

## ДОПОВНЕННЯ Q ПЕРЕГОНИ ФЛОТУ, ЯКІ СУДЯТЬ АМПАЙРИ

За правилом 86.2 і Статутним положенням 28.1.3 ISAF запровадила з 21 січня 2013 і доки його не буде змінено, застосування цього доповнення до вітрильницької інструкції для перегонів флоту, які судять ампаїри, в останніх перегонах будь якої з серій в Олімпійських класах на змаганнях ступня Чемпіонатів Світу, змаганнях ступнів 1 і С1 та Кубку Світу ISAF. 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 пунктами вітрильницької інструкції цього додатку тільки у такому разі, коли про це зазначено у положенні про перегони, а сам додаток включено до вітрильницької інструкції.

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

**У разі друкування Додатку Q у складі вітрильницької інструкції, цей і три попередні абзаци мають бути опущені. Нічого із того, що міститься нижче, не може бути а ні зміненим, а ні вилученим.**

Цей додаток схвалено ISAF відповідно до правила 86.2 і статутного положення ISAF 28.1.3.

**Версія: Січень 21, 2013**

Відмітками на бережках означено зміни щодо попередніх версій.

Ця вітрильницька інструкція змінює визначення Належний курс та правила 20, 28.2, 44, 60, 61, 62, 63, 64.1, 65, 66, 70, 78.3, а також B5.

### 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) Додайте до визначення Належний курс: "Судно, яке виконує покарання, або маневрує для виконання покарання, не є таким, що вітрилить *належним курсом*".
- (b) Коли застосовується правило 20, 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(b) вітродошок не стосується.

#### 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 однообертове покарання".
- (b) Для дошок однообертним покаранням є виконання одного оберту 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 B5 – вилучено.
- (e) Правила 62.1(a), (b) і (d) – вилучені. Для надання відшкодування у перегонах, де застосовується це доповнення, не може бути зроблено жодних змін залікового стану судна у попередніх перегонах.
- (f) Правило 64.1(a) змінено так, що виправдання судна може бути застосоване ампаїрами без слухання і цей пункт переважає будь який інший пункт цього доповнення, який йому суперечить.
- (g) Правила від P1 до P4 – не застосовуються.

### Q2 ПРОТЕСТИ СУДЕН І ЇХНІ ЗВЕРНЕННЯ ПРО ВІДШКОДУВАННЯ

#### Q2.1

Під час перегонів судно, може протестувати проти іншого судна стосовно будь якого правила Частини 2 за винятком правила 14, але тільки щодо інциденту, учасником якого воно було, або ж щодо порушення правил 31 або 42. Для цього з нього мають вигукнути: "Протест" і так, аби впадало у вічі, звести червоного прапора, за першої слушної для кожної з цих вимог можливості. Прапор має бути прибралим перед, або за першої слушної 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, яке протестує за пунктом Q2.1, не має права на слухання. Замість того, судно-учасник інциденту, може визнати порушення, негайно виконавши однообертове покарання 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** Біля фінішної лінії перегоновий комітет має сповіщати змагунів про фінішне місце або аббревіатуру залікового стану кожного з суден. Після того, як це буде зроблено для всіх суден, перегоновий комітет має негайно знести прапор В у супроводі одного звукового сигналу. Через дві хвилини прапор В має прибиратися у супроводі одного звукового сигналу.
- Q2.4** Судно, яке має намір:
- (a) протестувати проти іншого судна стосовно правила, яке не є пунктом Q3.2 або Q4.2(a), 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 тим, або протягом часу, коли піднесено прапор В. Це саме часове обмеження стосується протестів за пунктами Q5.4 і Q5.5. Протестовий комітет може подовжити часове обмеження, 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: "Покарання накладено, чи залишається невиконаним." Ампайр має окликом, чи сигналом визначити кожне з таких суден.
  - (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 однообертове покарання так, як описано у правилі 44.2.
  - (b) Судно, що його дискваліфіковано за пунктом Q3.1(c), має негайно залишити район дистанції.
- Q4** **ПОКАРАННЯ І ПРОТЕСТИ ЗАПОЧАТКОВАНІ АМПАЙРОМ; ОГІНАННЯ, АБО ПРОМИНАННЯ ЗНАКІВ**
- Q4.1** Якщо судно:
- (a) порушує правило 31 і не виконує покарання,
  - (b) порушує правило 42,
  - (c) по за те, що виконує покарання, набуває переваги,
  - (d) навмисне порушує правило,
  - (e) вчиняє порушення порядності або
  - (f) ухиляється від додержання вимог пункту Q3.2 або від виконання покарання, призначеного ампайром, ампайр може накласти на нього покарання без протесту з боку іншого судна. Ампайр може накласти одне, або й більше, однооберткових покарань, які мають виконуватись так, як описано у правилі 44.2, подаючи про кожне з них окремий сигнал за пунктом Q3.1(b), або дискваліфікувати судно 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 неналежного боку. Якщо воно так вчинить, то воно може виправити свою помилку у спосіб, що його зазначено у правилі 28.2, але тільки у разі воно зробить це ще перед тим, як обігне, або промине наступний знак, або ж перед тим, як фінішує.
  - (b) Якщо судно порушить пункт Q4.2(a), і не виправить свою помилку перед тим, як обігне, або промине наступний знак, або ж перед тим, як фінішує, ампайр може дискваліфікувати його за пунктом Q3.1(c).
- Q4.3** Якщо на підставі або своїх власних спостережень, або на підставі сповіщення, отриманого з будь якого джерела, ампайр вирішить, що судно імовірно порушило правило інше, ніж пункти Q3.2 або Q4.2(a), 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 у письмовій формі.
  - (b) Протестовий комітет може збирати свідчення і проводити слухання в будь який спосіб, який вважатиме за прийнятний, і може оголошувати свої рішення усно.
  - (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, якщо тільки протест не є наслідком рапорту за правилами 43.1(c), або 78.3.
- Q5.5** 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 ж правила 14, якщо тільки не мало місце пошкодження матчастини, або травмування людини.