

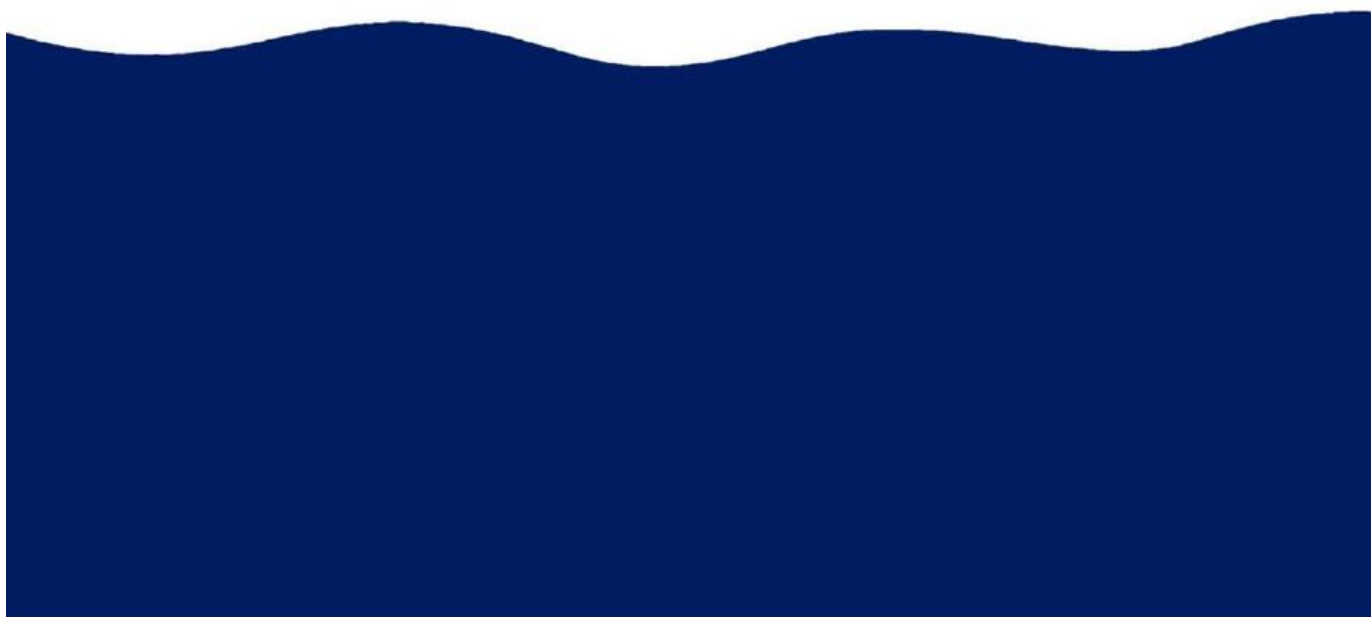


**ПОСІБНИК**  
**ДЛЯ**  
**МІЖНАРОДНИХ СУДДІВ-РЕФЕРІ**  
**РОЗДІЛ І**

**Суддівство на воді, включно з суддівством щодо правила 42 і**  
**застосуванням Додатку Р**

ПЕРЕКЛАД УКРАЇНСЬКОЮ

ВФУ 2013



	<b>Зміст</b>	<b>Сторінка</b>
I.1	Спрямованість	I 2
I.2	Плинний контроль щодо додержання правил – Загальне (Моніторинг)	I 2
I.3	Взаємодія з перегоновим комітетом	I 2
I.4	Необхідне матеріальне забезпечення	I 2
I.5	Правило 42	I 3
I.6	Прийняття рішення, чи накладати покарання, а чи ні	I 3
I.7	Процедурний порядок суддівства на регаті (перегони флоту)	I 5
I.7.1	Подавання сигналу про покарання	I 5
I.7.2	Запис про покарання	I 6
I.7.3	Глумачення покарання для перегонців	I 7
I.8	Визначення місць розташування катерів	I 8
I.8.1	Перед стартом	I 9
I.8.1.1	Старт	I 9
I.8.2	Проти вітру	I 11
I.8.3	На бакштагах	I 12
I.8.4	Фордевінд	I 13
I.8.5	Фініш	I 15
I.9	На брифінгу для змагунів	I 16
I.10	На березі після перегонів	I 16
I.11	Слухання щодо надання відшкодувань стосовно правила 42	I 16
I.12	Додаток Р—Особливий порядок суддівства щодо правила 42	I 17

## **I.1 Спрямованість**

Здебільшого увагу в цьому розділі присвячено діяльності суддів за умов, коли застосовується Додаток Р. Перша частина стосується будь якого моменту, коли судді знаходяться на воді, спостерігаючи перегони в цілому. Решта розділу присвячена суддівству щодо правила 42, коли діє Додаток Р.

## **I.2 Плинний контроль щодо додержання правил – Загальне**

Присутність на воді суддів, які знаходяться у катерах, що легко розпізнаються, як судна Журі (ПрК), сприяє кращому додержанню правил і, таким чином, веде до підвищення якості перегонів. Ті перегонці, яким притаманне занадто активне поведіння, за таких умов менш схильні до порушень правил, тому що знають: судді спостерігають, і порушники можуть бути покарані, чи опротестовані. Більшість змагунів, які ставляться до правил з нормальною повагою, не відчувають такого великого тиску щодо необхідності теж порушувати правила, аби не програвати тим, хто їх порушує. Змагуни, коли знають, що судді могли бачити інцидент, постають більш схильними до додержання правил, або, у разі порушення правил, до виконання покарань, чи ж до протестування.

Наш вид спорту спирається на передумову, що саме спортсмени, а не судді, є тими, на кому лежить основний тягар відповідальності за додержання правил, як ними самими, так і їх колегами, іншими змагунами. Разом з тим, не кожен випадок, спостережений судьями на воді, призводить до протесту. Судді мають протестувати тільки тоді, коли вони можуть засвідчити явне порушення, яке не було поміченим іншими змагунами, або коли є застосовним правило 2 (чесне вітрилення).

Судді мають занотовувати конкретність кожної помилки, чи неналежної дії перегонного комітету, які можуть стати підставою для звернення про відшкодування.

## **I.3 Взаємодія з перегонним комітетом**

Багато які з правил класів містять спеціальні правила, які, залежно від швидкості вітру, включають, або, навпаки, виключають, застосування тих чи інших пунктів правила 42, що забороняють, або ж дозволяють, певні дії. Якщо швидкість вітру постає більшою, чи, навпаки, меншою за встановлені межі, то перегонний комітет на будь якому знаку може задіяти, або, навпаки, припинити застосування правила 42 (пампінгу, рокінгу і учінгу). Для таких класів є дуже важливим, аби перегонний комітет і судді на воді мали б певні погляди щодо необхідності підтримувати зв'язок, аби бути певними, що судді правильно застосовують правило 42.

Якщо радіозв'язок є утрудненим, то судьям треба намагатися огинати знаки разом із лідируючими суднами, аби бачити будь які сигнали, що можуть змінити застосування правил класів.

## **I.4 Необхідне обладнання**

Перед змаганнями Голова журі має потурбуватися про катери, відповідні для суддівства на воді щодо правила 42. Відповідними для цього треба вважати такі, що є безпечними для суддів за користування ними в умовах, які є переважними для акваторії, та не впливали на справедливість спортивної боротьби на дистанції. Якщо немає можливості забезпечити суддів відповідними катерами, то судді мають відмовитися від суддівства на воді щодо правила 42.

Катери мають відповідати типам суден класів, яких стосується суддівство. Вони мають зазвичай бути маневреними, з жорсткими днищами і за швидкісними характеристиками бути такими, щоб забезпечувати супроводжування судьями перегонних суден. Місткість катерів має бути такою, аби забезпечувати розміщення двох суддів. Обладнання для суддів має бути достатнє за розмірами, аби надійно маневрувати на воді за таких умов погоди і стану моря, за яких проводяться перегони. Ба більше, оскільки судьям треба маневрувати у безпосередній близькості до суден, що змагаються, їхні катери мають бути за своєю

конструкцією такими, щоб не затуляти вітер і не давати хвилю суднам перегонців.

Судна журі мають бути ясно позначені, аби їх не можна було сплутати з суднами глядачів і тренерів. Забезпечення суддівських катерів радіостанціями двостороннього зв'язку, значно спрощує спілкування між суддями і перегоновим комітетом. У разі суддівства щодо правила 42 за Додатком Р, суддям треба мати при собі жовтий прапор і свисток для подавання змагунам покаральних сигналів.

Виходячи на воду, судді повинні мати при собі принаймні водостійкий блокнот, касетний, або цифровий диктофон, вітрильницьку інструкцію, правила класів, які стосуються правила 42 і тлумачення правила 42. Щодо повного переліку суддівського обладнання дивіться Додаток 2.

## 1.5 Правило 42

Правило 42 містить основне правило 42.1, перелік заборонених дій у правилі 42.2 і дозволених дій у правилі 42.3.

2003 року Комітет з правил перегонів прийняв низку тлумачень ISAF щодо правила 42, які були переглянуті і перевидані у 2005 і 2010 роках. Ці тлумачення мають таку саму силу, як і випадки ISAF і мають читатися у поєднанні з правилами вітрильницьких перегонів і з посібником для суддів-рефері. Тлумачення можуть перевидаватися за необхідністю. Вони є на вебсайті ISAF за [www.sailing.org/raceofficials/rule42/index.php](http://www.sailing.org/raceofficials/rule42/index.php)

Тлумачення ISAF цього правила є настановами для змагунів щодо того, як саме вітрилити на їхніх суднах, та для суддів, як саме судити додержання правила 42 на воді.

Важливо, також, вчитати правила класів, з якими ви матимете до діла у суддівстві. У деяких класах правило 42 переглянуте так, що це прямо впливає на суддівство на воді.

Мета суддівства на воді щодо додержання вимог правила 42 полягає в тому, аби зробити змагання справедливими для всіх учасників і надати захист тим змагунам, які вітрилять у межах правил. Суддя має залишатися послідовним, чи послідовною, у своїх рішеннях. Єдиним засобом для послідовності є зберігання загальної об'єктивності. Якщо хто не будь порушує правило, ви накладаєте покарання. Дуже важливим також є і те, аби всі судді – члени бригади, були однаково послідовними у своїх рішеннях. Це потребує постійного обговорення суддями того, що було побачено ними на воді.

Одним із перших показників порушень правила 42 є спостережена відмінність у динаміці судна, щогли, вітрил, або тіл екіпажу від решти суден. Перед тим, як прийняти рішення про те, що змагун вчинив порушення правила 42, судді мають спостерегти, як самі дії, так і ефект від цих дій.

Ви можете також узнати більше про специфічні технічні прийоми, що застосовуються у певних класах, читаючи про порушення, які найчастіше трапляються, у документах, які можна отримати на вебсайті [www.sailing.org/raceofficials/rule42/rule42-breaches.php](http://www.sailing.org/raceofficials/rule42/rule42-breaches.php). Ці документи перекладено різними мовами і дуже корисними для розуміння особливостей класів, що їх описано.

## 1.6 Прийняття рішення, чи накладати покарання, а чи ні

Перед початком перших перегонів судді мають обговорити порушення, з якими їм доведеться зустрічатися у певних класах, і обставини, за яких вони мають накладати на судно покарання. Обговоріть також і тенденції та висновки, що їх можна винести із

нещодавніх змагань. Протягом змагань судді мають регулярно переглядати накладені ними покарання і незвичайні рухи тіл змагунів, які вони бачили. Судді мають уникати обговорення персонально визначених змагунів. Проведення ротацій суддів у плинні перегонів має покращувати як послідовність, так і стабільність суддівства.

За суддівства правила 42 на воді судді мають накладати покарання на судно тільки у разі повної впевненості у тому, що вони спостерегли скоєння порушення правила 42 і вони здатні описати після закінчення перегонів це змагунові, застосовуючи терміни і поняття, які застосовано у правилах та у їх тлумаченнях ISAF. Вирішальним фактором щодо суддівства є його справедливість і об'єктивність. Друге, третє і наступні покарання судна мають судитися точно так само, як і перше. Суддям краще домогтися цього, не беручи до уваги загальні результати змагань і кількість попередніх покарань жовтим прапором. Вони мають спиратися на те, що вони бачать на власні очі на воді і чи динаміка вітрилення відповідає тлумаченням ISAF щодо правила 42.

Одним із перших показників того, що змагун, можливо, порушує правило 42, є те, що якимсь судно виглядає інакше, ніж решта, щодо рухів судна, наряддя, чи вітрил, або ж тіл екіпажу. Судді мають спостерегти, як дії, так і наслідки від цих дій, перед тим, як прийняти рішення про порушення змагуном правила 42.

Судді прийматимуть рішення, які будуть послідовними і несуперечливими, якщо перед тим, як накласти покарання слідуватимуть наступним настановам:

- Знаходитись у місці, правильно обраному для спостережень за вірогідними порушеннями;
- Визначати словами те, що вони бачать;
- Пов'язувати рухи змагуна із впливом на судно, чи на вітрила;
- Визначати, чи є певні рухи забороненими діями.

Судді мають ставити собі і один одному принаймні наступні питання:

#### **Вірогідність пампінгу**

- Чи є наявними умови для сьорфінгування?
- Чи судно пампінгує під час сьорфінгування, чи глісирування?
- Чи можна підбирання і попускання вважати реагуванням на умови?
- Чи спричиняє повторне підбирання і попускання змахування вітрилом?
- Чи не спричинене вистьобування задньої шкаторини зворотнім помпуванням? (Дозволено у ПОМПУВАННІ 4)
- Чи можете ви пов'язати вистьобування задньої шкаторини з рухами тіл, або ж вони відбуваються з інших причин?

#### **Вірогідність рокінгу**

- Чи спричиняє змагун розгойдування судна?
- Чи сприяє змагун посиленню природного бокового гойдання?
- Чи є спричинений змагуном гойдок таким, що сприяє стернуванню?
- Чи відповідає кількість гойдань кількості змін курсу?
- Чи відбуваються гойдання в унісон із хвилями?

#### **Вірогідність учінгу**

За вітром:

- Чи раптово зупиняє змагун (змагунка) рух свого тіла уперед?

Проти вітру:

- Чи є наявними хвилі?
- Чи рухи змагуна відповідають фазам хвилі?
- Чи мають місце вистьобування вітрила?
- Чи можуть вистьобування задньої шкаторини бути спричинені хвилями?
- Як все виглядає у порівнянні з іншими суднами?

#### **Вірогідність скаліngu**

- Чи є рухи натокою (румпелем) енергійними?
- Чи просувають вони судно вперед, або ж чи запобігають його рухові назад?
- Чи є судно на курсі, вищому за щільний бейдевінд і явно таким, що змінює курс до курсу щільний бейдевінд?
- Чи є скаліng' таким, що компенсує попередній скаліng?
- Якщо змагун виносить вітрило на вітер, то чи не є скаліng' таким, що запобігає зміні курсу судна?

#### **Повороти оверштаг, або фордевінд, що повторюються**

- Чи прискорюють рух судна окремі повороти оверштаг, чи фордевінд?
- Якими є часові проміжки між поворотами оверштаг, чи фордевінд і наскільки часто вони повторюються?
- Чи змінює судно напрямки руху в наслідку поворотів фордевінд?
- Чи можуть повороти фордевінд вважатися такими, що відбуваються або з тактичних причин, або через зміни напрямків вітру?

#### **Загальне**

Судді мають відслідковувати всі порушення правила 42, навіть ті, що тут не згадуються, такі, скажімо, як просування судна, за відштотвхування від інших суден, або зменшення швидкості, гальмуючи ногою, чи й тілом, у воді.

### **I.7 Процедурний порядок суддівства на регаті (перегони флоту)**

Судді мають бути дуже обізнаними з Додатком Р, Особливий порядок суддівства щодо правила 42. У цьому додатку описано покарання і процедурні порядки суддівства на воді щодо правила 42. Судді мають також добре знати правило 42 і тлумачення щодо цього правила. Кожного дня перед тим, як йти на воду, суддя має перечитувати, як саме правило 42, так і тлумачення до нього, аби мати все це ясним і свіжим в своїй уяві.

Під час перегонів судді на воді мають робити все можливе, аби спостерігати за флотом в цілому, але головна увага має приділятися першій третині флоту, оскільки прикладом для наслідування зазвичай бувають провідні перегонці.

Порушення правила 42 розподіляються на два типи: тактичні і технічні.

- Тактичні порушення є короткочасними і їх вчиняють з метою набування негайної переваги. з метою отримати безпосередню перевагу на даний момент. **Найчастіше вони** трапляються біля старту, за перетинання дороги судна з правом на дорогу, близько до зони навкруг знака, або у районі фінішу.
- Технічні порушення правила 42 трапляються по всій дистанції і є частиною звичайної манери змагуна щодо керування судном.

Перед тим, як накласти на судно покарання за технічне порушення, двоє суддів у катері мають дійти між собою згоди щодо наявності порушення. Хоч сумнів і має вирішуватися на

користь змагуна, проте, у разі впевненості щодо наявності порушення, судді мають негайно застосувати покарання і тим додержати справедливості щодо решти учасників спортивної боротьби.

Суддя, який бачить явне порушення тактичного типу, може і має діяти самостійно і незалежно ні від кого.

### 1.7.1 Подавання сигналу про покарання

Якщо судді вирішили накласти на судно покарання, то один із них має займатися подаванням сигналів і записами про порушення, а інший зосередитися на керуванні катером.

Суддя, який опікується подаванням сигналів, має негайно піднести жовтий прапор високо вгору і тримати його у вертикальному положенні, тоді, як катер рухається до місця, із якого буде зроблено оклик змагунові. Через те, що катер журі зазвичай має прискорювати хід слідуючи до місця, із якого робитиметься оклик, тримання прапору піднесенням на катері, що швидко рухається, дає знати змагунам, що раптове пришвидшення ходу має певну причину.

Коли суддівський катер опиниться досить близько, аби судді були певними того, що змагуни їх почують і зрозуміють, суддя має подати потужний сигнал свистком, вказати жовтим прапором на судно, на яке накладається покарання, і гучно вигукнути вітрильне число цього судна. У разі виглядає так, що змагун не почув, чи не зрозумів оклику, повторіть оклик і, якщо можна, зустріньтеся очима зі змагуном. Домагайтеся абсолютної впевненості стосовно поінформованості змагуна про те, що на нього накладено покарання.

Якщо судді затримуються з сигналом, аби не збудливо і безпечно наблизитися до потрібного місця, то мають до вигуку вітрильного числа судна гучним голосом додати лаконічне пояснення щодо порушення, аби змагунові було зрозуміло, за що саме він отримує покарання. Оклики можуть бути, скажімо, такими: «скалінг безпосередньо перед стартом!» або: «пампінг тілом біля знака!».

Якщо судді певні того, що сигнал про покарання зроблено належним чином і змагун знає про накладене покарання, вони мають одразу прибрати жовтого прапора.

Не забувайте, що сигнали мають бути чіткими, а оклик теж чітким і гучним, таким, аби всі змагуни, які є навкруг судна-порушника, також знали кого саме покарано.

### 1.7.2 Запис про покарання

Суддя, який робить запис про покарання, має записати: вітрильне число судна, номер перегонів і відрізок дистанції, час, характер порушення, відповідні правила і тлумачення, якими були дії змагуна у відповідь на сигнал про покарання, та будь які інші обставини, які можуть братися до уваги, скажімо про те, що старт було відкликано.

Спостерігаючи виконання змагуном двообертового покарання занотуйте галс, на якому він був, коли почав виконувати оберти, і галс, коли він їх закінчив. Уважно дивіться, чи покаране судно вповні виконало покарання (За правилом 44.2 двообертове покарання включає два повороти оверштаг і два повороти фордевінд).

Якщо судді накладають покарання на два судна водночас, то кожний із них має спостерігати за одним із покараних суден, аби побачити, що кожне із суден вповні виконало належне покарання.

Якщо покарання накладається безпосередньо перед тим, або й після того, як судно фінішує, судді мають занотувати ті судна, які фінішували попереду, або одразу після покараного судна, як у разі його першого фінішування, так і за фінішування після виконання ним покаральних обертів. Судді мають звіритися з результатами, аби пересвідчитися у тому, що покараному судну надано правильне місце на фініші. Якщо судно не фінішувало належним чином після виконання ним покаральних обертів, судді мають сповістити про це перегоновий комітет, аби він надав їм заліковий стан DNF. Відповідальність за те, аби

бути певними того, що судно додержало вимог визначення фінішування, після виконання ним покарання, накладеного на нього судьями-рефері, є їхнім, а не перегонного комітету обов'язком

Судді мають доповідати про всі випадки покарання жовтим прапором і про дії змагунів у відповідь на це, тому судді, який відповідає за записи порушень у перегонах дня. Це стосується і сповіщення про те, що судді не накладали жодних покарань жовтим прапором.

У разі перегонець продовжує перегони, або неправильно виконує покаральні оберти, судді мають доповісти судді, який робить записи про дискваліфікацію судна із наступними заліковими станами: DSQ за перше і DNE, за друге, третє і наступні покарання. Суддя, який є відповідальним за ведення записів, має доповісти перегонному комітетові, відповідно до покарань за Додатком P2. Судді мають також перевірити вивішені результати, аби пересвідчитися у тому, що там відображено відповідне покарання. Якщо змагун звертається про відшкодування, щодо оприлюднених результатів, судді мають бути готові до виклику на слухання. P4 обмежує можливість надання відшкодування за дії за правилом P1, але не у разі надання судну залікового стану за P2.

Якщо судді накладають покарання на змагуна, а перегонний комітет відтак відстрочує старт, подає сигнал загального відклику, або припиняє перегони, то змагун не є зобов'язаним виконувати покарання. Якщо це перше порушення, то судно не повинне виконувати двообертове покарання. Якщо це друге, або й будь яке наступне за ним, порушення судном правила 42, то судно має право брати участь у будь якому повторному старті. Проте, судді мають зробити запис і подати рапорт про покарання у звичний спосіб, через те що, покарання зараховується до числа покарань, накладених на змагуна протягом серії.

Якщо судді накладають покарання на судно третього, чи й наступного разу, а воно не сходиться з перегонів, то його покаранням має бути дискваліфікація без слухання на всі перегони регати. Його заліковий стан має бути DNE, а протестовий комітет має розглянути питання про порушення слухання за правилом 69.2(a).

Дуже корисним є застосування диктофонного запису. До практичних порад щодо підвищення результативності роботи має бути віднесено наступне:

- Захищайте диктофон від води, аби не зіпсувати його, і мікрофон від вітрових шумів.
- Знаходячись у такому місці, де є вірогідними тактичні порушення, тримайте диктофон увімкнутим на запис. Це стосується і періоду на останніх 90 секундах перед стартом, та періодів під час огинання знаків і під час спостережень на фініші.
- Коли обговорюється можливість технічного порушення, записуйте на диктофон розмову між судьями про дії змагуна. Це може стати у пригоді пізніше, коли ви будете описувати змагунові, що ви бачили на воді.
- Накладаючи покарання на змагунів записуйте оклики про покарання і залишайте магнітофон у режимі запису допоки перегонець не завершить виконувати своє покарання.
- За увімкнутого режиму запису приділяйте особливу увагу, до того аби голос і тон були об'єктивними і неупередженими. Звертайтеся до змагуна тільки із зазначенням його вітрильного числа і уникайте особових, чи додаткових зауважень. Якісні записи про покарання зроблені з чіткою вимовою можуть прислужитися правдивості і кваліфікованості судді в очах спортсменів.
- Майте на увазі, що деякі із суддів принципово не хочуть, аби їх записували на диктофон. Запитайте у свого колеги дозволу на включення запису і домовтеся про те, що записи залишатимуться приватними і конфіденційними, допоки ви обидва не приймете рішення застосувати запис для публічної мети.
- Час від часу прослуховуйте свої записи. Слухайте їх для того, аби вдосконалюватись у висвітленні словами того, що бачите.



### 1.7.3 Пояснення покарання перегонцям

Судді мають бути спроможними відповідати на запитання змагунів, на яких було накладено покарання. Вони мають бути до послуг змагунів або на воді між перегонами, або уже на березі після закінчення перегонів.

Обговорюючи зі змагуном його порушення скористайтеся з якомога більшого числа подробиць щодо дій змагуна. Опишіть, що в першу чергу привернуло вашу увагу до певного судна і змагуна. Поясніть, як дії змагуна впливали на судно. Поясніть, яке саме правило він, чи вона, порушили і наведіть відповідне тлумачення ISAF.

Спортсмени можуть бути роздратовані, виведені з рівноваги або зняковілі через накладене суддею покарання. Будьте готові до того, що дехто пов'язуватиме покарання з прихованим звинуваченням в махлюванні і обдурюванні. Розмовляючи зі спортсменом про його специфічні дії спокійним тоном і уникаючи обговорення теми мотивації і цільової спрямованості дій змагуна, суддя може послабити ризик емоційної конфронтації. Якщо спілкування можливе з обома суддями, які мають відношення до інциденту, то краще старатися говорити зі змагуном разом. Один із суддів має спокійно вести більшу частину співбесіди. Інший суддя має дбати про те, аби розмова не набувала конфронтаційної, або суперечливої форми. Якщо таке відбувається, то другий суддя може запропонувати продовжити розмову згодом. Якщо випадок стосується тільки одного судді, то краще запросити ще кого не будь із суддів бути присутнім на спілкуванні щодо пояснень накладеного покарання змагунові для запобігання будь яких невірних тлумачень у можливих майбутніх спілкуваннях.

За більшості випадків судді мають дати можливість змагунам порушити обговорення того, що трапилося на воді. Судді мають виявляти ініціативу щодо відбування зустрічі, якщо вони вважають, що змагуни вірогідно не розуміють, чому саме їхні дії є порушенням правила 42. Такі збори є зазвичай доречними для юнацьких змагань, чи змагань серед дорослих перегонців невисокого спортивного рівня, недосвідчених змагунів, або ж за таких випадків, коли змагун удруге отримує покарання за такі ж самі дії. Пояснюючи і розтлумачуючи спортсменам, як саме виглядає порушення правил, судді допомагають змагунам уникнути наступних покарань.

### 1.8 Визначення місць розташування катерів

За суддівства будь яких спортивних змагань, знаходження судді у правильний момент у правильному місці є вирішальною умовою для відмінного виконання свого призначення. Для суддівства на воді порушень правила 42 вирішальним завданням є розташовувати катер впритул до місць де можливим є скоєння порушень. Для цього потрібно:

- Володіти знаннями тактики перегонів, аби передбачати як розвиватиметься боротьба.
- Володіти знаннями характерних рис суден певних конструкцій – аби бути обізнаним із тим, які саме заборонені дії є найбільш ефективними для збільшення ходу суден цього типу.
- Брати до уваги типи суден, що змагаються, і суддівських катерів, кількість суддів, вітрові умови і стан моря, конфігурації дистанцій, і місцеві географічні особливості, аби максимізувати здатність суддів спостерігати за всім флотом від початку до кінця перегонів.
- Мати здоровий глузд і здатність ретельно зосереджуватися аби швидко реагувати на зміни ситуації.
- Постійно бачити картину розташування інших суддівських катерів.

Коли явно не існує можливості повсякчас вести постійне спостереження за всім загальним флотом, реально досяжною метою для суддів на катері має бути таке охоплення всієї дистанції, аби кожний із учасників перегонів був певний того, що судді весь час присутні на кожних із перегонів. Найкращим способом бути найбільш ефективними є розташовувати свій катер поблизу від голівки флоту і слідувати разом з тією ж швидкістю, що і судна у перегонах. Судді мають приділяти більшу увагу лідерам, але при цьому охоплювати і широке поле спостереження, так, аби тримати під контролем якомога більше суден, що змагаються.

На більшості регат, де змагаються кілька класів, у суддів не вистачає забезпечення, аби тримати під загальним контролем кожний із флотів. Якщо треба робити вибір, то суддям треба насамперед тримати під контролем старту, похідні курси, та фінішні відрізки.

Під час накладання покарання суддя-водій має знаходити рівновагу між потребою бути досить близько до учасника, аби забезпечити ясність сигналів і окликів, і необхідністю залишатися на достатній відстані, аби не заважати виконанню змагуном накладених на нього обертових покарань.

Судді, які керують катерами, мають відчувати відповідальність за те, аби завжди бути певними, що вони зменшують до мінімуму ходову хвилю від їхнього катера і що вони розташовують катер так, аби вплив від його вітрового затінку був мінімальним.

Суддівські катери мають намагатись перетинати курси суден, що змагаються, під прямим кутом, а знаходячись поряд із перегонцями, тримати курс і маневруючи так, аби це було передбачуване для перегонців. Катери журі за перетинання курсу суден по прові мають рухатись на відстані принаймні п'яти довжин корпусу, а за слідування за кормою триматись на відстані принаймні однієї довжини корпусу. На похідних відрізках дистанції не забувайте, що за умов для сьорфінгування, перегонці іноді досить різко і непередбачено змінюють курс, у своєму намаганні отримати найбільшу користь від хвиль. Якщо ви опинитесь дуже близько від суден, то найкращим вашим вибором буде зупинитися і надати можливість змагунам прямувати повз вас. Вчиняючи так, водій суддівського катера може піднести вгору обидві руки, подаючи цим знак змагунам про те, що він лежить у дрейфі.

За винятком стартових ситуацій і протягом всього першого бардіжального відрізка катери ПрК (журі) мають розташовуватися так, аби добре бачити максимальну кількість суден, що змагаються.

### **1.8.1 Перед стартом**

Правило 42 постає застосовним з моменту підготовчого сигналу. На загал, порушення правила 42 рідко трапляються раніше, ніж за хвилину до сигналу стартування. За слабого вітру судно, що має проблеми щодо потрапляння у передстартову зону, може застосовувати недозволені способи просування після підготовчого сигналу, в тому числі і буксируватися за тренерським катером, аби дістатися району старту. Судно, яке зібралось стартувати з дальнього кінця лінії, може порушити правило 42 намагаючись якнайскоріше перетнути лінію.

Подавайте покаральний сигнал якнайскоріше після інциденту. Не чекайте сигналу стартування.

Покаране судно, аби виконати покарання, має провітрити напевне осторонь від інших суден і негайно виконати обидва оберти.

#### **1.8.1.1 Старт**

Сигнал про покарання має подаватися одразу; отже, катер ПрК має триматися чисто від інших суден-учасників.

## ПОРУШЕННЯ ПРАВИЛА 42 БІЛЯ СТАРТОВОЇ ЛІНІЇ



### Порушення, які трапляються найчастіше:

- Скалінг безпосередньо перед сигналом стартування
- Повторний рокінг/пампінг рухами тіла, які розгойдують судно, або спричиняють змахи вітрилом за стартування.
- Рокінг перед стартом, яким судно намагається просунути із «другого ешелону» до «першого ешелону»

### Розташовування катерів

Суддя, який виконує обов'язки старшого на дистанції, має визначити розташування катерів позади лінії. Зазвичай катери розгортаються від правого на лівий бік. Їхнє розташування має залежати від розташування і скупченості перегонців, а не від фактичного розташування стартової лінії. Якщо судно має намір брати старт біля самого знаку лівого ("гострого") кінця лінії, то воно буде закривати судна, які є близько до "гострого" лівого кінця стартової лінії.

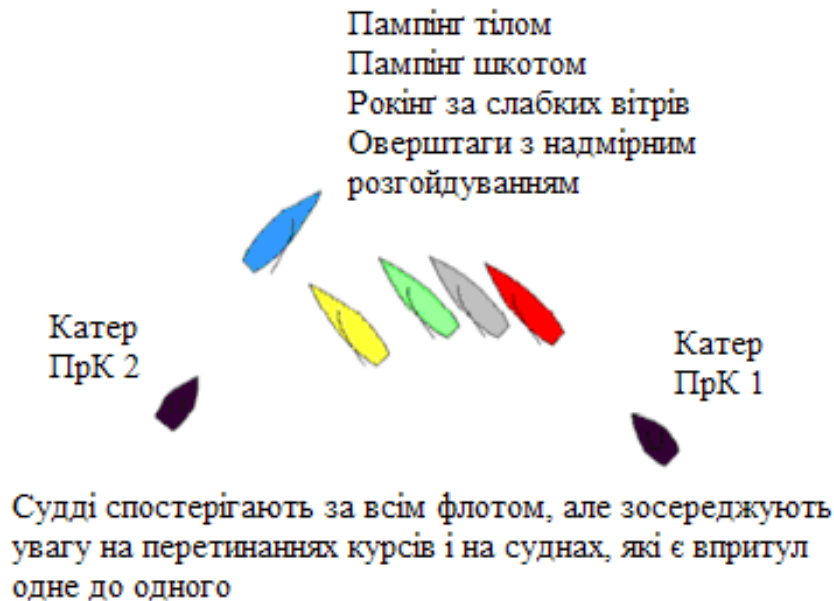
Катери, аби спостерігати за десятьма-п'ятнадцятьма суднами, мають розташовуватися, на достатній відстані позади флоту, але досить недалеко, аби мати можливість швидко реагувати. Оскільки більшість змагунів, знаходячись у своїй останній позиції безпосередньо перед стартуванням, є на правому галсі, з катерів журі має бути краще спостерігати, знаходячись позаду від суден.

Якщо велика група суден збирається стартувати на правому кінці лінії, (зазвичай це сторона, де стоїть суддівське судно), то судді приймуть розумне рішення, аби спостерігати за цими суднами, знаходячись нижче і праворуч від суден, що наближаються до лінії.

### 1.8.2 Проти вітру

Судді мають старатися слідувати, перебуваючи на таких місцях, звідки можна було б сигналізувати про покарання не заважаючи іншим суднам, які є у перегонах. За слабких вітрів звук оклику і свистка є чутним на великій відстані, що дає змогу подавати сигнал не залишаючи свого місця. Одразу після старту може бракувати можливості негайного подавання сигналу без поставання на заваді іншим суднам, які є у перегонах. За таких випадків, вичекайте, доки не з'явиться можливість безперешкодно наблизитися до змагуна, а тоді подати йому сигнал. Якщо вам довелося зволікати із сигналом, то ви можете до нього додати коротке пояснення на кшталт: "розгойдування перед стартом!", аби змагунові було зрозуміло за що ви накладаєте покарання.

#### ПОРУШЕННЯ ПРАВИЛА 42 НА БАРДІЖАННІ



#### Порушення, які трапляються найчастіше:

За слабких вітрів:

- Розгойдування судна за допомогою рухів тілом
- Повторні повороти оверштаг "перекатом"
- Надмірні гойдки судна за виконання поворотів оверштаг "перекатом", за яких швидкість судна збільшується завдяки повороту.

За сильних вітрів:

- Змахування вітрилами за допомогою "підскакувальних" рухів тілом, впливаючи на палубу, або на стропи для ніг
- Змахування вітрилами за допомогою різких коротких помпувальних ривків гікашкотом.

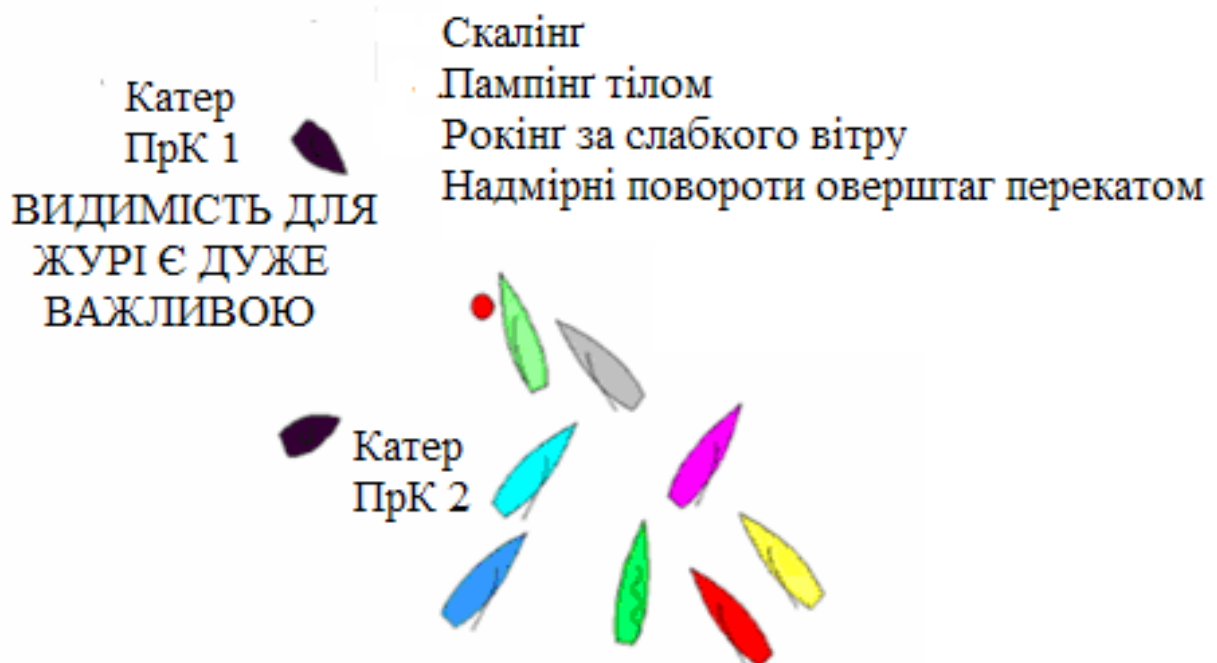
#### Розташовування катерів журі

Катери журі мають на загал розташовуватися позад флоту і концентрувати увагу на місцях напруженості. Катери журі можуть рухатися крізь флот, але мають бути надзвичайно обережні щодо породження хвиль. Крім того, шум двигуна і збудження від гвинта катера журі можуть відволікати і бентежити змагунів. Катери ПрК мають уникати довгого слідування поряд з одним і тим же судном.

Наприкінці бардіжального відрізка катери журі мають розпочинати розташовуватися, так, як потрібно для наступного відрізка. Катер журі, з якого спостерігали за першою третиною флоту, має переміститися на місце, з якого буде добре видно лідерів, коли вони розпочнуть вітрилити бакштаговий, чи фордевіндовий відрізок. Наприкінці відрізка катер, з якого спостерігали за двома наступними третинами флоту, має розташуватися з навітру від навітряного знака, звідки можна спостерігати за флотом.

Катер журі біля навітряного знака має бути для всіх добре видимим. Другий катер журі, знаходячись з підвітру від флоту, має слідувати за лідерами, які вітрилитимуть бакштагом. Розташовування у підвітряній щодо флоту позиції дає можливість суддям бути ближче до флоту, не створюючи негативних впливів на нього у вигляді прикривання вітру, чи створення ходової хвилі.

## ПОРУШЕННЯ ПРАВИЛА 42 БІЛЯ НАВІТРЯНОГО ЗНАКА



### 1.8.3 На бакштагах

Перед початком відрізка судді мають активно обговорити і прийняти рішення щодо того, чи є наявними умови для сьорфінгування та/або глісирування. Якщо ж вітрові умови є на межі цих можливостей, то судді мають досить часто змінювати свій погляд на наявність умов, адже навіть маленькі зміни вітру можуть призводити до появи і зникнення умов для сьорфінгування та/або глісирування.

Будь яке збільшення швидкості судна не обов'язково має вважатися сьорфінгом (раптовим прискоренням на напірному скаті хвилі).

На бакштагах хтось із змагунів починає сьорфінгувати за рахунок недозволеного помпування і наздоганяти інші судна. Інші змагуни, бачачи це, задля того, аби не втратити

своїх позицій, починають теж помпувати у недозволений спосіб. В ідеалі, судді мають діяти ще перед тим, як таке трапиться, але ж якщо ні, то вони мають накладити покарання за кожне із перших, спостережених ними порушень.

За таких виняткових випадків, коли судді втрачають контроль над флотом і більшість суден порушує правило 42, судді мають діяти. Вони мають накладити покарання за перше ж явне порушення і продовжувати накладати покарання, допоки флот у цілому не почне додержувати правил.

Важко буває мати суддівську оцінку наприкінці однієї і початку іншої хвили. Ви можете завважити закінчення хвили, як втрату судном швидкості. Під час глісирування змагун не має права на помпування, навіть тоді, коли судно переходить з однієї хвили на іншу.

За свіжих вітрів часто буває важко розрізнити швидке нормальне підбирання шкота від помпування. За правилами, підбирання шкота, які є нормальним реагуванням на зміни напрямку, чи сили вітру, або реагуванням на хвилю, навіть за наявності збільшеної швидкості, не є забороненими діями. Але ж правила не дозволяють повторних підбирань шкота, які не пов'язані зі змінами вітру, чи з хвилями. Змагун не має права постійно помпувати вітрилами.

#### Порушення, які трапляються найчастіше:

- Повторні підбирання шкота, які не співвідносяться а ні з вітром, а ні з хвилями
- Помпувальний гребок вітрилом більше одного разу на одній хвилі
- Пампінг тілом для підтримування сьорфінгу та/або глісирування
- Помпування вітрилом, коли судно уже сьорфінгує, або глісирує
- Учінг (загалом за сильних вітрів для підтримування сьорфінгу)

#### Розташовування катерів журі

Один із катерів журі має залишатися з підвітру від флоту. З катера, який був біля навітряного знака, спостерігають за флотом з навітряного боку.

Якщо ви спостерігаєте недозволену дію за огинання знака, вичекайте, коли судно опиниться чисто від знака і подайте сигнал про покарання уже на наступному відрізу.

#### 1.8.5 Фордевінд

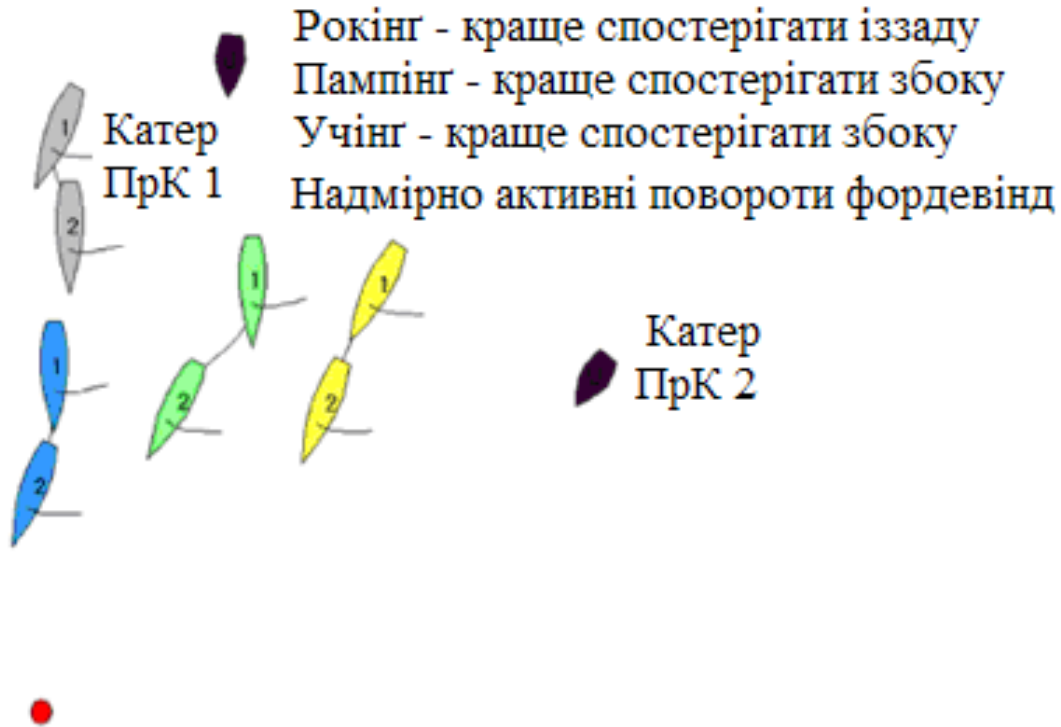
У разі судді бачать, що змагуни гойдають судно повторними рухами своїх тіл в унісон зі щоглою, але без будь яких змін напрямку руху судна, то це є рокінгом. За прямого рокінгу, гойдок відбувається за початковим рухом змагуна у навітряний бік. За зворотнього рокінгу гойдок відбувається за початковим рухом змагуна у підвітряний бік. Якщо змагун здійснює рух тілом, який є протилежним стосовно гойдка судна, то це є дозволеною дією щодо утримування судна на рівному килі.

Найкращим способом з'ясувати, чи є судна такими, що гойдаються неправомірно, це подивитися на флот широко. Ваше око цілком природно відзначить ті судна, які надмірно розгойдуються стосовно інших, які є навкруги. Спостерігайте за такими суднами, аби визначити, що саме породжує надмірне розгойдування. Ви маєте накладити покарання за рухи тілом, або повторні підбирання шкота, які не співпадають зі змінами вітру, чи фазою хвили, але збуджують гойдання і не є дозволеними, як виняток. Це може бути важким для судження, адже зазвичай змагуни вперемішку застосовують, як дозволені, так і недозволені дії. Обговорюйте деталі з вашим напарником щодо суддівства. Якщо ви не маєте певності у тому, чи є дія недозволеною, спостерігайте трохи довше, і накладайте покарання тільки тоді, коли обидва судді будуть певними у тому, що ролінг є таким, який заборонено, і будуть спроможними чітко описати і пояснити змагунові заборонені рухи тілом.

У тлумаченні ISAF POK 3 (ROCK 3) зазначається, що змагуни не є зобов'язаними зупинити природне облавкове гойдання свого судна. Проте, якщо судно налаштоване так, аби бути у нестійкій рівновазі, навіть одноразовий гойдок може бути достатнім для спричинення рокінгу і є забороненим (POK 5).

Будьте пильними щодо надмірно активних поворотів фордевінд, або помпування на останніх 100 метрах наприкінці відрізка, спрямованих на те, аби заснувати, чи розірвати перекривання.

## ПОРУШЕННЯ ПРАВИЛА 42 НА КУРСАХ ЗА ВІТРОМ



### Порушення, які трапляються найчастіше:

- Рокінг
- За слабких вітрів повторні повороти фордевінд явно не пов'язані з реагуванням на зміни вітру, чи з тактичними міркуваннями
- Надмірні гойдання за поворотів фордевінд, через які судно набуває швидкості, більшої, ніж та, що була перед поворотом

### Розташовування катерів журі

Завжди розташовуйте один із катерів журі поблизу голівки флоту. Найчастіше ним є катер, який буде супроводжувати лідерів до кінця перегонів. Наявність катера журі поряд з голівкою флоту спонукає лідерів флоту до гарної поведінки. Це сприяє впевненості у тому, що учасники перегонів перемагатимуть, чи програватимуть у спортивній боротьбі за чесного вітрилення.

Обидва катери журі мають старатися слідувати у флоті. Якщо катер журі має проскочити від положення обабіч флоту, до його голівки, то він має перед тим, як підвищувати швидкість спочатку постати чисто в стороні від флоту, як для мети безпеки, так і для мінімізації впливу його хвиль на судна учасників. Рухаючись на значній швидкості намагайтеся підібрати швидкість, за якої хвиля від ходу катера буде найменшою. Для більшості малих моторних катерів слідування середнім ходом дає велику хвилю. Ви маєте уникати такої швидкості, якщо тільки інше не буде необхідним для безпеки.

Зі слідуючого попереду катера журі треба спостерігати за початковими огинаннями знака, від центру брами, залишаючись чисто від лінії розташувань керівників перегонів і суден преси.

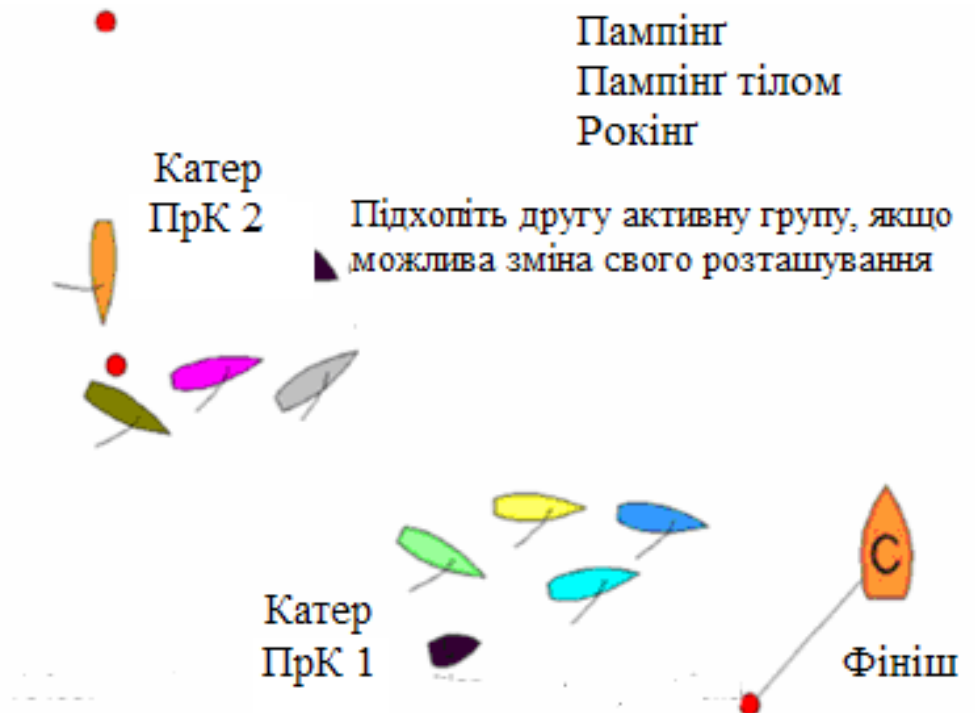
### 1.8.5 Фініш

Те, що відбувається на останньому відрітку, практично не відрізняється від попереднього, за винятком того, що катер журі має знаходитися у районі фінішу за фінішування кожного з суден.

Коли судді спостерігають порушення безпосередньо перед фінішем, то вони можуть, і мають, накладати покарання на судна, навіть у разі ці судна уже не є у перегонах. Докладіть усіх зусиль, аби швидко подати сигнал про порушення судну, яке уже фінішувало, аби у змагуна була можливість негайно виконати покарання обертами, а відтак знов фінішувати.

Не забувайте, що за другий, третій, і подальші сигнали жовтим прапором про порушення тим же судном-змагуном правила, його покаранням, навзамін двообертового покарання, є сходження з перегонів. Якщо на фініші має місце скупчення суден і перегоновий комітет дуже зайнятий, то змагун може дочекатися моменту, коли буде можливість сповістити перегоновий комітет про його сходження з перегонів після фінішування.

## ПОРУШЕННЯ ПРАВИЛА 42 НА ОСТАННЬОМУ БАКШТАГУ



Аби бачити заборонені дії, найкраще бути з підвітру від суден  
Рішення мають бути швидшими, ніж зазвичай

### Порушення, які трапляються найчастіше:

- Пампінг, з метою випередити одне-два судна під час фінішування.



- За слабких вітрів і фінішування на бардіжанні, чи на фордевінді, повороти оверштаг, чи фордевінд перекатом, які є енергійними і, або повторними і такими, що явно не пов'язані з реагуванням на зміни вітру, чи з тактичними міркуваннями, або ж такими, після яких судно набуває більшої швидкості, ніж була б за відсутності повороту оверштаг, чи повороту фордевінд.

### Розташовування катерів журі

Катери журі (ПрК) мають розташуватися поблизу останнього підвітряного знака і супроводжувати голівку флоту у бік фінішу. Катер журі має слідувати впритул з підвітру від самої передньої невеликої групи щільно конкуруючих між собою суден і супроводжувати їх до фінішу. Відтак, він має залишатися у районі фінішу.

Другий катер журі має спостерігати за кінцевою групою на останньому відрізку, а потім стежити за фінальним бакштаговим районом, приділяючи основну увагу "точкам напруження", де судна є близько одне до одного і може мати місце випередження одними іншими.

### І.9 На брифінгу для змагунів (із застосуванням/без застосування Додатку Р)

Сповіднення командирів-стернових (капітанів) про те, що матиме місце дійова присутність на воді членів журі, матиме значний вплив на додержання у перегонах вимог правила 42. Голова журі має висвітлити наступні теми:

- Судді вживатимуть заходів тільки у разі явного порушення.
- Судді не застосовуватимуть попереджень щодо порушення правил.
- Судді вивішуватимуть список суден, на які накладено покарання за Додатком Р.
- Нагадати змагунам, що правило 60.1 залишається чинним і будь яке судно може протестувати проти будь якого іншого.

### І.10 На березі після перегонів

Після прибуття на берег судді мають подати свої рішення про покарання на розгляд координатору щодо правила 42. Він, чи вона, має негайно скласти загальний список порушень правила 42 і проглянути його та визначити, чи всі учасники виконали відповідні покарання. Якщо якесь із суден не виконало належного покарання, то координатор сповіщає перегоновий комітет про дискваліфікації за правилами Р2.1 (ДСК (DSQ)), Р2.2 (ДНВ (DNE)) або Р2.3 (ДНВ (DNE)) на перегони, про які йдеться, чи на всі перегони регати), залежно від дій учасника.

Судді мають якомога скоріше вивісити на дошці офіційних повідомлень повний список суден, які були ними дискваліфіковані за Додатком Р через порушення правила 42. Включіть до списку і прізвища суддів, які накладали покарання жовтим прапором, аби змагуни могли звернутися до них із запитаннями, чи за поясненнями, якщо такі звернення матимуть місце.

Судді мають бути доступними для спілкування зі змагунами на березі, аби можна було обговорити кожний з випадків. Такі обговорення завжди мають бути між змагуном і тим суддею, який накладав на нього покарання за певний інцидент. Голова може частково спостерігати за такими розмовами і, у разі розмова набуватиме гарячої, чи й задирливої форми, втручатися у порядок їх відбування.

### І.11 Слухання щодо надання відшкодувань стосовно правила 42

За правилами судно не позбавлено можливості звертатися про відшкодування з посиланням на те, що дискваліфікація була неналежною дією журі.

У разі застосування Додатку Р, надання відшкодування є обмеженим тільки такими випадками, коли суддями, які діяли за правилом Р1, не було взято до уваги сигналів перегонового комітету, або ж невірно було витлумачено правила класу, якщо тільки вони не були змінені вітрильницькою інструкцією. Як приклад, можна навести клас "Лейзер", у правилах якого застосовано змінений текст правила Р4.

## I.12 Додаток Р—Особливий процедурний порядок суддівства щодо правила 42

У Додатку Р наведено процедурний порядок дискваліфікації чи накладання покарань на воді за порушення правила 42. Цю систему створено із запозиченням порядків, які були раніше застосовані, як на багатьох змаганнях окремих класів, так і на багатокласових регатах. Вперше цей процедурний порядок було застосовано на Олімпійській регаті у 1992 році.

Як і будь яка система, запроваджений процедурний порядок має як переваги, так і недоліки.

### Переваги

- Спортсмени бачать дії суддів і набувають розуміння щодо правила 42.
- Другого і третього покарання буває цілком достатнім, аби схилити спортсменів до того, щоб припинити порушення правила.
- Змагуни, є набагато більш обізнаними щодо умов під час покарання, і це робить більш корисним обговорення ситуації на березі.

### Недоліки

- Коли учасники є збитими до купи, то може виникати затримка перед тим, як судді матимуть змогу подати сигнал про покарання (скажімо, щодо скалінгу перед стартом). Це призводить до безладу, нерозуміння і протидії (на кшталт: "Я ж нічого не робив").
- Кількісний склад групи суддів на воді є зазвичай недостатнім, аби постійно тримати під контролем весь флот в цілому. Через те змагуни вважають, що суддівство є сумнівним і суперечливим, адже судді не помічають деяких серйозних порушень, тоді, коли їхня увага притягнута до менш серйозних випадків і вони зайняті накладанням покарань.
- Для катерів журі може бути неприйнятним просуватися достатнім ходом крізь флот, що позбавляє суддів можливості застосовувати однаковий ступінь контролю до всього флоту в цілому.
- Спортсмени можуть схилитися до того, аби не нести особистої відповідальності за додержання вимог правила 42.
- Коли вони вважають, що судді їх не бачать, то можуть підсилювати динамічні дії, допоки не будуть викриті і спіймані на гарячому, маючи на гадці, що перевага, яку вони отримують вартує ризику наразитися на двообертове покарання.

Застосування суддівства на воді щодо додержання вимог правила 42, зросло за останнє десятиріччя що призвело до підвищення відповідальності суддів. Поки правила перегонів дозволяли суддівство на воді до запровадження Додатку Р, для цього не було особливого місця у тексті правил. Отже, системи покарань, як і вітрильні інструкції, де описувалися ці системи, на одних змаганнях часто-густо бували не такими, як на інших.

Додатком Р все це було систематизовано і приведено до єдиної послідовної структури, у межах якої можуть діяти, як змагуни, так і судді. Тепер стало неважким для організаторів регати застосувати Додаток Р і забезпечити суддівство на воді щодо правила 42.

Судді і змагуни можуть мати різні погляди на правило 42 і на те, як воно судиться на воді. Але, все ж таки, вони мають додержувати вимог правила, за тим, як це прописано у ньому самому і у тлумаченнях ISAF щодо правила 42. Якщо хтось із них незгоден із правилом, він може, додержуючи встановленої ISAF процедури, запропонувати певні зміни до правила.

Судді мають не дозволяти собі класифікувати заборонені дії за рівнями серйозності, адже будь яке порушення правила є однаковим за важливістю порушенням правила.

Судді мають залишатися об'єктивними, і накладати покарання на судно, яке порушує правила. Асоціації класів можуть змінювати правило 42 у правилах своїх класів.

Коли судді дають згоду на їхнє призначення для суддівства певних змагань, де застосовуватиметься суддівство на воді правила 42, то вони мають докласти всіх зусиль, аби проводити у життя існуючі правила та їх тлумачення на вищому рівні. Краще не мати ніяких суддів на воді, ніж мати суддю, який є особою, вповноваженою наглядати за порушеннями правила щодо застосувань рушійної сили, який спостерігає очевидне порушення цього правила і не вживає жодних заходів.

Судді мають у разі наявного сумніву приймати рішення на користь змагуна і ніколи не накладати покарання у разі вони не є певними у наявності порушення. І, все ж таки, якщо суддя є переконаним, він обов'язково має вживати відповідних заходів, з метою захистити тих змагунів, які змагаються чесно і правил не порушують.