



CASE BOOK - INTERPRETATIONS OF  
THE RACING RULES OF SAILING  
**2013 - 2016**

2014 SUPPLEMENT TO THE CASE BOOK

INTERNATIONAL SAILING FEDERATION  
SAILING.ORG

# **The CASE BOOK for 2013-2016**

***2014 Supplement to the CASE BOOK***

# **КНИГА ВИПАДКІВ на 2013-2016**

***2014 Доповнення до КНИГИ ВИПАДКІВ***

***(переклад українською)***

**Вітрильна федерація України  
Січень 2014**

Видано ВФУ (Україна), Київ  
© Вітрильна Федерація України  
Всі права захищені

**2014 Supplement**  
**to**  
**The Case Book for 2013 – 2016**

*This supplement contains new Cases 123, 124, 125, 126, 127, 128, 129, 130, 131 and 132, all of which were approved for publication at the ISAF Annual Conference in November 2013. Each of the questions addressed in these cases was previously addressed in a Q&A in the Q&A Booklet posted on the ISAF website. The supplement also contains minor revisions to Cases 36 and 107. A revised edition of The Case Book for 2013-2016, containing the changes and cases in this supplement, can be found on the ISAF website, [www.sailing.org](http://www.sailing.org).*

**CASE 36**

In the fifth line of the decision, delete 'wire'.

---

**CASE 107**

At the end of the decision, delete 'DNF' and replace it with 'RET'.

---

**CASE 123**

**Rule 10, On Opposite Tacks**  
**Rule 14, Avoiding Contact**

*When it would be clear to a competent, but not necessarily expert, sailor at the helm of a starboard-tack boat that there is substantial risk of contact with a port-tack boat, the*

# 2014 Доповнення

## до

### Книги випадків на 2013 – 2016

*Це доповнення містить нові випадки 123, 124, 125, 126, 127, 128, 129, 130, 131 та 132, кожний з яких був затверджений для оприлюднення Річною конференцією ISAF 2013. Кожне із запитань що їх поставлено у цих випадках, було спочатку задане системі Запитань і відповідей у Буклеті запитань і відповідей (Q&A Booklet) який вивішено на вебсайті ISAF. У Доповненні містяться також незначні перегляди і виправлення до Випадків 36 та 107. Переглянуте й виправлене видання Книги випадків на 2013 – 2016, яке містить зміни і випадки, що їх включено до цього доповнення, можна знайти на вебсайті ISAF, [www.sailing.org](http://www.sailing.org).\**

\*В українському перекладі посилання на слова і вирази стосуються перекладу ВФУ українською. (С.М.)

#### ВИПАДОК 36

У сьомому рядку ухвали видалити "металевими".

#### ВИПАДОК 107

Наприкінці ухвали видалити "НФН" (DNF) і замінити на "ЗЗП" (RET).

#### ВИПАДОК 122

**УВАГА**, у виданні Книги випадків, Тлумачення правил перегонів, має місце помилка. Тому україномовний текст у Випадку 122 на сторінці 221 (Відповідь 1) треба читати у наступній зміненій редакції:

##### **Відповідь 1**

"Відповідне виконання" або 'Comfortable satisfaction', тобто: "зручна задовільність", є одною із трьох доказових норм, що зазвичай застосовуються для слухань у правовому або у третейському суді, чи в арбітражі. Іншими двома нормами є "доказова норма поза слухним сумнівом" та "противага вірогідностей". Норма "доказ поза слухним сумнівом" є найбільш чіткою із трьох норм. Вона зазвичай вживається стосовно важких кримінальних випадків. Норма "противага вірогідностей" (на яку часто-густо посилаються як на норму "переважання свідчень") є найменш прямою серед трьох згаданих і широко використовується у провадженнях з цивільного права.

Як Всесвітня антидопінгова агенція, так і Арбітражний суд по спорту, користуються нормою "зручна задовільність" ("Comfortable satisfaction"), що і є "відповідним виконанням". Всесвітня антидопінгова агенція застосовує цю норму для слухань, на яких визначається, чи порушив, а чи ні, спортсмен Світовий антидопінговий кодекс. У статті 3.1 цього кодексу зазначено, що пам'ятаючи про серйозність звинувачення, групою, яка проводить слухання, для визначення того, чи було насправді скоєно порушення, має бути закладено норму "зручна задовільність". Стаття 3.1 продовжується наступним: "Це мірило щодо доказів у всіх відношеннях є значнішим, ніж проста противага вірогідностей, але менш значним ніж доказ поза слухним сумнівом".

У правилах перегонів не зазначено, яку саме доказову норму у слуханнях має застосовувати протестовий комітет, аби прийняти рішення щодо протесту, або щодо звернення про відшкодування. Проте, у більшості таких слухань протестовий комітет користується нормою "противага вірогідностей", за якою більш вірогідним є те, що позов, чи звинувачення буде вважатися доведеним.

За правилом 69.2(с) окремо вимагається, аби у слуханнях щодо правила 69 протестовий комітет слідував більш чіткій нормі "зручна задовільність" (що і є "відповідним виконанням"). За цим правилом також вимагається, аби серйозність звинувачення у скоєнні злісно неправомірного вчинку враховувалася, як вирішальний чинник, коли протестовий комітет вирішує, чи є "зручна задовільність" щодо факту скоєння вірогідного порушення. Норма "зручна задовільність" завжди є більш вимогливою і чіткою нормою, ніж "противага вірогідностей" але менш сувора і чітка, ніж норма "поза слухним сумнівом". Між цих двох меж щодо норм доведеності лежить рухома лічильна шкала, яка спирається на серйозність звинувачення перед комітетом.

Головним принципом у дисциплінарних провадженнях є те, що спортсмен, допоки не буде доведено і затверджено справедливості звинувачення, висунутого проти нього, має розглядатися, як особа невинувата. Отже, роль застосування "зручної задовільності" є такою, аби, незалежно від того, чи є надані комітету докази достатніми, все ж таки, визначити, що спортсмен більш не може розглядатися, як невинуватий. Таким чином роль застосування "зручної задовільності" є (і далі по тексту)

## ВИПАДОК 123

### Правило 10, На протилежних галсах

### Правило 14, Уникання дотику

*Якщо для компетентного, але не обов'язково висококваліфікованого фахівця у вітрильництві, який стернує судном правого галсу, постає ясным, що має місце істотний ризик зіткнення з судном лівого галсу, то*

*starboard-tack boat breaks rule 14 if contact occurs and there was still time for her to change course sufficiently to avoid the contact.*

### **Assumed Facts for Question 1**

In a fleet race with 10 knots wind, two one-design dinghies, each 5 metres in length, are approaching each other on close-hauled courses. S is on starboard tack and P is on port tack. Both boats hold their course and speed. There is contact between S's bow and P's starboard quarter, about 20 centimetres from P's stern, causing damage. Neither boat takes a penalty. S protests P.

### **Question 1**

How do the rules apply to this incident? In particular, did S break rule 14?

### **Answer 1**

In this situation P judged incorrectly that she would cross ahead of S without breaking rule 10. P could have tacked to leeward of S and thereby kept clear of S and avoided the contact. Because P failed to do so, she broke both rule 10 and rule 14 and is disqualified.

Rule 14 requires a boat, including a right-of-way boat, to avoid contact if reasonably possible. However, rule 14(a) also states that a right-of-way boat need not act to avoid contact until it is 'clear' that the other boat is not keeping clear. In the conditions described, when P's bow crossed in front of S's bow it would be clear to a competent, but not necessarily expert, sailor at the helm of S that there was substantial risk of contact and therefore that P was not keeping clear. At that moment there was still time for S to bear away sufficiently to avoid the contact, and therefore S broke rule 14. Because the contact caused damage, S is disqualified and is not exonerated (see rule 14(b)).

### **Assumed Facts for Question 2**

The assumed facts are the same as those for Question 1, except that just before the contact occurs S bears away slightly in an attempt to avoid P. However S misjudges the manoeuvre and there is contact that causes damage.

### **Question 2**

Did S break rule 14?

*судно правого галсу постає таким, що порушило правило 14, якщо дотик відбувся, і при цьому було досить часу, аби зробити зміну курсу, яка була б достатньою для уникнення дотику.*

### **Припустимі факти для Запитання 1**

У перегонах флоту за вітру 10 вузлів двоє швертботів-монотипів, по 5 метрів довжиною, наближалися один до одного на курсах щільний бейдевінд. Судно S було на правому, а судно P – на лівому галсі. Обидва судна зберігали свій курс і швидкість. Між провою S і правим облавком P, яких 20 см від корми P, відбувся дотик, наслідком якого було пошкодження. Жодне з суден не приймало покарання. Судно S подало протест на судно P.

### **Запитання 1**

Як мають застосовуватися правила до цього інциденту? Зокрема, чи порушило судно S правило 14?

### **Відповідь 1**

За ситуації, про яку йдеться, судно P помилково вважало, що воно, не порушуючи правила 10, провітрилить по прові судна S. Судно P мало змогу повернути оверштаг з підвітру від судна S і таким чином тримаючись осторонь від судна S, уникнути зіткнення. Оскільки P цього не зробило, воно порушило правила, як 10, так і 14 і постає дискваліфікованим.

За правилом 14 від судна, в тому числі і від судна з правом на дорогу, вимагається уникати дотиків за всякої розумної можливості. Разом з тим, у правилі 14(a) зазначено, що судно, яке має право на дорогу, не повинне діяти щодо уникання дотику, допоки не буде "ясним", що інше судно не тримається осторонь. За описаних вище умов, коли прова судна P з'явилася попереду від прови судна S, для компетентного, але не обов'язково висококваліфікованого фахівця у вітрильництві, який стернував судном S, мало бути ясним, що з'явився істотний ризик зіткнення, а це означає, що судно P не є таким, що тримається осторонь. На цей момент, для судна S ще вистачало часу, аби достатньо увалитися для уникання дотику і за наявної розумної можливості запобігти зіткненню, отже, судно S порушило правило 14. З огляду на те, що зіткнення призвело до пошкодження, судно S підлягає дискваліфікації і не може бути виправданим (дивіться правило 14(b)).

### **Припустимі факти для Запитання 2**

Припустимі факти є такими ж, як і для запитання 1, за винятком того, що безпосередньо перед зіткненням, що відбулося, судно S трохи увалилося, у намаганні уникнути дотику з судном P. Проте, судно P невірною увалило собі належний маневр і мав місце дотик, який призвів до пошкодження.

### **Запитання 2**

Чи порушило судно S правило 14?

## **Answer 2**

As noted in Answer 1, at the time it became clear that P was not keeping clear, there was still time for S to bear away sufficiently to avoid the contact. Therefore, it was reasonably possible for S to have done so. She failed either to bear away sufficiently or to begin to bear away early enough, but that does not mean that it was not reasonably possible for her to have avoided the contact. Therefore, S broke rule 14 despite having borne away slightly before the contact occurred. Because the contact caused damage, S is disqualified and is not exonerated.

ISAF 2013

---

## **CASE 124**

**Rule 19.2(a), Room to Pass an Obstruction: Giving Room at an Obstruction**

**Rule 19.2(b), Room to Pass an Obstruction: Giving Room at an Obstruction**

**Rule 21(a), Exoneration**

*At any point in time while two boats are approaching an obstruction, the right-of-way boat at that moment may choose to pass the obstruction on either side provided that she can then comply with the applicable rules.*

### **Assumed Facts**

While racing, boats AW and BL are approaching an obstruction that can be passed on either side. Both boats are heading towards the middle of the obstruction. At position 1, AW is clear ahead by a very narrow margin and on a track to windward of BL. At position 2, they have become overlapped with AW to windward of BL.

At position 1, AW is clear ahead and thus has right-of-way under rule 12. When the overlap between them begins, BL becomes the right-of-way boat under rule 11.



## **Відповідь 2**

Як зазначено у Відповіді 1, на момент, коли стало ясным, що судно Р не є таким, що тримається осторонь, для судна S ще вистачало часу, аби достатньо увалитися для уникання дотику. Отже, для судна S існувала розумна можливість уникнути зіткнення. Воно не скористалося з неї, а ні у спосіб достатньої зміни курсу на увал, а ні у спосіб увалювання раніше, ніж це було зроблено за фактом, але ж це не означає, що у нього не було розумної можливості, аби уникнути дотику. Отже, судно S, незважаючи на те, що трохи увалювалося перед тим, як відбувся дотик, все ж таки порушило правило 14. З огляду на те, що зіткнення призвело до пошкодження, судно S підлягає дискваліфікації без будь якого виправдовування.

ISAF 2013

## **ВИПАДОК 124**

**Правило 19.2(a), Місце для проминання перешкоди: Надавання місця біля перешкоди**

**Правило 19.2(b), Місце для проминання перешкоди: Надавання місця біля перешкоди**

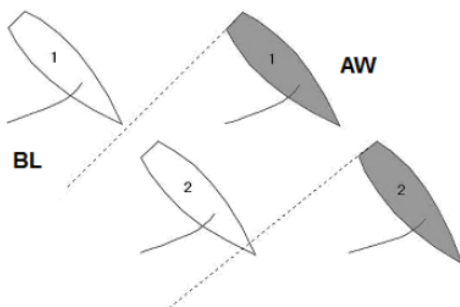
**Правило 21(a), Виправдовування**

*У будь який момент під час наближення двох суден до перешкоди, судно, яке має право на дорогу, може обирати проминання перешкоди з будь якої сторони за умови, що відтак воно буде спроможним додержати застосовних правил.*

### **Припустимі факти**

Будучи у перегонах, судна AW та BL наближалися до перешкоди, яку можна було проминути з будь якого боку. Обидва судна тримали курс на середину перешкоди, про яку йдеться. У положенні 1 AW було чисто попереду дуже близько до межі існування перекривання і було майже поряд з навітру від BL. У положенні 2 судна постали перекритими, при чому судно AW було з навітру від BL.

У положенні 1 AW було чисто попереду, отже, мало право на дорогу за правилом 12. Коли між ними постало перекривання, то судно BL набуло права на дорогу за правилом 11.



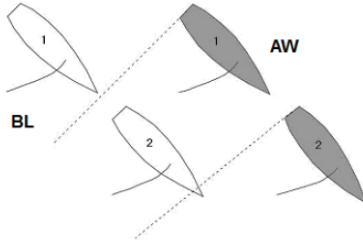
### Question

Rule 19.2(a) states that the right-of-way boat may choose to pass the obstruction on either side. How can we determine which boat has the right to choose in this situation?

### Answer

At any point in time, the right-of-way boat at that moment is entitled by rule 19.2(a) to choose on which side she will pass the obstruction. Therefore, while AW is clear ahead of BL, she has the right to choose to pass the obstruction on either side. When the boats become overlapped, AW loses that right, and at that time BL has the right to choose.

When a right-of-way boat acts to implement a choice she has made under rule 19.2(a), she must comply with any applicable rules of Sections A and B. Rule 19.2(b) applies if the boats are overlapped. In that case, the outside boat must give the inside boat room between her and the obstruction, unless she has been unable to do so from the time the overlap began. Rule 21(a) applies while the inside boat is taking the room to which she is entitled under rule 19.2(b).



### **Запитання**

У правилі 19.2(a) зазначається, що судно з правом на дорогу може обирати проминання перешкоди з будь якого боку. Яким чином ми можемо визначити, яке із суден має право вибору у цій ситуації?

### **Відповідь**

У будь який час судно, яке на даний момент є судном з правом на дорогу, має право за правилом 19.2(a) обирати сторону, з якої воно проминатиме перешкоду.

Отже, в той час як судно AW було чисто попереду від BL, воно мало право обирати будь яку сторону, для проминання перешкоди. Коли судна постали перекритими, AW втратило право вибору, а судно BL на цей момент мало право вибору.

Коли судно з правом на дорогу діє реалізуючи свій вибір, зроблений за правилом 19.2(a), воно має додержувати вимог кожного із застосовних правил Розділів А та В.

Правило 19.2(b) застосовується, коли судна є перекритими. За випадку, про який йдеться, зовнішнє судно має надати внутрішньому судну місце між собою і перешкодою, за винятком випадку, коли воно з моменту постановня перекривання не має можливості це робити. Правило 21(a) застосовується тоді, коли внутрішнє судно використовує місце, на яке воно має право за правилом 19.2(b).

## CASE 125

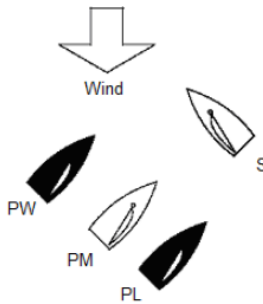
### Definition, Obstruction

### Definition, Room

### Rule 19.2(b), Room to Pass an Obstruction: Giving Room at an Obstruction

### Rule 21(a), Exoneration

*When an outside overlapped boat is required to give room to one or more inside boats to pass an obstruction, the space she gives must be sufficient to permit all the inside boats to comply with their obligations under the rules of Part 2.*



### Assumed Facts

Boats PW, PM and PL are close-hauled and overlapped on port tack. Boat S is close-hauled on starboard tack. PW is on a collision course with S. PM and PL do not need to change course to pass safely astern of S. PW bears away to pass astern of S without making contact, and PM bears away to give her just enough space to do so. PL holds her course and there is contact between PM and PL, without damage or injury. No boat takes a penalty. PM protests PL.

### Question

How do the rules apply to this incident and which boat or boats should be disqualified?

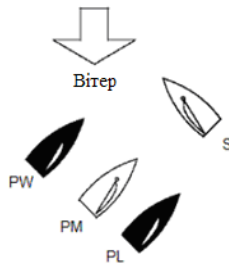
### Answer

S was an obstruction to PW, PM and PL because each of them would need to change course substantially if she were sailing directly towards S and

## ВИПАДОК 125

|                         |   |
|-------------------------|---|
| <b>Визначення,</b>      | <b>Перешкода</b>  |
| <b>Визначення,</b>      | <b>Місце</b>  |
| <b>Правило 19.2(b),</b> | <b>Місце для проминання перешкоди: Надавання місця біля перешкоди</b> |
| <b>Правило 21(a),</b>   | <b>Виправдовування</b>  |

*Якщо зовнішнє перекрите судно є зобов'язаним надавати місце одному, чи й кільком, внутрішнім суднам для проминання перешкоди, то простір, що воно надає, має бути достатнім для забезпечення всім внутрішнім суднам можливості додержувати їхніх обов'язків за вимогами правил Частини 2.*



### Припустимі факти

Судна PW, PM та PL були перекриті між собою на щільному бейдевінді лівого галсу. Судно S вітрилило на щільному бейдевінді правого галсу. Курси суден PW та S були такими, що вели до зіткнення.

Суднам PM та PL для безпечного проминання по кормі судна S не було потреби змінювати свої курси. Судно PW увалилося, аби проминути судно S по кормі без дотику, а судно PM увалилося, щоб надати PW достатньо місця для виконання маневру. Судно PL зберігало свій курс і між суднами PM і PL відбувся дотик без пошкоджень і травмувань. Жодне з суден не приймало покарання. Судно PM протестувало проти PL.

### Запитання

Як мають застосовуватися правила до цього інциденту і яке судно, чи судна мають бути дискваліфіковані?

### Відповідь

Судно S було перешкодою для суден PW, PM та PL, адже кожному з них треба було б істотно змінювати курс у разі вітрилення просто на нього, знаходячись на відстані в одну довжину корпусу від S та

were one hull length from S, and because they all were required by rule 10 to keep clear of S (see definition Obstruction). PL had the right under rule 19.2(a) to choose to pass S on either side because she had right of way over both PM and PW. However, PL was not entitled to hail for room to tack under rule 20 because she did not need to change course to avoid S (see rule 20.1(a)). As PL passed astern of S, rule 19.2(b) required PL to give room to both PM and PW to pass between her and S. Rule 19.2(b) also required PM to give PW room.

The space that PL was required to give to PM and PW included enough space for PM to give PW room and for PM to keep clear of PL, as well as space for PW to keep clear of both S and PM (see the definition Room). PL did not give that space. Therefore, she broke rule 19.2(b), and should be disqualified. PL also broke rule 14 because the contact could have been avoided if PL given PM and PW enough space. However, because PL had right of way over PM and there was no damage or injury, PL is exonerated under rule 14(b) for her breach of rule 14.

PM broke rule 11, but she is exonerated under rule 21(a) because she was sailing within the room to which she was entitled under rule 19.2(b). PM did not break rule 14 because it was not possible for her to have avoided making contact either with PL or with PW.

ISAF 2013

---

## CASE 126

### Rule 24.2, Interfering with another Boat

*For the purpose of determining whether rule 24.2 applies to an incident, a boat is sailing on the leg which is consistent with her course immediately before the incident and her reasons for sailing that course.*

#### Assumed Facts for Question 1

The course for a race begins with a windward leg to the windward mark, followed by a short reach to an offset mark and then a run to the leeward mark. Boats L and W sail the windward leg and round the windward mark and the offset mark. On the run, while L and W are on the same tack sailing towards the leeward mark, L luffs W, and W responds and keeps clear. After the race, W learns that L had failed to start and has been scored OCS. W protests L alleging that L broke rule 24.2.

тому, що всі вони були зобов'язані за правилом 10 триматися осторонь від судна S, (дивіться визначення Перешкода). За правилом 19.2(a) судно PL мало право обирати проминання судна S з будь якої сторони, тому, що воно було судном із правом на дорогу щодо обох, як судна PM, так і судна PW. І, все ж таки, судно PL не мало права на оклик про місце для повороту оверштаг за правилом 20, адже йому не було потреби змінювати курс для безпечного розходження з S (дивіться правило 20.1(a)). Оскільки PL проминало судно S по кормі, за правилом 19.2(b) воно було зобов'язаним надавати місце, як судну PM, так і судну PW, для проминання їх між ним самим і судном S. За правилом 19.2(b) PM було також зобов'язаним надавати місце судну PW.

Простір, що його судно PL було зобов'язаним надавати суднам PM і PW включав і простір для PM, достатній для надання ним місця для PW, та простір для PM, аби триматися осторонь від PL, так само, як і простір для PW, аби триматися осторонь, як від S, так і від PM (дивіться визначення Місце). PL не надало такого простору. Таким чином воно порушило правило 19.2(b), і має бути дискваліфікованим. PL порушило також і правило 14, тому що дотику можна було б уникнути, якби PL надало б достатньо простору суднам PM і PW. Однак, оскільки PL мало право на дорогу щодо PM, і жодних пошкоджень, чи травмувань не було, PL щодо порушення ним правила 14 отримує виправдання за правилом 14(b).

PM порушило правило 11, але виправдовується за правилом 21(a), тому що воно вітрилило у межах місця, на яке воно мало право за правилом 19.2(b). PM не порушувало правила 14, адже у нього не було можливості уникати дотику, як із судном PL, так і з судном PW.

ISAF 2013

## ВИПАДОК 126

### Правило 24.2, На заваді іншому судну

*Задля того, аби визначити, чи є правило 24.2 застосовним щодо певного інциденту, треба вважати, що судно вітрилить на тому відрізку, який відповідає його курсу безпосередньо перед інцидентом, і вітрилити саме цим курсом, є для судна вмотивованим і не безпідставним.*

### Припустимі факти для запитання 1

Дистанція для перегонів починалася з бардіжального відрізка до навітряного знаку, за яким слідував короткий бакштаговий відрізок до віджимного знака, а відтак фордевінд до підвітряного знаку. Судна L і W провітрилили бардіжальний відрізок та обігнули навітряний і віджимний знаки. На фордевінді, коли L та W, вітрилячи до підвітряного знаку, були на однаковому галсі, судно L лувінгувало W, а W відреагувало і утрималося осторонь. Після перегонів, на судні W стало відомо, що судно L не стартувало і отримало заліковий стан НБД (OCS). Судно W подало протест на судно L стверджуючи, що судно L порушило правило 24.2.

### **Question 1**

For the purposes of rule 24.2, were L and W sailing on the same leg of the course or different legs when L luffed W?

### **Answer 1**

For the purpose of determining whether rule 24.2 applies to an incident, a boat is sailing on the leg which is consistent with the course she is sailing before the incident and with her reasons for sailing that course. L had not started, but she was unaware that she had made that error. Therefore, L was sailing on the leg of the course to the leeward mark. Clearly W was on the same leg. Therefore, when L luffed W, rule 24.2 did not apply between them.

### **Assumed Facts for Question 2**

The facts are the same as for Question 1, but with these differences: L started correctly, but she was unaware of the requirement to round the offset mark and she failed to round it on the required side. After rounding the windward mark she sailed towards the leeward mark until she luffed W.

### **Question 2**

For the purposes of rule 24.2, were L and W sailing on the same leg of the course or different legs when L luffed W?

### **Answer 2**

Clearly W was sailing on the leg to the leeward mark. Because L was unaware of the requirement to round the offset mark and had been sailing towards the leeward mark from the time she rounded the windward mark until she luffed W, L was also sailing on the leg to the leeward mark. Therefore, when L luffed W, rule 24.2 did not apply between them.

### **Assumed Facts for Question 3**

The facts are the same as for Question 2, but with these differences: After L had sailed part of the way to the leeward mark, she realized that she had failed to round the offset mark and she turned back to correct her error. While L was beating to windward to the offset mark she encountered boat X. X had rounded the windward mark and the offset mark and was running towards the leeward mark on the same tack as L. L deviated from her proper course to the offset mark in order to luff X. X protested L alleging that L broke rule 24.2.



### **Запитання 1**

Чи були на той момент, коли судно L лувінгувало W, судна, про які йдеться, такими щодо сенсу правила 24.2, які вітрилять на однаковому відрізку, а чи такими, які вітрилять на різних відрізках дистанції?

### **Відповідь 1**

Задля того, аби визначати, чи є правило 24.2 застосовним щодо певного інциденту, треба вважати, що судно вітрилить на тому відрізку, який є відповідним для його курсу безпосередньо перед інцидентом і вітрилення саме цим курсом, є для судна вмотивованим і не безпідставним. Судно L не стартувало, але йому не було відомо про те, що воно припустилося цієї помилки. Отже, судно L вітрилило на відрізку дистанції, який веде до підвітряного знаку. Ясно, що судно W було на тому ж відрізку. Таким чином, тоді, коли судно L лувінгувало W, правило 24.2 між ними не застосовувалося.

### **Припустимі факти для запитання 2**

Факти такі самі, як і для Запитання 1, але з наступними відмінностями: Судно L стартувало правильно, але на ньому не знали, що треба огинати віджимний знак, і воно його не огинало з належного боку. Після огинання навітряного знаку воно вітрилило просто до підвітряного знаку, аж доки не почало лувінгувати судно W.

### **Запитання 2**

Чи були на той момент, коли судно L лувінгувало W, судна, про які йдеться, такими щодо сенсу правила 24.2, які вітрилять на однаковому відрізку, а чи такими, які вітрилять на різних відрізках дистанції?

### **Відповідь 2**

Ясно, що судно W вітрилило на відрізку дистанції, який веде до підвітряного знаку. Оскільки на судні L не знали, що є необхідним огинати віджимний знак, і, від моменту огинання судном навітряного знаку і до початку лувінгування судна W, вітрилило у напрямку підвітряного знаку, судно L також вітрилило на відрізку дистанції до підвітряного знаку. Отже, коли судно L лувінгувало W, правило 24.2 між ними не було застосовним.

### **Припустимі факти для запитання 3**

Факти такі самі, як і для Запитання 2, але з наступними відмінностями: Після того, як судно L провітрилило частину шляху до підвітряного знаку, на ньому зрозуміли, що вони припустилися помилки не огинаючи віджимного знаку, і судно стало повертатися назад, аби виправити свою помилку. Коли судно L бардіжало до навітряного знаку, воно зустрілося з судном X. Судно X уже обігнуло і навітряний знак і віджимний знак, та вітрилило фордевіндом до підвітряного знаку, будучи на тому ж галсі, що і судно L. Судно L відхилилося від свого належного курсу до бокового знаку, та лувінгувало судно X. Судно X подало протест проти судна L звинувачуючи його у порушенні правила 24.2.

### Question 3

For the purposes of rule 24.2, were L and X sailing on the same leg of the course or different legs when L luffed X?

### Answer 3

Clearly X was sailing on the leg to the leeward mark. When L realized that she failed to round the offset mark and turned to sail towards the offset mark, she was no longer sailing on the leg to the leeward mark and had begun to sail on the leg from the windward mark to the offset mark. She was sailing on that leg when she encountered X. Therefore, the boats were sailing on different legs when L luffed X. Rule 24.2 did apply between L and X, and L broke it.

ISAF 2013

---

## CASE 127

### Definition, Racing

*A boat clears the finishing line and marks when no part of her hull, crew or equipment is on the line, and no mark is influencing her choice of course.*

### Question

The definition Racing states that a boat that ‘*finishes* and clears the finishing line and *marks*’ is no longer racing. When does a boat ‘clear’ the finishing line and marks?

### Answer

A boat clears the finishing line and marks when the following two conditions are met: no part of her hull, crew or equipment is on the line, and no finishing mark is influencing her choice of course.

For example, a boat that clears the finishing line and then continues to sail toward a finishing mark, where current sets her into the mark, is still racing and has broken rule 31. However, a boat that crosses the finishing line, and sails to a position at which no finishing mark is influencing her choice of course, is no longer racing. If, later, she hits a finishing mark, she does not break rule 31.

ISAF 2013

---

### Запитання 3

Чи були на той момент, коли судно L лувінгувало W, ці судна, про які йдеться, такими щодо сенсу правила 24.2, які вітрилять на однаковому відрізку, а чи такими, що вітрилять на різних відрізках дистанції?

### Відповідь 3

Ясно, що судно X вітрилило на відрізку, який веде до підвітряного знаку. Коли на судні L дали собі звіт у тому, що помилилися не огинаючи віджимний знак, і воно почало вітрилити назад до віджимного знака, судно L уже не було таким, що вітрилить на відрізку, який веде до підвітряного знаку, і йому треба було починати вітрилити відрізок від навітряного, до віджимного знаку. Воно вітрилило на цьому відрізку, коли зустрівся з судном X. Отже, судна вітрилили на різних відрізках дистанції, коли L лувінгувало X. Правило 24.2 не було застосовним між суднами L та X, і судно L його порушило.

ISAF 2013

## ВИПАДОК 127

### Визначення, У перегонах

*Судно постає чисто від фінішної лінії і знаків, коли жодна з частин його корпусу, екіпажу, або спорядження, не є на лінії, та жоден із знаків не впливає на вибір судном курсу.*

### Запитання

У визначенні "У перегонах" зазначається, що судно, яке "фінішувало і опинилося осторонь від фінішної лінії і знаків" відтак не є у перегонах. Коли саме судно постає таким, що опинилося осторонь від фінішної лінії і знаків?

### Відповідь

Судно постає осторонь від фінішної лінії і знаків, коли є наявними наступні умови: жодна з частин його корпусу, екіпажу або спорядження не є на лінії фінішу та жоден з фінішних знаків не впливає обрання судном курсу.

Наприклад, судно, яке постало осторонь від фінішної лінії, а відтак продовжує вітрилити повз фінішний знак, і течія зносить його на знак, залишається таким, що є у перегонах, і, відповідно, воно порушує правило 31. Однак, судно, яке перетнуло фінішну лінію і вітрилить у таке положення, де жоден із фінішних знаків не впливає на вибір судном курсу, уже не є у перегонах. Якщо після того воно доткнеться фінішного знаку, воно не порушить цим правила 31.

## CASE 128

### Definition, Finish

### Rule 28.2, Sailing the Course

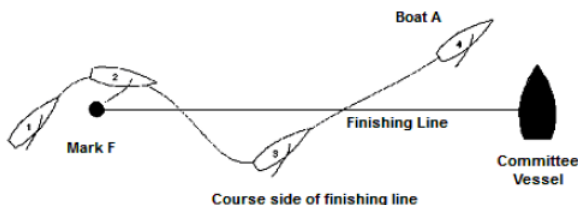
### Rule 31, Touching a Mark

### Rule A5, Scores Determined by the Race Committee

*If a boat makes an error under rule 28.2 or breaks rule 31 at the finishing line and finishes without correcting her error or taking a penalty, she must be scored points for the place in which she finished. She can only be penalized for breaking rule 28.2 or rule 31 if she is protested and the protest committee decides that she broke the rule.*

### Assumed Facts for Question 1

All the boats in a race, with the exception of boat A, sailed to the finishing line from the last mark and then finished by crossing the line from its course side leaving the committee vessel to starboard and mark F to port. As shown in the diagram, A left mark F to starboard, bore away, sailed completely to the course side of the finishing line, and, shortly after position 3, finished. A then sailed into the harbour. Members of the race committee observed A sail the course shown in the diagram. The rules of Appendix A applied.



### Question 1

What should the race committee do in this situation?

### Answer 1

The race committee is required by rule A4.1 to score A points for the place in which she finished.

To comply with rule 28.2, a string representing a boat's track must, when drawn taut, pass mark F on the required side. A made an error under rule 28 at the line because the string representing her track, when drawn taut,

## ВИПАДОК 128

**Визначення, Фініш**

**Правило 28.2, Провітрилення дистанції**

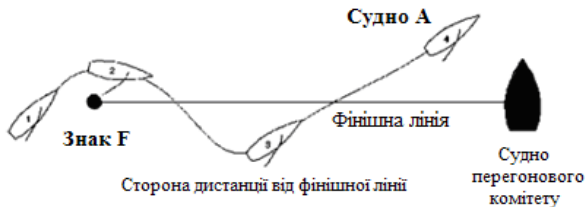
**Правило 31, Дотикання знака**

**Правило А5, Заліковий стан, який визначається перегоновим комітетом**

*Якщо судно припускається помилки, із тих, про які йдеться у правилі 28.2 або порушує правило 31 на фінішній лінії, та фінішує, чи не виправляючи своєї помилки, чи без прийняття покарання, воно має отримати кількість залікових очок за місце, на якому воно фінішувало. Воно може бути покараним за порушення правила 28.2 або правила 31 тільки якщо на нього було подано протест, і протестовий комітет вирішив, що воно порушило правило.*

### Припустимі факти для запитання 1

Всі судна-учасники перегонів за винятком судна А, провітрили від останнього знака дистанції до фінішної лінії, а відтак фінішували



перетинаючи лінію з боку дистанції, залишаючи судно перегонного комітету з правого боку, а знак F з лівого боку. Як показано на схемі, судно А залишило знак F з правого боку, увалилося, провітрили повністю на сторону дистанції від фінішної лінії, та, одразу після положення 3, фінішувало. Відтак судно А попрямувало до гавані. Члени перегонного комітету спостерігали, що судно А провітрили дистанцію так, як показано на схемі. Правила Додатку А були застосовними.

### Запитання 1

Що має робити перегоновий комітет за ситуацією, про яку йдеться?

### Відповідь 1

Перегоновий комітет за правилом А4.1 є зобов'язаним нарахувати судну А кількість очок за місце, на якому воно фінішувало.

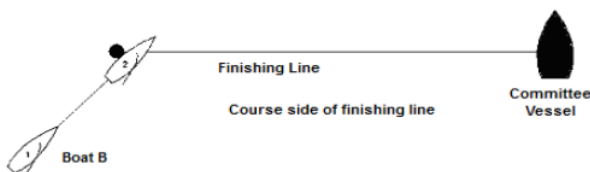
Аби було додержано вимог правила 28.2, мотузок, що зображує курс судна, має, якщо його натягнути, пролягати з належного боку від знака F. Судно А зробило помилку за правилом 28 на фінішній лінії, адже мотузок що зображує його курс, якщо цей мотузок натягнути,

passes mark F on the wrong side. A did not correct that error, and therefore she broke rule 28.2. As rule A5 states, only the protest committee may penalize A for her breach. Therefore, A can be penalized only if a valid protest is made against her and the protest committee decides that she broke the rule.

As rule 60.2(a) states, the race committee may protest A. If it decides to do so, it must inform her that it intends to protest and deliver its written protest within the time limit of rule 61.3 (see rule 61.1(b)). In addition, the protest committee or a boat may protest A.

### Assumed Facts for Question 2

The race committee observes boat B touch the finishing mark as she crosses the finishing line. B does not take a penalty and sails into the harbour.



### Question 2

What should the race committee do?

### Answer 2

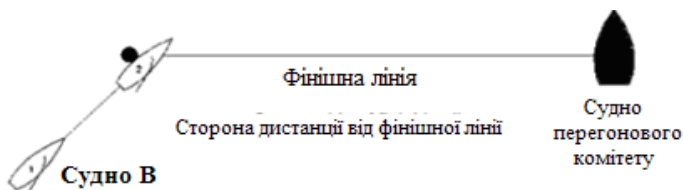
B finished when she crossed the finishing line just before position 2. The race committee is required by rule A4.1 to score B points for the place in which she finished.

As rule 60.2(a) states, the race committee may protest B. If it decides to do so, it must inform her that it intends to protest and deliver its written protest within the time limit of rule 61.3 (see rule 61.1(b)). In addition, the protest committee or a boat, if the boat saw B touch the mark, may protest B.

проляже з неналежного боку від знаку F. Судно А не виправило своєї помилки, отже, воно порушило правило 28.2. Як зазначено у правилі А5, покарати судно А за порушення ним правила може тільки протестовий комітет. Таким чином на судно А може бути накладено покарання тільки у такому разі, коли на нього буде подано дійсний протест і протестовий комітет встановить, що судно порушило правило. Як зазначено у правилі 60.2(a), перегоновий комітет може протестувати на судно А. Якщо він вирішить так і зробити, він має повідомити судно про те, що має намір протестувати і подати письмовий протест у межах часу протестування, який зазначено у правилі 61.3 (дивіться правило 61.1(b)). Крім того, протестувати на судно А може, як протестовий комітет, так і будь яке з суден учасників.

## Припустимі факти для запитання 2

Перегоновий комітет спостеріг, як судно В під час перетинання ним фінішної лінії доткнулося фінішного знака. Судно В не виконувало покарання і попрямувало до гавані.



## Запитання 2

Що має робити перегоновий комітет?

## Відповідь 2

Судно В фінішувало, коли воно перетнуло фінішну лінію одразу після положення 2. Перегоновий комітет є зобов'язаним за правилом А4.1 надати судну кількість очок за місце, на якому воно фінішувало.

За правилом 60.2(a), перегоновий комітет може опротестувати дії судна В. Якщо він вирішить так і зробити, він має сповістити судно про те, що має намір протестувати, та подати письмовий протест у межах часу протестування за правилом 61.3 (дивіться правило 61.1(b)). Крім того, сам протестовий комітет, або ж якесь із суден, з якого бачили, як судно В доткнулося знака, також можуть протестувати на це судно.

## CASE 129

### Definition, Finish

### Rule 28, Sailing the Course

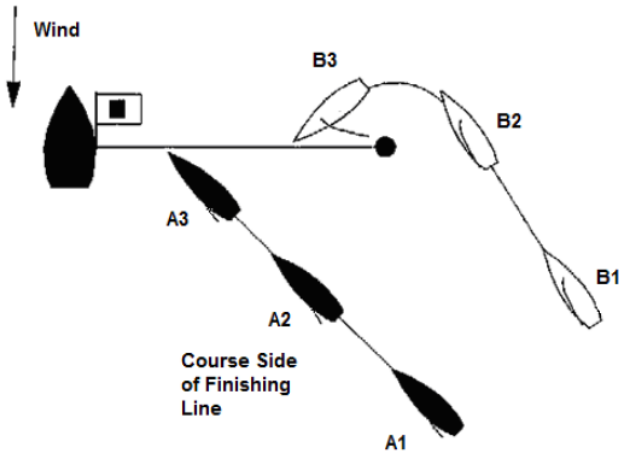
### Rule 32, Shortening or Abandoning after the Start

### Rule 62.1(a), Redress

*When the course is shortened at a rounding mark, the mark becomes a finishing mark. Rule 32.2(a) permits the race committee to position the vessel displaying flag S at either end of the finishing line. A boat must cross the line in accordance with the definition Finish, even if in so doing she leaves that mark on the side opposite the side on which she would have been required to leave it if the course had not been shortened.*

### Assumed Facts for Question 1

The sailing instructions state that all rounding marks, including the windward mark, are to be left to port. Due to insufficient wind the race committee shortens the course by displaying flag S (with two sounds) from a staff on a committee boat anchored near the windward mark.



The committee sets the finishing line as shown in the diagram. At the time that flag S is displayed, the boats are between the last rounding mark and the finishing line. Boats A and B approach the finishing line, see flag S and sail the courses shown in the diagram.



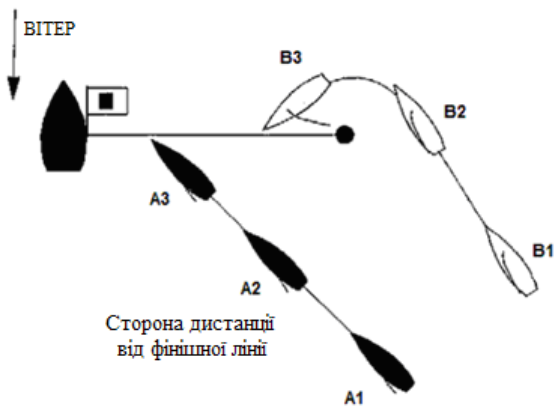
## ВИПАДОК 129

**Визначення, Фініш**  
**Правило 28.2, Провітрювання дистанції**  
**Правило 32, Скорочення, або припинення, після старту**  
**Правило 62.1(a), Відшкодування**

*Якщо дистанцію скорочено біля поворотного знака, то цей знак постає фінішним знаком. За правилом 32.2(a) перегоновому комітетові дозволяється розташовувати судно, на якому піднесено прапор S біля будь якого кінця фінішної лінії. Судно має перетинати лінію відповідно до визначення Фініш, навіть, якщо роблячи так, судно залишає знак з боку, який є протилежним тому, що був належним для проминання якби дистанцію не було скорочено.*

### Припустимі факти для запитання 1

У вітрільницькій інструкції зазначалося, що всі поворотні знаки, включно з навітряним знаком, належить залишати з лівого боку. За браком недостатнього вітру перегоновий комітет скоротив дистанцію, піднісши прапор S (у супроводі двох звукових сигналів) на судні перегонного комітету, яке стало на кітву поблизу до навітряного знаку.



Перегоновий комітет виставив фінішну лінію так, як показано на схемі. У той час, коли було піднесено прапор, судна знаходилися між останнім поворотним знаком і фінішною лінією. З суден А і В, коли вони наближались до фінішної лінії, бачили прапор S і судна прослідували курсами, що їх зображено на схемі.

### **Question 1**

After the race committee shortens the course, are boats still required to leave the windward mark to port and to 'hook round' it (as B does), or are they required to cross the finishing line from the course side (as A does)?

### **Answer 1**

After the race committee shortens the course, the windward mark is no longer a rounding mark. It becomes a finishing mark (see rule 32.2). To comply with rule 28, boats must finish in accordance with the definition Finish. Therefore, they must cross the finishing line from its course side. A finishes in accordance with the definition; B does not finish.

### **Additional Assumed Facts for Question 2**

Boat B requests redress claiming that positioning the committee boat as shown in the diagram was an improper action of the race committee because it was not clear from reading the racing rules and the sailing instructions in which direction boats were required to cross the finishing line.

### **Question 2**

Was it an improper action of the race committee to anchor the committee boat displaying flag S where it did?

### **Answer 2**

No (even though this action was not good race management practice). When the course is shortened at a rounding mark, rule 32.2(a) permits the race committee to position the vessel displaying flag S at either end of the finishing line. Rule 28 clearly requires boats to cross the finishing line in accordance with the definition Finish. The definition Finish cannot be changed by a sailing instruction (see rule 86.1).

## **Запитання 1**

Чи залишаються судна після того, як перегоновий комітет скоротив дистанцію, зобов'язаними залишати навітряний знак з лівого боку і робити "огинання з гаком" (як зробило судно В), а чи постають зобов'язаними перетинати фінішну лінію з боку дистанції (як зробило судно А)?

### **Відповідь 1**

Після того, як перегоновий комітет скоротив дистанцію, навітряний знак уже не є поворотним знаком. Він постає фінішним знаком (дивіться правило 32.2). Аби додержати вимог правила 28, судна мають фінішувати відповідно до визначення Фініш. Отже вони мають перетинати фінішну лінію з боку дистанції. Судно А фінішувало відповідно до визначення Фініш; Судно В не фінішувало.

## **Припустимі факти для запитання 2**

Судно В звернулося про відшкодування, спираючись на те, що таке розташовування судна перегонового комітету, яке показано на схемі, було неналежною дією перегонового комітету, оскільки із зазначеного у правилах перегонів і у вітрильницькій інструкції не було ясним, з якого напрямку судна мали перетинати фінішну лінію.

## **Запитання 2**

Чи було неналежними діями перегонового комітету котвування судна перегонового комітету, з піднесеним на ньому прапором S, у тому місці, де це було зроблено?

### **Відповідь 2**

Ні (хоча такі дії і не відповідають добрій практиці проведення перегонів). Якщо дистанцію скорочено біля поворотного знака, то за правилом 32.2(a) перегоновому комітетові дозволено розташовувати судно з піднесеним на ньому прапором S з будь якого кінця фінішної лінії. У правилі 28 ясно зазначено, що судна зобов'язані перетинати фінішну лінію відповідно до визначення Фініш. Визначення Фініш не може бути змінене вітрильницькою інструкцією (дивіться правило 86.1).

## CASE 130

### **Rule 43.1, Competitor Clothing and Equipment**

### **Rule 60.2, Right to Protest; Right to Request Redress or Rule 69 Action**

### **Rule 78.3, Compliance with Class Rules; Certificates**

*A person appointed to serve as an equipment inspector or event measurer is a member of the race committee only if appointed by that committee. Such a person must always make a report when one is required by rule 43.1(c) or rule 78.3. He may protest a boat under rule 60.2's last sentence only if the race committee delegates the responsibility for such protests to him.*

#### **Question 1**

Is an equipment inspector or measurer for an event a member of the race committee for that event?

#### **Answer 1**

An equipment inspector or event measurer is responsible for checking that the boats or the personal equipment used by competitors comply with the rules. The race committee includes any person performing a race committee function (see Terminology in the Introduction). The race committee's responsibilities, which determine its functions, are stated in many racing rules (see, for example, rules 85, 90, 60.2 and other rules, particularly those in Part 3). No racing rule makes the race committee responsible for checking that boats or personal equipment comply with the rules. However, if a person is appointed by the race committee to serve as an equipment inspector or event measurer, then that person is a member of the race committee.

#### **Question 2**

Do the rules permit a protest under rule 60.2's last sentence by an equipment inspector or event measurer who is a member of the race committee and who decides that a boat or personal equipment does not comply with the class rules or believes that a competitor may have broken rule 43.1(a) or 43.1(b)? Is it necessary for such an equipment inspector or event measurer to make a written report required by rule 43.1(c) or rule 78.3?

## ВИПАДОК 130

**Правило 43.1, Одяг і спорядження змагунів**

**Правило 60.2, Право на протестування; Право на звернення про відшкодування і на дії за правилом 69**

**Правило 78.3, Відповідність правилам класу; Свідोцтва**

*Особа, яку призначено для виконання обов'язків Оглядового інспектора або вимірювача на змаганнях, вважається членом перегонного комітету тільки якщо цю особу призначено на посаду самим перегонним комітетом. Така особа завжди має подавати рапорт, якщо такий вимагається за правилом 43.1(с) або за правилом 78.3. Ця особа може протестувати на судно за останнім реченням правила 60.2 тільки у такому разі, коли перегонним комітетом право на протестування передано цій особі.*

### **Запитання 1**

Чи є оглядовий інспектор (інспектор з контролю за обладнанням), або вимірювач на змаганнях членами перегонного комітету цих змагань?

### **Відповідь 1**

Оглядовий інспектор (інспектор з контролю за обладнанням), або вимірювач на змаганнях є відповідальними за перевірку того, що судна, або особисте спорядження, яким користуються змагуни, відповідають вимогам правил. До складу перегонного комітету входить будь яка особа, яка виконує функції перегонного комітету (дивіться Термінологію у Вступі). Права і обов'язки перегонного комітету, які визначають його функції, зазначено у багатьох правилах перегонів (дивіться, наприклад, правила 85, 90, 60.2 та інші правила, зокрема правила Частини 3). За жодним із правил обов'язки щодо перевірки того, що судна, або особисте спорядження, відповідає вимогам правил. І все ж таки, якщо особу призначено перегонним комітетом для виконання обов'язків оглядового інспектора, або вимірювача на змаганнях, то така особа постає членом перегонного комітету.

### **Запитання 2**

Чи дозволяють правила протестувати на судно за останнім реченням правила 60.2 оглядовому інспекторові, чи вимірювачеві на змаганнях, які є членами перегонного комітету, якщо такі особи вирішать, що судно, або особисте спорядження, не відповідає вимогам правил класу, або вважатимуть, що змагун порушив правило 43.1(a) або правило 43.1(b)? Чи є необхідним для такого оглядового інспектора, чи вимірювача на змаганнях, подавати письмовий рапорт, (доповідну), який вимагається за правилом 43.1(с) або за правилом 78.3?

## **Answer 2**

Such an equipment inspector or event measurer may protest a boat under rule 60.2's last sentence only if the race committee delegates the responsibility for such protests to him. A written report required by rule 43.1(c) or rule 78.3 must be made unless a sailing instruction changes rule 78.3 so that the report required by that rule is not required.

ISAF 2013

---

## **CASE 131**

### **Rule 60.2, Right to Protest; Right to Request Redress or Rule 69 Action**

### **Rule 78.2, Compliance with Class Rules; Certificates Rule A5, Scores Determined by the Race Committee**

*When a boat breaks rule 78.2, the race committee cannot disqualify her without a protest.*

### **Assumed Facts**

A rule in the sailing instructions for an event requires that a certificate be produced or its existence verified before a boat races. One boat does not comply with this requirement, but before the first race she provides the race committee with a statement signed by the person in charge that the boat has a valid certificate. At the end of the event, the certificate has neither been produced nor verified.

### **Question**

Rule 78.2 requires that the boat be disqualified from all races of the event. Is the race committee permitted to score the boat 'DSQ' for all races without a hearing?

### **Answer**

No. Rule A5 lists the scoring actions the race committee may take without a hearing. An action under rule 78.2 is not in that list. Rule A5 also states that 'only the protest committee may take other actions that worsen a boat's score.' Therefore, the boat cannot be penalized for breaking rule 78.2 unless she is protested. The race committee may protest the boat (see rule 60.2(a)). In exercising its discretion to protest or not, the race committee ought to consider that other boats may not be aware that the

## **Відповідь 2**

Такий оглядовий інспектор, чи вимірювач на змаганнях, може протестувати на судно за останнім реченням правила 60.2 тільки тоді, коли перегоновим комітетом йому делеговано право на таке протестування. Письмовий рапорт (доповідна), що є необхідним за правилом 43.1(c) або за правилом 78.3 має подаватися, якщо тільки у вітрильницькій інструкції не зазначено про зміну правила 78.3 так, що рапорт (доповідна) який є необхідним за цим правилом, не вимагається.

ISAF 2013

## **ВИПАДОК 131**

**Правило 60.2, Право на протестування; Право на звернення про відшкодування, і дії за правилом 69**

**Правило 78.2, Відповідність правилам класу; Свідоцтва**

**Правило A5, Заліковий стан, який визначається перегоновим комітетом**

*Якщо судно порушує правило 78.2, то перегоновий комітет не може його дискваліфікувати без подавання протесту.*

### **Припустимі факти**

У пункті (правилі) вітрильницької інструкції для певних змагань зазначалося, що перед тим, як судно братиме участь у перегонах, його вимірювальне свідоцтво, або має бути пред'явлене, або наявність його засвідчена. Судно не виконало вимог цього пункту, але перед початком перших перегонів воно надало перегоновому комітетові твердження, підписане відповідальною довіреною особою, що судно має чинне вимірювальне свідоцтво. Наприкінці змагань, як не було пред'явлене вимірювальне свідоцтво, так і його наявність не була засвідчена.

**Запитання** За правилом 78.2 вимагається, аби судно було дискваліфіковане на всі перегони змагань. Чи має право перегоновий комітет надати судну у всіх перегонах заліковий стан ДСК (DSQ) без слухання?

**Відповідь** Ні. У правилі A5 зазначені залікові дії, які перегоновий комітет може застосовувати без слухання. Дія за правилом 78.2 не входить до цього переліку. У правилі A5 зазначено також і те, що тільки протестовий комітет може "вжити інших заходів, які погіршують заліковий стан судна". Отже, судно не може бути дискваліфікованим за порушення правила 78.2 якщо проти нього не подано протесту. Протестовий комітет може протестувати на судно (дивіться правило 60.2(a)). Маючи право протестувати, чи не протестувати, перегоновий комітет є зобов'язаним

boat has failed to produce her certificate or verify that it exists. If the boat is protested and the protest committee finds that she broke rule 78.2, her penalty is disqualification from all races of the event.

ISAF 2013

---

## CASE 132

### **Rule 18.1(a), Mark-Room: When Rule 18 Applies** **Rule 42.3(c), Propulsion: Exceptions**

*A boat is 'on a beat to windward' when the course she would sail to finish as soon as possible in the absence of all other boats is a close-hauled course or above.*

#### **Question**

The phrase 'on a beat to windward' is used in rules 18.1(a) and 42.3(c). When is a boat on a beat to windward?

#### **Answer**

For the purposes of rules 18.1(a) and 42.3(c), a boat is on a beat to windward when the course she would sail to finish as soon as possible in the absence of all other boats is a close-hauled course or above.

When a boat is on a windward leg, she is not necessarily on a beat to windward. An example is a boat that has overstood a windward mark and, in the absence of other boats, would therefore sail below close-hauled to finish as soon as possible. Such a boat may have overstood the mark either by sailing beyond the layline to the mark or because a change in wind direction has made it possible for her to sail to the mark on a course below close-hauled.

Also, when a boat is on a reaching or a downwind leg, there are circumstances in which she may be on a beat to windward. This can happen when a boat has been swept by current below the rhumb-line to a reaching mark, or there has been a change in wind direction, and as a result the course the boat would sail to finish as soon as possible in the absence of other boats has become a close-hauled course or above.

ISAF 2013

---



брати до уваги те, що іншим суднам може бути невідомо, що судно не виконало свого обов'язку щодо надання, чи самого свідчення, чи свідчення про його наявність. Якщо судно буде опротестованим і протестовий комітет встановить, що судно порушило правило 78.2, то покаранням судна має бути його дискваліфікація на всі перегони змагань.

ISAF 2013

## ВИПАДОК 132

**Правило 18.1(a), Знакомісце: Коли правило 18 застосовується**

**Правило 42.3(c), Рушійна сила: Винятки**

*Судно є "на бардіжанні проти вітру", якщо курс, яким воно має вітрилити на фініш якомога скоріше за відсутності всіх інших суден, є курсом цільного бейдевінду, або й курсом, вищим за нього.*

### Запитання

Словосполучення "на бардіжанні проти вітру", застосоване у правилах 18.1(a) та 42.3(c). Коли судно є на бардіжанні проти вітру?

### Відповідь

Щодо сутності правил 18.1(a) та 42.3(c), судно є на бардіжанні проти вітру, якщо курс, яким воно має вітрилити на фініш якомога скоріше за відсутності всіх інших суден, є щільним бейдевіндом, або й курсом й вищим за нього.

Коли судно є на бардіжальному відрізьку, воно не обов'язково є на бардіжанні. За приклад може слугувати випадок, коли судно "перебрало" вище за навітряний знак і має відтак, за відсутності інших суден, вітрилити на фініш якомога скоріше курсом нижчим за щільний бейдевінд. Таке судно може перебрати вище за знак, як через знаходження вище за лей лайн, так і через зміну напрямку вітру, яка уможливорює для нього вітрилення на знак курсом, нижчим за щільний бейдевінд.

А також, якщо судно є на бакштаговому, чи на фордевіндовому відрізьку, можуть з'явитися обставини, за яких судно опиняється на бардіжанні проти вітру. Таке може трапитися, коли судно віднесено течією нижче за румб лайн знака, до якого наближається судно, або відбулася зміна напрямку вітру, за якою курс, яким воно має вітрилити на фініш якомога скоріше за відсутності всіх інших суден, постає курсом цільного бейдевінду, або й курсом, вищим за нього.