



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

2015 SUPPLEMENT TO THE CASE BOOK

INTERNATIONAL SAILING FEDERATION
SAILING.ORG | ISAF.COM

The CASE BOOK for 2013-2016

2015 Supplement to the CASE BOOK

КНИГА ВИПАДКІВ на 2013-2016

2015 Доповнення до КНИГИ ВИПАДКІВ

(переклад українською)

**Вітрильна федерація України
Січень 2015**

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

2015 Supplement

to

The Case Book for 2013 – 2016

This supplement contains new Cases 133, 134 and 135, which were approved for publication at the ISAF Annual Conference in November 2014. 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 Case 116. 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.

CASE 116

In the last sentence of Answer 1 delete ‘only’, and in the first sentence of Answer 2 delete the comma after ‘scores’.

CASE 133

Definitions, Mark-Room

Definitions, Room

Rule 18.3, Mark Room: Tacking in the Zone

Rule 21, Exoneration

Rule 64.1(a), Decisions: Penalties and Exoneration

Analysis of the application of rule 18.3 to a situation at a windward mark to be left to port in which two port-tack boats tack in quick succession to leeward of a

2015 Доповнення

ДО

Книги випадків на 2013 – 2016

Це доповнення містить нові випадки 133, 134 та 135, які були затверджені для оприлюднення Річною конференцією ISAF у листопаді 2014. 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 Випадку 116. Перегляньте 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.*

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

ВИПАДОК 116

В останньому реченні у Відповіді 1 вилучено "тільки", та у першому реченні Відповіді 2 після слів "більше ніж" замість слів "половини перегонів" має бути "у половині перегонів".

ВИПАДОК 133

Визначення, Знакомісце

Визначення, Місце Правило 14, Уникання дотику

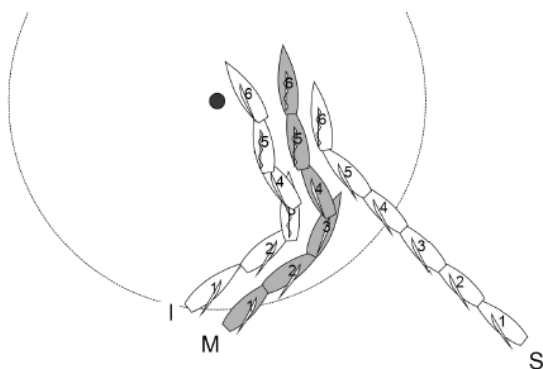
Правило 18.3, Знакомісце: Поворот оверштаг у зоні

Правило 21, Виправдовування

Правило 64.1(a), Ухвали: Покарання і виправдовування

Аналіз застосування правила 18.3 у ситуації біля навітряного знаку, який належить залишити з лівого боку, за якої два судна лівого галсу швидко одне за одним повертають оверштаг з підвітру від

starboard-tack boat that is fetching the mark. Both of the boats that tacked broke rule 18.3.



Assumed Facts

Boat M does not hail for room to tack. Shortly after position 2, Boat I decides she can tack and fetch the mark. Just after I luffs to tack, M begins to tack. I passes head to wind shortly before M does. As the boats tack, Boat S continues to sail a close-hauled course and there is space for one boat (but not two) to pass between S and the mark. Between positions 4 and 5, I luffs to round the mark. In response to I's luff, both M and S luff above close-hauled. There is no contact. No boat takes a Two-Turns Penalty. Both S and M protest I.

Question

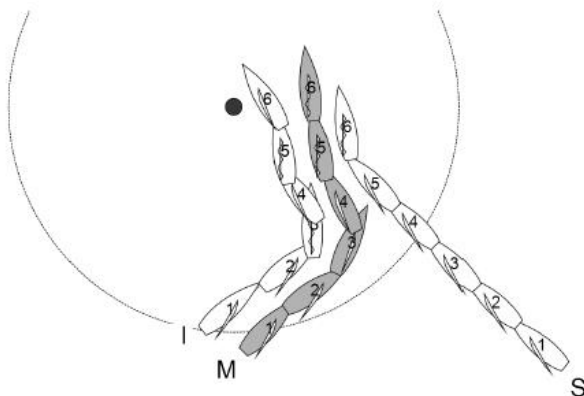
How does rule 18.3 apply to this incident and what should the decision be?

Answer

The two protests were the result of a single incident, so they should be heard together.

S broke no rule. She was required by rule 11 to keep clear of M from the moment M completed her tack, and she did so.

судна правого галсу, яке викеровується на знак. Обидва судна, що повертають, є порушниками правила 18.3.



Припустимі факти

З судна М не робили оклику щодо місця для повороту (Рум ту тек). Одразу після положення 2, на судні І вирішили, що можуть повернути оверштаг і викеровуватись на знак. Одразу після того, як судно І привелося для повороту оверштаг, судно М почало повертати оверштаг. Судно І проминуло положення вітер в чоло невдовзі перед тим, як це зробило судно М. Тоді, як вони повертали, судно S продовжувало слідувати курсом щільний бейдевінд, і для одного судна (але не для двох) було місце, аби проминути між S і знаком. Між положеннями 4 і 5, судно І привелося для огинання знака. Реагуючи на приведення судна І, обидва, і судно М, і судно S, привелися вище за курс щільний бейдевінд. Не було жодних дотиків. Жодне з суден не виконувало двообертового покарання. Як судно S, так і судно М, протестували на судно І.

Запитання

Як правило 18.3 застосовується до цього інциденту, і яким має бути рішення?

Відповідь

Обидва протести є наслідком того ж самого інциденту, отже мають слухатися разом.

Судно S не порушило жодного з правил. Воно було зобов'язаним за правилом 11 триматися осторонь від судна М з того моменту, коли М завершило свій поворот оверштаг, і воно цього додержало.

After I and M passed head to wind, each of them was on the same tack as S who was fetching the mark, so rule 18.3(a) applied to both I and M with respect to S. When both I and M luffed between positions 4 and 5, S sailed above close-hauled to avoid contact, so both I and M broke rule 18.3(a). However, M is exonerated under rule 64.1(a) for breaking rule 18.3(a) because she was compelled to luff by I's luff.

After I changed tack she was fetching the mark. When M changed tack she became overlapped outside I, so rule 18.3(b) applied to M. It required M to give I mark-room, including 'space to comply with her obligations under the rules of Part 2' (see the definitions Room and Mark-Room). When I luffed to sail to the mark, she broke rule 18.3(a). Because M did not give I space to comply with rule 18.3(a) as I sailed to the mark, M broke rule 18.3(b).

Note that I is not exonerated for her breach of rule 18.3(a). She is not exonerated under rule 64.1(a) because she was not compelled to luff between positions 4 and 5. Instead she could have borne off after position 4 and left the mark to starboard. She is not exonerated under rule 21 because rule 18.3(a) is not one of the rules listed in rule 21(a).

To sum up, I broke rule 18.3(a) by causing S to sail above close-hauled and she is not exonerated for that breach. M broke rule 18.3(b) by failing to give I mark-room and she is not exonerated for that breach. Therefore, both I and M are disqualified.

ISAF 2014

CASE 134

Definitions, Proper Course

Rule 17, On the Same Tack; Proper Course

A boat's proper course at any moment depends on the existing conditions. Some of those conditions are the wind strength and direction, the pattern of gusts and lulls in the wind, the waves, the current, and the physical characteristics of the boat's hull and equipment, including the sails she is using.

Після того, як судна І та М проминули положення вітер в чоло, кожне з них постало на тому самому галсі, що і судно S, яке викеровувалося на знак, отже правило 18.3(a) було застосовним для обох, як для І, так і для М, по відношенню до судна S. Коли обидва, І та М, привелися між положеннями 4 та 5, S, для того, аби уникнути дотику, стало вітрилити вище за щільний бейдевінд, отже, обидва судна, і І, і М, порушили правило 18.3(a). Одначе, М щодо порушення ним правила 18.3(a) виправдовується за правилом 64.1(a), адже воно було змушене приводитися через приведення судна І.

Після того, як І змінило галс, воно постало таким, що викеровується на знак. Коли М змінило галс, воно постало перекритим ззовні від І, отже, правило 18.3(b) було застосовним щодо М. За цим правилом від М вимагається надати судну І знакомісце, "включно з простором для додержання судном його обов'язків за правилами Частини 2" (дивіться визначення Місце і Знакомісце). Коли судно І привелося аби вітрилити на знак, воно порушило 18.3(a). Тим, що судно М не надало судну І простору задля додержання правила 18.3(a), як такому, що вітрилить до знака, воно порушило правило 18.3(b).

Зверніть увагу на те, що судно І не виправдовується за порушення ним правила 18.3(a). Воно не виправдовується за правилом 64.1(a) тому, що його ніщо не змушувало приводитися між положеннями 4 і 5. Замість того, воно мало увалитися після положення 4 і залишити знак з правого облавку. Воно не виправдовується і за правилом 21, адже правило 18.3(a) не значиться у переліку правил у правилі 21(a).

І, насамкінець, судно І, тим, що змусило судно S вітрилити вище за щільний бейдевінд, порушило правило 18.3(a) і воно за це порушення не виправдовується. Судно М, тим, що привелося, надаючи судну І знакомісце, порушило правило 18.3(b) і воно за це порушення не виправдовується. Отже обидва судна, І і М – дискваліфіковані.

ISAF 2014

ВИПАДОК 134

Визначення,

Належний курс

Правило 17,

На однаковому галсі; належний курс

Належний курс судна на будь який даний момент залежить від наявних на цей момент умов. Такими умовами серед інших є сила вітру і його напрямок, характер надходжень поривів і стихань вітру, хвиля, течія та фактичні дані щодо корпусу і наряддя судна, разом із поставленими на ньому вітрилами.

Assumed Facts

Two boats, W and L, are sailing downwind on the same tack in conditions where they would normally use spinnakers in place of headsails to finish as soon as possible. The next mark is directly downwind from their current positions.

W has a problem hoisting her spinnaker and L, sailing faster, establishes a leeward overlap from clear astern and is subject to rule 17. In order to gain a tactical advantage over W, L decides to continue sailing with her headsail and to delay hoisting her spinnaker.

L then sails the course that results in the best VMG ('velocity made good', velocity towards the next mark) for a boat sailing downwind with a headsail. That course is above the course that would result in her best VMG if she were using her spinnaker.

W protests L alleging that, by not hoisting her spinnaker and sailing a lower, faster course in order to finish as soon as possible, L breaks rule 17. In the hearing L's representative stated that, to finish as soon as possible in the absence of W, L would have hoisted her spinnaker and sailed a faster and lower course.

Question

When L delayed hoisting her spinnaker and instead sailed the course that resulted in the best VMG for a boat sailing downwind with a headsail, did she break rule 17 by sailing above her proper course?

Answer

No. A boat's proper course at any moment depends on the existing conditions. Some of those conditions are the wind strength and direction, the pattern of gusts and lulls in the wind, the waves, the current, and the physical characteristics of her hull and equipment. The sails that she has set are part of her equipment and, therefore, one of the conditions on which her proper course depends. While L was sailing with her headsail, her proper course was the course that gave her the best VMG with her headsail, and not her spinnaker, set. L did not sail above that course so she did not break rule 17.

Припустимі факти

Два судна, W і L, вітрили за вітром на однаковому галсі за умов, коли вони, аби фінішувати якнайскоріше, мали змогу навзамін передніх вітрил нести нормально спінакери. Наступний знак був чисто під вітром від їхнього положення на даний момент.

На судні W мали місце затримки щодо постановки спінакера і судно L, вітрилячи швидше, заснувало перекривання з підвітру із положення чисто позаду і підпадало під дію правила 17. Задля того, аби отримати тактичну перевагу над судном W, на судні L вирішили продовжувати вітрилити під своїми передніми вітрилами і не поспішати з постановкою спінакера.

Відтак L стало вітрилити курсом ВШП* (VMG ('velocity made good'), ("Відносна швидкість просування", тобто, швидкість просування у напрямку до наступного знака) для судна, яке вітрилить за вітром з переднім вітрилом. Такий курс є щільнішим за той курс, який дає найкращу ВШП, якщо вітрилити під спінакером.

Судно W протестувало на L посилаючись на те, що, не ставлячи свого спінакера і не вітрилячи повнішим і швидшим курсом, аби фінішувати якнайскоріше, судно L порушило правило 17. На слуханні представник судна L заявив, що аби фінішувати якнайскоріше за відсутності судна W, L поставило би свій спінакер і вітрилило би повнішим і швидшим курсом.

Запитання

Коли на судні L відклали постановку спінакера, а замість того стали вітрилити курсом, який давав кращу ВШП (VMG) для судна, що вітрилить за вітром, несучи переднє вітрило, то чи не порушили тим самим правило 17 вітрилячи вище за свій належний курс?

Відповідь

Ні. Належний курс судна на будь який даний момент залежить від наявних на цей момент умов. Такими умовами, серед інших, є сила вітру і його напрямок, характер надходжень поривів і стихань вітру, хвиля, течія та фактичні дані щодо корпусу і спорядження судна. Вітрила, які на ньому поставлені, є частиною його спорядження і тому є одною з умов, від яких залежить його належний курс. Коли судно L вітрилило з переднім вітрилом, а не зі спінакером, його належним курсом був курс, який давав кращу ВШП (VMG) з поставленим переднім вітрилом, а не з поставленим спінакером. Судно L не вітрилило вище за свій належний курс, отже і не порушувало правила 17.

* Примітка перекладача: VMG ('velocity made good',) або ВШП – відносна швидкість просування, за вітрилення у спосіб "галсування зигзагом" (бардіжання проти вітру і бардіжання бакштагами за вітром) швидкість додання відстані між точкою початку і точкою закінчення слідування. Гандикапна оцінка (ТА) для навітряно-підвітряної дистанції (надруковано у свідощті як дані, **ВШП**)

There is no requirement in the racing rules for a boat to hoist her spinnaker at any particular time or for her to finish as soon as possible. There could be a variety of reasons, including tactical considerations, why a boat would not use a spinnaker. Therefore, even though L stated that in the absence of W she would have hoisted her spinnaker and sailed a lower course, L broke no rule by continuing to sail with her headsail instead of her spinnaker. (See Case 78 for a discussion of tactics that interfere with or hinder another boat's progress.)

ISAF 2014

CASE 135

Definitions, Keep Clear

Rule 62.1(b), Redress

If a boat breaks a rule of Part 2 by failing to keep clear, the right-of-way boat, or a third boat, may be entitled to redress if she is physically damaged, even if the damage is not caused directly by a collision with the boat that was required to keep clear.

Assumed Facts for Question 1

Two dinghies, P on port tack and S on starboard tack, are on a collision course on a beat to windward in strong wind (more than 20 knots). P holds her course and, when it becomes clear to S that P is not keeping clear, S immediately and rapidly tacks onto port tack to avoid P. Despite S's attempt to avoid P, there is contact between the boats, but it does not cause damage. However, while tacking to avoid P, S capsizes and in capsizing, the helmsman falls and damages the tiller. After righting the boat, the tiller cannot be repaired and S retires from the race. P takes a Two-Turns Penalty and finishes the race. S requests redress under rule 62.1(b).

Question 1

Is S entitled to redress if her request is valid?

У правилах вітрильницьких перегонів немає вимоги до судна, аби воно ставило спінакер у який би то не було певний момент, або ж задля того, аби якнайскоріше фінішувати. Може існувати ціла низка причин, включно з тактичними міркуваннями, через які судно не несе спінакер. Отже, навіть за твердження судна L, що за відсутності судна W судно L поставило би свій спінакер і вітрилило би більш повним курсом, судно L не порушило жодного правила, продовжуючи вітрилити, несучи не спінакер, а переднє вітрило (дивіться у Випадку 78 обговорення питання застосування тактики, спрямованої на те, аби докучати і перешкоджати іншому судну у його просуванні вперед).

ISAF 2014

ВИПАДОК 135

Визначення,

Триматися осторонь

Правило 62.1(b),

Відшкодування

Якщо судно порушує правило Частини 2 тим, що не тримається осторонь, то судно, яке має право на дорогу, або й третє судно, може мати право на відшкодування, у разі воно буде істотно пошкоджене, навіть якщо пошкодження спричинене і не безпосереднім зіткненням із судном, яке було зобов'язаним триматися осторонь.

Припустимі факти до Запитання 1

Два швертботи, P на лівому галсі і S на правому галсі, вітрилили за сильного вітру (більше 20 вузлів) на бардіжанні курсами, що перетинаються і ведуть до зіткнення. Судно P зберігало свій курс і, коли для судна S стало ясным, що судно P не тримається осторонь, судно S, аби уникнути зіткнення з P, негайно зробило швидкий поворот оверштаг на лівий галс. Незважаючи на намагання судна S уникнути зіткнення, все ж таки між суднами відбувся дотик, але такий, що не спричинив пошкоджень. Але, при цьому, повертаючи оверштаг для уникання зіткнення з P, судно S перекинулося, і, під час перекидання стерновий впав і зламав натоку (румпель). Після того, як судно поставили, натоку не можливо було полагодити і судно S зійшло з перегонів. Судно P виконало двообертове покарання і фінішувало у перегонах. S звернулося про відшкодування за правилом 62.1(b).

Запитання 1

Чи має судно S право на відшкодування, за умови, що його звернення є чинним?

Answer 1

Rule 62.1(b) does not require physical damage (or injury) to have been caused directly by the boat that was breaking a rule of Part 2. It is sufficient that any physical damage (or injury) was the probable consequence of the action of the boat breaking a rule. B is entitled to redress provided that the protest committee concludes that

- P broke rule 10;
- a collision was probable, and S took avoiding action as soon as it was clear that P was not keeping clear;
- the capsizing and the helmsman's fall were the result of P not keeping clear and not the result of poor seamanship by S; and
- the damage was not due to the tiller previously having been in poor condition.

Assumed Facts for Question 2

Two boats, A and B, are on a collision course in strong winds. A is required to keep clear of B. A holds her course and, when it becomes clear to B that A is not keeping clear, B immediately and rapidly makes a large change in course to avoid A. There is no contact between A and B. However, while manoeuvring to avoid potentially damaging contact with A, B collides with C, a third boat nearby. C is damaged and loses several places. A takes a Two-Turns Penalty and finishes the race. C requests redress under rule 62.1(b).

Question 2

Is C entitled to redress if her request is valid?

Answer 2

Yes, provided that the protest committee concludes that

- A broke a rule of Part 2;
- a collision was probable, and B took avoiding action as soon as it was clear that A was not keeping clear;
- the damage to C was the result of A not keeping clear and not the result of poor seamanship by B; and

Відповідь 1

У правилі 62.1(b) немає вимоги, аби пошкодження матчастини (або травмування людини) були спричинені безпосередньо судном, яке порушило правило Частини 2. Достатньо і того, що будь яке істотне пошкодження матчастини (або травмування людини) правдоподібно було наслідком дій судна, яке порушило правило. Судно В матиме право на відшкодування, якщо протестовий комітет дійде висновків що:

- судно Р порушило правило 10;
- зіткнення було ймовірним, і судно S вжило дій щодо розходження негайно, як тільки стало ясным, що судно Р не тримається осторонь;
- перекидання судна і падіння стернового було наслідком саме того, що судно Р не трималося осторонь, а не трапилося через відсутність доброї морської практики з боку судна S, та
- поламка натоки не була спричинена її поганим технічним станом.

Припустимі факти до Запитання 2

Два судна, А і В, за умов сильного вітру, були на курсах, що перетинаються і ведуть до зіткнення. Судно А було зобов'язаним триматися осторонь від судна В. А зберігало свій курс і, коли для В постало ясным, що А не триматиметься осторонь, судно В одразу зробило швидку значну зміну курсу, аби уникнути зіткнення з судном А. Дотику між суднами А і В не відбулося. Проте, маневруючи задля уникання можливого аварійного зіткнення з судном А, судно В зіткнулося із судном С, третім судном, яке було поруч. Судно С було пошкодженим і втратило кілька місць. Судно А виконало двообертове покарання і фінішувало у перегонах. Судно С звернулося про відшкодування за правилом 62.1(b).

Запитання 2

Чи має судно С право на відшкодування, за умови, що його звернення є чинним?

Відповідь 2

Так, якщо протестовий комітет дійде висновків що:

- судно А порушило правило Частини 2;
- зіткнення було ймовірним, і судно В вжило дій щодо розходження негайно, як тільки стало ясным, що судно А не тримається осторонь;
- пошкодження судна С було спричинене саме тим, що А не трималося осторонь, а не трапилося через відсутність доброї морської практики з боку судна В, та

- after B began to change course, it was not reasonably possible for C to have avoided the collision and resulting damage.

ISAF 2014

- після того, як В почало змінювати курс, не було розумної можливості для С, аби уникнути зіткнення і запобігти пошкодженню.

ISAF 2014