

Совсем чуть-чуть про правила парусных соревнований.

Дружинин Александр. 2007 (с)

В книжке под названием Racing Rules of Sailing 2005-2008 (Правила Парусных Соревнований) выпущенной организацией ISAF – более 170 страниц. В связи с этим принято думать, что правила парусных соревнований это что-то вроде уголовного кодекса,- никто не читал, но хорошее от плохого все отличим если что. Поэтому встретить на воде человека, который отчетливо знает, кто кому уступает дорогу не так то просто. При обычной каталке этот досадный факт большого значения не имеет, в конце концов люди не враги сами себе, но в гонке все меняется. Азарт, сосредоточенность на более важных, чем расхождение вещах и высокие скорости частенько приводят к столкновениям. При этом оба участника (если они не знают правил) обычно считают, что они оба правы. Чтобы не сориться по пустякам и знать, кто кому уступает дорогу, я постараюсь изложить 170 страниц текста ISAF в нескольких простых и понятных принципах.

Такие тексты есть на многих парусных сайтах, но тут чем больше – тем лучше. В подзаголовках я буду давать ссылки на соответствующие номера правил ISAF чтобы въедливые читатели могли посмотреть в оригинале. В России принято использовать переведенный на русский текст правил ISAF, однако даже в Финляндии дети на Оптимистах разбираются по правилам на английском. Тем более что русских правил у меня под рукой нет ☺.

Самые базовые правила расхождения.

Доски на разных галсах (#10, On opposite tacks).

Как известно доска может идти относительно ветра правым или левым галсом. Как определить? По науке: если ветер дует в парус справа, то галс правый, если слева – левый. По простому: какая рука ближе к мачте, такой и галс. Идете правой рукой вперед – галс правый, левой рукой – левый.

Так вот, доска, которая идет правым галсом (на фото номер 665), имеет преимущество перед доской идущей левым галсом.

Левый галс уступает. Все просто.

Думать о том, куда уйти, чтобы освободить дорогу должен участник идущий левым галсом. Участник на правом галсе преднамеренно изменять курс так чтобы вести дело к столкновению не имеет права. Как шел так и идет. (#14 Avoiding contact, #16 Changing course).

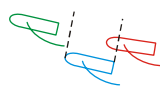


Доски на одном галсе.

Если доски идут на одном галсе, то бывает две ситуации.

Ситуация 1. Доски в положении *связаны* (#11, On the same tack overlapped).

Если нос доски идущей сзади заходит за корму доски идущей спереди – то доски называются *связанными* и дорогу уступает наветренная доска. Т.е. та, что находится выше по ветру. На схеме синяя доска связана с красной и красная должна сторониться синей, поскольку синяя подветреннее. (На фото - доски на переднем плане связаны.)



Ситуация 2. Доски в положении *чисто впереди-чисто позади* (#12, On the same tack, not overlapped).

Если нос задней доски не заходит за корму передней, то доски называются *не связанными* и дорогу уступает доска идущая сзади. На схеме синяя и красная доски должны сторониться зеленой, поскольку она идет чисто впереди и не связана с ними. Например на фото номер 12 должен думать как он будет обгонять идущего чисто впереди номер 68. 68-ой же имеет право дороги.



А вот собственно и всё из самого основного.

Итак:

- Если доски на разных галсах – преимущество имеет правый галс.
- Если доски на одном галсе и одна идет чисто впереди другой – преимущество имеет та, что впереди.
- Если доски на одном галсе и связаны – преимущество имеет подветренная доска.

Небольшая добавка к самым базовым правилам расхождения.

Часто можно слышать примерно такие суждения: «я не лезу на старте вперед, а стартую сзади, чтобы не мешать гонщикам». На вопрос, «Так ведь гонщики вообще-то все мы и есть, и первые просто обязаны объехать того, кто идет медленнее, для этого есть правила расхождения», человек обычно отвечает «Да там этих правил столько! Не то что-нибудь сделаю, будут матами крыть, на фиг надо». Так вот «этих правил», там ровно три. Те, что изложены выше. И они обязательны для всех, кто пришел в стартовую зону.

И хотя есть еще ряд моментов, которые нужно знать участникам, эти *три правила* во время старта не меняются.

Нужно помнить (это не правило, это так, к слову), что вы находитесь в гонке с момента подачи первого стартового сигнала. Т.е. несмотря на то, что до старта еще шесть или больше минут, тем не менее, правила уже действуют.

Итак, когда вы подходите к зоне дистанции, то первое что вы видите, это судейское судно и знаки. Чтобы знать, кто имеет право дороги вблизи знаков и судна – вот еще пара простых и понятных правил.

Первое:

Право дороги на знаке. (#18, Rounding and Passing Marks and Obstructions)

В правилах знакам посвящен целый раздел, но нас интересует только одно основное правило.

Когда доски приближаются к знаку разными галсами – то преимущество имеет по прежнему правый галс.

Когда две доски приближаются к знаку для огибания одним галсом и доски *связаны*, то право дороги имеет та, что ближе к знаку (внутренний). На фото доска 28 имеет право дороги.



Это касается как верхнего знака, который огибается по окончании лавировки, так и второго/третьего, которые огибаются поворотом фордевинд, так и нижнего знака, после которого опять начинается лавировка. Если доски на одном галсе и *связаны*, то доска, которая ближе к знаку (внутренняя) имеет право дороги, а внешняя уступает.

Если доски не связаны, то право дороги, по-прежнему, имеет та доска, которая идет впереди.

Таким образом, нюанс на знаке один – внутренний имеет право дороги.

Второе:

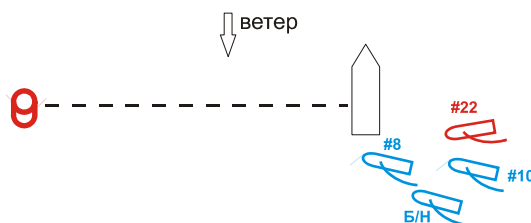
Стартовые знаки и судейское судно. (#18.1, When this rule applies.)

А вот на судейское судно и стартовые знаки указанное выше правило НЕ РАСПРОСТРАНЯЕТСЯ. Потому что во время старта, они не являются знаками для обигания. Поэтому, как и написано выше, на старте надо учитывать ТОЛЬКО три базовых правила расхождения. Никаких внутренних на старте нет.

Из этого важного исключения следует не менее важный практический вывод, на котором нужно остановиться подробнее.

Часто при разгоне правым галсом к стартовой линии из-за судна (см. схему и фото) получается так, что места у судна хватает не всем. Так вот, право дороги имеют подветренные, а не те, кто ближе к судну, поскольку судно знаком не является. И эти самые подветренные имеют полное право всех кто наветреннее на старт не пустить, закрыв дорогу между толпой и судном. Поэтому те кто разгоняются выше по ветру должны заранее придумать что они будут делать, если места не будет (таранить металлическое судно, приводиться, падать, тормозить парашютом и т.д.).

На фото, сделанном с кормы судейского судна, виден этот момент. На схеме примерно показаны те же участники. До старта остается немного времени, и участники проходят судно по пути к стартовой линии. В данной ситуации при приближении к судейскому судну право дороги будет иметь доска 10, доска 22 должна будет сторониться.



Заключение.

Три главных правила расхождения.

- правый галс имеет право дороги;
- прав передний, задний сторонится;
- если связаны, прав подветренный, наветренный сторонится.

На знаке право дороги имеет внутренний.

На старте никаких внутренних нет. Помните три главных правила расхождения и берегите судейское судно.

Вот и все. Вместо 170 страниц – три с картинками. По моему достаточно. И главное - на 90% встреч на воде этого хватит.

Удачи!