

ЧАСТИНА 7

МОДЕЛІ СЕКЦІЇ „S”.

ЗМІСТ:

Правила проведення змагань серед моделей секції S

	Стор.
1. Клас моделей секції S	4
2. Суддівська колегія	4
3. Старший суддя	4
4. Судді на стартах	4
5. Секретарі на старті	5
6. Апеляційне журі	5
7. Правила проведення та судівства змагань, визначення переможців	6
7.1. Правила будови та обмірювання	6
7.1.1. Загальні положення	6
7.1.2. Визначення	6
7.1.3. Вимірювальні марки	6
7.1.4. Вимоги до вітрильного матеріалу та обміру	6
7.1.5. Специфічна вага матеріалу баласту	6
7.1.6. Вимірювання при обмірах	7
7.1.7. Кранець	7
7.1.8. Позначення класів, позначення національної належності та номера на вітрилах	7
7.1.9. Санкції	8
7.2. Класи моделей	8
7.2.1. Однометровий клас F 5-E	8
7.2.2. Клас F 5 - M «Марблехед»	10
7.2.3. Клас моделей F 5 – 10. Клас «Генратер»	15
7.2.4. Клас F – 5 – П	17
7.3. Правила, що регулюють введення нових класів	18
7.4. Перегінні інструкції	19
7.4.1. Статус	19
7.4.2. Зміст інструкцій зі змагань	19
7.4.3. Поширення перегінної інструкції	19
7.4.4. Зміни в перегінній інструкції	19
7.5. Сигнали.	20
7.5.1. Зорові сигнали	20
7.5.2. Звукові сигнали	20
7.6. Старт гонки, повернення	20
7.6.1. Стартова зона	20
7.6.2. Відлік часу	20
7.6.3. Спуск яхти на воду	21
7.6.4. Одиначне повернення	21
7.6.5. Загальне відкликання	21
7.6.6. Зчеплення яхт в передстартовий час	21
7.6.7. Відсутній знак	21
7.7. Фінішування в контрольний час	21
7.8. Повторення гонки	21
7.9. Загальні вимоги. Обов'язки для одержання права на участь яхти в змаганнях.	22
7.9.1. Заявки для участі.	22
7.9.2. Мірятьні посвідчення. Зобов'язання по мірятьному посвідченню.	22
7.9.3. Відповідність яхти мірятьному посвідченню	22
7.9.4. Додаткове обмірювання під час змагань.	22
7.9.5. Реєстрація обмірювання в Національній федерації	23
7.9.6. Заміна яхти, резервні яхти.	23
7.9.7. Переміщення чи зміна баласту.	23
7.9.8. Радіоапаратура й інші системи керування.	23
7.9.9. Визначення понять (терміни).	23
7.10. Правила права на дорогу	26
7.10.1. Правила і обов'язки при зустрічі яхт	26
7.10.2. Перешкода іншій яхті	26
7.10.3. Обмеження, що стосуються покарання	26
7.10.4. Серйозні ушкодження	26
7.10.5. Торкання яхт під час гонки	27
7.10.6. Збереження прав	27
7.10.7. Обмеження по зміні курсу	27
7.10.8. Плавання на різних галсах – основне правило	27
7.10.9. Плавання на одному галсі – основні правила	27
7.10.10. Плавання на одному галсі – перед стартом	28

7.10.11.	Плавання на одному галсі – після старту	28
7.10.12.	Інші обмеження, що стосуються підвіреної яхти	28
7.10.13.	Зміна галса – повороти оверштаг і фордевінд	29
7.10.14.	Огинання чи проходження знаків і перешкод	29
7.10.15.	Бейдевінд. Оклик, що вимагає місця для повороту оверштаг від перешкоди	31
7.10.16.	Повернення до передстартової зони	31
7.10.17.	Надання дороги після торкання зі знаком	31
7.11.	Подальші приписи при ходінні під вітрилами. Обов'язки під час керування яхтою.	32
7.11.1.	Проходження дистанції	32
7.11.2.	Торкання знаків	32
7.11.3.	Посадка на мілину, на перешкоду, прибирання забруднень	32
7.11.4.	Просування вперед	33
7.11.5.	Використання систем дистанційного керування	33
7.12.	Протести, покарання, скарги	34
7.12.1.	Визначення	34
7.12.2.	Протест проти яхти	34
7.12.3.	Оголошення протесту від учасника	34
7.12.4.	Оголошення протесту стартовим керівництвом	35
7.12.5.	Обов'язки при повідомленні	35
7.12.6.	Виправлення шляхом виконання альтернативного покарання	35
7.12.7.	Перше визначення провини	35
7.12.8.	Час та відомості, які повинні знаходитись в протесті	36
7.12.9.	Додаткове коректування недоліків протесту	36
7.12.10.	Відкликання протесту	36
7.12.11.	Прохання про відновлення результату	36
7.12.12.	Дії з боку суддівської колегії або журі	37
7.12.13.	Процедура протесту, процедура вимоги	37
7.12.14.	Прийняття або відхилення протесту	37
7.12.15.	Розгляд протесту	38
7.12.16.	Рішення та покарання	38
7.12.17.	Брутальне порушення правил або негідна поведінка	40
7.12.18.	Відповідальність	40
7.12.19.	Альтернативне покарання за порушення правил частини 7.10	40
7.13.	Системи змагань	41
7.13.1.	Загальні положення	41
7.13.2.	Визначення тривалості змагань	41
7.13.3.	Визначення контрольного часу	41
7.13.4.	Розподіл штрафних балів	41
7.13.5.	Флотська система	42
7.13.6.	Італійська система	43
7.14.	Визначення переможців	44
7.14.1.	Види заліку	44
7.14.2.	Особистий залік	44
7.14.3.	Командний залік.	44
7.14.4.	Присвоєння звання Чемпіона України.	44
8.	Акваторія	44
8.1.	Акваторія	44
8.2.	Лінія старту та фінішу	45
8.3.	Визначення, зміна дистанції перегону	45
9.	Обладнання	46
10.	Додатки	47
10.1	Попередня заявка	
10.2.	Іменна заявка	
10.3.	Акт готовності місця проведення, справності обладнання для проведення змагань	
10.4.	Протокол старту класу F5.	
10.5.	Інструкція с техніки безпеки	
10.6.	Мірильне свідоцтво E	
10.7.	Мірильне свідоцтво П	
10.8.	Схема нанесення знаків на вітрилах яхт	
10.9.	Схема дистанцій	

1.Класи моделей секції S.

Визначення моделей групи **F5** (моделі вітрильних яхт) – радіокеровані вітрильні моделі, які для свого руху використовують тільки енергію вітру.

Енергія вітру сприймається вітрилами, корпусом, рангоутом та іншими частинами яхти.

Моделі яхт повинні відповідати класифікації (Правила частина 1), вимогам їх будови і спортивним умовам змагань.

2. Суддівська колегія.

2.1. До складу суддівської колегії, окрім членів Головної суддівської колегії, входять:

- старший суддя старту;
- судді з правил – 2;
- суддя на старті та фініші;
- секретар старту;
- суддя з контролю ефіру.

2.2. Керівництво старту складається зі старшого судді та суддей з правил.

Члени керівництва змагання повинні вирішувати всі питання відповідно до дійсних правил і інструкцій.

2.3. Безпосереднє керівництво роботою суддівських бригад здійснює старший суддя старту.

3. Старший суддя.

Старший суддя старту є також суддею з правил та зобов'язаний бути на старті під час його роботи.

В обов'язки старшого судді старту входять:

- перевірка правильності встановлення дистанції на воді, підготовка обладнання, готовності суддівської комісії та обслуговуючого персоналу до початку роботи старту;
- оголошення про початок та закінчення роботи старту, встановлення необхідного курсу та контрольного часу перегону;
- вирішення питань про перенос, припинення, скасування або оновлення перегону, зменшення дистанції;
- контрольного обміру яхт;
- прийняття рішень за усними протестами;
- ведення інформації під час роботи старту.

Всі рішення старшого судді старту є для учасників остаточними, обов'язковими та можуть бути оскарженими тільки наданням письмового протесту.

4. Судді на стартах.

4.1. Суддя з правил є помічником старшого судді, спостерігає за ходом перегону та дає інформацію про порушення правил тим чи іншим учасником. Перед початком змагань стежить за встановленням дистанції на воді, під час перегону -

за виходом учасників на старт, перевіряє їх склад, проводить спільну перевірку радіо керування, перевірку зауважень технічної комісії, приймає участь в обмірі яхт. Всі вказівки судді з правил є для учасників обов'язковими, якщо вони не відмінені старшим суддею.

4.2. Суддя з контролю ефіру приймає участь в розподілі кварців, перевірці технічних характеристик радіо керування, спільній перевірці радіокерування, стежить за ефіром, надає інформацію про радіоперешкоди.

5. Секретарі на старті.

5.1. Секретарі на старті по вказівці старшого судді ведуть протоколи роботи стартів, опрацьовують їх і складають технічний звіт з роботи стартів. Не пізніше ніж через 2 години після закриття старту здають всі матеріали (після їх старшим суддею на старті) Головному секретарю змагань.

5.2. Секретарі на старті відповідають за правильність ведення протоколів та їх обробку.

5.3. Секретарі на старті підпорядковуються безпосередньо старшому судді на старті.

5.4. На старті забороняється вести чернові протоколи і записи.

5.5. Секретарі на старті фіксують послідовність приходу на фініш моделей.

5.6. Секретарі на старті комплектують групи.

5.7. Вони своєчасно надають учасникам та глядачам необхідну інформацію про хід змагань.

5.8. Стартовому керівництву повинні бути наданий мінімум по одному спостерігачеві на кожні 4 яхти. Спостерігачами можуть бути особи, ознайомлені з правилами, без суддівської категорії.

6. Апеляційне журі.

6.1. Одержання, обговорення та прийняття рішень по письмовим протестам і по відновленню результатів знаходиться тільки в компетенції апеляційного журі

6.2. Журі повинне бути складене з 3-х осіб (мінімум). До складу журі входять головний суддя змагань, заступник головного судді по правилам, представник організації, яка проводить змагання. До обговорення протесту залучають старшого суддю старту, суддів по правилам, учасника, який подав протест, учасника, на якого був поданий протест, свідків, секретаря для оформлення документів.

6.3. Керівництво змагань і журі приймають рішення більшістю голосів.

Рішення журі є остаточним

6.4. Апеляційне журі може почати розгляд питання про відновлення результатів за власною ініціативою, якщо вважає, що будь – яка з обставин, вказаних в розділі «Прохання про відновлення результату», мала місце як порушення.

6.5. Журі має право усунути учасника від подальшої участі в змаганнях або застосувати до нього інше дисциплінарне покарання в разі грубого порушення правил або некоректної поведінки.

7. Правила проведення та суддівства змагань, визначення переможців.

7.1. Правила будови та обмірювання.

7.1.1. Загальні положення:

7.1.1.1. Найвища інстанція.

Найвища інстанція при виникненні непорозумінь, які стосуються приписів та визначень класів - німецьке видання діючих в теперішній час правил по проведенню змагань і відповідно їх доповнення. Якщо непорозуміння, не дивлячись на це, все ж таки є, то для їх вирішення використовуються погляди «NAVIGA», які надруковані в рефератах з вітрильного спорту.

7.1.1.2. Статус цих визначень.

1. Визначення класів діють постійно разом з кресленнями, які додаються.

2. Нижчеописані визначення по обмірюванням заборонено змінювати будь-яким комітетом по проведенню перегонів.

3. Зміни або доповнення можуть бути введені тільки в тому випадку, якщо вони записані в умовах проведення регати.

7.1.1.3. Клас одиниць (стандартний клас).

В класі одиниць заборонено все те, що чітко не дозволено в визначенні класів.

7.1.1.4. Клас конструкцій.

В класі конструкцій дозволено все, що в приписах по класу не чітко заборонено.

7.1.2. Визначення.

Площа вітрила - це геометричне відображення вітрильного озброєння.

Вітрильне озброєння - складається з вітрил та обладнань і пристроїв, необхідних для їх закріплення.

Шкотовий кут - точка перетину задньої та нижньої шкаторин.

Галсовий кут - точка перетину передньої та нижньої шкаторин.

Фаловий кут - найвища точка вітрила, запроектована під прямим кутом на передню шкаторину або її продовження.

Задня точка валового кута - точка перетину задньої шкаторини на фаловому куті з лінією, яка проходить під прямим кутом не передню шкаторину. В більшості випадків - це задній кант дощечки.

7.1.3. Вимірювальні марки.

1. Вимірювальні марки повинні бути нанесені фарбою і мати ширину 3 мм;
2. Вимірювання проводяться між внутрішніми кромками марок.

7.1.4. Вимоги до вітрильного матеріалу та обміру.

1. Вітрила можуть бути виготовлені з будь-якого матеріалу, підсилюватися будь-яким чином, але вони повинні бути настільки еластичними, щоб при накручуванні їх на барабан діаметром 8 см не пошкоджувалися;

2. Всі вимірювання проводити при сухому стані вітрила, коли воно виложене на площині. При цьому вітрило витягується та розгладжується так, щоб воно не мало складок, вітрило повинно лежати вздовж вітрильної лінії рівно.

7.1.5. Специфічна вага матеріалу баласту.

Матеріал, з якого виготовляється баласт, повинен мати питому вагу не більшу за питому вагу свинцю (11,3 кг/дм³). Форма та вага баласту не обмежуються.

7.1.6. Вимірювання при обмірах.

Всі розміри даються в см. Всі розміри вимірюються точно до десятих долей. Всі розміри - розміри найбільші, переступати їх заборонено.

Не дозволено також переступати найбільші розміри при звичайному округленні.

Наприклад: мах. 1,9 см = 1,9000 см. Виміряна величина 1,94 см, округлена до десятих - 1,9 см. Заборонено, якщо найбільший розмір до округлення перебільшив найбільшу дозволена величину.

7.1.7. Кранець.

1. Кожна яхта повинна бути обладнана носовим кранцем. Носовий кранець повинен виготовлятися з м'якого, гумоподібного матеріалу (наприклад, силікон) для того, щоб найбільш допустимому ступеню зменшити пошкодження яхт при зіткненні.

2. Носовий кранець повинен бути змонтований на рівній площині носа яхти і не повинен бути чохлом носа яхти. Товщина кранця в будь-якій його частині не повинна бути меншою 1,0 см.

3. При вимірювання найбільшої довжини яхти кранець входить в цю довжину.

7.1.8. Позначення класів, літерні позначення національної належності та номера на вітрилах.

Кожна яхта на гроті повинна мати слідуєче позначення:

- а) знак позначення класу, до якого належить яхта;
- б) літерне позначення національної належності, згідно з діючими приписами міжнародної вітрильної федерації;
- в) номер вітрила;
- г) перед номером повинно бути залишено місце ще для одної додаткової цифри.

Ця додаткова цифра може бути рекомендована для нанесення керівництвом перегонів, якщо виникли будь-які ускладнення при збігу номерів;

д) розміри знаків, якими позначається клас, літерні позначення національної належності та номера вітрила повинні бути слідуєчими (мм):

	Позначення класу	Національна належність	Номер вітрила
Висота	25-30	50-60	100-120
Ширина	6-8	8-10	15-20

є) всі позначення повинні бути нанесені так, щоб їх можна було розрізнити на відстані. Відстань між номером вітрила, який знаходиться на протилежній стороні, при просвічуваному або прозорому вітрилі, повинна бути такою, щоб їх можна було розрізнити на відстані;

ж) номери вітрил і позначення національної належності на всіх вітрилах повинні наноситись на різній висоті, а саме, з правого борту вище. Позначення можуть бути розміщені на вітрилі дзеркально;

з) позначення класу яхти наноситься на гроті зверху, номер вітрила - в верхній частині нижньої половини вітрила, позначення національної належності мо-

же бути нанесене нижче або вище номера вітрила, але на відстані, яка дозволяє розрізняти номери вітрил;

і) на стакселі наноситься номер вітрила;

й) позначки повинні наноситись в контрастному кольорі до кольора вітрила.

Позначки повинні наноситись друкованими заголовними літерами, цифри – арабськими.

7.1.9. Санкції.

Яхта не може бути виключена за те, що вона не виконала припис правила

7.1.8. без попереднього її попередження про це, та за відсутність в неї можливостей виправити зауваження.

7.2. Класи моделей.

7.2.1. Однометровий клас F 5-E.

7.2.1.1. Найвища інстанція для цього класу – НАВІГА.

7.2.1.2 Корпус.

1. Найбільша довжина, до якої входить носовий кранець, мах. 100 см.

2. Багатокорпусні конструкції заборонені.

3. Обов'язкова наявність носового кранця (правило 7.1.).

4. Заборонені всі види диферентовних пристроїв, передвижний киль, змінюючий вагу баласт. Під час регати заборонено переставляти та замінювати киль, баласт.

5. Довжина киля заміряється від нижньої точки головного шпангоуту до нижньої точки киля (з баластом) і повинна бути мах. 38 см. (див. креслення вимірювань). При цьому головний шпангоут не повинен мати ніяких вогнутих перегибів біля киля.

6. Матеріал - будь-який, окрім вуглепластика та кевлара. Внутрішня поверхня корпусу не повинна фарбуватись, щоб була можливість для контролю матеріалу корпусу.

7.2.1.3. Рангоут.

1. Найбільший діаметр щогли та гиків - 2,0 см.

2. Дозволена тільки жорсткостояча щогла (ніяких поворотних щогл або щогл будь-яких інших конструкцій).

3. Стаксель повинен працювати за маятниковим принципом (вільного, переносного типу).

4. Матеріал щогли і рангоуту - не обмежений.

7.2.1.4. Вітрила.

1. Повинні бути передбачені стаксель та грот. Вітрила виготовляються згідно з кресленням вимірювань.

2. Вітрила повинні бути без переломів при згортанні і виготовляються з однакового листового, тканого або нетканого матеріалу.

3. Боути не більше 125 мм.

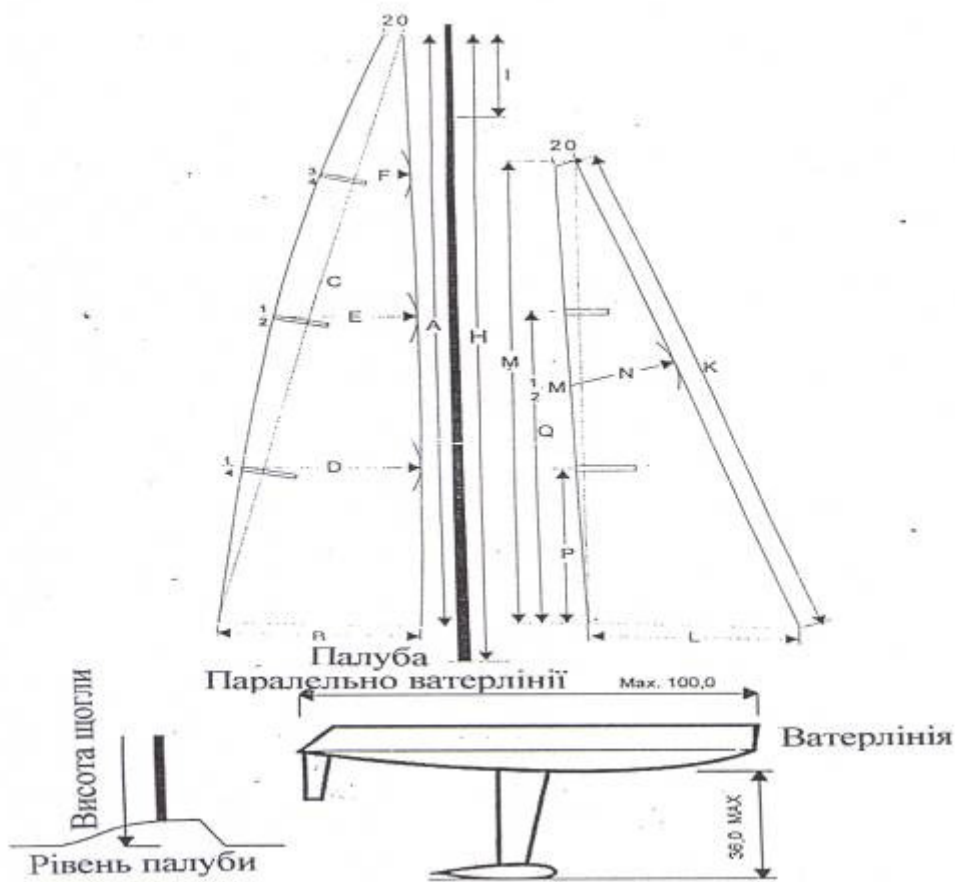
4. Вітрила з двома передніми шкаторинами заборонені.

5. Шви та закінчення - не ширше 15 мм.

6. Грот не повинен виходити за межі вимірювальних марок. На задній шкаторині гроту можуть бути 3 лати не більше 20 мм від вимірювальних точок. Верхня

лата не повинна перевищувати 10x75 мм та латкарман 25x95 мм, дві нижні лати не повинні перевищувати 10x100 мм та лат карман 25x120 мм.

7. Грот повинен бути зроблений не більше ніж 4-х наскрізних полотниць і шви не повинні бути ближче 150 мм до кута вітрила.



8. Стаксель повинен бути виготовлений не більше, ніж з 3-х наскрізних полотниць і шви не повинні бути ближче 100 мм до кута вітрила.

9. Лати стакселя не повинні перевищувати 10x75 мм, латкарман - 25x95 мм.

10. Опукла задня шкаторина стакселя **заборонена**.

11. Фалові кути вітрил не повинні бути ширше 20 мм.

12. Дозволяється використання максимум 3-х комплектів вітрил. Комплекти вітрил позначаються літерами А, В, С. Кожне вітрило біля шкотового кута повинно мати позначку комплекта вітрил, якому воно відповідає.

13. Збільшення ширини для скруглення на гроті вимірюється чвертними відрізками згідно креслення. Знайдені таким чином точки треба з'єднати між собою, із задньою точкою фалової дощечки та з нижньою шкориною прямою лінією.

14. Збільшення для скруглення, які вказані на кресленні в чвертних точках є максимальними, вони повинні знаходитись в вказаних межах. З'єднанням між точками повинна бути тільки пряма.

Обмір ширини вітрил при різних типах щогл			
	Rig 1	Rig 2	Rig 3
A	max. 1600	max. 1180	max. 880
B	350 - 360	340 - 350	310 - 320
C	1610 - 1620	1200 - 1210	910 - 920

D	305 - 315	295 - 3305	265 - 275
E	235 - 245	225 - 235	205 - 215
F	135 - 145	130 - 140	115 - 125
H	1660 - 1700	1240 - 1280	940 - 980
I	min. 220	min. 160	min. 120
K	1320 - 1330	980 - 990	730 - 740
L	375 - 380	340 - 350	290 - 300
M	1245 - 1255	900 - 910	655 - 665
N	185 - 195	165 - 175	140 - 150
Q	400 - 430	285 - 315	205 - 235
P	820 - 850	590 - 620	425 - 455

7.2.1.5.Вага.

Загальна вага готової до змагань яхти не обмежена.

Вага баласту не обмежена.

Матеріал баласту - згідно правила 7.1.5.

7.2.1.6.Управління яхтою.

1.**Заборонено** використання більше, ніж 2-х функцій управління яхтою. Одна функція - управління стерном, друга функція - тільки для одночасного управління стакселем і гротом.

2.**Заборонені** системи самоуправління та пристроїв автоматичного управління.

7.2.1.7. Позначення класу.

Позначення класу - друкована літера E. Це позначення використовується разом з позначенням національної належності та номером вітрил згідно правила 7.1.

7.2.2. Клас F 5 - M «Марблехед»

7.2.2.1.Міжнародний клас «Марблехед» - клас дистанційно-керованих монокорпусних яхт, які обмежені наступними основними елементами:

- найбільша довжина корпусу повинна бути min 127,5 та max 129,0 см;

- вимірювальна загальна площа не повинна перебільшувати 5161 см².

7.2.2.2.Корпус.

1.Дозволені тільки однокорпусні яхти загальною найбільшою довжиною, включаючи носовий кранець, min 127,5 та max 129,0 см.

2.Носовий кранець повинен бути виготовлений з гумоподібного матеріалу. Товщина кранця по напрямку осьової лінії яхти повинна бути приблизно 1,3 см, але min 1 см при вимірювання від корпусу (правило 7.1.).

3.Тунельні корпуси заборонені. Корпус нижче найбільшої ширини не повинен мати вогнутості більш ніж 0,3 см.

4.Біля щогли палуба не повинна мати штучного підвищення.

5. Заборонені з'ємні частини, які розташовані на корпусі, які виступають більше, ніж на 15 мм за зовнішню сторону середньої лінії яхти (по бортам);

6. Заборонені частини, які виступають за найбільшу довжину корпусу.

7.2.2.3.Шверт, киль, баласт.1. Заборонені шверти або килі, які можуть зміщатися або обертатися в будь-якому напрямку. Дозволені шверти або килі, які можуть вийматися і знову закріплюватися в тому ж положенні.

2. Заборонені кильові, бокові, скулові шверти.

7.2.2.4. Руль (стерно)

Жодна з частин стерна не повинна виступати за найбільшу довжину корпусу.

7.2.2.5. Вітрильне озброєння та площа вітрил.

1. Вітрильне озброєння кожного комплекту повинно складатися не більш, ніж з одного гроту та одного стакселя. Всі вітрила повинні мати форму, яка відповідає кресленню вимірювань.

2. В вимірювальне свідоцтво заносяться вимірювання не більш ніж 3 комплектів вітрил, які позначаються літерами А, В, С.

3. Дозволяються додаткові комплекти, якщо вони не перевищують розмірів, які занесені в вимірювальне свідоцтво, і які відповідають всім іншим обмеженням. Додаткові комплекти обов'язково повинні бути зареєстровані. Загальна кількість комплектів вітрил - 6.

4. Висота «Н» - найбільша висота закріплення грота, не повинна перевищувати 215,9 см, вимірюється від рівня палуби по щоглі до нижнього краю верхньої вимірювальної марки на щоглі.

5. Висота «І» - найбільша висота закріплення стакселя не повинна перевищувати 80% висоти «Н», яка вимірюється від рівня палуби по щоглі до нижнього краю середньої вимірювальної марки на щоглі. Точка перетину лінії стаксель-штагу з передньою кромкою щогли також не повинна перевищувати висоту «І». Жодна з частин вітрильного озброєння не повинна виходити за найбільшу довжину корпусу (коли вітрила знаходяться в діаметральній площині).

6. При дистанційному керуванні висота верхнього краю нижньої марки на щоглі, яка вимірюється від палуби, не повинна змінюватись більше, ніж на 10 мм порівняно з розміром "G" згідно вимірюного такелажу.

7. Вітрила можуть бути використані в різних комплектах, якщо вони позначені літерними позначками комплектів (згідно з правилами) і не перевищують розміри відповідного комплекту вітрил, вказаних в вимірювальному свідоцтві.

7.2.2.6. Рангоут.

1. Діаметр рангоуту не повинен перевищувати 1,9 см.

2. Щогли (кількість не обмежена). На кожній щоглі згідно кресленню вимірювань наносяться три вимірювальні марки. Нижня марка при використанні додаткових комплектів вітрил не повинна бути нанесена нижче, ніж на щоглі відповідного вимірювання комплекту вітрил.

3. Гики (кількість не обмежена):

а) вітрило слід вважати втягнутим в гик, якщо нижня шкаторина частково або повністю закріплена на гику;

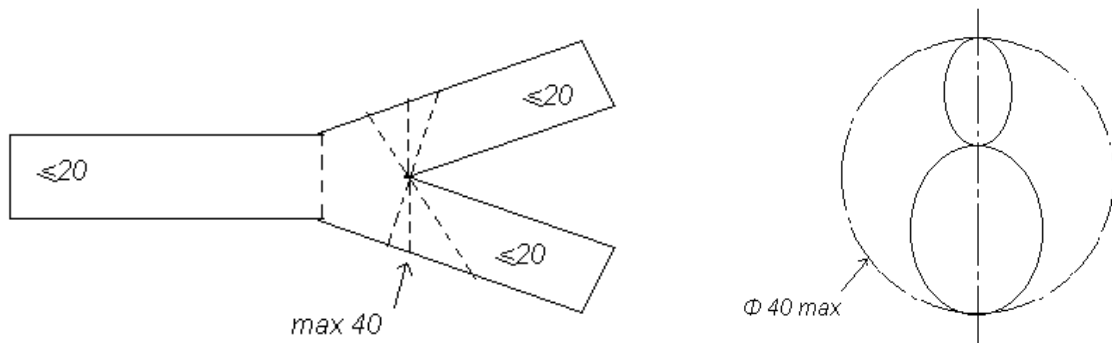
б) якщо грот втягнутий в гик, то довжина нижньої шкаторини вітрила рахується як розмір «В» (див. креслення вимірювань) та вимірювальна марка наноситься на гик так, щоб довжина нижньої шкаторини вітрила обмежувалась внутрішнім краєм марки. Якщо гик може пересуватись вперед або назад, то вимірювальна марка наноситься при повністю висунутому гику;

в) якщо стаксель втягнутий в гик, то на гик наносяться дві вимірювальні марки, які обмежують довжину нижньої шкаторини, а їх внутрішні кромки відповідають розміру нижньої шкаторини;

г) якщо парус втягнутий в гик, який має постійну або тимчасову форму дуги, яка утворюється за допомогою механічних або допоміжних засобів, то вимірюється додаткова площа вітрила (див. креслення вимірювань).

4. На останніх 100 мм від одного кінця опори щогли поперечний переріз не повинен перевищувати 40 мм.

5. В місцях з'єднань щогли-опори або рангоуту загальний поперечний переріз не повинен перевищувати 40 мм.



6. Під верхньою кромкою нижнього з'єднання щогли поперечний переріз щогли не повинен перевищувати 40 мм.

7. Вимірювальні марки щогли повинні бути контрастного кольору по відношенню до неї і товщиною не менше 3 мм.

8. На кожній щоглі повинні бути нанесені 3 вимірювальні марки (за виключенням [пункту 9.М.6.9.](#))

9. Середні і/або верхні вимірювальні марки на щоглі можуть бути відсутніми на щоглах, довжина яких робить неможливим порушення правила 9.М.5.4.

7.2.2.7. Вітрила.

7.2.2.7.1. Загальне:

- розміри елементів боутів, які застосовуються для підсилення вітрила, не обмежені. Вітрильні лати під час вимірювання не знімаються.

- вітрильні лати не повинні перевищувати довжину в 10,5 см та ширину в 2,0 см. Осеві лінії вітрильних лат повинні поділяти задню шкаторину вітрила на рівні частини. Дозволяється відхилення при цьому на + 2 см.

- висота закруглення нижньої шкаторини, яка не втягнута в гик, не повинна перевищувати 2,5 см, виміряючи від лінії, яка з'єднує галсовий та шкотовий кути до найбільш віддаленої точки шкаторини. Закруглення повинно мати рівномірну кривизну. Якщо галсовий та шкотовий кути скласти разом, то канти (кромки) вітрила при накладанні не повинні відрізнятися один від одного більше ніж на 0,3 см.

- всі вітрила комплектів повинні бути позначені літерами А, В, С біля шкотового кута. Вітрила будь-якого комплекту можуть бути використані в інших комплектах, якщо вони мають літерні позначки та відповідають вимірюванням;

- позначка класу - літера «М». повинні бути нанесені також літерні позначки національної належності і номер вітрила на нижньому гроті.

7.2.2.7.2. Інші визначення такелажу, рангоуту.

1. Накладні частини, деталі, які розташовані на рангоуті, вважаються його частинами.

2. Накладка, яка розташована на поворотному рангоуті (поворотна рамка, щогла) не повинні бути більшою, чим це необхідно для її розумного призначення.

3. Необхідні 3 комплекта вітрил з позначеннями А, В, С на час змагань. Одночасно можливо використання тільки одного комплекта.

4. За виключенням правила 9.М.5.5. кожна частина такелажу може виступати за зовнішній бік корпусу.

Точка кріплення вершини вітрила не повинна виступати над нижньою частиною верхньої вимірювальної марки на щоглі, галс вітрила не повинен перевищувати верхню частину нижньої вимірювальної марки на щоглі.

Якщо поперечний переріз щогли перевищує 20 мм, ширина 13 та інші розміри ширини вимірюється від переднього краю щогли.

7.2.2.7.3. Грот:

- грот повинен відповідати вимірювальній діаграмі;
- дозволені не більш ніж 4 лати, які відповідають правилам.

7.2.2.7.4. Стаксель:

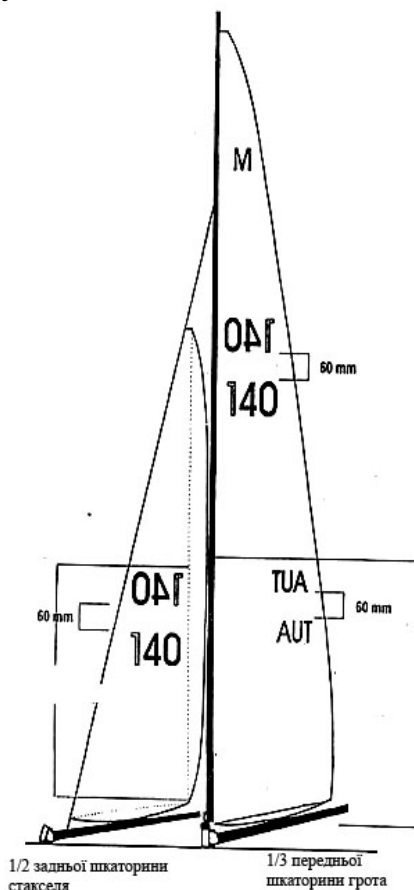
- стаксель повинен відповідати вимірювальній діаграмі;
- дозволені не більш, ніж 3 лати, які відповідають правилам.

7.2.2.7.5. Площа вітрил:

- загальна площа вітрил (вимірювальна) не повинна перевищувати 5161 см². Вона рахується з точністю до 2-х десятинних знаків і потім округлюється до цілого числа;

- виміряна площа вітрила складається з суми площ грота, стакселя і кожної додаткової площі вітрила, якщо перевищуються обмеження по вимірюванням ширини вітрила;

- дрове закріплення на фаловому куту вітрила (фалової дощечки) товщиною не більше 0,2 см і не обтягнута тканиною, як частина вітрила, не розглядається.



7.2.2.7.6. Діючі під час змагань додаткові правила.

За виключенням достовірного пошкодження або втрати під час регати дозволяється тільки 3 заміряних комплекти вітрил з 2-ма додатковими комплектами кожний, тільки один комплект кия, баласту і стерна. Кожна заміна (наприклад, при пошкодженні або втраті) повинна бути дозволена керівництвом старту.

7.2.2.8. Діаграма (креслення) вимірювань.

7.2.2.8.1. Кранець

7.2.2.8.2. Точки вимірювання ширини

Четвертні точки для вимірювання ширини вітрила рахуються шляхом рівного поділення на частини довжини задньої шкаторини (див. креслення) та позначаються вимірюванням. Кожна вигнутість на передній та задній шкаторинах позначається прямими лініями, якщо вимірюється ширина.

7.2.2.8.3. Контроль верхньої та нижньої ділянок задньої шкаторини

Для цього використовується шаблон (круговий сегмент) радіусом 90 см. На фаловому куті шаблон встановлюється так, щоб він торкався задньої точки фалового кута та продовженої лінії, яка з'єднує 2 верхні точки вимірювання ширини вітрила (3/4 та 1/2). На шкотовому куті шаблон встановлюється так, щоб він торкався шкотового кута та продовженої лінії, яка з'єднує 2 нижні точки вимірювання ширини вітрила (1/2 та 1/4).

Якщо шаблон встановлений раніше встановленим способом, то не повинно бути площі задньої шкаторини за межами шаблону.

7.2.2.8.4. Перевищення найбільшої ширини

Кожне перевищення ширини заноситься в наступні формули та вирахована додаткова площа вітрила додається до площі трикутника.

$$\text{Грот: } A \times (2x + y + 2z) / 6 ;$$

$$\text{Стаксель: } Q \times (2x + y + 2z) / 6 ;$$

де x - перевищення в чвертній точці 1/4;

y - перевищення в чвертній точці 1/2;

z - перевищення в чвертній точці 3/4.

7.2.2.8.5. Стаксель.

Площа трикутника вітрила $(Q \times R) / 2$.

Якщо стаксель закріплено на профілі стаксель-штага, то «R», а також всі розміри ширини вимірюються від передньої кромки цього профілю, а ширина фалового кута - від задньої кромки профілю.

Якщо стаксель втягнутий в гик, то розмір «T» вимірюється як відстань між внутрішніми кромками вимірювальних марок на гику, а «U» - як найбільший розмір від прямої, яка з'єднує вимірювальні марки до верхньої кромки гика. Додаткова площа вітрила рахується так:

$$(T \times U) \times 2/3.$$

7.2.2.8.6. Грот.

Площа трикутника вітрила $(A \times B) / 2$.

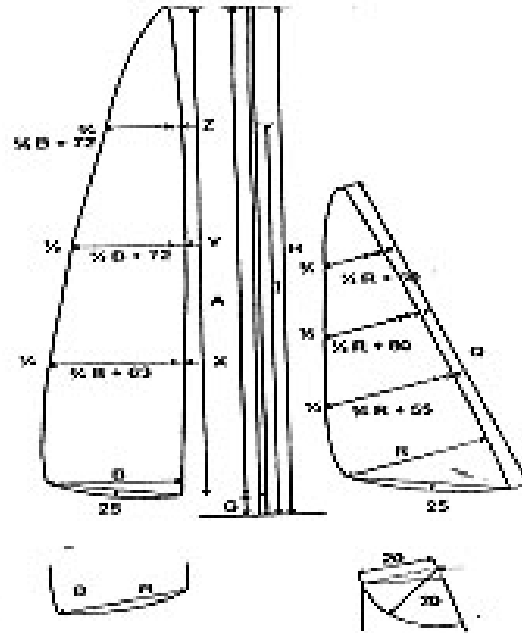
Якщо передня шкаторина втягнута в щоглу, то «B», а також всі розміри ширини і ширина на фаловому куті вимірюється від задньої кромки щогли.

Якщо вітрило має форму «сорочки», то «В», а також всі розміри ширини вимірюються від передньої кромки щогли, а ширина на фаловому куті - від задньої кромки щогли.

Якщо грот втягнутий в гик, то розмір «В» рахується як довжина нижньої шкаторини, а «Д» - як найбільший розмір від прямої, яка з'єднує шкотовий та галсовий кути до верхньої кромки гика.

Додаткова площа вітрил рахується так:

$$(B \times D) \times 2/3.$$



7.2.3. Клас моделей F 5 - 10 Клас «Тенратер»

7.2.3.1. Клас «Тенратер» - конструкційний клас. Монокорпуси, довжина вантажної ватерлінії яких зворотнопропорційна площині вітрил.

Формула вимірів: $LWL \times S : 122903 = < 10$ (максимум),

де: **LWL** - довжина ватерлінії (в см) яхти, підготовленої до перегонів, яка вимірюється в прісній воді.
S - площа вітрил $см^2$

Максимальна площа вітрил дорівнює:

$$S = 1229030 : LWL$$

7.2.3.2 Корпус.

а) Дозволяються тільки одокорпусні яхти, будь-який вигляд швертів та кия. Сконцентрований баласт повинен залишатися нерухомим під час всіх перегонів;

б) вантажна ватерлінія вимірюється від передньої точки занурення моделі в прісну воду до задньої точки занурення. Зрізи (виїмки) або отвори в профілі корпусу цю довжину не зменшують;

в) будь-які частини яхт, враховуючи руль, розміщені нижче маркувальної, вантажної ватерлінії та які виходять за її межі, додаються до довжини вантажної ватерлінії.

г) корпус повинен мати кранець згідно правила 7.1.(кранець).

7.2.3.3 Вітрильне озброєння та площа вітрил.

а) Дозволені всі типи щогл (гнуті, поворотні, з парусом-“сорочкою”) та гиків. Максимальний діаметр гиків не повинен перевищувати 2,0 см;

б) в загальну площу вітрил (виключаючи спінакер) входять площі щогли, фалових дощечок, вітрильних лат, які виходять за межі вітрил, інших частин вітрильного озброєння, які можуть допомогти руху яхти вперед. Якщо діаметр рангоуту не перевищує 2,0 см, а його довжина не більше, ніж це обґрунтовано їх призначенням, його площа не входить в загальну площу вітрил;

в) в вимірювальне свідоцтво заносяться розміри самого великого комплекту вітрил. Вітрила цього комплекту позначаються в районі шкотового кута літерою «А»;

г) дозволяються декілька інших комплектів вітрил, причому спроектовані площі вітрил іншого комплекту повинні входити в спроектовану площу вітрил комплекту «А» (стаксель на с таксель, грот на грот);

д) знак класу - арабська цифра «10». Цей знак повинен бути на кожному гроті з позначенням національної належності та номером вітрил згідно з правилом 7.1. (позначення класів).

7.2.3.4 Вимірювання вітрил.

а) Для знаходження площі вітрила, його поверхню поділяють на малі частини. Площі, які (окаймлені випуклими кантами) додаються до площі вітрила також: проекції перед щоглою. Площі з вгнутими кантами віднімаються від площі вітрила.

б) Вимірювання вітрила (при трикутній формі):

$$\text{Грот: } S_1 = (A \times B) / 2,$$

$$\text{Стаксель: } S_2 = (Q \times R) / 2,$$

де **A** - довжина передньої шкаторини грота між галсовим кутом та верхнім закінченням фалової дощечки;

B - віддалення шкотового кута від передньої шкаторини, яка вимірюється під прямим кутом до передньої шкаторини.

Якщо вітрило має вигляд «сорочки», цей розмір вимірюється від передньої кромки щогли, і площа щогли не вимірюється.

Q - довжина передньої шкаторини стакселя між галсовим кутом та верхнім закінченням фалової дощечки;

R - віддалення шкотового кута від передньої шкаторини, яке вимірюється під прямим кутом до передньої шкаторини.

в) Вимірювання закруглень шкаторини. Площа закруглень:

$$S_3 = (C \times h) / \text{константу},$$

де **C** - основна лінія закруглення, довжина між двома кутовими точками які позначають трикутну основну частину вітрила;

h - максимальне відділення від лінії закруглення до найбільш віддаленої точки закруглення.

Константа залежить від форми закруглення шкаторини і визначається таким чином:

1. Константа дорівнює 2/3, якщо крива між кутовими точками основної лінії закруглення плавна.

2. Якщо вітрильна кромка походить більше ніж половину довжини основної лінії закруглення паралельно до неї, або якщо закруглення торкається основної лі-

нії в декількох точках, то знаходиться фактична площа вітрила. Для цього вона поділяється на зручні для вимірювання частини трикутної та закругленої форми.

3. Константа дорівнює 3/4, якщо форма кривої між кутовими точками основної лінії неправильна, або при всіх інших формах закруглення, які описані вище.

г) Вимірювання щогли. Площа щогли дорівнює:

$$S_{щ} = H \times (D + E + F) / 3,$$

де **H** - висота щогли, яка вимірюється від палуби до самої верхньої точки (частини на закінченні щогли не враховується);

D - діаметр щогли при фаловому куті;

F - діаметр щогли всередині між **D** та **F**.

При цьому під діаметром щогли розуміється діаметр між передньою та задньою кромками.

д) Спинакер.

Спинакер не вимірюється і не враховується в загальну площу вітрил. Його заборонено застосовувати без спинакер-гика, який повинен мати тільки три точки закріплення.

7.2.3.5. Вимірювання марки.

1. Висота фалового кута і висота галсового кута на щоглі для комплекту вітрил, який занесено в вимірювальне свідоцтво.

2. Середина між цими двома точками не щоглі.

3. Всі основні лінії закруглень вітрил в районі позначення максимальної висоти **h** закруглень на всіх вітрилах.

4. Передня та задня точки занурення яхти для позначення довжини вантажної ватерлінії на нижній частині корпусу.

7.2.4. Клас F – 5 – П

Технічні вимоги до класу

1. Довжина моделі з кранцем – не більше 800 мм.

2. Багатокорпусні конструкції заборонені.

3. Обов'язкова наявність носового кранця (правило 7.1.).

4. Заборонені всі види диферентовних пристроїв, передвижний киль, змінюючий вагу баласт. Під час регати заборонено переставляти та замінювати киль, баласт.

5. Діаметр щогли і рангоуту – до 19 мм.

6. Кількість лат на стакселі не більше 3 і довжиною до 30 мм.

7. Кількість лат на гроті не більше 4 і довжина крайніх - до 60 мм, середніх – до 80 мм.

8. Висота кріплення гроту на щорлі від палуби до фалової дощечки грота (**H**) не вище 950 мм.

9. Ширина фалової дощечки грота – до 20 мм., стакселя – до 20 мм.

10. Повинні бути передбачені стаксель та грот. Вітрила виготовляються згідно з кресленням вимірювань.

11. Вітрила повинні бути без переломів при згортанні і виготовлятися з однакового листового, тканого або нетканого матеріалу.

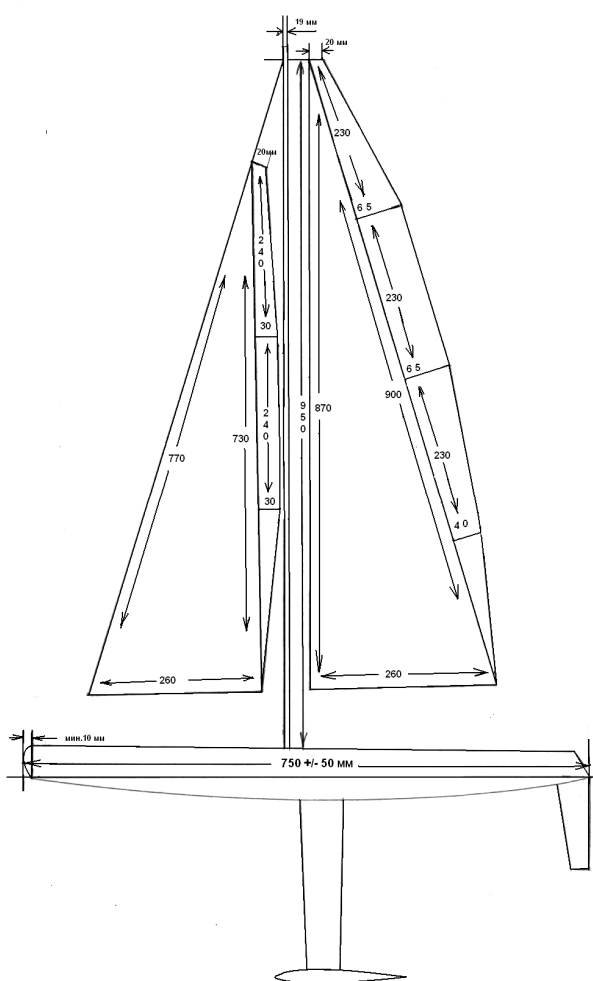
12. Дозволяється використання максимум 3-х комплектів вітрил. Комплекти вітрил позначаються літерами А, В, С. Кожне вітрило біля шкотового кута повинно мати позначку комплекта вітрил, якому воно відповідає.

13.Збільшення ширини для скруглення на стакселі вимірюється третинними відрізками згідно креслення. Знайдені таким чином точки треба з'єднати між собою, із задньою точкою фалової дощечки та з нижньою шкотоориною прямою лінією.

14.Збільшення для скруглення, які вказані на креслені в третинних точках є максимальними, вони повинні знаходитись в вказаних межах. З'єднанням між точками повинна бути тільки пряма.

15.Збільшення ширини для скруглення на гроті вимірюється чвертними відрізками згідно креслення. Знайдені таким чином точки треба з'єднати між собою, із задньою точкою фалової дощечки та з нижньою шкотоориною прямою лінією.

16.Збільшення для скруглення, які вказані на креслені в чвертних точках є максимальними, вони повинні знаходитись в вказаних межах. З'єднанням між точками повинна бути тільки пряма.



7.3. Правила, що регулюють введення нових класів.

Введення нових класів у класифікацію повинне підпорядковуватися таким правилам:

—протягом двох років спортсмени, що пропагують новий клас моделей представляють його на змаганнях не нижче Чемпіонату або Першості України, місця і нагороди при цьому не розігруються. В цей час проводиться відпрацювання і удосконалення правил змагань в новому класі моделей.

—якщо два роки показових виступів довели перспективність і доцільність вве-

дення нового класу в практику змагань, даний клас може бути введений у класифікацію. Рішення про це приймає Федерація судномоделізму і судномодельного спорту України.

—після прийняття Федерацією рішення про введення нового класу моделей у класифікацію, у новому класі можуть розіграватися звання і титули з врученням медалей і дипломів;

7.4.Перегінні інструкції.

7.4.1. Статус.

Перегінні інструкції розробляються головною суддівською колегією.

Дійсні правила повинні бути доповнені письмовими перегінними інструкціями, що мають силу правил і можуть змінювати дане правило. Такі інструкції не можуть змінювати частину 1 і частину 7 дійсних правил.

7.4.2. Зміст інструкцій зі змагань.

Перегінні інструкції повинні містити наступну інформацію:

1) відхилення від правил змагань, підлеглі правилам 4.1. і стосовні до даного змагання, обов'язково згадується в положенні;

2) програма гонок, час стартів по окремих класах, чи дистанція довжина, що входять у дистанцію. Бажано виготовити ескіз дистанції.

3) опис стартової лінії, стартової системи і спеціальних сигналів, що будуть використані;

4)опис фінішної лінії і спеціальні інструкції з фінішування;

5) контрольний час по фінішуванню, якщо таке мається;

6) система балів, якщо вона відрізняється від покладеної в правилах; включно і метод визначення місця при рівних балах, якщо є такі;

7) місце для стартів, надане спортсменам під час змагання стартове місце, стартове поле, місце, де знаходяться яхти між гонками;

8) місце для інформаційного табло (розподіл по гонках, результати по них);

9) який вид додаткового покарання передбачений під час змагання, перегінні інструкції зі змагання при необхідності повинні включати наступне:

10) інформація про особливості акваторії (мілина, плини і т.д.)

11) стартове поле (район, у якому яхти повинні знаходитися перед подачею стартового сигналу);

12) контрольний час фінішування яхт, але не для першої;

13) кількість гонок, яка необхідно для оцінки змагання;

14) процедури обміру, перевірки;

15) особливості сигналів на змаганні;

16) порядок повернення яхти , яка передчасно стартувала.

7.4.3.Поширення перегінної інструкції.

Перегінні інструкції повинні бути в розпорядженні кожної допущеної до реєстрації яхти.

7.4.4. Зміни в перегінній інструкції.

Перед перегонами під час змагань, суддівська комісія може змінити перегінну інструкцію, за допомогою своєчасного повідомлення на офіційному табло для інформації.

Оповіщення про зміни повинне бути перед оголошенням про старт, чи перед початком підготовчого часу для наступної гонки.

7.4.5. Усні вказівки.

Усні вказівки можуть бути дані від стартового керівництва в будь-який час перегонів. Вони повинні бути дані так голосно, щоб були почуті всіма спортсменами, що знаходяться на старті. Усні вказівки іншого виду не можуть бути дані, навіть якщо вони зазначені в даних інструкціях.

7.5.Сигнали.

7.5.1. Зорові сигнали.

Рекомендується відлік підготовчого часу візуально показувати на стартовому місці, тому що в такому випадку, у будь-який час відомо, скільки часу залишилося до старту. Підготовчий час може відраховуватися й акустично (вголос) за допомогою відліку з інтервалом не більше 30 секунд.

7.5.2. Стартові сигнали.

7.5.2.1. Виклик і підготовчий час.

Кожний спортсмен самостійно повинен бути інформований про систему і розподіл кварців, щоб вчасно підготувати свою яхту до старту. Перед перегонем кожен спортсмен повинен бути сповіщений стартовими судьями, голосно і ясно, мінімум 2 рази, про початок підготовчого часу. Це продовжується 3 хвилини і служить часом для одержання передавача (якщо це необхідно), для заміни кварцу, для спуска яхти на воду й останнє настроювання перед стартом.

Якщо всі спортсмени готові до закінчення підготовчого часу, після відповідного запиту в стартових суддів, спортсмени повинні показати свою готовність підняттям однієї руки.

Коли всі учасники гонки готові, починається відлік стартової хвилини.

7.5.2.1. Відлік стартової хвилини.

Кінець підготовчого часу голосно і чітко оповіщається стартовими судьями, якщо безпосередньо після цього починається відлік стартової хвилини. Відлік робиться в зворотному порядку з інтервалом у 10 секунд. Останні 10 секунд сповіщаються підряд. Після цього подається звуковий сигнал старту. Якщо буде допущена помилка в порядку відліку інтервалу часу, при подачі стартового сигналу для даної гонки, рекомендується зробити загальне повернення, чи зупинку, скасування перегону, на старт якого вплинула помилка.

7.5.2.3. Інші сигнали.

В перегінній інструкції повинні бути визначені всякі інші спеціальні сигнали і пояснення їхнього значення.

7.6.Старт гонки. Повернення.

7.6.1. Стартова зона.

В перегінній інструкції зі змагань має бути визначена стартова зона. Вона може бути обгороджена віхами, що не вважаються знаками.

7.6.2. Відлік часу.

Відлік часу будь-якої яхти починається з моменту подачі її стартового сигналу.

7.6.3. Спуск яхти на воду.

Спортсмен, що не опустив свою яхту на воду під час підготовчого часу, втрачає право на участь у цій гонці. При відліку передстартової хвилини всі яхти повинні плавати вільно. Будь-яке торкання карається відстороненням у даній гонці.

7.6.4. Одиначне повернення.

Якщо при подачі стартового сигналу, одна чи кілька яхт якою-небудь частиною корпусу чи озброєння знаходяться на післястартовій стороні стартової лінії, чи її продовженні, чи вони – предмет правила 7.11. (рух по дистанції), стартове керівництво повинне подати чіткий звуковий сигнал для відкликання і назвати яхти (яких це стосується).

7.6.5. Загальне відкликання.

а) при передчасному старті декількох непізнаних яхт чи при помилці в стартовій процедурі, стартове керівництво може подати сигнал про загальне відкликання. Якщо в перегінній інструкції зі змагань немає ніяких умов, ця перегонка повинні початися з підготовчого часу;

б) відсторонені, згідно правил 7.1 яхти, при повторних перегонах після загального сигналу не стартують.

7.6.6. Зчеплення яхт в передстартовий час.

а) Якщо зчеплення двох яхт сталося під час підготовки, то треба надати їм можливість звільнитися.

б) Якщо зчеплення сталося в передстартову хвилину, то слід відмінити передстартову хвилину і яхти - звільнити.

в) В обох випадках яхта, яка порушила правила, повинна понести покарання.

7.6.7. Відсутній знак.

а) якщо якийсь знак пропав чи змістився, стартове керівництво, по можливості, повинне поставити його знову на відведене йому місце, чи замінити його новим, з подібною характеристикою.

б) якщо неможливо поставити знак знову на місце чи замінити його новим вчасно, щоб яхти могли його обходити або огинати, стартове керівництво може, за своїм розсудом, діяти згідно правила 7.11. (зміна дистанції чи припинення гонки).

7.7. Фінішування в контрольний час.

Якщо не передбачено іншого в перегінній інструкції, де для гонок визначений контрольний час, фінішування однієї яхти в передбачений контрольний час, робить гонку заліковою для всіх інших яхт, що беруть участь у ній.

7.8. Повторення гонки.

а) при проведенні повторної гонки, усі яхти, що брали участь у попередній гонці, повинні мати право стартувати;

б) будь-яка яхта, що завершила гонку до її зупинки, не повинна її повторювати, тому що вона одержує бали згідно правила порядку фінішування. Інші яхти змагаються в повторній гонці за місця, що залишилися;

в) порушення правил у первісній гонці не повинне братися в увагу в повторній гонці, крім яхт, відсторонених за правилом 7.11;

г) повторення гонки може бути зроблене при:

- порушенні правил (припинення гонки після стартового сигналу) і (загальне повернення);
- встановленні, що розподіл яхт у даній гонці не відповідає сповіщеній системі, і що це безперечна помилка стартового керівництва;
- прийнятті журі рішення при розгляді правила (позов на відновлення), за яким скасовано гонку.

7.9. Загальні вимоги. Обов'язки для одержання права на участь яхти у змаганнях.

Щоб уникнути дискваліфікації надалі, кожна яхта, що має намір брати участь у даному змаганні, повинна дотримувати правил 7.11. до подачі для неї підготовчого сигналу і після нього, поки вона змагається у всіх перегонах.

7.9.1 Заявки для участі.

а) заявки від яхти (спортсмена) для участі в Чемпіонаті Європи чи світу міжнародних змаганнях, може бути спрямована тільки через відповідну федерацію, національну, де яхта чи спортсмен зареєстровані;

б) заявку для участі в дружніх змаганнях спортсмен може зробити особисто, використовуючи формуляр, відправлений разом з положенням про змагання. Якщо формуляр не посланий, кожен може зробити заявку з усіма даними, що містяться в зразку, письмово у вільній формі;

с) з подачею заявки спортсмен приймає зобов'язання по дотриманню спортивних правил і положення по проведенню змагань.

7.9.2. Мірятьні посвідчення. Зобов'язання по мірятьному посвідченню.

а) кожна яхта, заявлена для участі в змаганні, повинна мати дійсне мірятьне посвідчення, завірене уповноваженим від національної федерації суддею-замірником (суддя з національною категорією).

Замірник повинний перевірити дані мірятьного посвідчення.

7.9.3. Відповідність яхти мірятьному посвідченню.

а) власник повинен підтримувати свою яхту в стані, що відповідає правилам її класу. Він повинен дивитися, щоб мірятьне посвідчення не стало недійсним внаслідок змін.

Якщо це трапилося, то потрібно зробити нове мірятьне посвідчення і яхта знову має бути обміряна.

б) відхилення, великі від толеранса, визначені в правилах класу, що утворилися в результаті зносу чи ушкодження і які не роблять впливу на яхту, такі, як підвищення її спортивних якостей, не роблять недійсним мірятьне посвідчення за минулі перегони, але вони повинні бути відкоректовані до того як яхта буде змагатися заново, крім випадку, коли на думку суддівського керівництва, не було практичної можливості виправити знос чи ушкодження.

в) при контрольному обмірюванні розміри повинні відповідати чи бути трохи менше тих, котрі записані в мірятьному посвідченні. Великі розбіжності не дозволені, навіть якщо вони можливі відповідно до мірятьного посвідчення за правилами.

7.9.4. Додаткове обмірювання під час змагань.

а) Якщо спортсмен не може представити при реєстрації чи при необхідності за вимогою члена керівництва змагань мірятьне посвідчення своєї яхти, він по-

винен зробити додаткове обмірювання цієї яхти. Якщо буде встановлено, що немає відхилень від правил класу, яхта може продовжити змагання без міряльного свідчення, як під час окремої гонки, так і до кінця змагань.

б) За зроблене додаткове обмірювання спортсмен повинний заплатити штраф у п'ятикратному розмірі стартового внеску.

7.9.5. Реєстрація обмірювання в Національній федерації.

Заповнене міряльне свідчення повинне бути зареєстроване в Національній федерації в списку з датою заповнення і прізвиськом власника яхти.

7.9.6. Заміна яхти. Резервні яхти.

7.9.6. 1. Кількість яхт на одного спортсмена.

а) кожен спортсмен може брати участь у даному класі тільки з однією яхтою;

б) кожен спортсмен може використовувати на місці своєї яхти резервну яхту, якщо його буде ушкоджена так сильно, що виключається швидкий ремонт. Це можливо тільки, коли резервна яхта буде зареєстрована згідно порядку й у неї є власне міряльне посвідчення. Дозвіл на користування резервною яхтою дає старший суддя старту.

в) за резервну яхту стартовий внесок не оплачується.

г) при користуванні резервною яхтою спортсмен повинен закінчити змагання з нею.

7.9.6.2. Клас, до якого відноситься яхта.

Для кожної яхти робиться тільки одне міряльне свідчення для одного класу.

Яхта, що відповідає по міряльних вимогах іншому класу, може бути зареєстрована й обміряна там.

7.9.7. Переміщення чи зміна баласту.

7.9.7.1. Загальні обмеження.

а) переміщення, заміна чи додавання баласту або частини від нього, заборонені під час усього змагання;

б) кілі, рулі і т.д. можуть бути зроблені зйомними, але під час усього змагання повинні бути закріплені на одному постійному місці. Вони можуть бути замінені в результаті ушкодження з дозволу старшого судді на старті, але за формою, профілю і вазі повинні бути подібні замінені.

7.9.7.2. Заміна частин радіокерування.

а) Частини від радіоапаратури на борту яхти можуть бути замінені під час змагання, але тільки такі, чия вага однакова з тою, що підмінюються (напр. акумулятор і ін.). Заміна не повинна привести до чуттєвих змін у ваговому центриванню яхти;

б) Припустима зміна ваги частин радіоапаратури складає 10 % від власної ваги замінних частин.

7.9.7.3. Дозволені зміни у ваговому центриванні (водотоннажності).

Єдині дозволені зміни у ваговому центриванню, відповідно у водотоннажності, під час змагань – це зміна комплекту вітрил і незначна вага від зробленого після дозволу судді на старті ремонту.

7.9.7.4. Покарання при недозволеній зміні (пересуванні) ваги.

Якщо не передбачене інше (відповідно до перегінної інструкції по змаганнях) яхта, яка порушила правило 7.9.7., карається дискваліфікацією.

7.9.8. Радіоапаратура та інші системи керування.

а) автопілоти, електронні спорудження для керування чи перецентрування заборонені;

б) радіозв'язок може бути тільки в одну сторону – від спортсмена до яхти;

в) якщо в положенні про змагання не передбачені зміни в правилах, то на змаганнях допускається тільки радіоапаратура у якої ширина смуги частот не перевищує 20 кГц ;

г) кожен спортсмен для керування своєю яхтою повинний мати чотири пари кварців різних частот, що можуть бути швидко і легко замінені під час змагання. Ці пари кварців повинні бути указані в заявці для участі в змаганнях;

д) спортсмен, якому належить радіоапаратура, повинний мати ліцензію від своєї держави і представляти її по необхідності. За наслідки, якщо такої ліцензії немає, спортсмен несе особисту відповідальність.

е) діапазони дозволених частот для роботи радіоапаратури визначаються у відповідності до дозволених для використання в любительській радіоапаратурі Укрчастотнаглядом частот.

7.9.9.Визначення понять (терміни).

РЕГАТА	складається з декількох проміжних турів, а вони в свою чергу складаються з декількох гонок (в залежності від систем проведення гонок і кількості учасників). В залежності від суми результатів регати, при цьому звертається увага на виконання вимог кожної окремої системи.
ПРОМІЖНИЙ ЕТАП (тур)	Тур – частина регати. Це кількість гонок, необхідних для того, щоб всі яхти закінчили по одній гонці.
ПЕРЕНОС	Відкладеною називається така гонка, яка не почалася в призначений термін, але може початися в будь – який час, визначений керівником старту.
ПРИПИНЕННЯ	Припиненою називається гонка, яка через деякий час після стартового сигналу проголошується недійсною, але може бути знову поновлена на розсуд керівника старту або жюрі.
СКАСУВАННЯ	Скасованою називається гонка, яка за рішенням жюрі не входить до кінцевого заліку.
УЧАСНИК	Це особа, яка виступає на змаганнях з однією і тією ж яхтою, або з яхтою, яка її замінює.
ПОМІЧНИК	Це особа, яка залучається учасником змагань для надання йому якої – небудь допомоги під час змагань.
ЗНАХОДЖЕННЯ В ГОНЦІ	Яхта знаходиться в гонці з моменту її спуска на воду і до моменту, поки вона не фінішує і явно не відійде від фінішної лінії і фінішних знаків, або не зійде з гонки, або гонка не буде зупинена, відкладена, скасована, або буде дано сигнал “загальне відкликання”. Яхта повинна увесь цей час додержуватись правил змагань.
СТАРТ	Яхта вважається такою, що стартувала, якщо вона виконає можливі штрафні санкції згідно правил (фальшстарт) і як тільки вона після стартового сигналу будь-якою частиною корпусу або спорядження вперше подолає старто-

ФІНІШ	ву лінію в напрямку першого знаку дистанції. Яхта вважається такою, що фінішувала, якщо вона, ідучи курсом від останнього знаку дистанції, подолає фінішну лінію будь – якою частиною корпусу або спорядження, після того, як вона виконає можливі штрафні санкції згідно правил (доторкання до буя), якщо вона їх мала.
ПРИВЕДЕННЯ ПОВОРОТ ОВЕРШТАГ	Зміна курсу крутіше до вітру. Яхта знаходиться в повороті оверштаг з моменту, коли вона перейшла лінію вітру і до моменту, коли вона увалиться на другий галс, під час лавіювання – до моменту, коли вона лягла на курс, на якому її грот наповнився вітром .
УВАЛЮВАННЯ ПОВОРОТ ФОРДЕВІНД	Зміна курсу під вітер до початку повороту фордевінд. Яхта починає поворот фордевінд в момент, коли при побіжному вітрі нижня шкаторина її грота перетинає діаметральну площину яхти, і закінчує його, коли грот наповниться вітром на іншому галсі.
НА ГАЛСІ	Яхта знаходиться на галсі (вітер з лівого або правого борту), за виключенням часу виконання поворотів оверштаг або фордевінд. Яхта знаходиться на правому або лівому галсі, в залежності від того, яка сторона в неї навітряна.
ГОНОЧНИЙ БЕЙДЕВІНД	Гоночним бейдевіндом називається такий лавіровочний курс, яким яхта йде настільки круто до вітру, щоб з найбільшою для себе вигодою вийти на вітер.
НАВІТРЯНИЙ І ПІДВІТРЯНИЙ БІК	Бік яхти, на якій вона несе свій грот (або несла до того, як опинилася в положенні левентик), вважається підвітряним.
ЧИСТО ПОЗАДУ, ЧИСТО ПОПЕРЕДУ, ЗВ'ЯЗАНІСТЬ	Одна з яхт по відношенню до іншої знаходиться “чисто позаду”, якщо її корпус і її спорядження в нормальному положенні знаходиться за уявною лінією, що перпендикулярна до діаметральної площини передньої яхти і що проходить через її саму кінцеву точку. Інша яхта тоді знаходиться “чисто попереду”. Яхти зв’язані, якщо одна з них не знаходиться “чисто позаду”, або якщо одна з них і знаходиться “чисто позаду”, то третя яхта, що знаходиться з ними зв’язує їх обох. Поняття “чисто попереду”, “чисто позаду” і “зв’язаність” застосовні до яхт, що йдуть на протилежних галсах згідно правила (огинання або проходження знаків та перешкод).
НАЛЕЖНИЙ КУРС	Курс, яким би йшла яхта в відсутності інших яхт для скорішого фінішування. Курс, на якому знаходилась яхта до увалювання або приведення, вважається належним припущено, але не обов’язково. До сигналу старту належного курсу не існує.
ЗНАКИ	Знак – це вказаний в гоночній інструкції предмет, який яхта повинна обігнути або пройти з запропонованого

боку. Кожна нормальна частина знаку вважається частиною такого, включаючи прапор, флаг-шток і т.д.

Частиною знака не вважаються предмети, що випадково пристали або тимчасово були прикріплені до нього і засоби кріплення знака до дна.

ПЕРЕШКОДА

Перешкодою є будь – який предмет, включаючи судно під час руху, який є достатньо великим, щоб яхта, яка віддалена від нього більше ніж її найбільша довжина, повинна вимушено змінювати курс, щоб пройти з одного або іншого боку, або будь – який предмет, який може зустрітися з одного боку, включаючи буй, якщо дана яхта не може пройти з гарантією між ним і мілиною або предметом, що її позначає.

Гоночна інструкція може вказувати, що деякі зони акваторій вважаються перешкодами.

7.10. Правила права на дорогу.

7.10.1. Права й обов'язки при зустрічі яхт.

Правила, викладені в цій частині, застосовуються тільки між яхтами, що або мають намір прийняти участі у гонці, або беруть участь у ній чи в декількох з них.

І. ОСНОВНІ ПРАВИЛА

а) яхта повинна домагатися перемоги в гонці чи в змаганнях тільки чесним шляхом, за рахунок великої швидкості і тяги вітрил і, крім командних гонок, за рахунок власних старань спортсменів;

б) під час гонки спортсмен повинен керувати своєю яхтою без якої-небудь допомоги сторонніх осіб;

в) на підставі цих правил у випадку очевидного порушення вищевикладених положень, чи тоді, коли ніякі інші правила (крім правила, “грубе порушення правил чи погане поведження”) не можуть бути застосовані, яхта може бути покарана.

Яхта у випадку порушення будь-якого правила частини 7.10 може бути дискваліфікована чи покарана яким-небудь іншим чином незалежно від того, чи привело воно до чи зіткнення ні.

7.10.2. Перешкода іншій яхті.

1. До і після перебування в гонці яхта не повинна створювати перешкоди іншій яхті, що знаходиться в гонці.

2. У всіх випадках, крім випадку перебування яхти на належному курсі, яхта не повинна створювати перешкоди іншій яхті, що відповідно до основних правил прав на дорогу звільняється від штрафних санкцій чи відповідно до доповнення В1 виконує штрафні обороти на 360 градусів.

7.10.3. Обмеження, що стосуються покарання.

Яхта може бути покарана за порушення правил частини 7.10 тільки тоді, якщо порушення правила відбулося під час гонки.

7.10.4. Серйозні ушкодження.

Якщо в результаті зіткнення був заподіяний серйозний збиток, то штрафується та яхта, що не почала серйозних спроб для запобігання зіткнення.

7.10.5. Торкання яхт під час гонки.

Якщо між яхтами, що беруть участь у гонці, відбулося торкання, що було незначним чи його неможливо було запобігти, то вони штрафуються (яхта одержує останнє місце в цій гонці) і в наступному:

а) одна з двох яхт подає протест;

б) одна з двох яхт чи третя яхта повинна звільнитися від покарання шляхом виконання штрафу, якщо це передбачено перегінною інструкцією; чим визнає себе такою, що порушила правила в даному інциденті.

7.10.5.1. Установлення торкання між яхтами

а) Факт торкання повинен бути прийнятий, якщо член керівництва стартами голосно і чітко оголосив про це словом “контакт”, назвавши найменування яхт, що торкнулися. Оголошення торкання яхт повинне бути зроблене безпосередньо після здійснення торкання, і так голосно, щоб воно було б почуте всіма учасниками на місці старту. При цьому вказівка яхт, що торкнулися, повинна бути зроблена різними способами, або вказівкою номера чи вітрила оголошенням кольору корпусу чи вітрила, чи вказівкою прізвища учасника і т.д.

У цьому випадку дозволено використовувати всі можливості для того, щоб точно вказати яхти, між якими відбулося торкання.

б) У випадку, якщо не було оголошено про “контакт” і ніяка інша яхта не оголосила протест відповідно до правила “протест проти яхти”, можна вважати, що ніякого торкання не відбулося.

7.10.6. Збереження прав.

Яхта, що порушила правила, але явно не припинила гонки і виконала штрафні санкції, зберігає свої права учасниці змагань.

II. ОСНОВНІ ПРАВИЛА ПРАВА НА ДОРОГУ І ЇХНЕ ЗАСТОСУВАННЯ

Ці правила застосовуються тільки тоді, якщо вони не скасовуються правилами, викладеними в розділі 6 цих правил.

7.10.7. Обмеження по зміні курсу.

Коли одна яхта зобов'язана триматися чисто щодо іншої, вона не повинна змінювати свій курс так, щоб заважати іншій яхті, яка тримається чисто щодо першої, крім таких випадків:

а) вона приводиться доти, поки це дозволяється правилом 7.10.10(2).

б) вона лягає на належний курс щоб стартувати – якщо вона на правому галсі, а інша на лівому, чи обігнути знак.

7.10.8. Плавання на різних галсах – основне правило.

Яхта, що йде лівим галсом повинна звільнити дорогу яхті, що йде правим галсом

7.10.9. Плавання на одному галсі – основні правила.

7.10.9.1 При зв'язаності

Навітряна яхта повинна тримати себе чисто від підвітряної яхти.

7.10.9.2 При відсутності зв'язаності

Яхта, що йде позаду, повинна тримати себе чисто від яхти, що йде чисто попереду.

7.10.9.3 Виникнення зв'язаності

Яхта, що зв'язується з положення “чисто позаду” з підвітряної сторони з передньою яхтою, повинна надати навітряній яхті достатньо місця і можливість тримати себе чисто.

7.10.10. Плавання на одному галсі– перед стартом.

7.10.10.1 Круте приведення до вітру

Поки підвітряна яхта не стартувала і не пройшла стартову лінію, вона не повинна приводитися крутіше до вітру, якщо щогла навітряної яхти знаходиться на рівні чи перед її штевнем і вона повинна змінити курс для того, щоб звільнити дорогу.

7.10.10.2 Приведення до вітру

Поки “чисто попередня” яхта не стартувала і не пройшла стартову лінію, вона повинна кожне приведення, що змушує іншу яхту змінювати курс для запобігання зіткнення, робити повільно й у початковому ступені таким чином, щоб дати навітряній яхті місце і можливість звільнити дорогу.

7.10.11. Плавання на одному галсі– після старту.

7.10.11.1 Приведення до вітру – вище належного курсу

Після старту і проходження стартової лінії підвітряна яхта не повинна приводитися вище належного курсу, якщо щогла навітряної яхти до якогось моменту цієї зв'язаності знаходиться перед її штевнем. Вона може приводитися чи повертати, не заважаючи навітряній яхті.

7.10.11. 2 Приведення.

Після старту і перетинання стартової лінії яхта, що йде “чисто попереду” чи що є підвітряною, може приводитися як завгодно круто доти, поки щогла яхти, що приводиться, знаходиться перед штевнем навітряної яхти. Яхта може діяти в такий спосіб за умови виконання обмежень, викладених у правилі 7.10.4 (серйозні ушкодження).

7.10.11.3 Плавання нижче належного курсу.

На ділянці дистанції, яку проходять повним курсом, яхта не повинна йти нижче свого належного курсу, якщо вона знаходиться явно в межах трьох довжин свого корпусу від підвітряної яхти чи від яхти, що знаходиться “чисто позаду” і тримає курс на прохід її з підвітряної сторони доти, поки вона не міне її чи не ляже на інший галс, не заважаючи при цьому іншим яхтам.

7.10.12. Інші обмеження, що стосуються підвітряної яхти.

7.10.12.1 Сумніви, щодо перебування щогли перед штевнем (оклик по обмеженню чи припиненню приведення).

У випадку, якщо мається сумнів у тім, чи знаходиться щогла навітряної яхти перед штевнем підвітряної, і пролунав оклик спортсмена “щогла перед штевнем” (чи інші слова такого значення), то підвітряна яхта відповідно до правила 7.10.10 чи 7.10.11 повинна негайно затримати свій маневр. У випадку, якщо оклик пішов без достатніх на те основ, то підвітряна яхта може подати в цьому випадку тільки протест.

7.10.12. 2 Обмеження з метою безпеки (обмеження приведення)

У випадку, якщо навітряна яхта, що уступає дорогу підвітряній яхті, яка приводиться, повідомляє окликом про виникнення перед нею перешкоди від третьої яхти чи іншого об'єкта, що їй заважає, то підвітряна яхта повинна дати навітряній яхті місце для того, щоб та могла минути цю перешкоду.

7.10.12.3. Приведення щодо двох чи більш яхт

Яхта може приводитися тільки тоді, коли має на це право стосовно всіх яхт, яких торкається її приведенням.

При наявності такого права всі яхти зобов'язані відповісти на її приведення, навіть якщо проміжні яхти не мають права приводитися стосовно інших.

7.10.13. Зміна галса – повороти оверштаг і фордевінд .

7.10.13.1. Головне правило.

Яхта, що робить поворот оверштаг чи фордевінд не повинна створювати перешкод яхті, що знаходиться на лівому чи правому галсі.

7.10.13.2. Правило права на дорогу

Якщо (після повороту оверштаг чи фордевінд) яхта попадає в положення, що дає їй право дороги, то вона повинна повертати на такій відстані від яхти, що знаходиться на лівому чи правому галсі, щоб дати останній можливість звільнити дорогу, не змушуючи її при цьому почати зміну курсу до закінчення повороту оверштаг чи фордевінд.

7.10.13.3. Обов'язок доказу

Роблячи поворот оверштаг чи фордевінд, яхта бере на себе обов'язок довести журі, що вона закінчила цей поворот відповідно до вимоги правила 7.10.13(2).

7.10.13.4. Одночасна зміна галса

Якщо дві яхти одночасно роблять поворот оверштаг чи фордевінд, то яхта, що знаходиться ліворуч від іншої яхти, повинна звільнити дорогу.

ІІІ. ПРАВИЛА, ЯКІ СТОСУЮТЬСЯ ЗНАКІВ І ПЕРЕШКОД І ІНШІ ВИКЛЮЧЕННЯ ДО ПРАВИЛ РОЗДІЛУ ІІ

Коли застосовується одне з правил цього розділу, то будь-яке суперечне йому правило розділу ІІ “Основні правила права на дорогу і їхні обмеження” скасовуються. Виключення складає правило 7.10.7 (“Обмеження по зміні курсу”), що діє в будь-якому випадку.

7.10.14. Огинання чи проходження знаків і перешкод.

Правило 7.10.14 відноситься до яхт, що мають намір обійти знак з одного і того ж запропонованого боку чи перешкоди.

Це правило не діє:

а) для стартового знака, оточеного вільною водою (включаючи подібні знаки, що одночасно є перешкодами), а саме при наближенні до стартової лінії для того, щоб стартувати і до моменту чіткого проходження стартового чи подібного знака.

Однак, після стартового сигналу підвітряна яхта має права не надавати навітряній яхті місця тоді, коли вона:

- впливає до чергового знака крутіше належного чи курсу;
- крутіше гоночного бейдевінду.

б) для двох яхт, що лавірують на різних галсах:

- якщо обидві йдуть пересічними чи курсами
- якщо одна, але не обидві яхти, повинна зробити поворот оверштаг для того, щоб обігнути чи пройти знак або уникнути перешкоди.

7.10.14.1. Яхти зв'язані

Зовнішня яхта:

а) зовнішня яхта повинна надати місце для огинання чи проходження знака або перешкоди кожної внутрішньої, зв'язаної з нею яхті, за винятком, як це передбачено в правилі 7.10.14. Воно містить у собі надання простору для здійснення

повороту оверштаг чи фордевінд, якщо такий поворот є складовою частиною маневру по огинанню чи подоланню знака.

б) зовнішня яхта, що на момент установаження зв'язаності знаходилася на видаленні чотирьох найбільших довжин її корпусу від знака або перешкоди, повинна надати необхідне місце внутрішній яхті, навіть якщо потім ця зв'язаність буде припинена.

в) зовнішня яхта, яка стверджує, що зв'язаність з внутрішньою яхтою припинена, повинна довести журі, що вона виявилася чисто попереду внутрішніх яхт в той момент, коли вона сама була від знака чи перешкоди на відстані, більших чотирьох довжин свого корпусу.

Внутрішня яхта:

г) яхта, яка стверджує, що вона була внутрішньою і зв'язаною, бере на себе відповідальність довести журі, що вона встановила зв'язаність відповідно до вимоги правила 7.19.14(1).

д) якщо внутрішня з двох чи більш зв'язаних яхт знаходиться на іншому галсі стосовно іншим, чи якщо вона знаходиться на тому ж галсі, але не має права на приведення і їй необхідно зробити поворот фордевінд, щоб безпосередньо лягти на належний курс до наступного знака, то вона повинна виконати цей поворот при першій же розумній можливості.

7.10.14. 2. Коли яхти не зв'язані.

Яхта, що йде чисто позаду:

а) якщо яхта, що йде чисто попереду, досягне відстані до знака або перешкоди на чотири найбільших довжини свого корпусу, то яхта, що йде чисто позаду, повинна ухилитися від неї до і під час маневру огинання і проходження знака, незалежно від того, чи залишається яхта, що йде чисто попереду на тім же самому галсі чи виконує поворот фордевінд.

Яхта, що йде чисто попереду:

а) не зобов'язана давати місце яхті, що йде чисто позаду до того, поки не виникне зв'язаність.

б) яхта, що робить поворот оверштаг для того, щоб обігнути знак, підкоряється правилу 7.10.13, однак, яхта, що йде чисто позаду не повинна приводитися вище курсу гоночний бейдевінд, щоб перешкодити яхті, що йде чисто попереду, робити поворот оверштаг для обгинання знака.

7.10.14.3. Обмеження.

а) Обмеження при встановленні зв'язаності.

У випадку, якщо яхта встановлює внутрішню зв'язаність, то вона тільки тоді одержує право вимагати одержання місця відповідно до правила 7.10.14(1), якщо зовнішня яхта на момент установаження зв'язаності:

7.10.14.3.1. У стані надати необхідне місце.

7.10.14.3.2. Якщо при встановленні зв'язаності з боку яхти, що йде чисто позаду, яхта, що знаходиться зовні була вилучена від знака чи перешкоди більш, ніж на чотири найбільші довжини свого корпусу.

Однак, якщо одна з двох яхт закінчує свій поворот оверштаг на відстані, менше чотирьох довжин її корпусу від знака або перешкоди, то вона повинна надати місце відповідно до правила 7.10.14(1), яхті, що вже не може за допомогою приведення уникнути виниклої занадто пізно внутрішньої зв'язаності.

б) Обмеження при проходженні довгої перешкоди

У випадку, якщо яхти переборюють довгу перешкоду, таку як обмілина, берегова лінія і т.д., то правило 7.10.14(3), не діє і яхта, яка знаходиться чисто позаду, може установити зв'язаність між перешкодою і яхтою, що знаходиться чисто попереду тільки тоді, якщо на момент установлення зв'язаності вона має досить місця, щоб напевно пройти між передньою яхтою і цією перешкодою.

7.10.15. Бейдевінд. Оклик, що вимагає місця для повороту оверштаг від перешкоди.

7.10.15.1 Оклик.

Якщо дві яхти на одному галсі йдуть курсом гоночний бейдевінд і безпека плавання жадає від підвітряної яхти чи яхти, що знаходиться чисто попереду, зміни курсу для запобігання навалу на перешкоду і якщо вона має намір зробити поворот оверштаг, але не може здійснити його, не зіштовхнувшись з іншою яхтою, то вона повинна окликом “Місце для повороту оверштаг” зажадати в цієї яхти місце для повороту і маневру, що дозволяє розійтись з нею.

Не можна робити оклик і поворот оверштаг одночасно.

7.10.15.2. Відповідний маневр яхт

Запитана яхта після оклику з першою ж нагодою повинна або:

а) зробити поворот оверштаг. У цьому випадку яхта, що вимагала місце повинна якнайшвидше почати робити поворот оверштаг і розійтись з іншою яхтою, чи

б) відповісти: “Робіть поворот оверштаг” чи повідомити це іншими словами, що мають це ж значення, після цього:

1. яхта, що вимагала місце, негайно робить поворот оверштаг

2. запитана яхта зобов'язана звільнити дорогу яхті, що запросила це, для того, щоб та могла зробити поворот оверштаг і розійтись з нею;

3. запитана яхта, відповівши: “Повертайте”, бере на себе обов'язок довести журі, що вона надала іншій яхті досить місця для маневру.

7.10.15.3. Обмеження права вимагати місце для повороту оверштаг, якщо перешкода одночасна є знаком

а) Якщо перешкода є знаком стартової лінії, оточеним вільною водою або засобом його кріплення до дна, то наближаючись до стартової лінії, щоб стартувати і після старту, яхта, що йде чисто попереду чи підвітрена яхта не має права вимагати місця для повороту оверштаг.

б) При інших перешкодах які одночасно є знаками діє наступне:

Якщо запитана яхта може пройти без повороту перешкоду, то запитуюча яхта не має права на одержання місця для повороту оверштаг і маневру, що дозволяє розійтись з запитаною яхтою.

Запитана яхта повинна негайно сповістити про це запитуючу яхту.

Якщо запитана яхта відмовилася дати місце, але не може обійти знак, то вона повинна негайно вийти з гонки чи виправдати себе виконанням покарання, у випадку, якщо це передбачено перегінною інструкцією.

7.10.16. Повернення до передстартової зони.

Після сигналу “Старт” яхта, що повертається для взяття старту після фальш-старту, чи будь-яка інша яхта, що йде до стартової лінії, зобов'язана звільнити дорогу всім яхтам, що стартують або стартували правильно, доти, поки вона сама не виявиться цілком на передстартовій стороні стартової лінії.

7.10.17. Надання дороги після торкання зі знаком.

Яхта, яка доторкнулася до знака і яка виправляє свою помилку, зобов'язана звільнити дорогу всім іншим яхтам доти, поки вона не виправдається виконанням покарання і – якщо вона стартувала, поки не ляже після старту на належний курс для виходу на наступний знак.

7.11. Подальші приписи при ходінні під вітрилами. Обов'язки під час керування яхтою.

7.11.1. Проходження дистанції.

7.11.1.1. Поведінка на старті та на фініші

1. Яхта повинна стартувати та фінішувати згідно з основними поняттями (термінами).

2. Яхта, яка під час стартового сигналу будь-якою частиною свого корпусу або озброєння знаходиться на стартовій лінії або її продовженні, повинна після команди “старт” згідно з визначенням, стартувати.

3. В разі, коли в перегінній інструкції немає інших приписів, якщо під час передстартової хвилини яхта будь-якою частиною свого корпусу або озброєння знаходиться на стартовій лінії або її продовженні, то вона повинна повернутись через продовження стартової лінії в передстартовий простір та стартувати знову.

4. Якщо яхта не помітила або не почула сигнал про її відклик, то це не звільняє її від обов'язків стартувати згідно правил.

7.11.1.2. Проходження дистанції

Яхта повинна проходити дистанцію так, щоб проходити знаки в належному порядку і огинати їх з необхідного боку. Так, щоб яхта йшла немов по уявному шнуру, який знаходиться під її килем і чітко натягнутому по всій дистанції від старту до фінішу, проходячи всі знаки з приписаного боку та огинаючи їх по дотичній.

Якщо яхта не проходить дистанцію таким чином, то вона перед фінішуванням повинна виправляти свої помилки - приводити проходження дистанції згідно з вимогами цього правила.

7.11.1.3 Приписаний бік знака

У кожного знака є приписаний бік, призначений для руху яхти по відрітку дистанції, який цей знак обмежує, починає або закінчує.

7.11.1.4. Проходження фінішу

При фінішуванні від яхти не вимагається повного перетинання фінішної лінії. Після фінішування яхта може увалитися в будь-який бік, але вона обов'язково повинна поступитися дорогою всім іншим яхтам, які ще знаходяться на дистанції і не фінішували.

Перешкода яхті, яка знаходиться на дистанції, навідь якщо це не призводить до контакту між ними, штрафується дискваліфікацією в цьому перегоні.

7.11.1.5. Підтвердження фінішування

Фінішування яхти повинно бути підтверджено керівництвом старту акустичним сигналом, краще, якщо при цьому буде названа яхта або учасник.

7.11.2. Торкання знаків.

Дозвіл або заборона щодо торкання знаків визначається в перегінній інструкції.

7.11.3. Посадка на мілину, на перешкоду, прибирання забруднень.

7.11.3.1. Яхту, яка сіла на мілину або перешкоду, дозволяється визволити будь-коли під час перегонів, за винятком передстартової хвилини.

7.11.3.2.Забруднення, які потрапили на киль, стерно або інші будь-які підводні частини, дозволяється прибрати будь-якими засобами в воді, в будь-який час, за винятком передстартової хвилини.

7.11.3.3.При визволенні яхти з мілини або перешкоди, прибиранні забруднень її дозволяється торкатися. Це можна робити учаснику або його помічнику або будь-якій іншій особі за його дорученням. При цьому необхідно звертати увагу на те, щоб при виконанні цих дій не створити перешкод іншим яхтам, які беруть участь в перегонках. Яхта, якій з-за дій іншої яхти по визволенню від забруднень або при знятті з мілини були утворені перешкоди, має право діяти проти неї згідно з правилом (протест проти яхт). При цьому яхта, яку визволяють, несе повну відповідальність за дії особи, яка її визволяє.

7.11.3.4.Якщо яхта згідно з правилами 7.11.3(1) або 7.11.3(2) знову вийшла на вільну воду, то вона знову отримує всі права, згідно з правилами, але якщо вона в результаті дій по визволенню отримала перед іншою яхтою перевагу в праві на дорогу, то вона повинна надати їй достатнє місце і можливість поступитися дорогою.

7.11.3.5. При знятті яхти з мілини або визволенні від забруднень, яхті заборонено надавати додаткову швидкість за рахунок штовхання її руками.

7.11.3.6. Яхту, яка сіла на мілину, перешкоду або яка отримала будь-які інші перешкоди, забруднення під час передстартової хвилини, дозволяється торкатися руками тільки після стартового сигналу. При цьому яхта вважається, як вільно плаваюча, не дивлячись на те, що вона знаходиться на мілині, якщо вона в підготовчий час хоча б один раз вільно плавала.

7.11.4. Просування вперед.

7.11.4.1. Основне правило

Яхта повинна просуватися вперед тільки за рахунок віяння вітру на її вітрила, корпус, рангоут, а також води на всі частини її корпусу. Забороняється надавати прискорення або уповільнювати її просування за рахунок неприродних або технічних засобів.

7.11.4.2.Заборони на способи просування

Для зміни природних джерел просування вперед заборонено:

- часто повертати в різні боки стерно;
- постійно працювати вітрилом, часто витягуючи або віддаючи шкоти (накачування вітру);
- використання двигуна або іншого технічного приводу дозволяється тільки для керування яхтою та вітрилами.

7.11.5. Використання систем дистанційного керування.

7.11.5.1. Зберігання пристроїв та час роботи

1. Під час всіх змагань системи дистанційного керування знаходяться під наглядом учасника. Вони несуть повну відповідальність за вірне використання пристроїв згідно з цими правилами.

2. Системи керування дозволяється вмикати тільки з моменту виклику учасника на старт. Системи керування слід вимкнути негайно після завершення перегону. Системи керування дозволяється вмикати тільки тим учасникам, які беруть участь в цьому перегоні. В інший час пристрої повинні бути вимкнені. Вони можуть вмикатися тільки з дозволу керівництва старту.

3. Якщо буде виявлений учасник, який незаконно ввімкнув систему дистанційного керування та створив частотні перешкоди іншим учасникам перегонів, він може бути покараний дискваліфікацією в даному окремому перегоні. При повторному порушенні, він має бути дискваліфікований на всі змагання.

7.11.5.2. Перевірка перед стартом

1. Кожен учасник повинен самостійно в підготовчий час переконатися, що його система дистанційного керування не утворює перешкод іншим яхтам та іншим пристроям і він сам не має перешкод для роботи свого пристрою.

2. Якщо в передстартовий час виявляються частотні перешкоди, то старт відкладається і після усунення перешкод, знову починається підготовчий час.

7.11.5.3. Перешкоди під час перегонів

1. При порушенні нормального прийому сигналу, учасник повинен голосно оголосити керівництву старту про те, що його пристрій по керуванню яхтою вийшов з-під радіоконтролю.

2. З моменту оголошення голосом яхта, яка вийшла з-під радіоконтролю, вважається перешкодою - вона повинна одразу припинити перегони, навидь якщо їй знову пощастить відновити радіоконтроль.

3. Згідно з правилом 7.12.11 (прохання про відновлення результатів) яхта має право вимагати про відновлення результатів, якщо вона надасть докази того, що втрата контролю трапилась внаслідок накладання частотних каналів.

7.12. Протести, покарання, скарги.

7.12.1. Визначення

а) Правила, якими користуються при розгляданні протестів:

- правила змагань;
- перегонові інструкції та положення загань.

б) Протест

Заява від яхти згідно з правилом 7.12.2 (Протести проти яхти) відносно того, що інша яхта порушила правило або правила. Термін "протест" включає і прохання про відновлення результату згідно правила 7.12.12.

в) Протестовий комітет (комісія)

Компетентний комітет (комісія) визначає та розглядає протести згідно цих правил. Склад комітету (комісії):

- головний суддя на старті - для первісного визначення провини;
- жюрі - для розгляду письмових скарг.

7.12.2. Протест проти яхти.

- Кожна яхта має право подати протест проти іншої яхти, яка бере участь у перегонах.

- Керівництво старту (головний суддя старту та наглядачі) мають право подати протест проти будь-якої яхти, коли воно помітить порушення правил цією яхтою.

7.12.3. Оголошення протесту від учасника

а) Усний протест учасника може бути поданий на будь-які яхти під час перегонів, навидь якщо вони зв'язані конфліктом в поданому протесті. Усний протест повинен голосно оголошуватись в момент настання протестової ситуації, не пізніше 10 секунд. При цьому потрібно назвати особовий номер вітрила та будь-які розпізнавальні знаки яхти, на яку подається протест (номер вітрила, колір віт-

рила та корпусу, прізвище учасника та ін.).

Оголошений протест не може залишитись не розглянутим з-за недостатності відомостей, проти кого поданий протест, якщо порушник не встановлений в безсуперечному порядку.

б) Усний протест вважається прийнятим тільки в разі, коли суддя голосно підтверджує прийняття протесту: “Протест прийнятий” та називає обидві сторони, які приймали участь в ситуації. Повторно оголошення про протест від керівництва старту повинно бути достатньо голосним, щоб бути почутим всіма учасниками перегонів на старті.

в) Доки протест не прийнятий згідно правила 7.12.2(б), учасник, який його подає, повинен виходити з того, що його оголошення не було почуте і повторити його ще раз.

7.12.4. Оголошення протесту стартовим керівництвом.

а) При оголошенні протесту стартовим керівництвом під час перегону або після нього (згідно з правилом 7.12.1(б)) він повинен бути заявлений достатньо голосно, щоб бути почутим всіма учасниками перегонів на старті, з об'явою яхти, проти якої поданий протест (номер вітрила або прізвище спортсмена) і вказаною причиною протесту.

б) Оголошення керівництва старту повинно бути зроблено, по можливості, відразу після виникнення протестової ситуації, щоб яхта, проти якої поданий протест, мала можливість виконати альтернативне покарання.

в) Стартове керівництво має право оголосити протест проти будь-якої яхти, яка порушила правила, незалежно від того, є чи немає іншої постраждалої яхти, яка не подає такого протесту.

г) Протестом суддівської колегії вважається також голосний і гарно чутий викрик “Контакт”, який подається в тому разі, якщо встановлено торкання між корпусами або обладнанням двох яхт. Це оголошення повинно бути зроблено одразу після початку торкання і вказувати номер яхти або будь-яку іншу ознаку її.

В цьому разі:

- одна з двох або обидві яхти визнають себе винними в порушенні правил і виконують самостійно покарання у вигляді одного кола (360⁰);
- одна з двох або обидві яхти подають протест і діють згідно рішення суддівської колегії по цьому усному протесту.

7.12.5. Обов'язки про повідомлення.

а) Яхта, проти якої поданий протест, повинна бути одразу повідомлена згідно правил 7.12.2 та 7.12.3, що проти неї поданий протест.

б) Якщо яхта не своєчасно проінформована, то неможливо пізніше стверджувати, що вона порушила правила, крім випадку, якщо після рішення жюрі, згідно правила 7.12.16(4), вона буде дискваліфікована, як третя яхта.

7.12.6. Виправлення шляхом виконання альтернативного покарання.

Кожна яхта, яка порушила правила частини 4 під час перегонів має право виправитися, якщо виконає альтернативне покарання (360⁰).

7.12.7. Перше визначення провини.

а) Після закінчення перегону головний суддя на старті після наради з наглядачами, оголошує про своє перше рішення щодо провини всіх порушивших яхт, які не виправили свої порушення шляхом виконання альтернативного покарання (360⁰). Супроводжувати об'яву порушення повинно мотивоване

пояснення.

б) Коли головний суддя старту вирішив, що яхта порушила будь-яке правило, то ця яхта повинна бути дискваліфікована в цьому перегоні (вона займає останнє місце серед всіх яхт, які приймали участь в цьому перегоні).

в) Проти цього першого визначення провини від головного судді старту, учасник має право подати скаргу у вигляді письмового протесту.

7.12.8. Час та відомості, які повинні знаходитися в протесті.

а) Яхта, яка подає протест проти першого визначення провини від головного судді старту, повинна подати письмовий протест жюрі не пізніше 15 хвилин з моменту першого визначення провини. Учасник повинен негайно попередити головного суддю старту про подання письмового протесту.

б) Письмовий протест повинен бути підписаний спортсменом, який протестує, та містити наступні відомості:

- точний опис перегону та місце інциденту;
- правило або правила, які визначають провину або виправдання;
- опис інциденту;
- ескіз інциденту.

7.12.9. Додаткове коректування недоліків протесту.

Жюрі повинно дозволити учаснику, котрий подає протест, коректувати недоліки в подробицях, необхідних згідно правила 7.12.8(б), щоб протест точніше визначив характер інциденту.

7.12.10. Відклик протесту.

Коли подано письмовий протест, він не може бути відкликаним, а повинно бути рішення жюрі, крім випадків, якщо перед його розглядом одна або більше яхт визнають своє порушення правил.

Протестуючий має право відкликати протест тільки в разі, коли жюрі встановило, що торкання між яхтами було незначним та неминучим.

7.12.11. Прохання про відновлення результату.

а) Якщо яхта стверджує, що її результат на фініші суттєво погіршився не по її провині, а внаслідок:

- дій або упущень керівництва старту;
- суттєвого пошкодження іншою яхтою, котра повинна була поступитися дорогою ("суттєво пошкодженою" вважається яхта, якщо в неї суттєво погіршилась можливість підтримувати нормальну швидкість або маневреність);
- дій іншої яхти, яка порушила правила або до якої застосували покарання за брутальне порушення правил (будь-який вид дискваліфікації);
- суттєвого погіршення можливості підтримувати нормальну швидкість та маневреність з-за зовнішніх перешкод (при відсутності інших яхт);
- вихід яхти з-під радіоконтролю внаслідок наложення радіочастот (повинно бути підтверджено);

то вона має право вимагати відновлення результату, шляхом подання письмового протесту.

б) Вимога про відновлення результату розглядається жюрі незалежно від того, що яхта, яка порушила правила, була покарана під час перегону і виконала покарання або ні.

в) В разі, коли яхта, яка порушила правила, виконала покарання, додаткове покарання не проводиться (окрім правила 7.12.18 “Брутальне порушення правил та некоректна поведінка”).

7.12.12. Дії з боку суддівської колегії або журі.

7.12.12.1. Суттєве погіршення результатів.

Жюрі має право організувати розгляд вимоги про відновлення результату, якщо вважає, що погіршення результату сталося з-за причин, які описані правилом 7.12.11.

7.12.12.2. Правила вимірювача

Коли вимірювач надає заключення, що яхта не відповідає правилам свого класу або своєму міряльному свідоцтву, він повинен зробити наступне:

- якщо порушення встановлене перед перегонами, він повинен зажадати від учасника виправити ці порушення. Якщо порушення не виправлені, він повинен повідомити жюрі в письмовому вигляді. Жюрі повинно вирішити, дискваліфікувати яхту на всі перегони або допустити її згідно з правилом “Міряльне свідоцтво”. Яхта повинна мати право на розгляд в разі письмового повідомлення вимірювача, якщо вона цього бажає;

- якщо порушення встановлене після перегонів, то вимірювач повинен повідомити про це жюрі в письмовому вигляді, жюрі повинно повідомити яхту і розглянути це питання.

Вимірювач не має права сам дискваліфікувати яхту.

7.12.13. Процедура протесту, процедура вимоги.

7.12.13.1. Вимоги до розгляду протесту

Яхта не повинна каратися без розгляду протесту, крім випадків, згідно правила 7.12.7 (“Перше визначення провини”).

7.12.13.2. Зацікавлені сторони - суперечність інтересів

а) Жоден член протестового комітету (комісії) не повинен приймати участь в розгляді або вирішенні спортивного питання, якщо він - зацікавлена сторона. Але це не позбавляє його права надавати свідчення.

б) Кожна з сторін протесту, яка бажає зазначити члену протестового комітету (комісії), що він є зацікавленою стороною, повинна зробити це перед розглядом або одразу після того, як зрозуміє, що існує суперечність інтересів.

7.12.14. Прийняття або відхилення протесту.

7.12.14.1. Прийняття протесту

Коли жюрі вирішить, що письмовий протест відповідає всім вимогам правил, воно повинно розглянути його якомога скоріше.

7.12.14.2. Відхилення протесту

Коли жюрі вирішить, що письмовий протест не відповідає вимогам правил, то потрібно повідомити всі сторони, які брали участь в протестовій ситуації, що протест не буде розглянутий і повідомити причину відмови.

Таке рішення не повинно прийматися без надання можливості протестуючій стороні надати докази додержання всіх вимог правил.

7.12.14.3. Повідомлення протестуючих сторін

Кожна сторона протесту повинна бути повідомлена про зміст протесту, час і місце його розгляду.

7.12.15. Розгляд протесту.

7.12.15.1. Право на присутність

Протестуючі сторони або їх представники мають право бути присутніми при наданні свідчень під час всього розгляду, розпитувати свідків.

Свідки, крім членів суддівської колегії можуть бути присутніми тільки під час подання своїх свідчень. По розсуду журі можуть бути присутніми і інші особи – наглядачі, які не повинні впливати на розгляд протесту.

7.12.15.2. Прийняття доказів

Журі повинно прийняти всі надані докази від сторін протесту, а також інші, які вважає необхідними.

7.12.15.3. Свідчення членів суддівської колегії

а) Член журі, який повідомляє про свої власні спостереження цього випадку, повинен дати свідчення як свідок в присутності сторін протесту, його можуть запитувати.

б) Член керівництва старту при розгляді протесту має право давати свідчення як свідок

7.12.15.4. Відсутність при розгляді протесту

Відсутність однієї зі сторін протесту або її представника при розгляді протесту дає право журі вирішувати питання без повного розгляду, так як воно вважає правильним.

7.12.15.5. Повторний розгляд протесту

Журі має право відновити розгляд протесту, якщо вирішить, що зроблена суттєва помилка або коли в припустимий строк надійде новий суттєвий доказ. Прохання від яхти про повторний розгляд повинно надійти не пізніше початку наступного перегону, в якому приймають участь всі сторони інциденту.

7.12.16. Рішення та покарання.

7.12.16.1. Встановлення фактів

Журі повинно встановити факти та керуватись ними в своєму рішенні.

7.12.16.2. Рішення по відновленню результатів

а) Коли призначений розгляд прохання про відновлення результату згідно з правилами 7.12.11 (“Прохання про відновлення результатів”), журі повинно, передусім, встановити сталося чи ні на фінішному відрізьку в одній або кількох яхт суттєве погіршення позиції при обставинах, вказаних в правилах 7.12.11

б) Якщо це так, журі повинно переконатися після збору фактів, особливо коли воно прийматиме рішення про скасування перегону, що все зрозуміло згідно відповідних фактів, то можливим наслідком є розташування по черзі всіх яхт інциденту, які приймають участь в перегоні або в змаганнях.

в) Журі повинно прийняти рішення згідно з правилом - розподіл яхт з штрафними балами, наскільки можливо справедливо для всіх яхт, які приймали участь в інциденті. Це рішення може надавати збереження результатів перегону, відміну або припинення перегону.

7.12.16.3. Протест при обмірюванні

а) При протестах, пов'язаних з обмірюванням згідно правила 7.12.13(2), по закінченні перегону, журі перш за все повинно встановити дійсне порушення припису по обмірюванні.

б) Оскільки порушено припис по обмірюванні, яке можливо прийняти за незначне, яке не впливає на поліпшення її можливостей, журі може вимагати від

учасника привести свою яхту у відповідність до міряльного свідоцтва та тільки після цього продовжити участь в змаганнях надалі.

в) Якщо яхта посяде одне з перших місць, то порушення припису по обмірюванню не може бути прийняте за незначне. Така яхта повинна бути дискваліфікована з класифікації.

г) Яхта, в якій встановлені значні порушення приписів по обмірюванню (порушення, які дають ймовірні переваги перед іншими яхтами), повинна бути дискваліфікована негайно.

7.12.16.4. Покарання

Якщо протестовий комітет (жюрі) після встановлення фактів та розгляду протесту вирішить, що:

а) яхта порушила одне з правил;

б) яхта порушила деякі правила, і в наслідок цього, примусила порушити правила інші яхти,

вона повинна бути дискваліфікована в цьому перегоні, якщо вона не виправилася, прийнявши альтернативне покарання (360⁰).

У випадку (б) інші яхти повинні бути виправдані.

7.12.16.5. Застосування альтернативного покарання

Альтернативне покарання (повний оберт яхти на 360⁰) може застосовуватись тільки при порушенні правил розділу 7.10.

7.12.16.6. Місця та штрафні бали

а) В зв'язку з визначенням балів на змаганнях, результат після порушення правил не повинен розглядатися як дискваліфікація. Це покарання (дискваліфікація) може бути застосоване тільки згідно правила 7.12.16(4).

б) Якщо яхта була дискваліфікована або вибула із змагання, кожна наступна яхта пересувається вперед на одне місце.

в) Якщо яхта покарана шляхом відсторонення від змагання або його частини, то результати перегону не перераховуються спочатку і не вносяться ніяких змін в результатах інших яхт в окремих перегонах.

г) Якщо яхта покарана (дискваліфікована) в окремому перегоні то ця яхта дискваліфікована в цьому перегоні, а яхти, які фінішували після неї, пересуваються на одне місце вперед.

д) Якщо яхта була дискваліфікована в перегоні після розгляду протесту жюрі, то вона отримує штрафні бали останнього місця і додаткові бали по 0,5 бала за кожен яхту, яка стартувала в цьому перегоні.

7.12.16.7. Повідомлення про рішення жюрі

1. Після прийняття рішення, жюрі повинно негайно повідомити сторонам протесту наступне:

а) факти, які були встановлені;

б) правило або правила, які приймалися за основу;

в) рішення та обґрунтування, на базі якого воно прийняте;

г) покарана яхта (якщо така є);

д) застосоване покарання (якщо таке є) та остаточні бали.

2. При бажанні, сторони протесту можуть отримати наступне:

а) вищевказані подробиці в письмовому вигляді;

б) ескіз інциденту з підтвердженням жюрі.

7.12.16.8. Можливість оскарження

Рішення журі є остаточним. Його неможливо оскаржити. Можливо тільки відновити розгляд протесту згідно правилу 7.12.16(5) при виконанні вказаних умов.

7.12.17. Брутальне порушення правил або негідна поведінка.

Після встановлення факту брутального порушення правил змагань, брутального порушення поведінки або неспортивної поведінки, суддівська колегія або журі має право відсторонити учасника від подальшої участі в змаганнях або накласти інше дисциплінарне покарання, діюче згідно з правилом 7.12.16 (“Розгляд протесту”) та 7.12.16(1) (“Встановлення фактів”).

Суддівська колегія, журі повинні повідомити про будь-яке покарання, яке наложено згідно з правилами, учасника і національну федерацію.

7.12.18. Відповідальність.

Відповідальність учасника або власника яхти регулюється діючими правилами. Будь-яка участь в перегоні є особовою відповідальністю спортсмена. Будь-яка відповідальність організатора за негідну поведінку учасника виключена.

7.12.19. Альтернативне покарання за порушення правил частини 7.10.

Замість дискваліфікації за порушення правил частини 7.10 можливе використання альтернативного покарання. Досвід показує, що покарання “Повний оберт на 360°” є достатнім при недовгих перегонах.

Яхта, яка визнає порушення правил частини 7.10, може виправити помилку, якщо зробить повний оберт на 360° при виконанні слідуючих умов:

- яхта, яка порушила правила, повинна бути повідомлена згідно з правилом 7.12.3(2);
- яхта, яка повідомлена про порушення правила та яка визнає порушення правил частини 7.10, повинна триматись осторонь від інших яхт та негайно виконати оберт в вільному просторі. При цьому яхта повинна триматись осторонь від інших яхт доти, доки повністю не завершить покарання та не ляже на належний курс до наступного знаку;
- оберт може виконуватись в будь-який бік;
- якщо порушення правил зафіксовано перед стартовим сигналом, яхта, яка порушила правила, повинна виконати покарання після стартового сигналу;
- якщо порушення правил відбулося на фінішній лінії, яхта повинна виконати покарання на останньому відрізку дистанції перед фінішем;
- яхта, яка визнає свою провину, але стверджує, що і інша яхта, яка приймає участь в інциденті, повинна поводитись згідно з правилом 7.12.2 (“Протест проти яхти”), але вона повинна виконати покарання;
- якщо ніяка з присутніх в інциденті яхт не визнає порушення, то всі вони повинні подати протест згідно з правилом 7.12.8;
- яхта, яка порушила правила частини 7.10 і пропустила вищевказані розпорядження, повинна бути дискваліфікована в цьому перегоні;
- яхта, яка порушила правила і була помічена в зіткненні з іншою яхтою, яка зазнала серйозних пошкоджень, повинна бути дискваліфікована в даному перегоні;
- протестовий комітет має право дискваліфікувати яхту за порушення правил, в результаті якого вона отримує перевагу після виконання покарання незалежно від того, зазнала інша яхта пошкоджень чи ні.

7.13. Системи змагань

Для проведення змагань кращими але не обов'язковими є флотська та італійська системи. Система, за якою буде проводитись змагання, повинна бути оголошена в положенні про змагання.

7.13.1. Загальні положення.

Розподілення учасників за 3 групами:

а) При проведенні змагань спортсмени повинні розподілятися, по можливості, на рівні по кількості групи. Перше розподілення повинно проходити за допомогою жеребкування. Всі подальші - згідно з системою змагань.

б) Кількісний склад групи залежить від можливостей акваторії для змагань, тому переважно створення великих по кількості груп, щоб окремі яхти могли провести якнайбільше перегонів.

в) Розподілення яхт по групам повинно бути проведено та оголошено мінімум за 15 хвилин до першого старту.

7.13.2. Визначення тривалості змагань.

а) В стартовій інструкції повинна бути визначена кількість перегонів (серій), які повинні бути проведені або час початку останнього перегону (серій перегону).

б) Змагання не дійсне, якщо проведено менше **п'яти** перегонів (серій).

в) Змагання можуть закінчитись передчасно (згідно пункту _____), до визначеного часу за рішенням суддівської колегії з-за несприятливих обставин, але в будь-якому разі після закінчення одної серії при дотримання пункту _____.

7.13.3. Визначення контрольного часу.

Це є завданням та остаточним рішенням керівництва старту.

Контрольний час повинен надавати більше можливостей та застосовуватися при гострій недостатності часу на змагання.

а) Керівництво старту визначає максимальний час, за який перша яхта повинна фінішувати після проходження дистанції. Якщо цей час буде перевищений, то змагання повинно бути перерване з-за безвітря, або стартувати знову.

б) Крім того, керівництво старту має право визначити й контрольний час, за який всі яхти повинні фінішувати. Яхти, які не встигли фінішувати в контрольний час, розподіляються по місцям, згідно їх позицій (розташуванню) на дистанції.

7.13.4. Розподіл штрафних балів.

а) Згідно з порядком проходження та таблиці балів відповідної системи, всі яхти, які фінішували, отримують бали.

б) Яхта, яка була дискваліфікована, отримує бали останньої яхти від кількості яхт, які приймають участь в перегоні.

в) Яхта, яка відмовляється або сходить під час перегонів, отримує бали останньої після яхт, які знаходяться в перегоні під час її відмови або сходу, а дискваліфіковані після цього яхти вважаються як яхти, які не приймають участь в перегоні.

г) Яхта, яка була дискваліфікована після розгляду протесту, отримує бали останньої яхти в перегоні і додаткові бали.

д) Яхта, яка отримала відновлення результату, може отримати бали і розподіл місць, згідно слідуєчим можливостям:

- яхта отримує бали, які дорівнюють середньому арифметичному з точністю до десятих, від всіх отриманих в попередніх перегонах балів. Це не змінює її місце і вона залишається в тій же групі;

- яхта отримує бали і місце, які відповідають її позиції на дистанції під час інциденту. Ця можливість може вливати на розподіл в нові групи;

- яхта отримує згідно вільній оцінці журі місце з відповідними балами, яке знаходиться між дійсним місцем та позицією під час інциденту. Ця можливість може вплинути на розподіл в нові групи. Рішення про те, яка з цих можливостей має бути застосована, приймає журі;

е) Виграє яхта, яка отримає найменшу кількість штрафних балів.

ж) Якщо після закінчення змагань декілька яхт мають рівну кількість балів, застосовують правило “Рівність”.

7.13.5. Флотська система.

7.13.5.1. Розподілення по групам

а) Всі зареєстровані яхти згідно жеребкувань розподіляються в однакові по кількості групи, які повинні складатися мінімум з 6 яхт. В інтересах бездоганного закінчення змагань необхідно знайти можливість проведення як найбільше серій, якщо групи будуть утворені з більшою кількістю яхт.

б) Перша група називається А, друга - В, третя - С і т.д.

в) Спочатку проводяться три класифікаційні перегони для кожної з груп з переходом.

Оцінювання перегонів проводиться за одним з двох методів:

- підрахунок балів за італійською системою (правило 7.13.6.2);
- з проведенням жеребкування перед кожним перегонем з підрахунком балів за флотською системою (правило 7.13.5(3)).

г) Визначення та оголошення системи, за якою проводяться змагання, повинно бути проведено до початку першого старту, записано в перегінній інструкції.

д) По закінченні кваліфікаційних перегонів підраховується сума штрафних балів кожній яхті. Найменша сума дає право стартувати в групі А, середня - в групі В, найбільша - в групі С і т.д.

7.13.5.2. Перехід з однієї групи в іншу

Після закінчення кваліфікаційної частини змагань починається перехід в вищу та нижчу групи наступним способом:

а) завжди 25% від розподілених в групі яхт з кращими результатами переходять в вищерозташовану групу, 25% з гіршим результатом - в нижчерозташовану групу;

б) кращі після кваліфікаційних перегонів яхти згідно з пунктом 7.13.5(2а) переходять в вищерозташовану групу (за виключенням групи А);

в) гірші після кваліфікаційних перегонів яхти згідно з пунктом 7.13.5(2а) спускаються в наступну нижчу групу;

г) якщо декілька яхт показують в перегоні однаковий результат, який пов'язаний з переходом в вищерозташовану або в нижчерозташовану групу, то кількість перехідних яхт в відповідній групі збільшується. В такому випадку, також, підвищується кількість яхт для переходу;

д) яхта, яка зійшла зі змагань, тільки тоді знімається з дошки результатів, коли вона переведена в останню групу.

Якщо в останній групі залишається тільки 4 яхти, то групи повинні бути поділені знову.

При новому розділенні основою є бали останнього перегону.

Яхта ні в якому разі не повинна переходити в іншу групу через одну.

7.13.5.3. Нарахування штрафних балів

а) Штрафні бали, які були нараховані в кваліфікаційній серії, зараховуються в загальну кількість балів. При можливому закресленні результатів можуть бути закреслені також гірші результати з класифікаційних перегонів.

б) За виключенням класифікаційних перегонів, всі бали нараховуються послідовно, починаючи від першої яхти в першій групі і закінчуючи останньою яхтою в останній групі і яхта отримує бали згідно з місцем, яке вона посіла:

1. Перша яхта в групі А - отримує 0 балів.

2. Перша яхта в інших групах отримує кількість очок, відповідне її місцю за відніманням 2 балів (наприклад: в групі А - 7 учасників, I місце в групі В- 8 балів - 2 бали = 6 балів).

3. Друга яхта в групі А отримує 1,7 бала.

4. Друга яхта в інших групах отримує відповідну її місцю кількість балів за відніманням 1 очка.

5. Остання яхта групи отримує відповідно її місцю кількість балів + 2 бали

6. Передостання яхта групи отримує відповідно її місцю кількість балів + 1 бал.

7.13.5.4. Закреслення результатів

Після закінчення перегонів проводиться слідує закреслення гірших результатів, включаючи і кваліфікаційні.

1. При 5перегонах - 1 результат;

2. При 5-10 перегонів - 2 результати;

3. При 10-15 перегонів - 3 результати.

4. При 15 – 20 перегонів – 4 результати.

7.13.6. Італійська система.

7.13.6.1. Розподілення і перехід між групами

а) Зареєстровані яхти розподіляються за допомогою жеребкування на рівні за кількістю групи. Перша - А, друга - В, третя - С і т.д. В інтересах проведення якнайбільшої кількості перегонів, групи необхідно утворювати якнайбільшими, але не менш ніж 6 яхт в групі та по можливості однаковими і щоб кількість учасників в групі ділилась на кількість груп.

б) Після проведення одного перегону в кожній групі всі яхти знову розподіляються по групах так:

- певна кількість переможців від кожної групи збирається разом в групу А;

- певна кількість учасників, які показали середні результати в кожній групі, збираються в групу В;

- певна кількість учасників, які показали низькі результати в кожній групі, збираються в групу С і т.д. Кількість учасників для переходу з груп в нові групи визначається перегонною інструкцією по закінченні реєстрації і оголошуються перед змаганнями.

в) Якщо кількість учасників в окремих групах не ділиться на кількість груп, то суддівська колегія повинна точно визначити, як буде проводитись розподілення учасників в групах.

г) Якщо на перехід в іншу групу претендують дві і більше яхт (одночасний фініш), то відповідно збільшується кількість яхт вищерозташованої групи і зменшується - в нижчерозташованій. В зв'язку з цим, з нижчерозташованої групи (останньої) переходить в вищерозташовані менша кількість яхт.

7.13.6.2. Нарахування штрафних балів

Незалежно від групи в кожному перегоні кожна яхта, яка нормально фінішувала, отримує штрафні бали згідно таблиці:

а)

Місце	1	2	3	4	5 і т.д.
Бали	0	1,7	3	4	5 і т.д.

б) Після першого перегону всіх груп, у всіх інших перегонах яхти нової групи В отримують додатково 2 бали до приведеної в п. 8.6.2а кількості балів за місце; яхти нової групи С - додаткові 4 бали, яхти нової групи Д - додаткові 6 балів і т.д.

Для отримання остаточного результату складаються бали від кожного перегону. Тут не можливе закреслення гірших результатів.

7.14. Визначення переможців.

7.14.1. За підсумками змагань підводяться такі види заліку:

- особистий залік

- командні залік

7.14.2. Особистий залік

Результат виводиться з суми штрафних балів, яку набрала яхта в перегонах.

Виграє яхта, яка отримує найменшу кількість штрафних балів.

Спортсмени - призери Чемпіонатів і Першостей України нагороджуються медалями і дипломами I, II і III ступеня.

Команди - переможниці Чемпіонатів нагороджуються кубками та дипломами.

Спортсмени - призери Кубків нагороджуються дипломами.

7.14.3. Командний залік.

7.14.3.1. В кожному класі моделей команда може заявляти кількість учасників, яка визначається в Положенні.

7.14.3.2. Командний залік визначається за найменшою сумою балів, що відповідають зайнятим місцям (1 місце – 1 бал, 2 місце – 2 бали).

7.14.3.3. При рівній сумі балів серед команд, які претендують на призові місця, більш високе місце посідає команда, спортсмени якої мають краще співвідношення в особистих призових місцях.

Команди - призери змагань нагороджуються перехідними кубками та дипломами.

8. Акваторія

8.1. Акваторія

8.1.1. За вибір місця проведення змагань, надання приміщень для роботи мандатної та технічної комісії, підготовку та встановлення берегового обладнання, прийняття необхідних заходів забезпечення техніки безпеки, забезпечення учасників та суддею необхідними організаційними та технічними засобами для проведення змагань, а також розмноження підсумкових документів змагань відповідає організатор.

8.1.2. Перед початком змагань, місця старту та їх обладнання приймаються головним суддею та керівництвом стартів.

8.1.3. Акваторія повинна бути відкритою для вітрів, вільною від водоростей, Мілін та інших перешкод, які можуть завадити нормальному руху моделей та мати мінімальну глибину 80 см.

8.1.4. Буї для позначення дистанції на воді повинні бути м'якими, добре баченими і мати мінімальний розмір в діаметрі – 50 см і висоту над рівнем води – 30 см. Буї бажано мати різних кольорів, або з нанесеними на них цифрами.

Встановлення буїв на воді проводиться перед початком змагань під наглядом керівництва стартів.

8.1.5. В перегінній інструкції може бути визначена стартова зона, яка може бути огорожена віхами, що не вважаються буями.

8.2. Лінія старту та фінішу

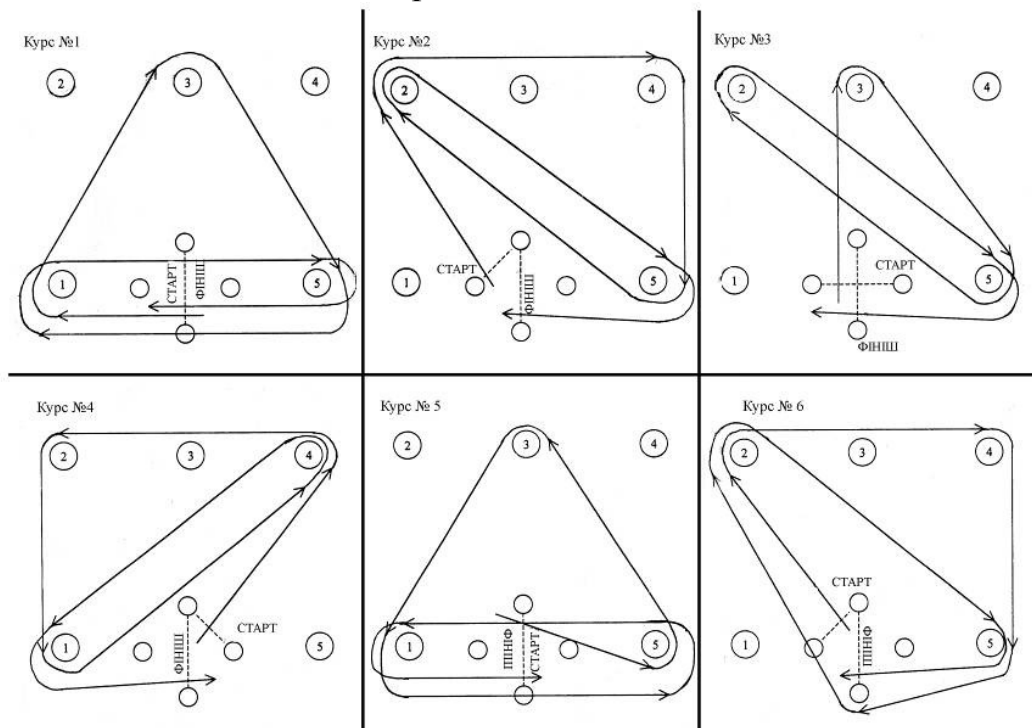
Стартова і фінішна лінія повинні знаходитися між двома знаками.

Стартова лінія проходить між стартовими знаками, що знаходяться ближче усього до першого поворотного знака. Довжина стартової лінії повинна бути на менше сумарної довжини всіх яхт, які стартують в перегоні.

Фінішна лінія проходить між фінішними знаками, що знаходяться ближче усього до останнього поворотного знака.

8.3. Визначення, зміна дистанції перегону.

Орієнтовні схеми дистанцій представлені на мал.1



Мал.1. Орієнтовні схеми дистанцій

8.3.1. Час для визначення дистанції.

Дистанція повинна бути оголошена не пізніше підготовчого часу, до якого вона повинна бути нанесена на інформаційне табло на стартовому місці. Якщо під час підготовчого часу вітер змінив свій напрямок і стартове керівництво хоче змінити курс, стартовий знак, чи має іншу причину, потрібно після оповіщення про зміни, почати спочатку відлік підготовчого часу.

8.3.2. Переміщення стартового знака.

Перед початком підготовчого часу стартове керівництво може перемістити стартовий знак.

8.3.3. Перед стартовим сигналом стартове керівництво може:

- а) скоротити дистанцію, передбачену в перегінній інструкції;
- б) відкласти гонку з метою визначення нової дистанції перед, чи з подачею сигналу початку підготовчого часу, чи по якій-небудь іншій причині;
- в) відкласти гонку на інший день;
- г) скасувати гонку з будь-якої причини.

8.3.4. Після стартового сигналу стартове керівництво може:

а) зупинити й оголосити повторне проведення гонки, якщо була помилка в стартовій процедурі;

б) скоротити дистанцію, чи зупинити скасувати гонку:

- через погану погоду, що загрожує яхтам;
- через недостатній вітер, що унеможливорює закінчення гонки у визначений час;
- через втрату або переміщення знака;
- через будь-яку іншу причину, що робить вплив на безпеку і точність змагань.

8.3.5. Скасування після завершення гонки.

Після завершення гонки журі не може оголосити про те, що вона не відбулася чи скасована, без прийняття відповідних дій.

8.3.6. Повідомлення, що стосуються спортсменів.

Стартове керівництво повинне сповістити всіх спортсменів, яких це стосується, коли будуть проведені відкладені перегони, або перегони, що не відбулись.

9. Обладнання

9.1. Для спуску моделей на воду та їх підйому з води встановлюється стартовий місток (понтон) висотою над рівнем води не більше 50 см.

9.2. Межі пересування учасників по берегу визначається керівництвом старту.

9.3. Для роботи суддів, підготовки моделей до старту, проведення передстартової перевірки моделей організується «стартове місце». Зі «стартового місця» повинні добре переглядатися стартова та фінішна лінії, вся дистанція на воді.

9.4. Для проведення змагань в розпорядженні суддів повинні бути:

- гучномовець (гучномовна апаратура);
- секундоміри (не менше двох);
- біноклі (не менше двох);
- магнітофон із записом передстартової хвилини;
- відеокамера;
- шлюпка;
- інше обладнання за вказівкою головного судді.

10.Додатки

10.1.Попередня заявка

10.2.Іменна заявка

10.3.Акт готовності місця проведення справності обладнання для проведення змагань.

10.4.Протокол старту класу F5.

10.5.Інструкція з техніки безпеки.

10.6.Мірильне свідоцтво Е.

10.7.Мірильне свідоцтво П.

10.8.Схема нанесення знаків на вітрилах яхт.

10.9.Схема дистанцій.

АКТ
готовності місця проведення і справності обладнання для проведення змагань _____
з судномодельного спорту

«__» «_____» 20__р.

_____ (місце проведення)

Комісія в складі:

Голови, члена оргкомітету змагань _____

І членів; _____ (П.І.Б.)

- зам. Головного судді по техніці та обладнанню _____

- зам. Головного судді по медзабезпеченню (лікаря) _____

склала дійсний акт про стан готовності місця проведення змагань, обладнання, необхідного для його проведення, а також умов розміщення учасників.

Комісія встановила:

1. для проведення змагань обране місце, що відповідає вимогам «Правил проведення змагань з судномодельного спорту ФСССУ
2. Санітарно-гігієнічні умови місця відповідають необхідним вимогам.
3. Лікар змагань забезпечений препаратами та інструментами, необхідними для надання першої медичної допомоги на місці.
4. найближче місце евакуації потерпілого _____
5. Устаткування змагань справне і відповідає Правилам.
6. Прийнято всі необхідні міри для забезпечення безпеки учасників, суддів і глядачів змагань.
7. Для роботи суддівської колегії вислане спеціальне місце, необхідні канцелярські приналежності, оргтехніка _____
8. _____
9. _____
10. _____

Висновок:

Комісія вважає, що підготовка місця і обладнання до змагання

_____ (найменування змагань)

зроблена _____

_____ (оцінка, висновки)

Зауваження:

Голова комісії _____ (підпис) _____ (П.І.Б.)

Члени комісії _____

(місце проведення, дата)

Протокол старту класу F 5 _____

Старший суддя старту _____

Судді _____

№	П.І.Б., категорія	Команда	Кварц	№ вітрила	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	Сума штрафу	Остаточна сума штрафу	Місце
1																			
2																			
3																			
4																			
5																			
6																			
7																			
8																			
9																			
10																			
11																			
12																			
13																			
14																			
15																			
16																			
17																			

Секретар старту _____

ЗАТВЕРДЖУЮ

Головний суддя змагань

„___” _____ 20__р.

І Н С Т Р У К Ц І Я

з техніки безпеки під час проведення Чемпіонату України з судномодельного спорту

1. Представники команд і тренери несуть персональну відповідальність за збереження життя і здоров'я спортсменів під час проведення змагань.
2. Учасники змагань, представники команд, тренери зобов'язані дотримуватись дисципліни, виконувати вимоги судійської колегії, підтримувати порядок на території проведення змагань і проживання команд.
3. Купання в водоймищах дозволяється тільки під безпосереднім керівництвом тренерів (представників) команд. Під час купання учасники, тренери (представники) команд повинні дотримуватись правил поведінки на воді. Купання з човнів забороняється.
4. Підбирання моделей під час стартів і тренувань здійснюється тільки з човнів. Підбирання моделей вплав категорично забороняється.
5. Запуск моделей дозволяється проводити тільки у відведених для цієї мети місцях.

Головний суддя змагань

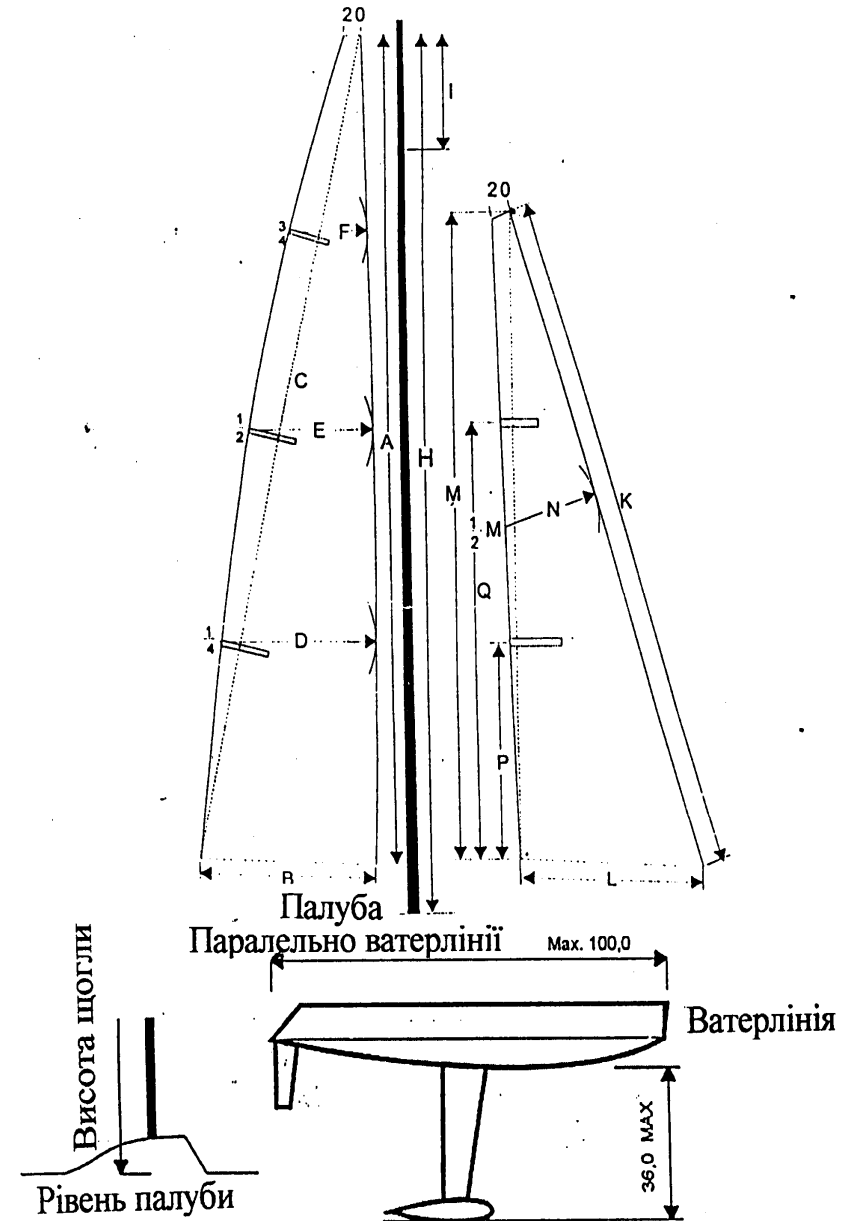
Мірильне свідоцтво Е

Е мірильне свідоцтво	F5-E	Класу F5-E	
Прізвище і ім'я			
Адреса			
Номер на вітрилах			Печатка
Замірник			
Дата		Підпис замірника	

Загальні розміри вітрил

	А		В		С	
	Розмір на моделі	Дозволено	Розмір на моделі	Дозволено	Розмір на моделі	Дозволено
A		Мах 1600		Мах 1180		Мах 880
B		350-360		340-350		310-320
C		1610-1620		1200-1210		910-920
D		305-315		295-305		265-275
E		235-245		225-235		205-215
F		135-145		130-140		115-125
H		1660-1700		1240-1280		940-980
I		Min 220		Min 160		Min 120
K		1320-1330		980-990		730-740
L		375-380		340-350		290-300
M		1245-1255		900-910		655-665
N		185-195		165-175		140-150
P		400-430		285-315		205-235
Q		820-850		590-620		425-455

Найбільша довжина корпусу 100 см.	см.
Мінімальна довжина кранцю 1 см.	см.
Максимальна довжина кіля з баластом 38 см	см



Мірильне свідоцтво



Прізвище та ім'я			
Адрес			
Номер на вітрилі			
Замірник			
Дата		Підпис замірника	

Загальні розміри

	Дозволено	Моделі
Довжина моделі	750 +/- 50 мм	мм
Висота установки вітрила	Максимум - 950 мм	мм
Довжина кранца	Мінімум - 10 мм	мм
Розміри лат грота	4-е латы – 65x10 мм	мм
Розміри лат стакселя	3-и латы – 35x10 мм	мм
Ширина фалової досточки	Максимум – 20 мм	
Скруглення задньої шкаторини вітрил – прямі лінії між обмірними точками		
Діаметр рангоута не більше 19мм		
Площа обмірних трикутників стакселя і грота не більше 2000 кв.см.		

Розміри вітрил

	Дозволено не більше	Комплект А	Комплект В
А	870 мм		
В	260 мм		
С	900 мм		
Д	230 мм	-----	-----
Е	230 мм	-----	-----
Ф	230 мм	-----	-----
І	40 мм		
Ж	65 мм		
К	65 мм		
Н	950 мм		
Л	770 мм		
М	240 мм		
О	240 мм	-----	-----
Р	730 мм		
Q	240 мм	-----	-----
Р	30 мм		
Р	30 мм		

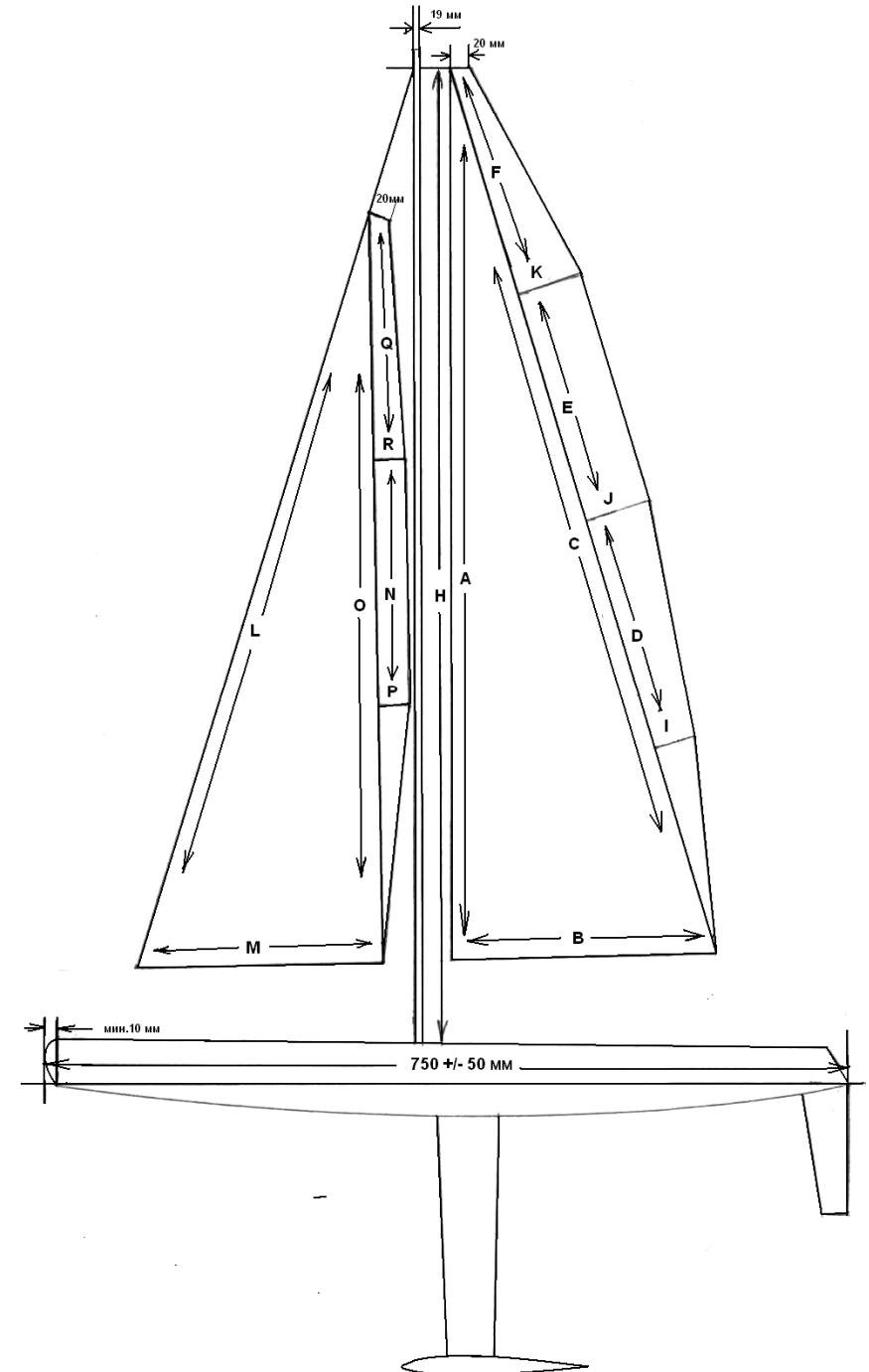


Схема нанесення знаків на вітрилах яхт

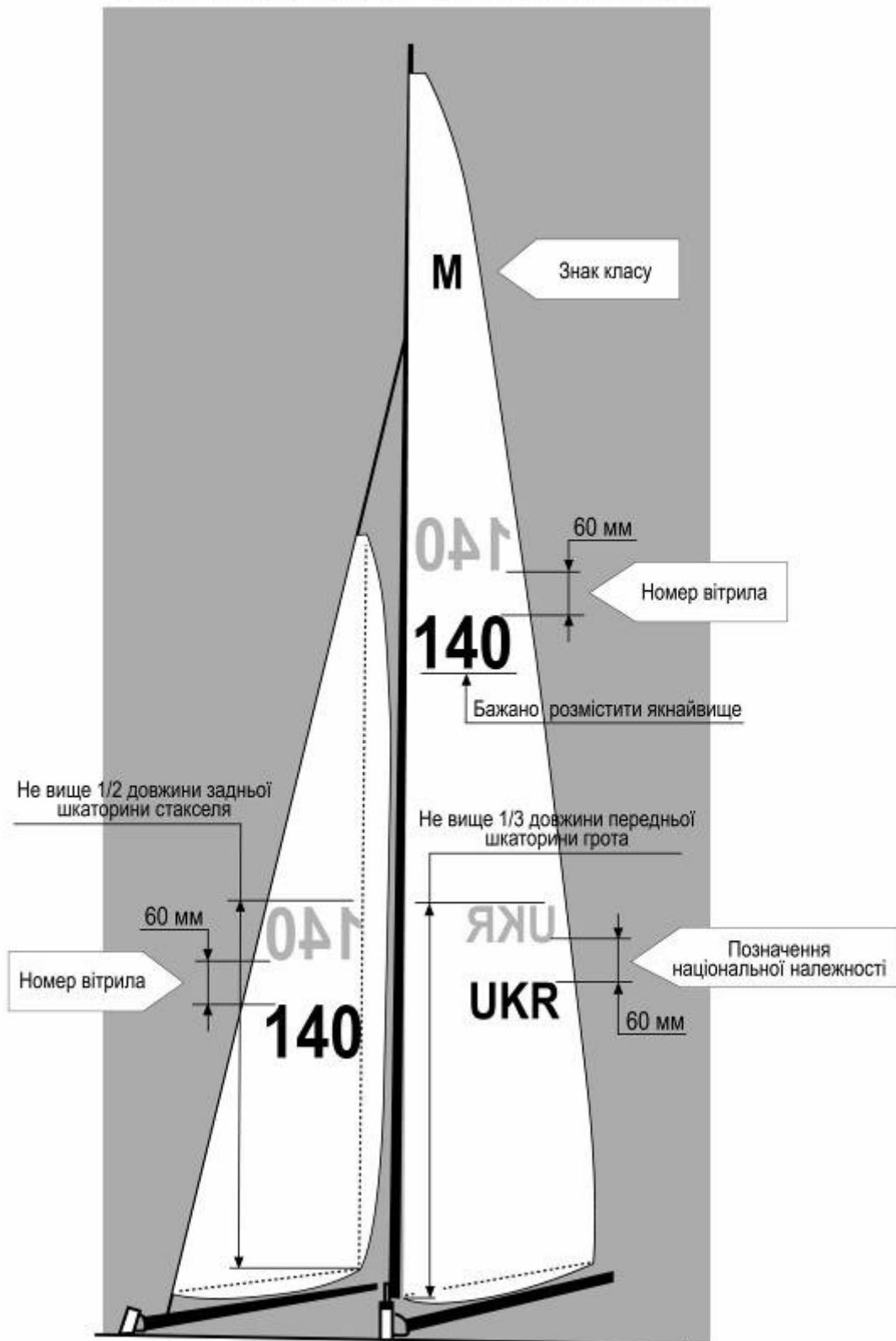


Схема дистанцій

