniu
 - b) każdego Dystryktu powołanego przez Radę Światową 1 listopada 1973 roku oraz po tym dniu z dniem uchwalenia Dystryktu przez Radę Światową zgodnie z wymaganiami Rozdziału 8 Konstytucji
 - c) Rada Światowa po ustanowieniu dystryktu ustala jego nazwę i siedzibę biura dystryktu, i może dodatkowo wyznaczyć rozszerzenie tego generalnego prawa wewnętrznego aby dostosować je do lokalnych wymogów pod warunkiem że te modyfikacje nie będą sprzeczne z tym prawem wewnętrznym i Konstytucją.

Prawo wewnętrzne Międzynarodowego Stowarzyszenia Klasy Laser, Część trzecia: Pomiary

1. Jeżeli złożono protest przeciwko jachtowi zarzucając mu zmianę lub dodatek niezgodny z Przepisami Klasowymi i Komisja Regatowa po sprawdzeniu ma wątpliwości co do tego czy nastąpiło naruszenie przepisów klasowych należy przeprowadzić pomiary kontrolne według procedury opisanej w paragrafie 2.
2. a) **Kadłub**
Fragment kadłuba poddany protestowi powinien być pomierzony zgodnie ze wskazówkami przedstawionymi w Procedurze A. Ten sam fragment kadłuba powinien być pomierzony na co najmniej 5-ciu innych Laserach wybranych losowo przez Komisję regatową. Komisja powinna wybrać łódki, które nie mają oznak napraw lub zmian i które nie mają otworów inspekcyjnych. Należy obliczyć średnią arytmetyczną z pomiarów wykonanych na tej losowej próbie jachtów. Protestowany jacht powinien zostać zdyskwalifikowany, jeżeli różnica między określoną w ten sposób wartością średnią i pomiarem na protestowanym jachcie wyniesie więcej niż:

2mm	dla pomiaru linii stępki
3mm	dla pomiaru innych obszarów kadłuba
- b) **Wyposażenie**
Jeżeli maszt, bom, okucie, miecz lub ster jest protestowany to pomiar powinien być porównany wymiarami i tolerancjami na Diagramach Pomiarowych (Prawo wewnętrzne część 1: Przepisy klasowe)

Procedura A prawa wewnętrznego części 3

1. Szablon pomiarowy



2. Pomiar kadłuba

Przewróć kadłub do góry dnem. Zaczynając od pawęży, wyznacz odległość wzdłuż stępki do punktu A, który znajduje się w tym samym przekroju poprzecznym, co protestowany punkt (oznaczony X).

Przyłóż element o prostej krawędzi do pawęży, tak jak pokazano na szkicu i zmierz odległość wzdłuż pionowej krawędzi kołnierza burty, tak aby wyznaczyć punkt B, który leży na jednej linii z punktami A i X.

Następnie należy wyznaczyć położenie płaszczyzny symetrii kadłuba w punkcie A. Jest to łatwe w przedniej jednej trzeciej kadłuba, ale aby wyznaczyć tą linię w tylnych dwóch trzecich należy rozciągnąć nitkę pomiędzy środkiem skrzyni mieczowej i środkiem wgłębienia na pompkę i przedłużyć tą linię, jeżeli jest taka potrzeba.

Następnie należy zaznaczyć położenie linii symetrii w przekroju A. Następnie należy zmierzyć odległość między A i X, tak aby móc odtworzyć punkt pomiaru (X) na pozostałych pięciu losowo wybranych łódkach.

Umieść środek szablonu pomiarowego w punkcie A (Diagram 2), wyrównaj pionowe ramiona szablonu do punktów B i wyrównaj dokładnie odległości między wewnętrzną powierzchnią kołnierza a poziomym elementem szablonu po obydwu stronach łódki. Zmierz najmniejszą pionową odległość między punktem X a poziomym elementem szablonu i zapisz ten wymiar (np. 96mm)

Ta procedura powinna być powtórzona wykorzystując ustalone wcześniej odległości A i B dla pozostałych pięciu losowo wybranych kadłubów. Należy też w taki sam sposób zmierzyć pionową odległość między kadłubem i poziomym szablonem.

Przykład: pomiary na 5-ciu łódkach

93+94+94+97+96	= 474
Średnia arytmetyczna 474/5	= 94.8
Pomiar na protestowanej łódce	= 96
Różnica	= 1.2

Diagram 1

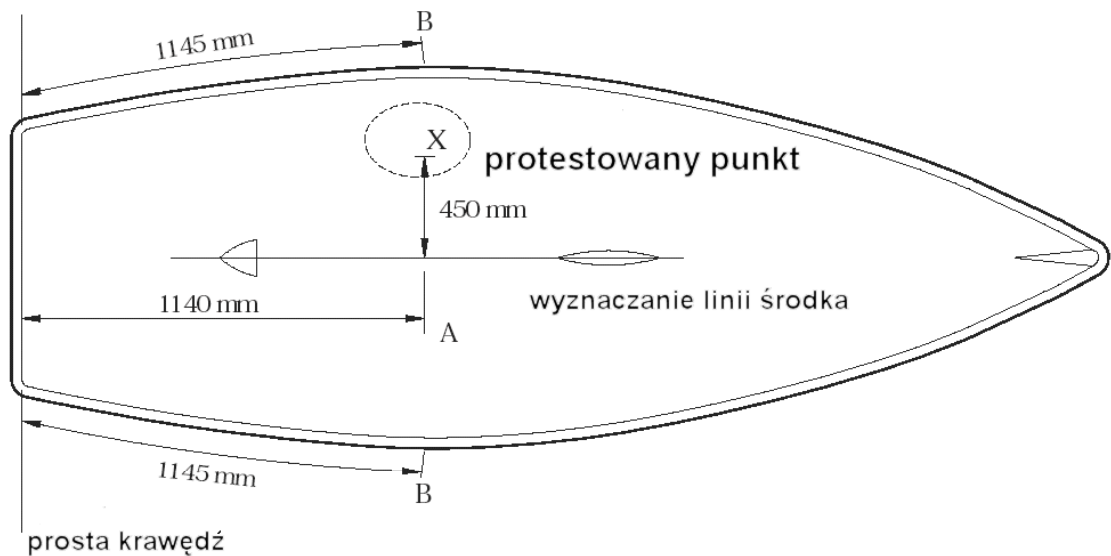
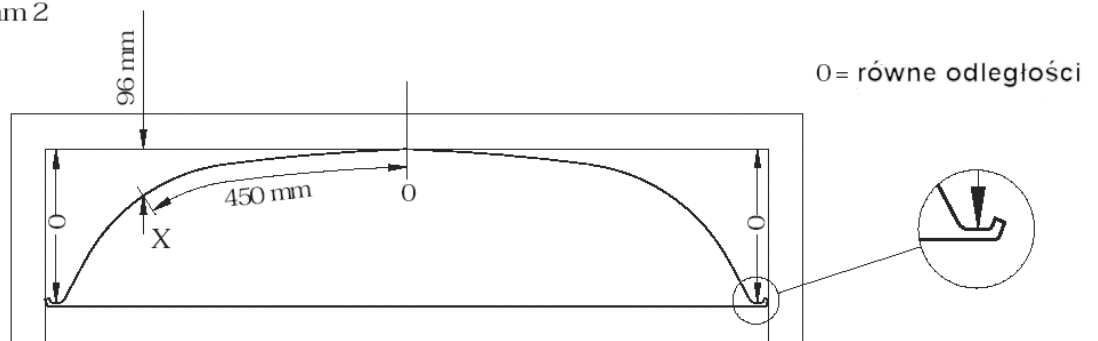


Diagram 2



Wyznaczona różnica nie przekracza 3mm, więc protest jest odrzucony.

Pomiar linii stępki

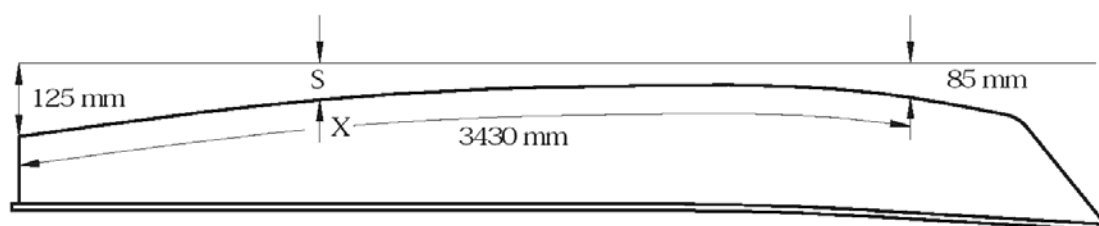
Przewróć łódkę do góry dnem. Zmierz odległość 3430mm wzdłuż linii stępki łódki.

Ustaw napiętą strunę nad linią stępki, w taki sposób aby znajdowała się ona dokładnie 125mm nad stępką na wysokości pawęży i 85mm nad stępką w punkcie 3430mm od pawęży.

Zmierz odległość wzdłuż osi łódki od pawęży do punktu, który jest protestowany (X) i zapisz tą odległość w celu odtworzenia jej na pozostałych pięciu łódkach.

Zmierz najmniejszą odległość od X do struny i powtórz tą samą procedurę na pozostałych pięciu łódkach.

Oblicz średnią arytmetyczną wyników z próby pięciu łódek. Pomiar na protestowanej łódce nie powinien odbiegać o więcej niż 2mm od średniej.



Prawo wewnętrzne Międzynarodowego Stowarzyszenia Klasy Laser, Część czwarta: Mierniczy Dystryktu

1. Odpowiedzialnością Mierniczego Dystryktu i jego asystentów (jeżeli ich posiada) :
 - a) zapewnienie zrozumienia i stosowania Przepisów w obrębie Dystryktu
 - b) podczas uznawanych regat lub innych imprez wyznaczonych przez Prezesa Dystryktu, wymagających obecności Mierniczego Dystryktu:
 - 1) wykonanie inspekcji przed regatami wszystkich łodzi biorących udział w regatach i zgłoszenie Komisji Regatowej i wszystkim właścicielom łodzi numerów łodzi, które startując złamałyby przepisy klasowe, wraz z podaniem ich właścicieli.
 - 2) pomaganie Komisji Regatowej regat w wypadku pojawienia się protestu do którego ma zastosowanie prawo wewnętrzne o pomiarach.
 - 3) wykonywanie na miejscu interpretacji przepisów, które do tej pory nie zostały zinterpretowane przez Głównego Mierniczego, pod warunkiem, że interpretacja zostanie przesłana na piśmie Głównemu Mierniczemu do zatwierdzenia lub zmiany. Każda taka interpretacja wykonana na miejscu jest wiążąca do końca danych regat
 - c) wykonywanie innych przydzielonych mu obowiązków (jako członek Zarządu Stowarzyszenia).
2. Żadna osoba nie może zostać nominowana Miernicznym Dystryktu, dopóki nie wykaże przed Prezesem Dystryktu i Sekretarzem Sportowym, że:

- a) rozumie i akceptuje Konstytucję klasy Laser
 - b) akceptuje podstawowe założenia opisane
 - c) ma dogłębną wiedzę na temat Przepisów, ich Interpretacji, i Prawa Wewnętrznego dotyczącego pomiarów, oraz potrafi wykonać pomiary opisane w Prawie Wewnętrznym: Pomiary.
 - d) jest osobą, która utrzymuje swojego Lasera w stanie, w którym nie narusza on żadnego Przepisu Klasowego i że jego postawa w gestii stosowania przepisów klasowych jest niekwestionowana.
3. Prezes Dystryktu, po upewnieniu się, że spełnione są wymagania określone w punkcie 2) powinien wysłać rekomendację do zatwierdzenia Mierniczego Dystryktu przez Sekretarza Rady Światowej lub Rady Regionalnej.
 4. Sekretarz, powinien skontaktować się z Głównym Mierniczym w sprawie rekomendacji i po uzyskaniu zgody Głównego mierniczego powinien potwierdzić nadanie statusu Mierniczego Dystryktu.
 5. Mierniczy Dystryktu może za zgodą Prezesa Dystryktu powołać asystenta Mierniczego Dystryktu, który spełnia wymagania punktu 2) na potrzeby obsługi uznanych regat lub innych regat wymagających obecności Mierniczego Dystryktu. Taka nominacja obowiązuje tylko na jedne regaty.

Prawo wewnętrzne Międzynarodowego Stowarzyszenia Klasy Laser, **Część piąta: Uznawane regaty i nagrody honorowe**

Uznawane regaty

1. Następujące regaty są Regatami Uznawanymi na potrzeby Konstytucji, Przepisów i Prawa wewnętrznego Stowarzyszenia.
 - a) Mistrzostwa Świata
 - b) Mistrzostwa Regionów włączając Mistrzostwa Ameryki Północnej, Mistrzostwa Europy, Mistrzostwa Ameryki Środkowej i Południowej oraz Mistrzostwa Azji i Pacyfiku niezależnie od tego czy ustanowiono takie regiony.
 - c) Mistrzostwa Międzydystryktowe (inne niż dystryktowe, świata i regionalne) włączając regaty North American Midwinters oraz Mistrzostwa Kanady, USA, krajów nordyckich, Australii i bliskiego wschodu.
 - d) Mistrzostwa Dystryktu włączając Mistrzostwa Dystryktu Kobiet i Juniorów
 - e) Inne regaty wyznaczone przez Radę Światową lub Zarząd Regionu.
2. Każda rozpoznawana impreza powinna być rozgrywana zgodnie z prawem Wewnętrznym dotyczącym regat.
3. Nagrody Honorowe i Trofea mogą być przyznawane wyłącznie w przypadku, gdy w danej kategorii startuje wystarczająca ilość zawodników wg tabeli:

5-9 startujących	1 nagroda/kostka
10-19 startujących	2 nagrody/kostki
20-29 startujących	3 nagrody/kostki
30-39 startujących	4 nagrody/kostki
powyżej 40 startujących	5 nagród/kostek

Nagrody honorowe

Odznaczenia na żaglach

4. Każdy członek Stowarzyszenia ma prawo nanieść na swój żagiel symbol zdobytej nagrody w Uznawanych Regatach, zgodnie z poniższą rozpiską:

Mistrzostwa Świata

Zwycięzca	3 szarże
2 i 3 zawodnik regat	2 szarże
Zwycięzcy wyścigów	1 szarża
4 i 5 zawodnik regat	1 szarża

Mistrzostwa regionów (regaty „belkowe”)

Zwycięzca	3 belki
2 i 3 zawodnik regat	2 belki
Zwycięzcy wyścigów	1 belka
4 i 5 zawodnik regat	1 belka

Regaty Między-dystryktowe (regaty „medalionowe”)

Zwycięzca	3 medaliony
2 i 3 zawodnik regat	2 medaliony
Zwycięzcy wyścigów	1 medalion
4 i 5 zawodnik regat	1 medalion

Regaty uznawane w Dystrykcie (regaty „diamentowe”)

Zwycięzca	3 diamenty
2 i 3 zawodnik regat	2 diamenty
Zwycięzcy wyścigów	1 diamenty
4 i 5 zawodnik regat	1 diamenty

5. Członek Stowarzyszenia może nosić na swoim żaglu tylko jeden symbol nagrody, który powinien odpowiadać najwyższemu oznaczeniu zdobytemu przez danego zawodnika. Przez rangę odznaczeń rozumie się kolejność od najwyższej do najniższej: szarże, belki, medaliony, diamenty.
6. a) Symbole odznaczeń powinny być naklejone lub naszyte po obydwu stronach żagla, na trzecim brycie licząc od góry żagla i pierwsze oznaczenie musi być umieszczone najwyżej zgodnie z rysunkiem A.
- b) Symbole odznaczeń powinny być czerwone dla regat otwartych, zielone dla regat kobiet, niebieskie dla regat juniorskich i jasnoniebieskie dla regat Master (zawodnicy w wieku 35 lat i więcej). Regaty Masters mogą być podzielone na 4 podkategorie – Great Grand Masters (65 lat i starsi), Grand Masters (55-64 lata), Masters (45-54 lata) i Apprentices (35-44 lata), i w takim wypadku nagrody honorowe i kostki są przyznawane w każdej kategorii. Najmniejsza liczba zawodników w kategorii Great Grand Masters wynosi 5, jeżeli nie ma tylu zawodników to należy stworzyć jedną pulę razem z Grand Masters. DO określenia kategorii wiekowej należy brać pod uwagę wiek w dzień przed pierwszym zaplanowanym wyścigiem regat.
7. Odznaczenia na żaglach działają wstecz w odniesieniu wszystkich Mistrzostw Ameryki Północnej, Europy i Dystryktu, zorganizowanych w dowolnym czasie i opublikowanych jako tak nazwane. W przypadku jakiegokolwiek dyskusji co do kwalifikowania regat do kategorii regionalnej lub dystryktowej są rozstrzygane przez Radę Światową po zgłoszeniu podania przez Sekretarza Zarządu.

Trofea

- 8 Każdy członek Stowarzyszenia może otrzymać „kostkę Lasera” w zgodności z poniższą rozpiską

Mistrzostwa Świata

Zwycięzca

Kostka oznaczona trzema szarżami

2 i 3 zawodnik regat

Kostka oznaczona dwoma szarżami

Zwycięzcy wyścigów

Kostka oznaczona jedną szarżą

4 i 5 zawodnik regat

Kostka oznaczona jedną szarżą

Mistrzostwa regionów (regaty „belkowe”)

Zwycięzca

Kostka oznaczona trzema belkami

2 i 3 zawodnik regat

Kostka oznaczona dwoma belkami

4 i 5 zawodnik regat

Kostka oznaczona jedną belką

Regaty Między-dystryktowe (regaty „medalionowe”)

Zwycięzca

Kostka oznaczona trzema medalionami

2 i 3 zawodnik regat

Kostka oznaczona dwoma medalionami

4 i 5 zawodnik regat

Kostka oznaczona jednym medalionem

Regaty uznawane w Dystrykcie (regaty „diamentowe”)

Zwycięzca

Kostka oznaczona trzema diamentami

2 i 3 zawodnik regat

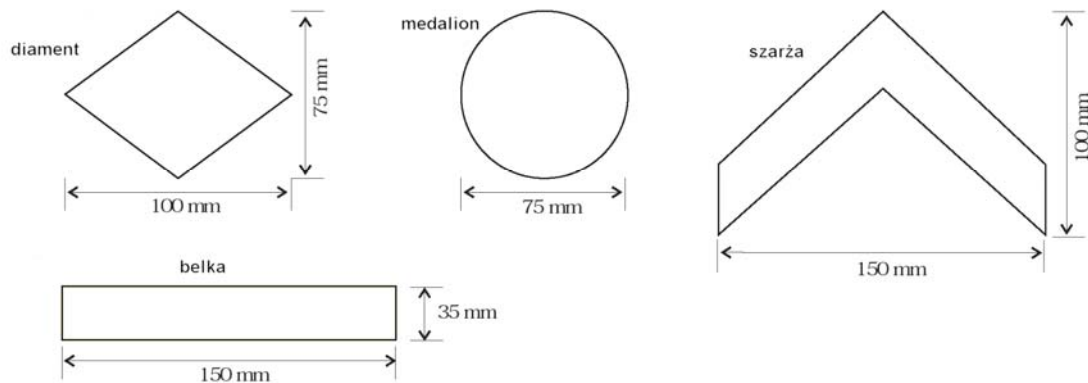
Kostka oznaczona dwoma diamentami

4 i 5 zawodnik regat

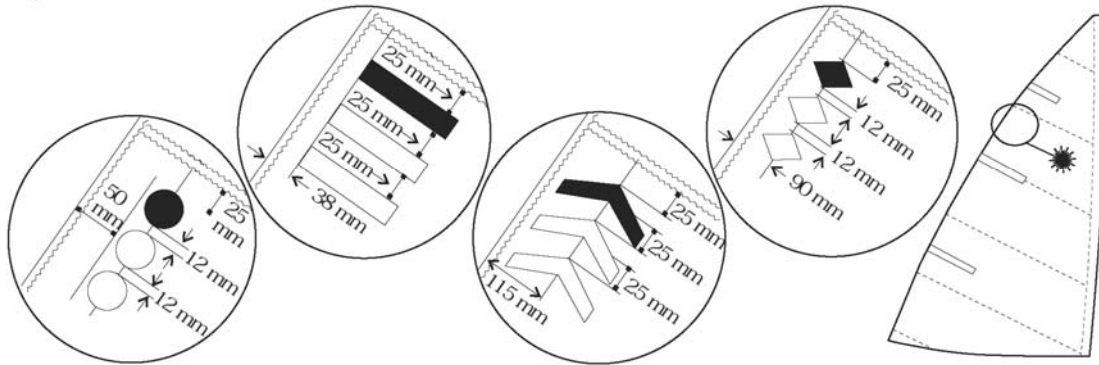
Kostka oznaczona jednym diamentem

9. Każdy członek Stowarzyszenia, który zdobył „kostkę Lasera” w dowolnych regatach, do których ma zastosowanie punkt 3, ma prawo zamówić taką kostkę u Sekretarza Zarządu podając przy zgłoszeniu dane regat, czas i miejsce i potwierdzenie od Przewodniczącego Komisji Regatowej lub Sekretarza Sportowego Dystryktu. Wydawanie starszych trofeów jest wykonywane na koszt osoby je zamawiającej, koszt kostki jest określany przez Radę Światową i może być zmieniany.
10. W wypadku pozbywania się żagla, osoba będąca posiadaczem odznaczenia powinna je usunąć z żagla, przed pozbyciem się go.
11. Kostki, o których mowa w punkcie 7 i 8 mogą być poddawane zmianom stylu i wyglądu na skutek decyzji Rady Światowej

Rozmiar i kształt symboli odznaczeń



Rysunek A: Położenie symboli odznaczeń



Prawo wewnętrzne Międzynarodowego Stowarzyszenia Klasy Laser, Część szósta: Status i rozwiązanie Stowarzyszenia

1. Stowarzyszenie jest organizacją non-profit. Wszystkie zyski i nadwyżki powinny być przeznaczone na utrzymanie lub polepszenie infrastruktury Stowarzyszenia i wypełnianie celów Konstytucji
2. Żaden zysk ani nadwyżka powstała w wyniku rozwiązania Stowarzyszenia nie może zostać zagospodarowana inaczej niż poprzez przekazanie jej innej organizacji non-profit działającej w celu promowania żeglarstwa na arenie międzynarodowej
3. Rozwiązanie Stowarzyszenia musi zostać zaaprobowane przez:
 - a) Radę Światową
 - b) Radę Doradczą
 - c) Co najmniej dwie trzecie członków odpowiadających pisemnie do Międzynarodowego Biura Klasy w odpowiedzi na balot pocztowy ogłoszony przez Biuro Klasy. Tylko głosy otrzymane w ciągu 6-ciu miesięcy od daty ogłoszenia propozycji rozwiązania Stowarzyszenia są ważne.

Prawo wewnętrzne Międzynarodowego Stowarzyszenia Klasy Laser, Część siódma: Baloty pocztowe

1. Na potrzeby artykułu 17 c) Konstytucji i Prawa Wewnętrznego 1 (Przepisy) punktu 29 c) balot pocztowy może być ogłoszony w postaci:
 - a) drukowanego dokumentu
 - b) e-maila

- c) e-maila lub drukowanego dokumentu i ogłoszenia na stronie internetowej Stowarzyszenia
- 2. Odpowiedź na balot pocztowy może być zwrócona w postaci przesłania karty do głosowania w balocie pocztowym za pomocą listu, faxu, e-maila lub poprzez wypełnienie Formularza do głosowania na stronie internetowej
- 3. Gdy Balot pocztowy jest oznaczony przez Radę Światową jako przeznaczony tylko dla właścicieli jednego z rodzajów takielunku, tylko członkowie będący posiadaczami takiego takielunku powinni głosować.

Tłumaczenie: Piotr Żółtowski

Data 29.03.2006