



World Sailing
**The Racing Rules of Sailing
Q & A's Booklet**

Международная парусная федерация (ИСАФ)

**ВОПРОСЫ И ОТВЕТЫ
ПО ПРАВИЛАМ ПАРУСНЫХ ГОНОК**

Последнее обновление: 05 января 2016г.

Перевод Комитета по гоночным правилам и апелляциям ВФПС

оригинал на вебсайте ИСАФ:

[http://www.sailing.org/tools/documents/QABookletJune12015-\[18911\].pdf](http://www.sailing.org/tools/documents/QABookletJune12015-[18911].pdf)

Введение

За публикацию вопросов и ответов по правилам парусных гонок (ППГ) на сайте WS отвечают совместно комитет по гоночным правилам и комитет судей.

Группа по работе над вопросами и ответами создана для предоставления судьям, национальным органам и ассоциациям классов ИСАФ сервиса, посредством которого они могли бы направлять через ИСАФ свои вопросы по ППГ.

Ответы подготовлены группой опытных судей. Ответы не являются официальной интерпретацией, но они разъясняют ППГ и являются важным инструментом для представления тщательно обдуманных мнений опытных судей.

Задавший вопрос всегда получит ответ, но опубликованы в буклете будут только вопросы и ответы, представляющие всеобщий интерес. Предполагается, что в будущем на основании этих вопросов и ответов может быть принято решение об изменении правил, о добавлении в Книгу случаев или в Книги решений ИСАФ, или в учебные материалы для судей.

Этот сервис предназначен не для «подмены» процесса апелляции, его цель – предоставление взвешенных мнений по вопросам ППГ.

Благодарим Анну Санчес де Кампо (Ana Sanchez del Campo (ESP)) за деятельность в качестве председателя группы, судей, которые участвуют в работе группы, и Марианну Миделтон (Marianne Middelthon (NOR)) за подготовку этого буклета вопросов и ответов.

Февраль 2013

Ян Стаг (Jan Stage)
Председатель
комитета судей ИСАФ

Бернар Бону (Bernard Bonneau)
Председатель
комитета по гоночным правилам ИСАФ

Содержание по разделам

А – Честная спортивная борьба

		Сейчас нет Q&A в этом разделе
--	--	-------------------------------

В – Яхта против яхты

B1	Q&A 13-001	Переработанный Q&A 2010.020 B17. Две яхты выходят на знак после прохождения положения левентик в зоне, когда другая яхта уже выходит на знак
B2	Q&A 13-005	Удален. Теперь рассмотрен в Случае ИСАФ 123
B3	Q&A 13-013	Удален. Теперь рассмотрен в Случае ИСАФ 124
B4	Q&A 13-015	Удален. Теперь рассмотрен в Случае ИСАФ 125
B5	Q&A 13-017	Прекращение права на место-у-знака
B6	Q&A 13-034	Давать место и сторониться
B7	Q&A 14-001	О месте-у-знака и оправдании
B8	Q&A 14-002	Когда место-у-знака включает место для поворота фордевинд?
B9	Q&A 14-011	Не предоставление места у финишного знака
B10	Q&A 14-014	Радиоуправляемые яхты на разных участках дистанции
B11	Q&A 16-001	Яхта, ближайшая к знаку

С – Старт

C1	Q&A 14-015	Вынужденный фальстарт
----	------------	-----------------------

D – Прохождение дистанции

D1	Q&A 13-014	Удалён. Теперь рассмотрен в Случае ИСАФ 126
----	------------	--

Е – Финиш

E1	Q&A 13-006	Удалён. Теперь рассмотрен в Случае ИСАФ 127
E2	Q&A 13-007	Удалён. Теперь рассмотрен в Случае ИСАФ 128
E3	Q&A 13-008	Удалён. Теперь рассмотрен в Случае ИСАФ 129
E4	Q&A 15-011	Пересечение финишной линии, когда экипаж находится в воде

F – Подведение результатов

F1	Q&A 13-021	Удален. Теперь рассмотрен в Случае ИСАФ 116
F2	Q&A 14-003	Предварительные результаты и окончательные результаты
F3	Q&A 14-005	Исправление ошибок в подсчете очков BFD

G – Проведение гонок; инструкции и принципы

G1	Q&A 13-016	Переизданный Q&A 2011.018 G12. Время подачи сигналов индивидуального отзыва
G2	Q&A 13-019	Сокращение, прекращение гонки и исправление результата
G3	Q&A 13-024	Если требуемая информация отсутствует в положении о соревновании и/или в гоночной инструкции.
G4	Q&A 14-017	Сигналы гоночного комитета
G5	Q&A 14-018	Альтернативные наказания за фальстарт (OCS)
G6	Q&A 15-001	Когда флаг О уже был показан
G7	Q&A 15-006	Добавление гоночных дней к соревнованию
G8	Q&A 15-007	Сигнал для обозначения окончания соревнования
G9	Q&A 15-009	Финиш или нет?
G10	Q&A 15-012	Когда яхта, попавшая под черный флаг, финиширует первой
G11	Q&A 15-014	Сигналы для изменения курса

H – Международное жюри

		Сейчас нет Q&A в этом разделе
--	--	-------------------------------

J – Протесты, рассмотрения, апелляции и процедуры

J1	Q&A 13-002	Переизданный Q&A 12-010 J27. Является ли решение арбитража окончательным?
J2	Q&A 13-008	Могут ли арбитры быть членами группы, рассматривающей случай, который был предметом арбитража?
J3	Q&A 13-009	Удален. Теперь рассмотрен в Случаях ИСАФ 130 и 131
J4	Q&A 13-020	Столкновение и повреждение
J5	Q&A 13-022	Гонки радиоуправляемых яхт – Наказания и полученное преимущество

J6	Q&A 13-023	Отсутствие знаков, позиции GPS и исправление результата
J7	Q&A 13-028	Извещение о намерении подать протест
J8	Q&A 13-030	Нарушение правила 42 для избежания контакта
J9	Q&A 13-033	DNE во всех гонках
J10	Q&A 13-035	Отозван
J11	Q&A 15-002	Повреждение, действие яхты и исправление результата
J12	Q&A 15-004	Отзыв требования исправить результат во время рассмотрения
J13	Q&A 15-005	Расписание рассмотрения протестов
J14	Q&A 15-008	Когда протест был отозван
J15	Q&A 15-010	Справедливость времени подачи протеста
J16	Q&A 15-015	Протест, когда применяется Приложение Р

К – Матчевые и командные гонки

K1	Q&A 13-025	Матчевые гонки и правила класса
K 2	Q&A 14-006	Равенство результатов в матчевых гонках
K 3	Q&A 14-007	Неправильные действия при вхождении
K 4	Q&A 14-012	Равенство результатов в командных гонках
K5	Q&A 14-019	Инцидент в дни медальных гонок. Дополнение Q

L – Технические вопросы

L1	Q&A 13-031	Реклама на персональном снаряжении
L2	Q&A 14-004	Доски и яхты огибают знак вместе
L3	Q&A 14-010	Национальные буквы на ассиметричном спинакере
L4	Q&A 14-016	Правило 49: Использование фала, прикрепленного к трапеционному поясу
L5	Q&A 14-020	Размещение тяжелых парусов
L6	Q&A 15-003	Буквы и номера на парусах. <i>Пересмотрен 10 марта 2015.</i>
L7	Q&A 15-013	Еще о номерах на парусах
L8	Q&A 16-002	Когда член экипажа, не находящийся на борту, касается знака

М – Терминология

М1	Q&A 13-010	Удален. Теперь рассмотрен в Случае ИСАФ 132
М2	Q&A 13-011	Переработанный Q&A 2010.019 М6. Изменение курса и правило 16
М3	Q&A 13-012	Переизданный Q&A 2010.027 М9. Надлежащий курс и комбинация парусов
М4	Q&A 13-018	Вопросы про «существенное преимущество»
М5	Q&A 13-026	Виндсерфинг – «так быстро, как это практически возможно»
М6	Q&A 14-009	Правила парусных гонок и правило 86
М7	Q&A 14-013	«Туго натянуты» в Специальных правилах открытого моря и в ППГ 49.2

Н – Предписания и другие правила

Н1	Q&A 13-004	Мусор?
Н2	Q&A 13-028	Другой вопрос о мусоре
Н3	Q&A 13-029	Пересмотрен 15 января 2014 г. Возвращаясь к вопросу о постановке спинакера и резиновых стяжках
Н4	Q&A 13-032	Изменения правил для разработки и тестирования
Н5	Q&A 13-036	Об изменениях правил класса
Н6	Q&A 14-008	Баланс между ППГ и МППСС

Раздел А

Честная борьба

Сейчас нет Q&A в этом разделе.

A1

Другие вопросы, которые могут относиться к теме:

J9, L2, L5

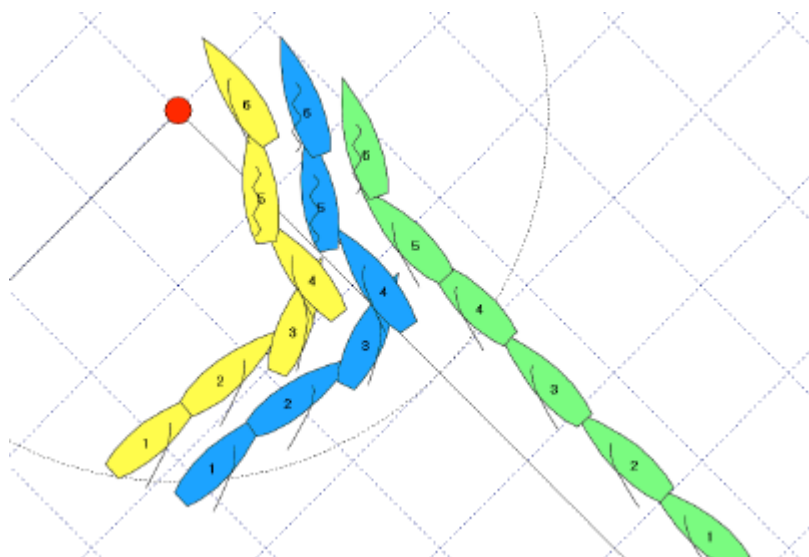
Раздел В

Яхта против яхты

- B1** Две яхты выходят на знак после прохождения положения левентик в зоне, когда другая яхта уже выходит на знак.
 - B2** **Удален. Теперь рассмотрен в Случае ИСАФ 123.** Яхта левого галса пытается пройти перед яхтой правого галса.
 - B3** **Удален. Теперь рассмотрен в Случае ИСАФ 124.** Права и обязанности у препятствий.
 - B4** **Удален. Теперь рассмотрен в Случае ИСАФ 125.** Три связанные яхты на левом галсе, приближаются к препятствию – яхте в гонке на правом галсе.
 - B5** Прекращение права на место-у-знака.
 - B6** Давать место и сторониться.
 - B7** О месте-у-знака и оправдании.
 - B8** Когда место-у-знака включает место для поворота фордевинд?
 - B9** Не предоставление места у финишного знака.
 - B10** Радиоуправляемые яхты на разных участках дистанции.
 - B11** Яхта, ближайшая к знаку
-

Другие вопросы, которые могут относиться к теме:

C1, J4, J8, J11, J14, L2, L8, M1, M2, M3, N6

Ситуация:

Вскоре после положения 2, Желтая решает, что может сделать поворот оверштаг и выйти на знак. Синяя вначале уверена, что сможет пройти перед Зеленой и поэтому не делает оклик о месте для поворота оверштаг. Однако, как только Желтая приводится для поворота, Синяя немедленно приводится и делает поворот оверштаг так, что обе яхты проходят положение левентик одновременно. После завершения этих поворотов есть место для одной яхты (не для обеих,) чтобы пройти между Зеленой и знаком.

После завершения поворота Желтая приводится для огибания знака, и Синяя приводится, чтобы дать Желтой место-у-знака. Зеленая должна привести выше крутого бейдевинда, чтобы избежать Синей. Зеленая протестует на Синюю, а Синяя протестует на Желтую.

Вопрос 1:

Какое решение следует принять?

Ответ 1:

Наказать Желтую за нарушение правила 18.3(a).

Зеленая была обязана сторониться Синей с момента завершения Синей своего поворота оверштаг. Зеленая сторонилась и не нарушила никакого правила.

Желтая и Синяя были обязаны по правилу 18.3(a) не вынуждать «другую яхту» идти выше крутого бейдевинда, чтобы избежать контакта. Когда Зеленая шла выше крутого бейдевинда, это делалось чтобы избежать контакта. Желтая и Синяя, обе, нарушили правило 18.3(a). Однако Синяя оправдана по правилу 64.1(a), потому что она была вынуждена нарушить правило 18.3 из-за действий Желтой яхты.

Синяя была обязана сторониться Желтой, как только Желтая завершила свой поворот. Синяя сторонилась и не нарушила правила 11.

Вопрос 2:

Будет ли ответ на вопрос 1 другим, если нет места даже для одной яхты, чтобы пройти между Зеленой и знаком, когда обе яхты завершили свои повороты оверштаг?

Ответ 2:

Нет.

B2 Q&A 2013-005

Опубликован: 18.02.2013 (пересмотренный Q&A B24 2011-028)

Этот Q&A удален. Новый Случай ИСАФ 123 рассматривает этот вопрос

B3 Q&A 2013-013

Опубликован 18.02.2013 (переизданный Q&A B004 2009-021)

Этот Q&A удален. Новый Случай ИСАФ 124 рассматривает этот вопрос

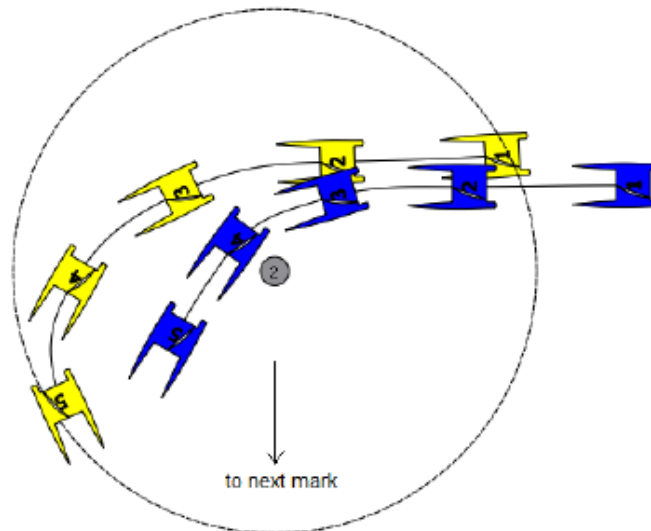
B4 Q&A 2013-015

Опубликован 18.02.2013 (пересмотренный Q&A B011 2010-001)

Этот Q&A удален. Новый Случай ИСАФ 125 рассматривает этот вопрос

Вопрос

Скорость ветра 10–12 узлов, течения нет. Желтая (Y) чисто впереди от Синей (B) входит в зону оттяжного наветренного знака, который предписано оставить с левого борта. Следующий участок дистанции – фордевинд. Y идет по широкой дуге на полный курс правого галса. B уваливается, чтобы пройти рядом со знаком и затем сохраняет свой курс. Y ещё больше уваливается, и B оказывается связанной с ней изнутри. Все ещё находясь в зоне, Y делает поворот фордевинд на полный курс левого галса прямо перед B. B протестует. Какие правила применимы?

Ответ

Поскольку B находится чисто позади, когда Y входит в зону, применяется правило 18.2(b) и B обязана дать Y место-у-знака. Определение «Место-у-знака» требует от B дать Y пространство, которое необходимо ей для своевременного маневрирования в соответствии с хорошей морской практикой, чтобы

- (i) оставить знак по левому борту,
- (ii) идти к знаку, когда её надлежащий курс проходит близко к нему, и
- (iii) обогнуть знак, как это требуется для прохождения дистанции.

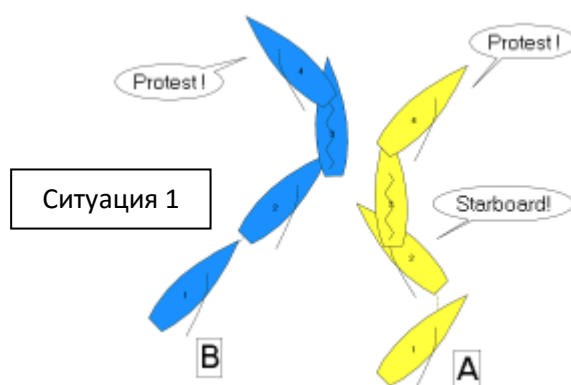
С положения 3 надлежащий курс Y больше не проходит близко к знаку, поэтому указанный выше пункт (ii) больше не применяется. В положении 4 Y оставила знак с предписанного борта и находится на полном курсе правого галса, т.е. она обогнула знак, как это требуется для прохождения дистанции. Следовательно, в этом положении B выполнила свою обязанность дать Y место-у-знака, как требуется по правилу 18.2(b). Так как Y в положении с 1-го по 3-е получила место-у-знака, на которое имела право, B не обязана продолжать давать место-у-знака, и правило 18.2(c) больше не применяется. Даже если курс Y в положениях 4–5 является её надлежащим курсом, никакое правило не требует от B давать ей место, чтобы идти этим курсом.

После поворота фордевинд на левый галс Y нарушила правило 10. Правило 15 не применяется, потому что B получила право дороги из-за изменения курса яхтой Y. Правило 16 не применяется, потому что B не изменяла курс после получения права дороги. Правило 21 не применяется, потому что когда Y нарушала правило 10, она не шла в пределах места или места-у-знака, на которое имела право.

В определении «Сторониться» сказано, что яхта *сторонится*, если яхта, имеющая право дороги, может идти «своим курсом» без необходимости предпринимать избегающие действия. В четырех приведенных ниже ситуациях яхта В маневрирует в соответствии с хорошей морской практикой и нет контакта.

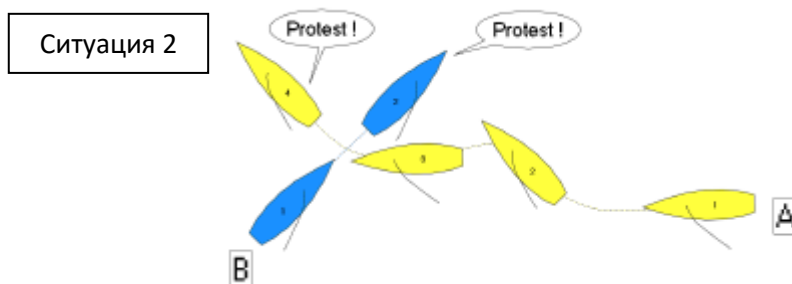
Ситуация 1

Яхта А делает поворот оверштаг на правый галс настолько близко от яхты В, идущей левым галсом, что А не может идти прямо вперед, не столкнувшись с В, а В не может избежать столкновения, маневрируя без задержки в соответствии с хорошей морской практикой. Затем А немедленно изменяет курс, давая В место, чтобы сторониться. А подает протест на В по правилу 10, а В подает протест на А по правилу 15.



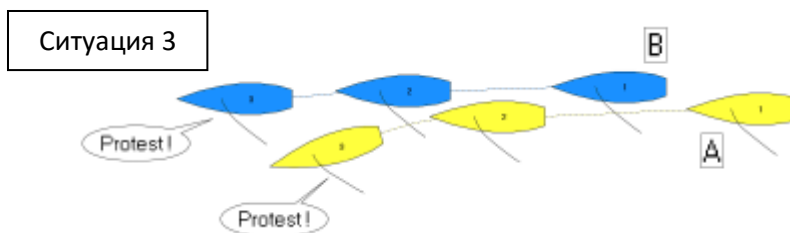
Ситуация 2

Яхта левого галса В чисто пересекает курс яхты правого галса А. А приводится настолько близко от В, что А не может идти прямо вперед, не столкнувшись с В, а В не может избежать столкновения, маневрируя без задержки в соответствии с хорошей морской практикой. Затем А немедленно изменяет курс, давая В место, чтобы сторониться. А подает протест на В по правилу 10, а В подает протест на А по правилу 16.1.



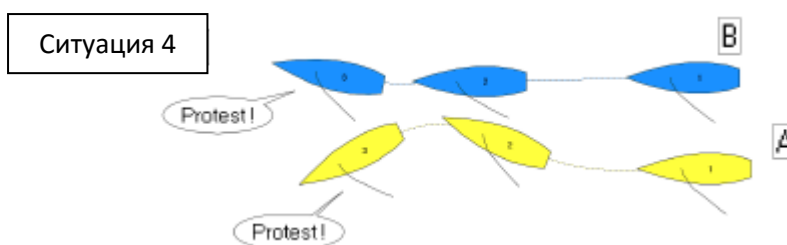
Ситуация 3

Яхта А устанавливает связанность из положения чисто позади с яхтой В настолько близко от В, что А не может изменить курс в обоих направлениях без немедленного контакта с В. Затем А немедленно изменяет курс, давая В место, чтобы сторониться. А подает протест на В по правилу 11, а В подает протест на А по правилу 15.



Ситуация 4

Яхты А и В связаны, В – наветренная. А быстро приводится и, прежде чем В может отойти от А в соответствии с хорошей морской практикой, яхты сближаются настолько, что А не может идти прямо вперед, не столкнувшись с В. Затем А немедленно изменяет курс, давая В место, чтобы сторониться. А подает протест на В по правилу 11, а В подает протест на А по правилу 16.1.



Вопрос

Идет ли яхта А «своим курсом», в смысле этого термина в определении «Сторониться», когда она изменяет курс для исполнения своих обязанностей по правилам 15 и 16.1, то есть, яхта В сторонится, а яхта А не нарушает правила 15 или 16.1?

Ответ

Курс яхты А, «её курс» в определении «Сторониться», это не тот криволинейный и изменяющийся курс из положение 2 в положение 3 на рисунках. Это направление вперед из положения яхты в любой взятый момент времени (с учетом влияния течения и дрейфа, если оно есть). Определяющим положением на каждом рисунке является положение 2.

В положении 2 на каждом рисунке яхта А сама создала ситуацию, в которой ей необходимо предпринимать избегающие действия, о которых сказано в пункте (а) определения «Сторониться», потому что правило 15 или 16.1 обязывает яхту А дать яхте В место, чтобы сторониться. А выполняет эти обязанности либо уваливаясь, либо приводясь.

Таким образом, все протесты обеих яхт А и В следует отклонить.

Если бы А не изменила курс для выполнения требований правил 15 или 16.1, из-за чего В не смогла бы сторониться, то В была бы оправдана по правилу 64.1(а), так её вынудили нарушить правила Раздела А.

Ситуация

Три вопроса о месте-у-знака и правиле 21 Оправдания.

Вопрос 1

Когда сторонящаяся яхта, имеющая право на место-у-знака, больше не имеет права на оправдание по правилу 21? Может ли это быть:

- а) когда она все еще связана со знаком; или это должно быть
- б) когда она прошла знак и больше не связана с ним?

Ответ 1

Ни одно из выше перечисленного. Для того, чтобы яхта имела право на оправдание по правилу 21, она должна идти в пределах места или места-у-знака, на которое она имеет право. Затем яхта, которая имела право на место-у-знака, больше не имеет права на оправдание, когда выполняется одно из следующих условий:

1. Яхта, обязанная дать место-у-знака, дала ей:
 - Место, чтобы оставить знак с предписанной стороны;
 - Место, чтобы идти к знаку, когда её надлежащий курс проходит близко к нему;
 - Место для огибания знака, нужное, чтобы проходить дистанцию; и
 - Место для поворота оверштаг, но только если она является внутренней связанной с наветренной стороны от яхты, обязанной дать ей место-у-знака, и могла бы выходить на знак после своего поворота оверштаг.
2. Когда применяется правило 18.2(b), яхта, имеющая право на место-у-знака прошла положение левентик.
3. Когда применяется правило 18.2(b), яхта, имеющая право на место-у-знака, вышла из зоны.

Поэтому, после того, как одно из этих условий выполнено, оправдание по правилу 21 больше не применимо, даже если яхта все еще находится рядом со знаком.

Вопрос 2

В контексте применения определения «Место-у-знака», когда яхта «оставляет знак с предписанного борта» и заканчивает огибание или прохождение его?

Ответ 2

Яхта оставила знак с предписанного борта и больше не огибает или не проходит его, когда в существующих условиях, знак больше не влияет на её курс, чтобы проходить следующий участок дистанции.

Вопрос 3

Когда яхта находится «за знаком» или, точнее сказать, когда яхта «прошла знак»?

Ответ 3

Фраза «за знаком» не используется в Правилах Парусных Гонок, тем не менее, в правиле 18.1 для досок (Приложение В) и кайтбордов (Приложение F) употребляется выражение «прошла знак». Это выражение важно там, так как после того, как доска прошла знак,

правило 18 перестает к ней применяться, и, поэтому, она более не имеет права на оправдание по правилу 21.

Значение «прошла» в правиле 18.1 для досок и кайтбордов: «доска (или кайтборд) прошла знак, когда доска обогнула знак, и знак находится позади доски и её оборудования в то время, как доска идет курсом к следующему знаку, и, если существует течение, толкающее доску назад к знаку, знак больше не влияет на курс, которым она идет».

У финишного знака слово «прошла» означает: «доска прошла знак, когда доска или её оборудование пересекли финишную линию, она оставила знак позади и, если существует течение толкающее доску к знаку, знак больше не влияет на курс, которым она идет».

Для других видов парусных дисциплин см. ответ 1.

См. также **Q&A 2014-002 B008**

Ситуация

Q&A 2013.017 B005 описывает ситуацию, когда яхта входит в зону чисто впереди, но у неё нет права на место для поворота фордевинд, который нужно сделать, чтобы проходить дистанцию после огибания знака. Это, по-видимому, связано с тем, что яхта, которая чисто позади, остается чисто позади в течение всего манёвра огибания.

Вопрос 1

Предположим ситуацию, начавшуюся таким же образом, но яхта, находившаяся чисто позади, установила внутреннюю связанность после того, как яхты вошли в зону и в то время, как другая яхта имела право на место-у-знака. Если бы поворот фордевинд был надлежащим курсом для яхты, находящийся чисто впереди в зоне, имела бы она теперь право на место для поворота фордевинд по правилу 18.2(c)(2), при условии что обе яхты остаются в зоне и связанными?

Ответ 1

Да. Так как внутренняя связанность была установлена до того, как было дано место-у-знака, яхта, обязанная дать место-у-знака, должна дополнительно давать другой яхте место, чтобы идти своим надлежащим курсом, пока они остаются связанными. При условии, что яхта, имеющая право на место-у-знака, идет своим надлежащим курсом, она идет в пределах места-у-знака, на которое имеет право по правилу 18.2(c)(2) и будет оправдана по правилу 21(a) за нарушение правила 10.

Обязанность давать место, чтобы идти надлежащим курсом, и связанное с этим оправдание, будет продолжаться до тех пор, пока или не прекратится связанность или яхта, имеющая право на место-у-знака, не выйдет из зоны.

Вопрос 2

Будет ли ответ таким же, если к моменту установления связанности, яхте, имеющей право на место-у-знака, оно уже было дано?

Ответ 2

Нет. Если яхте уже было дано место-у-знака к моменту, когда связанность была установлена, правило 18.2(c)(2) не будет применяться.

До тех пор пока Правило 18 будет продолжать применяться, то есть, хотя бы одна из яхт все еще находится в зоне, или это правило не будет «выключено», ни одна из частей пр.18. 2 не отменяет любое из обязательств ни одной из яхт. Это происходит потому, что правило 18.2 с(2) специально оговаривает условия «что делать», когда требование к яхте давать место у знака уже существует. И как только место у знака было предоставлено, больше таких требований уже нет. Поэтому яхта, которая была чисто впереди, больше не имеет права на место или место-у-знака, правило 21 больше не применяется, и, яхта, которая, которая вошла в зону чисто впереди, подчиняется правилам Раздела А. См. также Q&A 2013.017 B005.

Вопрос 3

Существуют ли какие-нибудь обстоятельства, когда яхта, делающая поворот фордевинд на левый галс на курсе у яхты правого галса, может рассчитывать на оправдание по правилу 21, если она нарушит правило 10, и, если существуют, то какие?

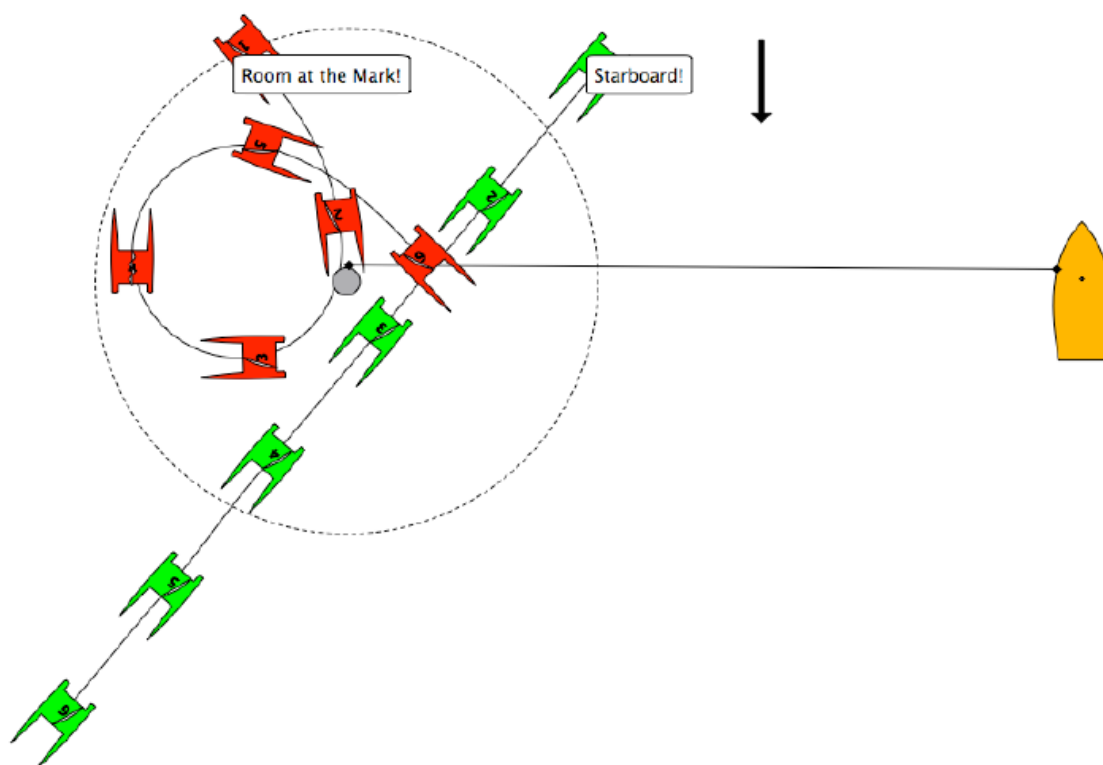
Ответ 3

Правило 21 относится только к ситуациям, регулируемым правилами Раздела С. Могут существовать ситуации у протяженных препятствий, где яхте, находящейся чисто впереди, будет нужно сделать поворот фордевинд, в таких случаях правило 21 также применяется.

См. также Q&A 2014.001 B007

Ситуация

Две яхты, катамараны класса А, Зеленая на правом галсе, Красная на левом, приближаются к финишному знаку, который предписано оставить с правого борта. Красная пересекает финишную линию впереди Зеленой, но касается знака, когда, пересекая финишную линию, вынуждена идти выше финишного знака, потому что Зеленая не дала ей достаточного места-у-знака. Красная сообщает Зеленой о своем намерении протестовать. Красная выполняет «Наказание в один оборот», делая один поворот оверштаг и один поворот фордевинд, и повторно пересекает финишную линию со стороны дистанции. Гоночный комитет считает финиш Красной по ее повторному пересечению финишной линии. Зеленая после гонки принимает наказание, предусмотренное арбитражной системой. Красная подает требование исправить результат.

**Вопрос 1**

Имеет ли право гоночный комитет без рассмотрения посчитать Красную финишировавшей по её первому пересечению финишной линии?

Ответ 1

Нет. Красная финиширует, когда она пересекает финишную линию после выполнения наказания по правилу 44.2, см. определение «Финиш». Однако гоночному комитету настоятельно рекомендуется всегда делать записи о наблюдаемом пересечении яхтой финишной линии, в независимости от последующих действий яхты.

Вопрос 2

Имеет ли право протестовый комитет оправдать Красную по правилу 21(b) и инструктировать гоночный комитет назначить Красной очки, основанные на её первом пересечении финишной линии?

Ответ 2

Нет. Протестовый комитет должен оправдать Красную по правилу 21(b) если он решит, что Красная была вынуждена нарушить правило 31 из-за нарушения Зеленой правила 18. Однако когда Красная решает выполнить «Наказание в один оборот» и, выполняя наказание, она теряет места, её результат не может быть исправлен, как часть оправдания. Её место на финише остается прежним.

Вопрос 3

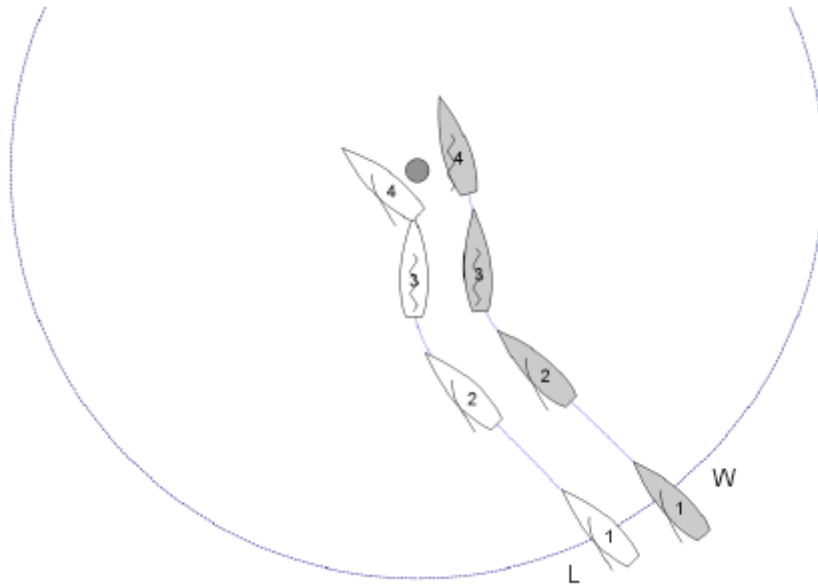
Будет ли ответ другим, если Красная вместо касания знака делает поворот фордевинд от финишной линии, избегая контакта с Зеленой?

Ответ 3

Нет. Если Красная делает поворот фордевинд, чтобы избежать контакта с Зеленой и поэтому проходит мимо финишной линии, она имеет право протестовать против Зеленой за не предоставление места-у-знака, но Красная не имеет права на восстановление результата по правилу 62.1. Ей нужно вернуться назад и финишировать, чтобы получить место на финише в этой гонке.

Ситуация

Две радиоуправляемые яхты, **L** и **W**, приближаются к наветренному знаку на правом галсе ниже лэйлайн на знак. Знак предписано оставить с левого борта. **L** не выходит на знак и должна пройти его с неправильной стороны. **W** выходит на знак за счет приведения, огибает его и уваливается на следующий участок дистанции.

**Вопрос**

Как теперь правила применяются между двумя яхтами, и какие у них права и обязанности начиная с положения 4?

Ответ

Радиоуправляемые яхты подчиняются правилам Приложения Е. Никакое из соответствующих правил Части 2, а также никакие другие права или обязанности яхт не изменены в Приложении Е.

W, как наветренная яхта, продолжает иметь обязательство сторониться по правилу 11 в течение всего инцидента.

Яхты связаны, когда они входят в зону 4-х длин. С этого момента **W** обязана по правилу 18.2(b) давать **L** место-у-знака. В этой ситуации место-у-знака включает место для **L** идти к знаку, но не включает места для поворота оверштаг, чтобы обогнуть знак, так как она и не является внутренней наветренной яхтой, и не будет выходить на знак после поворота оверштаг.

Когда **L**, начиная с положения 2, приводится по направлению к знаку, она не выходит на знак. Если **L** пройдет положение левентик, правило 18 более не будет применяться, и **L** должна будет сторониться по правилу 13 как яхта, делающая поворот оверштаг. Яхте **L** даётся место для приведения до положения левентик, поэтому **W** дает место-у-знака и сторонится.

После того как **W** огибает знак, яхты находятся на разных участках дистанции, и обе яхты по правилу 24.2 не должны мешать друг другу, если только они не идут своими надлежащими курсами.

Пока яхты остаются на одном галсе, **W** должна продолжать сторониться **L** по правилу 11. Это правило применяется, даже если она идет своим надлежащим курсом, а **L** нарушает правило 24.2.

Ситуация

В гандикапной гонке (Yardstick) участвуют яхты различных типов. Две яхты (различных типов и с разной длиной корпуса) приближаются к подветренному знаку. На рисунке показаны трехкорпусные зоны для каждой из двух яхт с разной длиной корпуса.

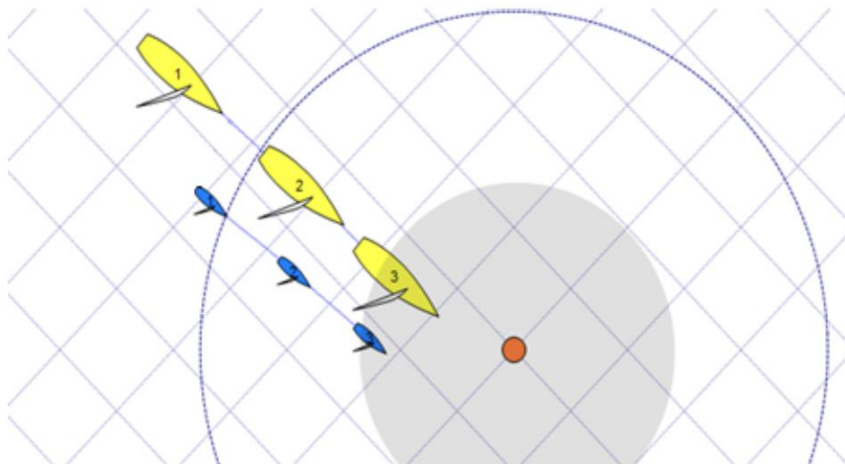
Положение 1: Синяя чисто впереди Желтой.

Положение 2: Желтая (идущая быстрее) устанавливает внутреннюю связанность с Синей, но Синяя все еще является яхтой, ближайшей к знаку.

Положение 3: До того как Желтая достигла меньшего круга (зоны), она стала яхтой, ближайшей к знаку.

Вопрос

Каким образом правило 18 будет применяться при огибании знака при этих условиях? Кто из них, если это применимо, имеет право на место-у-знака?



Ответ

В положении 3 Желтая имеет право на место-у-знака по правилу 18.2.

Зона в правиле 18 – это пространство вокруг знака в пределах трех длин корпуса яхты, ближайшей к нему. В положении 1 Синяя является ближайшей к знаку и, следовательно, утверждение, что зона определяется как три длины корпуса Желтой яхты, не применимо.

Если Синяя все еще остается яхтой, ближайшей к знаку, когда она входит в «свою» зону (перед положением 3), то Синяя будет обязана дать место-у-знака Желтой яхте согласно первому предложению правила 18.2(b).

Однако если Желтая становится яхтой, ближайшей к знаку до того, как Синяя входит в зону трех корпусов своей длины, первое предложение правила 18.2(b) не может быть применено. Если яхты остаются связанными у знака, применяется правило 18.2(a), и оно обязывает Синюю давать место-у-знака для Желтой все время, пока яхты остаются связанными.

Раздел С

Старт

С1 Вынужденный фальстарт

Другие вопросы, которые могут относиться к теме:

F3, G5, G6, G10

Ситуация

Старт гонке дан по правилу 30.3 «Правило черного флага». В течении последней минуты перед сигналом «Старт» между яхтами А и В произошел инцидент. Гоночный комитет видит часть корпуса яхты А на стороне дистанции. Яхта А не возвращается на предстартовую сторону стартовой линии. Она продолжает идти по дистанции и финиширует в гонке. Гоночный комитет отмечает её BFD.

Яхта А подаёт действительный протест на В. Протестовый комитет наказывает В за нарушение правил Части А. Он устанавливает, что А была вынуждена нарушить правило 30.3 из-за действий В. Так же он устанавливает, что в результате инцидента не было нанесено вреда здоровью или физических повреждений, и, что В не нарушила правила 2 «Честная спортивная борьба».

Вопрос 1

Имеет ли право протестовый комитет оправдать А за нарушение правила 30.3 и дать ей её место на финише, даже если А не стартовала согласно определению «Старт»?

Ответ 1

Нет. Яхта А нарушила правило 30.3, и она также не выполнила требований определения «Старт». Нарушение правил яхтой В вынудило А нарушить правило 30.3, однако оно не препятствовало ей вернуться назад на предстартовую сторону и стартовать правильно. Протестовый комитет может оправдать А по правилу 64.1(а) за её нарушение правила 30.3, и в этом случае гоночный комитет должен отметить её DNS по правилу A5.

Вопрос 2

Ситуация до сигнала «Старт» такая же, но яхта А вернулась на предстартовую сторону стартовой линии, стартовала правильно, затем продолжила идти по дистанции и финишировала. Может ли яхта А быть оправдана протестовым комитетом по правилу 64.1(а) за нарушение правила 30.3 и получить свое место на финише?

Ответ 2

Да.

Вопрос 3

Ситуация до сигнала «Старт» такая же, но в этот раз был произведен сигнал общего отзыва. Номер на парусе яхты А показан на стартовом судне гоночного комитета. Перед стартом яхта А информирует гоночный комитет о своем намерении подать протест на В за нарушение правил части 2 в гонке, для которой был произведен сигнал общего отзыва.

Яхта А стартует, проходит дистанцию и финиширует в этой гонке, которой был дан повторный старт. Гоночный комитет отмечает её DNE. Яхта А подает протест на В за нарушение правил в первоначальном старте и требует исправить её результат в гонке, где она была отмечена DNE.

Имеет ли право протестовый комитет засчитать нарушение правил в отозванном старте и поэтому применить правило 64.1(а), чтобы исправить результат яхты А, и дать ей её место на финише в повторной гонке?

Ответ 3

Нет. Яхта А первоначально нарушила первое предложение правила 30.3, была установлена, и её номер на парусе был правильно показан в соответствии с правилом 30.3.

В правилах не предусмотрена процедура рассмотрения протестов на воде, и яхта А не будет оправдана немедленно за нарушение правила 30.3. Гоночный комитет должен показать её номер на парусе после сигнала общего отзыва, и А не должна участвовать в повторном старте или повторной гонке. Если она принимает участие в повторном старте или повторной гонке, она опять нарушает правило 30.3. (третье предложение), и её дисквалификация, в соответствии с последним предложением правила 30.3, не должна исключаться из её очков в серии гонок.

Протестовый комитет проведет рассмотрение протеста и установит факты. На основании этих фактов он сделает заключение что яхта В нарушила правило Части 2 (хотя правило 36 и не допускает наказания яхты В за нарушения правил Части 2) и также, что В вынудила яхту А нарушить первое предложение правила 30.3. Однако яхта А не имеет права на исправление результата. Не было никакой ошибки или упущения гоночного комитета, и в этом случае не было нанесения вреда здоровью или физического ущерба, и нет нечестной спортивной борьбы или серьёзного проступка со стороны яхты В. Дополнительно, яхта А совершила ошибку своим решением нарушить третье предложение правила 30.3, приняв участие в повторной гонке после того, как был показан её номер на парусе.

Вопрос 4

Ситуация такая же как и в вопросе 3, но в этот раз яхта А не принимает участие в повторной гонке. Когда она приходит на берег, она подает протест на яхту В за нарушение правил в первоначальном старте. Протестовый комитет решает, что В нарушила правила Части 2 (за которое она не может быть наказана). Может ли протестовый комитет изменить яхте А её очки BFD?

Ответ 4

Если протестовый комитет решает, что яхта А была вынуждена нарушить первое предложение правила 30.3 из-за действий яхты В, он оправдает А за нарушение этого правила и исправит её результат в повторной гонке на DNS. Как объясняется в ответе 3, он не может применить правило 62 чтобы дать яхте А результат или очки за место на финише.

Дополнительно, оправданием по правилу 64.1(a) может, как результат такого решения, являться сохранение места на финише, но это правило не может быть применено для того, чтобы дать очки за место на финише яхте в гонке, в которой она не стартовала.

Раздел D

Прохождение дистанции

D1 Удален. Теперь эта ситуация рассмотрена в новом Случае 126 ИСАФ. (Права яхты OCS, которая продолжает проходить дистанцию.)

Другие вопросы, которые могут относиться к теме:

B8, B9, C1, E2, E4, F3, G2, G5, G9, G10, G11, J6, L2

D1**Q&A 2013-014***Опубликован 18.02.2013 (пересмотренный Q&A D006 2010-024)*

Этот Q&A удален. Новый Случай 128 ИСАФ рассматривает этот вопрос

Раздел Е

Финиш

- E1 Удален. Теперь рассмотрен в Случае 127 ИСАФ. (Когда яхта «освободила» финишную линию и знаки?)**
 - E2 Удален. Теперь рассмотрен в Случае 128 ИСАФ. (Действия гоночного комитета, когда яхта проходит пин-энд финишной линии с неправильной стороны или касается финишного знака.)**
 - E3 Удален. Теперь рассмотрен в Случае 129 ИСАФ. (О сокращении дистанции. Финиш в ситуации, когда судно гоночного комитета стоит на «неправильном» конце линии.)**
 - E4 Пересечение финишной линии, когда экипаж находится в воде**
-

Другие вопросы, которые могут относиться к теме:

B9, F2, G2, G9, G10

E1 Q&A 2013-006

Опубликован 18.02.2013 (пересмотренный Q&A E001 2006-002)

Этот Q&A удален. Новый Случай 127 ИСАФ рассматривает этот вопрос

E2 Q&A 2013-007

Опубликован 18.02.2013 (пересмотренный Q&A E002 2006-003)

Этот Q&A удален. Новый Случай 128 ИСАФ рассматривает этот вопрос

E3 Q&A 2013-008

Опубликован 18.02.2013 (пересмотренный Q&A E006 2009-016)

Этот Q&A удален. Новый Случай 129 ИСАФ рассматривает этот вопрос

Вопрос 1

Если яхта перевернулась и ее корпус пересекает финишную линию, считается ли она финишировавшей в гонке?

Ответ 1

Да. См. определение «Финиш».

Вопрос 2

Если ответ на вопрос 1 - «Да», то должен ли экипаж находиться в физическом контакте с яхтой?

Ответ 2

Определение «Финиш» не включает в себя требование о нахождении экипажа на борту, однако, согласно требованиям правила 47.2 любой член экипажа, случайно выпавший за борт, либо купающийся, должен вернуться на борт, прежде чем яхта продолжит гонку. Опрокинувшаяся яхта, которая пересекает финишную линию, финиширует в соответствии с определением, но нарушит правило 47,2 если ее экипаж не находится в контакте с яхтой, кроме случаев, когда он находится в воде, пытаясь поднять яхту. См. ответ 3.

Вопрос 3

После того как часть корпуса пересекла финишную линию, экипаж возвращается на борт. Яхта возвращается на сторону дистанции и финиширует опять. Является ли это пересечение финишем?

Ответ 3

Да. Ее первоначальное пресечение финишной линии теперь больше недействительно, потому что она продолжала проходить дистанцию – см. определение «Финиш», (с).

Раздел F

Подсчет очков

- F1** Удален. Теперь рассмотрен в Случае 116 ИСАФ. (Средние очки за несколько гонок.)
 - F2** Предварительные результаты и окончательные результаты
 - F3** Исправление ошибок в подсчете очков BFD
-

Другие вопросы, которые могут относиться к теме:

B9, C1, E2, E3, E4, G2, G5, G9, G10, J9, K4, K5

F1**Q&A 2013-021***Опубликован 14.05.2013 (пересмотренный Q&A F004 2007-001)*

Этот Q&A удален. Новый Случай ИСАФ 116 рассматривает этот вопрос

Ситуация

Регата с участием больших яхт проводится с использованием правил гандикапа. Запланировано проведение нескольких гонок в течение нескольких недель, по одной гонке в каждые выходные.

После первой гонки в течение времени подачи протестов не было подано протестов и требований исправить результат. Поэтому результаты, опубликованные на доске официальных объявлений на веб-странице регаты, озаглавлены как «Предварительные результаты».

Вопрос 1

Принимая во внимание, что после первой гонки не было подано протестов и требований исправить результат, можно ли считать «предварительные» результаты «окончательными» результатами для этой гонки?

Ответ 1

В течение всего времени, пока результаты могут быть изменены в порядке, установленном правилами, они не должны быть опубликованы как окончательные.

Термины «предварительные» и «окончательные» не используются в правилах и могут ввести в заблуждение. Результаты необходимо публиковать как «результаты».

Вопрос 2

Если недель позже гоночный комитет осознает, что он сделал ошибку, применив неверную формулу при подсчете результатов в первой гонке, имеет ли он право исправить результаты первой гонки?

Ответ 2

Да, по правилу 90.3(с) гоночный комитет имеет право исправить результаты.

Вопрос 3

Ситуация такая же как в Вопросе 2, за исключением того, что гоночный комитет обнаружил ошибку не самостоятельно, а получил информацию о применении неверной формулы от спортсмена. Имеет ли право гоночный комитет затем исправить результаты первой гонки?

Ответ 3

Да. Если гоночный комитет получив информацию от спортсмена или из любого другого источника, определяет по своим записям, что он сделал ошибку, определив результат одной или нескольких яхт неверно, по правилу 90.3(с) он должен исправить ошибку и сделать скорректированные результаты доступными для участников.

Ситуация 1

В гонке, в которой применялось правило 30.3 «Правило чёрного флага», яхта А была отмечена BFD. После опубликования результатов на официальной доске объявлений, гоночный комитет установил из своих записей, что он ошибочно идентифицировал яхту и яхта А не нарушила правила 30.3.

Вопрос 1

Имеет ли право гоночный комитет, по правилу 90.3(с), исправить результат яхты А и дать ей её фактическое место на финише?

Ответ 1

Да. Или же, как альтернатива, гоночный комитет, по правилу 60.2(b), имеет право потребовать исправления результата яхты.

Ситуация 2

В гонке, в которой применялось правило 30.3 «Правило чёрного флага», яхта В в результатах была отмечена в соответствии с её местом на финише. После опубликования результатов на официальной доске объявлений гоночный комитет установил из своих записей, что яхта В была на стороне дистанции от стартовой линии в момент сигнала «Старт».

Вопрос 2

Имеет ли право гоночный комитет, по правилу 90.3(с), исправить результат яхты В на BFD?

Ответ 2

Да.

Ситуация 3

В гонке, в которой применялось правило 30.3 «Правило чёрного флага», яхты были отозваны сигналом общего отзыва. После отзыва номер на парусе яхты С был показан на доске на судне гоночного комитета. Перед повторным стартом гоночный комитет установил из своих записей, что он ошибочно идентифицировала яхту С как BFD.

Вопрос 3

Является ли показ номера на парусе яхты С её «результатом»? Если да, то имеет ли право гоночный комитет исправить этот результат перед повторным стартом отозванной гонки, если он информирует спортсмена об изменении до повторного старта?

Ответ 3

Показ номера на парусе яхты С не является «результатом»; это извещение по правилу 30.3. Гоночный комитет имеет право исправить ошибку и информировать спортсмена об этом изменении перед повторным стартом.

Ситуация 4

В гонке, в которой применялось правило 30.3 «Правило чёрного флага», яхты были отозваны сигналом общего отзыва. После отзыва номер на парусе яхты D был показан на доске на судне гоночного комитета. Перед повторным стартом яхта D сообщила гоночному комитету, что, возможно, была сделана ошибка, и поэтому яхта D затем приняла участие в гонке и финишировала. Гоночный комитет отмечает её DNE. Яхта D подает требование исправить результат. Перед рассмотрением гоночный комитет

пересматривает свои записи и обнаруживает, что он неправильно определил яхту D, и она не нарушала правила 30.3.

Вопрос 4

Имеет ли право гоночный комитет, по правилу 90.3(c), исправить результат яхты D на её фактическое место на финише?

Ответ 4

Нет.

Когда после сигнала общего отзыва яхта, увидев, что показан её номер, узнаёт, что она дисквалифицирована гоночным комитетом по правилу 30.3 (второе предложение), и считает, что гоночный комитет сделал ошибку, для нее существует только одна возможность – не стартовать, а затем подать требование исправить результат. Если яхта стартует в гонке, она нарушает правило 30.3 (последнее предложение) и гоночный комитет должен отметить её DNE. См. Случай ИСАФ 96.

Правило 90.3(c) позволяет гоночному комитету исправить ошибку, если результат яхты определен неверно. В этом случае яхта была правильно отмечена DNE и поэтому гоночный комитет не может изменить её результат.

Раздел G

Проведение гонок; инструкции и принципы

- G1** Время подачи сигналов индивидуального отзыва
 - G2** Сокращение, прекращение гонки и исправление результата
 - G3** Если требуемая информация отсутствует в положении о соревновании и/или в гоночной инструкции
 - G 4** Сигналы гоночного комитета
 - G5** Альтернативные наказания за фальстарт (OCS)
 - G6** Когда флаг O уже был показан
 - G7** Добавление гоночных дней к соревнованию
 - G8** Сигнал для обозначения окончания соревнования
 - G9** Финиш или нет?
 - G10** Когда яхта, попавшая под черный флаг, финиширует первой
 - G11** Сигналы для изменения курса
-

Другие вопросы, которые могут относиться к теме:

B9, C1, E1, E4, F2, F3, J6, J14, J15, K1, K4, K5, L2, L6, M6, N5

G1 Q&A 2013-016*Опубликован 18.02.2013 (переизданный Q&A G012 2011-018)*

Ситуация

Во время стартовой процедуры гонки 60 Лазеров при ветре 15-18 узлов судья на старте наблюдает 4 яхты на стороне дистанции от стартовой линии вблизи другого конца линии. Через 10 секунд после сигнала «Старт» ГК подает сигнал индивидуального отзыва – флаг «Х» с одним звуковым сигналом.

В Случае ИСАФ 79 написано следующее о времени подачи индивидуальных отзывов: «Нет определенного промежутка времени, применимого во всех обстоятельствах, но в этом правиле подразумевается очень короткий промежуток времени. ГК следует подать сигнал индивидуального отзыва в течение нескольких секунд после сигнала «Старт». Промежуток в 40 секунд явно выходит за приемлемые границы».

Вопрос 1

10 секунд приемлемы в указанных условиях?

Ответ 1

Для индивидуального отзыва яхты правило 29.1 требует от ГК показать флаг «Х» с одним звуковым сигналом сразу же после сигнала «Старт». «Сразу же» не может быть измерено. Приемлемое время между двумя сигналами может зависеть от различных условий, таких как количество яхт, их размер и маневренность, длина стартовой линии и даже погодные условия. В условиях, описанных в вопросе, 10 секунд не были бы «сразу же».

Вопрос 2

Если ответ на вопрос 1 – «нет», то какое самое позднее время сигнала приемлемо?

Ответ 2

См. ответ 1.

Вопрос 3

Если ответ на вопрос 1 – «нет», то как поступить в следующих обстоятельствах: Ни одна из 4 идентифицированных яхт не вернулась для правильного старта. 2 из них потребовали исправить результат по правилу 62.1(a) после гонки. ПК установил во время рассмотрения, что эти 2 яхты имеют право на исправление результата. Имеют ли все 4 яхты право на исправление результата, несмотря на то, что только 2 из них потребовали исправления?

Ответ 3

Если ПК решил, что ГК действовал неправильно, не подав сигнал индивидуального отзыва сразу же, то ПК должен, в соответствии с правилом 64.2, принять решение, наиболее справедливое по отношению ко всем затрагиваемым яхтам, независимо от того, требовали ли они исправления результата.

Однако ПК должен определить индивидуально для каждой яхты, выполнены ли остальные условия правила 62.1 для исправления результата.

ПРИМЕЧАНИЕ

Рекомендации в отношении «установившейся практики» проведения гонок применительно к правилу 29.1 можно найти в «Принципах проведения гонок ИСАФ», опубликованных на вебсайте ИСАФ.

Ситуация

Очень слабый ветер. Перед стартовой процедурой гоночный комитет объявляет по УКВ, что гонка будет сокращена. Затем на сигнальном судне гоночного комитета поднимается флаг «S».

В гоночной инструкции не описана ни процедура для сокращения дистанции, ни процедура для устных изменений гоночной инструкции.

Дистанция, описанная в гоночной инструкции, представляет собой 2 петли лавировка/фордевинд с нижним знаком-воротами. Стартовая/финишная линия расположена вблизи ворот ниже по ветру.

Когда яхты приближались к воротам в конце первого круга дистанции, на судне ГК, расположенном чуть ниже ворот, был отчетливо виден флаг «S».

Первые две яхты прошли между знаками ворот. Одну минуту спустя гоночный комитет прекратил гонку.

Две яхты, прошедшие через ворота, подали требование исправить результат, утверждая, что они финишировали в соответствии с определением «Финиш», и что гоночный комитет не имел права прекращать гонку без правомерных оснований после того, как некоторые яхты финишировали.

Допустим, что не установлено, был ли флаг «S» показан правильно, включая звуковые сигналы, когда яхты приближались к воротам, или флаг не был опущен после того, как был поднят до старта.

Вопрос 1

Следует ли яхтам понимать, что сигналы (УКВ и флаг) о сокращении дистанции, поданные перед стартом, ничего не означают, в смысле правил, и будут ли вследствие этого яхты, хотя бы частично, виноваты в незнании или непонимании правил?

Ответ 1

В соответствии с правилом 32.2 сигналы о сокращении дистанции должны быть поданы перед тем, как первая яхта пересечет финишную линию. Объявление по УКВ перед стартом о намерении сократить дистанцию или показ флаг «S» перед стартом ничего не означают, в смысле правила 32.2. Поэтому яхтам следует игнорировать такие сигналы. Если участники не знают правил и совершат ошибку, они будут, по крайней мере частично, виноваты, поэтому не будут соответствовать условию «не по её вине» из правила 62.1, даже если они введены в заблуждение неправильными действиями гоночного комитета.

Вопрос 2

В требовании исправить результат, имеет ли значение, поняли ли яхты намерения гоночного комитета, даже если нет никаких свидетельств того, соблюдены процедуры правила 32 или нет?

Ответ 2

Нет.

Вопрос 3

Имеют ли значение действия яхт после прохождения через ворота, и если имеют, то как бы следующие действия повлияли на решение по требованию исправить результат:

- а) После прохождения знаков ворот яхты продолжили идти в направлении «финишной линии»?
- б) После огибания ворот яхты продолжили идти в направлении знака 1?
- с) После прохождения между знаками ворот яхты прекратили гонку?

Ответ 3

Когда первая из двух яхт подошла к воротам, вблизи ворот находилось судно гоночного комитета, показывающее флаг «S», как описано в правиле 32.2(c). В этот момент зрительный сигнал гоночного комитета соответствовал правилам, и яхтам следовало финишировать в гонке, пересекая линию между знаками ворот. То, что они делали после финиша, никак не влияет на последующее решение протестового комитета. По правилу 32.1 требуется два звуковых сигнала при показе флага «S». Показ флага и подача звуковых сигналов в то время, когда яхты находятся слишком далеко, чтобы их услышать, явно не лучшая практика, однако это не является ошибкой гоночного комитета, при условии, что поданы оба сигнала – и зрительный, и звуковой.

Так как первые две яхты прошли дистанцию и финишировали в пределах контрольного времени, гоночный комитет не имеет права прекращать гонку, не рассмотрев последствий для всех яхт в гонке, см. правило 32.1. При рассмотрении требования исправить результат протестовый комитет обязан установить факты, чтобы сделать заключение о том, действовал ли гоночный комитет в соответствии с правилами, когда прекращал гонку.

Решение прекратить гонку полностью в компетенции гоночного комитета, но такое решение должно основываться на одной из причин, определенных в правиле 32.1. При условии, что гоночный комитет действовал беспристрастно и добросовестно и учел последствия для всех яхт в гонке или в серии, когда принимал решение о прекращении гонки, эти действия не могут считаться неправильными, и, следовательно, не являются основанием для исправления результата. Однако если протестовый комитет придет к другому заключению, то он должен принять решение исправить результат.

Ситуация

В Приложении J установлено, что положение о соревновании (правило J1) и гоночная инструкция (правило J2) для соревнования всегда должны содержать некоторые пункты, и что некоторые другие пункты должны быть включены, если они будут применяться.

Вопрос 1

Если пункт указан в списке обязательных и для положения о соревновании, и для гоночной инструкции, разрешено ли включить его только в положение о соревновании и не повторять в гоночной инструкции?

Ответ 1

Нет. В правиле 89.2(a) сказано, что положение о соревновании должно соответствовать правилу J1. В правиле 90.2 сказано, что гоночная инструкция должна соответствовать правилу J2. В правиле 86.1 сказано, что никакое из этих правил части 7 не может быть изменено.

Вопрос 2

Если ответ на вопрос 1 – нет, имеет ли яхта право на исправление результата, если информация, которая должна содержаться и в положении о соревновании, и в гоночной инструкции, опубликована только в одном из этих документов?

Ответ 2

Если информация должна содержаться в обоих документах, как предписано в правилах J1 и J2, и не была включена в один из них, то это является упущением проводящей организации или гоночного комитета. Однако, чтобы иметь право на исправление результата, яхте нужно представить убедительные доказательства того, что ее очки в гонке или в серии существенно ухудшились или, возможно, существенно ухудшились не по её вине из-за этого упущения (правило 62.1(a)).

Рассматривая протест или требование исправить результат, основанные на различии между положением о соревновании и гоночной инструкцией, протестовому комитету, возможно, потребуется применить правило 63.7.

Ситуация 1

Гоночный комитет производит сигнал об изменении следующего участка дистанции у одиночного подветренного знака. Он показывает флаг С на длинном шесте, поднимает плакат с зеленым треугольником и производит свистком повторяющиеся звуковые сигналы с интервалом в 1-2 секунды. Судно, производящее сигналы, расположено от знака примерно в 30 метрах прямо по ветру, скорость которого 15-20 узлов.

После огибания знака некоторые яхты идут к новому знаку, а некоторые - к старому. Гоночный комитет протестует на яхты, которые обогнули старый знак, и в процессе рассмотрения эти яхты были дисквалифицированы за нарушение правила 28, как не прошедшие дистанцию.

Дисквалифицированные яхты затем требуют исправления результата, утверждая, что из-за шума ветра они не слышали свистка, а из-за того, что флаг С был показан прямо по ветру от знака, они не могли видеть флаг.

Вопрос 1

Какие существуют требования для показа флага? Должен ли гоночный комитет делать что-либо большее, чем просто поднять флаг?

Ответ 1

Ни в правиле 33, ни в «Сигналах гонки» нет специально установленных требований для показа флага. Флаг считается показанным, когда он явно виден.

Вопрос 2

Какие существуют требования к качеству звукового сигнала? В условиях сильного ветра, когда свисток может быть не слышен из-за шума паруса, должен ли гоночный комитет использовать воздушный горн или каким-либо другим способом обеспечить слышимость звукового сигнала, или достаточно просто дуть в свисток с повторяющимися интервалами?

Ответ 2

Нет явных требований для качества звукового сигнала; некоторые свистки более слышимы, чем некоторые горны, и свистки более надежны.

Вопрос 3

Есть ли какие-нибудь предпочтительные позиции для судна, сигналищего об изменении курса?

Ответ 3

Сигнал об изменении курса должен быть произведен до того, как яхты начнут проходить следующий участок. В вопросе не сказано о типе и размере яхт, их количестве или об их парусных характеристиках на полном курсе. Эти все параметры влияют на расположение судна гоночного комитета, чтобы выполнить это требование.

Ситуация 1

В оффшорных гонках часто используется альтернативное наказание для яхт, отмеченных OCS (фальстартовавших).

Примеры гоночных инструкций, применяемые некоторыми организаторами:

- а) Яхта, отмеченная OCS в оффшорной гонке, получит штраф в 30%, как определено правилом 44.3. Это изменяет правило A4.2
- б) Когда в момент сигнала «Старт» для яхты, она подпадает под действие правила 29.1 «Индивидуальный отзыв» и не выполняет требования правила 29.1, чтобы стартовать правильно, гоночный комитет должен, без рассмотрения протеста, наказать её штрафом в 20%. Это изменяет правила 63.1 и A5.

С точки зрения организаторов и спортсменов очень тяжело потенциально пройти сотни миль только для того, чтобы через несколько дней гонки узнать, что твоя яхта не стартовала правильно.

С позиции правил фальстартовавшая яхта (OCS) является яхтой, которая не стартовала. Правило 28 требует от яхты стартовать в соответствии с определением «Старт». Определения не могут быть изменены гоночной инструкцией.

Вопрос 1

Может ли гоночная инструкция определять другое наказание для яхты, отмеченной OCS; и если да, то какое?

Ответ 1

Да, однако, чтобы это разрешение было сделано по правилам, гоночная инструкция должна изменить правило 28. Правило 28 требует от яхты «стартовать» (как определено в ППГ) и, поэтому, фальстартовавшая яхта, которая затем не вернулась и не стартовала правильно, не стартовала в соответствии с определением «Старт». Гоночная инструкция не может изменять определения.

Изменив правило 28, гоночный комитет может установить любое наказание и, когда применимо, назначить яхте очки за нарушение правила 28.

Пример гоночной инструкции:

Правило 28 ППГ изменено следующим образом:

- а) В правиле 28.1 удалить первое предложение и вставить вместо него:
«После того как яхта полностью находилась на предстартовой стороне в момент или после её сигнала «Старт» она должна пересечь стартовую линию, пройти дистанцию, указанную в гоночной инструкции и *финишировать*».
- б) В правиле 28.2 удалить первое предложение и вставить вместо него:
«Веревочка, представляющая путь яхты с момента, когда она начинает приближаться к стартовой линии с предстартовой стороны, чтобы пересечь её, и до момента её *финиша*, после натяжения должна:.....»
- с) Добавить новое правило 28.2 «Оправдание»

«Яхта, которая не пересекла стартовую линию, как требуется по правилу 28.1 имеет право оправдаться за это нарушение следующим образом: [Вставьте соответствующее наказание/действие]. Это изменяет правила A4 и A5».

или

- с) Наказание и буквенное сокращение за не пересечение стартовой линии как определено правилом 28.1 будет: [Вставьте соответствующее очки или любые другие соответствующие требования]. Это изменяет правила A4 и A5».

Вопрос 2

Если ответ на вопрос 1 – да, существуют какие-либо рекомендации для альтернативных наказаний, т.е. SCP в 20 или 30 %, наказание прибавлением дополнительного времени к истинному времени в отношении к полному времени прохождения гонки (например 1 час ко времени однодневной гонки или 5 часов к недельной гонке как одной из классических 600 мильных океанических гонок)?

Ответ 2

Соревнования, на которых применяются альтернативные наказания, варьируются от кругосветных океанских гонок до соревнований со стадионным форматом на ограниченных акваториях. Другой альтернативой может быть использование «штрафного ящика», где такие яхты должны ждать определенное время, или, для коротких гонок, предписание, что такие яхты должны обогнуть первый знак позади других яхт (или просто пропустить другие яхты вперед). Преимущество таких наказаний, применяемых на воде, состоит в том, что яхты оправдываются и полностью возвращаются назад в гонку. Один тип наказания может быть подходящим для одного соревнованиями, но не подходит для другого.

Обратите внимание, что яхта, преднамеренно пересекающая стартовую линию задолго до сигнала «Старт», может быть опротестована и наказана по правилу 2.

ИСАФ не имеет никаких рекомендованных замен в типах наказаний для фальстартовавших яхт, однако наказание должна быть достаточно строгим, чтобы поощрять яхты стартовать правильно.

Ситуация 1

Перед стартом флота яхт класса 29-er, скорость ветра была 15 узлов. Флаг «О» был показан вместе с сигналом «Предупреждение» чтобы объявить, что пампинг, рокинг и учинг разрешены, как указано в правилах класса. За 30 секунд до спуска флага «Подготовительный», скорость ветра упала до 8 узлов. Гоночный комитет убрал флаг «О» и показал флаг «R» с повторяющимися звуковыми сигналами до сигнала «Старт» гонки.

Вопрос 1

Имеет ли право гоночный комитет показать флаг «R» по правилу P5(c) у стартового знака, когда флаг «О» уже был показан во время стартовой процедуры до сигнала «Предупреждение»?

Ответ 1

Да. В отличие от правила P5(a), которое требует, чтобы флаг «О» был показан до сигнала «Предупреждение», таких ограничений по времени нет в правиле P5(c). Судно гоночного комитета является знаком по определению. Как только яхта пройдет знак (когда пересечет стартовую линию) для неё опять начнут применяться ограничения по правилу 42.

Вопрос 2

Правила P5(b) и P5(c) ссылаются на зрительные и звуковые сигналы, производимые у «знака». Они так же ссылаются на определённые действия, разрешенные или неразрешенные после того как яхта прошла знак. Будет ли показ флага «R» с повторяющимися звуковыми сигналами у стартового знака, который также и знак, который яхты «проходят», считаться ошибкой или упущением гоночного комитета?

Ответ 2

Нет. В правиле P5 не делается различий между знаком, который требуется обогнуть, или знаком, который требуется пройти, и эти действия разрешены правилами. См. ответ на Вопрос 1.

Однако поскольку спортсмены, возможно, уже могли видеть флаг «О» правильно показанным, и поэтому больше не смотрели на судно гоночного комитета с сигналами, лучшим способом действия будет отложить старт и убрать флаг «О». См. «Принципы проведения гонок ИСАФ» (Гонки флота), пункт 13.2.

Ситуация

Согласно положению о соревновании регата с участием крейсерских яхт проводится в течение 2-х последовательных дней. Запланировано проведение 3-х гонок в первый день и 2-х гонок на следующий день.

В первый день гонки были прекращены из-за недостатка ветра. На второй день проведено 2 гонки. Яхты пришли на соревнование из 3 разных клубов.

Вопрос

Могут ли прекращенные гонки быть проведены повторно в более поздний день, учитывая, что это отдельное самостоятельное соревнование?

Ответ

Правило 89.2(a) позволяет изменить положение о соревновании при условии, что будет сделано соответствующее извещение. Однако, при обычной процедуре, если минимальное количество гонок, требуемое, чтобы серия состоялась, не выполнено, такое соревнование считается недействительным. В этом случае правило 81 позволяет гоночному комитету перенести соревнование целиком и даже допустить новых участников (см. правило 81).

Изменение расписания с целью включить новый гоночный день является существенным изменением, и гоночный комитет должен оценить влияние такого изменения на всех участников, а также вероятность того, что один или более участников не смогут участвовать в другой день и будут требовать исправления результата.

Ситуация

В последний день соревнований не было ветра, и гоночный комитет показал флаг «AP» на берегу, ожидая прихода ветра. Ветер не появился, и гоночный комитет позже на берегу показал «N» над «A».

Вопрос 1

Являлось ли замещение флага «AP» показом «N» над «A» в последний день регаты правильным действием, обозначая этим завершение регаты?

Ответ 1

Да.

Вопрос 2

Не лучше было ли использовать «AP» над «A», если никаким гонкам не был дан старт в тот день?

Ответ 2

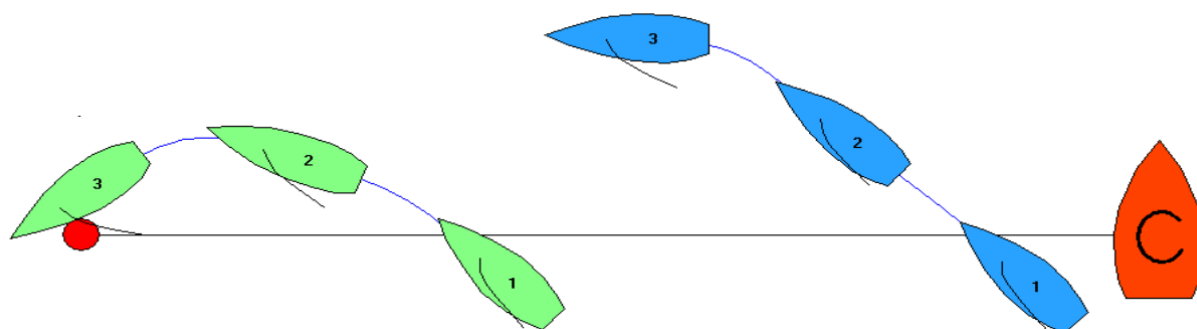
Любой из этих сигналов ясно показывает намерения гоночного комитета, однако «N» над «A» более ясный, так как это был последний день соревнований и гонки в более поздний день не могли бы быть проведены.

Вопрос 3

Предположим, что гонка началась и закончилась, показ «N» над «A» на берегу прекратил бы гонку, прошедшую в этот день, или, даже, прошедшие во все дни регаты?

Ответ 3

Нет. Сигнал «N» над «A» независимо от того показан ли он на воде или на берегу не применяется к проведенным гонкам.

Ситуация

Обе яхты, Зеленая и Синяя финишировали (в соответствии с определением «Финиш») в положении 1. Течение отсутствует.

В Случае ИСАФ 127 говорится, что яхта освобождает финишную линию и знаки, когда никакая часть ее корпуса, экипажа или оборудования не находятся на линии, и никакой из знаков не влияет на ее выбор курса.

Вопрос 1

Освободила ли Синяя яхта финишную линию в положении 2 и поэтому прекратила гоняться до достижения положения 3?

Ответ 1

Да.

Вопрос 2

Освободила ли Зеленая яхта финишную линию в положении 2 и поэтому прекратила гоняться до достижения положения 3?

Ответ 2

В положении 2 Зеленая яхта освободила финишную линию. Если у яхты было достаточно скорости, чтобы пройти знак, финишный знак не влиял на ее курс в положении 2. Поэтому она освободила знак в положении 2, и, соответственно, уже не гонялась, когда коснулась его. Тем не менее, см. А3.

Вопрос 3

Изменился бы ответ на вышеприведенные вопросы 1 и 2 при наличии течения вдоль финишной линии?

Ответ 3

Зеленая все еще бы находилась в гонке в положениях 2 и 3 если условия, включая сильное течение и силу и направление ветра, сделали бы касание знака неизбежным.

Ситуация 1

Гонке дан старт в соответствии с правилом 30.3 (черный флаг) (или флага U, как описано в гоночной инструкции). Яхта А определена гоночным комитетом на стороне дистанции от стартовой линии в течение последней минуты до ее сигнала «Старт». За несколько секунд до ее сигнала «Старт» она полностью возвращается на предстартовую сторону стартовой линии, а затем стартует после ее стартового сигнала. Она проходит дистанцию, как описано в гоночной инструкции и пересекает финишную линию первой.

Гоночная инструкция содержит следующий пункт: «Яхты, которые не финишируют более, чем через 15 минут после финиша первой яхты, прошедшей дистанцию, будут считаться DNF без рассмотрения».

Вопрос 1

Должно ли время окончания подачи протеста отсчитываться с момента, пересечения яхтой финишной линии, принимая во внимание что, хотя она и отмечена BFD (или UFD) в гонке, она выполнила требования определения «Старт», прошла дистанцию и пересекла финишную линию?

Ответ 1

Да. Хотя яхта будет считаться BFD или UFD, она выполнила требования гоночной инструкции, когда прошла дистанцию и пересекла финишную линию, и поэтому время окончания подачи протестов будет отсчитываться с момента пересечения ею финишной линии. По правилу 90.3(a) требуется, чтобы хотя бы одна яхта прошла дистанцию в соответствии с правилом 28, что яхта А и сделала.

Ситуация 2

Ситуация на старте похожа на ситуацию 1. Дистанция: лавировка - полный курс, 2 петли. Когда яхты находятся на первой лавировке, ветер заходит на 90 градусов и внезапно стихает. Гоночный комитет решает сократить дистанцию у знака 1, но по некоторым причинам сообщение установщику о сокращении дистанции опаздывает. В то время, когда установщик готов подать сигнал, яхта А, лидер флота, уже обогнула знак 1.

Вопрос 2

Может ли гоночный комитет все еще подавать сигнал о сокращении дистанции для второй яхты, так как он знает, что яхта А была отмечена BFD (или UFD)? Является ли яхта А «первой яхтой» в контексте правила 32.2?

Ответ 2

В целях применения правила 32.2, яхта А является «первой яхтой», и гоночный комитет не имеет права сигнализировать о сокращении дистанции после того, как яхта А пересекла финишную линию. Дополнительно, нет никакой гарантии, что решение о назначении яхте BFD или UFD не будет позже пересмотрено в результате рассмотрения требования об исправлении результата.

Вопрос 3

Будет ли ответы на вопросы 1 и 2 другими, если яхта А не вернулась бы на предстартовую сторону стартовой линии перед стартом?

Ответ 3

Нет. Ответы на оба вопроса будут такими же.

Правило 35 требует от яхты пройти дистанцию, и в нем не упоминается старт. Поэтому контрольное время в обоих случаях начинается с момента, когда первая яхта пройдет дистанцию и финиширует, независимо от того, была ли она отмечена OCS, BFD, UFD или ZFP. Если она была отмечена BFD или UFD, то в целях применения правила 45 не имеет значения, возвратилась ли яхта и стартовала ли.

Таким же образом, требование в гоночной инструкции не зависит от того стартовала ли яхта правильно.

Ситуация 1

Правило 33(а) требует показа или нового компасного курса или красного прямоугольника для обозначения изменения направления следующего участка дистанции влево или зеленого треугольника для обозначения изменения направления вправо.

Вопрос 1

Будет ли белый флаг размером примерно 35см X56см с расположенной на нем фигуры требуемой формы соответствовать требованиям правил «Сигналы гонки» и «Изменение следующего участка дистанции»? (Размер красного прямоугольника примерно 12 X 25 см и зеленого треугольника примерно 18 см на каждой стороне).

Ответ 1

Правило 33 не определяет должны ли зрительные сигналы, за исключением флага C, быть флагом или другим предметом. Более того, правило 25.3 позволяет гоночному комитету использовать в качестве зрительного сигнала или флаг, или другой похожий предмет.

Если сигнал, показанный чтобы изменить положение следующего знака, не виден яхтами отчетливо и не понятен им, то сигнал, требуемый правилом 33, не произведен надлежащим образом. Если фигуры на флагах достаточно большие и их форма ясно видна яхтами, то эти флаги соответствуют требованиям и «Сигналам гонки» и правилу 33.

Размещение на флаге, на табло, или на доске, фигуры размером 12 X 25 см или 18 см на каждой стороне могут быть достаточными, чтобы быть отчетливо видимыми, для соревнований швертботов, в легких условиях, и где судно, производящее сигнал, расположено близко к спортсменам. Однако этот размер может оказаться недостаточным во всех остальных условиях.

Вопрос 2

Если ответ на вопрос 1 «Да», чтобы случилось, если бы был слабый ветер и флаг не был бы показан надлежащим образом?

Ответ 2

Если, из-за слабого ветра, флаг не был бы растянут руками или другими средствами и не был бы показан под правильным углом в направлении знака, то сигнал не ясно виден яхтами. Табло или доска достаточного размера предпочтительнее, потому что в обоих случаях лучше видимы, чем флаг.

Раздел Н

Международное жюри

Сейчас нет Q&A в этом разделе.

Н 1

Другие вопросы, которые могут иметь отношение к теме:

N4

Раздел J

Протесты, рассмотрения, апелляции и процедуры

- J1** Является ли решение арбитража окончательным?
- J2** Могут ли арбитры быть членами группы, рассматривающей случай, который был предметом арбитража?
- J3** **Удален. Теперь рассмотрен в Случаях ИСАФ 130 и 131 (Роль и функции мерителя или инспектора по оборудованию)**
- J4** Столкновение и повреждение
- J5** Гонки радиоуправляемых яхт – Наказания и полученное преимущество
- J6** Отсутствие знаков, позиции GPS и исправление результата
- J7** Извещение о намерении подать протест
- J8** Нарушение правила 42 для избежания контакта
- J9** DNE во всех гонках
- J10** Описание инцидента – действительность протеста
- J11** Повреждение, действие яхты и исправление результата
- J12** Отзыв требования исправить результат во время рассмотрения
- J13** Расписание рассмотрения протестов
- J14** Когда протест был отозван
- J15** Справедливость времени подачи протеста
- J16** Протест, когда применяются Приложение Р

Другие вопросы, которые могут иметь отношение к теме:

B2, B7, B9, C1, E4, F2, F3, G2, G3, G4, G5, G9, G10, J9, J15, K5, L4, L6, M4, M5, N2, N3, N4, N5, N6

Ситуация

Международный класс швертботов-монотипов разработал и использует свою собственную систему арбитража на большинстве соревнований своего международного класса с начала 1990-х. В положении о соревновании указано, что такая система может быть предложена и будет детально описана в ГИ. Использование арбитража ограничено инцидентами «яхта против яхты». Система добровольная, однако, если спортсмен идет на арбитраж, он также соглашается принять решение арбитров как окончательное решение. Арбитраж может быть проведен повторно по правилу 66. Арбитрами будут два члена международного жюри.

Правило 70.5 устанавливает, что на решение правильно составленного международного жюри нельзя подать апелляцию.

Вопрос 1

Будет ли решение арбитров окончательным, как указано в ГИ, или на такое решение можно подать апелляцию?

Ответ 1

Решение арбитров не является решением протестового комитета по ППГ и, следовательно, на него нельзя подать апелляцию. Это применимо независимо от того, является ли ПК соревнования международным жюри или нет. Если стороны согласились использовать указанную систему арбитража, которая не допускает дальнейших процедур после принятия решения, они также отказались от своего права на апелляцию.

Однако ГИ может определить иную систему арбитража с различными правами и обязанностями сторон.

Вопрос 2

Не превышает ли международное жюри свои полномочия, вынося решения по протестам с использованием этой системы арбитража?

Ответ 2

Нет.

Вопрос 3

Приемлемо ли, что ГИ вводит безапелляционную систему?

Ответ 3

Да. Поскольку эта система необязательная и добровольная, она не лишает спортсмена права выбрать вместо неё обычное рассмотрение протеста. Однако когда есть международное жюри, то это выбор между двумя безапелляционными системами.

Ситуация

На соревнование назначено международное жюри из 5 членов. В ГИ предлагается система арбитража.

Вопрос 1

Может ли член международного жюри, который выступает в роли арбитра, также участвовать в полном составе жюри, если рассмотрение из арбитража по какой-либо причине передано в жюри, или арбитр теперь ограничен возможностью выступить в качестве свидетеля, как рекомендовано в инструкции ИСАФ для международных судей?

Ответ 1

Несмотря на совет из инструкции ИСАФ для международных судей, могут быть веские причины для того, чтобы арбитр был членом жюри при рассмотрении протеста, когда решение арбитража не было принято – см. ответы 2 и 3. В ГИ при описании системы арбитража может быть указана дополнительная информация об этом.

Вопрос 2

Если ответ на вопрос 1 таков, что арбитр не может быть членом жюри, которому передано рассмотрение из арбитража, и нет возможности его заменить, является ли жюри по-прежнему правильно составленным по правилу N1.5?

Ответ 2

Не применимо. Однако если в ГИ сказано об арбитраже, что арбитр не может быть членом международного жюри, и арбитр – один из 5 членов жюри, то жюри из оставшихся 4 членов не является правильно составленным.

Вопрос 3

Будет ли ответ таким же, если двое из членов жюри были арбитрами?

Ответ 3

Да.

J3**Q&A 2013-009***Опубликован 18.02.2013 (переизданный Q&A J021 2011-020)*

Этот Q&A удален. Новый Случай ИСАФ 130 и 131 рассматривают этот вопрос

Ситуация

Два швертбота, Port (**P**) и Starboard (**S**), на противоположных галсах идут в лавировку против ветра в сильный ветер (более 20 узлов). Яхты идут курсами, ведущими к столкновению. Яхта **P** сохраняет свой курс, и в самый последний момент яхта **S** делает поворот оверштаг, пытаясь избежать яхты **P**. Произошел контакт между яхтами, но без серьезных повреждений. Яхта **S** опрокинулась, и при опрокидывании рулевой упал и сломал румпель. После постановки яхты на ровный киль румпель починить было невозможно, и яхте пришлось выйти из гонки. Яхта **P** выполнила «Наказание в два оборота» за нарушение правила 10.

Вопрос

Имеет ли яхта **S** право на исправление результата по правилу 62.1(b), если подаст действительное требование исправить результат?

Ответ

Правило 62.1(b) не требует, чтобы физическое повреждение (или вред здоровью) было причинено непосредственно яхтой, нарушившей правило Части 2. Важно, чтобы любое физическое повреждение (или вред здоровью) являлось вероятным последствием действий другой яхты. Чтобы определить это, протестовый комитет должен установить факты, из которых можно сделать заключение, что:

- столкновение было возможным, и яхта **S** предприняла избегающие действия сразу же, как стало ясно, что яхта **P** не сторонится,
- опрокидывание и падение произошли из-за того, что яхта **P** не сторонилась, и не из-за недостаточной морской практики яхты **S**, и
- румпель перед этим был в исправном состоянии.

Если у протестового комитета нет уверенности по всем этим пунктам, то яхта **S** по крайней мере частично виновата сама и поэтому не имеет права на исправление результата.

Ситуация

Соревнование радиоуправляемых яхт по Приложению Е.

Вопрос

Если яхта получает существенное преимущество в гонке или во встрече после выполнения «Наказания в один оборот» в соответствии с правилом 44.2, будет ли одно дополнительное «Наказание в один оборот» по правилу Е4.3(b) достаточным для её оправдания независимо от «размера» полученного преимущества?

Ответ

Нет. В первой части правила Е4.3(b) сказано: «Если несмотря на выполнение наказания яхта получила существенное преимущество... из-за своего нарушения...». Это условие должно применяться после каждого «Наказания в один оборот». Если после выполнения «Наказания в один оборот» яхта все еще имеет существенное преимущество из-за своего нарушения, требуется дополнительное «Наказание в один оборот» прежде, чем она будет оправдана.

Таким образом, возможно, что яхте потребуется выполнить несколько оборотов, чтобы оправдаться за нарушение правил Части 2 или правила 31, если она получила существенное преимущество из-за своего нарушения.

Однако за некоторые нарушения, из-за которых яхта получила существенное преимущество, нельзя оправдаться оборотами. По правилу Е4.3(c), если яхта причинила серьезный ущерб, или из-за нарушения ею правил Части 2 другая яхта стала неисправной (как определено в правиле Е1.1) и вынуждена выйти из гонки, то её наказанием должен быть выход из гонки.

Правило Е4.3 применяется во всех гонках радиоуправляемых яхт, не только в обслуживаемых ампаирами.

Ситуация

Гоночная инструкция регаты крейсерских яхт описывает знаки и дополнительно указывает их координаты. Во время гонки яхта зацепила один из знаков и оттащила довольно далеко от его позиции.

Вопрос 1

Что теперь является «правильным» знаком, в смысле правила 28?

- (a) смещенный знак,
- (b) первоначальные координаты (позиция по GPS), или
- (c) и первоначальные координаты, и смещенный знак.

Ответ 1

Знак – это объект, см. определение «Знак». Чтобы соответствовать правилу 28.2, яхта должна обогнуть или пройти знаки, описанные в гоночной инструкции, даже если знак находится не на месте.

Вопрос 2

Если ответ на вопрос 1 – только смещенный знак является правильным знаком, то может ли яхта, которая обогнула позицию по GPS, иметь право на исправление результата?

Ответ 2

Для того, чтобы яхта имела право на исправление результата, протестовый комитет обязан убедиться, что выполнены все требования правила 62, а именно:

1. нет вины самой яхты.
2. имело место неправильное действие или упущение гоночного комитета.
3. очки яхты существенно ухудшились.
 1. Если знак находится не на месте, но его можно увидеть и опознать поблизости от позиции по GPS, яхта должна обогнуть знак. Поэтому в ситуации, описанной в вопросе, яхта, которая обогнула только позицию по GPS, не выполняет все требования правила 28.2 и не имеет права на исправление результата.

Если знак невидим, то он отсутствует. В этом случае яхты имеют право обогнуть указанную позицию знака по GPS, собрав всю возможную информацию (время, положение и действия ближайших яхт). Они, однако, не обогнут знак, но они имеют право требовать исправления результата после гонки.
 2. Перемещение знака не было действием гоночного комитета. В описанной ситуации гоночный комитет не имел возможности исправить положение, не было неправильных действий или упущений гоночного комитета, и в таком случае результат не может быть исправлен.
 3. Протестовый комитет обязан проанализировать ситуацию и установить, как факт, не было ли у гоночного комитета разумной возможности заменить знак. Если будет установлен факт, что гоночный комитет должен был и имел возможность сделать это, то ПК обязан проанализировать положение всех яхт до и после инцидента. ПК должен учесть все имеющие значение факторы (такие как расстояние смещения знака, относительные позиции яхт во флоте,

это гонка монотипов или гандикапная) и проанализировать, как смещение знака повлияло на разные яхты.

Вопрос 3

Если ответ на вопрос 2 – «Да», то зависит ли исправление результата от расстояния смещения знака или от скорости, с которой он смещался?

Ответ 3

Да. См. ответ 2 выше.

Вопрос 4

Если исправление результата возможно, то какие факторы должен учитывать протестовый комитет, определяя способ исправления результата?

Ответ 4

См. правило 64.2.

Ситуация

Гоночная инструкция, используя фразы из Приложения L 16.4, устанавливает, что извещения о протестах гоночного или протестового комитета будут вывешены для оповещения яхт по правилу 61.1(b).

Гоночный комитет решил подать протест на яхту X и устно известил её о своём намерении в течение времени подачи протестов. Однако извещение о подаче протеста против яхты не было вывешено на доске официальных объявлений в течение времени подачи протестов.

Протест включен в расписание рассмотрений протестов, которое вывешено после окончания времени подачи протестов, согласно гоночной инструкции, использующей фразы из приложения L 16.3.

Вопрос

Протест действителен?

Ответ

Да.

Известив яхту о своём намерении подать протест, гоночный комитет выполнил требование правила 61.1(b) по извещению яхты.

Пункт гоночной инструкции L 16.4 информирует спортсменов, что извещение будет вывешено, и что они должны смотреть информацию на доске объявлений. Однако, поскольку это не изменяет правило 61.1(b), конкретно ссылаясь на него и формулируя изменение, то это и не ограничивает способы оповещения о намерении подать протест таким извещением.

Расписание рассмотрений протестов, вывешенное после окончания времени подачи протестов в соответствии с пунктом гоночной инструкции L 16.3, не имеет отношения ни к правилу 61.1(b), ни к пункту гоночной инструкции L 16.4.

Заметьте, что хотя пункт гоночной инструкции L16.4 и не изменяет правило 61.1(b), вывешивание извещения о поданных протестах в течение времени подачи протестов, независимо от устного оповещения, снимет любые сомнения или недопонимания.

Ситуация

Яхта нарушила правило Раздела А Части 2 в инциденте рядом с судном ГК у пин-энда, и из-за этого другая яхта, участвовавшая в инциденте, была вынуждена либо нарушить правило 31, столкнувшись с судном ГК, которое являлось стартовым знаком, либо нарушить правило 42, избегая столкновения со знаком. Яхта применила пампинг и скаллинг для избегания столкновения со знаком. Судьи ПК на воде наказали яхту за нарушение правила 42. Яхта выполнила «Наказание в два оборота».

Вопрос 1

Если описанные выше (упрощенные) факты установлены протестовым комитетом, имеет ли право ПК оправдать яхту по правилу 64.1(a) за нарушение правила 42?

Ответ 1

Нет. Нарушение правил одной яхтой не вынуждало другую яхту применять ни скаллинг, ни пампинг. Она сама решила сделать это для избегания касания знака.

Вопрос 2

Если ответ на вопрос 1 – «Да», и яхта оправдана, имеет ли право протестовый комитет исправить результат оправданной яхты удалением записи о показанном желтом флаге из списка наказаний?

Ответ 2

Не применимо.

Вопрос 3

Если ответ на вопрос 2 – «Да», имеет ли право яхта также получить исправление результата за места, потерянные во время выполнения наказания?

Ответ 3

Не применимо.

Вопрос 4

Если требования из первого предложения правила 62.1 выполнены, а требования правил 62.1(a), (b) или (c) не выполнены, то на основании какой части правила 62.1 можно исправить результат в таком случае?

Ответ 4

В таком случае результат исправить нельзя, так как в описанной ситуации не выполнены требования правила 62. Кроме того правило Р4 ограничивает возможность исправления результата яхте из-за действий ПК по правилу Р1 ситуациями, когда не были приняты во внимание сигналы гоночного комитета или правило класса.

Вопрос 5

Препятствует ли правило Р4 исправлению результата протестовым комитетом?

Ответ 5

Да. См. ответ 4.

Вопрос 6

Предположим, что условия и яхты были такими, что существовал большой риск причинения повреждений и вреда здоровью. Можно ли рассудить, что яхта на самом деле оказывала помощь по правилу 1.1, когда нарушала правило 42 для избежания повреждений и вреда здоровью, и может ли яхта таким образом иметь право на исправление результата по правилу 62.1(c)?

Ответ 6

Нет. В описанной ситуации яхта пыталась избежать столкновения с судном ГК, которое являлось знаком, что отличается от оказания помощи (за исключением помощи самой себе или своему экипажу) любому лицу или судну, находящемуся в опасности.

Ситуация

На регате применяется Приложение Р «Специальные процедуры для правила 42» без изменений. Яхта наказана в третий раз. Яхта выполняет «Наказание в два оборота» и продолжает гонку. Яхта посчитана DNE во всех гонках регаты.

Правило Р2.3 требует, чтобы протестовый комитет обсудил вопрос о рассмотрении по правилу 69.2(a). ПК решил не проводить рассмотрение по правилу 69, так как убедился, что яхта не преднамеренно проигнорировала правило, а просто не знала правило.

Вопрос 1

Имеет ли яхта право участвовать в оставшихся гонках соревнования, даже если её результатами будут DNE в каждой гонке?

Ответ 1

Нет. «Дисквалификация во всех гонках регаты» означает, что яхта больше не допущена к участию в дальнейших гонках. Если яхта знает, что она дисквалифицирована в гонке, она не имеет права участвовать в ней.

Вопрос 2

Если ответ на вопрос 1 – «Да», какие действия может предпринять протестовый комитет, если яхта нарушит правила и будет опротестована в гонке, в которой она уже посчитана DNE?

Ответ 2

Не применимо.

J10**Q&A 2013-035***Опубликован 25.10.2013**Этот Вопрос и Ответ отозван.*

Ситуация 1

Две сорокафутовых яхты А и В в условиях сильного ветра и волнения идут курсами, ведущими к столкновению. Они сталкиваются топами мачт, и яхта, обязанная сторониться, теряет свою мачту. Яхта А, имеющая право дороги, останавливается, чтобы проверить есть ли повреждения её такелажа, а затем, через некоторое время, продолжает гонку с нормальной скоростью.

После гонки, А требует исправления результата за время и места, которые она потеряла, проверяя свой такелаж. Протестовый комитет установил факт, что В нарушила правила части 2, а яхта А не нарушила правил (включая правило 14).

Вопрос 1

Может ли время, которое было нужно яхте А для проверки наличия повреждений, чтобы быть уверенной в безопасном продолжении гонки, считаться физическим повреждением по правилу 62.1 (b)?

Ответ 1

Нет.

Ситуация 2

Ситуация такая же как в Ситуации 1 за исключением того, что А получила повреждение своего такелажа и остановилась, чтобы отремонтировать его и безопасно продолжить гонку в соответствии с хорошей морской практикой.

Вопрос 2

Может ли время, которое было нужно яхте А для ремонта повреждений, считаться основанием для исправления результата по правилу 62.1 (b)?

Ответ 2

Если повреждения мачты яхты А были вызваны действиями В вследствие нарушения правил части 2, то в этом случае правило 62.1 (b) применяется. Однако яхта А будет иметь право на исправление результата только в том случае, если её результат значительно ухудшился из-за времени, которое ей было необходимо потратить на ремонт повреждений, а также чтобы были выполнены другие требования правила 62.

Ситуация 3

Ситуация начинается также как описано в Ситуации 1, но яхта А не останавливается, чтобы оценить или восстановить любой возможный ущерб. Мачта яхты А ломается вскоре после инцидента, что заставляет лодку выйти из гонки.

Вопрос 3

Одним из требований для яхты для исправления её результата является требование, что это случилось «не по её вине». Выполнит ли яхта это требование, учитывая, что она продолжила гонку, ни проверив повреждения, ни отремонтировав их после контакта?

Ответ 3

Протестовый комитет должен оценить ситуацию в целом и решить была ли яхта А виновна. Если нет вины яхты А, протестовый комитет должен установить, что повреждение мачты А явилось прямым результатом действий В, а яхта А невиновна. См. ответ 1.

Ситуация 4

Ситуация похожа на Ситуацию 1, но яхты – высокоскоростные швертботы. Яхты столкнулись. Яхта, имеющая право дороги (яхта А) ни нарушила правил. Столкновение вызвало повреждение резиновой оттяжки трапеции на яхте А. Конструкция яхты такова, что трапеция не может использоваться без резиновой оттяжки.

Яхта А остановилась и отремонтировала повреждение прежде чем продолжить гонку с полной скоростью.

Вопрос 4

Может ли время, которое было нужно яхте А для ремонта повреждений, считаться основанием для исправления результата по правилу 62.1 (b)?

Ответ 4

Да. Яхте А было нанесено повреждение (такелажу трапеции), и это повреждение является прямым результатом столкновения с яхтой В, и в этом нет никакой вины яхты А. Повреждение, которое используется в контексте правила 62.1(b), не обязано быть серьёзным повреждением. Однако перед принятием решения об исправлении результата протестовый комитет должен определить было или нет место яхты на финише значительно ухудшено из-за времени, потраченного на ремонт повреждения.

Ситуация 5

Ситуация начинается так же как и Ситуация 4, но яхта А не останавливается, продолжает гонку, имея повреждения. На пути к финишу яхта опрокидывается несколько раз из-за того, что не может использовать трапецию. Протестовый комитет приходит к выводу, что яхта потеряла больше мест чем, если бы она остановилась и отремонтировала трапецию.

Вопрос 5

Может ли время, потерянное на последовавшие опрокидывания, считаться «не по вине яхты», когда яхта продолжала идти с повреждениями вместо того, чтобы остановиться для проверки и ремонта повреждений?

Ответ 5

Это зависит от представленных протестовому комитету свидетельств. Повреждения, нанесенные такелажу трапеции яхты А, являются прямым результатом столкновения с В и в этом нет никакой вины яхты А. В этом случае протестовому комитету нужно установить, какие возможности были у яхты А; определить насколько её позиция ухудшилась из-за повреждения, вызванного В, и также установить, как на это повреждение повлиял её выбор.

Ситуация 1

Яхта группы IRC требует исправить её время на финише, которое было значительно ухудшено в результате неправильных действий гоночного комитета. Протестовый комитет решает, что действие гоночного комитета было действительно неправильным. Он также устанавливает, что остальные требования правила 62.1 были выполнены, и поэтому яхта имеет право на исправление результата.

Рассмотрение было перенесено на следующий день после гонок, так как протестовый комитет хотел взять показания у других 4-х яхт из этой группы, чтобы решить нужно ли также исправить результат этим яхтам по правилу 64.2. Следующий день был последним днем соревнования.

Но, посмотрев результаты после заключительного дня соревнований, яхта, требовавшая исправить результат, увидела, что решение по требованию не повлияет на её окончательный результат, и она решила отозвать свое требование.

Вопрос 1

После того, как началось рассмотрение требования об исправлении результата, может ли яхта отозвать свое требование? Если это так, то существует ли предел по времени для этого?

Ответ 1

Протестовый комитет имеет право разрешить отозвать требование исправить результат, даже после начала рассмотрения. Правило 63.1 не содержит ограничений по времени для таких требований.

Решение о том, разрешить отзыв или нет, принимает протестовый комитет. Если запрашивающая сторона осознаёт, что её требование имеет небольшой шанс на успех, обычно нет смысла продолжать рассмотрение. Однако если другие яхты могут иметь право на исправление результата, рассмотрение должно быть продолжено.

Когда рассмотрение было проведено и протестовый комитет выносит решение, он обязан руководствоваться правилом 64. Правило 64.2 говорит о том, что когда протестовый комитет решает, что яхта имеет право на исправление результата по правилу 62, он должен принять решение наиболее справедливое по отношению ко всем затрагиваемым яхтам.

Ситуация 2

Протестовый комитет начал рассмотрение протеста, но нашел, что необходимо перенести его на следующий день.

Вопрос 2

Имеет ли право протестовый комитет разрешить протестующему отозвать протест после того, как рассмотрение возобновилось на следующий день?

Ответ 2

Да. Протестовый комитет имеет право разрешить отозвать протест в любое время до или во время рассмотрения. Может существовать много разных причин для отзыва протеста, например, протестующий осознал, что протест подан не на ту яхту, что протест недействителен, или что опротестованный выполнил соответствующее наказание.

Однако, например, если протестующий, возможно, нарушил правила, но не выполнил наказание, или если был контакт между яхтами, или нанесен ущерб или пострадал человек, тогда отзыв не должен быть разрешен.

Ситуация

Гоночная инструкция соревнований в олимпийских классах содержит следующую информацию:

26.2 Для всех флотов время окончания подачи протестов заканчивается через 90 минут после финиша последней яхты в последней гонке дня или сигнала гоночного комитета о том, что в этот день гонок больше не будет, в зависимости от того, что происходит позднее.

26.3 Извещения будут вывешены в пределах 30 минут после окончания времени подачи протестов для оповещения спортсменов о рассмотрении, в которых они являются сторонами или указаны как свидетели. Рассмотрения будут проводиться в помещении, расположенном в зоне гоночного комитета, начиная со времени, опубликованного на доске официальных объявлений. Время рассмотрения может быть назначено, начиная за 30 минут до времени окончания подачи протестов.

26.4 Извещения о протестах гоночного комитета или протестового комитета будут вывешены для извещения яхт согласно правилу 61.1 (b).

Вопрос 1

В гонке 2 последняя яхта финишировала в 15.00. Время окончания подачи протестов опубликовано немедленно после 16.30. Последняя яхта пришла на берег в 15.25. Принимая во внимание пункт ГИ 26.3, имеет ли право протестовый комитет назначить рассмотрение протеста яхты против яхты в этой гонке на 16.00?

Ответ 1

Да. В соответствии с пунктом ГИ 26.3, самое раннее рассмотрение может быть назначено на 16.00. Извещение должно быть вывешено в вовремя, чтобы стороны могли увидеть его и подготовиться к рассмотрению. Если необходимо, протестовый комитет может отложить рассмотрение, если для этого имеются достаточные основания.

Вопрос 2

В той же гонке протестовый комитет решает протестовать против яхты X за нарушение правила 31. В 15.15 на доске официальных объявлений вывешено извещение о намерении протестового комитета протестовать против яхты X. Имеет ли право протестовый комитет назначить рассмотрение этого протеста на 16.00?

Ответ 2

Да. Смотри Ответ 1.

Ситуация 1

Подан правильно оформленный протест, предполагающий возможное нарушение яхтой правила 10. Протестующая яхта также подала требование об исправлении результата против гоночного комитета, предполагая, что гонка не была справедливой.

Протестовый комитет рассмотрел требование об исправлении результата первым и решил прекратить гонку.

Протестующий попросил разрешения отозвать протест, отметив, что он уже не имеет значения, так как гонка была прекращена.

Впоследствии на решение о прекращении гонки была подана апелляция.

Апелляционный комитет нашел, что протестовый комитет ошибся как в процедуре, так и в решении, и восстановил гонку.

Вопрос 1

Может ли протестующий теперь потребовать провести рассмотрение своего первоначально протеста?

Ответ 1

Нет. Отзыв протеста, как было запрошено спортсменом до того как он был рассмотрен, лишило его возможности рассмотрения протеста. См. правило 63.1. Когда существует право на апелляцию, протестующая яхта должна осознавать возможность того, что на решение протестового комитета о прекращении гонки может быть подана апелляция.

Вопрос 2

Если ответ «Да», какая процедура должна применяться, чтобы подать такое требование?

Ответ 2

Не применимо.

Вопрос 3

Был бы ответ другим, если протестовый комитет открыл бы повторное рассмотрение требования об исправлении результата и решил, что он допустил ошибку и сам восстановил бы гонку?

Ответ 3

Нет – см. Ответ 1. Протестующему следовало бы принять во внимание такую возможность до своего решения отозвать протест.

Ситуация

На регате, яхтам требовалось около 30 минут, чтобы вернуться в гавань после гонки. Время окончания подачи протестов было 45 минут после финиша последней яхты.

Вопрос

Является ли такое короткое время подачи протестов справедливым для спортсменов?

Ответ

Расстояние от места проведения гонок является одним из факторов, которые гоночный комитет должен принять во внимание, решая какое время подачи протестов должно указываться в гоночной инструкции. Неизбежно, что некоторые яхты будут затрачивать больше времени, чем другие, однако, этот факт не может считаться несправедливым и протестовый комитет имеет право продлить время подачи протеста, если для этого имеются достаточные основания. (См. правило 61.3).

Ситуация

Параграф, озаглавленный «Приложения» во Введении к Правилам парусных гонок содержит следующее предложение:

«Когда применяются правила какого-либо Приложения, то они имеют преимущество по отношению к любым противоречащим им правилам Частей 1-7 и Определений».

Приложение Р применяются во всех описанных ниже ситуациях.

Вопрос 1

Препятствует ли применение Приложение Р яхте, гоночному комитету или члену протестового комитета подать протест по правилу 60 за предполагаемое нарушение правила 42?

Ответ 1

Нет. Приложение Р не изменяет или отменяет правила 60, и также правило 60 не противоречит Приложению Р. Однако когда применяется Приложение Р, гоночный комитет или протестовый комитет должны осознавать потенциальную несправедливость, если они действуют по правилу 60. Когда яхта получает наказание по правилу Р2.1, она имеет право выполнить наказание в два оборота и все еще занять хорошее место в гонке. Другая яхта в этой же гонке, опротестованная гоночным или протестовым комитетом по правилу 60, была бы, если протест поддержан, дисквалифицирована в гонке.

Вопрос 2

Если ответ на Вопрос 1 – «Да», имеет ли право член протестового комитета на воде выбрать не наказывать яхту за нарушение правила 42 желтым флагом, а вместо этого подать протест по правилу 60.3(а) за это же нарушение?

Ответ 2

Да. В правиле Р1 говорится, что член протестового комитета **...имеет право** наказать ... по этому правилу, но не обязан делать это. Однако когда Приложение Р применяется, ожидается, что судьи будут наказывать яхты за нарушение правила 42 на воде в соответствии с правилом Р1. Вместо этого протест по правилу 60.3(а) был бы явно несправедливым, так как это привело бы к другому наказанию в зависимости от того как судьи решили бы действовать. См. ответ 1.

Вопрос 3

Если в случае применения Приложения Р рядом на воде нет ни яхты, ни квалифицированного судьи, имеет ли право протестовый комитет подать протест по правилу 60.3(а) за нарушение правила 42?

Ответ 3

Да, если все условия, перечисленные в правиле 60.3(а) выполняются.

Вопрос 4

Если Приложение Р применяется, и на воде не было наложено никакого наказания, имеет ли право протестовый комитет протестовать против яхты по правилу 60.3(a)(2) за нарушение правила 42?

Ответ 4

Да. Если во время рассмотрения действительного протеста протестовый комитет узнает, что яхта нарушила правило 42, когда была вовлечена в рассматриваемый инцидент, он имеет право протестовать против яхты. Если установленные факты показывают, что яхта нарушила правило 42, она должна быть наказана. Однако см. Ответ 1 и последнее приложение правила Р1.

Вопрос 5

Независимо от того применяется Приложение Р или нет, имеет ли яхта (спортсмен) право протестовать против другой яхты по правилу 60.1(a) за нарушение правила 42?

Ответ 5

Да. Однако протестовый комитет не может наказать опротестованного, если он уже был наказан на воде за это же нарушение.

Раздел К

Матчевые и командные гонки

- К 1** Матчевые гонки и правила класса
 - К 2** Равенство результатов в матчевых гонках
 - К 3** Неправильные действия при вхождении
 - К 4** Равенство результатов в командных гонках
 - К5** Инцидент в дни медальных гонок. Дополнение Q
-

Другие вопросы, которые могут иметь отношение к теме:

Ситуация

Стандартная гоночная инструкция ИСАФ для матчевых гонок от 1 января 2013 года устанавливает, что правила класса используемых яхт «не будут применяться».

Вопрос

Не является ли это изменением, разрешающим удалить правила класса, несмотря на то, что они включены в определение «Правило», которое нельзя изменять обычным способом?

Ответ

Нет. Удаление правил класса является изменением правил класса. Ни положение о соревновании, ни гоночная инструкция не могут изменять правила класса, если только не применяется правило 87.

Однако в матчевых гонках общепринято, что яхты не соревнуются как классные яхты, и в этом случае правила класса не применимы. Гоночная инструкция для матчевых гонок обычно ссылается на «яхту типа X». Затем в гоночной инструкции устанавливается набор правил (приложение «Использование яхт»), которые применяются к типу яхты (не к яхтам соответствующего класса) на этой регате.

Ситуация

В матчевых гонках 13 скиперов были посеяны в две группы. В группе А было 7 скиперов, а в группе В - 6 скиперов. В каждой группе был проведен раунд-робин. Победитель группы А набрал 6 очков (100%), а победитель группы В – 5 очков (100%).

Следующим этапом соревнований был полуфинал, гонки на выбывание (нокаут-серия). В гоночной инструкции сказано, что победитель с наибольшим количеством очков в раунд-робине должен выбирать себе соперника в полуфинале. Скипер А (победитель в группе А) выбрал скипера В (победителя в группе В), как соперника в полуфинале.

В соответствии с ГИ первый скипер, набравший 3 очка, будет победителем в полуфинале и пройдет в финал. Гоночная инструкция также указывает для полуфиналов лимит времени последнего сигнала «Внимание». Когда это время истекло, то в полуфинале между скиперами А и В счёт был 2:2 и при этом скипер В выиграл последний матч.

Вопрос 1

Кто из скиперов должен пройти в финал и почему?

Ответ 1

Скипер А должен пройти в финал. Когда полуфиналы были прекращены, оба скипера имели равные результаты. Равенство результатов в нокаут-серии, если это не изменено гоночной инструкцией, должно быть разрешено с применением правила C11.2. Правило C11.2 ссылается на другие правила, которые могут применяться и нужны в соответствующем порядке, чтобы разрешить равенство результатов.

Правило C11.2(a) определяет, что равенство результатов должно быть разрешено в пользу участника, который имеет более высокое место в непосредственно предшествующей серии раунд-робинов, если нужно, применяя правило C11.1. Победив в своих группах, эти участники заняли одинаковое место в раунд-робине, поэтому невозможно разрешить равенство результатов, применяя правила C11.1(a), (b) или (c). Однако правило C11.1(d) ссылается на применение правила C10.5(c), которое определяет результат между двумя яхтами. В правиле C10.5(c) указано: «Итоговое положение участников, выступавших в разных группах, должно определяться по большему числу набранных очков». Скипер А имеет 6 очков, скипер В имеет 5 очков.

Вопрос 2

В такой же ситуации, у скиперов было равное число очков (и одинаковое место в их группах), но разный процент побед, (например 5 очков и 83% и 5 очков и 100%), как следует разрешить такое равенство, когда это нужно для выхода в следующий этап соревнования?

Ответ 2

См. Ответ 1.

Правило C11.2(a) указывает, что равенство результатов должно быть разрешено в пользу участников, которые имеют более высокое место в непосредственно предшествующей серии раунд-робинов, после применения правила C11.1, если нужно. Правила C11.1(a) и C11.1(b) не разрешают проблему равенства результатов между двумя скиперами, которые не встречались между собой в раунд-робине. Правило 11.1(c) возможно сделает это, но вопрос не дает достаточно информации, чтобы положительно сказать об этом.

Если правило C 11.1(c) не разрешит равенство результатов, то это должно быть сделано по правилу C 11.2(b).

Процент побед не имеет значения для разрешения равенства результатов, это используется только при подсчете очков в незаконченном раунд-робине, см. правило C10.3.

Вопрос 3

Будет ли ответ на Вопрос 2 зависеть от того, что яхты, имеющие одинаковые очки в своих группах, дополнительно также имеют одинаковые места в своих группах?

Ответ 3

Да.

Вопрос 4

Какое значение имеет выражение «непосредственно предшествующий матч» в правиле C 11.2(b)? Это последний матч в предыдущем этапе (раунд-робине) или это последний матч между шкиперами в полуфинале?

Ответ 4

«Непосредственно предшествующий матч», как это используется в правиле C11.2(b), означает непосредственно предшествующий проведенный матч между двумя шкиперами.

Ситуация

В соревнованиях по матчевым гонкам в момент сигнала «Подготовительный» Синяя яхта (Синяя) была за линией, которая проходит под углом 90° к стартовой линии через стартовый знак на левом конце стартовой линии. В течение 2-х минутного периода после сигнала «Подготовительный» Синяя не пересекла стартовую линию со стороны дистанции и не оказалась полностью на предстартовой стороне. Ампаиры были готовы наказать Синюю за 2 минуты до сигнала «Старт», но со стороны гоночного комитета не было произведено никакого сигнала. Ампаиры спросили по радио гоночный комитет вошла ли яхта правильно, как предусмотрено правилом С4.2, и гоночный комитет подтвердил, что Синяя вошла правильно.

Желтая яхта (Желтая) показала красный флаг. Синяя в матче финишировала в паре метров впереди Желтой. Затем Желтую спросили насчет красного флага, и она подтвердила, что требует исправления результата, потому что гоночный комитет не произвел сигнала о том, что Синяя не вошла правильно.

Во время рассмотрения гоночный комитет представил свидетельства, которые противоречили с подтверждением, сделанным им ампаирам по радио во время матча. Синяя не пересекла стартовую линию и не была полностью на предстартовой стороне между сигналом «Подготовительный» и 2-мя минутами до сигнала «Старт». Протестовый комитет установил, что гоночный комитет сделал ошибку, существенно повлиявшую на результат матча.

Вопрос 1

Имеет ли Желтая право на исправление результата по правилам Приложения С?

Ответ 1

Да.

Если одна или обе яхты не выполнили требования правила С4.2, гоночный комитет обязан по правилу С3.1 показывать синий или желтый флаг, или оба, с момента окончания времени входа и пока ампаиры не произведут сигнал о наказании или в течение одной минуты, в зависимости от то, что наступит раньше. Невыполнение этого требования для Синей яхты, когда она нарушила правило С4.2, является упущением гоночного комитета, которое даёт Желтой право на исправление результата по правилу 62.1(a).

Тот факт, что ампаиры не произвели сигнал о наказании по правилу С8.2 не является основанием для исправления результата – правило С9.3 применяется к этому бездействию ампаиров. Однако правило С9.3 относится только к действию или бездействию ампаиров, но не гоночного комитета.

Вопрос 2

Правила С8.2 и С9.3 не препятствуют протестовому комитету исправить результат?

Ответ 2

Нет. См. Ответ 1.

Оба правила, С8.2 и С9.3, относятся к действию или бездействию ампаиров, но не гоночного комитета. Требования правила С3.1 специально относятся к стартовым сигналам, производимым гоночным комитетом, а не ампаирами, и протестовый комитет по этому правилу может исправить результат из-за неправильных действий или упущений гоночного комитета.

Вопрос 3

Если Желтая покажет красный флаг слишком поздно и требование исправить результат будет недействительным (правило С6.3), может ли протестовый комитет инициировать рассмотрение об исправлении результата?

Ответ 3

Да.

По правилу 60.3(a), протестовый комитет имеет право инициировать рассмотрение об исправлении результата. Гоночный комитет также может требовать исправления результата яхты по правилу 60.2(b).

Вопрос 4

Имеют ли право ампайры сигнализировать о наказании по правилу С8.2 когда яхта нарушила правило С4.2, но не было ни сигнала, ни информации от гоночного комитета об этом?

Ответ 4

Да.

Когда ампайры решают, что яхта нарушила правило С4.2, они должны наказать её по правилу С8.2. Это требование применяется независимо от того показал ли гоночный комитет флаг по правилу 3.1.

Любая передача информации от гоночного комитета не имеет значения в рамках правил, но может предоставить нужную информацию, помогающую ампайрам решить было ли нарушено правило С4.2.

Ситуация

В соревнования по командным гонкам, гоночный комитет считает результаты в завершённой серии раунд-робинов по правилу D4. Команды А, В и С имеют одинаковое количество выигранных гонок в серии раунд-робинов. Результаты команд, имеющих равенство, следующие:

Количество выигранных гонок между командами, имеющих равные результаты – правило D4.4(a):

	A	B	C	Total
A	-	1	0	1
B	0	-	1	1
C	1	0	-	1

Количество очков команд, имеющих равные результаты – правило D4.4(b):

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

Правило D4.4(a) не разрешает это равенство, так как каждая команда имеет по одной выигранной гонке в гонках между ними.

Принимая во внимание общее количество очков во всех гонках между командами, имеющими равные результаты, команда А имеет 21 очко, команда В – 19 очков и команда С – 23 очка. Так как команда В имеет наименьшее количество очков, равенство разрешается в её пользу, см. правило D4.4(b).

В последнем параграфе правила D4.4 говорится:

«Если равенство результатов разрешено частично одним из пунктов, то остающееся равенство должно быть разрешено, начиная вновь с правила D4.4(a)».

Вопрос

Как должно разрешаться оставшееся равенство между командами?

- (a) Должно ли равенство разрешаться с использованием правила D4.4(b), принимая во внимание, что все команды имеют разное количество очков в гонках между собой? Окончательный порядок будет: команда В, команда А, команда С.

Или

- (b) Должно ли равенство полностью разрешаться начиная сначала с правила D4.4(a), после того, как равенство результатов было частично разрешено в пользу команды В с использованием правила D4.4(b)? Окончательный порядок будет: команда В, команда С, команда А.

Ответ

Все три команды имеют разные очки в завершённом раунд-робине, и поэтому равенство полностью разрешено с использованием правила D4.4(b). Применяется последнее предложение правила D4.4(b). Окончательный порядок будет: команда В, команда А, команда С.

Ситуация

Гоночная инструкция для соревнований в олимпийских классах яхт включает следующий пункт:

ГИ 4.5 [SP] [DP] Яхта не должны покидать берег до того как будет показан флаг D. Сигнал «Предупреждение» будет дан не ранее чем через 30 минут после показа флага D для дистанций Альфа и Браво и не ранее чем через 45 минут после показа флага D для дистанции Чарли.

До начала регаты гоночный комитет опубликовал список стандартных наказаний. Согласно этому списку стандартное наказание за нарушение ГИ 4.5 – 1 очко к результату первой гонки дня, налагаемое без рассмотрения.

В последний день регаты были запланированы медальные гонки для каждого класса. Медальная гонка проводилась по правилам текущей версии Дополнения Q. Спортсмен А покинул берег за 10 минут до того как был показан флаг D. Гоночный комитет наказал яхту А, добавив 1 очко к её результатам (удвоенным) медальной гонки.

Спортсмен В подал протест на яхту А, заявляя, что наказание в 1 очко слишком мягкое.

Вопрос 1

Должен ли протестовый комитет рассмотреть протест по правилам Дополнения Q (вместо обычной процедуры рассмотрения)?

Ответ 1

Да.

Вопрос 2

Если ответ на вопрос 1 – «Да», значит ли это, что спортсмен не может требовать исправить результат по правилу 62.1(a), даже из-за предполагаемой ошибки или упущения гоночного комитета, которая произошла перед сигналом «Предупреждение» медальной гонки или после финиша медальной гонки?

Ответ 2

Да.

Раздел L

Технические вопросы

- L1 Реклама на персональном снаряжении
 - L2 Доски и яхты огибают знак вместе
 - L3 Национальные буквы на ассиметричном спинакере
 - L4 Правило 49: Использование фала, прикрепленного к трапеционному поясу
 - L5 Размещение тяжелых парусов
 - L6 Буквы и номера на парусах
 - L 7 Еще о номерах на парусах
 - L 8 Когда член экипажа, не находящийся на борту, касается знака
-

Другие вопросы, которые могут иметь отношение к теме:

B6, B8, B9, B11, E4, F3, G4, G5, G6, G8, J3, J6, J8, J9, J11, J14, K1, K5, M6, M7, N3, N4, N5, N6

Ситуация

Регламент ИСАФ 20.3 «Реклама спортсменов» определяет разрешенную рекламу спортсменов. В регламенте 20.3.1 говорится о рекламе на персональном снаряжении, а в регламенте 20.3.2 говорится о рекламе на яхтах.

Регламент 20.3.2 разрешает правилам класса ограничивать рекламу на яхтах. Никаких подобных ограничений не прописано в регламенте 20.3.1.

Правила монотипного класса устанавливают, что реклама разрешена только на корпусах.

Вопрос

Ограничивают ли правила класса рекламу на персональном снаряжении или регламент 20.3.1 всегда разрешает рекламу на персональном снаряжении?

Ответ

Правила класса не могут ограничивать рекламу на персональном снаряжении.

Слова **персональное снаряжение** и **яхта** выделены жирным шрифтом в регламентах 20.3.1 и 20.3.2. В соответствии с регламентом 20.1.3, это значит, что эти термины используются, как определено в Правилах по оборудованию в парусных гонках (ERS):

Термин **персональное снаряжение** определен в ERS C 5.3.

Термин **яхта** определен в ERS C 6.1 и он явно исключает **персональное снаряжение**.

Регламенты 20.3.2 и 20.5.1 разрешают правилам класса ограничивать рекламу на **яхте**.

Регламент 20.3.1 всегда разрешает рекламу на **персональном снаряжении**, выбранную спортсменом по согласованию с ответственным за яхту лицом, за исключением того, что майки, предоставленные проводящей организацией, должны быть надеты, как описано в регламенте 20.4.

Ситуация

В местных детских соревнованиях три класса яхт соревнуются на одной дистанции. Это классы: Оптимист, Лазер 4.7 и Bic Techno 293.

В гоночной инструкции указано:

«Соревнования будут проводиться по правилам в смысле определения, содержащегося в Правилах Парусных Гонок 2013-2016, включая Приложение В для досок».

Во время гонки две внутренние связанные доски на правом галсе и Лазер 4.7, наружный, на левом, приближаются к знаку, который предписано оставить с левого борта.

Вопрос

Как правило 18 применяется между этими 3-мя «яхтами»?

Ответ

Приложение В содержит правила соревнований по виндсерфингу, применяемые для гонок парусных досок. Это приложение изменяет многие гоночные правила, включая правило 18. Правило 14 не изменено.

Между связанными досками применяется правило 18 с изменениями, сделанными в Приложении В. Многие изменения к правилу 18 в Приложении В основаны на факте, что, когда применяется это Приложение, вокруг знака нет зоны. Вместо этого в Приложении В используется определение для парусных досок «в точке начала огибания или прохождения».

Приложение В применяется только между парусными досками. Когда доски встречаются с яхтой, применяется неизмененное правило 18 между каждой доской и яхтой.

Ни Приложение В, ни гоночная инструкция не требует от Лазера выполнять требования правил Приложения В, но см. также определение «Место».

Определение «Место» ясно показывает, что в описанной ситуации наружная яхта (Лазер) должна дать *место*, необходимое доскам для своевременного маневрирования в соответствии с хорошей морской практикой в существующих условиях, включая пространство для выполнения ими своих обязанностей по правилам Части 2 и правилу 31. Правила Приложения В, содержащиеся в правиле В2 «Изменения в правилах Части 2» являются правилами Части 2.

Примечание: Если это возможно, то следуют избегать организации гонок, где доски и яхты могут встретиться. Это может создать путаницу когда (как в этой ситуации) они соревнуются по различным правилам. Дополнительно, их разные гоночные характеристики создают риск столкновений, поломок и травм.

Ситуация

Международные правила парусных гонок ИСАФ Приложение G относительно расположения номеров на парусе и национальных букв устанавливает следующее:

G1.3 Расположение

Эмблема класса, национальные буквы и номера на парусах должны быть расположены следующим образом:

- (d) Национальные буквы и номера на парусе должны быть размещены на передней стороне спинакера, но могут быть размещены и на обеих сторонах. Они должны быть полностью ниже дуги окружности с центром в точке фалового угла паруса и радиусом в 40% расстояния от точки фалового угла паруса до середины нижней шкаторины и, если возможно, полностью выше дуги окружности с центром в той же точке и радиусом в 60% того же расстояния.

Вопрос

В случае ассиметричного спинакера какие требования предъявляются правилами к несению национальных букв и номеров на парусе; как следует располагать номера и буквы чтобы выполнить требования правила G1.3(d) когда паруса не всегда имеют «переднюю сторону» и не обязательно располагать их на обеих сторонах паруса?

Ответ

По правилу G1.3(d) номер на парусе и национальные буквы должны располагаться на передней стороне спинакера. У спинакера 2 стороны: передняя сторона и обратная сторона. Никакое правило не обязывает нести спинакер вперед передней стороной.

Ситуация

Регата проводилась при слабом ветре, но на акватории с большим количеством морской травы. На яхте, оборудованной двумя рядами лееров, опустили за борт бакового, пристегнув фал к его трапеционному поясу, для того чтобы ему было удобнее убрать морскую траву с киля и пера руля с помощью шеста.

Вопрос 1

Использование фала и трапеционного пояса таким способом делает их «приспособлениями, предназначенными для расположения их [спортсменов] тел за бортом» и нарушает этим правило 49.1?

Ответ 1

Нет. Трапеционный пояс, когда он используется как часть трапеции, является приспособлением, предназначенным для расположения тела члена экипажа за бортом, и его использование нарушает правило 49.1, кроме случаев когда это разрешено правилами класса. Однако фал и трапеционный пояс (когда он не используется как часть трапеции) не являются приспособлениями, предназначенными для этих целей и поэтому использование их как описано в вопросе не нарушает правила 49.1. Правила класса могут наложить ограничения на пользование фала.

Вопрос 2

Если ответ на вопрос 1 – «Да», значит ли это также, что использование фала и трапеционного пояса для доступа к внешнему концу спинакер-гика, который находится снаружи лееров, так же нарушает правило 49.1?

Ответ 2

Не применимо.

Вопрос 3

Ситуация, описанная в вопросе 2, нарушает правило 49.2?

Ответ 3

Правило 49.2 применяется только к яхтам, когда правила класса или гоночная инструкция требует, чтобы они были оборудованы леерами. Правила специально разрешают располагать часть тела спортсмена снаружи лееров для кратковременного выполнения необходимой работы. Работа со спинакером или удаление травы могут быть необходимой работой, и в этом случае не будет нарушения правила 49.2.

Вопрос 4

Если ответ на вопрос 2 – «Да», значит ли это, что человек может быть поднят на мачту на фале и страховочном поясе трапеции только в том случае, если он не выходит наружу за вертикальную линию от лееров?

Ответ 4

Нет. При условии, что член экипажа поднят на мачту для кратковременного выполнения необходимой работы, правило 49.2 не нарушено, даже если его туловище выходит за вертикальную линию от лееров.

Ситуация

Передние паруса на больших килевых яхтах, участвующих в океанских гонках в категории 1, очень тяжелые (некоторые весом до 300 кг) и их трудно передвигать внутрь и хранить в рубке. В правиле ППГ 51 говорится: «Весь перемещаемый балласт, включая не поставленные паруса, должен быть уложен надлежащим образом. ...»

Вопрос 1

В контексте океанских гонок Категории 1, могут ли быть паруса «уложены надлежащим образом» если они привязаны в кокпите, учитывая, что при их весе и размере может быть небезопасно переносить их вниз? К тому же, если они уложены ниже палубы, они могут ограничивать доступ к важному оборудованию.

Ответ 1

По правилу 51 требуется, чтобы не поставленные паруса, были уложены надлежащим образом. Однако в правиле не указаны ограничения относительно места на яхте, где паруса должны быть уложены. Другие правила обмера или безопасности могут устанавливать ограничения на расположение передвижного оборудования.

Вопрос 2

В каком смысле в правиле 51 применяется определение «уложены надлежащим образом»?

Ответ 2

Термин «уложены надлежащим образом» не имеет определения в книге правил, поэтому он потребляется в смысле обычной морской практики или в общепотребительном смысле.

Ситуация

Вопрос о расположении национальных букв и номеров на парусах яхт классов ИСАФ. Во всех вопросах предполагается, что Приложение Г ППГ не изменено правилами классов.

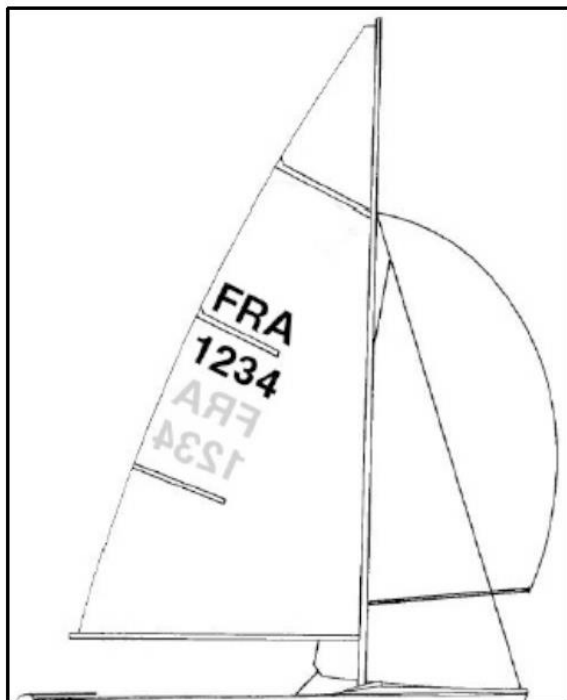


Рис 1.



Рис.2

Вопрос 1

Отвечает ли расположение номеров и национальных букв, показанное на рисунке 1, требованиям последнего предложения правила G1.3(a) и требованиям правила G1.3(c)?

Ответ 1

Да.

Обратите внимание, что если в правилах класса нет изменений к правилу G1.3(a), это расположение не соответствует остальным требованиям правила G1.3(a).

Вопрос 2

Отвечает ли расположение номеров и национальных букв, показанное на рисунке 2, требованиям Приложения Г ППГ, в частности последнего предложения правила G1.3(a) и требованиям правила G1.3(c)?

Ответ 2

Да.

Вопрос 3

Будут ли ответы такими же для номеров и национальных букв, если они расположены на передних парусах в том же порядке по вертикали, как и на главных парусах?

Ответ 3

Да.

Со ссылкой на Q&A 2015.003 L006, опубликованный 05.03.2015

Ситуация

Фотография из Q&A 2015.003 L006 показывает гоночный швертбот с национальными буквами и номерами на парусах, примененными в соответствии с требованием ППГ по размещению, размерам и ориентации.



Вопрос 1

Отвечает ли расположение номера на парусах, требованиям последнего предложения правила G1.2(a)?

Ответ 1

Последнее предложение правила G1.2(a) не содержит никаких требований. Правило G1.2(a) требует, чтобы номера были одного цвета и хорошо различимы, но не требует использования стандартного шрифта. Последнее предложение только советует, какие имеющиеся в продаже шрифты приемлемы.

Вопрос 2

Данный шрифт Гельветика ясно определяет различие между цифрами 2 и 5, и не создает путаницу при развороте номера на 180 градусов (как показано при просвечивании одной стороны паруса на другую парус). Является ли шрифт, использованный на фотографии из Q&A 2015.003 L006, таким же или имеет лучшую различимость, чем Гельветика и поэтому является приемлемым шрифтом для использования как сказано в правиле G1.2(a)?

Ответ 2

Нет. Когда читать их один за другим, эти номера хорошо различимы и одного цвета. Однако когда они применяются на обеих сторонах, или только на одной стороне, или на просвечивающемся парусе, они создают путаницу, и поэтому они не являются хорошо различимыми.

Примечание: правила класса ИСАФ могут изменять правило G1.2 (см. правило G5).

Ситуация

Условия – сильный ветер с порывами и высокой волной. Яхты – катамараны с длиной корпусов 17 футов. Одна яхта переворачивается около левого знака ворот вниз, шкотового выбрасывает из яхты, и он касается телом знака. В момент касания знака шкотовый не имел контакта с яхтой. Затем он доплывает до яхты, которая продрейфовала между знаками ворот, не коснувшись ни одного из них.

Вопрос

Нарушила ли яхта правило 31?

Ответ.

Нет. Правило 31 относится к яхте, которая не должна касаться знака. В абзаце «Терминология» раздела «Введение» к ППГ (который согласно определению «Правило» является правилом), слово «яхта» означает парусную яхту и экипаж на борту. Когда член экипажа, не находящийся на борту, касается знака, то яхта не нарушает правила 31.

Раздел М

Терминология

- М1** Удален. Теперь рассмотрен в Случае ИСАФ 132. (Когда яхта «идет в лавировку против ветра»?)
 - М2** Изменение курса и правило 16
 - М3** Надлежащий курс и комбинация парусов
 - М4** Вопросы про «существенное преимущество»
 - М5** Виндсерфинг – «так быстро, как это практически возможно»
 - М6** Правила парусных гонок и правило 86
 - М7** «Туго натянуты» в Специальных правилах открытого моря и в ППГ 49.2
-

Другие вопросы, которые могут иметь отношение к теме:

B2, B6, B7, B9, B11, D1, E1, E2, E3, J5, J6, J7, J9, J14, K1, L3, L5, L8, N4, N5, N6

M1 Q&A 2013-010

Опубликован 18.02.2013 (переизданный Q&A M001 2004-006)

Этот Q&A удален. Новый Случай ИСАФ 132 рассматривает этот вопрос

Вопрос:

Когда яхта без хода подбирает шкоты для начала движения вперед, она вначале дрейфует вбок. Считается ли это действие изменением курса по правилу 16?

Ответ:

Яхта, переходящая из неподвижного положения в направленное движение не будет считаться меняющей курс, если только она не перешла от движения задним ходом к движению вперед или наоборот. (См. Решение для матчевых гонок MR B7).

Правило 16 применялось бы, если бы было две яхты, и имеющая право дороги яхта изменяла бы курс.

Ситуация

Две яхты **W** и **L**, идут по ветру в условиях, при которых они обычно использовали бы спинакеры для того, чтобы финишировать как можно быстрее.

У яхты **W** возникли проблемы с её спинакером и яхта **L**, идущая быстрее, устанавливает связанность с подветра из положения чисто позади и подпадает под правило 17. Яхта **L** решает не использовать свой спинакер, чтобы получить тактическое преимущество над яхтой **W**.

Обе яхты идут курсом, который для них является быстрейшим курсом VMG при движении по ветру под стакселем, но они идут круче, чем шли бы под спинакерами.

Яхта **W** заявляет протест на яхту **L**, утверждая, что та нарушает правило 17, т.к. не поднимает свой спинакер и не идёт более полным и более быстрым курсом, чтобы финишировать как можно быстрее. В отсутствие яхты **W**, яхта **L** подняла бы свой спинакер и шла бы быстрее и более полным курсом, чтобы финишировать как можно быстрее.

Вопрос

Нарушает ли яхта **L** правило 17, когда не поднимает свой спинакер и не идет полнее, более быстрым курсом, чтобы финишировать как можно быстрее?

Ответ

Нет. Правила не содержат требований того, какие паруса должна использовать яхта в любой момент времени, а надлежащий курс яхты – это курс, которым она могла бы идти к финишу как можно быстрее в данных условиях и с теми парусами, которые она поставила. Также в правилах нет требования, чтобы яхта финишировала как можно быстрее, и могли быть различные причины, по которым яхта не использовала спинакер, включая тактические соображения. (См. Случай ИСАФ 78).

Ситуация

Вопросы про «существенное преимущество».

Вопрос 1

Когда гоночная инструкция по правилу 42.3(i) разрешает использовать двигатель для снятия с мели, как протестовому комитету решить получила ли яхта существенное преимущество? Например, яхта использует двигатель для снятия с мели, не продвигаясь вперед в гонке во время использования двигателя. Она оставалась бы на мели намного дольше, если бы не использовала двигатель. Получила ли она существенное преимущество этим использованием двигателя, просто потому, что она получила бы очки за существенно худшее место на финише или DNF, если бы не использовала двигатель? Или, если после использования двигателя для снятия с мели она получила лучшее место на финише по отношению к другой яхте в той же гонке, которая тоже села на мель и не смогла сняться так же быстро (или вообще не смогла), потому что у неё нет двигателя?

Ответ 1

Так как гоночная инструкция прямо разрешает яхте использовать свой двигатель для снятия с мели, яхту нельзя считать получившей существенное преимущество, пока её двигатель используется только для этой цели. Более быстрое снятие с мели с использованием двигателя по сравнению с неиспользованием двигателя не является «дающим существенное преимущество» потому что это и есть цель этого пункта гоночной инструкции. Однако протестовому комитету следует обсудить, требуется ли рассмотрение для подтверждения соответствия установленным условиям.

Вопрос 2

Когда яхта выполняет «Наказание в два оборота», возникает вопрос: она должна выйти из гонки за получение существенного преимущества по сравнению только с другой яхтой в инциденте или по сравнению с остальными участниками в целом, или есть какой-то другой критерий?

Ответ 2

Следует рассматривать и другую яхту в инциденте и остальных участников в целом.

Вопрос 3

Преимущество, полученное, несмотря на выполнение наказания, определяется просто сравнением мест или позиций до и после инцидента? Или можно принимать во внимание то, что могло бы произойти? (Например, не предоставление места-у-знака яхте, имеющей на это право, и затем выполнение «Наказания в два оборота» за это нарушение, при этом очень вероятно, что другая яхта не получила того места, которое могла бы получить, если бы ей дали место-у-знака.)

Ответ 3

То, что могло бы произойти, обычно не учитывается при определении того, получила ли яхта существенное преимущество. Однако следует учесть, где бы оказалась нарушившая яхта, если бы она не нарушила правило. Обычно места, потерянные другими яхтами в инциденте, не учитываются, кроме случаев, когда ясно, что нарушившая правило яхта действовала преднамеренно и, следовательно, также нарушила правило 2 «Честная спортивная борьба».

Вопрос 4

Если яхта выполняет «Наказание в один оборот» или «Наказание в два оборота», то когда решается вопрос о том, получила ли она существенное преимущество? Немедленно после выполнения наказания? В какой-то более поздний момент гонки, включая финиш?

При каких условиях существенное преимущество, полученное из-за нарушения правил, будет нейтрализовано, если позже в гонке преимущество будет потеряно?

Ответ 4

Период времени, за который нужно решить, получила ли яхта существенное преимущество в гонке, начинается в момент инцидента и заканчивается сразу после окончания выполнения наказания. Обычно, полученное преимущество не следует считать нейтрализованным, если позже в гонке ситуация изменилась. Однако до какого-то времени может быть не ясно, что получено существенное преимущество в серии.

Ситуация

Приложение В. Правила соревнований по виндсерфингу

Правило 61.1(a) изменено правилом B5:

«...Также она должна оповестить гоночный комитет о своем намерении протестовать так быстро, как это практически возможно, после того, как она финиширует или выйдет из гонки».

Вопрос 1

Насколько быстро это – «так быстро, как это практически возможно»?

Ответ 1

Это зависит от обстоятельств. Она может иметь возможность оповестить ГК немедленно после финиша, в этом случае она обязана сделать это. Однако она может быть неизбежно задержана необходимостью сторониться других досок или не мешать другим доскам, опрокидыванием или существенным расстоянием до судна ГК в момент финиша. Кроме того, она, возможно, не захочет отвлекать гоночный комитет во время плотного финиша.

Доска действует в соответствии с правилом, если она отдает приоритет оповещению ГК о своем протесте, не предпринимая других действий, таких как подойти к катеру своего тренера, чтобы взять воду или получить совет по поводу протеста. Если доска выходит из гонки, она может оповестить любое официальное судно поблизости, но приемлемо, если она побыстрее пойдет на берег, а затем придет в офис регаты. В случае получения травмы или в аварийной ситуации задержку следует принять.

Вопрос 2

Какой интервал между пересечением доской финишной линии и оповещением ГК о её намерении подать протест является приемлемым?

Ответ 2

Гоночные правила написаны для широкого диапазона классов, дисциплин, дистанций и гоночных условий. Поэтому трудно определить приемлемый интервал времени, подходящий для всех случаев. Это дело протестового комитета – решить есть ли причины для вопроса о действительности протеста. В ответе 1 предложены некоторые указания.

Ситуация

В ответе 4 Q&A 2014-009 ИСАФ N005 говорится: «Правила класса не являются гоночными правилами».

Вопрос 1

«Гоночные правила» (как этот термин применяется в правиле 86) ограничивают значение правил только в текущей версии Правил Парусных Гонок?

Ответ 1

Да, в общем случае.

Гоночные правила как они употребляются и перечисляются в правиле 86, обозначают все правила Правил Парусных Гонок, включая Определения, Сигналы гонки, Введение, преамбулы и правила приложений, когда они применимы, но не заголовки, см. определение «Правило» (a). Также они включают Регламент ИСАФ 19 «Кодекс о праве на участие», Регламент ИСАФ 20 «Кодекс о рекламе», Регламент ИСАФ 21 «Кодекс об антидопинге», Регламент ИСАФ 22 «Кодекс о классификации яхтсменов», см. определение «Правило» (b).

Вопрос 2

Если ответ на Вопрос 1 – «Да», может ли положение о соревновании изменять положения, например, «Специальных правил для морских гонок» или другие документы, которые применяются на соревнованиях (при условии, что эти изменения не запрещены самим документом)?

Ответ 2

Да, положение о соревновании может изменять положения или другие документы, которые применяются на соревновании. Однако, когда документ (такой как «Специальные правила для морских гонок», создается с учетом имеющегося в правилах класса, тогда применяется правило 87).

Ситуация

Специальные правила для открытого моря пункт 3.14.2 «Релинги, стойки и леера» были изменены, начиная с 1 января 2014 года.

Предыдущая версия была следующая:

«Леера, требуемые Специальными Правилами, должны быть «туго натянуты».

а) Пояснение: когда к лееру посередине между стойками прикладывается отклоняющая сила 50 N (5.1 кгс, 11.2 фунта), он не должен прогибаться более чем на 50 мм.

[Замечание: Курсив в СПОМ – Рекомендации (не обязательство)]

Версия, вступившая в силу 1 января 2014 года:

«Отклонение лееров под нагрузкой не должно превосходить следующего:

а) Когда к верхнему или единственному лееру посередине между точками поддержания прикладывается отклоняющая сила 40 N, он не должен прогибаться более чем на 50 мм. Измерение должно проводиться на самом большом пролете, находящемся в корму от мачты.

б) Когда к промежуточному лееру посередине между точками поддержания в любом пролете, находящемся в корму от мачты прикладывается отклоняющая сила 40 N, он не должен прогибаться более чем на 120 мм.»

Вопрос 1

Принимая во внимание, что слова «туго натянуты» удалены из СПОМ 3.14.2 (b), как «туго натянуты» должны пониматься в контексте правила 49.2?

Ответ 1

См. ответ 2.

Вопрос 2

Возможно ли что леера, которые удовлетворяют требованиям пункта 3.14.2 (b) СПОМ, не будет считаться «туго натянутыми» по правилу ППГ 49.2, или пункт 3.14.2 (b) СПОМ имеет преимущество над правилом ППГ 49.2?

Ответ 2

Прогиб 120 мм явно не считается «туго натянутым» в общем смысле использования слов «туго натянуты», и поэтому пункт 3.14.2 (b) СПОМ конфликтует с правилом ППГ 49.2, но не изменяет его и не имеет преимущества над его требованиями. И поэтому остается возможность, что яхта, выполнившая требования теста СПОМ, все еще может быть успешно опротестована за нарушение правила 49.2 за не натянутые леера.

Организаторам, желающим, чтобы Специальные правила открытого моря имели преимущества над требованиями ППГ 49.2, нужно изменить правила в гоночной инструкции как это разрешено правилом 86.1(b). Возможное изменение может быть следующим:

Первое предложение ППГ 49.2 удалено и заменено следующим:

«Леера должны соответствовать требованиям по прогибу Специальных правил открытого моря 3.14.2 и спортсмены не имеют права размещать снаружи лееров

туловище полностью или частично, кроме случаев, когда это связано с кратковременным выполнением необходимой работы.»

Отдельные классы так же могут делать такие изменения в своих правилах класса как это разрешено правилом 86.1(c).

Раздел N

Предписания и другие правила

- N1** Мусор?
- N2** Другой вопрос о мусоре
- N3** Возвращаясь к вопросу о постановке спинакера и резиновых стяжках
- N4** Изменения правил для разработки и тестирования
- N5** Об изменениях правил класса
- N6** Баланс между ППГ и МППСС

Другие вопросы, которые могут иметь отношение к теме:

G6, J8, J9, J11, K5, L1, L3, L6, M6, M7

N1**Q&A 2013-004***Опубликован 18.02.2013*

Вопрос

Являются ли человеческие экскременты мусором при применении правила 55 ППГ?

Ответ

Нет, человеческие экскременты являются нечистотами, а не мусором. Однако спортсменам следует иметь в виду, что могут применяться другие законы или регламенты.

N2**Q&A 2013-028***Опубликован 17.06.2013*

Ситуация

Общепринятая практика – подготавливать спинакер, стягивая его через промежутки резиновыми стяжками, для предотвращения раскрытия спинакера во время подъема. После подъема и выбирания шкотов резиновые стяжки рвутся, спинакер раскрывается, и, в конечном счете, резиновые стяжки оказываются в воде.

Вопрос 1

Нарушают ли эти действия правило 55?

Ответ 1

Да.

Вопрос 2

Если ответ на вопрос 1 – «Да», будет ли разница, если материал, из которого сделаны стяжки, биоразлагаемый?

Ответ 2

Нет.

N3

Q&A 2013-029*Опубликован 05.08.2013(Пересмотрен 15.01.2014)*

Ситуация

Q&A 2013-028 N2 подтвердил, что общепринятая практика подготовки спинакеров с использованием через промежутки эластичных или шерстяных стяжек для предотвращения раскрытия во время подъема нарушает правило 55, когда спинакер поднят и шкоты натянуты, стяжки рвутся и оказываются в воде, даже если используется биоразлагаемый материал.

Вопрос

Что можно сделать, чтобы яхта не была опротестована по правилу 55 каждый раз, когда она ставит спинакер?

Ответ

Правило 55 введено для поддержания развития парусного спорта в направлении высокого уровня ответственности за окружающую среду. Организаторам соревнований и судьям также следует соответствовать основным принципам, изложенным в книге правил, в отношении ответственности за окружающую среду. Простое удаление правила 55 противоречит этому.

Яхты могут использовать различные системы при подъеме спинакеров кроме эластичных стяжек или шерсти (так называемые «рукава» или «чулки»). Однако если проводящая организация соревнования решит, что разумно разрешить использование эластичных или шерстяных стяжек в целях безопасности или хорошей морской практики и при условии, что не нарушены национальный или местный закон или инструкция, она может изменить правило 55, например, включив в положение о соревновании и в гоночную инструкцию следующие слова:

Положение о соревновании

Правило 55 будет изменено гоночной инструкцией добавлением в текст правила следующего предложения: «Однако сбрасывание эластичных или шерстяных стяжек при подъеме паруса не будет рассматриваться как нарушение правила 55».

Гоночная инструкция

Правило 55 изменено добавлением в текст правила следующего предложения: «Однако сбрасывание эластичных или шерстяных стяжек при подъеме паруса не будет рассматриваться как нарушение правила 55».

N4

Q&A 2013-032*Опубликован 12.09.2013*

Ситуация для вопросов с 1 по 5

Национальная организация установил^a следующее предписание к правилу 86.3:

«Ограничения правила 86.1 не действуют, если правила изменяются для их улучшения и проверки предложенных правил. Разрешение национальной организации не требуется».

Вопрос 1

Что значит «предложенные правила», в смысле правила 86.3?

Ответ 1

«Предложенное» правило – это правило, которое либо является новым, либо изменяет, вносит дополнения или удаляет одно или более существующих правил для проверки целесообразности его представления в ИСАФ для включения в следующее издание правил парусных гонок.

Вопрос 2

Существуют ли какие-то требования к «предложенным правилам» (в смысле правила 86.3) – разрешение ИСАФ, предоставление на рассмотрение в ИСАФ или какая-то регистрация в ИСАФ?

Ответ 2

Нет.

Вопрос 3

Может ли гоночная инструкция изменить любое правило (например, «Подветренная яхта должна сторониться наветренной яхты, это изменяет правило 11» или «Апелляции запрещены, это изменяет правило 70») и сослаться на правило 86.3?

Ответ 3

Теоретически, да, так как нет никаких ограничений того, какие правила можно изменять. Однако приведенные примеры не относятся к цели этого правила и такие предложения говорят о недостаточно квалифицированном судействе. Вряд ли предложение по изменению правила 11 сделано всерьез, а отмена права на апелляцию – это изменение, не нуждающееся в проверке. Ни один из этих примеров не является «правилom, измененным для его улучшения и проверки предложенных правил» (см. ответ 1). Таким образом, они не подпадают под исключения в правиле 86.3. Проверка нового формата гонок является примером изменения правил, которое могло бы соответствовать правилу 86.3, при наличии требуемого предписания национальной организации.

Примечание: Изменение основных правил Части 2 всегда сбивает с толку спортсменов и увеличивает риск столкновений на воде. Это безответственно, а исключения в правиле 86.3 следует использовать, только когда явно необходимо проверить, как улучшить правила и предложить изменения.

Вопрос 4

Будет ли ответ на вопрос 3 другим, если национальная организация одобрит гоночную инструкцию?

Ответ 4

Нет. Одобрение национальной организации не имеет значения в этой ситуации, так как национальная организация предписала, что её одобрения не требуется.

Вопрос 5

Имеет ли право национальная организация рекомендовать проводящим организациям под его юрисдикцией, чтобы их гоночные инструкции включали для проверки одни и те же «предложенные правила» в течение нескольких лет подряд без предоставления «предложенных правил» на рассмотрение в ИСАФ?

Ответ 5

Нет. Несмотря на отсутствие установленного периода времени для представления «предложенного правила» в ИСАФ, изменение, которое не планировалось представлять в ИСАФ, не подпадает под правило 86.3.

Вопрос 6

Ситуация

Национальная организация требует, чтобы гоночные инструкции изменяли правило, которое запрещено изменять правилом 86.1(a). Эта национальная организация не сделала предписания по правилу 86.3, разрешающего изменения правил для их улучшения или проверки.

Какие действия следует предпринять международному судье ИСАФ, если он приглашен для судейства в протестовом комитете/международном жюри соревнования, проводящая организация которого выполняет требования этой национальной организации?

Ответ 6

Судья ИСАФ обязан проинформировать проводящую организацию и гоночный комитет о противоречии. Другие члены комитета также должны быть оповещены о проблеме. Протестовый комитет мог бы также опубликовать свою официальную интерпретацию для информирования спортсменов о существующем противоречии до начала соревнования.

Если будут какие-либо протесты или требования исправить результат из-за неправомерного изменения правил, протестовый комитет обязан принимать свое решение на основании текста правил, написанного в Правилах парусных гонок.

Вопрос 1

Правило 87 позволяет гоночной инструкции изменить правила класса, когда это изменение разрешено правилами класса, или когда письменное разрешение ассоциации класса на изменение размещено на доске официальных объявлений. Применимо ли это также и к классам ИСАФ?

Ответ 1

Да.

Вопрос 2

Если ответ на вопрос 1 «Да», то есть ли противоречие с Регламентом ИСАФ 10.5(f)?

Ответ 2

Нет. Если правила класса ИСАФ разрешают ГИ изменить правила класса, то это уже разрешено Регламентом ИСАФ 10.5(f). Если класс ИСАФ хочет изменить правила класса для одного соревнования, то он должен в первую очередь получить разрешение от ИСАФ на такое изменение.

Вопрос 3

Имеет ли право класс ИСАФ, согласно правилу 87, изменить любое правило класса в ГИ?

Ответ 3

Нет, если только класс не является частью проводящей организации. В этом случае он подчиняется правилу 87 и, если применимо, Регламенту 10. См. также ответ 1 и 2.

Вопрос 4

Имеет ли право национальная организация изменить правила класса без консультации с ассоциацией класса?

Ответ 4

Нет. Правило 86.1(a) ссылается только на изменение гоночных правил предписаниями Национальной организации. Правила класса не являются гоночными правилами, и, следовательно, Национальная организация не имеет права изменить правила класса своим предписанием.

Однако когда национальная организация является и организацией класса, она также является органом, разрешающим изменения правил этого класса.

Вопрос 5

Будет ли ответ на Вопрос 4 зависеть от того, является ли класс местным, национальным или классом ИСАФ?

Ответ 5

Да. Для всех классов, любые изменения правил класса зависят от того, что правила класса указывают об изменении правил класса.

Для классов ИСАФ, только ИСАФ имеет право разрешить изменения правил класса по правилу 87. Для национальных классов, когда национальная организация является и организацией класса, она также является органом, который разрешает изменение правил класса. См. также Ответ 4.

Вопрос 6

Имеет ли право местная ассоциация класса отменить любое правило класса ИСАФ без разрешения от ассоциации класса?

Ответ 6

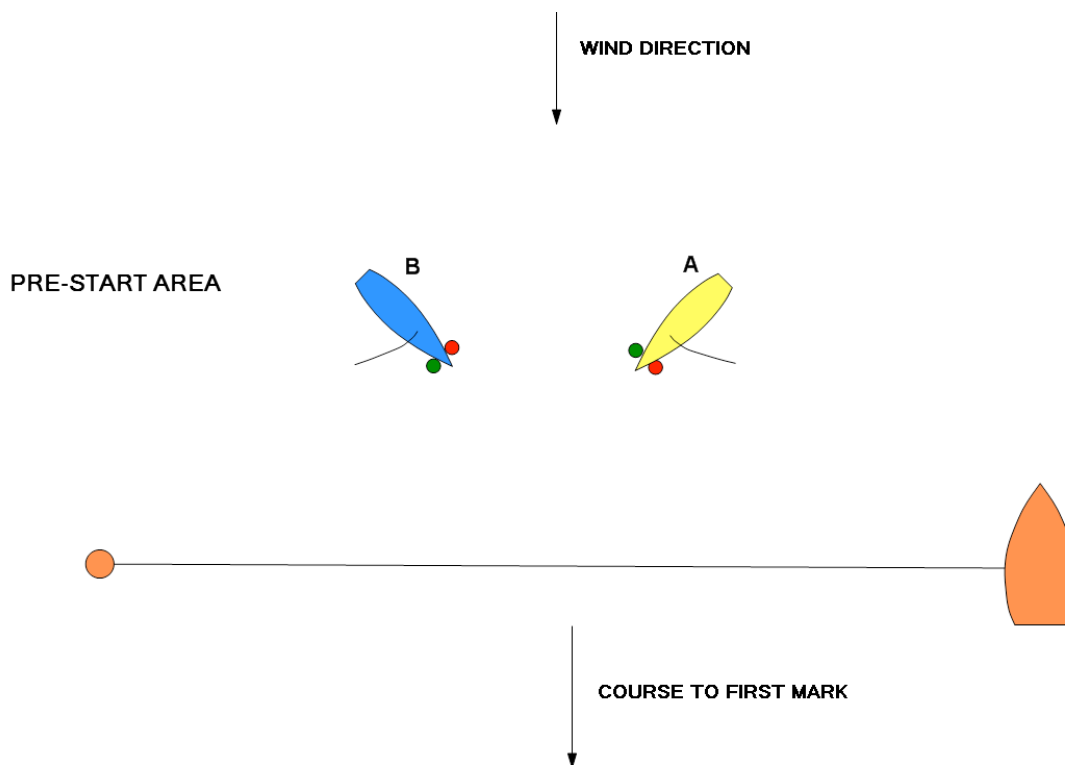
Нет. Местная или национальная ассоциация класса ИСАФ не является независимой ассоциацией класса и руководствуется правилами ассоциации класса ИСАФ и Регламентами ИСАФ.

Ситуация

Соревнования состоят из гонки длиной 90 миль, которая стартует в 22:30, после заката солнца. Погодные условия – чистое небо и неограниченная видимость. Гоночной инструкцией предписано, что после 18:30 вместо правил Части 2 Правил парусных гонок действуют правила расхождения МППСС.

За 2 минуты до старта яхта А на правом галсе и яхта В на левом находятся на курсах, ведущих к столкновению. Ни одна из яхт не изменяет свой курс, и происходит столкновение без серьёзного ущерба. Яхта В протестует на яхту А за нарушение правил МППСС.

Во время рассмотрения протеста яхта А заявляет, что она не изменяла курс, потому что она была на правом галсе и поэтому имела право дороги (ППГ). Яхта В заявила, что она не изменяла курс, потому что могла видеть зеленый огонь, выставленный яхтой А, и поэтому она была яхтой, имеющей право дороги (МППСС).

**Замечание к рисунку:**

Показ огней на рисунке не соответствует требованиям для огней и также не означает, что яхты, так же как и судно гоночного комитета, стоящее на якоре, не несли огней; сектора, в которых огни видны, не показаны.

Вопрос 1

В Правилах парусных гонок в Преамбуле к части 2, «Когда яхты встречаются», написано: «Если предписано гоночной инструкцией, то вместо правил Части 2 действуют правила расхождения МППСС или...».

В МППСС, правила маневрирования и правила для парусных судов находятся в Разделе II «Плавание судов, находящихся на виду друг у друга». Этот раздел не требует от яхт нести

ходовые огни, независимо от условий видимости; эти обязательства изложены в Части С «Огни и знаки».

Существуют ли какие-нибудь требования для яхт нести ходовые огни?

Ответ 1

Да.

Гоночная инструкция предписывает, что вместо правил Части 2 применяются «правила расхождения» МППСС. В связи с этим гоночная инструкция включает только Правила МППСС с 4-го по 19-е (правила маневрирования и правила для парусных судов), и не включает правило 20 МППСС (Применение) и правило 25 (Парусные суда на ходу и суда на вёслах). См. Случай ИСАФ 109.

Правило 48.1 включает требование подавать туманные сигналы и нести огни в соответствии с МППСС «когда безопасность плавания требует». Безопасность плавания обычно требует выполнения этих требований после наступления темноты, но не обязательно между заходом и восходом солнца.

Может существовать промежуток времени, когда законное требование нести навигационные огни существует, но невыполнение этого требования не нарушает правил. Однако, как сказано в Ответе 6, безопасность плавания обычно требует, чтобы огни были выставлены, когда другие яхты находятся поблизости, особенно возле стартовой линии, когда возможны частые изменения курса.

Вопрос 2

Правила 11 и 12 Раздела II МППСС не содержат ссылок на навигационные огни. Для того, чтобы определить, кто имеет право дороги, Правила парусных гонок ссылаются на правый или левый галс, и МППСС ссылаются на сторону судна, в которую дует ветер.

Является ли яхта А, имеющая ветер с правого борта и находящаяся на правом галсе, поэтому яхтой, имеющей право дороги, а яхта В, имеющая ветер с левой стороны, не имеет права дороги, независимо от зеленого огня, видимого яхтой В (правило 12(a)(i) МППСС)?

Ответ 2

Да.

Вопрос 3

Применяется ли правило 12(a)(ii) МППСС в этой ситуации, независимо от того, видит ли яхта В зеленый бортовой огонь?

Ответ 3

Нет, правило 12(a)(ii) МППСС не применяется, так как яхты не идут одним и тем же галсом).

Вопрос 4

В Разделе II МППСС ссылка на огни сделана только в правиле 13 «Обгон». Какая была бы ситуация если бы яхта В обгоняла яхту А?

Ответ 4

Правило 13 МППСС также применяется и к парусным судам: обгоняющее судно должно держаться в стороне от пути обгоняемого судна.

Вопрос 5

Ссылка в правиле 13 (b) МППСС на кормовой огонь сделана только с целью разъяснения правила или это налагает обязательства на яхту относительно несения огней или её обязательств сторониться?

Ответ 5

Ссылка сделана для того, чтобы определить значение слов «обгоняющее судно». Это не налагает никаких обязательств нести огни в дополнение к обязательствам, содержащимся в Части С МППСС, или к обязательству держаться в стороне от пути, содержащегося в правиле 13(a) МППСС.

Вопрос 6

Требования Секция III МППСС ссылаются на условия «ограниченной видимости», и в правиле 48.1 ППГ говорится что «Когда безопасность плавания того требует, яхта должна подавать звуковые туманные сигналы и выставлять огни в соответствии с требованиями МППСС или применяемых государственных правил».

- a) Считается ли темнота после захода солнца «условиями ограниченной видимости», как указано в Секция III МППСС?
- b) Дает ли наступление темноты после захода солнца начало применения требований по безопасности, предписываемых правилом 48.1?
- c) Применяются ли обязательства, накладываемые правилом 19 МППСС, только к туману или к эквиваленту погодных условий ограниченной видимости?

Ответ 6

- a) Нет. Правило 19(a) МППСС говорит, что Правило 19 (Плавание судов при ограниченной видимости) применяется к судам, не находящимся на виду друг у друга при плавании в районах ограниченной видимости или вблизи таких районов. См. определения в правиле 3 (k) и (l).
- b) Да, там где другая яхта может находиться поблизости. Заход солнца сам по себе не дает начала применению требованиям по безопасности, но темнота почти без исключений делает это. Дополнительно, невыполнение требований МППСС могут также нарушить правило 69.1 См. Случай 67 ИСАФ.
- c) Да.

Удалённые Q&A 2013

Q&A 2013-021 F001 удален. Теперь эта ситуация рассмотрена в новом Случае ИСАФ 116

Все ранее опубликованные Q&A удалены с вебсайта ИСАФ. Этот буклет Q&A начат заново с 2013 года и далее.

Q&A , удалённые 15 января 2014

Q&A 2013-005 B002 удален. Теперь эта ситуация рассмотрена в новом Случае ИСАФ 123

Q&A 2013-013 B003 удален. Теперь эта ситуация рассмотрена в новом Случае ИСАФ 124

Q&A 2013-015 B004 удален. Теперь эта ситуация рассмотрена в новом Случае ИСАФ 125

Q&A 2013-014 D001 удален. Теперь эта ситуация рассмотрена в новом Случае ИСАФ 126

Q&A 2013-006 E001 удален. Теперь эта ситуация рассмотрена в новом Случае ИСАФ 127

Q&A 2013-007 E002 удален. Теперь эта ситуация рассмотрена в новом Случае ИСАФ 128

Q&A 2013-008 E003 удален. Теперь эта ситуация рассмотрена в новом Случае ИСАФ 129

Q&A 2013-009 J003 удален. Теперь эта ситуация рассмотрена в новых Случаях ИСАФ 130 и 131

Q&A 2013-010 M001 удален. Теперь эта ситуация рассмотрена в новом Случае ИСАФ 132

Q&A , отозванные в декабре 2014

Q&A 2013-055 J010 отозван.

Содержание по номерам – включая новые названия

Номер	О чем	Название
Q&A 13-001	Две яхты выходят на знак после прохождения положения левентик в зоне, когда другая яхта уже выходит на знак	B 1
Q&A 13-002	Является ли решение арбитража окончательным?	J 1
Q&A 13-003	Могут ли арбитры быть членами панели, рассматривающей случай, который был предметом арбитража?	J 2
Q&A 13-004	Мусор?	N 1
Q&A 13-005	Удален. Теперь рассмотрен в Случае ИСАФ 123	B 2
Q&A 13-006	Удалён. Теперь рассмотрен в Случае ИСАФ 127	E 1
Q&A 13-007	Удалён. Теперь рассмотрен в Случае ИСАФ 128	E 2
Q&A 13-008	Удалён. Теперь рассмотрен в Случае ИСАФ 129	E 3
Q&A 13-009	Удален. Теперь рассмотрен в Случаях ИСАФ 130 и 131	J 3
Q&A 13-010	Удален. Теперь рассмотрен в Случае ИСАФ 132	M 1
Q&A 13-011	Изменение курса и правило 16	M 2
Q&A 13-012	Надлежащий курс и комбинация парусов	M 3
Q&A 13-013	Удален. Теперь рассмотрен в Случае ИСАФ 124	B 3
Q&A 13-014	Удалён. Теперь рассмотрен в Случае ИСАФ 126	D 1
Q&A 13-015	Удален. Теперь рассмотрен в Случае ИСАФ 125	B 4
Q&A 13-016	Время подачи сигналов индивидуального отзыва	G 1
Q&A 13-017	Прекращение права на место-у-знака	B 5
Q&A 13-018	Вопросы про «существенное преимущество»	M 4
Q&A 13-019	Сокращение, прекращение гонки и исправление результата	G 2
Q&A 13-020	Столкновение и повреждение	J 4
Q&A 13-021	Удален. Теперь рассмотрен в Случае ИСАФ 116	F 1
Q&A 13-022	Гонки радиоуправляемых яхт – Наказания и полученное преимущество	J 5
Q&A 13-023	Отсутствие знаков, позиции GPS и исправление результата	J 6

Q&A 13-024	Если требуемая информация отсутствует в положении о соревновании и/или в гоночной инструкции	G 3
Q&A 13-025	Матчевые гонки и правила класса	K 1
Q&A 13-026	Виндсерфинг – «так быстро, как это практически возможно»	M 5
Q&A 13-028	Извещение о намерении подать протест	J 7
Q&A 13-028	Другой вопрос о мусоре	N 2
Q&A 13-029	Возвращаясь к вопросу о постановке спинакера и резиновых стяжках	N 3
Q&A 13-030	Нарушение правила 42 для избежания контакта	J 8
Q&A 13-031	Реклама на персональном снаряжении	L 1
Q&A 13-032	Изменения правил для разработки и тестирования	N 4
Q&A 13-033	DNE во всех гонках	J 9
Q&A 13-034	Давать место и сторониться	B 6
Q&A 13-035	Отозван	J 10
Q&A 13-036	Об изменениях правил класса	N 5
Q&A 14-001	О месте-у-знака и оправдании	B 7
Q&A 14-002	Когда место-у-знака включает место для поворота фордевинд?	B 8
Q&A 14-003	Предварительные результаты и окончательные результаты	F 2
Q&A 14-004	Доски и яхты огибают знак вместе	L 2
Q&A 14-005	Исправление ошибок в подсчете очков BFD	F 3
Q&A 14-006	Равенство результатов в матчевых гонках	K 2
Q&A 14-007	Неправильные действия при вхождении	K 3
Q&A 14-008	Баланс между ППГ и МППСС	N 6
Q&A 14-009	Правила парусных гонок и правило 86	M 6
Q&A 14-010	Национальные буквы на ассиметричном спинакере	L 3
Q&A 14-011	Не предоставление места у финишного знака	B 9
Q&A 14-012	Равенство результатов в командных гонках	K 4
Q&A 14-013	«Туго натянуты» в Специальных правилах открытого моря и в ППГ 49.2	M 7

Q&A 14-014	Радиоуправляемые яхты на разных участках дистанции	B 10
Q&A 14-015	Вынужденный фальстарт	C 1
Q&A 14-016	Правило 49: Использование фала, прикрепленного к трапеционному поясу	L 4
Q&A 14-017	Сигналы гоночного комитета	G 4
Q&A 14-018	Альтернативные наказания за фальстарт (OCS)	G 5
Q&A 14-019	Инцидент в дни медальных гонок. Дополнение Q	K 5
Q&A 14-020	Размещение тяжелых парусов	L 5
Q&A 15-001	Когда флаг О уже был показан	G 5
Q&A 15-002	Повреждение, действие яхты и исправление результата	J 11
Q&A 15-003	Буквы и номера на парусах	L 6
Q&A 15-004	Отзыв требования исправить результат во время рассмотрения	J 12
Q&A 15-005	Расписание рассмотрения протестов	J 13
Q&A 15-006	Добавление гоночных дней к соревнованию	G 7