



International Sailing Federation

The Racing Rules of Sailing  
Q & A's Booklet

Last update: 19 November 2014

---

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

Останнє видання: 19 листопада 2014

**ВІТРИЛЬНА ФЕДЕРАЦІЯ УКРАЇНИ**  
ПЕРЕКЛАД УКРАЇНСЬКОЮ – ВИКОНАВЕЦЬ С. МАШОВЕЦЬ

Грудень 03 2014

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 за проведення перегонів.

Робочу групу, яка опікується Запитаннями і відповідями, створено, аби вона прислужилася Перегоновим керівним особам, Національним повноважним організаціям і Асоціаціям класів ISAF які у цей спосіб можуть звертатися із запитаннями і отримувати відповіді з питань Правил перегонів (ПВП).

Відповіді підготовлені робочою групою досвідчених офіціалістів (Примітка перекладача: *поняття офіціалісти узагальнює суддів-рефері, суддів-керівників перегонів, суддів вимірювачів, інспекторів та інших керівних посадових осіб щодо проведення і суддівства змагань*).

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

Відповіді тим, хто звертається із запитанням, надаються завжди, але у цьому буклеті публікуються тільки ті запитання і відповіді, які являють собою загальний інтерес.

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, або як матеріал для настанов для перегонових офіціалістів.

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 Ані Санчес дель Кампо (ESP) за діяльність у якості Голови групи, всім перегоновим офіціалістам, які брали участь у роботі групи, та Маріанні Мідделтон, (NOR), за редагування та підготовку цього буклету запитань і відповідей.

Лютий 2013

Ян Стейдж

Голова

Комітету керівних перегонових осіб ISAF

Бернард Бонне

Голова

Комітету ISAF з Правил перегонів

## Передмова до українського видання

Шановні друзі!

Вітрильна федерація України продовжує видання найбільш важливих документів ISAF. Правила вітрильницьких перегонів 2013-2016 уже видані, Правила щодо спорядження, новий Буклет запитань та відповідей ISAF і, по окремих, найбільш важливих, частинах, Посібник ISAF для міжнародних суддів-рефері, та інші важливі матеріали на початок 2013 року розміщені на сайті ВФУ ([гіперссылка](#)). Нові необхідні матеріали виходитимуть у світ по чергово.

Український переклад Буклету запитань і відповідей ISAF поновлюватиметься на сайті ВФУ по мірі виходу нових англомовних запитань і відповідей на них.

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 Гурєєв

Президент ВФУ

Лютий 2013



## Зміст по розділах

### А Чесне вітрилення

		У цьому розділі чинної системи Q&A запитань і відповідей немає
--	--	--

### В Судно проти судна

<b>В 1</b>	Q&A 13-001	Два судна після проминання положення вітер в чоло у зоні викеровуються на знак уже після того, як інше викерувалося на знак.
<b>В 2</b>	Q&A 13-005	Судно лівого галсу намагається перетнути курс попереду від судна правого галсу.
<b>В 3</b>	Q&A 13-013	Права і обов'язки суден біля перешкоди.
<b>В 4</b>	Q&A 13-015	Наближення до перешкоди 3х суден перекритих на лівому галсі, судно у перегонах на правому галсі.
<b>В 5</b>	Q&A 13-017	Закінчення права на знакомісце.
<b>В 6</b>	Q&A 13-034	Надавання місця і тримання осторонь.
<b>В 7</b>	Q&A 14-001	Про знакомісце і про виправдовування.
<b>В 8</b>	Q&A 14-002	Коли знакомісце включає і місце для повороту фордевінд?
<b>В 9</b>	Q&A 14-011	Неотримання місця біля фінішного знака.
<b>В 10</b>	Q&A 14-014	Радіокеровані судна на різних відрізках дистанції.

### С – Стартування

<b>С 1</b>	Q&A 14-015	Виштовханий за старту лінію.
------------	------------	------------------------------

### Д – Провітрилення дистанції

<b>Д 1</b>	Q&A 13-001	<b>Видалено.</b> Нині міститься у Випадку ISAF 126.
------------	------------	---

### Е –Фінішування

<b>Е 1</b>	Q&A 13-006	<b>Видалено.</b> Нині міститься у Випадку ISAF 127.
<b>Е 2</b>	Q&A 13-07	<b>Видалено.</b> Нині міститься у Випадку ISAF 128.
<b>Е 3</b>	Q&A 13-08	<b>Видалено.</b> Нині міститься у Випадку ISAF 129.

### Ф – Залік

<b>Ф1</b>	Q&A 13-021	<b>Видалено.</b> Нині міститься у Випадку ISAF 116.
<b>Ф2</b>	Q&A 14-003	Попередні результати стосовно кінцевих результатів.
<b>Ф3</b>	Q&A 14-005	Виправлення помилок щодо залікового стану ЧПД (BFD).

### Г - Проведення перегонів і нагляд за додержанням правил

<b>Г 1</b>	Q&A 13-016	<b>Перегляд Q&amp;A 2011-018 G12</b> Відлік часу за сигналів індивідуального відклику.
<b>Г 2</b>	Q&A 13-019	Скорочення, припинення і відшкодування

<b>G 3</b>	Q&A 13-024	Коли бракує необхідних відомостей у ПпП та у ВІ.
<b>G 4</b>	Q&A 14-017	Сигнали перегонного комітету
<b>G 5</b>	Q&A 14-018	Альтернативні покарання за НБД (ОС).

## Н - Міжнародні журі

		У цьому розділі чинної системи Q&A запитань і відповідей немає
--	--	--

## Ж – Протести, слухання, апеляції і процедурний порядок

<b>J 1</b>	Q&A 13-002	Чи є рішення арбітражу кінцевим? Перегляд Q&A 2012-010 J027
<b>J 2</b>	Q&A 13-003	Чи може суддя-арбітр засідати у відділку на слуханні випадку, який пройшов крізь арбітраж?
<b>J 3</b>	Q&A 13-009	<b>Видалено.</b> Нині міститься у Випадках ISAF 130 і 131.
<b>J 4</b>	Q&A 13-020	Зіткнення і пошкодження.
<b>J 5</b>	Q&A 13-022	Стосується суден, керованих по радіо.
<b>J 6</b>	Q&A 13-023	Відсутність знаків, місце, визначене за GPS (Джі-пі-ес), і відшкодування.
<b>J 7</b>	Q&A 13-027	Сповідження про намір протестувати.
<b>J 8</b>	Q&A 13-030	Порушення правила 42 задля уникання дотику.
<b>J 9</b>	Q&A 13-033	Якщо у всіх перегонах ДНВ (DNE)
<b>J 10</b>	Q&A 13-035	Ідентифікація інциденту – дійсність (чинність) протесту

## К – Матчрейсінг

<b>K 1</b>	Q&A 13-025	Матчрейс і правила класу
<b>K 2</b>	Q&A 14-006	Порушення у матчевих перегонах.
<b>K 3</b>	Q&A 14-007	Коли має місце неправильність щодо входження.
<b>K 4</b>	Q&A 14.012	Розв'язування рівноваги у командних перегонах.

## L – Технічні питання

<b>L 1</b>	Q&A 13-031	Реклама на особистому спорядженні
<b>L 2</b>	Q&A 14-004	Коли знак огинають разом дошки і судна
<b>L 3</b>	Q&A 14-010	Національні літери на асиметричних спінакерах
<b>L 4</b>	Q&A 14-016	Правило 49; Застосування фала, приєднаного до поясу трапеції

## М – Термінологія

<b>M 1</b>	Q&A 13-010	<b>Видалено.</b> Нині міститься у Випадку ISAF 132
<b>M 2</b>	Q&A 13-011	Зміна курсу і правило 16. Перегляд Q&A 2010-019 M006.
<b>M 3</b>	Q&A 13-012	Належний курс і застосовані вітрила. Перегляд Q&A 2010-027 M009
<b>M 4</b>	Q&A 13-018	Питання щодо "істотної переваги".
<b>M 5</b>	Q&A 13-026	Вітродошки – якнайскоріше за практичною можливістю.
<b>M 6</b>	Q&A 14-009	Правила перегонів та правило 86.
<b>M 7</b>	Q&A 14-013	"нацурковані, надрасні, (туго натягнуті)" у СОН (OSR) 3.14.2 та в RRS 49.2.

## N – Приписи та інші правила

<b>N 1</b>	Q&A 13-004	Що вважається сміттям?
<b>N 2</b>	Q&A 13-028	Інші питання щодо сміття.
<b>N 3</b>	Q&A 13-029	<b>Переглянуто Січень 15, 2014.</b> Гостре питання щодо застосування

		гумових стрічок за постановки спінакерів.
<b>N 4</b>	Q&A 13-032	Зміни правил для вдосконалення та випробування...
<b>N 5</b>	Q&A 13-036.	Щодо змін правил класу
<b>N 6</b>	Q&A 13-036.	Співвідношення між ПВП та МПЗЗМ



## **Розділ А**

### **Чесне вітрилення**

У цьому розділі чинної системи Q&A запитань і відповідей немає

**A1**

---

**Інші питання, які можуть бути доречними: J9, L2**





## Розділ В

### Судно проти судна

- B1** Два судна після проминання положення вітер в чоло у зоні викеровуються на знак уже після того, як інше викерувалося на знак.
- B2** **Видалено – нині міститься у Випадку ISAF 123.** (Судно лівого галсу намагається проминути по прові судно правого галсу)
- B3** **Видалено – нині міститься у Випадку ISAF 124.** (Права і обов'язки біля перешкоди)
- B4** **Видалено – нині міститься у Випадку ISAF 125.** (3 судна, перекриті на лівому галсі, що наближаються до перешкоди, судна у перегонах на правому галсі)
- B5** Закінчення права на знакомісце.
- B6** Надавання місця і тримання осторонь.
- B7** Про знакомісце і про виправдовування.
- B8** Коли знакомісце включає і місце для повороту фордевінд?
- B9** Неотримання місця біля фінішного знака.
- B10** Радіокеровані судна на різних відрізках дистанції. (Не перекладається)

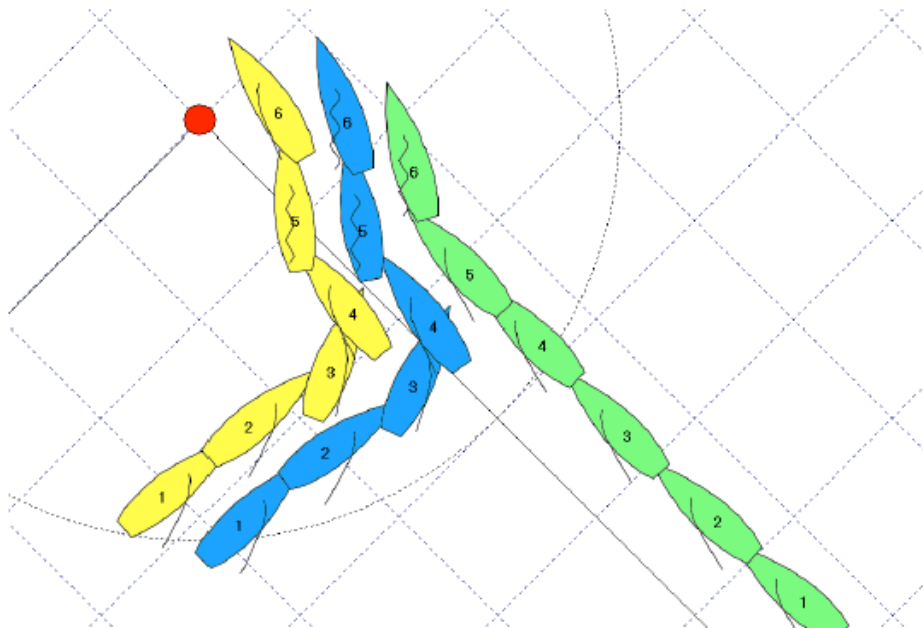
---

Інші питання, які можуть бути доречними: **C1, J4, J8, J10, L2, M1, M2, M3 N6**

**B 001**

**Q&A (ЗАПИТАННЯ І ВІДПОВІДІ) 2013-001**

*Опубліковано: 18 Лютого 2013 (перегляд Q&A 2010-020 B17)*



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, зойно 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 Жовте 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.

Обидва, і Жовте, і Синє, були зобов'язаними за правилом 18.3(a) не змушувати "інше судно" вітрилити вище за щільний бейдевінд для уникання дотику. Коли Зелене привелося вище за щільний бейдевінд, то робило це для уникання дотику. Обидва, як Жовте, так і Синє порушили правило 18.3(a). Проте, Синє за правилом 64.1(a) має бути виправданим, оскільки на порушення правила 18.3 воно було наражене Жовтим.

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

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.



**B 002**

Q&A (ЗАПИТАННЯ І ВІДПОВІДІ) 2013-005

*Опубліковано: 18 Лютого 2013 (перегляд Q&A 2011-028 B24)*

Це запитання і відповідь на нього видалені. У новому Випадку ISAF 123 міститься розгляд цього питання.

**Система запитань і відповідей щодо правил перегонів ISAF**



**B 003**

**Q&A (ЗАПИТАННЯ І ВІДПОВІДІ) 2013-013**

*Опубліковано: 18 Лютого 2013 (перегляд Q&A 2009-021 B004)*

Це запитання і відповідь на нього видалені. У новому Випадку ISAF 124 міститься розгляд цього питання.



**B 004**

**Q&A (ЗАПИТАННЯ І ВІДПОВІДІ) 2013-015**

***Опубліковано: 18 Лютого 2013 (перегляд Q&A 2010-001 B011)***

Це запитання і відповідь на нього видалені. У новому Випадку ISAF 125 міститься розгляд цього питання.

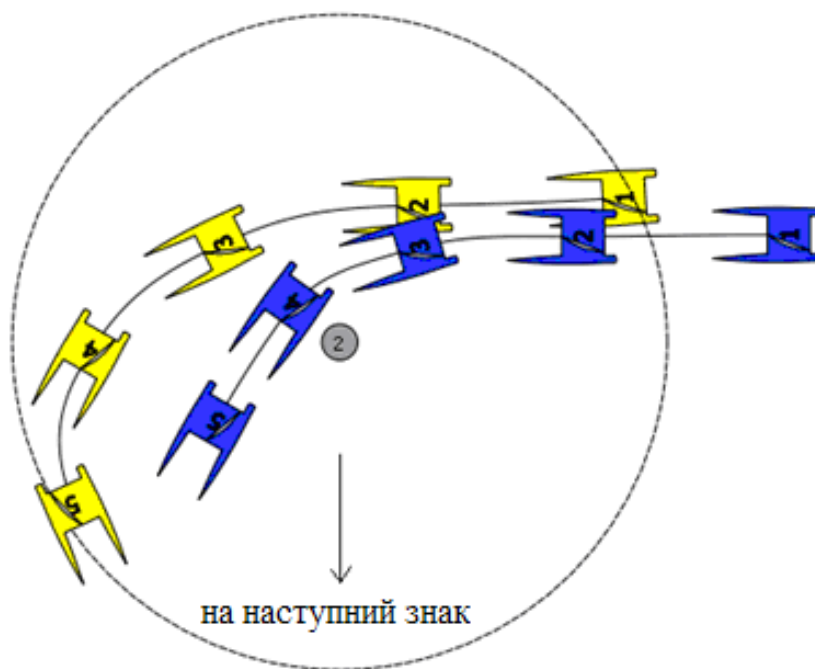
**B 005**

**Q&A (ЗАПИТАННЯ І ВІДПОВІДІ) 2013-017**

**Опубліковано: 25 Лютого 2013**

Запитання:

Вітер був 10-12 вузлів і не було ніякої течії. Жовте(У) сягнуло зони навітряного віджимного знака, який належало огинати лівим облявком, будучи чисто попереду від Синього (В). Наступний відрізок був чисто за вітром. У зробило широку дугу, увалюючи до фордевінду правого галсу. В увалилося, аби проминути знак впритул до нього, а відтак зберігало свій курс. У продовжувало увалювати і В постало перекритим зсередини від нього. Залишаючись все ще у зоні У, просто попереду від В, зробило поворот фордевінд на лівий галс. В протестувало. Які правила є застосовними?



Відповідь:

Оскільки В було чисто позаду, коли У сягнуло зони, то є застосовним правило 18.2(b), і В має надавати У знакомісце. За визначенням знакомісце В зобов'язане надати У простір, потрібний У для того, аби жваво маневруючи на рівні доброї морської практики:

- (i) проминути знак лівим облявком,
- (ii) вітрилити до знака, якщо належним курсом є курс щільно до знака, і
- (iii) обігнути знак, як потрібно для провітрилення дистанції.

Від положення 3 належним курсом У уже не був курс щільно до знака, отже, пункт (ii), що його зазначено вище, постав незастосовним. У положенні 4 У проминуло знак з належного боку і опинилося на курсі фордевінд правого галсу, отже воно проминуло знак так, як вимагається для провітрилення дистанції. Таким чином, у цей момент В додержало свого обов'язку надати У знакомісце, як це вимагається за правилом 18.2(b). Оскільки У у положеннях 1-3 отримувало знакомісце на яке воно мало право, В не є зобов'язаним продовжувати надавання знакомісця, отже,

правило 18.2(с) відтак не є застосовним. Навіть якщо курс судна Y від положення 4 до положення 5 і був його належним курсом, жодне з правил не вимагає від B надавати цьому судну місце для вітрилення таким курсом.

З того моменту, як Y повернуло фордевінд на лівий галс, воно порушило правило 10. Правило 15 не було застосовним, через те, що B постало судном із правом на дорогу в наслідку зміни курсу судном Y. Правило 16 не було застосовним, оскільки B після того, як воно постало судном із правом на дорогу, свого курсу не змінювало. Правило 21 також не було застосовним, адже тоді, коли судно Y порушило правило 10, воно не було таким, що вітрилить у межах будь якого місця, чи знакомісця, на яке воно мало право.



**B 006**

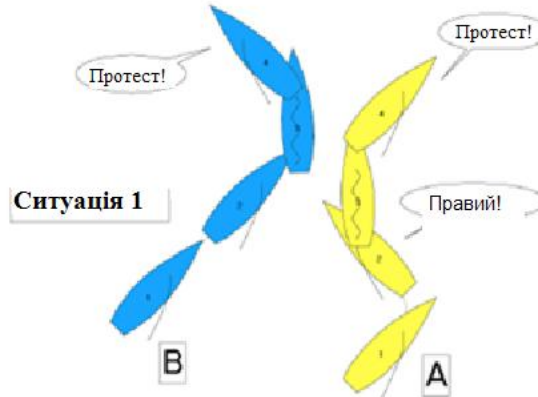
**Q&A (ЗАПИТАННЯ І ВІДПОВІДІ) 2013-034**

*Опубліковано: 1 Жовтня 2013*

У визначенні Триматися осторонь зазначається, що судно тримається осторонь, якщо те судно, яке має право на дорогу, може вітрилити "своїм курсом" без потреби вживання дій щодо розходження. За чотирьох ситуацій, що їх наведено нижче, судно В не здійснювало маневрів, які були б не на рівні доброї морської практики, і жодних дотиків не відбувалося

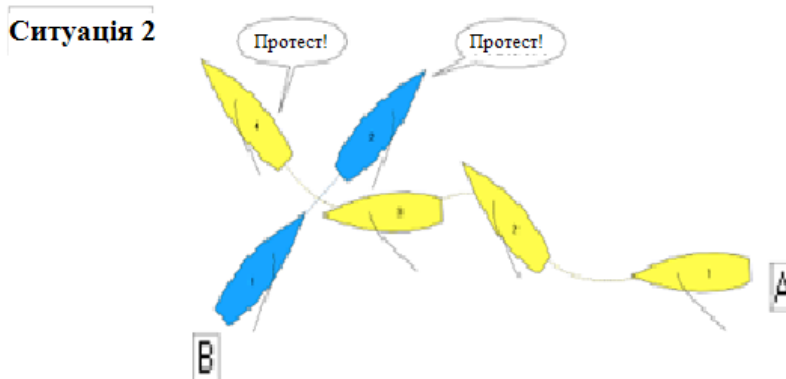
**Ситуація 1**

Судно А повертає оверштаг на правий галс так близько від судна В, яке є на лівому галсі, що для судна А постає неможливим вітрилити чисто вперед без дотику з судном В, а судно В втрачає змогу уникати зіткнення, маневруючи на рівні доброї морської практики. Відтак судно А одразу змінює курс так, щоби надати судну В місце, аби триматися осторонь. Судно А протестує проти В за правилом 10, а судно В протестує проти А за правилом 15.



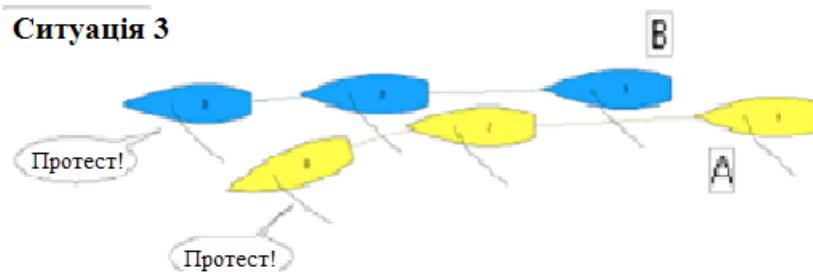
**Ситуація 2**

Судно лівого галсу В чисто проминає по прові судно А, яке є на правому галсі. Судно А приводиться так близько до судна В, що вже не може вітрилити чисто вперед без дотику з судном В, а судно В не має змоги уникати зіткнення, маневруючи на рівні доброї морської практики. Відтак судно А одразу змінює курс так, щоби надати судну В місце, аби триматися осторонь. Судно А протестує проти В за правилом 10, а судно В протестує проти А за правилом 16.1.



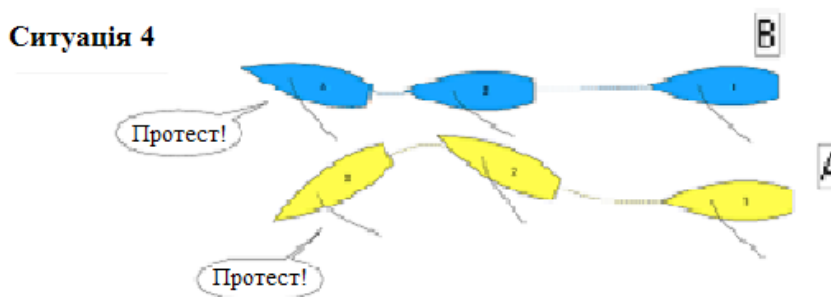
### Ситуація 3

Судно А засновує перекривання з судном В із положення чисто позаду від нього. Перекривання є настільки близьким до судна В, що судно А не може змінювати курс в обидві сторони не призводячи цим одразу до дотику. Відтак судно А одразу змінює курс так, щоби надати судну В місце, аби триматися осторонь. Судно А протестує проти В за правилом 11, а судно В протестує проти А за правилом 15.



### Ситуація 4

Судна А і В є перекритими, при чому судно В є навітряним. Судно А швидко приводиться і, ще перед тим, як судно В матиме змогу на рівні доброї морської практики змінити курс геть від А, судна опиняються настільки близько одне від одного, що судно А не може вітрилити чисто вперед без дотику з судном В. Відтак судно А одразу змінює курс так, щоби надати судну В місце, аби триматися осторонь. Судно А протестує проти В за правилом 11, а судно В протестує проти А за правилом 16.1.



### Запитання

Чи є судно А таким, що вітрилить "своїм курсом" у сенсі застосування цього терміну у визначенні Триматися осторонь, тоді, як воно змінює курс задля виконання своїх обов'язків за правилами 15 і 16.1, так, що судно В утримується осторонь, а судно А не порушує правила 15 або правила 16.1?

### Відповідь

"Своїм курсом" судна А за визначенням Триматися осторонь, не є його курс, який є непрямим і змінним, від положення 2 до положення 3, як зображено на схемах. Ним є пряма, проведена у будь який даний момент чисто вперед від судна, (беручи до уваги течію та дрейф судна під вітер). Знаковим положенням на кожній із схем є положення 2.

У положенні 2 на кожній із схем судно А має створену ним самим ситуацію, за якою воно має вживати заходів для розходження, про які йдеться у підпункті (а) визначення Триматися осторонь, адже за правилами, і 15, і 16.1, від судна А вимагається надавати місце судну В, аби те мало змогу триматися осторонь. Судно А, у різний спосіб, як увалюючи, так і приводячись, додержувало цих вимог.

Отже, всі протести обох суден, як А, так і В, мають бути залишені без задоволення.

Якби судно А не змінювало би курс задля додержання вимог правила 15 або правила 16.1, і тоді для судна В не було б можливим триматися осторонь, то судно В мало би бути виправданим за правилом 64.1(а), як таке, що було наразене на порушення правила Розділу А.



**B 007**

**Q&A (ЗАПИТАННЯ І ВІДПОВІДІ) 2014-001**

*Опубліковано: 11 Лютого 2014*

Ситуація

Три запитання щодо знакомісця і правила 21, Виправдовування.

Запитання 1

Коли саме судно, яке є таким, що тримається осторонь і має право на знакомісце, втрачає право на виправдання за правилом 21? Чи може це бути

- (a) тоді, коли воно все ще є перекритим зі знаком, чи тоді, коли воно вже таким не є
- (b) тоді, коли воно уже проминуло знак і не є з ним перекритим?

Відповідь 1

Не втрачає у жодний з моментів, із зазначених вище. Аби судно мало право на виправдання за правилом 21, воно має бути таким, що вітрилить у межах місця, чи знакомісця, на яке воно має право. Крім того, судно, яке мало право на знакомісце, втрачає право на виправдання, коли постає наявною одна із трьох наступних умов:

- (1) Судно, яке є зобов'язаним надавати йому знакомісце, надало йому:
  - місце для проминання знака з належної сторони;
  - місце, аби вітрилити до знака, якщо його належним курсом є курс впритул до знака;
  - місце, аби огинати знак, коли це потрібно для провітрилення дистанції; та
  - місце для повороту оверштаг, але тільки тоді, коли воно є перекритим внутрішнім і навітряним стосовно судна, яке є зобов'язаним надавати йому знакомісце і коли воно при цьому постає після повороту таким, що вкеровується на знак.
- (2) Якщо є застосовним правило 18.2(b), і судно, яке має право на знакомісце, проминуло положення вітер в чоло.
- (3) Якщо є застосовним правило 18.2(b), і судно, яке має право на знакомісце уже полишило зону.

Отже, після того, як будь яка із зазначених вище умов постала наявною, виправдання за правилом 21 не є можливим, навіть тоді, коли судно все ще є поруч зі знаком.

Запитання 2

У світлі визначення Знакомісце, коли судно постає таким, що "залишило знак з належної сторони" і завершило його огинання, чи проминання?

Відповідь 2

Судно постає таким, що залишило знак з належного боку і припиняє бути таким, що огинає, чи проминає знак, коли за наявних умов знак уже не впливає на обрання судном курсу для проходження наступного відрізка дистанції.

Запитання 3

Коли судно є таким, що "минуло знак", чи, власне, коли судно постає таким, що "проминуло знак"?

### Відповідь 3

Вираз "минуло знак" не є застосовним у Правилах вітрильницьких перегонів, проте, у правилі 18.1 для дощок (Додаток В) та для кайтбордів (Додаток F) застосовано вираз "проміне знак". Там цей вираз є важливим, тому що після того, як дошка проміне знак, правило 18 постає щодо неї незастосовним і, таким чином, вона з цього моменту не має права на виправдання за правилом 21.

Значення слова "проминула" у правилі 18.1 для дощок і кайтбордів є наступним: "дошка (або кайтборд) є такою, що проминула знак, коли дошка обігнула знак, знак уже є позаду від неї та її спорядження, при чому дошка вітрилить курсом на наступний знак, та, у разі є течія, що зносить дошку знов до знака, то тоді, коли знак уже не є таким, що впливає на курс, яким дошка вітрилить."

Біля фінішного знака значення слова "проминула" є таким: "дошка є такою, що проминула знак, коли дошка та її спорядження уже перетнули фінішну лінію, знак уже є позаду від неї, та, у разі є течія, що зносить дошку знов до знака, то тоді, коли знак уже не є таким, що впливає на курс, яким дошка вітрилить."

Щодо інших різновидів вітрильництва, дивіться Відповідь 2.



## **B 008**

### Q&A (ЗАПИТАННЯ І ВІДПОВІДІ) 2014-002

*Опубліковано: 12 Березня 2014*

#### Ситуація

У запитанні і відповіді 2013.017 B005 описано ситуацію, за якою судно потрапляє до зони чисто попереду, але не має права на місце для виконання повороту фордевінд, який є потрібним для проходження дистанції після того, як судно обігне знак. Виглядає так, що судно яке було чисто позаду, фактично залишалось чисто позаду протягом всього маневру щодо огинання.

#### Запитання 1

Припустимо, що початок ситуації відбувався так само, але судно, яке було чисто позаду, започаткувало внутрішнє перекривання після того, як судна потрапили до зони, і інше судно мало право на знакомісце. Якщо для судна, яке перед зоною було чисто попереду, його належним курсом навкруг знака було повертати фордевінд, то чи мало воно відтак право на місце для повороту фордевінд за правилом 18.2(c)(2) за умови, що обидва судна залишалися у межах зони і були перекритими між собою?

#### Відповідь 1

Так. Оскільки перед тим, як почалося надавання знакомісця внутрішнє перекривання уже існувало, судно, яке було зобов'язаним надавати знакомісце, мало додатково надавати іншому судну місце, аби те вітрилило своїм належним курсом, допоки зберігатиметься перекривання. За умови, що судно, яке має право на знакомісце, вітрилить своїм належним курсом, воно є таким, що вітрилить у межах простору, на який воно має право за правилом 18.2(c)(2) і, у разі порушення ним правила 10, має бути виправданим за правилом 21(a).

Це зобов'язання надавати місце для вітрилення належним курсом і пов'язане з ним виправдовування, залишається застосовним, доти, коли, або перекривання буде розірване, або ж судно, яке має право на знакомісце, полишить зону.

#### Запитання 2

Чи була б відповідь такою ж самою, якби на момент, коли започатковувалося перекривання, судну, що мало право на знакомісце, знакомісце уже було б надане?

#### Відповідь 2

Ні. Якщо судну на момент започаткування перекривання знакомісце уже було надане, то правило 18.2(c)(2) не було застосовним.

Тоді, як правило 18 залишається застосовним, допоки принаймні одне із суден продовжує перебування у зоні, і правило не було "вимкнутим", жодна із частин правила 18.2 не покладає жодних обов'язків на жодне із суден. Так є з причини того, що у правилі 18.2(c)(2) конкретно зазначено, що умови є наявними, "якщо" існує обов'язок судна надавати знакомісце. Після того, як знакомісце уже надане, не існує ніяких таких обов'язків. Отже, судно, яке було чисто попереду, відтак не має права а ні на місце, а ні на знакомісце, правило 21 відтак не є застосовним, а судно, яке сягнуло зони чисто попереду, підпадає під дію правил Розділу А. Дивіться також і Q&A 2013.017 B005.

### Запитання 3

Чи є інші умови, за яких судно, яке повертає фордевінд на лівий галс попереду судна правого галсу, може покладатися на виправдання за правилом 21, у разі порушення правила 10 і, якщо так, то за яких умов?

### Відповідь 3

Правило 21 стосується тільки тих ситуацій, які підпадають під дію правил Розділу С. Такими можуть бути випадки біля подовжених перешкод, коли судну, яке є чисто попереду, потрібне місце для повороту фордевінд, за таких ситуацій, правило 21 також може бути застосовним.

Дивіться також Q&A 2014.001 B007

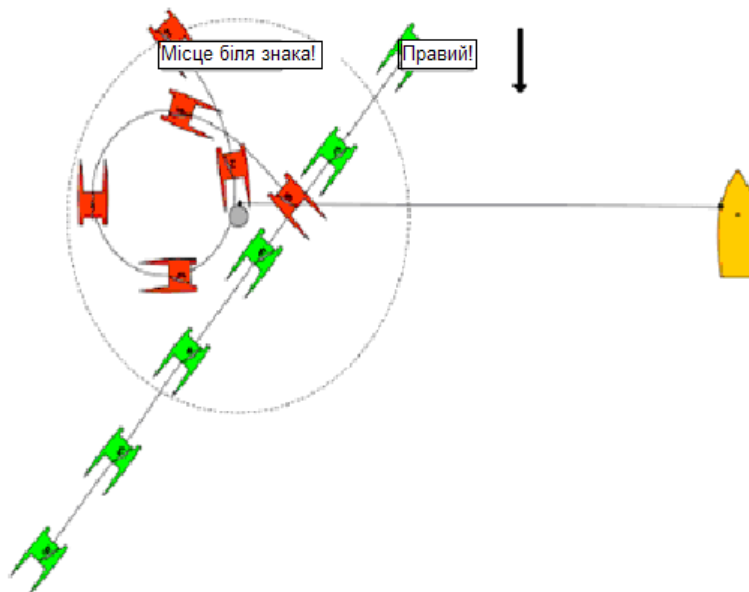
**B 009**

**Q&A (ЗАПИТАННЯ І ВІДПОВІДІ) 2014-011**

***Опубліковано: 26 Травня 2014***

Ситуація

Два катамарани класу А, Зелений на правому галсі і Червоний на лівому галсі, наблизилися до фінішного знака, який належало залишати справа. Червоний перетнув фінішну лінію попереду від Зеленого, але перетинаючи лінію доткнувся знака, тому що був вимушений провітрити над знаком через те, що Зелений не надав йому достатнього знакомісця. Червоний сповістив Зеленого про те, що має намір протестувати. Червоний виконав однообертове покарання, зробивши повний поворот оверштаг і повний поворот фордевінд, а відтак повторно перетнув фінішну лінію з боку дистанції. Перед тим, як Червоний вдруге перетнув фінішну лінію, фінішували інші чотири судна. Перегоновий комітет надав Червоному заліковий стан, відповідний другому перетинанню Червоним фінішної лінії. Зелений прийняв після перегонів арбітрові покарання. Червоний звернувся про відшкодування.



Запитання 1

Чи може перегоновий комітет без слухання надати Червоному заліковий статус, що відповідає першому перетинанню Червоним фінішної лінії?

Відповідь 1

Ні. Червоний фінішував тоді, коли перетнув фінішну лінію після виконання ним покарання за правилом 44.2, дивіться визначення Фініш. I, попри це, перегоновому комітетові досить наполегливо рекомендується завжди фіксувати спостережене ним перетинання судном фінішної лінії, незалежно від того, чи було вжито судном додаткових дій.

Запитання 2

Чи може протестовий комітет виправдати Червоного за правилом 21(b) та дати вказівку перегоновому комітетові надати Червоному заліковий стан що відповідає першому перетинанню цим судном фінішної лінії?

## Відповідь 2

Ні. Протестовий комітет має виправдати Червоного за правилом 21(b) тільки у разі він дійде висновку, що Червоний був наражений на порушення правила 31 через порушення Зеленим правила 18. Проте, якщо Червоний прийняв рішення про виконання однообертового покарання і втратив через це місце, йому не може бути надане відшкодування у якості часткового виправдання. Його місце на фініші має залишатися таким, яким фактично було його місце на фініші.

## Запитання 3

Чи була б ситуація інакшою, якби Червоний навзамін того, щоб доткнутися знака, зробив би для запобігання зіткненню із Зеленим поворот фордевінд геть від фінішної лінії,?

## Відповідь 3

Ні. Якби Червоний, аби запобігти зіткненню із Зеленим, зробив би поворот фордевінд, і провітрилив повз фінішну лінію, він мав би, відтак, право протестувати на Зеленого за те, що той не надав йому знакомісця, але права на відшкодування за правилом 62.1 він не мав. Аби отримати залікове місце на фініші у цих перегонах Червоний повинен був би повертатися назад і фінішувати належним чином.



**Система запитань і відповідей щодо правил перегонів ISAF**



**B 010**

**Q&A (ЗАПИТАННЯ І ВІДПОВІДІ) 14-014**  
***Опубліковано: 04 Серпня 2014***

(Не перекладається)



## Розділ С

### Стартування

**С1** Виштовханий за стартову лінію

---

Інші питання, які можуть бути доречними: **F3, G5**



**C 001**

**Q&A (ЗАПИТАННЯ І ВІДПОВІДІ) 2014-015**

***Опубліковано: 04 Серпня 2014***

**Ситуація 1**

Старт перегонам було дано за правилом 30.3, Правило Чорного прапора. За хвилину перед сигналом стартування мав місце інцидент між суднами А і В. За спостереженням Перегонового комітету частина судна А була на боці дистанції. Судно А не поверталось на передстартовий бік від стартової лінії. Воно продовжувало вітрилити по дистанції і фінішувало у перегонах. Перегоновий комітет надав цьому судну заліковий стан ЧПД (BFD).

Судно А подало дійсний протест проти судна В. Протестовий комітет наклав покарання на судно В за порушення правила Частини 2. Він встановив, що судно А було змушене порушити правило 30.3 через дії судна В. Він також встановив, що не було а ні травмування людини, а ні значних пошкоджень матчастини, і що судно В не порушувало правила 2, Чесне вітрилення.

**Запитання 1**

Чи може протестовий комітет виправдати судно А за порушення ним правила 30.3 і надати йому заліковий стан, що відповідає його місцю на фініші, навіть незважаючи на те, що судно А ніяк не стартувало відповідно до визначення Старт?

**Відповідь 1**

Ні. Судно А порушило правило 30.3, але також не дотримало і визначення Старт. Порушення правил судном В примусило судно А порушити правило 30.3, але ж це не заважало судну А повернутися на передстартовий бік стартової лінії і стартувати правильно. Протестовий комітет може виправдати судно А за правилом 64.1(a) щодо порушення правила 30.3 і, у такому разі, перегонний комітет має, за А5, надати цьому судну заліковий стан НСТ (DNS).

**Запитання 2**

Ситуація перед сигналом стартування така ж сама, але на цей раз судно А повернулося на передстартовий бік стартової лінії, правильно стартувало, а відтак провітрилило дистанцію і фінішувало. Чи може бути судно А виправдане протестовим комітетом за правилом 64.1(a) стосовно порушення судном правила 30.3 і цьому судну наданий заліковий стан, який відповідав би його місцю на фініші?

**Відповідь 2**

Так.

**Запитання 3**

Ситуація перед сигналом стартування така ж сама, але цього разу було подано сигнал загального відклику. Вітрильне число судна А було виставлено на стартовому судні перегонного комітету. Перед повторним стартом з судна А доповіли перегонному комітетові, що вони мають намір протестувати проти судна В за порушення ним правил частини 2 у первинному старті, де було подано сигнал загального відклику.

Судно А стартувало, провітрило дистанцію і фінішувало у повторному старті. Перегоновий комітет надав йому заліковий стан ДНВ (DNE). Судно А подало протест проти судна В у первинному старті і звернулося про відшкодування щодо залікового стану ДНВ (DNE).

Чи може протестовий комітет взяти до уваги і розглянути порушення правил у старті, де було подано сигнал загального відклику, і застосувати на цій підставі правило 64.1(a), аби надати відшкодування судну А, надавши йому заліковий стан, що відповідав би його фактичному місцю на фініші у перегонах після повторного старту?

#### Відповідь 3

Ні. Судно А спочатку порушило перше речення правила 30.3, було визначене, як таке, і його вітрильне число було належним чином виставлене відповідно до вимог правила 30.3.

Процедуру слухання на воді не передбачено, і судно А не могло бути виправдане за порушення ним правила 30.3. Перегоновий комітет був повинен після загального відклику вивісити вітрильне число цього судна, і судно А не мало права брати участь у повторному старті, чи у повторних перегонах. Якщо воно взяло участь у повторному старті, чи у повторних перегонах, то воно знов порушило правило 30.3 (третє речення) і його дискваліфікація має не вилучатися із загального заліку.

Протестовий комітет має провести слухання протесту і встановити факти. Спираючись на ці факти, він має дійти висновку, що судно В порушило правило Частини 2 (позате, що це судно є захищеним правилом 36 від покарань за порушення правил Частини 2) а також, що судно А було наражене на порушення ним правила 30.3, перше речення, діями судна В. І, все ж таки, судно А не має права на відшкодування. Не було а ні помилки, а ні неналежних дій, з боку перегонового комітету, і, за цього випадку, не було а ні значних пошкоджень матчастини, а ні травмувань людини, а ні небезпечного маневрування, а ні злісно неправомірної поведінки з боку судна В. До того ж судно А було визнано винним у порушенні правила 30.3, третє речення, за те, що взяло участь у перегонах після повторного старту, коли було вивішено його вітрильне число.

#### Запитання 4

За такої самої ситуації, як і у Запитанні 3, але цього разу судно А не брало участі у перегонах після повторного старту. Коли воно повернулося на берег, воно подало протест на судно В за порушення ним правил у первинному старті. Протестовий комітет вирішив, що судно В порушило правило Частини 2 (за що воно не може бути покараним). Чи може протестовий комітет змінити заліковий стан ЧПД (BFD) судна А?

#### Відповідь 4

Якщо протестовий комітет прийняв рішення, що судно А було наражене на порушення правила 30.3, перше речення, судном В, то він має виправдати судно А щодо порушення цього правила і має виправити його заліковий стан на НСТ (DNS) у перегонах після повторного старту. Як висвітлено у Відповіді 3, ПрК не може застосувати правило 62 задля надання судну А чи залікового стану, чи кількості очок, що відповідало би фактичному місцю судна А на фініші.

Крім того, виправдання за правилом 64.1(a) може мати наслідком тільки збереження місця на фініші, але за цим правилом не можна надати залікового стану, чи кількості очок за місце на фініші судну, яке не стартувало.



## **Розділ D**

### **Провітрювання дистанції**

**D1** Видалено – нині міститься у Випадку ISAF 126. (Права судна, яке було НБД (OCS) і яке вітрилить дистанцію).

---

**Інші питання, які можуть бути доречними: B8, B9, C1, E2, F3, G2, J6, L2**



**D 001**

**Q&A (ЗАПИТАННЯ І ВІДПОВІДІ) 2013-014**

*Опубліковано: 18 Лютого 2013 (перегляд Q&A 2010-024 D006)*

Це запитання і відповідь на нього видалені. У новому Випадку ISAF 126 міститься розгляд цього питання.



## Розділ Е

### Фінішування

- E1** Видалено – нині міститься у Випадку ISAF 127. (Коли судно опиняється "осторонь" від фінішної лінії і знаків?)
- E2** Видалено – нині міститься у Випадку ISAF 128. (Дії перегонного комітету у разі судно перетне зовнішній кінець фінішної лінії з неправильної сторони, або доткнеться до фінішного знака).
- E3** Видалено – нині міститься у Випадку ISAF 129. (Про скорочення дистанції і фінішування, у разі перегонний комітет розташувався з "неправильної" сторони від лінії).
- 

Інші питання, які можуть бути доречними: B9, F2, G2

**Система запитань і відповідей щодо правил перегонів ISAF**



**E 001**

**Q&A (ЗАПИТАННЯ І ВІДПОВІДІ) 2013-006**

*Опубліковано: 18 Лютого 2013 (перегляд Q&A 2006-002 E001)*

Це запитання і відповідь на нього видалені. У новому Випадку ISAF 127 міститься розгляд цього питання.





**E 002**

**Q&A (ЗАПИТАННЯ І ВІДПОВІДІ) 2013-007**

***Опубліковано: 18 Лютого 2013 (перегляд Q&A 2006-003 E002)***

Це запитання і відповідь на нього видалені. У новому Випадку ISAF 128 міститься розгляд цього питання.



**E 003**

**Q&A (ЗАПИТАННЯ І ВІДПОВІДІ) 2013-008**

*Опубліковано: 18 Лютого 2013 (перегляд Q&A 2009-016 E006)*

Це запитання і відповідь на нього видалені. У новому Випадку ISAF 129 міститься розгляд цього питання.



## Розділ F

### Залік

- |           |  |
|-----------|--|
| <b>F1</b> | <b>Видалено – нині міститься у Випадку ISAF 116.</b> (Середня кількість очок і більшість перегонів). |
| <b>F2</b> | Попередні результати стосовно кінцевих результатів.  |
| <b>F3</b> | Виправлення помилок щодо залікового стану ЧПД (BFD).   |
- 

**Інші питання, які можуть бути доречними: B9, C1, E2, E3, G2, G5, J9, K4**

**Система запитань і відповідей щодо правил перегонів ISAF**



**F 001**

**Q&A (ЗАПИТАННЯ І ВІДПОВІДІ) 2013-021**

***Опубліковано: 14 травня 2013 (перегляд Q&A F004 2007-001)***

Це запитання і відповідь на нього видалені. У новому Випадку ISAF 116 міститься розгляд цього питання.



**F 002**

**Q&A (ЗАПИТАННЯ І ВІДПОВІДІ) 2014-003**

***Опубліковано: 12 Березня 2014***

**Ситуація**

Регата для великих суден проходила за правилами гандикапу. Кілька перегонів проходили за календарем протягом кількох тижнів по одних перегонах у кожний з вікендів. Жодних протестів, чи звернень про відшкодування не було подано у межах часу протестування після перших перегонів. Відтак, на дошці офіційних повідомлень було вивішено результати, а на веб сайті регати, вони були розміщені, як "попередні результати".

**Запитання 1**

Беручи до уваги те, що після перших перегонів не було подано жодних протестів, чи звернень про відшкодування, чи можна тепер було вважати "попередні результати" цих перегонів, остаточними результатами цих перегонів?

**Відповідь 1**

До тих пір, поки результати можуть бути змінені за правилами змагань, вони мають не оголошуватися, як такі, що є остаточними.

Терміни "попередні" і "остаточні" не є такими, що застосовані у правилах і можуть вводити в оману. Результати мають публікуватися, як "Результати".

**Запитання 2**

Якщо перегоновий комітет тижнем пізніше дійде висновку, що він припустився помилки, скориставшись неправильною формулою для обрахування результатів у перших перегонах то чи може перегоновий комітет відтак виправити залікові дані перших перегонів?

**Відповідь 2**

Так, перегоновий комітет може виправити заліковий стан за правилом 90.3(c).

**Запитання 3**

Ситуація є такою ж самою, як у Запитанні 2, але перегоновий комітет не сам виявив помилку, а отримав сповіщення від одного з учасників про те, що було застосовано невірну формулу. Чи може перегоновий комітет скориставшись з цього виправити кількість очок, нарахованих у перших перегонах?

**Відповідь 3**

Так. Якщо перегоновий комітет після отримання відомостей, які спираються на його ж власні записи, чи від учасника, чи з якогось іншого джерела, про те, що він припустився помилки, надавши помилкову кількість залікових очок одному, або й кільком, суднам, то він має за правилом 90.3(c) виправити помилку і надати учасникам правильну кількість залікових очок.



**F 003**

**Q&A (ЗАПИТАННЯ І ВІДПОВІДІ) 2014-005**

***Опубліковано: 12 Березня 2014***

**Ситуація 1**

У перегонах, де було застосовано правило 30.3, Правило Чорного Прапора, судно А отримало заліковий стан ЧПД (BFD). Після того, як результати було вивішено на дошці офіційних повідомлень, перегонний комітет дізнався із своїх власних записів, що він неправильно визначив судно, і що судно А не порушувало правила 30.3.

**Запитання 1**

Чи може перегонний комітет виправити за правилом 90.3(c) заліковий стан судна А, відповідно до його фактичного місця на фініші?

**Відповідь 1**

Так. Навзамін цього, перегонний комітет може за правилом 60.2(b) звернутися про надання відшкодування судну, про яке йдеться.

**Ситуація 2**

У перегонах, де було застосовано правило 30.3, Правило Чорного Прапора, судну В було надано залікові очки відповідно до його місця на фініші. Після того, як результати було вивішено на дошці офіційних повідомлень, перегонний комітет дізнався із своїх власних записів, що судно В на момент сигналу стартування було на боці дистанції.

**Запитання 2**

Чи може перегонний комітет виправити за правилом 90.3(c) залікові очки судна А, на заліковий стан ЧПД (BFD)?

**Відповідь 2**

Так.

**Ситуація 3**

У перегонах, де застосовувалося правило 30.3, Правило Чорного Прапора, було дано загальний відклик. Після сигналу відклику на обклавку судна перегонного комітету було виставлено вітрильне число судна С. Перед повторним стартом перегонний комітет із своїх власних записів дізнався, що він помилково визначив судно С, як ЧПД (BFD).

**Запитання 3**

Чи є виставлення вітрильного числа судна С визначенням залікового станом? Тобто, чи може перегонний комітет виправити заліковий стан перед тим, як давати повторний старт для перегонів, на яких було подано сигнал загального відклику, сповістивши змагуна про це ще перед повторним стартом?

### Відповідь 3

Виставлення вітрильного числа судна С не є заліковим станом; ця дія є попереджувальним повідомленням за правилом 30.3. Перегоновий комітет може виправити свою помилку, і повідомити про це судно перед повторним стартом.

### Ситуація 4

У перегонах, де застосовувалося правило 30.3, Правило Чорного Прапора, було дано загальний відклик. Після сигналу відклику на облавку судна перегонового комітету було виставлено вітрильне число судна D. Перед повторним стартом, судно D сповістило перегоновий комітет, про те, що напевно, мала місце помилка, а відтак судно D провітрило дистанцію і фінішувало у повторних перегонах. Перегоновий комітет надав судну заліковий стан ДНВ (DNE). Судно D звернулося про відшкодування. Перед слуханням щодо надання відшкодування, перегоновий комітет переглянув свої записи і виявив, що він помилково визначив вітрильне число судна D, і що судно D не порушувало правила 30.3.

### Запитання 4

Чи може перегоновий комітет виправити за правилом 90.3(с) заліковий стан судна D, відповідно до його фактичного місця на фініші?

### Відповідь 4

Ні. Якщо після загального відклику на судні, через те, що було виставлено його вітрильне число, усвідомили, що судно дискваліфіковане перегоновим комітетом за другим реченням правила 30.3, і вважають, що перегоновий комітет припустився помилки, то єдиним вибором для судна є не стартувати, а, відтак, звернутися про відшкодування. Якщо ж судно стартуватиме у перегонах, про які йдеться, то воно порушить правило 30.3 (його останнє речення) і перегоновий комітет буде зобов'язаним надати йому заліковий стан ДНВ (DNE). Дивіться випадок ISAF 96.

За правилом 90.3(с) перегоновий комітет має право на виправлення помилки у разі помилкового визначення залікового стану судна. У випадку, про який йдеться, судну правильно було надано заліковий стан ДНВ (DNE), отже перегоновий комітет не має права його змінювати.



## **Розділ G**

### **Проведення перегонів і нагляд за додержанням правил**

- |           |  |
|-----------|--|
| <b>G1</b> | Відлік часу щодо сигналів індивідуального відклику |
| <b>G2</b> | Скорочення, припинення і відшкодування             |
| <b>G3</b> | Коли бракує необхідних відомостей у ПпП та у ВІ.   |
| <b>G4</b> | Сигнали перегонного комітету.                      |
| <b>G5</b> | Альтернативні покарання за НБД (OCS).              |
- 

**Інші питання, які можуть бути доречними: B9, C1, E1, F2, F3, J6, K1, K4, L2, M6, N5**





**G 001**

**Q&A (ЗАПИТАННЯ І ВІДПОВІДІ) 2013-016**

***Опубліковано: 18 Лютого 2013 (перегляд Q&A 2011-018 G012)***

**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 (Ексреї) 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. Перегоновий 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 прийнятеного»

**Запитання 1**

Чи є 10 секунд прийнятними за зазначених обставин?

**Відповідь 1:**

Задля того, аби відізнати судна індивідуально, за правилом 29.1 від перегонного комітету вимагається негайно після сигналу стартування звести прапор Х (Ексреї) 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, розмір і маневрові якості суден, довжина стартової лінії і навіть погодні умови. 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). 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 перегоновий 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 додержано решту умов, зазначених у правилі 62.1 для надання відшкодування.

**ПРИМІТКА:**

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



**G 002**

**Q&A (ЗАПИТАННЯ І ВІДПОВІДІ) 2013-019**

***Опубліковано: 4 Квітня 2013***

Ситуація

Вітер був дуже слабкий. Перед початком стартової процедури перегонний комітет сповістив по УКХ радіо, що перегони буде скорочено. Потім на сигнальному судні перегонного комітету було піднесено прапор S.

У вітрильницькій інструкції ніде не зазначалося а ні про порядок скорочення дистанції, а ні про сповіщення голосом про зміни вітрильницької інструкції.

Описана у вітрильницькій інструкції дистанція являла собою дві навітряно-підвітряних петлі із брамою на підвітряному знаку. Стартова/фінішна лінія знаходилася безпосередньо з підвітру від брами.

Коли судна наближалися до брами після першої петлі, прапор S можна було чітко бачити, піднесеним на сигнальному судні перегонного комітету, яке стояло безпосередньо з підвітру від брами.

Два перших судна прослідували між двома брамовими знаками. Хвилиною пізніше перегонний комітет припинив перегони.

Два перші судна, які провітрилили крізь браму, подали звернення про відшкодування, стверджуючи, що вони фінішували відповідно до визначення Фініш, і що перегонний комітет мав не припиняти перегони без наявності поважної підстави після того, як деякі судна уже фінішували.

Припустимо, що немає доказів, як про те, чи правильно було піднесено прапор S, враховуючи і наявність звукових сигналів, тоді, коли судна наближалися до брами, так і про те, що прапор залишався піднесеним з моменту, коли його було піднесено перед стартом.

Запитання 1

Якщо на судах не зрозуміли, що сигнали (УКХ і прапор) щодо скорочення дистанції, яких було подано на старті, не мають ніякого значення, то чи не були судна такими, що припустилися, хоч і частково, похибки, яка полягає у незнанні, чи нерозумінні, правил?

Відповідь 1

Відповідно до правила 32.2, сигнали щодо скорочення дистанції мають подаватися ще перед тим, як перше із суден перетне фінішну лінію. Сповіщення на старті по УКХ радіо про намір скоротити дистанцію, або ж піднесення на старті прапору S, не має за правилом 32.2 жодного значення. Отже, судна мають не брати такі сигнали до уваги. Якщо змагуни не знають правил і припускаються помилки, то вони є такими, що, принаймні частково, схибили, і, навіть у разі вони були збиті з пуття через неналежні дії перегонного комітету, не підпадають під умову правила 62.1 "не зі своєї власної провини".

Запитання 2

Що стосується звернення про відшкодування, то чи вбачається різниця між тим, зрозуміли на судні наміри перегонного комітету, незважаючи на те, що вони не мають уявлення про те, чи було додержано процедури за правилом 32, а чи ні?

Відповідь 2

Ні

### Запитання 3

Чи є відмінності між діями суден, які провітрили кризь браму, і, якщо так, то як мають впливати наступні відмінності дій на рішення про надання суднам відшкодування?

- (а) Після проминання брамових знаків судна слідує у бік "фінішної лінії"?
- (б) Після огинання брами судна слідує у бік Знаку 1?
- (с) Після проминання між брамовими знаками судна припиняють участь у перегонах?

### Відповідь 3

Коли два перших судна проходили кризь браму, поблизу брами стояло судно перегонного комітету із піднесеним на ньому прапором S, як приписано у правилі 32.2(с). У цій точці візуальний сигнал перегонного комітету є правильним і судна мають фінішувати, перетинаючи лінію між брамовими знаками. Те, що вони робитимуть після фінішування, не може впливати на жодне з рішень протестового комітету, яке буде прийняте після того. За правилом 32.1 вимагається подавати два звукові сигнали, коли підноситься прапор S. Піднесення прапора і подавання звукових сигналів тоді, коли судна є на такій великій відстані, де не чути звукових сигналів, безумовно не є найкращою практикою, проте, це не може вважатися помилкою перегонного комітету, якщо як візуальний, так і звуковий, сигнали, фактично були подані.

Оскільки два перших судна провітрили дистанцію і фінішували протягом обмеженого часу, перегонний комітет має не припиняти перегони без того, аби взяти до уваги, які це може мати наслідки для кожного з суден у перегонах, дивіться правило 32.1. Проводячи слухання щодо надання відшкодування, протестовий комітет має встановити факти, на їх підставі яких прийняти рішення, чи належним чином діяв перегонний комітет, коли припиняв перегони, а чи ні.

Рішення про припинення перегонів лежить повністю у сфері компетенцій перегонного комітету, але рішення про це має спиратися на одну з підстав, зазначених у правилі 32.1. За умов, що перегонний комітет діяв неупереджено і виходив з добрих моральних мотивацій, та взяв до уваги те, які наслідки може мати його рішення про припинення перегонів для інших суден у перегонах, чи у серії, його дії не можуть вважатися неналежними, і, таким чином, не можуть бути підставою для надання відшкодування. І, все ж таки, якщо перегонний комітет дійде інших висновків, то має прийняти рішення про надання відшкодування.



**G 003**

**Q&A (ЗАПИТАННЯ І ВІДПОВІДІ) 2013-024**

***Опубліковано: 14 Травня 2013***

**Ситуація**

У Додатку J зазначається, що у положенні про перегони (правило J1) та у вітрильницькій інструкції (правило J2) кожних змагань завжди мають міститися певні пункти, а також мають міститися і ті конкретні пункти, які планується застосовувати.

**Запитання 1**

Якщо певні пункти зазначаються, як такі, що є обов'язковими, як для положення про перегони, так і для вітрильницької інструкції, то чи можна вставити такий пункт тільки у положення про перегони, і не повторювати його у вітрильницькій інструкції?

**Відповідь 1**

Ні. У правилі 89.2(a) зазначається, що положення про перегони має відповідати вимогам правила J1. У правилі 90.2 зазначено, що вітрильницька інструкція має відповідати вимогам правила J2. У правилі 86.1 зазначено, що жодне з цих правил Частини 7 не може бути зміненим.

**Запитання 2**

Якщо відповідь на запитання 1 є негативною, то чи має судно право на відшкодування, у разі відомості, що вони мають міститися, як у положенні про перегони, так і у вітрильницькій інструкції, насправді зазначено тільки в одному із цих документів?

**Відповідь 2**

Якщо відомості мають бути включені в обидва документи, як у положення про перегони, так і у вітрильницьку інструкцію, відповідно до вимог правил J1 та J2, а такі відомості включено тільки до одного із цих документів, то це є помилкою, або повноважного організатора, або перегонного комітету. І, все ж таки, аби мати право на відшкодування, судно має надати переконливі докази того, що його заліковий стан у перегонах, або серії, значно погіршився, або ж міг значно погіршитися, не з його власної провини, а через помилку, про яку йдеться (правило 62.1 (a)).

Задля прийняття рішення щодо протесту, чи звернення про відшкодування, які спираються на відмінність між положенням про перегони і вітрильницькою інструкцією, протестовому комітетові може знадобитися застосувати правило 63.7



**G 004**

**Q&A (ЗАПИТАННЯ І ВІДПОВІДІ) 2014-017**

***Опубліковано: 19 Листопада 2014***

Ситуація

Біля одинарного нижнього знака перегонний комітет просигналізував про зміну наступного відрізка дистанції, піднісши на довгій жердині прапор С (чарлі), виставивши щит із зображенням зеленого трикутника і подаючи звукові сигнали свистком, що подавалися з інтервалом в одну секунду. Судно, з якого подавалися сигнали, було розташоване за яких 30 метрів чисто з підвітру від знака, і все це відбувалося за вітру 15-20 вузлів.

Після огинання знака, деякі судна попрямували до нового знака, а деякі до старого. Перегонний комітет подав протести на ті судна, які провітрили на старий знак і після слухання вони були дискваліфіковані за правилом 28, як такі, що не провітрили дистанцію.

Відтак дискваліфіковані судна звернулися про відшкодування, стверджуючи, що через шум вітру вони не могли почути свистків і що не могли бачити прапор С (чарлі) через те, що він був піднесений чисто з підвітру від знака.

Запитання 1

Якими є вимоги щодо піднесення прапору? Чи мав перегонний комітет зробити щось іще, окрім того, аби просто піднести прапор?

Відповідь 1

У правилі 33 і у Перегонних сигналах немає точного визначення того, як саме має підноситися прапор. Прапор є піднесеним тоді, коли він є явно видимим.

Запитання 2

Якими є вимоги щодо властивості звукового сигналу за свіжого вітру, коли свисток може і не бути почутим через шум вітрил, чи має перегонний комітет скористатися з туманного горну, чи сирени, чи застосувати інші пристрої, аби бути певним того, що сигнали буде почуто, а чи досить того, аби свисток повторювався?

Відповідь 2

Точно визначених вимог щодо властивостей звукового сигналу немає. Деякі свистки є більш гучними, ніж деякі туманні горни, і, до того ж, свистки є більш надійними.

Запитання 3

Чи має надаватися перевага якомусь певному розташуванню судна, з якого подаються сигнали щодо зміни дистанції?

Відповідь 3

Сигнали щодо зміни дистанції мають подаватися ще перед тим, як судна почнуть вітрилити відрізок. У запитанні не вказано ні типів, ні розмірів, ні кількості суден, ні даних щодо їхніх характеристик на повних курсах. Все це може впливати на місце розташування судна перегонного комітету, яке відповідало би вимогам.



**G 005**

**Q&A (ЗАПИТАННЯ І ВІДПОВІДІ) 2014-018**

*Опубліковано: 19 Листопада 2014*

Ситуація

На крейсерських змаганнях часто застосовуються альтернативні покарання для суден, які є НБД (OCS).

Наприклад, у вітрильницьких інструкціях застосовуються такі пункти:

- a) Судна, яким у крейсерських перегонах надано заліковий стан мають отримувати 30% залікове покарання, як його визначено у ПВП RRS 44.3. Це є зміною ПВП A4.2.
- b) Якщо на момент його сигналу стартування судно підпадає під дію ПВП 29.1, Індивідуальний відклик, і воно не виконує вимог ПВП 29.1, аби стартувати правильно, то перегоновий комітет має, без слухання, застосувати часове покарання на 20%. Це є зміною ПВП 63.1 та A5.

На погляд як організаторів, так і учасників змагань, для судна, яке можливо провітрилило сотню миль, тільки для того, аби через кілька днів перегонів чітко зрозуміти, що воно стартувало неправильно, є дуже суворим покаранням.

З погляду правил судно, яке було НБД (OCS), є таким судном, що не стартувало. За правилом 28 від суден вимагається стартувати за визначенням Старт. Визначення не може бути зміненим вітрильницькою інструкцією.

Запитання 1

Чи можна вітрильницькою інструкцією призначити інший заліковий стан для судна, яке є визначеним, як НБД (OCS) – і якщо так, то яким чином?

Відповідь 1

Так, але ж, аби зробити це не порушуючи правил, треба вітрильницькою інструкцією змінити правило 28. За правилом 28 від судна вимагається "стартувати" (як визначено у ПВП) і судно, яке було НБД (OCS), а відтак не повернулося на передстартовий бік і не стартувало правильно, ні в якому разі не може вважатися таким, що стартувало за визначенням Старт. Змінити визначення вітрильницькою інструкцією неможливо.

Але, змінивши правило 28, перегоновий комітет може запровадити будь яке покарання і, якщо буде відповідним, то застосувати це покарання до судна, яке порушило правило 28.

Пункт xx VI: ПВП 28 змінено за наступним:

- (a) У правилі 28.1, вилучено перше речення і замінено на:  
"Судно після того, як буде повністю знаходитися на передстартовій стороні, має, або під час, або й після, його сигналу стартування, перетнути стартову лінію, провітрити дистанцію, як її описано у вітрильницькій інструкції, та фінішувати".
- (b) У правилі 28.2, вилучено перше речення і замінено на:  
"Мотузок, що зображує шлях судна з моменту, коли воно почало наближатися до стартової лінії з її передстартового боку, аби її перетнути, і доки судно не фінішує, має, якщо його натягнути,..."
- (c) Додано нове правило 28.3 Виправдовування:  
"Судно, яке не перетнуло стартової лінії, так, як це вимагається за правилом 28.1, може виправдати своє порушення прийнявши/виконавши наступне: [вставте відповідне покарання/дію]. Це є зміною правил A4 та A5".

або

- (с) "Покаранням і аббревіатурою для означення залікового стану за неперетинання стартової лінії як належить за вимогою правила 28.1, має бути [вставте відповідний заліковий стан та будь які вимоги щодо порядку його застосування]. Це є зміною правил А4, А5 та А11".

### Запитання 2

Якщо відповіддю на Запитання 1 є ТАК, то чи є якісь рекомендації, щодо заміни покарань, скажімо, ЗПК (SCP) з 20 або 30 відсотками, часове покарання фактичним (справжнім) часом по відношенню до загального часу перегонів, (наприклад 1 година за добові перегони, або 5 годин за тижневі перегони, як у класичних Океанських перегонах на 600 ММ)

### Відповідь 2

Змагання, на яких застосовуються альтернативні покарання, можуть бути різних рівнів, від кругосвітніх перегонів до так званих "стадіонних" кругових перегонів, що відбуваються на дуже обмежених акваторіях. Іншим варіантом може бути застосування так званого "штрафного майданчика" де судна, про які йдеться, мають чекати протягом призначеного часу, або для більш коротких перегонів призначення для таких суден огинати перший знак після інших суден, (або просто відстати від них). Перевага застосування покарань, що приймаються на воді, є у тому, що судна постають виправданими і повністю повертаються до нормальної участі у перегонах. Один вид покарання може цілком підходити для одних змагань і бути зовсім неприйнятним для інших.

Візьміть до уваги, що судно, яке навмисне перетне стартову лінію значно раніше за його сигнал стартування, може бути опротестованим і підпасти під покарання за правилом 2.

ISAF не пропонувала жодних заміних покарань для таких ситуацій, і, все ж таки, покарання має бути досить суворим, аби стимулювати стартування у правильний спосіб.



## **Розділ Н**

### **Міжнародні журі**

У цьому розділі чинної системи Q&A запитань і відповідей немає

#### **Н1**

---

**Інші питання, які можуть бути доречними: N4**





## Розділ J

### Протести, слухання, апеляції і процедурний порядок

- J1** Чи є рішення арбітражу кінцевим?
- J2** Чи може суддя-арбітр засідати у відділку на слуханні випадку, який пройшов крізь арбітраж?
- J3** **Видалено.** Нині міститься у Випадках ISAF 130 і 131 (Роль і функціональні обов'язки вимірювача або інспектора щодо контролю за спорядженням).
- J4** Зіткнення і пошкодження
- J5** Стосується суден, керованих по радіо
- J6** Відсутність знаків, місце, визначене за GPS (Джі-пі-ес) і відшкодування
- J7** Сповіщення про намір протестувати
- J8** Порушення правила 42 задля уникання дотику.
- J9** Якщо у всіх перегонах ДНВ (DNE).
- J10** Ідентифікація інциденту – дійсність (чинність) протесту.

---

Інші питання, які можуть бути доречними: B2, B7, B9, C1, F2, F3, G2, G3, G4, G5, J9, L4, M4, M5, N2, N3, N4, N5, N6



**J 001**

**Q&A (ЗАПИТАННЯ І ВІДПОВІДІ) 2013-002**

***Опубліковано: 18 Лютого 2013 (перегляд Q&A 2012-010 J027)***

**Ситуація**

Один із міжнародних класів швертботів-монотипів запровадив і застосовує на більшості змагань для цього міжнародного класу свою власну систему арбітражу ще з початку 1990 років. У положенні про перегони зазначалося, що таку систему може бути застосовано, а у вітрильницькій інструкції надавався детальний опис цієї системи. Застосування арбітражу обмежувалося інцидентами судно проти судна. Звернення до системи арбітражу було добровільним, але у разі згоди змагунів звернутися до арбітражу, вони тим самим погоджувалися визнати рішення суддів-арбітрів, як кінцеву ухвалу. Розгляд справи арбітрами можна було провести повторно за правилом 66. Двоє із членів міжнародного журі могли бути призначені арбітрами.

У правилі 70.5 зазначено, що не може бути апеляції на ухвалу належним чином утвореного міжнародного журі.

**Запитання 1**

Чи має бути ухвала арбітрів кінцевою, як зазначено у вітрильницькій інструкції, або ж така ухвала може постати предметом апеляції?

**Відповідь 1**

Ухвала арбітрів не є ухвалою протестового комітету за Правилами вітрильницьких перегонів, отже на неї не може бути подано апеляцію. Це є застосовним незалежно від того, чи є протестовий комітет змагань міжнародним журі, а чи ні. Якщо сторони погодилися скористатися з описаної системи арбітражу, то це відтак передбачає виконання ними прийнятої за цією системою ухвали, вони також погоджуються на відмову від своїх прав на апелювання. Позате, вітрильницькою інструкцією може бути визначено іншу систему арбітражу, з іншими правами і обов'язками сторін.

**Запитання 2**

Чи виходить міжнародне журі за межі своїх повноважень приймаючи рішення по протестах за такою системою арбітражу?

**Відповідь 2**

Ні.

**Запитання 3**

Чи є прийнятним, аби вітрильницькою інструкцією запроваджувалася така "безапеляційна" система?

**Відповідь 3**

Так. У разі така система є необов'язковою і добровільною, то за нею змагуни не позбавляються своїх прав обирати замість неї звичайний порядок протестування. І, все ж таки, якщо журі є міжнародним, то обрати можна тільки одну із двох "безапеляційних" систем.



**J 002**

**Q&A (ЗАПИТАННЯ І ВІДПОВІДІ) 2013-003**

***Опубліковано: 18 Лютого 2013***

**Ситуація**

На змагання призначено міжнародне журі у складі 5 осіб. Вітрильницькою інструкцією запроваджено систему арбітражу.

**Запитання 1**

Чи може член журі, який діє, як суддя-арбітр, брати участь, у ролі повноцінного члена журі, у слуханні щодо арбітражного випадку, такого, що його з якоїсь причини було повернуто для розгляду журі, або чи є суддя-арбітр позбавленим права виступати на слуханні у якості свідка, як рекомендовано Посібником ISAF для міжнародних суддів-рефері?

**Відповідь 1**

Позате, що є рекомендація Посібника ISAF для міжнародних суддів-рефері, можуть існувати вмотивовані підстави для того, аби суддя-арбітр був членом журі на слуханні арбітражного випадку, рішення щодо якого не було визнане, дивіться відповіді 2 і 3. У вітрильницькій інструкції, де описано систему арбітражу, можуть бути прописані додаткові дані щодо цього питання.

**Запитання 2**

Якщо відповідь на запитання 1 є такою, що суддя-арбітр не може бути членом журі на слуханні щодо арбітражного випадку, який було повернуто для розгляду журі, і ніяка заміна не є можливою, то чи залишається журі належно створеним за правилом N1.5?

**Відповідь 2**

Запитання не є відповідним. Проте, якщо у вітрильницькій інструкції щодо арбітражу зазначено, що суддя-арбітр не може бути членом міжнародного журі, і у разі суддя-арбітр є одним із п'яти членів журі, то журі, у якому залишилося чотири члени, не є таким, що його створено належним чином.

**Запитання 3**

Чи буде відповідь такою самою, якщо судьями-арбітрами є двоє із членів журі?

**Відповідь 3**

Так



**J 003**

**Q&A (ЗАПИТАННЯ І ВІДПОВІДІ) 2013-009**

*Опубліковано: 18 Лютого 2013 (перегляд Q&A 2011-020 J021)*

Це запитання і відповідь на нього видалені. У нових Випадках ISAF 130 і 131 міститься розгляд цього питання.



**J 004**

**Q&A (ЗАПИТАННЯ І ВІДПОВІДІ) 2013-020**

*Опубліковано: 17 квітня 2013*

Ситуація

Два швертботи, один Лівого (P), а другий Правого галсу (S), за сильного вітру (більше за 20 вузлів) бардіжали проти вітру на протилежних галсах. Судна були на курсах, що перетинаються. Судно P зберігало свій курс і у самий останній момент судно S повернуло оверштаг на лівий галс, намагаючись уникнути зіткнення з P. Між суднами стався дотик, але без серйозних пошкоджень. Повертаючи оверштаг для уникання дотику з P, судно S перекинулося і, під час перекидання, стерновий впав і зламав натоку (румпель). Після того, як судно було поставлено, полагодити натоку виявилось неможливим, і судно було вимушене зійти з перегонів. Судно P за порушення правила 10 виконало покарання подвійним обертом.

Запитання

Чи має судно S право на відшкодування за правилом 62.1(b), якщо воно подасть відповідне звернення про відшкодування?

Відповідь

За правилом 62.1(b) не вимагається, аби фізичне пошкодження матчастини (чи травмування людини), було скоєне безпосередньо судном, що порушувало правило Частини 2. Цілком достатньо, аби будь яке пошкодження матчастини (чи травмування людини) було вірогідним наслідком дій іншого судна. Для того, аби випадок був прецедентом, протестовий комітет має встановити факти, які були б підставою для наступних тверджень:

- зіткнення було ймовірним і судно S, щойно стало ясным, що судно P не триматиметься осторонь, вжило запобіжних заходів,
- перекидання і падіння були наслідком того, що судно P не трималося осторонь, а не наслідком того, що судно S діяло не на рівні доброї морської практики, та
- натока була перед тим у доброму стані.

Якщо протестовий комітет не переконався у наявності фактів, які були б підставами для всіх вищезазначених тверджень, то судно S має вважатися, принаймні частково, таким, що теж припустилося помилки, отже таким, що не має права на відшкодування.



**J 006**

**Q&A (ЗАПИТАННЯ І ВІДПОВІДІ) 2013-023**

***Опубліковано: 14 Травня 2013***

Ситуація

У вітрильницькій інструкції для регати, де змагалися кильові яхти, було чітко описано знаки, та, окрім того, точно визначено їхні координати за GPS (Джі-пі-ес). Під час перегонів, один із знаків було зачеплено судном і перетягнуто геть від його зазначеного місця.

Запитання 1

Що тепер буде "правильним знаком" у світлі правила 28?

- (d) Переставлений знак,
- (e) первинні координати знака за GPS (Джі-пі-ес), або ж
- (f) і те, і інше, як координати знака за GPS, так і знак, перетягнутий на інше місце.

Відповідь 1

Знаком є предмет, дивіться визначення Знак. У порядку додержання вимог правила 28.2 судно має обгинати, чи проминати, знаки, що їх описано у вітрильницькій інструкції, навіть у такому разі, коли знак є поза своїм місцем.

Запитання 2

Якщо відповідь на Запитання 1 є такою, що єдиним правильним знаком є перетягнутий на інше місце знак, то чи може судно, яке обігнуло точку з координатами за GPS, мати право на відшкодування?

Відповідь 2

Для того, аби судно мало право на відшкодування, протестовий комітет має переконатися у тому, що додержано всіх умов, зазначених у правилі 62 щодо надання відшкодування, а саме:

1. Що не було помилки з боку самого судна.
2. Що мали місце неналежні дії, або похибка, з боку перегонного комітету.
3. Що істотно погіршився заліковий стан судна.
  1. Якщо знак не на своєму місці, але видимим і пізнаваним з точки з координатами знака за GPS, то судно має огинати знак. Отже, за ситуації, що її описано у запитанні, судно, яке обігнуло тільки точку з GPS координатами, не додержало вимог правила 28.2 і не має права на відшкодування.

Якщо знак є поза межами видимого, то він є відсутнім. У такому випадку судна можуть огинати точку, призначену для знака за координатами GPS, збираючи всю можливу інформацію (час, місце і дії суден, які є неподалік). Незважаючи на те, що вони не огинали знак, вони можуть звернутися про відшкодування після закінчення перегонів.
  2. Те, що знак змінив своє місце, не була дією з боку перегонного комітету. За описаного випадку, у разі неможливості для перегонного комітету виправити ситуацію, те, що трапилося, не було, а ні неналежними діями, а ні похибкою з боку перегонного комітету, і, за таких обставин, не може бути надано ніякого відшкодування.

3. Протестовий комітет має проаналізувати ситуацію, та з'ясувати, що ж насправді міг вдіяти перегонний комітет, аби повернути знак на місце. Якщо вони встановлять факт того, що перегонний комітет, був зобов'язаний і мав змогу це зробити, то мають далі розібратися із тим, де знаходилися всі судна як до, так і після інциденту. Протестовий комітет має взяти до уваги всі чинники, які стосуються справи, такі, як відстань, на яку переміщено знак з його місця, порівняльні місця суден у флоті, хоч монотипів, хоч у перегонах з гандикапом, і розібратися із тим, як зміна місця знака вплинула на кожне окреме судно.

#### Запитання 3

Якщо відповіддю на Запитання 2 є ТАК, то чи буде відшкодування залежати від відстані, на яку було перетягнуто знак, або від швидкості, з якою знак тягнувся?

#### Відповідь 3

Так. Дивіться Відповідь 2 вище.

#### Запитання 4

Якщо відшкодування є можливим, то якими мають бути чинники, що їх має взяти до уваги протестовий комітет за прийняття ухвали про характер відшкодування, що надається?

#### Відповідь 4

Дивіться правило 64.2



**J 007**

**Q&A (ЗАПИТАННЯ І ВІДПОВІДІ) 2013-027**

***Опубліковано: 17 Червня 2013***

Ситуація

У вітрильницькій інструкції із застосуванням форми вислову пункту 16.4, із Додатку L, зазначено, що сповіщення про протест з боку перегонового, чи протестового комітетів буде вивішуватися для доведення до відома суден за правилом 61.1(b).

Перегоновий комітет вирішив протестувати проти судна X і сповістив його про голосом у межах часу протестування про свій намір протестувати. Проте, жодних письмових сповіщень у межах часу протестування про поданий на судно протест на дошці офіційних повідомлень вивішено не було. Протест було включено до розкладу слухань, який було вивішено після закінчення часу протестування, що відповідало пункту вітрильницької інструкції, у якому застосовано форму вислову із пункту 16.3 Додатку L.

Запитання

Чи є протест дійсним?

Відповідь

Так.

Сповіщенням судна про свій намір протестувати, перегоновий комітет повністю виконав свій обов'язок за правилом 61.1(b) щодо сповіщення судна.

Пункт вітрильницької інструкції L16.4 є повідомленням для змагунів про те, що сповіщення вивішуватимуться і що учасники мають продивлятися вивішене на дошці повідомлень. Проте, оскільки у цьому пункті немає посилання на конкретне правило і немає визначення зміни правила, цим пунктом не обмежується те, у який спосіб, має відбуватися спілкування для сповіщення про намір протестувати.

Розклад слухань, що його було вивішено після закінчення часу протестування, відповідно до пункту вітрильницької інструкції L 16.3, не стосується а ні правила 61.1(b), а ні пункту вітрильницької інструкції L16.4.

Зверніть увагу на те, що оскільки у пункті вітрильницької інструкції L16.4 немає зміни правила 61.1(b), то вивішування сповіщення про протест у межах часу протестування попри наявність сповіщення голосом, має тільки запобігати подвійним тлумаченням, чи непорозумінням.





**J 008**

**Q&A (ЗАПИТАННЯ І ВІДПОВІДІ) 2013-030**

***Опубліковано: 27 Серпня 2013***

**Ситуація**

В інциденті, який відбувся впритул до судна перегонного комітету на зовнішньому кінці лінії, судно порушило правило Частини 2, Розділу А, і тим наразило інше судно-учасника інциденту, або порушити правило 31, зіткнувшись із судном ПеК, яке було стартовим знаком, або ж порушити правило 42 для уникання зіткнення зі знаком. Судно застосувало пампінг і скалінг, аби уникнути навалу на знак. Судді-на-воді, наклали на судно покарання за порушення ним правила 42. Судно виконало двообертове покарання.

**Запитання 1**

Вважаючи, що вищенаведене є (спрощено) фактами, встановленими протестовим комітетом, чи може протестовий комітет виправдати за правилом 64.1(a) судно, про яке йдеться, щодо порушення цим судном правила 42?

**Відповідь 1**

Ні. Судно не було наражене на те, аби чи помпувати, чи галанити (пампінг, скалінг), через порушення правила іншим судном. Чинити саме так, аби уникнути навалу на знак, було його власним рішенням.

**Запитання 2**

Якщо відповідь на Запитання 1 є "ТАК", і судно є виправданим, то чи може протестовий комітет надати відшкодування виправданому судну у спосіб вилучення із списку порушень покарання жовтим прапором?

**Відповідь 2**

Запитання не є доречним

**Запитання 3**

Якщо відповідь на Запитання 2 є "ТАК", чи може судно отримати відшкодування також і за місця, втрачені ним через виконання покарання?

**Відповідь 2**

Запитання не є доречним

**Запитання 4**

Незважаючи на те, що вимог першого речення у правилі 62.1 додержано, а вимог правил 62.1(a), b) або (c), ні, то, якщо це є доречним, за яким підпунктом правила 62.1 відшкодування може бути надане?

**Відповідь 4**

Таке відшкодування не може бути надане, оскільки описана ситуація не відповідає вимогам правила 62. Крім того, за правилом Р4 можливості протестового комітету щодо надання відшкодування судну за ініціативою самого протестового комітету відповідно до правила Р1 обмежуються тільки такими випадками, коли помилка, яка має братися до уваги, стосується сигналу, поданого протестовим комітетом, або ж правил класу.

### Запитання 5

Чи обмежуються правилом Р4 права протестового комітету щодо надання відшкодування?

Відповідь 5 Так, дивіться Відповідь 4.

### Запитання 6

Припустимо, що обставини і судна були такими, за яких існував великий ризик пошкоджень, чи травмувань. Чи може ситуація оцінюватися так, що судно фактично надавало допомогу за правилом 1.1, коли порушувало правило 42, аби запобігти пошкодженням матчастини і травмуванню людей, і чи може судно з цієї причини мати право на відшкодування за правилом 62.1(с)?

### Відповідь 6

Ні. За описаної ситуації судно намагалося уникнути зіткнення з суддівським судном, яке було також і знаком, що є відмінним від поняття надавання допомоги, (не беручи до уваги, собі, чи своєму екіпажу) будь якій особі, чи судну, яке є наразі у небезпеці.



**J 009**

**Q&A (ЗАПИТАННЯ І ВІДПОВІДІ) 2013-033**

*Опубліковано: 2 Жовтня 2013*

Ситуація

Додаток Р, Особливий порядок суддівства щодо правила 42, застосовується в регаті без змін. На судно накладається третє покарання. Судно виконує двообертове покарання і продовжує участь у перегонах. Судно отримує заліковий стан ДНВ (DNE) на кожні перегони регати.

Як вимагається за правилом Р2.3, протестовий комітет відкриває обговорення того, чи проводити слухання за правилом 69.2(а). Після того, як Комітет переконується, що судно порушувало правило не свідомо, а просто через незнання правила, він вирішує не розпочинати слухання за правилом 69.

Запитання 1

Чи може судно брати участь у решті перегонів чемпіонату, навіть тоді, як його заліковий стан у кожних перегонах буде ДНВ (DNE)?

Відповідь 1

Ні. "Дискваліфіковане на всі перегони серії" означає, що судно не має права брати участь у наступних перегонах. Якщо судну відомо, що воно є дискваліфікованим на перегони, то судно не має права брати участь у цих перегонах.

Запитання 2

Якщо відповідь на запитання 1 є позитивною, то на які дії має право перегоновий комітет у разі судно порушує правило у перегонах і є опротестованим у перегонах, де воно уже має заліковий стан ДНВ (DNE)?

Відповідь 2

Без відповіді.



**J 010**

**Q&A (ЗАПИТАННЯ І ВІДПОВІДІ) 2013-035**

*Опубліковано: 25 Жовтня 2013*

Ситуація

Серію із 6 перегонів проведено за два дні по 3 перегони на кожний день. У перегонах номер 5, які відбувалися другого дня, мали місце інциденти, і, у межах часу протестування, було подано кілька протестів.

Запитання 1

Судно А подало протест проти судна В, маючи підставою інцидент, який мав місце у перегонах номер 6. На початку слухання представник судна В не заперечував дійсності протесту, але сказав, що інцидент мав місце у п'ятих, а не у шостих, перегонах. У відповідь представник судна А із цим погодився. Чи може слухання тривати, спираючись на те, що інцидент, якщо такий був, мав місце у п'ятих перегонах?

Відповідь 1

Ні. За правилом 61.2(b) вимагається, аби, тоді, коли подається протест, було точно визначено інцидент, включно з даними, де і коли він трапився.

Запитання 2

Судно С подало протест проти судна D, з посиланням на інцидент у п'ятих перегонах, коли відбувалося перше огинання знака 1. Представник судна D не заперечував проти дійсності протесту, але сказав, що інцидент відбувся за другого огинання першого знака. У відповідь представник судна С погодився із тим, що твердження представника судна D відповідає дійсності. Чи може слухання тривати, спираючись на те, що інцидент, якщо такий був, мав місце за другого огинання знака, про який йдеться?

Відповідь 2

Ні. Дивіться відповідь 1.

Запитання 3

Судно Е подало протест проти судна F, маючи підставою інцидент, який трапився у перегонах 2. У відповідь на запитання з боку голови протестового комітету на початку слухання, представник судна F сказав, що слова "у перегонах 2" стосувалися других перегонів другого дня змагань, які були насправді п'ятими перегонами серії.

Чи може слухання тривати спираючись на те, що інцидент, якщо такий був, мав місце у п'ятих перегонах?

Відповідь 3

Так. Це є, зроблене іншим чином, але, все ж таки, справжнє визначення. У протесті зазначається де і коли відбувався інцидент.

Запитання 4

Чи були б відповіді на будь яке із запитань, що їх згадано вище, інакшими, якби опротестований, на початку слухання заперечив дійсність протесту, спираючись на наведені вище підстави?

#### Відповідь 4

Ні. У світлі вимог щодо змісту протесту, вимогами, які стосуються дійсності (чинності) протесту є ті, що їх викладено у правилі 61.2.

#### Запитання 5

Судно N подає протест на судно P, посилаючись на перегони номер 5. У графі "Час і місце інциденту" представник судна N написав "друге проминання навітряного знаку". Представник судна P заперечує дійсність протесту на підставі того, що у протесті не вказано час інциденту. Чи є протест дійсним (чинним)?

#### Відповідь 5

Так, за умов додержання всіх інших вимог щодо дійсності протесту.

Посилання на певне огинання певного знаку зазвичай є таким, що відповідає вимогам визначення того, де і коли інцидент відбувався. Тільки за дуже специфічних обставин буває необхідним вказати фактичний час інциденту, аби протест вважати таким, що відповідає вимогам правила 61.2(b).



## **Розділ К**

### **Матчрейс**

- K1**           Матчрейс і правила класу
- K2**           Порушення у матчевих перегонах.
- K3**           Коли має місце неправильність щодо входження.
- K4**           Розв'язування рівноваги у командних перегонах.

---

**Інші питання, які можуть бути доречними:**



**K 001**

**Q&A (ЗАПИТАННЯ І ВІДПОВІДІ) 2013-025**

*Опубліковано: 20 Травня 2013*

Ситуація

У стандартній вітрильницькій інструкції ISAF для проведення матчевих перегонів, виданої у січні 2013 року, зазначено, що правила класу для суден, які використовуються для перегонів – "не застосовуватимуться".

Запитання

Чи таким чином запроваджено якусь зміну, за якою тепер дозволено вилучати правила класу у такий спосіб, поза той факт, що правила класу входять у визначення "правило", яке зазвичай не може бути ні замінене, ні перероблене?

Ні. Вилучення правил класу є зміною самих правил класу. А ні положенням про перегони, а ні вітрильницькою інструкцією не може бути змінено правила класу інакше, ніж дозволено правилом 87. Проте, у матчевих перегонах зазвичай судна не фігурують, як судна, що належать до певного класу, і, за таких умов, правила класу є недоречними. У вітрильницькій інструкції зазвичай йдеться про застосування на регаті "такого то типу суден" (а не суден певного узаконеного класу). Відтак, у вітрильницькій інструкції запроваджуються правила, що застосовуватимуться на цій регаті для вказаного типу суден (а не суден певного узаконеного класу) – пункт: Судна, що застосовуються для змагання.



## **K 002**

### **Q&A (ЗАПИТАННЯ І ВІДПОВІДІ) 2014-006**

***Опубліковано: 12 Березня 2014***

#### **Ситуація**

На змаганнях з матчрейсінгу 13 шкіперів були розсіяні по 2 групах. У групі А опинилося 7 шкіперів, а у групі В – 6 шкіперів. Кожна з груп становила собою раунд робін. Переможець у групі А отримав 6 очок (100%), а переможець у групі В – 5 очок (100%).

Наступним щаблем був півфінал, як серія з вибуванням. У вітрильницькій інструкції зазначалося, що переможець, який набере більшу кількість очок у раунд робіні, може обирати собі супротивника на півфінал. Шкіпер А (переможець у групі А) обрав шкіпера В (переможця у групі В) як супротивника у півфіналі.

Відповідно до вітрильницької інструкції перший із шкіперів, який набере принаймні 3 очка у кожному із півфіналів, буде вважатися переможцем цього півфіналу, отже, потрапляє до фіналу. У вітрильницькій інструкції також було зазначено і обмеження у часі щодо подання останнього попереджувального сигналу для півфінального матчу. На момент досягнення обмеженого часу, залік у півфіналі між шкіперами А і В був 2-2. Шкіпер В був переможцем в останньому матчі між А і В.

#### **Запитання 1**

Хто із шкіперів має потрапити до фіналу і чому саме?

#### **Відповідь 1**

До фіналу має потрапити шкіпер А. Коли півфінали було припинено, обидва шкіпери мали однакову кількість залікових очок (були у рівновазі). Рівновага у серіях з вибуванням, якщо у вітрильницькій інструкції не зазначено нічого іншого, має розв'язуватися із застосуванням правила С11.2. Правило С11.2 посилається на інші правила, які можуть бути застосованими за потребою розв'язання рівноваги.

У правилі С11.2(а) зазначається, що рівновага має розв'язуватися на користь змагуна, який посів краще місце у найостаннішому раунд робіні із застосуванням, якщо необхідно, правила С11.1. Фінішувавши першими у своїх групах, кожний із змагунів, про яких йдеться, мав однакові місця у раунд робінах і розв'язати рівновагу застосувавши правила С11.1(а), (b) або (c), було неможливим. Проте, правило С11.1(d) посилається на застосування правила С10.5(c), тобто правила, за яким визначається результат між цими двома суднами. У правилі С10.5(c) зазначається: "Місця у загальному заліку між змагунами, які змагалися у різних групах, мають визначатися за загальною кількістю набраних очок". А набрав 6 очок, а В набрав 5 очок.

#### **Запитання 2**

Якщо за такої самої ситуації шкіпери мають однакову кількість очок (і однакові місця у своїх групах), але різні відсоткові перемоги, (скажімо, 5 очок, 83% перемог і 5 очок, 100% перемог), то як має розв'язуватися рівновага, якщо буде необхідно розв'язати її для наступних щаблів?

#### **Відповідь 2**

Дивіться Відповідь 1.



У правилі С11.2(а) зазначається, що рівновага має розв'язуватися на користь змагуна, який посів краще місце у найостаннішому раунд робіні, після застосування, якщо необхідно, правила С11.1. Правила С11.1(а) і С11.1(б) не слугують розв'язанню рівноваги, через те, що шкіпери, про яких йдеться, ніколи не виступали один проти одного у раунд робіні. Для розв'язання рівноваги підходить правило С11.1(с), але у запитанні немає достатніх відомостей для того, аби стверджувати, що за ним можна це зробити. Якщо за правилом С11.1(с) рівновага не розв'язується, то вона має бути розв'язана за правилом С11.2(б).

Відсоток перемог не придатний для розв'язання рівноваги, про яку йдеться, він є застосовним тільки для визначення результатів у незавершеному раунд робіні, дивіться правило С10.3.

### Запитання 3

Чи залежить відповідь на Запитання 2 від того, що судна, окрім рівності очок у своїх групах, мають у своїх групах також і однакові місця?

### Відповідь 3

Так.

### Запитання 4

Що означає, застосований у правилі С11.2(б) вираз: "у найостаннішому матчі"? Чи йдеться про останній матч у попередньому щаблі (раунд робіні), а чи про останній матч у півфіналі між шкіперами, про яких йдеться?

### Відповідь 4

Вираз "найостанніший матч", що його застосовано у правилі С11.2(б), означає найостанніший матч, який мав місце між шкіперами, про яких йдеться.



**K 003**

**Q&A (ЗАПИТАННЯ І ВІДПОВІДІ) 2014-007**

***Опубліковано: 31 Березня 2014***

Ситуація

На момент підготовчого сигналу у змаганнях з матчрейсінгу, Синє судно (Синє) було поза лінією, яка є перпендикулярною до стартової лінії і проходить через знак на її лівому кінці. Протягом двохвилинного періоду, що слідує за підготовчим сигналом, Синє не перетинало стартову лінію з боку дистанції на передстартовий бік і не поставало чисто від неї. Ампайри були готові накласти покарання на Синє за дві хвилини перед сигналом стартування, але від перегонного комітету не було жодних сигналів. Ампайри запитали по радіо перегонний комітет, чи зробило Синє правильне входження, як це вимагається за правилом С4.2, і перегонний комітет підтвердив, що входження Синім було зроблене правильно.

На жовтому судні (Жовтому) було піднесено червоного прапора. Синє фінішувало у матчі на пару метрів попереду від Жовтого. З Жовтого, на запитання про червоний прапор, відповіли, що звертаються про відшкодування через те, що перегонний комітет не подав сигналу щодо невиконання Синім правильного входження.

На слуханні перегонний комітет засвідчив, що він спростовує своє підтвердження ампайрам, які зверталися до нього по радіо під час матчу, щодо правильності входження Синього. Синє жодного разу не перетинало правильно стартову лінію протягом періоду між попереджувальним сигналом і двома хвилинами перед сигналом стартування. Протестовий комітет прийняв рішення, що перегонний комітет припустився помилки, яка мала значний вплив на результати матчу.

Запитання 1

Чи має Жовте право на відшкодування за правилами Додатку С?

Відповідь 1

Так.

Якщо одне із двох суден не додержує вимог правила С4.2, то перегонний комітет є зобов'язаним за правилом С3.1 піднести синій, або жовтий, прапор, чи обидва разом, після закінчення передстартового часу входження, доки ампайри не подадуть сигналу про покарання, або не закінчиться період в одну хвилину, залежно від того, що відбудеться раніше. Невиконання вимоги піднести синій прапор, коли Синє не додержало вимог правила С4.2 є помилкою перегонного комітету, через яку у Жовтого з'явилося право на звернення про відшкодування за правилом 62.1(a).

Факт того, що ампайри не подали сигналу про покарання за правилом С8.2 не є підставою для звернення про відшкодування – до цієї бездіяльності є застосовним правило С9.3. Але ж, правило С9.3 стосується дій, або бездіяльності тільки ампайрів, а не перегонного комітету.

## Запитання 2

Чи правила С8.2 і С9.3 не є такими, що виключають можливість надання відшкодування протестовим комітетом?

## Відповідь 2

Ні, дивіться Відповідь 1.

Обидва правила, як С8.2, так і С9.3, регулюють самі дії, або відсутність дій з боку ампаїрів, але ж не з боку перегонного комітету. Вимоги правила С3.1 стосуються конкретно стартових сигналів які подаються перегонним комітетом, а не ампаїрами, і протестовий комітет може надати за цим правилом відшкодування за неправильність дій, або за помилку з боку перегонного комітету.

## Запитання 3

Якщо Жовте піднесло червоний прапор запізно, і звернення постало недійсним (rule С6.3), то чи може протестовий комітет сам розпочати слухання щодо надання відшкодування?

## Відповідь 3

Так.

За правилом 60.3(a), протестовий комітет може сам ініціювати слухання щодо надання відшкодування. Звернутися про надання відшкодування може також і перегонний комітет за правилом 60.2(b).

## Запитання 4

Чи можуть ампаїри подати сигнал про покарання за правилом С8.2, у разі, якщо судно порушило правило С4.2, але з боку перегонного комітету немає, а ні сигналу, а ні сповіщення про те, що трапилось?

## Відповідь 4

Так.

Якщо ампаїри вирішать, що судно порушило правило С4.2, то воно має бути покараним за правилом С8.2. Ця вимога є застосовною, незалежно від того, чи піднесено перегонним комітетом прапор за правилом С3.1, а чи ні.

Будь які інші форми спілкування з перегонним комітетом не є такими, що передбачаються правилами, але відомості, отримані у такий спосіб, можуть бути корисними і допомагати ампаїрам приймати рішення щодо порушення правила С4.2.

**K 004**

**Q&A (ЗАПИТАННЯ І ВІДПОВІДІ) 2014-012**

**Опубліковано: 4 Червня 2014**

**Ситуація**

На змаганнях з командних перегонів перегоновий комітет підрахував результати завершеної раунд-робін серії за правилом D4. Команди А, В і С мали рівновагу щодо кількості перемог у перегонах у раунд-робін серії. Результати між командами, які опинилися у рівновазі, були наступними:

**Перемоги у перегонах, де зустрічалися команди, які є у рівновазі - правило D4.4(a).**

	A	B	C	Разом
A	-	1	0	1
B	0	-	1	1
C	1	0	-	1

**Співвідношення кількості залікових очок між командами, які є у рівновазі - правило D4.4(b).**

	A	B	C	Разом
A	-	8	13	21
B	13	-	6	19
C	8	15	-	23

За правилом D4.4(a) рівновага не розв'язувалася, адже кожна з команд здобула у перегонах між ними по одній перемозі.

Якщо брати до уваги загальну суму очок, здобуту у всіх перегонах командами, які були у рівновазі, то команда А набрала 21 очко, команда В 19 очок, а команда С – 23 очка. Оскільки команда В має найменшу загальну кількість очок, то рівновага вирішується на її користь, дивіться правило D4.4(b).

В останньому пункті правила D4.4 зазначається:

"Якщо рівновагу розв'язано за допомогою одного із зазначених вище способів тільки почасті, то рівноваги, які все ще залишаються, мають розв'язуватися, починаючи від правила D4.4(a)".

**Запитання**

Яким чином має розв'язуватися решта рівноваг між цими командами?

- (а) Рівновагу має бути повністю розв'язано із застосуванням правила D4.4(b), беручи до уваги те, що всі команди мають у перегонах, де вони зустрічалися, різну загальну кількість очок? Кінцевий порядок: команда В, команда А, команда С.

або ж

- (б) Рівноваги, що залишилися, мають розв'язуватися, знов застосовуючи правила, починаючи з правила D4.4(a) після того, як рівновагу було частково розв'язано на користь команди В із застосуванням правила D4.4(b)? Кінцевий порядок: команда В, команда С, команда А?

**Відповідь**

Кожна з трьох команд має різну кількість очок у завершеному раунд-робіні, і, таким чином, рівновага розв'язується повністю за застосування правила D4.4(b). Кінцевий порядок є таким: команда В, команда А, команда С. Останнє речення правила D4.4 постає застосовним тільки тоді, коли рівновага розв'язується тільки частково.



## Розділ L

### Технічні питання

- L1 Реклама на особистому спорядженні
- L2 Коли знак огинають разом дошки і судна
- L3 Національні літери на асиметричних спінакерах

---

Інші питання, які можуть бути доречними: B6, B8, B9, F3, G4, G5, J3, J6, J8, J9, J10, K1, M6, M7, N3, N4, N5, N6



**L 001**

**Q&A (ЗАПИТАННЯ І ВІДПОВІДІ) 2013-031**

***Опубліковано: 27 Серпня 2013***

Ситуація

У Статутному положенні ISAF 20.3, Реклама змагуна, визначає, яка реклама є дозволеною. Статутне положення 20.3.1 стосується реклами на особистому спорядженні, а Статутне положення 20.3.2 стосується реклами на судні.

За Статутним положенням 20.3.2 дозволяється у правилах класів запроваджувати обмеження реклами на судах. Жодних обмежень такого кшталту у Статутному положенні 20.3.1 не міститься.

За правилом, яке стосується монотипів, мають місце обмеження для реклами на корпусах.

Запитання

Чи може це правило класу забороняти рекламу на особистому спорядженні, або за Статутним положенням 20.3.1 несення реклами на особистому спорядженні?

Відповідь

Правилом класу не може обмежуватися реклама на особистому спорядженні.

Слова **Особисте спорядження** та **судно** надруковані у статутних положеннях 20.3.1 і 20.3.2 жирним шрифтом. Відповідно до Статутного положення 20.1.3, це означає, що терміни застосовуються за визначенням їх у Правилах щодо спорядження для вітрильництва.

Термін **Особисте спорядження** визначений у пункті С 5.3 ПСВ.

Термін **Судно** визначений у пункті С 6.1 ПСВ, де термін **Особисте спорядження** зазначається окремо.

За Статутними положеннями 20.3.2 та 20.5.1 правилами класу дозволено обмежувати рекламу на **судні**.

За Статутним положенням 20.3.1 дозволено завжди на **особистому спорядженні** нести рекламу, обрану змагуном за погодженням з відповідальною довіреною особою, за винятком того, що нагрудники, запроваджені повноважним організатором, мають бути вдягнені так, як це уточнюється у Положенні 20.4.



**L 002**

**Q&A (ЗАПИТАННЯ І ВІДПОВІДІ) 2014-004**

***Опубліковано: 12 Березня 2014***

**Ситуація**

На місцевій юнацькій регаті змагалось три класи в одному районі перегонів. Цими класами були Оптиміст, Лейзер 4.7 і Віс Techno 293.

У вітрильницькій інструкції значилося:

"Регата проводиться за правилами, як вони визначені у Правилах вітрильницьких перегонів 2013 – 2016, включно з Додатком В для дощок".

Під час перегонів дві перекриті внутрішні дошки на правому галсі, і зовнішній Лейзер 4.7 на лівому галсі, наблизилися до підвітряного знака, який належало огинати лівим облавком.

**Запитання**

Як застосовується правило 18 між цими трьома "суднами"?

**Відповідь**

У Додатку В містяться правила для змагань з віндсюрфінгу, які застосовуються на перегонах з віндсюрфінгу. У Додатку змінено багато правил перегонів, в тому числі і правило 18. Правило 14 не змінено.

Між перекритими дошками правило 18 застосовується у зміненому Додатком В вигляді. У багатьох зі змін до правила 18 у Додатку В взято до уваги те, що за застосування Додатку В, не існує зони навкруг знаків. Замість того, у Додатку В існує визначення для віндсюрфінгу "налаштована огинати, чи проминати".

Додаток В застосовується тільки між віндсюрферів. У разі зустрічі дошки і судна, правило 18 є застосовним у незміненому вигляді для кожної дошки і для кожного судна.

А ні за Додатком В, а ні за вітрильницькою інструкцією, жоден Лейзер не є зобов'язаним додержувати будь якого правила із Додатку В, але подивимося також і визначення Місце.

За визначенням *Місце* постає яким, що у ситуації, про яку йдеться, зовнішнє судно (Лейзер) має надати *місце* дошкам, аби вони додержали своїх обов'язків за правилами Частини 2 і за правилом 31, жваво маневруючи на рівні доброї морської практики. Правила В2 Додатку В Зміни щодо правил Частини 2, всі є правилами Частини 2.

Візьміть до уваги, що організації перегонів, де можуть зустрічатися дошки і судна, треба уникати за будь якої можливості. У таких перегонах, де (як у випадку, про який йдеться) учасники перегонів змагаються за різними правилами, між ними можуть виникати непорозуміння. Крім того, відмінність технічних характеристик породжує великий ризик зіткнень, пошкоджень і травмувань.



**L 003**

**Q&A (ЗАПИТАННЯ І ВІДПОВІДІ) 2014-010**

*Опубліковано: 21 Травня 2014*

Ситуація

У Додатку G Правил вітрильницьких перегонів ISAF стосовно розташування вітрильних чисел і національних літер зазначається наступне:

**G1.3 Розташовування**

Символи класів, національні літери і вітрильні числа мають розташовуватися за наступним:

- (d) Національні літери і вітрильні числа мають розташовуватися на передній поверхні спінакера, але можуть бути розташовані і з обох боків. Вони мають розташовуватися повністю нижче дуги, центр якої є у фаловому куті, а радіус дорівнює 40% медіани нижньої шкаторини і, якщо можливо, повністю вище дуги, радіус якої дорівнює 60% медіани нижньої шкаторини.

Запитання:

Щодо асиметричного спінакера на якому за правилами вимагається нести національні літери і вітрильні числа; як мають розташовуватися вітрильні числа і літери, аби було додержано вимог правила G.1.3(d), коли вітрило взагалі не має "передньої поверхні", а розташовувати їх на обох сторонах вітрила не є обов'язковим?

Відповідь:

За правилом G1.3(d) вимагається, аби вітрильні числа і національні літери розташовувалися на передній поверхні спінакера. Спінакер має дві поверхні: передню і задню. Жодне з правил не вимагає, аби спінакер було поставлено так, аби передню поверхню було обернуто наперед.





**L 004**

**Q&A (ЗАПИТАННЯ І ВІДПОВІДІ) 2014-016**

***Опубліковано: 19 Листопада 2014***

**Ситуація**

На регаті, що відбувалася за слабкого вітру, на дистанції перегонів у воді плавало багато водоростей. Судно, обладнане двома леєрами безпеки, вивісило бакового за облавок, застосувавши фал, зачеплений за пояс трапеції, аби баковий мав більше можливості прибирати водорості з кілю і зі стерна, користуючись загостреним кийком.

**Запитання 1**

Чи не перетворює користування фалом і поясом трапеції у зазначений спосіб ці предмети у "обладнання, призначене за своєю конструкцією для розташовування їхніх тіл за облавком" і, чи не постає це порушенням правила 49.1?

**Відповідь 1**

Ні. Пояс, коли застосовується як частина трапеції, є пристроєм, призначеним для розташовування тіл матросів поза облавком і його застосування є порушенням правила 49.1, якщо тільки у правилах класу не міститься дозвіл на користування трапецією. Фал і пояс трапеції (коли не застосовується як частина трапеції) все ж таки не є пристроями, конструктивно призначеними для мети, про яку йдеться, і тому їх застосування у такий спосіб, як описано вище, не є порушенням правила 49.1. У правилах класу можуть значитися обмеження щодо застосування фалів.

**Запитання 2**

Якщо відповідь на Запитання 1 є ТАК, чи не означає це, що застосування фалу і пояса трапеції для досягнення зовнішнього кінця (ноку) спінакер гіка, який є поза леєрами безпеки, також є порушенням правила 49.1?

**Відповідь 2**

Запитання не є доречним.

**Запитання 3**

Чи не є те, що відбувається за сценарієм Запитання 2 разом із тим і порушенням правила 49.2?

**Відповідь 3**

Правило 49.2 застосовується до суден, тільки у такому разі, коли за правилами класу, або за вітрильницькою інструкцією, вимагається, аби вони були обладнані леєрами безпеки. У правилі окремо означено дозвіл на розташовування частин тіл змагунів поза леєрами безпеки, але для виконання необхідної роботи у стислий проміжок часу. Від'єднання спінакера, або видалення водоростей, може розглядатися як необхідна робота, і, у такому разі, це не є порушенням правила 49.2.

**Запитання 4**

Якщо відповідь на Запитання 2 є ТАК, то чи не означає це, що людина може бути підвішена на фалі і поясі трапеції, тільки так, аби не знаходитися поза вертикальною лінією від леєрів безпеки?

**Відповідь 4**

Ні. За умови, що людина є підвішеною на щоглі для виконання необхідної роботи у стислий проміжок часу, правило 49.2 не порушується, навіть у разі, якщо верхня частина тіла вийде за межі вертикальної лінії від леєрів безпеки.



## Розділ М

### Термінологія

- M1** Видалено – нині міститься у Випадку ISAF 132. (Коли судно є на бардіжанні проти вітру?)
- M2** Зміна курсу і правило 16
- M3** Належний курс і застосовані вітрила.
- M4** Питання щодо "істотної переваги".
- M5** Вітродошки – якнайскоріше за практичною можливістю.
- M6** Правила перегонів та правило 86
- M7** "Нацурковані", "надраєні", (туго натягнуті) у COH (OSR) 3.14.2 та в RRS 49.2.

---

Інші питання, які можуть бути доречними: B2, B6, B7, B9, D1, E1, E2, E3, J5, J6, J7, J9, J10, K1, L3, N4, N5, N6



**M 001**

**Q&A (ЗАПИТАННЯ І ВІДПОВІДІ) 2004-006**

***Опубліковано: 18 Лютого 2013 (перегляд Q&A 2004-006 M001)***

Це запитання і відповідь на нього видалені. У новому Випадку ISAF 132 міститься розгляд цього питання.



**M 002**

**Q&A (ЗАПИТАННЯ І ВІДПОВІДІ) 2013-011**

***Опубліковано: 18 Лютого 2013 (перегляд Q&A 2010-019 M006)***

**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 MR B7).

Для того, аби правило 16 було застосовним, треба, аби було два судна, із яких судну з правом на дорогу було б потрібно змінювати курс.



**M 003**

**Q&A (ЗАПИТАННЯ І ВІДПОВІДІ) 2013-012**

***Опубліковано: 18 Лютого 2013 (перегляд Q&A 2010-027 M009)***

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 підпало 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 для ВШП (VMG, Відносна швидкість просування 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, порушуючи правило 17, позаяк за визначенням Належний курс воно 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 004**

**Q&A (ЗАПИТАННЯ І ВІДПОВІДІ) 2013-018**

***Опубліковано: 25 Лютого 2013***

Ситуація:

Питання щодо "істотної переваги".

Запитання 1

Якщо за правилом 42.3(i) у вітрильницькій інструкції зазначено, що для звільнення судна після посадки на міліну дозволяється застосування двигуна, яким чином протестовий комітет може визначити, чи набуло судно "істотної переваги"? Наприклад, судно скористалося зі своєї машини для сходження з мілини, не покращивши свого місця серед інших у перегонах. Воно знаходилося б на міліні значно довше, якби не скористалось зі своєї машини. Чи набуло воно істотної переваги скориставшись зі своєї машини, просто тому, що воно отримало б набагато гірші залікові очки за місце на фініші, або і заліковий стан DNF (НФН) якби не застосувало своєї машини? Або після використання машини для сходження з мілини, воно отримало краще місце на фініші порівняно з іншим судном, яке брало участь у цих самих перегонах, також опинилося на міліні, але не мало змоги знятися так швидко, (або й взагалі знятися самостійно), через те, що на ньому немає машини?

Відповідь 1

З огляду на те, що за вітрильницькою інструкцією дозволено користуватися машиною для того, аби знятися з мілини, судно не може вважатися таким, що набуло істотної переваги, у разі машину скористалися тільки для цієї мети. Звільнення з мілини скоріше за застосування машини ніж без цього, не може вважатися "отриманням істотної переваги", тому що такою є мета вітрильницької інструкції про яку йдеться. І, все ж таки, протестовий комітет має провести слухання, аби погодитися з таким висновком.

Запитання 2

Якщо судно виконує двообертове покарання, чи має питання щодо його обов'язку зійти з перегонів через набування істотної переваги у перегонах, вирішуватися беручи для порівняння до уваги тільки іншого учасника інциденту, а чи і всіх решту учасників перегонів, чи для цього існує якийсь інший критерій?

Відповідь 2

Брати до уваги належить і те, і інше, як судно-учасника інциденту, так і увесь загальний інших учасників.

Запитання 3

Чи вимірюється перевага, набута поза те, що виконано дво(одно)обертове покарання, простим порівнянням місць, чи положень суден, перед і після інциденту? Чи може братися до уваги те, що вірогідно могло б трапитись? (Скажімо ненадання знакомісця судну яке мало на нього право, а відтак виконання двообертового покарання за порушення, коли порушення цілком вірогідно призвело до того, що інше судно втратило всі ті місця, які воно могло б набути у разі, якби знакомісце йому було б надане.)



**M 005**

**Q&A (ЗАПИТАННЯ І ВІДПОВІДІ) 2013-026**

*Опубліковано: 03 Червня 2013*

Ситуація

Додатком В, Правила змагань з віндсюрфінгу, правило 61.1(a) змінено правилом В5, де зазначається: "...Вона має також якнайскоріше за практичною можливістю після свого, або фінішування, або сходження з перегонів, сповістити перегоновий комітет про свій намір протестувати."

Запитання 1

Наскільки швидко є "якнайскоріше за практичною можливістю"?

Відповідь 1

Це залежить від деяких чинників. Вона може мати спроможність сповістити перегоновий комітет одразу після фінішування, у такому разі вона має так і робити. Проте, вона може постати неспроможною зробити це одразу і забаритися, через те, що їй буде потрібно триматися осторонь, чи уникати зіткнення з іншою дошкою, через перекидання, чи через велику відстань між нею і фінішним суддівським судном на момент фінішування. Крім того, вона може не хотіти турбувати фінішну групу під час щільного фінішування.

Дошка дотримується правил, якщо вона віддає перевагу своєму обов'язку сповістити перегоновий комітет про свій протест, не роблячи перед тим інших дій, таких, як підійти до свого тренерського катера для отримання питної води, чи поради щодо протестування. Якщо дошка сходить з перегонів, то може сповістити будь яке суддівське судно, чи катер, що є поблизу, але є прийнятним і те, аби якнайшвидше дістатися берега і прослідувати прямо у бюро регати. У разі травмування, або за непередбаченого випадку, затримка має сприйматися, як виправдана обставинами.

Запитання 2

Який проміжок часу від моменту перетинання дошкою фінішної лінії до моменту, коли вона сповістила перегоновий комітет про свій намір протестувати, має вважатися прийнятним?

Відповідь 2

Правила перегонів написані для широкого спектру класів, різновидів змагань, дистанцій і погодних умов для вітрилення. Отже важко визначити прийнятний часовий інтервал, який був би відповідним для всіх і всього. Справою протестового комітету є сприйняття слушності підстав для визнання протесту дійсним. У Відповіді 1 наведено провідні настанови.



**M 006**

**Q&A (ЗАПИТАННЯ І ВІДПОВІДІ) 2014-009**

***Опубліковано: 21 Травня 2014***

Ситуація

У Запитаннях і відповідях ISAF, а саме у Відповіді 4 Q&A 2013-036 N005 зазначається, що "Правила класу не є правилами перегонів".

Запитання 1

Чи є термін "правила перегонів" (як його застосовано у правилі 86) обмежений тим, що означає тільки правила із чинного видання Правил вітрильницьких перегонів?

Відповідь 1

Так, на загал так.

Правила перегонів як вираз застосований і конкретизований у правилі 86 означає всі правила із Правил вітрильницьких перегонів, включно з Визначеннями, Перегоновими сигналами, Вступом, преамбулами і правилами додатків, що стосуються справи, але без заголовків, дивіться визначення Правило (а), він включає також Статутне положення ISAF 19, Право на допуск, Статутне положення ISAF 20, Кодекс про рекламування, Статутне положення ISAF 21, Антидопінговий кодекс та Статутне положення 22, Кодекс класифікації яхтсменів, дивіться визначення Правило (b).

Запитання 2

Якщо відповідь на Запитання 1 є "ТАК", то чи можна Положенням про перегони змінювати норми, встановлені, скажімо, Спеціальними обов'язковими настановами ISAF щодо крейсерських перегонів, або іншими документами які є керівними для спортивного заходу (беручи до уваги те, чи не заборонені його зміни самим документом)?

Відповідь 2

Так, положенням про перегони можуть змінюватися нормативні вимоги чи й вимоги інших документів, що є керівними для спортивного заходу. Одначе, у разі документ (такий, скажімо, як Спеціальні обов'язкові настанови ISAF щодо крейсерських перегонів) є застосовним за правилами класу, то постає застосовним правило 87.





**M 007**

**Q&A (ЗАПИТАННЯ І ВІДПОВІДІ) 2014-013**

**Опубліковано: 4 Червня 2014**

Ситуація

Ситуація

До пункту 3.14.2 – Релінги, леєрні стійки, леєри безпеки, Спеціальних обов'язкових настанов щодо крейсерських перегонів, які постали чинними з 1 січня 2014, внесено наступні поправки:

Попереднє формулювання було таким:

Леєри безпеки, які є обов'язковими за Спеціальними настановами, мають бути «нацурковані», (надраєні, туго натягнуті).

*а) Для розуміння принципу: якщо натиснути на леєр посередині між точками його кріплення з силою 50 N (5,1 кг, 11,2 силових фунтів) то його відхилення (провис) має бути не більшим за 50 мм.*

[Увага: надруковане курсивом у СОН (OSR) є рекомендованим (не є зобов'язуючим)]

Формулювання, чинне з 1 січня 2014 є таким:

"Провис леєра має не перевищувати наступних величин:

- а) Якщо відхиляюча сила у 40N прикладається посередині між леєрними опорами верхнього, або одиночного леєра, то леєр має не відхилитися більш, ніж на 50 мм. Цей замір має братися на найдовшому прогоні між стійками, які є позаду від щогли.
- б) Якщо відхиляюча сила у 40N прикладається посередині між леєрними опорами осьового леєра, то на всіх прогонах, які є позаду від щогли, провис має не перевищувати 120мм від прямої між стійками."

Запитання 1

З огляду на те, що слово «нацурковані, (надраєні)» вилучено із СОН (OSR) 3.14.2, як має трактуватися слово "надраєні" у ПВП 49.2?

Відповідь 1

Дивіться відповідь на Запитання 2

Запитання 2

Чи є можливим, щоби леєр, який відповідає вимогам СОН (OSR) 3.14.2(b) вважався таким, що не є "надраєним" за ПВП 49.2, чи СОН (OSR) 3.14.2 є домінуючим стосовно ПВП 49.2?

Відповідь 2

За провису у 120 мм снасть не є надраєною у загальному розумінні слова "надраєна" (нацуркована), отже СОН (OSR) 3.14.2 має розходження з ПВП 49.2, але не є таким, що змінює, або відхиляє вимоги цього правила. Таким чином залишається можливість того, що судно відповідатиме критеріям випробувань на провисання за Спеціальними обов'язковими настановами, але, все ж таки може бути опротестованим за порушення ПВП 49.2 через те, що його леєри не є надраєними (туго натягнутими).

Організаторам змагань, які хотіли б, аби Спеціальні обов'язкові настанови СОН (OSR) мали перевагу над вимогами ПВП 49.2, потрібно своєю вітрильницькою інструкцією змінити це правило, як дозволяється за ПВП 86.1(b). Припустимою зміною може бути така:

*Перше речення ПВП 49.2 є вилученим і заміненим на:*

*"Лесри безпеки мають відповідати вимогам щодо провисів Обов'язкової настанови СОН (OSR) 3.14.2 і змагуни мають не розташовувати жодних частин своїх тулубів назовні від них за винятком виконань необхідних завдань у стислі проміжки часу."*

Окремі класи також можуть зробити відповідні зміни у правилах своїх класів, як це дозволено за ПВП 86.1(c).



## **Розділ N**

### **Приписи та інші правила**

- |           |  |
|-----------|--|
| <b>N1</b> | Що вважається сміттям?   |
| <b>N2</b> | Інші питання щодо сміття   |
| <b>N3</b> | Гостре питання щодо застосування гумових стрічок за постановки спінакерів. |
| <b>N4</b> | Зміни правил для вдосконалення та випробування...                          |
| <b>N5</b> | Щодо змін правил класу   |
| <b>N6</b> | Співвідношення між ПВП та МПЗЗМ  |
- 

**Інші питання, які можуть бути доречними: J8, J9, L1, L3, M6, M7**



**N 001**

**Q&A (ЗАПИТАННЯ І ВІДПОВІДІ) 2010-007**

***Опубліковано: 18 Лютого 2013***

**Запитання:**

Чи вважаються людські екскременти сміттям у світлі ПВП 55?

**Відповідь:**

Ні, людські екскременти є стічними водами, але не є сміттям. Позате, змагунам треба мати на увазі, що можуть існувати і застосовуватися інші законодавчі акти.



**N 002**

**Q&A (ЗАПИТАННЯ І ВІДПОВІДІ) 2013-028**

*Опубліковано: 17 Червня 2013*

Ситуація:

Аби запобігати наповненню спінакера під час його постановки, загальною практикою є підготовлювати спінакер, перев'язаним через певні проміжки гумовими стрічками. Коли його піднято і шкот та брас підбираються, ці гумки розриваються, і спінакер наповнюється вітром, а гумові стрічки кінець кінцем опиняються у воді за облавком.

Запитання 1:

Чи є такі дії порушенням нового правила 55?

Відповідь 1:

Так

Запитання 2:

Якщо відповідь на запитання 1 є ТАК, то чи буде вона відмінною у разі застосування матеріалів, які є такими, що біологічно розкладаються?

Відповідь 2:

Ні



## N 003

### Q&A (ЗАПИТАННЯ І ВІДПОВІДІ) 2013-029

*Опубліковано: 05 Серпня 2013 (перегляд Січень 15, 2014)*

#### Ситуація:

Ситуація Q&A 2013-028 N002 погоджується із тим, що загальна практика щодо приготування спінакерів із застосуванням гумових, чи вовняних, стрічок з проміжками, аби запобігти наповненню вітрила під час його піднімання, є порушенням правила 55, тоді, коли спінакери поставлені і шкотовані, а стрічки рвуться і опиняються у воді, навіть у разі ці стрічки зроблені із матеріалу, що біологічно розкладається.

#### Запитання:

Що може бути зроблено, аби запобігти опротестуванню суден за правилом 55 кожного разу, як вони ставлять спінакер?

Відповідь: користування треба сповістити про дозвіл на

Судна можуть вживати різні системи піднімання спінакерів, інші, ніж із застосуванням гумових, чи вовняних стрічок (тобто наслідників, чи шарпеток). І, все ж таки, якщо ПО спортивного заходу вирішить, що є доцільним дозволити використання еластикових, гумових, чи вовняних стрічок з огляду на безпеку, або належну морську практику, і **за умов, що це не буде порушенням національних або місцевих законів, чи правил**, він може змінити правило 55 у спосіб, скажімо, включення до положення про перегони і до вітрильницької інструкції виразу типу:

У Положенні про перегони:

*ПВП 55 є зміненим за вітрильницькою інструкцією шляхом доповнення до правила наступного виразу: "Проте, викидання еластикових, гумових, чи вовняних стрічок за постановок вітрил не вважатимуться порушенням правила 55".*

У Вітрильницькій інструкції:

*ПВП 55 є зміненим шляхом доповнення до правила наступного виразу: "Проте, викидання еластикових, гумових, чи вовняних стрічок за постановок вітрил не вважатимуться порушенням правила 55".*



**N 004**

**Q&A (ЗАПИТАННЯ І ВІДПОВІДІ) 2013-032**  
**Опубліковано: 12 Вересня 2013**

Ситуація для запитань з 1 по 5:

Національна повноважна організація має припис до правила 86.3:

"Обмеження, що містяться у правилі 86.1 не застосовуються, якщо правила змінено задля вдосконалення, чи для випробування запропонованих правил. Жодні дозволи Національної повноважної організації у такому разі не є потрібними."

Запитання 1

Що означають слова "запропоновані правила" у світлі правила 86.3?

Відповідь 1

"Запропоноване" це таке правило, яке, або є новим, або таким, що змінює, доповнює, чи додає, або вилучає одне, чи й більше, чинних правил, задля випробування щодо подання зміни на розгляд ISAF для включення до наступного видання Правил вітрильницьких перегонів.

Запитання 2

Чи є якісь необхідні умови, аби "запропоновані правила" (про які йдеться у правилі 86.3) були схвалені ISAF, або зареєстровані ISAF у будь який спосіб?

Відповідь 2

Ні.

Запитання 3

Чи можна вітрильницькою інструкцією змінити будь яке правило (наприклад "Підвітряне судно має триматися осторонь від навітряного судна, це є зміною правила 11", або "Апеляції не дозволяються, це є зміною правила 70.") і послатися на правило 86.3?

Відповідь 3

Теоретично так, адже немає жодних застережень щодо того, які саме правила можуть бути змінені. Проте, наведені приклади, не є такими, що відповідають духу цього правила, отже, такі пропозиції є проявом браку доброго розуміння. Пропозиція щодо зміни правила 11 не сприймається, як серйозна щодо зміни правил, а скасування права на апелювання не потребує ніякого випробування.

Жоден із прикладів не є "правилом, запропонованим задля зміни, чи задля вдосконалення, або випробування правил" (дивіться Відповідь 1) отже, вони не підпадають під виняток, зазначений у правилі 86.3. Випробування нового формату проведення перегонів є прикладом зміни правил, яка має бути дозволеною за правилом 86.3, за умови, що національна повноважна організація має необхідний припис.

Примітка: Зміни основних правил Частини 2 завжди збивають учасників з пантелику і збільшують ризик зіткнень на воді. Таким чином їх запровадження є безвідповідальним, а виняток у правилі 86.3 має застосовуватися тільки тоді, коли існує явна потреба щодо випробування того, яким чином вдосконалити правила, або випробувати запропоновані зміни.

#### Запитання 4

Чи буде відповідь на запитання 3 інакшою, якщо вітрильницьку інструкцію буде погоджено з національною повноважною організацією?

#### Відповідь 4

Ні. Погодження з національною повноважною організацією за таких обставин є недоречним, адже саме ця національна повноважна організація приписала, що погодження з нею не є потрібним.

#### Запитання 5

Чи може національна повноважна організація протягом кількох років поспіль рекомендувати повноважним організаторам, які є під її юрисдикцією, включати до вітрильницьких інструкцій випробування тих самих "запропонованих правил", не подаючи цих "запропонованих правил" на розгляд до ISAF?

#### Відповідь 5

Ні. Незважаючи на те, що часових обмежень для подавання на розгляд до ISAF "запропонованих правил" не встановлено, такі зміни, які не подаються на розгляд до ISAF, не є такими, про які йдеться у правилі 86.3.

#### Запитання 6

##### Ситуація

Національна повноважна організація вимагає, аби правило, яке не підпадає під зміни за правилом 86.1(а) було змінено вітрильницькою інструкцією. Ця ж сама національна повноважна організація не має припису до правила 86.3, за яким дозволялося б змінювати правила для їх вдосконалення, чи випробування.

Якими мають бути дії Міжнародного судді ISAF, запрошеного для суддівства у протестовому комітеті, чи у Міжнародному журі змагань, повноважний організатор яких слідує таким вимогам національної повноважної організації?

#### Відповідь 6

Суддя ISAF має поінформувати повноважного організатора і перегоновий комітет про таку суперечність. Інших членів комітету також треба сповістити про наявність проблеми. Відтак, протестовий комітет може також оприлюднити свій коментар, аби сповістити учасників про наявну суперечність ще перед тим, як змагання розпочнуться.

Якщо матиме місце будь який протест, чи звернення про відшкодування, які стосуватимуться неправомірно змінених правил, протестовий комітет має виносити свої рішення, спираючись на правила за їх значенням у Правилах вітрильницьких перегонів.





**N 005**

**Q&A (ЗАПИТАННЯ І ВІДПОВІДІ) 2013-036**

***Опубліковано: 25 Листопада 2013***

**Запитання 1**

За правилом 87 дозволяється вітрильницькою інструкцією змінювати правила класу, якщо на таку зміну є дозвіл, або ж у правилах класу, або ж у разі письмовий дозвіл асоціації класу на таку зміну, вивішено на дошці офіційних повідомлень. Чи стосується це також і класів ISAF?

**Відповідь 1**

Так

**Запитання 2**

Якщо відповідь на запитання 1 є "Так", то чи не суперечить це Статутному положенню ISAF 10.5 (f)?

**Відповідь 2**

Ні. Якщо у правилах класу ISAF міститься дозвіл на зміну правил класу вітрильницькою інструкцією, то такий дозвіл сам по собі уже є дозволом ISAF, про який йдеться у статутному положенні 10.5(f). Якщо ж який не будь клас ISAF має намір дозволити зміну правила класу на окремих змаганнях, то він має перед тим отримати згоду ISAF на таку зміну.

**Запитання 3**

Чи може який не будь клас ISAF за правилом 87 змінювати будь яке правило свого класу вітрильницькою інструкцією?

**Відповідь 3**

Ні, якщо тільки сам клас не входить до складу повноважного організатора змагань і тоді це відповідає необхідним умовам за правилом 87 та за статутним положенням 10, якщо воно застосовується. Дивіться також Відповіді 1 і 2.

**Запитання 4**

Чи може національна повноважна організація змінити правило класу не радячись із асоціацією відповідного класу?

**Відповідь 4**

Ні. Правило 86.1(a) стосується тільки змін правил вітрильницьких перегонів шляхом приписів національної повноважної організації про такі зміни. Правила класу не є правилами перегонів, отже, національна повноважна організація не може своїм приписом змінювати правила класу.

Однаке, якщо національна повноважна організація є повноважною організацією класу, то вона є вповноваженою також і давати дозвіл на зміну правил класу.

#### Запитання 5

Чи залежить відповідь на Запитання 4 від того, про який клас йдеться, місцевий, національний, чи клас ISAF?

#### Відповідь 5

Так. Для всіх класів зміна будь якого із правил класу залежить від того, що зазначено у самих правилах класу про зміни цих правил класу.

Щодо правил класів ISAF, то тільки сама ISAF може дозволити зміни правил класу за правилом 87. Для національних класів, якщо національна повноважна організація є також і повноважною організацією класу, то вона має повноваження на надавання дозволів щодо змін правил класу. Дивіться також Відповідь 4.

#### Запитання 6

Чи може місцева асоціація класу не брати до уваги правило класу ISAF, не звертаючись по дозвіл до асоціації класу?

#### Відповідь 6

Ні. Місцева, чи національна асоціація будь якого класу ISAF не є якоюсь незалежною асоціацією класу і має залишатися під проводом асоціації класу ISAF, додержувати правил класу, та статутних положень ISAF.



**N 006**

**Q&A (ЗАПИТАННЯ І ВІДПОВІДІ) 2014-008**

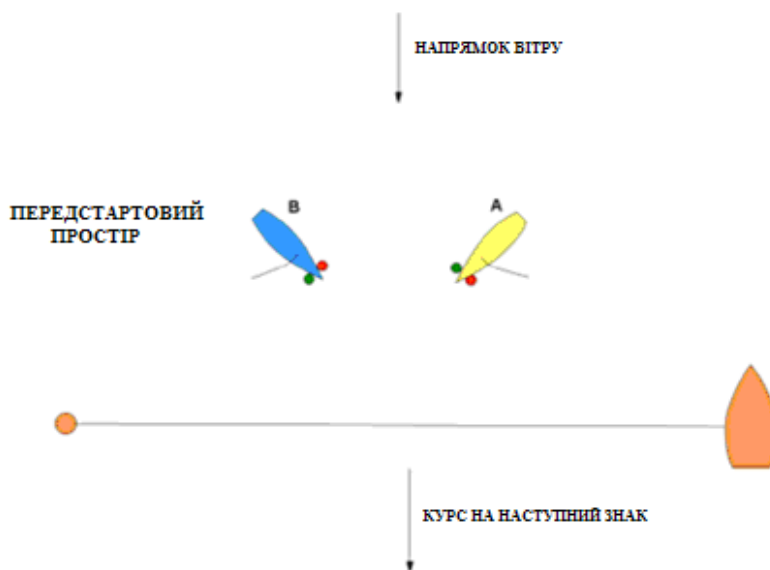
**Опубліковано: 17 Квітня 2014**

Ситуація

Змагання являли собою крейсерські перегони на 90 миль, старт яким давався о 22.30, після заходу сонця. Небо було чистим, і видимість нічим не обмежувалася. У вітрильницькій інструкції зазначалося, що після 18.30 правила щодо права на дорогу МПЗЗМ заступають собою правила Частини 2 Правил вітрильницьких перегонів.

За 2 хвилини перед стартом судно А на правому галсі і судно В на лівому галсі були на курсах, що сходяться. Жодне із суден не змінювало курс і відбулося зіткнення без серйозних пошкоджень. Судно В подало протест на судно А за порушення правила МПЗЗМ.

На слуханні судно А стверджувало, що не змінювало курс тому, що воно було на правому галсі, отже було судном із правом на дорогу (ПВП). Судно В стверджувало, що не змінювало курс тому, що з нього можна було б бачити зелений облавковий вогонь судна А, і, таким чином, воно було судном із правом на дорогу (МПЗЗМ).



**ПРИМІТКА** щодо схеми: показані на схемі вогні насправді не були такими, що відповідають вимогам щодо вогнів, тому що навігаційних вогнів не було, як на вітрильних суднах, так і на закотвованому судні перегонного комітету, і сектори (дуги), на яких були б видні вогні, не можуть бути визначеними.

Запитання 1

У преамбулі до Частини 2 Правил вітрильницьких перегонів, "Коли судна зустрічаються", сказано: "Якщо так зазначено у вітрильницькій інструкції, то правила щодо права на дорогу МПЗЗМ, або ж... застосовуються замість Правил Частини 2".

У МПЗЗМ правила плавання суден і кермування ними містяться у РОЗДІЛІ II ПЛАВАННЯ СУДЕН, КОЛИ ВОНИ Є У ПОЛІ ЗОРУ ОДНЕ ОДНОГО. За цим розділом судна, незалежно від умов видимості, не є зобов'язаними нести навігаційні вогні; У Частині С "Вогні і фігури" такі обов'язки встановлено.

Чи існують обов'язки для кожного з двох суден, аби нести навігаційні вогні?

#### Відповідь 1

Так.

У вітрильницькій інструкції було зазначено, що правила Частини 2 замінюються на "правила щодо права на дорогу" МПЗЗМ. У такий спосіб вітрильницька інструкція залучає тільки правила МПЗЗМ з четвертого по дев'ятнадцяте (правила плавання суден і кермування ними), але не правило МПЗЗМ 20 (Застосування) і правило 25 (Вітрильні судна під вітрилами і судна на веслах). Дивіться також і Випадок ISAF 109.

ПВП 48.1 включає додержання вимог щодо туманних сигналів і вогнів за МПЗЗМ "коли цього вимагає безпека". Зазвичай безпека вимагає додержання цих вимог після настання темряви, але не обов'язково постійно від заходу до сходу сонця.

Можуть бути випадки, за яких існують законні вимоги, аби нести навігаційні вогні, але невиконання цих вимог не є порушенням правил перегонів. Проте, як зазначається у Відповіді 6, безпека зазвичай вимагає, аби вогні світилися, тоді, коли інші судна є у полі зору, зокрема біля стартової лінії, де вони скоріш за все часто здійснюватимуть зміни курсу.

#### Запитання 2

У правилах 11 і 12 Розділу II МПЗЗМ немає посилання на навігаційні вогні. Задля прийняття рішень щодо того, хто має право на дорогу, Правила вітрильницьких перегонів посилаються на правий, чи лівий галс, а МПЗЗМ посилаються на те, з якого боку судно має вітер.

Судно А має вітер у правий облавок і є на правому галсі, отже є судном із правом на дорогу, а В не є таким, оскільки має вітер у свій лівий облавок, і це незалежно від того, чи бачать з цього судна зелений облачковий вогонь іншого, а чи ні (правило МПЗЗМ 12(a)(i))?

#### Відповідь 2

Так.

#### Запитання 3

Чи є застосовним правило МПЗЗМ 12(a)(ii) у ситуації, про яку йдеться, незалежно від того, чи видно з судна В зелений вогонь?

#### Відповідь 3

Ні, правило МПЗЗМ 12(a)(ii) не є застосовним, позаяк судна не отримують вітер з однакового боку.

#### Запитання 4

У Розділі II МПЗЗМ посилання на вогні є тільки у правилі 13, Обгін. Якою могла б бути ситуація, якби судно В обганяло би судно А?

#### Відповідь 4

Правило 13 МПЗЗМ IRPCAS є застосовним так само і для вітрильних суден, судно, що обганяє, має триматися осторонь від шляху слідування судна, що його обганяють.

#### Запитання 5

Чи гакабортний вогонь у правилі 13(b) МПЗЗМ згадується тільки для того, аби уточнити правило, а чи і за тим, аби накласти певні обов'язки на судно, щодо наявності вогнів, або тримання осторонь?

#### Відповідь 5

Це посилання має місце для того, аби визначити поняття, яке судно є "судном, що його обганяють", Воно не прокладає жодних зобов'язань щодо того, аби нести вогні на додаток до обов'язків, які містяться у Частині С МПЗЗМ, чи ж обов'язків, триматися осторонь від шляху слідування, що містяться у правилі 13(a) МПЗЗМ.

#### Запитання 6

Вимоги Розділу III МПЗЗМ стосуються умов з "обмеженою видимістю", а у ПВП 48.1 зазначено: "Коли того вимагає безпека плавання, судно мусить подавати туманні звукові сигнали і нести вогні за вимогами МПЗЗМ, або відповідних чинних правил плавання".

- (a) Чи має вважатися темнота після заходу сонця "умовами з обмеженою видимістю", про які йдеться у Розділі III МПЗЗМ, та
- (b) чи є темрява після заходу сонця фактом, який приводить у дію вимоги безпеки про які йдеться у ПВП 48.1, або
- (c) чи стосуються обов'язки, що накладаються за правилом 19 МПЗЗМ, і таких погодних умов, за яких видимість стає обмеженою так само, як і за наявності туману?

#### Відповідь 6

- (a) Ні. У правилі 19(a) МПЗЗМ сказано, що правило 19 (Кермування суднами за умов обмеженої видимості) є застосовним для суден, які не є у полі зору одне одного, за плавання у районі з обмеженою видимістю, або поблизу від нього. Дивіться визначення у правилі 3(k) та (l) МПЗЗМ.
- (b) Так, якщо інші судна можуть бути у полі зору. Сам по собі захід сонця не є фактом, який приводить у дію вимоги безпеки, але темрява безумовно завжди є таким фактором. Крім того, недодержання вимог МПЗЗМ може бути також і порушенням правила 69.1. Дивіться Випадок ISAF 67.
- (c) Так.



**Видалені 2013 року запитання і відповіді**

Запитання і відповідь 2013.021 F001 Видалено. Нині розглядається у новому Випадку ISAF 116.

Всі запитання і відповіді, що їх було опубліковано раніше, є видаленими і їх прибрано з вебсайту ISAF. Цей буклет починає нові запитання і відповіді з 2013 року і надалі.

**Видалені Запитання і відповіді на 15 Січня, 2014**

Запитання і відповідь 2013.005 B002 видалено. Нині розглядається у новому Випадку ISAF 123.

Запитання і відповідь 2013.013 B003 видалено. Нині розглядається у новому Випадку ISAF 124.

Запитання і відповідь 2013.015 B004 видалено. Нині розглядається у новому Випадку ISAF 125.

Запитання і відповідь 2013.014 D001 видалено. Нині розглядається у новому Випадку ISAF 126.

Запитання і відповідь 2013.006 E001 видалено. Нині розглядається у новому Випадку ISAF 127.

Запитання і відповідь 2013.007 E002 видалено. Нині розглядається у новому Випадку ISAF 128.

Запитання і відповідь 2013.008 E003 видалено. Нині розглядається у новому Випадку ISAF 129.

Запитання і відповідь 2013.009 J003 видалено. Нині розглядається у нових Випадках ISAF 130 і 131.

Запитання і відповідь 2013.010 M001 видалено. Нині розглядається у новому Випадку ISAF 132.

## Зміст по номерах – Включно з новими найменуваннями

<i>Номер</i>	<i>Зміст</i>	<i>Найменування</i>
Q&A 13-001	Два судна після проминання положення вітер в чоло у зоні вкеровуються на знак уже після того, як інше вкерувалося на знак.	B 001
Q&A 13-002	Чи є рішення арбітражу кінцевим?	J 001
Q&A 13-003	Чи може суддя-арбітр засідати у відділку на слуханні випадку, який пройшов крізь арбітраж?	J 002
Q&A 13-004	Що вважається сміттям?	N 001
Q&A 13-005	Видалено. Нині розглядається у новому Випадку ISAF 123.	B 002
Q&A 13-006	Видалено. Нині розглядається у новому Випадку ISAF 127	E 001
Q&A 13-007	Видалено. Нині розглядається у новому Випадку ISAF 128	E 002
Q&A 13-008	Видалено. Нині розглядається у новому Випадку ISAF 129	E 003
Q&A 13-009	Видалено. Нині розглядається у нових Випадках ISAF 130 і 131	J 003
Q&A 13-010	Видалено. Нині розглядається у новому Випадку ISAF 132	M 001
Q&A 13-011	Зміна курсу і правило 16	M 002
Q&A 13-012	Належний курс і застосовані вітрила	M 003
Q&A 13-013	Видалено. Нині розглядається у новому Випадку ISAF 124	B 003
Q&A 13-014	Видалено. Нині розглядається у новому Випадку ISAF 126	D 001
Q&A 13-015	Видалено. Нині розглядається у новому Випадку ISAF 125	B 004
Q&A 13-016	Відлік часу щодо сигналів індивідуального відклику.	G 001
Q&A 13-017	Закінчення права на знакомісце.	B 005
Q&A 13-018	Питання щодо "істотної переваги".	M 004
Q&A 13-019	Скорочення, припинення і відшкодування.	G 002
Q&A 13-020	Зіткнення і пошкодження.	J 004
Q&A 13-021	Видалено. Нині розглядається у новому Випадку ISAF 116	F 001
Q&A 13-022	Стосується суден, керованих по радіо	J 005
Q&A 13-023	Відсутність знаків, місце, визначене за GPS (Джі-пі-ес), і відшкодування	J 006
Q&A 13-024	Коли необхідної інформації немає у ПпП та/або у ВІ	G 003
Q&A 13-025	Матчрейс і правила класу	K 001

Q&A 13-026 Вітродошки – якнайскоріше за практичною можливістю	M 005
Q&A 13-027 Сповідання про намір протестувати	J 007
Q&A 13-028 Інші питання щодо сміття	N 002
Q&A 13-029 Гостре питання щодо застосування гумових стрічок за постановки спінакерів	N 003
Q&A 13-030 Порушення правила 42 для уникання дотику	J 008
Q&A 13-031 Реклама на особистому спорядженні	L 001
Q&A 13-032 Зміни правил для вдосконалення та випробування...	N 004
Q&A 13-033 Якщо у всіх перегонах ДНВ (DNE)	J 009
Q&A 13-034 Надавання місця і тримання осторонь	B 006
Q&A 13-035 Ідентифікація інциденту – дійсність (чинність) протесту	J 010
Q&A 13-036 Щодо змін правил класу	N 005
Q&A 14-001 Про знакомісце і про виправдовування	B 007
Q&A 14-002 Коли знакомісце включає і місце для повороту фордевінд?	B 008
Q&A 14-003 Попередні результати стосовно кінцевих результатів.	F 002
Q&A 14-004 Коли знак огинають разом дошки і судна.	L 002
Q&A 14-005 Виправлення помилок щодо залікового стану ЧПД (BFD).	F 003
Q&A 14-006 Порушення у матчевих перегонах.	K 002
Q&A 14-007 Коли має місце неправильність щодо входження.	K 003
Q&A 14-008 Співвідношення між ПВП та МПЗЗМ.	N 006
Q&A 14-009 Правила перегонів та правило 86.	M 006
Q&A 14-010 Національні літери на асиметричних спінакерах.	L 003
Q&A 14-011 Неотримання місця біля фінішного знака.	B 009
Q&A 14-012 Розв'язування рівноваги у командних перегонах.	K 004
Q&A 14-013 "Нацурковані", "надрасні", (туго натягнуті) у СОН (OSR) 3.14.2 та в RRS 49.2.	M 007