



International Sailing Federation

The Racing Rules of Sailing Q & A's Booklet

Last update: 9 May 2012

**МІЖНАРОДНА ВІТРИЛЬНИЦЬКА ФЕДЕРАЦІЯ
ПРАВИЛА ВІТРИЛЬНИЦЬКИХ ПЕРЕГОНІВ
БУКЛЕТ ЗАПИТАНЬ І ВІДПОВІДЕЙ**

**ВІТРИЛЬНА ФЕДЕРАЦІЯ УКРАЇНИ
УКРАЇНСЬКИЙ ПЕРЕКЛАД - ВИКОНАВЕЦЬ С. МАШОВЕЦЬ**

ТРАВЕНЬ 2012

КИЇВ, УКРАЇНА

Передмова до англomовного видання

Запитання і відповіді щодо Правил вітрильницьких перегонів ISAF опубліковано на вебсайті ISAF під спільну відповідальність Комітету з правил перегонів і Комітету керівних осіб щодо перегонів.

Відповіді підготовлені досвідченими керівними щодо перегонів особами (Примітка перекладача: *поняття керівні щодо перегонів особи узагальнює суддів-рефері, суддів-керівників перегонів, суддів вимірювачів, та інших посадових осіб щодо проведення і суддівства змагань*) і мають своїм призначенням прислужитися всім керівним особам щодо проведення змагань, Національним повноважним організаціям і Асоціаціям класів ISAF які у цей спосіб можуть звертатися із запитаннями і отримувати відповіді щодо Правил перегонів (ПВП).

Відповіді не є офіційними тлумаченнями або поясненнями ПВП, і, все ж таки, є дуже корисними, тому що вони є думками досвідчених керівних щодо перегонів осіб відпрацьованими після ретельного розгляду і обговорення.

Розуміється так, що ці запитання і відповіді на них, мають у подальшому розглядатися щодо включення їх до Книги випадків, і Збірок прикладів і суддівських настанов ISAF.

Ця послугова система не призначена для того, аби бути чимось на кшталт "замінника" апеляційних процесів, а є просто обговоренням різних питань, що постають у царині ПВП.

Висловлюємо нашу подяку Тоні Муней (AUS) за діяльність у якості Голови групи, всім керівним щодо перегонів особам, які відпрацьовували ці думки і погляди, та Маріанні Мідделтон, (NOR), за редагування та підготовку цього буклету запитань і відповідей.

Чарлі Кук
Голова Комітету керівних осіб ISAF щодо
проведення і суддівства перегонів

Квітень 2010

Девід Тиллет
Голова Комітету ISAF по Правилах
перегонів

Квітень 2010

Передмова до українського видання

Шановні друзі!

Вітрильна федерація України продовжує видання найбільш важливих документів ISAF. Правила вітрильницьких перегонів 2009-2012 і Книга випадків ISAF є у продажу. Книга запитань та відповідей ISAF з матеріалами на початок червня 2011 року розміщена на сайті ВФУ ([гіперссылка](#)). Завершені і готуються до видання Замітки щодо порушень правила 42 по окремих класах (посібник для суддів і змагунів), остання версія Тлумачень ПВП 42, та продовжується робота над перекладами посібників для вимірювачів, суддів-рефері і посібником щодо організації і проведення перегонів (слайди). Вони виходитимуть у світ по чергово.

Вважаю, що видання цих документів значно покращить, знання діючих правил вітрильницьких перегонів і сприятиме, як зростанню культури проведення змагань, так і вдосконаленню спортивної майстерності українських перегонців.

Бажаю всім користувачам цих видань здоров'я, наснаги та удачі!

Василь Гуреев

Президент ВФУ

Червень 2011



Зміст по розділах

A Чесне вітрилення

| | | |
|------------|------------|--|
| A 1 | Q&A 07-008 | Притримування іншого судна на дистанції. |
| A 2 | Q&A 09-023 | Обговорення ситуації, щодо різних варіантів того, коли для судна на слуханні недійсного протесту стало відомо, що воно порушило правила. |
| A 3 | Q&A 10-038 | Вилучено 12 листопада 2012 |
| A 4 | Q&A 11-013 | Вилучено 12 листопада 2012 |

B Судно проти судна

| | | |
|-------------|------------|--|
| B 1 | Q&A 06-005 | Зіткнення у вузькій брамі двох катамаранів на різних галсах. |
| B 2 | Q&A 09-004 | "Триматися осторонь" за ситуації навітряний/підвітряний. |
| B 3 | Q&A 09-017 | Коли знакомісце включає місце для повороту оверштаг. |
| B 4 | Q&A 09-021 | Права і обов'язки біля перешкоди. |
| B 5 | Q&A 09-022 | Скільки місця включає знакомісце? |
| B 6 | Q&A 09-025 | Запитання щодо навітряного знака і належного курсу. |
| B 7 | Q&A 09-028 | Обов'язки, коли з судна окликають про місце для повороту. |
| B 8 | Q&A 09-030 | Уточнення щодо правила 18.3. |
| B 9 | Q&A 09-033 | Наскільки завчасно судно має розпочинати вживання дій щодо уникання зіткнення? |
| B 10 | Q&A 09-036 | Коли правило 18.3 постає незастосовним? |
| B 11 | Q&A 10-001 | Наближення до перешкоди 3 ^x суден перекритих на лівому галсі, судно у перегонах на правому галсі. |
| B 12 | Q&A 10-009 | Фінішний знак і правила 18.2 і 18.5. |
| B 13 | Q&A 10-011 | Зміна перекривання від навітряного до підвітряного. |
| B 14 | Q&A 10-012 | Правило 18.3 і «створення судну необхідності вітрилити вище за курс щільний бейдевінд». |
| B 15 | Q&A 10-013 | Правила 19 і 20 коли зустрічається декілька суден. |
| B 16 | Q&A 10-017 | Навітряне судно має завжди триматися осторонь. |
| B 17 | Q&A 10-020 | Два судна повертають оверштаг у зоні, коли інше викеровується на знак. |
| B 18 | Q&A 10-025 | Роз'яснення щодо Знакомісця і правила 18.3. |
| B 19 | Q&A 11-001 | Коли два судна рухаються назад винесеними на вітер вітрилами. |
| B 20 | Q&A 11-008 | Оклик про місце для повороту – і кілька перешкод. |
| B 21 | Q&A 11-010 | Правила, за яких покарання виконуються перед сигналом стартування. |
| B 22 | Q&A 11-017 | Спричинення серйозного пошкодження судну, яке є знаком |

C – Стартування

| | | |
|------------|------------|--|
| C 1 | Q&A 07-004 | Роз'яснення щодо правила 30.1, Правило прапора Індія (так зване "правило-обігнути-кінці"). |
| C 2 | Q&A 09-027 | Якщо судна стартують у протилежних напрямках – що треба зробити? |
| C 3 | Q&A 10-033 | Розташовування внутрішнього обмежувального знака стартової лінії. |
| C 4 | Q&A 10-037 | Судна, що беруть участь у перегонах, і розглядаються як перешкода на стартовій лінії. |

D – Провітрювання дистанції

| | | |
|-----|------------|--|
| D 1 | Q&A 09-008 | Поняття "Сторона знака" у світлі спрямованості правила 28. |
| D 2 | Q&A 09-010 | Судно, що його примусили провітрювати на неналежний бік знака, все одно мусить належно провітрювати навкруг знака. Воно не є таким, що "наражене" на порушення правила 28. |
| D 3 | Q&A 09-014 | Роз'яснення правила 28. Огинання катамараном знака з пронесенням одного з корпусів над знаком. |
| D 4 | Q&A 09-034 | Коли немає одного із брамових знаків. |
| D 5 | Q&A 10-004 | Про дотикання знаків і визначення Фініш і У перегонах. |
| D 6 | Q&A 10-024 | Права судна, що було НБД (OCS), і яке вітрилить по дистанції. |
| D 7 | Q&A 10-041 | Коли один із брамових знаків дрейфує. |

E – Фінішування

| | | |
|-----|------------|---|
| E 1 | Q&A 06-002 | Коли судно опиняється "осторонь" від фінішної лінії і знаків? |
| E 2 | Q&A 06-003 | Дії перегонного комітету у разі судно перетне зовнішній кінець фінішної лінії з неправильної сторони, або доткнеться до фінішного знака. |
| E 3 | Q&A 07-003 | Уточнення щодо викеровування на фінішний знак. |
| E 4 | Q&A 08-002 | "Нормальне положення" – фінішування перекинутого судна. |
| E 5 | Q&A 09-005 | Стосується Випадку ISAF 45 – випадку щодо вітрильницької інструкції, яка вимагає, аби судна фінішували не відповідно до визначення "фініш". |
| E 6 | Q&A 09-016 | Про скорочення дистанції, фінішування, у разі перегонний комітет розташувався з "неправильної" сторони від лінії. |
| E 7 | Q&A 09-026 | Коли судно фінішує – коли лінія є фінішною лінією. |
| E 8 | Q&A 09-035 | Про Випадок ISAF 112 і про Q&A (запитання і відповіді) 2009-26. |

F – Залік

| | | |
|------|------------|---|
| F 1 | Q&A 01-001 | Запитання щодо обмеженого часу перегонів |
| F 2 | Q&A 03-002 | Приймання рішення про надання судну залікового стану OCS (НБД), після перегонів на підставі спостережень, або тверджень змагунів, чи інших осіб, які не є членами перегонного комітету. |
| F 3 | Q&A 03-004 | Припинення перегонів після того, як деякі судна фінішували. |
| F 4 | Q&A 07-001 | Надання середньої кількості очок у кількох перегонах. |
| F 5 | Q&A 08-001 | Роз'яснення щодо нумерації перегонів. |
| F 6 | Q&A 08-003 | Обговорення питання, чи може судно, що зійшло з перегонів, постати таким, що не сходило. |
| F 7 | Q&A 09-002 | Роз'яснення щодо "кількості заявлених на серію суден" для заліку за Додатком А. |
| F 8 | Q&A 09-006 | Роз'яснення правила 90.3(а): перегони не можуть включатися до заліку, якщо жодне з суден не фінішувало після того, як провітрилило дистанцію відповідно до правила 28. |
| F 9 | Q&A 09-013 | Залік у перегонах за паралельних систем заліку. |
| F 10 | Q&A 09-031 | Як можна виправляти залікові помилки після закінчення регати? |
| F 11 | Q&A 10-023 | Розв'язування рівноваги у загальному заліку серії, якщо при цьому фігурує відшкодування. |
| F 12 | Q&A 12-001 | НБД (OCS) і заліковий стан. |

G - Проведення перегонів і нагляд за додержанням правил

| | | |
|-----|------------|---|
| G 1 | Q&A 09-009 | Особливий пункт вітрильницької інструкції щодо дозволу скорочувати перегони з причини безпеки, навіть після того, як деякі судна перетнуть фінішну лінію. |
|-----|------------|---|

| | | |
|-------------|------------|---|
| G 2 | Q&A 09-012 | Якщо перегоновий комітет спостерігає дотикання судна до знака. |
| G 3 | Q&A 10-010 | Виставляння списку НБД (ОС) біля верхнього знака. |
| G 4 | Q&A 09-015 | Про припинення перегонів у матч-рейсі. Де проходить межа від якої дії перегонного комітету є неналежними. |
| G 5 | Q&A 10-015 | Зміна значень перегонних сигналів у вітрильницькій інструкції |
| G 6 | Q&A 10-016 | Коли яхт-клуби змішують відповідальність за клубні змагання |
| G 7 | Q&A 10-01 | Дії перегонного комітету щодо спостереження за стартовою лінією |
| G 8 | Q&A 10-021 | Коли для відкликань суден застосовується зв'язок на УКХ |
| G 9 | Q&A 10-034 | Запитання щодо ПпП і щодо ВІ. |
| G 10 | Q&A 10-039 | Коли сигнал є таким, що його піднесено? |
| G 11 | Q&A 11-004 | Коли судно не стартувало у перегонах і не було НБД (ОС) |
| G 12 | Q&A 11-018 | Про надання відшкодування за пізнього сигналу індивідуального відклику |
| G 13 | Q&A 11-026 | Якщо обмежений час закінчився, а перегони не припинено. |

Н - Міжнародні журі

| | | |
|------------|------------|--|
| H 1 | Q&A 02-001 | Правило N1.1 і присутність на сигнальному (стартовому) судні і фінішному судні членів Міжнародного журі. |
| H 2 | Q&A 03-001 | Запитання щодо Міжнародних журі і За яких умов міжнародне журі вважається належно утвореним. |
| H 3 | Q&A 09-041 | Роз'яснення щодо надсилання запитань про ухвали журі. |

Ж – Протести, слухання, апеляції і процедурний порядок

| | | |
|-------------|------------|---|
| J 1 | Q&A 04-008 | Подання сигналу покарання за жовтим прапором після загального відклику. |
| J 2 | Q&A 07-006 | Сповідання судна про протест у спосіб інформування про це тренера, консультанта по правилах, чи іншого представника |
| J 3 | Q&A 09-011 | Зважування і вірогідність доказів у слуханнях протестів. |
| J 4 | Q&A 09-039 | У разі протестовий комітет протестує проти судна за правилом 60.3(a)(2) |
| J 5 | Q&A 09-040 | Про скасування права на апеляцію і про національні приписи. |
| J 6 | Q&A 10-003 | Нараження на порушення правила судном, яке не можна ідентифікувати. |
| J 7 | Q&A 10-005 | Умови для протестового комітету, щоб відновити припинені перегони. |
| J 8 | Q&A 10-006 | Час протестування, коли закінчився обмежений час перегонів. |
| J 9 | Q&A 10-008 | Відшкодування, якщо судно зчепилося зі знаком. |
| J 10 | Q&A 10-028 | Піднесення протестового прапору у разі неодноразового протестування у перегонах. |
| J 11 | Q&A 10-029 | Відшкодування щодо інциденту, який трапився перед попереджувальним сигналом. |
| J 12 | Q&A 10-030 | Право на апеляцію за правилом 64.3(c) |
| J 13 | Q&A 10-031 | Пошкодження, яке є явним і очевидним для суден. |
| J 14 | Q&A 10-035 | Два інциденти на воді, але протест подано тільки щодо одного з них. |
| J 15 | Q&A 11-002 | Значення виразу "розумний проміжок часу" у правилі 66. |
| J 16 | Q&A 11-003 | П'ять запитань щодо Додатку Р. |
| J 17 | Q&A 11-011 | Коли повторне слухання відбувається після змагань. |
| J 18 | Q&A 11-012 | Коли факти є висновками. |
| J 19 | Q&A 11-016 | Чи може втрата окулярів вважатися травмуванням людини, чи пошкодженням матчастини? |
| J 20 | Q&A 11-019 | Вимоги щодо звернення про відшкодування |
| J 21 | Q&A 11-020 | Роль і функціональні обов'язки вимірювача або інспектора щодо контролю за спорядженням. |
| J 22 | Q&A 11-021 | Виправлення помилок у письмовому протесті. |
| J 23 | Q&A 11-024 | Немає відшкодування за виконання покарання |
| J 24 | Q&A 12-003 | ПеК як ПрК – конфлікт інтересів? |

К – Матчрейсінг

| | | |
|-----|------------|---|
| К 1 | Q&A 09-015 | Про припинення перегонів у матч-рейсі. Де проходить межа від якої дії перегонного комітету є неналежними. |
| К 2 | Q&A 10-036 | Про залік у тімрейсінгу |
| К 3 | Q&A 11-023 | Неправильне провітрювання дистанції |

L – Технічні питання

| | | |
|------|------------|--|
| L 1 | Q&A 03-007 | Запитання, чи дозволено від'єднувати форштаг коли судно є у перегонах? |
| L 2 | Q&A 08-004 | Запитання щодо застосування на Інглінгу линви для фордевінду |
| L 3 | Q&A 09-001 | Запитання щодо змащування і полірування судна; правило 53. |
| L 4 | Q&A 09-007 | Запитання щодо приладів для відкренювання і правила 49.1. |
| L 5 | Q&A 09-029 | Запитання щодо правила 53, структурованої поверхні і шліфування водостійкою шкіркою. |
| L 6 | Q&A 09-037 | Запитання щодо правила 42, за умови незастосування правил з 49 по 54. |
| L 7 | Q&A 09-038 | Застосування свинцевих скоб на поясах трапецій (які є водолазними тягарями) і правило 43.1(a). |
| L 8 | Q&A 10-002 | Матеріал леєрів безпеки і Правила вітрильницьких перегонів. |
| L 9 | Q&A 11-015 | Коли спорядження не може бути задовільно відремонтоване. |
| L 10 | Q&A 12-002 | Якщо вимірювальне свідоцтво визнане недійсним. |

M - Термінологія

| | | |
|------|------------|--|
| M 1 | Q&A 04-006 | Коли судно є на бардіжанні проти вітру? |
| M 2 | Q&A 09-003 | Запитання щодо терміну "Район старту". |
| M 3 | Q&A 09-018 | Чи є "брамою" фінішна лінія? |
| M 4 | Q&A 09-019 | Запитання щодо нового визначення Вיקеровується. |
| M 5 | Q&A 09-032 | Коли судно є таким, що вітрилить "на іншому відрізу дистанції"? |
| M 6 | Q&A 10-019 | Зміна курсу і правило 16 |
| M 7 | Q&A 10-022 | Якщо дотик є тільки до прапора на знаку. |
| M 8 | Q&A 10-026 | Тест на гребок правилкою і винятки із правила 42. |
| M 9 | Q&A 10-027 | Належний курс і застосовані вітрила. |
| M 10 | Q&A 10-032 | Якнайскоріше за можливістю у разі оклику про місце для повороту |
| M 11 | Q&A 11-006 | Чи означають одне й те саме вирази: «судно, що вітрилить» і «судно, що рухається»? |
| M 12 | Q&A 11-014 | Термін «судно», що застосовується у Правилах вітрильницьких перегонів. |
| M 13 | Q&A 11-025 | Які правила вважаються правилами класу. |
| M 14 | Q&A 11-027 | Огинати, залишати і проминати знак. |

N – Приписи та інші правила

| | | |
|-----|------------|--|
| N 1 | Q&A 10-007 | Національні приписи, які не відповідають правилу 86.1(a). |
| N 2 | Q&A 10-014 | Погодження призначень протестових комітетів. |
| N 3 | Q&A 10-040 | Приписи щодо складу протестового комітету |
| N 4 | Q&A 11-005 | Приписи НПО щодо міжнародних журі. |
| N 5 | Q&A 11-007 | Ще раз про приписи національної повноважної організації щодо міжнародних журі. |
| N 6 | Q&A 11-008 | Обмеження НПО щодо реклами змагуна. |

Всі відповіді, що їх опубліковано, спираються на Правила вітрильницьких перегонів 2009-2012 зі змінами, чинними з 1 січня 2010.



Розділ А

Чесне вітрилення

- A1** Притримування іншого судна на дистанції.
- A2** Обговорення ситуації, щодо різних варіантів того, коли для судна на слуханні недійсного протесту стало відомо, що воно порушило правила.
- A3** Вилучено 12 листопада 2012.
- A4** Вилучено 12 листопада 2012.
-

Інші питання, які можуть бути доречними:

B21, B22, D6, F6, L7, M9



A 001

Q&A (ЗАПИТАННЯ І ВІДПОВІДІ) 2007-008

Переглянуто: 12 Січня 2009

Запитання 1

Чи є порушенням правила 2 якщо учасник змагань намагається притримати інше судно у перегонах прикриваючи його від вітру або обмежуючи свободу стартування, поворотів оверштаг, або фордевінд, у разі такі дії не слугують меті випередити це судно у перегонах або серії, а навпаки, спрямовані виключно на те, аби просто погіршити результат цього змагуна.

Відповідь 1

Так.

У випадку ISAF 78, поняття перегони, або серія, є у межах того, що зазначено у положенні про перегони, яке опубліковане повноважним організатором, як керівний документ.

Запитання 2

Якщо відповідь на попереднє запитання є негативною, (не є порушенням правила 2), чи означає це, що будь яка мотивація, може страх, гнів, помста, чи реванш (назвати можна багато) розглядаються такими, що є у межах "загальноновизнаних принципів порядності і чесної гри"? Інакше кажучи: чи може будь-яка команда "запихувати" назад іншу команду просто для жарту або з помсти, чи для реваншу, на будь-якій регаті, коли тільки захоче?

Відповідь 2

Запитання не є доречним



A 002

Q&A (ЗАПИТАННЯ І ВІДПОВІДІ) 2009-023

Опубліковано: 10 Березня 2009

Запитання:

На слуханні недійсного протесту змагун збагнув, що він порушив правило. Чи зобов'язаний цей перегонець за правилом 2 зійти з перегонів (зійти після фінішування)?

Якщо змагун не зійде (за власною ініціативою), то чи не буде його небажання сходити новим порушенням правил (правила 2) у новому інциденті, на яке протестовим комітетом може бути поданий новий протест?

Чи рекомендовано, аби протестовий комітет подавав протест на змагуна (за правилом 2) за те, що той не зійшов з перегонів?

Чи може протестуючий (за недійсним протестом, про який йдеться) протестувати на опротестованого за те, що той не зійшов з перегонів?

Наприклад:

У прибережних перегонах для суден класу Х99 (довжина 10 метрів / 33 фути), судна А і В були біля останнього знака рівночасно. Судно А обігнуло маяк, тоді як судно В обігнуло віху, яка була ще далі на 50 метрів.

З судна В жодного разу не гукали "протест", жодного разу не підносили червоного прапора, і не сповіщали про намір подавати протест у будь який інший спосіб.

Судно В подало письмовий протест.

З судна А довідалися, що на них подано протест із розкладу слухань протестів, що його було вивішено на дошці повідомлень. Протягом слухання протестовий комітет визначив протест недійсним. Під час цього слухання стерновий А збагнув, що невірно зрозумів опис дистанції у вітрильницькій інструкції і що його судно А насправді провітрилило неправильну дистанцію.

Чи зобов'язаний А зійти?

Чи буде порушенням правила 2 не сходити?

Якщо буде, то чи може протестовий комітет опротестувати це порушення правила 2?

Чи рекомендовано, аби протестовий комітет подав протест на судно А за порушення ним правила 2?

Відповідь:

Двома основними заповідями вітрильництва є порядність і запровадження правил у життя власними силами змагунів.

Змагуни очікують одне від одного додержання правил і запровадження їх у життя, та, якщо змагун/ка знає про те, що ним/нею порушено правило, негайного прийняття покарання, чим може бути і сходження з перегонів.

Якщо протест визначено, як такий, що є недійсним за правилом 63.5, то тим самим слухання завершується, а інцидент постає закритою справою, якщо тільки на визначення протесту недійсним не подано апеляцію, або ж протестовий комітет не прийняв рішення про повторне слухання за правилом 66. Жодних інших дій не може бути вжито а ні протестовим комітетом, а ні якоюсь із сторін. Небажання сходити має розглядатися, як той самий інцидент, і не може опротестовуватися опісля окремо, тому що припущення щодо висновку може виходити тільки із встановлених фактів із дійсного протесту, що його подано стосовно цього самого інциденту. Протестовий комітет не може у нашому разі подати свій власний протест за правилом 2 проти учасника, тому, що такий протест спиратиметься на інцидент із недійсного протесту.

За правилом 60.3(a) протестовому комітетові дозволено подавати протест на те, про що стало відомо із заяви представника судна, але не із недійсного протесту.

Якщо протестовий комітет вважає, що змагун вірогідно, даючи собі у тому звіті, або порушив правила, або, знаючи про те, що ним/нею порушено правила, не став сходити з перегонів, чи виконувати покарання, протестовий комітет має переговорити зі змагуном/змагункою.

Якщо після такої співбесіди змагун/ка, хоч і знає про те, що ним/нею порушено правила, але ухиляється від прийняття покарання, то протестовий комітет має поставити питання про вживання дій за правилом 69.

З іншого боку, взагалі, якщо протестовий комітет завважив, що змагун вірогідно навмисне порушив правила, то протестовий комітет має діяти за правилом 69.



Розділ В

Судно проти судна

- B1** Зіткнення у вузькій брамі двох катамаранів на різних галсах.
- B2** "Триматися осторонь" за ситуації навітряний/підвітряний.
- B3** Коли знакомісце включає місце для повороту оверштаг.
- B4** Права і обов'язки біля перешкоди.
- B5** Скільки місця включає знакомісце?
- B6** Запитання щодо навітряного знака і належного курсу.
- B7** Обов'язки, коли з судна окликають про місце для повороту.
- B8** Уточнення щодо правила 18.3.
- B9** Наскільки завчасно судно має розпочинати вживання дій щодо уникання зіткнення?
- B10** Коли правило 18.3 постає незастосовним?
- B11** Наближення до перешкоди 3^x суден перекритих на лівому галсі, судно у перегонах на правому галсі.
- B12** Фінішний знак і правила 18.2 і 18.5.
- B13** Зміна перекивання від навітряного до підвітряного.
- B14** Правило 18.3 і створення судну необхідності вітрилити вище за курс щільний бейдевінд
- B15** Правила 19 і 20 коли зустрічається декілька суден.
- B16** Навітряне судно має завжди триматися осторонь
- B17** Два судна повертають оверштаг у зоні, коли інше викеровується на знак
- B18** Роз'яснення щодо Знакомісця і правила 18.3.
- B19** Коли два судна рухаються назад винесеними на вітер вітрилами.
- B20** Оклик про місце для повороту – і кілька перешкод.
- B21** Правила, за яких покарання виконуються перед сигналом стартування.
- B22** Спричинення серйозного пошкодження судну, яке є знаком
-

Інші питання, які можуть бути доречними:

A1, C2, C4, D2, D6, J6, J10, J11, J14, J19, J23, M5, M6, M9, M10, M14

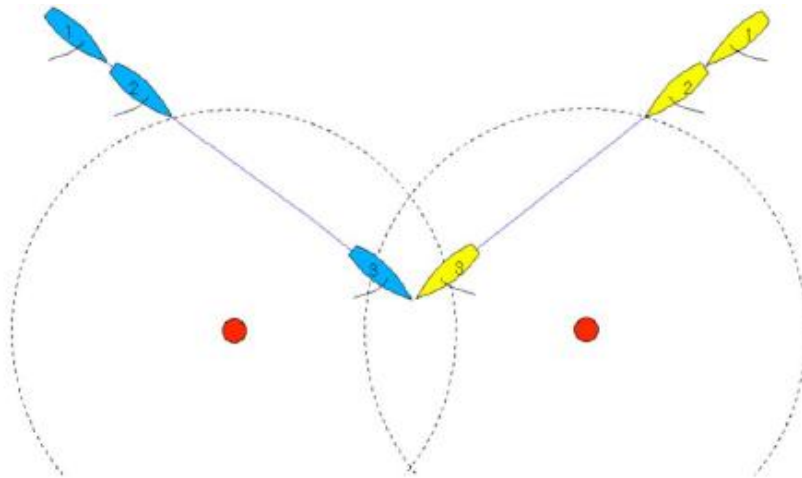
B 001

Q&A (ЗАПИТАННЯ І ВІДПОВІДІ) 2006-005

Переглянуто: 12 Січня 2009

Ситуація

Два катамарани, обидва на похідному відрізку, вітрилили різними галсами на бакштагових кутах до вітру наближаючись до брами і прямуючи до різних її знаків. Вони досягли брами одночасно і зіткнулися посередині. У цей момент брама була завширшки менше 6 довжин корпусів і судна знаходились у межах двох кругів одночасно.



Запитання 1

Які правила є застосовними і яким має бути рішення?

Відповідь 1

Судна, які вітриляють до різних знаків брами, не є такими, що залишають той самий знак з тієї самої сторони. Проте, застосовується, чи ні, правило 18, правила 10 і 14 залишаються застосовними. Синій має триматися осторонь від жовтого, і обидва судна мають уникати зіткнень.

Запитання 2

Чи може брама, що є завширшки меншою ніж 6 довжин корпуса, розглядатися як неналежні дії керівника перегонів?

Відповідь 2

Ширина брами не обов'язково являє собою "неналежну" дію перегонного комітету. Такі фактори, як величина флоту, тип суден, вітрові умови, стан моря, течія і глибини, мають братися до уваги. "Відмінно поставлена" брама може постати такою, що слугуватиме не зовсім бажано за зміни умов, часто буває запізно робити будь які виправлення. Навіть якщо у нашому випадку і мали місце "неналежні" дії перегонного комітету, але ж вони не були такими, що істотно погіршували місце судна на фініші не з його власної вини. Дії перегонного комітету не звільняють судно від обов'язку уникати зіткнень.



B 002

Q&A (ЗАПИТАННЯ І ВІДПОВІДІ) 2009-004

Опубліковано: 09 Січня 2009

Запитання 1:

Судно W було надто близько до L. Судна були перекритими на однаковому галсі. Дотику між ними не було. Судно L протестувало за правилом 11. Приймаючи рішення про те, чи трималося W осторонь, яким чином протестовий комітет може визначати, що дотик після гаданої зміни курсу судна L відбувся би "одразу"? Дуже мала зміна курсу може не призводити до дотику і через декілька секунд. Істотний рух стерном може призвести до дотику менш ніж за одну секунду.

Відповідь 1:

Протестовий комітет, аби вирішити, чи *трималося осторонь* судно W, має взяти до уваги такі факти, як відстань між суднами, вітрові умови, стан моря та маневрувальні спроможності суден. Чим коротшим є проміжок часу між моментом зміни курсу судном L і моментом, коли дотик відбувся, або постав ризик дотику, тим більш вірогідним є те, що судно W на момент зміни курсу судном L не трималося осторонь.

Запитання 2:

Судно W було надто близько до L. Судна були перекритими на однаковому галсі. Судно L змінило курс і мав місце дотик. Судно L протестувало за правилом 11, а судно W протестувало за правилом 16.1. Протестовий комітет вирішив, що дотик відбувся одразу. Якою має бути ухвала?

Відповідь 2:

Якщо дотик мав місце (одразу), то судно W, у сенсі визначення терміну, не *триматися осторонь*. Ухвалою має бути дискваліфікація судна W за порушення правила 11.

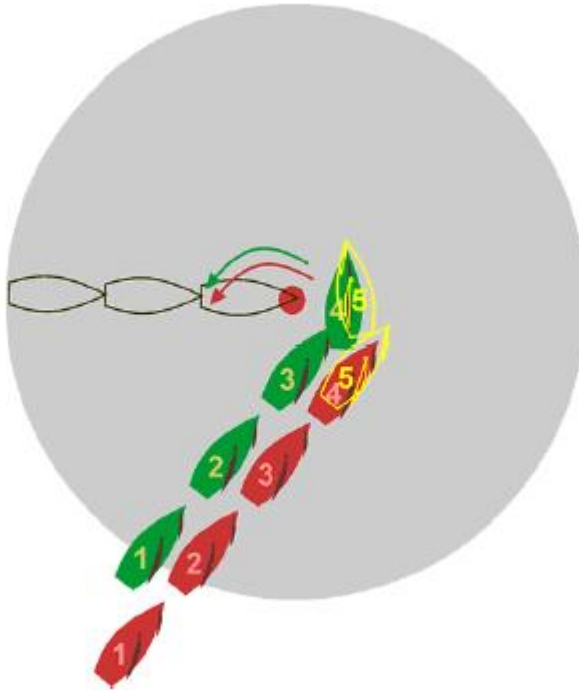
Коли судно L змінювало курс, то воно, за правилом 16.1, підпадало під обов'язок надавати судну W місце, аби те *трималося осторонь*. Якщо судно W мало *місце* для того, аби збільшувати відстань між суднами, і не намагалося цього робити, то судно L додержало вимог правила 16.1.

B 003

Q&A (ЗАПИТАННЯ І ВІДПОВІДІ) 2009-017

Опубліковано: 27 Січня 2009

Ситуація



Два судна, будучи перекритими на лівому галсі, наблизилися до навітряного знака, який належить огинати лівим облавком. Навітряне і внутрішнє судно (Зелене) стало виконувати поворот оверштаг, аби обігнути знак своїм належним курсом. Після того, як Зелене проминуло положення вітер в чоло, (положення 5), мав місце незначний дотик між Зеленим і Червоним.

Запитуючим були надані наступні пояснення, щодо запитань, зазначених нижче:

До того, як воно опинилося у положенні 4, Червоне мало надавати знакомісце за правилом 18.2(a).

Знакомісце включає місце для повороту оверштаг внутрішнім навітряним перекритим судном (дивіться визначення Знакомісце). Після проминання положення вітер в чоло, судна постали не перекритими і правило 18.2(a) постало незастосовним (Дивіться останнє речення правила 18.2(c)).

Запитання 1:

Чи порушило зовнішнє (Червоне) судно правило 18.2(a)?

Відповідь 1:

Ні. На схемі ясно видно, що на момент, коли перше судно (Зелене) сягнуло зони, воно було або перекритим з середини, або ж чисто попереду від Червоного. У будь-якому разі, за правилом 18.2(b) Червоне було зобов'язаним надавати Зеленому знакомісце. Червоне порушило правило 18.2(b) у положенні 4, коли судна були на однаковому галсі.

Запитання 2:

Чи є порушення правила 13 внутрішнім судном (Зеленим) таким, що підпадає під виправдовування за правилами 18.5(a) або 18.5(b)?

Відповідь 2:

Зелене виправдовується за правилом 18.5(b). Його порушення правила 13 (правило із розділу А) під час огинання знака належним курсом, було наслідком того, що Червоне не надало йому знакомісця, тоді, коли було застосовним правило 18.

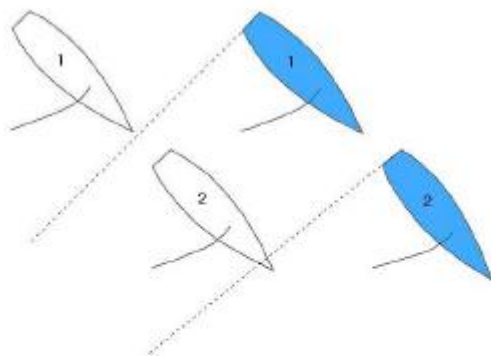
B 004

Q&A (ЗАПИТАННЯ І ВІДПОВІДІ) 2009-021

Опубліковано: 16 Лютого 2009

Тло для запитань:

Два судна, Синє і Біле вітрилять бакштагом. Вони наближаються до великої перешкоди, яку можна проминути з будь якого боку. Курси, якими судна вітрилять, спрямовані на середину перешкоди. У положенні 1 Синє є чисто попереду (дуже близько до межі) і на незначній відстані з навітру від Білого.



Якщо Синє трохи увалиться, то негайно постане перекритим з навітру від Білого.

У правилі 19.2(a) зазначено, що судно з правом на дорогу може обирати проминання перешкоди з будь якого боку. У положенні 1 Синє є чисто попереду, отже, має право на дорогу за правилом 12. Коли Синє увалилося і постало перекритим з навітру від Білого, то Біле постало судном з правом на дорогу за правилом 11.

Запитання:

Яким чином ми можемо визначити, яке з суден має право на вибір сторони для проминання перешкоди?

Відповідь:

У будь який часовий момент судно, що має наразі право на дорогу, має право за правилом 19.2(a) обирати з якого боку воно проминатиме перешкоду. Отже, коли судна є у положенні 1, Синє має право обирати проминання перешкоди з будь якого боку. Поза те, коли судна сягнуть положення 2 Синє втратить право на дорогу, і в цей момент право вибору матиме Біле.

Коли судно з правом на дорогу здійснює своє право на обрання за правилом 19.2(a), воно має діяти з додержанням вимог будь якого із застосовних правил Розділів А і В. Крім того, якщо судна є перекритими, то застосовним є і правило 19.2(b). У такому разі зовнішнє судно мусить надавати внутрішньому місце між собою і перешкодою, за винятком випадку, коли воно з моменту постановня перекривання не є спроможним це робити.

За випадку, зображеного на схемі, якщо після положення 2 Біле обере проминання перешкоди з правого боку, і судна залишатимуться перекритими, Біле повинне буде дотримуватись вимог правил 16.1 і 17, а Синє матиме обов'язок надавати Білому місце між собою і перешкодою, як вимагається за правилом 19.2(b).



B 005

Q&A (ЗАПИТАННЯ І ВІДПОВІДІ) 2009-022

Опубліковано: 23 Лютого 2009

Визначення

Знакомісце Місце, для судна, аби вітрилити до знака, а відтак місце, аби вітрилити своїм *належним курсом* біля знака. Проте, *знакомісце* не включає *місця* для повороту оверштаг, якщо тільки судно не є *перекритим* з *навітру* і зсередини від судна, яке є зобов'язаним надавати *знакомісце*.

Належний курс Курс, яким судно, за відсутністю інших суден, має вітрилити до *фінішу* якомога скоріше, додержуючи правил, у яких застосовано цей термін. Судно не має *належного курсу* доки не подано його сигнал стартування.

Запитання 1

Чи може судно, яке має право на знакомісце, робити тактичне наближення/тактичне огинання знака (що його називають "подалі на вході, поближче на виході"), або ж судно, що має право на знакомісце, може робити наближення/огинання тільки на рівні доброї морської практики?

Відповідь 1

Термін Знакомісце має два аспекти:

- (i) Спочатку місце, аби вітрилити до знака. Якщо судно, яке має право на знакомісце, є судном, що має триматися осторонь, то місце, щоби вітрилити до знака, не є а ні місцем, для вітрилення своїм належним курсом (якщо для вітрилення належним курсом потрібне додаткове місце), а ні місцем для здійснення більш тактичного огинання. Якщо ж судно, яке має право на знакомісце, є судном з правом на дорогу, то воно є вільним вітрилити будь яким курсом у межах вимог правил Частини 2, Розділу В, і якщо воно є застосовним, то і правила 18.4.
- (ii) Відтак місце, аби вітрилити своїм належним курсом біля знака. Судно може вітрилити своїм належним курсом з моменту, коли воно опинилося біля знака, та під час огинання, чи проминання ним знака, і до тих пір, коли воно більше не потребуватиме знакомісця. Отже, цей курс буде курсом, яким вітрилило би судно, за відсутністю інших суден, про які йдеться у правилі.

Тільки внутрішнє судно з правом на дорогу, яке має право на знакомісце, може робити тактичне наближення до знака і тактичне огинання знака. Проте, якщо внутрішнє судно з правом на дорогу, підпадає під дію правила 18.4, то, перед тим, як повернути фордевінд, воно має не вітрилити далі від знака, ніж потрібно, аби вітрилити своїм належним курсом. Візьміть до уваги, що за тактичного огинання судно може вітрилити далі від знака, ніж за огинання належним курсом.

Запитання 2

Раніше, до виходу правил 2009, існували відмінності між огинанням знака, коли внутрішньому судну, яке мало також і право на дорогу, окремо зазначалося надання права на тактичне огинання знака, і коли для внутрішнього судна, яке мало триматися осторонь, тактичне огинання знака не було дозволеним. Чи залишається така сама ситуація і за правилами 2009 року?

Відповідь 2

Характер спортивної боротьби щодо надання, або отримання місця біля знака за правилами 2009 не відрізняється від характеру спортивної боротьби за правилами 2005. Вилучення преамбули до розділу С із правил 2005 року, де було сказано: "У разі наявності протиріччя між правилом Розділу С та правилом Розділів А або В – переважає правило Розділу С" означає, що тепер немає переваг над будь яким правилом розділів А або В, отже, ці правила, у будь якому разі, коли судно має право на знакомісце, завжди є застосовними. Із цього випливає, що слова "і якщо внутрішнє судно має право на дорогу, то зовнішнє судно має також і триматися осторонь" тепер не є потрібними.

B 006

Q&A (ЗАПИТАННЯ І ВІДПОВІДІ) 2009-025

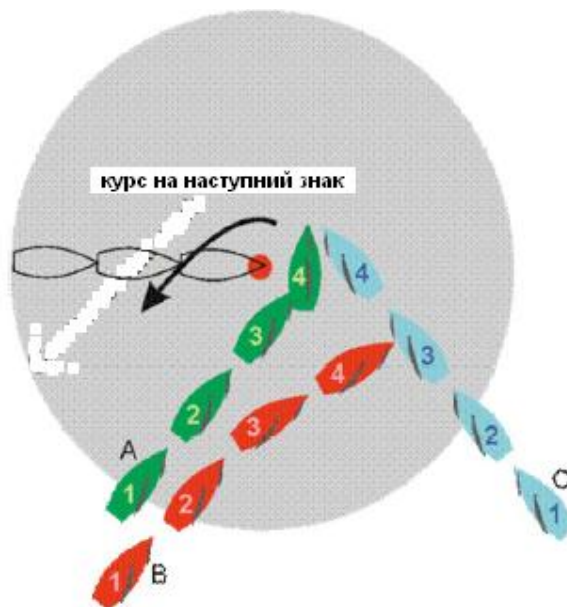
Переглянуто: 28 Грудня 2009

Дві ситуації для пояснення запитань щодо належного курсу у світлі нового визначення Знакомісце і правила 18.5(b).

Ситуація 1

Судно А (Зелене) з навітру на лівому галсі було перекритим на входженні в зону з судном В (Червоне) і, таким чином, має право на знакомісце (правило 18.2(b)). С (Синє) на правому галсі викеровується на знак. В проминає С по кормі. А огинає знак так, як би воно огидало за відсутності суден В і С. А не тримається осторонь від С.

Запитання 1:



Чи вітрилить А своїм належним курсом?

Відповідь 1:

У цій ситуації належний курс судна А не має значення, позаяк жодна з частин правила 18 не є застосовною між суднами А і С (правило 18.1(a) і (b)).

Судно А має триматися осторонь від С за правилом 10.

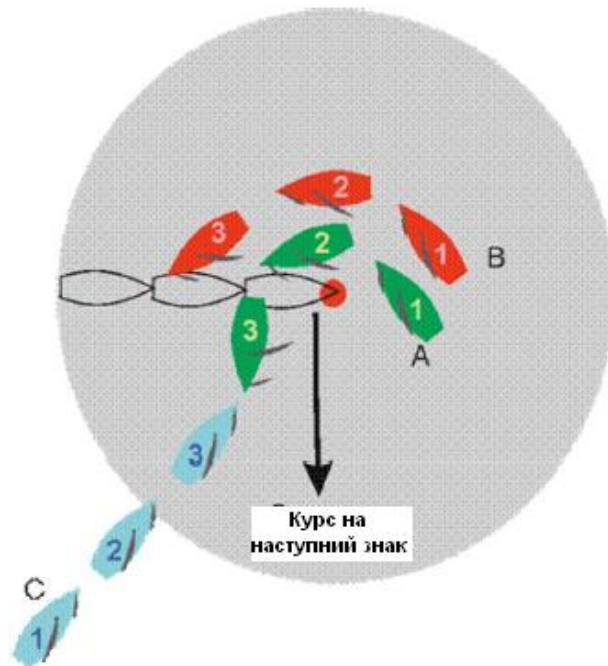
Запитання 2:

Яким має бути рішення?

Відповідь 2:

Судно А не трималося осторонь від судна С, що вимагалось за правилом 10. Дискваліфікуйте А. Судно В надало судну А знакомісце і не наражало А на порушення правила 10, отже, правило 64.1(c) не є застосовним.

Ситуація 2



А (Зелене) підвітряне на правому галсі було перекритим з В (Червоне) на входженні в зону навітряного знака, який належить огинати лівим облавком. С (Синє) наближається до знака на лівому галсі. А огинає знак, як воно огинало б його за відсутності суден В і С. Через зміну курсу біля знака на похідний, судно А опиняється на курсі, що перетинається з курсом судна С, і не надає судну С місця, аби те трималося осторонь.

Запитання 1:

Чи є судно А таким, що вітрилить своїм належним курсом?

Відповідь 1:

Належний курс судна А не має значення за цієї ситуації, адже жодна з частин правила 18 не є застосовною між суднами А і С (правило 18.1(c)).

Запитання 2:

Яким має бути рішення?

Відповідь 2:

Судно А є судном з правом на дорогу на правому галсі, а судно С є судном, що має триматися осторонь на лівому галсі, судно А повинне за правилом 16.1 надати судну С місце, аби те трималося осторонь, чого воно не зробило.

Дискваліфікуйте А за порушення правила 16.1.

Судно В надало судну А знакомісце, на яке те має право, і В не наражало А на порушення жодного з правил, отже, правило 64.1(c) не є застосовним.



B 007

Q&A (ЗАПИТАННЯ І ВІДПОВІДІ) 2009-028

Переглянуто: 28 Грудня 2009

Два Запитання стосовно правила 20.1:

Запитання 1:

За правилом 20.1(b) судно, до якого звернулися окликом про місце для повороту оверштаг, має реагувати на це "або повернувши оверштаг якнайскоріше за можливістю, або негайно відізватися "Ю ТЕК".

Чи окликнуте судно має реагувати на оклик відповідно до вимог правила 20.1 за наступних ситуацій?

- (a) У разі з судна окликають про місце для повороту оверштаг наближаючись до стартового знака, оточеного судноплавною водою, або його кітрової линви з моменту, коли судна до нього наближаються, аби стартувати, і допоки не проминуть його?
- (b) Якщо судно, що окликає, явно вітрилить курсом, повнішим за щільний бейдевінд.
- (c) Якщо судно правого галсу наближається до судна лівого галсу і звертається про місце для повороту від цього судна лівого галсу?
- (d) Коли судно, що окликає, звертається про "воду" для повороту?
- (e) Коли судну, що окликає, не є необхідним істотно змінювати курс, аби оминати перешкоду?
- (f) Коли перешкодою є знак, на який викеровується судно, що окликає.?

Відповідь 1:

- (a) Ні. У преамбулі до Розділу С Частини 2 ясно сказано, що жодне з правил розділу С, включно з правилом 20, у цій ситуації не застосовується.
- (b) Ні. Обставини, за яких застосовується правило 20.1 є такими, коли "судно, яке вітрилить щільним бейдевіндром, або й вище, окликає про місце для повороту". Якщо оклик лунає з судна, яке вітрилить іншим курсом стосовно вітру, то правило 20.1 не застосовується.
- (c) Ні. Правило 20.1 застосовується тільки тоді, коли судно, що вітрилить щільним бейдевіндром, або й вище, наближається до перешкоди. Судно лівого галсу не є перешкодою для суден правого галсу, якщо тільки вони не зобов'язані триматися від нього осторонь, або у разі застосування правила 22, оминати його.

Проте, судно, що окликає про місце для повороту, і на ньому знають, що правило 20 не є застосовним, може стати порушником правила 2.

- (d) Так. У правилі не прописано слів, які мають вживатися, отже, оклики про "воду", або "місце" для повороту, можуть ясно свідчити про намір судна, що окликає.
- (e) Так. Судно, що окликає, тоді, як йому немає потреби істотно змінювати курс для уникання перешкоди, порушує правило 20.3. Проте, окликнуте судно все ж має додержувати вимог правила 20.1(b).
- (f) Так. Судно, що окликає, порушує правило 20.3 тим, що окликає тоді, як перешкодою є знак, на який окликнуте судно викеровується. Проте, судно, що його окликнули, має все ж таки додержувати вимог правила 20.1(b).

Запитання 2:

Чи судну, що окликає, аби додержати вимог повертати оверштаг, достатньо проминути положення

вітер в чоло, чи воно має досягти курсу щільний бейдевінд?

Відповідь 2:

Судно, що окликає, має повернути оверштаг і лягти на курс щільний бейдевінд нового галсу.



B 008

Q&A (ЗАПИТАННЯ І ВІДПОВІДІ) 2009-030

Опубліковано: 27 Квітня 2009

Два судна наближалися до знака різними галсами і одне з них змінило галс поза зоною. Коли судно, яке змінило галс, сягнуло зони, воно було таким, що проминуло положення вітер в чоло, але ще не лягло на курс щільний бейдевінд.

Інше судно викеровувалося на знак.

Запитання:

Чи було на той момент застосовним між цими двома суднами правило 18.3?

Відповідь:

Так.

Умови для застосування правила 18.3 існують, якщо у наслідку зміни галсу одне з суден підпадає під дію правила 13 у зоні, а інше викеровується на знак.

Те, де судно змінює галс, поза зоною, чи у зоні, не має значення.

B 009

Q&A (ЗАПИТАННЯ І ВІДПОВІДІ) 2009-033

Опубліковано: 08 Липня 2009

Ситуація:

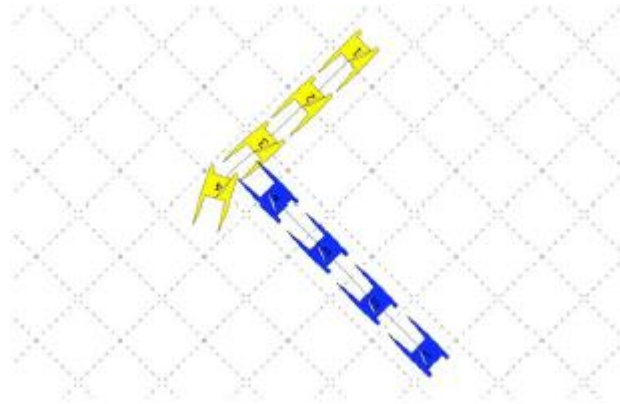
Йдеться про судна, які є катамаранами Екстрім 40.

Жовтий вітрилить під вітер на правому галсі, Синій вітрилить проти вітру на іншому відрізку дистанції теж на правому галсі і є перекритим з підвітру від Жовтого.

Жовтий вітрилить по прові Синьому. Синій весь час зберігає свій курс. Між провою Синього і лівим облавком Жовтого біля самої корми (останні 15 см, чи щось так) відбувся дотик. Жовтий намагався уникнути дотику "в останній момент" увалюючи з свого курсу.

Схема інциденту.

Запитання



За правилом 14, Жовтий має уникати дотику, якщо на це є розумна можливість. Чи факт того, що Жовтий міг як увалитися, так і привестися до зустрічі з Синім, означає, що у нього були розумні можливості уникнути дотику?

Або ж Жовтий мав вживати заходів щодо уникання дотику тільки тоді, коли стало ясно, що його курс і курс Синього ведуть до зіткнення і він має щось робити, аби уникнути дотику (інакше кажучи, тоді, коли він уже перетинав курс і збагнув, що не зможе триматися осторонь, не вживаючи додаткових заходів?).

Відповідь

За вимогою правила 14 всі судна, якщо це є розумно можливим, мусять уникати дотиків,. Коли судно, яке має триматися осторонь, і судно, яке має право на дорогу, наближаються одне до одного на курсах, що перетинаються, то, у будь якому разі, за винятком може тільки дуже надзвичайних ситуацій, завжди є розумна можливість щодо уникання дотику. Ба більше, у разі судно, яке має триматися осторонь, вітрилить курсом, що пролягає безпосередньо по прові судна з правом на дорогу, то, якщо відповідні дії щодо тримання осторонь здійснюватимуться досить завчасно, розумна можливість щодо уникання дотику існуватиме завжди.

На додаток, що стосується ситуації, про яку йдеться, то, коли на судні, яке мало право на дорогу, усвідомили, що той, хто має триматися осторонь, не буде триматися осторонь, у цього судна теж з'явився обов'язок за правилом 14 докласти зусиль і уникнути дотику.

За нашого випадку, для Жовтого, як для судна, що має триматися осторонь, була можливість, яка цілком відповідала здоровому глузду, уникнути дотику приволячись, або увалюючи, ще до того, як він зустрівся з Синім. Для Синього також існувала розумна можливість уникнути дотику, коли йому стало ясно, що Жовтий не тримається осторонь. Він цього не зробив. Проте, на Синього, як на судно з правом на дорогу, може бути накладене покарання за цим правилом тільки у разі дотик призведе до травмування людини або ж пошкодження того, чи іншого, судна.

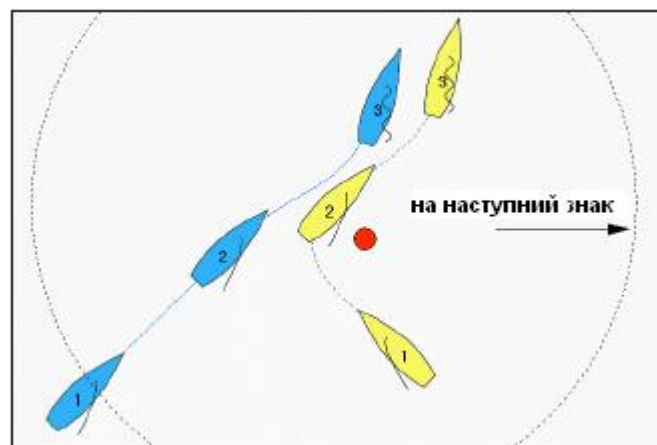
B 010

Q&A (ЗАПИТАННЯ І ВІДПОВІДІ) 2009-036

Опубліковано: 9 Вересня 2009

Запитання

Біля навітряного знака, який належало огинати правим облавком, Синє викеровувалося на знак, в Жовте повернуло оверштаг у зоні, як зображено на схемі. До положення 2 Жовте не порушувало жодних правил і не порушувало б їх і надалі, якби продовжувало увалюватись, аби вітрилити на наступний знак. Але Жовте привелося, і Синє, аби продовжувати триматися осторонь, було вимушене вітрилити вище за свій щільний курс. Воно виконало це і подало протест. Чи порушило правила Жовте судно?



Відповідь

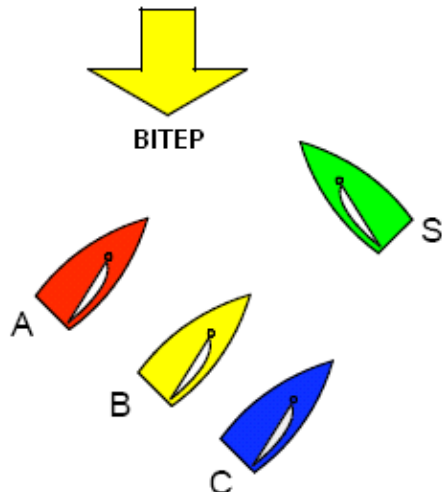
Жовте і Синє наближались до знака різними галсами. Коли Жовте змінило галс, отже підпало під дію правила 13 у зоні, тоді як Синє викеровувалося на знак, постало застосовним правило 18.3. Коли починає застосовуватися правило 18.3, то правило 18.2 відтак постає незастосовним. Синє трималося осторонь, як це вимагається правилом 11, а Жовте приводилося, додержуючи вимог правила 16. Жовте примусило Синього, аби уникати Жовтого, вітрилити вище за щільний курс. Якщо кожне із суден залишалося наразі у зоні, то правило 18 було застосовним, - дивіться перше речення правила 18.1 – отже Жовте порушило правило 18.3(a).

Ця відповідь стосується також і ситуації з "дзеркальним відображенням" біля навітряного знака за лівої дистанції.

B 11

Q&A (ЗАПИТАННЯ І ВІДПОВІДІ) 2010-001

Опубліковано: 14 Січня 2010 (виправлено 15 Січня 2010)



Уявні факти:

Судна А, В і С вітрили на щільному бейдевінді лівого галсу, судно А було з навітру від В, а судно В було з навітру від С.

Судно S вітрило на щільному бейдевінді правого галсу, з ризиком зіткнення з судном А. Якщо В і С не змінювали б курси, то обидва провітрили б по кормі від S.

Судно А увалює, аби "пирнути" під S, а В увалює, аби надати йому місце для проминання судна S по кормі. С зберігає свій курс і між суднами В і С відбувається зіткнення, без будь яких пошкоджень, чи травмувань.

Жодне із суден не виконує покарання. Між суднами В і С виникають протести.

Запитання:

Як і які правила застосовуються до цього випадку і яке судно, чи судна, мають бути дискваліфіковані?

Відповідь:

А, В і С мали триматися осторонь від S. Отже, S було перешкодою для всіх трьох суден. Оскільки С мало право на дорогу стосовно обох, і В, і А, то С могло обирати, з якого боку проминати судно S (дивіться правило 19.2(a)). Але, оскільки С не мало потреби змінювати курс для розходження з S, судно С не могло окликати про місце для повороту за правилом 20. Якщо С проминало S по кормі, то воно, за правилом 19.2(b) мало надавати обом, і В, і А, місце для проминання між ним і судном S. Так само В було зобов'язаним за правилом 19.2(b) надавати місце судну А.

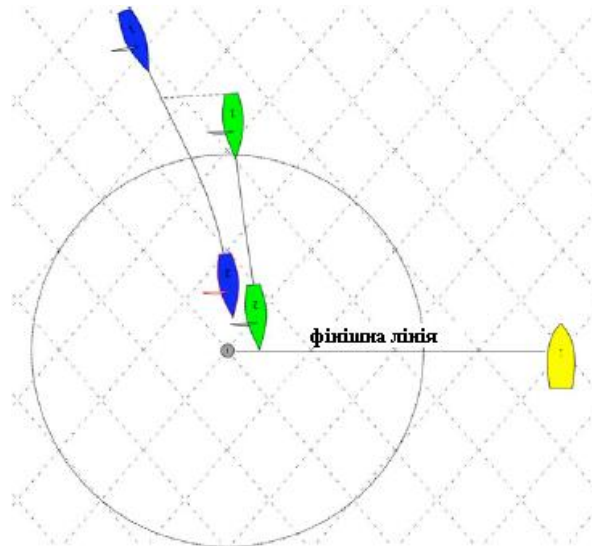
Місце, що його судно С було зобов'язаним надати судну В, мало включати достатньо простору, аби В було спроможним, як надати місце судну А, так і триматися осторонь від судна С (дивіться надрукований курсивом принцип, висунутий на перший план у Е9 Збірки прикладів і суддівських настанов щодо командних перегонів). Судно С не надало цього місця і таким чином порушило правило 19.2(b), отже, судно С має бути дискваліфікованим. С порушило також і правило 14, адже коли воно надавало місце, то дотику можна було уникнути. Але, оскільки не було а ні пошкоджень, а ні травмувань, судно С не може бути дискваліфікованим за порушення правила 14.

Судно В порушило правило 11, але має бути виправданим за правилом 64.1(c) позаяк було наражене на ці дії тим, що судно С порушило правило 19.2(b).

B 12

Q&A (ЗАПИТАННЯ І ВІДПОВІДІ) 2010-009

Опубліковано: 15 Лютого 2010



Ситуація:

Зелене і Синє на лівому галсі наближалися до правого кінця фінішної лінії за вітром. Зелене було чисто попереду на вході в зону. Зелене вітрилило чисто на фінішний знак. Не порушуючи правила 15 Синє заснувало підвітряне перекривання. Після того Синє було змушене змінювати курс, аби розійтися з Зеленим.

Запитання 1:

Чи порушило Синє правило 18.2(b)?

Відповідь 1:

Ні. Зелене обрало перетинання фінішної лінії впритул до знака. Зелене мало право на знакомісце, що наразі означало місце, аби вітрилити на знак. Синє надало знакомісце, змінюючи курс задля уникання Зеленого.

Запитання 2:

Чи має бути виправдане Зелене за правилом 18.5(a) за порушення ним правила 11?

Відповідь 2:

Так.

Запитання 3:

Чи була б відповідь іншою, якби між суднами відбувся дотик, якого мали змогу уникнути обидва судна?

Відповідь 3:

Якщо тільки це не був дотик з пошкодженням матчастини, або травмуванням людини, то жодне з суден не могло би бути покараним за порушення правила 14, тому що Синє було судном з правом на дорогу, а Зелене мало право на знакомісце. Проте, якщо Синє не змінювало би курс і відбувся би дотик, то воно би порушило друге речення правила 18.2(b) тим, що не надало би Зеленому знакомісця.

B 13 **Q&A (ЗАПИТАННЯ І ВІДПОВІДІ) 2010-011**
Опубліковано: 9 Березня 2010

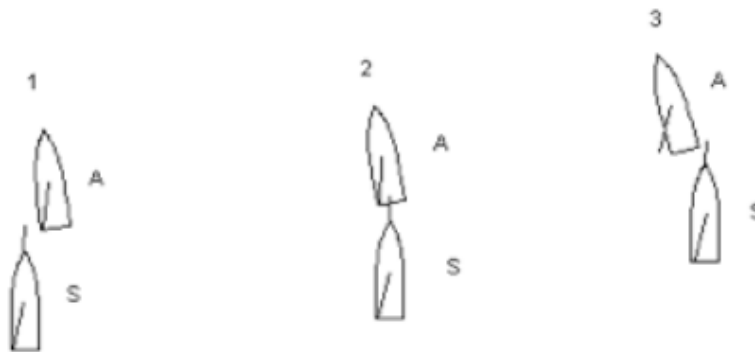
Ситуація:

Два судна є на перетинаючихся курсах. На судні S встановлено фіксований бушприт.

У положенні 1 S є перекритим з підвітру від A, що триває якийсь час.

У положенні 2 бушприт нависає над кормою A.

У положенні 3 S є з навітру від A.



Запитання 1:

Коли відбувається перехід судна S від стану підвітряного судна до стану навітряного? Це настає коли:

- 1 S припиняє бути вповні на підвітряному боці від A,
- 2 бушприт проминає діаметральну площину A, або
- 3 S є повністю на навітряному боці від A?

Відповідь 1:

За таких обставин протестовому комітетові для встановлення фактів з метою обрання застосовного у цьому разі правила стати у пригоді може не стільки правило перегонів, скільки принцип "останнього моменту безсумнівності", за яким S припинить бути підвітряним судном тоді, коли стане ясно, що взаєморозташування суден змінилося. Беручи до уваги, що за даного випадку наявність фактів є дуже обмеженою, положення 3 є тим положенням, за якого можна з певністю вважати, що S уже постало навітряним стосовно A.

Запитання 2:

У якій точці протягом існування перекривання мав би відбутись дотик між суднами, аби S було б таким, що порушило правило?

Відповідь 2:

S було б порушником правила 14 у разі між суднами відбувся б дотик. Проте, поки S було судном з правом на дорогу, воно могло б бути покараним за порушення правила 14, тільки у разі мали б місце пошкодження матчастини, або травмування людини. Як тільки S постало б судном, що має триматися осторонь, то воно б постало і зобов'язаним триматися осторонь від A.

Правила вітрильницьких перегонів написані, маючи за свою основу уникання дотиків і тримання суден осторонь одне від одного. За умови, що S, тоді як воно було судном з правом на дорогу, не порушувало правил 15, 16, або 17, то A, незалежно від того, чи мав місце дотик, а чи ні, являло б собою судно, яке порушило правило 11. Якщо дивитися згори вниз, то саме у той момент, після якого можна бачити бушприт над будь якою частиною палуби навітряного судна, чи судна, яке є чисто попереду, і відбувається можливе порушення правила, тому що судно з правом на дорогу саме у цей момент має "вживати дій щодо розходження" (дивіться визначення Триматися осторонь). По за те, що ідея "бачення з гори" не є правилом, вона може прислужитися протестовому комітетові задля віднаходження фактів, які мають бути підставою для обрання застосовного правила.

Запитання 3:

Чи змінилися б відповіді, якби S було б спочатку навітряним, а потім постало би підвітряним?

Відповідь 3:

Принципи підходів для прийняття рішень щодо розв'язання ситуації були б тотожними. Але іншими були б застосовні правила.

Запитання 4:

Якщо існує момент, коли жодне з суден не є підвітряним, і жодне з них не є чисто позаду, то яке з суден у цей момент має триматися осторонь?

Відповідь 4:

Тоді як у встановленні протестовим комітетом фактів з метою обрання застосовного правила у пригоді стає не правило перегонів, а принцип "останнього моменту безсумнівності", у випадку, про який йдеться, аж допоки не стане безперечним, що права на дорогу перейшли від одного судна до іншого, має вважатися, що того не відбулося.

Запитання 5:

Якщо перекривання було б засновано із положення чисто позаду, і припускаючи, що судну A було б надано місце для тримання осторонь, то яким саме мало б бути взаєморозташування суден, аби вважати судно S підвітряним?

Відповідь 5:

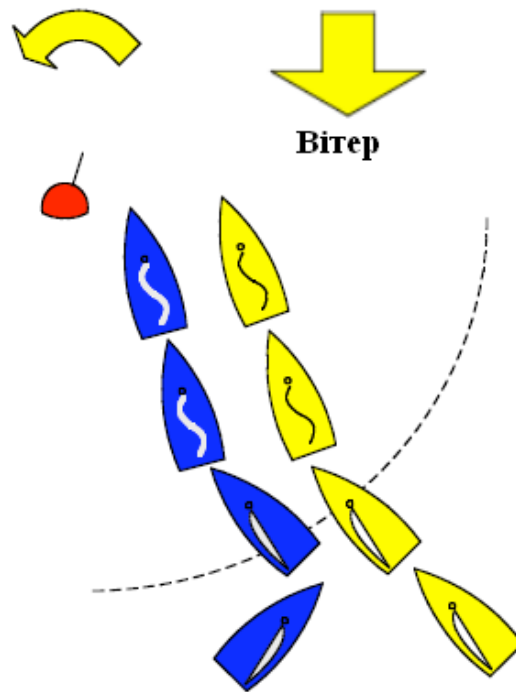
S постає підвітряним судном тоді, коли постає перекритим з підвітру – дивіться визначення Перекриті. Тоді як у встановленні протестовим комітетом фактів з метою обрання застосовного правила у пригоді стає не правило перегонів, а принцип "останнього моменту безсумнівності", у випадку, про який йдеться, S залишається підвітряним судном, допоки не стане безперечним, що воно уже не є перекритим, або ж уже не є з підвітру.

Примітка:

Якщо протестовий комітет встановить, що судно, яке має триматися осторонь, не змінювало курсу для уникання зіткнення, а з боку судна з правом на дорогу невдаваного і розумного побоювання щодо можливості зіткнення не існувало, то протестовий комітет має відхилити протест цього судна. У разі ж комітет встановить, що судно з правом на дорогу змінювало курс, і що мало місце невдаване і розумне побоювання того, що судно, яке мало триматися осторонь, можливо і не триматиметься осторонь, то судно, яке мало триматися осторонь, має бути дискваліфіковане. (Стосується випадку ISAF 50).

B 014

Q&A (ЗАПИТАННЯ І ВІДПОВІДІ) 2010-012
Опубліковано: 10 Березня 2010



Ситуація:

Жовте і Синє – важкі судна, які за наявних умов можуть рухатися за інерцією.

Жовте вкеровується на знак, але, якби і не було б тут Синього, воно б не було спроможним проминути знак, не приводячись вище за курс щільний бейдевінд.

Синє підпадає під дію правила 13 у зоні, увалює до щільного бейдевінду, а відтак приводиться, аби проминути знак. Жовте є спроможним триматися осторонь.

Запитання:

Чи порушує Синє правило 18.3?

Відповідь:

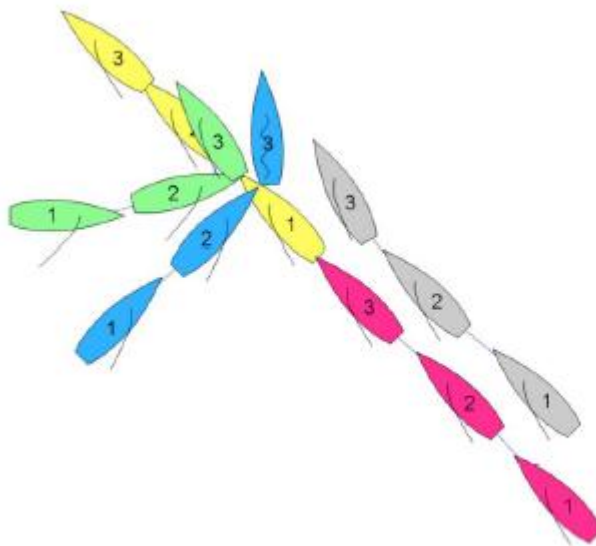
Так.

Коли Синє приводиться, то Жовте не може уникнути Синього без приведення вище за курс щільний бейдевінд. Факт того, що Жовте не спроможне проминути знак без приведення вище за щільний бейдевінд, не стосується справи.

B 015

Q&A (ЗАПИТАННЯ І ВІДПОВІДІ) 2010-013

Опубліковано: 30 Березня 2010



Ситуація у положенні 1

Зелене є внутрішнім судном і має право на надання Синім місця для проминання Жовтого по кормі. Синє, підвітряне судно лівого галсу, вітрилить курсом, який веде на проминання Жовтого, переднього серед суден правого галсу.

Синє є спроможним легко проминути Лілове, підвітряне серед суден правого галсу, по прові, але має зробити істотну зміну курсу, аби уникнути Сірого, навітряного серед суден правого галсу. Синє звертається до Зеленого про місце для повороту оверштаг.

Запитання 1

Коли Синє у положенні 1 звертається про місце для повороту оверштаг, то чи звільняє це його від обов'язків за правилом 19.2(b) надавати місце Зеленому для проминання лідируючого судна правого галсу по кормі?

Відповідь 1

Ні. Хоч у преамбулі до Розділу C і сказано, що коли застосовується правило 20, то правило 19 не застосовується, але це стосується тільки випадку, що постає між двома суднами біля спільної перешкоди. За правилом 19.2(b) Синє зобов'язане надавати місце Зеленому біля перешкоди, якою є Жовте.

Окремо від цього, правило 20 є застосовним між Синім і Зеленим біля Сірого, яке є іншою перешкодою. Отже, обидва правила застосовуються.

Запитання 2

Якщо відповідь на запитання 1 є ні, а Зелене проминає Жовте позаду і повертає оверштаг якнайскоріше за можливістю, то чи буде Синє виправдане за правилом 20.2, якщо під час виконання повороту оверштаг воно не утримається осторонь від Сірого?

Відповідь 2

Ні. У правилі 20.2 говориться про те, що воно застосовується, коли судно використовує місце, на яке воно має право за правилом 20.1(b). Позаяк місце, про яке йдеться у правилі 20.2 є місцем для судна, яке реагує на відповідь "Ю ТЕК", Синє стосовно Сірого не може бути виправданим за правилом 20.2.

Запитання 3

Якщо відповідь на запитання 2 також є ні, а Синє не має змоги повернути оверштаг після положення 2 і, або втриматися осторонь від Сірого, або увалитися і втриматися осторонь від Лілового, то що воно має робити?

Відповідь 3

Синє має окликнути Зелене у такий момент, аби у Зеленого, як вимагається за правилом 20.1(a), залишалось достатньо часу на реагування. Якщо після оклику з Синього, Зелене мало змогу повернути оверштаг з підвітру від Жовтого, то Зелене порушило правило 20.1(b) тим, що так не зробило. Якщо наслідком цього буде порушення Синім правил 10 або 13 стосовно Сірого, то Синє, за будь яких наслідків слухання протесту, має бути виправдане за правилом 64.1(c).

Якщо після оклику з Синього першою нагодою повертати для Зеленого був момент одразу після проминання по кормі Жовтого, то Зелене додержало вимог правила 20.1(b). Синє має за розумною можливістю уникати дотиків з іншими суднами і, у разі вважатиме, що воно порушило правило частини 2, - виконати покарання.



B 016

Q&A (ЗАПИТАННЯ І ВІДПОВІДІ) 2010-017

Опубліковано: 21 Травня 2010

Ситуація:

Два судна на протилежних галсах наблизилися до навітряного знака, який належало огинати лівим облявком. А було на лівому, а В – на правому галсі. А повернуло оверштаг на правий галс у межах зони і постало перекритим з середини від В, яке не змінювало свого курсу. Через пару секунд після того, як А завершило поворот, В увалилося для огинання знака і роблячи це доткнулося судна А.

Запитання:

Які було порушено правила?

Відповідь:

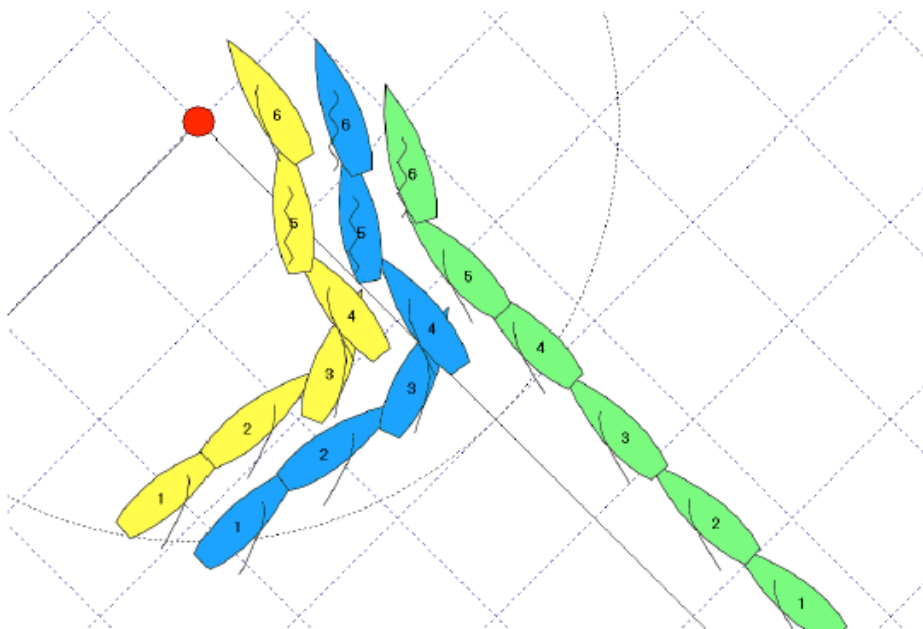
Коли навітряне судно В увалилося і доткнулося підвітряного, то навітряне судно порушило правила 11 і 14.

B 017

Q&A (ЗАПИТАННЯ І ВІДПОВІДІ) 2010-020

Опубліковано: 5 Червня 2010

Ситуація:



Невдовзі після положення 2 на Жовтому вирішили, що вони можуть повернути оверштаг і відтак викеровуватимуться на знак. На Синьому спочатку вважали, що вони можуть проминути попереду від Зеленого і тому не окликали про місце для повороту. Проте, щойно Жовте привелося для повороту оверштаг, Синє теж привелося і повернуло оверштаг, так що обидва судна повернули оверштаг одночасно. По завершенні ними поворотів місця для проминання між Зеленим і знаком було достатньо тільки для одного судна (не для двох).

Жовте, після того, як завершило поворот, привелося для огинання знака, а Синє привелося, аби надати знакомісце Жовтому. Зеленому судну, задля того, аби уникнути Синього, довелося приводитися вище за щільний бейдевінд. Зелене протестувало проти Синього, а Синє протестувало проти Жовтого.

Запитання 1:

Яким має бути рішення?

Відповідь 1

Покарайте Синє за порушення правила 18.3(a).

Від того моменту, коли Синє завершило поворот оверштаг, Зелене було зобов'язаним триматися від нього осторонь. Зелене трималося осторонь і не порушило жодного правила.

Жовте було зобов'язаним за правилом 18.3(a) не змушувати Зелене, вітрилити вище за щільний бейдевінд для розходження з Жовтим. Коли Зелене вітрилило вище за щільний бейдевінд, то воно робило це для уникання Синього, а не Жовтого. Жовте не порушувало правила 18.3(a).

З того моменту, як Жовте завершило поворот, Синє було зобов'язаним триматися від нього осторонь. Синє трималося осторонь і не порушувало правила 11.

Крім того, Синє було зобов'язаним за правилом 18.3(а) не примушувати Зелене вітрилити для розходження з ним вище за щільний бейдевінд. Синє судно порушило це правило. Синє не може бути виправданим за правилом 64.1(с), тому що, а ні воно не було наражене на порушення правила, а ні Жовте не порушувало жодного з правил.

Запитання 2:

Чи була б відповідь на Запитання 1 іншою, якби після того, як судна завершили свої повороти оверштаг, місця, для прямування між Зеленим і знаком не вистачало б навіть для одного судна?

Відповідь 2:

Ні. Якби після повороту оверштаг Жовте було б спроможним привестися і викеруватись на знак, а Синє було б спроможним привестися і утриматися осторонь від Жовтого, тоді як Зелене, також вітрилячи курсом на огинання знака впритул до нього, було б спроможним привестися і утриматися осторонь від Синього, то відповідь була б такою ж самою.

В іншому разі, за відсутності Синього, якби Жовте для розходження з собою змусило Зелене привестися вище за щільний бейдевінд, то тим порушило би правило 18.3(а).

B 018

Q&A (ЗАПИТАННЯ І ВІДПОВІДІ) 2010-025

Опубліковано: 29 Червня 2010

Ситуація:

За умов спокійного моря і вітру силою у 3 бали два Farr 45'их наближалися до навітряного знака на швидкості приблизно 7 – 7.5 вузлів.

Синє викеровувалося на знак правим галсом.

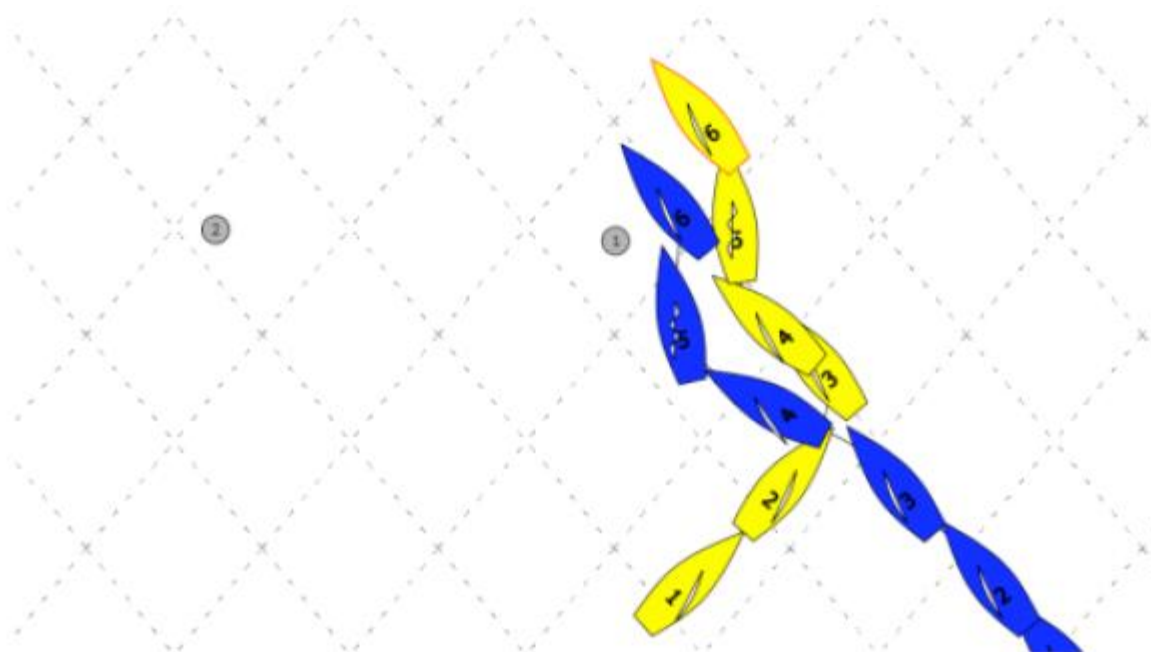
Жовте, наближаючись із лівого галсу, скрутило поворот оверштаг на правий галс у межах зони, і опинилося на лей лайн біля знака на щільному бейдевінді. Через те, що Жовте повернуло оверштаг, його хід уповільнився, і Синє було вимушеним увалитися під Жовте, аби уникнути з ним зіткнення. Після того Синє постало неспроможним огинати знак зі свого курсу.

Задля огинання знака синє привелося вище за щільний бейдевінд. Через це приведення воно уповільнило хід.

Жовте відреагувало на приведення і увалилося на новий курс, тримаючись осторонь від Синього.

Синє мало змогу обігнути знак і увалитися на новий курс.

Між Синім і Жовтим дотику не відбувалося.



Запитання 1:

Чи було застосовним правило 18.2(а) з того моменту, коли Синє заснувало перекривання?

Відповідь 1:

Ні. Застосовним було правило 18.3. Якщо застосовується правило 18.3, правило 18.2 – не застосовується. Дивіться правило 18.3.

Запитання 2:

Після того, як Синє постало перекритим від нього з середини, від Жовтого, за правилом 18.3(b), вимагалось надавати Синьому знакомісце. Чи надало Жовте Синьому місце, за визначенням Знакомісце, аби вітрилити до знака?

Відповідь 2:

Так. Щойно Синє постало перекритим з середини від Жовтого, Жовте постало зобов'язаним надавати Синьому місце, аби вітрилити до знака. Синьому, аби вітрилити до знака, треба було вітрилити вище за щільний бейдевінд, і Жовте надало Синьому потрібне для цього місце.

Запитання 3:

Якщо відповіддю є ні, то чи не було тоді порушення правила 18.3?

Відповідь 3:

Не стосується до справи.

Запитання 4:

Чи не може трактуватися випадок так, що для Синього, з причини дій Жовтого, не було можливості вітрилити своїм належним біля знака курсом, і що Синє через це не мало змоги "вітрилити до фінішу якомога скоріше"?

Відповідь 4:

Ні. Синє постало судном з правом на дорогу тоді, коли було засновано перекривання. Жовте було зобов'язаним триматися осторонь від Синього і надавати Синьому місце, аби те вітрилило до знака, а відтак місце, аби воно вітрилило своїм належним біля знака, курсом. Жовте утрималося осторонь від Синього і надало Синьому місце, аби увалитися та вітрилити його належним біля знака курсом. Факт того, що Синє мало вітрилити нижче за свій належний курс задля того, аби триматися осторонь від Жовтого, ще перед тим, як перекривання було засноване, не має значення.

Запитання 5:

Чи могло б мати місце звинувачення у тому, що Синьому перешкодили вітрилити його належним біля знака курсом?

Відповідь 5:

Не стосується до справи.

Запитання 6:

Чи є відповіді на запитання 4 і 5 такими через те, що мало місце порушення правила 18.3?

Відповідь 6:

Ні.

Запитання 7:

Чи було Синє "біля знака"

a. на момент, коли воно було зобов'язаним увалювати у положенні 3?

b. на момент, коли його прова була впритул до знака у положенні 5?

Відповідь 7:

Судно зазвичай є "біля знака", коли воно є впритул до знака і його наступною дією буде зміна курсу для огинання знака. Це і буде відтак його належним курсом. За нашого випадку, це трапилося у положенні 5.



B 019

Q&A (ЗАПИТАННЯ І ВІДПОВІДІ) 2011-001

Опубліковано: 7 Лютого 2011

Ситуація:

Два, або й більше, судна (дошки) рухаються назад винесеними на вітер вітрилами і між ними відбувається дотик.

Запитання:

Яке/яка з них має триматися осторонь, якщо вони:

- (a) є на різних галсах,
- (b) на однаковому галсі, перекриті,
- (c) на однаковому галсі, не перекриті,
- (d) почали рух назад у різні моменти?

Які правила є застосовними у кожному з випадків і які правила є порушеними?

Відповідь на всі запитання:

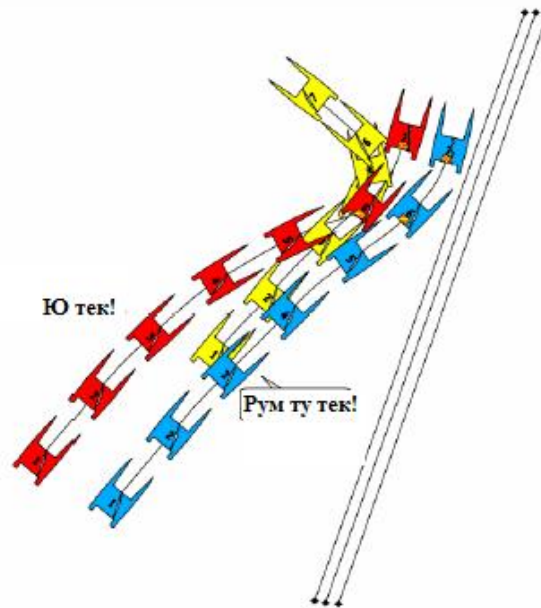
Правило 21.3 застосовується тільки між судном, яке рухається назад винесеним на вітер вітрилом, і судном, яке того не робить.

Якщо обидва (чи й всі) судна рухаються назад винесеними на вітер вітрилами, то між ними застосовуються правила Розділів А і В Частини 2.

B 020

Q&A (ЗАПИТАННЯ І ВІДПОВІДІ) 2011-08

Опубліковано: 20 Квітня 2011



Ситуація:

Йдеться про швидкохідні багатокорпусники. Доповнення Q було застосовним і рішення на воді приймали ампайри. У положенні 1 Жовте звернулося про «Рум ту тек!». У положенні 3 Червоне відповіло: «Ю тек!». Одразу після положення 5 відбувся дотик між Червоним і Синім і вони обидва протестували.

Запитання:

Якими є права і обов'язки кожного із трьох суден? І яким має бути рішення?

Відповідь:

Коли Жовте окликнуло про місце для повороту, то у Червоного було тільки два варіанти вибору. Обравши реагування «Ю тек!» воно постало зобов'язаним надати Жовтому місце для завершення ним повороту оверштаг, а відтак і для уникання Синього. Отже, у разі порушення Жовтим правила 13 під час повороту оверштаг, або правила 15 одразу після завершення повороту, воно має бути виправдане за правилом 20.2. Якщо Жовте не реагуватиме виконанням повороту оверштаг якомога скоріше, то, таким чином, порушить правило 20.1(с).

Коли Синє наближалось до брекватера, то Жовте було судном, що повертає оверштаг і не було перешкодою. Брекватер був перешкодою і Червоне, яке було перекритим з навітру від Синього, мало триматися осторонь від Синього і надавати Синьому місце біля перешкоди.

Коли Червоне у положенні 4 увалилося, аби уникнути дотику з Жовтим, Жовте було судном, що має триматися осторонь, як таке, що повертає, а зовсім не було перешкодою. Коли Синє згодом увалилося, аби уникнути дотику з Червоним, Червоне, будучи навітряним судном, не трималося осторонь і порушило правило 11. Єдиною можливістю для Червоного додержати правил після того, як

воно обрало реагування на оклик про місце, окликом «Ю тек!», це самому повертати якомога скоріше. Щойно Жовте завершило поворот, воно постало судном, що має право на дорогу. Оскільки обидва, і Червоне, і Синє, мали триматися осторонь від Жовтого, з моменту, коли ним було завершено поворот на правий галс, то Жовте постало перешкодою для обох суден. Безпосередньо після цього, Жовте має за правилом 15 надати Синьому місце, аби те трималося осторонь. Синє отримало це місце. Проте, якщо б Жовте порушило правило 15 через дії Червоного, то Жовте мало б бути виправданим за правилом 20.2.

Поза те, що Червоне і Синє були перекритими протягом деякого часу, для Синього не було можливості надати місце Червоному біля цієї нової перешкоди. Через порушення Червоним правила 11 ще перед тим, як Жовте постало перешкодою, Синє було наражене на порушення ним правила 19.2(b), отже, Синє отримує виправдання за правилом 64.1(c). Проте Червоне не було нараженим на порушення правила 19.2 і ампайри мають накласти на нього покарання за порушення правила 19.2. Червоне порушило також і правило 14.



B 021

Q&A (ЗАПИТАННЯ І ВІДПОВІДІ) 2011-010

Опубліковано: 14 Червня 2011

Ситуація:

Після підготовчого сигналу, але перед сигналом стартування, курси судна А і судна В, яке виконувало покарання, перетнулися.

Запитання 1:

Чи порушило судно А правило 23.2?

Відповідь 1:

Якби судно В розпочало б явно робити оберти на виконання покарання, і А з ним перетнулося не змінюючи свого курсу, то судно В було б таким, що не провітрило напевне осторонь перед тим, як починати виконувати покарання. Провітрилити напевне осторонь від інших суден є однією з умов, щодо виконання покарання. Отже, судно В не було б таким, що виконує покарання, і правило 23.2 не було б застосовним щодо судна А.

У разі ж, якби судно В явно розпочало робити оберти на виконання покарання, а судно А змінило би свій курс і перетнулося з судном В, то А порушило би правило 23.2.

Візьміть до уваги, що оскільки перед сигналом стартування не існує належного курсу (дивіться Визначення Належний курс), виняток, зазначений у правилі 23.2 не є застосовним допоки не подано сигнал стартування.

Запитання 2:

Чи порушило б судно В правило 21.2, якби судно А було б вимушеним змінювати курс через дії В, в той час, коли В було б судном, що виконує покарання?

Відповідь 2:

Так. Коли В є таким, що виконує покарання, то воно є зобов'язаним триматися осторонь від інших суден. Якби воно цього не дотримало, то порушило би правило 21.2.

Запитання 3:

Чи було б судно А порушником правила 2, якби воно вітрилило навмисне на перетинання з судном В, тоді, як В виконувало б покарання?

Відповідь 3:

Так. Перетинаючись із В воно порушувало би правило 23.2. Судно, яке навмисне порушує будь яке правило, зазвичай є і порушником правила 2.

Запитання 4:

Чи може судно А вітрилити у такий спосіб, щоб перешкоджати судну В вітрилити так, аби постати напевне осторонь від інших суден для прийняття покарання, допоки не стане ясным, що судно В розпочало виконувати саме покарання?

Відповідь 4:

Так. За умови, що А, не даючи можливості судну В виконати покарання, не порушуватиме жодного з інших правил. Допоки судно В не розпочне явно робити ті оберти, які є необхідними для виконання покарання, воно не підпадає під дію правила 21.2, отже, А, у свою чергу, не підпадає під дію правила 23.2. І, крім того, доки триває намагання судна В постати напевне осторонь від інших суден, воно є таким, що виконує свої обов'язки за правилом 44.2.



B 022

Q&A (ЗАПИТАННЯ І ВІДПОВІДІ) 2011-017

Опубліковано: 18 Серпня 2011

Ситуація:

Обидва стартові знаки були суднами Перегонового комітету. Судном Перегонового комітету на зовнішньому кінці лінії був надувний катер з жорстким днищем (RIB). Під час стартування одне із суден створило навал на знак зовнішнього кінця лінії і спричинило деякі пошкодження знака. Судно через дотикання до знака виконало покарання одним обертом.

Запитання 1:

Чи є це правильним виправданням?

Відповідь 1:

Так, за умов відсутності серйозного пошкодження.

Запитання 2:

Якби трапилося те ж саме, але з серйозним пошкодженням знака (надувного катера RIB). Судно так само через дотикання до знака виконало покарання одним обертом. Чи є така дія достатнім виправданням, а чи правило 44.1(b) є також застосовним і між судном, яке є у перегона і знаком?

Відповідь 2:

Правило 44.1(b) є застосовним і судно має зійти з перегонів.



Розділ С

Стартування

- C1** Роз'яснення щодо правила 30.1, Правило прапора Індія (так зване "правило-обігнути-кінці").
- C2** Якщо судна стартують у протилежних напрямках – що треба зробити?
- C3** Розташовування внутрішнього обмежувального знака стартової лінії.
- C4** Судна, що беруть участь у перегонах, і розглядаються як перешкода на стартовій лінії.
-

Інші питання, які можуть бути доречними:

D2, D6, F2, F12, G3, G7, G8, G10, G11, G12, J1, M2



C 001

Q&A (ЗАПИТАННЯ І ВІДПОВІДІ) 2007-004

Переглянуто: 12 Січня 2009

Ситуація

Правило 30.1 (Правило обігнути кінці) є застосовним. За 50 секунд перед стартом, судно опинилося на стороні дистанції від лінії. Відтак воно прослідувало, як показано на схемі, і перетнуло продовження стартової лінії зі сторони дистанції на її передстартовий бік (між положеннями 3 і 4).

Запитання

Чи дотримало судно вимог правила 30.1?

Відповідь

Так. За правилом 30.1 судно перед тим, як стартувати, має перетнути продовження стартової лінії зі сторони дистанції на передстартовий бік лінії і воно дотримало цих вимог.



C 002

Q&A (ЗАПИТАННЯ І ВІДПОВІДІ) 2009-027

Опубліковано: 22 Квітня 2009

Ситуація:

Цей інцидент трапився на старті крейсерських перегонів з гандикапом. Тривалість перегонів очікувалась 4-8 годин залежно від типів суден і за вітру біля 7 вузлів.

У вітрильницькій інструкції було визначено місцезнаходження стартової лінії і те, що вона пролягатиме між суддівським судном і навігаційним знаком. У інструкції не було зазначено, чи знаходиться суддівське судно на правому кінці лінії, і не визначалося у якийсь інший спосіб, у якому напрямку мають стартувати судна. Стартова лінія була майже перпендикулярною до напрямку вітру. Перший знак знаходився на підвітрі від лінії, і напрямком на нього був яких 30 градусів щодо лінії.

Деякі судна стартували у протилежних напрямках, відомо, що перегоновий комітет, аби розв'язати непорозуміння, виникнення якого було очевидним, намагався надати словесні інструкції деяким суднам безпосередньо перед стартом. Ті, що стартували проти вітру, обігнули, як тільки це стало можливим, суддівське судно і увалилися на знак. Вони втратили на тому, що зробили первинний галс геть від знака.

Невдовзі після старту, відбулося зіткнення між судном А, яке стартувало правим галсом проти вітру, і судном В, на лівому галсі, яке перетинало лінію у протилежному напрямку, оскільки мало намір стартувати за вітром. Судно, що було на правому галсі, ще перед зіткненням постало чистим від своєї стартової лінії.

Запитання 1:

Чи може даватися старт перегонам з такої лінії, яка не має визначеного напрямку стартування?

Відповідь 1:

Стартова лінія має бути описана у вітрильницькій інструкції. У визначенні Старт зазначено напрямком від передстартового боку лінії до боку дистанції без будь яких вимог, аби його було зазначено у вітрильницькій інструкції.

Запитання 2:

Якщо відповідь на запитання 1 є так, то чи буде правильно вчинить протестовий комітет, якщо припинить перегони, завваживши деякі судна істотно постраждалими через їхній вибір напрямку стартування?

Відповідь 2:

Якщо протестовий комітет вирішив, що судно має право на відшкодування, то він мусить "чинити якомога справедливіше стосовно всіх суден, на які вплине ухвала". Для судна, яке має

право на відшкодування, погіршення його залікового стану має бути не з його власної вини. Стартуючи не відповідно до визначення Старт, судно не додержує цієї вимоги. Проте, якщо для перегонців не було розумної можливості чітко уявити собі у якому напрямку вони мають перетинати лінію, аби це відповідало визначенню, то єдиним виходом для протестового комітету за цих обставин, було б залишити фактичні результати в силі. Випадок ISAF 82 описує схожу ситуацію на фінішній лінії.

Запитання 3:

Якщо протестовий комітет вчинив правильно припинивши перегони, то судна, між якими під час припинених перегонів відбулося зіткнення, не підпадають під дію Правил Вітрильницьких Перегонів?

Відповідь 3:

Судна були у перегонах і підпадали під дію Правил Вітрильницьких Перегонів. Це не залежить від будь якого пізнішого рішення протестового комітету про надання відшкодування шляхом припинення перегонів. Вплив припинення полягає в тому, що покарання за порушення правил Частини 2 є неможливим – дивіться правило 36.

C 003

Q&A (ЗАПИТАННЯ І ВІДПОВІДІ) 2010-033

Опубліковано: 6 Жовтня 2010

Ситуація:

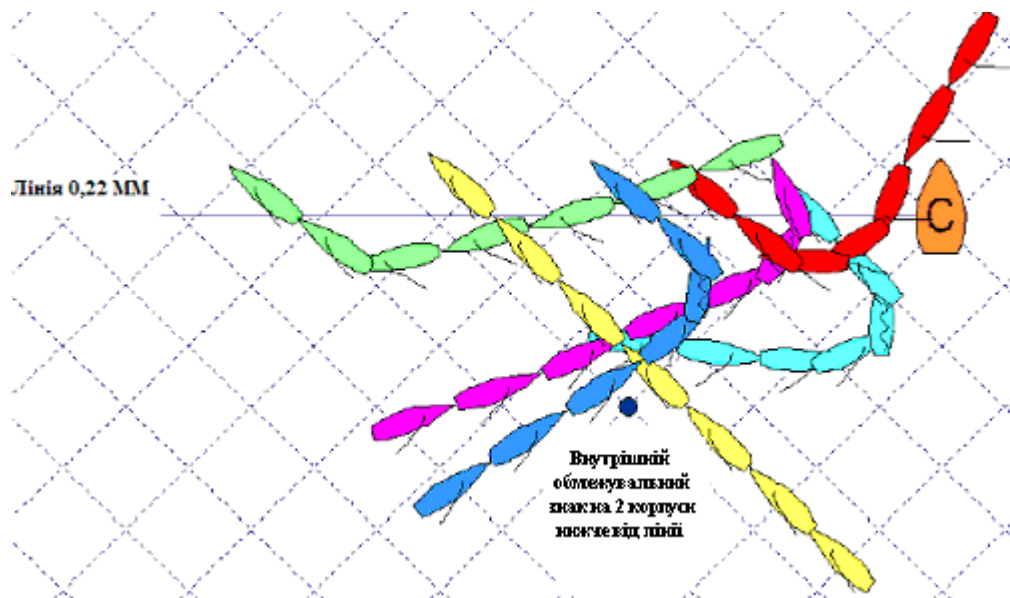
У вітрильницькій інструкції змагань було зазначено:

"Може бути встановлено, але не обов'язково, внутрішній обмежувальний знак (ВОЗ) стартової лінії. Якщо він стоятиме, то яхти, стартуючи, зобов'язані залишати внутрішній обмежувальний знак правим облявком".

Примітка: на схемі показано різні судна, кожне з яких є окремим прикладом. Жодне з суден на момент сигналу стартування не було OCS (НБД) і ніяких особливих правил стартування не застосовувалося.

Запитання:

Яке з суден, якщо таке є серед зображених на доданій схемі (зелене, синє, червоне, жовте, бузкове, блакитне), порушило правило 28.2?



Відповідь:

Жодне. Судна є у перегонах з моменту підготовчого сигналу, стартові знаки (включно з обмежувальними знаками стартової лінії, які іноді ставляться для обмеження довжини конкретної стартової лінії) не мають належної сторони для проминання перед тим, як судно наблизиться з передстартового боку до стартової лінії для стартування (правило 28.2). Тільки з цього моменту стартові знаки, хоча вони і не є ще такими, що ними "починається, обмежується, або закінчується відрізок дистанції, на якому знаходиться судно", набувають належної сторони для проминання.

Перед тим, як судно стартує, "правило мотузки" до нього не застосовується, і у правилі 28.1 сказано що мотузок має пролягати з належного боку кожного знака тільки "після стартування і до фінішування...".

Щодо існування сторони, належної для проминання внутрішнього (або зовнішнього) обмежувального знака стартової лінії, то судно має не бути у змозі проминати між таким знаком і стартовою лінією якщо він знаходиться на передстартовому боці від стартової лінії, або деінде на розумній відстані від неї на боці дистанції.

У вітрильницькій інструкції змагань, про які йдеться, застосовано вираз "яхти, стартуючи, зобов'язані залишати внутрішній обмежувальний знак правим облявком".

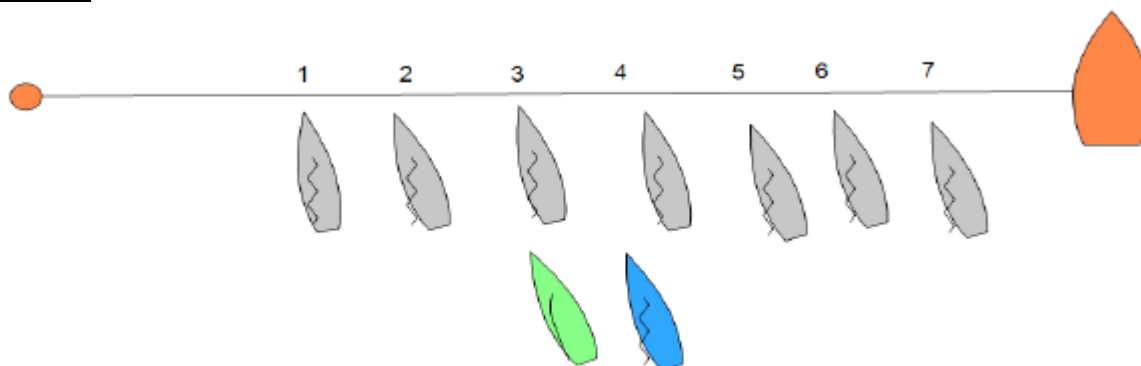
Отже, якщо судно може проминути і залишити позаду обмежувальний знак стартової лінії, ще перед тим, як воно фактично стартуватиме, як і зображено тут для кожної з ситуацій, то воно не може бути покараним за порушення пункту інструкції, про який йдеться, і має бути виправданим через похибку перегонного комітету щодо вибору місця для встановлення знака.

C 004

Q&A (ЗАПИТАННЯ І ВІДПОВІДІ) 2010-037

Опубліковано: 5 Листопада 2010 Поновлений перегляд Лютий 2011

Ситуація:



Приблизно за 15 секунд перед стартом, кілька суден стояли "на товсь" на короткій відстані від лінії. Зелене і Синє наближалися до них з корми. Місця, аби обом суднам можна було слідувати в одну і ту саму "дірку", що була перед ними, було недостатньо.

Запитання 1:

Якщо Зелене намагатиметься проминути судно 3 з підвітру, то чи буде воно зобов'язаним надати місце і Синьому для проминання судна 3 з тієї самої сторони?

Відповідь 1:

Ні. Як тільки Зелене постане перекритим з судном 3 з підвітру, воно постане судном з правом на дорогу. Від цього моменту судно 3 не буде перешкодою і правило 19 відтак не буде застосовним. Судно 3 буде повинним триматися осторонь від Зеленого, а Синє – триматися осторонь від обох суден. Зверніть увагу на те, що коли Зелене започаткує перекривання, то воно постане зобов'язаним за правилом 15 безпосередньо після цього надати місце судну 3, аби те мало змогу триматися осторонь.

Запитання 2:

Якщо відповіддю на запитання 1 є "Так", то чи означає це, що оскільки місця для обох суден для проминання між судном 2 і судном 3 недостатньо, то Зелене має пропустити Синього у дірку, а саме має туди не потрапляти?

Відповідь 2:

Не є доречною. Дивіться Відповідь 1

Запитання 3:

Якщо відповіддю на запитання 2 є "Так", і Синє прямує між судном 2 і судном 3, але не дає Зеленому місця для слідування через ту саму дірку, то воно не порушує жодного правила?

Відповідь 3

Не є доречною. Дивіться Відповідь 1

Запитання 4

Якщо Зелене постане перекритим з підвітру від судна 3 ще перед тим, як Синє постане підвітряним стосовно судна 3, то чи може Зелене вважати, що, оскільки воно наразі не є зобов'язаним триматися осторонь від судна 3, то судно 3 уже не є перешкодою для обох суден, а відтак Зелене не повинне надавати місце Синьому? (Зверніть увагу на Показовий випадок F2 у поточній Системі швидкого реагування з командних перегонів 2010-02, де відповіддю на таке запитання є "Так").

Відповідь 4

Дивіться Відповідь 1

Запитання 5

З огляду на те, що, відповідно до визначення, судно, яке є у перегонах, не може бути подовженою перешкодою, чи можуть виникати ситуації (на кшталт тих, що зображені на схемі) коли ряд суден вважатиметься подовженою перешкодою?

Відповідь 5

Ні.



Розділ D

Провітрилення дистанції

- D1** Поняття "Сторона знака" у світлі спрямованості правила 28.
- D2** Судно, що його примусили провітрилити на неналежний бік знака, все одно мусить належно провітрилити навкруг знака. Воно не є таким, що "наражене" на порушення правила 28.
- D3** Роз'яснення правила 28. Огинання катамараном знака з пронесенням одного з корпусів над знаком.
- D4** Коли немає одного із брамових знаків.
- D5** Про дотикання знаків і визначення Фініш і У перегонах.
- D6** Права судна, що було НБД (OCS), і яке вітрилить по дистанції.
- D7** Коли один із брамових знаків дрейфує.

Інші питання, які можуть бути доречними:

A1, C2, C3, C4, E2, E4, E5, E6, E7, F2, F3, F6, F8, F12, G1, G8, G11, G12, G13, J8, K2, K3, M3, M5, M14



D 001

Q&A (ЗАПИТАННЯ І ВІДПОВІДІ) 2009-008

Опубліковано: 09 Січня 2009

Запитання

Як треба розуміти вираз: "сторона знака" у світлі спрямованості правила 28?

Відповідь

У світлі спрямованості правила 28 належною стороною знака є та, на якій опиняється мотузок, що зображує слід судна, яке провітрилило дистанцію, приписану у вітрильницькій інструкції. Таке розуміння залишається і тоді, коли мотузок створює шлаг навкруг знака.

Дивіться також Випадки ISAF 90, 106 і 108.



D 002

Q&A (ЗАПИТАННЯ І ВІДПОВІДІ) 2009-010

Опубліковано: 09 Січня 2009

Ситуація

У той час, як Синє судно не додержало своїх обов'язків надавати Жовтому судну місце для огинання, чи проминання знака, це Жовте судно задля уникання дотику з іншим судном, або зі знаком, було вимушене провітрити на неналежний бік знака,

Запитання

Чи може протестовий комітет зробити висновок, що порушення правила 28.1 Жовтим судном було спричинене порушенням Синім судном правила, за яким воно було зобов'язаним надавати місце Жовтому, і, за правилом 64.1(с), виправдати Жовте щодо порушення ним правила 28.1?

Відповідь

Ні.

Судно не може бути виправданим за правилом 64.1(с), якщо тільки воно не було наражене на порушення правил через порушення правил іншим судном. У нашому випадку, поза те, що Синє, тим, що не надало місця біля знака Жовтому, порушило правило, воно не наразило Жовте на порушення жодного з правил. Жовте судно мало змогу будь коли після інциденту проминути знак з належного боку. Жовте судно не було таким, що порушило правило 28.1 допоки воно не фінішувало.



D 003

Q&A (ЗАПИТАННЯ І ВІДПОВІДІ) 2009-014

Опубліковано: 09 Січня 2009

Запитання

Катамаран наближається лівим галсом до підвітряного знака, який належить огинати лівим облавком. Чи дотримає катамаран вимог правила 28.1 щодо цього огинання, якщо "пронесе" свій лівий (навітряний) корпус над підвітряним знаком, і, можливо, з навітру від нього? Правий корпус є єдиним корпусом, що є у воді (який створює слід), і цей корпус проминає знак належним чином.

Відповідь

Так.



D 004

Q&A (ЗАПИТАННЯ І ВІДПОВІДІ) 2009-034

Опубліковано: 17 Серпня 2009

Ситуація:

Застосовувалися наступні пункти вітрильницької інструкції:

SI 8.1

На схемі у доповненні А показано дистанції, включно з приблизними кутами між відрізками, порядок, за яким мають проминатися знаки і сторона з якої належить проминати кожний зі знаків. (Старт з підвітру між СС і знаком на дальньому кінці лінії, навітряний має полишатися лівим облявком, брамовий знак є підвітряним знаком і фініш з навітру між СС і навітряним знаком).

SI 9

Знаком 1 (навітряним) і Знаком 2 (на дальньому кінці лінії) будуть пірамідальні буї жовтого кольору, брамовими знаками (знаками підвітряної брами) 3p і 3s будуть маленькі пірамідальні знаки червоного кольору.

Інцидент:

На першому похідному відрізу дистанції, коли біля брами було багато суден, один зі знаків, через те, що був кимсь сильно зачеплений, раптово здувся і впав на воду. Перегоновий комітет не переставляв і не замінював знака об'єктом з піднесеним на ньому прапором М, як передбачено правилом 34.

Запитання 1

З якого боку мають судна проминати той єдиний знак, що залишився? (Правило 28.1 (с))

Відповідь 1

За відсутності будь яких відповідних вказівок у вітрильницькій інструкції той знак, що залишився, відтак не є знаком. Якщо у вітрильницькій інструкції зазначена брама, то суднам, аби додержати вимог правила 28.1(с), належить слідувати між брамовими знаками. Якщо зникає один із двох брамових знаків, то інший відтак втрачає належний бік. Судна можуть проминати знак з будь якого боку, і навіть можуть його зачіпати.

Аби уникнути таких ускладнень, можна порадити перегоновому комітетові зазначити, який бік знака, у разі наявності тільки одного брамового знака, буде належним для проминання, і, у такому разі, цей знак залишатиметься знаком з належною стороною. Тоді судна матимуть огинати знак, що залишився, так, як і будь який інший одинарний поворотний знак, і не матимуть права до нього дотикатися.

За браком такого пункту у вітрильницькій інструкції, перегоновому комітетові вірним було б прийняти рішення про припинення за правилом 32.1(d). Проте, якщо комітет цього не зробить, і всі судна огинатимуть знак, що залишився, або з правого, або з лівого боку (або й з різних боків), без інцидентів, а відтак провітрилять дистанцію до кінця, то після закінчення перегонів суднам має бути надано відшкодування чи з ініціативи перегонового або протестового комітетів, чи за зверненням судна.

Якщо ж одне, або й більше, суден вирішать вітрилити коротшу, ніж інші судна, дистанцію, не огинаючи знак, що залишився, або опиняться у не вигідному становищі через, скажімо, пошуки відсутнього знака, то за такої ситуації з'являться підстави для припинення. З іншого боку, якщо протестовий комітет після проведених опитувань вважатиме, що для всіх суден перегони, що відбулися, були чесними і справедливими, і до жодного з суден дії перегонового комітету не

були упередженими, то цілком відповідним було б визнати, що найбільш справедливим рішенням із можливих, є залишити фактичні результати перегонів у силі.

Задля додержання необхідної умови, аби перегони були такими, що дають залік, що принаймні одне з суден має провітрити дистанцію, необхідно, аби принаймні одне судно мало змогу це зробити. Нашого випадку це не стосується, і протестовий комітет має право не звертати уваги на цю умову.

Запитання 2

Якщо відповіддю є "з будь якого боку", то, чи вірним було б вважати, що правило 18 відтак не застосовуватиметься, а, у разі судна одночасно проминатимуть знак і з правого, і з лівого боку, діятимуть правила Частини 2, Розділу А?

Відповідь 2

Якщо суднами буде обрано проминання знака, що залишився, то між ними застосовуватимуться правила Частини 2, Розділу А, як у разі проминання ними знака з одного боку, так і у разі проминання його з різних боків. Так само застосовними будуть і правила Частини 2, Розділу В.

Треба зазначити, що правила Частини 2, Розділів А і В, у разі застосування правила розділу С (разом з правилом 18) також є застосовними. Коли застосовується правило 18, то судну, яке має право на знакомісце, за певних обставин має надаватися відшкодування за порушення деяких із цих правил. Позаяк знак, що залишився, тепер уже не є знаком, правило 18 (в тому числі і правило 18.5) не застосовується.



D 005

Q&A (ЗАПИТАННЯ І ВІДПОВІДІ) 2010-004

Опубліковано: 20 Січня 2010

Ситуація

У визначенні "у перегонах" сказано, що " Судно є у *перегонах* від його підготовчого сигналу і доки воно не *фінішує* і не опиниться осторонь від фінішної лінії і *знаків*, або не зійде, і т. д.", у правилі 31 сказано: Судно, що є у *перегонах*, має не дотикатися стартового *знака* перед *стартом*, *знака*, яким починається, обмежується або закінчується відрізок дистанції, на якому судно вітрилить, а також фінішного *знака* після *фінішування*".

Запитання:

Якщо воно фінішує відповідно до визначення "у перегонах", то чи порушить воно правило 31, якщо воно фінішує, опиниться осторонь від фінішної лінії, а після цього доткнеться фінішного знака?

Відповідь:

Ні. Правило 31 не застосовується, тому що у разі судно фінішувало і опинилося осторонь від фінішної лінії і знаків, то воно відтак не є у перегонах.

Дивіться також Q&A (ЗАПИТАННЯ І ВІДПОВІДІ) 2006-002



D 006

Q&A (ЗАПИТАННЯ І ВІДПОВІДІ) 2010-024

Опубліковано: 29 Червня 2010

Ситуація

Розпочалися перегони флоту і на першому фордевінді відбувся лувінг-матч між суднами L і W. Обидва судна протестували і мав місце дотик без будь яких пошкоджень матчастини, чи травмувань людей. Після закінчення перегонів з'ясувалося, що судно W було НБД (OCS).

Запитання:

Чи є прийнятним для W стверджувати, що воно і судно L не були на однаковому відрізку дистанції, і коли L почало лувінгувати, то воно не тільки вітрилило вище за свій належний курс, але й порушувало правило 23.2, адже їхні курси перетиналися?

Відповідь:

Обидва судна, як L, так і W були на однаковому відрізку дистанції. Якщо W може і не стартувало правильно, і відповідно заліковане як НБД (OCS), воно продовжує вітрилити у перегонах маючи повні права і обов'язки за правилами.

Ніщо у правилах не заперечує проти того, аби судно W звинувачувало судно L у будь якому порушенні правил, але протестовий комітет має керуватися правилами і, оскільки обидва судна були на однаковому відрізку, правило 23.2 не було застосовним.



D 007

Q&A (ЗАПИТАННЯ І ВІДПОВІДІ) 2010-041

Опубліковано: 6 Січня 2011

Ситуація

У ВІ було зазначено, що підвітряний знак буде брамою, два знаки якої відстоятимуть на 8 довжин корпусу один від одного, і розташовуватимуться перпендикулярно до напрямку вітру. (Схема була невід'ємною частиною ВІ). За умов вітру більш, ніж 25 вузлів, сильної течії і великих хвиль, один із брамових знаків сдрейфував приблизно на 100 метрів. Для суден не було можливим візуально визначити, який із знаків дрейфує.

Запитання 1:

З якого моменту брама завширшки 8 довжин корпусу і перпендикулярна до напрямку на вітер припинила бути брамою?

Відповідь 1:

У 82 му випадку ISAF говорить: "Якщо фінішну лінію розташовано настільки близько до лінії напрямку вітрилення останнього відрізка дистанції, що неможливо вирішити, з якого напрямку перетинання лінії відповідає визначенню фініш, судно може перетинати лінію з будь якого напрямку, і його фініш має бути занотований відповідно до цього". Такий самий принцип має застосовуватися і до брами. Допоки брама є безсумнівно брамою, судна мають слідувати між брамовими знаками. Якщо один із знаків продрейфував так далеко, що уже неможливо визначити, який із знаків є правим, а який лівим, то судна можуть слідувати між знаками брами у будь якому напрямку. Коли один із брамових знаків сдрейфував так далеко, що уже неясно, чи два знаки є брамою, то брама уже не є такою.

Запитання 2:

Якщо брама уже не є брамою, то чи буде відповідь такою ж самою, як і у Q&A D 004 (Коли немає одного із брамових знаків)?.

Відповідь 2:

Так, у Q&A D 004 описано ситуацію, коли немає одного із брамових знаків.



Розділ Е

Фінішування

- E1** Коли судно опиняється "осторонь" від фінішної лінії і знаків?
- E2** Дії перегонного комітету у разі судно перетне зовнішній кінець фінішної лінії з неправильної сторони, або доткнеться до фінішного знака.
- E3** Уточнення щодо викеровування на фінішний знак.
- E4** "Нормальне положення" – фінішування перекинутого судна.
- E5** Стосується Випадку ISAF 45 – випадку щодо вітрильницької інструкції, яка вимагає, аби судна фінішували не відповідно до визначення "фініш".
- E6** Про скорочення дистанції, фінішування, у разі перегонний комітет розташувався з "неправильної" сторони від лінії.
- E7** Коли судно фінішує – коли лінія є фінішною лінією.
- E8** Про Випадок ISAF 112 і про Q&A (запитання і відповіді) 2009-26.
-

Інші питання, які можуть бути доречними:

B12, D5, F1, F3, F11, F12, G1, G13, J8, K2, M3



E 001

Q&A (ЗАПИТАННЯ І ВІДПОВІДІ) 2006-002

Переглянуто: 12 Січня 2009

Запитання

У світлі визначення *У перегонах*, коли судно є таким, що опинилося "осторонь" від фінішної лінії та знаків?

Відповідь

Судно постає осторонь від фінішної лінії та знаків, коли жодна з частин його корпусу, екіпажу, чи спорядження не знаходиться на лінії, і жоден зі знаків не впливає на курс судна.

Судно, яке проминуло фінішну лінію вітрилячи щільним бейдевіндом і продовжує вітрилити в бік знака на зовнішньому кінці лінії, у разі течією його посадить на знак, буде все ще у перегонах і таким, що порушило правило 31. Судно, яке перетне фінішну лінію, провітрилить геть від лінії і знаків, а після цього доткнеться до знака фінішної лінії, не порушить цим правила 31, оскільки не буде таким, що є у перегонах.

E 002

Q&A (ЗАПИТАННЯ І ВІДПОВІДІ) 2006-003

Переглянуто: 12 Січня 2009

Ситуація А



Запитання 1

У Ситуації А, перегоновий комітет спостеріг, як судно А, перетнуло фінішну лінію біля зовнішнього її кінця з неправильної сторони, а потім підірнуло нижче лінії, фінішувало, і попрямувало до гавані. Що має робити перегоновий комітет у цій ситуації?

Відповідь 1

Перегоновий комітет має занотувати фінішне місце судна, адже судно діяло згідно з визначенням фініш. Перегановий комітет має протестувати на судно А за порушення правила 28. Судно, після того, як перетне лінію, може виправити помилку щодо провітрювання дистанції, яка мала місце на фінішній лінії, але, якщо воно цього не зробить, то має бути заліковане як таке, що фінішувало за першого перетинання.

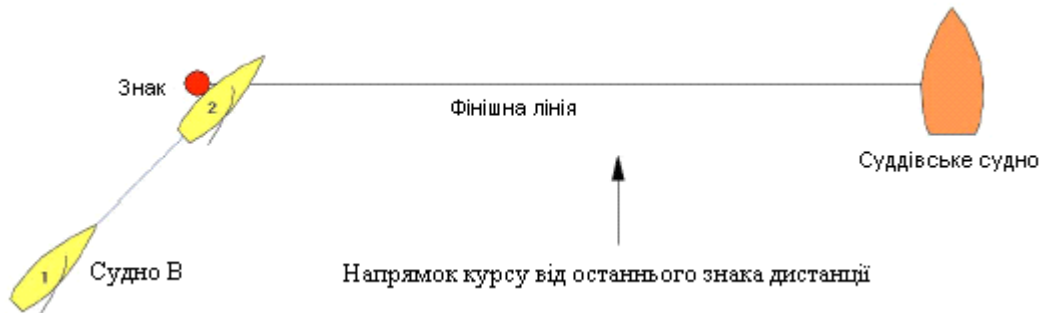
Запитання 2

Чи повинен перегоновий комітет залишатися на місці допоки не сплине обмежений час у разі судно А повертається для виправлення своєї помилки.

Відповідь 2

Ні, якщо тільки не є правдоподібним, що судно А повернеться для виправлення своєї помилки і встигне фінішувати до закінчення обмеженого часу.

Ситуація В



Запитання 3

У ситуації В, перегонний комітет спостеріг, як судно В, перетинаючи фінішну лінію, порушило правило 31. Судно В не виконувало покарання і попрямувало додому. Що має робити перегонний комітет?

Відповідь 3

Перегонний комітет має зазначити судно В у заліку відповідно до його місця на фініші за першого перетинання фінішній лінії. Дивіться визначення фініш. Перегонний комітет може протестувати на судно за порушення правила 31. Дивіться правило 60.3.



E 003

Q&A (ЗАПИТАННЯ І ВІДПОВІДІ) 2007-003

Переглянуто: 12 Січня 2009

Ситуація

Судна PW і PL наближалися до суддівського судна, яке слугувало також і фінішним знаком. PW викеровувалося на фініш, але не було спроможним викеруватись, щоб проминути прову суддівського судна. З судна PL окликнули PW про місце для повороту. З PW відповіли: "Я можу викеруватись на фініш!"

Запитання 1

У світлі правила 20.3, у якому разі судно PL не може окликати про місце для повороту?

- (а) Якщо PW викеровується на фінішну лінію (але не на проминання судна перегонного комітету); або
- (b) Якщо PW викеровується, аби проминути судно перегонного комітету.

Відповідь 1

(b) PL не може окликати у разі PW викеровується, аби проминути судно перегонного комітету. Знаком у цьому запитанні є судно перегонного комітету від якого простягається фінішна лінія.

Запитання 2

Чи є застосовним правило 20.1?

Відповідь 2

Так.



E 004

Q&A (ЗАПИТАННЯ І ВІДПОВІДІ) 2008-002

Переглянуто: 12 Січня 2009

Запитання 1

У світлі визначення фініш чи стосується умова "у нормальному положенні" також і корпуса?

Відповідь 1

Ні, вираз нормальне положення стосується тільки екіпажу і спорядження. Оскільки вираз "екіпажу, чи спорядження, що є у нормальному положенні" обмежено перед і після нього комами, то вимога щодо нормального положення стосується тільки екіпажу і спорядження.

Запитання 2

У світлі визначення фініш, розділу Термінологія із вступу і другої частини правила 47.2, чи є перекинуте судно таким, що фінішувало правильно, коли воно перетинає фінішну лінію якщо:

- a) всі члени екіпажу є (все одно як) на облавку, навіть перекинутого судна,
- b) дехто із членів екіпажу не є на облавку, але знаходяться поряд із судном і намагаються поставити його, і
- c) дехто із членів екіпажу не є на облавку через те, що вони є відірваними від судна і його спорядження, але пливають, аби досягти перекинутого судна?

Відповідь 2

Так. Для швертботів перекидання є природним, отже, перекинуте судно і його екіпаж у воді є у нормальному положенні. Із цього випливає, що судно фінішує правильно щодо всіх умов, про які йдеться у запитанні

Судно також не порушує правила 47.2 якщо екіпаж робить все можливе для того, аби поставити судно і повернутися на його облавку, за умов, що вони не намагатимуться просунути судно вперед у перегонах. Якщо ж вони намагатимуться проштовхнути судно вплав через фінішну лінію, то тим порушуватимуть обидва правила, і 47.2 і 42.1, а також, можливо і правило 2.



E 005

Q&A (ЗАПИТАННЯ І ВІДПОВІДІ) 2009-005

Опубліковано: 09 Січня 2009

Запитання 1

Чи була б ухвала протестового комітету, прийнята на підставі фактів, зазначених у Випадку 45, іншою, якби судно X разом зі зверненням про відшкодування подало б на судно Y, та на всі інші судна, які "фінішували гаком", дійсні протести за порушення правила 28.1 з посиланням зокрема на "правило мотузка" і на слово "фініш" у першому реченні цього правила?

Відповідь 1

Протестовий комітет мав би дискваліфікувати всі судна, які дотримувалися неправильної вітрильницької інструкції, яка не була чинною, а відтак ініціювати надання їм відшкодування на підставі того, що їх залікові місця значно погіршилися через неналежні дії перегонного комітету, які полягали у зміні визначення вітрильницькою інструкцією. До порушення ними правила 28.1, а саме, недодержання ними свого обов'язку фінішувати відповідно до визначення "фініш", призвело виконання вказівки неправильної вітрильницької інструкції, отже, їхні дії не були наслідком їхньої власної провини.

Запитання 2

Чи правильним було б сказати, що судно Y, та на всі інші судна, які "фінішували гаком", не можуть бути виправдані за порушення правила 28.1, оскільки вони не були наражені на порушення правила іншим судном, що є обов'язковою умовою для застосування правила 64.1(b)?

Відповідь 2

Так, судна не можуть бути виправдані. Проте, їм може бути надано відшкодування, оскільки вони були збиті з пуття неналежними діями перегонного комітету.

Запитання 3

Якщо протестовий комітет вирішить, що всі судна, про які йдеться, мають бути дискваліфікованими за порушення правила 28.1, то чи зможуть вони отримати відшкодування за правилом 62.1, а чи буде порушення вважатися їхньою власною провиною, бо вони мали знати, що вітрильницька інструкція не може бути чинною, тому, що в ній змінено визначення "фініш"?

Відповідь 3

Суднам може бути надане відшкодування - дивіться вище відповідь на запитання Q1.

E 006

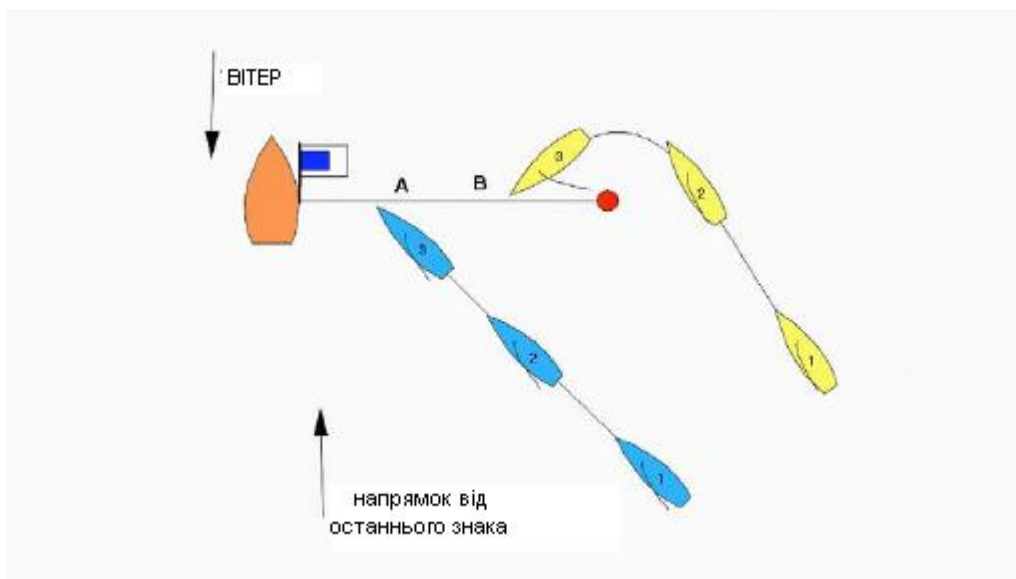
Q&A (ЗАПИТАННЯ І ВІДПОВІДІ) 2009-016

Опубліковано: 21 Січня 2009

Ситуація

Відповідно до вітрильницької інструкції знаки належало залишати з лівого боку. Через нестачу вітру перегоновий комітет скоротив дистанцію, піднісши на судні перегоновому комітету, яке знаходилося поблизу від навітряного знака, прапор S (сієра) у супроводі двох звукових сигналів.

З причини поганих котвувальних умов з правого боку від знака, судно комітету стало на кітву з лівого боку від навітряного знака, і таким чином розташувало фінішну лінію з "неналежної сторони" від знака.



Запитання 1

Чи будуть судна після того, як перегоновий комітет скоротив дистанцію, все ще зобов'язаними залишати знаки з лівого боку і "фінішувати з гаком", так, як на схемі судно B (жовте), або ж цей знак уже не буде поворотним, а постане фінішним знаком, і суднам належатиме перетинати фінішну лінію у напрямку від останнього знака, як на схемі робить судно A (синє)?

Відповідь 1

Оскільки перегоновий комітет подав сигнал скорочення дистанції, знак відтак постав у першу чергу фінішним, а не поворотним знаком, і судна мають перетинати фінішну лінію у напрямку від останнього знака, відповідно до визначення Фініш. На схемі правильно фінішує судно A.

Запитання 2

Чи може протестовий комітет завваживши встановлення фінішної лінії з "неналежної сторони" від знака неналежною дією перегонного комітету, і посилаючись на випадок 45 *Переглянутий 2007* прийняти рішення про надання всім суднам очок відповідно до порядку, за яким вони перетинали фінішну лінію, не зважаючи на те, з якого боку вони її перетинали?

Відповідь 2

Ні. Коли фінішна лінія розташовується під кутом до напрямку від останнього знака, то за визначенням Фініш є належний напрямок для фінішування незалежно від того, з якої сторони від лінії знаходиться фінішне судно.

У разі перегонний комітет видав би вітрильницьку інструкцію, за якою від суден вимагалось б перетинати фінішну лінію з неправильної сторони, то це було б неналежною дією, і можна було б приймати рішення про надання відшкодування (дивіться Випадок ISAF 45).



E 007

Q&A (ЗАПИТАННЯ І ВІДПОВІДІ) 2009-026

Опубліковано: 15 Квітня 2009

Дистанція являє собою три навітряно-підвітряних петлі і фінішну лінію з навітру від верхнього знака.

Судно Х завершило тільки дві петлі, а відтак провітрило до фінішної лінії і перетнуло її у напрямку від нижнього знака.

Запитання 1

Чи відповідає його фінішування визначенню?

Відповідь 1

Ні.

У вітрильницькій інструкції описано дистанцію з фінішною лінією, яка є наприкінці останнього відрізу дистанції (закінчення третьої петлі). Отже фінішні знаки мають належний бік для огинання тільки з цього часу, а не у будь який інший момент перед цим.

У правилі 28.1(a) зазначається, що судно має залишати кожний знак з належного боку. Позаяк фінішні знаки мають належний бік тільки тоді, коли судно є на останньому відрізу дистанції, що її описано у вітрильницькій інструкції, судно, якщо слідує між цими знаками на більш ранньому відрізу дистанції не є таким, що фінішує відповідно до визначення.

Запитання 2

Чи може воно повернутись задля того, аби завершити останній відрізок, уже після того, як перетне фінішну лінію?

Відповідь 2

Так.

За правилом 28.1 судну дозволяється виправити будь яку помилку, аби дотримати вимог цього правила. У цьому правилі не зазначено жодних часових обмежень щодо того, коли мають бути завершені виправлення. Проте, судно має фінішувати у межах того обмеженого часу, який вказано у вітрильницькій інструкції.

Запитання 3

З огляду на умови правила 28.1, коли саме судно, про яке йдеться, порушило правило?

Відповідь 3

Як зазначається у Випадку 112, судно не порушує правило 28.1 допоки не фінішує. У ситуації, про яку йдеться, воно не є таким, що фінішувало, допоки не виправить своєї помилки щодо непровітривлення останнього відрізу дистанції.

Запитання 4

Якщо воно не є таким, що порушило правило 28.1, допоки не фінішувало, то що означає вислів: "Воно може виправити будь яку помилку, аби додержати цього правила"?

Відповідь 4

Він означає, що судно може виправити будь яку помилку, аби додержати правила 28.1, допоки не фінішує (дивіться Відповідь 2 вище). Будь яка помилка, яку скоєно на фінішній лінії, навіть після фінішування, підпадає під останні слова визначення Фініш – "після виправлення помилки, зробленої на фінішній лінії щодо правила 28.1".

Судно Y, з якого бачили, що судно X спрямувало свій шлях до фінішної лінії ще перед тим, як провітрилило дистанцію, було досить близько, аби можна було гукати "протест", але на ньому очікували перетинання судном X фінішної лінії, аби тільки після цього сповістити судно про свій намір протестувати.

Запитання 5

Чи відповідає цей оклик вимогам правила 61.1?

Відповідь 5

Так.

Дивіться Відповідь 3 у Випадку 112. Крім цього, дивіться також і Відповідь до Запитання 1. Судно X на цей момент не перетинало справжньої фінішної лінії, отже було таким, що ще не фінішувало, і у нього все ще була можливість провітрилити дистанцію відповідно до правила 28.1.

Запитання 6

Чи надання судну X відомостей ще перед тим, як воно перетнуло фінішну лінію, не становить порушення судном X правила 41?

Відповідь 6

Ні.

Оклик з судна Y щодо протесту не був порадою за проханням з судна X. Проте, оскільки для судна X фінішна лінія ще знаходилася на одну петлю попереду, то воно все ще мало можливість виправляти свою помилку, як зазначено у правилі 28.1, за умови, що воно зможе фінішувати у межах кожного обмеженого часу, що його вказано у вітрильницькій інструкції.



E 008

Q&A (ЗАПИТАННЯ І ВІДПОВІДІ) 2009-035

Опубліковано: 26 Серпня 2009

Запитання

Роз'ясніть, будь ласка, як Випадок 112 і Q&A (ЗАПИТАННЯ І ВІДПОВІДІ) 2009-26 можуть бути сумісними з вимогою провітрити дистанцію, аби фінішувати?

Відповідь

У визначенні Фініш є три умови щодо того, аби вважати судно, яке перетнуло фінішну лінію таким, що фінішувало. Випадок 112 ISAF і Q&A (ЗАПИТАННЯ І ВІДПОВІДІ) 2009-26, запитання 2, розглядають тільки одну з цих умов, а саме йдеться про судно, яке перетнуло фінішну лінію після того, як провітрилило всю дистанцію, визначену перегоновим комітетом, але ж припустилося помилки біля одного з попередніх знаків, і не виправило цієї помилки. Тим, що воно не виправило помилки, воно порушило правило 28.1, це окрема розмова, але воно фінішувало один (і тільки один) раз.

У запитанні 2 із Q&A (ЗАПИТАННЯ І ВІДПОВІДІ) 2009-26 розглядається третій варіант фінішування, а саме, після виправлення помилки, такого типу, як та, про яку йдеться у Випадку ISAF 112. Виправлення анулює попередній фініш, і судно тепер є таким, що і фінішувало, і додержало вимог правила 28.1.

У відповіді на запитання 1 із Q&A (ЗАПИТАННЯ І ВІДПОВІДІ) 2009-26 роз'яснюється відповідь на запитання 2 із Випадку 112 ISAF, де йдеться про судно, що провітрилило всю дистанцію, визначену перегоновим комітетом, але залишило один із знаків з неналежного боку, як у Випадку ISAF 112, що є зовсім іншою справою у порівнянні з перетинанням фінішної лінії без провітрення всієї довжини дистанції, про що не йдеться у Випадку ISAF 112.

Наявність дискусій, які виникають щодо Випадку 112 і Q&A (ЗАПИТАННЯ І ВІДПОВІДІ) 2009-26 підказує, що ці розбіжності не є чітко визначеними у самих правилах, і що виникнення проблем щодо цих розбіжностей піднімає цілий шар важливих проблем самої політики суддівства. Голова Комітету по правилах перегонів призначив невелику робочу групу, аби передати на її розгляд ці спірні питання. Тим часом у Статутному положенні ISAF 31.3 йдеться, зокрема, про те, що "Випадки є офіційними тлумаченнями і роз'ясненнями щодо правил для всіх видів перегонів...", а у Статутному положенні ISAF 31.3.8 сказано, що "відповіді на запитання, які містяться у буклеті Q&A (ЗАПИТАННЯ І ВІДПОВІДІ) і вивішені на вебсайті ISAF, не є офіційними тлумаченнями і роз'ясненнями Правил вітрильницьких перегонів. Проте, вони є продуктом уважного розгляду групи, члени якої мають глибокі знання Правил перегонів і широкий досвід або перегонців, або суддів і організаторів змагань".



Розділ F

Залік

- F1** Запитання щодо обмеженого часу перегонів
- F2** Приймання рішення про надання судну залікового стану OCS (НБД), після перегонів на підставі спостережень, або тверджень змагунів, чи інших осіб, які не є членами перегонного комітету.
- F3** Припинення перегонів після того, як деякі судна фінішували.
- F4** Надання середньої кількості очок у кількох перегонах.
- F5** Роз'яснення щодо нумерації перегонів.
- F6** Обговорення питання, чи може судно, що зійшло з перегонів, постати таким, що не сходило.
- F7** Роз'яснення щодо "кількості заявлених на серію суден" для заліку за Додатком А.
- F8** Роз'яснення правила 90.3(a): перегони не можуть включатися до заліку, якщо жодне з суден не фінішувало після того, як провітрилило дистанцію відповідно до правила 28.
- F9** Залік у перегонах за паралельних систем заліку.
- F10** Як можна виправляти залікові помилки після закінчення регати?
- F11** Розв'язування рівноваги у загальному заліку серії, якщо при цьому фігурує відшкодування.
- F12** НБД (OCS) і заліковий стан
-

Інші питання, які можуть бути доречними:

D5, E2, E7, G3, G11, G12, G13, J23, K2, K3, L9, L10



F 001

Q&A (ЗАПИТАННЯ І ВІДПОВІДІ) 2001-001

Переглянуто: 12 Січня 2009

Ситуація

Обмежений час на перегони був дві години для першого судна на фініші. Перше судно фінішувало за 1 годину 59 хвилин

Запитання

Чи є його фініш у межах обмеженого часу за правилом 35 якщо:

1. Воно отримало заліковий стан OCS і не повернулося?
2. Воно стартувало правильно, а пізніше було дискваліфіковане за порушення правил?
3. Воно було занотовано, як таке, що порушило правило 30.3?

Відповіді

1. Ні. Аби додержати вимог правила 35 (Обмежений час), судно має додержати також і правила 28.1 (Провітрилення дистанції) за яким належить правильно стартувати.
2. Так, за умови, що правило, яке було ним порушено, не є правилом 28.
3. Так, за умови, що воно стартувало відповідно до визначення старт. Проте, воно буде дискваліфіковане відповідно до правила 30.3 і отримає у заліку BFD (ЧПД).



F 002

Q&A (ЗАПИТАННЯ І ВІДПОВІДІ) 2003-002

Переглянуто: 12 Січня 2009

Ситуація

Під час сигналу стартування перегонів комітет спостерігав, що три судна є на боці дистанції від стартової лінії. Перегоновий комітет визначив судна А і В за їх вітрильними числами, але не може визначити третє судно. Перегоновим комітетом було належним чином подано сигнал індивідуального відклику, але повернулися тільки ті судна, що їх було визначено. Після закінчення перегонів судна А і В подали протести на судно С за те, що воно не стартувало відповідно до, як визначення старту, так і правила 28.1.

Спираючись на відомості, зазначені у протестах, перегонів комітет вирішив, що опротестоване судно (судно С) і є тим судном, яке вони не змогли ідентифікувати на старті. Ще перед тим, як було проведено слухання зазначених протестів, перегонів комітет надав судну С заліковий стан OCS (НБД), відповідно до правила А5 – без слухання.

Запитання 1

Чи має право перегонів комітет надавати судну заліковий стан за правилом А5 після закінчення перегонів?

Відповідь 1

Так. За правилом А5, перегонів комітет може надати судну заліковий стан, або виправити його заліковий стан коли завгодно.

Запитання 2

Чи може перегонів комітет приймати рішення про надання судну залікового стану OCS (НБД), (за правилом А5 на підставі спостережень, або тверджень змагунів, чи інших осіб, які не є членами перегонів комітету)?

Відповідь 2

Жодне з правил не містить заборони перегоновому комітетові використовувати для надання судну залікового стану OCS (НБД), свідчень, які не є власними свідченнями комітету. Проте, у разі судно С звернеться про відшкодування, щодо отримання ним залікового стану OCS (НБД), то протестовий комітет має вирішити, чи була належною застосована перегоновим комітетом процедура щодо визначення суден.



F 003

Q&A (ЗАПИТАННЯ І ВІДПОВІДІ) 2003-004

Переглянуто: 12 Січня 2009

Ситуація

Після того, як 3 із 22 суден фінішували, перегони було припинено через раптовий грозовий шквал, який серйозно впливав на безпеку змагунів. Повторити перегони не виявилось можливим.

Запитання 1

Чи вповні було додержано вимог правила 32.1, зокрема його останнього речення?

Відповідь 1

Так. Останнє речення правила 32.1 ні в якому разі не перешкоджає перегоновому комітетові відстрочити перегони за правилом 32.1(b) або за правилом 32.1(e) з причин безпеки.

Запитання 2

Чи буде звернення про відшкодування відповідати критеріям правила 62.1?

Відповідь 2

Ні. У цьому випадку, не мало місця ніяких неналежних дій, або похибок з боку перегонного комітету.



F 004

Q&A (ЗАПИТАННЯ І ВІДПОВІДІ) 2007-001

Переглянуто: 12 Січня 2009

Ситуація

У регаті заплановано провести за два дні п'ять перегонів з вилученням одних у разі завершення всіх п'яти перегонів. У перший день було завершено тільки перегони №1 і судно А фінішувало посівши друге місце.

На другий день судно А фінішувало п'ятим у перегонах №2. Перед стартом перегонів №3 судно А зіткнулося з судном В і постало неспроможним взяти участь у решті перегонів через пошкодження матеріальної частини. Воно протестувало проти судна В і звернулося про відшкодування. Протестовий комітет дійшов висновку, що судно А має право на відшкодування за правилом 62.1(b).

Протестовий комітет надав судну А середню кількість очок відповідно до А10(b) за перегони 3 і 4. У перегонах №5 судно А отримало заліковий стан DNC (НЗС), але цей результат вилучено і судно посіло перше місце у загальному заліку. Таким чином судно А постало переможцем регати, завершивши тільки два перегони з п'яти.

Запитання 1

Чи припустився протестовий комітет помилки?

Відповідь 1

Так. Хоч протестовий комітет і не порушив жодного з правил, його рішення про надання відшкодування не було найсправедливішим щодо всіх суден, на які воно впливає. У нашому випадку надати судну середню кількість очок за половину залікових перегонів серії не було справедливим щодо решти суден.

Запитання 2

Яке рішення щодо відшкодування було б більш справедливим?

Відповідь 2

Протестовий комітет має бути певним того, що з тих перегонів, які пішли до загального заліку судна, більшість залікових очок нараховано за фактичні місця судна на фініші у проведених перегонах. Інша ситуація може вимагати надання іншого варіанту відшкодування. Можливою порадою у нашому конкретному випадку була б така, щоб надати відшкодування тільки за ті перегони, у яких мало місце пошкодження матеріальної частини.



F 005

Q&A (ЗАПИТАННЯ І ВІДПОВІДІ) 2008-001

Переглянуто: 12 Січня 2009

Запитання

У положенні про перегони зазначено наступний розклад перегонів:

День 1 – Перегони 1 і 2

День 2 – Перегони 3 і 4

День 3 – Перегони 5 і 6

Погодні умови не були сприятливими для проведення перегонів першого дня. Отже, перші перегони відбулися на другий день 2.

З яких перегонів почалася серія, з перегонів 1, чи з перегонів 3?

Відповідь

Якщо тільки перегоновий комітет не вивісив на дошці офіційних повідомлень відповідного сповіщення про те, що перегони 1 (і 2) припинено і їх не буде повторено, або ж у ВІ не зазначено якихось інших варіантів, то серія має відбуватися з перегонів 1.

Зазвичай прийнято проводити перегони за запланованим порядком, якщо тільки не виникає поважної причини для того, аби чинити інакше. Типовими причинами є такі ситуації, коли у програмі змагань окремо зазначені різні дистанції, або особливі перегони.



F 006

Q&A (ЗАПИТАННЯ І ВІДПОВІДІ) 2008-003

Переглянуто: 12 Січня 2009

Запитання

На яхті вважали, що порушили правила, і зійшли після фінішу (RAF (ЗПФ)). Згодом вони виявили, що фактично правил не порушували, і звернулися, аби анулювати їхнє сходження.

Чи може перегоновий комітет поновити заліковий стан яхти відповідно до її фактичного місця на фініші?

Відповідь

У правилах вітрильницьких перегонів нічого не сказано щодо прав судна на анулювання його сходження з перегонів, за умов, коли перегоновий комітет має діяти щодо такого звернення і такі дії відбуваються у межах якогось певного часу.

Оскільки правилами не заборонено таких дій, то судно може звернутися до перегонного комітету про те, що воно відкликає своє сходження з перегонів. Перегонний комітет може поновити заліковий стан судна і відповідно виправити залікові місця всіх суден, на які це поновлення впливає.

У разі, якщо будь-яке інше судно не заявляло, чи не відкликала дійсного протесту, що стосувався справи з іншого боку, і спирався на те, що судно, про яке йдеться, зійшло з перегонів, протестовий комітет має продовжити час протестування і провести слухання протесту.

Якщо дії судна не були на рівні доброї етики і моралі, скажімо, якщо воно зійшло через те, що було опротестоване іншим судном, а після того, як протестуюче судно не стало протестувати, або відкликала свій протест, воно відкликала своє сходження, то воно порушило правило 2, Чесне вітрилення. Порушення таким судном правил може бути також і порушенням загальноновизнаних норм етичної поведінки і порядності, отже бути достатньою підставою для того, аби розпочати слухання за правилом 69.

Якщо перегоновий комітет сам не поновлює місця судна на фініші, і воно звертається про відшкодування, то протестовий комітет має розглянути питання щодо того, чи не було сходження з перегонів власною помилкою самого судна, а також чи було своєчасним його звернення про поновлення результату. Особливо у такому разі, коли звернення про поновлення було зроблене після закінчення часу протестування, комітет може визнати, що перегоновий комітет не припускався жодної помилки, а також ухвалити, що заліковий стан RAF (ЗПФ) було надано судну не " без його власної провини" і відхилити звернення про поновлення результату.

Якщо перегоновий комітет поновить результат судна, а інші судна флоту звернуться про відшкодування, то будь-яке із таких звернень має бути відхилене, оскільки ніякої похибки з боку перегонного комітету не існувало.



F 007

Q&A (ЗАПИТАННЯ І ВІДПОВІДІ) 2009-002

Опубліковано: 09 Січня 2009

На участь у чемпіонаті було отримано 47 заявок, сплачено 44 стартові внески, але на місце прибуло тільки 40 суден, вони пройшли контрольний огляд і отримали залік принаймні в одних перегонах (навіть коли б тільки як DNF (НФН)...)

За Додатком А, судна "отримують кількість залікових очок, на одне більше, ніж кількість суден, що їх допущено до серії".

Оргкомітет нарахував кількість очок, виходячи із 44 заявлених суден, і відхилив звернення Класу, аби виходити із кількості заявлених (і допущених) 40 суден. Це впливало на визначення місць для багатьох учасників.

Запитання 1:

Чи відповідає правилам Додатку А брати до заліку 44 судна, коли присутні на місці і пройшли контрольний огляд тільки 40 суден?

Відповідь 1:

Щодо спрямованості правила А4.2, кількістю суден заявлених і допущених до серії, є кількість суден, які додержали умов допуску і подачі заявок, зазначених у положенні про перегони. Правило 75 є застосовним. Кожне з суден, заявку якого відхилено, або анульовано, відповідно до правила 76 має бути виключеним із цього числа.

Запитання 2:

За розподілу на Золотий і Срібний флот, чи буде правильним виходити із кількості 44 суден (тобто, 22 у Золотому і 22 у Срібному)? За таким розподілом фактично буде утворено Золотий із 22 суден і Срібний із 18 суден.?

Відповідь 2:

Правила вітрильницьких перегонів не зазначають жодних вимог щодо розподілу учасників на два, чи й більше, флотів. У необов'язковому Додатку LE вказано напрямок вирішень цих питань. Будь яка система розподілу учасників має зазначатися у вітрильницькій інструкції і бути описаною там детально.



F 008

Q&A (ЗАПИТАННЯ І ВІДПОВІДІ) 2009-006

Опубліковано: 09 Січня 2009

Ситуація

У перегонах всі судна провітрилили неправильну дистанцію. Замість того, аби провітрилити відповідно до сигналу, поданого перегоновим комітетом, дистанцію трапецоїд з внутрішньою петлею, всі судна провітрилили зовнішню петлю. Після фінішу перегоновий комітет опротестував увесь флот повністю. Протестовий комітет з'ясував, що жодне з суден не провітрилило дистанцію і дискваліфікував всі судна за правилом 28.1.

Запитання

У цих перегонах усі судна мають отримати заліковий стан DSQ, чи перегони мають бути припинені?

Відповідь

Мав місце дійсний протест і протестовий комітет встановив як факт, що жодне з суден не провітрилило дистанцію відповідно до вимог правила 28.1. За правилом 90.3(a) перегони можуть входити до заліку тільки "у разі хоч одне із суден провітрилило дистанцію згідно з правилом 28.1 і фінішувало протягом обмеженого часу..."

Позаяк за правилом 90.3(a) ці перегони не можуть піти до заліку, протестовий комітет замість того, щоб дискваліфікувати судна, має припинити перегони.



F 009

Q&A (ЗАПИТАННЯ І ВІДПОВІДІ) 2009-013

Опубліковано: 09 Січня 2009

Ситуація

У положенні про перегони було зазначено, що на змаганнях застосовуватиметься три паралельні системи заліку: серед юнаків, серед дівчат і загальнокомандний залік. Загальнокомандне місце визначатиметься за кінцевою сумою очок, набраних всіма учасниками кожної з команд в особистому заліку.

Перегоновий комітет визначив перше, друге і третє загальнокомандні місця за наступним:

| | | Особисте місце | Загальна сума очок |
|-------------|------------|----------------|--------------------|
| Команда А – | Дівчата А1 | 1 | 6 |
| | Дівчата А2 | 2 | |
| | Юнаки А1 | 1 | |
| | Юнаки А2 | 2 | |
| Команда В – | Дівчата В1 | 6 | 28 |
| | Дівчата В2 | 9 | |
| | Юнаки В1 | 7 | |
| | Юнаки В2 | 6 | |
| Команда С - | Дівчата С1 | 5 | 29 |
| | Дівчата С2 | 7 | |
| | Юнаки С1 | 5 | |
| | Юнаки С2 | 11 | |

У разі обрахування результатів із застосуванням очок, отриманих в особистому заліку, командні місця розподілилися б наступним чином:

| | | Кількість очок в особистому заліку | Загальна сума очок |
|-------------|------------|------------------------------------|--------------------|
| Команда А – | Дівчата А1 | 9 | 63 |
| | Дівчата А2 | 16 | |
| | Юнаки А1 | 17 | |
| | Юнаки А2 | 21 | |
| Команда С – | Дівчата С1 | 48 | 225 |
| | Дівчата С2 | 53 | |
| | Юнаки С1 | 58 | |
| | Юнаки С2 | 66 | |
| Команда В – | Дівчата В1 | 50 | 231 |
| | Дівчата В2 | 67 | |
| | Юнаки В1 | 57 | |
| | Юнаки В2 | 57 | |

Запитання

Чи дотримався перегонний комітет вимог положення про перегони, визначаючи кількість особистих очок кожного з екіпажів за їх кінцевими місцями, а не за кількістю особистих очок?

Відповідь

Ні. За правилом А4 (Лінійна і преміальна системи заліку), судно отримує очки за своє місце на фініші у кожних окремих перегонах. У правилі А2 зазначено, що місце судна у серії визначається загальною сумою очок, набраних судном у всіх перегонах серії без тих очок, що підпадають під будь яке вилучення (кінцева сума).

У положенні про перегони зазначалося, що загальнокомандне місце визначатиметься за складеними разом кінцевими очками, набраними учасниками. Для визначення загальнокомандних місць перегонний комітет мав скласти суми очок, набраних кожним судном у серії, а не кількість очок, наданих за кінцеве місце екіпажу в особистому заліку.



F 010

Q&A (ЗАПИТАННЯ І ВІДПОВІДІ) 2009-031

Опубліковано: 23 Червня 2009

Ситуація:

Наприкінці регати, після церемонії нагородження, суддя-керівник перегонів збагнув, що спосіб, який він застосував для розв'язання рівноваги, був неправильним, і декотрі розв'язання рівноваг були хибними, в тому числі і для срібного і спижевого місц, які мають бути взаємно змінені.

Запитання 1:

Чи має право суддя-керівник перегонів виправити результати?

Відповідь 1

За правилом 90.3 (а) відповідальність за залік покладено в цілому на перегоновий комітет. Якщо судді-керівнику перегонів стало відомо про помилку, він має передати справу на розгляд перегоновому комітетові. Переоновий комітет може виправити будь яку помилку, яка є у сфері його відповідальності. Діючи таким чином, і надаючи суднам залікові місця, які вони мали б посісти, перегоновий комітет не вчиняє жодної помилки, оскільки ця дія не є такою, що погіршує заліковий стан судна, про яку йдеться у правилі А5.

Запитання 2:

Якщо відповідь на запитання 1 є стверджувальною, то скільки може сплинути часу після закінчення регати?

Відповідь 2

Часових обмежень не існує, але все залежить від різних факторів. Те, скільки часу промине після закінчення регати, є тільки одним із факторів. Якщо змагання були застосовані, як відбіркові для інших змагань, які ще не почалися, виправлення результатів є просто необхідним. Важливість змагань і вартість призів є іншими факторами.

Запитання 3:

Якщо відповідь на запитання 1 є стверджувальною, то чи має суддя-керівник перегонів отримати якийсь дозвіл, від ПрК/Журі?

Відповідь 3

Ніякі дозволи не є потрібними, але, у разі перегоновому комітетові стане відомо про помилку після закінчення регати, то перед тим, як приймати рішення про виправлення результатів змагань, він може проконсультуватися з протестовим комітетом, чи міжнародним журі.

Запитання 4:

Якщо відповідь на запитання 1 є стверджувальною, то чи стосується це інших залікових помилок, на які можуть вказати учасники?

Відповідь 4:

Так.



F 011

Q&A (ЗАПИТАННЯ І ВІДПОВІДІ) 2010-023

Опубліковано: 09 Червня 2010

Ситуація:

Наприкінці серії судно А і судно В мали однакову кількість очок у загальному заліку і однакові місця, що вони посіли у перегонах, коли брати від кращого до гіршого.

В одних із перегонів обидва судна отримали по 3 очка:

Судно А отримало 3 очка відповідно до його місця за перетину лінії фінішу, а судно В отримало свої 3 очка, як RDG (ВШК)

Запитання 1:

Чи мають за розв'язування рівноваги, очки, отримані судном відповідно до його місця на фініші, таку саму цінність, як і очки, отримані у якості відшкодування судном, яке не перетинало лінію фінішу?

Відповідь 1:

Так, правило А8 посилається на очки, отримані у перегонах. Не має значення, яким саме чином очки отримано.

Запитання 2:

Чи буде відповідь такою самою, у разі судно, яке отримало відшкодування, фактично фінішувало у перегонах?

Відповідь 2:

Так, дивіться відповідь 1



F 012

Q&A (ЗАПИТАННЯ І ВІДПОВІДІ) 2012-001

Опубліковано: 12 Лютого 2012

Ситуація:

У вітрильницькій інструкції змагань зазначався обмежений час для суден, які «фінішували після того, як перше судно провітрилило дистанцію і фінішувало». Перегони було розпочато з чорним прапором, як підготовчим сигналом. Судно А було вище за лінію як перед, так і на момент сигналу стартування. Судно В було у межах трикутника, описаного у правилі 30.3 на останній хвилині перед стартом, але на момент сигналу стартування вийшло на передстартовий бік від стартової лінії. Судно А фінішувало у перегонах першим, а судно В – другим.

Запитання 1:

Жодне із цих суден не додержало правила 30.3 і, відповідно, було дискваліфіковане. Чи мають їхні залікові аббревіатури бути ЧПД (BFD), як це зазначено у правилі A11?

Відповідь 1:

Так, правильні залікові аббревіатури для обох суден мають бути ЧПД (BFD). У правилах не передбачене застосування різних залікових аббревіатур для суден, які порушили правило 30.3 і не додержали вимог визначення Старт

Запитання 2:

Оскільки судно А не додержало вимог визначення Старт, чи має бути його залікова аббревіатура НБД (OCS), як зазначено у правилі А 4.2?

Відповідь 2:

Ні, дивіться відповідь 1

Запитання 3:

Чи буде час фінішування суден А, або В моментом, з якого починається відлік обмеженого часу для суден, які фінішували після того, як перше судно провітрилило дистанцію і фінішувало?

Відповідь 3:

Судно В має вмикати відлік обмеженого часу, адже воно додержало вимог і визначення Старт, і правила 28.1.

Запитання 4:

Чи має перегоновий комітет, у разі застосування правила 30.3, надавати заліковий стан ЧПД (BFD) всім суднам, які порушили це правило, чи має вбачати різницю між суднами, які були у межах трикутника на останній хвилині перед стартом і суднами, які на момент старту насправді були на боці дистанції від стартової лінії?

Відповідь 4:

Будь яке судно, яке порушило правило 30.3, має отримувати заліковий стан ЧПД (BFD). Дивіться відповідь 1.

Запитання 5:

Чи є таке судно визначальним для правила 90.3?

Відповідь 5:

Так. Правило 90.3 є правилом Частини 7 Правил вітрильницьких перегонів. Жодною вітрильницькою інструкцією, чи й національним приписом не можна змінювати правил Частини 7. Якщо будь яке судно провітрилило дистанцію відповідно до правила 28.1 і фінішувало до закінчення обмеженого часу, то перегони мають бути заліковими, навіть якщо це судно отримало заліковий стан ЧПД (BFD).



Розділ G

Проведення перегонів і нагляд за додержанням правил

- G1** Особливий пункт вітрильницької інструкції щодо дозволу скорочувати перегони з причини безпеки, навіть після того, як деякі судна перетнуть фінішну лінію.
- G2** Якщо перегоновий комітет спостерігає дотикання судна до знака.
- G3** Виставляння списку НБД (OCS) біля верхнього знака.
- G4** Про припинення перегонів у матч-рейсі. Де проходить межа від якої дії перегонного комітету є неналежними.
- G 5** Зміна значень перегонових сигналів у вітрильницькій інструкції
- G 6** Коли яхт-клуби змішують відповідальність за клубні змагання
- G 7** Дії перегонного комітету щодо спостереження за стартовою лінією
- G 8** Коли для відкликань суден застосовується зв'язок на УКХ
- G 9** Запитання щодо ПпП і щодо ВІ.
- G 10** Коли сигнал є таким, що його піднесено?
- G 11** Коли судно не стартувало у перегонах і не було НБД (OCS)
- G 12** Про надання відшкодування за пізнього сигналу індивідуального відклику
- G 13** Обмежений час першого знака. Надання відшкодування
-

Інші питання, які можуть бути доречними:

C2, C3, D1, D3, D4, D5, D7, E1, E2, E5, E6, E7, E8, F1, F2, F3, F4, F5, F6, F7, F8, F9, F10, F12, J2, J7, J8, J9, J21, J24, K2, K3, L10, M2, M13, N1, N6



G 001

Q&A (ЗАПИТАННЯ І ВІДПОВІДІ) 2009-009

Опубліковано: 09 Січня 2009

Ситуація

У перегонах, що проводилися у відкритому морі, флот із одинадцяти катамаранів Hobie 16 проминув браму 1. Часом бували шквали, а між ними вітер був слабкий і нестабільний. Видимість час від часу погіршувалася через дощ.

У вітрильницькій інструкції було зазначено:

“Якщо перегоновий комітет вважатиме, що суднам, або з причин безпеки, або з яких інших причин, не можна давати можливість завершувати провітрилення певного відрізка дистанції, або фінішувати наприкінці відрізка, то залікові місця суден визначатимуться за часом проминання ними попередньої брами. Це є зміною-доповненням до ПВП 35 і Додатку A4.”

Спостерігаючи за флотом щодо безпеки, який слідував позаду флоту, після обговорення ситуації з керівником перегонів порадив бути обережними, і закінчити перегони у відповідний момент, аби судна мали змогу проминути небезпечні рифи ще перед настанням ночі. Через пів години після цього обговорення почалося буксирування. Вісім суден було взято на буксир, і вони погодились стати на буксир на підставі отриманої вказівки припинити участь у перегонах. Проте, з того часу, як відбулося обговорення з керівником перегонів на березі, всякий зв'язок між керівником перегонів, спостережником за безпекою флоту і судном, що виконувало убезпечення флоту біля брами 2, - припинився.

Поки вісім задніх суден флоту підбиралися на буксир, інші три судна продовжували ганятися.

Уже після того, як згадані вісім суден було взято на буксир, ті три судна, що продовжували ганятися, проминули браму 2, від якої все ще не було ніякого зв'язку зі спостережником за безпекою і з керівником перегонів. Перед тим, як вони проминули браму 2, жодних сигналів щодо припинення перегонів, скорочення дистанції, або інших, подано не було. З судна убезпечення біля брами 2 цим трьом суднам (які не мали а ні візуального, а ні іншого контакту з рештою флоту) сказали, що перегони тривають, і підтвердили, що судна можуть продовжувати ганятися.

Спочатку суднам було надано залікові очки, які відповідали часу проминання ними брами 1, але згодом залік було змінено так, що суднам, які проминули браму 2, надано очки, відповідно до порядку їхнього проминання брами 2, а іншим суднам надано заліковий стан, як таким, що зійшли з перегонів.

Слідом за зміною щодо заліку, судно з другої групи із восьми суден, які отримали вказівку ставати на буксир, звернулося про відшкодування. Звернення про відшкодування подало також і судно із передньої групи із трьох суден. На слуханні щодо надання відшкодування були присутніми обидві сторони разом із керівником перегонів.

Відшкодування було надано через помилки і похибки з боку перегонового комітету. Протестовий комітет ухвалив надати залік всім суднам відповідно до проминання ними брами 1, спираючись на зазначений вище пункт вітрильницької інструкції, і завважив це рішення таким, що є найсправедливішим для всіх суден.

Запитання 1

Чи існувала суперечність між правилом 4 і пунктом вітрильницької інструкції, що його викладено вище?

Відповідь 1

Ні. Перегоновий комітет завжди може скоротити, чи й припинити перегони з причин безпеки. Ба більше, за певних обставин, зокрема для юніорів, цілком правомірною є вітрильницька інструкція, яка вимагає від суден сприймати допомогу від перегонового комітету, який вважає що судно потребує на таку допомогу.

Запитання 2

Чи має у такому разі вітрильницька інструкція посилатися на правило 32?

Відповідь 2

Так. Має бути зроблено конкретне посилання на останнє речення правила 32.2, із зазначенням, що правило 32.2 змінено так, що дистанцію може бути скорочено після того, як перше судно перетне нову фінішну лінію.

Запитання 3

Аби зробити більш ясними дії перегонового комітету, чи не потрібно було б зробити зазначення у вітрильницькій інструкції щодо "скорочення" дистанції у попередній брамі.

Відповідь 3

Так.

Запитання 4

За умови наявності у вітрильницькій інструкції пункту, у якому про це ясно зазначено, чи можна скоротити перегони у такий спосіб, не застосовуючи сигналу прапором, чи яких інших сигналів.

Відповідь 4

Так. У вітрильницькій інструкції має міститися посилання до Перегонового сигналу "S" і зазначатися відповідні зміни.



G 002

Q&A (ЗАПИТАННЯ І ВІДПОВІДІ) 2009-012

Опубліковано: 09 Січня 2009

Ситуація

Біля поворотного знака перегоновий комітет помітив, що судно доткнулося знака. Поряд знаходилося декілька інших учасників і видавалося очевидним, що вони свідчитимуть про дотик. Ж

Жодного протесту не було заявлено, і судно, про яке йдеться, не виконувало покарання одним обертотом.

Запитання 1

Якими мають бути дії судді-керівника перегонів?

Запитання 2

Чи мають бути іншими його дії, якщо відбудеться те саме, але за відсутності поряд інших змагунів під час порушення?

Відповідь

Вітрильництво є видом спорту, де здійснюється "самонагляд" за додержанням правил (self policing sport). Від суден очікується, що вони негайно виконуватимуть покарання, якщо це буде відповідати вимогам правил. Протестувати проти порушень правил є головним обов'язком учасників змагань, а не офіціалістів, які проводять перегони.

Зазвичай перегоновий комітет не повинен протестувати щодо порушень правила 31, якщо тільки це порушення не є таким, що являє собою явне порушення порядності (правило 2). Прикладами такого порушення є:

- навмисне дотикання знака з метою набування переваги
- ухиляння від виконання покарання після відомого змагунові дотику до знака

Якщо перегоновий комітет є певним того, що на судні знають про дотик до знака, а судно а ні виконує покарань, а ні протестує (щодо спричинення інциденту) проти іншого судна, то перегоновий комітет має протестувати навіть у такому разі, коли поблизу є інші судна. Ці інші судна, можуть не помічати випадку через те, що їх увагу притягнуто до їх власного огинання знака.



G 003

Q&A (ЗАПИТАННЯ І ВІДПОВІДІ) 2010-010

Опубліковано: 2 Березня 2010

Ситуація:

У вітрильницькій інструкції було наступне:

Відклики

Перегоновий комітет у разі загального відклику може виставити біля першого знака, або на сигнальному судні перегонового комітету, вітрильне або прозове число тих суден, яких було визначено, як НБД (OCS) та/або ППЗ (ZFP). Відсутність виставлених чисел, їх неповний перелік, або неправильне зазначення, не може бути підставою для відшкодування.

Позаяк вітрильницька інструкція не включає обов'язку суден то учасники не можуть бути порушниками цього пункту.

На судні А вважали, що стартували правильно, але впритул до лінії. Його число було виставлено перегоновим комітетом біля навітряного знака, як НБД (OCS). Коли з судна А це побачили, то припинили участь у перегонах і зійшли з дистанції. На березі після перегонів, судно А подало звернення про відшкодування.

Протестовий комітет вирішив, що умов для надання відшкодування додержано, і що перегоновий комітет припустився помилки щодо сигналу НБД (OCS) і запису відповідних суден і що судно А не з його власної провини було неправильно визначено як НБД (OCS).

Запитання 1:

З огляду на останнє речення вітрильницької інструкції, про яку йдеться, "*Відсутність виставлених чисел, їх неповний перелік, або неправильне зазначення, не може бути підставою для відшкодування*", чи буде правильним для протестового комітету не надавати відшкодування?

Відповідь 1:

Протестовий комітет може ухвалити надати відшкодування через неправильний відклик НБД (OCS). Проте, вітрильницька інструкція чітко зазначає, що неправильне сповіщення не може бути підставою для відшкодування. Ба більше, за вітрильницькою інструкцією від судна, число якого було виставлене біля першого знака, не вимагається сходити з перегонів.

Коли судно А зійшло з перегонів, воно не отримало місця на фініші, і це було прямим наслідком його власних дій. Судно А припустилося помилки, вирішивши зійти з перегонів і, таким чином, не додержало умови "не з його власної провини". А також, позаяк кількість очок за НБД (OCS) і НФН (DNF) є однаковою, то заліковий фінішний стан судна не був таким, що істотно погіршився через будь які неналежні дії перегонового комітету.

Якби протестовий комітет вирішив, що умов для надання відшкодування додержано, то єдиним відшкодуванням могло б бути надання судну А залікового стану НФН (DNF).

Запитання 2:

Якби до вітрильницької інструкції не було б вставлено вираз "Відсутність виставлених чисел, їх неповний перелік, або неправильне зазначення, не може бути підставою для відшкодування", то чи міг би протестовий комітет надати відшкодування судну А прийнявши рішення про надання йому залікового стану, як такому, що стартувало правильно?

Відповідь 2:

Так, але його заліковий стан залишався б, все одно, НФН (DNF), оскільки воно зійшло з перегонів. Дивіться відповідь на запитання 1.

Запитання 3:

У разі відповіді "так" на запитання 2, чи міг би протестовий комітет вважати, що сходження з перегонів біля першого знака відповідно до вітрильницької інструкції є також наслідком помилки перегонового комітету? Чи може протестовий комітет надати середню кількість очок по інших перегонах, аби влаштувати справу якомога справедливіше? Або ж сходження з перегонів має розглядатися, як невідповідність умові "не з його власної провини", так, що протестовий комітет може надати відновлення стартового стану судна, але судно А має бути зараховане як таке, що стартувало, але, через те, що не провітрилило дистанцію, отримало заліковий стан НФН (DNF)?

Відповідь 3:

Недоречно, оскільки сходження з перегонів не є діями, що відповідають вітрильницькій інструкції, адже за інструкцією не накладається жодних обов'язків на жодне з суден. Дивіться також підстави, що їх зазначено у відповіді на запитання 1. Проте, якщо протестовий комітет, хоч це і необов'язково, обговорював би, чи було судно А НБД (OCS), і дійшов би висновку, що воно не було НБД (OCS), то відповідним відшкодуванням була б зміна залікового стану судна з НБД (OCS) на НФН (DNF).

Коментар:

Той порядок, який у цьому випадку зазначено у вітрильницькій інструкції, є для суден незвичним і плутаним. Практика виставляти судові числа біля навітряного знака зазвичай стосується тільки тих суден, які не спромоглися стартувати, або порушили правило 30.3, коли вимога для таких суден аби негайно сходити з перегонів, зазначається у вітрильницькій інструкції. У пункті 14.6 Додатку LE (Розширений посібник щодо вітрильницької інструкції, вивішений на вебсайті ISAF) надається відповідне формулювання для запровадження такого порядку.



G 004

Q&A (ЗАПИТАННЯ І ВІДПОВІДІ) 2009-015

Опубліковано: 21 Січня 2009

Ситуація

У вітрильницькій інструкції для регати з матчевих перегонів зазначалося:

"Правило 32 вилучено і замінено на: "Після сигналу стартування ПК може припинити, або скоротити будь який матч з будь якої причини проконсультувавшись, якщо це буде практично можливим, з ампайрами матчу".

Відтак перегоновий комітет припинив матч, коли лідируючому судну залишалося подолати кілька довжин корпусу, аби перетнути фінішну лінію.

Коли ампайри матчу почали розпитувати, чому перегони припинено, керівник перегонів відповів, що: "Повноважний організатор наказав мені припинити перегони, тому що не видавалося схожим на те, що у матчі переможе місцева команда.

Запитання

Чи можна вважати припинення перегонів перегоновим комітетом його неналежними діями за правилом 62.1(a)?

Відповідь

Так.

Перегоновий комітет має бути безстороннім і проводити перегони у всіх матчах сумлінно і так, аби задовольняти інтереси всіх учасників зокрема і регати в цілому.

Вираз "з будь якої причини" застосований у вітрильницькій інструкції, має означати будь яку причину, застосування якої сприятиме чесному і справедливому змагання на рівних для всіх учасників і надаватиме можливість перегоновому комітетові вирішувати проблеми, які можуть виникати абсолютно неочікувано.

Рішення щодо припинення перегонів є у компетенції виключно перегонного комітету, хоч він і повинен консультуватися, якщо це є практично можливим, з ампайрами матчу. За умови, що перегоновий комітет, приймаючи рішення про припинення матчу, діятиме сумлінно, неупереджено і безсторонньо, його дії не можуть вважатися неналежними.

Проте, у нашому конкретному випадку, а ні повноважний організатор, а ні перегоновий комітет, не діяли, а ні сумлінно, а ні неупереджено і безсторонньо. Вони навмисне діяли, допомагаючи одному місцевому змагунові проти всіх інших, і такі їх дії були і несправедливими стосовно інших учасників, і неналежними.

Головний ампайр має включити цей інцидент у свій рапорт до ISAF і персонально визначити керівника перегонів.



G 005

Q&A (ЗАПИТАННЯ І ВІДПОВІДІ) 2010-015

Опубліковано: 19 Травня 2010

Запитання:

У Правилах вітрильницьких перегонів, правилі 25 зазначено, що ..."Значення візуальних і звукових сигналів, вказане у "Перегонових сигналах", не може бути зміненим інакше, як за правилом 86.1(b).

У Правилі 86.1(b) не згадуються Перегонові сигнали.

Чи означає це що:

- a) вітрильницькою інструкцією дозволено змінювати значення Перегонових сигналів, позаяк у правилі 86.1(b) зазначено, що вітрильницька інструкція може змінити будь яке правило перегонів, за винятком деяких, конкретних правил, або
- b) не дозволяється змінювати значення візуальних і звукових сигналів, вказане у "Перегонових сигналах", тому що за правилом 25 це не дозволено, а у правилі 86.1(b) винятків не зазначено?

Відповідь:

Змінювати значення Перегонових сигналів вітрильницькою інструкцією дозволяється, позаяк у правилі 86.1(a) серед правил, які не можуть бути змінені за цим правилом, правило 25 – не значиться.

Якщо у правилі 25 зазначено, "інакше, як за правилом 86.1(b)", то це означає вимогу про те, що у разі вітрильницькою інструкцією змінюється або правило, або визначення зони навкруг знаків, то у ній має міститися і посилання на конкретне, чи правило, чи визначення, яке є зміненим, а також викладено і саму зміну.



G 006

Q&A (ЗАПИТАННЯ І ВІДПОВІДІ) 2010-016

Опубліковано: 19 Травня 2010

Ситуація:

Два яхт-клуби (А і В) погодилися об'єднувати деякі перегони двох серій, кожна із яких нормально проводилася самостійно клубами, як А, так і В.

Перегони №1 серії, що її проводив клуб А, було проведено за положенням про перегони і за вітрильницькою інструкцією серії, що її проводив клуб В. Отже, клуб В був для цих перегонів повноважним організатором. У вітрильницькій інструкції для серії, яку проводив клуб А, зазначалося, що у перегонах №1 застосовуватимуться положення про перегони і вітрильницька інструкція серії клубу В і що "це твердження переважатиме ПпП і ВІ клубу А".

Керівник перегонів клубу В виставив дистанцію для перегонів.

Вітрові умови були такими, що учасники серії, яку поводив клуб А, не мали змоги фінішувати до 16:00, контрольного часу, що його було зазначено у вітрильницькій інструкції клубу В. У вітрильницькій інструкції клубу А контрольний час для перегонів №1 було зазначено як 18:00.

Одне з суден клубу А фінішувало біля 17:00 і подало до клубу А звернення про відшкодування, стверджуючи, що мала місце помилка, або похибка, з боку перегонового комітету.

Запитання:

У вітрильницькій інструкції клубу А ясно сказано, що перегони №1 його серії відбувалися за положенням про перегони і за вітрильницькою інструкцією клубу В.

Чи підпадає під юрисдикцію протестового комітету, призначеного клубом А, проведення слухання щодо звернення про відшкодування у перегонах №1?

Відповідь:

Ні. Це не підпадає під юрисдикцію клубу А, якщо тільки клуб В не призначить для розбору цього звернення, або протестовий комітет клубу А, або ж змішаний протестовий комітет.

За правилами 89.2(b) і 91(a) повноважний організатор, або перегоновий комітет, мають призначити протестовий комітет. У вітрильницькій інструкції клубу А чітко надано перевагу положенню про перегони і вітрильницькій інструкції клубу В для цих перегонів, і це означає, що проводити ці перегони мав перегоновий комітет клубу В, і клуб В був також і повноважним організатором, оскільки його положення про перегони було переважним.

Призначити протестовий комітет міг тільки, або сам повноважний організатор, або перегоновий комітет того ж клубу В.



G 007

Q&A (ЗАПИТАННЯ І ВІДПОВІДІ) 2010-018

Опубліковано: 24 Травня 2010

Ситуація:

Випадок на старті з прапором Р (ПАПА) у якості підготовчого сигналу.

За яких 6-7 секунд перед стартом декілька суден було понад лінією впритул до зовнішнього кінця лінії і керівники перегонів з сигнального судна ПК втратили з поля зору помаранчевий прапор і флагшток встановлений на судні зовнішнього кінця лінії. Помаранчевий прапор стало видно з сигнального судна ПК аж після старту.

Чотири судна Були відкликані керівником перегонів з суддівського судна зовнішнього кінця лінії.

За 1-2 секунди перед стартом керівник перегонів з сигнального судна ПК спостеріг інше судно, що перетинало лінію біля її зовнішнього кінця і визнав його також ОCS (НБД). Коли помаранчевий прапор не був видимим, керівник перегонів користався береговою ознакою (дахом будинку, що стояв на пагорбку за кілька миль від берега) як продовженням стартової лінії.

Запитання 1:

Чи може бути стартова лінія настільки нечіткою?

Відповідь 1:

Стартова лінія не є нечіткою, вона є між флагштоками з помаранчевими прапорами на двох стартових знаках (суднах перегонового комітету).

Запитання 2:

Чи відповідає такий метод визначенню стартової лінії, що його зазначено у вітрильницькій інструкції (тобто: "Стартова лінія буде між флагштоками з помаранчевими прапорцями на двох суддівських суднах")?

Відповідь 2:

Так. Допоки флагштоки з помаранчевими прапорцями є наявними на стартових знаках, вимог вітрильницької інструкції додержано.

Запитання 3:

Чи можуть ці факти, якщо на них спиратиметься звернення судна, бути підставою для надання відшкодування?

Відповідь 3

Серед наведених фактів не зазначено жодної помилки, чи похибки, з боку перегонового комітету. Для того, аби судну надати відшкодування після того, як йому було надано заліковий стан ОCS (НДБ), протестовому комітетові мають бути надані незаперечні докази того, що перегоновий комітет припустився помилки.

ЗАУВАЖЕННЯ:

Для спостереження за створом стартової лінії можуть застосовуватися різні методи, залежно від таких даних, як кількість і тип суден на лінії, погодних та інших умов і матеріального забезпечення суддівства. Вибір методу і відповідальність лежить на перегоновому комітетові. Застосування перегоновим комітетом для спостереження за лінією визначеного берегового створу не є його неналежними діями.



G 008

Q&A (ЗАПИТАННЯ І ВІДПОВІДІ) 2010-021

Опубліковано: 7 Червня 2010

Ситуація:

У вітрильницькій інструкції змагань значилося: "У разі порушень правил 29.1 та 29.2 ПВП, перегоновий комітет має якнайскоріше за можливістю сповістити по УКХ радіо, канал 72, вітрильні або провові числа тих, хто порушив правило. Відсутність радіосигналу, частковий або неповний сигнал, поганий прийом/передача не можуть бути підставою для звернення про відшкодування."

Запитання:

З огляду на те, що затримка сигналу не згадується в інструкції як така, що не може бути підставою для відшкодування, яке значення мають слова "якнайскоріше за можливістю", що їх застосовано у вітрильницькій інструкції? Скажімо 2 хвилини затримки мають вважатися за нормальні, чи мають бути підставою відшкодування?

Відповідь:

Вираз "якнайскоріше за можливістю", має сприйматися "за тим значенням, яке він має зазвичай у морському, чи у загальному вжитку" (Дивіться абзац Термінологія у Вступі до Правил вітрильницьких перегонів). Повідомлення має бути зроблене так скоро, як тільки це буде практично можливим, коли після сигналу стартування будуть визначені всі відповідні судна. Цей проміжок часу може бути різним у різних перегонах.

Відклик із запізненням має за нормальних обставин вважатися, як "відсутній" і за цієї вітрильницькою інструкцією не може бути підставою для звернення про відшкодування. Проте, у випадку, про який йдеться, вітрильницька інструкція не відповідає вимогам правила 86.1(b), за яким у ній має міститися посилання на конкретне правило (правило 62.1(a)) змінене нею, отже протестовий комітет не є обмеженим щодо розгляду питань про відшкодування.

Перегонові комітети мають турбуватися про те, аби слова, застосовані ними у вітрильницьких інструкціях відповідали їхнім намірам.



G 009

Q&A (ЗАПИТАННЯ І ВІДПОВІДІ) 2010-034

Опубліковано: 11 Жовтня 2010

4 ситуації щодо Вітрильницької інструкції і Положення про перегони: Додатки К і L.

Ситуація 1:

У правилі 25 зазначено:

"Значення візуальних і звукових сигналів, вказане у Перегонових сигналах, не може бути зміненим інакше, як за правилом 86.1(b)...."

Запитання 1:

Чи може бути зміненим сигнал із Перегонових сигналів, якщо при цьому буде міститися особливе посилання на конкретний сигнал і зазначено текст зміни?

- Якщо відповідь "Так", то якою є мета виразу, про який йшлося вище, у правилі 25?
- Якщо ж відповідь "Ні", то як же правило L 4.2 може змінювати сигнал AP?

Відповідь 1:

Дивіться Q&A 2010-015, де сказано:

"Змінювати значення Перегонових сигналів вітрильницькою інструкцією дозволяється, позаяк у правилі 86.1(a) серед правил, які не можуть бути змінені за цим правилом, правило 25 – не значиться. Якщо у правилі 25 зазначено, "інакше, як за правилом 86.1(b)", то це означає вимогу про те, що у разі вітрильницькою інструкцією змінюється або правило, або визначення зони навкруг знаків, то у ній має міститися і посилання на конкретне, чи правило, чи визначення, яке є зміненим, а також викладено і саму зміну.

Ситуація 2:

У правилі K 12.2 міститься зміна до правила 44.1.

Запитання 2:

Чи треба розглядати це як особливу інформацію, оскільки вітрильницькою інструкцією можна змінювати правила тільки за правилом 86.1(b).

У разі текст зміни не продубльовано у вітрильницькій інструкції, а натомість просто міститься посилання на Положення про перегони (Дивіться пункт такий-то ПпП), то чи є така зміна чинною на цих змаганнях?

Відповідь 2:

Наявність у Положенні про перегони пункту K12.2 є інформацією про те, що те саме міститиметься і у вітрильницькій інструкції, у пункті L14.2. Дивіться також правило J1.2(1), і правило 44.1, у якому сказано, що "вітрильницькою інструкцією може запроваджуватися застосування... якогось іншого покарання". Покарання одним обертком, яке запроваджується замість покарання подвійним обертком, і є "якимось іншим покаранням".

Посилання у вітрильницькій інструкції на формулювання, що його зазначено у пункті K12.2 положення про перегони, є рівноцінним тому, що у ній вміщено пункт, де чітко зазначається зміна покарання. Кожний із пунктів положення про перегони є правилом.

Якщо у положенні про перегони міститься вираз, що спирається на K12.2, але після того нічого подібного не з'являється у вітрильницькій інструкції, і якщо відтак порушується звернення про відшкодування, від судна, яке виконало покарання подвійним обертом, і це, через втрату часу на виконання другого оберту, призвело до відчутної втрати місць на фініші, то протестовий комітет має прийняти рішення, що недодержання у вітрильницькій інструкції правила J2.2(3) було помилкою перегонного комітету.

Ситуація 3:

У першому реченні правила L 11.5, зазначено:

" Якщо протягом двох хвилин перед сигналом його стартування будь-яка частина корпусу, екіпажу або обладнання якогось із суден опиниться на боці дистанції від стартової лінії, і буде визначено яке це судно, то перегонний комітет прикладе всіх зусиль, аби сповістити вітрильне число цього судна через радіопосилання на каналі _____ УКХ діапазону..."

Запитання 3:

Чому у якості стандартного часу застосовано дві, а не одну хвилину? Якщо застосовується L11.5, то чи може перегонець сподіватися на отримання сповіщення ще навіть перед сигналом стартування?

Відповідь 3:

Головною метою цього пункту вітрильницької інструкції (L11.5) є сповістити ті судна, які протягом останніх двох хвилин перед стартом побували понад стартовою лінією, аби надати їм нагоду правильно стартувати, і дати всьому флоту відчуття того, де є лінія. Цей пункт інструкції застосовується навіть тоді, коли будь яка з частин правила 30, стартові покарання, є у дії. Перегонний комітет має старатися здійснити радіопосилання якнайскоріше за практичною можливістю і це має зазвичай відбуватися ще перед сигналом стартування. Проте, у L11.5 зазначається також і те, що відсутність, або несвоєчасність радіопосилання не може бути підставою для звернення про відшкодування.

Ситуація 4: Схема дистанції

Запитання 4:

Чи має бути брама на схемі дистанції означена і сторонами для огинання, скажімо, Знак №№ (П), Знак №№ (Л), або ж, з огляду на те, що у правилі 28.1(с) зазначено, як саме має проминатися брама, достатнім є слово "брама"?

Відповідь 4:

Достатнім є або те, або інше. На схемі можуть, або два знаки позначатися, як "брама", або для кожного з них може бути означено належну сторону для огинання.



G 010

Q&A (ЗАПИТАННЯ І ВІДПОВІДІ) 2010-039

Опубліковано: 10 Грудня 2010

Ситуація:

Є ціла низка правил, де має місце посилання на "показ", чи піднесення прапора, а у правилі 26 йдеться про те, що відлік часу має братися за візуальним сигналом.

На судні перегонного комітету є щогла 6 м заввишки.

Перегонному комітетові потрібно 3 секунди, аби піднести прапор і почати відлік часу від моменту, коли прапор сягне топу щогли.

Перегонці починають відлік часу з моменту, коли побачать прапор на початку його піднесення.

Запитання:

Коли саме сигнал має вважатися поданим і яким має бути правильне тлумачення того, коли прапор є піднесеним ("показаним")?

Відповідь:

Візуальний сигнал є поданим тоді, коли прапор піднесено. Прапор є піднесеним тоді, коли його піднесено так, що він впадає у вічі. Це може бути і раніше, ніж прапор опиниться на топі щогли. Аби запобігти плутанини, на піднесення прапора треба витратити якомога менше часу.

Візуальний сигнал є прибраним тоді, коли прапор уже не є на топі щогли.

G 011

Q&A (ЗАПИТАННЯ І ВІДПОВІДІ) 2011-04

Опубліковано: 28 Лютого 2011

Ситуація:

Для флоту швертботів старт давався з прапором Р у якості підготовчого сигналу. За яких 20 секунд після сигналу стартування синє судно обігнуло прову стартового судна, увалилося у бік стартової лінії, а, відтак, привелося слідуючи за флотом. Не було жодного моменту, щоб синє судно чи частково, чи вповні, знаходилося після сигналу стартування з передстартового боку від лінії.

Запитання 1:

Якими мають бути дії перегонного комітету стосовно синього судна?

Відповідь 1:

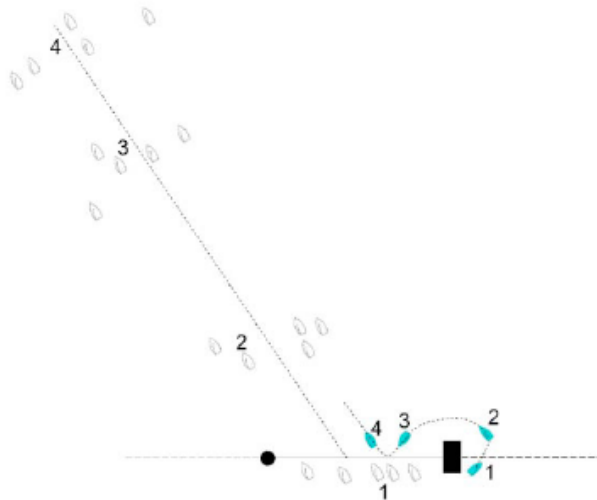
Синє судно не було НБД (OCS) на момент сигналу стартування, але воно ні в якому разі не стартувало відповідно до визначення. Перегонний комітет не повинен подавати жодних сигналів, а просто залікувати судно як НСТ (DNS).

Запитання 2:

Якими мають бути дії перегонного комітету у разі синє судно на момент сигналу стартування було на боці дистанції від продовження стартової лінії?

Відповідь 2:

Дивіться відповідь 1





G 012

Q&A (ЗАПИТАННЯ І ВІДПОВІДІ) 2011-018

Опубліковано: 29 Серпня 2011

Ситуація

На старті перегонів, де брали участь 60 Лейзерів, за вітру приблизно 15-28 вузлів, керівник перегонів спостеріг 4 судна на боці дистанції від стартової лінії біля самого її зовнішнього кінця. Через 10 секунд після сигналу стартування перегоновий комітет зведенням прапору Х (Екскрей) у супроводі одного звукового сигналу подав сигнал індивідуального відклику.

У випадку 79 щодо відліку часу для індивідуального відклику, сказано наступне:

«Для випадків, які трапляються за різних обставин, не може застосовуватися єдиний, точно визначений, відрізок часу, але у цьому правилі згаданий вираз означає дуже короткий відрізок часу. Переоновий комітет має подати сигнал «індивідуальний відклик» у межах кількох, а не кільканадцяти, секунд після сигналу стартування. Сорок секунд – це відрізок часу, який є явно поза межами прийняттого»

Запитання 1

Чи є 10 секунд прийнятними за зазначених обставин?

Відповідь 1:

Задля того, аби відізвати судна індивідуально, за правилом 29.1 від переонового комітету вимагається негайно після сигналу стартування звести прапор Х (Екскрей) у супроводі одного звукового сигналу. «Негайно» не може бути визначено у кількісній формі. Прийнятний час між двома сигналами може залежати від різних параметрів, таких, як кількісний склад флоту, розмірів і маневрових якостей суден, довжини стартової лінії і навіть від погодних умов. За умов, описаних у запитанні 1, 10 секунд не є «негайно».

Запитання 2

Якщо відповідь на перше запитання – Ні, то яким має бути найбільший відрізок часу для подання сигналу?

Відповідь 2:

Дивіться відповідь 1

Запитання 3

Якщо відповідь на запитання 1 – Ні, то розгляньте наступне: жодне із 4 визначених суден не повернулося для стартування правильно. 2 із них після перегонів звернулися про відшкодування за правилом 62.1(a) 1. Протестовий комітет встановив на слуханні, що ці два судна мають право на відшкодування. Чи мають право на відшкодування всі 4 судна, якщо звернення подали тільки два із них?

Відповідь 3:

Якщо протестовий комітет вирішує, що переоновий комітет діяв неналежним чином, не подавши сигнал індивідуального відклику негайно, то протестовий комітет має за правилом 64.2 чинити якомога справедливіше стосовно всіх суден, на яких впливає ухвала, незалежно від того, чи зверталися вони про відшкодування, а чи ні.

І, все ж таки, протестовий комітет має встановити для кожного з суден окремо, чи було ним додержано решту умов правила 64.2 для надання йому відшкодування.

ПРИМІТКА

Настанови, які стосуються «кращої практики», щодо застосування правила 29.1 можна знайти у Політиці ISAF щодо організації і проведення перегонців, вивішеної на вебсайті ISAF. (Український переклад вивішено на вебсайті ВФУ).



G 013

Q&A (ЗАПИТАННЯ І ВІДПОВІДІ) 2011-026

Опубліковано: 9 Січня 2012

Ситуація

У вітрильницькій інструкції, де має місце обмежений час першого знака, а також зазначено: «якщо жодне із суден не промине першого знака до закінчення обмеженого часу першого знака, то перегони буде припинено». Навіть за наявності такого зазначення, коли жодне із суден не проминуло першого знака до закінчення обмеженого часу, перегоновий комітет, все ж таки, не припинив перегони. Деякі із суден звернулися по відшкодування за правилом 62.1(a).

Запитання 1

Приймаючи рішення щодо надання відшкодування за такої ситуації, чи може протестовий комітет завважити, що місця на фініші одного, чи й кількох суден були, чи могли бути, істотно погіршені?

Відповідь 1

Якщо судно, все одно, чи зовсім, чи тимчасово, припинило брати участь у перегонах, тоді, коли обмежений час першого знака закінчився, і прогало тим суднам, які продовжували змагатися у перегонах, то воно може претендувати на те, що його місце на фініші істотно погіршилося через помилку перегонного комітету. Якщо судно продовжувало ганятися і фінішувало, але мало поганий результат у перегонах, то причиною цього не було незастосування перегонним комітетом припинення перегонів. Поза те, воно може претендувати на те, що це вплинуло на його загальний залік у серії, якщо воно матиме змогу довести, що його загальне місце у серії було б кращим, якби перегони було припинено.

Запитання 2

Припускаючи, що всі судна мають місця на фініші, чи може протестовий комітет вважати, що умови «не з його власної провини» дотримано не було?

Відповідь 2

Не є правдоподібним, щоб судно припустилося помилки. Не можна вважати помилкою продовжувати ганятися у перегонах, якщо не було подано сигналу припинення. Так само, як не можна вважати помилкою і те, що судно припинило ганятися, коли стало ясно, що жодне з суден не досягло верхнього знака на момент, коли сплинув обмежений час.

Запитання 3

Чи може протестовий комітет прийняти рішення, що найсправедливішим врегулюванням питання, можливим для всіх суден, буде залишити в силі результати перегонів?

Відповідь 3

Якщо судна продовжили ганятися, і не було жодних претензій, які б спиралися на результати загального заліку, то результати перегонів мають залишатися в силі. Причина полягає в тому, що немає підстав для відшкодування, адже жодне з суден не зазнало погіршення свого залікового місця через помилку перегонного комітету. З іншого боку, якщо будь яке судно зазнало істотних втрат щодо свого місця на фініші через те, що воно припинило ганятися, коли сплинув обмежений час, то навряд чи залишити результати перегонів у силі, буде врегулюванням питання, найсправедливішим для всіх суден.

Запитання 4

Припустимо, що пампінг було дозволено, і судно, яке звертається про відшкодування, тимчасово припинило пампінгувати, коли скінчився обмежений час, очікуючи, що перегони будуть припинені, а після того, зрозумівши, що перегони не припинено, знов почало пампінгувати. Припустимо, що судно обігнуло перший знак четвертим, а фінішувало другим. Чи має воно за таких обставин право на відшкодування?

Відповідь 4

Ні. Залікове місце судна не було погіршено з причини припинення пампінгування, за винятком такого випадку (що є мало імовірним), коли воно матиме змогу довести, що воно, якби не припиняло пампінгувати, було б на фініші першим.

Запитання 5

Ситуація така сама, як і у запитанні 4. Інше судно тимчасово припинило пампінгування, а судна, які того не зробили, отримали відрив від того судна. Черговість огинання першого знаку судном була такою ж самою, як і його місце на фініші. Чи має за таких обставин це судно право на відшкодування?

Відповідь 5

Ні. Адже його залікове місце не було погіршене з причини його рішення припинити пампінгування, якщо тільки, (що є мало імовірним), воно не матиме змоги показати, що його місце на фініші було б значно кращим, якби воно продовжувало пампінгувати.



Розділ Н

Міжнародні журі

- H1** Правило N1.1 і присутність на сигнальному (стартовому) судні і фінішному судні членів Міжнародного журі.
- H2** Запитання щодо Міжнародних журі і За яких умов міжнародне журі вважається належно утвореним.
- H3** Роз'яснення щодо надсилання запитань про ухвали журі.

Інші питання, які можуть бути доречними:

J3, J5, J12, J17, N2, N3, N4



H 001

Q&A (ЗАПИТАННЯ І ВІДПОВІДІ) 2002-001

Переглянуто: 12 Січня 2009

Запитання 1

Часто густо на великих регатах члени міжнародного журі можуть знаходитися на сигнальному (стартовому) судні, або на фінішному судні у якості спостерігачів. Чи є це порушенням правила N1.1.

Відповідь 1

Ні.

Запитання 2

На змаганнях з кількома районами перегонів чи може член міжнародного журі, за проханням повноважного організатора допомагати, чи радити перегоновому комітетові окремого району перегонів не порушуючи тим правила N1.1, якщо цей суддя не бере участі у слуханні протестів, що надходять з цього району перегонів?

Відповідь 2

У разі звернення про це перегоновому комітету журі має надавати поради чи допомагати йому у будь-якій справі, що прямо впливає на чесність спортивної боротьби на змаганнях. Це може реалізовуватися через присутність одного з членів журі на облавку сигнального (стартового) судна перегоновому комітету.

За таких обставин правило rule N1.1 не забороняє членові журі брати участь в прийнятті рішень щодо протестів, чи звернень про відшкодування, які надходять з цього району перегонів. Проте, якщо член журі надавав пораду, чи допомогу, перегоновому комітетові, щодо справи, яка є предметом слухання, то бажано, аби цей суддя виступав тільки у ролі свідка і не брав участі в прийнятті ухвали, якщо тільки це можливо за наявного складу журі.



H 002

Q&A (ЗАПИТАННЯ І ВІДПОВІДІ) 2003-001

Переглянуто: 12 Січня 2009

Запитання 1

За яких умов міжнародне журі вважається належно утвореним?

Відповідь 1

Якщо додержано всіх вимог правил N1.1, N1.2, і N1.3, то міжнародне журі буде утвореним належним чином, у разі принаймні п'ять його членів прийняли запрошення і між судьями, та повноважним організатором погоджено строки практичної роботи.

Запитання 2

П'ять суддів призначено повноважним організатором до складу міжнародного журі відповідно до правил N1.1, N1.2 і N1.3. З причини захворювання, чи надзвичайних обставин, на змагання прибули тільки четверо суддів. У разі ці четверо наявних суддів є від трьох різних національних повноважних організацій (або, якщо змагання проводяться у групах M, N або Q, від двох національних повноважних організацій), чи є таке журі міжнародним журі, яке утворене належним чином?

Відповідь 2

Так. Проте, журі буде таким, що утворене належним чином, тільки у разі додержання всіх вимог правила N1.5. На додаток до вимог щодо національної приналежності, журі має бути заздалегідь належно сформованим із принаймні п'яти членів, а причиною для зменшення кількісного складу можуть бути тільки захворювання, чи надзвичайні обставини.

Правило N1.5 є надзвичайною умовою, що застосовується тільки у разі постановня неординарних обставин, про які йдеться у правилі, і повноважному організаторові не вдається знайти заміну. Повноважний організатор з моменту отримання відомостей про захворювання, чи надзвичайні обставини, має продовжувати свої намагання знайти заміну і призначити нових членів журі, аби привести журі у відповідність до вимог правил N1.1, N1.2 і N1.3.



H 003

Q&A (ЗАПИТАННЯ І ВІДПОВІДІ) 2009-041

Опубліковано: 16 Грудня 2009

Запитання:

Чи може такий орган, як Q&A (ЗАПИТАННЯ І ВІДПОВІДІ) погоджувати, або виправляти ухвали міжнародних журі?

Відповідь:

Ні. Роль цього органу, Q&A (ЗАПИТАННЯ І ВІДПОВІДІ), полягає в тому, аби поширювати розуміння правил і застосування окремих процедур. Як Комітет суддів-керівників перегонів (Race Officials Committee), так і Комітет щодо правил перегонів (Racing Rules Committee) обидва вважають, що функціонування цього органу у ролі паралельного апеляційного комітету, аби давати погодження, чи незгоди, щодо ухвал журі, не є а ні бажаним, а ні відповідним, і, а ні Статутні положення ISAF, а ні Правила вітрильницьких перегонів, не передбачають таких функцій і повноважень для нашого органу.



Розділ J

Протести, слухання, апеляції і процедурний порядок

- J1 Подання сигналу покарання за жовтим прапором після загального відклику.
- J2 Сповіднення судна про протест у спосіб інформування про це тренера, консультанта по правилах, чи іншого представника.
- J3 Звжування і вірогідність доказів у слуханнях протестів.
- J4 У разі протестовий комітет протестує проти судна за правилом 60.3(a)(2)
- J5 Про скасування права на апеляцію і про національні приписи.
- J6 Нараження на порушення правила судом, яке не можна ідентифікувати.
- J7 Умови для протестового комітету, щоб відновити припинені перегони.
- J8 Час протестування, коли закінчився обмежений час перегонів.
- J9 Відшкодування, якщо судно зчепилося зі знаком.
- J10 Піднесення протестового прапора у разі неодноразового протестування у перегонах.
- J11 Відшкодування щодо інциденту, який трапився перед попереджувальним сигналом.
- J12 Право на апеляцію за правилом 64.3(c)
- J13 Пошкодження, яке є явним і очевидним для суден.
- J14 Два інциденти на воді, але протест подано тільки щодо одного з них.
- J15 Значення виразу "розумний проміжок часу" у правилі 66.
- J16 П'ять запитань щодо Додатку Р.
- J17 Коли повторне слухання відбувається після змагань.
- J18 Коли факти є висновками.
- J19 Чи може втрата окулярів вважатися травмуванням людини, чи пошкодженням матчастини?
- J20 Вимоги щодо звернення про відшкодування
- J21 Роль і функціональні обов'язки вимірювача або інспектора щодо контролю за спорядженням.
- J22 виправлення помилок у письмовому протесті.
- J23 Немає відшкодування за виконання покарання
- J24 ПеК як ПрК – конфлікт інтересів?

Інші питання, які можуть бути доречними:

A2, B21, B22, F3, F6, F7, F8, F9, F10, G4, G6, G8, G12, G13, H1, H2, K1, K2, K3, L9, L10, M13, N1, N2, N3



J 001

Q&A (ЗАПИТАННЯ І ВІДПОВІДІ) 2004-008

Переглянуто: 12 Січня 2009

Ситуація

Протягом стартової процедури судді спостерегли, що екіпаж судна порушував правило 42. Коли судді наблизилися до судна, аби накласти на нього покарання, перегоновий комітет подав сигнал загального відклику. Приблизно через 15 секунд після того, як було подано сигнал загального відклику, судді наклали на змагуна покарання, подавши звуковий сигнал свистком, вказуючи жовтим прапором на судно і вигукнувши його вітрильне число.

Запитання 1

Чи можуть судді накласти на змагуна покарання за правилом Р1 після того, як було подано сигнал загального відклику?

Відповідь 1

За умови, що порушення правила 42 відбулося ще перед тим, як було подано сигнал загального відклику, є цілком належним для суддів накласти покарання на судно, якомога скоріше за можливістю, навіть, якщо сигнал про покарання подано після того, як було подано сигнал загального відклику.

Запитання 2

Чи зараховується це покарання до числа покарань за правилом Р2?

Відповідь 2

Так, дивіться правило Р3.



J 002 **Q&A (ЗАПИТАННЯ І ВІДПОВІДІ) 2007-006**
Переглянуто: 12 Січня 2009

Запитання

Чи може перегоновий комітет, або протестовий комітет додержати своїх обов'язків за правилом 61.1 сповіщаючи судно про протест через інформування тренера цього судна, радника щодо правил, або іншу особу яка представляє судно?

Відповідь

Якщо особа є тренером, радником щодо правил, чи іншим представником, зареєстрованим судном, або у разі особа є явно такою, що представляє судно, перегоновий комітет, або протестовий комітет додержить своїх обов'язків за правилом 61.1(b) або (c) щодо сповіщення судна про протест, якщо сповістить таку особу-представника.



J 003 **Q&A (ЗАПИТАННЯ І ВІДПОВІДІ) 2009-011**
Опубліковано: 09 Січня 2009

Запитання:

Якщо протестовий комітет, який судить перегони флоту, після того, як заслухає сторони і візьме до уваги всі свідчення, прийде до висновку,

- що твердження сторін є однаково вірогідними, і
- що докази надані сторонами, та докази, на які протестовий комітет завважив за потрібне звернути увагу, (оцінюючи "за і проти") є також однаково вірогідними,

то чи має протестовий комітет записати це як факт (правило 63.6) і відхилити протест?

Відповідь:

За правилом 63.6 від протестового комітету вимагається, аби він, отримавши свідчення і докази, встановив факти і спирався у своїй ухвалі на встановлені ним факти. Правило М3.3 розширює цю тему і дає настанови протестовим комітетам, у який спосіб, тим, чи іншим шляхом, прояснювати сумніви, і, якщо потрібно, запрошувати знов сторони для їх опитування.

Прояснювання сумнівів може бути непростим, але досвідчені судді мають вміти ставити відповідні запитання і крок за кроком відтворювати картину, чи схему, часових проміжків, відстаней і курсів, які є необхідними фактами, на підставі яких має прийматися ухвала.

За винятком слухань щодо правила 69, протестовий комітет має визначити тільки те, що за оцінкою того, що ймовірно трапилось, більш вірогідним є те, що саме це, а не інше, судно порушило правило. Коли є доречним, то протестові комітети можуть скористатися з двох провідних принципів:

- (1) У правилі 18.2(d) з ПВП зазначено провідний принцип для прийняття рішень у разі наявності небезпідставного сумніву щодо того, чи було засновано, або, навпаки, розірвано перекривання вчасно.
- (2) Принцип в ампайрінгу щодо останньої точки безсумнівності є також цілком застосовним у слуханнях протестів.
- (3) У Випадку 50, судно, яке має триматися осторонь, не є таким, що додерало свого обов'язку, у разі судно з правом на дорогу через наявність невдаваного і слушного побоювання зіткнення вживає дій щодо уникання дотику.

Формулювання, застосоване запитуючим, "якщо протестовий комітет запише як факт, що після дослідження всіх розумно доступних фактів не віднайдено достатнього доказу щодо тверджень протестуючого", не є доречним. Воно є не фактом, а є висновком. Протестові комітети мають бути обережними, аби вбачати різницю між фактами і висновками, які спираються на встановлені факти.



J 004 **Q&A (ЗАПИТАННЯ І ВІДПОВІДІ) 2009-039**
Опубліковано: 10 Грудня 2009

Ситуація:

Під час слухання дійсного протесту протестовому комітетові стало відомо, що судно, яке не є стороною у протесті, вірогідно порушило правила. Протестовий комітет прийняв рішення подати протест на це судно за правилом 60.3(а)(2). Комітет негайно повідомив судно про це, а відтак у межах слухання, що відбувалося, став проводити слухання нового протесту проти цього судна.

Ніяких письмових протестів подано не було.

Протестовий комітет ухвалив накласти покарання на це нове судно.

Запитання 1:

Беручи до уваги те, що у правилі 61.2 чітко зазначено: "Протест має бути у письмовій формі...", чи може бути заявлено новий протест за правилом 61.1(с) в усний спосіб?

Відповідь 1:

Ні. За правилом 61.2 вимагається, аби протест був у письмовій формі. Протест, що його заявлено в усній формі, не відповідає вимогам правила 61.2.

Запитання 2:

Якщо відповідь на запитання 1 – Ні, то чи буде відтак ухвала протестового комітету все одно чинною, чи має після цього втратити чинність?

Відповідь 2:

Будь яка ухвала протестового комітету є чинною, допоки, або, діючи за правилом 66, протестовий комітет не дійде висновку, що він припустився помилки і не змінить своє рішення про дійсність протесту, або допоки його ухвалу не буде змінено через апеляцію.

Запитання 3:

Якщо протестовий комітет отримає на своє запитання щодо готовності нового судна до слухання відповідь від його представника, що він підтверджує готовність до слухання і не потребує додаткового часу на підготовку, то чи не буде іншою відповідь на запитання 2? Чи може така готовність розглядатися, як згода бути стороною у протесті; і, якщо так, то чи не усуває вона необхідність подачі протесту у письмовій формі?

Відповідь 3:

У разі процедура дій протестового комітету не є правильною, його ухвала залишається чинною, допоки її не буде змінено у законний спосіб так, як зазначено у відповіді на запитання 2.

Запитання 4:

Чи може те, що відбулося у приміщенні для слухань між протестовим комітетом і новим судном, вважатися "слуханням", а чи має вважатися тільки розмовою?

Відповідь 4:

Так, це було "слухання" за правилом 63, але ж дивіться також і відповідь на запитання 2.

Запитання 5:

Судно письмово звернулося до протестового комітету з проханням змінити ухвалу. Комітет у цьому відмовив і судно звернулося до Національної повноважної організації за правилом 70. Національна повноважна організація підтримала ухвалу протестового комітету. Яке значення і статус матиме відтак рішення Національної повноважної організації, якщо ухвалу протестового комітету буде визнано не чинною (або ж недійсною і такою, що не має законної сили).

Відповідь 5:

Ухвала Національної повноважної організації є остаточною і є обов'язковою, як для протестового комітету, так і для кожної із сторін. Дивіться правило 71.4.



J 005

Q&A (ЗАПИТАННЯ І ВІДПОВІДІ) 2009-040

Опубліковано: 10 Грудня 2009

Запитання 1:

Національна повноважна організація зробила припис до правила 70.5(a), що для скасування права на апеляцію, у разі необхідності негайно визначати результати перегонів, за якими судно має потрапляти до наступного щабля змагань, потрібно отримати її схвалення. Повноважний організатор заходу, якого це стосувалося, призначив Міжнародне журі, яке відповідало вимогам правила N1, але не звернувся із запитом щодо схвалення скасування права на апеляцію до Національної повноважної організації. Чи можна подавати апеляції на ухвали журі?

Відповідь 1:

Ні. Позаяк міжнародне журі було призначене належним чином відповідно до правила N1, жодних апеляцій щодо його ухвал бути не може. Те схвалення Національною повноважною організацією, що вимагається за правилом 70.5(a), стосується тільки таких спортивних заходів, де наявними є умови, зазначені у пунктах (a), (b) або (c), і у такому разі, коли немає призначеного належним чином міжнародного журі.

Запитання 2:

Якщо існує припис Національної повноважної організації також і до правила 91(b) з вимогою погоджувати з нею призначення міжнародного журі, а такого погодження немає, то чи не буде іншою відповідь на запитання 1?

Відповідь 2:

Так. У цьому випадку Міжнародне журі без схвалення НПО (дивіться правило N1.1) не буде таким, що його утворено у належний, відповідно до Додатку N1, спосіб, і на будь які його ухвали можна апелювати. Немає ніякої різниці, чи свідоме журі того, що таке схвалення не було отримано, а чи не свідоме.

Запитання 3:

Якщо Національною повноважною організацією запроваджено припис до правила 91(b) за яким призначення міжнародного журі вимагається з нею погоджувати, а такого погодження не отримано, то як це впливатиме на скасування права на апеляцію за правилами 70.5(a), (b) і (c)?

Відповідь 3:

За правилами 70.5(a), (b) і (c) дозволяється на певних змаганнях скасувати право на апеляцію щодо ухвал протестового комітету, який не є міжнародним журі. Якщо будь яка конкретна причина, із тих, що їх зазначено у якомусь із цих правил, є наявною, то апеляцію на ухвали подавати не можна. Такий порядок існує незалежно від того, чи призначено, а чи ні, міжнародне журі за правилом 91(b), адже протестовий комітет не обов'язково має бути зі статусом призначеного міжнародного журі.

Проте, якщо на змагання, до яких правила 70.5 (a), (b) або (c) не є застосовними, неправильно призначено міжнародне журі, учасники мають право на апеляцію проти будь якої ухвали, тому що таке журі не відповідає вимогам правила N1.1. Національна повноважна організація має у такому разі проводити слухання будь якої, отриманої нею щодо ухвали такого журі, апеляції.



J 006

Q&A (ЗАПИТАННЯ І ВІДПОВІДІ) 2010-003

Опубліковано: 14 Січня 2010

Уявні факти для запитань 1 і 2:

Судна наближалися до навітряного знака, який належало огинати лівим облявком вітрилячи по лейлайн правого галсу. Деякі з них були перекриті між собою. Судно X, одиночка, зачепило знак і не виконало покарання. Перегоновий комітет спостерігав це і подав дійсний протест проти судна X.

На слуханні судно X погодилося з тим, що доткнулося знака, але заявило, що було наражене на це навітряним судном, яке не надало йому знакомісця і не трималося осторонь. Стерновий сказав, що не вважав своїм обов'язком або виконати покарання, або подати протест. Він не знав розпізнавальних ознак іншого судна. Протестовий комітет заслухав свідчення судна X про те що на вході до зони існувало перекривання зсередини від невідомого судна. Отримати свідчення від перегонного комітету, так само, як і від будь якого судна щодо наявності перекривання судна X з невідомим судном, не виявилось можливим. Свідок від перегонного комітету не міг виключати можливості того, що поряд було інше судно, і був певен того, що жодне з суден не виконувало покарання біля знака.

Запитання 1:

За відсутності протесту судна X проти визначеного іншого судна за ненадання знакомісця, чи має право протестовий комітет надати виправдати судно X, якщо у комітеті немає підстав сумніватися у свідченнях, але немає і можливостей щодо підтвердження цих свідчень?

Відповідь 1:

Якби була можливість опротестувати судно, яке наразило вас на порушення правила, то було б цілком розумно так і вчинити, а втім само по собі це не є обов'язковим. Але ж, за відсутності протесту і опитування представників інших суден, або свідків, протестовий комітет не може зробити висновків, які б спиралися на встановлені ним факти того, що інше судно, яке було учасником інциденту, дійсно наразило вас на порушення правила. За браком такого висновку, виправдання за правилом 64.1(с) судна, яке стверджує, що було наражене іншим судном на порушення правила, не є можливим.

За нормальних обставин судно має бути певним щодо вірного визначення іншого судна-учасника інциденту, проте, огинання знаків одиночками може бути дуже скупченим і не є неможливим випадок, коли судно не має можливості відслідкувати і визначити судна, які були поряд на огинанні знака. Задля того, аби протест був дійсним, опротестований має бути ідентифікованим, хоч і бувають випадки, коли це не уявляється можливим. Отож, без чіткого означення опротестованого, протест має бути визнано недійсним.

У нашому випадку, відсутність протесту з боку судна X і відсутність означення невідомого судна, ще не створюють неможливості виправдовування судна X. Протестовому комітетові необхідно встановити як факт те, що інцидент відбувався саме так, як свідчить стерновий судна X, і зазвичай протестовий комітет має скористатися з чогось більшого, ніж тільки опитування стернового судна X. Без будь яких подальших опитувань, як підстав для визначення фактів і прийняття рішень, вірогідність виправдання є дуже невеликою.

Запитання 2:

Якщо відповідь на запитання 1 - Ні, то чи не порушило судно X правило 2?

Відповідь 2:

Це залежить від обставин. За основним принципом "Порядність і правила" від судна Х очікується, що воно буде запроваджувати правила у життя. За правилом 2 судно Х має змагатися з додержанням вимог цього принципу. Але ж судно Х може бути покараним за правилом 2 тільки тоді, як буде встановлено, що цей принцип є порушеним безперечно.

Уявні факти для запитань 3 і 4:

Судна з лейлайн правого галсу наближались до навітряного знака, який належало огинати лівим облявком. Деякі з них були перекриті між собою. З судна В, яке було позаду від судна А, одиночки, побачили, що це судно А зачепило навітряний знак і не виконало покарання. Судно В, посилаючись на правило 31, заявило дійсний протест проти судна А. На слуханні судно Х погодилося з тим, що доткнулося знака, але заявило, що було наражене на це навітряним судном, яке не надало йому знакомісця і не трималося осторонь. Стерновий не знав розпізнавальних ознак цього судна. Свідчення судна В були такими, що, дійсно, було інше судно, і виглядало так, що це судно знехтувало своїм обов'язком триматися осторонь і своїм обов'язком надавати судну А знакомісце. Проте судно В також не може ідентифікувати судно, про яке йдеться.

Запитання 3:

За відсутності будь яких ознак судна, яке могло спричинити порушення судном А правила 31, чи має право протестовий комітет виправдати судно А?

Відповідь 3:

Так. За умови, що протестовий комітет на підставі встановлених фактів дійде висновку, що невизначене судно порушило правило і наразило судно А на порушення правила 31, комітет може за правилом 64.1(с) виправдати порушення правила 31 судном А.

Свідчення судна В, що, дійсно, було навітряне судно, і виглядало так, що це судно нехтувало своїм обов'язком триматися осторонь і надавати знакомісце судну А, робить більш імовірним, що протестовий комітет зможе встановити факти, які вважатиме достатніми для визнання того, що судно А було наражене на порушення правила 31.

Запитання 4:

Якщо відповідь на запитання 3 - Ні, то чи не порушило судно Х правило 2?

Відповідь 4:

Запитання не є доречним.



J 007

Q&A (ЗАПИТАННЯ І ВІДПОВІДІ) 2010-005

Опубліковано: 1 Лютого 2010

Ситуація:

Припускаючи, що суддя-керівник перегонів додержав вимог правила 32.1 "Проте, після того, як будь-яке судно провітрило дистанцію і фінішувало протягом обмеженого часу, якщо такий є, перегоновий комітет має не припиняти перегонів, доки не обміркує, які це матиме наслідки у перегонах чи серії для кожного з суден".

Запитання 1:

Чи може протестовий комітет поновити результати перегонів, які були припинені перегоновим комітетом ще перед тим, як будь яке судно фінішувало, але у яких перегоновий комітет занотував порядок проминання суднами попереднього знака?

Відповідь 1:

За зазначеним припущенням треба вважати, що одне з суден провітрило дистанцію і фінішувало. У запитанні говориться про те, що перегоновий комітет припинив перегони ще перед тим, як будь яке з суден фінішувало. Якщо сигнал припинення було подано ще перед тим, як будь яке з суден фінішувало, незалежно від того, що згодом якесь судно перетнуло фінішну лінію, остання частина правила 32.1 уже не стосується справи.

Кажучи більш загально, будь яке припинення, незалежно від того, коли було подано або сигнал про припинення, або ж про припинення оголошено в інший спосіб, може мати причину для звернення про відшкодування, або для порушення питання про відшкодування. Якщо протестовий комітет дійде висновку, що перегони було припинено у неналежний спосіб, і є наявними інші умови правила 62, то протестовий комітет може надати відшкодування. Цим відшкодуванням може бути надання заліку у перегонах, і відшкодування може спиратися на останній запис про порядок слідування суден перед тим, як було подано сигнал припинення.

Запитання 2:

Чи може протестовий комітет відновити перегони, які були припинені перегоновим комітетом, коли принаймні одне з суден фінішувало протягом обмеженого часу, якщо такий існував?

Відповідь 2:

Так. Дивіться Відповідь 1.

Запитання 3:

Чи може протестовий комітет відновити перегони, які були припинені перегоновим комітетом після того, як перегони було завершено і всім суднам надано попередній залік?

Відповідь 3:

Так. Дивіться відповідь на запитання 1. За такого випадку відшкодуванням нормально має бути надання заліку всім суднам, відповідно до попередніх результатів.



J 008

Q&A (ЗАПИТАННЯ І ВІДПОВІДІ) 2010-006

Опубліковано: 8 Лютого 2010

Ситуація:

У перегонах, які відбувалися у прибережних водах, перегоновий комітет надав фінішні місця двом суднам, які фінішували протягом обмеженого часу, а решту суден зарахував як НФН (DNF). За вітрильницькою інструкцією час протестів у правилі 61.3 було змінено з двох годин до 60 хвилин.

Одне з суден, які отримали заліковий статус НФН (DNF) звернулося про відшкодування.

Запитання:

Яким було обмеження часу для звернень про відшкодування? Цей час був:

- (a) у межах двох годин після закінчення обмеженого часу, вважаючи, що тоді і відбувся "інцидент" щодо правила 62.2?
- (b) у межах шістдесяти хвилин після часу фінішування другого судна, якщо фактичне закінчення обмеженого часу не може вважатися часом відповідного "інциденту"?

Відповідь:

За такої ситуації не вбачається причин для звернень про відшкодування, але із запитання зрозуміло, що судно хотіло оскаржити заліковий стан НФН (DNF).

Якщо так, то обмеження часу не було одним із запропонованих варіантів. Інцидент відбувся тоді, коли на судні стало ясно, що воно отримало заліковий стан НФН (DNF). Обмеження часу було не раніше за дві години, рахуючи від цього моменту. У прибережних перегонах є цілком можливим, що судно деякий час після перегонів не мало відомостей про результати, або ж результати було передано на берег по радіо і їх вивісили на дошці тоді, коли судна ще були на воді. Якщо звернення про відшкодування було подано у прийнятних часових межах, то для протестового комітету була б розумна причина щодо подовження двогодинного обмеження часу.

Треба також зауважити, що звернення про відшкодування, яке ґрунтується тільки на тому, що судно отримало заліковий стан НФН (DNF) за те, що фінішувало після закінчення обмеженого часу, не може бути успішним, якщо вітрильницькою інструкцією правило 35 змінено на підставі правила 86.1(b) і фінішні місця надаються тільки до закінчення зазначеного обмеженого часу. Дивіться, наприклад, L15.2. Якщо, все ж таки, звернення про відшкодування спирається на твердження, що для фінішування судна поза обмеженим часом існувала певна причина, то надання залікового стану НФН (DNF) не є інцидентом. Наприклад, судно може стверджувати, що було уповільнене через вітрильницьку інструкцію, що вводила в оману (правило 62.1(a)); або через істотне пошкодження, спричинене іншим судном (правило 62.1(b)); або через втрату часу на надання допомоги (правило 62.1(c)). За ситуації, про яку йдеться, обмеження часу за правилом 62.2 для звернення про відшкодування має бути більшим, ніж 60 хвилин після фінішування останнього судна у перегонах і двох годин після інциденту. Належний час для звернення може бути також і подовженим у разі наявності поважної для цього причини. У запитанні не зазначено, чи якесь із суден, що йому надано заліковий стан НФН (DNF), хоч і невчасно, але фінішувало. Якщо одне, чи й більше фінішували, то по них і має братися час останнього судна, яке фінішувало.

Для звернення про відшкодування такого кшталту, аби воно було результативним, протестовому комітетові треба мати докази того, що судно було не тільки притримане, але й, якби не затримка, то фінішувало би до закінчення обмеженого часу.



J 009

Q&A (ЗАПИТАННЯ І ВІДПОВІДІ) 2010-008

Опубліковано: 15 Лютого 2010

Запитання:

Чи має право судно проминати знак настільки впритул до нього, як забажає, не беручи до уваги ризик заплутування за засоби кріплення знака до дна? Якщо судно заплутається і втратить якийсь час, через що погіршиться його фінішний заліковий стан, то чи матиме воно право на відшкодування?

У посібнику для керівників перегонів наголошується на обов'язку перегонових комітетів ставити знаки у такий спосіб, аби судна не заплутувалися за снасті, які є засобами кріплення знака до дна, але ж є і такий погляд, за яким судно має нести якусь відповідальність, і якщо опиниться заплутаним за кітвову линву знака, то воно, це судно, приймає на себе частину провини, що позбавляє його можливості отримати відшкодування (... "не з його власної провини...").

Відповідь

Течія, вітер, глибини, фаза припливу, тип знака, його баластини і характеристики судна, яке його проминає, все це може впливати на вірогідність заплутування за кітвову линву знака. За доброю морською практикою судно зобов'язане, взявши все це до уваги, робити припущення щодо своїх спроможностей, і не уявляти собі справу так, що воно завжди може бути певним щодо своєї безпеки і проминати знак настільки близько, наскільки це є фізично можливим. Всі ці фактори впливатимуть також і на величину знакомісця, якщо є наявним право на отримання його від інших суден. Чим менше може висвітлити таких, взятих до уваги, факторів стерновий, тим більше вірогідність того, що на нього лягає провина.

Аби судну, яке заплуталося за кітвову линву знака, мати право на відшкодування за правилом 62.1(a), мають насамперед бути наявними неналежні дії, або помилки, яких припустився перегоновий комітет. А їх можна вважати наявними лише тоді, коли існував такий ризик зачепитися за кітвову линву, якого судна не мали можливості передбачити, а у перегоновому комітеті явно була потенційна можливість зробити щось таке, що значно зменшило би такий ризик.



J 010 **Q&A (ЗАПИТАННЯ І ВІДПОВІДІ) 2010-028**
Опубліковано: 10 Серпня 2010

Ситуація:

Після старту між суднами А і В трапився інцидент. Судно А протестувало на судно В і на ньому, як це вимагається за правилом 61.1(а), було піднесено червоний прапор. Згодом на тому ж відрізьку дистанції трапився інший інцидент, цього разу між суднами А і С. Судно А протестувало на судно С і на судні А продовжував майоріти червоний прапор.

Запитання:

Якими мають бути дії судна А щодо прапору? Чи мають на ньому прибрати і знов піднести прапор, а чи продовжувати демонструвати судну С, що прапор піднесено?

Відповідь:

Жодних наступних дій щодо протестового прапору від судна А не вимагається. За правилом 61.1(а) червоний прапор має бути піднесено так, аби впадало у вічі. Оскільки після першого інциденту прапор уже був піднесеним так, аби впадало у вічі, то судно А є таким, що додержало вимоги щодо прапору.



J 011 **Q&A (ЗАПИТАННЯ І ВІДПОВІДІ) 2010-029**
Опубліковано: 10 Серпня 2010

Запитання:

За кілька хвилин перед попереджувальним сигналом, відбулося зіткнення правий-лівий галс між двома суднами, які мали намір стартувати у цих перегонах. Судно правого галсу отримало серйозне пошкодження і через це було неспроможним стартувати у перегонах, про які йдеться.

Чи має таке судно право на відшкодування на перегони, у яких воно було неспроможним стартувати?

Відповідь:

Так. У преамбулі до Частини 2 зазначено, що правила Частини 2 застосовуються між суднами, які вітрилять у районі перегонів і мають намір брати в них участь. За правилом 62.1 відшкодування може бути надане судну, яке спирається на твердження, що залікове місце судна у перегонах, або серії не з його власної провини значно погіршилося через травмування людини, або істотне пошкодження матчастини, спричинене діями судна, яке порушило правило Частини 2.

У преамбулі також зазначається, що судно, яке спричинило пошкодження, не може бути покараним за порушення будь якого з правил Частини 2, за винятком правила 23.1.



J 012

Q&A (ЗАПИТАННЯ І ВІДПОВІДІ) 2010-030

Опубліковано: 24 Серпня 2010

Ситуація:

На початку змагань, для яких належним чином призначено міжнародне журі, перегоновий комітет, спираючись на рапорти вимірювача, подав два протести щодо вимірювання. Підставою для протестів були твердження, що вписано було неправильно взяті розміри і це призвело до невірної обчислення рейтингів.

Один із опротестованих подав письмове звернення, у якому зазначив, що у разі його дискваліфікують, він подаватиме апеляцію на таке рішення, і, не роблячи жодних змін на судні, змагатиметься у чергових перегонах, як про це прописано у правилі 64.3(с). Відбулося слухання, на якому протест було відхилено.

Запитання:

Чи надається за правилом 64.3(с) право на апеляцію незалежно від того, що до змагань застосовано і правило 70.5?

Якщо ухвалу прийнято міжнародним журі, то чи може змагун апелювати щодо дискваліфікації?

Відповідь:

У правилі 64.3(с) прописано процес, який є придатним тільки у разі наявності права на апеляцію. Якщо ж право на апеляцію скасоване за правилом 70, правило 64.3(с) не є застосовним і апеляція від судна не може бути чинною.



J 013 **Q&A (ЗАПИТАННЯ І ВІДПОВІДІ) 2010-031**
Опубліковано: 2 Вересня 2010

Ситуація:

Два судна були учасниками інциденту і між ними відбувся дотик. Вони обидва дуже спізналися щодо піднесення протестових прапорів і протест було визнано через це недійсним.

Проте обидва судна зазнали пошкоджень. В одного з них ззовні була подряпина. Фактично пошкодження було значно серйознішим зсередини, але це стало відомо тільки згодом. На іншому судні було зігнуто стійку.

Наявність подряпини була очевидною для екіпажу судна з подряпиною, а те, що погнуто стійку, було очевидним для екіпажу судна, де була погнута стійка. Проте екіпажі кожного з суден не усвідомлювали наявності пошкоджень іншого судна.

Запитання 1:

Чи має бути пошкодження, про яке йдеться у правилі 61.1(a)(3) досить серйозним, таким, що впливає на можливість виступати у змаганнях, або на цінову вартість судна, а чи ж воно може бути будь яким пошкодженням, навіть і незначним?

Відповідь 1:

Пошкодження означає фізично нанесену шкоду, яка прямо впливає на зниження цінової вартості судна, чи його функціональної придатності за нормального використання. До цього має бути додано єдину умову, що її зазначено у правилі 61.1(a)(3), а саме: пошкодження має бути явним і очевидним для суден-учасників інциденту.

Запитання 2:

Чи має бути пошкодження очевидним для іншого судна, а чи достатньо того, аби воно було очевидним для судна, на якому воно трапилося.

Відповідь 2:

Якщо пошкодження не є явним і очевидним для обох суден, то це означає, що умов, зазначених у правилі 61.1(a)(3) не додержано.

Запитання 3:

Чи є обов'язковим, аби пошкодженими були обидва судна?

Відповідь 3:

Ні. Цілком достатньо, аби пошкодженим було одне з суден, за умови, що це пошкодження є очевидним для обох суден.



J 014 **Q&A (ЗАПИТАННЯ І ВІДПОВІДІ) 2010-035**
Опубліковано: 2 Жовтня 2010

Ситуація:

Перекриті на лівому галсі А і В вітрилили за вітром до підвітряного знаку. А було навітряним судном. На відстані яких 15 корпусів від знака судно В привелося і відбувся дотик без пошкоджень.

Судна, коли сягнули зони, все ще були перекритими на лівому галсі. Судно А було таким, що має триматися осторонь, внутрішнім судном з правом на знакомісце. Під час огинання В не надало судну А достатнього місця і мав місце інший дотик без пошкоджень.

Було подано дійсний протест у якому фігурував тільки перший інцидент, але зазначалося, що порушеними були правила як 16.1, так і 18.2(b).

Запитання 1:

Чи має протестовий комітет на своєму слуханні розглядати тільки перший інцидент ?

Відповідь 1:

Так. У 80^{MY} Випадку ISAF зазначається: "Основний принцип протестового комітету щодо процедури слухань полягає в тому, що слухання має обмежуватися окремим конкретним "інцидентом", що його зазначено у протесті". У нашому випадку, протестуючий подав протест тільки щодо першого інциденту і у цьому протесті на другий інцидент не посилався. Посилання на правило не є саме по собі визначенням інциденту, чи посиланням на нього.

Запитання 2:

Якщо відповідь на Запитання 1 є "Так", то як щодо другого інциденту?

Відповідь 2:

Якщо будь-яке із суден звернеться до протестового комітету, аби прийняти ухвалу щодо другого інциденту, то воно має подати дійсний протест, який міститиме опис цього інциденту. Ба більше, у правилі 60.3 ясно зазначено, що протестовий комітет не є зобов'язаним протестувати проти судна. За правилом 60.3(a) протестовий комітет навіть позбавлений права протестувати щодо інциденту, про який він довідався із сповіщення зацікавленої сторони (іншої, а не самого судна).



J 015 **Q&A (ЗАПИТАННЯ І ВІДПОВІДІ) 2011-002**
Опубліковано: 7 Лютого 2011

Ситуація:

У правилі 66 зазначено: « Протестовий комітет може розпочати повторне слухання, якщо дійде висновку, що він, можливо, припустився значної помилки або якщо у розумний проміжок часу отримає нові важливі свідчення, чи докази.»

Запитання:

Який проміжок часу є розумним проміжком часу?

Відповідь:

Розумним проміжком часу є відрізок часу, визначений самим протестовим комітетом з урахуванням того, щоб це було справедливим для всіх учасників, яких це стосується на цих змаганнях.



J 016

Q&A (ЗАПИТАННЯ І ВІДПОВІДІ) 2011-003

Опубліковано: 7 Лютого 2011

П'ять запитань щодо Додатку Р

Запитання 1:

Одразу після сигналу стартування Судді-на-воді спостерегли порушення правила 42 судном Х. Вони діяли за правилом Р1 і спостерегли тільки, як судно Х виконало один поворот оверштаг і один поворот фордевінд. Увагу суддів привернуло порушення правила 42 іншим судном і вони попрямували, аби накласти покарання на інше судно. Судно Х було заліковано, як DSQ за те, що не виконало відповідного покарання. Судно Х звернулося про відшкодування, стверджуючи, що воно крутило поворот оверштаг і поворот фордевінд задля того, аби якомога скоріше постати напевне осторонь від інших суден, на підвітряному боці від них, а відтак виконало покарання подвійним обертотом, чого судді уже не бачили. Воно залучило трьох свідків, серед яких був і член перегонного комітету, які могли це підтвердити. Чи може бути скасовано покарання судна його заліковим станом?

Відповідь 1:

За умов, що всі вимоги правила 62.1(a) додержано, судну може бути надано відшкодування. Судді, як належить за правилом Р1, правильно подали сигнал судну про перше покарання, а обмеження щодо відшкодування, зазначені у правилі Р4 стосуються дій суддів за пунктом Р1.

Накладання наступного покарання на судно, яке правильно виконало покарання за правилом Р2.1 є неналежними діями протестового комітету.

Запитання 2:

Яким є заліковий стан для наступних суден, на які було накладено покарання за правилом Р1 у перегонах, які було припинено, а потім повторено?

а) судна, на яке у припинених перегонах було накладено друге покарання у регаті, яке ще перед тим, як було піднесено прапор N, не зійшло негайно з перегонів і яке після того взяло участь у повторних перегонах та фінішувало четвертим?

б) судна, на яке у припинених перегонах було накладено третє покарання у регаті, яке ще перед тим, як було піднесено прапор N, не зійшло негайно з перегонів і яке після того взяло участь у повторних перегонах та фінішувало шостим?

Відповідь 2:

Відповідь на запитання 2 а) і 2 б) є такою, що судна мають бути заліковані, як такі, що фінішували на четвертому і шостому місцях у повторних перегонах. Покарання має бути скасованим, але зарахованим до кількості порушень у регаті.

Запитання 3:

Судді-на-воді спостерігають за суднами на останньому відрізу дистанції. Вони побачили явне порушення правила судном безпосередньо перед тим, як воно фінішувало. Якщо судді діятимуть за правилом Р1 безпосередньо перед тим, як судно перетне фінішну лінію, (чого іноді просто неможливо уникнути), і це буде друге, чи третє покарання, то що має робити судно, аби додержати вимог, зазначених у перших реченнях правил Р2.2 і Р2.3?

Відповідь 3:

Покарання за правилами Р2.2 і Р2.3 є «негайно зійти з перегонів». Якщо судно перетнуло фінішну лінію, то воно може виконати вимоги цих правил, таким чином, аби якнайскоріше за розумною

можливістю після свого фінішування повідомити перегонний комітет про те що воно зійшло з перегонів (ЗПФ, RAF).

Запитання 4:

Чи буде відповідь іншою у разі судді подадуть сигнал про покарання уже після того, як судно перетне фінішну лінію?

Відповідь 4:

Ні.

Запитання 5:

Чи є якесь часове обмеження щодо дій суддів за правилом Р1 після того, як судно перетне фінішну лінію?

Відповідь 5:

У правилах не встановлено ніякого часового обмеження, проте, за правилом Р1 суддям належить подавати сигнал якнайскоріше за розумною можливістю.



J 017 **Q&A (ЗАПИТАННЯ І ВІДПОВІДІ) 2011-011**
Опубліковано: 14 Червня 2011

Ситуація:

Сторона у слуханні звернулася про повторне слухання у межах 24 годин після сповіщення про ухвалу. На той час голова протестового комітету, міжнародний суддя із іншої країни, уже залишив місце змагань і поїхав додому. Всі інші члени первинного протестового комітету були національними суддями.

Запитання:

Якщо слухання відбуватиметься повторно, то чи може головний керівник перегонів, який є, міжнародним суддею, бути головою протестового комітету за рішенням НПО, чи, якщо буде погоджено з іншими членами первинного протестового комітету?

Відповідь:

Так, повторне слухання, якщо члени первинного складу протестового комітету не можуть бути присутніми, може проводитись протестовим комітетом в іншому складі, дивіться правило 66. Організаційний комітет, або перегоновий комітет, мають призначити протестовий комітет.

Якщо тільки не існує інших приписів національної повноважної організації, щодо порядку формування протестових комітетів, головний керівник перегонів може бути призначеним членом, чи й головою, нового протестового комітету, оскільки що комітет, про який йдеться, є протестовим комітетом, а не міжнародним журі. Той факт, що первинно призначений голова комітету і головний керівник перегонів є міжнародними суддями, не має значення.

Проте, якщо перегоновий комітет був стороною у протесті на первинному слуханні, то головний керівник перегонів має не потрапляти до складу протестового комітету.



J 018 **Q&A (ЗАПИТАННЯ І ВІДПОВІДІ) 2011-012**
Опубліковано: 14 Червня 2011

Ситуація

Апеляцію, яка містила також і ухвалу протестового комітету, було надіслано до національної повноважної організації. У бланку протесту значився тільки один факт, на кшталт твердження, що "Не додержано вимог правила 61.1", або "Вимоги правила 62 не виконано". Такі самі фрази були єдиними твердженнями щодо порушення правил і у письмовому протесті.

За правилом 70.1, змагун не може апелювати щодо фактів, встановлених протестовим комітетом. За правилом F5 національна повноважна організація, якщо тільки вона не дійде висновків, що факти не відповідають дійсності, має визнати встановлення фактів протестовим комітетом.

Запитання 1:

Чи належить розуміти у правилі F5 назву "національна повноважна організація", як апеляційний комітет цієї національної повноважної організації?

Відповідь 1:

Так.

Запитання 2:

Чи може це бути підставою для апеляції те, що встановлені протестовим комітетом факти насправді є висновками за браком будь яких підтверджуючих фактів?

Відповідь 2:

Так. Висновок не є фактом. Якщо фактів бракує, то національна повноважна організація може визнати факти невідповідними. І, у такому разі, вона має діяти за правилом F5 і звернутися до протестового комітету, аби він надав додаткові факти, або іншу інформацію, або ж провів повторне слухання і доповів про будь які знов встановлені факти. Дивіться випадок ISAF 104.

Запитання 3:

Якщо дотримано всіх інших вимог щодо апеляції, то чи слухним буде для комітету з апеляцій відіслати апеляцію задля надання додаткових фактів назворот до протестового комітету?

Відповідь 3:

Так. Дивіться відповідь 2.



J 019

Q&A (ЗАПИТАННЯ І ВІДПОВІДІ) 2011-016

Опубліковано: 18 Серпня 2011

Запитання:

Чи належить вважати втрату корегуючих сонцезахисних окулярів спортсменом з частково обмеженими зоровими функціями «травмуванням людини, або істотним пошкодженням матчастини» у світлі правила 62.1(b)?

Відповідь:

Ні.



J 020

Q&A (ЗАПИТАННЯ І ВІДПОВІДІ) 2011-019

Опубліковано: 10 Жовтня 2011

Ситуація

На змаганнях судно звернулося зі зверненням про відшкодування у межах часу протестування. У зверненні про відшкодування не було а ні опису, а ні слів або чого не будь на кшталт зображення, які б зазначали про яке саме відшкодування йдеться. У зверненні було вказано клас, номер перегонів і зазначалося, що «на старті перегонів №9».

У правилі 60.1 вбачається різниця між протестом і зверненням про відшкодування. Відповідно до правила 61.2 протест має бути у письмовій формі і визначати характер інциденту. Відповідно до правила 62.2 звернення про відшкодування має бути у письмовій формі, але немає вимоги визначити інцидент.

Запитання 1:

Чи було зазначене вище звернення про відшкодування дійсним зверненням про відшкодування?

Відповідь 1:

Ні.

Запитання 2:

Чи має зазначатися у зверненні про відшкодування про що саме звертаються?

Відповідь 2:

Так. Задля того, аби звернення про відшкодування було визнане таким, що є дійсним, воно має містити підставу для того, що судно вимагає.

У правилі 62.1 ясно сказано, що звернення про відшкодування має спиратися на твердження про те, що заліковий стан судна значно погіршився не з його власної провини. Правило 62.2 підтверджує те, що звернення має бути у письмовій формі.



J 021 **Q&A (ЗАПИТАННЯ І ВІДПОВІДІ) 2011-019**
Опубліковано: 22 Жовтня 2011

Ситуація

Запитання 1

Чи є інспектор щодо контролю за спорядженням або вимірювач, призначений на змагання, членами перегонного комітету цих змагань?

Відповідь 1

Не зазвичай. Інспектори щодо контролю за спорядженням, або вимірювачі, призначені на змагання, є відповідальними за перевірку відповідності правилам класу суден і особистого спорядження, яке використовується змагунами. Відповідно до Термінології, яка міститься у Вступі до Правил вітрильницьких перегонів, поняття Перегонний комітет включає будь яку особу, що виконує функції перегонного комітету. Функції перегонного комітету значаться у різних правилах Частини 7 (проведення перегонів, опублікування вітрильницької інструкції у письмовій формі, ведення заліку і т. ін.), але перевірка спорядження не є однією з них, і, все ж таки, якщо інспекторів щодо контролю за спорядженням або вимірювачів змагань, призначено перегонним комітетом з виконанням цих функцій від імені перегонного комітету, тоді вони є членами перегонного комітету

Запитання 2

Якщо відповідь на перше запитання є так, то, чи має право інспектор щодо контролю за спорядженням або вимірювач, призначений на змагання, протестувати на судно за правилом 60.2, без необхідності подавати письмовий рапорт, подавання якого є обов'язковим за вимогами правила 78.3?

Відповідь 2

Інспектор щодо контролю за спорядженням або вимірювач, призначений на змагання, можуть протестувати на судно тільки у разі, якщо Перегонний комітет делегував їм такі права, або, якщо вітрильницькою інструкцією правила 78.3 і 60.2 змінено відповідним чином.

Запитання 3

За правилами змагань вимагається, аби вимірювальне свідоцтво було пред'явлене ще перед тим, як судно братиме участь у перегонах. Судно не пред'явило вимірювального свідоцтва (сертифікату), але перегонний комітет отримав заяву, підписаною відповідальною особою, про те, що чинне свідоцтво (сертифікат) є у наявності і воно буде надане ще до завершення змагань. Перегонний комітет не отримав вимірювального свідоцтва вчасно. Чи може судно, про яке йдеться, отримати заліковий стан ДСК (DSQ) по всіх перегонах, без протесту, який впливає із правила 78.2?

Відповідь 3

Ні. Перегонний комітет має подати на судно протест. У правилі A5 перелічено залікові стани, які перегонний комітет може надавати судну без слухання. Надання залікового стану за правилом 78.2 у цьому переліку не значиться.



J 022 **Q&A (ЗАПИТАННЯ І ВІДПОВІДІ) 2011-021**

Опубліковано: 3 Листопада 2011

Судно А подало письмовий протест секретареві журі, протестуючи проти судна В у перегонах 7. Невдовзі після того, як протест було прийнято, представник судна повернувся і сказав, що це було у перегонах 8, а не 7, і він хоче виправити письмовий протест.

Запитання 1

Чи має секретар журі дозволити змагунові внести виправлення до письмового протесту?

Відповідь 1

Так. І, все ж таки, секретар журі має повідомити протестовий комітет про деталі будь яких змін у поданому протесті, сповістити, що за особа зробила ці правки, і час, коли це було зроблено.

Запитання 2

Чи має значення чи час протестування сплинув, а чи ні?

Відповідь 2

Ні. Це можна робити аж до того моменту, коли протестовий комітет приймає рішення щодо дійсності протесту.



J 023

Q&A (ЗАПИТАННЯ І ВІДПОВІДІ) 2011-024

Опубліковано: 31 Грудня 2011

Ситуація 1

На нижньому знаку судно А не надало знакомісця судну В і тим змусило судно В доткнутися знака. В заявило протест на А і виконало покарання одним обертом. Під час виконання покарання судном В декілька суден проминули його. Коли судно В після закінчення перегонів повернулося на берег, то ним було підписано необхідну відомість про виконання покарань. На слуханні судно В звернулося про відшкодування за втрачені місця і А було дискваліфіковане за те, що не надало знакомісця судну В.

Запитання 1

Чи має судно В право на відшкодування?

Відповідь 1

Ні. Необхідних умов щодо надання відшкодування за правилом 62.1 не було додержано.

Ситуація 2

Ситуація така сама, як і за першого випадку, але застосовувалося залікове покарання і не було можливим виконувати покарання одним, чи двома обертами. Судно В прийняло залікове покарання під час інциденту, воно звело жовтий прапор і, відповідно, виконало всі інші необхідні вимоги правила 44.3(с). На слуханні В звернулося про відшкодування і А було дискваліфіковане за те, що не надало знакомісця.

Запитання 2

Чи має судно В право на відшкодування?

Відповідь 2

Ні. Дивіться відповідь 1. Ба більше, у разі судно приймає залікове покарання, ця дія не може бути скасованою.

Запитання 3

Якщо відповіді на запитання 1 і 2 є різними, то чому?

Відповідь 3

Запитання не є доречним



J 024 **Q&A (ЗАПИТАННЯ І ВІДПОВІДІ) 2012-003**
Опубліковано: 9 Травня 2012

Ситуація

Протестовий комітет складається тільки із однієї особи, яка водночас є і членом перегонного комітету. Надійшло звернення про відшкодування за правилом 62.1(a) і протестовий комітет провів слухання і прийняв ухвалу.

У преамбулі до Додатку М зазначено: «Цей Додаток є тільки дорадчим», а у М2 зазначається, «ПЕРЕД СЛУХАННЯМ пересвідчіться у тому, що

- жоден із членів протестового комітету не є *зацікавленою стороною*. Запитайте у *сторін* чи не мають вони заперечень щодо будь кого із членів протестового комітету. Якщо звернення про відшкодування є за правилом 62.1(a) то член перегонного комітету не може бути членом протестового комітету.»

Запитання 1

Чи має Додаток М розглядатися як *правило*, а відтак не дозволятися, аби цей протестовий комітет, тобто, член перегонного комітету, проводив слухання за правилом 62.1(a)?

Відповідь 1

Додаток М не є *правилом*. Як зазначається у заголовку і у преамбулі, він містить рекомендації для протестових комітетів і є дорадчим. Проте, описане у Додатку М є найкращою практикою і їй треба слідувати якнайближче до зазначених у Додатку рекомендацій.

Запитання 2

Чи має вважатися такий протестовий комітет, тобто керівник перегонів, *зацікавленою стороною*?

Відповідь 2

Керівник перегонів не може вважатися *зацікавленою стороною* на підставі того, що він є членом перегонного комітету. І, все ж таки, у слуханні щодо правила 62.1(a), у такому разі, коли звернення про відшкодування спирається на те, що перегонний комітет діяв неналежно, або припустився похибки, перегонний комітет є *стороною* (дивіться визначення Сторона). Отже, бажано не включати керівника перегонів до складу протестового комітету, оскільки спортсмен, який звертається про надання відшкодування не сприйматиме слухання за справедливе і безстороннє, якщо інша *сторона* прийматиме рішення щодо випадку.



Розділ К

Матчрейс

- | | |
|-----------|---|
| K1 | Про припинення перегонів у матч-рейсі. Де проходить межа від якої дії перегонного комітету є неналежними. |
| K2 | Про залік у тімрейсінгу. |
| K3 | Неправильне провітрилення дистанції |
-

Інші питання, які можуть бути доречними:

A1, B3, B7, B12, B21, D2, M1, M4, M5



K 001

Q&A (ЗАПИТАННЯ І ВІДПОВІДІ) 2009-015

Опубліковано: 21 Січня 2009

Ситуація

У вітрильницькій інструкції для регати з матчевих перегонів зазначалося:

"Правило 32 вилучено і замінено на: "Після сигналу стартування ПК може припинити, або скоротити будь який матч з будь якої причини проконсультувавшись, якщо це буде практично можливим, з ампайрами матчу".

Відтак перегоновий комітет припинив матч, коли лідируючому судну залишалося подолати кілька довжин корпусу, аби перетнути фінішну лінію.

Коли ампайри матчу почали розпитувати, чому перегони припинено, керівник перегонів відповів, що: "Повноважний організатор наказав мені припинити перегони, тому що не видавалося схожим на те, що у матчі перемаже місцева команда.

Запитання

Чи можна вважати припинення перегонів перегоновим комітетом його неналежними діями за правилом 62.1(a)?

Відповідь

Так.

Перегоновий комітет має бути безстороннім і проводити перегони у всіх матчах сумлінно і так, аби задовольняти інтереси всіх учасників зокрема і регати в цілому.

Вираз "з будь якої причини" застосований у вітрильницькій інструкції, має означати будь яку причину, застосування якої сприятиме чесному і справедливому змагання на рівних для всіх учасників і надаватиме можливість перегоновому комітетові вирішувати проблеми, які можуть виникати абсолютно неочікувано.

Рішення щодо припинення перегонів є у компетенції виключно перегоновому комітету, хоч він і повинен консультиватися, якщо це є практично можливим, з ампайрами матчу. За умови, що перегоновий комітет, приймаючи рішення про припинення матчу, діятиме сумлінно, неупереджено і безсторонньо, його дії не можуть вважатися неналежними.

Проте, у нашому конкретному випадку, а ні повноважний організатор, а ні перегоновий комітет, не діяли, а ні сумлінно, а ні неупереджено і безсторонньо. Вони навмисне діяли, допомагаючи одному місцевому змагунові проти всіх інших, і такі їх дії були і несправедливими стосовно інших учасників, і неналежними.

Головний ампайр має включити цей інцидент у свій рапорт до ISAF і персонально визначити керівника перегонів.



K 002

Q&A (ЗАПИТАННЯ І ВІДПОВІДІ) 2010-036

Опубліковано: 5 Листопада 2010

Ситуація:

У командних перегонах 3 на 3 всі 6 суден через неухважність не обігнули знак і перетнули фінішну лінію у напрямку від останнього знака так і не виправивши своєї помилки. Похибок з боку перегонового комітету не було. Жодне з суден не набуло ніякої переваги.

Запитання 1:

Як має чинити перегоновий комітет у світлі останнього речення у правилі 90.3(a)? Що саме він має зробити із наступного:

- 1) Провести повторні перегони?
- 2) Не нараховувати жодних очок кожній з команд і продовжувати змагання без проведення повторних перегонів?
- 3) Надати очки суднам відповідно до порядку, за яким вони перетнули фінішну лінію?
- 4) Надати суднам залікові місця відповідно до порядку, за яким вони перетнули фінішну лінію, а відтак опротестувати всі 6 суден?

Відповідь 1:

Перегоновий комітет має надати суднам залік відповідно до порядку, за яким вони перетнули фінішну лінію. Дивіться правило D3.1(a).

Запитання 2:

Якщо буде проведено слухання протесту, то якою має бути ухвала протестового комітету?

Відповідь 2:

У разі на судна буде подано дійсні протести, і протестовим комітетом буде встановлено, що ці судна порушили правило 28.1, то на жодне з суден не можна буде накласти покарання, оскільки жодне з них, або з команд, не набули переваги – дивіться правило D3.1(c).

Запитання 3:

Чи є суперечність між правилами 90.3(a) і D3.1(a)?

Відповідь 3:

Так, є.

Запитання 4:

Якщо відповідь на запитання 3 є "Так", то в чому полягає ця суперечність?

Відповідь 4:

За правилом 90.3(a) перегоновому комітетові не дозволяється надавати залік у перегонах, у яких жодне з суден не провітрило дистанцію і не фінішувало – але ж у правилі D3.1(a) має місце особливий дозвіл надавати залікові очки суднам, які не додержали вимог правила 28. У абзаці "Додатки" із Вступу до Правил вітрильницьких перегонів, ясно сказано, що у разі застосування правил додатку, вони переважають будь яке правило Части 1–7 і Визначень, що їм суперечить. Це повторено і у Преамбулі до Додатку D.



K 003

Q&A (ЗАПИТАННЯ І ВІДПОВІДІ) 2011-023

Опубліковано: 31 Грудня 2011

Ситуація

Матчеві перегони. Навітряний знак і знак, що його заміняє, обидва є на воді. Всі сигнали перегонного комітету були правильно подані і наступні процедури відповідали тому, що написано у вітрильницькій інструкції.

Запитання 1

В одному матчі обидва судна обігнули неправильний знак і жодне з них не протестувало. Чи має перегонний комітет, чи ампаїри вживати якихось заходів?

Відповідь 1

Ампаїри мають не вживати жодних заходів. Перегонний комітет може припинити перегони за правилом 32.1, у разі вважатиме, що те, що відбулося, вплинуло на справедливість змагань.

Зверніть увагу на те, що політика ISAF щодо проведення перегонів з матчрейсінгу містить рекомендацію, про те, що у разі у матчевих перегонах обидва судна обігнули неправильний знак, і бригада, яка проводить перегони, певна того, що жодне з суден не намагалося виправити цю помилку, то перегони мають бути припинені.

Якщо перегонний комітет не припинив перегони і має місце протест, то факти щодо цього випадку будуть такими, що жодне із суден не провітрило дистанцію відповідно до вимог правила 28. Останнє речення у правилі 90.3(а) ясно вказує на те, що перегони мають не входити до заліку, якщо жодне із суден не провітрило дистанцію відповідно до вимог правила 28.1, отже у разі наявності протесту матч має бути припинений.

Запитання 2

Ситуація є такою самою, але одне з суден доткнулося неправильного знака під час його огинання. Чи мають ампаїри вживати якихось заходів?

Відповідь 2

Ампаїри мають не вживати жодних заходів. Правило 31 не є застосовним.

Запитання 3

Під час матчу два судна обігнули різні знаки. У правилі С6.1(b) зазначено, що судно може протестувати чітко показавши червоний прапор «якнайскоріше за можливістю після інциденту». Коли має бути зведено червоного прапора:

- а) якнайскоріше за можливістю після огинання знака, чи
- б) якнайскоріше за можливістю після того, як судно перетне лінію фінішу?

Відповідь 2

Червоний прапор має бути сприйнятий і у такому разі, коли його було зведено якнайскоріше за можливістю після того, як судно обігнуло знак, так і у разі прапор було зведено якнайскоріше за можливістю після того, як судно перетнуло фінішну лінію, або ж у будь який час між цими моментами.

Дивіться Випадок 112.



Розділ L

Технічні питання

- L1** Запитання, чи дозволено від'єднувати форштаг коли судно є у перегонах?
- L2** Запитання щодо застосування на Інглінгу линви для фордевінду
- L3** Запитання щодо змащування і полірування судна; правило 53.**L4**
- L4** Запитання щодо приладів для відкренювання і правила 49.1.
- L5** Запитання щодо правила 53, структурованої поверхні і шліфування водостійкою шкіркою.
- L6** Запитання щодо правила 42, за умови незастосування правил з 49 по 54.
- L7** Застосування свинцевих скоб на поясах трапецій (які є водолазними тягарями) і правило 43.1(a).
- L8** Матеріал леєрів безпеки і Правила вітрильницьких перегонів.
- L9** Коли спорядження не може бути задовільно відремонтоване
- L10** Якщо вимірювальне свідоцтво визнане недійсним.
-

Інші питання, які можуть бути доречними:

D3, J12



L 001

Q&A (ЗАПИТАННЯ І ВІДПОВІДІ) 2003-007

Переглянуто: 12 Січня 2009

Запитання:

Чи можна без порушення правил від'єднувати форштаг для виконання повороту фордевінд, або ж за правилами вимагається, аби форштаг був належно приєднаний протягом всього часу, коли судно є у перегонах?

Відповідь:

Форштаги і галси передніх вітрил, можуть від'єднуватися, тоді, коли судно є у перегонах. Проте, будучи приєднаним, форштаг має бути закріпленим приблизно у діаметральній площині судна. Правило 54 може бути змінене правилами класу із заборonoю у перегонах тимчасово від'єднувати снасті стоячого такелунку від їх штатного місця.



L 002

Q&A (ЗАПИТАННЯ І ВІДПОВІДІ) 2008-004

Переглянуто: 12 Січня 2009

Запитання 1

Чи може линва для фордевінду на Інглінгу розглядатися як "шкот" про який йдеться 42.3(c)?

Відповідь 1

Линва для фордевінду, яку дозволено правилами класу Інглінг, не є "шкотом", про який йдеться у ПВП 42.3(c).

Запитання 2

Якщо відповідь на запитання 1 є "так" то чи буде ця відповідь такою самою, у разі застосування для помпування гротом також каретки погона і відтяжки гіка?

Відповідь 2

Запитання не є доречним



L 003

Q&A (ЗАПИТАННЯ І ВІДПОВІДІ) 2009-001

Опубліковано: 09 Січня 2009

Запитання:

Постачальник стверджує, що застосування його продукту "...знижує залишковий опір пов'язаний з лобовим в'язкісним опором на 6%." Одного разу застосування вистачає на майже 60-80 годин вітрилення.

Чи дозволяється правилами перегонів використання цього продукту?

Відповідь:

Так.

За правилом 53 забороняються певні дії щодо випускання, чи виливання рідини у воду під час перегонів. Здійснення перед перегонами обробки судна таким матеріалом, який поволі змивається за знаходження корпусу у воді, не є порушенням правила 53.

За правилами певних класів відповіді можуть різнитися.

Зауваження:

- Назва продукту, застосована у цьому випадку Q&A (ЗАПИТАННЯ І ВІДПОВІДІ) не має ніякого значення і не є схваленням будь якого продукту, а має на меті тільки тлумачення правила 53 щодо покриття поверхні матеріалом, який поступово розмивається і зникає.
- Ця відповідь підготовлена на підставі консультації з технічним департаментом ISAF.

L 004

Q&A (ЗАПИТАННЯ І ВІДПОВІДІ) 2009-007
Опубліковано: 09 Січня 2009

Відповіді на наступні запитання надано без урахування правил якого б то не було класу. Якщо брати до уваги правила класів, то може відповіді можуть виявитися відмінними від наданих.

Запитання 1

Чи має будь яка снасть, що застосовується тільки для підтримання спортсмена на відкренюванні, вважатися таким пасом для відкренювання, про який йдеться у правилі 49.1.

Відповідь 1

Ні. Однак, снасть, що застосовується, як описано вище, є такою, про яку йдеться у правилі 49.1

Запитання 2

Чи можна, змагунові користуватися одночасно більш, ніж одним, пасом для відкренювання?

Відповідь 2

Так. На більшості суден екіпаж може одночасно користуватися пасами для зачіплення стопами ніг розташованими на різних сторонах корпусу. У правилах класу може міститися заборона подібних дій.

Запитання 3

Чи може прилад, зображений нижче на малюнку, вважатися пасом для відкренювання, про який йдеться у правилі 49.1?

Відповідь 3

Ні – цілком ясно, що прилад сконструйовано, аби створити можливість для розташування тіла змагуна поза облявком.

Запитання 4

Чи є застосування у перегонах приладу, зображеному на малюнку, порушенням правила 49.1?

Відповідь 4

Так. Це може також розцінюватися і як порушення правила 43.1(b) позаяк всі окремі деталі приладу підпадають під термін "спорядження для відкренювання".





L 005

Q&A (ЗАПИТАННЯ І ВІДПОВІДІ) 2009-029

Опубліковано: 24 Квітня 2009

53 ПОВЕРХНЕВЕ ТЕРТЯ

Судно має не випускати через ежектори, або просто лити за облавок, речовини типу полімерів а чи мати спеціально структуровану поверхню, що може поліпшувати характер обтікання у пограничному шарі.

Запитання:

Чи є порушенням правила 53 "...спеціально структуровану поверхню, що може поліпшувати характер обтікання у пограничному шарі", застосування для кінцевої обробки корпусу чи з водою, чи насухо, шмергельованого паперу?

Відповідь

Ні.

Спеціально структуровані поверхні мають впорядкований візерунок. Звичайне шліфування шмергельованим папером створює на поверхні невпорядкований, хаотичний, візерунок.



L 006

Q&A (ЗАПИТАННЯ І ВІДПОВІДІ) 2009-037

Опубліковано: 10 Грудня 2009

Ситуація

На 33^м Кубку Америки Правила перегонів від 49 по 54 – не застосовуються. Відповідних правил класу не існує.

Зверніть увагу, будь ласка, на наступні системи:

1. Відсмоктування повітря через численні точки на поверхні вітрила.
2. Нагнітання повітря із численних точок на поверхні вітрила.
3. Нагнітання повітря із задньої шкаторини вітрила.
4. Пристрій, що здійснює нагнітання і відсмоктування повітря з переміжних точок на поверхні вітрила, де кількість засмоктаного з поверхні повітря дорівнює кількості нагніченого повітря. Відсмоктування і/або нагнітання повітря здійснюється силовим помпувальним пристроєм.

Рух повітря, що здійснюється смоком, сам по собі не породжує жодної підйомної сили, яку можна було б виміряти, цей рух покращує обтікання повітряним потоком щогли або вітрила, аби зробити це обтікання більш ефективним (збільшити підйомну силу).

Запитання

Чи є будь яка із цих систем порушенням правил перегонів (нехтуванням правил з 49 по 54)?

Відповідь

Правила вітрильницьких перегонів написані на тлі історичного розвитку нашого спорту і цілком ясно, що далеко не всі новітні можливості і винаходи можуть бути враховані. Правилам класів надано можливості змінювати цілу низку правил. Детально про це йдеться у правилі 86.1(c), і правило 42 є одним із таких правил. Зміни правила 42 можуть бути також зроблені за правилом 86.2. Якщо тільки правило 42 не буде змінене з наданням дозволу на застосування систем, про які йдеться, то вони не відповідатимуть правилу, позаяк всі чотири згадані системи мають за основу нагнічування і відсмоктування повітря, і через те судно не буде змагатися, застосовуючи "тільки енергію вітру", як передбачено правилом 42.1.



L 007

Q&A (ЗАПИТАННЯ І ВІДПОВІДІ) 2009-038

Опубліковано: 10 Грудня 2009

Запитання

Запитання щодо тлумачення слова "мета" у правилі 43.1(a): "Змагуни повинні а ні вдягати, а ні нести на собі одяг чи спорядження з метою збільшення власної ваги".

Якщо хто не будь здумає застосувати для кріплення пояса трапеції свинцеві скоби, які застосовуються також як водолазні тягарі, то чи не буде це порушенням правила, про яке йдеться? Навіть якщо такі скоби є потрібними для утримування деталей обладнання на своїх місцях, використання для цього водолазних тягарів виглядає як спосіб збільшення ваги. Але я вбачаю проблему щодо цього погляду: за таким висновком, аби додержувати вимог правила, ви б мали вдягати якнайлегше обладнання.

Відповідь

Застосування водолазного тягаря для кріплення пояса трапеції зазвичай має розглядатися як застосування його з метою збільшення ваги, отже і як порушення правила 43.1(a). Протестовий комітет має приймати окремі рішення по кожному з окремих випадків, з якими він стикається. Правило 43.1(a) стосується всього і всякого одягу і обладнання. Проте, за правилом 43.1(b) дозволена вага пояса трапеції обмежено двома кілограмами, і при цьому наявною є вимога, аби пояс мав позитивну плавучість, отже, за нормальних умов запитання, на яке ми відповідаємо, не має виникати. Якщо ж, як дозволяється цим правилом, у правилах класу буде зазначено збільшену (максимум до 4 кілограмів) вагу пояса, то протестовий комітет може завважити, що існує інша, ніж збільшення ваги, мета, і що такі дії не є порушенням правила 43.1(a).



L 008

Q&A (ЗАПИТАННЯ І ВІДПОВІДІ) 2010-002

Опубліковано: 14 Січня 2010

Правила вітрильницьких перегонів 2009 - 2012

49.2 Якщо за правилами класу або за вітрильницькою інструкцією обов'язково є наявність леєрів безпеки, то вони мають бути туго вибраними, і змагуни повинні не розташовувати поза ними жодної частини своїх тулубів, окрім виконання необхідної роботи у стислий проміжок часу. На суднах, обладнаних верхнім і нижнім металевим тросовим леєром безпеки, змагун, сидячи на палубі обличчям назовні і з попереком розташованим зсередини від нижнього леєру, може верхню частину свого тіла розташовувати ззовні від верхнього леєра.

Спеціальні правила ISAF для крейсерських перегонів 2010 - 2011

3.14.6 Мінімальний діаметр леєрів безпеки, необхідні умови щодо матеріалів, специфікація

а) Леєри безпеки мають бути зроблені із:

- многожильного неіржавіючого сталевого тросу або
- синтетичного стропу Дупеета® оплетеного в один шар (з одною оболонкою)

Запитання:

Чи термін "сталевий трос" у ПВП 49.2 включає строп (мотузок) Дупеета(R) який означено у СКП (OSR) 3.14.6 а)?

Відповідь:

Ні. Строп (мотузок) за будь яких написань не може вважатися металевим (сталевим) тросом. Судна, на яких бажають скористатися з другого речення правила 49.2, мають залишатися обладнаними верхнім і нижнім леєрами із сталевого троса, якщо тільки правило 49.2 не змінене вітрильницькою інструкцією або правилами класу так, що є дозволенним застосування інших матеріалів.



L 009

Q&A (ЗАПИТАННЯ І ВІДПОВІДІ) 2011-015

Опубліковано: 8 Серпня 2011

Ситуація

У серії із 10 перегонів із гандикапом, яка відбувалася протягом 5 днів, вуглепластиковий спінакер-гік судна був зламаний у зіткненні за 15 секунд перед стартом третіх перегонів. Треті перегони були першими перегонами другого перегонного дня. На слуханні протесту протестовий комітет ухвалив, що судно має право на відшкодування за правилом 62.1(b).

Розглядаючи питання про надання відшкодування, протестовий комітет взяв до уваги той факт, що заміна спінакер-гіка на інший, такий самий завдовжки, не була можливою, і що відремонтувати поламаний гік до початку перегонів наступного дня теж не було можливим. Отже судно не могло стартувати у чотирьох перегонах.

Запитання 1

Якщо судно не мало змоги вітрилити на третій день із застосуванням свого спінакера, або застосовуючи спінакер, але з коротшим спінакер-гіком, (і те, і інше підпадає під гандикапне корегування) чи вірним буде надати йому середню кількість очок, або вимагати від судна, аби воно брало участь у перегонах у неоптимальному стані?

Відповідь 1

Якщо протестовий комітет переконаний, що спричинене пошкодження судна призвело до того, що його спорядження постало менш функціональним, настільки, що призвело у перегонах, про які йдеться і призводитиме у будь яких наступних перегонах до значного погіршення його залікового стану, то судну має бути надане відшкодування. Вирішуючи питання, надання якого саме відшкодування є найбільш прийнятним, протестовий комітет має брати до уваги пошкодження, те, наскільки воно впливає на виступ судна, можливості ремонту та/або заміни спорядження і т. ін.

У порядку прийняття рішення щодо надання відшкодування за перегони, що відбулися у третій перегонний день, протестовий комітет мав пересвідчитися у тому, що неготовність спорядження судна до участі у перегонах або неможливість його заміни спорядження, спричинена «не через власну провину судна», в іншому разі відшкодування за перегони третього дня змагань має не надаватися. Загалом, спінакер-гік, треба вважати, міг бути відремонтованим на другий день.

Крім того, протестовий комітет має пересвідчитися в тому, що поза заліковими перегонами для обрахування загального результату судна у серії, більшість залікових даних має спиратися на фінішні місця судна, у перегонах, що відбулися (Q&A F4 2007.01).

Якщо вони мали можливість відремонтувати або замінити спінакер-гік, для участі у перегонах наступного дня, але цього не зробили, то судно може прийняти рішення про участь у перегонах не будучи укомплектованим належним чином, але таке рішення може бути тільки його власним вибором. Протестовий комітет ніколи, за будь яких обставин, не може вимагати від судна його участі у перегонах; адже рішення про участь у перегонах є повністю на відповідальності самого судна. (правило 4).

Запитання 2

Якщо за вітрильницькою інструкцією може бути вилучення, то чи не треба вилучати одні перегони перед обчисленням середньої суми очок?

Відповідь 2

Ні, зазвичай ні. Хоч протестовий комітет і може приймати різні варіанти рішень, він обмірковує, як вчинити так, аби це було справедливим для всіх суден, яких це стосується. У правилі A10 вміщено настанови щодо відшкодування і у правилі A10(a) міститься конкретна настанова щодо урахування всіх перегонів серії.

Запитання 3

Судно отримало рівновагу у залікових очках з іншим судном, але його відшкодувальні очки за одні (чи й більше), перегони, не є математично середнім числом і має бути округлене в той, чи інший, бік. Чи має розв'язання рівноваги спиратися на виправлену кількість очок, чи на суму, яка була ще перед тим, як було зроблено округлення до найближчої десятої очка?

Відповідь 3

Коли протестовий комітет встановлює залікову кількість очок судна, надаючи йому відшкодування, то ця нова кількість очок (обчислена за ухвалою протестового комітету) постає дійсною сумою залікових очок судна за перегони, про які йдеться. Рівновага у загальному заліку серії має розв'язуватися за правилом A8, якщо тільки ці правила не змінені вітрильницькою інструкцією.

Ситуація:

Серію перегонів було проведено із застосуванням гандикапу за правилами IRC. Після того, як регата уже розпочалася, свідоцтво судна про бал за правилами IRC виявилось хибним через помилку, якої припустився повноважний вимірювальний орган. Отже вимірювальне свідоцтво (свідоцтво про бал) постало недійсним. У процесі слухання протестовий комітет встановив факт того, що власник судна насправді не міг бути обізнаним, щодо помилки у вимірювальному свідоцтві (свідоцтві про бал).

У правилі IRC 10.3 зазначається:

*«На **судно**, вимірювальне свідоцтво якого втрачає чинність через помилку або недогляд з боку повноважного вимірювального органу, за умов, що **судно** могло небезпідставно не бути обізнаним про таку помилку чи недогляд, може бути накладене покарання, визначене на розсуд протестового комітету. Окрім того, протестовий комітет може розпорядитися, аби результати перегонів, які визначені із використанням скасованого вимірювального свідоцтва, були обраховані заново із застосуванням виправленого ТСС (коефіцієнту скорегованого часу)».*

У випадку 57 ISAF (частково) зазначається:

«Якщо з'ясується, що дійсне вимірювальне свідоцтво (свідоцтво про бал) є хибним, то воно має бути скасоване повноважним органом, який його видав, але не може бути вжито жодних заходів зворотної сили з посиланням на те, що серія, чи перегони, які відбулися, все ще не є юридично завершеними.

Таким чином, коли представлено правильно і сумлінно оформлене дійсне вимірювальне свідоцтво (свідоцтво про бал), а перегони, або серія, уже є завершеними, то результати цих перегонів, або серії, мають залишатися в силі, навіть у разі, коли пізніше вимірювальне свідоцтво (свідоцтва про бал) було вилучене».

Запитання 1:

За правилом 10.3 IRC дозволяється накласти покарання на судно і переглянути з урахуванням конкретних обставин результати перегонів, що вже відбулися. Таке твердження є у протиріччі з принципами, викладеними у випадку 57 ISAF. Чи має вважатися правило IRC 10.3 не чинним, а чи навпаки, правило класу, або система гандикапу (перегонових балів) має вважатися такою, що переважає випадки ISAF?

Відповідь 1:

Випадок ISAF є тлумаченням ПВП. Якщо ПВП зазнає змін, то, відтак, випадок ISAF не може бути застосовним. За нашого випадку правила класу передбачають накладання покарання за розсудом протестового комітету, як дозволено правилом 64.1(a), отже у цій ситуації випадок 57 не є застосовним. Механізму, за яким точно визначалося б, що такий-то випадок ISAF не застосовується, не існує.

Поза те, треба звернути увагу, що повноваження протестового комітету стосовно перегляду результатів є обмеженими і можуть впливати тільки на ті перегони, чи змагання, на які цей протестовий комітет було призначено повноважним організатором або перегоновим комітетом.

Запитання 2:

Якщо є чинним правило 10.3 IRC, то за яких обставин може бути доречним для протестового комітету накласти на судно покарання за правилом 10.3 IRC, якщо воно насправді виглядає так, що це судно не порушувало жодного з правил?

Відповідь 2:

Оскільки через помилку повноважного вимірювального органу вимірювальне свідоцтво судна не було чинним, судно брало участь у перегонах маючи своє вимірювальне свідоцтво недійсним і, таким чином, порушувало правило 78.1. Однак, вислів, застосований у правилі 10.3 IRC надає протестовому комітетові широкі повноваження щодо обрання форми покарання. Вираз «інше покарання» у правилі 64.1 (а) включає і такий вибір, як не накладати жодного покарання. За більшості випадків, коли правило 10.3 IRC є застосовним, саме такий вибір може видаватися цілком прийнятним, але правило залишає за протестовим комітетом свободу вибору, аби мати змогу діяти за будь яких обставин, з якими комітет може стикнутися.

Запитання 3:

Якщо застосовується правило 10.3 IRC, то чи має впливати перегляд заліку за другим реченням правила із того, що на судно накладено покарання за першим реченням цього правила?

Відповідь 3:

Друге речення правила 10.3 IRC починається зі слів *Окрім того*. Отже, воно зазначає один із варіантів, які є у розпорядженні протестового комітету, отже, якщо спиратися на сенс першого речення, перегляд і нове обрахування результатів може бути застосоване і у такому разі, коли на судно, про яке йдеться, не було накладено жодного покарання.



Розділ М

Термінологія

- M1** Коли судно є на бардіжанні проти вітру?
- M2** Запитання щодо терміну "Район старту".
- M3** Чи є "брамою" фінішна лінія?
- M4** Запитання щодо нового визначення Викеровується.
- M5** Коли судно є таким, що вітрилить "на іншому відрізьку дистанції"?
- M6** Зміна курсу і правило 16
- M7** Якщо дотик є тільки до прапора на знаку.
- M8** Тест на гребок правилкою і винятки із правила 42.
- M9** Належний курс і застосовані вітрила.
- M10** Якнайскоріше за можливістю у разі оклику про місце для повороту.
- M11** Чи означають одне й те саме вирази: «судно, що вітрилить» і «судно, що рухається»?
- M12** Термін «судно», що застосовується у Правилах вітрильницьких перегонів.
- M13** Які правила вважаються правилами класу.
- M14** Огинати залишати і проминати знак.

Інші питання, які можуть бути доречними:

A1, B2, B3, B5, B6, B13, B14, B20, B21, B22, C3, C4, D1, D2, D4, D7, E1, E3, E5, E7, F1, F5, F6, F7, G10, J2, J6, J8, J15, J19, J24, N4



M 001

Q&A (ЗАПИТАННЯ І ВІДПОВІДІ) 2004-006

Переглянуто: 12 Січня 2009

Запитання

Правилом 42.3(c) за винятком бардіжання проти вітру, дозволено смикнути за шкот або брас задля збудження сьорфінгу або глісирування. Коли судно є на бардіжанні проти вітру?

Відповідь

Вираз "на бардіжанні проти вітру" застосовано у правилах 18.1(a) і 42.3(c). Щодо спрямованості кожного з цих правил, судно є "на бардіжанні проти вітру" якщо його належним курсом є щільний бейдевінд; коли воно "бардіжає". Отже, якщо судно вітрилить на відрізу до навітряного знака і напрямок вітру змінюється так, що належним курсом судна до знака уже не є щільний бейдевінд, то судно уже не є "на бардіжанні проти вітру".

Так само, якщо судно вітрилить на похідному відрізу, а вітер зайшов так, що належним курсом судна до знака явно є щільний бейдевінд, то судно є "на бардіжанні проти вітру".

Якщо це береться до уваги, то принципу певності додержано. Наприклад, судно наближається до верхнього знака на лейлайн правого галсу і отримало "піднімаючий" відхід вітру. Суддям, задля того, аби вважати, що "смикнути один раз на одній хвилі" – дозволено, треба пересвідчитися у тому, що належним курсом судна уже не є щільний бейдевінд. Якщо ж є хоч який сумнів, то треба вважати, що судно все ще є "на бардіжанні проти вітру".



M 002

Q&A (ЗАПИТАННЯ І ВІДПОВІДІ) 2009-003

Опубліковано: 09 Січня 2009

Запитання:

Де розташовується Район старту, який він за розміром, коли він починає існувати і коли припиняє своє існування?

Відповідь:

У вітрильницькій інструкції може бути визначено район старту для конкретних змагань, і ВІ може містити певні обмеження щодо знаходження у цьому районі. Якщо ж визначення цього терміну не міститься у ВІ, то він має "сприйматися за тим значенням, яке він має у морському, чи загальному вжитку" (дивіться вступ до Правил вітрильницьких перегонів). Зазвичай "районом старту" має вважатися район у якому судна вітрилитимуть між їхнім підготовчим сигналом і сигналом стартування.

Коли у всіх стартах всі судна завершать стартування за стартовими процедурами і залишать район навкруг стартової лінії, то район старту припиняє своє існування, якщо тільки у правилах, за якими проводяться перегони, не зазначено чогось іншого, або перегони не припинено.



M 003

Q&A (ЗАПИТАННЯ І ВІДПОВІДІ) 2009-018

Опубліковано: 26 Січня 2009

Ситуація:

Фінішна лінія має два знаки і дві зони, а судно має слідувати між знаками.

Запитання 1:

Чи вважається за правилами 2009 – 2012, а саме за правилом 18.4 фінішна лінія "брамою"?

Відповідь 1:

Ні.

Запитання 2:

Якщо дистанцію скорочено на підвітряній брамі, то чи є у такому разі фінішна лінія "брамою"?

Відповідь 2:

Ні. За правилом 32.2 знаки брами постають знаками фінішної лінії.

Правило 18.4 застосовуватиметься біля фінішного знака тільки у разі внутрішнє перекрите судно з правом на дорогу має, аби вітрилити своїм належним курсом, повертати фордевінд.



M 004

Q&A (ЗАПИТАННЯ І ВІДПОВІДІ) 2009-019

Опубліковано: 26 Січня 2009

Викеровування Судно є таким, що *викеровується* на знак, коли воно є у положенні, з якого без зміни галсу проминає його з навітру і залишає з належного боку.

Запитання 1

Чи є якийсь обмеження щодо відстані від знака, до якого судно наближається, (скажімо за одну милю), аби судно вважати таким, що викеровується на знак?

Відповідь 1

Визначення Викеровування не містить жодних обумовлень щодо відстані. Судно може бути таким, що викеровується на знак і з відстані в одну милю.

За кожним з двох правил, у яких застосовано визначення Викеровування, зазначено, що, аби правило було застосовним між двома суднами, одне з суден має бути таким, що викеровується. Хоча судно може бути таким, що викеровується і з великої відстані, правила 18.3 і 20.3 можуть постати застосовними тільки у разі судна, до яких стосуються правила, де вживається термін, знаходяться зблизька як одне до одного, так і до знака.

Запитання 2

Чи йдеться у терміні "викеровування" тільки про дії судна щодо наближення до знака з будь якої відстані?

Відповідь 2

У визначенні Викеровування йдеться про положення судна, а не про будь які його дії. Визначення стосується можливості судна проминути знак з навітряного боку із того положення, у якому судно знаходиться на даний момент. Ситуація відповідає визначенню у такому разі, коли судно є спроможним проминути знак з навітру і з належного боку без зміни галсу. І те, як судно наближалось до знака, і те, як воно його проминало, є фактами, з яких може скористатися протестовий комітет, аби визначити, чи було судно таким, що викеровувалося на знак.

Запитання 3

Або ж крім того йдеться і про дії щодо проминання знака?

Відповідь 3

Дивіться відповідь на запитання 2.

Запитання 4

Якщо відповідь на запитання 3 є так, то чи йдеться при цьому про весь маневр судна щодо огинання знака вповні?

Відповідь 4

Дивіться відповідь на запитання 2.

Запитання 5

Якщо відповідь на запитання 2 є так, то як і з ким за наявності протилежних тверджень, може проводитися співбесіда, аби вирішити питання на слуханні протесту?

Відповідь 5

Дивіться відповідь на запитання 2.



M 005

Q&A (ЗАПИТАННЯ І ВІДПОВІДІ) 2009-032

Опубліковано: 23 Червня 2009

Запитання

Коли судно є таким, що "вітрилить на іншому відрізку" у світлі правила 23.2? Настанови щодо цього, були б корисними для перегонів флоту, матчевих та командних перегонів.

Відповідь

Що стосується прийняття покарання судном у матчевих перегонах, то у правилі C7.2(c) зазначено, коли відрізок вважається завершеним. Це правило застосовується тільки у матчрейсінгу.

Правило 23.2 стосується ситуацій з двома суднами, які змагаються за правилами для матчевих і командних перегонів, та перегонів флоту і є застосовним на дистанціях будь якого типу. Отже, судно, щоб вважатися порушником правила 23.2, має бути таким, що вітрилить курсом, який не є його належним курсом, а точку біля знака, де закінчується один і починається інший відрізок, доводиться визначати дуже рідко. В **ISAF Team Racing Rapid Response Call 2009/007** надано корисну настанову, що містить твердження, яке зазвичай має застосовуватися тоді, коли порушення є явним, у ньому йдеться про те, що після сигналу стартування судно, яке проминає знак з неправильного боку, не є на тому самому відрізку дистанції, що і судно, яке проминає знак з належного боку.

Коли судно, що має триматися осторонь, може постати порушником правила 23.2, то воно зазвичай буде і порушником правил Розділу А, правила 14, або правил Розділу С. Отже, питання щодо того, коли судно само по собі порушує правило 23.2, вірніше за все виникає тільки стосовно судна, яке має право на дорогу.



M 006

Q&A (ЗАПИТАННЯ І ВІДПОВІДІ) 2010-019

Опубліковано: 26 Травня 2010

Запитання:

Коли на судні, яке на має ходу, підбирають шкоти, аби просуватися вперед, то воно спочатку здрейфовує вбік. Чи розцінюється така дія, як зміна курсу, про яку йдеться у правилі 16?

Відповідь:

Судно, яке із положення, у якому воно було зупиненим, починає рух у напрямку, який не можна вважати зміною курсу, якщо тільки це не є зміною руху назад на рух вперед, чи навпаки не може вважатися таким, що змінює курс. (Дивіться Збірку прикладів і суддівських настанов з матчрейсінгу, настанова UMP 35).

Для того, аби правила 16 було застосовним, треба, аби було два судна, із яких судно з правом на дорогу було б таким, що змінює курс.



M 007

Q&A (ЗАПИТАННЯ І ВІДПОВІДІ) 2010-022

Опубліковано: 9 Червня 2010

У вітрильницькій інструкції змагань було описано стартовий знак, як "буй з помаранчевим прапором"

Запитання 1:

Судно у перегонах доткнулося тільки прапора, але не флагштока, чи самого буя. Чи порушило судно правило 31?

Відповідь 1:

Так.

Запитання 2:

Чи була б відповідь іншою, якби у вітрильницькій інструкції згадувався тільки буй, але не прапор?

Відповідь 2:

Ні. Прапор, приєднаний до буя, не є предметом, який тимчасово, або випадково приєднався до знака і тому за визначенням Знак, є частиною знака.



M 008

Q&A (ЗАПИТАННЯ І ВІДПОВІДІ) 2010-026

Опубліковано: 6 Липня 2010

Ситуація 1

Показником щодо того, чи є порушенням правила 42.1, Основного Правил, одноразові дії судна, є за Тлумаченням ОСНОВНЕ 4 "тест на гребок правилкою". За правилом 42.1 дозволеним є зазначене у вигляді винятку на початку тексту: "За винятком дозволеного правилом 42.3 або правилом 45, ...". Одним із цих винятків є обставини, коли є можливими сьорфінг, або глісирування. За правилом 42.3(с) дозволено одноразово смикнути за шкот або брас задля збудження сьорфінгу, або глісирування.

Запитання 1:

Чи існують якісь обмеження щодо, скажімо, ОСНОВНЕ 4 "тест на гребок правилкою" стосовно одноразового смикання за шкот, чи брас?

Відповідь 1:

Не існує ніяких обмежень щодо Основного 4, проте, за правилом 42.3(с) прискорення має бути у межах такого, яке є потрібним для того, аби судно почало сьорфінгувати, або глісирувати. Отже, значення прискорення має бути таким, аби відповідати збудженню сьорфінгу, або глісирування.

Ситуація 2

Тлумачення визначають гойдок, як "одноразове закренювання і відкренювання судна ..."

Гойдок для сприяння стернуванню є також одним із винятків із правила 42.1, що його зазначено у правилі 42.3(а).

Одноразовий боковий гойдок на підвітер для сприяння стернуванню на зміні напрямку і знов на вітер, коли зміну напрямку завершено, може трапитися на старті за повертання судна до щільного бейдевінду, за огинання підвітряного знака, або коли повертаються на курс після підпирнання під судно.

Запитання 2:

Чи існують якісь обмеження щодо, скажімо, ОСНОВНЕ 4 "тест на гребок правилкою" за такого одноразового гойдка?

Відповідь 2:

Не існує жодних обмежень щодо Основного 4, проте, за правилом 42.3(а) гойдок має обмежуватися тим, що є потрібним для сприяння стернуванню. Отже, величина гойдка має бути такою, що відповідає зміні судном напрямку його руху.



M 009

Q&A (ЗАПИТАННЯ І ВІДПОВІДІ) 2010-027

Опубліковано: 7 Липня 2010

Ситуація:

Два судна, W та L, вітрили за вітром за умов, коли вони могли зазвичай нести спінакери, аби фінішувати якнайскоріше за можливістю.

На судні W мали місце проблеми із спінакером, і судно L, вітрилячи скоріше, заснувало із положення чисто позаду перекивання з підвітру і підпадало під дію правила 17. На судні L прийняли рішення не користуватись спінакером з тим, аби мати тактичну перевагу щодо судна W.

Обидва судна вітрили своїми найшвидшими щодо точки слідування курсами, як для суден, що вітрилять за вітром з поставленими передніми вітрилами, але ж вони вітрили курсами вищими, ніж ті, якими б вони вітрили, користуючись спінакерами.

Судно W протестувало на судно L, звинувачуючи останнє в тому, що воно вітрило вище за свій належний курс, позаяк за визначенням Належний курс воно було мало б вітрилити до фінішу якомога скоріше. За відсутності судна W, на судні L поставили б спінакер, і воно вітрило б повніше і швидше, аби фінішувати якнайскоріше за можливістю.

Запитання:

Чи порушило судно L правило 17 тим, що не ставило спінакер і не вітрило повнішим і більш швидкісним курсом, аби вітрилити до фінішу якомога скоріше?

Відповідь:

Ні. У правилах не покладається на судно обов'язків щодо того, які саме вітрила і за яких випадків застосовувати, і належним курсом судна є той курс, яким судно має вітрилити, аби фінішувати якнайскоріше за наявних умов і під тими вітрилами, які на ньому поставлені. Так само правила не покладають на судно обов'язку фінішувати якомога скоріше, і можуть бути різні, з тактичними міркуваннями включно, причини, через які судно не використовує спінакер. (Дивіться Випадки ISAF, випадок 78).



M 010

Q&A (ЗАПИТАННЯ І ВІДПОВІДІ) 2010-032

Опубліковано: 5 Жовтня 2010

Ситуація:

Роз'яснення щодо правила 20.1(c): за правилом 20.1(c) вимагається, аби судно, яке окликає про місце для повороту біля перешкоди повертало оверштаг якнайскоріше за можливістю після того, як інше судно відреагує на оклик.

Запитання:

У разі судно, що його окликнуто, реагує, повертаючи оверштаг, то у який момент судно, з якого окликнули, є зобов'язаним починати свій поворот оверштаг,

- (a) коли судно, що його окликнуто, приводиться, починаючи виконання свого повороту оверштаг, або
- (b) коли судно, що його окликнуто, проминає положення вітер в чоло, або
- (c) коли судно, що його окликнуто, завершує свій поворот оверштаг?

Відповідь:

Судно, з якого окликнули, має повертати, щойно стане ясным, що окликнуте судно реагує на оклик, і для судна, з якого окликнули, буде можливим завершити свій поворот оверштаг.

Вираз "Якнайскоріше за можливістю" містить і такі змінні, як умови, за яких все відбувається, а також технічні характеристики суден-учасників. Для кільових яхт за нормальних умов у більшості випадків це має бути тоді, коли судно, що його окликнуто, приводиться, аби повернути оверштаг.



M 011

Q&A (ЗАПИТАННЯ І ВІДПОВІДІ) 2011-06

Опубліковано: 14 Березня 2011

Ситуація:

Правило 21.1: Судно, яке ... вітрилить у передстартовий бік від стартової лінії, або одного з її продовжень...

Правило 21.3: Судно, що рухається назад винесеним на вітер вітрилом, має *триматися осторонь* від тих ...

Запитання 1:

Чи є різниця між застосованими у цих правилах поняттями: ВІТРИЛИТЬ і РУХАЄТЬСЯ?

Відповідь 1:

Слово «вітрилить» вживається для означення нормального просування судна на воді.

У правилі 21.3 конкретно визначено напрямок руху (назад) і те, чим спричинено цей рух (винесеним на вітер вітрилом).

Запитання 2:

Якщо так, то у чому полягає різниця?

Відповідь 2:

Дивіться відповідь 1.

Запитання 3:

Якщо відповідь Ні, то навіщо застосовано два різні слова, чи поняття?

Відповідь 3:

Запитання не є доречним.



M 012

Q&A (ЗАПИТАННЯ І ВІДПОВІДІ) 2011-014

Опубліковано: 13 Липня 2011

Ситуація:

(За винятком суден керованих по радіо) у підрозділі **Термінологія** сказано, що коли застосовується термін «судно», то це означає «вітрильне судно і екіпаж на його облавку».

Запитання 1

Слово «судно» також застосовується у правилах перегонів у багатьох інших конкретних значеннях, таких, як «Судно перегонного комітету», «Судно ампайрів», «Службове судно», «Офіційне судно», «Сигнальне судно перегонного комітету» і «Судна підтримки». Чи правильним є таке тлумачення, що у разі слово «судно» застосовується у такий спосіб, то воно застосовується в іншому сенсі і відтак не є обмеженим поняттям вітрильне судно, а може означати плавзасіб будь якого типу?

Відповідь 1

Так. Якщо термін «судно» застосовується у конкретному значенні, то це слово не обмежується тільки поняттям вітрильне судно і екіпаж на його облавку.

Запитання 2

Слово «судно» у правилі 41(b) і 42.3(g) не застосовується у певному конкретному сенсі. За умови, що у наших правилах слово «судно» означає «вітрильне судно і екіпаж на його облавку», чи обмежується воно поняттям судна, яке бере участь у перегонах і є під юрисдикцією правил, чи воно включає будь яке вітрильне судно, таке, як круїзне вітрильне судно, що може випадково опинитися у районі перегонів?

Відповідь 2

Правила 41 і 42 є правилами Частини 4 Книги правил. Всі правила цієї частини стосуються тільки суден, які є у перегонах. Слово «судно» у правилі 41 означає судно у перегонах, а застосоване іншим разом у правилі 41(b) це слово може означати плавзасіб взагалі. Так само і правило 42.3(g) стосується судна у перегонах, а слова «іншого судна», застосовані у цьому правилі, можуть стосуватися будь якого плавзасобу взагалі.

Запитання 3

Якщо слово «судно» у правилах 41(b) і 42.3(g) означає «будь яке вітрильне судно», то чи не впливає із цього, що судно перегонного комітету, у разі воно є вітрильним судном, теж підпадає під це поняття, а у разі воно не є вітрильним судном, то не підпадає?

Відповідь 3

Запитання не є доречним.

Запитання 4

Якщо слово «судно» у правилах 41(b) і 42.3(g) стосується «будь якого судна», то чи означає це, що судно, яке бере участь у змаганнях і є учасником зіткнення, може отримувати допомогу від екіпажу цього судна не порушуючи тим правил щодо Сторонньої допомоги або Рушійної сили?

Відповідь 4

Так, але отримувати тільки таку допомогу, про яку йдеться у правилі 41(b) (чи допомогу хворому або пораненому члену екіпажу, як зазначено у правилі 41(a)).



M 013

Q&A (ЗАПИТАННЯ І ВІДПОВІДІ) 2011-025

Опубліковано: 9 Січня 2012

Ситуація

У Книзі правил одного з Міжнародних класів ISAF міститься документ, який названо «Правила керування проведенням регат національних і міжнародних Чемпіонатів» зі списком правил для важливих регат, що проводяться. В одному з пунктів цього документу сказано: «сталі, чи тривалі зміни напрямку вітру на 20, чи й більше, градусів від зазначеного напрямку на першому бардіжванні **мусять** призводити у цих перегонах до припинення і повторення, або припинення».

Запитання 1

Чи може це правило вважатися Правилем класу?

Відповідь 1

Ні, у визначеннях, що містяться на початку Настанов ISAF чітко зазначено, що поняття Правила класу визначено у Правилах щодо спорядження для вітрильництва (ПСВ). У Вступі до ПСВ Правила класу перелічено як такі, що стосуються тільки правил щодо спорядження, а саме, судна, разом з його спорядженням, та особистого спорядження, а у правилі ПСВ С2.1 міститься визначення Правил класу, де підтверджуються ці межі їх застосування.

Запитання 2

Якщо його перелічено у пунктах «Правила» положення про перегони і вітрильницької інструкції, то чи може цей документ вважатися одним із «будь яких інших документів, які є керівними для змагання» (дивіться Визначення *Правила*)?

Відповідь 2

Так, у разі додержання вимог правила J1.1(3).

Запитання 3

Якщо відповіді на запитання 1 і 2 є «так», то чи змінюється цим правилом правило 32, і чи не є це правило таким, що не має законної сили, як змінене за правилом 86.1?

Відповідь 3

Правило 32 є правилом частини 3. У правилі 86.1(b) не забороняється змінювати правила Частини 3 вітрильницькою інструкцією, за умови, що у вітрильницькій інструкції міститиметься спеціальне посилання на конкретне правило і буде зазначено у чім саме полягає зміна.

Запитання 4

Якщо те, що перегони не припинено після великої зміни напрямку вітру на першому відрізку дистанції, вважати неналежною дією, або похибкою ПеК, то чи є різниця у тому, є це правило правилом класу, «правилом проведення чемпіонатів», пунктом вітрильницької інструкції, або опублікованої Політики ISAF щодо проведення змагань?

Відповідь 4

Якщо вимога припинити перегони не є *правилом* за визначенням, то перегоновий комітет може діяти відповідно до правила 32.1 за яким йому надається право вибору припинити перегони, чи ні. Якщо ж вимогою є *правило*, то ігнорування цього *правила* породжує неналежну дію. Проте, задля надання відшкодування, протестовий комітет має брати до уваги те, чи додержано всіх інших вимог правила 62.1.

Запитання 5

У який спосіб краще запроваджувати критерії щодо припинення перегонів у разі зміни напрямку, чи сили вітру?

Відповідь 5

Запровадити ці критерії як *правило* за визначенням.



M 014

Q&A (ЗАПИТАННЯ І ВІДПОВІДІ) 2011-027

Опубліковано: 21 Січня 2012

Запитання 1

З огляду на застосування трьох різних слів «залишати», «огинати» і «проминати» у правилах 18.1, 18.5(b), 19.2(a), 19.2(c) та у визначенні Викеровуватися, якими мають бути тлумачення цих трьох дій у тому сенсі, у якому вони фігурують у згаданих правилах?

Відповідь 1

Залишати, огинати і проминати не є визначеними термінами, отже, застосовним до них є останнє речення абзацу Термінологія у Вступі:– терміни мають сприйматися «за тими значеннями, які вони мають у морському, чи загальному вжитку».

Запитання 2

Коли судно проминає знак, а коли воно його огинає?

Відповідь 2

Дивіться Відповідь 1.

Запитання 3

Судно вітрилить до навітряного знаку (Знак 1) по лейлайн правого галсу щільним бейдевіндом і має викеруватись на розділовий знак (Знак 1A). Коли судно знаходиться біля навітряного знаку, (і продовжує вітрилити на щільному бейдевіндрі правого галсу), то воно наразі є таким, що огинає знак 1, чи таким, що проминає знак 1?

Відповідь 3

Воно є таким, що проминає знак 1, навіть не зважаючи на те, що у сенсі правила 28.1 воно має його огинати.

Запитання 4

Якими є основи різниці між правилами 18.5 (a) і 18.5 (b) з огляду на правила 15 і 16?

Відповідь 4

Коли судно, яке має право на знакомісце, вітрилить до знака, воно має додержувати вимог правил 15 і 16. Проте, іноді додержання вимог цих правил призводитиме до того, що судно, яке має право на знакомісце, фактично не матиме змоги обігнути знак. Тому правило 18.5(b), на протипагу правилу 18.5(a), забезпечує судну, яке має право на знакомісце, виправдання щодо порушення ним будь якого із цих двох правил, коли воно огинає знак, вітрилячи своїм належним курсом.



Розділ N

Приписи та інші правила

- N1** Національні приписи, які не відповідають правилу 86.1(a).
- N2** Погодження призначень протестових комітетів.
- N3** Приписи щодо складу протестового комітету
- N4** Приписи НПО щодо міжнародних журі.
- N5** Ще раз про приписи національної повноважної організації щодо міжнародних журі.
- N6** Обмеження НПО щодо реклами змагуна.

Інші питання, які можуть бути доречними:

J5, L10, M8



N 001

Q&A (ЗАПИТАННЯ І ВІДПОВІДІ) 2010-007

Опубліковано: 15 Лютого 2010

Ситуація:

Серед умов щодо проведення всіх перегонів в середині країни, національна повноважна організація у розділі про апеляції зазначила:

"У разі протести і ухвали протестового комітету стосуються певної рейтингової формули, чи певної рейтингової системи, жодні апеляції не є можливими для перегонів за Yardstick або іншою відповідною гандикапною системою.

Примітка: Не згадуються а ні Міжнародні журі, а ні правило 86.3; а ні перегони, про які йдеться у правилах 70.5(b) або 70.5(c).

Запитання:

Чи є такий припис до правила 70 чинним за правилом 86.3 для змагань, де право на апеляцію не скасоване за якимсь іншим правилом?

Відповідь:

Немає чіткості у тому, чи є умова, про яку йдеться, приписом національної повноважної організації. Якщо вона є приписом, то цей припис не має на меті а ні вдосконалення, а ні випробування запропонованих правил, отже, такий припис не додержує вимог правила 86.3. При цьому він взагалі не є чинним приписом, тому що у правилі 86.1(a) зазначено, що приписом не можна змінювати правило 70.

Якщо ця умова не є приписом, а міститься у іншому документі, який є керівним для проведення змагань відповідно положенням про перегони і/або вітрильницькою інструкцією, то вона змінює правило всупереч правилу 86.1(a), де сказано, що єдиним методом, за яким національна повноважна організація може змінити правило, є її припис.

Отже, у будь якого із зазначених варіантів, умова не є чинною, щодо скасування права на апеляцію.



N 002

Q&A (ЗАПИТАННЯ І ВІДПОВІДІ) 2010-014

Опубліковано: 19 Квітня 2010

Запитання

Чи має право Національна повноважна організація приписати, що погодження з нею є необхідним щодо призначення протестового комітету на перегони, які не є у її юрисдикції?

Відповідь

Ні. Додаток до правила є зміною правила (дивіться Термінологію у Вступі до Правил вітрильницьких перегонів). Правило 91(a) є правилом Частини 7, а у правилі 86.1(a) чітко сказано про те, що приписами не можна змінювати правил Частини 7.

Це є відміною від правила 91(b), у якому зазначено особливий виняток із самого цього правила за яким дійсно дозволяється національній повноважній організації приписати, що у разі призначення відповідно до правила 91(b) міжнародного журі на змагання, які є у межах її юрисдикції, необхідним є погодження з нею такого призначення (за деякими винятками).



N 003

Q&A (ЗАПИТАННЯ І ВІДПОВІДІ) 2010-040

Опубліковано: 27 Грудня 2010

Ситуація:

Національна повноважна організація приписала, що для національних чемпіонатів, які проводяться під її юрисдикцією, повноважні організатори мають призначити протестові комітети з кількісним складом принаймні три особи, які мають володіти знанням правил, і двом із яких має бути присвоєно звання національних суддів.

Запитання 1:

Чи не є такий припис національної повноважної організації про призначення протестового комітету, що є під її юрисдикцією, зміною правила 91, отже таким, що не має законної сили?

Відповідь 1:

Ні. Відповідно до правила 89.2(b) повноважний організатор будь яких змагань має обов'язок призначити протестовий комітет. За визначенням, що міститься у правилі 91(a), протестовим комітетом є «комітет, призначений повноважним організатором, або перегоновим комітетом». Це єдина вимога щодо призначення протестового комітету, яка міститься у ПВП.

Припис, що на нього посилаються у запитанні, є впорядковуючим щодо призначення протестових комітетів на національні змагання. Цей припис не змінює того факту, що призначення протестового комітету має здійснюватися повноважним організатором, або перегоновим комітетом, отже не змінює правила 91(a).

Запитання 2:

Якщо відповідь на перше запитання є так, то чи не означає це, що склад протестового комітету і рівень кваліфікації його членів не може регулюватися національною повноважною організацією?

Відповідь 2:

Запитання не є доречним.

Запитання 3:

Чи не означає це, що інших умов щодо формування протестових комітетів, ніж зазначено у Додатку N щодо Міжнародних журі, стосовно складу комітетів і кваліфікації його членів встановлюватися не може?

Відповідь 3:

Запитання не є доречним.



N 004

Q&A (ЗАПИТАННЯ І ВІДПОВІДІ) 2011-005

Опубліковано: 28 Лютого 2011

Ситуація:

Національна повноважна організація приписала, що у складі будь якого міжнародного журі, призначеного для змагань, що підпадають під її юрисдикцію, принаймні двоє із суддів, мають бути членами цієї НПО.

Запитання 1:

Чи не є такий припис національної повноважної організації про призначення протестового комітету, що є під її юрисдикцією, зміною правила 91, отже таким, що не має законної сили?

Відповідь 1:

Так. Відповідно до правила 86.1(a) національна повноважна організація не може змінювати Додатку N національними приписами до Правил вітрильницьких перегонів. Будь яке доповнення до правила є зміною правила. У Додатку N зазначено склад і порядок призначення міжнародних журі. Оскільки цей припис додає нову умову щодо характеру складу міжнародного журі, його треба розглядати як доповнення до Додатку N.

Проте у правилі 91(b) національній повноважній організації надається право приписувати, що погодження з нею є необхідним для призначення міжнародних журі на перегони, які є у межах її юрисдикції.

Якщо національна повноважна організація запровадила такий припис, то ця національна повноважна організація має право встановлювати критерії, додержання яких є необхідним для отримання її погодження. Це може бути реалізовано через відповідне зазначення у національних регламентуючих документах, і, таким чином, організаторам буде відомо, яких вимог вони мають додержати для отримання погодження від національної повноважної організації. При цьому склад і порядок призначення журі мають, всеж таки, відповідати вимогам правила N1.1.

(Зверніть увагу на те, що такий порядок не може застосовуватися коли ISAF призначає міжнародне журі відповідно до правила 89.2(b).)

Запитання 2:

Чи може такий припис вважатися доповненням до другого речення правила 91(b), отже таким, що є дозволеною зміною правила, яка дозволяє національній повноважній організації запроваджувати більш докладні умови щодо складу міжнародних журі у межах її юрисдикції?

Відповідь 2:

Ні. Національна повноважна організація не може змінювати правил Частини 7 – дивіться правило 86.1(a).



N 005

Q&A (ЗАПИТАННЯ І ВІДПОВІДІ) 2011-007

Опубліковано: 28 Березня 2011

Ситуація:

Національна повноважна організація приписала, що для призначень міжнародних журі на змагання, що є під її юрисдикцією, погодження з нею є необхідними, як це зазначено у правилі 91(b). Національна повноважна організація має також і свій регламентуючий документ за яким вимагається, аби у складі будь якого міжнародного журі, призначеного для змагань, що підпадають під її юрисдикцію, принаймні двоє із суддів, були б членами цієї НПО.

Запитання 1:

Чи є, беручи до уваги відповіді 1 і 2 у Q&A 2011.05 (N4), зазначений у «ситуації» національний регламентуючий документ таким, що відповідає Правилам?

Відповідь 1:

Так. Є. Національна повноважна організація може мати свій регламентуючий документ, у якому зазначаються додаткові вимоги до повноважного організатора щодо призначення ним міжнародного журі та погодження складу журі з національною повноважною організацією. Дивіться відповіді 1 і 2 у Q&A 2011.05 (N4).

Щоправда, національна повноважна організація не може регламентувати це у спосіб запровадження припису до Правил вітрильницьких перегонів.

Запитання 2:

Якщо відповідь на запитання 1 є ТАК, а у вітрильницькій інструкції певних змагань зазначено, що, «Приписи національної повноважної організації не застосовуватимуться», то чи може все ж таки національна повноважна організація не визнати журі, у складі якого немає двох суддів, які є членами цієї національної повноважної організації?

Відповідь 2:

Так. Правило 88 посилається на приписи до Правил вітрильницьких перегонів. Якщо національна повноважна організація не наклала обмежень на зміни до своїх приписів за правилом 88.2, то її приписи до Правил вітрильницьких перегонів можуть бути змінені.

І, все ж таки, члени національної повноважної організації мають при цьому, якщо це стосується справи, додержувати вимог інших регламентуючих документів, правил і процедур, запроваджених національною повноважною організацією, які не прив'язані до Правил вітрильницьких перегонів. Регламентуючі документи, про які йшлося вище, є такими ж, як правила, і національна повноважна організація може вимагати, аби її члени додержували вимог цих її документів за правилом 88.2.



N 006

Q&A (ЗАПИТАННЯ І ВІДПОВІДІ) 2011-009

Опубліковано: 3 Червня 2011

Ситуація:

Повноважний організатор певних змагань був стурбований тим, що реклама змагуна може ввійти у суперечність із спонсорами змагань. (Наприклад, з фірмою Audi, як спонсора змагань, входить у суперечність, якщо змагуни нестимуть рекламу Volvo).

Отже, повноважний організатор змагань поставив у положенні про перегони вимогу, аби всі судна, які нестимуть рекламу змагуна, зареєстрували свою рекламу у повноважного організатора перед початком змагань. Судна, які нестимуть рекламу, що є у суперечності із рекламою спонсора змагань, будуть позбавлені права знаходитися у гавані змагань і мають навзамін знайти собі інше місце для стоянки. Судна, які ухиляться від реєстрації їхньої реклами у повноважного організатора, будуть позбавлені права участі у змаганнях.

Запитання 1:

У статутному положенні ISAF 20 – Кодексі ISAF про рекламування 20.2.2 зазначено: «Цей кодекс застосовується до суден і змагунів, які є у перегонах, і у будь який інший час, якщо тут так приписано».

- a) Чи застосовується статутне положення ISAF 20 коли судна під час проведення змагань знаходяться на стоянці у гавані?
- b) Чи мають учасники змагань право нести рекламу, яка відповідає вимогам Статутного положення 20, у гавані змагань під час проведення змагань?

Відповідь 1:

- a) Так, дивіться Статутне положення ISAF 20 - Кодекс ISAF про рекламування 20.2.4 і 20.2.5, де викладено загальні умови і 20.4.1.3 щодо порядку несення спонсорських прапорів.
- b) Так. Кодекс про рекламування не обмежує рекламу змагуна по за перегонами, за винятком того, що обумовлено як загальні вимоги. Проте, хоч Кодекс ISAF про рекламування і не стосується реклами змагуна під час знаходження у гавані, це не означає, що у положенні про перегони не можуть запроваджуватися обмеження щодо несення реклами змагуна на цей час. Такі обмеження можуть включати і позбавлення права на знаходження в гавані змагань.

Запитання 2:

У правилі 76.1 зазначається, що «а ні повноважний організатор, а ні перегоновий комітет, не можуть з причини реклами обмежувати, чи позбавляти права судно на участь у перегонах, або з тієї ж причини знімати учасника зі змагань».

Чи може бути ухиляння від реєстрації реклами перед початком змагань у повноважного організатора поважною підставою для недопущення до змагань?

Відповідь 2:

Реєстрацію реклами у повноважного організатора перед початком змагань зазначено, як умову щодо допуску. Ця умова не є порушенням правил. Позбавлення допуску, чи неприйняття заявки на участь, через відсутність реєстрації реклами не є «з причини реклами», а має причиною недодержання умов щодо допуску. За правилом 75.1 судно має додержати умов щодо допуску. Отже, повноважний

організатор має право діяти за першим реченням правила 76.1, якщо рекламу не зареєстровано «перед початком змагань», як вимагається.

Для повноважних організаторів не передбачається можливості забороняти або обмежувати рекламу змагуна, яка може входити у протиріччя з рекламою спонсорів змагань. Після того, як вимоги щодо реєстрації реклами дотримано, повноважному організаторові правило 76.1 не дозволяє а ні відхилити заявку, а ні зняти учасника маючи за підставу таку рекламу, яка відповідає вимогам Кодексу про рекламування.



Вилучені Q&A (ЗАПИТАННЯ І ВІДПОВІДІ) 2009

Наступні Q&A (ЗАПИТАННЯ І ВІДПОВІДІ) прибрані з вебсайту ISAF і їх вилучення набрало сили з 1 Січня 2009.

2007-002

2007-005

2007-007

2006-001

2006-004

2005-002

2005-004

2005-005

2005-007

2004-003

2003-008

2001-005

Набрало сили з 20 Квітня 2008

2005-001

Набрало сили з 1 Січня 2010

2009-20

2009-24

Набрало сили з 28 листопада 2012

2010-038

2011-013

Зміст по номерах – Включно з новими найменуваннями

| <i>Номер</i> | <i>Зміст</i> | <i>Найменування</i> |
|--------------|---|---------------------|
| Q&A 01-001 | Запитання щодо обмеженого часу перегонів | F 1 |
| Q&A 02-001 | Правило N1.1 і присутність на сигнальному (стартовому) судні і фінішному судні членів Міжнародного журі. | H 1 |
| Q&A 03-001 | Запитання щодо Міжнародних журі і За яких умов міжнародне журі вважається належно утвореним. | H 2 |
| Q&A 03-002 | Приймання рішення про надання судну залікового стану OCS (НБД), після перегонів на підставі спостережень, або тверджень змагунів, чи інших осіб, які не є членами перегонного комітету. | F 2 |
| Q&A 03-004 | Припинення перегонів після того, як деякі судна фінішували. | F 3 |
| Q&A 03-007 | Запитання, чи дозволено від'єднувати форштаг коли судно є у перегонах? | L 1 |
| Q&A 04-006 | Коли судно є на бардіжанні проти вітру? | M 1 |
| Q&A 04-008 | Подання сигналу покарання за жовтим прапором після загального відклику. | J 1 |
| Q&A 06-002 | Коли судно опиняється "осторонь" від фінішної лінії і знаків? | E 1 |
| Q&A 06-003 | Дії перегонного комітету у разі судно перетне зовнішній кінець фінішної лінії з неправильної сторони, або доткнеться до фінішного знака. | E 2 |
| Q&A 06-005 | Зіткнення у вузькій брамі двох катамаранів на різних галсах. | B 1 |
| Q&A 07-001 | Надання середньої кількості очок у кількох перегонах. | F 4 |
| Q&A 07-003 | Уточнення щодо викеровування на фінішний знак. | E 3 |
| Q&A 07-004 | A Роз'яснення щодо правила 30.1, Правило прапора Індія (так зване "правило-обігнути-кінці"). | C 1 |
| Q&A 07-006 | Сповіднення судна про протест у спосіб інформування про це тренера, консультанта по правилах, чи іншого представника | J 2 |
| Q&A 07-008 | Притримування іншого судна на дистанції. | A 1 |
| Q&A 08-001 | Роз'яснення щодо нумерації перегонів. | F 5 |
| Q&A 08-002 | "Нормальне положення" – фінішування перекинутого судна. | E 4 |
| Q&A 08-003 | Обговорення питання, чи може судно, що зійшло з перегонів, постати таким, що не сходило. | F 6 |
| Q&A 08-004 | Запитання щодо застосування на Інґлінгу линви для фордевінду | L 2 |
| Q&A 09-001 | Запитання щодо змашування і полірування судна; правило 53. | L 3 |
| Q&A 09-002 | Роз'яснення щодо "кількості заявлених на серію суден" для заліку за Додатком А. | F 7 |
| Q&A 09-003 | Запитання щодо терміну "Район старту". | M 2 |
| Q&A 09-004 | "Триматися осторонь" за ситуації навітряний/підвітряний. | B 2 |
| Q&A 09-005 | Стосується Випадку ISAF 45 – випадку щодо вітрильницької інструкції, яка вимагає, аби судна фінішували не відповідно до визначення "фініш". | E 5 |
| Q&A 09-006 | Роз'яснення правила 90.3(a): перегони не можуть включатися до заліку, якщо жодне з суден не фінішувало після того, як провітрилило дистанцію відповідно до правила 28. | F 8 |
| Q&A 09-007 | Запитання щодо приладів для відкренювання і правила 49.1. | L 4 |
| Q&A 09-008 | Поняття "Сторона знака" у світлі спрямованості правила 28. | D 1 |
| Q&A 09-009 | Особливий пункт вітрильницької інструкції щодо дозволу скорочувати перегони з причини безпеки, навіть після того, як деякі судна перетнуть фінішну лінію. | G 1 |
| Q&A 09-010 | Судно, що його примусили провітрилити на неналежний бік знака, все одно мусить належно провітрилити навкруг знака. Воно не є таким, що "наражене" на порушення правила 28. | D 2 |
| Q&A 09-011 | Зважування і вірогідність доказів у слуханнях протестів. | J 3 |
| Q&A 09-012 | Якщо перегонний комітет спостерігає дотикання судна до знака. | G 2 |
| Q&A 09-013 | Залік у перегонах за паралельних систем заліку. | F 9 |

| | |
|---|-----------|
| Q&A 09-014 Роз'яснення правила 28. Огинання катамараном знака з пронесенням одного з корпусів над знаком. | D 3 |
| Q&A 09-015 Про припинення перегонів у матч-рейсі. Де проходить межа від якої дії перегонного комітету є неналежними. | G 4 i K 1 |
| Q&A 09-016 Про скорочення дистанції, фінішування, у разі перегонний комітет розташувався з "неправильної" сторони від лінії. | E 6 |
| Q&A 09-017 Коли знакомісце включає місце для повороту оверштаг. | B 3 |
| Q&A 09-018 Чи є "брамою" фінішна лінія? | M 3 |
| Q&A 09-019 Запитання щодо нового визначення Викерується. | M 4 |
| Q&A 09-021 Права і обов'язки біля перешкоди. | B 4 |
| Q&A 09-022 Скільки місця включає знакомісце? | B 5 |
| Q&A 09-023 Обговорення ситуації, щодо різних варіантів того, коли для судна на слуханні недійсного протесту стало відомо, що воно порушило правила. | A 2 |
| Q&A 09-025 Запитання щодо навітряного знака і належного курсу. | B 6 |
| Q&A 09-026 Коли судно фінішує – коли лінія є фінішною лінією. | E 7 |
| Q&A 09-027 Якщо судна стартують у протилежних напрямках – що треба зробити? | C 2 |
| Q&A 09-028 Обов'язки, коли з судна окликають про місце для повороту. | B 7 |
| Q&A 09-029 Запитання щодо правила 53, структурованої поверхні і шліфування водостійкою шкіркою. | L 5 |
| Q&A 09-030 Уточнення щодо правила 18.3. | B 8 |
| Q&A 09-031 Як можна виправляти залікові помилки після закінчення регати? | F 10 |
| Q&A 09-032 Коли судно є таким, що вітрилить "на іншому відрізку дистанції"? | M 5 |
| Q&A 09-033 Наскільки завчасно судно має розпочинати вживання дій щодо уникання зіткнення? | B 9 |
| Q&A 09-034 Коли немає одного із брамових знаків. | D 4 |
| Q&A 09-035 Про Випадок ISAF 112 і про Q&A (запитання і відповіді) 2009-26. | E 8 |
| Q&A 09-036 Коли правило 18.3 постає незастосовним? | B 10 |
| Q&A 09-037 Запитання щодо правила 42, за умови незастосування правил з 49 по 54. | L 6 |
| Q&A 09-038 Застосування свинцевих скоб на поясах трапецій (які є водолазними тягарями) і правило 43.1(a). | L 7 |
| Q&A 09-039 У разі протестовий комітет протестує проти судна за правилом 60.3(a)(2) | J 4 |
| Q&A 09-040 Про скасування права на апеляцію і про національні приписи. | J 5 |
| Q&A 09-041 Роз'яснення щодо надсилання запитань про ухвали журі. | H 3 |
| Q&A 10-001 Наближення до перешкоди 3 ^x суден перекритих на лівому галсі, судно у перегонах на правому галсі. | B 11 |
| Q&A 10-002 Матеріал леєрів безпеки і Правила вітрильницьких перегонів. | L 8 |
| Q&A 10-003 Нараження на порушення правила судном, яке не можна ідентифікувати. | J 6 |
| Q&A 10-004 Про дотикання знаків і визначення Фініш і У перегонах. | D 5 |
| Q&A 10-005 Умови для протестового комітету, щоб відновити припинені перегони. | J 7 |
| Q&A 10-006 Час протестування, коли закінчився обмежений час перегонів. | J 8 |
| Q&A 10-007 National prescriptions not complying with rule 86.1(a). | N 1 |
| Q&A 10-008 Відшкодування, якщо судно зчепилося зі знаком. | J 9 |
| Q&A 10-009 Фінішний знак і правила 18.2 і 18.5. | B 12 |
| Q&A 10-010 Виставляння списку НБД (OCS) біля верхнього знака. | G 3 |
| Q&A 10-011 Зміна перекидання від навітряного до підвітряного. | B 13 |
| Q&A 10-012 Правило 18.3 і «створення судну необхідності вітрилити вище за курс щільний бейдевінд». | B 14 |
| Q&A 10-013 Правила 19 і 20 коли зустрічається декілька суден. | B 15 |
| Q&A 10-014 Погодження призначень протестових комітетів. | N 02 |
| Q&A 10-015 Зміна значень перегонних сигналів у вітрильницькій інструкції | G 05 |
| Q&A 10-016 Коли яхт-клуби змішують відповідальність за клубні змагання | G 06 |
| Q&A 10-017 Навітряне судно має завжди триматися осторонь. | B 16 |
| Q&A 10-018 Дії перегонного комітету щодо спостереження за стартовою лінією | G 07 |
| Q&A 10-019 Зміна курсу і правило 16 | M 06 |

| | |
|---|-------|
| Q&A10-020 Два судна повертають оверштаг у зоні, коли інше викеровується на знак. | B 17 |
| Q&A 10-021 Коли для відкликань суден застосовується зв'язок на УКХ. | G 08 |
| Q&A 10-022 Якщо дотик є тільки до прапора на знаку. | M 07 |
| Q&A 10-023 Розв'язування рівноваги у загальному заліку серії, якщо при цьому фігурує відшкодування. | F 11 |
| Q&A 10-024 Права судна, що було НБД (OCS), і яке вітрилить по дистанції. 1 | D 06 |
| Q&A 10-025 Роз'яснення щодо Знакомісця і правила 18.3. | B 18 |
| Q&A 10-026 Тест на гребок правилкою і винятки із правила 42. | M 08 |
| Q&A 10-027 Належний курс і застосовані вітрила. | M 09 |
| Q&A 10-028 Піднесення протестового прапору у разі неодноразового протестування у перегонах. | J 10 |
| Q&A 10-029 Відшкодування щодо інциденту, який трапився перед попереджувальним сигналом. | J 11 |
| Q&A 10-030 Право на апеляцію за правилом 64.3(с). | J 12 |
| Q&A 10-031 Пошкодження, яке є явним і очевидним для суден. | J 13 |
| Q&A 10-032 Якнайскоріше за можливістю у разі оклику про місце для повороту | M 10 |
| Q&A 10-033 Розташовування внутрішнього обмежувального знака стартової лінії. | C 03 |
| Q&A 10-034 Запитання щодо ПпП і щодо ВІ. | G 09 |
| Q&A 10-035 Два інциденти на воді, але протест подано тільки щодо одного з них. | J 14 |
| Q&A 10-036 Про залік у тімрейсінгу. | K 02 |
| Q&A 10-037 Судна, що беруть участь у перегонах, і розглядаються як перешкода на стартовій лінії. | C 04 |
| Q&A 10-039 Коли сигнал є таким, що його піднесено? | G 10 |
| Q&A 10-040 Приписи щодо складу протестового комітету | N 03 |
| Q&A 10-041 Коли один із брамових знаків дрейфує. | D 07 |
| Q&A 11-001 Коли два судна рухаються назад винесеними на вітер вітрилами. | B 19 |
| Q&A 11-002 Значення виразу "розумний проміжок часу" у правилі 66. | J 15 |
| Q&A 11-003 П'ять запитань щодо Додатку Р. | J 16 |
| Q&A 11-004 Коли судно не стартувало у перегонах і не було НБД (OCS). | G 11 |
| Q&A 11-005 Приписи НПО щодо міжнародних журі. | N 04 |
| Q&A 11-006 Чи означають одне й те саме вирази: «судно, що вітрилить» і «судно, що рухається»? | M 11 |
| Q&A 11-007 Ще раз про приписи національної повноважної організації щодо міжнародних журі. | N 05 |
| Q&A 11-008 Оклик про місце для повороту – і кілька перешкод. | B 20 |
| Q&A 11-009 Обмеження НПО щодо реклами змагуна. | N 06 |
| Q&A 11-010 Правила, за яких покарання виконуються перед сигналом стартування. | B 21 |
| Q&A 11-011 Коли повторне слухання відбувається після змагань. | J 17 |
| Q&A 11-012 Коли факти є висновками. | J 18 |
| Q&A 11-014 Термін «судно», що застосовується у Правилах вітрильницьких перегонів | M 12 |
| Q&A 11-015 Коли спорядження не може бути задовільно відремонтоване. | L 9 |
| Q&A 11-016 Чи може втрата окулярів вважатися травмуванням людини, чи пошкодженням матчастини? | J 19 |
| Q&A 11-017 Спричинення серйозного пошкодження судну, яке є знаком. | B 22 |
| Q&A 11-018 Про надання відшкодування за пізнього сигналу індивідуального відклику. | G 12 |
| Q&A 11-019 Вимоги щодо звернення про відшкодування. | J 20 |
| Q&A 11-020 Роль і функціональні обов'язки вимірювача або інспектора щодо контролю за спорядженням. | J 21 |
| Q&A 11-021 Виправлення помилок у письмовому протесті. | J 22 |
| Q&A 11-022 Притримування іншого судна на дистанції. | A 001 |
| Q&A 11-023 Неправильне провітрилення дистанції. | K 003 |
| Q&A 11-024 Немає відшкодування за виконання покарання. | J 023 |
| Q&A 11-025 Які правила вважаються правилами класу.? | M 013 |
| Q&A 11-026 Якщо обмежений час закінчився, а перегони не припинено. | G 013 |

Q&A 11-027 Огинати, залишати і проминати знак.

M 014

Q&A 12-001 НБД (ОС) і заліковий стан.

F 012

Q&A 12-002 Якщо вимірювальне свідоцтво визнане недійсним.

L 010

Q&A 12-003 ПеК як ПрК – конфлікт інтересів?

J 024