

**ISAF Racing Rules of Sailing  
Q & A's Booklet**

**ВОПРОСЫ И ОТВЕТЫ  
ПО ГОНОЧНЫМ ПРАВИЛАМ ISAF**

Последнее обновление: 14 марта 2011 г.

*Перевод – А. Латинов*

## Введение

Публикация на вебсайте ISAF вопросов и ответов по гоночным правилам является совместной обязанностью комитета по гоночным правилам и комитета судей.

Ответы подготовлены опытными судьями и предназначены для предоставления судьям, национальным органам и ассоциациям классов сервиса, посредством которого они могли бы направлять в ISAF свои вопросы по правилам парусных гонок (ППГ).

Ответы не являются официальной интерпретацией и разъяснением ППГ, но, тем не менее, являются важным инструментом для представления тщательно обдуманных мнений опытных судей.

Предполагается, что в будущем эти вопросы и ответы могут быть включены в Книгу случаев или в Книгу коллов ISAF.

Этот сервис предназначен не для «замены» процесса апелляции, а просто для представления взвешенных мнений по вопросам ППГ.

Благодарим Тону Моонеу (AUS) за деятельность в качестве председателя группы судей, которые работают над представлением этих мнений, а также Marianne Middelthon (NOR) за подготовку этого буклета вопросов и ответов.

Charley Cook  
Председатель  
комитета судей ISAF  
Апрель 2010

David Tillett  
Председатель  
комитета по гоночным правилам ISAF  
Апрель 2010

## Содержание по разделам

### **А – Честная борьба**

A1	Q&A 07-008	Замедление продвижения другой яхты в гонке.
A2	Q&A 09-023	Дискуссия о разных аспектах ситуации, когда яхта узнаёт во время слушания недействительного протеста о своём нарушении правила.
A3	Q&A 10-038	Разъяснение Случая ISAF 78.

### **В – Яхта против яхты**

B1	Q&A 06-005	Столкновение двух катамаранов на разных галсах возле узких ворот.
B2	Q&A 09-004	« <i>Сторониться</i> » в ситуации подветренный/наветренный.
B3	Q&A 09-017	Когда <i>место у знака</i> включает в себя место для поворота оверштаг.
B4	Q&A 09-021	Права и обязанности у препятствий.
B5	Q&A 09-022	Как много места занимает <i>место у знака</i> ?
B6	Q&A 09-025	Вопросы о наветренном знаке и надлежащем курсе.
B7	Q&A 09-028	Обязанности, когда яхта окликом запрашивает место для поворота оверштаг.
B8	Q&A 09-030	Разъяснение правила 18.3.
B9	Q&A 09-033	Насколько заранее яхта должна начать совершать действия для избегания столкновения?
B10	Q&A 09-036	Когда правило 18.3 перестает применяться?
B11	Q&A 10-001	3 яхты, связанные на левом галсе, приближаются к препятствию; яхта в гонке на правом галсе.
B12	Q&A 10-009	Финишный знак и правила 18.2 и 18.5.
B13	Q&A 10-011	Изменение связанности с подветра на связанность с наветра.
B14	Q&A 10-012	Правило 18.3 и «вынуждение яхты идти выше крутого бейдевинда».
B15	Q&A 10-013	Правила 19 и 20, когда встречаются несколько яхт.
B16	Q&A 10-017	Наветренная яхта всегда должна сторониться.
B17	Q&A 10-020	Две яхты делают поворот оверштаг в зоне, когда другая яхта выходит на знак.
B18	Q&A 10-025	Разъяснения о <i>месте у знака</i> и правиле 18.3.

B19	Q&A 11-001	Когда две яхты движутся задним ходом за счет вынесения паруса на ветер.
-----	------------	---

### С – Старт

C1	Q&A 07-004	Разъяснение правила 30.1, Правило флага «I» (называемое – «обогнуть концы»).
C2	Q&A 09-027	Если яхты стартуют в обоих направлениях – что надо делать?
C3	Q&A 10-033	Расположение внутренних ограничительных стартовых знаков.
C4	Q&A 10-037	Участвующие в гонке яхты, как препятствия на стартовой линии.

### D – Прохождение дистанции

D1	Q&A 09-008	«Сторона знака» при применении правила 28.
D2	Q&A 09-010	Яхта, вынужденная кем-то пройти знак с неправильной стороны, все равно обязана пройти его правильно. Она не была «вынуждена» нарушить правило 28.
D3	Q&A 09-014	Разъяснение правила 28. Катамаран, огибающий знак с одним поплавком, поднятым над знаком.
D4	Q&A 09-034	Если отсутствует один знак ворот.
D5	Q&A 10-004	О касании финишного знака и определениях <i>Финиш</i> и <i>Гонка</i> (см. также Q&A 06-002 (E1)).
D6	Q&A 10-024	Права яхты OCS, которая идет по дистанции.
D7	Q&A 10-041	Если один знак ворот дрейфует.

### E – Финиш

E1	Q&A 06-002	Когда яхта «освободила» финишную линию и знаки?
E2	Q&A 06-003	Действия гоночного комитета, когда яхта прошла финишный знак с неправильной стороны или коснулась финишного знака.
E3	Q&A 07-003	Разъяснение, когда яхта выходит на финишный знак.
E4	Q&A 08-002	«Нормальное положение» – финиш опрокинувшейся яхты.
E5	Q&A 09-005	Относительно Случая ISAF 45 – случай, когда гоночная инструкция обязывает яхты финишировать не в соответствии с определением «Финиш».
E6	Q&A 09-016	О сокращении дистанции, финиш в ситуации, когда судно гоночного комитета стоит на «неправильном» конце линии.

E7	Q&A 09-026	Когда яхта финиширует – когда линия является финишной линией?
E8	Q&A 09-035	Случай ISAF 112 и Q&A 09-026.

### F – Подсчет очков

F1	Q&A 01-001	Вопрос о контрольном времени гонок.
F2	Q&A 03-002	Назначение яхтам OCS после гонки на основании наблюдения или утверждения участников или других лиц, не входящих в гоночный комитет.
F3	Q&A 03-004	Прекращение гонки после того, как несколько яхт финишировали.
F4	Q&A 07-001	Назначение средних очков в нескольких гонках.
F5	Q&A 08-001	Разъяснение о нумерации гонок.
F6	Q&A 08-003	Дискуссия о том, может ли яхта, вышедшая из гонки, отменить свой выход из гонки.
F7	Q&A 09-002	Разъяснение фразы: «количество яхт, допущенных к серии» при подсчете очков по Приложению А.
F8	Q&A 09-006	Разъяснение правила 90.3(a): Результаты гонки не могут быть подведены, если нет яхт, которые прошли дистанцию в соответствии с правилом 28 и финишировали.
F9	Q&A 09-013	Подсчет очков в серии с несколькими зачетами.
F10	Q&A 09-031	Как можно исправить ошибки в подсчете очков после окончания регаты?
F11	Q&A 10-023	Равенство очков в серии, когда у яхты исправлен результат.

### G – Проведение гонок; инструкции и принципы

G1	Q&A 09-009	Специальные гоночные инструкции, разрешающие сокращение гонок по причинам безопасности, даже если некоторые яхты уже пересекли финишную линию.
G2	Q&A 09-012	Если гоночный комитет видит, что яхта коснулась знака.
G3	Q&A 10-010	Показ списка OCS у верхнего знака.
G4	Q&A 09-015	О прекращении матчевой гонки. Как определить границу, за которой начинаются неправильные действия гоночного комитета.
G5	Q&A 10-015	Изменение значений Сигналов гонки в гоночной инструкции.
G6	Q&A 10-016	Когда парусные клубы совместно проводят клубные регаты.

G7	Q&A 10-018	Процедуры гоночного комитета по установке стартовой линии.
G8	Q&A 10-021	Использование УКВ радиосвязи для отзыва яхт.
G9	Q&A 10-034	Вопросы о Положении и Гоночной инструкции.
G10	Q&A 10-039	Когда сигнал считается показанным?
G11	Q&A 11-004	Яхта находится полностью на стороне дистанции от продолжения стартовой линии в момент стартового сигнала.

## **Н – Международное жюри**

H1	Q&A 02-001	Правило N1.1 и члены международного жюри на стартовом и финишном судне.
H2	Q&A 03-001	Вопрос о международном жюри и когда оно правильно составлено.
H3	Q&A 09-041	Разъяснение заданных вопросов о решениях жюри.

## **J – Протесты, слушания, апелляции и процедуры**

J1	Q&A 04-008	Сигнал желтым флагом о наказании после общего отзыва.
J2	Q&A 07-006	Оповещение яхты о протесте информированием тренера, советника по правилам или другого представителя.
J3	Q&A 09-011	«Взвешивание» и определение правдоподобия показаний при слушании протеста.
J4	Q&A 09-039	Когда протестовый комитет протестует против яхты по правилу 60.3(a)(2).
J5	Q&A 09-040	Об отказе в апелляции и о национальных предписаниях.
J6	Q&A 10-003	Неустановленная яхта нарушила правило и вынудила другую яхту нарушить правило.
J7	Q&A 10-005	Условия для восстановления протестовым комитетом гонки, прекращенной гоночным комитетом.
J8	Q&A 10-006	Лимит протестового времени, если контрольное время гонки вышло.
J9	Q&A 10-008	Исправление результата, если яхта зацепилась за знак.
J10	Q&A 10-028	Показ протестового флага при нескольких протестах в гонке.
J11	Q&A 10-029	Исправление результата из-за инцидента, произошедшего до сигнала «Предупреждение».

J12	Q&A 10-030	Апелляция на решение международного жюри по протесту по обмеру.
J13	Q&A 10-031	Значение термина «ущерб» в правиле 61.1(a)(3).
J14	Q&A 10-035	Два инцидента на воде, но только один инцидент опротестован.
J15	Q&A 11-002	Значение выражения «разумное время» в правиле 66.
J16	Q&A 11-003	Пять вопросов по Приложению Р.

### К – Матч-рейс

K1	Q&A 09-015	О прекращении матчевой гонки. Как определить границу, за которой начинаются неправильные действия гоночного комитета.
K2	Q&A 10-036	О подсчете очков в командных гонках.

### L – Технические вопросы

L1	Q&A 03-007	Вопрос о легальности отсоединения штага во время гонки.
L2	Q&A 08-004	Вопрос об использовании gybing line в классе «Инглинг».
L3	Q&A 09-001	Вопрос о нанесении воска / полировке и о правиле 53.
L4	Q&A 09-007	Вопрос о приспособлениях для откренивания и о правиле 49.1.
L5	Q&A 09-029	Вопрос о правиле 53, текстурированные поверхности и мокрое шлифование.
L6	Q&A 09-037	Вопросы о правиле 42, если правила с 49 по 54 не применяются.
L7	Q&A 09-038	Использование свинцовой пряжки ремня трапеции (водолазного груза) и правило 43.1(a).
L8	Q&A 10-002	Материал лееров и ППГ.

### M – Терминология

M1	Q&A 04-006	Когда яхта «идет в лавировку против ветра»?
M2	Q&A 09-003	Вопросы о термине «Стартовая зона».
M3	Q&A 09-018	Является ли финишная линия «воротами»?
M4	Q&A 09-019	Вопрос о новом определении «выходит на знак».
M5	Q&A 09-032	Когда яхта «идет на другом участке дистанции»?
M6	Q&A 10-019	Изменение курса и правило 16.

M7	Q&A 10-022	Если яхта коснулась только флага на знаке.
M8	Q&A 10-026	«Правило весла» и исключения в правиле 42.
M9	Q&A 10-027	Надлежащий курс и комбинация парусов.
M10	Q&A 10-032	«Как можно быстрее», когда окликом запрашивается место для поворота оверштаг.
M11	Q&A 11-006	Различие слов «идущая» и «движущаяся» в правилах 21.1 и 21.3.

#### **N – Предписания и другие правила**

N1	Q&A 10-007	Национальные предписания, не соответствующие правилу 86.1(a).
N2	Q&A 10-014	Одобрение назначений протестовых комитетов.
N3	Q&A 10-040	Предписания о составе протестового комитета.
N4	Q&A 11-005	Требования национальной организации о составе международного жюри.

#### **Удаленные вопросы-ответы**

*Все опубликованные ответы основаны на Правилах парусных гонок 2009–2012 и обновлены в соответствии с последними изменениями в ППГ на 1 января 2010.*

## **Раздел А**

### **Честная борьба**

- A1** Замедление продвижения другой яхты в гонке.
  - A2** Дискуссия о разных аспектах ситуации, когда яхта узнаёт во время слушания недействительного протеста о своём нарушении правила.
  - A3** Разъяснение Случая ISAF 78.
- 

**Другие вопросы, которые могут относиться к теме:**

**D6, F6, L7, M9**

**A 1**      **Q&A 2007-008**

*Пересмотрен 12 января 2009г.*

**Вопрос 1**

Нарушает ли правило 2 спортсмен, который пытается замедлить продвижение в гонке другой яхты, прикрывая ей ветер или ограничивая свободу для взятия старта, поворота оверштаг или фордевинд, если такое поведение не нацелено на выигрыш у данного соперника в гонке или в серии гонок, а вместо этого, исключительно нацелено на ухудшение результата спортсмена?

**Ответ 1**

Да.

Для применения Случая ISAF 78, гонка или серия ограничена теми гонками, которые проводятся в соответствии с положением о соревновании, опубликованным проводящей организацией для рассматриваемой гонки.

**Вопрос 2**

Если ответ на первый вопрос отрицательный (нет нарушения правила 2), значит ли это, что любая мотивация, которой может быть страх, ненависть, гнев, жажда мести (и др. подобные) попадает под «общепризнанные принципы спортивного поведения»? Другими словами: может ли одна команда «задавить» другую команду ради забавы или чтобы отомстить на любой регате, когда ей захочется?

**Ответ 2**

Не применимо.

**A 2****Q&A 2009-023***Опубликован 10 марта 2009г.*Вопрос:

При рассмотрении недействительного протеста спортсмен понял, что он нарушил правило. Должен ли спортсмен по правилу 2 выйти из гонки (выйти после финиша – RAF)?

Если спортсмен не выйдет (по своей инициативе) из гонки: будет ли его нежелание выйти новым нарушением (правила 2), новым инцидентом, который может быть опротестован протестовым комитетом?

Рекомендуется ли, чтобы ПК подавал протест на спортсмена (по правилу 2) за невыход из гонки?

Может ли протестующий (подавший изначальный недействительный протест) подать новый протест на опротестованного за невыход из гонки?

Например:

В прибрежной гонке яхт класса X99 (длина 10 метров) яхты **A** и **B** были одновременно на последнем знаке. Яхта **A** огибала маяк, в то время как яхта **B** огибала вежу на 50 метров дальше.

Яхта **B** не делала оклик «Протест», не показывала красный флаг и никак не известила яхту **A** о намерении подать протест.

Яхта **B** подала письменный протест.

Яхта **A** узнала из извещения на доске объявлений, что она опротестована. Во время рассмотрения ПК решил, что протест яхты **B** недействителен. Во время рассмотрения яхте **A** стало понятно, что она не поняла описание дистанции в GI и фактически прошла дистанцию неправильно.

Должна ли яхта **A** выйти из гонки?

Если не выйдет – будет ли это нарушением правила 2?

Если так, может ли это нарушение быть опротестовано ПК?

Рекомендуется ли ПК подавать протест на яхту **A** за нарушение правила 2?

Ответ:

Два основных принципа парусного спорта – это спортивное поведение и самостоятельное подчинение правилам. Спортсмены ожидают друг от друга, что они будут следовать и подчиняться правилам, и немедленно выполнять наказание, которым может быть выход из гонки, если спортсмен знает, что он/она нарушил правило.

Если протест признается недействительным по правилу 63.5, это закрывает рассмотрение и инцидент, если только на решение о недействительности не будет подана апелляция, или ПК не решит повторно рассмотреть протест по правилу 66. Никакие другие действия не могут быть предприняты ПК или любой из сторон. Нежелание выйти из гонки должно рассматриваться, как тот же самый инцидент и не может быть опротестовано отдельно и позднее стороной, так как для этого требуется заключение, которое может быть сделано только на основании фактов, установленных из действительного протеста в отношении инцидента. ПК не может подать свой собственный протест по правилу 2 на спортсмена, так как он узнал об инциденте из недействительного протеста.

Правило 60.3(a) позволяет ПК протестовать за то, что стало известно из сообщения представителя яхты, но не за то, что стало известно из недействительного протеста.

Если ПК полагает, что спортсмен, возможно, преднамеренно нарушил правило или решил не выходить из гонки или не выполнять наказание, несмотря на то, что знал о своем нарушении, то ПК следует поговорить со спортсменом.

Если после такого обсуждения спортсмен откажется выполнить наказание, несмотря на то, что знает о своем нарушении, то ПК должен рассмотреть вопрос о действиях по правилу 69.

С другой стороны, если ПК полагает, что спортсмен, возможно, преднамеренно нарушил правило, то ПК следует действовать по правилу 69.\*

---

\* *По-моему, последний абзац явно противоречит двум предыдущим.  
(примечание А.Л.)*

**A 3****Q&A 2010-038***Опубликован 10 ноября 2010г.***Вопрос:**

В ситуации, описанной в Случае ISAF 78, яхты участвуют в гонках монотипов. Будет ли другим ответ на вопрос 1 Случая ISAF 78, если это было соревнование по гандикапу ORC или любому другому гандикапу, и если яхта **A**, маневрировавшая против яхты **B**, была быстрее или маневреннее яхты **B**?

**Ответ:**

Нет.

## Раздел В

### Яхта против яхты

- В1** Столкновение двух катамаранов на разных галсах возле узких ворот.
  - В2** «Сторониться» в ситуации подветренный/наветренный.
  - В3** Когда *место у знака* включает в себя место для поворота оверштаг.
  - В4** Права и обязанности у препятствий.
  - В5** Как много места занимает *место у знака*?
  - В6** Вопросы о наветренном знаке и надлежащем курсе.
  - В7** Обязанности, когда яхта окликом запрашивает место для поворота оверштаг.
  - В8** Разъяснение правила 18.3.
  - В9** Насколько заранее яхта должна начать совершать действия для избегания столкновения?
  - В10** Когда правило 18.3 перестает применяться?
  - В11** 3 яхты, связанные на левом галсе, приближаются к препятствию; яхта в гонке на правом галсе.
  - В12** Финишный знак и правила 18.2 и 18.5.
  - В13** Изменение связанности с подветра на связанность с наветра.
  - В14** Правило 18.3 и «вынуждение яхты идти выше крутого бейдевинда».
  - В15** Правила 19 и 20, когда встречаются несколько яхт.
  - В16** Наветренная яхта всегда должна сторониться.
  - В17** Две яхты делают поворот оверштаг в зоне, когда другая яхта выходит на знак.
  - В18** Разъяснения о *месте у знака* и правиле 18.3.
- 

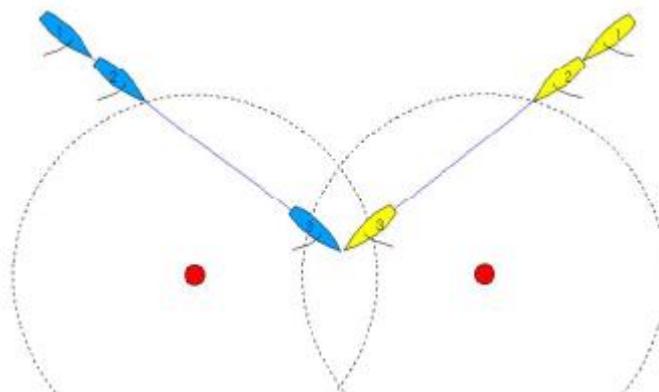
**Другие вопросы, которые могут относиться к теме:**

**A1, A3, C2, C4, D2, D6, J6, J10, J11, J14, M5, M6, M9, M10**

**В 1** **Q&A 2006-005**  
*Пересмотрен 12 января 2009г.*

Ситуация

Два катамарана на противоположных галсах, на участке дистанции вниз по ветру курсом бакштаг подходили к воротам, направляясь к разным знакам. Они достигли ворот одновременно и столкнулись посередине. В этот момент ширина ворот составляла менее 6 длин корпуса и яхты находились одновременно в обеих зонах.



Вопрос 1

Какие правила применяются и как принять решение?

Ответ 1

Яхты, которые идут к разным знакам ворот не оставляют один и тот же знак с одной и той же стороны. Однако независимо от того применяется или нет правило 18, правила 10 и 14 продолжают применяться. Синяя должна сторониться Желтой и обе должны избегать контакта.

Вопрос 2

Могут ли ворота шириной менее 6 длин корпуса расцениваться как неправильное действие судьи ГК?

Ответ 2

Ширина ворот не обязательно представляет собой «неправильное» действие ГК. Должны учитываться такие факторы, как количество участвующих яхт, их тип, ветровые условия, состояние моря, течение и глубина. «Идеально установленные» ворота могут оказаться узкими после изменения условий, часто слишком поздно для внесения поправок. Даже если в этом случае имело место «неправильное» действие ГК, это действие не ухудшило серьезно результат яхты не по её вине. Действия ГК не мешали яхте избежать столкновения.

В 2

**Q&A 2009-004**

Опубликован 09 января 2009г.

Вопрос 1:

Яхта **W** все сильнее приближается к яхте **L\***. Они связаны на одном галсе. Контакта нет. Яхта **L** протестует по правилу 11. Решая, сторонилась ли яхта **W**, каким образом ПК решит – был бы контакт после гипотетического изменения курса яхтой **L** «немедленным»? Очень аккуратное изменение курса может не приводить к контакту в течение нескольких секунд. Сильное движение руля может привести к контакту менее чем за секунду.

Ответ 1:

ПК должен рассмотреть факты, такие как расстояние между яхтами, ветровые условия, состояние моря и маневренность яхт, чтобы решить, сторонилась ли яхта **W**. Чем меньше время между изменением курса яхтой **L** и контактом или риском контакта, тем более вероятно, что яхта **W** не сторонилась в момент изменения курса яхтой **L**.

Вопрос 2:

Яхта **W** все сильнее приближается к яхте **L**. Они связаны на одном галсе. Яхта **L** изменяет курс и происходит контакт. Яхта **L** протестует по правилу 11, и яхта **W** протестует по правилу 16.1. ПК решает, что контакт произошел немедленно. Каково решение?

Ответ 2:

Если был (немедленный) контакт – **W** не сторонилась по определению. Решение будет: дисквалифицировать **W** за нарушение правила 11.

Когда **L** изменяет курс, она имеет обязанность по правилу 16.1 дать **W** место чтобы сторониться. Если **W** имела место, чтобы увеличить расстояние между яхтами, но не попыталась сделать это, то **L** действовала в соответствии с правилом 16.1.

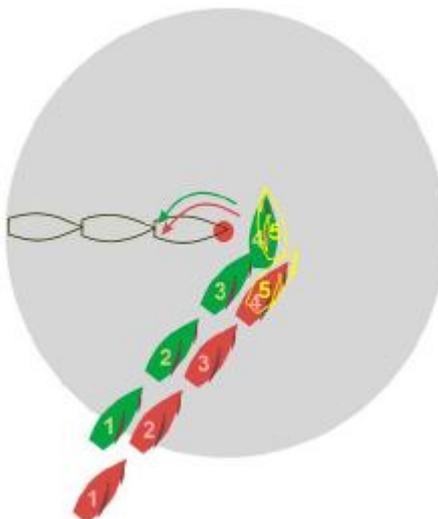
---

\* Здесь и в других подобных документах обозначение яхты «**W**» означает – наветренная (*windward*), «**L**» – подветренная (*leeward*), «**S**» – яхта правого галса (*starboard*), «**P**» – яхта левого галса (*port*).

(примечание А.Л.)

**В 3**      **Q&A 2009-017**  
*Опубликован 27 января 2009г.*

Ситуация:



Две связанные яхты левого галса приближаются к верхнему знаку, который должны обогнуть левым бортом. Наветренная внутренняя яхта (Зеленая) делает поворот оверштаг, чтобы обогнуть знак надлежащим курсом. После того, как Зеленая проходит положение носом к ветру (позиция 5), происходит легкий контакт между Зеленой и Красной.

*Следующие комментарии были сделаны спрашивающим перед заданием вопросов:*

До позиции 4, Красная должна давать место у знака по правилу 18.2(a).

Место у знака включает в себя место для поворота оверштаг для внутренней наветренной связанной яхты (см. определение «Место у знака»). После прохождения положения носом против ветра, яхты не связаны и правило 18.2(a) перестает применяться, и правило 18.2(b) перестает применяться (см. последнее предложение правила 18.2(c)).

Вопрос 1:

Нарушила ли наружная яхта (Красная) правило 18.2(a)?

Ответ 1:

Нет.

Из рисунка ясно, что когда первая яхта (Зеленая) достигла зоны, она была либо связана изнутри с Красной, либо чисто впереди от Красной. В любом случае применяется правило 18.2(b) и оно требует, чтобы Красная дала Зеленой место у знака.

Вопрос 2:

Будет ли внутренняя яхта (Зеленая) оправдана по правилу 18.5(a) или 18.5(b) за нарушение правила 13?

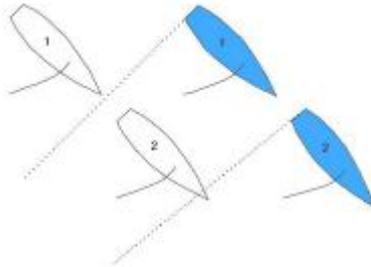
Ответ 2:

Зеленая оправдана по правилу 18.5(b). Её нарушение правила 13 (правило раздела А) во время огибания знака надлежащим курсом произошло из-за того, что Красная не дала ей место у знака, когда действовало правило 18.

В 4

**Q&A 2009-021***Опубликован 16 февраля 2009г.*Исходные данные:

Две яхты, Синяя и Белая, в гонке. Они приближаются к большому препятствию, которое может быть оставлено с любой стороны. Курсы обеих яхт направлены в середину препятствия. В позиции 1 Синяя чисто впереди (с очень небольшим зазором) и на ширину корпуса наветреннее Белой. Когда Синяя слегка уваливается, она немедленно становится связанной с Белой с наветра.



Правило 19.1(a) устанавливает, что имеющая право дороги яхта может выбрать любую сторону для прохождения препятствия. В позиции 1 Синяя чисто впереди и, соответственно, имеет право дороги по правилу 12. Когда Синяя уваливается и связывается с Белой с наветра, Белая получает право дороги по правилу 11.

Вопрос:

Как можно определить, какая яхта имеет право выбирать сторону для прохождения препятствия?

Ответ:

В каждый момент времени яхта, имеющая в этот момент право дороги, может, по правилу 19.2(a), выбрать, с какой стороны она будет проходить препятствие. Поэтому, когда яхты находятся в позиции 1, Синяя имеет право выбрать любую сторону для прохождения препятствия. Однако когда яхты достигают позиции 2, Синяя теряет это право, и в этот момент Белая имеет право выбора.

Когда яхта, имеющая право дороги, исполняет свой выбор, сделанный по правилу 19.2(a), она обязана действовать в соответствии с любым применимым правилом разделов А и В. Кроме того, если яхты связаны, применяется правило 19.2(b). В этом случае, наружная яхта обязана дать внутренней яхте место между собой и препятствием, кроме случая, когда она не могла это сделать в момент установления связанности.

В случае, показанном на рисунке, если после позиции 2 Белая выберет оставить препятствие по правому борту, и если яхты останутся связанными, Белая должна действовать в соответствии с правилами 16.1 и 17, и синяя должна дать Белой место между собой и препятствием, как требует правило 19.2(b).

В 5

**Q&A 2009-022***Опубликован 23 февраля 2009г.*Определения:

- Место у знака** *Место для яхты, чтобы идти к знаку, и затем, место, чтобы идти своим надлежащим курсом, пока она находится у знака. Однако место у знака не включает в себя место для поворота оверштаг, кроме случая, когда яхта является связанной с наветра и с внутренней стороны от яхты, обязанной дать место у знака.*
- Надлежащий курс** *Курс, которым яхта пришла бы к финишу так быстро, как это возможно в отсутствие других яхт, затронутых правилом, в котором используется этот термин.*

Вопрос 1:

Разрешено ли яхте, имеющей право на место у знака, выполнить тактическое приближение/огибание знака (часто называемое «широко подойти, вплотную пройти»), или яхте, имеющей право на место у знака, разрешено только приближение/огибание в соответствии с хорошей морской практикой.

Ответ 1:

Место у знака имеет два аспекта:

- (i) Место, чтобы идти к знаку. Если яхта, имеющая право на место у знака, должна сторониться, то место, чтобы идти к знаку, не является ни местом, чтобы идти надлежащим курсом (если необходимо дополнительное место для приближения надлежащим курсом), ни местом для большего тактического огибания. Если же яхта, имеющая право на место у знака, имеет право дороги, она вольна идти любым курсом, с учетом ограничений, содержащихся в правилах Части 2, в Разделе В и, если применимо, в правиле 18.4.
- (ii) Затем, место, чтобы идти своим надлежащим курсом, пока яхта находится у знака. Яхта может идти своим надлежащим курсом с момента, когда она оказалась у знака, и пока она огибает или проходит знак до момента, когда ей уже не нужно место у знака. Следовательно, этот курс будет тем курсом, которым яхта шла бы в отсутствие других яхт, затронутых этим правилом.

Только внутренняя имеющая право дороги яхта, которая имеет и право на место у знака, может делать тактическое приближение и тактическое огибание. Однако, если внутренняя яхта, имеющая право дороги подпадает под правило 18.4, то пока она не сделает поворот фордевинд, она не может уходить от знака дальше, чем это необходимо для движения своим надлежащим курсом. Заметьте, что тактическое огибание может быть шире, чем огибание надлежащим курсом.

Вопрос 2:

До правил 2009 года было различие в огибании знака, когда внутренняя яхта также имела право дороги, и специально разрешалось делать тактическое огибание, в отличие от ситуации с внутренней яхтой, обязанной сторониться, где тактическое огибание не разрешалось.

Сохраняется ли такая ситуация в правилах 2009 года?

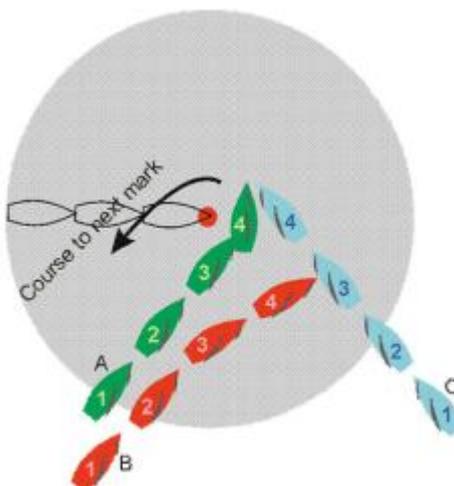
Ответ 2:

Нет никаких изменений правил игры между правилами 2005 и 2009 годов в смысле места, предоставляемого или используемого у знака. Удаление преамбулы к Разделу С правил 2005 года, которая говорила: «В случае конфликта между правилами Раздела С и Разделов А или В, правила Раздела С имеют преимущество», означает, что теперь нет преимущества по отношению к любому из правил Разделов А или В, т.е. эти правила применяются всегда, когда яхта имеет право на место у знака. В результате, слова «и если внутренняя яхта имеет право дороги, наружная яхта должна также сторониться» больше не нужны.

В 6

**Q&A 2009-025***Пересмотрен 28 декабря 2009г.*

Две ситуации разъясняют вопрос о надлежащем курсе в связи с новым определением «Место у знака» и правилом 18.5(b).

**Ситуация 1**

При входе в зону, яхта **A** (зеленая) на левом галсе связана с наветра с яхтой **B** (красной) и, таким образом, имеет право на место у знака (правило 18.2(b)).

Яхта **C** (синяя) на правом галсе выходит на знак.

Яхта **B** проходит по корме у яхты **C**.

Яхта **A** огибает знак так, как она делала бы это в отсутствие яхт **B** и **C**.

Яхта **A** не сторонится яхты **C**.

**Вопрос 1:**

Идет ли яхта **A** надлежащим курсом?

**Ответ 1:**

Надлежащий курс яхты **A** не имеет отношения к данной ситуации, т.к. никакая часть правила 18 не применяется между яхтами **A** и **C** (правила 18.1(a) и (b)).

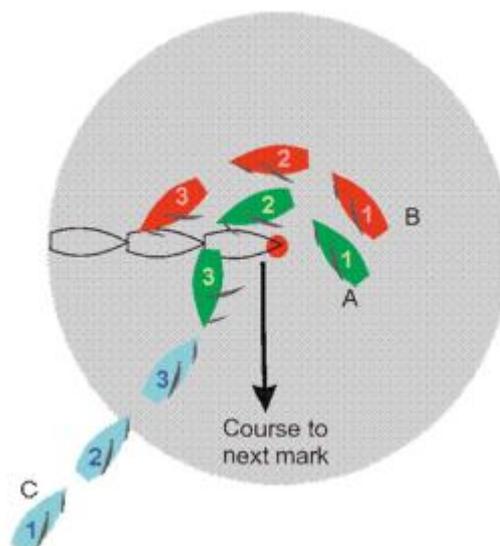
Яхта **A** обязана сторониться яхты **C** по правилу 10.

**Вопрос 2:**

Каким должно быть решение?

**Ответ 2:**

Яхта **A** не сторонилась яхты **C**, как того требовало правило 10. Дисквалифицировать яхту **A**. Яхта **B** давала яхте **A** место у знака и не вынуждала яхту **A** нарушить правило 10, поэтому правило 64.1(c) не применимо.

**Ситуация 2**

При входе в зону верхнего знака, который надо оставить по левому борту, яхта **A** (зеленая) на правом галсе связана с подветра с яхтой **B** (красной).

Яхта **C** (синяя) приближается к знаку левым галсом.

Яхта **A** огибает знак, как она делала бы это в отсутствие яхт **B** и **C**.

Уваливаясь на полный курс у знака, яхта **A** ложится на курс, ведущий к столкновению с яхтой **C**, не давая яхте **C** места, чтобы сторониться.

**Вопрос 1:**

Идет ли яхта **A** надлежащим курсом?

**Ответ 1:**

Надлежащий курс яхты **A** не имеет отношения к данной ситуации, т.к. никакая часть правила 18 не применяется между яхтами **A** и **C** (правило 18.1(c)).

**Вопрос 2:**

Каким должно быть решение?

**Ответ 2:**

**A** – яхта правого галса, имеющая право дороги, а **C** – яхта левого галса, обязанная сторониться. Когда яхта **A** изменяет курс, она обязана по правилу 16.1 дать яхте **C** место, чтобы сторониться. Она не дала такого места.

Дисквалифицировать яхту **A** за нарушение правила 16.1.

Яхта **B** дала яхте **A** место у знака, на которое та имела право, и яхта **B** не вынуждала яхту **A** нарушать правило, поэтому правило 64.1(c) не применимо.

В 7

**Q&A 2009-028***Пересмотрен 28 декабря 2009г.*

Два вопроса относительно правила 20.1:

Вопрос 1:

Правило 20.1(b) требует от яхты, окликнутой о месте для поворота оверштаг, ответить – «сделать поворот оверштаг так быстро, как это возможно, или немедленно сделать оклик: “Поворачивай”».

Должна ли окликнутая яхта отвечать на оклик для выполнения своих обязанностей по правилу 20.1 в следующих ситуациях:

- (a) Если яхта запрашивает окликом место для поворота оверштаг, приближаясь к стартовому знаку, окруженному свободной для прохода водой, или его якорному концу с момента, когда яхты приближаются к ним, чтобы стартовать, и пока не пройдут их?
- (b) Если окликающая яхта явно идет ниже крутого бейдевинда?
- (c) Если окликающая яхта на правом галсе приближается к яхте левого галса и запрашивает место для поворота оверштаг от этой яхты левого галса?
- (d) Если окликающая яхта кричит: «Воду для поворота!»?
- (e) Если окликающая яхта не нуждается в значительном изменении курса для избегания препятствия?
- (f) Если препятствие является *знаком*, на который окликнутая яхта *выходит*?

Ответ 1:

- (a) Нет. Преамбула к Разделу С Части 2 ясно говорит, что никакое правило Раздела С, включая правило 20, не применяется в этой ситуации.
- (b) Нет. Сценарий, в котором применяется правило 20.1, таков: когда «яхта, идущая крутым бейдевиндом или выше, запрашивает окликом место для поворота оверштаг». Если оклик сделан яхтой в других условиях, правило 20.1 не применимо.
- (c) Нет. Правило 20.1 применяется только когда яхта, идущая крутым бейдевиндом или выше, приближается к *препятствию*. Яхта левого галса не является препятствием для яхт правого галса, если только они не должны сторониться её или, если применяется правило 22, избегать её.

Однако яхта, которая запрашивает окликом место для поворота оверштаг, зная, что правило 20 неприменимо, возможно нарушает правило 2.

- (d) Да. Правило не предписывает слова, которые должны быть использованы, так что оклики «Воду» или «Место» для поворота – оба ясно передают намерения окликающей яхты.
- (e) Да. Яхта, делающая такой оклик, нарушает правило 20.3, если безопасность не требует от неё существенно изменять курс для избегания препятствия. Однако окликнутая яхта всё равно обязана действовать в соответствии с правилом 20.1(b).

- (f) Да. Яхта, делающая такой оклик, нарушает правило 20.3, если препятствие является знаком, на который окликнутая яхта выходит. Однако окликнутая яхта всё равно обязана действовать в соответствии с правилом 20.1(b).

Вопрос 2:

Достаточно ли окликнутой яхте для выполнения своей обязанности по выполнению поворота оверштаг пересечь линию ветра, или она должна увалиться до крутого бейдевинда?

Ответ 2:

Окликнутая яхта обязана сделать поворот оверштаг и увалиться до крутого бейдевинда нового галса.

**В 8****Q&A 2009-030***Опубликован 27 апреля 2009г.*

Две яхты приближались к знаку на противоположных галсах, и одна из них сменила галс до входа в зону. Когда яхта, сменившая галс, вошла в зону, она уже прошла положение носом против ветра, но еще не увалилась до крутого бейдевинда.

Другая яхта выходила на знак.

Вопрос:

Применяется ли правило 18.3 между этими яхтами?

Ответ:

Да.

Требования для применения правила 18.3 выполнены, если в результате смены галса одна их яхт подпадает под действие правила 13 в зоне, а другая выходит на знак.

Не имеет значения, сменила яхта галс вне зоны или внутри зоны.

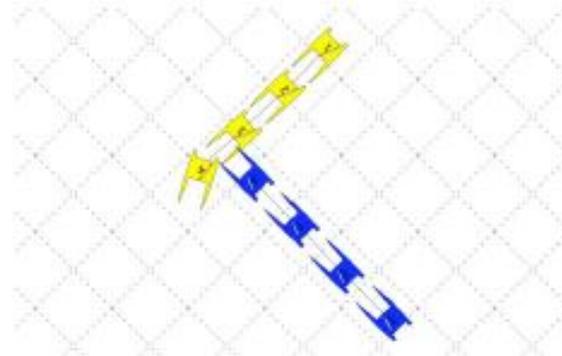
В 9

**Q&A 2009-033***Опубликован 08 июля 2009г.*Ситуация:

Яхты – катамараны Extreme-40.

Желтая идет вниз по ветру правым галсом. Синяя идет против ветра на другом участке дистанции правым галсом, связана с подветра с Желтой.

Желтая пересекает курс Синей. Синяя все время сохраняет свой курс. Происходит контакт между носом Синей и кормовой частью левого борта Желтой (последние 15 см или около того). Желтая пытается избежать контакта «в последний момент» уваливанием. Схема прилагается.

Вопрос

По правилу 14 Желтая обязана избегать контакта, если есть разумная возможность сделать это.

Тот факт, что Желтая могла увалиться или привести до того, как сблизилась с Синей, означает ли, что она имела разумную возможность избежать контакта? Или Желтой надо предпринимать действия для избегания контакта только тогда, когда для неё станет очевидно, что курсы яхт ведут к столкновению, и она должна что-то делать, чтобы избежать контакта.

Ответ

Правило 14 требует от всех яхт избегать контакта, если это разумно возможно. Когда яхта, обязанная сторониться, приближается к яхте, имеющей право дороги, сходящимся курсом, то во всех случаях, кроме самых экстраординарных, есть разумная возможность избежать контакта. Кроме того, когда яхта, обязанная сторониться, идет курсом на проход прямо перед яхтой, имеющей право дороги, то всегда разумно возможно избежать контакта, если подходящие действия для того, чтобы сторониться, будут предприняты достаточно заблаговременно.

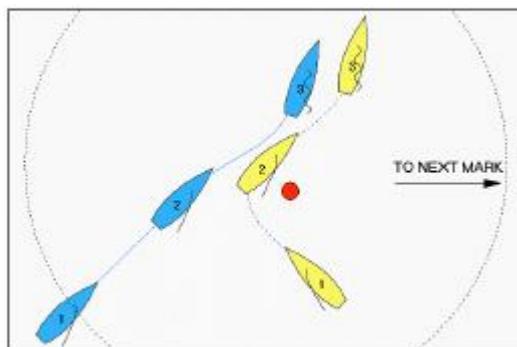
Кроме того, в описанной ситуации, когда яхта, имеющая право дороги, осознаёт, что другая яхта не собирается сторониться, она тоже обязана по правилу 14 пытаться избежать контакта.

В этом случае, было разумно возможно для Желтой, обязанной сторониться, избежать контакта приведением или уваливанием до того, как она приблизилась к Синей. Также было разумно возможно для Синей избежать контакта, когда ей стало ясно, что Желтая не сторонится. Она этого не сделала. Однако Синяя, как «яхта имеющая право дороги, может быть наказана по этому правилу только, если в результате контакта причинен ущерб любой из яхт или вред здоровью».

В 10

**Q&A 2009-036***Опубликован 9 сентября 2009г.*Вопрос:

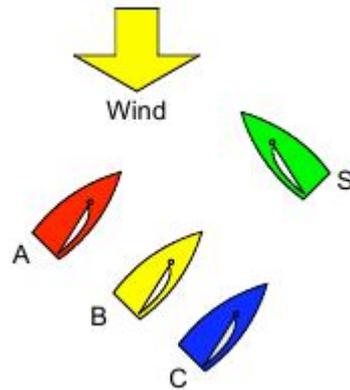
У верхнего знака, который надо оставить по правому борту, Синяя выходит на знак, а Желтая делает поворот оверштаг в зоне, как показано на схеме. До позиции 2 Желтая не нарушает правил и не нарушит их, если продолжит уваливаться на курс к следующему знаку. Однако Желтая приводится, и Синяя должна идти выше крутого бейдевинда, чтобы продолжать сторониться. Она делает это и протестует. Нарушила ли Желтая правила?

Ответ:

Желтая и Синяя приближались к знаку на противоположных галсах. Когда Желтая сменила галс и в результате попала под действие правила 13 в зоне, когда Синяя выходила на знак, стало применяться правило 18.3. Когда применяется правило 18.3, правило 18.2 впоследствии не применяется. Синяя сторонится, как требует правило 11, и Желтая приводится в соответствии с правилом 16. Желтая вынуждает Синюю идти выше крутого бейдевинда, чтобы избежать её. Пока любая из яхт находится в зоне, правило 18 продолжает применяться – см. первое предложение правила 18.1 – поэтому Желтая нарушает правило 18.3(a).

Этот ответ также применим для «зеркальной» ситуации у верхнего знака, который надо оставить по левому борту.

В 11

**Q&A 2010-001***Опубликован 14 января 2010г. (исправлен 15 января 2010г.)*

Предположим, что установлены факты:

Яхты **A**, **B** и **C** идут крутым бейдевиндом на левом галсе, яхта **A** с наветра от яхты **B**, которая с наветра от яхты **C**.

Яхта **S** идет крутым бейдевиндом на правом галсе с риском столкновения с яхтой **A**. Если яхты **B** и **C** не изменят курс, обе пройдут по корме у яхты **S**.

Яхта **A** уваливает, чтобы «поднырнуть» под яхту **S**, и яхта **B** уваливает, чтобы дать ей место для прохода по корме у яхты **S**. Яхта **C** сохраняет свой курс и происходит столкновение между яхтами **B** и **C**, не вызвавшее повреждений или вреда здоровью.

Никакая яхта не выполняет наказание. Протест между яхтами **B** и **C**.

Вопрос:

Как применить правила к этому инциденту и какая яхта или яхты должны быть наказаны?

Ответ:

Яхты **A**, **B** и **C** должны сторониться яхты **S**. Поэтому яхта **S** является препятствием для всех трёх. Поскольку яхта **C** имеет право дороги по отношению к яхтам **B** и **A**, яхта **C** может выбрать с какой стороны от яхты **S** проходить (см. правило 19.2(a)). Однако, так как у яхты **C** нет необходимости изменять курс для избегания яхты **S**, яхта **C** не может запрашивать место для поворота оверштаг по правилу 20. Раз яхта **C** проходит по корме у яхты **S**, она обязана по правилу 19.2(b) дать обеим яхтам **B** и **A** место для прохода между собой и яхтой **S**. Подобным образом, яхта **B** также обязана по правилу 19.2(b) дать место яхте **A**.

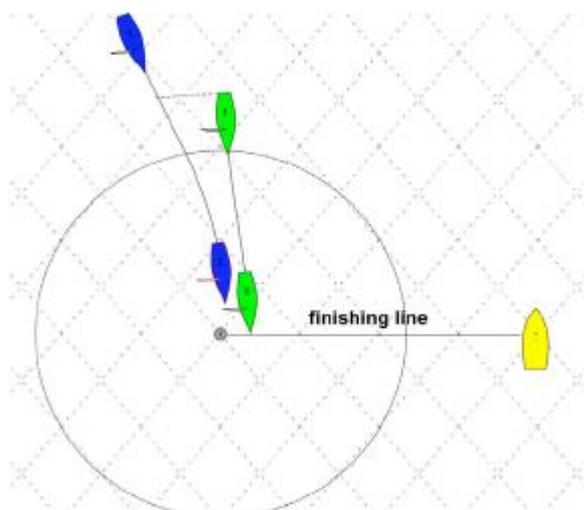
Место, которое яхта **C** обязана дать яхте **B**, включает пространство, достаточное для того, чтобы яхта **B** дала место яхте **A** и чтобы яхта **B** сторонилась яхты **C** (см. принцип, выделенный курсивом в Решении по командным гонкам E9). Яхта **C** не дает такого места, таким образом, нарушает правило 19.2(b) и должна быть дисквалифицирована. Яхта **C** также нарушает правило 14, ведь если бы она дала место, контакта можно было бы избежать. Однако, поскольку нет повреждений или вреда здоровью, яхта **C** не может быть наказана по правилу 14.

Яхта **B** нарушает правило 11, но оправдана по правилу 64.1(c), потому что она была вынуждена сделать это яхтой **C**, нарушившей правило 19.2(b).

В 12

**Q&A 2010-009**

Опубликован 15 февраля 2010г.

Ситуация:

Зеленая и Синяя левым галсом приближаются к правому концу финишной линии вниз по ветру. Зеленая чисто впереди от Синей при входе в зону. Зеленая идет прямо к финишному знаку. Синяя устанавливает связанность с подветра, не нарушая правило 15. Затем Синяя вынуждена изменить курс, чтобы избежать Зеленую.

Вопрос 1:

Нарушает ли Синяя правило 18.2(b)?

Ответ 1:

Нет. Зеленая выбрала пересечь финишную линию рядом со знаком. Зеленая имеет право на место у знака, что подразумевает место, чтобы идти к знаку. Синяя дает место у знака, изменяя курс для избежания Зеленой.

Вопрос 2:

Будет ли Зеленая оправдана по правилу 18.5(a) за свое нарушение правила 11?

Ответ 2:

Да.

Вопрос 3:

Будет ли ответ другим, если был контакт, которого обе яхты могли избежать?

Ответ 3:

Если контакт не причинил ущерба или вреда здоровью, ни одна яхта не будет наказана за нарушение правила 14, потому что Синяя имела право дороги, а Зеленая имела право на место у знака. Однако если Синяя не изменила курс и произошел контакт, то она нарушила второе предложение правила 18.2(b), не дав Зеленой место у знака.

**В 13**      **Q&A 2010-011**  
*Опубликован 9 марта 2010г.*

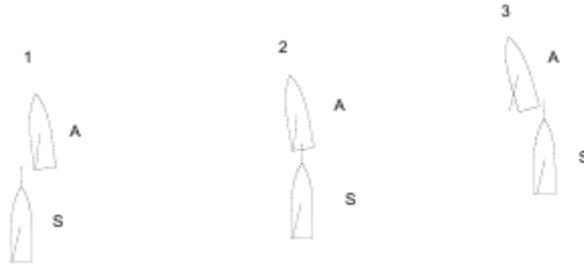
Ситуация:

Две яхты на пересекающихся курсах. Яхта **S** имеет закрепленный бушприт.

В позиции 1 – яхта **S** связана с подветра с яхтой **A**, и такое положение сохраняется некоторое время.

В позиции 2 – бушприт проходит над кормой яхты **A**.

В позиции 3 – яхта **S** с наветра от яхты **A**.



Вопрос 1:

Когда происходит переход яхты **S** от положения подветренной в положение наветренной? Это происходит когда

1. Яхта **S** перестает быть полностью с подветра от яхты **A**,
2. Бушприт пересекает диаметральную плоскость яхты **A**, или
3. Яхта **S** полностью расположена на наветренной стороне яхты **A**?

Ответ 1:

Не являясь гоночным правилом, принцип «последней точки уверенности» может помочь протестовому комитету установить факты, позволяющие применить правила. В данном случае, яхта **S** перестаёт быть подветренной, когда есть уверенность, что взаимное положение яхт изменилось. Учитывая ограниченное количество фактов в данном случае, это позиция 3, когда есть уверенность, что яхта **S** находится с наветра от яхты **A**.

Вопрос 2:

В какой точке яхта **S** считалась бы нарушившей правило, если произошел контакт между яхтами во время существования связанности?

Ответ 2:

Яхта **S** нарушила бы правило 14, если произошел контакт между яхтами. Однако пока яхта **S** имела право дороги, она могла быть наказана за нарушение правила 14, только если причинен ущерб или вред здоровью. Как только яхта **S** становится обязанной сторониться, она должна сторониться яхты **A**.

ППГ написаны на основе того, что яхты избегают контакта и сторонятся друг друга. Предполагается, что яхта **S** не нарушает правила 15, 16 или 17 пока имеет право дороги, значит, яхта **A** нарушает правило 11, независимо от того был контакт или нет. Если кто-нибудь посмотрит на ситуацию сверху вниз за мгновение до того, как бушприт окажется над любой частью палубы наветренной яхты или яхты, идущей чисто впереди, то он может увидеть какое правило нарушается, потому что в этот момент яхта, имеющая право дороги, часто «вынуждена предпринимать избегающие действия» (см. определение

«Сторониться»). Хотя эта концепция «взгляда сверху вниз» и не является правилом, она может помочь ПК установить факты, позволяющие применить правила.

Вопрос 3:

Изменится ли ответ, если сначала яхта **S** была с наветра, а затем стала подветренной?

Ответ 3:

Принципы разрешения ситуации будут теми же, но применение правил будет отличаться.

Вопрос 4:

Если существует точка, в которой ни одна яхта не является подветренной, и ни одна яхта не находится чисто позади, то какая яхта обязана сторониться?

Ответ 4:

Не являясь гоночным правилом, принцип «последней точки уверенности» может помочь протестовому комитету установить факты, позволяющие применить правила. В данном случае, пока не будет уверенности, что право дороги изменилось, должно считаться, что изменений нет.

Вопрос 5:

Если связанность установлена из положения чисто позади и при условии, что яхте **A** было предоставлено место, чтобы сторониться, при каких вариантах взаимного расположения яхт яхта **S** считалась бы подветренной?

Ответ 5:

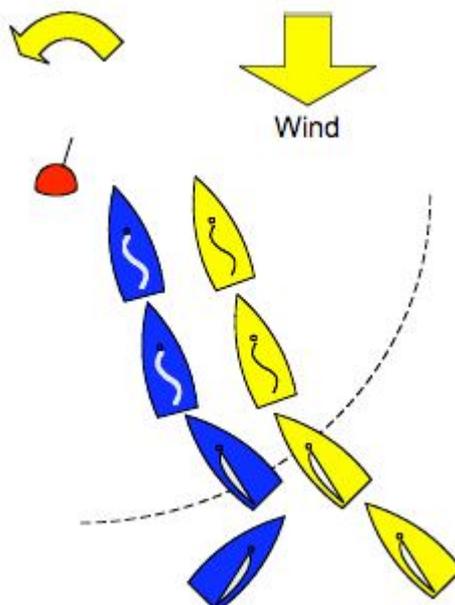
Яхта **S** является подветренной, когда становится связанной с подветра – см. определение «Связанность». Не являясь гоночным правилом, принцип «последней точки уверенности» может помочь протестовому комитету установить факты, позволяющие применить правила. В данном случае, яхта **S** остается подветренной пока не будет уверенности, что она больше не связана с подветра.

**Замечание:**

Если ПК установит, что яхта, обязанная сторониться, не изменяла курс для избегания столкновения, и что не было реального и разумного предвидения столкновения со стороны яхты, имевшей право дороги, то ему следует отклонить её протест. Если ПК установит, что яхта, имевшая право дороги, изменила курс, и что было разумное сомнение в том, что яхта, обязанная сторониться, стала бы сторониться, то яхта, обязанная сторониться, должна быть дисквалифицирована. (см. Случай ISAF 50).

Если это разумно возможно, обе яхты должны избегать контакта, как требует правило 14.

В 14

**Q&A 2010-012***Опубликован 10 марта 2010г.***Ситуация:**

Желтая и Синяя – тяжелые яхты, которые могут двигаться по инерции в данных условиях.

Желтая выходит на знак, но и в отсутствие Синей она не могла бы пройти знак без приведения выше крутого бейдевинда.

Синяя подпадает под действие правила 13 в зоне, уваливается до крутого бейдевинда, затем приводится, чтобы пройти знак. Желтая имеет возможность сторониться.

**Вопрос:**

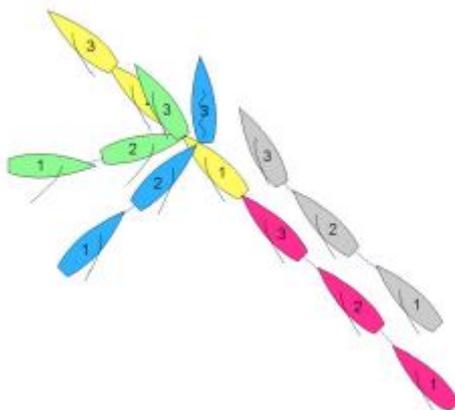
Нарушает ли Синяя правило 18.3?

**Ответ:**

Да.

Когда Синяя приводится, Желтая не может её избежать, если не пойдет выше крутого бейдевинда. Таким образом, Синяя вынуждает Желтую идти выше крутого бейдевинда. Тот факт, что Желтая не прошла бы знак, если бы не шла выше крутого бейдевинда, не имеет значения.

В 15

**Q&A 2010-013***Опубликован 30 марта 2010г.***Ситуация в позиции 1**

Зеленая – внутренняя яхта и будет требовать место у Синей для прохода позади Желтой. Синяя – подветренная яхта левого галса идет курсом на проход позади лидирующей яхты правого галса (Желтой).

Синяя свободно может пройти перед подветренной яхтой правого галса (Красной), но будет существенно изменять курс, чтобы избежать наветренной яхты правого галса (Серой). Синяя запрашивает у Зеленой место для поворота оверштаг.

**Вопрос 1**

Когда Синяя запрашивает место для поворота оверштаг в позиции 1, освобождает ли это её от обязанности по правилу 19.2(b) дать Зеленой место для прохода ниже лидирующей яхты правого галса?

**Ответ 1**

Нет. Хотя преамбула к Разделу С и говорит, что когда применяется правило 20, правило 19 не применяется, это относится только к случаю между двумя яхтами у одного и того же препятствия.

Правило 19.2(b) обязывает Синюю дать место Зеленой у препятствия (Желтой).

Отдельно правило 20 применяется между Синей и Зеленой возле Серой, которая является другим препятствием. Следовательно, применяются оба правила.

**Вопрос 2**

Если ответ на вопрос 1 – «нет», и Зеленая проходит позади Желтой и делает оверштаг как можно быстрее, будет ли Синяя оправдана по правилу 20.2, если во время поворота оверштаг она не сторонила Серой?

**Ответ 2**

Нет. Правило 20.2 говорит, что оно применяется, когда яхта использует место, на которое она имеет право по правилу 20.1(b). Поскольку место, о котором говорится в правиле 20.2, это место для яхты, реагирующей на ответ «Сам поворачивай», Синяя не может быть оправдана по 20.2 по отношению к Серой.

### Вопрос 3

Если ответ на вопрос 2 также – «нет», и Синяя не может сделать поворот оверштаг после позиции 2 и сторониться Серой или увалиться и сторониться Красной, что ей делать?

### Ответ 3

Синяя обязана окликнуть Зеленую вовремя, чтобы дать Зеленой время для ответных действий, как этого требует правило 20.1(a). Если после оклика Синей Зеленая могла сделать поворот оверштаг с подветра от Желтой, то Зеленая нарушила правило 20.1(b), не сделав этого. Если это привело к нарушению Синей правила 10 или 13 по отношению к Серой, то Синяя должна быть оправдана в соответствующем слушании протеста по правилу 64.1(c).

Если после оклика Синей первая возможность для Зеленой сделать поворот оверштаг появилась после прохождения позади Желтой, то Зеленая действовала в соответствии с правилом 20.1(b). Синяя обязана избегать контакта с другими яхтами, если это разумно возможно, и выполнить наказание, если она считает, что, возможно, нарушила правило Части 2.

**В 16****Q&A 2010-017***Опубликован 21 мая 2010г.***Ситуация:**

Две яхты на противоположных галсах приближаются к наветренному знаку, который надо оставить по левому борту. Яхта **А** на левом галсе и яхта **В** на правом галсе. Яхта **А** делает поворот оверштаг на правый галс в зоны и становится связанной изнутри с яхтой **В**, которая не меняет своего курса. Через несколько секунд после того, как яхта **А** завершила поворот, яхта **В** уваливается для огибания знака и, делая это, совершает контакт с яхтой **А**.

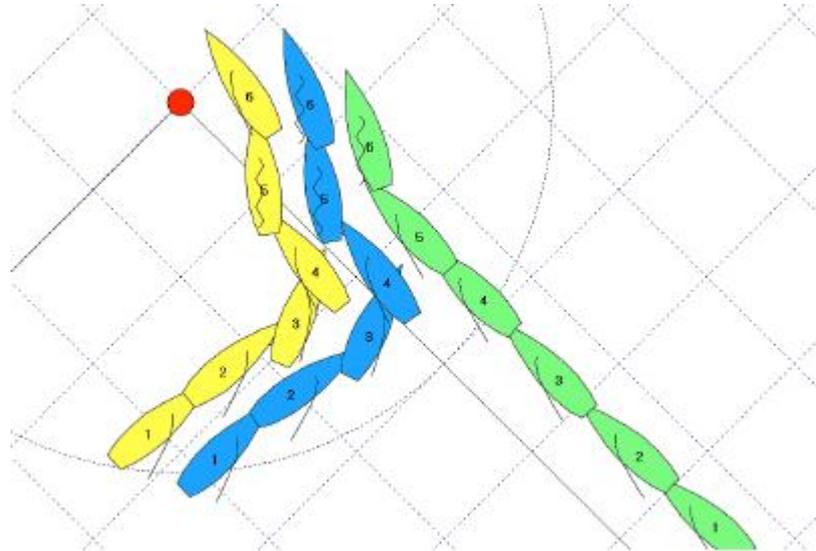
**Вопрос:**

Какие правила нарушены?

**Ответ:**

Когда наветренная яхта **В** уваливается и касается подветренной яхты – наветренная яхта нарушает правила 11 и 14.

В 17

**Q&A 2010-020***Опубликован 5 июня 2010г.*Ситуация:

Вскоре после позиции 2, Желтая решает, что может сделать поворот оверштаг и выйти на знак. Синяя вначале уверена, что сможет пройти перед Зеленой и поэтому не делает оклик о месте для поворота оверштаг. Однако, как только Желтая приводится для поворота, Синяя немедленно приводится и делает поворот оверштаг так, что обе яхты делают оверштаг одновременно. После завершения этих поворотов, есть место для одной яхты (не обеих) чтобы пройти между Зеленой и знаком.

После завершения поворота, Желтая приводится для огибания знака и Синяя приводится, чтобы дать Желтой место у знака. Зеленая должна привести себя выше крутого бейдевинда, чтобы избежать Синей. Зеленая протестует на Синюю, а Синяя протестует на Желтую.

Вопрос 1:

Какое решение следует принять?

Ответ 1:

Наказать Синюю за нарушение правила 18.3(a).

Зеленая была обязана сторониться Синей с момента завершения Синей своего поворота оверштаг. Зеленая сторонилась и не нарушила правил.

Желтая была обязана по правилу 18.3(a) не вынуждать Зеленую идти выше крутого бейдевинда, чтобы избежать её. Когда Зеленая шла выше крутого бейдевинда, это делалось для избегания Синей, не для избегания Желтой. Желтая не нарушила правило 18.3(a).

Синяя была обязана сторониться Желтой, как только Желтая завершила свой поворот. Синяя сторонилась и не нарушила правило 11.

Кроме того, Синяя была обязана по правилу 18.3(a) не вынуждать Зеленую идти выше крутого бейдевинда, чтобы избежать её. Синяя нарушила это правило. Синяя не может

быть оправдана по правилу 64.1(c), потому что ни она не была вынуждена нарушить правило, ни Желтая не нарушила какое-либо правило.

Вопрос 2:

Будет ли ответ на вопрос 1 другим, если нет места даже для одной яхты, чтобы пройти между Зеленой и знаком, когда обе яхты завершили свои повороты оверштаг?

Ответ 2:

Нет. Если после поворота Желтая может привести и выйти на знак, и Синяя может привести и сторониться Желтой, и Зеленая, даже идя курсом на проход близко от знака, может привести и сторониться Синей, то ответ будет таким же.

В случае, если бы Синей там не было, Желтая нарушила бы правило 18.3(a), если бы вынудила Зеленую идти выше крутого бейдевинда, чтобы избежать её.

В 18

**Q&A 2010-025***Опубликован 29 июня 2010г.*Ситуация

Две яхты Farr-45 приближаются к наветренному знаку при гладкой воде, силе ветра 3 балла, со скоростью приблизительно 7–7,5 узлов.

Синяя выходит на знак правым галсом.

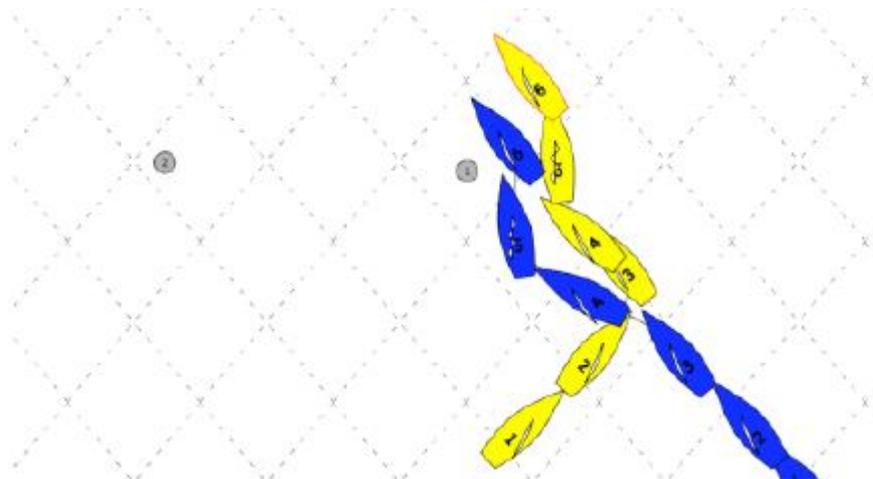
Желтая, приближаясь левым галсом, делает поворот оверштаг на правый галс в зоне и становится на курс крутой бейдевинд на лэйлайн к знаку. Поворот Желтой приводит к потере ею скорости и Синяя вынуждена увалиться ниже Желтой, чтобы избежать контакта. После этого Синяя не может идти прямо на знак.

Синяя приводится выше крутого бейдевинда для огибания знака. Делая это, она замедляется.

Желтая отвечает на приведение и уваливается на новый курс, сторонясь Синей.

Синяя может обогнуть знак и уваливается на новый курс.

Контакта между Синей и Желтой не было.

Вопрос 1

Применяется ли правило 18.2(a) с момента, когда Синяя устанавливает связанность?

Ответ 1

Нет. Применяется правило 18.3. Когда применяется правило 18.3, правило 18.2 после этого не применяется. См. правило 18.3.

Вопрос 2

Правило 18.3(b) требует, чтобы Желтая дала Синей место у знака, когда Синяя становится связанной с ней изнутри. Дала ли Желтая Синей место, чтобы идти к знаку, согласно определению «Место у знака»?

Ответ 2

Да. Как только Синяя стала связанной изнутри с Желтой, Желтая обязана дать Синей место, чтобы идти к знаку. Синей нужно было идти выше крутого бейдевинда, чтобы идти к знаку, и Желтая дала Синей необходимое место.

Вопрос 3

Если ответ – «нет», нарушено ли правило 18.3?

Ответ 3

Не применимо.

Вопрос 4

Можно ли считать, что Синяя не могла идти своим надлежащим курсом, когда находилась у знака, из-за действий Желтой и вследствие этого не могла финишировать «как можно быстрее»?

Ответ 4

Нет. Синяя стала яхтой, имеющей право дороги, в момент установления связанности. Желтая была обязана сторониться Синей и дать место Синей, чтобы идти к знаку, и затем место, чтобы идти надлежащим курсом, находясь у знака. Желтая сторонилась Синей и дала Синей место, чтобы увалиться и идти надлежащим курсом у знака. Факт, что Синяя должна была идти ниже своего надлежащего курса, чтобы сторониться Желтой, до установления связанности, не имеет значения.

Вопрос 5

Можно ли тогда считать, что Синей препятствовали идти надлежащим курсом у знака?

Ответ 5

Не применимо.

Вопрос 6

Следует ли из вопросов 4 и 5, что нарушено правило 18.3?

Ответ 6

Нет.

Вопрос 7

Синяя была «у знака»

- a. когда она была вынуждена увалиться в позиции 3?
- b. когда её нос был близко от знака в позиции 5?

Ответ 7

Обычно, яхта будет «у знака», когда она находится близко от него, и её следующим действием будет изменение курса для огибания знака. Этот курс затем будет её надлежащим курсом. В данном случае, это могло бы произойти в позиции 5.

В 19

**Q&A 2011-001***Опубликован 7 февраля 2011г.*Ситуация

Две или больше яхты (доски) движутся задним ходом за счет вынесения паруса на ветер, и происходит контакт между яхтами.

Вопрос

Кто должен сторониться, когда они:

- a) на разных галсах;
- b) на одном галсе, связаны;
- c) на одном галсе, не связаны;
- d) они начали двигаться задним ходом в разное время?

Какие правила применяются в каждом случае, и какие правила нарушены?

Ответ на все вопросы

Правило 21.3 применяется только между яхтой, движущейся задним ходом за счет вынесения паруса на ветер, и яхтой, которая этого не делает.

Если обе (или все) яхты движутся задним ходом за счет вынесения паруса на ветер, то к ним применяются правила Разделов А и В Части 2.

## **Раздел С**

### **Старт**

- C1** Разъяснение правила 30.1, Правило флага «I» (называемое – «обогнуть концы»).
  - C2** Если яхты стартуют в обоих направлениях – что надо делать?
  - C3** Расположение внутренних ограничительных стартовых знаков.
  - C4** Участвующие в гонке яхты, как препятствия на стартовой линии.
- 

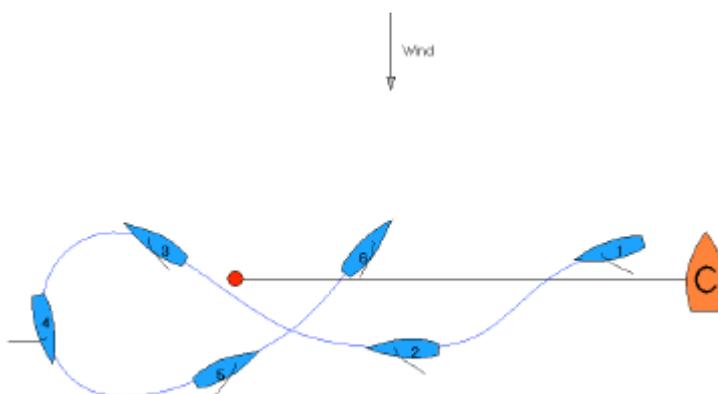
**Другие вопросы, которые могут относиться к теме:**

**D2, D6, F2, G3, G7, G8, G10, J1, M2**

**С 1**      **Q&A 2007-004**  
*Пересмотрен 12 января 2009г.*

Ситуация

Применяется правило 30.1 (флаг «I»). За 50 секунд до старта яхта находится на стороне дистанции от линии. Затем она проходит, как показано на рисунке и пересекает продолжение стартовой линии со стороны дистанции на предстартовую сторону (между позициями 3 и 4).



Вопрос

Выполнила ли яхта требования правила 30.1?

Ответ

Да. Правило 30.1 требует, чтобы яхта пересекла продолжение стартовой линии со стороны дистанции на предстартовую сторону до того, как стартует. Яхта выполнила это требование.

**C 2**      **Q&A 2009-027**  
*Опубликован 22 апреля 2009г.*

Ситуация:

Это инцидент произошел на старте гандикапной крейсерской гонки. Предполагаемая продолжительность гонки 4–8 часов, в зависимости от типа яхт, ветер около 7 узлов.

Гоночная инструкция определяет место стартовой линии, и что она ограничена судьейским судном и навигационным знаком. Не указано, на правом или на левом конце линии находится судейское судно, или каким-либо другим способом не указано, в каком направлении должны стартовать яхты. Стартовая линия была установлена приблизительно перпендикулярно ветру. Первый знак находился вниз по ветру от линии, компасный курс на знак составлял угол примерно 30 градусов с линией.

Яхты стартовали в разных направлениях, есть свидетельства того, что ГК пытался давать устные инструкции некоторым яхтам незадолго до старта, чтобы разрешить возникшую путаницу. Те, кто стартовал против ветра, как можно скорее обогнули судно ГК и увалились на курс к знаку. Они потеряли преимущество, делая первоначальный галс в обратную от знака сторону.

Вскоре после старта произошло столкновение между яхтой А, стартовавшей против ветра правым галсом, и яхтой В на левом галсе, которая собиралась стартовать по ветру и пересекала стартовую линию в противоположном направлении. Яхта правого галса освободила стартовую линию до столкновения.

Вопрос 1:

Можно ли давать старт гонке, если не определено направление пересечения стартовой линии?

Ответ 1:

Стартовая линия должна быть описана в ГИ. Определение «Старт» устанавливает направление от предстартовой стороны к стороне дистанции, без каких-либо требований, что оно дополнительно описывается в ГИ.

Вопрос 2:

Если ответ на Вопрос 1 – да, то будет ли прав ПК, если прекратит гонку, определив, что несколько яхт существенно потеряли из-за своего выбора направления старта?

Ответ 2:

Раз уж ПК решил, что яхта имеет право на исправление результата, то он обязан «принять решение по назначению мест яхтам, как можно более справедливое для всех яхт, затронутых этим решением». Чтобы яхта имела право на исправление результата, ухудшение её результата должно произойти не по её собственной вине. Стартуя не так, как указано в определении «Старт», яхта не соответствует этому критерию. Однако если у участников не было разумной возможности ясно понять, какое направление пересечения стартовой линии соответствует определению, то у ПК остается единственный вариант в этих условиях – оставить результаты гонки в силе. Случай ISAF 82 описывает похожую ситуацию у финишной линии.

Вопрос 3:

Если ПК был прав, прекратив гонку, то в момент столкновения к яхтам уже не применялись Правила парусных гонок?

Ответ 3:

Яхты были в гонке и ППГ к ним применялись. На это не влияет вынесенное позже решение ПК по исправлению результата или по прекращению гонки. Результатом решения о прекращении является невозможность наказания за нарушение правила Части 2 – см. правило 36.

**С 3 Q&A 2010-033**

Опубликован 6 октября 2010г.

Ситуация:

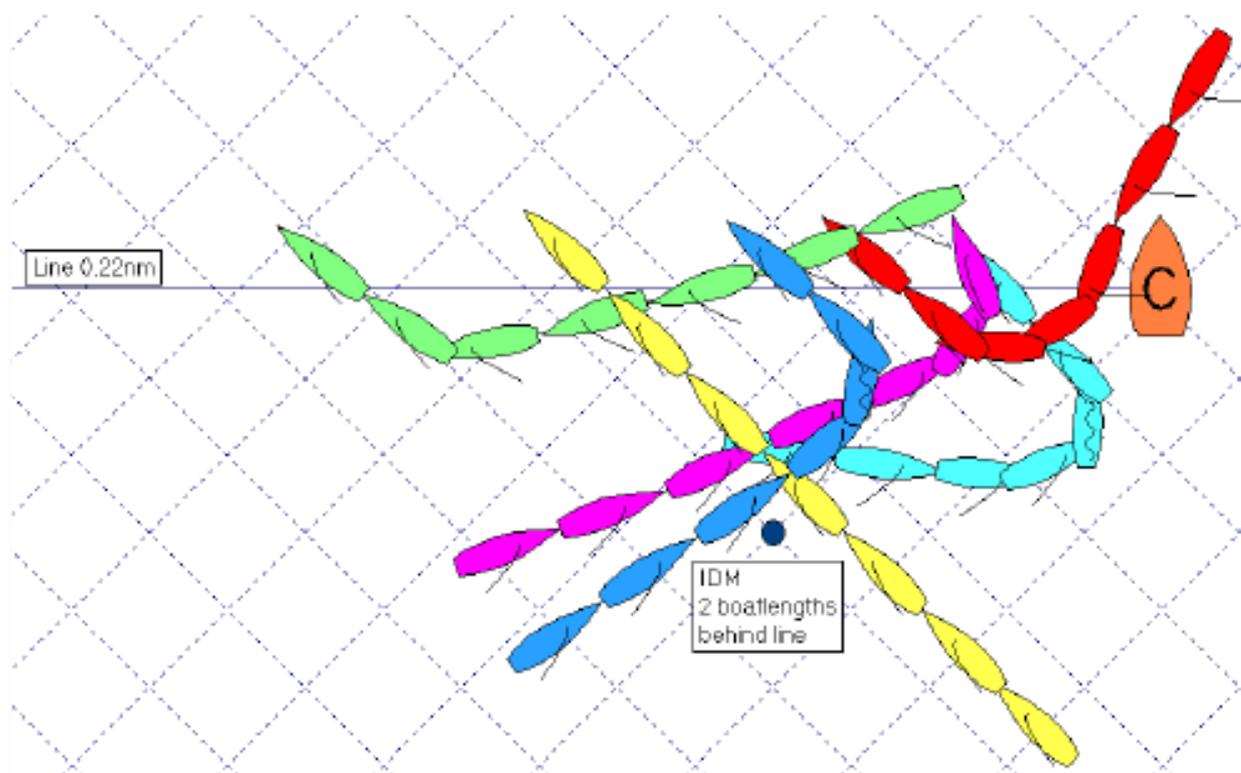
Гоночная инструкция соревнования устанавливает:

«Может быть установлен внутренний ограничительный знак, но не обязательно на стартовой линии. Если он установлен, то яхты должны оставить внутренний ограничительный знак по правому борту, когда стартуют».

Замечание: На схеме показаны разные яхты, но все они являются независимыми друг от друга примерами. Никакие яхты не были OCS во время стартового сигнала, и никакие особые стартовые правила не применялись.

Вопрос:

Какие (если такие есть), из яхт на схеме (зеленая, синяя, красная, желтая, розовая, голубая) нарушают правило 28.2.?

Ответ:

Никакие. Хотя яхты и считаются в гонке с момента подготовительного сигнала, стартовый знак (включая ограничительный знак стартовой линии, который иногда устанавливается для ограничения длины действующего участка стартовой линии) не имеет предписанной стороны до того, когда яхта приближается к стартовой линии с её предстартовой стороны для того, чтобы стартовать (правило 28.2). В это время у стартовых знаков появляется предписанная сторона, хотя они еще не «начинают, ограничивают или заканчивают участок дистанции, на котором находится яхта».

«Правило веревочки» не включается, пока яхта не стартует и правило 28.1 говорит, что «от *старта* и до *финиша*...» веревочка должна проходить с предписанной стороны каждого знака.

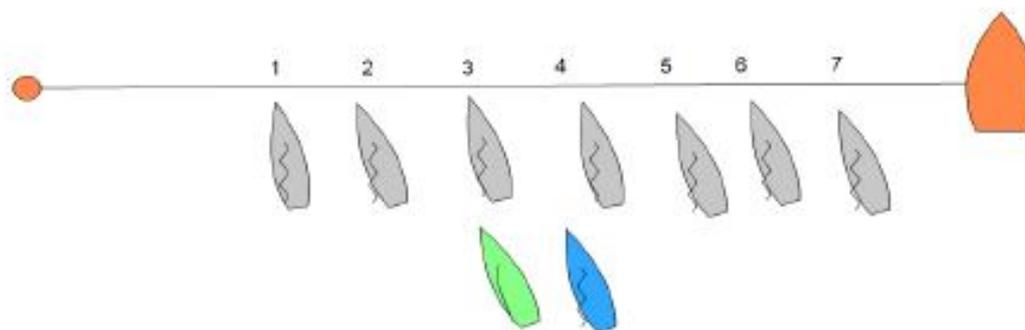
Для того, чтобы внутренний (или внешний) ограничительный знак стартовой линии имел предписанную сторону, яхта не должна иметь возможности пройти между знаком и стартовой линией, если знак расположен на предстартовой стороне линии или на каком-то разумном расстоянии на стороне дистанции от стартовой линии.

Гоночная инструкция для этого соревнования использует слова «яхты должны пройти внутренний ограничительный знак правым бортом, когда стартуют».

Таким образом, если яхта может пройти и освободить ограничительный знак стартовой линии до того, как действительно стартует, как в каждой из описанных здесь ситуаций, она не может быть наказана за нарушение этой инструкции и была бы оправдана из-за ошибочной установки знака гоночным комитетом.

**С 4** **Q&A 2010-037**  
*Опубликован 5 ноября 2010г.*

Ситуация:



Приблизительно за 15 секунд до старта несколько яхт распределились на близком расстоянии от линии. Зеленая и Синяя приближаются к яхтам сзади. Недостаточно места для того, чтобы обе яхты прошли в один промежуток перед ними.

Вопрос 1

Если Зеленая пытается пройти с подветра от яхты 3, должна ли она предоставить место Синей, чтобы пройти яхту 3 с той же стороны?

Ответ1

Нет. Как только Зеленая свяжется с яхтой 3 с подветра, она получит право дороги. С этого момента яхта 3 перестает быть препятствием и правило 19 больше не применяется. Яхта 3 должна сторониться Зеленой, и Синяя должна сторониться их обеих. Заметьте, что, когда Зеленая устанавливает связанность, она должна по правилу 15 в начальный момент дать яхте 3 место, чтобы сторониться.

Вопрос 2

Если ответ на вопрос 1 «Да», значит ли это, что, так как нет места для обеих яхт для прохода между яхтами 2 и 3, то Зеленая должна пропустить Синюю в этот промежуток и не проходить через него сама?

Ответ 2

Не применимо – см. ответ 1.

Вопрос 3

Если ответ на вопрос 2 «Да», и Синяя проходит между яхтами 2 и 3, но не дает Зеленой места для прохода через этот же промежуток, нарушает ли она какое-либо правило?

Ответ 3

Не применимо – см. ответ 1.

Вопрос 4

Если Зеленая свяжется с подветра с яхтой 3 раньше, чем Синяя, может ли она сказать, что, так как она больше не должна сторониться яхты 3, яхта 3 больше не является препятствием для обеих яхт, и поэтому она не должна давать место Синей? (Замечание: Из Решения F2 для командных гонок может показаться, что ответ на этот вопрос – «Да»).

Ответ 4

См. ответ 1.

Вопрос 5

Не смотря на то, что яхта в гонке не может быть протяженным препятствием, в соответствии с определением, существуют ли ситуации (подобные изображенной на схеме) в которых ряд яхт, участвующих в гонке, становится протяженным препятствием?

Ответ 5

Нет.

## Раздел D

### Прохождение дистанции

- D1** «Сторона знака» при применении правила 28.
- D2** Яхта, вынужденная кем-то пройти знак с неправильной стороны, все равно обязана пройти его правильно. Она не была «вынуждена» нарушить правило 28.
- D3** Разъяснение правила 28. Катамаран, огибающий знак с одним поплавком, поднятым над знаком.
- D4** Если отсутствует один знак ворот.
- D5** О касании финишного знака и определениях *Финиш* и *Гонка* (см. также E1 Q&A 06-002).
- D6** Права яхты OCS, которая идет по дистанции.
- D7** Если один знак ворот дрейфует.

---

**Другие вопросы, которые могут относиться к теме:**

**C2, C3, C4, E2, E4, E5, E6, E7, F2, F3, F6, F8, G1, G8, J8, K2, M3, M5**

**D 1**      **Q&A 2009-008**  
*Опубликован 09 января 2009г.*

Вопрос:

Для применения правила 28 (Прохождение дистанции), как следует понимать фразу «сторона знака»?

Ответ:

Для применения правила 28, предписанная сторона знака та, на которой будет лежать веревочка, представляющая собой след яхты, если яхта пройдет дистанцию, описанную в ГИ. Это применимо, даже если веревочка делает петлю вокруг знака.

См. также Случаи ISAF 90, 106 и 108.

**D 2**      **Q&A 2009-010**

*Опубликован 09 января 2009г.*

**Ситуация:**

Для избежания контакта с другой яхтой или знаком Желтая была вынуждена пройти на неправильную сторону знака, когда Синяя не дала ей место для обгона или прохождения его. После этого Желтая продолжила идти по следующему участку дистанции, не вернувшись и не пройдя знак с предписанной стороны.

**Вопрос:**

Может ли ПК сделать заключение, что это произошло из-за того, что Синяя нарушила правило, требовавшее от неё дать место Желтой, и оправдать Желтую по правилу 64.1(c) за её нарушение правила 28.1?

**Ответ:**

Нет.

Яхта не может быть оправдана по правилу 64.1(c) если только она не была вынуждена нарушить правило вследствие нарушения правила другой яхтой. В данном случае, хотя Синяя и нарушила правило, когда не дала Желтой место у знака, она не вынуждала Желтую нарушать какое-либо правило. Желтая могла пройти знак с предписанной стороны в любое время после инцидента. Желтая не нарушала правило 28.1, пока не финишировала.

**D 3****Q&A 2009-014***Опубликован 09 января 2009г.*Вопрос:

Катамаран левым галсом приближается к нижнему знаку, который надо оставить по левому борту. Выполняет ли требования правила 28.1 в отношении огибания знака катамаран, у которого левый (наветренный) корпус «пролетает» над, и, возможно, с наветра от нижнего знака? Только правый корпус при этом находится в воде (и создает «след»), и этот корпус проходит знак правильно.

Ответ:

Да.

**D 4**      **Q&A 2009-034**  
*Опубликован 17 августа 2009г.*

Ситуация:

Гоночная инструкция содержит следующие пункты:

- 8.1. На схеме в приложении А показаны дистанции, включая приблизительные углы между участками, порядок прохождения знаков и сторону, с которой должен быть оставлен каждый знак. (Старт у нижнего знака между судном ГК и знаком на конце линии, верхний знак оставить по левому борту, нижний знак – ворота, финиш у верхнего знака между судном ГК и верхним знаком).
9. Знак 1 (верхний) и Знак 2 (знак на конце линии) будут желтые пирамидальные буй; знаки ворот (нижние ворота) 3P и 3S будут малые красные пирамидальные знаки.

Инцидент:

На первом участке дистанции вниз по ветру, когда несколько яхт подходили к воротам, один из знаков сдулся и утонул из-за сильной жары. ГК не заменил знак другим знаком или объектом с флагом «М», как указано в правиле 34.

Вопрос 1

С какой стороны яхты должны проходить единственный оставшийся знак ворот? (правило 28.2(c))

Ответ 1

В отсутствие какого-либо соответствующего пункта GI, оставшийся буй больше не является знаком. Если GI описывает ворота, яхты должны проходить между знаками ворот, чтобы соответствовать правилу 28.1(c). Если один или оба знака ворот исчезли, оставшиеся больше не имеют предписанную сторону. Яхты могут оставлять буй с любой стороны и даже могут касаться его.

Для избежания этой проблемы, гоночному комитету рекомендуется указывать предписанную сторону, когда существует только один буй ворот, тогда он по-прежнему будет знаком, имеющим предписанную сторону. Яхты тогда будут огибать оставшийся знак, как любой другой одиночный знак, подлежащий огибанию, и им также не разрешается касаться его.

Если такого пункта в GI нет, то правильным для ГК будет решение прекратить гонку по правилу 32.1(d). Однако если это не сделано, и если все яхты выбрали оставить этот знак по левому или по правому борту (или по разным бортам) без инцидентов и затем прошли дистанцию полностью, то возможно исправление результата после гонки по инициативе ГК, ПК или по требованию яхты.

Если одна или несколько яхт решит пройти более короткую дистанцию, чем остальные, например, не огибая оставшийся буй, или если были другие потери преимущества, например, из-за поиска пропавшего бую, то это будет основанием для прекращения. С другой стороны, если ПК установит, после получения соответствующих свидетельств, что гонка была справедливой для всех яхт, и ни какой яхте не причинен вред действиями гоночного комитета, то может быть решено, что наиболее справедливым будет оставить результаты в силе.

Требование, что хотя бы одна яхта должна пройти дистанцию для того, чтобы гонка могла быть подсчитана, подразумевает, что, по крайней мере, для одной яхты, существует возможность сделать это. Это не является руководством в данной ситуации, и ПК может игнорировать это в данных условиях.

#### Вопрос 2

Если ответ – с любой стороны, то правильно ли заключить, что правило 18 больше не применяется, и если яхты одновременно обгибают оставшийся знак левым и правым галсами, то применяются правила Раздела А Части 2?

#### Ответ 2

Если яхты выбрали обогнуть оставшийся буй, правила Раздела А Части 2 будут применяться в обоих случаях, и когда яхты оставляют его с одной стороны, и когда оставляют с разных сторон. Правила Раздела В Части 2 также будут применяться одинаково.

Надо заметить, что правила Разделов А и В Части 2 также применяются, когда применяются правила Раздела С (включая правило 18). Когда применяется правило 18, яхта, имеющая право на место у знака, в таких же условиях будет оправдана за нарушение некоторых из этих правил. Так как оставшийся буй больше не является знаком, правило 18 (включая правило 18.5) не применимо.

D 5

**Q&A 2010-004***Опубликован 19 января 2010г.*Ситуация:

В определении «Гонка» говорится: «Яхта находится в гонке с момента её подготовительного сигнала и до момента, когда она *финиширует* и освободит финишную линию и *знаки*, либо сойдет с гонки и т.д.».

В правиле 31 говорится: «Во время гонки яхта не должна касаться стартового *знака* до *старта*, *знака*, которым начинается, ограждается или заканчивается участок дистанции по которому идет яхта, или финишного *знака* после *финиша*».

Вопрос:

Если она финиширует в соответствии с определением «Гонка», то есть, она финишировала и освободила финишную линию, а затем касается знака, нарушает ли она правило 31?

Ответ:

Нет. Правило 31 не применяется, потому что если яхта финишировала и освободила финишную линию и знаки, яхта больше не в гонке.

См. также Q&A 2006-002 (E1).

D 6

**Q&A 2010-024***Опубликован 29 июня 2010г.*Ситуация

Во время гонки флота на первом фордевинде происходит матч с приведением (лувинг) между яхтами **L** и **W**. Обе яхты протестуют, произошел контакт без повреждений или травм.

После гонки оказывается, что яхта **W** была OCS.

Вопрос

Может ли яхта **W** утверждать, что она и яхта **L** не находились на одном участке дистанции, и что когда яхта **L** начала лувинговать, яхта **L** не только шла выше своего надлежащего курса, но и нарушила правило 23.2, так как мешала яхте **W**?

Ответ

Обе яхты **L** и **W** находятся на одном участке дистанции. Несмотря на то, что яхта **W** могла не стартовать правильно и может впоследствии быть посчитана OCS, она продолжает гонку со всеми правами и обязанностями по правилам.

Ничто в правилах не будет препятствовать яхте **W** делать любые утверждения в отношении яхты **L**, но протестовый комитет будет ограничен правилами и, так как обе яхты находятся на одном участке дистанции, правило 23.2 не применяется.

D 7

**Q&A 2010-041***Опубликован 6 января 2011г.*Ситуация

Гоночная инструкция описывает подветренный знак, как ворота с двумя буюми, расположенными на расстоянии 8 длин корпуса яхты перпендикулярно направлению дистанции с наветра. (Схема является составной частью ГИ). Из-за ветра более 25 узлов, сильного течения и волнения один из знаков ворот сдрейфовал приблизительно на 100 метров. Было почти невозможно для яхт визуально определить, который из знаков ворот сдрейфовал.

Вопрос 1

Когда ворота, описанные в ГИ, как состоящие из двух буюв, расположенных на расстоянии 8 длин корпуса яхты перпендикулярно направлению дистанции с наветра, уже не являются воротами?

Ответ 1

В Случае ISAF 82 сказано: «Если финишная линия расположена настолько «по одной линии» с направлением последнего участка дистанции, что невозможно определить, с какой стороны правильно пересечь её для того, чтобы финишировать в соответствии с определением, то яхта может пересекать линию в любом направлении, и её финиш фиксируется соответственно».

Этот же принцип может быть применен к воротам. Пока ворота явно являются воротами, яхты обязаны проходить между знаками ворот.

Если один из знаков ворот сдрейфовал настолько далеко, что уже невозможно определить, какой из знаков нужно огибать левым бортом, а какой правым – яхты могут проходить между знаками ворот в любом направлении.

Если один из знаков ворот сдрейфовал настолько далеко, что уже не ясно, что два знака составляют ворота, то это уже не ворота.

Вопрос 2

Если это уже не ворота, будет ли ответ таким же, как в Q&A D 4 (Если один знак ворот отсутствует)?

Ответ 2

Да, Q&A D 4 описывает ситуацию, когда один из знаков ворот отсутствует.

## Раздел Е

### Финиш

- E1 Когда яхта «освободила» финишную линию и знаки?
  - E2 Действия гоночного комитета когда яхта прошла финишный знак с неправильной стороны или коснулась финишного знака.
  - E3 Разъяснение, когда яхта выходит на финишный знак.
  - E4 «Нормальное положение» – финиш опрокинувшейся яхты.
  - E5 Относительно Случая ISAF 45 – случай, когда гоночная инструкция обязывает яхты финишировать не в соответствии с определением «Финиш».
  - E6 О сокращении дистанции, финиш в ситуации, когда судно гоночного комитета стоит на «неправильном» конце линии
  - E7 Когда яхта финиширует – когда линия является финишной линией?
  - E8 Случай ISAF 112 и Q&A 09-026.
- 

**Другие вопросы, которые могут относиться к теме:**

**B12, D5, F1, F3, F11, G1, J8, K2, M3**

E 1

**Q&A 2006-002***Пересмотрен 12 января 2009г.*Вопрос

Относительно определения «Гонка», когда яхта «освобождает» финишную линию и знаки?

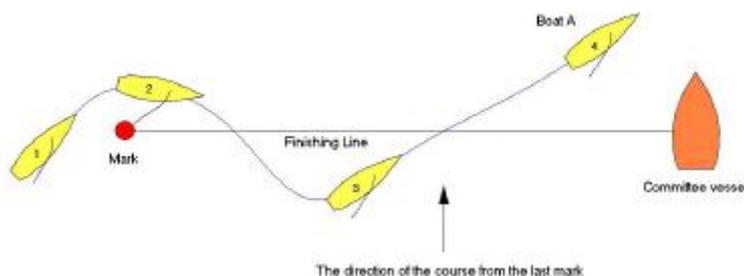
Ответ

Яхта освобождает финишную линию и знаки, когда никакая часть её корпуса, экипажа или оборудования не находится на линии и когда никакой из знаков не оказывает влияния на её курс.

Яхта, которая освободила финишную линию, идя курсом крутой бейдевинд, и продолжает идти к конечному финишному знаку, когда течение прижимает её к знаку, всё ещё находится в гонке и нарушает правило 31. Яхта, которая пересекает финишную линию, уходит в сторону от линии и затем, позднее касается финишного знака, не нарушает правило 31, т.к. уже не находится в гонке.

**E 2** **Q&A 2006-003**  
*Пересмотрен 12 января 2009г.*

Ситуация А



Вопрос 1

В ситуации А, ГК наблюдает, как яхта **А** проходит конец финишной линии с неправильной стороны, затем ныряет через линию, финиширует и возвращается в гавань. Что следует делать ГК в этой ситуации?

Ответ 1

ГК обязан посчитать яхту по её финишному месту, потому что она выполнила требования определения «Финиш». ГК следует опротестовать яхту **А** за нарушение правила 28. После пересечения финишной линии яхта может исправить ошибку в прохождении дистанции, сделанную у финишной линии, но если она не сделает этого, то она должна быть посчитана как финишировавшая в момент первого пересечения линии.

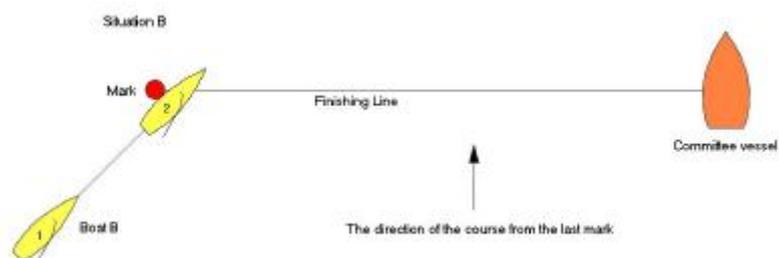
Вопрос 2

Нужно ли ГК оставаться на финишной позиции и после окончания контрольного времени гонки в случае, если яхта **А** возвращается для исправления ошибки?

Ответ 2

Нет, если только нет вероятности того, что яхта **А** вернётся для исправления ошибки и финиширует в пределах контрольного времени.

## Ситуация В



## Вопрос 3

В ситуации В, ГК наблюдает, как яхта **В** нарушает правило 31 при пересечении финишной линии. Яхта **В** не выполняет наказание и уходит домой. Что следует делать ГК?

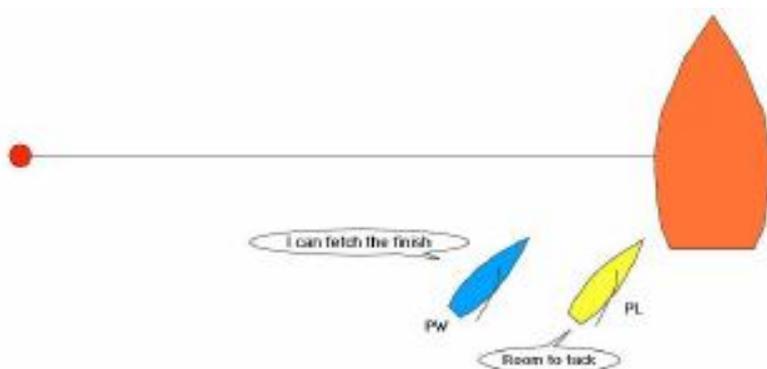
## Ответ 3

ГК должен посчитать яхту **В** по её финишному месту, когда она впервые пересекает финишную линию. См. определение «Финиш». ГК может подать протест на яхту за нарушение правила 31. См. правило 60.3.

**E 3**      **Q&A 2007-003**  
*Пересмотрен 12 января 2009г.*

### Ситуация

**PW** и **PL** приближаются к судну ГК, которое также является финишным знаком. **PW** может финишировать без смены галса, но не может без смены галса пройти нос судна ГК. **PL** запрашивает окликом у **PW** место для поворота оверштаг. **PW** отвечает: «Я выхожу на финиш!».



### Вопрос 1

Для применения правила 20.3, когда **PL** не имеет права запрашивать окликом место для поворота оверштаг?

- Если **PW** проходит без смены галса финишную линию (но не может пройти судно ГК); или
- Если **PW** может пройти без смены галса судно ГК.

### Ответ 1

- PL** не имеет права делать оклик, если **PW** может пройти без смены галса судно ГК.

Знак в этом случае – судно ГК, от которого исходит финишная линия.

### Вопрос 2

Применяется ли правило 20.1?

### Ответ 2

Да.

**E 4**      **Q&A 2008-002**  
*Пересмотрен 12 января 2009г.*

Вопрос 1

Относительно определения «Финиш», условие «в нормальном положении» также относится и к корпусу?

Ответ 1

Нет, нормальное положение относится только к экипажу или оборудованию. Запятое перед и после фразы «or crew or equipment in normal position»\* указывают, что требование нормального положения действует только для экипажа и оборудования.

Вопрос 2

Относительно определения «Финиш», раздела Терминология во Введении и второй части правила 47.2, правильно ли финиширует опрокинувшаяся яхта, если она пересекает финишную линию, когда:

- a) все члены экипажа находятся (как-то) на борту, хоть яхта и опрокинулась,
- b) кто-то из членов экипажа не на борту, но очень близко от яхты и пытается поставить её в нормальное положение, и
- c) кто-то из членов экипажа не на борту, т.к. они отцепились от яхты и её оборудования, но плывут к опрокинувшейся яхте?

Ответ 2

Да. Опрокидывание является нормальным для швертботов, поэтому опрокинувшийся швертбот и его экипаж в воде находятся в нормальном положении. Из этого следует, что яхта финиширует правильно при всех условиях, заданных в вопросе.

Кроме того, яхта не нарушает правило 47.2, пока экипаж пытается сделать всё возможное для восстановления яхты и возвращения на борт, при условии, что они не пытаются продвинуть положение яхты в гонке. Если они попытаются вплавь протолкнуть яхту через финишную линию, они нарушат правила 47.2 и 42.1, а также, возможно, правило 2.

---

\* В официальном русском переводе после этой фразы запятой нет. Смысл фразы станет понятнее, если в русском переводе написать так: «...любая часть её экипажа или оборудования в их нормальном положении, либо любая часть её корпуса...».

(примечание А.Л.)

E 5

**Q&A 2009-005***Опубликован 09 января 2009г.*Вопрос 1:

Основываясь на фактах, описанных в Случае ISAF 45, было бы решение ПК другим, если бы яхта **X** подала, одновременно со своим требованием исправить результат, действительный протест на яхту **Y** и на все остальные финишировавшие «крюком» яхты за нарушение правила 28.1, уделив особое внимание «правилу веревочки» и слову «финиш» в первом предложении правила?

Ответ 1:

ПК мог бы дисквалифицировать все яхты, которые выполняли недействительную GI, и затем инициировать исправление их результата, основываясь на том, что их результат существенно ухудшился из-за неправильного действия ГК – изменения определения в GI. Выполнение недействительной GI привело их к нарушению правила 28.1 – финишу, не соответствующему определению, и они сделали это не по своей вине.

Вопрос 2:

Правильно ли сказать, что яхта **Y** и все яхты, финишировавшие «крюком», не могут быть оправданы за нарушение правила 28.1, потому что они не были вынуждены другой яхтой нарушить правило, как требует правило 64.1(b)?

Ответ 2:

Да, яхты не могут быть оправданы. Однако им может быть исправлен результат, так как они были введены в заблуждение неправильными действиями ГК.

Вопрос 3:

Если ПК решил, что все указанные яхты должны быть дисквалифицированы за нарушение правила 28.1, могли ли они требовать исправления результата по правилу 62.1, или это была их вина, т.к. они должны были знать, что GI была недействительной, потому что она изменяла определение «*Финиш*»?

Ответ 3:

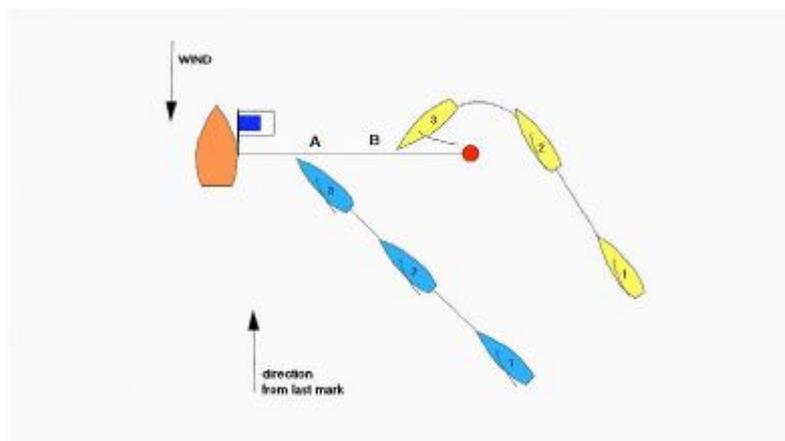
Яхты могли бы потребовать исправления результата – см. ответ на вопрос 1 выше.

**E 6**      **Q&A 2009-016**  
*Опубликован 21 января 2009г.*

Ситуация:

В соответствии с ГИ, знаки должны быть оставлены по левому борту. Из-за недостаточного ветра ГК сократил дистанцию, показав флаг «S» с двумя звуковыми сигналами на флагштоке судейского судна у верхнего знака.

Из-за плохих условий для удержания на якоре с правой стороны от знака, судно ГК встало на якорь с левой стороны от верхнего знака, и, таким образом, финишная линия оказалась с «неправильной» стороны от знака.



Вопрос 1:

После того, как ГК сократил дистанцию, яхты по-прежнему должны оставить знак по левому борту и финишировать крюком, как яхта **В** (желтая) на рисунке, или этот знак больше не является знаком, подлежащим огибанию, а является финишным знаком, и поэтому яхты должны пересекать финишную линию в направлении от последнего знака, как яхта **А** (синяя) на рисунке?

Ответ 1:

Так как ГК подал сигнал о сокращении дистанции, знак теперь является финишным знаком, а не знаком, подлежащим огибанию, и яхты обязаны пересекать финишную линию в направлении от последнего знака в соответствии с определением «Финиш». На рисунке яхта **А** финиширует правильно.

Вопрос 2:

Может ли ПК считать, что расположение финишной линии с «неправильной» стороны от знака является неправильным действием ГК, ссылаясь на Случай ISAF 45, и решить посчитать все яхты в порядке пересечения ими финишной линии независимо от направления, в котором они пересекали линию?

Ответ 2:

Нет. Пока ясно видно, что линия расположена под углом к курсу от последнего знака, определение «Финиш» дает правильное направление финиша, независимо от того, с какой стороны расположено финишное судно.

Если ГК напишет в гоночной инструкции, что яхты должны пересекать финишную линию в неверном направлении, это будет неправильным действием ГК и может повлечь исправление результата (см. Случай ISAF 45).

E 7

**Q&A 2009-026***Опубликован 15 апреля 2009г.*

Дистанция представляет собой три петли лавировка – фордевинд, с финишной линией наветреннее верхнего знака. Яхта X прошла только две петли, затем пошла к финишной линии и пересекла её в направлении от нижнего знака.

Вопрос 1:

Финишировала ли она в соответствии с определением «Финиш»?

Ответ 1:

Нет.

Гоночная инструкция описывает дистанцию с финишной линией, расположенной в конце последнего участка (конец третьей петли). Поэтому финишные знаки могут иметь предписанную сторону только в это время, и ни в какой более ранний момент времени.

Правило 28.1(а) говорит, что яхта должна оставить каждый знак с предписанной стороны. Так как финишные знаки имеют предписанную сторону только тогда, когда яхта находится на последнем участке дистанции, описанной в GI, яхта не финишировала в соответствии с определением\*, если прошла между этими знаками на более раннем участке дистанции.

Вопрос 2:

После пересечения финишной линии, может ли она вернуться для прохождения последней петли?

Ответ 2:

Да.

Правило 28.1 разрешает яхте исправить любые ошибки для соответствия этому правилу. Это правило не устанавливает никакого лимита времени для совершения исправления. Однако яхте необходимо финишировать до истечения контрольного времени, указанного в GI.

Вопрос 3:

В свете правила 28.1, в каком месте (в какой момент) яхта нарушила правило?

Ответ 3:

Как указано в Случае ISAF 112, она не нарушила правило 28.1, пока не финишировала. В этой ситуации, она не финишировала, пока не исправила свою ошибку по непрохождению последней петли дистанции.

Вопрос 4:

Если она не нарушила правило 28.1, пока не финишировала, что означает фраза «Она может исправить любые ошибки для соответствия этому правилу»?

Ответ 4:

Это означает, что она может исправить любые ошибки, чтобы соответствовать правилу 28.1, пока не финиширует (см. ответ 2 выше). Любая ошибка, сделанная у финишной линии, даже после финиша, покрывается последними словами определения «Финиш» – «после исправления ошибки, сделанной у финишной линии, по правилу 28.1».

---

\* Это не так. В определении «Финиш» **ничего** не говорится о предписанной стороне финишных знаков. Яхта, безусловно, нарушила правило 28 (за что на неё следует подать протест), но она финишировала **в полном соответствии с определением**.

-----

Яхта **У**, которая видела, что **Х** шла к финишной линии до полного прохождения дистанции, находилась достаточно близко для оклика «Протест», но ждала, пока **Х** пересечет финишную линию, и только потом известила её о своем намерении подать протест.

Вопрос 5:

Соответствует ли такой оклик требованиям правила 61.1?

Ответ 5:

Да.

См. ответ 3 в Случае ISAF 112. Однако см. также ответ на вопрос 1. Яхта **Х** не пересекала в тот момент времени действительную финишную линию и, следовательно, не финишировала и все еще имела возможность пройти дистанцию в соответствии с правилом 28.1.

Вопрос 6:

Было бы оповещение яхты **Х** до её пересечения финишной линии нарушением правила 41 яхтой **У**?

Ответ 6:

Нет.

Оклик о протесте яхты **У** был бы незапрошенным советом для яхты **Х**. Однако, т.к. финишная линия для **Х** появилась бы только через одну петлю, у неё все еще была возможность исправить свою ошибку, предоставленная правилом 28.1, при условии, что она смогла бы финишировать в пределах контрольного времени, установленного ГИ.

Вопрос:

Не могли бы вы разъяснить, как согласуются Случай ISAF 112 и Q&A 2009-26 [E7] в отношении требования о прохождении дистанции и порядка финиша?

Ответ:

Определение «Финиш» устанавливает три условия, при которых яхта, пересекающая финишную линию, является финишировавшей. Ответ 2 в Случае ISAF 112 обращен только на одно из них, когда яхта пересекает финишную линию, пройдя полную длину дистанции, предписанную гоночным комитетом, но с неисправленной ошибкой у ранее пройденного знака, и не исправляет эту ошибку. Не исправив свою ошибку, яхта нарушила правило 28.1, что является отдельным нарушением, но она *финишировала*, когда пересекла линию в первый (и единственный) раз.

Ответ 2 в Q&A 2009-26 обращен на третий способ финиша, после исправления ошибки, например такой, какая описана в Случае ISAF 112. Это исправление аннулирует предыдущий финиш\*, и теперь яхта становится и финишировавшей, и соответствующей правилу 28.1.

Ответ 1 в Q&A 2009-26 поясняет ответ 2 в Случае ISAF 112, говоря, что прохождение полной длины дистанции, предписанной гоночным комитетом, оставляя знак с неправильной стороны, как в Случае ISAF 112, является отдельным нарушением, отличным от пересечения финишной линии при не прохождении полной длины дистанции, о котором не говорится в Случае ISAF 112.

Дискуссия, возникшая из Случая ISAF 112 и Q&A 2009-26, свидетельствует о том, что эти различия не очевидны из текста самих правил, и что эти различия порождают серьезные проблемы с судейством. Председатель Комитета по гоночным правилам ISAF назначил небольшую рабочую группу, нацеленную на решение этих проблем\*\*.

Пока что, пункт 31.3\*\* Регламента ISAF говорит, что «Случаи являются официальной трактовкой правил для всех гонок...», пункт 31.3.8\*\*\* говорит, что «Ответы на вопросы, сделанные Отделом вопросов-ответов по гоночным правилам, опубликованные на сайте ISAF, не являются официальной трактовкой и объяснением гоночных правил. Однако они являются тщательно выверенным мнением опытных членов отдела, имеющих doskonaльные и всесторонние знания гоночных правил и большой практический опыт в качестве спортсменов или судей».

---

\* В ответе 1 Q&A 2009-26 сказано, что яхта в той ситуации не может считаться финишировавшей при первом пересечении финишной линии, следовательно, аннулировать, вроде бы, нечего.

\*\* Прошло уже полтора года... Где же результат работы этой группы?..

\*\*\* В новой редакции Регламента ISAF (2011 года) эти пункты имеют номера 28.3 и 28.3.8 соответственно.

## Раздел F

### Подсчет очков

- F1 Вопрос о контрольном времени гонок.
  - F2 Назначение яхтам OCS после гонки на основании наблюдения или утверждения участников или других лиц, не входящих в гоночный комитет.
  - F3 Прекращение гонки после того, как несколько яхт финишировали.
  - F4 Назначение средних очков в нескольких гонках.
  - F5 Разъяснение о нумерации гонок.
  - F6 Дискуссия о том, может ли яхта, вышедшая из гонки, отменить свой выход из гонки.
  - F7 Разъяснение фразы: «количество яхт, допущенных к серии» при подсчете очков по Приложению А.
  - F8 Разъяснение правила 90.3(a): Результаты гонки не могут быть подведены, если нет яхт, которые прошли дистанцию в соответствии с правилом 28 и финишировали.
  - F9 Подсчет очков в серии с несколькими зачетами.
  - F10 Как можно исправить ошибки в подсчете очков после окончания регаты?
  - F11 Равенство очков в серии, когда у яхты исправлен результат.
- 

**Другие вопросы, которые могут относиться к теме:**

**D5, E2, E7, G3, K2**

**F 1**      **Q&A 2001-001**  
*Пересмотрен 12 января 2009г.*

Ситуация

В гонке установлено контрольное время финиша для первой яхты – 2 часа. Первая яхта финишировала за 1 час 59 минут.

Вопросы

Финишировала ли она в пределах контрольного времени по правилу 35 если:

1. Она посчитана OCS и не вернулась?
2. Она стартовала правильно и была позже дисквалифицирована за нарушение правила?
3. Она была записана, как нарушившая правило 30.3?

Ответы

1. Нет. Для соответствия правилу 35 (Контрольное время) яхта должна также соответствовать правилу 28.1 (Прохождение дистанции), которое обязывает её стартовать правильно.
2. Да, при условии, что нарушенное правило – не правило 28.
3. Да, при условии, что она стартовала в соответствии с определением «Старт». Однако она будет дисквалифицирована в соответствии с правилом 30.3 и посчитана BFD.

**F 2**      **Q&A 2003-002**  
*Пересмотрен 12 января 2009г.*

Ситуация

В момент стартового сигнала ГК наблюдал три яхты на стороне дистанции от стартовой линии. ГК идентифицировал яхты **А** и **В** по номеру на парусе, но не смог идентифицировать третью яхту. ГК в соответствии с правилами подал сигнал индивидуального отзыва, но только две идентифицированные яхты возвратились на старт. После гонки яхты **А** и **В** подали протест на яхту **С** за то, что она не стартовала в соответствии с определением и правилом 28.1.

Основываясь на информации из протеста, ГК решил, что опротестованная яхта **С** и есть та самая яхта, которую не смогли идентифицировать на старте. До рассмотрения протеста ГК посчитал яхту **С** OCS без заслушивания, в соответствии с правилом A5.

Вопрос 1

Может ли ГК назначить очки по правилу A5 после гонки?

Ответ 1

Да. По правилу A5 ГК может посчитать очки яхты или исправить очки в любое время.

Вопрос 2

Может ли решение ГК о назначении очков OCS яхте по правилу A5 основываться на наблюдениях или заявлениях участников или других лиц, не членов ГК?

Ответ 2

Никакое правило специально не запрещает гоночному комитету использовать другие свидетельства кроме его собственных наблюдений при назначении очков OCS. Однако если яхта **С** потребует исправления такого результата, ПК будет решать, соответствовала ли правилам процедура идентификации яхты гоночным комитетом.

F 3

**Q&A 2003-004***Пересмотрен 12 января 2009г.*Ситуация

После финиша 3 из 22 яхт ГК прекратил гонку из-за сильной грозы, которая серьезно влияла на безопасность участников. Не было возможности провести перегонку.

Вопрос 1

Выполнены ли требования правила 32.1, особенно его последнего предложения?

Ответ 1

Да. Последнее предложение правила 32.1 никогда не запрещает гоночному комитету прекращать гонку по правилу 32.1(b) или 32.1(e) по соображениям безопасности.

Вопрос 2

Будет ли требование исправить результат соответствовать критериям правила 62.1?

Ответ 2

Нет. В этом случае не было никаких неправильных действий или упущений со стороны ГК.

**F 4**      **Q&A 2007-001**  
*Пересмотрен 12 января 2009г.*

Ситуация

Регата проводилась в течение двух дней, состояла из пяти гонок с одним выбросом, если все пять гонок будут проведены. В первый день была проведена только гонка 1 и яхта **A** финишировала второй.

Во второй день яхта **A** финишировала пятой в гонке 2. Перед стартом гонки 3, яхта **A** столкнулась с яхтой **B** и не смогла участвовать во всех оставшихся гонках из-за повреждения. Она подала протест на яхту **B** и требование исправить результат. ПК решил, что она имеет право на исправление результата по правилу 62.1(b).

ПК назначил яхте **A** средние очки в соответствии с правилом A10(b) за гонки 3 и 4. В гонке 5 яхта **A** не участвовала (DNC), но этот результат исключен, как худший. В итоге яхта **A** по сумме очков стала первой. Таким образом, яхта **A** выиграла регату, участвовав только в двух из пяти гонок.

Вопрос 1

ПК допустил ошибку?

Ответ 1

Да. Хотя ПК и не нарушил никакое правило, его решение по назначению исправленного результата было несправедливым распределением для всех затронутых яхт. В этом случае, позволять яхте использовать средние очки для половины состоявшихся гонок в серии – несправедливо по отношению к другим яхтам.

Вопрос 2

Какое решение могло быть более справедливым?

Ответ 2

ПК должен убедиться, что при подсчете суммы очков в серии, большинство результатов основаны на финишных местах в состоявшихся гонках. Разные ситуации могут требовать разных вариантов исправления результата. Один из возможных советов в данном конкретном случае – ПК мог исправить результат только в той гонке, в которой произошел инцидент.

**F 5**      **Q&A 2008-001**  
*Пересмотрен 12 января 2009г.*

Вопрос

Положение о соревновании устанавливает следующее расписание гонок:

День 1 – Гонки 1 и 2

День 2 – Гонки 3 и 4

День 3 – Гонки 5 и 6.

В первый день погодные условия не позволили провести гонки. Поэтому первая гонка состоялась во второй день.

Серия начнется с Гонки 1 или с Гонки 3?

Ответ

Если ГК не вывесил на доске официальных объявлений надлежащее извещение, в котором указано, что Гонки 1 (и 2) прекращены и повторно проводиться не будут, или если в ГИ нет каких-то других указаний, то серия должна продолжаться с Гонки 1.

Обычно, лучше проводить гонки в первоначальной последовательности, если только нет достаточных причин сделать иначе. Как правило, такие причины могут быть, если внутри соревнования предусмотрены гонки с разными дистанциями или особые гонки.

**F 6**      **Q&A 2008-003**  
*Пересмотрен 12 января 2009г.*

Вопрос

Яхта считает, что нарушила правила и выходит из гонки после финиша (RAF). Впоследствии, она понимает, что на самом деле правил не нарушала и просит отменить её выход из гонки.

Может ли ГК пересчитать очки яхты по её финишной позиции?

Ответ

ППГ ничего не говорят о праве яхты на отмену своего выхода из гонки, должен ли ГК что-то делать по такому заявлению, и есть ли какой-то лимит времени для таких действий.

Поскольку правила не запрещают этого, яхта может известить ГК о том, что она отменяет свой выход из гонки. ГК может восстановить результат яхты и изменить очки всех яхт, затронутых этим извещением.

В случае если другая яхта не подала или другим способом отозвала действительный протест, из-за первоначального выхода яхты из гонки, ПК должен продлить протестное время и рассмотреть протест.

Если яхта поступает нечестно, например, пытаясь избежать протеста первоначальным выходом из гонки и последующим отказом от выхода, то она нарушает правило 2, Честная спортивная борьба. Её нарушение даже может быть серьёзным нарушением спортивного поведения и повлечь рассмотрение по правилу 69.

Если ГК не восстановит её финишную позицию, и она подаст требование исправить результат, ПК должен решить, по своей ли собственной вине яхта первоначально вышла из гонки, и были ли её действия по отмене выхода своевременными. Особенно, если выход был отменен после окончания протестного времени, они могут заключить, что ГК не совершил никаких ошибок, а также, что очки RAF получены по собственной вине яхты, и отказать в исправлении результата.

Если ГК восстановит результат яхты и другие яхты этого флота подадут требование исправить результат, то такие требования также могут быть отклонены, т.к. не было ошибок ГК.

F 7

**Q&A 2009-002***Опубликован 09 января 2009г.*

В чемпионате принято 47 заявок, оплачено 44, но только 40 яхт прибыли к месту соревнований, прошли инспекцию оборудования и получили очки хотя бы в одной гонке (даже если только DNF).

По Приложению А яхта получает «очки за финишное место на одно больше, чем количество яхт, допущенных к серии».

Оргкомитет подсчитал очки, основанные на 44 допущенных яхтах, и отклонил запрос класса о подсчете, основанном на 40 допущенных яхтах. Это повлияло на рейтинг нескольких участников.

**Вопрос 1:**

Соответствует ли Приложению А подсчет 44 яхт, когда только 40 были на месте проведения соревнований и прошли проверку оборудования?

**Ответ 1:**

Для применения правила A4.2, количество яхт, допущенных к серии – это количество яхт, соответствующих условиям допуска и выполнивших требования по заявке, указанные в положении о соревновании. См. Правило 75. Любая яхта, чья заявка была отклонена или прекращена в соответствии с правилом 76, должна быть исключена из этого количества.

**Вопрос 2:**

В случае разделения на Золотой и Серебряный флота, правильно ли учитывать 44 яхты (22 в Золотом и 22 в Серебряном)? При этом, на самом деле, в Золотом флоте будет 22 яхты, а в Серебряном – 18 яхт?

**Ответ 2:**

Правила парусных гонок не определяют никаких требований для разделения допущенных яхт на два или более флотов. Есть руководство в необязательном Приложении LE. Любое разделение является полностью вопросом гоночной инструкции и должно быть детально описано в ней.

F 8

**Q&A 2009-006***Опубликован 09 января 2009г.*Ситуация:

В гонке все яхты прошли дистанцию неправильно. Вместо прохождения трапеции с внутренней петлей в соответствии с сигналом ГК, все яхты прошли на внешнюю петлю. После финиша ГК подал протест на весь флот. ПК установил, что ни одна яхта не прошла дистанцию, и дисквалифицировал все яхты по правилу 28.1.

Вопрос:

Должна ли гонка быть посчитана со всеми яхтами DSQ или она должна быть прекращена?

Ответ:

Был подан действительный протест и ПК установил факт, что ни одна яхта не прошла дистанцию в соответствии с правилом 28.1. Правило 90.3(a) позволяет посчитать результаты гонки только «... если хотя бы одна яхта прошла дистанцию в соответствии с правилом 28.1 и *финишировала* в пределах контрольного времени...».

Поскольку правило 90.3(a) запрещает подсчет результатов гонки, ПК обязан прекратить гонку вместо дисквалификации яхт.

F 9

**Q&A 2009-013***Опубликован 09 января 2009г.*Ситуация:

В Положении о соревновании указано, что в регате должно быть три зачета: юноши, девушки и командный. Командный зачет должен определяться сложением финальных очков [*final scores*] спортсменов каждой команды.

ГК расставил команды на первое, второе и третье места, как указано ниже:

		Личное место	Сумма очков
Команда А –	девушка А1	1	6
	девушка А2	2	
	юноша А1	1	
	юноша А2	2	
Команда В –	девушка В1	6	28
	девушка В2	9	
	юноша В1	7	
	юноша В2	6	
Команда С –	девушка С1	5	29
	девушка С2	7	
	юноша С1	5	
	юноша С2	11	

При подсчете личных очков результаты должны быть такими:

		Личные очки	Сумма очков
Команда А –	девушка А1	9	63
	девушка А2	16	
	юноша А1	17	
	юноша А2	21	
Команда С –	девушка С1	48	225
	девушка С2	53	
	юноша С1	58	
	юноша С2	66	
Команда В –	девушка В1	50	231
	девушка В2	67	
	юноша В1	57	
	юноша В2	57	

Вопрос:

Выполнил ли гоночный комитет Положение о соревновании, когда определил личный результат каждого спортсмена, как его итоговое место, а не его сумму очков?

Ответ:

Нет. По правилу A4 (Линейная и Премияльная системы подсчета очков) яхте назначаются очки в соответствии с финишным местом в каждой гонке. Правило 2 устанавливает, что очки яхты в серии (финальные очки) должны быть суммой её очков за гонки, кроме исключенных.

Положение о соревнованиях указывает, что командный зачет должен быть определен сложением финальных очков [*final scores*] спортсменов каждой команды. Для установления командного зачета ГК должен был сложить количество очков [*number of points*]\* каждой яхты в серии, а не их итоговые места.

---

\* Из этого Q&A ясно видно, что под словом «**score**», которое в русском официальном тексте правил иногда переведено как «очки», а иногда как «результат», в правилах подразумевается не **место** (которое тоже является «результатом»), а именно **очки**.

(примечание А.Л.)

**F 10**      **Q&A 2009-031**  
*Опубликован 23 июня 2009г.*

Ситуация:

В конце регаты, после раздачи призов, председатель гоночного комитета выяснил, что система определения итогового места при равенстве очков, которую он использовал, неправильная. Из-за этого некоторые итоговые места определены неправильно, включая серебряную и бронзовую медаль, которые должны были быть вручены наоборот.

Вопрос 1:

Имеет ли право председатель ГК исправить результаты?

Ответ 1:

Правило 90.3(a) возлагает ответственность за подсчет очков полностью на гоночный комитет. Если судья узнаёт об ошибке, он обязан обсудить этот вопрос в гоночном комитете. ГК может исправить любую ошибку, за которую он отвечает. Делая это, он делает результаты яхт такими, какими они должны были быть, если бы ГК не сделал ошибки, поэтому такое действие не может ухудшить результат яхты, как описано в правиле A5.

Вопрос 2:

Если ответ на вопрос 1 положительный, то как долго после окончания регаты ГК может это сделать?

Ответ 2:

Лимита времени нет, но это зависит от обстоятельств. Время, прошедшее с окончания регаты, это только один из факторов. Если соревнование было отборочным для участия в другом соревновании, которое еще не состоялось, то исправление необходимо. Важность соревнования и ценность призов тоже являются влияющими факторами.

Вопрос 3:

Если ответ на вопрос 1 положительный, то нуждается ли председатель ГК в разрешении протестового комитета (жюри)?

Ответ 3:

Никакое разрешение не требуется, но, если ГК узнает об ошибке в подсчете результатов после окончания соревнования, он, возможно, захочет посоветоваться с ПК или международным жюри прежде, чем решить – опубликовать ли исправленные результаты.

Вопрос 4:

Если ответ на вопрос 1 положительный, то применим ли он к другим ошибкам при определении результатов, например, обнаруженным участниками?

Ответ 4:

Да.

**F 11 Q&A 2010-023**  
*Опубликован 9 июня 2010г.*

Ситуация:

В конце серии яхта **A** и яхта **B** имеют одинаковую сумму очков и одинаковые очки в гонках, если их перечислить в порядке от лучших к худшим.

В одной из гонок обе яхты получили по 3 очка:

Яхта **A** получила 3 очка в соответствии со своим местом при пересечении финишной линии, а яхта **B** получила 3 очка, как RDG.

Вопрос 1:

Для разрешения равенства, имеют ли очки, основанные на финишной позиции яхты, такой же «вес», как и очки, назначенные при исправлении результата яхте, которая не пересекала финишную линию?

Ответ 1:

Да, правило A8 говорит об очках в гонках. Каким образом получены очки значения не имеет.

Вопрос 2:

Был бы ответ таким же, если бы яхта, которой исправлен результат, на самом деле финишировала в гонке?

Ответ 2:

Да, см. ответ 1.

## Раздел G

### Проведение гонок; инструкции и принципы

- G1** Специальные гоночные инструкции, разрешающие сокращение гонок по причинам безопасности, даже если некоторые яхты уже пересекли финишную линию.
  - G2** Если гоночный комитет видит, что яхта коснулась знака.
  - G3** Показ списка OCS у верхнего знака.
  - G4** О прекращении матчевой гонки. Как определить границу, за которой начинаются неправильные действия гоночного комитета.
  - G5** Изменение значений Сигналов гонки в гоночной инструкции.
  - G6** Когда парусные клубы совместно проводят клубные регаты.
  - G7** Процедуры гоночного комитета по установке стартовой линии.
  - G8** Использование УКВ радиосвязи для отзыва яхт.
  - G9** Вопросы о Положении и Гоночной инструкции.
  - G10** Когда сигнал считается показанным?
  - G11** Яхта находится полностью на стороне дистанции от продолжения стартовой линии в момент стартового сигнала.
- 

**Другие вопросы, которые могут относиться к теме:**

**C2, C3, D1, D3, D4, D5, D7, E1, E2, E4, E5, E6, E7, E8, F1, F2, F3, F4, F5, F6, F7, F8, F9, F10, J2, J7, J8, J9, K2, M2, N1**

**G 1 Q&A 2009-009**

Опубликован 09 января 2009г.

Ситуация:

В оффшорной гонке флот из 11 катамаранов Hobie-16 прошел через ворота 1. Ветра были слабыми и переменными, за исключением шквалов. Видимость временами сильно ухудшалась из-за дождя.

В GI указано, что:

«Если, исключительно по усмотрению ГК, яхтам не может быть разрешено по соображениям безопасности или по другой причине завершить отрезок дистанции, либо невозможно финишировать на участке, яхты будут посчитаны по времени, когда они проходили предыдущие ворота. Это изменяет правила 35 и A4».

После обсуждения с главным судьей, судья по безопасности, находившийся позади флота, решил прекратить гонку, чтобы было достаточно времени для прохождения опасных рифов до наступления темноты. Таким образом, через полчаса после обсуждения началась буксировка. Восемь яхт были взяты на буксир, некоторые приняли буксир только потому, что им было приказано прекратить гоняться. Однако, с момента обсуждения с главным судьей на берегу, была потеряна связь между главным судьей, судьей по безопасности и спасательными судами у ворот 2.

Пока восемь яхт с конца флота буксировались, три оставшиеся яхты продолжали гонку.

После того, как восемь яхт были взяты на буксир, три оставшиеся яхты прошли ворота 2, судьи у которых по-прежнему не имели связи с главным судьей и судьей по безопасности. Никакого прекращения, сокращения дистанции или других сигналов не было показано, когда три яхты прошли через ворота 2. Спасательное судно у ворот 2 проинформировало оставшиеся три яхты (не наблюдая и не имея контакта с остальным флотом), что гонка все еще идет, и указало, что они могут продолжать гонку.

Яхтам были сначала посчитаны результаты по времени, когда они проходили ворота 1, но затем подсчет был изменен: были посчитаны результаты яхтам, которые прошли ворота 2, в порядке прохождения через ворота 2, а остальные были посчитаны, как вышедшие из гонки.

После изменения подсчета, яхта из второй группы (из восьми яхт, которым было приказано принять буксир) потребовала исправить результат. Также исправления результата потребовала яхта из лидирующей группы (из трех яхт). Обе стороны вместе с главным судьей присутствовали на рассмотрении требования.

Результат был исправлен, т.к. ГК допустил ошибки и упущения. ПК решил, что наиболее справедливым для всех будет посчитать результаты прохождения участка дистанции на основании времени и порядка прохождения через ворота 1, основываясь на GI, процитированной выше.

Вопрос 1:

Есть ли противоречие между правилом 4 и гоночной инструкцией, процитированной выше?

Ответ 1:

Нет. ГК всегда может сократить или прекратить гонку по соображениям безопасности. Более того, в некоторых условиях, и в частности в гонках юниоров, гоночная инструкция, требующая от яхты принять помощь, если ГК решит, что она нуждается в помощи, будет действительной.

Вопрос 2:

Должна ли GI также ссылаться на правило 32?

Ответ 2:

Да. Должна быть специальная ссылка на последнее предложение правила 32.2, указывающая, что правило 32.2 изменено таким образом, что дистанция может быть сокращена после того, как первая яхта пересечет новую финишную линию.

Вопрос 3:

Чтобы сделать намерения ГК более понятными, следует ли указывать в GI, что гонка будет считаться «сокращенной» у предыдущих ворот?

Ответ 3:

Да.

Вопрос 4:

При условии, что есть ясное указание в GI, может ли гонка быть сокращена таким способом без использования флагов или других сигналов?

Ответ 4:

Да. GI должна включать ссылку на Сигнал гонки «S» и указывать изменение.

**G 2**      **Q&A 2009-012**  
*Опубликован 09 января 2009г.*

Ситуация:

У знака, подлежащего огибанию, ГК известил яхту, коснувшуюся знака. Возле нее находились несколько других участников, и очевидно, что они были свидетелями касания. Протестов подано не было, и нарушившая яхта не выполнила наказания в один оборот.

Вопрос 1:

Какие действия следует предпринять судье?

Вопрос 2:

В том же сценарии, будет ли разница, если во время нарушения поблизости не было других участников?

Ответ:

Парусный спорт – саморегулируемый спорт. От яхт ожидается, что они немедленно выполняют соответствующее наказание.

Основная ответственность за подачу протеста лежит на спортсменах, а не на судьях.

В нормальных обстоятельствах, ГК не следует протестовать за нарушение правила 31, если только нарушение не выглядит, как явное нарушение хорошего спортивного поведения (правило 2). Например:

- преднамеренное касание знака для получения преимущества
- невыполнение наказания после касания знака, о котором яхта знает.

Если ГК убежден, что яхта знает, что коснулась знака, но не выполнила наказание и не подала протест на другую яхту (вызвавшую инцидент), то ГК следует подать протест, даже если поблизости есть другие яхты. Те другие яхты могут, на самом деле, быть сфокусированы на собственном огибании знака и пропустить инцидент.

**G 3**      **Q&A 2010-010**  
*Опубликован 2 марта 2010г.*

Ситуация:

В гоночной инструкции написано:

*Отзывы*

*В случае общего отзыва, гоночный комитет у первого знака или сигнальное судно ГК может показать номера на парусе или бортовые номера яхт, идентифицированных как OCS и/или ZFP. Не показ или неполный, или ошибочный показ не будет основанием для исправления результата.*

Поскольку этот пункт GI не содержит никаких обязанностей яхт, спортсмены не могут его нарушить.

Яхта **A** уверена, что стартовала правильно, хотя и близко к линии. Её номер был показан гоночным комитетом у верхнего знака, как OCS. Увидев это, яхта **A** прекратила гоняться и ушла с дистанции. На берегу после гонки яхта **A** подала требование исправить результат.

ПК решил, что условия для исправления результата выполнены, что ГК допустил ошибку в процедуре определения и записи фальстартовавших яхт, и что яхта **A** была записана как OCS не по её собственной вине.

Вопрос 1:

Учитывая последнее предложение этого пункта GI, «*Не показ или неполный, или ошибочный показ не будет основанием для исправления результата*», будет ли правильно, если ПК не исправит результат?

Ответ 1:

ПК может решить исправить результат за неправильное определение OCS. Однако GI ясно устанавливает, что ошибочный показ не будет основанием для исправления результата. Более того, GI не требует от яхты, чей номер показан у первого знака, выходить из гонки.

Когда яхта **A** сошла с гонки, она не получила финишного места, и это был прямой результат её собственных действий. Яхта **A** виновата в решении выйти из гонки и поэтому не соответствует критерию «не по её собственной вине». Кроме того, поскольку очки за OCS и DNF одинаковы, её результат не стал существенно хуже из-за неправильных действий ГК.

Если ПК решит, что условия для исправления результата выполнены, единственным возможным исправлением будет посчитать яхту **A** DNF.

Вопрос 2:

Если бы фраза «*Не показ или неполный, или ошибочный показ не будет основанием для исправления результата*» не была бы включена в GI, может ли ПК исправить результат яхте **A**, решив, что она должна считаться стартовавшей правильно?

Ответ 2:

Да, но её очками все равно должны быть DNF, поскольку она вышла из гонки. См. Ответ 1.

Вопрос 3:

Если ответ на вопрос 2 – «Да», может ли ПК решить, что уход с дистанции от знака 1 в соответствии с ГИ также является результатом ошибки ГК? Может ли ПК назначить средние очки по остальным гонкам, чтобы решение было наиболее справедливым? Или уход с дистанции должен считаться не удовлетворяющим критерию «не по её собственной вине», и поэтому ПК может дать восстановление для старта, но в итоге яхта **A** должна быть записана, как стартовавшая и посчитана DNF за не прохождение дистанции?

Ответ 3:

Это не относится к делу, поскольку уход с дистанции не является действием, соответствующим гоночной инструкции, т.к. этот пункт ГИ не содержит никаких обязанностей для яхт. См. также причины, указанные в ответе 1. Если, тем не менее, ПК счел нужным рассмотреть вопрос о том, была ли яхта **A** OCS, и решил, что не была, то надлежащим вариантом исправления результата будет изменить OCS на DNF.

Комментарий:

*Процедура, описанная в ГИ в этом случае, является необычной и вводящей яхты в заблуждение. Практика показа номеров яхт на верхнем знаке обычно ограничена яхтами, которые фальстартовали или нарушили правило 30.3, при этом в ГИ включается требование для таких яхт немедленно сойти с гонки. Пункт 14.6 Приложения LE (Расширенное руководство по Гоночной инструкции, доступно на сайте ISAF) предлагает подходящую формулировку для этой процедуры.*

**G 4**      **Q&A 2009-015**  
*Опубликован 21 января 2009г.*

Ситуация:

В регате по матч-рейсу гоночной инструкцией установлено:

*«Правило 32 отменено и заменено следующим: После стартового сигнала ГК может прекратить или сократить любой матч по любой причине, после консультации с ампаирами матча, если это практически выполнимо».*

ГК впоследствии прекратил матч, когда лидирующая яхта была в нескольких длинах корпуса от финишной линии.

Когда ампаиры матча спросили, почему гонка была прекращена, председатель ГК заявил: «Проводящая организация приказала мне прекратить, т.к. местная команда не выигрывала этот матч».

Вопрос:

Является ли прекращение гонки гоночным комитетом неправильным действием в терминах правила 62.1(a)?

Ответ:

Да.

ГК обязан быть объективным и проводить гонки всех матчей честно и соблюдая интересы всех участников и регаты в целом.

*«Любая причина»*, предусмотренная в GI, может быть чем угодно, что ГК считает способствующим проведению полезных, честных и одинаковых для всех соревнований и позволяет ГК решать проблемы по мере их возникновения как можно быстрее.

Решение о прекращении гонки полностью лежит на ГК, даже если от него требуется проконсультироваться с ампаирами матча, когда это практически выполнимо. При условии, что ГК действует непредвзято и честно, когда решает прекратить гонку, это действие не может считаться неправильным.

Однако в данном частном случае, проводящая организация и ГК не действовали непредвзято и честно. Они преднамеренно помогли одному местному участнику против всех остальных и это действие одновременно и нечестно по отношению ко всем остальным участникам и неправильно.

Главному ампаиру следует включить этот инцидент в отчет для ISAF, указав председателя ГК.

**G 5**      **Q&A 2010-015**  
*Опубликован 19 мая 2010г.*

Вопрос:

Правило 25 ППГ устанавливает, что «... Значения зрительных и звуковых сигналов, определенные в правиле «Сигналы гонки» не должно изменяться, кроме как по правилу 86.1(b)».

В правиле 86.1(b) не упоминаются Сигналы гонки.

Значит ли это, что

- a) разрешено изменять значение Сигналов гонки в гоночной инструкции, т.к. правило 86.1(b) устанавливает, что ГИ может изменять гоночное правило, за исключением нескольких правил, или
- b) не разрешено изменять значения зрительных и звуковых сигналов, определенные в Сигналах гонки, т.к. правило 25 препятствует этому и в правиле 86.1(b) нет таких исключений?

Ответ

Разрешено изменять значение Сигналов гонки в гоночной инструкции, т.к. правило 25 не включено в список правил, которые не могут быть изменены в правиле 86.1(a).

Когда в правиле 25 говорится: «кроме как по правилу 86.1(b)», то это отсылает к требованию, что если ГИ изменяет правило или определение зоны вокруг знаков, она должна также прямо ссылаться на изменяемое правило или определение и описывать изменение.

**G 6**      **Q&A 2010-016**  
*Опубликован 19 мая 2010г.*

Ситуация:

Два яхт-клуба (**A** и **B**) договорились совместить некоторые гонки в двух сериях, обычно проводимых отдельно клубами **A** и **B**.

Гонка 1 в серии клуба **A** была проведена по Положению о соревновании и Гоночной инструкции серии клуба **B**. Следовательно, клуб **B** был проводящей организацией этой гонки. Гоночная инструкция клуба **A** подтверждает, что для гонки 1 применяются Положение о соревновании и Гоночная инструкция серии клуба **B** и что «Это заявление имеет преимущество перед Положением и GI серии клуба **A**». Дистанцию гонки устанавливал судья клуба **B**.

Ветровые условия были такими, что участники серии клуба **A** не смогли финишировать до 16:00 (контрольное время, установленное в GI клуба **B**). В GI клуба **A** контрольное время для гонки 1 было установлено 18:00.

Одна яхта клуба **A** финишировала около 17:00 и подала требование исправить результат в клуб **A**, заявляя об ошибке или упущении со стороны ГК.

Вопрос:

В GI клуба **A** ясно сказано, что гонка 1 их серии проводится по Положению о соревновании и GI клуба **B**.

Имеет ли ПК, назначенный клубом **A**, какие-либо полномочия рассматривать требование исправить результат в гонке 1?

Ответ:

Нет. Клуб **A** не имеет полномочий, если только клуб **B** не назначил протестовый комитет клуба **A** или объединенный протестовый комитет для рассмотрения требования.

По правилам 89.2(b) и 91(a) проводящая организация или гоночный комитет назначают протестовый комитет. GI клуба **A** ясно отдала преимущество Положению о соревновании и GI клуба **B** для этой гонки, что выразилось в проведении гонки гоночным комитетом клуба **B**, а также в том, что клуб **B** являлся проводящей организацией, т.к. его Положение о соревновании получило преимущество.

Только проводящая организация или гоночный комитет клуба **B** могли назначить протестовый комитет.

G 7

**Q&A 2010-018***Опубликован 24 мая 2010г.*Ситуация:

Стартовая процедура с флагом «Р» в качестве подготовительного сигнала.

Приблизительно за 6–7 секунд до старта несколько яхт находились выше линии возле конечного знака, и судья на сигнальном судне потерял из вида оранжевый флаг и шест на судне, стоящем на другом конце линии. Оранжевый флаг стал виден с сигнального судна ГК только после старта.

Четыре яхты были отмечены OCS судьей на судне, стоящем на другом конце линии.

За 1–2 секунды до старта судья на сигнальном судне наблюдал возле знака на противоположном конце линии другую яхту, пересекающую стартовую линию, и отметил её OCS тоже. Пока не был виден оранжевый флаг, он использовал ориентир на берегу (крышу дома на холме на расстоянии нескольких миль), как продолжение стартовой линии.

Вопрос 1:

Может ли стартовая линия действительно быть настолько неопределенной?

Ответ 1:

Стартовая линия не является неопределенной, она проходит между шестами с оранжевыми флагами на двух стартовых знаках (судах ГК).

Вопрос 2:

Соответствует ли этот метод определению стартовой линии, описанному в гоночной инструкции (т.е. «Стартовая линия будет между шестами с оранжевыми флагами на двух судах ГК»)?

Ответ 2:

Да. Пока оранжевые флаги были подняты на шестах на стартовых знаках, требования гоночной инструкции соблюдались.

Вопрос 3:

Могут ли эти факты быть основанием для исправления результата, если требование будет подано яхтой?

Ответ 3:

Указанные факты не описывают никакую ошибку или упущение ГК. Для исправления результата яхте, посчитанной OCS, в протестовый комитет должны быть представлены убедительные свидетельства того, что ГК совершил ошибку.

**ЗАМЕЧАНИЕ**

Для «прицеливания» вдоль стартовой линии могут использоваться разные методы, в зависимости от различных параметров, таких как количество и тип яхт на линии, условия и доступные вокруг объекты. Выбор и ответственность лежит на гоночном комитете. Использование гоночным комитетом створа для «прицеливания» вдоль линии, не является неправильным действием.

G 8

**Q&A 2010-021***Опубликован 7 июня 2010г.*Ситуация:

В гоночной инструкции соревнования указано:

«В случае нарушения правил 29.1 и 29.2 ППГ, гоночный комитет должен как можно скорее назвать на 72 канале УКВ номера на парусах или бортовые номера тех, кто нарушил правило. Полное /частичное отсутствие или плохой радиосигнал приема / передачи не может быть основанием для требования исправить результат».

Вопрос:

Учитывая, что задержка радиопередачи не перечислена среди причин, которые не являются основанием для требования исправить результат, что означают слова «как можно скорее», использованные в этой ГИ? Будут ли 2 минуты считаться разумными, или 2-минутная задержка будет основанием для исправления результата?

Ответ:

Термин «как можно скорее» использован в «обычно понимаемом морском или общеупотребительном смысле». (См. раздел «Терминология» во Введении в ППГ). Оповещение должно быть сделано так быстро, как это практически возможно после стартового сигнала, когда все такие яхты идентифицированы. Это время будет меняться от гонки к гонке.

Поздний отзыв обычно будет считаться как «отсутствие» и не будет основанием для требования исправить результат по этой ГИ. Однако, в этом случае, ГИ не соответствует требованиям правила 86.1(b) о прямой ссылке на изменяемое правило (правило 62.1(a)), и ничто не препятствует протестовому комитету исправить результат.

Гоночным комитетам следует быть аккуратными и убедиться, что слова, используемые в гоночных инструкциях, отражают их намерения.

**G 9 Q&A 2010-034***Опубликован 11 октября 2010г.*4 ситуации по Гоночной инструкции и Положению о соревновании: Приложения К и LСитуация 1

Правило 25 устанавливает:

«... Значения зрительных и звуковых сигналов определены в Сигналах гонки и не должны изменяться, кроме как по правилу 86.1(b)...».

Вопрос 1

Может ли сигнал в Сигналах гонки быть изменен, при условии, что есть ссылка на конкретный сигнал и описано изменение?

- Если ответ – «Да», что значит процитированная фраза из правила 25?
- Если ответ – «Нет», как может правило L4.2 изменять сигнал **AP**?

Ответ 1

См. Q&A 2010-015, в котором говорится:

«Разрешено изменять значение Сигналов гонки в гоночной инструкции, т.к. правило 25 не включено в список правил, которые не могут быть изменены в правиле 86.1(a). Когда в правиле 25 говорится: «кроме как по правилу 86.1(b)», то это отсылает к требованию, что если ГИ изменяет правило или определение зоны вокруг знаков, она должна также прямо ссылаться на изменяемое правило или определение и описывать изменение.»

Ситуация 2

Правило K12.2 устанавливает изменение правила 44.1

Вопрос 2

Должно ли это рассматриваться только как справочная информация, т.к. правило 86.1(b) разрешает изменять правило только в гоночной инструкции?

Если нет повторения в гоночной инструкции, или если гоночная инструкция только ссылается на положение о соревновании («см. пункт xx.x Положения»), будет ли это изменение применимо на соревновании?

Ответ 2

Правило K12.2 используется в положении о соревновании для информации, будет ли гоночная инструкция основываться на правиле L14.2. См. также правило J1.2(1) и правило 44.1, в которых сказано, что гоночная инструкция «может предписать использование ... какого-то другого наказания». Замена «наказания в два оборота» «наказанием в один оборот» и является «каким-то другим наказанием».

Ссылка в гоночной инструкции на пункт положения о соревновании, основанный на правиле K12.2, равнозначна пункту гоночной инструкции, который сам изменяет наказание. Положение о соревновании является правилом.

Если положение о соревновании использует пункт, основанный на правиле K12.2, но ничего дополнительно не содержится в гоночной инструкции, и если это явилось основанием для требования исправить результат от яхты, выполнившей наказание в два оборота, в результате чего значительно ухудшилось её положение с момента начала до завершения второго оборота, то протестовый комитет может решить, что несоответствие гоночной инструкции правилу J2.2(3) было упущением.

### Ситуация 3

В первом предложении правила L11.5 читаем:

«Если какая-либо часть корпуса яхты, экипажа или оборудования находится на стороне дистанции от стартовой линии в течение двух минут перед стартовым сигналом и эта яхта идентифицирована, то гоночный комитет попытается передать её номер на \_\_\_ канале УКВ».

### Вопрос 3

Почему этот шаблон использует две минуты, а не одну минуту? Если используется правило L11.5, может ли участник ожидать эту информацию даже перед стартовым сигналом?

### Ответ 3

Главная цель этого пункта ГИ (L11.5) – информировать яхты, что они находятся выше стартовой линии в течение двух минут перед стартом, давая им возможность стартовать правильно и давая всему флоту понимание того, где проходит стартовая линия. Этот пункт применяется даже тогда, когда используется любая часть правила 30 «Наказания на старте». Гоночный комитет должен попытаться сделать оповещение так быстро, как это практически возможно, и часто это бывает перед стартовым сигналом. Однако, правило L11.5 также устанавливает, что отсутствие оповещения или неточность во времени не может быть основанием для требования исправить результат.

### Ситуация 4: Схема дистанции

#### Вопрос 4

Должны ли у ворот на схемах дистанции обозначены стороны огибания, т.е. **Знак n (S)** – **Знак n (P)**, или слова «ворота» достаточно, учитывая, что правило 28.1(c) описывает как нужно проходить ворота?

#### Ответ 4

Оба варианта подходят. Схема может либо описывать два знака как «ворота», либо обозначить их и установить с какой стороны каждый из них должен быть оставлен.

**G 10**      **Q&A 2010-039**  
*Опубликован 10 декабря 2010г.*

Ситуация

В нескольких правилах говорится о «показе» флага и в правиле 26 сказано, что время берется по зрительным сигналам.

На судне гоночного комитета имеется 6-метровая сигнальная мачта.

Гоночный комитет поднимает сигнал в течение 3 секунд и засекает время в момент, когда флаг достигает верхней точки подъема.

Яхтсмены засекают у себя время в момент, когда они впервые видят флаг в нижней части подъема.

Вопрос

Когда сигнал считается поданным, и до какого момента флаг считается «показанным»?

Ответ

Зрительный сигнал подан, когда флаг показан. Флаг показан, когда он ясно виден. Это может быть и до того, как флаг достигнет верхней точки подъема. Чтобы избежать путаницы, необходимо затрачивать как можно меньше времени на подъем флага.

Зрительный сигнал убран, когда флаг больше не находится в верхней точке подъема.

**G 11**      **Q&A 2011-004**  
*Опубликован 28 февраля 2011г.*

Ситуация

Старт флота швертботов с флагом «Р» в качестве подготовительного сигнала. Приблизительно через 20 секунд после стартового сигнала синяя яхта прошла вокруг носа сигнального судна ГК, увалилась в сторону стартовой линии и затем привелась, следуя за флотом. Ни в какой момент времени после стартового сигнала синяя яхта не была полностью или частично на предстартовой стороне от стартовой линии.

Вопрос 1

Какие действия следует предпринять гоночному комитету в отношении синей яхты?

Ответ 1

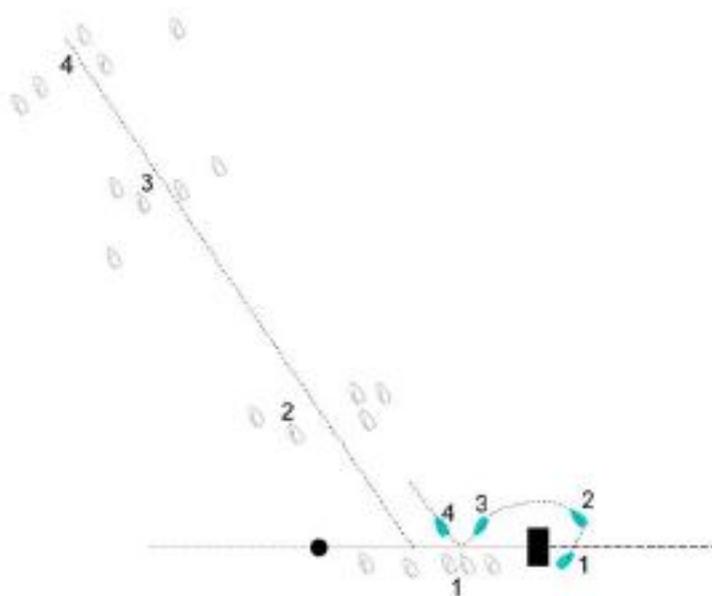
Синяя яхта не была OCS в момент старта, но она не стартовала по определению. Гоночному комитету не следует подавать никаких сигналов, а следует посчитать яхту DNS.

Вопрос 2

Какие действия следует предпринять гоночному комитету в отношении яхты, которая находилась на стороне дистанции от продолжения стартовой линии в момент стартового сигнала?

Ответ 2

См. ответ 1.



## **Раздел Н**

### **Международное жюри**

- Н1** Правило N1.1 и члены международного жюри на стартовом и финишном судне.
  - Н2** Вопрос о международном жюри и когда оно правильно составлено.
  - Н3** Разъяснение заданных вопросов о решениях жюри.
- 

**Другие вопросы, которые могут иметь отношение к теме:**

**J3, J5, J12, N2, N3**

**Н 1**      **Q&A 2002-001**  
*Пересмотрен 12 января 2009г.*

Вопрос 1

Часто на крупных регатах член международного жюри может находиться на стартовом или финишном судне в качестве наблюдателя. Является ли это нарушением правила N1.1?

Ответ 1

Нет.

Вопрос 2

Если соревнование проводится на нескольких дистанциях, может ли член международного жюри по просьбе проводящей организации помогать или советовать гоночному комитету отдельной дистанции, не нарушая правило N1.1, если этот судья не принимает участия в рассмотрении протестов по этой дистанции?

Ответ 2

По просьбе гоночного комитета жюри должно советовать или помогать ему по любым вопросам, прямо влияющим на справедливость соревнования. Это может быть сделано, когда член жюри находится на судне ГК.

В этом случае, правило N1.1 не запрещает члену жюри принимать участие в решениях по протестам или требованиям исправить результат на этой дистанции. Однако если член жюри помогает или советует ГК по вопросу, с которым связано требование исправить результат, этому судье рекомендуется выступать только в качестве свидетеля и не участвовать в принятии решения, если это позволяет состав жюри.

**Н 2**      **Q&A 2003-001**  
*Пересмотрен 12 января 2009г.*

Вопрос 1

Когда международное жюри является законным?

Ответ 1

При условии выполнения всех требований правил N1.1, N1.2, и N1.3, международное жюри является законным, если как минимум пять членов приняли приглашения, и договорились с проводящей организацией об условиях работы.

Вопрос 2

Пять членов назначены в международное жюри проводящей организацией в соответствии с правилами N1.1, N1.2, и N1.3. Из-за болезни или чрезвычайного происшествия только четыре члена прибыли на соревнование. При условии, что четверо оставшихся членов из трех разных стран (или двух разных стран, если соревнование в группах M, N или Q), является ли международное жюри законным?

Ответ 2

Да. Однако жюри будет законным, только если выполнены все требования правила N1.5. В дополнение к требованиям о национальной принадлежности, жюри должно изначально состоять из пяти членов и причиной отсутствия кого-то должна быть болезнь или чрезвычайное происшествие.

Правило N1.5 является мерой предосторожности, которая применяется, только если наступили чрезвычайные обстоятельства, указанные в этом правиле, и проводящая организация не смогла найти замену. Проводящая организация должна продолжать делать всё возможное для назначения замены, чтобы привести жюри в соответствие с правилами N1.1, N1.2 и N 1.3, с момента, когда стало известно о болезни или чрезвычайном происшествии.

Н 3

**Q&A 2009-041***Опубликован 16 декабря 2009г.*Вопрос:

Будет ли Отдел вопросов-ответов подтверждать или исправлять решения международных жюри?

Ответ:

Нет. Роль Отдела вопросов-ответов распространять понимание правил и использование правильных процедур. Комитет судей и Комитет по гоночным правилам, создавая Отдел вопросов-ответов, оба пришли к заключению, что служба, равнозначная апелляционному комитету для подтверждения или отмены решений жюри, является нежелательной, и не соответствует ни Регламенту ISAF, ни Правилам парусных гонок.

## Раздел J

### Протесты, слушания, апелляции и процедуры

- J1 Сигнал желтым флагом о наказании после общего отзыва.
- J2 Оповещение яхты о протесте информированием тренера, советника по правилам или другого представителя.
- J3 «Взвешивание» и определение правдоподобия показаний при слушании протеста.
- J4 Когда протестовый комитет протестует против яхты по правилу 60.3(a)(2).
- J5 Об отказе в апелляции и о национальных предписаниях.
- J6 Неустановленная яхта нарушила правило и вынудила другую яхту нарушить правило.
- J7 Условия для восстановления протестовым комитетом гонки, прекращенной гоночным комитетом.
- J8 Лимит протестового времени, если контрольное время гонки вышло.
- J9 Исправление результата, если яхта зацепилась за знак.
- J10 Показ протестового флага при нескольких протестах в гонке.
- J11 Исправление результата из-за инцидента, произошедшего до сигнала «Предупреждение».
- J12 Апелляция на решение международного жюри по протесту по обмеру.
- J13 Значение термина «ущерб» в правиле 61.1(a)(3).
- J14 Два инцидента на воде, но только один инцидент опротестован.
- J15 Значение выражения «разумное время» в правиле 66.
- J16 Пять вопросов по Приложению Р.

---

**Другие вопросы, которые могут иметь отношение к теме:**

**A2, F3, F6, F7, F8, F9, F10, G4, G6, G8, H1, H2, K1, K2, N1, N2, N3**

J 1

**Q&A 2004-008***Пересмотрен 12 января 2009г.*Ситуация

Во время стартовой процедуры члены ПК наблюдали нарушение экипажем яхты правила 42. Пока судьи подходили к яхте для наказания, ГК дал сигнал общего отзыва. Примерно через 15 секунд после сигнала общего отзыва судьи наказали участника, подав звуковой сигнал свистком, указав желтым флагом на яхту и назвав её номер на парусе.

Вопрос 1

Могут ли судьи наказать участника по правилу P1 после сигнала общего отзыва?

Ответ 1

Если нарушение правила 42 произошло до сигнала общего отзыва, судьи должны наказать яхту как можно скорее, даже если сигнал о наказании будет произведен после сигнала общего отзыва.

Вопрос 2

Учитывается ли такое наказание при нумерации протестов по правилу P2?

Ответ 2

Да, см. правило P3.

J 2

**Q&A 2007-006***Пересмотрен 12 января 2009г.*Вопрос

Выполняет ли ГК или ПК свои обязанности по правилу 61.1 по оповещению опротестованной яхты, если он информирует тренера яхты, советника по правилам или другого представителя яхты?

Ответ

Если у яхты есть зарегистрированный тренер, советник по правилам или другой представитель, или если нет сомнений, что данное лицо представляет яхту, то ГК или ПК выполняет свои обязанности по правилу 61.1(b) или (c) по оповещению опротестованной яхты, если информирует её представителя.

J 3

**Q&A 2009-011***Опубликован 09 января 2009г.*Вопрос:

Когда ПК в гонке флота, после заслушивания сторон и учета всех свидетельств, приходит к заключению

- что показания сторон одинаково правдоподобны, и
- что свидетельства, представленные сторонами и свидетельства, которые счёл необходимыми заслушать ПК (за и против), также одинаково правдоподобны,

должен ли ПК затем записать это, как установленный факт (правило 63.6) и отклонить протест?

Ответ:

Правило 63.6 требует от ПК принять свидетельства, установить факты и основывать свое решение на установленных фактах. Правило М3.3 добавляет к этому инструкцию ПК разрешить сомнения тем или иным способом, при необходимости повторно вызвать стороны для дополнительных вопросов.

Разрешение сомнений может быть непростым, но опытные судьи должны уметь задавать соответствующие вопросы и постепенно выстраивать картину или диаграмму времени событий, расстояний и курсов, которые являются существенными фактами, по которым может быть принято решение.

За исключением рассмотрения по правилу 69, ПК должен только установить, взвешивая вероятности, что более вероятно, что одна яхта нарушила правило, чем другая. Когда необходимо, ПК может использовать следующие руководства:

- (1) Правило 18.2(d) ППГ дает руководство, когда у ПК есть разумные сомнения, что яхта установила или разорвала связанность вовремя.
- (2) Принцип ампайринга – последняя точка уверенности – также распространяется и на рассмотрения протестов.
- (3) В Случае 50 ISAF, яхта обязанная сторониться, не делает этого, если яхта, имеющая право дороги, предпринимает избегающие действия из-за реального и разумного опасения столкновения.

Суждение спрашивающего, что «если ПК запишет, как факт, что после исследования всех разумно доступных фактов, все же недостаточно свидетельств для подтверждения заявления протестующего», неуместно. Это не факт, а заключение. ПК обязан быть аккуратным, различая факты и заключения, которые основываются на установленных фактах.

**J 4**      **Q&A 2009-039**  
*Опубликован 10 декабря 2009г.*

Ситуация:

Во время рассмотрения действительного протеста, ПК узнал, что яхта, которая не являлась стороной рассмотрения, возможно, нарушила правило. ПК решил протестовать против яхты по правилу 60.3(a)(2). Комитет немедленно оповестил яхту и затем продолжил текущее рассмотрение протеста вместе с протестом против новой яхты.

В письменном виде новый протест не подавался.

ПК решил наказать новую яхту.

Вопрос 1:

Может ли новый протест по правилу 61.1(c) быть устным протестом, учитывая, что правило 61.2 ясно устанавливает: «Протест должен быть в письменной форме...»?

Ответ 1:

Нет. Правило 61.2 требует, чтобы протест был в письменной форме. Устный протест не соответствует правилу 61.2.

Вопрос 2:

Если ответ на вопрос 1 – «нет», будет ли решение ПК действительным, или это делает его не имеющим силы?

Ответ 2:

Любое решение протестового комитета имеет силу до тех пор, пока либо ПК, действуя по правилу 66, поймет, что совершил ошибку и изменит свое решение о действительности протеста, либо решение будет отменено или изменено по апелляции.

Вопрос 3:

Изменится ли ответ на Вопрос 2, если ПК запросит, и представитель новой яхты подтвердит что готов к рассмотрению и не нуждается в дополнительном времени для подготовки? Будет ли такое согласие считаться согласием быть стороной на рассмотрении; и если да, исключает ли такое согласие необходимость письменного протеста?

Ответ 3:

Хотя процедура протестового комитета и не соответствует правилам, решение остается действительным, пока не будет изменено в соответствии с правилами, см. ответ 2.

Вопрос 4:

Можно ли считать происходившее в комнате между ПК и новой яхтой «рассмотрением», или это была просто беседа?

Ответ 4:

Да, это было «рассмотрение» по правилу 63, но см. также ответ 2.

Вопрос 5:

Яхта написала в ПК запрос об изменении решения. ПК отклонил его, и яхта апеллировала в национальный орган по правилу 70. Национальный орган поддержал решение ПК.

Что означает и какой статус имеет решение национального органа в случае, если решение ПК было недействительным (или ничтожным и не имеющим силы)?

Ответ 5:

Решение национального органа является окончательным и имеет обязательную силу для ПК и сторон. См. правило 71.4.

J 5

**Q&A 2009-040***Опубликован 10 декабря 2009г.***Вопрос 1:**

Национальный орган предписал в соответствии с правилом 70.5(a), что требуется его разрешение на отмену права на апелляцию, когда необходимо быстро определить результаты гонки, являющейся отборочной для участия в следующем соревновании. Проводящая организация соревнования, о котором идет речь, назначила международное жюри, соответствующее правилу N1, но не запросила у национального органа разрешение на отмену права на апелляцию. Можно ли подавать апелляцию на решение жюри?

**Ответ 1:**

Нет. Поскольку международное жюри создано в соответствии с правилом N1, не должно быть никаких апелляций на его решения. Разрешение национального органа, которое требуется в правиле 70.5(a), нужно только для отмены права на апелляцию на соревновании, где выполняются условия пунктов (a), (b) или (c), но нет международного жюри, созданного в соответствии с правилами.

**Вопрос 2:**

Если национальный орган также предписал, по правилу 91(b), что требуется его разрешение на назначение международного жюри, и такого разрешения не давалось, будет ли ответ на Вопрос 1 другим?

**Ответ 2:**

Да. В этом случае, международное жюри не будет создано в соответствии с правилом N1 без разрешения национального органа (см. правило N1.1), и на любое решение может быть подана апелляция. Не имеет значения, знало ли международное жюри о том, что такое разрешение не было получено.

**Вопрос 3:**

Если национальный орган предписал по правилу 91(b), что требуется его разрешение на назначение международного жюри, и такое разрешение не было получено, как это повлияет на отмену права на апелляцию по правилам 70.5(a), (b) и (c)?

**Ответ 3:**

Правила 70.5(a), (b) и (c) допускают на некоторых соревнованиях отмену права на апелляцию на решения ПК, который не является международным жюри. Если особые требования какого-либо из этих правил выполнены, то подавать апелляцию на решение нельзя. Это может быть независимо от какого-либо разрешения для международного жюри по правилу 91(b), потому что протестовому комитету не нужно быть разрешенным международным жюри.

Однако если бы было неразрешенное международное жюри на соревновании, для которого правила 70.5(a), (b) или (c) не применимы, участники имели бы право апеллировать на любое решение, потому что такое жюри не соответствует правилу N1.1. Национальный орган должен был бы потом рассмотреть любую апелляцию, полученную на решение такого жюри.

J 6

**Q&A 2010-003***Опубликован 14 января 2010г.*

Предположим, установлены следующие факты для вопросов 1 и 2:

Яхты приближаются по лэйлайн правого галса к наветренному знаку, который надо оставить по левому борту. Некоторые связаны. Яхта **X** с экипажем-одиночкой касается знака и не выполняет наказания. ГК наблюдает это и подает действительный протест на **X**.

На рассмотрении яхта **X** соглашается, что она коснулась знака, но говорит, что она была вынуждена сделать это, потому что наветренная яхта не дала ей место у знака и не сторонилась. Она говорит, что не считала нужным ни выполнять наказание, ни подавать протест на другую яхту. ПК заслушивает показания яхты **X** о внутренней связанности с неизвестной яхтой на входе в зону. Нет никаких свидетельств от ГК или какой-либо яхты о связанности между **X** и другой яхтой. Свидетель от ГК не может исключить возможность того, что другая яхта была рядом и уверен, что никакая яхта не выполняла наказание у знака.

Вопрос 1:

В отсутствие протеста от яхты **X** против установленной яхты за непредоставление места у знака, имеет ли право ПК оправдать яхту **X**, если у него нет оснований сомневаться в её показаниях, но нет возможности подтвердить эту информацию?

Ответ 1:

Хотя было бы разумно протестовать всегда, когда возможно, против яхты, вынудившей вас нарушить правила, само по себе это не является требованием. Однако, без протеста и свидетельских показаний от других яхт или иных свидетелей, ПК, возможно, не сможет сделать заключение, основываясь на установленных фактах, что другая яхта, вовлеченная в инцидент, вынудила вас нарушить правила. Без такого заключения оправдание по правилу 64.1(c) будет невозможно для яхты, заявляющей, что она была вынуждена нарушить правила.

Как правило, яхта должна быть уверена, что правильно идентифицировала другую яхту в инциденте, однако, огибание знака в классах-одиночках может быть очень плотным, и нередко спортсмены не могут проследить за другими яхтами, огибающими знак одновременно, чтобы идентифицировать их. Чтобы протест был действителен, опротестованный должен быть идентифицирован, и бывают случаи, когда это невозможно. В результате, без правильной идентификации другой яхты, протест должен быть признан недействительным.

Само по себе отсутствие протеста от яхты **X** и отсутствие идентификации неизвестной яхты не делают невозможным оправдание яхты **X**. ПК нужно установить факты, что инцидент произошел так, как описала яхта **X**, и, как правило, ПК для этого потребует больше, чем только показания яхты **X**. Без каких-либо дополнительных показаний, на которых будут основаны установленные факты и заключения, вероятность оправдания невелика.

Вопрос 2:

Если ответ на первый вопрос «нет», нарушает ли яхта **X** правило 2?

Ответ 2:

Это зависит от обстоятельств. По основному принципу «Спортивное поведение и правила» предполагается, что яхта **X** соблюдает правила. По правилу 2 яхта **X** должна соревноваться в соответствии с этим принципом. Но яхта **X** может быть наказана по правилу 2, если точно установлено, что этот принцип нарушен.

Предположим, установлены следующие факты для вопросов 3 и 4:

Яхты приближаются по лэйлайн правого галса к наветренному знаку, который надо оставить по левому борту. Некоторые связаны. Яхта **A** с экипажем-одиночкой, по наблюдению яхты **B**, идущей позади, касается наветренного знака и не выполняет наказание. Яхта **B** подает действительный протест на яхту **A** по правилу 31.

На рассмотрении яхта **A** соглашается, что она коснулась знака, но говорит, что была вынуждена сделать это, потому что наветренная яхта не дала ей место у знака и не сторонила. Она не знает, что это за яхта. Яхта **B** свидетельствует, что точно была другая яхта, которая не сторонила и не дала места у знака яхте **A**. Однако яхта **B** также не может идентифицировать эту яхту.

Вопрос 3:

В отсутствие какой-либо идентификации яхты, которая могла вызвать нарушение правила 31 яхтой **A**, имеет ли право ПК оправдать яхту **A**?

Ответ 3:

Да. При условии, что ПК сделает заключение, основываясь на установленных фактах, что неизвестная яхта нарушила правило и вынудила яхту **A** нарушить правило 31, он может оправдать яхту **A** за нарушение правила 31 по правилу 64.1(c).

Свидетельские показания яхты **B** о том, что точно была наветренная яхта, которая не сторонила и не дала места у знака, делает более вероятным, что ПК сможет установить достаточные факты для заключения, что яхта **A** была вынуждена нарушить правило 31.

Вопрос 4:

Если ответ на вопрос 3 «нет», нарушила ли яхта **A** правило 2?

Ответ 4:

Неприменимо.

J 7

**Q&A 2010-005***Опубликован 1 февраля 2010г.*Ситуация:

Предположим, ГК выполнил требования правила 32.1(e) «Однако, если хоть одна яхта прошла дистанцию и *финишировала* в пределах контрольного времени, если оно установлено, ГК не должен *прекращать* гонку без учета последствий для всех яхт в гонке или серии».

Вопрос 1

Может ли ПК восстановить гонку, прекращенную ГК до того, как какая-либо яхта финишировала, но в которой ГК записывал места яхт на предыдущем знаке?

Ответ 1:

В предполагаемом условии подразумевается, что одна яхта прошла дистанцию и финишировала. В вопросе говорится, что ГК прекратил гонку до того, как какая-либо яхта финишировала. Если сигнал прекращения был дан до того, как какая-либо яхта финишировала, независимо от того, пересекала ли после этого какая-то яхта финишную линию, последняя часть правила 32.1 не относится к данному случаю.

Если расширить вопрос, любое прекращение, безотносительно к тому, когда был дан сигнал или иное оповещение, может повлечь за собой требование исправить результат или решение об исправлении результата. Если ПК решит, что гонка была прекращена неправильно, и другие условия правила 62 соблюдены, тогда ПК может исправить результат. Исправление может быть в виде восстановления гонки и может быть основано на последних записанных перед сигналом прекращения позициях.

Вопрос 2:

Может ли ПК восстановить гонку, которая была прекращена ГК, если хоть одна яхта финишировала в пределах контрольного времени, если оно было установлено?

Ответ 2:

Да. См. ответ 1.

Вопрос 3:

Может ли ПК восстановить гонку, которая была прекращена ГК после того как гонка состоялась и результаты всех яхт предварительно посчитаны?

Ответ 2:

Да. См. второй абзац ответа 1. В этом случае исправление, как правило, должно быть в виде подсчета всех яхт в соответствии с предварительными результатами.

**J 8**      **Q&A 2010-006**  
*Опубликован 8 февраля 2010г.*

Ситуация:

В прибрежной гонке ГК принял на финише две яхты, которые финишировали в пределах контрольного времени, и посчитал все остальные яхты DNF. Гоночная инструкция изменила протестовое время, указанное в правиле 61.3, с двух часов до 60 минут.

Одна из яхт DNF подала требование исправить результат.

Вопрос:

Какой был лимит времени для подачи требования исправить результат? Был он:

- a) в течение двух часов после окончания контрольного времени, полагая, что это и было «инцидентом» в смысле правила 62.2?
- b) в течение 60 минут после времени финиша второй яхты, если факт окончания контрольного времени не может быть назван соответствующим «инцидентом»?

Ответ:

В ситуации не установлены причины требования исправить результат, но вопрос подразумевает, что оспаривающая яхта посчитана DNF.

В таком случае, лимит времени был не такой, как в предлагаемых вариантах. Инцидент произошел, когда яхта узнала, что она посчитана DNF. Лимит времени был, как минимум, два часа с этого момента. В прибрежных гонках очень возможно, что яхта не получит результаты соревнования в течение некоторого времени после гонки, или что результаты были объявлены по громкой связи на берегу и вывешены, пока яхта еще не вернулась на берег. У ПК будут достаточные основания для продления двухчасового лимита времени, если требование исправить результат подано в разумное время.

Также нужно заметить, что требование исправить результат, основанное только на том, что яхта, финишировавшая после окончания контрольного времени, посчитана DNF, не будет удовлетворено, если ГИ изменяет правило 35 в соответствии с правилом 86.1(b) и ограничивает финишные места яхтами, финишировавшими в течение контрольного времени. См. L15.2, например.

Однако если требование исправить результат основано на заявлении, что какая-то проблема привела к финишу яхты после окончания контрольного времени, то подсчет DNF не будет инцидентом. Например, яхта может заявить, что была задержана вводящей в заблуждение гоночной инструкцией (правило 62.1(a)); или физическим повреждением, вызванным другой яхтой (правило 62.1(b)); или временем, потраченным на оказание помощи (правило 62.1(c)). В этих ситуациях лимит времени по правилу 62.2 для подачи требования исправить результат будет 60 минут после финиша последней яхты в гонке или 2 часа после инцидента, смотря, что закончится позже. Лимит времени также может быть продлен, если есть достаточные основания для этого. В вопросе не указано, финишировали ли какие-либо яхты, посчитанные DNF, хотя бы и после окончания контрольного времени. Если одна или более яхт финишировали, то надо будет определить последнюю финишировавшую в гонке яхту.

Для удовлетворения подобных требований исправить результат, если они признаны действительными, ПК нужно установить не только, что яхта была задержана, но также, что она финишировала бы в пределах контрольного времени, если бы не была задержана.

J 9

**Q&A 2010-008***Опубликован 15 февраля 2010г.*Вопрос:

Имеет ли право яхта проходить так близко от знака, как она хочет, и не зацепляться при этом за якорный конец знака? Если яхта зацепилась и потеряла из-за этого время, ухудшив свою финишную позицию, имеет ли она право на исправление результата?

Руководство по проведению гонок подчеркивает обязанность ГК установить знаки таким образом, чтобы яхты не могли за них зацепиться, но существует мнение, что яхта должна частично сама нести ответственность, и если она зацепилась за якорный конец, она в некоторой степени виновата, и может быть лишена возможности исправить результат («... не по её собственной вине...»).

Ответ:

Течение, ветер, глубина, амплитуда прилива, тип знака, его противовес и характеристики яхты, огибающей его, могут влиять на возможность зацепления за якорный конец знака. Хорошая морская практика требует от яхты учитывать это для выбора лучшего возможного варианта, и она не должна считать, что всегда будет безопасно проходить так близко от знака, как это физически возможно. Это также будет влиять на размер *места у знака*, которое должны дать другие яхты, по отношению к которым у неё есть такое право. Чем меньше она сможет представить доказательств, что принимала в расчет эти факторы, тем более вероятно заключение, что она была виновата.

Для того, чтобы яхта, зацепившаяся за якорный конец знака, имела право на исправление результата по правилу 62.1(a), должно быть, прежде всего, неправильное действие или упущение ГК. Это может быть, только если существует риск зацепления, который яхты не могут разумно предвидеть, и ГК явно мог что-то сделать другое, что могло бы устранить или существенно снизить риск.

J 10

**Q&A 2010-028***Опубликован 10 августа 2010г.*Ситуация

Сразу после старта произошел инцидент между яхтами **А** и **В**. Яхта **А** заявила протест на яхту **В** и показала ей красный флаг, как требуется по правилу 61.1(a). Позднее на том же участке дистанции произошел другой инцидент, на этот раз между яхтами **А** и **С**. Яхта **А** заявила протест на яхту **С**, и красный флаг по-прежнему был поднят на яхте **А**.

Вопрос

Какие действия должна предпринять яхта **А** в отношении флага? Следует ли ей опустить флаг и поднять его снова или следует показать яхте **С**, что красный флаг уже поднят?

Ответ

Никакие дополнительные действия в отношении протестового флага от яхты **А** не требуются. Правило 61.1(a) требует, чтобы красный флаг был показан заметно. Так как флаг уже заметно показан после первого инцидента, то яхта **А** выполнила это требование.

J 11

**Q&A 2010-029***Опубликован 10 августа 2010г.*Вопрос

За несколько минут до сигнала «Предупреждение» гонки происходит столкновение между двумя яхтами левого и правого галса, собирающимися стартовать в гонке. Причинено серьезное повреждение яхте правого галса и она не может стартовать в гонке из-за этого повреждения.

Имеет ли она право на исправление результата в гонке, в которой она не могла стартовать?

Ответ

Да. В преамбуле к Части 2 говорится, что правила Части 2 применяются к яхтам в зоне гонок, которые собираются гоняться. Правило 62.1 позволяет исправить результат, если яхта может доказать, что её результат в гонке или в серии существенно ухудшился не по её вине, из-за физического повреждения или травмы в результате действий яхты, нарушившей правило Части 2.

В преамбуле также говорится, что яхта, причинившая повреждение, не может быть наказана за нарушение правила Части 2, кроме правила 23.1.

J 12

**Q&A 2010-030***Опубликован 24 августа 2010г.*Ситуация

В начале соревнования с международным жюри, составленным в соответствии с правилами, гоночным комитетом были поданы два протеста по обмеру, основанных на рапорте мерителя. Утверждалось, что были вписаны неправильные замеры, и в результате неправильно посчитан гандикап.

Один из опротестованных письменно заявил, что если он будет дисквалифицирован, то подаст апелляцию на решение и будет продолжать участвовать в последующих гонках, не делая изменений на яхте, как описано в правиле 64.3(c). Протест был рассмотрен и отклонен.

Вопрос

Дает ли правило 64.3(c) право на апелляцию, независимо от применения правила 70.5 на соревновании? Если решение вынесено международным жюри, может ли участник апеллировать против дисквалификации?

Ответ

Правило 64.3(c) описывает процесс, который возможен, только если существует право на апелляцию. Если право на апелляцию отменено по правилу 70, то правило 64.3(c) не применимо, и апелляция яхты, скорее всего, будет признана недействительной.

J 13

**Q&A 2010-031***Опубликован 2 сентября 2010г.*Ситуация

Произошел инцидент с контактом между двумя яхтами. Обе яхты слишком поздно показали свои протестовые флаги, и протест был признан недействительным на этом основании.

Однако обеим яхтам причинен ущерб. На одной появилась царапина снаружи. На самом деле имеются более серьезные внутренние повреждения, но об этом стало известно позднее. На другой яхте погнута леерная стойка (stanchion).

Царапина очевидна для экипажа яхты с царапиной, а погнутая стойка очевидна для экипажа яхты с погнутой стойкой. Однако ни одна из яхт не знает о каком-либо повреждении на другой яхте.

Вопрос 1

Должен ли ущерб, о котором говорится в правиле 61.1(a)(3), быть достаточно серьезным, чтобы повлиять на характеристики яхты или её стоимость, или это может быть любое повреждение, даже незначительное?

Ответ 1

Ущерб означает физическое повреждение, в результате которого снижается стоимость яхты, её пригодность или нормальное функционирование. Единственное ограничение в правиле 61.1(a)(3) в отношении ущерба, это то, что ущерб должен быть очевиден для вовлеченных яхт.

Вопрос 2

Ущерб должен быть очевиден для другой яхты, или достаточно, если он очевиден для яхты, которой причинен?

Ответ 2

Если ущерб не очевиден для обеих яхт, то это не соответствует требованиям правила 61.1(a)(3).

Вопрос 3

Необходимо ли, чтобы обе яхты были повреждены?

Ответ 3

Нет. Достаточно, если повреждена одна яхта, при условии, что это очевидно для обеих яхт.

J 14

**Q&A 2010-035***Опубликован 18 октября 2010г.*Ситуация

Яхты **A** и **B**, связанные на левом галсе, идут вниз по ветру в направлении подветренного знака. Яхта **A** – наветренная. Примерно за 15 длин корпуса до знака яхта **B** привелась, и произошло столкновение без повреждений.

Яхты оставались связанными на левом галсе, когда вошли в зону. Яхта **A** была внутренней яхтой, обязанной сторониться и имеющей право на место у знака. Во время огибания яхта **B** не дала яхте **A** достаточно места у знака, и произошло еще одно столкновение без повреждений.

Был подан действительный протест, в котором упоминался только первый инцидент, но также утверждалось, что нарушены оба правила 16.1 и 18.2(b).

Вопрос 1

Должен ли протестовый комитет рассматривать только первый инцидент во время слушания?

Ответ 1

Да. Случай ISAF 80 устанавливает, что «основной принцип процедуры протестового комитета – слушание должно быть ограничено конкретным «инцидентом», указанным в протесте». В этом случае, протестующий опротестовал первый инцидент и не протестовал в отношении второго инцидента. Ссылка на правило, сама по себе, не идентифицирует инцидент. Поэтому протестовый комитет обязан ограничить установленные факты и свое решение первым инцидентом.

Вопрос 2

Если ответ на первый вопрос – «Да»; как быть со вторым инцидентом?

Ответ 2

Если любая из яхт хотела, чтобы протестовый комитет вынес решение по второму инциденту, она могла подать действительный протест, включающий описание инцидента. Кроме того, из правила 60.3 ясно, что протестовый комитет не обязан протестовать против яхты. Более того, правило 60.3(a) запрещает протестовому комитету подавать протест по инциденту, основанный на заявлении заинтересованной стороны (кроме самой яхты).

J 15

**Q&A 2011-002***Опубликован 7 февраля 2011г.*Ситуация

В правиле 66 сказано: «Протестовый комитет может повторно рассмотреть протест, если решит, что, возможно, им была допущена существенная ошибка, или в разумное время станут известны существенно новые свидетельства».

Вопрос

Насколько велико «разумное время»?

Ответ

Разумное время – предел, который субъективно определяется протестовым комитетом, с учетом того, что является справедливым по отношению ко всем участникам, в отношении проводимого соревнования.

J 16

**Q&A 2011-003***Опубликован 7 февраля 2011г.*Пять вопросов по Приложению РВопрос 1

Сразу после стартового сигнала судьи ПК на воде наблюдали за яхтой X, нарушавшей правило 42. Они действовали по правилу Р1 и видели, что яхта X сделала только один поворот оверштаг и один поворот фордевинд. После этого внимание судей было привлечено нарушением правила 42 другой яхтой, и они пошли наказывать другую яхту. Яхта X была посчитана DSQ за невыполнение требуемого наказания. Яхта X подала требование исправить результат, утверждая, что эти оверштаг и фордевинд были сделаны для того, чтобы как можно скорее отойти явно в сторону (под ветер) от других яхт, и что затем она выполнила наказание в два оборота, которое судьи не видели. Она ссылается на трех свидетелей, которые могут это подтвердить, включая судью гоночного комитета. Может ли быть отменено её наказание?

Ответ 1

При условии выполнения всех требований правила 62.1(a), результат яхты может быть исправлен. Судьи ПК правильно (в соответствии с правилом Р1) дали сигнал о первом наказании яхты, и ограничения на исправление результата в правиле Р4 относятся к действиям судей по правилу Р1.

Применение дополнительного наказания к яхте, правильно выполнившей наказание по правилу Р2.1, является неправильным действием протестового комитета.

Вопрос 2

Какими должны быть очки указанных ниже яхт, наказанных по правилу Р1 в гонке, которая была прекращена и позднее повторена?

- a) Яхта, которая была наказана в прекращенной гонке второй раз за регату, не вышла из гонки немедленно до того, как был показан флаг «N», позднее участвовала в перегонке и финишировала на 4 месте.
- b) Яхта, которая была наказана в прекращенной гонке в третий раз за регату, не вышла из гонки немедленно до того, как был показан флаг «N», позднее участвовала в перегонке и финишировала на 6 месте.

Ответ 2

Ответ для вопросов a) и b): яхта получит очки за свое место на финише в перегонке. Наказание должно быть отменено, но будет учитываться при определении количества наказаний яхты за регату.

Вопрос 3

Судьи ПК на воде наблюдают за яхтами на последнем участке дистанции. Они видят явное нарушение правила 42 яхтой перед самым финишем. Если судьи действуют по правилу Р1 перед самым пересечением яхтой финишной линии (яхта уже не может избежать пересечения), и это второе или третье нарушение яхты, что обязана сделать яхта, чтобы соответствовать первому предложению правила Р2.2 или Р2.3?

Ответ 3

Наказание по правилам P2.2 и P2.3 – «немедленно выйти из гонки». Если яхта пересекла финишную линию, она может соответствовать этим правилам, если как можно скорее после финиша сообщит гоночному комитету, что вышла из гонки (RAF).

Вопрос 4

Будет ли ответ другим, если судьи ПК подали сигнал о наказании после того, как яхта пересекла финишную линию?

Ответ 4

Нет.

Вопрос 5

Существует ли предел времени, в течение которого после пересечения яхтой финишной линии судьи ПК могут действовать по правилу P1?

Ответ 5

Правила не устанавливают предел времени, однако правило P1 требует, чтобы судьи ПК подавали сигнал о наказании так быстро, как это разумно возможно.

## **Раздел К**

### **Матч-рейс**

- К1** О прекращении матчевой гонки. Как определить границу, за которой начинаются неправильные действия гоночного комитета.
- К2** О подсчете очков в командных гонках.
- 

**Другие вопросы, которые могут иметь отношение к теме:**

**В3, В7, В12, D2, М1, М4, М5**

**К 1**      **Q&A 2009-015**  
*Опубликован 21 января 2009г.*

Ситуация:

В регате по матч-рейсу гоночной инструкцией установлено:

*«Правило 32 отменено и заменено следующим: После стартового сигнала ГК может прекратить или сократить любой матч по любой причине, после консультации с ампаирами матча, если это практически выполнимо».*

ГК впоследствии прекратил матч, когда лидирующая яхта была в нескольких длинах корпуса от финишной линии.

Когда ампаиры матча спросили, почему гонка была прекращена, председатель ГК заявил: «Проводящая организация приказала мне прекратить, т.к. местная команда не выигрывала этот матч».

Вопрос:

Является ли прекращение гонки гоночным комитетом неправильным действием в терминах правила 62.1(a)?

Ответ:

Да.

ГК обязан быть объективным и проводить гонки всех матчей честно и соблюдая интересы всех участников и регаты в целом.

*«Любая причина»*, предусмотренная в GI, может быть чем угодно, что ГК считает способствующим проведению полезных, честных и одинаковых для всех соревнований и позволяет ГК решать проблемы по мере их возникновения как можно быстрее.

Решение о прекращении гонки полностью лежит на ГК, даже если от него требуется проконсультироваться с ампаирами матча, когда это практически выполнимо. При условии, что ГК действует непредвзято и честно, когда решает прекратить гонку, это действие не может считаться неправильным.

Однако в данном частном случае, проводящая организация и ГК не действовали непредвзято и честно. Они преднамеренно помогли одному местному участнику против всех остальных и это действие одновременно и нечестно по отношению ко всем остальным участникам и неправильно.

Главному ампаиру следует включить этот инцидент в отчет для ISAF, указав председателя ГК.

**К 2**      **Q&A 2010-036**  
*Опубликован 5 ноября 2010г.*

Ситуация:

В командной гонке 3 на 3, все 6 яхт по невнимательности не обогнули знак и пересекли финишную линию в направлении от последнего знака, не исправив свою ошибку. Нет ошибки гоночного комитета. Никакая яхта не получила преимущество.

Вопрос 1

Что должен делать гоночный комитет в свете последнего предложения правила 90.3(a)?  
Должен ли гоночный комитет:

- 1) Провести перегонку?
- 2) Не назначать очки никакой команде и продолжить без перегонки?
- 3) Посчитать яхты в порядке, в котором они пересекали финишную линию?
- 4) Посчитать яхты в порядке, в котором они пересекали финишную линию и подать протест на все яхты?

Ответ 1

Гоночный комитет должен посчитать яхты в порядке, в котором они пересекали финишную линию, см. правило D3.1(a).

Вопрос 2

Если будет слушаться протест, как следует принимать решение протестовому комитету?

Ответ 2

Если на яхты подан действительный протест, и если протестовый комитет установит, что они нарушили правило 28.1, никакое наказание невозможно, т.к. никакая яхта не получила преимущество – см. правило D3.1(c).

Вопрос 3

Существует ли противоречие между правилами 90.3(a) и D3.1(a)?

Ответ 3

Да.

Вопрос 4

Если ответ на вопрос 3 – «Да», как разрешить противоречие?

Ответ 4

Правило 90.3(a) запрещает гоночному комитету подсчитывать результаты гонки, если ни одна яхта не прошла дистанцию и не финишировала – тогда как правило D3.1(a) специально разрешает подсчитывать яхты, которые не соответствуют правилу 28. В разделе «Приложения» Введения в Правила парусных гонок ясно сказано, что если применяются правила приложения, то они имеют преимущество перед любыми другими противоречащими правилами Частей 1-7 и Определениями. Это же повторено в преамбуле к Приложению D.

## Раздел L

### Технические вопросы

- L1 Вопрос о легальности отсоединения штага во время гонки.
  - L2 Вопрос об использовании gybing line в классе «Инглинг».
  - L3 Вопрос о нанесении воска / полировке и о правиле 53.
  - L4 Вопрос о приспособлениях для откренивания и о правиле 49.1.
  - L5 Вопрос о правиле 53, текстурированные поверхности и мокрое шлифование.
  - L6 Вопросы о правиле 42, если правила с 49 по 54 не применяются.
  - L7 Использование свинцовой пряжки ремня трапеции (водолазного груза) и правило 43.1(a).
  - L8 Материал лееров и ППГ.
- 

**Другие вопросы, которые могут иметь отношение к теме:**

**D3, E4, J12**

L 1

**Q&A 2003-007***Пересмотрен 12 января 2009г.*Вопрос

Соответствует ли правилам отсоединение штага переднего паруса при повороте фордевинд, или этот штаг должен быть прикреплен постоянно во время гонки?

Ответ

Штаги и галсовые углы передних парусов могут быть отсоединены во время гонки. Однако будучи присоединенным, штаг переднего паруса должен быть присоединен приблизительно в диаметральной плоскости яхты. Правила класса могут изменить правило 54 для запрета участия в гонке с временно отсоединённым такелажем.

L 2 **Q&A 2008-004**  
*Пересмотрен 12 января 2009г.*

Вопрос 1

Может ли gybing line в классе Инглинг считаться «шкотом» в контексте правила 42.3(c)?

Ответ 1

Gybing line, разрешенная правилами класса Инглинг, не является «шкотом» в смысле правила 42.3(c) ППГ\*.

Вопрос 2

Если ответ на первый вопрос «да», будет ли ответ таким же, когда погон или оттяжка гика используется для пампинга гротом?

Ответ 2

Не применимо.

---

\* Пункт C.9.6(d)(3) Правил класса Инглинг 2010 года изменяет правило 42.3(c) – разрешает использовать gybing line и оттяжку гика для инициации серфинга или глиссирования, наряду со шкотом и брасом. Думаю, этот Q&A скоро будет удалён.

(Примечание А.Л.)

L 3

**Q&A 2009-001***Опубликован 09 января 2009г.*Вопрос

Поставщик заявляет, что применение его продукта: «... уменьшает остаточное сопротивление, связанное с вязкостным сопротивлением, на 6%». Нанесенный один раз, этот «воск» держится 60–80 часов хождения под парусом.

Разрешено ли использовать этот продукт по гоночным правилам?

Ответ:

Да.

Правило 53 запрещает специальные действия по выпуску вещества в воду во время гонки. Предварительная обработка перед гонкой, которая удаляется контактом воды с корпусом, не нарушает правило 53.

Рассмотрение правил класса может привести к другим ответам.

Замечание:

- Название продукта удалено из этого Q&A, который является не одобрением какого-либо продукта, а, скорее, интерпретацией правила 53 в отношении смываемых покрытий поверхности корпуса.
- Этот ответ подготовлен после консультации с техническим отделом ISAF.

**L 4**      **Q&A 2009-007**

*Опубликован 09 января 2009г.*

Следующие вопросы были заданы без ссылки на какие-либо правила класса. Рассмотрение правил класса может привести к другим ответам.

**Вопрос 1:**

Будет ли любая веревка, используемая только для поддержки откренивающего спортсмена, рассматриваться как ремень откренивания по правилу 49.1?

**Ответ 1:**

Нет. Однако веревка, используемая как описано выше, будет устройством, указанным в правиле 49.1.

**Вопрос 2:**

Может ли спортсмен использовать более одного ремня откренивания одновременно?

**Ответ 2:**

Да. На многих яхтах экипаж может одновременно использовать размещенные с каждой стороны яхты ремни для зацепления пальцами ног или ступнями. Правила класса могут ограничить такие действия.

**Вопрос 3:**

Будет ли устройство, показанное на картинке внизу, считаться ремнем откренивания по правилу 49.1?

**Ответ 3:**

Нет – это явно устройство, разработанное, чтобы дать возможность поместить туловище за бортом.

**Вопрос 4:**

Будет ли использование устройства на картинке в гонке нарушением правила 49.1?

**Ответ 4:**

Да. Приспособление может также нарушать правило 43.1(b), т.к. все отдельные компоненты устройства могут быть включены в термин «трапеция для откренивания».



L 5

**Q&A 2009-029***Опубликован 24 апреля 2009г.***53 ПОВЕРХНОСТНОЕ ТРЕНИЕ**

Яхта не должна выпускать или выливать какое-либо вещество, например, полимер, или иметь поверхности со специальной текстурой, которая может улучшить характер потока воды в пограничном слое.

**Вопрос:**

Нарушает ли шлифование корпуса с использованием мокрой и сухой наждачной бумаги правило 53 «...поверхности со специальной текстурой, которая может улучшить характер потока воды в пограничном слое»?

**Ответ:**

Нет.

Поверхности со специальной текстурой имеют неслучайный, специально разработанный шаблон (рисунок, структуру). Обычное шлифование имеет случайный, хаотичный шаблон.

L 6

**Q&A 2009-037***Опубликован 10 декабря 2009г.*Ситуация

Гоночные правила с 49 по 54 не применяются на 33-ем Кубке Америки. Нет соответствующих правил класса. Пожалуйста, рассмотрите следующие системы:

1. Засасывание воздуха из множества отверстий на поверхности паруса.
2. Выдувание воздуха из множества отверстий на поверхности паруса.
3. Выдувание воздуха из задней шкаторины паруса.
4. Распределение воздуха, засасываемого и выдуваемого в противоположных точках поверхности паруса, когда объем засасываемого в парус воздуха равен объему выдуваемого.

Засасывание и/или выдувание воздуха осуществляется моторизованной насосной системой.

Движение воздуха насосом само по себе не вызывает добавочной подъемной силы, поддающейся измерению; эти действия будут улучшать воздушное обтекание, таким образом система мачта / парус станет более эффективной (что увеличит подъемную силу).

Вопрос

Нарушает ли какая-то из этих систем гоночные правила (исключая правила с 49 по 54)?

Ответ

Правила парусных гонок писались на основе истории нашего вида спорта, и очевидно, что не все будущие непредвиденные обстоятельства или разработки могли быть учтены.

Существует положение, разрешающее правилам класса изменять некоторые правила, перечисленные в правиле 86.1(c), и правило 42 – одно из таких правил. Изменения правила 42 также могут быть сделаны в соответствии с правилом 86.2. Пока правило 42 не будет изменено для разрешения использования предлагаемых систем, они не будут соответствовать правилам, т.к. все четыре системы зависят от накачивания или засасывания воздуха и, таким образом, яхта не будет соревноваться, используя «только ветер», как обусловлено правилом 42.1.

L 7

**Q&A 2009-038***Опубликован 10 декабря 2009г.*Вопрос

Вопрос о толковании слова «цель» в правиле 43.1(a): «Участники не должны надевать или нести на себе одежду или снаряжение с целью увеличения своего веса».

Если кто-нибудь решит использовать свинцовую пряжку ремня трапеции, которая также является грузом для ныряния, это не нарушит данное правило? Даже если пряжка необходима для закрепления трапеции по месту, выбор груза для ныряния в этом качестве выглядит, как сделанный с целью увеличения веса. Но я вижу проблему у этого аргумента: проводя в жизнь такое заключение, вы будете обязаны надевать самое легкое из доступных снаряжение, чтобы соответствовать правилу.

Ответ

Использование груза для ныряния в качестве пряжки обычно выглядело бы, как сделанное с целью увеличения веса, и было бы нарушением правила 43.1(a). ПК будет принимать решение в каждом отдельном случае обращения к нему. Правило 43.1(a) применяется ко всей одежде и снаряжению. Однако правило 43.1(b) ограничивает вес трапеции по умолчанию двумя килограммами, в паре с требованием для трапеции иметь положительную плавучесть, поэтому такой вопрос в нормальных условиях не возникнет. Если, как разрешено этим правилом, класс укажет больший разрешенный вес для трапеции (максимум 4 кг), то ПК может определить, что существуют какие-то другие цели, кроме увеличения веса, и что такие действия не нарушают правило 43.1(a).

**Правила парусных гонок 2009–2012**

**49.2** Если леера требуются правилами класса или гоночной инструкцией, они должны быть туго натянуты, и спортсмены не должны размещать никакую часть своего туловища снаружи лееров, кроме случаев кратковременного выполнения необходимой работы. На яхтах, оборудованных верхними и нижними леерами из металлического троса, спортсмен, сидящий на палубе лицом за борт так, что его талия находится внутри нижнего леера, может поместить верхнюю часть своего тела снаружи от верхнего леера.

**Спецправила ISAF для открытого моря 2010—2011****3.14.6 Минимальный диаметр лееров, требуемые материалы, спецификации**

а) Леера должны быть из:

- свитого троса из нержавеющей стали или
- веревки Dyneema® в одинарной оплетке.

**Вопрос:**

Включает ли термин «металлический трос» в правиле 49.2 ППГ веревку Dyneema®, указанную в правиле 3.14.6 СПОМ?

**Ответ:**

Нет. Вербка любого вида не может считаться металлическим тросом. Яхтам, желающим использовать условия второго предложения правила 49.2, необходимо по-прежнему быть оборудованными верхними и нижними леерами из металлического троса, если только правило 49.2 не изменено гоночной инструкцией или правилами класса для разрешения использования других материалов.

## Раздел М

### Терминология

- М1** Когда яхта «идет в лавировку против ветра»?
  - М2** Вопросы о термине «Стартовая зона».
  - М3** Является ли финишная линия «воротами»?
  - М4** Вопрос о новом определении «*выходит на знак*».
  - М5** Когда яхта «идет на другом участке дистанции»?
  - М6** Изменение курса и правило 16.
  - М7** Если яхта коснулась только флага на знаке.
  - М8** «Правило весла» и исключения в правиле 42.
  - М9** Надлежащий курс и комбинация парусов.
  - М10** «Как можно быстрее», когда окликом запрашивается место для поворота оверштаг.
  - М11** Различие слов «идущая» и «движущаяся» в правилах 21.1 и 21.3.
- 

### Другие вопросы, которые могут иметь отношение к теме:

**В2, В3, В5, В6, В13, В14, С3, С4, D1, D2, D4, D7, E1, E3, E4, E5, E7, F1, F5, F6, F7, G10, J2, J6, J8, J15**

**М 1**      **Q&A 2004-006**  
*Пересмотрен 12 января 2009г.*

Вопрос

За исключением лавировки против ветра, правило 42.3(c) разрешает яхте подобрать шкот или брас для начала серфинга или глиссирования. Когда яхта идет «в лавировку против ветра»?

Ответ

Фраза «в лавировку против ветра» используется в правилах 18.1(a) и 42.3(c). В обоих правилах яхта считается идущей «в лавировку против ветра», когда её надлежащим курсом является крутой бейдевинд; когда она «пробивается» против ветра. Поэтому, если яхта идет на участке дистанции к наветренному знаку и направление ветра изменяется так, что надлежащий курс яхты на знак уже не крутой бейдевинд, то яхта уже не идет «в лавировку против ветра».

Подобным образом, когда яхта идет на участке дистанции вниз по ветру и происходит такой заход ветра, что явно надлежащим курсом яхты на знак становится крутой бейдевинд, то яхта идет «в лавировку против ветра».

При рассмотрении судьями этих ситуаций используется принцип «последнего достоверного факта». Например, яхта, приближающаяся к наветренному знаку, по лэйлайн правого галса получает подымающий отход ветра. Судья должен быть абсолютно уверен в том, что надлежащий курс яхты уже не крутой бейдевинд, прежде чем разрешить «один памп на волне». Если есть любое сомнение, судья должен считать, что яхта все ещё идет «в лавировку против ветра».

M 2

**Q&A 2009-003***Опубликован 09 января 2009г.*Вопрос:

Где находится стартовая зона, насколько она велика, когда она существует, и когда она перестает существовать?

Ответ:

Гоночная инструкция может определить стартовую зону для конкретного соревнования и может установить ограничения по входу в неё. Если термин не разъяснен в GI, он имеет значение «обычно понимаемое в морском и общепотребительном смысле» (см. Введение в ППГ). «Стартовая зона» – обычно зона, где яхты будут находиться в период между подготовительным и стартовым сигналами.

Когда все яхты всех стартовых групп стартовали и покинули область вокруг стартовой линии, стартовая зона перестает существовать, кроме случаев, если что-то иное написано в правилах для этого соревнования, или если гонки прекращены.

**М 3**      **Q&A 2009-018**  
*Опубликован 26 января 2009г.*

Ситуация:

Финишная линия имеет по концам два знака и две зоны, и яхта должна пройти между знаками.

Вопрос 1:

По правилам 2009–2012, в частности по правилу 18.4, может ли финишная линия считаться «воротами»?

Ответ 1:

Нет.

Вопрос 2:

Если дистанция сокращена на нижних воротах, является ли финишная линия «воротами»?

Ответ 2:

Нет. Правило 32.2 превращает знаки ворот в знаки финишной линии.

Правило 18.4 может применяться у финишного знака, только если внутренняя связанная имеющая право дороги яхта обязана сделать поворот фордевинд, чтобы идти надлежащим курсом.

**М 4**      **Q&A 2009-019**

*Опубликован 26 января 2009г.*

**Выходит на знак:**      Яхта *выходит на знак*, если она находится в позиции, которая позволяет пройти знак с наветра и оставить его с предписанной стороны без смены галса.

**Вопрос 1:**

Существует ли ограничение расстояния от знака, когда яхта приближается к нему (скажем, в одной миле от знака)? Она выходит на знак?

**Ответ 1:**

Определение «*Выходит на знак*» не включает никаких ограничений расстояния. Яхта может выходить на знак, находясь в миле от него.

В каждом из двух правил, использующих термин «*Выходит на знак*», одна яхта должна выходить на знак, чтобы правило применялось к обеим яхтам. Хотя яхта может выходить на знак и на большом расстоянии от него, правила 18.3 и 20.3 становятся применимы к яхтам, затронутым правилом, использующим этот термин, только когда они находятся в непосредственной близости друг от друга и от знака.

**Вопрос 2:**

Термин «выходит на знак» включает в себя только действие по приближению яхты с любого расстояния?

**Ответ 2:**

Определение «выходит на знак» основывается на позиции яхты, а не на каком-либо её действии. Оно направлено на возможность яхты пройти с наветра от знака из её текущей позиции. Оно выполняется, если яхта может пройти знак с наветра и с предписанной стороны без смены галса. Приближение яхты и то, как она проходила знак, являются фактами, которые ПК может использовать, чтобы установить, выходила ли яхта на знак.

**Вопрос 3:**

Или он также включает действия по прохождению знака?

**Ответ 3:**

См. ответ на вопрос 2.

**Вопрос 4:**

Если ответ на вопрос 3 – «Да», включает ли он весь маневр яхты по огибанию?

**Ответ 4:**

См. ответ на вопрос 2.

**Вопрос 5:**

Если ответ на вопрос 2 – «Да», то кто и как может оспорить решение, основываясь на противоречивых заявлениях при рассмотрении протеста.

**Ответ 5:**

См. ответ на вопрос 2.

М 5

**Q&A 2009-032***Опубликован 23 июня 2009г.*Вопрос

Когда яхта «идет на другом участке дистанции» в контексте правила 23.2? Некое руководство было бы полезно для гонок флота, матчевых и командных гонок.

Ответ

Для яхты, выполняющей наказание в матчевых гонках, правило С7.2(с) устанавливает, когда участок дистанции становится пройденным. Это правило применяется только в матчевых гонках.

Правило 23.2 разрешает ситуацию между двумя яхтами в матчевых, командных гонках и гонках флота и применяется на дистанции любого типа. Определено, что для нарушения правила 23.2, яхта должна идти курсом, который не является её надлежащим курсом, именно в тот момент, когда один участок дистанции заканчивается, а другой начинается у знака, что случается очень редко, чтобы быть проблемой. «Быстрый ответ по командным гонкам» ISAF 2009/007\* дает полезную инструкцию, включая определение, которое обычно применяется при очевидном нарушении, когда, после стартового сигнала, яхта, которая проходит знак с неправильной стороны, не находится на том же участке дистанции, что и яхта, которая прошла знак с предписанной стороны.

Когда яхта, обязанная сторониться, возможно, нарушает правило 23.2, она обычно также нарушает и правило Раздела А, правило 14 или правило Раздела С. Поэтому вопрос, нарушает ли яхта только одно правило 23.2, может возникнуть лишь в отношении яхты, имеющей право дороги.

---

\* Теперь это TR Call E13.

*(примечание А.Л.)*

**М 6****Q&A 2010-019***Опубликован 26 мая 2010г.*Вопрос:

Когда яхта без хода подбирает шкоты для начала движения вперед, она вначале дрейфует вбок. Считается ли это действие изменением курса по правилу 16?

Ответ:

Яхта, переходящая из неподвижного положения в направленное движение не будет считаться меняющей курс, если только она не перешла от движения задним ходом к движению вперед или наоборот. (См. Решение по матч-рейсу UMP 35).

Чтобы применить правило 16, необходимо, чтобы было две яхты, и при этом яхта, имеющая право дороги изменяла курс.

М 7

**Q&A 2010-022***Опубликован 9 июня 2010 г.*

Гоночная инструкция соревнования описывает стартовый знак как «буй с оранжевым флагом».

**Вопрос 1:**

Во время гонки яхта касается только флага, не касаясь шеста или самого знака. Нарушила ли яхта правило 31?

**Ответ 1:**

Да.

**Вопрос 2:**

Будет ли ответ другим, если в гоночной инструкции упомянут знак, но не флаг?

**Ответ 2:**

Нет. Флаг, прикрепленный к бую, не является объектом, временно или случайно прикрепленным к знаку, и, следовательно, является частью знака, в соответствии с определением «Знак».

**М 8**      **Q&A 2010-026**  
*Опубликован 6 июля 2010г.*

Ситуация 1

Проверкой того, нарушает ли одиночное действие яхты правило 42.1, является Интерпретация BASIC 4 – «правило весла».

В начале правила 42.1 разрешены исключения: «За исключением разрешенного в правиле 42.3 или 45, ...».

Одно из исключений – когда возможен серфинг или глиссирование. Правило 42.3(c) разрешает одиночное подбирание шкота или браса для начала серфинга или глиссирования.

Вопрос 1

Существует ли какое-то ограничение, например BASIC 4 («правило весла»), на это одиночное подбирание шкота или браса?

Ответ 1

Не существует ограничений, связанных с BASIC 4, однако правило 42.3(c) ограничивает ускорение тем, что оно необходимо для начала серфинга или глиссирования. Следовательно, величина ускорения должна соответствовать началу серфинга или глиссирования.

Ситуация 2

Интерпретации определяют ролл, как «... одиночный цикл поперечного движения яхты...».

Ролл, содействующий рулению, также является исключением из правила 42.1 по правилу 42.3(a).

Одиночный цикл поперечного движения на под ветер для содействия приведению и обратно на ветер, когда приведение завершено, может иметь место на старте при приведении на курс крутой бейдевинд, при огибании нижнего знака или при приведении после уваливания под корму другой яхты.

Вопрос 2

Существует ли какое-то ограничение, например BASIC 4 («правило весла»), на этот одиночный ролл?

Ответ 2

Не существует ограничений, связанных с BASIC 4, однако правило 42.3(a) ограничивает ролл тем, что он необходим для помощи рулению яхтой. Следовательно, величина роллинга должна соответствовать подворачиванию яхты.

M 9

**Q&A 2010-027**

Опубликован 7 июля 2010г.

Ситуация

Две яхты **W** и **L**, идут по ветру в условиях, при которых они обычно использовали бы спинакеры для того, чтобы финишировать как можно быстрее.

У яхта **W** возникли проблемы с её спинакером и яхта **L**, идущая быстрее, устанавливает связанность с подветра из положения чисто позади и подпадает под правило 17. Яхта **L** решает не использовать свой спинакер, чтобы получить тактическое преимущество над яхтой **W**.

Обе яхты идут курсом, который для них является быстрейшим курсом VMG при движении по ветру под стакселем, но они идут круче, чем могли бы идти, если бы использовали свои спинакеры.

Яхта **W** заявляет протест на яхту **L**, утверждая, что та идет выше своего надлежащего курса, т.к. определение «*Надлежащий курс*» требует, чтобы она шла к финишу как можно быстрее. В отсутствие яхты **W**, яхта **L** подняла бы свой спинакер и шла бы быстрее и более полным курсом к финишу как можно быстрее.

Вопрос

Нарушает ли яхта **L** правило 17, когда не поднимает свой спинакер и не идет полнее, более быстрым курсом, чтобы финишировать как можно скорее?

Ответ

Нет. Правила не содержат требований того, какие паруса должна использовать яхта в любой момент времени, а надлежащий курс яхты – это курс, которым она могла бы идти к финишу как можно быстрее в данных условиях и с теми парусами, которые она поставила. Также в правилах нет требования, чтобы яхта финишировала как можно быстрее, и могли быть различные причины, по которым яхта не использовала спинакер, включая тактические соображения. (См. Случай ISAF 78).

**М 10**      **Q&A 2010-032**  
*Опубликован 5 октября 2010г.*

Ситуация

Разъяснение правила 20.1(c): Правило 20.1(c) требует, чтобы яхта, запрашивающая окликом место для поворота оверштаг от препятствия, сделала поворот как можно быстрее после ответа другой яхты на оклик.

Вопрос

Если окликнутая яхта отвечает поворотом, с какого момента у сделавшей оклик яхты возникает обязанность сделать поворот

- (a) когда окликнутая яхта приводится, чтобы начать поворот, или
- (b) когда окликнутая яхта проходит положение «носом против ветра», или
- (c) когда окликнутая яхта завершает свой поворот?

Ответ

Сделавшая оклик яхта должна повернуть, как только станет ясно, что окликнутая яхта отвечает на оклик, и у сделавшей оклик яхты будет возможность совершить свой поворот.

«Как можно скорее» может быть разным в зависимости от окружающих условий, а также от физических характеристик участвующих яхт. Для килевых яхт в нормальных условиях это будет в большинстве случаев, когда окликнутая яхта приводится для поворота.

**М 11**      **Q&A 2011-006**  
*Опубликован 14 марта 2011г.*

Ситуация

**Правило 21.1**    Яхта, идущая в направлении предстартовой стороны стартовой линии или одного из её продолжений после...

**Правило 21.3**    Яхта, движущаяся задним ходом за счет вынесения паруса на ветер, должна сторониться...

Вопрос 1

Есть ли различие между словами «ИДУЩАЯ» (SAILING) и «ДВИЖУЩАЯСЯ» (MOVING), использованными в этих правилах?

Ответ 1

Слово «идущая» использовано для описания нормального движения яхты по воде.

Правило 21.3 конкретно указывает направление движения (задним ходом) и способ, вызывающий движение (вынос паруса на ветер).

Вопрос 2

Если различие есть, то в чем оно?

Ответ 2

См. ответ 1.

Вопрос 3

Если ответ – «Нет», то почему использованы два разных слова/понятия?

Ответ 3

Не применимо.

## **Раздел N**

### **Предписания и другие правила**

- N1** Национальные предписания, не соответствующие правилу 86.1(a).
  - N2** Одобрение назначений протестовых комитетов.
  - N3** Предписания о составе протестового комитета.
  - N4** Требования национальной организации о составе международного жюри.
- 

### **Другие вопросы, которые могут иметь отношение к теме:**

**J5, M8**

**№ 1**      **Q&A 2010-007**  
*Опубликован 15 февраля 2010г.*

Ситуация:

В положении для всех соревнований в стране национальный орган установил в разделе об апелляциях:

«Апелляции не могут быть поданы в гонках по системе Yardstick или другой назначенной рейтинговой системе, если протесты и решения, сделанные ПК, относятся к соответствующей рейтинговой формуле или рейтинговой системе».

Замечание: Не упоминаются ни международное жюри, ни правило 86.3. Также не сказано, что это гонки, упоминаемые в правилах 70.5(b) или 70.5(c).

Вопрос:

Делает ли правило 86.3 эти предписания действительными для применения правила 70 на соревновании, где право на апелляцию не отменено каким-либо другим правилом?

Ответ:

Не ясно, является ли это положение предписанием национального органа. Если является, то оно не имеет отношения к разработке или тестированию вновь предложенного правила и поэтому не выполняет требования правила 86.3. Также оно не является действительным общим предписанием, т.к. правило 86.1(a) говорит, что предписание не может изменять правило 70.

Если же это положение не является предписанием, но содержится в другом документе, регламентирующем соревнование в соответствии с Положением о соревновании и/или Гоночной инструкцией, то такое изменение правила противоречит правилу 86.1(a), которое говорит, что единственный способ, которым национальный орган может изменить правило – это предписание.

Следовательно, в любом случае это положение незаконно отменяет право на апелляцию.

N 2

**Q&A 2010-014***Опубликован 19 апреля 2010г.*Вопрос

Имеет ли право национальный орган предписать, что требуется его одобрение для назначения протестового комитета на гонки под его юрисдикцией?

Ответ

Нет. Дополнение к правилу является изменением правила (см. раздел «Терминология» во Введении в ППГ). Правило 91(a) – это правило Части 7, а в правиле 86.1(a) ясно сказано, что предписания не могут изменять правило Части 7.

Это отличается от правила 91(b), где особое исключение в самом правиле действительно разрешает национальному органу предписать, что требуется его одобрение для международного жюри на гонки под его юрисдикцией (с некоторыми исключениями).

N 3

**Q&A 2010-040***Опубликован 27 декабря 2010г.*Ситуация

Национальный орган предписывает, что на национальных чемпионатах под его юрисдикцией, проводящие организации должны назначать протестовый комитет, состоящий минимум из трех человек, знающих правила, двое из которых должны быть сертифицированными национальными судьями.

Вопрос 1

Является ли предписание национального органа, регулирующее состав протестового комитета под его юрисдикцией, изменением правила 91, и, следовательно, недействительным?

Ответ 1

Нет. В соответствии с правилом 89.2(b) проводящая организация соревнования обязана назначить протестовый комитет. Правило 91(a) определяет протестовый комитет, как «комитет, назначенный проводящей организацией или гоночным комитетом». Это единственное требование по Правилам парусных гонок по назначению протестового комитета.

Предписание, о котором говорится в вопросе, регулирует состав протестового комитета для национальных соревнований. Оно не изменяет тот факт, что назначение протестового комитета делается проводящей организацией или гоночным комитетом и, следовательно, не изменяет правило 91(a).

Вопрос 2

Если ответ на вопрос 1 – «Да», означает ли это, что состав протестовых комитетов и квалификация их членов не могут регулироваться национальным органом?

Ответ 2

Не применимо.

Вопрос 3

Означает ли это, что кроме условий для международных жюри в Приложении N, состав и квалификация членов протестового комитета не может регулироваться?

Ответ 3

Не применимо.

**N 4**      **Q&A 2011-005**  
*Опубликован 28 февраля 2011г.*

Ситуация

Национальная организация предписала, что в любом международном жюри на гонках под её юрисдикцией, как минимум двое судей должны быть членами этой национальной организации.

Вопрос 1

Это правило дополняет и, таким образом, изменяет Приложение N?

Ответ 1

Да. В соответствии с правилом 86.1(a) национальная организация не может изменять Приложение N через свои предписания к ППГ. Дополнение к правилу – это изменение правила. Приложение N описывает состав международных жюри. Поскольку это предписание добавляет дополнительные ограничения на состав международного жюри, оно должно расцениваться, как дополнение к Приложению N.

Однако правило 91(b) дает национальной организации право предписать, что требуется её утверждение для назначения международных жюри на гонки под её юрисдикцией.

Если национальная организация делает такое предписание, то она имеет право установить критерии, по которым будет производиться это утверждение. Они могут быть определены в национальном регламенте, чтобы организаторы знали, каким требованиям они обязаны соответствовать для получения утверждения национальной организации. Любое утвержденное международное жюри по-прежнему должно соответствовать правилу N1.1.

**(Заметьте, что это не применимо, если ISAF назначает международное жюри по правилу 89.2(b).)**

Вопрос 2

Может ли такое предписание быть дополнением ко второму предложению правила 91(b) и, следовательно, разрешать изменение правила, позволяя национальной организации устанавливать более детальные требования к составу любого международного жюри под её юрисдикцией?

Ответ 2

Нет. Национальная организация не может изменять правила Части 7 – см. правило 86.1(a).

**Отменённые вопросы-ответы:**

Следующие вопросы-ответы были удалены с вебсайта ISAF и отменены с 1 января 2009:

2007-002

2007-005

2007-007

2006-001

2006-004

2005-002

2005-004

2005-005

2005-007

2004-003

2003-008

2001-005

Отменен с 20 апреля 2008:

2005-001

Отменены с 1 января 2010:

2009-020

2009-024

**Содержание по номерам – включая новые названия**

<b>Номер</b>	<b>О чем</b>	<b>Название</b>
Q&A 01-001	Вопрос о контрольном времени гонок.	<b>F1</b>
Q&A 02-001	Правило N1.1 и члены международного жюри на стартовом и финишном судне.	<b>H1</b>
Q&A 03-001	Вопрос о международном жюри и когда оно правильно составлено.	<b>H2</b>
Q&A 03-002	Назначение яхтам OCS после гонки на основании наблюдения или утверждения участников или других лиц, не входящих в гоночный комитет.	<b>F2</b>
Q&A 03-004	Прекращение гонки после того, как несколько яхт финишировали.	<b>F3</b>
Q&A 03-007	Вопрос о легальности отсоединения штага во время гонки.	<b>L1</b>
Q&A 04-006	Когда яхта «идет в лавировку против ветра»?	<b>M1</b>
Q&A 04-008	Сигнал желтым флагом о наказании после общего отзыва.	<b>J1</b>
Q&A 06-002	Когда яхта «освободила» финишную линию и знаки?	<b>E1</b>
Q&A 06-003	Действия гоночного комитета, когда яхта прошла финишный знак с неправильной стороны или коснулась финишного знака.	<b>E2</b>
Q&A 06-005	Столкновение двух катамаранов на разных галсах возле узких ворот.	<b>B1</b>
Q&A 07-001	Назначение средних очков в нескольких гонках.	<b>F4</b>
Q&A 07-003	Разъяснение, когда яхта выходит на финишный знак.	<b>E3</b>
Q&A 07-004	Разъяснение правила 30.1, Правило флага «I» (называемое – «обогнуть концы»).	<b>C1</b>
Q&A 07-006	Оповещение яхты о протесте информированием тренера, советника по правилам или другого представителя.	<b>J2</b>
Q&A 07-008	Замедление продвижения другой яхты в гонке.	<b>A1</b>
Q&A 08-001	Разъяснение о нумерации гонок.	<b>F5</b>
Q&A 08-002	«Нормальное положение» – финиш опрокинувшейся яхты.	<b>E4</b>
Q&A 08-003	Дискуссия о том, может ли яхта, вышедшая из гонки, отменить свой выход из гонки.	<b>F6</b>
Q&A 08-004	Вопрос об использовании gybing line в классе «Инглинг».	<b>L2</b>

Q&A 09-001	Вопрос о нанесении воска / полировке и о правиле 53.	<b>L3</b>
Q&A 09-002	Разъяснение фразы: «количество яхт, допущенных к серии» при подсчете очков по Приложению А.	<b>F7</b>
Q&A 09-003	Вопросы о термине «Стартовая зона».	<b>M2</b>
Q&A 09-004	«Сторониться» в ситуации подветренный/наветренный.	<b>B2</b>
Q&A 09-005	Относительно Случая ISAF 45 – случай, когда гоночная инструкция обязывает яхты финишировать не в соответствии с определением «Финиш».	<b>E5</b>
Q&A 09-006	Разъяснение правила 90.3(a): Результаты гонки не могут быть подведены, если нет яхт, которые прошли дистанцию в соответствии с правилом 28 и финишировали.	<b>F8</b>
Q&A 09-007	Вопрос о приспособлениях для откренивания и о правиле 49.1.	<b>L4</b>
Q&A 09-008	«Сторона знака» при применении правила 28.	<b>D1</b>
Q&A 09-009	Специальные гоночные инструкции, разрешающие сокращение гонок по причинам безопасности, даже если некоторые яхты уже пересекли финишную линию.	<b>G1</b>
Q&A 09-010	Яхта, вынужденная кем-то пройти знак с неправильной стороны, все равно обязана пройти его правильно. Она не была «вынуждена» нарушить правило 28.	<b>D2</b>
Q&A 09-011	«Взвешивание» и определение правдоподобия показаний при слушании протеста.	<b>J3</b>
Q&A 09-012	Если гоночный комитет видит, что яхта коснулась знака.	<b>G2</b>
Q&A 09-013	Подсчет очков в серии с несколькими зачетами.	<b>F9</b>
Q&A 09-014	Разъяснение правила 28. Катамаран, огибающий знак с одним поплавком, поднятым над знаком.	<b>D3</b>
Q&A 09-015	О прекращении матчевой гонки. Как определить границу, за которой начинаются неправильные действия гоночного комитета.	<b>G4 и K1</b>
Q&A 09-016	О сокращении дистанции, финиш в ситуации, когда судно гоночного комитета стоит на «неправильном» конце линии.	<b>E6</b>
Q&A 09-017	Когда <i>место у знака</i> включает в себя место для поворота оверштаг.	<b>B3</b>
Q&A 09-018	Является ли финишная линия «воротами»?	<b>M3</b>
Q&A 09-019	Вопрос о новом определении «выходит на знак».	<b>M4</b>

Q&A 09-021	Права и обязанности у препятствий.	<b>B4</b>
Q&A 09-022	Как много места занимает <i>место у знака</i> ?	<b>B5</b>
Q&A 09-023	Дискуссия о разных аспектах ситуации, когда яхта узнаёт во время слушания недействительного протеста о своём нарушении правила.	<b>A2</b>
Q&A 09-025	Вопросы о наветренном знаке и надлежащем курсе.	<b>B6</b>
Q&A 09-026	Когда яхта финиширует – когда линия является финишной линией?	<b>E7</b>
Q&A 09-027	Если яхты стартуют в обоих направлениях – что надо делать?	<b>C2</b>
Q&A 09-028	Обязанности, когда яхта окликом запрашивает место для поворота оверштаг.	<b>B7</b>
Q&A 09-029	Вопрос о правиле 53, текстурированные поверхности и мокрое шлифование.	<b>L5</b>
Q&A 09-030	Разъяснение правила 18.3.	<b>B8</b>
Q&A 09-031	Как можно исправить ошибки в подсчете очков после окончания регаты?	<b>F10</b>
Q&A 09-032	Когда яхта «идет на другом участке дистанции»?	<b>M5</b>
Q&A 09-033	Насколько заранее яхта должна начать совершать действия для избегания столкновения?	<b>B9</b>
Q&A 09-034	Если отсутствует один знак ворот.	<b>D4</b>
Q&A 09-035	Случай ISAF 112 и Q&A 09-026.	<b>E8</b>
Q&A 09-036	Когда правило 18.3 перестает применяться?	<b>B10</b>
Q&A 09-037	Вопросы о правиле 42, если правила с 49 по 54 не применяются.	<b>L6</b>
Q&A 09-038	Использование свинцовой пряжки ремня трапеции (водолазного груза) и правило 43.1(a).	<b>L7</b>
Q&A 09-039	Когда протестовый комитет протестует против яхты по правилу 60.3(a)(2).	<b>J4</b>
Q&A 09-040	Об отказе в апелляции и о национальных предписаниях.	<b>J5</b>
Q&A 09-041	Разъяснение заданных вопросов о решениях жюри.	<b>H3</b>
Q&A 10-001	3 яхты, связанные на левом галсе, приближаются к препятствию; яхта в гонке на правом галсе.	<b>B11</b>
Q&A 10-002	Материал лееров и ППГ.	<b>L8</b>

Q&A 10-003	Неустановленная яхта нарушила правило и вынудила другую яхту нарушить правило.	<b>J6</b>
Q&A 10-004	О касании финишного знака и определениях <i>Финиш</i> и <i>Гонка</i> (см. также Q&A 06-002 (E1)).	<b>D5</b>
Q&A 10-005	Условия для восстановления протестовым комитетом гонки, прекращенной гоночным комитетом.	<b>J7</b>
Q&A 10-006	Лимит протестового времени, если контрольное время гонки вышло.	<b>J8</b>
Q&A 10-007	Национальные предписания, не соответствующие правилу 86.1(a).	<b>N1</b>
Q&A 10-008	Исправление результата, если яхта зацепилась за знак.	<b>J9</b>
Q&A 10-009	Финишный знак и правила 18.2 и 18.5.	<b>B12</b>
Q&A 10-010	Показ списка OCS у верхнего знака.	<b>G3</b>
Q&A 10-011	Изменение связанности с подветра на связанность с наветра.	<b>B13</b>
Q&A 10-012	Правило 18.3 и «вынуждение яхты идти выше крутого бейдевинда».	<b>B14</b>
Q&A 10-013	Правила 19 и 20, когда встречаются несколько яхт.	<b>B15</b>
Q&A 10-014	Одобрение назначений протестовых комитетов.	<b>N2</b>
Q&A 10-015	Изменение значений Сигналов гонки в гоночной инструкции.	<b>G5</b>
Q&A 10-016	Когда парусные клубы совместно проводят клубные регаты.	<b>G6</b>
Q&A 10-017	Наветренная яхта всегда должна сторониться.	<b>B16</b>
Q&A 10-018	Процедуры гоночного комитета по установке стартовой линии.	<b>G7</b>
Q&A 10-019	Изменение курса и правило 16.	<b>M6</b>
Q&A 10-020	Две яхты делают поворот оверштаг в зоне, когда другая яхта выходит на знак.	<b>B17</b>
Q&A 10-021	Использование УКВ радиосвязи для отзыва яхт.	<b>G8</b>
Q&A 10-022	Если яхта коснулась только флага на знаке.	<b>M7</b>
Q&A 10-023	Равенство очков в серии, когда у яхты исправлен результат.	<b>F11</b>
Q&A 10-024	Права яхты OCS, которая идет по дистанции.	<b>D6</b>
Q&A 10-025	Разъяснения о <i>месте у знака</i> и правиле 18.3.	<b>B18</b>

Q&A 10-026	«Правило весла» и исключения в правиле 42.	<b>M8</b>
Q&A 10-027	Надлежащий курс и комбинация парусов.	<b>M9</b>
Q&A 10-028	Показ протестового флага при нескольких протестах в гонке.	<b>J10</b>
Q&A 10-029	Исправление результата из-за инцидента, произошедшего до сигнала «Предупреждение».	<b>J11</b>
Q&A 10-030	Апелляция на решение международного жюри по протесту по обмеру.	<b>J12</b>
Q&A 10-031	Значение термина «ущерб» в правиле 61.1(a)(3).	<b>J13</b>
Q&A 10-032	«Как можно быстрее», когда окликом запрашивается место для поворота оверштаг.	<b>M10</b>
Q&A 10-033	Расположение внутренних ограничительных стартовых знаков.	<b>C3</b>
Q&A 10-034	Вопросы о Положении и Гоночной инструкции.	<b>G9</b>
Q&A 10-035	Два инцидента на воде, но только один инцидент опротестован.	<b>J14</b>
Q&A 10-036	О подсчете очков в командных гонках.	<b>K2</b>
Q&A 10-037	Участвующие в гонке яхты, как препятствия на стартовой линии.	<b>C4</b>
Q&A 10-038	Разъяснение Случая ISAF 78.	<b>A3</b>
Q&A 10-039	Когда сигнал считается показанным?	<b>G10</b>
Q&A 10-040	Предписания о составе протестового комитета.	<b>N3</b>
Q&A 10-041	Если один знак ворот дрейфует.	<b>D7</b>
Q&A 11-001	Когда две яхты движутся задним ходом за счет вынесения паруса на ветер.	<b>B19</b>
Q&A 11-002	Значение выражения «разумное время» в правиле 66.	<b>J15</b>
Q&A 11-003	Пять вопросов по Приложению Р.	<b>J16</b>
Q&A 11-004	Яхта находится полностью на стороне дистанции от продолжения стартовой линии в момент стартового сигнала.	<b>G11</b>
Q&A 11-005	Требования национальной организации о составе международного жюри.	<b>N4</b>
Q&A 11-006	Различие слов «идущая» и «движущаяся» в правилах 21.1 и 21.3.	<b>M11</b>