

Боб Бонд.

"Справочник яхтсмена"

Азбука парусных гонок



"Справочник яхтсмена". Боб Бонд.

Азбука парусных гонок.

Уверенные знания основных правил хождения под парусом и технических приемов для повышения скорости часто вызывают желание проверить свои способности в соревновании с другими яхтами. Участие в организованных гонках - не только увлечение, которое может стать образом жизни, но и наиболее эффективное средство, позволяющее улучшить свои знания о плавании под парусом.

Яхтенные гонки обычно организуют яхт-клубы (на местном уровне) или ассоциации классов (на более высоком уровне), поэтому прежде всего нужно вступить в яхт-клуб. Если у вас есть яхта и вы хотите принять участие в соревнованиях, надо найти клуб, организующий гонки яхт этого класса. Если у вас нет яхты, можно вступить в клуб, который мог бы предоставить вам возможность выступать в соревнованиях на яхте, принадлежащей яхт-клубу.

Гонки, как на клубном, так и на национальном уровнях организуют обычно в соответствии с конструкцией или классом яхт или же по правилам гандикапа. Дистанции определяют официальные представители гонок и выставляют таким образом, чтобы спортсмены продемонстрировали мастерство на различных курсах относительно ветра. Несколько различных типов дистанций будут рассмотрены ниже.

Приняв решение участвовать в гонках, надо подумать, каким образом можно повысить шансы на победу при условии, что яхта подготовлена к соревнованиям наилучшим образом. Успех в гонках на яхтах, как и во многих других видах спорта, - это, в основном, результат внимательного отношения к деталям. Постоянно практикуясь в применении технических приемов, обеспечивающих наиболее высокую скорость, надо максимально использовать возможности вашей яхты. Экспериментируя с настройкой вооружения (такелажа), можно улучшить характеристики яхты еще до начала гонок.

Очень важно заранее изучить правила гонок, которые поначалу кажутся абсолютно непостижимыми новичкам парусных соревнований. Для полного их освоения требуется большой опыт, но каждому начинающему яхтсмену следует ознакомиться с некоторыми основными принципами - базой для более глубокого изучения правил.

ГОНОЧНЫЕ ЯХТЫ.

Поскольку большинство яхтсменов, интересующихся участием в парусных гонках, выбирают гоночные швертботы, заметим, что нет строгих правил, регламентирующих возможность участия того или иного типа яхт в соревнованиях. Существуют гонки практически для всех типов яхт. Однако обычно гонки являются классными, т. е. в них участвуют яхты одного класса с одинаковым скоростным потенциалом. Если у вас есть яхта, на которой вы собираетесь участвовать в гонках, то, чтобы установить соответствие ее рамкам определенного класса, надо обмерить яхту и получить в клубе или ассоциации сертификат класса (мерительное свидетельство). Собираясь приобрести новую яхту, необходимо решить, в гонках яхт какого класса вы будете выступать.

ЯХТЫ-МОНОТИПЫ.

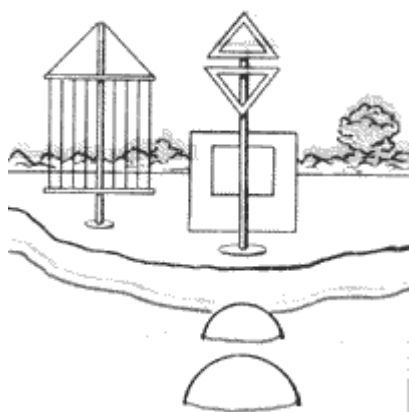
Правила, по которым яхты объединяют в классы, различны. Одни классы включают только яхты-монотипы, другие - яхты, допускающие некоторые отличия в проектах, - так называемые ограниченные классы. В первом случае яхты должны быть построены по идентичному проекту, во втором - должны удовлетворять ряду ограничений на длину корпуса и вооружение. При победе в гонках яхт-монотипов вы получаете удовлетворение от сознания вашего превосходства в технике хождения под парусами. Однако не так много яхт-монотипов являются действительно монотипами, большинство яхт имеют отклонения от максимальных и минимальных размеров (так называемые допуски) и разное оборудование. В случае ограниченных классов энтузиасты гонок и особенно те, кто интересуется конструированием и постройкой яхт, могут усовершенствовать свою яхту в рамках допустимых отклонений.

ГОНОЧНЫЕ ДИСТАНЦИИ.

Существуют различные типы гонок - от небольших клубных соревнований с участием десятка яхт до национального чемпионата, в котором можно встретить сотни яхт. Дистанции гонок также различны. Их заранее определяют и выставляют организаторы гонок. Гонщик всегда стремится пройти дистанцию быстрее всех в своем классе. На некоторых чемпионатах оценивают результаты соревнований и распределяют места участников после определенного количества гонок.

Наиболее распространенная форма дистанции - обычный треугольник с тремя знаками (вехами) по углам, которые яхты огибают, как правило, левым бортом. Однако многие гонки проходят в прибрежных районах, где невозможно выставить треугольную дистанцию, поэтому при участии в клубных гонках надо быть готовым к дистанциям различных форм и размеров. В большинстве случаев гонки стараются организовать таким образом, чтобы на первом и последнем этапах яхты лавировали против ветра. Для этого в самый последний момент линию старта часто смещают, чтобы учесть изменившееся направление ветра. Организация старта и пересечение линии старта - наиболее ответственные элементы гонок.

КЛУБНЫЕ ГОНКИ.

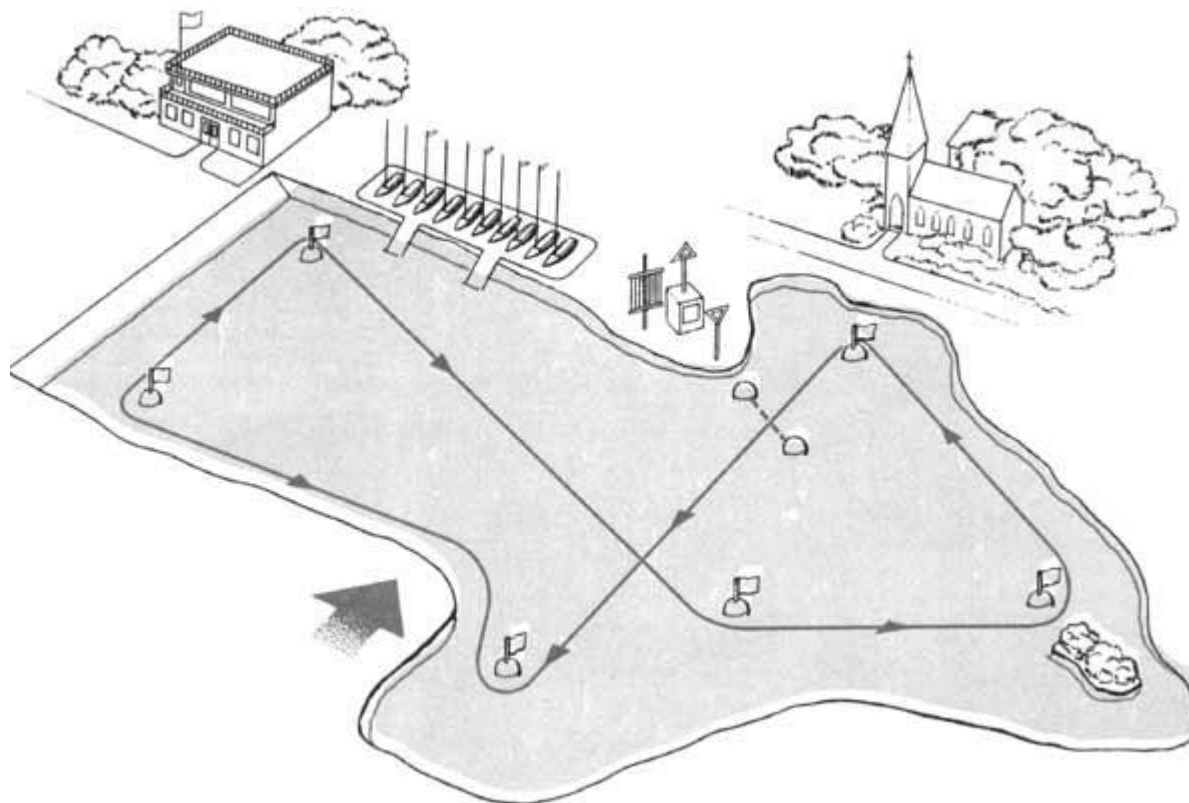


Стартовый створ.

Дистанции клубных гонок чрезвычайно разнообразны и обычно ограничиваются акваторией, на которой находится клуб. Многие клубы стараются, по возможности, организовать контроль за гонкой с берега, но сама линия старта может быть перенесена с учетом изменений направления ветра.

Показана типичная клубная линия старта. Створы на берегу определяют положение стартовой линии.

Обычно стремятся дать старт яхтам против ветра, но так как это не всегда удается, надо быть готовым к возможности старта по ветру. Одни клубы каждый раз заново размечают дистанции, другие ориентируются на постоянно установленные знаки. В приливных водах часто пользуются навигационными знаками. Клубы имеют право выставить дистанцию любой формы, в соответствии с которой знаки можно огибать либо правым, либо левым бортом. Схему дистанции обычно вывешивают на доске объявлений перед самым стартом.

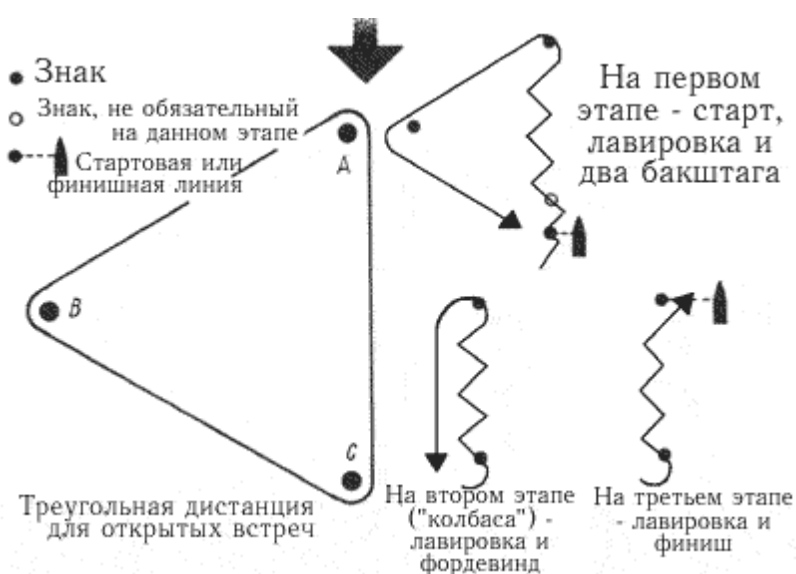


Клубная дистанция.

Показанная дистанция клубных гонок представляет собой простую "восьмерку", образованную шестью знаками, которые огибаются как правым, так и левым бортом. Изменяя положение стартового створа в зависимости от направления ветра, можно давать старт против ветра либо по ветру.

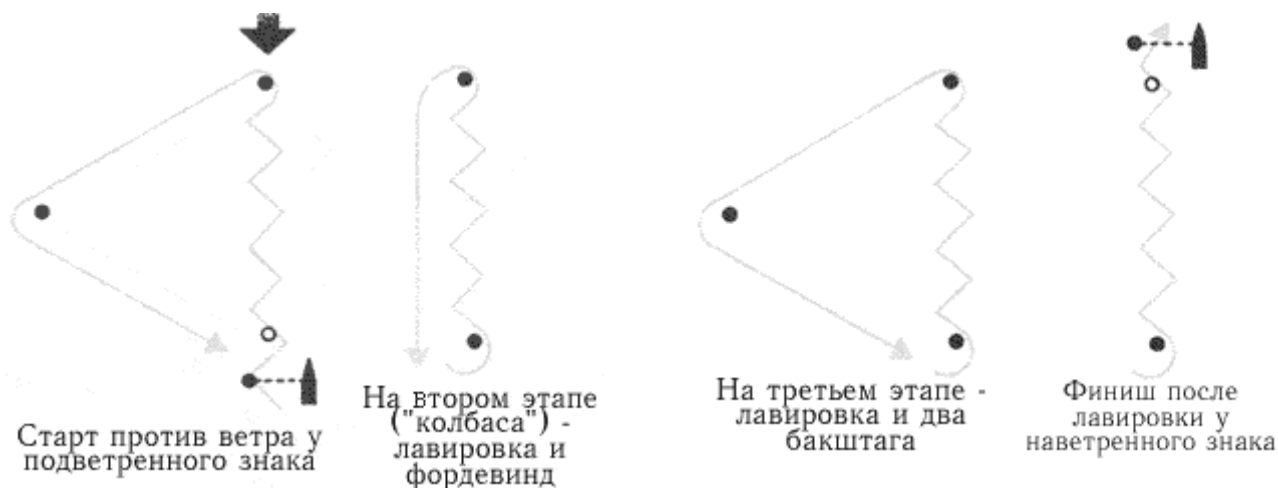
ДИСТАНЦИИ ДЛЯ ОТКРЫТЫХ ВСТРЕЧ.

Обычно стараются выставить дистанцию в виде треугольника со стартовой линией, которую прокладывают с судейского катера перпендикулярно направлению ветра. Стандартная дистанция - это равносторонний треугольник с расположенными по углам знаками А, В и С. Пройдя дистанцию, яхты от знака С вновь лавируют к знаку А, огибают его и возвращаются к знаку С в фордевинд (проходят "колбасу"). В большинстве случаев яхты огибают знаки левым бортом, стартуют у подветренного знака и финишируют у наветренного.

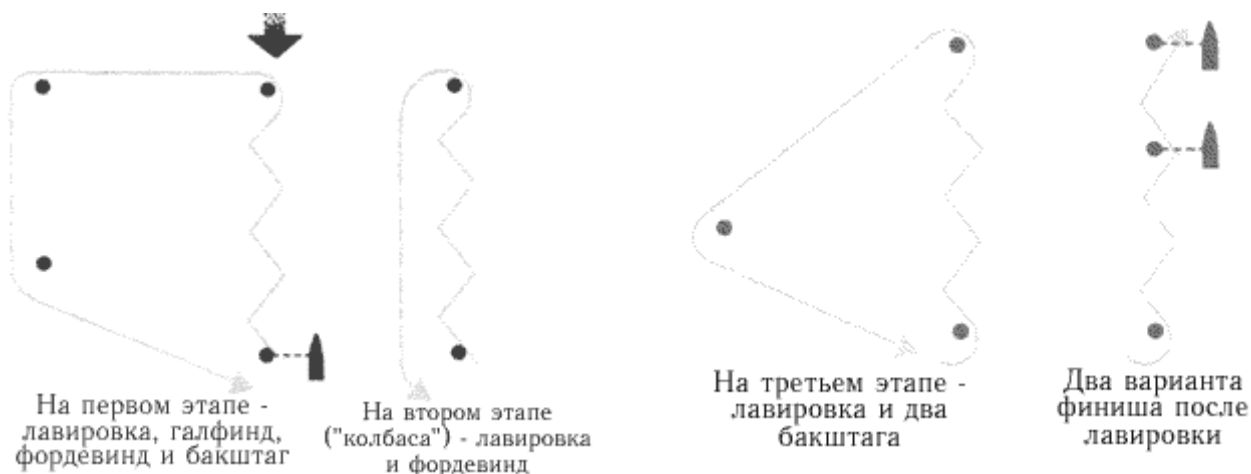


ДИСТАНЦИИ ЧЕМПИОНАТОВ.

На чемпионатах используют олимпийскую дистанцию, которая является дальнейшим развитием стандартной треугольной дистанции. Линии старта и финиша располагают вне треугольника. Обычно яхты проходят два треугольника, "колбасу" и финишную лавировку против ветра. Чемпионаты яхт большинства классов проводят на море и на достаточном расстоянии от берега, в условиях устойчивых бризов.



КРУГОВАЯ ДИСТАНЦИЯ.



Главный недостаток олимпийской дистанции заключается в том, что яхты проходят ее в лавировку, бакштаг и фордевинд, а галфвинд исключается. Поэтому была введена круговая дистанция с большим числом курсов относительно ветра, позволяющая экипажам яхт в полной мере проявить свои возможности.

АЛЬТЕРНАТИВНЫЕ ФОРМЫ ГОНОК.

Гонки яхт-монотипов и яхт ограниченных классов на личное первенство - захватывающие соревнования, однако существуют и другие формы гонок, столь же популярные и в некоторых случаях

даже более массовые. Колледжи, университеты и многие клубы часто организуют командные гонки, цель которых не столько личная победа сколько выигрыш всей команды. Это совершенно меняет характер гонок и определяет иную тактику их проведения, когда достижению высокой скорости придается меньшее значение. Многие клубные гонки организуют с учетом правил гандикапа и тогда участвовать в гонках могут яхты различных классов. Такой вид гонок пользуется популярностью у организаторов, стремящихся вовлечь в соревнования как можно больше яхт. Наиболее индивидуальная форма соревнований - это матчевые гонки, которые проводят между двумя яхтами. Самыми известными матчевыми гонками являются соревнования на Кубок Америки.

КОМАНДНЫЕ ГОНКИ.

Командные гонки организуют между двумя командами из трех или четырех яхт одного и того же класса. Соревнования предусматривают две гонки, и в перерыве между ними команды меняются яхтами.



В командной гонке экипаж швертбота K19402 класса "Энтерпрайз" помогает товарищам по команде обогнать K19538, давая стакселю заполоскать. В результате на паруса K19538 попадает ветер, искаженный вихрями.

Цель гонки заключается не в личной, а в командной победе. Специальная система подсчета очков позволяет команде выиграть соревнования, даже если она не занимала первые места. Таким образом, меньше внимания уделяется индивидуальным качествам и скорости яхты и больше - владению тактикой. Например, если вы находитесь на втором месте, а ваши товарищи по команде на четвертом или пятом местах, то такая комбинация будет проигрышной. Чтобы исправить это положение вам придется в рамках правил активно воздействовать на своих противников. Самый простой способ - это заставить яхту, идущую третьей, сбавить ход и дать возможность вашим товарищам по команде обогнать ее, что обеспечит вам второе, третье и четвертое места, т. е. выигрышную комбинацию. Без сомнения, командные гонки - наилучший способ усовершенствовать технику управления яхтой и знание правил.

ГОНКИ ПО ПРАВИЛАМ ГАНДИКАПА.

Подобные гонки распространены в клубах, где количества яхт одного класса не достаточно для того, чтобы сделать гонки

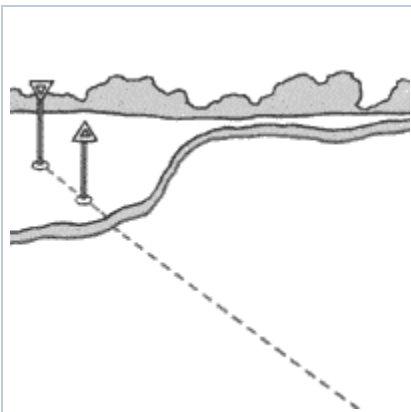
массовыми. Обычно клубы организуют отдельные соревнования для яхт каждого класса, а затем дают общий старт гонке с гандикапом, в которой могут участвовать яхты всех классов. Наиболее распространенной системой гандикапа является "ярдстик" - гоночный балл, присваиваемый каждому классу швертботов. При проведении гонок яхт различных классов фиксируют время, показанное каждой яхтой на финише, а затем определяют исправленное время с помощью поправочного коэффициента, учитывающего величину гоночного балла ("ярдстик"). Полученные результаты позволяют окончательно распределить места. Для большей объективности системы гандикапа гоночный балл каждого класса яхт периодически уточняют, так как характеристики яхт претерпевают изменения. В дополнение к гандикапам яхт некоторые клубы вводят гандикапы отдельных рулевых. Перед началом каждого сезона рулевой, подтвердивший высшее достижение предыдущего сезона, получает гоночный балл (рейтинг). Гандикапы других рулевых зависят от их предыдущих успехов и в меньшей степени влияют на исправленное время. После каждой гонки гандикапы рулевых корректируются.

МАТЧЕВЫЕ ГОНКИ.

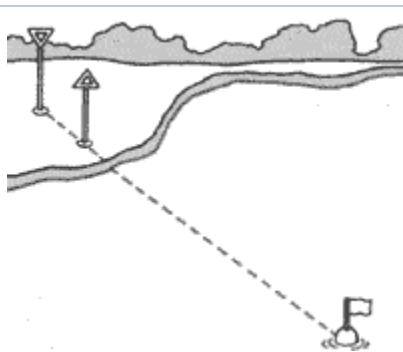
Матчевые гонки - это классическая форма соревнований двух яхт одного класса. Их часто проводят в виде серии гонок между парами участников и они имеют форму турнира. Каждый из участников должен состязаться с каждым из противников, и победителем соревнования будет признан тот, за кем числится больше побед. В действительности матчевая гонка начинается за 5-10 мин до старта, так как каждая яхта стремится занять наилучшую стартовую позицию. Яхта, выигравшая старт, имеет значительное преимущество, поскольку идет впереди и может контролировать маневры другой яхты. Однако яхты находятся недалеко друг от друга и один неверный галс может изменить ситуацию.

ЛИНИИ СТАРТА.

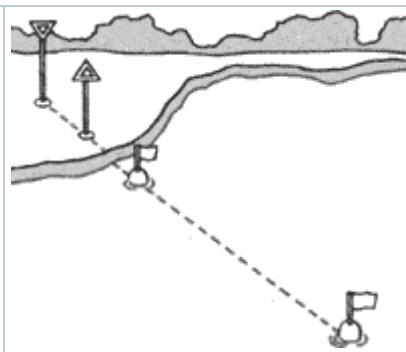
С точки зрения организационного комитета форма стартовой линии будет наиболее простой, если использовать створ, находящийся на берегу. Разметка стартовой линии с судейского катера требует дополнительной организации и оборудования. Практически все старты имеют определенные линии (створы) за исключением стартов через ворота, используемых в гонках большого числа швертботов. Длина линии старта - очень важный фактор; рекомендуемая длина должна быть как минимум в 1,25 раза больше суммарной длины всех стартующих яхт.



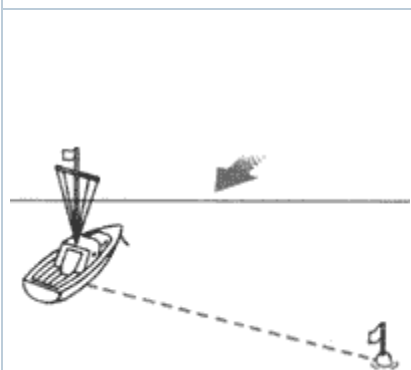
Береговой створ без внутренней или внешней ограничивающей вехи. Это самая простая форма стартовой линии. Однако невозможность перемещения створов при изменении направления ветра ограничивает вероятность старта прямо против ветра. Отсутствие внутренней и внешних ограничивающих вех позволяет участникам гонок стартовать в любом месте линии.



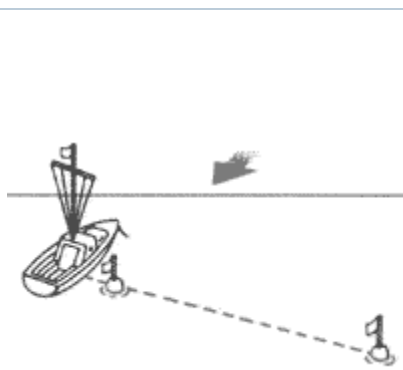
Береговой створ с внешней вехой. Эта стартовая линия аналогична первой, но наличие внешней вехи ограничивает ее длину. Расположение вехи на линии берегового створа очень помогает участникам гонок при старте.



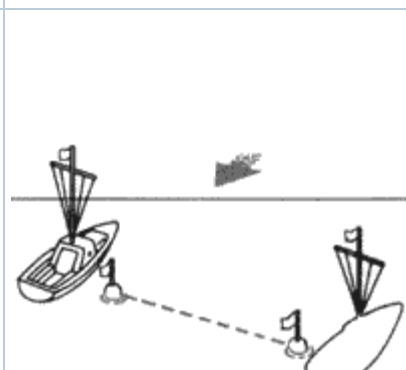
Береговой створ с внешней и внутренней вехами. Вехи, установленные на стартовой линии этого типа, ограничивают район старта. Организационный комитет, выставя стартовую линию, должен постараться, чтобы вехи находились на линии створа, хотя это условие не является обязательным



Простая стартовая линия с судейским катером. С помощью судейского катера значительно легче дать старт против ветра. Организаторы гонок должны уметь разметить стартовую линию, которая определяется створом мачты судейского катера и внешней вехой или буюм.



Стартовая линия с судейским катером и внешней и внутренней вехами. Этот старт аналогичен предыдущему. Отличие лишь в том, что недалеко от судейского катера устанавливают внутреннюю веху, ограничивающую подход к катеру участников соревнований.



Стартовая линия между двух вех или буюв. Некоторые организаторы гонок ограничивают стартовую линию двумя вехами. Судейский катер может находиться у одной из этих вех и не отдавать якорь, что удобно в ветреную погоду. В случае необходимости, если изменится направление ветра, линию старта можно перенести.

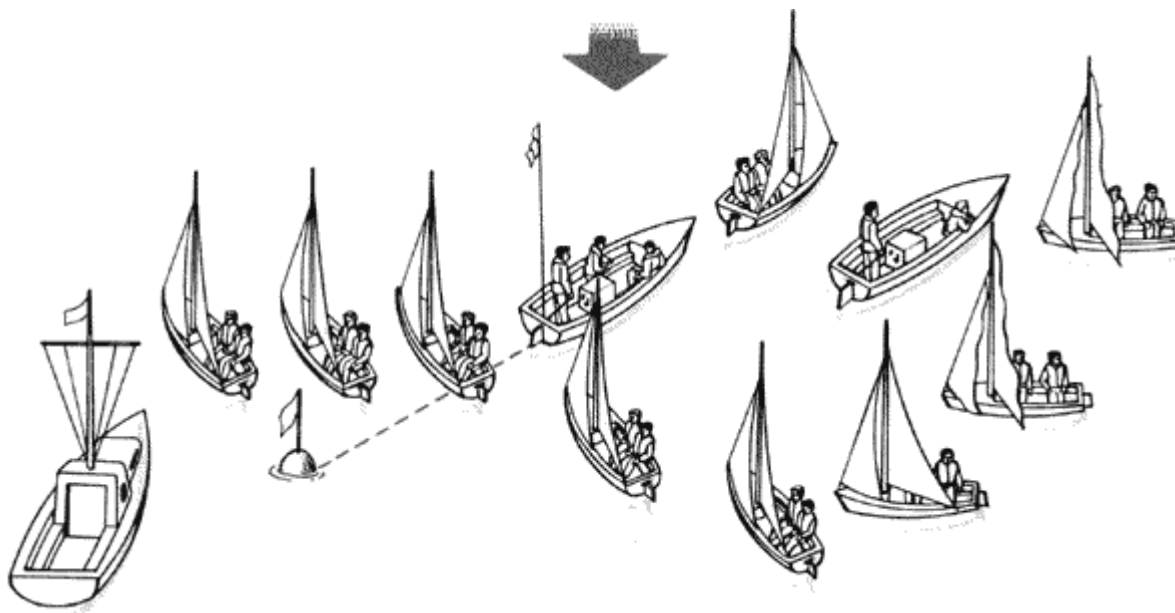
СТАРТ ЧЕРЕЗ ВОРОТА.



Старт через ворота. Швертбот K6551 является "следопыт"; все швертботы стартуют позади судейского катера-"вратаря", следующего за кормой "следопыта".

При участии в соревнованиях большого числа швертботов используют старт через ворота. Линию старта определяет яхта-"следопыт". Примерно за 30 с до старта "следопыт" проходит близ стоящего на якоре судейского катера курсом крутой бейдевинд левого галса. За ним сразу же следует судейский катер-"вратарь". Для избежания столкновений "следопыта" с другими яхтами с подветренной стороны от него должен находиться судейский ограждающий катер.

Приблизительно за 10 с до старта экипаж катера-"вратаря" выбрасывает вежу, чтобы обозначить внутреннюю границу стартовой линии. Сразу после подачи сигнала старта участники могут пересекать линию между бумом и кормой катера-"вратаря". "следопыт" продолжает идти левым галсом, пока ему не разрешат присоединиться к гонке подачей соответствующего сигнала, а катер-"вратарь" либо остановится, либо выбросит другую вежу, ограничивающую стартовую линию. Яхты успешно стартуют через ворота в умеренные постоянные ветры, так как в основе этого старта лежит постоянный курс, близкий к ветру. В слабые и переменчивые ветры старт через ворота менее эффективен. Противники старта через ворота считают, что из-за отсутствия борьбы на стартовой линии ущемляются интересы более опытных яхтсменов. Ожидая старта через ворота, надо держаться, по возможности, с подветренной стороны курса, которым идет "следопыт", в противном случае можно оказаться по другую сторону от стартовой линии и не суметь вернуться. Подходить к корме катера-"вратаря" следует в крутой бейдевинд правого галса, а не курсом, близким к галфвинду, чтобы не попасть в зависимость от яхт, стартующих в крутой бейдевинд.



Сбросив ограничивающую веху, катер-"вратарь" идет вслед за "следопытом" в сопровождении катера с подветренного борта. Катер-"вратарь" уже дал старт, одни швертботы пересекли стартовую линию, другие еще ожидают старта.

ПОДГОТОВКА К ГОНКЕ.

Существует определенная последовательность подготовки и проверки яхты перед спуском на воду для участия в гонке. Будет очень обидно выйти на старт и обнаружить, что в спешке вы забыли спинакер или какую-либо важную часть оборудования. Время, необходимое для подготовки яхты, зависит от ее типа: например, "Летучему Голландцу", имеющему сложное вооружение и настройку, понадобится 2-3 ч, в то время как "Лазеру" - более простому в управлении - потребуется несколько минут. Надо осмотреть корпус и убедиться, что он не поврежден и свободен от грязи и масла. Оборудование и такелаж следует тщательно проверить и заранее заменить все изношенные и вызывающие сомнение части. Многие забывают сделать замену вовремя, а затем сетуют, что из-за поломки оборудования проиграли гонку. Опытным яхтсменам это непростительно, так как можно избежать неприятностей, уделив чуть больше внимания яхте. Необходима абсолютная уверенность, что яхта вооружена и настроена правильно для условий гонки.

Все оборудование яхты, указанное в правилах класса или парусных инструкциях, следует надежно уложить и закрепить на борту. К оборудованию яхты относят также якорь, черпак и весла. Яхтсмен должен одеться в соответствии с предполагаемой погодой, так как если он будет страдать от холода или жары, это отразится на его успехах. Одежда яхтсмана не должна стеснять его движений, оказывая при этом наименьшее сопротивление ветру.

Если вы предполагаете пробыть в море длительное время, надо сделать запас продуктов и воды. Во время гонки не всегда удается поесть, однако можно что-нибудь выпить. Напиток должен содержать большое количество глюкозы, что помогает восстановить силы.

Внимательное изучение парусных инструкций и знакомство с системой подсчета очков облегчит выяснение любых вопросов с судейской коллегией. Очень удобно иметь инструкции на борту, так как во время гонок, находясь в напряжении, бывает трудно вспомнить какой-нибудь важный пункт. Инструкции надо хранить в полиэтиленовой обложке, чтобы предохранить их от влаги. Иногда участникам гонки выдают регистрационный жетон или бирку. В этом случае гоночному комитету значительно легче выяснить, кто из участников гонки не вернулся. Организаторы гонок обычно дисквалифицируют тех участников, которые забывают взять жетоны. Такие же меры применяют и к яхтсменам, не вернувшим жетоны в течение определенного времени после окончания гонки. Можно порекомендовать сделать соответствующую запись на палубе яхты у одного из бортов, которая будет напоминать о жетоне.

СИСТЕМА ПОДСЧЕТА ОЧКОВ.

Многие соревнования организуют в виде серии гонок, победителем которых будет яхта, получившая при пересчете лучшее число очков. Существуют различные системы подсчета очков и очень важно еще до старта ознакомиться с той системой, которую, используют в гонках, чтобы оценить положение своей яхты относительно соперников еще в ходе соревнования. Обычно в чемпионатах и других крупных соревнованиях применяют олимпийскую систему подсчета. По этой системе в каждой серии должно быть семь гонок, но на практике иногда бывает и меньше (но не менее пяти). Очки распределяют следующим образом: первое место - 0; второе - 3; третье - 5,7; четвертое - 8; пятое - 10; шестое - 11,7; седьмое и ниже - номер занятого места плюс 6 очков. В случае если яхта не стартовала или сошла с дистанции, или была дисквалифицирована, число полученных ею очков равно количеству участников гонки плюс 1 очко. Победителем считается тот, у кого окажется наименьшее количество очков в конце серии гонок. При этом каждому участнику не учитывают результат одной (худшей) гонки.


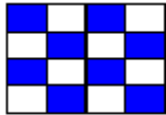




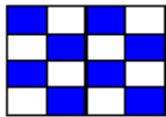
СИГНАЛЫ И ФЛАГИ.


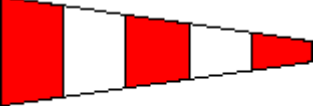
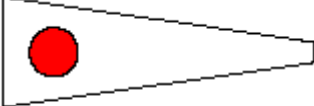


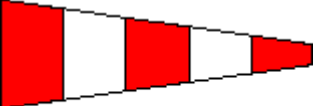



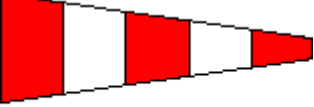
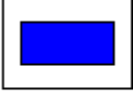

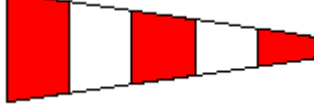



Подготовительный флаг на мачте судейского катера, находящегося на линии старта, показывает, что до начала гонки осталось меньше 5 мин.

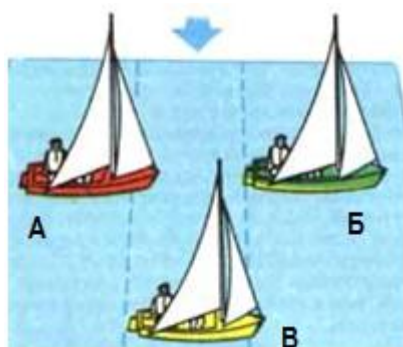
Информацию о прохождении гонок передают с помощью флагов, вымпелов и звуковых сигналов. В большинстве соревнований используют принятый всеми странами флажный код, с которым нужно обязательно ознакомиться. Однако в некоторых клубах действует другая система сигналов, поэтому ориентироваться надо на местные инструкции гонок. Сигналы разделяют на три группы: относящиеся к соревнованию в целом, к процедуре старта, инструктирующие в ходе гонок (например, показывают изменение дистанции). Некоторые наиболее часто используемые флажные сигналы приведены ниже. Обычно поднимают одновременно несколько флагов на стартовом пирсе или на главном судейском катере. Необходимо также слушать звуковые сигналы, которые подают с целью привлечь внимание к изменениям флагов. Увидев флаг вашего класса, надо начинать двигаться в сторону линии старта. Старт считается открытым, когда флаг вашего класса спускают.

ФЛАГИ.

 <p>G (Голф) - старт через ворота.</p>	 <p>↑...↓.</p> <p>Ответный вымпел - гонка отложена.</p>	 <p>↑...↓.</p>  <p>↑.</p> <p>Все гонки прекращены и вскоре будут повторены.</p>
 <p>↑.</p> <p>Y (Янки) - спасательные жилеты надеть обязательно.</p>	 <p>Гонка отложена на 15 мин.</p>	
 <p>↑.</p> <p>L (Лима) - подойти на расстояние слышимости.</p>		 <p>↑...↓.</p>

 <p>↑. ↓.</p> <p><i>I (Индия) - после пуска сигнала до старта остается 1 мин.</i></p>	 <p>↑... ↓.</p>  <p>Pennant 1 ↑... ↓.</p> <p><i>Гонка отложена на 1 час.</i></p>	 <p>↑... ↓.</p> <p><i>Все гонки отменены.</i></p>
 <p>↑. ↓.</p> <p><i>P (Папа) - подготовительный сигнал (подается за 4 мин до старта).</i></p>	 <p>↑... ↓.</p>  <p>Pennant 2 ↑... ↓.</p> <p><i>Гонка отложена на 2 часа.</i></p>	 <p>.....</p> <p><i>M (Майк) - сигнал знака (на огибаемом объекте)</i></p>
 <p>↑... ↓.</p> <p><i>1-й заменяющий - сигнал общего отзыва.</i></p>	 <p>↑... ↓.</p>  <p>↑... ↓.</p> <p><i>S (Сиера) - сигнал сокращения дистанции.</i></p>	
 <p>↑... ↓.</p> <p><i>N (Новембер) - все гонки прекращены.</i></p>	  <p>↑ ..</p> <p><i>Гонка переносится на следующий день.</i></p>	

ПРАВИЛА РАСХОЖДЕНИЯ ЯХТ.



Чисто позади и чисто впереди.

*Яхта находится чисто позади, если она расположена за воображаемой линией траверза самой задней точки корпуса или вооружения другой яхты. Яхта **A** чисто позади яхты **B** и связана с яхтой **B**, а яхта **B** связана с яхтой **B**.*

Во время гонки вы часто находитесь в непосредственной близости от других яхт. Именно в таких случаях очень важно знание правил гонок для избежания инцидентов, которые могут привести к вашей дисквалификации. Для начала достаточно ознакомиться с некоторыми основными правилами. Но по мере приобретения опыта

участия в гонках следует расширять знания, пользуясь официальным сборником правил Международного Союза Парусного Sports (ИЯРУ). Сборник правил можно получить через национальные парусные комитеты. Некоторые основные правила приведены ниже, их упрощенное изложение поможет понять официальные формулировки, имеющиеся в сборнике правил. Если неопытному гонщику будет что-то не ясно, лучше всего уточнить эти вопросы непосредственно в клубе.



На разных галсах. Яхта **А**, идущая левым галсом, должна уступить дорогу яхте **Б**, идущей правым галсом (правило 36).

На одном галсе (связаны). Наветренная яхта **А** должна уступить дорогу подветренной яхте **Б** (правило 37.1).

На одном галсе (не связаны). Яхта **А**, идущая чисто позади, должна сторониться яхты **Б**, идущей чисто впереди (правило 37.21).

На одном галсе (приводятся). Если яхта **Б** идет чисто впереди или является подветренной, она может приводиться к ветру. Яхта **А** должна уступать ей дорогу (правило 38.1).

Наблюдение по траверзу. Если рулевой наветренной яхты **Б** находится впереди мачты подветренной яхты **А**, он может не уступать дорогу (правило 38.2).

Протестовый флаг.

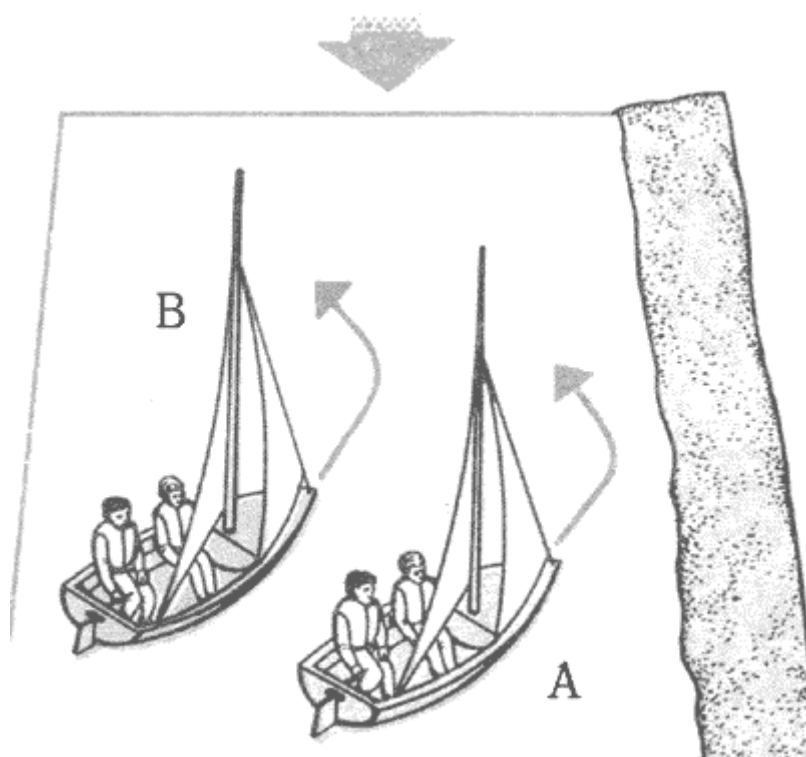
Если вы нарушили правила, будьте готовы понести наказание в соответствии с парусными инструкциями. Однако при уверенности в своей правоте надо заявить протест другому участнику инцидента и показать флаг протеста.



ПРЕПЯТСТВИЯ И ЗНАКИ.

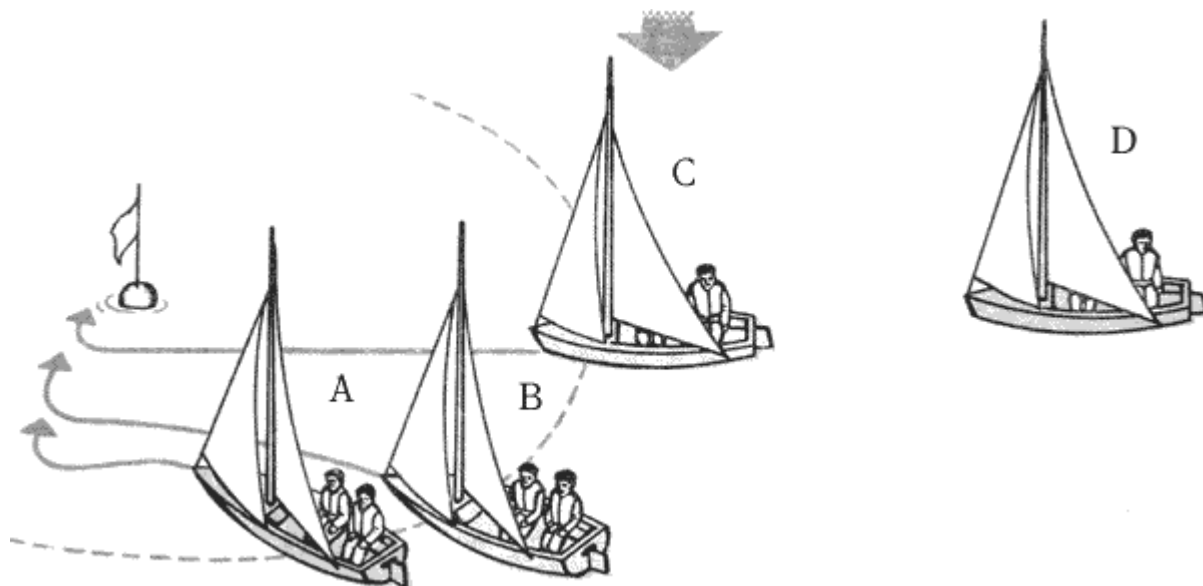
Одна из наиболее критических ситуаций любой гонки - огибание знака. Здесь сходятся одновременно несколько яхт, и нужно быть особенно уверенным в собственных правах, чтобы занять наилучшую позицию и избежать столкновения.

Существует много правил, применяемых специально к огибанию знаков и препятствий. Подходя к знаку или препятствию, следует посмотреть на другие яхты и решить, кто имеет право прохода первым. Надо уметь также быстро уступать дорогу, если яхта, имеющая больше прав в этой ситуации, потребует места около знака.



Право на место для поворота.

Это правило действует в случае, когда две яхты идут курсом гоночный бейдевинд и приближаются к препятствию одним галсом. Если яхте А, находящейся с подветренной стороны или чисто впереди другой В, необходимо повернуть, она может потребовать от яхты В места для поворота оверштаг (правило 43.1).



Огибание или прохождение знаков и препятствий.

В случае когда две или более яхт готовятся обогнуть или пройти знак или препятствие с одной стороны, наружная яхта должна дать место каждой внутренней, связанной с ней, яхте: А дает дорогу В и С, но В дает дорогу только С. Яхта D, идущая чисто позади, не может требовать места у знака, пока она не станет связанной с наружными яхтами А, В или С. Связанность яхты D с другими должна наступить на расстоянии от знака или препятствия не менее двух длин ее корпуса (правило 42.1).