

## ПРАВИЛА БУЕРНЫХ ГОНОК

### (NIA RACING RULES AND CONSTITUTION)

(©Перевод Ю.К. Асташева, R-20 и Р.М. Ходыкина, R-713. Оригинальный текст см. WWW.IDNIYRA.ORG или WWW.ICESAILING.ORG)

#### Часть I. Определения

Когда какой-либо из терминов упоминаемых в Части 1 далее применяется в смысле определения или правила, то он печатается заглавными буквами. Все определения являются правилами.

#### ИСТИННЫЙ ВЕТЕР (ACTUAL WIND)

**ДИСТАНЦИЯ** гонок типа «НАВЕТРЕННЫЙ ЗНАК – ПОДВЕТРЕННЫЙ ЗНАК» (WINDWARD – LEEWARD COURSE) с огибанием 2-х ЗНАКОВ – наветренного и подветренного. Воображаемая прямая линия между двумя ЗНАКАМИ параллельна направлению ИСТИННОГО ВЕТРА.

**ОСТРЫЙ КУРС (ON-THE-WIND)** – буер идёт **ОСТРЫМ КУРСОМ**, если угол между его курсовой линией (ДП) и направлением ИСТИННОГО ВЕТРА менее 90 градусов

**ПОЛНЫЙ КУРС (OFF-THE-WIND)** – буер идёт **ПОЛНЫМ КУРСОМ**, если угол между его курсовой линией (ДП) и направлением ИСТИННОГО ВЕТРА 90 и более градусов

**ПРАВЫЙ ГАЛС (STARBOARD TACK)**. Буер находится на **ПРАВОМ ГАЛСЕ** если **ИСТИННЫЙ ВЕТЕР** дует ему со стороны правого борта

**ЛЕВЫЙ ГАЛС (PORT TACK)**. Буер находится на **ЛЕВОМ ГАЛСЕ** если **ИСТИННЫЙ ВЕТЕР** дует ему со стороны левого борта.

**НАВЕТРЕННЫЙ БУЕР** и **ПОДВЕТРЕННЫЙ БУЕР (WINDWARD YACHT and LEEWARD YACHT)**. Когда буера находятся на одном галсе, буер, который находится ближе к приходящему ИСТИННОМУ ВЕТРУ является **НАВЕТРЕННЫМ БУЕРОМ**, а другой – **ПОДВЕТРЕННЫМ БУЕРОМ**.

**ПОВОРОТ ОВЕРШТАГ (TACKING)**. Буер выполняет **ПОВОРОТ ОВЕРШТАГ** с момента, когда он прошёл положение носом против ИСТИННОГО ВЕТРА и до момента когда его грот наполнится ветром на другом галсе.

**ПОВОРОТ ФОРДЕВИНД (JIBING)**. Буер выполняет **ПОВОРОТ ФОРДЕВИНД** на полном курсе с момента, когда нижняя шкаторина грота пересекает его диаметрально плоскость и до момента, когда его грот наполнится ветром на другом галсе.

**ПРЕПЯТСТВИЕ (OBSTRUCTION)**. **ПРЕПЯТСТВИЕМ** является любой объект, который буер не может безопасно пройти не меняя курса.

**ЗНАК (MARK)** — любой объект, который буер должен обогнуть или пройти его с предписанной стороны

**НАРУЖНЫЙ (OUTSIDE) буер.** Когда применяется правило 8 Части IV (раздел В «Право дороги» ) – **НАРУЖНЫМ** является любой буер находящийся справа от другого.

**ОТМЕНА (CANCELATION).** **ОТМЕНЁННОЙ** является гонка, результаты которой признаны недействительными и которая не будет проводиться в дальнейшем.

**ОТЛОЖЕНИЕ (POSTPONEMENT).** **ОТЛОЖЕННОЙ** является гонка, старт которой не был произведен в назначенное время и которая по усмотрению Гоночного комитета может быть проведена позднее

**ПРЕКРАЩЕНИЕ (ABANDONMENT).** **ПРЕКРАЩЁННОЙ** является гонка, которая остановлена после старта и которая по усмотрению Гоночного комитета может быть повторена.

## **Часть II. Организация и проведение соревнований**

Содержание Части II может быть адаптировано к регатам различного уровня. При адаптации правил должны учитываться такие факторы как: ограничения по силе ветра, длина дистанции, температурные условия, толщина и состояние льда, количество буеров на дистанции, система контроля за прохождением дистанции, подведения результатов гонки и пр..

**А.** Положение о соревновании должно содержать следующую информацию:

1. Правила, в соответствии с которыми будут проходить соревнования;
2. Дата и место проведения гонок, дата и время старта 1-ой гонки;
3. Класс/классы буеров включённых в программу соревнований;
4. Размер стартового взноса;
5. Место и время регистрации участников;
6. Информацию о призах и их количестве;
7. Место и время получения Гоночной инструкции;
8. Планируемое количество гонок и число гонок, при проведении которых соревнование будет считаться состоявшимся.

**В.** Гоночная инструкция

1. Гоночная инструкция может даваться участникам в письменном виде или устно.
2. Содержание Гоночной инструкции:
  - (a) Место установки дистанции;

- (b) Описание ЗНАКОВ;
  - (c) Время старта;
  - (d) Сигналы стартовой процедуры и финиша;
  - (e) Контрольное время для каждого класса буеров (общее контрольное время и контрольное время на милю в каждом классе);
  - (f) Время и место подачи и рассмотрения протестов.
3. Гоночная инструкция должна быть доступна каждому участнику.
4. Письменные или устные изменения Гоночной инструкции не могут быть произведены менее, чем за 2 минуты до стартового сигнала гонки.

С. Обязанности и ответственность лиц, проводящих соревнование

1. Гоночный комитет

- (a) Состав (установщик дистанции, стартёры, хронометристы, судьи-контролёры на дистанции)

(1) Установщик:

- a. Определяет, соответствуют ли условия (сила ветра, состояние льда, температура воздуха, видимость) безопасному проведению гонок, маркирует опасные участки на льду;
- b. Обеспечивает и проверяет наличие ЗНАКОВ и стартовой линии;
- c. Устанавливает дистанцию гонок (ЗНАКИ, стартовая линия, зона безопасности).

(2) Стартёры:

- a. Обеспечивают и проверяют наличие зрительных и звуковых сигналов, мегафонов и средств связи;
- b. Дают старт гонки.

(3) Хронометристы: хронометрируют время прохождения кругов и продолжительность гонки.

(4) Судьи-контролёры на дистанции:

- a. Обеспечивают и проверяют наличие судейских бланков и протоколов, карандашей, обеспечивают своевременную информацию на доске информации в официальном месте нахождения, производят жеребьёвку стартовой позиции буеров;

- b. Из числа контролёров формируются 2 бригады по 2 человека в каждой из бригад, одна из которых работает у наветренного ЗНАКА, а другая – у противоположного от подветренного ЗНАКА конца финишной линии;
- c. Контроль и регистрация прохождения ЗНАКОВ осуществляется следующим образом: контрольный лист разбивается на колонки в соответствии с количеством кругов. Когда буер проходит ЗНАК, один из судей бригады называет его номер на парусе, а другой – отмечает его в соответствующей колонке контрольного листа. Заполнение следующей колонки начинается всякий раз, когда лидирующий буер заканчивает очередной круг. После начала заполнения новой колонки продолжается регистрация всех проходящих ЗНАК буеров в этой колонке, независимо от того на каком круге находится проходящий буер, до тех пор, пока отметкой лидирующего буера начнётся заполнение очередной колонки. После финиша последнего буера контролёры, сверяя записи в контрольных листах, определяют какие из буеров правильно прошли дистанцию и их порядок на финише.
- d. Определяют позицию буеров на старте следующей гонки
- e. Передают результаты гонки для подсчета результатов и начисления очков.
- f. Подводят окончательные результаты в серии гонок

(b) Безопасность. Гоночный комитет должен всегда иметь в готовности:

1. Средства для оказания первой медицинской помощи;
2. Номера телефонов для вызова неотложной помощи;
3. Оборудование для вытаскивания из воды людей и буеров.

2. Судьи должны:

- a. Быть наделены самыми высокими правами по отношению ко всем другим лицам, проводящим соревнования, по всем вопросам применения и интерпретации правил при проведении соревнования;
- b. исполнять все правила;
- c. вести постоянное наблюдение за ходом гонки и протестовать по поводу любого нарушения правил;
- d. рассматривать протесты и принимать по ним решения

D. Дистанция. Все дистанции должны быть типа «НАВЕТРЕННЫЙ ЗНАК – ПОДВЕТРЕННЫЙ ЗНАК», все ЗНАКИ огибаются левым бортом. Понятие

дистанции включает все знаки, стартовую и финишную линии, зону безопасности (см. Приложение 1 – Схема дистанции).

## Е. Старт

1. Стартовую линию следует располагать перпендикулярно направлению ИСТИННОГО ВЕТРА и устанавливать её приблизительно в 45 метрах к подветру от подветренного ЗНАКА дистанции. Центр стартовой линии должен располагаться на продолжении воображаемой прямой линии, проходящей через оба ЗНАКА дистанции. Позиции буеров на старте должны размечаться пронумерованными стартовыми блоками, расставленными вдоль стартовой линии с минимальным интервалом, составляющим 3 длины планки буера. Блоки с чётными номерами располагаются справа от центра стартовой линии, а с нечётными слева, если смотреть со стороны дистанции. Стартовые блоки могут быть изготовлены из 2-х деревянных дощечек длиной 12-15 см., соединённых между собой в виде буквы «Г». Номер наносится на внешнюю сторону дощечки, которая образует верхнюю горизонтальную часть буквы и которая при установке должна быть обращена в сторону от дистанции, т.е. к подветру.
  - a. Стартовые блоки не являются ЗНАКАМИ.
  - b. Подветренный ЗНАК не имеет предписанной стороны для его прохода до момента, пока буер впервые не обогнёт наветренный ЗНАК.
2. Позиции буеров на старте 1-ой гонки определяется жребием, если иное не оговорено в Гоночной инструкции. Участники, прибывшие к месту старта после жеребьёвки, занимают позиции у концов стартовой линии. Позиции буеров на старте последующей гонки определяются в соответствии с их местом на финише предыдущей гонки. Буера, отмеченные в протоколе прошедшей гонки как DNF, DSQ и DNS расставляются по усмотрению Гоночного комитета у концов стартовой линии.
3. Стартовая процедура
  - a. У стартовой линии Гоночный комитет должен объявить участникам дистанцию гонки, количество кругов, контрольное время отведенное на гонку и контрольное время прохождения круга.
  - b. В случае, если буера стартуют разными галсами, тогда буера получившие чётные номера на старте стартуют ПРАВЫМ ГАЛСОМ, а нечётные – ЛЕВЫМ ГАЛСОМ. При любой системе старта буер располагается на стартовой линии так, чтобы его наветренный конёк находился у стартового блока.
  - c. До сигналов начала стартовой процедуры Гоночный комитет должен убедиться, что все буера на старте расположены надлежащим образом и имеет право потребовать от буера изменить своё положение на стартовой линии.
  - d. Приблизительно за 1 мин. до стартового сигнала судья-стартёр, занявший позицию у подветренного ЗНАКА, подъёмом флага или

руки должен дать подготовительный сигнал, который может сопровождаться звуковым сигналом.

- e. Сигналом старт открыт является спуск флага или опускание руки стартера, который может сопровождаться звуковым сигналом.
- f. После стартового сигнала экипажи могут начинать движение своих буеров либо толкая их для разгона, либо используя силу ветра.
  - 1. Буер не должен начинать движение вперед во время производства стартового сигнала.
  - 2. Буер, который подходит к стартовой линии после стартового сигнала, должен остановиться, прежде чем начать движение по дистанции.
  - 3. После того как стартовавшие буера уйдут на дистанцию и буера следующего класса или группы начинают занимать свои позиции на стартовой линии, рекомендуется оставить свободными позиции №№ 2, 4, 6, 8, 10 (позиции 5-ти буеров, которым предстоит стартовать ПРАВЫМ ГАЛСОМ) для того чтобы оставить свободным пространство за финишной линией для прохода финиширующих буеров.

## Ф. ФИНИШ

- 1. Финишной – является воображаемая линия длиной 70 – 100 метров, перпендикулярная к направлению ИСТИННОГО ВЕТРА, которая проходит между подветренным ЗНАКОМ и местом позиции судьи-финишёра. Финишная линия располагается таким образом, чтобы финиширующие буера, идущие от наветренного ЗНАКА, могли оставить подветренный ЗНАК слева.
  - a. В любое время при изменении направления ветра финишная линия должна быть развернута таким образом, чтобы всегда быть перпендикулярной к направлению ИСТИННОГО ВЕТРА.
  - b. Буера должны проходить через финишную линию только тогда, когда они финишируют. Находясь на предыдущих кругах дистанции, они не обязаны пересекать финишную линию.
- 2. Буер финиширует в момент, когда он на последнем круге дистанции, двигаясь в направлении от наветренного ЗНАКА, пересекает финишную линию любой частью своего корпуса или оборудования.
- 3. Финиш первого буера должен быть обозначен опусканием поднятого судьёй- финишёром флага и может сопровождаться звуковым сигналом.

## Г. Контрольное время

- 1. Контрольное время на круг – время, отведенное для прохождения любого круга дистанции.

- a. Контрольное время на круг устанавливается Гоночным комитетом и объявляется до старта гонки. Клубы, классы или ассоциации могут императивно предписывать в своих контрольное время.
  - b. Если ни один из буеров не укладывается в контрольное время на круг, то Гоночный комитет должен ПРЕКРАТИТЬ или ОТМЕНИТЬ гонку.
  - c. Гонка считается состоявшейся, если какой-либо из участвующих в гонке буеров прошел каждый круг дистанции в пределах контрольного времени на круг.
  - d. Пример: если объявленное контрольное время на круг составляет 9 мин., то лидирующий буер должен закончить 1-ый круг не позднее ,чем время старта (ВС) плюс 9 мин.; если лидер заканчивает 1-ый круг, например, за 7 мин., то его время завершения 1-ого круга ВС плюс 7 записывается и лидер 2-ого круга (им может быть и другой буер) должен завершить его до истечения времени ВС плюс 7 плюс 9 и т.д.;
2. Контрольное время на гонку. Если иного не предписано Гоночной инструкцией, то буер должен финишировать в пределах 30-ти минут после времени финиша 1-ого буера. Буер, не выполнивший этого требования, считается не финишировавшим и отмечается в протоколе как DNF. Это контрольное время может быть изменено правилами класса, ассоциации или клуба.

#### Н. ОТМЕНА, ОТКЛАДЫВАНИЕ, ПРЕКРАЩЕНИЕ гонки, изменение дистанции.

1. Гоночный комитет до старта гонки может ОТМЕНИТЬ, ОТЛОЖИТЬ или изменить дистанцию, известив об этом всех участников устно или письменно.
2. Гоночный комитет может ОТМЕНИТЬ или ПРЕКРАТИТЬ гонку после старта в случае смещения ЗНАКА или по любым причинам влияющим на безопасность проведения гонки.
  - a. Если ЗНАК смещён:
    1. Гоночный комитет должен , не прекращая гонки, всякий раз пытаться восстановить его правильное положение или заменить новым ЗНАКОМ, не нарушая при этом условий безопасности для людей и буеров;
    2. В случае повреждения ЗНАКА буера должны огибать любую его часть, оставшуюся на прежнем месте;
    3. Если на прежнем месте не осталось никакой части ЗНАКА и гонка не прекращена, то до восстановления или замены ЗНАКА огибанию подлежит смещённая его часть;
3. Гоночный комитет должен ОТМЕНИТЬ или ПРЕКРАТИТЬ гонку в случае, если не один из буеров в каком-либо из кругов не уложился в контрольное время на круг;
4. Дистанция не может быть изменена после старта;

5. Все участвующие экипажи буеров должны быть извещены о дате, времени и месте гонки, которая была ОТЛОЖЕНА или ПРЕКРАЩЕНА;
  6. Сигнал ОТМЕМЫ или ПРЕКРАЩЕНИЯ гонки - выстрел ракетницы и показ флага или щита в зоне подветренного ЗНАКА.
- I. Одновременный финиш. В случае одновременного финиша двух и более буеров, очки за место на которое претендуют эти буера и следующее место (или несколько следующих мест, если несколько буеров финишировали одновременно) складываются и делятся между ними поровну. Буеру, финишировавшему вслед за ними, дается место на одну позицию ниже по отношению к буерам, финишировавшим перед ним.
- J. Несчастные случаи
1. Если произошёл несчастный случай, Гоночный комитет может ПРЕКРАТИТЬ или ОТМЕНИТЬ гонку. Каждый участник обязан оказать любую возможную помощь любому буеру или лицу находящемуся в опасности и нуждающемуся в помощи, даже если они не являются участниками соревнований. Буер, оказавший помощь может в письменном виде потребовать исправить ему результат в гонке и Гоночный комитет может присвоить ему за эту гонку очки, равные его худшему результату в гонках серии, не учитывая при этом гонки, где он не стартовал, не финишировал или был дисквалифицирован.
  2. Шкипер буера терпящего бедствие (нуждающегося в помощи), должен пытаться сигнализировать проходящим буерам и, если возможно, судьям на дистанции о том насколько серьезно его положение. Если оно не требует экстренной серьезной помощи, то шкипер должен выйти из кокпита и ходить вокруг своего буера в ожидании помощи.
- K. Повторение гонки (перегонка)
1. Все буера, допущенные к гонке, которая по решению Гоночного комитета будет повторена, должны быть к ней допущены к перегонке.
  2. Гоночный комитет может рассмотреть вопрос о допуске к перегонке новых участников.
  3. Нарушения правил в гонке, которая будет повторена, не учитываются при её перегонке.
  4. Гоночный комитет должен известить всех участников о дате, времени и месте перегонки.
- L. Призы и награждения
1. Прежде чем вручать призы и производить награждение победителей, Гоночный комитет должен убедиться, что все претенденты на награды провели гонки в соответствии с требованиями настоящих Правил, Гоночной инструкции и Правил класса.
  2. Если в течение 60 дней после вручения приза Гоночный комитет установит, что кем-либо из призеров прошедших гонок были нарушены требования

настоящих Правил, Гоночной инструкции или Правил класса то он может требовать возврата приза.

### **Часть III Общие требования**

Буер, намеревающийся участвовать в соревновании, во избежание последующей дисквалификации должен соблюдать следующие общие требования:

1. Уплачивать все членские и вступительные (стартовые) взносы;
2. Соблюдать мерительные требования проводящей гонки ассоциации;
3. Не допускать к участию в составе своего экипажа профессиональных гонщиков – буеристов. Профессионалом признаётся любое лицо, получающее деньги за участие в гонках на буерах. Если возникает неопределённость о статусе спортсмена (любитель или профессионал), то его статус должна подтвердить Национальная буерная организация.

### **Часть IV Правила расхождения**

Целью правил этого раздела является предупреждение столкновений буеров при расхождении. Любое нарушение этих правил является поводом для дисквалификации.

- A. Принцип честной спортивной борьбы - В любых ситуациях Судьи, Гоночный комитет и участники соревнования должны действовать в соответствии с общепринятыми правилами поведения, правилами безопасности и правилами честной спортивной борьбы.
- B. Право дороги
  1. Буер на ходу должен сторониться стоящего без движения буера.
  2. Буер, идущий ПОЛНЫМ КУРСОМ должен сторониться (уступать дорогу) буеру, идущему ОСТРЫМ КУРСОМ.
  3. Когда буера, идущие ОСТРЫМ КУРСОМ, встречаются на противоположных галсах, то буер идущий ЛЕВЫМ ГАЛСОМ должен сторониться (уступать дорогу) буеру, находящемуся на ПРАВОМ ГАЛСЕ.
  4. Когда буера, идущие ПОЛНЫМ КУРСОМ, встречаются на противоположных галсах, то буер идущий ЛЕВЫМ ГАЛСОМ должен сторониться (уступать дорогу) буеру, находящемуся на ПРАВОМ ГАЛСЕ. Когда два буера на ОСТРОМ КУРСЕ идут одинаковым галсом, то НАВЕТРЕННЫЙ буер должен сторониться (уступать дорогу) ПОДВЕТРЕННОМУ буеру. Когда два буера на ПОЛНОМ КУРСЕ идут одинаковым галсом, сторониться (уступать дорогу) должен ПОДВЕТРЕННЫЙ буер.
  5. Если буер имеющий право дороги меняет свой курс, то он не должен изменять его так, чтобы своими действиями вводить в заблуждение другой буер или мешать ему уступать дорогу. Более быстро идущий буер, догоняющий другой, более медленный буер, идущий тем же галсом, не

должен подходить к нему слишком близко и лишать другой буер возможности сторониться обгоняющего.

6. Буер не должен менять свой курс поворотом ОВЕРШТАГ или ФОРДЕВИНД, если это может привести к столкновению с другим буером, который вследствие своего положения или скорости не может уступить дорогу.
7. Когда буер приближается к препятствию, которое он не может избежать или безопасно разойтись с другим буером, он может сигналом потребовать у другого буера место для прохода и этот другой буер обязан немедленно предоставить место и, если необходимо, сделать поворот ОВЕРШТАГ или ФОРДЕВИНД, после чего, требовавший место буер также должен немедленно сделать соответствующий поворот.
8. При приближении к ЗНАКУ или при его огибании сторониться (уступать дорогу) должен НАРУЖНЫЙ буер. Более быстро идущий буер приближаясь к ЗНАКУ, должен сторониться буера, который начал маневр по огибанию ЗНАКА. Каждый буер обязан предоставить место другому буеру для пересечения финишной линии.
9. После финиша в гонке буер должен уйти с дистанции и не создавать помех буерам находящимся в гонке.

#### С. Прохождение дистанции

1. Буера на стартовой линии должны быть выровнены и одинаково расположены. Шкипер любого буера может просить Гоночный комитет проверить и, при необходимости, изменить положение другого буера.
2. Буер начавший движение до стартового сигнала дисквалифицируется без протеста.
3. Буер коснувшийся ЗНАКА (исключая случаи, когда это происходит вследствие необходимости избежать опасного происшествия), не прошедший ЗНАК с предписанной стороны или не обогнувший все ЗНАКИ в правильной последовательности, должен быть дисквалифицирован.

#### Д. Средства движения

Буер может продвигаться по дистанции только силой воздействия ветра на его парус. Однако, экипаж без посторонней помощи (за исключением случаев когда физические кондиции экипажа не позволяют ему обойтись без посторонней помощи и это разрешено Гоночным комитетом) может толканием разгонять буер после стартового сигнала или, в случае необходимости, разгонять его толканием для того, чтобы набрать ход для движения под воздействием ветра. Другие случаи движения буера толканием могут явиться поводом для дисквалификации.

#### Е. Зона безопасности

Гоночный комитет должен разметить зону безопасности, располагающуюся с подветра от стартовой линии (см. Приложение 1). Буер может войти в зону безопасности, если Гоночный комитет предложит участвующим буерам

приготовиться к старту или если буер участвует в проходящей гонке. Никакие другие буера не должны находиться в зоне безопасности. Если после предупреждения Гоночного комитета буер без уважительной причины остаётся в зоне безопасности, то он может быть дисквалифицирован или наказан иным образом в соответствии с Частью V настоящих правил.

F. Балласт

В буере во время гонки от старта до финиша должен находиться неизменный экипаж и балласт.

### **Часть V. Протесты, дисквалификации, апелляции**

A. Протест

1. Стороны протеста

a. Протестовать может:

1. Любой буер – участник соревнований;
2. Гоночный комитет в лице любого из его членов;
3. Судьи.

b. Опротестованная сторона:

1. Любой буер – участник соревнований;

2. Гоночный комитет.

(1) Протестующая сторона может протестовать по поводу любого нарушения Правил Частей I, II, III, IV. Поданный протест не может быть отозван.

(2) Протестующая сторона должна:

- a. Немедленно после финиша гонки известить Гоночный комитет о своём намерении протестовать по поводу нарушения Правил или как можно скорее по иному поводу. Если протестующая сторона не финишировала в гонке, то она может заявить протест позднее, но в пределах 2-х часов после завершения гонок в этот день, если убедит Гоночный комитет в том, что у неё не было возможности своевременно заявить протест;
- b. Подать протест в письменном виде согласно предписаниям Гоночной инструкции о времени и месте подачи протестов. В протесте должны быть указаны нарушенные правила, приведены факты и, при необходимости, схема происшествия.

(3) После получения письменного протеста Гоночный комитет должен как можно скорее оповестить опротестованную сторону.

- (4) Опротестованной стороне должно быть предоставлено разумное время для подготовки к защите, после чего как можно скорее протест должен быть рассмотрен. Решения по протестам прошедшего гоночного дня должны быть приняты до начала гонок следующего гоночного дня, а в последний гоночный день до времени начала процедуры присуждения призов. Если заинтересованная сторона не предпринимает действий к появлению на слушании по протесту, дает судьям право отклонить протест или вынести решение, которое они считают разумным.

**В. Решения и Наказания**

1. Судьи, заслушав стороны и рассмотрев протест, должны как можно скорее принять по нему решение и оповестить о нём устно или письменно.
2. Если в результате рассмотрения протеста будет установлено что какой-либо буер нарушил Правила, то он должен быть дисквалифицирован или наказан иным образом, если это предписано Гоночной инструкцией.
3. Если установлено, что нарушение правил Гоночным комитетом повлияло на шансы буера получить приз, Судьи могут назначить перегонку.

**С. Заинтересованная сторона не должна принимать участие в рассмотрении протеста и принятии решения.**

Судья не может рассматривать протест в отношении буера, который ему принадлежит или на котором он гонялся в момент инцидента или против Гоночного комитета, членом которого он являлся.

**Д. Апелляции в Национальный буерный орган**

1. Запросы, касающиеся интерпретации Правил, могут направляться в Национальный буерный орган любым членом или группой членов Национальной организации. Разъяснение Национального органа является окончательным.
2. Подготовка апелляции. Все отсылаемые в письменном виде материалы должны быть подписаны апеллянтом и содержать основания для апелляции. Апелляция должна быть подана секретарю органа в течение 30-ти дней после вынесения обжалуемого решения. К апелляции должны быть приложены:
  - a. Письменное согласие на подачу апелляции лица, принявшего обжалуемое решение;
  - b. Копия Гоночной инструкции;
  - c. Копия протеста;
  - d. Имена и адреса представителей сторон и других официальных лиц, принимавших участие в рассмотрении;
  - e. Копия решения содержащая факты обосновывающие решение;

- f. Официальную схему инцидента, составленную на основании установленных фактов органом рассматривавшим протест и подписанную составителем. К схеме прилагаются сведения:
- (1) Направление и сила ветра;
  - (2) Температурные условия и состояние льда;
  - (3) Видимость;
  - (4) Позиции и траектории движения всех буеров вовлечённых
  - (5) в инцидент и их положение относительно ЗНАКОВ дистанции.
3. Решение национального буерного органа должно оформляться в письменном виде и содержать мотивы решения. Национальный орган должен принять решение по апелляции и в течение 30 дней с момента получения материалов в письменном виде разослать его всем сторонам и апеллянту. Все решения по апелляциям должны публиковаться в Ежегоднике Национальной организации.

## ОФИЦИАЛЬНОЕ ТОЛКОВАНИЕ НЕКОТОРЫХ ПРАВИЛ

Толкования, датированные 1 декабря 1973 года

1. Правила гонок и организации соревнований сформулированы так, чтобы обеспечить честные и безопасные гонки. Правила не могут использоваться с единственной целью получить тактическое преимущество, а должны использоваться, чтобы избегать столкновений.
2. Буеристы должны осознавать, что правила буерных гонок отличаются от правил парусных гонок в нескольких фундаментальных аспектах, наиболее известными из которых являются: ПРАВЫЙ ГАЛС не всегда имеет право дороги, НАВЕТРЕННЫЙ БУЕР имеет право дороги на полном курсе, нет зоны двух длин при огибании ЗНАКА.
3. Правила не разрешают касаний во время старта или немедленно после него и все правила гонок применяются на протяжении всей гонки.
4. Правило №8, обязывающее предоставлять место на фишиной линии для финиша буера, задумано для того, чтобы избежать гибели гоночного комитета и хаоса в зоне финиша. Буер ЛЕВОГО ГАЛСЯ должен уступать место возле финиша буеру ПРАВОГО ГАЛСА, за исключением ситуации, когда буера находятся на той стороне финишной линии, где находятся судьи, принимающие финиш – в этом случае, буер ПРАВОГО ГАЛСА обязан дать буеру ЛЕВОГО ГАЛСА возможность финишировать.
5. Как только крайняя передняя часть буера, который подходит сзади, пересекает траверз самой задней точки буера, шедшего впереди, один буер становится НАВЕТРЕННЫМ, а другой – ПОДВЕТРЕННЫМ. С этого момента к ним применяются правила о НАВЕТРЕННОМ И ПОДВЕТРЕННОМ БУЕРЕ.

Толкование от 1 октября 1977 года

1. В соответствии с частью II D, все дистанции должны быть типа «НАВЕТРЕННЫЙ ЗНАК – ПОДВЕТРЕННЫЙ ЗНАК». По определению, это дистанция, которая проходит между двумя, а не тремя знаками. Следовательно, требований должен быть "Оттяжной знак". установлен к наветру от ПОДВЕТРЕННОГО ЗНАКА противоречит правилам и не разрешается.

## ДОПОЛНЕНИЯ К ПРАВИЛАМ ДЛЯ БУЕРОВ КЛАССА DN

Настоящие Правила буерных гонок дополняются следующими Правилами Ассоциации буеров класса DN:

- A. В любое время, когда буер с поднятым парусом оставлен буеристом, должен надлежащим образом использоваться стояночный тормоз. Неисполнение этого правила может являться для дисквалификации участника в регате, если это обстоятельство привело к ущербу или несчастному случаю. По такому инциденту Гоночный комитет должен принять действия, которые сочтёт необходимыми.
- B. Во время нахождения на льду участник должен быть в шлеме, обеспечивающем необходимую защиту. Шлем, как минимум, должен иметь жесткую и прочную внешнюю поверхность и поглощающее энергию удара мягкое внутреннее покрытие. Шлем должен закрывать  $\frac{3}{4}$  поверхности головы и закрывать область ушей. Этот минимум требований должен обеспечивать адекватную защиту в любых обстоятельствах, связанных со спортом.
- C. Длина дистанции гонки должна, как минимум, составлять 4 морских мили (6.112 км.).
- D. Контрольное время прохождения круга дистанции должно рассчитываться исходя из минимальной средней скорости 6.5 минут на милю.
- E. Старт никакой гонки не может быть дан позднее 30-ти минут после официального времени захода солнца.
- F. В регате, за исключением коньков и парусов, должно использоваться одно и то же разрешённое к применению оборудование.
- G. Официальное время захода солнца доводится до сведения участников при их регистрации.
- H. Старт следующей гонки для буеров участвовавших в прошедшей гонке не может быть дан ранее 15-ти минут после финиша последнего буера в этой гонке.
- I. Участниками не должно применяться никакое электронное оборудование, за исключением устройств для отсчёта времени.

- J. Первым считается буер, финишировавший после прохождения предписанного количества кругов. Любой следующий буер считается финишировавшим в гонке, когда он пересекает финишную линию после первого буера. В любой гонке, буер должен получать больше очков, чем буер, прошедший меньшее количество кругов. Любой буер, не финишировавший в пределах 20-ти минут после времени финиша первого буера, получает очки в соответствии с временем пересечения им финишной линии на предыдущем круге. Если буер не прошёл ни один из кругов, он считается не финишировавшим (DNF).