

## КЛАСС «Оптимист»

### ПРАВИЛО 42. НАИБОЛЕЕ ЧАСТЫЕ НАРУШЕНИЯ

ПРАВИЛА КЛАССА, ЗАТРАГИВАЮЩИЕ ПРАВИЛО 42– таковых нет

#### Специфическая техника управления и нарушения:

Явные нарушения Правила 42 в классе «Оптимист» легко заметить. Проблема состоит в том, что в настоящее время гонщики и их тренеры используют технику, находящуюся на грани правил. В результате судьям, вероятно, придется уделить больше времени, наблюдая яхту в зоне желтого света, прежде чем решить, наказывать ли ее.

### СТАРТЫ

#### 1. Скаллинг

Действие может быть и силовым, и мягким, так как руль «Оптимиста» очень эффективен для того, чтобы заниматься скаллингом, и может продвигать яхту повторяющимися медленными движениями.

После того как яхта за счет скаллинга повернула в одном направлении, гонщики иногда «скаллингуют», чтобы компенсировать предыдущий скаллинг и держать яхту в точке на стартовой линии, особенно в легкий ветер (SCULL 2). Вы можете также наблюдать силовой скаллинг, который продвигает яхту вперед, чтобы не быть пойманной в ловушку между другими яхтами на старте. Такое действие нарушает правило 42.2 (d).

#### *Разрешенные действия:*

- Мягкие движения руля через диаметральной плоскости, которые не продвигают яхту или не препятствуют её движению назад;
- Скаллинг, даже силовой, когда яхта находится выше курса крутой бейдевинд и явно изменяет курс к крутому бейдевинду - 42.3 (d), SCULL 1;
- Повторяющиеся движения рулём для уменьшения скорости – 42.3(f).

#### *Запрещенные действия:*

- Скаллинг ниже курса крутой бейдевинд, часто с целью остановить немедленное приведение яхты обратно в положение левентик, или чтобы «нырнуть» на подветренную сторону другой яхты.

Заметки для судей: пожалуйста помните, что необходимо насчитать, по крайней мере, два силовых движения рулём, произведенных ниже курса гоночный бейдевинд, прежде чем вы накажите яхту за эти действия!

- Силовые движения рулём в обе стороны – SCULL 2;
- «Крабинг»<sup>1</sup>, но только если движения руля достаточно сильны, чтобы компенсировать движение яхты, вызванное выносом паруса на ветер - SCULL 3.

#### *Сбор информации:*

- Являются ли движения румпеля силовыми?
- Способствуют ли эти действия продвижению яхты вперед или препятствуют её движению назад?
- Находится ли яхта на курсе выше курса крутой бейдевинд и явно меняет курс в сторону крутого бейдевинда?
- Компенсирует ли этот скаллинг результат предыдущего скаллинга?

<sup>1</sup> «Крабинг» (Crabbing)- новый термин, появившиеся вслед за новой техникой управления: парус выносится на ветер, а рулем совершают силовые движения. При этом швертбот начинает двигаться вбок, бортом вперед (например, вдоль стартовой линии). Крабинг является нарушением правила 42 и специально оговорен в Интерпретациях (прим. переводчика)

- Когда яхта движется за счет выноса паруса на ветер, препятствует ли скаллинг тому, чтобы она изменяла курс?

## 2. Рокинг

Рокинг может быть главным образом замечен сразу после старта, особенно в слабый ветер, когда рулевой пытается выйти из тени других яхт. Для этого он стоит в яхте и неоднократно закренивает её подветер и выравнивает крен.

### *Разрешенные действия*

- Один ролл, который явно не продвигает яхту.

### *Запрещенные действия*

- Один ролл, явно продвигающий яхту – BASIC 4;
- Повторяющееся раскачивание (роллинг) яхты – 42.2 (b) (1).

### *Сбор информации:*

- Заставляет ли гонщик яхту раскачиваться?
- Один ролл явно продвигает яхту?
- Является ли раскачивание (роллинг) яхты повторяющимся (более чем один раз)?

## ПРОТИВ ВЕТРА

### 1. Торкинг

В классе «Оптимист», вы видите много движений тела гонщика, влияющих на парус, так как яхта маленькая, а нос имеет плоскую и неправильную форму. Во время судейства этих движений основным моментом является оценка совместности движения тела рулевого и флики на парусе, чтобы убедиться, что флик не вызван воздействием волны.

### *Разрешенные действия:*

- Торкинг, чтобы изменить дифферент яхты в соответствии с волнами – ООСН 1.

### *Запрещенные действия:*

- Чрезмерный торкинг, вызывающий -флик задней шкаторины – PUMP 6;
- Торкинг на гладкой воде – ООСН 2;
- Вычерпывать воду, делая один сильный бодипамп который явно продвигает яхту – BASIC 4, или неоднократно раскачивать яхту движениями тела внутрь в яхту и наружу из яхты – 42.2 (b) (1).

**ВЫЧЕРПЫВАНИЕ ВОДЫ НЕ МОЖЕТ БЫТЬ ОПРАВДАНИЕМ НАРУШЕНИЯ  
ОСНОВНОГО ПРАВИЛА**

### *Сбор информации:*

- Имеются ли волны?
- Движения тела рулевого осуществляются в соответствии с волнами?
- Вызывают ли движения тела рулевого флики задней шкаторины?
- Можете ли вы связать движения тела рулевого с фликами?
- Являются ли флики повторяющимися?
- Могут ли флики задней шкаторины быть вызваны волнами?
- Один бодипамп явно продвигает яхту?
- Как это выглядит на данной яхте по сравнению с другими яхтами?

## 2. Пампинг

Часто вы можете наблюдать яхту на левом галсе, которая начинает совершать подипампинг, чтобы пройти по носу яхты правого галса. В таких случаях применяется те же принципы для сбора информации, как и для торкинга.

## 3. Скаллинг

Скаллинг на лавировке против ветра обычно имеет место вблизи наветренного знака, или когда рулевой сделал поворот оверштаг ниже лэйлайн и пытается вырезаться на знак, или после касания знака, чтобы отойти от него. Скаллинг применяется для тех же целей, что и на старте, за исключением того, что рулевой может применять скаллинг после касания знака, но только чтобы отойти от него – 42.3 (h).

## БАКШТАГ

Большинство нарушений происходит в условиях средних и сильных ветров и выражается главным образом в пампинге парусом или в бодипампинге. Это лучше всего наблюдать, находясь в стороне и сзади, поскольку тогда легко связать флики задней шкаторины с движением тела рулевого.

### 1. Пампинг парусом.

#### *Разрешенные действия:*

- Управление парусом в целях настроить яхту в соответствии с существующими условиями – PUMP 2;
- Один памп парусом на одну волну или порыв ветра, чтобы начать сёрфинг или глиссирование, но чтобы квалифицировать это как серфинг, яхта должна быстро увеличить скорость находясь на передней части волны – 42.3 (c);
- Производить даже безуспешные попытки выхода на глиссирование или серфинг при пограничных условиях – PUMP 7.

#### *Запрещенные действия:*

- Подбирание и потравливание паруса в целях насасывания – PUMP 1;
- Пампинг парусом, когда яхта уже находится в режиме серфинга или глиссирования.
- Три последовательные безуспешные попытки серфинга или глиссирования - PUMP 8.

### 2. Бодипампинг

#### *Запрещенные действия:*

- Боди пампинг, ведущий к повторяющимся фликам задней шкаторины - PUMP 6.

#### *Сбор информации:*

Смотри раздел ФОРДЕВИНД ниже.

## ФОРДЕВИНД

### 1. Пампинг

#### *Разрешенные действия:*

- Управление парусом в целях настроить лодку в соответствии с существующими условиями – PUMP 2;
- Один памп парусом на одну волну или порыв ветра, чтобы начать сёрфинг или глиссирование, но чтобы квалифицировать это как серфинг, яхта должна быстро увеличить скорость находясь на передней части волны – 42.3 (c);
- Производить даже безуспешные попытки выхода на глиссирование или серфинг в пограничных условиях – PUMP 7.

**Запрещенные действия:**

- Бодипампинг, ведущий к повторяющимся фликам задней шкаторины – PUMP 6;
- Подбирание и потравливание паруса в целях насасывания им – PUMP1;
- Сделать один памп для выхода на глиссирование или серфинг, и прежде, чем яхта достигает другой волны, сделать второй рывок парусом. Это лучше всего наблюдать сбоку, поскольку тогда легко видеть, что второй памп сделан между волнами и не инициирует глиссирование или серфинг;
- Пампинг парусом, когда яхта уже находится в режиме серфинга или глиссирования.
- Три последовательные безуспешные попытки серфинга или глиссирования - PUMP 6.

**Сбор информации:**

- Имеются ли условия для серфинга или глиссирования?
- Вызывает ли один памп на одной волне или при порыве ветра серфинг или глиссирование?
- Пампингует ли яхта, уже находясь в режиме серфинга или глиссирования?
- Связаны ли подбирания и потравливания шкота с изменениями ветра, порывами или волнами?
- Действительно ли повторные подбирания и потравливания паруса имеют эффект насасывания?
- Можете ли вы связать флики задней шкаторины с движениями тела?

**2. Рокинг**

**Разрешенные действия:**

- Наклон тела к подветренной стороне, чтобы облегчить приведение и наклон тела на ветер, чтобы облегчить уваливание, если это связано с формой волны – ROCK 6;
- Восстановление надлежащего крена яхты и поддержание статического положения экипажа, когда стабильность яхты уменьшена – ROCK 1 и ROCK 4.

**Запрещенные действия:**

- Повторяющееся раскачивание (роллинг) яхты, которое не связано с формой волны – ROCK 7;
- Раскачивание яхты, связанное с изменением курса, в условиях, когда нет необходимости раскачивать яхту для содействия управлению;
- Единичное движение туловищем, за которым следует повторяющееся раскачивание – ROCK 5;
- В слабый ветер вызывание раскачивания ритмичными движениями верхней части тела, сидя на наветренной стороне яхты с поднятым из воды швертом, с наложенной на него одной рукой; яхта при этом закреплена наветер – 42.2 (b) (1);
- В слабый ветер и при небольшой волне инициирование раскачивания как следствие руления, главным образом, используя волны и увеличивая скорость яхты 42.2 (b) (3);
- Вычерпывать воду, вызывая повторяющееся раскачивание из-за движений тела в яхту и из яхты.

**ВЫЧЕРПЫВАНИЕ ВОДЫ НЕ МОЖЕТ БЫТЬ ОПРАВДАНИЕМ-ПОВТОРЯЮЩЕГОСЯ РАСКАЧИВАНИЯ ЯХТЫ.**

**Сбор информации:**

- Заставляет ли гонщик яхту раскачиваться?
- Способствует ли раскачивание рулению яхтой?
- Имеют ли место условия, при которых раскачивание яхты помогает управлению ею?
- Закрепление яхты совместимо с изменением её курса?
- Связано ли это с формой волны?

**РЕКОМЕНДАЦИИ:**

1. Задавайте вопросы!
2. Если Вы не уверены в анализе какого-либо технического приема, спрашиваете разъяснения в письменной форме с тем, чтобы другие рулевые могли также извлечь информацию, прочитав ответ.
3. Если Вы получили наказание желтым флагом, после гонки попросите судей объяснить, что можно и что нельзя делать.
4. Помните, чем крупнее соревнования, тем выше требования судей к рулевым. Таким образом, ваша техника управления будет под более строгим контролем в случаях, когда для этого появятся причины.

При возникновении любых вопросов обращайтесь по адресу: Sofia Truchanowicz  
sofia.truchanowicz@gmail.com

Перевод с английского А.Деянова, Н.Чубенко