

$S_{2^3}$

104

Macro

## 1. Вступ

Ця праця є спрімованою до тих, що мають досить добре знання вітрильництва і до тих, що би хотіли навчитися деякі тактики вітрильництва. Засікавши побажання знання "Правила дороги" для вітрилоників.

Людська наявність є спрімованою до компліксів". Як є відмінні форми транспорту, то можна сподіватися що здійсниться єкісь з них. В перелонах вітрилоників пакращий знак може бути переважені, і так само пакращий не все сильніше" османні. Однак їх комбінації можуть не повторюватися - все є якесь відхиленість - і тому перегони вітрилоників не є без пригод. Особливі заління є звісно найбажаніші приклади для доброго склерса.

Вітрильникові перегони можуть мати якісь стапіні але вони всі мають частину де починається з лінії і до лінії де висвітлюються специфічні тактики.

Кожний вітрильник має свій пакет правил, але маючи всі перегонові rules'и доповнити правила "IYRU (International Yacht Racing Union)". Є дуже важне усіх кожний якщо залога знає ті правила під якими він перепланяється.

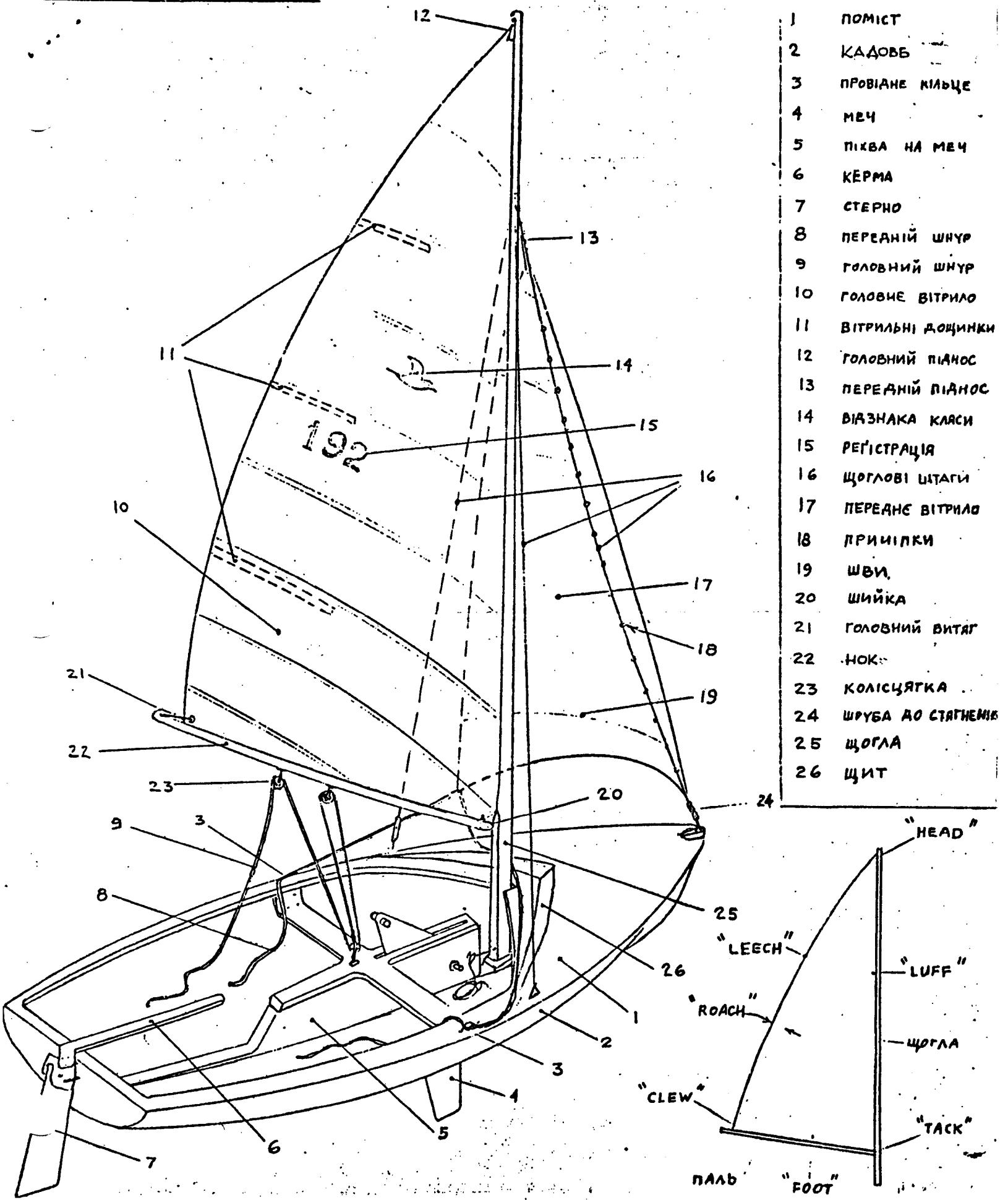
## 2. Усій твій говем.

Хоч bei бітфильміки матом таї самі основні складоті частини, кожен і модель говна має інший розкид. Кожний іск залоги тусим згани спілупортичі форміни частин бітфильміка. На частині спорікії є наречами bei власні частини бітфильміка і де всі зуходяться. Також, кожний іск залоги постійні згани наяву, які і працюють якской частини лобка на яких вони перекладаються.

Монітор є дуже важлива в здобуттю переваги; якщо скінер долгий спесифічні інструменти, вони повинні бути виконані як найкоротші можні ляжаки за тої епізодів більші за ту спесифічну діяльність.

Чему залоги повинні постійно тримати якщо вони матом надто вирвати в перекатах. Дуже важливе є консьому членові спрощені факти що скінер є його керівник, і виконувачи його вказівок без вагання. Поки є загально поданою ідеї власник лобка (адо осода - яка відповідає за говем) дуб скінером. Вразі якогось випадку через помилку скінера, він буде сам відповідальним.

# ЧАСТИНИ ВІТРИЛЬНИКА



## Форма вінрила.

Вінровде насташене вінрила може знатно сприятити до швидкості плавання. Вінрило плаває плавком, і звісно боки не є практично насташене, че так званих їхань автомобіль змінить діну.

Переважно вінрило є простим обсягом в некій сфері сили вінри. Є навіть ідеальна критика вінрила, яка виродивши має ідеальний проміжок. Як вінри здійснюються, вінрило розглядається, і оптимальна форма є вінрило. Різни контролі є ліческі, які розділяють сферичні та трапеції зміни вінри. Тоді є контролі нас вінрилом, як вінри здійснює, є пунктами які є контролі не є об'ємами, і традиційною формою вінрила.

Важлива ідея є таща оптимального вінрила і може пристосувати їх форму в як найшвидшу сферу сили вінри.

Проміжок контролювання напруженням трох країв вінрила: "LUFF", "FOOT" і "LEECH". Найбагатшим згаженням єк гравен

здряжує до фірми вінрила є досвід.

Наступна пасміна подасть деякі ідеї що практично насташене вінрило.

Напруга на "LUFF" контролює проміжок до переду і до заду. Пересічно, пункт найсильнішого проміжу, як тищеться

до бімбу, побудовані бути може  
33 і 40% поза "LUFF". На промежу, як  
що виникає під час бімбу від 8 вузлів  
з вітром діє є правильне напнення і  
вітер збільшується до 12 вузлів,  
пункт найсильнішого промежу посунеться  
до заду і проміжок збільшиться. Напнення  
"LUFF" посунеть пункт найсильнішого  
промежу до неба і зменшиться ще, і  
так діїнання оптимальну форму  
бімбу.

"CUNNINGHAM HOLE PIG" або "DOWNHAUL"  
(акою попередній не існує) може бути  
створений під напнення напружені  
чи "LUFF". Це є за діяло напружені,  
вертикальна зморска побудована відразу  
по зору вітру. За мало напружені  
спрямовані горизонтальну зморську в  
тілі саші вітру.

Напружені на "FOOT" контролює  
силу промежу і некі частині бімбу.  
Подільшення напруги зменшує проміжок  
зменшує "HEELING MOMENT", зменшуючи проміжок.  
Це можна контролювати висування  
послідовної вітрової ("OUTHAUL").

Два контролі існують на "LEECH":  
головний штурф і "BOOM VANG". Висування  
за мало напруги є поздній масимад  
в акоміці "LEECH" і відрізняє сили  
пхани бімбульник. В екстремні

ситуації, "LEECH" стає дуже тяжким і пілескає як прах. За мало напруги на "LEECH" зникає чо проміж до задній частині вітрила дуб залежніший. Тяжоло, тим не менш найсильнішого проміжу поступає до переду, зменшуєчи ефективність вітрила. За багато напруження здійснює проміж в задній частині вітрила і кручення "LEECH" до вітру. Головний штурвальний щод здійснює напроти на вітер як пливеться до вітру, а "BOOM VANG" контролює "LEECH" як плаває з вітром. Деякі вітрильні штурви можуть дозволити використовувати штурвальний щод. "LEECH LINE", який може бути ефективнішим уживанням в легких вітрах коли високі напруження на головному штурвальному щоді на "BOOM VANG" не є наданими.

Місці самі засади є висувані на передній вітрил, але передній штурвальний щод є обмежений способом контролю "LEECH" і "FOOT". Рухати проміж кілька разів до переду, напруження на "LEECH" здійснюється а напруження на "FOOT" зменшується. Передній підкос контролює "LUFF".

Контроль проміжу є найдієвіше власна як пливеться до вітру. Як пливеться з вітром, аеродинаміка стає менш важкою а тиснливий опір стає

головного силою вітривника.

Дік пливеться до вітру, головне  
тисання чо коктейль торек має б: "Дік  
даліжко до вітру повинний від плисти?"  
Головного профілюваного є зламів дік наставими  
вітровиця.

"Кут атаки" ("ANGLE OF ATTACK")  
головного вітровиця контролюється  
вітровицями "TRAVELER" і головний штурв.  
Це можна осягнути не міністерством промислу.  
"TRAVELER" робоче головне вітровиця ковз  
наль є над ним. Дік пливеться з вітром,  
"BOOM VANE" передає функцію головного  
штурвала (наприклад "LEECH") а головний  
штурваль передає функцію "TRAVELER"  
вітровицям дік даліжко попускати вітровицю.

Зокрема, дік пливеться до вітру  
вітровицю повинне дути написано так як якщо  
хочеть палю дуб подібно чиже середина  
говна і "GUNWALE" (дік говна). В легких  
вітровицях палю повинні дути присужений  
dumare до середини говна вітровицями  
"TRAVELER" і наприклад головного штурвала  
повинне дути зменшено, чо буде згаданою  
"HOOKING OF THE LEECH". Дік вітер  
здійснюється, помірно поправляти  
"TRAVELER" чо буде змогути палю дільше  
в годину і менше в дік. Коли

тімбер лише збільшується і говен за  
согласом начальника треда потустили  
головний шнур. "Boom VAN" повинен  
бути сильно нажатий чод зажимами  
пілесканин "LIFF".

Погода поганіша більшуються чод  
правильно нанесши передне вібрено.

Вони повинно бути досить чітко  
нажате чод усунути "LEESI NOOKINK". Як  
що вібрено здійшуметься, передній шнур  
потужній більше пристягнений. І якщо  
говен до согласу начальника навіть  
менше того як головне вібрено буде  
зупинене, треда посунутися до заду  
протягне кільце. Це зламає нагруження  
на "LEESI" і верхнє ластинка вібрена  
вони пілесканин.

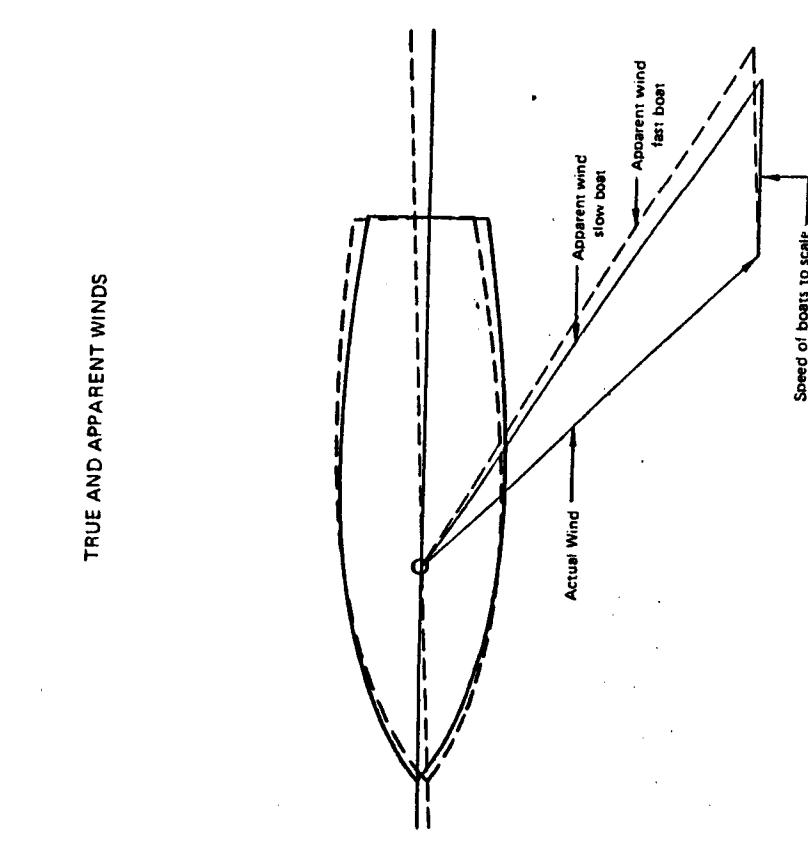
Чод зданий правильне число пробіжного  
кільце треда повільно настабити говен  
до вібрено аж коли "LIFF" переднього  
вібрена погне пілесканами. Пілесканы  
повинно стабітися однаково пробіжне чодо  
"LIFF". Якщо протягне кільце є за согласом  
до заду, пілесканы погнетають в горі;  
за суперни до заду, пілесканы погнетаються  
в горі.

Цю фізичну ідею піддає до бімбу, таємність якої є залогом успіху до подальшого розвитку, але таємність повинна бути дуже підтримана. Кожний говін має свій оптимальний напрям. Цей напрям є складовою вимірювання відного бімбу (APPARENT WIND). Видний бімбр, це вектор лівобокової працювальної бімбу менус вектором лівобокової хвилі (Противо-напрямом за рисунок на наступній сторінці). Кут відного бімбу визначається тільки на половину кута працювальної бімбу але лівобокова хвиль даємо зменшувати кутовий напрям говінчи відносно до бімбу.

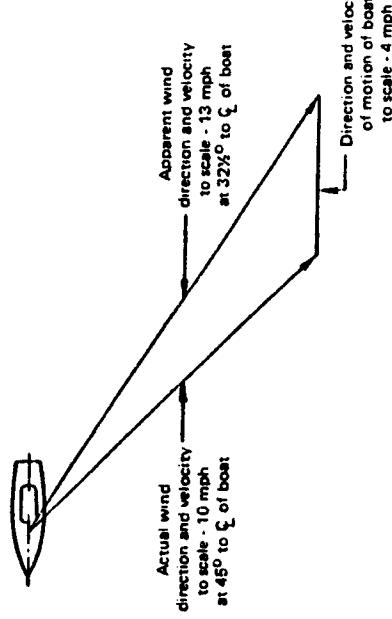
В легких бімбрах і більші бірі дають висока стабільність коли напрям говін є змінення до бімбу. Бімбр відповідає будь-якому, що належить триангуль працювальної працювальної. В уважах і більших бімбрах є зручні відповідні застосуванням лівобокової хвилі застосуванням таємниць. Коли бімбр створює такі силки що говін за даємо зменшувати, працюється говін змінення до бімбу ізод таємни рівновагу. Коли бімбр відповідає погане паскання, працює популістичні таємни бімбрено, так що буде підвищувати аеродинаміко.

"TELL TALES" поєднують триангульні бімбра працювальної напрямчес. Вони є штампи, які є в інші бірі, працюючи

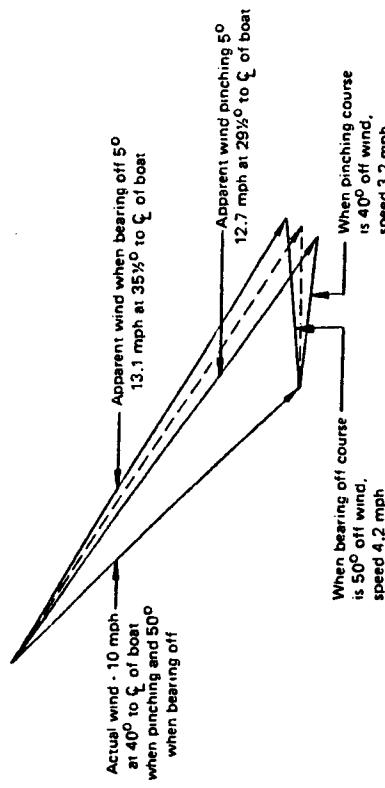
**BUAT SAILING WITH WIND AT CORRECT ANGLE  
FOR MOST EFFICIENT PROGRESS TO WINDWARD**



TRUE AND APPARENT WINDS



Comparison of Most Efficient Angle, with Pinching and Bearing Off 5°



The faster boat must sail farther off the true wind in order to keep the apparent wind at the correct angle to the sails.

Although the angle to the actual wind has been changed 5°, the apparent wind changes only 3°.

FIGURE 3

FIGURE 4

з одніх доків персонального бімфона, багатінів  
по загу "LIFF". Коли бімфоліник пливе за  
документою до бімпу, "TELL TALE" з  
натімфічного доку, почне пілесканні і показування  
бімпу; коли він пливе за мало до  
бімпу, "TELL TALE" з пігнатімфічного доку почне  
пілесканні і крутитися. Коли "TELL TALE" з  
пігнатімфічного доку стоять рівно, показуючи до  
заги, і "TELL TALE" натімфічного доку показує  
до заги і трохи до гори, підсвітка бімфона є  
правильна напівнічка.

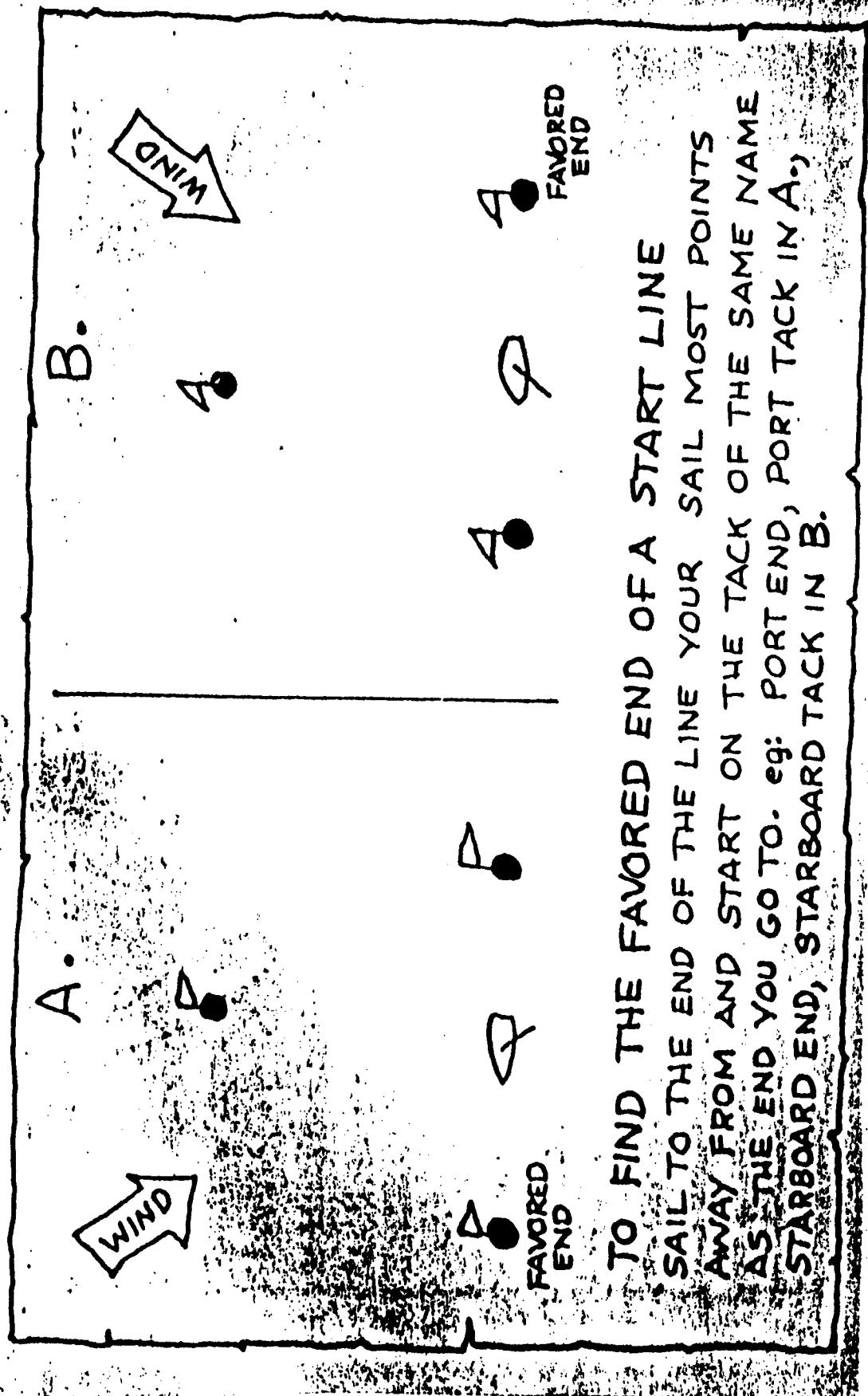
Як плавається з бімпом, ми самі  
приспособлюємося. Бімфона випускається  
як найдільше можна без пілесканнів.  
Окрім в легких бімпах, "Воот Чано" повинен  
бути досить міцно склеїваний.

## Старт перегон.

Поганки перегонів є контролювані власного післядовностю поїздів. Переважно, стрімкото реверсивер чио п'ять хвилин, погинатого 15 до 30 хвилин перед офіційним підагданням змінань. Скіпер повинний чинити при соді годинників який рахує до заду, і синхронізувати його з одним з тих вистріїв. Цим спафти контролюють судді на гоночі машину. Нічия спафту є наявність від машини чисто офіційного гоночного місця за заскореному у воді.

Добрий спафті залежить багато від досвіду скіпера. Не можна порівнювати спафти бінрельщика до спафти гоночного автомобіля чио бінрельщик не стоять на місці, але є постійно вруси. Циль добrego спафту є суми на подавальному кінці (FAURUND AND) між лівого та правої спафту.

Машину чио більшість спафтів є до вінту, дужно драти їх під чистку. Підгасаний кінець чио кінець лінії якщо є близьче до вінту і машину є близьче до північної торкти (Прочиу діставши на рисунок на наступній сторінці). Якщо не має підгасаного кінця, підгасаний кінець є з доку штирфортом коми підіймається до лінії.



TO FIND THE FAVORED END OF A START LINE  
SAIL TO THE END OF THE LINE YOUR SAIL MOST POINTS  
AWAY FROM AND START ON THE TACK OF THE SAME NAME  
AS THE END YOU GOT TO. eg: PORT END, PORT TACK IN A.,  
STARBOARD END, STARBOARD TACK IN B.

николи не побили поганими  
злагами лівим галсом ("PORT TACK"), якщо  
не можна перехамити лише правою галсом  
через напрям вітрів. Коли є дуже тихий  
вітер є дуже важливі будь на яких  
якщо буде вітер перше відрив.

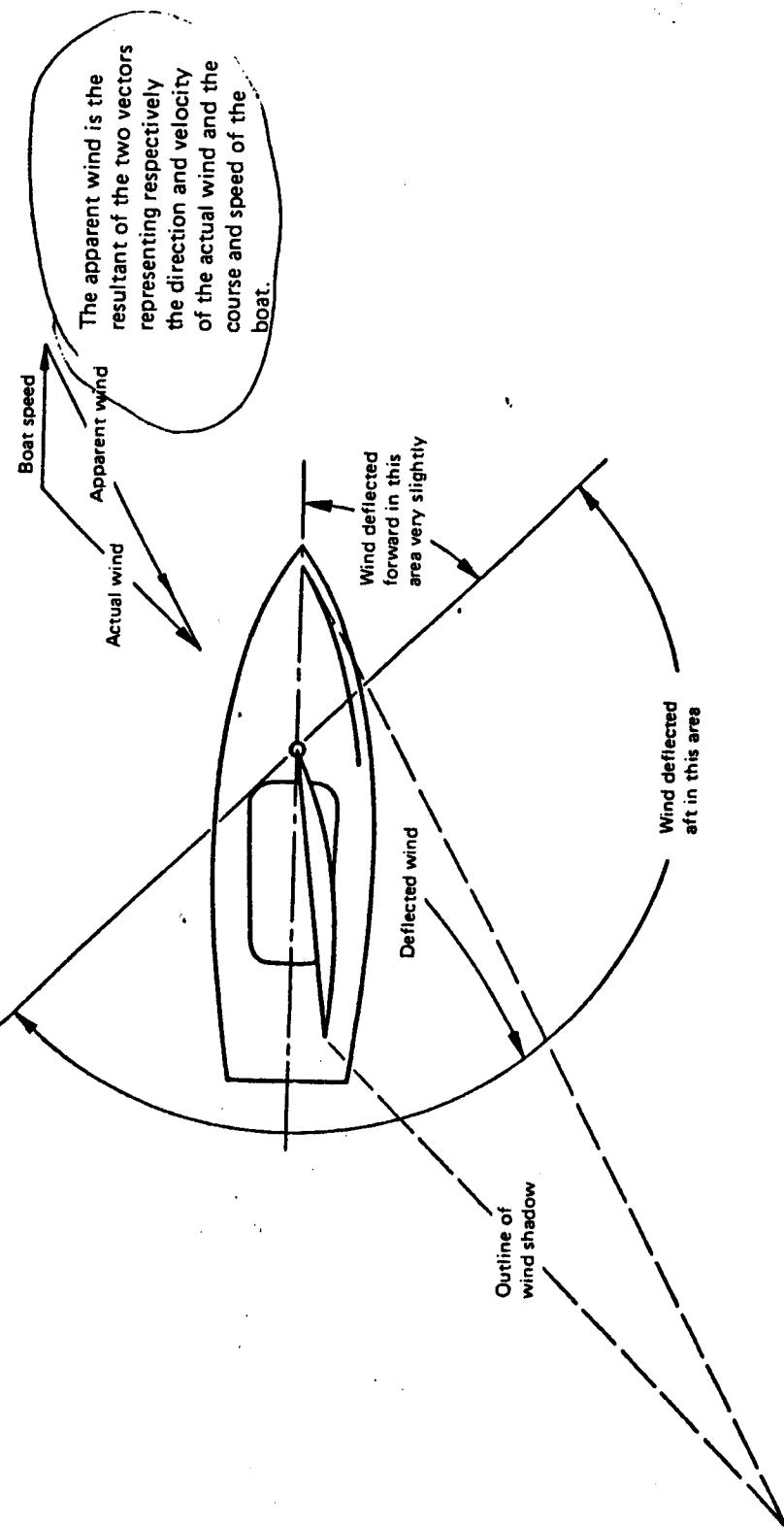
## Do bimby.

Відразу до північного боку конного  
гобка і підковиєного в згодіс тає трох  
гобсих яготи є тільки бимбу де швидкість  
бимбу є дуже зменшена (Протяг дивиться на  
наступну спорітку). Говен в цій окомії  
не має нагоди нерознати північний гобек.  
Щоразу ж, якщо з північного боку тає  
гобсий яготи яко що є рівний з гобом  
гобка з північного боку. Цей говен тає  
гобсаний ярік щі присліди: (1) в цій окомії  
є більш швидкіший і відхиленіший в подіжаках  
напрям, (2) не подіжакий відхиленіший вінєр  
він відхиляє бимбу із цього гобка тає  
гобсаний ярік як говен північного  
гобка.

На скоро післяго з бимбу таєєа зами  
є використання замиє напряму бимбу. Всі бимбу  
зникаютьса і в суні і в напрямі. Загалом  
говен північний повернута на другий галс  
якщо напрям бимбу зникає так що  
говен не може так само високо дути  
настіненій промін бимбу.

Підвиши на північ галсом скінєр  
побільші висотами або кіннас або ясною тою  
на замиє юс замиє яко напрям. Якщо  
бимбу зникається так що тоєста говен  
може напрямувати юс нонредкий напрям

**WIND CONDITIONS SURROUNDING A BOAT  
ON A BEAT TO WINDWARD**



**FIGURE 15**

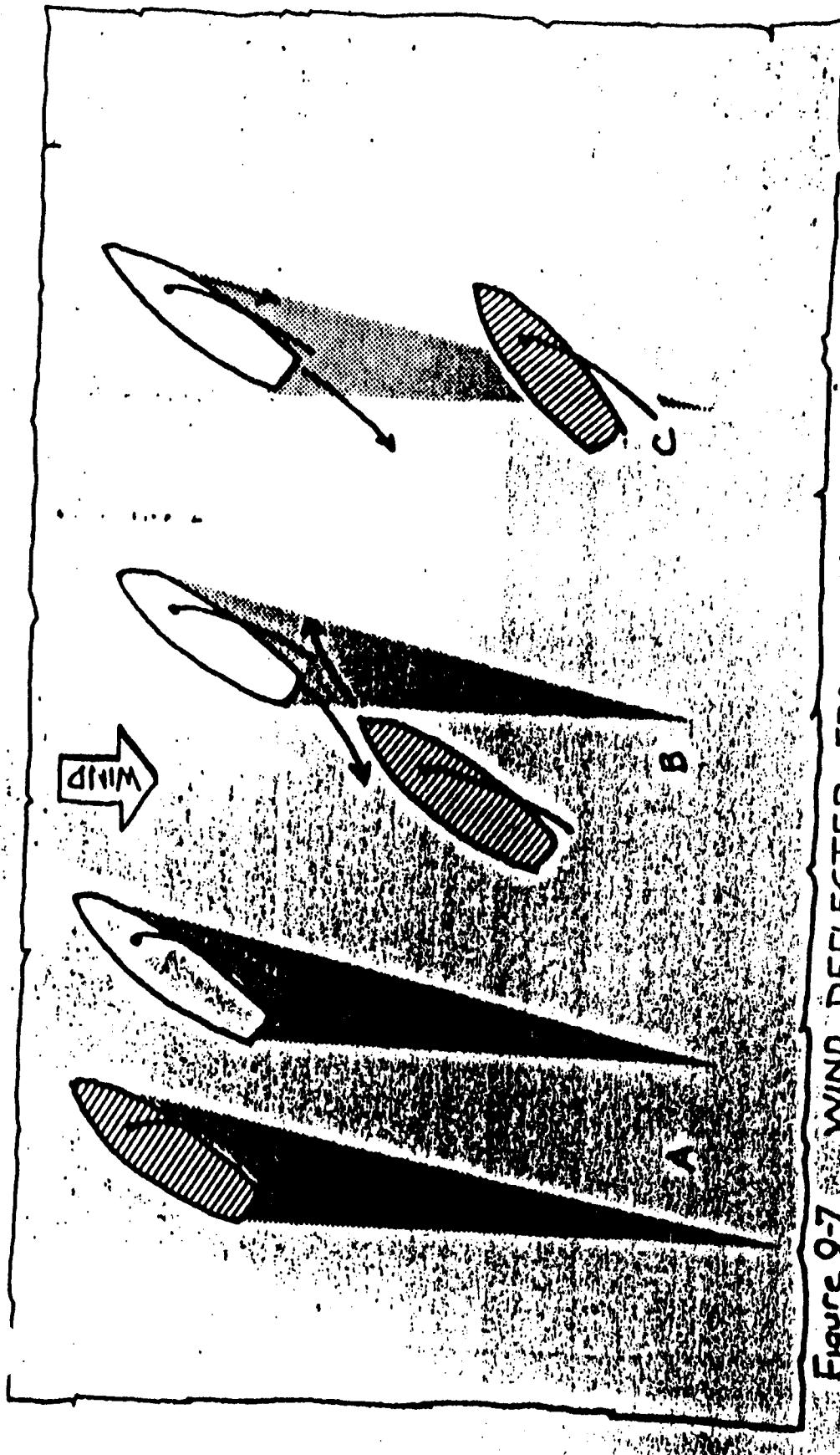
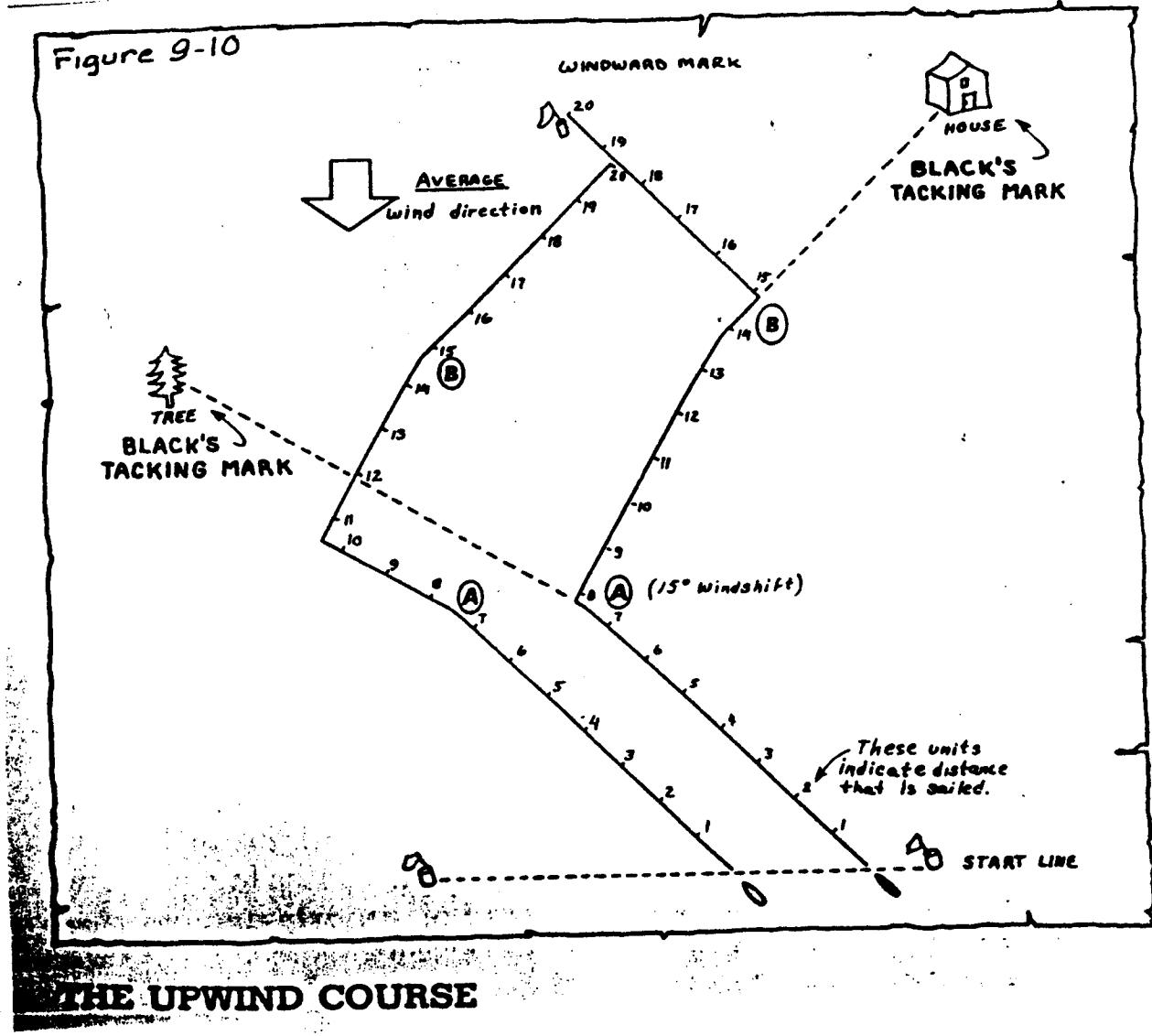


Figure 9-7 WIND DEFLECTED FROM LEADER'S SAIL PRODUCES  
A HEADWIND FOR A FOLLOWING BOAT

може скінч чорне зображення яко бік  
одесав "LIFT" big бімбу . Існує бімб  
змінився так яко інреда говен може  
пакривувати , скінч чорне зображення яко  
бік одесав "HEADER" big бімбу . Так як  
наступний рисунок показує , корний говен  
повернув на другий раз на (A) (на "HEADER") ,  
і так як таб коротшу віддала писем  
ніж ділний говен іскрі не використав  
змінен бімбу і писів може письми .

Іншою варіацією до наявного марка  
скінч говених пакривувати думи на  
правому разі досить ділного перед марком .  
Говен , іскрі здійснюється на марк на  
лівому разі письми передусимів бік  
говен яко є на правому разі .

Figure 9-10



### З Bimpon

Дік північна пасміна гребенів з Bimpon і нена дужко інших гребенів; тактика є проста - тричатори правильно написані бімрида поправляючи їх ще погано, напримовується лоби просто на наступний марк. Коли є юдзіско інші гребені, різni doi' bimbo-роються.

Лоби це - позаду іншого гребна, торс  
виступає своє бімридо щод здійснювати бімр  
того гребна, і може торс ѹого перегнати.  
На реаль, скіпер мусить відійти 1400  
метрів після цього не зробив. Скіпер повинний  
підігнати це ще бід перегнати іншій гребені,  
наглимиши гребені має первісне право ізди але  
до тасу кам скіпера гребені є "MAST ABEAM"  
(нульком коли ще гребка скіпера є нога  
ізольу другого гребна).

Скіпер також повинний знати що  
якщо який буде гребені продує його перегнати,  
скіпер повинний покрутити до бімру і так  
що опонент також змусить покрутити до  
бімру. Коли опонент є "MAST ABEAM", скіпер  
мусить його пустити.

Базамо doi' bigduvastse ще гребни  
перегнати з Bimpon! Пурбій торсъ може  
з цього скористати ігру з поганку земі  
з курсу де є вільне побімр. Лишаки doi'  
лініям підагутом, він може їх перегнати їх  
їхнії свідомості.

## Заключення.

Деякі тактики перегонів біатлоністів  
були незані і в чому наскільки це єдине  
невід розуміння і згадування з перегонами  
на біатлоніках. Усіх освітніх цей спорт,  
що дуже підходить для перегонів. Є достато  
кількох на цю тему які пояснюють  
зрештою всі аспекти перегонів біатлоністів.  
Доброї біатлону!

## *Official Racing Rules*

*The following are portions of the racing rules of the North American Yacht Racing Union, adopted 1965, and are reprinted with permission. Complete copies of the official Racing Rules may be obtained from Corresponding Secretary, 37 West 44th Street, New York, New York 10036.*

*Listed below are excerpts from those sections of the rules of most interest to junior sailors and racing skippers.*

### **PART 1: DEFINITIONS**

Racing—A yacht is racing from her preparatory signal until she has either finished and cleared the finishing line and finishing marks or retired, or until the race has

been cancelled, postponed, or abandoned, except that in match or team races, the sailing instructions may prescribe that a yacht is racing from any specified time before the preparatory signal.

**Starting—A**, starts when, after her starting signal, any part of her hull, crew or equipment first crosses the starting line in the direction of the first mark.

**Finishing—A** yacht finishes when any part of her hull, or of her crew or equipment in normal position, crosses the finishing line from the direction of the last mark.

**Luffing**—Altering course towards the wind until head to wind.

**Tacking—A** yacht is tacking from the moment she is beyond head to wind until she has borne away, if beating to windward, to a close-hauled course; if not beating to windward, to the course on which her mainsail has filled.

**Bearing Away—Altering course away from the wind until a yacht begins to jibe.**

**Jibing—A** yacht begins to jibe at the moment when, with the wind aft, the foot of her mainsail crosses her center line and completes the jibe when the mainsail has filled on the other tack.

**On a Tack—A** yacht is on a tack except when she is tacking or jibing. A yacht is on the tack (starboard or port) corresponding to her windward side.

**Close-hauled—A** yacht is close-hauled when sailing by the wind as close as she can lie with advantage in working to windward.

**Leeward and Windward—The leeward side of a yacht is that on which she is, or, if luffing head to wind, was, carrying her mainsail. The opposite side is the windward side.**

When neither of two yachts on the same tack is clear astern, the one on the leeward side of the other is the leeward yacht. The other is the windward yacht.

**Clear Astern and Clear Ahead; Overlap**—A yacht is clear astern of another when her hull and equipment are abaft an imaginary line projected abeam from the aftermost point of the other's hull and equipment. The other yacht is clear ahead. The yachts overlap if neither is clear astern; or if, although one is clear astern, an intervening yacht overlaps both of them. The terms clear astern, clear ahead and overlap apply to yachts on opposite tacks only when they are subject to rule 42—Rounding or Passing Marks and Obstructions.

**Proper Course—A** proper course is any course which a yacht might sail after the starting signal, in the absence of the other yacht or yachts affected, to finish as quickly as possible. The course sailed before luffing or bearing away is presumably, but not necessarily, that yacht's proper course. There is no proper course before the starting signal.

Mark—A mark is any object specified in the sailing instructions which a yacht must round or pass on a required side.

**Obstruction—An obstruction is any object, including craft under way, large enough to require a yacht, if not less than one overall length away from it, to make a substantial alteration of course to pass on one side or the other, or any object which can be passed on one side only, including a buoy when the yacht in question cannot safely pass between it and the shudal or object which it marks.**

an alteration of course which may not be foreseen by the other yacht or when claiming room at a mark or obstruction.

## SECTION B—OPPOSITE TACK RULE

### 36—Fundamental Rule

A port-tack yacht shall keep clear of a starboard-tack yacht.

## SECTION C—SAME TACK RULES

### 37—Fundamental Rules

1. A windward yacht shall keep clear of a leeward yacht.

2. A yacht clear astern shall keep clear of a yacht clear ahead.

3. A yacht which establishes an overlap to leeward from clear astern shall allow the windward yacht ample room and opportunity to keep clear, and during the existence of that overlap the leeward yacht shall not sail above her proper course.

38—Right-of-Way Yacht Luffing after Starting

1. Luffing Rights and Limitations. After she has started and cleared the starting line, a yacht clear ahead or a leeward yacht may luff as she pleases, except that:—

A leeward yacht shall not sail above her proper course while an overlap exists if, at any time during its existence, the helmsman of the windward yacht (when sighting abeam from his normal station and sailing no higher than the leeward yacht) has been abreast or forward of the mainmast of the leeward yacht.

2. Overlap Limitations. For the purpose of this rule: an overlap does not exist unless the yachts are clearly within two overall lengths of the longer yacht; and an overlap which exists between two yachts when the leading yacht starts, or when one or both of them completes a tack or jibe, shall be regarded as a new overlap beginning at that time.

3. Hailing to Stop or Prevent a Luff. When there is doubt, the leeward yacht may assume that she has the right to luff unless the helmsman of the windward yacht has hailed "Mast Abeam," or words to that effect. The leeward yacht shall be governed by such hail, and, if she deems it improper, her only remedy is to protest.

4. Curtailing a Luff. The windward yacht shall not cause a luff to be curtailed because of her proximity to the leeward yacht unless an obstruction, a third yacht or other object restricts her ability to respond.

5. Luffing, Two or More Yachts. A yacht

shall not luff unless she has the right to luff all yachts which would be affected by her luff, in which case they shall all respond even if an intervening yacht or yachts would not otherwise have the right to luff.

39—Sailing Below a Proper Course after Starting

A yacht which is on a free leg of the course after having started and cleared the starting line shall not sail below her proper course when she is clearly within three of her overall lengths of either a leeward yacht or a yacht clear astern which is steering a course to pass to leeward.

### 40—Right-of-Way Yacht Luffing before Starting

Before a yacht has started and cleared the starting line, any luff on her part which affects another yacht shall be carried out slowly. A leeward yacht may so luff only when the helmsman of the windward yacht (sighting abeam from his normal station) is abaft the mainmast of the leeward yacht. However, after her starting signal the leeward yacht may luff slowly to assume her proper course even when, because of her position, she would not otherwise have the right to luff. Rules 38.3, Hailing to Stop or Prevent a Luff; 38.4, Curtailing a Luff; and 38.5, Luffing Two or More Yachts, also apply.

## SECTION D—CHANGING TACK RULES

### 41—Tacking or Jibing

1. A yacht which is either tacking or jibing shall keep clear of a yacht on a tack. 2. A yacht shall neither tack nor jibe into a position which will give her right of way unless she does so far enough from a yacht on a tack to enable this yacht to keep clear without having to begin to alter her course until after the tack or jibe has been completed.

### 42—Retiring from Race

3. A yacht which tacks or jibes has the bonus of satisfying the Race Committee that she completed her tack or jibe in accordance with rule 41.2.

4. When two yachts are both tacking or both jibing at the same time, the one on the other's port side shall keep clear.

## SECTION E—RULES OF EXCEPTION AND SPECIAL APPLICATION

When a rule of this section applies, to the extent to which it explicitly provides rights and obligations, it overrides any conflicting rule of Part IV which precedes it, except the rules of Section A—Rules Which Always Apply.

## PART IV: SAILING RULES WHEN YACHTS MEET

### SECTION A—RULES WHICH ALWAYS APPLY

#### 31—Disqualification

1. A yacht may be disqualified for infringing a rule of Part IV only when the infringement occurs while she is racing, whether or not a collision results.

2. A yacht may be disqualified before or after she is racing for seriously hindering a yacht which is racing, or for infringing the sailing instructions.

#### 32—Avoiding Collisions

A right-of-way yacht which makes no attempt to avoid a collision resulting in serious damage may be disqualified as well as the other yacht.

#### 33—Retiring from Race

A yacht, which realizes she has infringed a racing rule or a sailing instruction, should retire promptly; but, if she persists in racing, other yachts shall continue to accord her such rights as she may have under the rules of Part IV.

#### 34—Misleading or Balking

1. When one yacht is required to keep clear of another, the right-of-way yacht shall not (except to the extent permitted by rule 38.1, Luffing after Starting) do so by altering course as to:—

(a) prevent the other yacht from keeping clear; or

(b) mislead or balk her while she is keeping clear.

2. A yacht is not misleading or balking another if she alters course by luffing or bearing away to conform to a change in the strength or direction of the wind.

35—Hailing

A right-of-way yacht, except when luffing under rule 38.1, Luffing after Starting, should hail before or when

an alteration of course which may not be foreseen by the other yacht or when claiming room at a mark or obstruction.

## SECTION B—OPPOSITE TACK RULE

### 36—Fundamental Rule

A port-tack yacht shall keep clear of a starboard-tack yacht.

## SECTION C—SAME TACK RULES

### 37—Fundamental Rules

1. A windward yacht shall keep clear of a leeward yacht.

2. A yacht clear astern shall keep clear of a yacht clear ahead.

3. A yacht which establishes an overlap to leeward from clear astern shall allow the windward yacht ample room and opportunity to keep clear, and during the existence of that overlap the leeward yacht shall not sail above her proper course.

38—Right-of-Way Yacht Luffing after Starting

1. Luffing Rights and Limitations. After she has started and cleared the starting line, a yacht clear ahead or a leeward yacht may luff as she pleases, except that:—

A leeward yacht shall not sail above her proper course while an overlap exists if, at any time during its existence, the helmsman of the windward yacht (when sighting abeam from his normal station and sailing no higher than the leeward yacht) has been abreast or forward of the mainmast of the leeward yacht.

2. Overlap Limitations. For the purpose of this rule: an overlap does not exist unless the yachts are clearly within two overall lengths of the longer yacht; and an overlap which exists between two yachts when the leading yacht starts, or when one or both of them completes a tack or jibe, shall be regarded as a new overlap beginning at that time.

3. Hailing to Stop or Prevent a Luff. When there is doubt, the leeward yacht may assume that she has the right to luff unless the helmsman of the windward yacht has hailed "Mast Abeam," or words to that effect. The leeward yacht shall be governed by such hail, and, if she deems it improper, her only remedy is to protest.

4. Curtailing a Luff. The windward yacht shall not cause a luff to be curtailed because of her proximity to the leeward yacht unless an obstruction, a third yacht or other object restricts her ability to respond.

5. Luffing, Two or More Yachts. A yacht

#### 42—Rounding or Passing Marks and Obstructions

When yachts either on the same tack or, after starting and clearing the starting line, on opposite tacks, are about to round or pass a mark on the same required side or an obstruction on the same side:—

##### When Overlapped

1. (a) An outside yacht shall give each yacht overlapping her on the inside room to round or pass it, except as provided in rules 42.1(c), (d) and (e). Room includes room to tack or jibe when either is an integral part of the rounding or passing maneuver.
- (b) When an inside yacht of two or more overlapped yachts on opposite tacks will have to jibe in rounding a mark, in order most directly to assume a proper course on the next leg, she shall jibe when she has obtained room.
- (c) When two yachts on opposite tacks are either on a beat or when one of them will have to tack either to round the mark or to avoid the obstruction, as between each other rule 42.1(a) shall not apply and they are subject to rules 36, Opposite Tack Fundamental Rule, and 41, Tacking or Jibing.
- (d) An outside leeward yacht with luffing rights may take an inside yacht to windward of a mark provided that she hauls to that effect and begins to luff before she is within two of her overall lengths of the mark and provided that she also passes to windward of it.
- (e) (Anti-Barging Rule) When approaching the starting line to start, a leeward yacht shall be under no obligation to give any windward yacht room to pass to leeward of a starting mark surrounded by navigable water; but, after the starting signal, a leeward yacht shall not deprive a windward yacht of room at such mark either:—

(i) by heading above the first mark; or  
(ii) by luffing above close-hauled.

##### When Clear A stern and Clear Ahead

2. (a) A yacht clear astern shall keep clear in anticipation of and during the rounding or passing maneuver when the yacht clear ahead remains on the same tack or jibes.
- (b) A yacht clear ahead which tacks to round a mark is subject to

rule 41, Tacking or Jibing, but a yacht clear astern shall not luff above close-hauled so as to prevent the yacht clear ahead from tacking.

##### Restrictions on Establishing and Breaking an Overlap

3. (a) A yacht clear astern shall not establish an inside overlap and be entitled to room under rule 42.1(a) when the yacht clear ahead:—
- (i) is within two of her own lengths of the mark or obstruction, except as provided in rule 42.3(b); or
- (ii) is unable to give the required room.

(b) A yacht clear astern may establish an overlap between the yacht clear ahead and a continuing obstruction such as a shoal or the shore, only when there is room for her to do so in safety.

- (c) A yacht clear ahead shall be under no obligation to give room before an overlap is established. The onus will lie upon the yacht which has been clear astern to satisfy the Race Committee that the overlap was established in proper time.
- (d) When an overlap exists at the time the outside yacht comes within two of her lengths of the mark, she shall nevertheless be bound by rule 42.1(a), even though the overlap may thereafter be broken.

##### 43—Close-hauled, Hailing for Room to Tack at Obstructions

1. Hailing. When safe pilotage requires one of two close-hauled yachts on the same tack to make a substantial alteration of course to clear an obstruction, and if she intends to tack, but cannot tack without colliding with the other yacht, she shall hail the other yacht for room to tack.
2. Responding. The hailed yacht at the earliest possible moment after the hail shall either:—

(a) tack, in which case, the hailing yacht shall begin to tack either:—

- (i) before the hailed yacht has completed her tack; or
- (ii) if she cannot then tack without colliding with the hailed yacht, immediately, she is able to tack, or reply "You tack," or words to that effect, if in her opinion she can keep clear without tacking or delay postponing her tack. In this case:

(i) the hauling yacht shall immediately tack and

(ii) the hailed yacht shall keep clear.

(iii) The onus shall lie on the hailed yacht which replied "You tack" to satisfy the Race Committee that she kept clear.

##### 3. Limitation on Right to Room

- (a) When the obstruction is a mark which the hailed yacht can fetch, the hauling yacht shall not be entitled to room to tack and the hailed yacht shall immediately so inform the hauling yacht.
- (b) If, thereafter, the hauling yacht again hauls for room to tack, she shall, after receiving it, retire immediately.

(c) If, after having refused to respond to a hail under rule 43.3(a), the hailed yacht fails to fetch, she shall retire immediately.

##### 44—Yachts Returning to Start

1. (a) A premature starter when returning to start, or a yacht working into position from the wrong side of the starting line or its extensions, when the starting signal is made, shall keep clear of all yachts which are starting, or have started, correctly, until she is wholly on the right side of the starting line or its extensions.
- (b) Thereafter, she shall be accorded the rights under the rules of Part IV of a yacht which is starting correctly; but if she thereby acquires right of way over another yacht which is starting correctly, she shall allow that yacht ample room and opportunity to keep clear.

2. A premature starter while continuing to sail the course and until it is obvious that she is returning to start, shall be accorded the rights under the rules of Part IV of a yacht which has started.

##### 45—Anchored, Aground or Capsized

1. A yacht under way shall keep clear of another yacht racing which is anchored, aground, or capsized. Of two anchored yachts, the one which anchored later shall keep clear, except that a yacht which is dragging shall keep clear of one which is not.
2. A yacht anchored or aground shall indicate the fact to any yacht which may be in danger of fouling her. Unless the size of the yachts or the weather conditions make some other signal necessary, a hail is sufficient indication.
3. A yacht shall not be penalized for

fouling a yacht in distress which she is attempting to assist nor a yacht which goes aground or capsized immediately ahead of her.

#### PART V: OTHER SAILING RULES

- 49—Fair Sailing
- 50—Ranking as a Starter

A yacht which sails about in the vicinity of the starting line between her preparatory and starting signals shall rank as a starter, even if she does not start.

##### 51—Sailing the Course

1. (a) A yacht shall start and finish only as prescribed in the starting and finishing definitions, even if the committee boat is anchored on the side of the starting or finishing mark opposite to that prescribed in the sailing instructions.
- (b) Unless otherwise prescribed in the sailing instructions, a yacht which either crosses prematurely, or is on the wrong side of the starting line at the starting signal, or at any other prescribed time before the starting signal, shall return and start in accordance with the definition.

(c) Failure of a yacht to see or hear her recall notification shall not relieve her of her obligation of starting correctly.

2. A yacht shall sail the course so as to round or pass each mark on the required side in correct sequence, so that a string representing her wake from the time she starts until she finishes would, when drawn taut, lie on the required side of each mark.

##### 3. A mark has a required side for a

yacht as long as she is on a leg which it begins, bounds or ends. A starting mark begins to have a required side for a yacht when she starts. A finishing mark ceases to have a required side for a yacht as soon as she finishes.

4. A yacht which rounds or passes a mark on the wrong side may correct her error by making her course conform to the requirements of rule 51.2.
5. It is not necessary for a yacht to cross the finishing line completely. After finishing she may clear it in either direction.
6. In the absence of the Race Commit-

tee, a yacht shall take her own time when she finishes, and report the time taken to the Race Committee as soon as possible. If there is no longer an established finishing line, the finishing line shall be a line extending from the required side of the finishing mark, at right angles to the last leg of the course, and 100 yards long or as much longer as may be necessary to insure adequate depth of water in crossing it.

**52—Touching a Mark**

1. A yacht which either:—

- (a) touches:—
  - (i) a starting mark before starting;
  - (ii) a mark which begins, bounds

or ends the leg of the course on which she is sailing; or

(iii) a finishing mark after finishing, or

(b) causes a mark vessel to shift to avoid being touched, shall retire immediately, unless she claims that she was wrongfully compelled to touch it by another yacht, in which case she shall protest.

2. For the purposes of rule 52.1: Every ordinary part of a mark ranks as part of it, including a flag, flagpole, boom or hoisted boat, but excluding ground tackle and any object either accidentally or temporarily attached to it.