



ПОСІБНИК

ДЛЯ

МІЖНАРОДНИХ СУДДІВ-РЕФЕРІ

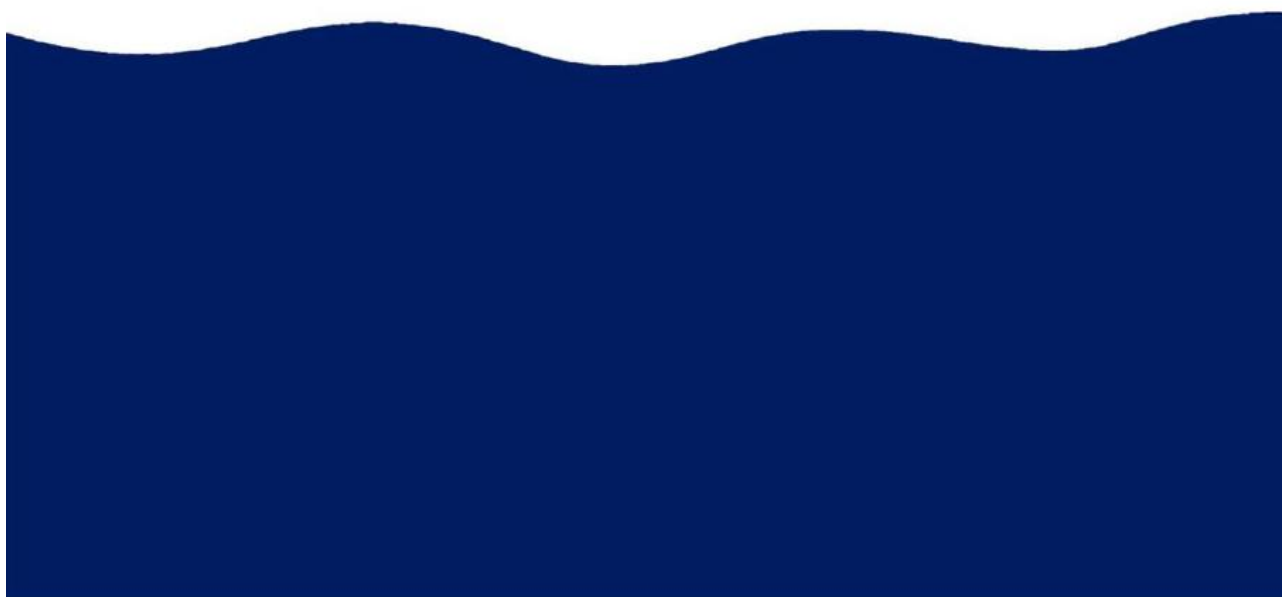
РОЗДІЛ F

АЛЬТЕРНАТИВНА СИСТЕМА ІЗ ЗАСТОСУВАННЯМ СВИСТКІВ

ЧЕРВЕНЬ 2013

ПЕРЕКЛАД УКРАЇНСЬКОЮ

ВФУ 2013



Зміст	Сторінка
F.1 Вступ до "Суддівства на воді"	F 2
F.2 Дотримання основних правил	F 2
F.2.1 Вступ	F 2
F.2.2 Доповнення до положення про перегони і до вітрильницької інструкції	F 3
F.2.3 Початковий інструктаж (брифінг) на зборах учасників і тренерів	F 4
F.2.4 Найкраще застосування на практиці	F 4
F.2.5 Суддівські записи	F 4
F.2.6 Розбори	F 4
F.2.7 Висновки	F 5
F.3 Додаток Q та Доповнення Q – Суддівство на воді для перегонів флоту	F 5
F.3.1 Вступ	F 5
F.3.2 Доповнення до положення про перегони і до вітрильницької інструкції	F 6
F.3.3 Початковий інструктаж (брифінг) на зборах учасників і тренерів	F 6
F.3.4 На воді	F 6
F.3.5 Спорядження	F 7
F.3.6 Розбори	F 7
F.3.7 Висновки	F 7
F.4 Судна, керовані по радіо	F 7
.....Цей розділ до Українського видання не включений.....С. М.	

F.1 Вступ до "Суддівства на воді"

Хоча спортивні перегони вітрильних суден мають відбуватися, наскільки тільки це є можливим, за системою самозабезпечення правопорядку, тобто за системою самозабезпечення додержання правил, суддівство на воді все ж таки застосовується повноважними організаторами (ПО) для перегонів флотів, і спрямовується на вирішення низки питань. Цілком очевидним є те, що порушення правила Частини 2 визначається невідкладно і остаточно. Часто сюди долучається і правило 31, проте порушення правила 42 охоплюються застосуванням Додатку Р.

У результаті застосування такого покарання, чи не покарання, судно відтак знає своє відносне положення у флоті, отже має змогу приймати стратегічні рішення щодо ведення спортивної боротьби у перегонах, без необхідності чекати ухвали після слухання протесту.

Суддівство на воді розташовує суддів, що спостерігають за перегонами безпосередньо, на самій дистанції перегонів, де знаходяться і спортсмени. Судді працюють парами аби спостерігати за перегонами і подавати сигнали про порушення за різними системами, про які йтиметься далі.

Практика застосування цих систем поширюється на змагання з перегонами флотів і постійно вдосконалюється та поширюється, адже застосування різних систем має наслідком набирання досвіду від їх застосування на практиці. Зазвичай асоціації класів обирають застосування на своїх змаганнях суддівство на воді як частину регати і звертаються до суддів, аби ті імплементували систему, обрану асоціацією класу.

Складовими, які є необхідними для запровадження певних систем, є посилення у положенні про перегони, включення змін до вітрильницької інструкції, наявність кваліфікованих суддів, катерів журі, та іншого необхідного обладнання включно зі свистками та прапорами.

Завжди важливо мати відверті, щирі і відкриті бесіди зі змагунами на початковому інструктажі (брифінгу). Або в часі між перегонами, або ж після перегонів, судді мають бути готовими до вислуховування змагунів і охоче пояснювати їм свої суддівські рішення. Для змагунів, які змагаються у великому флоті, є також дуже корисним проведення "розборів польотів", або після відбування перегонів, або й наступного ранку, на яких кожний з перегонців може навчитися чомусь з аналізу кожного з випадків.

F.2 Дотримання основних правил

F.2.1 Вступ

Дотримання основних правил є одною з найпростіших форм суддівства на воді і є відмінною від Додатку Q і Доповнення Q, про які йтиметься у подальших розділах. Наразі застосовуються різні системи.

Якщо судді помічають порушення правила Частини 2, то вони негайно повідомляють про це судну, яке порушило правило. Сигналами для судна є наступні: звуковий, зазвичай свисток, та візуальний, зазвичай червоний прапор, яким вказують на одне, чи кілька суден-порушників, супроводжуючи це вигукуванням вітрильних чисел цих суден. Сигнали, про які йдеться, означають, що одне, чи кілька суден, порушили правила і можуть прийняти покарання за правилом 44. У разі жодне з суден не виконує покарання, судді мають подати протест щодо інциденту, свідками якого вони були, або ж вони можуть виступити на слуханні у якості свідків, якщо протест буде подано судном.

За застосування інших систем, судді просто подають сигнал про те, що вони бачили порушення правила, та зазначають цим своє сподівання на виконання судном, чи суднами, відповідного покарання.

Проте за застосування інших систем, суддям надається право накладати покарання на судно, яке вони вважають порушником правила. Відтак, невиконання судном покарання призводить до його дискваліфікації без слухання. Дбайливе вивчення вітрильницьких інструкцій кожного зі змагань сприяє безпомилковому застосуванню на практиці певних систем суддівства на воді.

F.2.2 Доповнення до положень про перегони і до вітрильніцьких інструкцій

F.2.2.1 Положення про перегони

У Положенні про перегони має зазначатися, що на регаті може бути застосоване, чи й буде застосоване, суддівство на воді.

Приклад 1

"На змаганні може бути застосоване суддівство на воді, процедурний порядок і характер покарань для якого визначено у пункті X.X VI".

Деякі ПО можуть вважати за потрібне застосувати ті ж самі формулювання у положенні про перегони, що будуть міститися у вітрильніцькій інструкції.

F.2.2.2 Вітрильніцька інструкція

У вітрильніцькій інструкції має міститися особливий пункт, яким би змагунам повідомлялося про те, що буде застосовуватися суддівство на воді. **Процедурний порядок має міститися в окремому пункті, чи підрозділі VI, у якому має бути детально роз'яснено, яким чином змагунам повідомлятиметься про порушення ними правила. Ось деякі приклади таких вставок в інструкції різних змагань:**

Приклад А

Щодо порушень правил Частини 2 і правила 31 застосовуватиметься система суддівства на воді. Судді, які є членами протестового комітету, подаватимуть сигнал свистком, якщо вважатимуть, що одне, чи й більше, суден мають виконати покарання. Крім того, вони старатимуться показати рукою на судно, чи судна, які вони вважатимуть такими, що втрапили в інцидент. Якщо наслідком інциденту буде слухання протесту, то на ньому ці судді можуть надати свої показання, як свідки випадку.

Приклад В

В.1 Окрім спостережень за порушеннями правила 42, члени протестового комітету знаходитимуться на воді і для спостережень за тим, як відбуваються перегони. Якщо суддя бачитиме порушення правил, то судді подаватимуть один звуковий сигнал свистком, але ніяких вітрильних чисел не називатимуть. Це має означати, що судді бачили випадок, який може бути опротестованим, та один, чи й більше змагунів, мають, або виконати покарання, або зійти з перегонів. Якщо жодне з суден не прийматиме покарання за правилом 44.1, то судді можуть подати протест проти одного, чи кількох, суден...

В.2 Наявність, чи відсутність дій з боку суддів за цим пунктом вітрильніцької інструкції не може бути підставою для відшкодування. Це є зміною правила 62.1(a).

Приклад С.

С.1. Катери журі на воді нестимуть прапор "J" (Джульєтт). Члени протестового комітету можуть також бути присутніми на головному (сигнальному) суддівському судні, та, якщо так і буде, то на цьому судні також буде піднесено прапор "J" (Джульєтт).

С.2. Окрім нагляду за виконанням вимог правила 42, судді спостерігатимуть щодо порушень суднами правил Частини 2 і правила 31. Якщо судді бачитимуть порушення якогось із цих правил, то можуть подати один звуковий сигнал свистком, але жодних інших сигналів прапором, чи голосом, не подаватимуть. Якщо жодне із суден не виконуватиме покарання за правилом 44.1, судді можуть подати протест проти одного, чи кількох, суден.

С.3 Наявність, чи відсутність дій з боку суддів за цим пунктом вітрильніцької інструкції не може бути підставою для відшкодування. Це є зміною правила 62.1(a).

F.2.3 Початковий інструктаж (брифінг) на зборах змагунів та/чи тренерів

На початковому брифінгу зі змагунами/тренерами представником протестового комітету має бути проведено бесіду щодо процедурного порядку, за яким відбуватиметься суддівство на воді.

Увагу треба порушити наступні питання:

- обговорити конкретно методи, що їх буде застосовано у суддівстві на воді і яким чином ці методи проводитимуться у життя,
- стисло викласти, що собою являтиме, і що саме означатиме звуковий сигнал,
- представити суддів,
- дати описання суддівських катерів і як вони будуть означені
- сповістити учасників перегонів про те, що суддівські катери будуть до суден, що змагаються, знаходитися дуже близько, а то і поміж ними.

F.2.4 Найкраще застосування на практиці

На кожному з суддівських катерів має бути по двоє суддів, які протягом перегонів розташовуватимуть свої катери у місцях, найзручніших для спостережень за ділянками дистанції, на яких найбільш вірогідною є гостра спортивна боротьба між учасниками перегонів.

Судді мають бути кваліфікованими водіями жорсткоднищевих надувних катерів (RIB'ів), чи схожих з ними моторних катерів з відповідними за потужністю двигунами, які, рухаючись по воді близько до суден, що змагаються на дистанції перегонів, не дають надмірної хвилі. Вони мають знаходитися дуже близько не тільки для того, аби бачити самі порушення, але і за тим, аби одразу визначати судна-порушники. Вони мають завжди бути певними того, що не створюють перешкод жодному з суден, що є у перегонах, і не стають їм на заваді створюючи ходову хвилю. Судді мають знаходитися досить близько до суден-учасників, аби тим було добре чути звуковий сигнал, який подаватимуть судді.

Судді мають завжди працювати в парі один з одним, таким чином можна завжди можна мати згоду, хоч бувають випадки, коли порушення спостерігав тільки один із суддів. Якщо кожний із суддів визначає судно на якому вони зосереджують свою увагу, то суддям буває не так уже й важко передбачати можливість виникнення певного інциденту і застосовних до нього правил, тоді, у разі виникнення інциденту, рішення щодо нього може бути прийняте дуже швидко. За будь яких обставин і за будь якого випадку, перед тим, як подавати сигнал, судді мають бути впевненими щодо наявності порушення правила.

Якщо судді мають різні думки щодо наявності порушення, або ж немає згоди про те, що правило не було порушеним, то жодних сигналів не подають.

F.2.5 Суддівські записи

Кожна суддівська пара має знаходитися в катері, який є відповідним щодо розмірів суден, що змагаються. Знаходячись на воді кожний із суддів має вести записи стосовно кожного з випадків, через які подавалися сигнали щодо порушення правила. Занотовується номер перегонів, дата, час, відрізок дистанції, судна-учасники інциденту, передмови щодо інциденту та судно, чи судна, які порушили правила. Якщо можливо, то краще зробити схему випадку, на якій зобразити якомога більше обопільних розташувань суден під час інциденту, аби мати можливість якомога детальніше описати випадок під час «розборів».

F.2.6 Розбори

Судді мають завжди бути готові до того, аби обговорити з будь ким із спортсменів-учасників перегонів випадки, які мали місце на воді. У бесідах мають брати участь суддівська пара, яка прийняла суддівське рішення (рішенням може бути як накладання покарання, так і залишення випадку без наслідків). Корисним для змагунів може бути

ПОСІБНИК ДЛЯ МІЖНАРОДНИХ СУДДІВ-РЕФЕРІ РОЗДІЛ F (АЛЬТЕРНАТИВНА СИСТЕМА..) також і проведення щоденних зустрічей, на яких судді описували б інциденти, які

призвели до суддівських сигналів. Такі заходи за допомогою детальних суддівських роз'яснень сприяють поглибленню змагунами знань щодо правил перегонів.

F.2.7 Висновки

Система, що її буде застосовано, має бути чітко зазначена у вітрильницькій інструкції і роз'яснена учасникам змагань, аби вони собі ясно уявляли, що саме означає сигнал суддів. За системи, коли суддями тільки подається сигнал, як сповіщення, може трапитися виконання покарання кількома суднами, тоді, як правило було порушено тільки одним судном. Можливо, що судно, яке не є певним того, що порушило правило, виконуватиме покаральні оберти у якості запобіжного заходу, навіть у разі воно і не порушувало жодного з правил. Дістаючись впритул до судна-порушника, або застосовуючи систему, за якою конкретно означається, яке саме судно порушило правило, скажімо, сповіщаючи вигуком вітрильне число судна, судді запобігають переважній більшості таких випадків.

Ця система має багато позитиву. Судна, які порушили правила, мають право вибору: прийняти покарання, яке є набагато менш суворим, за дискваліфікацію після слухання протесту. Також, змагуни прибувають на берег зі знанням того, якими вони фінішували у перегонах, маючи обмежену можливість того, що це зміниться. Інші протести щодо порушень правил, які не відносяться до правил Части 2, чи до правила 31, залишаються на розгляд протестовим комітетом через проведення слухань.

Нарешті, система вимагає значно менших витрат часу в приміщенні для слухань, отже більше часу залишається на участь у різних соціальних програмах регати і змагуни отримують вибір між повним протестовим процесом і можливістю скористатися з системи, про яку йдеться.

F.3 Додаток Q та Доповнення Q – Суддівство на воді для перегонів флоту

F.3.1 Вступ

Доповнення Q можна завантажити з веб-сайту ISAF: www.sailing.org. ISAF пропонує застосовувати його, як доповнення до вітрильницької інструкції на Чемпіонатах Світу, на Кубку ISAF, та рейтингових змаганнях для суддівства перегонів флоту в останніх перегонах кожної з серій для олімпійських класів.

Додаток Q можна завантажити з веб-сайту ISAF: www.sailing.org. (він міститься також і вучасній книзі правил перегонів 2013-2016 С. М.) На відміну від Доповнення Q його можна застосовувати на змаганнях будь якого рівня. Цей Додаток може бути запровадженим за правилом 86.3 (за сучасними правилами записом у VI С. М.). Такі запровадження можуть підпадати під вимогу НПО погоджувати з нею ці запровадження.

Застосування Додатку Q і Доповнення Q рекомендується для суддівства перегонів, де беруть участь від десяти до двадцяти суден. На кожні 3-4 судна флоту треба мати по одному суддівському катеру. Можна застосувати і меншу кількість катерів, але тоді покриття суддівським обслуговуванням погіршиться.

Пересвідчіться у тому, що до відома змагунів доведено факт того, що визначення фінішу і низку інших правил за Додатком – змінено.

Візьміть до уваги і те, що до Доповнення містить як Поради перегонцям, так і Поради суддям. Ці поради стосуються також і Додатку Q. Кожний ПО може окремо застосувати тільки частину порад до доповнення, чи до додатку, або ж застосувати вповні Додаток, чи Доповнення, але ж так, аби кожний, кого це стосується, добре зрозумів сутність систем.

F.3.2 Доповнення до положень про перегони і до вітрильницьких інструкцій

F.3.2.1 Положення про перегони

У Положенні про перегони має зазначатися, що на регаті буде застосовуватися Доповнення Q або Додаток Q.

F.3.2.2 Вітрильницька інструкція

На додаток до зазначеного у положенні про перегони, до вітрильницької інструкції має включатися, у якості доповнення до неї, повний текст Доповнення Q або Додатку Q.

F.3.3 Початковий інструктаж (брифінг) на зборах змагунів та/чи тренерів

Як у Доповненні Q, так і у Додатку Q, мають місце значні зміни правил перегонів, і цей факт має чітко зазначатися на початковому брифінгу для командирів-стернових. Будьте відкритими для запитань і закликайте учасників уважно проглянути і повністю засвоїти розділ Доповнення Q "Поради перегонцям".

Як у Доповненні Q, так і у Додатку Q, права змагунів на протестування урізано, а процедурний порядок протестування – змінено. Зробіть на цьому наголос, і поясніть змагунам, що у разі вони застосують неналежний сигнал щодо протестування, протест стосовно інциденту, про який йдеться, постане недійсним, і судді, навіть за фактичної наявності порушення, подадуть сигнал "жодних покарань".

F.3.4 На воді

Вирішальним фактором є обрання місця знаходження суддівських катерів, аби добре було бачити відбування певного інциденту і судді могли бути певними того, чи мало місце порушення правила. Якщо судді не знаходяться у такому положенні, з якого вони чітко спостерігають інцидент, вони мають подати сигнал "жодних покарань". За більшості випадків судді мають знаходитись на відстані декількох довжин корпусу від гострого випадку, аби належно сприймати і розуміти як дії судна, що має право на дорогу, так і дії судна, яке має триматися осторонь. За цим Додатком відповідь суддів на звернення змагуна за суддівським рішенням є відповіддю обох суддів разом, так само, як і накладання ініційованого ними самими покарання.

Кожний із суддів має з розумінням ставитися до процедурного порядку подавання сигналів про покарання. Дуже важливо, аби подаючи сигнал про накладання покарання, судді всієї суддівської бригади додержували однакового процедурного порядку.

У всій суддівській бригаді в цілому має бути домовлено про те, аби застосувати єдину систему, щодо визначення "гарячих точок" (місця на дистанції, де судна є впритул одне до одного і де виникнення інцидентів є найбільш вірогідним) і про те, аби бути певними, що такі визначення погоджені між різними судьями. Такими місцями головно бувають пристартова ділянка, простори біля знаків і біля фінішної лінії.

З метою повного охоплення гарячих точок на кожному з таких місць має знаходитись більш, ніж один суддівський катер, з якого судді бачили інцидент. Кожний із суддівських катерів може мати різні ракурси бачення, отже для них інцидент виглядатиме по різному і кожна з суддівських пар може приймати відмінне від інших рішення. Якщо суддя бачить інцидент, і у тому ж місці знаходяться інші судді, вони мають піднести руки, сповіщаючи, що вони теж бачили інцидент і готові приймати рішення. Якщо жоден з інших суддів не підносить руку, то суддя (в парі) має приймати рішення самостійно. Якщо судді на двох катерах підносять руки, то суддя однієї із пар вказує рукою на іншу пару і та пара суддів приймає рішення.

В Доповненні Q детально розписано, як належить розташовуватися, спілкуватися з іншими судьями, оцінювати інцидент і подавати сигнал про покарання. Ця настанова повністю стосується і Додатку Q.

Оскільки судді мають потрапляти до належного для бачення інциденту місця, а це породжує хвилю від руху їхнього катера на акваторії дистанції, вони мають завжди бути свідомими того, що від них іде хвиля, яка впливає, особливо за слабких вітрів, на судна-учасники перегонів. Передбачення того, де саме можуть з'явитися гарячі точки, сприяє

потраплянню суддів до належного місця у належний час найменше заважаючи суднам своєю хвилею.

F.3.5 Спорядження

, Аби за наявності гострих моментів суддям можна було знаходитись впритул до суден-учасників, суддівські катери мають бути відповідної величини. Судді, які здійснюють суддівство на воді, мають знаходитись ближче до перегонців, ніж за суддівства правила 42. За більшості випадків це має означати на відстань у яких п'ять довжин корпусу від суден, між якими виникає інцидент.

Для подавання сигналів про прийняті рішення суддям потрібно мати свистки, для спілкування в середині суддівської бригади їм потрібні УКХ радіостанції, а для записів випадків і прийнятих стосовно їх рішень, як з покаранням, так і без застосування покарань, - портативні диктофони, або й просто блокноти.

На кожному з суддівських катерів має бути зелений, чи зелено-білий прапор, для означення відсутності покарання, червоний прапор для означення того, що на одне, чи й на кілька, суден, накладено покарання, та чорний прапор для означення того, що судно є дискваліфікованим. Асоціації класів можуть призначати інші прапори, скажімо "Юніформ". Для означення порушень правила 42 мають застосовуватися інші прапори. (Дивіться Додаток Р).

F.3.6 Розбори

Як зазначалося у попередніх підрозділах, що стосувалися розборів, бесіди зі змагунами мають проводити двійко суддів, беручи до уваги як емоційність розмови, так і наявність часу для повного і широкого обговорення.

Для змагунів важливо усвідомити, що саме бачили судді, і які саме правила були застосованими для прийняття суддівського рішення. Такі розгляди мають не перетворюватися у гарячі суперечки, чи у намагання однієї сторони переконати іншу у тому, хто з них правий. Якщо розмова починає просуватися у такому напрямку, то краще обмежити дебати і рухатися далі.

Важливо, аби у разі суддівська пара припустилася помилки, вони, за своєю власною ініціативою сповіщували би про це змагунів, або на розборах, або маючи зі змагуном окрему розмову. Нічого не можна змінити, але всі мають зрозуміти, що метою є обслуговування тієї гри у якій всі ми беремо участь і отримуємо від того задоволення, та зробити цю гру ще кращою.

F.3.7 Висновки

Система суддівства на воді, про яку йшлося, може бути дуже благотворною для змагунів, якщо все це відбуватиметься у малому за розмірами флоті. Більшість порушень правил Частини 2 визначаються, як такі, отже судна можуть прийняти покарання. Хоч порушення інших правил та звернення про відшкодування залишаються для розгляду їх на слуханнях, спортсмени, все ж таки, можуть фінішувати у перегонах, знаючи, що місце, яке вони посіли на воді, залишається у заліку таким, як є.

Застосування суддівства на воді потребує залучень більших матеріальних, людських і грошових ресурсів, таких, як катери, спорядження для суддів, та додаткові витрати на пальне.

Обговорення інцидентів надають нових можливостей глибше зрозуміти правила, і дозволяють змагунам підвищувати свою обізнаність із тим, як можна скористатися зі знання правил для підвищення свого спортивного результату у перегонах.

F.4 Судна, керовані по радіо

.....Цей розділ до Українського видання не включений.....С. М.