



# ケース・ブック

－ セーリング競技規則の解釈 －

# 2013 - 2016

ケース・ブック 2014 補遺

# ケース・ブック 2013-2016

## 2014年補遺

この補遺には新しいケース 123、124、125、126、127、128、129、131、132 が含まれており、これらすべては2013年11月のISAF年次総会で公表について承認された。これらのケースで扱っているそれぞれの質問は、ISAF ウェブサイトに以前に公表されたQ&A冊子でのQ&Aで扱われた。この補遺には、ケース36と107への小改訂も含まれている。この補遺中の変更とケースを含む『ケース・ブック 2013-2016』の改訂版は、ISAF ウェブサイト [www.sailing.org](http://www.sailing.org) に見つけることができる。

### ケース 36

[裁決] 4行目の「ワイヤーの」を削除する。

---

### ケース 107

[裁決] 最終行の「DNF」を削除し、「RET」に置き換える。

---

## ケース 123

### 規則 10 反対のタックの場合

### 規則 14 接触の回避

ポートタック艇と接触する相当な危険があることが、スターボードタック艇のヘルムを取っている、熟練者である必要はないが有能なセーラーにとって明らかであったらう場合、接触が起こり、まだ接触を回避するために十分にコースを変更する時間がある場合には、スターボードタック艇は規則 14 に違反している。

### 質問 1 に関する想定した事実

10 ノットの風でのフリート・レースで、それぞれ長さ 5 m のワンデザイン・ディングー2 艇がクロースホールドで互いに近づいていた。S がスターボード・タックで、P がポート・タックである。両艇はコースとスピードを保持した。S のバウと P のスターンから約 20 cm の P のスターボードの船尾部との間で損傷を伴う衝突があった。どちらの艇もペナルティーを履行しなかった。S が P を抗議した。

### 質問 1

このインシデントにどのように規則を適用するのか？ 特に、S は規則 14 に違反したのか？

### 回答 1

この状況で、P は、規則 10 に違反しないで S の前を横切れるだろうという間違っただ判断をした。P は S の風下へタックできただらうし、それにより S を避けていて、接触を回避できただらう。P はそうしなかったので、P は規則 10 と規則 14 の両方に違反し、失格とされる。

規則 14 は、常識的に可能な場合には、航路権艇を含む艇に接触を回避することを求めている。しかしながら、規則 14 (a) には、航路権艇は相手艇が避けていないことが「明らかに」なるまで、接触を回避する行動をとる必要はないとも記載されている。述べられている状況では、P のバウが S のバウの前を横切ったときに、接触する相当の危険があること、したがって P が避けていないことは、S のヘルムを取っている、熟練者である必要はないが有能なセーラーにとって明らかであったらう。その時でもまだ、S が接触を回避するために十分にベア・アウェイする時間があり、したがって S は規則 14 に違反した。その接触で損傷が起こったので、S は失格とされ、免罪されない（規則 14 (b)）。

## 質問 2 に関する想定した事実

想定した事実は、接触が起こる直前に S が P を回避しようとしてわずかにベア・アウェイしたことを除いて、質問 1 と同じである。しかしながら、S は操船に誤った判断をし、損傷を起こす接触があった。

## 質問 2

S は規則 14 に違反したのか？

## 回答 2

回答 1 に書いたとおり、P が避けていないことが明らかになった時点でもまだ、S が衝突を回避するために十分にベア・アウェイする時間があった。したがって、S がそうすることは常識的に可能であった。S は十分にベア・アウェイすることも、十分に早くベア・アウェイすることもしなかったが、そのことは、S が接触を回避することが常識的に可能ではなかったことを意味しない。したがって、S は接触が起こる少し前にベア・アウェイしたにもかかわらず、規則 14 に違反した。その接触は損傷を起こしたので、S は失格とされ、免罪されない。

## ケース 124

**Rule 19.2(a)** 障害物を通過するためのルーム：障害物においてルームを与えること

**Rule 19.2(b)** 障害物を通過するためのルーム：障害物においてルームを与えること

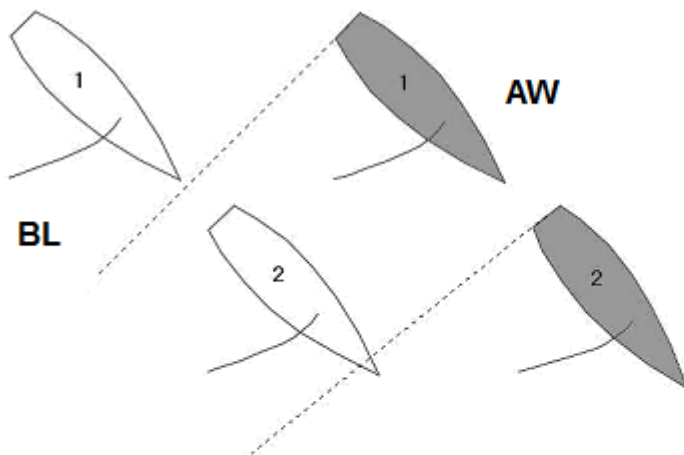
**Rule 21(a)** 免罪

2 艇が障害物に近づいている間のどの時点でも、航路権艇がそのときに適用される規則に従うことができる場合に限り、そのときの航路権艇が障害物のどちら側を通過するかを選ぶことができる。

### 想定した事実

レース中、艇 AW と BL がどちら側でも通過できる障害物に近づいていた。両艇は、障害物の中央に向かっていて、位置 1 で、AW は非常にわずかな差でクリア・アヘッドであり、BL の風上へ向かうコースにいた。位置 2 で、両艇は AW が BL の風上でオーバーラップした。

位置 1 で、AW はクリア・アヘッドであり、したがって規則 12 に基づく航路権がある。両艇間のオーバーラップが始まったときに、BL は規則 11 に基づく航路権艇となった。



## 質問

規則 19.2 (a) には、航路権艇は障害物のどちら側を通過するかを選ぶことができると記載されている。この状況でどちらの艇に選ぶ権利があるかをどのようにして決めることができるのか？

## 回答

その間のどの時点でも、そのときの航路権艇が規則 19.2 (a) により障害物のどちら側で通過するかを選ぶ資格が与えられている。したがって、AW が BL のクリア・アヘッドである間は、AW に障害物のどちら側を通過するかを選ぶ権利がある。両艇がオーバーラップした場合、AW は権利を失い、その時点で BL に選ぶ権利がある。

航路権艇は、規則 19.2 (a) に基づく選択を実行する行動をとる場合、A 節と B 節の適用される規則に従わなければならない。両艇がオーバーラップした場合、規則 19.2 (b) が適用される。この場合、外側艇は、オーバーラップが始まった時点からでは内側艇に対し自艇と障害物との間にルームを与えることができない場合を除き、内側艇に対しルームを与えなければならない。規則 21 (a) は、内側艇が規則 19.2 (b) に基づき資格が与えられているルームを得ている間、適用される。

## ケース 125

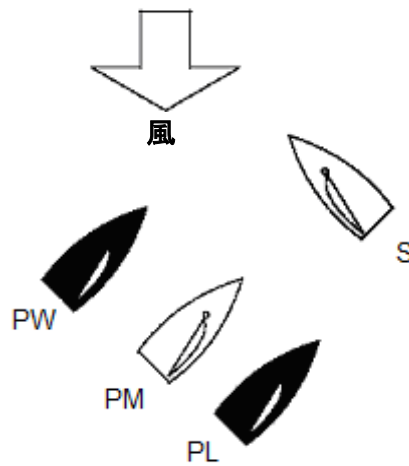
定義 障害物

定義 ルーム

規則 19.2 (b) 障害物を通過するためのルーム：障害物においてルームを与えること

規則 21(a) 免罪

外側にオーバーラップした艇が 1 艇以上の内側艇に対し障害物を通過するためのルームを与える必要がある場合、与える余地は内側艇すべてが第 2 章の規則に基づく義務を果たすことができるに十分でなければならない。



### 想定した事実

艇 PW、PM、PL はポート・タックで、オーバーラップしていた。艇 S はスターボード・タックのクロスホールドであった。PW は S との衝突するコースにいた。PM と PL は、S の後ろを安全に通過するためにコースを変更する必要はなかった。PW は衝突しないで S の後ろを通過するためにベア・アウェイし、PM は PW に対しそうするためのぎりぎりのルームを与えるためにベア・アウェイした。PL はコースを維持し、PM と PL との間に衝突があったが、傷害も損傷もなかった。どの艇もペナルティを履行しなかった。PM は PL を抗議した。

### 質問

このインシデントに対し規則をどのように適用するのか、またどの艇が失格とされるのがよいのか？

## 回答

PW、PM、PL のそれぞれは、直接 S に向かって帆走して、S から 1 艇身になった場合には、大幅にコースを変更する必要があったであろうこと、かつ、それらの艇すべてが規則 10 により S を避けている必要があったことより、S はそれらの艇に対し障害物であった（定義『障害物』参照）。PL は、PM と PW の両艇を上回る航路権があったので、規則 19.2 (c) に基づき S のどちら側を通過するかを選ぶ権利があった。しかしながら、PL は、S を回避するためにコースを変更する必要がなかったので、規則 20 に基づきタックするためのルームを求めて声をかける資格はなかった（規則 20.1 (a) 参照）。PL は S の船尾を通過したので、規則 19.2 (b) では、PL が PM と PW の両艇に対し自艇と S との間を通過するためのルームを与えることが求められている。規則 19.2 (b) では、PM が PW に対しルームを与えることも求められている。

PL が PM と PW に対し与えることが求められていた余地には、PM が PW にルームを与えることと PM が PL を避けているための十分な余地とともに PW が S と PM の両艇を避けているための余地が含まれていた（定義『ルーム』参照）。PL はその余地を与えていなかった。したがって、PL は規則 19.2 (b) に違反し、失格とされるとよい。PL が PM と PW に十分な余地を与えていた場合には、衝突は回避できたであろうことより、PL は規則 14 にも違反した。ただし、PL には PM を上回る航路権があり、しかも損傷も傷害もなかったので、PL は規則 14 違反については規則 14 (b) に基づき免罪される。

PM は規則 11 に違反したが、PL は、規則 19.1 (b) に基づき資格のあったルーム内を帆走していたので、規則 21 (a) に基づき免罪される。PM は、PL または PW のいずれかとの接触を回避することは可能ではなかったので、規則 14 に違反していない。



## ケース 126

### 規則 24.2 他艇に対する妨害

規則 24.2 がインシデントに適用されるかどうかを決めることに関しては、艇がインシデントの直前のコースとそのコースを帆走している理由と矛盾しないレグを帆走しているかにある。

#### 質問 1 についての想定された事実

レースのコースは、風上マークへの風上レグで始まり、オフセット・マークへの短いリーチの後、風下マークへのランニングが続く。艇 L と W は風上レグを帆走し、風上マークとオフセット・マークを回航した。ランニングで、L と W が風下マークへ向かって同じタックで帆走している間に、L は W をラフし、W は応じて、避けていた。レース後、W は、L がスタートしておらず、OCS と得点記録されたことを知った。W は L が規則 24.2 に違反したと主張して L を抗議した。

#### 質問 1

規則 24.2 に関して、L が W をラフしたときに、L と W はコースの同じレグを帆走していたのか、それとも別のレグを帆走していたのか？

#### 回答 1

規則 24.2 がインシデントに適用されるかどうかを決めることに関して、インシデント前に帆走しているコースおよびそのコースを帆走している理由と矛盾しないレグを帆走しているかにある。L はスタートしなかったが、誤りを犯したことに気付かなかった。したがって、L は風下マークへのコースのレグを帆走していた。明らかに W は同じレグにいた。したがって、L が W をラフしたとき、規則 24.2 は両艇間に適用されない。

#### 質問 2 についての想定された事実

事実は質問 1 と同じであるが、次の違いがある：L は正しくスタートしたが、オフセット・マークを回航する要件に気付かなく、定められた側でそれを回航しなかった。風上マークを回航後、L は、W をラフするまで、風下マークに向かって帆走した。

#### 質問 2

規則 24.2 に関して、L が W をラフしたとき、L と W はコースの同じレグを帆走していたのか、それとも別のレグを帆走していたのか？

## 回答 2

明らかに W は風下マークへのレグを帆走していた。L はオフセット・マークを回航する要件に気付かず、風上マークを回航した時点から W をラフするまで、風下マークへ向かって帆走していたので、L も風下マークへのレグを帆走していた。したがって、L が W をラフしたときに、規則 24.2 は適用されなかった。

## 質問 3 に関する想定した質問

事実は質問 2 と同じであるが、次の違いがある：L が風下マークの途中まで帆走した後、L はオフセット・マークを回航しなかったことに気づき、誤りを正すために引き返した。L がオフセット・マークに向かって風上へのビートをしていた間に、L は艇 X と出くわした。X は風上マークとオフセット・マークを回航して、L と同じタックで風下マークへ向かってランニングで帆走していた。L は、X をラフするために、オフセット・マークへの自艇のプロパーコースから外れた。X は、L が規則 24.2 に違反したと主張して L を抗議した。

## 質問 3

規則 24.2 に関して、L が X をラフしたときに、L と X はコースの同じレグを帆走していたのか、それとも別のレグを帆走していたのか？

## 回答 3

明らかに X は風下マークへのレグを帆走していた。L は、オフセット・マークを回航しなかったことに気付いて、オフセット・マークへ向かって帆走するために向きを変えたときに、風下マークへのレグをもはや帆走しておらず、風上マークからオフセット・マークへのレグを帆走し始めた。L は、X と出くわしたときに、そのレグを帆走していた。したがって、L が X をラフしたときには、両艇は別のレグを帆走していた。L と X との間には規則 24.2 が適用され、L はその規則に違反した。

## ケース 127

### 定義 レース中

艇は、その艇体、乗員または装備のどの部分もフィニッシュ・ライン上になく、どのマークもその艇のコースの選択に影響しなくなったときに、フィニッシュ・ラインとフィニッシュ・マークを離れている。

### 質問

定義「レース中」には、「フィニッシュしてフィニッシュ・ラインおよびマークを離れた」艇は、レース中でなくなると記載されている。艇はフィニッシュ・ラインとマークをいつ離れるというのか？

### 回答

艇は、次の 2 条件が満たされたときに、フィニッシュ・ラインとマークを離れている。その艇体、乗員または装備のいかなる部分もフィニッシュ・ライン上になく、かつどのフィニッシュ・マークもコースの選択に影響していない。

例えば、フィニッシュ・ラインを離れて、その後フィニッシュ・マークに向かって帆走を続けている艇は、流れがそのマークにその艇を押しやった場合、未だレース中であり、規則 31 に違反している。しかしながら、フィニッシュ・ラインを横切り、どのフィニッシュ・マークもコースの選択に影響していない位置へ帆走する艇は、レース中でなくなっている。その後、その艇がフィニッシュ・マークに当たった場合には、規則 31 に違反しない。

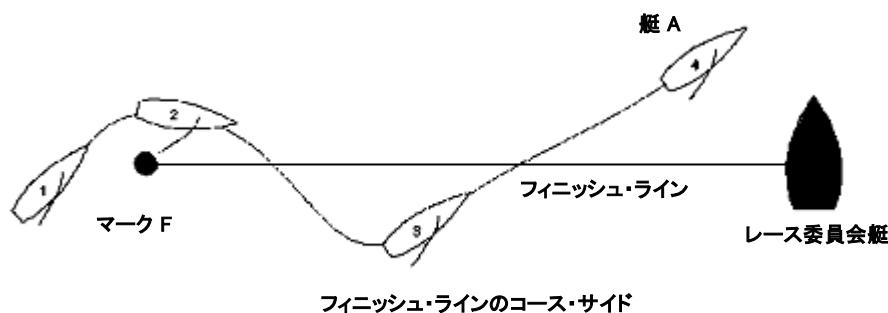
## ケース 128

- 定義           フィニッシュ  
規則 28.2    コースの帆走  
規則 31      マークとの接触  
規則 A5      レース委員会により決定される得点

艇がフィニッシュ・ラインにて規則 28.2 に基づく誤りを犯すかまたは規則 31 に違反して、誤りを正さないかまたはペナルティーを履行しないでフィニッシュした場合には、その艇はフィニッシュした順位に対する得点を記録されなければならない。その艇は、抗議されて、プロテスト委員会により規則に違反したと判決された場合にのみ、規則 28.2 または規則 31 の違反に対しペナルティーを課され得る。

### 質問 1 に関する想定された事実

艇 A を除いて、あるレースの艇すべてが、最終マークからフィニッシュ・ラインに向かって帆走し、その後レース委員会艇をスターボードに見て、マーク F をポートに見てコース・サイドからフィニッシュ・ラインを横切ってフィニッシュした。見取図に示す通り A はマーク F をスターボードに見て通過し、ベア・アウェイし、フィニッシュ・ラインのコース・サイドまで完全に帆走し、位置 3 のすぐ後でフィニッシュした。その後、A はハーバーへ帆走した。レース委員会のメンバーが、A が見取図に示すコースを帆走したのを見た。付則 A の規則が適用された。



### 質問 1

この状況でレース委員会は何をすればよいのか？

### 回答 1

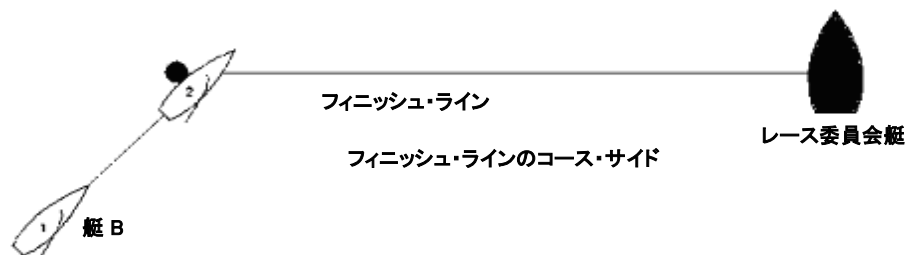
規則 A.4.1 により、レース委員会は A に対し A がフィニッシュした順位に対する得点を記録する必要がある。

規則 28.2 に従うために、艇の航跡を示す糸が、ピンと張ったときに、マーク F を定められた側で通過しなければならない。A の航跡を示す糸が、ピンと張ったときに、マーク F を正しくない側で通過しているので、A はフィニッシュ・ラインで規則 28 に基づく誤りを犯した。A は、その誤りを正しておらず、したがって、規則 28.2 に違反した。規則 A5 に記載されているとおり、プロテスト委員会のみが A の違反に対し A にペナルティーを課することができる。したがって、有効な抗議が A に対してなされて、プロテスト委員会が、A が規則に違反したと判決する場合にのみ、A はペナルティーを課され得る。

規則 60.2 (a) に記載されているとおり、レース委員会は A を抗議することができる。レース委員会がそうすると決定した場合には、レース委員会は、抗議の意思を A に伝え、規則 61.3 の締切時間内に書面による抗議を提出しなければならない (規則 61.1 (b) 参照)。加えて、プロテスト委員会または艇は、A を抗議することができる。

## 質問 2 に関する想定した事実

レース委員会が、艇 B がフィニッシュ・ラインを横切るときにフィニッシュ・マークと接触するのを見た。B はペナルティーを履行せず、ハーバーへ帆走した。



## 質問 2

レース委員会は何をすればよいか？

## 回答 2

B は位置 2 のすぐ前にフィニッシュ・ラインを横切ったときに、フィニッシュした。レース委員会は、規則 A4.1 により B に対し B がフィニッシュした順位に対する得点を記録する必要がある。

規則 60.2 (a) に記載されているとおり、レース委員会は B を抗議することができる。レース委員会がそうすると決定した場合には、レース委員会は、抗議の意思を B に伝え、規則 61.3 の締切時間内に書面による抗議を提出しなければならない (規則 61.1 (b) 参照)。加えて、プロテスト委員会、または B がマークと接触するのを見た艇は、B を抗議することができる。

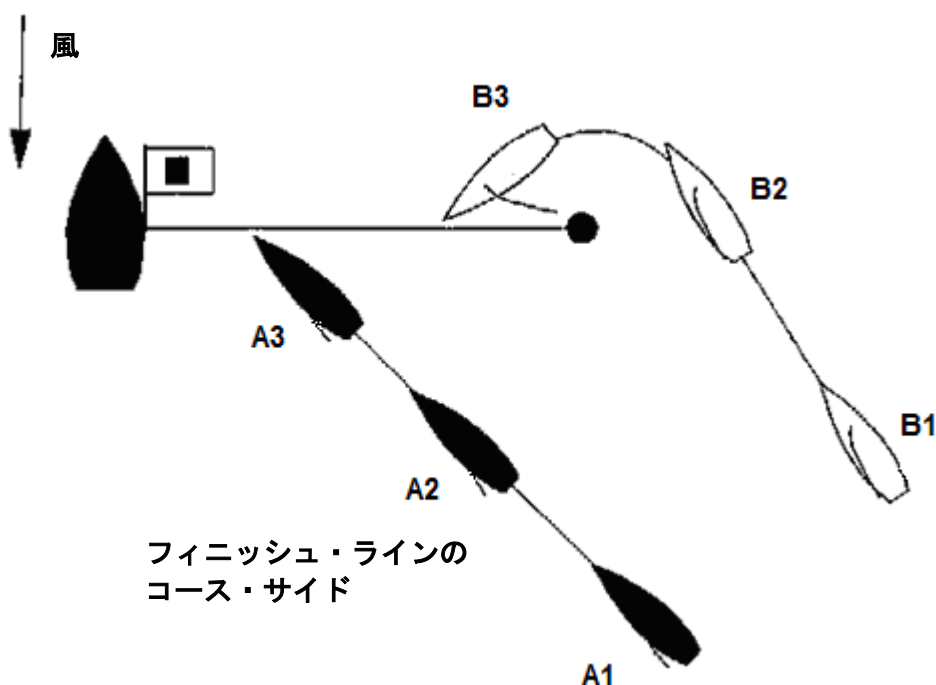
## ケース 129

定義	フィニッシュ
規則 28	コースの帆走
規則 32	スタート後の短縮または中止
規則 62.1 (a)	救済

コースが回航マークで短縮された場合、そのマークがフィニッシュ・マークになる。規則 32.2 (a) では、レース委員会が S 旗を掲揚しているレース委員会艇をフィニッシュ・ラインのいずれの端に位置させることも可能である。艇は定義「フィニッシュ」に従ってフィニッシュ・ラインを横切らなければならない。そうすることにより、コースが短縮されなかった場合に、そのマークを通過ことを求められている側の反対側でそのマークを通過することになるとしても、そうしなければならない。

### 質問 1 に関して想定した事実

帆走指示書には、風上マークを含むすべての回航マークはポート側で通過すると記載されている。不十分な風のために、レース委員会は、風上マーク近くに投錨したレース委員会艇のポールに「S 旗」を掲揚する（音響信号 2 声とともに）ことでコースを短縮した。



レース委員会は見取図に示すようにフィニッシュ・ラインを設定した。「S 旗」が掲揚された時点で、艇は最終回航マークとフィニッシュ・ラインの間にあった。艇 A と B はフィニッシュ・ラインに近づいており、「S 旗」を見て、見取図に示すコースを帆走した。

## 質問 1

レース委員会がコースを短縮後、艇は（Bがするように）それでも風上マークをポート側に見て通過し、「かぎまわり（回り込み）」でフィニッシュする必要があるのか？ それとも、（Aがするように）コース・サイドからフィニッシュ・ラインを横切る必要があるのか？

## 回答 1

レース委員会がコースを短縮後、風上マークは既に回航マークではない。そのマークはフィニッシュ・マークとなった（規則 32.2 参照）。規則 28 に従うために、艇は定義「フィニッシュ」に従ってフィニッシュしなければならない。したがって、艇はコース・サイドからフィニッシュ・ラインを横切らなければならない。Aは定義に従ってフィニッシュしている。Bはフィニッシュしていない。

## 質問 2 に関して想定した追加の事実

艇 B は、どの方向でフィニッシュ・ラインを横切る必要があるのかが、競技規則と帆走指示書を読んでも明白ではないので、見取図に示したレース委員会艇の位置取りはレース委員会の不適切な処置であったと主張して救済を要求した。

## 質問 2

「S 旗」を掲揚しているレース委員会艇をその場所に投錨したことは、レース委員会の不適切な処置であったのか？

## 回答 2

そうではない（この処置がレース運営の適切な慣行でないが）。コースを回航マークで短縮する場合、規則 32.2 (a) では、レース委員会が「S 旗」を掲揚しているレース委員会艇をフィニッシュ・ラインのいずれの端に位置させることも可能である。規則 28 では艇に対し定義「フィニッシュ」に従ってフィニッシュ・ラインを横切ることを明白に求めている。定義「フィニッシュ」は帆走指示書により変更することはできない（規則 86.1 参照）。

## ケース 130

- 規則 43.1 競技者の衣類と装備  
規則 60.2 抗議の権利；救済要求の権利または規則 69 の処置  
規則 78.3 クラス規則に従うこと；証明書

イクイップメント・インスペクターまたは大会メジャラーとして務めるために任命された者は、レース委員会により任命された場合にのみ、レース委員会の一員である。このような人物は、規則 43.1 (c) または規則 78.3 により必要とされる場合に、常に報告書を作成しなければならない。この人物は、レース委員会が艇に対する抗議についての責任をこの人物に委任する場合にのみ、規則 60.2 の最後の文に基づき艇を抗議することができる。

### 質問 1

イクイップメント・インスペクターまたは大会メジャラーは、その大会でのレース委員会の一員なのか？

### 回答 1

イクイップメント・インスペクターまたは大会メジャラーは、競技者が用いている艇または個人用装備が規則に従っていることをチェックする責任がある。レース委員会には、レース委員会の機能を果たすすべての人物を含む（『序文』中の『定義』参照）。その機能を決定するレース委員会の責任は、多くの競技規則（例えば、規則 85、90、60.2、その他の規則、特に第 3 章の規則参照）に記載されている。艇または個人用装備が規則に従っていることをチェックする責任をレース委員会に負わせている競技規則はない。ただし、ある人物がイクイップメント・インスペクターまたは大会メジャラーとして務めるためにレース委員会により任命された場合には、その人物はレース委員会の一員である。

### 質問 2

レース委員会の一員であり、艇または個人用装備がクラス規則に従っていないことを判断する、または競技者が規則 43.1 (a) または 43.1 (b) に違反したかかもしれないと考えるイクイップメント・インスペクターまたは大会メジャラーによる規則 60.2 の最後の文に基づく抗議は規則で認められているのか？ このイクイップメント・インスペクターまたは大会メジャラーは規則 43.1 (c) または 78.3 により必要とされる報告書を作成する必要があるのか？



## 回答 2

このイクイップメント・インスペクターまたは大会メジャラーは、レース委員会がこの人物に抗議についての責任を委任する場合にのみ、規則 60.2 の最後の文に基づき抗議することができる。規則 43.1 (c) または 78.3 により必要とされる報告書は、帆走指示書で規則 78.3 をこの規則により必要とされる報告書は必要ないと変更している場合を除き、作成しなければならない。

## ケース 131

- 規則 60.2 抗議の権利；救済要求の権利または規則 69 の処置  
規則 78.2 クラス規則に従うこと；証明書  
規則 A5 レース委員会により決定される得点

*艇が規則 78.2 に違反した場合、レース委員会はその艇を審問なしに失格とすることはできない。*

### 想定した事実

大会の帆走指示書中の規則で、艇がレースをする前に、証明書が提示されるかまたはその存在を証明することが求められている。ある艇がこの要件に従わなかったが、第 1 レースの前に、艇が有効な証明書を持っているという責任者が署名した誓約書を提出した。大会の終了時点で、証明書は提示も存在の証明もされなかった。

### 質問

規則 78.2 で、その艇はその大会のすべてのレースを失格とされなければならないことを求めている。レース委員会は、その艇を審問なしにすべてのレースで「DSQ」と記録することは認められているか？

### 回答

認められていない。規則 A5 にはレース委員会が審問なしに取るができる得点処置がリストされている。規則 78.2 に基づく処置はそのリストにはない。規則 A5 には「プロテスト委員会のみが、艇の得点を悪くする他の得点処置を取ることができる」とも記載してある。したがって、その艇は、抗議される場合を除き、規則 78.2 違反のためにペナルティーを課せられることはない。レース委員会はその艇を抗議することができる（規則 60.2 (a) 参照）。抗議するかしないかを決める場合、レース委員会は、他艇がその艇は証明書を提示しなかったかまたはその存在を証明できなかったことを知ることができないことを考慮する義務がある。その艇が抗議され、プロテスト委員会がその艇は規則 78.2 に違反したと認定した場合には、その艇のペナルティーはその大会のすべてのレースの失格である。

## ケース 132

規則 18.1 (a) マークルーム：規則 18 が適用される場合

規則 42.3 (c) 推進方法：例外

艇は、他艇すべてがいない場合に、できるだけ早くフィニッシュするために帆走するだろうコースがクロスホールド・コースまたはそれより上の場合に、「風上に向かうビート」にいるという。

### 質問

「風上に向かうビート」という語句は、規則 18.1 (a) と 42.3 (c) で用いられている。艇はどの場合に風上へ向かうビートにいるのが、

### 回答

規則 18.1(a) と 42.3(c) に関して、艇は、他艇すべてがいない場合に、できるだけ早くフィニッシュするために帆走するだろうコースがクロスホールド・コースまたはそれより上の場合に、風上に向かうビートにいるという。

艇は、風上へ向かうレグにいる場合、必ずしも風上へ向かうビートにいるとは限らない。例としては、風上マークを行き過ぎた艇であり、他艇がいない場合には、できるだけ早くフィニッシュするためにはクロスホールドより下を帆走するであろう。このような艇は、マークへのレイラインを越えて帆走したことによりマークを行き過ぎたかもしれず、または風向が変わったためにクロスホールドより下のコースでマークに向かって帆走することが可能となったかのいずれかである。

また、ある状況では、艇がリーチまたは風下へ向かうレグにいる場合、風上へ向かうビートにいることがある。艇がリーチ・マークへ向かうラムラインより下へ流れにより押しやられた場合、または風向の変化があった場合に、このことが起こり得る。結果として、他艇がいない場合に、その艇ができるだけ早くフィニッシュするために帆走するコースが、クロスホールド・コースまたはその上となった。