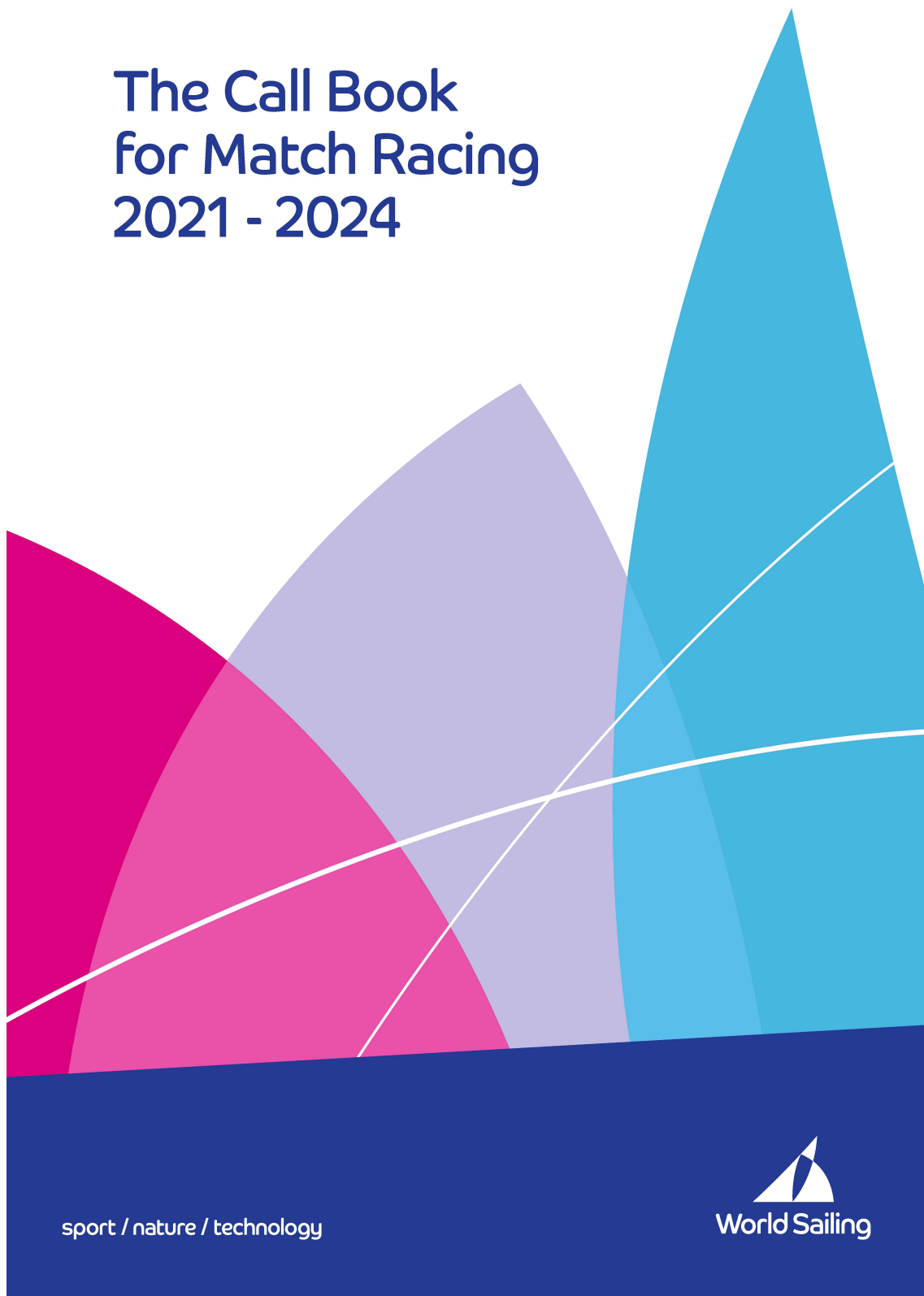


The Call Book for Match Racing 2021 - 2024



sport / nature / technology



As the leading authority for the sport, World Sailing promotes and supports the protection of the environment in all sailing competition and related activities throughout the world.

스포츠의 최고 권위자인 월드세일링은 전 세계의 모든 세일링 경기와 관련 활동에서 환경 보호를 홍보하고 지원한다.

Contact details for the World Sailing Executive Office: 월드세일링 사무국 연락처

World Sailing,
20 Eastbourne Terrace
London W2 6LG, UK

Tel +44 (0)2039 404 888
Email office@sailing.org

sailing.org

Published by World Sailing (UK) Limited, London, UK
© World Sailing Limited
December 2020

Foreword 서언

Match Racing has continued to develop as an important part of our sport. It is conducted extensively from club level through to the highest levels of competition, including the America's Cup.

매치레이스는 우리 스포츠의 중요한 부분으로 계속 발전해 왔다. 매치레이스는 클럽 수준으로부터 아메리카 컵을 포함한 최고 수준의 대회에 이르기까지 광범위하게 실시된다.

The Call Book has been developed and refined since 1992. The calls have been developed with the input from sailors and umpires alike with the aim of enabling as much consistency as possible and resolving any doubt amongst sailors and umpires about the correct call to be made in situations referred to in the Call Book.

즉결판결 지침서는 1992년에 개발된 이래로 계속 개선되어 왔다. 즉결판결들은 최대한의 일관성을 유지하는 가운데 즉결판결 지침서에 언급된 상황에 대해 올바른 즉결판결이 이루어지기 위하여 선수와 옴파이어들이 가지는 의문을 해소하려는 목표를 가지고 그들의 의견을 반영하며 개발되어 왔다.

In drafting the calls, care has been exercised to minimise the difference between fleet, team and match racing in terms of the rules in Part 2 of the racing rules; however, it is recognized that match racing is a separate discipline and that there are some differences from the other forms of racing.

즉결판결의 초안을 작성할 때 경기규칙 2장의 규칙들과 관련하여 플리트레이스, 팀레이스, 매치레이스 간의 차이를 최소화하기 위하여 주의를 기울였다. 그러나 매치레이스는 독립된 경기 방식으로 다른 형태의 레이스와 몇 가지 차이점이 있음이 인정된다.

The publishing of the Call Book is governed by World Sailing Regulation 28. This means that it is authoritative for umpired match racing only. It also means that changes can only be made through the same submission procedures as changes to the rules themselves.

즉결판결 지침서의 발행은 <월드세일링 규정 28>의 통제를 받는다. 이는 옴파이어 방식의 매치레이스에만 권위가 있음을 의미한다. 또한 이에 대한 변경은 규칙 자체의 변경과 동일한 제출 절차를 통해서만 이루어 질 수 있음을 의미한다.

However, World Sailing Regulation 28 also provides for a system with rapid response calls. Calls proposed under this system should be presented in a format similar to existing calls, and sent to the World Sailing office. Any diagrams should preferably be in 'Boats', TSS or 'Sail Replay' (all special boat drawing programs.) A call approved as a rapid response call will be immediately communicated to all IU's and MNA's. It will also be posted on the World Sailing website

<https://www.sailing.org/raceofficials/rapidresponsecalls/index.php>.

그러나, 월드세일링 규정 28은 또한 신속-응답 즉결판결 시스템을 제공한다. 이 시스템에 따라 제안하려는 즉결판결은 기존의 판결과 유사한 형식으로 제시되어야 하며 월드세일링 사무국으로 보내져야 한다. 모든 도해는 'Boats', TSS, 'Sail Replay' (모든 특수 보트 그리기 프로그램)에 있는 것이 좋다. 신속-응답 즉결판결로 승인된 판결은 모든 IU 및 MNA에게 즉시 전달될 것이다. 그것은 또한 월드세일링 웹사이트에도 게시될 것이다.

<https://www.sailing.org/raceofficials/rapidresponsecalls/index.php>.

I would particularly like to thank the Match Racing Rules Working Party for the substantial work that they have undertaken in producing this edition of the Call Book.

특별히, 이번 즉결판결 지침서를 제작하는데 많은 노력을 기울인 <매치레이스 경기규칙 특별위원회>에 감사드린다.

The Racing Rules Committee trusts that competitors and umpires will continue to provide input to the Racing Rules Committee for further development of the Call Book.

경기규칙위원회는 즉결판결 지침서의 지속적인 발전을 위해 선수와 옴파이어들이 계속해서 의견을 제시할 것이라고 믿는다

John Doerr

Chairman 의장

World Sailing Racing Rules Committee 월드세일링 경기규칙위원회

December 2020 2020년 12월

Preface 서문

I thank the Match Racing Rules Working Party and those who have helped get this updated version of the Call Book for Match Racing ready in time for the implementation of the 2021-2024 Racing Rules of Sailing.

<매치레이스 경기규칙 특별위원회>와 2021-2024 세일링 경기규칙의 구현에 맞춰 업데이트된 버전의 매치레이스 즉결판결 지침서를 준비하는 데 도움을 주신 분들께 감사드린다.

While no longer with us, the Working Party continues to acknowledge the work that Marianne Middelthon has done in regards to the Call Book for Match Racing. Finally, thanks to the many sailors and umpires who have commented and made suggestions for improvement to the book. We welcome future comments for improvement.

이제는 더 이상 우리와 함께하지는 않지만, <매치레이스 경기규칙 특별위원회>는 Marianne Middelthon이 매치레이스를 위한 즉결판결 지침서와 관련하여 수행한 작업을 계속해서 인정하고 있다. 마지막으로 이 책의 개선을 위해 의견을 제시하고 제안해 주신 많은 선수들과 umpier들에게 감사드리며 지속적인 개선을 위한 앞으로의 의견 제시도 환영한다.

Calls are entered into different sections of this book based on where they are most likely to happen.

즉결판결은 그런 사건이 발생할 가능성이 가장 높은 위치에 따라 이 지침서의 해당 절에 배치되어 있다.

Readers will find the biggest changes from the 2017-2020 version of the Call Book in calls clarifying the application of the exoneration rules. Some calls have been changed, including Call G5 being deleted and we have renumbered Call G4 as G1 and Call G7 as G3.

독자들은 2017-2020 버전의 즉결판결 지침서로부터의 가장 큰 변화를 면책 규칙의 적용을 명확히 하는 판결들에서 발견하게 될 것이다. G5 판결이 삭제되고 G4 판결을 G1으로, G7 판결을 G3로 번호를 다시 매기는 등 일부 판결이 변경되었다.

All diagrams are limited to 2-dimensional snapshots of each incident. They cannot show the wind strength, the waves, the heel and speed of boats and all the many other things that contribute to a real-life scenario. They should therefore not be used too literally, but rather as a tool to help recognise quickly and clearly the situation being addressed.

모든 도해는 각 사건의 2차원 스냅샷으로 제한된다. 바람의 세기, 파도, 배의 기울기와 속도, 그리고 현실 시나리오에 기여하는 다른 모든 것들을 보여줄 수는 없다. 따라서 도해는 너무 문자 그대로 사용되어서는 안 되며, 제기되는 상황을 빠르고 명확하게 인식하는 데 도움이 되는 도구로 사용되어야 한다.

At the back of the book there is an index of the rules listed in the call titles.

책의 뒷면에는 각 즉결판결 제목에 나열된 규칙들의 색인이 있다.

The Match Racing Rules Working Party will make recommendations on submitted calls and approved rapid response calls to the Racing Rules Committee in time for the annual meeting each year.

매치레이스 경기규칙 특별위원회는 매년 연례 회의에 맞춰 경기규칙위원회에 제출된 판결 및 승인된 신속-응답 즉결판결에 대한 권고 사항을 제공한다.

It is our intention to have available, on line, an up to date Call Book at the beginning of each year after the World Sailing Annual Conference to include any new calls approved by the Racing Rules Committee. These calls will be added into the relevant sections.

우리는 경기규칙위원회에서 승인된 새로운 판결을 포함하기 위해 매년 초 월드세일링 연례 회의가 끝난 후 최신 즉결판결 지침서를 온라인으로 제공하려는 계획을 가지고 있다. 이러한 판결은 연관된 절에 추가될 것이다.

Richard Slater, Chairman 의장

Match Racing Rules Working Party <매치레이스 경기규칙 특별위원회>

INDEX TO CALL BOOK 즉결판결 지침서 색인

Section Topic 절 주제

Introduction	General Principles for Umpire Decisions
머리말	엄파이어 판결에 관한 일반 원칙
A	Definitions and Fundamentals 정의와 기본
B	The Prestart 프리-스타트
C	The Start 스타트
D	The Leg of the Course to a Windward Mark 풍상 마크로 향하는 코스 렉
E	The Windward Mark 풍상 마크
G	The Leg of the Course to a Leeward Mark 풍하 마크로 향하는 코스 렉
J	The Leeward Mark 풍하 마크
K	The Finish 피니시
L	Other Rules 기타 규칙
M	The Umpiring Process 엄파이어방식 절차
N	Protests and Penalties 항의와 벌칙
Index of the Rules Listed in the Calls	Titles 주제별 즉결판결에 나열된 규칙들의 색인

Notes on the text 본문에 관한 참고 사항

1. Unless otherwise indicated, the wind is blowing from the top of the diagram.
1. 별도의 표시가 없는 한, 바람은 도해의 위에서 불고 있다.
2. The phrase 'a downwind course' has been replaced by 'a course that is more than ninety degrees from the true wind' in the rulebook (see rule C7.2(a)(2)). The Call Book has been changed to use this phrase.
2. 규정집에서 '풍하 코스'라는 문구가 '참바람으로부터 90° 이상을 넘은 코스'로 대체되었다(규칙 C7.2(a)(2) 참조). 이 문구를 사용하도록 즉결판결 지침서가 변경되었다.
3. Where appropriate, the phrase 'windward leg' has been replaced with the phrase 'leg of the course to a windward mark' and 'run' or 'downwind leg' has been replaced with 'the leg of the course to a leeward mark' (see rule C7.2(a)).
3. 적절한 경우 '풍상 렉'이라는 문구는 '풍상 마크로 향하는 코스의 렉'이라는 문구로 대체되었으며 '런' 이나 '풍하 렉'이 '풍하 마크로 향하는 코스의 렉'으로 대체되었다. '(규칙 C7.2(a) 참조).
4. Any call involving contact will also involve rule 14. However, as explained in the General Principles for Umpire Decisions, rule 14 has no impact on the immediate umpire decision and is therefore not addressed in each separate call.
4. 접촉을 포함하는 모든 판결에는 규칙 14와 관련된다. 그러나 <엄파이어 판결에 관한 일반 원칙>에 설명된 대로 규칙 14는 즉각적인 엄파이어 판결에 영향을 미치지 않으므로 개별 즉결판결에서 다루지 않는다.

GENERAL PRINCIPLES FOR UMPIRE DECISIONS 엄파이어 판결에 관한 일반 원칙

Four general principles apply to umpire decisions:

4가지 일반 원칙이 엄파이어 판결에 적용된다.

1. 'Last Point of Certainty' '확실한 마지막 시점'

There are many occasions when umpires are required to judge the exact moment when the state of a boat, or her relationship with another boat, changes. Examples are: passing head to wind, establishing an overlap, approaching the line to start, etc.

엄파이어는 한 보트의 상태나 다른 보트와의 관계가 바뀌는 정확한 순간을 판단해야 하는 경우가 많다. 이와 같은 예는: 풍위를 넘거나, 오버랩이 성립되거나, 스타트 라인에 접근하는 때 등을 말한다.

In such cases the umpires will apply rule C2.5 (rule 7) Last Point of Certainty and assume that the state of a boat, or her relationship to another boat, has not changed until they are certain that it has changed. For example, a boat is not judged 'beyond head to wind' until the umpires are certain that she is so.

이러한 경우 엄파이어는 규칙 C2.5(규칙 7) <확실한 마지막 시점>을 적용하고 한 보트의 상태 또는 다른 보트와의 관계가 변경되었음을 확신할 때까지 변경되지 않았다고 간주한다. 예를 들어, 배가 '풍위를 넘어선' 것으로 엄파이어들이 확신하기 전까지는 그렇지 않은 것으로 판정된다.

2. Disagreement between Umpires 엄파이어 사이의 의견 불일치

Disagreement or doubt about the facts in a situation may be resolved by applying rule C2.5 (rule 7) Last Point of Certainty.

어떤 상황의 사실에 대한 의구심 혹은 의견 불일치는 규칙 C2.5(규칙 7) <확실한 마지막 시점>을 적용하여 해결될 수 있다.

In many situations the 'Yellow' umpire has the responsibility to observe 'Yellow', while the 'Blue' umpire is observing 'Blue'. In these circumstances additional weight will be given to the observations of the appropriate umpire. When disagreement or doubt remains, and there has been no contact between the boats, the umpires will display the green and white flag. However, if there has been contact, the umpires will penalize both boats (twin penalty).

많은 상황에서 '노란색' 엄파이어는 '노란색'을 관찰할 책임을 가지는 반면, '파란색' 엄파이어는 '파란색'을 관찰한다. 이러한 상황에서는 해당 엄파이어의 관찰에 추가 가중치가 주어진다. 의견 불일치 또는 의심이 남아 있고 보트 사이에 접촉이 없을 때 엄파이어는 초록-하얀 혼합기를 올린다. 그러나 접촉이 있는 경우 엄파이어는 두 배에 모두 벌칙을 부과한다(동시 벌칙).

3. Rule 14: Avoiding Contact 규칙14: 접촉 피하기

When there has been contact there is a possibility that rule 14 has been broken. However, a breach of rule 14 will not affect any decision made by the umpires in response to flag Y being displayed.

접촉이 있을 때는 규칙 14가 위반되었을 가능성이 있다. 그러나 규칙 14의 위반은 게시된 Y기에 대한 응답으로 내려진 엄파이어의 판결에 영향을 미치지 않는다.

When the umpires decide that a boat required to keep clear or to give room or mark-room is to be penalized for breaking another rule of Part 2, a breach of rule 14 does not result in an additional penalty under rule C6.5. When a right-of-way boat or a boat entitled to room or mark-room breaks rule 14 she is exonerated by rule 43.1(c) if there is no damage or injury. If there is damage or injury, this is subject to protest under rule C6.1.

킵 클리어하여야 하거나 자리나 마크-자리를 주어야 하는 보트가 제2장의 또 다른 규칙 위반으로 벌칙을 받아야 한다고 엄파이어들이 판결할 때, 규칙 14의 위반은 규칙 C6.5에 따른 추가 벌칙으로 이어지진 않는다. 항로권 보트 또는 자리나 마크-자리에 대한 자격이 있는 보트가 규칙 14를 위반하였을 때, 손상이나 부상이 없으면 그 보트는 규칙 43.1(c)에 의해 면책된다. 손상이나 부상이 있는 경우 규칙 C6.1에 따라 항의의 대상이 된다.

However, the umpires will initiate a check for damage to be carried out immediately after finishing. If damage is found, the umpires may impose a penalty under rule C8.6 or, if a

penalty of more than one point is appropriate, act under rule C8.4 to inform the protest committee.

그러나, ump이어는 수행되어야 하는 손상 점검을 피니시 이후 즉시 시작한다. 만약 손상이 발견되면, ump이어들은 규칙 C8.6에 따라 벌칙을 부과하거나, 1점 이상의 페널티가 적절한 경우, 항의위원회에 알리기 위하여 규칙 C8.4에 따라 행동을 취할 수 있다.

4. Definition: Room, and meaning of 'in a seamanlike way'

정의 : 자리와 '뱃사람다운 방법'의 의미

World Sailing Case 21 states that 'extraordinary' and 'abnormal' manoeuvres are unseamanlike.

<월드세일링 사례 21>은 '기이한' 그리고 '비정상적인' 조종이 뱃사람답지 않다고 명시하고 있다.

However, actions that are not seamanlike in a fleet of many boats may be considered seamanlike in a situation with only two boats. Thus, in match racing some manoeuvres might be considered normal that would be considered abnormal in other racing, and therefore 'seamanlike way' will be interpreted somewhat more broadly in match racing.

그러나 많은 보트가 함께하는 플리트에서의 뱃사람답지 않은 행동은 단 두 척의 배가 있는 상황에서는 뱃사람다운 것으로 여겨질 수 있다.

따라서, 다른 레이싱에서는 비정상적으로 여겨지는 어떤 조종이 매치레이스에서는 정상으로 간주될 수 있으므로 '뱃사람다운 방법'은 매치레이스에서 다소 광범위하게 해석된다.

Any manoeuvre, however, that puts a boat or her crew at unreasonable risk of damage or injury is unseamanlike. The umpires will judge each incident on the basis of the boat's actions in relation to the conditions of wind and water that she is experiencing.

하지만 어떠한 조종이라도 보트나 승정원을 불합리한 손상이나 부상 위험에 처하게 한다면 그것은 뱃사람답지 않은 것이다. ump이어들은 보트가 겪는 바람과 물의 조건과 관련하여 보트의 행동에 토대를 두고 각 사건을 판결한다.

MR CALL A1

Rule 11 On the Same Tack, Overlapped 같은 tack, 오버랩되어 있는 경우

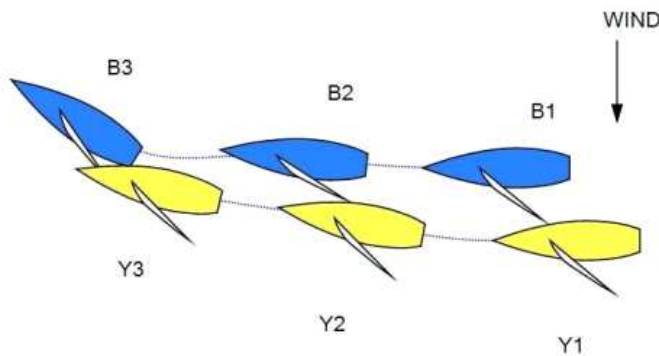
Rule 16.1 Changing Course 침로의 변경

Definitions Keep Clear 킵 클리어

Question 1 질문 1

Yellow and Blue are sailing parallel courses. Blue has adequate room to move away but nevertheless maintains a parallel course. After about 10 seconds Yellow luffs slowly and from the moment the luff starts, there is no longer any means of Blue avoiding Yellow. Blue luffs and there is contact. Flag Y is displayed. What should the call be?

Y와 B는 서로 평행한 코스를 범주하고 있었다. B는 벗어날 수 있는 적절한 자리가 있음에도 불구하고 평행한 코스를 유지하였다. 약 10초 후 Y는 천천히 러핑하였고, 러핑이 시작되는 순간부터 B는 더 이상 Y를 피할 수 없게 되었다. B가 러핑하고 접촉이 있었다. Y기가 올려졌다. 즉결판결은 무엇인가?



Answer 1 답변 1

Penalize Blue. When Blue has had an opportunity to keep clear but then sails so close to Yellow that any luff by Yellow will result in contact, Blue fails to keep clear and breaks rule 11.

B에게 벌칙을 부과한다. B는 킵 클리어할 기회가 있었을 때 Y에 너무 가까이 범주하여 Y의 러핑이 접촉을 일으키게 하였다. B는 킵 클리어하지 못하였기 때문에 규칙 11 위반이다.

Question 2 질문 2

Would the answer be different if Blue came down, or Yellow sailed a slightly higher course thereby causing the separation between the boats to decrease?

B가 내려오거나 Y가 약간 더 높은 코스로 항해하여 이로 인해 두 보트 사이의 간격이 줄어들었다면 답변이 달라지는가?

Answer 2 답변 2

No. 그렇지 않다.

MR CALL A2

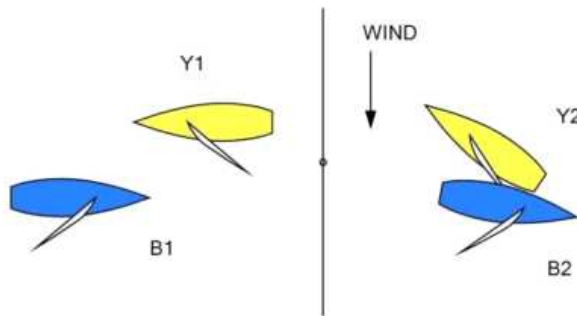
Rule 10 On Opposite Tacks 반대 tack의 경우

Rule 16.1 Changing Course 침로의 변경

Question 1 질문 1

Yellow and Blue approach each other. As they pass, Blue is keeping clear to leeward. Yellow luffs and as a result Blue is unable to respond to keep clear. The stern of Yellow makes contact with the port side of Blue. Flag Y is displayed. What should the call be?

Y와 B가 서로 접근한다. 그들이 지나갈 때 B는 풍하로 킵 클리어 하였다. Y가 (급하게) 러핑하였고, 그 결과 B는 (제대로) 킵 클리어로 응답할 수 없었다. Y의 선미가 B의 포트 쪽과 접촉하였다. Y기가 올려졌다. 즉결판결은 무엇인가?



Answer 1 답변 1

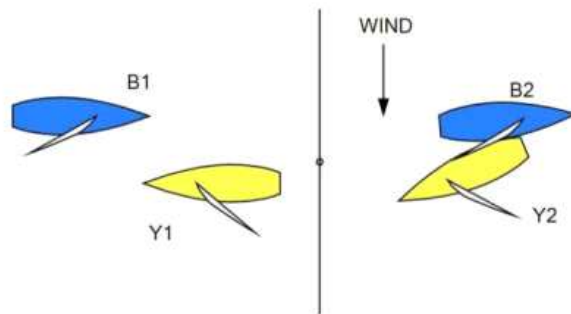
Penalize Yellow. Yellow breaks rule 16.1 by changing course without giving Blue room to keep clear.

Y에게 벌칙을 부과한다. Y는 B에게 킵 클리어할 자리를 주지 않고 코스를 변경하였기 때문에 규칙 16.1 위반이다.

Question 2 질문 2

Yellow and Blue approach each other. As they pass, Blue is keeping clear to windward. Yellow bears away. Blue is unable to respond and there is contact. Flag Y is displayed. What should the call be?

Y와 B가 서로 접근한다. 그들이 지나갈 때 B는 풍상으로 킵 클리어 하였다. Y는 베어 어웨이하였다. B는 응답할 수 없었고 접촉이 있었다. Y기가 올려졌다. 즉결판결은 무엇인가?



Answer 2 답변 2

Penalize Yellow. Yellow breaks rule 16.1 by changing course without giving Blue room to keep clear.

Y에게 벌칙을 부과한다. Y는 B에게 킵 클리어할 자리를 주지 않고 침로를 변경하였기 때문에 규칙 16.1 위반이다.

MR CALL A3

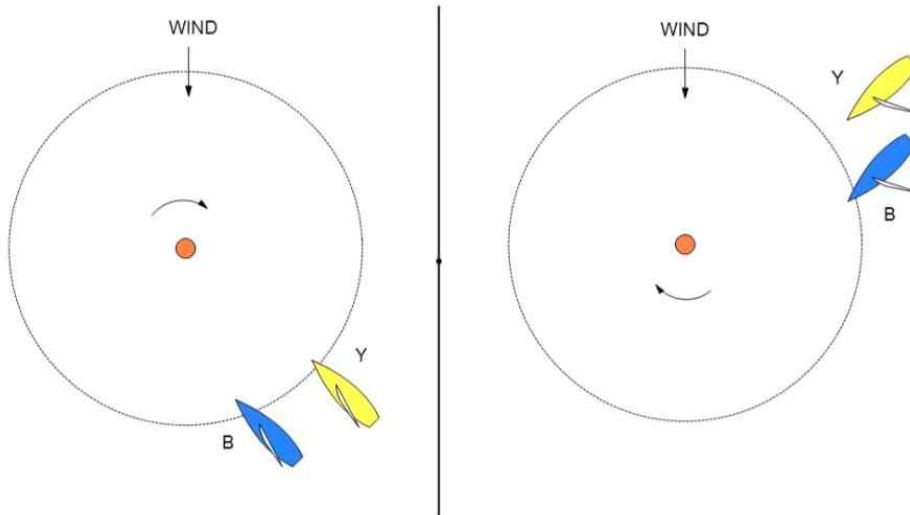
- Rule 11 On the Same Tack, Overlapped 같은 tack, 오버랩
Rule C2.9 (18.1) When Rule 18 Applies 규칙 18이 적용되는 경우
Rule C2.9 (18.2(a)(1)) Giving Mark-Room (overlapped) 마크-자리 주기 (오버랩)

Rule 43.1(b) Exoneration (room or mark-room) 면책 (자리 또는 마크-자리)

Question 1 질문 1

Blue and Yellow are approaching a mark to be left to starboard. What is the latest time Blue may luff?

B와 Y는 스타보드 쪽에 두고 지나야 하는 마크 쪽에 가까워지고 있다. B가 러핑할 수 있는 마지막 시점은?



Answer 1 답변 1

Rule C2.9 (18.1) begins to apply when any part of the hull of either boat is in the zone. From this moment, if Blue luffs and thereafter has to bear away in order to give Yellow mark-room, then Blue breaks rule C2.9 (18.2(a)(1)). Blue does not break rule 18.2(a)(1), if she is able to luff while giving mark-room. Yellow is required to keep clear under rule 11. However, she is exonerated by rule 43.1(b) if she, while sailing her proper course to round or pass the mark, breaks rule 11 because Blue fails to give her mark-room.

규칙 C2.9(18.1)는 어느 보트이든 선체 일부가 구역에 있을 때 적용되기 시작한다. 이때부터, B가 러핑을 하고 바로 Y에게 마크-자리를 주기 위해 베어 어웨이 해야만 하는 경우, 그 때는 B가 규칙 C2.9(18.2(a)(1))를 위반한 것이다. B가 마크-자리를 제공하면서 러핑할 수 있는 경우에는 규칙 18.2(a)(1)을 위반하지 않은 것이다. Y는 규칙 11에 따라 킵 클리어하여야 한다. 그러나, Y가 마크를 돌거나 통과하기 위해 프로퍼 코스를 범주하는 동안, B가 마크-자리를 주지 않아 Y가 규칙 11을 위반하게 되었다면, Y는 규칙 43.1(b)에 의해 면책된다.

Question 2 질문 2

If Blue has to bear away to give mark-room, when is she required to do so?
만약 B가 마크-자리를 주기위해 베어 어워이해야 한다면, 언제 그렇게 해야 하는가?

Answer 2 답변 2

Blue is required to bear away promptly from the moment the first of the boats is in the zone.

B는 첫 번째 보트가 구역에 있는 순간부터 신속하게 베어 어워이해야 한다.

MR CALL A4

Definitions Clear Astern and Clear Ahead; Overlap and Keep Clear
정의 클리어 어스턴 및 클리어 어헤드 ; 오버랩 및 킵 클리어

Questions 질문

When the spinnaker is not set, is a spinnaker pole in 'normal position'
스피네커가 범장되지 않은 경우 '정상 위치'에 있는 스피네커 폴의 상태

(i) when one end is attached to the mast and the other end is projecting beyond the bow,
or

(i) 한쪽 끝이 마스트에 부착되어 있고 다른 쪽 끝이 바우 너머로 돌출되어 있는 경우, 또는

(ii) in the case of an extendable bowsprit-type pole, it is not retracted as fully as it can be

(ii) 신축식 바우스프리트 형태의 폴에 있어서는, 완전히 접히지 않은 경우

(a) when the spinnaker is, or is being, set up approaching or passing a mark?

(a) 스피네커가 범장된 상태에서 마크에 접근하거나 통과하고 있을 때?

(b) when hoisting or lowering the spinnaker?

(b) 스피네커를 올리거나 내릴 때?

(c) when beating to windward?

(c) 풍상-비팅 중일 때?

(d) during pre-start manoeuvres?

(d) 프리-스타트 기동 중에는?

Answers 답변

The general test when addressing these questions is 'Is this how the boat would normally be sailed, in the absence of other boats?' This leads to the following more specific answers:

이러한 질문에 답할 때 일반적인 테스트는 '다른 보트가 없는 상황에서 보트가 정상적으로 항해하는 방식인가?'이다. 이것은 계속해서 더 구체적인 답변을 이끌어낸다.

MR CALL A5

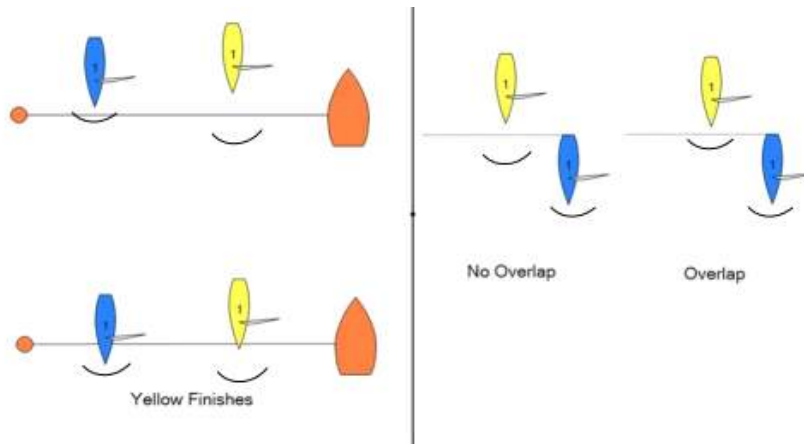
Definitions Clear Astern and Clear Ahead; Overlap and Finish (rule C2.1)

정의 클리어 어스턴과 클리어 어헤드 ; 오버랩 및 피니시 (규칙 C2.1)

Question 1 질문 1

At a close finish on a leg of the course to a leeward finish line, Yellow eases her spinnaker halyard, sheet and guy so that the sail is further ahead of her bow than normally. When does she finish? What action should the umpires take?

풍하로 피니시하는 코스 of 피니시라인 가까운 지점에서, Yellow는 스피네커 헬리어드, 시트 및 가이를 느슨하게 하여, 세일이 평소보다 바우 앞으로 더 나가게 하였다. 보트는 언제 피니시 한건가? ump이어는 어떤 조치를 취해야 하는가?



Answer 1 답변 1

The definition Finish (rule C2.1) makes it clear that a boat finishes when her hull crosses the finishing line, and the umpires should therefore take no action.

피니시의 정의는(규칙 C2.1) 보트의 선체가 피니시라인을 통과할 때 피니시가 완료되는 것으로 명백하게 되어 있어, ump이어는 어떠한 조치도 취하지 않아도 된다.

Question 2 질문 2

Would the situation be different when two boats approach a leeward mark and there is a question about whether they are overlapped?

두 보트가 풍하 마크에 접근하고, 오버랩 여부에 대한 질문이 있는 경우 상황이 달라질 수 있는가?

Answer 2 답변 2

For the purpose of overlap, a spinnaker in normal position would be taken into account. However, if the umpires see the halyard eased they may judge that it is no longer in normal position and use the hull (or equipment in normal position) to determine whether there is an overlap.

오버랩을 목적으로 한 경우, 정상적인 위치에서 스피네커는 고려될 수 있다. 그러나 ump이어가 헬리어드가 느슨하게 되었다고 봤다면, 더 이상 정상 위치에 있지 않다고 보고, 선체(또는 정상 위치에 있는 장비)를 사용하여 오버랩의 여부를 결정할 수 있다.

Question 3 질문 3

Would the answer be different if Yellow was in the process of taking down the spinnaker?
Y가 스피네커를 내리는 과정에 있었다면 답변이 달라질 수 있는가?

Answer 3 답변 3

No. A spinnaker in the process of being set or taken down is not 'equipment in normal position' in the context of the definition where this term is used.

아니다. 올리거나 내려지는 과정에 있는 스피네커는 이 용어가 사용된 정의의 맥락에서 '정상 위치의 장비'가 아니다.

MR CALL B1

Rule C4

Requirements Before the Start

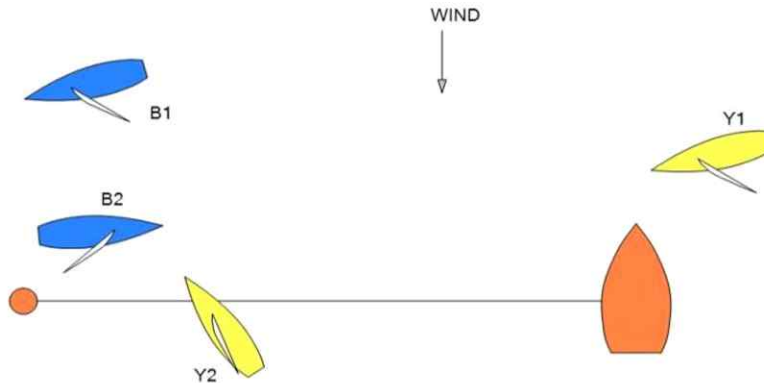
스타트 전의 요건

Question 1

Blue is not outside her assigned end of the starting line at the preparatory signal. As a result, Yellow is able to prevent her from crossing the line within the two-minute period. Blue did not cross the line from the course side before starting. What should the umpires do?

질문 1

준비신호 때 B는 스타트라인의 지정된 끝의 바깥에 위치하고 있지 않다. 그에 따라, Y는 2분 이내에 스타트 라인을 교차하여 지나가는 것을 막을 수 있다. B는 스타트 전에 코스 쪽에서 스타트라인을 교차하여 지나지 않았다. ump이어의 판결은 무엇인가?



Answer 1

Penalize Blue twice. One is for breaking rule C4.1, because she was not outside her assigned end; the other is for breaking rule C4.2, because she did not cross the line from the course side within the two-minute period. These rules were broken in two separate incidents, and therefore each requires a penalty.

답변 1

B에게 벌칙을 두 번 준다. 하나는 규칙 C4.1 위반으로, 보트가 지정된 끝의 바깥에 있지 않았기 때문이다; 다른 하나는 규칙 C4.2 위반으로, 보트가 2분 이내에 코스 쪽에서 스타트라인을 교차하여 지나지 않았기 때문이다. 두 개의 개별 사건에서 규칙을 위반했으므로, 각각 벌칙을 부과해야 한다.

Question 2

If a boat has not crossed within the two-minute period, is she still obligated to cross before starting?

질문 2

만약 보트가 2분 이내에 스타트라인을 교차하여 지나지 않았다면, 그 보트는 여전히 스타트 전에 교차하여 지나갈 의무가 있는가?

Answer 2

No. Although she has broken rule C4.2, there is no requirement that she cross the line after the two-minute period has ended.

답변 2

아니다. 보트가 규칙 C4.2를 위반했더라도, 2분의 시간이 지난 이후에 스타트라인을 교차할 것이 요구되지 않는다.

MR CALL B2

Rule C8.1	Rule Changes 규칙의 변경
Rule C9.3	Requests for Redress or Reopening; Appeals; Other Proceedings 구제요청 또는 재청문; 상고; 기타 절차

Question

The preparatory signal for a match is made before the umpires have arrived in the course area. It is evident to the race committee on the starting line that Yellow has failed to meet a pre-start requirement (see rule C4). May the race committee initiate a post-race hearing?

질문

엄파이어가 코스 구역에 도착하기 전에 매치의 준비 신호가 이루어졌다. 스타트라인에 위치한 경기위원회가 봤을 때 Y는 명백히 스타트 전의 요건을 준수하지 못했다 (규칙 C4 참조). 경기위원회는 경기 후 청문을 요청해야 하는가?

Answer

No. The race committee may not protest a boat for an alleged breach of a rule for which penalties may be imposed by umpires (see rule C8.1).

Similarly, if the umpires had been present and they had not signalled a penalty, again no further action could be taken (see rule C9.3).

답변

아니다. 경기위원회는 엄파이어에 의해 부과되는 벌칙에 관한 규칙 위반 혐의에 대하여 보트를 항의할 수 없다 (규칙 C8.1 참조).

비슷하게, 만약 엄파이어가 그 자리에 있었는데 벌칙을 신호하지 않았다면, 역시 어떠한 추가 조치도 취할 수 없다 (규칙 C9.3 참조).

MR CALL B3

Rule 11 On the Same Tack, Overlapped

같은 tack, 오버랩되어 있는 경우

Rule 15 Acquiring Right of Way

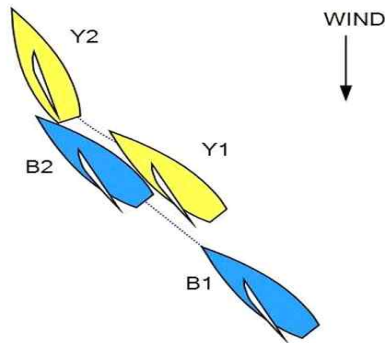
항로권 획득

Question

Blue establishes an overlap from clear astern. Yellow luffs immediately, and her stern hits Blue. Flag Y is displayed. What should the call be?

질문

B는 클리어 어스턴으로부터 오버랩을 성립한다. Y는 즉시 러핑하고, Y의 선미가 B를 친다. Y기가 올라갔다. 즉결판결은 무엇인가?



Answer

Rule 11 required Yellow to keep clear and rule 15 required Blue to initially give Yellow room to keep clear.

If Yellow luffed so that she did not take unnecessary room (see World Sailing Case 24), then Blue broke rule 15. Penalize Blue.

If Yellow clearly took more room than was necessary, then Yellow broke rule 11. Penalize Yellow.

답변

Y는 규칙 11에 따라 킵 클리어해야 하며 B는 규칙 15에 따라 처음에는 Y에게 킵 클리어 할 자리를 주어야 한다.

만약 Y가 러핑함으로써 필요 이상의 자리를 가진 것이 아니라면 (월드세일링 판례집 24 참조), 그때는 B가 규칙 15 위반이다. B에게 벌칙을 준다.

만약 Y가 필요한 것보다 더 많은 자리를 가진 것이 명확하다면, 그때는 Y가 규칙 11 위반이다. Y에게 벌칙을 준다.

MR CALL B4

Rule 11 On the Same Tack, Overlapped

같은 tack, 오버랩되어 있는 경우

Rule 15 Acquiring Right of Way

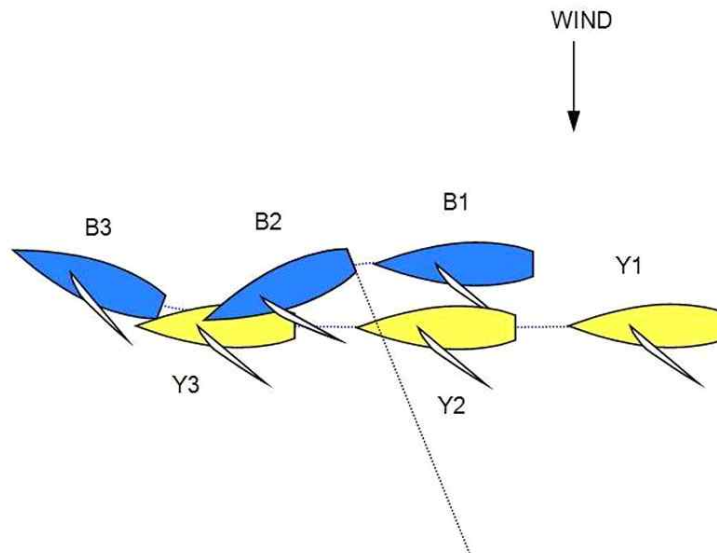
항로권 획득

Question

Blue and Yellow are on the same tack, with Blue clear ahead. Yellow is moving faster than Blue. Blue bears away and the boats become overlapped. Blue then turns the other way and there is a collision. Flag Y is displayed. What should the call be?

질문

B와 Y는 같은 tack으로, B가 클리어 어헤드이다. Y는 B보다 빨리 움직이고 있다. B가 베어 어웨이하고 두 배는 오버랩된다. B는 그때 다른 방향으로 돌리고 충돌이 일어난다. Y기가 올라갔다. 즉결판결은 무엇인가?



Answer

Penalize Blue. When Blue bears away, Yellow acquires right of way, at least in part, through Blue's actions. Therefore, the second part of rule 15 applies, so she does not have to give Blue room to keep clear.

답변

B에게 벌칙을 준다. B가 베어 어웨이 할 때, 적어도 일부는 B의 행동에 따라 Y가 항로권을 획득하게 된다. 따라서, 규칙 15의 두 번째 부분이 적용되고, Y는 B에게 킵 클리어할 자리를 주지 않아도 된다.

MR CALL B5

Rule 11 On the Same Tack, Overlapped

같은 tack, 오버랩되어 있는 경우

Rule 16.1 Changing Course

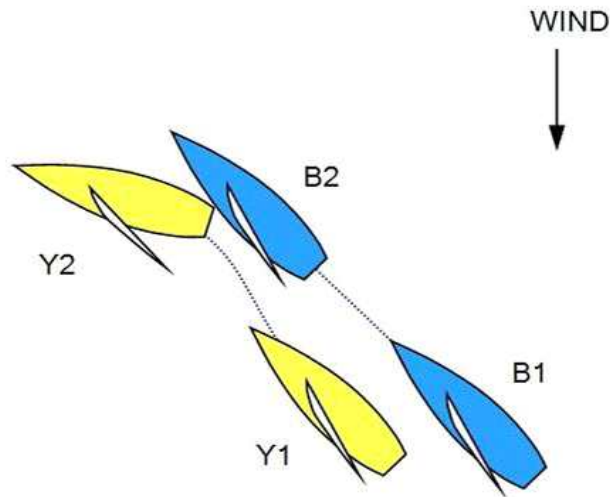
침로의 변경

Question

Yellow and Blue are sailing parallel courses. Yellow bears away hard and Blue is unable to keep clear. Contact occurs. Flag Y is displayed. What should the call be?

질문

Y와 B는 코스를 나란히 범주하는 중이다. Y가 급격하게 베어 어웨이하고, B는 킵 클리어하지 못한다. 접촉이 발생한다. Y기가 올라갔다. 즉결판결은 무엇인가?



Answer

Penalize Yellow. Yellow is a right-of-way boat changing course. She did not give Blue room to keep clear and therefore broke rule 16.1.

If Yellow had borne away slightly and immediately made contact with Blue, then Blue was not keeping clear under rule 11. Penalize Blue.

답변

Y에게 벌칙을 준다. Y는 코스를 변경하는 항로권 보트이다. Y는 B에게 킵 클리어할 자리를 주지 않았고 따라서 규칙 16.1 위반이다.

만약 Y가 베어 어웨이를 급격하게 하지 않았고 B와의 접촉이 즉시 일어났다면, 그 경우 B는 규칙 11에 따른 킵 클리어를 지키지 않은 것이다. B에게 벌칙을 준다.

MR CALL B6

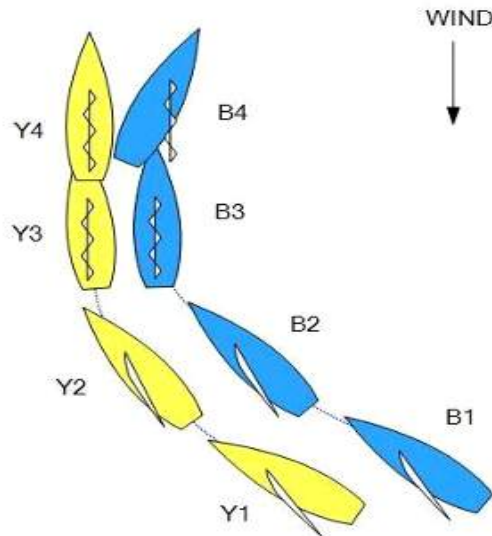
Rule 11	On the Same Tack, Overlapped
	같은 택, 오버랩되어 있는 경우
Rule C2.6 (13.1)	While Tacking or Gybing
	태킹 또는 자이빙 중
Rule 16.1	Changing Course
	침로의 변경

Question 1

Yellow, a leeward boat, luffs head to wind, and Blue luffs in response, so that both reach positions side by side, head to wind. Blue continues to change course and passes head to wind. In so doing she makes contact with Yellow. Flag Y is displayed. What should the call be?

질문 1

풍하 보트인 Y는 풍위로 러핑하고, 대응하여 B가 러핑한다. 그에 따라 두 보트는 나란히 풍위에 위치하게 된다. B는 계속해서 침로를 변경하고 풍위를 지난다. 그 과정에서 B는 Y와 접촉한다. Y기가 올라갔다. 즉결판결은 무엇인가?



Answer 1

If, when Yellow begins her luff, Blue immediately responds and continues to do what she is able to do to keep clear throughout the incident but there is contact anyway, then Yellow is not giving Blue room to keep clear and she breaks rule 16.1. Penalize Yellow.

If Blue could have kept clear, but either responded too slowly, not enough, or over rotated, then Blue has broken rule 11 or rule C2.6 (13.1). Penalize Blue.

답변 1

만약, Y가 러핑을 시작했을 때 B가 즉각적으로 대응하여 그 사건이 이루어지는 내내 킵 클리어하기 위한 행동을 취했는데도 접촉이 일어났다면, 그 경우에는 Y가 B에게 킵 클리어할 자리를 주지 않으므로써 규칙 16.1 위반이다. Y에게 벌칙을 준다.

만약 B가 킵 클리어 할 수 있었다면, 그렇지만 어떻게든 대응이 너무 늦었거나, 충분하지 않았거나, 혹

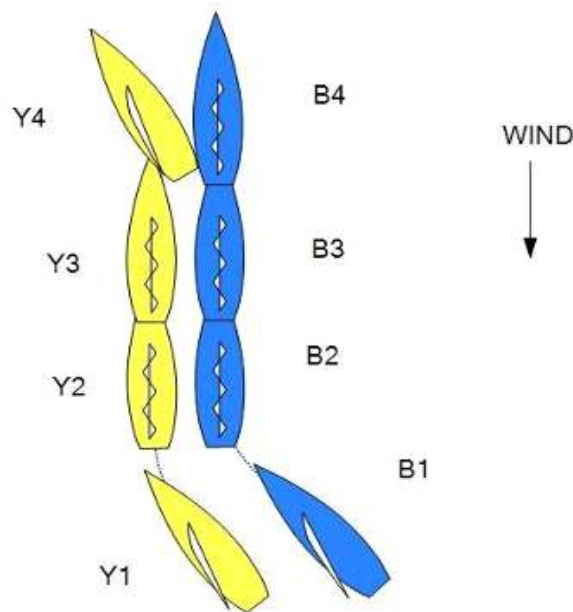
은 과도하게 선회했다면, 그 경우에는 B가 규칙 11 또는 규칙 C2.6 (13.1) 위반이다. B에게 벌칙을 준다.

Question 2

In similar circumstances, Blue responds and when head to wind, she remains so for a time. Then Yellow bears away and their sterns make contact. Flag Y is displayed. What should the call be?

질문 2

비슷한 상황에서, B가 대응하다가 풍위를 지날 때 잠시 그 상태를 유지한다. 그 때 Y가 베어 어웨이하고 양 보트의 선미가 접촉하게 된다. Y기가 올라갔다. 즉결판결은 무엇인가?



Answer 2

If Yellow's change of course immediately results in contact with Blue, Blue was not keeping clear and broke rule 11. Penalize Blue.

If there was more distance between them, and Yellow bears away hard giving Blue no room to keep clear, then Yellow breaks rule 16.1. Penalize Yellow. The umpires' decision is based on the distance between the boats, the nature of Yellow's bear-away and the efforts of Blue to keep clear.

답변 2

만약 Y가 침로를 변경한 즉시 B와 접촉하였다면, B는 킵 클리어 하지 않은 것으로 규칙 11 위반이다. B에게 벌칙을 준다.

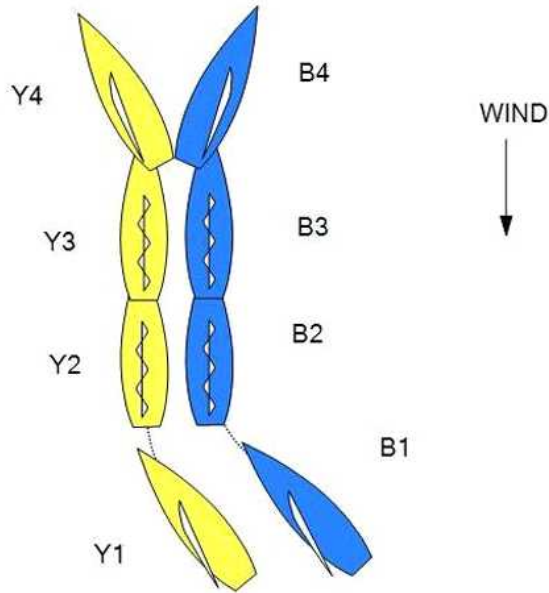
만약 둘 사이의 거리가 더 멀고, Y가 급격하게 베어 어웨이하여 B에게 킵 클리어할 자리를 주지 않았다면, Y는 규칙 16.1 위반이다. Y에게 벌칙을 준다. 엠파이어의 판결은 두 보트 사이의 거리, Y의 베어 어웨이하는 정도, B가 킵 클리어하고자 하는 노력에 근거한다.

Question 3

In similar circumstances, Blue keeps clear, but when head to wind, she maintains it for a time. Blue then passes head to wind, and slightly later Yellow bears away and their sterns make contact. Flag Y is displayed. What should the call be?

질문 3

비슷한 상황에서, B가 킵 클리어하고, 하지만 풍위를 지날 때 잠시 그 상태를 유지한다. 그 다음에 B가 풍위를 지나고, 잠시 후 Y가 베어 어웨이하고 두 보트의 선미가 접촉했다. Y기가 올라갔다. 즉결판결은 무엇인가?



Answer 3

When Blue passes head to wind, the boats are no longer overlapped on the same tack and the second part of the definition of Keep Clear no longer applies.

If the contact would have occurred without Yellow bearing away, Blue broke rule 13.1. Penalize Blue.

If the contact would not have occurred without Yellow's bearing away, Yellow broke rule 16.1. Penalize Yellow.

답변 3

B가 풍위를 지날 때, 두 보트는 더 이상 같은 택에서 오버랩이 아니며 킵 클리어의 정의에서 두 번째 부분이 더 이상 적용되지 않는다.

만약 Y가 베어 어웨이하지 않은 상황에서 접촉이 일어났다면, B는 규칙 13.1 위반이다. B에게 벌칙을 준다.

만약 Y가 베어 어웨이하지 않은 상황에서 접촉이 일어나지 않았다면, Y는 규칙 16.1 위반이다. Y에게 벌칙을 준다.

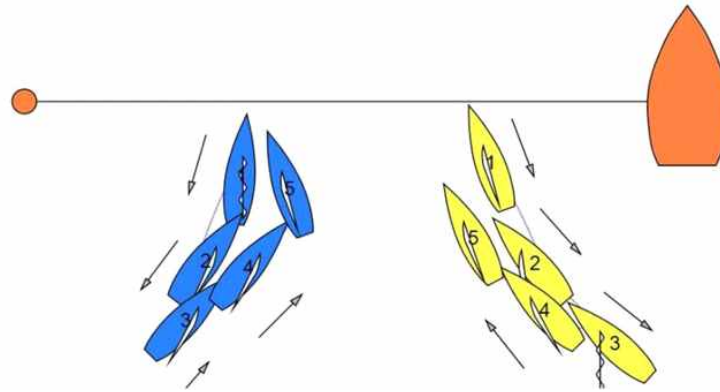
MR CALL B7

Rule 10 On Opposite Tacks

반대 태크의 경우

Rule 16.1 Changing Course

침로의 변경



Position 1

Before the start Yellow and Blue are on opposite tacks with both boats head to wind. After some time both begin moving astern.

위치 1

스타트 전에 Y와 B는 두 보트 모두 풍위에서 반대 태크이다. 약간의 시간이 흐른 뒤 둘 다 후진하기 시작한다.

Position 2

Both reach a close-hauled course, but continue moving astern.

위치 2

두 보트가 클로스-홀드 코스에 이르렀지만, 계속해서 후진한다.

Position 3

Blue begins to move forward on a course to pass in front of Yellow. Yellow continues to move astern.

위치 3

B는 Y의 앞으로 지나가기 위하여 코스 쪽으로 전진하기 시작한다. Y는 계속해서 후진한다.

Position 4

Yellow begins to move forward, and from this moment Blue can no longer pass in front of Yellow. Blue immediately luffs to tack.

위치 4

Y가 앞으로 움직이기 시작하고, 이 순간부터 B는 더 이상 Y의 앞으로 지나갈 수 없다. B는 즉시 태킹하기 위해 러핑한다.

Position 5

Blue tacks, but before she reaches close hauled Yellow luffs to avoid contact. Flag Y is displayed. What should the call be?

위치 5

B가 태킹하지만, 클로스-홀드에 이르기 전에 Y가 접촉을 피하기 위해 러핑한다. Y기가 올라갔다. 즉결 심판은 무엇인가?

Answer

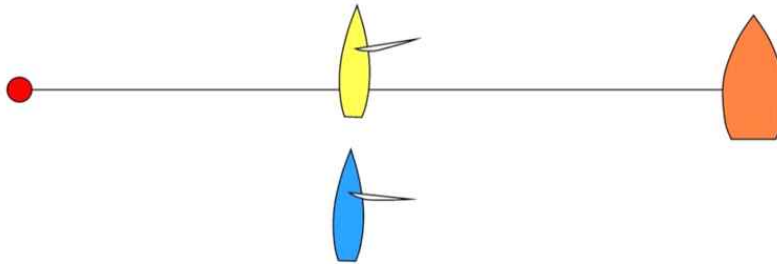
Display the green and white flag. Although Yellow did not appear to change compass course between positions 2 and 4, she did change course by reversing the direction in which she was travelling (astern to ahead). Rule 16.1 required Yellow to give room to Blue, which she did by luffing at position 5.

답변

초록-하얀 혼합기를 올린다. Y가 위치 2와 4 사이에서 방위각 코스를 변경하는 것처럼 보이지는 않을 지라도, Y는 진행 방향을 반전시킴으로써 (후진에서 직진으로) 침로를 변경한 것이다. 규칙 16.1에 따라 Y는 B에게 자리를 주어야 하는데, 5번 위치에서 러핑함으로써 이를 지켰다.

MR CALL B8

Rule 12	On Opposite Tack, Not Overlapped
Definitions	같은 tack, 오버랩되어 있지 않은 경우 Clear Astern and Clear Ahead; Overlap 클리어 어스턴 및 클리어 어헤드; 오버랩



Question

In the pre-start, Blue and Yellow are both on the same tack with Yellow clear ahead. Both boats start moving astern and are still not overlapped.

Which boat has the right of way?

질문

스타트 전에, B와 Y는 같은 tack에서 Y가 클리어 어헤드이다. 두 보트는 후진하기 시작하고 여전히 오버랩되어 있지 않다. 누가 항로권을 가지는가?

Answer

According to the definition Blue is clear astern and therefore required by rule 12 to keep clear.

Whether one boat is clear astern of another or overlapped with her does not depend on the direction of motion of either boat.

답변

정의에 따르면 클리어 어스턴인 B가 규칙 12에 따라 킵 클리어해야 한다.

어느 한 보트가 상대 보트의 클리어 어스턴인지 또는 오버랩인지는 보트의 진행 방향과는 관계가 없다.

MR CALL B9

- Rule 11 On the Same Tack, Overlapped
- 같은 tack, 오버랩되어 있는 경우
- Rule 16.1 Changing Course
- 침로의 변경
- Rule C2.11 (21.3) Backing a Sail (deleted)
- 역세일 (삭제)

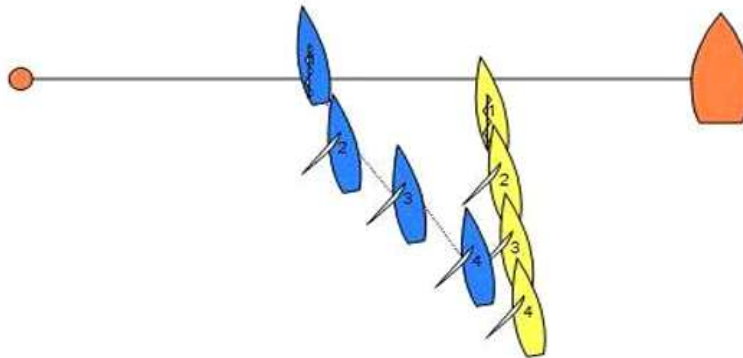
Question 1

Initially both boats are stationary on starboard tack, but then start moving astern by backing their mainsails.

From position 2, Blue pushes harder on her mainsail and at the same time sculls forcefully on the windward side to make the boat move rapidly sideways (crabbing). Flag Y is displayed. What should the call be?

질문 1

처음에 두 보트는 스타보드택으로 멈춰 있었지만, 그 후에 역세일로 후진하기 시작하였다. 2번 위치에서부터, B는 자신의 메인세일을 급격하게 밀면서, 그리고 동시에 풍상 쪽으로 강하게 스컬링 하여 빠르게 옆으로 움직이고자 한다 (크래빙). Y기가 올라갔다. 즉결심판은 무엇인가?



Answer 1

Rule 21.3 regarding moving astern or sideways through the water does not apply (see rule C2.11). However, when Blue, the right-of-way boat, begins travelling to windward between position 2 and 3, she is changing course and must give Yellow room to keep clear under rule 16.1.

If, when Blue begins crabbing, Yellow immediately responds and continues to do all she can to keep clear (including crabbing to windward herself) but is unable to keep clear, then Blue is not giving Yellow room to keep clear and breaks rule 16.1. Penalize Blue.

If Yellow could have kept clear, but either responded too slowly or not enough, then Yellow has broken rule 11. Penalize Yellow.

답변 1

물에 대하여, 후진 또는 옆으로 움직이는 보트에 적용하는 규칙 21.3은 매치레이스에서는 적용되지 않는다(규칙 C2.11 참고). 하지만, 항로권 보트인 B가 2번과 3번 위치 사이에서 풍상으로 움직이기 시작

할 때, B는 침로를 변경하고 있으므로 규칙 16.1에 따라 Y에게 킵 클리어할 자리를 주어야 한다. 만약, B가 크래빙(계걸음)을 시작할 때, Y가 즉시 대응하여 킵 클리어하기 위한 모든 행동을 지속한다면 (스스로 풍상 쪽으로 크래빙하는 행위를 포함하여), 킵 클리어할 수 없었다면, 그때는 B는 Y에게 킵 클리어할 자리를 주지 않음으로써 규칙 16.1 위반이다. B에게 벌칙을 준다. 만약 Y가 킵 클리어할 수 있었지만, 그 반응이 너무 늦거나 혹은 충분하지 않았다면, 그때는 Y가 규칙 11 위반이다. Y에게 벌칙을 준다.

Question 2

Would the answer be different if Blue began crabbing from her stationary position 1?

질문 2

만약 B가 멈춰 있던 위치 1에서부터 크래빙을 시작했다면 결과가 달라질 것인가?

Answer 2

No

답변 2

아니다.

MR CALL B10

Rule C2.5 (7)	Last Point of Certainty 확실한 마지막 시점
Rule 11	On the Same Tack, Overlapped 같은 택, 오버랩되어 있는 경우
Rule 14	Avoiding Contact 접촉 피하기
Rule 16.1	Changing Course 침로의 변경

Question

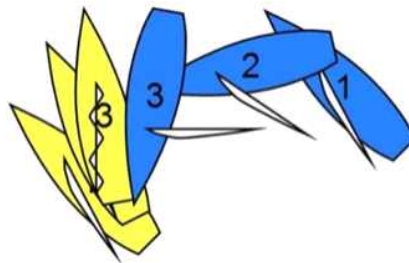
Blue the windward boat bears away hard to pass behind Yellow. Yellow luffs shortly after Blue begins to bear away. Blue keeps clear in position 2.

In position 3 both boats are passing each other's windward side. There is contact between the boats. Both boats display flag Y.

What should the call be?

질문

풍상 보트인 B는 Y의 뒤를 지나기 위하여 급격하게 베어 어웨이하였다. Y는 B가 베어 어웨이를 시작한 직후에 러핑하였다. 2번 위치에서 B는 킵 클리어 하고 있다. 3번 위치에서 두 보트들은 서로의 풍상 방향을 지나고 있다. 보트들 사이에 접촉이 있다. 두 보트 모두 Y기를 올렸다. 즉결심판은 무엇인가?



Answer

Penalize Blue as the keep clear boat unless Yellow breaks rule 16.1 by changing course without giving Blue room to keep clear.

As stated in rule C2.5 (7), the umpires will assume that the state of a boat or its relationship with another has not changed until they are certain that it has changed. The umpires cannot be certain which is the right-of-way boat in position 3. Their last point of certainty was that Yellow was the right-of-way boat.

답변

Y가 B에게 킵 클리어할 자리를 주지 않고 침로를 변경함으로써 규칙 16.1을 위반하지 않은 이상 킵 클리어 보트인 B에게 벌칙을 준다.

규칙 C2.5 (7)가 명시하는 바와 같이, 엄파이어는 보트의 상태 또는 상대 보트와의 관계가 변경되었다고 확신할 때까지는 변경되지 않은 것으로 간주할 것이다. 위치 3에서, 엄파이어는 어떤 보트가 항로권 보트인지 확신할 수 없다. 보트들의 확실한 마지막 시점은 Y가 항로권 보트였을 때이다.

MR CALL B11

Rule 10 On Opposite Tacks 반대 택

Rule C2.6 (13.1) While Tacking or Gybing 태킹 또는 자이빙 시

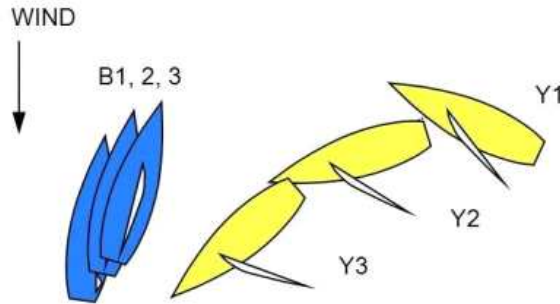
Rule 16.1 Changing Course 침로의 변경

Rule 43.1(b) Exoneration (room or mark-room) 면책 (자리 또는 마크-자리)

Question 1 질문 1

Before the start Yellow and Blue are separated and not on a collision course. Blue intends to tack but after passing head to wind she loses way. Before Blue gets to a close-hauled course, Yellow bears away towards Blue. Blue is unable to take any avoiding action that would prevent a collision if Yellow were to stop bearing away. However, Yellow continues to bear away and passes astern of Blue. Flag Y is displayed. What should the call be?

출발 전 Y와 B는 떨어져 있으며 서로 충돌 코스에 있지 않았다. B는 태킹을 시도했지만 풍위를 지난 후 조종력을 상실했다. B가 클로스-홀드 코스를 향하기 전 Y는 B를 향해 베어 어웨이했다. B는 Y가 베어 어웨이를 멈췄더라면 충돌을 피하기 위한 어떠한 조치도 할 수 없는 상황이었다. 하지만 Y는 계속해서 베어 어웨이하였고 B의 선미를 지나갔다. Y기가 올라갔다. 즉결판결은 무엇인가?



Answer 1 답변 1

Display the green and white flag. 초록-하얀 혼합기를 올린다.

Yellow's change of course required her to give Blue room to keep clear under rule 16.1 and Yellow complies by bearing away continuously. Blue is sailing within the room to which she is entitled under rule 16.1, and is therefore exonerated by rule 43.1(b) for her breach of rule 10. The same answer would apply if Blue had succeeded in completing her tack and lost way.

규칙 16.1에 따라 Y는 침로 변경 시 B에게 킵 클리어할 자리를 주어야 하고, Y는 계속해서 베어 어웨이해야 한다. B는 규칙 16.1에 따라 주어진 자리 내에서 범주 중이므로, 규칙 10 위반에 대해서는 규칙 43.1(b)에 따라 면책된다. B가 태킹을 완료하고 실속(또는 조종력을 상실)했다 하더라도 마찬가지이다.

Question 2 질문 2

Would the answer change if Blue's helmsman had intentionally handled his boat so as to lose steerage and to place it in a situation where it would not be possible to keep clear if Yellow should change to a collision course?

만약 B의 헬름스맨이 보트의 조타력을 잃도록 고의적으로 조종하였고, Y가 충돌 코스로 방향을 바꾸어 킵 클리어할 수 없게 한 상황에 처하게 했더라면 답변은 달라지는가?

Answer 2 답변 2

No. No rule prohibits Blue from being in the position she was in here, whether or not she does so deliberately.

아니다. 어떤 규칙도 B가 고의적이든 아니든 그 자리에 있던 것에 대하여 금지하는 것은 없다.

MR CALL B12

Rule 10 On Opposite Tacks 반대 택

Rule 15 Acquiring Right Of Way 15 항로권 획득

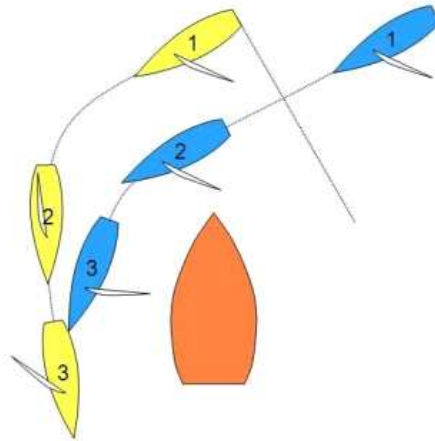
Rule 16.1 Changing Course 침로의 변경

Rule 19.2(b) Giving Room at an Obstruction 장애물에서 자리 주기

Question 질문

Before the start Yellow and Blue, reaching on starboard tack, approach an anchored boat. When Yellow is at the obstruction, she is clear ahead of Blue. Yellow passes to windward of it, bears away alongside it, then gybes in order to sail around its stern. Very soon after Yellow gybes, Blue is still on starboard and gains a small inside overlap. Blue changes course trying to avoid contact with Yellow but there is contact. Flag Y is displayed. What should the call be?

스타트 전에 Y와 B는 스타보드택으로 닻을 내린 보트에 리칭 코스로 다가가고 있었다. Y가 장애물에 있을 때, Y는 B의 클리어 어헤드였다. Y는 장애물의 풍상 쪽으로 지나갔고 장애물 옆으로 베어 어웨이 하였고 장애물의 선미로 돌아가기 위해 자이빙하였다. Y가 자이빙을 한 직후, B는 여전히 스타보드택 이었고 약간의 안쪽 오버랩을 얻게 되었다. B는 Y와 접촉을 피하기 위해 침로를 변경하려고 시도했지만 접촉했다. Y기가 올라갔다. 즉결판결은 무엇인가?



Answer 답변

Penalize Yellow. Y에게 벌칙을 준다.

It was possible for Yellow to give room to Blue from the time the overlap was established. Blue becomes the right-of-way boat under rule C2.6 (13.2) when the foot of the mainsail of Yellow crosses the centreline. Yellow gives up her right of way, so rule 15 does not apply. Yellow must give room to Blue under rule 19.2(b), and keep clear of Blue under rule 10

오버랩이 만들어진 순간부터 Y는 B에게 자리를 줄 수 있었다. B는 Y의 메인세일 풋이 중심선을 넘어설 때, 규칙 C2.6(13.2)에 따라 항로권 보트가 된다. Y는 자신의 항로권을 포기했으므로, 규칙 15는 적용되지 않는다. 규칙 19.2(b)에 따라 Y는 B에게 자리를 주어야 하며, 규칙 10에 따라 B를 킵 클리어하여야 한다.

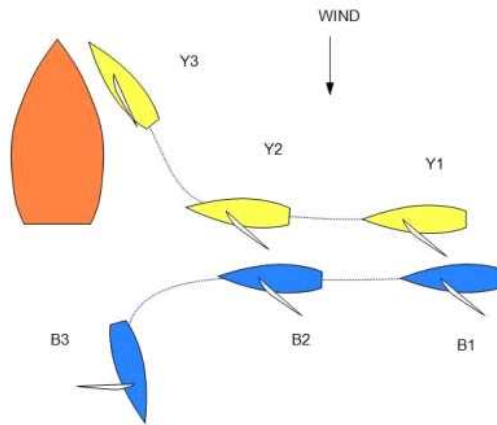
MR CALL B13

Rule 19.2(b) Giving Room at an Obstruction 장애물에서 자리주기

Question 질문

Before the start, and before approaching any starting mark to start, Yellow and Blue approach a large moored boat with Yellow half a length ahead. It appears that Blue intends to pass across the stern of the large boat, and that Yellow requires room to pass on the same side on the inside of Blue. Blue does not bear away to give room, and at the last moment Yellow avoids the large boat by luffing sharply and going to windward of it. Before the bow of Blue reaches the stern of the large boat, she gybes away so that she does not pass its stern. Flag Y is displayed. What should the call be?

스타트 전, 스타트하기 위해 스타트 마크에 접근하기 직전에, Y와 B는 Y가 B의 반 척 앞서 계류된 큰 보트에 접근했다. B는 큰 보트의 선미를 가로질러 지나가려는 의도로 보이며, Y는 B의 안쪽에서 같은 쪽을 지나갈 수 있는 자리가 필요했다. B는 자리를 주지 않기 위해 베어 어웨이 하지 않았고, 그래서 Y는 마지막 순간에 긴급하게 러핑으로 큰 배를 피했고, 풍상 쪽으로 가게 되었다. B의 선수가 큰 배의 선미에 닿기 전에, B는 큰 배의 선미를 지나치지 않도록 사이빙했다. Y기가 올라갔다. 즉결판결은 무엇인가?



Answer 답변

Penalize Blue. The large boat was an obstruction. Unless Blue elects to pass to windward of it from sufficiently far away, Yellow may assume that they are both going to bear away and pass below the obstruction. It follows that Blue must give room. By not doing so, she broke rule 19.2(b).

B에게 벌칙을 준다. 큰 배는 장애물이었다. B가 충분히 먼 곳에서부터 큰 배의 풍상 쪽을 향해 지나가지 않는 한, Y는 둘 다 베어 어웨이하여 장애물의 아래로 통과한다고 가정할 수 있었다. 따라서 B는 자리를 Y에게 주어야 했다. 그렇게 하지 않으므로써, B는 규칙 19.2(b)를 위반했다.

MR CALL B14

Rule 16.1 Changing Course 침로의 변경

Rule 19.2(b) Giving Room at an Obstruction 장애물에서 자리주기

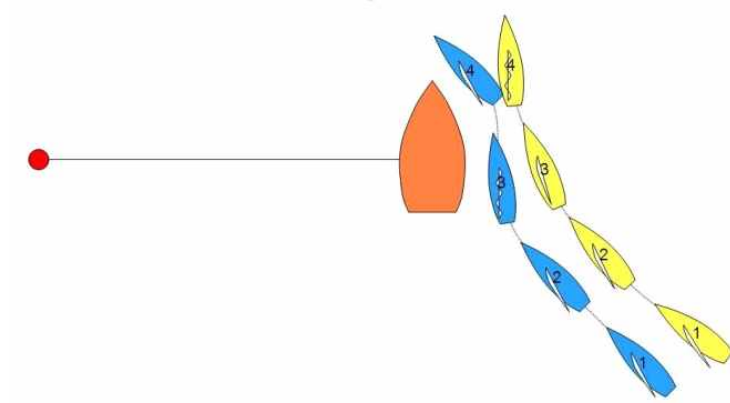
Definitions Mark and Obstruction 마크와 장애물

Question 질문

The situation occurs in the pre-start, with approximately 2 minutes to the starting signal. The race committee vessel is also a starting mark.

Between situations 3 and 4 Blue makes a big and rapid change of course, backing her jib to bear away, and does not give Yellow room to keep clear. There is contact between Blue and Yellow. Both boats display flag Y. What should the call be?

이 상황은 스타트 신호 대략 2분전에 프리-스타트 안쪽에서 발생하였다. 경기위원회 선박은 스타트 마크이기도 하다. 상황3과 4사이에 B는 침로를 크고 급하게 바꾸었고, 베어 어웨이하기 위해 역세일을 하면서 Y에게 킵 클리어할 자리를 주지 않았다. B와 Y 사이에 접촉이 발생했다. 두 보트 모두 Y기를 올렸다. 즉결판결은 무엇인가?



Answer 답변

Penalize Blue. Rule 19, together with the relevant rules of Section A and B, apply when the boats are not approaching the starting mark to start. Yellow was giving Blue room between her and the race committee vessel (an obstruction). When Blue, a right-of-way boat, changes course she must give Yellow room to keep clear under rule 16.1. She did not give Yellow room to keep clear and broke rule 16.1.

B에게 벌칙을 준다. 규칙 19는 A절과 B절의 관련 규칙과 함께 보트가 스타트하기 위해 스타트 마크로 접근하지 않을 때 적용한다. Y는 B에게 자기 보트와 경기위원회 선박(장애물) 사이에 자리를 주고 있었다. 항로권 보트인 B가 침로를 변경할 때, 규칙 16.1에 따라 Y에게 킵 클리어할 자리를 주어야 한다. B는 Y에게 킵 클리어할 자리를 주지 않았으므로 규칙 16.1을 위반하였다.

MR CALL B15

Rule 11 On the Same Tack, Overlapped 같은 tack, 오버랩 되어 있는 경우

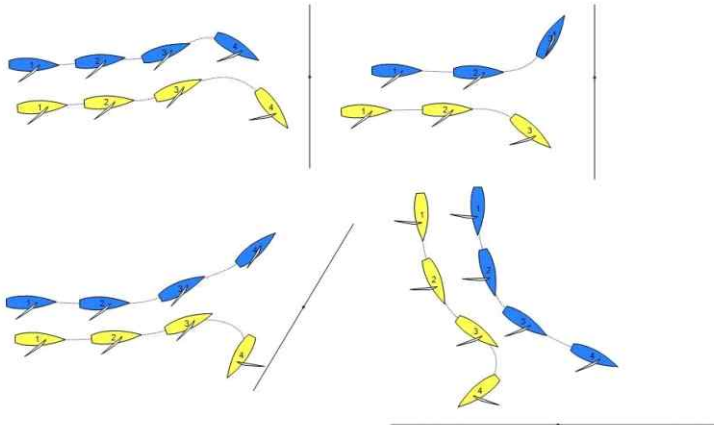
Rule 16.1 Changing Course 침로의 변경

Rule 19.2(c) Giving Room at an Obstruction 장애물에서 자리 주기

Question 1 질문 1

Blue and Yellow are overlapped on port tack, with Yellow as the leeward, right-of-way boat. They approach a continuing obstruction on courses that make it clear that Yellow is the inside boat, or at an angle of approximately 90 degrees to the shoreline so that it is unclear which boat will be the inside boat when they reach the obstruction. Yellow begins to luff or maintains her course and Blue keeps clear. When Yellow is approximately one and a half lengths from the obstruction she suddenly bears away and passes the obstruction to port leaving Blue clear astern. Flag Y is displayed. What should the call be? 그것들은 진로 상에서 연속적인 장애물에 접근하고 있다.

B와 Y는 포트택으로 오버랩되었고, Y는 풍하 보트로 항로권 보트이다. Y는 안쪽에 있는 보트이거나 해안선에 대략 90° 각도에 있는 것은 명확하다. 그렇지만 보트들이 장애물에 도착할 때 어느 보트가 안쪽 보트인지는 분명하지 않다. Y는 러핑하거나 자신의 침로를 유지하고 B는 킵 클리어하였다. Y는 장애물로부터 대략 한 척 반 길이였을 때, 갑자기 베어 어웨이하고 B를 클리어 어스턴으로 두고 포트쪽으로 장애물을 지나갔다. Y기가 올라갔다. 즉결판결은 무엇인가?



Answer 1 답변 1

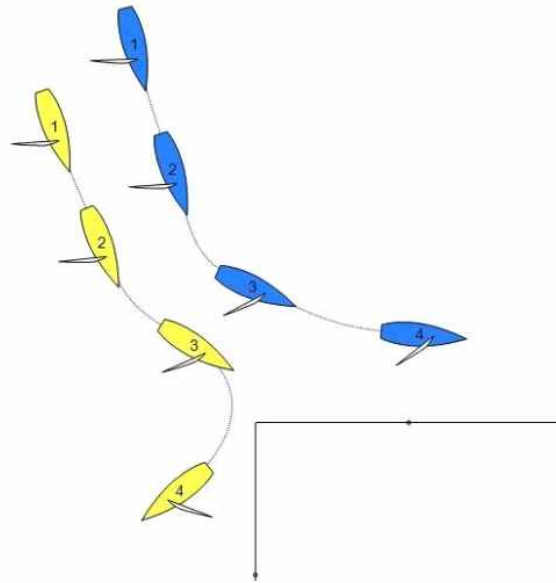
Display the green and white flag. Rule 11 applies, and rule 19 also applies when it becomes clear that the boats are at the obstruction. Yellow has right of way and can choose to luff or bear away as she pleases provided she complies with rule 16.1. If Yellow and Blue bear away to pass the obstruction to port, Yellow must give room to Blue while the boats are overlapped. If Blue becomes clear astern, she must comply with rule 19.2(c). In the situations shown, no rules are broken.

초록-하얀 혼합기를 올린다. 규칙 11이 적용되고, 규칙 19도 보트가 장애물에 있는 것이 명확할 때 적용된다. Y는 항로권을 가지며 규칙 16.1을 준수한다면, 원하는 대로 러핑하거나 베어 어웨이할 수 있다. Y와 B가 장애물을 포트택으로 지나가기 위해 베어 어웨이 한다면, Y는 두 보트가 오버랩되어 있는 동안 B에게 자리를 주어야 한다. B가 클리어 어스턴이 되었다면, B는 규칙 19.2(c)를 따라야 한다. 예시된 상황에서는 규칙위반이 없다.

Question 2 질문 2

In the pre-start, Blue and Yellow overlapped on port tack approach the outer end of a dock. Before the boats are at the obstruction, Yellow, to leeward, luffs slightly and Blue keeps clear. Yellow suddenly bears away, leaving the obstruction to port. Blue leaves the obstruction to starboard. Flag Y is displayed. What should the call be?

프리-스타트에서, B와 Y는 도크의 바깥쪽 끝으로 접근하면서 포트택으로 오버랩되었다. 보트가 장애물에 다다르기 전에 Y는 풍하로 살짝 러핑하고 B는 킵 클리어했다. Y는 갑자기 베어 어웨이하고 포트쪽으로 장애물을 떠났다. B는 스타보드택으로 장애물을 지났다. Y기가 올라갔다. 즉결판결은 무엇인가?



Answer 2 답변 2

Display the green and white flag.

Yellow has right of way and may choose to luff or bear away as she pleases provided she complies with rule 16.1.

초록-하얀 혼합기를 올린다. Y는 항로권을 가지며, 규칙 16.1을 따르는 한 원하는 대로 러핑 또는 베어 어웨이할 수 있다.

MR CALL B16

Rule 10 On Opposite Tacks 반대 tack의 경우

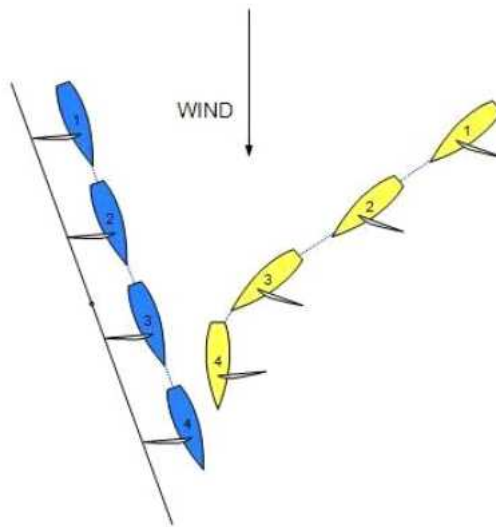
Rule 19.2(b) Giving Room at an Obstruction 장애물에서 자리 주기

Rule 43.1(b) Exoneration (room or mark-room) 면책 (자리 혹은 마크-자리)

Definitions Clear Astern and Clear Ahead; Overlap 클리어 어스턴과 클리어 어헤드; 오버랩

Yellow and Blue are both sailing more than ninety degrees from the true wind. Blue, on port tack is sailing along a continuing obstruction. Yellow, on starboard tack is approaching the obstruction on a collision course with Blue. Yellow bears away and avoids Blue. Flag Y is displayed. What should the call be?

Y와 B는 모두 참바람으로부터 90°를 넘어 범주하고 있다. B는 포트택으로 연속적인 장애물을 따라 범주하고 있었다. Y는 스타보드택으로 B와 충돌하는 코스로 연속적인 장애물에 접근하고 있다. Y는 베어 어웨이하고 B를 피한다. Y기가 올라갔다. 즉결판결은 무엇인가?



Answer 1 답변 1

Display the green and white flag. Both boats are sailing more than ninety degrees from the true wind and are overlapped. Yellow is the outside boat and is required by rule 19.2(b) to give Blue room between her and the obstruction. By bearing away to give room between positions 3 and 4 Yellow fulfilled her obligation under rule 19.2(b). At position 3 Yellow needed to take avoiding action; therefore, Blue was not keeping clear under rule 10. However, Blue was sailing within the room to which she was entitled under rule 19.2(b) and is therefore exonerated by rule 43.1(b).

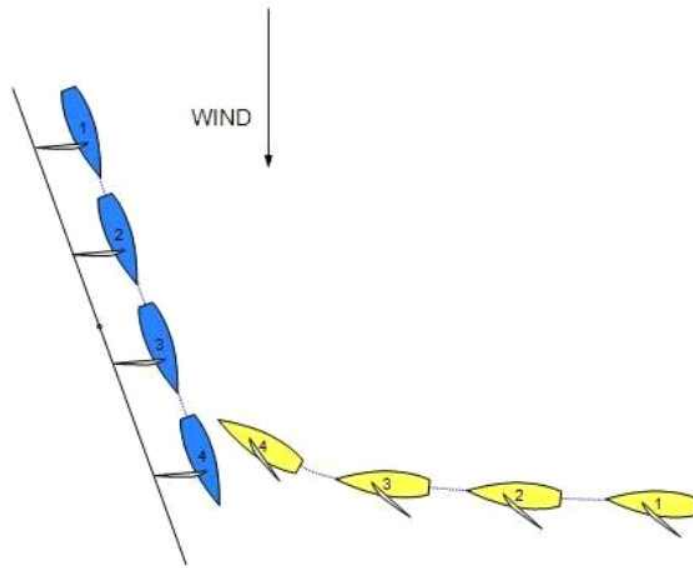
초록-하얀 혼합기가 올라갔다. 두 보트는 참바람으로부터 90°를 넘어 범주하고 있고 오버랩이었다.

Y는 바깥쪽 보트이며, B에게 본인의 보트와 장애물 사이에 자리를 주어야 하는 규칙 19.2(b)에 따라야 한다. 규칙 19.2(b)에 따라 Y는 위치 3과 4사이에서 자리를 주기 위해서 베어 어웨이함으로써 그 의무를 다하였다. 위치 3에서 Y는 피하는 조치를 해야 했고, B는 규칙 10에 따라 킵 클리어하지 않았다. 그러나 규칙 19.2(b)에 따라 주어진 자리 안에서 범주하고 있었고 규칙 43.1(b)에 따라 면책된다.

Question 2 질문 2

Blue is sailing a course that is more than ninety degrees from the true wind on port tack along a continuing obstruction. Yellow is sailing an upwind course on starboard tack and is approaching the obstruction on a collision course with Blue. When it is obvious that Blue is not going to change course, Yellow luffs and avoids Blue. Flag Y is displayed. What should the call be?

B는 연속적인 장애물을 따라 포트택으로 참바람에서 90°넘어 범주하고 있다. 풍상 코스를 스타보드택으로 범주하고 있는 Y는 B와 충돌하는 코스로 장애물에 접근하고 있다. B가 침로를 변경하지 않으려 함이 명백했을 때, Y는 러핑하며 B를 피했다. Y기가 올라갔다. 즉결판결은 무엇인가?



Answer 2 답변 2

Penalize Blue. B에게 벌칙을 준다.

The definition Clear Astern and Clear Ahead; Overlap only applies between boats on opposite tacks when both are sailing more than ninety degrees from the true wind. Since Yellow is not sailing at more than ninety degrees from the wind, the boats are not overlapped and rule 19.2(b) does not apply. Yellow does not have to give room to Blue. When Yellow has to luff, Blue does not keep clear and breaks rule 10.

클리어 어스턴, 클리어 어헤드, 오버랩의 정의는 보트가 참바람에서 90° 넘어 범주하는 경우에 반대 tack 인 보트들 사이에서만 적용된다. Y는 바람으로부터 90° 넘어 범주하고 있지 않기 때문에, 두 보트는 오버랩이 아니며 규칙 19.2(b)는 적용되지 않는다. Y는 B에게 자리를 줄 필요가 없다. Y가 러핑할 때 B는 킵 클리어하지 않았고, 그래서 B는 규칙 10을 위반했다.

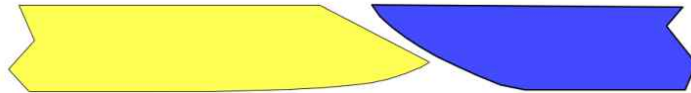
MR CALL B17

Definitions Keep Clear 킵 클리어

Question 질문

When Blue, a keep clear boat, passes her bow over Yellow's transom, is Blue keeping clear?

(Y를) 킵 클리어 하는 보트인 B가 Y의 선미 부분의 위로 (그림과 같이) 선수가 올라갔다면, 과연 B는 킵 클리어하고 있는 것인가?



Answer 답변

Yes. 그렇다.

MR CALL B18

Rule 11 On the Same Tack, Overlapped 같은 태크, 오버랩되어 있는 경우

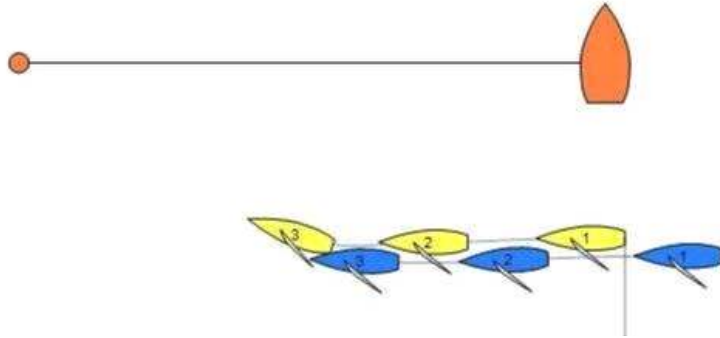
Rule 12 On the Same Tack, Not Overlapped 같은 태크, 오버랩되어 있지 않은 경우

Rule 15 Acquiring Right of Way 항로권 획득

Question 질문

Yellow and Blue are beam reaching on starboard tack in the pre-start with Yellow clear ahead and slightly to windward of Blue's course line. Yellow releases her sail, and Blue creates an overlap to leeward, without either boat changing course. The separation between the boats is only a few centimetres. Yellow luffs to keep clear and there is immediate contact. Both boats display flag Y. What should the call be?

Y와 B는 프리-스타트 안쪽에서 Y가 B 침로의 약간 위 풍상으로 클리어 어헤드이며 빔-리칭 코스로 범주하고 있다. Y가 세일을 풀어주며, 그 결과 두 보트 모두 침로 변경을 하지 않은 채로 B는 풍하 쪽으로 오버랩이 되었다. 두 보트 간의 간격은 불과 몇 센티미터였다. Y가 킵 클리어하기 위해 러핑하자 곧 접촉이 발생했다. 두 보트 모두 Y기를 올렸다. 즉결판결은 무엇인가?



Answer 답변

Penalize Blue. B에게 벌칙을 준다.

Blue obtains right of way as a result of Yellow reducing speed. While the change in speed is a consequence of an action by Yellow, an increase or decrease in speed is not in itself an 'action' within the meaning of the second part of rule 15.

B는 Y가 속도를 늦춤으로 인해 항로권을 얻었다. Y의 행동으로 인하여 속도의 변화가 생겼으나, 속도의 증가 또는 감소 그 자체가 규칙 15의 두 번째 구절이 의미하는 것은 아니다.

Therefore, rule 15 applies when Blue acquires right of way. As Blue creates the overlap so close that Yellow has no possibility of keeping clear, Blue does not give Yellow room to keep clear and breaks rule 15.

따라서 B가 항로권을 얻었을 때 규칙 15가 적용된다. B는 Y가 킵 클리어할 가능성이 없을 만큼 가깝게 오버랩을 만들었고, Y에게 킵 클리어할 자리를 주지 않았다. 이는 규칙 15 위반이다.

MR CALL B19

Rule 10 On Opposite Tacks 반대 tack의 경우

Rule 11 On the Same Tack, Overlapped 같은 tack, 오버랩되어 있는 경우

Rule 19.2 Giving Room at an Obstruction 장애물에서 자리 주기

Definition Clear Astern and Clear Ahead; Overlap, Obstruction, Keep Clear and Room

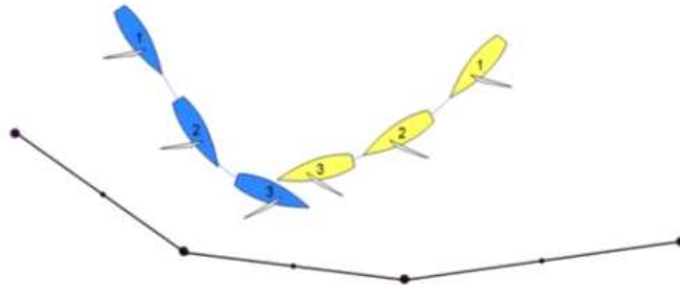
클리어 어스턴과 클리어 어헤드; 오버랩, 장애물, 킵 클리어와 자리

Question 1 질문 1

Prior to the start, Yellow, on starboard, and Blue, on port, are sailing more than ninety degrees from the true wind. Both boats are sailing towards an obstruction.

At position 3, Yellow luffs to avoid Blue and displays flag Y. What should the call be?

출발에 앞서, Y는 스타보드 tack, B는 포트 tack으로 참바람에서 90°를 넘어 범주 중이다. 두 보트는 장애물을 향해 범주 중이다. 위치 3에서 Y는 B를 피하기 위해서 러핑하고 Y기를 올렸다. 즉결판결은 무엇인가?



Answer 1 답변1

Penalize Blue. B에게 벌칙을 준다.

Yellow is the right-of-way boat and the umpires are certain that Yellow has chosen to pass the obstruction on her port side (see rule 19.2(a)).

Y는 항로권 보트이고 임파이어는 Y가 자신의 왼쪽으로 장애물을 지나려 한다고 확신했다(규칙 19.2(a) 참조).

For the purpose of rule 19, the determination of inside and outside boat is relative to the right-of-way boat and the obstruction when the boats are at the obstruction. As Yellow is passing the obstruction on her port side, any boat that is on the port side of Yellow is an inside boat and any boat on the starboard side of Yellow is an outside boat.

규칙 19의 목적 상, 안쪽 보트와 바깥쪽 보트의 결정은 그 보트들이 장애물에 있을 때 항로권 보트와 장애물과의 관련에 달려 있다. Y가 장애물을 포트 쪽에 있게 하고 지나갈 때, Y의 포트 쪽에 있는 배는 안쪽 배이고 Y의 스타보드 쪽의 배는 바깥쪽 배가 된다.

At position 2 Blue is the keep clear boat that also has to give Yellow room at the obstruction. Yellow changes course from positions 1 to 2 and Blue has room to keep clear. After position 2, Blue fails to keep clear and give Yellow room to pass the obstruction.

위치 2에서 B는 킵 클리어 보트이며 또한 장애물에서 Y에게 자리를 주어야 한다. Y는 위치 1에서 위치 2로 침로를 변경하였고 B는 킵 클리어할 자리를 가졌다. 위치 2 이후에 B는 킵 클리어하지 못했고 Y에게 장애물을 통과할 자리를 주지 못했다.

Question 2 질문 2

Would the answer be different if Blue was sailing parallel and close to the obstruction?

B가 장애물과 가깝게 평행으로 범주했다면 답변은 달라지는가?

Answer 2 답변 2

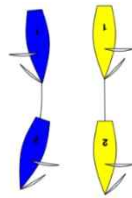
No. 아니다.

Question 3 질문 3

Prior to the start, Yellow, on starboard, and Blue, on port, are sailing more than ninety degrees from the true wind and both boats are sailing towards an obstruction. Yellow is on a course that the umpires cannot be certain as to the side Yellow will pass the obstruction. Blue changes course to starboard and displays flag Y.

출발에 앞서, 스타보드택인 Y, 포트택인 B는 참바람에서 90°넘어 장애물을 향해 범주 중이다. ump이어는 Y가 장애물을 어느 쪽으로 지날지 확신할 수 없는 침로이다.

B는 스타보드택으로 침로를 바꾸었고 Y기를 올렸다.



Answer 3 답변 3

Display the green and white flag.

초록-하얀 혼합기를 올린다.

Rule 19.2(b) applies when two boats are at an obstruction. In order to determine the inside and outside boat, the umpires need to be certain whether the right-of-way boat has chosen to pass the obstruction on her port side or on her starboard side.

규칙 19.2(b)는 장애물에 두 보트가 있을 때 적용된다. 안쪽 보트, 바깥쪽 보트를 정하기 위해서는, ump이어는 항로권 보트가 자신의 포트 쪽 또는 스타보드 쪽 어느 쪽으로 장애물을 지나도록 선택했는지 확인해야 한다.

At position 2, the right-of-way boat is sailing perpendicular to the obstruction. Therefore, it is not possible to clearly identify which boat is the 'inside' boat. When the umpires are not certain which boat is the 'inside boat,' no part of rule 19 creates any obligations, and rule 11 requires Blue to keep clear.

위치 2에서 항로권 보트는 장애물에 직각으로 범주하고 있다. 그러므로 어떤 보트가 '안쪽 보트'인지 명확하게 식별할 수 없다. ump이어는 어떤 보트가 '안쪽 보트'인지 확실하지 않을 때, 규칙 19의 어떤 부분도 그 어느 의무를 지우지 못하며 규칙 11은 B가 킵 클리어하도록 규정하고 있다.

MR CALL C1

Rule C2.5 (7) Last Point of Certainty 확실한 마지막 시점

Rule 11 On the Same Tack, Overlapped 같은 tack, 오버랩되어 있는 경우

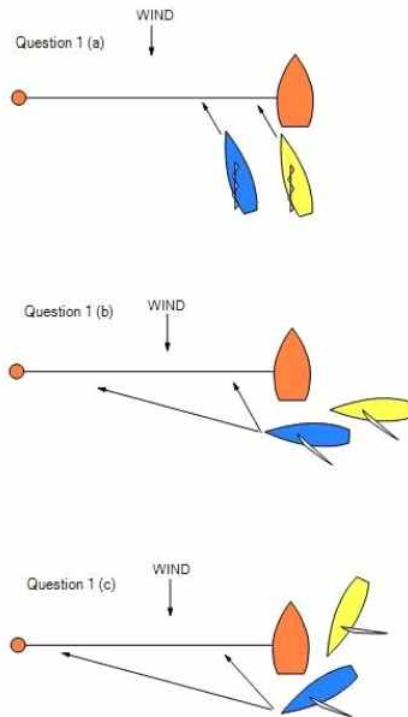
Section C At Marks and Obstructions: Preamble 마크 및 장애물에서: 전문

Rule 19.2(b) Giving Room at an Obstruction 장애물에서 자리 주기

Question 1 질문 1

Blue and Yellow are approaching the race committee vessel end of the starting line. How do the umpires decide if they are approaching a starting mark to start?

B와 Y가 스타트라인의 끝에 있는 RC(경기위원회) 보트에 접근하고 있다. 그들이 스타트를 하기 위해 스타트 마크에 접근하고 있는지 ump이어는 어떻게 결정할 수 있는가?



Answer 1 답변 1

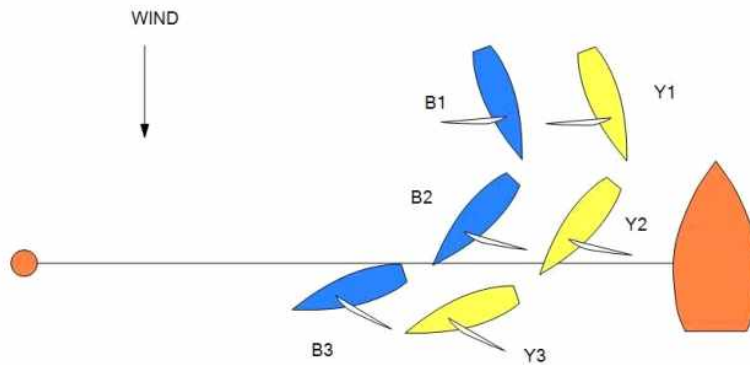
In each of Diagrams a, b, and c the boats may be approaching a starting mark to start. The umpires will use the speed and course of the boats in the prevailing conditions and the time remaining before the starting signal to decide if they are approaching a starting mark to start. Since match race starting lines are short, the boats may even be approaching the far end (Diagram b). However, until both umpires agree that the boats are approaching to start, they will decide that they are not (see rule C2.5 (7)).

각 도해 a, b와 c에서 보면 보트들이 스타트를 하기 위해 스타트 마크로 접근하고 있을지도 모른다. ump이어는 현재 상황에서 보트의 속도와 코스, 그리고 스타트 신호가 울리기까지 남아있는 시간을 고려하여, 그 보트들이 스타트하기 위해 스타트 마크로 접근하고 있는지 아닌지 판단할 것이다. 매치 레이스의 스타트라인은 짧기 때문에, 그 보트들이 스타트라인의 먼 쪽인 엔드마크 쪽으로 접근하고 있을 수도 있다(도해 b). 그러나, 두 ump이어 모두가 보트들이 스타트를 위해 접근하고 있다고 동의할 때까지, 그들은 그 보트들이 스타트를 하고 있지 않다고 판단할 것이다 (규칙 C2.5 (7) 참조).

Question 2 질문 2

Before starting Blue and Yellow are on the course side of the starting line sailing a course that is more than ninety degrees from the true wind on port tack. Blue gives room for Yellow to pass the race committee vessel. Flag Y is displayed. What should the call be?

스타트 전에 B와 Y가 스타트라인의 코스 쪽에서 포트택으로 참바람에서 90°를 넘은 코스로 범주하고 있다. B는 Y가 RC 보트를 지날 수 있도록 자리를 주었다. Y기가 올라갔다. 즉결판결은 무엇인가?



Answer 2 답변 2

Display the green and white flag. 초록-하얀 혼합기 올림 (벌칙없음).

A boat cannot be approaching a mark to start until approaching to pass the mark on the required side. At position 1, Yellow was under rule 19.2(b), which was given. This also applies when both boats have been recalled.

보트는 정해진 쪽으로 마크를 지나기 위해 접근할 때까지는 스타트하기 위해 마크로 접근하는 중이라고 할 수 없다. 1번 위치에서, Y는 규칙 19.2(b)에 따라 자리를 가졌다. 이것은 두 보트가 리콜(스타트 신호보다 먼저 나간 요트를 불러들임)이 되었을 때도 역시 적용된다.

MR CALL C2

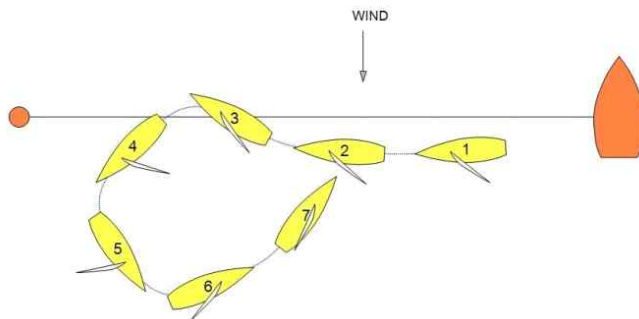
Rule C7.2(a) All Penalties 모든 벌칙

Rule C7.3(c) Penalty Limitations 벌칙의 제한

Question 질문

A boat that has been penalized during the pre-start is reaching down the line just before starting. At the starting signal she luffs just enough to cross the starting line and before becoming close-hauled, she bears away, gybes, and sails off on a close-hauled course on the other tack. Has she taken the penalty as required by rule C7.2(a) and C7.3(c)?

프리-스타트 동안 벌칙을 받은 보트가 스타트 직전에 스타트라인을 리칭 코스로 범주하고 있다. 스타트 신호가 울렸을 때, 그 보트는 스타트라인을 지날 수 있게 충분히 러핑했고, 클로스-홀드가 되기 전에 베어 어웨이, 자이빙, 그리고 다른 택의 클로스-홀드 코스로 범주했다. 이 보트는 규칙 C7.2(a)와 C7.3(c)에 따라 벌칙을 수행한 것인가?



Answer 답변

Yes. The boat was required to start before taking her penalty, but she did not have to begin taking it from a close-hauled course.

그렇다. 보트는 벌칙을 수행하기 전에 스타트를 해야 했다. 그러나 보트는 클로스-홀드로부터 벌칙을 시작할 필요는 없다.

MR CALL D1

Rule 11 On the Same tack 같은 택

Rule 16.1 Changing Course 침로의 변경

Definitions Keep Clear and Room 정의 킵 클리어와 자리

Question 1 질문 1

Shortly after the start Yellow and Blue are close-hauled on port tack. The boats are overlapped and Yellow is keeping clear to windward. As the boats pass to leeward of mark L, an inflatable buoy that is not a mark on this leg, Blue luffs and Yellow responds. Yellow stops luffing when she hits the mark amidships, which causes Blue to curtail her luff. Both boats display flag Y. What should the call be?

스타트 직후에 Y와 B는 포트택으로 클로스-홀드 코스로 범주 중이다. 두 보트는 오버랩이었고, Y는 풍상으로 킵 클리어 중이었다. 두 보트가 이번 렉의 마크가 아닌 팽창식 부표인, 풍하 마크의 풍하 쪽을 지날 때, B는 러핑했고, Y는 응답했다. Y의 중간 부분이 마크에 부딪혔을 때, Y는 러핑을 멈추었고, 때문에 B는 러핑을 적게 했다. 두 보트 모두 Y기를 올렸다. 즉결심판은 무엇인가?

Answer 1 답변 1

Penalize Blue. When Blue, the right-of-way boat, changes course she has to give room according to rule 16.1. It is not seamanlike to hit a mark.

B에게 벌칙을 부과한다. 항로권 보트인 B가 침로를 변경할 때, 규칙 16.1에 따라 상대 보트에게 자리를 주어야 한다. 마크를 치게 한 것은 뱃사람답지 않은 것이다.

Because mark L is not a mark on this leg, rules 18 and 31 do not apply.

풍하 마크는 이번 렉의 마크가 아니기 때문에 규칙 18과 규칙 31은 적용되지 않는다.

Question 2 질문 2

Would the answer be the same if the boats were passing to leeward of an object that was not big enough to rank as an obstruction, but nevertheless limited her ability to respond and/or could cause damage to the hull or foils?

만약 보트가 장애물로 분류될 만큼 크지 않고, 그럼에도 불구하고 보트가 반응할 능력이 제한되거나 선체 및/또는 포일에 손상을 줄 수 있는 물체의 풍하 쪽으로 지나간다고 하면, 답변은 같은가?

Answer 2 답변 2

Yes. Provided Yellow was initially keeping clear, Blue must give her room to respond in a seamanlike way when she changes course.

그렇다. Y가 처음에 킵 클리어하고 있었다면, B는 침로를 변경할 때 뱃사람다운 방법으로 Y에게 응답할 자리를 주어야 한다.

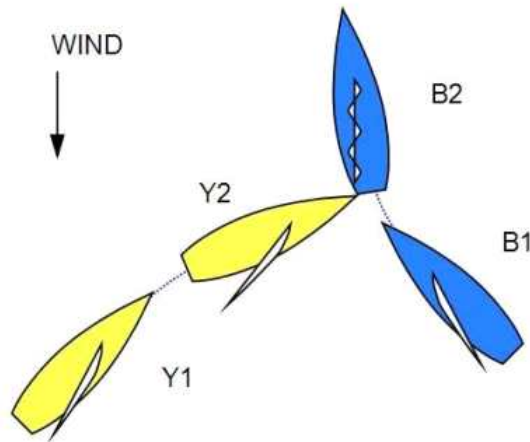
MR CALL D2

Rule 10 On Opposite Tacks 반대 tack
Rule 16.1 Changing Course 코스의 변경

Question 질문

Blue and Yellow approach one another on a leg of the course to a windward mark. As Yellow bears away to pass Blue's stern, Blue luffs. Yellow attempts to bear away more but there is contact between the port quarter of Blue and the bow of Yellow. Flag Y is displayed. What should the call be?

B와 Y는 풍상 마크를 향한 코스의 레에서 서로 접근하고 있었다. Y가 B의 선미를 지나기 위해 베어 어웨이할 때, B가 러핑한다. Y는 베어 어웨이를 더 하려고 시도했지만, B의 선미 포트 쪽 4분의 1부분과 Y의 바우 부분에 접촉이 있었다. Y기가 올랐다. 즉결심판은 무엇인가?



Answer 답변

Provided the umpires are satisfied that Yellow was keeping clear before Blue luffed, Blue broke rule 16.1 by changing course without giving Yellow room. Penalize Blue.

엄파이어들이 B가 러핑하기 전에 Y가 킵 클리어했다고 인정했다면, B는 침로를 변경할 때 Y에게 자리를 주지 않았으므로 규칙 16.1을 위반한 것이다. B에게 벌칙을 준다.

MR CALL D3

Rule 20.2(b) Room to Tack at an Obstruction: Responding

장애물에서 태킹을 위한 자리: 응답하기

Question 질문

Approaching an obstruction, Yellow and Blue are sailing upwind on the same tack. Blue hails and signals Yellow for room to tack. Yellow believes that Blue is sailing below a close-hauled course and she ignores the hail. Both boats display flag Y. What should the call be?

장애물에 접근할 때, Y와 B는 같은 태크로 풍상 범주 중이었다. B가 Y에게 태킹할 자리를 요구하면서 소리지르기와 신호를 보냈다. Y는 B가 클로스-홀드 코스 아래로 범주 중이라고 믿었고, 소리지르기를 무시했다. 두 보트 모두 Y기를 올렸다. 즉결심판은 무엇인가?

Answer 답변

Penalize Yellow. When the hailing boat is sailing upwind, the hailed boat must always respond to the hail in accordance with rule 20.2(b).

Y에게 벌칙을 부과한다. 소리지르는 보트가 풍상으로 범주할 때, 소리지르기를 들은 보트는 규칙 20.2(b)에 따라서 소리지르기에 항상 응답해야 한다.

In addition, if Blue hailed for room to tack when it was clear that she was sailing below a close-hauled course, then Blue broke rule 20.1(b). Penalize Blue.

추가하여, 만약 B가 클로스-홀드 코스 아래로 범주한 것이 확실한 경우에, 태킹할 자리를 요구하며 소리지르기를 했다면, B는 규칙 20.1(b)을 위반한 것이다. B에게 벌칙을 부과한다.

MR CALL D4

Rule 10 On Opposite Tacks 반대 택

Rule 11 On the Same Tack, Overlapped 같은 택, 오버랩되어 있는 경우

Rule 12 On the Same Tack, not Overlapped 같은 택, 오버랩되어 있지 않은 경우

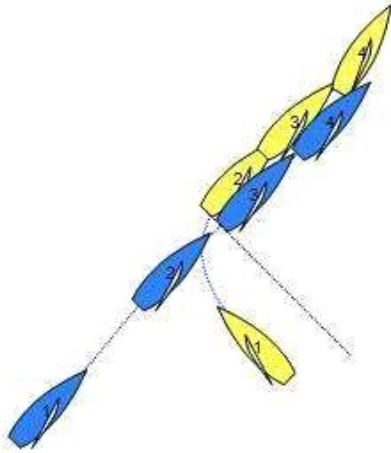
Rule 15 Acquiring Right of Way 항로권 획득

Rule 43.1(b) Exoneration (room or mark-room) 면책

Question 1 질문 1

Yellow and Blue are on a beat to windward with Yellow on starboard tack and Blue on port tack. Yellow passes head to wind and completes a tack clear ahead and slightly to windward of Blue's course line. Her tack slows Yellow down, and Blue creates an overlap to leeward, without either boat changing course. The separation between the boats is only a few centimetres. Yellow luffs to keep clear and there is immediately contact. Both boats display flag Y. What should the call be?

Y는 스타보드택으로 B는 포트택으로 풍상 비팅-코스를 범주 중이다. Y는 풍위를 넘어 B의 범주 코스의 약간 풍상으로 클리어 어헤드 위치에서 택을 완료하였다. Y의 태킹이 Y의 속도를 늦추었고, 두 보트 모두 코스의 변경이 없는 상태로, B는 Y의 풍하로 오버랩되었다. 두 보트의 간격은 겨우 몇 센티미터였다. Y는 킵 클리어하기 위해 러핑했고 즉시 접촉이 있었다. 두 보트 모두 Y기를 올렸다. 즉결심판은 무엇인가?



Answer 1 답변 1

Blue has no need to alter course before Yellow completes her tack. After Yellow completes her tack Blue has room to keep clear by bearing away if needed, so Yellow fulfils her obligation under rule 15 to initially give Blue room to keep clear. When Blue shortly thereafter acquires right of way by establishing a leeward overlap, Blue must give Yellow room to keep clear under rule 15.

B는 Y가 태킹을 완료하기 전에 코스를 변경할 필요가 없다. Y가 태킹을 완료한 후에 필요하다면 B는 베어 어웨이하여 킵 클리어할 자리를 갖는다. 그래서 Y는 규칙 15에 따라 B가 최초로 킵 클리어할 자리를 충분히 주어야 하는 의무를 이행했다. 그 후 얼마지나 B가 풍하 오버랩이 성립되어 항로권을 획득했을 때, B는 규칙 15에 따라 Y가 킵 클리어 할 자리를 주어야 한다.

If, when the overlap is established, Yellow makes every effort to keep clear but is unable to do so, then Blue breaks rule 15. Yellow breaks rule 11 but is exonerated by rule 43.1(b). Penalize Blue.

However, if Yellow does not make every effort to keep clear and Blue, after initially giving room, is then required to take avoiding action or there is contact, then Yellow breaks rule 11. Penalize Yellow.

만약, 오버랩이 되었을 때, Y가 킵 클리어 하기 위한 모든 노력을 했지만 킵 클리어 할 수 없었다면, B는 규칙 15를 위반한 것이다. Y는 규칙 11을 위반한 것이 되지만, 규칙 43.1(b)에 따라 면책된다. B에게 벌칙을 부과한다. 그러나, 만약 Y가 킵 클리어하기 위한 모든 노력을 하지 않았고, B가 Y에게 최초

의 킵 클리어할 자리를 준 후에, B가 피하기 동작을 취해야 했거나 접촉이 있었다면, Y는 규칙 11을 위반한 것이다. Y에게 벌칙을 부과한다.

Question 2 질문 2

Would the answer be different if Yellow completed the tack clear ahead and further to windward, but was moving forward at slower speed than Blue and slipping sideways reducing the separation between Blue and Yellow.

만약 Y가 클리어 어헤드에서 태킹을 완료했고, 그 때 풍상으로 멀리 떨어져 있었으나, Y가 B보다 느린 속도로 범주했고, 배가 옆으로 밀리면서 B와 Y의 간격이 줄었다면 답변은 달라졌을까?

Answer 2 답변 2

No. 아니다

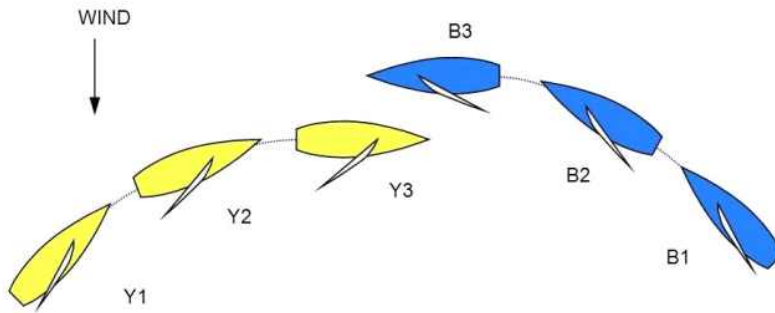
MR CALL D5

Rule 10 On Opposite Tacks 반대 tack
Rule 16.1 Changing Course 침로의 변경

Question 1 질문 1

On a leg of the course to a windward mark, Blue and Yellow approach one another. At approximately four hull lengths from Blue, Yellow bears away to avoid Blue. Blue then bears away, so that the boats remain on a collision course. Yellow and Blue continue to bear away in the same way, until they finally pass one another with the wind approximately abeam. At no time does Blue sail a course that is more than ninety degrees from the true wind. Flag Y is displayed. What should the call be?

풍상 마크를 향한 코스 of 레에서, B와 Y는 서로를 향해 접근 중이다. B로부터 약 4척 길이에서, Y는 B를 피하기 위해 베어 어웨이를 했다. B가 베어 어웨이를 하면서, 두 보트는 여전히 충돌 코스로 범주 중이다. Y와 B는 결국 대략 바람에 대해 빗 코스로 서로를 향해 지나갈 때까지 같은 방향으로 베어 어웨이를 이어갔다. B는 결코 참바람에 대해 90° 이상 넘어서 범주하지 않았다. Y기가 올라갔다. 즉결심판은 무엇인가?



Answer 1 답변 1

Display the green and white flag. The relevant rule is 16.1, but Blue has not broken it, because throughout the incident she has given Yellow room to keep clear.

초록-하얀 혼합기 올림 (벌칙 없음). 관련 규칙은 16.1이지만, B는 사건 내내 Y에게 킵 클리어할 자리를 주었기 때문에, 규칙을 어기지 않았다.

Question 2 질문 2

In similar circumstances, Yellow's course would allow her to cross ahead of Blue, but Blue luffs to a collision course and Yellow tacks away in a seamanlike way. Flag Y is displayed. What should the call be?

비슷한 상황으로, Y의 코스가 B의 앞을 지나갈 수 있었는데, B가 충돌 코스로 러핑해서 Y가 뱃사람다운 방법으로 벗어났다. Y기가 올랐다. 즉결심판은 무엇인가?

Answer 2 답변 2

Display the green and white flag. As in Question 1, the relevant rule is 16.1, and although Blue has forced Yellow to change course, she has not done so without giving her room to keep clear.

초록-하얀 혼합기 올림 (벌칙없음). 질문 1과 같이, 관련 규칙은 16.1이고, 비록 B가 Y에게 침로를 변경하도록 강요하였지만, B는 Y에게 킵 클리어할 자리를 주지 않고 그렇게 한 것은 아니다.

MR CALL D6

Rule 16.1 Changing Course 침로의 변경 Definitions Room 자리

Question 질문

Blue is close-hauled on port tack and Yellow is close-hauled on starboard tack on a leg of the course to a windward mark. Yellow bears away to a course that is more than ninety degrees from the true wind, and that is below her proper course and as a result Blue has to immediately change course to keep clear. Flag Y is displayed. What should the call be?

풍상 마크를 향한 코스인 레에서 B는 포트택으로 클로스-홀드이고, Y는 스타보드택으로 클로스-홀드를 범주한다. Y는 참바람으로부터 90°를 넘어서 코스를 베어 어웨이했고, 그것은 자신의 프로퍼 코스 아래였다, 그 결과 B는 킵 클리어하기 위해 즉시 코스를 변경해야 했다. Y기가 올랐다. 즉결심판은 무엇인가?

Answer 답변

Penalize Yellow. Yellow breaks rule 16.1 by not giving Blue room, namely the space to manoeuvre in a seamanlike way.

Y에게 벌칙을 부과한다. Y는 뱃사람다운 방법으로 조종할 수 있는 공간을, B에게 주지 않았으므로 규칙 16.1을 위반한 것이다.

MR CALL E1

Rule 10 On Opposite Tacks 반대 tack의 경우

Rule 11 On the Same Tack, Overlapped 같은 tack, 오버랩된 경우

Rule C2.6 (13.2) While Tacking or Gybing 태킹 또는 자이빙 중

Rule 16.1 Changing Course 침로의 변경

Rule C2.9 (18.2(a)(2)) Giving Mark-Room(not overlapped)

마크-자리 주기 (오버랩되지 않은 경우)

Rule 43.1(b) Exoneration (room or mark-room)

면책 (자리 또는 마크-자리)

Definitions Mark-Room (rule C2.2) and Proper Course (rule C2.3)

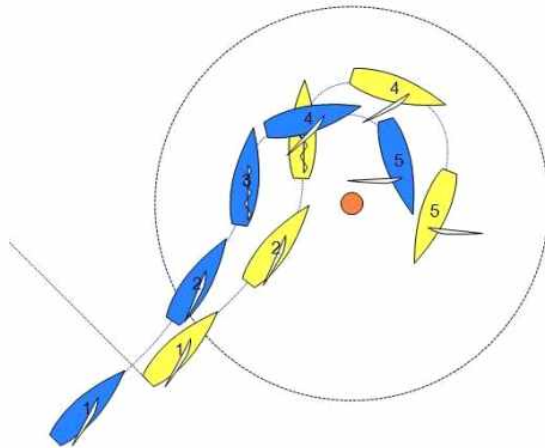
마크-자리 (규칙 C2.2) 및 프로퍼-코스 (규칙 C2.3)

Question 질문

Yellow and Blue are approaching the windward mark on port tack. Yellow enters the zone clear ahead of Blue. Yellow then luffs above her proper course before rounding the mark. Blue bears away to a course between Yellow and the mark. Yellow gybes onto starboard. When next to the mark and while sailing her proper course, Yellow is forced to bear away to avoid Blue.

Flag Y is displayed. What should the call be?

Y와 B는 풍상 마크에 포트택으로 접근하였다. Y는 B의 클리어 어헤드로 구역에 진입하였다. Y는 그 다음 마크를 돌기 전에 프로퍼 코스 위로 러핑하였다. B는 Y와 마크 사이에 코스로 베어 어웨이하였다. Y는 스타보드택으로 자이빙하였다. 마크 바로 옆에 있었고, 프로퍼 코스를 범주 중이었는데, Y는 B를 피하기 위해 베어 어웨이하여야만 했다. Y기가 올라갔다. 즉결판결은 무엇인가?



Answer 답변

Penalize Blue.

When Yellow enters the zone clear ahead, rule C2.9 (18.2(a)(2)) applies and requires Blue to thereafter give Yellow mark-room. Mark-room is room for Yellow to sail her proper course to round or pass the mark. When Yellow luffs after position 2, she is not sailing within the mark-room to which she is entitled, and therefore rule 16.1 requires her to give Blue room to keep clear. Yellow gives room and Blue keeps clear.

블루에게 벌칙을 준다.

Y가 클리어 어헤드로 구역에 진입하였을 때, 규칙 C2.9 (18.2(a)(2))가 적용되면서 B에게 그 이후에 Y에게 마크-자리를 주어야 한다고 요구한다. 마크-자리는 Y가 마크를 돌거나 지나가기 위한 프로퍼 코스를 범주하는 자리이다. Y가 위치 2 다음에서 러핑을 했을 때 Y는 자격을 가진 마크-자리 안에서 범주한 것이 아니어서, 규칙 16.1은 Y가 B에게 킵 클리어 할 자리를 주어야 한다고 요구한다. Y는 자리를 주었고 B를 킵 클리어하였다.

From position 3 to position 5, Yellow is sailing her proper course, which includes gybing at position 5. Throughout this time Blue is required under rule 18.2(a)(2) to give Yellow room to sail her proper course, which she fails to do.

위치 3에서 위치 5까지, Y는 위치 5에서의 자이빙을 포함하여 프로퍼 코스로 범주하였다. 이 동안 내내 B는 규칙 18.2(a)(2)에 따라 Y에게 프로퍼 코스를 범주할 자리를 주어야 한다고 요구받았는데, B는 그렇게 하지 못했다.

Blue has neither given Yellow mark-room, nor allowed her to sail her proper course. Penalize Blue and if Yellow at the same time breaks rule C2.6 (13.2), she is exonerated by rule 43.1(b).

B는 Y에게 마크-자리를 주지도 못했고, Y가 프로퍼 코스를 범주하는 것도 허용하지 않았다. B에게 벌칙이 주어지고 Y가 동시에 규칙 C2.6 (13.2)을 위반했다면 Y는 규칙 43.1(b)에 의해 면책된다.

MR CALL E2

Rule C2.9 (18.2(a)(2)) Giving Mark-Room(not overlapped)

마크-자리 주기 (오버랩되지 않은 경우)

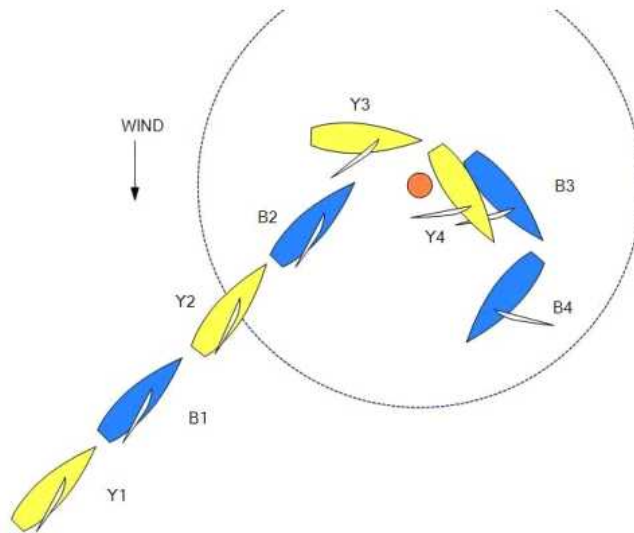
Rule 43.1(b) Exoneration (room or mark-room)

면책 (자리 또는 마크-자리)

Question 질문

Blue and Yellow approach the windward mark on port tack with Blue clear ahead at the zone. The mark is to be rounded to starboard. After passing the mark, Blue immediately gybes onto starboard tack. How far beyond the mark may Blue sail before gybing and still be entitled to mark-room?

B와 Y는 포트택으로 풍상 마크에 접근하고 있었는데 구역에서 B는 클리어 어헤드였다. 마크는 스타보드 쪽으로 돌아야 한다. 마크를 지난 후, B는 즉시 스타보드택으로 자이빙하였다. B는 자이빙 전에 마크를 얼마나 벗어났고 여전히 마크-자리를 가질 자격이 있는가?



Answer 답변

Blue is entitled to room to sail her proper course to round or pass the mark on the required side (see rule C2.9 (18.2(a)(2))).

At position 3, Blue is on the next leg of the course and the mark is clear astern of her. Therefore, Yellow has given Blue mark-room as required and rule 43.1(b) no longer applies. If Blue gybes after this point, she will be subject to rule C2.6 (13.2) and then rules 15 and 16.1.

B는 정해진 쪽으로 마크를 돌며 지나가기 위한 프로퍼 코스를 범주할 자리를 가질 자격이 있다 (규칙 C2.9 (18.2(a)(2)) 참조). 위치 3에서 B는 코스의 다음 레에 있었고, 마크는 B의 클리어 어스턴에 있었다. 그래서 Y는 B에게 필요한 마크-자리를 주어야 했고, 규칙 43.1(b)는 더 이상 적용되지 않았다. 만약 B가 이 지점 다음에서 자이빙을 한다면, B는 규칙 C2.6 (13.2)에 적용을 받고, 그 다음에는 규칙 15와 16.1이 적용될 것이다.

MR CALL E3

Rule 15 Acquiring Right of Way 항로권 획득

Rule C2.9 (18.2(a)) Giving Mark-Room 마크-자리 주기

Rule 43.1(b) Exoneration (room or mark-room)

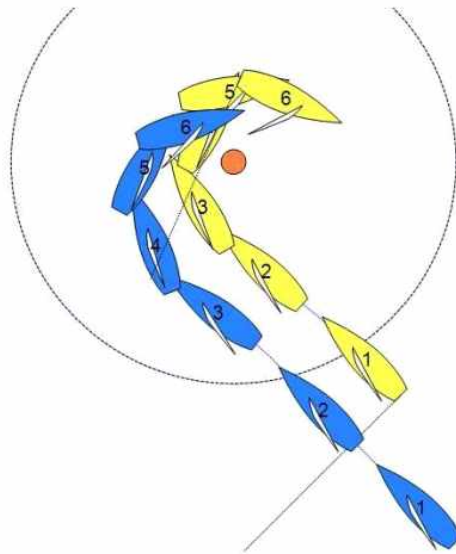
면책 (자리 또는 마크-자리)

Definitions Mark-Room (rule C2.2) 마크-자리 (규칙 C2.2)

Question 1 질문 1

Yellow enters the zone clear ahead of Blue. Both boats tack and continue to round the mark. Blue becomes overlapped inside Yellow. Both boats display flag Y. What should the call be?

Y는 B의 클리어 어스턴으로 구역에 진입했다. 두 보트 모두 태킹을 하면서 계속해서 마크를 돌았다. B는 Y의 안쪽에 오버랩이 되었다. 두 보트 모두 Y기를 올렸다. 즉결판결은 무엇인가?



Answer 1 답변 1

When Yellow enters the zone, rule C2.9 (18.2(a)(2)) applies until Yellow has rounded the mark.

At position 6, Yellow has not yet completed rounding the mark. If Yellow cannot sail her proper course around the mark without needing to avoid Blue, Blue breaks rule 18.2(a)(2). Penalize Blue. If Yellow at the same time breaks a rule, she is exonerated by rule 43.1(b).

If Yellow is able to sail her proper course around the mark with no interference, display the green and white flag.

Y가 구역에 들어왔을 때, Y가 마크를 돌때까지는 규칙 C2.9 (18.2(a)(2))가 적용된다.

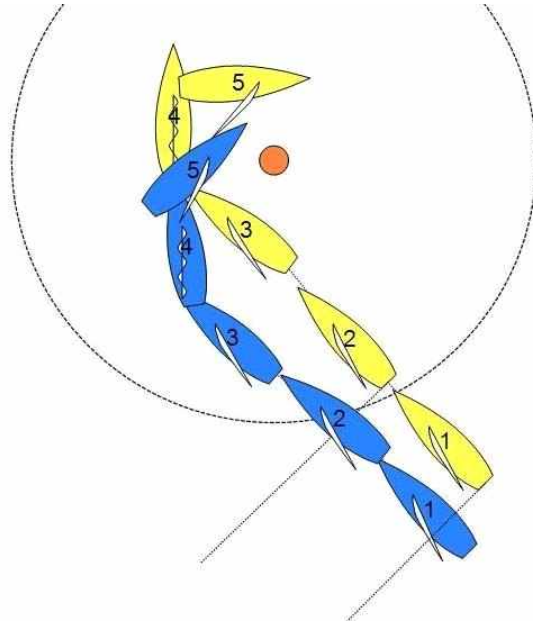
위치 6에서 Y는 아직 완전히 마크를 돌지 못했다. Y가 B를 피할 필요없이 마크를 돌 프로퍼 코스를 범주할 수 없었다면 B는 규칙 18.2(a)(2)를 위반한 것이다. B에게 벌칙을 준다. 만약 Y가 동시에 규칙을 위반했다면 Y는 규칙 43.1(b)에 의해 면책된다.

Y가 어떤 방해도 없이 마크를 돌아 프로퍼 코스를 범주할 수 있다면 초록-하얀 혼합기를 올린다.

Question 2 질문 2

Yellow and Blue enter the zone overlapped. Both boats tack and continue to round the mark. Blue becomes overlapped inside Yellow. Yellow's boom touches Blue's hull. Both boats display flag Y. What should the call be?

Y와 B는 오버랩으로 구역에 진입하였다. 두 보트 모두 태킹을 하면서 계속해서 마크를 돌았다. B는 Y의 안쪽에 오버랩이 되었다. Y의 붓이 B의 선체에 닿았다. 두 보트 모두 Y기를 올렸다. 즉결판결은 무엇인가?



Answer 2 답변 2

Penalize Blue. See Answer 1, except that rule 18.2(a)(1) is the applicable rule.

B에게 벌칙을 준다. 규칙 18.2(a)(1)이 적용되는 규칙이라는 것 외에는 답변 1 참조.

MR CALL E4

Rule 11 On the Same Tack, Overlapped 같은 tack, 오버랩된 경우

Rule 16.1 Changing Course 침로의 변경

Rule C2.9 (18.2(a)(1)) Giving Mark-Room (overlapped)

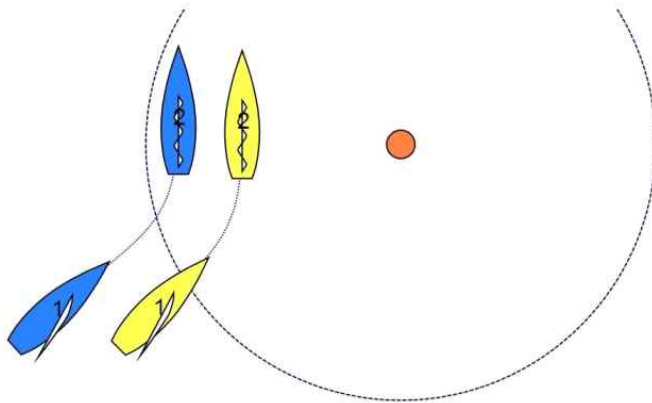
마크-자리 주기 (오버랩된 경우)

Definitions Mark-Room (rule C2.2) and Room 마크-자리 (규칙 C2.2) 및 자리

Question 질문

Blue and Yellow approach the windward mark overlapped on port tack with Yellow to leeward and on the layline at the zone. Before Yellow rounds the mark she luffs head to wind. Blue responds to the luff and keeps clear. Flag Y is displayed. What should the call be?

B와 Y는 풍상 마크에 포트택으로 오버랩되어 접근하고 있었고, 구역에서 Y는 풍하 보트이며 레이라인에 있었다. Y는 마크를 돌기 전에 풍위로 러핑했다. B는 러핑으로 응답하고 킵 클리어했다. Y기가 올라갔다. 즉결판결은 무엇인가?



Answer 답변

Display the green and white flag.

Blue is required by rule 11 to keep clear and by rule C2.9 (18.2(a)(1)) to give mark-room, and she does so. When Yellow luffs, she is not sailing within the mark-room to which she is entitled; therefore rule 16.1 requires her to give Blue room to keep clear. However, nothing in the rules prevents Yellow from sailing above her proper course while the boats are rounding or passing the mark.

초록-하얀 혼합기가 올라간다.

B는 규칙 11이 요구한 대로 킵 클리어하였고, 마크-자리를 주어야 한다는 규칙 C2.9 (18.2(a)(1))에 의해 그렇게 했다. Y가 러핑했을 때 Y는 자격을 가진 마크-자리 안에서 범주하지 않았다; 그래서 규칙 16.1은 B가 킵 클리어 할 자리를 주라고 Y에게 요구한다. 그러나 그 어떤 규칙도 보트들이 마크를 돌거나 통과하는 동안 Y가 자신의 프로퍼 코스를 넘어 범주하는 것을 금지하는 것(규칙)은 없다.

MR CALL E5

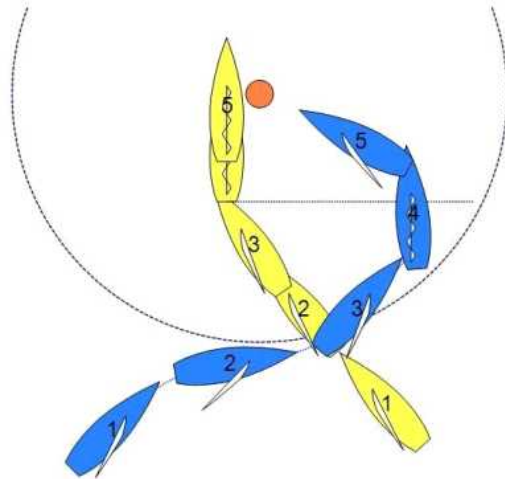
Rule C2.9 (18.2(a)(1)) Giving Mark-Room (overlapped)

마크-자리 주기(오버랩되어 있는 경우)

Question 1 질문 1

Yellow on starboard tack and Blue on port tack, both close-hauled, are approaching the windward mark to be left to starboard. Blue bears away and passes astern of Yellow. When Yellow reaches the zone, she is overlapped and on the inside of Blue. Yellow luffs slowly and nearly stops head to wind with the mark abeam. While Yellow is luffing, Blue tacks to starboard and bears away towards the mark. Yellow does not give room at the mark, and Blue luffs to avoid a collision. Flag Y is displayed by Blue. What should the call be?

스타보드택인 Y와 포트택인 B는 모두 클로스-홀드 코스로 스타보드 쪽에 두고 지나야 하는 풍상 마크로 접근 중이었다. B는 베어 어웨이하면서 Y의 선미를 지나갔다. Y가 구역에 도착했을 때 오버랩되어 있었고 B의 안쪽이었다. Y는 천천히 러핑하였고 마크를 바로 옆(우현)에 두고 거의 풍위에 서버렸다. Y가 러핑하는 동안 B는 스타보드택으로 태킹하고 마크 쪽으로 베어 어웨이하였다. Y는 마크에서 자리를 주지 않았고, B는 충돌을 피하기 위해 러핑하였다. B는 Y기를 올렸다. 즉결판결은 무엇인가?



Answer 1 답변 1

Display the green and white flag.

When Yellow reaches the zone, she is inside boat and therefore entitled to mark-room under rule C2.9 (18.2(a)(1)) until she has rounded or passed the mark. Blue keeps clear of Yellow and gives Yellow mark-room.

초록-하얀 혼합기를 올린다.

Y가 구역에 도착했을 때, Y는 안쪽 보트이므로 규칙 C2.9 (18.2(a)(1))에 따라 마크를 돌거나 지나갈 때까지 마크-자리를 가질 자격이 있다. B는 Y를 킵 클리어하고 Y에게 마크-자리도 주어야 한다.

Question 2

Would the answer be different if Blue completes her tack outside the zone?

만약 B가 구역 밖으로 나갔다면 답변은 달라지는가?

Answer 2

No. 아니다.

MR CALL E6

Rule 11 On the Same Tack, Overlapped 같은 tack, 오버랩되어 있는 경우

Rule C2.6 (13.1) While Tacking or Gybing 태킹 또는 자이빙 중

Rule C2.9 (18.2(a)(1)) Giving Mark-Room (overlapped)

마크-자리 주기 (오버랩되어 있는 경우)

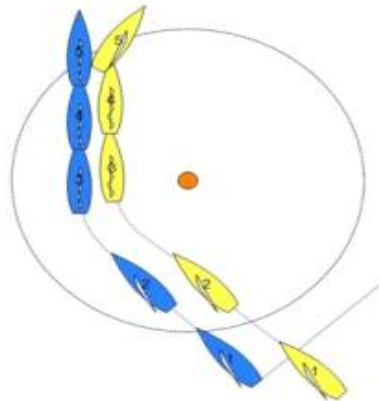
Rule 43.1(b) Exoneration (room or mark-room) 면책 (자리 또는 마크-자리)

Definitions Mark-Room (rule C2.2) 마크-자리 (규칙 C2.2)

Question 질문

Blue and Yellow on starboard tack approach the windward mark, to be left to starboard, with Yellow overlapped on the inside of Blue at the zone. After passing the port-tack layline both boats luff head to wind. At position 3 Blue has given Yellow enough room to tack. Both boats continue forward with the gauge between the boats reducing until, before leaving the zone, Yellow passes head to wind. There is contact as Yellow's stern swings. Both boats display flag Y. What should the call be?

스타보드택인 B와 Y는 스타보드 쪽에 두고 지나야 하는 풍상 마크로 접근했고, 구역에서 Y는 B의 안쪽으로 오버랩되어 있었다. 포트택 레이라인을 지난 후에 두 보트는 풍위로 리핑하였다. 위치 3에서 B는 Y에게 태킹할 충분한 자리를 주었다. 두 보트는 Y가 풍위를 지나 구역을 떠나기 전까지 보트 사이의 간격이 줄어들면서 앞으로 계속 나아갔다. Y의 선미가 선회하면서 접촉이 일어났다. 두 보트는 Y기를 올렸다. 즉결심판은 무엇인가?



Answer 답변

Penalize Blue. When Yellow enters the zone overlapped on the inside of Blue, rule C2.9 (18.2(a)(1)) applies and requires Blue to thereafter give Yellow mark-room, which is room for Yellow to sail her proper course to round or pass the mark. When Yellow continues straight after position 3, she is not sailing within the mark-room to which she is entitled. Rule 11 requires her to keep clear of Blue and she does so.

B에게 벌칙을 준다. Y가 B의 안쪽에서 오버랩되어 구역에 진입하였을 때, 규칙 C2.9 (18.2(a)(1))이 적용되고, 그 이후 B는 Y가 마크를 돌거나 지나갈 수 있도록 프로퍼 코스를 범주하게 하는 공간인 마크-자리를 Y에게 주어야 한다고 요구한다. Y는 위치 3 이후에 계속하여 똑바로 나아갔을 때, Y는 자격을 가진 마크-자리 안에서 범주한 것은 아니다. 규칙 11은 Y에게 B를 킵 클리어할 것을 요구하고, Y는 그렇게 했다.

At position 5, while still in the zone, Yellow tacks which is her proper course, and Blue fails to give her room to do so. Blue breaks rule 18.2(a)(1). Because Yellow is sailing within the mark-room to which she is entitled, she is exonerated by rule 43.1(b) for breaking C2.6 (13.1).

위치 5에서 계속 구역에 있는 동안에는, Y는 자신의 프로퍼 코스의 침로였고, B는 Y에게 그렇게 할 자리를 주지 못했다. B는 규칙 18.2(a)(1)를 위반하였다. 왜냐하면 Y는 자격을 가진 마크-자리 내에서 범주했기 때문이며, 규칙 C2.6 (13.1)을 위반한 것에 대해서는 규칙 43.1(b)에 의해 면책된다.

Note: Rule C2.9 (18.3(b)) does not apply in positions 3 and 4, because Yellow is not the right-of-way boat.

해설: 규칙 C2.9 (18.3(b))는 Y가 항로권 보트가 아니기 때문에 위치 3, 4에서 적용되지 않는다.

MR CALL E7

Rule 11 On the Same Tack, Overlapped 같은 tack, 오버랩되어 있는 경우
Rule C2.9 (18.2(a)(1)) Giving Mark-Room (overlapped)

마크-자리 주기 (오버랩되어 있는 경우)

Rule C2.9 (18.3(b)) Tacking or Gybing 태킹 또는 자이빙

Rule 43.1(b) Exoneration (room or mark-room) 면책 (자리 또는 마크-자리)

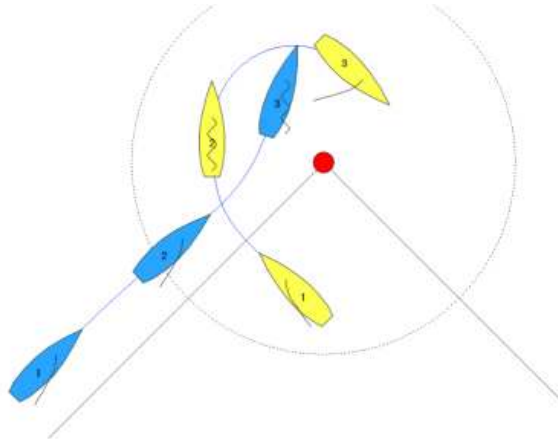
Definitions Mark-Room (rule C2.2) and Proper Course (rule C2.3)

마크-자리 (규칙 C2.2)와 프로퍼 코스 (규칙 C2.3)

Question 1 질문 1

Yellow and Blue approach the windward mark on opposite tacks with Yellow on starboard. Yellow keeps on sailing on starboard beyond her proper course to round the mark before she passes head to wind. Yellow then bears away on her proper course to round the mark and Blue has to luff to give mark-room to Yellow. Flag Y is displayed. What should the call be?

Y와 B는 스타보드택인 Y와 반대 tack으로 풍상 마크에 접근하고 있었다. Y는 풍위를 지나기 전에는 마크를 돌 수 있는 프로퍼 코스를 넘어 스타보드택으로 범주를 하고 있었다. 그 다음에 Y는 마크를 돌기 위하여 프로퍼 코스로 베어 어웨이하였고, B는 Y에게 마크-자리를 주기 위해 러핑해야만 했다. Y기가 올라갔다. 즉결심판은 무엇인가?



Answer 1 답변 1

Display the green and white flag.

Yellow broke rule C2.9 (18.3(b)) when she sailed farther from the mark than needed to sail her proper course, however, she did not affect Blue's course during the time rule 18.3(b) applied. Therefore, she is exonerated by rule 18.3(b) for breaking that rule. Once Yellow passed head to wind rule 18.3(b) no longer applied. By luffing up behind Yellow, Blue gave Yellow mark-room. No rules are broken.

초록-하얀 혼합기를 올린다. Y는 자신의 프로퍼 코스를 범주하는데 필요한 것보다 마크로부터 더 멀리 범주했을 때 규칙 C2.9 (18.3(b))를 위반했지만, 규칙 18.3(b)가 적용되는 시간 동안은 B의 코스에 영향을 주지 않았다.

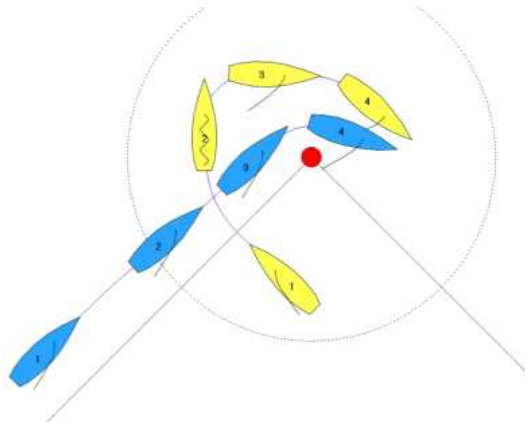
Question 2 질문 2

The situation starts as in Question 1, but after Yellow passes head to wind, Blue sails in between Yellow and the mark. When Yellow bears away to round the mark on her proper course there is

contact between the boats. Flag Y is displayed. What should the call be?

상황은 질문1에서 시작하지만, Y가 풍위를 지난 후에 B는 Y와 마크 사이를 범주하고 있었다. Y는 자신의 프로퍼 코스로 마크를 돌기 위하여 베어 어웨이할 때 보트들 간에 접촉이 일어났다. Y기가 올라

갔다. 즉결심판은 무엇인가?



Answer 2 답변 2

Penalize Blue.

Yellow was entitled to mark-room under rule C2.9 (18.2(a)(1)) and, from the moment she began luffing to round the mark, she was sailing her proper course to round the mark. Therefore, she is exonerated by rule 43.1(b) for her breach of rule 11. Blue failed to give Yellow mark-room as required by rule 18.2(a)(1). Yellow broke rule 18.3(b) before she passed head to wind, but is not penalized for that breach (see Answer 1).

B에게 벌칙을 준다. Y는 규칙 C2.9 (18.2(a)(1))에 따라 마크-자리를 가질 자격이 있으며, Y는 마크를 돌기 위하여 러핑을 시작하는 순간부터 마크를 돌기 위한 자신의 프로퍼 코스를 범주하는 것이다. 그러므로 Y는 규칙 11을 위반한 것에 대해서는 규칙 43.1(b)에 의해 면책된다. B는 Y에게 규칙 18.2(a)(1)에 의해 요구되는 마크-자리를 주지 못했다. Y는 풍위를 지나기 전에 규칙 18.3(b)를 위반했지만, 그 위반에 대해서 벌칙을 받지 않는다(답변1 참조).

MR CALL E8

Rule 10 On Opposite Tacks 반대 택의 경우

Rule C2.6 (13.1) While Tacking or Gybing 태킹 또는 자이빙 중

Rule C2.9 (18.2(a)(1)) Giving Mark-Room (overlapped)

마크-자리 주기 (오버랩되어 있는 경우)

Rule C2.9 (18.3(b)) Tacking or Gybing 태킹 또는 자이빙

Rule C6.5(b) Umpire Decisions ump이어 판결

Rule C8.3 Penalties Initiated by Umpires ump이어가 제기하는 벌칙

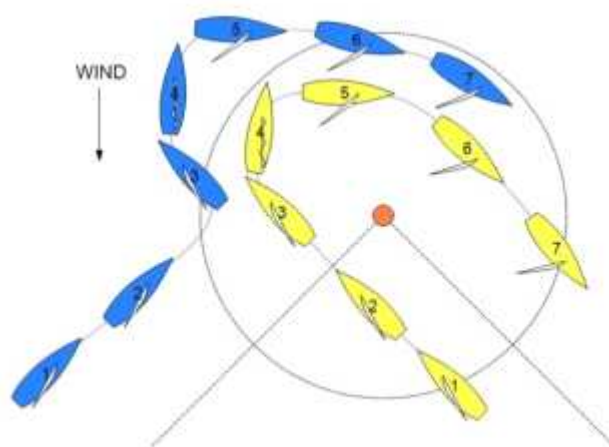
Definitions Keep Clear, Mark-Room (rule C2.2), Proper Course (rule C2.3)

킵 클리어, 마크-자리 (규칙 C2.2), 프로퍼 코스 (규칙 C2.3)

Question 1 질문 1

Blue on port tack and Yellow on starboard tack are approaching the windward mark on a collision course. The umpires agree that Yellow sails beyond the point where her proper course would be to tack to round the mark. Blue tacks to starboard and keeps clear of Yellow. Flag Y is displayed at position 4. What should the call be?

포트택인 B와 스타보드택인 Y는 충돌 코스로 풍상 마크에 접근 중이었다. ump이어는 Y가 마크를 돌기 위하여 태킹해야 하는 프로퍼 코스의 방위를 넘어 범주한 것에 동의한다. B는 스타보드택으로 태킹하여 Y를 킵 클리어했다. Y기가 위치 4에서 올라갔다. 즉결심판은 무엇인가?



Answer 1 답변 1

Penalize Yellow with a red flag (or possibly a double).

Y에게 빨간기 벌칙(또는 두 배의 벌칙)을 준다.

When Yellow first enters the zone overlapped inside Blue, she is entitled to mark-room under rule C2.9 (18.2(a)(1)). However, as an inside overlapped right-of-way boat, Yellow breaks rule C2.9 (18.3(b)) by sailing farther from the mark than needed to sail her proper course before she changes tack, and in doing so she affects Blue's course. Display the yellow flag.

Y가 처음에 B의 안쪽으로 오버랩되어 구역에 진입했을 때, Y는 규칙 C2.9 (18.2(a)(1))에 따라 마크-자리를 가질 자격을 갖는다. 그러나 안쪽 오버랩인 항로권 보트로서 Y는 택을 바꾸기 전에 프로퍼 코스를 범주하기 위해 필요한 것보다 마크로부터 더 멀리 범주하여 규칙 C2.9 (18.3(b))를 위반했고, B의 코스에 영향을 끼쳤다. 노란기가 올라간다.

A boat is in a 'controlling position' when she is ahead and able to manoeuvre towards the next mark without impediment, or she is in a position to be able to impede, affect or change the actions of the other boat without breaking a rule.

한 보트는 어떤 장애물도 없이 앞에 있으며 다음 마크를 향하여 움직일 수 있을 때 또는 규칙을 위반하지 않고 방해할 수 있거나, 다른 보트의 조치에 영향을 주거나 변경하게 하는 위치가 '통제 위치'에 있는 것이다.

Because Yellow could not force Blue to tack without breaking rule 18.3(b), she was not in a 'controlling position' in this situation. By breaking rule 18.3(b) and forcing Blue to tack Yellow gained a controlling position.

Y는 B에게 규칙 18.3(b)를 위반하지 않고 태킹하게 하지 않았기 때문에, Y는 이 상황에서 '통제 위치(컨트롤할 수 있는 위치)'에 있지 않았다. 규칙 18.3(b)를 위반하고 B에게 태킹하게끔 해서 Y는 통제 위치를 얻게 되었다.

If the umpires were satisfied that Yellow has broken rule 18.3(b) deliberately or has gained an advantage by breaking the rule after allowing for a penalty, they would give Yellow a second penalty under rule C8.3. See also MR Call M2.

엄파이어는 Y가 규칙 18.3(b)를 고의적으로 위반했다거나 벌칙을 부과했음에도 규칙위반으로 이득을 보았다고 확신한다면, 엄파이어는 Y에게 규칙 C8.3에 따라 벌칙을 하나 더 줄 수도 있다.(MR 즉결심판 M2 참조).

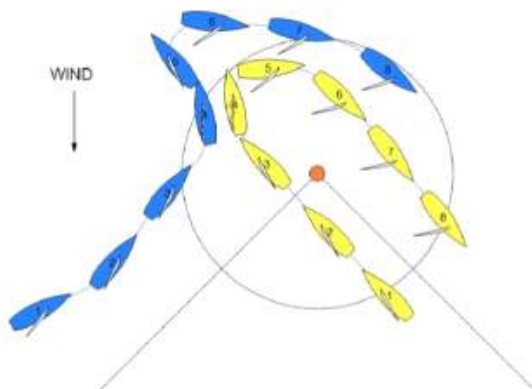
If the umpires were not satisfied that either of these conditions existed, the umpires would give Yellow a red-flag penalty under rule C6.5(b).

만약 엄파이어가 이러한 상황들 중 어느 한 쪽이라도 있었다고 확신하지 못한다면, 엄파이어는 Y에게 규칙 C6.5(b)에 따라 빨간기 벌칙을 줄 수 있다.

Question 2 질문 2

Blue on port tack and Yellow on starboard tack are approaching the windward mark on a collision course. The umpires agree that Yellow sails beyond the point where her proper course would be to tack to round the mark. Blue tacks to starboard to avoid Yellow, but before she reaches a close-hauled course Yellow has to luff to avoid Blue. Both boats display flag Y at position 4. What should the call be?

포트택인 B와 스타보드택인 Y는 충돌 코스로 풍상 마크에 접근 중이었다. 엄파이어는 Y가 마크를 돌기 위하여 태킹해야 하는 프로퍼 코스의 방위를 넘어 범주한 것에 동의한다. B는 Y를 피하기 위해 스타보드택으로 태킹했지만, 클로스-홀드 코스에 도달하기 전에 Y는 B를 피하기 위해 러핑해야만 했다. 두 보트 모두 위치 4에서 Y기를 올렸다. 즉결심판은 무엇인가?



Answer 2

Penalize Yellow with a red flag (or possibly a double) and Blue.

Y에게 빨간기 벌칙(또는 두 배의 벌칙)을 주고 B에게도 (빨간기) 벌칙을 준다.

Blue breaks rule C2.6 (13.1) by not keeping clear while tacking. Because Blue is neither compelled to break a rule, nor entitled to room or mark-room, she is not exonerated for her breach.

B는 태킹 중에 킵 클리어하지 않아서 규칙 C2.6 (13.1)을 위반했다. B는 규칙위반을 강요당한 것도 아니고 자리 또는 마크-자리를 가질 자격도 없었기 때문에 규칙위반에 대해 면책되지 않는다.

Yellow, the inside overlapped right-of-way boat, breaks rule 18.3(b) by sailing farther from the mark than needed to sail her proper course before she changes tack, and affects Blue's course while doing so.

Y는 안쪽 오버랩된 항로권 보트로서 택을 변경하기 전에 자신의 프로퍼 코스를 범주하는데 필요한 것보다 마크로부터 더 멀리 범주하였고, 그렇게 하는 동안에 B의 코스에 영향을 끼쳐서 규칙 18.3(b)를 위반했다.

Coming into the situation, neither boat was in a controlling position because neither boat could impede, affect or change the other boat's course while complying with the applicable rules. See Answer 1. By breaking rule 18.3(b), Yellow gained a controlling position on Blue.

그런 상황이 되면, 어떤 보트도 방해할 수 없기 때문에 통제 위치에 있지 못하기도 하고, 적용되는 규칙을 준수하는 동안 다른 보트의 코스에 영향을 끼치거나 변경시킬 수도 없다. 답변1 참조. 규칙 18.3(b)를 위반하여 Y는 B에 대해 통제 위치를 얻게 된 것이다.

If the umpires were satisfied that Yellow broke rule 18.3(b) deliberately or gained an advantage by breaking the rule after allowing for a penalty, they would give Yellow a second penalty under rule C8.3. This should be a red-flag penalty under rule C5.3 (red and second yellow flag) so that Yellow is behind Blue in the race. See also MR Call M2.

엠펙이어는 Y가 고의로 규칙 18.3(b)를 위반했거나 벌칙을 부과했음에도 규칙위반으로 이득을 얻었다고 확신한다면, 엠펙이어는 Y에게 규칙 C8.3에 따라 하나 더 벌칙을 줄 수 있다. 이것은 규칙 C5.3(빨간기와 두 번째는 노란기)에 따라 Y가 경기에서 B의 뒤에 있게 하기 위한 빨간기 벌칙이다. MR 즉결심판 M2 참조.

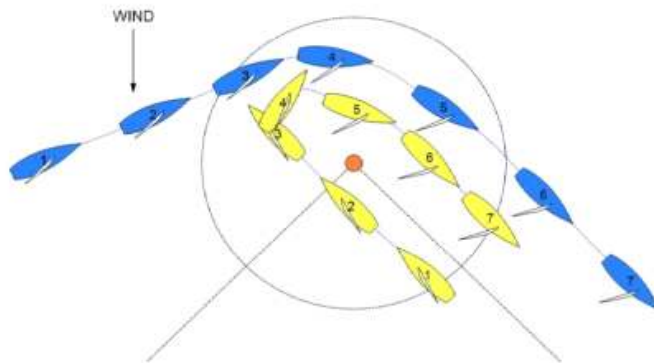
If the umpires were not satisfied that either of these conditions existed, the umpires would give Yellow a red-flag penalty under rule C6.5(b) (yellow and then red flag). This would put Yellow behind Blue and Blue would still have a penalty.

만약 엠펙이어가 이러한 상황들 중 어느 한 쪽이라도 있었다고 확신하지 못한다면, 엠펙이어는 Y에게 규칙 C6.5(b) (노란기 그리고 그 다음에 빨간기)에 따라 빨간기 벌칙을 줄 수 있다. 이것은 Y를 B 뒤에 가게하면서, B도 여전히 벌칙을 갖고 있는 것이 된다.

Question 3 질문 3

Blue on port tack and Yellow on starboard tack are approaching the windward mark on a collision course. The umpires agree that Yellow sails beyond the point where her proper course would be to tack to round the mark. Blue holds her course. Yellow has to tack to avoid Blue. Both boats display flag Y at position 4. What should the call be?

포트택인 B와 스타보드택인 Y는 충돌 코스로 풍상 마크에 접근 중이었다. 엠펙이어는 Y가 마크를 돌기 위하여 태킹해야 하는 프로퍼 코스의 방위를 넘어 범주한 것에 동의한다. B는 자신의 코스를 유지했다. Y는 B를 피하기 위해 태킹해야 했다. 두 보트 모두 위치 4에서 Y기를 올렸다. 즉결심판은 무엇인가?



Answer 3 답변 3

Penalize Blue with a red flag (or possibly a double) and Yellow (with possibly a double).

B에게 빨간기 벌칙(또는 두 배의 벌칙)을 주고, Y에게도 빨간기 벌칙(같이 두 배의 벌칙)을 준다.

Yellow, the inside overlapped right-of-way boat, breaks rule 18.3(b) by sailing farther from the mark than needed to sail her proper course before she changes tack and affects Blue's

course while doing so (Blue is unable to bear away to round the mark).

Y는 안쪽 오버랩인 항로권 보트로서 택을 변경하기 전에 자신의 프로퍼 코스를 범주하는데 필요한 것보다 마크로부터 더 멀리 범주하였고, 그렇게 하는 동안 B의 코스에 영향을 미쳐서 규칙 18.3(b)를 위반했다 (B는 마크를 돌기 위해 베어 어웨이할 수 없었다).

Blue breaks rule 10 by not keeping clear. Because Blue is neither compelled to break a rule, nor entitled to room or mark-room, she is not exonerated for her breach.

B는 규칙 10을 위반했다. B는 규칙을 위반하게끔 강요당하지도 않았고, 자리 또는 마크-자리를 가질 자격도 없기 때문에 규칙위반에 대해 면책되지 않는다.

Coming into the situation, neither boat was in a controlling position because neither boat could impede, affect or change the other boat's course while complying with the applicable rules. See Answer 1.

그런 상황이 되면, 어떤 보트도 방해할 수 없기 때문에 통제 위치에 있지 못하기도 하고, 적용되는 규칙을 준수하는 동안 다른 보트의 코스에 영향을 끼치거나 변경시킬 수도 없다. 답변1 참조.

If the umpires were satisfied that Yellow broke rule 18.3(b) deliberately, they would give Yellow a second penalty under rule C8.3. See also MR Call M2.

엠파이어는 Y가 규칙 18.3(b)를 고의로 위반했다고 확신했다면, 그들은 Y에게 규칙 C8.3에 따라 하나 더 벌칙을 줄 수 있다. MR 즉결심판 M2 참조.

By breaking rule 10, Blue has gained a controlling position. If the umpires were satisfied that Blue has broken rule 10 deliberately or has gained an advantage by breaking the rule after allowing for a penalty, they would give Blue a second penalty under rule C8.3. See also MR Call M2.

규칙 10을 위반하여 B는 통제 위치를 얻게 되었다. 엠파이어는 B가 고의로 규칙 10을 위반하였거나 벌칙을 부과했음에도 규칙위반으로 이득을 얻었다고 확신한다면, 그들은 규칙 C8.3에 따라 B에게 벌칙을 하나 더 줄 수 있다. MR 즉결심판 M2 참조.

If the umpires give both Yellow and Blue a double penalty, then Blue's second penalty should be a red-flag penalty under rule C5.3 (red and second blue flag) as Blue gained a controlling position. This would put Blue behind Yellow and Yellow would still have a penalty.

엠파이어는 Y와 B 모두에게 두 배의 벌칙을 줄 수 있다면, B의 두 번째 벌칙은 B가 통제 위치를 얻게 되었기 때문에 규칙 C5.3 (빨간기 그리고 두 번째는 파란기)에 따라 빨간기 벌칙이어야 한다. 이것은 B를 Y뒤에 가게하려는 것이고, Y는 여전히 하나의 벌칙을 갖게 되는 것이다.

If the umpires were not satisfied that either of these conditions existed, the umpires would give Blue a red-flag penalty under rule C6.5(b).

만약 엠파이어가 이러한 상황들 중 어느 한 쪽이라도 있었다고 확신하지 못한다면, 엠파이어는 규칙 C6.5(b)에 따라 B에게 빨간기 벌칙을 줄 수 있다.

MR CALL E9

Rule C2.9 (18.1) When Rule 18 Applies 규칙 18이 적용되는 경우

Rule C2.9 (18.2(a)(2)) Giving Mark-Room (not overlapped)

마크-자리 주기 (오버랩되지 않았을 때)

Definitions Clear Astern and Clear Ahead; Overlap

클리어 어스턴 및 클리어 어헤드; 오버랩

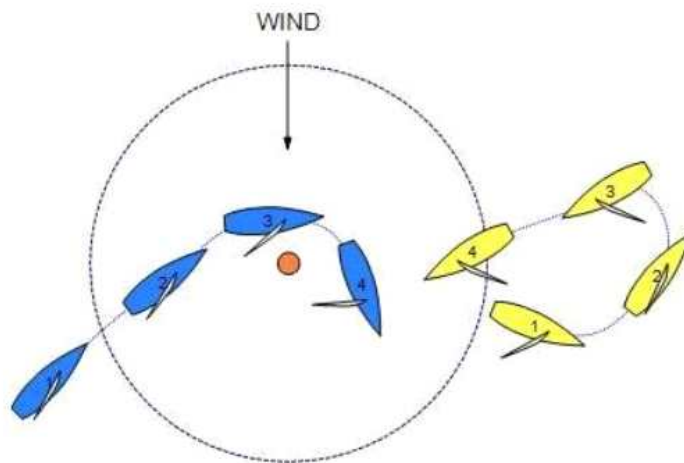
Question 질문

Yellow enters the zone of a windward mark clear ahead of Blue, passes the mark and sails completely out of the zone. Yellow then completes a penalty just before position 3 and is on starboard tack on a course that is more than ninety degrees from the true wind. Blue on port tack is bearing away to round the windward mark.

Does rule C2.9 (18) apply between Yellow and Blue?

Y는 B의 클리어 어헤드로 풍상 마크 구역에 진입하고, 마크를 지나 구역을 완전히 벗어났다. Y는 위치 3 바로 전에서 벌칙을 완료하였고, 참바람에서 90°를 넘은 코스 상에 스타보드택으로 있다. 포트택인 B는 베어 어웨이하여 마크를 돌았다.

Y와 B 사이에 규칙 C2.9(18)이 적용되는가?



Answer 답변

Yes. When Yellow first enters the zone clear ahead of Blue, she is entitled to mark-room under rule C2.9 (18.2(a)(2)). Rule 18 ceased to apply when Yellow was on the next leg and the mark was astern of her (see rule C2.9 (18.1)).

그렇다. Y가 처음에 B의 클리어 어헤드로 구역에 진입했을 때, Y는 규칙 C2.9(18.2(a)(2))에 의해 마크-자리를 가진다. 규칙 18은 Y는 다음 렉에 있었고, 마크가 그의 선미에 있었기 때문에 더 이상 적용되지 않는다 (규칙 C2.9(18.1) 참조).

When Yellow left the zone, the boats were not overlapped. As Blue remains in the zone she is considered the first boat to reach the zone when rule 18.2(a) is re-applied. Blue is therefore entitled to mark-room under rule 18.2(a)(2).

Y가 구역을 떠났을 때, 보트들은 오버랩이 아니다. B는 구역에 남아 있기 때문에 규칙 18.2(a)가 다시 적용될 때 구역에 도달하는 첫 번째 보트로 간주된다. 따라서 B는 규칙 18.2(a)(2)에 따라 마크-자리를 갖는다.

MR CALL E10

Rule C2.9 (18.2(a)(1)) Giving Mark-Room (overlapped) 마크-자리 주기 (오버랩)

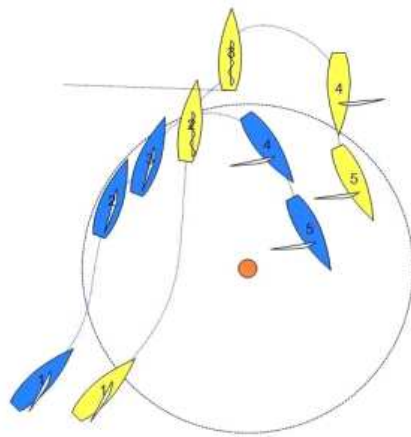
Rule C2.9 (18.2(b)) Giving Mark-Room (rule re-applied)

마크-자리 주기 (새롭게 규칙 적용)

Question 질문

Blue and Yellow approach the windward mark on port tack with Blue overlapped to windward at the zone. The mark is to be rounded to starboard. Instead of rounding the mark, both boats slow down and continue sailing to windward. At position 3 Yellow leaves the zone while clear ahead of Blue. Blue remains inside the zone. As the boats bear away they become overlapped again, this time with Yellow overlapped outside Blue. At position 5, flag Y is displayed by Yellow. What should the call be?

B와 Y는 포트택으로 풍상 마크에 접근하였고 구역에 도달하였을 때, B는 풍상으로 오버랩이었다. 마크는 스타보드 쪽으로 돌아야 한다. 두 보트 모두 마크를 도는 대신에, 속도를 줄이고 풍상 쪽으로 계속 범주 하였다. 위치 3에서 Y는 B의 클리어 어헤드에 있는 동안 구역을 벗어났다. B는 구역 안에 남아있었다. 보트들이 베어 어웨이하였을 때 다시 오버랩이 되었고, 이번에는 Y가 B의 바깥쪽으로 오버랩이 되었다. 위치 5에서 Y는 Y기를 올렸다. 즉결판결은 무엇인가?



Answer 답변

Display the green and white flag. When Yellow first enters the zone overlapped inside Blue, she is entitled to mark-room under rule C2.9 (18.2(a)(1)). However, Yellow's entitlement to mark-room ceases at position 3 when she leaves the zone(see rule 18.2(b)). At this point the boats are not overlapped. As Blue remains in the zone she is considered the first boat to reach the zone when rule 18.2(a) is re-applied. Blue is therefore entitled to mark-room under rule 18.2(a)(2). Yellow gives mark-room to Blue.

초록-하얀 혼합기를 올린다. Y가 처음 구역에 진입했을 때 B의 안쪽으로 오버랩되었고, Y는 규칙 C2.9 (18.2(a)(1))에 의해 마크-자리를 가진다. 그러나 Y의 마크-자리의 자격은 그가 3번 위치에서 구역을 벗어났을 때 종료된다 (규칙 C2.9 (18.2(b)) 참고). 이 시점에서 보트는 오버랩되지 않았다. B는 구역에 남아있기 때문에 규칙 18.2(a)가 새롭게 적용될 때 구역에 도달하는 첫 번째 보트가 된다. 그러므로 B는 규칙 18.2(a)(2)에 의해 마크-자리를 가진다. Y는 B에게 마크-자리를 주어야 한다.

MR Call E11

Rule 10 On Opposite Tacks 반대 tack의 경우

Rule 11 On the Same Tack, Overlapped 같은 tack, 오버랩되어 있는 경우

Rule C2.9(18.2(a)(1)) Giving Mark-Room (overlapped)

마크-자리 주기(오버랩되어 있는 경우)

Rule 19.1(b) Room to Pass an Obstruction 장애물을 지나기 위한 자리

Definitions Clear Astern and Clear Ahead; Overlap and Keep Clear

클리어 어스턴 및 클리어 어헤드; 오버랩과 킵 클리어

Question 1 질문 1

Yellow and Blue in one match and Green in another match are overlapped approaching the windward mark. The mark is to be rounded to starboard.

When Green enters the zone, she is overlapped with Yellow and Blue, who are overlapped on port tack. Yellow and Blue are on a collision course with Green.

Blue does not hail for room to tack. At position 3, Blue bears away and passes close behind Green. Yellow luffs and tacks to avoid Green and displays flag Y.

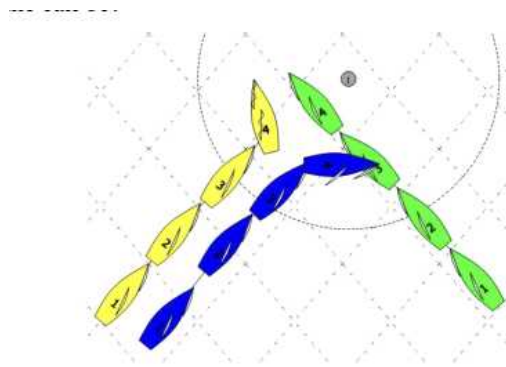
What should the call be?

Y와 B는 같은 매치이고 G는 다른 매치인데 오버랩되어 풍상 마크로 접근하고 있다. 마크는 스타보드 쪽으로 돌아야 한다.

G가 구역에 진입하였을 때, G는 Y 및 B와 오버랩이었고, Y와 B는 포트택으로 오버랩이었다. Y와 B는 G와 충돌 코스였다.

B는 태킹하기 위한 자리를 요구하는 소리지르기를 하지 않았다. 3번 위치에서 B는 베어 어웨이하였고 G의 뒤로 가깝게 지나갔다. Y는 러핑 후 태킹하여 G를 피했고 Y기를 올렸다.

즉결판결은 무엇인가?



Answer 1 답변 1

Green is an inside overlapped boat and therefore entitled to mark-room from Blue and Yellow under rule C2.9 (18.2(a)(1)). Blue is an inside overlapped boat relative to Yellow and therefore entitled to mark-room from Yellow under rule 18.2(a)(1).

G는 안쪽으로 오버랩된 보트이기 때문에 규칙 C2.9(18.2(a)(1))에 의해 B와 Y로부터 마크-자리를 가진다. B는 Y와 관련된 안쪽으로 오버랩된 보트이기 때문에 규칙 18.2(a)(1)에 의해 마크-자리를 가진다.

If Yellow gave Blue room to tack but Blue did not tack, display the green and white flag. Yellow has given mark-room to both Blue and Green and Blue has given mark-room to Green. Note that rule 19 does not apply, see rule 19.1(b).

만약 Y가 B에게 태킹하기 위한 자리를 주었지만 B가 태킹하지 않았다면, 초록-하얀 혼합기를 올린다. Y는 B와 G 모두에게 마크-자리를 주었고, B는 G에게 마크-자리를 주었다. 규칙 19.2는 적용되지 않음에 주목한다. 규칙 19.1(b) 참조.

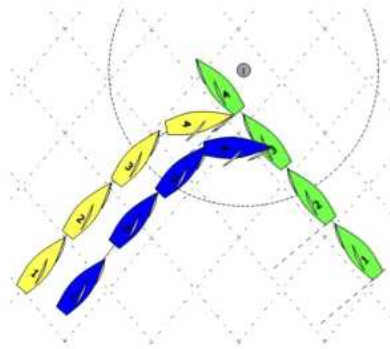
If Yellow did not give Blue room to tack as part of Blue's proper course, and/or Blue's obligation to give Green mark-room, penalise Yellow. Blue does not need to hail nor make arm signals for room to tack as the room required to be given by Yellow is mark-room as required by rule 18.2(a)(1), not room as required by rule 20.

Y가 B에게 B의 프로퍼 코스인 태킹할 자리를 주지 않았을 때, 그리고/또는 B의 의무는 G에게 마크-자리를 주어야 하며, 이런 상황에서는 Y에게 벌칙을 준다. B는 태킹할 자리를 위해, 규칙 20에 따른 자리가 아닌 규칙 18.2(a)(1)에 따라 Y에게 받기를 요구하는 마크-자리이므로, 소리지르기를 하거나 수신호를 보낼 필요가 없다.

Question 2 질문 2

The situation is the same as in Question 1, but instead of luffing and tacking, Yellow bears away with Blue to pass behind Green and there is contact between Yellow and Green. Blue displays flag Y. What should the call be?

질문 1과 같은 상황이지만, 러핑과 태킹 대신에 Y와 B가 베어 어웨이하여 G의 뒤쪽으로 지나갔고, Y와 G가 접촉하였다. B는 Y기를 올렸다. 즉결판결은 무엇인가?



Answer 2 답변 2

Penalize Yellow.

Rule 19 does not apply, therefore Blue is not required to give Yellow room to pass between Green and herself. Yellow fails to keep clear of (and give mark-room to) both Green and Blue under rules 10, 11, and 18.2(a)(1).

Y에게 벌칙을 준다.

규칙 19는 적용되지 않으므로 B는 Y에게 G와 자신의 사이를 지나갈 자리를 주지 않아도 된다. Y는 규칙 10, 11 그리고 18.2(a)(1)에 따라 G와 B 모두 킵 클리어 (그리고 마크-자리를 주는 것도) 하지 못했다 .

MR CALL G1

Rule 15 Acquiring Right of Way 항로권 획득

Question 질문

On a course that is more than ninety degrees from the true wind, Yellow establishes an overlap to windward of Blue with her spinnaker. Yellow bears away, without breaking the overlap, and overlaps Blue to leeward. Does rule 15 apply?

참바람에서 90°를 넘은 코스에서 Y는 그의 스피네커와 함께 B의 풍상으로 오버랩을 성립시켰다. Y는 오버랩을 유지한 채 베어 어웨이 하였고, B의 풍하로 오버랩 하였다.

규칙 15가 적용되는가?

Answer 답변

Yes. At the moment Yellow becomes right of way as the leeward boat, rule 15 begins to apply.

그렇다. Y가 풍하 보트로서 항로권을 갖게 되는 순간, 규칙 15가 적용되기 시작한다.

MR CALL G2

Rule 16.1 Changing Course 침로의 변경 Definitions Room 자리

Question 1 질문 1

Blue is sailing to leeward of Yellow. Both boats have spinnakers set. Blue luffs Yellow. What are the obligations on Blue and Yellow?

B는 Y의 풍하로 범주하고 있다, 두 보트는 스피네커를 범장하고 있었다. B는 Y에게 러핑 하였다. B와 Y에게 어떤 의무가 있나?

Answer 1 답변 1

Yellow is required to keep clear and Blue is required to give Yellow room to respond to her luff. While Yellow is able to keep the majority of her spinnaker filled and drawing she is not entitled to additional room to drop her spinnaker.

Y는 킵 클리어해야 하고 B는 Y에게 (B의) 러핑에 대응할 자리를 주어야 한다. Y는 스피네커를 부풀리거나 처지게 하는 동안에 스피네커를 내릴 추가적인 공간을 가질 권리가 없다.

If Blue continues her luff so that Yellow, in order to keep clear, has to luff beyond the point where she can keep her spinnaker filled and drawing, then Blue must give Yellow room to drop her spinnaker.

만약 B는 Y가 B를 킵 클리어하기 위하여 자신의(Y의) 스피네커를 부풀리거나 처지게 해야 하는 정도를 넘어 러핑하도록 계속 러핑을 한다면, 그 때는 B는 Y에게 스피네커를 내릴 자리를 주어야만 한다.

Whether or not Yellow drops her spinnaker at that time, she is still required to keep clear. If she does not drop her spinnaker at that time, then Blue is not required to give her additional room to drop the spinnaker later in that incident.

Y가 그때 스피네커를 내리든 말든, Y는 여전히 킵 클리어해야 한다. 만약 그때 Y가 스피네커를 내리지 않는다면, B는 그 사건 이후에 스피네커를 내릴 추가적인 자리를 Y에게 줄 필요가 없다.

Question 2 질문 2

If Yellow does not drop her spinnaker and passes head to wind to keep clear, is Blue giving Yellow room to keep clear in a seamanlike way?

만약 Y가 스피네커를 내리지 않고 킵 클리어하기 위해 풍위를 지난다면, B는 Y에게 뱃사람다운 방법으로 킵 클리어하기 위한 자리를 준 것인가?

Answer 2 답변 2

Yes. Blue may continue to luff as long as she has previously given Yellow room to drop her spinnaker.

그렇다. B는 이전에 Y에게 스피네커를 내릴 자리를 주었다면 계속해서 러핑할 수 있다.

Question 3 질문 3

Does either answer change if Blue does not have a spinnaker set, or has a different type of spinnaker set?

만약 B가 스피네커를 범장하고 있지 않거나, 다른 종류의 스피네커를 범장하고 있다면 답변이 달라지는가?

Answer 3 답변 3

No. 아니다.

MR CALL G3

Rule 11 On the Same Tack, Overlapped 같은 tack, 오버랩되어 있는 경우

Rule 16.1 Changing Course 침로의 변경

Rule C6.5(b) Umpire Decisions ump이어 판결

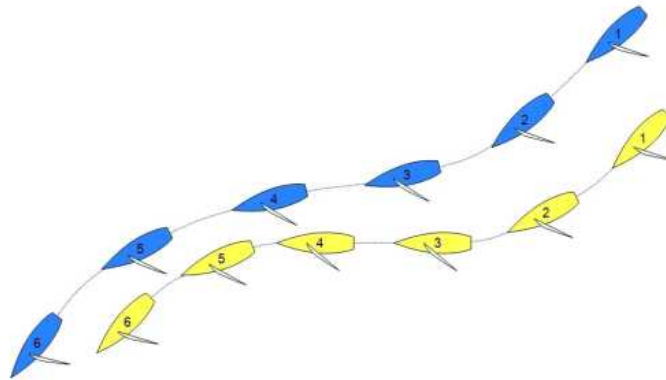
Rule C7.2 All Penalties 모든 벌칙

Rule C8.3 Penalties Initiated by Umpires ump이어가 제기하는 벌칙

Question 1 질문 1

Yellow and Blue are sailing a course that is more than ninety degrees from the true wind with Blue overlapped to windward of Yellow. Yellow luffs slowly and Blue responds, but Blue's response is not enough for her to keep clear. There is contact between Blue's spinnaker and Yellow's rigging. Blue is blocking Yellow's wind and she overtakes Yellow. Flag Y is displayed. What should the call be?

Y와 B는 참바람에서 90° 넘어 코스를 범주 중이었고, B는 Y의 풍상으로 오버랩이다. Y는 천천히 러핑하였고, B는 대응하였지만, B의 대응이 킵 클리어하는데 충분하지 않았다. B의 스피네커와 Y의 리깅이 접촉하였다. B는 Y의 바람을 막았고 Y를 추월하였다. Y기가 올라갔다. 즉결판결은 무엇인가?



Answer 1

If Blue could have kept clear but either responded too slowly or not enough, then Blue has broken rule 11. Penalize Blue.

만약 B가 킵 클리어할 수 있었지만 응답이 너무 늦었거나 충분하지 않았다면, B는 규칙 11 위반이다. B에게 벌칙을 준다.

If in addition the umpires are satisfied that Blue has broken a rule deliberately or has gained an advantage by breaking the rule after allowing for a penalty, they would give Blue a second penalty under rule C8.3. If the umpires were not satisfied that either of these conditions existed, but are satisfied that Blue gained a controlling position because of the breach, the umpires would give Blue a red-flag penalty under rule C6.5(b). See also MR Call M2.

덧붙여 ump이어는 B가 고의로 규칙을 위반했거나 규칙 위반으로 인한 벌칙을 받고도 이득을 얻었다고 확신할 경우, 규칙 C8.3에 따라 B에게 두 번째 벌칙을 줄 수 있다. ump이어는 이러한 조건 중 어느 하나가 충족되지 않는다고 하더라도, B가 규칙을 위반하여 유리한 위치를 얻었다면 ump이어는 규칙 C6.5(b)에 따라 빨간기 벌칙을 줄 수 있다. MR Call M2 참조.

Question 2 질문 2

Would the answer be different if the Yellow had an outstanding penalty?
Y가 이행하지 않은 벌칙을 갖고 있다면 답변이 달라지는가?

Answer 2 답변 2

No. However, if Blue was given a red-flag penalty under rule C8.3, this would not offset Yellow's outstanding penalty (see rule C7.2(e)). Blue would have to take her penalty as soon as reasonably possible under rule C7.3(d), and Yellow would still have an outstanding penalty.

아니다. 그러나, 만약 B가 규칙 C8.3에 따라 빨간기 벌칙을 받았다면, 이는 Y의 이행하지 않은 벌칙을 상쇄하지 못한다. (규칙 C7.2(e) 참조). B는 규칙 C7.3(d)에 따라 합리적으로 가능한 빨리 벌칙을 이행해야 하며, Y는 여전히 이행하지 않은 벌칙을 갖고 있는 것이다

Question 3 질문 3

Would the answer be different if the boats are getting closer to the finishing line and Yellow has an outstanding penalty?
만약 보트가 피니시라인에 가까워지고 있고 Y가 이행하지 않은 벌칙을 갖고 있다면 답변이 달라지는가?

Answer 3 답변 3

No. However, in this situation it is more likely that the conditions for a double penalty are met.

If a double penalty has been signalled to Blue, the first penalty will offset Yellow's penalty (see rule C7.2(e)). Blue will not be recorded as finishing until she completes her second penalty and then finishes (see rule C7.2(d)).

아니다. 다만 이런 상황에서는 두 배의 벌칙 조건이 충족될 가능성이 높다. 만약 두 배의 벌칙을 B에게 신호하였다면, 첫 번째 벌칙은 Y의 벌칙을 상쇄할 수 있다 (규칙 C7.2(e)참조). B는 두 번째 벌칙을 완료하고 피니시할 때까지는 피니시하였다고 기록되지 않는다.

MR CALL J1

Rule 11 On the Same Tack, Overlapped 같은 tack, 오버랩되어 있는 경우

Rule C2.9 (18.2(a)(2)) Giving Mark-Room (not overlapped)

마크-자리 주기 (오버랩되어 있지 않은 경우)

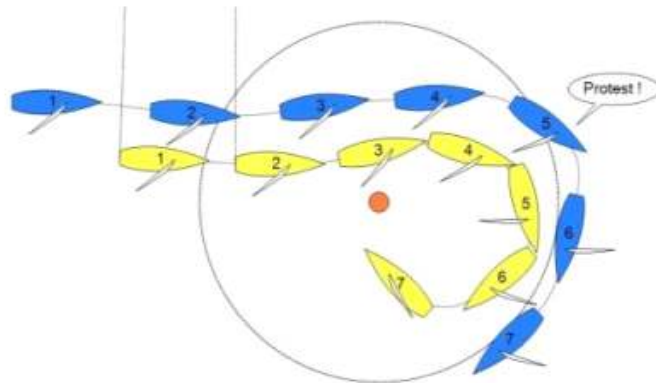
Rule C2.9 (18.3(b)) Tacking or Gybing 태킹 또는 자이빙

Definitions Proper Course (rule C2.3) 프로퍼 코스 (규칙 C2.3)

Question 1 질문 1

Yellow is approaching the leeward mark below the layline and is clear ahead of Blue at the zone. Very shortly thereafter Blue becomes overlapped outside and to windward of Yellow. At position 5 Blue displays flag Y. What should the call be?

Y는 레이라인 아래에서 풍하 마크로 접근 중이었고, 구역에서 B의 클리어 어헤드였다. 그 후 얼마 지나지 않아 B는 Y의 바깥쪽 풍상으로 오버랩하였다. 5번 위치에서 B는 Y기를 올렸다. 즉결판결은 무엇인가?



Answer 1 답변 1

Yellow is clear ahead when she enters the zone. Rule C2.9 (18.2(a)(2)) applies and Blue must give her mark-room. When Blue becomes overlapped on the outside, she is required by rule 11 to keep clear of Yellow. Blue gives room and keeps clear.

Y는 구역에 진입할 때 클리어 어헤드였다. 규칙 C2.9 (18.2(a)(2))가 적용되고 B는 Y에게 마크-자리를 주어야 한다. B가 바깥쪽으로 오버랩되었을 때, 규칙 11이 요구되고 Y를 킵 클리어해야 한다. B는 자리를 주었고 킵 클리어하였다.

From the moment the boats overlap until Yellow gybes, rule C2.9 (18.3(b)) also applies and requires Yellow, until she changes tack, to sail no farther from the mark than her proper course. The umpires must consider factors such as the type of boat, current, wind strength and waves to decide whether Yellow complies with this rule. If the umpires decide that Yellow does not sail farther from the mark than she would in the absence of Blue while rule 18.3(b) applies, display the green and white flag. If Yellow does sail farther from the mark than her proper course, Yellow breaks rule 18.3(b). If Yellow affects Blue's course while she is breaking rule 18.3(b), penalize Yellow. If not, display the green and white flag.

보트들이 오버랩된 순간부터 Y가 자이빙할 때까지, 규칙 C2.9 (18.3(b))도 적용되며, Y는 tack을 변경할 때까지 마크로부터 그의 프로퍼 코스보다 멀리 범주하면 안 된다. 엠파이어는 보트의 종류, 조류 바람의 세기 그리고 파도와 같은 요소들을 고려하여 Y가 이 규칙을 지키는지 여부를 결정해야 한다. 엠파이어는 Y가 규칙 18.3(b)가 적용되는 동안 B가 없을 때 보다 마크에서 더 멀리 범주하지 않는다고 결정할 경우, 초록-하얀 혼합기를 올린다. 만약 Y가 그의 프로퍼 코스보다 멀리 범주하였다면, Y는 규칙 18.3(b) 위반이다. 만약 Y가 규칙 18.3(b)를 위반하는 동안 B의 코스에 영향을 주었다면 Y는 벌칙을 받는다. 아니라면 초록-하얀 혼합기를 올린다.

Question 2 질문 2

Would the call be different if Yellow was having a problem lowering her spinnaker?
만약 Y가 스피네커를 내리는데 문제가 있었다면 즉결판결은 달라지는가?

Answer 2 답변 2

No. Neither the room that has to be given by Blue nor the course that must be sailed by Yellow is changed by unseamanlike boat handling.

아니다. 보트핸들링에 문제가 생겼다고해서, B가 주어야하는 자리가 변하거나 Y가 범주해야만 하는 코스도 변하는 것은 아니다.

MR CALL J2

Rule C2.9 (18.3(b)) Tacking or Gybing 태킹 또는 자이빙 Definitions Proper Course (rule C2.3) 프로퍼 코스(규칙 C2.3)

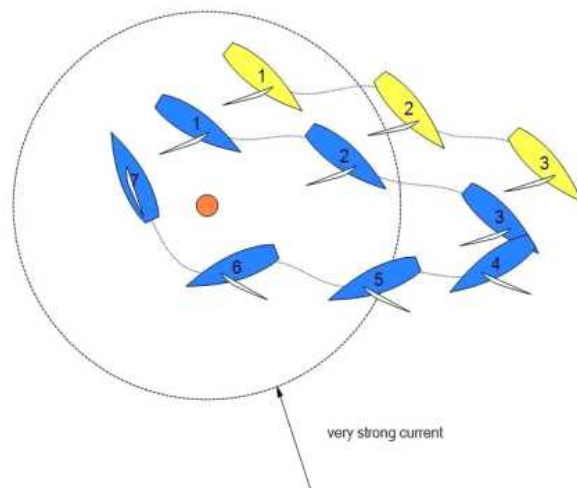
Question 질문

Yellow and Blue enter the zone of the leeward mark overlapped with Blue as the inside right-of-way boat. As Blue's proper course at the mark includes a gybe, rule C2.9 (18.3(b)) applies to Blue.

Y와 B는 풍하 마크에 진입할 때 오버랩이었고, B는 안쪽 항로권 보트였다. 마크에서 B의 프로퍼 코스에는 자이빙할 자리가 포함되어 있으므로, 규칙 C2.9(18.3(b))가 B에게 적용된다.

Because of strong current and light wind, Blue's proper course would take her outside the zone before she gybes and heads back to the mark. When Blue reaches the point where her proper course is to gybe, both boats are outside the zone. Is Blue still required by rule 18.3(b) to gybe at that moment (position 3)?

강한 조류와 약한 바람으로 인해, B의 프로퍼 코스는 자이빙 전에 구역 밖으로 나갔다가 다시 마크로 향해가는 것이다. B가 자이빙하기 위한 프로퍼 코스에 도달했을 때, 두 보트는 구역 밖에 있었다. B는 그 때(위치3) 여전히 규칙 18.3(b)에 의해 자이빙이 필요한가?



Answer 답변

No. When both boats have left the zone rule 18, including rule 18.3(b), no longer applies (see rule C2.9 (18.1)) and therefore Blue is no longer required by rule 18.3(b) to gybe.

아니다. 두 보트가 구역을 벗어나면 규칙 18.3(b)을 포함하여 규칙 18은 더 이상 적용되지 않는다(규칙 C2.9(18.1)참조). 그러므로 B는 규칙18.3(b)에 의해 자이빙이 필요하지 않다.

MR CALL K1

Rule 28.1 Sailing the Race 경기 범주

Rule C7.2 All Penalties 모든 벌칙

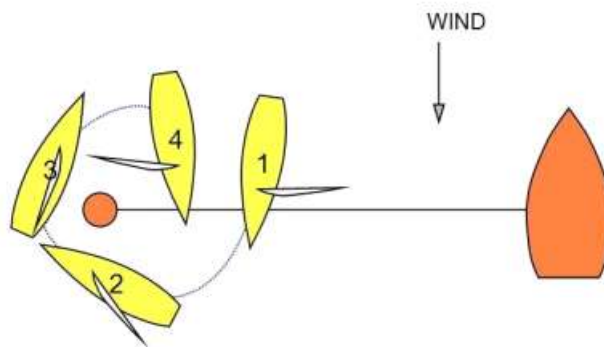
Definitions Finish (rule C2.1) and Sail the Course

피니시(규칙 C2.1)와 코스 범주

Question 1 질문 1

When a boat delays taking her penalty until the finish, is she allowed to take it around the finishing mark?

보트가 피니시할 때까지 벌칙 이행을 미루었을 때, 피니시 마크를 돌면서 하는 것을 인정하는가?



Answer 1 답변 1

Yes. Although she sails through the finishing line, she does not finish under the definition Finish (C2.1) because she has not yet completed her penalty. Her penalty is to tack and, as soon as reasonably possible, bear away to a course that is more than ninety degrees from the true wind in accordance with rule C7.2(a)(2). See also rule C7.2(d).

그렇다. 피니시라인을 통과 했지만, 아직 벌칙 이행을 완료하지 못했기 때문에 피니시 정의 (C2.1)에 따라 피니시하지 않았다. 벌칙은 규칙 C7.2(a)(2)에 따라 태킹하고, 합리적으로 가능한 한 빨리 참바람에서 90° 넘의 코스까지 베어 어웨이하여야 한다(C7.2(d)참조).

Question 2 질문 2

Did she comply with rule 28.1, Sailing the Race?

Y는 경기 범주에 관련한 규칙 28.1을 준수했는가?

Answer 2 답변 2

Yes. Rule 28.1 requires a boat to 'sail the course'. The definition 'Sail the Course' requires that 'a string representing her track ...passes each mark ... on the required side ...' which it did. The rule or definition do not prohibit a boat from rounding a finishing mark, or any other mark, even though, as a result her track would pass it on the required side twice.

그렇다. 규칙 28.1은 보트가 '코스 범주'를 하도록 요구한다. '코스 범주'의 정의는 '항적을 나타내는 가상의 끈을... 각 마크를 지나고...정해진 쪽과...' 같이, 그것을 한 상태임을 요구한다. 규칙이나 정의는 보트가 피니시 마크나, 어느 다른 마크를 도는 것도 금지하지 않으며, 그 결과로 그 보트의 항적이 정해진 쪽을 두 번 지나게도 된다.

MR CALL K2

Rule 11 On the Same Tack, Overlapped 같은 tack, 오버랩되어 있는 경우

Rule C2.9 (18.2(a)(2)) Giving Mark-Room (not overlapped)

마크-자리 주기 (오버랩되어 있지 않은 경우)

Rule 21.2 Starting Errors; Taking Penalties; Backing A Sail

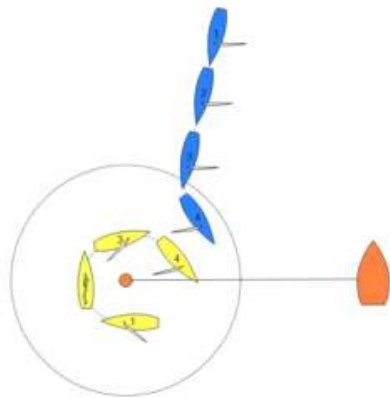
스타트 실수; 벌칙의 이행; 역세일

Rule 43.1 Exoneration 면책

Question 질문

Yellow enters the zone of the finishing mark clear ahead of Blue, and is taking a penalty around the finishing mark. As Yellow tacks and bears away on port, Blue, approaching the mark on starboard, bears away and gybes to port. Flag Y is displayed. What should the call be?

Y는 B의 클리어 어헤드로 피니시 마크 구역에 진입하였고, 피니시 마크를 돌면서 벌칙 이행을 하고 있었다. Y가 포트로 태킹하고 베어 어웨이할 때, B는 스타보드택으로 마크에 접근하였고, 베어 어웨이하여 포트택으로 자이빙 하였다. Y기가 올려졌다. 즉결판결은 무엇인가?



Answer 답변

Because Yellow enters the zone clear ahead of Blue, she is entitled to mark-room under rule C2.9 (18.2(a)(2)). When Yellow passes head to wind rule 18.2(a)(2) continues to apply, but as Yellow also begins taking a penalty, she must keep clear of Blue under rule 21.2 until she completes her penalty by bearing away to a course that is more than ninety degrees from the true wind. Although Yellow is sailing within the mark-room to which she is entitled, she is not exonerated for her breach of rule 21.2 by rule 43.1(b) (because rule 43.1(b) does not include rules in Section D), or rule 43.1(a) (because Yellow was not compelled to break rule 21.2).

Y는 B의 클리어 어헤드로 구역에 진입하였기 때문에, 그는 규칙 C2.9(18.2(a)(2))에 의해 마크-자리를 가진다. Y가 풍위를 지날 때 규칙 18.2(a)(2)는 계속 적용되지만, Y도 벌칙 이행을 하기 시작하면서, 규칙 21.2에 의해 참바람에서 90° 넘어의 코스까지 베어 어웨이하여 벌칙 이행을 완료할 때까지 B를 킵 클리어 하여야 한다. 비록 Y가 자격을 가진 마크-자리 이내에서 범주하였지만, Y가 규칙 21.2를 위반한 것에 대하여는 규칙 43.1(b)(규칙43.1(b)는 D절의 규칙은 포함하지 않기 때문이다)이나, 또는 규칙 43.1(a)(Y는 어쩔 수 없이(강요로) 규칙21.2를 위반하지 않았기 때문이다)에 의해 면책되지 않는다.

If Blue is required to take avoiding action before Yellow completes her penalty, Yellow is not keeping clear under rule 21.2, even if Blue is also changing course to give mark-room. Signal that Yellow has completed her penalty and penalize Yellow again for breaking rule 21.2. See MR Call N7.

만약 Y가 벌칙 이행을 완료하기 전에 B가 피하는 조치를 해야 한다면, B 역시 마크-자리를 주기 위해 코스를 변경하고 있는 중 일지라도 Y는 규칙21.1에 따른 킵 클리어를 하지 않았다.

Y가 벌칙을 완료했다는 신호를 하고 Y가 규칙21.2를 어긴 것에 대해 다시 벌칙을 부과한다.(매치레이

스 즉결심판 N7 참조).

If Blue's change of course is not required until after Yellow completes her penalty, display the green and white flag.

B의 침로 변경이 Y가 벌칙 이행을 완료한 후에야 비로소 필요하다면, 초록-하얀 혼합기를 올린다.

MR CALL K3

Rule C5.6 Signals by Umpires **엄파이어에 의한 신호**

Rule C7.2(a)(2) All Penalties **모든 벌칙**

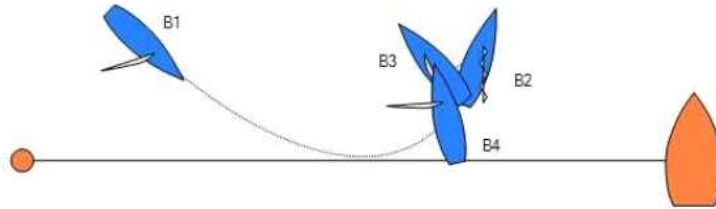
Rule C7.4(b) Taking and Completing Penalties **벌칙의 이행과 완료**

Definitions Finish (rule C2.1) **피니시(규칙 C2.1)**

Question 질문

Blue has a penalty outstanding as she approaches the finishing line. She lowers her spinnaker, luffs, passes head to wind, bears way to a close-hauled course on the other tack, reverses her mainsail and sails backwards across the finishing line, now above close-hauled. Has she finished?

B는 피니시라인에 접근하는 동안 이행하여야 하는 벌칙이 있었다. B는 스피네커를 내리고 러핑하였고, 풍위를 지나, 다른 택 클로스-홀드 코스로 베어 어웨이하고, 그의 메인세일을 반대로 하여 거꾸로 범주 하여 피니시 라인을 통과하였고, 이제 클로스-홀드가 되었다. 그는 피니시하였나?



Answer 답변

No. Blue cannot finish until she has completed her penalty (see the definition Finish (rule C2.1)). She has not borne away to a course that is more than ninety degrees from the true wind as required by rule C7.2(a)(2). The umpires will signal as required in rules C7.4(b) and C5.6 that the boat is no longer taking a penalty and that the penalty remains.

아니다. B는 벌칙 이행을 완료할 때까지 피니시한 것이 아니다 (정의 피니시 참조 (규칙 C2.1)). B는 규칙 C7.2(a)(2)에서 요구하는 참바람에서 90°도 넘어의 코스까지 베어 어웨이하지 않았다. 엄파이어는 규칙 C7.4(b)와 C5.6에서 요구하는 대로 보트는 벌칙을 이행한 것이 아니며 벌칙이 남아있다는 신호를 할 것이다.

MR CALL K4

Rule 10 On Opposite Tacks 반대 택의 경우

Rule C2.9 (18.2(a)(2)) Giving Mark-Room (not overlapped)

마크-자리 주기 (오버랩되어 있지 않은 경우)

Rule 43.1(b) Exoneration (room or mark-room) 면책 (자리 또는 마크-자리)

Definitions Mark-Room (rule C2.2) and Proper Course (rule C2.3)

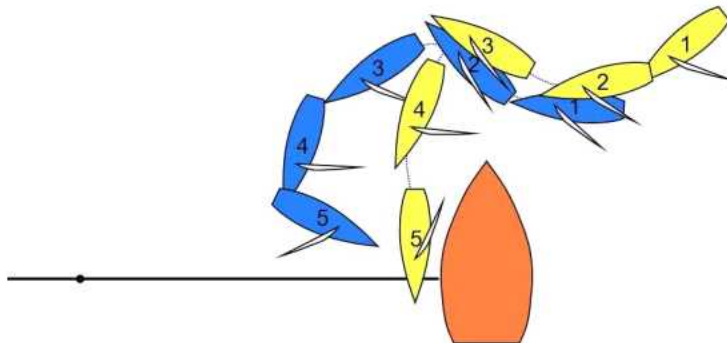
마크-자리 (규칙 C2.2)와 프로퍼 코스 (규칙 C2.3)

Question 질문

Blue has an outstanding penalty. Blue enters the zone of the finishing mark clear ahead of Yellow, and never thereafter leaves the zone. Shortly after position 3 Yellow establishes an inside overlap on Blue. Blue gybes to port and then closes the gap between the boats by heading up and aiming directly at the finishing flag on the race committee vessel.

There is contact between Blue and Yellow with no damage. Flag Y is displayed. What should the call be?

B는 이행하여야 하는 벌칙이 있다. B는 Y의 클리어 어헤드로 피니시 마크 구역에 진입하였고, 그 후 구역을 벗어나지 않았다. 위치 3 직후 Y는 B의 안쪽으로 오버랩이 되었다. B는 포트택으로 자이빙한 다음 간격을 줄이며 경기위원회 배의 피니시 깃발을 정면으로 향하였다. B와 Y 사이에 접촉이 일어났고 손상은 없었다. 즉결판결은 무엇인가?



Answer 답변

Blue was clear ahead when she reached the zone and rule C2.9 (18.2(a)(2)) began to apply. From position 1 and throughout the incident, Yellow is required to give Blue mark-room, which is room for Blue to sail her proper course.

B가 구역에 도달하였을 때 클리어 어헤드였고, 규칙 C2.9 (18.2(a)(2))가 적용되기 시작하였다. 위치 1 부터 사건이 일어날 때까지, Y는 B가 그(B)의 프로퍼 코스를 범주하게끔 마크-자리를 주어야 한다.

If the umpires decide that Blue is sailing a proper course, penalize Yellow for breaking rule 18.2(a)(2). Blue is exonerated for breaking rule 10 by rule 43.1(b). If Blue is sailing above her proper course, penalize Blue for breaking rule 10.

만약 umpier가 B는 프로퍼 코스를 범주하였다고 판결하였다면, Y에게 규칙 18.2(a)(2) 위반에 대한 벌칙을 준다. 규칙 10을 위반한 B는 규칙 43.1(b)에 의해 면책된다. 만약 umpier가 B가 프로퍼 코스 보다 위쪽으로 범주하였다고 판결하였다면, B는 규칙 10 위반이다.

MR CALL K5

Rule 10 On Opposite Tacks 반대 tack의 경우

Rule C2.9 (18.2(a)) Giving Mark-Room 마크-자리 주기

Rule 43.1(b) Exoneration (room or mark-room) 면책 (자리 또는 마크-자리)

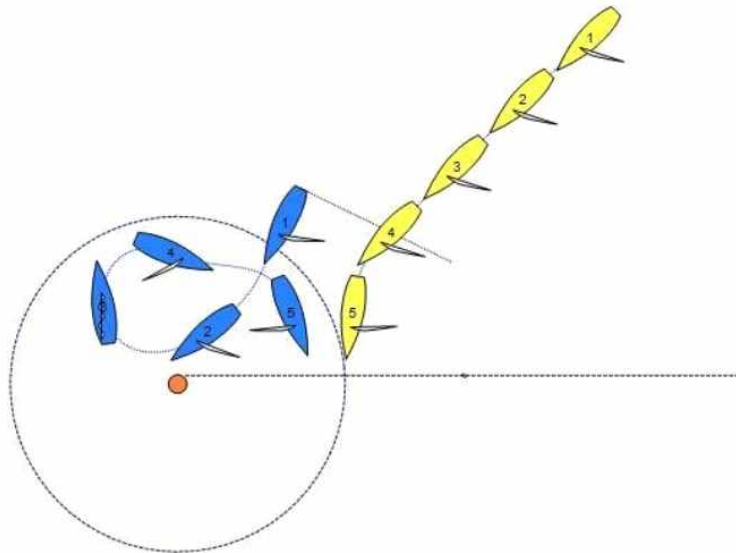
Definitions Mark-Room (rule C2.2) and Proper Course (rule C2.3)

마크-자리 (규칙 C2.2)와 프로퍼 코스 (규칙 C2.3)

Question 1 질문 1

Blue, with an outstanding penalty, is clear ahead when she reaches the zone of the finishing mark. Blue luffs, tacks and bears away to a course that is more than ninety degrees from the true wind, on port tack at position 4. After position 4, Blue sails at an angle that the umpires agree is her proper course. After position 4 Yellow (on starboard) bears away to avoid Blue and displays flag Y. What should the call be?

이행하지 않은 벌칙이 있는 B는 피니시 마크 구역에 도달하였을 때 클리어 어헤드였다. B는 러핑하여 태킹하고 위치 4에서 포트택으로 참바람에서 90° 넘어의 코스까지 베어 어웨이 하였다. 위치4 이후 B는 엄파이어가 그의 프로퍼 코스라고 동의하는 각도로 범주 한다. 위치4 이후 Y(스타보드택)는 베어 어웨이하여 B와의 접촉을 피했고 Y기를 올렸다. 즉결판결은 무엇인가?



Answer 1 답변 1

Display the green and white flag.

Blue is entitled to mark-room. Mark-room for Blue is to sail her proper course to pass the mark (see rule C2.9 (18.2(a)(2))). While Blue's course to take her penalty is not a proper course (see rule C2.3), once Blue has completed her penalty, she is entitled to sail her proper course from that point until she has finished. Blue breaks rule 10, but is exonerated by rule 43.1(b).

초록-하얀 혼합기를 올린다.

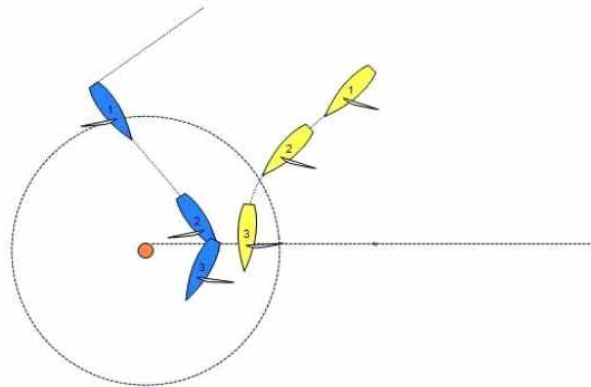
B는 마크-자리를 가진다. B의 마크-자리는 마크를 지나가기 위하여 자신의 프로퍼 코스를 범주하는데 필요한 자리이다 (규칙 C2.9 (18.2(a)(2)참조)). 벌칙 이행을 하기 위한 B의 코스는 프로퍼 코스를 범주 하는 것이 아닌 반면에(규칙 C2.3 참조), B가 벌칙 이행을 완료하자마자, B는 그 시점부터 피니시할 때 까지 프로퍼 코스를 범주 할 자격을 가진다. B는 규칙 10을 위반하였지만, 규칙 43.1(b)에 의해 면책된다.

Question 2 질문 2

Blue on port and Yellow on starboard are sailing towards the finishing line. When Blue reaches the zone of the finishing mark, she is the inside, overlapped boat.

At position 2, Blue is certain that she has crossed the finishing line and she bears away and gybes to a course to sail close to, but not hitting, the finishing mark. At the same time Yellow bears away to avoid contact with Blue. Flag Y is displayed. What should the call be?
B는 포트택으로 Y는 스타보드택으로 피니시라인을 향하여 범주 중이다. B가 피니시 마크 구역에 도달 하였을 때, 그는 안쪽으로 오버랩되었다.

위치 2에서, B는 피니시를 하였다고 확신하였고 그는 베어 어웨이하고 자이빙하여 피니시 마크 접촉 없이 가까이 범주 하였다. 동시에 Y는 B와의 접촉을 피하기 위해 베어 어웨이 했다. Y기가 올라갔다. 즉결판결은 무엇인가?



Answer 2 답변 2

Display the green and white flag.

Blue is entitled to mark-room under rule 18.2(a)(1). Mark-room for Blue is room to sail her proper course to pass the mark and room to pass the finishing mark after finishing under the definition of Mark-Room (rule C2.2). Therefore, the space Blue is entitled to after finishing is simply the space she needs to pass between Yellow and the mark from the time she has finished. By bearing away and gybing from position 2, Blue is not sailing farther from the mark than she is entitled to.

초록-하얀 혼합기를 올린다.

B는 규칙 18.2(a)(1)에 의해 마크-자리를 가진다. B의 마크-자리는 마크-자리(규칙 C2.2)의 정의에 따라 마크를 지나가기 위하여 자신의 프로퍼 코스를 범주 하는데 필요한 자리, 그리고 피니시 후에 피니시 마크를 지나가기 위한 자리이다. 그러므로, 피니시 후 B가 가지는 공간은 B가 피니시했을 때부터 단 순히 Y와 마크 사이를 지나가는데 필요한 공간이다. 위치 2에서 베어 어웨이하고 자이빙함으로써 B는 마크에서 자신이 가진 자리보다 더 멀리 범주 하지 않았다.

MR Call K6

Rule C2.9 (18.2(a)(2)) Giving Mark-Room (not overlapped)

마크-자리 주기 (오버랩되어 있지 않은 경우)

Rule 21.2 Starting Errors; Taking Penalties; Backing A Sail
스타트 실수; 벌칙의 이행; 역세일

Rule 43.1 Exoneration 면책

Rule C5.6 Signals by Umpires ump이어에 의한 신호

Rule C7.4 Taking and Completing Penalties 벌칙의 이행과 완료

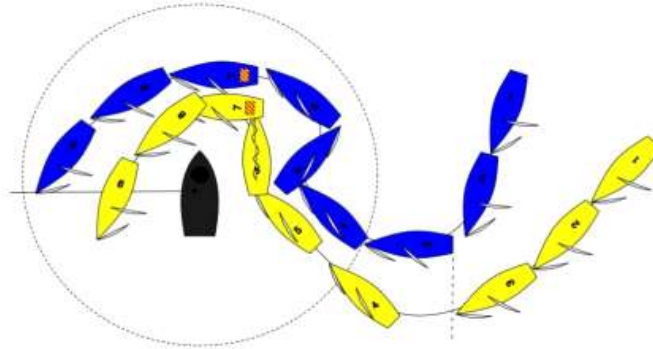
Rule C8.3 Penalties Initiated by Umpires ump이어가 제기하는 벌칙

Definitions Mark-Room (rule C2.2) and Proper Course (rule C2.3)
마크-자리 (규칙 C2.2) 그리고 프로퍼 코스 (규칙 C2.3)

Question 1 질문 1

Both boats are approaching the race committee vessel end of the finishing line. Blue has an outstanding penalty. Blue reaches the zone clear ahead of Yellow. Blue tacks onto port tack, gets to a close-hauled course and tacks back onto starboard tack. At position 7, just before Blue reaches a course that is more than ninety degrees from the true wind, there is contact between the boats and both boats display flag Y. What should the call be?

두 보트는 피니시라인 끝에 있는 경기위원회 배를 향하여 범주 중이었다. B는 이행하지 않은 벌칙이 있었다. B는 Y의 클리어 어헤드로 구역에 도달하였다. B는 포트택으로 태킹하여, 클로스-홀드 코스에 도달한 후 다시 스타보드택으로 태킹했다. 위치 7에서 B가 참바람에서 90°도 넘어의 코스가 되기 직전에, 보트들이 접촉했고 두 보트 모두 Y기를 올렸다. 즉결판결은 무엇인가?



Answer 1 답변 1

The umpires shall act under rule C5.6 once Blue is no longer taking a penalty on port tack. Signal that Blue has completed her penalty. Penalize Blue and Yellow at the same time. Then signal a second penalty to Yellow.

ump이어는 B가 포트택에서 벌칙을 이행한 것이 아니라는 것을 규칙 C5.6에 의해 조치해야 한다. B가 벌칙 이행을 완료했다는 신호를 한다. B와 Y에게 동시에 벌칙을 준다. 그리고 Y에게 두 번째 벌칙을 신호한다.

When the contact happened, Blue was still taking her penalty. Not keeping clear of another boat while taking a penalty does not make the penalty invalid, but it breaks rule 21.2, so because there was a protest, Blue gets one penalty for that breach.

접촉이 일어났을 때, B는 여전히 벌칙을 이행하는 중이었다. 벌칙 이행을 하는 동안 다른 보트를 킵 클리어하지 않는 것이 벌칙 이행을 무효로 만들지는 않지만, 그것은 규칙 21.2를 위반한 것이고, 항의가 있었기 때문에, B는 그 위반에 대한 벌칙 하나를 받는다.

Throughout the incident Blue never leaves the zone, so she is entitled to mark-room all the time. Although Blue is not sailing a proper course while she is taking her penalty, mark-room is still the space she needs to sail her proper course, which is the course she would sail to finish as soon as possible in the absence of Yellow. Yellow fails to give

her that space and breaks rule C2.9 (18.2(a)(2)). However, Blue is not exonerated for breaking rule 21.2 by rule 43.1(b) (because rule 43.1(b) does not include rules in Section D), or rule 43.1(a) (because Blue was not compelled to break rule 21.2).

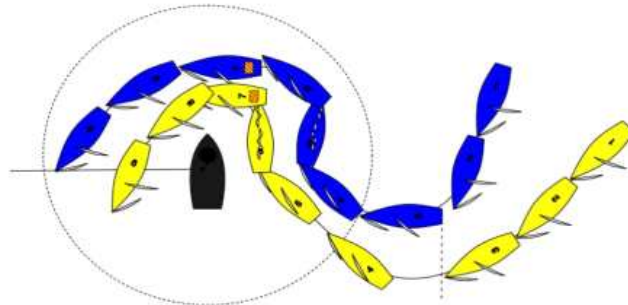
사건 내내 B는 구역을 벗어나지 않아서 계속 마크-자리를 가진다. B가 벌칙 이행하는 동안 자신의 프로퍼 코스를 범주하지 않았다 하더라도, 마크-자리는 여전히 Y가 없어도 가능한 빨리 피니시하기 위하여 B가 프로퍼 코스를 범주하기 위해 필요한 공간이다. Y는 B에게 그 자리를 주지 않아서, 규칙 C2.9 (18.2(a)(2))를 위반하였다. 그러나 B는 규칙 21.2의 위반에 대해 규칙 43.1(b)(규칙 43.1(b)는 섹션 D 규칙을 포함하지 않기 때문에) 또는 규칙 43.1(a)(B는 어쩔 수 없이 규칙 21.2를 위반하지 않았기 때문에)에 의해 면책되지 않는다.

Because Yellow gained an advantage by breaking a rule after allowing for a penalty, she also gets an umpire-initiated penalty under rule C8.3(a).
Y는 벌칙을 부과했음에도 규칙 위반으로 이득을 얻었기 때문에, 규칙 C8.3(a)에 따라 옴파이어가 제기하는 벌칙을 받는다

Question 2 질문 2

The situation is the same as in Question 1, except that Blue does not complete her tack onto port tack before tacking back onto starboard tack. What should the call be?

질문 1과 같은 상황이지만, B는 스타보드택으로 다시 태킹하기 전에 포트택으로 태킹을 완료하지 않았다. 즉결판결은 무엇인가?



Answer 2 답변 2

The umpires shall signal under rule C5.6 once Blue is no longer taking a penalty. Penalize Yellow for not giving mark-room. Remove Blue's penalty flag as the penalties are now offset. Then signal a second penalty to Yellow.

옴파이어는 규칙 C5.6에 따라 B가 벌칙을 이행한 것이 아니라는 것을 신호할 것이다. 마크-자리를 주지 않은 Y에게 벌칙을 준다. 이제 벌칙이 상쇄되므로 B의 벌칙기를 제거한다. 그 다음에 Y에게 두 번째 벌칙을 준다.

Blue is no longer taking a penalty after position 5 (see rules C7.2(a)(2) and MR Call N6).

From the time Blue starts luffing back towards starboard tack, she is sailing her proper course to round or pass the mark. Yellow breaks rule 18.2(a)(2) by not giving her mark-room, and Blue is exonerated for her breach of rule 11 by rule 43.1(b).

Because Yellow gained an advantage by breaking a rule after allowing for a penalty, she

also gets an umpire-initiated penalty.

B는 위치 5 이후 벌칙을 이행한 것이 아니다 (규칙 C7.2(a)(2) 그리고 MR 즉결심판 N6 참조).

B는 스타보드택으로 다시 러핑하기 시작할 때부터 마크를 돌거나 지나가기 위한 프로퍼 코스로 범주하였다. Y는 마크-자리를 주지 않아 규칙 18.2(a)(2)를 위반하였고, B는 규칙 11의 위반에 대해 규칙 43.1(b)에 따라 면책된다. Y는 벌칙을 부과했음에도 규칙 위반으로 이득을 보았기 때문에, umpire가 제기하는 벌칙을 받는다.

MR CALL L1

Rule 32.1(d) Shortening or Abandoning After the Start

스타트 후 코스 단축 또는 취소

Rule 62.1(a) Redress 구제

Rule C9.3 Requests for Redress or Reopening; Appeals; Other Proceedings

구제요청 또는 재청문; 상고; 기타절차

Question 질문

Under what circumstances should a match in progress be abandoned?
어떤 상황에서 진행 중인 매치를 취소해야 하는가?

Answer 답변

After the starting signal a match should be abandoned only when the umpires and race committee are sure that a claim for redress would be upheld were the adversely affected boat to lose the match or for reasons of safety. It is then preferable to abandon the match immediately. The following are examples:

스타트 신호 후, 경기는 엠파이어와 경기위원회가 불리한 영향을 받은 보트가 경기에서 패배하였거나 또는 안전상의 이유로 구제에 대한 주장이 받아들여질 것이라고 확신하는 경우 중단되어야 한다. 그렇다면 즉시 경기를 취소하는 것이 바람직하다. 다음이 그런 예이다:

- a) a late or incorrect recall signal.
- a) serious interference with a competing boat by an umpire or other official boat.

During the preparatory period the match may also be abandoned or postponed (see rule 27.3).

A match should not be postponed or abandoned due to an incorrect umpire signal. In this case rule C9.3 applies.

- a) 늦거나 잘못된 리콜 신호.
- b) 엠파이어나 다른 공식 운영 배에 의해 경기하고 있는 보트가 심한 방해로 당한 경우.

준비시한 동안 경기를 취소 또는 연기 할 수 있다 (규칙 27.3 참조).

엠파이어의 잘못된 신호때문에 경기를 연기하거나 취소하면 안 된다. 이 경우 규칙 C9.3이 적용된다.

MR CALL L2

Rule 70.1 Appeals and Requests to a National Authority

국가협회로의 상고와 요청

Rule C6.6 Protest Committee decisions 항의위원회 판결

Rule C9.1 Requests for Redress or Reopening; Appeals; Other Proceedings

구제요청 또는 재청문; 상고; 기타 절차

Question 1 질문 1

When there is no international jury appointed and the right to appeal has not been denied under rule 70.5, will umpires assembled to hear a protest or request for redress be a 'protest committee' as that term is used in *The Racing Rules of Sailing*?

국제심판이 임명되지 않고 규칙 70.5에 따라 상고할 권리가 거부되지 않은 경우, 항의 또는 구제요청을 청문하기 위해 모인 옴파이어들은 세일링 경기규칙에서 사용되는 용어로서 '항의위원회'가 되는가?

Answer 1 답변 1

Yes. 그렇다

Question 2 질문 2

Is the right to appeal a decision by this protest committee under rule 70.1 open for a party to a hearing conducted under rule C6.6?

규칙 70.1에 의한 이 항의위원회의 판결에 상고할 권리는 규칙 C6.6에 따라 진행된 청문회에 당사자에게 열려 있는가?

Answer 2 답변 2

No. Rule C9.1 denies the right for a party to appeal any decision made under rule C6.6, and further denies the parties the right to request a reopening.

아니다. 규칙 C9.1은 당사자가 규칙 C6.6에 따라 내려진 판결에 상고할 권리를 인정하지 않으며, 당사자에게 재청문을 요청할 권리도 허락하지 않는다.

Question 3 질문 3

Are there any occasions at a match racing event when the protest committee should not conduct the hearing under rule C6.6?

매치레이스 경기에서 항의위원회가 규칙 C6.6에 따라 청문회를 실시해서는 안 되는 경우가 있는가?

Answer 3 답변 3

Yes. Rule C6.6 is an abbreviated hearing process designed to allow a match racing event to reach a timely conclusion.

그렇다. 규칙 C6.6은 매치레이스 경기가 적시에 결론에 도달할 수 있도록 계획된 약식 청문 절차이다.

The procedures of rule C6.6 would not be appropriate for protest hearings or requests for redress that are not directly related to the competition, such as protest committee hearings involving entry under rule 75 or sailor categorization under rule 79. Rule 69 applies to hearings involving allegations of misconduct.

규칙 C6.6의 절차는 규칙 75에 따른 대회 참가와 관련된 항의위원회 청문 또는 규칙 79에 따른 선수 분류와 같이 선수와 직접 관련이 없는 항의청문회 또는 구제요청에 적합하지 않다. 규칙 69는 부정행위의 주장과 관련된 청문회에 적용된다.

The protest committee's decision or its procedures in any hearing not conducted under rule C6.6 is appealable under rule 70.1.

규칙 C6.6에 따라 진행되지 않은 청문회에서 항의위원회의 판결 또는 절차는 규칙 70.1에 따라 상고할 수 있다.

MR CALL L3

Rule 49.1 Crew Position; Lifelines 규칙 49.1 승정원 위치; 라이프라인

Question 1 질문 1

One competitor on Yellow holds on to the leeward jib sheet and another one holds on to the main sail sheet when hiking out. Does Yellow break rule 49.1?

Y의 한 선수는 풍하 쪽 지브 시트를 잡고, 다른 한 선수는 메인세일 시트를 잡고 하이킹 아웃을 하고 있다. Y는 규칙 49.1을 위반하였는가?

Answer 1 답변 1

No. A working sheet is not a device designed to position the body outboard.

아니다. 작업 시트는 몸을 보트 밖에 위치하기 위해 설계된 장비가 아니다.

Question 2 질문 2

Does Yellow (a boat without lifelines) break rule 49.1 when competitors use any of the following to help extend their bodies outboard?

The windward, non-working, jib sheet; the barber hauler; the vang control line; the mainsheet traveller line; the backstay control line; the shrouds or other elements of standing rigging

선수가 몸을 보트 밖에 위치하기 위하여 다음 중 어느 하나를 사용할 때 Y (라이프라인이 없는 보트)는 규칙 49.1을 위반하였는가?

풍상, 비작업, 지브 시트; 바버 홀러; 뱅 조종 라인, 메인시트 트레블러 라인; 백스테이 조종 라인, 슈라우드 또는 스탠딩 리깅 장치의 기타 요소

Answer 2 답변 2

Rule 49.1 does not prohibit competitors from using working sheets or control lines to position their bodies outboard.

Unless specifically prohibited by the event's sailing instructions (rules for handling the boats) it is also permissible for competitors to use the shrouds or hand rails to position their bodies outboard.

The use of lazy (non-working) sheets and control lines for hiking breaks rule 49.1.

규칙 49.1은 선수가 작업 시트나 조종 라인을 사용하여 자기의 몸을 밖에 위치하는 것을 금지하지 않는다.

대회의 범주지시서 (보트 운용 규칙)에 의해 특별히 금지되지 않는 한, 선수가 자기 몸을 보트 밖에 위치하기 위해 슈라우드나 핸드레일을 사용하는 것도 허용된다.

하이킹을 위한 레이저 (비작업 중인) 시트와 조종 라인의 사용은 규칙 49.1을 위반한다.

Question 3 질문 3

A competitor on Yellow holds a foot under the traveller bridge. Does Yellow break rule 49.1?

Y의 선수는 발로 트레블러 브리지를 잡고 있다. Yellow는 규칙 49.1을 위반하였는가?

Answer 3 답변 3

No. A traveller bridge is not a device designed to position the body outboard. Using the traveller bridge (or other fixed features of the boat) without modifications that aid projecting the body outboard is permitted.

아니다. 트래블러 브리지는 자기 몸을 보트 밖에 위치하기 위해 설계된 장비가 아니다. 몸을 보트 밖으로 위치하는데 도움이 되게끔 변형함이 없이 트래블러 브리지 (또는 보트의 기타 고정 기능)를 사용하는 것은 허용된다.

MR CALL L4

Definitions Clear Astern and Clear Ahead: Overlap

정의 클리어 어스턴 및 클리어 어헤드; 오버랩

Question 1 질문 1

If a person extra to the crew is carried on board a boat, such as an 'observer' (umpires' assistant) or a cameraman, should the person or the equipment carried be considered as a part of the boat's 'hull or equipment in normal position' for the determination of overlaps or contact between two boats?

'옵저버' (엄파이어 보조) 또는 사진사와 같이 승정원이 아닌 사람이 보트에 탑승하는 경우, 두 보트 사이의 오버랩이나 접촉을 판단하기 위한 사람 또는 장비를 보트의 '선체 또는 정상 위치에 있는 장비'의 일부로 간주해야 하는가?

Answer 1 답변 1

No. Such a person is not a part of the boat.

아니다. 그런 사람은 보트의 일부가 아니다.

Question 2 질문 2

Fixed cameras and/or their fixed brackets, placed by or under the direction of the race committee, may project beyond the stern of the boat. Should a camera or its bracket be considered as part of the boat's 'equipment in normal position' for the determination of overlaps or contact between two boats?

경기위원회의 지시에 따라 장치된 고정 카메라 또는 고정 브라켓은 보트 선미 너머로 돌출될 수 있다. 카메라 또는 카메라 브라켓을 보트 '정상 위치에 있는 장비'의 일부로 간주하여 두 보트 사이의 오버랩 또는 접촉 여부를 판단해야 하는가?

Answer 2 답변 2

Yes, when fixed to the boat, cameras or brackets become part of the boat's equipment. Another example would be antennas for radio transmission.

그렇다. 보트에 고정되면 카메라나 브라켓은 보트 장비의 일부가 된다. 또 다른 예로 무선 통신을 위한 안테나가 있다.

Question 3 질문 3

Flags carried by boats often project beyond the hull line astern or to leeward of the boats. Should they be considered as part of the boat's 'equipment in normal position' for the determination of overlaps or contact between two boats?

보트에 의해 운반되는 기는 종종 선체 뒤쪽이나 보트의 풍하 쪽으로 돌출된다. 두 보트 사이의 겹침 또는 접촉 여부를 결정하기 위해 보트의 '정상 위치 장비'의 일부로 고려해야 하는가?

Answer 3 답변 3

No. In match racing flags are not considered to be part of a boat's equipment; the flag staffs are.

아니다. 매치 경기에서는 경기 기가 보트 장비의 일부로 간주되지 않는다. 스태프 기도 마찬가지다.

MR CALL L5

Rule C2.17 (42.2(d)) Prohibited Actions

규칙 C2.17 (42.2(d)) 금지된 동작

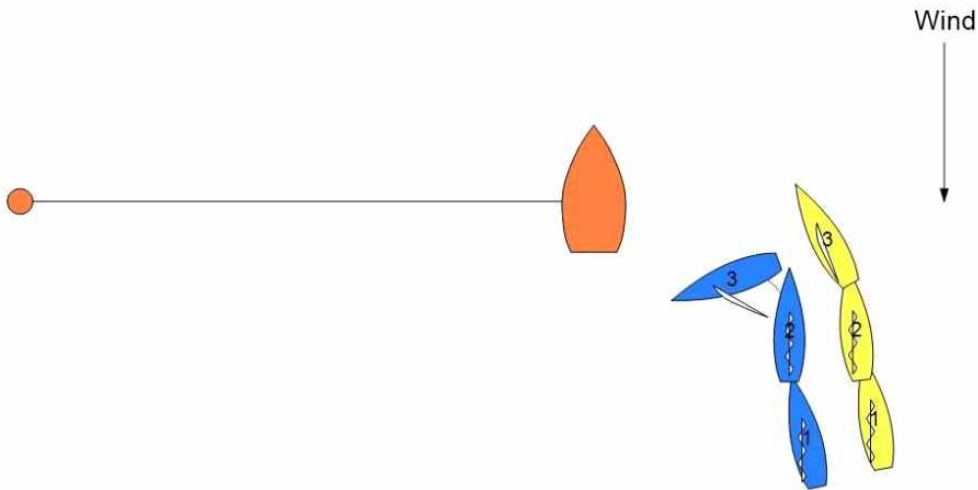
Question 질문

The boats are approaching the starting line to start.

Blue is head to wind and then bears away hard by repeatedly moving her helm until she reaches a course that is more than ninety degrees from the true wind just before position 3. Should the umpires take any action?

보트들이 스타트하기 위해 스타트라인으로 접근하고 있다.

B는 풍위에서 3번 위치 바로 전에 참바람에서 90° 넘어서 코스에 도달할 때까지 키를 반복적으로 움직여 배어 어웨이 하였다. ump이어는 어떤 조치를 취해야 하는가?



Answer 답변

If the umpires are certain the repeated movement of the helm is to propel Blue forward, they should penalize Blue under rule C2.17 (42.2(d)); otherwise they should take no action.

ump이어는 B가 보트를 전진시키기 위해 키를 반복적으로 움직이는 것이라고 확신한다면 규칙 C2.17 (42.2(d))에 따라 벌칙을 주어야한다. 그렇지 않다면 아무런 조치도 취하지 말아야 한다.

Note: Because rule C2.17 changes rule 42.2(d), World Sailing rule 42 interpretations with regard to sculling do not apply for match racing.

주의: 규칙 C2.17은 규칙 42.2(d)를 변경하기 때문에, 스컬링에 관한 월드세일링 규칙 42 해석은 매치에 적용되지 않는다.

MR CALL L6

Rule C2.13 (23.3) Interfering with Another Boat 다른 보트에 대한 방해

Rule C6 Protests and Requests for Redress by Boats

보트에 의한 항의와 구제요청

Question 질문

Yellow and Blue are in one match with Yellow ahead of Blue. Blue sees an incident between Yellow and Green (a boat in the match ahead) in which Yellow seems to be breaking a rule of Part 2. Green does not display flag Y. What action can Blue take?

Y와 B는 한 매치인데 Y가 B에 앞서가고 있었다. B는 Y와 G (앞서 펼쳐진 매치의 보트) 사이에 Y가 제2장 규칙을 위반하는 듯한 사건을 목격한다. G는 Y기를 올리지 않았다. 이때 B는 어떤 조치를 취할 수 있는가?

Answer 답변

None. Rules C6.1(a) and C6.2(b) prevent Blue from protesting Yellow by displaying flag Y because she was not involved in the incident.

Rule C6.1(b) prevents Blue from protesting Yellow by displaying a red flag.

없다. 규칙 C6.1(a)와 C6.2(b)는 B가 사건에 관련되지 않았으므로 Y기를 올려 Y를 항의하는 것을 금지한다.

규칙 C6.1(b)는 B가 빨간기를 올려 Y를 항의하는 것을 금지한다.

MR CALL L7

Rule C2.13 (23.3) Interfering with Another Boat

Rule C6.1(a) Protests and Requests for Redress by Boats

규칙 C2.13 (23.3) 다른 보트에 대한 방해

규칙 C6.1(a) 보트에 의한 항의와 구제요청

Question 1 질문 1

Within the meaning of rule C2.13 (23.3), if Blue is sailing her proper course, is she permitted to disadvantage Green in a different match?

규칙 C2.13 (23.3)의 의미 내에서, B가 프로퍼 코스로 범주할 경우, 다른 매치를 하고 있는 G에게 불리하게 작용할 수 있는가?

Answer 1 답변 1

Yes. When the umpires are satisfied that Blue sailed her proper course, this is consistent with trying to win her own match, by definition, and breaks no rule.

If the umpires are satisfied that the boat's actions were not intended to help her in her own match, but were intended to affect the results of the other match, then Blue breaks rule 23.3. Green may display flag Y under rule C6.1(a).

그렇다. 엠파이어가 B가 프로퍼 코스로 범주하였다고 판단할 때, 이것은 정의 상, B가 자신의 시합을 이기기 위한 일관된 행위이며 어떠한 규칙도 위반하지 않은 것이다.

만약 엠파이어가 보트의 행동이 자신의 매치에서 이기기 위한 일관된 행위가 아닌 다른 매치 보트의 경기 결과에 영향을 주기 위한 것이었다고 판단한다면, B는 규칙 23.3을 위반한 것이므로 G는 규칙 C6.1(a)에 따라 Y기를 올릴 수 있다.

Question 2 질문 2

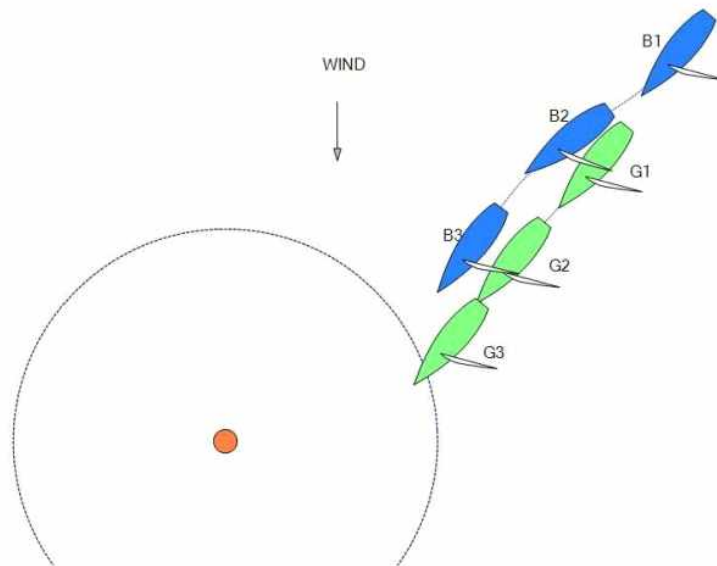
Approaching a leeward mark, Blue is close astern of Green, but they are racing in different matches. Blue luffs to blanket Green, slows her down, and gains an inside overlap. Green must therefore give mark-room to Blue and does so. Has Blue broken rule 23.3?

서로 다른 매치의 보트인 B는 G의 가까운 뒤에서 풍하 마크를 향해 범주하고 있다. B는 G의 바람을 막기 위해 러핑 하였고, G의 속도가 느려지면서 안쪽으로 오버랩이 되었다. 따라서 G는 B에게 마크 자리를 주어야 하고, 그렇게 한다. B는 규칙 23.3을 어겼는가?

Answer 2 답변 2

No. Although Green is definitely disadvantaged by Blue's actions, Blue's actions helped her to round the mark in the shortest possible time, and were therefore 'consistent with ... trying to win her own match'. See Answer 1.

아니다. 비록 G가 B의 행동으로 인해 확실히 불리하지만, B의 조치는 자신이 가능한 한 짧은 시간 내에 마크 돌기를 하는 것을 도왔고, 따라서 "자신의 매치에서 이기기 위한 일관된 행위"와 일치한 것이다. 답변 1 참조.



MR CALL L8

Rule C2.13 (23.3) Interfering with Another Boat 다른 보트에 대한 방해

Question 질문

Yellow and Blue are sailing in one match and Red and Green in another. Green meets Yellow on the course and Green is the right-of-way boat. Is it permissible for Green to change her course so that Yellow has no need to change course to keep clear?

Y와 B는 한 매치에서 범주 중이었고, R과 G는 다른 매치 중이었다. G는 Y를 코스 상에서 마주쳤고 G는 항로권 보트였다. G는 Y가 킵 클리어하기 위하여 코스를 변경할 필요 없게 자신의 코스를 변경하는 것이 허용되는가?

Answer 답변

Yes, provided that the change of course by Green is 'consistent with complying with a rule or trying to win her own match.'

그렇다. G의 코스 변경이 규칙을 따르거나 자신의 매치에서 이기기 위한 일관된 행위라는 조건하에서는.

If Green clearly disadvantaged herself by her course change, then she would have broken rule C2.13 (23.3).

만약 G는 자신의 코스 변경이 명백하게도 불리하였다면, 그 때는 규칙 C2.13 (23.3)를 위반한 것일 수도 있다.

Rule C2.9 (18.3(b)) Tacking or Gybing 태킹 또는 자이빙

Rule 21.1 Starting Errors; Taking Penalties; Backing A Sail

스타트 실수; 벌칙의 이행; 역세일

Rule C2.13 (23.3) Interfering with Another Boat 다른 보트에 대한 방해

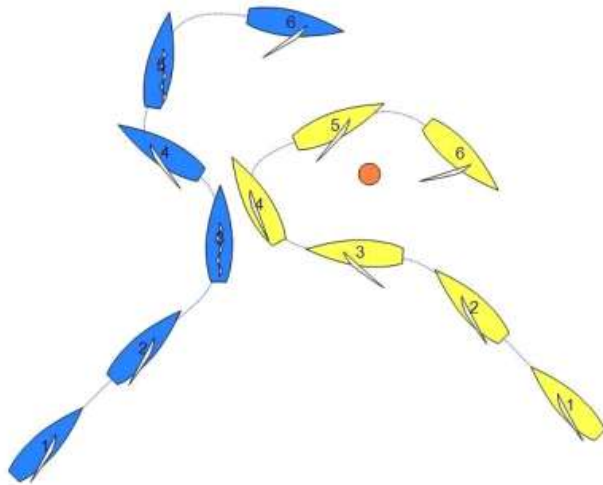
In all the questions Blue has been signalled correctly as being OCS, but may be unaware that she was OCS and nevertheless continued sailing the course instead of returning and starting correctly.

모든 질문에서 B는 OCS(올바르게 스타트하지 않았다는 의미의 약어)를 제대로 신호받았으나 B는 OCS를 알지 못했는지 되돌아와서 바르게 스타트하는 대신에 계속해서 코스를 범주했다.

Question 1 질문 1

Yellow and Blue are approaching the windward mark. Blue is on port tack and Yellow is on starboard tack. Yellow bears away below her proper course but never to a course more than ninety degrees to the true wind, and passes to leeward of the mark. Blue tacks to keep clear of Yellow. Yellow tacks and rounds the mark well ahead of Blue. Flag Y is displayed. What should the call be?

Y와 B는 풍상 마크로 접근 중이었다. B는 포트택이고 Y는 스타보드택이었다. Y는 자신의 프로퍼 코스 아래로 베어 어웨이하였으나 참바람에서 90°를 넘은 코스는 절대 아닌 채로, 마크의 풍하 쪽으로 통과했다. B는 Y를 킵 클리어하기 위해 태킹하였다. Y는 태킹을 하고 B를 훨씬 앞질러 마크를 돌았다. Y가 올라갔다. 즉결심판은 무엇인가?



Answer 1 답변 1

Penalize Yellow.

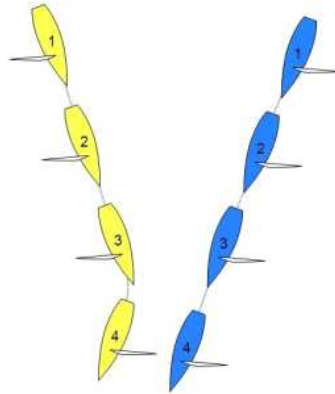
At position 2 Yellow is in the zone and is an inside overlapped right-of-way boat. Under rule C2.9 (18.3(b)), until she changes tack, Yellow is required to sail no farther from the mark than needed to sail her proper course. By bearing away at position 3 Yellow is no longer sailing her proper course.

Y에게 벌칙을 준다. 2 위치에서 Y는 구역에 있었고 안쪽으로 오버랩된 항로권 보트였다. 규칙 C2.9 (18.3(b))에 따르면 Y가 택을 변경할 때까지는 프로퍼 코스를 범주하는 데 필요한 것 이상으로 마크에서 벗어나 범주하면 안 된다. 3 위치에서 베어 어웨이한 것으로 Y는 더 이상 프로퍼 코스를 범주하지 않은 것이다.

Question 2 질문 2

Both boats round the windward mark and bear away towards the leeward mark. Blue on starboard tack approaches Yellow on port tack. Both boats are sailing proper courses. Yellow is forced to gybe away to keep clear of Blue. Flag Y is displayed. What should the call be?

두 보트가 풍상 마크를 돌고 풍하 마크를 향하여 베어 어웨이하였다. 스타보드택인 B가 포트택인 Y에게 접근하였다. 두 보트 모두 프로퍼 코스를 범주하고 있었다. Y는 B를 킵 클리어하기 위해 자이빙을 해야만 했다. Y기가 올라갔다. 즉결심판은 무엇인가?



Answer 2 답변 2

Display the green and white flag. 초록-하얀 혼합기가 게시된다.

Although Blue has not started correctly and may subsequently be scored OCS, she is sailing the course with full rights and obligations under the rules. Blue is not sailing towards the starting line in order to start, so rule 21.1 does not apply.

비록 B가 올바르게 스타트하지 못하고 그 후에 OCS로 채점된다고 할지라도, B는 규칙에 의해 완전한 권한과 의무로 코스를 범주하고 있는 것이다. B는 스타트하기 위해 스타트라인 쪽으로 범주하지 않아서 규칙 21.1은 적용되지 않는다.

Question 3 질문 3

When should boats be considered to be sailing on the same leg?

보트들이 같은 렉에서 범주하고 있는 것으로 간주되는 것은 언제인가?

Answer 3 답변 3

Boats should be considered to be sailing on the same leg when the umpires are certain that both boats are sailing on a leg of the course to

- a windward mark,
- a leeward mark, or
- the finish.

보트들이 같은 렉을 범주하고 있는 것으로 간주되는 것은 엠페이어가 다음과 같이 코스의 렉을 범주하고 있다고 확신할 때이다.

- 풍상 마크를 향한 코스의 렉
- 풍하 마크 또는 피니시를 향한 코스의 렉,

This applies when one of them is OCS, and it also applies when they have rounded different marks in order to get on that leg.

이것은 그 보트들 중의 하나가 OCS일 때 적용되고, 또한 그 보트들이 그 렉으로 가기 위해 다른 마크를 돌았을 때도 적용된다.

MR CALL L10

Rule 11 On the Same Tack, Overlapped 같은 tack, 오버랩되어 있는 경우

Rule 16.1 Changing Course 침로의 변경

Rule 19.2(b) Giving Room at an Obstruction 장애물에서 자리 주기

Rule 43.1 Exoneration 면책

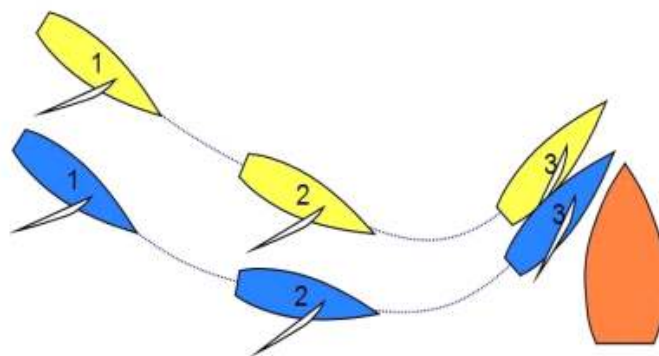
Question 질문

Yellow and Blue, overlapped on port tack, are approaching an obstruction which can be passed on either side.

Blue is sailing to pass to leeward of the obstruction, but from Position 2 Blue luffs quickly to pass to windward of the obstruction. Yellow responds immediately, but is unable to keep clear of Blue. There is contact between them. Both boats display flag Y. What should the call be?

포트택으로 오버랩된 Y와 B는 양쪽으로 통과할 수 있는 장애물로 접근하고 있었다.

B는 장애물의 풍하 쪽으로 지나기 위해 범주 중이었으나, 2 위치에서 B는 급격하게 장애물의 풍상 쪽을 지나기 위해 러핑하였다. Y는 즉시 대응하였으나 B를 킵 클리어할 수 없었다. 둘 사이에 접촉이 일어났다. 두 보트 모두 Y기를 올렸다. 즉결심판은 무엇인가?



Answer 답변

Penalise Blue.

When Blue (the outside boat) changes course to become the inside boat at the obstruction, she must give Yellow room to keep clear under rule 16.1 until Yellow can comply with her obligation to give Blue room between her and the obstruction under rule 19.2(b). Blue fails to do so and breaks rule 16.1.

B에게 벌칙을 준다. B(바깥쪽 보트)가 장애물에서 안쪽 보트가 되기 위해 침로를 변경했을 때, B는 Y에게 규칙 16.1에 따라 Y가 규칙 19.2(b)에 따른 자신과 장애물 사이에 B에게 자리를 주어야 하는 의무를 준수할 수 있을 때까지 킵 클리어할 자리를 주어야만 한다.

As a result of Blue breaking rule 16.1, Yellow breaks rules 11 and 19.2(b). Yellow is exonerated for her breach of rule 11 by rule 43.1(b) because she was sailing within the room to which she was entitled under rule 16.1, and for her breach of rule 19.2(b) by rule 43.1(a) because she was compelled to break that rule by Blue's breach of rule 16.1.

B가 규칙 16.1을 위반한 결과로 Y는 규칙 11과 19.2(b)를 위반하였다. Y는 규칙 43.1(b)에 의해 규칙 11을 위반한 것에 대해 면책되는데, Y는 규칙 16.1에 따라 자격을 가진 자리 안에서 범주했기 때문이다. 그리고 규칙 19.2(b) 위반에 대해서는 규칙 43.1(a)에 의해 면책된다. Y는 B가 규칙 16.1을 위반함에 의해서 어쩔 수 없이 규칙을 지키지 못했기 때문이다.

MR CALL M1

Rule C5 Signals by Umpires ump이어의 신호

Question 1 질문 1

The umpires penalize a boat for breaking a right-of-way rule and signal accordingly. Shortly thereafter the umpires decide they have made an error. May they cancel their signal, by displaying a green and white flag, or by displaying the other boat's signal, or by hailing or some other means of communication?

ump이어는 보트가 항로권 규칙을 어겼을 때 벌칙을 부과하고 그에 따라 신호를 보낸다. 얼마 지나지 않아 ump이어는 실수를 했다고 판결한다. 그들의 신호를 취소하기 위해 초록-하얀 혼합기를 올리거나, 다른 보트의 신호를 표시하거나, 소리지르기 또는 다른 통신 수단을 사용할 수 있는가?

Answer 1 답변 1

No. There is no provision in Appendix C to change or amend decisions or signals. When a penalty signal is displayed, the boat is bound by rule C5 to take the appropriate penalty.

없다. 부칙 C에는 판결이나 신호를 변경하거나 정정하기 위한 조항이 없다. 벌칙 신호가 표시될 때, 보트는 규칙 C5에 따라 적절한 벌칙을 이행한다.

Question 2 질문 2

Would the answer be the same if the umpires displayed a green and white flag when they intended to display a boat's signal?

ump이어가 보트의 신호를 표시하려고 할 때 초록-하얀 혼합기를 올린다면, 대답은 동일한가?

Answer 2 답변 2

Yes. 그렇다.

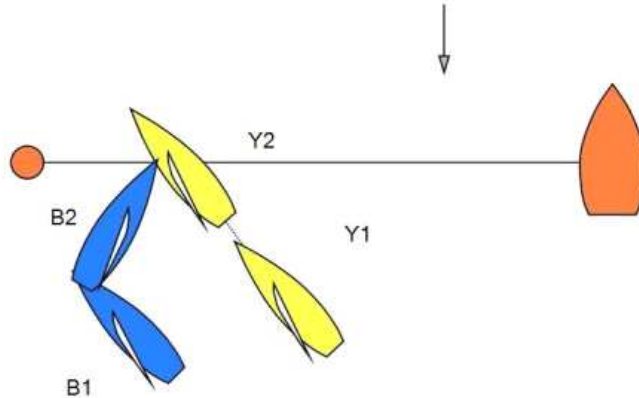
MR CALL M2

Rule C8.3(b) Penalties Initiated by Umpires (deliberately broken a rule)

엠파이어가 제기하는 벌칙(고의적인 규칙 위반)

Question 질문

How will the umpires decide if a rule was broken deliberately?
엠파이어는 고의적인 규칙 위반이 있다면 어떻게 판결할 것인가?



Answer 답변

There is no complete clear-cut answer, but rather a sliding scale of likelihood.

완전하고 명확한 답은 없지만, 가능성과 다소간 연동할 수 있는 척도가 있다.

The umpires are likely to conclude that a rule was broken deliberately when:

엠파이어는 다음과 같은 경우 고의적으로 규칙을 위반했다고 결정할 수 있다.

- the situation has built up for some time rather than occurred instantaneously;
해당 상황이 순간적으로 일어난 것 보다는 얼마간 악화되는 경우;
- there is a potentially match-winning tactical gain from breaking the rule;
규칙을 위반함으로써 잠재적으로 경기에서 승리하는 전술적 이득이 있는 경우;
- the breach does not seem to be a simple misjudgement.
위반 행위가 단순한 그릇된 판단(에 의한)이었을 같지 않은 경우.

Examples could be: 예로서 다음과 같은 것일 수 있다.

- breaking a rule to avoid being OCS (windward boat bears down on leeward boat);
OCS를 피하기 위해 (풍상 보트가 베어 어웨이하여 풍하 보트쪽으로 내려오면서) 규칙을 위반;
- Blue cannot lay the pin and tacks onto port (see diagram above);
B는 핀 마크를 러핑하여서도 지날 수 없었고, 포트택으로 태킹하는 경우(위 그림 참조);
- barging¹⁾ at a starting mark;
스타트 마크에서 바징하는 경우;
- denying an inside boat room at the mark.
마크에서 안쪽 보트에게 자리를 주지 않는 경우.

¹⁾ Barging은 C절 전문을 위반하는 행위를 특정하는 것이므로 번역시 영문을 그대로 씀

MR CALL M3

Rule 2 Fair Sailing 공정한 범주

Rule C2.10 (20.4(a)) Additional Requirements for Hails

소리지르기에 관한 추가 요건

Rule C8.3 Penalties Initiated by Umpires ump이어가 제기하는 벌칙

Question 1 질문 1

Rule C2.10 (20.4(a)) requires clear and repeated arm signals, in addition to hails. If there is an arm signal but no hail from Yellow, what action should the umpires take

규칙 C2.10(20.4(a))은 소리지르기에 추가하여 명확하고 반복적인 수신호를 요구한다. 만약에 Y로부터 수신호는 있지만 소리지르기가 없다면, 심판은 [(a) 또는 (b)] 어떤 조치를 취해야 하는가?

- (a) if Blue displays flag Y? B가 Y기를 올린다면?
- (b) on their own initiative? 자발적으로?

Answer 1 답변 1

(a) When the umpires are certain that no hail was made, then the signal for room to tack has not been made (see rule C2.5 (7)). The umpires may be certain there was no hail if they have had no difficulty hearing other calls from a similar position. For the purpose of the rules of Part 2 they should act as if there has been no signal.

ump이어가 어떤 소리지르기도 발생하지 않았다고 확신할 때, 태킹할 자리에 대한 요구 신호는 발생하지 않은 것이다(규칙 C2.5(7) 참조). ump이어는 비슷한 위치에서 다른 호출을 듣는 데 어려움이 없었다면 소리지르기가 없었다고 확신할 수 있다. 규칙 2장이 목적하는 바에 따라 그들은 어떤 신호도 없던 것처럼 조치해야 한다.

(b) The umpires may decide that Yellow has broken rule C8.3(b) or (c) and penalize her. They could also, in an extreme or repeated case, initiate a hearing under rule 2, Fair Sailing.

ump이어는 Y가 규칙 C8.3(b) 또는 (c)를 위반했다고 판결하고, Y에게 벌칙을 부과할 수 있다. ump이어는 또한 극단적이거나 반복적인 경우 규칙 2 공정한 범주에 따라 청문회를 제기할 수 있다.

Question 2 질문 2

If there is a hail but no arm signal, is the answer the same?

소리지르기만 있고 수신호가 없는 경우에도, 그 답변은 동일한가?

Answer 2 답변 2

Yes. 그렇다.

MR CALL M4

Rule C8.3(c) Penalties Initiated by Umpires (breach of sportsmanship)

엄파이어가 제기하는 벌칙(스포츠맨십 위반)

Question 질문

After the umpires signal their decision in response to a boat displaying flag Y, a competitor on one of the boats make it clear that they are unhappy with the decision. Should the umpires impose a penalty under rule C8.3(c) for a 'breach of sportsmanship'?

엄파이어가 Y기를 올린 보트의 응답으로 판결 신호를 보낸 후, 그 보트들 중 한 선수가 판결에 불만을 명확히 나타낸다. 엄파이어는 '스포츠맨십 위반'에 대해 규칙 C8.3(c)에 따라 벌칙을 부과해야 하는가?

Answer 답변

This depends on the words, the manner in which they are spoken, and any other related actions of the crew of the boat. If they merely express unhappiness or disappointment, or that in their opinion the decision was wrong, then a penalty is not appropriate. However, if the total effect is to convey that the umpires are incompetent, or are prejudiced against the penalized boat, a penalty may be justified, whether the meaning is directed only at the umpires or also to others nearby. If the meaning is clearly insulting to the umpires, a penalty should be imposed.

이것은 보트 승정원의 표현, 말하는 방식 및 기타 관련 행동에 따라 다르다. 그들이 단순히 불행이나 실망을 표현하거나 그들의 생각에 그 판결이 잘못되었다고 생각한다면 벌칙은 적절하지 않다. 그러나 전반적인 취지가 엄파이어가 무능하거나 벌칙을 받은 배에 대해 편견을 갖고 있다는 것을 전달하는 것이라면, 그 의도가 엄파이어에게만 향하든 또는 주변의 다른 사람들에게도 향하고 있는지 여부에 관계 없이 벌칙이 정당화될 수 있다. 만약 그 의도가 명백히 엄파이어를 모욕하는 것이라면 벌칙이 부과되어야 한다.

MR CALL M5

Rule C6.5(a) Umpire Decisions **엄파이어 판결**

Question **질문**

Immediately following an incident Yellow displays flag Y. Before the umpires signal their decision, there is a second incident and Blue displays flag Y. How should the umpires signal their decision?

Y가 Y기를 올린 사건 직후이다. 엄파이어가 판결을 신호하기 전에 두 번째 사고가 있고 B는 Y기를 올린다. 엄파이어는 어떻게 판결을 신호해야 하는가?

Answer **답변**

The umpires should make two separate decision signals under rule C6.5(a), in the order they were signalled by the boats, even when a green and white flag signals the decision for each protest.

엄파이어는 각 항의에 대한 판결을 규칙 C6.5(a)에 따라 보트가 신호를 보낸 순서대로, 초록-하얀 혼합기로 신호할 때라도, 두 개의 개별 판결 신호로 보내야 한다.

MR CALL M6

Rule 60.3(b) Right to Protest; Right to Request Redress or Rule 69 Action

항의의 권리; 구제요청의 권리 또는 규칙 69에 따른 조치

Rule 62.1(a) Redress 구제

Rule C5.1 Signals by Umpires ump이어에 의한 신호

Rule C9 Requests for Redress or Reopenings; Appeals; Other Proceedings

구제요청 또는 재청문; 상고; 기타 절차

Question 1

Blue displays flag Y, but the umpires make no signal. Both boats finish the race, Blue losing it. May she seek redress under rule 62.1(a) because of the umpires' failure to signal a decision?

B는 Y기를 올리지만 ump이어는 전혀 신호가 없다. 두 보트는 모두 경기를 끝내고 B는 패배한다. 그 보트는 ump이어의 판결 신호 불이행을 이유로 규칙 62.1(a)에 따라 구제를 요청할 수 있는가?

Answer 1 답변 1

No. Rule C9.3 prohibits any 'proceedings' because of non-action by umpires. 'Proceedings' includes a request for redress.

아니다. 규칙 C9.3은 ump이어가 내린 미조치로 인한 모든 '절차'를 금지한다. '절차'에는 구제요청이 포함된다.

Question 2 질문 2

Blue displays flag Y, but due to engine failure the umpires do not see the incident. What should they do?

B는 Y기를 올리지만, ump이어가 엔진 고장으로 인해 사건을 보지 못한다. ump이어는 어떻게 해야 하는가?

Answer 2 답변 2

Green and white flag. As the umpires were not in position, their only option is to signal 'no penalty' under rule C5.1. Further, rule C9.1 prohibits the boat from seeking redress, and rule C9.3 prohibits the umpires from initiating redress under rule 60.3(b).

초록-하얀 혼합기를 올린다. ump이어가 제자리에 없었기 때문에 그들의 유일한 선택은 규칙 C5.1에 의한 '벌칙 없음'을 신호해야 한다. 또한, 규칙 C9.1은 보트가 구제를 요청하는 것을 금지하고, 규칙 C9.3은 ump이어가 규칙 60.3(b)에 따라 구제에 착수하는 것을 금지한다.

MR CALL M7

- Rule C5.3 Signals by Umpires **엄파이어에 의한 신호**
Rule C6.5(b) Protests and Requests for Redress by Boats
보트에 의한 항의와 구제 요청
Rule C7.3(d) Penalty limitations **벌칙의 제한**
Rule C8.2 Penalties Initiated by Umpires **엄파이어가 제기(提起)하는 벌칙**

Question 질문

After starting, Yellow is penalized, and the penalty is signalled with a yellow and a red flag in accordance with rules C5.3 and C6.5(b). After a period of time, the umpires decide that Yellow has not taken the penalty as soon as reasonably possible under rule C7.3(d). What should the umpires do?

스타트후 Y는 벌칙을 받았다. 그리고 그 벌칙은 규칙 C5.3과 C6.5(b)에 따라 노란기와 빨간기로 신호하였다. 일정 시간이 지난 후, 엄파이어는 Y가 규칙 C7.3(d)에 따라 합리적으로 가능한 한 빨리 벌칙을 이행하지 않았다고 판결하였다. 엄파이어는 어떻게 해야 하는가?

Answer 답변

The umpires should penalize Yellow under rule C8.2.

엄파이어는 규칙 C8.2에 따라 Y에게 벌칙을 부과해야 한다.

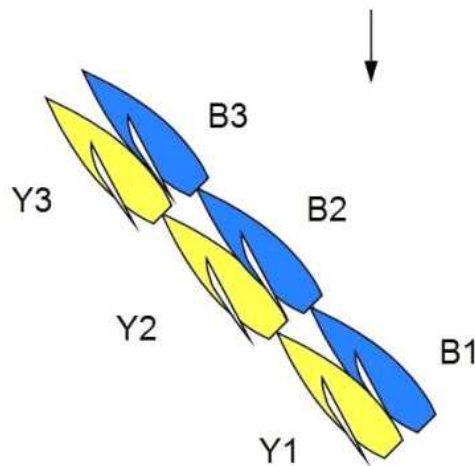
MR CALL M8

Rule 11 On the Same Tack, Overlapped	같은 택, 오버랩되어 있는 경우
Rule C7 Penalty System	벌칙 방식
Rule C8.3(b) Penalties Initiated by Umpires	엠파이어가 제기(提起)하는 벌칙

Question 질문

Blue, to windward, fails to keep clear of Yellow to leeward. Yellow protests and Blue is penalized. Sometime later Yellow protests again. When should the umpires consider that a rule is broken a second time?

풍상 쪽에 있는 B는 풍하 쪽에 있는 Y를 킵 클리어하는데 실패하였다. Y는 항의하였고 B는 벌칙을 받았다. 조금 후 Y는 다시 항의하였다. 엠파이어는 두 번째 규칙을 위반한 것에 대해서 언제 고려해야 하는가?



Answer 답변

When the umpires are satisfied that Blue could have taken action to stop breaking the rule after the first penalty is signalled, but fails to do so, they should consider that the rule is broken a second time. The umpires may also decide that the second breach is deliberate and initiate a penalty without any flag Y being displayed under rule C8.3(b).

엠파이어는 B가 첫 번째 벌칙을 신호 받은 후에 규칙을 위반하는 것을 멈추는 조치를 취했으면 만족하지만, B가 그렇게 하지 않음으로써 엠파이어는 다시 한번 규칙을 위반한 것을 고려해야 한다. 엠파이어는 두 번째 위반이 고의적이었으므로 규칙 C8.3(b)에 따라 얼마든지 Y기를 올리지 않고도 벌칙을 제기하는 것 또한 결정할 수 있다.

MR CALL M9

Rule 10 On Opposite Tacks 반대 tack

Rule 20.2(b) Room to Tack at an Obstruction 장애물에서 태킹하기 위한 자리

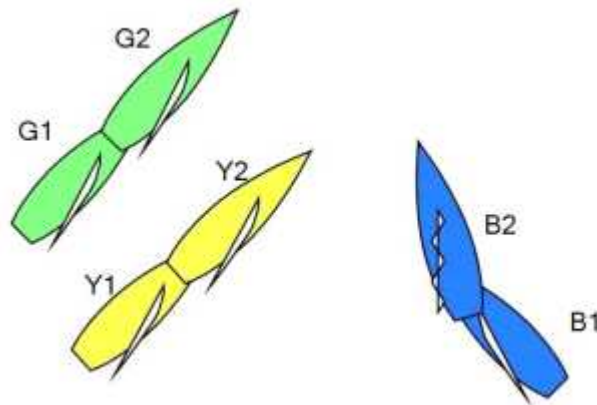
Rule 43.1(a) Exoneration (compelled to break a rule)

면책(어쩔 수 없이 규칙을 위반하게 된 경우)

Question 1 질문 1

Blue is matched against Yellow and Red against Green. On a leg of the course to a windward mark Blue is close-hauled on starboard tack, Yellow and Green are overlapped, both close-hauled on port. Yellow, to leeward of Green, cannot tack and clear Green. Blue and Yellow are on a collision course. Yellow hails and signals for room to tack. Green does not respond, Yellow is unable to tack, Blue is forced to change course to keep clear. Blue and Yellow display flag Y. What should the umpires do?

B는 Y에 대해 매치하고 R은 G에 대해 매치한다. 풍상 마크로 가는 코스인 레에서 B는 스타보드택으로 크로스 홀드 코스이다. Y와 G는 오버랩되어있고, 포트모두 크로스 홀드 코스이다. G의 풍하에 있는 Y는 태킹하여 G를 클리어 할 수 없다. B와 Y는 충돌 코스이다. Y는 (room to tack) 소리지르기를 하고 신호하였다. G는 응답하지 않았고 Y는 태킹할 수 없었다. B는 킵 클리어하기 위하여 코스 변경을 강요받았다. B와 Y는 Y기를 올렸다. 엠파이어는 어떻게 해야 하는가?



Answer 1 답변 1

If the umpires of the match between Blue and Yellow are certain that Green broke rule 20.2(b) they should display a green and white flag indicating that no penalty is imposed on Yellow or Blue (Yellow is exonerated by rule 43.1(a)). They should advise the umpires for Green's match that Green should be penalized.

B와 Y의 매치의 엠파이어는 G가 규칙 20.2(b)를 위반하였다고 확신하는 경우 그들은 Y 또는 B에게 벌칙없음을 나타내는 초록-하얀 혼합기를 올려야 한다 (Y는 규칙 43.1(a)에 의해 면책). 그들은 G가 벌칙을 받아야 한다고 G의 매치에 대한 엠파이어에게 조언해야 한다.

Question 2 질문2

If Yellow does not display flag Y, would the answer be different?

Y가 Y기를 올리지 않았다면 답변은 달라질 것인가?

Answer 2 답변2

No. The umpires' response would be the same. The umpires may also consider penalizing Green under rules C8.3(b) or C8.3(c).

아니다. 엠파이어의 응답은 동일할 것이다. 엠파이어는 규칙 C8.3(b) 또는 C8.3(c) 따라 G에게 역시 벌칙을 부과할 것을 고려해야 한다.

MR CALL M10

Rule 14 Avoiding Contact 접촉 피하기

Rule 60.3(b) Right to Protest; Right to Request Redress or Rule 69 Action Rule 62.1(b) Redress

규칙 60.3(b) 항의의 권리; 구제요청의 권리 또는 규칙 69에 따른 조치 규칙 62.1(b) 구제

Rule C6 Protests and Requests for Redress by Boats

규칙 C6 보트에 의한 항의와 구제요청

Rule C8 Penalties Initiated by Umpires

규칙 C8 엠파이어가 제기하는 벌칙

Question 질문

While sailing under spinnakers, there is contact between Yellow and Blue, and Blue receives a small hole in her spinnaker. Yellow is at fault, and is penalized. On a later leg of the course to a leeward mark the hole in Blue's spinnaker becomes a major tear. The spinnaker loses all pressure and Yellow is able to pass Blue. What action is available?

스피네커를 사용하여 범주하는 동안 Y와 B가 접촉이 있었다. 그리고 B는 자신의 스피네커에 작은 구멍이 생겼다. Y는 잘못을 하여 벌칙을 받았다. 그 이후 풍하 마크로 가는 코스인 렉에서 B의 스피네커의 구멍은 크게 찢어졌다. 스피네커는 모든 풍압을 잃게 되었고 Y는 B를 지나치게 되었다. 어떤 조치가 유효한가?

Answer 답변

(a) The umpires could further penalize Yellow as a penalized boat that has 'gained an advantage by breaking a rule after allowing for a penalty'. Although there has been a delay between the taking of the penalty and the gaining of the advantage, the umpires may still act under rule C8.3(a), if they are satisfied that the spinnaker tear is the result of the original rule breach.

(a) 엠파이어는 Y를 '벌칙을 부과했음에도 규칙위반으로 이득을 본 경우'에 해당한 보트로 추가로 벌칙을 줄 수 있다. 비록 벌칙을 이행하는 것과 이득을 본 것 사이에 지연이 있었다 해도, 엠파이어는 규칙 C8.3(a)에 따라 그래도 아직 조치할 수 있다. 만일 스피네커의 파열이 원래의 규칙 위반의 결과라는 것에 납득한다면

(b) The umpires could initiate a post-race hearing under rule C8.6 to investigate whether rule 14 was broken and if appropriate inform the protest committee for its action (see rule C8.4).

(b) 엠파이어는 규칙 C8.6에 따라 규칙 14의 위반 여부를 그리고 항의위원회에 그 조치를 적절하게 알렸는지 여부를 조사하기 위하여 경기-후 청문을 시작할 수 있다 (규칙 C8.4 참조).

(c) In accordance with rules C6.1(b) and C6.2(a), Blue can red flag protest under rule 14, because of damage or injury resulting from contact. The protest committee would need to consider whether the flag was displayed at the first reasonable opportunity after the tear developed.

(c) 접촉의 결과로 인한 손상이나 상해가 발생하였기 때문에, 규칙 C6.1(b) 및 C6.2(a)에 부합하고, B는 규칙 14 위반에 대하여 빨간기 항의를 할 수 있다. 항의위원회는 파열이 시작된 후 최초의 적절한 기회에 깃발을 올렸는지 여부를 숙고할 필요가 있을 것이다.

(d) Blue could request redress under rule 62.1(b) or redress could be considered under rule 60.3(b).

(d) B는 규칙 62.1(b)에 따라 구제요청을 할 수 있으며 또는 구제는 규칙 60.3(b)에 따라 고려될 수 있다.

MR CALL M11

Rule C5.1 Signals by Umpires **엄파이어에 의한 신호**

Rule C6.5 Protests and Requests for Redress by Boats

보트에 의한 항의와 구제요청

Rule C7.2(b) All Penalties **모든 벌칙**

Rule C7.3(b) Penalty Limitations **벌칙의 제한**

Question 1 질문 1

Yellow displays flag Y. Blue takes a penalty as soon as she sees Yellow's flag Y and before the umpires signal a decision. What should the call be?

Y는 Y기를 올렸다. B는 Y가 올린 Y기를 보자마자 엄파이어가 판결을 신호하기 전에 벌칙을 이행하였다. 즉결판결은 무엇인가?

Answer 1 답변 1

Display the green and white flag. Rule C7.2(b) allows a boat to take a penalty before being signalled to do so. Rule C5.1 says the green and white flag means 'No penalty'. Here no penalty is imposed because it was already taken.

초록-하얀 혼합기를 올린다. 규칙 C7.2(b)는 그렇게 하라는 신호를 받기 전에 벌칙을 이행하는 것을 허용한다. 규칙 C5.1에는 초록-하얀 혼합기는 '벌칙 없음'의 의미라고 되어있다. 벌칙을 이미 받았기 때문에 여기에서 벌칙은 부과되지 않는다.

Question 2 질문 2

Would the answer be different if Yellow had an outstanding penalty?

Y가 이행하지 않은 벌칙을 가지고 있다면 답변이 달라졌을까?

Answer 2 답변 2

No. The umpires would display the green and white flag and Yellow's penalty would remain.

아니다. 엄파이어는 초록-하얀 혼합기를 올렸을 것이고 Y의 벌칙이 남아있을 것이다.

Question 3 질문 3

Near the end of a leg of the course to a windward mark the umpires decide to penalize Blue but delay signalling her until she has rounded the mark. However, she takes the penalty before rounding the mark. Is this allowed?

풍상 마크로 향하는 코스외 레이 끝날 즈음 엄파이어는 B에게 벌칙을 주기로 결정하였지만 그 보트가 마크를 돌 때까지 그 보트에게 신호하는 것이 늦어졌다. 하지만 그 보트는 마크를 돌기 전에 벌칙을 이행하였다. 이것이 허용되나?

Answer 3 답변 3

Yes, see Answer 1. However, under rule C7.3(b) she is not allowed to take any part of a penalty within the zone of a rounding mark.

그렇다, 답변1 참조. 하지만 규칙 C7.3(b)에 따라 그 보트는 도는 마크 구역 안에서는 벌칙의 일부라도 허용되지 않는다.

Question 4 질문 4

Yellow, with a penalty, breaks a right-of-way rule, is protested by Blue, sees Blue's flag Y displayed and takes her penalty before being signalled by the umpires. At the time she sees the flag Y, she is rounding a mark. Should she take the penalty appropriate to the leg she is on or the one appropriate for the time of the umpires' signal?

별착이 있는 Y는 항로권 규칙을 위반하여 B에게 항의를 받았는데, B의 Y기가 올라간 것을 보고 옴파이어에 의해 신호받기 전에 별착을 이행하였다. 그 보트는 Y기를 보았을 때, 마크를 돌고 있었다. 그 보트가 지금 위치해 있는 렉에서 별착을 이행하는 것이 적절한 것인지 아니면 옴파이어가 신호할 때에 별착을 이행하는 것이 적절한 것인가?

Answer 4 답변 4

A boat taking a penalty before it is signalled shall take the penalty appropriate to the leg she is on.

신호받기 전에 별착을 이행하는 보트는 그 보트가 위치한 렉에서 별착을 이행하는 것이 적절할 것이다.

MR CALL M12

Rule C2.12 (23.1) Interfering with Another Boat 다른 보트에 대한 방해
Rule C8.4 Penalties Initiated by Umpires umpiaieraga jehigahaneun beolchik

Question 질문

After a race the umpires receive a report from a reliable observer that a boat broke rule C2.12 (23.1) before her race by interfering with a boat that was racing. May the umpires initiate a hearing to consider penalizing her.

경기가 끝난 후에 umpiaieraneun shinhwal su inneun ojebeoboburobuta kyonggi jeone botuga kyonggi-jungin botureul banghae hahye gyuchik 2.12(23.1)eu wirbaneoyeodaneun bogoreul banada. umpiaieraneun geu botuege beolchikeul gemptohareugo cheongmuneul sijakhal su isseulkaga?

Answer 답변

No. As this concerns a rule of Part 2, the umpires cannot initiate a hearing (see rule C8.4). Only the boat that was interfered with can take action by displaying flag Y at the time of the incident.

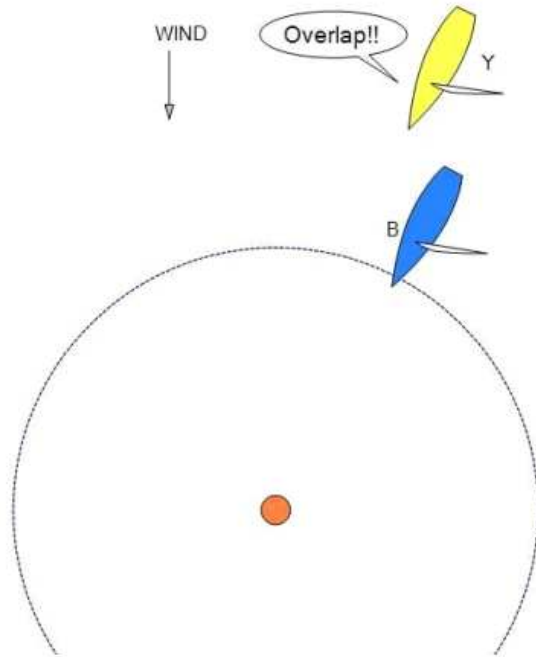
아니다. 이것은 제2장의 규칙과 관련이 있으므로 umpiaieraneun cheongmuneul sijakhal su eoda. (규칙 C8.4 참조) 방해받은 보트만이 사건 당시 Y기를 올려서 조치를 취할 수 있다.

MR CALL M13

Question 질문

At the end of a leg of the course to a leeward mark, just as Blue reaches the zone, Yellow hails 'Overlap', but Blue has just seen the wing boat signal the umpires that there was no overlap. May Blue rely on the wing boat's signal and thereby decide to deny room to Yellow?

풍하 마크를 향한 코스 외 끝에서, B가 막 구역에 진입했을 때, Y가 '오버랩'이라고 소리지르기를 하였지만 B는 오버랩이 아니라는 엄파이어의 윈보트의 신호만 봤다. B는 윈보트의 신호에 의지하고, 그 때문에 Y에게 자리 주는 것을 거부하기로 결정할 수도 있는가?



Answer 답변

No. Competitors who use such signals take a considerable risk. Decisions are made by the umpires, not the wing boats, and the umpires' decision may not be based on the wing boat's signals.

The same principle applies to signals made by on-board observers.

아니다. 그러한 신호를 사용하는 선수들은 심각한 위험에 처한다. 윈보트(판결권이 없는 엄파이어가 승선한 보트)가 아닌, 엄파이어들이 한 결정들과 엄파이어의 판결은 윈보트의 신호에 근거하지 않을 수 있다.

같은 원칙이 선상의 옵저버들에 의해 만들어진 신호에도 적용된다.

MR CALL M14

Rule C2.9 (18.2) Giving Mark-Room 마크-자리 주기

Rule C2.14 (31) Touching a Mark 마크 접촉

Rule 43.1(b) Exoneration (room or mark-room) 면책 (자리 또는 마크-자리)

Rule C6.1(a) Protests and Requests for Redress by Boats

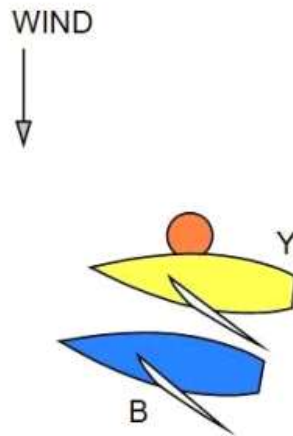
보트에 의한 항의와 구제요청

Rule C8.2 Penalties Initiated by Umpires ump이어가 제기하는 벌칙

Question 질문

Blue and Yellow are rounding a mark and Yellow touches it with her hull. Neither boat displays flag Y. The umpires see Yellow hit the mark, but in their judgement, Blue did not give Yellow sufficient room to pass the mark. Should they take any action?

B와 Y는 마크를 돌고 있었고 Y는 선체가 마크에 닿았다. 어떤 보트도 Y기를 올리지 않았다. ump이어는 Y가 마크를 접촉하는 것을 보았으나, 그들의 판단으로는 B도 Y에게 마크를 지나갈 충분한 자리를 주지 않았다. ump이어는 어떤 조치를 취해야 하는가?



Answer 답변

The umpires should give no signal. Although Blue broke rule C2.9 (18.2(a) or (b)), she cannot be penalized because no boat protested, and rule C8.2 does not permit umpires to initiate a penalty when a boat breaks a rule of Part 2.

Yellow broke rule C2.14 (31) by touching the mark. However, she is exonerated by rule 43.1(b).

ump이어는 어떤 신호도 하지 말아야 한다. 비록 B가 규칙 C2.9 (18.2(a) or (b))를 위반했을지라도, 어떤 보트도 항의하지 않았기 때문에 벌칙이 주어질 수 없고, 또 규칙 C8.2는 보트가 제2장의 규칙을 어겼을 때 ump이어가 벌칙을 제기하는 것을 허용하지 않는다.

Y는 마크를 접촉하여 규칙 C2.14 (31)을 위반했다. 그러나 규칙 43.1(b)에 의해 면책된다.

MR CALL N1

Rule C7.2(a) All Penalties 모든 벌칙

Question 질문

The required penalties vary depending upon whether a boat is sailing 'on a leg of the course to a windward mark' or 'on a leg of the course to a leeward mark'. Because a boat has sailed beyond a mark, or because of a new wind direction, a boat could be sailing free to a mark that was intended to be a windward mark, or sailing close-hauled to a mark that was intended to be a leeward mark. What penalties are then required?

요구된 벌칙들은 보트가 '풍상 마크로 향하는 코스로의 렉' 또는 '풍하 마크로 향하는 코스로의 렉'을 범주하고 있는지에 따라 서로 다르다. 그 이유는 보트가 마크를 넘어 범주하기도 하고, 또는 새로운 풍향 때문에, 풍상 마크로 의도된 마크로 자유롭게 범주할 수도, 또는 풍하 마크로 의도된 마크로 클로스-홀드 코스로 범주할 수도 있기 때문이다. 그 때 어떤 벌칙이 요구되는가?

Answer 답변

A boat is to be considered to be sailing on a leg of the course to a windward mark or a leeward mark, at all times when sailing to a mark that has been described in the sailing instructions as a windward or leeward mark. The description could be expressed in words, or shown by a diagram indicating wind direction, or by designating marks as either 'Mark W' or 'Mark L'.

보트는 풍상 마크로 향하는 코스의 렉 또는 풍하 마크로 향하는 코스의 렉을 범주한다고 간주되며, 항상 마크로 범주할 때는 범주지시서에 풍상 또는 풍하 마크로서 설명되어 있다. 그 설명은 문장으로 표현될 수 있고 혹은 풍향을 가리키는 도해로 보여지기도 하며, 혹은 W(풍상) 마크 또는 L(풍하) 마크로 마크를 표시하기도 한다.

The usual match racing course configuration is two legs to a windward mark and another two legs, either to a leeward mark, or finishing line. A boat sailing the first and third legs is considered to be sailing a course to a windward mark. When sailing the second leg she is considered to be sailing a course to a leeward mark, and the fourth leg to be sailing to the finish line, irrespective of the boat's heading or the wind direction.

보통 매치 경기 코스 배치는 풍상 마크 쪽으로의 두 개의 렉과 풍하 마크나 피니시 라인의 또 다른 두 개의 렉으로 되어 있다. 첫 렉과 세 번째 렉을 범주하는 보트는 풍상 마크로 향하는 코스를 범주하는 것으로 간주된다. 보트의 진로나 풍향에 관계없이 두 번째 렉을 범주할 때 풍하 마크로 향하는 코스를 범주하는 것으로 간주되고, 네 번째 렉은 피니시라인으로 범주하는 것으로 간주된다.

Because a boat may have sailed beyond a mark, or because of a new wind direction, it would be possible for the boat to be sailing close-hauled yet be on a leg of the course to a leeward mark or finishing line, or be sailing free on a leg of the course to a windward mark.

왜냐하면 보트는 마크 위로 범주할 수도 있고, 또는 새로운 풍향 때문에 풍하 마크나 피니시라인으로 향하는 코스의 렉이지만 클로스-홀드 코스로 범주할 가능성도 있으며, 혹은 풍상 마크로 향하는 코스의 렉을 자유롭게 범주할 수도 있기 때문이다.

Rule C7.2(a) describes the appropriate penalty to take.

규칙 C7.2(a)는 적절한 벌칙을 이행할 것을 기술하고 있다.

MR CALL N2

Rule 15 Acquiring Right of Way 항로권 획득

Rule C7.4(a) Penalty System: Taking and Completing Penalties

벌칙 방식; 벌칙의 이행과 완료

Question 질문

Yellow on starboard and Blue on port are sailing towards each other. When they are about to meet, Yellow is penalized and required to take an immediate penalty (the penalty was either a red-flag penalty or her second penalty).

When does the right of way change?

스타보드택인 Y와 포트택인 B는 서로를 향하여 범주하고 있었다. 그들이 마주칠 때쯤, Y는 벌칙을 받고 즉시 벌칙(그 벌칙은 빨간기 벌칙 또는 두 번째 벌칙이다)을 이행할 것을 요구받았다.

항로권은 언제 변경되는 것인가?

Answer 답변

The right of way does not change until it is clear that Yellow is taking her penalty. This is when she passes head to wind or the foot of her mainsail crosses the centreline, as appropriate (see rule C7.4(a)).

Blue will acquire right of way by the action of Yellow and so Blue will not need to give Yellow room to keep clear under rule 15.

항로권은 Y가 벌칙을 이행하는 것이 분명할 때까지 변경되지 않는다. 이것은 Y가 풍위를 넘거나 메인 세일이 중심선을 교차할 때가 적절한 때이다 (규칙 C7.4(a) 참조).

B는 Y의 조치에 의해 항로권을 요구할 것이고 그에 따라 B는 Y에게 규칙 15에 따라 킵 클리어할 자리를 줄 필요가 없게 될 것이다.

MR CALL N3

Rule C7.3 Penalty Limitations 벌칙의 제한

Question 1 질문 1

Rule C7.3(c) requires a boat with two penalties to take one of them 'as soon as reasonably possible'. Rule C7.3(d) requires a boat with a red-flag penalty to take her penalty 'as soon as reasonably possible'. How must she comply with this requirement when the proximity of another boat or an obstruction, or both, prevent her from luffing or bearing away to begin her penalty tack or penalty gybe?

규칙 C7.3(c)는 두 개의 벌칙을 받은 보트는 벌칙 중 하나를 합리적으로 가능한 빨리 이행할 것을 요구한다. 규칙 C7.3(d)는 빨간기 벌칙을 받은 보트는 합리적으로 가능한 빨리 벌칙을 이행할 것을 요구한다. 다른 보트 또는 장애물과 근접하고 있거나, 그 두 개가 벌칙을 이행하려는 태킹 또는 자이빙을 시작하기 위한 러핑 또는 베어 어웨이를 방해하고 있을 때는 이러한 요구를 어떻게 준수해야만 하는가?

Answer 1 답변 1

She may delay bearing away (luffing, when the penalty is to tack) until there is no likelihood of her making contact with the other boat or the obstruction; however, when the obstruction is continuing or when the other boat obstructs her and by sailing a parallel course continues to obstruct her, she must tack (or gybe) to get clear or she may reduce speed until she is no longer obstructed by the other boat. Should the other boat then tack to prevent her from taking the penalty, she must again tack, gybe or reduce speed to further attempt to get clear.

그 보트는 다른 보트나 장애물과 접촉할 가능성이 없을 때까지 베어 어웨이 (벌칙으로 태킹하기 위한 때의 러핑)를 지연할 수도 있다; 하지만, 연속되는 장애물이거나 다른 보트가 방해할 때나 방해하기 위하여 계속된 평행 코스의 범주일 때는 다른 보트에 의해 더 이상 방해받지 않을 때까지 확실하게 태킹 또는 자이빙을 하거나 속도를 줄일 수도 있다. 다른 보트가 벌칙 이행을 하지 못하도록 태킹을 한다면, 다시 태킹 또는 자이빙을 해야 하거나 더 확실한 시도로 속도를 줄여야 한다.

Question 2 질문 2

A boat with a penalty is penalized again. Part of the penalty would be within two of her hull lengths of a rounding mark were she to take the penalty immediately. What is she required to do before taking a penalty?

벌칙이 있는 보트가 다시 벌칙을 받았다. 도는 마크의 선체의 두 척 길이 안에서 있었던 벌칙 부분은 그 보트가 즉시 벌칙을 이행해야 하는 것이었다. 그 보트는 벌칙을 이행하기 전에 무엇을 해야 한다고 요구받는가?

Answer 2

She may sail the course she would have sailed without the second penalty until she can take the second penalty without any of the penalty being taken within the zone (see rule C7.3(b)). She must then take the penalty.

그 보트는 구역 안에서 그 어떤 벌칙도 이행하지 않고 두 번째 벌칙을 이행할 수 있을 때까지 두 번째 벌칙없이 범주했더라면 경기 코스를 범주할 수도 있었다 (규칙 C7.3(b) 참조). 그 보트는 그 다음에 벌칙을 이행해야만 한다.

Question 3

A boat with a penalty is penalized again while her spinnaker is set. What is she required to do?

하나의 벌칙을 가진 보트가 스피네커가 범장되어 있는 동안 다시 벌칙을 받았다. 그 보트는 무엇을 해야 한다고 요구받는가?

Answer 3

A boat is required to take the penalty as soon as reasonably possible, even though her spinnaker is set. She must lower the spinnaker head below the main boom gooseneck under rule C7.3(a) and take her penalty as soon as reasonably possible, but not before starting.

보트는 비록 스피네커가 범장되어 있을지라도 합리적으로 가능한 한 빨리 벌칙을 이행하길 요구받는다. 보트는 규칙 C7.3(a)에 따라 스피네커 헤드가 메인 붐의 구스넥 아래에 있어야만 하고, 합리적으로 가능한 한 빨리 이행하여야 하지만 스타트 전에는 이행할 수 없다.

MR CALL N4

Rule C2.15 (41(e)) Outside Help 외부의 도움

Rule 48.2 Limitations on Equipment and Crew 장비와 승정원의 제한

Rule C7.2(a) All Penalties 모든 벌칙

Question 1 질문 1

A boat with an outstanding penalty is on a leg of a course to a windward mark. A crew member falls overboard. The boat bears away, gybes, luffs head to wind and retrieves the crew member. Has the boat taken her penalty?

이행하지 않은 벌칙을 가진 보트가 풍상 마크로 향하는 코스에 있다. 한 승정원이 물에 빠졌다. 그 보트는 베어 어웨이, 자이빙을 하고 풍위로 러핑하여 승정원을 구조했다. 그 보트는 벌칙을 이행한 것인가?

Answer 1 답변 1

Yes - provided the penalty turn meets the requirements of rule C7.2 (a).

그렇다, 벌칙 돌기가 규칙 C7.2 (a)의 요구를 충족시킨다면.

Question 2 질문 2

Has the boat broken rule 48.2?

보트는 규칙 48.2를 위반하였는가?

Answer 2 답변 2

No, provided the return on board is at the approximate place where the crew member fell overboard. See rule C2.15 (41(e)).

아니다, 승정원이 빠진 곳과 거의 같은 곳에서 선상으로 되돌아왔다면. 규칙 C2.15 (41(e)) 참조.

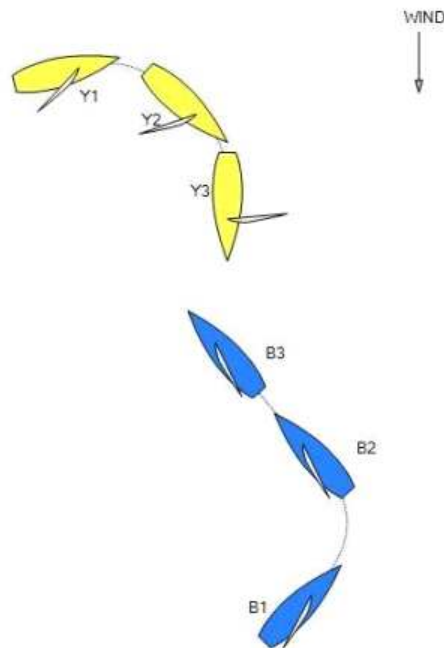
MR CALL N5

Rule 23.2 Interfering with Another Boat 다른 보트에 대한 방해

Question 질문

Just after starting, Yellow, on port, bears away and gybes to take a penalty. Blue, also on port, but on a track to leeward of Yellow, tacks to starboard, and as a result is on a collision course with Yellow. Yellow is forced to change course to pass behind Blue before completing her penalty and displays flag Y. What should the call be?

스타트 직후, 포트택인 Y는 벌칙을 이행하기 위하여 베어 어웨이와 자이빙을 했다. 역시 포트택인 B는 Y의 풍하 쪽에서 이동하고 있었지만 스타보드택으로 태킹하였고, 그 결과 Y와 충돌 코스가 되었다. Y는 벌칙을 완료하기 전에 B 뒤로 지나가기 위해 어쩔 수 없이 침로를 변경해야만 했고, Y기를 올렸다. 즉결심판은 무엇인가?



Answer 답변

Display the green and white flag. Rule 23.2 does not apply after the starting signal when a boat is sailing her proper course. Therefore, Blue may interfere with Yellow, provided Blue is sailing a proper course and does not break rule 16.1. She has a choice of proper courses and may therefore choose one that will maximise her interference with Yellow. Sailing on either tack can be a proper course.

초록-하얀 혼합기가 올라갔다. 규칙 23.2는 스타트신호 후에 보트가 자신의 프로퍼 코스를 범주할 때는 적용되지 않는다. 따라서 B는 프로퍼 코스를 범주하였고 규칙 16.1을 위반하지 않았다면 Y를 방해한 것일 수 있다. B는 프로퍼 코스를 선택했고 그에 따라 B가 Y를 최대한으로 방해할 것의 하나를 선택한 것일 수도 있다. 어느 택의 범주이든 프로퍼 코스일 수 있다.

MR CALL N6

Rule C2.6 (13.1) While Tacking or Gybing 태킹 또는 자이빙 중

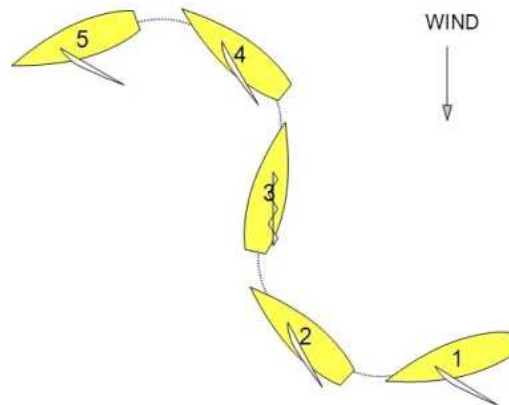
Rule C5.6 Signals by Umpires ump이어에 의한 신호

Rule C7 Penalty System 벌칙 방식

Question 질문

Yellow is required to take a tack penalty. May she take it by luffing until she passes head to wind, then turn back to a close-hauled course on her initial tack?

Y는 택 벌칙을 이행하라고 요구받았다. Y는 풍위를 넘을 때까지 러핑을 하고, 그 다음 처음 택의 클로스-홀드 코스로 되돌아오게 되는 것으로 벌칙을 이행해도 되는가?



Answer 답변

No, for the purpose of taking a penalty, tacking is to change course from close-hauled on one tack, through head to wind, to close-hauled on the other.

아니다, 벌칙 이행의 목적으로 태킹은 어느 한 택의 클로스-홀드 코스로부터, 풍위를 넘어, 또 다른 택의 클로스-홀드 코스로까지 코스를 변경하는 것이다.

As soon as Yellow passes head to wind rule C2.6 (13.1) applies and she must keep clear. Although rule C7.4(a) states that a boat with an outstanding penalty that is on a leg to a leeward mark or the finishing line and passes head to wind is taking a penalty, a boat attempting a penalty in the manner described does not comply with rule C7.2(a)(2) and the umpires shall signal that the boat is no longer taking a penalty and that the penalty remains under rule C5.6.

Y는 풍위를 넘자마자 규칙 C2.6 (13.1)가 적용되어 킵 클리어해야만 한다. 비록 규칙 C7.4(a)에는 이행하지 않은 벌칙이 있는 보트가 풍하 마크 또는 피니시라인으로 향하는 렉에서 풍위를 넘는 것은 벌칙을 이행하는 것이라고 진술되어 있다하더라도, 그런 방식으로 벌칙을 시도하는 보트는 규칙 C7.2(a)(2)를 준수하는 것이 아니며 ump이어는 그 보트가 더 이상 벌칙을 이행하지 않았고 규칙 C5.6에 따라 벌칙이 아직 남아있다는 신호를 해야만 한다.

MR CALL N7

Rule 21.2 Starting Errors; Taking Penalties; Backing A Sail

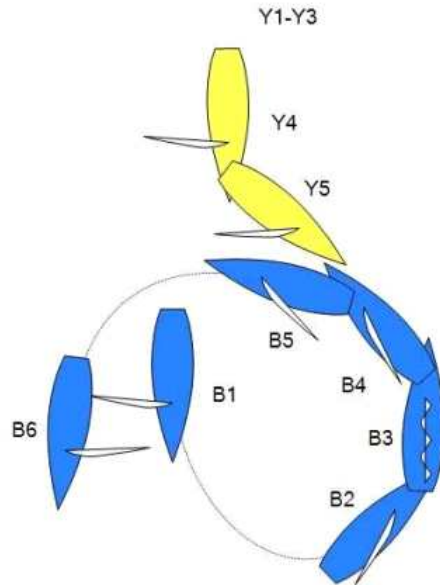
스타트 실수; 벌칙의 이행; 역세일

Rule C7.2(a)(2) All Penalties 모든 벌칙

Question 질문

Blue and Yellow are sailing on a leg of the course to a leeward mark on port tack. Blue has an outstanding penalty. She luffs, passes head to wind, and bears away to a close-hauled course on starboard tack. Yellow changes course to avoid a collision before Blue achieves a course that is more than ninety degrees from the true wind. Blue continues to bear away and achieves a course that is more than ninety degrees from the true wind. Both boats display flag Y. What should the call be?

B와 Y는 풍하 마크로 향하는 코스 렉에서 포트택으로 범주하고 있었다. B는 이행하지 않은 벌칙을 갖고 있다. B는 러핑하여 풍위를 넘고 스타보드택으로 클로스-홀드 코스로 베어 어웨이하였다. Y는 B가 참바람에서 90°를 넘은 코스에 도달하기 전에 충돌을 피하려고 침로를 변경하였다. B는 계속 베어 어웨이하였고 참바람에서 90°를 넘은 코스에 도달하였다. 두 보트 모두 Y기를 올렸다. 즉결심판은 무엇인가?



Answer 답변

Signal that Blue has completed her penalty and then penalize Blue again. Blue did comply with rule C7.2(a)(2) and so completed a penalty. However, before returning to a course that is more than ninety degrees from the true wind she broke rule 21.2.

B는 벌칙을 완료하였고, 그 다음에 B에게 다시 벌칙을 부과한다는 신호를 보낸다. B는 규칙 C7.2(a)(2)를 준수했고, 그래서 벌칙을 완료했다. 하지만, 참바람에서 90°를 넘은 코스까지 되돌아오기 전에 규칙 21.2를 위반했다.

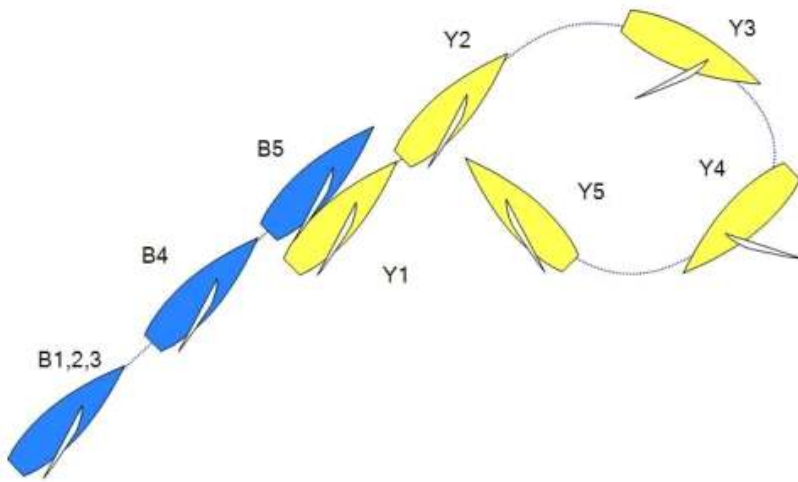
MR CALL N8

Rule C8.3(a) Penalties Initiated by Umpires **엄파이어가 제기한 벌칙**

Question 1 질문 1

Yellow is penalized before she starts. Later she and Blue both start on port tack, with Yellow to leeward but approximately four hull lengths ahead of Blue. Yellow bears away, gybes, then luffs to close-hauled on starboard tack. Soon afterward rule 10 requires Blue to change course to avoid Yellow. Has Yellow 'gained an advantage over the other boat' in the context of rule C8.3(a)?

Y는 스타트 전에 벌칙을 받았다. 나중에 Y와 B 둘 다 포트택으로 스타트하였는데 Y는 거의 B에 네 척 길이 앞서 있으며 풍하에 있었다. Y는 베어 어웨이, 자이빙을 하였고, 그 다음에 스타보드택으로 클로스-홀드 코스로 러핑하였다. 바로 규칙 10은 B에게 Y를 피하기 위해 침로를 변경하기를 요구하였다. Y는 규칙 C8.3(a)의 문맥으로 보면 '다른 보트에 대해 유리한 위치'를 얻었는가?



Answer 1 답변 1

No. Rule C8.3(a) refers to situations in which the advantage that a boat gains from breaking a rule is greater than the disadvantage she suffers by taking the penalty. Here the advantage that the penalized boat gained as a starboard tack boat after taking her penalty is unrelated to the advantage referred to in rule C8.3(a).

아니다. 규칙 C8.3(a)는 규칙을 위반하여 얻은 이득이 벌칙을 이행하여 겪는 불이익보다 더 큰 상황에 대해 언급하고 있다. 여기서는 벌칙을 받은 보트가 벌칙을 이행한 후 스타보드택의 보트로 얻은 이득은 규칙 C8.3(a)에서 언급하고 있는 이득과는 무관하다.

Question 2 질문 2

The boats are close together on a leg of the course to a windward mark and one is penalized. After gybing she sails away on the opposite tack and immediately gains from a major wind-shift. Has she 'gained an advantage' from the penalty?

보트들은 풍상 마크를 향한 코스 of the 레에서 서로 가까이 있었고, 하나는 벌칙을 받았다. 자이빙 후에 그 보트는 반대 택으로 떨어져 범주했는데 바로 큰 풍향의 변화(급변풍)로 이득을 얻었다. 그 보트는 벌칙으로 '이득을 본 경우'인가?

Answer 2 답변 2

No. See Answer 1.

아니다. 답변1 참조.

MR CALL N9

Rule 16.1 Changing Course 침로의 변경

Rule 21.2 Starting Errors; Taking Penalties; Backing A Sail

스타트 실수; 벌칙 이행; 역세일

Rule 23.2 Interfering with Another Boat 다른 보트에 대한 방해

Rule C7 Penalty System 벌칙 방식

Definitions Proper Course (rule C2.3) 프로퍼 코스 (규칙 C2.3)

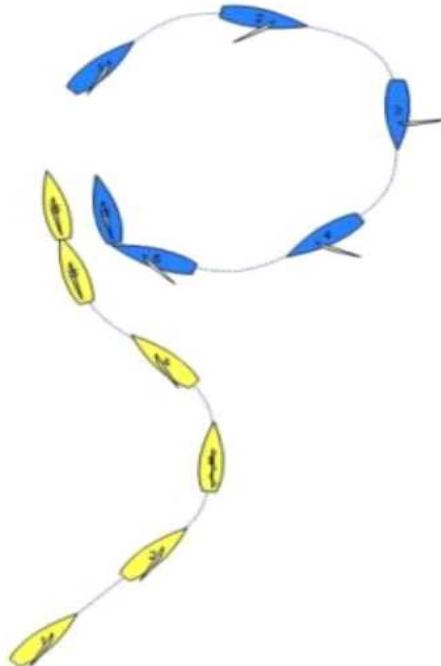
Question 질문

Blue and Yellow are half way up a leg of the course to a windward mark and Blue has an outstanding penalty. Blue bears away to take her penalty.

At position 3, Blue has gybed and is now taking her penalty. Yellow luffs and passes head to wind. Yellow completes her tack at position 4. Yellow then luffs, and before Blue has completed her penalty Blue responds to the luff and keeps clear. Flag Y is displayed. What should the call be?

B와 Y는 풍상 마크로 향한 코스의 렉 중간쯤 올라가고 있었고, B는 이행하지 않은 벌칙을 갖고 있었다. B는 벌칙을 이행하기 위해 베어 어웨이하였다.

위치 3에서 B는 자이빙을 했고 벌칙을 이행 중이다. Y는 러핑을 해서 풍위를 넘었다. Y는 위치 4에서 태킹을 완료했다. Y는 그 다음 러핑을 하는데, B가 벌칙을 완료하기 전이었고 B는 러핑으로 응답했고 킵 클리어했다. Y기가 올라갔다. 즉결심판은 무엇인가?



Answer 답변

Signal that Blue has completed her penalty, and then penalize Yellow.

B는 벌칙을 완료했고, 그 다음에 Y에게 벌칙을 준다는 신호를 보낸다.

From the moment Blue gybes and until she returns to a close-hauled course, she is taking a penalty and must keep clear of Yellow under rule 21.2. Yellow is required to not interfere with Blue while Blue is taking the penalty, unless she is sailing her proper course.

B가 자이빙한 순간부터 클로스-홀드 코스로 돌아올 때까지 B는 벌칙을 이행하는 중이고 규칙 21.2에

따라 Y를 킵 클리어해야 한다. Y는 프로퍼 코스를 범주하는 경우를 제외하고, B가 벌칙을 이행하는 동안 B를 방해하지 않을 것을 요구받는다.

When Yellow luffs after her tack is completed, she is not sailing her proper course and rule 23.2 requires that she does not interfere with Blue who is still taking her penalty. By causing Blue to have to respond to the luff before she had completed her penalty, Yellow did interfere with Blue while Blue was taking a penalty. It does not make any difference whether the interference by Yellow caused the penalty to be completed quicker.

Y가 택을 마친 후 러핑할 때 Y는 프로퍼 코스의 범주가 아니었고, 규칙 23.2는 Y에게 벌칙을 이행하고 있는 B를 방해하지 말 것을 요구한다. B가 자신의 벌칙을 완료하기 전에 러핑으로 응답을 해야 하는 상황을 초래한 Y는 B가 벌칙을 이행하는 동안 B를 방해한 것이다. Y에 의한 방해로 인해 벌칙이 더 빨리 완료되었는지는 아무런 문제가 되지 않는다.

MR CALL N10

Rule 28.1 Sailing the Race 경기 범주

Rule C6.6(b)(3) Protest Committee Decisions 항의위원회 판결

Definitions Sail the Course 코스 범주

Question 질문

As Yellow and Blue approach the leeward mark, the race committee signals a change of position of the windward mark. Both boats round the leeward mark and sail to the original windward mark, round it and finish. Neither boat rounded the new windward mark.

The race committee protests both boats for breaking rule 28.1.

The protest committee finds that both boats broke rule 28.1 as neither sailed the course correctly. How should the match be scored?

Y와 B가 풍하 마크로 접근하는 동안, 경기위원회는 풍상 마크의 위치를 변경한다고 신호했다. 두 보트 모두 풍하 마크를 돌고 원래의 풍상 마크를 향하여 범주하고, 그것을 돌고 피니시했다. 어떤 보트도 새 풍상 마크를 돌지 않았다. 경기위원회는 두 보트 모두 규칙 28.1 위반으로 항의했다. 항의위원회는 어떤 보트도 바르게 코스를 범주하지 않았기 때문에 두 보트는 규칙 28.1을 위반하였음을 적발했다. 그 매치는 어떻게 채점을 해야 하는가?

Answer 답변

Unless there is evidence to the contrary, the protest committee should find that the breach of the rule has had no significant effect on the outcome of the match and decide that the boats should be scored in their finishing positions. See rule C6.6(b)(3).

반대의 증거가 없는 한, 항의위원회는 규칙위반이 그 매치의 결과에 현저한 영향을 미치지 않았음을 찾아내고, 그 보트들은 그들의 최종 위치로 채점을 하는 것으로 판결한다. 규칙 C6.6(b)(3) 참조.

Note: The race committee should normally only protest when there is either a breach of a sailing instruction or technical rule that cannot be protested by a boat. See World Sailing Race Management Policies for Match Racing. The race committee should simply score the boats in their finishing places.

주의: 경기위원회는 일반적으로 보트가 항의할 수 없는 범주지시서 또는 기술 규칙을 위반할 때만 항의해야 한다. 매치레이싱에 대한 WS경기운영방침 참조. 경기위원회는 단순히 그 보트들의 최종 위치로 채점을 해야 한다.

The Call Book for Match Racing for 2021

Index of rules listed in Call Titles

sport / nature / technology



Index of rules listed in the call titles

2:	M3	20.2:	D3, M9
7:	B10, C1	20.4(a)	M3
10:	A2, B7, 11, 12, 16, 19, D2, 4, 5, E1, 8, 11, K4, 5, M9	21.1	L9
11:	A1, 3, B3, 4, 5, 6, 9, 10, 15, 18, 19, C1, D1, D4, E1, 4, 6, 7, 11, G3, J1, K2, 4, L10, M8	21.2:	K2, 6, N7, 9
12:	B8, 18, D4	21.3:	B9
13.1:	B6, 11, E6, 8, N6	23.1:	M12
13.2	E1	23.2:	N5, 9
14:	B10, M10	23.3:	L6, 7, 8, 9
15:	B3, 4, 12, 18, D4, E3, G1, N2	28.1:	K1, N10
16.1:	A1, 2, B5, 6, 7, 9, 10, 11, 12, 14, 15, D1, 2, 5, 6, E1, 4, G2, 3, L10, N9	31:	M14
Preamble		32.1:	L1
Section C:	C1	41(e)	N4
18.1:	A3, E9	42.2(d):	L5
18.2:	A3, E1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, J1, K2, 4, 5, 6, M14	43.1:	A3, B11, 16, D4, E1, 2, 3, 6, 7, K2, 4, 5, 6, L10, M9, 14
18.3:	E7, 8, J1, 2, L9	48.2:	N4
19.1(b)	E11	49.1:	L3
19.2:	B12, 13, 14, 15, 16, 19, C1 L10	60.3:	M6, 10
		62.1:	L1, M6, M10
		70.1:	L2
		C4.1:	B1
		C4.2:	B1
		C5:	K3, 6, M1, 6, 7, 11, N6
		C6:	L6, 7 M10, 4
		C6.1	L7

C6.5:	E8, G3, M5, 7, 11	C8.1:	B2
C6.6:	L2, N10	C8.2:	M7, 14
C7:	M8, N6, 9	C8.3:	E8, G3, K6, M2, 3, 4, 8, N8
C7.2:	C2, G3, K1, 3, M11, N1, 4, 7	C8.4:	M12
C7.3:	C2, M7, 11 N3	C9.1:	L2, M6
C7.4:	K6, N2	C9.3:	B2, L1, M6
C8	M10		

The Call Book for Match Racing for 2021

Index of rules listed in Call Titles

sport / nature / technology



Index of definitions listed in the calls titles

Clear Astern and Clear Ahead; Overlap;	A4, 5, B8, 16, 19, E9, 11, L4
Finish:	A5, K1, 3
Keep Clear:	A1, 4, B17, 19, D1, E8, 11
Mark:	B14
Mark-Room:	E1, 3, 4, 6, 7, 8, K4, 5, 6
Obstruction:	B14, 19
Proper Course:	E1, 7, 8, J1, 2, K4, 5, 6, N9
Room:	B19, D1, 6, E4, G2
Sail The Course	K1, N10

World Sailing,
20 Eastbourne Terrace
London W2 6LG, UK

Tel: + 44 (0)2039 404 888

www.sailing.org

sport / nature / technology

