

## **ПРИЛОЖЕНИЕ С** **ПРАВИЛА МАТЧЕВЫХ ГОНОК**

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

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

### **C1 ТЕРМИНОЛОГИЯ**

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

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

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

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

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

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

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

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

#### **C2.5** Добавить новое правило 7 в Часть 1:

### **7 ПОСЛЕДНЯЯ ТОЧКА УВЕРЕННОСТИ**

Ампайры будут полагать, что положение яхты или её взаимоотношение с другой яхтой не изменилось, до тех пор, пока не станут уверены, что это положение или взаимоотношение изменилось.

#### **C2.6** Правило 13 заменено на:

### **13 ВО ВРЕМЯ ПОВОРОТА ОВЕРШТАГ ИЛИ ФОРДЕВИНД**

**13.1** После того, как яхта прошла левентик, она должна *сторониться* других яхт до тех пор, пока не окажется на курсе крутой бейдевинд.

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

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

**C2.7** Правило 16.2 заменено на:

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

**C2.8** Правило 17 удалено.

**C2.9** Правило 18 заменено на:

## **18 МЕСТО-У-ЗНАКА**

### **18.1 Когда применяется правило 18**

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

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

- a) Когда первая яхта достигает *зоны*:
  - (1) если яхты *связаны*, то наружная в этот момент яхта должна затем дать внутренней яхте *место-у-знака*;
  - (2) если яхты не *связаны*, то яхта, которая не достигла *зоны*, должна затем дать *место-у-знака*.
- b) Если яхта, имеющая право на *место-у-знака*, выходит из *зоны*, то право на *место-у-знака* прекращается, и правило 18.2(a) вновь применяется, если требуется, на основании взаимоотношений яхт в момент нового применения правила 18.2(a).
- c) Если яхта стала внутренней *связанной*, и с момента установления *связанности* наружная яхта не имела возможности дать *место-у-знака*, правило 18.2(a) не применяется между ними.

### **18.3 Повороты оверштаг или фордевинд**

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

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

**C2.10** Правило 20.4 (a) заменено на:

- (a) Следующие сигналы рукой рулевого требуются в дополнение к окликам:
- (1) для «Места для поворота» (Room to tack) – несколько раз явно указать рукой на ветер; и
  - (2) для «Поворачивай» (You tack) – несколько раз явно указать на другую яхту и взмахнуть рукой на ветер.

**C2.11** Правило 21.3 удалено.

**C2.12** Правило 23.1 заменено на:

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

**C2.13** Добавить новое правило 23.3:

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

**C2.14** Правило 27.2 заменено на:

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

**C2.15** Правило 31 заменено на:

### **31 КАСАНИЕ ЗНАКА**

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

**C2.16** Добавить новое правило 41(e):

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

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

**C2.18** Правило 42.2(d) заменено на:

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

## С3 СИГНАЛЫ ГОНКИ И ИЗМЕНЕНИЯ СООТВЕТСТВУЮЩИХ ПРАВИЛ

### С3.1 Стартовые сигналы

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

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

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

\*\* Эти сигналы производятся только тогда, когда одна или обе яхты не выполнили требование правила С4.2. Флаг (флаги) должен оставаться показанным пока ампаиры не произведут сигнал о наказании или в течение одной минуты, в зависимости от того, что наступит раньше.

### С3.2 Изменения соответствующих правил

(а) Правило 29.1 заменено на:

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

- (2) Когда после своего сигнала «Старт» любая часть корпуса яхты пересекает одно из продолжений стартовой линии с предстартовой стороны линии на сторону дистанции, не *стартовав* правильно, то гоночный комитет должен сразу показать синий или жёлтый флаг, обозначающий эту яхту. Флаг должен показываться, пока корпус этой яхты не окажется полностью на предстартовой стороне стартовой линии или одного из её продолжений или до окончания двух минут после своего сигнала «Старт», в зависимости от того, что наступит раньше.
- (b) Последнее предложение в сигнале гонки «АР» заменено на: «Сигнал «Внимание» будет произведён через 1 минуту после того, как флаг убран, если только к этому моменту гонка не будет вновь *отложена* или *прекращена*».
- (c) Последнее предложение в сигнале гонки «N» заменено на: «Сигнал «Внимание» будет произведён через 1 минуту после того, как флаг будет убран, если только к этому моменту гонка не будет вновь *прекращена* или *отложена*».

### **С3.3 Сигналы финишной линии**

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

## **С4 ПРЕДСТАРТОВЫЕ ТРЕБОВАНИЯ**

**С4.1** К моменту сигнала «Подготовительный» для яхты её корпус должен находиться полностью снаружи от линии, которая перпендикулярна к стартовой линии и проходит через стартовый *знак* на назначенном яхте конце стартовой линии. Яхта, указанная с левой стороны в пайринг-листе, должна находиться у левого конца стартовой линии и нести во время *гонки* синий флаг в районе кормы. Другая яхта должна находиться у правого конца стартовой линии и нести во время *гонки* жёлтый флаг в районе кормы.

**С4.2** В течение двухминутного периода после сигнала «Подготовительный» для яхты, её корпус должен пересечь стартовую линию, первый раз со стороны дистанции на предстартовую сторону и оказаться полностью на предстартовой стороне линии.

## **С5 СИГНАЛЫ АМПАЙРОВ**

**С5.1** Бело-зелёный флаг с одним продолжительным звуком означает: «Наказание не накладывается».

**С5.2** Жёлтый или синий флаг, обозначающий яхту, с одним продолжительным звуком означает: «Обозначенная флагом яхта должна выполнить наказание в соответствии с правилом С7».

**С5.3** Красный флаг вместе или вскоре после синего или жёлтого флага и с одним продолжительным звуком означает: «Обозначенная флагом яхта должна выполнить наказание в соответствии с правилом С7.3(d)».

**С5.4** Чёрный флаг вместе с жёлтым или синим флагом и с одним продолжительным звуком означает: «Обозначенная флагом яхта

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

**C5.5** Один короткий звук означает: «Наказание теперь выполнено».

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

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

## **C6 ПРОТЕСТЫ ЯХТ И ИХ ТРЕБОВАНИЯ ИСПРАВИТЬ РЕЗУЛЬТАТ**

**C6.1** Яхта имеет право протестовать против другой яхты:

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

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

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

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

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

(c) правилу 31 или 42; или

(d) правилу C4 или C7.

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

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

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

### **C6.5 Решения ампайров**

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

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

- (2) когда ампайры наказывают яхту по правилу С8.2, и в этом же инциденте с какой-либо яхты показан флаг «У», то ампайры имеют право не принимать во внимание этот флаг «У».
- (b) Наказание красным флагом по правилу С5.3 должно быть применено, если яхта получила контроль над другой яхтой в результате нарушения *правил*, но ампайры не уверены, что выполнены условия, при которых возможно дополнительное наказание по их инициативе.

## **С6.6 Решения протестового комитета**

- (a) Протестовый комитет имеет право получать свидетельства любым способом, который сочтёт подходящим, и сообщить своё решение устно.
- (b) Если протестовый комитет решит, что нарушение *правил* не повлияло существенно на результат матча, то он имеет право:
  - (1) наложить штраф в 1 очко или часть очка;
  - (2) назначить перегонку; или
  - (3) принять другое решение, которое сочтёт справедливым, в том числе – не накладывать наказания.
- (c) Наказание за нарушение правила 14, в результате которого причинен ущерб или вред здоровью, накладывается протестовым комитетом по его усмотрению и может включать в себя отстранение от дальнейшего участия в соревновании.

## **С6.7 Добавить новое правило N1.10 в Приложение N:**

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

## **С7 СИСТЕМА НАКАЗАНИЙ**

### **С7.1 Удаленное правило**

Правило 44 удалено.

### **С7.2 Общее для всех наказаний**

- (a) Наказанная яхта имеет право отложить выполнение наказания согласно ограничениям правила С7.3 и должна выполнить его следующим образом:
  - (1) Когда яхта находится на участке дистанции в направлении к наветренному *знаку*, она должна сделать поворот фордевинд и, настолько быстро, насколько разумно возможно, привестись до курса крутой бейдевинд.
  - (2) Когда яхта находится на участке дистанции в направлении к подветренному *знаку* или к финишной линии, она должна сделать поворот оверштаг и, настолько быстро, насколько разумно возможно, увалиться на курс, составляющий более 90 градусов к направлению истинного ветра;

- (b) В правило 2 добавить: «Во время *гонки* яхте не нужно выполнять наказание, если не было сигнала ампайра о наказании».
- (c) Яхта заканчивает участок дистанции, когда любая часть её корпуса пересекает продолжение линии, проведённой от предыдущего *знака* через *знак*, который она огибает; яхта, находящаяся на последнем участке дистанции, заканчивает его, когда *финиширует*.
- (d) Наказанная яхта не должна регистрироваться как *финишировавшая* до тех пор, пока она не выполнит наказание и её корпус не окажется полностью на стороне дистанции от финишной линии, и она затем *финиширует*; исключением является ситуация, когда наказание яхты погашено до или после того, как она пересекла финишную линию.
- (e) Если яхта имеет одно или два отложенных наказания, и другая яхта её матча получает наказание, то по одному наказанию для каждой яхты погашаются; однако наказание красным флагом не погашает отложенное наказание и не погашается другим наказанием.
- (f) Если одна из яхт *финишировала* и больше не находится в *гонке*, а другая яхта имеет отложенное наказание, ампайры имеют право отменить отложенное наказание.

### **С7.3 Ограничения на наказания**

- (a) Яхта, выполняющая наказание, включающее поворот оверштаг, должна иметь фаловый угол спинакера ниже вертлюга грота-гика с момента, когда она проходит левентик, и до момента, когда окажется на курсе крутой бейдевинд.
- (b) Никакая часть наказания не должна выполняться внутри *зоны знака*, подлежащего огибанию, которым начинается, ограничивается или заканчивается участок дистанции, на котором находится яхта.
- (c) Если яхта имеет одно отложенное наказание, то она имеет право выполнить его в любой момент после *старта* и до *финиша*. Если яхта имеет два отложенных наказания, то одно из них она должна выполнить настолько быстро, насколько это разумно возможно, но не до *старта*.
- (d) Если ампайры показывают красный флаг вместе с флагом наказания или вскоре после него, то наказанная яхта должна выполнить наказание так быстро, насколько это разумно возможно, но не до *старта*.

### **С7.4 Выполнение и окончание выполнения наказания**

- (a) Когда яхта, имеющая отложенное наказание, находится на участке дистанции, проходимом к наветренному *знаку*, и делает поворот фордевинд или находится на участке дистанции, проходимом к подветренному *знаку* или к финишной линии, и проходит левентик, то она выполняет наказание.
- (b) Если яхта, выполняющая наказание, выполняет его неправильно или не заканчивает его выполнение настолько быстро, насколько это разумно возможно, то она больше не выполняет наказание. Ампайры должны произвести сигнал, предписанный правилом С5.6.

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

## **С8 НАКАЗАНИЯ ПО ИНИЦИАТИВЕ АМПАЙРОВ**

### **С8.1 Изменения правил**

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

- С8.2** Если ампайры решат, что яхта нарушила правило 31, 42, С4, С7.3(с) или С7.3(d), то они должны наказать её, показав сигнал согласно правилу С5.2 или С5.3. Однако если яхта наказана за нарушение правил Части 2 и если в этом же инциденте она нарушает правило 31, то она не должна быть наказана за нарушение этого правила. Кроме того, яхта, которая несет неправильный флаг или не несет правильный флаг, должна быть предупреждена устно, и ей должна быть предоставлена возможность исправить эту ошибку прежде, чем она будет наказана.

- С8.3** Если ампайры решат, что яхта:

- (а) получила преимущество, нарушив *правила* с учётом возможного получения наказания;
- (б) намеренно нарушила *правила*; или
- (с) нарушила принцип спортивного поведения;

то она должна быть наказана согласно правилам С5.2, С5.3 или С5.4.

- С8.4** Если ампайры или члены протестового комитета решат, что яхта, возможно, нарушила какое-либо *правило*, кроме правил, перечисленных в правилах С6.1(а) и С6.2, то они должны сообщить об этом протестовому комитету, чтобы он действовал согласно правилу 60.1 и правилу С6.6, если сочтёт нужным.

- С8.5** После того, как одна из яхт *стартовала*, и ампайры убедились, что другая яхта не будет *стартовать*, они имеют право произвести сигнал по правилу С5.4, обозначив яхту, которая не *стартовала*.

- С8.6** Когда одна яхта выходит из *гонки* после того, как обе яхты матча *стартовали*, ампайры имеют право произвести сигнал по правилу С5.4, обозначив вышедшую из *гонки* яхту.

- С8.7** Если ампайры матча и, по крайней мере, ещё один другой ампайр вместе решат, что яхта нарушила правило 14 и получено повреждение, то они имеют право наложить наказание очками без рассмотрения. Участник должен быть проинформирован о наказании так скоро, как это практически возможно, и во время такого информирования имеет право потребовать рассмотрения. После этого протестовый комитет должен действовать согласно правилу

С6.6. Наказание, наложенное протестовым комитетом, может быть больше, чем наказание, наложенное ампаирами. Если же ампаиры решат, что подходящим является наказание, большее чем одно очко, то они должны действовать согласно правилу С8.4.

## **С9 ТРЕБОВАНИЯ ОБ ИСПРАВЛЕНИИ РЕЗУЛЬТАТА ИЛИ ПОВТОРНОМ РАССМОТРЕНИИ; АПЕЛЛЯЦИИ; ДРУГИЕ ДЕЙСТВИЯ**

- С9.1** Отменяется право на требование исправить результат или на апелляцию в связи с решением, принятым согласно правилам С5, С6, С7 или С8. Правило 63.7(b) заменено на: «*Сторона* в рассмотрении не имеет права требовать повторного рассмотрения».
- С9.2** Участник не имеет права обосновывать требование исправить результат тем, что были неправильными действия какого-либо официального судна. Протестовый комитет имеет право рассмотреть вопрос об исправлении результата, только если полагает, что официальное судно, включая катер ампаира, возможно, существенно помешало соревнующейся яхте.
- С9.3** Никакого рода рассмотрений не должно быть в связи с действиями или бездействием ампаиров, за исключением предусмотренного в правиле С9.2.

## **С10 СИСТЕМА ПОДСЧЕТА РЕЗУЛЬТАТОВ**

- С10.1** Победитель каждого матча получает одно очко (половину очка получает каждый участник в случае явного одновременного финиша). Проигравший в матче не получает очков.
- С10.2** Если кто-либо из участников выбыл в ходе соревнования, то результаты всех проведенных гонок остаются в силе.
- С10.3** Если однократный раунд-робин остановлен до завершения или многократный раунд-робин остановлен во время первого раунд-робина, то очки участника должны определяться как среднее количество очков за матчи этого участника. Однако если кто-либо из участников провел менее одной трети всех установленных расписанием матчей, то весь раунд-робин не должен учитываться и, если обстоятельства вынуждают, соревнование объявлено несостоявшимся. В случае равенства очков для определения преимущества по правилу С11.1(a), очки участника должны быть определены как среднее за матчи между участниками, имеющими равные очки.
- С10.4** Если многократный раунд-робин остановлен во время незавершенного раунд-робина, то только одно очко разыгрывается во всех тех матчах, где встречались между собой два конкретных участника, следующим образом:

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

### **C10.5** В серии раунд-робинов:

- (a) участники занимают места согласно общему количеству набранных очков; выигрывает участник, набравший больше очков;
- (b) участник, выигравший матч, но дисквалифицированный за нарушение *правил* по отношению к участнику другого матча, не получает очков за победу. При этом проигравший ему участник также не получает очков; и
- (c) итоговое положение участников, выступавших в разных группах, должно определяться по большему числу набранных очков.

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

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

## **C11 РАВЕНСТВО РЕЗУЛЬТАТОВ**

### **C11.1** Серия раунд-робинов

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

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

- (a) расположить участников по порядку в соответствии с количеством очков, набранных в матчах между всеми участниками, имеющими равные результаты;
- (b) если два участника имеют равные результаты в многократном раунд-робине, то преимущество отдают участнику, выигравшему последний матч между ними;
- (c) преимущество имеет участник (участники), набравший наибольшее количество очков в матчах против участника, занявшего первое место в серии раунд-робинов, или, если нужно, то – против участника, занявшего второе место и т.д., пока не будет выявлено преимущество. Если окажутся две группы участников, имеющие внутри каждой из них равные результаты, и определение преимущества для участников одной

группы влияет на определение преимущества для участников другой группы, то в правиле С11.1(с) должна быть применена процедура:

- (1) сначала должно быть определено преимущество в группе участников, претендующих на более высокое место; и
  - (2) все участники из группы участников, претендующих на более низкое место, должны считаться одним участником при применении правила С11.1(с);
- (d) Если, после применения правила С10.5(с), участники из разных групп имеют равные результаты, то преимущество имеет участник, занявший лучшее место в своей группе, независимо от числа участников в каждой группе;
- (e) преимущество имеет участник (участники), занявший лучшее место на непосредственно предшествующем этапе соревнования (гонка флота, раунд-робин и т.п.).

### **С11.2 Серия гонок на выбывание**

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

- (a) занял более высокое место в непосредственно предшествующей серии раунд-робинов; если нужно, применяется правило С11.1;
- (b) выиграл непосредственно предшествующий матч в этом соревновании между этими участниками.

### **С11.3 Оставшиеся равные результаты**

Когда правило С11.1 или С11.2 не позволяет отдать преимущество, то:

- (a) если нужно определить, кто из участников выходит в следующий этап соревнования (или будет участвовать в другом соревновании, для которого данное соревнование является отборочным), то должна быть проведена перегонка, если это практически возможно. Если гоночный комитет решит, что перегонка практически невозможна, то преимущество должно быть отдано участнику, имеющему больше очков в серии раунд-робинов после исключения у каждого участника с равными результатами очков за первую гонку; если это не выявит победителя, то исключают очки за вторую гонку и так далее, пока кому-то не будет отдано преимущество. Если ещё у некоторых участников остаются равные результаты, то должны быть снова применены правила С11.1 или С11.2.
- (b) если нужно определить победителя соревнования, не являющегося отборочным для другого соревнования, или итоговые места участников, выбывших в одном раунде серии гонок на выбывание, то может быть проведена перегонка (но не жеребьёвка).

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

## **ПРИЛОЖЕНИЕ D**

### **ПРАВИЛА КОМАНДНЫХ ГОНОК**

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

#### **D1 ИЗМЕНЕНИЯ В ГОНОЧНЫХ ПРАВИЛАХ**

##### **D1.1 Определения и правила Частей 2 и 4**

- (a) В определении *Зона (Zone)* расстояние изменено на две длины корпуса.
- (b) Правило 18.2(a) заменено на:
  - (a) Когда первая из двух яхт достигает *зоны*,
    - (1) если яхты *связаны*, то наружная в этот момент яхта должна дать внутренней яхте *место-у-знака*;
    - (2) если яхты не *связаны*, яхта, которая в этот момент не достигла *зоны*, должна дать другой яхте *место-у-знака*.

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

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

- (c) Правило 18.4 удалено.
- (d) Когда это указано в положении о соревновании или гоночной инструкции, то правило 20.4 изменяется таким образом, что в дополнение к окликам, требуются следующие сигналы рукой:
  - (1) для «Места для поворота» (Room to tack) – несколько раз явно указать рукой на ветер; и
  - (2) для «Поворачивай» (You tack) – несколько раз явно указать на другую яхту и взмахнуть рукой на ветер.
- (e) Правило 23.1 заменено на: «Если разумно возможно, то яхта, не участвующая в *гонке*, не должна мешать яхте, находящейся в *гонке*; и яхта, которая *финишировала*, не должна действовать так, чтобы мешать не *финишировавшей* яхте».
- (f) Добавить новое правило 23.3: «Когда встречаются яхты, участвующие в разных гонках, то любое изменение курса любой яхтой должно обуславливаться соблюдением яхтой *правил* или попыткой победить в своей гонке».
- (g) Добавить в правило 41:
  - (e) помощь от другой яхты своей команды, при условии, что не использовались электронные средства связи.