4512.178
П188

ПРАВИЛА СОРЕВНОВАНИЙ

ПАРУСНЫЙ СПОРТ

КОМИТЕТ ПО ФИЗИЧЕСКОЙ КУЛЬТУРЕ И СПОРТУ
ПРИ СОВЕТЕ МИНИСТРОВ СССР

Федерация парусного спорта СССР

ПАРУСНЫЙ СПОРТ

Правила соревнований
(ППС-81)

Утверждены
Комитетом по физической культуре и спорту
при Совете Министров СССР

Москва
«Физкультура и спорт»
1982

ББК.75.717.8
П 18

704257

Парусный спорт: Правила соревнований П 18 (ППС-81) — М.: Физкультура и спорт, 1982. — 144 с., ил. — (Ком. по физ. культ. и спорту при Сов. Мин. СССР; Федер. парусного спорта СССР).

В официальных правилах освещены наиболее важные вопросы организации соревнований и работы судейских коллегий. Они разработаны в соответствии с правилами Международного союза парусного спорта (ИЯРУ-1981).

Рассчитаны на организаторов соревнований, тренеров, а также на широкий круг спортсменов.

Международные соревнования проводят по правилам соревнований Международного союза парусного спорта (ИЯРУ), которые являются составной частью настоящих правил. Текст каждого правила ИЯРУ изложен в настоящих правилах под заголовком «Правило» с указанием порядкового номера.

На внутренних соревнованиях дополнительно действуют параграфы настоящих правил.

Приложения к настоящим правилам имеют силу правил. Приложения 1—10 входят в правила соревнований ИЯРУ. Остальные приложения действуют дополнительно на внутренних соревнованиях.

ОСНОВНЫЕ ПРАВИЛА

Принцип честной спортивной борьбы

Экипаж каждой яхты, участвующей в гонке или серии гонок, должен вести честную спортивную борьбу, используя только превосходство в скорости своей яхты, в умении управлять ею и (за исключением командных гонок) индивидуальные действия. Однако дисквалифицировать яхту по этому правилу можно только в случае, когда явно нарушен принцип честной спортивной борьбы и другие правила не применимы.

Ответственность экипажа яхты

Экипаж яхты полностью отвечает за решение **стартовать** в данной гонке или продолжать **гонку**.

Часть I
ОПРЕДЕЛЕНИЯ

Когда термин, определенный в данной части правил, используется в тексте именно в этом смысле, то он печатается **жирным** шрифтом. Все определения и преамбулы считаются правилами.

Гонка. Яхта находится в **гонке** с момента подачи сигнала «Подготовительный» для ее класса и до тех пор, когда она **финиширует** и отойдет от финишной линии и финишных **знаков**, или сойдет **с гонки**, или гонка будет **отложена**, **прекращена** или **отменена**, или будет дан сигнал «Общий отзыв».

В командных гонках или матчевых встречах гоночная инструкция может устанавливать любой другой момент до сигнала «Подготовительный», начиная с которого яхта находится в **гонке**.

Старт. Яхта **стартует**, когда она, выполнив, если необходимо, требования правила 51.1 (*c*) «Прохождение дистанции», после сигнала «Старт открыт» для ее класса впервые пересекает стартовую линию любой частью корпуса, экипажа или вооружения, идя курсом на первый **знак** дистанции.

Финиш. Яхта **финиширует**, когда она, идя курсом от последнего **знака** дистанции, пересекает финишную линию любой частью своего корпуса, экипажа или вооружения, находящегося в нормальном положении. Яхта, если необходимо, предварительно должна выполнить требования правила 52.2. «Навал на знак».

Приведение. Изменение курса к ветру.

Поворот оверштаг. Яхта делает **поворот оверштаг** с момента, когда она начинает **уваливать** на другой галс из положения левентик, и до момента, когда лавирующая яхта **увалится** до курса **гоночный бейдевинд**, а если она не лавирует, то до курса, на котором ее грот наполнится ветром.

Уваливание. Изменение курса под ветер до начала **поворота фордевинд**.

Поворот фордевинд. Яхта начинает **поворот фордевинд** в момент, когда при попутном ветре нижняя шкаторина ее грота пересекает диаметральную плоскость яхты, и заканчивает его, когда грот наполнится ветром на другом галсе.

На галсе. Яхта находится **на галсе** всегда, за исключением времени выполнения **поворотов оверштаг** или **фордевинд**. Яхта находится на **правом** или **левом галсе** в зависимости от того, какая **сторона** у нее **наветренная**.

Гоночный бейдевинд. Гоночным бейдевиндом называется такой лавировочный курс, которым яхта идет настолько круто

к ветру, что с наибольшей для себя выгодой выбирается на ветер.

Чисто позади и **чисто впереди. Связанность.** Яхта находится **чисто позади** другой яхты, когда ее корпус и вооружение (при условии нормального использования) находятся позади воображаемой линии, являющейся траверзом к самой задней точке корпуса или вооружения другой яхты (при условии его нормального использования). Другая яхта в этом случае будет **чисто впереди.**

Яхты **связаны**, если ни одна из них не находится в положении **чисто позади** или если хотя бы одна из яхт и находится **чисто позади**, но яхта, находящаяся между ними, **связана** с ними обеими. Термины **чисто впереди, чисто позади** и **связаны** применяют к яхтам, идущим разными **галсами**, только когда они подчиняются требованиям правила 42 «Огибание или прохождение знаков и препятствий».

Подветренная и наветренная. Сторона яхты, на которой она несет свой грот (или несла его до того, как оказалась в положении левентик), считается **подветренной.** Другая **сторона** — **наветренная.**

Когда ни одна из двух яхт, идущих одним и тем же **галсом**, не находится **чисто позади** другой, **подветренной яхтой** считается та, которая находится на **подветренной стороне** другой яхты. Другая **яхта** является **наветренной**.

Надлежащий курс. Надлежащим считается любой **курс**, которым яхта могла бы идти после сигнала «Старт открыт», чтобы пройти дистанцию до **финиша** как можно скорее при условии, что нет другой яхты или яхт, влияющих на ее курс. Следует предполагать, хотя это и не обязательно, что курс, которым шла яхта перед **приведением** или **уваливанием**, является **надлежащим курсом**. До сигнала «Старт открыт» **надлежащего курса** не существует.

Знак. Знаком является любой указанный в гоночной инструкции предмет, который яхта обязана обогнуть или пройти с предписанной стороны. **Знаком** считается любая обычная его часть, включая флагшток, флаг, рей или поднятую шлюпку. Не считаются частью **знака** случайно приставшие или временно прикреп-

ленные к нему предметы и средства крепления **знака** ко дну.

Препятствие. Препятствием называется любой объект, включая и судно на ходу, таких размеров, что яхта, находясь на расстоянии, большем ее длины, не может обойти его с той или другой стороны без существенного изменения курса. **Препятствием** является также любой объект, который можно пройти только с одной стороны, в том числе любой буй, если возникает сомнение в безопасности прохода между ним и ограждаемой им опасностью.

Откладывание гонки. **Отложенной** считается гонка, старт которой не был дан в назначенное время и которая может быть проведена в любое время гоночным комитетом.

Прекращение гонки. **Прекращенной** называется гонка, которую гоночный комитет объявил недействительной через некоторое время после сигнала «Старт открыт» и которая может быть по усмотрению гоночного комитета повторена.

Отмена гонки. **Отмененной** называется такая гонка, вместо которой по решению гоночного комитета потом не назначается другая.

Часть II

ОРГАНИЗАЦИЯ И ПОРЯДОК ПРОВЕДЕНИЯ ГОНОК

Правила данной части определяют права и обязанности гоночного комитета по проведению гонок, сигналы, подаваемые гоночным комитетом, и другие его действия.

Правило 1. Права по организации и проведению соревнований, надзор за соблюдением правил

1.1. Соревнование по парусному спорту должно быть организовано:

(*a*) Международным союзом парусного спорта (ИЯРУ), или

(*b*) национальной организацией, признанной ИЯРУ, или

(*c*) клубом или комитетом по проведению регаты, подчиняющимся национальной организации, или

(*d*) ассоциацией класса яхт либо с разрешения какой-либо национальной организации, либо совместно с клубом или комитетом по проведению регаты, подчиняющимся национальной организации, или

(е) организацией, не подчиняющейся национальной организации, но совместно с клубом или комитетом по проведению регаты, подчиняющимся национальной организации.

Любая такая организация называется проводящей организацией.

Соревнование по парусному спорту должно быть организовано и проведено в соответствии с настоящими правилами ИЯРУ. На соревновании должен осуществляться надзор за соблюдением этих правил. Проводящая организация должна назначить гоночный комитет и опубликовать положение о соревновании, содержащее условия проведения соревнования в соответствии с правилом 2 «Положение о соревновании».

1.2. Непосредственное проведение соревнования и надзор за соблюдением правил возлагаются на гоночный комитет *, который руководствуется опубликованным положением о соревновании.

1.3. Если нет других указаний национальной организации, гоночный комитет может не допускать яхту к соревнованию или аннулировать ее допуск, не указывая причин. Однако на чемпионатах мира и континентов без предварительного разрешения ИЯРУ или Международной ассоциации класса яхт, имеющей соответствующие права, гоночный комитет не может отклонить заявку яхты или аннулировать допуск яхты к соревнованиям, если количество заявляемых яхт не превышает установленной квоты.

1.4. Гоночный комитет и все другие организации и лица, связанные с организацией и проведением соревнования, обязаны руководствоваться:

— настоящими правилами;

— указаниями национальной организации, если таковые применимы;

---

* Термин «гоночный комитет» в дальнейшем означает любое лицо или комитет, которому поручено выполнение любых определенных обязанностей.

— правилами классов яхт (за исключением случаев, когда правила класса противоречат настоящим правилам или когда они изменены проводящей организацией для данного соревнования);

— требованиями «Правил соревнований парусных досок» (приложение 2) и «Правил командных гонок» (приложение 4), когда они применимы.

Гоночный комитет и указанные организации и лица должны решать все вопросы в соответствии с перечисленными документами.

1.5. Протесты и требования по восстановлению результата принимает, возбуждает, разбирает и выносит по ним решение:

(*a*) сам гоночный комитет, или

(*b*) подкомитет, назначенный гоночным комитетом и состоящий из членов гоночного комитета или из лиц, не входящих в гоночный комитет, или из лиц, как входящих, так и не входящих в гоночный комитет, или

(*c*) на определенных соревнованиях — протестовый комитет или жюри, назначаемое проводящей организацией или гоночным комитетом (такой комитет или жюри не входит в состав гоночного комитета и не зависит от него), или

(*d*) на олимпийской регате и на крупнейших регатах — международное жюри, назначаемое в соответствии с требованиями правила 1.6 и приложения 8 «Права и обязанности международного жюри и условия, при которых его решения являются окончательными»; международное жюри осуществляет надзор за проведением гонок и имеет право давать указания гоночному комитету в пределах, специально предусмотренных для данного соревнования.

1.6. В соответствии с правилом 1.5(*d*) международное жюри может быть назначено:

(*a*) на олимпийскую регату, на открытые международные регаты и на другие международные регаты, находящиеся под юрисдикцией ИЯРУ или национальной организации;

(*b*) на международные регаты, находящиеся под юрисдикцией Международной ассоциации класса яхт;

(*c*) на международные регаты, не включенные в пункты (*a*) и (*b*), если проводящая организация предусматривает это в положении о соревновании или в гоночной инструкции.

1.7. Право на апелляцию может быть отменено только в случаях, когда:

а) надлежащим образом сформировано международное жюри (национальная организация может предписать, что при назначении международного жюри в соответствии с правилами 1.6(*b*) и (*c*) требуется ее согласие на отмену права на апелляцию), или

(*b*) важно определить результаты гонки (серии гонок), которая является отборочной для участия в следующем этапе соревнования (национальная организация может предписать, что в таких случаях требуется ее согласие).

Если отменяется право на апелляцию, то проводящая организация должна оповестить об этом в положении о соревновании и в гоночной инструкции.

Правило 2. Положение о соревновании

Положение о соревновании должно содержать следующую информацию:

(*a*) название соревнования, место и сроки его проведения, название проводящей организации;

(*b*) указание на то, что гонка (гонки) проводится по правилам ИЯРУ, в соответствии с предписаниями национальной организации, если таковые применимы, по правилам участвующих классов и в соответствии с другими имеющимися предписаниями;

(*c*) класс или классы, участвующие в соревновании, условия по допуску, заявкам и ограничению числа участников, если таковые имеются;

(*d*) время регистрации участников и старта тренировочной гонки, первой гонки и остальных гонок, если оно известно.

В положении о соревновании могут также содержаться следующие сведения:

(*e*) система зачета;

(*f*) время и место ознакомления с гоночной инструкцией (получения ее);

(*g*) специальные указания, которые в соответствии с правилом 3.1 могут изменять или дополнять настоящие правила или правила классов;

(*h*) процедура предварительной регистрации или подачи заявок, включая срок прекращения, если он предусмотрен; стартовый, протестовый и другие взносы; почтовый адрес;

(*i*) процедура обмера или требования к мерительному свидетельству или свидетельству о гоночном балле;

(*j*) описание дистанции (дистанций) гонок;

(*k*) возможные наказания за нарушения правил;

(*l*) число и характер призов;

(*m*) указания, что в соответствии с правилом 1.7 отменяется право на апелляцию.

Правило 3. Гоночная инструкция

3.1. Статус.

Настоящие правила дополняются письменной гоночной инструкцией, имеющей силу правил. Инструкция может изменить какое-либо правило специальной ссылкой, за исключением правил частей I и IV, «Основных правил», правил 1, 2, 3, 22.3, 26, 51.1(*a*), 58, а также указания правила 68.2(*a*) «Протесты яхт» о том, что флаг «В» Международного свода сигналов всегда используется как протестовый флаг. Перечисленные правила разрешается изменять только в ситуациях, указанных в правиле 3.2(*b*)(*xxviii*). Однако национальная организация может разрешить опробовать предложения по изменению перечисленных правил в местных соревнованиях.

3.2. Содержание.

(*a*) Гоночная инструкция должна содержать следующую информацию:

(*i*) указание на то, что гонка (гонки) проводится по правилам ИЯРУ, в соответствии с предписаниями национальной организации, если таковые применимы, гоночной инструкции, правил участвующих классов и в соответствии с другими имеющимися предписаниями;

(*ii*) календарь гонок, участвующие классы, порядок их стартов и время сигналов «Предупреждение»;

(*iii*) описание дистанции (дистанций), на которой будут проводиться гонки, либо список знаков или дистанций, из которых будет выбираться дистанция (дистанции); описание всех знаков с указанием последовательности, в которой их надо проходить либо огибать, и сторон обхода или огибания; рекомендуется использовать схему или карту;

(*iv*) описание стартовой линии, стартовой системы и любых специальных сигналов, которые будут использованы;

(*v*) процедуру индивидуальных и общих отзывов, включая отзывные номера или буквы, если они будут использованы, и любые специальные сигналы;

(*vi*) описание финишной линии и специальные указания по **финишу** при сокращении дистанции после старта;

(*vii*) контрольное время **финиша**, если оно установлено;

(*viii*) систему зачета, если она ранее не была объявлена, в письменном виде, включая метод определения победителя при равных результатах.

(*b*) Гоночная инструкция может содержать также следующие сведения:

(*i*) любые специальные предписания, введенные в соответствии с правилом 3.1, которые могут изменять либо дополнять настоящие правила или правила классов;

(*ii*) процедуру регистрации участников;

(*iii*) расположение доски официальных объявлений;

(*iv*) процедуру изменения гоночной инструкции;

(*v*) ограничения по изменениям, которые могут быть сделаны на яхтах, предоставляемых проводящей организацией;

(*vi*) описание сигналов, подаваемых на берегу, и расположение сигнальной мачты;

(*vii*) флаги участвующих классов;

(*viii*) описание зоны гонок (рекомендуется карта);

(*ix*) предстартовую зону;

(*x*) сигналы дистанции;

(*xi*) приблизительную длину дистанции и приблизительную длину участков лавировки;

(*xii*) течение, приливы и отливы;

(*xiii*) процедуру сокращения дистанции до и после старта;

(*xiv*) судейские суда на знаках; лидирующее судейское судно;

(*xv*) процедуру изменения дистанции и соответствующие сигналы;

(*xvi*) контрольное время, если оно предусмотрено, для яхт после **финиша** первой яхты;

(*xvii*) указание о том, будут ли проведены позднее отложенные или прекращенные гонки, которые не были проведены до конца гоночного дня; если да, то где и когда;

(*xviii*) число гонок, необходимых для того, чтобы регата считалась состоявшейся;

(*xix*) меры обеспечения безопасности (требования и сигналы об индивидуальных спасательных средствах, контроль яхт у стартовой зоны, контроль при выходе в море и возвращении в клуб);

(*xx*) процедуру обмера или проверки;

(*xxi*) возможные наказания за нарушение правил;

(*xxii*) требуются ли декларации;

(*xxiii*) процедуру подачи протеста, время и место разбора протестов;

(*xxiv*) ограничения по использованию вспомогательных судов, пластиковых бассейнов, радиоаппаратуры и т. п.; ограничения по месту стоянки;

(*xxv*) указания о допуске участников;

(*xxvi*) призы;

(*xxvii*) способ учета времени при гонках с гандикапом;

(*xxviii*) гоночные правила, применяемые после захода солнца, и ночные сигналы;

(*xxix*) указание, которое должна выполнить яхта, оказавшаяся единственной на старте своего класса;

(*xxx*) указание об отмене права на апелляцию в соответствии с правилом 1.7.

3.3. Распространение.

Каждой яхте, допущенной к соревнованию, должна быть предоставлена возможность ознакомиться с гоночной инструкцией.

3.4. Изменения.

Гоночный комитет может изменить гоночную инструкцию, известив об этом (если возможно, в письменном виде) каждую

яхту, затрагиваемую этим изменением, не позднее сигнала «Предупреждение» для ее класса.

3.5. Устные указания.

Гоночный комитет не должен давать устные указания, за исключением случаев, специально предусмотренных гоночной инструкцией.

Правило 4. Сигнализация

4.1. Зрительные сигналы.

Если нет других указаний национальной организации или в гоночной инструкции, то должны быть использованы перечисленные ниже флаги Международного свода сигналов (МСС) и другие зрительные сигналы. Если сигнал поднят без сигнала класса, то он относится ко всем классам; если же он поднят над сигналом класса, то относится только к указанному классу.

«АР», «Ответный вымпел» — сигнал того, что гонка отложена:

(*a*) означает: «Все гонки, старт которым еще не дан, **отложены**. Сигнал «Предупреждение» будет дан через 1 мин. после того, как «Ответный вымпел» будет опущен» (при спуске его должен быть дан один звуковой сигнал);

(*b*) если «Ответный вымпел» поднят над одним шаром или фигурой, это значит: «Все гонки, старт которым еще не дан, **отложены** на 15 мин. относительно времени, указанного в программе». (Такая отсрочка может быть продлена интервалами по 15 мин. на любой срок — на каждый интервал добавляют один шар или фигуру);

(*c*) если «Ответный вымпел» поднят над одним из цифровых флагов (от 1-го до 9-го), это значит: «Все гонки, старт которым еще не дан, **отложены** на 1 час, 2 часа и т. д.»;

(*d*) «Ответный вымпел», поднятый над флагом «А», означает: «Все гонки, старт которым еще не дан, **отложены** на другой день».

«*B*» — сигнал протеста. Флаг, поднятый на яхте, означает, что она намерена подать протест.

«*I*» — сигнал того, что действует правило «Обогнуть концы стартовой линии».

Сигнал означает: «Начался период в 1 мин., предусмотренный правилом 51.1(*c*)». Сигнал поднимается за 1 мин. до сигнала «Старт открыт» и сопровождается одним продолжительным звуковым сигналом. (Этот сигнал применяется только в том случае, когда он предписан гоночной инструкцией.)

«*L*» — сигнал означает:

(*a*) на берегу — «На доске объявлений имеется извещение, касающееся участников соревнования»;

(*b*) на судейском судне — «Подойти на расстояние слышимости» или «Следовать за мной».

«*M*» — сигнал знака. Сигнал, поднятый на буе, судне или другом объекте, означает: «Огибайте или проходите объект, на котором поднят сигнал, вместо **знака**, который он заменяет».

«*N*» — сигнал прекращения гонки. Он означает: «Все гонки **прекращены**».

«*N*» над «*X*» — сигнал прекращения гонки, которая будет повторена. Означает: «Все гонки **прекращены** и вскоре будут повторены. Сигнал «Предупреждение» будет дан через 1 мин. после спуска этого сигнала». (При спуске его должен быть дан один звуковой сигнал.)

«*N*» над «1-м заменяющим» — сигнал отмены гонки. Означает: «Все гонки **отменены**».

«*P*» — Подготовительный сигнал». Означает: «Старт классу, указанному сигналом «Предупреждение», будет дан точно через 5 мин.».

«*S*» — сигнал сокращения дистанции. Он означает:

(*a*) на стартовой линии или вблизи нее — «Следует проходить сокращенную дистанцию, описанную в гоночной инструкции»;

(*b*) на финишной линии или вблизи нее — «Следует **финишировать**:

(*i*) на предписанной финишной линии после прохождения круга, завершаемого лидирующей яхтой, или

(*ii*) любым другим способом, указанным в гоночной инструкции, в соответствии с правилом 3.2(*a*)(*vi*)»;

(*c*) на **знаке** дистанции или вблизи него — «Следует **финишировать** между ближайшим **знаком** и судейским судном».

«*X*» — сигнал индивидуального отзыва. Сигнал, поднятый не-

медленно после сигнала «Старт открыт» в соответствии с правилом 8.2(*b*) (*ii*) и сопровождаемый одним звуковым сигналом, означает: «Одна или несколько яхт фальстартовали или нарушили правило 51.1(*c*) «Обогнуть концы стартовой линии».

«*Y*» — сигнал о необходимости надеть спасательные жилеты Он означает: «Спасательные жилеты или другие соответствующие индивидуальные спасательные средства должны быть надеты во время **гонки** капитаном (рулевым) яхты и всеми членами экипажа, если только гоночная инструкция не предусматривает каких-либо исключений».

Если этот сигнал поднят после сигнала «Предупреждение», то яхта не может быть дисквалифицирована за то, что не выполнила указанное требование.

Независимо от указаний настоящих правил каждый участник соревнования персонально ответствен за использование спасательного жилета или другого индивидуального спасательного средства, если обстоятельства того требуют. Костюм типа «Калипсо» не является индивидуальным спасательным средством.

«1-й заменяющий» — сигнал общего отзыва. Он означает: «Класс отзывается для нового старта в соответствии с указаниями гоночной инструкции». Если гоночная инструкция не предусматривает каких-либо других сигналов, то сигнал «Предупреждение» дают через 1 мин. после спуска этого сигнала (при спуске его должен быть дан один звуковой сигнал).

«Красный флаг». Поднятый на судейском судне означает: «Все **знаки** дистанции оставлять по левому борту».

«Зеленый флаг». Поднятый на судейском судне означает: «Все **знаки** дистанции оставлять по правому борту».

«Синий флаг» или «Синяя фигура» — сигнал финиша. Поднятый на судейском судне означает: «Судейское судно заняло надлежащее положение на финишной линии».

4.2. Сигналы дистанции.

Гоночный комитет до сигнала «Предупреждение» или одновременно с ним должен сигналом либо каким-либо другим образом указать дистанцию, которую следует проходить яхтам, если ничего иного не предписано национальной организацией.

4.3. Изменение дистанции.

Для класса, который еще не стартовал, дистанция может быть изменена одним из следующих способов:

(*a*) перестановкой стартового знака до сигнала «Подготовительный», если требуется переставить только один из стартовых знаков;

(*b*) подъемом сигнала, означающего, что гонка отложена на соответствующий срок, и указанием новой дистанции до или одновременно с сигналом «Предупреждение», который поднимают после спуска сигнала о том, что гонка отложена;

(*c*) указанием до или одновременно с сигналом «Предупреждение» новой дистанции; если сигнал дистанции был уже выставлен, то его убирают и выставляют сигнал новой дистанции.

4.4. Стартовые сигналы.

(*a*) Если ничего иного не предписано национальной организацией или гоночной инструкцией, то следующие стартовые сигналы подают с интервалами в 5 мин. по одной из двух систем.

Система 1

Сигнал «Предупреждение» — поднимают флаг класса или подают другой отличительный сигнал.

Сигнал «Подготовительный» — поднимают флаг «*P*» МСС или подают другой отличительный сигнал.

Сигнал «Старт открыт» — оба сигнала «Предупреждение» и «Подготовительный» опускают.

Если при этом классы стартуют:

(*i*) с интервалами в 10 мин., то сигнал «Предупреждение» для каждого следующего класса должен быть поднят (произведен) в момент сигнала «Старт открыт» для предыдущего класса;

(*ii*) с интервалами в 5 мин., то сигнал «Подготовительный» для первого стартующего класса не опускают до тех пор, пока не стартует последний класс, а сигнал «Предупреждение» для каждого следующего класса должен быть подан в момент сигнала «Подготовительный» для предыдущего класса.

Система 2

Сигнал «Предупреждение» — поднимают белую или желтую фигуру.

Сигнал «Подготовительный» — поднимают синюю фигуру.

Сигнал «Старт открыт» для первого стартующего класса — поднимают красную фигуру.

При этом каждый сигнал опускают за 1 мин. до подъема следующего сигнала. Если используют флаги классов, то флаг каждого класса поднимают не позднее, чем сигнал «Подготовительный» для этого класса.

Если классы стартуют:

(*i*) с интервалами в 10 мин., то сигнал «Старт открыт» для каждого класса является сигналом «Предупреждение» для следующего класса;

(*ii*) с интервалами в 5 мин., то сигнал «Подготовительный» для каждого класса является сигналом «Предупреждение» для следующего класса.

(*b*) Несмотря на то что правила 4.1 (флаг «*P*») и 4.4(*a*) предписывают пятиминутные интервалы между стартовыми сигналами, гоночный комитет может предписать любые другие интервалы, если сочтет нужным.

(*c*) Сигнал «Предупреждение» нельзя давать раньше объявленного времени; исключение может быть сделано только с согласия всех допущенных в гонке яхт.

(*d*) Если допущена значительная ошибка во времени между любыми стартовыми сигналами, то рекомендуется дать общий отзыв, **отложить** или **прекратить** гонку для классов, которых это непосредственно касается, и соответственно **отложить** гонку для следующих классов. После этого вновь дают сигнал «Предупреждение» (если в гоночной инструкции нет иных предписаний).

Если не дан общий отзыв, гонка не **прекращена** или не **отложена** после ошибки времени между какими-либо стартовыми сигналами, то каждый следующий после ошибки сигнал должен быть подан через установленный интервал от предыдущего.

4.5. Другие сигналы.

В гоночной инструкции должны быть описаны все другие специальные сигналы и разъяснено их значение.

10402574
БИБЛИОТЕКА
Львовского гос.
института физкультуры

4.6. Привлечение внимания к сигналам.

Когда гоночный комитет поднимает какой-либо сигнал (за исключением флага «*S*» перед сигналом «Предупреждение» и синего флага или фигуры, когда судейское судно заняло надлежащее положение у финишной линии), он должен привлечь к нему внимание следующими способами:

(*a*) произвести 3 выстрела или других звуковых сигнала при подъеме:

(*i*) флага «*N*»;

(*ii*) сигнала «*N*» над «*X*»;

(*iii*) сигнала «*N*» над 1-м заменяющим»;

(*b*) произвести 2 выстрела или других звуковых сигнала при подъеме:

(*i*) «Ответного вымпела»;

(*ii*) флага «*S*»;

(*iii*) флага «1-й заменяющий»;

(*c*) произвести 1 выстрел или звуковой сигнал при подаче всех других сигналов, включая спуск:

(*i*) «Ответного вымпела», если яхты не оповещены о времени, на которое отложена гонка;

(*ii*) сигнала «*N*» над «*X*»;

(*iii*) флага «1-й заменяющий».

4.7. Преимущество зрительных стартовых сигналов.

Время берется по зрительным стартовым сигналам. Ошибку во времени выстрела или другого звукового сигнала, привлекающего внимание к стартовым сигналам, или их отсутствие не принимают во внимание.

Правило 5. Откладывание, прекращение или отмена гонки и изменение или сокращение дистанции

5.1. Гоночный комитет может:

(*a*) до сигнала «Старт открыт» по любым соображениям сократить дистанцию, **отложить** или **отменить** гонку;

(*b*) после сигнала «Старт открыт» сократить дистанцию, устроив финиш у любого подлежащего огибанию знака, **прекратить** или **отменить гонку** из-за неблагоприятной, опасной для яхт погоды, из-за недостаточного ветра, отсутствия знака или его

смещения, из-за других причин, прямо влияющих на безопасность или справедливость проведения соревнования;

(*c*) после сигнала «Старт открыт» изменить дистанцию у любого подлежащего огибанию **знака**, оповестив каждую яхту сигналами в соответствии с гоночной инструкцией;

(*d*) после окончания гонки гоночный комитет не должен **отменять** эту гонку или объявлять ее **прекращенной**, не предприняв действий, предусмотренных правилом 74.2 «Рассмотрение требования о восстановлении результата».

5.2. После того как гонка **отложена**, следует применять обычные стартовые сигналы, предписанные правилом 4.4 (*a*). Общий сигнал откладывания убирают за 1 мин. перед подъемом первого сигнала «Предупреждение» или показом сигнала дистанции.

5.3. Гоночный комитет сигналами или другим способом должен сообщить всем яхтам время и место проведения **прекращенной** или **отложенной** гонки.

Правило 6. Стартовая и финишная линии

Стартовая и финишная линии должны представлять собой:

(*a*) линию между **знаком** и мачтой или штоком на судейском судне либо в месте, четко указанном в гоночной инструкции, или

(*b*) линию между двумя **знаками**, или

(*c*) линию створа двух неподвижных шестов с возможной установкой наружного **знака** для ограничения длины линии, которую яхты должны проходить.

Если стартовую или финишную линии устанавливают способом (*a*) или (*c*), то гоночная инструкция может предписать установку внутреннего ограничивающего **знака**. В этом случае яхты должны проходить между ним и наружным **знаком**.

Правило 7. Старт гонки

7.1. Предстартовая зона.

Гоночной инструкцией может быть определена предстартовая зона, ограниченная, если нужно, буями. Такие буи не считаются **знаками**.

7.2. Момент старта.

Для каждой яхты моментом старта считается момент сигнала «Старт открыт» для ее класса.

Правило 8. Отзывы

8.1. Отзывные номера или буквы.

Если нет специальных указаний национальной организации либо гоночной инструкции, гоночный комитет может назначить отзывные номера или буквы для каждой яхты в соответствии с правилом 3.2(*a*) (*v*). В качестве отзывного номера или букв рекомендуется, если возможно, использовать номер на парусе яхты или буквы, указывающие ее национальную принадлежность.

8.2. Индивидуальный отзыв.

Если какая-либо часть корпуса яхты, ее экипажа либо вооружения находится на стороне дистанции от стартовой линии или ее продолжения в момент сигнала «Старт открыт» для ее класса или яхта попадает под действие правила 51.1(*c*) «Прохождение дистанции», то гоночный комитет должен:

(*a*) если отзывные номера или буквы назначены для каждой яхты, как можно быстрее выставить отзывной номер или буквы яхты и дать соответствующий звуковой сигнал; как только отзываемая яхта полностью вернется на предстартовую сторону стартовой линии или ее продолжения, гоночный комитет должен уведомить об этом яхту, убрав ее отзывной номер или буквы (такая процедура отзыва наиболее предпочтительна);

(*b*) если отзывные номера или буквы не назначены, произвести звуковой сигнал и

(*i*) спустить до половины сигнал «Предупреждение», или

(*ii*) поднять флаг «*X*» МСС

(эти сигналы остаются на месте до тех пор, пока яхта не вернется полностью на предстартовую сторону стартовой линии или ее продолжения либо пока гоночный комитет не решит, что прошло разумное время), или

(*iii*) произвести отзыв голосом, назвав номер яхты на парусе.

В гоночной инструкции должно быть указано, какая процедура будет применяться;

(*c*) если не применяются процедуры (*a*) или (*b*), произ-

вести процедуру, которая указана национальной организацией или описана в гоночной инструкции.

8.3. Общий отзыв.

(*a*) В случае, если обнаружено, что не все преждевременно стартовавшие яхты установлены или допущена ошибка в стартовой процедуре, гоночный комитет вправе дать общий отзывной сигнал в соответствии с правилами 4.1 (флаг «1-й заменяющий») и 4.6 «Привлечение внимания к сигналам».

Если нет иных указаний национальной организации или гоночной инструкции, после отзыва должны быть даны новые сигналы «Предупреждение» и «Подготовительный».

(*b*) Нарушение правил, случившееся до сигнала «Подготовительный» нового старта (за исключением случая, предусмотренного правилом 31.2 «Дисквалификация»), не лишает яхту права участвовать в гонке, проводящейся после общего отзыва.

Правило 9. Знаки

9.1. Отсутствие знака.

(*a*) В случае отсутствия или смещения любого **знака** гоночный комитет обязан поставить **знак** на правильное место, или заменить его новым похожим **знаком,** или поставить буй или судно с флагом «*M*» МСС — сигналом **знака**.

(*b*) Если невозможно поставить смещенный **знак** на прежнее место или заменить его новым к тому моменту, когда яхты подойдут для поворота или обхода, гоночный комитет вправе действовать в соответствии с правилом 5.1 «Откладывание, прекращение или отмена гонки и изменение или сокращение дистанции».

9.2. Знак невидим.

При гонке в тумане или ночью счисление может оказаться недостаточным доказательством правильного прохождения или огибания **знака**.

Правило 10. Финиш в пределах контрольного времени

Если нет других указаний национальной организации или в гоночной инструкции, то гонка, в которой предусмотрено контрольное время, считается состоявшейся для всех яхт данного класса, если хотя бы одна яхта **финишировала** в пределах конт-

рольного времени, установленного для яхт данного класса в этой гонке.

Правило 11. Равенство результатов

В случае равенства действительного или скорректированного времени прохождения дистанции у нескольких яхт очки за место в гонке, на которое претендуют такие яхты, и очки за последующие места суммируют в соответствии с количеством претендентов и затем делят поровну между ними.

Если две или более яхт имеют одинаковые результаты в одной гонке или регате и претендуют на кубок или приз, то между претендентами по возможности должна быть назначена перегонка. Если провести перегонку невозможно, то решение принимают в соответствии с правилом 3.2(*a*) (*viii*) «Гоночная инструкция» либо яхты должны получить равные призы или разделить приз, на который они претендуют.

Правило 12. Повторные гонки

Если гонка должна быть повторена, то действуют следующие правила:

(*a*) все яхты, допущенные к первоначальной гонке, имеют право **стартовать** в перегонке;

(*b*) гоночный комитет может допустить к перегонке новых участников, если соблюдены условия допуска к первоначальной гонке;

(*c*) нарушения правил в первоначальной гонке не могут являться поводом для того, чтобы не допустить яхту к перегонке;

(*d*) гоночный комитет обязан известить заинтересованные яхты о времени и месте проведения повторной гонки.

Правило 13. Присуждение призов, определение занятых мест и набранных очков

Прежде чем присуждать призы, гоночный комитет должен убедиться, что все яхты, место которых на финише влияет на присуждение призов, соблюдали гоночные правила, указания национальной организации (если таковые имелись), гоночную инструкцию и правила классов.

(Номера правил 14, 15, 16 и 17 — резервные.)

Часть III

ОБЩИЕ ТРЕБОВАНИЯ

Обязанности владельца по подготовке яхты к участию в соревновании

Яхта, намеревающаяся участвовать в **гонке**, во избежание последующей дисквалификации должна выполнить требования правил части III до сигнала «Подготовительный» ее класса. Соблюдение правил части III, если они применимы, обязательно и во время **гонки**.

Правило 18. Заявки

Если нет иных указаний национальной организации или гоночного комитета в положении о соревновании или в гоночной инструкции, то заявку на участие в соревновании подают по следующей форме:

Заявка на участие

Секретарю . . . . . клуба
Прошу допустить яхту . . . . . .
к участию в соревновании . . . . . .
которое состоится . . . . . .
Национальные буквы и номер на парусе . . . . . .
Вооружение . . . . . .
Цвет корпуса . . . . . .
Класс (гоночный балл) . . . . . .
Я обязуюсь выполнять требования правил соревнований ИЯРУ, указания национальной организации, относящиеся к этим соревнованиям, требования гоночной инструкции и правил класса.
Фамилия, имя . . . . . .
Адрес . . . . . .
Телефон . . . . . .
Клуб . . . . . .
Адрес во время соревнования . . . . . .
Телефон . . . . . .

Подпись (владелец или его представитель) . . . . . .
Дата . . . . . .
Прилагаю взнос за участие . . . . . .

Правило 19. Мерительные свидетельства или свидетельства о гоночном балле

19.1. Каждая яхта, подавшая заявку на соревнование, должна иметь действительное мерительное свидетельство или свидетельство о гоночном балле, соответствующее требованиям национальной организации или другой организации, имеющей на то право, правилам класса, положению о соревновании или гоночной инструкции.

19.2. Владелец яхты отвечает за соответствие его яхты правилам класса и за те изменения, которые могли бы сделать недействительным мерительное свидетельство или свидетельство о гоночном балле. Отклонения от предельных допусков, установленных правилами класса, вызванные нормальным износом или аварией и не влияющие на гоночные качества яхты, оставляют в силе мерительное свидетельство или свидетельство о гоночном балле яхты на данную точку. Эти отклонения должны быть ликвидированы до следующей гонки, если только гоночный комитет не сочтет, что отремонтировать яхту практически невозможно.

19.3(*a*). Если владелец яхты не может вовремя представить требуемое мерительное свидетельство или свидетельство о гоночном балле, то гоночный комитет может разрешить владельцу до старта яхты подать следующее обязательство:

Обязательство представить мерительное свидетельство (свидетельство о гоночном балле)

Секретарю . . . . . клуба
Прошу считать яхту . . . . . участвующей
в соревновании . . . . . .
при условии, что имеющееся действительное мерительное свидетельство или его заверенная копия будет представлена в гоночный комитет до окончания соревнования. Настоящим подтверждаю, что яхта (ее гоночный балл) соответствует имеющемуся мерительному свидетельству (свидетельству о гоночном балле).

Подпись (владелец или его представитель) . . . . . .
Дата . . . . . .

(*b*) Гоночная инструкция может содержать требование, что подача такого обязательства должна сопровождаться денежным взносом, размер которого определяет национальная организация. Этот денежный взнос не возвращают, если свидетельство или его копия не будут представлены в указанный срок.

Правило 20. Принадлежность яхты

20.1. Если нет других указаний в условиях допуска, то яхта допускается к участию в соревновании только тогда, когда она принадлежит яхт-клубу, признанному национальной организацией, и заявлена этим клубом. Яхта может быть арендована таким яхт-клубом, а также может принадлежать или быть арендованной членом (членами) яхт-клуба.

20.2. Без предварительного разрешения гоночного комитета не разрешается участвовать в одной гонке двум или нескольким яхтам, принадлежащим одному лицу или группе лиц (арендованным одним лицом или группой лиц).

Правило 21. Представитель владельца на яхте

На борту каждой яхты должен находиться член яхт-клуба, признанного национальной организацией, ответственный за яхту как владелец яхты или его представитель.

Правило 22. Перемещаемый балласт

22.1. Общие ограничения.

Слани должны быть закреплены; переборки, двери, трапы, сходни и водяные баки — находиться на своих местах; оборудование и принадлежности каюты, камбуза и форпика — быть на борту; весь подвижной балласт должен быть надлежащим образом уложен под сланями или в рундуках; никакой «мертвый» груз не должен перемещаться.

22.2. Погрузка, выгрузка или перемещение балласта. Вода.

Никакой балласт, подвижный или неподвижный, нельзя загружать, выгружать или перемещать начиная с 21 часа дня, пред-

шествующего гонке, и до тех пор, пока яхта находится в **гонке**. В течение этого же времени не разрешается сливать или заливать воду, за исключением использования воды для обычных судовых нужд и откачивания трюмной воды.

22.3. Одежда и снаряжение:

(*a*) (*i*) Участник соревнований не должен надевать или нести на себе какую-либо одежду или снаряжение с целью увеличения своего веса (исключения перечислены в пункте 22.3(*b*)).

(ii) Общий вес одежды и снаряжения, надетого на спортсмена, не должен превышать 15 кг в намоченном состоянии и взвешенном, как указано в приложении 10 «Взвешивание мокрой одежды». Однако если правила какого-либо класса или гоночная инструкция предписывают меньший или больший вес, то вес должен соответствовать этим предписаниям, но в любом случае не должен превышать 20 кг.

(*b*) Правила класса могут разрешать использование матерчатых тяжелых жилетов и карманов, отделений (емкостей) для воды в одежде (снаряжении) участника или прикрепленных к одежде при условии, что карманы, отделения или емкости могут быть опорожнены или отстегнуты менее чем за 10 сек. Для соблюдения требований правила 22.3(*a*) (*ii*) такие карманы, отделения или емкости в одежде или снаряжении участника (прикрепленные к ним) должны быть заполнены водой при взвешивании и вес их должен быть включен в общий вес.

(*c*) Если на участника подан протест или если на него выпал жребий для проверки, он должен представить все емкости для воды, указанные в правиле 22.3(*b*) и использованные во время гонки.

(*d*) Организация, проводящая гонки в открытом море или гонки крейсерских яхт, может отменить в таких соревнованиях требования правила 22.3(*a*) (*ii*).

Правило 23. Якорь

Если нет иных указаний национальной организации или в правилах класса, каждая яхта должна иметь на борту якорь с цепью или канатом соответствующего размера.

Правило 24. Спасательное оборудование

Если нет иных указаний национальной организации или в правилах класса, каждая яхта, не имеющая достаточной плавучести, чтобы поддерживать на воде всю команду в случае аварии, должна иметь соответствующие спасательные принадлежности для всех находящихся на борту людей. Одно из этих спасательных средств должно быть готово для немедленного использования.

Правило 25. Эмблемы классов, национальные буквы и номера на парусе

25.1. Каждая яхта международного класса, признанного ИЯРУ, должна нести на гроте и, как предусмотрено в пункте (*d*) (*iii*) настоящего правила, на спинакере:

(*a*) эмблему, букву или номер, обозначающие класс, к которому принадлежит яхта;

(*b*) букву или буквы, указывающие ее национальную принадлежность, а именно:

A — Аргентина
AR — Египет
B — Бельгия
BA — Багамские острова
BL — Бразилия
BR — Бирма
BV — Британские Виргинские острова
BU — Болгария
CB — Колумбия
CT — Каймановы острова
CP — Кипр
CR — Коста-Рика
CY — Шри Ланка
CZ — Чехословакия
D — Дания
DDR — ГДР
DR — Доминиканская Республика
E — Испания
EC — Эквадор
F — Франция
G — ФРГ
GR — Греция
GU — Гватемала
H — Нидерланды
I — Италия
IL — Исландия
IND — Индия
IR — Ирландия
IS — Израиль
J — Япония
K — Великобритания
KA — Австралия
KB — Бермудские острова
KBA — Барбадос
KC — Канада
KH — Гонконг
KP — Папуа — Новая Гвинея
KR — Зимбабве
KS — Сингапур
KT — Тринидад и Тобаго
KZ — Новая Зеландия
L — Финляндия
LX — Люксембург

M — Венгрия
MO — Монако
MT — Мальта
MX — Мексика
MY — Малайзия
N — Норвегия
NK — КНДР
OE — Австрия
P — Португалия
PK — Пакистан
PR — Пуэрто-Рико
PU — Перу
PY — Парагвай
PZ — Польша
RC — Куба
RI — Индонезия
RM — Румыния
S — Швеция
SA — Южно-Африканская Республика
SK — Южная Корея
SR — СССР
TA — Тайвань
TH — Таиланд
TK — Турция
U — Уругвай
US — США
V — Венесуэла
VI — Виргинские острова (США)
X — Чили
Y — Югославия
Z — Швейцария

(*c*) номер на парусе, присваиваемый национальной организацией или в случае самоуправляемого международного класса ассоциацией класса.

На парусах, изготовленных начиная с 1 апреля 1977 г., буквы, указывающие национальную принадлежность яхты, должны быть или отделены от номера на парусе горизонтальной чертой (длиной примерно 5 см) или размещены выше этого номера.

Если недостаточно места для расположения букв, указывающих национальную принадлежность яхты, перед присвоенным номером, то они должны быть расположены выше этого номера.

Например, яхта класса «Летучий голландец», которой Аргентинская национальная организация присвоила номер 3, должна иметь на парусе обозначение:

FD или FD / A / 3

A—3

(*d*) (*i*) Эмблемы, буквы или номера класса, буквы, указывающие национальную принадлежность, и номера на парусе размещают, если нет иных указаний в правилах класса, над воображаемой линией, идущей под прямым углом к передней шкаторине из точки, расположенной на $^1/_3$ расстояния от галсового до фалового угла паруса. Они должны быть хорошо различимы и распо-

лагаться по обеим сторонам паруса (с правого борта выше, чем с левого, чтобы не накладывались друг на друга при просвечивании паруса).

(*ii*) Если эмблемы, буквы или номера на парусе при наложении обратными сторонами совпадают, то они могут размещаться таким образом на разных сторонах паруса.

(*iii*) На обеих сторонах спинакера аналогичным образом должны быть расположены буквы, указывающие национальную принадлежность яхты, и присвоенный номер, но приблизительно у середины его высоты.

(*e*) Буквы, указывающие национальную принадлежность яхты, можно не нести на соревнованиях, не являющихся международными.

(*f*) Установлены следующие минимальные размеры для букв, указывающих национальную принадлежность яхты, и для цифр присвоенных номеров:

высота — $^1/_{10}$ длины нижней шкаторины грота с округлением до 50 мм;

ширина — 66% высоты, за исключением цифры «1» и буквы «*I*»;

толщина — 15% высоты;

расстояние между соседними буквами и цифрами — 20% высоты.

Правила классов, в которых разрешается пошив парусов по различным чертежам, должны оговаривать размеры букв и цифр. По возможности размеры их должны соответствовать указанным в настоящих правилах.

25.2. Другие яхты должны нести эмблемы, буквы и номера в соответствии с указаниями национальной организации или правилами класса. Такие требования и правила по возможности должны согласовываться с требованиями, перечисленными в настоящих правилах.

25.3. Если имеется соответствующее указание в положении о соревновании или в гоночной инструкции, то яхта, арендованная на данное соревнование, может нести буквы, указывающие ее национальную принадлежность, и номер на парусе с отклонениями от требований правил класса. Во всех других отношениях

паруса должны удовлетворять требованиям правил класса.

25.4. Яхта может быть дисквалифицирована за нарушение правила 25 только после предварительного предупреждения и предоставления возможности сделать исправления.

Правило 26. Рекламные знаки и субсидирование

26.1. Рекламные знаки.

(*a*) На корпусе, экипаже, парусах или вооружении яхты не должно быть никаких рекламных знаков, кроме перечисленных дальше:

(*i*) один фирменный знак изготовителя парусов (он может включать имя или фирменный знак изготовителя парусной ткани) может быть расположен на каждой стороне любого паруса на расстоянии не более 15% длины нижней шкаторины от галсового угла или в 300 мм от него, причем выбирается большая величина (ограничение по расстоянию не применяется для фирменного знака на спинакере);

(*ii*) один фирменный знак верфи (он может включать имя или фирменный знак конструктора) может быть расположен на корпусе и один знак изготовителя — на рангоуте и оборудовании;

(*iii*) на каждой стороне корпуса может быть обозначен тип яхты буквами не более 5 см высотой;

(*b*) Такие знаки или пластинки должны вписываться в квадрат, имеющий стороны не более 15 см.

26.2. Субсидирование.

(*a*) Национальная организация может дать яхте разрешение на получение поддержки со стороны попечителя при следующих условиях:

(*i*) фамилия попечителя, название его продукции или его девиз не могут употребляться в качестве названия яхты и не могут изображаться на корпусе, парусах или оборудовании яхты, кроме как в пределах, допустимых правилом 26.1;

(*ii*) на внутренних соревнованиях, проводимых национальной организацией, а также на зарубежных соревнованиях с согласия соответствующей национальной организации разрешается изобра-

жение фамилии попечителя, названия его продукции или его девиза на одежде членов экипажа яхты; при этом должны быть выполнены требования правила 26 Международного олимпийского комитета.

(*b*) Национальная организация, давая разрешение на получение поддержки:

(*i*) может ограничить свое разрешение одним или несколькими определенными соревнованиями;

(*ii*) может ограничить время, в течение которого действует ее разрешение;

(*iii*) должна предусмотреть возможность отмены своего разрешения;

(*iv*) может заключить с попечителем такое финансовое соглашение, которое она сочтет нужным.

(*c*) Если ИЯРУ или национальная организация совместно с ИЯРУ заключают с попечителем соглашение о финансовой поддержке международного соревнования, исполнительный комитет ИЯРУ может изменить любую часть правила 26. Национальная организация, желающая заключить такое соглашение, должна обратиться за разрешением в ИЯРУ по крайней мере за 6 месяцев до начала соревнования.

Правило 27. Штаги и галсы передних парусов

Если в правилах класса нет других указаний, то штаги и галсы передних парусов (кроме подспинакерных стакселей не на курсе **гоночный бейдевинд**) должны быть закреплены приблизительно в диаметральной плоскости яхты.

Правило 28. Флаги

Национальная организация может предписать, чтобы подведомственные ей яхты несли специальный флаг.

(Номера правил 29 и 30 — резервные.)

Часть IV

ПРАВИЛА РАСХОЖДЕНИЯ

Права и обязанности яхт при расхождении

Правила части IV не применяются к судам, которые не участвуют и не намерены участвовать в **гонке**. Такие суда подчиняются требованиям «Международных правил предупреждения столкновений судов в море» (МППСС-72) или правил судоходства в соответствующем районе.

Правила части IV применяются только к тем яхтам, которые намерены участвовать или участвуют в одной и той же либо в разных **гонках** и заменяют «Международные правила предупреждения столкновений судов в море» или правила судоходства в соответствующем районе, за исключением случая, когда применяется правило 3.2(*b*) (*xxviii*) «Гонка, продолжающаяся после захода солнца». Правила части IV действуют с того момента, когда яхта, которая намерена участвовать в **гонке**, начинает маневрировать вблизи стартовой линии, и до момента, когда яхта удалится из района дистанции после **финиша** или выхода из **гонки**.

Раздел *A*. Обязанности и наказания

Правило 31. Дисквалификация

31.1. За нарушение правил части IV яхта может быть дисквалифицирована или оштрафована каким-то другим образом только в тех случаях, когда нарушение произошло во время **гонки**, и независимо от того, привело оно к столкновению или нет.

31.2. Яхта может быть дисквалифицирована за нарушение, совершенное перед **гонкой** или после нее, если она серьезно помешала яхте, находящейся в **гонке**, или нарушила гоночную инструкцию.

Правило 32. Яхты должны избегать столкновений

Если яхта, имеющая право дороги, не сделала разумной попытки избежать столкновения, которое причинило серьезный

ущерб, то она может быть дисквалифицирована так же, как и другая яхта.

Правило 33. Нарушение правил

33.1. Признание нарушения.

Яхта, осознавшая нарушение какого-либо из настоящих правил или гоночной инструкции, должна немедленно выйти из **гонки** или оправдать себя, выполнив одно из возможных наказаний, если такое предусмотрено гоночной инструкцией. Если же яхта не вышла из **гонки** или не оправдала себя и продолжает **гонку**, то другие яхты обязаны считать, что она имеет права, предусмотренные правилами части IV.

33.2. Касание яхт, находящихся в гонке.

Если две яхты коснулись друг друга корпусом, оборудованием или экипажем, то обе они должны быть дисквалифицированы или оштрафованы иным способом. Исключение делается в случае, когда:

(*a*) одна из этих яхт выходит из **гонки**, признавая нарушение правил, или выполняет одно из возможных наказаний, если такое предусмотрено гоночной инструкцией, либо

(*b*) по крайней мере одна из этих яхт действует в соответствии с правилом 68 «Протесты яхт».

33.3. Гоночный комитет, действующий в соответствии с правилом 33.2, может не применять это правило, если убедится, что касание было незначительным и избежать его было нельзя.

Правило 34. Оклик

34.1. Яхта, имеющая право дороги и не окликнувшая другую яхту, обязанную уступить дорогу, перед изменением или во время изменения курса, которое для этой яхты могло быть непредвиденным, в случае, если произошло столкновение с серьезными последствиями, может быть дисквалифицирована наряду с другой яхтой (за исключением **приведения**, предусмотренного правилом 38.1 «Право на приведение»).

34.2. Оклик, сделанный в момент предполагаемого установления (окончания) **связанности** либо при требовании достаточного места у **знака** или **препятствия**, помогает яхте обосновать

свои действия в ситуациях, предусмотренных правилом 42 «Огибание или прохождение знаков и препятствий».

Раздел *B*. Главные правила расхождения и их ограничения

Правила этого раздела применимы всегда, за исключением случаев, когда они отменяются правилами раздела *C*.

Правило 35. Ограничения по изменению курса

Яхта, имеющая право дороги по отношению к другой яхте, может изменять свой курс только так, чтобы дать возможность этой яхте уступить себе дорогу. При этом яхта, имеющая право дороги, не должна мешать яхте, уступающей дорогу.

Исключением являются случаи, когда яхта, имеющая право дороги:

(*a*) действует в пределах, предусмотренных правилом 38,1 «Право на приведение», или

(*b*) ложится на **надлежащий** курс, чтобы:

(*i*) стартовать — и при этом не попадает под действие правила 40 «На одном галсе — приведение перед стартом» или второй части правила 44.1(*b*) «Яхта, возвращающаяся для взятия старта», или

(*ii*) обогнуть **знак**.

Правило 36. Главное правило, когда яхты находятся на разных галсах

Яхта, идущая **левым галсом**, должна уступать дорогу яхте, идущей **правым галсом.**

Правило 37. Главные правила, когда яхты находятся на одном галсе

37.1. Яхты связаны.

Если яхты **связаны**, то **наветренная яхта** должна уступать дорогу **подветренной яхте**.

37.2. Яхты не связаны.

Если яхты не **связаны**, то яхта, идущая **чисто позади**, должна сторониться яхты, идущей **чисто впереди**.

37.3. Переходный момент.

Когда шедшая **чисто позади** яхта **связывается** с **подветренной стороны** с передней яхтой, то **подветренная яхта** должна предоставить **наветренной яхте** достаточное место и возможность уступить дорогу.

Правило 38. На одном галсе — приведение и плавание выше надлежащего курса после старта

38.1. Право на приведение.

После старта, когда яхта сошла со стартовой линии и идет **чисто впереди** или является **подветренной яхтой**, она может **приводиться** как угодно. Действует только ограничение, связанное с **надлежащим курсом**, сформулированное дальше.

38.2. Ограничение, касающееся надлежащего курса.

Подветренная яхта, пока существует **связанность**, не должна идти выше своего **надлежащего курса**, если в момент установления **связанности** или в любой момент существования **связанности** рулевой **наветренной яхты** (смотря по траверзу со своего обычного места при курсе не круче курса **подветренной яхты**) оказался на уровне или впереди грот-мачты **подветренной яхты**.

38.3. Ограничение, касающееся связанности.

При применении правила 38 следует считать, что **связанность** существует только тогда, когда расстояние между яхтами явно меньше двух длин корпуса большей из них. Положение **связанности**, существующее между двумя яхтами в тот момент, когда лидирующая яхта **стартует** либо когда одна или обе яхты заканчивают **поворот оверштаг** или **фордевинд**, должно рассматриваться как новое положение **связанности**, возникшее именно в этот момент.

38.4. Оклик для прекращения или предупреждения приведения.

В сомнительных положениях предполагается, что **подветренная яхта** может **приводиться** до тех пор, пока рулевой **наветренной яхты** не крикнет: «Мачта на траверзе!» — или что-либо подобное. **Подветренная яхта** обязана подчиниться такому оклику и может, если считает его неправильным, только подать протест.

38.5. Ограничение приведения.

Наветренная яхта не должна ограничивать **приведение подветренной яхты**, держась к ней слишком близко, если только **препятствие**, третья яхта или другой объект не мешают ей ответить на **приведение**.

38.6. Приведение двух или более яхт.

Яхта может **приводиться** только тогда, когда имеет на это право по отношению ко всем яхтам, затрагиваемым ее **приведением**. При наличии такого права все яхты обязаны ответить на ее **приведение**, даже если промежуточная яхта (яхты) не имеет права **приводиться** по отношению к другим.

Правило 39. На одном галсе — плавание ниже надлежащего курса после старта

На участке дистанции, проходимом полным курсом, яхта не должна идти ниже своего **надлежащего курса**, если она находится явно в пределах трех длин своего корпуса от **подветренной яхты** или от яхты, находящейся **чисто позади** и держащей курс на проход ее с **подветренной стороны.**

Правило 40. На одном галсе — приведение перед стартом

Пока яхта, имеющая право дороги, не **стартовала** и не прошла стартовую линию, она обязана любое **приведение**, заставляющее другую яхту изменить курс во избежание столкновения, выполнять медленно и таким образом, чтобы дать **наветренной яхте** место и возможность уступить дорогу. Однако **подветренная яхта** не должна **приводиться** круче курса **гоночный бейдевинд,** если рулевой **наветренной яхты** (смотря по траверзу со своего обычного места) оказался на уровне или впереди гротмачты **подветренной яхты**. При этом применимы также правила 38.4 «Оклик для прекращения или предупреждения приведения», 38.5 «Ограничение приведения» и 38.6 «Приведение двух или более яхт».

Правило 41. Перемена галса — повороты оверштаг и фордевинд

41.1. Главное правило.

Яхта, делающая **поворот оверштаг** или **фордевинд**, не должна создавать помех яхте, находящейся **на галсе**.

41.2. Переходный момент.

Если после **поворота оверштаг** или **фордевинд** яхта попадает в положение, дающее ей право дороги, то она должна поворачивать на таком расстоянии от яхты, находящейся **на галсе**, чтобы дать последней возможность уступить дорогу, не вынуждая ее при этом начать изменение курса до окончания **поворота оверштаг** или **фордевинд.**

41.3. Обязанность яхты, делающей поворот.

Делая **поворот оверштаг** или **фордевинд**, яхта берет на себя обязанность доказать гоночному комитету, что она закончила этот поворот в соответствии с требованиями правила 41.2.

41.4. Одновременный поворот.

Когда две яхты одновременно делают **поворот оверштаг** или **фордевинд,** то яхта, находящаяся по левую сторону от другой яхты, должна уступить дорогу.

Раздел *C*. Правила, применяемые у знаков и препятствий, и другие исключения к правилам раздела *B*

Когда применяется какое-либо правило этого раздела в пределах точно предусмотренных им прав и обязанностей, то любое противоречащее ему правило раздела *B* «Главные правила расхождения и их ограничения» отменяется. Исключение составляет правило 35 «Ограничения по изменению курса».

Правило 42. Огибание или прохождение знаков и препятствий

42.1. Предоставление места у знаков и препятствий, когда яхты **связаны**.

Когда яхты приготовились обогнуть или пройти **знак** с одной и той же предписанной стороны или какое-либо **препятствие** с одной и той же стороны (за исключением стартового **знака,** окруженного свободной водой), действуют следующие правила:

(*a*) наружная яхта должна дать место для огибания либо прохождения **знака** или **препятствия** каждой внутренней **связанной** с ней яхте (за исключением случаев, предусмотренных правилами 42.1(*c*), 42.1(*d*) и 42.4 «У стартового знака, окруженного

свободной водой»). Предоставленное место должно быть достаточным для **поворота оверштаг** или **фордевинд**, если такой поворот является составной частью маневра по огибанию или прохождению;

(*b*) если внутренняя **из** двух или более **связанных** яхт находится **на** другом **галсе** по отношению к остальным или если она находится **на** том же **галсе**, но не имеет права на **приведение** и ей необходимо сделать **поворот фордевинд**, чтобы непосредственно лечь на **надлежащий курс** к следующему **знаку**, то она должна выполнить этот поворот при первой же разумной возможности;

(*c*) если две яхты лавируют **на** разных **галсах** или если одной из двух яхт, находящихся **на** разных **галсах**, необходимо сделать **поворот оверштаг**, чтобы обогнуть **знак** либо избежать **препятствия**, то к этим двум яхтам не применяется правило 42.1(*a*) и они подчиняются требованиям правил 36 «Главное правило, когда яхты находятся на разных галсах» и 41 «Перемена галса — повороты оверштаг и фордевинд»;

(*d*) наружная **подветренная яхта**, имеющая право **на приведение**, может вывести внутреннюю яхту на наветренную сторону **знака** при условии, что она окликом предупредит **ее** о своем намерении, начнет **приводиться**, находясь от **знака** дальше двух длин своего корпуса, и сама также выйдет на наветренную сторону **знака**.

42.2. Яхты находятся чисто позади и чисто впереди вблизи знака или препятствия.

Когда яхты приготовились обогнуть либо пройти **знак** с одной и той же предписанной стороны или какое-либо **препятствие** с одной и той же стороны (**за** исключением стартового **знака**, окруженного свободной водой), действуют следующие правила:

(*a*) яхта, идущая **чисто позади**, должна сторониться яхты, идущей **чисто впереди**, в предвидении ее маневра по огибанию или прохождению **знака (препятствия)** и во время этого маневра, если яхта, идущая **чисто впереди**, остается **на** том же **галсе** или делает поворот **фордевинд**;

(*b*) яхта, идущая **чисто впереди** и делающая **поворот овер-**

штаг для огибания **знака**, подчиняется требованиям правила 41 «Перемена галса — повороты оверштаг и фордевинд», но яхта, идущая **чисто позади**, не может мешать ей делать **поворот оверштаг, приводясь** круче курса **гоночный бейдевинд.**

42.3. Ограничения по установлению и сохранению связанности вблизи знаков и препятствий:

(*a*) яхта, идущая **чисто позади** и устанавливающая положение **связанности** с внутренней стороны с яхтой, идущей **чисто впереди**, получает право на дорогу по правилу 42.1 «Предоставление места у знаков и препятствий, когда яхты связаны» только тогда, когда яхта, идущая **чисто впереди:**

(*i*) имеет возможность предоставить место и

(*ii*) находится от **знака** или **препятствия** на расстоянии, большем двух длин ее корпуса, за исключением случаев, когда хотя бы одна из яхт закончила **поворот оверштаг** на расстоянии двух длин своего корпуса или меньшем от **знака** либо **препятствия** или когда **препятствие** имеет большую протяженность и выполнены условия правила 42.3(*f*).

(*b*) Яхта, идущая **чисто впереди**, не обязана предоставлять место яхте, идущей **чисто позади**, до того, как будет установлена **связанность.**

(*c*) Если наружная яхта **связана** с внутренней в тот момент, когда она находится от **знака** или **препятствия** на расстоянии двух длин своего корпуса, то она продолжает подчиняться требованиям правила 42.1 (*a*) о предоставлении места, даже если потом **связанность** будет прекращена.

(*d*) Внутренняя яхта, утверждающая, что она **связана** с наружной яхтой, берет на себя обязанность доказать гоночному комитету, что **связанность** была установлена своевременно.

(*e*) Наружная яхта, утверждающая, что **связанность** с внутренней яхтой была прекращена, берет на себя обязанность доказать гоночному комитету, что она оказалась **чисто впереди** внутренней яхты в тот момент, когда расстояние до **знака** или **препятствия** было больше двух длин ее корпуса.

(*f*) Яхта, идущая **чисто позади**, может **связаться** с внутренней стороны с яхтой, идущей **чисто впереди** вдоль **препятствия** большой протяженности (например, вдоль мели, берега или дру-

гого судна), только тогда, когда в этот момент имеется достаточно места для безопасного прохода между передней яхтой и этим **препятствием.**

42.4. У стартового знака, окруженного свободной водой.

Приближаясь к стартовой линии для того, чтобы **стартовать, подветренная яхта** не обязана давать никакой **наветренной яхте** место для прохода с подветренной стороны стартового **знака**, окруженного свободной водой. Однако после сигнала «Старт открыт» **подветренная яхта** не должна лишать **наветренную яхту** места у такого **знака**, идя выше компасного курса на первый **знак** дистанции или круче курса **гоночный бейдевинд.**

Правило 43. Лавировка. Требование окликом места для поворота оверштаг от препятствия

43.1. Оклик.

Если две яхты **на** одном **галсе** идут курсом **гоночный бейдевинд** и безопасность плавания требует от **подветренной яхты** или яхты, находящейся **чисто впереди**, существенного изменения курса во избежание навала **на препятствие** и если она намеревается сделать **поворот оверштаг**, но не может осуществить его, не столкнувшись с другой яхтой, то она должна окликом потребовать у этой яхты место для **поворота оверштаг** и маневра, позволяющего разойтись с ней. Нельзя делать оклик и **поворот оверштаг** одновременно.

43.2. Ответный маневр.

После оклика запрошенная яхта при первой же возможности должна:

(*a*) сделать **поворот оверштаг;** в этом случае яхта, требовавшая место, обязана:

(*i*) начать **поворот оверштаг** прежде, чем запрошенная яхта закончит **поворот оверштаг**, или,

(*ii*) если она не может сделать **поворот оверштаг**, не столкнувшись с запрошенной яхтой, начать поворот сразу, как только, закончив его, она сможет разойтись с запрошенной яхтой;

(*b*) либо ответить: «Поворачивайте» или что-нибудь подобное, если, по ее мнению, она может уступить дорогу, не делая **поворот оверштаг** или делая его позже; в этом случае:

(*i*) яхта, просившая место, должна немедленно сделать **поворот оверштаг;**

(*ii*) запрошенная яхта обязана уступить ей дорогу;

(*iii*) запрошенная яхта, ответив: «Поворачивайте», берет на себя обязанность доказать гоночному комитету, что она уступила дорогу.

43.3. Ограничение права требовать место для поворота оверштаг, когда препятствие является знаком.

(*a*) Если запрошенная яхта может пройти без поворота **препятствие**, которое одновременно является **знаком,** то яхта, просившая место, не имеет права на получение места для **поворота оверштаг** и маневра, позволяющего разойтись с запрошенной яхтой. Запрошенная яхта должна немедленно сообщить об этом запрашивающей яхте.

(*b*) Если после отказа яхта вторично потребует место для **поворота оверштаг** и маневра, позволяющего разойтись, то окликнутая яхта должна предоставить требуемое место при первой возможности после оклика. Получив место, яхта, делавшая оклик, должна немедленно выйти из **гонки** или оправдать себя, выполнив одно из возможных наказаний, если такое предусмотрено гоночной инструкцией.

(*c*) Если запрошенная яхта отказалась предоставить место согласно правилу 43.3 (*a*), но после этого не вышла на **знак**, то она обязана немедленно выйти из **гонки** или оправдать себя, выполнив одно из возможных наказаний, если такое предусмотрено гоночной инструкцией.

Правило 44. Яхта, возвращающаяся для взятия старта

44.1 (*a*). Яхта, возвращающаяся после сигнала «Старт открыт» для взятия **старта** после фальстарта, или любая яхта, идущая для взятия **старта** к стартовой линии либо к ее продолжению со стороны дистанции после сигнала «Старт открыт», обязана уступать дорогу всем яхтам, которые **стартуют** или **стартовали** правильно, до тех пор, пока сама не окажется полностью на предстартовой стороне стартовой линии или ее продолжения.

(*b*) С этого момента она приобретает права в соответствии

с правилами части IV как правильно **стартующая** яхта. Однако если при этом яхта получает право дороги по отношению к другой яхте, которая правильно **стартует**, то она обязана предоставить ей место и возможность для того, чтобы уступить дорогу.

44.2. До тех пор, пока сделавшая фальстарт яхта идет по дистанции и пока не станет очевидно, что она возвращается для взятия **старта**, она должна рассматриваться как яхта, имеющая все права, предусмотренные частью IV.

Правило 45. Повторное огибание знака после навала на него

45.1. Если яхта совершила навал на **знак** и оправдывает себя в соответствии с правилом 52.2. «Навал на знак», то она должна уступать дорогу всем другим яхтам, которые приготовились обогнуть или пройти **знак** либо прошли или обогнули его правильно, до тех пор, пока она сама не обогнет его полностью, не отойдет от него и не ляжет на **надлежащий курс** к следующему **знаку**.

45.2. Пока яхта, совершившая навал на **знак**, продолжает идти по дистанции и пока не станет очевидно, что она возвращается для огибания **знака** в соответствии с правилом 52.2 «Навал на знак», она должна рассматриваться как яхта, имеющая все права, предусмотренные частью IV правил.

Правило 46. Яхта, стоящая на якоре, на мели или опрокинувшаяся; спасание человека, оказавшегося за бортом

46.1. Идущая яхта обязана обходить яхту, находящуюся в **гонке** и стоящую на якоре, на мели или опрокинувшуюся или спасающую человека, оказавшегося за бортом. Когда на якорь становятся две яхты, сторониться обязана та, которая становится на якорь позднее. Однако если якорь одной из яхт волочится по дну, она обязана сторониться яхты, у которой якорь не волочится.

46.2. Если яхта стоит на якоре или на мели, то ее экипаж должен предупредить об этом любую другую яхту, которой грозит опасность навала. Достаточно оклика, если размер яхт или условия погоды не требуют другого сигнала.

46.3. Яхта не может быть наказана за навал на яхту, которой она пыталась оказать помощь или которая села на мель либо опрокинулась непосредственно впереди нее.

(Номера правил 47, 48 и 49 — резервные.)

Часть V
ДРУГИЕ ПРАВИЛА ПЛАВАНИЯ

Обязанности капитана (рулевого) и команды по управлению яхтой

Яхта подчиняется правилам части V только во время **гонки.**

Правило 50. Кто считается стартующим

Яхта, допущенная к соревнованиям и маневрирующая вблизи стартовой линии в период между сигналами «Подготовительный» и «Старт открыт», должна рассматриваться как стартующая, даже если потом она не возьмет **старта.**

Правило 51. Прохождение дистанции

51.1 (*a*). Яхта должна **стартовать** и **финишировать** только так, как предписано в определениях старта и финиша.

(*b*) Яхта, преждевременно пересекающая стартовую линию или находящаяся на стороне дистанции от стартовой линии или ее продолжения во время сигнала «Старт открыт», должна вернуться и **стартовать** в соответствии с определением старта, если нет иных указаний в гоночной инструкции.

(*c*) При повторном старте после «Общего отзыва» яхта, любая часть корпуса, вооружения или экипажа которой находится на стороне дистанции от стартовой линии или ее продолжения в течение последней минуты до сигнала «Старт открыт», должна вернуться на предстартовую сторону через одно из продолжений стартовой линии, если нет других указаний в гоночной инструкции, и затем **стартовать.** Это требование не применяется при первом старте гонки, повторяющейся после **прекращения.**

(*d*) Отзываемая яхта, не увидевшая или не услышавшая

относящегося к ней отзывного сигнала, не освобождается от обязанности **стартовать** правильно.

51.2. Яхта должна пройти дистанцию, огибая или обходя каждый **знак** с предписанной стороны и в правильной последовательности. Веревочка, представляющая путь яхты от **старта** до **финиша**, после натяжения должна лежать на предписанной стороне каждого **знака.**

51.3. **Знак** имеет предписанную сторону для яхты до тех пор, пока она находится на участке дистанции, начатом, ограждаемом или законченном этим **знаком.**

Знак стартовой линии имеет предписанную сторону для яхты с того момента, когда она **стартует. Знак**, ограничивающий стартовую линию, имеет предписанную сторону для яхты с момента, когда она приближается к стартовой линии, чтобы **стартовать**, и до тех пор, пока она не оставит его за кормой на первом участке дистанции. **Знак** финишной линии и **знак**, ограничивающий финишную линию, перестают иметь предписанную сторону сразу после **финиша** яхты.

51.4. Если яхта обогнет или пройдет какой-либо **знак** с неправильной стороны, она может оправдаться, пройдя или обогнув **знак** правильно в соответствии с правилом 51.2.

51.5. Яхта не обязана пересекать финишную линию всем корпусом. После **финиша** она может сойти с финишной линии в любом направлении.

Правило 52. Навал на знак

52.1. Яхта, которая:

(*a*) совершит навал:

(*i*) на стартовый **знак** перед **стартом;**

(*ii*) на **знак**, которым начинается, ограничивается или заканчивается проходимый ею участок дистанции;

(*iii*) на финишный **знак** после **финиша**; или

(*b*) вынудит **знак** либо судно-**знак** сместиться, чтобы избежать навала,

должна немедленно выйти из **гонки.**

Исключениями являются следующие случаи:

(*i*) яхта утверждает, что навал на **знак** или смещение судна-

знака произошли вследствие незаконных действий другой яхты; в таком случае она должна действовать по правилу 68 «Протесты яхт», если только другая яхта не оправдывает себя, выполнив одно из возможных наказаний, если такое предусмотрено гоночной инструкцией;

(*ii*) яхта оправдывает себя в соответствии с правилом 52.2.

52.2 (*a*). Яхта, которая совершила навал на **знак**, окруженный свободной водой, может оправдать себя. Для этого ей необходимо сделать полный оборот вокруг **знака**, оставляя его с предписанной стороны, и затем вновь обогнуть или пройти **знак**, не совершая навал, как предписано правилом 51.2 «Прохождение дистанции» и гоночной инструкцией.

(*b*) Если яхта совершит навал:

(*i*) на стартовый **знак**, то она должна выполнить оборот вокруг **знака** после взятия **старта**;

(*ii*) на финишный **знак**, то она обязана выполнить оборот вокруг **знака** и не считается **финишировавшей** до тех пор, пока не завершит оборот вокруг **знака** и снова не пересечет финишную линию в соответствии с определением финиша.

(*c*) Яхта, которая совершила навал на **знак**, не окруженный свободной водой, может оправдать себя, совершив при первой разумной возможности поворот на 360°.

Правило 53. Туманные сигналы и огни

Каждая яхта обязана соблюдать «Международные правила предупреждения столкновений судов в море» или национальные правила, касающиеся туманных сигналов, и как минимум — правила несения огней ночью.

Правило 54. Постановка парусов и проводка шкотов

54.1. Замена парусов.

При замене передних парусов и спинакеров заменяющий парус может быть полностью поставлен и отрегулирован прежде, чем будет убран заменяемый парус, но одновременно можно нести только один грот и, не считая времени замены, только один спинакер.

54.2. Проводка шкотов по рангоуту.

(*a*) Если нет специальных указаний национальной организации или в правилах класса, то шкоты любого паруса могут быть проведены на гик или по гику, обычно применяемому для работающего паруса и постоянно прикрепленному к мачте, на которой крепится фаловый угол работающего паруса. Запрещается проводить шкоты с помощью аутригеров.

(*b*) Аутригером считается любое приспособление, кроме разрешенного в правиле 54.2 (*a*), переносящее давление на шкот паруса в точку, вертикаль из которой (при условии, что яхта находится на ровном киле) проходит за пределами обшивки корпуса или палубного настила либо за пределами, предписанными правилами класса. При применении этого правила фальшборты, поручни, бархоут и наружные привальные брусья не считаются частью корпуса или палубного настила. Гик переднего паруса, не требующий регулировки при повороте оверштаг, не считается аутригером.

54.3. Спинакер, спинакер-гик.

Нельзя нести спинакер без спинакер-гика. Галсовый угол поставленного и работающего спинакера должен быть закреплен в непосредственной близости от нока спинакер-гика. Любой передний парус можно поставить со спинакер-гиком, если не поставлен спинакер. Одновременно можно пользоваться только одним спинакер-гиком, который должен крепиться к передней мачте и находиться на стороне, противоположной грот-гику. Пункт 54.3 правил не применяется при перекладывании спинакер-гика или прикрепленного к нему паруса.

54.4. Передний парус.

Если нет иных указаний в правилах класса, то для различения передних парусов и спинакеров применяется следующее определение: передний парус — это парус, длина средней линии которого, измеренная между серединами задней и передней шкаторин, не превышает 50% длины нижней шкаторины, и отношение длины любой другой промежуточной линии к половине длины нижней шкаторины не превышает отношения расстояния между этой линией и фаловым углом паруса к расстоянию между нижней шкаториной и фаловым углом.

Парус, галсовый угол которого крепится позади передней мачты, не считается передним парусом.

Правило 55. Выступление на чужой яхте

Владелец яхты, участвующей в гонке, не должен управлять другой яхтой в той же гонке, если не имеет предварительного разрешения гоночного комитета.

Правило 56. Гоночный экипаж

Если нет иных указаний национальной организации или гоночной инструкции, то во время **гонки** ни одно лицо не должно входить на яхту, за исключением случая, предусмотренного правилом 58 «Оказание помощи», а также случаев оказания помощи пострадавшему или заболевшему члену экипажа либо временного нахождения на борту члена экипажа судна, с которым произошел навал.

Правило 57. Изменение состава экипажа. «Человек за бортом»

Если нет иных указаний национальной организации или гоночной инструкции, то никто не должен покидать яхту после сигнала «Подготовительный» на протяжении всей **гонки.** Исключения делаются в случае, описанном правилом 58 «Оказание помощи», а также в случае заболеваний, травм и падения за борт. Экипаж яхты может сойти с борта для того, чтобы купаться или, стоя на дне, удерживать яхту, а также вытаскивать ее на берег для ремонта, рифления парусов или откачивания воды, помогать при снятии с мели или ликвидации последствий столкновения с другим судном или объектом. Все члены экипажа должны вернуться на борт до того, как яхта станет продолжать **гонку.**

Правило 58. Оказание помощи

Каждая яхта обязана оказать всемерную помощь любому судну или лицу, находящемуся в опасности, если она в состоянии это сделать.

Правило 59. Постороннняя помощь

Яхта не должна получать постороннюю помощь и пользоваться средствами, которых не было на борту в момент сигнала «Подготовительный». Исключение составляют случаи, разрешенные правилом 56 «Гоночный экипаж», правилом 58 «Оказание помощи» и правилом 64 «Посадка на мель или навал на препятствие».

Правило 60. Средства движения

60.1. Главное правило.

(*a*). Яхта для своего продвижения должна пользоваться только естественным действием ветра на паруса и рангоут и воды на корпус и подводную поверхность (исключения перечислены ниже в настоящем правиле). Запрещается также тормозить ход иными средствами.

(*b*). Разрешается регулировка парусов. Экипаж яхты может передвигаться для того, чтобы изменять крен или дифферент яхты, или для того, чтобы облегчить управление яхтой. Однако запрещены любые действия, включая выполнение **поворотов оверштаг** и **фордевинд**, которые способствуют более быстрому движению яхты, чем то, которое возможно в данных условиях при наилучшей постановке парусов и положении корпуса яхты и ее подводной поверхности (исключения указаны в правилах 60.1 (*c*) и 60.3).

(*c*) Выполняя требования правила 58 «Оказание помощи», яхта может использовать для продвижения или торможения хода средства, запрещенные настоящим правилом.

(*d*) Яхта может становиться на якорь в соответствии с требованиями правил 63 «Отдача швартовов, постановка на якорь, швартовка и вытаскивание на берег» и 64 «Посадка на мель или навал на препятствие». Яхта должна сниматься с якоря таким образом, чтобы не продвигаться дальше положения, в котором якорь отрывается от грунта.

60.2. Запрещенные действия.

Ниже даны примеры действий, запрещаемых, если они не соответствуют требованиям правил 60.1 (*b*) и 60.3:

(*a*) повторяющиеся сильные движения рулем («скалинг»);

(*b*) постоянное или быстро повторяющееся подбирание или потравливание любого паруса («пампинг»);

(*c*) резкие движения туловищем членов экипажа вперед или назад («учинг»);

(*d*) постоянные или быстро повторяющиеся вертикальные или поперечные движения туловищем членов экипажа;

(*e*) передвижение экипажа или регулировка парусов или шверта, ведущие к постоянному раскачиванию яхты из стороны в сторону («рокинг»).

60.3. Разрешенные действия.

Разрешаются следующие действия, единственной целью которых является ускорение движения яхты вниз с гребня волн («серфинг») или ответ на усиление ветра, когда существуют условия для глиссирования:

(*i*) не более чем трехкратное подбирание и потравливание любого паруса («пампинг»);

(*ii*) резкое движение туловищем членов экипажа вперед или назад («учинг»).

Не должно быть дальнейшего «пампинга» или «учинга» относительно данной волны или данного усиления ветра.

Правило 61. Измерение глубины

Глубину можно измерять любыми средствами, если это не нарушает требований правила 60 «Средства движения».

Правило 62. Применение ручной силы

На яхте должна применяться только ручная сила, если только национальной организацией или гоночной инструкцией не предусмотрено использование силового привода для вращения ворота или лебедки при подъеме якоря, стаскивании яхты с мели или освобождении от навала на какой-либо объект. На яхте со вспомогательным двигателем в аналогичных обстоятельствах могут использоваться помпы с силовым приводом.

Правило 63. Отдача швартовов, постановка на якорь, швартовка и вытаскивание на берег

63.1. Перед сигналом «Подготовительный».

К моменту сигнала «Подготовительный» яхта должна быть на плаву и с отданными швартовами, но может стоять на якоре.

63.2. Во время гонки.

Яхта может становиться на якорь, но нельзя швартоваться самим или с посторонней помощью иначе, чем постановкой на якорь. Яхту можно вытаскивать на берег только в случаях, предусмотренных правилом 64 «Посадка на мель или навал на препятствие», или с целью ремонта, рифления парусов или откачивания воды.

63.3. Средства постановки на якорь.

Вместо якоря яхту может удерживать на месте любой опущенный на дно груз или вставший на дно экипаж. Экипаж обязан поднять на борт якорь или использованный груз с прикрепленной к нему цепью или тросом прежде, чем продолжить **гонку**.

Если, несмотря на все усилия, сделать это невозможно, то капитан (рулевой) яхты обязан доложить о происшествии гоночному комитету, который вправе дисквалифицировать яхту, если сочтет, что для подъема якоря или груза не были применены достаточные усилия или соответствующие приспособления.

Правило 64. Посадка на мель или навал на препятствие

Яхта, севшая на мель либо столкнувшаяся с другим судном или препятствием, подчиняется требованиям правила 62 «Применение ручной силы». Для освобождения яхты экипаж может использовать собственные якоря, канаты, шлюпки, рангоут и другие приспособления. Разрешается сниматься с мели усилиями команды, стоящей за бортом на дне или на берегу, и завозить якорь на шлюпке. Постороннюю помощь можно получать только от судна, с которым яхта столкнулась. Все собственное снаряжение, использованное для ликвидации инцидента, должно быть взято на борт прежде, чем яхта продолжит **гонку.**

Правило 65. Поверхностное трение

Яхта не должна выпускать или выливать из емкостей какое-либо вещество (например, полимер), которое уменьшает или могло бы уменьшить силу трения корпуса, изменяя характер потока воды в пограничном слое.

Правило 66. Увеличение остойчивости

Если нет иных указаний в правилах класса или в гоночной инструкции, то на яхте нельзя использовать никакие приспособления (например, трапецию или выносную доску) для вывешивания за борт членов экипажа. Если яхта по условиям соревнований снабжена леерами, то члены экипажа могут размещать за ними туловище полностью или частично только временно.

(Номер правила 67 — резервный.)

Часть VI

ПРОТЕСТЫ, НАКАЗАНИЯ И АПЕЛЛЯЦИИ

Когда термин, определенный ниже, употребляется именно в этом смысле в части VI и соответствующих приложениях, он печатается **жирным** шрифтом.

Определения

Правила. Термин **правила** включает в себя:

(*a*) настоящие правила;

(*b*) предписания соответствующей национальной организации, если они применимы;

(*c*) гоночную инструкцию;

(*d*) правила класса яхт;

(*e*) любые другие предписания, действующие на соревновании.

Протесты. Термин **«протест»** означает заявление яхты по правилу 68 «Протесты яхт», что другая яхта нарушила **правило** или **правила**. Он включает в себя:

(*a*) требование по восстановлению результата по правилу 69;

(*b*) требование разобрать протест по правилу 70.1 или в соответствии с пунктом 2.5 приложения 3 «Возможные наказания»;

(*c*) извещение, сделанное гоночным или протестовым комитетом в соответствии с правилом 70.2;

(*d*) решение начать рассмотрение в соответствии с правилом 70.3.

Стороны, участвующие в протесте. Сторонами, участвующими в протесте, считаются: яхта, подавшая протест; яхта, на которую подан протест; гоночный комитет; любая из яхт, вовлеченных в инцидент, которая может быть наказана в результате **протеста.**

Протестовый комитет. Орган, назначенный для разбора **протестов** и принятия по ним решений в соответствии с правилом 1.5, называется **протестовым комитетом.** Этот термин включает в себя:

(*a*) гоночный комитет или его подкомитет, или

(*b*) протестовый комитет, который не считается частью гоночного комитета и не зависит от него, или жюри, или

(*c*) международное жюри.

Заинтересованные стороны. Любое лицо, которое может выиграть или проиграть в результате решения **протестового комитета** или которое имеет очевидный личный интерес в решении **протестового комитета**, считается **заинтересованной стороной.**

Раздел *A*. Начало действий

Правило 68. Протесты яхт

68.1. Право на протест.

Протест может быть подан яхтой против любой другой яхты. **Протест** со ссылкой на нарушение правил части IV может быть подан только яхтой — участницей конфликта или его очевидцем.

68.2. Во время гонки — протестовый флаг.

(*a*) Яхта должна выставить флаг, если она намерена протестовать по поводу нарушения **правил**, случившегося во время гонки. Для этого всегда применяется флаг «*B*» МСС (независимо от других указаний гоночной инструкции) достаточного размера. Флаг необходимо поднять при первой разумной возможности после инцидента и не снимать его до **финиша** яхты или выхода из **гонки**. После **финиша** флаг можно поднять, но только в том случае, когда первая разумная возможность для

этого представится только после **финиша**. В этом случае флаг нельзя снимать до тех пор, пока гоночный комитет не примет сигнал.

(*b*) Для яхт, управляемых одним человеком, достаточно показать флаг при первой разумной возможности после инцидента яхте, на которую подается **протест**, и гоночному комитету во время **финиша.**

68.3. После гонки.

Яхта имеет право подать **протест**, даже если она не несла флага протеста, если факты, дающие право на **протест** (в том числе и тот факт, что другая яхта, обязанная подать **протест**, не сделала этого), стали известны после **финиша** или после выхода из **гонки**.

68.4. Извещение яхты о намерении подать протест.

Протестующая яхта должна постараться известить другую яхту о своем намерении подать письменный **протест**.

68.5. Оформление протеста.

Протест подают в письменном виде; подписывает его владелец яхты или его представитель. **Протест** должен содержать:

(*a*) дату, время и место происшествия;

(*b*) **правила** или **правило**, которые считаются нарушенными или невыполненными;

(*c*) описание происшествия;

(*d*) схематическое изображение происшествия (если это необходимо).

68.6. Время подачи протеста.

Если в гоночной инструкции нет иных указаний, то **протест** должен быть представлен в гоночный комитет (если это невозможно, то отправлен письмом):

(*a*) в течение 2 часов после **финиша** протестующей яхты или в течение времени, которое могло быть указано в гоночной инструкции, если только **протестовый комитет** не сочтет нужным продлить этот срок, или

(*b*) в течение срока, который **протестовый комитет** найдет разумным в данных обстоятельствах, если яхта не **финишировала.**

68.7. Протестовый взнос.

Протест должен сопровождаться взносом, если таковой установлен гоночной инструкцией.

68.8. Исправление неточностей в протесте.

Протестовый комитет должен разрешить протестующей стороне во время разбора:

(*a*) исправить любые неточности в деталях, требуемых правилом 68.5, если в **протесте** факты изложены так, что можно установить, о каком инциденте идет речь;

(*b*) внести протестовый взнос, который мог быть установлен в соответствии с правилом 68.7.

68.9. Протест не может быть взят обратно.

Протест, поданный в письменной форме, не может быть потребован обратно. **Протестовый комитет** должен вынести по нему решение, если только до разбора **протеста** яхта (или яхты), на которую подан **протест**, не признала полностью свою вину.

Правило 69. Требование восстановить результат

Если яхта считает, что ее результат на финише существенно ухудшился не по ее вине из-за:

(*a*) действий или упущений гоночного комитета, или

(*b*) того, что яхта оказывала помощь согласно правилу 58 «Оказание помощи», или

(*c*) аварии, вызванной другим судном, обязанным уступить дорогу,

то она может потребовать у **протестового комитета** восстановить результат, оформив это требование в соответствии с правилами 68.5, 68.6, 68.7 и 68.8. Протестовый флаг в этом случае показывать необязательно. **Протестовый комитет**, получив такое требование, должен действовать в соответствии с правилом 74.2.

Правило 70. Действия гоночного или протестового комитетов

70.1. Без рассмотрения.

Гоночный комитет может без рассмотрения действовать в соответствии с правилом 74.4 против яхты, которая:

(*a*) не **стартовала** или не **финишировала** (однако, если яхта может убедить **протестовый комитет** в том, что, возможно, про-

изошла ошибка, **протестовый комитет** должен рассмотреть инцидент);

(*b*) подняла флаг «I» МСС во время гонки (в соответствии с требованием раздела «Процентное наказание» приложения 3), но не сообщила о нарушении и, таким образом, попала под действие пункта 2.5 приложения 3.

Яхта, наказанная в соответствии с этим правилом, должна быть извещена о действиях гоночного комитета в письменном виде или при объявлении результатов гонки.

70.2. С рассмотрением.

Если гоночный или **протестовый комитет**,

(*a*) видит бесспорное нарушение какой-либо яхтой любого **правила** (за исключением случаев, предусмотренных правилом 70.1), или

(*b*) узнает из письменного или устного сообщения яхты, что она, возможно, нарушила **правила**, или

(*c*) имеет достаточные основания предположить, что нарушение привело к серьезной аварии, или

(*d*) получит в тот же день сообщение о нарушении от очевидца, не участвовавшего в гонке и не являющегося **заинтересованной стороной**, или

(*e*) получит достаточные доказательства возможного нарушения **правил** яхтой при разборе какого-либо **протеста**,

то он может известить такую яхту письменно с официальным вручением или по почте не позднее 18 часов следующего дня:

(*i*) после финиша гонки, или

(*ii*) после получения сообщения, или

(*iii*) после рассмотрения **протеста.**

Извещение должно содержать относящиеся к делу факты и указание **правила** или **правил**, которые считаются нарушенными, и время и место рассмотрения.

70.3. Существенно пострадавшая яхта.

Гоночный или **протестовый комитет** по собственной инициативе может начать рассмотрение вопроса о восстановлении результата яхты, если уверен, что какое-либо из обстоятельств, указанных в правиле 69 «Требование восстановить результат», могло иметь место.

70.4. Обязанности мерителей.

Если меритель решит, что яхта не соответствует правилам класса или мерительному свидетельству (свидетельству о гоночном балле), то

(*a*) до гонки или серии гонок — он должен потребовать от владельца яхты или его представителя исправления замеченных недостатков; если недостатки не устранены, он должен в письменном виде сообщить об этом гоночному комитету, а гоночный комитет должен действовать в соответствии с правилом 1.3 и либо не допускать яхту к соревнованиям, либо известить яхту о рапорте мерителя и рассмотреть этот рапорт;

(*b*) после гонки — он должен в письменном виде сообщить об этом гоночному комитету или **протестовому комитету**, который должен известить яхту о рапорте мерителя и рассмотреть этот рапорт.

Меритель не имеет права не допускать яхту к соревнованиям или дисквалифицировать ее.

Раздел *B*. Процедура протеста

Правило 71. Процессуальные требования

71.1. Требование рассмотрения.

Яхта не может быть наказана без рассмотрения. Исключение составляют случаи, предусмотренные правилом 70.1.

71.2. Заинтересованные стороны.

(*a*) Члены **протестового комитета** не должны принимать участия в обсуждении или принятии решения по вопросу, в котором они являются **заинтересованными сторонами**, но могут выступать в качестве свидетелей.

(*b*) Любая из **сторон, участвующих** в **протесте**, имеющая возражения против одного из членов **протестового комитета** на основании того, что он является **заинтересованной стороной**, должна привести свои возражения до начала разбора или сразу, как ей стали известны соответствующие факты.

71.3. Протест между яхтами, участвующими в различных гонках.

Протест, затрагивающий участников различных гонок, проводимых разными клубами, должен разбираться смешанной комиссией заинтересованных клубов.

Правило 72. Принятие протеста к рассмотрению или отказ в его рассмотрении

72.1. Принятие протеста к рассмотрению.

Если **протестовый комитет** решит, изучив **протест**, что **протест** отвечает всем требованиям правила 68 «Протесты яхт», то он должен рассмотреть его как можно скорее.

72.2. Отказ в рассмотрении протеста.

Если **протестовый комитет** решит, что **протест** не отвечает требованиям правила 68 «Протесты яхт», он должен сообщить всем **сторонам**, **участвующим** в **протесте**, что **протест** не будет рассматриваться, и объяснить причины своего решения.

Такое решение может быть вынесено только после того, как протестующей стороне дана возможность доказать, что требования правила 68 «Протесты яхт» ею выполнены.

72.3. Извещение сторон.

С **протестом** (копией) необходимо ознакомить все **стороны, участвующие** в этом **протесте**, и известить их о времени и месте его рассмотрения. Следует предоставлять разумное время для подготовки к защите.

Правило 73. Рассмотрение протеста

73.1. Право присутствовать при рассмотрении.

Стороны, участвующие в протесте, или их представители имеют право присутствовать на рассмотрении **протеста** и задавать вопросы свидетелям. Свидетелей, если они не являются членами **протестового комитета**, вызывают по одному и только на время опроса. Другие лица могут быть допущены как наблюдатели с разрешения **протестового комитета.**

73.2. Заслушивание показаний.

Во время рассмотрения **протеста протестовый комитет** разбирает показания **сторон**, **участвующих в протесте**, и, если в этом есть необходимость, другие показания.

73.3. Свидетельские показания членов протестового комитета.

Член **протестового комитета**, сообщающий о своих личных наблюдениях инцидента, должен делать такое сообщение как свидетель в присутствии всех **сторон, участвующих в протесте;** ему могут быть заданы вопросы.

73.4. Неявка на рассмотрение протеста.

Неявка без уважительной причины любой из **сторон, участвующих в протесте**, или ее представителя на рассмотрение **протеста** дает **протестовому комитету** право решить **протест** по собственному усмотрению без полного рассмотрения.

73.5. Повторное рассмотрение протеста.

Протестовый комитет может вернуться к рассмотрению **протеста**, если решит, что, возможно, была допущена существенная ошибка или в разумное время станут известны существенно новые факты.

Правило 74. Решение по протесту и определение наказания

74.1. Установление фактов.

Протестовый комитет должен установить факты и основывать свое решение на этих фактах. Решение, принятое **протестовым комитетом** относительно фактов, является окончательным.

74.2. Рассмотрение требования о восстановлении результата.

(*a*) Если поступило требование о восстановлении результата в соответствии с правилами 69 или 70.3, **протестовый комитет** должен решить, действительно ли существенно ухудшился результат яхты (яхт) на финише в обстоятельствах, предусмотренных правилом 69.

(*b*) Если результаты яхты (яхт) существенно ухудшились, **протестовый комитет**, прежде чем принять какое-либо решение (особенно в случае **прекращения** или **отмены** гонки), должен убедиться, что он оценил все факты и возможные последствия своего решения для всех яхт как в отдельной гонке, так и в серии гонок.

(c) Затем **протестовый комитет** должен принять решение, наиболее приемлемое для всех затронутых яхт. В частности, он может оставить в силе результаты гонки, дать яхте за гонку другое количество очков или установить ей другое время на

финише, **прекратить** или **отменить** гонку или принять какое-либо другое решение.

74.3. Протест по обмеру.

(*a*) Если подан **протест** по правилу 19 или по правилам класса о нарушении во время **гонки** правил постройки, обмера или плавучести или недействительности мерительного свидетельства или свидетельства о гоночном балле, то **протестовый комитет** может принять по нему решение немедленно после рассмотрения, если нет сомнений в интерпретации и применении перечисленных выше правил. Если же такие сомнения имеются, **протестовый комитет** должен направить свои вопросы вместе с установленными фактами в квалифицированный орган для вынесения заключения. Вынося затем решение, **протестовый комитет** должен руководствоваться полученным заключением.

(*b*) В дополнение к требованиям правила 74.7 **протестовый комитет** должен в своем решении указать лицо, выдавшее яхте мерительное свидетельство (свидетельство о гоночном балле).

(*c*) Если в соответствии с правилом 77 подана апелляция, яхта может участвовать в дальнейших гонках, но ее результат зависит от решения по апелляции.

74.4. Наказания.

Если **протестовый комитет** после установления фактов или гоночный комитет, действующий в соответствии с правилом 70.1, решит, что:

(*a*) яхта нарушила какое-либо из **правил** или

(*b*) пренебрежение яхтой каким-либо **правилом** вызвало нарушение **правил** другими яхтами,

то такая яхта должна быть дисквалифицирована, если только в гоночной инструкции не предусмотрено другое наказание, а в случае (*b*) другие яхты должны быть оправданы. Такая дисквалификация или штраф должны быть наложены независимо от того, какое **правило** указывалось в **протесте** в качестве его обоснования и была ли упомянута в **протесте** яхта, которая признана виновной. Может быть дисквалифицирована протестующая или третья яхта, а яхта, на которую был подан **протест**, оправдана.

74.5. Возможные наказания.

Если гоночная инструкция предусматривает возможные наказания, то наказания за нарушения правил части IV и процедура их выполнения должны быть такими, как описано в приложении 3 «Возможные наказания за нарушение правил части IV».

74.6. Очки и занятые места.

(*a*) При подсчете очков в серии гонок яхта, вышедшая из гонки после нарушения **правил**, не считается дисквалифицированной. Яхта может быть дисквалифицирована только в соответствии с правилом 74.4.

(*b*) Место дисквалифицированной или вышедшей из гонки яхты занимает следующая по порядку яхта, и все остальные яхты поднимаются на одно место.

74.7. Решение.

(*a*) Приняв решение, **протестовый комитет** должен немедленно сообщить **сторонам, участвующим в протесте:**

(*i*) установленные факты;

(*ii*) **правило** или **правила**, которые применены;

(*iii*) решение и его обоснование;

(*iv*) яхты, подлежащие наказанию, если таковые имеются;

(*v*) наложенное наказание или восстановленный результат, если таковой имеется.

(*b*) По требованию любой из **сторон, участвующих** в **протесте**, ей должны быть предоставлены:

(*i*) сведения, перечисленные в пункте (*a*), в письменном виде;

(*ii*) официальная схема, составленная **протестовым комитетом** (в случае необходимости).

Раздел *C*. Специальные правила

Правило 75. Взыскание за грубое нарушение правил или проступок

75.1. Права национальной организации.

В случае грубого нарушения любого **правила** владелец яхты, его представитель, рулевой или член экипажа могут быть дисквалифицированы национальной организацией на любой срок

(отстранены от управления яхтой или от участия в гонках на любых соревнованиях, подотчетных этой организации).

Решение о наказании по этому правилу может быть доведено до сведения ИЯРУ, который должен известить все национальные организации, которые также могут принять решение о дисквалификации.

75.2. Права гоночного комитета.

Гоночный комитет может отстранить участника соревнований от дальнейшего участия в соревновании, снять его полностью с соревнования или применить к нему иное дисциплинарное взыскание, если он совершил грубый поступок либо вел себя неспортивно.

Решение о наказании по этому правилу должно быть доведено до сведения национальных организаций участника и проводящей организации. Национальная организация участника может наложить на него дополнительное наказание.

Правило 76. Возмещение убытков

76.1. Возмещение ущерба.

Вопрос о возмещении ущерба, нанесенного вследствие нарушения любого из **правил,** решается в соответствии с указаниями национальной организации (если они имеются).

76.2. Расходы по обмеру.

Расходы, связанные с **протестом** по обмеру яхты, оплачиваются проигравшей стороной, если **протестовый комитет** не примет иное решение.

Раздел *D*. Процедура апелляции.

Правило 77. Апелляции

77.1. Право на апелляцию.

Апелляция или запрос могут быть направлены в соответствующую национальную организацию (за исключением случаев, предусмотренных правилом 1.7):

(*a*) яхтой, являющейся **стороной, участвующей в протесте,** и апеллирующей против решения **протестового комитета;**

(*b*) гоночным комитетом, апеллирующим против решения, независимого от него **протестового комитета**, предусмотренного правилом 1.7;

(*c*) гоночным комитетом или **протестовым комитетом**, направляющим свое решение для утверждения или исправления интерпретации **правил**, содержащейся в решении.

77.2. Срок подачи апелляции и апелляционный взнос.

Апелляция или запрос должны быть направлены в течение срока, установленного национальной организацией, после принятия решения **протестовым комитетом.** К апелляции или запросу должен быть приложен апелляционный взнос, если он установлен национальной организацией.

77.3. Интерпретация правил.

Апелляция или запрос направляются только по вопросу интерпретации **правил.** Национальная организация должна считать имевшими место факты, установленные **протестовым комитетом**, однако если она не удовлетворена представленными фактами, то может запросить дополнительную информацию или потребовать от **протестового комитета** повторного рассмотрения случая.

77.4. Апелляция может быть взята обратно.

Апелляция, поданная в национальную организацию, может быть взята обратно, если апеллянт согласится с первоначальным решением.

77.5. Заинтересованные стороны.

Никакая **заинтересованная сторона** или член затронутого **протестового комитета** не должны принимать участие в обсуждении или принятии решения по апелляции или запросу.

77.6. Право поддержать или изменить решение.

Национальная организация имеет право поддержать или изменить решение **протестового комитета** и дисквалифицировать или наказать другим способом любую яхту, являющуюся **стороной, участвующей в протесте**, если считает, что факты, установленные **протестовым комитетом**, доказывают нарушение яхтой какого-либо **правила** (независимо от того, упоминалось ли такое **правило** в решении комитета).

77.7. Решение по апелляции.

Решение национальной организации является окончатель-

ным. Его рассылают в письменном виде всем сторонам, участвующим в протесте.

Правило 78. Приложения к апелляции

78.1. Апелляция или запрос должны быть представлены в национальную организацию в письменном виде. К ним прилагают, если необходимо, следующие документы:

(*a*) копии положения о соревновании и гоночной инструкции, дополнений к ним и любых других предписаний, действовавших на соревновании;

(*b*) копию **протеста (протестов)**, составленного в соответствии с правилом 68.5, а также копии всех письменных заявлений, которые могли быть поданы **сторонами, участвующими в протесте;**

(*c*) замечания **протестового комитета** по перечисленным документам, все установленные им факты, решение и его обоснование;

(*d*) схему, составленную или утвержденную **протестовым комитетом** в соответствии с установленными фактами; в схеме должны быть указаны:

(*i*) курс на следующий **знак** или, если случай произошел вблизи **знака,** положение **знака** с указанием предписанной стороны обхода или огибания его;

(*ii*) направление и сила ветра;

(*iii*) направление и скорость течения (прилива и отлива, если они были);

(*iv*) глубина на акватории (если нужно);

(*v*) положения и траектории движения всех яхт, затронутых данным инцидентом;

(*e*) основания для апелляции, представленные апеллянтом в соответствии с правилом 77.3;

(*f*) замечания к апелляции, сделанные **протестовым комитетом,** гоночным комитетом или любой **стороной, участвующей в протесте.**

78.2. Гоночный комитет должен известить все **участвующие в протесте стороны** о подаче апелляции и предложить им дать свои замечания по ней. Эти замечания прилагают к апелляции.

Часть VII
ОРГАНИЗАЦИЯ И ПОРЯДОК ПРОВЕДЕНИЯ ВНУТРЕННИХ СОРЕВНОВАНИЙ. ПРАВА И ОБЯЗАННОСТИ СУДЕЙСКОЙ КОЛЛЕГИИ

§ 1. Виды парусных соревнований

1. Парусные соревнования проводят как классные гонки, гонки с гандикапом и гонки с пересадкой экипажей.

2. Классные гонки могут состоять из одной гонки или из серии гонок для классов яхт, предусмотренных действующими «Правилами классификации, постройки и обмера спортивных яхт, принятых в СССР», а также для яхт других классов, имеющихся у данной организации (в городе, ДСО и т. п.) в достаточном количестве.

В серии классных гонок экипаж должен выступать на одной и той же яхте. Судейская коллегия может разрешить замену яхты в этих соревнованиях в случае аварии, которая полностью вывела яхту из строя и произошла по вине судейской коллегии. Замена яхты по другим причинам может быть разрешена только в исключительных случаях.

3. Гонки с гандикапом проводят для яхт, которые обмерены по формуле, предусмотренной положением о данных соревнованиях.

В серии гонок с гандикапом экипаж должен выступать на одной и той же яхте (исключение может быть сделано только в соответствии с требованиями второго абзаца п. 2).

4. Гонки с пересадкой экипажей отличаются тем, что экипажи в каждой следующей гонке пересаживаются на яхту, на которой в предыдущей гонке выступал другой экипаж.

5. Крейсерскими называют классные гонки или гонки с гандикапом, проводимые на дистанциях длиной более 20—25 морских миль для яхт, отвечающих требованиям безопасности плавания в районе проведения гонок, со стартом и финишем в одном или разных пунктах.

§ 2. Характер соревнований

1. Соревнования подразделяют на личные, командные и лично-командные.

Личными считают соревнования, в которых определяют только результаты отдельных экипажей. Командными являются соревнования, в которых по результатам экипажей, входящих в состав команды, определяют место команды в соревновании. К лично-командным относят соревнования, в которых одновременно определяют результаты и отдельных экипажей, и команд.

2. Результаты экипажа в личных и лично-командных соревнованиях, проводимых в соответствии с требованиями настоящих правил, дают каждому из его членов право на присвоение или подтверждение спортивного разряда или звания в соответствии с нормами и требованиями Единой всесоюзной спортивной классификации.

§ 3. Участники соревнований

1. Участниками соревнований являются члены экипажей всех допущенных к соревнованию яхт, аккредитованные представители и тренеры команд, судьи. Все они должны быть членами физкультурных организаций.

2. Члены экипажей яхт обязаны:

— уметь плавать;

— иметь разрешение врача на участие в данном соревновании;

— иметь спортивный разряд или звание, предусмотренные положением о соревновании;

— иметь удостоверение ГТО в соответствии со своей возрастной группой.

Капитаны (рулевые) яхт, кроме того, должны иметь удостоверение на право управления яхтой в соответствии с требованиями положения о соревновании и «Положения о квалификации лиц, занимающихся парусным спортом, порядке присвоения квалификационных званий и работе квалификационных комиссий».

3. В состав экипажа не могут входить спортсмены, имеющие более высокий спортивный разряд (звание) по парусному

спорту (в крейсерских гонках — и более высокую яхтенную квалификацию), чем капитан (рулевой) яхты.

4. Экипажи яхт делятся на следующие основные возрастные группы:

а) мальчики и девочки:

младшая группа — 8—10 лет; старшая группа — 11—13 лет;

б) юноши и девушки:

младшая группа — 14—15 лет; старшая группа — 16—17 лет;

в) мужчины и женщины: 18 лет и старше.

Положение о соревновании может предусматривать и другие возрастные группы (юниоры, ветераны и др.). Год рождения участников детских и юношеских соревнований оговаривается в положении об этих соревнованиях.

Примечание. Юноши и девушки старшей группы могут быть допущены к участию в соревнованиях взрослых спортсменов при наличии специального разрешения врача, тренера и организации, проводящей соревнование.

5. Участники соревнований обязаны знать и выполнять все требования настоящих правил, положения о соревновании, гоночной инструкции, инструкции по контрольному обмеру яхт, правил классов яхт и местных правил мореплавания и судоходства. Они не имеют права ссылаться на незнание этих требований.

6. Каждая участвующая в соревновании организация должна иметь своего представителя, компетентного в вопросах парусного спорта и несущего ответственность за команду этой организации.

Представитель обязан доводить до сведения спортсменов своей команды распоряжения и инструкции судейской коллегии, передавать в судейскую коллегию пожелания и просьбы спортсменов, присутствовать на заседаниях судейской коллегии, проводимых совместно с представителями. Он может также представлять капитана (рулевого) яхты в соответствии с требованиями правил 68.5 и 73.1.

Представитель обязан выполнять распоряжения судейской коллегии. В случае несогласия с каким-либо решением судейской коллегии относительно порядка проведения или организации соревнования он может подать в судейскую коллегию заявление.

Это не освобождает его от обязанности выполнить распоряжение.

Во время гонки представитель должен находиться на месте, специально отведенном для представителей.

Если представитель нарушает требования настоящих правил, положения о соревновании и гоночной инструкции или недобросовестно выполняет свои обязанности, то судейская коллегия имеет право отстранить его и потребовать от соответствующей организации назначения другого представителя.

7. Если по положению о соревновании в состав участвующих команд входят тренеры, то на них распространяются права и обязанности п. 6 настоящего параграфа.

§ 4. Судейская коллегия. Общие обязанности судей

1. Непосредственное проведение соревнования и надзор за соблюдением правил возлагаются на судейскую коллегию соревнования. Судейскую коллегию соревнования подбирает президиум соответствующей коллегии судей (яхт-клуба, города, области, республики и т. п.) и утверждает организация, проводящая соревнования.

Судейская коллегия соревнования имеет все права и обязанности, соответствующие правам и обязанностям гоночного комитета и перечисленные в предыдущих разделах правил и приложениях.

2. Квалификация и численный состав судейской коллегии соревнования должны обеспечить четкое проведение соревнования.

При проведении соревнования республиканского или более высокого масштаба в состав судейской коллегии соревнования, проводимого на одной дистанции, входят:

а) главный судья;

б) заместитель главного судьи по организации;

в) заместитель главного судьи по арбитражу;

г) заместитель главного судьи по медобслуживанию;

д) главный меритель;

е) главный секретарь;

ж) члены арбитровой группы;

з) старший судья на старте-финише;

и) установщик линий старта и финиша;

к) стартер-финишер;

л) хронометрист;

м) судья на зрительных сигналах;

н) судья на звуковых сигналах;

о) старший судья на знаке дистанции (на каждом знаке);

п) судья на знаке дистанции (на каждом знаке);

р) секретари (не менее одного на каждые 25 участвующих яхт);

с) судьи при участниках (по одному на каждое место базирования яхт, но не менее одного на каждые 50 участвующих яхт);

т) мерители (не менее одного на каждые 25 участвующих яхт);

у) секретари арбитровой группы и мерительной комиссии;

ф) в гонках с пересадкой экипажей — судьи на пересадке.

При проведении соревнований указанного выше масштаба на нескольких дистанциях в состав судейской коллегии соревнования дополнительно входят:

а) заместители главного судьи по дистанции;

б) старшие секретари по каждой дистанции.

Число судей, входящих в стартово-финишную группу, должно соответствовать числу дистанций.

В соревнованиях небольшого масштаба (областного и ниже) состав судейской коллегии может быть меньше за счет исполнения одним судьей нескольких обязанностей.

3. На всесоюзные и международные соревнования, проводимые в СССР, президиум Всесоюзной коллегии судей с разрешения президиума Федерации парусного спорта СССР может назначить в соответствии с правилами 1.5(*c*) и 1.5(*d*) специальное жюри для разбора протестов и наблюдения за соответствием действий судейской коллегии настоящим правилам при проведении гонок. Судейская коллегия руководствуется решениями такого жюри при рассмотрении вопросов, относящихся к проведению гонки (см. приложение 8). При наличии жюри арбитровая группа не создается.

4. Каждый судья должен быть дисциплинированным, инициативным и тщательно подготовлен к выполнению своих обязанностей. Судья не должен давать участникам советы, влияющие на спортивные результаты.

5. Члены судейской коллегии носят отличительные знаки с указанием судейской должности.

§ 5. Главная судейская коллегия. Главный судья

1. В состав главной судейской коллегии входят главный судья, его заместители — по дистанциям (председатели гоночных комитетов), по арбитражу (если не назначено жюри), по организации и медицинскому обслуживанию, главный меритель, главный секретарь.

Члены главной судейской коллегии обязаны проинструктировать судей своих групп, убедиться в том, что они знают настоящие правила, положение о соревновании, гоночную инструкцию и свои непосредственные обязанности.

2. Главный судья полностью отвечает за проведение соревнования перед назначившей его организацией. Никто не может вмешиваться в деятельность главного судьи и руководимой им судейской коллегии в период проведения соревнования (исключение § 4, п. 3).

3. Главный судья имеет право:

а) отменить или отложить проведение соревнования в следующих случаях:

— неблагоприятные гидрометеорологические условия;

— не готовы или не отвечают предъявляемым к ним требованиям места проведения соревнования, оборудование и судейский инвентарь, средства связи и сигнализации, катера, обслуживающие соревнование;

— не обеспечены медицинская или спасательная служба;

б) вносить изменения в гоночную инструкцию и календарь соревнования, если в этом возникает необходимость и не назначено жюри;

в) сократить или изменить дистанцию гонки, **отменить, отложить** или **прекратить** гонку в случаях, предусмотренных правилом 5.1 или гоночной инструкцией;

г) отстранять от дальнейшего участия в соревнованиях яхты, не отвечающие требованиям настоящих правил, положения о соревновании, «Правил классификации, постройки и обмера...», правил класса и гоночной инструкции, и участников, не выполнивших требования § 3, пп. 2, 3, 4 и § 15, пп. 4, 5 настоящих правил, если на соревнование не назначено жюри;

д) в ходе соревнования перемещать судей, отстранять от исполнения обязанностей судей, не справляющихся со своей работой или нарушающих требования правил;

е) в исключительных случаях разрешать замену яхт или членов экипажей яхт, если не назначено жюри;

ж) отстранять от дальнейшего участия в соревновании недостаточно подготовленных спортсменов и лиц, совершивших поступки, недостойные советского гражданина, если не назначено жюри;

з) принимать окончательные решения по вопросам, связанным с проведением соревнований, если не назначено жюри.

4. Главный судья обязан:

а) составить гоночную инструкцию и утвердить полный состав судейской коллегии, проинструктировать своих заместителей и председателей комиссий, убедиться в готовности их групп к проведению соревнования;

б) оперативно руководить судейской коллегией в ходе соревнования, не подменяя судей, но постоянно контролируя их работу, выбирать дистанцию каждой очередной гонки;

в) из состава главной судейской коллегии назначить судью, который будет исполнять обязанности главного судьи во время его отсутствия;

г) руководить группой судей на дистанции и спасательной службой во время гонок;

д) руководить работой арбитровой группы, если в составе судейской коллегии нет заместителя главного судьи по арбитражу и не назначено жюри;

е) по окончании соревнования провести разбор работы судей и оценить их работу, проставив оценки в судейских билетах;

ж) в трехдневный срок сдать все материалы соревнования и отчет в организацию, проводящую соревнование.

5. Все решения главного судьи должны быть обоснованы ссылками на соответствующие **правила.**

6. Получив рапорт главного мерителя, указанный в § 13, п. 4., но не позднее чем за 2 часа до старта первой гонки, главный судья запрещает выход с места стоянки яхтам, перечисленным в рапорте, до выполнения требований, обеспечивающих безопасность плавания (или до представления действительного мерительного свидетельства).

§ 6. Заместители главного судьи по дистанции и группа судей на дистанции

1. Если гонки проводят на нескольких дистанциях, то на одной из них работой судейской коллегии может руководить главный судья соревнования, а на других — его заместители (председатели гоночных комитетов).

Заместитель главного судьи по дистанции имеет права и обязанности главного судьи, предусмотренные § 5, п. 3, а, в, д; п. 4, б, г, е и п. 5 настоящих правил.

2. Группа судей на дистанции состоит из судей, находящихся на судейских катерах или в других пунктах наблюдения, указанных главным судьей или его заместителем по дистанции. На каждом катере или пункте назначается старший судья.

Судьи на дистанции:

а) наблюдают за соревнующимися яхтами и оказывают помощь яхтам, потерпевшим аварию;

б) устанавливают знаки стартовой и финишной линии, знаки дистанции, наблюдают за правильностью их расположения, принимают меры для возвращения их в исходное положение в случае смещения;

в) фиксируют порядок и время прохождения **знаков** яхтами, заполняют бланки порядка огибания **знака** яхтами, указывая в примечании номера яхт, не прошедших **знак;**

г) подают **протест** в случаях, предусмотренных правилом 70.2.

§ 7. Заместитель главного судьи по арбитражу и арбитровая группа

1. Если не назначено специальное жюри (§ 4, п. 3), то из числа наиболее компетентных и опытных членов судейской коллегии создается арбитровая группа, имеющая все права и обязанности, соответствующие правам и обязанностям **протестового комитета** и перечисленные в предыдущих разделах правил и приложениях. Работой арбитровой группы руководит заместитель главного судьи по арбитражу (в соревнованиях небольшого масштаба — главный судья), подписывающий решения группы.

Решение арбитровой группы по **протесту** принимается большинством голосов. В случае равенства голосов решение определяется голосом заместителя главного судьи по арбитражу.

Во время гонки члены арбитровой группы могут исполнять другие судейские обязанности.

2. Порядок работы арбитровой группы изложен в приложении 6. Если главный судья соревнований решит, что процедура разбора **протеста** арбитровой группой (но не жюри) была проведена с нарушением требований правил или приложения 6, то он может обязать ее рассмотреть **протест** вновь.

Заместитель главного судьи по арбитражу должен обеспечить оформление документов по апелляции, если таковая возникает.

§ 8. Заместитель главного судьи по организации и группа материально-технического обеспечения

1. Заместитель главного судьи по организации руководит группой материально-технического обеспечения, обеспечивает организацию спасательной службы, а также согласует все вопросы приема, размещения, питания и отправки участников соревнований.

2. В группу материально-технического обеспечения входят работники организации, которой проводящей организацией поручено непосредственное проведение соревнования, работники яхт-клубов и других спортивных баз, на которых проводятся соревнования.

Группа материально-технического обеспечения обязана:

а) подготовить прием участников и яхт, а также средства погрузки и разгрузки яхт, места стоянки яхт, хранения парусов и имущества спортсменов, места и оборудование для ремонта;

б) подготовить оборудование для установки дистанций, судейский и мерительный инвентарь, средства сигнализации, оповещения и связи и т. п.;

в) содержать в порядке судейские и спасательные катера и места работы судейской коллегии;

г) организовать гидрометеоинформацию;

д) снабдить судейскую коллегию писчебумажными материалами, бланками документов, средствами размножения информационных материалов и т. п.;

е) организовать отправку участников и яхт.

§ 9. Заместитель главного судьи по медицинскому обслуживанию

Заместитель главного судьи по медицинскому обслуживанию участвует в работе мандатной комиссии и проверяет наличие у каждого участника визы врача, допускающей его к соревнованиям, действительность на этой визе печати медицинского учреждения, обеспечивает медико-санитарное обслуживание, контролирует состояние мест размещения спортсменов и судей, мест проведения соревнования и качество питания. Он дает свое заключение о возможности проведения соревнования в зависимости от температуры воды и воздуха и имеет право освобождать или отстранять отдельных участников от соревнований по состоянию здоровья.

§ 10. Главный секретарь и секретариат, судьи при участниках

1. Работой секретариата руководит главный секретарь.

2. Секретариат соревнований:

а) готовит судейскую документацию, ведет протоколы заседаний судейской коллегии, оформляет распоряжения главного судьи, готовит материалы для отчетов мандатной комиссии, главного судьи, мерительной комиссии и арбитровой группы (жюри);

б) составляет окончательные списки участвующих судов и их экипажей, судейской коллегии;

в) вместе с группами судей на старте и финише заполняет стартовые и финишные протоколы, принимает рапорты судей и протоколы прохождения яхтами **знаков**;

г) вместе с судьями при участниках собирает сводные ведомости с росписями о прохождении дистанции или гоночные объяснения, **протесты** и протестовые взносы, заявления;

д) подсчитывает личные и командные результаты, вывешивает все необходимые материалы на доске официальных объявлений;

е) определяет участников, выполнивших разрядные нормативы и требования, выдает справки о выполнении нормативов, которые подписывает главный судья, главный секретарь и главный меритель.

3. Судьи при участниках:

а) информируют участников о всех решениях судейской коллегии, имеющих к ним отношение;

б) следят за наличием росписи участников в сводной ведомости о прохождении дистанции (или за подачей гоночных объяснений);

в) принимают от участников и судей письменные **протесты**, проставляя время подачи;

г) контролируют на месте базирования порядок выхода и возвращения яхт: запись в вахтенном журнале о выходе и возвращении яхт и т. п.;

д) информируют участников соревнований о возможности ремонта яхты, оказания медицинской помощи и т. п.;

е) по истечении времени, отпущенного на роспись в сводной ведомости (или на подачу гоночных объяснений), составляют список яхт, не расписавшихся в прохождении дистанции (не подавших гоночные объяснения) или в вахтенном журнале, заявляющих **протест**, сошедших с гонки или признающих нарушение и т. п., и передают его главному секретарю (этот список равносилен **протесту**, предусмотренному правилом 70.2).

Судьи при участниках подчиняются главному судье или его

заместителям по дистанциям, а в вопросах судейской документации и информации — главному секретарю.

4. Для судейской документации существуют бланки установленной формы (см. приложение 12). Все исправления должны быть оговорены и подписаны. На всесоюзных соревнованиях документация ведется на русском языке.

5. Все документы судейской коллегии должны иметь дату (и, если существенно, время) их составления. Подпись судьи, составившего документ, должна быть расшифрована.

§ 11. Судья по информации

Судья по информации подчиняется главному судье соревнования. Он информирует зрителей, представителей прессы, радио, кино и телевидения об условиях соревнований, об их ходе и результатах, организует работу пресс-центра.

§ 12. Старший судья на старте и финише. Группы старта и финиша

1. Старший судья на старте руководит работой группы судей на старте.

Группа судей на старте:

а) по указанию главного судьи или его заместителя по дистанции (председателя гоночного комитета) и с помощью судей на дистанции устанавливает стартовую линию;

б) ведет контроль времени и проводит процедуру старта;

в) заполняет стартовый протокол: учитывает яхты, маневрирующие под парусами вблизи стартовой линии; фиксирует преждевременное пересечение яхтами линии старта или ее продолжения; отмечает нарушение яхтами правила «Обогнуть концы стартовой линии», определяет яхты, исправившие свою ошибку, и отзывает яхты, не исправившие ее; фиксирует нарушение яхтами правила «Одной минуты»;

г) регулярно определяет и фиксирует скорость и направление ветра, температуру воды и воздуха, состояние моря, течение, облачность.

По окончании старта старший судья оформляет стартовый протокол.

2. Судья-стартер находится в створе стартовой линии и в момент сигнала «Старт открыт» или за 1 мин. до него, если действует правило 51.1 (*c*), лично определяет положение яхт относительно стартовой линии, подает команду о производстве индивидуального или общего отзыва.

3. Старший судья на финише руководит работой группы судей на финише.

Группа судей на финише:

а) по указанию главного судьи или его заместителя по дистанции и с помощью судей на дистанции устанавливает линию финиша;

б) принимает яхты на финише, фиксирует время финиша и заявленные **протесты**, заполняет протокол финиша;

в) регулярно определяет и фиксирует скорость и направление ветра, температуру воды и воздуха, состояние моря, течение, облачность.

По окончании финиша старший судья оформляет финишный протокол.

4. Судья-финишер в момент финиша находится в створе финишной линии и лично определяет порядок и правильность прохождения яхтами линии финиша.

§ 13. Мерительная комиссия

1. Работой мерительной комиссии руководит главный меритель, который на соревнованиях республиканского и выше масштаба должен быть официальным мерителем.

2. В обязанности мерительной комиссии входит:

а) проверка мерительных свидетельств и в случае необходимости других судовых документов яхт, заявленных на соревнование;

б) обязательный контроль наличия на яхтах снабжения, обеспечивающего безопасность плавания, и его исправности;

в) проверка классности яхт, заявленных на соревнование, и соответствия характеристик и размеров яхт данным судовых документов;

г) составление заключений по **протестам**, связанным с обмером и классификацией яхт;

д) контрольная проверка яхт в соответствии с положением о соревновании или гоночной инструкцией.

3. Время и порядок работы мерительной комиссии, требования к участникам и яхтам устанавливают в форме инструкции по контрольному обмеру, являющейся составной частью гоночной инструкции.

Инструкция по контрольному обмеру должна содержать следующие сведения:

а) указание года издания правил классов и изменений и дополнений к ним, применяемых на данном соревновании;

б) указание о том, что каждая яхта должна быть осмотрена или обмерена до старта первой гонки;

в) время, место и порядок работы мерительной комиссии;

г) способ установления очередности обмера;

д) описание состояния, в котором яхта должна быть представлена к обмеру;

е) условия представления яхты на повторный обмер в случае обнаружения отклонений от правил класса или от данных мерительного свидетельства;

ж) порядок получения разрешения на замену номеров на парусе;

з) порядок получения разрешения на изменения, замену или ремонт обмеренного оборудования яхты;

и) ограничения на количество применяемой на данном соревновании или представляемой на обмер материальной части;

к) указание о том, что любая яхта может быть осмотрена, проверена или обмерена как до, так и после любой гонки;

л) способ оповещения яхт на финише о контрольном обмере.

Инструкция по контрольному обмеру может содержать также изменения или дополнения к правилам классов, введенные в соответствии с правилом 2 (*g*).

4. По выполнении обязанностей, указанных в п. 2, а, б, но не позднее, чем за 3 часа до старта первой гонки, главный меритель обязан подавать главному судье соревнований список яхт, не отвечающих требованиям, обеспечивающим безопасность

плавания, или не имеющих действительного мерительного свидетельства.

5. По окончании соревнования главный меритель составляет отчет о проведенной мерительной комиссией работе.

В отчете должно быть отражено общее состояние судовой документации, представленной участниками соревнования, дана техническая характеристика участвующих яхт, описаны наиболее распространенные или серьезные отклонения от правил класса, сведения о протестах по обмеру, а также замечания и предложения, имеющиеся у мерительной комиссии.

6. Решения мерительной комиссии по поводу классности яхт, а также заключения по другим техническим вопросам, полученные главным судьей (жюри) соревнований в письменном виде, являются окончательными. Пересмотр таких решений возможен только в порядке технического надзора после того, как в адрес технической комиссии Федерации парусного спорта СССР подано заявление.

§ 14. Просмотровая комиссия

Президиум Всесоюзной коллегии судей по парусному спорту имеет право назначить на любое соревнование просмотровую комиссию, а соответствующая коллегия судей может назначить просмотровую комиссию на те соревнования, на которые она назначает судейские коллегии.

Просмотровая комиссия наблюдает за проведением соревнований и работой судей, но не вмешивается в работу судейской коллегии и не рассматривает апелляций. После соревнований эта комиссия знакомит судейскую коллегию со своими замечаниями и сообщает свое заключение в соответствующий президиум коллегии судей.

§ 15. Положение, заявки и запись на участие в соревновании

1. Положение о соревновании составляет организация, проводящая соревнование. Положение должно быть опубликовано как можно раньше до начала соревнования. Оно состоит из следующих разделов:

I — цели и задачи соревнования;

II — время и место проведения соревнования;

III — руководство соревнованием;

IV — требования к участникам;

V — программа и условия проведения соревнования;

VI — условия и порядок определения личных и командных результатов;

VII — награждение победителей;

VIII — условия приема участников;

IX — время и место подачи и записей на участие в соревновании.

2. Положение должно содержать указание на то, что соревнование будет проводиться в соответствии с настоящими правилами, изменениями и дополнениями к ним, утвержденными Спорткомитетом СССР, указаниями Федерации парусного спорта СССР и правилами классов (должен быть указан год издания), а также информацию, перечисленную в правиле 2. Правило 2 (*m*) может быть включено в положение только с разрешения президиума Федерации парусного спорта СССР.

В положении о соревновании с пересадкой экипажей должен быть указан порядок предоставления яхт и обеспечения ремонта при авариях яхт. Положение о соревновании крейсерских яхт должно содержать указание о возможности использования радиооборудования.

3. Изменять или отменять какие-либо пункты положения, за исключением случаев, оговоренных в § 5, п. 3, а, б, может только организация, утвердившая его, и только до начала соревнования.

4. Заявку о намерении принять участие в соревновании представляют по указанному адресу и в срок, предусмотренный положением. Она должна содержать следующие сведения:

а) наименование спортивной организации;

б) количество заявленных яхт по классам;

в) общее количество участников от организации.

Заявку подписывает руководитель организации и заверяет печатью. Проводящая организация передает заявки в мандатную комиссию соревнования с указанием количества допускаемых яхт или экипажей.

5. Запись на участие в соревнованиях представляют в мандатную комиссию в срок, указанный в положении, отдельно на каждую яхту с приложением всех необходимых документов на участников и яхты по установленной форме (см. приложение 11).

Документы участников соревнования, наличие мерительного свидетельства на яхту, акта технической комиссии клуба о пригодности яхты к плаванию и акта о непотопляемости, где это требуют правила класса, проверяет мандатная комиссия, руководимая представителем организации, проводящей соревнования. Главный судья выделяет группу судей для помощи мандатной комиссии.

Мандатная комиссия передает в судейскую коллегию списки допущенных участников и яхт по классам. Эти списки являются основными документами для учета результатов соревнований.

6. После передачи списков перестановка и замена участников допускаются только в исключительных случаях с разрешения главного судьи соревнования (или жюри, если такое назначено) и только из числа лиц, прошедших мандатную комиссию.

7. Если в каком-либо классе записана только одна яхта, то соревнования в этом классе не проводят.

§ 16. Гоночная инструкция

1. Гоночная инструкция должна содержать указание на то, что соревнования будут проводиться в соответствии с настоящими правилами, изменениями и дополнениями к ним, утвержденными Спорткомитетом СССР, специальными предписаниями Федерации парусного спорта СССР, правилами классов, положением о соревнованиях и гоночной инструкцией, а также информацию, перечисленную в правиле 3.

Правила 3.2 (*b*) (*xxi*) и (*xxx*) могут быть включены в гоночную инструкцию только с разрешения президиума Федерации парусного спорта СССР.

В гоночной инструкции должно быть указано время закрытия старта для каждого класса яхт.

2. На отдельных соревнованиях с разрешения президиума Федерации парусного спорта СССР могут испытываться предложения по изменению правил частей I и IV и правил 1, 2, 3, 22.3, 26, 51.1 *(а)*, 52.1, 58, 68.2 *(а)*.

3. К гоночной инструкции должны быть приложены:

а) список яхт, допущенных к соревнованиям, с указанием фамилий капитанов (рулевых) яхт и названий спортивных организаций (список подписывает представитель прозодящей организации);

б) указание о месте и времени росписи о прохождении дистанции (подачи гоночных объяснений) и в вахтенном журнале клуба стоянки;

в) список главной судейской коллегии.

4. В гоночной инструкции соревнования с пересадкой экипажей должно быть также указано:

а) время, место и порядок жеребьевки участников каждого круга пересадки;

б) описание места пересадки для каждого класса яхт;

в) что замена вооружения и снабжения яхты, полученной для гонки, личным имуществом (кроме спасательного жилета) и настройка яхт между гонками регулировкой рангоута и стоячего такелажа запрещены.

§ 17. Финиш в пределах контрольного времени

1. Контрольное время обычно устанавливают из расчета минимальной скорости прохождения дистанции — 2 морские мили в час. Для детских классов яхт контрольное время можно устанавливать из расчета 1—1,5 морской мили в час.

2. В гоночной инструкции должно быть указано время закрытия финиша после финиша первой яхты данного класса. Следует точно описать, какая яхта считается финишировавшей первой (такая яхта должна как минимум правильно пройти дистанцию; можно указать, что такая яхта не должна быть впоследствии дисквалифицирована судейской коллегией или сойти с гонки).

§ 18. Гоночное объяснение, подведение результатов гонки

1. Яхта, не закончившая гонку, должна указать причину в гоночном объяснении или в сводной ведомости.

2. Личные результаты в гонке определяют в соответствии с местами, занятыми участвующими яхтами.

Яхта, попадающая под действие правила 70.1, дисквалифицируется судейской коллегией по правилу 74.4 без рассмотрения в соответствии с отметкой в стартовом или финишном протоколе, утвержденном в этом случае главным судьей или его заместителем по дистанции.

Яхта, капитан (рулевой) которой не расписался в гоночном объяснении или в вахтенном журнале, также дисквалифицируется судейской коллегией без заслушивания на основании рапорта судьи при участниках, утвержденного главным судьей или его заместителем по дистанции.

Если соревнование состоит из нескольких гонок, то результаты определяют по каждой гонке в отдельности и по всему соревнованию в целом. Число очков, получаемых яхтой в каждой гонке соревнования, определяют по олимпийской системе (см. приложение 5). Эту систему применяют в том случае, если положением о соревновании не предусмотрен какой-либо другой способ определения личных результатов.

Если нет других указаний в положении о соревновании или гоночной инструкции, то в случае, когда у двух или более яхт равны итоговые очки и пункт 4 приложения 5 не позволяет отдать какой-либо из них преимущество, преимущество дается той яхте, которая победила в последней из гонок, в которых у них были разные результаты. В детских и юношеских соревнованиях преимущество в этом случае отдается той яхте, рулевой которой моложе.

3. Метод подсчета очков в случаях замены яхты или экипажа или аннулирования результатов участника.

(*а*) Подсчет очков и подведение результатов при замене яхты.

Если замена яхты (без замены рулевого) произошла в соответствии с § 1, п. 2 (второй абзац, второе предложение), то оч-

ки за места, занятые яхтой в гонках до аварии, складываются с очками за места, занятые в последующих гонках, то есть подсчет очков производится точно так же, как если бы рулевой выступал на одной яхте.

Замена яхты по каким-либо другим причинам, как правило, не допускается. Но если замена все же разрешена, то яхта, участвовавшая в гонках до замены, считается не участвовавшей во всех гонках, проведенных до замены. Результат выступления рулевого определяется по наилучшему результату, показанному на одной из этих яхт (результаты выступления на двух яхтах не складываются).

Количество допущенных яхт не увеличивается. В протоколе результатов делают примечание о факте замены яхты.

(*б*) Подсчет очков при допуске яхты после начала соревнований.

Допуск новой яхты после начала соревнований разрешается только в случае исключительных обстоятельств. Но если все-таки это произошло, то увеличивается число яхт, допущенных к соревнованию. По ранее проведенным гонкам пересчитывают очки для яхт, которые не получили места на финише. Допущенная яхта в ранее проведенных гонках считается не участвовавшей.

(*в*) Подсчет очков при аннулировании результатов яхты.

При аннулировании результатов какой-либо яхты по правилу 75.2 или § 24 места других участников по ранее проведенным гонкам не изменяют, подсчет очков в последующих гонках для яхт, которые не получают места на финише, производится по числу яхт, первоначально допущенных к соревнованию.

В итоговом протоколе место такой яхте, а также яхте, не участвовавшей ни в одной гонке, не определяется.

(*г*) Подсчет очков и подведение результатов при замене рулевого и экипажа.

1. В случае замены рулевого новому рулевому при подведении личных результатов учитывают очки за места в гонках, в которых он участвовал, во всех остальных гонках он считается не участвовавшим, и наоборот, замененному рулевому учитывают очки за места в гонках до замены, а после замены он считается не участвовавшим. Количество допущенных яхт не увели-

чивают, в протоколе результатов делают примечание о факте замены рулевого.

2. При подведении командных результатов, если замена рулевого произошла одновременно с заменой яхты в соответствии с § 1, п. 2 (второй абзац), то в командные результаты идет место, определенное по сумме результатов обоих рулевых.

При всех остальных заменах в командный зачет идет лучший личный результат одного из рулевых, если только положением о соревновании не предусмотрена замена рулевого.

3. Замена членов экипажа не влияет на подсчет личных и командных результатов. Награждение матросов, участвовавших не во всех гонках, должно быть оговорено в положении о соревновании.

4. Подсчет очков в гонках с пересадкой экипажей.

За каждую гонку яхта получает очки в соответствии с местом на финише, согласно п. 2 приложения 5.

Яхта, не рассматривающаяся как стартующая (правило 50) или сошедшая с гонки, или нарушившая какое-либо правило (кроме правил части IV), или нарушившая гоночную инструкцию, получает за гонку очки как за место на финише, равное числу допущенных яхт плюс одно место.

Яхта, нарушившая какое-либо правило части IV (кроме правил 32 и 33), вместо дисквалификации штрафуется на 4 очка. Такой штраф накладывают за каждое нарушение в гонке правил части IV. При наложении штрафа места и очки, получаемые другими яхтами, не изменяют. Штраф в 4 очка накладывают, если он не превышает количества очков, получаемых при дисквалификации (в таком случае яхта дисквалифицируется).

В случае равенства очков действуют п. 4 приложения 5 и п. 2 настоящего параграфа.

5. Способ определения победителя в командном зачете оговаривают в положении о соревновании.

§ 19. Специальные указания

1. На судейской вышке, судейских катерах и других местах работы судейской коллегии могут находиться только лица, допущенные судейской коллегией.

С судейской вышки и судейских катеров запрещается давать яхтам указания, влияющие на спортивные результаты.

2. С момента сигнала «Предупреждение» все катера, кроме судейских, должны находиться вне дистанции гонок. На дистанцию они могут выйти только для оказания помощи яхте, потерпевшей аварию, или человеку, упавшему за борт.

3. Во время гонки на яхте не должна находиться радиоприемная или радиопередающая аппаратура, если нет иных указаний в положении о соревновании или гоночной инструкции.

§ 20. Оформление участия в гонке

1. Для участия в гонке квалификация капитана (рулевого) яхты и ее экипажа должна соответствовать положениям § 3, пп. 1—4. Все члены экипажа обязаны выполнить требования § 15, п. 4, 5.

2. Мерительное свидетельство, акт технической комиссии клуба о пригодности яхты к плаванию, акт о непотопляемости и другие судовые документы, если они необходимы, подают вместе с записью на участие в соревновании.

3. Правило 19.3 (*a*) не действует на внутрисоюзных соревнованиях. На международных соревнованиях, проводимых на территории СССР, оно может быть введено со специального разрешения Спорткомитета СССР.

4. Денежный взнос, предусмотренный правилом 19.3 (*b*), не должен превышать 25 руб. Если к сроку, указанному правилом 19.3 (*a*), яхта не представит мерительное свидетельство или его заверенную копию, то результаты яхты аннулируют, а денежный взнос приходует касса организации, проводящей соревнования. Это фиксируется в отчете главного судьи.

§ 21. Принадлежность яхт

На внутренних соревнованиях вместо правил 20 и 21 действуют следующие положения.

1. Каждая яхта должна быть надлежаще оформленной собственностью спортивной организации или члена спортивной организации, от которой она заявлена на соревнования.