

МІЖНАРОДНА ВІТРИЛЬНИЦЬКА ФЕДЕРАЦІЯ

НАСТАНОВИ ЩОДО ПОЛІТИКИ ISAF ЗА ПРОВЕДЕННЯ ПЕРЕГОНІВ В ОЛІМПІЙСЬКОМУ ВІТРИЛЬНИЦТВІ І У ЗМАГАННЯХ ПІД ЕГІДОЮ ISAF

(ТЕКСТ АДАПТОВАНИЙ ДО ПОТРЕБ ВФУ)

Переклад з англійської і редакція С.Машовця*

КИЇВ

БЕРЕЗЕНЬ 2011-03-17

НАСТАНОВИ ЩОДО ПОЛІТИКИ ISAF ЗА ПРОВЕДЕННЯ ПЕРЕГОНІВ В ОЛІМПІЙСЬКОМУ ВІТРИЛЬНИЦТВІ І У ЗМАГАННЯХ ПІД ЕГІДОЮ ISAF^{1 2}

Березень 2011

Рекомендовано ISAF для застосування на всіх головних змаганнях з перегонів флоту³.

Переклад з англійської і редакція С.Машовця*

Версія Березня 2011

Текст, адаптований для застосування на Всеукраїнських змаганнях ВФУ

Рекомендовано у разі застосування цих настанов, вивішувати їх на Дошці офіційних повідомлень.

Ці настанови складено на підставі:

- Посібника ISAF щодо організації і проведення перегонів;
- Рішення Конференції ISAF з безпосереднього проведення перегонів (Саутгемптон Березень 2006);
- Книги запитань та відповідей ISAF (ISAF Q&A Service);
- Поточних настанов і політики (що застосовувалися дотепер);
- Рекомендацій класів; та
- Рішень виконкому ISAF (лютий 2007)

Візьміть, будь ласка, до уваги, що ці настанови є для тих, хто проводить змагання, спрямовуючим документом. Недодержання цих рекомендацій не може бути підставою для звернення про відшкодування.

1. Визначення

- 1.1 **Суддя-керівник від ВФУ – представник ВФУ на перегонах (Перегоновий офіцер ISAF)**
Національний суддя-керівник перегонів, якого призначено ВФУ на певні змагання, з покладанням на нього обов'язків і повноважень, що їх викладено у Доповненні 2.
- 1.2 **Головний керівник перегонів –** (Голова перегонового комітету) – Національний суддя-керівник перегонів, який відповідає за проведення перегонів на всіх районах дистанцій.
- 1.3 **Старший суддя-керівник перегонів на дистанції –** Суддя-керівник перегонів, призначений Повноважним організатором. Старший керівник перегонів на дистанції (Голова суддівської бригади на певній дистанції) є особою, яка відповідає за управління бригадою, що організовує і проводить перегони.
- 1.4 **Суддівська бригада для проведення перегонів –** Головний керівник перегонів, Судді-керівники від ВФУ, Судді-керівники перегонів на дистанції і всі добровільно працюючі, які беруть участь у проведенні перегонів.
- 1.5 У Доповненні 1 окреслено обов'язки і повноваження Головного керівника перегонів – (Голови перегонового комітету), Судді-керівника від ВФУ і суддів-керівників перегонів на дистанціях.
- 1.6 Вираз "має" означає, що від особи (бригади) очікуються певні дії, чи поведінка.

2. Часові проміжки/відлік часу/зміни у розкладі

- 2.1 Час має братися за GPS.
- 2.2 Старти мають не відкладатися через учасників, які не встигають бути вчасно у районі старту, але які були б встигли, якби сумлінно ставились до цієї справи.

¹ Для України: Включно з усіма Всеукраїнськими змаганнями, які є рейтинговими і на які призначається Спортивний інспектор ВФУ.

² Для України: Якщо на кожну з дистанцій призначено тільки по одному Судді-керівнику від ВФУ, то Спортивний інспектор після погодження з керівництвом ВФУ може за необхідністю брати участь у процедурах, які описано у параграфах 5 і 16 та виконувати обов'язки на суддівському катері зовнішнього кінця стартової і, відповідно, фінішної лінії.

- 2.3 Аби перед перегонами, які очікуються невдовзі, привести судна до стану готовності, має бути на штоках, якими означається стартова лінія, принаймні за чотири хвилини перед попереджувальним сигналом піднесено оранжевий/і прапор/и (у супроводі одного звукового сигналу).
- 2.4 Оранжевий/і прапор/и на штоку/ах, якими означається стартова лінія, мають прибиратися (без звукового сигналу), коли суддівська бригада вирішить, що попереджувальний сигнал для наступних перегонів, які слідуватимуть одні за одними по черзі, вона подаватиме уже не негайно (зазвичай "негайно" означає "у межах п'яти хвилин після попереднього старту").
- 2.5 Суддівські бригади мають використовувати дні уповні, якщо це буде необхідно для виконання програми. Перенос (відстрочення) перегонів на наступний день має узгоджене щодо різних дистанцій.
- 2.6 Жодні перегони не можуть проводитися раніше, ніж заплановано за розкладом.

3. Рішення щодо проведення перегонів

- 3.1 Перегони, якщо вітрові умови відповідають встановленим цією настановою нормам, мають починатися в той час, що його заплановано за розкладом. Очікування "кращих" вітрових умов не є справедливим і цього треба уникати.
- 3.2 Суддівська бригада на дистанції має не очікувати, поки вітер "встановиться", чи "стабілізується". Яхтсмени можуть змагатися і за умов "заходистого" вітру.
- 3.3 Старт можна відкласти, якщо очікується зміна напрямку генерального вітру, що відповідає відомим характеристикам вітрових змін, або ж про зміну стало відомо з інших джерел, яким можна довіряти (скажімо, морський бриз встановиться тоді, як досягне певного напрямку). У іншому разі суддівська бригада має давати старт перегонам; захід вітру може і не відбутися, дистанцію можна буде підправити, або й захід прийде тоді, як перегони вже завершаться.
- 3.4 Вітер має вимірюватись на судні, яке є у вільному дрейфі*.
- 3.5 Перегони мають не розпочинатися за вітру, слабшого, ніж 4 вузли (6 вузлів для дощок), який встановився по всій акваторії дистанції. У разі наявності у районі дистанції сильної течії цей граничний показник швидкості вітру може бути підвищено.
- 3.6 Перегони мають не розпочинатися за вітру, більшого, ніж 25 вузлів. Якщо перегони розпочато, а швидкість вітру підвищилася за 25 вузлів, то перегони, якщо тільки це не буде небезпечно для життів учасників, можуть тривати далі. За важкого стану моря, та/чи за умов шквального, рвучкого, вітру, для класів 49er і Зірковий вказані вище показники мають бути зменшені на яких 2-5 вузлів. Ці числові обмеження можуть мінятися залежно від стану моря, наявності течій і раптових змін швидкості вітру.

4. Рішення щодо проведення перегонів з віндсерфінгу

- 4.1 У разі швидкість вітру перевищує 12 вузлів, суддівська бригада може застосовувати слалом безпосередньо перед фінішем. Якщо застосовується слалом, то планований час для цього відрізка дистанції має бути 2 хвилини.
- 4.2 За відсутності умов для глісирування, або сумніву щодо їх наявності, має відбуватися не більше двох перегонів за день. Треті перегони дня можна проводити тільки у разі, якщо двоє попередніх перегонів дня відбулися за наявності умов для глісирування, або ж останні з двох попередніх перегонів дня відбулися за наявності умов для глісирування і ці умови продовжують стабільно зберігатися аж до старту третіх перегонів.

4.3 Періоди відпочинку:

У разі проведення перегонів одних за одними поспіль:

- (a) За відсутності умов для глісирування, або сумніву щодо їх наявності, мінімальний інтервал між закриттям фінішу і новим попереджувальним сигналом для того ж самого флоту/підгрупи має бути тривалістю приблизно 25 хвилин.
- (b) За наявності умов для глісирування цей проміжок часу може бути скорочений до 20 хвилин.
- (c) Якщо двоє перегонів було проведено одні за одними поспіль, то рекомендовано, аби відпочинок змагунів має тривати приблизно одну годину на березі (від моменту фінішування останньої дошки у других перегонах флоту/групи) і до моменту попереджувального сигналу для третіх перегонів цього ж флоту/групи.

* Далі вітер, виміряний у такий спосіб, іменуватиметься як "ходовий вітер"

На прийняття рішення щодо відпочинку на березі і його тривалості може впливати можливість скористатися з тренерських і обслуговуючих катерів, наявність інших сприятливих умов, таких, як, скажімо, відстань до берега і т. ін.

5. Спостереження за лінією/відлік часу/сигнали/реєстраційні записи

- 5.1 Для спостереження за лінією на кожному з її кінців мають знаходитися суддя-керівник від ВФУ та ще один із членів суддівської бригади.
- 5.2 Кожний зі спостерігачів за лінією має користуватися ручним записуючим приладом (диктофоном), і вести безупинний запис від моменту за 90 секунд перед сигналом стартування і до моменту після старту, коли запис уже не являтиме інтересу. Зауваження щодо будь чого, що являє собою інтерес (як то: судна, що наближаються впритул до лінії, скупчення суден і т. ін), мають фігурувати у записах.
- 5.3 У разі застосування стрічкових касет, вони мають бути замаркіровані і зберігатися до повного завершення регати. Якщо ж користуються цифровими записуючими пристроями, то записи кожного дня мають зберігатися і бути індексованими для спрощення їх відшукування.
- 5.4 Індивідуальний відклик має включати, як прапор X, так і звуковий сигнал. Обидва сигнали мають бути подані якнайскоріше за можливістю після сигналу стартування. За будь яких умов сигнал індивідуального відклику не може подаватися пізніше, ніж через п'ять секунд після сигналу стартування.
- 5.5 Суддівська бригада не може подавати сигнал загального відклику після того, як було подано сигнал індивідуального відклику.
Перегоновий офіцер ISAF (Суддя-інспектор ВФУ) лівого кінця лінії має негайно після сигналу стартування зв'язатися по радіо, чи по мобільному телефону, з перегоновим офіцером ISAF, який є на стартовому (сигнальному) судні, і надати йому кількість ідентифікованих, як OCS (НБД) суден, плюс кількість тих суден, що вважаються OCS (НБД), або BFD (ЧПД).
- 5.6 Учасники, та їхні тренери, можуть прослухувати стартові записи щодо OCS (НБД) чи BFD (ЧПД). Час і місце таких прослуховувань кожного дня має вивішуватися на дошці офіційних повідомлень.

6. Сповіщення тих, хто є OCS (НБД),

- 6.1 Суддівська бригада має прикласти усі зусилля, аби визначити всі судна, які опинилися OCS (НБД). Суддівська бригада має не допускати, аби відбувалися перегони, у разі точно відомо, що на боці дистанції зарано були судна, яких не ідентифікували.
- 6.2 Якщо суддівська бригада є певною того, що всі судна, які були зарано на боці дистанції, ідентифіковані, то належить подати сигнал індивідуального відклику.
- 6.3 Якщо у вітрильницькій інструкції зазначено, що на першому знаку будуть сповіщатися всі судна, які були визначені як OCS (НБД), або BFD (ЧПД), то суддівська бригада, якщо це є можливим, має так і чинити. Якщо ж такі дії можуть стати на заваді іншим суднам, то суддівська бригада може сповіщати судна, що були OCS (НБД), або BFD (ЧПД), трохи згодом у процесі перегонів.

7. Відстрочення перегонів під час стартової процедури:

- 7.1 У разі наявності зовнішніх факторів, які можуть позбавити судна рівних можливостей взяти хороший старт, суддівська бригада має відстрочити перегони під час стартової процедури.
- 7.2 Якщо через захід вітру на 10, чи більше, градусів, або і через іншу причину, судна зіб'ються біля одного з кінців лінії, суддівська бригада має відстрочити перегони.
- 7.3 Якщо захід вітру трапиться перед сигналом стартування, - навіть на останній хвилині перед стартом – і зросте ризик того, що доведеться давати сигнал загального відклику, треба приймати рішення про відстрочення.
- 7.4 Якщо розташування суден на стартовій лінії свідчить про те, що у перегонців існує уявлення, що лінію встановлено з перекосом, то треба приймати рішення про відстрочення.
- 7.5 Якщо тільки це є можливим, то суддівська бригада має за таких обставин краще подавати навіть дуже пізній сигнал про відстрочення, ніж індивідуальний, чи загальний відклик.

7.6 Суддівська бригада має також приймати рішення про відстрочення старту за наявності наступних причин: сповзання знака, істотної помилки у відліку часу, або сигналах, появи чужого судна, яке перетинає курс суден, що змагаються, невідповідної довжини стартової лінії, або її кута стосовно напрямку вітру і т. ін.

7.7 За відстрочення, яке суддівською бригадою передбачається довшим за п'ять хвилин, оранжеві прапори мають прибиратися (без звукового сигналу), а відтак знов підноситися (з одним звуковим сигналом принаймні за чотири хвилини перед попереджувальним сигналом).

8. Загальний відклик

8.1 У разі наявності будь-яких проблем щодо лінії (довжина, кут до напрямку вітру і т. ін.) замість сигналу загального відклику, можна подавати сигнал відстрочення навіть на останніх секундах перед стартом.

8.2 У випадку, коли похибка перегонного комітету з'ясувалася тільки після сигналу стартування (скажімо, відлік часу), суддівська бригада може припинити перегони (прапор N). За таких обставин суддівська бригада має не подавати сигналу загальний відклик.

8.3 Якщо суддівська бригада не є певною того, що всі судна, які були зарано на боці дистанції (або порушили правило 30.3), ідентифіковані, то належить подати сигнал загального відклику

9. Стартові покарання (прапори I (Індія) і Z (зулу), Чорний прапор)

9.1 Прапори I (Індія) (правило 30.1) та Z (зулу) (правило 30.2) мають не застосовуватися.

9.2 Перша спроба дати старт має бути завжди тільки з прапором Р (Папа).

9.3 Після першої спроби суддівська бригада, має, якщо потрібно, виправити стартову лінію і зробити другу спробу із застосуванням прапору Р (Папа). тільки у разі керівники перегонів певні того, що лінію встановлено правильно, перегонний комітет має для другої і наступних спроб застосовувати чорний прапор.

9.4 Якщо суддівська бригада є певною того, що сигнал загального відклику не був спричинений тим, як встановлено лінію, то вона має застосовувати Чорний прапор для кожної наступної спроби (в тому числі і для старту перегонів, яких було припинено).

9.5 Найважливішим принципом, якому має слідувати суддівська бригада, є те, аби чорний прапор застосовувався тільки тоді, коли загальні відклики було спричинено діями самих учасників, а не діями суддівської бригади.

9.6 За застосування Чорного прапора суддівська бригада має зробити все можливе, аби подати сигнал припинення у разі наявності будь яких проблем щодо того, як встановлено стартову лінію.

10. Скорочення дистанції

10.1 У вітрильницькій інструкції не може вказуватися скорочена дистанція, яка застосовуватиметься за прапором S.

10.2 Скоротити відрізок, навіть останній відрізок, можна застосувавши знак мінус, як зазначено у правилі 33.

11. Припинення

11.1 У разі сильного заходу вітру (більше, ніж на 25 градусів), або повного "скисання" вітру, на першій половині першого відрізка дистанції – перегони можуть бути припинені. Якщо цей етап уже провітрилено, то суддівська бригада має, у разі наявності можливостей для того, аби пристосуватися до зміни вітрових умов.

11.2 Пропажа вітру – суддівська бригада може припинити перегони, якщо лідируюче судно не буде спроможним, навіть за появи нового вітру, завершити провітрилення дистанції до закінчення загального обмеженого часу. Треба зважати на те, чи може новий вітер забезпечити вчасне фінішування. Чим більшу частину дистанції провітрилено, тим менш справедливим буде припинення перегонів.

11.3 Суддівська бригада може припинити перегони, якщо новими вітровими умовами флот буде вивернуто на зворот.

- 11.4 Посилення вітру; небезпека для життя – у разі постання умов небезпечних для життя, суддівська бригада має припинити перегони. Має братися до уваги, яку кількість суден може бути використано у ролі рятувальних (окрім тих, що є рятувальними за призначенням). Рішення має також спиратися на те, чи перевищує швидкість вітру чинні обмеження.
- 11.5 Незвичайні ситуації, за яких перегони постають несправедливими – таке може трапитися, коли з'являється зовнішня причина, яка може впливати на справедливість проведення перегонів. Суддівська бригада має зробити все можливе, аби запобігти перетинання курсів суден-учасників з чужими суднами. Суддівська бригада має приймати рішення про припинення перегонів якщо завважить, що якесь зовнішнє втручання призводить до того, що перегони постають несправедливими.
- 11.6 Сильні заходи вітру, що повторюються, – за таких умов суддівська бригада може бути неспроможною на досить швидке встановлення дистанції, придатної для того, аби перегони відбувалися за встановленими стандартами. За такої ситуації перегони можуть бути припинені.
- 11.7 Для змагань на вітродошках: Якщо пампінг постає головним способом просування, то перегони мають бути припинені.
- 11.8 За "медалрейсових" перегонів, коли відшкодування не є можливим, суддівська бригада має припиняти перегони, якщо пересвідчиться у тому, що або її власні дії, або втручання чужого судна вплинули на справедливість спортивної боротьби у перегонах.
- 12. Переставляння дистанції відповідно до нової швидкості вітру або його нового напрямку**
- 12.1 Зміна напрямку вітру
- (a) У разі заходу вітру на 10° або менше, дистанцію переставляти не треба, якщо тільки немає необхідності підправляти її відповідно до наявної течії, або для того, аби був відрізок чистого галфвінду.
 - (b) Між 10° і 15° треба вирішувати питання щодо приведення дистанції у відповідність до нових вітрових умов, але ж тільки у разі суддівська бригада є певною того, що зміна має зберегтися.
 - (c) У разі захід є більшим, ніж на 15° , суддівська бригада має докладати зусиль, аби переставити дистанцію відповідно до нового вітру.
 - (d) У разі захід є більшим, ніж на 45° , суддівська бригада має оцінити, чи є цей захід сталим, і наскільки він впливає на перегони. За таких обставин перегоновий комітет може або переставити дистанцію, або припинити перегони.
 - (e) Сильні заходи вітру, які часто повторюються – за таких умов суддівська бригада може постати неспроможною встановити досить швидко дистанцію, яка б відповідала проведенню перегонів за встановленими стандартами. Перегони можуть бути припинені.
 - (f) Зміни швидкості течії, або зміни щодо кута напрямку течії стосовно напрямку вітру можуть бути підставою для відхилень від цих настанов.
- 12.2 Зміни швидкості вітру, або течії
- (a) Зміни довжин відрізків мають бути не меншими, ніж на 50% і не більшими, ніж на 150% первинної довжини відрізка.
 - (b) Можна сигналізувати про зміни довжин відрізків, що приводять дистанцію у відповідність до змін швидкостей вітру, або течії.

- (с) Зміни щодо характеристик течії можуть бути підставою для відхилень від цих настанов.

13. Правило 42 – його "Вимикання" і "Поновлення"

- 13.1 Сигнали у правилах класів змінено вітрильницькою інструкцією, а саме: прапор О (Оскар) означає "вимикання" правила 42, а прапор R (Ромео) означає "поновлення" дії правила 42.
- 13.2 Обмежувальні швидкості вітру мають братися із правил відповідних класів (за чинними наразі 8 вузлів для класу 470 і 10 вузлів для класу Фінн).
- 13.3 Аби уникнути постійного "вимикання" і "поновлення" дії правила 42, суддівська бригада має упевнитися в тому, що посилення, чи послаблення вітру має тенденцію до того, аби стабілізуватися на всій акваторії дистанції.
- 13.4 Суддівська бригада має завчасно поінформувати членів журі, які працюють на дистанції, про подання відповідного сигналу.

14. Дистанції

- 14.1 Довжину дистанції має бути обрано таку, аби надати гарну можливість першим суднам у кожному з флотів провітрити дистанцію у межах планованого часу перегонів.
- 14.2 Довжина бакштагового відрізка між знаками 1 і 2 має відповідати приблизно двом третинам довжини першого відрізка.
- 14.3 Знаки 4л/4п мають бути встановлені після старту (другого старту, якщо йдеться про змагання з участю кількох флотів) але не у випадку медалрейсу.
- 14.4 Для суден/дощок без спінакерів внутрішній кут бакштагового відрізка має бути 70°.
- 14.5 Для суден під спінакерами внутрішній кут бакштагового відрізка має бути 60°.
- 14.6 Брама має бути завширшки приблизно 10 довжин корпусів і стояти під прямим кутом до напрямку ходового вітру. Деякі відхилення від рекомендованої ширини і кута до вітру можуть мати місце для пристосування до течії, чи й до інших переважаючих факторів. Для визначення ширини брами можуть застосовуватися лазерні далекоміри.

15. Стартова лінія

- 15.1 Стартова лінія на загал має стояти під прямим кутом до середнього напрямку ходового вітру. Течія, вигідна сторона дистанції, очікувальні заходи вітру, та інші показники можуть виправдовувати відхилення від цих настанов.
- 15.2 Стартові лінії мають розташовуватися на 0.05 ММ нижче від планованого місцезнаходження брами 4л/4п.
- 15.3 Суддівська бригада має додержувати наступних настанов щодо довжини стартової лінії. За сильного вітру і важкого стану моря можуть запропоновані довжини лінії можуть бути збільшені.

Для визначення довжини лінії мають застосовуватися лазерні далекоміри.

Клас	Довжина судна	Коефіцієнт	Кількість суден	Довжина лінії (м)
RS:X ч.	2.86	2	35	200
RS:X ж.	2.86	2	28	160
Фінн	4.54	1.4	26	165
Лейзер	4.24	1.4	40	240
Лейзер R	4.24	1.4	26	150
470 ч.	4.7	1.3	30	180
470 ж.	4.7	1.3	19	120
49er	4.9	1.25	19	120
Торнадо	6.09	1.5	16	150
Зірковий	9.92	1.4	16	160
Yngling	6.35	1.5	15	140

16. Фінішна лінія/фінішні процедури

- 16.1 Фінішна лінія має бути встановлена ще перед тим, як перше судно почне вітрилити останній відрізок.
- 16.2 Фінішна лінія має бути приблизно 50 метрів завдовжки (75 метрів для 49^{er}) і стояти під прямим кутом до напрямку від останнього знака для фінішування на бакштаг (і під прямим кутом до напрямку ходового вітру для фінішування на фордевінд). Для визначення довжини лінії мають застосовуватися лазерні далекоміри.
- 16.3 Оранжеві і сині прапори мають прибиратися не раніше, ніж (i) сплине обмежений час, або (ii) через одну хвилину після того, як фінішує останнє судно.
- 16.4 Має бути по дві особи, які спостерігають за фінішуванням, на кожному з фінішних суден (застосовується тільки для перегонів флоту). Якщо видасться можливим, то одною із цих осіб має бути суддя-керівник від ВФУ.
- 16.5 Кожний із спостерігачів лінії має для реєстрації порядку фінішування користуватися портативним записуючим електронним приладом (диктофоном).
- 16.6 У разі застосування стрічкових касет, вони мають бути замаркіровані і зберігатися до повного завершення регати. Якщо ж користуються цифровими записуючими пристроями, то записи кожного дня мають зберігатися і бути індексованими для спрощення їх відшукування.
- 16.7 Записи на папері щодо реєстрації фінішування мають вестися на кожному із фінішних суден.
- 16.8 Учасники, та їхні тренери, можуть прослухувати стартові записи щодо OCS (НБД) чи BFD (ЧПД) і ознайомлюватися з писаними на папері фінішними протоколами. Час і місце таких прослуховувань і ознайомлень кожного дня має вивішуватися на дошці офіційних повідомлень.

17. Виправлення залікових похибок/звернення про відшкодування

- 17.1 Суддівська бригада щодо проведення перегонів має відкоригувати, вивішені місця за порядком на фініші якщо пересвідчиться у тому, що за її записами або спостереженнями нею було допущено помилку щодо залікового місця.
- 17.2 Якщо суддівська бригада завважить, що могла мати місце помилка, яка вплинула на результати перегонів, і через неї може бути надане відшкодування, то вона може звернутися про відшкодування від імен вірогідно постраждалих учасників.

18. Протести перегонного комітету

- 18.1 З огляду на те, що опротестовування порушень правил покладається переважно на самих змагунів, суддівська бригада зазвичай не подає протестів на учасників.
- 18.2 Суддівська бригада має, як зазначено у правилі 60.2 протестувати на учасника у разі отримання рапорту, за правилами 43.1(с) або 78.3 від вимірювача на змаганнях.
- 18.3 Суддівська бригада може протестувати на змагуна за наступних обставин:
- 18.4 Порушення пункту вітрильницької інструкції, за яким інший учасник не має права протестувати;
- 18.5 У разі явного порушення порядності і чесної спортивної гри (правило 2);
- 18.6 Невиконання покарання після свідомого дотику до знака, не подаючи протесту на іншого змагуна (не застосовується на вітродошках);
- 18.7 Непровітривання дистанції (правило 28);

19. Головні принципи

Брак часу або необхідність завершити програму перегонів не є підставами для ухиляння від вимог цих настанов щодо політики ISAF.

20. GPS

- 20.1 Всі судна перегонного комітету (головне(сигнальне), на зовнішньому знаку стартової лінії, фінішне, судна на знаках) мають бути забезпечені GPS.

20.2 Всі прилади GPS мають бути налаштовані, аби показувати наступне:

- (i) Відстань у морських милях (ММ)
- (ii) Час за місцевим (декретним) часом за форматом на 24 години
- (iii) Компасний магнітний курс
- (iv) Широту і довготу точки у десяткових хвилинах (наприклад: 39 27.928 North, 034 17.464 East)
- (v) Мапові дані WGS 84

Доповнення 1 – Роль Судді-керівника від ВФУ (Перегонового офіцера ISAF)

Суддя-керівник від ВФУ (Перегоновий офіцер ISAF)

За Хартією міжнародного Олімпійського комітету Міжнародна федерація з виду спорту є повноважною і відповідальною щодо управління і спрямовування розвитку свого виду спорту (Олімпійська Хартія, стаття 57).

Для Олімпійських Ігор і змагань ISAF Міжнародна вітрильницька федерація (в Україні для відбіркових рейтингових і класифікаційних змагань Вітрильна федерація України) призначає необхідних фахових керівних осіб. До їх переліку входять і Інспектори ВФУ щодо суддівства та судді-керівники від ВФУ (Перегонові офіцери ISAF) –, які мають працювати на воді, знаходячись на суднах перегонового комітету.

Суддя-керівник від ВФУ (Перегоновий офіцер ISAF) є членом перегонового комітету змагань і працює у щільному контакті з суддями-керівниками перегонів, призначеними Оргкомітетом змагань. Суддя-керівник від ВФУ (Перегоновий офіцер ISAF) має також право відвідувати слухання щодо надання відшкодування і виступати там у ролі свідка від перегонового комітету.

Якщо призначено Головного керівника перегонів – (Голову перегонового комітету), то він/вона має бути тим, хто є провідником для судді-керівника від ВФУ (Перегонового офіцера ISAF) і відповідальним за безпосереднє проведення перегонів на всіх дистанціях. У світлі цих настанов щодо політики ISAF Головний керівник перегонів – (Голова перегонового комітету) є також Суддею-керівником від ВФУ (Перегоновим офіцером ISAF).

Суддя-керівник перегонів (на певній дистанції)

Судді-керівники перегонів на певних дистанціях є особами, відповідальними за управління своєю, призначеною для проведення перегонів, суддівською бригадою.

Судді-керівники перегонів відповідають за управління всіма засобами і діяльністю щодо безпеки.

Суддя-керівник перегонів має не вживати жодних дій щодо наступних питань (незалежно від наявності змін щодо них у вітрильницькій інструкції) без погодження своїх дій з Суддею-керівником від ВФУ (Перегоновим офіцером ISAF):

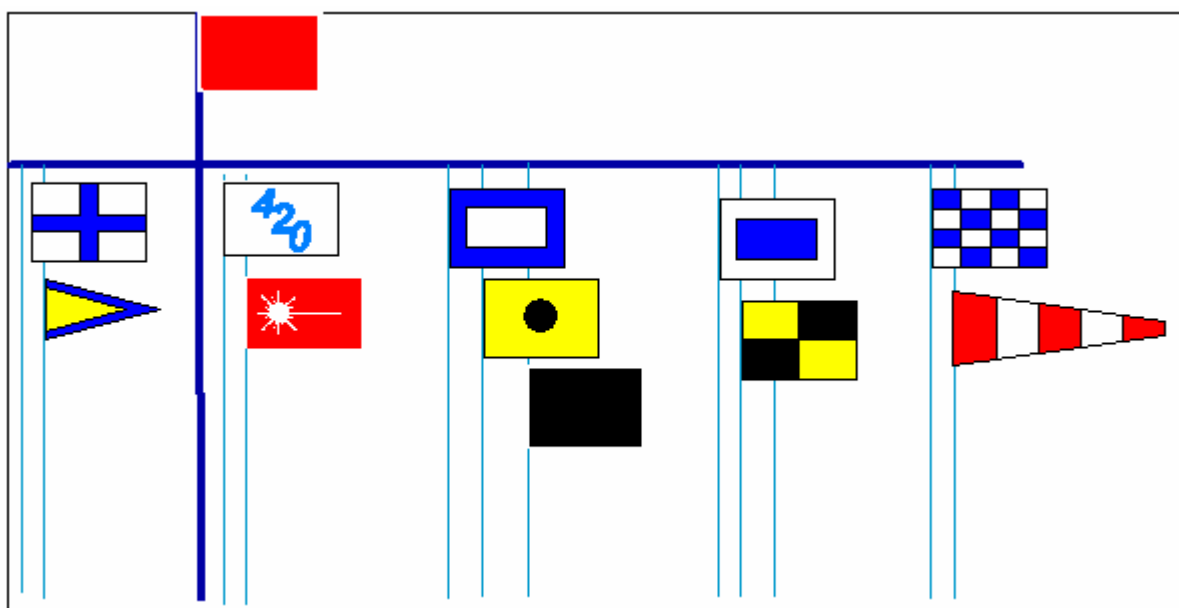
- (a) Відстрочення (правило 27.3);
- (b) Конфігурація дистанції і тривалість перегонів;
- (c) Зміни розташування стартової лінії, або прилаштування положення лінії до певних умов (правило 27.2);
- (d) Рішення, які приймаються на стартовій лінії (OCS (НБД) і відклики (правило 29), стартові покарання (Чорний прапор, - правило 30);
- (e) Зміни дистанції/переставлення знаків - прилаштування дистанції до нових вітрових умов (вітру нового напрямку, чи вітру нової швидкості) (правило 33);
- (f) Припинення перегонів (правила 27.3, 32 і 35);
- (g) Правило 42, "вимикання" і "поновлення" його дії. (дивіться пункт 13 у цьому документі про політику);
- (h) Визначення місця на фініші (пункт 16);
- (i) Виправлення залікових помилок (пункт 17);
- (j) Звернення про відшкодування від імені змагунів (пункт 17);
- (k) Протест проти змагуна (пункт 18);
- (l) Доповнення і тлумачення щодо вітрильницької інструкції і положення про перегони.

Суддя-керівник від ВФУ (Перегоновий офіцер ISAF) може розпочати вживання заходів у царині зазначених вище питань, і у такому разі Суддя-керівник перегонів має керуватися рішеннями Судді-керівника від ВФУ (Перегонового офіцера ISAF). Суддя-керівник від ВФУ (Перегоновий офіцер ISAF) може втрутитися у проведення змагань, якщо завважить, що змагання відбуваються не за правилами, або якась інша причина впливає на безпеку проведення змагань, чи на справедливість спортивної боротьби на змаганнях.

Доповнення 2 Розташування прапорів на головному сигнальному судні Перегонового комітету

Прапори "по групах" (Фали поруч одні з одними)

Зауваження: Таке розташування може мати відмінності для жіночих матчрейсів



Статистика:

Знаків: 27171

Сторінок: 10,8

\$ 108