The CALL BOOK for TEAM RACING for 2005 – 2008 Updated January 2006

International Sailing Federation
December 2004

Збірка показових випадків і суддівських настанов

щодо

командних перегонів 2005 – 2008.

УКРАЇНСЬКИЙ ПЕРЕКЛАД 2007

ПЕРЕКЛАДАЧ І УПОРЯДНИК С. МАШОВЕЦЬ

ВІТРИЛЬНА ФЕДЕРАЦІЯ УКРАЇНИ

ПЕРШЕ УКРАЇНСЬКЕ ВИДАННЯ 2007-07

© Всі права застережені

First edition: July 2001
Second edition: February 2002
Third edition: December 2004

© International Sailing Federation
Isle of Man
All rights reserved

Переднє слово

Командні перегони продовжують поширюватися як важливий різновид нашого виду спорту. Перегони, які відбуваються як на швертботах, так і на кільових яхтах, приваблюють різних за віком і рівнем майстерності яхтсменів, від учасників шкільних і юнацьких команд, які змагаються у місцевих перегонах, аж до Чемпіонів Світу і Олімпійських ігор, які беруть участь у Чемпіонаті Світу з командних перегонів, що його проводить ІСАФ раз на кожних два роки.

Збірка показових випадків видається і вдосконалюється на основі обміну поглядами між перегонцями і ампайрами і має на меті таке узагальнення поглядів, яке б призводило до якомога більш стандартизованого реагування на протести, що постають на воді. Метою збірки показових випадків є сприяння тому, аби відкинути будь які сумніви, що можуть існувати поміж спортсменів і ампайрів стосовно ситуацій, на які посилається збірка.

У цьому найсвіжішому виданні випадки осучаснено і подано у світлі Правил вітрильницьких перегонів 2005 – 2008, а також наведено нові показові випадки і врегульовано наявні тексти.

Необхідно зауважити, що це видання збірки, як і попередні її видання, є керівним документом тільки для командних перегонів.

Комітет ІСАФ з правил вітрильницьких перегонів висловлює впевненість у тому, що як змагуни, так і ампайри, будуть і надалі взаємодіяти з Комітетом з правил вітрильницьких перегонів у справі подальшого вдосконалення збірки показових випадків щодо командних перегонів.

Запрошуємо користувачів надсилати свої коментарі і пропозиції до Секретаріату читачів ІСАФ.

Девід Тіллет

Голова Комітету ІСАФ з правил вітрильницьких перегонів

Грудень 2004

Попередні зауваження

Ця книжка є третім виданням ISAF Збірки випадків щодо командних перегонів. Її видано для того, аби відобразити зміни у Правилах вітрильницьких перегонів на 2005 – 2008 роки і, особливо у Додатку D. Велике спасибі Робу Обертонові, Крісу Аткенсові, та Стіву Кетчеві за їхню допомогу у виданні цієї книжки.

Ця книжка має на меті визначити для ампайрів і змагунів як мають трактуватися інциденти у командних перегонах.

Випадки скомпоновано у розділи, розташовані за таким порядком, як відбуваються перегони на дистанції, а самі типові інциденти подано у такий спосіб, аби їх легко було віднайти, і було чітко зазначено правила, які є застосовними. Через це деякі випадки виглядають простішими, ніж інші, а деякі містять повтори із тих, що їх вміщено попереду. У разі випадки надруковано тільки в одному з блоків, це не означає, що вони не мають відношення до ситуацій, які стосуються інших блоків. Багато з випадків (наприклад із тих, які вміщено у блок передстартових ситуацій) мають застосовуватися у будь якому разі.

Схеми зроблено на кшталт моментальних фотографій у двомірному просторі. На них не висвітлено швидкість вітру, хвилю, стан моря, крен і швидкість суден, та цілу низку інших факторів, які є складовими реальної картини того, що насправді відбувалося на воді. Таким чином їх не можна сприймати дослівно, а, скоріше, використовувати як інструмент, який допомагає швидко і ясно розпізнати ситуацію, яка підпадає під тлумачення.

Випадки цієї збірки не можуть відобразити кожний із можливих інцидентів. Як тільки з'являтимуться нові тактичні прийоми, ставатимуть необхідними і нові тлумачення. Якщо читання цих випадків і тлумачень, або випадок на воді спонукатиме вас на те, щоби прокоментувати існуючий, або запропонувати додатковий випадок, просимо надіслати лист до ISAF на електронну адресу secretariat@isaf.co.uk. Якщо трапиться інцидент у тлумаченні якого ви непевні, то його можна описати і подати на розгляд, як новий показовий випадок.

Видання цієї Збірки показових випадків відповідає вимогам статутного положення 31 ISAF. Із цього випливає, що вона є офіційним керівним документом тільки для командних перегонів. Означає це також і те, що зміни можуть бути зроблені тільки за додержання тих самих процедурних вимог, що і зміни до самих правил перегонів.

За статутними положеннями ISAF запроваджено випробовування системи швидкого реагування щодо показових випадків і суддівських настанов. Випадки і настанови, запропоновані за цією системою, мають надаватися у такій самій формі, у якій надано випадки і настанови, що їх уже надруковано у книзі, і надсилатися до офісу ISAF у Саутгемптон. Випадок з настановою, яких отримано, як випадок і настанову за системою швидкого реагування, має бути негайно доведено до відома всіх Міжнародних ампайрів, НПО, та будь якої особи, зазначеної у списку щодо таких настанов. Випадок з настановою має бути розташовано також і на вебсайті ISAF www.sailing.org. До поданих на розгляд настанов Робоча група щодо правил з матчрейсінгу і тімрейсінгу надаватиме рекомендації і подаватиме їх для затвердження на щорічних листопадових зборах Комітету з правил перегонів.

Я вітатиму будь які зауваження щодо вдосконалення цієї збірки.

Маріанна Орвін Міддельтон,

Голова Робочої групи щодо правил матчевих і командних перегонів

Грудень 2004

ПОКАЖЧИК ЗМІСТУ ЗБІРКИ

Розділ	Тема
Вступ	Основні принципи щодо рішень ампайрів
A	Визначення і підвалини
B	Передстартові ситуації
C	Стартування
D	Бардіжальний відрізок
E	Навітряний знак
F	Бакштаг-галфвінд
G	Фордевінд
H	Знак повороту фордевінд
J	Підвітряний знак
K	Фініш
L	Інші правила
M	Ампайрінґ у дії

Покажчик правил (по випадках)

Замітки у тексті

1. За винятком окремих випадків у розділі M, в описах випадків припускається, що протестовий прапор і оклик, та прапор ампайрів і оклик, мали місце відповідно до вимог правил.
2. У деяких з випадків висвітлюються важливі принципи правил. Задля зручності ці пояснення надруковано курсивом і розміщено наприкінці випадку.
3. Для розпізнавання належності суден до команд застосовано ретуш. Судна A,B,C залишено білими і вони складають одну команду, а судна X,Y,Z затушовані сірим і вони складають іншу команду.
4. Якщо у зображенні до випадку в положенні 1 судна є перекритими, то вираз: „A не має обмежень щодо зміни курсу” означає, що A не підпадає під правило 17.1 і може вітрилити вище за свій належний курс. Протилежним твердженням є: „A підпадає під дію правила 17.1”.
5. Якщо є посилання на правило 17.2, то у переліку правил у назві випадку воно буде фігурувати як змінене за D1.1(a), але у самому тексті може міститися і посилання на правило 17.2. Те саме стосується і правила 18.2(c), яке змінено правилом D1.1(b).
6. Якщо не позначено якось інакше, то вважається, що вітер дме зверху на низ схеми.

ОСНОВНІ ПРИНЦИПИ ПРИЙНЯТТЯ РІШЕНЬ АМПАЙРАМИ

До прийняття рішень ампайрами застосовується чотири основних принципи:

1. „Незаперечність останнього моменту”.

Існує багато ситуацій, коли ампайри (часто-густо з не найкращої позиції) мають точно визначити момент зміни статусу судна, або ж зміни його правових стосунків з іншим судном. Наприклад проминання положення „вітер у чоло”, або започаткування перекривання.
За таких ситуацій ампайр має вважати, що існуючий статус судна, або стосунки між суднами, не змінилися, допоки він не буде переконаний у такій зміні.

2. Відсутність згоди між ампайрами

Трапляється, що ампайри мають незгоду щодо рішення, яке має бути прийняте. У такому разі, навіть якщо мав місце дотик, ампайри мають краще подати сигнал: „Жодного покарання не накладається” ніж накласти покарання на одне із суден.

3. Правило 14 Уникання дотику

Правило 14 стосується до будь якого інциденту, в якому мав місце дотик. Проте, якщо ампайр прийняв рішення, що на судно, яке мало триматися осторонь, або ж надавати місце, накладається покарання за порушення іншого правила Частини 2, то порушення правила 14 не тягне за собою додаткового покарання, якщо тільки дотик не призвів до збиткового пошкодження. За винятком останнього варіанту правило 14 не впливає на негайне рішення ампайрів і тому воно, як таке, не згадується окремо у кожному із випадків цієї збірки.

4. Визначення *місце* і сенс виразу „на рівні доброї морської практики”

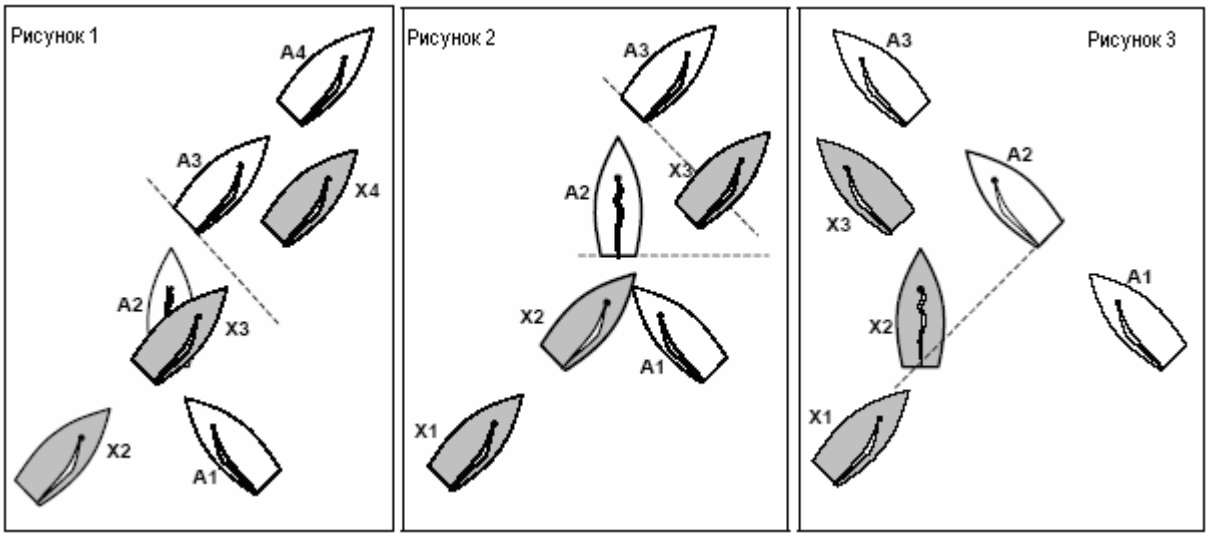
У 21 ^{му} випадку ІСАФ зазначається, що „надзвичайні”, чи „незвичні” маневри є не на рівні доброї морської практики. Деякі незвичні, надзвичайні, отже, такі, що є не на рівні доброї морської практики, маневри, здійснені у скупченні великої кількості суден, мають сприйматися як нормальні, отже, як такі, що для командних перегонів є на рівні доброї морської практики. Проте, будь які маневри, які наражають судно, чи його екіпаж на небезпеку зазнати травми чи пошкодження, є не на рівні доброї морської практики. Ампайр має судити про кожний інцидент і оцінювати маневри суден, беручи до уваги конкретні вітрові умови, стан моря на даний момент та досвідченість екіпажів.

ПОКАЗОВИЙ ВИПАДОК А1

Правило 13 **Під час повороту оверштаг**
Правило 17.1 **На однаковому галсі; належний курс, підвітряне судно**

Запитання

На бардіжальному відрізку було започатковано перекривання, у момент, коли одне із суден виконувало поворот оверштаг, чи одразу після цього. За яких зображених нижче обставин підвітряне судно Х має право вітрилити вище за свій належний курс?



Відповідь

Рисунок 1: Перекривання започатковане із положення чисто позаду – Х не набуло права на приведення. А завершило свій поворот оверштаг у положенні 3, коли воно було чисто попереду від Х. Одразу після цього Х започаткувало перекривання із положення чисто позаду і, якщо воно, допоки судна залишаються перекритими у межах відстані двох довжин його корпуса, стане вітрилити вище за свій належний курс, то порушить цим правило 17.1, якщо тільки, вітрилячи так, воно одразу не провітрилить позад від А.

Рисунок 2: Перекривання, започатковане із положення чисто позаду – Х набуло права на приведення. На момент, коли А проминало положення вітер у чоло (положення 2), судна були на однаковому галсі, але не були перекритими. Перекривання було започатковане перед тим, як А опинилося на щільному курсі, тобто тоді, коли А ще підпадало під правило 13. Відтак, правило 17.1 не застосовується і Х має право вітрилити вище за свій належний курс.

Рисунок 3: Перекривання започатковане „миттєво”. У положенні 2, коли Х проминало положення вітер у чоло, судна були на однаковому галсі і перекриті. Коли жодне з суден не започатковувало перекривання із положення чисто

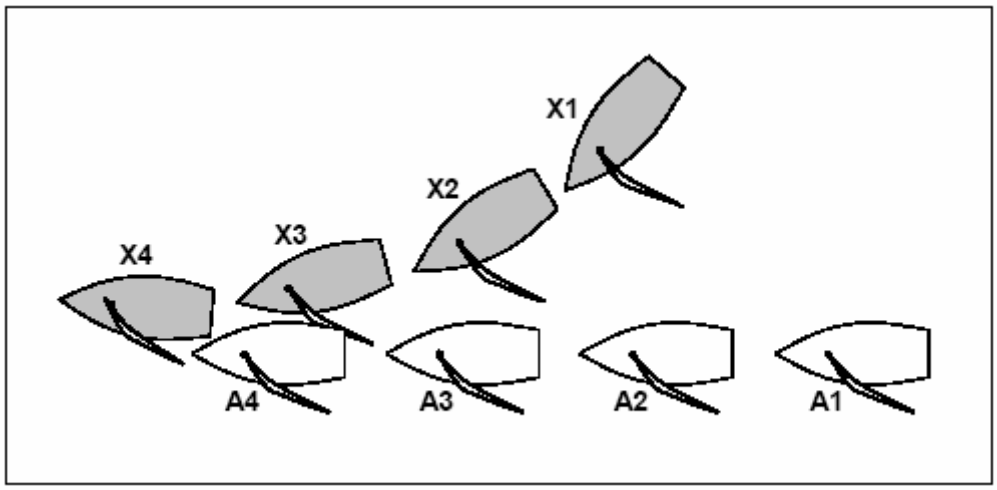
позаду, то таке перекривання називають „миттєвим”. Правило 17.1 не застосовується, отже X має право вітрилити вище за свій належний курс.

Повертаючи оверштаг, судно змінює галс у той момент, коли проминає положення вітер у чоло. Проте, воно відтоді, як промине положення вітер у чоло, і допоки не опиниться на курсі щільний бейдевінд, підпадає під дію правила 13 і має триматися осторонь. Якщо інше судно постає перекритим з підвітру протягом цього періоду, то правило 17.1 не застосовується, і підвітряне судно може вітрилити вище за свій належний курс, інакше кажучи, воно має „право на лувінг”.

ПОКАЗОВИЙ ВИПАДОК А2

Правило 11 На однаковому галсі, Перекриті
Визначення Триматися осторонь

Запитання
X накриває A з навітру. Коли X постає таким, що не тримається осторонь від A?



Відповідь

X є таким, що тримається осторонь, якщо A може, як вітрилити своїм курсом без потреби вживання дій щодо розходження, так і, беручи до уваги те, що вони є перекритими на однаковому галсі, змінювати курс в обидві сторони, не призводячи цим до одразу до дотику.

У положенні 1 і 2: X тримається осторонь.
У положенні 3: якщо A приведеться, то матиме місце дотик, але не одразу, отже, X все ще тримається осторонь.
У положенні 4: A не має змоги змінити курс у навітряний бік без того, щоб це призвело одразу до дотику з X. X уже не тримається осторонь, і має, якщо A протестуватиме, бути покараним за правилом 11, незалежно від того, чи створився дотик між суднами, а чи ні.

На будь який момент, курс судна (спираючись на те, як цей термін застосовано у Частині 2 і у Визначеннях) означає напрям, куди спрямовано його прову. Цей термін не означає, а ні належний курсу судна, а ні курс, яким судно мало б вітрилити найкоротшим шляхом.

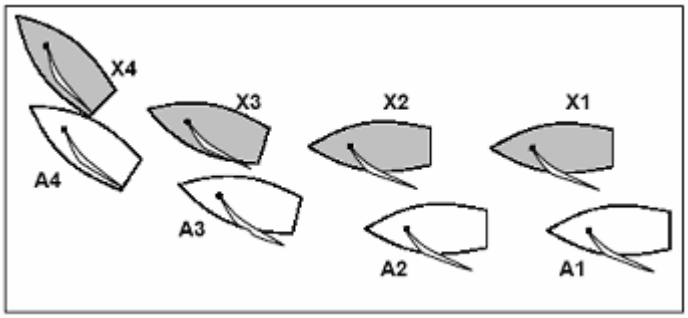
Для того, аби вважати, що судно не додержує свого обов'язку триматися осторонь, наявність дотику між суднами не є обов'язковою

ПОКАЗОВИЙ ВИПАДОК А3

Правило 11 **На однаковому галсі, Перекриті**
Правило 16.1 **Зміна курсу**
Визначення **Триматися осторонь**

Запитання

А та Х перекриті між собою, вітрилили паралельними курсами на відстані яких половини довжини корпуса одне від одного. А не було обмеженим щодо вітрилення вище за свій належний курс. Безпосередньо перед тим, як судна опинилися у положенні 3, А повільно привелося, і Х негайно привелося у відповідь. А продовжувало приводитись і у судна Х уже не стало змоги уникати А. Х намагалося триматися осторонь приводячись, але відбувся дотик. А протестувало. Яким має бути рішення?



Відповідь

Положення 1 і 2: Х тримається осторонь, адже воно є на відстані від А, достатній для того, аби А могло змінювати курс в обидві сторони не призводячи цим одразу до дотику.

Положення 3: Після першої зміни курсу судном А, для судна Х поки що є місце, аби воно трималося осторонь. Х мусить робити все можливе діючи жваво і на рівні доброї морської практики, аби тримати між собою і судном А відстань достатню для того, аби бути таким, що тримається осторонь. Якщо Х так і діє, то воно знаходиться під захистом правила 16.1.

Між 3 і 4: А продовжує змінювати курс і судно Х уже не має змоги триматися осторонь. А порушує правило 16.1. Покарайте А.

Якщо А продовжує приводитись, а судно Х продовжує у відповідь приводитись жваво і на рівні доброї морської практики, то коли судна опиняться настільки близько одне від одного, що будь яке подальше приведення судна А призведе до того, що судно Х не буде у змозі триматися осторонь, А має нарешті припинити приведення. Якщо А на такий момент припинить приведення, а Х продовжуватиме діяти так, аби триматися осторонь, то жодне з суден не порушить правил.

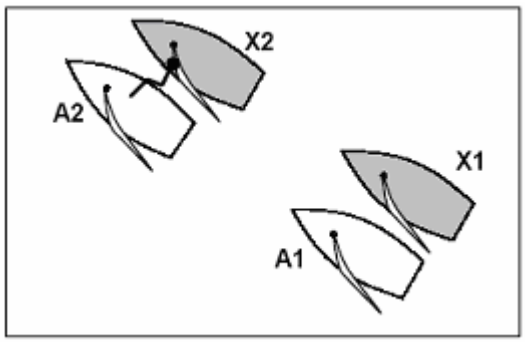
Якщо судно, яке має право на дорогу, змінює курс, то судно, що є зобов'язаним триматися осторонь, має жваво використовувати кожну можливість, аби триматися осторонь, але не є зобов'язаним, якщо тільки не застосовується правило 18.2(d), передчувати і діяти на випередження щодо будь якої зміни курсу судном, що має право на дорогу.

ПОКАЗОВИЙ ВИПАДОК А4

Правило 2 **Чесне вітрилення**
Правило 11 **На однаковому галсі, Перекриті**
Правило 16.1 **Зміна курсу**
Визначення **Триматися осторонь**

Запитання

Х та А, невеликі швертботи вітрилили проти вітру маючи між собою малий просвіт. З судна А пролунав вереск про те, що судна зіткнулися, а шкотовий А вивісився за облавок і своїм тілом доткнувся підвітряного буртика судна Х. Х протестувало. Яким має бути рішення?



Відповідь

Покарайте Х за правилом 11. Судно А не змінювало курсу. Дії судна А відповідали добрій морській практиці за наявних обставин, а судно Х не дотримало вимог щодо судна, яке має триматися осторонь.

Якби дії судна А не відповідали добрій морській практиці за наявних обставин, а були спрямовані саме на те, аби спричинити дотик, то воно порушило би правило 2, Чесне вітрилення.

(Дивіться також 73 і 74 випадок ISAF)

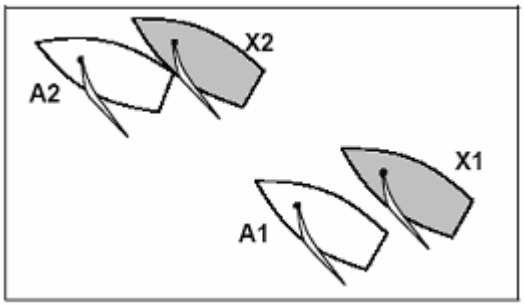
Судно змінює свій курс, якщо воно змінює свій компасний курс. Вивішування за облавок, уповільнення ходу і закренювання судна не є змінами курсу.

ПОКАЗОВИЙ ВИПАДОК А5

Правило 11 **На однаковому галсі, Перекриті**
Правило 16.1 **Зміна курсу**
Визначення **Триматися осторонь**

Запитання

А та Х вітрилили паралельними курсами на дуже маленькій відстані між собою. А увалилося і його корма зачепила судно Х. А протестувало. Яким має бути рішення?



Відповідь

Ампайр має визначити, наскільки близько одне від одного можуть вітрилити за наявних умов судна, аби підвітряне судно мало змогу привестись, або ж увалитися, без того, щоб через таку зміну курсу одразу стався дотик з навітряним судном, ампайр має також визначити і те, яким чином судна опинилися на такій близькій відстані.

Випадок 1: Якщо Х має сприятливу можливість триматися осторонь, але вітрилить настільки близько до А, що яке б то не було приведення, чи увалювання судна А призводитиме одразу до дотику, то Х не тримається осторонь і порушує правило 11. Покарайте Х.

Випадок 2: Якщо Х не тримається осторонь, але судна опинилися так близько одне від одного у наслідку попередньої зміни курсу судном А на яку Х реагувало жваво і з того моменту не мало слушної можливості збільшити відстань між суднами, то А порушує правило 16.1. Покарайте А.

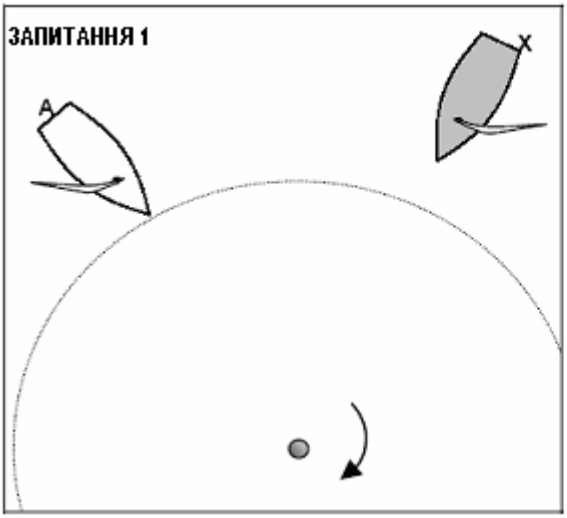
Випадок 3: Якщо Х тримається осторонь, а судно А різко увалюється, то А не надає судну Х місця, аби Х трималося осторонь, отже, порушує правило 16.1. Покарайте А.

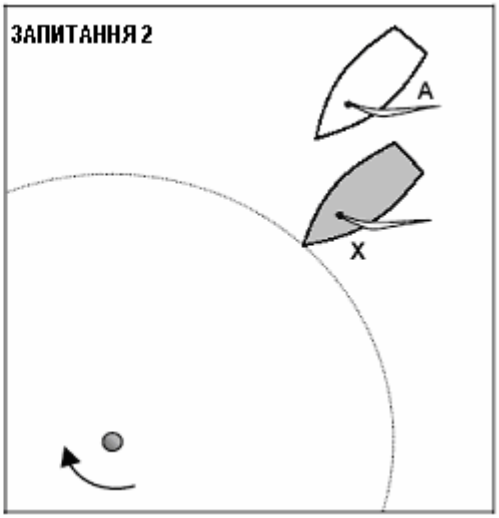
ПОКАЗОВИЙ ВИПАДОК А6

Правило 10 **На протилежних галсах**
Правило 11 **На однаковому галсі, Перекриті**
Правило 18.1 **Проминання знаків і перешкод; коли це правило застосовується.**
Правило 18.2 **Проминання знаків і перешкод; надавання місця; тримання осторонь.**

Запитання 1

Судна А та Х на курсах, що перетинаються, наближаються до підвітряного знака, який належить огинати правим облавком. На який момент судна постануть такими, що налаштувалися обгинати знак, і відтак почне застосовуватися правило 18?





Відповідь 1

Коли судно А сягає дводовжинної зони, то судна постають за визначенням "такими, що налаштувалися обгинати, або проминати" знак, і у більшості ситуацій дві довжини і є найбільш прийнятною відстанню на якій судна мають вважатися такими, що "налаштувалися проминати" знак. У разі важких вітрових умов, коли суднам треба починати підготовку до маневру щодо проминання знака на більшій відстані від нього, вони постають такими, що "налаштувалися проминати" тоді, коли їм потрібно починати готуватися.
(Дивіться також 84 і 94 випадки ISAF)

Запитання 2

А та Х наближаються до того ж самого знака. А започаткувало перекривання з навітру, отже правило 17.1 не застосовується. Який момент є останнім для судна Х, коли воно ще може приводитися і, якщо йому треба буде увалювати, аби надати місце, то коли воно має це зробити?

Відповідь 2

Правило 18 починає застосовуватися з моменту, коли судна постали такими, що налаштувалися проминати знак. Якщо судну Х треба увалювати задля того, аби надати судну А місце для проминання знака, то воно (судно Х) мусить робити це у той момент, коли починає застосовуватися правило 18. Якщо після того, як настав цей момент, судно Х

приводилося, і тільки відтак увалилося задля надання місця судну А для проминання знака, то воно порушило правило 18.2(а). Якщо ж Х може приводитися без подальшої необхідності після цього увалюватися, то судно А має триматися осторонь, застосовується правило 11.

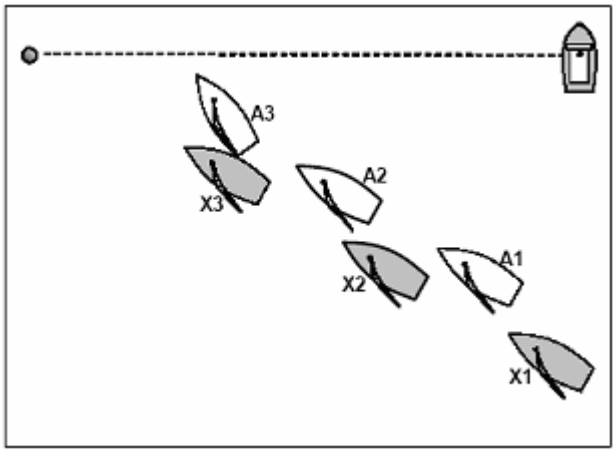
Якщо судно є у межах дводовжинної зони (і не вітрилить геть від знака), воно є таким, що "налаштувалося проминати" знак. За умов потужного вітру, наявності сильної сприятливої течії, у разі необхідності прибирати спінакери, або ж коли кілька суден є дуже близько одне від одного, судно може бути таким, що налаштувалося проминати і тоді, коли воно є на відстані, більшій ніж дві довжини корпуса від знака.

ПОКАЗОВИЙ ВИПАДОК В1

Правило 11 **На однаковому галсі, Перекриті**
Правило 15 **Набування права на дорогу**

Запитання

Перед стартом, судно А рухалося повільно і Х започаткувало перекривання із положення чисто позаду. На момент заснування перекривання А мало змогу триматися осторонь зберігаючи свій курс і прискорюючи хід. Навзамін цього А зволікало з виконанням свого обов'язку, а потім привелося і своєю кормою зачепило судно Х. Заявлено протест. Яким має бути рішення?



Відповідь

Коли Х постало перекритим, воно мало одразу надати судну А місце, аби те трималося осторонь. Х дотримало своїх обов'язків за правилом 15, тому що, коли було започатковано перекривання, А мало змогу триматися осторонь зберігаючи свій курс і прискорюючи хід, або ж приводячись. Проте, коли А почало зволікати з виконанням свого обов'язку, а потім обрало таку дію, як приведення, і відбувся дотик, то воно не трималося осторонь. А порушило правило11. Покарайте А.

Якщо судно, яке має триматися осторонь, реагуючи на дії іншого судна вчасно і відповідним чином, не має змоги триматися осторонь, то судно, яке має право на дорогу, не надало йому місця і має бути покаране за порушення правила 15.

Якщо ж судно, яке має триматися осторонь, реагує повільно, або не у відповідний спосіб, а відтак ухиляється від обов'язку триматися осторонь, то воно має бути покаране за те, що не трималося осторонь.

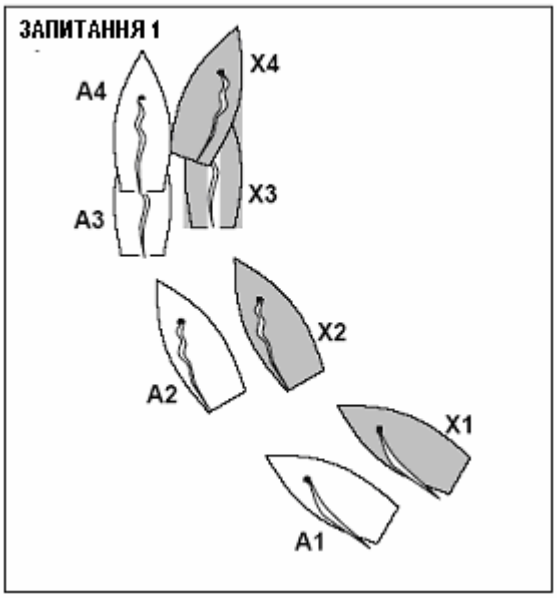
Якщо судно набуває права на дорогу, то інше судно має негайно і жваво вжити відповідних дій, стараючись триматися осторонь. Залежно від обставин, ці дії можуть містити в собі як прискорення, так і виконання повороту оверштаг.

ПОКАЗОВИЙ ВИПАДОК В2

Правило 11 **На однаковому галсі, Перекриті**
Правило 13 **Під час повороту оверштаг**
Правило 16.1 **Зміна курсу**
Визначення **Триматися осторонь**

Запитання 1

Судна А та Х були перекритими і судно Х, навітряне, трималося осторонь. А привелося до положення вітер в чоло, Х привелося у відповідь, і обидва судна опинилися у положенні вітер в чоло, облавок до облавка. Х продовжувало змінювати курс і перетнуло положення вітер в чоло. В результаті Х створив дотик із судном А. Заявлено протест. Яким має бути рішення?



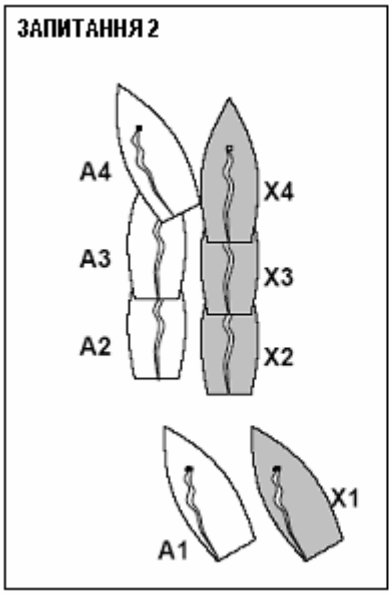
Відповідь 1

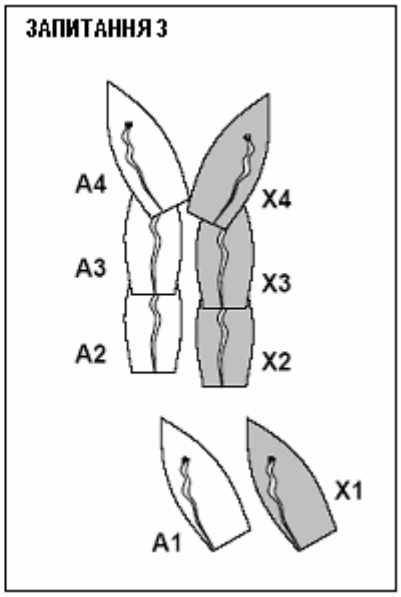
Якщо, коли А почало приводитися, Х негайно відреагувало у відповідь і протягом всього інциденту продовжувало робити все для нього можливе, аби триматися осторонь, але, все одно, стався дотик, то А не надало судну Х місця, аби те трималося осторонь, отже А порушило правило 16.1. Покарайте А.

Якщо судно Х мало змогу триматися осторонь, але, або реагувало дуже повільно, чи недостатньо, або ж повернуло надмірно, то Х порушило правила 11, або 13. Покарайте Х.

Запитання 2

За схожих обставин, А привелося, не порушуючи правила 16, а Х відреагувало. Знаходячись у положенні вітер в чоло, Х залишилося у цьому положенні, хоч і мало змогу повертати оверштаг. Трохи згодом, А увалилося і між їхніми кормами стався дотик. Заявлено протест. Яким має бути рішення?





Відповідь 2

Якщо зміна курсу судном А негайно призвела до дотику між суднами, значить Х не трималося осторонь і порушило правило 11. Покарайте Х.

Якщо відстань між суднами була більшою, і судно А різко увалилося не надаючи місця судну Х, аби те трималося осторонь, то А порушило правило 16.1. Покарайте А.

Запитання 3

За схожих обставин, Х трималося осторонь, але, коли воно досягло положення вітер в чоло, воно на якусь хвильку затрималося у цьому положенні. Потім Х перетнуло положення вітер в чоло і, ще трохи згодом, А увалилося і між їхніми кормами стався дотик. Заявлено протест. Яким має бути рішення?

Відповідь 3

Від моменту, коли Х проминуло положення вітер в чоло, судна уже не є перекритими на однаковому галсі, отже друга частина визначення Триматися осторонь уже не є застосовною.

У разі дотик стався без увалювання судна А, то Х порушило правило 13. Покарайте Х.

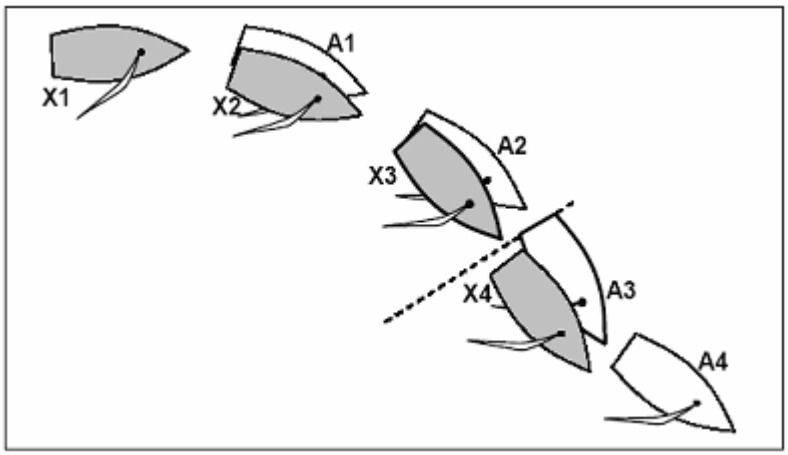
У разі дотик не стався б без увалювання судна А, то А порушило правило 16.1. Покарайте А.

ПОКАЗОВИЙ ВИПАДОК B3

Правило 11 **На однаковому галсі, Перекриті**
Правило 12 **На однаковому галсі, Не перекриті**
Правило 15 **Набування права на дорогу**
Правило 16.1 **Зміна курсу**

Запитання 1

Перед стартом, А та Х, обидва на лівому галсі, при чому Х чисто позаду від А. Як тільки А почало увалювати для того, щоб зробити поворот фордевінд, Х також увалилося до курсу, який, у разі А увалюватиметься далі, постане таким, що перетинатиметься з курсом А. Протягом всього маневру судна на були перекритими ні на мить. А привелося і протестувало. Яким має бути рішення?



Відповідь 1

Як судно, що має право на дорогу, А, якщо воно змінює курс, зобов'язане надавати судну Х місце, аби те трималося осторонь. Судно Х має триматися осторонь, отже мусить не перешкоджати судну А вітрилити в обраному цим судном напрямку. У положенні 3 Х тримається осторонь, щоправда його дії запобігають подальшому увалюванню судна А. Жодне з суден не порушило правил. Ніяких покарань.

Запитання 2

Якби безпосередньо після положення 3 було започатковано перекривання, то чи змінилася б ситуація?

Відповідь 2

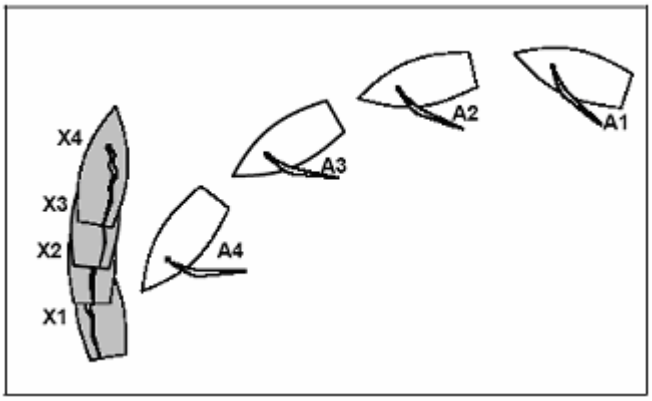
Безпосередньо після положення 3 Х постає судном, що отримало право на дорогу, принаймні частково, через дії судна А. Тому, за умови, що воно зберігатиме свій курс, судно Х не повинне безпосередньо після того, як набуде права на дорогу, надавати судну А місце, аби те трималося осторонь. Оскільки А трималося осторонь, воно не порушило жодного правила. Жодних покарань.

ПОКАЗОВИЙ ВИПАДОК B4

Правило 13 **Під час повороту оверштаг**
Правило 16.1 **Зміна курсу**

Запитання 1

А та Х були відокремлені одне від одного і їхні курси не перетиналися. Х почало виконувати поворот оверштаг, але після положення вітер в чоло втратило хід. Перед тим, як Х опинилося на курсі щільний бейдевінд, судно А увалилося на курс, що перетинається з курсом судна Х. Х, якби А припинило увалюватися, не мало б змоги вжити жодних заходів щодо запобігання зіткнення з судном А. Проте, А продовжувало увалюватись і провітрилило позад від судна Х. А протестувало. Яким має бути рішення?



Відповідь 1

Зміна курсу судном А у положенні 1 вимагає від цього судна надавати судну Х місце, аби те трималося осторонь (правило 16.1). Оскільки Х втратило хід, воно не мало місця, аби триматися осторонь у разі А зберігало би свій курс. А виконало вимоги правила 16.1 у такий спосіб, що продовжило увалюватись. Ніякого покарання.

Запитання 2

Чи змінилася б відповідь, якби стерновий судна Х навмисне втратив би хід і створив ситуацію, за якої не мав би можливості триматися осторонь у разі судно А змінило би курс на перетинання?

Відповідь 2

Ні. Незалежно від того, чи було це зроблено навмисне, а чи ні, жодне правило як не забороняє судну Х знаходитись у тому положенні, у якому воно було за нашого випадку, так і не вимагає від нього передбачати зміни курсу судном А і діяти на випередження за такої зміни.

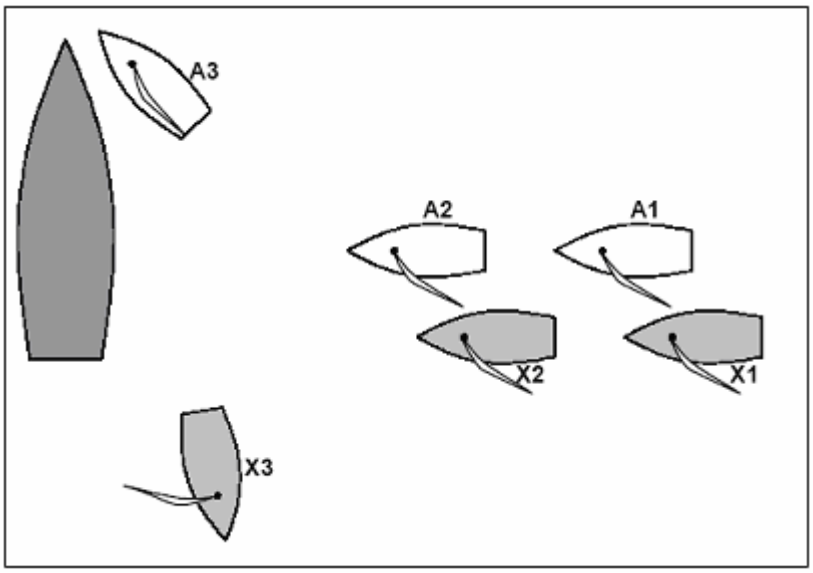
Судно з правом на дорогу, яке змінює курс, може дотримувати вимог правила 16.1 у спосіб, за яким продовжуватиме змінювати курс і таким чином надасть іншому судну можливість триматися осторонь. (Дивіться також Показовий випадок D3).

ПОКАЗОВИЙ ВИПАДОК B5

Правило 18.1 **Проминання знаків і перешкод; коли це правило застосовується**
Правило 18.2(a) **Проминання знаків і перешкод; надавання місця; тримання осторонь. Перекриті – основне правило**
Визначення **Перешкода**

Запитання

Перед стартом і перед наближенням до стартової лінії, аби стартувати, A та X вітрилили бакштагом у напрямку великого судна на приколі, при чому вони були перекритими і A було на пів корпуса попереду. Виглядало так, що X збирається проминати судно по кормі і з судна A окликнули його про місце, аби проминати зсередини від X. Судно X не увалювалося для надання місця, і в останній момент A, для того, аби уникнути зіткнення з великим судном різко привелося і провітрилило з навітру від нього. Ще перед тим, як прова судна X сягнула корми великого судна, X здійснило поворот фордевінд геть від судна, так, що і не проминало його корми. A протестувало. Яким має бути рішення?



Відповідь

Велике судно є перешкодою, а X вітрилило курсом на проминання цієї перешкоди по кормі. Якщо X не змінюватиме курс, (що воно і збиралося зробити), A може вважати, що вони обидва збираються проминути перешкоду з підвітру, і X має надати для A місце. Тим, що X цього не зробило, воно порушило правило 18.2(a). Покарайте X.

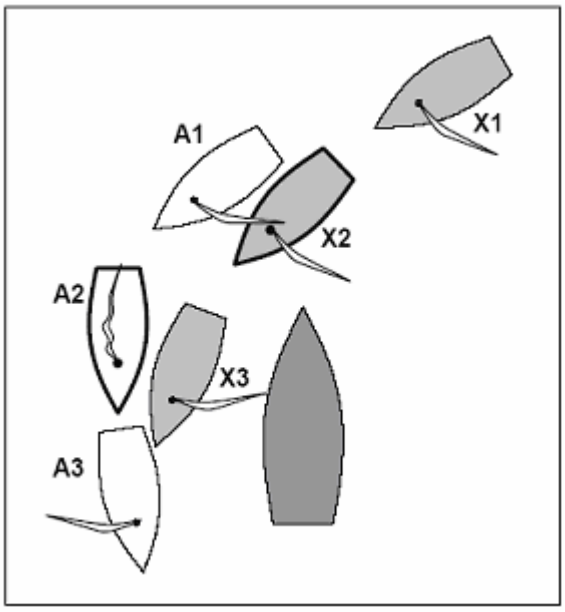
Судна є такими, що "налаштувалися обгинати, або проминати" перешкоду (посилання на правило 18.1) у разі під час наближення до перешкоди, їхні курси відповідають тому, аби проминати її з однакового боку. У перешкоди немає сторони, з якої судна повинні її залишати.

ПОКАЗОВИЙ ВИПАДОК В6

Правило 10 **На протилежних галсах**
Правило 16.1 **Зміна курсу**
Правило D1.1 **Проминання знаків і перешкод; надавання місця; тримання осторонь. Не перекриті безпосередньо перед зоною**

Запитання 1

Перед стартом А та Х, вітрилячи бакштагом правого галсу, наблизилися до закотвованого невеликого судна. Коли А сягнуло дводовжинної зони, воно було чисто попереду від Х. А проминуло судно з навітру, увалилося вздовж цього судна, а відтак виконало поворот фордевінд збираючись провітрилити навкруг його корми. Майже одразу після того, як А перекинуло грот, Х, залишаючись на правому галсі, отримало невеличке внутрішнє перекривання. Х змінювало курс, намагаючись уникнути дотику з А, але дотик все ж таки мав місце. Заявлено протест. Яким має бути рішення?



Відповідь 1

Правило 18.2(c) вимагає від Х триматися осторонь допоки судна не проминуть перешкоду і воно не має права на місце для проминання перешкоди хоч і опинилося перекритим зсередини. Коли А змінило курс і повернуло фордевінд у бік перешкоди, воно підпало під дію правила 16.1 (оскільки правило 18.2(c) застосовується тільки біля знаків, а не перешкод) і має надати судну Х місце, аби те трималося осторонь. Судно Х мало змогу триматися осторонь приводячись, але не стало цього робити, отже порушило правило18.2(c). Покарайте Х.

Запитання 2

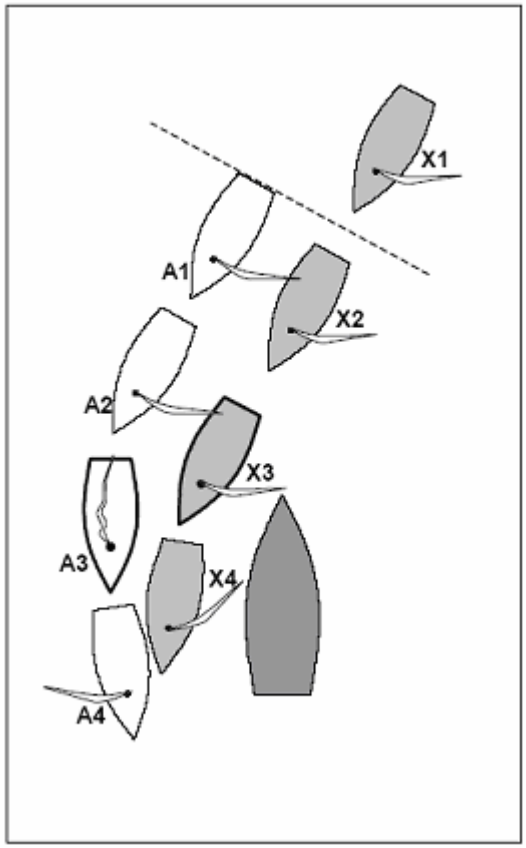
Як далеко за перешкоду може вітрилити судно А до того, як повернути фордевінд, покладаючись на правило 18.2(c)?

Відповідь 2

Коли перешкода буде повністю позаду обох суден, застосування правила 18 припиняється і А не може більше покладатися на правило 18.2(c), щодо права на дорогу стосовно судна Х.

Запитання 3

Якщо тримаючись осторонь, Х набуде внутрішнього перекривання у межах дводовжинної зони і до того моменту, коли А змінить курс і перекине грот вітрилитиме паралельним з А курсом, а відтак Х буде неспроможним триматися осторонь, то яким має бути рішення?



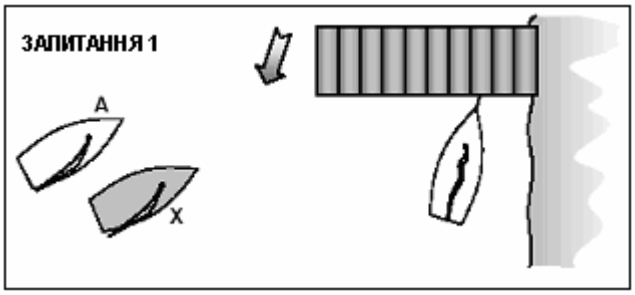
Відповідь 3

Х є судном, яке тримається осторонь, протягом всього проминання (правило 18.2(c)). Проте, оскільки судна проминають перешкоду (***а не знак С.М.***) судно А підпадає під дію правила 16.1, навіть у разі воно змінює курс для проминання перешкоди, і, змінюючи курс, має надавати судну Х місце, аби те трималося осторонь. У положенні 3 А змінювало курс і відтак не надало судну Х місця, аби те трималося осторонь. Отже, А порушило правило 16.1. Покарайте А.

ПОКАЗОВИЙ ВИПАДОК В7

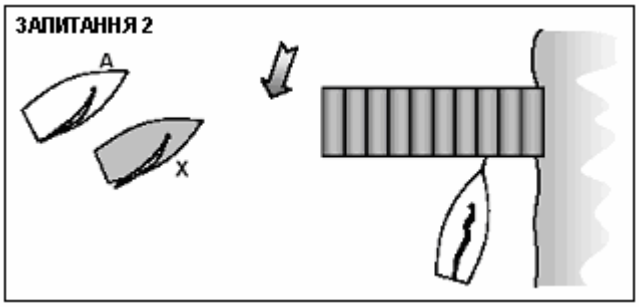
Правило 19 Місце для повороту оверштаг біля перешкоди

Запитання 1
Перед стартом А та Х, вітрилили на щільному бейдевінді у бік плавучого причалу. З судна Х запросили місце для повороту оверштаг. З судна А відповіли: "Ні, ви можете вітрилити у середину". Х протестувало. Яким має бути рішення?



Відповідь 1
Правило 19.1 надає право судну Х окликати про місце для повороту оверштаг, аби уникнути перешкоди. Вирішувати яким чином уникати перешкоди, чи повертаючи оверштаг, а чи фордевінд, є справою виключно судна Х. А порушило правило 19.1. Покарайте А.

Запитання 2
За такої самої ситуації, за винятком того, що у цьому разі судно Х має змогу легенько привестися і, у такий спосіб, проминути причал, з судна Х окликають про місце для повороту. З судна А відповідають: "Ні, ви можете злегка привестися". Судно Х так і робить, а відтак – протестує. Яким має бути рішення?



Відповідь 2
Покарайте обидва судна. Правило 19 застосовується тільки тоді, коли судно, що окликає вітрилить на щільному бейдевінді, або й вище, і йому, аби проминути перешкоду, треба істотно змінювати курс. Оскільки йому не треба було робити істотної зміни курсу задля проминання причалу, судно Х порушило правило 19.1 тим, що з нього зроблено оклик. Проте, на судні, до якого зверталися з окликом, мають сприймати оклик, як правомірний і реагувати на нього відповідним чином. Не виконавши цього обов'язку, судно А також порушило правило 19.1.

Якщо, навзамін, судно А виконало би поворот оверштаг і протестувало, то судно Х було б порушником правила 19.1, а судно А не порушило б жодного правила.

Судно, до якого зверталися з окликом за правилом 19.1, має діяти так, як належить у разі правомірного оклику, навіть якщо на ньому і вважають цей оклик не правомірним. Якщо судно не діє у такий спосіб, то воно порушує правило 19.1.
Судно, з якого звертаються з окликом за правилом 19.1, не маючи на те права, порушує правило 19.1.

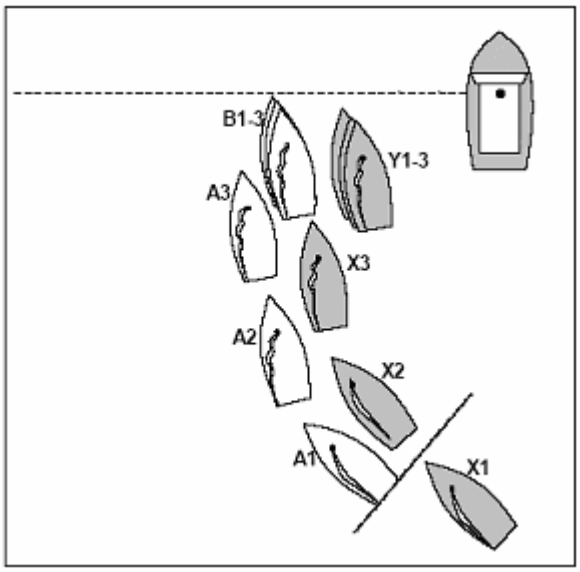
ПОКАЗОВИЙ ВИПАДОК В8

Правило D1.1(b) **Проминання знаків і перешкод; надавання місця; тримання осторонь. Не перекриті безпосередньо перед зоною**

Визначення **Перешкода**

Запитання 1

Невдовзі перед стартом, В та Y, обидва на правому галсі, стояли майже без ходу біля стартової лінії. Судна А та Х наближалися на щільному бейдевінді, при чому знаходячись на відстані двох довжин від транця В, А було чисто попереду від Х. Після того, А трохи привелося, через що Х привелося також і започаткувало перекривання з навітру від А. Судно Х мало змогу повернути оверштаг, але замість того з нього окликнули судно А щодо місця для проминання судна В з підвітру від нього. А не надало місця судну Х і між провою Х і транцем В відбувся дотик. В протестувало. Яким має бути рішення?



Відповідь

Коли два судна наближаються до перешкоди, навіть, у такому разі, коли цією перешкодою є судно з правом на дорогу, правило 18.2 визначає право внутрішнього судна на отримання місця.

Оскільки А було чисто попереду від Х, коли воно сягнуло дводовжинної зони, судно Х не має права на місце, аби слідувати між суднами А та В. Правило 16.1 вимагає від А, аби воно не змінювало курс таким чином, щоб ця зміна позбавляла судно Х можливості триматися осторонь. Але ж, оскільки судно Х у положенні 2 мало змогу повернути оверштаг, А дотримувало своїх обов’язків за правилом 16.1. Отже судно Х порушило правило 12, тим, що доткнулося судна В. Покарайте Х.

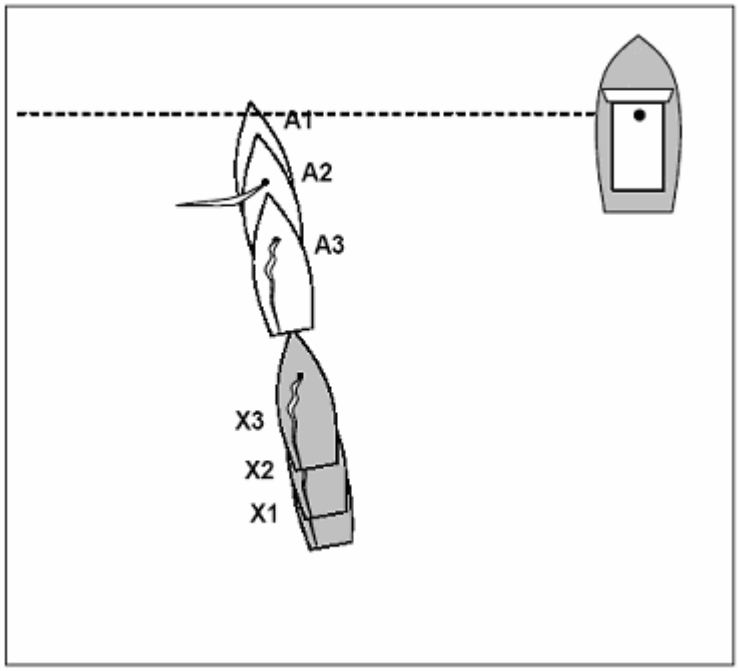
Судно, яке є у перегонах, являє собою перешкоду для суден, якщо вони мають триматися осторонь від нього, або надавати йому місце. За таких обставин може застосовуватися правило 18.

ПОКАЗОВИЙ ВИПАДОК В9

Правило 20.3 Рух назад

Запитання 1

Невдовзі перед стартом, А та Х вітрилили дуже повільно вперед, при чому А було на пів корпуса попереду від Х. Через небезпеку перетинання лінії перед стартом на судні А короткочасно винесли грот на вітер. З цієї причини судно А почало рухатися назад, у бік судна Х. Судно Х залишалося у своєму положенні і відбувся дотик. Х протестувало. Яким має бути рішення?



Відповідь

Правило 20.3 вимагає від судна, яке рухається назад винесеним на вітер вітрилом, триматися осторонь від суден, які того не роблять. Незважаючи на те, що на судні А грот уже не є винесеним на вітер, рух судна назад було спричинено тим, що вітрило винесли на вітер, і судно продовжує підпадати під дію правила 20.3. Судно А не трималося осторонь і порушило правило 20.3. Покарайте А.

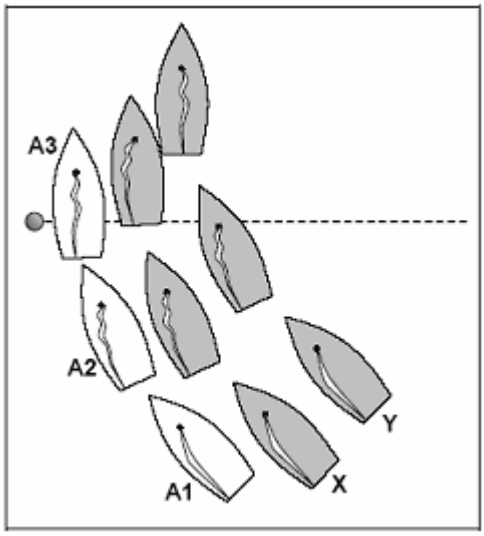
Судно є таким, що "рухається назад винесеним на вітер вітрилом", отже таким, що підпадає під дію правила 20.3, за умови, що воно рухається назад стосовно води, і це просування спричинене, або й наразі здійснюється, винесеним на вітер вітрилом. Якщо вітрило уже не є винесеним на вітер, але судно все ще рухається назад, то воно продовжує підпадати під дію цього правила.

ПОКАЗОВИЙ ВИПАДОК С1

Правило 11 **На однаковому галсі, Перекриті**
Правило 16.1 **Зміна курсу**
Правило 17.1 **На однаковому галсі; Належний курс; Підвітряне судно**

Запитання

Перед сигналом стартування судно А заснувало із положення чисто позаду перекривання з підвітру від суден X та Y. Після сигналу, судно А привелося вище за щільний бейдевінд, аби проминути підвітряний стартовий знак. Судно X, у намаганні триматися осторонь, негайно привелося, але доткнулося судна Y із своєї команди, яке також намагалося триматися осторонь. Судно Y протестувало. Яким має бути рішення?



Відповідь

Правило 18 не застосовується біля стартового знака, якщо судна наближаються до нього, аби стартувати (правило 18.1(а)). Оскільки А започаткувало перекривання із положення чисто позаду у межах двох довжин свого корпуса, воно не може після сигналу стартування вітрилити вище за свій належний курс. (Судно не має належного курсу перед сигналом стартування.) У нашому випадку належним курсом для судна А було приведення для проминання знака. За умови, що А, під час свого приведення, дотрималося вимог правила 16.1, судно А не порушило правил.

Від судна А, за правилом 16.1, вимагається, аби воно, змінюючи курс, надавало суднам X та Y місце, аби вони трималися осторонь. Якщо судно Y трималося осторонь від судна X, але постало неспроможним робити це, через те, що X привелося тримаючись осторонь від А, то зміна курсу судном А є порушенням правила 16.1. Покарайте А.

Але ж, якщо, коли судно А почало приводитися, судно Y було настільки близько від судна X, що не трималося від нього осторонь, або ж судно Y, на зміну курсу судном X, аби триматися осторонь від А, відреагувало надто пізно, чи й недостатньо, то Y порушило правило 11. Покарайте Y.

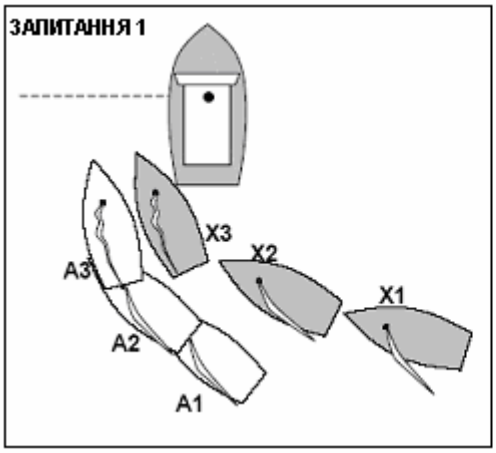
Якщо судно з правом на дорогу, яке підпадає під правило 16, змінює курс, то воно має надавати місце аби триматися осторонь, кожному судну, яке зачіпається цим маневром.

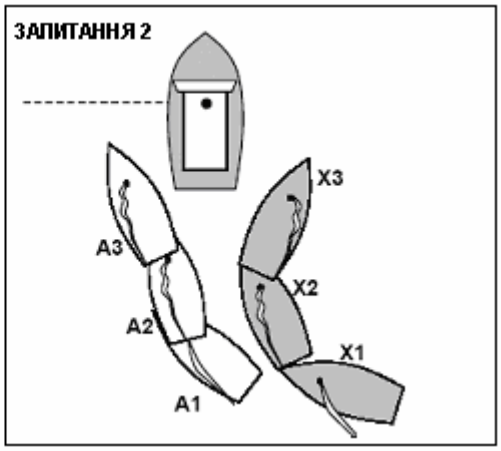
ПОКАЗОВИЙ ВИПАДОК С2

Правило 11 **На однаковому галсі, Перекриті**
Правило 16.1 **Зміна курсу**

Запитання 1

А та Х наближалися до стартової лінії, аби стартувати, при чому А було чисто попереду і підвітряніше від Х. Судно Х заснувало перекривання з навітру між судном А і судном перегонового комітету. У положенні 3 А привелося, і з нього пролунав оклик "No room"("місця немає"). Х привелося у відповідь і, приводячись, доткнулося судна перегонового комітету. Х протестувало. Яким має бути рішення?





Відповідь 1

Правило 18 не застосовується, коли судна наближаються до стартового знака, аби стартувати. Отже, А не зобов’язане надавати судну Х місце для проминання судна перегонового комітету. Щоправда, правило 16.1 вимагає від А, якщо А змінює курс, надавати судну Х місце, аби те трималося осторонь. Покарайте А.

Запитання 2

У разі зміна курсу судном А відбулася б одразу після положення 1, і, у наслідку, Х потрапило б на неправильний бік судна перегонового комітету, то яким мало б бути рішення?

Відповідь 2

Беручи до уваги те, що воно реагувало негайно, судно Х все ще мало змогу триматися осторонь прослідувавши на неправильний бік судна перегонового комітету. Отже, А не порушило правила 16.1. Ніяких покарань.

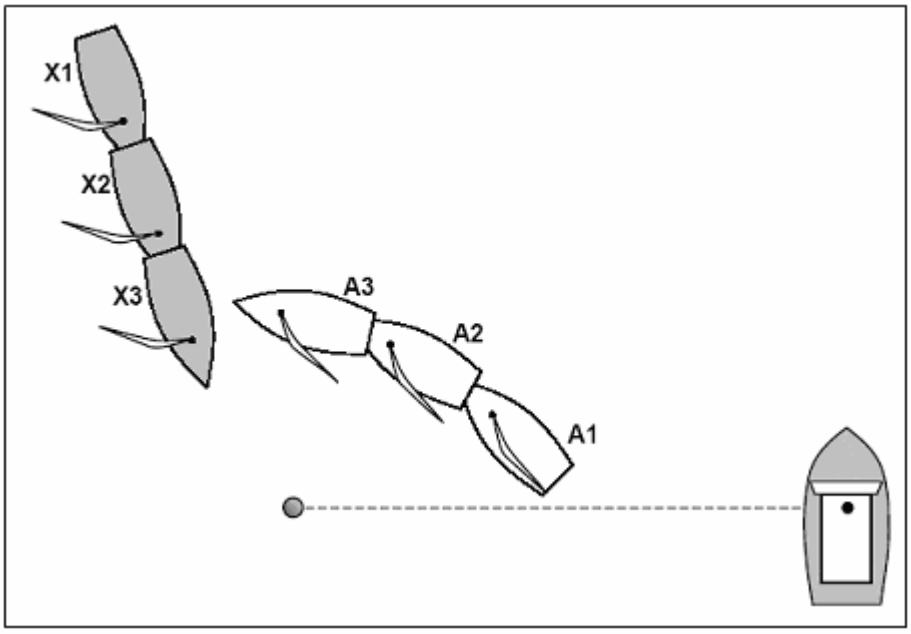
Якби Х не відреагувало негайно на приведення і, таким чином , не трималося би осторонь, то воно порушило би правило11.

ПОКАЗОВИЙ ВИПАДОК С3

Правило 20.1 Помилки у стартуванні.
Правило 22.2 На заваді іншому судну

Запитання

Після сигналу стартування судно Х, яке ще не стартувало, вітрилило лівим галсом зі сторони дистанції від стартової лінії. Судно А, яке правильно стартувало, увалилося від свого належного курсу, на курс, що перетинався з курсом Х. Х протестувало. Яким має бути рішення?



Відповідь

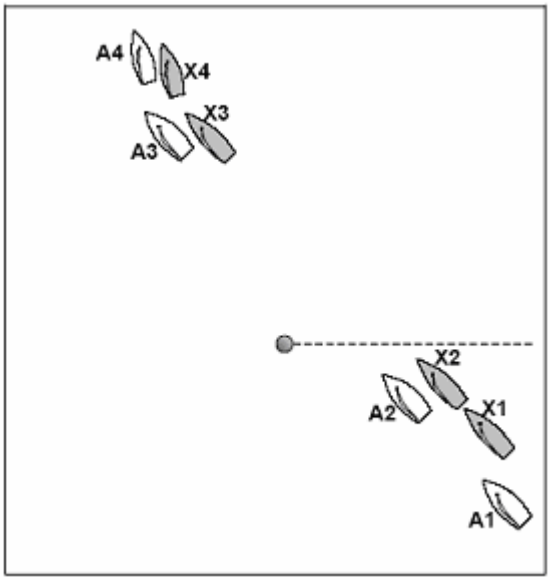
Судна Х і А не були на однаковому відрізку дистанції. Тому, коли А увалилося зі свого належного курсу, не маючи на те іншої причини окрім поставання на заваді судну Х, воно порушило правило 22.2. Покарайте А.

Судно, яке не стартувало правильно і після сигналу стартування вітрилить на передстартовий бік стартової лінії, не є на тому самому відрізку дистанції, що і судно, яке уже стартувало.

ПОКАЗОВИЙ ВИПАДОК С4

Правило 11 **На однаковому галсі, Перекриті**
Правило 16.1 **Зміна курсу**
Правило 17.1 **На однаковому галсі; Належний курс; Підвітряне судно**

Запитання 1
Перед сигналом стартування судно А заснувало із положення чисто позаду перекривання з підвітру від судна Х. Після сигналу стартування обидва судна продовжували вітрилити правим галсом і судно Х весь час трималося осторонь. Приблизно через хвилину після стартування судно А почало висуватися вперед, проте судна все ще залишалися перекритими. А нахилилося на вітер і привелося вище за щільний бейдевінд. Х протестувало. Яким має бути рішення?



Відповідь 1
А заснувало своє перекривання із положення чисто позаду, отже, вітрилячи вище за щільний бейдевінд після сигналу стартування, судно А порушило правило 17.1. Покарайте А.
Проте, якщо б А нахилилося на вітер, сповільнюючи хід судна Х, але не змінювало би курсу, то воно не порушило б жодного правила.

Запитання 2
У наслідку приведення А між суднами стався дотик. Х протестувало. Яким має бути рішення?

Відповідь 2
Якщо судно Х мало змогу привестися і триматися осторонь, але, або не відреагувало, або ж відреагувало недостатньо, то воно порушило правило 11, а судно А порушило правило 17.1. Покарайте обох.

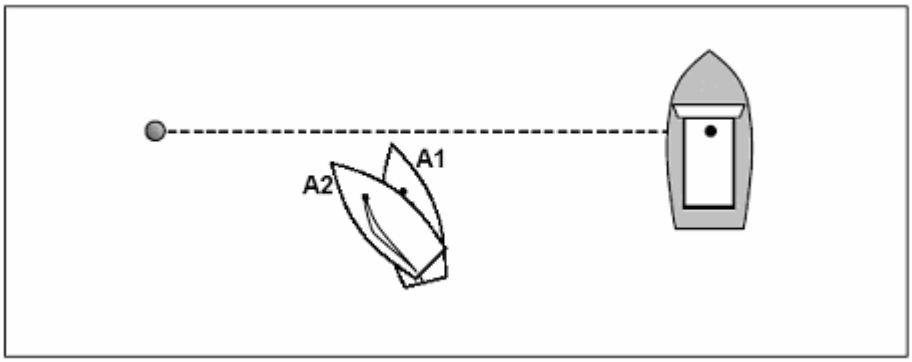
Якщо Х реагувало на приведення, але не мало змоги уникнути дотику, то судно А своїм приведенням порушило правила 16.1 і 17.1. Покарайте тільки судно А.

ПОКАЗОВИЙ ВИПАДОК C5

Правило 42.3(d) Рушійна сила; Винятки

Запитання 1

На старті, судно А деякий час було на правому галсі майже у положенні вітер в чоло і втратило (стернувальний) хід. Воно повернулося на курс щільний бейдевінд із застосуванням повторного смикання румпелем на вітер. Інше судно протестувало. Яким має бути рішення?



Відповідь

Судно А не порушило жодного правила. Воно було вище за щільний бейдевінд, рухалося повільно і його "скалінґ" (галанення) здійснювався для повернення судна на курс щільний бейдевінд. На це існує окремий дозвіл за правилом 42.3(d).

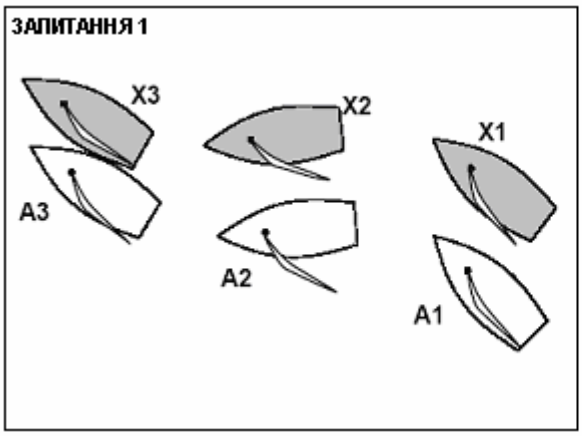
Повторні рухи стерном, які є або потужними, або такими, що просувають судно вперед, чи запобігають руху судна назад, є порушенням правила 42.2(d). Проте, скалінґ (галанення) застосований для повернення судна, яке майже не має ходу, із положення вище за щільний бейдевінд до курсу власне щільний бейдевінд, є дозволеним.

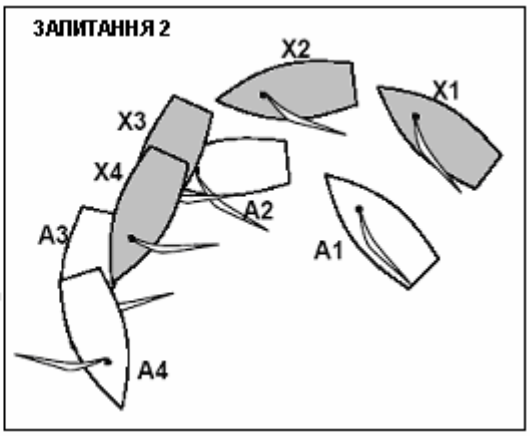
ПОКАЗОВИЙ ВИПАДОК D1

Правило 10 **На протилежних галсах**
Правило 11 **На однаковому галсі, Перекриті**
Правило 15 **Набування права на дорогу**
Правило 16.1 **Зміна курсу**
Визначення **Триматися осторонь**

Запитання 1

А та Х бардіжали на правому галсі перекритими на відстані в ¼ довжини корпуса між собою. А увалилося, аби здобути простір для повороту оверштаг позад судна Х, але Х увалилося на паралельний курс, аби запобігти повороту судна А. А привелося, Х негайно привелося у відповідь, але стався дотик. А протестувало. Яким має бути рішення?





Відповідь 1

У положенні 2 А було судном з правом на дорогу і судно Х трималося осторонь від нього. Правило 16.1 вимагає від А, якщо те змінює курс, надавати місце судну Х, аби те трималося осторонь. Судно А, коли приводилося, не надало судну Х місця, аби те трималося осторонь. Покарайте А.

Запитання 2

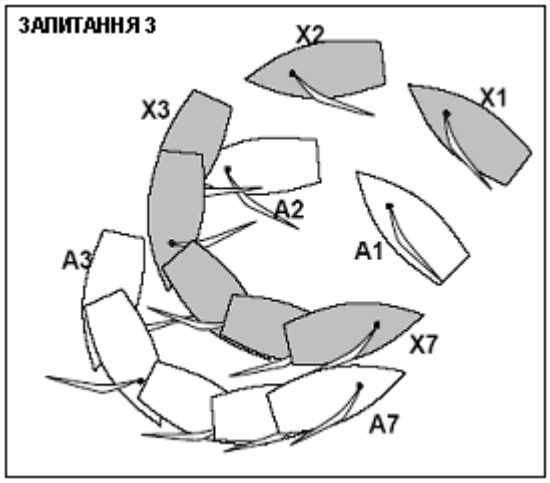
А та Х бардіжали на правому галсі. А увалилося, аби скрутити поворот фордевінд геть від Х, але Х також увалилося. У положенні 3 А було чисто попереду. Коли А скрутило фордевінд на лівий галс, Х зберігало свій курс і відбувся дотик. Х протестувало. Яким має бути рішення?

Відповідь 2

А втрачає право на дорогу, коли перекидає грота, отже Х не підпадає під правило 15. А порушило правило 10. Покарайте А.

Запитання 3

Ситуація така сама, як у запитанні 2, за винятком того, що у А є можливість скрутити фордевінд і триматися осторонь від Х. Х перекидає грот, жорстко приводиться і "вкручується" в середину від А. Оскільки А (тепер підвітряне судно на лівому галсі) також приводиться, відбувається дотик. Х протестує. Яким має бути рішення?



Відповідь 3

Коли Х скрутило фордевінд, то воно постало судном, яке має триматися осторонь. Правило 15 не застосовується, оскільки Х втратило право на дорогу. Одначе тепер, якщо А змінює курс, застосовується правило 16.1. Змінюючи курс і не надаючи судну Х місця, аби триматися осторонь, А порушило правило 16.1. Покарайте А.

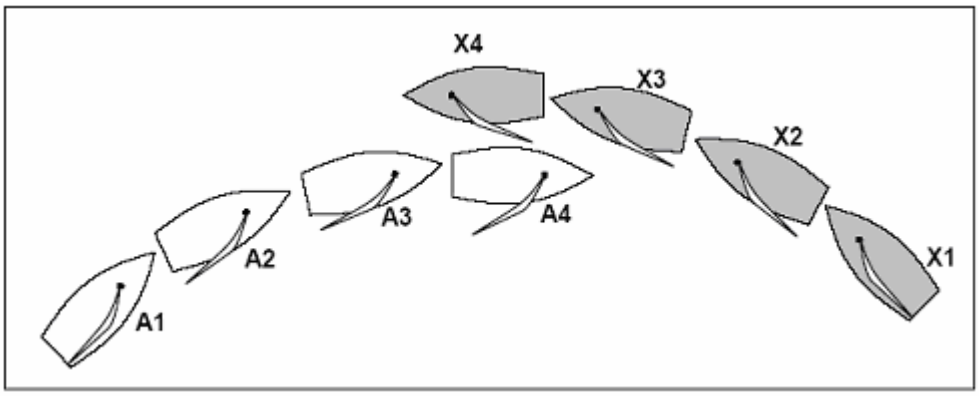
Якби А з моменту, коли Х перекинуло грот, припинило змінювати курс, а дотик все одно відбувся б, (або якби А змінювало курс, але було б ясно, що дотик відбувся б навіть і без зміни курсу А), то Х порушило би правило 11.

ПОКАЗОВИЙ ВИПАДОК D2

Правило 10 **На протилежних галсах**
Правило 16.2 **Зміна курсу, на різних галсах**

Запитання

На бардіжальному відрізку за слабкого вітру, X на правому, а судно A на лівому галсі, сходилися на перетинаючихся курсах. На відстані яких трьох довжин корпуса від X, судно A увалилося аби розійтися з судном X. Відтак судно X також увалилося настільки, що судна залишились на перетинаючихся курсах. Обидва судна, як судно A, так і судно X, продовжували увалюватися, допоки, нарешті, розійшлися, вітрилячи на курсах галфвінд. A протестувало. Яким має бути рішення?



Відповідь

Покарайте X. Після старту правило 16.2 забороняє судну правого галсу змінювати курс, у разі така зміна вимагатиме від судна лівого галсу, яке тримається осторонь, вітрилячи на розходження по кормі від судна правого галсу, негайної зміни курсу задля того, аби продовжувати триматися осторонь.

Коли судно X змінювало курс від положення 1 до положення 2, то судну A не було необхідності негайно міняти курс, отже ніяке правило не було порушеним.

Коли судно X змінило курс від положення 2 до положення 3, воно порушило правило 16.2. Судно A трималося осторонь вітрилячи на розходження по кормі від X, але після подальшої зміни курсу судном X, судну A постало необхідним одразу змінювати курс, аби продовжувати триматися осторонь.

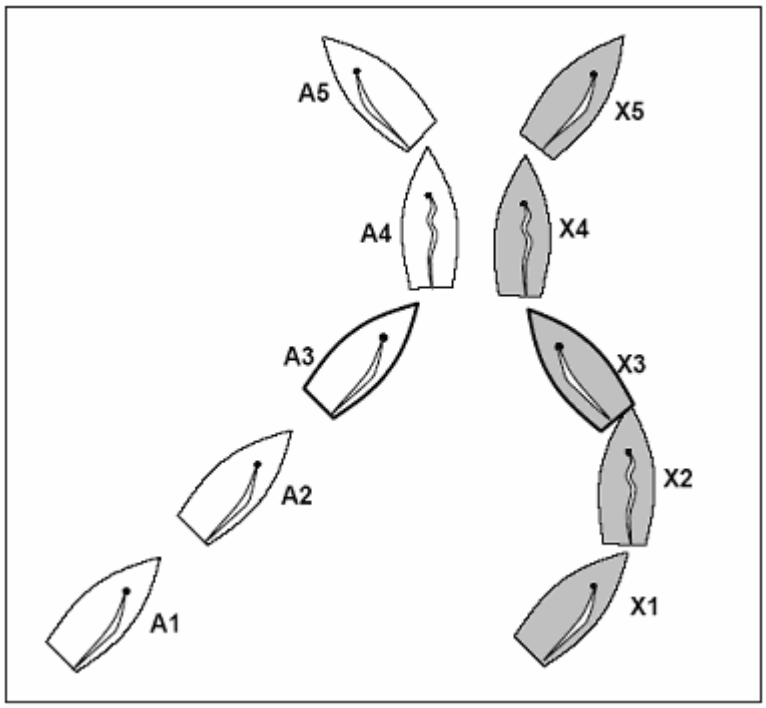
За умов сильнішого вітру, або у разі більших швидкостей суден, якби X виконувало такий же самий маневр, то порушило би правило 16.2, знаходячись значно далі від судна A.

ПОКАЗОВИЙ ВИПАДОК D3

Правило 10 **На протилежних галсах**
Правило 13 **Під час повороту оверштаг**
Правило 15 **Набування права на дорогу**

Запитання

А та Х вітрилили лівим галсом на бардіжальному відрізку. Х повернуло оверштаг на правий галс поруч з А. Коли Х закінчило свій поворот на правий галс, обидва судна одразу були вимушені приводитися геть одне від одного і крутити повороти оверштаг уникаючи зіткнення. А протестувало. Яким має бути рішення?



Відповідь

Жодне з суден не порушило правил. У положенні 3 судно Х набуло права на дорогу завдяки його власним діям і має безпосередньо після того, надати судну А місце, аби триматися осторонь. Тим, що воно скрутило оверштаг знову на лівий галс, воно надало судну А місце аби триматися осторонь. Жодних покарань.

Якби А мало вживати заходів щодо розходження ще перед тим, як Х закінчило свій поворот, тоді Х порушило би правило 13.

Якщо б у положенні 4 судна опинилися настільки близько, що існував би ризик їх зіткнення, або судно А мало б крутити свій оверштаг у спосіб, який не відповідав би добрій морській практиці, то судно Х порушувало би правило 15.

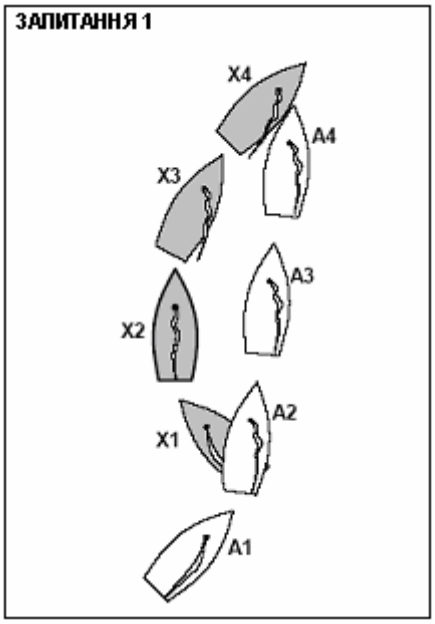
Судно, яке набуває права на дорогу, може додержати вимог правила 15 змінюючи свій курс.

ПОКАЗОВИЙ ВИПАДОК D4

Правило 13 **Під час повороту оверштаг**
Правило 16.1 **Зміна курсу**

Запитання 1

Судно правого галсу X, на бардіжальному відрізку перетнуло курс судна лівого галсу A. Як тільки A проминуло X по кормі, судно X одразу привелося і скрутило поворот оверштаг на лівий галс. Тимчасом судно A, після того, як проминуло X по кормі, і у той час, коли судно X все ще було на правому галсі, привелося вище за щільний бейдевінд та створило нахил на вітер з метою завадити судну X закінчити поворот не створивши дотику із судном A. Дотик таки стався і судно X протестувало. Яким має бути рішення?



Відповідь 1
Після положення 2 X втратило право на дорогу, отже, правило 15 не застосовувалося. Судно A започаткувало перекривання з підвітру, все одно, або миттєво, або ж тоді, коли судно X підпадало під дію правила 13, отже, правило 17.1 не застосовувалося. Оскільки A не змінювало курс після положення 2, то правило 16 не застосовувалося. Судно X порушило правило 13. Покарайте X.

Запитання 2
Якби A привелося після того, як X перетнуло положення вітер в чоло, і наслідком цього був би дотик, то чи була б відповідь такою самою?

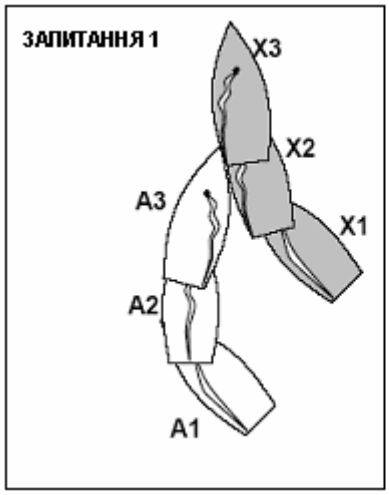
Відповідь 2
Це залежить від того, що б відбувалося. Після того, як X перетне положення вітер в чоло, до судна A, у разі воно змінюватиме курс, застосовуватиметься правило 16.1. Якщо A надасть судну X місце, аби триматися осторонь, але дотик, все ж таки, матиме місце, то це означатиме, що судно X порушило правило 13. Покарайте X.
Якщо A приведеться не надаючи судну X місця, аби триматися осторонь, навіть у такому разі, коли X негайно повертатиме на старий галс, то A порушить правило 16.1. Карайте A.

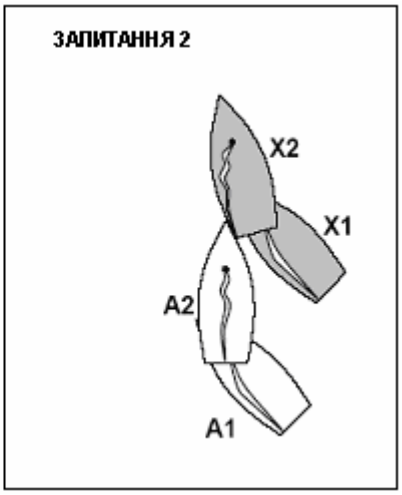
ПОКАЗОВИЙ ВИПАДОК D5

Правило 11 **На однаковому галсі, Перекриті**
Правило 13 **Під час повороту оверштаг**
Правило 16 **Зміна курсу**
Правило 17.1 **На однаковому галсі; Належний курс; Підвітряне судно**

Запитання 1

Між двома суднами, А та Х на бардіжанні відбувається жорсткий двобій на контрагалсах. Обидва вони є на правому галсі і А підпадає під правило 17.1. Судно А приводиться, аби скрутити оверштаг по кормі від судна Х, і воно мало змогу скрутити цей оверштаг, якби Х не змінювало курсу. Як тільки А почало приводитися, судно Х також привелося. Судно А проминуло положення вітер в чоло і зіткнулося з кормовою частиною судна Х. А протестувало. Яким має бути рішення?





Відповідь 1

Допоки судно А не проминуло положення вітер в чоло, судно Х мало тільки один обов'язок: триматися осторонь. А підпадає під правило 17.1 і може привестися вище за свій належний курс тільки у разі воно негайно провітрилить позад від судна Х.

Як тільки А проминуло положення вітер в чоло, Х постало судном з правом на дорогу і з цього моменту будь яка зміна його курсу має відповідати вимогам правил 16.1 і 16.2. Оскільки дотик стався через зміну курсу судном Х після положення 2, судно Х порушило правила 16.1 і 16.2. Покарайте Х.

Якби дотик стався навіть за умови, що Х зберігало би свій курс між положеннями 2 і 3, то А було б порушником правил 17.1 і 13. Покарайте А.

Запитання 2

Чи була б відповідь іншою, якби дотик стався перед тим, як судно А досягло положення вітер в чоло?

Відповідь 2

А порушило б правило 17.1

Крім того, якщо б Х мало змогу відреагувати на зміну курсу судном А, але не скористалося б з цього, отже не трималося осторонь, то Х порушило би правило 11. Карайте обидва судна.

Проте, якщо б зміна курсу судном А не надавала би судну Х місця, аби триматися осторонь, то А порушило би правило 16.1. Тоді карайте тільки судно А.

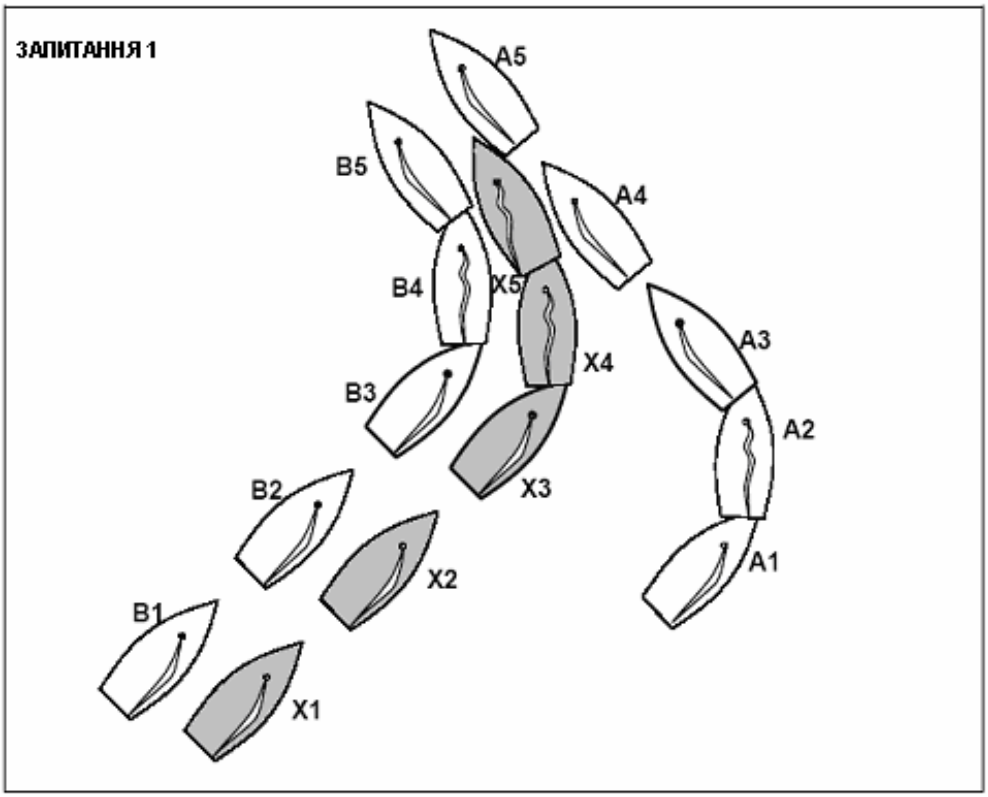
Судно "провітрилює позад" (вираз із правила 17.1) іншого судна, якщо, вітрилячи будь яким галсом, воно опиняється повністю позад траверзу самої задньої точки корпуса і спорядження цього судна.

ПОКАЗОВИЙ ВИПАДОК D6

Правило 10	**На протилежних галсах**
Правило 15	**Набування права на дорогу**
Правило 18.2(а)	**Проминання знаків і перешкод; надавання місця; тримання осторонь. Перекриті – основне правило**
Правило 19	**Місце для повороту оверштаг біля перешкоди**

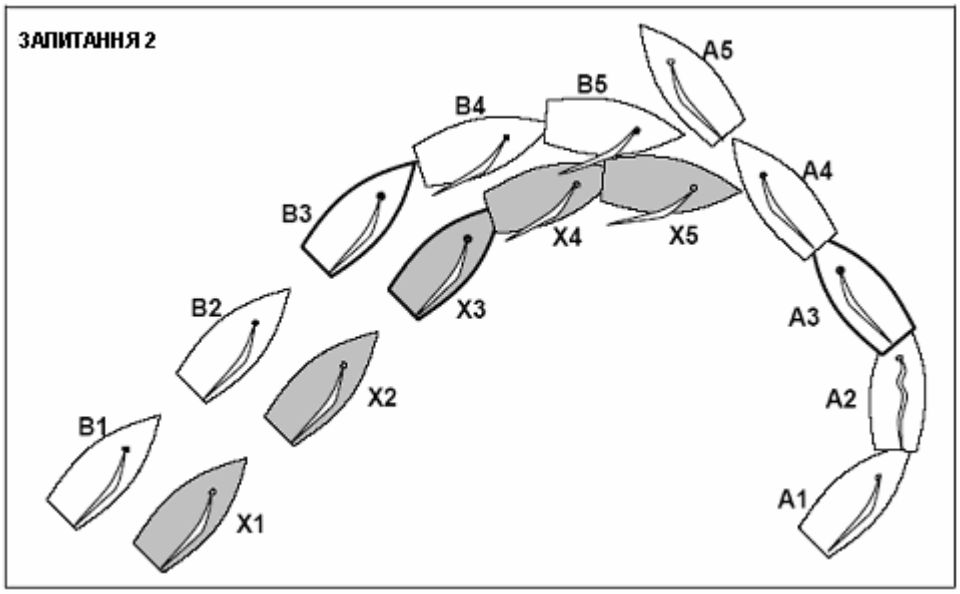
Запитання 1

На бардіжанні проти вітру на лівому галсі А було попереду і з підвітру від судна супротивної команди Х і судна своєї команди В. Судно А повернуло оверштаг на правий галс. У положенні 3 його поворот завершено і з судна Х пролунав оклик, щодо місця для повороту оверштаг. Судно В якнайскоріше повернуло оверштаг, але місця для повороту судну Х між суднами А і В не було. Х протестувало. Яким має бути рішення?



Запитання 2

За таких самих обставин у положенні 3 Х увалюється, аби провітрилити позаду від А. Судно В також увалюється для проминання позаду, але місця для цього недостатньо і воно дотикається, як судна А, так і судна Х. В протестує. Яким має бути рішення?



Відповідь на запитання 1 і 2

Якщо А виконало свій поворот оверштаг настільки близько від суден Х та В, що вони не мають змоги а ні триматися осторонь, удвох повертаючи оверштаг, а ні триматися осторонь удвох увалюючи для проминання по кормі судна А, то судно А порушує правило 15, Набування права на дорогу. Покарайте А.

Якщо Х та В мають змогу триматися осторонь, повертаючи оверштаг, але Х увалює під корму судну А і місця для В там не вистачає, то Х порушує правило 18.2(а). Покарайте Х.

Якщо Х та В мають змогу триматися осторонь, увалюючись, але Х окликає про місце для повороту оверштаг, В реагує на оклик якомога швидко, але все ж таки відбуваються дотики між суднами, то Х порушує правило 19.1 не надаючи судну В часу, аби воно відреагувало на оклик. Покарайте Х.

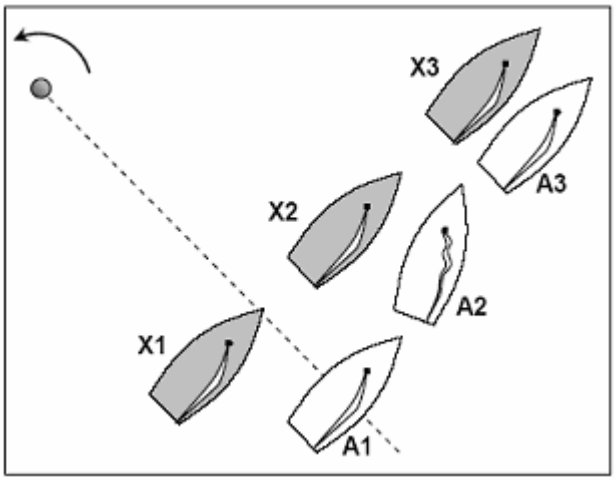
Якщо, коли судно набуває права на дорогу, воно змушує інше судно, порушувати правило, хоч і тримаючись осторонь, то воно не надає цьому судну місця, аби триматися осторонь, отже, порушує правило 15.

ПОКАЗОВИЙ ВИПАДОК D7

Правило 11 **На однаковому галсі, Перекриті**
Правило 16.1 **Зміна курсу**
Правило 17.1 **На однаковому галсі; Належний курс; Підвітряне судно**

Запитання 1

Судна А та Х на щільному бейдевінді лівого галсу наблизилися до правої лейлайн недалеко від навітряного знака. Судно А підпадало під правило 17.1. Обидва судна провітрилили за лейлайн і явно перебрали за знак. А привелося, а, відтак, вимушено було увалюватися від Х, яке продовжувало тримати свій курс. Заявлено протест. Яким має бути рішення?



Відповідь 1

Коли А приводилося, то було ясно, що його належним курсом є приведення для повороту оверштаг у бік знака. А надавало судну Х місце, аби триматися осторонь, як і вимагається за правилом 16.1. Після того судно А не мало змоги вітрилити своїм новим курсом без потреби вживання дій щодо розходження. Судно Х не трималося осторонь і порушило правило11. Покарайте Х.

Запитання 2

Яким мало б бути рішення, якби через заходистий вітер, та/або через штормові умови, не було б явним, що судна перебрали за знак?

Відповідь 2

За таких умов не було б явним, що належним курсом для А є зміна галсу. А порушило би правило 17.1, коли б привелося вище за свій належний курс (щільний бейдевінд) без того, щоб негайно провітрилити позаду від судна Х. Якби Х мало змогу відреагувати на приведення і триматися осторонь, але не реагувало б, чи реагувало би недостатньо, то воно порушило би правило 11. Покарайте обох.

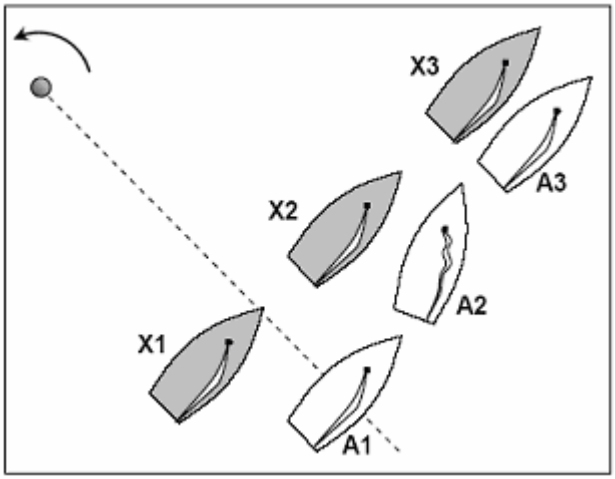
ПОКАЗОВИЙ ВИПАДОК D8

Правило 13 Під час повороту оверштаг

Запитання

X, який, аби випустити вперед судна своєї команди, притримує A, і судно A, обидва на лівому галсі, зайшли за лейлайн біля навітряного знака. Нарешті судно X почало повертати оверштаг і A стало робити те саме, таким чином обидва судна одночасно опинилися між положенням вітер в чоло і щільним бейдевіндом правого галсу.

Ще перед тим, як опинитися на щільному бейдевінді правого галсу, судно X закренилося на правий облавок і своїм наряддям зачепило наряддя судна A. X протестує. Яким має бути рішення?



Відповідь

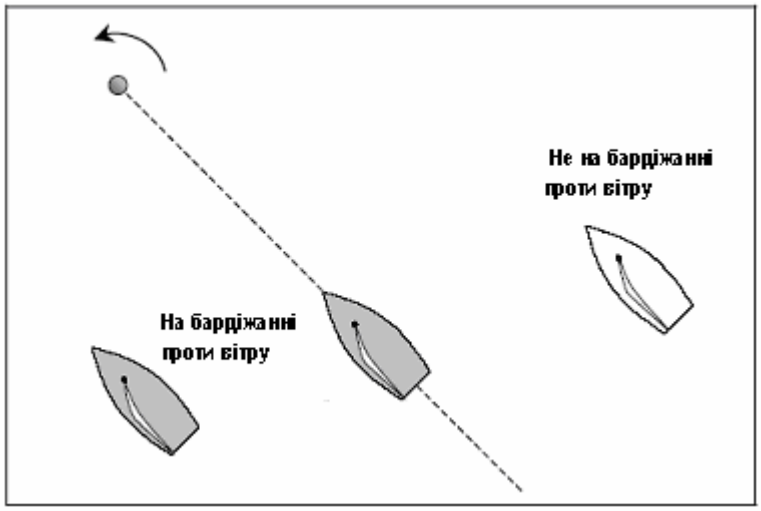
Оскільки обидва судна підпадають під правило 13, X має триматися осторонь. Покарайте X.

ПОКАЗОВИЙ ВИПАДОК D9

Правило D1.1(a) На однаковому галсі; Належний курс, навітряне судно

Запитання

Правило D1.1(a) стосується суден, які є "на бардіжанні проти вітру". Коли судно вважається таким, що є на бардіжанні проти вітру?



Відповідь

Судно є на бардіжанні проти вітру, у разі його належним курсом є вітрилення не нижче за щільний бейдевінд.

Якщо судно вітрилить до навітряного знака і знаходиться явно вище за лейлайн, або через те, що воно само її проминуло, або з причини заходу вітру, то таке судно уже не є на бардіжанні проти вітру.

За наявності сумніву, або, якщо судно тільки-но перетнуло лейлайн, воно має вважатися таким, що є на бардіжанні проти вітру.

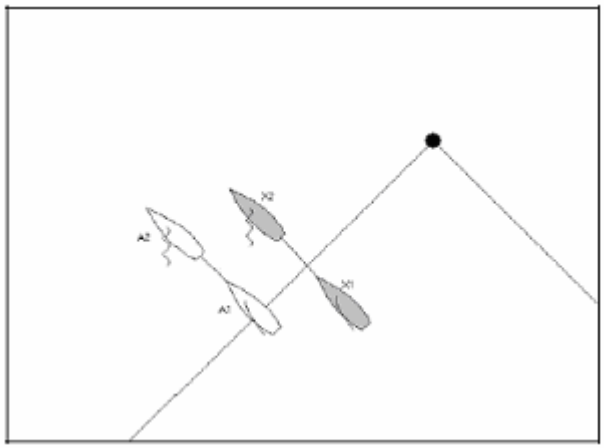
Це має значення у світлі правила 17.2, яке змінено правилом D1.1(a). Якщо судно, яке вітрилить до навітряного знака, є явно вище за лейлайн і підпадає під дію цього правила, то таке судно не має права вітрилити нижче за свій належний курс.

Курсом щільний бейдевінд є курс, яким судно вітрилить, вибираючись на вітер з найкращою для себе швидкістю за наявних вітрових умов і стану моря.

Для визначення судна таким, що є на бардіжанні проти вітру, те, на якому відрізку дистанції воно наразі знаходиться, має значення тільки тоді, коли належним курсом судна на цей момент є щільний, або майже щільний бейдевінд. Якщо це не відповідає дійсності, то відрізок дистанції, на якому судно знаходиться, не вважається для цього судна таким, на якому воно бардіжає проти вітру.

ПОКАЗОВИЙ ВИПАДОК D10

Правило D1.1(a) На однаковому галсі; Належний курс, навітряне судно



Запитання

Судна А та Х, на щільному бейдевінді правого галсу, наближалися до лівої лейлайн поблизу від навітряного знака. Знак вони мали огинати правим облавком. Обидва судна провітрилили за лейлайн і явно перебрали за знак. Замість того, щоб крутити оверштаг на знак, судно Х зберігало свій курс на правому галсі, не даючи таким чином судну А крутити оверштаг. Х трималося осторонь від судна А. Судно А протестувало. Яким має бути рішення?

Відповідь

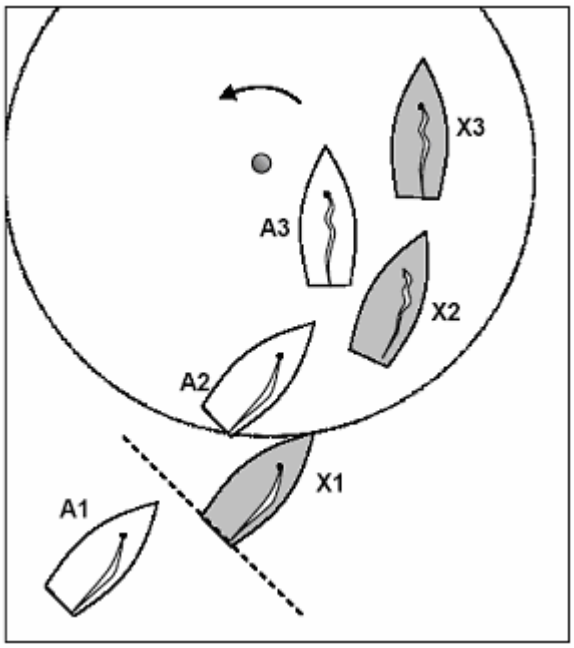
У положенні 1, судно Х є явно на бардіжанні проти вітру. У положенні 2, Х явно знаходиться за лейлайн, але, оскільки його належним курсом є повертати оверштаг, то воно все ще є на бардіжанні проти вітру. Отже, правило 17.2, у зміненому правилом D1.1(a) вигляді до нього не застосовується. Ніяких покарань. (Візьміть до відома, що як тільки судно Х поверне оверштаг, воно вже не буде на бардіжанні проти вітру – дивіться Показовий випадок D9.)

ПОКАЗОВИЙ ВИПАДОК Е1

Правило 13 **Під час повороту оверштаг**
Правило D1.1(b) **Проминання знаків і перешкод; надавання місця; тримання осторонь. Не перекриті безпосередньо перед зоною**

Запитання

Два судна, Х та А, були на щільному бейдевінді лівого галсу, на момент, коли судно Х сягнуло дводовжинної зони навітряного знака, який треба залишати з лівого боку. Судно Х було чисто попереду від судна А. Х стало приводитися, аби скрутити оверштаг навкруг знака, але наявність А не давала йому можливості повертати оверштаг і судно Х протестувало. Яким має бути рішення?



Відповідь

Оскільки судно Х, коли воно сягнуло дводовжинної зони, було чисто попереду, судно А має триматися від нього осторонь, допоки вони не обігнуть знак, якщо тільки Х не промине положення вітер в чоло. Це застосовується навіть у разі судно А постане перекритим зсередини від судна Х. А має продовжувати триматися осторонь і не має права на місце. Проте, якщо судно Х промине положення вітер в чоло, то застосовуватиметься правило 13, а правило 18.2(с) уже не діятиме. Жодна з частин правила 18 до суден, які є на протилежних галсах на бардіжанні, також не застосовується.

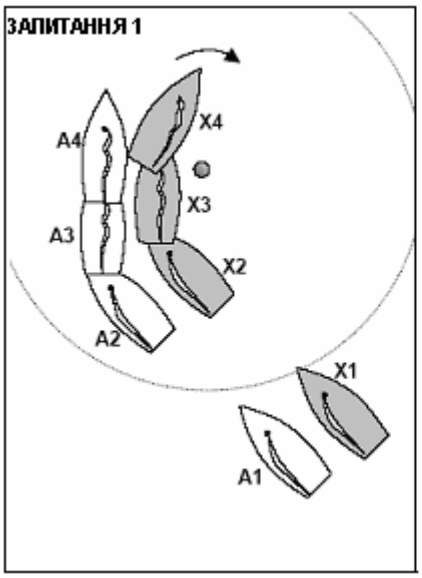
Таким чином Х може приводитися до положення вітер в чоло і А має триматися осторонь від нього, що воно і робило. Жодних покарань.

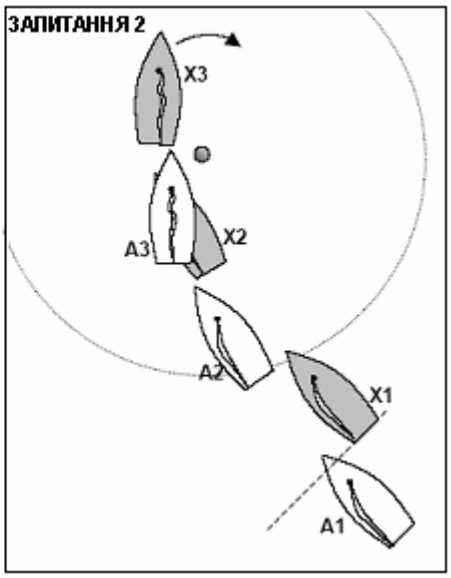
ПОКАЗОВИЙ ВИПАДОК Е2

Правило 13 **Під час повороту оверштаг**
Правило 18.2(a) **Проминання знаків і перешкод; надавання місця; тримання осторонь. Перекриті – основне правило**
Правило 18.2(b) **Проминання знаків і перешкод; надавання місця; тримання осторонь. Перекриті безпосередньо перед зоною**

Запитання 1

А та Х були перекритими на правому галсі, коли, наближаючись до навітряного знака, який належить залишати з правого боку, входили у його дводовжинну зону. А надало судну Х достатньо місця, аби привестися до положення вітер в чоло, але, коли судно Х почало власне повертати оверштаг, його корму винесло і вона зачепила судно А. А протестувало. Яким має бути рішення?





Відповідь 1

Коли Х сягнуло дводовжинної зони, то А постало зовнішнім судном з правом на дорогу і має надавати судну Х місце для огинання знака. Покарайте А, і за правилом 64.1(b) виправдайте Х, яке порушило правило 13.

Запитання 2

Біля того самого знака, А та Х входячи у його дводовжинну зону були ледь перекритими, при чому позаду було судно А. А одразу постало чисто позаду, а відтак змінило курс просто у кільватер судну Х. Коли корма судна Х порівнялася зі знаком, з судна А пролунав оклик: "Не крутіть у мене на курсі" і А перешкодило судну Х повертати оверштаг навкруг знака. Х протестувало. Яким має бути рішення?

Відповідь 2

Коли X сягнуло дводовжинної зони, то A постало зовнішнім судном з правом на дорогу і має надавати судну X місце для огинання знака. Поставши чисто позаду, судно A не позбулося цього обов'язку. Судно A не надало судну X місця на поворот оверштаг для огинання знака. Покарайте A.

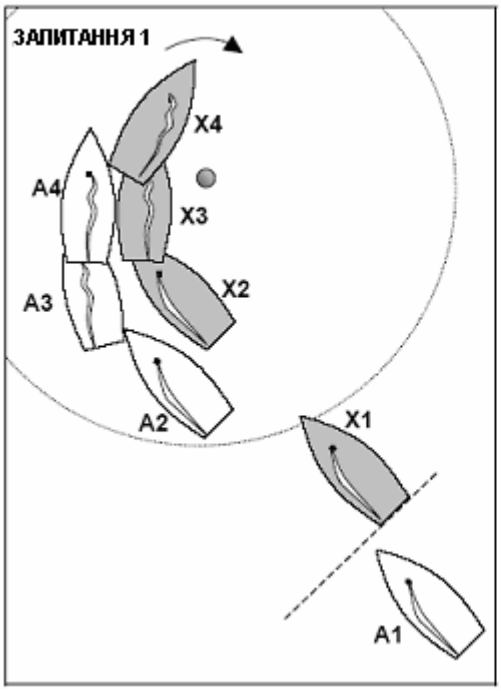
Місце для огинання, чи проминання, включає і місце для повороту оверштаг, якщо такий є нормальною складовою маневру.

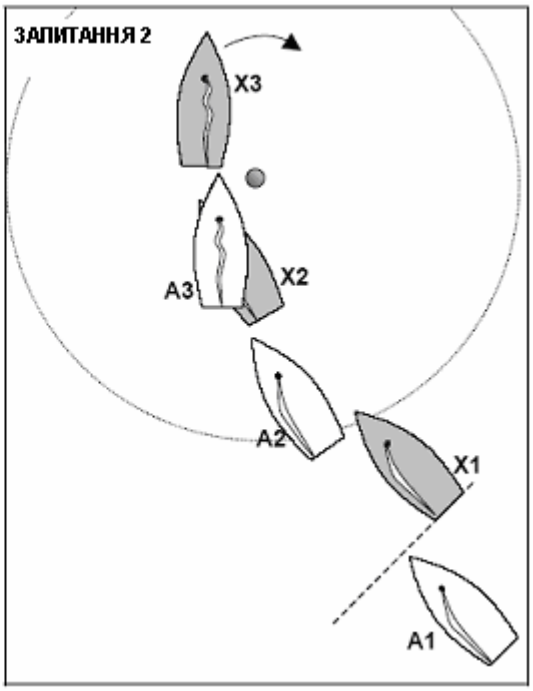
ПОКАЗОВИЙ ВИПАДОК Е3

Правило 13	**Під час повороту оверштаг**
Правило 16	**Зміна курсу**
Правило 18.1	**Проминання знаків і перешкод; Коли це правило застосовується.**
Правило 18.2(a)	**Проминання знаків і перешкод; надавання місця; тримання осторонь. Перекриті – основне правило**
Правило 18.2(d)	**Проминання знаків і перешкод; надавання місця; тримання осторонь. Зміна курсу задля огинання або проминання**
Правило D1.1(b)	**Проминання знаків і перешкод; надавання місця; тримання осторонь. Не перекриті безпосередньо перед зоною**

Запитання 1

Наближаючись правим галсом до навітряного знака, який має залишатися праворуч, судно Х безпосередньо перед зоною було чисто попереду судна А. Х притримало хід і А постало судном, перекритим ззовні від Х. Відтак Х, починаючи поворот оверштаг для огинання знака, привелося, проминуло положення вітер в чоло, і винос його корми на повороті створив дотик із судном А. Х протестувало. Яким має бути рішення?





Відповідь 1

Х сягнуло зони чисто попереду, таким чином А постало судном, яке, допоки Х не промине положення вітер в чоло, має триматися осторонь,. Окрім того, з моменту, коли воно постало перекритим ззовні, судно А має надавати судну Х місце для огинання знака. Воно, це місце, включає і місце для повороту оверштаг, оскільки він є нормальною частиною маневру по огинанню знака. Покарайте А і виправдайте Х за правилом 64.1(b).

Запитання 2

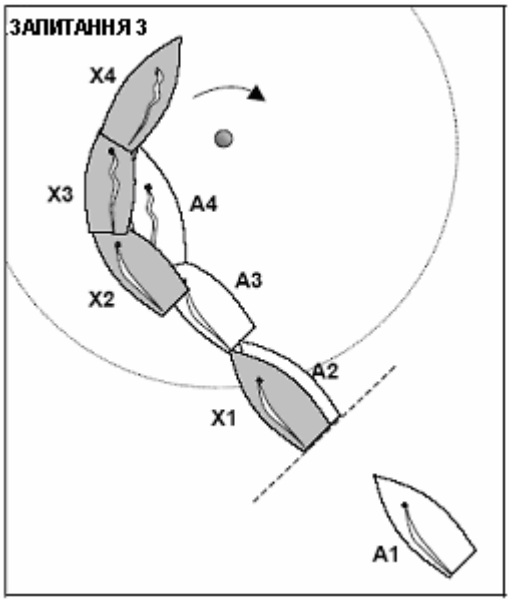
За такої самої ситуації, як і у запитанні 1, але у цьому варіанті А залишалося в кільватері у Х. Х привелося для повороту оверштаг, і як тільки його корма порівнялася зі знаком, з судна А пролунав оклик: "Не крутіть у мене на курсі" тобто А перешкодило судну Х повертати оверштаг навкруг знака. Х протестувало. Яким має бути рішення?

Відповідь 2

Коли Х сягнуло дводовжинної зони у положенні чисто попереду, то А постало судном, яке має триматися осторонь допоки обидва судна не проминуть знак, або допоки Х не промине положення вітер в чоло, коли правило 18.2(c) постане незастосовним, а замість нього стане застосовуватися правило 13. Отже, допоки Х залишатиметься на правому галсі, А може змінювати курс, але ж Х не може проминати положення вітер в чоло, не тримаючись осторонь від судна А. Ніяких покарань.

Запитання 3

Ситуація така сама, як і у запитанні 1, але у цьому варіанті судно А знаходиться далі позаду і трохи навітряніше від судна Х. Х приводиться і крутить оверштаг. А приводиться, аби обігнути знак, наслідком чого є дотик з судном Х на момент, коли А все ще було на правому галсі. Х протестує. Яким має бути рішення?



Відповідь 3

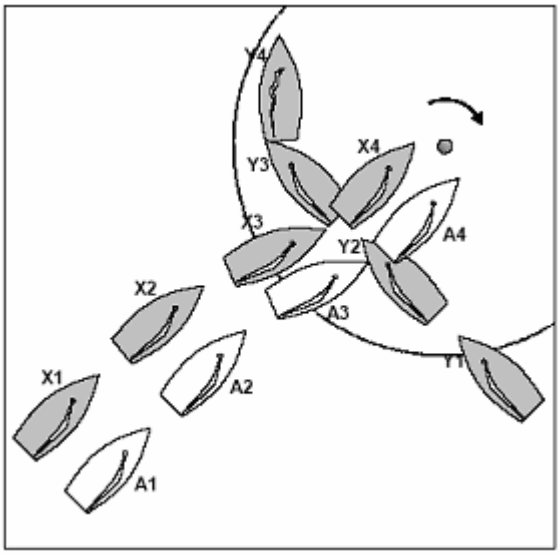
Коли судно Х проминає положення вітер в чоло, то застосування правила 18.2(c) припиняється. Судна тепер є на протилежних галсах на бардіжанні і тому жодна з частин правила 18 не застосовується. Судно А постає судном з правом на дорогу, яке підпадає під дію правила 16. За такої умови, що Х триматиметься осторонь від А, яке не змінюватиме курс після того, як судно Х промине положення вітер в чоло, А буде судном, яке не надало судну Х місця, аби триматися осторонь і порушило правило 16.1. Покарайте А.

ПОКАЗОВИЙ ВИПАДОК Е4

Правило 11 **На однаковому галсі. Перекриті**
Правило 18.2(a) **Проминання знаків і перешкод; надавання місця; тримання осторонь. Перекриті – основне правило**
Правило 18.2(d) **Проминання знаків і перешкод; надавання місця; тримання осторонь. Зміна курсу задля огинання або проминання**

Запитання

X та A перекриті облавок до облавка на лівому галсі наближаються до навітряного знака, який мають залишати праворуч. Підвітряне судно A є на лейлайн. Курс судна X перетинається з курсом судна Y із його ж команди, яке є на правому галсі. З судна X окликнули судно A щодо місця для проминання по кормі судна Y. A надало місце, але в наслідку того було вимушеним податися на неправильний бік знака. A протестувало. Яким має бути рішення?



Відповідь

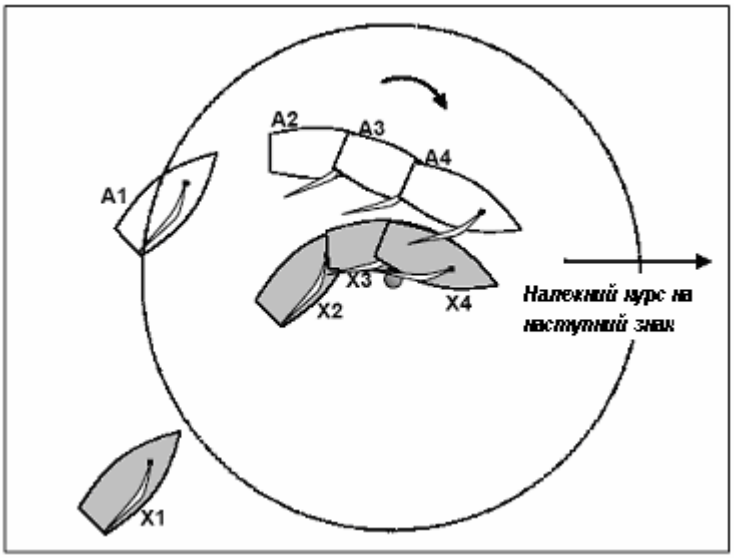
З огляду на навітряний знак, A є внутрішнім судном і має право на дорогу щодо судна X, отже X має триматися осторонь від судна A і надавати йому місце для огинання знака.
Стосовно судна Y обидва судна, як A, так і X, мають триматися від нього осторонь, таким чином Y являє собою перешкоду для обох. У положенні 2 обидва судна, A та X, є такими, що налаштувалися проминати Y з однакового боку, отже, до них застосовується правило 18.2(a). A є зовнішнім судном з правом на дорогу і має надавати судну X місце для проминання судна Y.
Якщо A має надавати судну X місце для проминання Y, то судно X є зобов'язаним і надалі триматися осторонь від A. Якщо A має змогу проминути знак, правило 18 застосовується між суднами A та X і судно A може приводитися як завгодно для проминання знака з належної сторони. Проте, якщо A неспроможне проминути знак з належного боку, правило 18 уже не застосовується. Обов'язком судна X залишається тільки обов'язок триматися осторонь, що воно і виконало. Жодного покарання.
Правило 19.1, Місце для повороту оверштаг біля перешкоди, не застосовується щодо зустрічі суден A та X з судном Y, оскільки для A не є потрібним істотно змінювати курс, аби розійтися з судном Y.

ПОКАЗОВИЙ ВИПАДОК Е5

Правило 11 **На однаковому галсі, перекриті**
Правило D1.1(a) **На однаковому галсі; Належний курс; Навітряне судно**
Правило D1.1(b) **Проминання знаків і перешкод; надавання місця; тримання осторонь. Не перекриті безпосередньо перед зоною**

Запитання

За сталого вітру судно А, будучи чисто попереду і трохи вище за лейлайн, сягнуло на лівому галсі дводовжинної зони навітряного знака, який має залишатися праворуч. На наступному відрізку генеральний курс є щільнішим за галфвінд. Судно А зупинилося на вітер від знака маючи знак на відстані півтори довжини корпуса по траверзу своєї прови. Судно Х, яке було на лейлайн лівого галсу, намагалося провітрилити між судном А і знаком, але А увалилося до "соковитого" галфвінду, аби "закрити хвіртку", і судно Х доткнулося як до судна А, так і до знака. Х протестувало. Яким має бути рішення?



Відповідь

Оскільки А, на момент входження до дводовжинної зони, було чисто попереду від Х, то воно має право дороги, а Х, допоки обидва судна не проминуть знак, має триматися від нього осторонь. До того ж судно А, коли воно змінює курс для огинання знака, не підпадає під дію правила 16, Зміна курсу.

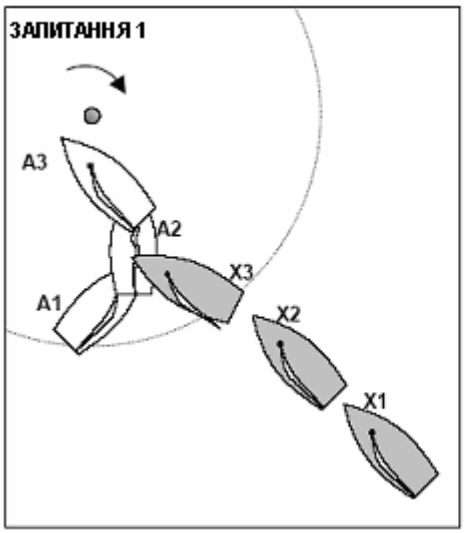
Проте А, маючи з підвітру перекрите з ним судно Х, не має права вітрилити нижче за свій належний курс, адже воно уже не є на бардіжальному відрізку. У положенні 3 судно А вітрилить явно нижче за свій належний курс, а судно Х є таким, що стернує на підвітряний бік від нього. А порушує правило17.2. Покарайте А.

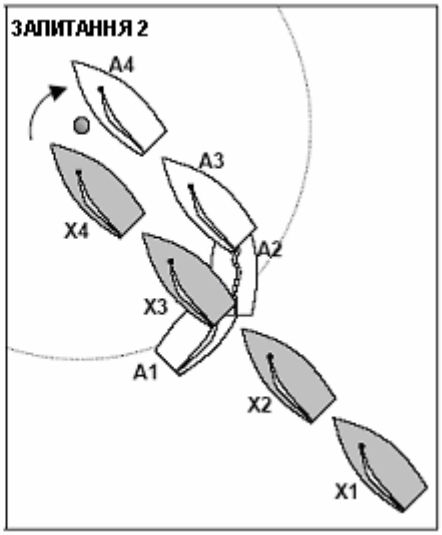
Х порушує правило 18.2(c) тим, що не тримається осторонь. Проте, судно Х трималося б осторонь, якби судно А не порушувало правила 17.2 і тому за правилом 64.1(b) є виправданим за порушення правил 18.2(c) і 31.1

ПОКАЗОВИЙ ВИПАДОК Е6

Правило 12 **На однаковому галсі, не перекриті**
Правило 18.2(а) **Проминання знаків і перешкод; надавання місця; тримання осторонь. Перекриті – основне правило**
Правило 18.2(е) **Проминання знаків і перешкод; надавання місця; тримання осторонь. Права, які залежать від наявності, або відсутності перекривання**

Запитання 1
Судно А, яке лівим галсом наблизилося до навітряного знака, що його приписано залишати праворуч, завершило поворот оверштаг у межах дводовжинної зони чисто попереду від судна Х. Після того, як А опинилося на курсі щільний бейдевінд, судно Х увалилися, уникаючи з ним зіткнення. Х протестувало. Яким має бути рішення?





Відповідь 1
У положенні 3 судно А завершило свій поворот оверштаг не порушивши правила 13. Судно Х не є таким, що викеровується на знак, і поворот судна А не є поворотом для огинання знака, отже правило 18.3 не застосовується. А постало чисто попереду, і Х має триматися осторонь. Ніяких покарань.

Запитання 2
Судно А, наближаючись до навітряного знака, який належить залишати праворуч, завершило поворот оверштаг у межах дводовжинної зони зсередини від судна Х. Судно Х, знаходячись на лейлайн, не дало місця судну А для огинання знака і примусило його податися на неправильну сторону знака. А протестувало. Яким має бути рішення?

Відповідь 2
Оскільки Х не є судном, яке викеровується на знак, правило 18.3 не застосовується. Коли судна постали перекритими, то за правилом 18.2(а) судно Х постало зобов'язаним надавати місце для проминання знака судну А, але за умови, що воно, судно Х, на момент започаткування перекривання є здатним його надати. Судно Х мало змогу надати місце, якби увалилось одразу, як тільки судна постали перекритими, але цього не зробило. Покарайте Х.

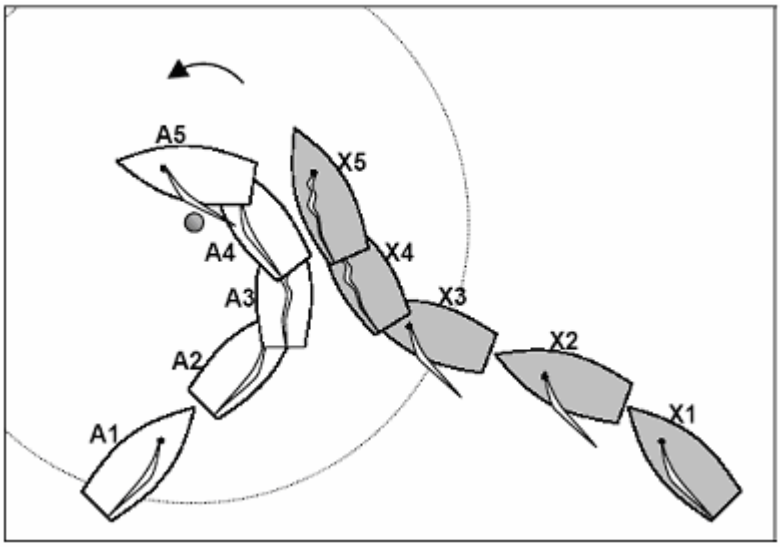
Судно може викеруватись на знак, якщо воно може обігнути, чи проминути знак з приписаної сторони без зміни галсу і залишаючи знак з підвітряного боку.

ПОКАЗОВИЙ ВИПАДОК Е7

Правило 18.3(а) Проминання знаків і перешкод; надавання місця; тримання осторонь. Поворот оверштаг біля знака

Запитання

У межах дводовжинної зони навітряного знака, який належить залишати ліворуч, судно А скрутило поворот оверштаг з лівого на правий галс попереду і з підвітру від судна Х. У положенні 1 судно Х увалилося на знак, але після того, як А завершило свій поворот, судну Х довелося, аби розійтися з судном А, приводитись, і у положенні 5 вітрилити вище за щільний бейдевінд. Судно Х протестувало. Яким має бути рішення?



Відповідь

Зміна курсу судном Х у положенні 1 не була порушенням правила 16.2, тому що судну А не було потреби одразу змінювати курс, аби триматися осторонь.

Судно Х викеровується на знак, а судно А завершило свій поворот у межах дводовжинної зони, отже, правило 18.3(а) застосовується, і примусивши судно Х, для розходження з ним, вітрилити вище за щільний бейдевінд, судно А порушило правило 18.3(а). Факт того, що судно Х у положенні 1 увалювалося, ні в якому разі не применшує обов’язку судна А за правилом 18.3(а) не спричиняти необхідності для судна Х вітрилити вище за щільний бейдевінд заради розходження з судном А. Покарайте А.

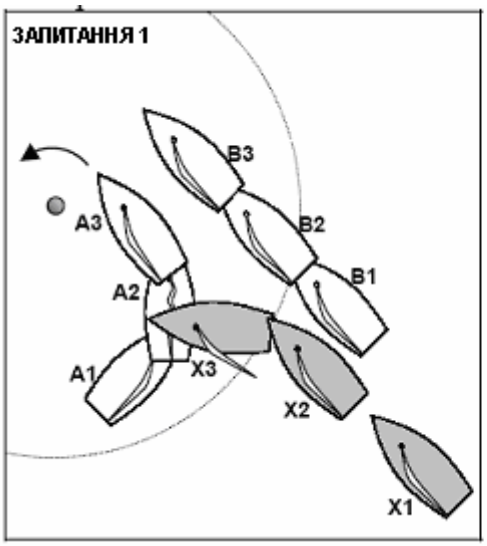
ПОКАЗОВИЙ ВИПАДОК E8

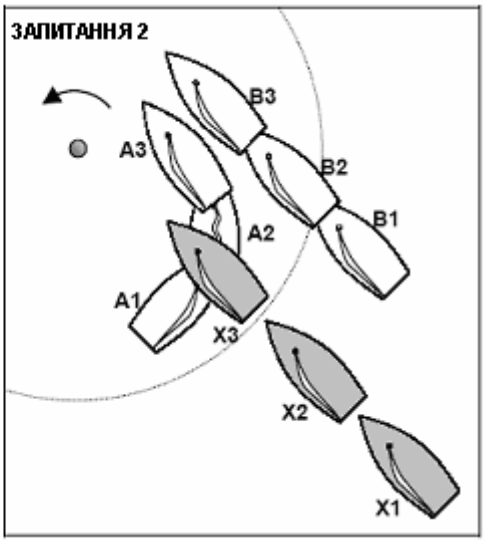
Правило 18.3(a) **Проминання знаків і перешкод; надавання місця; тримання осторонь. Поворот оверштаг біля знака**

Правило D1.1(b) **Проминання знаків і перешкод; надавання місця; тримання осторонь. Не перекриті безпосередньо перед зоною**

Запитання 1

Судно B на правому галсі і чисто попереду від судна X, сягнуло дводовжинної зони навітряного знака, який приписано залишати ліворуч. Судно A наблизилося з лівого галсу і у межах зони скрутило поворот оверштаг попереду судна X. Судно A опинилося на курсі щільний бейдевінд, і судну X, через присутність судна B, довелося увалювати задля розходження з судном A. У наслідку судно X проминуло знак з неправильного боку. X протестувало. Яким має бути рішення?





Відповідь 1

Оскільки судно B сягнуло зони чисто попереду від судна X, X має триматися осторонь від B. Після того, як судно A скрутило поворот оверштаг, X має триматися осторонь також і від нього, а єдиною можливістю виконати це, є проминання знака з неправильної сторони. Судно A своїм поворотом оверштаг позбавило судно X можливості обігнути знак. Судно A порушило правило 18.3(a). Покарайте A

Запитання 2

За такої самої ситуації судно A скрутилося трохи далі на вітер і X започаткувало перекривання з підвітру від A. Наявність судна B позбавляє судно A можливості надати місце судну X, і між ним і знаком, та між ним і судном A, відбуваються дотики.

Відповідь 2

Судно A повернуло оверштаг у межах зони, а судно X викеровується на знак. Якщо X заснувало перекривання зсередини, то судно A має надавати судну X місце, а правило 15 до судна X не застосовується. Судно A не надало судну X місце і тим порушило правило 18.3(b). Покарайте A.

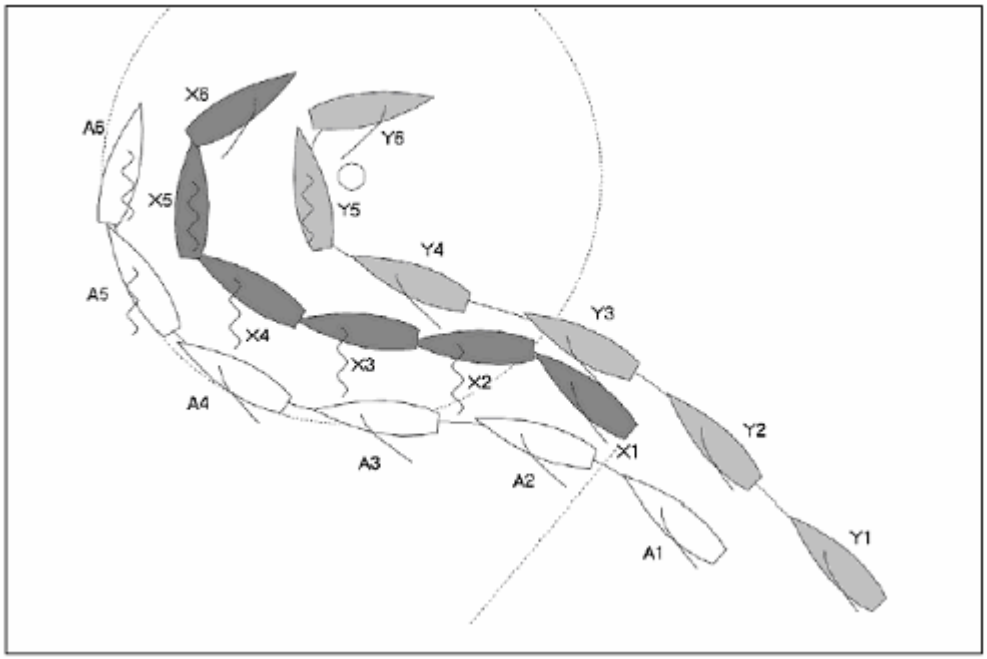
Судно позбавляє інше судно можливості проминути знак, якщо його дії примушують інше судно вітрилити на неправильний бік знака.

ПОКАЗОВИЙ ВИПАДОК E9

Правило 16.1 **Зміна курсу**
Правило D1.1(a) **На однаковому галсі; Належний курс; Навітряне судно**
Правило D1.1(b) **Проминання знаків і перешкод; надавання місця; тримання осторонь. Не перекриті безпосередньо перед зоною**

Запитання

Два судна X та A, обидва на щільному бейдевінді правого галсу, наблизились до навітряного знака, який треба залишати праворуч, при чому судно X сягнуло дводовжинної зони, будучи чисто попереду від судна A. X сповільнило хід і A постало перекритим з підвітру від X. Судно X увалилося, примусивши судно A спуститися нижче і надаючи можливість судну Y провітрилити між судном X і знаком. Коли X опинилося на лівій лейлайн, воно скрутило оверштаг і обігнуло знак. A протестувало. Яким має бути рішення?



Відповідь

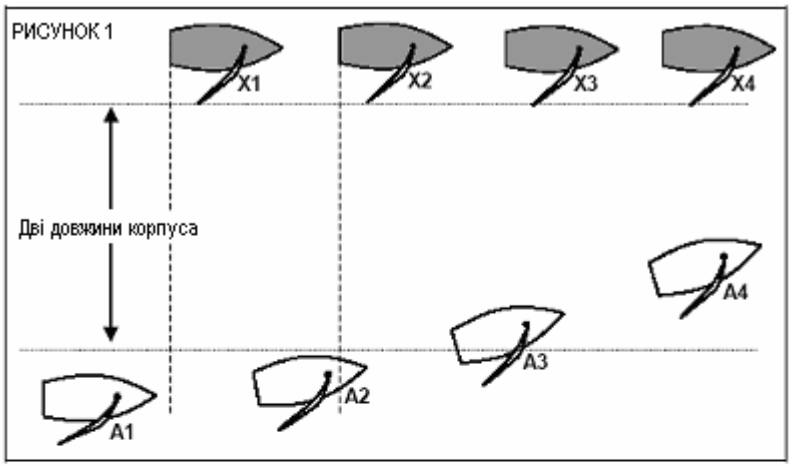
Якщо X, коли увалювало геть від знака, надавало судну A місце, аби триматися осторонь, як це вимагається за правилом 16.1, то ніхто не порушив жодного правила. Оскільки судно X сягнуло дводовжинної зони чисто попереду від судна A, воно має за правилом 18.2(c) право на дорогу, і судно A має триматися від нього осторонь, допоки вони підпадатимуть під дію правила 18. З огляду на те, що судна є на бардіжанні проти вітру, (Дивіться Показовий випадок D9), судно X має право вітрилити нижче за свій належний курс, а судно A має триматися осторонь.

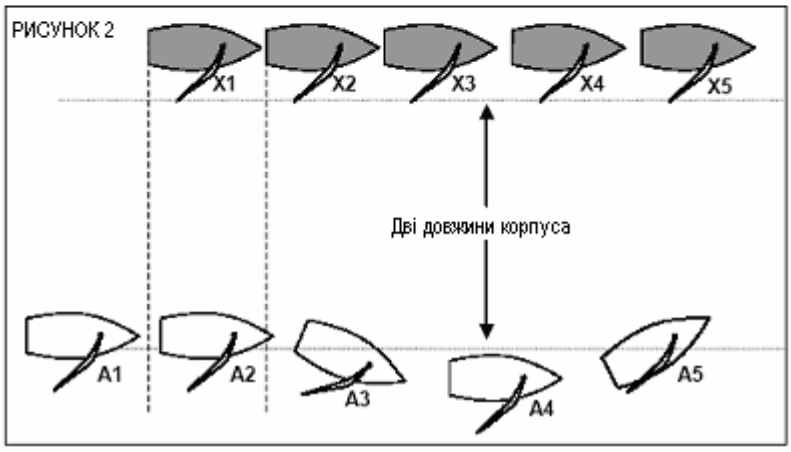
ПОКАЗОВИЙ ВИПАДОК F1

Правило 17.1 На однаковому галсі; належний курс, підвітряне судно

Запитання

За яких обставин судно А може із положення чисто позаду започаткувати перекривання з підвітру і все ж таки мати право вітрилити вище за свій належний курс?





Відповідь

Рисунок 1: Перекривання започатковано, коли судна були на відстані по траверзу, більшій, ніж дві довжини корпуса. Судно А не підпадає під дію правила 17.1 і воно має право вітрилити вище за свій належний курс.

Рисунок 2: Перекривання започатковано, коли судна були на відстані по траверзу, меншій, ніж дві довжини корпуса. Судно А, допоки судна залишатимуться у межах цієї відстані, не має права вітрилити вище за свій належний курс. Проте, якщо А, не припиняючи перекривання, провітрилить на відстані, більшій за дві довжини корпуса від судна Х, то після цього воно не підпадатиме під обмеження щодо належного курсу і матиме право вітрилити вище за свій належний курс.

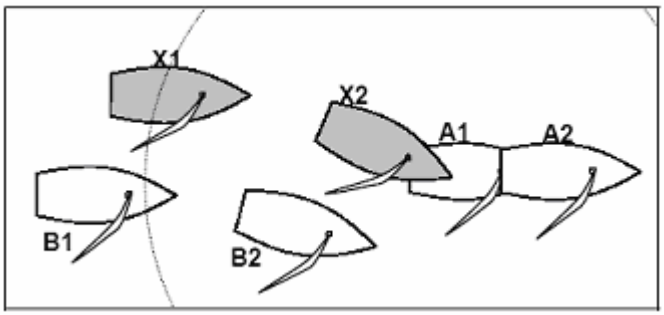
Відстань між двома суднами визначається між найближчими точками їхніх корпусів, спорядження або тіл екіпажів, які є у нормальному положенні.

ПОКАЗОВИЙ ВИПАДОК F2

Правило 11	**На однаковому галсі, перекриті**
Правило 18.1	**Огинання і проминання знаків і перешкод; Коли це правило застосовується**
Правило 18.2(а)	**Проминання знаків і перешкод; надавання місця; тримання осторонь. Перекриті – основне правило**
Правило D1.1(а)	**На однаковому галсі; Належний курс; Навітряне судно**
Визначення	**Перешкода**

Запитання

Три судна, А, Х та В, вітрилили у бакштаг – галфвінд на своїх належних курсах. Судно В було у кільватері судна А, на відстані приблизно двох довжин від нього, а Х було перекритим з В у нього з навітру. Судно А сповільнило хід маючи на меті лувінґувати судно Х. З судна Х пролунав оклик щодо місця для проминання судна А з підвітру і судно Х увалилося. В протестувало. Яким має бути рішення?



Відповідь

А є судном з правом на дорогу, отже являє собою перешкоду для суден Х та В. Проте, у положенні 1 Х налаштоване проминати його з навітру, а судно В налаштоване проминати його з підвітру, отже, правило 18 наразі між ними не застосовується.

Оскільки судно А є судном із чужої команди, від якого, у разі Х спробує проминати його з навітру, треба очікувати лувінґу, проминання судна А з підвітряного боку, є належним курсом для судна Х. Таким чином Х, увалюючи, аби проминути судно А з підвітру, не порушувало правила 17.2.

Після того, як Х увалилося, Х і В постали такими, що налаштувалися проминати судно А з однакового боку. Правило 18.2(а) застосовується, і судно Х має право на місце. Жодних покарань.

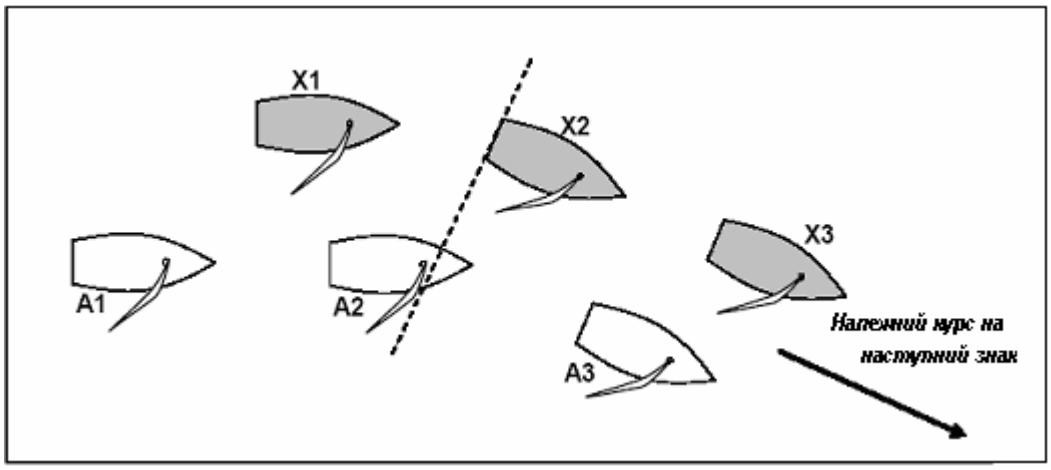
Проте, якщо судно В обере проминання з навітру від судна А, то це також буде його належним курсом і судно Х муситиме триматися осторонь.

ПОКАЗОВИЙ ВИПАДОК F3

Правило 17.1 На однаковому галсі; належний курс, підвітряне судно

Запитання

Судна А та Х вітрилили галфвіндом-щільним бакштагом, обидва вище за свої належні курси, при чому судно Х було ледь-ледь чисто попереду і на одну довжину з навітру від судна А. Х увалилося настільки, що судна постали перекритими. А негайно увалилося на свій належний курс. Х протестувало. Яким має бути рішення?



Відповідь

Правило 17.1 починає застосовуватися тоді, коли судна постають перекритими. Від цього моменту судно А має не вітрилити вище за свій належний курс, яким він був на момент коли судна постали перекритими (положення 2), інакше кажучи, воно має не вітрилити вище за той курс, яким би воно вітрилило за відсутності судна Х від положення 2, аби досягти наступного знака якнайскоріше. Негайно увалившись, судно А виконало вимоги цього правила. Ніяких покарань.

Відповідь буде такою ж самою, якщо перекривання буде вірогідніше засноване з причини більшої швидкості судна А, а ніж завдяки увалюванню судна Х.

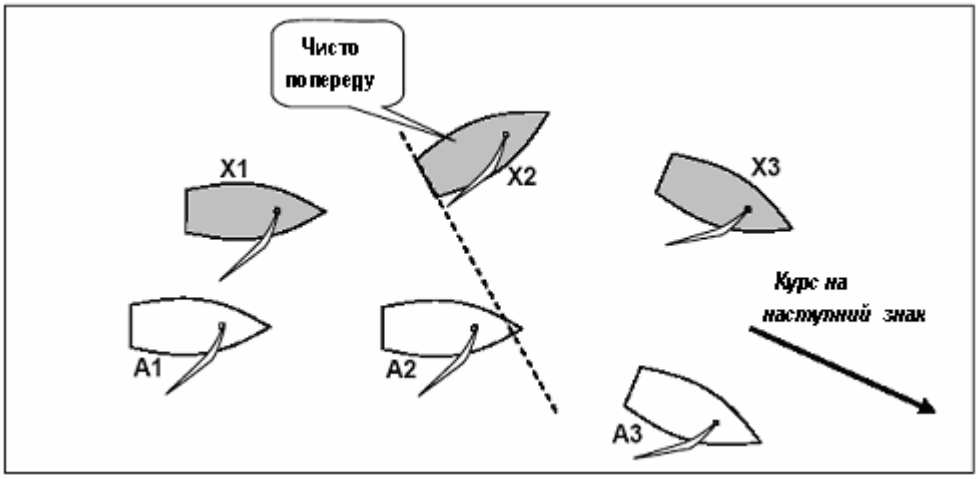
На судно не покладається обов'язків бути на тому належному курсі, який відповідає передбачуваним вимогам які ще не є наявними. Нові вимоги щодо вітрилення належним курсом починають діяти з того моменту і від того положення судна, яким вони мають відповідати.

ПОКАЗОВИЙ ВИПАДОК F4

Правило 11 **На однаковому галсі, перекриті**
Правило 17.1 **На однаковому галсі; належний курс, підвітряне судно**

Запитання

Судна А та Х вітрилили галфвіндом-щільним бакштагом, обидва вище за свої належні курси. Вони були перекритими і судно А мало право на приведення вище за свій належний курс. Судно Х привелося, намагаючись опинитися чисто попереду. Відтак, вважаючи (помилково), що воно є чисто попереду, з нього гукнули: "Чисто попереду". Судно А увалилося до свого належного курсу і протестувало.



Відповідь

Ніяких покарань. З судна Х гукнули те, що вони вважали за істину, але такий оклик з погляду застосування правил не має жодного значення. Оскільки Х насправді не постав чисто попереду, то А не зобов’язане увалювати на свій належний курс.

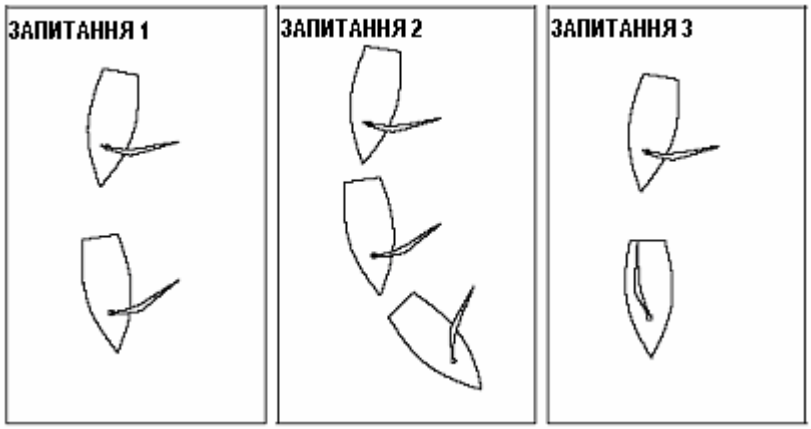
Якби судно А не увалювалося, то могло трапитися, що судно Х протестувало б. За зазначених вище обставин ампайри і в цьому разі мали б подати сигнал: "жодних покарань".

Якби судно Х увалилося і мав би місце дотик, то воно було б таким, яке порушило правило 11, незалежно від того, чи розірвало б воно перекривання своїм приведенням.

ПОКАЗОВИЙ ВИПАДОК G1

Визначення **Підвітряний і навітряний**
Визначення **Галс, правий або лівий**

Запитання 1
Судно, яке вітрилить за вітром на правому галсі, увалює до положення "чужого бакштагу" (by the lee) і його грот залишається наповненим вітром. На якому галсі знаходиться це судно?



Відповідь 1
На правому галсі. У визначенні сказано, що "за вітрилення "чужим бакштагом", або чисто за вітром, підвітряним боком судна, є той, на якому воно несе свій грот". Допоки наповнений вітром грот залишається на лівому боці судна, лівий бік судна і буде підвітряним боком. Судно є на тому галсі, який "відповідає його навітряному боку".

Запитання 2
Судно продовжує увалювати, а його гік залишається винесеним за його лівий облавок, тому що його в цьому положенні, хоч грот і наповнений з протилежного боку, утримує екіпаж судна. На якому галсі судно є тепер?

Відповідь 2
На лівому. Судно тепер не є а ні таким, яке вітрилить чисто за вітром, а ні таким, яке вітрилить "чужим бакштагом". Тепер судно є на галсі, відповідно до того, який його бік є дальшим від вітру. У даному разі не може бути жодних сумнівів що дальшою від вітру стороною є права, отже, судно є на лівому галсі.

Запитання 3
Судно, яке є на правому галсі, увалює так, що, його прову спрямовано чисто за вітром, а екіпаж, задля того, аби сповільнити хід, тримає гік вздовж діаметральної площини судна. Вітер потрапляє на лівий бік грота, хоч це і визначається тільки тим, що задню шкаторину завалено на правий бік. На якому галсі є це судно?

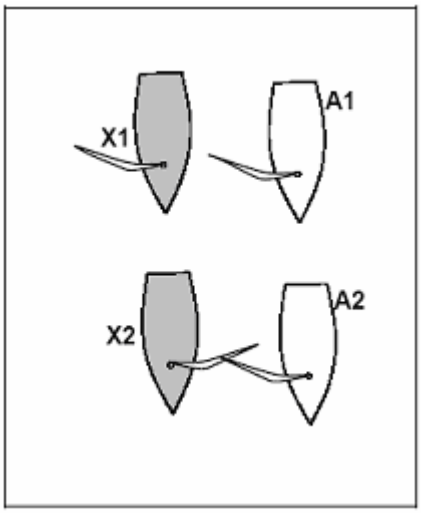
Відповідь 3
На лівому. Оскільки воно вітрилить чисто за вітром, його підвітряний бік визначається, як той, на якому воно несе свій грот. А це його правий бік. Отже воно є на лівому галсі.

ПОКАЗОВИЙ ВИПАДОК G2

Правило 10 **На протилежних галсах**
Правило 11 **На однаковому галсі, перекриті**

Запитання

Два судна, А та Х, вітрилять, обидва, чистим фордевіндом лівого галсу. Х, підвітряне судно, не змінюючи курсу, крутить поворот фордевінд на правий галс і своїм гіком зачіпає гік судна А. А протестує. Яким має бути рішення?



Відповідь

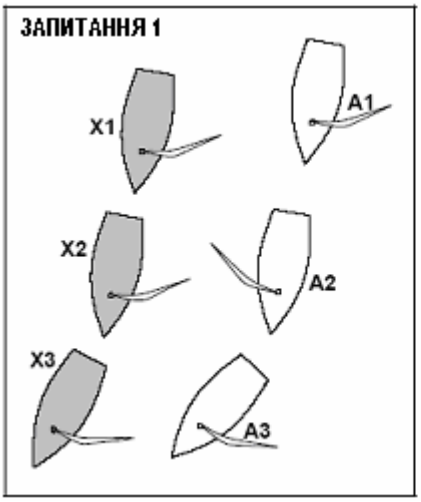
У положенні 1 А, за правилом 11, має триматися осторонь. Після того, як судно Х скрутило фордевінд, судно А має триматися від нього осторонь за правилом 10. Х, оскільки воно не змінювало свого курсу, не може бути порушником правила 16.1. Оскільки судно А постійно залишалося судном, яке має триматися осторонь, судно Х не може підпадати під дію правила 15.

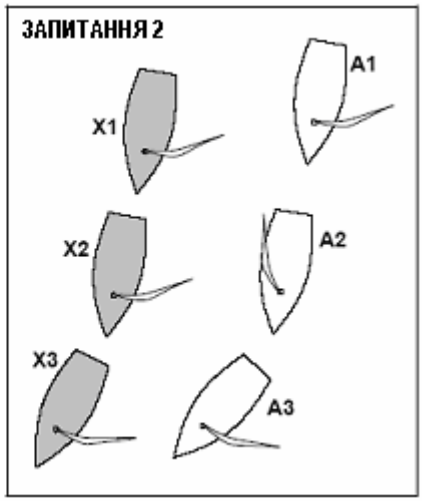
Судно А порушило правило 10. Покарайте А.

ПОКАЗОВИЙ ВИПАДОК G3

Правило 17.1 **На однаковому галсі; належний курс, підвітряне судно**
Визначення **Підвітряний і навітряний**
Визначення **Перекриті**
Визначення **Галс, правий або лівий**

Запитання 1
Судна А та Х були перекритими на правому галсі дуже повного бакштагу. Судно А підпадало під дію правила 17.1. Без зміни курсу, судно А скрутило поворот фордевінд так, що гік перейшов на правий бік судна, а вітрило наповнилося на новому галсі. Після того воно одразу знов перекинуло грот на попередній бік і лувінгнуло Х. Судно Х відповіло на приведення і протестувало. Яким має бути рішення?





Відповідь 1
Оскільки вітрило судна А наповнилося, коли судно було на курсі бакштаг, то це судно постало таким, що вітрилить "чужим бакштагом" (бай де ліі), отже, змінило галс. Коли судно А знов перекинуло грот, то воно заснувало нове перекривання "моментально". Таким чином правило 17.1 не застосовується. Ніяких покарань.

Запитання 2
За таких самих умов, тільки перша перекидка на судні А здійснена у такий спосіб, що гік виштовхнули на інший облавок, так, що грот наповнився вітром на новому галсі, і одразу перетягли гік на попередній облавок. Після того, судно А привелося, судно Х відповіло на приведення та протестувало. Яким має бути рішення?

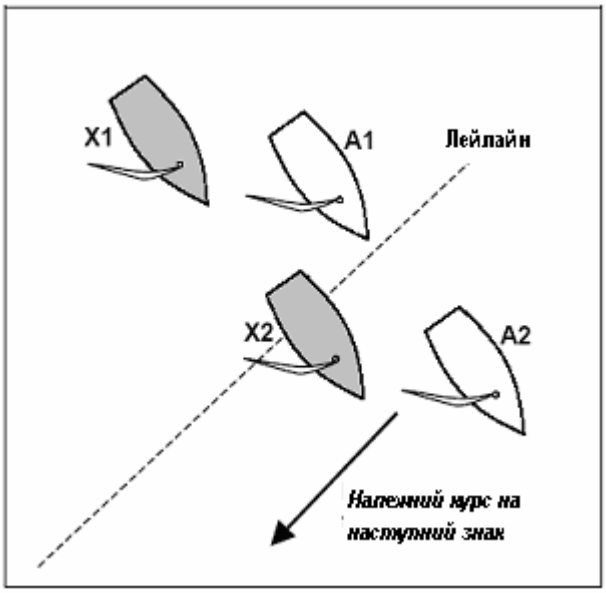
Відповідь 2
Судно А жодної миті не вітрилило "чужим бакштагом" (бай де ліі). Отже галс, на якому воно є, визначається за його навітряним боком. Оскільки його навітряний бік не змінювався, то судно залишалося на правому галсі протягом всього маневру, отже, приводячись, воно порушило правило 17.1. Покарайте А.

ПОКАЗОВИЙ ВИПАДОК G4

Правило 17.1 **На однаковому галсі; належний курс, підвітряне судно**
Визначення **Належний курс**

Запитання 1

А та Х, перекриті на однаковому галсі, наближаються до кінця похідного відрізку, при чому Х підпадає під дію правила 17.1 і вітрилить своїм належним курсом. Невдовзі його належним курсом має бути поворот фордевінд на знак. Коли судно Х має починати увалювання для повороту фордевінд?



Відповідь 1

Х має увалювати для повороту фордевінд у той момент, коли він мав би увалювати для того, аби закінчити поворот фордевінд якнайскоріше, за відсутністю судна А. Якщо судно явно зволікатиме з таким увалюванням, то порушуватиме правило 17.1 вітрилячи вище за свій належний курс.

Запитання 2

А протестує, коли Х є явно по за лейлайн. Яким має бути рішення?

Відповідь 2

Х порушує правило 17.1. Покарайте Х.

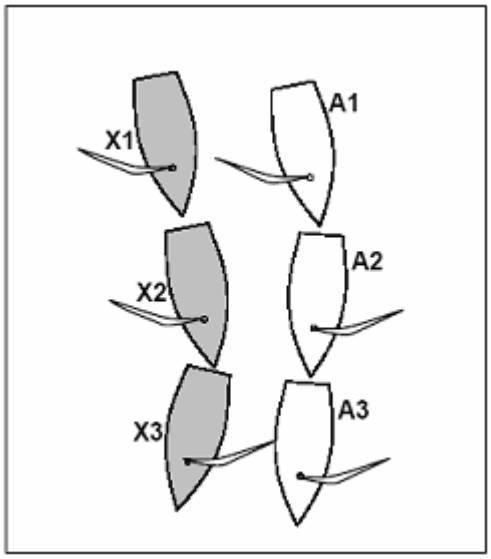
За таких випадків, коли є сумнів щодо того, чи є Х по за лейлайн: жодних покарань.

ПОКАЗОВИЙ ВИПАДОК G5

Правило 10 **На протилежних галсах**
Правило 15 **Набування права на дорогу**

Запитання

Судна А та Х вітрилять майже поряд фордевіндом лівого галсу перекритими на відстані по траверзу від 1\2 до 1 довжини корпуса. А, навітряне судно, повертає фордевінд на правий галс і відтак зберігає свій курс. Судно Х негайно реагує, повертаючи фордевінд, але відбувається дотик між його гіком і корпусом судна А. А протестує. Яким має бути рішення?



Відповідь

Коли судно А повертає фордевінд на правий галс, воно набуває права на дорогу і має безпосередньо після цього надавати судну Х місце, аби триматися осторонь.

Якщо Х реагує негайно і на рівні доброї морської практики, і при цьому відбувається дотик, то судно А порушило правило 15. Покарайте А.

Якщо Х, або зволікає з реагуванням, або ж виконує поворот фордевінд не на рівні доброї морської практики, і це призводить до дотику, то судно Х порушує правило 10. Покарайте Х.

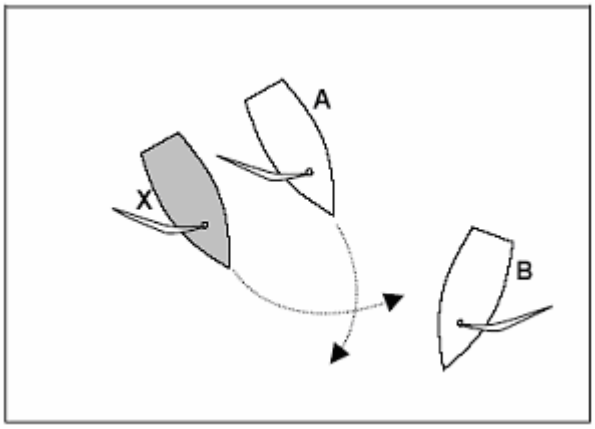
Якщо судно набуває права на дорогу і іншому судну треба вживати дій, аби триматися осторонь, то судно, що має триматися осторонь, мусить починати виконання цих дій негайно, а судно з правом на дорогу має надати йому для цього місце. Виконання повороту фордевінд на рівні доброї морської практики включає витравлювання гіка наприкінці повороту, але не обов'язково повністю. Воно включає також і гойдання судна, але тільки для поліпшення сприяння необхідному стернуванню. Дивіться також Основні принципи прийняття рішень ампайрами, пункт 4.

ПОКАЗОВИЙ ВИПАДОК G6

Правило 11	**На однаковому галсі, Перекриті**
Правило 17.1	**На однаковому галсі; належний курс, підвітряне судно**
Правило 18.1	**Проминання знаків і перешкод; Коли це правило застосовується.**
Правило 18.2(а)	**Проминання знаків і перешкод; надавання місця; тримання осторонь. Перекриті – основне правило**

Запитання

Судна лівого галсу, А та Х, вітрилили на похідному відрізку, перекритими між собою. Судно Х підпадало під дію правила 17.1. Обидва судна були на курсі, що перетинався з курсом судна В, яке було на правому галсі. З судна А окликнули про місце для повороту фордевінд, але Х привелося, аби проминути В по кормі, що і було належним курсом для Х. А трималося осторонь і протестувало. Яким має бути рішення?



Відповідь

Правило 18 застосовується тільки тоді, коли судна налаштувалися огинати перешкоду з однакового боку. До цього моменту судно А має триматися осторонь від судна Х, а Х має не вітрилити вище за свій належний курс. Судно А трималося осторонь від судна Х, яке надало йому для цього місце. Жодних покарань.

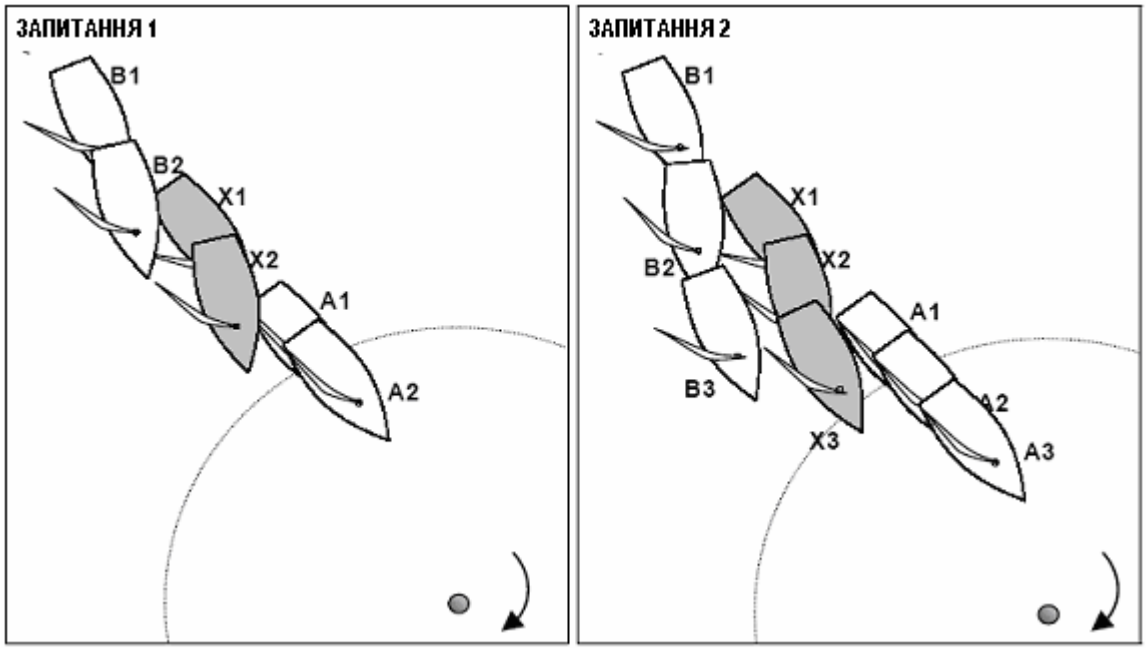
Якби Х, аби триматися осторонь від судна В, обрало поворот фордевінд, то воно мало би надати місце судну А для проминання судна В з того ж боку, що і воно само А його проминало.

ПОКАЗОВИЙ ВИПАДОК Н1

Правило 12	**На однаковому галсі, не перекриті**
Правило 18.2	**Проминання знаків і перешкод; надавання місця; тримання осторонь.**
Правило D1.1(a)	**На однаковому галсі; Належний курс, навітряне судно**
Правило D1.1(b)	**Проминання знаків і перешкод; надавання місця; тримання осторонь. Не перекриті безпосередньо перед зоною**

Запитання 1

Три судна, А, Х та В, всі на лівому галсі, наближалися до бокового знака, вітрилячи в корму одне одному. Коли Х опинилося на відстані двох довжин від А, судно В було чисто позаду від Х. Судно А, як тільки опинилося у дводовжинній зоні, – зупинилося. Судно В увалилося на курс, за яким воно проминало судно Х з підвітру. Судно Х увалилося, аби проминути А з підвітру. Судна В та Х постали перекритими і судно В протестувало. Яким має бути рішення?



Відповідь 1

Судно А є перешкодою, оскільки обидва судна, Х та В мають триматися осторонь від нього за правилом 18.2(c). Судно В, на момент досягнення судном Х дводовжинної зони судна А, було чисто позаду від судна Х, отже судно В має, і триматися осторонь, і надавати місце судну Х (правило 18.2(c)). За правилом 17.2, Х має не вітрилити нижче за свій належний курс, але ж проминання судна А з підвітру і є для нього належним курсом. Ніяких покарань.

Запитання 2

У разі X та B були б перекритими на момент досягнення судном X дводовжинної зони знака, як би впливали на їхні дії накладені на них обмеження?

Відповідь 2

A, за правилом 18.2(c), мало би право на дорогу щодо обох, як судна X, так і судна B; кожне з них мало би, допоки судно A не промине знак, триматися від нього осторонь, і жодне з них не мало би права на отримання місця від судна A. Судно B мало би надати місце судну X, аби те проминало судно A.

Судно X, стосовно судна B біля знака, підпадало би під дію правила 18.2(a) (і, у разі припинення перекривання, правила 18.2(b)), і мало би, допоки обидва судна не проминули би знак, надавати місце судну B.

Наявність судна A могла би означати необхідність для обох суден проминути знак з неправильного боку. Обов’язок судна X надавати місце судну B тривав би і далі, допоки кожне із цих суден не проминуло би знак, або ж вони уже не були б такими, що "налаштувалися огинати".

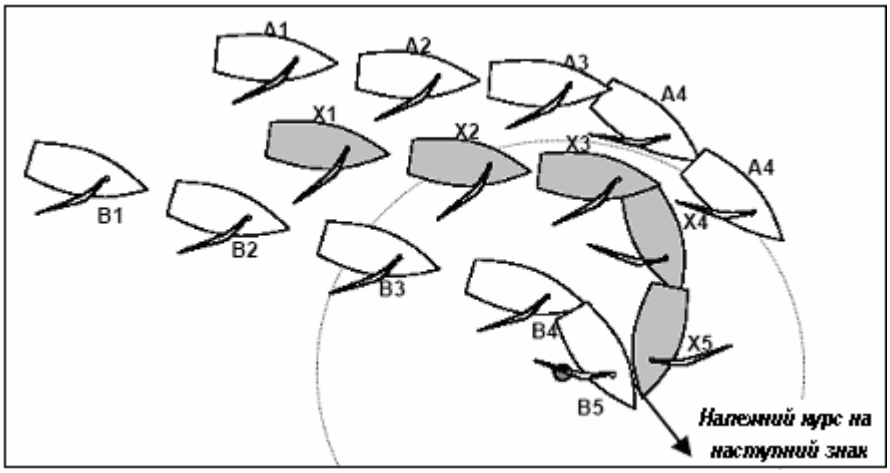
Судно, яке є у перегонах, являє собою перешкоду для інших суден у такому разі, і тільки у такому разі, коли вони мають триматися осторонь від цього судна, або надавати йому місце.

ПОКАЗОВИЙ ВИПАДОК Н2

Правило 16.1	**Зміна курсу**
Правило 18.2(d)	**Проминання знаків і перешкод; надавання місця; тримання осторонь; зміна курсу задля проминання, або огинання.**
Правило 31.1	**Дотикання знака**
Правило D1.1(a)	**На однаковому галсі; Належний курс, навітряне судно**
Правило D1.1(b)	**Проминання знаків і перешкод; надавання місця; тримання осторонь. Не перекриті безпосередньо перед зоною**

Запитання

Три судна, А, Х, та В, наблизилися до не зорієнтованого щодо напрямку вітру знака, який треба огинати правим облавком. Належним курсом після знака є повний бакштаг лівого галсу. Судно Х не підпадає під обмеження щодо належного курсу і лувінгує А, аби притримати його. На момент досягнення судном Х дводовжинної зони, судно В було чисто позаду від нього. Коли В постало поруч зі знаком, Х, запобігаючи проминанню судна В між собою і знаком, увалилося і скрутило фордевінд. Судно В доткнулося і судна Х і знака. Воно протестувало. Яким має бути рішення?



Відповідь

У положенні 2 судно В підпадало під дію правила 18.2(c) і було судном, що має триматися осторонь стосовно судна Х, допоки вони обоє, В та Х, не проминуть знака. Х, як судно, яке, змінюючи курс задля огинання знака, мало право на дорогу за правилом 18.2(c), не підпадало під дію правила 16 (правило 18.2(d)). Х не мало права вітрилити нижче за свій належний курс, якщо тільки не повертало би фордевінд (правило 17.2).

Зміна курсу судном Х у положенні 5 не була зміною курсу задля огинання знака. Отже, до Х застосовувалося правило 16. Судно В було настільки близько до судна Х, що не мало змоги змінити курс для проминання позад судна Х. Воно намагалося триматися осторонь увалюючи, але цьому завадила наявність знака. Судно Х порушило правило 16.1. Покарайте Х і, за правилом 64.1(b), виправдайте судно В.

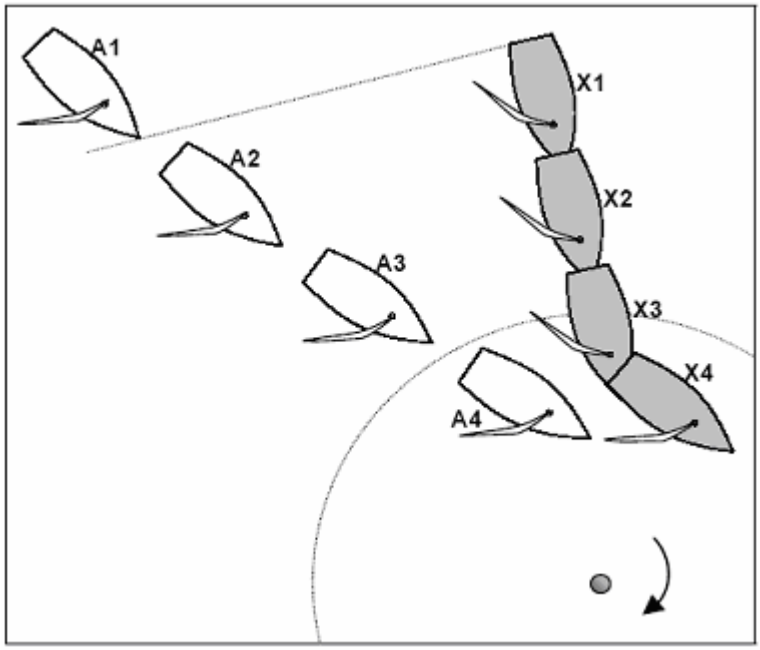
Дотикання знака не є доброю морською практикою. Якщо судно, що має триматися осторонь, має право на місце, аби триматися осторонь, і його примушують доткнутися знака, то це означає, що йому не надали місця.

ПОКАЗОВИЙ ВИПАДОК Н3

Правило 17.1 **На однаковому галсі; належний курс, підвітряне судно**
Правило D1.1(c) **Вилучення правила 18.4**

Запитання

За п'ять довжин корпуса від бокового знака, який треба огинати правим облавком, судно А, вітрилячи швидше, заснувало, із положення позаду від Х і на відстані трьох довжин корпуса від нього, перекривання з підвітру. Попри те, що належним курсом для А був поворот фордевінд для огинання знака, воно стало відводити Х геть від знака. Х протестувало. Яким має бути рішення?



Відповідь

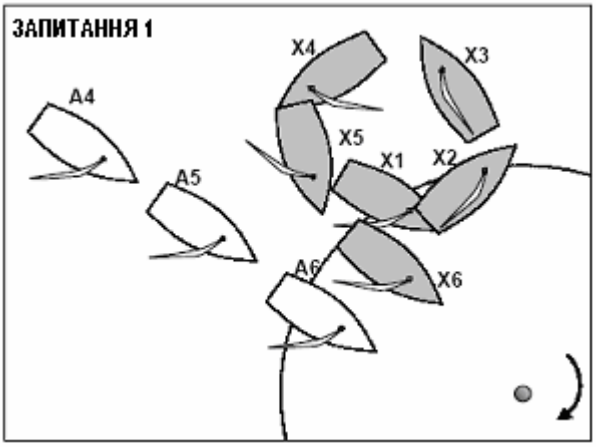
Оскільки перекривання було започатковано тоді, коли судна А та Х були на відстані по траверзу, більшій, ніж дві довжини корпуса, правило 17.1 не застосовувалося і судно А могло вітрилити вище за свій належний курс. Правило 18.4 не застосовується (дивіться правило D1.1(c)), отже А мало право, аби відвести від знака і притримати судно Х, затягувати свій поворот фордевінд. Жодних покарань.

ПОКАЗОВИЙ ВИПАДОК Н4

Правило 18.1 **Проминання знаків і перешкод; Коли це правило застосовується.**
Правило 18.2 **Проминання знаків і перешкод; надавання місця; тримання осторонь.**
Правило 20.2 **Покарання обертами**

Запитання 1

На судно Х, яке, вітрилить лівим галсом, явно попереду від судна А і у межах двох довжин від знака, який треба огинати правим облавком, накладено покарання. Судно Х виправдалося, скрутивши один оберт за сонцем. Коли Х закінчувало виконувати своє покарання, судно А було уже у межах дводовжинної зони і перекритим з середини від судна Х. З судна А окликнули про місце біля знака. Судно Х надало місце і протестувало. Яким має бути рішення?



Відповідь 1

Коли судно Х почало свій виправдувальний оберт, воно перестало бути таким, що "налаштувалося проминати" знак і правило 18 постало до нього незастосовним. Судно Х підпало під правило 20.2 і було судном, яке має триматися осторонь. Коли ж А та Х постали такими, що "налаштувалося проминати" знак, то Х постало зовнішнім судном, яке має надавати місце судну А. Ніяких покарань.

Запитання 2

Ситуація така сама, але знак треба огинати лівим облавком. У положенні 5 з судна Х окликнули про місце біля знака. А надає місце і протестує. Яким має бути рішення?

Відповідь 2

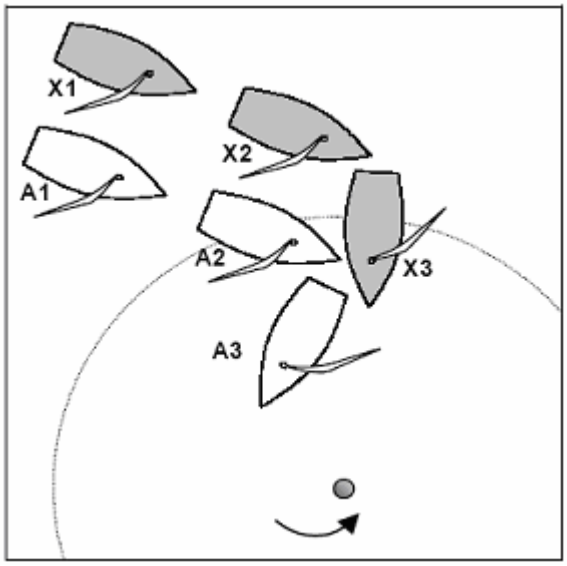
Судна у положенні 5 є перекритими. Судно Х завершило своє покарання і має, як навітряне судно, триматися осторонь. Правило 18.2(а) також застосовується, і судно А має надати судну Х місце для огинання знака. Ніяких покарань.

ПОКАЗОВИЙ ВИПАДОК J1

Правило 11 **На однаковому галсі, Перекриті**
Правило 18.1 **Проминання знаків і перешкод; Коли це правило застосовується.**
Правило 18.2(а) **Проминання знаків і перешкод; надавання місця; тримання осторонь. Перекриті – Основне правило**

Запитання

А та Х вітрилили перекритими на бакштагу лівого галсу до підвітряного знака, який треба огинати лівим облавком. А не підпадало під обмеження щодо належного курсу і вітрилило курсом, який пролягав навітряніше від знака приблизно на півтори довжини корпуса. Судно А зберігало цей курс, допоки не опинилося на відстані півтори довжини корпуса від знака, а відтак, надаючи місце судну Х, зробило поворот фордевінд,. Судно Х протестувало. Яким має бути рішення?



Відповідь

Правило 18 починає застосовуватися з моменту, коли судна налаштувалися огинати знак. Найпізніше це мало бути тоді, коли А сягнуло дводовжинної зони. З цього моменту А має вітрилити таким курсом, аби надавати судну Х місце біля знака. Зберігаючи свій курс до положення 2, судно А порушило правило 18.2(а). Покарайте А.

Не має жодного значення, чи окликали з судна Х про місце, чи ні.

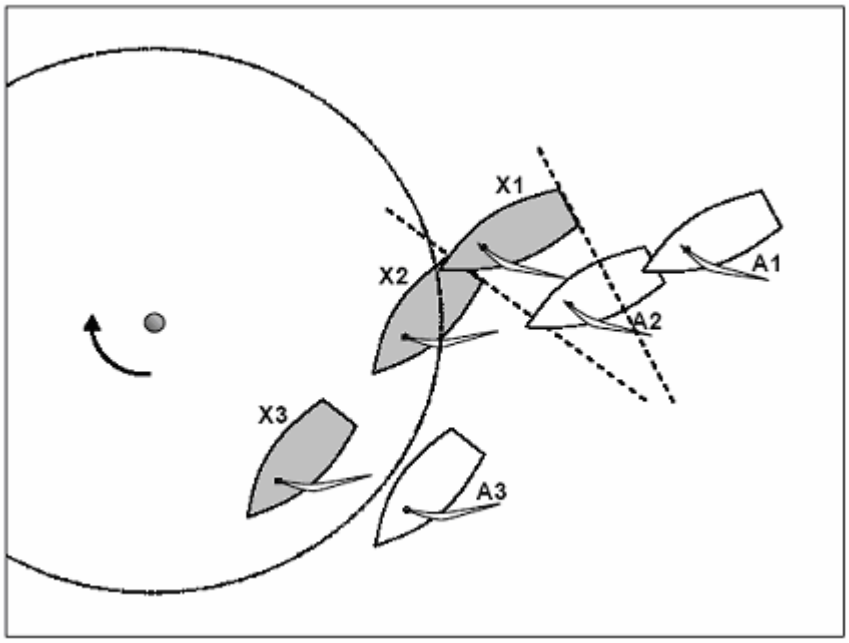
Судно, яке має надавати місце біля знака чи перешкоди, має надавати місце з того моменту, коли починає застосовуватися правило 18.

ПОКАЗОВИЙ ВИПАДОК J2

Правило D1.1(a) **На однаковому галсі; Належний курс, навітряне судно**
Правило D1.1(b) **Проминання знаків і перешкод; надавання місця; тримання осторонь. Не перекриті безпосередньо перед зоною**

Запитання

Судна A та X наближалися до підвітряного знака, який треба залишати праворуч. Коли X сягнуло дводовжинної зони, воно було чисто попереду від A. Судно X увалилося, і у положенні 2 судно A постало перекритим з підвітру. Судно X зберігало свій курс до положення 3, коли судно A заявило протест. Яким має бути рішення?



Відповідь

Коли X сягнуло дводовжинної зони, судна X та A підпали під дію правила 18.2(c). Судно A постало судном, що має триматися осторонь, допоки обидва судна не проминуть знак.

За правилом D1.1(a), коли судно X увалилося, і судна постали перекритими, то воно підпало під дію правила 17.2 і не має права вітрилити нижче за свій належний курс. У положенні 2 судно X вітрилить своїм належним курсом задля огинання знака.

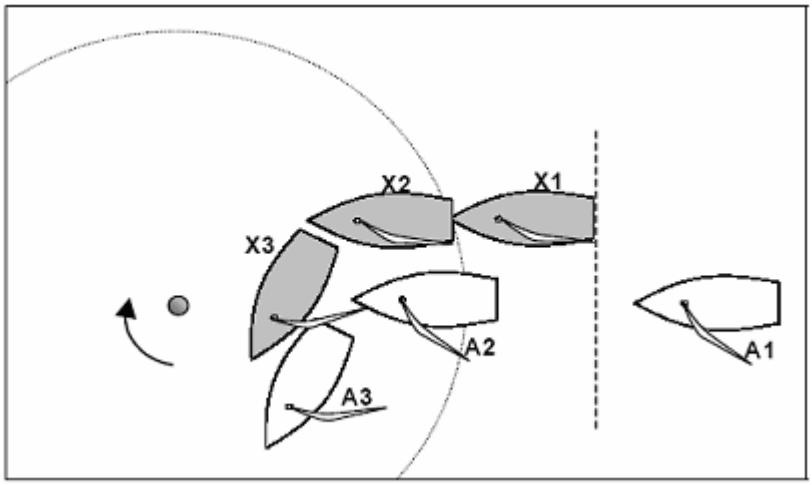
У положенні 3 курс судна X не є більше належним курсом задля огинання знака, отже воно порушує правило 17.2. Покарайте X.

ПОКАЗОВИЙ ВИПАДОК J3

Правило 16 **Зміна курсу**
Правило 18.2(d) **Проминання знаків і перешкод; надавання місця; тримання осторонь; зміна курсу задля проминання, або огинання.**
Правило D1.1(b) **Проминання знаків і перешкод; надавання місця; тримання осторонь. Не перекриті безпосередньо перед зоною**

Запитання

Судно X, коли сягнуло дводовжинної зони підвітряного знака, було чисто попереду від судна A. Курс судна виводив його на вітер від знака. Судно X збавило хід і судно A опинилося перекритим з підвітру на відстані яких половини ширини корпуса від X. Відтак X різко увалилося для огинання знака. Судно A реагувало негайно, але було неспроможним триматися осторонь. A протестувало. Яким має бути рішення?



Відповідь

Судно A від положення 1 і допоки обидва судна не проминуть знак, постає судном, що має триматися осторонь.

Від моменту, коли судна постали перекритими, судно A має також надавати місце судну X.

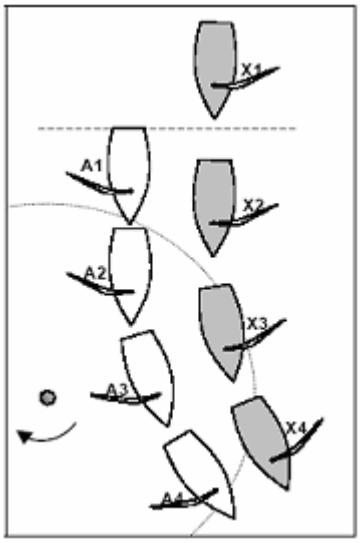
Оскільки зміна курсу судном X до положення 3 є зміною курсу для огинання знака, правило 16 не застосовується, і судно A має триматися осторонь. Судно A не трималося осторонь і порушило правило 18.2(c). Покарайте A.

ПОКАЗОВИЙ ВИПАДОК J4

Правило 10 **На протилежних галсах**
Правило 18.1 **Огинання і проминання знаків і перешкод; Коли це правило застосовується**
Правило D1.1(b) **Проминання знаків і перешкод; надавання місця; тримання осторонь. Не перекриті безпосередньо перед зоною**

Запитання

Судна А та Х, перше на лівому, а друге на правому галсі, вітрилячи за вітром паралельними курсами наблизилися до підвітряного знака, який має залишатися праворуч. Судно А, коли сягнуло дводовжинної зони, було чисто попереду. А зменшило хід і судно Х постало перекритим ззовні від А. Відтак А стало вітрилити повз знак і трохи приводитись. Судну Х довелося змінювати курс і воно протестувало. Яким має бути рішення?



Відповідь

Коли А сягнуло зони, то Х постало судном, що має триматися осторонь за правилом 18.2(c), допоки судна не проминуть знак повністю. Коли судно Х постало перекритим, то воно постало, також, і зобов’язаним надавати місце судну А. Проте, правило 18.2(c) застосовується тільки тоді, коли судна, або проминають, або ж налаштувалися проминати знак, чи перешкоду.

У положенні 3 курси суден відповідають наміру проминати знак, отже, судно А зберігає свої права за правилом 18.2(c). Одначе, у положенні 4 курси суден явно не спрямовані на проминання знака, і правило 18 більше не застосовується. Судно А постало судном, що має триматися осторонь за правилом 10, і примусивши судно Х змінювати курс, воно не виконало цього обов’язку. Покарайте А.

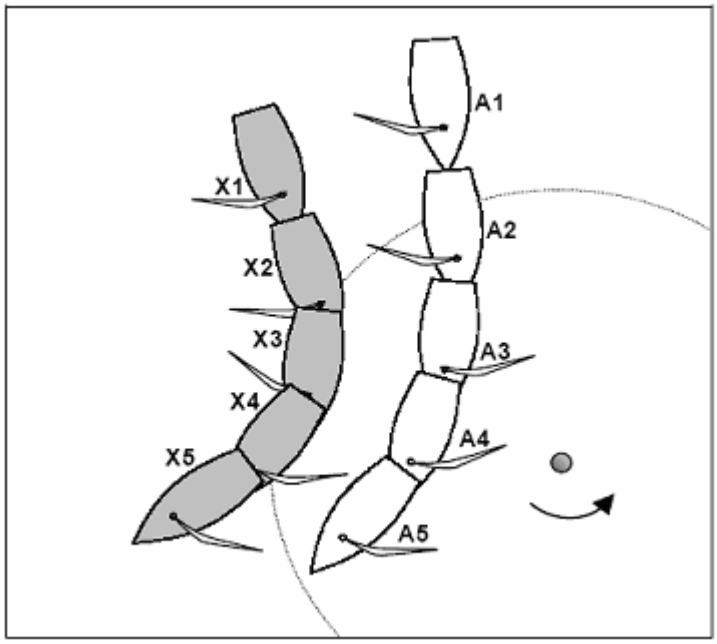
Правило 18 застосовується, коли судна налаштувалися проминати, або ж проминають, знак, чи перешкоду. Тому, у разі курси суден явно не відповідають такому наміру, ці судна припиняють бути такими, що "налаштувалися проминати" і правило 18 до них відтак не застосовується.

ПОКАЗОВИЙ ВИПАДОК J5

Правило 10	**На протилежних галсах**
Правило 11	**На однаковому галсі, Перекриті**
Правило 17	**На однаковому галсі; належний курс**
Правило 18.2(a)	**Проминання знаків і перешкод; надавання місця; тримання осторонь. Перекриті – Основне правило**
Правило D1.1(c)	**Вилучення правила 18.4**
Визначення	**Перекриті**

Запитання

А та Х вітрилили перекритими на фордевінді лівого галсу до підвітряного знака, який треба огинати лівим облавком. Потрапивши в зону, А скрутило фордевінд на правий галс і змінило курс у бік судна Х. Судно Х було вимушене скрутити фордевінд, і після того, судно А лувінгнуло це судно геть від знака. Судно Х протестувало. Яким має бути рішення?



Відповідь

По-перше, судно Х є зобов'язаним надати судну А місце для огинання знака, а судно А не має права вітрилити нижче за свій належний курс, якщо тільки не повертатиме фордевінд (правило 17.2).

Коли судно А скрутило поворот фордевінд, то набуло права на дорогу, а судно Х, відтак, мало триматися осторонь. Правила 17.1 і 18.4 тепер не застосовувалися і судно А могло вітрилити вище за свій належний курс.

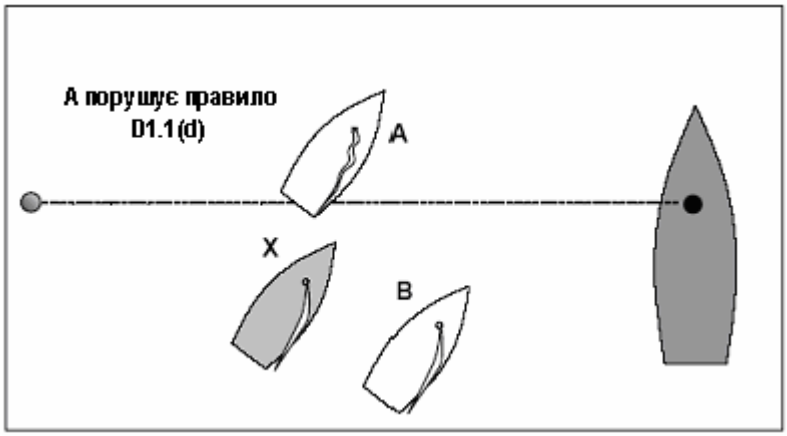
Від положення 3 судно А мало право на приведення, за умови, що воно надаватиме судну Х місце, аби триматися осторонь. Жодних покарань.

ПОКАЗОВИЙ ВИПАДОК К1

Правило 28.1	**Провітрилення дистанції**
Правило 44.2	**Покарання за порушення правил Частини 2. Покарання подвійним обертом**
Правило А5	**Заліковий стан, який визначається перегоновим комітетом**
Правило 18.2(а)	**Проминання знаків і перешкод; надавання місця; тримання осторонь. Перекриті – Основне правило**
Правило D1.1(d)	**На заваді іншому судну**
Визначення	**Фініш**
Визначення	**У перегонах**

Запитання 1
Якими є зобов'язання судна, що вже фінішувало?

Відповідь 1
Судно, яке фінішувало, але не постало осторонь від фінішної лінії, є все ще у перегонах. Оскільки воно фінішувало, воно уже не є на останньому відрізку дистанції і не має належного курсу. Отже, якщо воно діятиме так, аби ставати на заваді судну, яке ще не фінішувало, воно порушуватиме правило 22.3 (яке запроваджено правилом D1.1(d)).

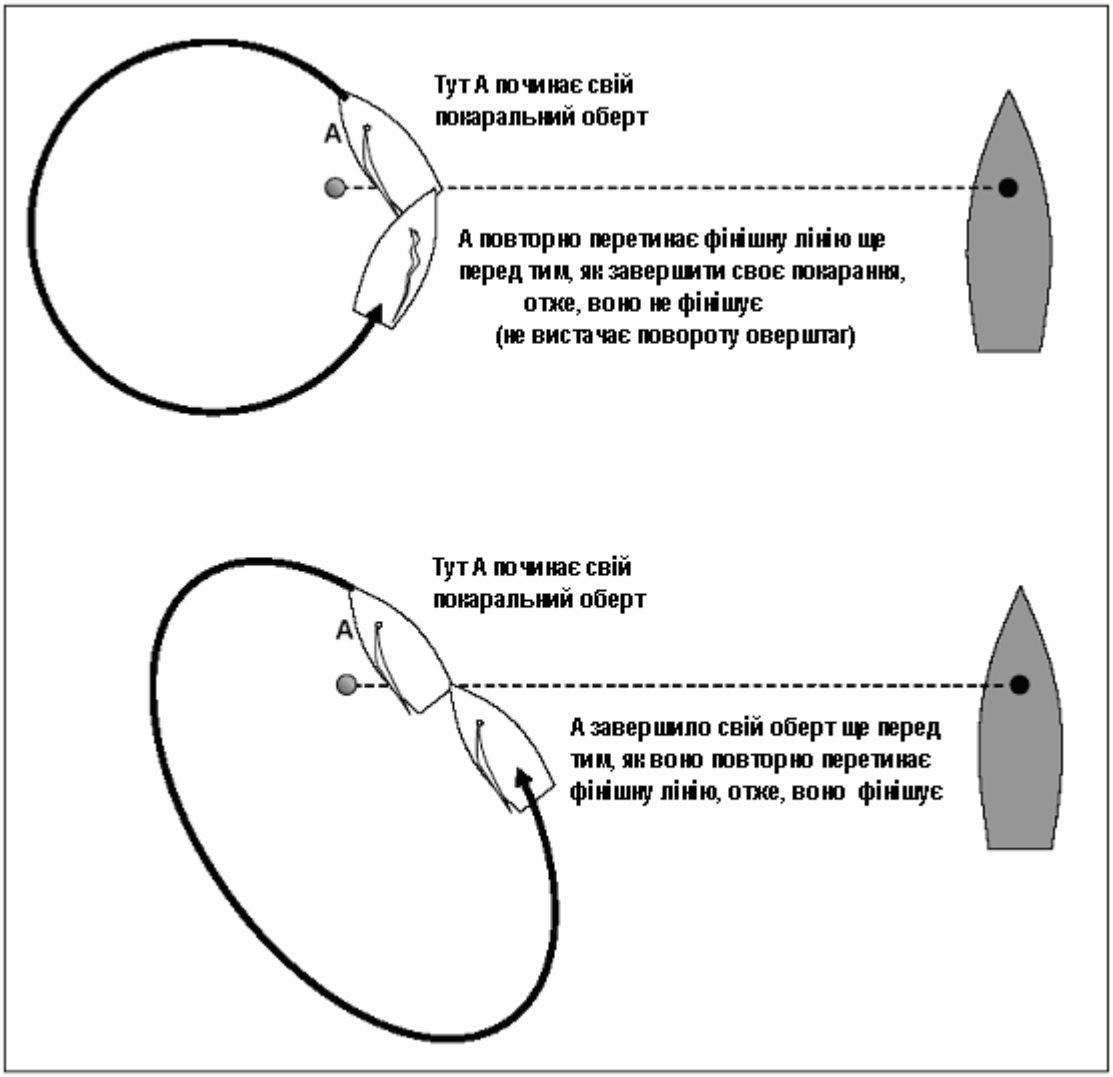


Запитання 2
Чи є для виконання покаральних обертів належна сторона фінішної лінії?

Відповідь 2
Ні. Єдиною вимогою щодо цього є те, що завершивши покарання, судно має ще перед тим, як перетнути фінішну лінію для фінішування, провітрилити повністю на бік дистанції від лінії. Дивіться схему на наступній сторінці.

Запитання 3
Чи може судно, яке виконує покарання обертами, вітрилити навкруг фінішного знака у процесі виконання покарального оберту?

Відповідь 3
Так. Немає жодного правила, яке б це забороняло, а курс судна у такому разі не суперечить вимозі правила 28.1. Одначе, судно має завершити покарання ще перед тим, як повторно перетнути фінішну лінію для фінішування.



Запитання 4
Якщо судно повторно перетинає фінішну лінію ще перед тим, як завершити свій покаральний оберт (або оберти), як має діяти перегоновий комітет і що мають робити ампайри?

Відповідь 4
Судно не здійснило фінішування, яке відповідало би визначенню, і має бути заліковане, як НФН (DNF). Перегоновому комітетові не треба для цього протестувати (дивіться правило А5).

На фінішному судні перегонового комітету має реєструватися кожне перетинання судном лінії. Ампайри мають визначати, чи завершується покарання ще перед тим, як судно перетне фінішну лінію, і доповідати про це перегоновому комітетові.

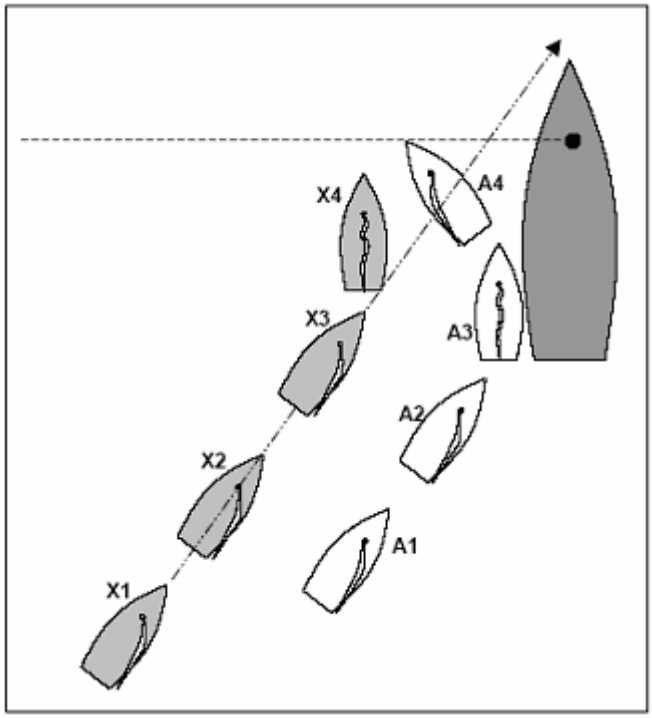
Судно завершує покарання, коли, у разі воно починало з повороту фордевінд, воно опиниться на курсі щільний бейдевінд після виконання повороту оверштаг, або ж, якщо воно починало з повороту оверштаг, то тоді, коли його грот наповниться вітром на новому галсі після повороту фордевінд.

ПОКАЗОВИЙ ВИПАДОК К2

Правило 13 **Під час повороту оверштаг**
Правило 14 **Уникання дотику**
Правило 19 **Місце для повороту оверштаг біля перешкоди**

Запитання
А та Х, перекриті між собою, вітрилили бейдевіндом лівого галсу у бік фінішного судна ПК на правому кінці фінішної лінії.

Судно Х викеровувалося для проминання судна ПК, але судно А, підвітряне, не мало такої можливості. Коли судно А дотягло впритул до судна ПК, то з нього окликнули про місце для повороту оверштаг. Судно Х не відреагувало. З судна А окликнули вдруге, воно привелося і проминуло положення вітер в чоло, після чого судно Х повернуло оверштаг і протестувало. Яким має бути рішення?



Відповідь
Оскільки судно Х мало змогу викеруватись поперед судна ПК, яке є знаком, то правило 19.1 не застосовувалося і судно А не мало права на місце для повороту оверштаг. Коли А проминуло положення вітер в чоло, воно постало судном, яке має триматися осторонь, і перешкоджаючи судну Х вітрилити своїм курсом, судно А порушило правило 13. Покарайте А.

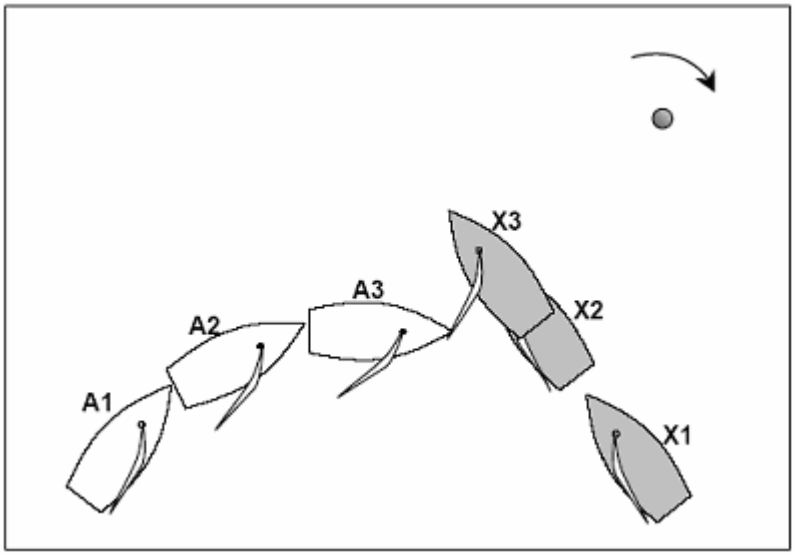
Коли судно А проминуло положення вітер в чоло, то було ясно, що воно не додержує свого обов’язку за правилом 13 триматися осторонь від судна Х, але судно Х було зобов’язане за правилом 14 вживати заходів, аби уникати дотику.

ПОКАЗОВИЙ ВИПАДОК L1

Правило 64.1(b) **Ухвали. Виправдовування**
D2.2(d)(3) **Покарання, що накладаються ампайрами. Порушення порядності**

Запитання

Наближаючись до навітряного знака, судно А, на лівому галсі, увалилося, аби провітрилити за кормою у судна правого галсу, Х. Судно А трималося осторонь, коли шкотовий судна Х раптово вхопився за гік, виносячи грот на вітер і зачепив гіком спорядження судна А. Судно Х протестувало. Яким має бути рішення?



Відповідь

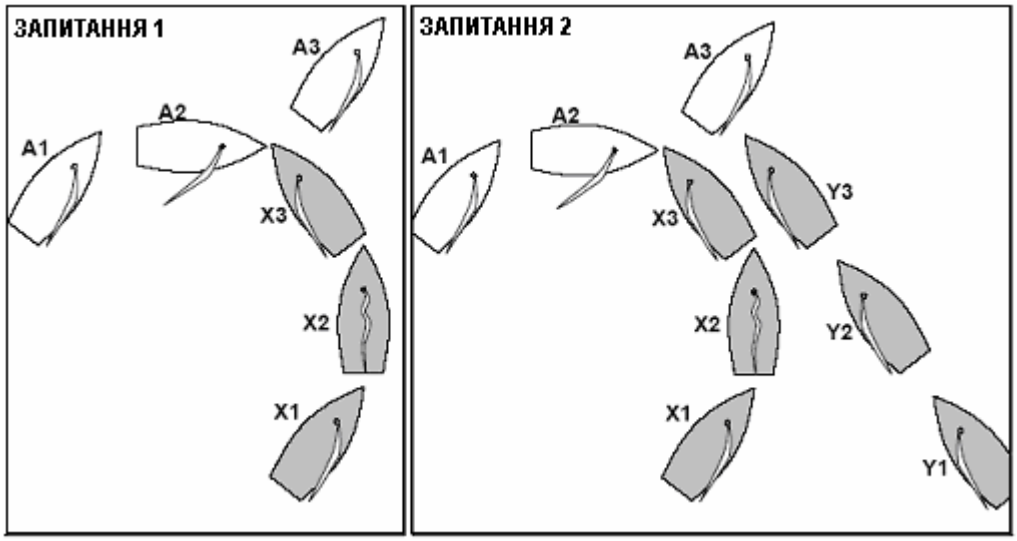
А порушило правило 10, але було змушено це зробити через дії судна Х, яке вчинило непорядно. Покарайте Х за правилом D2.2(d)(3) і виправдайте судно А за правилом 64.1(b). (Дивіться також Показовий випадок 73.)

Якщо судно, що має право на дорогу, не змінює свого курсу, але, навмисно діючи всупереч добрій морській практиці (наприклад, виносячи гік за облавок), спричиняє дотик з судном, що має триматися осторонь, яке, за відсутності цих дій, було б таким, що виконує свій обов'язок триматися осторонь, то такий вчинок є порушенням порядності.

ПОКАЗОВИЙ ВИПАДОК L2

Правило 22.2 На заваді іншому судну

Запитання
За постійного вітру на бардіжальному відрізку, десь на середині дистанції і далеко від інших суден, судно А почало увалювати, повертаючи фордевінд для виконання покарання. Судно Х, яке було також на лівому галсі, але підвітряніше від судна А, відразу скрутило оверштаг на правий галс і опинилося на курсі, що перетинається з курсом судна А. А, задля того, аби розійтися з судном Х, було вимушено перервати виконання свого покарання і протестувало. Яким має бути рішення?



Відповідь 1
Оскільки причин, які могли б спонукати судно Х повертати оверштаг, таких, як дії інших суден, близькість лейлайн, заходи вітру і т. ін. не було, то єдиною метою виконання судном Х повороту оверштаг, було стати на заваді судну А. Судно Х порушило правило 22.2. Покарайте Х.

Запитання 2
На бардіжальному відрізку, судно А яке було на лівому галсі, стало увалювати, починаючи виконання покарального оберту; судно Х, яке було також на лівому галсі, але підвітряніше від судна А, відразу після цього повернуло оверштаг для розходження з судном правого галсу Y. У наслідку, судно А, заради розходження з судном Х, перервало виконання свого покарального оберту і протестувало. Яким має бути рішення?

Відповідь 2
Оскільки для зміни курсу судном Х була наявною поважна причина, а саме, йому треба було змінити курс для розходження з судном Y, то судно Х цією зміною курсу не порушувало правила 22.2. Ніяких покарань.

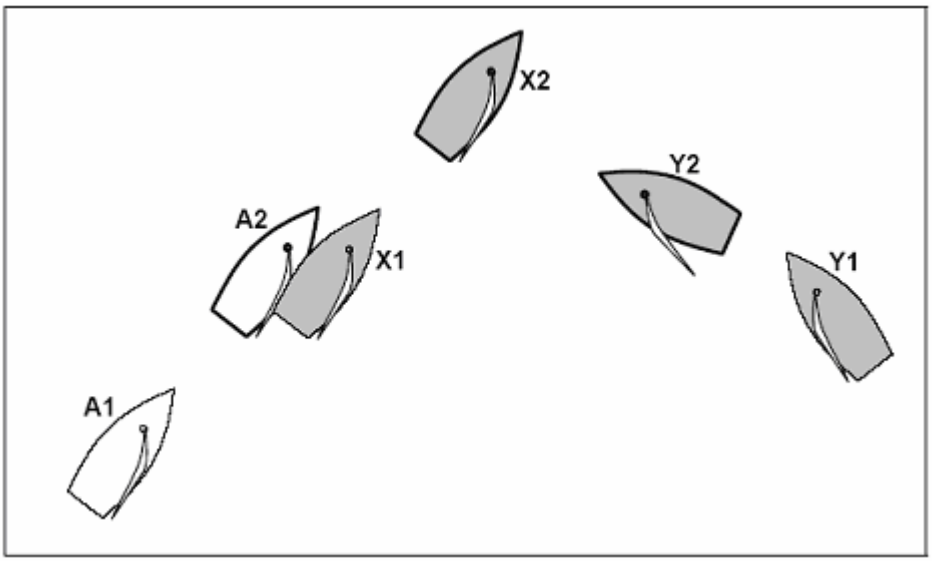
Зміна курсу судном Х призвела до того, що воно стало на заваді судну А, яке виконувало покаральний оберт. Якби судно Х змінювало б свій курс із тактичних причин, інших, ніж стати на заваді судну А, то це не було б порушенням правила 22.2.

ПОКАЗОВИЙ ВИПАДОК L3

Правило 10 **На протилежних галсах**
Правило 14 **Уникання дотику**
Правило 16.2 **Зміна курсу, на різних галсах**
Правило D1.2(a) **Застосування правил між учасниками одної команди**

Запитання 1

На бардіжанні проти вітру судно X було попереду від судна A на лівому галсі. Судно Y було на правому галсі і курси суден X та Y перетиналися. Судно A трималося осторонь, тримаючи курс на проминання судна X по кормі. На відстані трьох довжин від X, судно Y увалилося на курс, який перетинався з курсом судна A. A повернуло оверштаг і протестувало. Яким має бути рішення?



Відповідь 1

Коли судно Y змінило курс, судну A не було негайної потреби змінювати курс, отже судно Y не порушило правило 16.2. Ніяких покарань.

Запитання 2

Якби, коли судно Y проминало X по кормі, відбувся дотик і судно A протестувало, яким би мало бути рішення?

Відповідь 2

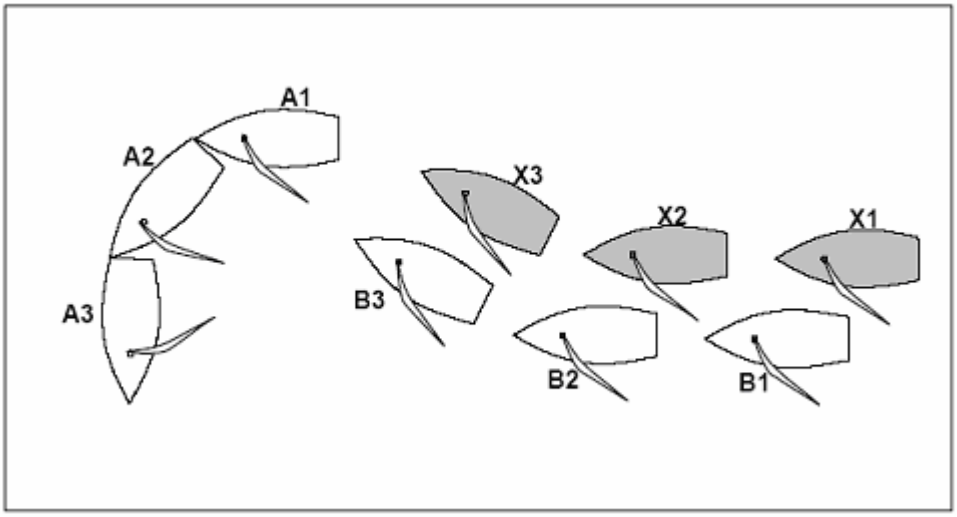
Якщо має місце дотик між суднами одної команди, то на судно, яке порушило правило, накладається покарання (правило D1.2(a) не застосовується, оскільки мав місце дотик). У нашому випадку судно X порушило би правило 10. Треба було б покарати судно X.

ПОКАЗОВИЙ ВИПАДОК L4

Правило 17.1 **На однаковому галсі; Належний курс; Підвітряне судно**
Правило 20.2 **Покарання обертами**
Визначення **Перешкода**
Визначення **Належний курс**

Запитання 1

Судно А, знаходячись попереду від суден В та Х, виконувало покаральний оберт. Судна В та Х, обидва на належних курсах, були перекритими, і судно В мало право вітрилити вище за свій належний курс. Якби судно В зберігало свій курс, то між суднами В та А відбувся б дотик. Судно В лувінговало Х, коли вони були на відстані трьох довжин від судна А і у наслідку цього, судна В та Х проминули судно А по кормі. Судно Х протестувало. Яким має бути рішення?



Відповідь 1

Судно В мало право на приведення і вітрилило вище за свій належний курс. Ніяких покарань.

Запитання 2

Якби за тих самих умов судно В не мало права вітрилити вище за свій належний курс, то яким мало би бути рішення?

Відповідь 2

Судно А, є судном, що має триматися осторонь, і не є перешкодою а ні для В, а ні для Х. Судно В не має права вітрилити вище за свій належний курс, проте, за відсутності судна Х, судно В, все одно, мало би приводитись, отже приводячись, воно би не порушило правила 17.1. Ніяких покарань.

ПОКАЗОВИЙ ВИПАДОК L5

Правило 31.2 **Дотикання знака**
Правило 44.2 **Покарання подвійним обертом**
Правило D2.1(b) **Протести і виправдовування**
Правило D2.2(c) **Перегони, що їх судять ампайри.**
Правило D2.2(d) **Покарання, що накладаються ампайрами.**

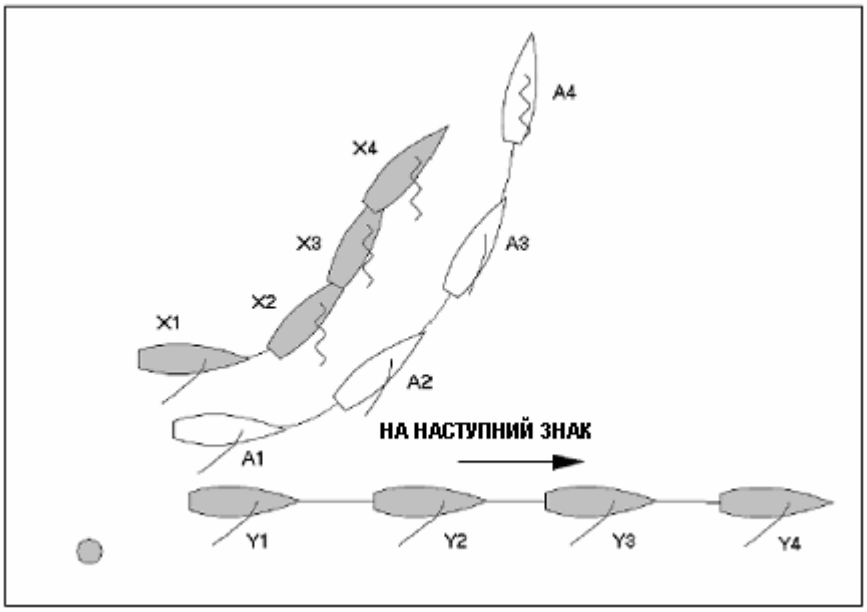
Запитання 1

Як ампайри мають визначати, що судно виконує покарання правильно, за вимогами правил 31.2, та 44.2?

Відповідь 1

Судно правильно виконує покарання, якщо, якомога скоріше після інциденту, або після накладання покарання ампайрами, воно спочатку вітрилить, аби постати явно осторонь від інших суден, а відтак виконує необхідну кількість обертів. Відповіді, що їх розташовано нижче, пояснюють ці вимоги.

Запитання 2



Судна X та Y є супротивниками судна A. Судно A, яке не підпадає під обмеження правила 17.1, визнавши порушення ним правила під час огинання знака, заміряється виконати покарання. Судно X, аби уникнути A, вимушене змінити курс, втрачає хід, і протестує. Яким має бути рішення?

Відповідь 2

Хоч судно А не порушувало жодного з правил частини 2, воно не дотримало вимоги постати явно осторонь якомога скоріше. У положенні 1 воно мало змогу убавити хід, увалитися під корму суднам Y та X і відтак вітрилити осторонь.

Покарайте судно А за порушення правила біля знака, оскільки воно не скористалося правильно з можливості виправдатися.

Запитання 3

У якому разі судно підпадає під дію правила 20.2?

Відповідь 3

Правило 20.2 починає застосовуватися з моменту, коли судно є таким, що робить оберт, явно виконуючи покарання. Воно припиняє своє застосування коли судно завершило останній із необхідних поворотів оверштаг, чи фордевінд, або ж, коли судно припиняє виконувати покарання ще до його завершення.

Запитання 4

У якому разі ампайр може вживати заходів щодо судна, яке не виконало відповідного покарання

Відповідь 4

Ампайр може вживати заходів якщо:

(a) інше судно протестує і звертається до ампайрів про рішення,
(b) покарання було таким, що накладене ампайром, або
(c) ампайр вирішить, що невиконання покарання є порушенням спортивної порядності.

За судном, що має право на дорогу, і вітрилить, аби постати напевне осторонь від інших суден, зберігається його право на дорогу, аж до того моменту, коли воно починає підпадати під дію правила 20.2. Судно, що вітрилить, аби опинитися напевне осторонь від інших суден, і тримає курс на перетинання з курсом іншого судна, маючи явну можливість постати осторонь без такого перетинання, не є таким, що вітрилить, аби постати осторонь якомога скоріше.

ПОКАЗОВИЙ ВИПАДОК M1

Правило 60.1 Право на протестування і звернення про відшкодування
Правило 61.1(c) Протест на судно, яке не є стороною у слуханні
Правило D2.2(b) Перегони, що їх судять ампайри: Сигнал про рішення

Запитання 1

Член однієї з команд є свідком дотику між суднами іншої команди і протестує. Яким має бути рішення?

Відповідь 1

Будь яке судно, з якого бачили інцидент, має право на протестування за правилом 60.1. У перегонах, що їх не судять ампайри, протестовий комітет має право порушити протест проти судна, яке було учасником інциденту, але ж не є стороною у слуханні. Так само, якщо перегони судяться ампайрами, то за правилом D2.2(b) ампайрам, надається право накладати покарання після того, як було заявлено протест, на одне, чи й більше суден, незалежно від того, чи було заявленим протестом визначено судно. У нашому випадку одне з двох суден, або не надало дорогу, або не надало місця. Покарайте судно, яке порушило правило.

Запитання 2

Судно А мало доткнулося судна Х і протестувало проти цього судна. Ампайри завважили, що третє судно В є неправим і порушило правило. Яким має бути рішення?

Відповідь 2

Покарайте судно В

Не існує вимог до протестуючого судна точно вказувати, яке саме судно порушило правило. За умови, що протест було заявлено правильно, ампайри мають прийти до висновку щодо інциденту і покарати будь яке судно, що порушило правило.

ПОКАЗОВИЙ ВИПАДОК M2

Правило D2.1(a) Намір протестувати

Запитання 1

Між суднами A та X відбулося те, що могло бути інцидентом, у цей час жодне із зазначених суден не вдалося до протестування. Один із товаришів по команді судна A гукнув: "Протест! Давай наперед і протестуй!". Судно A за цією порадою протестувало. Чи вважається такий протест дійсним?

Відповідь 1

За вимогами правила D2.1(a), з судна, що збирається протестувати, одразу має бути зроблено оклик щодо протесту і негайно піднесено червоний прапор. Якщо протест заявлено за порадою товариша по команді, то протест не є заявленим одразу. У разі для зволікання з окликом немає поважної причини, то протест не є дійсним. Подайте сигнал: "Жодних покарань".

Запитання 2

З судна мали намір і намагалися протестувати, але не додержали необхідної щодо протестування процедури. Після того з цього судна, в очікуванні рішення щодо недійсного протесту, продовжують гукати: "Ампайр!". Що мають робити ампайри?

Відповідь 2

Подайте сигнал: "Жодних покарань". Навіть якщо протест не є дійсним, на нього треба реагувати. Адекватним буде подати учасникові чіткий сигнал про те, що не буде накладено жодних покарань.

ПОКАЗОВИЙ ВИПАДОК М3

Правило 44.1 Прийняття покарання
Правило D2.2(d) Покарання, що накладаються ампайрами.

Запитання

Судна однієї команди A, B і C групою наближалися на правому галсі до навітряного знака, який належало огинати лівим облавком. Судно X на той момент уже обігнуло знак. Судно Y було на правому галсі одразу позад групи, а судно Z наближалося до знака разом із групою, але на рівні лівого галсу (нижче за лей лайн).

Z, реалізуючи свій намір повернути оверштаг біля знака в середині від групи, змусило судна A, B і C вітрилити назовні від судна Z і вище за щільний бейдевінд.

В наслідку інциденту судно Y постало перекритим з суднами A, B, C та Z. Z виконало покаральний оберт. X та Y, опинившись чисто на першому і другому місці, зберегли ці місця і на фініші.

Які підстави можуть бути обрані іншою командою, або ампайрами, аби вплинути на результати цих перегонів?

Відповідь

Правило 44.1 не застосовується щодо суден, які набули значної переваги у перегонах. У нашому випадку ясно, що команда судна Z набула, через порушення правила 18.3(a), значної переваги, отже виправдання за правилом 44.1 не є застосовним, і інша команда має підставу для протесту.

Разом з тим, ніяка кількість додаткових обертів не може змінити результат цих перегонів. Отже, ампайри мають діяти за правилом D2.2(d) і доповісти про інцидент протестовому комітетові. Відтак протестовий комітет може збільшити кількість очок судна Z і тим змінити результат перегонів на протилежний.

Подайте сигнал про своє рішення чорним прапором. Дії судна Z не обов’язково мають бути навмисними.

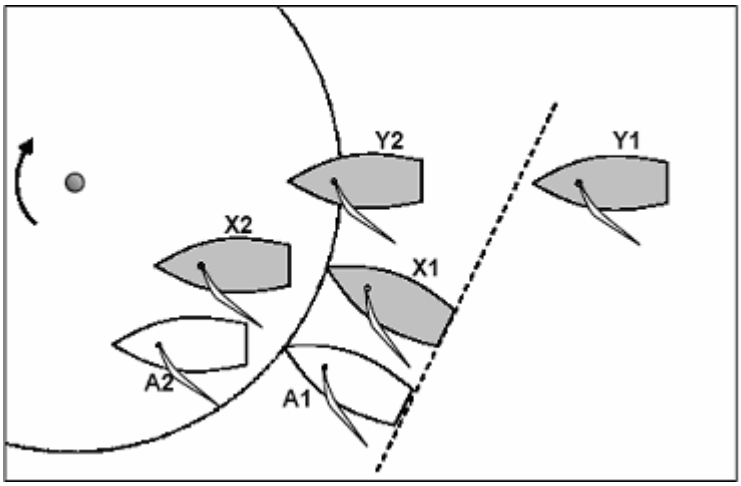
ПОКАЗОВИЙ ВИПАДОК М4

Правило 11 **На однаковому галсі, Перекриті**
Правило 18.2 **Проминання знаків і перешкод; надавання місця; тримання осторонь.**
Правило D1.1(a) **Належний курс, навітряне судно**
Правило D2.2(d) **Покарання, що накладаються ампайрами.**

Запитання

Судна А та Х вітрилили повним бейдевіндом правого галсу, наближаючись до навітряного знака, який належало огинати правим облавком, і на момент досягнення ними дводовжинної зони були перекритими між собою. Судно Y, наближаючись до знака курсом галфвінд, хоч і вітрилило швидше, але на момент досягнення суднами А та Х дводовжинної зони було чисто позаду від них.

Судно Х, аби надати судну Y місце для огинання знака зсередини від себе, увалилося. Судно А протестувало. Яким має бути рішення?



Відповідь:

Судно Х стосовно судна А є судном, що має триматися осторонь, але А має надавати йому місце для огинання знака. Оскільки Y на момент досягнення суднами А та Х дводовжинної зони було від них чисто позаду, то воно, або допоки всі ці судна не проминуть знак, або ж допоки постане незастосовним правило 18.2(c), залишалося судном, що має триматися осторонь.

У разі судну А доводиться надавати додаткове місце для того, аби судно Y огинало знак зсередини від нього, то судно Х порушує два правила: як 11, так і 17.2. Покарайте Х.

Якщо, в результаті інциденту судно Y постане перекритим з А, то ампайри мають визначити, чи набула команда судна Х переваги після покарання судна Х (або ж виконання ним покарального оберту за власною ініціативою). Якщо команда судна Х набула переваги, то покарайте судно Х ще більше (якщо цим можна нівелювати перевагу), або ж подайте на березі рапорт про інцидент перегоновому комітетові, який може накласти на команду судна Х додаткове покарання.

ПОКАЗОВИЙ ВИПАДОК M5

Правило 44.1 Прийняття покарання
Правило D2.2(d) Покарання, що накладаються ампайрами.

Запитання

Між суднами, A та X, що були у перегонах, стався дотик, через який у вітрилі судна X з'явився невеличкий отвір. Порушником було судно A і воно було покаране. На наступному відрізку дистанції незначний отвір у вітрилі перетворився на велику діру і судно X було вимушеним зійти з дистанції. Яких можна вжити заходів?

Відповідь:

Оскільки судно A набуло переваги, воно не може бути виправданим у спосіб виконання ним покарального оберту за правилом 44.1.

Ампайр може діяти за правилом D2.2(d), тобто доповісти на березі про інцидент протестовому комітетові. Останній може накласти на судно A додаткове покарання, таке, аби результат перегонів був якомога більш справедливим.

Судно X може також звертатися про відшкодування за правилом 62.1(b).

ПОКАЗОВИЙ ВИПАДОК M6

Правило 64.1 Покарання і виправдовування
Правило D2.1(b) Визнання порушення правил
Правило D2.2(a) Перегони, що їх судять ампайри: Звернення про рішення
Правило D2.2(b) Перегони, що їх судять ампайри: Сигнал про рішення

Запитання 1

Між суднами A та X стався інцидент щодо Частини 2. Судно A протестувало, з нього негайно було зроблено оклик: "Протестую на X" і піднесено червоний прапор. Відтак судно A виконало покаральний оберт. Після завершення свого оберту на судні A було піднесено жовтий прапор у супроводі вигуку: "Ампайр". Яким має бути рішення?

Відповідь 1

Якщо судно A звертається до ампайрів про рішення згідно з правилом D2.2(a), то ампайри мають подати сигнал про своє рішення за правилом D2.2(b).

Варіант 1: Ампайри прийняли рішення, що судно A порушило правило. Судно A уже виконало покарання, яке відповідає вимогам правила D2.1(b). Отже, на нього не може накладатися ще одне покарання. Подайте сигнал: "Жодних покарань".

Варіант 2: Ампайри прийняли рішення, що правило порушило судно X. Покаральний оберт, що його виконало судно A, не виправдовує дій судна X. Покарайте X.

Варіант 3: Ампайри прийняли рішення, що обидва судна порушили правила, при чому правило 64.1(b) не є застосовним. Судно A уже виконало покарання, яке відповідає вимогам правила D2.1(b). Отже, на нього не може накладатися ще одне покарання. Покарайте тільки судно X.

Варіант 4: Ампайри прийняли рішення, що жодне з суден не порушувало правил. Подайте сигнал: "Жодних покарань".

Запитання 2

Ситуація така ж, як і у варіанті 1, але з тією відміною, що обидва судна протестують одне проти одного і після того, як судно A виконало покаральний оберт, на обох суднах було піднесено жовті прапори у супроводі вигуків: "Ампайр". Чи змінює це характер випадку?

Відповідь 2

Ні. Якщо ампайри вважають, що обидва протести стосуються того ж самого інциденту, то вони приймають тільки одне рішення і подають сигнали за тим порядком, що його описано у відповіді 1.

Запитання 3

Ситуація така ж, як і у варіанті 2, але з такою відміною, що між суднами А та Х сталося явно два різних інциденти, один за другим поспіль. Одразу після другого інциденту з обох суден було зроблено оклики на адресу іншого, і на обох суднах негайно піднесено червоні прапори. Після того судно А виконало покаральний оберт. Коли А завершило свій оберт, то на обох суднах було піднесено жовті прапори у супроводі вигуків "Ампайр". Чи змінює це характер випадку?

Відповідь 3

Так. Ампайри мають розглянути кожний з інцидентів окремо. Залежно від рішень ампайрів по кожному з цих двох інцидентів і стосовно кожного з суден, яке, за висновками ампайрів, порушило правило, ампайри мають прийняти рішення щодо покарання будь якого з суден, беручи до уваги те, що судно А одне покарання уже виконало.

ПОКАЖЧИК ПРАВИЛ (по випадках)

Правило	Випадки
2	A4
10	A6, B6, D1, 2, 3, 6, G2, 5, 7, J4, 5, L3
11	A2, 3, 4, 5, 6, B1, 2, 3, C1, 2, 4, D1, 5, 7, E4, 5, F2, 4, G2, 6, J1, 5, M4
12	B3, E6, H1
13	A1, B2, 4, D3, 4, 5, 8, E1, 2, 3, K2
14	K2, L3 **(Дивіться також Основні принципи § 3)**
15	B1, 3, D1, 3, 6, G5, 7
16	D5, E3, J3
16.1	A3, 4, 5, B2, 3, 4, 6, C1, 2, 4, D1, 4, 7, E9, H2
16.2	D2, G7, L3
17	J5
17.1	A1, C1, 4, D5, 7, F1, 3, 4, G3, 4, 6, H3, L4
18.1	A6, B5, E3, F2, G6, H4, J1, 4
18.2	A6, H1, 4, M4
18.2(a)	B5, D6, E2, 3, 4, 6, F2, G6, J1, 5
18.2(b)	E2
18.2(d)	E3, 4, H2, J3
18.2(e)	E6
18.3(a)	E7, 8
19	D6, K2
19.1	B7
20.1	C3
20.2	H4, L4
20.3	B9
22.2	C3, L2
28.1	K1
31	H2, L5
42.3(d)	C5
44.1	M3, 5
44.2	K1, L5
60.1	M1
61.1(c)	M1
64.1	L1, M6

Правило	Випадки
A5	K1
D1.1(a)	D9, 10, E5, 9, F2, H1, 2, J2, M4
D1.1(b)	B6, 8, E1, 3, 5, 8, 9, H1, 2, J2, 3, 4
D1.1(c)	H3, J5
D1.1(d)	K1
D1.2(a)	L3
D2.1(a)	M2
D2.1(b)	L5, M6
D2.2(a)	M6
D2.2(b)	M1, 6
D2.2(c)	L5
D2.2(d)	L1, 5, M3, 4, 5

Визначення	Випадки
Чисто попереду, Чисто позаду, Перекриті	G3, J5
Фініш	K1
Триматися осторонь	A2, 3, 4, 5, B2, D1
Підвітряний і Навітряний	G1, 3
Перешкода	B5, 8, F2, L4
Напехний курс	G4, L4
У перегонах	K1
Галс, Правий або Лівий	G1, 3

Всього тексту без урахування ілюстрацій:
знаків 118663
сторінок (**118663**:2500) **= 47,5+принаймні 3 сторінки інших написів = 50**
(=$500)