МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПРАВИЛА ПАРУСНЫХ ГОНОК
2025 – 2028

(ППГ-25)

THE

RACING RULES

OF

SAILING

For 2025-2028

Включая изменения и коррекции, сделанные World Sailing до 1 января 2025 г.

World Sailing
Всероссийская федерация парусного спорта

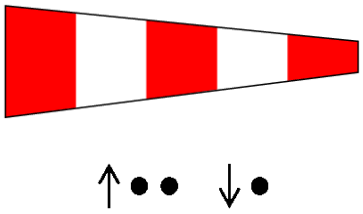
Москва

2024

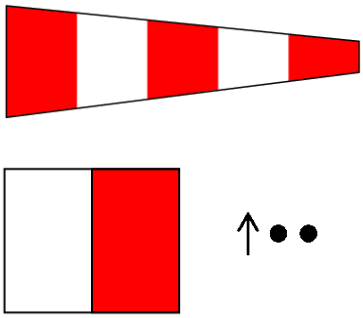
СИГНАЛЫ ГОНКИ

Ниже указаны значения зрительных и звуковых сигналов. Стрелка, указывающая вверх или вниз (↑ ↓), означает, что зрительный сигнал показывается или убирается. Точка (•) означает один звуковой сигнал; пунктир (– – – – –) означает повторяющиеся звуковые сигналы; длинная черта (—) означает продолжительный звуковой сигнал. Если зрительный сигнал показан над флагом какого-либо класса, флота, соревнования или зоны гонок, то это означает, что сигнал относится только к указанному классу, флоту, соревнованию или зоне гонок.

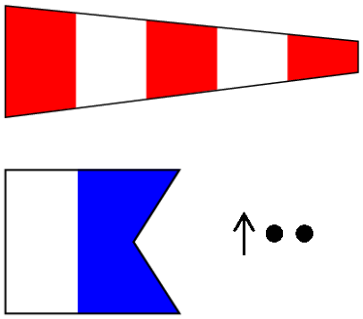
Сигналы откладывания гонок



AP Гонки, старт которым еще не дан, *отложены*. Сигнал «Предупреждение» будет дан через 1 минуту после того, как флаг будет убран, если только к этому моменту гонка не будет *отложена* снова или *прекращена*.



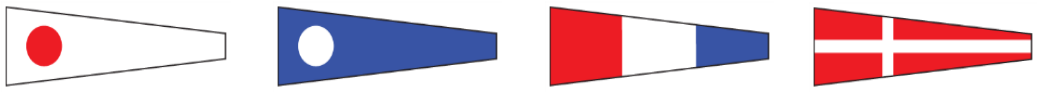
AP над H Гонки, старт которым еще не дан, *отложены*. Дальнейшие сигналы будут даны на берегу.



AP над A Гонки, старт которым еще не дан, *отложены*. Сегодня гонок больше не будет.

AP над цифровыми вымпелами 1–9

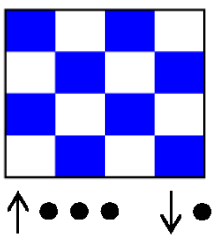
Гонка *отложена* на 1–9 часов относительно времени старта по программе.



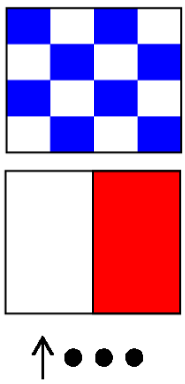
Вымпел 1 ↑•• ↓• **Вымпел 2** ↑•• ↓• **Вымпел 3** ↑•• ↓• **Вымпел 4** ↑•• ↓•

Вымпел 5 ↑•• ↓• **Вымпел 6** ↑•• ↓• **Вымпел 7** ↑•• ↓• **Вымпел 8** ↑•• ↓• **Вымпел 9** ↑•• ↓•

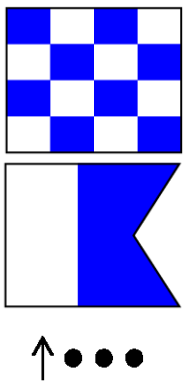
Сигналы прекращения гонок



N Все идущие гонки *прекращены*. Вернитесь в зону старта. Сигнал «Предупреждение» будет дан через 1 минуту после того, как флаг будет убран, если только к этому моменту гонка не будет *прекращена* снова или *отложена*.

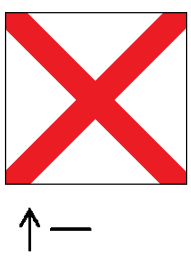


N над H Все идущие гонки *прекращены*. Дальнейшие сигналы будут даны на берегу.



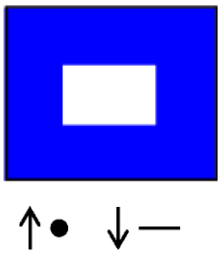
N над A Все идущие гонки *прекращены*. Сегодня гонок больше не будет.

Безопасность

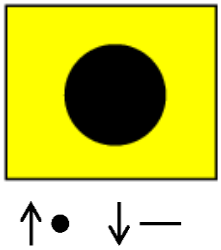


V Несите дежурство на канале связи для получения инструкций по безопасности (см. правило 37).

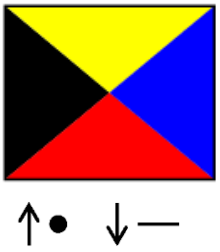
Флаги Сигнала «Подготовительный»



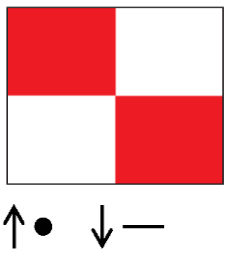
P Сигнал «Подготовительный».



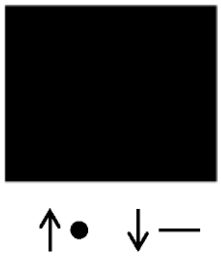
I Действует правило 30.1.



Z Действует правило 30.2.



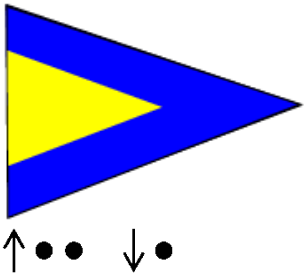
U Действует правило 30.3.



Черный флаг. Действует правило 30.4.

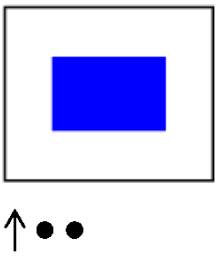
Сигналы Отзыва

X Индивидуальный отзыв.



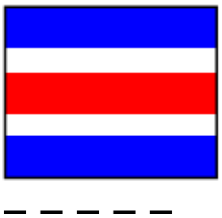
Первый заменяющий Общий отзыв. Сигнал «Предупреждение» будет дан через 1 минуту после того, как флаг будет убран.

Сигнал Сокращения дистанции

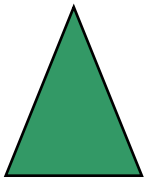


S Дистанция сокращена. Действует правило 32.2.

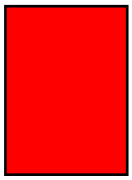
Изменение следующего участка дистанции



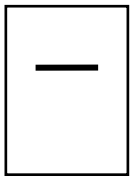
C Изменено положение следующего *знака*:



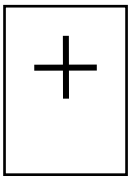
вправо;



влево;

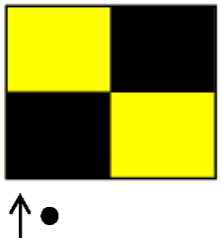


длина участка уменьшена;



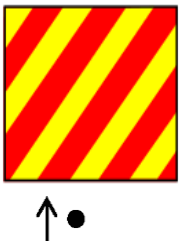
длина участка увеличена.

Другие сигналы

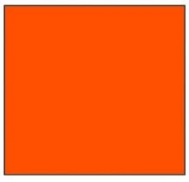


L На берегу: «Опубликовано извещение участникам». На воде: «Подойдите на расстояние слышимости или следуйте за этим судном».

M Объект с этим флагом заменяет исчезнувший *знак*.

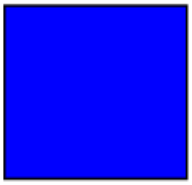


Y Наденьте индивидуальные средства обеспечения плавучести (см. правило 40).



(Звукового сигнала нет)

Оранжевый флаг. Шест с этим флагом обозначает один из концов стартовой линии.



(Звукового сигнала нет)

Синий флаг. Шест с этим флагом обозначает один из концов финишной линии.

«В качестве руководящего органа парусного спорта World Sailing (WS) популяризирует и поддерживает защиту окружающей среды на всех соревнованиях и связанных с ними мероприятиях во всем мире»

Контактная информация административного офиса World Sailing

World Sailing
Office 401, 4th Floor
3 Shortlands
London W6 8DA
United Kingdom

Основной эл.адрес: office@sailing.org
Эл.адрес для вопросов по правилам парусных гонок: rules@sailing.org
Вебсайт **sailing.org**

Published by World Sailing (UK) Limited, London, UK
© World Sailing limited
Июнь 2024

СОДЕРЖАНИЕ

	Сигналы гонки на цветной вклейке
	Документы, относящиеся к правилам, доступные он-лайн
	Введение
	Определения
	Основные принципы
Часть 1	Основные правила
Часть 2	Когда яхты встречаются
Часть 3	Проведение гонки
Часть 4	Другие требования во время гонки
Часть 5	Протесты, исправление результатов, рассмотрения, проступки и апелляции
Часть 6	Допуск и квалификация
Часть 7	Организация соревнования
Приложение A	Подведение результатов
Приложение B	Правила гонок флота по виндсёрфингу
Приложение C	Правила матчевых гонок
Приложение D	Правила командных гонок
Приложение E	Правила гонок радиоуправляемых яхт
Приложение F	Правила гонок по кайтбордингу
Приложение G	Обозначения на парусах
Приложение H	Взвешивание одежды и снаряжения
Приложение J	Положение о соревновании и гоночная инструкция
Приложение M	Рекомендации протестовым комитетам
Приложение N	Международное жюри
Приложение P	Специальные процедуры для правила 42
Приложение R	Процедуры апелляций и запросов
Приложение S	Стандартная гоночная инструкция
Приложение T	Арбитраж

ДОКУМЕНТЫ, ОТНОСЯЩИЕСЯ К ПРАВИЛАМ, ДОСТУПНЫЕ ОН-ЛАЙН

World Sailing установила единый адрес в интернете, по которому читатели найдут все документы, доступные на сайте World Sailing и упомянутые в этой книге. Такие документы перечислены далее. Ссылки на другие документы, относящиеся к правилам, также будут предоставлены по этому адресу.

Адрес: **www.sailing.org/racingrules**

Документ	*Где упоминается*
Руководство по наказаниям, налагаемым по усмотрению протестового комитета (ПК)	Введение
Изменения, сделанные в настоящих правилах после 1 января 2025	Введение
Руководства по положению о соревновании и гоночной инструкции	Введение
Регламенты World Sailing	Введение
Книга Случаев	Введение
Книги Решений для разных дисциплин	Введение
Регламенты World Sailing, имеющие статус *правила*	Определение *Правило* (b)
Интерпретации правила 42 «Средства движения»	Правило 42
Специальные правила World Sailing для морских гонок	Правило 49.2
Правила по оборудованию в парусных гонках	Несколько правил
Приложение TS «Плавание по системам разделения движения»	Правило 56.2
Бланки запроса на рассмотрение и решения рассмотрения	Преамбула к Части 5
Правила для других видов соревнований по видсерфингу	Преамбула к Приложению B
Стандартное положение о соревновании для матчевых гонок	Преамбула к Приложению C
Стандартная гоночная инструкция для матчевых гонок	Преамбула к Приложению C
Правила матчевых гонок для яхтсменов с нарушением зрения	Преамбула к Приложению C
Разрабатываемые правила для гонок радиоуправляемых яхт, обслуживаемых ампайрами	Преамбула к Приложению E
Правила для других видов соревнований по кайтбордингу	Преамбула к Приложению F
Действующий перечень букв национальной принадлежности на парусах	Приложение G

Руководство «Конфликт интересов»	Приложение M2.3
Руководство «Проступок»	Приложение M6.8
Руководство World Sailing для судей протестовых комитетов	Преамбула к Приложению T

ВВЕДЕНИЕ

Правила парусных гонок состоят из двух основных блоков. Первый блок, Части 1-7, содержит правила, затрагивающие всех спортсменов. Второй блок содержит Приложения, которые излагают: некоторые правила более детально; правила, применяемые в специальных видах гонок; правила, затрагивающие только некоторых спортсменов или официальных лиц.

Терминология Термины, употребляемые именно в том смысле, который раскрыт в Определениях, выделяются курсивом или, в преамбулах, жирным курсивом (например, *гонка* и ***гонка).***

Каждый из терминов, приведенных ниже в таблице, используется в *Правилах парусных гонок* в данном в таблице значении.

Термин	*Значение*
Яхта	Парусная яхта и экипаж на борту, подпадающие под действие *правил*
Спортсмен	Лицо, которое участвует в гонке или намеревается участвовать в гонке на соревновании
Национальная организация	Национальная организация – член World Sailing
Гоночный комитет	Гоночный комитет, назначенный в соответствии с правилом 89.2(c), и любое лицо или комитет, выполняющий какую-либо функцию гоночного комитета
Гоночное правило	Правило из *Правил парусных гонок*
Технический комитет	Технический комитет, назначенный в соответствии с правилом 89.2(c), и любое лицо или комитет, выполняющий какую-либо функцию технического комитета
Судно	Любая яхта или судно

Другие слова и термины употребляются в смысле обычной морской практики или в общеупотребительном смысле. Читатель может обратиться к *Правилам по оборудованию в парусных гонках* как к источнику значения слова в смысле обычной морской практики.

Оклики Требуемый *правилами* оклик разрешается делать на языке, отличном от английского, если есть разумные основания считать, что оклик будет понятен всем затронутым яхтам. Однако оклик на английском языке приемлем всегда.

Обозначение Обозначение «[DP]» в *правилах* означает, что наказание за нарушение этого *правила* может, по усмотрению протестового комитета, быть меньше, чем дисквалификация. Руководство по наказаниям, налагаемым по усмотрению ПК, доступно на сайте World Sailing.

Пересмотр правил Гоночные правила пересматриваются и публикуются каждые четыре года World Sailing (WS) – международной организацией, руководящей парусным спортом. Настоящее издание правил вступает в силу с 1 января 2025 г., за исключением применения их на соревнованиях, начавшихся в 2024 году, в этом случае эта дата может быть отложена положением о соревновании. Изменение правил не предусмотрено до 2029 г., однако изменения могут быть сделаны ранее, если будет решено, что таковые являются срочными. Эти изменения будут опубликованы через национальные организации и размещены на сайте World Sailing.

Приложения Когда применяются правила какого-либо приложения, то они имеют преимущество по отношению к любым противоречащим им правилам Частей 1–7 и определений. Каждое приложение в этой книге обозначено буквой. Другие приложения доступны на сайте World Sailing и обозначены двумя или тремя буквами. Ссылка на правило приложения содержит эту букву или буквы и номер правила в нем (например, правило A1 или правило MR1). Нет приложений, обозначенных буквами I, K, L, O или Q.

Разрабатываемые правила Разрабатываемые правила могут быть одобрены World Sailing для конкретных соревнований или категорий соревнований. Они доступны на сайте World Sailing и обозначены буквами DR.

Положение о соревновании и гоночная инструкция Руководства и шаблоны для написания положения о соревновании и гоночной инструкции доступны в различных форматах на сайте World Sailing по адресу **www.sailing.org/racingrules**. Национальным организациям рекомендуется перевести эти руководства и шаблоны.

Регламенты World Sailing Регламенты World Sailing упомянуты в определении *Правило* и правиле 6, но они не включены в настоящую книгу, так как могут быть изменены в любой момент. Последние редакции этих Регламентов опубликованы на сайте World Sailing. Оповещение о новых версиях этих Регламентов будет произведено через национальные организации.

Интерпретации World Sailing публикует следующие авторитетные интерпретации гоночных правил:

- *Книга Случаев – интерпретации гоночных правил,*
- *Книги Решений* для разных дисциплин,
- Интерпретации правила 42 «Средства движения», и
- Интерпретации тех Регламентов, которые являются *правилами*.

Указанные публикации доступны на сайте World Sailing. Другие интерпретации гоночных правил не являются авторитетными за исключением одобрения их World Sailing.

ОПРЕДЕЛЕНИЯ

Термин, используемый, как определено ниже, выделяется курсивом или, в преамбулах, ***жирным курсивом.*** *Значения некоторых других терминов даны в параграфе «Терминология» раздела «Введение».*

Прекращение (Abandon) Гонка, которую *прекращает* гоночный или протестовый комитет, считается недействительной, но она может быть повторена.

Чисто позади* и *чисто впереди; связаны (Clear Astern* and *Clear Ahead; Overlap) Яхта находится *чисто позади* другой яхты, когда её корпус и оборудование в нормальном положении находятся позади траверза самой задней точки корпуса другой яхты или её оборудования, находящегося в нормальном положении. Другая яхта находится *чисто впереди.* Яхты *связаны,* если ни одна из них не находится *чисто позади* другой. Они, однако, также *связаны,* если яхта, находящаяся между ними, *связана* с обеими. Эти термины всегда применимы к яхтам, находящимся на одном *галсе.* Они применяются к яхтам, находящимся на противоположных *галсах*, только когда между ними применяется правило 18 или когда обе яхты идут курсом более 90° к истинному ветру.

Комитет (Committee) Протестовый комитет, гоночный комитет или технический комитет.

Конфликт интересов (Conflict of Interest) *Конфликт интересов* существует, если лицо:

(a) может что-либо приобрести или потерять вследствие решения, в принятие которого это лицо вносит свой вклад,

(b) может разумно предполагать, что у него есть личный или финансовый интерес, который может повлиять на способность этого лица быть беспристрастным, или

(c) явно лично заинтересовано в таком решении.

Протяженное препятствие (Continuing Obstruction) *Препятствие* является *протяженным препятствием,* когда яхта с самым коротким корпусом, о которой идет речь в правиле, использующем этот термин, будет проходить, по крайней мере, три длины корпуса вдоль него. Однако следующее не является *протяженным препятствием*: судно на ходу, яхта в *гонке*, или судно гоночного комитета, которое также является *знаком*.

Выходить (Fetching) Яхта *выходит* на *знак,* если она находится в такой позиции, из которой возможно, не изменяя *галса,* пройти *знак* с наветренной стороны и оставить его с предписанного борта яхты.

***Финиш* (*Finish*)** Яхта *финиширует*, когда, после ее сигнала «Старт», любая часть ее корпуса пересекает финишную линию со стороны дистанции. Однако яхта не *финишировала*, если после пересечения финишной линии она:

(a) выполняет наказание в соответствии с правилом 44.2,

(b) исправляет ошибку в *прохождении дистанции*, сделанную у финишной линии, или

(c) продолжает *проходить дистанцию*.

После *финиша* ей не нужно полностью пересекать финишную линию. Гоночная инструкция может изменить направление, в котором яхтам требуется пересечь финишную линию, чтобы *финишировать*.

Сторониться (Keep Clear) Яхта *сторонится* яхты, имеющей право дороги:

(a) если яхта, имеющая право дороги, может идти своим курсом без необходимости предпринимать избегающие действия, и,

(b) когда яхты *связаны*, если яхта, имеющая право дороги, может также изменить курс в обоих направлениях без немедленного контакта.

Подветренная* и *наветренная (Leeward* and *Windward) *Подветренная* сторона яхты – это сторона, противоположная той, на которую дует ветер, или которая была противоположной до того, как яхта оказалась в левентике*. Однако, если яхта идет прямо по ветру или «чужим галсом»**, то *подветренной* стороной считается та сторона, на которой лежит грот. Другая сторона яхты – *наветренная.* Когда две яхты находятся на одном и том же *галсе* и *связаны,* то *подветренной* считают ту яхту, которая находится на *подветренной* стороне другой яхты. Другая яхта – *наветренная.*

Знак (Mark) Объект, который гоночная инструкция требует оставлять с предписанного борта яхты, судно гоночного комитета, окруженное свободной для прохода водой и от которого проходит стартовая или финишная линия, и любой предмет, намеренно присоединённый к объекту или судну. Однако якорный канат не является частью *знака*.

***Место-у-знака* (*Mark-Room*)** *Место* для яхты, чтобы:

(a) идти к *знаку*, когда её *надлежащий курс* – пройти близко к нему,

(b) обогнуть или оставить *знак* с предписанного борта, и

(c) оставить его позади.

Препятствие (Obstruction) *Препятствие* – это:

(a) объект, который яхта, находясь от него на расстоянии длины своего корпуса и идя прямо на него, не могла бы обойти без существенного изменения курса;

(b) объект, который можно безопасно пройти только с одной стороны; или

(c) объект, район или линия, соответственно обозначенные в *правиле*.

Однако яхта в *гонке* не является *препятствием* для других яхт, если они не должны *сторониться* её или, согласно правилу 22, избегать ее.

Связаны (Overlap)* (см. *чисто позади* и *чисто впереди; связаны)

Сторона (Party) *Сторона* в рассмотрении:

(a) при рассмотрении протеста: протестующий, опротестованный;

(b) при рассмотрении требования исправить результат: яхта, требующая исправить результат, или относительно которой подано требование исправить результат; яхта, относительно которой инициировано рассмотрение об

исправлении результата по правилу 61.1; *комитет*, действующий по правилу 61.1;

(c) при рассмотрении требования исправить результат по правилу 61.4(b)(1): орган, предположительно совершивший неправильное действие или упущение;

(d) лицо, в отношении которого сделано заявление о предполагаемом нарушении им правила 69.1(a); лицо, представившее заявление о предполагаемом нарушении по правилу 69.2(e)(1).

(e) *персонал спортсмена*, в отношении которого проводится рассмотрение по правилу 62 или 69; любая яхта, которую поддерживает этот персонал; лицо, назначенное представлять заявление о предполагаемом нарушении по правилу 62.2.

При этом протестовый комитет никогда не является *стороной.*

Откладывать (Postpone) *Отложенной* называют гонку, старт которой не будет дан в назначенное время, но старт которой может быть дан позже или которая может быть *прекращена* позже.

Надлежащий курс (Proper Course) Курс, который яхта могла бы выбрать, чтобы пройти дистанцию как можно быстрее в отсутствие других яхт, о которых идёт речь в правиле, использующем этот термин. Яхта не имеет *надлежащего курса* до своего сигнала «Старт».

Протест (Protest) Заявление яхты или *комитета* по правилу 60 о том, что какая-то яхта предположительно нарушила *правило*.

Гонка (Racing) Яхта находится в *гонке* с момента сигнала «Подготовительный» для неё и до тех пор, когда она *финишировала* и освободила финишною линию и *знаки* или вышла из *гонки*, или когда гонка была *отложена* либо *прекращена*, или был дан сигнал общего отзыва.

Место (Room) Пространство, необходимое яхте для незамедлительного маневрирования в соответствии с хорошей морской практикой в существующих условиях, включая пространство для выполнения своих обязанностей по правилам Части 2 и правилу 31.

Правило (Rule) К *правилам* относятся:

(a) правила в этой книге, включая Определения, Сигналы гонки, Введение, преамбулы и правила приложений, когда они применимы, но не Основные принципы или заголовки;

(b) Регламенты World Sailing, определённые World Sailing как имеющие статус *правил* и опубликованные на сайте World Sailing;

(c) предписания национальной организации, кроме случаев, когда они изменены положением о соревновании или гоночной инструкцией в соответствии с предписанием национальной организации по правилу 88.2, если имеется;

(d) правила класса (для яхт, соревнующихся по гандикапной или рейтинговой системе, правила такой системы являются «правилами класса»);

(e) положение о соревновании***;

(f) гоночная инструкция; и

(g) любые другие документы, регламентирующие соревнование.

Проходить дистанцию (Sail the Course) Яхта *проходит дистанцию*, когда:

(a) она *стартует*;

(b) веревочка, представляющая путь яхты до момента её *финиша*, после натяжения:

(1) проходит с предписанной стороны каждого *знака* дистанции этой гонки и в правильной последовательности (включая стартовые *знаки*),

(2) касается каждого *знака,* указанного в гоночной инструкции как *знак*, подлежащий огибанию, и

(3) проходит между *знаками* ворот в направлении от предыдущего *знака*; и затем

(c) она *финиширует*.

Знак, которым не начинается, не ограничивается или не заканчивается участок дистанции, который яхта проходит, не имеет предписанной стороны.

Старт (Start) Яхта *стартует*, когда любая часть её корпуса пересекает стартовую линию с предстартовой стороны на сторону дистанции, если её корпус полностью находился на предстартовой стороне от стартовой линии в момент или после её сигнала «Старт», и она выполнила требования правила 30.1, если оно применяется.

Персонал спортсмена (Support Person) Любое лицо, которое:

(a) предоставляет или может предоставить спортсмену физическую или консультативную помощь, включая тренера, специалиста по физической подготовке, менеджера, персонал команды, врача, парамедика или любое другое лицо, работающее со спортсменом, заботящееся о нём или помогающее ему в подготовке к соревнованию, или

(b) является родителем или сопровождающим спортсмена.

Галс, правый галс* или *левый галс (Tack, Starboard* or *Port) Яхта находится на *галсе, правом* или *левом,* в соответствии с тем, какая сторона у нее *наветренная.*

***Наветренная (Windward)* (см. *подветренная* и *наветренная*).**

Зона (Zone) Пространство вокруг *знака* в пределах трёх длин корпуса яхты, ближайшей к нему. Яхта находится в *зоне,* если любая часть её корпуса находится в *зоне.*

**«Левентик*» – принятый в отечественной морской практике термин. Означает положение яхты носом против ветра.

**«*Чужой галс*» – принятый в отечественной морской практике термин. Означает положение яхты при движении с попутным ветром, когда её грот находится на том же борту, в который дует ветер.

*** на официальных соревнованиях в Российской Федерации используется также документ «Регламент соревнования», который аналогичен Положению о соревновании и является правилом в соответствии с подпунктом е) определения *Правило.*

ОСНОВНЫЕ ПРИНЦИПЫ

СПОРТИВНОЕ ПОВЕДЕНИЕ И ПРАВИЛА

Основные принципы нельзя изменить.

Спортсмены, участвующие в парусных соревнованиях, должны руководствоваться *правилами.* Ожидается, что они будут их соблюдать и применять. Основной принцип спортивного поведения состоит в том, что яхта, нарушившая какое-либо *правило* и не оправданная, незамедлительно выполняет соответствующее наказание или действие, которым может быть и выход из *гонки*.

ОБЯЗАННОСТИ ПО ОТНОШЕНИЮ К ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЕ

Приветствуется уменьшение любого вредного воздействия парусного спорта на окружающую среду.

ЧАСТЬ 1
ОСНОВНЫЕ ПРАВИЛА

1 БЕЗОПАСНОСТЬ

1.1 Помощь находящимся в опасности

Яхта, спортсмен или *персонал спортсмена* должны оказать всю возможную помощь любому лицу или судну, находящемуся в опасности.

1.2 Спасательные принадлежности и индивидуальные средства обеспечения плавучести

Яхта должна иметь соответствующие спасательные принадлежности для всех находящихся на борту людей, одна из которых должна быть готова к немедленному использованию, если только правила класса не предписывают иного. Каждый спортсмен персонально ответственен за использование индивидуального средства обеспечения плавучести, соответствующего обстановке.

2 ЧЕСТНАЯ СПОРТИВНАЯ БОРЬБА

Яхта и ее владелец должны соревноваться в соответствии с общепринятыми принципами спортивного поведения и честной спортивной борьбы. Яхта может быть наказана по этому правилу, если только будет явно установлено, что эти принципы нарушены. Наказанием по этому правилу должна быть дисквалификация, при которой очки яхты не исключаются.

3 РЕШЕНИЕ УЧАСТВОВАТЬ В ГОНКЕ

Только яхта ответственна за свое решение принять участие в гонке или продолжить *гонку.*

4 ПРИЗНАНИЕ ПРАВИЛ

4.1 (a) Участвуя или намереваясь участвовать в соревновании, проводимом по настоящим *правилам*, каждый спортсмен и владелец яхты соглашаются признать эти *правила*.

(b) *Персонал спортсмена*, предоставляя свою поддержку, либо родитель или сопровождающий, разрешая ребенку заявиться для участия в соревновании, соглашаются признать эти *правила*.

4.2 Каждый спортсмен и владелец яхты от имени своего *персонала спортсмена* соглашаются, что этот *персонал спортсмена* будет руководствоваться *правилами*.

4.3 Признание этих *правил* включает в себя согласие:

a) руководствоваться этими *правилами*;

b) принимать накладываемые наказания и другие действия, соответствующие *правилам,* с учетом процедур апелляции и пересмотра решений, предусмотренных в них, как окончательное решение по

любым вопросам, возникающим при применении *правил;*

c) относительно любого такого решения не обращаться к какому-либо суду или судебному органу, не предусмотренному этими *правилами*; и

d) любого спортсмена и владельца яхты обеспечить, чтобы *персонал* этого *спортсмена* был осведомлен о *правилах*.

4.4 Ответственное лицо каждой яхты должно обеспечить, чтобы все спортсмены в экипаже и владелец яхты были осведомлены о своей ответственности по этим правилам.

4.5 Это правило может быть изменено предписанием национальной организации соревнования.

5 ОБЯЗАННОСТЬ РУКОВОДСТВОВАТЬСЯ ПРАВИЛАМИ ДЛЯ ПРОВОДЯЩИХ ОРГАНИЗАЦИЙ И ОФИЦИАЛЬНЫХ ЛИЦ

Проводящая организация, *комитет* и другие официальные лица при проведении и судействе соревнования должны руководствоваться *правилами*.

6 РЕГЛАМЕНТЫ WORLD SAILING

6.1 Каждый спортсмен, владелец яхты и *персонал спортсмена* должны соблюдать Регламенты World Sailing, определенные World Sailing как имеющие статус *правил.* На 30 июня 2024 этими регламентами World Sailing являются:

- Кодекс о рекламе
- Кодекс об антидопинге
- Кодекс об этике
- Кодекс о праве на участие
- Кодекс о категоризации яхтсменов

6.2 Правила Части 5 не применяются, за исключением случаев, когда *протесты* разрешены Регламентом, который предположительно нарушен.

ЧАСТЬ 2
КОГДА ЯХТЫ ВСТРЕЧАЮТСЯ

Правила Части 2 применяются к яхтам, которые маневрируют в зоне гонок или вблизи нее и намерены участвовать, участвуют или участвовали в ***гонке.*** *Однако яхта, не участвующая в* ***гонке,*** *не должна быть наказана за нарушение какого-либо из этих правил, кроме правила 14, когда в результате инцидента был причинён вред здоровью или серьезный ущерб, или правила 23.1.*

При расхождении яхты, руководствующейся настоящими правилами, с любым судном, не руководствующимся ими, должны действовать Международные правила предупреждения столкновений судов в море (МППСС) *или государственные правила, регламентирующие расхождение. Если предписано положением о соревновании, то вместо правил Части 2 действуют правила расхождения* МППСС *или государственные правила расхождения.*

РАЗДЕЛ А
ПРАВО ДОРОГИ

Яхта имеет право дороги по отношению к другой яхте, если другая яхта обязана ***сторониться*** *её. Однако некоторые правила Разделов B, C и D ограничивают действия яхты, имеющей право дороги.*

10 НА ПРОТИВОПОЛОЖНЫХ ГАЛСАХ

Когда яхты находятся на противоположных *галсах,* то яхта *левого галса,* должна *сторониться* яхты *правого галса.*

11 НА ОДНОМ ГАЛСЕ, СВЯЗАНЫ

Когда яхты находятся на одном *галсе* и *связаны,* то *наветренная* яхта должна *сторониться подветренной* яхты.

12 НА ОДНОМ ГАЛСЕ, НЕ СВЯЗАНЫ

Когда яхты находятся на одном *галсе* и не *связаны,* то яхта, находящаяся *чисто позади,* должна *сторониться* яхты, находящейся *чисто впереди.*

13 ВО ВРЕМЯ ПОВОРОТА ОВЕРШТАГ

После того, как яхта прошла левентик, она должна *сторониться* других яхт, пока не окажется на курсе крутой бейдевинд. В течение этого периода правила 10, 11 и 12 не применяются. Если две яхты одновременно подпадают под это правило, то *сторониться* должна та из них, которая находится с левой стороны другой яхты или позади неё.

РАЗДЕЛ В
ОБЩИЕ ОГРАНИЧЕНИЯ

14 ИЗБЕГАНИЕ КОНТАКТА

Если это разумно возможно, яхта должна:

(a) избегать контакта с другой яхтой,

(b) не являться причиной контакта между яхтами, и

(c) не являться причиной контакта между яхтой и объектом, которого следует избегать.

Однако яхта, имеющая право дороги или идущая в пределах *места* либо *места-у-знака,* на которое имеет право, не обязана предпринимать действия для избегания контакта, пока не станет ясно, что другая яхта не *сторонится* или не дает *места* либо *места-у-знака*.

15 ПОЛУЧЕНИЕ ПРАВА ДОРОГИ

Когда яхта получает право дороги, то в начальный момент она должна дать другой яхте *место,* чтобы *сторониться,* если только яхта не получает право дороги из-за действий другой яхты.

16 ИЗМЕНЕНИЕ КУРСА

16.1 Когда яхта, имеющая право дороги, изменяет курс, то она должна дать другой яхте *место,* чтобы *сторониться.*

16.2 Дополнительно, на участке в лавировку против ветра если яхта *левого галса сторонится* яхты *правого галса* так, чтобы пройти с подветра от нее, то яхта *правого галса* не имеет права уваливаться, если в результате этого яхта *левого галса* должна немедленно изменить курс, чтобы продолжать *сторониться.*

17 НА ОДНОМ ГАЛСЕ; НАДЛЕЖАЩИЙ КУРС

Если яхта из положения *чисто позади* становится *связанной* в пределах двух длин своего корпуса с *подветренной* стороны от яхты на том же *галсе,* то она не должна идти выше своего *надлежащего курса,* пока они остаются на том же *галсе* и *связанными* в пределах этого расстояния, кроме случая, когда яхта, идя выше своего *надлежащего курса*, сразу проходит позади другой яхты.

РАЗДЕЛ С
У ЗНАКОВ И ПРЕПЯТСТВИЙ

Правила Раздела С не применяются между яхтами, когда ***знак*** *или* ***препятствие*** *в правилах, использующих этот термин, является стартовым* ***знаком,*** *окружённым свободной для прохода водой, или его якорным концом, с момента, когда яхты приближаются к нему, чтобы* ***стартовать,*** *и до момента, когда они оставили его позади.*

18 МЕСТО-У-ЗНАКА

18.1 Когда применяется правило 18

(a) Правило 18 применяется между яхтами, когда они обязаны оставить *знак* с одного и того же борта и хотя бы одна из них находится в *зоне.* Однако оно не применяется:

(1) между яхтами на противоположных *галсах,* когда они идут в лавировку против ветра;

(2) между яхтами на противоположных *галсах,* когда для одной из них, но не обеих, *надлежащим курсом* у *знака* является выполнение поворота оверштаг;

(3) между яхтой, подходящей к *знаку,* и яхтой, отходящей от него; или

(4) если *знак* является *протяженным препятствием*, в этом случае применяется правило 19.

(b) Правило 18 больше не применяется между яхтами, если *место-у-знака* было дано.

18.2 Предоставление места-у-знака

(a) Когда первая из двух яхт достигает *зоны*:

(1) если яхты *связаны*, то наружная в этот момент яхта должна дать внутренней яхте *место-у-знака;*

(2) если яхты не *связаны*, яхта, которая в этот момент не достигла *зоны*, должна дать другой яхте *место-у-знака.*

Когда яхта обязана дать *место-у-знака* по этому правилу, она должна продолжать делать это в течение всего времени пока применяется это правило, даже если позже *связанность* прервется или возникнет новая *связанность*.

(b) Правило 18.2(a) больше не применяется, если яхта, имеющая право на *место-у-знака,* проходит левентик или выходит из *зоны.*

(c) Когда правило 18.2(a) не применяется и яхты *связаны,* наружная яхта должна дать внутренней яхте *место-у-знака*.

(d) Если яхта стала внутренней *связанной* из положения *чисто позади* или сделав поворот оверштаг с *наветренной* стороны другой яхты, и наружная яхта не имела возможности дать *место-у-знака* с момента установления *связанности*, то правила 18.2(a) и 18.2(c) не применяются

между ними.

(e) Если имеются разумные сомнения в том, что яхта своевременно установила или прервала *связанность,* то следует считать, что не своевременно.

18.3 Поворот оверштаг в зоне

Если яхта проходит левентик с *левого галса* на *правый галс* в *зоне знака*, который предписано оставить по левому борту, то правило 18.2 не применяется между ней и другой яхтой на *правом* галсе, которая *выходит* на *знак*. Если другая яхта находилась на *правом галсе* с момента своего входа в *зону*, яхта, которая прошла левентик:

(a) не должна являться причиной того, что другая яхта, пошла выше крутого бейдевинда, чтобы избежать контакта, и

(b) должна дать *место-у-знака,* если другая яхта оказывается внутренней св*язанной* с ней.

18.4 Поворот фордевинд в зоне

Когда внутренней *связанной* яхте, имеющей право дороги, необходимо сделать поворот фордевинд у *знака,* чтобы идти своим *надлежащим курсом,* то пока яхта не сделает поворот, она не имеет права отходить от *знака* дальше, чем это необходимо, чтобы идти этим курсом. Правило 18.4 не применяется у *знака* ворот.

19 МЕСТО ДЛЯ ПРОХОЖДЕНИЯ ПРЕПЯТСТВИЯ

19.1 Когда применяется правило 19

Правило 19 применяется между двумя яхтами у *препятствия* за исключением случаев, когда между ними применяется правило 18, и:

a) *препятствие* является *знаком*, или

b) *препятствием* является другая яхта, *связанная* с каждой из них.

Однако у *протяженного препятствия* правило 19 применяется всегда, а правило 18 не применяется.

19.2 Предоставление места у препятствия

(a) Яхта, имеющая право дороги, имеет право выбрать левым или правым бортом проходить *препятствие*. Если яхта, имеющая право дороги, изменяет курс, выбирая каким бортом проходить *препятствие*, она должна дать другой яхте *место, чтобы сторониться*.

(b) Когда яхты *связаны,* наружная яхта должна дать внутренней яхте *место* между собой и *препятствием*, за исключением случая, когда она не имела возможности этого сделать с момента установления *связанности.*

(c) Если при прохождении *протяженного препятствия* яхта, находившаяся *чисто позади* и обязанная *сторониться*, становится *связанной* между другой яхтой и *препятствием*, и в момент установления *связанности* нет *места* для прохода между ними:

(1) то она не имеет права на *место* по правилу 19.2(b), и

(2) пока яхты остаются *связанными,* такая яхта должна *сторониться,* и правила 10 и 11 не применяются.

20 МЕСТО ДЛЯ ПОВОРОТА ОВЕРШТАГ ОТ ПРЕПЯТСТВИЯ

20.1 Оклик

Яхта имеет право окликом запросить *место*, чтобы сделать поворот оверштаг и избежать яхты, находящейся на том же *галсе,* сделав оклик «Место для поворота» (Room to tack). Однако она не должна делать оклик за исключением случаев, когда:

(a) она приближается к *препятствию,* и вскоре ей нужно будет существенно изменить курс, чтобы безопасно избежать его, и

(b) она идет курсом крутой бейдевинд или выше.

Дополнительно, она не должна делать оклик, если *препятствие* является *знаком* и яхта, которая *выходит* на него, была бы вынуждена изменить курс в результате оклика.

20.2 Ответные действия

(a) После того, как яхта сделала оклик, она должна дать окликнутой яхте время на ответные действия.

(b) Окликнутая яхта должна предпринять ответные действия, даже если оклик делается с нарушением правила 20.1.

(c) Окликнутая яхта должна предпринять ответные действия, или делая поворот оверштаг так быстро, как это возможно, или немедленно отвечая «Поворачивай» и затем давая окликнувшей яхте *место,* чтобы сделать поворот оверштаг и избежать окликнутую яхту.

(d) Когда окликнутая яхта предпримет ответные действия, окликнувшая яхта должна сделать поворот оверштаг так быстро, как это возможно.

(e) С момента, когда яхта делает оклик, и до момента, когда она завершила поворот оверштаг и избежала окликнутую яхту, правило 18.2 не применяется между ними.

20.3 Передача оклика еще одной яхте

Когда яхте сделан оклик о *месте* для поворота оверштаг, и она намерена ответить, делая поворот оверштаг, то она имеет право окликом запросить у еще одной яхты на том же *галсе место*, чтобы сделать поворот оверштаг и избежать ее. Она имеет право делать оклик, даже если этот оклик не соответствует условиям правила 20.1. Между нею и яхтой, которую она окликает, применяется правило 20.2.

20.4 Дополнительные требования к окликам

(a) Когда условия таковы, что оклик может быть не услышан, яхта также должна произвести сигнал, явно обозначающий то, что ей нужно *место* для поворота оверштаг, или явно обозначающий её ответ.

(b) Положение о соревновании может предписать альтернативный метод связи для яхты для указания того, что ей нужно *место* для поворота оверштаг или для её ответа, и обязать яхты использовать этот метод.

РАЗДЕЛ D
ДРУГИЕ ПРАВИЛА

Когда между двумя яхтами применяется правило 21 или 22, то правила Раздела А не применяются.

21 ОШИБКИ НА СТАРТЕ; ВЫПОЛНЕНИЕ НАКАЗАНИЙ; ДВИЖЕНИЕ ЗАДНИМ ХОДОМ ЗА СЧЕТ ВЫНОСА ПАРУСА

21.1 Яхта, идущая к предстартовой стороне стартовой линии или одного из её продолжений после своего сигнала «Старт», чтобы *стартовать* или выполнить требования правила 30.1, должна *сторониться* яхты, которая этого не делает, до момента, пока её корпус не окажется полностью на предстартовой стороне.

21.2 Яхта, выполняющая наказание, должна *сторониться* яхты, не делающей этого.

21.3 Яхта, движущаяся задним ходом или в сторону на ветер относительно воды в результате вынесения какого-либо паруса на ветер, должна *сторониться* яхты, не делающей этого.

22 ЯХТА ОПРОКИНУВШАЯСЯ, НА ЯКОРЕ ИЛИ НА МЕЛИ; ОКАЗЫВАЮЩАЯ ПОМОЩЬ

Если возможно, то яхта должна избегать другой яхты, которая или опрокинулась, или ещё не управляется после опрокидывания, или стоит на якоре или на мели, или пытается оказать помощь лицу либо судну, находящемуся в опасности. Яхта считается опрокинувшейся, когда топ её мачты находится в воде.

23 ПОМЕХИ ДРУГИМ ЯХТАМ

23.1 Если это разумно возможно, то яхта, не находящаяся в *гонке,* не должна мешать яхте, находящейся в *гонке.*

23.2 Если это разумно возможно, яхта не должна мешать яхте, выполняющей наказание, или находящейся на другом участке дистанции, или подпадающей под действие правила 21.1. Однако после сигнала «Старт» это правило не применяется, если яхта идет своим *надлежащим курсом*.

ЧАСТЬ 3
ПРОВЕДЕНИЕ ГОНКИ

25 ПОЛОЖЕНИЕ О СОРЕВНОВАНИИ; ГОНОЧНАЯ ИНСТРУКЦИЯ И СИГНАЛЫ

25.1 Каждой яхте, заявляющейся на соревнование, должна быть предоставлена возможность ознакомиться с положением о соревновании до того, как яхта заявится на соревнование. Каждой яхте должна быть предоставлена возможность ознакомиться с гоночной инструкцией до начала гонки.

25.2 Значения зрительных и звуковых сигналов, определённых в разделе «Сигналы гонки», не должны изменяться за исключением, предусмотренным правилом 86.1(b). Значения любых других сигналов, которые могут использоваться, должны быть указаны в положении о соревновании или гоночной инструкции.

25.3 Когда гоночному комитету требуется показать флаг в качестве зрительного сигнала, он имеет право использовать флаг или другой внешне похожий предмет.

26 СТАРТОВАЯ ПРОЦЕДУРА ГОНКИ

Стартовая процедура гонки должна проводиться с использованием указанных ниже сигналов. Время должно браться по зрительным сигналам; отсутствие звукового сигнала не должно приниматься во внимание.

Минуты до сигнала «Старт»	*Зрительный сигнал*	*Звуковой сигнал*	*Значение*
5*	Флаг класса	Один	Сигнал «Предупреждение»
4	P, I, Z, Z с I, U или чёрный флаг	Один	Сигнал «Подготовительный»
1	Флаг сигнала «Подготовительный» убирается	Один продолжи-тельный	Одна минута
0	Флаг класса убирается	Один	Сигнал «Старт»

* *или как указано в положении о соревновании или гоночной инструкции*

Сигнал «Предупреждение» для каждого следующего класса должен быть дан вместе или после сигнала «Старт» для предыдущего класса.

27 ДРУГИЕ ДЕЙСТВИЯ ГОНОЧНОГО КОМИТЕТА ДО СИГНАЛА «СТАРТ»

27.1 Не позднее сигнала «Предупреждение» гоночный комитет должен сигналом или другим образом указать дистанцию, которую яхтам следует проходить,

если дистанция не была определена в гоночной инструкции, и имеет право заменить один сигнал дистанции на другой и подать сигнал, обязывающий нести на себе индивидуальные средства обеспечения плавучести (показав флаг «Y» с одним звуковыми сигналом).

27.2 Не позднее сигнала «Подготовительный» гоночный комитет имеет право передвинуть стартовый *знак.*

27.3 До сигнала «Старт» гоночный комитет имеет право по любой причине *отложить* гонку (показав флаг «AP», «AP» над «H» или «AP» над «A» с двумя звуковыми сигналами) или *прекратить* гонку (показав флаг «N», «N» над «H» или «N» над «A» с тремя звуковыми сигналами).

28 ПРОХОЖДЕНИЕ ДИСТАНЦИИ

28.1 Яхта должна *пройти дистанцию*.

28.2 Яхта имеет право исправить любые ошибки в *прохождении дистанции*, при условии, что она еще не *финишировала*.

29 ОТЗЫВЫ

29.1 Индивидуальный отзыв

Если в момент сигнала «Старт» какая-нибудь часть корпуса яхты находится на стороне дистанции от стартовой линии или если она обязана выполнить требования правила 30.1, то гоночный комитет должен сразу показать флаг «X» с одним звуковым сигналом. Флаг должен показываться до тех пор, пока корпуса всех таких яхт не окажутся полностью на предстартовой стороне стартовой линии или одного из её продолжений и пока все такие яхты не выполнят требований правила 30.1, если оно применимо, но не позднее 4 минут после сигнала «Старт» или 1 минуты до следующего сигнала «Старт», в зависимости от того, что наступит раньше. Если применяется правило 29.2, 30.3 или 30.4, то данное правило не применяется.

29.2 Общий отзыв

Если в момент сигнала «Старт» гоночный комитет не имеет возможности установить яхты, находящиеся на стороне дистанции от стартовой линии или к которым применяется правило 30, или если была ошибка в стартовой процедуре, то гоночный комитет имеет право дать сигнал «Общий отзыв» (показав флаг «1-й заменяющий» с двумя звуковыми сигналами). Сигнал «Предупреждение» для нового старта отозванного класса должен быть дан через 1 минуту после того, как убран флаг «1-й заменяющий» (с одним звуковым сигналом), и старты следующих классов должны быть даны после этого нового старта.

30 НАКАЗАНИЯ НА СТАРТЕ

30.1 Правило флага «I»

Если был показан флаг «I» и какая-либо часть корпуса яхты находится на стороне дистанции от стартовой линии или одного из её продолжений в течение последней минуты перед её сигналом «Старт», то прежде чем яхта

стартует, она должна пройти через одно из продолжений стартовой линии на предстартовую сторону так, чтобы ее корпус оказался полностью на предстартовой стороне.

30.2 Правило флага «Z»

Если был показан флаг «Z», то никакая часть корпуса яхты не должна находиться внутри треугольника с вершинами – концами стартовой линии и первым *знаком* в течение последней минуты перед её сигналом «Старт». Если установлено, что яхта нарушает это правило, то она должна без рассмотрения получить «Наказание штрафными очками» в 20%, подсчитанное согласно правилу 44.3(c). Наказание остается в силе, если будет дан новый старт гонки или назначена повторная гонка, но оно не применяется, если гонка была *отложена* или *прекращена* до сигнала «Старт». Если яхта аналогично установлена во время следующей попытки стартовать в той же гонке, то она должна получить дополнительное «Наказание штрафными очками» в 20%.

30.3 Правило флага «U»

Если был показан флаг «U», то никакая часть корпуса яхты не должна находиться внутри треугольника с вершинами – концами стартовой линии и первым *знаком* в течение последней минуты перед её сигналом «Старт». Если установлено, что яхта нарушает это правило, то она должна быть дисквалифицирована без рассмотрения, кроме случаев, если будет дан новый старт или назначена повторная гонка.

30.4 Правило чёрного флага

Если был показан чёрный флаг, то никакая часть корпуса яхты не должна находиться внутри треугольника с вершинами – концами стартовой линии и первым *знаком* в течение последней минуты перед ее сигналом «Старт». Если установлено, что яхта нарушает это правило, то она должна быть дисквалифицирована без рассмотрения. Наказание остаётся в силе, если будет дан новый старт гонки или назначена повторная гонка, но оно не применяется, если гонка была *отложена* или *прекращена* до сигнала «Старт». В случае общего отзыва или *прекращения* гонки после сигнала «Старт», гоночный комитет должен показать ее номер на парусе до следующего сигнала «Предупреждение» этой гонки, и если будет дан новый старт или назначена повторная гонка, то яхта не имеет права участвовать в гонке. Если она примет участие в гонке, то при подсчёте результатов в серии гонок её дисквалификация не должна исключаться.

31 КАСАНИЕ ЗНАКА

Находясь в *гонке,* яхта не должна касаться стартового *знака* до *старта, знака,* которым начинается, ограничивается или заканчивается проходимый ею участок дистанции, или финишного *знака* после *финиша.*

32 СОКРАЩЕНИЕ ДИСТАНЦИИ ИЛИ ПРЕКРАЩЕНИЕ ГОНКИ ПОСЛЕ СТАРТА

32.1 После сигнала «Старт» гоночный комитет имеет право сократить дистанцию или *прекратить* гонку:

(a) из-за штормовой погоды;

(b) из-за недостаточного ветра, если маловероятно, что какая-нибудь яхта сможет *пройти дистанцию* в пределах контрольного времени гонки;

(c) из-за отсутствия или смещения *знака;* или

(d) по какой-либо другой причине, прямо влияющей на безопасность или справедливость проведения соревнования.

Дополнительно, гоночный комитет имеет право сократить дистанцию так, чтобы иметь возможность провести следующие гонки по расписанию, или *прекратить* гонку из-за ошибки в стартовой процедуре. Однако, если хотя бы одна яхта *прошла дистанцию* в пределах контрольного времени гонки, если оно установлено, то гоночный комитет не имеет права *прекращать* гонку, не оценив последствий этого для всех яхт в этой гонке или серии гонок.

32.2. Чтобы сократить дистанцию гоночный комитет должен показать флаг «S» с двумя звуковыми сигналами до того, как первая яхта пересечет финишную линию. Если дистанция сокращена, то финишной линией должна быть:

(a) у *знака,* подлежащего огибанию, – линия между *знаком* и шестом с флагом «S»;

(b) линия, которую яхты должны пересекать в соответствии с описанием дистанции; или

(c) у ворот – линия между *знаками* ворот.

32.3 Чтобы *прекратить* идущую гонку гоночный комитет должен показать флаг «N» или «N» над «H», или «N» над «A» с тремя звуковыми сигналами.

33 ИЗМЕНЕНИЕ СЛЕДУЮЩЕГО УЧАСТКА ДИСТАНЦИИ

Когда яхты находятся в *гонке* гоночный комитет имеет право изменить участок дистанции, начинающийся у *знака,* подлежащего огибанию, или у ворот, изменив положение следующего *знака* (или финишной линии) и подавая сигнал для всех яхт, прежде чем они начнут прохождение этого участка дистанции. В это время следующий *знак* не обязательно должен находиться в нужной позиции.

(a) Если будет изменено направление участка дистанции, то сигнал должен подаваться показом флага «C» с повторяющимися звуковыми сигналами и с одним либо обоими следующими сигналами:

(1) указанием нового компасного курса,

(2) показом зелёного треугольника при изменении направления вправо или красного прямоугольника при изменении направления влево.

(b) Если будет изменена длина участка дистанции, то должен быть показан флаг «C» с повторяющимися звуковыми сигналами и вместе с «–», если участок будет короче, или вместе с «+», если участок будет длиннее.

(c) Для сохранения конфигурации дистанции последующие участки могут быть изменены без дополнительных сигналов.

34 ОТСУТСТВИЕ ЗНАКА

В случае отсутствия или смещения любого *знака,* когда яхты находятся в *гонке,* гоночный комитет должен, если возможно:

(a) переместить его на правильное место или заменить его новым, внешне похожим, или

(b) заменить его объектом с флагом «M» и давать повторяющиеся звуки.

35 КОНТРОЛЬНОЕ ВРЕМЯ ГОНКИ И ОЧКИ

Если хотя бы одна яхта *пройдет дистанцию* в пределах контрольного времени для этой гонки, если оно установлено, и гонка не будет *прекращена,* то все *финишировавшие* яхты должны получить очки согласно их местам на финише. Если ни одна яхта не *прошла дистанцию* в пределах контрольного времени гонки, то гоночный комитет должен *прекратить* гонку.

36 ПОВТОРНЫЕ СТАРТЫ ИЛИ ПОВТОРНЫЕ ГОНКИ

Если будет дан повторный старт гонки или если гонка будет повторена, то нарушение *правил* в первоначальной гонке или в любом предыдущем повторном старте или повторной гонке, не является:

a) препятствием для участия яхты в гонке, кроме нарушения правила 30.4; или

b) причиной для её наказания, кроме нарушения правил 2, 30.2, 30.4 или 69, либо правила 14, когда она причинила серьезный ущерб или вред здоровью.

37 ИНСТРУКЦИИ ПО ПОИСКУ И СПАСЕНИЮ

Когда гоночный комитет показывает флаг «V» с одним звуковым сигналом, все яхты и официальные и вспомогательные суда должны, если возможно, нести дежурство на канале связи гоночного комитета для получения инструкций по поиску и спасению.

ЧАСТЬ 4
ДРУГИЕ ТРЕБОВАНИЯ ВО ВРЕМЯ ГОНКИ

Правила Части 4 применяются только к яхтам, находящимся в ***гонке,*** *если правило не предусматривает иного.*

РАЗДЕЛ А
ОБЩИЕ ТРЕБОВАНИЯ

40 ИНДИВИДУАЛЬНЫЕ СРЕДСТВА ОБЕСПЕЧЕНИЯ ПЛАВУЧЕСТИ

40.1 Основное правило

Когда правило 40.1 применимо по правилу 40.2, то все спортсмены должны нести на себе индивидуальные средства обеспечения плавучести; исключение делается на короткое время при замене или подгонке одежды или персонального снаряжения. «Мокрые» и «сухие» гидрокостюмы не являются индивидуальными средствами обеспечения плавучести.

40.2 Когда применяется правило 40.1

Правило 40.1 применяется, когда:

(a) флаг «Y» был показан на воде с одним звуковым сигналом до или вместе с сигналом «Предупреждение», во время этой *гонки*;

(b) флаг «Y» был показан на берегу с одним звуковым сигналом, все время пока спортсмены находятся на воде в этот день; или

(c) в правилах класса, положении о соревновании или гоночной инструкции, указано, что оно применяется.

41 ПОСТОРОННЯЯ ПОМОЩЬ

Яхта не должна получать никакой посторонней помощи. Исключения:

(a) помощь члену экипажа, который болен, травмирован или находится в опасности;

(b) помощь экипажа другого судна для расцепления после столкновения;

(c) помощь в виде информации, свободно доступной всем яхтам;

(d) незапрошенная информация от незаинтересованного источника, которым может быть другая яхта в этой же гонке.

42 СРЕДСТВА ДВИЖЕНИЯ

42.1 Основное правило

За исключением разрешённого правилом 42.3 или 45, яхта должна соревноваться, используя только ветер и воду для увеличения, поддержания или уменьшения скорости. Члены экипажа яхты имеют право регулировать положение парусов и корпуса и выполнять другие действия в соответствии с хорошей морской практикой, но не должны совершать иные движения туловищами, чтобы способствовать продвижению яхты.

42.2 Запрещенные действия

Запрещаются следующие действия, что не ограничивает применение правила 42.1:

(a) «пампинг»: повторяющееся взмахивание любым парусом, создаваемое подбиранием и потравливанием паруса или вертикальными или поперечными движениями тел членов экипажа;

(b) «рокинг»: повторяющееся раскачивание яхты с борта на борт, вызванное:

(1) движением туловищ членов экипажа,

(2) повторяющейся регулировкой парусов или шверта, или

(3) рулением;

(c) «учинг»: быстрое движение туловища вперёд с резкой остановкой;

(d) «скаллинг»: повторяющиеся движения рулём, которые либо выполняются с усилием, либо продвигают яхту вперед, либо препятствуют её движению назад;

(e) повторяющиеся повороты оверштаг или фордевинд, не связанные с изменением ветра или тактическими соображениями.

42.3 Исключения

(a) Яхту можно закренивать для содействия рулению.

(b) Члены экипажа имеют право совершать движения туловищем для увеличения раскачивания яхты с борта на борт, способствующего рулению яхтой во время поворота оверштаг или фордевинд, при условии, что сразу после окончания поворота скорость яхты будет не больше, чем она могла быть, если бы яхта не делала поворота.

(c) При наличии условий для сёрфинга (быстрого ускорения движения на передней части волны), глиссирования или фойлинга:

(1) для начала сёрфинга или глиссирования каждый парус разрешается подобрать только один раз на каждой волне или при каждом порыве ветра, или

(2) для начала фойлинга каждый парус разрешается подбирать любое количество раз.

(d) Если яхта находится на курсе выше крутого бейдевинда и либо неподвижна, либо двигается медленно, то она имеет право использовать движения рулём для того, чтобы лечь на курс крутой бейдевинд.

(e) Если лата выгнута в обратную сторону, экипаж яхты имеет право совершать пампинг парусом, пока лата не перейдет в нормальное положение. Эти действия не разрешены, если они явно продвигают яхту.

(f) Яхта имеет право уменьшать скорость, совершая повторяющиеся движения рулём.

(g) Любые средства движения могут быть использованы для оказания помощи лицу или другому судну, находящемуся в опасности.

(h) Яхта, севшая на мель или столкнувшаяся с каким-либо судном или объектом, для своего освобождения имеет право использовать усилия как своего экипажа, так и экипажа другого судна, и любое оборудование, кроме двигателя. Однако использование двигателя может быть разрешено правилом 42.3(i).

(i) Гоночная инструкция может разрешить в определённых обстоятельствах использовать двигатель или какой-либо другой способ для движения яхты, при условии, что при этом яхта не получит существенного преимущества в гонке.

Примечание: Интерпретации правила 42 доступны на сайте World Sailing и могут по запросу быть получены по почте.

43 ОПРАВДАНИЕ

43.1 (a) Если вследствие нарушения *правила* яхта вынудила другую яхту нарушить *правило*, то другая яхта оправдана за свое нарушение.

(b) Когда яхта идет в пределах *места* или *места-у-знака*, на которое она имеет право, и, вследствие инцидента с яхтой, обязанной дать ей это *место* или *место-у-знака*, она нарушает какое-либо правило Раздела А Части 2, правило 15, 16 или 31, то она оправдана за свое нарушение.

(c) Яхта, имеющая право дороги или идущая в пределах *места* либо *места-у-знака*, на которое она имеет право, оправдана за нарушение правила 14, если контакт не причинил ущерба или вреда здоровью.

43.2 Яхте, оправданной за нарушение *правила*, не нужно выполнять наказание, и она не должна быть наказана за нарушение этого *правила*.

44 НАКАЗАНИЯ, ВЫПОЛНЯЕМЫЕ СРАЗУ ПОСЛЕ ИНЦИДЕНТА

44.1 Выполнение наказания

Яхта, находящаяся в *гонке*, которая во время инцидента, возможно, нарушила одно или более правил Части 2, имеет право выполнить «Наказание в два оборота». Если она, возможно, нарушила правило 31, то она имеет право выполнить «Наказание в один оборот». Вместо этого положение о соревновании или гоночная инструкция может предписать использование «Наказания штрафными очками» или другого наказания. В этом случае предписанное наказание должно заменять «Наказание в один оборот» и «Наказание в два оборота». Однако:

(a) когда яхта, возможно, в одном инциденте нарушила правило Части 2 и правило 31, то она не обязана выполнять наказание за нарушение правила 31;

(b) если яхта причинила вред здоровью или серьезный ущерб, или, несмотря на выполнение наказания, получила из-за своего нарушения существенное преимущество в гонке или серии гонок, то ее наказанием должен быть выход из *гонки*.

44.2 «Наказание в один оборот» и «Наказание в два оборота»

Яхта выполняет «Наказание в один оборот» или «Наказание в два оборота», когда она, отойдя от других яхт как можно скорее после инцидента, без задержки делает предписанное число оборотов в одном направлении; каждый оборот включает один поворот оверштаг и один поворот фордевинд. Если яхта выполняет наказание на финишной линии или вблизи нее, то её корпус должен полностью находиться на стороне дистанции от финишной линии, прежде чем она *финиширует.*

44.3 «Наказание штрафными очками»

(a) Когда это указано в положении о соревновании или гоночной инструкции, яхта принимает «Наказание штрафными очками», показывая желтый флаг при первой разумной возможности после инцидента.

(b) Если яхта приняла «Наказание штрафными очками», то она должна показывать жёлтый флаг до *финиша* и у финишной линии обратить внимание гоночного комитета на флаг. Одновременно яхта должна сообщить гоночному комитету, какая яхта вовлечена в инцидент. Если сообщить невозможно, то яхта должна это сделать при первой разумной возможности в пределах времени подачи протестов.

(c) Очками за гонку для яхты, принявшей «Наказание штрафными очками», должны быть очки, которые она получила бы без этого наказания, ухудшенные на число очков, указанное в положении о соревновании или гоночной инструкции. Если число очков не предписано, то устанавливается наказание в 20% от очков, полученных не *финишировавшими* яхтами с округлением до ближайшей десятой очка (0.05 округляется до большего числа). Очки других яхт не должны изменяться, поэтому две яхты могут получить одинаковое количество очков. Однако её наказание не должно быть хуже очков, полученных не *финишировавшими* яхтами (DNF).

45 ПОДЪЁМ ИЗ ВОДЫ, ШВАРТОВКА, ПОСТАНОВКА НА ЯКОРЬ

В момент своего сигнала «Подготовительный» яхта должна быть на плаву и с отданными швартовами. После этого яхту разрешено швартовать или поднимать из воды только для ремонта, рифления парусов или откачивания воды. Яхта имеет право становиться на якорь, или её экипаж имеет право вставать на дно. Яхта должна поднять якорь, прежде чем продолжить гонку, если это возможно.

46 ОТВЕТСТВЕННОЕ ЛИЦО

На борту яхты должно находиться ответственное лицо, назначенное лицом или организацией, заявившими яхту на соревнование. См. правило 75.

47 ВЫБРАСЫВАНИЕ МУСОРА

Спортсмены и *персонал спортсменов* не имеют права преднамеренно выбрасывать мусор в воду. Это правило применятся все время, пока они

находятся на воде. Наказание за нарушение этого правила может быть меньше, чем дисквалификация.

РАЗДЕЛ В
ТРЕБОВАНИЯ К ОБОРУДОВАНИЮ

48 ОГРАНИЧЕНИЯ НА ОБОРУДОВАНИЕ И ЭКИПАЖ

48.1 Яхта должна использовать только то оборудование, которое находилось на борту в момент её сигнала «Подготовительный».

48.2 Никто не должен преднамеренно покидать яхту, кроме случаев заболевания, травмы, оказания помощи лицу или судну, находящемуся в опасности, или купания. Выпавший за борт или купающийся член экипажа должен возобновить контакт с яхтой, прежде чем экипаж продолжит идти к следующему *знаку*.

49 РАСПОЛОЖЕНИЕ ЭКИПАЖА; ЛЕЕРА

49.1 Спортсмены не имеют права использовать приспособления, предназначенные для расположения их тел за бортом, кроме ремней для откренивания и жёсткостей, носимых под бёдрами.

49.2 Если в соответствии с требованиями правил класса или любым другим *правилом* яхта оборудована леерами, то спортсмены не имеют права размещать снаружи лееров туловище полностью или частично, кроме случаев, когда это связано с кратковременным выполнением необходимой работы. Однако на яхтах, оборудованных верхними и нижними леерами, спортсмены, сидящие лицом за борт, так, что их поясницы находятся внутри нижнего леера, могут располагать верхнюю часть туловища снаружи верхнего леера. Кроме случаев, когда правила класса или любое другое *правило* указывают максимальный прогиб, леера должны быть туго натянуты. Если в правилах класса не указан материал, из которого изготовлены леера или их минимальный диаметр, то они должны отвечать соответствующим требованиям *Специальных правил World Sailing для морских гонок.*

Примечание: *Эти специальные правила доступны на сайте World Sailing.*

50 ОДЕЖДА И СНАРЯЖЕНИЕ СПОРТСМЕНА

50.1 (a) Спортсмены не имеют права надевать или нести на себе какую-либо одежду или снаряжение с целью увеличения своего веса.

(b) Кроме того, вес одежды и снаряжения спортсмена не должен превышать 8 кг, сюда не включается вес пояса трапеции (как определено в *Правилах по оборудованию в парусных гонках*) и вес одежды (вместе с обувью), надетой только ниже колен. В правилах класса или в положении о соревновании может быть предписан меньший вес или больший вес, но не свыше 10 кг. Правила класса могут включать вес обуви и одежды, надетой ниже колен, в такой предписанный вес. Пояс трапеции должен

иметь положительную плавучесть в пресной воде и весить не более 2 кг, но правила класса могут увеличить этот вес до 4 кг. Взвешивание должно производиться, как указано в Приложении H.

(c) Пояс трапеции должен позволять спортсмену в любой момент легко отсоединить его от трапеции или крепления к яхте.

50.2 Правила 50.1(b) и 50.1(c) не применяются к яхтам, которые должны быть оборудованы леерами.

51 ПЕРЕМЕЩАЕМЫЙ БАЛЛАСТ

Весь перемещаемый балласт, включая не поставленные паруса, должен быть уложен надлежащим образом. Воду, переменные грузы или балласт нельзя перемещать с целью изменения дифферента или остойчивости яхты. Слани, переборки, двери, трапы и водяные баки должны находиться на своих местах, оборудование и принадлежности каюты должны быть на борту. Однако трюмная вода может быть откачана.

52 ПРИМЕНЕНИЕ ФИЗИЧЕСКОЙ СИЛЫ

Стоячий и бегучий такелаж яхты, рангоут и подвижные выступающие части корпуса яхты должны регулироваться и приводиться в действие только силой экипажа.

53 ПОВЕРХНОСТНОЕ ТРЕНИЕ

Яхта не должна выпускать или выливать какое-либо вещество, например, полимер, или иметь особую текстуру поверхностей с целью возможного улучшения характера потока воды в пограничном слое.

54 ШТАГИ И ГАЛСОВЫЕ УГЛЫ ПЕРЕДНИХ ПАРУСОВ

Штаги и галсовые углы передних парусов, кроме подспинакерных стакселей не на курсе крутой бейдевинд, должны быть закреплены приблизительно в диаметральной плоскости яхты.

55 ПОСТАНОВКА ПАРУСОВ И ПРОВОДКА ШКОТОВ

55.1 Замена парусов

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

55.2 Спинакер-гики; выстрелы

Только один спинакер-гик или один выстрел можно использовать одновременно, кроме периода выполнения поворота фордевинд. При использовании гик (выстрел) должен быть прикреплён к рангоуту передней мачты (как определено в *Правилах по оборудованию в парусных гонках*).

55.3 Проводка шкотов

Запрещается проводить шкоты любого паруса с помощью любого приспособления, которое переносит внешнее давление на шкот или шкотовый угол паруса в точку, вертикаль из которой (если яхта находится на ровном киле) проходит за пределами корпуса или палубы, за исключением:

(a) если не поставлен спинакер, шкотовый угол любого переднего паруса может быть соединен с выстрелом (как определено в *Правилах по оборудованию в парусных гонках*);

(b) шкоты любого паруса могут быть проведены на гик или по гику, обычно используемому для паруса и постоянно прикрепленному к мачте, на которой крепится фаловый угол паруса;

(c) шкоты любого переднего паруса могут быть проведены на его гик, не требующий регулировки при повороте оверштаг; и

(d) шкоты гика могут быть проведены на боканец.

55.4 Передние паруса и спинакеры

В целях применения правил 54 и 55 и Приложения G, должны использоваться определения «передний парус» и «спинакер» из *Правил по оборудованию в парусных гонках*.

Примечание: Правила по оборудованию в парусных гонках *доступны на сайте World Sailing.*

56 ТУМАННЫЕ СИГНАЛЫ И ОГНИ; ПЛАВАНИЕ ПО СИСТЕМАМ РАЗДЕЛЕНИЯ ДВИЖЕНИЯ; СИСТЕМЫ СЛЕЖЕНИЯ

56.1 Когда яхта имеет соответствующее оборудование, она должна подавать звуковые туманные сигналы и выставлять огни в соответствии с требованиями *Международных правил предупреждения столкновений судов в море (МППСС)* или применяемых государственных правил.

56.2 Яхта должна выполнять требования правила 10 *МППСС* «Плавание по системам разделения движения».

Примечание: Приложение TS «Плавание по системам разделения движения» доступно на сайте World Sailing. Положение о соревновании имеет право изменить правило 56.2, указав, что применяются Раздел A, Раздел B или Раздел C Приложения TS.

56.3 Если *правило* требует, чтобы яхта была оборудована транспондером автоматической идентификационной системы (АИС) или любым другим устройством слежения, его нельзя отключать или намеренно снижать его эффективность.

ЧАСТЬ 5
ПРОТЕСТЫ, ИСПРАВЛЕНИЕ РЕЗУЛЬТАТОВ, РАССМОТРЕНИЯ, ПРОСТУПКИ И АПЕЛЛЯЦИИ

Бланк запроса на рассмотрение и бланк решения рассмотрения доступны на сайте World Sailing по адресу **www.sailing.org/racingrules**.

Правилами парусных гонок не требуется использовать конкретный бланк запроса на рассмотрение.

РАЗДЕЛ А
ПРОТЕСТЫ; ИСПРАВЛЕНИЕ РЕЗУЛЬТАТОВ; ПЕРСОНАЛ СПОРТСМЕНОВ

60 ПРОТЕСТЫ

60.1 Яхта или *комитет* имеет право протестовать против яхты.

60.2 Намерение протестовать

(a) если *протест* связан с инцидентом, который протестующий наблюдал в зоне гонок:

(1) Если протестующий – яхта, то она должна сделать оклик «Протест» при первой разумной возможности и, если длина ее корпуса больше 6 м, явно показать красный флаг при первой разумной возможности. Она должна показывать флаг до тех пор, пока находится в *гонке.*

(2) Если протестующий – *комитет*, то он должен известить её о своем намерении подать протест после гонки в течение времени подачи протестов.

(b) Однако если:

(1) опротестованный в момент инцидента находится на таком расстоянии, что не услышит оклика,

(2) инцидент состоял в неправильном *прохождении дистанции*,

(3) протестующий не наблюдал инцидент в зоне гонок, или

(4) протестовый комитет решает протестовать против яхты по правилу 60.4(c),

то единственное требование к протестующему – информировать опротестованного о своем намерении протестовать при первой разумной возможности.

(c) Если во время инцидента протестующей яхте ясно, что член экипажа одной из яхт находится в опасности, либо в результате инцидента причинен вред здоровью или серьезный ущерб, то к ней не применяются правила 60.2(a) и 60.2(b), но она должна в течение времени подачи протестов попытаться известить другую яхту о своем намерении протестовать.

(d) *Комитет* имеет право информировать яхту о своем намерении протестовать, опубликовав извещение на доске официальных объявлений.

60.3 Подача протеста

(a) *Протест* должен подаваться в письменном виде и определять протестующего, опротестованного и инцидент.

(b) *Протест* должен быть подан в офис соревнования (или другим способом, указанным в гоночной инструкции) в течение времени подачи протестов, если только протестовый комитет не решит, что есть достаточные основания продлить время. Время подачи протестов составляет:

(1) для *протестов* по поводу инцидента, наблюдаемого в зоне гонок, два часа после *финиша* последней яхты в гонке, или

(2) для других *протестов*, два часа после того, как протестующему стала доступна соответствующая информация.

Однако если в гоночной инструкции указано другое время подачи протестов, то применяется оно.

60.4 Действительность протеста

(a) *Протест* недействителен, если:

(1) он не соответствует определению *Протест* или правилу 60.2 или 60.3,

(2) он от яхты, которая заявляет о возможном нарушении правила Части 2 или правила 31, но она не была вовлечена в этот инцидент или не видела его, или

(3) заявляется о возможном нарушении правила 69 или Регламента, упомянутого в правиле 6, если только это не разрешено соответствующим Регламентом.

(b) *Протест* также недействителен, если он от *комитета* и основан на информации, полученной из:

(1) требования исправить результат,

(2) недействительного *протеста*, или

(3) сообщения лица, имеющего *конфликт интересов* (не являющегося представителем самой яхты).

(c) Однако правило 60.4(b) не применяется к *протесту* от:

(1) протестового комитета, если он узнает об инциденте, в который была вовлечена яхта и в результате которого, возможно, причинен вред здоровью или серьёзный ущерб;

(2) протестового комитета, если при рассмотрении действительного *протеста* он узнает, что яхта, хотя и не являющаяся *стороной* в рассмотрении, была вовлечена в этот инцидент и, возможно, нарушила *правило*; или

(3) технического комитета, если он сперва провел проверку и решил, что яхта или личное снаряжение не соответствуют правилам класса или правилу 50.

60.5 Решения по протестам

(a) Протестовый комитет должен провести рассмотрение как требуется правилом 63, чтобы принять решение по *протесту*.

(b) Яхта должна быть наказана только:

(1) при рассмотрении протеста, в котором она является *стороной.*

(2) по правилам 62.4, 64 и 69, или

(3) по *правилу*, в котором явно указано, что наказание может быть применено без рассмотрения.

(c) Если протестовый комитет решит, что яхта нарушила *правило*, то он должен дисквалифицировать эту яхту независимо от того, упоминалось или нет в *протесте* применённое *правило*. Однако яхта не должна быть дисквалифицирована, если:

(1) она оправдана или применятся другое наказание;

(2) яхта уже выполнила соответствующее наказание, в этом случае её нельзя дополнительно наказать, если только наказанием за нарушение *правила*, которое она нарушила, не является не исключаемая дисквалификация;

(3) будет дан повторный старт или повторная гонка, в этом случае применяется правило 36; или

(4) яхта нарушила правило класса и применяется правило 60.5(d)(1).

Если яхта нарушила *правило* не во время *гонки,* то её наказание должно быть отнесено к гонке, ближайшей по времени к моменту инцидента.

(d) Если протестовый комитет решит, что яхта нарушила правило класса:

(1) яхта не должна быть наказана, если отклонения, превышающие предельные допуски, определенные правилами класса яхт, были вызваны повреждением или нормальным износом и не улучшили гоночных качеств яхты;

(2) яхта не должна участвовать в дальнейших *гонках* до устранения отклонений, если только протестовый комитет не решит, что нет разумной возможности сделать это;

(3) за любое нарушение того же правила в ранее проведённых гонках этого же соревнования может быть наложено такое же наказание во всех этих гонках без подачи дополнительного *протеста*; и

(4) яхта имеет право участвовать в дальнейших гонках, не производя изменений на яхте, но только если заявит в письменном виде, что она намерена подать апелляцию. Однако если яхта не подаст апелляцию или если она проиграет апелляцию, то она должна быть

дисквалифицирована без рассмотрения во всех последующих гонках, в которых она участвовала.

61 ИСПРАВЛЕНИЕ РЕЗУЛЬТАТОВ

61.1 Запрос или инициирование исправления результата

(a) Яхта имеет право требовать исправления результата.

(b) Гоночный комитет или технический комитет могут потребовать исправления результата яхты.

(c) Протестовый комитет имеет право инициировать рассмотрение об исправлении результата яхты.

61.2 Требование исправить результат

(a) Требование исправить результат должно быть в письменном виде с обоснованием его.

(b) Оно должно быть подано в офис соревнования (или другим способом, указанным в гоночной инструкции):

(1) если оно основывается на инциденте, происшедшем в зоне гонок, – в течение времени подачи протестов или не позднее двух часов после соответствующего инцидента (в зависимости от того, что заканчивается позже);

(2) если оно основывается на решении протестового комитета, принятом в последний гоночный день – в пределах 30 минут после того, как решение будет опубликовано; или

(3) все другие требования исправить результат – так быстро, как это разумно возможно после того, как стала доступна соответствующая информация.

Однако протестовый комитет должен продлить это время, если для этого имеются достаточные основания.

61.3 Недействительность требования

Требование исправить результат недействительно, если оно не соответствует правилу 61.2.

61.4 Решения по исправлению результата

(a) Протестовый комитет должен провести рассмотрение, как требуется правилом 63, чтобы решить исправить ли результат.

(b) Яхта имеет право на исправление результата, если ее очки или место в гонке или серии гонок существенно ухудшились или могут ухудшиться не по её вине из-за:

(1) неправильных действий или упущений *комитета* или проводящей организации, но не из-за решения протестового комитета, когда яхта была *стороной* в рассмотрении;

(2) вреда здоровью или физического повреждения, полученного из-за действий яхты, которая нарушила какое-либо правило Части 2 и выполнила соответствующее наказание или была наказана;

(3) вреда здоровью или физического повреждения, полученного из-за действий судна, не находящегося в *гонке*, которое было обязано сторониться либо признано виновным по *МППСС* или государственным правилам расхождения;

(4) оказания помощи (но не себе и не члену своего экипажа) в соответствии с правилом 1.1; или

(5) действия другой яхты либо члена экипажа или *персонала спортсмена* той яхты, в результате которого она получила наказание по правилу 2 либо наказание или предупреждение по правилу 69.

(c) Если яхта имеет право на исправление результата, протестовый комитет должен принять решение, наиболее справедливое по отношению ко всем затрагиваемым яхтам, независимо от того, требовали они исправления результата или нет. Он может скорректировать очки яхт (см. примеры в правиле A9) или время их финиша, *прекратить* гонку, оставить в силе результаты гонки или принять какое-либо другое решение.

(d) Если существуют сомнения о фактах или о возможных последствиях какого-либо решения по отношению к гонке или серии гонок, особенно перед *прекращением* гонки, протестовый комитет должен получить информацию из соответствующих источников.

62 ПЕРСОНАЛ СПОРТСМЕНОВ

62.1 Получив сообщение от яхты или *комитета*, либо основываясь на собственном наблюдении или информации из любого источника, включая свидетельства, полученные во время рассмотрения, протестовый комитет имеет право инициировать рассмотрение, чтобы решить, нарушил ли *персонал спортсмена правило*.

62.2 Если протестовый комитет решает инициировать рассмотрение, он должен провести рассмотрение как требуется правилом 63, и имеет право назначить лицо для представления заявления о предполагаемом нарушении.

62.3 Если протестовый комитет решает, что *персонал спортсмена*, являющийся *стороной* в рассмотрении, нарушил *правило,* то он имеет право:

(a) объявить предупреждение;

(b) исключить это лицо с соревнования или удалить с места проведения соревнования, либо лишить его любых привилегий или льгот; или

(c) предпринять другие действия в пределах своей юрисдикции, как предусмотрено *правилами.*

62.4 Дополнительно, если протестовый комитет решает, что:

(a) яхта, возможно, получила соревновательное преимущество в результате нарушения *персоналом спортсмена*, или

(b) этот *персонал спортсмена* снова совершил нарушение после того, как протестовый комитет, выполняя решение по предыдущему рассмотрению, письменно предупредил яхту о возможном наложении наказания,

то протестовый комитет также имеет право наказать яхту, являющуюся *стороной* в рассмотрении за нарушение *правила персоналом спортсмена,* изменив очки яхты в одной гонке вплоть до дисквалификации включительно.

РАЗДЕЛ В
РАССМОТРЕНИЕ И ПРИНЯТИЕ РЕШЕНИЙ

Правило 63 применяется ко всем рассмотрениям, проводимым протестовым комитетом.

63 ПРОВЕДЕНИЕ РАССМОТРЕНИЯ

63.1 Права сторон

(a) Всем *сторонам* рассмотрения:

(1) должно быть сообщено о времени и месте рассмотрения;

(2) должен быть дан доступ к *протесту*, требованию исправить результат или сообщению, которое будет обсуждаться на рассмотрении;

(3) должно быть предоставлено разумное время для подготовки к рассмотрению; и

(4) должно быть разрешено иметь представителя, присутствующего на рассмотрении при заслушивании всех показаний, но в *протесте*, связанном с нарушением правил Части 2, 3 или 4, представители яхт должны были находиться на борту во время инцидента, если только протестовый комитет не решит иначе, имея на то достаточные основания.

(b) Если какая-либо из *сторон* не явилась на рассмотрение, то протестовый комитет имеет право проводить рассмотрение в ее отсутствие.

63.2 Рассмотрения

(a) Протестовый комитет должен рассмотреть каждый поданный *протест* или требование, если только не разрешает его отозвать.

(b) Протестовый комитет имеет право объединить рассмотрения, если они относятся к одному инциденту или к тесно связанным инцидентам в одно рассмотрение. Однако рассмотрение, проводимое по правилу 69, нельзя объединять ни с каким другим видом рассмотрения.

(c) Если протест или требование действительны, протестовый комитет имеет право изменить тип случая на более соответствующий сути случая, приняв во внимание информацию, содержащуюся в этом случае, включая любые свидетельства, представленные в ходе рассмотрения.

(d) Если протестовый комитет решает протестовать против яхты по правилу 60.4(c)(2), то он должен прекратить идущее рассмотрение, подать

протест в соответствии с *правилами*, а затем рассмотреть первоначальный и новый *протесты* вместе.

(e) Рассмотрение с участием *сторон* из разных соревнований, проводимых различными проводящими организациями, должно быть проведено протестовым комитетом, согласованным с этими проводящими организациями.

63.3 Конфликт интересов

(a) Член протестового комитета должен заявить о любом возможном *конфликте интересов*, как только он осознает это.

(b) *Сторона* в рассмотрении, полагающая, что какой-либо член протестового комитета имеет *конфликт интересов*, должна высказать возражение как можно быстрее.

(c) Член протестового комитета, имеющий *конфликт интересов,* не должен входить в состав комитета для этого рассмотрения, кроме случаев, когда:

(1) все *стороны* согласны, или

(2) протестовый комитет решит, что *конфликт интересов* не является существенным.

Однако для главных соревнований World Sailing или для других соревнований, если это предписано национальной организацией места проведения соревнования, лицо, имеющее *конфликт интересов*, не должно быть членом протестового комитета.

(d) Решая, является ли *конфликт интересов* существенным, протестовый комитет должен принять во внимание:

(1) мнение *сторон,*

(2) уровень конфликта,

(3) уровень соревнования,

(4) важность конфликта для каждой из *сторон,* и

(5) общие представления о справедливости.

(e) Любая письменная информация, предоставленная в соответствии с правилом 63.6(b), должна включать любой *конфликт интересов*, заявленный членом протестового комитета, и любое решение протестового комитета в соответствии с правилом 63.3(c)(2).

63.4 Процедура рассмотрения

(a) Протестовый комитет сначала должен обсудить действительность. Рассмотрение должно быть прекращено если:

(1) *протест* или требование недействительно, или

(2) *протест* подан по правилу 60.4(c)(1) и нет вреда здоровью или серьезного ущерба.

(b) Протестовый комитет должен получить свидетельства *сторон,* присутствующих на рассмотрении, их свидетелей, а также другие

свидетельства, которые он сочтет необходимыми. Показания с чужих слов допустимы. Однако протестовый комитет имеет право исключить свидетельства, которые сочтет не относящимися к делу или чрезмерно повторяющимися.

(c) *Сторона*, присутствующая на рассмотрении, имеет право задавать вопросы любому лицу, дающему показания.

(d) Член протестового комитета, наблюдавший инцидент, должен так быстро как это разумно возможно сообщить об этом *сторонам*, присутствующим на рассмотрении.

(e) Свидетель не имеет права присутствовать на рассмотрении, кроме времени, когда он дает показания, исключая свидетеля, который:

(1) также является *стороной*, или

(2) является членом протестового комитета.

63.5 Решения

(a) Протестовый комитет должен изучить свидетельства и решить, какой вес им придать. Затем он должен установить факты на основе баланса вероятностей (если применимое *правило* не требует иного), а затем применить *правила* к этим фактам, чтобы сделать свои заключения и принять решение.

(b) Решения должны приниматься простым большинством голосов. При равном разделении голосов председательствующий на рассмотрении имеет право на дополнительный голос.

(c) Если имеется противоречие:

(1) между двумя или более *правилами*, которое должно быть разрешено, прежде чем может быть принято решение, и

(2) эти *правила* содержатся в положении о соревновании, гоночной инструкции или любом другом документе, регламентирующем соревнование в соответствии с пунктом (g) определения *Правило*,

то протестовый комитет должен применить такое *правило*, которое, по его мнению, обеспечит наиболее справедливое решение для всех затронутых яхт.

(d) Если протестовый комитет сомневается в понимании смысла какого-либо правила класса, то он должен направить свои вопросы вместе с относящимися к делу фактами в орган, ответственный за интерпретацию этого правила. Вынося решение, протестовый комитет должен руководствоваться ответом этого органа.

63.6 Информирование сторон и других лиц

(a) Протестовый комитет должен сразу сообщить *сторонам* в рассмотрении установленные факты, применённые *правила,* решение и его обоснование, а также – о любых наложенных наказаниях или исправленных результатах.

(b) Если *сторона* в течение семи дней после того, как она была проинформирована о решении, подаст письменный запрос, то ей должна быть незамедлительно предоставлена вышеизложенная информация в письменном виде. Протестовый комитет имеет право, если сочтет необходимым, составить свою схему или одобрить имеющуюся.

(c) Протестовый комитет имеет право опубликовать вышеуказанную информацию после любого рассмотрения, в том числе рассмотрения по правилу 69, если только не решит, что у него есть достаточные основания не делать этого.

(d) Протестовый комитет имеет право указать, что вышеуказанная информация должна оставаться конфиденциальной для *сторон*.

(e) Если протестовый комитет наказывает яхту по какому-либо правилу класса, то он должен переслать всю перечисленную выше информацию в соответствующие органы правил класса.

63.7 Повторное рассмотрение

(a) Протестовый комитет имеет право повторно открыть рассмотрение, если решит, что:

(1) *сторона* отсутствовала на рассмотрении из-за обстоятельств, которых нельзя было избежать,

(2) возможно, им была допущена существенная ошибка, или

(3) в разумное время станут известны новые существенные свидетельства.

Однако он должен повторно открыть рассмотрение, если этого потребует национальная организация по правилу 71.3 или R5.

(b) *Сторона* в рассмотрении имеет право потребовать повторного рассмотрения, подав письменное требование в офис соревнования (или другим способом, указанным в гоночной инструкции) в течение 24 часов после того, как была проинформирована о решении. В требовании должны быть указаны основания его подачи. Однако в последний гоночный день требование о повторном рассмотрении должно быть подано:

(1) в течение времени подачи протестов, если *сторона*, требующая повторного рассмотрения, была информирована о решении в предыдущий день;

(2) в пределах 30 минут после того, как *сторона* была информирована о решении в этот день.

Требование, не соответствующее данному правилу, является недействительным.

(c) Протестовый комитет должен рассмотреть возможность открыть повторное рассмотрение для всех требований о повторном рассмотрении. Когда такая возможность рассматривается или повторное рассмотрение открыто, если:

(1) основанием является только новое свидетельство, большинство членов протестового комитета должны быть, если практически возможно, членами первоначального протестового комитета;

(2) основанием является существенная ошибка, состав протестового комитета должен, если практически возможно, включать не менее одного нового члена.

64 НАКАЗАНИЯ ПО УСМОТРЕНИЮ ПРОТЕСТОВОГО КОМИТЕТА

Когда яхта в течение времени подачи протестов сообщает, что она нарушила *правило*, предусматривающее наказание по усмотрению протестового комитета, протестовый комитет должен принять решение о соответствующем наказании, предварительно приняв во внимание свидетельства, которые сочтет уместными. Не требуется проведения рассмотрения.

65 ЮРИДИЧЕСКАЯ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ И РАСХОДЫ

65.1 Вопросы юридической ответственности, возникающие в результате нарушения *правила*, включая любые требования о денежном возмещении ущерба, должны решаться в соответствии с предписаниями национальной организации, если они есть.

65.2 Любые расходы по обмеру, связанному с *протестом* по какому-либо правилу класса, должны быть оплачены проигравшей *стороной,* если только протестовый комитет не примет другого решения.

Примечание: Правил с 66 по 68 не существует.

РАЗДЕЛ С
ПРОСТУПКИ

69 ПРОСТУПКИ

69.1 Обязанность не совершать проступков; Процедуры и решение

(a) Спортсмен, владелец яхты или *персонал спортсмена* не имеет права совершать проступки.

(b) Проступком является:

(1) нарушение норм поведения, хорошего спортивного поведения или неэтичное поведение; или

(2) поведение, вследствие которого спорт может приобрести или приобрел дурную славу.

(c) Любые сведения о возможных нарушениях правила 69.1(a) должны быть рассмотрены в соответствии с процедурой правила 69. Такое сообщение не может быть основанием для *протеста*.

69.2 Действия протестового комитета

(a) Протестовый комитет, действующий в соответствии с этим правилом, должен состоять не менее чем из трех членов.

(b) Если протестовый комитет полагает на основании собственного наблюдения или информации, полученной из любого источника, включая свидетельства, полученные во время рассмотрения, что лицо, возможно, нарушило правило 69.1(a), то он должен решить начать рассмотрение или нет.

(c) Если протестовому комитету, для того чтобы решить начать ли рассмотрение, нужно больше информации, он должен рассмотреть возможность назначить лицо или несколько лиц для проведения расследования. Эти дознаватели не должны быть членами протестового комитета, который будет принимать решение по этому случаю.

(d) Когда дознаватель назначен, вся относящаяся к делу информация, которую он соберёт, благоприятная или неблагоприятная, должна быть предоставлена в протестовый комитет, и, если протестовый комитет решит начать рассмотрение, *сторонам*.

(e) Если протестовый комитет решает начать рассмотрение, то он должен сразу письменно сообщить лицу о предполагаемом нарушении, времени и месте рассмотрения, и следовать процедурам правил 63, за исключением того, что:

(1) протестовым комитетом может быть назначено лицо, если оно не назначено World Sailing, для представления выдвинутых обвинений.

(2) лицо, против которого выдвинуто обвинение по этому правилу, имеет право присутствовать на рассмотрении с консультантом и представителем, которые могут действовать от его имени.

(f) Если *сторона:*

(1) привела достаточные основания отсутствия возможности явиться на рассмотрение в назначенное время, протестовый комитет должен перенести рассмотрение; или

(2) не привела достаточных оснований и не явилась на рассмотрение, то протестовый комитет имеет право провести рассмотрение в отсутствие *стороны*.

(g) Принимая во внимание тяжесть возможного проступка, протестовый комитет должен использовать критерий доказанности – «вполне удовлетворен». Однако если критерий доказанности, предусмотренный этим правилом, вступает в конфликт с законами страны, национальная организация имеет право, с одобрения World Sailing, изменить его, сделав соответствующее предписание к правилу.

(h) Если протестовый комитет решает, что спортсмен или владелец яхты нарушил правило 69.1(a), он имеет право предпринять одно или несколько следующих действий:

(1) объявить предупреждение;

(2) изменить очки яхты спортсмена в одной или нескольких гонках, включая дисквалификацию(и), которая может быть исключаемой, или не исключаемой из очков яхты в серии;

(3) снять лицо с соревнования или удалить его с места проведения соревнования, либо лишить его всех привилегий или льгот; и

(4) предпринять любые другие действия в рамках своей юрисдикции, как предусмотрено *правилами*.

(i) Если протестовый комитет решает, что *персонал спортсмена* нарушил правило 69.1(a), то применяются правила 62.3 и 62.4.

(j) Если протестовый комитет:

(1) налагает наказание большее, чем одна DNE;

(2) исключает лицо с соревнования или удаляет его с места проведения соревнования; или

(3) в любых других случаях, когда считает это необходимым,

он должен сообщить о своих выводах, включая установленные факты, заключение и решение, в национальную организацию этого лица, или, для главных международных соревнований, перечисленных в Кодексе об этике World Sailing, в World Sailing. Если протестовый комитет действует в соответствии с правилом 69.2(f)(2), сообщение также должно включать факт применения этого правила и его обоснование.

(k) Если протестовый комитет решил не проводить рассмотрение в отсутствие *стороны*, или сообщение о возможном нарушении правила 69.1(a) поступило после того, как протестовый комитет покинул место проведения соревнования, то гоночный комитет или проводящая организация имеют право назначить тот же самый или новый протестовый комитет для действий в соответствии с этим правилом. Если протестовый комитет решил, что проводить рассмотрение нецелесообразно, то он должен собрать всю доступную информацию и, если выдвинутые обвинения выглядят обоснованными, сообщить об этом в национальную организацию этого лица или, для главных международных соревнований, перечисленных в Кодексе об этике World Sailing, в World Sailing.

69.3 Действия национальной организации и World Sailing

Применяемые дисциплинарные полномочия, процедуры и обязанности национальных организаций и World Sailing определены в Кодексе об этике World Sailing. В соответствии с этим кодексом национальные организации и World Sailing имеют право наложить дополнительные наказания, включая приостановление допуска к соревнованиям.

РАЗДЕЛ D
АПЕЛЛЯЦИИ

70 АПЕЛЛЯЦИИ И ЗАПРОСЫ В НАЦИОНАЛЬНУЮ ОРГАНИЗАЦИЮ

70.1 Если только не применяется правило 70.3, *сторона* в рассмотрении имеет право апеллировать на решение протестового комитета или на процедуру рассмотрения, но не на установленные комитетом факты, в национальную организацию. Дополнительно, *сторона* имеет право на апелляцию, когда протестовый комитет не провел рассмотрение или не принял решение.

70.2 Протестовый комитет имеет право запросить о подтверждении или исправлении своего решения национальной организацией.

70.3 Не подлежат апелляции решения:

(a) международного жюри, сформированного в соответствии с Приложением N;

(b) когда важно срочно определить результаты гонки, которая является отборочной для участия яхт в следующем этапе соревнования или в следующем соревновании (и национальная организация имеет право предписать, что в таких случаях требуется её одобрение для использования этого правила);

(c) принятые на соревновании, открытом только для яхт, заявленных:

(1) организацией, входящей в национальную организацию, или членом такой организации, или

(2) индивидуальным членом национальной организации,

при условии, что национальная организация дала свое одобрение на использование этого правила; или

(d) принятых на соревновании протестовым комитетом, сформированным в соответствии с Приложением N, за исключением того, что только два члена протестового комитета должны быть международными судьями и при условии, что национальная организация после консультации с World Sailing дала свое одобрение на использование этого правила.

Однако пункты (b), (c) и (d) применяются только в том случае, если это указано в положении о соревновании или в гоночной инструкции.

70.4 В правилах с 70 по 72, под национальной организацией понимается та организация, с которой проводящая организация связана в соответствии с правилом 89.1. Однако если яхты будут проходить через воды более чем одной национальной организации во время *гонки,* апелляция или запрос должны направляться в ту национальную организацию, где расположена финишная линия, если только в гоночной инструкции не указана другая национальная организация.

70.5 Апелляции и запросы должны удовлетворять требованиям Приложения R.

71 РЕШЕНИЯ НАЦИОНАЛЬНОЙ ОРГАНИЗАЦИИ

71.1 Лицо, имеющее *конфликт интересов,* или которое входило в состав протестового комитета, не должно принимать никакого участия в обсуждении или принятии решения по апелляции или запросу протестового комитета по поводу подтверждения или исправления решения.

71.2 Национальная организация должна считать имевшими место факты, установленные протестовым комитетом, если только не применяется правило R5.

71.3 Национальная организация имеет право:

(a) поддержать, изменить или отменить решение протестового комитета (включая решение о действительности протеста или решение, принятое по правилу 69),

(b) обязать провести повторное рассмотрение, или

(c) обязать провести новое рассмотрение тем же самым или другим протестовым комитетом (который может быть назначен национальной организацией).

71.4 Если национальная организация обяжет провести повторное рассмотрение, она имеет право ограничить рамки повторного рассмотрения теми вопросами, которые сочтет целесообразными.

71.5 Если национальная организация решит, что яхта, являвшаяся *стороной* в рассмотрении протеста, нарушила какое-либо *правило* и не оправдана, то она должна наказать её, независимо от того, упоминалась ли такая яхта или такое *правило* в решении протестового комитета.

71.6 Решение национальной организации является окончательным. Национальная организация должна разослать свое решение в письменном виде всем *сторонам* и протестовому комитету, которые должны руководствоваться этим решением.

72 ИНТЕРПРЕТАЦИИ

Клуб или другая организация, входящая в национальную организацию, имеет право подать запрос в национальную организацию по поводу интерпретации *правил* при условии, что запрос не связан *с* решением протестового комитета, на который может быть подана апелляция. Интерпретация не должна быть использована для изменения предшествующего решения протестового комитета.

ЧАСТЬ 6
ДОПУСК И КВАЛИФИКАЦИЯ

75 ДОПУСК НА СОРЕВНОВАНИЕ

Для допуска на соревнование яхта должна соответствовать требованиям проводящей организации этого соревнования. Яхта должна быть заявлена:

(a) членом клуба или другой организации, входящих в национальную организацию, которая является членом World Sailing,

(b) таким клубом или организацией, или

(c) членом национальной организации, которая является членом World Sailing.

76 ИСКЛЮЧЕНИЕ ЯХТ ИЛИ СПОРТСМЕНОВ

76.1 Проводящая организация или гоночный комитет имеют право отказать в допуске яхты или отменить его, или исключить спортсмена, при условии, что:

(a) это сделано до старта первой гонки после получения допуска яхтой или спортсменом, и

(b) указано надлежащее обоснование для этого.

Обоснование должно быть сразу предоставлено в письменном виде по запросу яхты или спортсмена.

76.2 Однако проводящая организация или гоночный комитет не должны отказывать в допуске яхте, либо отменять его, или исключать спортсмена:

(a) в связи с рекламой, если яхта или спортсмен соответствуют Кодексу о рекламе World Sailing, или

(b) на чемпионатах мира и континентов, без одобрения соответствующей ассоциации класса World Sailing (или Конгресса по морским гонкам) или World Sailing, если допуск находится в пределах установленной квоты.

76.3 Яхта или спортсмен имеет право потребовать исправления результата, если посчитает, что отказ или исключение неправомерны, или это нарушает правило 76.2.

77 ОБОЗНАЧЕНИЯ НА ПАРУСАХ

Яхта должна соответствовать требованиям Приложения G в отношении эмблемы класса, букв национальной принадлежности и номеров на парусах.

78 СООТВЕТСТВИЕ ПРАВИЛАМ КЛАССА; СЕРТИФИКАТЫ

78.1 Когда яхта находится в *гонке*, её владелец и любое другое лицо, ответственное за неё, должны обеспечить такое состояние яхты, чтобы она соответствовала своим правилам класса, и были действительными её мерительное свидетельство или рейтинговый сертификат, если таковые имеются. Дополнительно, яхта также должна соответствовать этим требованиям в любое другое время, указанное в правилах класса, положении

о соревновании или гоночной инструкции. Если *правило* предусматривает, что наказание за нарушение правила класса может быть меньше, чем дисквалификация, то такое же наказание будет применяться к нарушению этого правила.

78.2 Когда *правило* требует предъявить действительный сертификат или подтвердить его наличие до участия яхты в *гонке*, и это не может быть сделано, то яхта имеет право участвовать в *гонках* при условии, что соответствующий *комитет* получит заявление, подписанное ответственным лицом, о том, что действительный сертификат существует. Яхта должна предъявить сертификат или организовать подтверждение соответствующим *комитетом* его существования до начала последнего дня соревнования или до начала последнего дня первой серии, в зависимости от того, что наступит раньше. Наказанием за нарушение этого правила является дисквалификация во всех гонках соревнования без рассмотрения.

79 КАТЕГОРИЗАЦИЯ

Если в положении о соревновании или в правилах класса указано, что некоторые или все спортсмены должны соответствовать категоризационным требованиям, то категоризация должна осуществляться так, как указано в Кодексе о категоризации яхтсменов World Sailing.

80 ПЕРЕНЕСЕННОЕ СОРЕВНОВАНИЕ

Когда соревнование перенесено на другие дни от дат, указанных в положении о соревновании, то все допущенные яхты должны быть оповещены. Гоночный комитет имеет право допустить новых участников, которые удовлетворяют всем требованиям по допуску, за исключением первоначальной даты окончания подачи заявок.

ЧАСТЬ 7
ОРГАНИЗАЦИЯ СОРЕВНОВАНИЯ

85 ИЗМЕНЕНИЕ ПРАВИЛ

85.1 Изменение *правила* должно конкретно ссылаться на *правило* и содержать формулировку изменения. Изменение *правила* включает добавление к нему или удаление его полностью или частично.

85.2 Изменение одного из следующих типов *правил* может быть сделано только, как показано ниже.

Тип правила	*Изменяется только, если это разрешено*
Гоночное правило	Правилом 86
Правило из Кодекса World Sailing	Правилом, содержащимся в Кодексе
Предписание национальной организации	Правилом 88.2
Правило класса	Правилом 87
Правило из положения о соревновании	Правилом 89.2(b)
Правило из гоночной инструкции	Правилом 90.2(c)
Правило из любого другого документа, регламентирующего соревнование	Самим правилом, содержащимся в этом документе

86 ИЗМЕНЕНИЕ ГОНОЧНЫХ ПРАВИЛ

86.1 Гоночное правило нельзя изменять, кроме случаев, когда изменение разрешено самим правилом или производится следующим образом:

(a) предписания национальной организации могут изменить гоночное правило, но не могут быть изменены: Определения; правила, содержащиеся во Введении; правила Частей 2 и 7; правила 1, 2, 3, 5, 6, 42, 43, 47, 50, 63.3, 69, 70, 71, 72, 75, 76.2(b) или 79; правила приложений, изменяющие какое-либо из этих правил; правила Приложений H и N, или правила в Кодексах World Sailing, перечисленных в правиле 6.1.

(b) Положение о соревновании или гоночная инструкция может изменить гоночное правило, но не правила 4, 76.1 или 76.2(a), Приложение R или правила, указанные в правиле 86.1(a).

(c) правила класса яхт могут изменять только гоночные правила 42, 49, 51, 52, 53, 54, 55, и 78.2.

86.2 В порядке исключения из правила 86.1 World Sailing при определенных условиях имеет право одобрить изменения гоночных правил на некоторых международных соревнованиях. Такое одобрение должно быть изложено в письме к проводящей организации и включено в положение о соревновании, а письмо должно быть опубликовано на доске официальных объявлений.

86.3 Национальная организация имеет право предписать, что ограничения правила 86.1 не действуют, если изменения правил производятся с целью их улучшения или если испытываются предложения по изменению правил. Национальная организация имеет право предписать, что требуется её одобрение на такие изменения.

87 ИЗМЕНЕНИЕ ПРАВИЛ КЛАССА

Положение о соревновании имеет право изменить какое-либо правило класса только тогда, когда правила класса разрешают такое изменение или когда письменное разрешение ассоциации класса на изменение опубликовано на доске официальных объявлений.

88 НАЦИОНАЛЬНЫЕ ПРЕДПИСАНИЯ

88.1 Применяемые предписания

На соревновании могут применяться предписания национальной организации, в которую входит проводящая организация, в соответствии с правилом 89.1. Однако если яхты будут проходить через воды более чем одной национальной организации во время *гонки*, то в положении о соревновании должны быть указаны конкретные предписания, которые будут применяться, и время их действия.

88.2 Изменение предписаний

Положение о соревновании или гоночная инструкция имеют право изменить предписание. Однако национальная организация имеет право ограничить изменения своих предписаний, сделав дополнение к настоящему правилу после получения одобрения World Sailing. Такие ограниченные предписания не могут быть изменены.

89 ПРОВОДЯЩАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ; ПОЛОЖЕНИЕ О СОРЕВНОВАНИИ; НАЗНАЧЕНИЕ ОФИЦИАЛЬНЫХ ЛИЦ

89.1 Проводящая организация

Соревнование должно быть организовано проводящей организацией, которой должна быть:

(a) World Sailing;

(b) национальная организация – член World Sailing;

(c) клуб, входящий в национальную организацию;

(d) организация, входящая в национальную организацию, но не являющаяся клубом, и, если так предписано национальной организацией, с одобрения национальной организации, или вместе с клубом, входящим в национальную организацию;

(e) ассоциация класса яхт, не входящая в национальную организацию, или с одобрения национальной организации или вместе с клубом, входящим в национальную организацию;

(f) две или более указанные выше организации;

(g) организация, не входящая в национальную организацию, совместно с клубом, входящим в национальную организацию, который владеет не входящей организацией и контролирует её. Национальная организация, в которую входит клуб, имеет право предписать, что требуется её одобрение такого соревнования; или

(h) организация, не входящая в национальную организацию, совместно с клубом, входящим в национальную организацию, который не владеет не входящей организацией и не контролирует её, но только с одобрения World Sailing и национальной организации, в которую входит клуб.

Организацией, входящей в национальную организацию, в правиле 89.1 считается такая организация, которая входит в национальную организацию места проведения соревнования; в противном случае организация не входит. Однако если яхты будут проходить через воды более чем одной национальной организации во время *гонки*, то входящей будет организация, которая входит в национальную организацию одного из портов захода.

89.2 Положение о соревновании; назначение судей

(a) Проводящая организация должна опубликовать письменное положение о соревновании в соответствии с правилом J1.

(b) Положение о соревновании может быть изменено, при условии, что будет сделано соответствующее извещение.

(c) Проводящая организация должна назначить гоночный комитет и, соответственно соревнованию, протестовый комитет, технический комитет и ампайров. Однако World Sailing имеет право назначить гоночный комитет, международное жюри, технический комитет и ампайров в соответствии с Регламентами World Sailing.

90 ГОНОЧНЫЙ КОМИТЕТ; ГОНОЧНАЯ ИНСТРУКЦИЯ; ПОДВЕДЕНИЕ РЕЗУЛЬТАТОВ

90.1 Гоночный комитет

Гоночный комитет должен проводить гонки в соответствии с указаниями проводящей организации и требованиями *правил.*

90.2 Гоночная инструкция

(a) Гоночный комитет должен опубликовать письменную гоночную инструкцию, удовлетворяющую правилу J2.

(b) Гоночная инструкция должна включать в себя, соответственно соревнованию, применимые предписания национальной организации на английском языке, если на соревновании ожидается участие спортсменов из других стран.

(c) Гоночная инструкция может быть изменена при условии, что изменения гоночной инструкции сделаны в письменном виде и опубликованы на доске официальных объявлений до указанного в гоночной инструкции времени или, на воде, переданы каждой яхте до сигнала «Предупреждение» для неё. Устные указания об изменениях могут

даваться только на воде при условии, что их процедура описана в гоночной инструкции.

90.3 Подведение результатов

(a) Гоночный комитет должен подвести результаты гонки или серии гонок в соответствии с Приложением A, если только положение о соревновании или гоночная инструкция не предусматривает какую-либо другую систему. В гонке должны быть подведены результаты, если она не была *прекращена,* и хотя бы одна яхта, *прошла дистанцию* в пределах контрольного времени этой гонки, если таковое было предусмотрено, даже если она после *финиша* вышла из *гонки* или была дисквалифицирована.

(b) Если система подсчёта очков предусматривает исключение одного или более результата гонок, то очки за любую не исключаемую дисквалификацию (DNE) должны быть включены в результаты гонок яхты в серии.

(c) Если гоночный комитет, исходя из своих записей или наблюдений, установит, что результат яхты определен неверно, он должен исправить ошибку и сделать скорректированные результаты доступными для участников.

(d) Гоночный комитет должен внести изменения в результаты, как указано протестовым комитетом или национальной организацией в результате решений, принятых в соответствии с *правилами*.

(e) Когда это указано в положении о соревновании, несмотря на положения правил 90.3(a), (b), (c) и (d), результаты гонки или серии гонок не могут быть изменены в результате действий, включая исправление ошибок, начатых более чем 24 часа после более позднего из следующих событий:

(1) времени окончания подачи протестов последней гонки соревнования;

(2) информирования о решении протестового комитета после последней гонки соревнования; или

(3) опубликования результатов соревнования.

Однако, в порядке исключения, изменения в результаты могут быть внесены в результате решения, принятого по правилу 6, 69 или 71. Положение о соревновании имеет право изменить «24 часа» на другое время.

91 ПРОТЕСТОВЫЙ КОМИТЕТ

Протестовым комитетом должен быть:

(a) комитет, назначенный проводящей организацией или гоночным комитетом (Национальная организация имеет право предписать минимальное количество членов комитета для определенных соревнований, подпадающих под её юрисдикцию.);

(b) международное жюри, назначенное проводящей организацией или как предписано в Регламенте World Sailing. (Оно должно быть составлено, как предписано правилом N1, и иметь полномочия и обязанности, указанные в правиле N2. Национальная организация имеет право предписать, что требуется её одобрение при назначении международного жюри на соревнования, подпадающие под её юрисдикцию, за исключением соревнований, проводимых World Sailing, или если международное жюри назначено World Sailing по правилу 89.2(c).); или

(c) комитет, назначенный национальной организацией по правилу 71.3(c).

92 ТЕХНИЧЕСКИЙ КОМИТЕТ

92.1 Техническим комитетом должен быть комитет, состоящий минимум из одного члена и назначенный проводящей организацией или гоночным комитетом, или как предписано в Регламенте World Sailing.

92.2 Технический комитет должен проводить инспекцию оборудования и обмер на соревнованиях, как указано проводящей организацией и как предписано *правилами*.

ПРИЛОЖЕНИЕ А
ПОДВЕДЕНИЕ РЕЗУЛЬТАТОВ

См. правило 90.3.

А1 КОЛИЧЕСТВО ГОНОК

Количество планируемых гонок и количество гонок, в которых должны быть подведены результаты, чтобы соревнование состоялось, должны быть указаны в положении о соревновании или гоночной инструкции; см. правило 90.3(a).

А2 ПОДВЕДЕНИЕ РЕЗУЛЬТАТОВ СЕРИИ ГОНОК

А2.1 Очки, набранные яхтой в серии гонок, должны быть суммой очков, полученных ею во всех гонках, без худшего результата, с учетом правила 90.3(b). Однако другие указания могут содержаться в положении о соревновании или гоночной инструкции – например, что никакой результат не исключается, или что исключается более одного результата, или что исключается определенное число результатов, если проведено определенное число гонок, в которых подведены результаты; см. правило 90.3(a). Если яхта имеет два или более равных худших результата, то должны исключаться очки, полученные в гонке (гонках), проведённой раньше. Выигрывает яхта, набравшая в серии наименьшее количество очков, а другие яхты занимают места соответственно набранным очкам.

А2.2 Если яхта была допущена к какой-либо гонке серии, то ее результаты должны быть подведены за всю серию.

А3 ВРЕМЯ СТАРТА И МЕСТА НА ФИНИШЕ

Временем старта яхты должно быть время сигнала «Старт» для неё, а порядок, в котором яхты *финишировали* в гонке, должен определять их места на финише. Однако если применяется гандикапная или рейтинговая система, место на финише каждой яхты должно определяться по её исправленному времени.

А4 СИСТЕМА ПОДСЧЕТА ОЧКОВ

Если в положении о соревновании или в гоночной инструкции не предусмотрена другая система, то применяется эта линейная система подсчета очков; см. правило 90.3(a).

Каждая *финишировавшая* в гонке яхта, которая затем не вышла из *гонки*, не была наказана, или результат которой не был исправлен, должна получить следующее количество очков:

Место на финише	*Очки*
Первое	1
Второе	2
Третье	3
Четвертое	4
Пятое	5
Шестое	6
Седьмое	7
За каждое следующее место	Добавить по 1 очку

A5 ОЧКИ ЗА ГОНКУ, НАЗНАЧАЕМЫЕ ГОНОЧНЫМ КОМИТЕТОМ

A5.1 Когда гоночный комитет определяет, что яхта:

(a) не *прошла дистанцию*,

(b) не выполнила требования правила 30.2, 30.3, 30.4 или 78.2, или

(c) вышла из *гонки*, или приняла наказание согласно правилу 44.3(a),

то он без рассмотрения должен назначить ей за гонку соответствующие очки. Только протестовый комитет имеет право принять другое решение, ухудшающее результат яхты в гонке.

A5.2 Яхта, которая не *прошла дистанцию,* вышла из *гонки* или была дисквалифицирована, должна получить очки за место на финише, равное числу яхт, допущенных к соревнованию, плюс одно место. Яхта, наказанная по правилу 30.2 или принявшая наказание по правилу 44.3(a), должна получить очки, как предусмотрено правилом 44.3(c).

A5.3 Когда в положении о соревновании или гоночной инструкции указано, что будет применяться правило A5.3, то правило A5.2 изменяется таким образом, что яхта, прибывшая в район старта, но не *прошедшая дистанцию,* вышедшая из *гонки* или дисквалифицированная, должна получить очки за место на финише, равное числу яхт, прибывших в район старта, плюс одно место; и яхта, не прибывшая в район старта, должна получить очки за место на финише, равное числу яхт, допущенных для участия в серии, плюс одно место.

A6 ИЗМЕНЕНИЕ МЕСТ И ОЧКОВ ДРУГИХ ЯХТ

A6.1 Если яхта дисквалифицирована в гонке, или вышла из *гонки* после *финиша,* или получила очки как не *прошедшая дистанцию*, то каждая яхта, имеющая хуже место на финише, должна переместиться на одно место выше.

A6.2 Если протестовый комитет решит исправить результат яхты путем изменения её очков, то очки, полученные другими яхтами, не должны изменяться, если только протестовый комитет не решит иначе.

A7 РАВЕНСТВО РЕЗУЛЬТАТОВ В ГОНКЕ

Если яхты одновременно пересекли финишную линию или имеют одинаковое исправленное время, когда применяется гандикапная или рейтинговая система, то очки за место, на которое претендуют эти яхты, и очки за непосредственно следующее место (места) должны суммироваться и затем делиться поровну между яхтами. Яхты, имеющие равные результаты и претендующие на приз, должны разделить его или получить равные призы.

A8 РАВЕНСТВО РЕЗУЛЬТАТОВ В СЕРИИ

A8.1 Если оказывается равенство очков в серии между двумя или несколькими яхтами, то очки в гонках каждой яхты должны быть расставлены в порядке от лучших к худшим, и в первом случае, где есть различие, преимущество должно быть отдано яхте (яхтам) с лучшими очками. Исключенные очки не должны использоваться.

A8.2 Если остаются равные очки у двух или более яхт, то они должны быть расположены в порядке их очков в последней гонке. Если все еще остаются равные очки, то преимущество должно быть отдано с использованием очков за предпоследнюю гонку и т.д. до тех пор, пока все равенства не будут разрешены. При этом должны быть использованы и исключенные очки.

A9 РЕКОМАНДАЦИИ ПО ИСПРАВЛЕНИЮ РЕЗУЛЬТАТА

Если протестовый комитет решит исправить результат яхты в гонке путем изменения её очков, то рекомендуется рассмотреть варианты назначения очков, равных:

(a) среднему арифметическому с округлением до одной десятой (0.05 округляется в большую сторону) от числа очков, полученных яхтой во всех гонках серии, кроме гонки, о которой идет речь;

(b) среднему арифметическому с округлением до одной десятой (0.05 округляется в большую сторону) от числа очков, полученных яхтой во всех предыдущих гонках; или

(c) числу очков за место, соответствующее позиции яхты в гонке в тот момент, когда произошёл инцидент, в связи с которым исправляется результат.

A10 СОКРАЩЕНИЯ, ПРИНЯТЫЕ В ПРОТОКОЛАХ

В протоколах должны использоваться следующие сокращения для регистрации обстоятельств, описанных далее:

DNC не *стартовала;* не прибыла в район старта,

DNS не *стартовала* (не подпадает под DNC и OCS),

OCS не *стартовала;* находилась на стороне дистанции от стартовой линии в момент сигнала «Старт» для нее и не *стартовала* или нарушила правило 30.1,

ZFP 20% наказание по правилу 30.2,

UFD дисквалификация по правилу 30.3,

BFD дисквалификация по правилу 30.4,

SCP наложено «Наказание штрафными очками»,

NSC не *прошла дистанцию* (не подпадает под DNC, DNS, OCS и DNF),

DNF не *финишировала,*

RET вышла из *гонки*,

DSQ дисквалификация,

DNE не исключаемая дисквалификация,

RDG исправлен результат,

DPI наказание по усмотрению протестового комитета

ПРИЛОЖЕНИЕ В
ПРАВИЛА ГОНОК ФЛОТА ПО ВИНДСЁРФИНГУ

Гонки флота по виндсёрфингу (включая марафонские гонки) должны проводиться по Правилам парусных гонок*, измененным этим приложением. Термин «яхта» везде в* ***правилах*** *означает «доска» или «яхта» в соответствии с контекстом. Марафонская гонка означает гонку с планируемой продолжительностью более одного часа.*

Примечание: Ссылки на правила по виндсерфингу для некоторых других форматов или соревнований можно найти на сайте World Sailing.

ИЗМЕНЕНИЯ В ОПРЕДЕЛЕНИЯХ

Определения *Место-у-знака* и *Галс, правый* или *левый* заменены:

Место-у-знака (Mark-Room) *Место-у-знака* для доски – это *место*, чтобы идти своим *надлежащим курсом* для огибания или прохождения *знака*.

***Галс, правый* или *левый (Tack, Starboard* or *Port*)** Доска находится на *галсе, правом* или *левом*, в соответствии с рукой спортсмена, которая была бы ближе к мачте, если бы спортсмен шел в нормальной гоночной стойке (обе руки на гике, руки не перекрещены). Доска находится на *правом галсе*, если правая рука спортсмена была бы ближе к мачте, и на *левом галсе*, если левая рука спортсмена была бы ближе к мачте.

Определение *Зона* удалено.

Добавить следующие определения:

Опрокинувшаяся (Capsized) Доска является *опрокинувшейся*, если она не управляется, потому что её парус или спортсмен находятся в воде.

Огибание или прохождение (Rounding or Passing) Доска *огибает или проходит знак* с момента, когда её *надлежащий курс* – начать маневрирование для его огибания или прохождения, и до момента, когда доска обогнула или прошла его.

B1 ИЗМЕНЕНИЯ В ПРАВИЛАХ ЧАСТИ 1

[Изменений нет.]

B2 ИЗМЕНЕНИЯ В ПРАВИЛАХ ЧАСТИ 2

13 ВО ВРЕМЯ ПОВОРОТА ОВЕРШТАГ

Правило 13 заменено на:

После того, как доска прошла левентик, она должна *сторониться* других досок, пока её парус не наполнится ветром. В течение этого периода правила 10, 11 и 12 не применяются. Если две доски одновременно подпадают под это правило, то *сторониться* должна та из них, которая находится с левой стороны другой доски или позади нее.

16.1 ИЗМЕНЕНИЕ КУРСА ИЛИ ПОЛОЖЕНИЯ ОБОРУДОВАНИЯ

Правило 16.1 заменено на:

Когда доска, имеющая право дороги, изменяет курс или положение своего оборудования, то она должна дать другой доске *место,* чтобы *сторониться.*

17 НА ОДНОМ ГАЛСЕ ПЕРЕД СТАРТОМ В ГАЛФВИНД

Правило 17 заменено на:

Если во время сигнала «Предупреждение» курс на первый *знак* составляет примерно 90 градусов к истинному ветру, доска, *связанная* с *подветренной* стороны от другой доски на том же *галсе*, в течение последних 30 секунд перед своим сигналом «Старт» не должна идти выше своего наикратчайшего курса через стартовую линию на первый *знак*, пока они остаются *связанными*, если в результате другая доска была бы вынуждена предпринять действия, чтобы избежать контакта, кроме случая, когда доска, идя выше своего наикратчайшего курса, сразу проходит позади другой доски.

18 МЕСТО-У-ЗНАКА

18.1 Когда применяется правило 18

Правило 18 изменено, как указано ниже:

Первое предложение правила 18.1(a) заменено на:

Правило 18 применяется между досками, когда они обязаны оставить *знак* с одного и того же борта, и хотя бы одна из них *огибает или проходит* его.

18.2 Предоставление места-у-знака

Правило 18.2(a) заменено на:

(a) Когда первая из двух досок *огибает или проходит знак,* если:

(1) доски *связаны,* то наружная доска должна дать внутренней доске *место-у-знака*;

(2) доски не *связаны*, доска, которая находится в этот момент *чисто позади*, должна дать другой доске *место-у-знака.*

Когда доска обязана дать *место-у-знака* по правилу 18.2(a), она должна продолжать делать это в течение всего времени, пока применяется это правило, даже если позже *связанность* прервется или возникнет новая *связанность*;

Правило 18.2(b) заменено на:

(b) Правило 18.2(a) больше не применяется, если доска, имеющая право на *место-у-знака*, проходит левентик.

Правило 18.3 удалено.

18.4 Поворот фордевинд или уваливание

Правило 18.4 заменено на:

Если внутренней *связанной* имеющей право дороги доске необходимо сделать поворот фордевинд или увалиться у *знака*, чтобы идти своим *надлежащим курсом*, то до поворота фордевинд или уваливания она не должна отходить от *знака* дальше, чем нужно для того, чтобы идти этим курсом. Правило 18.4 не применяется у *знака* ворот.

22 ДОСКА ОПРОКИНУВШАЯСЯ; НА МЕЛИ; ОКАЗЫВАЮЩАЯ ПОМОЩЬ

Правило 22 заменено на:

22.1 Если возможно, доска должна избегать доски, которая или *опрокинулась,* или ещё не управляется после *опрокидывания,* или находится на мели, или пытается оказать помощь лицу или судну, находящемуся в опасности.

22.2 Если возможно, доска, которая *опрокинулась* или находится на мели, не должна создавать помех другой доске.

23 СОЗДАНИЕ ПОМЕХ ДРУГОЙ ДОСКЕ; ПАРУС ВНЕ ВОДЫ

Добавить новое правило 23.3:

23.3 В течение последней минуты перед своим сигналом «Старт» доска должна держать свой парус вне воды и в нормальном положении, кроме случаев, когда она непреднамеренно *опрокинулась*.

B3 ИЗМЕНЕНИЯ В ПРАВИЛАХ ЧАСТИ 3

26 СТАРТОВАЯ ПРОЦЕДУРА ГОНКИ

Правило 26 заменено на:

26.1 Система 1 (для старта против ветра)

Стартовая процедура гонки должна проводиться с использованием указанных ниже сигналов. Время должно браться по зрительным сигналам; отсутствие звукового сигнала не должно приниматься во внимание.

Минуты до сигнала «Старт»	*Зрительный сигнал*	*Звуковой сигнал*	*Значение*
5*	Флаг класса	Один	Сигнал «Предупреждение»
4	P, I, U или чёрный флаг	Один	Сигнал «Подготовительный»
1	Флаг сигнала «Подготовительный» убирается	Один продолжи-тельный	Одна минута
0	Флаг класса убирается	Один	Сигнал «Старт»

* или как указано в положении о соревновании или гоночной инструкции

Сигнал «Предупреждение» для каждого следующего класса должен быть дан вместе или после сигнала «Старт» для предыдущего класса.

26.2 Система 2 (для старта полным курсом)

Стартовая процедура гонки должна проводиться с использованием указанных ниже сигналов. Время должно браться по зрительным сигналам; отсутствие звукового сигнала не должно приниматься во внимание.

Минуты до сигнала «Старт»	*Зрительный сигнал*	*Звуковой сигнал*	*Значение*
3	Флаг класса		Сигнал «Внимание»
2	Красный флаг; сигнал «Внимание» убирается	Один	Сигнал «Предупреждение»
1	Желтый флаг; красный флаг убирается	Один	Сигнал «Подготовительный»
½	Желтый флаг убирается		30 секунд
0	Зелёный флаг	Один	Сигнал «Старт»

26.3 Система 3 (для стартов с берега)

(a) Когда стартовая линия расположена на берегу, или близко к берегу настолько, что спортсмены должны стоять в воде, чтобы *стартовать*, такой старт является стартом с берега.

(b) Стартовые позиции должны быть пронумерованы таким образом, что позиция 1 является самой наветренной. Если гоночная инструкция не предписывает другой системы, то стартовая позиция доски должна определяться:

(1) рейтингом (самый высокий рейтинг – позиция 1, следующий самый высокий – позиция 2, и т.д.), или

(2) жеребьевкой.

(c) После того, как доски были вызваны занять свои позиции, гоночный комитет должен произвести сигнал «Подготовительный» показом красного флага со звуковым сигналом. Сигнал «Старт» должен быть дан в любое время после сигнала «Подготовительный» опусканием красного флага с одним звуковым сигналом.

(d) После сигнала «Старт» каждая доска должна двигаться самым коротким путём со своей стартовой позиции к воде и затем в своё гоночное положение, не мешая другим доскам. Правила Части 2

будут применяться, когда обе ступни спортсмена окажутся на доске.

30 НАКАЗАНИЯ НА СТАРТЕ

Правило 30.2 удалено.

31 КАСАНИЕ ЗНАКА

Правило 31 заменено на:

Доска имеет право касаться *знака*, но не должна держаться за него.

B4 ИЗМЕНЕНИЯ В ПРАВИЛАХ ЧАСТИ 4

42 СРЕДСТВА ДВИЖЕНИЯ

Правило 42 заменено на:

Доска должна приводиться в движение только воздействием ветра на парус и воздействием воды на корпус или на его выступающие части. Однако «пампинг» и взмахивание парусом разрешены. Доска не должна приводиться в движение за счет гребли, плавания или ходьбы пешком.

44 НАКАЗАНИЯ, ВЫПОЛНЯЕМЫЕ СРАЗУ ПОСЛЕ ИНЦИДЕНТА

Правило 44 заменено на:

44.1 Выполнение наказания

Доска, находящаяся в *гонке*, которая во время инцидента, возможно, нарушила одно или более правил Части 2, имеет право выполнить «Наказание оборотом на 360°». Вместо этого положение о соревновании или гоночная инструкция может предписать использование другого наказания, в этом случае это другое наказание должно заменить «Наказание оборотом на 360°». Однако если доска причинила вред здоровью или серьезный ущерб, или, несмотря на выполнение наказания, получила из-за своего нарушения существенное преимущество в гонке или серии гонок, то её наказанием должен быть выход из *гонки*.

44.2 «Наказание оборотом на 360°»

Доска выполняет «Наказание оборотом на 360°», когда она, отойдя от других досок как можно скорее после инцидента, без задержки делает оборот на 360°, при этом не требуется делать поворот оверштаг или фордевинд. Если доска выполняет наказание на финишной линии или вблизи неё, то её корпус должен полностью находиться на стороне дистанции от финишной линии прежде, чем она *финиширует*.

50 ОДЕЖДА И СНАРЯЖЕНИЕ СПОРТСМЕНА

Правило 50.1(a) заменено на:

(a) Спортсмены не имеют права надевать или нести на себе какую-либо одежду или снаряжение с целью увеличения своего веса. Однако спортсмен имеет право нести на себе емкость для

напитков, которая должна иметь вместимость не больше чем 1,5 литра.

УДАЛЕННЫЕ ПРАВИЛА ЧАСТИ 4

Правила 45, 48.2, 49, 50.1(c), 50.2, 51, 52, 54, 55 и 56.1 удалены.

B5 ИЗМЕНЕНИЯ В ПРАВИЛАХ ЧАСТИ 5

60 ПРОТЕСТЫ

60.2 Намерение протестовать

Правило 60.2(a)(1) заменено на:

(a) если *протест* связан с инцидентом, который протестующий наблюдал в зоне гонок:

(1) Если протестующий – доска, то она должна сделать оклик «Протест» при первой разумной возможности. Также она должна известить гоночный комитет о своем намерении протестовать так быстро, как это практически возможно, после того как она *финиширует* или выйдет из *гонки*.

60.3 Подача протеста

Добавить в правило 60.3(a):

Это правило не применяется в серии гонок на выбывание к гонке, которая является отборочной для участия доски в следующем этапе соревнования.

60.4 Действительность протеста

В правиле 60.4(a)(2) удалить «или не видела его».

61 ИСПРАВЛЕНИЕ РЕЗУЛЬТАТА

61.4 Решения по исправлению результата

В правиле 61.4(b)(2) и 61.4(b)(3) заменить «вред здоровью или физическое повреждение» на «вред здоровью, физическое повреждение или *опрокидывание»*.

63 ПРОВЕДЕНИЕ РАССМОТРЕНИЯ

63.4 Процедура рассмотрения

Добавить в правило 63.4:

Однако в серии гонок на выбывание в гонке, которая является отборочной для участия доски в следующем этапе соревнования, *протесты* и требования исправить результат не обязательно подавать в письменном виде; они должны быть поданы устно члену протестового комитета после гонки так быстро, как это разумно возможно. Протестовый комитет имеет право получать свидетельства любым способом, который сочтет подходящим, и имеет право сообщить свое решение устно.

63.5 Решения

Правило 63.5(d) заменено на:

(d) Если у протестового комитета есть сомнения по вопросу, связанному с обмером доски, с пониманием смысла правила класса или повреждением доски, он должен направить свои вопросы вместе с относящимися к делу фактами в орган, ответственный за интерпретацию этого правила. Вынося решение, протестовый комитет должен руководствоваться ответом этого органа.

63.6 Информирование сторон и других лиц

Добавить в правило 63.6(b):

Это правило не применяется в серии гонок на выбывание к гонке, которая является отборочной для участия доски в следующем этапе соревнования.

70 АПЕЛЛЯЦИИ И ЗАПРОСЫ В НАЦИОНАЛЬНУЮ ОРГАНИЗАЦИЮ

Правило 70.3(b) заменено на:

(b) важно срочно определить результаты гонки, которая является отборочной для участия доски в следующем соревновании (и национальная организация имеет право предписать, что в таких случаях требуется её одобрение для использования этого правила);

Добавить новое правило 70.3(e):

(e) принятых в серии гонок на выбывание, которая является отборочной для участия доски в следующем этапе соревнования.

B6 ИЗМЕНЕНИЯ В ПРАВИЛАХ ЧАСТИ 6

78 СООТВЕТСТВИЕ ПРАВИЛАМ КЛАССА; СЕРТИФИКАТЫ

Добавить в правило 78.1: «Если это предписано World Sailing, табличка с номером и датой на доске и на её шверте, плавнике и вооружении должна служить её мерительным сертификатом».

B7 ИЗМЕНЕНИЯ В ПРАВИЛАХ ЧАСТИ 7

90 ГОНОЧНЫЙ КОМИТЕТ; ГОНОЧНАЯ ИНСТРУКЦИЯ; ПОДВЕДЕНИЕ РЕЗУЛЬТАТОВ

Последнее предложение правила 90.2(c) заменено на: «Устные указания могут даваться, только если такая процедура описана в гоночной инструкции».

B8 ИЗМЕНЕНИЯ В ПРИЛОЖЕНИИ A

A1 КОЛИЧЕСТВО ГОНОК; ОБЩИЕ РЕЗУЛЬТАТЫ

Правило A1 заменено на:

Количество планируемых гонок и количество гонок, в которых должны быть подведены результаты, чтобы соревнование состоялось, должны быть указаны в положении о соревновании или гоночной инструкции; (см. правило 90.3(a)). Если соревнование включает более одной дисциплины или формата, положение о соревновании или гоночная инструкция должны определить, как подсчитываются общие результаты.

A2 ОЧКИ В СЕРИИ

Правило A2.1 заменено на:

С учетом правила 90.3(b), очки, набранные доской в серии гонок, должны быть суммой очков, полученных ею во всех гонках, за исключением:

(a) худшего результата, если подведены результаты в от 5 до 11 гонках, или

(b) двух худших результатов, если подведены результаты в 12 или более гонках (см. правило 90.3(a)).

Однако в положении о соревновании или гоночной инструкции могут содержаться другие указания. Если доска имеет два или более равных худших результата, то должны исключаться очки, полученные в гонке (гонках), проведённой раньше других, где доска имела такой результат. Выигрывает доска, набравшая в серии наименьшее количество очков, а другие доски занимают места соответственно набранным очкам.

A5 ОЧКИ ЗА ГОНКУ, НАЗНАЧАЕМЫЕ ГОНОЧНЫМ КОМИТЕТОМ

Добавить новое правило A5.4:

A5.4 В серии гонок на выбывание: в гонке, являющейся отборочной для участия доски в следующем этапе соревнования, доска, которая не *прошла дистанцию*, вышла из *гонки* или была дисквалифицирована, должна получить очки, равные числу досок, которым было разрешено участвовать в этой гонке.

A8 РАВЕНСТВО РЕЗУЛЬТАТОВ В СЕРИИ

Правило A8 заменено на:

A8.1 Если оказывается равенство очков в серии между двумя или несколькими досками, то каждые исключенные очки за гонку должны быть расставлены в порядке от лучших к худшим, и в первом случае, где есть различие, преимущество должно быть отдано доске (доскам) с лучшими исключенными очками.

A8.2 Если остаются равные очки у двух или более досок, то очки в гонках каждой доски, включая исключённые очки, должны быть расставлены в порядке от лучших к худшим, и в первом случае, где есть различие, преимущество должно быть отдано доске (доскам) с лучшими очками. При этом должны быть использованы и исключённые очки.

A8.3 Если ещё остаются равные очки у двух или более досок, то они должны быть расположены в порядке их очков в последней гонке. Если все еще остаются равные очки, то преимущество должно быть отдано с использованием очков досок за предпоследнюю гонку и т.д., пока все равенства не будут разрешены. При этом должны быть использованы и исключённые очки.

B9 ИЗМЕНЕНИЯ В ПРИЛОЖЕНИИ G

G1 ДОСКИ КЛАССОВ WORLD SAILING

G1.3 Расположение

Правило G1.3 заменено на:

Эмблемы класса должны располагаться по одной на каждой стороне паруса в области выше линии, проведенной под прямым углом из точки на передней шкаторине паруса на одной трети расстояния от топа до гика. Буквы национальной принадлежности и номера на парусе должны быть в средней трети этой части паруса над гиком, явно отдельно от любой рекламы. Они должны быть черными и нанесены «спина к спине» на непрозрачном белом фоне. Фон должен выступать минимум на 30 мм вокруг символов. Должен быть символ «–» между буквами национальной принадлежности и номером на парусе, и интервал между символами должен обеспечивать читаемость.

ПРИЛОЖЕНИЕ C
ПРАВИЛА МАТЧЕВЫХ ГОНОК

Матчевые гонки должны проводиться по Правилам парусных гонок, *измененным этим приложением. Матчи должны обслуживаться ампайрами, если иного не предусмотрено в положении о соревновании или гоночной инструкции.*

Примечание: Стандартное положение о соревновании, Стандартная гоночная инструкция и Правила матчевых гонок для яхтсменов с нарушением зрения доступны на сайте World Sailing.

C1 ТЕРМИНОЛОГИЯ

Термин «участник» означает в зависимости от соревнования: шкипер, экипаж или яхта. Термин «флайт» означает два или более матчей, стартующих в одной стартовой последовательности.

C2 ИЗМЕНЕНИЯ В ОПРЕДЕЛЕНИЯХ И ПРАВИЛАХ ЧАСТЕЙ 1, 2, 3 И 4

C2.1 Определение *Финиш (Finish)* заменено на:

> ***Финиш* (*Finish)*** *Я*хта *финиширует,* когда, после своего сигнала «Старт», любая часть её корпуса пересекает финишную линию со стороны дистанции после выполнения любых наказаний. Однако если наказания погашены по правилу C7.2(d) после того, как одна или обе яхты *финишировали,* то каждая из них должна быть зарегистрирована как *финишировавшая* в момент, когда она пересекла линию финиша. Яхта не *финишировала*, если она продолжает *проходить дистанцию*.

C2.2 Определение *Место-у-знака (Mark-Room)* заменено на:

> ***Место-у-знака (Mark-Room)*** *Место* для яхты, чтобы идти своим *надлежащим курсом*, чтобы обогнуть или пройти *знак* и *место*, чтобы пройти финишный *знак* после *финиша*.

C2.3 В определении *Надлежащий курс (Proper Course)* добавить: «Яхта, выполняющая наказание или маневрирующая для его выполнения, не идёт *надлежащим курсом».*

C2.4 В определении *Зона (Zone)* расстояние изменено на две длины корпуса.

C2.5 Добавить новое правило 7 в Часть 1:

> **7 ПОСЛЕДНЯЯ ТОЧКА УВЕРЕННОСТИ**
>
> Ампайры будут полагать, что положение яхты или её взаимоотношение с другой яхтой не изменилось, до тех пор, пока не станут уверены, что это положение или взаимоотношение изменилось.

C2.6 Правило 13 заменено на:

> **13 ВО ВРЕМЯ ПОВОРОТА ОВЕРШТАГ ИЛИ ФОРДЕВИНД**
>
> **13.1** После того, как яхта прошла левентик, она должна *сторониться* других яхт до тех пор, пока не окажется на курсе крутой бейдевинд.

13.2 После того, как нижняя шкаторина грота яхты, идущей полным курсом, пересекает её диаметральную плоскость, яхта должна *сторониться* других яхт до тех пор, пока её грот не наполнится ветром или она больше не идет полным курсом.

13.3 Когда применяется правило 13.1 или правило 13.2, то правила 10, 11 и 12 не применяются. Однако если две яхты подпадают одновременно под правило 13.1 или 13.2, то *сторониться* должна та из них, которая находится с левой стороны другой яхты или позади неё.

C2.7 Правило 16.2 заменено на:

16.2 Дополнительно, когда яхты на противоположных *галсах* идут к *знаку*, находящемуся с наветра от них, яхта *правого галса* не должна уваливаться на курс больше девяноста градусов от истинного ветра и ниже ее *надлежащего курса*, если в результате этого яхта *левого галса* должна немедленно изменить курс, чтобы продолжать *сторониться*.

C2.8 Правило 17 удалено.

C2.9 Правило 18 заменено на:

18 МЕСТО-У-ЗНАКА

18.1 Когда применяется правило 18

Правило 18 применяется между яхтами, когда они обязаны оставить *знак* с одного и того же борта и хотя бы одна из них находится в *зоне*. Однако оно не применяется между яхтой, подходящей к *знаку*, и яхтой, отходящей от него. Правило 18 больше не применяется между яхтами, когда яхта, имеющая право на *место-у-знака*, находится на следующем участке и *знак* находится позади нее.

18.2 Предоставление места-у-знака

a) Когда первая яхта достигает *зоны*:
   (1) если яхты *связаны*, то наружная в этот момент яхта должна затем дать внутренней яхте *место-у-знака*;
   (2) если яхты не *связаны*, то яхта, которая не достигла *зоны*, должна затем дать *место-у-знака*.

b) Если яхта, имеющая право на *место-у-знака*, выходит из *зоны*, то право на *место-у-знака* прекращается, и правило 18.2(a) вновь применяется, если требуется, на основании взаимоотношений яхт в момент нового применения правила 18.2(a).

c) Если яхта стала внутренней *связанной,* и с момента установления *связанности* наружная яхта не имела возможности дать *место-у-знака,* правило 18.2(a) не применяется между ними.

18.3 Повороты оверштаг или фордевинд

(a) Если *место-у-знака* для яхты включает смену *галса*, то такой поворот оверштаг или фордевинд должен быть сделан не быстрее, чем поворот оверштаг или фордевинд, сделанный для того, чтобы идти своим *надлежащим курсом*.

(b) Когда внутренней *связанной* яхте, имеющей право дороги,

необходимо поменять *галс* у *знака*, чтобы идти своим *надлежащим курсом*, то пока она не поменяет *галс*, она не должна отходить от *знака* дальше, чем это необходимо, чтобы идти этим курсом. Правило 18.3(b) не применяется у *знака* ворот или финишного *знака*, и яхта должна быть оправдана за нарушение этого правила, если она не повлияла на курс другой яхты до того, как сменила *галс*.

C2.10 Правило 20.4 (a) заменено на:

(a) Следующие сигналы рукой рулевого требуются в дополнение к окликам:

(1) для «Места для поворота» («Room to tack») – несколько раз явно указать рукой на ветер; и

(2) для «Поворачивай» – несколько раз явно указать на другую яхту и взмахнуть рукой на ветер.

C2.11 Правило 21.3 удалено.

C2.12 Правило 23.1 заменено на:

23.1 Если разумно возможно, то яхта, не находящаяся в *гонке,* не должна мешать яхте, находящейся в *гонке,* или катеру ампайров.

C2.13 Добавить новое правило 23.3:

23.3 Когда встречаются яхты, участвующие в разных матчах, то любое изменение курса любой яхтой должно обусловливаться соблюдением яхтой *правил* или попыткой победить в своём матче.

C2.14 Правило 27.2 заменено на:

27.2 Не позднее сигнала «Предупреждение» гоночный комитет имеет право передвинуть стартовый *знак*.

C2.15 Правило 31 заменено на:

31 КАСАНИЕ ЗНАКА

Находясь в *гонке*, ни экипаж, ни какая-либо часть корпуса яхты не должны касаться стартового *знака* до *старта*, *знака*, которым начинается, ограничивается или заканчивается проходимый ею участок дистанции, или финишного *знака* после *финиша*. Дополнительно, находясь в *гонке*, яхта не должна касаться судна гоночного комитета, которое также является *знаком*.

C2.16 Добавить новое правило 41(e):

(e) помощь в подъёме из воды и возвращении на борт члена экипажа, при условии, что возвращение на борт происходит приблизительно в месте подъёма из воды.

C2.17 Правило 42 должно также применяться между сигналами «Предупреждение» и «Подготовительный».

C2.18 Правило 42.2(d) заменено на:

(d) скаллинг: повторяющиеся движения руля, для того чтобы продвигать яхту вперёд;

C3 СИГНАЛЫ ГОНКИ И ИЗМЕНЕНИЯ СООТВЕТСТВУЮЩИХ ПРАВИЛ

C3.1 Стартовые сигналы

Сигналы стартовой процедуры матча должны быть следующими. Время должно браться по зрительным сигналам; отсутствие звукового сигнала не должно приниматься во внимание. Если подряд дается старт нескольким матчам, то сигнал «Старт» для одного матча должен быть сигналом «Предупреждение» для следующего матча.

Время в минутах	*Зрительный сигнал*	*Звуковой сигнал*	*Значение*
7	Флаг «F» показывается	один	Сигнал «Внимание»
6	Флаг «F» убирается	-	
5	Цифровой вымпел показывается*	один	Сигнал «Предупреждение»
4	Флаг «P» показывается	один	Сигнал «Подготовительный»
2	Синий или желтый флаг или оба показываются**	один**	Окончание времени входа в предстартовую зону
1	Флаг «P» убирается	один продолжи-тельный	
0	Сигнал «Предупреждение» убирается	один	Сигнал «Старт»

*Во флайте цифровой вымпел «1» означает Матч 1, вымпел «2» – Матч 2 и т.д., если в гоночной инструкции нет других указаний;

** Эти сигналы производятся только тогда, когда одна или обе яхты не выполнили требование правила C4.2. Флаг (флаги) должен оставаться показанным пока ампайры не произведут сигнал о наказании или в течение одной минуты, в зависимости от того, что наступит раньше.

C3.2 Изменения соответствующих правил

(a) Правило 29.1 заменено на:

(1) Когда какая-нибудь часть корпуса яхты находится на стороне дистанции от стартовой линии или одного из её продолжений в момент её сигнала «Старт», то гоночный комитет должен сразу показать синий или жёлтый флаг, обозначающий эту яхту, с одним звуковым сигналом. Флаг должен показываться, пока корпус этой яхты не окажется полностью на предстартовой стороне стартовой линии или одного из её продолжений или до окончания двух минут после своего сигнала «Старт», в зависимости от того, что наступит раньше.

(2) Когда после своего сигнала «Старт» любая часть корпуса яхты пересекает одно из продолжений стартовой линии с предстартовой стороны линии на сторону дистанции, не *стартовав* правильно, то гоночный комитет должен сразу показать синий или жёлтый флаг, обозначающий эту яхту. Флаг должен показываться, пока корпус этой яхты не окажется полностью на предстартовой стороне стартовой линии или одного из её продолжений или до окончания двух минут после своего сигнала «Старт», в зависимости от того, что наступит раньше.

(b) Последнее предложение в сигнале гонки «AP» заменено на: «Сигнал «Внимание» будет произведён через 1 минуту после того, как флаг убран, если только к этому моменту гонка не будет вновь *отложена* или *прекращена».*

(c) Последнее предложение в сигнале гонки «N» заменено на: «Сигнал «Внимание» будет произведён через 1 минуту после того, как флаг будет убран, если только к этому моменту гонка не будет вновь *прекращена* или *отложена».*

C3.3 Сигналы финишной линии

Сигнал гонки «Синий флаг или фигура» не должен использоваться.

C4 ПРЕДСТАРТОВЫЕ ТРЕБОВАНИЯ

C4.1 К моменту сигнала «Подготовительный» для яхты её корпус должен находиться полностью снаружи от линии, которая перпендикулярна к стартовой линии и проходит через стартовый *знак* на назначенном яхте конце стартовой линии. Яхта, указанная с левой стороны в пайринг-листе, должна находиться у левого конца стартовой линии и нести во время *гонки* синий флаг в районе кормы. Другая яхта должна находиться у правого конца стартовой линии и нести во время *гонки* жёлтый флаг в районе кормы.

C4.2 В течение двухминутного периода после сигнала «Подготовительный» для яхты, её корпус должен пересечь стартовую линию, первый раз со стороны дистанции на предстартовую сторону и оказаться полностью на предстартовой стороне линии.

C5 СИГНАЛЫ АМПАЙРОВ

C5.1 Бело-зелёный флаг с одним продолжительным звуковым сигналом означает: «Наказание не накладывается».

C5.2 Жёлтый или синий флаг, обозначающий яхту, с одним продолжительным звуковым сигналом означает: «Обозначенная флагом яхта должна выполнить наказание в соответствии с правилом C7».

C5.3 Красный флаг вместе или вскоре после синего или жёлтого флага и с одним продолжительным звуковым сигналом означает: «Обозначенная флагом яхта должна выполнить наказание в соответствии с правилом C7.3(d)».

C5.4 Чёрный флаг вместе с жёлтым или синим флагом и с одним продолжительным звуковым сигналом означает: «Обозначенная флагом яхта

дисквалифицирована или вышла из *гонки*, матч завершен, и победителем является другая яхта».

C5.5 Один короткий звуковой сигнал означает: «Наказание теперь выполнено».

C5.6 Повторяющиеся короткие звуковые сигналы означают: «Яхта больше не выполняет наказание, и наказание остается».

C5.7 Жёлтый или синий флаг, либо фигура, выставленная на катере ампайров, означает: «Обозначенная яхта имеет отложенное наказание».

C6 ПРОТЕСТЫ ЯХТ И ИХ ТРЕБОВАНИЯ ИСПРАВИТЬ РЕЗУЛЬТАТ

C6.1 Яхта имеет право протестовать против другой яхты:

(a) по правилу Части 2, кроме правила 14, явно показав флаг «Y» немедленно после инцидента, в который она была вовлечена;

(b) по любому правилу, не подлежащему протесту по правилу C6.1(a) или C6.2, явно показав красный флаг как можно скорее после инцидента.

C6.2 Яхта не имеет права протестовать против другой яхты по:

(a) правилу 14, если только не причинен ущерб или вред здоровью;

(b) правилам Части 2, если только она не была вовлечена в инцидент;

(c) правилу 31 или 42; или

(d) правилу C4 или C7.

C6.3 Яхта, требующая исправления результата в связи с обстоятельствами, имевшими место когда яхта находилась в *гонке* или в районе финиша, должна явно показать красный флаг как можно скорее после того, как осознала эти обстоятельства, но не позднее двух минут после *финиша* или выхода из *гонки*.

C6.4 (a) Яхта, протестующая по правилу C6.1(a), должна убрать флаг «Y» до или как можно скорее после сигнала ампайров.

(b) Яхта, протестующая по правилу C6.1(b) или требующая исправления результата по правилу C6.3, должна, чтобы её *протест* или требование были действительными, показывать красный флаг до тех пор, пока не информирует ампайров после *финиша* или выхода из *гонки*. Не требуется письменного *протеста* или требования исправить результат.

C6.5 Решения ампайров

(a) После того, как показан флаг «Y», ампайры должны решить, наказывать ли какую-нибудь из яхт. Они должны подать сигнал о своём решении в соответствии с правилами C5.1, C5.2 или C5.3. Однако:

(1) Если ампайры решают наказать яхту, и в результате этого яхта будет иметь больше двух отложенных наказаний, ампайры должны просигнализировать о ее дисквалификации по правилу C5.4;

(2) когда ампайры наказывают яхту по правилу C8.2, и в этом же инциденте с какой-либо яхты показан флаг «Y», то ампайры имеют право не принимать во внимание этот флаг «Y».

(b) Наказание красным флагом по правилу C5.3 должно быть применено, если яхта получила контроль над другой яхтой в результате нарушения *правил,* но ампайры не уверены, что выполнены условия, при которых возможно дополнительное наказание по их инициативе.

C6.6 Решения протестового комитета

(a) Протестовый комитет имеет право получать свидетельства любым способом, который сочтёт подходящим, и сообщить своё решение устно.

(b) Если протестовый комитет решит, что нарушение *правил* не повлияло существенно на результат матча, то он имеет право:

(1) наложить штраф в 1 очко или часть очка;

(2) назначить перегонку; или

(3) принять другое решение, которое сочтёт справедливым, в том числе – не накладывать наказания.

(c) Наказание за нарушение правила 14, в результате которого причинен ущерб или вред здоровью, накладывается протестовым комитетом по его усмотрению и может включать в себя отстранение от дальнейшего участия в соревновании.

C6.7 Добавить новое правило N1.10 в Приложение N:

N1.10 В правиле N1.1 один международный ампайр может быть назначен в жюри или в его панель вместо международного судьи.

C7 СИСТЕМА НАКАЗАНИЙ

C7.1 Удаленное правило

Правило 44 удалено.

C7.2 Общее для всех наказаний

(a) Наказанная яхта имеет право отложить выполнение наказания согласно ограничениям правила C7.3 и должна выполнить его следующим образом:

(1) Когда яхта находится на участке дистанции в направлении к наветренному *знаку,* она должна сделать поворот фордевинд и, настолько быстро, насколько разумно возможно, привестись до курса крутой бейдевинд.

(2) Когда яхта находится на участке дистанции в направлении к подветренному *знаку* или к финишной линии, она должна сделать поворот оверштаг и, настолько быстро, насколько разумно возможно, увалиться на курс, составляющий более 90 градусов к направлению истинного ветра;

(b) В правило 2 добавить: «Во время *гонки* яхте не нужно выполнять наказание, если не было сигнала ампайра о наказании».

(c) Яхта заканчивает участок дистанции, когда любая часть её корпуса пересекает продолжение линии, проведённой от предыдущего *знака* через *знак,* который она огибает; яхта, находящаяся на последнем участке дистанции, заканчивает его, когда *финиширует.*

(d) Наказанная яхта не должна регистрироваться как *финишировавшая* до тех пор, пока она не выполнит наказание и её корпус не окажется полностью на стороне дистанции от финишной линии, и она затем *финиширует;* исключением является ситуация, когда наказание яхты погашено до или после того, как она пересекла финишную линию.

(e) Если яхта имеет одно или два отложенных наказания, и другая яхта её матча получает наказание, то по одному наказанию для каждой яхты погашаются; однако наказание красным флагом не погашает отложенное наказание и не погашается другим наказанием.

(f) Если одна из яхт *финишировала* и больше не находится в *гонке*, а другая яхта имеет отложенное наказание, ампайры имеют право отменить отложенное наказание.

C7.3 Ограничения на наказания

(a) Яхта, выполняющая наказание, включающее поворот оверштаг, должна иметь фаловый угол спинакера ниже вертлюга грота-гика с момента, когда она проходит левентик, и до момента, когда окажется на курсе крутой бейдевинд.

(b) Никакая часть наказания не должна выполняться внутри *зоны знака,* подлежащего огибанию, которым начинается, ограничивается или заканчивается участок дистанции, на котором находится яхта.

(c) Если яхта имеет одно отложенное наказание, то она имеет право выполнить его в любой момент после *старта* и до *финиша.* Если яхта имеет два отложенных наказания, то одно из них она должна выполнить настолько быстро, насколько это разумно возможно, но не до *старта.*

(d) Если ампайры показывают красный флаг вместе с флагом наказания или вскоре после него, то наказанная яхта должна выполнить наказание так быстро, насколько это разумно возможно, но не до *старта.*

C7.4 Выполнение и окончание выполнения наказания

(a) Когда яхта, имеющая отложенное наказание, находится на участке дистанции, проходимом к наветренному *знаку,* и делает поворот фордевинд или находится на участке дистанции, проходимом к подветренному *знаку* или к финишной линии, и проходит левентик, то она выполняет наказание.

(b) Если яхта, выполняющая наказание, выполняет его неправильно или не заканчивает его выполнение настолько быстро, насколько это разумно возможно, то она больше не выполняет наказание. Ампайры должны произвести сигнал, предписанный правилом C5.6.

(c) На катере ампайров, обслуживающих матч, должны выставляться синие или жёлтые флаги или фигуры, каждая из которых обозначает одно отложенное наказание. Когда яхта выполнила наказание или наказание было погашено, то один флаг или фигура должен быть убран с соответствующим звуковым сигналом. Ошибка ампайров в правильной подаче сигналов, не должна изменять число отложенных наказаний.

C8 НАКАЗАНИЯ ПО ИНИЦИАТИВЕ АМПАЙРОВ

C8.1 Изменения правил

Правило 60.1 не применяется к протестам гоночного комитета или технического комитета по *правилам,* за нарушение которых право накладывать наказания имеют ампайры.

C8.2 Если ампайры решат, что яхта нарушила правило 31, 42, C4, C7.3(c) или C7.3(d), то они должны наказать её, показав сигнал согласно правилу C5.2 или C5.3. Однако если яхта наказана за нарушение правил Части 2 и если в этом же инциденте она нарушает правило 31, то она не должна быть наказана за нарушение этого правила. Кроме того, яхта, которая несет неправильный флаг или не несет правильный флаг, должна быть предупреждена устно, и ей должна быть предоставлена возможность исправить эту ошибку прежде, чем она будет наказана.

C8.3 Если ампайры решат, что яхта:

(a) получила преимущество, нарушив *правила* с учётом возможного получения наказания;

(b) намеренно нарушила *правила;* или

(c) нарушила принцип спортивного поведения;

то она должна быть наказана согласно правилам C5.2, C5.3 или C5.4.

C8.4 Если ампайры или члены протестового комитета решат, что яхта, возможно, нарушила какое-либо *правило,* кроме правил, перечисленных в правилах C6.1(a) и C6.2, то они должны сообщить об этом протестовому комитету, чтобы он действовал согласно правилу 60.1 и правилу C6.6, если сочтет нужным.

C8.5 После того, как одна из яхт *стартовала,* и ампайры убедились, что другая яхта не будет *стартовать,* они имеют право произвести сигнал по правилу C5.4, обозначив яхту, которая не *стартовала*.

C8.6 Когда одна яхта выходит из *гонки* после того, как обе яхты матча *стартовали*, ампайры имеют право произвести сигнал по правилу C5.4, обозначив вышедшую из *гонки* яхту.

C8.7 Если ампайры матча и, по крайней мере, ещё один другой ампайр вместе решат, что яхта нарушила правило 14 и получено повреждение, то они имеют право наложить наказание очками без рассмотрения. Участник должен быть проинформирован о наказании так скоро, как это практически возможно, и во время такого информирования имеет право потребовать рассмотрения. После этого протестовый комитет должен действовать согласно правилу

C6.6. Наказание, наложенное протестовым комитетом, может быть больше, чем наказание, наложенное ампайрами. Если же ампайры решат, что подходящим является наказание, большее чем одно очко, то они должны действовать согласно правилу C8.4.

C9 ТРЕБОВАНИЯ ОБ ИСПРАВЛЕНИИ РЕЗУЛЬТАТА ИЛИ ПОВТОРНОМ РАССМОТРЕНИИ; АПЕЛЛЯЦИИ; ДРУГИЕ ДЕЙСТВИЯ

C9.1 Отменяется право на требование исправить результат или на апелляцию в связи с решением, принятым согласно правилам C5, C6, C7 или C8. Правило 63.7(b) заменено на: *«Сторона* в рассмотрении не имеет права требовать повторного рассмотрения».

C9.2 Участник не имеет права обосновывать требование исправить результат тем, что были неправильными действия какого-либо официального судна. Протестовый комитет имеет право рассмотреть вопрос об исправлении результата, только если полагает, что официальное судно, включая катер ампайра, возможно, существенно помешало соревнующейся яхте.

C9.3 Никакого рода рассмотрений не должно быть в связи с действиями или бездействием ампайров, за исключением предусмотренного в правиле C9.2.

C10 СИСТЕМА ПОДСЧЕТА РЕЗУЛЬТАТОВ

C10.1 Победитель каждого матча получает одно очко (половину очка получает каждый участник в случае явного одновременного финиша). Проигравший в матче не получает очков.

C10.2 Если кто-либо из участников выбыл в ходе соревнования, то результаты всех проведенных гонок остаются в силе.

C10.3 Если однократный раунд-робин остановлен до завершения или многократный раунд-робин остановлен во время первого раунд-робина, то очки участника должны определяться как среднее количество очков за матчи этого участника. Однако если кто-либо из участников провел менее одной трети всех установленных расписанием матчей, то весь раунд-робин не должен учитываться и, если обстоятельства вынуждают, соревнование объявлено несостоявшимся. В случае равенства очков для определения преимущества по правилу C11.1(a), очки участника должны быть определены как среднее за матчи между участниками, имеющими равные очки.

C10.4 Если многократный раунд-робин остановлен во время незавершенного раунд-робина, то только одно очко разыгрывается во всех тех матчах, где встречались между собой два конкретных участника, следующим образом:

Число проведенных матчей, в которых они встречались	*Очки, получаемые победителем матча*
1	1 очко
2	1/2 очка
3	1/3 очка
(и т.д.)	

C10.5 В серии раунд-робинов:

(a) участники занимают места согласно общему количеству набранных очков; выигрывает участник, набравший больше очков;

(b) участник, выигравший матч, но дисквалифицированный за нарушение *правил* по отношению к участнику другого матча, не получает очков за победу. При этом проигравший ему участник также не получает очков; и

(c) итоговое положение участников, выступавших в разных группах, должно определяться по большему числу набранных очков.

C10.6 Гоночная инструкция должна содержать указание на минимальное количество очков, которое должен набрать победитель в серии гонок на выбывание между двумя участниками. Если серия гонок на выбывание не закончена, то преимущество должно быть отдано участнику, набравшему больше очков.

C10.7 Когда только одна яхта в матче не *прошла дистанцию*, она не получает очков (без рассмотрения).

C11 РАВЕНСТВО РЕЗУЛЬТАТОВ

C11.1 Серия раунд-робинов

В серии раунд-робинов все участники разбиваются на одну или несколько групп, в которых каждый участник встречается с каждым другим участником один или более раз. Каждый этап соревнования, указанный в формате его проведения, должен считаться отдельной серией раунд-робинов, независимо от числа встреч участника с каждым другим участником на этом этапе.

При равенстве результатов у двух или более участников в серии раунд-робинов должны быть использованы последовательно указанные далее методы, пока не будут определены места всех участников. Если после применения этих методов у каких-либо участников ещё остались равные результаты, то должны быть вновь применены правила от C11.1(a) до C11.1(e). Преимущество должно быть отдано участнику (участникам) согласно следующему:

(a) расположить участников по порядку в соответствии с количеством очков, набранных в матчах между всеми участниками, имеющими равные результаты;

(b) если два участника имеют равные результаты в многократном раунд-робине, то преимущество отдают участнику, выигравшему последний матч между ними;

(c) преимущество имеет участник (участники), набравший наибольшее количество очков в матчах против участника, занявшего первое место в серии раунд-робинов, или, если нужно, то – против участника, занявшего второе место и т.д., пока не будет выявлено преимущество. Если окажутся две группы участников, имеющие внутри каждой из них равные результаты, и определение преимущества для участников одной

группы влияет на определение преимущества для участников другой группы, то в правиле C11.1(c) должна быть применена процедура:

(1) сначала должно быть определено преимущество в группе участников, претендующих на более высокое место; и

(2) все участники из группы участников, претендующих на более низкое место, должны считаться одним участником при применении правила C11.1(c);

(d) Если, после применения правила C10.5(c), участники из разных групп имеют равные результаты, то преимущество имеет участник, занявший лучшее место в своей группе, независимо от числа участников в каждой группе;

(e) преимущество имеет участник (участники), занявший лучшее место на непосредственно предшествующем этапе соревнования (гонка флота, раунд-робин и т.п.).

C11.2 Серия гонок на выбывание

При равенстве результатов (включая счёт 0 – 0) у двух участников в серии гонок на выбывание преимущество должно быть отдано с использованием последовательно указанных далее методов, пока не будет определено преимущество кого-либо из участников. Преимущество имеет участник, который:

(a) занял более высокое место в непосредственно предшествующей серии раунд-робинов; если нужно, применяется правило C11.1;

(b) выиграл непосредственно предшествующий матч в этом соревновании между этими участниками.

C11.3 Оставшиеся равные результаты

Когда правило C11.1 или C11.2 не позволяет отдать преимущество, то:

(a) если нужно определить, кто из участников выходит в следующий этап соревнования (или будет участвовать в другом соревновании, для которого данное соревнование является отборочным), то должна быть проведена перегонка, если это практически возможно. Если гоночный комитет решит, что перегонка практически невозможна, то преимущество должно быть отдано участнику, имеющему больше очков в серии раунд-робинов после исключения у каждого участника с равными результатами очков за первую гонку; если это не выявит победителя, то исключают очки за вторую гонку и так далее, пока кому-то не будет отдано преимущество. Если ещё у некоторых участников остаются равные результаты, то должны быть снова применены правила C11.1 или C11.2.

(b) если нужно определить победителя соревнования, не являющегося отборочным для другого соревнования, или итоговые места участников, выбывших в одном раунде серии гонок на выбывание, то может быть проведена перегонка (но не жеребьёвка).

(c) если остаются равные результаты, то любые денежные призы или рейтинговые очки за места, должны быть просуммированы и разделены поровну между всеми участниками, имеющими равные результаты.

ПРИЛОЖЕНИЕ D
ПРАВИЛА КОМАНДНЫХ ГОНОК

Командные гонки должны проводиться по Правилам парусных гонок, *измененным этим приложением.*

D1 ИЗМЕНЕНИЯ В ГОНОЧНЫХ ПРАВИЛАХ

D1.1 Определения и правила Частей 2 и 4

(a) В определении *Зона (Zone)* расстояние изменено на две длины корпуса.

(b) Правило 18.2(a) заменено на:

(a) Когда первая из двух яхт достигает *зоны*,

(1) Если яхты *связаны,* то наружная в этот момент яхта должна дать внутренней яхте *место-у-знака;*

(2) Если яхты не *связаны*, яхта, которая в этот момент не достигла *зоны*, должна дать другой яхте *место-у-знака.*

Если яхта проходит левентик и в этот момент она находится *чисто позади* яхты в *зоне*, она должна дать яхте, которая находится *чисто впереди, место-у-знака*.

Когда яхта обязана дать *место-у-знака* по этому правилу, она должна продолжать делать в течение всего времени пока применяется это правило, даже если позже *связанность* прервется или возникнет новая *связанность*.

(c) Правило 18.4 удалено.

(d) Когда это указано в положении о соревновании или гоночной инструкции, то правило 20.4 изменяется таким образом, что в дополнение к окликам, требуются следующие сигналы рукой:

(1) для «Места для поворота» («Room to tack») – несколько раз явно указать рукой на ветер; и

(2) для «Поворачивай» – несколько раз явно указать на другую яхту и взмахнуть рукой на ветер.

(e) Правило 23.1 заменено на: «Если разумно возможно, то яхта, не участвующая в *гонке*, не должна мешать яхте, находящейся в *гонке*; и яхта, которая *финишировала,* не должна действовать так, чтобы мешать не *финишировавшей* яхте».

(f) Добавить новое правило 23.3: «Когда встречаются яхты, участвующие в разных гонках, то любое изменение курса любой яхтой должно обусловливаться соблюдением яхтой *правил* или попыткой победить в своей гонке».

(g) Добавить в правило 41:

(e) помощь от другой яхты своей команды, при условии, что не использовались электронные средства связи.

(h) Правило 45 удалено.

D1.2 Протесты и требования исправить результат

(a) Яхта имеет право:

(1) протестовать против другой яхты, но ее протест недействителен если он относится к возможному нарушению какого-либо правила Части 2, и она не была вовлечена в инцидент, за исключением случая, когда инцидент повлек контакт между яхтами другой команды (Это изменяет правило 60.4(a)(2).);

(2) убрать свой красный флаг после того, как он был явно показан (Это изменяет правило 60.2(a)(1).);

(3) требовать исправления результата, но не в случае, когда причинен ущерб или вред здоровью действиями другой яхты своей команды (Это изменяет правило 61.1(a).).

(b) Гоночный комитет и протестовый комитет не должны протестовать против яхты по какому-либо правилу Части 2, за исключением:

(1) на основании свидетельств в сообщении ампайра после показа черно-белого флага; или

(2) по правилу 14 на основании сообщения, полученного из любого источника, что, возможно, причинен ущерб или вред здоровью.

(c) *Протесты* и требования исправить результат не требуется подавать в письменном виде. Протестовый комитет имеет право получать свидетельства любым способом, который сочтет подходящим, и сообщить своё решение устно.

(b) Если происходит поломка на предоставленной яхте, то применяется правило D5.

D1.3 Наказания

(a) Правило 44.1 заменено на:

Яхта, находящаяся в *гонке*, которая во время инцидента, возможно, нарушила одно или более правил Части 2, или правило 31, или правило 42, имеет право выполнить «Наказание в один оборот». Однако она или ее команда могут быть дополнительно наказаны по правилу D2.3 или D3.3, если инцидент причинил вред здоровью или ущерб, или, несмотря на выполнение наказания, ее команда получает преимущество.

(b) Когда яхта явно показывает, что будет выполнять наказание по правилу 44.1, она должна выполнить это наказание.

(c) Яхта имеет право выполнить наказание путем выхода из *гонки* и информирования гоночного комитета или ампайра.

(d) Не должно быть наказания за нарушения правил Части 2, когда произошёл инцидент между яхтами одной команды, и не было контакта.

D2 ГОНКИ, ОБСЛУЖИВАЕМЫЕ АМПАЙРАМИ

D2.1 Когда применяется правило D2; Исправление результата и поломки

(a) Правило D2 применяется для гонок, обслуживаемых ампайрами. Гонки, обслуживаемые ампайрами, должны быть обозначены в положении о соревновании или гоночной инструкции, либо показом флага «J» не позднее сигнала «Предупреждение».

(b) Яхта протестующая по какому-либо правилу, перечисленному в правиле D2.2 или D2.3 в связи с инцидентом во время *гонки*, должна сделать оклик «Протест» и показать красный флаг, и она не имеет права на рассмотрение. Это изменяет правила 60.2(a)(1) и 63.2(a).

(c) Яхта, требующая исправления результата в связи с инцидентом в зоне гонки, или требующая изменения очков из-за поломки по правилу D5.2, должна явно показать красный флаг при первой разумной возможности после инцидента или поломки. Она должна показывать красный флаг до тех пор, пока не получит подтверждение от гоночного комитета или ампайра.

D2.2 Протесты яхт

Когда яхта протестует по какому-либо правилу Части 2 или по правилу 31 или 42:

(a) Яхтам должно быть дано время для ответа.

(b) Ампайр имеет право наказать любую яхту, которая нарушила правила, не оправдана, и не выполнила соответствующее наказание.

(c) Ампайр должен подать сигнал о своем решении в соответствии с правилом D2.4.

D2.3 Наказания по инициативе ампайра

Когда яхта:

(a) нарушает правило 31 или 42 и не выполняет наказание;

(b) нарушает правило Части 2, и происходит контакт с другой яхтой своей команды или с яхтой в другой гонке, и никакая яхта не выполняет наказание;

(c) нарушает *правило*, и её команда получает преимущество, несмотря на то что она или другая яхта её команды выполняет наказание;

(d) нарушает правило 14, и причинен ущерб или вред здоровью;

(e) нарушает правило D1.3(b) или D2.5; или

(f) нарушает принцип спортивного поведения.

ампайр имеет право наказать ее или сообщить об инциденте в протестовый комитет, или и то, и другое. Протест не требуется.

D2.4 Сигнал о решении ампайров

Ампайр должен подать сигнал о своем решении одним продолжительным звуковым сигналом и показом флага следующим образом:

(a) Бело-зелёный флаг – «Нет наказания».

(b) Красный флаг – «Наказывается одна или более яхт». Ампайр должен окликом или сигналом обозначить каждую наказанную яхту.

(c) Черно-белый флаг – «Об инциденте будет сообщено в протестовый комитет».

D2.5 Выполнение наказания по сигналу ампайра

Яхта, наказанная ампайром, должна выполнить «Наказание в два оборота». Однако когда яхта наказана по правилу D2.3 и ампайр называет или указывает число оборотов, яхта должна выполнить это число «Наказаний в один оборот».

D2.6 Ограничения на другие процедуры

(a) Яхта не имеет права протестовать по правилам D1.3(b) или D2.5.

(b) Решение, действие или бездействие ампайра не должно быть:

(1) основанием для требования исправить результат или апелляции яхты, или

(2) основанием для *прекращения* гонки после того, как она стартовала.

(c) Однако протестовый комитет имеет право инициировать рассмотрение возможности исправить результат, если полагает, что катер ампайра, возможно, существенно помешал яхте в *гонке*.

D3 ПОДВЕДЕНИЕ РЕЗУЛЬТАТОВ ГОНКИ

D3.1 (a) Каждая яхта, *финишировавшая* в гонке и впоследствии не вышедшая из нее, должна получить количество очков, равное её месту на финише. Все остальные яхты должны получить очки, равные числу яхт, имеющих право участвовать в *гонке.*

(b) Если яхта OCS и затем не возвращается, чтобы *стартовать,* или немедленно не выходит из *гонки*, то к её результату должно быть добавлено 10 очков.

(c) Если яхта *финиширует* и не *прошла дистанцию*, к ее результату должно быть добавлено 6 очков, если не применяется правило D3.1(b).

(d) Если яхта не выполняет наказание, наложенное ампайром на финишной линии или вблизи нее, то она должна получить очки как вышедшая из гонки.

(e) Когда яхта получает очки как вышедшая из гонки после *финиша*, каждая яхта, имеющая хуже место на финише, должна переместиться на одно место выше.

D3.2 Если все яхты одной команды *финишировали,* вышли из *гонки* или не *стартовали*, то яхты другой команды, находящиеся в этот момент в *гонке,* должны получить очки, как если бы они *финишировали.*

D3.3 Когда протестовый комитет решает, что яхта, являющаяся *стороной* в рассмотрении протеста, нарушила правило и не оправдана:

(a) Если яхта нарушила:

(1) правило 1 или 2,

(2) правило 14, когда она причинила ущерб или вред здоровью, или

(3) *правило* не во время *гонки*,

то половина или более побед в гонках может быть вычтено из результатов её команды, или наказание может быть не наложено. Вычтенные победы не должны быть добавлены какой-либо команде.

(b) Если во время *гонки* яхта нарушила *правило*, отличное от правил, указанных в D3.3(a), и не выполнила или не получила наказание за это нарушение, к ее результату должно быть добавлено 6 очков.

(c) Если команда яхты получила преимущество, несмотря на выполненное или полученное наказание, то очки яхты могут быть увеличены.

D3.4 Выигрывает команда, набравшая в гонке наименьшее количество очков. В случае равенства очков выигрывает команда, у которой нет первого места.

D4 ПОДВЕДЕНИЕ РЕЗУЛЬТАТОВ СОРЕВНОВАНИЯ

D4.1 Терминология

(a) Формат соревнования состоит из одного или нескольких этапов.

(b) В этапе раунд-робинов команды делятся на одну или более групп, и для каждой группы запланировано участие в одном или нескольких раунд-робинах.

(c) Раунд-робин состоит из встреч каждой команды группы с каждой другой командой из этой группы по одному разу.

(d) Этап гонок на выбывание состоит из одного или более раундов, в котором каждая команда участвует в одном матче. Матч – это одна или более гонок между двумя командами.

D4.2 Формат соревнования

(a) В положении о соревновании или гоночной инструкции должны быть указаны формат и этапы соревнования, и любые специальные правила для подсчета очков.

(b) Для того чтобы завершить соревнование гоночный комитет имеет право изменить или прекратить любую часть формата в любое разумное время, принимая во внимание участников, погоду, недостаток времени и другие соответствующие факторы.

D4.3 Подведение результатов в этапе раунд-робинов

(a) Команды в группе раунд-робина должны быть расположены в порядке числа выигранных гонок, первое место получает команда, имеющая большее число побед. Если команды не провели одинаковое число гонок, то они должны быть расставлены в порядке по проценту выигранных гонок. Первое место получает команда, имеющая наибольший процент.

(b) Однако если раунд-робин прекращен, когда менее чем 80% установленных расписанием гонок было завершено, то результаты его гонок не должны учитываться, но должны быть использованы для определения преимущества при равенстве очков между командами в группе, которые встречались между собой в прекращенном раунд-робине.

(c) Результаты предыдущего этапа раунд-робинов должны учитываться, только если это указано в положении о соревновании или гоночной инструкции.

D4.4 Равенство результатов в раунд-робине

При равенстве результатов в этапе раунд-робина, преимущество должно быть определено с применением результатов только этого этапа.

(a) Если команды, имеющие равные результаты, все встречались между собой, по крайней мере, один раз в этапе, преимущество должно быть определено в нижеследующем порядке:

(1) процент побед во всех гонках между командами, имеющими равные результаты. Преимущество получает команда, имеющая наибольший процент;

(2) среднее количество очков во всех гонках между командами, имеющими равные результаты. Преимущество получает команда, имеющая наименьшее среднее количество очков;

(3) если две команды имеют равные результаты, то – по победе в последней гонке между ними;

(4) среднее количество очков за гонку во всех гонках против общих соперников. Преимущество получает команда, имеющая наименьшее среднее количество очков;

(5) перегонка, если возможно, или жребий.

(b) В противном случае преимущество должно быть определено с использованием только пунктов (4) и (5), перечисленных выше.

(c) Когда равенство результатов разрешено частично одним из вышеперечисленных методов, то остающееся равенство должно быть разрешено в соответствии с правилами D4.4(a) или (b) соответственно.

D4.5 Результаты в этапе гонок на выбывание

(a) Результаты раунда не должны подводиться, если не проведена хотя бы одна гонка в каждом матче этого раунда. Финал и малый финал являются отдельными раундами.

(b) Победителем матча считается команда, которая первая достигла числа побед, указанного в положении о соревновании или гоночной инструкции. Если матч прекращен, то победителем должна быть команда, имеющая большее число побед в гонках этого матча или, при равенстве результатов, команда, выигравшая последнюю гонку этого матча.

(c) (1) Команды, выигравшие в раунде, должны занять места выше тех, которые проиграли.

(2) Команды, которые проиграли в раунде и больше не участвуют, должны занять одинаковые места.

(3) В раунде, в котором не были подведены результаты, команды должны занять места в порядке своих мест, занятых в предыдущем этапе соревнования, при этом результаты команд из разных групп должны определяться раздельно.

D5 ПОЛОМКИ НА ЯХТАХ, ПРЕДОСТАВЛЕНЫХ ПРОВОДЯЩЕЙ ОРГАНИЗАЦИЕЙ

D5.1 Правило D5 применяется, когда яхты предоставляются проводящей организацией.

D5.2 Если на яхте произошла поломка в районе гонок, то она имеет право запросить исправление результата, показывая красный флаг при первой разумной возможности после поломки и до тех пор, пока не получит подтверждение от гоночного комитета или ампайра. Она должна продолжать *гонку*, если возможно.

D5.3 Гоночный комитет должен принять решение по запросу об исправлении результата в соответствии с правилами D5.4 и D5.5. Он имеет право получать свидетельства любым способом, который сочтет подходящим, и сообщить о своем решении устно.

D5.4 Если гоночный комитет решит, что очки команды существенно ухудшились, что поломка произошла не по вине экипажа яхты и что достаточно опытный экипаж не смог бы при имевших место обстоятельствах избежать поломки, то он должен принять как можно более справедливое решение. Это может быть *прекращение* гонки и перегонка, или, когда место яхты на финише было предсказуемо, дать ей очки как за такое место на финише. Если имеются сомнения в том, какое место заняла бы яхта на финише, не случись поломка, то сомнения решают не в пользу яхты.

D5.5 Поломка, вызванная неисправным предоставленным оборудованием или нарушением *правил* какой-либо яхтой соперничающей команды, обычно не должна считаться поломкой, произошедшей по вине экипажа яхты. Но поломка, вызванная ненадлежащим управлением яхтой, опрокидыванием яхты или по вине какой-либо яхты из той же команды, считается поломкой, произошедшей по вине экипажа яхты. Если есть сомнения, то полагают, что экипаж не виновен.

ПРИЛОЖЕНИЕ E
ПРАВИЛА ГОНОК РАДИОУПРАВЛЯЕМЫХ ЯХТ

Гонки радиоуправляемых яхт должны проводиться по Правилам парусных гонок*, измененным этим приложением.*

Примечание: Разрабатываемые правила для гонок радиоуправляемых яхт, обслуживаемых ампайрами, доступны на сайте World Sailing

E1 ИЗМЕНЕНИЯ В ОПРЕДЕЛЕНИЯХ, ТЕРМИНОЛОГИИ И В ПРАВИЛАХ ЧАСТЕЙ 1, 2 И 7

E1.1 Определения

Добавить в определение *Конфликт интересов (Conflict of Interest)*:

> Однако наблюдатель не имеет *конфликта интересов* только потому, что он является спортсменом.

В определении *Зона (Zone)* расстояние изменено на четыре длины корпуса.

Добавить новое определение:

> ***Неисправна (Disabled)*** *Я*хта *неисправна*, пока она не в состоянии продолжить заезд.

E1.2 Терминология

В абзац «Терминология» во Введении внесены следующие изменения:

(a) «Яхта» означает радиоуправляемую парусную яхту, подпадающую под действие этих *правил* и не имеющую экипажа. Однако в правилах Части 1 и Части 5, в правиле E6 и в определениях *Сторона* и *Протест* термин «яхта» включает спортсмена, управляющего ею.

(b) «Спортсмен» означает лицо, назначенное управлять яхтой, используя радиосигналы.

(c) В гоночных правилах, но не в приложениях к ним, заменить существительное «гонка» словом «заезд». В Приложении E гонка состоит из одного или более заездов и считается проведенной, когда проведён последний заезд в гонке.

E1.3 Правила Частей 1, 2 и 7

(a) Правило 1.2 удалено.

(b) Оклики, сделанные по правилам 20.1 и 20.3, должны включать номер на парусе окликнутой яхты, за которым следует «Место для поворота» («Room to tack»).

(c) Правило 22 заменено на: «Если возможно, яхта должна избегать *неисправной* яхты».

(d) Правило 90.2(c) заменено на:

> Изменения гоночной инструкции могут быть устно сообщены всем затронутым спортсменам до сигнала «Предупреждение»

соответствующей гонки или заезда. Изменения должны быть подтверждены письменно, если это потребуется.

E2 ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ ПРАВИЛА ВО ВРЕМЯ ГОНКИ

*Правило E2 применяется только во время **гонки**.*

E2.1 Требования к оклику

(a) Оклик должен быть сделан и, если нужно, повторен так, чтобы было разумно ожидать, что спортсмены, к которым он обращен, услышат его.

(b) Когда *правило* требует, чтобы яхта сделала оклик или ответила, то оклик должен быть сделан спортсменом, управляющим этой яхтой.

(c) Должны выкрикиваться отдельные цифры номера на парусе яхты; например, «один пять», а не «пятнадцать».

E2.2 Советы

Спортсмен не должен давать тактические или стратегические советы спортсмену, управляющему яхтой в *гонке*.

E2.3 Яхта, потерявшая радиоуправление

Спортсмен, чья яхта утратила радиоуправление, должен немедленно выкрикнуть: «(Номер на парусе яхты) не управляется», и яхта должна выйти из *гонки*.

E2.4 Антенны передатчиков

Если антенна передатчика длиннее 200 мм в выдвинутом состоянии, то её конец должен быть защищен соответствующим образом.

E2.5 Радиопомехи

Передача радиосигналов, создающих помехи управлению другими яхтами, запрещена. Спортсмен, нарушивший это правило, не должен участвовать в *гонке*, пока не получит разрешение от гоночного комитета.

E3 ПРОВЕДЕНИЕ ГОНКИ

E3.1 Зона управления

Если зона управления не определена в гоночной инструкции, то она не ограничена. Спортсмены должны находиться в этой зоне, когда управляют яхтами в *гонке*, за исключением короткого времени для того, чтобы взять и затем освободить или повторно спустить яхту.

E3.2 Зона спуска

Если зона спуска и порядок её использования не определены в гоночной инструкции, то они не ограничены.

E3.3 Доска с дистанцией

Когда гоночная инструкция требует, чтобы дистанция была показана на доске, эта доска должна быть размещена в зоне управления или рядом с ней.

E3.4 Процедуры старта и финиша

(a) Правило 26 заменено на:

Для стартовой процедуры заезда должны использоваться сигналы «Предупреждение», «Подготовительный» и «Старт» с интервалами в одну минуту. В течение минуты перед сигналом «Старт», должны подаваться дополнительные звуковые или голосовые сигналы с интервалами в десять секунд, а в течение последних десяти секунд – с интервалами в одну секунду. Временем каждого сигнала должно считаться начало его звука.

(b) Стартовая и финишная линии должны быть линиями между обращенными в сторону дистанции краями стартовых и финишных *знаков*.

E3.5 Индивидуальный отзыв

Правило 29.1 заменено на:

Если какая-нибудь часть корпуса яхты находится на стороне дистанции от стартовой линии в момент её сигнала «Старт», или если она обязана выполнить требования правила 30.1, то гоночный комитет должен сразу же выкрикнуть: «Отзыв (номера на парусах)». Если применяется правило 30.3 или 30.4, то это правило не применяется.

E3.6 Общий отзыв

Правило 29.2 заменено на:

Если в момент сигнала «Старт» гоночный комитет не имеет возможности установить яхты, находящиеся на стороне дистанции от стартовой линии, или к которым применяется правило 30, или если была ошибка в стартовой процедуре, то гоночный комитет имеет право выкрикнуть: «Общий отзыв» и дать два громких звуковых сигнала. Сигнал «Предупреждение» для нового старта обычно даётся вскоре после этого.

E3.7 Правила флага U и чёрного флага

Если гоночный комитет сообщает яхте, что она нарушила правило 30.3 или 30.4, то яхта должна немедленно покинуть зону дистанции.

E3.8 Другие изменения в правилах Части 3

(a) Правила 30.2 и 33 удалены.

(b) Все сигналы гоночного комитета должны даваться голосом или иными звуками. Не требуется никаких зрительных сигналов, кроме указанных в гоночной инструкции.

(c) Дистанции не должны сокращаться.

(d) Правило 32.1(a) заменено на: «из-за штормовой погоды или грозы».

E3.9 Спортсмены с ограниченными возможностями

Гоночный комитет имеет право создать или разрешить создать разумные условия, чтобы помочь спортсменам с ограниченными возможностями соревноваться в настолько равных условиях, насколько возможно. Яхта, или

спортсмен, управляющий яхтой, получающие такую помощь, включая помощь от *персонала спортсмена*, не нарушают правила 41.

E4 ПРАВИЛА ЧАСТИ 4

E4.1 Удаленные правила Части 4

Правила 40, 44.3, 45, 48, 49, 50, 52, 54, 55 и 56 удалены.

E4.2 Посторонняя помощь

Правило 41 заменено на:

Яхта или управляющий ею спортсмен не должны получать никакой посторонней помощи. Исключения:

a) помощь, необходимая спортсмену, так как он заболел, травмирован или находится в опасности;

b) помощь от другого спортсмена, когда яхта сцепилась с другой яхтой;

c) помощь гоночного комитета, когда яхта *неисправна* или находится в опасности;

d) помощь в виде информации, свободно доступной всем спортсменам;

e) незапрошенная информация из незаинтересованного источника. Спортсмен не является незаинтересованным источником, за исключением случаев, когда он действует как наблюдатель.

E4.3 Выполнение наказания

Правило 44.1 заменено на:

Яхта, находящаяся в *гонке*, которая во время инцидента, возможно, нарушила одно или более правил Части 2 или правило 31, имеет право выполнить «Наказание в один оборот».

Однако, если:

(a) она, возможно, в одном инциденте нарушила правило Части 2 и правило 31, то она не обязана выполнять наказание за нарушение правила 31;

(b) несмотря на выполнение наказания, яхта получила преимущество в заезде или в гонке из-за своего нарушения, то её наказанием должны быть дополнительные «Наказания в один оборот», пока она не утратит свое преимущество;

(c) яхта причинила серьезный ущерб, или из-за нарушения ею правила Части 2 другая яхта стала *неисправной* и вынуждена выйти из *гонки*, то её наказанием должен быть выход из *гонки*.

E4.4 Ответственное лицо

Правило 46 заменено на: «Член организации или организация, заявившие яхту, должны назначить спортсмена. См. правило 75».

E5 ГОНКИ С НАБЛЮДАТЕЛЯМИ И АМПАЙРАМИ

E5.1 Наблюдатели

(a) Гоночный комитет имеет право назначить наблюдателей, которыми могут быть спортсмены.

(b) Наблюдатели должны выкрикивать номера на парусах яхт, совершивших контакт со *знаком* или с другой яхтой.

(c) По окончании заезда наблюдатели должны сообщить гоночному комитету обо всех нерешенных инцидентах и любых нарушениях в *прохождении дистанции*.

E5.2 Правила для наблюдателей и ампайров

Наблюдатели и ампайры должны находиться в зоне управления. Они не имеют права использовать какие-либо устройства или приборы, которые дают им преимущество для наблюдения по сравнению со спортсменами.

E6 ПРОТЕСТЫ И ТРЕБОВАНИЯ ИСПРАВИТЬ РЕЗУЛЬТАТ

E6.1 Действительность протеста

Правило 60.4(a)(2) заменено на:

(a) *Протест* недействителен, если:

(2) он от яхты, которая заявляет о возможном нарушении правила Части 2, 3 или 4, но она не была по расписанию участником заезда, в котором произошел этот инцидент, или

Добавить новое правило 60.4(a)(4):

(a) *Протест* недействителен, если:

(4) он от яхты или спортсмена, и в нем заявляется, что, возможно, нарушено правило E2 или E3.7.

E6.2 Протест в связи с правилом, нарушенным спортсменом

Если *комитет* узнает, что спортсмен, возможно, нарушил *правило*, он имеет право подать протест на яхту, управляемую этим спортсменом.

E6.3 Оповещение опротестованного

Правило 60.2(a)(1) заменено на:

(1) Если протестующий – яхта, она должна выкрикнуть «(Свой номер на парусе) протест на (номер на парусе другой яхты)».

E6.4 Оповещение гоночного комитета

Яхта, протестующая или требующая исправления результата в связи с инцидентом во время *гонки*, должна известить об этом гоночный комитет так быстро, как это разумно возможно, после *финиша* или выхода из *гонки*.

E6.5 Ограничение времени

Протест, требование исправить результат или требование о повторном рассмотрении должны быть поданы в гоночный комитет не позже, чем через

10 минут после *финиша* последней яхты в заезде или после соответствующего инцидента, смотря по тому, что произошло позже.

E6.6 Решения по исправлению результата

Правила 61.4(b)(2) и 61.4(b)(3) заменены на:

(2) того, что причинен вред здоровью или физическое повреждение, или яхта стала *неисправной* в результате действий яхты, нарушившей какое-либо правило Части 2, и которая выполнила соответствующее наказание или была наказана;

(3) того, что причинен вред здоровью или физическое повреждение, или яхта стала *неисправной* в результате действий судна, не находящегося в *гонке* и обязанного сторониться либо признанного виновным по правилам *МППСС* или государственным правилам расхождения.

Добавить новое правило 61.4(b)(6):

(6) внешних радиопомех, подтвержденных гоночным комитетом.

Добавить в правило 61.4(c):

Если яхте исправлен результат из-за того, что она была повреждена, то перед следующим заездом ей должно быть предоставлено разумное время для ремонта, но не более 30 минут.

E6.7 Права сторон

В правиле 63.1(a)(4) слова «представители яхт должны были находиться на борту» изменены на: «представителем каждой яхты должен быть спортсмен, назначенный управлять ею».

E6.8 Процедура рассмотрения

Добавить новое правило 63.4(f):

(f) Если *протест* относится к возможному нарушению правила Частей 2, 3 или 4, каждый свидетель должен был находиться в зоне управления во время инцидента. Свидетель, являющийся спортсменом и не выполнявший функции наблюдателя, ~~он~~ также должен был быть по расписанию участником соответствующего заезда.

E7 НАКАЗАНИЯ

Если протестовый комитет решит, что яхта, являющаяся *стороной* в рассмотрении протеста, нарушила *правило*, не содержащееся в Частях 2, 3 или 4, то он должен или:

(a) дисквалифицировать её, либо добавить любое количество очков (в том числе ноль или долю очка) к её очкам. Если возможно, наказание должно быть наложено в заезде или в гонке, в которой было нарушено *правило*; в противном случае оно должно быть наложено в следующем заезде или гонке этой яхты. Если добавляются очки, то очки других яхт не должны изменяться; или

(b) обязать её выполнить одно или более «Наказаний в один оборот», которые должны быть выполнены как можно скорее после сигнала «Старт» её следующего заезда, старт которого был дан, в котором не было общего отзыва, и который впоследствии не был *прекращен*.

Однако если яхта нарушила правило Приложения G или правило E8, протестовый комитет должен действовать в соответствии с правилом G4.

E8 ИЗМЕНЕНИЯ В ПРИЛОЖЕНИИ G, ОБОЗНАЧЕНИЯ НА ПАРУСАХ

Правило G1, исключая таблицу букв национальной принадлежности на парусах, и правило G2 заменены на:

G1 КЛАССЫ ЯХТ WORLD SAILING И МАРУЯ

Правило G1 применяется к каждой яхте класса, управляемого или признанного World Sailing или Международной ассоциацией радиоуправляемых яхт (МАРУЯ).

G1.1 Обозначения

(a) Если в правилах класса не предписано иного, яхта класса World Sailing или МАРУЯ должна соответствовать правилу G1 и нести:

(1) на гроте: эмблему класса и буквы национальной принадлежности (если требуется);

(2) на всех парусах – ее номер на парусе.

(b) На чемпионатах мира и континентов паруса должны соответствовать правилу E8. На других соревнованиях они должны соответствовать этим правилам или правилам, применяемым во время получения ими своего первоначально сертификата.

G1.2 Буквы национальной принадлежности

На чемпионатах мира и континентов МАРУЯ и соревнованиях, определенных как международные в их положениях о соревновании, яхта должна нести буквы национальной принадлежности из таблицы в Приложении G, правило G1, обозначая:

(a) когда яхта заявлена по правилу 75(a) – национальную организацию страны яхты, или

(b) страну проживания спортсмена,

(c) национальную организацию владельца или спортсмена.

Примечание: Таблица букв национальной принадлежности с последними изменениями доступна на вебсайте World Sailing.

G1.3 Номера на парусах

(a) Номером на парусе должны быть две последние цифры:

(1) регистрационного номера корпуса, или

(2) персонального номера спортсмена или владельца, присвоенного соответствующей организацией, выдающей

номера.

(b) перед номером корпуса яхты или личным номером, состоящим из одной цифры, должен стоять ноль.

(c) Если есть конфликт между номерами на парусах или номер на парусе может быть неверно прочитан, гоночный комитет должен потребовать, чтобы номера на парусах одной или более яхт были заменены на другие числа.

G1.4 Требования к обозначениям

(a) Буквы национальной принадлежности и номера на парусах должны быть изображены заглавными буквами и арабскими цифрами, хорошо различимы и одного цвета. Цвет должен контрастировать с цветом паруса. Приемлемы имеющиеся в продаже шрифты, обеспечивающие такую же или лучшую читаемость, чем Гельветика. Цифровые шрифты неприемлемы.

(b) Высота символов и расстояние между соседними символами должны быть следующими:

Величина	Минимальная	Максимальная
Высота номеров на парусе	100 мм	110 мм
Расстояние между соседними цифрами	20 мм	30 мм
Высота букв национальной принадлежности	60 мм	70 мм
Расстояние между соседними буквами национальной принадлежности	13 мм	23 мм

G1.5 Расположение

(a) Эмблемы класса, номера на парусах и буквы национальной принадлежности должны быть расположены:

(1) на обеих сторонах паруса;

(2) с правого борта выше, чем с левого;

(3) примерно горизонтально;

(4) с расстоянием для префикса «1» перед номером на парусе; и

(5) не менее чем 40 мм расстояния по вертикали между линиями номеров и букв на противоположных сторонах паруса;

Однако симметричные или зеркально-симметричные эмблемы класса могут быть расположены наложением обратных сторон.

(b) Симметричные или зеркально-симметричные эмблемы класса должны располагаться на гроте, над линией, перпендикулярной

передней шкаторине, проходящей через точку трех четвертей задней шкаторины, и могут быть расположены наложением обратных сторон. В противном случае вертикальный интервал должен быть не менее 20 мм.

(c) На гроте номера на парусах должны размещаться:

(1) ниже эмблемы класса;

(2) выше линии, перпендикулярной к передней шкаторине и проходящей через точку четверти задней шкаторины;

(3) выше букв национальной принадлежности.

G1.6 Исключения

Если размер паруса не позволяет соблюдать правил G1.4 или G1.5, они должны быть изменены следующим образом и в следующем порядке:

(a) номера на парусах могут продолжаться ниже предписанной линии;

(b) вертикальное расстояние может быть уменьшено до значения не менее 20 мм:

(1) сначала между номерами на парусах и буквами национальной принадлежности, и

(2) затем между буквами национальной принадлежности;

(c) высота букв национальной принадлежности может быть уменьшена до значения не менее 40 мм, или они не должны использоваться;

(d) вертикальное расстояние между номерами на парусах может быть уменьшено до значения не менее 20 мм;

(e) высота номеров на парусах должна быть уменьшена до значения менее чем 90 мм, но не менее 80 мм, или они не должны использоваться, за исключением самого большого паруса.

G2 ДРУГИЕ ЯХТЫ

Другие яхты должны соответствовать правилу E8, если только правила, касающиеся присвоения, несения и размера эмблемы, букв и цифр, не изменены их национальной организацией или ассоциацией класса. Такие измененные правила должны, по возможности, согласовываться с вышеуказанными требованиям.

ПРИЛОЖЕНИЕ F
ПРАВИЛА ГОНОК ПО КАЙТБОРДИНГУ

Гонки кайтбордов по дистанции должны проводиться по Правилам парусных гонок*, измененным этим приложением. Термин «яхта» везде в* ***правилах*** *означает «кайтборд» или «яхта» в соответствии с контекстом.*

Примечание: Ссылки на правила для кайтбордов для некоторых других форматов или соревнований можно найти на сайте World Sailing.

ИЗМЕНЕНИЯ В ОПРЕДЕЛЕНИЯХ

Определения *Чисто позади* и *чисто впереди*; *связаны*, Протяженное препятствие, *Финиш*, *Сторониться*, *Подветренная* и *наветренная*, *Место-у-знака*, *Препятствие*, *Старт*, *Галс*, *правый* или *левый* и *Зона*, заменены на:

Чисто позади* и *чисто впереди; связаны (Clear Astern* and *Clear Ahead; Overlap) Кайтборд находится *чисто позади* другого кайтборда, когда его корпус находится позади траверза самой задней точки корпуса другого кайтборда. Другой кайтборд находится *чисто впереди.* Кайтборды *связаны,* если ни один из них не находится *чисто позади* другого. Они, однако, также *связаны,* если кайтборд, находящийся между ними, *связан* с обоими. Если имеются разумные сомнения в том, что два кайтборда *связаны*, то следует считать, что они не *связаны*. Эти термины всегда применимы к кайтбордам, находящимся на одном *галсе.* Они применяются к кайтбордам, находящимся на противоположных *галсах* только, когда оба кайтборда идут курсом более 90° к истинному ветру.

Протяженное препятствие (Continuing Obstruction) *Препятствие* является *протяженным препятствием,* когда кайтборд будет проходить по крайней мере 30 метров вдоль него. Однако следующее не является *протяженным препятствием*: судно на ходу, кайтборд в *гонке*, или судно гоночного комитета, которое также является *знаком*.

Финиш (Finish) Кайтборд *финиширует*, когда, после своего сигнала «Старт», при условии контакта спортсмена с корпусом, любая часть его корпуса или спортсмен пересекает финишную линию со стороны дистанции. Однако кайтборд не *финиширует*, если после пересечения финишной линии он:

(a) выполняет наказание по правилу 44.2,

(b) исправляет ошибку в *прохождении дистанции*, сделанную у линии, или

(c) продолжает *проходить дистанцию*.

После *финиша* ему не нужно полностью пересекать финишную линию. Гоночная инструкция может изменить направление, в котором кайтбордам требуется пересечь финишную линию, чтобы *финишировать*.

***Сторониться (Keep Clear*)** Кайтборд *сторонится* кайтборда, имеющего право дороги:

(a) если кайтборд, имеющий право дороги, может идти своим курсом без необходимости предпринимать избегающее действие и,

(b) если кайтборд, имеющий право дороги, также может изменить курс в обоих направлениях или переместить свой кайт в любом направлении без немедленного контакта.

Подветренная* и *наветренная (Leeward* and *Windward) *Подветренная* сторона кайтборда – сторона, противоположная той, на которую дует ветер, или которая была противоположной до того, как кайтборд оказался в левентике. Однако если кайтборд идет «чужим галсом» или прямо по ветру, то *подветренной* стороной считается та сторона, на которой расположен его кайт. Другая сторона кайтборда – *наветренная*. Когда два кайтборда находятся на одном и том же *галсе* и *связаны*, то *подветренным* считают тот кайтборд, чей корпус находится на *подветренной* стороне корпуса другого кайтборда. Другой кайтборд – *наветренный*.

Место-у-знака (Mark-Room) *Место* для кайтборда, чтобы идти не дальше от *знака* чем необходимо, чтобы идти своим *надлежащим курсом*, чтобы обогнуть или пройти *знак* предписанным бортом, и *место*, чтобы пройти финишный *знак* после *финиша*.

Препятствие (Obstruction) *Препятствие* – это:

(a) объект, который кайтборд, находясь от него на расстоянии 10 метров и идя прямо на него, не мог бы обойти без существенного изменения своего курса или положения своего кайта;

(b) объект, который можно безопасно пройти только с одной стороны; или

(c) объект, район или линия, соответственно обозначенные в *правиле*.

Однако кайтборд в *гонке* не является *препятствием* для других кайтбордов, если они не должны *сторониться* его или, согласно правилу 22, избегать его.

Старт (Start) Кайтборд *стартует*, когда любая часть его корпуса или спортсмен пересекает стартовую линию с предстартовой стороны на сторону дистанции, если его корпус и спортсмен полностью находились на предстартовой стороне от стартовой линии в момент или после своего сигнала «Старт».

***Галс, правый* или *левый (Tack, Starboard* or *Port*)** Кайтборд находится на *галсе*, *правом* или *левом,* в соответствии с рукой спортсмена, которая была бы впереди, если бы спортсмен шел в нормальной гоночной стойке (движение на стороне доски под пятками, обе руки на управляющей планке, руки не перекрещены). Кайтборд находится на *правом галсе*, если правая рука была бы впереди, и на *левом галсе*, если левая рука была бы впереди.

Зона (Zone) Пространство вокруг *знака* в пределах расстояния в 30 метров. Кайтборд находится в *зоне,* если любая часть его корпуса находится в *зоне.*

Добавить следующие определения:

Опрокинувшийся (Capsized) Кайтборд является *опрокинувшимся*, если:

(a) его кайт находится в воде, или

(b) его стропы спутались со стропами другого кайтборда.

В прыжке (Jumping) Кайтборд находится *в прыжке*, когда его корпус, выступающие части корпуса и спортсмен находятся явно вне воды.

Поднимающийся (Recovering) Кайтборд является *поднимающимся* с момента, когда он потерял управление, и пока он не вернет его, если только он не *опрокинулся*.

F1 ИЗМЕНЕНИЯ В ПРАВИЛАХ ЧАСТИ 1

[*Изменений нет*.]

F2 ИЗМЕНЕНИЯ В ПРАВИЛАХ ЧАСТИ 2

ЧАСТЬ 2 – ПРЕАМБУЛА

Во втором предложении преамбулы слова «вред здоровью или серьезный ущерб» заменены на «вред здоровью, серьезный ущерб, или кайтборд запутался».

13 ВО ВРЕМЯ ПОВОРОТА ОВЕРШТАГ

Правило 13 удалено.

16 ИЗМЕНЕНИЕ КУРСА ИЛИ ПОЛОЖЕНИЯ КАЙТА

Правило 16 заменено на:

16.1 Если кайтборд, имеющий право дороги, изменяет курс или положение своего кайта, он должен дать другому кайтборду *место,* чтобы продолжать *сторониться*.

16.2 Дополнительно, на участке лавировки против ветра если кайтборд *левого галса сторонится* кайтборда *правого галса* так, чтобы пройти с подветра от него, то кайтборд *правого галса* не имеет права уваливаться или изменять положение своего кайта, если в результате этого кайтборд *левого галса* должен немедленно изменить курс или положение своего кайта, чтобы продолжать *сторониться*.

17 НА ОДНОМ ГАЛСЕ; НАДЛЕЖАЩИЙ КУРС

Правило 17 удалено.

18 МЕСТО-У-ЗНАКА

Правило 18 заменено на:

18.1 Когда применяется правило 18

Правило 18 применяется между кайтбордами, когда им требуется оставить *знак* с одного и того же борта и хотя бы один из них находится *зоне*. Однако оно не применяется:

(a) между кайтбордами на противоположных *галсах*, когда первый кайтборд достигает *зоны*; или

(b) между кайтбордом, подходящим к *знаку*, и кайтбордом, отходящим от него.

Правило 18 больше не применяется между кайтбордами, если *место-у-знака* было дано.

18.2 Предоставление места-у-знака

(a) Когда первый из двух кайтбордов достигает *зоны*:

(1) если кайтборды *связаны*, то наружный в этот момент кайтборд должен дать внутреннему кайтборду *место-у-знака*.

(2) если кайтборды не *связаны*, то кайтборд, который не достиг *зоны*, должен дать *место-у-знака*.

Когда кайтборд обязан дать *место-у-знака* по этому правилу, он должен продолжать делать это в течение всего времени пока применяется это правило, даже если позже *связанность* прервется или возникнет новая *связанность.*

(b) Правило 18.2(a) больше не применяется, если какой-либо из кайтбордов, упомянутых в этом правиле, меняет *галс*.

(c) Если кайтборд, имеющий право на *место-у-знака*, выходит из *зоны*, то право на *место-у-знака* прекращается, и правило 18.2(a) вновь применяется, если требуется, на основании взаимоотношений кайтбордов в момент нового применения правила 18.2(a).

18.3 Смена галса в зоне

Когда внутреннему *связанному* кайтборду, имеющему право дороги, необходимо поменять *галс* у *знака*, чтобы идти своим *надлежащим курсом*, то пока он не поменяет *галс*, он не имеет права отходить от *знака* дальше, чем это необходимо, чтобы идти этим курсом, если, отходя дальше, он влияет на курс другого кайтборда. Правило 18.3 не применяется у *знака* ворот или финишного *знака*.

19 МЕСТО ДЛЯ ПРОХОЖДЕНИЯ ПРЕПЯТСТВИЯ

Правило 19.2(a) заменено на:

(a) Кайтборд, имеющий право дороги, имеет право выбрать левым или правым бортом проходить *препятствие.* Если кайтборд, имеющий право дороги изменяет курс или положение своего кайта, выбирая каким бортом проходить *препятствие*, он должен дать другому кайтборду *место, чтобы сторониться*.

20 МЕСТО ДЛЯ ПОВОРОТА ОВЕРШТАГ ОТ ПРЕПЯТСТВИЯ

Правило 20.1(a) заменено на:

(a) он приближается к *препятствию* и, чтобы безопасно избежать его, вскоре ему нужно будет существенно изменить свой курс или положение своего кайта, и

Правило 20.4 заменено на:

20.4 Дополнительные требования к окликам

Требуются следующие сигналы рукой в дополнение к окликам:

(a) для «Места для поворота» («Room to tack») – несколько раз явно совершить над головой круговые движения одной рукой; и

(b) для «Поворачивай» – несколько раз явно указать на другой кайтборд и взмахнуть рукой на ветер.

РАЗДЕЛ D – ПРЕАМБУЛА

Преамбула к разделу D заменена на:

Когда между двумя кайтбордами применяется правило 21 или 22, то правила разделов A и C не применяются.

21 ОШИБКИ НА СТАРТЕ; ВЫПОЛНЕНИЕ НАКАЗАНИЙ; В ПРЫЖКЕ

Правило 21.3 изменено и добавлено новое правило 21.4:

21.3 В течение последней минуты перед сигналом «Старт» кайтборд, который останавливается, существенно замедляется или не продвигается существенно вперед, должен *сторониться* всех остальных, кроме случаев, когда он непреднамеренно *опрокинулся*.

21.4 Кайтборд, который находится *в прыжке*, должен *сторониться* того, который не *в прыжке*.

22 КАЙТБОРД ОПРОКИНУВШИЙСЯ; ПОДНИМАЮЩИЙСЯ; НА МЕЛИ; ОКАЗЫВАЮЩИЙ ПОМОЩЬ

Правило 22 заменено на:

22.1 Если возможно, кайтборд должен избегать кайтборда, который или *опрокинулся,* или находится на мели, или пытается оказать помощь лицу либо судну, находящемуся в опасности.

22.2 *Поднимающийся* кайтборд должен *сторониться* кайтборда, который не делает этого.

F3 ИЗМЕНЕНИЯ В ПРАВИЛАХ ЧАСТИ 3

26 СТАРТОВАЯ ПРОЦЕДУРА ГОНКИ

Правило 26 заменено на:

Стартовая процедура гонки должна проводиться с использованием указанных ниже сигналов. Время должно браться по зрительным сигналам; отсутствие звукового сигнала не должно приниматься во внимание.

Минуты до сигнала «Старт»	*Зрительный сигнал*	*Звуковой сигнал*	*Значение*
3	Флаг класса	Один	Сигнал «Предупреждение»
2	U или чёрный флаг	Один	Сигнал «Подготовительный»
1	U или чёрный флаг убирается	Один продолжи-тельный	Одна минута
0	Флаг класса убирается	Один	Сигнал «Старт»

29 ОТЗЫВЫ

Правило 29.1 удалено.

30 НАКАЗАНИЯ НА СТАРТЕ

Правила 30.1 и 30.2 удалены.

В правилах 30.3 и 30.4 слово «корпуса» заменено на «корпуса или спортсмена».

В правиле 30.4 слова «номер на парусе» заменены на «номер спортсмена».

36 ПОВТОРНЫЕ СТАРТЫ ИЛИ ПОВТОРНЫЕ ГОНКИ

Правило 36(b) заменено на:

(b) причиной для его наказания, кроме нарушения правил 2, 30.4 или 69, либо правила 14, когда он причинил серьезный ущерб или вред здоровью, или вызвал запутывание.

F4 ИЗМЕНЕНИЯ В ПРАВИЛАХ ЧАСТИ 4

41 ПОСТОРОННЯЯ ПОМОЩЬ

Добавить новые правила 41(e) и 41(f):

(e) помощь от другого спортсмена в той же гонке для перезапуска кайта;

(f) помощь для замены оборудования, но только в зоне запуска.

42 СРЕДСТВА ДВИЖЕНИЯ

Правило 42 заменено на:

42.1 Основное правило

За исключением разрешённого правилом 42.2, кайтборд должен соревноваться, используя только ветер и воду для увеличения, поддержания или уменьшения скорости.

42.2 Исключения

(a) Кайтборд может приводиться в движение самостоятельными действиями спортсмена на кайтборде.

(b) Когда кайтборд является *опрокинувшимся* или *поднимающимся*, спортсмен имеет право плыть, идти пешком или грести, при условии, что кайтборд не получает существенного преимущества в гонке.

(c) Любые средства движения могут быть использованы для оказания помощи лицу или другому судну, находящемуся в опасности.

43 ОПРАВДАНИЕ

Правило 43.1(c) заменено на:

(c) Кайтборд, имеющий право дороги или идущий в пределах *места* либо *места-у-знака*, на которое он имеет право, оправдан за нарушение правила 14, если контакт не причинил ущерба, вреда здоровью или не вызвал запутывание.

Добавить новое правило 43.1(d):

(d) Если кайтборд нарушает правило 15 и нет контакта, то он оправдан за это нарушение.

44 НАКАЗАНИЯ, ВЫПОЛНЯЕМЫЕ СРАЗУ ПОСЛЕ ИНЦИДЕНТА

Правила 44.1 и 44.2 заменены на:

44.1 Выполнение наказания

Кайтборд, находящийся в *гонке*, который во время инцидента, возможно, нарушил одно или более правил Части 2 или правило 31, имеет право выполнить «Наказание в один оборот». Вместо этого положение о соревновании или гоночная инструкция может предписать использование «Наказания штрафными очками» или другого наказания. В этом случае предписанное наказание должно заменять «Наказание в один оборот». Однако:

(a) когда кайтборд, возможно, в одном инциденте нарушил правило Части 2 и правило 31, то он не обязан выполнять наказание за нарушение правила 31;

(b) если кайтборд причинил вред здоровью или серьезный ущерб, вызвал запутывание, или, несмотря на выполнение наказания, получил существенное преимущество или существенно ухудшил положение другого кайтборда в гонке или серии гонок, то его наказанием должен быть выход из *гонки*.

44.2 «Наказание в один оборот»

Кайтборд выполняет «Наказание в один оборот», когда он, отойдя от других кайтбордов как можно скорее после инцидента, без задержки делает оборот на 360°, при этом выступающая часть корпуса находится в воде и не требуется делать поворот оверштаг или фордевинд. Если

кайтборд выполняет наказание на финишной линии или вблизи нее, то его корпус и спортсмен должны полностью находиться на стороне дистанции от финишной линии, прежде чем он *финиширует*.

50 ОДЕЖДА И СНАРЯЖЕНИЕ СПОРТСМЕНА

Правило 50.1(a) заменено на:

(a) Спортсмены не имеют права надевать или нести на себе какую-либо одежду или снаряжение с целью увеличения своего веса. Однако спортсмен имеет право нести на себе емкость для напитков, которая должна иметь вместимость не меньше одного литра и вес не больше 1,5 кг, когда заполнена.

УДАЛЕННЫЕ ПРАВИЛА ЧАСТИ 4

Правила 45, 48.2, 49, 50.2, 51, 52, 54, 55 и 56.1 удалены.

F5 ИЗМЕНЕНИЯ В ПРАВИЛАХ ЧАСТИ 5

60 ПРОТЕСТЫ

60.2 Намерение протестовать

Правила 60.2(a), 60.2(b) и 60.2(c) заменены на:

(a) если *протест* связан с инцидентом, который протестующий наблюдал в зоне гонок:

(1) Если протестующий – кайтборд, он должен сделать оклик «Протест» при первой разумной возможности.

(2) Если протестующий – *комитет*, то он должен известить кайтборд о своем намерении подать протест после гонки в течение времени подачи протестов.

(b) Однако если:

(1) протестующий в момент инцидента находится на таком расстоянии, что не услышит оклика,

(2) инцидент состоял в неправильном *прохождении дистанции*,

(3) протестующий не наблюдал инцидент в зоне гонок, или

(4) протестовый комитет решает протестовать против кайтборда по правилу 60.4(c),

то единственным требованием к протестующему является информировать опротестованного о своем намерении протестовать при первой разумной возможности.

(c) Если во время инцидента протестующему кайтборду ясно, что член экипажа одного из кайтбордов находится в опасности, либо инцидент причинил вред здоровью или серьезный ущерб, или вызвал запутывание, то к нему не применяются требования правил 60.2(a) и 60.2(b), но он должен попытаться известить в течение времени подачи протестов другой кайтборд о своем намерении протестовать против него.

60.5 Решения по протестам

Правила 60.5(d)(1) и 60.5(d)(2) заменены на:

(d) Если протестовый комитет решит, что кайтборд имеет отклонения, превышающие допустимые производственные допуски:

(1) Кайтборд не должен быть наказан, если отклонения от предельных допусков, были вызваны повреждением или нормальным износом и не улучшили гоночных качеств кайтборда.

(2) Однако кайтборд не должен участвовать в дальнейших *гонках* до устранения любых таких отклонений, если только протестовый комитет не решит, что нет разумной возможности сделать это.

Добавить новое правило 60.5(e):

(e) если протестовый комитет решит, что кайтборд нарушил какое-либо *правило*, и не оправдан, и в результате этого нарушения произошло запутывание во второй раз или последующие разы в соревновании, то его наказанием должна быть дисквалификация, которая не исключаются.

63 ПРОВЕДЕНИЕ РАССМОТРЕНИЙ

63.5 Решения

Правило 63.5(d) заменено на:

(d) Если у протестового комитета есть сомнения по вопросу, связанному с обмером кайтборда, интерпретации правила класса, или в вопросе, связанном с ущербом кайтборда, то он должен направить свои вопросы вместе с относящимися к делу фактами в орган, ответственный за интерпретацию этого правила. Вынося решение, протестовый комитет должен руководствоваться ответом этого органа.

Добавить новое правило 63.8:

63.8 Процедуры рассмотрения в сериях на выбывание

Для гонки в серии на выбывание, по результатам которой кайтборд отбирается для участия в следующем этапе соревнования:

(a) Правила 60.3(a) и (b), 61.2(a), 63.6(b) удалены.

(b) Правило 63.4 заменено на:

Протесты и требования исправить результат не обязательно подавать в письменном виде; они должны быть поданы устно члену протестового комитета после гонки так быстро, как это разумно возможно. Протестовый комитет имеет право получать свидетельства любым способом, который сочтет подходящим, и имеет право сообщить свое решение устно.

70 АПЕЛЛЯЦИИ И ЗАПРОСЫ В НАЦИОНАЛЬНУЮ ОРГАНИЗАЦИЮ

Добавить новое правило 70.6:

70.6 В дисциплинах и форматах, включающих серии на выбывание, апелляции не разрешены.

F6 ИЗМЕНЕНИЯ В ПРАВИЛАХ ЧАСТИ 6

[*Изменений нет.*]

F7 ИЗМЕНЕНИЯ В ПРАВИЛАХ ЧАСТИ 7

90 ГОНОЧНЫЙ КОМИТЕТ; ГОНОЧНАЯ ИНСТРУКЦИЯ; ПОДВЕДЕНИЕ РЕЗУЛЬТАТОВ

Последнее предложение правила 90.2(c) заменено на: «Устные указания могут быть даны, только если такая процедура описана в гоночной инструкции».

F8 ИЗМЕНЕНИЯ В ПРИЛОЖЕНИИ A

A1 КОЛИЧЕСТВО ГОНОК; ОБЩИЕ РЕЗУЛЬТАТЫ

Правило A1 заменено на:

Количество планируемых гонок и количество гонок, в которых должны быть подведены результаты, чтобы соревнование состоялось, должны быть указаны в положении о соревновании или гоночной инструкции. Если соревнование включает более одной дисциплины или более одного формата, положение о соревновании или гоночная инструкция должна определить, как подсчитать общие результаты; см. правило 90.3(a).

A5 ОЧКИ ЗА ГОНКУ, НАЗНАЧАЕМЫЕ ГОНОЧНЫМ КОМИТЕТОМ

Правило A5.2 заменено на:

A5.2 Кайтборд, который не не *прошел дистанцию*, вышел из *гонки* или был дисквалифицирован, должен получить очки за место на финише, равное числу кайтбордов, допущенных к соревнованию, или, в гонке серии на выбывание, числу кайтбордов в этом заезде плюс одно место.

A10 СОКРАЩЕНИЯ, ПРИНЯТЫЕ В ПРОТОКОЛАХ

Добавить в правило A10:

DCT дисквалификация после того, как кайтборд вызвал запутывание.

F9 ИЗМЕНЕНИЯ В ПРИЛОЖЕНИИ G

Приложение G заменено на:

Приложение G – Обозначения

G1 Каждый кайтборд должен быть обозначен как указано ниже:

(a) Каждому спортсмену должна быть предоставлена гоночная майка с персональным гоночным номером, состоящим не более чем из трех цифр, который он должен носить. Гоночную майку нужно носить заданным образом так, чтобы номер спортсмена был явно виден.

(b) Номера должны быть показаны на гоночной майке как можно выше спереди, сзади и на рукавах. Они должны быть, как минимум, 20 см в высоту на спине и, как минимум, 6 см в высоту спереди и на рукавах.

(c) Номера должны состоять из арабских цифр, все одинакового сплошного цвета, ясно читаемые и выполненные доступной для приобретения гарнитурой шрифта, дающей такую же или лучшую читаемость как Гельветика. Цвет номеров должен контрастировать с цветом гоночной майки.

ПРИЛОЖЕНИЕ G
ОБОЗНАЧЕНИЯ НА ПАРУСАХ

См. правило 77.

G1 ЯХТЫ КЛАССОВ WORLD SAILING

G1.1 Обозначения

Каждая яхта класса World Sailing должна нести на гроте и, как предусмотрено в правиле G1.3(c) только для букв и номеров, на спинакере и переднем парусе:

(a) эмблему, обозначающую класс яхты;

(b) буквы, указывающие её национальную принадлежность в соответствии с приведенной ниже таблицей. Такие буквы обязательно нести на всех международных соревнованиях, кроме тех, на которых яхты предоставляются всем спортсменам. В смысле этого правила международными являются: соревнования World Sailing; чемпионаты мира и континентов; соревнования, определенные как международные в положении о соревновании; и

(c) не более чем четырехзначный номер на парусе, присвоенный её национальной организацией или, если это предписано правилами класса, ассоциацией класса. Ограничение на не более чем четырёхзначные номера не применяется к классам, вступившим в World Sailing или признанным World Sailing до 1 апреля 1997г. Вместо такого номера, когда это разрешено правилами класса, соответствующая организация может присвоить владельцу персональный номер, который может быть использован на всех яхтах этого владельца в этом классе.

Паруса, обмеренные до 31 марта 1999 года, должны удовлетворять требованиям правила G1.1 или правилам, действовавшим во время обмера.

Примечание: Представленная ниже таблица с последними изменениями доступна на вебсайте World Sailing.

БУКВЫ НАЦИОНАЛЬНОЙ ПРИНАДЛЕЖНОСТИ НА ПАРУСАХ

Буквы	*Страна*
ALG	Алжир
ASA	Американское Самоа
AND	Андорра
ANG	Ангола
ANT	Антигуа
ARG	Аргентина
ARM	Армения
ARU	Аруба
AUS	Австралия
AUT	Австрия
AZE	Азербайджан
BAH	Багамские острова
BRN	Бахрейн
BAR	Барбадос
BLR	Белоруссия
BEL	Бельгия
BIZ	Белиз
BER	Бермудские острова
BOL	Боливия
BOT	Ботсвана
BRA	Бразилия
IVB	Виргинские острова (Великобритания)
BRU	Бруней
BUL	Болгария
CAM	Камбоджа
CAN	Канада
CAY	Каймановы острова
CHI	Чили
CHN	Китай
TPE	Китайский Тайбэй
COL	Колумбия
COK	Острова Кука
CRO	Хорватия
CUB	Куба
CYP	Кипр
CZE	Чехия
DEN	Дания
DJI	Джибути

Буквы	*Страна*
DOM	Доминиканская р-ка
ECU	Эквадор
EGY	Египет
ESA	Сальвадор
EST	Эстония
FIJ	Фиджи
FIN	Финляндия
FRA	Франция
GEO	Грузия
GER	Германия
GBR	Великобритания
GRE	Греция
GRN	Гренада
GUM	Гуам
GUA	Гватемала
HKG	Гонконг, Китай
HUN	Венгрия
ISL	Исландия
IND	Индия
INA	Индонезия
IRN	Иран
IRQ	Ирак
IRL	Ирландия
ISR	Израиль
ITA	Италия
JAM	Ямайка
JPN	Япония
JOR	Иордания
KAZ	Казахстан
KEN	Кения
PRK	Корея, НДР
KOR	Республика Корея
KOS	Косово
KUW	Кувейт
KGZ	Киргизия
LAT	Латвия
LIB	Ливан
LBA	Ливия
LIE	Лихтенштейн

Буквы	***Страна***
LTU	Литва
LUX	Люксембург
MAC	Макао, Китай
MAD	Мадагаскар
MAS	Малайзия
MLT	Мальта
MRI	Маврикий
MEX	Мексика
MDA	Молдова
MON	Монако
MNE	Черногория
MNT	Монтсеррат
MAR	Марокко
MOZ	Мозамбик
MYA	Мьянма (Бирма)
NAM	Намибия
NED	Нидерланды
AHO	Антильские острова (Нидерланды)
NZL	Новая Зеландия
NCA	Никарагуа
NGR	Нигерия
MKD	Северная Македония
NOR	Норвегия
OMA	Оман
PAK	Пакистан
PLE	Палестина
PAN	Панама
PNG	Папуа - Новая Гвинея
PAR	Парагвай
PER	Перу
PHI	Филиппины
POL	Польша
POR	Португалия
PUR	Пуэрто-Рико
QAT	Катар
ROU	Румыния
RUS	Россия
SAM	Самоа
SMR	Сан-Марино

Буквы	***Страна***
KSA	Саудовская Аравия
SEN	Сенегал
SRB	Сербия
SEY	Сейшельские о-ва
SGP	Сингапур
SVK	Словакия
SLO	Словения
SOL	Соломоновы острова
RSA	Южно-Африканская респ.
ESP	Испания
SRI	Шри-Ланка
SKN	Сент-Китс и Невис
LCA	Остров Сент-Люсия
VIN	Сент-Винсент и Гренадины
SUD	Судан
SWE	Швеция
SUI	Швейцария
TAH	Таити
TJK	Таджикистан
TAN	Танзания
THA	Таиланд
TLS	Восточный Тимор
TGA	Тонга
TTO	Тринидад и Тобаго
TUN	Тунис
TUR	Турция
TKS	Тёркс и Кайкос
UGA	Уганда
UKR	Украина
UAE	Объединенные Арабские Эмираты
USA	США
URU	Уругвай
ISV	Виргинские о-ва (США)
VAN	Вануату
VEN	Венесуэла
VIE	Вьетнам
ZIM	Зимбабве

G1.2 Требования к обозначениям

(a) Буквы национальной принадлежности и номера на парусах должны быть:

(1) изображены заглавными буквами и арабскими цифрами,

(2) одного цвета,

(3) контрастного цвета по отношению к цвету паруса, и

(4) изображены шрифтами без засечек.

Дополнительно, буквы национальной принадлежности и номера, обозначающие яхту, должны быть хорошо различимы, когда парус поставлен.

(b) Высота букв и цифр на парусах и расстояние между соседними буквами и/или цифрами, расположенными на одной или противоположных сторонах паруса, устанавливаются в зависимости от полной длины яхты и должны быть следующими:

Полная длина	**Минимальная высота**	**Минимальное расстояние между буквами и цифрами и до края паруса**
до 3.5 м	230 мм	45 мм
3.5 м – 8.5 м	300 мм	60 мм
8.5 м – 11 м	375 мм	75 мм
Более 11 м	450 мм	90 мм

G1.3 Расположение

Эмблемы класса, буквы национальной принадлежности и номера на парусах должны быть расположены следующим образом:

(a) Общее:

(1) Эмблемы класса, буквы национальной принадлежности и номера на парусах, где применимо, должны быть размещены на обеих сторонах паруса, с правой стороны выше, чем с левой.

(2) Буквы национальной принадлежности должны быть размещены над номерами на парусах на каждой стороне паруса.

(b) Гроты:

(1) Эмблемы класса, буквы национальной принадлежности и номера на парусах должны, если возможно, быть полностью выше дуги окружности с центром в точке фалового угла паруса и радиусом в 60% длины задней шкаторины.

(2) Эмблема класса должна быть над национальными буквами. Если эмблема класса такова, что две эмблемы совпадают обратными сторонами, то они могут быть размещены таким образом.

(c) Передние паруса и спинакеры:

(1) Буквы национальной принадлежности и номера на парусах требуются только на том переднем парусе, длина нижней шкаторины которого в 1.3 раза больше основания переднего треугольника.

(2) Буквы национальной принадлежности и номера на парусе передних парусов должны быть полностью ниже дуги окружности с центром в точке фалового угла паруса и радиусом в 50% длины передней шкаторины и, если возможно, полностью выше дуги окружности радиусом в 75% длины передней шкаторины.

(3) Буквы национальной принадлежности и номера на парусе должны быть размещены на передней стороне спинакера, но могут быть размещены и на обеих сторонах. Они должны быть полностью ниже дуги окружности с центром в точке фалового угла паруса и радиусом в 40% медианы нижней шкаторины и, если возможно, полностью выше дуги окружности с центром в той же точке и радиусом в 60% этой медианы.

G2 ДРУГИЕ ЯХТЫ

Другие яхты должны нести эмблемы, буквы и номера в соответствии с правилами их национальной организации или ассоциации класса относительно присвоения обозначений, мест их расположения и размеров. Такие правила должны, по возможности, согласовываться с требованиями, изложенными выше.

G3 АРЕНДОВАННЫЕ ИЛИ ОДОЛЖЕННЫЕ ЯХТЫ

Если имеется соответствующее указание в положении о соревновании или в гоночной инструкции, то яхта, арендованная или одолженная на данное соревнование, имеет право нести буквы национальной принадлежности или номера на парусах с отклонениями от требований правил её класса.

G4 ПРЕДУПРЕЖДЕНИЯ И НАКАЗАНИЯ

Если протестовый комитет установит, что яхта нарушила какое-либо правило настоящего приложения, то он должен или предупредить её и дать время для исправления, или наложить наказание.

G5 ИЗМЕНЕНИЯ В СООТВЕТСТВИИ С ПРАВИЛАМИ КЛАССА

Классы яхт World Sailing имеют право изменять правила настоящего Приложения при условии, что такие изменения сначала будут одобрены World Sailing.

ПРИЛОЖЕНИЕ H
ВЗВЕШИВАНИЕ ОДЕЖДЫ И СНАРЯЖЕНИЯ

См. правило 50. Настоящее приложение не должно изменяться ни положением о соревновании, ни гоночной инструкцией, ни предписаниями национальной организации.

H1 Все предметы одежды и снаряжения, подлежащие взвешиванию, должны быть расположены на вешалке. После того, как эти предметы пропитались пресной водой, нужно дать возможность воде свободно стекать в течение 1 минуты, прежде чем начать взвешивание. Используемая вешалка должна позволить предметам висеть так, как они висели бы на вешалке с плечиками для одежды, чтобы позволить воде свободно стекать. Во время взвешивания карманы, имеющие отверстия для стока воды, которые нельзя закрыть, должны быть пустыми, а карманы или предметы, способные держать воду, должны быть полными.

H2 Если зафиксированный вес превышает разрешённый, то спортсмен имеет право заново разместить на вешалке одежду и снаряжение, а ответственный член технического комитета должен снова намочить их и взвесить. Эту процедуру можно повторить еще раз, если вес всё ещё превышает разрешённый.

H3 Спортсмен, одетый в непромокаемый костюм, может избрать другой способ взвешивания:

(a) непромокаемый костюм и предметы одежды и снаряжения, которые надеваются поверх него, должны быть взвешены, как описано выше;

(b) одежда, надетая под непромокаемым костюмом, должна быть взвешена в том виде, в каком она была во время *гонки*, т.е. не должна быть высушена;

(c) оба веса должны быть сложены.

ПРИЛОЖЕНИЕ J
ПОЛОЖЕНИЕ О СОРЕВНОВАНИИ И ГОНОЧНАЯ ИНСТРУКЦИЯ

Смотри правила 89.2 и 90.2. В этом приложении термин «соревнование» включает гонку или серию гонок.

Правило в положении о соревновании не нужно повторять в гоночной инструкции.

Следует быть внимательными, чтобы не допустить никакого противоречия между правилами в положении о соревновании, в гоночной инструкции или в любых других документах, применимых на соревновании.

J1 СОДЕРЖАНИЕ ПОЛОЖЕНИЯ О СОРЕВНОВАНИИ

J1.1 В положение о соревновании должно быть включено следующее:

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

(2) указание, что соревнование проводится по *правилам*, как определено в настоящих *Правилах парусных гонок;*

(3) список любых других документов, применимых на соревновании (например, *Правила по оборудованию в парусных гонках* в том объеме, в котором применимы) с указанием, где и как можно получить каждый документ или его электронную копию;

(4) перечень классов яхт, участвующих в соревновании, указание на используемую гандикапную или рейтинговую систему, и к каким классам она применима; условия допуска и ограничения по допуску, если таковые имеются;

(5) процедура и время регистрации или подачи заявок, включая взносы и сроки окончания;

(6) время сигнала «Предупреждение» для тренировочной гонки, если она предусмотрена, первой гонки и последующих гонок, если оно известно.

J1.2 В положение о соревновании должны быть включены следующие пункты, если они будут применяться:

(1) время или процедуры для инспекции оборудования или обмера на соревновании, или требования к мерительным свидетельствам либо к рейтинговым сертификатам;

(2) изменения в гоночных правилах, разрешенные World Sailing по правилу 86.2, со ссылкой на каждое такое правило и с изложением изменений (также, включите указание World Sailing, одобряющее это изменение);

(3) формулировки изменений правил класса яхт в соответствии с правилом 87 с точной ссылкой на каждое правило и с изложением изменений;

(4) любые требования по категоризации или классификации, которым должны удовлетворять некоторые или все спортсмены:

(a) для категоризации спортсменов (см. правило 79 и Кодекс о категоризации яхтсменов World Sailing);

(b) для функциональной классификации для паралимпийских соревнований (см. World Sailing «Правила классификации для спортсменов с ограниченными возможностями» World Sailing);

(5) указание, что яхты будут обязаны нести рекламу, выбранную и предоставленную проводящей организацией (см. правило 6 и Кодекс о рекламе World Sailing); другая информация, относящаяся к рекламе;

(6) что правило 90.3(e) будет применяться, и любые изменения в сроке «24 часа» в этом правиле;

(7) когда ожидается участие спортсменов из других стран, – любые предписания национальной организации, которые могут потребовать предварительной подготовки (см. правило 88);

(8) предписания, которые будут применяться, если *гонки* будут проходить через воды более чем одной национальной организации, и время их применения (см. правило 88.1);

(9) альтернативный метод связи, требуемый вместо окликов по правилу 20 (см. правило 20.4(b));

(10) любое изменение ограничения веса одежды или снаряжения спортсмена, разрешенное правилом 50.1(b);

(11) любые требования, необходимые для соблюдения закона защиты данных, применяемом в месте проведения этого соревнования;

(12) форма заявки, подписываемой владельцем яхты или его представителем, содержащая слова: «Я согласен руководствоваться *Правилами парусных гонок* и всеми другими *правилами,* действующими на соревновании»;

(13) указание о замене правил Части 2 на правила, регламентирующие расхождение по *Международным правилам предупреждения столкновения судов в море* или на государственные правила судоходства в соответствующем районе, время или место, когда и где они будут применяться, и любые ночные сигналы, которые будет использовать гоночный комитет.

J1.3 В положение о соревновании должны быть включены следующие пункты, которые будут применяться и которые могли бы помочь спортсменам решить, участвовать ли в соревновании, или которые содержат другую информацию, необходимую им до ознакомления с гоночной инструкцией:

(1) изменения в гоночных правилах, разрешенные правилом 86.1, со ссылкой на каждое такое правило и с изложением изменений;

(2) изменения предписаний национальной организации (см. правило 88.2);

(3) время и место ознакомления с гоночной инструкцией;

(4) общее описание дистанции или типа дистанций гонок;

(5) система подсчёта очков, если она отлична от системы, описанной в Приложении A, со ссылкой на правила класса или другие применяемые *правила*, или с полным описанием такой системы. Укажите число планируемых гонок и минимальное число гонок, в которых должны быть подведены результаты, чтобы соревнование считалось состоявшимся (см. правило A1). Если необходимо, для серии гонок, где количество стартующих может значительно различаться, укажите, что применяется правило A5.3;

(6) наказание за нарушение правила Части 2, отличное от «Наказания в два оборота»;

(7) время, после которого сигнал «Предупреждение» не будет дан в последний гоночный день;

(8) указание, что в соответствии с правилом 70.3 отменяется право на апелляцию;

(9) указание, применяется ли правило G3 для арендованных или одолженных яхт;

(10) призы.

J2 СОДЕРЖАНИЕ ГОНОЧНОЙ ИНСТРУКЦИИ

J2.1 В гоночную инструкцию должны быть включены следующие пункты, если они не включены в положение о соревновании:

(1) информацию, содержащуюся в правилах J1.3(1), (2) и (5), и, если применимо, в правилах J1.3(6), (7), (8), (9) и (10);

(2) расписание гонок и время сигнала «Предупреждение» для каждого класса;

(3) полное описание дистанции (дистанций) гонок либо список *знаков,* из которых будет выбираться дистанция, и, если нужно, сигналы, указывающие применяемую дистанцию, и любые изменения направления, в котором яхтам требуется пересечь финишную линию, чтобы *финишировать*;

(4) описание *знаков,* включая стартовые и финишные *знаки,* с указанием последовательности, в которой *знаки* надо проходить; указание, по какому борту каждый из них нужно оставить, и указание всех *знаков,* подлежащих огибанию (см. определение *Проходить дистанцию*);

(5) описание стартовой и финишной линий, флагов классов и любых специальных сигналов, которые будут использованы;

(6) контрольное время гонки, если оно установлено, для первой яхты, *прошедшей дистанцию* (см. правило 35);

(7) расположение доски (досок) официальных объявлений или адрес электронной доски объявлений в интернете; расположение офиса соревнования.

J2.2 В гоночную инструкцию должны быть включены следующие пункты, если они будут применяться и не включены в положение о соревновании:

(1) будет ли применяться Приложение P;

(2) если предписания национальной организации будут применяться на соревновании, где ожидается участие спортсменов других стран, то, если нужно, текст таких предписаний на английском языке;

(3) процедура изменения гоночной инструкции;

(4) процедура устных изменений гоночной инструкции на воде (см. правило 90.2 (c));

(5) меры обеспечения безопасности, например, требования и сигналы об индивидуальных средствах обеспечения плавучести, регистрация яхт в районе старта, регистрация при выходе на воду и возвращении на берег;

(6) описание сигналов, подаваемых на берегу, и расположение сигнальной мачты (мачт);

(7) ограничения по изменениям, которые могут быть сделаны на яхтах, если они предоставлены проводящей организацией;

(8) указания, когда и при каких обстоятельствах разрешается продвижение яхты в соответствии с правилом 42.3(i);

(9) ограничения по использованию вспомогательных судов *персонала спортсмена*, пластиковых бассейнов, радиоаппаратуры и т.п.; по выбрасыванию мусора, подъёму из воды; получению посторонней помощи, когда яхта не в *гонке;*

(10) описание зоны гонок (рекомендуется карта);

(11) расположение района старта и описание применяемых ограничений по входу в него;

(12) любые специальные процедуры или сигналы для индивидуального или общего отзыва;

(13) приблизительная длина дистанции и участков лавировки на ветер;

(14) любые специальные процедуры или сигналы изменения участка дистанции (см. правило 33);

(15) описание любого объекта, зоны или линии, соответственно обозначенных в *правиле* как *препятствие* (см. определение *Препятствие)*, и любые ограничения при входе в такую зону или при пересечении такой линии;

(16) суда, определяющие расположение *знаков;*

(17) любые специальные процедуры по сокращению дистанции или *финишу* при сокращённой дистанции;

(18) контрольное время, если оно предусмотрено, для яхт после *финиша* первой яхты и любое другое контрольное время или целевое время, которое применяется во время *гонки*;

(19) требования по декларации;

(20) способ поправок времени;

(21) указания о специальных процедурах и о времени подачи и месте рассмотрения *протестов*, требований исправить результат и запросов о повторном рассмотрении;

(22) одобрение национальной организацией международного жюри в соответствии с правилом 91(b);

(23) время подачи требования о рассмотрении по правилу N1.4(b), отличное от 30 минут;

(24) национальная организация, в которую должны направляться апелляции и запросы, если это требуется правилом 70.4;

(25) возможность замены спортсменов;

(26) указание о минимальном числе яхт, оказавшихся в районе старта своего класса, чтобы был дан старт гонки;

(27) указание о месте и времени проведения *отложенных* или *прекращённых* гонок;

(28) данные о приливах, отливах и течении;

(29) указания о других действиях гоночного комитета и обязанностях яхт.

ПРИЛОЖЕНИЕ M
РЕКОМЕНДАЦИИ ПРОТЕСТОВЫМ КОМИТЕТАМ

Настоящее приложение является только рекомендательным; в определенных обстоятельствах разумно изменить описанную ниже процедуру. Приложение адресовано, прежде всего, председателям протестовых комитетов, но оно поможет также членам протестовых комитетов, секретарям протестовых комитетов, гоночным комитетам и всем другим лицам, связанным с рассмотрениями протестов и требований исправить результат.

На рассмотрении протестовому комитету следует одинаково относиться ко всем показаниям; иметь в виду, что честные показания разных лиц могут отличаться и даже быть противоречивыми из-за различия позиций наблюдения или различия воспоминаний об инциденте; нужно стараться наилучшим образом разрешить такие противоречия. Следует помнить, что яхта или спортсмен не считается виновным, пока протестовый комитет не установит, что имело место нарушение какого-либо *правила;* пока не будут рассмотрены все свидетельства, не следует считать, что имело место нарушение *правил* яхтой или спортсменом.

Ml ПРЕДВАРИТЕЛЬНЫЕ ДЕЙСТВИЯ (могут быть осуществлены персоналом офиса соревнования)

(a) Примите запрос на рассмотрение.

(b) Отметьте на бланке время подачи запроса на рассмотрение и время окончания подачи протестов.

(c) Сообщите всем *сторонам*, включая любой причастный *комитет*, время и место рассмотрения (правило 63.1(a)(1)).

M2 ДО РАССМОТРЕНИЯ

M2.1 Убедитесь, что:

(a) все *стороны* имеют возможность прочитать *протест*, требование исправить результат или заявление о нарушении, и что они имели разумное время для подготовки к рассмотрению (правила 63.1(a)(2) и 63.1(a)(3));

(b) только одно лицо представляет каждую *сторону,* но разрешается присутствие переводчика (правило 63.1(a)(4));

(c) присутствуют все затронутые яхты и лица; однако комитет имеет право по правилу 63.1(b) продолжать процедуру, даже если не все они присутствуют;

(d) представители яхт были на борту во время инцидента, если это требуется (правило 63.1(a)(4));

(e) Если *стороны* были участниками разных соревнований, то обе проводящие организации должны одобрить состав протестового комитета (правило 63.2(e)).

(f) В случае *протеста* по правилам класса проверьте, имеются ли в наличии действующие правила класса яхт, и определите, какая организация уполномочена интерпретировать их (правило 63.5(d)).

M2.2 Выясните, видел ли кто-либо из членов протестового комитета инцидент. Если да, потребуйте, чтобы каждый из них сообщил об этом факте как можно скорее во время рассмотрения (правило 63.4(d)).

M2.3 Оценка *конфликта интересов*

(a) Убедитесь в том, что все члены протестового комитета заявили о любом возможном *конфликте интересов*. На главных соревнованиях это часто будет официальное письменное заявление, сделанное до начала соревнования, которое будет храниться с записями протестового комитета.

(b) В начале любого рассмотрения убедитесь, что *стороны* знают о каких-либо *конфликтах интересов* членов протестового комитета. Спросите *стороны*, согласны ли они с составом комитета. Если *сторона* не возражает как можно скорее после того, как *конфликт интересов* был объявлен, протестовый комитет может принять это как согласие продолжить процедуру, и ему следует сделать запись об этом.

(c) Если у *стороны* есть возражения против члена комитета, остальным членам необходимо оценить, является ли *конфликт интересов* существенным. Эта оценка будет включать уровень соревнования, уровень конфликта и представление о справедливости. Возможно, будет приемлемо уравновесить конфликты интересов между членами протестового комитета. Рекомендации можно найти на сайте World Sailing. Запишите решение и обоснование этого решения.

(d) В случае сомнения возможно продолжать рассмотрение с меньшим количеством членов протестового комитета. Исключая рассмотрения по правилу 69, требуемый минимальный состав протестового комитета не ограничен.

(e) если требование исправить результат подано по правилу 61.4(b)(1) и основано на неправильном действии или упущении, сделанном органом, отличным от протестового комитета, то члену этого органа не следует быть членом протестового комитета.

M3 РАССМОТРЕНИЕ

M3.1 Проверка, является ли *протест* или требование действительным

(a) Удовлетворяет ли содержание требованиям правила 60.3(a), 61.2(a) или 63.7(b)?

(b) Подан ли в предписанное время? Если нет, то имеются ли основания для продления времени (правило 60.3(b), 61.2(b) или 63.7(b))?

(c) Был ли протестующий участником или очевидцем инцидента, если требуется (правило 60.4(a)(2))?

(d) Если требуется, был ли сделан оклик «Протест» и был ли

соответствующим образом показан красный флаг (правило 60.2(a)(1))?

(e) Если не требовалось делать оклик или показывать флаг, то было ли сообщено опротестованному о намерении подать протест (правило 60.2(b))?

(f) Примите решение – действителен ли *протест* или требование исправить результат (правило 63.4(a)).

(g) Если принято решение о действительности *протеста* или требования исправить результат, то не позволяйте вновь поднимать вопрос о его действительности, если только не станут известны существенно новые свидетельства.

M3.2 Получение свидетельств (правило 63.4)

(a) Предложите *сторонам* дать свое описание инцидента. Затем разрешите им задавать друг другу вопросы. В случае требования исправить результат предложите *стороне*, заявляющей его, изложить требование.

(b) Прежде чем приглашать свидетелей, убедитесь, что вы знаете, какие факты как имевшие место предлагает каждая *сторона*. Они могут описывать инцидент по-разному.

(c) Разрешите дать показания любым свидетелям, включая членов экипажей яхт. *Сторона* обычно сама решает, кого пригласить свидетелем, но протестовый комитет также имеет право пригласить свидетелей (правило 63.4(b)). На вопрос *стороны*: «Хотели бы вы выслушать такого-то?» лучшим является ответ: «Это решать вам».

(d) Приглашайте свидетелей *сторон* (и свидетелей протестового комитета, если имеются) по одному. Ограничивайте *стороны* при опросе свидетелей, чтобы они не переходили к каким-либо общим заявлениям.

(e) Предложите сначала опротестованному задать вопросы свидетелю протестующего (и затем наоборот). Это исключит возможность протестующему с самого начала направить показания свидетеля в нужном ему направлении.

(f) Предложите членам протестового комитета, видевшим инцидент, дать свои показания (правило 63.4(d)). Члены комитета, дающие показания, могут быть опрошены, им следует быть внимательными при сообщении того, что они знают об инциденте, и что может повлиять на решение. Они имеют право присутствовать в ходе всего рассмотрения (правило 63.4(e)).

(g) Не разрешайте задавать наводящие вопросы, если это невозможно, то информацию, полученную таким образом, не следует принимать во внимание.

(h) Председателю протестового комитета следует предупредить *сторону* или свидетеля, дающих показания с чужих слов, повторяющееся или не имеющее отношение к делу свидетельства, что протестовый комитет обязан придать таким показаниям и свидетельствам соответствующую весомость, которая может быть незначительной или вовсе не иметь

значения (правила 63.4(b) и 63.5(a)).

(i) Попросите одного из членов комитета записывать показания, особенно о времени, расстояниях, скоростях и т.п.

(j) Предложите членам протестового комитета задавать вопросы.

(k) Предложите каждой *стороне*, начиная со *стороны*, которая потребовала рассмотрения, дать окончательную формулировку по данному случаю, в частности, в связи с применением или трактовкой *правил*.

M3.3 Установление фактов (правило 63.5(a))

(a) Сформулируйте и запишите установленные факты; в случае сомнения решите вопрос каким-либо образом.

(b) Если нужно, пригласите *стороны* вернуться для дополнительного опроса.

(c) Если нужно, составьте схему инцидента, используя установленные факты.

M3.4 Решение случая (правило 63.5)

(a) Основывайте решение на установленных фактах (если не можете принять решение, то установите еще какие-либо факты).

(b) В случае требования исправить результат убедитесь, что не требуется каких-либо показаний от яхт, которые будут затронуты решением.

M3.5 Информирование *сторон* (правило 63.6)

(a) Пригласите *стороны* и зачитайте им установленные факты, заключение, примененные *правила* и решение. При нехватке времени разрешается зачитать решение, а остальное сообщить позже.

(b) По просьбе любой *стороны* предоставьте ей копию решения. Подготовьте папку с решением по *протесту* или требованию исправить результат вместе с записями комитета.

M4 ПОВТОРНОЕ РАССМОТРЕНИЕ (правило 63.7)

M4.1 Если какой-либо *стороной* в пределах лимита времени подано требование о повторном рассмотрении, то выслушайте *сторону,* подавшую требование, просмотрите, если представлена, видеозапись и т.д. и решите, имеются ли существенно новые свидетельства, которые могли бы привести к изменению решения. Решите, не могла ли ваша трактовка *правил* быть ошибочной; допускайте возможность, что вы могли сделать ошибку. Если ничего из вышеперечисленного не применяется, то откажите в повторном рассмотрении; в противном случае назначьте такое рассмотрение.

M4.2 Свидетельство является «новым», если:

(a) у *стороны*, требующей повторного рассмотрения, не было разумной возможности узнать об этом свидетельстве до начала первоначального рассмотрения,

(b) протестовый комитет убедится в том, что до начала первоначального

рассмотрения *сторона*, требующая повторного рассмотрения, старательно, но безуспешно искала это свидетельство, или

(c) протестовый комитет узнает из любого источника, что свидетельство было недоступно *сторонам* во время первоначального рассмотрения.

M5 НАКАЗАНИЯ ПО УСМОТРЕНИЮ ПРОТЕСТОВОГО КОМИТЕТА (правило 64)

Если яхта нарушила правило, за нарушение которого предусмотрено наказание по усмотрению протестового комитета, то правило 64 позволяет этой яхте выполнить требования принципов Спортивного поведения и Правил, сообщив в течение времени подачи протестов о своем нарушении. Если в сообщении недостаточно фактов для того, чтобы протестовый комитет мог решить, какое наказание наложить, комитет имеет право опросить представителя яхты и любых свидетелей, чтобы собрать свидетельства, которые он сочтет уместными. Для сбора этих свидетельств не требуется проводить рассмотрение. Обратите внимание, что руководство по наказаниям, налагаемым по усмотрению протестового комитета (ПК), можно найти на сайте World Sailing.

M6 ПРОСТУПОК (правило 69)

M6.1 Действие по этому правилу не является *протестом,* но протестовый комитет передает свое письменное заявление спортсмену до рассмотрения. Рассмотрение проводится по правилу 63, но протестовый комитет должен состоять, по крайней мере, из трех членов (правило 69.2(a)). Необходимо проявлять наибольшую заботу по защите прав спортсмена.

M6.2 Спортсмен или яхта не могут протестовать по правилу 69, но заполненный бланк запроса на рассмотрение может быть принят от спортсмена, который пытался его подать, как сообщение протестовому комитету, который может затем решить, начать рассмотрение или нет.

M6.3 Исключая случаи, когда World Sailing назначает представителя на эту роль, протестовый комитет может назначить лицо, которое будет представлять обвинение. Этим лицом может быть любой судья соревнования, лицо, сделавшее заявление о предполагаемом нарушении или любое другое подходящее лицо. Когда нет возможности назначить разумно альтернативное лицо, то член протестового комитета имеет право представлять выдвинутое обвинение.

M6.4 Если возникла ситуация, когда возможно начать рассмотрение по правилу 69 в результате инцидента, подпадающего под действие правил Части 2, то важно рассмотреть любой *протест* между яхтами обычным путем и решить, какая яхта нарушила и какое именно *правило*, если вообще нарушила, прежде чем будет начато рассмотрение против спортсмена по правилу 69.

M6.5 Хотя действия по правилу 69 предпринимаются против спортсмена, собственника яхты или *персонала спортсмена*, а не яхты, яхта также может быть наказана (правила 69.2(h)(2) и 62.4).

M6.6 Если протестовый комитет поддержит обвинение по правилу 69, необходимо будет решить, нужно ли сообщать об этом в национальную организацию или в World Sailing. Рекомендации о том, когда необходимо делать такое сообщение, можно найти в Книге случаев World Sailing. Если протестовый комитет решает сделать такое сообщение, он может включить в него рекомендацию о необходимости или о ненадобности дальнейших действий.

M6.7 Если право на апелляцию не отменено по правилу 70.3, *сторона* рассмотрения по правилу 69 имеет право подать апелляцию на решение протестового комитета.

M6.8 Более подробное руководство для протестовых комитетов «Проступок» можно найти на сайте World Sailing.

M6 АПЕЛЛЯЦИИ (правило 70 и Приложение R)

Если возможна апелляция, то:

(a) приведите все документы, относящиеся к рассмотрению, в такое состояние, чтобы содержащаяся в них информация могла быть легко использована при апелляции. Имеется ли схема, одобренная или составленная протестовым комитетом? Являются ли установленные факты достаточными для принятого решения? (Пример: были ли яхты *связаны*? Факт установлен, если ответ «да» или «нет». Если ответ «возможно», то факт не установлен). Вписаны ли в бланк протеста пофамильно члены протестового комитета, и вписана ли другая важная информация?

(b) подготовьте комментарии протестового комитета к апелляции так, чтобы они помогли апелляционному органу ясно и полно представить себе инцидент; помните, что апелляционный орган ничего не знает о происходившем.

M8 ФОТОГРАФИЧЕСКИЕ СВИДЕТЕЛЬСТВА

Фотографии и видеозаписи иногда могут быть полезными свидетельствами, но протестовому комитету следует осознавать их ограниченность и обращать внимание на следующее:

(a) *сторона*, предоставляющая фотографические свидетельства, отвечает за организацию их просмотра;

(b) видеозапись следует просмотреть несколько раз с тем, чтобы извлечь всю возможную информацию;

(c) камеры с одним объективом очень плохо передают расстояние «в глубину» между яхтами, находящимися на разном удалении от камеры, а камеры с телеобъективом вообще не передают. Если камера снимала две *связанные* яхты под прямым углом к их курсу, то невозможно определить расстояние между яхтами. Если камера была направлена по курсу яхт, то невозможно определить, были ли яхты *связаны*, кроме случаев, когда *связанность* не вызывает сомнений;

(d) Задайте следующие вопросы:

(1) где находилась камера по отношению к яхтам?

(2) двигалась ли камера во время съемки; если да, то в каком направлении и как быстро?

(3) изменялся ли угол съёмки при приближении яхт к критической точке? Съёмка с быстрой «проводкой» может радикально изменить ситуацию.

(4) позволяет ли устройство камеры наблюдать сквозь неё ситуацию без ограничений?

ПРИЛОЖЕНИЕ N
МЕЖДУНАРОДНОЕ ЖЮРИ

См. правила 70.3(a) и 91(b). Настоящее приложение не должно изменяться положением о соревновании, гоночной инструкцией или предписаниями национальной организации.

N1 СОСТАВ, НАЗНАЧЕНИЕ И ОРГАНИЗАЦИЯ

N1.1 Международное жюри должно быть составлено из опытных яхтсменов, в совершенстве знающих гоночные правила и имеющих большой опыт работы в составе протестовых комитетов. Оно должно быть независимым от гоночного комитета и технического комитета; в него не должны входить члены этих комитетов; оно должно быть назначено проводящей организацией и одобрено, если требуется, национальной организацией (см. правило 91(b)) или World Sailing по правилу 89.2(c).

N1.2 Жюри должно состоять из председателя, его заместителя (по желанию), и других членов, всего не менее пяти. Большинство в жюри должны составлять международные судьи.

N1.3 Не более двух членов жюри могут быть из одной страны (не более трех в группах M, N, и Q).

N1.4 (a) Председатель жюри имеет право назначить одну или более панелей, составленных в соответствии с правилами N1.1, N1.2 и N1.3. Это может быть сделано, даже если всё жюри не соответствует требованиям этих правил.

(b) Председатель жюри имеет право назначить панели, состоящие не менее чем из трёх членов каждая, большинство из которых должны быть международными судьями. Члены каждой панели должны быть, по крайней мере, из трёх разных стран (из двух разных стран в группах M, N и Q). При таком разделении любая *сторона,* не удовлетворенная решением панели, после того как была проинформирована о решении имеет право в течение 30 минут или до предписанного в гоночной инструкции времени потребовать рассмотрения в панели, организованной в соответствии с правилами N1.1, N1.2 и N1.3, однако факты считаются установленными.

N1.5 Если из-за болезни или отсутствия по другой уважительной причине в составе жюри или панели остается менее пяти членов, и нет возможности квалифицированной замены, то жюри или панель считаются действующими, если в них остается не менее трёх членов, из которых не менее двух – международные судьи. Если в жюри или панели остается три или четыре члена, то они должны быть, по крайней мере, из трёх разных стран (из двух разных стран в группах M, N и Q).

N1.6 Если будет сочтено нужным, чтобы кто-либо из членов жюри или панели не принимал участие в обсуждении и принятии решения по *протесту* или требованию исправить результат, и нет квалифицированной замены, то жюри или панель считаются действующими, если в них остаётся не менее трёх

членов. При этом не менее двух членов должны быть международными судьями.

N1.7 В порядке исключения из правил N1.1 и N1.2, World Sailing в определенных условиях имеет право одобрить жюри, состоящее только из трех членов. Все члены должны быть международными судьями. Члены жюри должны быть из трех разных стран (из двух стран в группах M, N, и Q). Такое одобрение должно быть изложено в письме к проводящей организации и включено в положение о соревновании или гоночную инструкцию, а письмо должно быть опубликовано на доске официальных объявлений.

N1.8 Если для назначения международного жюри требуется одобрение национальной организации (см. правило 91(b)), то указание о таком одобрении должно быть включено в гоночную инструкцию или опубликовано на доске официальных объявлений.

N1.9 Если жюри или панель действует, но не удовлетворяет перечисленным выше требованиям, то на его решения могут быть поданы апелляции.

N2 ОБЯЗАННОСТИ

N2.1 Международное жюри обязано рассматривать все *протесты* и требования исправить результат и принимать по ним решения, это относится также к другим вопросам, возникающим в соответствии с правилами Части 5. По просьбе проводящей организации, гоночного комитета или технического комитета жюри должно советовать и помогать им в отношении любых вопросов, прямо связанных со справедливостью проведения соревнования.

N2.2 Если проводящая организация не предпишет иного, то жюри должно решать вопросы, относящиеся:

(a) к допуску, обмеру яхт или их рейтинговым сертификатам; и

(b) к замене спортсменов, яхт или оборудования, если какое-нибудь *правило* требует такого решения.

N2.3 Жюри должно также принимать решения по вопросам, переданным ему проводящей организацией, гоночным комитетом или техническим комитетом.

N3 ПРОЦЕДУРА

N3.1 Члены жюри не должны считаться имеющими существенный *конфликт интересов* (см. правило 63.3) по причине их национальности, членства в яхт-клубе или подобным причинам. С другой стороны, рассматривая существенный *конфликт интересов*, как это требуется правилом 63.3, значительное внимание должно быть придано тому факту, что решение международного жюри не подлежит апелляции, и это может повлиять на представление о справедливости и уменьшить уровень конфликта, который будет считаться существенным. В случае сомнений, рассмотрение следует проводить в соответствии с правилом N1.6.

N3.2 Если панель не придёт к решению, то она имеет право прекратить рассмотрение; в этом случае председатель должен направить дело в

надлежащим образом сформированную панель с максимально возможным числом членов или в жюри в полном составе.

N4 ПРОСТУПОК (Правило 69)

N4.1 Кодекс об этике World Sailing содержит процедуры, которые применяются на определенных международных соревнованиях в связи с назначением лица для проведения расследования. В случае противоречия, эти процедуры имеют преимущество над любыми предписаниями этого приложения.

N4.2 Такое лицо несет ответственность за представление любых обвинений в предполагаемых проступках в соответствии с правилом 69 панели, проводящей рассмотрение. Это лицо не должно быть членом этой панели, но может быть членом жюри. Такое лицо обязано раскрывать все материалы, которые оно соберет в ходе расследования, лицу, в отношении которого сделано заявление о предполагаемом нарушении правила 69.

N4.3 До начала рассмотрения панель, насколько это практически возможно, не должна выступать в качестве дознавателя каких-либо заявлений о возможном нарушении правила 69. Тем не менее, во время рассмотрения панель по своему усмотрению имеет право задавать любые вопросы по расследованию.

N4.4 Если панель решает назначить рассмотрение, то до начала рассмотрения все материалы, предоставленные панели для того, чтобы принять это решение, должны быть предоставлены лицу, в отношении которого проводится расследование.

ПРИЛОЖЕНИЕ Р
СПЕЦИАЛЬНЫЕ ПРОЦЕДУРЫ ДЛЯ ПРАВИЛА 42

Это приложение целиком либо его часть применяется только тогда, когда в положении о соревновании или гоночной инструкции содержится соответствующее указание.

Р1 НАБЛЮДАТЕЛИ И ПРОЦЕДУРА

Р1.1 Протестовый комитет имеет право назначить наблюдателей, включая членов протестового комитета, для действий по правилу Р1.2. Лицо, имеющее существенный *конфликт интересов,* не должно назначаться наблюдателем.

Р1.2 Если наблюдатель, назначенный по правилу Р1.1, решает, что яхта нарушила правило 42, она может быть наказана. Для этого он должен так скоро, как разумно возможно, произвести звуковой сигнал, указать на яхту жёлтым флагом и окликом четко обозначить её, даже если яхта уже не в *гонке.* Яхта, наказанная таким образом, не подлежит другому наказанию по правилу 42 в связи с этим же инцидентом.

Р2 НАКАЗАНИЯ

Р2.1 Первое наказание

Яхта, впервые наказанная по правилу Р1.2, должна выполнить «Наказание в два оборота», согласно правилу 44.2. Яхта, не сделавшая этого, должна быть дисквалифицирована без рассмотрения.

Р2.2 Второе наказание

Яхта, наказанная второй раз в соревновании, должна немедленно выйти из *гонки*. Яхта, не сделавшая этого, должна быть дисквалифицирована без рассмотрения, и очки за данную гонку не исключаются.

Р2.3 Третье и последующие наказания

Яхта, наказанная третий или последующий раз в соревновании, должна немедленно выйти из *гонки*. Если яхта сделала это, то она должна быть дисквалифицирована без рассмотрения, и очки за данную гонку не исключаются. Яхта, не сделавшая этого, должна быть дисквалифицирована без рассмотрения во всех гонках соревнования, очки за все гонки не исключаются, и протестовый комитет должен обсудить вопрос о рассмотрении по правилу 69.2.

Р2.4 Наказания вблизи финишной линии

Если яхта наказана по правилу Р2.2 или Р2.3 и для нее нет разумной возможности выйти из *гонки* до того, как она *финиширует*, она должна быть отмечена, как вышедшая из *гонки* немедленно.

Р3 ОТКЛАДЫВАНИЕ, ОБЩИЙ ОТЗЫВ ИЛИ ПРЕКРАЩЕНИЕ ГОНКИ

Если яхта была наказана по правилу Р1.2 и гоночный комитет производит сигнал *откладывания,* общего отзыва или *прекращения* гонки, то наказание

аннулируется, но факт наказания учитывается при подсчёте того, сколько раз яхта была наказана в течение соревнования.

P4 ОГРАНИЧЕНИЕ ТРЕБОВАНИЯ ИСПРАВИТЬ РЕЗУЛЬТАТ

Результат яхты не должен быть исправлен в связи с действиями по правилу P1.2 члена протестового комитета или назначенного комитетом наблюдателя. Исключением являются ситуации, когда такие действия были неправильными из-за того, что не были учтены сигнал гоночного комитета или правило класса.

P5 ФЛАГИ «O» И «R»

P5.1 Когда применяется правило P5

Правило P5 применяется, если правила класса разрешают «пампинг», «рокинг» и «учинг», когда скорость ветра превышает определённый лимит.

P5.2 До сигнала «Старт»

(a) Гоночный комитет имеет право произвести сигнал, объявляющий, что «пампинг», «рокинг» и «учинг» разрешены, как указано в правилах класса. Для этого гоночный комитет показывает флаг «O» не позднее сигнала «Предупреждение».

(b) Если после того, как был показан флаг «O», скорость ветра становится меньше определённого лимита, то гоночный комитет имеет право *отложить* гонку. Затем, до или вместе с новым сигналом «Предупреждение», гоночный комитет должен или показать флаг **«**R**»,** чтобы сигнализировать о том, что применяется правило 42 с изменениями, изложенными в правилах класса, или показать флаг «O», как указано в правиле P5.2(a).

(c) Если флаг **«**O**»** или **«**R**»** показан до или вместе с сигналом «Предупреждение», то он должен оставаться показанным до сигнала «Старт».

P5.3 После сигнала «Старт»

После сигнала «Старт»:

(a) если скорость ветра превышает определённый лимит, то гоночный комитет имеет право показать у *знака* флаг «O» с повторяющимися звуковыми сигналами, чтобы сигнализировать о том, что после прохождения *знака* «пампинг», «рокинг» и «учинг» разрешены, как указано в правилах класса.

(b) если был показан флаг «O», а скорость ветра становится меньше определённого лимита, то гоночный комитет имеет право показать у *знака* флаг «R» с повторяющимися звуковыми сигналами, чтобы сигнализировать о том, что после прохождения *знака* применяется правило 42 с изменениями, изложенными в правилах класса.

ПРИЛОЖЕНИЕ R
ПРОЦЕДУРЫ АПЕЛЛЯЦИЙ И ЗАПРОСОВ

См. правило 70. Национальная организация имеет право вносить изменения в настоящее приложение своими предписаниями, но изменения не должны вноситься положением о соревновании или гоночной инструкцией.

Сроки должны быть продлены национальной организацией, если для этого есть достаточные основания.

R1 АПЕЛЛЯЦИИ И ЗАПРОСЫ

Апелляции, запросы протестовых комитетов по поводу подтверждения или изменения их решений и запросы по поводу интерпретации *правил* должны быть поданы в соответствии с предписаниями данного приложения.

R2 ПРЕДОСТАВЛЕНИЕ ДОКУМЕНТОВ

R2.1 Процедура подачи апелляции:

(a) в течение семи дней с момента получения письменного решения протестового комитета или его отказа в повторном рассмотрении апеллянт должен отправить в национальную организацию* апелляцию с приложением копии решения протестового комитета. В апелляции должно быть указано, почему апеллянт считает неверным решение протестового комитета или проведенную им процедуру;

(b) если рассмотрение не было проведено в течение 30 дней после подачи *протеста* или требования исправить результат, апеллянт должен в течение следующих семи дней отправить апелляцию с приложением копии *протеста* или требования и любых относящихся к делу документов;

(c) если протестовый комитет нарушит правило 63.6(b), апеллянт должен в разумное время после рассмотрения отправить апелляцию с приложением копии *протеста* или требования и любых относящихся к делу документов.

Если копия *протеста* или требования недоступна, апеллянт должен вместо неё отправить изложение сути дела.

R2.2 Вместе с апелляцией или как можно скорее после неё апеллянт должен также отправить следующие документы, если они ему доступны:

(a) письменный *протест (протесты)* или требование (требования) исправить результат;

(b) схему, составленную или одобренную протестовым комитетом и показывающую положения и траектории всех затронутых яхт, курс на следующий *знак* и его предписанную сторону, силу и направление ветра и, если важно, глубину акватории и направление и скорость течения;

(c) положение о соревновании, гоночную инструкцию, любые другие документы, действовавшие на соревновании, и все изменения к ним;

(d) любые дополнительные относящиеся к делу документы; и

(e) фамилии, адреса (почтовые и электронной почты) и номера телефонов всех *сторон* в рассмотрении и председателя протестового комитета.

R2.3 Запрос протестового комитета по поводу подтверждения или изменения его решения должен быть отправлен в течение семи дней после принятия решения и сопровождаться текстами решения и всех относящихся к делу документов согласно правилу R2.2. Запрос по интерпретации *правил* должен включать в себя все факты, которые подразумеваются установленными.

R3 ОБЯЗАННОСТИ НАЦИОНАЛЬНОЙ ОРГАНИЗАЦИИ И ПРОТЕСТОВОГО КОМИТЕТА

Национальная организация, получив апелляцию или запрос по поводу подтверждения или изменения решения протестового комитета, должна направить *сторонам* и протестовому комитету копии апелляции или запроса и решения протестового комитета. Она должна запросить у протестового комитета любые относящиеся к делу документы, перечисленные в правиле R2.2 и не присланные апеллянтом или протестовым комитетом, и протестовый комитет должен незамедлительно отправить требуемые документы в национальную организацию. Когда национальная организация получит требуемые документы, она должна направить их копии *сторонам*.

R4 ЗАМЕЧАНИЯ И РАЗЪЯСНЕНИЯ

R4.1 *Стороны* и протестовый комитет имеют право сделать письменные замечания по апелляции или требованию, или по любому из документов, перечисленных в правиле R2.2, при условии что они сделают это в течение семи дней с момента предоставления этих документов национальной организацией.

R4.2 Национальная организация имеет право запросить разъяснение *правил*, действовавших на соревновании, от организаций, не являющихся *сторонами* в рассмотрении.

R4.3 Национальная организация должна направить копии полученных замечаний или разъяснений *сторонам* и протестовому комитету соответственно.

R5 НЕДОСТАТОЧНЫЕ ФАКТЫ; ПОВТОРНОЕ РАССМОТРЕНИЕ

Национальная организация должна считать имевшими место факты, установленные протестовым комитетом. Однако если она не удовлетворена представленными фактами, то должна потребовать у протестового комитета предоставления дополнительных фактов или другой информации либо повторного рассмотрения и сообщения вновь установленных фактов, и протестовый комитет должен без промедления выполнить такое требование.

R6 ОТЗЫВ АПЕЛЛЯЦИИ

Апеллянт имеет право отозвать апелляцию до принятия по ней решения, согласившись с решением протестового комитета.

**«Национальная организация»* в России в контексте правил 70, 71, 72 и Приложения R – это комитет Гоночных правил и апелляций ВФПС.

ПРИЛОЖЕНИЕ S
СТАНДАРТНАЯ ГОНОЧНАЯ ИНСТРУКЦИЯ

Это приложение применяется только тогда, когда в положении о соревновании содержится соответствующее указание.

Эта стандартная гоночная инструкция может быть использована на соревнованиях вместо напечатанной для каждой яхты гоночной инструкции. Для этого укажите в положении о соревновании, что «Гоночная инструкция будет состоять из инструкции Приложения S ППГ «Стандартная гоночная инструкция» и дополнительных пунктов гоночной инструкции, которые будут опубликованы на доске официальных объявлений, расположенной _____».

Дополнительные пункты гоночной инструкции будут включать:

1. *Расположение офиса соревнования и сигнальной мачты, на которой будут показываться сигналы, подаваемые на берегу (см. пункт 4.1 ГИ ниже).*
2. *Таблицу, показывающую расписание гонок, включая день и дату каждого запланированного гоночного дня, количество запланированных гонок для каждого дня, запланированное время первого сигнала «Предупреждение» для каждого дня, и самое позднее время сигнала «Предупреждение» в последний запланированный гоночный день (см. пункт 5 ГИ ниже).*
3. *Список знаков, которые будут использованы, и описание каждого из них (пункт 8 ГИ). Каким образом новые знаки будут отличаться от первоначальных знаков (пункт 10 ГИ).*
4. *Контрольное время, если оно есть, перечисленное в пункте 12 ГИ.*
5. *Любые изменения или дополнения к инструкции этого приложения.*

Копия дополнительных инструкций должна быть доступна спортсменам по запросу.

ГОНОЧНАЯ ИНСТРУКЦИЯ

1 ПРАВИЛА

1.1 Соревнование проводится по правилам, как определено в настоящих *Правилах парусных гонок.*

2 ОПОВЕЩЕНИЕ УЧАСТНИКОВ

2.1 Извещения участникам будут опубликованы на доске официальных объявлений.

2.2 Дополнительные пункты гоночной инструкции (названные ниже «Дополнением») будут опубликованы на доске официальных объявлений.

3 ИЗМЕНЕНИЯ ГОНОЧНОЙ ИНСТРУКЦИИ

3.1 Любое изменение гоночной инструкции будет опубликовано до 8.00 дня, когда оно вступает в силу, если только это время не изменено Дополнением. Любые изменения в расписании гонок будут опубликованы до 20.00 дня накануне вступления в силу.

4 СИГНАЛЫ, ПОДАВАЕМЫЕ НА БЕРЕГУ

4.1 Сигналы, подаваемые на берегу, будут показаны на сигнальной мачте. В Дополнении будет указано её расположение.

5 РАСПИСАНИЕ ГОНОК

5.1 Дополнение будет включать в себя таблицу, содержащую дни, даты, число запланированных гонок, запланированное время первого сигнала «Предупреждение» для каждого гоночного дня и самое позднее время сигнала «Предупреждение» в последний запланированный гоночный день.

5.2 Для того, чтобы предупредить яхты о том, что вскоре начнется гонка или серия гонок, по крайней мере, за пять минут до сигнала «Предупреждение» будет показан оранжевый флаг, обозначающий стартовую линию, с одним звуковым сигналом.

6 ФЛАГИ КЛАССОВ

6.1 Флагом класса для каждого класса будет символ класса на одноцветном фоне или как указано в Дополнении.

7 ДИСТАНЦИИ

7.1 Не позднее сигнала «Предупреждение» гоночный комитет укажет дистанцию и также может указать приблизительный компасный курс первого участка дистанции.

7.2 Схемы дистанций гонок представлены на странице, следующей за пунктом 13 ГИ. Они показывают дистанции гонок, порядок прохождения знаков, и указывают, по какому борту каждый из них нужно оставить. Дополнение может включать дополнительные дистанции.

8 ЗНАКИ

8.1 Список знаков, которые будут использованы, включая описание каждого из них, будет содержаться в Дополнении.

9 СТАРТ

9.1 Старты будут даваться в соответствии с правилом 26.

9.2 Стартовой линией является линия между шестом с оранжевым флагом на судне гоночного комитета и обращенной к дистанции стороной стартового знака.

10 ИЗМЕНЕНИЕ СЛЕДУЮЩЕГО УЧАСТКА ДИСТАНЦИИ

10.1 Для изменения следующего участка дистанции гоночный комитет установит новый знак (или переместит финишную линию) и уберет первоначальный знак настолько быстро, насколько это практически возможно. При повторном изменении новый знак будет заменён первоначальным знаком.

11 ФИНИШ

11.1 Финишной линией является линия между шестом с синим флагом на судне гоночного комитета и обращенной к дистанции стороной финишного знака.

12 КОНТРОЛЬНОЕ ВРЕМЯ

12.1 В Дополнении будет указано, какое контрольное время из следующих будет применяться, если оно установлено, и это время для каждого случая.

• Контрольное время у знака 1	Контрольное время для прохождения первой яхтой знака 1.
• Контрольное время гонки	Контрольное время для первой яхты, которая пройдет дистанцию.
• Финишное окно	Контрольное время для яхт, финиширующих после того, как первая яхта пройдет дистанцию.

12.2 Если ни одна яхта не пройдет знак 1 в течение контрольного времени у знака 1, то гонка должна быть прекращена.

12.3 Яхты, которые не финишируют в течение времени финишного окна, будут считаться DNF без рассмотрения. Это изменяет ППГ 35, A5.1 и A5.2.

13 ПРОТЕСТЫ И ТРЕБОВАНИЯ ИСПРАВИТЬ РЕЗУЛЬТАТ

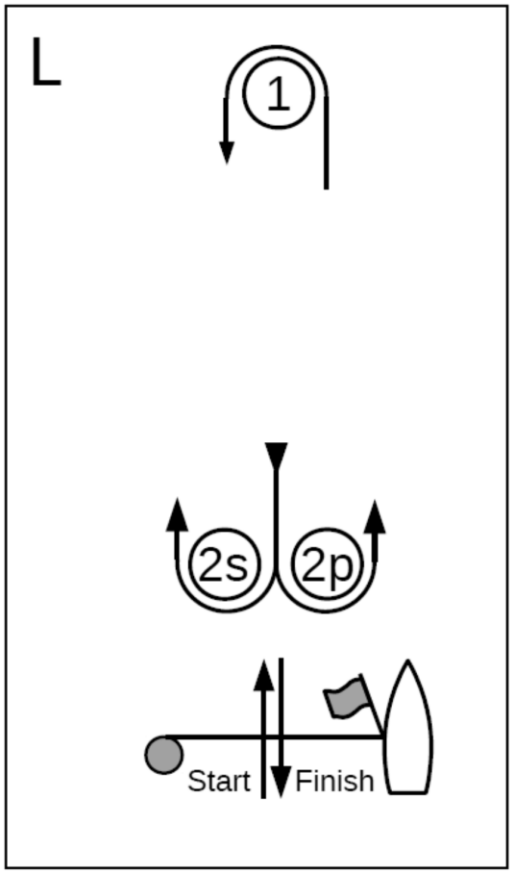
13.1 Бланки запроса на рассмотрение можно получить в офисе соревнования. Протесты и требования исправить результат или о повторном рассмотрении должны быть поданы в офис соревнования в течение соответствующего лимита времени.

13.2 Для каждого класса время подачи протестов заканчивается через 60 минут после финиша последней яхты в последней гонке дня или сигнала гоночного комитета о том, что в этот день гонок больше не будет, в зависимости от того, что происходит позднее.

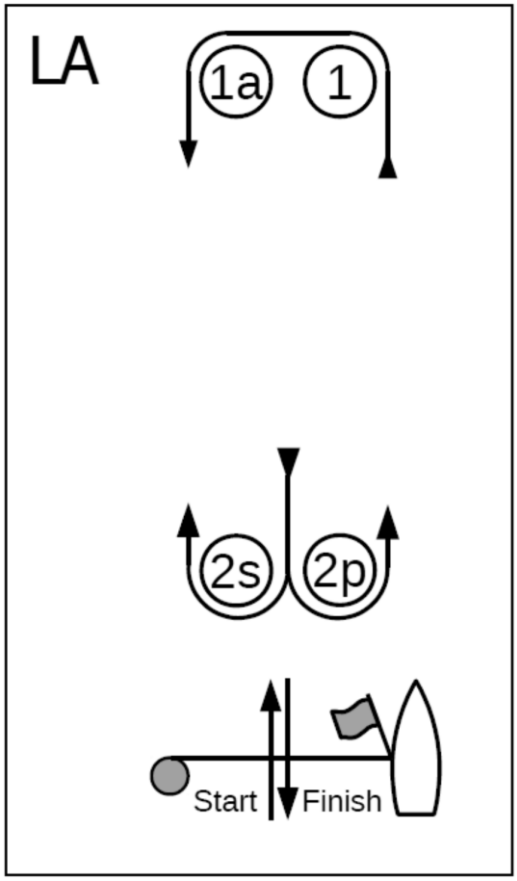
13.3 Извещения будут опубликованы в пределах 30 минут после окончания времени подачи протестов для оповещения спортсменов о рассмотрениях, в которых они являются сторонами или свидетелями, и о месте рассмотрения.

13.4 Извещения о протестах гоночного комитета, технического комитета или протестового комитета будут опубликованы для оповещения яхт согласно ППГ 60.2(d).

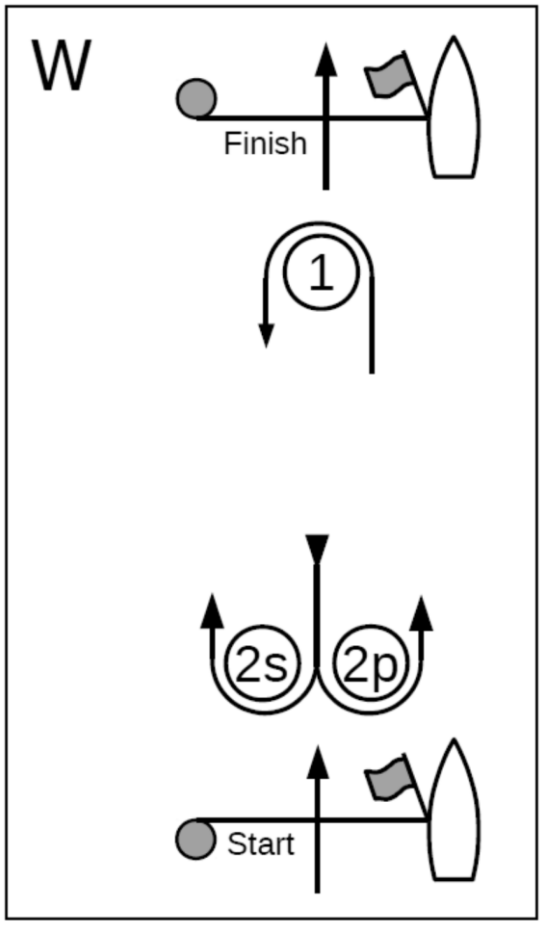
СХЕМЫ ДИСТАНЦИЙ



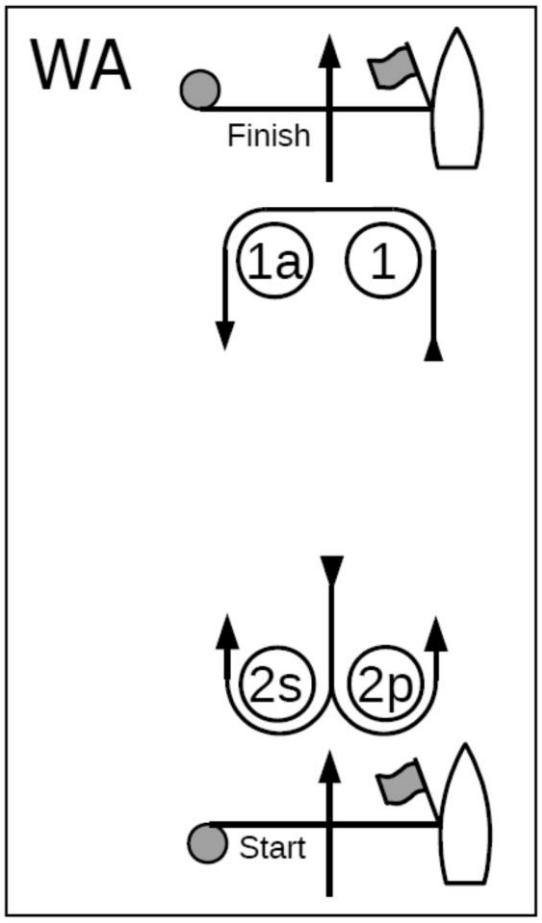
Дистанция L – Лавировка/Полный курс, Финиш на полном курсе	
Сигнал	*Порядок огибания знаков*
L2	Старт – 1 – 2s/2p – 1 – Финиш
L3	Старт – 1 – 2s/2p – 1 – 2s/2p – 1 – Финиш
L4	Старт – 1 – 2s/2p – 1 – 2s/2p – 1 – 2s/2p – 1 – Финиш



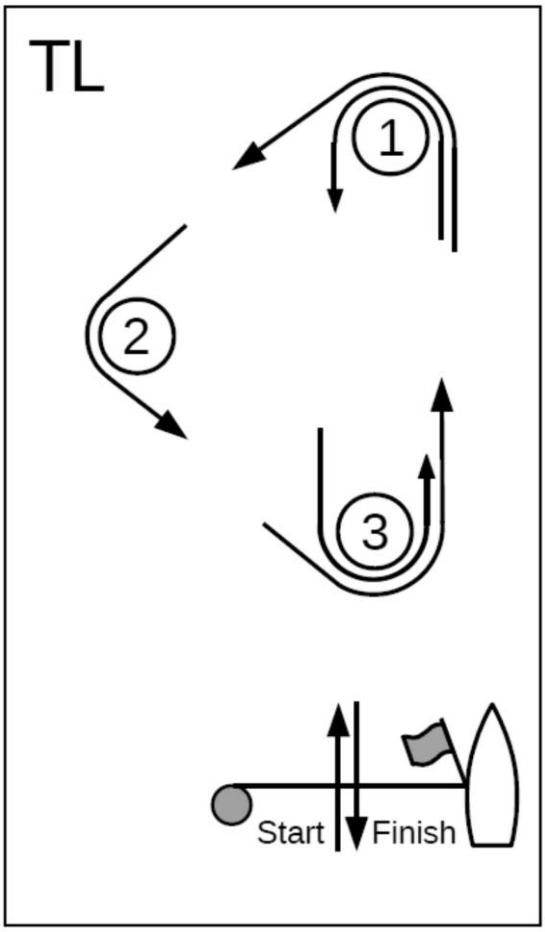
Дистанция LA – Лавировка/Полный курс с оттяжным знаком, Финиш на полном курсе	
Сигнал	*Порядок огибания знаков*
LA2	Старт – 1 – 1a – 2s/2p – 1 – 1a – Финиш
LA3	Старт – 1 – 1a – 2s/2p – 1 – 1a – 2s/2p – 1 – 1a – Финиш
LA4	Старт – 1 – 1a – 2s/2p – 1 – 1a – 2s/2p – 1 – 1a – 2s/2p – 1 – 1a – Финиш



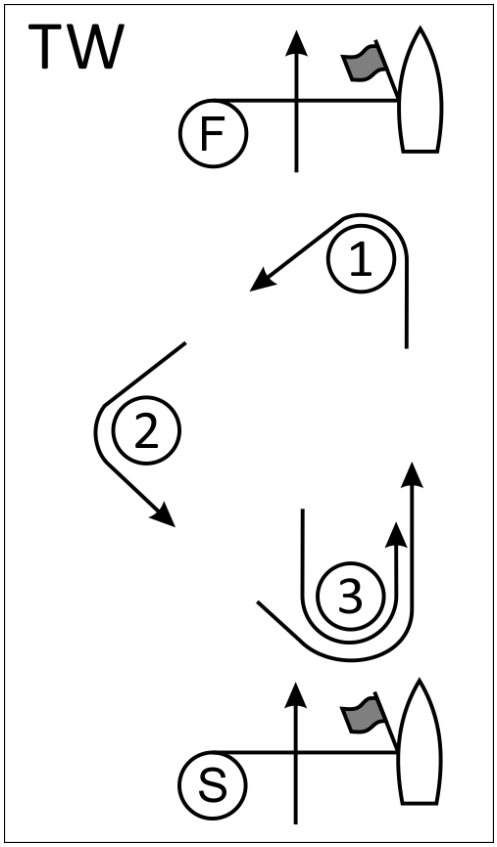
Дистанция W – Лавировка/Полный курс, Финиш на лавировке	
Сигнал	*Порядок прохождения знаков*
W2	Старт – 1 – 2s/2p – Финиш
W3	Старт – 1 – 2s/2p – 1 – 2s/2p – Финиш
W4	Старт – 1 – 2s/2p – 1 – 2s/2p – 1 – 2s/2p – Финиш



Дистанция WA – Лавировка/Полный курс с оттяжным знаком, Финиш на лавировке	
Сигнал	*Порядок огибания знаков*
WA2	Старт – 1 – 1a – 2s/2p – Финиш
WA3	Старт – 1 – 1a – 2s/2p – 1 – 1a – 2s/2p – Финиш
WA4	Старт – 1 – 1a – 2s/2p – 1 – 1a – 2s/2p – 1 – 1a – 2s/2p – Финиш



Дистанция TL – Треугольник, Финиш на полном курсе	
Сигнал	*Порядок огибания знаков*
TL2	Старт – 1 – 2 – 3 – 1 – Финиш
TL3	Старт – 1 – 2 – 3 – 1 – 3 – 1 – Финиш
TL4	Старт – 1 – 2 – 3 – 1 – 3 – 1 – 3 – 1 – Финиш



Course TW – Треугольник, Финиш на лавировке	
Сигнал	*Порядок огибания знаков*
TW2	Старт– 1 – 2 – 3 – Финиш
TW3	Старт – 1 – 2 – 3 – 1 – 3 – Финиш
TW4	Старт– 1 – 2 – 3 – 1 – 3 – 1 – 3 – Финиш

ПРИЛОЖЕНИЕ Т
АРБИТРАЖ

Это приложение целиком либо его часть применяется только тогда, когда в положении о соревновании или гоночной инструкции содержится соответствующее указание.

Арбитраж добавляет дополнительный шаг к процессу решения протестов, но может устранить необходимость в рассмотрении некоторых протестов, тем самым ускоряя этот процесс в соревнованиях, в которых ожидается много протестов. Дальнейшие указания по арбитражу можно найти в Руководстве World Sailing для судей протестовых комитетов, которое доступно на сайте World Sailing.

Т1 НАКАЗАНИЯ ПОСЛЕ ГОНКИ

(a) При условии, что правило 44.1(b) не применяется, яхта, которая во время инцидента, возможно, нарушила какое-либо правило или правила Части 2 или правило 31, имеет право принять «Наказание после гонки» в любое время после гонки, но до начала рассмотрения по этому инциденту.

(b) «Наказанием после гонки» является «Наказание штрафными очками» в 30%, посчитанными как указано в правиле 44.3(c). Тем не менее, правило 44.1(a) применяется.

(c) Яхта принимает «Наказание после гонки», предоставляя арбитру или члену протестового комитета письменное заявление о принятии наказания, в котором указан номер гонки и где и когда произошел инцидент.

Т2 АРБИТРАЖНОЕ ЗАСЕДАНИЕ

Арбитражное заседание будет проводиться до рассмотрения протеста по каждому инциденту по одному или более правилам части 2 или правилу 31, по которому был подан *протест* яхтой, вовлеченной в этот инцидент, и только при условии, что каждая *сторона* представлена лицом, находившимся на борту во время инцидента. Участие свидетелей не разрешается. Однако если арбитр решает, что, возможно, применяется правило 44.1(b), или арбитраж не подходит для этого случая, заседание не будет проводиться, и если оно уже началось, оно должно быть закрыто.

Т3 МНЕНИЕ АРБИТРА

На основании показаний, полученных от представителей, арбитр предложит свое мнение относительно того, какое решение, вероятно, примет протестовый комитет:

(a) *протест* недействителен,

(b) никакая яхта не будет наказана за нарушение *правила*, или

(c) одна или более яхт будут наказаны за нарушение *правила*, указав яхты и наказания.

T4 РЕЗУЛЬТАТ АРБИТРАЖНОГО ЗАСЕДАНИЯ

После того, как арбитр предложит свое мнение:

(a) яхта имеет право принять «Наказание после гонки», и

(b) яхта имеет право попросить отозвать *протест*. Арбитр затем имеет право действовать от имени протестового комитета в соответствии с правилом 63.2(a) и разрешить отозвать *протест*.

Если все *протесты*, связанные с инцидентом, не отозваны, то будет проводиться рассмотрение.

Международная Федерация парусного спорта (World Sailing) устанавливает *Правила парусных гонок* для организации, проведения и судейства парусных соревнований. Эти правила в соответствии с Конституцией WS изменяются и публикуются каждые четыре года.

Международные правила парусных гонок ППГ-25 (Racing Rules of Sailing for 2025-2028, RRS-25) вступают в силу с 1 января 2025 года

Настоящее издание правил ППГ-25 является официальным переводом RRS-25, вступает в силу на территории России с той же даты и отменяет все ранее изданные редакции правил.

Перевод и подготовка издания-
Рабочая группа Исполкома ВФПС
Чубенко Н.В., международный судья (IJ/IU), – переводчик
Добжицкая Я.В., международный судья (IJ) – редактор, руководитель проекта
Деянова А.В., международный судья (IRO) – рецензент
Ермакова Т.А., международный судья (IJ) – рецензент
Латинов А.В., Судья России, ССВК – рецензент
Ильин О.А., международный судья (IJ) – консультант
Алексеев В.В., меритель ВФПС – консультант
Федоров Р.Б., меритель ВФПС – консультант
Дубейковский Л.В. – макет и подготовка текста к изданию

Настоящее издание Правил, включая изменения World Sailing, вступившие в силу с 01 января 2025 года, является официальным переводом на русский язык. Текст перевода утвержден Президиумом ВФПС.

Все права на публикацию настоящих правил и любых вторичных изданий с использованием правил принадлежат Всероссийской федерации парусного спорта согласно лицензии Международной федерации парусного спорта (World Sailing).

© Перевод ППГ-25, Всероссийская федерация парусного спорта, 2024

Для заметок