

ПРАВИЛА ДЛЯ ДИСЦИПЛИН / КЛАССОВ «S» ГОНОЧНЫХ УПРАВЛЯЕМЫХ МОДЕЛЕЙ ЯХТ

ГЛАВА 1 ОПРЕДЕЛЕНИЯ И КЛАССИФИКАЦИЯ

1. Модели парусных яхт – парусные модели, использующие для своего движения только естественную энергию ветра, которая воспринимается парусами, корпусом, рангоутом и другими частями яхты.

Модели яхт должны соответствовать классификации, настоящим правилам их постройки и спортивным условиям соревнований.

F-5М «Марблхэд»	Модели яхт, имеющие ограничения по длине корпуса, площади парусности, балласту, элементам парусного вооружения и рангоута.
F5-10 «Tenrater»	Это конструкторский класс, в котором длина грузовой ватерлинии модели должна быть обратно пропорциональной площади паруса.
F5-E «Один метр»	Модели F5-E являются классом, в котором длина корпуса модели не должна превышать один метр.
F5-mono	Модели яхт F5-mono должны быть построены по единому проекту. Проект яхт указывается в скобках. Например: F5-mono (DF65), F5-mono (MM), F5-mono (DF95) и т.д.

1.1. Статус правил.

Правила постройки и обмера моделей не могут изменяться ни спортсменами, ни судейской коллегией.

1.2. Определение частей паруса.

Шкотовый угол: точка пересечения задней и нижней шкаторин.

Галсовый угол: точка пересечения передней и нижней шкаторин.

Фаловый угол – верхняя кромка фаловой дощечки или паруса, направленная под прямым углом к передней шкаторине.

1.3. Измерительные марки.

Для проведения обмера на рангоуте и корпусе должны быть цветные несмываемые марки шириной минимум 3 мм, а на парусе – тонкие карандашные линии.

Измерения проводятся между внутренними кромками марок.

1.4. Требования к парусному материалу и обмеру.

Паруса могут изготавливаться из любого материала, усиливаться любым

способом, но они должны быть настолько эластичными, чтобы при накатывании на барабан диаметром 80 мм не повреждаться.

До начала гонок все измерения производятся при сухом состоянии паруса в лежачем положении на столе, при этом полотнище вытягивается и разглаживается настолько, чтобы не было складок вдоль измеряемой линии.

1.5. Балласт.

Балластный материал должен иметь удельный вес не более, чем удельный вес свинца (11,3 кг/дм³). Форма и вес балласта определяются правилами класса яхты.

Перемещение, замена или добавление балласта или его частей (снаружи или внутри корпуса) во время соревнований запрещено. В ходе гонок в модели возможно наличие только трюмной воды, которая в любой момент может быть удалена.

1.6. Единица измерения площади парусов.

Все измерения для вычисления площади парусов производятся в сантиметрах с точностью до одного десятичного знака.

1.7. Кранец.

Каждая яхта, длиной свыше 600 мм и весом больше 1 кг, должна быть снабжена носовым кранцем произвольной формы, который монтируется в корпус или закрепляется на нем и изготавливается из упругого эластичного материала. Толщина кранца должна соответствовать правилам класса.

ГЛАВА 2

ДИСЦИПЛИНА / КЛАСС F5-М «МАРБЛХЭД»

2.1. Определение класса.

Международный класс «Марблхэд» – модель яхты, имеющая ограничения по длине корпуса, площади парусности, балласту, элементам парусного вооружения и рангоута.

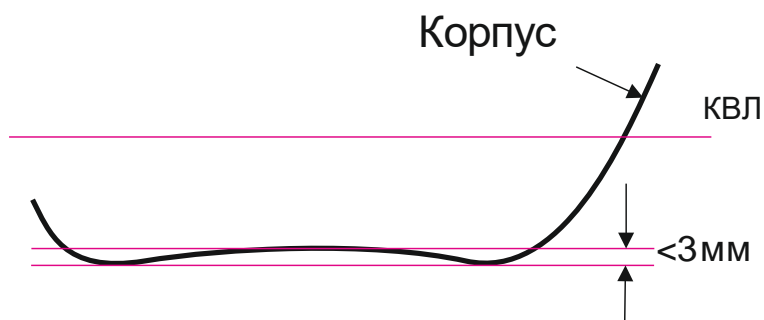
2.2. Корпус модели.

2.2.1. Разрешены только однокорпусные яхты общей длиной (включая носовой кранец) минимум 1276 мм и максимум 1289 мм.

2.2.2. Туннельные корпуса не разрешаются. Корпус ниже ватерлинии может иметь вогнутость не более 3 мм, согласно Рисунку 1.

Рисунок 1

Измерение вогнутости корпуса моделей класса F5-М



2.2.3. В районе мачты палуба не должна иметь искусственного возвышения.

2.3. Шверт и киль модели.

Запрещены шверты или кили, которые могут передвигаться или поворачиваться в каком-либо направлении.

Разрешены шверты или кили, которые могут сниматься и вновь закрепляться в той же позиции.

Запрещены килевые и боковые шверты.

2.4. Руль.

Ни одна из частей руля не должна выступать за габариты наибольшей длины корпуса.

2.5. Парусное вооружение.

2.5.1. Парусное вооружение каждого комплекта должно состоять не более чем из одного грота и одного стакселя. Все паруса должны иметь форму, соответствующую приведенному чертежу измерений.

2.5.2. В мерительное свидетельство вносятся измерения не более трех комплектов, которые обозначаются буквами А, В и С.

2.5.3. Разрешаются дополнительные комплекты, если они не превышают размеров, внесенных в мерительное свидетельство, и соответствуют всем другим ограничениям. Однако они также должны быть зарегистрированы.

2.5.4. Высота «Н» (максимальная высота постановки грота) не должна превышать 2159 мм, измеряя от уровня палубы по мачте до нижнего края верхней измерительной марки на мачте.

2.5.5. Высота «I» (максимальная высота постановки стакселя) не должна превышать 80% высоты «Н», измеренной от уровня палубы по мачте до нижнего края средней измерительной марки на мачте. Точка пересечения линии стаксель-штага с передней кромкой мачты также не должна превышать высоту «I».

2.5.6. Никакая из частей такелажа или рангоута не должна выходить за точки, между которыми измеряется наибольшая длина корпуса.

2.6. Рангоут.

2.6.1. Диаметр рангоута не должен превышать 19 мм.

2.6.2. Количество мачт не ограничено, на каждой мачте соответственно чертежу измерений наносятся три измерительные марки. Нижняя измерительная марка на всех мачтах должна быть нанесена на одном уровне от палубы.

2.6.3. Количество гиков не ограничено.

2.6.4. Парус следует считать вставленным в гик, если нижняя шкаторина частично или полностью закреплена на нем.

2.6.5. Если грот вставлен в гик, то длина нижней шкаторины паруса берется как размер «В» согласно чертежу измерений, и измерительная марка наносится на гик таким образом, чтобы длина нижней шкаторины паруса

ограничивалась внутренним краем марки. Если гик передвигается вперед или назад, то измерительная марка наносится при полностью выдвинутом гике.

2.6.6. Если стаксель вставлен в гик, то на гике наносятся две измерительные марки, которые ограничивают длину нижней шкаторины.

2.6.7. Если парус вставлен в гик, имеющий постоянную или частичную форму дуги, образованную при помощи механических или вспомогательных средств, то измеряется дополнительная площадь паруса, как приведено на чертеже измерений.

2.7. Паруса.

2.7.1. Общая часть.

Размеры боутов, служащих для усиления углов паруса, не ограничены. Парусные латы во время измерения не удаляются.

Парусные латы не должны превышать в длину 102 мм и в ширину 19 мм. Осевые линии парусных лат должны делить заднюю кромку паруса на равные части. Отклонения допускаются на ± 25 мм. Разрешается не более 4 лат на гроте и 3 на стакселе.

Высота скругления нижней шкаторины, не вставленной в гик, не должна превышать 25 мм, измеряя от линии, соединяющей галсовый и шкотовый углы, до наиболее удаленной точки шкаторины. При большей высоте скругления определяется дополнительная площадь паруса. Скругление должно иметь равномерную кривизну, причем если галсовый и шкотовый углы сложить вместе, то канты (кромки) паруса при наложении нигде не должны удаляться друг от друга более чем на 3 мм.

Все паруса комплектов должны быть обозначены буквами А, В или С в районе шкотового угла. Паруса любого комплекта могут быть взаимозаменяемы, если они имеют буквенные обозначения и соответствуют измерению.

Опознавательным знаком класса является буква «М».

2.7.2. Площадь паруса:

а) измеренная площадь паруса не должна превышать 5161 см². Она вычисляется до двух десятичных знаков и затем округляется до целого числа;

б) измеряемая площадь паруса состоит из суммы площадей грота и стакселя и каждой дополнительной площади паруса, если превышаются ограничения замера ширины паруса;

в) проволочное крепление на фаловом углу (фаловой дощечке), представляющее собой проволочку не толще 2 мм, не рассматривается при измерении как часть паруса.

2.8. Действующие во время соревнований дополнительные правила.

За исключением достоверного повреждения или достоверной утраты во время соревнований разрешается только один комплект кия, балласта и руля. Каждая замена (например, при повреждении или утрате) должна быть разрешена руководством старта.

2.9. Чертеж измерений.

Чертеж измерений приведен в Приложении.

2.10. Площадь парусного треугольника грота рассчитывается по формуле:

$$(A \times B) / 2.$$

где: А – длина передней шкаторины грота;

В – ширина грота (удаление шкотового угла от передней шкаторины, измеренное под прямым углом к передней шкаторине).

Если передняя шкаторина вставлена в мачту, то ширина шкаторины «В» и ширина на фаловом углу (фаловой дощечке) измеряются от задней кромки мачты.

При спинакере (рубашечном парусе) размер «В», а также все размеры превышения ширины паруса, измеряются от передней кромки мачты, а ширина на фаловом углу – от задней кромки мачты.

Если грот вставлен в гик, то размер «В» измеряется как длина нижней шкаторины, а размер «D» – как максимальный размер от прямой линии между шкотовым и галсовым углами, измеряя до верхней кромки гика.

2.11. Дополнительная площадь паруса вычисляется по формуле:

$$(B \times D) \times 2/3$$

2.12. Площадь паруса стакселя.

Площадь треугольника стакселя вычисляется по формуле:

$$(Q \times R) / 2$$

где: Q – длина передней шкаторины стакселя;

R – ширина стакселя (удаление шкотового угла от передней шкаторины, измеренное под прямым углом к передней шкаторине).

Если стаксель закреплен на профиле стаксель-штага, то все размеры ширины «R» измеряются до передней кромки этого профиля, а ширина фалового угла (фаловой дощечки) – от задней кромки профиля.

Если стаксель вставлен в гик, то величина «Т» измеряется как расстояние между внутренними кромками измерительных марок на гике, а «U» – как максимальный размер от прямой линии между галсовым и шкотовым углами до верхней кромки гика.

2.13. Дополнительная площадь паруса стакселя вычисляется по формуле:

$$(T \times U) \times 2/3$$

2.13.1. Точки измерения ширины паруса.

Четвертные точки для измерения ширины паруса определяются посредством равномерного деления длины задней шкаторины паруса и маркируются спортсменом.

2.13.2. Контроль верхнего и нижнего участков задней шкаторины.

Для контроля используется шаблон (круговой сегмент) радиусом 90 см. На фаловом углу паруса шаблон устанавливается таким образом, чтобы он касался задней точки фалового угла (фаловой дощечки) в верхней четвертной

линии или продленной линии, проходящей через обе верхние точки (1/2 и 1/4) измерения ширины. На шкотовом углу шаблон устанавливается таким образом, чтобы он касался шкотового угла и нижней точки измерения ширины или продленной линии через обе нижние точки (1/2 и 3/4) измерения ширины.

Когда шаблон наложен вышеуказанными способами, то не должно быть площади задней шкаторины вне шаблона;

2.13.3. Превышение максимальной ширины паруса.

Каждое превышение ширины паруса рассчитывается по следующим формулам, и вычисленная дополнительная площадь паруса прибавляется к площади треугольника паруса.

Формула расчёта превышения ширины большого паруса:

$$A \times (2X + Y + 2Z) / 6$$

Формула расчёта превышения ширины стакселя:

$$Q \times (2x + y + 2z) / 6$$

где: X и x - превышение в четвертной точке (1/4);

Y и y - превышение в половинной точке (1/2);

Z и z - превышение в трехчетвертной точке (3/4).

2.14. Правила проведения обмеров по классу F5-M.

При проведении обмера меритель, проводящий измерения должен убедиться, что:

- наибольшая длина модели составляет максимум 1289 мм, минимум 1276 мм;
- кранец соответствует Правилам;
- форма корпуса без вогнутых частей соответствует предписаниям (туннельные корпуса не разрешаются);
- киль смонтирован только в одной позиции;
- ни одна из частей руля не выступает за измеряемую наибольшую длину;
- высота точки крепления стакселя соответствует правилам (80%), марка измерения имеется;
- ни одна из частей такелажа или рангоута не выступает за измеряемую наибольшую длину;
- рангоут находится в пределах лимита толщины в 19 мм;
- марки обмера в соответствии с Правилами имеются и хорошо различимы;
- паруса могут скатываться на каток диаметром 80мм (без разрушения);
- парусные латы не длиннее, чем 102 мм и не шире, чем 19 мм;
- расстояние между парусными латами равномерное (разница максимум ± 25 мм);
- размеры и форма скруглений нижней шкаторины, стакселя и грота соответствуют Правилам (максимально 25 мм);

- фаловые дощечки расположены на предусмотренном месте, соответствуют Правилам;
- верхние и нижние части задней шкаторины стакселя и грота соответствуют Правилам (радиус 900 мм);
- на каждом парусе имеется обозначение вооружения (А, В или С);
- обозначения на парусах соответствуют предписаниям;
- всё меньшее дополнительное вооружение соответствует всем пунктам Правил;
- паруса после регистрации (обмера) маркируются мерителем.

ГЛАВА 3

ДИСЦИПЛИНА / КЛАСС F5-10 «TENRATER»

3.1. Определение класса.

Дисциплина/класс «F5-10» – это конструкторский класс, в котором длина грузовой ватерлинии модели должна быть обратно пропорциональной площади паруса.

Формула вычисления гоночного балла, который не должен превышать **10**:

$$L_{WL} \times S / 122903 \leq 10$$

где: L_{WL} – длина ватерлинии, в 0,8 раза больше общей длины корпуса в см,
 S – площадь паруса в см².

Отсюда следует, что максимальная площадь паруса равна $1229030 / L_{WL}$.

3.2. Корпус.

Разрешаются только однокорпусные яхты любой конструкции.

3.2.1. Вид швертов и килей.

Сконцентрированный балласт должен оставаться неизменным на все время проведения соревнований.

3.2.2. Длина грузовой ватерлинии определяется как максимальная длина модели (L_{OA}), умноженная на 0,8.

3.2.3 Каждая часть яхты (включая руль), которая находится под водой за пределами надводной части корпуса, добавляются к длине ватерлинии.

3.2.4. Корпус должен иметь кранец. Толщина кранца должна составлять минимум 10 мм, максимум 13 мм, измеряя от самой передней кромки корпуса.

3.3. Парусное вооружение.

3.3.1. Разрешаются любые мачты (изогнутые, поворотные, со спинакером) и гики. Наибольший диаметр гиков не должен превышать 20 мм. По длине и количеству парусных лат ограничений нет, но они могут иметь ширину максимум 20 мм.

3.3.2. В общую площадь парусности (кроме спинакера) входят площади мачты, фаловых дощечек, выступающих наружу парусных лат и других частей рангоута и такелажа, которые могут повлиять на скорость лодки.

3.3.3. В мерительное свидетельство вносятся размеры самого большого комплекта парусов. Паруса этого комплекта обозначаются в районе шкотового угла буквой «А».

3.3.4. Допускаются несколько дополнительных комплектов парусов, причем запроектированные площади их должны быть меньше любого предыдущего комплекта, что определяется путем наложения паруса друг на друга (стакселя на стаксель, грота на грот).

3.3.5. Опознавательным знаком класса является арабская цифра «10».

3.4. Измерение паруса:

3.4.1. Для вычисления площади паруса делят на удобные для измерения участки поверхности. Площади, которые окаймлены выпуклыми кантами, прибавляют к площади паруса. Площади с вогнутыми кантами вычитаются из соответствующей части поверхности.

3.4.2. Измерение паруса (при треугольной форме) проводится по формуле:

- для большого паруса (грота): $(A \times B) / 2$,

- для стакселя: $(Q \times P) / 2$,

где: А – длина передней шкаторины грота между галсовым углом и верхним окончанием фаловой дощечки (головкой);

В – ширина грота – удаление шкотового угла от передней шкаторины, измеренное под прямым углом к передней шкаторине. При рубашечном парусе этот размер берется от передней кромки мачты, но тогда площадь мачты не измеряется дополнительно;

Q – длина передней шкаторины стакселя между галсовым углом и головкой;

P – ширина стакселя – удаление шкотового угла от передней шкаторины, измеренное под прямым углом к передней шкаторине.

3.4.3. Измерение площади скруглений шкаторины проводится по формуле:

$$S_R \approx C \times h \times \text{const},$$

где: S_R – площадь скруглений шкаторины;

C – основная линия скругления, определяемая как расстояние между двумя точками сопряжения радиуса скругления и линиями контура, которые образуют основную треугольную часть паруса;

h – максимальное расстояние под прямым углом от основной линии скругления до наиболее удаленной точки скругления;

const – безразмерная величина, которая зависит от формы скругления шкаторины:

при плавной кривой между угловыми точками основной линии const = 2/3;

при неправильной форме кривой между угловыми точками основной линии или при всех других видах скругления шкаторины const=3/4;

если парусная кромка проходит более чем половину длины основной линии параллельно к ней, или если скругление касается основной линии в нескольких точках, то вычисляется фактическая площадь. Для этого площадь делится на удобные для измерения участки.

3.4.4. Измерение мачты.

Площадь мачты вычисляется по формуле:

$$S_m = H \times (D + E + F) / 3$$

где: H – высота мачты, измеряемая от палубы до самой верхней точки мачты (части на конце мачты остаются при этом неучтенными);

D – толщина мачты у фалового угла грота;

F – толщина мачты у галсового угла грота;

E – толщина мачты в середине между точками измерения величин D и F.

При этом под толщиной мачты следует понимать ширину между её передней и задней кромками.

3.5. Спинакер.

Спинакер не измеряется. Вместе с тем, он не может управляться без гика спинакера и должен быть закреплён в трёх точках.

3.6. Марки и точки обмера.

Обмерные точки должны быть обозначены марками (подпункт 5.1.3) на мачте и на корпусе, на парусах – тонкой карандашной линией.

Они указывают:

- точку установки галсового угла грота;
- высшую точку постановки наибольшего грота (фалового угла);
- среднюю точку между галсовым и фаловым углами паруса;
- часть линии (карандашной) в области определения наибольшей высоты скругления на всех парусах.

ГЛАВА 4

ДИСЦИПЛИНА / КЛАСС F5-E «Один метр»

4.1. Определение класса.

Модель F5-E является дисциплиной/классом, в котором длина корпуса модели не должна превышать один метр.

4.2. Корпус.

4.2.1. Максимальная общая длина, включая кранец, 1000 мм.

4.2.2. Многокорпусные конструкции запрещены.

4.2.3. Наличие носового кранца обязательно. Он должен быть изготовлен из эластичного материала и, замеренный по длине корпуса, должен быть не менее 10 мм.

4.2.4. Все виды подводных триммеров-плавников, изменяемый балласт и передвижные кили запрещены в течение гонки. Во время проведения регаты не допускается каким-либо образом передвигать и изменять как киль, так и балласт.

4.2.5. Длина кия измеряется от самой нижней точки мидельшпангоута до самой нижней точки кия, и не должна превышать 380 мм, при этом переход кия в корпус не должен иметь вогнутых кривых по сечению в месте перехода в киль.

4.2.6. Для изготовления корпуса допускается применять любой материал, за исключением угольного и арамидного (кевлар) волокна. Внутренняя поверхность корпуса не должна быть окрашена, чтобы не препятствовать контролю материала, из которого изготовлен корпус.

4.2.7. Парусное вооружение:

- а) максимальная высота мачты от уровня палубы 170 см (самая высокая точка всех креплений, за исключением флюгера);
- б) максимальный диаметр мачты и гиков 20 мм;
- в) разрешена только неподвижно стоящая мачта (запрещена поворотная мачта или другие конструкции);
- г) стаксель должен быть только подвесной конструкции;
- д) для изготовления мачты, гиков и такелажа можно использовать любой материал.

4.3 Парус.

4.3.1. Максимальная площадь парусности должна быть в соответствии со схемой и таблицей обмера.

4.3.2. Парусное вооружение должно иметь грот и стаксель. Оба паруса должны отвечать схеме обмера и базироваться на основе треугольника.

4.3.3. Дополнительная ширина скругления передней шкаторины грота замеряется в четвертных точках в соответствии со схемой обмера. Установленные точки, а также задняя точка верхушки грота и шкотовый угол грота соединяются между собой прямыми линиями. Указанные в схеме обмера добавки к скруглению в четвертных точках являются максимальными данными, они не должны быть превышены. Соединения между этими точками должны быть выполнены только по прямым линиям.

4.3.4. Задняя шкаторина стакселя, а также нижняя шкаторина стакселя и грота не должны иметь скруглений, шкаторины должны быть прямыми.

4.3.5. Максимальная разрешенная ширина верхнего края фаловой дощечки стакселя и грота – 20 мм (см. схему обмера).

4.3.6. На гроте разрешены 3 латы. Латы должны быть размещены в четвертных точках обмера паруса таким образом, чтобы ось по длине латы точно маркировала четвертную точку. Длина латы разрешена максимально 100 мм, ширина – максимально 10 мм. Кроме этого никаких других рёбер жесткости паруса не допускается.

4.3.7. Допускаются 4 комплекта: 2 А комплекта, 1 В комплект и 1 С комплект.

4.4. Вес модели.

4.4.1. Общий вес полностью вооруженной модели должен быть не менее 4 кг.

4.4.2. Вес киля с учётом балласта должен быть в пределах 2,2 - 2,5 кг.

4.4.3. Вес пера руля – не больше 75 г.

4.5. Дистанционное управление.

4.5.1. Разрешено использовать не более, чем две функции управления. Одна может использоваться только для управления руля, вторая – только для одновременного управления стакселя и грота.

4.5.2. Самоуправляемые приспособления и оборудование для автоматического управления или перемещения руля/ парусов запрещены.

4.6. Опознавательный знак класса.

Опознавательным знаком класса является буква «Е», выполненная жирным шрифтом. Этот опознавательный знак совместно с регистрационным национальным номером и парусным номером должен быть нанесен на грот каждого комплекта парусов. Другие опознавательные знаки должны соответствовать установленным правилам.

ГЛАВА 5

ДИСЦИПЛИНА / КЛАСС F5-mono

5.1. Модели яхт дисциплины/класса F5-mono должны быть построены по единому проекту. Проект яхт указывается в скобках. Например: F5-mono (DF65), F5-mono (MM), F5-mono (DF95) и т.д.

Правила mono класса опираются на Правила постройки определённого единого проекта модели яхты. Так, для яхт проекта MicroMagic применяют «Международные Правила MM».

Для яхт проекта DragonForce 65 / DragonFlite 95 применяют международные Правила этих проектов.

Для яхт других монопроектов необходимо применять Правила постройки этих проектов.

5.2. Организатор соревнований должен указать в Положении и Регламенте, какой(ие) проект(ы) моделей будут выступать на проводимых соревнованиях в классе F5-mono.

Технические требования к яхтам должны соответствовать Правилам постройки конкретного проекта.

5.3. Правила проведения соревнований в классе F5-mono, совпадают с международными для классов F5. Порядок проведения соревнований, подсчета результатов, гоночная инструкция и дистанция в классе F5-mono совпадают с принятыми в классах F5 (F5-E, F5-10, F5-M).

ГЛАВА 6

ПРАВИЛА ГОНОК МОДЕЛЕЙ F-5

6.1. ОПРЕДЕЛЕНИЯ.

Термин, используемый, как определено ниже, выделяется жирным шрифтом.

Прекращать. Гонка, которую прекращает гоночная комиссия или комиссия по протестам, считается недействительной, но она может быть повторена.

Чисто позади и чисто впереди; связаны. Модель находится чисто позади другой модели, когда её корпус и оборудование в нормальном положении находятся позади траверза самой задней точки корпуса или оборудования другой модели (в нормальном положении). Другая модель находится чисто впереди. Модели связаны, если ни одна из них не находится чисто позади другой. Они, однако, также связаны, если модель, находящаяся между ними, связана с обеими. Эти термины всегда применимы к моделям, находящимся на одном галсе. Они не применяются к моделям, находящимся

на противоположных галсах, за исключением, когда обе модели идут под углом более 90° к направлению истинного ветра.

Выходить на знак. Модель выходит на знак, если она находится в такой позиции, что может, не изменяя галса, пройти знак с наветренной стороны и оставить его с предписанной стороны.

Финиш. Модель финиширует, когда любая часть её корпуса или оборудования в их нормальном положении пересекает финишную линию в направлении от последнего знака, либо после исправления ошибки, сделанной у финишной линии.

Заинтересованная сторона. Любое лицо, которое может выиграть либо потерять вследствие решения комиссии по протестам или явно лично заинтересованное в таком решении.

Сторониться. Модель сторонится другой модели, если та может идти своим курсом без необходимости предпринимать избегающие действия, и когда модели связаны на одном галсе, если подветренная модель может изменить курс в любом направлении без немедленного касания наветренной модели.

Подветренная и наветренная. Подветренная сторона модели – это сторона, противоположная той, на которую дует ветер, или которая была противоположной до того, как модель оказалась в положении носом против ветра. Однако, если модель идет по ветру, и ветер дует со стороны, на которой она несёт свой грот, или чисто в корму, то подветренной стороной считается сторона, на которой находится грот. Другая сторона модели – наветренная. Когда две модели находятся на одном и том же галсе и связаны, то подветренной считают ту модель, которая находится на подветренной стороне другой модели. Другая модель является наветренной.

Знак. Объект, который гоночная инструкция требует оставлять с предписанной стороны от яхты, и судно гоночной комиссии, окруженное свободной водой и от которого проходит стартовая или финишная линия. Якорный канат и любые предметы, случайно или временно присоединенные к знаку, не считаются его частью.

Место у знака. Место, нужное модели, чтобы идти к знаку, и затем место, нужное ей, чтобы идти надлежащим курсом у знака. Однако место у знака не включает место для поворота оверштаг; исключением является ситуация, когда модель внутренняя и связана с наветренной стороны с моделью, обязанной предоставить место у знака.

Препятствие. Объект, который модель, находясь от него на расстоянии длины своего корпуса и идя прямо на него, не могла бы обойти без существенного изменения курса. Препятствием является также объект, который можно безопасно пройти только с одной стороны. Гоночная инструкция может предписывать, что определенные зоны акватории должны рассматриваться как препятствия. Однако модель, находящаяся в гонке, не является препятствием для других моделей, если они не должны сторониться её или предоставлять место или место у знака, или избегать ее. Судно на ходу,

включая модель, находящуюся в гонке, никогда не является препятствием большой протяжённости.

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

Сторона. Стороны, участвующие в рассмотрении протеста: протестующая; опротестованная; модель, требующая исправления результата; модель или спортсмен, которые могут быть наказаны; гоночная комиссия или проводящая соревнования организация.

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

Надлежащий курс. Курс, которым модель могла бы идти к финишу как можно быстрее в отсутствии других моделей, о которых идёт речь в правилах, использующих этот термин. Модель не имеет надлежащего курса до сигнала «Старт открыт» для неё.

Протест. Заявление спортсмена, гоночной комиссии или комиссии по протестам о том, что какая-то модель нарушила правила.

Гонка. Модель находится в гонке с момента сигнала «Подготовительный» для неё и до тех пор, когда она финишировала и отошла от финишной линии и финишных знаков или вышла из гонки, или когда гонка была отложена или прекращена, или был дан сигнал общего отзыва.

Место. Пространство, необходимое модели для маневрирования без задержки в соответствии с хорошей морской практикой в существующих условиях.

Правило. К правилам относятся:

а) настоящие правила гонок, включая Определения, Сигналы гонки, Введение, преамбулы и правила приложений, когда они применимы, но не заголовки;

б) предписания национальной организации, если только в гоночной инструкции не указано, что они изменены в соответствии с указаниями национальной организации по правилам;

с) правила класса моделей (правила гандикапной или рейтинговой системы считаются «правилами класса» для моделей, участвующих в соревнованиях, проводимых по таким системам);

д) положение о соревнованиях;

е) гоночная инструкция и любые другие документы, действующие на соревнованиях.

Старт. Модель стартует, когда она, будучи полностью на предстартовой стороне стартовой линии в момент или после сигнала «Старт открыт» пересекает стартовую линию любой частью своего корпуса или оборудованием в направлении первого знака.

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

Зона. Пространство вокруг знака в пределах четырех длин корпуса модели, ближайшей к нему. Модель находится в зоне, если любая часть её корпуса находится в зоне.

Наветренная (см. подветренная и наветренная).

6.2. ОСНОВНЫЕ ПРАВИЛА.

6.2.1. Безопасность.

Помощь находящимся в опасности. Спортсмены и другие участники соревнований должны оказать всю возможную помощь любому лицу, находящемуся в опасности.

Спасательные принадлежности и индивидуальные средства обеспечения плавучести. Каждый спортсмен персонально ответственен за использование индивидуального средства обеспечения плавучести, соответствующего обстановке.

6.2.2. Честная спортивная борьба.

Модель и ее владелец должны соревноваться в соответствии с общепринятыми принципами спортивного поведения и честной спортивной борьбы. Модель может быть наказана по этому правилу, если только будет явно установлено, что эти принципы нарушены.

6.2.3. Признание правил.

Участвуя в гонке, проводимой по настоящим гоночным правилам, каждый спортсмен и владелец модели соглашаются:

- а) руководствоваться правилами;
- б) принимать накладываемые наказания и другие действия, соответствующие правилам, с учетом процедур апелляции и пересмотра решений, предусмотренных в них, как окончательное решение по любым вопросам, возникающим при применении правил. Относительно любого такого решения не обращаться в какой-либо суд или судебный орган.

6.2.4. Решение участвовать в гонке.

Только владелец модели ответственен за свое решение принять участие в гонке или продолжить гонку.

ГЛАВА 7 ПРАВИЛА РАСХОЖДЕНИЯ

КОГДА МОДЕЛИ ВСТРЕЧАЮТСЯ.

Правила применяются к моделям, которые маневрируют в зоне гонок или вблизи нее и намерены участвовать, участвуют или участвовали в гонке. Однако модель, не участвующая в гонке, не должна быть наказана за нарушение какого-либо из этих правил.

Раздел А. ПРАВО ДОРОГИ.

7.1. ПРАВО ДОРОГИ.

Модель имеет право дороги, если другая модель обязана сторониться её. Однако некоторые правила ограничивают действия модели, имеющей право дороги.

7.2. НА ПРОТИВОПОЛОЖНЫХ ГАЛСАХ.

Когда модели находятся на противоположных галсах, то модель левого галса должна сторониться модели правого галса.

7.3. НА ОДНОМ ГАЛСЕ, СВЯЗАНЫ.

Когда модели находятся на одном галсе и связаны, то наветренная модель должна сторониться подветренной модели.

7.4. НА ОДНОМ ГАЛСЕ, НЕ СВЯЗАНЫ.

Когда модели находятся на одном галсе и не связаны, то модель, находящаяся чисто позади, должна сторониться модели, находящейся чисто впереди.

7.5. ВО ВРЕМЯ ПОВОРОТА ОВЕРШТАГ.

После того, как модель прошла положение носом против ветра, она должна сторониться других моделей, пока не окажется на курсе крутой бейдевинд. В течение этого периода правила 7.2, 7.3 и 7.4 не применяются. Если две модели одновременно подпадают под это правило, то сторониться должна та из них, которая находится с левой стороны другой модели или позади нее.

Раздел В. ОБЩИЕ ОГРАНИЧЕНИЯ.

7.6. ИЗБЕГАНИЕ КАСАНИЙ.

Модель должна избегать касаний с другой моделью, если это разумно возможно. Однако модель, имеющая право дороги или право на место или на место у знака, не обязана предпринимать действия для избегания касания пока не станет ясно, что другая модель не сторонится или не предоставляет место или место у знака, и не должна быть наказана по этому правилу.

7.7. ПОЛУЧЕНИЕ ПРАВА ДОРОГИ.

Когда модель получает право дороги, то в начальный момент она должна предоставить другой модели место, чтобы та могла сторониться, если только модель не получает право дороги из-за действий другой модели.

7.8. ИЗМЕНЕНИЕ КУРСА.

Когда модель, имеющая право дороги, изменяет курс, то она должна предоставить другой модели место, чтобы сторониться. Дополнительно, когда после сигнала «Старт открыт» модель левого галса сторонится модели правого галса так, чтобы пройти позади нее, то модель правого галса не должна изменять курс, если в результате этого модель левого галса была бы вынуждена немедленно изменить курс, чтобы продолжать сторониться.

7.9. НА ОДНОМ ГАЛСЕ; НАДЛЕЖАЩИЙ КУРС.

Когда модель, находившаяся чисто позади, оказывается связанной на расстоянии не большем двух длин своего корпуса, с подветренной стороны с другой моделью на том же галсе, то она не должна идти выше своего надлежащего курса, пока они остаются на одном и том же галсе, связанными и

на расстоянии не больше указанного. Это правило не применяется, если, идя выше надлежащего курса, такая модель сразу оказывается позади другой модели или если связанность устанавливается, когда по правилу наветренная модель обязана сторониться.

Раздел С. У ЗНАКОВ И ПРЕПЯТСТВИЙ.

Правила Раздела С не применяются у стартового знака, окружённого свободной водой, или его якорного каната с момента, когда яхты приближаются к ним, чтобы стартовать, и до момента, когда они прошли их. Когда применяется правило 7.12, правила 7.10 и 7.11 не применяются.

7.10. ОГИБАНИЕ И ПРОХОЖДЕНИЕ ЗНАКОВ И ПРЕПЯТСТВИЙ.

7.10.1. Когда применяется правило 7.10.

Правило 7.10 применяется к моделям, когда они должны оставить знак с одной и той же стороны и хотя бы одна из них находится в зоне. Однако оно не применяется:

- а) к моделям на противоположных галсах, когда они идут в лавировку против ветра;
- б) к моделям на противоположных галсах, когда для одной из них, но не обеих, надлежащим курсом у знака является выполнение поворота оверштаг;
- с) к моделям, когда одна из них приближается к знаку, а другая отходит от него, или
- д) если знаком является препятствие большой протяжённости, в этом случае применяется правило 7.11.

7.10.2. Предоставление места у знака:

- а) Когда модели связаны, то наружная модель должна дать место у знака внутренней модели, если не применяется правило 7.10.2.b).
- б) Если модели связаны, когда первая из них достигает зоны, то наружная в этот момент модель должна затем дать внутренней модели место у знака. Если модель находится чисто впереди, когда достигает зоны, то модель, находящаяся чисто позади в этот момент, должна затем дать ей место у знака.
- с) Когда модель обязана предоставить место у знака по правилу 7.10.2.b), то она должна продолжать делать это, даже если позже связанность будет прекращена или будет установлена новая связанность. Однако если какая-либо из моделей пройдёт положение носом против ветра или если модель, имевшая право на место у знака, выйдет из зоны, то правило 7.10.2.b) больше не применяется.
- д) Если имеются разумные сомнения в том, что модель своевременно установила или прекратила связанность, то следует считать, что не своевременно.
- е) Если модель, находившаяся чисто позади, установила связанность с внутренней стороны с другой моделью, и если наружная модель не имела возможности предоставить место у знака с момента установления связанности, то она не обязана предоставлять его.

7.10.3. Поворот оверштаг при подходе к знаку. Если две модели на противоположных галсах приближались к знаку, и одна из них изменяет галс

и в результате подпадает под действие правила 7.5, находясь в зоне, а другая модель выходит на знак, то после этого правило 7.10.2 не применяется. Модель, изменившая галс,

а) не должна вынуждать другую модель идти выше крутого бейдевинда, чтобы избежать её, или препятствовать другой модели пройти знак с предписанной стороны, и

б) должна предоставить место у знака, если другая модель оказывается связанной с ней изнутри.

7.10.4. Поворот фордевинд.

Когда внутренней связанной модели, имеющей право дороги, необходимо сделать поворот фордевинд у знака, чтобы идти надлежащим курсом, то пока модель не сделает поворот, она не должна отходить от знака дальше, чем это необходимо, чтобы идти этим курсом.

Правило 7.10.4. не применяется у знака ворот.

7.10.5. Оправдание.

Когда модель использует место у знака, на которое она имеет право, то она должна быть оправдана:

а) если нарушила какое-нибудь правило Раздела А в результате того, что другая модель не предоставила ей место у знака, или

б) если нарушила какое-нибудь правило Раздела А или правило 7.7 или правило 7.8, огибая знак на надлежащем курсе.

7.11. МЕСТО ДЛЯ ПРОХОЖДЕНИЯ ПРЕПЯТСТВИЯ.

Когда применяется правило 7.11.

Правило 7.11 применяется к моделям у препятствия, если только оно одновременно не знак, который модели обязаны оставить с одной и той же стороны. Вместе с тем у препятствия большой протяжённости правило 7.15 применимо всегда, а правило 7.10 не применяется.

7.11.1. Предоставление места у препятствия:

а) Модель, имеющая право дороги, может выбрать сторону, с которой проходить препятствие.

б) Когда модели связаны, наружная модель должна предоставить внутренней место между собой и препятствием. Исключением является случай, когда она не имела возможности это сделать с момента установления связанности.

7.12. МЕСТО ДЛЯ ПОВОРОТА ОВЕРШТАГ ОТ ПРЕПЯТСТВИЯ.

7.12.1. Оклик и ответные действия. Приближаясь к препятствию, модель, идущая курсом крутой бейдевинд или выше, может окликом запросить у другой модели того же галса место, чтобы сделать поворот оверштаг и избежать её. После оклика:

а) она должна предоставить окликнутой модели время на ответные действия,

б) в ответ окликнутая модель должна или сделать поворот оверштаг как можно скорее, или немедленно ответить «Поворачивайте» и затем

предоставить окликнувшей модели место, чтобы сделать поворот оверштаг и избежать её;

с) когда окликнутая модель предпримет ответные действия, окликнувшая модель должна сделать поворот оверштаг как можно быстрее.

7.12.2. Оправдание.

Когда модель использует место, на которое она имеет право по правилу 7.11.b), она должна быть оправдана, если нарушит какое-нибудь правило Раздела А или правило 7.7 или правило 7.8.

Когда модель не должна делать оклик. Модель не должна делать оклик, если только безопасность не вынуждает её существенно изменить курс, чтобы избежать препятствия. Также она не должна делать оклик, если препятствие является знаком, на который окликнутая модель выходит.

ОШИБКИ НА СТАРТЕ; ВЫПОЛНЕНИЕ НАКАЗАНИЙ; ДВИЖЕНИЕ ЗАДНИМ ХОДОМ

1. Модель, идущая к предстартовой стороне стартовой линии или одного из её продолжений после сигнала «Старт открыт» для неё, должна сторониться модели, которая этого не делает, до момента, пока не окажется полностью на предстартовой стороне.

2. Модель, выполняющая наказание, должна сторониться модели, не делающей этого.

3. Модель, движущаяся задним ходом в результате вынесения какого-либо паруса на ветер, должна сторониться модели, не делающей этого.

7.13. МОДЕЛЬ ОПРОКИНУВШАЯСЯ ИЛИ СЦЕПИВШАЯСЯ.

Модель должна избегать, если возможно, модели, которая опрокинулась, сцепилась или не управляется после того, как она опрокинулась или сцепилась. Модель считается опрокинувшейся, если топ её мачты находится в воде. Две или более моделей считаются сцепившимися, если находятся в течение некоторого периода времени вместе в таком положении, что ни одна из них не имеет возможности освободиться от другой (от других).

7.14. ПОМЕХИ ДРУГИМ МОДЕЛЯМ.

7.14.1. Если это возможно, модель, не участвующая в гонке, не должна создавать помех моделям, находящимся в гонке.

7.14.2. Модель не должна создавать помех модели, выполняющей наказание или находящейся на другом участке дистанции, если только она не идёт надлежащим курсом.

7.15. СОКРАЩЕНИЕ ДИСТАНЦИИ ИЛИ ПРЕКРАЩЕНИЕ ГОНКИ ПОСЛЕ СТАРТА

7.15.1. После сигнала «Старт открыт» гоночная комиссия имеет право сократить дистанцию или прекратить гонку:

а) из-за ошибки в стартовой процедуре;

- b) из-за штормовой погоды (грозы);
- c) из-за отсутствия или смещения знака;
- d) по какой-либо другой причине, прямо влияющей на безопасность или справедливость проведения соревнования;

или имеет право сократить дистанцию, чтобы иметь возможность провести следующие гонки по расписанию. Однако, если хотя бы одна яхта прошла дистанцию и финишировала в пределах контрольного времени, если оно установлено, то гоночная комиссия не должна прекращать гонку, не рассмотрев последствий этого для всех яхт в этой гонке или серии гонок.

7.15.2. Если гоночная комиссия производит сокращение дистанции, то финишной линией должна быть:

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

Сигнал сокращения дистанции должен быть произведён до того, как первая модель пересечёт финишную линию.

ПРИЛОЖЕНИЕ

Е1. ЧАСТЬ 1.

ТЕРМИНОЛОГИЯ, СИГНАЛЫ ГОНКИ, ОПРЕДЕЛЕНИЯ И
ОСНОВНЫЕ ПРАВИЛА

Е1.1. Терминология.

Термин «модель» означает парусную модель, управляемую по радио спортсменом. Термин «гонка», употребляемый как существительное вне настоящего Приложения и Приложения А, заменяется на термин «встреча». В настоящем Приложении «гонка» означает одну или несколько встреч. Гонка заканчивается, когда заканчивается последняя встреча гонки. Термин «соревнование» означает одну или несколько гонок, из которых состоит соревнование.

Е1.2. Сигналы гонки.

«Сигналы гонки» не применяются. Все сигналы должны подаваться голосом или в виде других звуковых сигналов, описанных в настоящем Приложении или в гоночной инструкции.

Е1.3. Определения.

а) В определение «Заинтересованная сторона» добавить: «, но не спортсмен, действующий в качестве наблюдателя».

б) В определении «Зона» расстояние изменяется на четыре длины корпуса.

Е1.4. Индивидуальные средства обеспечения плавучести.

Правило 1.2 заменить на: «Когда спортсмен находится на борту спасательного судна, то он отвечает за ношение индивидуального средства обеспечения плавучести, если обстановка этого требует».

Е1.5. Антенны.

Наружные антенны передатчиков должны быть соответствующим образом защищены. Если комиссия по протестам установит, что спортсмен нарушил это правило, то он должен либо предупредить спортсмена и дать ему время на исправление, либо наказать его.

Е3. ЧАСТЬ 3.

ПРОВЕДЕНИЕ ГОНКИ

Е3.1. Гонки, обслуживаемые наблюдателями.

Гоночная комиссия имеет право назначить наблюдателей гонки, в том числе и из спортсменов. Они должны находиться в зоне управления, пока модели находятся в гонке, и в случае касания моделей или касания моделью знака, дважды объявить номера таких моделей. Объявление номеров

производится из зоны управления. Обо всех нерешённых инцидентах наблюдатели должны сообщить гоночной комиссии по окончании данной встречи.

Е3.2. Схема дистанции.

Схема дистанции, на которой изображена дистанция, границы зоны (зон) управления и спуска моделей на воду, должна быть расположена в зоне управления или около неё так, чтобы она была ясно видна спортсменам, находящимся в гонке.

Е3.3. Зоны управления и спуска моделей на воду.

Зона (зоны) управления и спуска моделей на воду должна быть определена в гоночной инструкции. Спортсмены, находящиеся в гонке, должны оставаться в зоне управления в течение встречи, однако спортсмены имеют право временно покинуть её для посещения зоны спуска моделей на воду и выполнения функций, разрешённых правилом.

Е3.4. Спортсмены, не находящиеся в гонке, должны оставаться вне зон управления и спуска яхт на воду, кроме случаев оказания помощи по правилу Е4.2 или когда действуют в качестве наблюдателей гонки.

Е3.5. «Стартовые сигналы» заменить на: «Звуковые стартовые сигналы встречи должны подаваться с интервалами в 1 минуту в следующем порядке: «Предупреждение», «Подготовительный» и «Старт открыт». В течение последней минуты до сигнала «Старт открыт» должны подаваться сигналы голосом с интервалами в 10 сек, а в течение последних 10 секунд – с интервалами в 1 сек. Моментом каждого сигнала считается момент начала его произнесения.

Е3.6. Вместо флажных сигналов должны использоваться объявления голосом.

Е3.7. Стартовая и финишная линии.

Стартовая и финишная линии должны касаться стартовых и, соответственно, финишных знаков со стороны дистанции.

Е4. ЧАСТЬ 4.

ДРУГИЕ ТРЕБОВАНИЯ К МОДЕЛЯМ ВО ВРЕМЯ ГОНКИ

Е4.2. Посторонняя помощь:

а) Спортсмен не должен давать тактические или стратегические советы спортсмену, находящемуся в гонке.

б) Спортсмен, находящийся в гонке, не должен получать постороннюю помощь за исключением:

1) Модель, приставшая к берегу или севшая на мель вне зоны спуска моделей на воду или сцепившаяся с другой моделью или знаком, может быть

освобождена и вновь спущена на воду с помощью экипажа спасательного судна.

2) Спортсмены, не находящиеся в гонке, и другие лица могут оказывать помощь в зоне спуска на воду в соответствии с правилом.

3) Спортсмен может получать информацию, свободно доступную всем спортсменам.

Е4.3. Средства движения.

Изменяется таким образом, что исключается всё, связанное с движением тел членов экипажа.

Е4.4. Наказания за нарушение правил Части 2.

Наказание, предусмотренное правилом 44, должно быть Наказанием в один оборот.

Е4.5. Спуск на воду и повторный спуск на воду:

а) Модели, которые по расписанию участвуют во встрече гонки, могут быть спущены на воду, пришвартованы к берегу, вытащены на берег и вновь спущены на воду в любое время в течение встречи. Но между сигналами «Подготовительный» и «Старт открыт» модель не должна быть отпущена.

б) модели должны спускаться на воду или возвращаться только в пределах зоны спуска моделей на воду, за исключением предусмотренного в правиле Е4.2b)(1).

в) Когда модель находится на берегу или в зоне спуска моделей на воду, то она может быть отрегулирована или отремонтирована; из неё может быть отчерпана вода; могут быть заменены или зарифлены паруса, убраны приставшие предметы; может быть отремонтировано или заменено радиооборудование.

Е4.6. Лицо, ответственное за модель.

Моделью должен управлять владелец модели по радио.

Е4.7. Радио.

а) Радиопередатчики спортсмена не должны создавать помехи радиоприёмникам на других моделях.

б) Если установлено, что спортсмен нарушил правило Е4.7а), то он не должен участвовать в гонке до тех пор, пока не будет доказано, что выполнены требования этого правила.

Е4.8. Модель, вышедшая из-под радиоуправления.

Спортсмен, потерявший радиоуправление своей моделью, должен сразу сделать двойной оклик: «Не управляется! Модель номер «__». Модель, вышедшая из-под управления, должна считаться вышедшей из гонки и после этого является препятствием.

Е5. ЧАСТЬ 5. ПРОТЕСТЫ, ИСПРАВЛЕНИЕ РЕЗУЛЬТАТОВ, РАССМОТРЕНИЕ, ПРОСТУПКИ И АПЕЛЛЯЦИИ

Е5.1. Право на протест; право на требование исправить результат. В правиле 60.1.а) добавить: «Протест в связи с возможным нарушением правила Части 2, 3 или 4 может быть заявлен только спортсменом, находившимся в зоне управления или в зоне спуска моделей на воду, и моделью, которая по расписанию должна участвовать во встрече гонки, в которой произошёл инцидент».

Е5.2. Извещение о намерении подать протест.

В правиле 61.1.а) текст после первого предложения заменить на: «Если протест связан с инцидентом, происшедшим в зоне гонок, и модель была вовлечена в него или наблюдала его, то дважды должен быть сделан оклик: «(Номер на парусе протестующей модели) протест против (номер на парусе другой модели)».

Е5.3. Время подачи протестов.

Модель, намеревающаяся протестовать, должна также сообщить об этом гоночной комиссии в течение 15 минут после окончания соответствующей встречи.

Е5.4. Признание нарушения.

Модель, признавшая нарушение какого-либо правила Части 2, 3 или 4 до того, как протест будет признан действительным, имеет право выйти из соответствующей встречи и не подлежит дальнейшему наказанию.

Е5.5. Требование исправить результат.

При наличии радиопомех, а также в случае, если модель сцепилась или села на мель вследствие действий другой модели, нарушившей правило Части 2.

Е5.6. Право присутствовать при рассмотрении.

Изменить правило 63.3(а), заменив слова «находившиеся на борту» на «управлявшие ими по радио».

Е5.7. Заслушивание показаний и установление фактов.

В правиле 63.6 добавить: «Показания спортсменов о возможном нарушении какого-либо правила Части 2, 3 или 4 должны приниматься только от спортсмена, находившегося в зоне управления или зоне спуска яхт на воду, и яхта которого по расписанию должна была участвовать во встрече гонки, в которой произошёл инцидент».

Е5.8. Наказания.

Если комиссия по протестам установит, что яхта нарушила правило Е3.3, Е4.2(а) или Е4.5, то он должен или дисквалифицировать её на следующую гонку, или обязать её сделать в следующей гонке в качестве наказания один или более оборотов как можно скорее после старта.

Е5.9. Решение по требованию исправить результат.

Если модель, результат которой исправлен, была повреждена, то ей должно быть предоставлено разумное время для ремонта до её следующей встречи, но не более 30 мин.

В случае расхождения данных правил с правилами ISAF RACING RULES OF SAILING For 2009-2012, приоритет отдается последним.