

## ОПРЕДЕЛЕНИЯ

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

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

**Выходить.** Яхта *выходит* на *знак*, если она находится в такой позиции, что может, не изменяя *галса*, пройти *знак* с наветренной стороны и оставить его с предписанного борта яхты.

**Финиш.** Яхта *финиширует*, когда любая часть ее корпуса либо любая часть ее экипажа или оборудования в их нормальном положении пересекает финишную линию со стороны дистанции. Однако яхта не *финишировала*, если после пересечения финишной линии она:

- (a) выполняет наказание в соответствии с правилом 44.2 (наказание в 1 или 2 оборота),
- (b) исправляет ошибку в соответствии с правилом 28.2 (веревочка), сделанную у финишной линии, или
- (c) продолжает проходить дистанцию.

**Заинтересованная сторона.** Любое лицо, которое может что-либо приобрести или потерять вследствие решения протестового комитета или явно лично заинтересованное в таком решении.

**Сторониться.** Яхта *сторонится* яхты, имеющей право дороги:

- (a) если яхта, имеющая право дороги, может идти своим курсом без необходимости предпринимать избегающие действия, и,
- (b) когда яхты *связаны*, если яхта, имеющая право дороги, может также, изменить курс в обоих направлениях без немедленного контакта.

**Подветренная и наветренная.** *Подветренная* сторона яхты - это сторона, противоположная той, на которую дует ветер, или которая была противоположной до того, как яхта оказалась в положении левентик\*. Однако, если яхта идет прямо по ветру или "чужим галсом"', то *подветренной* стороной считается та сторона, на которой находится грот. Другая сторона яхты – *наветренная*. Когда две яхты находятся на одном и том же *галсе* и *связаны*, то *подветренной* считают ту яхту, которая находится на *подветренной* стороне другой яхты. Другая яхта – *наветренная*.

**Знак.** Объект, который гоночная инструкция требует оставлять с предписанного борта яхты, и судно гоночного комитета, окруженное свободной для прохода водой и от которого проходит стартовая или финишная линия. Якорный канат и любые предметы, случайно присоединенные к *знаку*, не считаются его частью.

**Место-у-знака.** Место для яхты, чтобы оставить *знак* с предписанного борта. А также:

- (a) место, чтобы идти к *знаку*, когда её *надлежащий курс* проходит близко к нему, и
- (b) место для огибания *знака*, нужное, чтобы проходить дистанцию.

Однако *место-у-знака* для яхты не включает в себя место для поворота оверштаг, кроме случая, когда она является внутренней *связанной с наветренной* стороны от яхты, обязанной дать *место-у-знака*, и могла бы *выходить* на *знак* после своего поворота оверштаг.

**Препятствие.** Объект, который яхта, находясь от него на расстоянии длины своего корпуса и идя прямо на него, не могла бы обойти без существенного изменения курса. *Препятствиями* являются также объект, который можно безопасно пройти только с одной стороны, и район, соответственно обозначенный в гоночной инструкции. Однако яхта в *гонке* не является *препятствием* для других яхт, если они не должны *сторониться* её или, согласно правилу 23, избегать ее. Судно на ходу, включая яхту в *гонке*, никогда не является протяженным *препятствием*.

**Сторона.** Сторона в рассмотрении:

- (a) при рассмотрении протеста: протестующий, опротестованный;
  - (b) для требования исправить результат: яхта, требующая исправить результат, или для которой подано требование исправить результат, гоночный комитет, действующий по правилу 60.2(b);
  - (c) для требования исправить результат по правилу 62.1(a): те, кому приписывается неправильное действие или упущение;
  - (d) яхта или спортсмен, которые могут быть наказаны по правилу 69.2.
- При этом протестовый комитет никогда не является *стороной*.

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

**Надлежащий курс.** Курс, которым яхта могла бы идти к *финишу* как можно быстрее в отсутствие других яхт, о которых идёт речь в правилах, использующих этот термин. Яхта не имеет *надлежащего курса* до своего сигнала "Старт".

**Протест.** Заявление яхты, гоночного комитета или протестового комитета по правилу 61.2 о том, что какая-то яхта нарушила *правила*.

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

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

**Правило.** К *правилам* относятся:

- (a) правила в этой книге, включая Определения, Сигналы гонки, Введение, преамбулы и правила приложений, когда они применимы, но не заголовки;
- (b) Регламент 19 ИСАФ "Кодекс о праве на участие", Регламент 20 ИСАФ "Кодекс о рекламе", Регламент 21 ИСАФ "Кодекс об антидопинге", Регламент 22 ИСАФ "Кодекс о классификации яхтсменов";
- (c) предписания национальной организации, кроме случаев, когда они изменены гоночной инструкцией в соответствии с предписанием национальной организации по правилу 88.2, если имеется;
- (d) правила класса (для яхт, соревнующихся по гандикапной или рейтинговой системе, правила такой системы являются "правилами класса"); (e) положение о соревновании; (f) гоночная инструкция; и (g) любые другие документы, регламентирующие соревнование.

**Старт.** Яхта *стартует*, когда любая часть её корпуса, экипажа или оборудования пересекает стартовую линию в направлении первого *знака*, если она полностью находилась на предстартовой стороне от стартовой линии в момент или после своего сигнала "Старт" и выполнила требования правила 30.1, если оно применяется.

**Галс, правый галс** или **левый галс.** Яхта находится на *галсе*, *правом* или *левом*, в соответствии с тем, какая сторона у нее *наветренная*.

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

## ОСНОВНЫЕ ПРИНЦИПЫ

**СПОРТИВНОЕ ПОВЕДЕНИЕ И ПРАВИЛА.** Спортсмены, участвующие в парусных соревнованиях, должны руководствоваться правилами. Ожидается, что они будут их соблюдать и применять. Основной принцип спортивного поведения состоит в том, что спортсмены, нарушившие какое-либо правило, сразу выполняют соответствующее наказание; таким наказанием может быть и выход из гонки.

**ОБЯЗАННОСТИ ПО ОТНОШЕНИЮ К ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЕ.** Приветствуется уменьшение любого вредного воздействия парусного спорта на окружающую среду.

## ЧАСТЬ 1 ОСНОВНЫЕ ПРАВИЛА

### 1 БЕЗОПАСНОСТЬ

1.1 Помощь находящимся в опасности. Яхта или спортсмен должны оказать всю возможную помощь любому лицу или судну, находящемуся в опасности.

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

**2 ЧЕСТНАЯ СПОРТИВНАЯ БОРЬБА.** Яхта и ее владелец должны соревноваться в соответствии с общепринятыми принципами спортивного поведения и честной спортивной борьбы. Яхта может быть наказана по этому правилу, если только будет явно установлено, что эти принципы нарушены. Дисквалификация по этому правилу не должна исключаться из числа очков яхты в серии гонок.

**3 ПРИЗНАНИЕ ПРАВИЛ.** Участвуя в гонке, проводимой по настоящим гоночным правилам, каждый спортсмен и владелец яхты соглашаются:

- (a) руководствоваться правилами;
- (b) принимать накладываемые наказания и другие действия, соответствующие правилам, с учетом процедур апелляции и пересмотра решений, предусмотренных в них, как окончательное решение по любым вопросам, возникающим при применении правил; и
- (c) относительно любого такого решения не обращаться к какому-либо суду или судебному органу.

**4 РЕШЕНИЕ УЧАСТВОВАТЬ В ГОНКЕ.** Только яхта ответственна за свое решение принять участие в гонке или продолжить гонку.

## **ЧАСТЬ 2 КОГДА ЯХТЫ ВСТРЕЧАЮТСЯ**

Правила Части 2 применяются к яхтам, которые маневрируют в зоне гонок или вблизи нее и намерены участвовать, участвуют или участвовали в гонке. Однако яхта, не участвующая в гонке, не должна быть наказана за нарушение какого-либо из этих правил, кроме правила 24.1. При расхождении яхты, подчиняющейся настоящим правилам, с любым судном, не подчиняющимся им, должны действовать "Международные правила предупреждения столкновений судов в море" (МППСС) или государственные правила, регламентирующие расхождение. Если предписано гоночной инструкцией, то вместо правил Части 2 действуют правила расхождения МППСС или государственные правила расхождения.

## **РАЗДЕЛ А. ПРАВО ДОРОГИ**

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

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

**11 НА ОДНОМ ГАЛСЕ, СВЯЗАНЫ** Когда яхты находятся на одном галсе и связаны, то наветренная яхта должна сторониться подветренной яхты.

**12 НА ОДНОМ ГАЛСЕ, НЕ СВЯЗАНЫ** Когда яхты находятся на одном галсе и не связаны, то яхта, находящаяся чисто позади, должна сторониться яхты, находящейся чисто впереди.

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

## **РАЗДЕЛ В. ОБЩИЕ ОГРАНИЧЕНИЯ**

**14 ИЗБЕГАНИЕ КОНТАКТА** Яхта должна избегать контакта с другой яхтой, если это разумно возможно. Однако яхта, имеющая право дороги или право на место либо на место-у-знака,

(а) не обязана предпринимать действия для избегания контакта, пока не станет ясно, что другая яхта не сторонится или не дает места либо места-у-знака, и

(b) должна быть оправдана, если она нарушает это правило, но контакт не причинил ущерба или вреда здоровью.

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

## **16 ИЗМЕНЕНИЕ КУРСА**

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

16.2 Дополнительно, если после сигнала "Старт" яхта левого галса сторонится яхты правого галса так, чтобы пройти позади нее, то яхта правого галса не имеет права изменять курс, если в результате этого яхта левого галса была бы вынуждена немедленно изменить курс, чтобы продолжать сторониться.

**17 НА ОДНОМ ГАЛСЕ; НАДЛЕЖАЩИЙ КУРС** Если яхта из положения чисто позади становится связанной в пределах двух длин своего корпуса с подветренной стороны от яхты на том же галсе, то она не должна идти выше своего надлежащего курса, пока они остаются на том же галсе и связанными в пределах этого расстояния, кроме случая, когда яхта, идя выше своего надлежащего курса, сразу проходит позади другой яхты. Это правило не применяется, если связанность устанавливается во время, когда по правилу 13 наветренная яхта обязана сторониться.

## **РАЗДЕЛ С. У ЗНАКОВ И ПРЕПЯТСТВИЙ**

Правила Раздела С не применяются у стартового знака, окруженного свободной для прохода водой, или его якорного конца с момента, когда яхты приближаются к ним, чтобы, стартовать, и до момента, когда они прошли их.

## **18 МЕСТО У ЗНАКА**

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

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

(b) к яхтам на противоположных галсах, когда для одной из них, но не обеих, надлежащим курсом у знака является выполнение поворота оверштаг;

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

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

## **18.2 Предоставление места-у-знака**

(а) Когда яхты связаны, то наружная яхта должна дать место-у-знака внутренней яхте, если не применяется правило 18.2 (b).

(b) Если яхты связаны, когда первая из них достигает зоны, то наружная в этот момент яхта должна затем дать внутренней яхте место-у-знака. Если яхта находится чисто впереди, когда она достигает зоны, то яхта, находящаяся в этот момент чисто позади, должна затем дать ей место-у-знака.

(c) Когда яхта обязана дать место-у-знака по правилу 18.2(b),

(1) она должна продолжать делать это, даже если позже связанность прервется или возникнет новая связанность;

(2) если она становится внутренней связанной с яхтой, имеющей право на место-у-знака, то она также должна дать этой яхте место, чтобы идти своим надлежащим курсом, пока они остаются связанными.

Однако если яхта, имеющая право на место-у-знака, проходит положение левентик или выходит из зоны, то правило 18.2(b) больше не применяется.

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

(e) Если яхта стала внутренней связанной из положения чисто позади или стала наветренной, сделав поворот оверштаг, и наружная яхта не имела возможности дать место-у-знака с момента установления связанности, то она не обязана давать его.

**18.3 Поворот оверштаг в зоне** Если яхта в зоне проходит левентик и затем оказывается на том же галсе, что и яхта, выходящая на знак, то после этого правило 18.2 не применяется между ними. Яхта, изменившая галс,

(a) не должна вынуждать другую яхту идти выше крутого бейдевинда, чтобы избежать контакта, или препятствовать другой яхте проходить знак предписанным бортом, и

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

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

## 19 МЕСТО ДЛЯ ПРОХОЖДЕНИЯ ПРЕПЯТСТВИЯ

**19.1. Когда применяется правило 19** Правило 19 применяется к яхтам у препятствия, если только оно одновременно не знак, который яхты обязаны оставить с одного и того же борта. Однако у протяженного препятствия правило 19 применяется всегда, а правило 18 не применяется.

### 19.2 Предоставление места у препятствия

(a) Яхта, имеющая право дороги, имеет право выбрать сторону, с которой проходить препятствие.

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

(c) Если при прохождении протяженного препятствия яхта, находившаяся чисто позади и обязанная сторониться, становится связанной между другой яхтой и препятствием и в момент установления связанности нет места для прохода между ними, то она не имеет права на место по правилу 19.2(b). Пока яхты остаются связанными, такая яхта должна сторониться, и правила 10 и 11 не применяются.

## 20 МЕСТО ДЛЯ ПОВОРОТА ОВЕРШТАГ ОТ ПРЕПЯТСТВИЯ

**20.1 Оклик** Приближаясь к препятствию, яхта имеет право окликом запросить место, чтобы сделать поворот оверштаг и избежать яхты, находящейся на том же галсе. Однако она не имеет права делать оклик, если

(a) она может безопасно избежать препятствие без существенного изменения курса;

(b) она идет ниже курса крутой бейдевинд; или

(c) препятствие является знаком и яхта, которая выходит на него, была бы вынуждена предпринять ответные действия и изменить курс.

### 20.2 Ответные действия

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

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

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

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

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

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

**21 ОПРАВДАНИЕ** Когда яхта идет в пределах места или места-у-знака, на которое она имеет право по правилам Раздела C, то она должна быть оправдана, если в инциденте с яхтой, обязанной дать ей это место или место-у-знака,

- (a) она нарушает какое-либо правило Раздела А, правило 15 или правило 16, либо  
 (b) она была вынуждена нарушить правило 31.

## **РАЗДЕЛ D. ДРУГИЕ ПРАВИЛА**

Когда между двумя яхтами применяется правило 22 или 23, то правила Раздела А не применяются.

### **22 ОШИБКИ НА СТАРТЕ; ВЫПОЛНЕНИЕ НАКАЗАНИЙ; ДВИЖЕНИЕ ЗАДНИМ ХОДОМ**

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

22.2 Яхта, выполняющая наказание, должна сторониться яхты, не делающей этого.

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

### **23 ЯХТА ОПРОКИНУВШАЯСЯ, НА ЯКОРЕ ИЛИ НА МЕЛИ; ОКАЗЫВАЮЩАЯ ПОМОЩЬ**

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

### **24 ПОМЕХИ ДРУГИМ ЯХТАМ**

24.1 Если это разумно возможно, то яхта, не участвующая в гонке, не должна мешать яхте, находящейся в гонке.

24.2 Яхта не должна мешать яхте, выполняющей наказание или находящейся на другом участке дистанции, если только она не идёт своим надлежащим курсом.

## **ЧАСТЬ 3 ПРОВЕДЕНИЕ ГОНКИ**

### **25 ПОЛОЖЕНИЕ О СОРЕВНОВАНИИ; ГОНОЧНАЯ ИНСТРУКЦИЯ И СИГНАЛЫ**

25.1 Каждой яхте должна быть предоставлена возможность ознакомиться с положением о соревновании и с гоночной инструкцией до начала гонки.

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

25.3 Гоночный комитет имеет право показать зрительный сигнал, используя или флаг, или другой внешне похожий предмет.

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

<i>Минуты до сигнала "Старт"</i>	<i>Зрительный сигнал</i>	<i>Звуковой сигнал</i>	<i>Значение</i>
5*	Флаг класса	Один	Сигнал "Предупреждение"
4	P, I, Z, Z с I или чёрный флаг	Один	Сигнал "Подготовительный"
1	Флаг "Подготовительный" убирается	Один продолжительный	Одна минута
0	Флаг класса убирается	Один	Сигнал "Старт"

Сигнал "Старт" \* или как указано в гоночной инструкции Сигнал "Предупреждение" для каждого следующего класса должен быть дан вместе или после сигнала "Старт" для предыдущего класса

### **27 ДРУГИЕ ДЕЙСТВИЯ ГОНОЧНОГО КОМИТЕТА ДО СИГНАЛА "СТАРТ"**

27.1 Не позднее сигнала "Предупреждение" гоночный комитет должен сигналом или другим образом указать дистанцию, которую яхтам следует проходить, если дистанция не была определена в гоночной инструкции, и имеет право заменить один сигнал дистанции на другой и подать сигнал, обязывающий нести на себе индивидуальные средства обеспечения плавучести (показав флаг "Y" с одним звуковыми сигналом).

27.2 Не позднее сигнала "Подготовительный" гоночный комитет имеет право передвинуть стартовый знак.

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

"N" над "H" или "N" над "A" с тремя звуковыми сигналами).

## **28 ПРОХОЖДЕНИЕ ДИСТАНЦИИ**

28.1 Яхта должна стартовать, пройти дистанцию, указанную в гоночной инструкции, и финишировать. Выполняя это, она имеет право оставить с любого борта знак, которым не начинается, не ограничивается или не заканчивается участок дистанции, который она проходит. После финиша яхта не обязана пересекать полностью финишную линию.

28.2 Веревочка, представляющая путь яхты с момента, когда она начинает приближаться к стартовой линии с предстартовой стороны, чтобы стартовать, и до момента ее финиша, после натяжения должна: (a) проходить с предписанной стороны каждого знака и в правильной последовательности, (b) касаться каждого знака, подлежащего огибанию, (c) проходить между знаками ворот в направлении от предыдущего знака. Яхта имеет право исправить любые ошибки, чтобы соответствовать требованиям этого правила, при условии, что она еще не финишировала.

## **29 ОТЗЫВЫ**

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

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

## **30 НАКАЗАНИЯ НА СТАРТЕ**

**30.1 Правило флага "I".** Если был показан флаг "I" и какая-либо часть корпуса, экипажа или оборудования яхты находится на стороне дистанции от стартовой линии или одного из её продолжений в течение последней минуты перед её сигналом "Старт", то яхта должна пройти со стороны дистанции на предстартовую сторону линии через одно из её продолжений, прежде чем стартовать.

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

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

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

### **32 СОКРАЩЕНИЕ ДИСТАНЦИИ ИЛИ ПРЕКРАЩЕНИЕ ГОНКИ ПОСЛЕ СТАРТА**

32.1 После сигнала "Старт" гоночный комитет имеет право, в соответствии с обстоятельствами, сократить дистанцию (показав флаг "S" с двумя звуковыми сигналами) или прекратить гонку (показав флаг "N" или "N" над "H", или "N" над "A" с тремя звуковыми сигналами):

- (a) из-за ошибки в стартовой процедуре;
- (b) из-за штормовой погоды;
- (c) из-за недостаточного ветра, если маловероятно, что какая-нибудь яхта сможет финишировать в пределах контрольного времени;
- (d) из-за отсутствия или смещения знака; или
- (e) по какой-либо другой причине, прямо влияющей на безопасность или справедливость проведения соревнования; или имеет право сократить дистанцию, чтобы иметь возможность провести следующие гонки по расписанию. Однако, если хотя бы одна яхта прошла дистанцию и финишировала в пределах контрольного времени, если оно установлено, то гоночный комитет не имеет права прекращать гонку, не оценив последствий этого для всех яхт в этой гонке или серии гонок.

32.2. Если гоночный комитет дает сигнал сокращения дистанции (показывает флаг "S" с двумя звуковыми сигналами), то финишной линией должна быть:

- (a) у знака, подлежащего огибанию, – линия между знаком и шестом с флагом "S";
- (b) у линии, которую яхты должны пересекать в конце каждого круга дистанции – эта линия;
- (c) у ворот – линия между знаками ворот.

Сигнал сокращения дистанции должен быть подан до того, как первая яхта пересечёт финишную линию.

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

- (a) Если будет изменено направление участка дистанции, то сигнал должен подаваться показом флага "C" с повторяющимися звуковыми сигналами и либо
  - (1) указанием нового компасного курса, либо
  - (2) показом зелёного треугольника при изменении направления вправо или красного прямоугольника при изменении направления влево.
- (b) Если будет изменена длина участка дистанции, то должен быть показан флаг "C" с повторяющимися звуковыми сигналами и вместе с "-", если участок будет короче, или вместе с "+", если участок будет длиннее.
- (c) Для сохранения конфигурации дистанции последующие участки могут быть изменены без дополнительных сигналов.

**34 ОТСУТСТВИЕ ЗНАКА.** В случае отсутствия или смещения любого знака гоночный комитет должен, если возможно: (a) поставить его на правильное место или заменить его новым, внешне похожим, или (b) поставить вместо него объект с флагом "M" и давать повторяющиеся звуковые сигналы.

**35 КОНТРОЛЬНОЕ ВРЕМЯ И ОЧКИ.** Если хотя бы одна яхта пройдет дистанцию в соответствии с правилом 28 и финиширует в пределах контрольного времени, если оно установлено, и гонка не будет прекращена, то все финишировавшие яхты должны получить очки согласно их местам на финише. Если ни одна яхта не финишировала в пределах контрольного времени, то гоночный комитет должен прекратить гонку.

**36 ПОВТОРНЫЕ СТАРТЫ ИЛИ ПОВТОРНЫЕ ГОНКИ.** Если будет дан повторный старт гонки или если гонка будет повторена, то нарушение правил в первоначальной гонке не является препятствием для участия яхты в гонке (кроме нарушения правила 30.3), или причиной для ее наказания (кроме нарушений правил 30.2, 30.3 или 69).

### **ЧАСТЬ 4. ДРУГИЕ ТРЕБОВАНИЯ ВО ВРЕМЯ ГОНКИ.**

Правила Части 4 применяются только к яхтам, находящимся в гонке. Однако правило 55 применяется всегда, когда яхты находятся на воде.

**40 ИНДИВИДУАЛЬНЫЕ СРЕДСТВА ОБЕСПЕЧЕНИЯ ПЛАВУЧЕСТИ.** Когда показан флаг "Y" с одним звуковым сигналом до или вместе с сигналом "Предупреждение", то все спортсмены должны нести на себе индивидуальные средства обеспечения плавучести. Исключение делается на короткое время при замене или подгонке одежды или персонального снаряжения. "Мокрые" и "сухие" гидрокостюмы не являются индивидуальными средствами обеспечения плавучести.

**41 ПОСТОРОННЯЯ ПОМОЩЬ.** Яхта не должна получать никакой посторонней помощи. Исключения:

- (a) помощь члену экипажа, который болен, травмирован или находится в опасности;
- (b) помощь экипажа другого судна для расцепления после столкновения;
- (c) помощь в виде информации, свободно доступной всем яхтам;
- (d) незапрошенная информация от незаинтересованного источника, которым может быть другая яхта в этой же гонке. Однако яхта, получившая значительное преимущество в гонке в результате помощи, оказанной по правилу 41(a), может быть опротестована и наказана. Наказание может быть меньше, чем дисквалификация.

## **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 Запрещенные 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) "*скаллине*": 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 закреплять 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.

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



### **43 ОДЕЖДА И СНАРЯЖЕНИЕ СПОРТСМЕНА.**

43.1 (а) Спортсмен не имеет права надевать или нести на себе какую-либо одежду или снаряжение с целью увеличения своего веса.

(b) Кроме того, вес одежды и снаряжения спортсмена не должен превышать 8 кг, сюда не включается вес пояса для вывешивания на трапеции или другого приспособления для откренивания и вес одежды (вместе с обувью), надетой только ниже колен. В правилах класса или в гоночной инструкции может быть предписан меньший вес или больший вес, но не свыше 10 кг. Правила класса имеют право включать вес обуви и одежды, надетой ниже колен, в такой предписанный вес. Пояс трапеции или другое приспособление для откренивания должны иметь положительную плавучесть и весить не более 2 кг, но правила класса могут увеличить этот вес до 4 кг. Взвешивание должно производиться, как указано в Приложении Н.

(с) Если инспектор оборудования или меритель, ответственный за взвешивание одежды и снаряжения, полагает, что спортсмен, возможно, нарушил правило 43.1(а) или 43.1(b), то он должен сообщить об этом гоночному комитету в письменном виде.

43.2 Правило 43.1(b) не применяется к яхтам, которые должны быть оборудованы леерами.

### **44 НАКАЗАНИЯ, ВЫПОЛНЯЕМЫЕ СРАЗУ ПОСЛЕ ИНЦИДЕНТА.**

**44.1 Выполнение наказания.** Яхта, находящаяся в гонке, которая во время инцидента, возможно, нарушила какие-либо правило или правила Части 2, имеет право выполнить "Наказание в два оборота". Если она, возможно, нарушила правило 31, то она имеет право выполнить "Наказание в один оборот". Кроме того, гоночная инструкция может предписать использование "Наказания штрафными очками" или другого наказания. В этом случае предписанное наказание должно заменять "Наказание в один оборот" и "Наказание в два оборота". Однако:

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

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

#### **44.2 "Наказание в один оборот" и "Наказание в два оборота"**

Яхта выполняет "Наказание в один оборот" или "Наказание в два оборота", если она как можно скорее после инцидента явно отходит от других яхт и без задержки делает предписанное число оборотов в одном направлении; каждый оборот включает один поворот оверштаг и один поворот фордевинд. Если яхта выполняет наказание на финишной линии или вблизи нее, то она должна полностью пройти на сторону дистанции от финишной линии, прежде чем финиширует.

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

**46 ОТВЕТСТВЕННОЕ ЛИЦО** На борту яхты должно находиться ответственное лицо, назначенное лицом или организацией, заявившими яхту на соревнование (см. правило 75).

### **47 ОГРАНИЧЕНИЯ НА ОБОРУДОВАНИЕ И ЭКИПАЖ**

**47.1** Яхта должна использовать только то оборудование, которое находилось на борту в момент её сигнала "Подготовительный".

**47.2** Никто не должен преднамеренно покидать яхту, кроме случаев заболевания, травмы, оказания помощи лицу или судну, находящемуся в опасности, или купания. Выпавший за борт или купающийся член экипажа должен вернуться на борт, прежде чем яхта продолжит гонку.

### **48 ТУМАННЫЕ СИГНАЛЫ И ОГНИ; ПЛАВАНИЕ ПО СИСТЕМАМ РАЗДЕЛЕНИЯ ДВИЖЕНИЯ**

**48.1** Когда безопасность плавания того требует, яхта должна подавать звуковые туманные сигналы и выставлять огни в соответствии с требованиями "Международных правил предупреждения столкновений судов в море" (МППСС) или применяемых государственных правил.

**48.2** Яхта должна выполнять требования правила 10 МППСС "Плавание по системам разделения движения".

### **49 РАСПОЛОЖЕНИЕ ЭКИПАЖА; ЛЕЕРА**

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

**49.2** Если в соответствии с требованиями правил класса или гоночной инструкции яхта оборудована леерами, то они должны быть туго натянуты, и спортсмены не имеют права размещать снаружи лееров

туловище полностью или частично, кроме случаев, когда это связано с кратковременным выполнением необходимой работы. На яхтах, оборудованных верхними и нижними леерами, член экипажа, сидящий на палубе лицом за борт, так, что его поясница находится внутри нижнего леера, может располагать верхнюю часть туловища снаружи верхнего леера. Если в правилах класса не указан материал, из которого изготовлены леера или их минимальный диаметр, то они должны отвечать соответствующим требованиям Специальных правил ИСАФ для морских гонок.

*Примечание:* Специальные правила ИСАФ для морских гонок *доступны на сайте ИСАФ.*

## **50 ПОСТАНОВКА ПАРУСОВ И ПРОВОДКА ШКОТОВ**

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

**50.2 Спинакер-гики и рей.** Только один спинакер-гик или один рей можно использовать одновременно, кроме периода выполнения поворота фордевинд. При использовании гик (рей) должен быть прикреплен к передней мачте.

### **50.3 Использование аутригеров**

(a) Запрещается проводить шкоты любого паруса с помощью аутригеров, кроме разрешенного в правиле 50.3(b) или 50.3(c). Аутригером является любое приспособление, расположенное так, что может переносить внешнее давление на шкот или парус в точку, вертикаль из которой (если яхта находится на ровном киле) проходит за пределами корпуса или палубы. При применении этого правила фальшборты, поручни и привальные брусья не считаются частью корпуса или палубы. Не считаются аутригерами: бушприт, используемый для крепления галсового угла поставленного паруса; выстрел, используемый для проводки шкота на гик поставленного паруса; гик переднего паруса, не требующий регулировки при повороте оверштаг.

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

(c) Если не поставлен спинакер, то на спинакер-гик или рей могут быть проведены шкоты любого переднего паруса или закреплен его шкотовый угол.

**50.4 Передние паруса.** В контексте правил 50, 54 и Приложения G, передние паруса отличаются от спинакеров тем, что ширина переднего паруса, измеренная между серединами передней и задней шкаторин, составляет менее 75% длины нижней шкаторины. Парус, галсовый угол которого крепится позади передней мачты, не является передним парусом.

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

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

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

**54 ШТАГИ И ГАЛСОВЫЕ УГЛЫ ПЕРЕДНИХ ПАРУСОВ.** Штаги и галсовые углы передних парусов, кроме подспинакерных стакселей не на курсе крутой бейдевинд, должны быть закреплены приблизительно в диаметральной плоскости яхты.

## **55 ВЫБРАСЫВАНИЕ МУСОРА**

Спортсмен не имеет права преднамеренно выбрасывать мусор в воду.