

*Всероссийская федерация парусного спорта  
Комитет Гоночных Правил и Апелляций  
Методический кабинет ГБУ «ЦСП «Хлебниково» Москомспорта*



Парусный спорт  
Правила парусных гонок (ППГ – 13)

# Правило 42

«Средства движения»  
(Сборник методических материалов)



Москва, 2014

***Парусный спорт.***

***Правила парусных гонок (ППГ – 13)***

***Правило 42 «Средства движения»***

*Сборник методически материалов посвящен трактовке и методике применения одного из самых сложных правил – Правила 42. Незнание или неумение применять это правило не раз становились камнем преткновения в достижении нашими спортсменами высоких результатов на главных соревнованиях, вплоть до Олимпийских игр.*

*Международная Федерация парусного спорта поставила задачу грамотного, единообразного и оправданного применения этого правила на гонках любого уровня, в любой части света. Именно этой цели и служит данный сборник, адресованный в первую очередь спортсменам сборных команд, тренерам, судьям – ампайрам гонок флота и членам протестовых комитетов парусных соревнований.*

*Руководитель проекта – М.М. Кузнецова, канд. пед.наук*

*Составитель-переводчик – О.А.Ильин, межд.судья/ампайр*

*Переводчики:*

*А.В.Деянова, межд. судья (Новоуральск)*

*Н.В.Чубенко, межд. судья (Владивосток)*

*Редактор: Я.В.Добжицкая, межд. судья (Москва)*

## СОДЕРЖАНИЕ:

	ВСТУПЛЕНИЕ (Обращение Комитета Гоночных Правил и Апелляций)	4
<b>Раздел 1</b>	<b>Правила:</b>	<b>5</b>
	➤ Правило 42 в ППГ-13	5
	➤ Приложение «Р»	7
<b>Раздел 2</b>	<b>Официальные трактовки ИСАФ</b>	<b>9</b>
<b>Раздел 3</b>	<b>Правило 42 и классы – наиболее частые нарушения; рекомендации ампайрам</b>	<b>17</b>
	✓ - класс Финн	18
	✓ - Класс Лазер (Лазер-Стандарт, Лазер радиал, Лазер 4,7)	24
	✓ - Класс 470	33
	✓ - Класс 420	39
	✓ - Класс 49-й	45
	✓ - Класс Оптимист	52
<b>Раздел 4</b>	<b>Политика ИСАФ судейства Правила 42</b>	<b>59</b>
<b>Раздел 5</b>	<b>Практическое судейство Правила 42 (Позиционирование)</b>	<b>63</b>
<b>Раздел 6</b>	<b>Проверь себя. Тест ИСАФ по правилу 42</b>	<b>70</b>
<b>Приложения</b>	Сводная таблица изменения правила 42 в правилах класса	<b>75</b>
	Бланк нарушения правила 42	

## **ВСТУПЛЕНИЕ**

*Более чем двадцатилетний опыт применения контроля за средствами движения, показывает: там, где объективные, грамотные судьи честно делают свое дело на воде, должный порядок в классах наводится очень быстро.*

*Предлагая этот сборник судьям, гонщикам-олимпийцам, их тренерам, мы исходили из следующих реалий сегодняшнего дня:*

- В любом случае до конца 2016 года Международные Правила парусного спорта (ППГ-13, включая и Правило 42) меняться не будут;*
- На предстоящих Олимпийских Играх 2016 года (Рио-де-Жанейро, Бразилия) Правило 42 (с изменениями, утвержденными Правилами классов) будет применяться в самом его полном виде;*
- Многие наши гонщики, тренеры, да и судьи владеют данным правилом недостаточно, трактуя его подчас слишком обще и/или неточно.*
- Подготовить себя к будущим олимпийским стартам значит не только детально овладеть Правилом 42, но также знать, каким образом оно практически применяется судьями на воде.*

*В первую часть сборника вошли действующие правила (ППГ-13), включая Приложение «Р».*

*Во второй части приведены Официальные Трактовки ИСАФ по данному правилу.*

*Третий раздел целиком посвящен методическим рекомендациям, разработанным в каждом из олимпийских и юношеских классов яхт. Этот раздел представляет особую ценность, т.к. в нем собраны наблюдения и опыт судей, специализирующихся в судействе правила 42 в данном классе яхт.*

*Четвертый раздел содержит выдержки из Руководства ИСАФ для Международных судей, посвященные политике судейства правила 42 .*

*В пятом разделе, адресованном судьям-ампайрам, приводятся сведения по организации судейства и взаимодействию ампайров в ходе гонки на воде.*

**Комитет Гоночных правил и апелляций Президиума ВФПС**

## **РАЗДЕЛ 1**

### **Международные Правила Парусных Гонок 2013-2016**

#### **Часть 4. «Другие требования во время гонки»**

#### **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 настройку 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. Запрещённые действия**

Запрещаются следующие действия, что не ограничивает применение правила 42.1:

- (a) "пампинг": повторяющееся насасывание любым парусом, создаваемое подборанием 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 закрепивать 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) Если яхта не лавирует против ветра, то при наличии условий для сёрфинга (быстрого ускорения движения на передней части волны) или глиссирования экипаж для начала сёрфинга или глиссирования

имеет право подобрать любой парус, но каждый парус разрешается подобрать только один раз на каждой волне или при каждом порыве ветра.

- (d) Если яхта находится на курсе выше крутого бейдевинда и либо неподвижна, либо движется 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.

--<>--



## Международные Правила Парусных Гонок 2013-2016

### Приложение «Р»<sup>1</sup>

#### СПЕЦИАЛЬНЫЕ ПРОЦЕДУРЫ ДЛЯ ПРАВИЛА 42

---

*Это Приложение или его часть применяется только тогда, когда в гоночной инструкции содержится соответствующее указание*

#### **Р1. СИГНАЛ НАКАЗАНИЯ**

Член протестового комитета или наблюдатель, назначенный комитетом, имеет право наказать яхту, если видит нарушение ею правила 42. Для этого он должен так скоро, как разумно возможно, произвести звуковой сигнал, указать на яхту желтым флагом и назвать ее номер на парусе, 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**

##### **Р 2.1. Первое наказание**

Яхта, впервые наказанная по правилу Р1, должна выполнить «Наказание в два оборота», согласно правилу 44.2. Яхта, не сделавшая этого, должна быть дисквалифицирована без рассмотрения.

##### **Р 2.2. Второе наказание**

Яхта, наказанная второй раз в регате, должна немедленно выйти из гонки. Яхта, не сделавшая этого, должна быть дисквалифицирована без рассмотрения, и очки за данную гонку не исключаются.

##### **Р 2.3. Третье и последующие наказания**

Яхта, наказанная третий или последующий раз в регате, должна немедленно выйти из гонки. Если яхта сделала это, то она должна быть дисквалифицирована без рассмотрения, и очки за данную гонку не должны исключаться. Яхта, не сделавшая этого, должна быть дисквалифицирована без рассмотрения во всех гонках серии, очки за все гонки не исключаются, и протестовый комитет должен обсудить вопрос о рассмотрении по правилу 69.2 (а).

---

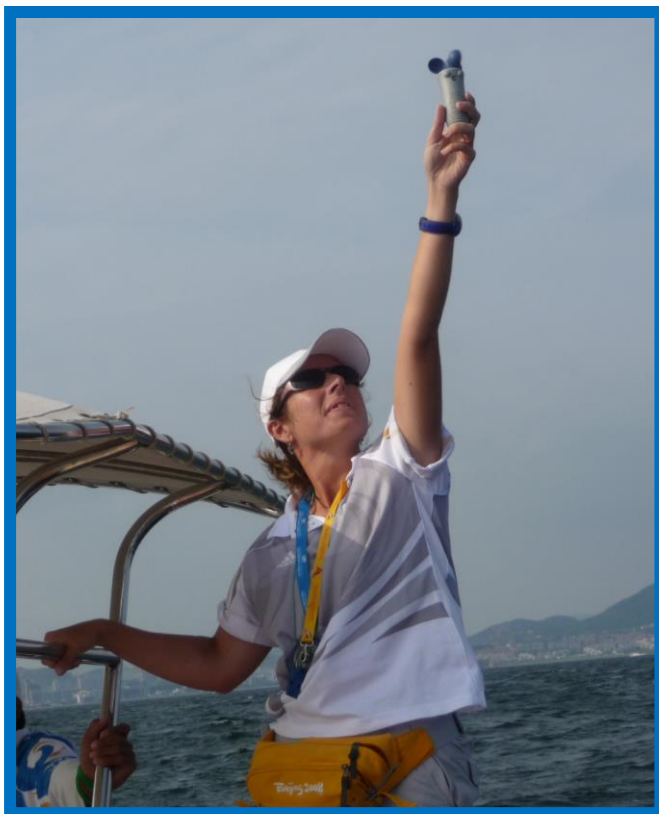
<sup>1</sup> Перевод Приложения «Р» дается в соответствии с официальным переводом ППГ в редакции 2013 года («Международные правила парусных гонок» (ППГ-13), М., 2013.

### **Р 3. ОТКЛАДЫВАНИЕ , ОБЩИЙ ОТЗЫВ ИЛИ ПРЕКРАЩЕНИЕ ГОНКИ**

Если яхта была наказана по правилу Р1 и гоночный комитет производит сигнал *откладывания*, общего отзыва *или прекращения* гонки, то наказание аннулируется, но факт наказания учитывается при подсчете того, сколько раз яхта была наказана в течение серии гонок.

### **Р4. ОГРАНИЧЕНИЕ ТРЕБОВАНИЯ ИСПРАВИТЬ РЕЗУЛЬТАТ**

Результат яхты не должен быть исправлен в связи с действиями по правилу Р1 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.



### **Р 5. ФЛАГИ «О» и «R»**

(a) Если правила класса разрешают «пампинг», «рокинг» и «учинг» когда скорость ветра превышает определенный лимит, то гоночный комитет имеет право произвести сигнал, объявляющий, что разрешены действия, указанные в правилах класса. Для этого гоночный комитет показывает флаг «О» не позже сигнала «Предупреждение».

(b) Если скорость ветра превышает определенный лимит после сигнала «Старт», то гоночный комитет имеет право показать у знака флаг «О» с повторяющимися звуковыми сигналами, чтобы известить яхту, что после

прохождения ею знака разрешены действия, указанные в правилах класса.

(c) Если после того, как был показан флаг «О», скорость ветра становится меньше определенного лимита, то гоночный комитет имеет право показать у знака флаг «R» с повторяющимися звуковыми сигналами, чтобы известить яхту, что после прохождения ею знака применяется правило 42 с изменениями, изложенными в правилах класса.



## РАЗДЕЛ 2

### *Международная федерация парусного спорта (ИСАФ)*

#### **Официальные трактовки ППГ-13,**

#### **Правило 42 «СРЕДСТВА ДВИЖЕНИЯ»**

Данная версия Интерпретаций Правила 42 переработана в соответствии с ППГ-13 и утверждена Международной федерацией парусного спорта ИСАФ.

#### ***Обращение комитета Гоночных Правил и Апелляций:***

*В настоящее время вышло третье издание Интерпретаций правила 42, переработанное в соответствии с новыми правилами парусных гонок (ППГ 2013-2016). Международная Федерация парусного спорта (ИСАФ) поставила задачу углубленного и единообразного понимания правила 42 судьями, гонщиками и тренерами. Толкование правила, его существенных деталей и нюансов должно быть одинаковым в любой части света и на соревнованиях любого уровня.*

*Судья-ампайр, специализирующийся на судействе правила 42, обязан помнить:*

- *Интерпретации (в отличие от рекомендаций), хотя формально и не являются правилами, но имеют силу правил;*
- *Ампайрам предписано строго придерживаться настоящих интерпретаций;*
- *При заполнении протокола, или в объяснении своих действий гонщикам, ампайр обязан сослаться на конкретный раздел и пункт Интерпретаций; например: «Нарушено Правило 42.2 (а), PUMP-1»; или: «Нарушено правило 42.3, SCULL - 2»*

*В связи с отсутствием в современном русском языке ряда понятий парусного спорта, термины переведены с помощью транслитерации или в форме простой кальки с английского языка. Буквальный их перевод приводится в скобках и не является частью официальных трактовок.*

*В тексте на русском языке все цитаты из Правил приводятся по официальному переводу текста ППГ-13 (Москва, ВФПС, 2013).*

***Комитет Гоночных правил и апелляций ВФПС***

*Москва, март 2013г.*

## ТОЛКОВАНИЕ ТЕРМИНОВ, ИСПОЛЬЗУЕМЫХ В ППГ 42

Термины, используемые в смысле, раскрываемом ниже, набраны *курсивом*. Содержание прочих понятий, используемых в правиле 42, раскрыто в тексте этого правила.

**Фоновое раскачивание** (*Background rolling*) – минимальная амплитуда раскачивания яхты, вызванного действием волн.

**Бодипампинг** (*Body pumping* – «насосывание» телом спортсмена) – движение паруса, вызванное перемещениями туловища спортсмена внутрь - наружу или вверх - вниз.

**Флик** (*Flick* – «вздрагивание» задней шкаторины) – эффект, вызываемый либо перемещением туловища спортсмена, либо подборанием или потравливанием паруса настолько резким, что обычная форма паруса изменяется и почти сразу же восстанавливается до первоначального состояния.

**Памп** (*Pump* – «насосывание») – единичное подборание паруса, не связанное с ветровой или волновой обстановкой.

**Повторность** (*Repeated*) – действие, выполняемое более одного раза в одном месте одного и того же участка дистанции.

**Ролл** (*Roll* – раскачивание, качок) – единичный цикл поперечного движения яхты, при котором мачта перемещается подветер и обратно, наветер, или наоборот.

**Торкинг** (*Torking*) – повторяющиеся движения туловища спортсмена в направлении вперед-назад или вращательные.

**Зона Желтого света** (*Yellow Light Area* – зона риска) – выражение, применяемое, когда не до конца ясно, является ли действие запрещенным. Маловероятно, хотя и возможно, что яхта, находящаяся в зоне *желтого света*, будет наказана. Если такое действие повторяется, то вероятность наказания быстро возрастает.

### ППГ 42.1 Основное правило

За исключением разрешенного 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 настройку парусов и корпуса и выполнять другие действия в соответствии с хорошей морской практикой, но не должны совершать иные движения туловищами, чтобы способствовать продвижению яхты.

### ТОЛКОВАНИЯ (*Basic – основные*)

**BASIC 1** Действие, которое не указано в правиле 42.2, может быть ЗАПРЕЩЕНО правилом 42.1.

**BASIC 2** ЗАПРЕЩЕН любой прием управления, способствующий продвижению яхты, не перечисленный в правиле 42.2, но и не входящий в число разрешенных правилом 42.1 действий.

**BASIC 3** Действие, запрещенное правилом 42.2, не может считаться разрешенным правилом 42.1.

**BASIC 4** Любое отдельное движение туловища спортсмена, которое явно продвигает яхту (в любом направлении), ЗАПРЕЩЕНО, если только не разрешено правилом 42.3.

#### ППГ 42.2 Запрещенные действия

Запрещаются следующие действия, что не ограничивает применение правила 42.1:

### ТОЛКОВАНИЕ

**BASIC 5** Любое из действий, перечисленных в правиле 42.2, ЗАПРЕЩЕНО всегда, даже если его применение не приводит к продвижению яхты.

#### ППГ 42.2 Запрещенные действия

Запрещаются следующие действия, что не ограничивает применение правила 42.1:

(а) «Пампинг»: повторяющееся насасывание любым парусом, создаваемое подборанием и потравливанием паруса или вертикальными или поперечными движениями тел членов экипажа;

### ТОЛКОВАНИЯ (*Pumping*)

**PUMP 1** *Fanning* (насасывание) – подборание и потравливание паруса вне связи с заходами или порывами ветра или волнами.

**PUMP 2** *Pulling in* (подбирание) – подборание и потравливание паруса в соответствии с заходами и порывами ветра или волнами РАЗРЕШАЕТСЯ, даже если носит *повторяющийся* характер (см. правило 42.1).

**PUMP 3** За исключением действий, разрешенных правилом 42.3(с), даже одно подборание паруса (один *памп*) может быть ЗАПРЕЩЕНО правилом 42.1.

- PUMP 4** **Флик** паруса, вызванный внезапной остановкой при потравливании шкота, РАЗРЕШЕН.
- PUMP 5** Один флик на парусе, вызванный бодипампом, или пампом, не разрешенным правилом 42.3(с), находится в **зоне Желтого света** (*зоне риска*). Движения туловища спортсмена, не вызывающие **флика** на парусе, не являются нарушением правила 42.2 (а), но могут нарушать другие части правила 42.
- PUMP 6** **Повторяющиеся флики** паруса, вызванные **бодипампингом**, ЗАПРЕЩЕНЫ.

#### ППГ 42.2 Запрещенные действия

Запрещаются следующие действия, что не ограничивает применение правила 42.1:

- (b) «**Рокинг**»: повторяющееся раскачивание яхты с борта на борт, вызванное
- (1) движением туловищ членов экипажа,
  - (2) повторяющейся регулировкой парусов или шверта, или
  - (3) рулением.

#### ТОЛКОВАНИЯ (*Rocking*)

- ROCK 1** **Ролл** (*качок*) яхты, вызванный порывом или затиханием ветра с последующим перемещением веса спортсмена с целью восстановить необходимый крен, РАЗРЕШЕН правилом 42.1.
- ROCK 2** Один **ролл**, который не продвигает явно яхту, РАЗРЕШАЕТСЯ.
- ROCK 3** **Фоновое раскачивание** РАЗРЕШАЕТСЯ. Экипаж яхты не обязан прекращать данный тип раскачивания (*роллинга*).
- ROCK 4** Поддержание экипажем какой-либо статической позы или установка статического положения парусов или шверта, даже если при этом (общая) стабильность уменьшается, разрешается правилом 42.1 и не запрещается правилом 42.2(b).
- ROCK 5** Единичное движение туловищем, за которым немедленно следует **повторяющееся** раскачивание яхты (*роллинг*), ЗАПРЕЩЕНО.

#### ППГ 42.2 Запрещенные действия

Запрещаются следующие действия, что не ограничивает применение правила 42.1:

- (с) «**Учинг**»: быстрое движение туловища вперед с резкой остановкой;

## ТОЛКОВАНИЯ (*Ooching*)

**ООСН 1** *Торкинг*, выполняемый в соответствии с волнами с целью изменить дифферент яхты, РАЗРЕШАЕТСЯ при условии, что это не приводит к пампингу парусами.

**ООСН 2** *Торкинг* на гладкой воде ЗАПРЕЩЕН.

### ППГ 42.2 Запрещенные действия

Запрещаются следующие действия, что не ограничивает применение правила 42.1:

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

## ТОЛКОВАНИЯ (*Sculling*)

Смотри Толкования правила 42.3(d).

### ППГ 42.2 Запрещенные действия

Запрещаются следующие действия, что не ограничивает применение правила 42.1:

(e) Повторяющиеся повороты оверштаг или фордевинд, не связанные с изменениями ветра или тактическими соображениями.

### ППГ 42.3 Исключения

(a) Яхту можно закренивать для содействия рулению.

## ТОЛКОВАНИЯ (*Rolling to Facilitate Steering*)

**РОСК 6.** РАЗРЕШАЕТСЯ закренивание яхты на ветер для облегчения уваливания, а также закренивание под ветер для облегчения приведения. Закренивание яхты должно соответствовать изменению курса яхты.

**РОСК 7.** Повторяющийся *роллинг*, не связанный с формой волны, является *рокингом* и ЗАПРЕЩЕН правилом 42.2 (b), даже если яхта меняет курс с каждым *качком* (*roll*).

### ППГ 42.3 Исключения

(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.

#### ТОЛКОВАНИЯ (*Rolling while Tacking or Gybing*)

**ROCK 8** РАЗРЕШАЮТСЯ движения туловищем с целью увеличения роллинга и поддержания такой же скорости хода яхты сразу после выхода из поворота оверштаг или фордевинд, какой она была непосредственно перед началом поворота.

**ROCK 9** РАЗРЕШАЕТСЯ отклонение мачты на ветер от вертикали при завершении поворота оверштаг или фордевинд.

**BASIC 6** После поворота оверштаг, когда на новом галсе яхта находится на курсе крутой бейдевинд движение, явно продвигающее яхту, ЗАПРЕЩЕНО правилом 42.1.

**BASIC 7** Когда скорость яхты явно падает после ускорения, достигнутого при выходе из поворота оверштаг или фордевинд, при отсутствии в то же время явных изменений в скорости или направлении ветра, то исключение в правиле 43.2 (b) НЕ ПРИМЕНЯЕТСЯ, а яхта нарушает правило 42.1.

#### ППГ 42.3 Исключения

(с) Если яхта не лавирует против ветра, то при наличии условий для серфинга (быстрого ускорения движения на передней части волны) или глиссирования экипаж для начала серфинга или глиссирования имеет право подобрать любой парус, но каждый парус разрешается подобрать только один раз на каждой волне или при каждом порыве ветра.

#### ТОЛКОВАНИЯ (*Surfing and Planing*)

**PUMP 7** Единичное подборание любого паруса с целью перейти в режим серфинга или глиссирования в пограничных для серфинга или глиссирования условиях РАЗРЕШАЕТСЯ, даже если попытка оказывается безуспешной.

**PUMP 8** Если яхта *повторяет* безуспешную попытку перейти в режим глиссирования или серфинга, то она находится в *зоне желтого света* (зоне риска). Третья последовательная безуспешная попытка ЗАПРЕЩЕНА.

**PUMP 9** Каждый из парусов может быть подобран в разное время, но только таким способом, как это разрешает правило 42.3 (с).

**PUMP 10** Необходимо наличие условий для серфинга или глиссирования именно в том месте, где находится яхта, чтобы ей разрешалось сделать одно подбирание паруса.

**PUMP 11** Условия для серфинга или глиссирования могут иметь место для одних яхт и в то же время отсутствовать для других. Причиной этого могут быть, например, местные порывы ветра или волны от проходящего катера. Также более легкий экипаж может осуществить серфинг или глиссирование, а более тяжелый – не может.

**PUMP 12** Исключение в правиле 42.3(с) не применяется к яхте, которая уже находится в режиме серфинга или глиссирования.

#### **ППГ 42.3 Исключения**

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

#### **ТОЛКОВАНИЯ** (*Sculling to Turn the Boat*)

**SCULL 1** При условии, что яхта находится на курсе выше курса крутой бейдевинд, и она явно изменяет курс в направлении курса крутой бейдевинд, яхте **РАЗРЕШАЕТСЯ** применять **повторяющиеся** силовые движения рулем до момента, когда она окажется на курсе крутой бейдевинд. Это действие **РАЗРЕШЕНО**, даже если при этом она набирает ход. Она может повернуть, чтобы лечь на крутой бейдевинд на любом из галсов.

**SCULL 2** После того, как яхта за счет скаллинга повернула в одном направлении, **ЗАПРЕЩАЕТСЯ** дальнейший скаллинг с целью компенсировать результат предыдущего скаллинга.

**SCULL 3** **ЗАПРЕЩАЕТСЯ** скаллинг с целью компенсировать движение яхты, вызванное выносом паруса на ветер.

#### **ППГ 42.3 Исключения**

(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 определенных обстоятельствах использовать двигатель или какой-либо другой способ для движения яхты, при условии, что при этом яхта не получит существенного преимущества в гонке.





## РАЗДЕЛ 3

### ПРАВИЛО 42 И КЛАССЫ ЯХТ

#### (правила классов и наиболее частые нарушения; рекомендации ампайрам)

В этот раздел вошли разработанные в каждом из классов методические руководства с описанием изменений и дополнений к Правилу 42, предписанные правилами каждого из классов. Они адресованы в равной степени спортсменам и судьям. Их главное достоинство в том, что здесь описаны наиболее частые нарушения в каждом из классов на каждом из этапов гонки, а также методика судейства каждого из таких нарушений.

Все инструкции выполнены по стандартной форме, разработанной и утвержденной ИСАФ, и являются официальным руководством для судей и гонщиков в данном классе судов. В то же время они являются только руководством. К официальными интерпретациям Международной федерации относятся «Официальные трактовки ИСАФ» (см. раздел 2).

Общим в представленных ниже рекомендациях является методический подход и принцип, лежащий в основе действий судей-ампайров, а именно:

#### ***ПРИНЦИП:***

***Судьи исходят из принципа  
презумпции невиновности гонщика,  
однако, когда они уверены, что гонщик нарушает  
правило 42, они должны действовать, чтобы защитить  
других гонщиков, которые соблюдают правило.***

## КЛАСС «ФИНН»

### ПРАВИЛО 42. НАИБОЛЕЕ ЧАСТЫЕ НАРУШЕНИЯ

#### ПРАВИЛА КЛАССА, ЗАТРАГИВАЮЩИЕ ПРАВИЛО 42

#### С.1 ОБЩЕЕ <sup>2</sup>

##### С.1.1 ПРАВИЛА

(1) Изменить правило 42.3, добавив в него следующее предложение:

Гоночный комитет может произвести сигнал в соответствии с правилом Р5 ППГ о том, что пампинг, рокинг и учинг разрешены после сигнала «Старт», за исключением случая, когда надлежащий курс яхты – крутой бейдевинд или выше. Этим изменяются правила 42.2 (а); 42.2 (b) и 42.2 (с).

(2) Класс «Финн» рекомендует гоночным комитетам применять Правило С.1.1(1) при ветре от 10-ти узлов и выше, измеренном на уровне палубы на судне гоночного комитета у верхнего знака дистанции. См. также правило А.7.2.

#### Специфическая техника управления и нарушения:

Класс «Финн» – значительно более тяжелая яхта, чем «Лазер», и нарушения правила 42 обычно легче определить, так как бóльшие усилия необходимы, чтобы достичь кого-либо эффекта. В классе «Финн» флаг «О» применяется при силе ветра больше 10-ти узлов. Обычные ограничения правила 42 всегда применяются до сигнала «Старт» и когда надлежащим курсом яхты является курс крутой бейдевинд или выше.

#### СТАРТЫ

##### 1. Один ролл.

- Ролл на старте не должен явно продвигать яхту.

#### Разрешенные действия:

- Один ролл, который явно не продвигает яхту.

#### Запрещенные действия:

- Один ролл, явно продвигающий яхту – BASIC 4;
- Повторяющееся раскачивание (роллинг) яхты – 42.2(b)(1);
- Бодипампинг – PUMP 6.

#### Сбор информации:

- Заставляет ли гонщик яхту раскачиваться?
- Один ролл явно продвигает яхту?

---

<sup>2</sup> Используемая нумерация относится к разделам и параграфам правил класса и не имеет отношения к номерам Правил парусных гонок

- Является ли раскачивание (роллинг) яхты повторяющимся (более чем один раз)?

## **2. Скаллинг**

Скаллинг является проблемой в этом классе, потому, что перо руля «Финна» имеет хорошую форму для продвижения яхты.

### ***Разрешенные действия***

- Скаллинг, даже силовой, когда яхта находится выше курса крутой бейдевинд и явно изменяет курс к крутому бейдевинду – 42.3(d), SCULL 1;
- Повторяющиеся движения рулем для уменьшения скорости – 42.3(f) .

### ***Запрещенные действия:***

- Применять скаллинг, когда яхта находится на курсе круче крутого бейдевинда и одновременно грот выбран втугую, до палубы, в целях препятствовать изменению курса;
- Скаллинг ниже курса крутой бейдевинд;
- Силовые движения рулём в обе стороны – SCULL 2;
- «Краббинг», но только если движения руля достаточно сильны, чтобы компенсировать движение назад, вызванное вынесенным на ветер парусом.

### ***Сбор информации:***

- Являются ли движения румпелем силовыми?
- Способствуют ли эти действия продвижению яхты вперед или препятствуют её движению назад?
- Находится ли яхта на курсе выше курса крутой бейдевинд и явно меняет курс в сторону крутого бейдевинда?
- Компенсирует ли этот скаллинг результат предыдущего скаллинга?
- Когда яхта движется за счет выноса паруса на ветер, препятствует ли скаллинг тому, чтобы она изменяла курс?

## **ЛАВИРОВКА ПРОТИВ ВЕТРА**

### **1. Бодипампинг**

Обычно наблюдается только когда яхта уходит со стартовой линии и часто выполняется в сочетании со скаллингом в целях идти круто и быстро. Иногда также используется яхтами левого галса для того, чтобы пройти по носу яхт правого галса. На участках дистанции против ветра нарушения наблюдаются редко.

### ***Разрешенные действия:***

- Перемещение туловища в направлении вперед-назад в целях изменения дифферента яхты в соответствии с волнами – ООСН 1

***Запрещенные действия:***

- Бодипампинг, вызывающий флики задней шкаторины.

***Сбор информации:***

- Имеются ли волны?
- Движения тела рулевого осуществляются в соответствии с волнами?
- Вызывают ли движения тела рулевого флики задней шкаторины?
- Можете ли вы связать движения тела рулевого с фликами?
- Повторяются ли флики?
- Могут ли флики задней шкаторины быть вызваны волнами?
- Как это выглядит по сравнению с другими яхтами?

## **ПОЛНЫЕ КУРСЫ**

### **1. Пампинг**

В классе «Финн» пампинг шкотами в слабый ветер распространен больше, чем в других классах, поскольку здесь есть резиновая стропа (JC), закрепленная на гике, которая позволяет гонщикам повторно подбирать и травить парус. Эти действия лучше всего наблюдать, находясь сбоку от лодки, так как даже незначительные действия шкотом приводят к тому, что гик перемещается на 10-30 см, а это приводит к насасыванию парусом. При завершении поворота фордевинд вы также можете наблюдать одиночный памп парусом при выравнивании яхты спортсменом. Если одиночный памп парусом явно продвигает яхту – это является нарушением основного правила, и если эти действия повторяются сразу после или при завершении последующего поворота фордевинд в одном месте одного и того же участка дистанции – это нарушает правило 42.2(a).

***Разрешенные действия:***

- Управление парусом в целях настроить яхту в соответствии с существующими условиями – PUMP 2;
- Один памп парусом на одну волну или порыв ветра, чтобы начать сёрфинг или глиссирование, но чтобы квалифицировать это как серфинг, яхта должна быстро увеличить скорость, находясь на передней части волны – 42.3(c).

***Запрещенные действия:***

- Работа парусом в целях насасывания – PUMP1;
- Выполнение дополнительного пампа шкотами после того, как лодка перешла на новый галс в заключительной стадии поворота фордевинд; если такой памп достаточно силен, это может нарушить основное

правило (BASIC 4), а если такие пампы повторяются, то это нарушает правило 42.2(a);

- Пампинг парусом, когда яхта уже находится в режиме серфинга или глиссирования – PUMP 12.

### ***Сбор информации:***

- Имеются ли условия для серфинга или глиссирования?
- Вызывает ли один памп на одной волне или при порыве ветра серфинг или глиссирование?
- Пампингует ли яхта, уже находясь в режиме серфинга или глиссирования?
- Связаны ли подбирания и потравливания шкота с заходами ветра, порывами или волнами?
- Действительно ли повторные подбирания и потравливания паруса имеют эффект насасывания?

## **2. Рокинг**

Гонщики часто сочетают пампинг и рокинг, добавляя ролл к разрешенному пампу. Исключение в правиле 42.2 (с) относится к одному пампу на волну или порыв ветра, но нигде не предусматривает один ролл на волну или порыв ветра.

### ***Разрешенные действия:***

- Закреивание яхты подветер, чтобы облегчить приведение и закрепление яхты наветер, чтобы облегчить уваливание, если это связано с формой волны и величина крена соответствует величине изменения курса – ROCK 6;
- Поддержание статического положения экипажа, когда остойчивость яхты уменьшена – ROCK 4.

### ***Запрещенные действия:***

- Повторяющееся раскачивание (роллинг) яхты, которое не связано с формой волны – ROCK 7;
- Повторяющееся раскачивание лодки для облегчения руления, вызванное значительными движениями тела, и с небольшими изменениями курса, что в свою очередь вызывает рокинг – ROCK 6;
- Вставание при исполнении разрешенного ролла и следом резкое возвращение в сидячее положение при окончании ролла, что явно продвигает яхту – BASIC 4;
- Единичное движение туловищем, вызывающие повторяющееся раскачивание, особенно после выполнения качка на ветер – и еще до того, как такое закрепление закончится, смещение тела внутрь яхты в противофазу с качком – ROCK 5;

- В слабый ветер вызывание раскачивания за счет ритмичных движений плечами или головой, сидя внутри лодки на погоне и со швертом, поднятым из воды и потравленной задней шкаториной.

***Сбор информации:***

- Заставляет ли гонщик яхту раскачиваться?
- Способствует ли раскачивание рулению яхтой?
- Имеют ли место условия, при которых раскачивание яхты облегчает управление ею?
- Величина крена яхты совместима с изменением её курса?
- Связано ли это с формой волн?

**3. Повороты фордевинд перекатом**

В слабый ветер гонщики иногда делают повторяющиеся повороты фордевинд для того, чтобы набрать скорость, особенно поблизости от зоны знаков, или пытаясь уйти от контроля другой лодки.

***Разрешенные действия:***

- Повторяющиеся повороты фордевинд в соответствии с изменениями в направлении ветра или по тактическим соображениям;
- Повторяющиеся повороты фордевинд, если при этом скорость после выхода из поворота не выше, чем она была до начала поворота – ROCK 8.

***Запрещенные действия:***

- Повторяющиеся повороты фордевинд, не связанные с изменением ветра или с тактическими причинами – 42.2(e);
- Повторяющиеся повороты фордевинд, при которых скорость движения яхты после выхода из поворота выше, чем она была до начала поворота.

***Сбор информации:***

- Действительно ли отдельные повороты фордевинд увеличивают скорость яхты?
- Движения тела гонщика являются причиной увеличения скорости?
- Действительно ли сразу после увеличения скорости после поворота фордевинд наступает резкое снижение скорости?
- Оправданы ли повороты фордевинд заходами ветра или тактическими причинами?

## **РЕКОМЕНДАЦИИ:**

1. Задавайте вопросы!
2. Если Вы не уверены в анализе какого-либо технического приема, спрашиваете разъяснения в письменной форме с тем, чтобы другие рулевые могли также извлечь информацию, прочитав ответ.
3. Если Вы получили наказание желтым флагом, после гонки попросите судей объяснить, что можно и что нельзя делать.
4. Помните, чем крупнее соревнования, тем выше требования судей к рулевым. Таким образом, ваша техника управления будет под более строгим контролем в случаях, когда для этого появятся причины.



При возникновении любых вопросов обращайтесь по адресу: Bill O’Hara [billohara@aol.com](mailto:billohara@aol.com)

## КЛАССЫ «ЛАЗЕР», «ЛАЗЕР-РАДИАЛ», «ЛАЗЕР 4,7» ПРАВИЛО 42. НАИБОЛЕЕ ЧАСТЫЕ НАРУШЕНИЯ

**ПРАВИЛА КЛАССА, ЗАТРАГИВАЮЩИЕ ПРАВИЛО 42 – таковых нет**

### **Специфическая техника управления и нарушения:**

В этих трех классах яхт множество одинаковых нарушений правила 42. Гонщики класса «Лазер-Стандарт» тяжелее, чем яхта; используя собственную большую мышечную массу, они могут за счет перемещений тела делать с ней, что угодно. Почти все гонщики движутся на яхте агрессивно, и основная проблема для судей состоит в том, что требуется достаточное время для анализа действий конкретного спортсмена, не путая их с возможными нарушениями другими гонщиками.

Гонщики классов «Лазер-Радиал» и «Лазер 4.7» легче, чем яхта, и во многих случаях они оказывают меньше влияния, когда они двигаются. Немногие агрессивные рулевые действительно выделяются из массы флота.

## **СТАРТЫ**

### **1. Один ролл и один бодипамп**

Единичный ролл или бодипамп<sup>3</sup> на старте разрешен, если он явно не продвигает яхту. Очень часто один ролл в завершающей стадии дополняется силовым бодипампом, и это может привести к нарушению основного правила.

#### **Разрешенные действия:**

- Один ролл или один бодипамп, которые явно не продвигают яхту.

#### **Запрещенные действия:**

- Один ролл или один бодипамп, которые явно продвигают яхту – BASIC 4;
- Повторяющееся раскачивание (роллинг) яхты – 42.2(b)(1).
- Повторяющиеся бодипампы.

#### **Сбор информации:**

- Заставляет ли гонщик яхту раскачиваться?
- Единичный ролл явно продвигает яхту?
- Повторялись ли роллы или пампы (более чем один раз)?

### **2. Скаллинг**

Обычно гонщики используют скаллинг для изменения положения от курса выше крутого бейдевинда к курсу крутой бейдевинд. Скаллинг в «Лазере»

<sup>3</sup> Бодипампинг – «насасывание туловищем» - движение паруса, вызванное перемещениями туловища спортсмена внутрь - наружу или вверх - вниз. (Международная Федерация Парусного Sports (ИСАФ), Официальные трактовки ППГ, Правило 42 «СРЕДСТВА ДВИЖЕНИЯ») (прим. переводчика)



имеет тенденцию быть силовым, поскольку мягкие движения рулем «Лазера» дают эффект только в слабый ветер.

**Разрешенные действия:**

- Мягкие движения руля через диаметральной плоскость, которые не продвигают яхту или не препятствуют ее движению назад;
- Скаллинг, даже силовой, когда яхта находится выше курса крутой бейдевинд и явно изменяет курс к крутому бейдевинду – 42.3(d), SCULL 1;
- Повторяющиеся движения рулём для уменьшения скорости – 42.3(f);

**Запрещенные действия:**

- Скаллинг ниже курса крутой бейдевинд, часто с целью остановить немедленное приведение яхты обратно в положение левентик, или чтобы «нырнуть» на подветренную сторону другой яхты;
- Силовые движения рулём в обе стороны – SCULL 2;
- «Краббинг»<sup>4</sup> но только если движения руля достаточно сильны, чтобы компенсировать движение яхты, вызванное выносом паруса на ветер. Результатом этого будет движение яхты наветер, параллельно стартовой линии – SCULL 3.

**Сбор информации:**

- Являются ли движения румпеля силовыми?
- Способствуют ли эти действия продвижению яхты вперед или препятствуют её движению назад?
- Находится ли яхта на курсе выше курса крутой бейдевинд и явно меняет курс в сторону крутого бейдевинда?
- Компенсирует ли этот скаллинг результат предыдущего скаллинга?
- Когда яхта движется за счет выноса паруса на ветер, препятствует ли скаллинг тому, чтобы она изменяла курс?

## ЛАВИРОВКА ПРОТИВ ВЕТРА

### 1. Пампинг

Нарушения правила 42 в «Лазерах» не слишком часто случаются на лавировке против ветра. Вероятность нарушений растет в тактических ситуациях или в слабый ветер, когда гонщики хотят ускорить яхту за счет использования своей большой мышечной массы, что чаще происходит в классе «Лазер-Стандарт».

Во всех классах часто видно, как соперничающие гонщики постоянно меняют положение своего тела. Обычно это комбинация торкинга для того, чтобы изменить дифферент яхты, с открениванием, чтобы держать яхту как

---

<sup>4</sup> «Краббинг» (Crabbing)- новый термин, появившиеся вслед за новой техникой управления: парус выносится на ветер, а рулем совершают силовые движения. При этом швертбот начинает двигаться вбок, бортом вперед (например, вдоль стартовой линии). Краббинг является нарушением правила 42 и специально оговорен в Интерпретациях (прим. переводчика).

можно ровнее, увеличивая ее скорость. В слабый ветер движения тела в перпендикулярном направлении к направлению движения яхты могут привести к бодипампингу, который неизбежно вызовет флик на задней шкаторине. Для надлежащего наблюдения и определения этих нарушений судьи должны находиться позади яхты, чтобы иметь возможность соотносить движения тела гонщика с фликами на задней шкаторине. Обратите внимание, что в очень слабый ветер также возможно раскачивание (rock) «Лазером» на ветер, дающее очень хороший эффект. Повторяющееся раскачивание яхты на ветер является рокингом и переходит в бодипампинг, только если вызывает флики на задней шкаторине.

Оба этих запрещенных действия явно видны из положения позади.

***Разрешенные действия:***

- Торкинг, чтобы изменить дифферент яхты в соответствии с волнами – ООСН 1;
- Вертикальные или поперечные движения тела, которые не вызывают фликов на задней шкаторине, не раскачивают яхту и не нарушают основного правила.

***Запрещенные действия:***

- Бодипампинг или агрессивный торкинг, вызывающие повторяющиеся флики задней шкаторины;
- Торкинг на гладкой воде – ООСН 2;
- Повторяющееся раскачивание (роллинг) яхты. – 42.2(b)(1).

***Сбор информации:***

- Имеются ли волны?
- Движения тела рулевого осуществляются в соответствии с волнами?
- Являются ли движения тела рулевого вертикальными или поперечными?
- Можете ли вы связать движения тела рулевого с фликами?
- Являются ли флики повторяющимися?
- Могут ли флики задней шкаторины быть вызваны волнами?
- Как это выглядит на данной яхте по сравнению с другими яхтами?
- В очень слабый ветер спортсмен вызывает раскачивание яхты?
- Является ли раскачивание яхты повторяющимся (более одного раза)?

**2. Поворот оверштаг перекатом**

Во время поворота оверштаг участники перемещают свои тела, чтобы качать яхту и управлять ею во время маневра. Существует только одно ограничение – движения тела не должны вызывать бóльшую скорость, чем она могла быть, если бы яхта не делала поворота. Проблема возникает тогда, когда гонщик выравнивает яхту после того, как она легла на курс крутой бейдевинд нового

галса. С этого момента исключение, разрешающие движения телом, перестает применяться. Энергичное выравнивающее движение судится по основному правилу 42.1, и если это одиночное выравнивающее движение увеличивает скорость яхты – оно запрещено.

***Разрешенные действия:***

- Движения тела, которые увеличивают роллинг<sup>5</sup> и позволяют яхте выйти из поворота с той же скоростью, какая у неё была непосредственно перед началом поворота – ROCK 8;
- Отклонение мачты наветер от вертикали при завершении поворота оверштаг – ROCK 9;
- Повторяющиеся повороты оверштаг, связанные с ветром или тактическими соображениями.

***Запрещенные действия:***

- Движения тела, которые увеличивают роллинг позволяют яхте выйти из поворота с бóльшей скоростью, чем та, которая была у нее непосредственно перед началом поворота. Обычно это хорошо видно только в слабый ветер, при этом скорость яхты явно падает после увеличения ее при повороте - BASIC 7;
- В основном для «Лазера-Стандарта»  
Задержка в выравнивании яхты после завершения поворота оверштаг на новом крутом бейдевинде с последующим силовым бодипампом или энергичной подстройкой паруса, которые явно продвигают яхту – BASIC 6;
- В основном для «Лазера-Радиала» и «Лазера 4,7»:  
Задержка в выравнивании яхты, когда она после завершения поворота оверштаг достигла курса крутой бейдевинд на новом гласе, и дальнейшее закрепление яхты подветер до того, как откренить её; если это действие повторяется в последующих поворотах оверштаг, то это является нарушением правила 42.2 (b)(1);
- Повторяющиеся повороты оверштаг, не связанные с ветром или тактическими соображениями 42.2 (e).

***Сбор информации:***

- Затягивает ли рулевой постановку яхты на ровный киль после оверштага?
- Сопровождается ли это энергичной подстройкой паруса или бодипампом?
- Эти действия явно продвигают яхту?

---

<sup>5</sup> Роллинг- ведение яхты с помощью повторяющихся роллов. Ролл (*Roll-, раскачивание, качок*) – единичный цикл поперечного движения яхты, при котором мачта перемещается под ветер и обратно, на ветер, или наоборот. (*прим. переводчика*)

- Действительно ли отдельные повороты увеличивают скорость яхты больше чем нормальная скорость на лавировке ?
- Действительно ли движения тела гонщика являются причиной увеличения скорости?
- Сопровождается ли увеличение скорости после поворота внезапным и значительным уменьшением скорости?
- Действительно ли повороты оправданы заходами ветра или тактическими соображениями?

## **ПОЛНЫЕ КУРСЫ**

Нарушения правил, связанные с пампингом, чаще всего возникают на полных курсах. Оба вида пампинга - пампинг парусом и бодипампинг - запрещены правилом 42.3(с).

На крутом бакштаге в условиях сильного ветра, гонщики откренивают яхту энергично, для того чтобы держать её на ровном киле. Выравнивание и дифференровка яхты являются хорошей морской практикой и разрешены правилами. Гонщики также постоянно изменяют курс яхты во время серфинга на волнах, и подстраивают парус соответственно. Они также имеют право совершать один памп на одну волну (или порыв ветра) для начала серфинга (или глиссирования). Необходимо внимательно наблюдать за результатом суммы движений гонщика, чтобы определить, какие движения разрешены, а какие нет.

Запрещенные движения включают в себя поперечные движения, вызывающие флик на задней шкаторине; или пампинг парусом, когда яхта уже находится в режиме глиссирования.

Неразрешенный пампинг парусом или бодипампинг можно также наблюдать на фордевинде. Позиция судей является крайне важной для определения разницы между агрессивным, но в рамках правил, управлением яхтой и нарушением правила 42.2(а).

На бакштаге пампинг хорошо виден с позиции позади и подветренное яхты, для того чтобы наблюдать за поперечными движениями телом и эффектом, который они производят на заднюю шкаторину.

На фордевинде пампинг парусом хорошо виден, когда судьи находятся от наблюдаемой яхты параллельно и с подветра.

### **1.Пампинг**

#### ***Разрешенные действия:***

- Изменение положения яхты и настройка паруса в существующих условиях – PUMP2;
- Подбирание любого паруса один раз на каждой волне или порыве ветра для начала серфинга или глиссирования. Обратите внимание, что серфингующая яхта должна быстро ускорять свое движение на подветренной стороне волны – 42.3 (с).

***Запрещенные действия:***

- Бодипампинг, вызывающий повторяющиеся флики задней шкаторины – PUMP 6;
- Работа парусом в целях насасывания – PUMP1;
- Пампинг парусом, когда яхта уже находится в режиме серфинга или глиссирования;
- Третья последовательная безуспешная попытка запрещена – PUMP 8.

***Сбор информации:***

- Имеются ли условия для серфинга или глиссирования?
- Вызывает ли один памп на одной волне или при порыве ветра серфинг или глиссирование?
- Пампингует ли яхта, уже находясь в режиме серфинга или глиссирования?
- Связаны ли подбирания и потравливания шкота с изменениями ветра, порывами или волнами?
- Действительно ли повторные подбирания и потравливания паруса имеют эффект насасывания?
- Можно ли связать флики задней шкаторины с движениями тела?

## **2. Рокинг**

После старта рокинг, вызываемый движениями тела, является наиболее частой причиной наказаний по правилу 42. Гощики класса «Лазер» на полных курсах постоянно изменяют курс, уваливаясь и проводясь, изменяя положение туловища, чтобы облегчить руление яхтой. Это разрешено правилом 42.3(a), если есть волны и изменение курса яхты происходит в соответствии с ними. Величина крена яхты должна соответствовать величине изменения курса. Наилучшей позицией судей для наблюдения эффекта, производимого на яхту движением тела и любого руления яхтой гонщиком, является положение прямо позади.

***Разрешенные действия:***

- Закрепление яхты подветер, чтобы облегчить приведение или отклонение туловища наветер, чтобы облегчить уваливание, если это связано с формой волн – ROCK 6;
- Поддержание постоянной позы рулевого, постоянная установка парусов или шверта, что уменьшает стабильность яхты – ROCK 4.

***Запрещенные действия:***

- Повторяющееся раскачивание (роллинг) яхты, которое не связано с формой волн – ROCK 7;
- Повторяющееся раскачивание яхты, связанное с изменением курса, вызванное значительными движениями тела, сопровождающееся

относительно небольшими изменениями курса, которые в свою очередь вызывают рокинг – ROCK 6;

- Повторяющееся раскачивание (роллинг) яхты при отсутствии волн – ROCK 7;
- Отдельные движения туловищем, вызывающие повторяющееся раскачивание, особенно после выполнения качка на ветер – и еще до того, как такое закренивание закончится, смещение тела внутрь яхты в противофазу с качком – ROCK 5.

### ***Сбор информации:***

- Заставляет ли гонщик яхту раскачиваться?
- Способствует ли раскачивание рулению яхтой?
- Если ли условия (волны) чтобы рулить на волнах?
- Закренивание яхты совместимо с изменением её курса?
- Связано ли это с формой волн?

### **3. Поворот фордевинд перекастом**

В слабый ветер гонщики иногда делают повторяющиеся повороты фордевинд для того, чтобы набрать скорость, особенно когда приближаются к зоне (знака), или пытаются избавиться от контроля другой яхты. Откладывая выравнивание яхты после того, как поворот завершен, гонщики ставят себя в рискованное положение, так как это движение может не попасть под исключение, и вместо этого будет посчитано как нарушение основного правила.

### ***Разрешенные действия:***

- Повторяющиеся повороты фордевинд, которые связаны с изменениями ветра, или по тактическим соображениям;
- Движения тела, которые увеличивают роллинг и позволяют яхте выходить из поворота с той же скоростью, какая была у нее непосредственно перед началом поворота – ROCK 8.

### ***Запрещенные действия:***

- Повторяющиеся повороты фордевинд не обусловленные изменениями ветра или тактическими соображениями – 42.2(e);
- Движения тела, которые увеличивают роллинг и позволяют яхте выходить из поворота с бóльшей скоростью, чем та, которая была у нее непосредственно перед началом поворота. Это хорошо видно, когда скорость яхты явно падает после увеличения ее при повороте – BASIC 7.

### ***Сбор информации:***

- Действительно ли отдельные повороты фордевинд увеличивают скорость яхты?
- Движения тела гонщика являются причиной увеличения скорости?

- Действительно ли за увеличением скорости после поворота фордевинд следует внезапная и существенная потеря скорости?
- Есть ли задержка между завершением поворота фордевинд и выравниваем яхты?
- Сопровождается ли поворот фордевинд пампингом парусом?
- Оправданы ли повороты фордевинд заходами ветра или тактическими соображениями?

### **РЕКОМЕНДАЦИИ:**

1. Задавайте вопросы!
2. Если Вы не уверены в анализе какого-либо технического приема, спрашиваете разъяснения в письменной форме с тем, чтобы другие рулевые могли также извлечь информацию, прочитав ответ.
3. Если Вы получили наказание желтым флагом, после гонки попросите судей объяснить, что можно и что нельзя делать.
4. Помните, чем крупнее соревнования, тем выше требования судей к рулевым. Таким образом, ваша техника управления будет под более строгим контролем в случаях, когда это будет иметь важное значение.

При возникновении любых вопросов обращайтесь по адресу:  
Sofia Truchanowicz [sofia.truchanowicz@gmail.com](mailto:sofia.truchanowicz@gmail.com)







**КЛАСС «470»**  
**ПРАВИЛО 42. НАИБОЛЕЕ ЧАСТЫЕ НАРУШЕНИЯ**

**ПРАВИЛА КЛАССА, ЗАТРАГИВАЮЩИЕ ПРАВИЛО 42**

**Раздел С – Условия проведения гонок – действуют с 11 февраля 2013 года**

**С1.1(а) Основные правила**

**С1.1 Правила**

(а) Следующие правила ППГ-13 применяются с изменениями, указанными ниже:

Если средняя скорость ветра на всей дистанции явно превышает 8 узлов, то гоночный комитет имеет право произвести сигнал в соответствии с Приложением Р5 ППГ, объявляющий, что разрешаются пампинг, рокинг и учинг. Этим изменяются правила ППГ 42.2 (а); 42.2 (b); 42.2 (с).

**Специфическая техника управления и нарушения:**

В результате снижения скорости ветра до 8 узлов, когда правило 42 применяется, судьи отслеживают нарушения правила 42 в очень узком диапазоне скорости ветра от 4 до 8 узлов.

В этих ветровых границах лучшие гонщики используют меньше силовых движений, поскольку аккуратное управление яхтой способствует сохранению ветрового потока на парусах. При ветре более 8 узлов и поднятом флаге «О» гонщики класса могут производить пампинг, рокинг и учинг как на острых курсах, так и на полных с момента сигнала «Подготовительный». Ограничения по скаллингу применяются всегда, а исключения по данному правилу не разрешают повторные повороты оверштаг и фордевинд, а также любые отдельные действия, которые продвигают яхту. Серьезная проблема для гонщиков возникает тогда, когда скорость ветра превышает 8 узлов, а флаг «О» не поднят. Вследствие этого гонщики начинают применять отдельные запрещенные действия, описанные ниже.

**СТАРТЫ**

**1. Один ролл**

Один ролл на старте не должен явно продвигать яхту.

**Разрешенные действия:**

- Один ролл, который явно не продвигает яхту.

**Запрещенные действия:**

- Один ролл, явно продвигающий яхту – BASIC 4;
- Повторяющееся раскачивание (роллинг) яхты – 42.2(b)(1).

**Сбор информации:**

- Заставляет ли гонщик яхту раскачиваться?
- Один ролл явно продвигает яхту?
- Является ли раскачивание (роллинг) яхты повторяющимся (более чем один раз)?

**2. Скаллинг**

Обычно гонщики используют скаллинг в слабые ветра, особенно, когда яхта на стартовой линии попадает в ловушку между другими яхтами.

**Разрешенные действия:**

- Скаллинг, даже силовой, когда яхта находится выше курса крутой бейдевинд и явно изменяет курс к крутому бейдевинду – 42.3(d); SCULL 1;
- Повторяющиеся движения рулём для уменьшения скорости – 42.3(f).

**Запрещенные действия:**

- Скаллинг ниже курса крутой бейдевинд, часто с целью остановить немедленное приведение яхты обратно в положение левентик, или чтобы «нырнуть» на подветренную сторону другой яхты;
- Силовые движения рулём в обе стороны – SCULL 2.

**Сбор информации:**

- Являются ли движения румпеля силовыми?
- Способствуют ли эти действия продвижению яхты вперед или препятствуют её движению назад?
- Находится ли яхта на курсе выше курса крутой бейдевинд и явно меняет курс в сторону крутого бейдевинда?
- Компенсирует ли этот скаллинг результат предыдущего скаллинга?

## **ЛАВИРОВКА ПРОТИВ ВЕТРА**

**1. Бодипампинг**

Обычно это действие можно наблюдать, когда яхта уходит со стартовой линии или на лавировке при скорости ветра между 7 и 8 узлами или выше 8 узлов, когда флаг «О» отсутствует; выполняется такое действие обычно шкотовым на трапеции в форме бодипампинга.

**Разрешенные действия:**

- Перемещение туловища в направлении вперед-назад в целях изменения дифферента яхты в соответствии с волнами – ООСН 1.

***Запрещенные действия:***

- Бодипампинг, вызывающий повторяющиеся флики на задней шкаторине паруса за счет приседаний шкотового на трапедии или за счет чрезмерного торкинга верхней частью туловища – PUMP 6.

***Сбор информации:***

- Имеются ли волны?
- Движения тела рулевого осуществляются в соответствии с волнами?
- Вызывают ли движения тела рулевого флики задней шкаторины?
- Можете ли вы связать движения тела рулевого с фликами?
- Являются ли флики повторяющимися?
- Могут ли флики задней шкаторины быть вызваны волнами?
- Как это выглядит на данной яхте по сравнению с другими яхтами?

**2. Пампинг шкотами**

При ветре в пределах 6-8 узлов, рулевые обычно совершают ритмический пампинг гика-шкотами вне связи с заходами ветра, порывами ветра или волнами.

***Разрешенные действия***

- Подбирания и потравливания паруса в соответствии с заходами ветра, порывами ветра или волнами – PUMP 2.

***Запрещенные действия:***

- Подбирание и потравливание грота вне связи с заходами ветра, порывами ветра или волнами – PUMP 1.

***Сбор информации:***

- Соответствуют ли подбирания и потравливания паруса заходам ветра, порывам ветра или волнам?
- Приводят ли повторяющиеся подбирания и потравливания паруса к насасыванию (пампингу)?

**3. Поворот оверштаг перекатом**

Преувеличенные действия во время поворота оверштаг особенно могут проявляться в слабый ветер. Спортсмены перемещают тела во время поворота с большой амплитудой, что еще усиливается за счет действий шкотового, повисающего на ванте.

***Разрешенные действия:***

- Движения тела, которые увеличивают роллинг для облегчения перехода яхты на другой галс и позволяют ей иметь после выхода из поворота ту же скорость, какая была непосредственно перед началом поворота – ROCK 8.



### ***Запрещенные действия:***

- Движения тела, которые увеличивают роллинг в целях облегчения перехода яхты на другой галс, что ведет к увеличению скорости яхты сразу после выхода из поворота.

### ***Сбор информации:***

- Действительно ли отдельные повороты увеличивают скорость яхты?
- Действительно ли движения тела гонщика являются причиной увеличения скорости?
- Сопровождается ли увеличение скорости после поворота внезапным и значительным уменьшением скорости?

## **ПОЛНЫЕ КУРСЫ**

### **1. Пампинг**

Пампинг спинакером на фордевинде и бакштагах является одним из самых распространенных нарушений в классе 470. При этом гонщики пытаются оправдать эти действия, представляя их как управление парусом.

### ***Разрешенные действия:***

- Управление парусами в целях настроить лодку в соответствии с существующими условиями – PUMP 2;
- Один памп парусом или обоими парусами на волне или при порыве ветра в целях начать серфинг или глиссирование, но, чтобы квалифицировать это как серфинг, яхта должна быстро увеличить скорость, находясь на передней части волны – 42.3(с);

- Если лата выгнута в обратную сторону, экипаж яхты имеет право совершать пампинг парусом, пока лата не перейдет в нормальное положение, при условии, что эти действия явно не продвигают яхту – 42.2(e).

***Запрещенные действия:***

- Работа парусом в целях насасывания – PUMP 1;
- Пампинг спинакером под видом управления им, если при этом спинакер западает (теряет ветер), а также чрезмерное подбирание паруса, выполняемое в повторяющейся и ритмичной манере – PUMP 1;
- В условиях очень слабого ветра повторяющееся отпускане спинакера далеко от корпуса яхты и затем возвращение его с усилием, при том что это действие не приводит к серфингу или глиссированию – PUMP 1;
- Пампинг парусом, когда яхта уже находится в режиме серфинга или глиссирования – PUMP 12;
- Осуществление рулевым одиночного пампа гротом в целях начать серфинг или глиссирование с последующим пампом спинакером, в то время, как яхта уже находится в режиме серфинга или глиссирования.

***Сбор информации:***

- Имеются ли условия для серфинга или глиссирования?
- Вызывает ли один памп на одной волне или при порыве ветра серфинг или глиссирование?
- Пампингует ли яхта, уже находясь в режиме серфинга или глиссирования?



- Связаны ли подбирания и потравливания шкота с изменениями ветра, порывами или волнами?
- Действительно ли повторные подбирания и потравливания паруса имеют эффект насасывания?

## **2. Рокинг**

Рокинг в классе 470 обычно производится как регулярные действия и вызывается повторяющимися движениями туловищ, как рулевого, так и шкотового, который сидит на противоположном борту яхты.

### ***Разрешенные действия:***

- Поддержание экипажем стабильной позы, когда стабильность яхты уменьшена – ROCK 4.

### ***Запрещенные действия:***

- Раскачивание, вызванное действиями рулевого и шкотового, сидящих на противоположных бортах яхты. При этом экипаж либо сам вызывает раскачивание, либо усиливает фоновое раскачивание – 42.2 (b)(1).

### ***Сбор информации:***

- Пытается ли гонщик восстановить равновесие, когда яхта теряет стабильность?
- Заставляет ли гонщик яхту раскачиваться?
- Является ли раскачивание (роллинг) повторяющимся?

## **РЕКОМЕНДАЦИИ:**

1. Задавайте вопросы!
2. Если Вы не уверены в анализе какого-либо технического приема, спрашиваете разъяснения в письменной форме с тем, чтобы другие рулевые могли также извлечь информацию, прочитав ответ.
3. Если Вы получили наказание желтым флагом, после гонки попросите судей объяснить, что можно и что нельзя делать.
4. Помните, чем крупнее соревнования, тем выше требования судей к рулевым. Таким образом, ваша техника управления будет под более строгим контролем в случаях, когда для этого появятся причины.

При возникновении любых вопросов обращайтесь по адресу:  
Jacob Mossin Andersen [jacob@andersen-frederica.dk](mailto:jacob@andersen-frederica.dk)

## КЛАСС «420» ПРАВИЛО 42. НАИБОЛЕЕ ЧАСТЫЕ НАРУШЕНИЯ

### ПРАВИЛА КЛАССА, ЗАТРАГИВАЮЩИЕ ПРАВИЛО 42

**Раздел С – Условия проведения гонок - действуют с 10 марта 2013 года**

**С.1.2.1** Если ветер, измеренный на уровне палубы, дует со скоростью 13 узлов или выше, гоночный комитет имеет право разрешить пампинг, рокинг и учинг в соответствии с п. Р5 ППГ. Если гоночный комитет показывает флаг «О» до или одновременно с сигналом «Предупреждение», пампинг, рокинг и учинг разрешается производить, начиная с сигнала «Подготовительный».

#### **Специфическая техника управления и нарушения:**

Чем меньше ветер, тем спокойнее ведут себя гонщики, поскольку мягкое управление яхтой позволяет сохранить ветровой поток на парусах. Если скорость ветра выше 13 узлов, то при поднятом флаге «О» гонщикам разрешается пампинг, учинг и рокинг, как на лавировке, так и на полных курсах.

Ограничения по скаллингу применяются всегда, а исключения по данному правилу не разрешают повторные повороты оверштаг и фордевинд.

### **СТАРТЫ**

#### **1. Один ролл**

Ролл на старте не должен явно продвигать яхту.

#### ***Разрешенные действия***

- Один ролл, который явно не продвигает яхту.

#### ***Запрещенные действия***

- Один ролл, явно продвигающий яхту – BASIC 4;
- Повторяющееся раскачивание (роллинг) яхты – 42.2(b)(1).

#### ***Сбор информации:***

- Заставляет ли гонщик яхту раскачиваться?
- Один ролл явно продвигает яхту?
- Является ли раскачивание (роллинг) яхты повторяющимся (более чем один раз)?

#### **2. Скаллинг**

Обычно гонщики используют скаллинг в условиях слабого ветра, особенно, когда яхта на стартовой линии попадает в ловушку между другими яхтами.

**Разрешенные действия:**

- Скаллинг, даже силовой, когда яхта находится выше курса крутой бейдевинд и явно изменяет курс к крутому бейдевинду – 42.3(d); SCULL 1;
- Повторяющиеся движения рулем, уменьшающие скорость – 42.3(f).

**Запрещенные действия:**

- Скаллинг ниже курса крутой бейдевинд, часто с целью остановить немедленное приведение яхты обратно в положение левентик, или чтобы «нырнуть» на подветренную сторону другой яхты;
- Силовые движения рулем в обе стороны – SCULL 2.

**Сбор информации:**

- Являются ли движения румпелем силовыми?
- Способствуют ли эти действия продвижению яхты вперед или препятствуют её движению назад?
- Находится ли яхта на курсе выше курса крутой бейдевинд и явно меняет курс в сторону крутого бейдевинда?
- Компенсирует ли этот скаллинг результат предыдущего скаллинга?

## ЛАВИРОВКА ПРОТИВ ВЕТРА

### 1. Бодипампинг

Обычно это действие можно наблюдать, когда яхта уходит со стартовой линии или на лавировке при скорости ветра между 10 и 13 узлами, и в основном оно относится к шкотовым на трапеции, совершающим бодипампинг.

**Разрешенные действия:**

- Перемещение тела в направлении вперед-назад в целях изменения дифферента яхты в соответствии с волнами – ООСН 1.

**Запрещенные действия:**

- Бодипампинг, вызывающий повторяющиеся флики задней шкаторины паруса за счет приседаний шкотового на трапеции или за счет чрезмерного торкинга верхней частью туловища – PUMP 6.

**Сбор информации:**

- Имеются ли волны?
- Движения тела рулевого осуществляются в фазе с волнами?
- Вызывают ли движения тела рулевого флики задней шкаторины?
- Можете ли вы связать движения тела рулевого с фликами?
- Являются ли флики повторяющимися?
- Могут ли флики задней шкаторины быть вызваны волнами?



- Как это выглядит на данной яхте по сравнению с другими яхтами?

## **2. Пампинг шкотами**

При скорости ветра в пределах 9-13 узлов, рулевые обычно совершают ритмический пампинг шкотами грота и вне связи с заходами ветра, порывами ветра или волнами.

### ***Разрешенные действия:***

- Подбирания и потравливания паруса в соответствии с заходами ветра, порывами ветра или волнами – PUMP 2.

### ***Запрещенные действия:***

- Подбирание и потравливание грота вне связи с заходами ветра, порывами ветра или волнами – PUMP 1.

### ***Сбор информации:***

- Соответствуют ли подбирания и потравливания паруса заходам ветра, порывам ветра или волнам?
- Приводят ли повторяющиеся подбирания и потравливания паруса к насасыванию (пампингу)?

## **3. Поворот оверштаг перекатом**

Преувеличенные действия во время поворота оверштаг особенно могут проявляться в слабый ветер. Спортсмены перемещают тела во время поворота с большой амплитудой, что еще усиливается за счет действий шкотового, повисающего на ванте.

### ***Разрешенные действия:***

- Движения тела, которые увеличивают роллинг для облегчения перехода яхты на другой галс и позволяют ей иметь после выхода из поворота ту же скорость, какая была непосредственно перед началом поворота – ROCK 8.

### ***Запрещенные действия:***

- Движения тела, которые увеличивают роллинг в целях облегчения перехода яхты на другой галс, что ведет к увеличению скорости яхты сразу после выхода из поворота.

### ***Сбор информации:***

- Действительно ли отдельные повороты увеличивают скорость яхты?
- Действительно ли движения тела гонщика являются причиной увеличения скорости?

- Сопровождается ли увеличение скорости после поворота внезапным и значительным уменьшением скорости?

## **ПОЛНЫЕ КУРСЫ**

### **1. Пампинг**

Пампинг спинакером на фордевинде и бакштагах – одно из самых распространённых нарушений в классе 420. При этом гонщики пытаются оправдать эти действия, представляя их как управление парусом.

#### ***Разрешенные действия:***

- Управление парусами в целях настроить лодку в соответствии с существующими условиями – PUMP 2;
- Один памп парусом или обоими парусами на волне или при порыве ветра в целях начать серфинг или глиссирование, но чтобы квалифицировать это как серфинг, яхта должна быстро увеличить скорость, находясь на передней части волны – 42.3(c).
- Если лата выгнута в обратную сторону, экипаж яхты имеет право совершать пампинг парусом, пока лата не перейдет в нормальное положение, при условии, что эти действия явно не продвигают яхту – 42.2(e).

#### ***Запрещенные действия:***

- Работа парусом с целью насасывания – PUMP 1;
- Пампинг спинакером под видом управления им, если при этом спинакер западает (теряет ветер), а также чрезмерное подбирание паруса, выполняемое в повторяющейся и ритмичной манере – PUMP 1;
- В условиях очень слабого ветра повторяющееся отпускане спинакера далеко от корпуса яхты и затем возвращение его с усилием, при том, что это действие не приводит к серфингу или глиссированию – PUMP 1;
- Пампинг парусом, когда яхта уже находится в режиме серфинга или глиссирования – PUMP 12;
- Осуществление рулевым одиночного пампа гротом в целях начать серфинг или глиссирование с последующим пампом спинакером, когда яхта уже находится в режиме серфинга или глиссирования.

#### ***Сбор информации:***

- Имеют ли место условия для серфинга или глиссирования?
- Вызывает ли один памп на одной волне или при порыве ветра серфинг или глиссирование?
- Пампингует ли яхта, уже находясь в режиме серфинга или глиссирования?

- Связаны ли подбирания и потравливания шкота с изменениями ветра, порывами или волнами?
- Действительно ли повторные подбирания и потравливания паруса имеют эффект насасывания?

## **2. Рокинг**

В классе 420 рокинг нетрудно опознать, поскольку он вызывается ритмичными перемещениями туловища, как рулевого, так и шкотового, сидящих на противоположных бортах яхты.

### ***Разрешенные действия:***

- Поддержание экипажем стабильной позы, когда стабильность яхты уменьшена – ROCK 4.

### ***Запрещенные действия:***

- Раскачивание, вызванное действиями рулевого и шкотового, сидящих на противоположных бортах яхты. При этом экипаж либо сам вызывает раскачивание, либо усиливает фоновое раскачивание – 42.2(b)(1).

### ***Сбор информации:***

- Пытается ли гонщик восстановить равновесие, когда яхта теряет стабильность?
- Заставляет ли гонщик яхту раскачиваться?
- Является ли раскачивание (роллинг) повторяющимся?



**РЕКОМЕНДАЦИИ:**

1. Задавайте вопросы!
2. Если Вы не уверены в анализе какого-либо технического приема, спрашиваете разъяснения в письменной форме с тем, чтобы другие рулевые могли также извлечь информацию, прочитав ответ.
3. Если Вы получили наказание желтым флагом, после гонки попросите судей объяснить, что можно и что нельзя делать.
4. Помните, чем крупнее соревнования, тем выше требования судей к рулевым. Таким образом, ваша техника управления будет под более строгим контролем в случаях, когда для этого появятся причины.

При возникновении любых вопросов обращайтесь по адресу:  
Jacob Mossin Andersen [jacob@andersen-frederica.dk](mailto:jacob@andersen-frederica.dk)

## КЛАССЫ «49-й» и «49-йFX» ПРАВИЛО 42. НАИБОЛЕЕ ЧАСТЫЕ НАРУШЕНИЯ

### ПРАВИЛА КЛАССА, ЗАТРАГИВАЮЩИЕ ПРАВИЛО 42

#### Раздел С – Условия проведения гонок

##### С.1 ОБЩЕЕ

##### С.1.1 ПРАВИЛА

(a) ППГ 50.4 не применяется.

(b) ППГ 42.3 должно применяться со следующими изменениями:

ППГ 42.3 изменено следующим образом:

*(j) Яхта может производить скаллинг, если такой скаллинг не продвигает яхту ни в каком направлении.*

#### **Специфическая техника управления и нарушения; позиционирование судей:**

Необходимо учесть, что 49-е перемещаются очень быстро. Находясь на дистанции 49х, выбор позиции судьей принципиально важен во избежание непредсказуемых инцидентов.

Рекомендуется вести постоянное наблюдение с обзором 360 градусов. Плюс к этому три золотых правила на заметку, перечисленных ниже:

- До стартового сигнала предоставьте яхтам для их маневров много места; им требуется значительная площадь для маневров в сильный ветер. Если вы оказались в плохой позиции, то лучше не двигаться с места и дать возможность 49-м обойти вас.
- На верхнем знаке не становитесь в позицию слишком близко к знаку, находясь на продолжении правой лэйлайн, особенно в условиях порывистого ветра. При сильном шквале 49-е продолжают движение крутым бейдевиндом, т.к. не могут увалиться.
- Когда 49-й идет, находясь на курсе фордевинд, необходимо помнить:
  - Если яхту ударяет шквал, она должна увалиться;
  - При входе в зону затухания ветра она должна привести.

В целом же правило 42 не представляет собой проблемы для класса, особенно когда оба, рулевой и шкотовый, находятся на трапеции. Однако нарушения имеют место в режиме ветра от 4 до 8 узлов.

### СТАРТЫ

#### 1. Скаллинг

Из-за малой площади пера руля для изменения курса требуются силовые и повторяющиеся движения рулём. Такие действия в настоящее время разрешены правилами класса, при условии, что такие движения не продвигают яхту ни в каком направлении. При скаллинге в одну сторону изменения курса будут незначительными по сравнению с яхтами традиционных классов. Если же

скаллинг производится в обе стороны, то наказывать следует только в случае, если эти действия явно продвигают яхту.

Запомните, что продвижение яхты не обязано быть только в направлении вперед, поэтому скаллинг, явно продвигающий яхту в любом направлении, нарушает правило 42.3(j).

***Разрешенные действия:***

- Скаллинг в одну или в обе стороны до сигнала «Старт» при условии, что он не продвигает яхту вперед – 42.3(j);
- Повторяющиеся движения рулём для уменьшения скорости – 42.3(f);

***Запрещенные действия:***

- Скаллинг в одну или в обе стороны, явно продвигающий яхту вбок – BASIC4 / SCULL 2;
- Рулевой совершает следующие два повторяющихся одновременных действия: (1) резкий скаллинг, и (2) прыжки и приседания или быстрый перенос веса тела в поперечном оси яхты направлении, и эти действия вызывают или флики на задней шкаторине или яхта явно продвигается вбок – BASIC 4 / PUMP 6;
- Силовой скаллинг в обе стороны, продвигающий яхту – SCULL 2.

***Сбор информации:***

- Продвигают ли движения румпелем яхту в каком-либо направлении?

**2. Пампинг**

Из-за вооружения со сквозными латами, следует вытолкнуть гик наветер, чтобы прервать стремление яхты привестись. Если 49-й хочет увалиться при почти полной остановке, следует вытолкнуть гик. Вслед за этим потребуется сильный памп парусом или гиком, чтобы латы встали в нормальную позицию. Данная операция может повторяться до тех пор, пока имеет явной целью вернуть латы в нормальное положение.

***Разрешенные действия:***

- Повторяющийся пампинг гротом в целях вернуть лату/латы в нормальное положение – 42.3(e).

***Запрещенные действия:***

- Повторяющийся пампинг гротом, когда латы уже возвращены в нормальное положение – PUMP 1.

***Сбор информации:***

- Наблюдаются ли на яхте лата/латы в выгнутом положении?
- Происходит ли возврат латы/лат в нормальное положение вследствие пампинга гротом?

## ЛАВИРОВКА ПРОТИВ ВЕТРА

### 1. Бодипампинг

Производится шкотовым на трапедии; в большинстве случаев имеет место в пограничных ветровых условиях выхода на трапецию. Бодипампинг может не вызывать фликов на шкаторине из-за её высокой жесткости. Эти действия не нарушают правила 42.2(a), но могут нарушать основное правило, если явно продвигают яхту.

#### *Разрешенные действия:*

- Перемещение туловища в направлении вперед-назад в целях изменить дифферент яхты в соответствии с волнами – OOSH 1.

#### *Запрещенные действия:*

- Бодипампинг, не вызывающий фликов на задней шкаторине, но явно продвигающий яхту – BASIC 4;
- Бодипампинг, вызывающий повторяющиеся флики на задней шкаторине паруса за счет приседаний шкотового на трапедии или за счет чрезмерного торкинга верхней частью туловища – PUMP 6.

#### *Сбор информации:*

- Имеются ли волны?
- Движения тела рулевого осуществляются в соответствии с волнами?
- Вызывают ли движения тела рулевого флики задней шкаторины?
- Можете ли связать движения туловища гонщика с фликами?
- Являются ли флики повторяющимися?
- Могут ли флики задней шкаторины быть вызваны волнами?
- Как это выглядит на данной яхте по сравнению с другими яхтами?
- Наблюдаемый бодипампинг, не вызывающий флики на задней шкаторине, явно продвигает яхту?

### 2. Пампинг шкотами

Быстрая работа шкотами с гротом необходима, чтобы держать яхту на ровном киле. Размах такой работы со шкотом значительно больше и скорость выше по сравнению с другими классами. Чем регулярнее становятся такие действия с гика-шкотом, тем ближе они к нарушению правила.

#### *Разрешенные действия:*

- Подбирание и потравливание паруса в соответствии с заходами ветра, порывами ветра или волнами – PUMP 2.

### **Запрещенные действия:**

- Подбирание и потравливание грота вне связи с заходами ветра, порывами ветра или волнами – PUMP 1.

### **Сбор информации:**

- Соответствуют ли подбирания и потравливания паруса заходам ветра, порывам ветра или волнам?
- Приводят ли повторяющиеся подбирания и потравливания паруса к насасыванию (пампингу)?



### **3. Рокинг после огибания знака ворот**

Во время огибания одного из знака ворот часто имеет место медленный рокинг, особенно в условиях слабого ветра. Когда яхта приходит в состояние относительной стабильности, можно наблюдать экипаж, который ритмично перемещается подветер и назад, наветер, чтобы раскачать яхту. Действие производится аккуратно, так, чтобы держать крылья над поверхностью воды, и прекращается, как только яхта набирает свою обычную скорость. Маловероятно, чтобы оба судьи полностью наблюдали эти действия, поскольку при огибании ворот ситуация обычно сложная. Но поскольку такое нарушение приравнивается к тактическим, то даже один судья может наказать яхту при условии, если он связывает повторяющиеся раскачивания яхты с действиями экипажа.



**Разрешенные действия:**

- Поддержание постоянной позы экипажа, постоянная установка парусов или шверта, что уменьшает стабильность яхты – ROCK 4.

**Запрещенные действия:**

- Повторяющееся раскачивание яхты в целях достижения нормальной скорости хода, вызванное перемещениями экипажа подветер и обратно, наветер, и не связанное с волной и ее формой.

**Сбор информации:**

- Заставляет ли гонщик яхту раскачиваться?
- Является ли раскачивание (роллинг) повторяющимся?



## ВЕРХНИЙ ЗНАК

### 1. Бодипампинг

Чаще всего наблюдается на яхтах, делающих поворот оверштаг вблизи зоны или ниже лэйлайн недалеко от зоны. Поскольку сразу после поворота 49-й почти полностью теряет скорость, шкотовый и рулевой делают «прыжок» на наветренное крыло в целях выровнять лодку и выправить латы. Однако повторяющиеся «прыжки» на крыле, вызывающие флики на гроте, и которые выполняются не в целях вернуть латы в нормальное положение, должны быть наказаны.

**См. Раздел «Лавировка против ветра», разрешенные и запрещенные действия.**

## **2. Комбинация Рок/Памп**

Такая комбинация часто имеет место в условиях слабых ветров, и производится шкотовым, который держится за мачту или за ванту.

### ***Разрешенные действия:***

- Один ролл или один бодипамп, который явно не продвигает яхту.

### ***Запрещенные действия:***

- Один ролл или один бодипамп, который явно продвигает яхту – BASIC 4;
- Повторяющиеся раскачивания (роллинг) яхты – 42.2(b)(1).

### ***Сбор информации:***

- Заставляет ли гонщик лодку раскачиваться?
- Единичный ролл или бодипамп явно продвигают яхту?
- Являются ли раскачивание (роллинг) повторяющимся (более одного раза)?

## **ПОЛНЫЕ КУРСЫ**

### **1. Бодипампинг**

Можно видеть, как экипаж прыгает на крае крыла в целях придать импульс скорости, что в свою очередь вызывает флики задней шкаторины.

**См. Раздел «Лавировка против ветра», разрешенные и запрещенные действия.**

### **2. Рокинг**

Рокинг в классе 49-й на полных курсах в основном имеет место вблизи финишной линии в слабый ветер, когда гонщики борются за место и рассчитывают на то, что не будут замечены судьями.

**См. Раздел «Лавировка против ветра», разрешенные и запрещенные действия.**

### **3. Пампинг гротом**

Силовой рывок гиком, выполняемый рукой или шкотом может потребоваться, чтобы вернуть латы в нормальное положение после поворота фордевинд с возможными повторениями этого действия. Такие действия разрешены до тех пор, пока явно делаются в целях вернуть латы в нормальное положение.

**См. Раздел «Старт», разрешенные и запрещенные действия.**

**РЕКОМЕНДАЦИИ:**

1. Задавайте вопросы!
2. Если Вы не уверены в анализе какого-либо технического приема, спрашиваете разъяснения в письменной форме с тем, чтобы другие рулевые могли также извлечь информацию, прочитав ответ.
3. Если Вы получили наказание желтым флагом, после гонки попросите судей объяснить, что можно и что нельзя делать.
4. Помните, чем крупнее соревнования, тем выше требования судей к рулевым. Таким образом, ваша техника управления будет под более строгим контролем в случаях, когда для этого появятся причины.

При возникновении любых вопросов обращайтесь по адресу:  
Sofia Truchanowicz [sofia.truchanowicz@gmail.com](mailto:sofia.truchanowicz@gmail.com)

## КЛАСС «ОПТИМИСТ» ПРАВИЛО 42. НАИБОЛЕЕ ЧАСТЫЕ НАРУШЕНИЯ

### ПРАВИЛА КЛАССА, ЗАТРАГИВАЮЩИЕ ПРАВИЛО 42 – таковых нет

#### **Специфическая техника управления и нарушения:**

Явные нарушения Правила 42 в классе «Оптимист» легко заметить. Проблема состоит в том, что в настоящее время гонщики и их тренеры используют технику, находящуюся на грани правил. В результате судьям, вероятно, придется уделить больше времени, наблюдая яхту в зоне желтого света, прежде чем решить, наказывать ли ее.

### СТАРТЫ

#### **1. Скаллинг**

Действие может быть и силовым, и мягким, так как руль «Оптимиста» очень эффективен для того, чтобы заниматься скаллингом, и может продвигать яхту повторяющимися медленными движениями.

После того как яхта за счет скаллинга повернула в одном направлении, гонщики иногда «скаллингуют», чтобы компенсировать предыдущий скаллинг и держать яхту в точке на стартовой линии, особенно в легкий ветер (SCULL 2). Вы можете также наблюдать силовой скаллинг, который продвигает яхту вперед, чтобы не быть пойманной в ловушку между другими яхтами на старте. Такое действие нарушает правило 42.2(d).

#### **Разрешенные действия:**

- Мягкие движения руля через диаметральной плоскости, которые не продвигают яхту или не препятствуют её движению назад;
- Скаллинг, даже силовой, когда яхта находится выше курса крутой бейдевинд и явно изменяет курс к крутому бейдевинду – 42.3(d), SCULL 1;
- Повторяющиеся движения рулём для уменьшения скорости – 42.3(f).

#### **Запрещенные действия:**

- Скаллинг ниже курса крутой бейдевинд, часто с целью остановить немедленное приведение яхты обратно в положение левентик, или чтобы «нырнуть» на подветренную сторону другой яхты.  
Заметки для судей: пожалуйста помните, что необходимо насчитать, по крайней мере, два силовых движения рулём, произведенных ниже курса гоночный бейдевинд, прежде чем вы накажете яхту за эти действия!
- Силовые движения рулём в обе стороны – SCULL 2;

- «Краббинг»<sup>6</sup>, но только если движения руля достаточно сильны, чтобы компенсировать движение яхты, вызванное выносом паруса на ветер – SCULL 3.

### ***Сбор информации:***

- Являются ли движения румпеля силовыми?
- Способствуют ли эти действия продвижению яхты вперед или препятствуют её движению назад?
- Находится ли яхта на курсе выше курса крутой бейдевинд и явно меняет курс в сторону крутого бейдевинда?
- Компенсирует ли этот скаллинг результат предыдущего скаллинга?
- Когда яхта движется за счет выноса паруса на ветер, препятствует ли скаллинг тому, чтобы она изменяла курс?

## **2. Рокинг**

Рокинг может быть главным образом замечен сразу после старта, особенно в слабый ветер, когда рулевой пытается выйти из тени других яхт. Для этого он стоит в яхте и неоднократно закрепивает её подветер и выравнивает крен.

### ***Разрешенные действия***

- Один ролл, который явно не продвигает яхту.

### ***Запрещенные действия***

- Один ролл, явно продвигающий яхту – BASIC 4;
- Повторяющееся раскачивание (роллинг) яхты – 42.2(b)(1).

### ***Сбор информации:***

- Заставляет ли гонщик яхту раскачиваться?
- Один ролл явно продвигает яхту?
- Является ли раскачивание (роллинг) яхты повторяющимся (более чем один раз)?

## **ПРОТИВ ВЕТРА**

### **1. Торкинг**

В классе «Оптимист», вы видите много движений тела гонщика, влияющих на парус, так как яхта маленькая, а нос имеет плоскую и неправильную форму. Во время судейства этих движений основным моментом является оценка совместности движения тела рулевого и флики на парусе, чтобы убедиться, что флик не вызван воздействием волны.

---

<sup>6</sup> «Краббинг» (Crabbing)- новый термин, появившиеся вслед за новой техникой управления: парус выносится на ветер, а рулем совершают силовые движения. При этом швертбот начинает двигаться вбок, бортом вперед (например, вдоль стартовой линии). Краббинг является нарушением правила 42 и специально оговорен в Интерпретациях (прим. переводчика)

**Разрешенные действия:**

- Торкинг, чтобы изменить дифферент яхты в соответствии с волнами – ООСН 1.

**Запрещенные действия:**

- Чрезмерный торкинг, вызывающий флик задней шкаторины – PUMP 6;
- Торкинг на гладкой воде – ООСН 2;
- Вычерпывать воду, делая один сильный бодипамп который явно продвигает яхту – BASIC 4, или неоднократно раскачивать яхту движениями тела внутрь в яхту и наружу из яхты – 42.2(b)(1).

**ВЫЧЕРПЫВАНИЕ ВОДЫ НЕ МОЖЕТ БЫТЬ ОПРАВДАНИЕМ  
НАРУШЕНИЯ ОСНОВНОГО ПРАВИЛА**

**Сбор информации:**

- Имеются ли волны?
- Движения тела рулевого осуществляются в соответствии с волнами?
- Вызывают ли движения тела рулевого флики задней шкаторины?
- Можете ли вы связать движения тела рулевого с фликами?
- Являются ли флики повторяющимися?
- Могут ли флики задней шкаторины быть вызваны волнами?
- Один бодипамп явно продвигает яхту?
- Как это выглядит на данной яхте по сравнению с другими яхтами?

**2. Пампинг**

Часто вы можете наблюдать яхту на левом галсе, которая начинает совершать бодипампинг, чтобы пройти по носу яхты правого галса. В таких случаях применяются те же принципы для сбора информации, как и для торкинга.

**3. Скаллинг**

Скаллинг на лавировке против ветра обычно имеет место вблизи наветренного знака, или когда рулевой сделал поворот оверштаг ниже лэйлайн и пытается вырезаться на знак, или после касания знака, чтобы отойти от него. Скаллинг применяется для тех же целей, что и на старте, за исключением того, что рулевой может применять скаллинг после касания знака, но только чтобы отойти от него – 42.3(h).

**БАКШТАГ**

Большинство нарушений происходит в условиях средних и сильных ветров и выражается главным образом в пампинге парусом или в бодипампинге. Это лучше всего наблюдать, находясь в стороне и сзади, поскольку тогда легко связать флики задней шкаторины с движением тела рулевого.

## **1. Пампинг парусом**

### ***Разрешенные действия:***

- Управление парусом в целях настроить яхту в соответствии с существующими условиями – PUMP 2;
- Один памп парусом на одну волну или порыв ветра, чтобы начать сёрфинг или глиссирование, но чтобы квалифицировать это как серфинг, яхта должна быстро увеличить скорость, находясь на передней части волны – 42.3 (с);
- Производить даже безуспешные попытки выхода на глиссирование или серфинг при пограничных условиях – PUMP 7.

### ***Запрещенные действия:***

- Подбирание и потравливание паруса в целях насасывания – PUMP 1;
- Пампинг парусом, когда яхта уже находится в режиме серфинга или глиссирования – PUMP 12;
- Три последовательные безуспешные попытки серфинга или глиссирования – PUMP 8.

## **2. Бодипампинг**

### ***Запрещенные действия:***

- Бодипампинг, вызывающий повторяющиеся флики задней шкаторины - PUMP 6.

### ***Сбор информации:***

Смотри раздел ФОРДЕВИНД ниже.

## **ФОРДЕВИНД**

### **1. Пампинг**

#### ***Разрешенные действия:***

- Управление парусом в целях настроить лодку в соответствии с существующими условиями – PUMP 2;
- Один памп парусом на одну волну или порыв ветра, чтобы начать сёрфинг или глиссирование, но чтобы квалифицировать это как серфинг, яхта должна быстро увеличить скорость, находясь на передней части волны – 42.3(с);
- Производить даже безуспешные попытки выхода на глиссирование или серфинг в пограничных условиях – PUMP 7.

**Запрещенные действия:**

- Бодипампинг, вызывающий повторяющиеся флики задней шкаторины – PUMP 6;
- Подбирание и потравливание паруса в целях насасывания – PUMP1;
- Сделать один памп для выхода на глиссирование или серфинг, и прежде, чем яхта достигает другой волны, сделать второй рывок парусом. Это лучше всего наблюдать сбоку, поскольку тогда легко видеть, что второй памп сделан между волнами и не инициирует глиссирование или серфинг;
- Пампинг парусом, когда яхта уже находится в режиме серфинга или глиссирования – PUMP 12;
- Три последовательные безуспешные попытки серфинга или глиссирования – PUMP 8.



**Сбор информации:**

- Имеются ли условия для серфинга или глиссирования?
- Вызывает ли один памп на одной волне или при порыве ветра серфинг или глиссирование?
- Пампингует ли яхта, уже находясь в режиме серфинга или глиссирования?
- Связаны ли подбирания и потравливания шкота с изменениями ветра, порывами или волнами?



- Действительно ли повторные подбирания и потравливания паруса имеют эффект насасывания?
- Можете ли вы связать флики задней шкаторины с движениями тела?

## **2. Рокинг**

### ***Разрешенные действия:***

- Наклон тела к подветренной стороне, чтобы облегчить приведение и наклон тела наветер, чтобы облегчить уваливание, если это связано с формой волн – ROCK 6;
- Восстановление надлежащего крена яхты и поддержание статического положения экипажа, когда стабильность яхты уменьшена – ROCK 1 и ROCK 4.

### ***Запрещенные действия:***

- Повторяющееся раскачивание (роллинг) яхты, которое не связано с формой волны – ROCK 7;
- Раскачивание яхты, связанное с изменением курса, в условиях, когда нет необходимости раскачивать яхту для содействия рулению;
- Единичное движение туловищем, за которым следует повторяющееся раскачивание – ROCK 5;
- В слабый ветер вызывание раскачивания ритмичными движениями верхней части тела, сидя на наветренной стороне яхты с поднятым из воды швертом, с наложенной на него одной рукой; яхта при этом закреплена наветер – 42.2(b)(1);
- В слабый ветер и при небольшой волне инициирование раскачивания как следствие руления, главным образом, используя волны и увеличивая скорость яхты 42.2 (b) (3);
- Вычерпывать воду, вызывая повторяющееся раскачивание из-за движений тела в яхту и из яхты.

**ВЫЧЕРПЫВАНИЕ ВОДЫ НЕ МОЖЕТ БЫТЬ ОПРАВДАНИЕМ  
ПОВТОРЯЮЩЕГОСЯ РАСКАЧИВАНИЯ ЯХТЫ.**

### ***Сбор информации:***

- Заставляет ли гонщик яхту раскачиваться?
- Способствует ли раскачивание рулению яхтой?
- Имеют ли место условия, при которых раскачивание яхты помогает управление ею?
- Закрепление яхты совместимо с изменением её курса?
- Связано ли это с формой волн?

**РЕКОМЕНДАЦИИ:**

1. Задавайте вопросы!
2. Если Вы не уверены в анализе какого-либо технического приема, спрашиваете разъяснения в письменной форме с тем, чтобы другие рулевые могли также извлечь информацию, прочитав ответ.
3. Если Вы получили наказание желтым флагом, после гонки попросите судей объяснить, что можно и что нельзя делать.
4. Помните, чем крупнее соревнования, тем выше требования судей к рулевым. Таким образом, ваша техника управления будет под более строгим контролем в случаях, когда для этого появятся причины.

При возникновении любых вопросов обращайтесь по адресу:  
Sofia Truchanowicz [sofia.truchanowicz@gmail.com](mailto:sofia.truchanowicz@gmail.com)

## **РАЗДЕЛ 4**

### **ПОЛИТИКА ИСАФ СУДЕЙСТВА ПРАВИЛА 42**

*В этом разделе представлены главы из Руководства ИСАФ для судей протестовых комитетов, посвященные судейству правила 42. Так как в последние годы судейство правила 42 на воде применяется практически на каждом соревновании для легких швертботов, то ИСАФ уделяет все больше внимания развитию единой концепции судейства правила 42.*

*Одна из глав Руководства ИСАФ описывает роль судей при проведении юниорских соревнований. Часть этой главы, посвященная применению Приложения Р включена в этот раздел буклета.*

#### **1. Раздел I Руководства ИСАФ для международных судей. Практическое судейство правила 42, включая Приложение Р**

##### **I.12 Приложение Р. Специальные процедуры для правила 42.**

Приложение Р описывает наказания за нарушения правила 42 и процедуру их выполнения, применяемые на воде. Эта система постепенно развилась из нескольких предыдущих, используемых в классных гонках и в соревнованиях с участием нескольких классов яхт. Впервые эта система была применена на Олимпийских Играх 1992-го года.

Как и любая система, эта так же имеет свои преимущества и недостатки.

Преимущества:

- Спортсмены видят действия судей и понимают ограничения, накладываемые правилом 42.
- Второе, третье и последующие наказания достаточны строги, имея своей целью предотвратить нарушение правила 42.
- Спортсмены осознают обстоятельства нарушения в момент наказания, что делает обсуждение нарушения после гонок более полезным.

Недостатки:

- Когда спортсмены находятся в плотной группе, может возникнуть задержка с накладыванием наказания (например, скаллинг на старте). Это может ввести в заблуждение спортсменов и вызвать у них непонимание («Я ничего не делал!»).
- Количество судей на воде часто недостаточно, чтобы постоянно наблюдать за всем флотом. Вследствие этого спортсмены считают, что судьи непоследовательны, так как они не замечают некоторые серьезные

нарушения, в то время как видят и наказывают за другие, менее значительные нарушения.

- Катера жюри не всегда подходят для перемещения внутри флота яхт, что не позволяет судьям наблюдать за всем флотом равномерно.
- Спортсмены проявляют тенденцию не выполнять свои обязанности по соблюдению правила 42.
- Они могут начать двигаться все более агрессивно, когда думают, что судьи на них не смотрят, пока не будут наказаны, считая, что преимущество, которое они получают в результате этого, стоит риска получения случайного наказания в два оборота.

Применение правила 42 на воде значительно выросло в последнее десятилетие, что расширило обязанности судей. До добавления в правила Приложения Р, когда судейство на воде разрешалось правилами парусных гонок, в книге правил не было специального места для их описания. Поэтому, специальные процедуры правила 42 и гоночные инструкции, описывающие их применение, часто сильно отличались на разных соревнованиях.

Приложение Р систематизирует и создает стандарт для судейства правила 42 на воде, которым могут пользоваться спортсмены и судьи. Теперь организаторам соревнований очень легко применять Приложение Р и обеспечивать судейство правила 42 на воде.

Судьи и спортсмены могут иметь различное понимание принципов правила 42 и того, как оно судится на воде. Тем не менее, они обязаны принимать правила и интерпретации ИСАФ правила 42 так, как они написаны. Если они не согласны с правилами, они могут представить в ИСАФ свои предложения по изменению правил, следуя официальной процедуре ИСАФ по подаче предложений.

Судьи не должны позволять отдельным классам совершать нарушения только потому, что все яхты этого класса нарушают правила одинаково. Судьи должны оставаться объективными и наказывать яхту, если она нарушила правила. Ассоциация класса имеет право изменять правило 42 в своих правилах класса.

Когда судьи принимают назначение на соревнование, на котором будет применяться судейство правила 42 на воде, они должны стремиться воплощать в жизнь существующие правила и интерпретации со всем своим умением. Лучше вообще не иметь судей на воде, чем иметь судей, назначенных для судейства средств движения, которые наблюдают явные нарушения и не предпринимают никаких ответных действий.

Судьи должны решать все возникающие сомнения в пользу спортсменов и никогда никого не наказывать, пока не убеждены в нарушении. Однако, как только они убедились, что правило нарушено, они должны действовать, чтобы защитить тех спортсменов, кто соревнуется честно.

## **2. Часть 4 Руководства ИСАФ для международных судей «Судьи и спортсмены-юниоры»**

### **4.11 «Правило 42 и Приложение Р»**

Применение судейства правила 42 на воде должно всячески поощряться при проведении детских и юношеских соревнований. Это не только позволяет юным спортсменам понять принципы действия правила 42, но также присутствие судей на воде способствует соблюдению других правил.

В отличие от юниорских регат самого высокого уровня, проводящей организации/ассоциации класса следует рассмотреть вопрос об изменении наказания для 3-го и последующих нарушений в соответствии с Приложением L пункт 14.4 (L14.4 «Правило Р2.3 не будет применяться, а правило Р 2.2 изменяется так, что оно будет применяться к любому наказанию, начиная со второго»). Это помогает спортсменам понять, что действия запрещены правилом 42 и позволяет им извлекать уроки из своих ошибок. Хотя таким изменением в GI наказания, предусмотренные Приложением Р, могут быть сделаны менее строгими, стандарт судейства правила 42 не может быть снижен и должен судиться на постоянном высоком уровне.

Судьи должны убедиться, что «Наказание в два оборота» (или, когда требуется, выход из гонки) сделано правильно, так как описано в правиле 44.2. Когда яхта не выполняет наказание правильно, она должна получить очки в соответствии с Приложением 2.1 (т.е. DSQ).

Судьи должны обеспечить свою доступность для спортсменов, чтобы они имели возможность обсудить свои действия, приведшие к получению наказания. Если в день проводятся несколько гонок, судьям после завершения своих обязанностей в гонке следует размещать свои катера недалеко от финишной линии, чтобы спортсмены могли легко найти их.

При проведении одной гонки в день, или после последней гонки дня, судьи должны быть доступны для спортсменов на берегу до начала рассмотрения протестов. Судьи должны уметь объяснять действия спортсменов, и почему было наложено наказание. Судьи должны ссылаться на правило, которое было нарушено, и на соответствующие Интерпретации ИСАФ по правилу 42. Когда обсуждение происходит на берегу, после гонки, наилучшая форма его

проведения – один судья из тех, кто наложил наказание вместе с другим судьёй, из назначенных на соревнование, обсуждают наказание со спортсменом. Присутствие тренера или родителей делает такое обсуждение более спокойным и комфортным для юного спортсмена.

Перед стартом судьи должны быть на воде, видимыми для всех спортсменов. Катера судей должны находиться вблизи стартовой линии таким образом, чтобы все спортсмены могли видеть и распознавать их на воде. Это помогает спортсменам в дальнейшем найти судей, если они захотят поговорить с ними.

## РАЗДЕЛ 5

### ПРАКТИЧЕСКОЕ СУДЕЙСТВО ПРАВИЛА 42: ПОЗИЦИОНИРОВАНИЕ

Этот раздел сборника адресован главным образом судьям. Здесь приводятся рекомендации по позиционированию катеров судей-ампайров.

Выбор правильной позиции – необходимое условие для корректного судейства Правила 42 на воде.

*Ниже представлены схемы совместных действий катеров жюри в ходе гонки, если осуществляется судейство Правила 42. Основными задачами совместных действий судей являются:*

- *охват всего оперативного поля гонки;*
- *четкое взаимодействие;*
- *причинение минимальных неудобств и помех яхтам.*

*На схемах отражены основные этапы гонки и особенности действий катеров жюри на каждом из них. Мы выделяем:*

- *СТАРТ;*
- *ЛАВИРОВКА;*
- *ФОРДЕВИНД, ПОЛНЫЙ БАКШТАГ;*
- *ГАЛФВИНД / КРУТОЙ БАКШТАГ, БАКШТАГ*
- *ПОЛНЫЙ КУРС НА ФИНИШ (БАКШТАГ).*

*Схема разрабатывалась из расчета: три катера жюри на класс, но легко может быть переработана и из расчета два и даже один катер на класс.*

*В основном предлагаемые системы взаимодействия отработаны на предолимпийских регатах и на Олимпиадах 2000-2004-2008-2012. Большой вклад в совершенствование данной методики внесли члены Рабочей группы ИСАФ (руководитель – Бернар Бону, Франция) и международные судьи, работавшие много лет на чемпионатах мира в различных классах швертботов, особенно в классах «Лазер» и «Финн».*

## 1) С Т А Р Т

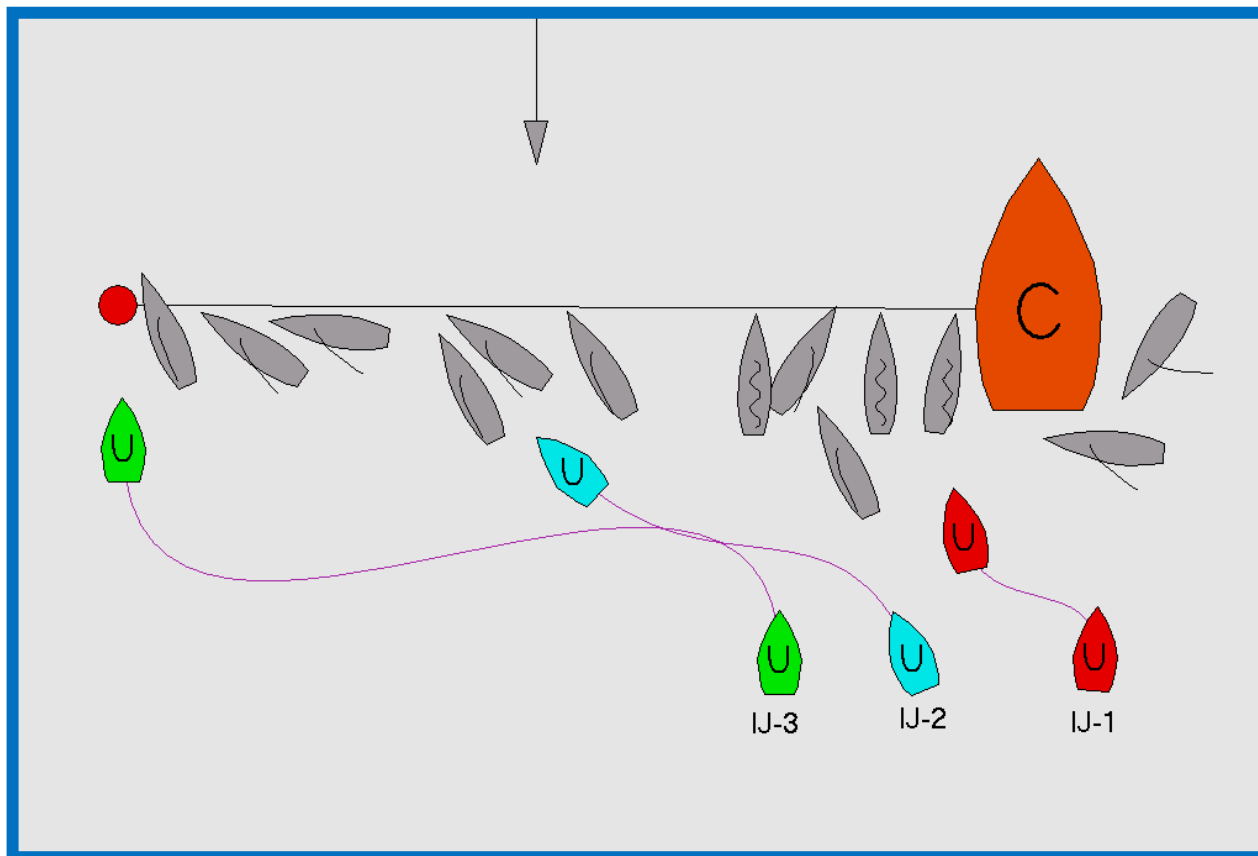


Схема 1

**Исходная позиция:** С подготовительным сигналом катера жюри (IJ 1-3) собираются ниже стартовой линии (в зависимости от скорости ветра и величины флота) примерно в 50 м. Каждый из катеров имеет заранее предписанный ему участок линии: ближний к судейскому катеру участок, середину, наружный конец.

**Предстартовый период:** примерно за две и менее мин. до сигнала «старт открыт» обстановка на старте проясняется: яхты распределяются вдоль линии, причем можно предсказать места наибольшего скопления яхт к моменту старта. Катера жюри подходят с подветра к линии насколько возможно близко (от 30 до 10-12 метров).

Задача катеров не формально находиться на своем участке, но обеспечивать места наибольшего скопления яхт. Если имеется скопление яхт у наружного конца, то катер IJ-3 должен находиться в показанной позиции, чтобы контролировать возможные навалы на знак и другие инциденты.



**После старта:** Сразу после сигнала «Старт» катер жюри движется параллельно и вплотную за строем яхт (находясь как правило «на правом галсе»). Из этой позиции судьи легко просматривают весь флот и немедленно обнаруживают нарушителей (если таковые имеются).

## 2) Л А В И Р О В К А

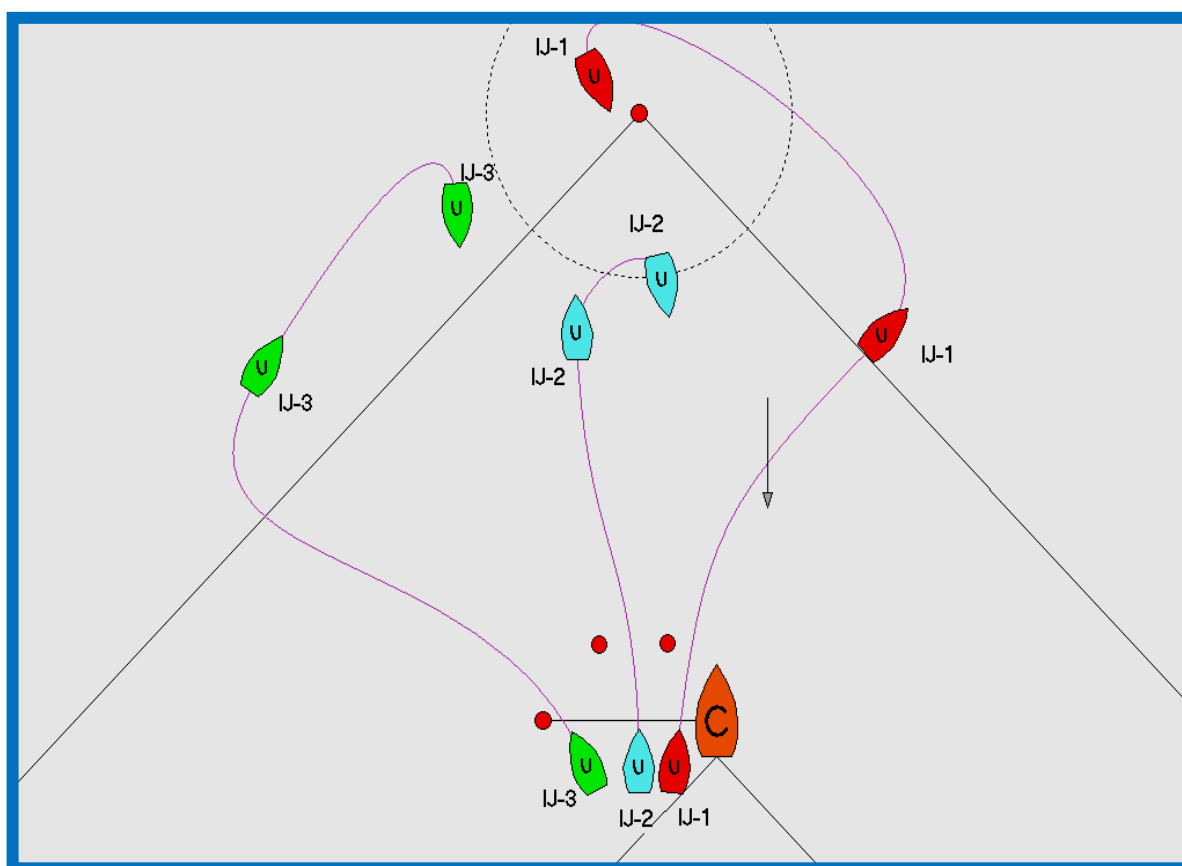


Схема 2

**Первая - вторая трети лавировки:** Катера отслеживают каждый свой участок, лавируя примерно в пределах своего сектора.

**Завершающая треть лавировки.** Дальнейшие их действия зависят от типа дистанции. Предположим, что дана трапеция с внутренней петлей, т.е. после огибания верхнего знака лодки идут фордевиндом вниз, где огибают ворота.

В этом случае **катер IJ-1** выходит из оперативного пространства флота и на большой скорости перемещается к верхнему знаку (см. схему 2), чтобы встретить здесь лодки и наблюдать за их огибанием знака.

**Катер IJ-2**, не доходя до верхнего знака, разворачивается, останавливается. Либо малым ходом движется к воротам, давая обгонять себя гонщикам. Такой маневр обеспечивает ему отличный обзор.

**Катер IJ-3** выходит за левую лэйлайн знака, разворачивается и готов отслеживать левый фланг флота, спускающегося фордевиндом.

Во время лавировки безопаснее всего двигаться примерно со скоростью яхт, придерживаясь курса параллельного либо правому, либо левому галсу. Это дает возможность судье-водителю легко избежать опасной близости с яхтами и в наименьшей степени мешать их маневрированию.

### 3) Ф О Р Д Е В И Н Д

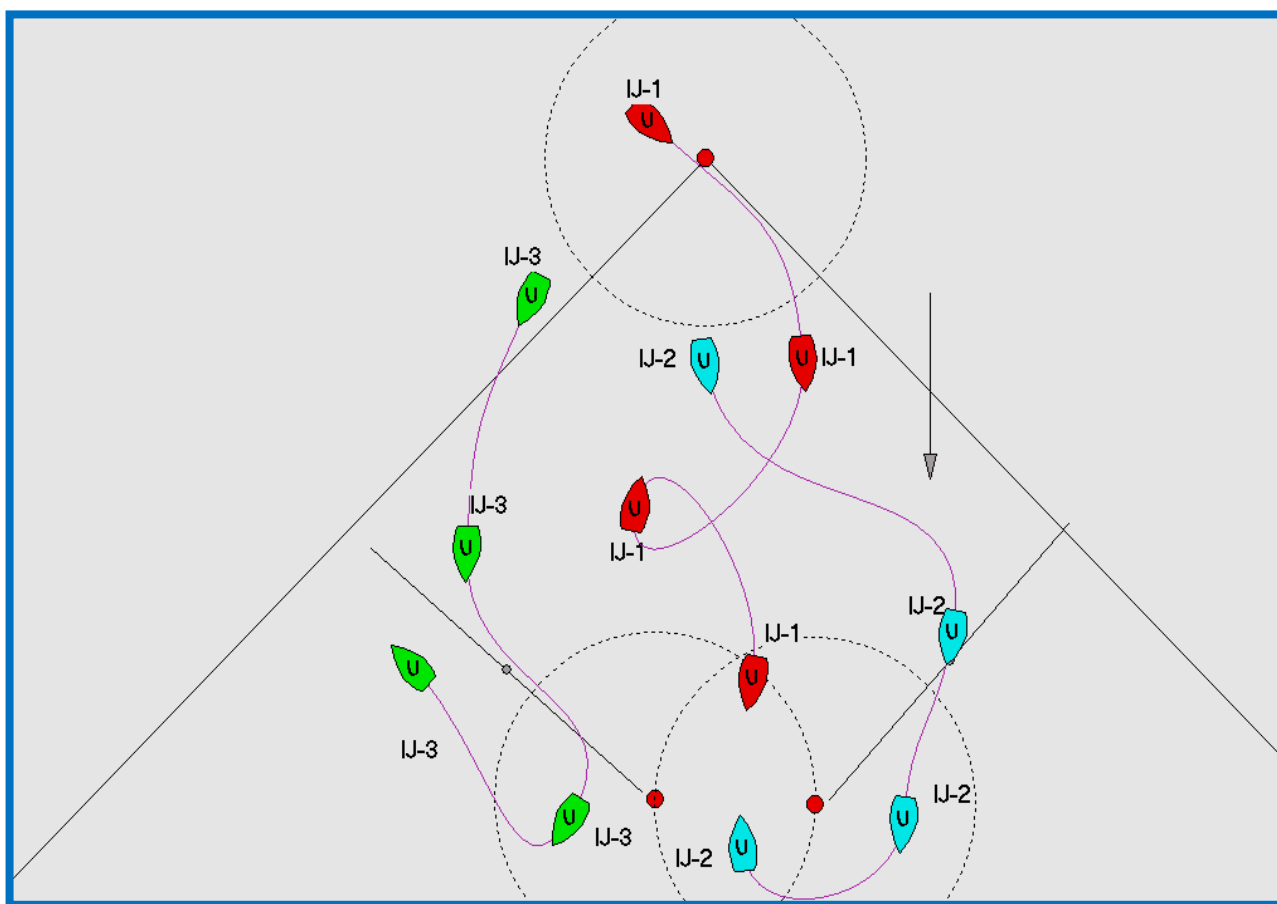


Схема 3

**Катер IJ-2** – по ходу из центра смещается на правый фланг. Его основная задача – наблюдение за лидерами. При приближении первых лодок к воротам, катер IJ-2 выходит за пределы правой лэйлайн, ускоряется и занимает позицию носом против ветра, посередине ворот (см. схему 3), чтобы отслеживать прохождение яхтами знаков (ворот)

**Катер IJ-1** – когда большинство яхт обогнуло верхний знак, занимает место катера IJ-2 в центре дистанции и спускается вниз вдоль осевой, отслеживая в основном среднюю часть флота. В зависимости от конкретной обстановки, он может слегка обгонять яхты, возвращаться назад, наветер, еще раз обгонять лодки, или, застопорив ход, находиться в точке.

Как только большинство яхт обогнет знак и выйдет на лавировку, катер ИJ-1 снова перемещается на свой край, отслеживая середину – правый фланг флота.

**Катер ИJ-3** – отслеживает левый фланг флота. Как только первые яхты начинают огибать ворота, ИJ-3 выходит за пределы левой нижней лэйлайн, далее разворачивается и следует вместе с яхтами вдоль и параллельно левой лэйлайн. Таким образом, ИJ-3 на второй лавировке снова оказывается в своем секторе: середина – левый фланг.

#### **4) Б А К Ш Т А Г И** (от галфвинда до крутого бакштага)

Если дистанция представляет собой трапецию с внешней петлей, то яхты идут от верхнего знака к знаку №2 полным курсом (от галфвинда до бакштага, в среднем – крутым бакштагом).

**Катер ИJ-3** – как только первые яхты начинают огибать знак, переходит на внешнюю сторону (левый фланг, глядя со знака №2) и сопровождает лидеров. При подходе к знаку лидеров, ИJ-3 ускоряется и занимает позицию (см. схему 4) для контроля за прохождением яхтами знака. Как только первая треть яхт обогнула знак, катер ИJ-3 разворачивается и следует вместе с флотом, обеспечивая его левый фланг.

**Катер ИJ-2** – из центра (осевая лавировки) разворачивается и, следуя с первой третью яхт, наблюдает подветренное крыло флота. После огибания знака №2 яхты начинают спускаться фордевиндом к знаку №3. При этом катер ИJ-2 продолжает движение, находясь справа от флота и контролируя в основном лидеров.

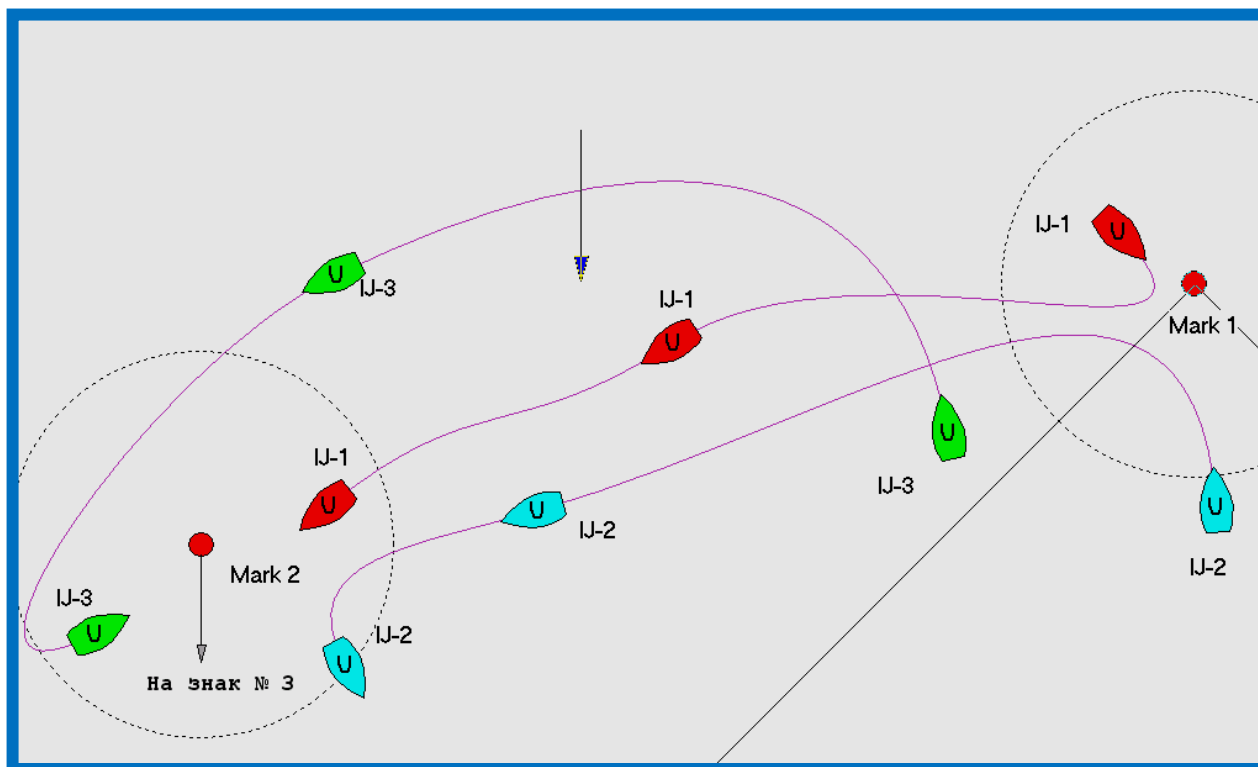


Схема 4

## 5) ПОЛНЫЙ КУРС НА ФИНИШ<sup>7</sup>

Заключительный участок гонки отслеживается судьями с особенной тщательностью, Яхта, нарушающая какое-либо правило средства движения, должна быть готова, что ее могут оштрафовать и после того, как она пересекла финишную линию. Однако этот участок представляет собой особую трудность для жюри из-за скученности, спрессовывания лодок ближе к финишу, максимальных скоростей (как правило, яхты идут в бакштаг), тесного контакта из-за тактической борьбы и т.п. Поэтому самостоятельное маневрирование и взаимодействие катеров здесь должно быть особенно тщательно продумано, отрепетировано и воплощено. Все катера начинают движение из прежних позиций (см. предыдущую схему).

**Катер IJ-2** – обеспечивает ведущую группу яхт, находясь теперь на наветренном (правом, глядя от финиша) фланге. Дойдя до линии, катер IJ-2 возвращается к третьему знаку и забирает под наблюдение новую группу яхт.

<sup>7</sup> От знака № 2 к знаку № 3 яхты проходят курсом фордевинд. Применяется та же система работы катеров жюри, что и раньше (см. схему выше).

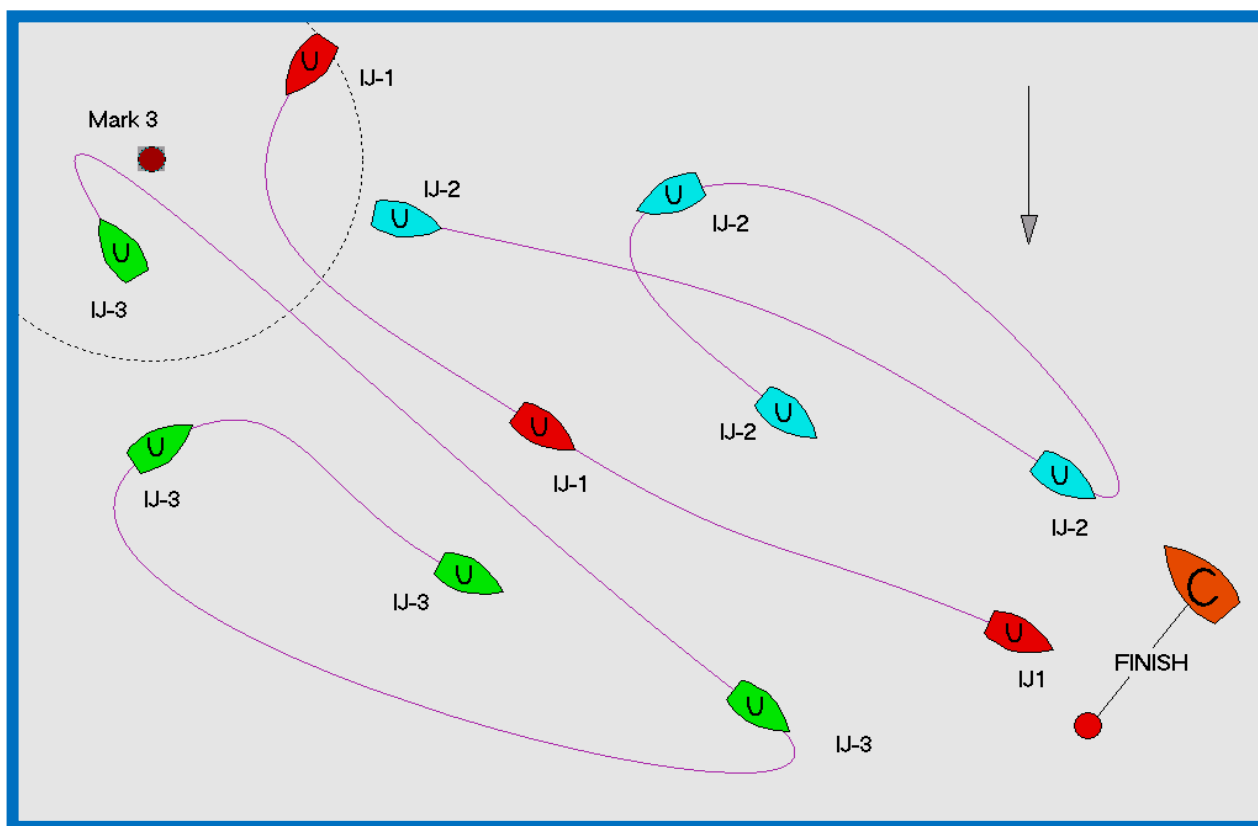


Схема 5

**Катер IJ-3** выполняет те же маневры с теми же задачами, только находясь под ветром от флота.

**Катер IJ-1** находится в массе флота и действует по обстановке.



## РАЗДЕЛ 6.

### ПРОВЕРЬ СЕБЯ!

В этом разделе представлен тест ИСАФ по правилу 42. Рекомендуется ответить на тест самостоятельно, найдя соответствующие правила и интерпретации. Затем вы можете проверить свои ответы. Они находятся в конце этого раздела.

Оригинал теста находится на сайте: [http://www.sailing.org/tools/documents/Rule42Quiz2013-\[15823\].pdf](http://www.sailing.org/tools/documents/Rule42Quiz2013-[15823].pdf)

#### Средства движения. Тест для самопроверки

Прочитайте утверждения и отметьте, согласны вы с ними или нет.

1	Любое единичное движение туловищем, которое явно продвигает яхту, запрещено.	Да, это так.	Нет, это не так.
2	Яхта имеет право применять скаллинг, чтобы избежать контакта с другой яхтой.	Да, это так.	Нет, это не так.
3	Разрешается повторяющийся пампинг для возвращения выгнутой латы (лат) в нормальное положение, при условии, что это действия явно не продвигают яхту.	Да, это так.	Нет, это не так.
4	Экипаж яхты обязан не допускать раскачивание (роллинг) яхты на полном курсе.	Да, это так.	Нет, это не так.
5	Закреивание яхты наветер для облегчения уваливания запрещено.	Да, это так.	Нет, это не так.
6	Разрешается повторяющееся раскачивание яхты (роллинг) на гладкой воде при условии, что яхта изменяет курс с каждым качком (ролло).	Да, это так.	Нет, это не так.
7	Закреивание яхты должно соответствовать изменению её курса.	Да, это так.	Нет, это не так.
8	При закрепивании яхты наветер для её уваливания, экипажу яхты всегда разрешается сделать один памп парусом.	Да, это так.	Нет, это не так.
9	Движения туловища в направлении вперед-назад в соответствии с волнами на лавировке против ветра разрешены.	Да, это так.	Нет, это не так.
10	Серфинг означает быстрое увеличение скорости на передней части волны.	Да, это так.	Нет, это не так.

*Всероссийская федерация парусного спорта  
Комитет Гоночных Правил и Апелляций  
Методический кабинет ГБУ «ЦСП «Хлебниково» Москомспорта*

11	Запрещено делать памп, старясь перейти в режим серфинга или глиссирования при пограничных условиях.	Да, это так.	Нет, это не так.
12	Для начала серфинга или глиссирования экипажу разрешается подобрать любой парус.	Да, это так.	Нет, это не так.
13	Экипажу яхты разрешается совершать пампинг для начала серфинга, когда яхта уже глиссирует.	Да, это так.	Нет, это не так.
14	Мягкие движения рулем через диаметральную плоскость яхты, которые не продвигают яхту или препятствуют её движению назад, разрешены.	Да, это так.	Нет, это не так.
15	Повторяющиеся силовые движения рулем, когда яхта находится выше курса крутой бейдевинд и изменяет курс к крутому бейдевинду, разрешены.	Да, это так.	Нет, это не так.
16	После столкновения со знаком яхта имеет право использовать скаллинг, чтобы освободиться от него.	Да, это так.	Нет, это не так.
17	Во время поворота оверштаг, если экипаж задерживает выравнивание яхты, когда яхта уже легла на курс крутой бейдевинд, то исключение, позволяющее совершать движения туловищами для увеличения роллинга, больше не применяется.	Да, это так.	Нет, это не так.
18	Если показан флаг «O», то пампинг, рокинг и скаллинг разрешаются.	Да, это так.	Нет, это не так.
19	Специальные изменения правил класса к правилу 42 перестают применяться с момента, когда показан флаг «R».	Да, это так.	Нет, это не так.
20	Яхте может быть исправлен результат, если ГК не показал флаг «O», когда был превышен лимит скорости, определенный в правилах класса.	Да, это так.	Нет, это не так.

## Средства движения. Ответы к тесту для самопроверки

Оригинал находится на сайте:

[http://www.sailing.org/tools/documents/Rule42Quizanswers2014-\[16141\].pdf](http://www.sailing.org/tools/documents/Rule42Quizanswers2014-[16141].pdf)

1	<p>Любое единичное движение туловищем, которое явно продвигает яхту, запрещено.</p> <p><b>Правило 42.1 и BASIC 4</b></p>	<b>Да, это так.</b>	Нет, это не так.
2	<p>Яхта имеет право применять скаллинг, чтобы избежать контакта с другой яхтой.</p> <p><b>BASIC 3:</b></p> <p>Некоторые спортсмены не согласны с этим ответом, считая, что он входит в противоречие с «действиями в соответствии с хорошей морской практикой», на которые ссылается основное правило 42.1.</p> <p>Если, при плотном скоплении яхт в стартовой области, или при огибании знаков, было бы разрешено применять скаллинг для избегания контакта с другими яхтами, судьям было бы невозможно определить, применяется ли скаллинг для избегания контакта или для получения тактического преимущества.</p> <p>Так как эти действия не являются исключениями, перечисленными в правилах, они запрещены правилом 42.2(d).</p>	Да, это так.	<b>Нет, это не так.</b>
3	<p>Разрешается повторяющийся пампинг для возвращения выгнутой латы (лат) в нормальное положение, при условии, что это действия явно не продвигают яхту.</p> <p><b>Правило 42.3(e):</b></p> <p>Это правило было введено, чтобы разрешить проблему, возникающую после поворота фордевинд в слабый ветер, когда латы выгнуты в обратную сторону, и их не удается вернуть в нормальное положение с первой попытки.</p>	<b>Да, это так.</b>	Нет, это не так.
4	<p>Экипаж яхты обязан не допускать раскачивание (роллинг) яхты на полном курсе.</p> <p><b>ROCK 3:</b></p> <p>Экипажу запрещено раскачивать яхту, но не требуется прекращать фоновое раскачивание.</p>	Да, это так.	<b>Нет, это не так.</b>



5	<p>Закрепление яхты наветер для облегчения уваливания запрещено.</p> <p><b>Правило 42.3(a) и РОСК 6</b></p>	Да, это так.	<b>Нет, это не так.</b>
6	<p>Разрешается повторяющееся раскачивание яхты (роллинг) на гладкой воде при условии, что яхта изменяет курс с каждым качком (роллом).</p> <p><b>РОСК 7:</b>                  Для применения исключения, описанного в правиле 42.3(a), необходимо наличие волн.</p>	Да, это так.	<b>Нет, это не так.</b>
7	<p>Закрепление яхты должно соответствовать изменению её курса.</p> <p><b>РОСК 6:</b>                  Вы можете раскачивать яхту, чтобы помочь ей изменить курс, но большой крен должен соответствовать большому изменению курса.</p>	<b>Да, это так.</b>	Нет, это не так.
8	<p>При закреплении яхты наветер для её уваливания, экипажу яхты всегда разрешается сделать один памп парусом.</p> <p>Нет связи между разрешенным раскачиванием яхты и разрешенным пампингом. Памп разрешен только тогда, когда существуют условия, перечисленные в правиле 42.3(c). Тем не менее, яхта не будет наказана за одиночный памп, если он явно не продвигает яхту, или если он не повторяется на одном месте одного и того же участка дистанции.</p>	Да, это так.	<b>Нет, это не так.</b>
9	<p>Движения туловища в направлении вперед-назад в соответствии с волнами на лавировке против ветра разрешены.</p> <p><b>ООСН 1:</b>                  Движения вызывающие повторяющиеся флики на задней шкаторине грота являются бодипампингом.</p>	<b>Да, это так.</b>	Нет, это не так.
10	<p>Серфинг означает быстрое увеличение скорости на передней части волны.</p> <p><b>Правило 42.3(c):</b>                  Необходимо отличать эти действия от небольшого увеличения скорости, вызванного пампом.</p>	<b>Да, это так.</b>	Нет, это не так.

11	<p>Запрещено делать памп, старясь перейти в режим серфинга или глиссирования при пограничных условиях.</p> <p><b>PUMP 7 и PUMP 8:</b>                  Три подряд безуспешные попытки начать серфинг или глиссирование запрещены.</p>	Да, это так.	<b>Нет, это не так.</b>
12	<p>Для начала серфинга или глиссирования экипажу разрешается подобрать любой парус.</p> <p><b>Правило 42.3(c):</b>                  Вы можете подобрать любой парус, но только один раз для того, чтобы начать серфинг или глиссирование.</p>	<b>Да, это так.</b>	Нет, это не так.
13	<p>Экипажу яхты разрешается совершать пампинг для начала серфинга, когда яхта уже глиссирует.</p> <p><b>PUMP 12</b></p>	Да, это так.	<b>Нет, это не так.</b>
14	<p>Мягкие движения рулем через диаметральной плоскость яхты, которые не продвигают яхту или препятствуют её движению назад, разрешены.</p> <p><b>Правило 42.2(d):</b>                  Повторяющиеся движения румпеля через диаметральной плоскость яхты не всегда запрещены, это зависит от их силы и производимого ими эффекта.</p>	<b>Да, это так.</b>	Нет, это не так.
15	<p>Повторяющиеся силовые движения рулем, когда яхта находится выше курса крутой бейдевинд и изменяет курс к крутому бейдевинду, разрешены.</p> <p><b>Правило 42.3(d) и SCULL 1:</b>                  Яхта при этом должна явно изменять курс.</p>	<b>Да, это так.</b>	Нет, это не так.
16	<p>После столкновения со знаком яхта имеет право использовать скаллинг, чтобы освободиться от него.</p> <p><b>Правило 42.3(h):</b>                  Не разрешается применять скаллинг для огибания знака. Это разрешено только чтобы освободиться от него.</p>	<b>Да, это так.</b>	Нет, это не так.
17	<p>Во время поворота оверштаг, если экипаж задерживает выравнивание яхты, когда яхта уже легла на курс крутой бейдевинд, то исключение, позволяющее совершать движения туловищами для увеличения роллинга, больше не применяется.</p> <p><b>Правило 42.3(b) и BASIC 6:</b>                  Исключение разрешает поворот перекатом, но как только яхта ложится на курс крутой бейдевинд, экипаж нарушит правило 42.1 Основное правило, если выровняет яхту таким образом, что это движение явно продвинет яхту. В этом случае исключение больше не применяется.</p>	<b>Да, это так.</b>	Нет, это не так.

*Всероссийская федерация парусного спорта  
Комитет Гоночных Правил и Апелляций  
Методический кабинет ГБУ «ЦСП «Хлебниково» Москомспорта*

18	<p>Если показан флаг «О», то пампинг, рокинг и скаллинг разрешаются.</p> <p><b>Правило Р5(а):</b> Скаллинг никогда не разрешается. Любые исключения, которые применяются при показе флага «О», должны быть разрешены правилами класса.</p>	Да, это так.	<b>Нет, это не так.</b>
19	<p>Специальные изменения правил класса к правилу 42 перестают применяться с момента, когда показан флаг «R».</p> <p><b>Правило Р5(с) ППГ:</b> Они продолжают применяться до тех пор, пока яхта она не прошла знак, у которого был показан флаг «R».</p>	Да, это так.	<b>Нет, это не так.</b>
20	<p>Яхте может быть исправлен результат, если ГК не показал флаг «О», когда был превышен лимит скорости, определенный в правилах класса.</p> <p><b>Правило Р4 ОГРАНИЧЕНИЕ ТРЕБОВАНИЯ ИСПРАВИТЬ РЕЗУЛЬТАТ</b></p>	Да, это так.	<b>Нет, это не так.</b>

## Приложения

Приложение 1

*В этом приложении приведена сводная таблица, в которой показаны изменения правила 42, сделанные в правилах класса, в наиболее распространенных в России классах яхт.*

*Необходимо помнить, что изменения в правилах класса происходят регулярно, поэтому всем спортсменам, тренерам и судьям необходимо перечитывать правила класса перед каждым соревнованием.*

*Также в таблице показаны наиболее частые изменения, которые делаются в Гоночной инструкции при проведении соревнования в данном классе.*

*Внимательно читайте Гоночную инструкцию перед каждым соревнованием!!!*

*Изменения в правилах класса на 03.03.2014*

Класс	<b>Изменения в правилах класса, в Положении о соревновании и Гоночной инструкции</b>
29er	<p><b>Изменения в правилах класса</b></p> <p>Если скорость ветра, измеренная на уровне палубы, постоянно превышает 10 узлов, то гоночный комитет имеет право разрешить пампинг, рокинг и учинг в соответствии с правилом Р5 ППГ. Этим изменяются правила 42.2 (a), 42.2 (b) и 42.2 (c).</p> <p><b>Изменения в Положении о соревновании и Гоночной инструкции, обычно применяемые при проведении гонок данного класса:</b></p> <p>«Наказание в два оборота» заменяется на «Наказание в один оборот».</p>
29erXX	<p><b>Изменения в правилах класса</b></p> <p>Если скорость ветра, измеренная на уровне палубы, постоянно превышает 10 узлов, то гоночный комитет имеет право разрешить пампинг, рокинг и учинг в соответствии с правилом Р5 ППГ.</p> <p>Если гоночный комитет показывает флаг «О» до или одновременно с сигналом «Предупреждение», пампинг, рокинг и учинг разрешается производить, начиная с сигнала «Подготовительный». Этим изменяются правила 42.2 (a), 42.2 (b) и 42.2 (c).</p> <p>Яхта может применять скаллинг до старта, при условии, что эти</p>

	<p>действия не продвигают яхту.</p> <p><b>Изменения в Положении о соревновании и Гоночной инструкции, обычно применяемые при проведении гонок данного класса:</b></p> <p>«Наказание в два оборота» заменяется на «Наказание в один оборот».</p>
49er 49erFX	<p><b>Изменения в правилах класса</b></p> <p>ППГ 42.3 изменено следующим образом:</p> <p><i>(j) Яхта может производить скаллинг, если такой скаллинг не продвигает яхту ни в каком направлении.</i></p> <p><b>Изменения в Положении о соревновании и Гоночной инструкции, обычно применяемые при проведении гонок данного класса:</b></p> <p>«Наказание в два оборота» заменяется на «Наказание в один оборот».</p>
420	<p><b>Изменения в правилах класса</b></p> <p>Если ветер, измеренный на уровне палубы, дует со скоростью 13 узлов или выше, гоночный комитет имеет право разрешить пампинг, рокинг и учинг в соответствии с правилом Р5 ППГ. Если гоночный комитет показывает флаг «О» до или одновременно с сигналом «Предупреждение», пампинг, рокинг и учинг разрешается производить, начиная с сигнала «Подготовительный».</p>
470	<p><b>Изменения в правилах класса</b></p> <p>Следующие правила ППГ-13 применяются с изменениями, указанными ниже:</p> <p>Если средняя скорость ветра на всей дистанции явно превышает 8 узлов, то гоночный комитет имеет право произвести сигнал в соответствии с правилом Р5 ППГ, объявляющий, что разрешаются пампинг, рокинг и учинг. Этим изменяются правила ППГ 42.2 (a); 42.2 (b); 42.2 (c).</p>
Europe	<p><b>Изменения в правилах класса</b></p> <p>Гоночный комитет имеет право разрешить пампинг, рокинг и учинг после стартового сигнала, за исключением случая, когда яхта</p>

	<p>идет в лавировку против ветра (этим изменяются правила 42.2 (a); 42.2 (b) и 42.2 (c). Сигналы должны быть произведены в соответствии с правилом Р5 ППГ.</p> <p>Класс «Европа» рекомендует применять правило 4.2(a) при скорости ветра 12 узлов и выше, измеренной на уровне палубы.</p>
Finn	<p><b>Изменения в правилах класса</b></p> <p>Правило С.1.1</p> <p>1) Изменить правило 42.3, добавив в него следующее предложение: Гоночный комитет может произвести сигнал в соответствии с правилом Р5 ППГ о том, что пампинг, рокинг и учинг разрешены после сигнала «Старт», за исключением случая, когда надлежащий курс яхты – крутой бейдевинд или выше. Этим изменяются правила 42.2 (a); 42.2 (b) и 42.2 (c).</p> <p>(2) Класс «Финн» рекомендует гоночным комитетам применять Правило С.1.1(1) при ветре от 10-ти узлов и выше, измеренном на уровне палубы на судне гоночного комитета у верхнего знака дистанции. См. также правило А.7.2.</p>
Laser Laser-Radial Laser 4.7	<p><b>Изменения в правилах класса</b></p> <p>Нет изменений</p> <p>Для главных соревнований в этих классах Гоночная инструкция предусматривает изменения в правиле Р5.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- если яхта получила 1-е наказание после финиша – Гоночный комитет добавляет 8 очков к ее финишному месту</li> <li>- Правило Р4 изменено таким образом, что Протестовый комитет по своей инициативе имеет право рассмотреть и исправить результат яхты</li> <li>- добавлен пункт в Гоночную инструкцию, согласно которому после получения второго и более наказания, если гонке будет дан повторный старт или она будет повторена, то яхта не имеет права в ней участвовать. (См п.18 стандартой Гоночной инструкции для классов «Лазер»)</li> </ul>

Nacra 17	<p><b>Изменения в правилах класса</b></p> <p>Нет изменений</p> <p><b>Изменения в Положении о соревновании и Гоночной инструкции, обычно применяемые при проведении гонок данного класса:</b></p> <p>«Наказание в два оборота» заменяется на «Наказание в один оборот»</p>
Zoom 8	<p><b>Изменения в правилах класса</b></p> <p>Правило С1.(1): Изменить правило 42 ППГ следующим образом:</p> <p>(1) Гоночный комитет имеет право разрешить пампинг, рокинг и учинг после стартового сигнала, за исключением случая, когда яхта идет в лавировку против ветра (этим изменяются правила 42.2 (а); 42.2 (b) и 42.2 (с). Сигналы должны быть произведены в соответствии с правилом Р5 ППГ.</p> <p>(2) Ассоциация класса «Zoom8» рекомендует применять правило С.1.(1) при скорости ветра 12 узлов и выше, измеренной на уровне палубы.</p>
Для всех юношеских соревнований во всех классах	<p><b>Изменения в Положении о соревновании и Гоночной инструкции, обычно применяемые при проведении гонок данного класса:</b></p> <p>Правило Р2.3 не применяется, а правило Р2.2 изменяется так, что оно применяется к любому наказанию, начиная со второго.</p>

Образец формы отчета судьи-ампайра  
о протестах на воде по правилу 42

**НАКАЗАНИЕ ПО ПРАВИЛУ 42**

Класс	Участок:
Номер	Время:
Описание инцидента:	
Ответ яхты: начат на: <input type="checkbox"/> Пр.г. <input type="checkbox"/> Л.г. <input type="checkbox"/> 1об. <input type="checkbox"/> 2об. <input type="checkbox"/> СГ, другое:	
Гонка:	Правило Интерпретации
Дата:	Судьи:



*GOOD LUCK!*