

ВІТРИЛЬНИЦЬКА ІНСТРУКЦІЯ

Повноважним організатором регати є Миколаївська федерація вітрильного спорту, за участю Миколаївського обласного яхт-клубу та за підтримкою ТОВ «Чорноморська яхтова верф». Організаційну підготовку регати та керування її проведенням покладено на Оргкомітет регати, призначений Повноважним організатором, а безпосереднє проведення перегонів - на Перегоновий і Протестовий комітети, призначені Оргкомітетом.

1. ПРАВИЛА І КЕРІВНІ ДОКУМЕНТИ.

- 1.1 Регата проводиться за правилами відповідно до визначення "правила" у Правилах вітрильницьких перегонів 2009 - 2012, (за винятком тих, що їх змінено Положенням про перегони і цією Вітрильницькою інструкцією).
- 1.2 Особливими правилами ISAF щодо крейсерських перегонів у царині четвертої та п'ятої категорій, за визначенням цих Правил.
- 1.3 Діючими Національними правилами вимірювання крейсерських яхт
- 1.4 Цілодобово при розходженні з транспортними та іншими суднами, які не беруть участі у перегонах, та від заходу і до сходу сонця при розходженні з суднами, які є у перегонах, діють "Правила плавання по внутрішніх водних шляхах України", та МППЗСМ.
- 1.5 Правила перегонів застосовуватимуться у зміненому згідно з правилом 86 вигляді:
 - а) останнього дня змагань час для звернень про відшкодування і про повторне слухання буде скорочено. Це є зміною ПВП 62.2 та ПВП 66;
 - б) представляти судно, яке є стороною у протесті, може тільки капітан (відповідальна особа за ПВП 46), якщо тільки протестовий комітет не матиме слушних підстав чинити інакше. Це є зміною ПВП 63.3 (а);
 - в) якщо цим не буде порушуватися ПВП 46, то власник судна (призначена відповідно до вимог ПВП 46 відповідальна особа,) має повну свободу приймати рішення щодо того, кому саме доручати стернування у довгих чи коротких крейсерських перегонах
 - г) рішення перегонного комітету щодо питань застосування гандикапної системи не можуть бути підставою для звернення про відшкодування. Це є зміною ПВП 60.1;
 - д) правила перегонів можуть зазнати інших неprinципових змін. У разі запровадження таких змін, їх повний текст міститиметься у доповненнях до Вітрильницької інструкції; переважатиме текст Вітрильницької інструкції.
- 1.6 Суддівство на воді за Додатком Р ПВП щодо ПВП 42 - застосовуватиметься.
- 1.7 Офіційною мовою регати є українська, але у разі мовних розбіжностей у деталях, англійський текст документів, які стосуються тлумачення правил перегонів, - переважатиме.

2. ПОВІДОМЛЕННЯ ЗМАГУНАМ

- 2.1 Повідомлення змагунам вивішуватимуться на дошці офіційних повідомлень на головному суддівському судні.
- 2.2 Сповіщення на воді відповідно до Правила 90.2(с) може бути здійснено голосом з судна перегонного комітету. У такому разі перегонний комітет має пересвідчитися, що сповіщення доведено до відома кожного окремого судна – учасника.

3. ЗМІНИ ВІТРИЛЬНИЦЬКОЇ ІНСТРУКЦІЇ

- 3.1 Про будь-які зміни вітрильницької інструкції буде повідомлятися письмово не менш ніж за дві години до стартування.

4. СИГНАЛИ НА БЕРЕЗІ ЧИ НА ГОЛОВНОМУ СУДДІВСЬКОМУ СУДНІ

- 4.1 Червоний прапор піднесений у супроводі одного звукового сигналу, означає: "Залишилося менше ніж 30 хвилин до закінчення часу протестування". Коли прапор прибрано, це означає: "Час протестування скінчився".

5. ПРОГРАМА – РОЗКЛАД ПЕРЕГОНІВ

- 5.1 *Календар регати*

10.06. (переддень офіційного початку Регати):

15.00 – 19.00 - Мандатна комісія

для учасників, контрольний огляд і контрольне вимірювання;

19.15 - збори капітанів.

11.06.

10.00 – Урочисте відкриття регати

11.00 - Старт перших перегонів Миколаїв - Волошська коса (22 м.м)

12.06

08.00 - старт перегонів Волошська коса - Очаків. (45 м.м.) - Волошська коса.

13 06.

За розпорядженням перегонного комітету

8.00 – старт перегонів Волошська коса- Миколаїв

6. ПРАПОРИ

6.1. Прапором класу буде прапор з літерою «К».

7. РАЙОН ПЕРЕГОНІВ І ДИСТАНЦІЇ

Ріка П. Буг, БДЛК,

7.1. Перегони №1, 22 м.м., старт район мосту ВСБ НУК, контрольні буї: №№ 130 (ПБ), 99 (ЛБ). Фініш - у районі Волошської коси (північна сторона).

7.2. Перегони №2, 45 м.м., старт у районі Волошської коси (південна сторона), контрольні буї: передній знак зворотних створів Лімано-Ожарського коліна ДБЛК (ПБ), задній (західний) знак зворотних створів Дніпровсько-Лиманського коліна (ПБ) - передній знак зворотних створів Лімано-Ожарського коліна ДБЛК (ЛБ) - Волошська коса (південна сторона).

7.3. Перегони №3, старт - Волошська коса (північна сторона), контрольні буї: №№ 99 (ПБ), 130 (ЛБ). Фініш: район мосту ВСБ НУК.

7.4. Скорочена дистанція перегонів.

У перегонах №№ 2,3 у випадку погіршення погодних умов або за інших обставин дистанцію може бути скорочено. При скороченні дистанції фінішну лінію буде виставлено між судном перегонного комітету та віхою з синім прапорцем у напрямку руху до найближчого наступного контрольного знаку відповідних перегонів.

7.5. У темний час доби, фінішна лінія при наближенні суден буде вказана прожектором чи ліхтарем. Кожне судно повинно при фінішуванні освітити свої вітрильні числа, та окликом сповістити назву судна, обов'язково пересвідчитись, що його прийнято.

8. ЗНАКИ

8.1 Поворотними знаками є контрольні буї.

8.2 Стартовим знаком буде вішка з жовтим прапорцем

8.3 Фінішним знаком буде вішка з синім прапорцем. Стартове та фінішне судно перегонного комітету вважається знаком.

9. СТАРТ

9.1 Для всіх перегонів регати старт даватиметься за ПВП 26.1. Попереджувальний сигнал подаватиметься за 5 хвилин перед сигналом стартування.

9.2 Судна, які з'явилися до місця старту, мають зареєструватися. Задля реєстрації вони повинні провітрити за кормою стартового судна та привернути до себе увагу перегонного комітету.

9.3 Судно, яке стартувало пізніше, ніж через п'ять хвилин після його сигналу стартування, одержує у заліку НСТ (DNS). Це є зміною ПВП А.4.1.

9.4 Стартова лінія буде між штоком з трикутником стартового судна на її правому кінці та стартовим знаком на її лівому кінці.

У разі загального відклику, попереджувальний сигнал для нового старту буде подано у будь-який час, але не раніше, ніж через одну хвилину після прибирання першого заміняючого. Це є зміною ПВП 29.2.

10. ФІНІШ

10.1 Фінішна лінія буде між штоком з трикутником на борту фінішного судна та фінішним знаком на іншому кінці лінії.

11. СИСТЕМА ПОКАРАНЬ

11.1. Покарання за порушення правил:

— на 50% місць своєї групи, якщо ним порушено правило класу (типу) або якое із Особливих Правил ІСАФ, що стосується безпеки судна та/або екіпажу, або ж через скоєне порушення покращилися швидкісні характеристики судна;

— не менше, ніж на 10% місць, и не більше, ніж на 30% місць, у разі скоєння інших порушень;

— у разі невідповідності судна його вимірювальному свідоцтву є незначною, або незначними є відхилення від вимог Особливих Правил ІСАФ, протестовий комітет може навіть і не накладати жодних покарань.*

*До незначних не можуть бути віднесені наступні порушення:

I. Порушення вимог, щодо безпеки особистого складу екіпажу і таких, що стосуються:

- рятувальних засобів (рятувальні плоти, жилети, круги, страхувальні лямкові пояси, кидальні кінці),
- захисних пристроїв (леєри, у тому числі страхувальні, релінги, ляди люків, системи кріплення важкого обладнання, вогнегасники),
- засобів сигналізації і зв'язку (свистки, горни, ліхтарі, радіостанції),
- навігаційних вогнів і радіолокаційних відбивачів,

- швартовного і якірного пристроїв,
- медикаментів.

II. Порушення, через які покращуються швидкісні характеристики судна:

- відсутність на облавку заявленого штатного обладнання і баласту або навмисне переміщення його зі штатного місця;
- перевищення дозволених розмірів вітрил;
- несення вітрил у недозволений спосіб;
- зміни будь яких вимірювальних величин, які призвели до збільшення перегонного балу більш, ніж на 0.5%.

11.2 Дискваліфікація; сходження з перегонів.

Судно, яке порушило Засадничі правила 1 – 5, правила 28.1, 41, 42 та 52 або брутально порушило правило Частини 2, або вимірювальне свідоцтво якого визнано недійсним, підлягає дискваліфікації.

11.3 Як зазначено у правилі 67, протестовий комітет може без слухання покарати судно, яке порушило правило 42.

11.4 Аби спонукати судно-порушника правил перегонів до визнання порушення ним правила на воді, судді протестового комітету можуть подати сигнал свистком про те, що вони, на їх погляд, бачать порушення судном правила.

11.5. ЗА НЕСПОРТИВНУ ПОВЕДІНКУ ЕКІПАЖІ ЯХТ БУДУТЬ ДИСКВАЛІФІКОВАНІ ФЕДЕРАЦІЄС ВІТРИЛЬНОГО СПОРТУ ДО КІНЦЯ ПОТОЧНОГО СЕЗОНУ!!!

12. ОБМЕЖЕНИЙ ЧАС.

12.1 Судна, які не спромоглися фінішувати протягом 25% часу вітрилення дистанції після фінішування першим судном його групи, яке правильно провітрилило дистанцію, зараховуватимуться у заліку як НФН (DNF). Це є зміною правила 35 та А-4.

13. ПРОТЕСТИ ТА ЗВЕРНЕННЯ ПРО ВІДШКОДУВАННЯ

13.1 Протести мають бути написані на бланках, які є наявними у бюро регати, і подані до бюро регати у межах часу протестування. Протестовий внесок складає 30 грн.

Для кожної групи час протестування закінчується через 60 хвилин після приходу на місце стоянки етапу, фінішного судна перегонного комітету. Такий саме час застосовуватиметься для перегонного комітету, протестового комітету, та для звернень про відшкодування. Це є зміною правила 61.3 та 62.2. Сповіщення змагунам про слухання вивішуватимуться не пізніше 15 хвилин після закінчення часу протестування. Слухання відбудуватимуться на ГСС.

Протести щодо вимірювання:

— протести щодо вимірювання, за яких для перемірювання судна необхідно витягувати його на берег, мають супроводжуватися заставним внеском, який відповідає витратам на витягування судна;

— будь який протест щодо вимірювання, поданий будь коли після того, як закінчився час протестування після перших перегонів, у разі якщо він спирається на факти, які мали місце і були відомі протестуючому ще до того, як закінчився цей час протестування, - визнається недійсним і відхиляється. Це є зміною правила 61.3;

— Повноважним, компетентним щодо тлумачення правил, органом, про який йдеться у правилі 64.3 (b), є призначений організаційним комітетом головний вимірювач Регати.

Аби сповістити судна відповідно до правила 61. 1 (b) про протести, що їх подано перегонним, або протестовим комітетом, сповіщення вивішуватимуться ще до закінчення часу протестування.

Перелік суден, яких за ПВП 67 без слухання дискваліфіковано протестовим комітетом за порушення правила 42, вивішуватиметься до закінчення часу протестування.

Останнього дня змагань звернення про відшкодування може бути поданим тільки у межах часу протестування, а звернення про повторне слухання може бути поданим тільки:

i) у разі сторону, яка звертається про повторне слухання, було напередодні сповіщено про ухвалу, то у межах часу протестування;

ii) у разі сторону, яка звертається про повторне слухання, було цього ж дня сповіщено про ухвалу, то не пізніше, ніж через 30 хвилин після сповіщення. Це є зміною ПВП 62.2 та ПВП 66;

Порушення пунктів 9.2, 15.2, 15.5 і 15.6 цієї інструкції не можуть бути підставою для протесту поданого судном. Це є зміною правила 60.1(a). Покарання за порушення цих пунктів можуть бути, якщо так ухвалить протестовий комітет, менш суворо, ніж дискваліфікація.

14. ЗАЛІК.

14.1 Положенням про перегони передбачено проведення 3 перегонів (етапів). Змагання вважатимуться такими, що відбулися, у разі, якщо буде завершено навіть одні перегони.

14.2 Усі перегони йдуть у залік регати.

15. БЕЗПЕКА ТА ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ.

15.1 Капітан несе повну відповідальність за безпеку яхти та її екіпажу, а також за обладнання та забезпечення яхти відповідно до вимог щодо крейсерських перегонів четвертої категорії.

15.2 У разі припинення перегонів для котвування яхта повинна вийти за межі суднового ходу.

15.3 Кожний учасник повинен мати дійсний на період проведення змагань поліс страхування від нещасного випадку з покриттям, що передбачає активну участь у спортивних змаганнях із лімітом відповідальності страховика не менше 15 000 гривень.

15.4 Попри те, що буде вжито всіх можливих заходів, аби зробити перегони як найбезпечнішими і кожний зі змагунів має бути певним того, що у разі він потерпає на воді, кваліфікована допомога прийде вчасно, Організаційний, Перегоновий і Протестовий комітети, обслуговуючий персонал та керівні особи змагань не беруть на себе юридичної відповідальності за життя, можливі травми учасників, пошкодження або втрату майна, які можуть спричинитися через участь у змаганнях або у зв'язку зі змаганнями.

15.5 Кожне судно-учасник перегонів повинне мати на період змагань дійсне страхове свідоцтво щодо страхування відповідальності перед третіми особами з урахуванням P&I умов на суму не меншу за еквівалент \$ 50.000.

15.6. Дозвіл про вихід судна мають виконуватися кожним із капітанів який одержують у бюро регати.

15.7 Судно, яке зійшло з дистанції, або потрапило в аварійну ситуацію, має якомога скоріше сповістити про це перегоновий комітет користуючись радіозв'язком або мобільним телефоном, телефонуючи до ГСС за номером (066 212 6678)

16. СКЛАД ЕКІПАЖУ, ЗАМІНА ЧЛЕНІВ ЕКІПАЖУ. ЗАМІНА СПОРЯДЖЕННЯ

16.1 Екіпаж за кількістю і персональним складом має бути фіксованим на весь період змагань і перебувати на облавку судна у повному складі під час всіх перегонів. Допускається одноразова заміна не більше, ніж 2 членів екіпажу, (за винятком капітана і помічника), без наслідків щодо загального заліку судна. Після закінчення реєстрації зміни в екіпажі дозволятимуться тільки тоді, коли новий член екіпажу значився у первинному списку екіпажу судна, як запасний (За виняткових обставин заміна може бути дозволена після встановлення відповідності нового члена екіпажу вимогам допуску.)

16.2 Заміну може бути зроблено тільки тоді, коли заяву про заміну було подано до Перегонового комітету не пізніше, ніж за дві години перед Попереджувальним сигналом для перегонів, про які йдеться у заяві. Заміну капітана може бути зроблено тільки за заявою власника судна.

16.3 Заміна пошкодженого або втраченого спорядження без згоди на те перегонового комітету не дозволяється. Звернення до комітету щодо заміни має бути зроблене за першої слушної нагоди.

17. КОНТРОЛЬНЕ ВИМІРЮВАННЯ ТА ПЕРЕВІРКА СПОРЯДЖЕННЯ

17.1 Окрім того, що на кожне судно має бути пред'явлене дійсне вимірювальне свідоцтво (свідоцтво про бал), за окремим рішенням перегонового комітету може бути проведено і додатково контрольний огляд і вимірювання: перевірка відповідності спорядження яхти вимірювальному свідоцтву і вимогам Особливих правил ISAF для перегонів четвертої категорії та перевірка відповідності вимірювальному свідоцтву (свідоцтву про бал) розмірів вітрил, рангоуту, переднього трикутника та інших параметрів судна, а також і більш глибоке, навіть повне, вимірювання. Обсяг такого контрольного огляду, чи вимірювання, зазначено в інструкції щодо вимірювання. Порядок відбору суден для цього контрольного огляду, чи вимірювання, визначатиметься протестовим комітетом одразу після старту відповідних перегонів.

17.2 Перевірка відповідності судна вимогам правил вимірювання і вітрильницької інструкції (інструкції щодо вимірювання) на підставі протесту судна, чи перегонового комітету, або ж на підставі системи відбору, може бути зроблена будь-коли. Будь - якому судну на воді вимірювачем перегонового комітету може бути дана вказівка негайно прямувати до призначеного місця для контрольного огляду. Невиконання такої вказівки розглядатиметься як брутальне порушення *правил*.

17.3 На облавку яхти під час перегонів має знаходитися обладнання, яке зазначено в особливих правилах ISAF щодо крейсерських перегонів для четвертої та п'ятої категорій.

17.4. Яхтам, що не мають дійсного вимірювального свідоцтва, перегоновий бал призначається головним вимірювачем змагань, але він не може бути меншим ніж найвищий бал у групі, збільшений на штраф 3%.

18. СУДНА ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ

18.1 Керівники команд, тренерський та обслуговуючий персонал, та інші особи, які є причетними до підтримки команд, за винятком випадків, коли вони взяли на себе виконання обов'язків за проханням Повноважного організатора, мають не бути присутніми на плавзасобах у районі перегонів з моменту

підготовчого сигналу і допоки всі судна не фінішують, або ж перегоновим комітетом не буде подано сигнал відстрочення, загального відклику, або припинення.

18.2 Будь-які судна підтримки повинні зареєструватися і, знаходячись на воді, виконувати вказівки перегонового комітету щодо надання допомоги суднам, або особам, які зазнають лиха.

19. ОСОБЛИВІ ВИМОГИ ЩОДО СУДЕН, ЯКІ БЕРУТЬ УЧАСТЬ У ПЕРЕГОНАХ.

19.1 Окрім вимог Частини 4 ПВП діятимуть також наступні додаткові вимоги:

Користування механічними двигунами:

— головний і допоміжні двигуни та механічні смоки можуть використовуватися тільки для зарядки акумуляторів, видалення трюмної води і вибирання якорів; але ж за всіх таких випадків гвинт має не обертатися;

— якщо було використано двигун для підбирання людини за бортом, надання допомоги тим, хто потерпає на воді, та в інших аварійних ситуаціях, окрім зазначених у попередньому реченні, то до перегонового комітету має бути подано детальний опис того, що сталося.

Користування засобами зв'язку:

Судно, що є у перегонах, має ані здійснювати радіо посилань, ані приймати радіосигналів, які не є доступними для всіх інших суден. Радіозв'язком можна користуватися тільки для приватних бізнесових справ або за надзвичайних ситуацій, а також для сповіщень, які стосуються проведення перегонів. Це обмеження стосується також і користування мобільними телефонами.

19.2 Користування вітрилами:

— у перегонах на облавку яхти можуть знаходитися тільки ті вітрила, що їх зазначено у декларації капітана;

— вітрила, що їх зазначено у декларації капітана, у разі їх пошкодження у перегонах, можуть бути відремонтовані, але не замінені. Відремонтовані поза яхтою вітрила мають бути пред'явлені вимірювачу для огляду як перед, так і після ремонту.

19.3 Користування автоматичними, механічними та вітровими стернующими приладами не дозволяється.

19.4 Обмеження щодо піднімання з води:

Судна-учасники можуть підніматися з води під час регати тільки за попереднім письмовим дозволом перегонового комітету за умови додержання терміну та всіх інших застережень щодо такого дозволу.

19.5 Водолозні апарати, пластикові басейни і їм подібне обладнання має не застосовуватися навколо суден-учасників у проміжку часу від сигналу стартування для перших перегонів і до закінчення регати.

19.6 Якщо з будь-яких причин суддівське судно не встигне на прийняття фінішу, кожного етапу, судно яке прийде до району фінішу повинне стати на якір і фіксувати фініш доки не підійде суддівське судно.

20. ПРАВА ЗМІ

Змагуни, власники яхт, їхні гості, передають вповні свої права і дозволяють Повноважному організаторові проводити протягом всього заходу будь-які фотографічні та відео зйомки, як осіб, так і суден, для оприлюднення їх у будь-яких засобах масової інформації, теле- і радіо передачах, із використанням їх у телерекламі включно, для якої б то не було мети, хоч для видавничої, хоч для рекламної, а хоч і для пресових засобів інформації.

21. НАГОРОДЖЕННЯ.

21.1 Попередньо, розподіл на групи буде проведено у відповідності до Положення про проведення змагань на 2011 рік Миколаївської обласної федерації вітрильного спорту. Остаточний розподіл на групи та віднесення яхт до груп є виключною компетенцією перегонового комітету і відбудеться після закінчення роботи мандатної комісії. Переможець за абсолютною швидкістю визначається за мінімальним сумарним часом проходження дистанцій всіх перегонів

Місця у групах визначаються по сумі всіх перегонів за лінійною системою з виправленням часу за ТМФ відповідно до перегонового балу, скоригованого щодо покарання. У разі виникнення рівноваги у загальному заліку перевага надається яхтам, що мають кращі результати у більш довгих перегонах.

Яхтам, що не мають дійсного вимірювального свідоцтва, перегоновий бал призначається головним вимірювачем змагань як найвищий бал у групі, збільшений на штраф, що враховує характеристики яхти, але не менш ніж 3%.

Яхти, що зайняли три перші місця у групі, нагороджуються призами.

Спонсорами регати можуть бути встановлені додаткові призи.

22. ЗАПИТАННЯ ЩОДО ТЛУМАЧЕНЬ ВІТРИЛЬНИЦЬКОЇ ІНСТРУКЦІЇ.

Всі і всілякі запитання щодо тлумачення пунктів вітрильницької інструкції мають бути поданими у письмовій формі до бюро регати не пізніше 19.00, 10 червня п. р. Запитання мають адресуватися Директорові регати або ж Голові перегонового комітету.

Директор регати

Астахов О. Є.

Голова Перегонового Комітету, Національний суддя

Шумілов Л.В.