



# МЕДАЛЬНАЯ ГОНКА (ГОНЩИКУ-ОЛИМПИЙЦУ)

Автор: Олег Алексеевич Ильин, международный судья / ампайр

Новый формат проведения олимпийской парусной регаты, включая медальную гонку, был предложен Комитетом Спортпрограмм World Sailing (WS) относительно недавно. Впервые эта дисциплина была опробована в 2007 году на тестовой (предолимпийской) регате, предваряющей Олимпиаду-2008 в Чиндао, Китай (Test Event 2007). В дальнейшем медальная гонка была включена в форматы всех крупнейших чемпионатов мира ИСАФ и Олимпийские игры. Вне всяких сомнений медальная гонка стала кульминацией, моментом истины на трех последних Олимпиадах в 2008–2016 гг.

Будучи самой молодой дисциплиной, медальная гонка продолжает развиваться: отдельные правила и процедурные требования отпадают, новые регламенты, напротив, вводятся по ходу дела. Совершенствуются формат гонки, постоянно уточняется и методика прямого судейства на воде (ампайринг), процедуры исполнения штрафов. По этой причине временное Дополнение Q (Addendum Q) не включено в книгу Правил парусных гонок (ППГ). Действующий вариант Дополнения легко найти на странице Международной федерации парусного спорта.

## 1. МЕДАЛЬНАЯ ГОНКА КАК ДИСЦИПЛИНА ОЛИМПИЙСКОГО ПАРУСНОГО СПОРТА

Разрабатывая формат медальной гонки, специалисты преследовали следующие цели. Такая гонка должна:

- позволить определить победителей — олимпийского чемпиона и призеров, — непосредственно на финише гонки;
- с учетом результатов предварительной серии и, в то же время, при подсчете очков, значительно усилить вклад медальной гонки в итоговый результат;
- расположить дистанцию максимально близко к зрителю, к берегу;
- быть достаточно короткой, чтобы все начиналось, проходило и завершалось с высокой динамикой, как единое спортивное действие;
- иметь систему протестов, при которой сами гонщики могли бы выяснять свои отношения (протестовые ситуации) по ходу гонки;
- иметь прямое судейство ампайров на воде — на случай, если гонщики не могут выяснить отно-

шения в ходе гонки, а также для рассмотрения требований исправить результат сразу после финиша.

### 1.1. Формат олимпийской регаты

Новый формат олимпийской парусной регаты предполагает проведение соревнования в два этапа:

**Предварительный** — Этот этап может выглядеть как единая серия или разбиваться на отборочные и финальные гонки. В классических судах эта серия состоит из 9–11 гонок, а в скоростных снарядах — до 16 гонок. Очки за все гонки предварительного этапа суммируются, а при проведении по факту пяти и более гонок одна худшая выбрасывается.

**Финал** — По итогу предварительной серии десять лучших экипажей в каждом классе переходят в финал для участия в одной медальной гонке. Важной особенностью является то, что в медальной гонке участвует всегда десять яхт. Так, самым большим числом участников на Олимпиаде (данные олимпиады 2012) был представлен класс Лазер-Стандарт — 47 спортсменов, а наименьшим числом — экипажи в женских классе «470», скифах и досках — 20 экипажей. При одинаковом числе участников в медальной гонке, это означает, что в классе «Лазер» в финал выходит 21% участников, а, скажем, в 49-х — целых 50%, или половина флота.

### 1.2. Дистанция (тип дистанции, конфигурация)

Поскольку медальная гонка всегда проводится только для одного класса и только для десяти яхт, удобность в дистанциях типа «трапезоид» отпадает.

Наиболее подходящей оказалась дистанция типа «UP-DOWN», или по-нашему, «Петля», «Колбаса» и т.п. Яхты стартуют против ветра, проходят два круга, и финишируют полным курсом. Как правило, после второго прохождения нижнего знака к финишу ведет короткий крутой бакштаг. Такой экстра-участок добавляется к дистанции по двум главным причинам. Во-первых, чтобы сделать финиш легко читаемым: на бакштаге флот как правило немного растягивается и проходит финишную линию как бы кильватерным строем. Во-вторых, чтобы по возможности приблизить финиш к зрителю.

В качестве нижнего знака устанавливают ворота (два бую GP и GS соответственно с левым и правым огибанием; расстояние между буюми составляет 7–9 длин корпуса яхт).

Для парусных досок на последнем участке дистанции ниже ворот добавлено три знака. После второго фордевинда и прохода ворот доски должны завершить гонку коротким слаломом, обогнув два знака правым бортом и один — левым, и только затем пересечь финишную линию.

### 1.3. Продолжительность (контрольное время)

Особенности дистанции медальной гонки не исчерпываются конфигурацией и порядком прохождения знаков. Не менее важным параметром является протяженность, или *длительность* медальной гонки. Традиционно, описывая дистанцию, гоночные инструкции указывали расстояние между нижним и верхним знаками. Теперь в качестве меры выступает время прохождения дистанции.

В Таблице 1 представлено фактическое время проведения олимпийских гонок на протяжении последних пятидесяти лет, на XXII–XXX Олимпийских играх. Как видим, длительность гонок сократилась со 150–120 мин. до 60–30 мин. Если по аналогии представить себе легкую атлетику, то получается, что яхтсмены-олимпийцы старшего поколения «бегали» на длинные, потом перешли на средние дистанции. И далее, медальная гонка является аналогом короткой, спринтерской гонки.

Данные Таблицы 1 наглядно отражают эту тенденцию в развитии парусных гонок. Целевое, т.е. расчетное время гонки, как отмечалось выше, стало основным фактором формата. Мы видим, что медальная гонка по этому параметру заметно короче гонок предварительного этапа. Например, на предыдущих Олимпиадах 2008 и 2012 гг. для таких традиционных классов, как «Финн», «Звездный», «Инглинг», целевое время медальной гонки было в 2–2,5 раза меньше времени, запланированного на классическую гонку предварительного этапа.

Стандартную гонку описывают и еще два параметра: общее контрольное время и время открытого финиша. Однако эти параметры гораздо менее информативны, т.к. в обоих случаях время берется со значительным запасом. Причина проста: организаторы и судьи боятся потерять гонку, например, из-за нехватки ветра.

Особенности медальной гонки отчетливо видны в данных Таблицы 2. По конкретным данным Олимпиады-2016 в Рио показаны такие важные параметры,

Таблица 1

Года	Динги	Килевые	Скифы	П/доски	Катамараны
	Время прохождения стандартной дистанции (в минутах)				
60-80-е	75–90	120–150	--	--	60–75
90-е	60–90	90–120	--	30	60
«Нулевые»	60–70	90	30	30	60
2008–2012	60	60–75	30	20	30
2016	50	--	30	20	20
МЕДАЛЬНЫЕ	30	--	20	20	20

Таблица 2

№№	Класс / номер программы	Длительность первой лавировки	Общая длительность гонки	Время финиша	отношение t-f финиша к t гонки (в %)
1	Laser St	06:21	24:58	0:39	4
2	Laser R	08:46	28:14	0:59	3
3	470 m	06:38	24:53	2:28	10
4	470 f	07:23	27:02	2:26	9
5	Finn	07:42	24:38	1:40	8
	Средние:	7:36	25:56	1:48	8,5
6	49-er m	04:24	21:37	1:31	7
7	49-FX	05:20	25:44	4:23	17
8	RS:X m	06:11	22:14	4:59	22
9	RS:X f	06:25	25:38	4:10	15
10	Nacra 17	04:33	17:38	2:17	11
	Средние:	5:24	24:57	3:05	14,4
	Средние:	6:30	25:06	2:37	11,45

как общая длительность гонки, длительность первой лавировки, реальное время финиша. Так, лавировка в медальной гонке длится в пределах 7–8 минут для классических яхт и на минуту меньше для скоростных классов, а общая длительность гонок — в пределах от 17 до 25 минут. Естественно, что такие характеристики медальной гонки определяют стратегию и тактику (см. раздел Тактики ниже).

Показателем параметра времени, в течение которого открыт финиш медальной гонки. Так, при целевом времени в Лазерах в 25 минут финиш будет открыт не менее 15 мин, что составляет 38% от времени гонки. По факту же все участники медальной гонки пересекают линию финиша в пределах двух с половиной минут, что составляет 10% от длительности гонки. А если судить по протоколам Олимпиады-2012 в Веймуте, то время финиша составило и того меньше — менее двух минут или 7% от длительности гонки.

Современные гоночные комитеты научились точно выдерживать время прохождения гонки: если в гоночной инструкции указано целевое время, скажем, 60 минут, можно не сомневаться, что по факту гонка пройдет за 58-62 минуты. Почему это так важно? Да потому что теперь дистанция устанавливается исходя из конкретной ветровой обстановки. Представьте себе, что на старте медальной гонки дует ветер со скоростью 7-8 м/сек. Расстояние между знаками при этом составит примерно 0,7 м.м. А теперь предположим, что скорость ветра всего 3-4 м/сек. Чтобы выдержать целевое время, гоночный комитет вынужден будет сократить расстояние между знаками более чем на треть!

#### 1.4. Подведение итогов (подсчет очков)

Очки в медальной гонке берутся с двойным коэффициентом, т.е. попросту удваиваются: за первое место начисляется 2 очка, за второе — 4, за третье — 6 очков и т.д.

Участие в медальной гонке обязательно! Очки, полученные в медальной гонке, не выбрасываются.

Окончательный результат участника представляет собой сумму очков, набранных в предварительной серии (за выбросом одной худшей гонки) и двойных очков за место в медальной гонке

#### 1.5. Прямое судейство на воде (ампайринг)

Капитальное отличие медальной гонки от обычной гонки флота в использовании ампайринга, или прямого судейства на воде. Такое судейство — привычное дело в матчевых, командных гонках. В настоящее время ампайринг применяется в гонках малочисленных флотов, например, в регатах макси-яхт, а также в гонках по формату Национальной Лиги.

Начиная с Олимпиады-2008 (Чиндао, Китай), на воду вместе с гонщиками вышли и судьи-ампайры, чтобы отслеживать все действия участников медальной гонки и решать протесты по ходу гонки. Такое новшество потребовало новых правил, разработки целой системы сигнализации, позиционирования катеров ампайров и их взаимодействия с гонщиками, гоночным комитетом, с другими ампайрами. Все это нашло выражение в регламенте медальной гонки — Дополнение Q (Addendum Q).

## 2. ПРАВИЛА И СУДЕЙСТВО

В медальной гонке применяются те же правила парусных гонок, что и классических гонках флота, но с важными изменениями и дополнениями. Эти нововведения касаются в основном процедурной стороны гонки и детально прописаны в Дополнении Q. Чтение Дополнения — занятие не из легких, оно больше предназначено для опытных международных судей, чем для гонщиков, тем более что оно постоянно уточняется и изменяется. Поэтому на крупных соревнованиях, конечно, и на Олимпиадах, жюри выпускает специальные рекомендации и разъяснения, адресованные именно гонщикам.

Поступим так и мы: обсудим правила, глядя на них с точки зрения гонщика, со стороны их практического применения.

### 2.1. Протесты во время гонок

В ходе гонки гонщик может протестовать против другой яхты (правило Q2.1):

- по правилам Части 2 (кроме правила 14) — только в случаях, если непосредственно является участником данного инцидента;
- когда другая яхта касается знака, или нарушает правило 42 «Средства движения», а протестующий отчетливо наблюдал такой инцидент лично.

Протест подается показом красного флага и обязательным окликом «Протест!». Показывать флаг и делать оклик нужно как можно быстрее после инцидента и так, чтобы не только опротестованный, но и ближайшие ампайры явно видели и слышали ваше намерение протестовать.

Парусным доскам показывать флаг не нужно, достаточно сделать оклик. Досочникам рекомендуется при этом сделать взмах рукой, чтобы подчеркнуть свое намерение протестовать, и с тем, чтобы быть уверенным, что судьи-ампайры видели и зафиксировали протест.

### 2.2. Штрафы и оправдания во время гонки.

Если на вас протестует другая яхта, и вы при этом понимаете, что нарушили правило, то следует оправдаться, выполнив «Наказание в Один Оборот» в соответствии с правилом 44.2. Для этого яхта как можно скорее после инцидента должна явно отойти от других яхт и без задержки сделать оборот в одном направлении, включая один оверштаг и один фордевинд (правило 44.2 — Q2.2).

В гонках с прямым судейством принципиальное значение имеют процедурные «мелочи», на которые в обычных гонках флота и внимания-то не обращают. Будьте внимательны к мелочам! В частности, это относится к условиям выполнения штрафа.

Почему же это так важно? Во-первых, условия выполнения оправдательных маневров прописаны в правилах, т.е. сами являются правилами. Во-вторых, практика показывает, что штраф, выполненный гонщиком сразу и по правилам, наносит наименьший ущерб, в смысле потери места, позиции, скорости и т.д. Вот что важно помнить для выполнения оправдательных штрафов:

- Начинать Оборот выгоднее с уваливания, а затем поворота фордевинд и далее поворота оверштаг.
- Часто гонщики не докручивают оборот. В таких случаях ампайры обязательно накажут яхту еще раз, заставляя ее выполнить свое наказание.
- Если яхта нарушила правило находясь в гонке, но до сигнала Старт открыт, она может оправдаться, не дожидаясь старта. То же и в случае, если яхта оштрафована ампайрами, например по Правилу 42 (пампинг, рокинг — и т.д.).
- Если вы протестуете, показывайте флаг отчетливо, кричите громче, — и то, и другое в сторону ампайров.

- Если вы решили исправиться, важно показать взмахом руки в сторону ампайров, что вы признаете нарушение правила и намерены выполнить наказание — в этом случае ампайры предоставляют гонщику разумное время, прежде чем тот начнет выполнять штрафной оборот.
- Для парусных досок сделано исключение: им необязательно показывать красный флаг.

### 2.3. Действия ампайров (сигналы, процедуры)

В большинстве случаев ампайры вступают в игру только тогда, когда видят и слышат протест с одной или обеих яхт, вовлеченных в инцидент, и при этом ни одна из яхт не намерена оправдываться. Тогда ампайры подадут сигнал свистком и поднимут один следующих флагов, указав на яхту, к которой относится сигнал:

**Бело-зеленый флаг и продолжительный звуковой сигнал (свисток)** означает «Штраф не накладывается» (нет наказания) (Q3.1 (a))

**Красный флаг, продолжительный звуковой сигнал и оклик лодки** означает «наказание накладывается на данную яхту или остается ею не исполненным» (Q3.1 (b))

**Черный флаг, продолжительный звуковой сигнал и оклик лодки** означает «Яхта дисквалифицирована» (Q3.1 (c))

Если яхта наказана красным флагом, она должна как можно скорее выполнить один штрафной оборот в соответствии с Правилу 44.2. Если же яхта дисквалифицирована черным флагом, она должна как можно скорее сойти с гонки и покинуть гоночную зону.

Ампайры в некоторых ситуациях могут и самостоятельно накладывать штраф. Вот примеры таких ситуаций: (Дополнение Q п. Q4.1): когда яхта

- (a) нарушает правило 31 «Касание знака»;
- (b) нарушает правило 42 «Средства движения»;
- (c) получает преимущество, несмотря на выполнение штрафа;
- (d) намеренно нарушает правила;
- (e) нарушает правила честной спортивной борьбы;
- (f) не выполняет требования параграфа Q3.2 или не оправдывается, несмотря на штраф, объявленный ампайрами.

В таких случаях ампайры самостоятельно накладывают один или два штрафа в соответствии с п. Q3.1 (b), то есть показом красного флага.

Если яхта выполняет штраф не полностью или неправильно, ампайры повторяют свой сигнал, при этом количество штрафов остается прежним. Просто яхта должна правильно оправдаться.

Яхта, дисквалифицированная черным флагом, должна покинуть дистанцию гонок немедленно. Примерами ситуаций наказания черным флагом являются случаи, когда яхта, не обогнув знак, продолжает гонку, или, когда в момент старта на стартовой линии яхта уваливает («сваливается») на подветренные яхты, ли-

шая их возможности нормально стартовать и участвовать в гонке.

Выше было отмечено, что наименьший ущерб наносит немедленное и быстрое выполнение штрафа, даже если для этого нужно отойти от других яхт. Гонщики, которые показывают пальцем на себя, удивленно пожимают плечами, или, что еще хуже, начинают выяснять отношения с ампаирами, теряют гораздо больше и рискуют нарваться на черный флаг.

#### 2.4. Протесты и требования исправить результат

Напомним, что целью медальной гонки является решение «здесь и сейчас» всех спорных ситуаций на воде. Однако в тех случаях, когда нет возможности заявить протест в ходе гонки, участник может протестовать или требовать исправить результат сразу же после финиша. При этом нет нужды подавать протесты в письменном виде — достаточно предупредить финишное судно о своем намерении.

Сразу после финиша судейское судно обязано вывесить список яхт в порядке пересечения финишной линии. После этого на короткий период две минуты вывешивается флаг «В» («Браво» — красный с косицами). Протест яхты или ее требование исправить результат, принятое в этот короткий период, будет рассмотрено здесь же, на воде. Решение жюри будет окончательным. После рассмотрения протеста и принятия решения, гонщик не имеет права требовать повторного рассмотрения. Нравится нам это или нет, но любые действия или отсутствие действий со стороны ампаиров не являются основанием для требования исправить результат.

Практически же автор помнит за двадцать лет единственный случай применения этого правила.

#### 2.5. Правило 42 «Средства движения»

Как и в любых гонках флота, в медальной гонке действует Правило 42 «Средства движения», включая Приложение Р «Специальные процедуры для правила 42». Но и здесь есть целый ряд особенностей применения этого правила.

Прежде всего, начиная с 2011 года количество штрафов (желтых флагов), полученных на предварительном этапе, не переносится: медальную гонку — начинаем с чистого листа.

Вторая особенность: штраф за нарушение правила 42 в медальной гонке такой же, как и за другие нарушения — один штрафной оборот.

Следующая и очень важная особенность: второе и последующие наказания по правилу 42 в ходе медальной гонки наказываются одинаково — одним штрафным оборотом.

Правила некоторых Олимпийских классов яхт предусматривают послабления, когда при усилении ветра разрешаются отдельные приемы продвижения яхты (пампинг, рокинг и учинг). В этом случае на главном судейском судне на старте, или на катере гоноч-

ного комитета на дистанции может быть поднят флаг «О» («Оска»).

Если же в ходе гонки ветер падает ниже критической отметки, то гоночный комитет уберет флаг Оска и поднимет флаг Ромео. Это означает, что Правило 42 действует в полном объеме.



Обратите внимание: Флаг «Оска» может быть поднят до или вместе с сигналом «предупреждение». Флаг же «Ромео» до гонки не поднимается, т.к. его смысл в отмене сигнала «Оска».

#### 2.6. Другие правила

Другая особенность: в медальной гонке любые наказания со стороны ампаиров являются окончательными и не могут быть оспорены в форме требования исправить результат.

Дополнены требования, предъявляемые Правил 20: если яхта требует место для поворота оверштаг от препятствия на лавировке, то рулевой должен не только сделать оклик, но и продублировать этот сигнал взмахами рукой. Это правило не распространяется на парусные доски

Напомним, наконец, что прежде чем финишировать, яхта, имеющая штрафы, обязана выполнить все оправдания.

Результаты медальной гонки будут объявлены немедленно, сразу же после окончания гонки. На борту финишного судна будет выставлена доска с записями позиций яхт на финише. Обязательно проверьте свою финишную позицию! Если считаете, что финишеры допустили ошибку, немедленно заявляйте протест. В данном случае «немедленно» означает в течение времени, когда на борту судейского вывешен флаг «В» (две минуты). Позже, на воде или на берегу, такой протест принят не будет.

### 3. ВЛИЯНИЕ МЕДАЛЬНОЙ ГОНКИ НА ИТОГОВЫЙ РЕЗУЛЬТАТ

Теперь мы переходим к конкретному разговору о том, что представляет собой медальная гонка и как к ней готовиться. Но, прежде чем говорить о стратегии, зададим себе несколько вопросов: так ли эта гонка важна и принципиальна с точки зрения общего, итогового результата?

#### 3.1. Действительно ли медальная гонка так уж важна?

Так, при первом же применении в Тест-регате в 2007 году (Чиндао) после медальной гонки результат изменился в семи из десяти участвовавших олимпийских классах яхт. На Олимпиаде-2012, в Веймуте, в гонках флота разыгрывалось девять комплектов медалей. В пяти из девяти номеров программы/классов яхт гонщики и экипажи, выигравшие предварительную серию, не справились с задачей в медальной гонке и не смогли удержаться на высшей ступени. И, наконец, на Олимпиаде-2016, в Рио, в восьми из десяти олимпийских классов победитель определился лишь по окончании медальной гонки.

Отсюда вывод: медальная гонка является важнейшим этапом Олимпийской серии гонок.

#### 3.2. Всегда ли победитель предварительной серии становится победителем всей регаты, включая медальную гонку?

Выше мы уже ответили на этот вопрос: нет, персонально вовсе необязательно победитель предварительной серии становится олимпийским чемпионом. Т.е. завоеванное лидерство в упорной, тяжелейшей борьбе на протяжении десяти-пятнадцати гонок на первом этапе серии еще не гарантия того, что такой спортсмен станет олимпийским чемпионом.

Справедливости ради скажем, что в отдельных случаях лидер набирает такой запас по очкам, что может спокойно выходить на старт медальной гонки — он уже чемпион! Таким оказался уникальный гонщик голландец Ван Риссельберг в классе RS:X (муж): на Олимпиадах 2012 и 2016 гг. он набрал в предварительной серии такой запас очков, что даже последнее место в медальной гонке позволило бы голландцу сохранить золотое лидерство. И все же это исключение, а не правило. В абсолютном большинстве случаев в медальной гонке разворачивается бескомпромиссная борьба за победу.

#### 3.3. Обязательно ли выигрывать медальную гонку для достижения общей победы в регате?

Ответ: вовсе нет!

Задача гонщика не в том, чтобы выиграть медальную гонку, а в том, чтобы завоевать общую победу. Так, на Олимпиаде-2012 (Веймут/Лондон) два олимпийских чемпиона, Бен Эйнсли (Ben Ainslie, Англия, класс «Финн») и Том Слингсби (Tom Slingsby, Австралия, класс

«Лазер-стандарт») пришли на финиш медальной гонки предпоследними и... завоевали золотые олимпийские медали!

#### 3.4 Любой из финалистов (из десятки) может выиграть медальную гонку?

Это вовсе не простой вопрос. Как определить, кто после предварительной серии имеет реальные шансы на общую победу в серии?

Начальный, поверхностный ответ мы уже дали. Как правило, шансы на общую победу имеет лишь тот, кто был не дальше третьего по итогам предварительной серии. Но это только «как правило», поскольку возможны варианты.

### 4. СТРАТЕГИЯ МЕДАЛЬНОЙ ГОНКИ

Стратегия медальной гонки целиком зависит от того, с каким «багажом» гонщик пришел к ней после предварительной серии. Накануне медальной гонки вместе с тренером сядьте с карандашом в руки и просчитайте варианты. Это поможет не только технически в выработке рациональной стратегии, но и психологически.

Пробуем вместе выработать стратегию, исходя из сложившейся после предварительной серии ситуации.

#### 4.1. Стратегия — «Одинокий пастух»

Обратимся к результату олимпийского чемпиона (Веймут, 2012) в парусных досках Дориана Вана Риссельберга (Dorian Van Rossellberg) Мы помним, что максимальное количество, которое гонщик может набрать в медальной гонке, заняв последнее место — это 20 очков. После предварительной серии отрыв лидера от второго в классе RS:X составил 22 очка. Следовательно, даже если второй по предварительной серии в досках англичанин Ник Дэмпси (Nick Dampsy) пришел бы в медальной серии первым (2 очка), а лидер голландец — последним, то и в этом случае голландец сохранил бы свое преимущество:  $2+20=22$  очка; против  $22+2=24$  очка!

Великолепный гонщик Джайлс Скотт (Gilles Scott, Англия) открыл серию Олимпиады-2016 в классе «Финн» провалом, заняв 17 место в первой гонке. Однако далее он показал блестящий результат, заняв три первых, два вторых и одно третье места. Набрав в сумме 32 очка (17-е пошло на выброс) Джайлс оказался недотягиваем для главного своего конкурента, Василия Збогара (Vasilij Zbogar, Словения) с суммой 56 очков. Совершенно очевидно, что даже если бы Збогар пришел на финиш медальной гонки первым, а Джайлс последним, то и это не поменяло бы окончательный расклад.

Участие в медальной гонке обязательно! Отказ выйти на старт заранее состоявшихся Олимпийских чемпионов означал о бы крайнее пренебрежение к остальным гонщикам. На самом деле Риссельберг не только

вышел на медальную гонку, но и провел ее в блестящем чемпионском стиле и финишировал первым.

#### 4.2. Стратегия «Дуэль»

О росте уровня конкуренции в спорте высших достижений, в том числе и в парусном спорте, писали тысячу раз. Одним из ярких проявлений этого являются заключительные дуэли на «арене» медальных гонок. Подумайте сами, пройдя трудный и напряженный путь длиной в девять гонок предварительной серии, гонщики подходят к медальной гонке с одинаковым (или почти одинаковым) количеством очков.

Примеры дуэлей в заключительных олимпийских гонках вошли историю и украсили многие парусные Олимпиады. Стали хрестоматийной классикой поединки В. Манкин — Х. Раудашль (класс «Финн», Акапулько, 1964 и класс «Звездный», Таллин, 1980), Роберт Шайдт (Robert Scheidt) — Бен Эйнсли (класс «Лазер», Саванна, 1996, Сидней, 2000), П. Фоерстер — Н. Роджерс (класс «470», Афины, 2004). А вот и еще пример: Олимпиада 2012- Веймут: в классе Лазер Стандарт судьба золотой медали в дуэльной гонке между Томом Слингсби (Австралия) и Павлосом Контидесом (Pavlos Kontides, Кипр). У Павлоса появились реальные шансы не просто завоевать медаль, но первую в истории этой страны олимпийскую медаль. Можно представить себе драматизм такой гонки!

4.3. Стратегия «Двое дерутся...» достаточно часто случается и так, что увлекшись борьбой с противником, претенденты забывают обо всех остальных конкурентах, а это рискованно и может стоить медали.

Приведем в качестве примера ставшую классической дуэль Бена Эйнсли и Ханса Кристенсена (Jonas Høgh Christensen, Дания) на Олимпиаде-2012, в Веймуте. Эта дуэль началась задолго до старта медальной — буквально, с первого старта первой гонки. Интригу дуэли составило то, что Бэн Эйнсли, привыкший руководить процессом, в этот раз оказался в роли догоняющего. Только к середине серии, к шестой гонке, ему удалось сдерживать натиск Ханса. Но и все равно, на медальной гонке оба вышли на равных, с Кристенсеном впереди на два очка.

Занимавшие третье и четвертое места Питер-Ян Постма (Pieter-Jan Postma, Голландия) и Джонатан Лобэр (Jonatan Lobert, Франция) теоретически могли претендовать на медаль, даже на золото, но шансы были невелики. Вот почему лидеры не придали этому

серьезного значения. А между тем в ходе гонки сложилась критическая для лидеров ситуация. Постма в этот момент приближался к нижнему знаку в третьей позиции. Оставался всего лишь короткий бакштаг на финиш — приди он третьим, Постма получал бы золото, впрочем, вполне заслуженно.

У последнего поворотного знака голландский гонщик, делая поворот фордевинд, коснулся лодки австралийца. Тот не замедлил подать протест, поддержанный ампаирами. В итоге Постма съехал с третьего на пятое место. И точно так же по общему итогу занял пятое место.

Скажем, штраф Постмы носил случайный характер, слишком высока его квалификация как гонщика! Но в медальной гонке все может случиться.

#### 4.4. Стратегия «Царь горы»

Как ни парадоксально, но наиболее простой будет стратегия при максимальной неопределенности накануне медальной гонки. В качестве примера возьмем ситуацию, которая сложилась накануне медальной гонки в Веймуте на Олимпиаде 2012 в классе Лазер-Радиал. Здесь четыре гонщика имели абсолютно равные шансы добиться золота, при условии победы над соперницами в медальной гонке (см. Таблицу 3).

Лидеров разделила разница в одно очко, но это ничего не значит. Почему? Давайте считать вместе. Внутри великолепной четверки любая гонщица, пришедшая на финиш впереди конкуренток, становится чемпионкой Олимпиады. Например, возьмем пару гонщиц, первое и четвертое места перед медальной гонкой (Таблица 3). Ирландка Аннализа Мэрфи (Annalise Murphy) приходит на финиш первой (2 очка), а китайка Сюй — второй (4 очка). Считаем: Мерфи: 34 + 2 = 36; Сюй: 33 + 4 = 37. Ирландка при этом переместилась бы с условного четвертого на первое место. Что и требовалось доказать.

Какую же стратегию следовало избрать каждой из конкуренток в сложившихся обстоятельствах? Ответ прост: когда на первое место равновероятно претендуют четыре экипажа, следует проходить медальную гонку с максимальной отдачей, без оглядки на конкуренток. Окончательное место в регате для каждого здесь прямо зависит от места на финише в медальной гонке.

Примерно такая же ситуация сложилась на Олимпиаде в Рио-2016, в парусной доске RS:X, женский разряд. По итогам предварительной серии, состоявшейся

Таблица 3

Страна	ФИО	Очки	Место по 1-9 гонкам	Место в мед. гонке	Очки мед. гонку	Итог очки	Место (итог)
CHN	Lijia Xu	33.0	1-2	1	2	35	1
NED	Marit Bouwmeester	33.0	1-2	2	4	37	2
BEL	Evi Van Acker	34.0	3-4	3	6	40	3
IRL	Annalise Murphy	34.0	3-4	5	8	44	4

Таблица 4

№№	Страна / ФИО	1-12 гонки Предварит. серия	Место по 1-9 гонкам	Место в медальной гонке	Очки медальной гонки	Итог очки	Место-итог
1	ITA / Elavia Tartaglini	55	1-2	8	16	71	6
2	RUS / Stefania Elfutina	55	1-2	7	14	69	3
3	CHN / Peina Chen	60	3-5	3	6	66	2
4	FRA / Chfrlie Picon	60	3-5	2	4	64	1
5	ISR / Maayan Davidovich	60	3-5	9	18	93	7
6	NED / Lilian De Geus	68	6	1	2	70	4
7	ESP / Marina A. Neira	69	7	5	10	71	5

Таблица 5

Страна	ФИО рулевого	Предварительн.серия		Медальная гонка		Общий итог	
		Очки	место	место	очки	очки	место
GBR	И. Перси	35	2	5	10	45	1
BRA	Р. Шайдт	47	3	3	6	53	2
SWE	Ф. Лёф	33	1	10	20	53	3

из 12 гонок, первое и второе место с равным количеством очков делили итальянская гонщица Флавия Тартальини (Flavia Tartaglini) и наша Стефания Елфутина. Лидеров отделяли пять очков от «группы» преследователей? В которой три гонщицы имели равное количество очков. Наконец, четыре гонщицы из нижней части таблицы, хотя и не претендовали на золото, но разница их суммарных очков, 68-72, давала каждой из них шанс заметно улучшить свое итоговое место.

На этот раз действительность опровергла все прогнозы: в очередной раз медальная гонка внесла драматические поправки в окончательные результаты! Итальянка лидировала на протяжении всей предварительной серии. Увы, провал в медальной гонке откинул гонщицу на скромное (для нее) шестое место.

Отдадим должное нашей Стефании и гонщицам из Франции и Китая. Каждая из девушек сражалась на дистанции до последнего метра дистанции. Все трое заслуживают высших похвал, ну, и, разумеется, заработанных олимпийских медалей. Лириан де Геус (Lilian de Geus, Нидерланды) в отчаянной медальной схватке пришла первой и с шестого поднялась на общее четвертое место. Но согласитесь, что и четвертое место на Олимпиаде — это отличный результат.

#### 4.5. Стратегия «Тише едешь — дальше будешь»

Краеугольным камнем современной стратегии большинства ведущих лучших гонщиков мира является принцип минимизации ошибок в гонке. Выигрывает тот, кто совершает наименьшее количество ошибок в гонке.

Такая стратегия применима и к медальным гонкам, но в тех случаях, когда у лидера примерно равные шансы сохранить или утратить первое место.

Рассмотрим эту стратегию на истории участия замечательного шведского гонщика Фредрика Лёфа (Fredrik Loof) в двух последних Олимпиадах. В моло-

дости один из титулованных финнистов, Фредрик, не раз добивался громких побед. Перейдя в «Звездный», он и в этом классе сразу пошел в гору. На Олимпиаде-2008 в Чиндао перед медальной гонкой Фредрик имел все шансы завоевать золото, не говоря уже о медалях меньшего достоинства. Посмотрим на Таблицу 3. Все, что необходимо было сделать шведскому экипажу для завоевания как минимум серебряной медали, это прийти не последним в медальной гонке! Иными словами экипаж Лёфа должен был бы сказать себе: не рвись, не нужно тебе ни первое ни второе место в медальной гонке. Твоя задача, во-первых, не быть последним, а во вторых быть впереди Перси.

Но что же произошло на самом деле? В Чиндао-2008, «обидевшись» на свое четвертое место на нижнем знаке, Фредрик на второй лавировке уходит в правую сторону, противоположную от флота, и... начисто проигрывает: на верхнем знаке он предпоследний. У него еще есть шанс зацепиться за серебряную медаль, но для этого надо быть на финише хотя бы не последним. Увы! Фотофиниш и видеозапись финиша показали как раз обратное: Лёф пересекает линию финиша последним, отстав меньше чем на полметра от предпоследней яхты.

Фредрик Лёф сделал выводы. Спустя четыре года он доказал, что он мужественный, настоящий олимпиец-боец. Накануне медальной гонки экипаж шведов занимал 3-4 строчку. Все внимание зрителей, прессы, комментаторов ТВ было сосредоточено на двух лидерах Йене Перси (Iain Perce, Англия) и Роберте Шайдте. На Фредрика Лёфа в такой обстановке никто особого внимания не обращал. Войдет в шестёрку, и то слава богу.

Но Лёф явно учел опыт предыдущей Олимпиады. Шведский экипаж вышел на верхний знак вторым, а на полном курсе занял первую позицию. И дальше аккуратно, как сапер, вел гонку и сумел финишировать

Таблица 7

первым. Тем временем Йен Перси и Роберт Шайдт увлеклись дуэльной схваткой и... проиграли свои шансы на золото.

#### 4.6. Стратегия «каждому — свое»

До сих пор мы рассуждали только с позиций лидера: как добиться общей победы с очень высокой исходной позиции. Но ведь для каждого конкретного спортсмена цель может быть и иной. Например, вполне оправданной может быть одна из следующих задач, поставленных на медальную гонку:

- продвинуться на призовое место (или сохранить его);
- войти в четверку/шестерку лучших;
- выиграть медальную гонку, как гонку престижа.

Согласитесь, медальная гонка представляет собой самостоятельную и немалую ценность. Только представьте себе: внимание многочисленных зрителей, всех телекамер будет приковано к лидеру, к вам. А прессы и разговоров о победителях медальной гонки не меньше, чем о тех, кто выиграл Олимпиаду.

### 5. ТАКТИКА МЕДАЛЬНОЙ ГОНКИ

Медальная гонка — это все тот же парусный спорт, все та же гонка. Нет смысла говорить о тактике парусной гонки вообще — она подробно изложена в десятках книг и сотнях статей. Поэтому в этом разделе обратим внимание именно на особенности медальных гонок.

#### 5.1. Тактико-технические параметры медальной гонки

По типу медальные гонки относятся к «коротким гонкам в малом флоте», так хорошо нам знакомые по ежедневным тренировкам. Но это только внешнее сходство. Одно дело тренировочная гонка, и совсем

другое гонка, в которой решается судьба олимпийского золота.

Все необходимые данные представлены в таблицах 6 и 7. Данные таблиц нужно воспринимать только как ориентировку, но не как нечто раз и навсегда данное. Например, при средней длительности лавировки в 6 минут, фактически она может длиться и семь, и восемь и двенадцать мин. и т.д.

Что же полезного можно извлечь из данных таблицы?

**Структура гонки (формат).** Мы видим, что медальная гонка состоит всего из пяти участков (в стандартной гонке — не менее шести). Соответственно на долю полных курсов приходится 2 участка против четырех в стандартной гонке. Стандартная гонка предлагает нам весь набор полных курсов от галфвинда/крутого бакштага до полного бакштага и фордевинда.

Различие объемов острых и полных курсов (по времени) в стандартной и медальной гонках статистически не значимо: в стандартной гонке оно составит 1,28, а в медальной — 1,33. Различие обусловлено тем, что на дистанции трапе�оид добавляются два бакштага: от первого ко второму знаку, и от нижнего, третьего знака к финишу. В медальной гонке полные курсы представлены фордевиндом. Но мы хорошо знаем, что в отдельных классах фордевинды технически проходят бакштагами.

Скоротечность — при длительности в 20-25 минут гонка протекает (вернее сказать, проносится) как единый маневр, точно так же, как в беге: стартовали-бежали-финишировали. Раньше каждый из этапов гонки, таких как старт, послестартовая ситуация, лавировка, выход на первый знак, его огибание — и т.д. представляли из себя нечто особое, отдельное. Теперь гонка протекает как единое целое. У вас не будет ни секунды, чтобы перевести дух, расслабиться, передохнуть.

Данные Таблицы 7 дают полное представление об основных параметрах медальных гонок на Олимпиаде

Таблица 6

№№	Основные параметры	Гонка	
		Стандартная	Медальная
1	Целевое время (мин)	60-70	20-25
2	Тип дистанции	Олимпийский трапе�оид	Петля (Up-Down)
3	Расстояние между знаками (м.мили)	0.9-1.2	0.6-0.8
4	Всего участков гонки <sup>1</sup>	6	5 (7) <sup>2</sup>
5	Количество лавировок	2	2 (3)
6	Кол-во участков-полных курсов	4	2 (3)
7	Длительность лавировки (мин.)	16-18	6-7
8	Длительность полных курсов — бакштаги (мин. — в среднем)	4-6	—
9	Длительность полных курсов- фордевинды (мин. — в среднем)	8-10	5-6
10	Соотношение времени гонки на лавировке и на полных курсах	1.28	1.33

<sup>1</sup> В медальных гонках в Рио-2016 выставлялся оттяжной знак (1-а) — на коротком расстоянии от первого (навстречного) знака.

<sup>2</sup> В зависимости от класса судов, участвующих в медальной гонке, гоночная инструкция может предписывать либо две, либо три петли полной дистанции. Медальная гонка не предусматривает сокращения дистанции.

№№	Класс/номер программы	Длительность первой лавировки	Общая длительность гонки	Время финиша	%- отношение t-f финиша к t гонки
Классика					
1.	Laser St	06:21	24:58	0:39	4%
2.	Laser R	08:46	28:14	0:59	3%
3.	470m	06:38	24:53	2:28	10%
4.	470 f	07:23	27:02	2:26	9%
5.	Finn	07:42	24:38	1:40	8%
	Средние:	7:36	25:56	1:48	8,5%
Снаряды					
6.	49-er m	04:24	21:37	1:31	7%
7.	49-FX	05:20	25:44	4:23	17%
8.	RS:X m	06:11	22:14	4:59	22%
9.	RS:X f	06:25	25:38	4:10	15%
10.	Nacra 17	04:33	17:38	2:17	11%
	Средние:	5:24	24:57	3:05	14,4%
	Средние:	6:30	25:06	2:37	11:45

в Рио-2016. Прежде всего видим, что если официально по ГИ финиш открыт 15-20 минут, то фактически в классических классах лодки финишируют в течение двух минут, а в снарядах — укладываются на финише в три минуты (в среднем). В «домедальную» эпоху, на Олимпиаде-2004 (Афины) среднее значение длительности финиша по заключительной гонке составляло 4:33, т.е. почти вдвое больше. Но это при том, что тогда длительность гонки составляла в среднем 63:48.

**Скученность** — эта особенность сразу бросается в глаза, когда видишь медальную гонку со стороны, и подтверждается объективными показателями. В этом и была цель: сделать гонку более драматичной, сбить участников в кучу, заставить их сражаться в ближнем бою. И не вздумайте убежать, отодвинуться, отъединиться от противника. В ходе всей медальной гонки вы будете постоянно и крепко ощущать конкурента, как будто гонка происходит на фантастическом водном ринге, ограниченном невидимыми канатами, а сам этот «ринг» движется вместе с флотом по дистанции.

Противник все время рядом — до него можно физически дотянуться и потрогать рукой; вы чувствуете его дыхание, вы слышите, как рулевой соседней лодки отдает команды своему шкотовому, видите недобрый блеск в его глазах, когда он бросает быстрые взгляды в вашу сторону. Противник висит с наветра — неудобно, плохо, мешает! Противник подсел с подветра — еще более неудобно, еще хуже! Противник прямо по курсу — вы задыхаетесь от нехватки ветра! Противник требует дорогу — и вы отчетливо понимаете, что из-за этого вам не хватает каких-то полкорпуса, чтобы дотянуться до вашего основного конкурента или удачно обогнуть знак. В целом, готовьтесь к тому, что медальная гонка — сплошной стресс.

**Цена старта** — самоочевидно, что чем короче гонка, тем выше относительная ценность хорошего старта.

Особенности медального старта обсуждаются в следующем разделе.

**Цена поворота** — особенности тактики лавировки разбираются ниже. Здесь речь о техническом приеме «поворот» оверштаг/фордевинд. При краткости лавировки, и особенно в условиях ожидаемых слабых ветров, цена каждого отдельного поворота вырастает необыкновенно. До Олимпиады-2016 этот вывод в первую очередь относился к килевым классам «Соллинг», «Инглинг», в меньшей степени к «Звездному» классу. Но и в наши дни гонщики знают, сколько «стоит» поворот в «49-er», «49-er FX», «Nacra17». В швертботах лишний поворот — это потери минимальные. Лазеристы даже уверяют, что за счет поворота оверштаг они набирают ход. В классах «Лазер», «Финн», «470» в условиях очень слабого ветра (1,5–2 м/сек) повороты иногда используются для поддержания



и даже набора хода. Любителям этого рискованного занятия напомним о правиле 42.2 (e) — повторяющиеся повороты, не оправданные тактическими целями, являются нарушениями правила 42 «Средства движения». Не забывайте, что в медальной гонке всегда рядом с вами будут находиться ампаиры — а они не дремлют!

**Цена ошибки** в медальной гонке значительно выше, чем таковая в обычной, стандартной гонке. Будь то неудачный старт или неоправданный галс, или часто исполнение штрафного оборота — такие потери трудно потом компенсировать, слишком мало времени длится гонка.

Гонщик должен помнить: в медальной гонке нарушение правил, пренебрежительное к ним отношение нужно отнести к ошибкам, причем сплошь и рядом — к фатальным ошибкам! Например, на старте медальной гонки спортсменка получает... два штрафа от ампаиров! Это ничто иное, как «брак в работе». Еще пример. В медальной гонке в классе «Накра 17» на Олимпиаде Рио-2016 экипаж аргентинцев Сантьяго Ланге/Сесилии Сароли (Santiago Lange/Secilia Saroli) нарушил правило 18.3 при втором огибании верхнего знака. Исполнение штрафного оборота обошлось экипажу потерей двух мест. Экипаж, можно сказать, чудом удержался на первом месте и завоевал золотую медаль.

**Бескомпромиссность.** В каждом из олимпийских классов гонщики по многу лет постоянно встречаются на международных регатах, чемпионатах континентов и мира. Их связывает не только конкурентная борьба, но настоящая дружба в лучшем значении этого слова. Как правило мелкие ошибки они прощают друг другу, стараясь избежать протестов.

Но мы уже не раз подчеркивали, Олимпиада — совершенно особое соревнование. Здесь каждый за себя (и за свою страну!), здесь друзей нет. Готовьтесь к тому, что даже мелкие ошибки вам не простят, конкуренты обязательно будут протестовать. Такова она, медальная гонка, — все здесь разово, набело и окончательно!

## 5.2. Тактика старта

Старт медальной гонки имеет несколько особенностей. Линия будет хотя и короче, чем обычно, но в то же время достаточно свободной, поскольку участвует только десять лодок. «Черный флаг» (ППГ 30.4) или «Юниформ» (ППГ 30.3) к первому старту не применяется. Если и будут использованы, то только для спасения гонки. Общий отзыв (ППГ 29.2) также не используется — этот сигнал предназначен для больших флотов, когда судьи физически не в состоянии определить каждую из фальстартовавших яхт. Зато сигнал индивидуального отзыва будет поднят и озвучен обязательно, если кто-то пересчет линию раньше времени. На старте медальной гонки каждая лодка на контроле — за парусом другой яхты не укроешься!

В общем случае гонщик должен принять решение, что ему важнее всего на старте, и сразу после него, на лавировке:

- иметь максимальный ход;
- иметь чистый ветер;
- иметь возможность идти в избранную сторону;
- иметь свободу маневра, т.е. возможность сделать поворот оверштаг;

В реальной обстановке эти условия противоречат друг другу. Например, чтобы иметь максимальный ход, лучше стартовать на свободном участке линии старта. Но мы знаем, что этот «свободный» кусок линии скорее всего будет находиться в невыгодной части старта, что приводит к потере значительного расстояния. Если вы хотите сразу же двигаться в выгодную сторону и берете экстремальный старт в выгодной части стартовой линии, то наверняка теряете свободу маневра.

Точно также обстоит дело со свободой маневра. Например, выгоден «пинэнд» (наружный конец линии), а идти нужно в правую часть дистанции. Сразу после старта вы обнаружите, что вся «стая» хищно нацелена на вас своим правым галсом. И если вам понадобится перейти в центр или правую часть дистанции, то придется ждать, пока большинство ближайших конкурентов сделает это раньше вас.

Такая ситуация случилась с олимпийской чемпионкой Лицейей Сюй на старте медальной гонки Олимпиады-2012 в Веймуте. После не очень удачного старта в наружной трети линии, она оказалась во втором ряду, в очень невыгодной позиции. Гонщица принимает решение повернуть в сторону берега, в правую часть дистанции. В этот момент весь флот идет правым галсом в море. Поэтому Лицее пришлось поднырнуть под корму пяти лодок.

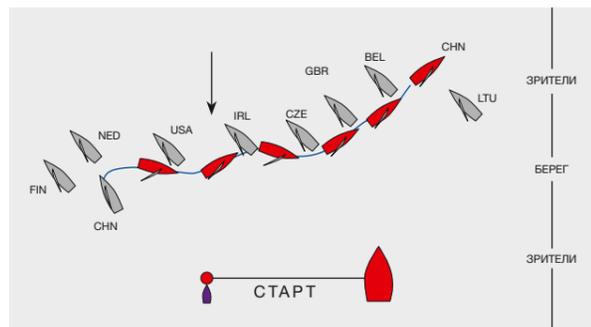


Рис. 2

Выбор варианта старта будет определяться стратегией, которую вы избрали на медальную гонку. Если вы решили применить первый вариант стратегии («Жми на всю катушку»), то риск неизбежен — весь вопрос о разумной степени риска. Например, если выгоден наружный конец стартовой линии, то придется стартовать как можно ближе к этому знаку. У гонщика просто нет выбора, т.к. выгодная сторона и минимальное количество поворотов являются главными факторами, обеспечивающими успешный выход на верхний



знак. Но легко также представить себе, что будет твориться в этой самой выгодной точке стартовой линии за полминуты до старта и сразу же после стартового сигнала.

В целом же, чем ближе к наружному концу стартовой линии, тем выше степень риска сорвать старт, а с ним потерять и все шансы на успех.

В качестве судьи — ампаира, находясь в непосредственной близости от стартующих лодок, автор видел многие и многие драмы на чемпионатах мира, Европы и особенно на Олимпиадах! И все они проходят по стандартному сценарию: вот флот занимает места на линии, смещаясь к наружному знаку линии — пинэнду. Остается 35-40 сек. Флот на правом галсе «съедает» последние «чистые» метры линии. Самый «хитрый» — ближний к наружному знаку, тот, кто рассчитывал стрелнуть с поворотом на левый галс, теперь вынужден увалиться, пройдя ниже знака, раз вернуться в хвост стартовавшему флоту.

Теперь в худшем положении следующий крайний слева на линии. Остается еще 15-18 сек., а он уже почти сидит на наружном знаке. Что делать? На Олимпиадах и крупных соревнованиях везде вместо буя снаружи устанавливают катер. Значит с носа катера якорный конец отнимает по крайней мере еще 1-2 метра. И вот наблюдаем: гонщик отчаянно работает рулем (скаллинг), пытаясь удержать лодку в левентике и на линии, а в это время на него плотно садится следующий — и теперь оба размазывают борт стартового катера и пытаются «перескочить» через якорный конец. Добавьте к этому еще и ампаиров, который отслеживают выполнение ограничений правила 42 (Средства движения). Один из катеров ампаиров будет обязательно находиться в районе наружного

знака линии. Устраивает вас такой вариант? Решайте сами.

В описанной выше позиции на Олимпиаде-2012 оказался Роберт Шайдт, реальный претендент на олимпийское золото в классе «Звездный». Остановившись в момент стартового сигнала, «проползание» вдоль борта катера пинэнда, отставание от флота стоило Роберту золотой медали.

Если вы избрали стратегию типа «Тише едешь...», то на старте не следует лезть в кучу. Решающее значение приобретает фактор скорости хода и возможности сделать поворот оверштаг. Чуть менее выгодный по месту старт, но взятый с хорошим ходом (старт «выстрелом») обеспечит вам скорость хода и свободу маневра. С другой стороны, нельзя расслабляться. Комфортно, конечно, взять старт в той части линии, где вообще никого нет. Но тогда проигрыш по расстоянию относительно флота и первого знака окажется слишком велик. Помните, что вы и сами являетесь целью другого гонщика, для которого важнее всего в этой гонке победа над вами. Стартуйте так, чтобы после старта иметь возможность идти с теми, кто вас особенно интересует. Преимущество этого типа стратегии в том, что вы можете сосредоточиться на поддержании высокой скорости хода.

Отдельный разговор о стратегии дуэльных гонок. Мы специально используем этот термин. В дуэльных, как и в матчевых гонках, соревнуются две яхты, одна против одной. Но в матчевых гонках не применяются правила 16.2, 17, значительно изменено правило 18 и особенно 18.3, введен ряд правил, не применяемых в гонках флота. Поэтому мы в дальнейшем будем называть поединки в медальных гонках не матчами, а дуэлями.



Обычно обе яхты еще задолго до старта знают, что им предстоит выяснить отношения, и дуэль начинается одновременно с подачей сигнала «подготовительный», а то и раньше.

Выходя на дуэль, вы должны четко представлять, чего собственно вы хотите добиться от противника. Сказать: хочу навязать ему свою волю — важное дело, но этого недостаточно. Цель должна быть сформулирована конкретно. Например: выгоден левый конец линии, и после старта следует идти влево. Чего же вы хотите?

- хочу стартовать рядом, вплотную с подветра от противника, занимая верную подветренную позицию, с тем чтобы вынудить противника отвернуть на правый галс и тем **отрезать его от выгодной левой части дистанции**;
- или: стартовать выше противника (по линии), заняв позицию контроля и на таком расстоянии, чтобы тот не имел места для поворота оверштаг; далее вести противника, как можно дальше с целью **выбросить его за лэйлайн**;
- или: хочу отсесть противника от стартовой линии, неважно как мы стартуем, пусть самими последними с отрывом, главное **отрезать противника от линии, а затем от верхнего знака**.

Не рекомендуем ввязываться в дуэль, если экипаж заранее не отработывал приемы ближнего боя. Дело в том, что маневрирование происходит остро, в непосредственной (опасной) близости от противника. Без наработанной техники, без выученных до автоматизма действий, без высокой степени взаимодействия

членов экипажа вы в один момент попадетесь на контрприем противника, и... прощай, Олимпиада!

В дуэлях обычно рассуждают об агрессивных действиях нападения. Но есть и иные приемы ведения борьбы. Скажем, для «волка» тактика в нападении, для «зайца» — избегание. Почему бы не применить такую тактику избегания, убегания, ускользания? Но так, чтобы в последний момент оказаться в нужной вам позиции. Такая тактика — тоже тактика и не менее достойная.

Именно этот прием применил Йонас Кристенсен (Дания) на старте медальной гонки в дуэли с англичанином Беном Эйнсли (класс «Финн», XXX Олимпиада, Веймут, 2012). Каждый раз отказываясь от борьбы, ускользая от соперника, прячась за судном гоночного комитета или за другой яхтой, Йонас свел все усилия Эйнсли к нулю. Отметим, что Кристенсена готовил к Олимпиаде знаменитый соотечественник Йеспер Бэнк (Jesper Bank), олимпийский чемпион (2000 г., Сидней). Прекрасно зная стиль Эйнсли, в сочетании активным использованием видеоматериалов, датчане соответственно построили свою тактику.

На старте нельзя ждать, в своих тактических действиях надо быть «на полшага» впереди противника. Если он начинает угрожать — например, метит занять место в вашей персональной «дырке» на старте, делайте что-нибудь, нападайте, защищайтесь! Ну а если попали в положение яхты, обязанной сторониться, начинайте уступать дорогу незамедлительно: пока уступаешь, ты защищен правилом 16.

До стартового сигнала гонщикам предоставляется полная свобода маневра, т.к. нет надлежащего кур-

са. Гонщика ограничивают только правило 15 и правило 16.1. Поэтому вы можете как угодно связываться с противником, подкатывать под него, приводить вплоть до левентика. Единственное, о чем нужно помнить: вынуждая противника уступать дорогу, оставляйте ему возможность сторониться.

#### На старте полезно помнить:

- Яхта находится в гонке с момента подготовительного сигнала ее классу.
- До сигнала «Старт открыт» нет надлежащего курса.
- В случае нарушения правил Части 2, касания знака (правило 31), наказаний по правилу 42 Средства движения, выполняйте штрафной оборот сразу, не дожидаясь стартового сигнала и выхода на сторону дистанции.
- Не действуют правила 16.2, 17, но действуют правила 15 и 16.1
- Правило 18 («Место у знака») не действует у стартового знака, окруженного свободной водой... (см. Преамбула к Разделу С Части 2 ППГ).
- В медальной гонке сигнал «Общий отзыв» не применяется.

#### 5.3. Лавировка

Возвращаясь к данным Таблицы 6 (параметры медальных гонок), мы видим, что типичная лавировка гонке длится в среднем семь с половиной минут, а в скоростных классах на две минуты меньше. Нет сомнений, что такая короткая лавировка влияет на тактику ее прохождения. Но как? Попробуем выделить основные моменты.

**Раскладка галсов.** Типичным будет прохождение лавировки за 3–4 галса. Разумеется, в условиях непостоянных (осциллирующих, «пятновых») ветров это число может удвоиться, но вряд ли утроится!

Современные электронные методы отслеживания гонок (трекинг) дают прекрасную картину гонки. Имеется в виду трекинг-система, когда каждая яхта несет на себе передатчик, а приемное устройство передает на экран любые действия каждой их таких яхт, ее позицию в каждый данный момент.

В медальной гонке со старта в выгодную сторону пойдет большая часть флота (считай, семь из десяти). Пройдет совсем немного времени, и вы обнаружите, что достигли лэйлайн, и теперь, хочешь — не хочешь, надо делать поворот на знак. Идеально будет завершить лавировку, оставив себе кусочек оперативного пространства непосредственно у знака.

С учетом краткости лавировки, число степеней свободы сокращается до нуля — у вас просто нет выбора. Если выгодна левая сторона, придется идти с флотом влево. Действуйте по обстановке. Идите до

захода или, в крайнем случае, до лэйлайн. Пойманный добрый заход поможет вам контргалсом выскочить в голову гонки и взять под контроль лидеров.

Не перебарщивайте! В медальной гонке лучше, как говаривали старые парусники, «недобдеть» — не прошивайте флот, чтобы занять классическую позицию жесткого контроля (впереди/на ветру — «на лихом коне!»). А если противник подсаживает вас с подветра, но вы оба идете в правильную сторону дистанции, не спешите закладывать контргалс, чтобы получить чистый ветер. Чистый ветер вы, возможно, получите, но позади флота. Компенсировать даже маленький проигрыш в медальной гонке чрезвычайно трудно.

Конечно, все рекомендации по тактике имеют относительную ценность. Гонщик должен самостоятельно принимать решение, как быть, куда идти? Например, как ни рискованно отрываться от флота, но бывает, что и такое способ оправдан. Например, Бен Эйнсли («Финн», Англия) и Лицзя Сюй («Лазер-Радиал», Китай) стали Олимпийскими чемпионами на последней Олимпиаде в Веймуте, Оба, точнее каждый из них в своем классе, взяли старт неудачно. При том, что весь флот отправился правым галсом влево, в море, эти гонщики решительно повернули в сторону берега. При этом им пришлось пропустить почти весь флот, бывший на правом галсе. В данном случае их риск оправдался — оба вышли на знак в лидирующей позиции. Но, разумеется, сам гонщик должен принимать решение, стоит ли так рисковать.

**Взаимодействие с флотом/противником.** В стандартной гонке флота рулевой/экипаж взаимодействует:

- с **природными условиями** (ветер, волна, течения — тактика первого рода),
- с **флотом** как неким единым или общим организмом. Не стоит преувеличивать: если вы идете вправо вместе с одной третьей флота, то флот для вас и есть эта одна треть. Остальные яхты, столько-то из них в центре, и столько-то — в левой части дистанции, существуют для вас только условно, как источник некоторой информации, не больше.
- с **конкретным противником**, но в ограниченных пределах. Дело в том, что как только на дистанции одна яхта начинает действовать против другой, обе начинают проигрывать всему флоту. Остальные яхты ждать не будут и используют вашу «драчку», чтобы продвинуться вперед!

В медальной гонке на первый план выходит взаимодействие с флотом. Есть распространенный класс гонщиков, которые избегают ближнего боя. Их оружие — блестящее владение лодкой, выжимание скорости хода, умелая работа с заходами и волной. В медальной гонке таким придется трудновато.

Здесь все построено на взаимодействии с противником, будь то флот или одна конкретная яхта. Если противник оказался вблизи с подветра (в верной под-

ветренной позиции), то в стандартной гонке 9 из 10 гонщиков немедленно отвернут. Не спешите! С другой стороны, противник с подветра не может сделать поворот оверштаг, т.к. попадет на ваш правый галс во время поворота, либо сразу после него. Вот и ведите его до лэйлайн, выбрасывайте как можно дальше, а сами делаете поворот на верхний знак, когда считаете нужным и так, чтобы противник оказался у вас по корме, чисто позади.

**Дуэльные гонки.** Особую стратегию диктуют дуэльные гонки. Здесь вся стратегия и тактика строятся на конкретной борьбе с конкретным противником. Так, в дуэли между австралийцем Томом Слингсби и киприотом Павлосом Контидесом. Слингсби провел блестящую дуэль, начав ее еще даже до сигнала «Предупреждение», и продолжил атаки на старте и на дистанции. На рис. 3 показано, как это происходило. Каждый раз австралиец делал поворот в верную подветренную позицию. При этом поворот выполнялся настолько близко к противнику, что Контидесу просто не имело смысла идти в отработку. В итоге Слингсби загнал Контидеса значительно выше правой лэйлайн. Более того, он еще подождал противника, растравив парус прямо на знаке. Вопрос был решен: Контидес просто сдался, показав своими действиями, что признает победу австралийца.

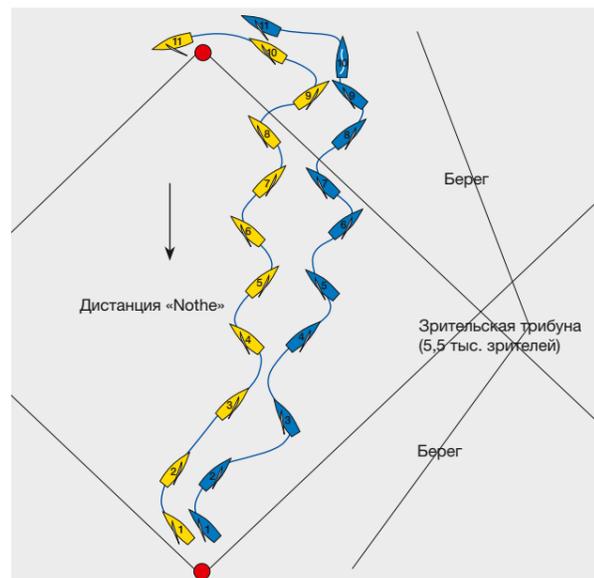


Рис. 3

**Работа с заходами.** Действуйте по обстановке, будьте готовы к любым неожиданностям. Так на последних пяти Олимпиадах (2000-2016 гг.) предварительные прогнозы не оправдались. В Чиндао (XXIX Олимпиада, 2008 г.) гонщики столкнулись с чрезвычайно капризными, неровными, неустойчивыми по направлению и скорости ветрами, не говоря уже о коварных течениях Желтого моря. Метеорологи гарантировали только слабые, штилевые ветра. Напри-

мер, одного из наших лучших гонщиков были все шансы попасть в медальную гонку. Но случился сильный ветер, к которому он ни психологически, ни физически не был готов. Проиграв обе гонки этого дня, он лишился шансов попасть в медальную гонку.

Не менее сложной оказалась обстановка и в Рио. Медальную гонку в классе Лазер-Радиал пришлось отложить еще до стартовой процедуры. Причиной оказался мощный шквал: скорость ветра подскочила с 4-5 до 25 узлов. Лазера начали «рыть» воду, уходя в волну по мачту. Четыре из шести дистанций в Рио располагались внутри залива. Здесь на неустойчивые ветра наложились течения, причем их направленность в течение дня менялась до противоположной.

Если в стандартной гонке приходится реагировать на заходы в 5-7 градусов, не говоря уже о крупных заходах, то в медальных гонках стоит семь раз отмерить, прежде чем делать поворот. Решение будет зависеть от многих факторов, но в гораздо большей степени от поведения окружающего флота, чем от количества градусов, на которое ветер изменил направление. Подумайте сами — проиграйте с карандашом и бумагой или на моделях основные варианты, с которыми возможно столкнетесь в реальной гонке.

Вам могут встретиться осциллирующие ветра. У этого типа ветров по крайней мере есть известная логика, их поведение поддается предсказанию. Проблема в другом. Типичный цикл маятникового ветра 7-9 мин. На лавировке, при движении против ветра, цикл, понятно, сократится примерно до 4,5-5 мин. Ну а если цикл (осцилляция) составит 10-14 мин., что встречается почти так же часто? Тогда цикл для вашей лавирующей яхты составит 7-8 мин. Но... это же почти равно длительности лавировки! Так и есть. Иными словами осциллирующий ветер будет представлен только частью своего цикла, а для вас фактически будет представлять постоянный заход. А это требует иной тактики.

Чрезвычайно характерны для некоторых акваторий, например, в олимпийском Чиндао, так называемые «пятновые ветра». Дело в том, что наша среда обитания — на поверхности земли или воды. Соответственно, мы в повседневной жизни мыслим плоско. Ветер нам представляется потоком, дующим справа налево или наоборот. На самом деле ветра, и слабые, и сильные, сплошь и рядом осциллируют (раскачиваются), и не только в горизонтальной, но и в вертикальной плоскости. Одуравший от жары и влажности слабый ветер движется ленивыми и неровными лентами, то припадая к поверхности воды, то пытаясь оторваться от нее и уйти ввысь. Другая типичная картина — облачная динамика. Гигантские ветровые колеса вращаются у переднего и заднего краев кучевых облаков. Вспомните, типичная картина: черное пятно шквалика медленно приближается к вашей яхте. А ведь внутри пятна скорость потока может в десятки раз превосходить линейную скорость пятна.

В описанных условиях нестабильных ветров акцент в вашей тактике сместится больше к взаимодействию

с природными условиями. Наиболее важным будет идти либо стороной где ветра больше, либо просто от пятна к пятну. Попад в пятно или струю, старайтесь удержаться в потоке как можно дольше.

Завершая этот раздел, еще раз вспомним, что наиболее характерными особенностями тактики лавировки на медальной гонке будут:

- Минимальное количество галсов/поворотов;
- Прохождение лавировки «по противнику/флоту»
- Поиск зон с более сильным/выгодным ветром

Вот о чем обычно забывают на лавировке:

- Яхта на правом галсе является препятствием для яхт левого галса;
- В медальной гонке для сигнала «от препятствия» только оклика недостаточно, дополнительно нужен жест рукой;
- Яхта, попавшая в отход, будет хотя и находиться на поднимающем галсе, но будет двигаться вокруг знака, а не к знаку — лучше не попадать в такой отход.

#### 5.4. Огибание верхнего знака

Тактика огибания верхнего знака в медальной гонке мало чем отличается от таковой в стандартной гонке и большом флоте. Особенность же медальной гонки в том, что и при втором (и третьем) огибании знака флот подходит плотной массой. Понятно, что это создает много острых, протестовых ситуаций. Поэтому вспомним несколько основных моментов.

Часто можно слышать бесплодные дискуссии на тему того, каким галсом нужно выходить к верхне-

му знаку. Выбор подхода к знаку зависит от многих причин, и выход левым галсом ничуть не хуже, если это диктуется конкретной тактической обстановкой.

**Выход на знак с правой лэйлайн.** Любой учебник скажет вам: при левом огибании выходите на знак правым галсом. И это в принципе правильно. Здесь вопрос только, когда ложиться на правый галс, чтобы идти на знак. Однозначного ответа нет, поскольку все зависит от гидрометеорологических условий (например, характера ветра, силы течения), распределения флота на дистанции. Если поворот выполняется относительно далеко от знака, то надежнее повернуть на правый галс, несколько не доходя до лэйлайн. Если ветер отходит, то у вас есть шанс вырваться на знак без контргалса. Если же ветер зайдет, то появляется возможность накинуть короткий галс и повернуть точно на знак в непосредственной близости от него.

Если при правом выходе вам пришлось встать в «очередь» впереди идущих яхт правого галса, то есть смысл идти немного с запасом — так, чтобы обогнуть знак на максимальной скорости. Часто можно видеть, как яхты правого галса при огибании знака мешают друг другу, тормозят друг друга, создают критические протестовые ситуации. Обойдя «толпу» по более длинной дуге, но на высокой скорости, вы можете отыграть одно-два места.

**Выход на знак с левой лэйлайн.** Выход на верхний знак левым галсом, несмотря на все увещания учебников и тренеров, также дело обычное. Здесь можно выделить три основных варианта:



— Встраивание в парад правого галса. Наиболее оптимальный вариант заключается в том, чтобы, используя все преимущества левой стороны дистанции, сделать поворот к знаку, не доходя до левой лэйлайн. Яхта выходит к парад правого галса примерно за 6-8 длин корпуса, что дает ей возможность маневрировать с целью занять свое место в этом параде.

— Выход левым галсом с поворотом на правый с окончанием поворота в зоне. Очень рискованный прием. Согласно правилу 18.3 такая яхта лишена всех прав. Это настолько важно, что напомним текст правила:

ППГ 18.3: «Если яхта в зоне знака, который предписано оставить полевому борту, проходит левентик с левого галса на правый галс, а затем выходит на знак, она не должна вынуждать яхту, которая находилась на правом галсе с момента своего входа в зону, идти выше крутого бейдевинда, чтобы избежать контакта, и должна дать место-у-знака, если эта яхта оказывается внутренней связанной с ней. Когда применяется это правило, то правило 18.2 не применяется между ними.»

— Огибание «заваливанием» за знак — яхта выходит прямо на знак левым галсом и затем делает поворот на правый галс с одновременным огибанием знака. Чрезвычайно рискованный прием! На него еще можно пойти в большом флоте, когда все равно на верхнем знаке бардак и куча мала. Но в медальной гонке риск слишком велик и не оправдан. Прежде чем пойти на него, только подумайте: быть может вы выиграете одно два места. Но скорее всего в момент вашего подхода к знаку вы обнаружите одну-две-три яхты на правом галсе. Что делать? Уступать дорогу, т.е. уваливать под корму яхтам на правом галсе? В медальной гонке уступив дорогу трем-четырем яхтам, вы пропускаете вперед ... 30-40% от всего флота! Но предположим вы, отчаянная голова, решаете сделать поворот между знаком и яхтами на правом галсе. Тогда выбирайте, какой штраф вам милее: за навал на знак или за помехи яхтам, имеющим право дороги (здесь целый букет правил, которые вы можете нарушить

В качестве примера приведем ситуацию в медальной гонке класса «Накра 17». Главный претендент на золотую медаль на Олимпиаде 2016 (Рио) аргентинский экипаж — Сантьяго Ланге/Сесилия Сароли — выходит на знак (второе огибание) левым галсом и делает поворот с одновременным огибанием («завал» за знак). При этом его Накра явно помешала английскому экипажу, что отчетливо видно на видеозаписи. По протесту англичан аргентинцы получают штраф. Они явно затягивают выполнение штрафного оборота, что грозит им дополнительным наказанием. В конце концов Ланге выполняет штрафной оборот, но при этом теряет два места и утрачивает все разумные шансы на побе-

ду. Только случай и конкретные финишные места главных конкурентов помогли экипажу Ланге/Сароли все же завоевать место на верхней ступени подиума.

Нельзя забывать, что в Рио гонщики столкнулись с плохо предсказуемыми течениями, которые могли кардинально поменять направление в течение одного гоночного дня.

На верхнем знаке вы можете увидеть щит с номерами яхт выставленный на катере гоночного комитета. Это номера яхт, нарушивших правило 30.3 «Правило флага U» (Юниформ). Если вы обнаружите свой номер в этом «черном» списке, то у оштрафованной яхты нет иного выхода, как только немедленно выйти из гонки. Там же, на верхнем знаке могут быть подняты флаги «O» (Оска), разрешающий пампинг, рокинг и учинг, или флаг «R» (Ромео), отменяющий флаг «O» (ППГ правило P5 Приложения «P»). Каждый из этих сигналов будет сопровождаться повторяющимися звуковыми сигналами.

### 5.5. Общая стратегия прохождения полных курсов

В медальной гонке участники дважды или трижды проходят от верхнего к нижнему знаку (условно «фордевинд»). Количество фордевиндов зависит от класса участвующих судов и/или от погоды. Щит с обозначением дистанции выставляется на борту главного судейского перед или одновременно с сигналом «предупреждение». Фордевинд может быть одновременно и финишным отрезком, как это было в Чиндао, в 2008 году. В современных медальных гонках после последнего прохождения нижнего знака/ворот добавляется короткий финишный участок дистанции, проходимый галфвиндом/крутым бакштагом. Назначение этого отрезка прежде всего в том, чтобы растянуть яхты, сделав финиш более четким, наглядным, а также в том, чтобы приблизить финиш к зрителям. По факту перестановки на этом участке скорее исключение, чем правило.

Традиционно считалось, что места выигрываются на лавировках, а полные курсы нужны для, так сказать, закрепления позиции и подготовки к следующей лавировке. Это положение более или менее соответствовало действительности применительно к гонкам водоизмещающих яхт. Таковых в олимпийской семье практически не осталось.

Но почему мы настаиваем на том, что роль полных курсов в наши дни более значительна тактически по сравнению с лавировками? В современных гонках скоростных яхт число перестановок (изменений позиций, мест) на полных курсах превосходит таковое на лавировках. Статистика олимпийских гонок, которую автор ведет, начиная с Афинской Олимпиады 2004 года, убедительно подтверждает этот факт. Для лидеров (победители и призеры) выявлена устойчивая связь между финишной позицией и продвижением вперед именно на первом полном курсе. Иными словами, лидеру недостаточно выйти на первый знак

в голове гонки: на полном курсе он должен обязательно продвигаться вперед.

В Таблице 8 приведены данные прохождения дистанции победителями в шести классах Олимпийской регаты. Данные представлены в виде средневзвешенных. Это означает, что каждое число (место) отнесено к количеству участвующих судов в данном классе. Эта простое преобразование позволяет сделать данные объективно сравнимыми. Ведь, скажем, пятое место при двадцати участниках совсем не то же самое, как при тридцати семи участвующих лодках.

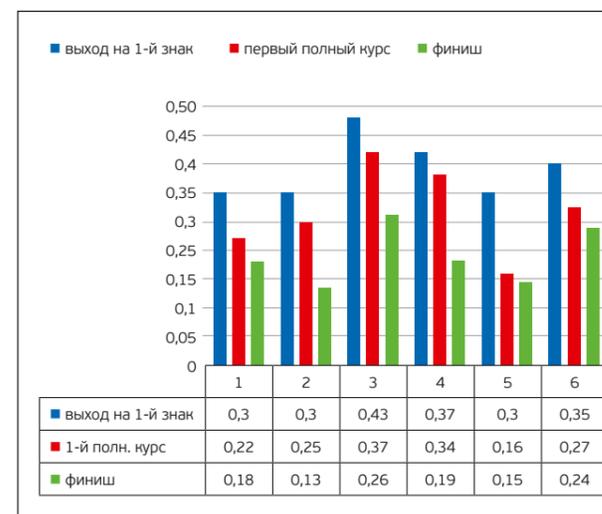
Таблица 8

№	Класс	Кол-во участников	1-й знак (1-е огибание)	2-й знак (1-е огибание)	Финиш
1	Европа	25	0,30	0,22	0,18
2	Лазер	42	0,30	0,25	0,13
3	470-м 27	0,43	0,43	0,37	0,26
4	470-ж 20	0,37	0,37	0,34	0,19
5	Финн	25	0,30	0,16	0,15
6	Инглинг	16	0,35	0,27	0,24

Те же данные представлены в виде диаграммы (Рисунок 4).

Мы видим, что для всех чемпионов характерна положительная динамика: в ходе гонки они продвигаются вперед. Более того, соответствие (корреляция) между положениями гонщика на нижнем знаке после первого фордевинда и на финише значительно выше, чем такое соответствие между местом на первом огибании верхнего знака и на финише. Это ли не убедитель-

Рис. 4. Динамика прохождения дистанции победителями Олимпийской регаты в Чиндао, 2008 г.

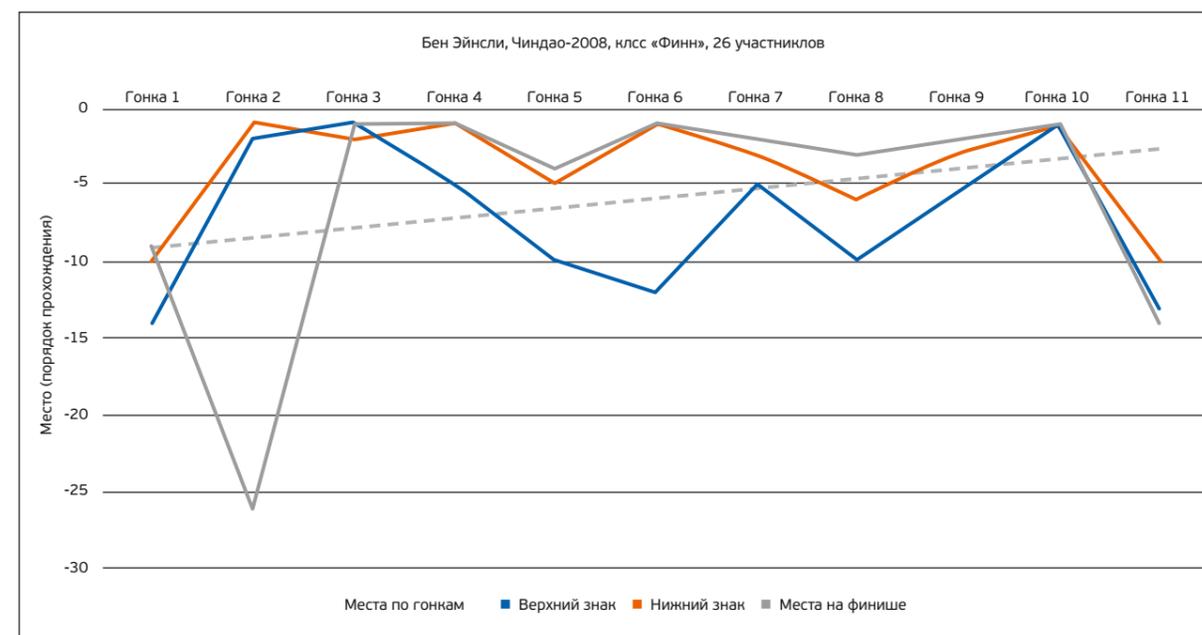


тельное доказательство того, что победа формируется именно на полном курсе!

На графике (Рисунок 5) показана динамика прохождения олимпийской регаты в Чиндао-2008 олимпийским чемпионом Беном Эйнсли. Не требуется проводить корреляционный анализ, чтобы видеть, что места огибания нижнего знака (первое огибание) почти полностью совпадают с местами на финише.

В действующих правилах парусных гонок (ППГ-17) курсы полнее галфвинда (т.е. 90 градусов к истинному ветру) относятся к полным курсам. Это важно помнить, т.к. согласно Определению связанности, если яхты идут курсом более 90 градусов, то они будут связанными, даже когда они находятся на противоположных

Рис. 5. Динамика прохождения олимпийской регаты в Чиндао-2008 олимпийским чемпионом Беном Эйнсли.





галсах. В тактике же дополнительно различают полные (галфвинд, бакштаги) и попутные (фордевинд, полный бакштаг) курсы.

Вне всяких сомнений, фордевинд — самый сложный и напряженный участок гонки. На лавировке основная борьба разворачивается впереди или вокруг вас. Своими действиями вы можете вмешиваться в события, навязывая свою волю, свою «игру» противнику. На фордевинде получается наоборот: если вы огибаете верхний знак первым-третьим, то все главные события происходят позади вас: преследующие вас яхты первыми получают приходы свежего ветра/шкваликов, активные действия, маневрирование противника.

В медальных гонках есть целый ряд особенностей прохождения полных/попутных курсов. Обычно, сразу после огибания верхнего знака флот рассыпается по фронту. Поскольку огибание верхнего знака сверхплотное, то каждый участник стремится сразу же занять такую позицию, чтобы сзади не было соперников, загораживающих ветер.

К середине первого фордевинда флот обычно движется единым неровным телом, «кублом», расплывшимся по фронту. Чем ближе к нижнему знаку, тем больше аморфное тело флота начинает сжиматься, спрессовываться с тем, чтобы в мертвой сцепке подойти к нижнему знаку.

Рулевому необходимо самому принять решение о том, как проходить фордевинд. При этом исходить приходится из множества параметров, таких как: позиция во флоте после предварительного этапа, соответственно, общая стратегия на медальную гонку,

актуальное место на верхнем знаке, особенности распределения ветра на дистанции, наличие/отсутствие течений — и т.д. Потому-то здесь нет и не может быть рекомендаций типа: «иди туда, вот так-то — и выиграешь».

Но тем не менее, можно выделить некоторые наиболее важные факторы, на которые необходимо обращать внимание именно в медальных гонках. Вот они:

- Поддержание максимальной скорости;
- Индивидуальная тактическая борьба сведена к минимуму;
- Ограничения Правила 42 и работа с волной (если есть условия для серфинга);
- Выработка тактики выхода к нижнему знаку и огибания его.

На стандартной дистанции в общем случае фордевинд проходят четырьмя-пятью бакштагами. Просмотр видеозаписей медальных гонок заставляет прийти к выводу о том, что здесь гонщики предпочитают идти курсом фордевинд. Возможно, причина в том, гонщики просто вынуждены проходить этот участок дистанции фордевиндом, учитывая короткое расстояние между знаками. Но сказанное, конечно, не является законом. Яхты, снабженные генакерами, в любом случае проходят полный курс бакштагами.

В идеале проходить этот участок дистанции нужно двумя-тремя бакштагами. Угол курса яхты к ветру зависит в первую очередь от особенностей класса яхт. Понятно, что у «Накры 17» бакштаг будет круче, чем у семидесятки. Но с какого же бакштага, левого или правого, начинать? Оба варианта имеют свои досто-

инства и недостатки. В современной тактике принято считать, что начинать нужно с бакштага левого галса. Защитники этого варианта исходят из того, что фордевинд нужно планировать и проходить с учетом предстоящего огибания нижнего знака. Если вы лидер, и никто вам не мешает на знаке, то вы свободно можете скрутить фордевинд и идти левым галсом на чистый ветер. Позже, сделав поворот, вы выходите на нижний знак правым галсом, что иногда очень даже кстати (а иногда и абсолютно бесполезно).

На наш взгляд такая раскладка — левым галсом в левую сторону, с поворотом и выходом на знак правым галсом имеет столько же достоинств, сколько и недостатков. При выборе стороны гораздо важнее исходить из ветровой и волновой обстановки. Если, скажем, при слабых ветрах, ветра больше в правой части дистанции, то кто же пойдет влево? Начиная фордевинд с правого бакштага, на знаке вы просто уваливаете и можете моментально выставить спинакер, который заработает еще до того, как вы пройдете знак. А при уходе влево драгоценные секунды уйдут на поворот фордевинд и выставление спинакера/генакера на новом галсе.

Полезно вспомнить несколько базовых тактических правил, применимых и в медальной гонке:

- На курсе фордевинд: иди от захода!
- Делай поворот фордевинд на отходе!
- На усилениях — уваливай, иди полнее,
- На ослаблениях — приводись, иди покруче.

Открывая полный курс, гонщику/экипажу принципиально важно определить ветровую систему. Если на фоне штиля действует «пятновыи», или ленточный ветер, то главной, если не единственной задачей становится удержаться как можно дольше в ветровом потоке. Если ветер «ленточный», то надо как можно быстрее обнаружить такую ветровую речку («ленту»), достичь ее и далее стараться задержаться в ней как можно дольше. Если ветер «пятновыи», старайтесь максимально использовать пятно» (зону шквалика). И при этом старайтесь продвигаться в сторону знака. А иногда напротив, приходится проделывать лишний путь, только бы сохранить ветер в парусах. В слабый ветер самое страшное это «залипнуть» в воздушной яме. Главное, чтобы лодка (снаряд) все время двигалась. В таких случаях надо использовать любую возможность столкнуть лодку с места, когда она залипла в воде. Проще всего это сделать, махнув пару раз парусом. Но приходится помнить о правиле 42 и об ампаирах, а они всегда рядом в медальной гонке.

Поворот фордевинд поможет подтолкнуть яхту. Но такой поворот должен быть хоть как-то оправдан тактически. Повторные повороты фордевинд, не в связи с тактической или ветровой обстановкой, могут быть наказаны по правилу 42.2 (е).

На фордевинде, если только это не дуэль, индивидуальные схватки с противником очень рискованны. Вспомним типичную картину: сзади наезжает лодка,

идущий впереди начинает приводиться, преследующая лодка тоже приводится — и так до бесконечности. Тем временем флот проплывает напрямую и мимо. Сказанное не означает, что надо пассивно ждать, пока тебя «сожрут» наседающие сзади конкуренты. Маневрируя, гонщик старается остаться в «канале», т.е. занять такое положение, чтобы получать свежий ветер, или хотя бы свести действие ветровой тени к минимуму. Каждое ваше действие будет вызывать реакцию со стороны преследователя. Попробуйте подвести преследователя так, чтобы он сам оказался под яхтой позади него. Противник сам окажется в вашем положении, то есть в ветровой тени сзади идущих яхт. Или попробуйте «насадить» преследователя на правый галс отставшей и еще лавирующей яхты.

Если не получается, или просто не с руки, подпускайте ближе. Когда противник свяжется с вами с наветра, то смело атакуйте его. Помните, что правила не запрещают энергичное приведение! Правило 16.1 говорит только о том, что, изменяя курс, яхта, имеющая право дороги, должна предоставить место другой яхте, чтобы та могла уступить. Из этого вовсе не следует, что наветренная яхта может чего-то там выжидать: попав в положение уступающей она должна немедленно начать уступать. Отгнав таким приемом яхту, вы можете сделать поворот фордевинд на другой галс и уйти на чистый ветер.

Покажем сказанное выше на конкретном примере. В классе «Лазер-Радиал» на Олимпиаде 2012 в Веймуте четыре гонщицы с абсолютно равными шансами претендовали на золото. Медальную гонку возглавила китайка Лицзя Сюй. Но примерно на середине первого фордевинда она была оштрафована ампаирами по правилу 42 за рокинг. Выполнив оправдание, китайка утратила лидерство, и теперь шла в линию по фронту с англичанкой и бельгийкой. Лицзя использовала свою подветренную позицию и атаковала англичанку. Та в свою очередь атаковала с подветра бельгийку. Пока эти две гонщицы сражались, китайка, увалив, сумела оторваться и обогнуть знак первой. Таким образом Лицзя восстановила свое лидерство и в дальнейшем финишировала первой. Описанная ситуация показана на Рисунке 6.

Особая статья — дуэльные гонки. Здесь у вас одна забота — один противник. Обычно, лидер, обогнув знак, старается продвинуться как можно дальше в выгодной стороне этого участка дистанции. Однако, если противник неожиданно, после огибания знака, уходит в противоположную часть дистанции, то перед лидером встает вопрос: что делать. Тактический контроль на фордевинде осуществляется отрезанием противника от знака. Это означает, что вам нужно находиться между знаком и конкурентом. Конечно, это совсем не комфортно для лидера, но делать нечего. По крайней мере, если вы идете в той же части дистанции, то у вас еще есть возможность отбить атаку противника в ближнем бою. Если же вы погнались за ветром, забыв о противнике, то может статься, что

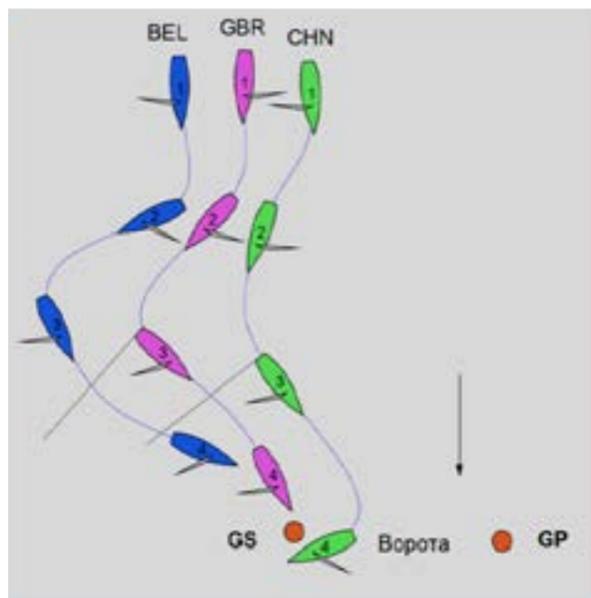


Рис. 6

останетесь без ветра. А в это время, ваш конкурент поодаль будет проплывать мимо (вместе с упущенной вами медалью).

**Правило 42 на полных курсах.** Прошло более полувека с момента введения в наш свод парусных законов правила 42 (в то время — правила 54), а споры вокруг проблемы средств движения до сих пор не стихают. Некоторые классы, например, «Лазер» ежегодно на своих генеральных ассамблеях голосуют за использование правила 42 в полном объеме. Гонщики других классов не устают возмущаться и требуют отмены или хотя бы ослабления этого правила. Идя навстречу этим пожеланиям, в текущей версии ППГ предусмотрен специальный пункт Приложения «Р» — п.Р5 «Флаги «Оска» и «Ромео». Когда поднят первый из них, то гонщикам разрешаются различные приемы наращивания скорости за счет пампинга, рокинга или учинга. Граница скорости ветра, когда возможно применение флага «Оска» оговаривается в правилах данного класса. Так, в классе «Финн» пограничной будет скорость 10 узлов, а в классе «470» — и того меньше, 8 узлов. Обычно флаг «О» (Оска), поднимают еще до или вместе с сигналом «предупреждение».

Большинство гонщиков при этом забывает, что выключается вовсе не все правило, разрешается только пампинг, рокинг и учинг, и то только на полных курсах. В отдельных классах пампинг и рокинг разрешаются и на лавировке — например, в классе «470». Например, скалинг разрешается только в целях увалить яхту до курса крутой бейдевинд или затормозить ход лодки (ППГ 42.3 (d) и 42.3 (f)). Полезно помнить, что основное правило 42.1. охватывает любые нарушения, даже если они и не перечислены в правиле 42.2. Например, в условиях очень слабого ветра, выполняя поворот фордевинд перекатом, т.е. с глубокими закренива-

нием корпуса, гонщик погружает гик в воду и делает гребок под видом подбирания шкотов. Такой наивный способ разогнать лодку будет немедленно наказан ампайрами!

Когда флот начинает полный курс, судьи-ампайры обязательно примут решение, существуют ли условия для серфинга? Сплошь и рядом гонщики не используют исключения из правила 42 (см. ППГ 42.3), позволяющее им разогнать яхту с помощью одного мощного качка (пампа) парусом.

В современной технике парусных гонок работа с волной занимает оно из важнейших мест. Это относится в первую очередь к классическим судам типа «динги» — «470», «Лазер», «Финн». Скорость этих, скажем, полуглиссирующих классов сравнима со скоростью волны. Вот почему так принципиально важна любая добавка к скорости за счет серфинга. А ведь такая добавка может составлять 2-3 узла! И чем дальше гонщик может удержаться на гребне волны или ловко перескочить на соседнюю, тем значительнее будет его выигрыш. Блестящая «игра» с волной, таких мастеров, как финнисты Эйнсли, Трухильо, Кристенсен, Кистанов, или лазеристы Шайдт, Слингсби, Гудиссон, не только обеспечивала их победу, но и доставляла сторонним зрителям эстетическое удовольствие.

Часто в ходе гонки при действующем флаге «Оска» ветер значительно ослабевает. В этом случае гоночный комитет может поднять на любом из знаков флаг «R» (Ромео). Это означает, что правило 42 с момента огибания знака восстанавливается в полном объеме.

### 5.6. Огибание нижнего знака

Опытный председатель гоночного комитета выставит нижний знак-ворота примерно так. Расстояние между двумя буйами ворот GS и GP составит 7-9 длин корпуса. База — линия, соединяющая оба буйа ворот — должна быть строго перпендикулярной верхнему знаку. Но так бывает редко. Ведь как правило, одна сторона дистанции бывает более выгодной. Поэтому чуть выше устанавливается буй, смотрящий в менее выгодную сторону. Это сделает огибание любого из буев более менее равнозначным с точки зрения прохождения следующей лавировки.

Увы, все это из области теории, потому что на практике ворота, выставленные корректно, скорее исключение, чем правило. Поэтому рулевой задолго до подхода к знаку-воротам должен оценить обстановку и принять решение о том, как он намерен подходить и какой из двух буев следует огибать. Принимая решение, рулевой исходит из многих важных факторов. В частности, важно определить:

- какая сторона дистанции на лавировке будет выгоднее;
- имеется ли течение на дистанции, и как оно повлияет на огибание знака;
- на какой из знаков ворот направляются ближайшие конкуренты и/или ваш персональный соперник (если таковой имеется);

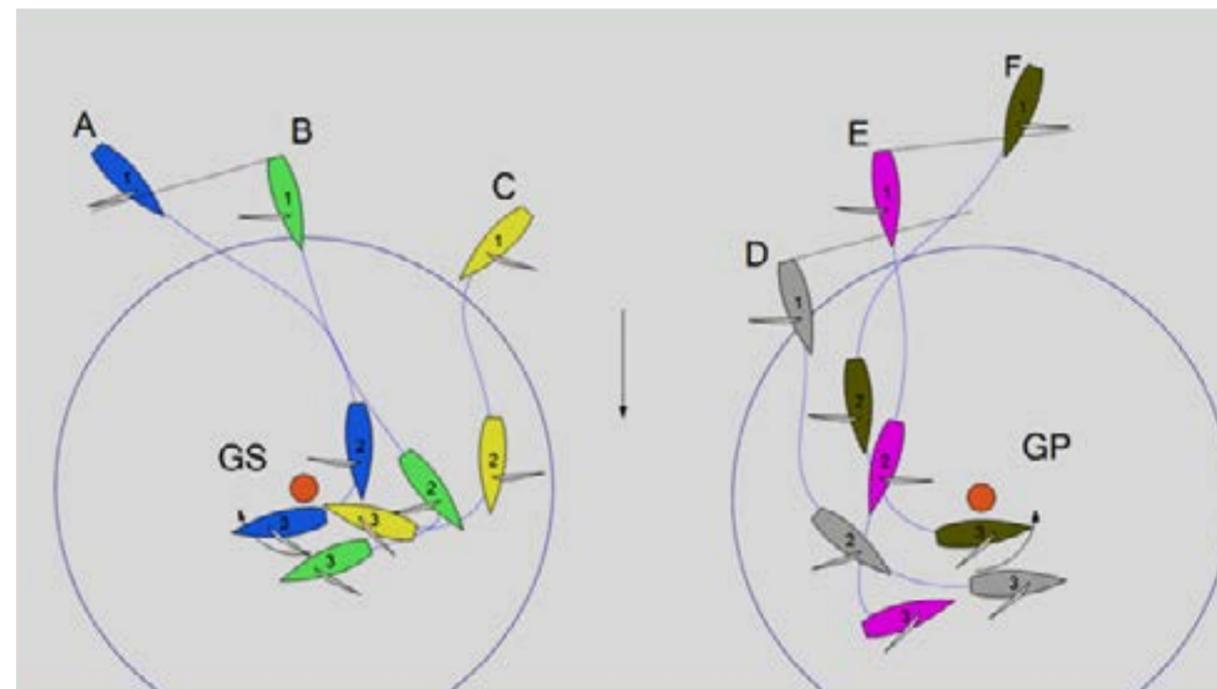


Рис. 7

- ваши отношения с ближайшими яхтами — кто на каком галсе; связаны ли вы с ними, находитесь ли в наружной позиции, и куда намереваются пойти конкуренты после огибания знака;
- есть ли возможность направить противника к невыгодному бую ворот и далее — в невыгодную сторону лавировки.

На стандартной дистанции гоночный комитет предпочитает выставлять ворота после того, как флот уйдет на дистанцию. Но в медальной гонке скорее всего ворота будут стоять еще до сигнала «предупреждение». Поэтому у вас есть возможность сориентироваться еще до старта.

Если знаки установлены очень неравноценно, выбора нет, огибать нужно более выгодный буй. Допустим, это будет правый буй (глядя по ходу лодки). Если вы выходите на знак справа, то скорее всего находитесь на левом галсе. Помните, что правило 18 (прохождение знаков) «применяется между яхтами, когда они обязаны оставить знак с одного и того же борта и хотя бы одна из них находится в зоне» (ППГ, 18.1). Соответственно ваша внутренняя позиция вступает в силу только с момента, когда первая из яхт достигла зоны, т.е. практически с момента входа в зону. А далее вам придется делать поворот фордевинд. Но и при этом, сохраняя внутреннюю позицию, вы остаетесь яхтой, уступающей дорогу. Это означает, что вам положено только место-у- знака, не больше. Если же противник не дает достаточно места, а вы при повороте фордевинд совершаете контакт с противником — наружной яхтой, или касаетесь знака, то ваша яхта должна быть оправдана по правилу ППГ 21 (a), (b).

На рис. 7. показаны основные варианты выхода на знак. В левой группе все три яхты связаны, причем яхта В первой вошла в зону. Это означает, что правило 18 вступило в силу. Внутренней является яхта А. Следовательно обе яхты, В и С, независимо от галса, должны предоставить яхте А место-у- знака, а это означает, что ей должна быть предоставлена возможность для прохода к знаку и для того, чтобы обогнуть его, т.е. лечь на надлежащий курс. С другой стороны, поскольку по отношению к яхте С яхта А обязана сторониться, и таким образом яхта А имеет право только на место или на пространство, в котором она могла бы маневрировать в соответствии с хорошей морской практикой. У яхты А нет возможности для так называемого тактического огибания, с широким заходом и приведением под знак.

С другой стороны и ваш выход правым галсом (яхта С) мало чего стоит, если приходится огибать знак в наружной позиции. Гонщики редко осознают, сколько на этом теряется — до шести-восьми длин корпусов! Уж лучше затормозить, пропустить внутреннего, вплотную обогнуть знак и поворотом оверштаг уйти на чистый ветер. В целом же вся эта группа огибает знак крайне неудачно: внутренняя яхта, зажата конкурентами, скорее всего «свалится» без хода сразу после огибания. Обе наружные яхты, В и С вынуждены притормозить и только потом пытаться разогнать свои яхты, да еще и в сбитом ветре.

Есть гонщики, которые категорически настаивают на важности выхода к воротам правым галсом. Конечно, яхта, имеющая право дороги (правый галс) может выбирать, какой из буев ворот ей огибать. Но, согласитесь, что выход правым галсом как правило проис-

ходит из левой части дистанции, а это означает, что ей придется пройти лишних 7-9 длин корпусов, чтобы достичь дальнего буя GS.

Посмотрим теперь, что происходит при огибании знака ворот GP (оставляем знак по левому борту). Вся три яхты связаны. Яхта F идет как бы позади двух других яхт, D и E, но является внутренней и таким образом имеет право на место-у-знака. Кроме того, F идет правым галсом и имеет право дороги. Это означает, что она может позволить себе тактическое огибание: широкий заход и приведение под знак. Две другие яхты в дурацком положении — направиться к другому бую, значит потерять расстояние, да и не всегда это возможно. Топтаться у своего знака — потерять время, проиграть ближайшим конкурентам. И опять же, худший вариант, это пытаться огибать знак снаружи по большой дуге. Такой вариант исключительно возможен в очень слабый ветер и с единственной целью — не остановиться, не залипнуть в воде.

### 5.7 Финиш

Как упоминалось выше, к финишу от последнего знака ведет крутой бакштаг. Обгоны здесь скорее исключение, чем правило. Напоминаем несколько моментов, о которых обычно забывают. Не путайте важные Определения «финиш» и «гонка».

Яхта финиширует, когда любая часть ее корпуса либо любая часть ее экипажа или оборудования в их

нормальном положении пересекает финишную линию со стороны дистанции. При этом яхта не считается финишировавшей, если выполняет наказание по правилу 44.2, или исправляет ошибку в соответствии с правилом 28, или продолжает гонку, идя по дистанции.

«Яхта находится в гонке... до тех пор, когда она финишировала и освободила финишную линию и знаки или вышла из гонки...».

Рисунок 8 наглядно показывает различие в описанных определениях.

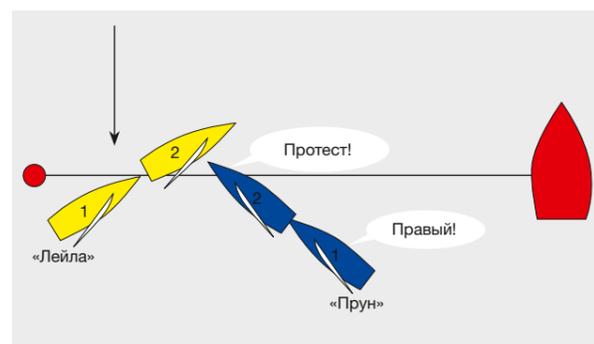


Рис. 8

Яхта «Лейла», хотя и финишировала, но по определению, все еще находится в гонке и должна сторониться яхты «Прун», которая идет правым галсом.



«Лейла» нарушила правило 10 и, чтобы избежать дисквалификации, должна выполнить штрафной оборот (ППГ 44.2), а затем снова пересечь линию финиша, зайдя со стороны дистанции.

Молодые гонщики часто забывают о том, что на финишные знаки распространяется правило 18 (в отличие от стартовых, когда яхты приближаются к стартовой линии, чтобы стартовать). Поэтому яхта, даже если имеет право дороги (правый галс или подветренная), но является наружной, обязана предоставить внутренней яхте место.

Яхта должна финишировать, неся свое оборудование в нормальном состоянии. Поэтому, если в последний момент вы вытравите спинакер-фал, то ваш отпущенный вперед спинакер не будет засчитан для финиша. Можно еще и штраф от ампаиров схлопотать за нечестное ведение борьбы.

После финиша необходимо проверить свою финишную позицию в списке, вывешенном на борту финишного судна. Помните, что за этим наступает краткий период в 2 минуты, когда вы можете подать требование исправить результат. Например, если вы не согласны с объявленной вашей финишной позицией, требование исправить результат будет рассмотрено ампаирами (жюри) тут же, на воде. После этого никаких повторных рассмотрений не допускается. Но практически автор помнит только один случай, когда яхта (класс Звездный, Чиндао 2008) не согласилась с объявленным порядком финиша медальной гонки.

В заключение хотим напомнить старое золотое правило тактики Пауля Эльвстрема: В гонке думай наперед! Каждый следующий этап гонки определяет наиболее выгодную тактику на этапе, на котором ты в данный момент находишься! На старте думай, куда пойдешь после старта — это определяет тактику старта. На лавировке думай, как будешь выходить к верхнему знаку. На полном курсе заранее прикидывай, какой из двух буюв ворот выгодно огибать и т.д.

### 6. ПСИХОЛОГИЯ МЕДАЛЬНОЙ ГОНКИ

Итак, вы сделали все возможное, и попали в число избранных — в состав участников медальной гонки! Завтра вы выйдете на старт и в течение получаса должны будете показать все, на что способны, все, что накопили, наработали за прошедшие четыре года. Помните, что это экзамен не столько перед лицом зрителей и телевидения, ваших болельщиков, это прежде всего экзамен перед самим собой. Он покажет, чего вы стоите на самом деле.

Медальная гонка — это спортивное действие, отличающееся высшим уровнем интенсивности и протекающее, как единый «кусочек» нагрузки длительностью в двадцать-тридцать минут.

Медальная гонка — это испытание, которое предъявляет высшие требования ко всем без исключения сторонам личности спортсмена, его подготовленности. Медальную гонку просто так, случайно не выигрыва-

ют. В ней нельзя участвовать «с листа» — надо специально готовиться. Недаром великий Пауль Эльвстрем настаивал: большие гонки выигрываются на берегу!

Что важнее? Скорость хода или скорость и правильность принятия решений? Слаженность работы экипажа или правильный выбор стороны лавировки? Все важно! Все, без исключения. И прибавьте к этому еще удачу — без доброй доли удачи не обойтись.

Спортсмен выигрывает медальную гонку в том особом состоянии, которое называется пиком формы, духом победы, а можно сказать проще — куражом. А это, когда каждая клеточка организма, каждая его молекула — все нацелено на выигрыш, неудержимо стремится к финишу, подавляет, ломает, преодолевает волю противника — и выигрывает!

Но попробуем разобраться, что означает готовность гонщика к медальной гонке? Оставим за скобками вопросы подготовки материальной части. Если во время гонки у экипажа ломается румпель, или заедают клювы спинакер гика, или внезапно парус сбрасывается вниз из-за порванного фала, тут говорить не о чем, это ниже самого нижнего порога готовности. Будем исходить из итога, что ваш «боевой конь» не подведет. Поговорим о человеке, о Гонщике.

Медальная гонка — это прежде всего психологическая игра, сражение воли, интеллектов, личностей. Вот как понимает психологическую готовность яхтсмена-олимпийца спортивный психолог Ян Браун, проработавший много лет с олимпийской парусной сборной Великобритании:

*«Главная цель спортивной психологии в том, чтобы помочь спортсмену развить комплекс умений, которые обеспечивают контроль за тем, что происходит внутри их голов, т.е. их мыслей и эмоций, с тем, чтобы они смогли показать свои лучшие результаты в условиях внешнего стресса» (Jan Brown, The Psychology of Sailing)*

**Понимать природу медальной гонки.** Гонщик должен исходить из того, что медальная гонка — это не обычная гонка, особая. и готовиться к ней нужно соответственно. Он должен попытаться мысленно, опираясь на свой опыт и знания, попытаться представить себе, как это будет происходить на самом деле

В целом, готовьтесь к тому, что медальная гонка — сплошной стресс.

**Просчет результатов и выработка стратегии.** Накануне гонки необходимо просчитать свое положение относительно своих ближайших конкурентов. Не забывайте и о «второстепенных» противниках — иногда именно такие, тихие и незаметные, высказывают из-под фаворитов — и прямо на подиум.

Не обманывайте себя, не надейтесь «на авось», будьте готовы ко всему, в том числе и к возможному поражению. Жизнь на данной медальной гонке не заканчивается.

Не вздумайте подыгрывать себе, не скрывайте от себя истинное положение вещей. Чем ближе объективной самооценке своего положения, тем легче будет подобрать нужную стратегию, и в будущем выполнить ее в гонке.

**Видеть противника насквозь.** Надо не просто знать тех, с кем придется иметь дело, а знать противника досконально — его слабые и сильные стороны, его характерные тактические приемы, его психологические барьеры, знать, что может вывести его из себя и таким образом утратить шансы на победу. Это в первую очередь относится к стратегии «дуэль». Знание сильных и слабых сторон противника позволяет подобрать эффективные приемы нападения и надежной защиты. Как говорили древние, оповещён, значит вооружен.

**Сражение психологий.** Любая гонка, а особенно медальная — это всегда и прежде всего психологическая схватка. Вот посмотрите:

XXX Олимпийские игры, парусные соревнования в Веймуте, класс «Финн». Здесь два главных претендента на золото — Бен Эйнсли и Йонас Кристенсен (Дания). С самого начала серии психологическую инициативу захватил именно Йонас, тогда как Эйнсли оказался в непривычной для него роли, ему пришлось защищаться. Шла гонка за гонкой, а Эйнсли никак не мог перехватить инициативу и проигрывал. Разрыв в очках составлял: после второй гонки 2 очка, а после четвертой — 11 очков! Накануне резервного (выходного) дня после шестой гонки разрыв по-прежнему значителен — десять очков. Наступает кульминационный момент противостояния. Если англичанин не сумеет перехватить инициативу, Кристенсен выиграет Олимпиаду.

Это, разумеется, отчетливо понимали и сам Эйнсли, и его замечательный тренер-сподвижник Дэвид Хаулетт. Оба потратили выходные дни, раз за разом просматривая видеозаписи гонок: они выискивали собственные просчеты и упущения. Но не только. Их интересовала психология Кристенсена. Эйнсли столько раз встречался с Кристенсеном на дистанции крупнейших соревнований, что знал его технические возможности и тактический почерк. Нужно было найти слабые стороны в психологии конкурента, чтобы перехватить инициативу.

Контрудар был нанесен в первый после выходного дня гоночный день. При ветре 6-7 м/сек Эйнсли со старта захватывает инициативу, а Кристенсен сразу после огибания верхнего знака неожиданно ... переворачивается! Разумеется, это психологический срыв. В медальной гонке Эйнсли жестко и последовательно «пас» Кристенсена и загнал его на последнее место. Со второй половины медальной гонки было очевидно, что датчанин сдался, «слил», как говорят сами спортсмены. А в таком состоянии забудь о победе.

**Знать поле сражения.** Сам исходный факт приближения дистанции максимально к берегу изначально заставляет ожидать всевозможных трюков, хитростей,

гадостей, подлостей со стороны погоды. Ведь берег, всегда и обязательно, независимо от направления ветра, будет вмешиваться в игру. Также порой и течения ведут себя «нелогично» именно у берега. Скорость течения может отличаться в разы на расстоянии каких-нибудь десяти-пятнадцати метров. Вот почему максимально возможное знание особенностей дистанции обеспечит гонщику уверенность в себе, поможет принять правильное решение. Вот пример: в четырех медальных гонках гонщики, позже ставшие олимпийскими чемпионами, решительно уходили от флота, и именно в сторону берега! Так в классе Лазер-Стандарт дуэлянты Том Слингсби и Павлос Контидес ушли вдвоем к берегу, в то время как весь флот — восемь из десяти лодок — отправился искать ветер в сторону моря.

В 2008 году, в Чиндао, дистанция медальных гонок стояла довольно далеко от берега. К тому же в большинстве классов медальные гонки прошли при сильных ветрах. Зато в Веймуте в 2012 году знаменитая дистанция «Нозэ» была придвинута вплотную к берегу, к естественной трибуне на отлогом берегу, где расположились тысячи зрителей. Вот уж где природа произдевалась над гонщиками! Только те, кто сумел изучить и понять особенности капризной дистанции, а, следовательно, и подготовить себя психологически — только они смогли вести гонку спокойно и целенаправленно.

**Быть готовым к неожиданностям.** Может быть самое главное качество — готовность психики гонщика к любым неожиданностям! Приведу пример. На Международном Юношеском Кубке 2015 года гонка в Лазерах проходила при неожиданно сильном течении, причем с нетипичной стороны. Фактически к новой ситуации все участники оказались равно не готовы. Из возьми лодок флота только две с горем пополам смогли обогнуть верхний знак со второй попытки. Остальным потребовалось четыре-пять заходов на марку, чтобы «завалиться» на полный курс.

Представим себе внутреннюю работу опытного гонщика, готового к любым неожиданностям. За время прохождения полного курса и второй лавировки гонщик должен был спокойно проанализировать случившееся, наметить план огибания верхнего знака и реализовать его именно с учётом первой неудачной попытки. Увы, те же самые гонщики, совершая те же самые ошибки, снова ковырялись у наветренного буя в попытках обогнуть его.

Еще пример. В медальных гонках на Олимпиаде 2012 было объявлено относительно много штрафов. Можно себе представить состояние гонщика, идущего в лидерах и вдруг осознающего, что ему объявлен штраф.

Такое случилось с Лицзей Суй, которая возглавляла гонку в классе Лазер-Радиал. Примерно посередине первого фордевинда ампаиры наказывают Лицзию по Правилу 42 за рокинг. Не будем судить и рядить, насколько справедливым было это наказание — воз-



можно другие гонщики «махали» не меньше, чем китаянка. Нас интересует поведение лидера. Как только прозвучал свисток, и гонщица поворотом головы убедилась, что красный флаг направлен именно на нее, она, не мешкая, начала маневр по исполнению штрафа. За счет этого она свела к минимуму потери от штрафа и сумела сохранить лидерство, обогнув нижний знак первой.

**Делай свое дело.** Задача гонщика в том, чтобы настроить себя перед медальной гонкой на рабочий лад. Гонщик должен убрать все мысли о том, что будет потом, после гонки. Настройка только на рабочий лад: где нужно стартовать? Куда выгоднее идти на лавировке, от кого из конкурентов можно ожидать агрессии и чем отвечать на нападение?

Убеди себя в том, что медальная гонка — это просто гонка, и ее нужно отработать, показав все, что умеешь.

**Живи в отсеке данной минуты.** Высокую эффективность работы гонщика обеспечивает такое психологическое свойство, как концентрация. Умение сосредоточиться на технических и тактических задачах приходит как результат специальных упражнений, этому надо учиться. К счастью, это качество доволь-

но легко вырабатывается в процессе специальных упражнений.

#### ВМЕСТО ЗАКЛЮЧЕНИЯ

Медальная гонка — это спортивное действие, отличающееся высшим уровнем интенсивности и протекающее на ограниченном оперативном пространстве в тесном взаимодействии с противником

Медальная гонка — это момент истины, это стресс, сильнее которого не бывает в парусном спорте. Слишком много от нее зависит.

Ее надо выстрадать, нужно отдать все, что у тебя есть, и больше того — и еще нужно суметь отдать это все!

В медальную гонку идут как в последний бой. Потом ничего не будет. Пройдут годы, но боль упущенных возможностей, трагических глупостей будет жить в твоей душе до конца дней.

Начинай же, не откладывая, готовиться к медальной гонке прямо сейчас. И если эта небольшая брошюра поможет понять тебе, что такое медальная гонка, и как к ней готовиться, то значит мы выполнили свою задачу.

Удачи! ■



## ГОНКИ ФЛОТА С ПРИМЕНЕНИЕМ АМПАЙРИНГА

### МЕДАЛЬНАЯ ГОНКА ПО ПРАВИЛАМ ПРИЛОЖЕНИЯ Q

(Версия: от 24 марта 2012 г.)

#### СОВЕТЫ УЧАСТНИКАМ

Следующая ниже информация не является правилами. Это только рекомендации, призванные помочь гонщиками понять правила, содержащиеся в Приложении Q.

Медальная гонка проводится по обычным Правилам парусных гонок (ППГ) с дополнениями, изложенными в Приложении Q, которые вносят существенные изменения в правила.

#### Подача протеста во время гонки

В ходе гонки вы можете протестовать против другой лодки по следующим причинам:

- Инциденты яхта-против-яхты, в котором вы сами участвуете (ППГ Часть 2, за исключением Правила 14)
- Другая лодка касается знака (Правило 31)
- Средства движения (Правила 42)

Протестовать необходимо окликом «Протест!» с немедленным показом красного флага. Убедитесь в том, что ампаиры и другая лодка, против которой вы протестуете, слышат ваш оклик и видят ваш флаг. Уберите флаг, как только опротестованная лодка начинает оправдание или после показа ампаирами принятого решения.

#### Наказания во время гонки

Если на вас подан протест, вы можете самостоятельно выполнить штраф сразу же после инцидента, следующим образом:

- Как можно скорее отойдите от других участников и выполните один штрафной оборот, включая один поворот оверштаг и один поворот фордевинд. Если вы решили выполнить штраф, но сначала вам необходимо отойти от других лодок, то рекомендуем оклик: «Выполняю штраф!» («I will take a penalty» — ай-уилл-тэйк-э-пеналти).
- Если после сразу же после инцидента ни одна из лодок не выполняет оправдание, ампаиры объявят свое решение, показав один из следующих сигналов:
  - Показан бело-зеленый флаг и дан свисток; означает: «Нет наказания».
  - Показан красный флаг, дан свисток и сделан оклик одной или нескольким лодкам.
  - Если ампаиры назвали ваш номер, то необходимо как можно скорее оправдаться, выполнив один штрафной оборот, включая один поворот оверштаг и один поворот фордевинд.

Во время выполнения штрафа или, когда ваша лодка отходит от других, ваше маневрирование не рассматриваются как часть вашего надлежащего курса.

Если вы знаете, что нарушили правила, то Основной Принцип Честной спортивной Борьбы требует от вас скорейшего и добровольного оправдания. Выжидание сигнала ампаиров, тогда как вы знаете, что

нарушили правило, является намеренным нарушением и может рассматриваться как нарушение принципов честной борьбы. В таком случае ампаиры могут наложить дополнительное наказание красным флагом, и даже дисквалифицировать вас показом черного флага. Это означает, что если вы, зная о своем нарушении, не выполняете оправдание добровольно, то очень рискуете получить двойное или еще более суровое наказание.

Ампаиры могут наказать вас красным флагом самостоятельно, без протеста другой лодки, если вы не оправдываетесь после касания знака, или получаете преимущество в результате выполнения оправдания, или выполняете наказание неправильно, или нарушаете принципы честной спортивной борьбы.

Если нарушение правил значительное, или повторное, а также если вы нарушаете правила намеренно или не выполняете штраф, когда это необходимо, или если проходите знак с неправильной стороны и не исправляетесь до отгибания следующего знака или до финиша, ампаиры могут применить черный флаг, означающий дисквалификацию. Если вы дисквалифицированы, то обязаны немедленно покинуть зону гонок.

Все оправдания необходимо завершить прежде чем финишировать. Если вам необходимо выполнить оправдание во время финиша или после пресечения финишной линии, вам надлежит сначала оправдаться, а затем правильно финишировать.

#### Протесты и требования исправить результат после гонок.

Цель гонки в том, чтобы все ситуации были бы решены на воде. Однако, вы можете протестовать или подать требование об исправлении результата сразу же после финиша в тех случаях, когда нет возможности протестовать в ходе гонки по некоторым нарушениям или в обстоятельствах. Нет необходимости продавать такие протесты или требования исправить результат в письменном виде; необходимо информировать гоночный комитет в период, когда в конце гонки гоночный комитет поднимает флаг «В» («Браво»).

Возможность исправления результата чрезвычайно ограничена. Вы не можете требовать исправлений результата по действиям или отсутствию таковых со стороны ампаиров, гоночного комитета или протестового комитета.

Вы не можете подавать апелляцию на решения ампаиров или протестового комитета. Вы не можете требовать повторного рассмотрения протеста.

#### Другие правила

Приложение «Р» не применяется в медальной гонке. Поэтому все предыдущие наказания желтым флагом не переносятся на медальную гонку.

Если вы требуете места для поворота оверштаг от препятствия, то в дополнение к оклику необходимо использовать зрительные сигналы рукой.

Сразу же после финиша проверьте занятое вами место — порядок финиша будет вывешен на корме финишного судна. Если считаете, что ваше место на финише указано неправильно, немедленно сообщите об этом гоночному комитету. По таким случаям нельзя требовать восстановления результата. Но если гоночный комитет обнаружит, что возможно допущена ошибка, то может внести исправления. Если же вы не проинформировали гоночный комитет немедленно и ждете, пока опустят флаг «В», то очень мала вероятность, что у гоночного комитета найдется время и возможность исправить ошибку. В таком случае даже если вы уверены, что имела место ошибка, вы не имеете права требовать исправления результата на воде или позже на берегу.

Перевод: О.А. Ильин, межд. судья/ампаир  
Чемпионат мира в классе «470», 15.05.2012 г.

## ГОНКИ ФЛОТА, ОБСЛУЖИВАЕМЫЕ АМПАИРАМИ

### МЕДАЛЬНАЯ ГОНКА С ПРИМЕНЕНИЕМ ПРИЛОЖЕНИЯ Q

#### СОВЕТЫ АМПАИРАМ

Практические советы ампаирам предлагаются в дополнение к другим документам медальной гонки. Рекомендации разработаны применительно к условиям, когда гонку обслуживают три катера с двумя ампаирами на каждом из них. Необходимо помнить, что, хотя авторы и пытаются описать каждую ситуацию на воде, это не всегда возможно.

#### До начала медальной гонки

Убедитесь до выхода из гавани в том, что вы располагаете всем необходимым оборудованием. Основное оборудование: бело-зеленый флаг, красный флаг, черный флаг, свисток, радио, блокнот, диктофон (желательно), правила, гоночная инструкция, Дополнение «Q», еда, вода. Убедитесь, что ваша мотолодка заправлена достаточным количеством горючего.

#### Позиционирование — основные принципы

Грамотное управление катером и выбор позиции — это ключи к правильному решению ампаиров. В плане выбора позиции, ампаиринг гонок флота имеет много общего с таковым в командных гонках. Определите, какие именно яхты вам надлежит наблюдать и думайте наперед, в каком месте какие-либо из двух яхт окажутся наиболее близко друг от друга. Сделайте все, чтобы быть в позиции, из которой можно видеть просвет между яхтами. При этом необходимо знать, как и когда была установлена связанность.

Если хотите узнать больше о позиционировании, вам следует прочитать в Руководствах по матчевым и командным гонкам. Эти руководства можно скачать с веб-страницы ИСАФ.

Если не находитесь в правильной позиции, не назначайте наказания.

Возможно применение двух систем позиционирования: «зонная» и «флотная». При «зонной» системе каждому катеру ампаиров назначается определенная зона наблюдения. Ампаиры судят любые яхты, которые попадают в такую зону. Зоны обычно обозначают как «левая», «середина» и «правая». При «флотной» системе катер ампаиров следует за определенными яхтами, участвующими в гонке, исходя, либо из их места в предварительной серии, или ситуации, возникающей по мере развития гонки. Наиболее типичная практика: начинать с применения «зонной» системы и затем переходить к «флотной», по мере того, как структура гонки становится ясной в ходе огибания верхнего знака. «Зонной» системы придерживаются в случаях, когда участвующие яхты значительно быстрее катера ампаиров, или, когда катер производит слишком большую волну.

Если предстоит принять решение, какие яхты следует наблюдать, приведенный ниже список предлагает основания для выделения приоритетов:

- Яхты соревнуются за достижение лучшей позиции в целом — первостепенный приоритет следует отдать лидерам; при этом необходимо помнить, что для отдельных участников разница между девятым и десятим местами может быть очень важной.
- Яхты соревнуются за достижение лучшей позиции именно в медальной гонке — отдайте приоритет лидерам.
- Яхты выполняют штраф или были участниками инцидента с касанием — в этом случае ампаиры должны выяснить, имеются ли какие-либо повреждения.
- Особое внимание яхтам, огибающим знак.
- Находитесь настолько близко к яхтам, чтобы видеть и слышать заявляемый протест. Особая проблема — парусные доски, поскольку, опрокидываясь, они могут поставить вас в опасную близость.

Исходя из этого, необходимо всегда иметь ампаиров выше верхнего знака при первом огибании и, скорее всего, у нижнего знака/ворот, прибывая туда с первой группой яхт. Это также означает, что, если две яхты соревнуются за золотую/серебряную медали, то за ними следует наблюдать, начиная с подготовительного сигнала. Будьте готовы к маневрированию таких яхт еще до начала стартовой процедуры. Такие яхты могут находиться далеко от стартовой линии.

Избегайте движения параллельно яхте, находящейся в вашем секторе наблюдения, даже если вам кажется, что ваша волна не мешает ей.

Обсудите с партнером, с какими наиболее вероятными нарушениями вы столкнетесь на данном участке гонки. Следите за позицией других мотолодок ампаиров. Например, полезно иметь один из катеров ампаиров вблизи флота, если ожидается постоянный или безуспешный пампинг.

Ампаиры должны работать согласованно со средствами массовой информации. Если возможно, не пересекайте им курс. Если ТВ-катер серьезно мешает вам судить, доложите Главному Ампаиру.

#### Взаимодействие ампаиров

Взаимодействие двух ампаиров в катере основано на принципе, когда каждый из ампаиров принимает на себя одну из яхт. Если вам эта техника незнакома, обратитесь к Руководству по матчевым гонкам, где это объяснено в деталях. Руководство можно скачать с веб-страницы ИСАФ.

Водитель катера всегда ведет яхту, за которой вы следуете, а другой ампаир наблюдает за всеми другими яхтами. Если есть сомнение, проясните, о ком именно вы говорите. Например: «Я — яхта X, идущая слева ...»

Если один из ампаиров описывает ситуацию, то минимальным ответом со стороны другого должно быть: «Я согласен», или «Я не согласен», или «Я не видел».

Если только возможно, поддерживайте визуальный контакт с другими катерами ампаиров.

#### Взаимодействие с Гоночным комитетом

Все обращения к гоночному комитету должны осуществляться через главного Ампаира.

#### Взаимодействие с участниками

Отвечайте только на вопросы участников по принятым решениям. Если только возможно, избегайте дискуссий. Все иные запросы участники должны решать с Гоночным комитетом.

#### Судейство конкретного случая

Правила по проведению гонок флота с применением ампаиринга не определяют конкретный временной интервал, в течение которого яхта обязана выполнить наказание. Следующие процедуры помогут судить такие ситуации единообразно:

- Вы наблюдаете ситуацию. Примите решение, нарушил ли кто-либо правила.
- Если ни одна из яхт не заявила протест, один из ампаиров должен сказать: «Инцидент исчерпан» — в том смысле, что по данной ситуации протестовать больше нельзя. Если у второго ампаира есть возможность, то ему всегда полезно ответить, согласен ли он.
- При выполнении штрафа выражение «насколько возможно быстро» включает время, для перестройки яхты (если необходимо) и нахождения пути выхода, чтобы как можно скорее отойти от других яхт.
- Если какая-либо из яхт протестует, пронаблюдайте и придите к единому мнению, была ли у данных яхт возможность отойти от других яхт.
- Если ни одна из яхт не начала выполнять наказание как можно скорее, ампаирам надлежит подать свой сигнал (в соответствии с п. Q 3.1).



- Наказывайте яхту только в том случае, если находитесь в нужной позиции, чтобы оценить, было ли нарушено правило.
- Согласитесь, какую из яхт вы наказываете (если таковая имеется), и громко скажите партнеру, какой флаг будет показан.
- Один из ампаиров управляет катером, тогда как другой производит звуковые и зрительные сигналы.
- Четко называйте яхту, которую наказываете. Звуковой сигнал должен быть достаточно громким, флаг правильно направлен, а номер на парусе четко назван.
- Если ампаиры пришли к заключению и оба согласны, (например, несмотря на выполнение наказания, яхта получает преимущество), то необходимо наложить еще одно наказание красным флагом.
- Если яхта не выполняет наказание как предписано, ампаирам необходимо наложить еще одно наказание красным флагом. Если яхта и после этого не выполняет наказание, ампаиры должны дисквалифицировать ее показом черного флага и четким обозначением такой яхты.

Если необходимо пересечь флот, чтобы наложить наказание, сначала поднимите красный флаг, чтобы показать флоту, почему вы это делаете; далее, подойдя ближе к наказанной яхте, дайте свисток и назовите окликом такую яхту.

Полезно, если вы наблюдали инцидент, передать по радио на другой катер/катера ампаиров короткое сообщение: «Ампайр 2 ведет инцидент между яхтами «X» и «Y».

Помните, что применительно к инцидентам по Части 2 правил, необходимо ждать протеста со стороны участников. Когда ампаиры хорошо сработались, то они порой могут ошибочно среагировать на инцидент, подпадающий под правила Части 2, даже если яхты не протестовали. Чтобы избежать этого, ампаир, который увидит флаг, должен сказать: «Протестовый флаг на яхте X».

Яхта, выполняющая наказание, обязана сторониться в соответствии с правилом 21.2 с момента, когда станет очевидным, что она маневрирует, чтобы выполнить наказание. До этого момента она может идти как обычно, и право на дорогу остается в силе. Яхта, которая не сторонится согласно правилу 21.2, может быть опротестована яхтой, имеющей право на дорогу, но не ампаирами, поскольку это теперь инцидент по Части 2 правил. Яхта, которая не отходит насколько возможно быстро от других яхт, соответственно не выполняет требований Дополнения Q 3.2. (а) и может быть наказана ампаирами по их инициативе.

#### Нарушения правила 42

Приложение «Р» не применяется, поэтому предыдущие наказания желтым флагом не переходят на медальную гонку. Наказания по правилу 42 обозначаются красным флагом самими ампаирами, или в ответ на протест со стороны участников.

#### Нанесение ущерба и протесты по правилу 14

Если произошел инцидент с контактом, проверьте, если только возможно, имеются ли повреждения. Это окажется полезной информацией в случае требования исправить результат. Передайте Главному ампаиру о том, что наблюдали.

Если правило 14 нарушила яхта, имевшая право дороги, и имеются повреждения, информацию следует передать протестовому комитету. В свою очередь протестовый комитет предпримет действия в соответствии с пунктами Дополнения Q4.3, Q5.5 и правилом 60.3.

Перевод: О. Ильин, межд. судья/ампаир  
28.05 2012 г.

#### ДОПОЛНЕНИЕ Q

#### ГОНКА ФЛОТА, ОБСЛУЖИВАЕМАЯ АМПАИРАМИ

В соответствии с правилом 86.2 и Регламентом 28.1.3, World Sailing одобрил использование этой гоночной инструкции в качестве дополнения к гоночной инструкции в качестве дополнения к гоночным инструкциям Олимпийских соревнований и соревнований уровня 200 и 100 очков с 01 января 2019 года и до внесения изменений, для гонок флота, обслуживаемых ампаирами, в последней гонке (гонках) каждого соревнования в олимпийских классах, кайтбординге, классах 2.4 Norlin OD и Hanse 303. Для этих соревнований никакие изменения к этому дополнению не разрешены, если только не получено специальное разрешение.

Другие подобные соревнования также рекомендуется проводить с использованием этого дополнения. Это может быть сделано для других международных соревнований с одобрения World Sailing по правилу 86.2. Это одобрение может разрешить изменения к этому дополнению.

Это дополнение может также использоваться при проведении национальных соревнований с одобрения по правилу 86.3, если национальная организация предпишет, что изменения правил разрешены в целях усовершенствования и тестирования. Обратите внимание, что национальная организация имеет право предписать, что такие изменения требуют её одобрения. Это одобрение может разрешить изменения к этому дополнению.

Гонки могут проводиться в соответствии с инструкциями этого дополнения, только если это определено в положении о соревновании и гоночной инструкции со ссылкой на соответствующую версию, и эта версия опубликована на доске официальных объявлений. Если использование этого дополнения одобрено для отдельного соревнования по правилу 86.2 или 86.3, это одобрение также должно быть опубликовано на доске официальных объявлений.



Это дополнение применяется ко всем медальным гонкам и ко всем связанным с ними мероприятиям до и после гонок.

Версия от 01 января 2019 года

Эти пункты гоночной инструкции изменяют определение «Надлежащий курс», а также правила 20, 28.2, 44, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 70, B5 и F5.

#### Q1. ИЗМЕНЕНИЕ ГОНОЧНЫХ ПРАВИЛ

Дополнительные изменения правил сделаны в пунктах Q2, Q3, Q4 и Q5.

##### Q1.1. Изменения Определений и правил Части 2

- (а) Добавить в определение «Надлежащий курс»: «Яхта, выполняющая наказание или маневрирующая для его выполнения, не идет надлежащим курсом».
- (b) Когда применяется правило 20, в дополнение к окликам требуются следующие сигналы рукой:
- (1) оклик «Место для поворота» — несколько раз явно указать рукой на ветер; и (2) оклик «Поворачивай» — несколько раз явно указать рукой на другую яхту и взмахнуть на ветер.
- Пункт Q1.1 (b) не применяется к парусным доскам, кайтбордам, классам 2.4 Norlin OD и Hanse 303.

##### Q1.2. Изменения правил, затрагивающих протесты, требования исправить результат, наказания и оправдания

- (а) Первое предложение правила 44.1 заменено следующим: «Яхта имеет право выполнить «Наказание

в один оборот» в соответствии с правилом 44.2, если она в инциденте во время гонки, возможно, нарушила одно или более правил Части 2 (за исключением правила 14, если она причинила ущерб или пострадал человек), правило 31 или правило 42».

- (b) Для досок «Наказание в один оборот» представляет собой один оборот на 360°, при этом нет требований по выполнению поворотов оверштаг или фордевинд.
- (c) Правило 60.1 заменено следующим: «Яхта имеет право протестовать против другой яхты или требовать исправления результата при условии соответствия пунктам Q2.1 и Q2.4».
- (d) Третье предложение правила 61.1 (а) и всё правило 61.1 (а) (2) удалены. Правило B5 удалено.
- (e) Правила 62.1 (а), (b) и (d) удалены. В гонке, где применяется это дополнение, очки, назначенные яхте по требованию исправить результат по любому из этих правил в предыдущих гонках, не должны применяться к этой гонке.
- (f) Три предложения правила 64.1 заменены на: «Если протестовый комитет решит, что яхта, являющаяся стороной в рассмотрении протеста, нарушила правило, он имеет право наложить наказание, отличное от дисквалификации, и имеет право принять решение о назначении очков, которые сочтет справедливыми. Если яхта нарушила правило не во время гонки, протестовый комитет должен решить отнести ли её наказание к гонке, ближайшей по времени к моменту инцидента, или принять другое решение».
- (g) Правило 64.1 (а) изменено так, что решение об оправдании яхты может быть принято ампаирами без рассмотрения, и это имеет преимущество перед любыми противоречащими пунктами этого дополнения.



- (h) Правило 64.4 (b) заменено на: «Протестный комитет также имеет право наказать яхту, являющуюся стороной в рассмотрении по правилу 60.3 (d) или 69, за нарушение правила лицом персонала спортсмена, изменив очки яхты в одной гонке вплоть до дисквалификации включительно».
- (i) Правила P1 — P4 не применяются.

## Q2. ПРОТЕСТЫ И ТРЕБОВАНИЯ ЯХТ ИСПРАВИТЬ РЕЗУЛЬТАТ

**Q2.1.** Во время гонки яхта имеет право протестовать против другой яхты по правилам Части 2 (за исключением правила 14), но только по инциденту, в котором она участвовала, или по правилу 31 или 42. Для каждого протеста яхта должна сделать оклик «Протест» и явно показать красный флаг при первой разумной возможности. Она должна убрать флаг до или при первой разумной возможности после того, как яхта, участвовавшая в инциденте, выполнит наказание добровольно или после решения ампайра. Однако доска, кайтбординг, классы 2.4 Norlin OD или Hanse 303 не обязаны показывать красный флаг.

**Q2.2.** Яхта, протестующая как описано в пункте Q2.1, не имеет права на рассмотрение. Вместо этого, яхта, участвовавшая в инциденте, имеет право признать нарушение правил, немедленно выполнив «Наказание в один оборот» в соответствии с правилом 44.2. Ампайр имеет право наказать любую яхту, нарушившую правила и не оправданную, за исключением выполнения ею добровольного наказания.

**Q2.3.** У финишной линии гоночный комитет сообщит спортсменам место на финише каждой яхты или бук-

венное сокращение назначенных ей очков. После того, как это будет сделано для всех яхт, гоночный комитет немедленно покажет флаг «В» с одним звуковым сигналом. Флаг «В» будет показываться не менее 2 минут и затем будет убран с одним звуковым сигналом. Если гоночный комитет изменит информацию об очках, показанных на финише, в течение периода показа флага «В», он покажет флаг «L» с одним звуковым сигналом. Флаг «В» будет оставаться показанным не менее 2-х минут после того, как сделаны любые изменения.

**Q2.4.** Яхта, которая намерена

(a) протестовать против другой яхты за нарушение правила, кроме пунктов Q3.2 или правила 28, или правила, указанного в пункте Q2.1,

(b) протестовать против другой яхты за нарушение правила 14, если был контакт, в результате которого нанесен ущерб или пострадал человек, или

(c) требовать исправления результата, должна окликнуть гоночный комитет до или во время показа флага «В». Этот же лимит времени применяется для протестов по пункту Q5.5. Протестовый комитет должен продлить лимит времени, если для этого имеются достаточные основания.

**Q2.5.** Гоночный комитет будет незамедлительно информировать протестовый комитет о любых протестах или требованиях исправить результат, поданных по пункту Q2.4.

## Q3. СИГНАЛЫ АМПАЙРА И НАКЛАДЫВАЕМЫЕ НАКАЗАНИЯ

**Q3.1.** Ампайр будет сигнализировать о решении следующим образом:

- (a) Бело-зеленый флаг с одним продолжительным звуковым сигналом означает «Наказаний нет».
- (b) Красный флаг с одним продолжительным звуковым сигналом означает «Наказание наложено или остается невыполненным». Ампайр окликом или сигналом укажет каждую такую яхту.
- (c) Черный флаг с одним продолжительным звуковым сигналом означает «Яхта дисквалифицирована». Ампайр окликом или сигналом укажет дисквалифицированную яхту.

### Q3.2.

- (a) Яхта, на которую наложено наказание по пункту Q3.1 (b), должна выполнить «Наказание в один оборот» в соответствии с правилом 44.2.
- (b) Яхта, дисквалифицированная по пункту Q3.1
- (c), должна незамедлительно покинуть зону дистанции.

## Q4. НАКАЗАНИЯ И ПРОТЕСТЫ ПО ИНИЦИАТИВЕ АМПАЙРА; ОГИБНИЕ ИЛИ ПРОХОЖДЕНИЕ ЗНАКОВ

### Q4.1. Когда яхта

- (a) нарушает правило 31 и не выполняет наказание,
- (b) нарушает правило 42,
- (c) получает преимущество, несмотря на выполнение наказания,
- (d) умышленно нарушает правило,
- (e) нарушает нормы спортивного поведения,
- (f) не выполняет требования пункта Q3.2 или не выполняет наказание, когда ампайр требует этого, ампайр может наказать её без протеста другой яхты. Ампайр может наложить одно или более «Наказаний в один оборот», которые должны быть выполнены в соответствии с правилом 44.2, просигнализовав о каждом наказании в соответствии с пунктом Q3.1 (b), или дисквалифицировав яхту по пункту Q3.1 (c), или сообщить об инциденте в протестовый комитет для дальнейших действий. Если яхта наказывается по пункту Q4.1 (f) за невыполнение наказания или неправильное выполнение наказания, то ее первоначальное наказание отменяется.

**Q4.2.** Последнее предложение правила 28.2 заменено на: «Она имеет право исправить любую ошибку, чтобы выполнить требования этого правила, при условии, что она не обогнула следующий знак или не финишировала». Яхта, которая не исправляет такую свою ошибку, должна быть дисквалифицирована по пункту Q3.1 (c).

**Q4.3.** Если ампайр решит, основываясь на своих собственных наблюдениях или на сообщении, полученном из любого источника, что яхта, возможно, нарушила правило, кроме пункта Q3.2 или правила 28, или правила, указанного в пункте Q2.1, то он имеет право сообщить об этом протестовому комитету для начала действий по правилу 60.3.

Однако он не будет информировать протестовый комитет о возможном нарушении правила 14, если не причинен ущерб или не пострадал человек.

## Q5. ПРОТЕСТЫ; ТРЕБОВАНИЯ ИСПРАВИТЬ РЕЗУЛЬТАТ; ЗАПРОСЫ О ПОВТОРНОМ РАССМОТРЕНИИ; АПЕЛЛЯЦИИ; ДРУГИЕ ПРОЦЕДУРЫ

**Q5.1.** Никакие процедуры не могут быть предприняты в отношении любого действия или бездействия ампайра.

**Q5.2.** Яхта не имеет права основывать апелляцию на предполагаемом неправильном действии, упущении или решении ампайров. Сторона в рассмотрении не имеет права основывать апелляцию на решении протестового комитета. В правиле 66 третье предложение изменено: «Сторона в рассмотрении не имеет права просить о повторном рассмотрении».

### Q5.3.

- (a) Протесты и требования исправить результат не обязательно подавать в письменной форме.
- (b) Протестовый комитет имеет право информировать опротестованного и назначить рассмотрение любым способом, который сочтет подходящим, и имеет право сообщить об этом устно.
- (c) Протестовый комитет имеет право заслушивать показания и проводить рассмотрение любым способом, который сочтет подходящим, и имеет право сообщить свое решение устно.
- (d) Если протестовый комитет решит, что нарушение правила не оказало влияния на итоговые результаты гонки, он имеет право наложить наказание штрафными очками или частью штрафных очков, или принять другое решение, которое сочтет справедливым, в том числе не накладывать наказание.
- (e) Если протестовый комитет наказывает яхту по пункту Q5.3, или если применяются стандартные наказания, все остальные яхты будут информированы об изменении очков наказанной яхты.

**Q5.4.** Гоночный комитет не будет протестовать против яхты.

**Q5.5.** Протестовый комитет имеет право протестовать против яхты по правилу 60.3. Однако он не будет протестовать против яхты за нарушение пункта Q3.2 или правила 28, правил, указанных в пункте Q2.1, или правила 14, если не причинен ущерб или не пострадал человек.

**Q5.6.** Технический комитет будет протестовать по правилу 60.4, только если он решит, что яхта или персональное снаряжение не соответствуют правилам класса, правилу 43 или другим правилам по оборудованию на соревновании, если таковые применяются. В этом случае технический комитет должен протестовать. ■