

ДОПОВНЕННЯ Q ПЕРЕГОНИ ФЛОТУ, ЯКІ СУДЯТЬ АМПАЙРИ

За правилом 86.2 і Статутним положенням 28.1.3 ISAF запровадила застосування цієї вітрильницької інструкції у вигляді доповнення до вітрильницької інструкції на Чемпіонатах Світу, змаганнях ступнів I і C1, Кубку Світу ISAF, і Відбіркових змаганнях Олімпійської програми з 1 березня 2011 і доки їх не буде змінено, для перегонів флоту, які судять ампаїри, в останніх перегонах будь якої серії в Олімпійських класах. На схожих змаганнях також рекомендовано застосовувати це доповнення. Це може бути запроваджено за правилом 86.3, якщо національна повноважна організація припише що зміни правил дозволено з метою їх вдосконалення і випробування. Візьміть, будь ласка, до уваги, що національна повноважна організація може приписати, що для цих змін погодження з нею є необхідним. Для змагань, на яких застосовується це доповнення є необхідним мати зворотній зв'язок з ISAF, що сприятиме подальшому вдосконаленню справи.

Перегони можуть відбуватися за вітрильницькою інструкцією цього додатку тільки у такому разі, коли про це зазначено у положенні про перегони, а додаток включено до вітрильницької інструкції.

Цей додаток рекомендовано до застосування на змаганнях, де участь беруть біля десяти суден-монотипів з суддівством ампаїрами. На кожені три, або чотири судна флоту потрібно мати принаймні один катер ампаїрів.

Ця вітрильницька інструкція змінює визначення Фініш і Належний курс та правила 20.1, 28.1, 44, 60, 61, 62, 63, 64.1, 65, 66, 70, 78.3, а також В7.

Q1 ЗМІНИ ПРАВИЛ ПЕРЕГОНІВ

Додаткові зміни правил перегонів зазначені у пунктах Q2, Q3, Q4 і Q5

Q1.1 Зміни Визначень і правил Частини 2 і Частини 4

(a) Визначення Фініш змінено на:

Судно *фінішує*, коли будь-яка частина його корпусу, екіпажу чи спорядження, що є у нормальному положенні, перетинає фінішну лінію у напрямку курсу від останнього знака, або вперше, або після завершення якого б то не було покарання, або за правилом 28.1, після виправлення помилки, зробленої на фінішній лінії.

(b) Додайте до визначення Належний курс: "Судно, яке виконує покарання, або маневрує для виконання покарання, не є таким, що вітрилить *належним курсом*".

(c) Коли застосовується правило 20.1, то оклики мають доповнюватися наступними сигналами рукою:

- (1) для "Рум ту тек" ("Місце для повороту") повторні і чіткі вказування у навітряний бік; та
- (2) для "Ю тек" ("Повертайте") повторні і чіткі вказування на судно з вимихом рукою у навітряний бік.

Пункт Q1.1(c) не застосовується для вітродошок

Q1.2 Зміни правил, які стосуються Протестів, Звернень про відшкодування, Покарань і Виправдовувань

(a) Перше речення правила 44.1 замінено на: "Якщо судно ймовірно порушило правило Частини 2 (якщо тільки це не було порушенням правила 14, що призвело до пошкодження матчастини, або травмування людини) або ж правила 31 у перегонах, то воно може прийняти покарання одним обертотом"

(b) Для дошок Покарання одним обертотом є один оберт на 360° без вимоги робити поворот оверштаг, або поворот фордевінд.

(c) Правило 60.1 замінено на: "Судно може протестувати проти іншого судна, або звертатися про відшкодування тільки у разі додержання ним вимог пунктів Q2.1 і Q2.4.

(d) Третє речення із правила 61.1(a) і повний текст правила 61.1(a)(2) – вилучено. Правило В7 – вилучено.

(e) Правила 62.1(a), (b) і (d) – вилучені.

(f) Правило 64.1(c) змінено так, що відшкодування судну може бути надане ампаїрами без слухання і цей пункт переважає будь який інший пункт цього доповнення, який йому суперечить.

Q2 ПРОТЕСТИ СУДЕН І ЗВЕРНЕННЯ ЇХ ПРО ВІДШКОДУВАННЯ

Q2.1 Під час перегонів судно, може протестувати проти іншого судна стосовно правила Частини 2 за винятком правила 14, але тільки щодо інциденту, учасником якого воно було, або щодо порушення правила 31. Для цього з нього мають вигукнути: "Протест" і так, аби впало у вічі, звести червоного прапора, за першої слухної для кожної з цих вимог можливості. Прапор має бути прибраним перед, або за першої слухної можливості після того, як судно, учасник інциденту, виконає покарання чи з доброї волі, чи за рішенням ампаїрів. Однак на дошках зносити червоного прапора не вимагається.

Q2.2 Судно, на яке подано протест за пунктом Q2.1, не має права на слухання. Замість того, судно, учасник інциденту, може визнати порушення, негайно виконавши покарання одним обертотом так, як описано у правилі 44.2. У разі опротестоване судно не виконує покарання з доброї волі, ампаїр має прийняти рішення, щодо того, чи накладати покарання на котресь із суден і подати сигнал про своє рішення у такий спосіб, як зазначено у пункті Q3.1.

Q2.3 На фінішній лінії перегоновий комітет має виставити для кожного з суден його вітрильне число і його місце на фініші, або аббревіатуру його залікового стану. Після того, як це буде зроблено для всіх суден, перегоновий комітет має знести прапор В у супроводі одного звукового сигналу. Через дві хвилини прапор В має бути прибраним у супроводі одного звукового сигналу.

Підкомітет суддів-рефері Комітету ВФУ по проведенню змагань 2012

- Q2.4** Судно, яке має намір:
- (a) протестувати проти іншого судна стосовно правила, яке не значиться у пунктах Q3.2 або Q4.2(a), правила 42, 44, або правила, зазначеного у пункті Q2.1,
 - (b) протестувати проти іншого судна стосовно правила 14 за наявності пошкодження матчастини, або травмування людини, або
 - (c) звернутися про відшкодування
- має окликом сповістити перегоновий комітет перед, або протягом часу, коли піднесено прапор В. Це саме часове обмеження стосується протестів за пунктами Q5.5 і Q5.6. Протестовий комітет може подовжити час, якщо на це є поважні підстави.
- Q2.5** Перегоновий комітет має негайно довести до відома протестового комітету про будь які протести, чи звернення про відшкодування зроблені за пунктом Q2.4.
- Q3 СИГНАЛИ АМПАЙРІВ І НАКЛАДЕНІ НИМИ ПОКАРАННЯ**
- Q3.1** Ампайр має сигналізувати про своє рішення наступним чином:
- (a) Зелено-білий прапор з одним довгим звуковим сигналом означає: "Жодних покарань".
 - (b) Червоний прапор з одним довгим звуковим сигналом означає: "На одне, чи кілька суден, накладено покарання" Ампайр має окликом, чи сигналом визначити кожне з суден, на які накладено покарання.
 - (c) Чорний прапор з одним довгим звуковим сигналом означає: "Судно дискваліфіковано". Ампайр має окликом, чи сигналом визначити судно, яке є дискваліфікованим.
- Q3.2**
- (a) Судно, на яке накладено покарання за пунктом Q3.1(b), має виконати покарання одним обертот так, як описано у правилі 44.2.
 - (b) Судно, що його дискваліфіковано, має негайно залишити район дистанції.
- Q4 ПОКАРАННЯ І ПРОТЕСТИ ЗАПОЧАТКОВАНІ АМПАЙРАМИ; ОГИНАННЯ, АБО ПРОМИНАННЯ ЗНАКІВ**
- Q4.1** Якщо судно:
- (a) порушує правило 31 і не виконує покарання,
 - (b) по за те, що виконує покарання, набуває переваги,
 - (c) навмисне порушує правило,
 - (d) вчиняє порушення порядності або
 - (e) ухиляється від додержання вимог пункту Q3.2 або від виконання призначеного ампайром покарання, ампайр може накласти на нього покарання без протесту з боку іншого судна. Ампайр може накласти одне, або й більше, покарань одним обертотом, що має виконуватись так, як описано у правилі 44.2, подаючи про кожне з них окремий сигнал за пунктом Q3.1(c), або подати щодо інциденту рапорт протестовому комітетові для вживання подальших заходів. Якщо на судно накладено покарання за пунктом Q4.1(f) за невиконання накладеного на нього перед тим покарання, або за неправильне виконання ним того покарання, то відтак це первинне покарання скасовується.
- Q4.2**
- (a) Судно має а ні огинати, а ні проминати будь який знак з його неналежного боку. Якщо воно так вдіє, то воно може виправити свою помилку у спосіб, що його зазначено у правилі 28.1, але тільки у разі воно зробить це ще перед тим, як обігне, або проміне наступний знак, або фінішує.
 - (b) Якщо судно порушить пункт Q4.2(a), і не виправить свою помилку перед тим, як обігне, або проміне наступний знак, або фінішує, ампайр може дискваліфікувати його за пунктом Q3.1(c).
- Q4.3** Якщо на підставі або своїх власних спостережень, або сповіщення, отриманого з будь якого джерела, ампайр вирішить, що судно імовірно порушило правило інше, ніж пункти Q3.2 або Q4.2(a) цієї інструкції, чи ж правило, що його зазначено у пункті Q2.1, то він може подати рапорт протестовому комітетові аби той діяв за правилом 60.3. Проте, ампайр має не сповіщати протестовий комітет про вірогідне порушення правила 14, якщо тільки не буде наявним пошкодження матчастини, чи травмування людини.
- Q5 ПРОТЕСТИ, ЗВЕРНЕННЯ ПРО ВІДШКОДУВАННЯ, АБО ПРО ПОВТОРНЕ СЛУХАННЯ; АПЕЛЮВАННЯ; ПОРУШЕННЯ ІНШИХ СПРАВ**
- Q5.1** Жодної справи будь якого кшталту не може бути порушено щодо дій, або відсутності дій ампайра.
- Q5.2** Судно не може наводити у якості підстави для апеляції неналежність дій, помилку, або рішення ампайрів, чи протестового комітету. У правилі 66 третє речення замінено на: "*Сторона* у слуханні не має права звертатися про повторне слухання".
- Q5.3**
- (a) Протести і звернення про відшкодування не обов'язково мають бути письмовими.
 - (b) Протестовий комітет може збирати свідчення і проводити слухання в будь який спосіб, який вважатиме за прийнятний, і може усно оголошувати свої рішення.
 - (c) Якщо протестовий комітет вирішить, що порушення правила не мало значного впливу на результат перегонів, то він може накласти залікове покарання в очках, або у частині очок, або владнати справу в інший спосіб, який вважатиме справедливим щодо всіх причетних суден, у тому числі і не накладати жодних покарань.
- Q5.4** Перегоновий комітет не може протестувати на судно.
- Q5.5** Вимірювальний комітет змагань, або, якщо такого не призначено, то вимірювач, або інспектор щодо контролю за спорядженням цих змагань може опротестувати судно, за звинуваченням у порушенні правил щодо вимірювання, або правил 43.1(a), чи 43.1(b).
- Q5.6** Протестовий комітет може опротестувати судно, за правилом 60.3. Проте, це не може бути протестом за порушення судном пунктів Q3.2 або Q4.2(a) цієї інструкції, правила, із числа зазначених у п. Q2.1, або правила 14, якщо тільки не мало місце пошкодження матчастини, або травмування людини.