

ДОПОВНЕННЯ Q (до VI)

ПЕРЕГОНИ ФЛОТУ, ЯКІ СУДЯТЬ АМПАЙРИ

За правилом 86.2 і статутним положенням 31.1.3, ISAF ухвалила застосовувати цю вітрильницьку інструкцію, у вигляді доповнення до вітрильницької інструкції на змаганнях рівня Чемпіонатів Світу, рівня 1 і рівня C1 2007 року, та на Міжнародній регаті в Кінгдао, для перегонів флоту, який судять ампайри, в останніх перегонах будь якої серії для Олімпійських класів. Наполегливо рекомендується застосування цього доповнення також і на схожих із зазначеними змаганнях. Це можна здійснювати за правилом 86.3, у разі Національна повноважна організація приписує дозвіл змінювати правила для їх вдосконалення. Візьміть до уваги те, що вона може вимагати і погодження з нею таких змін (примітка перекладача: в Україні припис ВФУ до правила 86.3). ISAF звертається з тим, аби у кожному разі застосування цього доповнення, існував з нею зворотній зв'язок, що мало б сприяти подальшому вдосконаленню системи.

Перегони можна проводити за цим доповненням до вітрильницької інструкції тільки тоді, коли так зазначено у положенні про перегони, а це доповнення міститься у самій вітрильницькій інструкції.

Це доповнення рекомендовано до застосування у перегонах, де за присутності ампайрів змагаються біля десяти суден-монотипів. На кожні три-чотири судна, що змагаються у перегонах флоту, має бути наявним принаймні один катер ампайрів.

Ця вітрильницька інструкція змінює визначення Фініш і правила 19.1, 31.2, 44.1, 44.2, 60, 61, 62, 63, 65, 66, а також B2.1(c).

Q1 ЗМІНИ ПРАВИЛ ПЕРЕГОНІВ**Q1.1 Зміни Визначень і правил Частини 2**

- (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) Коли застосовується правило 19.1, то оклики мають доповнюватися наступними сигналами рукою:
 - (1) для "Рум ту тек" ("Місце для повороту оверштаг") повторні і чіткі вказування у навітряний бік; та
 - (2) для "Ю тек" ("Повертайте") повторні і чіткі вказування на судно з вимахом рукою у навітряний бік.

Цей пункт для вітродошок не застосовується.

Q1.2 Зміни правил, які стосуються протестів і виправдовувань

- (a) Правило 60.1(a) замінено на: "судно може протестувати проти іншого судна, або звертатися про відшкодування, за умови дотримання пунктів інструкції: Q2.1, Q2.3, Q5.1, Q5.2 і Q5.3".
- (b) Третє речення із правила 61.1(a) і повний текст правила 61.1(a)(2) - вилучено.
- (c) Судно, яке у перегонах імовірно порушило правило Частини 2 (якщо тільки це не таке порушення правила 14, яке призвело до пошкодження, або травми), або правило 31.1,

може, поставши якомога скоріше після інциденту напевне осторонь від інших суден, прийняти покарання, що його зазначено далі:

- (1) Перед його сигналом стартування, або у разі його належний курс є проти вітру, судно має негайно скрутити поворот фордевінд і якомога скоріше за розумною можливістю привестися на курс щільний бейдевінд. Проте, вітродошки мають тільки негайно двічі повернути оверштаг.
- (2) У разі ж його належний курс є за вітром, воно має негайно скрутити поворот оверштаг і якомога скоріше за розумною можливістю увалитися на курс за вітром. Проте вітродошки мають тільки негайно двічі повернути фордевінд.

Якщо судно виконує покарання на, або поблизу від фінішної лінії, то воно мусить перед тим, як фінішувати, провітрити повністю на бік дистанції від лінії.

Q2 ПРОТЕСТИ СУДЕН І ЇХ ЗВЕРНЕННЯ ПРО ВІДШКОДУВАННЯ

Q2.1 У перебігу перегонів судно може протестувати на інше судно стосовно правила Частини 2, за винятком правила 14, але тільки щодо інциденту, учасником якого воно було, або стосовно правила 31.1. Для цього з нього мають вигукнути: "Протест" і так, аби впадало у вічі, піднести червоний прапор; і те, і інше, має бути зроблене за першої слушної можливості. Прапор має бути прибраним перед тим, або за першої слушної можливості одразу після того, як опротестоване судно виконає покарання, або після сигналу про рішення ампайрів. Але ж від вітродошок не вимагається підносити червоний прапор.

Q2.2 Судно, яке протестує за пунктом Q2.1 не має права на слухання. Замість того, судно, яке є учасником інциденту, може визнати порушення, прийнявши покарання за пунктом Q1.2(c). Якщо жодне із суден не виконує покарання, ампайр може подати сигнал про своє рішення за пунктом Q3.1.

Q2.3 Якомога скоріше після того, як останнє судно у перегонах фінішує, перегоновий комітет має піднести прапор В у супроводі одного звукового сигналу, а через дві хвилини після цього прибрати його у супроводі одного звукового сигналу. Якщо судно не стартувало, або не додержало вимог правил 30.2 або 30.3, перегоновий комітет має також виставити вітрильне число цього судна і аббревіатуру за правилом A11. Протягом часу, коли прапор В є піднесеним, з судна можна окликом сповістити перегоновий комітет про:

- (a) протестування на інше судно щодо звинувачення його у порушенні, яке не стосується пунктів Q3.2 чи Q4.2(a), або ж правила, що його зазначено у пункті Q2.1, та протестування щодо правила 14, але тільки у разі наявності пошкодження, або травми. Або,
- (b) звернення про відшкодування.

Q3 СИГНАЛИ АМПАЙРІВ І ПОКАРАННЯ

Q3.1 Ампайр має сигналізувати про своє рішення наступним чином:

- (a) Зелений, або біло-зелений прапор з одним довгим звуковим сигналом означає: "Жодних покарань".
- (b) Червоний прапор з одним довгим звуковим сигналом означає: "На одне, чи на кілька суден накладено покарання". Ампайр має голосом, чи сигналом, сповістити кожне із суден, що покарання накладено на це судно. .
- (c) Чорний прапор з одним довгим звуковим сигналом означає: "Судно дискваліфіковано". Ампайр має голосом, чи сигналом, сповістити дискваліфіковане судно, що сигнал стосується саме його.

Q3.2 Судно, на яке накладено покарання за правилом Q3.1(b), має, поставши якомога скоріше після інциденту напевне осторонь від інших суден, прийняти покарання, зробивши один оберт, який включає один поворот оверштаг і один поворот фордевінд; але ж вітродошки мають робити оберт за правилом B2.1(c). Якщо судно виконує покарання на, або поблизу, фінішної лінії, то воно мусить перед тим, як фінішувати, провітрити повністю на бік дистанції від лінії. Судно, що його дискваліфіковано за пунктом Q3.1(c), має негайно залишити район дистанції.

Q4 ПОКАРАННЯ, ЯКІ НАКЛАДАЮТЬСЯ АМПАЙРАМИ**Q4.1** Якщо судно:

- (a) порушує правило 31.1 і не виконує покарання,
- (b) набуває переваги, по за те, що виконує покарання,
- (c) припускається порушень порядності, або
- (d) не виконує вимог пункту Q3.2, або покарання, накладеного на нього ампаиром,

то ампаир може накласти на нього покарання без протестування з боку іншого судна. Ампаир може накласти покарання одним, чи кількома обертами, кожний з яких включає по одному повороту оверштаг і одному повороту фордевінд, просигналізувавши про це піднесенням червоного прапора і окликнувши відповідне судно, або дискваліфікувати його за пунктом Q3.1(c), або ж сповістити протестовий комітет для подальших дій.

- Q4.2** (a) Судно має не огинати, або не проминати знак з неправильної сторони. Якщо воно припуститься такого порушення, то може виправити свою помилку у спосіб, зазначений у правилі 28.1, але тільки у такому разі, коли воно зробить це ще перед тим, як обігне, чи промине наступний знак, або ж перед тим, як фінішує.
- (b) Якщо судно порушить пункт Q4.2(a) і не вдається до виправлення своєї помилки ще перед огинанням, чи проминанням, наступного знака, або фінішуванням, то ампаир, може дискваліфікувати це судно відповідно до пункту Q3.1(c).

- Q4.3** Ампаир, який дійде рішення, яке спирається на його власне спостереження, або на відомості, отримані з будь якого джерела, що судно вірогідно порушило правило, інше, ніж пункти VI Q3.2 or Q4.2(a), або правило, не зазначене у пункті Q2.1, то він може сповістити перегоновий комітет, аби той діяв за правилом 60.3. Проте, він має не сповіщати про звинувачення у порушенні правила 14, якщо не є наявними а ні пошкодження, а ні травми.

Q5 ЗВЕРНЕННЯ ПРО ВІДШКОДУВАННЯ АБО ПОВТОРНЕ СЛУХАННЯ; АПЕЛЮВАННЯ; ІНШІ ДІЇ

- Q5.1** Жодних розглядів будь якого кшталту не може відбуватися щодо дій, або їх відсутності з боку ампаира, якщо тільки його дії не є такими, про які йдеться у пункті Q5.2. На судні, з якого мають намір звернутися про відшкодування через обставини, які мали місце ще перед тим, як судно фінішувало, або зійшло, має бути піднесено червоний прапор, як тільки стало відомо про ці обставини, то якнайскоріше за можливістю, але не пізніше, ніж через дві хвилини після його фінішування, або сходження. Судно має залишати прапор піднесеним, допоки, після його фінішування, або сходження, не буде сповіщено ампаирів.

- Q5.2** Звернення судна про відшкодування не може мати за підставу те, що дії будь яких офіційних суден, або гелікоптерів, були неналежними. Протестовий комітет може вирішити провести обговорення щодо відшкодування, якщо він вважатиме, що гелікоптер, або ж офіційне судно, яким може бути і катер ампаирів, істотно стало на заваді судну, що змагалось.

- Q5.3** Звернення судна про відшкодування, чи апеляція, не можуть мати за підставу звинувачення у неналежних діях, похибках, або рішеннях ампаирів, чи протестового комітету. Третє речення у правилі 66 замінено на: "Сторона у слуханні не може звертатися про повторне слухання".

- Q5.4** (a) Не вимагається, аби протести і звернення про відшкодування були у письмовому вигляді.
- (b) Протестовий комітет може збирати свідчення і проводити слухання у будь який спосіб, що він його завважить за прийнятний, і може оголошувати свої рішення усно.

- Q5.5** Перегоновий комітет має не протестувати проти судна, але ж має негайно сповістити протестовий комітет щодо будь яких протестів, чи звернень про відшкодування, за пунктом Q2.3 VI.

- Q5.6** Протестовий комітет має не протестувати проти судна щодо порушення пунктів VI Q3.2 або Q4.2(a), правил, зазначених у пункті Q2.1, або ж щодо правила 14, якщо не є наявними пошкодження, або травми.