

ВІТРИЛЬНА ФЕДЕРАЦІЯ УКРАЇНИ

НАСТАНОВИ ЩОДО ПРОВЕДЕННЯ В УКРАЇНІ ПЕРЕГОНІВ ВІДПОВІДНО ДО ПОЛІТИКИ ПРИЙНЯТОЇ ISAF (ПЕРЕГОНИ ФЛОТУ)

(ТЕКСТ ОСНОВАНО НА ДОКУМЕНТІ ISAF ВІД ЛЮТОГО 2014)

НАСТАНОВИ ЩОДО ПРОВЕДЕННЯ В УКРАЇНІ ПЕРЕГОНІВ, ВІДПОВІДНО ДО ПОЛІТИКИ, ПРИЙНЯТОЇ ISAF ДЛЯ ПЕРЕГОНІВ ФЛОТУ

Наступні настанови є обов'язковими для застосування на всіх рейтингових і включених до Календаря ВФУ Всеукраїнських змаганнях, на які призначається Суддя-інспектор ВФУ.

У разі застосування цих настанов, рекомендовано вивішувати їх на Дошці офіційних повідомлень змагань.

Ці настанови ВФУ є адаптованими для внутрішніх змагань України настановами ISAF,

які складено на підставі:

- Посібника ISAF щодо організації і проведення перегонів 2014;
- Рішення Конференції ISAF з безпосереднього проведення перегонів (Саутгемптон Березень 2006);
- Книги запитань та відповідей ISAF (ISAF Q&A Service);
- Поточних настанов і політики (що застосовувалися дотепер);
- Рекомендацій класів; та
- Попередніх рішень Виконкому ISAF

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

1. Визначення

- 1.1 **Головний керівник перегонів** – (Голова перегонного комітету) – Національний суддя-керівник перегонів, призначений, чи схвалений ВФУ аби відповідати за проведення перегонів на всіх районах дистанцій.
- 1.2 **Суддя-інспектор ВФУ – представник ВФУ на перегонах (Перегоновий офіцер ВФУ)** Національний суддя, якого призначено ВФУ на певні змагання, з покладанням на нього обов'язків і повноважень керувати перегонами на всіх районах дистанцій.
- 1.3 **Суддя-представник ВФУ у певному районі дистанцій (Перегоновий районний офіцер ВФУ)** Національний суддя, якого призначено ВФУ на певні змагання, з покладанням на нього обов'язків і повноважень керувати перегонами у певному районі дистанцій.
- 1.4 **Старший суддя-керівник перегонів на дистанції** – (Голова суддівської бригади певного району дистанцій) Суддя-керівник перегонів, призначений Повноважним організатором аби відповідати за проведення перегонів на певній дистанції.
- 1.5 **Суддівська бригада для проведення перегонів** – Старший суддя-керівник перегонів на дистанції, Судді-інспектори ВФУ, Судді-керівники перегонів на дистанції і всі працюючі на добровільних засадах, які беруть участь у проведенні перегонів безпосередньо на воді.
- 1.6 У Доповненні 1 окреслено обов'язки і повноваження Головного керівника перегонів – (Голови перегонного комітету), Судді-інспектора ВФУ і суддів-керівників перегонів на дистанціях.
- 1.7 Вираз "має" означає, що від особи (бригади) очікуються певні дії, чи поведінка.

2. Часові проміжки/відлік часу/зміни у розкладі

- 2.1 Час рекомендується брати за GPS.
- 2.2 Старти мають не відкладатися через те, що деякі учасники не встигають бути вчасно у районі старту, але які були б встигли, якби сумлінно ставились до свого обов'язку бути там вчасно.
- 2.3 Аби перед перегонами, які планується розпочати невдовзі, надати можливість привести судна до стану готовності, має бути на штоках, якими означається стартова лінія, принаймні за п'ять хвилин перед попереджувальним сигналом піднесено оранжевий/ові прапор/и (у супроводі одного звукового сигналу).
- 2.4 Оранжевий/ові прапор/и на штоку/ах, якими означається стартова лінія, мають прибиратися (без звукового сигналу), через чотири хвилини після сигналу стартування, якщо тільки суддівська бригада не вирішить, що попереджувальний сигнал для наступної стартової групи вона подасть у межах 10 хвилин після попереднього сигналу стартування).
- 2.5 Суддівські бригади мають використовувати дні уповні, якщо це буде необхідно для виконання програми. Перенос (відстрочення) перегонів на наступний день має узгоджуватися стосовно різних дистанцій.
- 2.6 Жодні перегони не можуть проводитися раніше, ніж заплановано за розкладом.

3. Рішення щодо проведення перегонів

- 3.1 Перегони, якщо вітрові умови і видимість відповідають встановленим цією настановою нормам, мають починатися в той час, що його заплановано за розкладом. Очікування "кращих" умов може призводити до несправедливості і такого очікування треба уникати.
- 3.2 Суддівська бригада на дистанції має не очікувати, поки вітер "встановиться", чи "стабілізується". Яхтсмени можуть змагатися і за умов "заходистого" вітру.
- 3.3 Старт можна відкласти, якщо очікується зміна напрямку генерального вітру, що відповідає відомим характеристикам вітрових змін, або ж у разі про зміну стало відомо з інших джерел, яким можна довіряти (скажімо, морський бриз встановиться тоді, як досягне певного напрямку). В іншому разі суддівська бригада має давати старт перегонам. Захід вітру може і не відбутися, а у разі відбудеться, дистанцію можна буде підправити, або й захід прийде тоді, коли перегони вже завершаться.

- 3.4 Вітер має вимірюватись на судні, яке є у вільному дрейфі.
- 3.5 Середня швидкість вітру має визначатися за період у п'ять хвилин.
- 3.6 Перегони мають не розпочинатися за вітру, який встановився по всій акваторії дистанції, слабшого, ніж 4 вузли. У разі наявності у районі дистанції сильної течії цей граничний показник швидкості вітру може бути підвищено.
- 3.7 Перегони мають не розпочинатися за середньої швидкості вітру, більшої за 25 вузлів. За важкого стану моря, та/чи за умов шквалистого, рвучкого, вітру, для класів 49er і 49erFX, та Зірковий, ця верхня межа має бути знижена на яких 2-5 вузлів. Ці числові обмеження можуть мінятися залежно від стану моря, наявності течій і раптових змін швидкості вітру. Якщо перегони розпочато, а швидкість вітру підвищилася за верхню межу, то перегони, якщо тільки це не буде небезпечно для життя учасників, можуть тривати далі.
- 3.8 Перегони мають не розпочинатися, якщо видимість є послабленою настільки, що заважатиме перегонувій бригаді спостерігати за стартовою лінією і визначати фальстартувальників. Сам факт того, що першого знака не видно з району старту, не є, врешті рещт, підставою для відкладання перегонів.

4. Рішення щодо проведення перегонів, дистанції – віндсерфінг

- 4.1 У разі наявності умов для глісирування, суддівська бригада може застосовувати слалом безпосередньо перед фінішем. Якщо застосовується слалом, то планований час для цього відрізка дистанції має бути 2 хвилини максимум.
- 4.2 В один день може бути проведено не більше 3 перегонів незалежно від наявності умов для глісирування.
- 4.3 У разі проведення перегонів одних за одними поспіль, інтервал між фінішуванням останньої дошки і новим попереджувальним сигналом має бути не менше, ніж 10 хвилин. Це може бути змінено відповідно до погодних умов.

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

- 5.1 Суддівська бригада має спостерігати за стартовою лінією з обох кінців.
- 5.2 Якщо призначено Суддю/ів-інспектора/ів ВФУ (Перегонових офіцерів ВФУ), вони мають спостерігати за лінією разом з іншим членом суддівської бригади.
- 5.3 Кожний зі спостерігачів за лінією має користуватися ручним записуючим приладом (диктофоном), і вести безупинний запис від моменту за 90 секунд перед сигналом стартування і до моменту після старту, коли запис уже не являтиме інтересу. Зауваження щодо будь чого, що являє собою інтерес (як то: судна, що наближаються впритул до лінії, скупчення суден і т. ін), мають фігурувати у записах.
- 5.4 У разі застосування стрічкових касет, вони мають бути замаркіровані і зберігатися до повного завершення регати. Якщо ж користуються цифровими записуючими пристроями, то записи кожного дня мають зберігатися і бути індексованими для спрощення їх відшукування.
- 5.5 За жодних обставин сигнал індивідуального відклику має не подаватися пізніше, ніж через 5 секунд після сигналу стартування.
- 5.6 Суддівська бригада не може подавати сигнал загального відклику після того, як було подано сигнал індивідуального відклику.
- 5.7 Учасники, які отримали заліковий стан OCS (НБД), UFD (УПД) або BFD (ЧПД) та їхні тренери можуть прослуховувати голосові записи, які стосуються відповідних стартів. Час і місце таких прослуховувань кожного дня має вивішуватися на дошці офіційних повідомлень.

6. Сповіщення тих, хто є OCS (НБД),

- 6.1 Суддівська бригада має не допускати, аби відбувалися перегони, у разі точно відомо, що на боці дистанції зарано були судна, яких не ідентифікували.
- 6.2 Якщо суддівська бригада є певною того, що всі судна, які були зарано на боці дистанції, ідентифіковані, то належить подати сигнал індивідуального відклику.
- 6.3 За винятком сигналу загального відклику після чорного прапора, (коли має бути додержано вимог правила 30.3), вітрильні числа суден, які значаться як OCS (НБД), UFD (УПД) або BFD (ЧПД), мають бути виставлені на стартовому судні після того, як судна обігнуть вперше знак 1, або, у разі на тій самій дистанції відбуваються перегони більш, ніж одного флоту (стартової групи), після проходження останнього флоту із цієї низки стартів вперше знака 1. (Скористайтесь Вітрильницькою інструкцією для того, аби дозволити використання національних кодів, або провових чисел у разі такі застосовуються для ідентифікації суден).

7. Відстрочення перегонів під час стартової процедури:

- 7.1 У разі наявності зовнішніх факторів, які можуть позбавити судна рівних можливостей взяти хороший старт, суддівська бригада має відстрочити перегони під час стартової процедури.
- 7.2 Якщо через захід вітру на 10, чи більше, градусів, або і через іншу причину, судна зіб'ються біля одного з кінців лінії, суддівська бригада має відстрочити перегони. За швидких осциляцій суддівська бригада має докласти всіх зусиль, аби встановити стартову лінію, спираючись на середній показник очікуваних осциляцій.
- 7.3 Якщо захід вітру трапляється перед сигналом стартування, - навіть на останній хвилині перед стартом – і зростає ризик того, що доведеться давати сигнал загального відклику, треба приймати рішення про відстрочення.
- 7.4 Якщо розташування суден на стартовій лінії свідчить про те, що у перегонців існує уявлення, що лінію встановлено з перекосом, то треба приймати рішення про відстрочення.
- 7.5 За обставин, про які йдеться у пунктах 7.1 – 7.4, у разі суддівська бригада вважатиме, що перестановка стартової лінії збільшить шанси провести гарний старт без застосування загального відклику, то навіть дуже пізній сигнал про відстрочення, буде кращим рішенням, ніж подавання індивідуального, чи загального відклику.
- 7.6 Суддівська перегонна бригада має також приймати рішення про відстрочення старту за наявності наступних причин: сповзання знака, істотної помилки у відліку часу, або сигналах, появи чужого судна, яке перетинає курс суден, що змагаються, невідповідної довжини стартової лінії, або її кута стосовно напрямку вітру, погіршення видимості, що призводить до неможливості спостерігати за стартовою лінією, чи визначати фальстартувальників, та інших причин, які можуть вплинути на справедливе відбування перегонів.
- 7.7 За відстрочення, яке перегонною суддівською бригадою передбачається довшим за п'ять хвилин, оранжеві прапори мають прибиратися (без звукового сигналу), а відтак знов підноситися (з одним звуковим сигналом принаймні за п'ять хвилин перед попереджувальним сигналом).

8. Загальний відклик

- 8.1 У разі наявності будь якої проблеми щодо стартової лінії (скажімо, довжини, або кута до вітру і т. ін..) може бути подано сигнал відстрочення, навіть на останніх секундах перед стартом замість того, щоб подавати загальний відклик.
- 8.2 Якщо помилку перегонного комітету виявлено після сигналу стартування, (наприклад у відрахуванні часу), то перегонна суддівська бригада може припинити перегони (застосувавши прапор N). За таких обставин перегонна бригада має не подавати сигнал загального відклику.
- 8.3 Коли перегонна суддівська бригада не переконана у тому, що всі судна, які зарано були на боці дистанції (або такі, які порушили правила 30.1 або 30.3, або пункт VI щодо застосування прапору U) ідентифіковано, то має бути подано сигнал Загального відклику.

9. Стартові покарання (прапори U (Юніформ), I (Індія), Z (Зулу) і Чорний прапор)

- 9.1 Прапор Z (зулу) (правило 30.2) має не застосовуватися.
- 9.2 Для класів вітродошок прапор I (Індія) (правило 30.1) застосовується з першої спроби дати старт.
- 9.3 Для всіх інших класів на першій спробі дати старт має застосовуватися тільки прапор Р (Папа). Проте для великих флотів (стартових груп) для першого старту може застосовуватися прапор U (Юніформ). (Не забувайте, що застосування прапору U (Юніформ) має бути зазначене у вітрильницькій інструкції).
- 9.4 У разі старт було відстрочено, або загальний відклик було спричинено через довжину, або кут стартової лінії, суддівська бригада, має виправити стартову лінію і зробити другу спробу із застосуванням того ж підготовчого сигналу.
- 9.5 Якщо суддівська бригада є певною того, що сигнал загального відклику не був спричинений тим, як встановлено лінію, то вона має застосовувати Чорний прапор для кожної наступної спроби.
- 9.6 Найважливішим принципом, якому має слідувати суддівська бригада, є те, аби чорний прапор застосовувався тільки тоді, коли загальні відклики було спричинено діями самих учасників, або швидкою осциляцією вітру, а не діями самої суддівської бригади.

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

10. Скорочення дистанції

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

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

11. Припинення

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

11.2 Видимість. Суддівська бригада має приймати рішення про припинення перегонів якщо пересвідчиться у тому, що погіршення видимості стає на заваді безпечному проведенню перегонів. Факт того, що з суден неможливо бачити наступний знак від попереднього знаку, сам не по собі не може бути підставою для припинення перегонів.

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

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

11.5 Посилення вітру. Після того, як перегони уже розпочато, суддівська бригада має не припиняти їх просто через те, що середня швидкість вітру посилилася до чинних обмежень. Суддівська перегонова бригада має приймати рішення щодо припинення перегонів, якщо не вона не буде спроможною проводити перегони на безпечному рівні.

11.6 Незвичайні ситуації, за яких перегони постають несправедливими. Суддівська бригада має приймати рішення про припинення перегонів якщо завважить, що якесь зовнішнє втручання призводить до того, що перегони постають несправедливими.

11.7 Сильні заходи вітру, що повторюються, – за таких умов суддівська бригада може бути неспроможною на досить швидке встановлення дистанції, придатної для того, аби перегони відбувалися за встановленими стандартами. За такої ситуації перегони можуть бути припинені.

11.8 Для змагань на вітродошках: Якщо пампінг постає головним способом просування, то перегони можуть бути припинені.

11.9 За "медалрейсових" перегонів, коли відшкодування не є можливим, суддівська бригада має припинити перегони, якщо пересвідчиться у тому, що, або її власні дії, або дії повноважного організатора, або втручання чужого судна, вплинули на справедливість спортивної боротьби у перегонах.

11.10 Змагуни мають пам'ятати, що рішення про те, чи припиняти, чи продовжувати, участь у перегонах, є на їхній власній відповідальності.

12. Переставлення дистанції відповідно до нової швидкості вітру або його нового напрямку

12.1 Зміна напрямку вітру

(a) У разі постійного заходу вітру на 10° або менше, дистанцію переставляти не треба, якщо тільки немає необхідності підправляти її відповідно до наявної течії, або для того, аби був відрізок чистого галфвінду.

(b) Між 10° і 15° треба вирішувати питання щодо приведення дистанції у відповідність до нових вітрових умов, але ж тільки у разі суддівська бригада є певною того, що зміна має зберегтися.

(c) У разі постійний захід є більш, ніж на 15°, суддівська бригада має старатися переставити дистанцію відповідно до нового вітру.

(d) У разі постійний захід є більшим, ніж на 45°, суддівська бригада має оцінити, чи є цей захід сталим, і наскільки він впливає на перегони. За таких обставин перегоновий комітет може або переставити дистанцію, або припинити перегони.

- (e) Звичайна, або сильна осциляція – за таких умов суддівська бригада може постати неспроможною встановити дистанцію досить належно, або досить швидко, яка б відповідала проведенню перегонів за встановленими стандартами. У такому разі перегони можуть бути припинені.
- (f) Зміни швидкості течії, або зміни щодо кута напрямку течії стосовно напрямку вітру можуть бути підставою для відхилень від цих настанов.

12.2 Зміни довжини відрізків:

- (a) Зміни довжин відрізків мають бути не меншими, ніж на 50% і не більшими, ніж на 150% первинної довжини відрізка.
- (b) Перегонова суддівська бригада має турбуватися, щоб кількість змін довжин відрізків була якнайменшою, аби укластися у планований час.
- (c) Зміни щодо характеристик течії можуть бути підставою для відхилень від цих настанов.

12.3 Коли доводиться змінювати напрямок наступного відрізка (Правило 33), для класів вітродошок, то застосовувати треба тільки або червоний прямокутник, або зелений трикутник (інакше кажучи, компасний курс не вказується).

12.4 Змінюючи довжину відрізків суддівська бригада має турбуватися про збереження загальних для всієї дистанції співвідношень між довжиною всіх бардіжальних і всіх похідних курсів.

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

13.1 Обмеження щодо швидкостей вітру мають бути такими, які встановлено у правилах відповідних класів (за чинними на даний момент: 8 вузлів для 470 і 10 для Фінів).

13.2 Аби уникнути постійних "вмикань" і "поновлень" дії правила 42, перегонова суддівська бригада має робити зміну, чи підносити прапор O (Оскар) на старті, тільки тоді, коли є певною, що збереження постійної швидкості вітру на всій акваторії дистанції є цілком імовірним.

13.3 Суддівська перегонова бригада має сповістити бригаду членів журі, які працюють на дистанції, явно зарані перед тим, як сигнал буде подано. Якщо ж суддівська перегонова бригада не матиме можливості сповістити бригаду членів журі на воді, то має не робити жодних змін.

14. Дистанції

14.1 Довжину дистанції має бути обрано таку, аби надати гарну можливість першим суднам у кожному з флотів провітрити дистанцію у межах планованого часу перегонів.

14.2 Довжина бакштагового відрізка між знаками 1 і 2 має відповідати приблизно двом третинам довжини першого відрізка.

14.3 Знаки 4л/4п мають бути встановлені після старту (другого старту, якщо йдеться про змагання з участю кількох флотів).

14.4 Для вітродошок і суден без спінакерів внутрішній кут бакштагового відрізка має бути 70°.

14.5 Для суден зі спінакерами внутрішній кут бакштагового відрізка має бути 60°.

14.6 Брама має бути завширшки приблизно 10 довжин корпусів і стояти під прямим кутом до напрямку ходового вітру. Деякі відхилення від рекомендованої ширини брами і її кута до вітру можуть мати місце для пристосування до течії, чи до інших переважаючих умов і обставин. Для визначення ширини брами можуть застосовуватися лазерні далекоміри.

15. Стартова лінія

15.1 Стартова лінія на загал має стояти під прямим кутом до середнього напрямку ходового вітру. Течія, вигідна сторона дистанції, очікувальні заходи вітру, та інші показники можуть виправдовувати відхилення від цієї настанови.

15.2 Стартові лінії мають розташовуватися на 0.05 ММ нижче від планованого місцезнаходження брами 4л/4п.

15.3 Суддівська бригада має додержувати наступних настанов щодо довжини стартової лінії. За сильного вітру і важкого стану моря пропонувані довжини лінії можуть бути збільшені.

15.4 Для визначення довжини лінії мають застосовуватися лазерні далекоміри та/або GPS.

Клас	Довжина судна	Коефіцієнт
RS:X ч.	2.86	від 1.5 до 3
RS:X ж.	2.86	від 1.5 до 3
Фінн	4.54	1.5
Лейзер	4.24	1.5
Лейзер R	4.24	1.5
470 ч.	4.7	1.5
470 ж.	4.7	1.5
49er	4.9	1.25
49erFX	4.9	2
Nacra	17.5	25.2

Довжина стартової лінії має дорівнювати кількості суден помножену на довжину судна і на коефіцієнт-множник:

16. Фінішна лінія/фінішні процедури

- 16.1 Фінішна лінія має бути встановлена ще перед тим, як перше судно почне вітрилити останній відрізок.
- 16.2 Синій і оранжеві прапори мають бути піднесені (без будь якого звукового сигналу) після того, як перше судно обігне:
- (а) знак 2 в останній раз, якщо це на дистанції-трапецоїді, або
 - (б) знак 1 на навітряно-підвітряній дистанції, або
 - (с) брамовий знак 4л/4п у разі навітряного фінішу.
- 16.3 У разі пізньої зміни дистанції для останнього відрізка сині та оранжеві прапори мають бути поставлені якнайскоріше за можливістю, щойно буде встановлено фінішну лінію.
- 16.4 Фінішна лінія має бути приблизно 50 метрів завдовжки (75 метрів для 49er, 49erFX і Nacra 17) стояти під прямим кутом до напрямку від останнього знака для фінішування на бакштаг, (під прямим кутом до напрямку ходового вітру для фінішування проти вітру і на фордевінд). Для визначення довжини лінії можуть застосовуватися лазерні далекоміри.
- 16.5 Оранжеві та сині прапори мають прибиратися (без будь якого звукового сигналу) не раніше: (i) ніж сплине обмежений час, або (ii) негайно після того, як фінішує останнє судно.
- 16.6 На кожному з фінішних суден має бути по дві особи, які спостерігають за фінішуванням. Якщо видасться можливим, то принаймні однією із цих осіб має бути суддя-інспектор ВФУ (перегоновий офіцер ВФУ).
- 16.7 Кожний із спостерігачів лінії має для реєстрації порядку фінішування користуватися портативним записуючим електронним приладом (диктофоном).
- 16.8 У разі застосування стрічкових касет, вони мають бути замаркіровані і зберігатися до повного завершення регати. Якщо ж користуються цифровими записуючими пристроями, то записи кожного дня мають зберігатися і бути індексованими для спрощення їх відшукування.
- 16.9 Записи на папері щодо реєстрації фінішування мають вестися на кожному із фінішних суден.
- 16.10 Учасники, та їхні тренери, можуть прослухувати голосові записи і переглядати паперові записи їхніх фінішуваль. Час і місце таких прослуховувань і ознайомлень кожного дня має вивішуватися на дошці офіційних повідомлень.

17. Виправлення залікових похибок/звернення про відшкодування

- 17.1 Суддівська бригада щодо проведення перегонів має відкоригувати, вивішені місця за порядком на фініші якщо пересвідчиться у тому, що за її записами, або спостереженнями, нею було допущено помилку щодо залікового місця.
- 17.2 Якщо суддівська бригада завважить, що могла мати місце помилка, яка вплинула на результати перегонів, і через неї може бути надане відшкодування, то вона може звернутися про відшкодування від імен вірогідно постраждалих суден-учасників.
- 17.3 Суддівська перегонова бригада має розглянути можливе звертання про відшкодування, від імені судна-учасника, якщо буде певна того, що залікове місце цього судна істотно погіршилося через дії якого не будь з офіційних суден.

18. Протести перегонного комітету

- 18.1 З огляду на те, що опротестовування порушень правил покладається переважно на самих змагунів, суддівська бригада зазвичай не подає протестів на учасників.
- 18.2 Суддівська бригада може протестувати на змагуна за наступних обставин:
- (a) Порушення пункту вітрильницької інструкції, за яким інший учасник не має права протестувати²;
 - (b) У разі явного порушення порядності і чесної спортивної гри (правило 2);
 - (c) Невиконання покарання після свідомого дотику до знака, не подаючи протесту на іншого змагуна (не застосовується для вітрошонок); або
 - (d) Непровітривлення дистанції (правило 28).

19. Принципи

- 19.1 Суддівська перегонна бригада має докласти всіх зусиль, аби встановити якомога довший перший відрізок, наскільки дозволяють можливості району дистанції.
- 19.2 Брак часу або необхідність завершити програму перегонів не є підставами для ухиляння від вимог цих настанов щодо політики ВФУ (ISAF).
- 19.3 Водій судна суддівської перегонної бригади має негайно сповіщати Керівника перегонів про те, що на його погляд його судно істотно впливає на одне, чи й більше суден, які є у перегонах.

20. Користування GPS (Джі Пі Ес, Прибори глобальної орієнтації за супутникової навігації)

- 20.1 Бажано, аби всі судна перегонного комітету (головне(сигнальне), на зовнішньому знаку стартової лінії, фінішне, судна на знаках) були забезпечені GPS.
- 20.2 Всі прибори GPS мають бути налаштовані на показування наступних даних:
- (a) Відстань у морських милях (ММ)
 - (b) Час за місцевим (декретним) часом за форматом на 24 години
 - (c) Магнітний компасний курс
 - (d) Широта і довгота точки у десяткових хвилинах (наприклад: 39 27.928 North, 034 17.464 East)
 - (e) Мапові дані WGS 84 (Супутникової системи)

Доповнення 1

Роль Судді-інспектора ВФУ і Судді-керівника перегонів на дистанції

Суддя-інспектор ВФУ (Перегонний офіцер ВФУ (ISAF))

За Хартією міжнародного Олімпійського комітету Міжнародна федерація з виду спорту є повноважною і відповідальною щодо управління і спрямування розвитку свого виду спорту (Олімпійська Хартія, стаття 57).³

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

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

Якщо призначено Головного керівника перегонів – (Голову перегонного комітету), то він/вона має бути тим, хто є провідником для Судді-інспектора ВФУ (Перегонного офіцера ВФУ (ISAF)) і є відповідальним за безпосереднє проведення перегонів на всіх дистанціях. У світлі цих настанов щодо політики ВФУ Головний керівник перегонів – (Голова перегонного комітету) є також Суддею-інспектором ВФУ (Перегонним офіцером ВФУ (ISAF)).

Суддя-керівник перегонів на дистанції (Старший суддя на певній дистанції)

Судді-керівники перегонів на певних дистанціях є особами, відповідальними за управління своєю, призначеною

² Вітрильницькою інструкцією Перегонному комітетові може надаватися дозвіл за певних обставин накладати покарання. Список порушень, нормативних покарань, і критерії, що їх встановлено для Перегонного комітету щодо прийняття таких рішень, мають бути вивішені на дошці офіційних повідомлень.

Лютий 2014

для проведення перегонів, суддівською бригадою.

Судді-керівники перегонів відповідають за управління всією діяльністю щодо безпеки.

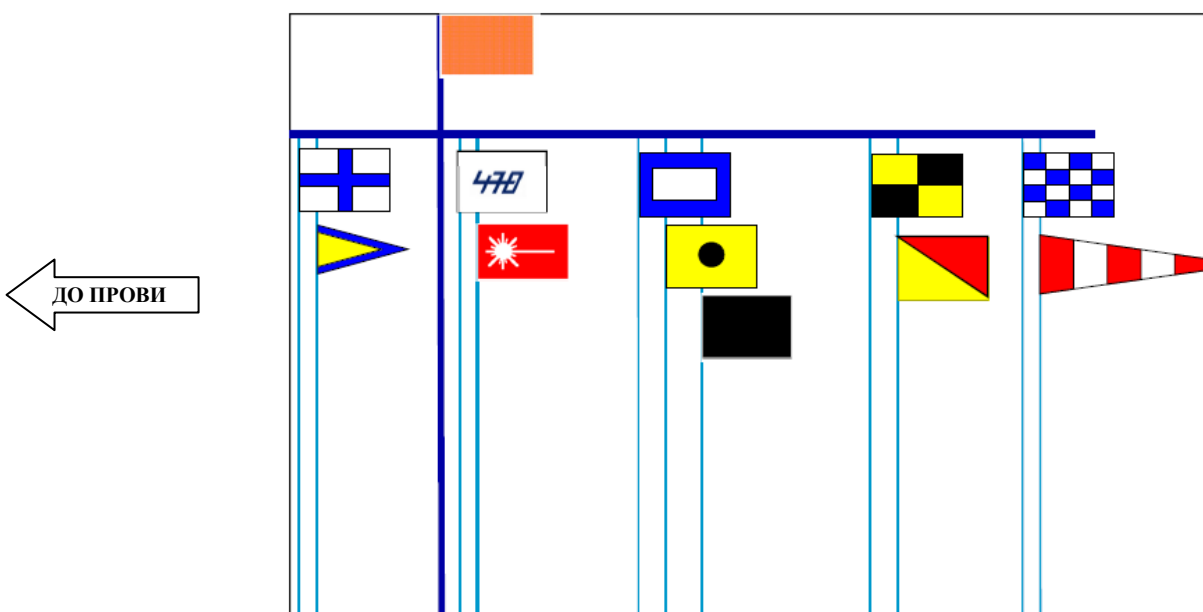
Суддя-керівник перегонів має не вживати жодних дій щодо наступних питань (незалежно від наявності змін щодо них у вітрильницькій інструкції) без погодження своїх дій з Суддею-інспектором ВФУ (Перегоновим офіцером ВФУ (ISAF)):

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

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

Доповнення 2

Розташування прапорів на сигнальному судні Перегонового комітету



³ Так само і ВФУ, як Національна повноважна організація, Член ISAF, є, у межах своєї юрисдикції, повноважною і відповідальною щодо управління і спрямування розвитку свого виду спорту.