

The Call Book for Match Racing 2021 - 2024



公益財団法人 日本セーリング連盟

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.

Contact details for the World Sailing Executive Office:

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

日本語訳
公益財団法人 日本セーリング連盟
ルール委員会アンパイア小委員会

は し が き

マッチ・レースは、我々のスポーツの重要な部分として発展し続けてきた。マッチ・レースは、クラブ・レベルからアメリカズ・カップを含む最高の競技レベルまで、広範囲に実施されている。

コール・ブックは、1992 年から開発され、改良されてきている。コールは、水上での抗議や、起こり得るその他の状況に、可能な限りの一貫性をもって対応する必要から、競技者とアンパイアからの情報提供によって発展してきた。

コールの草案を作成する際に、第 2 章の航路権規則に関して、フリート・レース、チーム・レースおよびマッチ・レースとの違いを最小にするよう注意をはらった。とはいえ、マッチ・レースは独立した分野であり、フリート・レースやチーム・レースとは幾つかの差異があると認識されている。

コール・ブックの出版はワールドセーリング規定 28 に従っている。従って、アンパイア制マッチ・レースにのみに権威があると認識すべきである。

また、規則の変更と同様の手続きによって、変更される。

一方、ワールドセーリング規定 28 は、ラピッドレスポンスの仕組みも提供している。この仕組みによって提案されるコールは、既存のコールと同様の形式で記載して、ワールドセーリングの事務所に送って欲しい。見取り図は、「Boats」「TSS」「Sail Replay」（すべてセーリング用図解ソフトです）が好ましい。

ラピッドレスポンスとして承認されたコールは、直ちにすべての IU と MNA に連絡される。

また、ワールドセーリングのウェブサイトにも掲出される。

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

私は、今回の改訂版作業に携わってくれたワールドセーリングマッチレース規則ワーキンググループに対して特別な感謝を申し上げたい。

ワールドセーリング競技規則委員会は、競技者とアンパイアが、このコール・ブックのいっそうの改善のために、競技規則委員会に対し、引き続き情報を提供してくれるものと信じている。

2020 年 12 月
ワールドセーリング競技規則委員会委員長
John Doerr

序 文

私は、セーリング競技規則 2021-2024 の実施に間に合わせてマッチ・レース用コール・ブックの改訂を手がけたマッチ・レース規則作業部会とそれをサポートしてくれた人々に感謝を申し上げます。作業部会は、我々のもとを去ってしまった故 Marianne Middelthon が成し遂げたマッチ・レース コール・ブックを継承してくれました。また、本書の改善のために意見や提案をくれた多くのセーラーとアンパイアにも感謝します。我々は、内容を改善するためのみなさまからのコメントを歓迎しています。

本書内のコールは、それらが最も起こりやすい場所を基準にして、各々のセクションに入れています。

読者は、2017-2020 版からの最も大きな変更を免罪関連規則の中で見つけることができるでしょう。いくつかのコールはすでに変更済みで、コール G5 はすでに削除済み、また、コール G4 を G1 として、また、G7 を G3 として新たに付番しています。

見取図は、それぞれのインシデントの 2 次元の描写に限定されます。現実のシナリオの一因となっている風力、波、艇のヒールとスピード、その他の多くのことすべてを示すことはできません。従って、文字通りに用いすぎないで、むしろ、扱っている状況を素早く明確に認識する手段として用いるのがよいでしょう。

本書の末尾には、コール番号に対応する規則の索引を載せています。

マッチ・レース規則作業部会は、毎年競技規則委員会ミーティングに対し、提議されたコールと承認されたラピッド・レスポンス・コールについての提言を行います。

我々は、毎年ワールドセーリングミーティングが終わった後の年初に、競技規則委員会に承認された新しいコールを含むコール・ブックの更新を行うつもりです。それらのコールは、関連するセクションに追加されることになります。

ワールドセーリングマッチレース規則作業部長
Richard Slater

コール・ブックの索引

セクション	内容
序論	アンパイアの判定に関する一般原則
A	定義と基本
B	プレススタート
C	スタート
D	風上マークへ向かうレグ
E	風上マーク
G	風下マークへ向かうレグ
J	風下マーク
K	フィニッシュ
L	その他の規則
M	アンパイアリングのプロセス
N	抗議とペナルティー
コール番号に対応する規則の索引	

本文に関する注記

1. 特に示していない場合、風は見取図の上から吹いている。
2. 「風下方向へのコース」という用語は、ルールブックにおいては「真風向から90度を超えた方向のコース」に置き換わっているが（規則C7.2(a)(2)参照）、コール・ブックでは、すでにそのように変更されている。
3. 必要に応じて、「風上レグ」は「風上マークに向かうレグ」へ、「ランニング」や「風下レグ」は「風下マークに向かうレグ」に変更されている。（規則7.2(a)参照）
4. 接触を伴うインシデントは常に規則14の適用が考慮されるが、アンパイアの判定に関する一般原則でも説明しているとおり、規則14はアンパイアのその場での判定には影響しないので、各々のコールでは述べていない。

アンパイアの判定に関する一般原則

4つの一般原則がアンパイアの判定について適用される。

1. 「最後の確かな点」

アンパイアは、艇の状態や、相手艇との関係が変わったちょうどその瞬間を判定することを求められる場合が多くある。例としては、風位を超える、オーバーラップが成立する、スタートするためにスタート・ラインにアプローチする、などである。

このような場合、アンパイアは、規則 C2.5（規則 7）の「最後の確かな点」を適用して、艇の状態や他艇との関係が変わったと確信するまでは、変わっていないと見なす。例えば、艇はアンパイアが「風位を越えた」と確信するまでは「風位を越えていない」と判定される。

2. アンパイア間の意見の不一致

ある状況で事実についての意見の不一致や疑いは、規則 C2.5（規則 7）の「最後の確かな点」によって解決することができるかもしれない。

多くの状況で、「イエロー」アンパイアは「イエロー」の監視について責任を持っており、一方で「ブルー」アンパイアは、「ブルー」を監視している。このような状況では、担当アンパイアの観察に重きが置かれる。

意見の不一致や疑いが残り、かつ、両艇間に衝突が無かった場合、アンパイアは緑色と白色の旗を掲げる。ただし、衝突があった場合には、両艇にペナルティーを課す（ツイン・ペナルティー）。

3. 規則 14 接触の回避

接触があった場合は、規則 14 違反の可能性がある。しかしながら、規則 14 違反は、Y 旗に応じてアンパイアが行う判定には影響を及ぼさない。

避けているか、またはルームもしくはマークルームを与えることを求められている艇に、第 2 章の他の規則違反のためにペナルティーを課すべきとアンパイアが判定した場合、規則 14 違反は、C6.5 に基づく追加のペナルティーとはならない。航路権艇またはルームもしくはマークルームを得る資格のある艇が規則 14 に違反した場合、その艇は、損傷または傷害が無ければ規則 43.1(c)により免罪される。損傷または傷害があった場合は、C 6.1 に基づき抗議されることになる。

ただし、アンパイアは、フィニッシュ後、直ちに損傷のチェックを開始する。損傷が見つかった場合には、アンパイアは規則C8.6に基づきペナルティーを課すか、または1点より重いペナルティーが適切な場合には、プロテスト委員会に報告するためC8.4に基づき行動する。

4. 定義ルーム、および「シーマンらしいやり方」の意味すること

WS（ワールドセーリング）ケース 21 は、「突拍子もない」かつ「異常な」操船はシーマンらしくないと述べている。

ただし、多数の艇のフリート・レースでシーマンらしくない行動が、2 艇のみの状況ではシーマンらしいと考えられることもある。このように、マッチ・レースでは、他のレースでは異常と見なされるような操船が正常と見なされることもあり、従って、「シーマンらしいやり方」はマッチ・レースでは、幾分より広く解釈される。

ただし、艇またはその乗員を不当な損傷や傷害の危険に陥れるどのような操船も、シーマンらしくはない。アンパイアは、その場で艇が受けている風と波の条件に関連付けたうえで、艇の行動に基づいてそれぞれのインシデントを判断する。

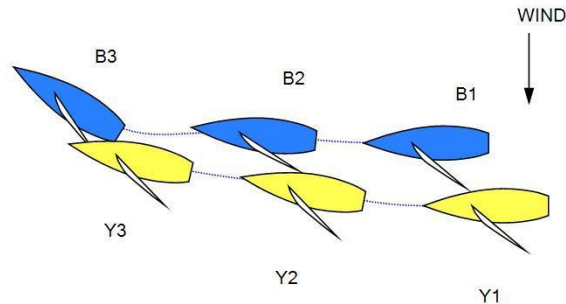
MR CALL A1

規則 11	同一タックでオーバーラップしている場合
規則 16.1	コース変更
定義	避けている

質問 1

イエローとブルーは、平行するコースを帆走している。ブルーは離れていくために十分なルームを有しているが、それにもかかわらず平行するコースを維持する。約 10 秒後、イエローはゆっくりとラフし、ラフを始めた瞬間からは、もはやブルーにはイエローを回避する手段はない。ブルーはラフし、接触が起こる。Y 旗が揚がった。どのようなコールをするのがよいか？

Copy of TSS software registered to Dave Perry



回答 1

ブルーにペナルティーを課す。ブルーに避けている機会があったのに、その後も、イエローのどのようなラフでも接触を起こすほどにイエローに接近して帆走する場合、ブルーは避けておらず、規則 11 に違反している。

質問 2

もしブルーが落としてくることによって、あるいはイエローがわずかに高いコースを帆走することによって、両艇の距離が縮まった場合には、答えは異なるだろうか？

回答 2

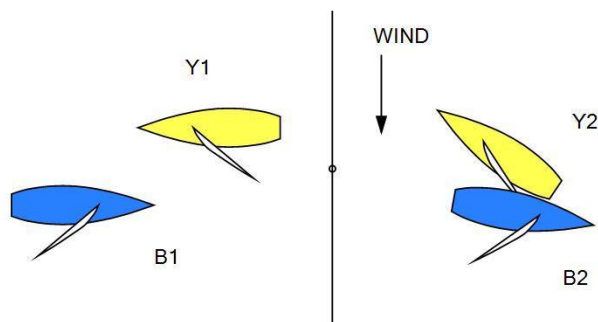
変わらない。

MR CALL A2

規則10 反対タックの場合
規則16.1 コース変更

質問 1

イエローとブルーは、互いに近づいている。両艇がすれ違うとき、ブルーは風下側で避けている。イエローはラフし、その結果ブルーは応じられず避けていけない。イエローのスターンがブルーのポート側と接触する。Y 旗が揚がった。どのようなコールをするのがよいか？

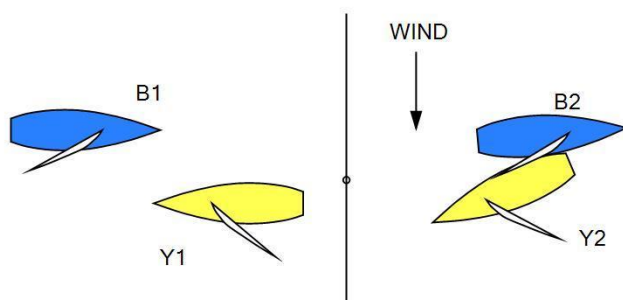


回答 1

イエローにペナルティを課す。イエローは、ブルーに避けているためのルームを与えずにコースを変更したことにより規則 16.1 に違反している。

質問 2

イエローとブルーは、互いに近づいている。両艇がすれ違うとき、ブルーは風上側で避けている。イエローは、ベア・アウェイし、ブルーは応じられず、接触が起こる。Y 旗が揚がった。どのようなコールをするのがよいか？



回答 2

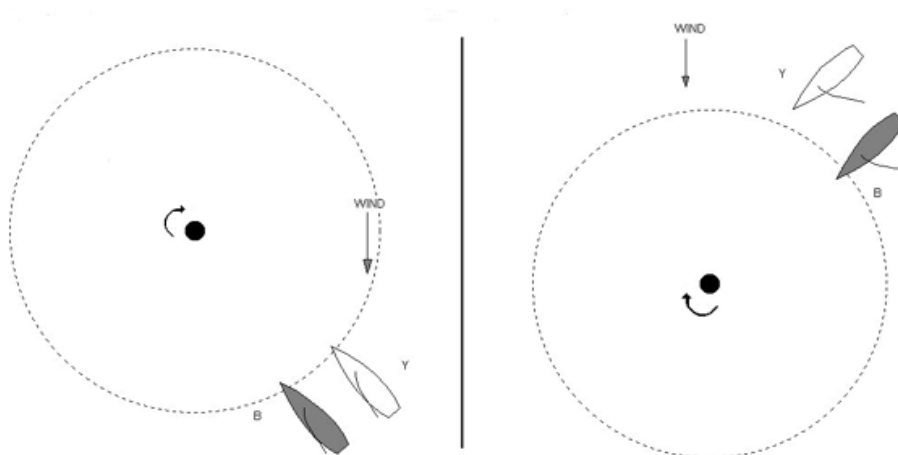
イエローにペナルティを課す。イエローは、ブルーに避けているためのルームを与えずにコースを変更したことにより規則16.1に違反している。

MR CALL A3

規則 11	同一タックでオーバーラップしている場合
規則 C2.9(18.1)	規則 18 が適用される場合
規則 C2.9(18.2(a)(1))	マークルームを与えること (オーバーラップ)
規則 43.1(b)	免罪 (ルームもしくはマークルーム)

質問 1

ブルーとイエローは、スターボードに見て通過するマークへ近づいている。
ブルーがラフできる最終時点はいつか？



回答 1

いずれかの艇の艇体の一部がゾーンに入ったとき、規則 C2.9 (18.1) は適用されはじめる。この瞬間から、もしブルーがラフしてその後イエローにマークルームを与えるためベア・アウェイしなければならない場合には、ブルーは規則 C2.9 (18.2(a)(1)) に違反する。ブルーがマークルームを与えながらラフすることできる場合には、ブルーは 18.2(a)(1) に違反しない。イエローは規則 11 により避けている必要がある。ただし、イエローがマークを回航または通過するためにプロパー・コースを帆走している間に、ブルーがイエローにマークルームを与えなかったためにイエローが規則 11 に違反した場合には、規則 43.1(b) よりイエローは免罪となる。

質問 2

ブルーがマークルームを与えるためにベア・アウェイしなければならない場合には、いつそうする必要があるのか？

回答 2

ブルーは、最初の艇がゾーンに入った瞬間から、すみかにベア・アウェイすることが求められている。

MR CALL A4

定義 クリア・アスターンとクリア・アヘッド、オーバーラップ
避けている

質問

スピネーカーがセットされていないとき、以下の場合スピネーカー・ポールは「正常な位置」にあるか？

- (i) 一方の端はマストに取り付けられ、他方の端はバウの前方に突き出ている場合
- (ii) 伸縮できるバウスプリット型のポールで、できる限りいっぱい引っ込めていない場合
 - (a) マークに近づいているか、または通過中に、スピネーカーが準備されている、または準備している場合
 - (b) スピネーカーを揚げつつある場合、または降ろしつつある場合
 - (c) 風上へ向かってのビートしている場合
 - (d) プレススタートでの操船中

回答

これらの質問に答えるときに一般に検証すべきことは、「これは、他艇がいない場合に、艇を帆走させる正常な方法なのか？」である。この検証により、以下のより具体的な回答が導かれる。

- (i) と (ii) の両方に対する (a) と (b) :

「正常な位置」にある。ただし、ポールがその状況でその位置にあるのが、通常のやり方であり、アンパイアが、戦術的な有利さ（わざとオーバーラップを成立させるような）を得るために、スピネーカー・ポールを準備するのが早過ぎた、またはあまりにも長くその位置においていた、という見解でない場合に。
- (i) に対する (c) と (d) :

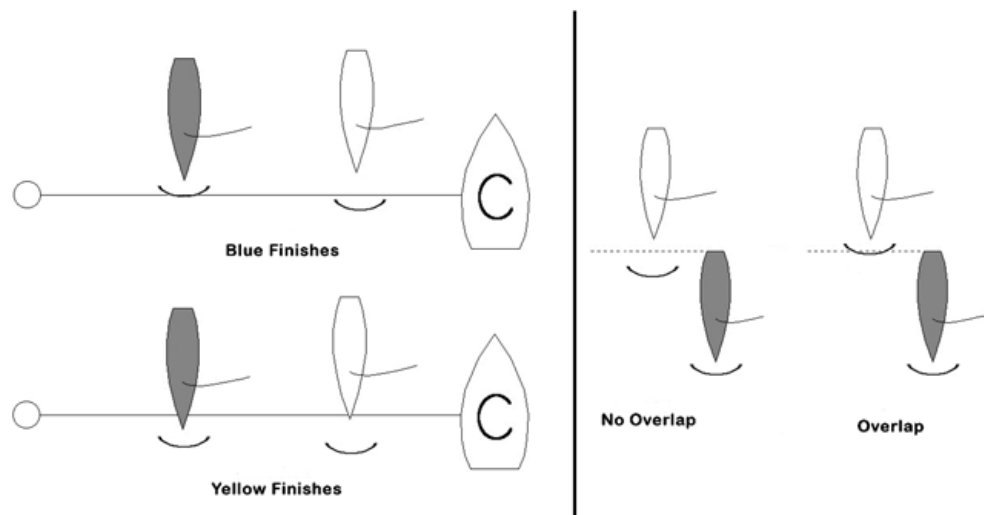
「正常な位置」にある。ただし、ポールをその位置に備えておくことが、その艇にとって通常のやり方である場合に。例えば、艇がプレススタートの操船中ポールを突き出しているが、その後スタートのために取り去ったり、ポールを突き出さずにスタートし、その後に突き出すような位置に変更したりした場合には、通常のやり方ではない。
- (ii) に対する (c) と (d) : 「正常な位置」にない。

MR CALL A5

定義 クリア・アスターンとクリア・アヘッド、オーバーラップ
およびフィニッシュ（規則 C2.1）

質問 1

風下へ向かう僅差のフィニッシュで、イエローは、スピネーカーを通常より大きくバウの前に出すために、ハリヤードとシートとガイをゆるめた。イエローは、いつフィニッシュとなるか？ アンパイアはどのような処置をとればよいか？



回答 1

定義「フィニッシュ」（規則C2.1）は、艇体がフィニッシュ・ラインを横切ったときに艇のフィニッシュであることを明確にしている。従ってアンパイアは何も処置しないのがよい。

質問 2

2艇が風下マークに近づいていて、オーバーラップしているかどうか疑いがある場合は、状況は異なるか？

回答 2

オーバーラップを判断する目的では、正常な位置にあるスピネーカーは考慮に入る。ただし、アンパイアが、ハリヤードがゆるめられているのを見た場合には、もはや正常な位置にはないと判断し、艇体（または正常な位置にある装備）をオーバーラップしているかどうかを決めるのに使ってもよい。

質問 3

もしイエローがスピネーカーを下ろす過程にある場合には、答えは変わるであろうか？

回答 3

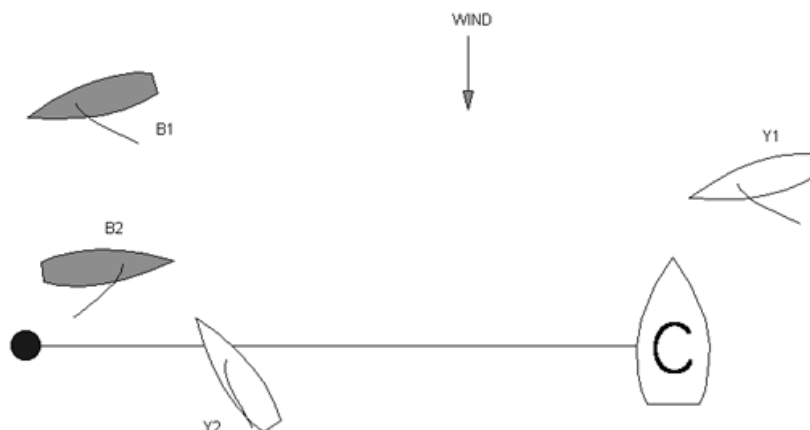
変わらない。揚げたり取り込んだりしている過程にあるスピネーカーは、この用語が使われる定義の文脈において、「正常な位置にある装備」ではない。

MR CALL B1

規則 C4 スタート前の要件

質問 1

ブルーは、準備信号時にスタート・ラインの指定された端の外側にいない。結果として、イエローは、その後の 2 分間にブルーがスタート・ラインを横切るのを妨げることができた。ブルーは、スタート前にコース・サイドからスタート・ラインを横切らなかった。アンパイアは何をすればよいか？



回答 1

ブルーにペナルティーを 2 つ課す。1 つは、規則 C4.1 違反に対してであり、ブルーが指定された端の外側にいなかったことによる。もう 1 つは C4.2 違反に対してであり、ブルーは 2 分の間にコース・サイドからスタート・ラインを横切らなかったことによる。2 つの別個のインシデントでこれらの規則に違反があり、従って、それぞれにペナルティーが必要となる。

質問 2

艇が 2 分の間に横切らなかった場合、その艇は、やはりスタート前に横切る義務があるのか？

回答 2

その義務はない。その艇は規則 C4.2 に違反したが、2 分間が終わった後にスタート・ラインを横切る要件はない。

MR CALL B2

規則 C8.1	規則の変更
規則 C9.3	救済または審問再開の要求、上告、その他の手続き

質問

マッチの準備信号が、アンパイアがコース・エリアに到着する前に発せられた。イエローがプレススタートの要件（規則 C4 参照）を満たしていないことは、スタート・ライン上のレース委員会には明らかであった。レース委員会はレース後の審問を発議することができるか？

回答

できない。アンパイアがペナルティーを課すべき疑わしき規則違反について、レース委員会は抗議することはできない（規則 C8.1 参照）。

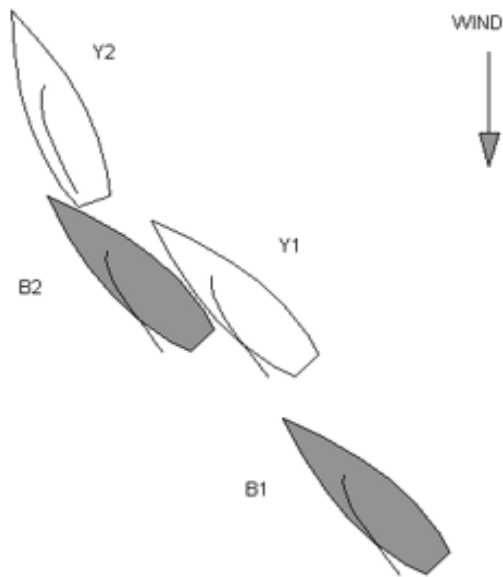
同様に、アンパイアがいて、ペナルティーの信号を発しなかった場合でも、それ以上の処置をとることはできない（規則 C9.3 参照）。

MR CALL B3

- 規則 11 同一タックでオーバーラップしている場合
規則 15 航路権の取得

質問

ブルーがクリア・アスターンからオーバーラップする。イエローは直ちにラフし、イエローのスターンがブルーに当たった。Y 旗が揚げた。どのようなコールをするのがよいか？



回答

規則 11 はイエローに避けていることを求めており、規則 15 はブルーにイエローに対して初めに避けているためのルームを与えることを求めている。

イエローが、不必要なルームをとらないようにラフした場合には（WS ケース 24 参照）、ブルーが規則 15 に違反している。ブルーにペナルティーを課す。

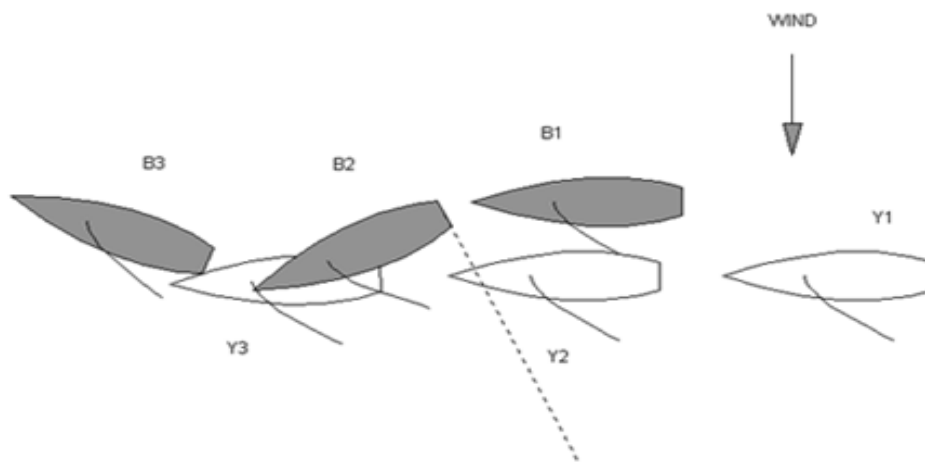
イエローが、明らかに必要以上にルームをとった場合には、イエローが規則11に違反している。イエローにペナルティーを課す。

MR CALL B4

規則 11 同一タックでオーバーラップしている場合
規則 15 航路権の取得

質問

ブルーとイエローは同一タックで、ブルーがクリア・アヘッドである。イエローはブルーより艇速がある。ブルーはベア・アウェイし、両艇はオーバーラップした。その後ブルーは反対方向に向きを変え、衝突が起こった。Y 旗が揚げられた。どのようなコールをするのがよいか？



回答

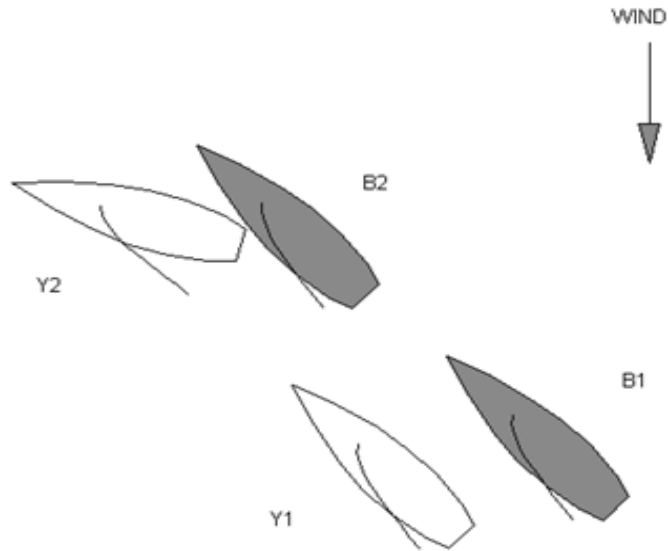
ブルーにペナルティーを課す。ブルーがベア・アウェイしたとき、イエローは、少なくとも部分的には、ブルーの行動によって航路権を取得した。従って、規則 15 の後段が適用され、イエローはブルーに避けているためのルームを与える必要はない。

MR CALL B5

規則 11 同一タックでオーバーラップしている場合
規則 16.1 コース変更

質問

イエローとブルーは平行するコースを帆走している。イエローが急激にベア・アウェイし、ブルーは避けていることができず、接触が起こった。Y 旗が揚がった。どのようなコールをするのがよいか？



回答

イエローにペナルティーを課す。イエローは、コース変更をしている航路権艇である。イエローは、ブルーに避けているためのルームを与えず、従って、規則 16.1 に違反した。

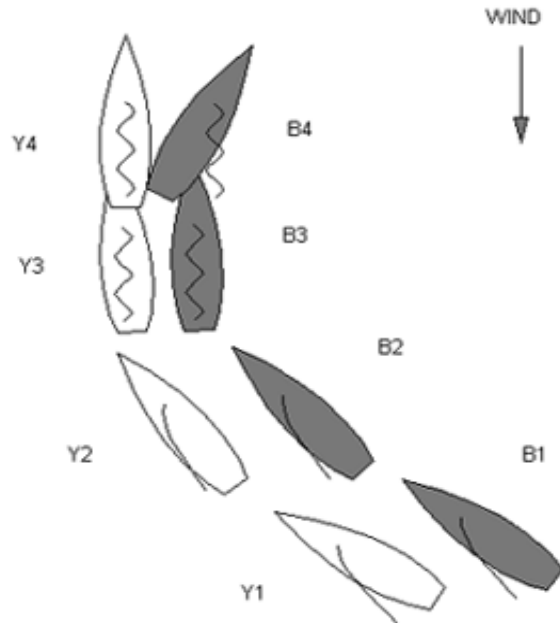
もし、イエローがわずかにベア・アウェイし、直ちにブルーと接触した場合には、ブルーは規則 11 に従って避けていなかった。ブルーにペナルティーを課す。

MR CALL B6

規則 11	同一タックでオーバーラップしている場合
規則 C2.6(13.1)	タッキング中またはジャイビング中
規則 16.1	コース変更

質問 1

風下艇のイエローは風位までラフし、ブルーが応じてラフし、その結果、両艇は並んで風位に立つ位置に到達する。ブルーは、引き続きコースを変更し、風位を越える。そのとき、ブルーはイエローと接触した。Y 旗が揚げた。どのようなコールをするのがよいか？



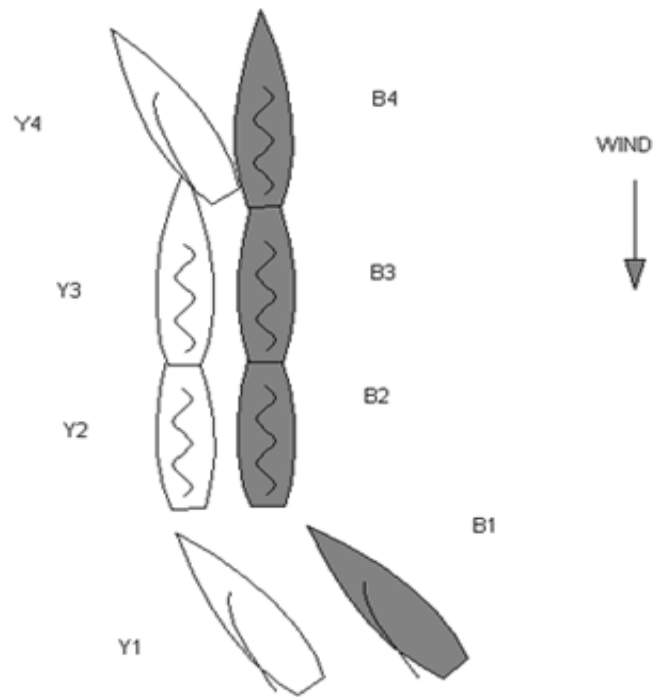
回答 1

イエローがラフし始めたとき、ブルーが直ちに応じ、そのインシデントの間中、避けているためにできることをし続けたが、それでも接触が起こった場合には、イエローはブルーに避けているためのルームを与えておらず、規則 16.1 に違反している。イエローにペナルティーを課す。

ブルーは避けていることができたが、応じるのがゆっくり過ぎたか、もしくは不十分だったか、または回転しすぎたかの、いずれかの場合には、ブルーが規則 11 または C2.6(13.1) に違反している。ブルーにペナルティーを課す。

質問2

同様な状況で、ブルーが応じて風位に立ったときに、一時の間そのままている。その後、イエローがベア・アウェイし、両艇のスターンが接触する。Y 旗が揚がった。どのようなコールをするのがよいか？



回答 2

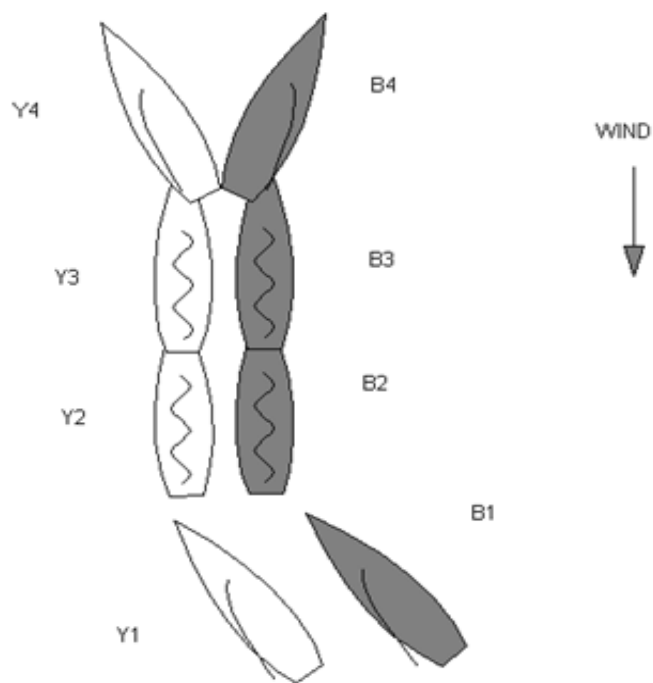
イエローのコース変更が、直ちにブルーとの接触をもたらした場合には、ブルーは避けておらず、規則 11 に違反している。ブルーにペナルティーを課す。

両艇間にもっと距離があり、イエローがブルーに避けているためのルームを与えず急激にベア・アウェイした場合には、イエローは規則 16.1 に違反している。イエローにペナルティーを課す。

アンパイアの判定は、両艇間の距離、イエローのベア・アウェイの仕方、およびブルーの避けているための努力に基づいて行う。

質問3

同様な状況で、ブルーは避けているが、風位に立ったときに、一時そのままの位置でいる。その後、ブルーは風位を越え、わずかに遅れてイエローがベア・アウェイし、両艇のスターンが接触する。Y 旗が揚げた。どのようなコールをするのがよいか？



回答 3

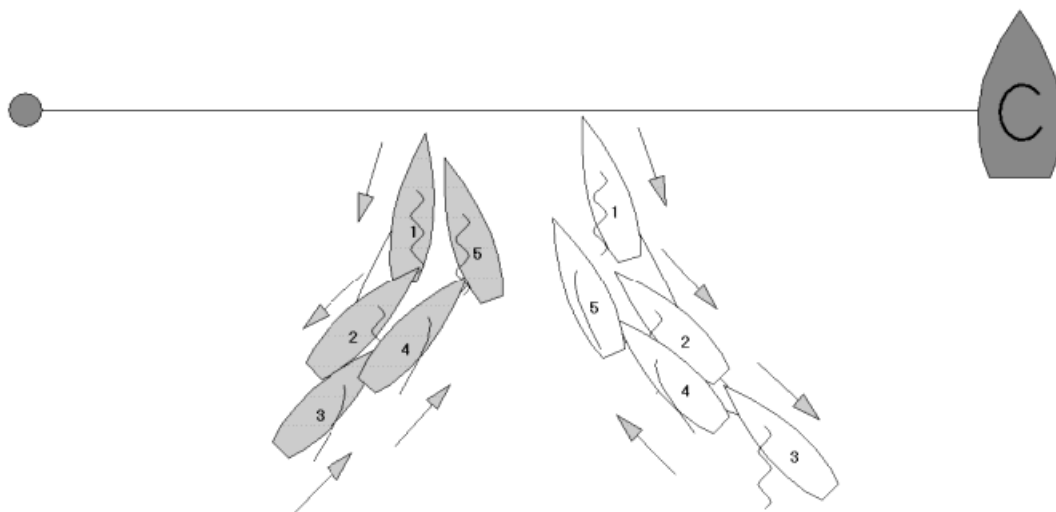
ブルーが風位を越えたとき、両艇はもはや同一タックでのオーバーラップではなく、定義「避けている」の後段はもはや適用されない。

イエローがベア・アウェイしなくても接触が起こったであろう場合には、ブルーは規則 13.1 に違反している。ブルーにペナルティーを課す。

イエローがベア・アウェイしなければ接触は起こらなかったであろう場合には、イエローは規則 16.1 に違反している。イエローにペナルティーを課す。

MR CALL B7

規則10 反対タックの場合
規則16.1 コース変更



位置1

スタート前、イエローとブルーは反対タックで、共に風位に立っている。その後、両艇は後進を始める。

位置2

両艇ともクロスホールドのコースとなるが、まだ後進を続けている。

位置3

ブルーは、イエローの前を通過するコースで前進し始める。イエローは後進し続けている。

位置4

イエローは前進し始める。この瞬間から、ブルーはもはやイエローの前を通過することができない。ブルーはタックするために直ちにラフする。

位置5

ブルーはタックする。しかし、艇がクロスホールドとなる前に、イエローは接触を回避するためにラフする。Y 旗があがる。どのようなコールをするのがよいか？

回答

緑色と白色の旗を掲げる。イエローは位置2と4の間に、コンパス・コースを変更していないように見えるが、艇は、艇が進んでいた方向を（後進から前進へ）転じるにより、コースを変更している。規則16.1は、イエローに、ブルーに対してルームを与えることを要求するが、イエローは位置5でラフすることにより、それを行った。

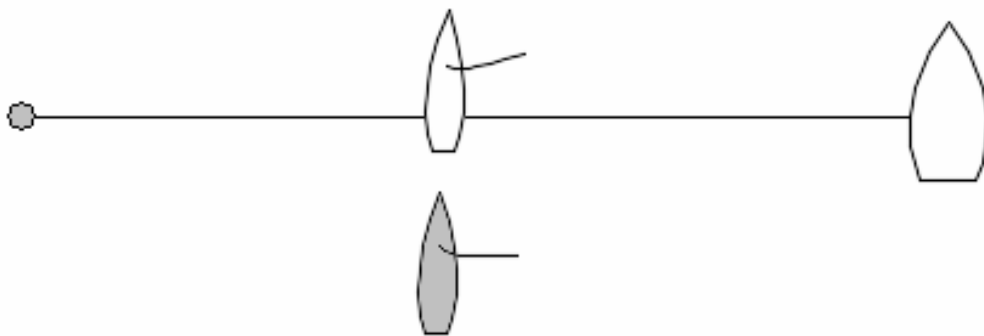
MR CALL B8

規則 12 同一タックでオーバーラップしていない場合
定義 クリア・アスターンとクリア・アヘッド、オーバーラップ

質問

プレススタートにおいて、ブルーとイエローの両艇は同じタックでイエローがクリア・アヘッドである。両艇は後進し始め、引き続きオーバーラップはしない。

どちらの艇に航路権はあるか？



回答

定義によりブルーはクリア・アスターンであり、規則 12 により避けていなければならない。

一方の艇が他艇のクリア・アスターンかオーバーラップしているかは、それぞれの艇が進む方向にはよらない。

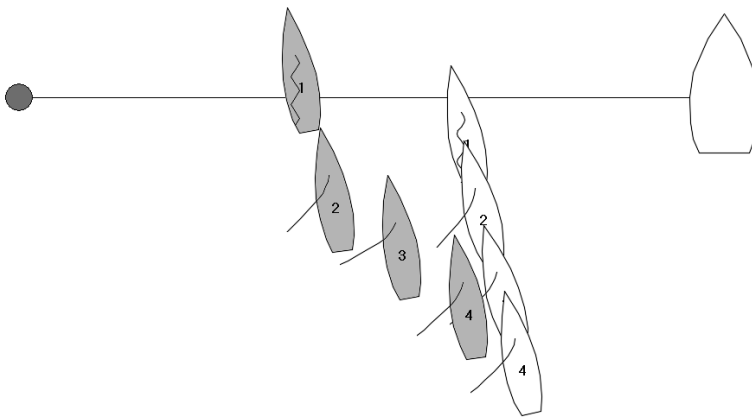
MR CALL B9

規則11	同一タックでオーバーラップしている場合
規則16. 1	コース変更
規則C2. 11 (21. 3)	セールを逆に張ること（削除されている）

質問1

はじめ両艇はスターボード・タックで停止しているが、その後メインセールを逆に張って後進を始める。

位置2から、ブルーはより強くメインセールを突き出し、同時に力強く風上側でスカリングをしたので、艇は横方向に急速に動きはじめる（カニ歩き）。Y旗が掲揚された。どのようなコールをするのがよいか？



回答1

水面に対して後進しているかまたは風上に向かって横方向に移動している艇を規定した規則21. 3は、適用されない（規則C2. 11参照）。しかしながら、位置2と3で、航路権艇であるブルーが風上へ移動を始めたとき、艇はコースを変更しているので、規則16. 1に従い、イエローに避けているためのルームを与えなければならない。

ブルーが「カニ歩き」をはじめたとき、イエローが直ちに応じて、避けているためにできることをすべてし続けたが（イエロー自身が風上へ「カニ歩き」することも含めて）、それでも避けていることができない場合には、ブルーはイエローに避けているためのルームを与えておらず、規則16. 1に違反している。ブルーにペナルティーを課す。

もしイエローが避けていることができたけれども、対応が遅すぎたか、十分でなかった場合には、イエローは規則11に違反している。イエローにペナルティーを課す。

質問2

もしブルーが停止していた位置1から「カニ歩き」を始めた場合には回答は異なるか？

回答2

異なる。

MR CALL B10

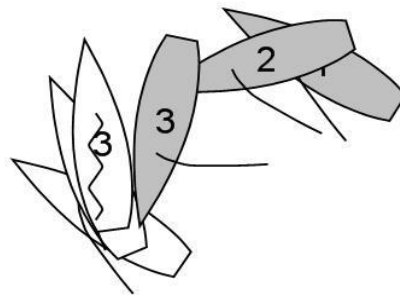
規則C2.5(7)	最後の確かな点
規則11	同一のタックでオーバーラップしている場合
規則14	接触の回避
規則16.1	コース変更

質問

風上艇であるブルーはイエローの後ろを通るために急激にベア・アウェイをする。ブルーがベア・アウェイを始めたすぐ後に、イエローはラフする。位置2ではブルーは避けている。

位置3で両艇は互いの風上側を通過しようとしている。接触があり、両艇からY旗が揚げられた。

どのようなコールをするのがよいか？



回答

イエローがブルーに避けているためのルームを与えることなくコース変更して規則16.1に違反した場合を除き、ブルーは避けている必要のある艇なので、ブルーにペナルティーを課す。

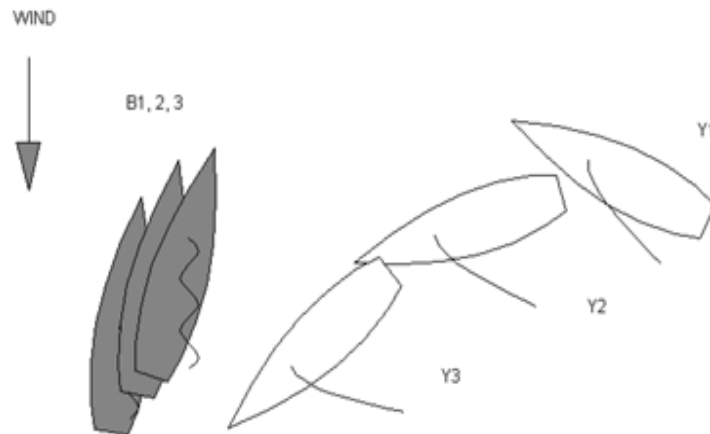
規則C2.5(7)の「最後の確かな点」で述べられているとおり、アンパイアは、艇の状態や相手艇との関係が変わったと確信するまでは、変わっていないとみなす。位置3では、アンパイアはどちらが航路権艇であるか確信することはできない。ここでの確かな最後の点は、その前はイエローが航路権艇であったということである。

MR CALL B11

規則 10	反対タックの場合
規則 C2.6 (13.1)	タッキング中またはジャイビング中
規則 16.1	コース変更
規則 43.1(b)	免罪 (ルームまたはマークルーム)

質問 1

スタート前、イエローとブルーは離れており、衝突するコースにはいない。ブルーはタックしようとするが、風位を越えた後、行き足を失う。ブルーがクロスホールドのコースになる前に、イエローがブルーに向かってベア・アウェイする。イエローがベア・アウェイを止めた場合には、ブルーは、衝突を防ぐためのどんな回避行動もできない。しかしながら、イエローは引き続きベア・アウェイし、ブルーの後方を通過した。Y 旗が揚げた。どのようなコールをするのがよいか？



回答 1

緑色と白色の旗を揚げる。イエローのコース変更は、ブルーに避けているためのルームを与えることをイエローに求めている (規則 16.1)。イエローは、引き続きベア・アウェイすることにより規則 16.1 に従っていた。ブルーは規則 16.1 によって得る資格があるルーム内を帆走中なので、規則 43.1(b) により、規則 10 違反が免罪される。同じ回答が、ブルーがタックを完了してから行き足を失った場合にも、適用される。

質問 2

ブルーのヘルムスマンが故意に自艇の操舵性を失い、イエローが衝突するコースへ変更した場合には、避けていることができないような状況に自艇を位置するように操船した場合には、回答は変わるだろうか？

回答 2

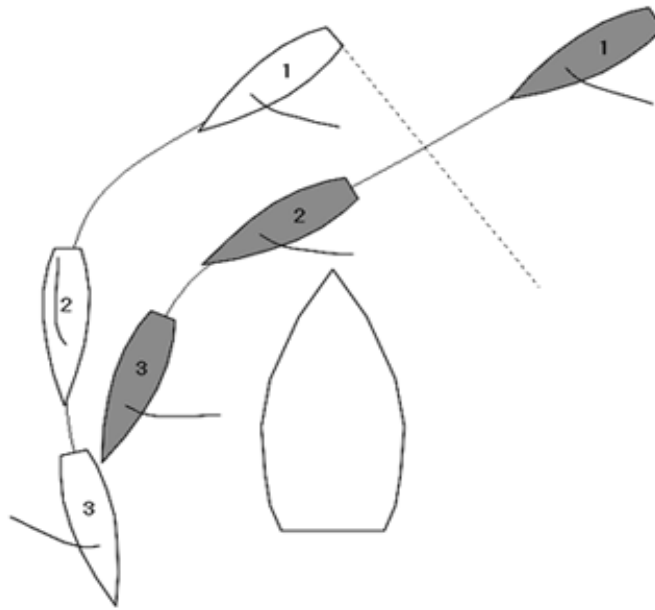
変わらない。ブルーが、故意にそうしたか否かにかかわらず、そういう位置にいることを禁止する規則はない。

MR CALL B12

規則 10	反対タックの場合
規則 15	航路権の取得
規則 16.1	コース変更
規則 19.2(b)	障害物においてルームを与えること

質問

スタート前、イエローとブルーはスターボード・タックのリーチングで投錨している艇に近づく。イエローが障害物のところに来たとき、イエローはブルーのクリア・アヘッドである。イエローは艇の風上を通過し、その横でベア・アウェイし、そのスターンをまわるためにジャイブする。イエローがジャイブした直後、ブルーはスターボード・タックのまま、イエローの内側にわずかにオーバーラップする。ブルーは、イエローとの接触を回避するためにコースを変更するが、接触が起こった。Y 旗が揚がった。どのようなコールをするのがよいか？



回答

イエローにペナルティーを課す。

イエローはブルーとの間にオーバーラップが成立した時から、ブルーにルームを与える事が可能だった。イエローのブームがセンターラインを横切った時、ブルーは規則 C2.6 (13.2) により航路権艇になる。イエローが自ら航路権を放棄したので、規則 15 は適用されない。

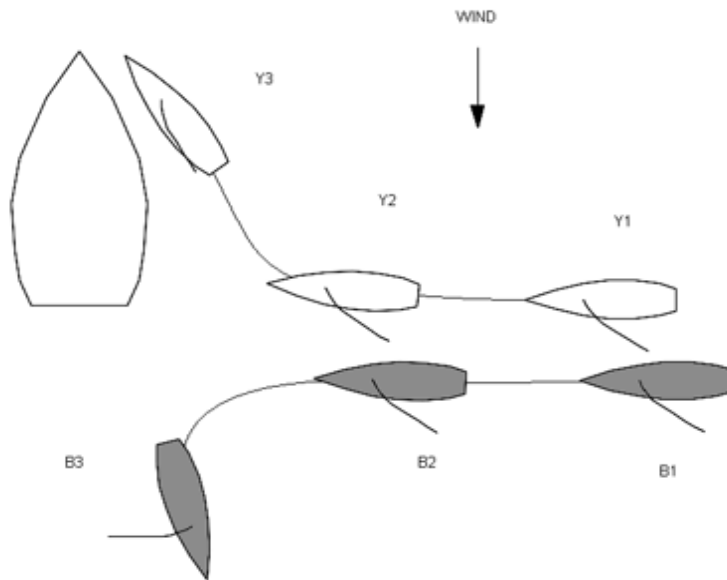
イエローは規則 19.2(b)によりブルーにルームを与えなければならない、また、規則 10 により、ブルーを避けていなければならない。

MR CALL B13

規則 19.2 (b) 障害物においてルームを与えること

質問

スタート前で、スタートするためにスタート・マークへ近づく前に、イエローとブルーは、大きな係留中の艇に近づいており、イエローが半艇身先行している。ブルーはその大きな艇のスターンを通過しようとしており、イエローはブルーの内側で同じ側を通過するルームを要求しているように見える。ブルーはルームを与えるためのベア・アウェイをせず、最後の瞬間、イエローは鋭くラフして、その風上に行くことで、大きな艇を回避する。ブルーのパウが大きな艇のスターンに達する前に、ブルーはジャイブして離れて、そのスターンを通過しなかった。Y 旗が揚げた。どのようなコールをするのがよいか？



回答

ブルーにペナルティーを課す。大きな艇は、障害物である。ブルーが十分離れたところからその風上を通過することを選択する場合を除き、イエローは、両艇が障害物の風下へベア・アウェイしていくものと想定してよい。当然ブルーは、ルームを与えなければならないことになる。そうしなかったことにより、ブルーは規則 19.2 (b) に違反している。

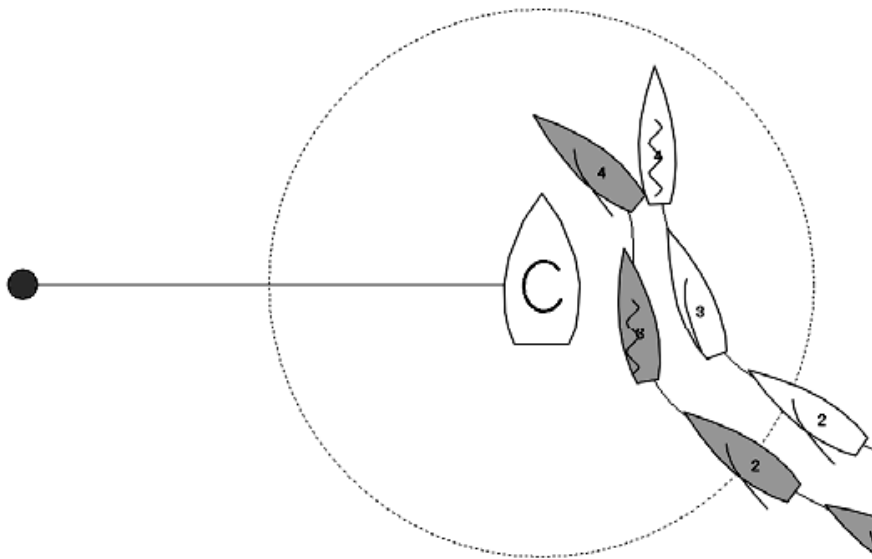
MR CALL B14

規則 16.1	コース変更
規則 19.2(b)	障害物を通過するためのルーム
定義	マークおよび障害物

質問

この場面は、プレススタートにおいて、スタート信号の約 2 分前に起こった。レース・コミッティー・ボートはスタート・ラインのマークでもある。

場面 3 と 4 の間で、ブルーは、ベア・アウェイするためにジブを逆に張ることにより、大きく、かつ急激なコース変更を行い、イエローに避けているためのルームを与えない。ブルーとイエローの間に接触があった。両艇とも Y 旗を揚げた。どのようなコールをするのがよいか？



回答

ブルーにペナルティーを課す。

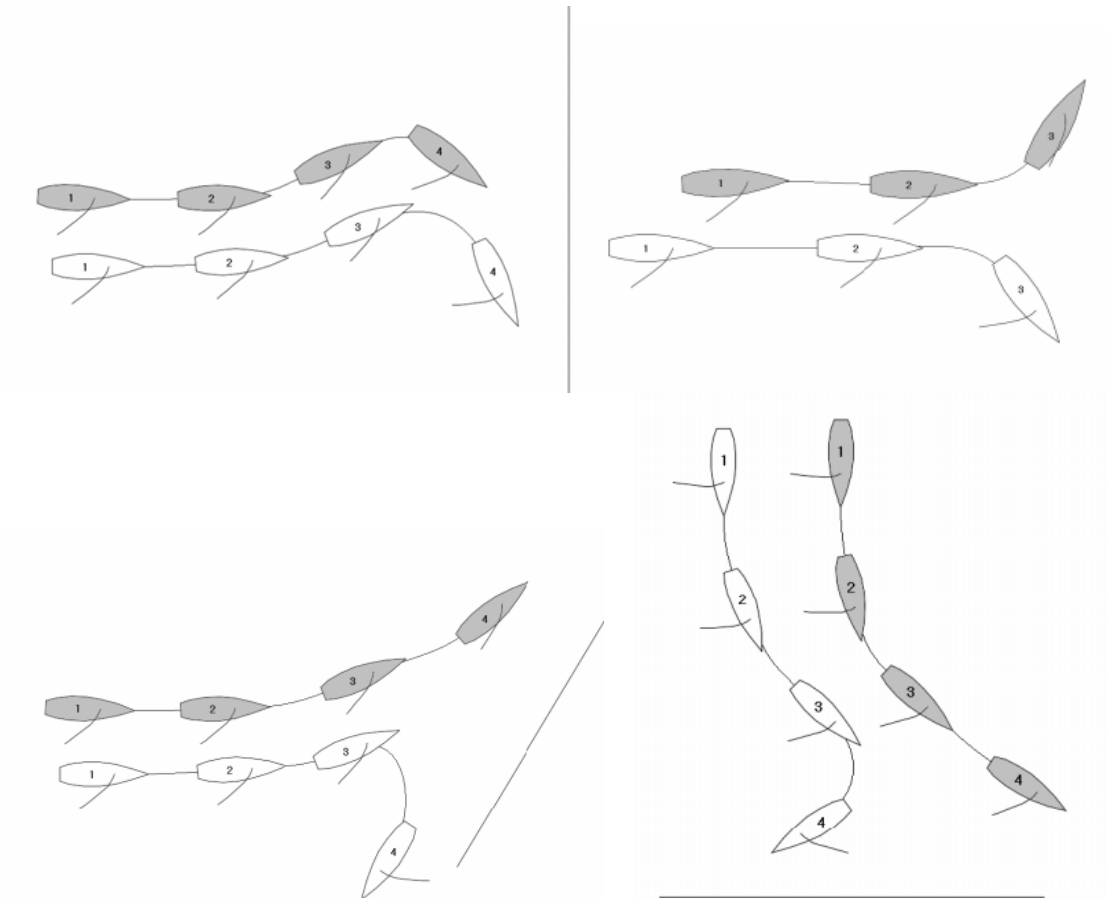
艇がスタートするためではなくスタート・マークに近づいている場合、規則19が、関連するA節とB節の規則と共に適用される。イエローはブルーに、レース・コミッティー・ボート（障害物）とイエローの間を通過するためのルームを与えている。一方、航路権艇のブルーは、コースを変更する場合、規則16.1に従いイエローに避けるためのルームを与えなければならない。ブルーはイエローに避けるためのルームを与えていないので、規則16.1に違反していた。

MR CALL B15

- 規則 11 同一タックでオーバーラップしている場合
規則 16.1 コース変更
規則 19.2(c) 障害物を通過するためのルーム

質問 1

ブルーとイエローはポート・タックでオーバーラップしていて、イエローが風下で航路権艇である。両艇は連続する障害物に、イエローが内側になることが明らかなコースで、あるいは岸に対してほぼ 90 度で、障害物に近づいたときにどちらが内側となるか明らかなコースで、近づいている。イエローはラフし始めるか、またはコースを維持し、ブルーは避けている。イエローは、障害物から約 1 艇身半のとき突然ベア・アウェイし、障害物をポートに見て通過して、ブルーをクリア・アスターンにする。Y 旗が揚がった。どのようなコールをするのがよいか？



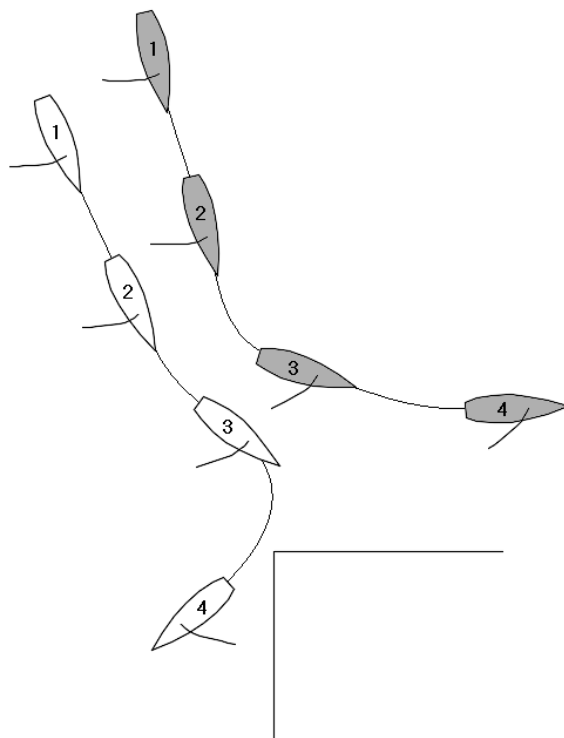
回答1

緑色と白色の旗を揚げる。規則 11 が適用され、両艇が障害物のところに来た事が明らかになったとき規則 19 も適用される。イエローは航路権艇であり、規則 16.1 に従っている限り、ラフするかベア・アウェイするかを好きなように選ぶことができる。

イエローとブルーが障害物をポートに見てベア・アウェイする場合に、イエローは両艇がオーバーラップしている間はブルーにルームを与えなければならない。ブルーがクリア・アスターンになった場合には、ブルーは規則 19.2(c) に従わなければならない。示されている状況では、どの規則にも違反はない。

質問 2

プレススタートにおいて、ブルーとイエローはポート・タックでオーバーラップし、ドックの外側の端に近づく。両艇が障害物のところに来る前に、風下艇のイエローは少しラフし、ブルーは避けている。イエローが突然ベア・アウェイして障害物をポートに見て通過する。ブルーは障害物をスターボードに見て通過する。Y 旗が揚げた。どのようなコールをするのがよいか？



回答 2

緑色と白色の旗を揚げる。

イエローは航路権のある艇であり、規則 16.1 に従っている限り、ラフするかベア・アウェイするか自由を選ぶことができる。

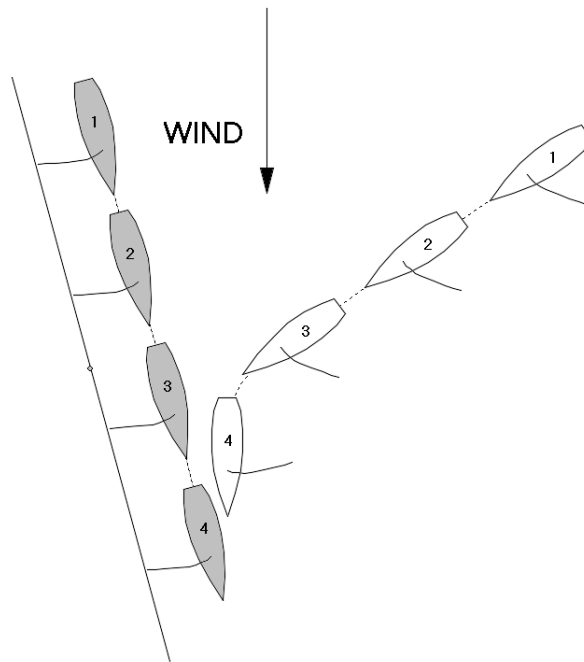
MR CALL B16

規則 10	反対タックの場合
規則 19.2(b)	障害物を通過するためのルーム
規則 43.1(b)	免罪（ルームまたはマークルーム）
定義	クリア・アスターンとクリア・アヘッド、オーバーラップ

質問 1

イエローとブルーはともに真風位から90度以上の角度で帆走している。ブルーはポート・タックで、連続した障害物に沿って帆走している。イエローはスターボード・タックで、ブルーと衝突するコースを障害物に近づいている。イエローはベア・アウェイしてブルーを回避する。

Y旗が揚げた。どのようなコールをするのがよいか？



回答1

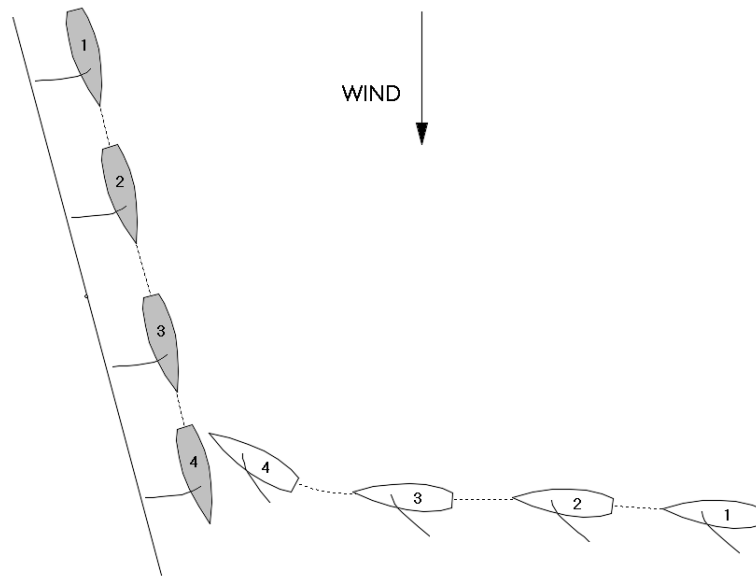
緑色と白色の旗を揚げる。両艇は真の風向に対し90度を超えた方向に帆走しており、オーバーラップしている。イエローは外側艇であり、規則19.2(b)により、ブルー対し自艇と障害物との間のルームを与えるよう求められている。位置3と4の間でベア・アウェイすることにより、イエローは規則19.2(b)による義務を果たした。

位置3で、イエローが回避行動をとる必要があったので、ブルーは規則10により避けていなかったことになる。しかしながら、ブルーは規則19.2(b)で得る資格があるルームの中を帆走中だったので、規則43.1(b)により免罪される。

質問2

ブルーはポート・タックで、連続した障害物に沿って真の風向に対し90度を超えた方向に帆走している。イエローはスターボード・タックで風上に向かうコースを帆走しており、ブルーと衝突するコースで障害物に近づいている。ブルーがコースを変更しそうもないことが明らかになったとき、イエローはラフをしてブルーを回避する。

Y旗が揚げた。どのようなコールをするのがよいか？



回答2

ブルーにペナルティーを課す。

定義オーバーラップは、反対タックの艇間では両艇が真の風向に対し90度を超えた方向に帆走している場合にのみ適用される。イエローは真の風向に対し90度を超えた方向に帆走していないので、両艇はオーバーラップしておらず、規則19.2 (b) は適用されない。イエローはブルーに対してルームを与える必要はない。イエローがラフしなければならなくなった時、ブルーは避けておらず、規則10 に違反している。

MR CALL B17

定義 避けている

質問

避けている義務のあるブルーのバウが、イエローのトランサムの上を通過する場合、ブルーは避けているか？



回答

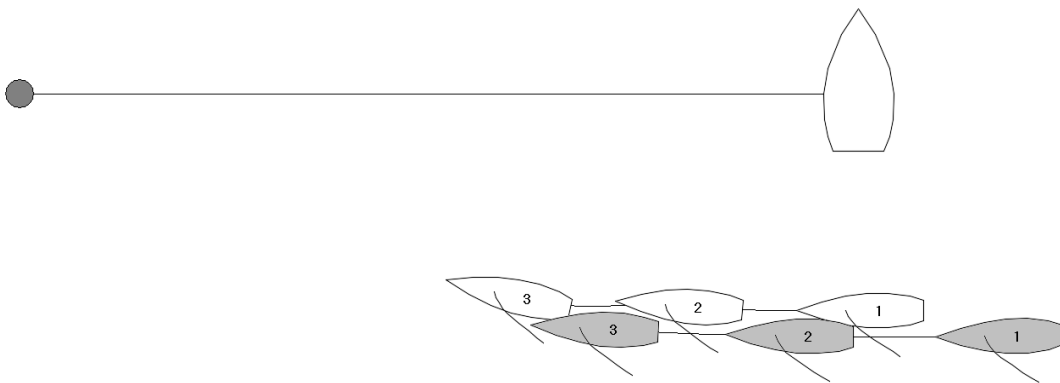
避けている。

MR CALL B18

- 規則 11 同一タックでオーバーラップしている場合
規則 12 同一タックでオーバーラップしていない場合
規則 15 航路権の取得

質問

プレススタートにおいて、イエローとブルーはスターボード・タックのビーム・リーチで帆走しており、イエローはブルーのクリア・アヘッドで進路の少し風上の位置にいる。イエローがセールを緩めてブルーは風下にオーバーラップするが、両艇ともコース変更はしない。両艇の間隔はわずか数センチである。イエローが避けているためにラフをし、直ちに接触があった。両艇からY旗が揚げた。どのようなコールをするのがよいか？



回答

ブルーにペナルティーを課す。イエローが減速した結果、ブルーは航路権を得た。スピードの変化はイエローの行動により起こったことであるが、スピードの増減そのものは規則15の第二文節が意味する「行動」ではない。

それゆえ、ブルーが航路権を得たときに、規則15が適用される。ブルーは、イエローが避けていることができないほど接近してオーバーラップしているので、ブルーはイエローに避けているためのルームを与えておらず、規則15に違反している。

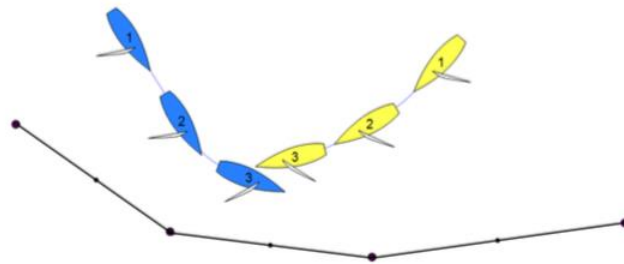
MR CALL B19

規則 10	反対タックの場合
規則 11	同一タックでオーバーラップしている場合
規則 19.2	障害物においてルームを与えること
定義	クリア・アスターンとクリア・アヘッド、オーバーラップ、障害物、避けているおよびルーム

質問 1

スタート前、スターボード・タックのイエローとポート・タックのブルーは、真の風向に対し 90 度を超えた方向に帆走している。両艇ともに障害物に向かって帆走している。位置 3 でイエローはブルーを回避するためにラフして、Y 旗を揚げる。

どのようなコールをするのがよいか。



回答 1

ブルーにペナルティーを課す。

イエローは航路権艇であり、アンパイアはイエローが障害物のポートサイドを通過しようとしていることを確信している。(規則 19.2(a))

規則 19 によると、内側艇か外側艇かは、艇が障害物に遭遇した時の航路権艇と障害物の関係により決まる。イエローが障害物をポートサイドに見て通過している時、イエローのポート側の艇はすべて内側艇であり、スターボード側の艇はすべて外側艇である。

位置 2 でブルーは被航路権艇であり、かつ、イエローに障害物におけるルームも与えなければならない。イエローが位置 1 から 2 でコースを変更した時、ブルーは避けるためのルームがあった。位置 2 の後、ブルーは、避けておらず、イエローに障害物を通過するためのルームを与えなかった。

質問 2

もしもブルーがイエローと並行して走っていて障害物に近づいたとしたら回答は変わるか？

回答 2

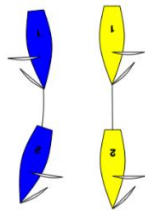
変わらない。

質問 3

スタート前、スターボード・タックのイエローとポート・タックのブルーは、真の風向に対し 90 度を超えた方向に帆走している。両艇ともに障害物に向かって帆走している。

アンパイアは、イエローが障害物のどちらの側を通過しようとしているか確かではない。

ブルーがスターボード・タックにコースを変えて、Y 旗を揚げた。



回答 3

緑色と白色の旗を揚げる。

規則 19.2(b)は、2 艇が障害物を通過しようとしている時に適用される。

内側か外側かを定めるために、アンパイアは航路権艇が障害物のどちら側の通過を選ぶか確信する必要がある。

位置 2 で航路権艇は障害物に対して垂直に帆走している。

そのため、いずれの艇が内側艇かを見極めることはできない。

アンパイアがいずれの艇が内側艇か見分けることができない場合、規則 19 の義務は発生せず、ブルーに規則 11 により避けていることを求める。

MR CALL C1

規則 C2.5(7)

規則 11

C 節

規則 19.2(b)

最後の確かな点

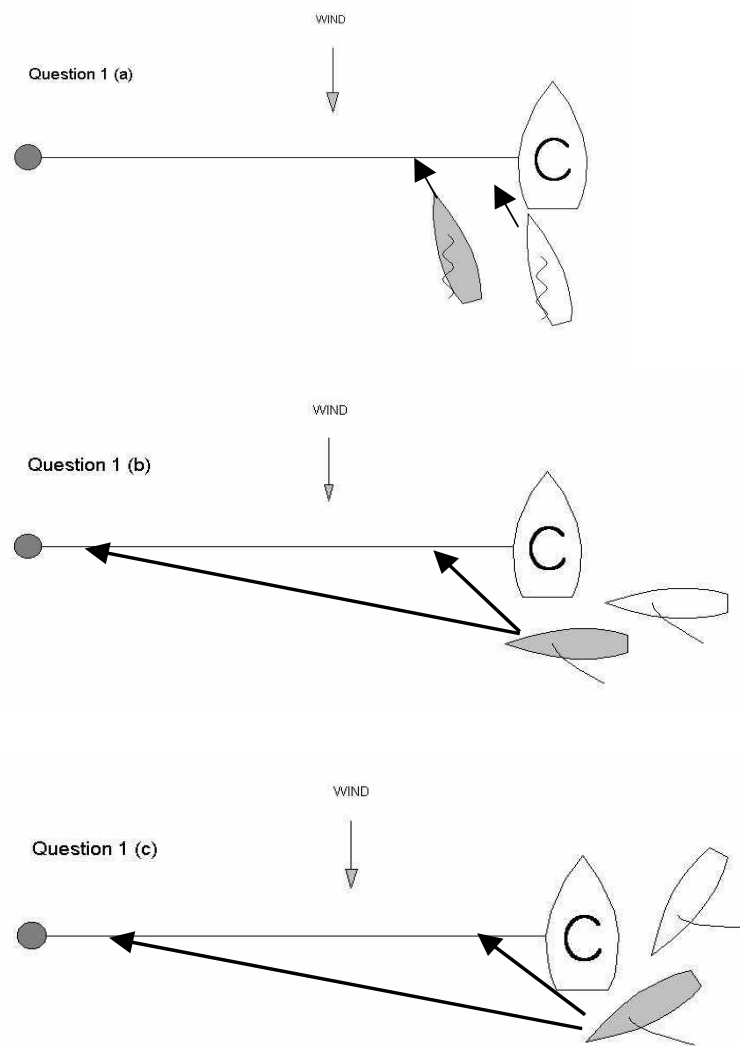
同一タックでオーバーラップしている場合

マークおよび障害物において：前文

障害物においてループを与えること

質問 1

ブルーとイエローが、スタート・ラインのレース・コミッティー・ボート側の端に近づいている。両艇がスタートするためにスタート・マークに近づいているかどうかを、アンパイアはどのように判定するか？

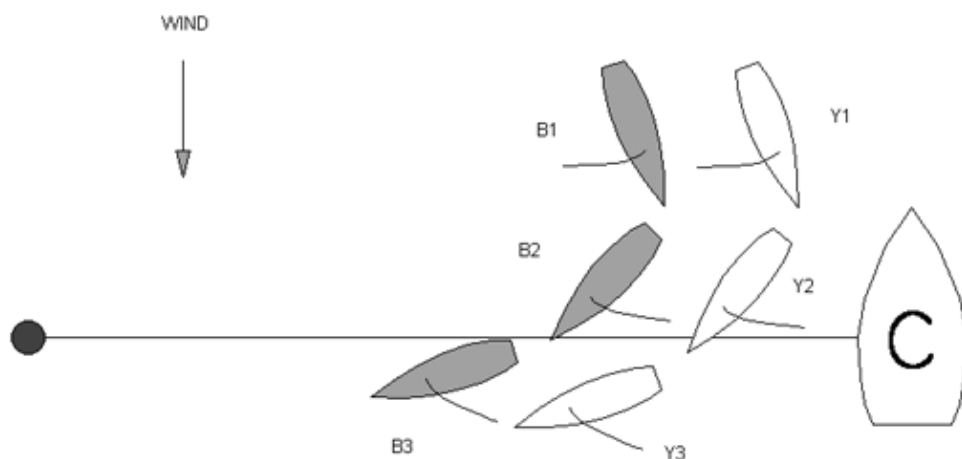


回答 1

見取図 a、b、c のそれぞれで、両艇はスタートするためにスタート・マークに近づいているということはできる。アンパイアは、両艇がスタートするためにスタート・マークに近づいているかどうかを判定するために、その場の状況での両艇のスピードとコースおよびスタート信号までに残された時間を用いる。マッチ・レースのスタート・ラインは短いので、両艇は遠い方の端（見取図 b）に近づいていることもある。しかしながら、両アンパイアが両艇はスタートするために近づいていると同意するまでは、アンパイアは、両艇はそうしていないと判定する（規則 C2.5 (7) を参照）。

質問 2

スタートする前、ブルーとイエローは、スタート・ラインのコース・サイドにいて、ポート・タックで真の風向に対し 90 度を超えた方向に帆走している。ブルーは、イエローにレース・コミッティー・ボートを通過するためのルームを与える。Y 旗が揚げた。どのようなコールをするのがよいか？



回答 2

緑色と白色の旗を揚げる。

艇は、定められた側でマークを通過するために近づくまで、スタートするためにマークに近づいていることにならない。位置 1 で、イエローには規則 19.2(b) によりルームを得る資格があり、ルームは与えられた。このことは、両艇がリコールされた場合にも適用される。

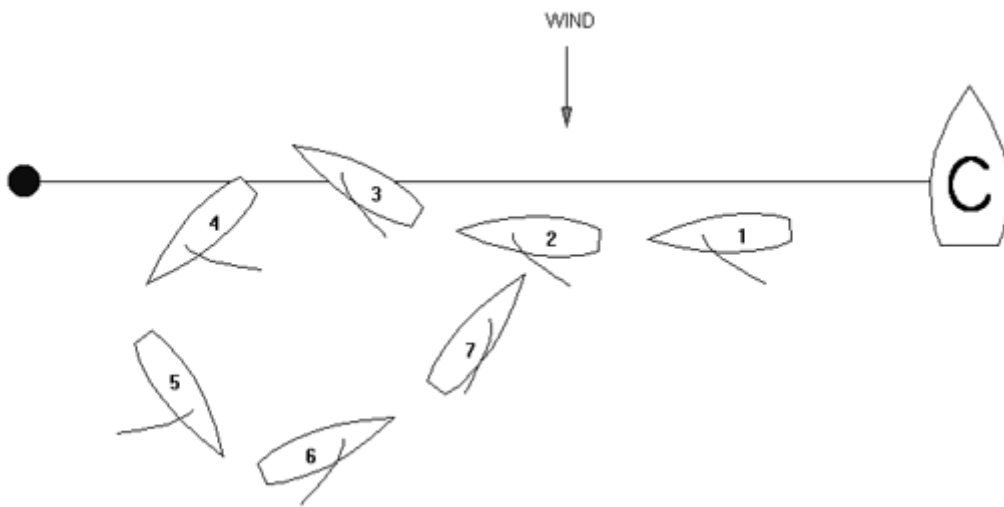
MR CALL C2

規則 C7.2(a) ペナルティー方式：すべてのペナルティー

規則 C7.3(c) ペナルティー方式：ペナルティーの制限

質問

プレススタート中にペナルティーを課せられた艇が、スタート直前にスタート・ラインの風下をリーチングで帆走している。スタート信号時に、その艇はスタート・ラインをちょうど横切れるだけラフし、クロースホールドになる前にベア・アウェイ、ジャイブして反対タックのクロースホールドのコースで帆走していく。その艇は規則 C7.2(a) および C7.3(c) が求めるようにペナルティーを履行したのか？



回答

ペナルティーを履行した。その艇は、ペナルティーを履行する前にスタートする必要があったが、クロースホールドのコースからペナルティーを履行し始める必要はない。

MR CALL D1

規則 11	同一タックでオーバーラップしている場合
規則 16.1	コース変更
定義	避けているおよびルーム

質問 1

スタートしてまもなく、イエローとブルーはポート・タックのクロースホールドである。両艇はオーバーラップしており、イエローが風上で避けていた。両艇が、膨張式のブイで、このレグのマークではない、マーク L の風下を通過するときに、ブルーがラフし、イエローがそれに応じる。イエローが艇体の中央部でマークに当たったときにラフを止めたため、ブルーはラフを止めざるを得なくなった。両艇が Y 旗を揚げた。どのようなコールをするのがよいのか？

回答 1

ブルーにペナルティーを課す。航路権艇のブルーがコース変更する場合、ブルーは規則 16.1 に従ってルームを与えなければならない。マークに当たることはシーマンらしくない。

マーク L はこのレグのマークではないので、規則 18 と 31 は適用されない。

質問 2

障害物と位置付けるほど大きくなくても、応じる能力が制限されたり、艇体またはフォイルに損傷を与えたりするであろう物体の風下を通過する場合も、回答は同じであろうか？

回答 2

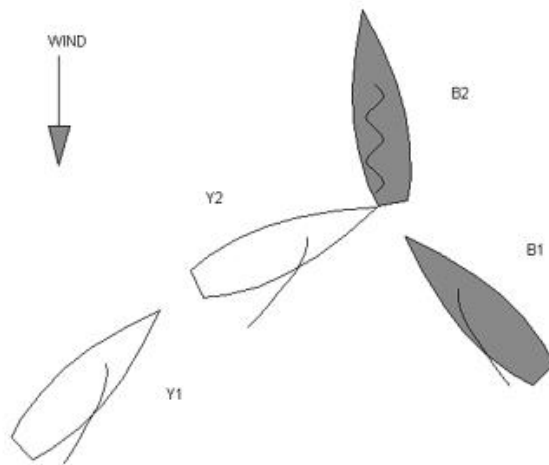
同じである。イエローが初めに避けている限り、ブルーは、コースを変更する場合、シーマンらしいやり方で応じるためのルームをイエローに与えなければならない。

MR CALL D2

規則 10 反対タックの場合
規則 16.1 コース変更

質問

ブルーとイエローは、風上マークに向かうレグで互いに近づいている。イエローがブルーのスターンを通過するためにベア・アウェイしているとき、ブルーがラフする。イエローはさらにベア・アウェイをしようとするが、ブルーのポート側のクォーターとイエローのバウとの間で接触が起こる。Y 旗が揚げた。どのようなコールをするのがよいか？



回答

もしアンパイアが、ブルーがラフする前にはイエローは避けていたと納得する場合には、ブルーはイエローにルームを与えずにコース変更をしたことにより規則 16.1 に違反した。ブルーにペナルティーを課す。

MR CALL D3

規則 20.2(b) 障害物におけるタックするためのルール

質問

障害物に接近しながら、イエローとブルーは同じタックで風上に向かって帆走している。ブルーは、タックするためのルールを求めてイエローに声をかけ、信号を送る。イエローは、ブルーがクロスホールドより風下のコースを帆走していると考え、この声かけを無視する。

両艇からY旗が揚げた。どのようなコールをするのがよいか？

回答

イエローにペナルティーを課す。声をかけた艇が風上に向かって帆走している場合、声をかけられた艇は、規則20.2(b)に従って常に声かけに応じなければならない。

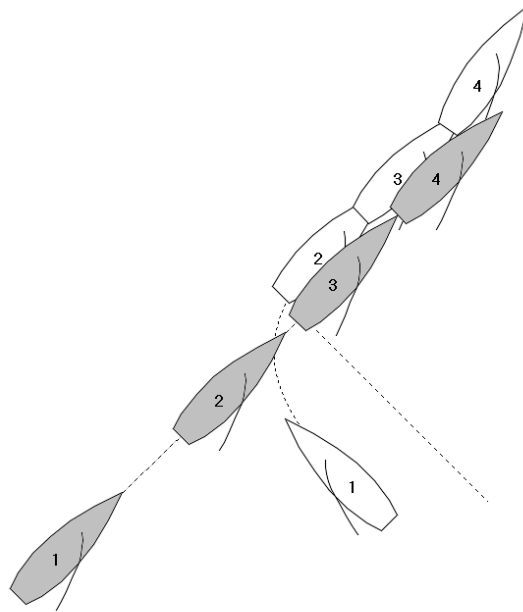
それに加え、ブルーが明らかにクロスホールドのコースよりも風下を帆走しているときにタックをするためのルールを求めて声かけした場合には、ブルーは規則 20.1(b)に違反している。ブルーにペナルティーを課す。

MR CALL D4

規則 10	反対タックの場合
規則 11	同一タックでオーバーラップしている場合
規則 12	同一タックでオーバーラップしていない場合
規則 15	航路権の取得
規則 43.1(b)	免罪（ルームまたはマークルーム）

質問 1

スターボード・タックのイエローとポート・タックのブルーは風上に向うビートにある。イエローは風位を越え、ブルーのクリア・アヘッドで進路上のわずかに風上の位置でタックを完了する。タックによりイエローの速度が落ちたので、ブルーは風下にオーバーラップする。いずれの艇もコース変更しない。両艇間の距離はわずか数センチメートルである。イエローは避けているためにラフをするが、直ちに接触が起こる。両艇がY旗を揚げた。どのようなコールをするのがよいか？



回答1

ブルーは、イエローがタックを完了するまではコースを変更する必要は無い。イエローがタックを完了した後、ブルーには、もし必要ならベア・アウェイすることにより避けているルームがあるので、イエローは、ブルーに対し始めに避けているルームを与えるという規則15による義務を果たしている。ブルーがその直後に風下へオーバーラップすることにより航路権を得るとき、ブルーは規則15に基づきイエローに避けているためのルームを与えなければならない。

もし、オーバーラップが成立したときに、イエローが避けているためのすべての努力をするにもかかわらず避けていることができない場合は、ブルーは規則15に違反している。イエローは規則11に違反しているが、規則43.1(b)により免罪される。ブルーにペナルティを課す。

しかしながら、イエローが避けているためのあらゆる努力をせずに、ブルーが、初めにルームを与えた後、回避行動をする必要があったり、接触があったりする場合には、イエローは規則11に違反している。イエローにペナルティーを課す。

質問2

もしイエローがタックを完了するのがクリア・アヘッドのもっと風上であり、ブルーより遅い速度で前進しながら横流れしたことによりブルーとイエローの距離が縮まった場合には、答えは異なるだろうか？

回答2

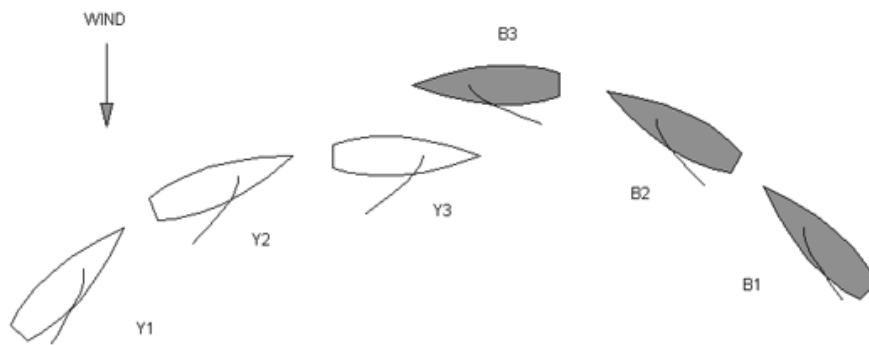
異なる。

MR CALL D5

規則 10 反対タックの場合
規則 16.1 コース変更

質問 1

風上マークへ向かうレグで、ブルーとイエローは互いに近づいている。ブルーから約 4 艇身のところで、イエローはブルーを回避するためにベア・アウェイする。そのときブルーは、両艇が衝突するコースのままとなるようにベア・アウェイする。イエローとブルーは同じように、両艇が最終的にほぼ風を真横に受けてすれ違うまで、ベア・アウェイを続ける。ブルーは真の風向に対し 90 度を超えた方向に帆走することはなかった。Y 旗が揚げられた。どのようなコールをするのがよいか？



回答 1

緑色と白色の旗を揚げる。関係規則は 16.1 であるが、インシデントの間中、ブルーはイエローに避けているためのルームを与えていたので、ブルーは規則 16.1 に違反していない。

質問 2

同様の状況で、イエローのコースはブルーの前を横切れるものであったが、ブルーは衝突するコースの方へラフし、イエローは、シーマンらしいやり方でタックして離れる。Y 旗が揚げられた。どのようなコールをするのがよいか？

回答 2

緑色と白色の旗を揚げる。質問1と同じく、関係規則は16.1であり、ブルーはイエローにコース変更を強いたが、それはイエローに避けているためのルームを与えることなく行ったわけではない。

MR CALL D6

規則 16.1 コース変更
定義 ルーム

質問

ブルーはポート・タックのクロースホールドで、イエローはスターボード・タックのクロースホールドで、風上マークへ向かうレグにいる。イエローは真の風向に対し 90 度を超えた方向のコースへベア・アウェイするが、それはイエローのプロパー・コースよりも風下である。その結果、ブルーは避けているために直ちにコース変更しなければならない。Y 旗が掲げられた。どのようなコールをするのがよいか？

回答

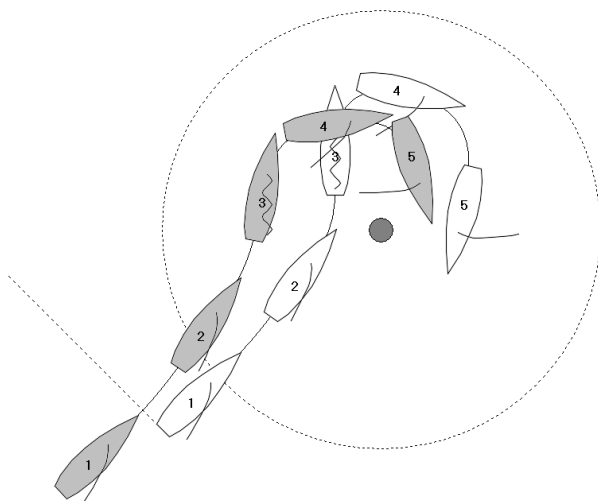
イエローにペナルティーを課す。イエローは、ルーム、すなわちシーマンらしいやり方で操船するための余地をブルーに与えていないことにより、規則16.1に違反している。

MR CALL E1

規則 10	反対タックの場合
規則 11	同一タックでオーバーラップしている場合
規則 C2.6 (13.2)	タッキング中またはジャイビング中
規則 16.1	コース変更
規則 C2.9 (18.2(a)(2))	マークルームを与えること（オーバーラップしていない場合）
規則 43.1(b)	免罪（ルームまたはマークルーム）
定義	マークルーム（規則C2.2） およびプロパー・コース（規則C2.3）

質問

イエローとブルーはポート・タックで風上マークに近づいている。イエローはブルーのクリア・アヘッドでゾーンに入る。その後イエローはマークを回航する前にプロパー・コースより風上までラフする。ブルーはイエローとマークの間のコースへベア・アウェイする。イエローはスターボードヘジャイブする。イエローが、マークの横に来て、プロパー・コースを帆走しているときに、ブルーを回避するためにベア・アウェイを強いられた。Y旗が揚げた。どのようなコールをするのがよいか？



回答

ブルーにペナルティーを課す。

イエローがクリア・アヘッドでゾーンに入ったときから規則C2.9 (18.2(a)(2)) が適用され、ブルーはそれ以降、イエローにマークルームを与えなければならない。マークルームは、イエローがマークを回航して通過するためのプロパー・コースである。位置2の後イエローがラフする場合、イエローは得る資格があるマークルームの範囲内を帆走していない。規則16.1によりイエローはブルーに避けているためのルームを与えなければならないが、イエローは与えた。

位置3から5の間、イエローは、位置5でジャイブすることも含めて、プロパー・コースを帆走している。その間、ブルーは規則18.2(a)(2)に従って、イエローにプロパー・コースを帆走するのに必要なルームを与えなければならないが、そうしなかった。

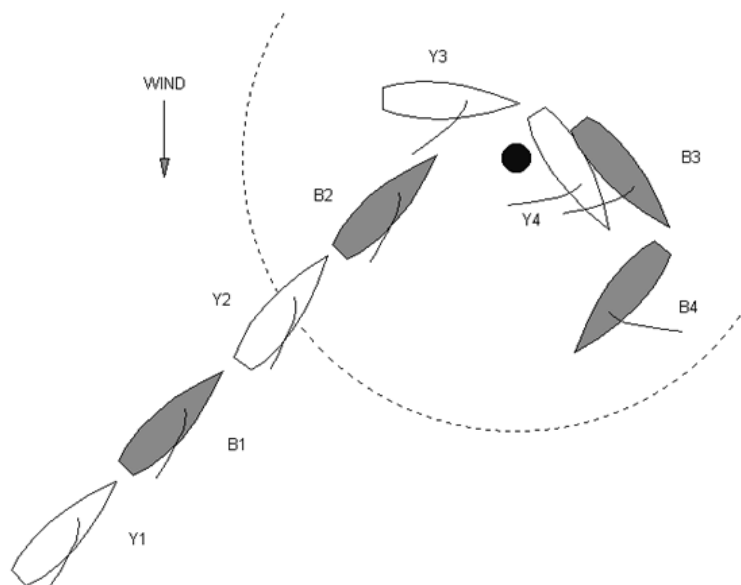
ブルーはイエローにマークルームを与えなかったし、またプロパー・コースを帆走させなかった。ブルーにペナルティーを課し、イエローは規則 C2.6 (13.2) に違反したとしても規則 43.1(b)により免罪される。

MR CALL E2

規則 C2.9 (18.2(a)(2)) マークルームを与えること (オーバーラップしていない場合)
規則 43.1(b) 免罪 (ルームまたはマークルーム)

質問

ブルーとイエローは、ポート・タックで風上マークへ近づいており、ゾーンでブルーがクリア・アヘッドである。そのマークはスターボード回りである。マークを通過した後、ブルーは直ちにジャイブしてスターボード・タックになる。ブルーは、ジャイブする前に、マークルームを得る資格があるまま、どこまでマークから離れて帆走できるか？



回答

ブルーは、マークの求められた側を回航または通過するプロパー・コースを帆走するのに必要なルームの資格を得ている。

位置 3 で、ブルーは次のレグに入っており、マークはクリア・アスターンにある。従って、イエローは求められたマークルームをブルーに与えており、もはや規則 43.1(b)は適用されない。

もしブルーが、この位置以降ジャイブをするのであれば、規則 C2.6 (13.2) 続いて、規則 15 および 16.1 に従わなければならない。

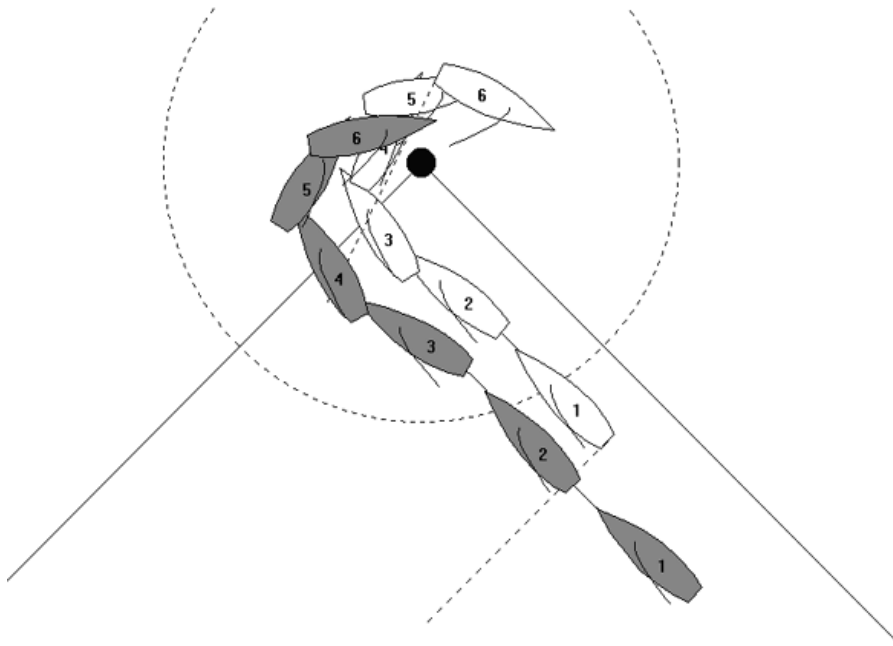
MR CALL E3

規則 15	航路権の取得
規則 C2.9(18.2(a))	マークルームを与えること
規則 43.1(b)	免罪（ルームまたはマークルーム）
定義	マークルーム（規則 C2.2）

質問 1

イエローがブルーのクリア・アヘッドでゾーンに入る。両艇はタックし、マーク回航を続ける。ブルーがイエローの内側にオーバーラップする。両艇が Y 旗を揚げた。

どのようなコールをするのがよいか。



回答 1

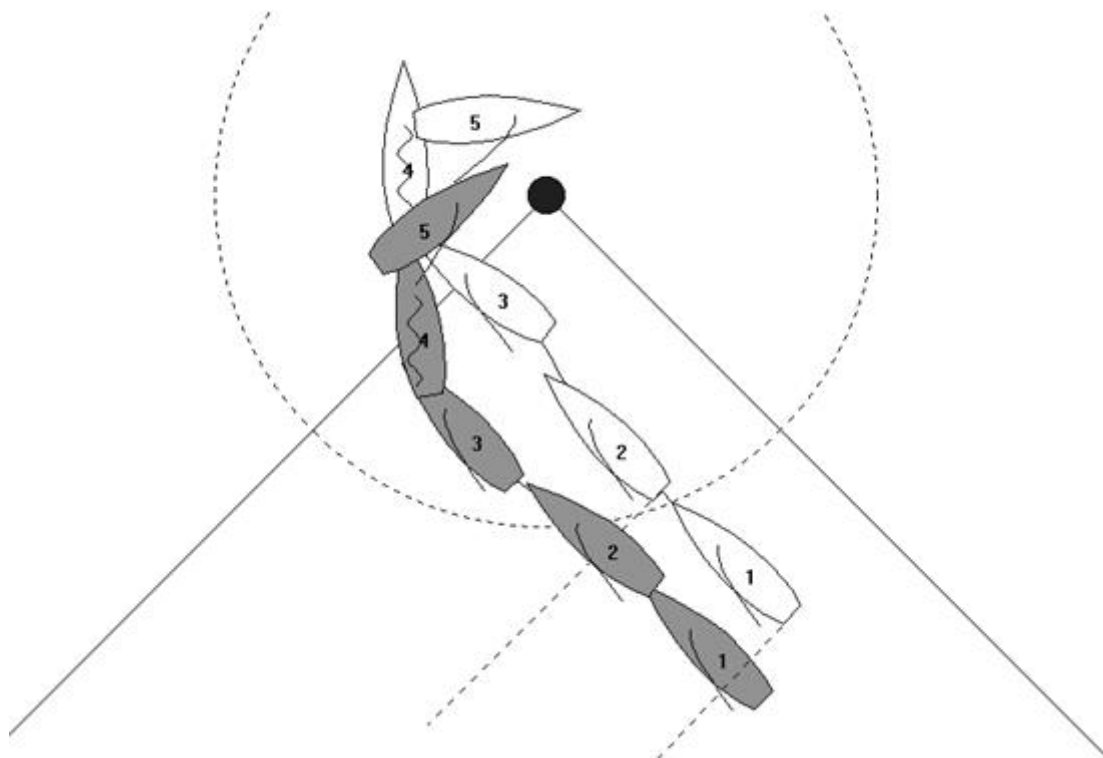
イエローがゾーンに入ったとき、イエローがマーク回航を完了するまで規則 C2.9 (18.2(a))が適用される。

位置 6 でイエローはまだマーク回航を完了していない。もしイエローがプロパー・コースを帆走するためにブルーを回避する必要があるれば、ブルーは規則 18.2(a) (2) に違反している。ブルーにペナルティーを課す。もしイエローが同時に規則に違反していても、規則 43.1(b) によって免罪される。

もし、イエローがマーク回航時に妨害されることなくプロパー・コースを帆走できていれば、緑色と白色の旗を揚げる。

質問 2

イエローとブルーがオーバーラップしてゾーンに入る。両艇はタックし、マーク回航を続ける。ブルーがイエローの内側にオーバーラップする。イエローのブームがブルーの艇体と接触する。両艇がY旗を揚げる。どのようなコールをするのがよいか？



回答 2

ブルーにペナルティーを課す。

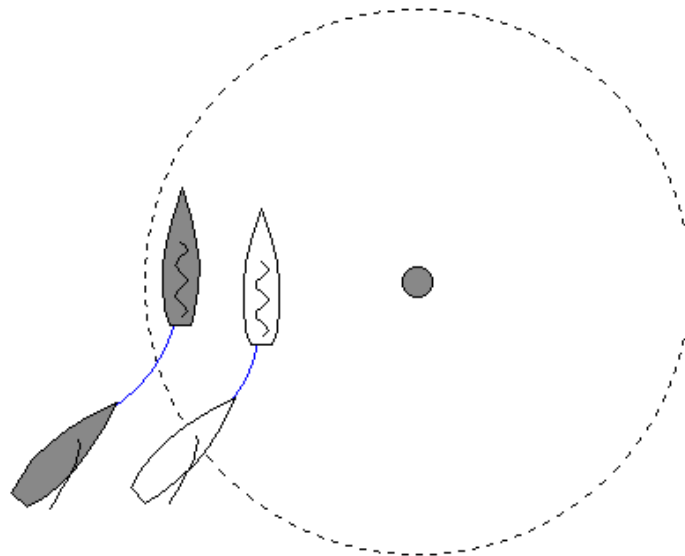
回答 1 を参照すること。(ただし、ここでは規則 18.2(a)(1) が適用される。)

MR CALL E4

規則 11	同一タックでオーバーラップしている場合
規則 16.1	コース変更
規則 C2.9 (18.2(a)(1))	マークルームを与えること(オーバーラップしている場合)
定義	マークルーム(規則 C2.2)およびルーム

質問

ブルーとイエローは、ゾーンにおいて、ポート・タックで、イエローが風下で、オーバーラップしながら風上マークに近づいており、レイライン上にいる。イエローはマークを通過する前に、ブルーを風位に向けるようにラフする。ブルーはラフに応じ、避けている。Y 旗が揚げた。どのようなコールをするのがよいか？



回答

緑色と白色の旗を揚げる。

ブルーは、規則 11 により避けていなければならないが、規則 18.2(a)(1)によりマークルームを与えなければならないが、ブルーはそうした。イエローがラフする場合、得る資格があるマークルームの範囲内を帆走していないので、規則 16.1 によりブルーに避けているためのルームを与えなければならない。

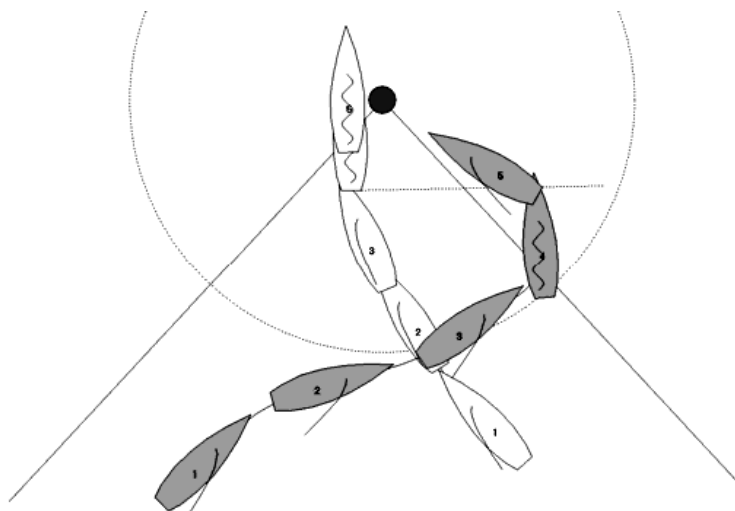
両艇がマークを回航または通過している間に、イエローがプロパー・コースより風上を帆走することを妨げる規則はない。

MR CALL E5

規則 C2.9 (18.2(a)(1)) マークルームを与えること（オーバーラップしている場合）

質問 1

スターボード・タックのイエローとポート・タックのブルーが、共にクロースホールドで風上マークへ近づいている。ブルーはベア・アウェイしてイエローのスターンを通過する。イエローがゾーンに到達した時、イエローはブルーの内側にオーバーラップしていた。イエローはゆっくりとラフし、マークの真横で風位に立ててほとんど止まる。イエローがラフしている間に、ブルーはスターボードヘタックし、マークに向かってベア・アウェイする。イエローはマークにおいてルームを与えず、ブルーは衝突を回避するためラフする。ブルーから Y 旗が揚がる。どのようなコールするのがよいか？



回答 1

緑色と白色の旗を揚げる。

イエローがゾーンに入った時、内側艇なので、規則 C2.9 (18.2(a)(1)) により、マークを回航または通過し終わるまで、マークルームを得る資格がある。ブルーは避けていることにより、イエローにマークルームを与えた。

質問 2

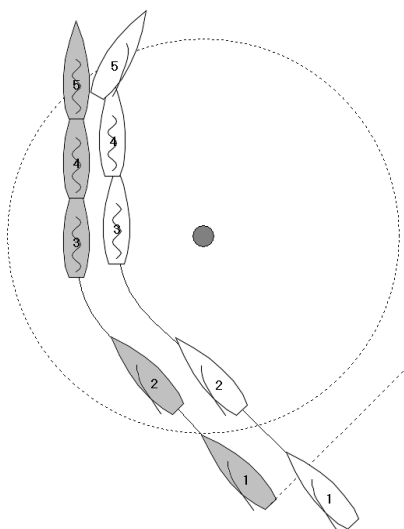
ブルーがゾーンの外側でタックを完了した場合には、回答は変わるだろうか？

回答 2

変わらない。

MR CALL E6

規則 11	同一タックでオーバーラップしている場合
規則 C2.6(13.1)	タッキング中またはジャイピング中
規則 C2.9 (18.2(a)(1))	マークルームを与えること(オーバーラップしている場合)
規則 43.1(b)	免罪(ルームまたはマークルーム)
定義	マークルーム(規則 C2.2)



質問

ブルーとイエローは、スターボード・タックでスターボード回りの風上マークに近づいていて、ゾーンに到達したときイエローがブルーの内側にオーバーラップしている。ポート・タックのレイラインを通過したあと、両艇は風位に立つまでラフする。位置3で、ブルーはイエローにタックするための十分なルームを与えている。両艇は艇間を狭めながら前に進み、その後、ゾーンを離れる前にイエローは風位を越える。イエローがスターンを振るときに接触がある。両艇がY旗を掲揚する。どのようなコールをするのがよいか？

回答

ブルーにペナルティーを課す。イエローがブルーの内側にオーバーラップしてゾーンに到達したとき、規則C2.9 (18.2(a)(1)) が適用され、以降、ブルーはイエローに、マークを回航または通過するためのプロパー・コースを帆走するのに必要なマークルームを与えなければならない。位置3の後、イエローが直進を続けた時、イエローは得る資格があるマークルームの範囲内を帆走していない。規則11が適用され、ブルーを避けていなければならないが、そのようにしている。

位置5では、引き続きゾーンの中にいるが、イエローはプロパー・コースとして、タックをし、ブルーはイエローにそのルームを与えることができなかった。ブルーは規則18.2(a)(1)に違反している。なお、イエローは得る資格があるマークルームの範囲内を帆走しているので、規則C2.6 (13.1) 違反は、規則43.1(b)に基づき免罪される。

注：位置3と4では、イエローは航路権艇でないため、規則C2.9 (18.3(b)) が適用されないことに注意すること。

MR CALL E7

規則 11	同一タックでオーバーラップしている場合
規則 C2.9 (18.2(a)(1))	マークルームを与えること (オーバーラップしている場合)
規則 C2.9 (18.3(b))	タックまたはジャイブする場合
規則 43.1(b)	免罪 (ルームまたはマークルーム)
定義	マークルーム (規則 C2.2) およびプロパー・コース (規則 C2.3)

質問 1

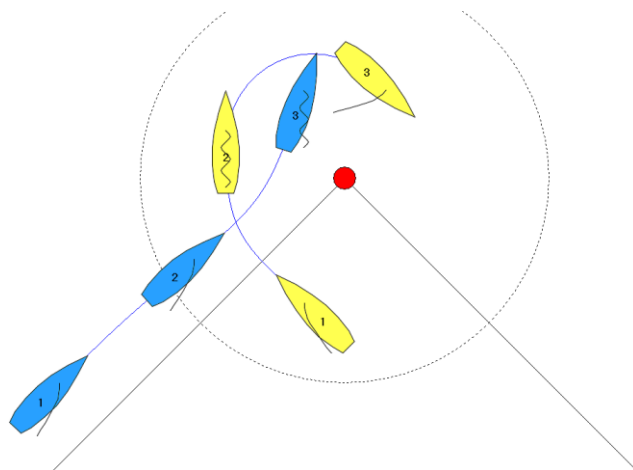
イエローとブルーは風上マークに異なるタックでアプローチしている。イエローがスターボード・タックである。

イエローは、マーク回航のために風位を越えるまで、スターボード・タックでプロパー・コースを越えて帆走する。

次にイエローはマーク回航のためにプロパー・コースへベア・アウェイする。

ブルーはイエローにマークルームを与えるためにラフしなければならない。

Y 旗が揚げた。どのようなコールをするのがよいか。



回答 1

緑色と白色の旗を揚げる。

イエローは、プロパー・コースとして必要とする以上にマークを越えて帆走した時、規則 C2.9 (18.3(b)) に違反している。しかし、規則18.3(b)が適用されている間、イエローはブルーのコースに影響を与えていないので規則18.3(b)により免罪される。

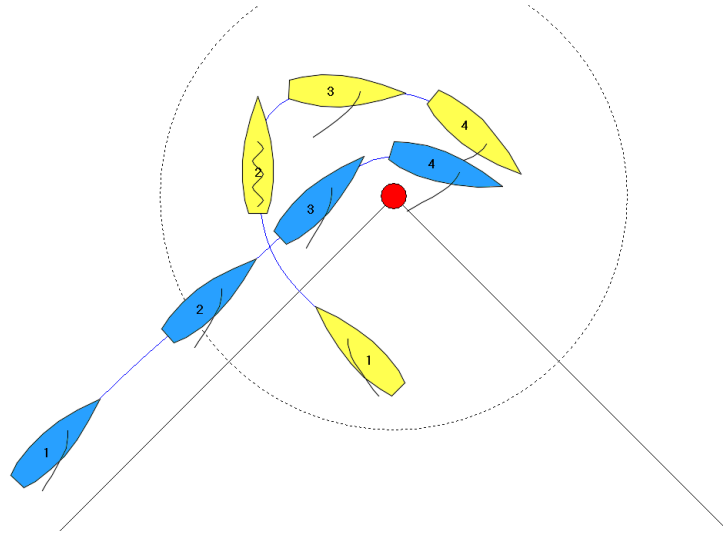
また、イエローが風位を越えたとき、もはや規則18.3(b)は適用されない。

ブルーはイエローの後方でラフイングすることにより、イエローにマークルームを与えた。いかなる規則違反も起こっていない。

質問 2

状況の始まりは質問 1 と同じだが、イエローが風位を越えた後、ブルーはイエローとマークの間に入る。イエローがマーク回航のためにプロパー・コースへベア・アウェイした時、接触が起こる。

Y 旗が揚げた。どのようなコールをするのがよいか。



回答 2

ブルーにペナルティーを課す。

イエローは規則C2.9 (18.2(a)(1)) によってマークルームを得る資格があるマークを回航するためにラフィングした瞬間から、イエローはマーク回航のためのプロパー・コースを帆走している。従って、規則11違反は、規則43.1(b)によって免罪される。ブルーは規則18.2(a)(1)によって要求されたマークルームをイエローに与えなかった。

イエローは風位を越える前に規則18.3(b)に違反したが、それにはペナルティーは課されない (回答1を参照)。

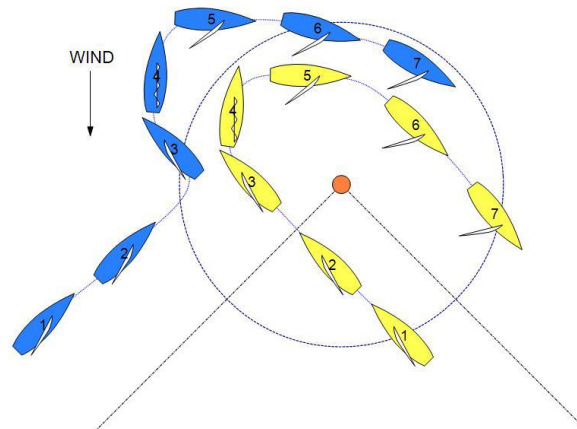
MR CALL E8

規則 10	反対タックの場合
規則 C2. 6 (13. 1)	タッキング中またはジャイビング中
規則 C2. 9 (18. 2(a) (1))	マークルームを与えること (オーバーラップしている場合)
規則 C2. 9 (18. 3(b))	タックまたはジャイブする場合
規則 C6. 5(b)	アンパイアの判定
規則 C8. 3	アンパイアが発議するペナルティー
定義	避けている、マークルーム(規則 C2. 2) およびプロパー・コース(規則 C2. 3)

質問 1

ブルーはポート・タックでイエローはスターボード・タックの衝突コースで風上マークにアプローチしている。アンパイアは、イエローがタックしてマークを回航するためのプロパー・コースを越えて帆走していることに同意する。ブルーはスターボードにタックしてイエローを避けている。位置 4 で Y 旗が揚げた。どのようなコールをするのがよいか。

Copy of TSS software registered to Dave Perry



回答 1

イエローに赤色旗付きペナルティーを課す (ダブルもあり得る)。
イエローがブルーの内側にオーバーラップして最初にゾーンに入った時、イエローは規則 C2. 9 (18. 2(a) (1)) によってマークルームの資格を得た。しかしながら、イエローは内側にオーバーラップした航路権艇なので、タックする前にプロパー・コースを帆走するために必要とする以上にマークから離れて帆走し、さらに、それはブルーのコースに影響を与えたので、規則 C2. 9 (18. 3(b)) に違反したことになる。イエローの旗を揚げる。

艇は次の場合に「コントロールできる位置にある」と言う。

すなわち、他艇に先行していて、何の支障もなく次のマークに向かってコース取りができる状態、または、規則違反することなく、他艇の行動を邪魔し、他艇の行動に影響を与え、もしくはコース変更をさせることができる状態である。

今回の状況では、イエローは規則 18. 3(b) 違反をすることなしにブルーをタックさせることができなかったため、コントロールできる位置にはいなかった。規則 18. 3(b) 違反を犯し、ブルーをタックさせることでイエローはコントロールできる位置を得たと言える。

もしアンパイアがイエローの規則 18. 3(b) 違反が故意であったと確信するのであれば、もしくはペナルティーを履行してもまだ優位だろうと確信するのであれば、アンパイアは規則 C8. 3 によりイエローに 2 つ目のペナルティーを課す。MR CALL M2 も参照のこと。

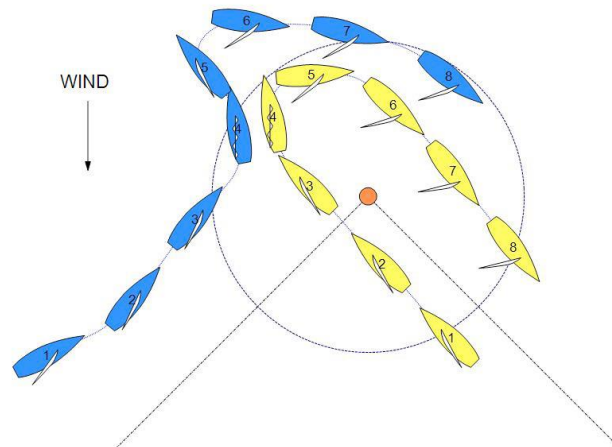
両要件を確信できなければ、アンパイアは規則 C6. 5(b) により、イエローに赤旗付きペナルティーを課す。

質問 2

ブルーはポート・タックでイエローはスターボード・タックの衝突コースで風上マークにアプローチしている。アンパイアは、イエローがタックしてマークを回航するためのプロパー・コースを越えて帆走していることに同意する。ブルーはイエローとの接触を回避するためにタックするが、クロースホールドのコースに達する前に、イエローはブルーを回避するためにラフしなければならない。

位置 4 で両艇から Y 旗が揚げた。どのようなコールをするのがよいか。

Copy of TSS software registered to Dave Perry



回答 2

イエローに赤旗付きペナルティー（ダブルもあり得る）、ブルーにペナルティーを課す。ブルーはタッキング中に避けていないので規則C2.6 (13.1) に違反している。ブルーは規則違反を余儀なくされたわけではなく、またマークルームを得る資格もなかったので、免罪されることはない。

一方で、内側にオーバーラップした航路権艇だったイエローは、タックを変えるまでにそのコースを帆走するために必要とするプロパー・コース以上にマークから離れて帆走し、かつブルーのコースに影響を与えることで、規則18.3(b)に違反している。

この状況に至る前、いずれの艇も、ルールを遵守したまま、他艇のコースを邪魔し、他艇のコースに影響を与え、またはコース変更をさせることのできる位置にいなかった。両艇ともにコントロールできる位置にいなかった。回答1を参照のこと。

イエローは規則18.3(b)に違反することで、ブルーをコントロールできる位置を得た。

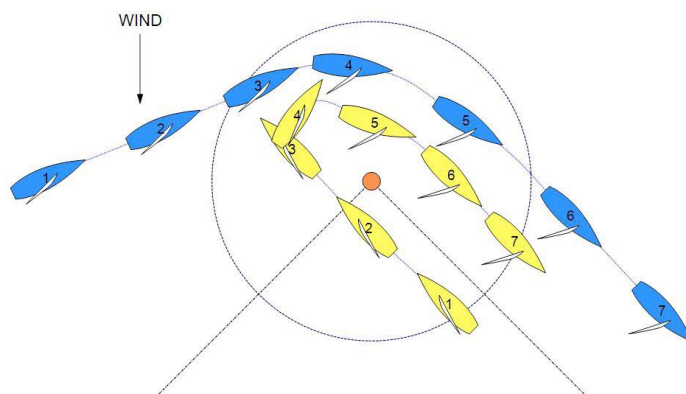
もしアンパイアがイエローの規則18.3(b)違反が故意であったと確信するのであれば、もしくはペナルティーを履行してもまだ優位だろうと確信するのであれば、アンパイアは規則C8.3によりイエローに2つ目のペナルティーを課す。それは規則C5.3による赤色旗ペナルティー（赤色旗と2つ目の黄色旗）であるべきだ。そうすることでイエローの位置をブルーの後方に下げる。MR CALL M2 も参照のこと。

アンパイアが、両要件ともに満たさないと考えるのであれば、規則C6.5(b)により、イエローに赤色旗付きペナルティーを課す。そうすることで、イエローはブルーの後方に下がり、ブルーはペナルティーを1つ残すことになる。

質問 3

ブルーはポート・タックでイエローはスターボード・タックの衝突コースで風上マークにアプローチしている。アンパイアは、イエローがタックしてマークを回航するためのプロパー・コースを越えて帆走していることに同意する。ブルーはコースを保持し、イエローはブルーを回避するためにタックしなければならない。位置 4 で両艇から Y 旗が揚げた。どのようなコールをするのがよいか。

Copy of TSS software registered to Dave Perry



回答 3

ブルーに赤色旗付きペナルティー（ダブルもあり得る）、イエローにペナルティー（ダブルもあり得る）を与える。

内側にオーバーラップした航路権艇だったイエローは、タックを変えるまでにそのコースを帆走するために必要とするプロパー・コース以上にマークから離れて帆走し、かつブルーのコースに影響を与えることで、規則18.3(b)に違反している。（ブルーはマークを回航するためのベア・アウェイすることができなかった。）

一方、ブルーは避けていなかったことで規則10に違反している。ブルーは規則違反を余儀なくされたわけではなく、またマークルームを得る資格もなかったので、免罪されることはない。

この状況に至る前、両艇ともにコントロールできる位置にいなかった。すなわち、いずれの艇も、ルールを遵守したまま、他艇のコースを邪魔し、他艇のコースに影響を与え、またはコース変更をさせることのできる位置にいなかった。回答1を参照のこと。

もしアンパイアがイエローの規則18.3(b)違反が故意であったと確信するのであれば、アンパイアは規則C8.3によりイエローに2つ目のペナルティーを与える。MR CALL M2 も参照のこと。

規則10に違反することで、ブルーはコントロールできる位置を得た。もしアンパイアが、ブルーの規則10違反が故意であったと確信するのであれば、もしくはペナルティーを履行してもまだ優位だろうと確信するのであれば、アンパイアは規則C8.3によりブルーに2つ目のペナルティーを与える。MR CALL M2 も参照のこと。

もしアンパイアが両艇にダブルペナルティーを与えるのであれば、コントロールできる位置を得たブルーに規則C5.3（赤色旗と2つ目の青色旗）により赤色旗ペナルティーを与えるべきである。

結果、ブルーはイエローの後方に下がり、イエローにペナルティーが1つ残ることになる。

アンパイアが、いずれの確信もないのであれば、規則C6.5(b)に基づいてブルーに赤色旗付きペナルティーを与える。

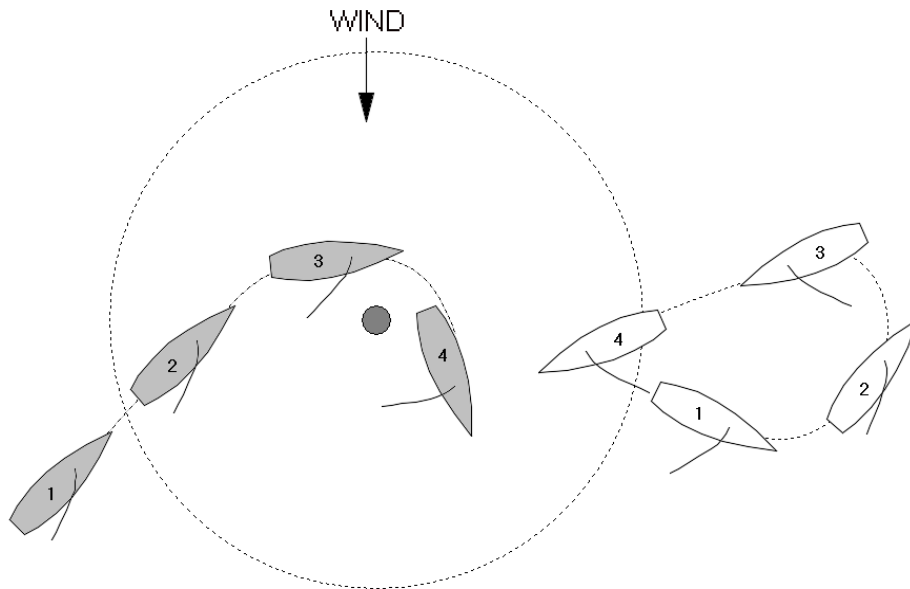
MR CALL E9

規則 C2.9 (18.1) 規則18が適用される場合
規則 C2.9 (18.2(a)(2)) マークルームを与えること (オーバーラップしていない場合)
定義 クリア・アスターンとクリア・アヘッド、オーバーラップ

質問

イエローは風上マークのゾーンにブルーのクリア・アヘッドで到達し、その後、マークを通過して完全にゾーンの外に出る。イエローは位置3の直前でペナルティーを解消し、スターボード・タックで真の風向に対し90度を超えた方向に帆走しているコースにある。ポート・タックのブルーは風上マークを回航するためにベア・アウェイの最中である。

規則C2.9 (18) はイエローとブルーの間に適用されるか？



回答

適用される。

イエローが最初にブルーのクリア・アヘッドでゾーンに到達した時

規則C2.9 (18.2(a)(2)) に基づきマークルームの資格を得る。だが、規則18は、イエローが次のレグに入り、マークがイエローのスターンの後方になった時に適用が終了する (規則C2.9 (18.1) を参照)。

イエローがゾーンから離れた時、両艇はオーバーラップしていない。

ブルーはゾーン内にとどまっているので、規則18.2(a)が再度適用された際に、ブルーは最初にゾーンに到達したと考慮される。よって、ブルーは規則18.2(a)(2)に基づきマークルームの資格を得る。

MR CALL E10

規則 C2.9 (18.2(a)(1)) マークルームを与えること (オーバーラップしている場合)

規則 C2.9 (18.2(b)) マークルームを与えること (再適用の場合)

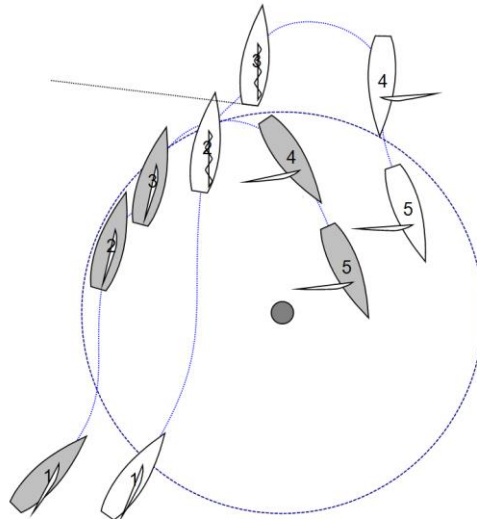
質問

ブルーとイエローは、ポート・タックで風上マークにアプローチしており、ゾーンでブルーが風上にオーバーラップしている。マークはスターボード回りである。

しかし、すぐにマークを回航せず、両艇ともに減速して風上への帆走を続ける。位置3でイエローはゾーンを離れ、ブルーのクリア・アヘッドとなる。ブルーはゾーンの中にとどまっている。

両艇がベア・アウェイすることにより、再びオーバーラップするが、今度はイエローがブルーの外側にオーバーラップする。

位置5でイエローからY旗が揚がる。どのようなコールをするのがよいか？



回答

緑色と白色の旗を揚げる。

イエローがブルーの内側にオーバーラップして最初にゾーンに入った時、イエローは規則 C2.9 (18.2(a)(1)) に基づいてマークルームの資格を得る。しかしイエローのマークルームの資格は、位置3でゾーンを離れた時に消失する (規則18.2(b)を参照)。

この時、両艇はオーバーラップしていない。

ブルーはゾーン内にとどまっているので、規則18.2(a)が再適用される際に、ブルーが先にゾーンに到達したと考慮される。従って、規則18.2(a)(2)に基づいて、ブルーにマークルームを得る資格がある。イエローはブルーにマークルームを与えている。

MR CALL E11

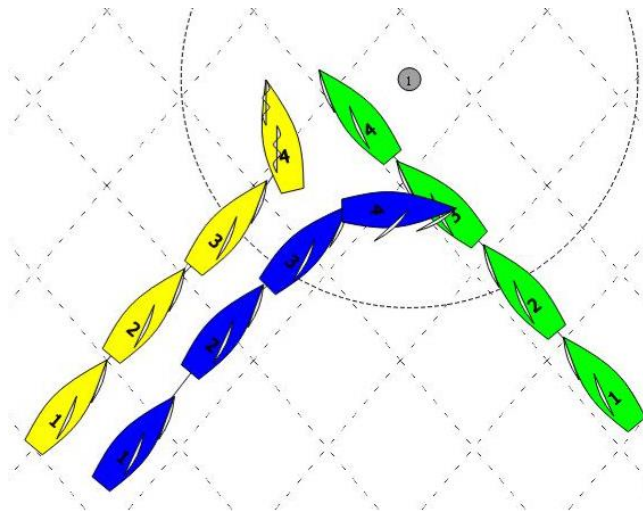
規則 10	反対タックの場合
規則 11	同一タックでオーバーラップしている場合
規則 C2.9 (18.2(a)(1))	マークルームを与えること (オーバーラップしている場合)
規則 19.1(b)	障害物を通過するためのルーム
定義	クリア・アスターンとクリア・アヘッド、オーバーラップおよび避けている

質問 1

あるマッチのイエローとブルー、他のマッチのグリーンがオーバーラップして風上マークにアプローチしている。マークはスターボード回りである。

グリーンがゾーンに入った時、グリーンは、ポート・タックでオーバーラップしているイエローおよびブルーとオーバーラップしている。そしてイエローとブルーは、グリーンと衝突コースにある。

ブルーはタックするためのルームの声かけをしない。位置 3 で、ブルーはベア・アウェイしてグリーンにスターン直後を通過する。イエローはグリーンを回避するためラフしてタック。そしてイエローが Y 旗を揚げた。どのようなコールをするのがよいか。



回答 1

グリーンは内側のオーバーラップ艇なので、規則C2.9 (18.2(a)(1))によりブルーとイエローに対してマークルームを得る資格がある。ブルーはイエローの内側のオーバーラップ艇として規則18.2(a)(1)によりイエローに対してマークルームを得る資格がある。

もし、イエローがブルーにタックするためのルームを与えたにもかかわらずブルーがタックしなかった場合、緑色と白色の旗を掲げる。イエローはブルーとグリーンの両艇にマークルームを与え、ブルーはグリーンにマークルームを与えた。

規則19が適用されないことに注意すること (規則19.1(b)を参照)。

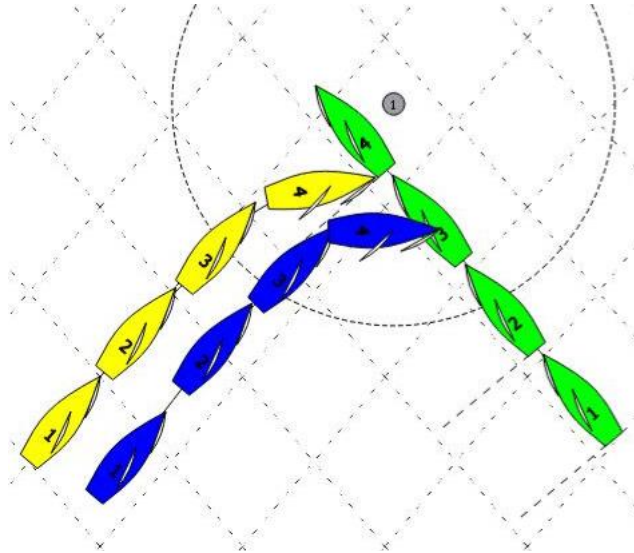
もし、ブルーのプロパー・コースの一部として、または、ブルーがグリーンにマークルームを与える義務を果たすための一部として、イエローがブルーにタックするためのルームを与えなかったとしたら、イエローにペナルティーを課す。

ブルーは、タックするためのルームの声かけまたは腕信号を行う必要はない。そのルームは規則18.2(a)(1)によって与えられたものであり規則20によるものではないからである。

質問 2

状況は質問 1 と同じだが、ラフィングしてタックする代わりにイエローはベア・アウェイしてブルーと一緒にグリーンの後方を通過しようとして、イエローとグリーンに接触が起こる。

ブルーが Y 旗を揚げた。どのようなコールをするのがよいか。



回答 2

イエローにペナルティーを課す。

規則19は適用されないので、ブルーはイエローにグリーンとブルーの間を通過するためのルームを与えることは要求されていない。

イエローは規則10、11、および18.2(a)(1)違反を犯し、グリーン、ブルーの両艇を避けていなかった（およびマーカールームを与えなかった）。

MR CALL G1

規則 15 航路権の取得

質問

真の風向に対し 90 度を超えた方向に向かうコースで、イエローはスピネーカーでブルーの風上にオーバーラップする。
イエローはオーバーラップが解けることなしにベア・アウェイし、今度はブルーの風下にオーバーラップする。

規則 15 は適用されるか？

回答

適用される。イエローが風下艇として航路権を得た瞬間に、規則 15 が適用され始める。

MR CALL G2

規則 16.1 コース変更
定義 ルーム

質問 1

ブルーはイエローの風下を帆走している。両艇共、スピネーカーをセットしている。ブルーがイエローに対しラフする。ブルーとイエローの義務は何であるか？

回答 1

イエローは避けている必要があり、ブルーはイエローに対し自艇のラフに応じるためのルームを与える必要がある。イエローのスピネーカーの大部分が風をはらみ張っていることができる間は、イエローにはスピネーカーを降ろすための追加的なルームを得る資格はない。

ブルーがラフを続けて、イエローが避けているためには、スピネーカーが風をはらみ張り続けることができなくなるまでラフしなければならない場合には、ブルーはイエローに対しスピネーカーを降ろすためのルームを与えなければならない。

イエローがその時点でスピネーカーを降ろすかどうかにかかわらず、イエローは依然として避けている必要がある。イエローがその時点でスピネーカーを降ろさなかった場合には、ブルーはその後のラフで、イエローに対しスピネーカーを降ろすための追加的なルームを与える必要はない。

質問 2

イエローがスピネーカーを降ろさず、避けているために風位を越える場合には、ブルーはシーマンらしいやり方でイエローに対し避けているためのルームを与えているのか？

回答 2

与えている。ブルーが、あらかじめイエローに対しスピネーカーを降ろすためのルームを与えていれば、ラフを続けてよい。

質問 3

ブルーがスピネーカーをセットしていない場合や、ブルーが異なるタイプのスピネーカーをセットしている場合には、どちらかの回答は変わるか？

回答 3

変わらない。

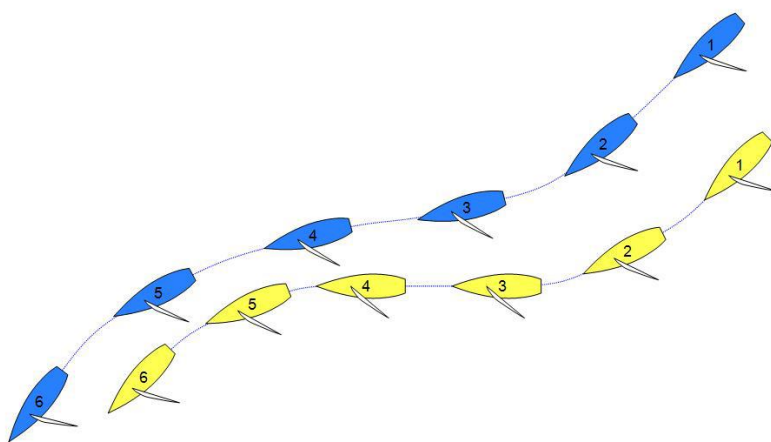
MR CALL G3

規則 11	同一タックでオーバーラップしている場合
規則 16.1	コース変更
規則 C6.5(b)	アンパイアの判定
規則 C7.2	すべてのペナルティー
規則 C8.3	アンパイアが発議するペナルティー

質問1

イエローとブルーは真の風向に対し90度を超えた方向に帆走しており、ブルーがイエローの風上にオーバーラップしている。イエローはゆっくりラフし、ブルーは応じたが、その対応は避けているには不十分である。ブルーのスピネーカーとイエローのリギンが接触する。ブルーはイエローの風をブロックしており、イエローを追い抜く。Y 旗が揚がる。どのようなコールをするのがよいか？

Copy of TSS software registered to Dave Perry



回答1

ブルーは避けていることが可能であったが、応じるのがゆっくり過ぎたか不十分だった場合には、ブルーは規則11に違反した。ブルーにペナルティーを課す。

さらに、ブルーが故意に規則に違反したと確信した場合もしくはペナルティーを課しても規則違反により有利になったとアンパイアが納得した場合には、規則 C8.3 に従い、2 つ目のペナルティーを課す。アンパイアが、そのいずれかの条件があったと確信できないが、ブルーがその規則違反によりコントロールできる位置を得た場合には、アンパイアは規則 C6.5(b) に従いブルーに赤色旗ペナルティーを課す。

MR CALL M2を参照。

質問2

イエローに未履行のペナルティーがある場合、回答は違うだろうか？

回答2

違う。ただし、ブルーに規則C8.3に従って赤色旗ペナルティーが課された場合には、これはイエローの未履行のペナルティーを取り消さない（規則C7.2(e)を参照）。ブルーは常識的にできるだけ早くペナルティーを履行しなければならず、イエローは未履行のペナルティーを1つ持ったままとなる。

質問3

両艇がフィニッシュ・ラインに近づいていて、イエローに未履行のペナルティーがある場合、回答は違うだろうか？

回答3

違う。ただし、この状況においては、ダブルペナルティーの条件に合う可能性がより大きい。

ブルーにダブルペナルティーが課せられた場合には、最初のペナルティーはイエローのペナルティーを取り消す（規則C7.2(e)参照）。

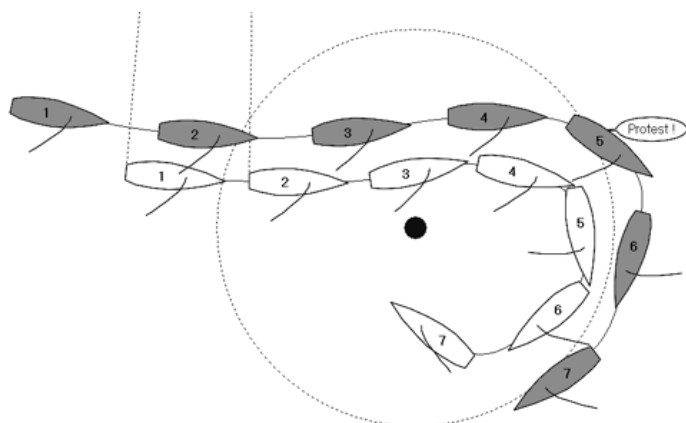
ブルーは、自らの2つ目のペナルティーを履行し、その後フィニッシュするまで、フィニッシュしたと記録されない（規則C7.2(d)参照）。

MR CALL J1

規則 11	同一タックでオーバーラップしている場合
規則 C2.9 (18.2(a)(2))	マークルームを与えること (オーバーラップしていない場合)
規則 C2.9 (18.3(b))	タックまたはジャイブする場合
定義	プロパー・コース (規則 C2.3)

質問 1

イエローはレイラインより風下で風下マークに近づいており、ゾーンにおいてブルーのクリア・アヘッドである。その直後、ブルーはイエローの外側、風上にオーバーラップする。位置 5 でブルーが Y 旗を掲げる。どのようなコールをするのがよいか？



回答 1

イエローは、ゾーンに入るときクリア・アヘッドである。規則 C2.9 (18.2(a)(2)) が適用され、ブルーはイエローにマークルームを与えなければならない。ブルーが外側にオーバーラップしたとき、ブルーは規則 11 により避けていなければならない。ブルーはルームを与え、避けている。

2 艇がオーバーラップした瞬間からイエローがジャイブするまで、規則 C2.9 (18.3(b)) も適用され、イエローはタックを変更するまでプロパー・コースよりもマークから離れて帆走してはならない。アンパイアはイエローがこの規則に従っているかどうかを判断するときに、艇の種類、潮の流れ、風の強さ、波などの要素を考慮しなければならない。イエローが、規則 18.3(b) が適用される間、ブルーがいない場合に帆走したであろうコースよりもマークから離れて帆走していないとアンパイアが判定した場合には、緑色と白色の旗を掲げる。イエローがプロパー・コースよりもマークから離れて帆走した場合には、イエローは規則 18.3(b) に違反している。イエローが規則 18.3(b) に違反している間、ブルーのコースに影響を与えた場合には、イエローにペナルティーを課す。そうでない場合には、緑色と白色の旗を掲げる。

質問 2

イエローがスピネーカーを降ろすときに問題を起こしていた場合、コールは変わるか？

回答 2

変わらない。ブルーが与えなければならないルームや、イエローが帆走しなければならないコースは、シーマンらしくない操船によって変わることはない。

MR CALL J2

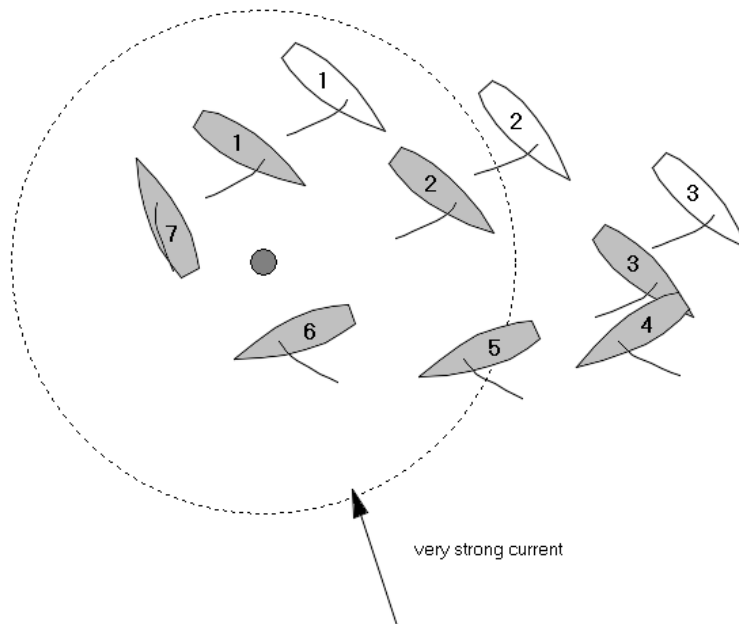
規則 C2.9 (18.3(b)) タックまたはジャイブする場合
定義 プロパー・コース (規則C2.3)

質問

イエローとブルーは、ブルーが内側にオーバーラップした状態で、風下マークのゾーンに到達する。ブルーのこのマークにおけるプロパー・コースはジャイブを含むので、ブルーには規則C2.9 (18.3(b)) が適用される。

強い潮流と微風のため、ブルーのプロパー・コースは、ジャイブする前にゾーンの外まで出てから、マークに向けて戻ることである。ブルーが、ジャイブすることがプロパー・コースである地点に到達したとき、両艇ともゾーンの外である。

それでもブルーは、規則18.3(b)により、その時点 (位置3) でジャイブしなければならないか？



回答

しなくてよい。

両艇がゾーンを離れたとき、規則18.3(b)を含め、規則18は適用されなくなる (規則C2.9(18.1)を参照)。

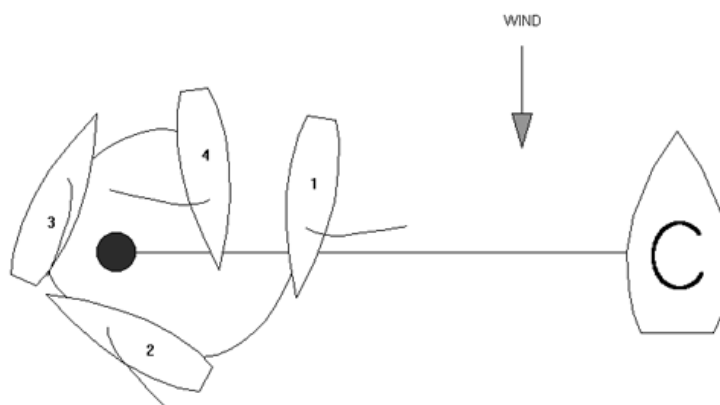
従って、ブルーは規則18.3(b)に基づきジャイブする必要はない。

MR CALL K1

規則 28.1	レースの帆走
規則 C7.2	すべてのペナルティー
定義	フィニッシュ（規則 C2.1）とコースの帆走

質問 1

艇がフィニッシュまでペナルティーの履行を遅らせた場合、その艇がフィニッシュ・マークを回ってペナルティーを履行することは許されるか？



回答 1

許される。その艇がフィニッシュ・ラインを通り抜けて帆走したとしても、その艇は、ペナルティーをまだ履行していないので、定義『フィニッシュ』（規則 C2.1）により、まだフィニッシュしていない。その艇のペナルティーは、規則 C7.2(a) (2) に従って、タックして、常識的にできるだけ早く、真の風から 90 度より風下のコースまでベア・アウェイすることである。規則 C7.2(d)を参照のこと。

質問 2

その艇は、規則 28.1「レースの帆走」に従っているか？

回答 2

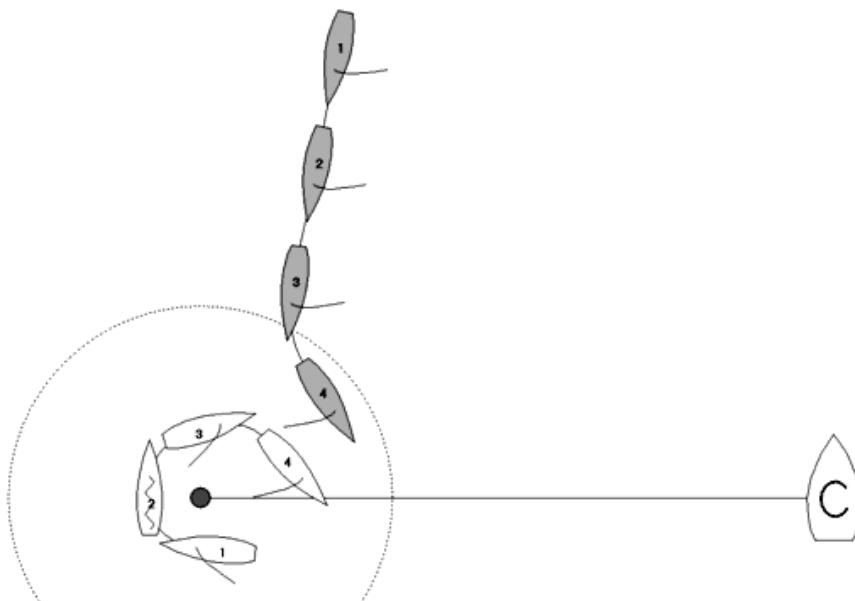
従っている。規則 28.1 は艇に「コースの帆走」を求めている。
定義『コースの帆走』は「糸をぴんと張った場合に」「各マークを」「定められた側で通過する」ことを求めており、それを行っている。
この規則または定義は、たとえ結果として航跡が定められた側を 2 度通過することになったとしても、そのようにフィニッシュ・マークまたはその他のマークを回航することを禁じていない。

MR CALL K2

規則 11	同一タックでオーバーラップしている場合
規則 C2.9 (18.2(a)(2))	マークルームを与えること (オーバーラップしていない場合)
規則 21.2	スタートの誤り、ペナルティーの履行、セールを逆に張ること
規則 43.1	免罪

質問

イエローはブルーのクリア・アヘッドでフィニッシュ・マークのゾーンに入り、フィニッシュ・マークを回ってペナルティーを履行している。イエローがタックして、ポートでベア・アウェイするときに、スターボードでマークに近づいているブルーが、ベア・アウェイして、ポートヘジャイブした。Y 旗が揚がる。どのようなコールをするのがよいか？



回答

イエローは、ブルーのクリア・アヘッドでゾーンに入ったので、規則 C2.9 (18.2(a)(2)) に基づきマークルームの資格を得る。イエローが風位を越えても規則 18.2(a)(2) は適用され続けるが、イエローがペナルティーを履行し始めた時から、真の風から 90 度より風下のコースまでベア・アウェイしてペナルティーを完了するまで、規則 21.2 に基づき避けていなければならない。イエローは、得る資格があるマークルームを帆走しているが、規則 43.1(b) または 43.1(a) による規則 21.2 違反の免罪は得られない。

何故なら、規則 43.1(b) に D 節は含まず、また、イエローは規則 21.2 違反を強いられたわけではないからである。

イエローがペナルティーを完了する前に、ブルーが回避行動をとる必要があった場合には、ブルーがマークルームを与えるためにコース変更をしたのだとしても、イエローは規則 21.2 に従って避けていない。イエローがペナルティーを完了した信号を発し、規則 21.2 違反に対し再度イエローにペナルティーを課す。MR Call N7 参照。

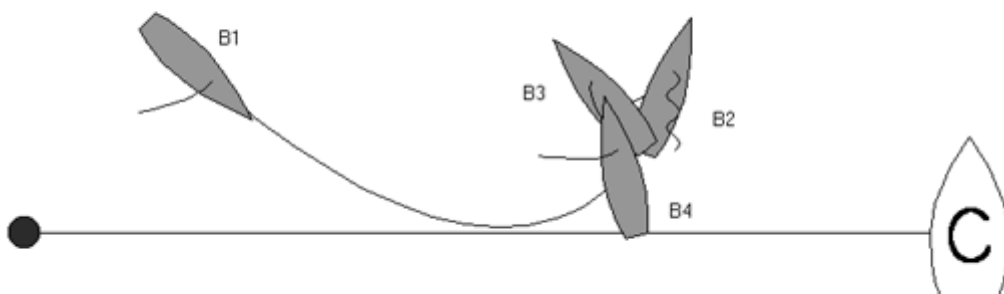
ブルーのコース変更が、イエローのペナルティー完了後まで必要ではなかった場合には、緑色と白色の旗を揚げる。

MR CALL K3

規則 C5. 6	アンパイアによる信号
規則 C7. 2(a) (2)	すべてのペナルティー
規則 C7. 4 (b)	ペナルティーの履行と完了
定義	フィニッシュ (規則 C2. 1)

質問

ブルーは、フィニッシュ・ラインに近づいているときに、未履行のペナルティーを1つ持っている。ブルーは、スピナーカーを降ろし、ラフして風位を越え、反対タックのクロスホールドのコースまでベア・アウェイする。メインセールを逆に張り、後ろ向きに帆走してフィニッシュ・ラインを横切る。その時は、クロスホールドより風上を向いている。ブルーはフィニッシュしたのか？



回答

フィニッシュしていない。ブルーはペナルティーを完了するまでフィニッシュできない（規則 C2. 1 の定義『フィニッシュ』参照）。

ブルーは、規則 C7. 2(a) (2) で求められているように真の風から 90 度より風下のコースまでベア・アウェイをしていない。アンパイアは、規則 C7. 4(b) と C5. 6 に従い、「艇はもはやペナルティーを履行中ではなく、ペナルティーは残っている」という信号を発する。

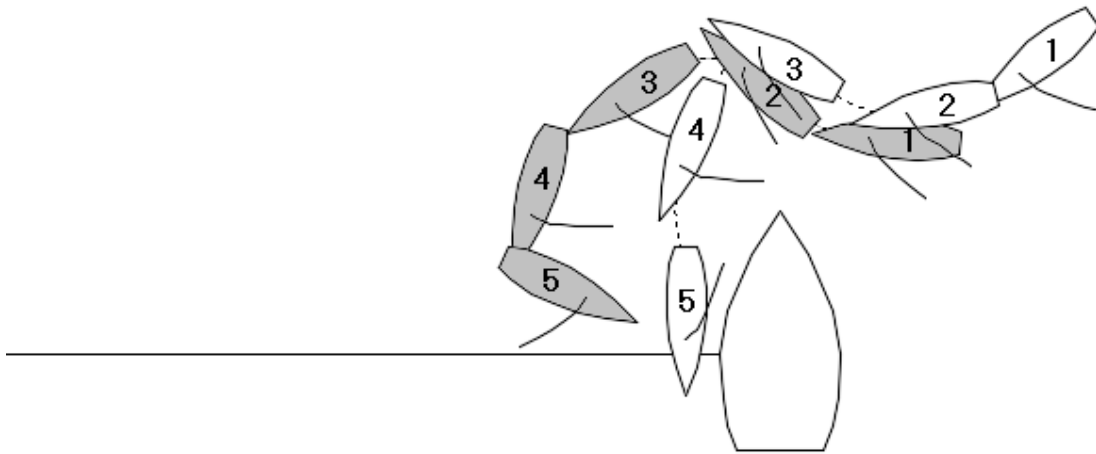
MR CALL K4

規則 10	反対タックの場合
規則 C2.9 (18.2(a)(2))	マークルームを与えること (オーバーラップしていない場合)
規則 43.1(b)	免罪 (ルームまたはマークルーム)
定義	マークルーム (規則C2.2) およびプロパー・コース (規則C2.3)

質問

ブルーは未履行のペナルティーを1つ持っている。ブルーはフィニッシュ・マークのゾーンにイエローのクリア・アヘッドで到達し、以降ゾーンから離れることはない。位置3の直後、イエローはブルーの内側にオーバーラップする。ブルーはボートにジャイブしたあと、進路を風上に向けレース・コミッティー・ボート上のフィニッシュ・フラッグにまっすぐ向うことによって、両艇間の間隔を詰める。

ブルーとイエローのあいだに接触が起き、損傷はない。Y旗が掲揚される。どのようなコールをするのがよいか？



回答

ブルーはゾーンに到達したときクリア・アヘッドであり、規則C2.9 (18.2(a)(2)) が適用され始める。位置1からインシデントの間中、イエローはブルーにプロパー・コースを帆走するためのマークルームを与えなければならない。

アンパイアが、ブルーがプロパー・コースを帆走していると判定した場合には、規則18.2(a)(2)違反でイエローにペナルティーを課し、規則43.1(b)によってブルーの規則10違反を免罪する。もし、ブルーがプロパー・コースより風上を帆走しているのであれば、規則10違反により、ブルーにペナルティーを課す。

MR CALL K5

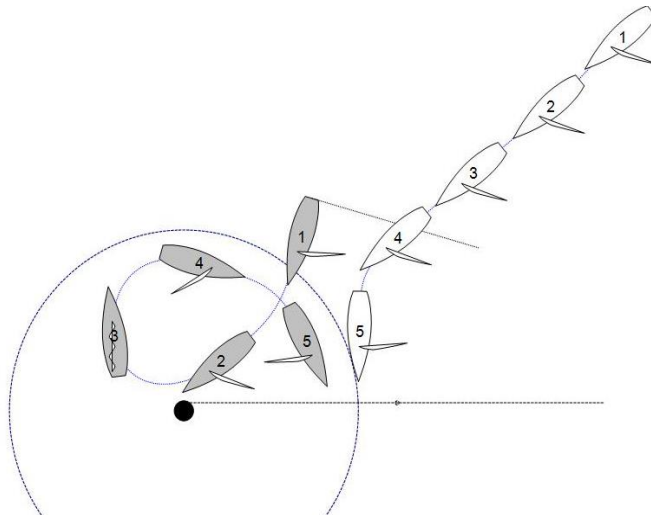
規則 10	反対タックの場合
規則 C2.9 (18.2(a)(2))	マークルームを与えること
規則 43.1(b)	免罪 (ルームまたはマークルーム)
定義	マークルーム (規則C2.2) およびプロパー・コース (規則C2.3)

質問 1

ペナルティーを持っているブルーは、フィニッシュ・マークのゾーンにクリア・アヘッドで到達する。ブルーは、ラフ、タックののち、真の風から 90 度より風下のコースまでベア・アウェイして、位置 4 でポート・タックである。位置 4 の後、ブルーはアンパイアが納得するプロパー・コースの角度で帆走する。

位置 4 の後、イエロー (スターボード・タック) は、ブルーを回避するためベア・アウェイして、Y 旗を掲揚する。

どのようなコールをするのがよいか？



回答 1

緑色と白色の旗を掲げる。

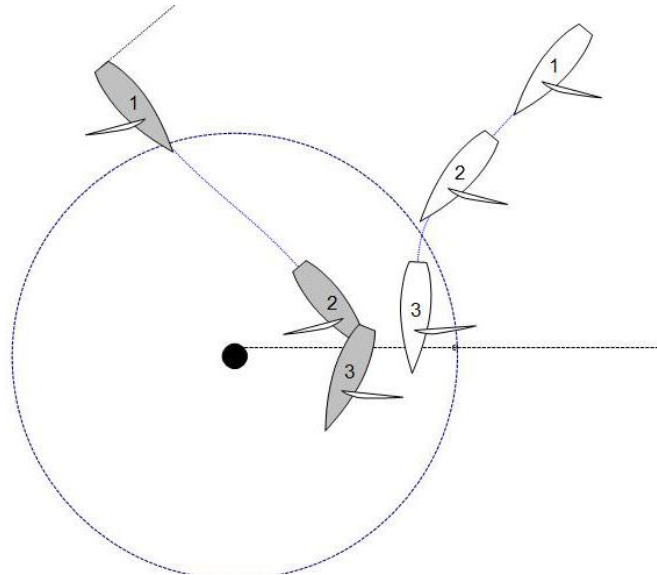
ブルーはマークルームを得る資格がある。ブルーのマークルームは、マークを通過するためのプロパー・コースである (規則 C2.9 (18.2(a)(2)) 参照)。

ペナルティーを履行するためのコースはプロパー・コースではないが (規則 C2.3)、ひとたびペナルティーの履行を完了すれば、その時点からフィニッシュするまでプロパー・コースを帆走する資格を得る。ブルーは規則 10 に違反しているが、規則 43.1(b)に基づき免罪される。

質問 2

ポート・タックのブルーとスターボード・タックのイエローが、フィニッシュ・ラインに向かって帆走している。ブルーがフィニッシュ・マークのゾーンに到達した時、内側のオーバーラップ艇である。

位置 2 で、ブルーは確かにフィニッシュ・ラインを横切った後、フィニッシュ・マークに近づくように、しかし、マークに接触することなく、ベア・アウェイし、ジャイブする。同時に、イエローはブルーとの接触を回避するためにベア・アウェイする。Y 旗が揚がる。どのようなコールをするのがよいか？



回答 2

緑色と白色の旗を揚げる。

ブルーは規則 18.2(a) (1) によりマークルームを得る資格がある。ブルーのマークルームは、定義『マークルーム』（規則 C2.2）により、マークを通過するためのプロパー・コースとフィニッシュ後にフィニッシュ・マークを通過するためのルームである。

従って、ブルーがフィニッシュした後に得る資格があるスペースは、イエローとマークを通過するのに必要なだけのスペースである。

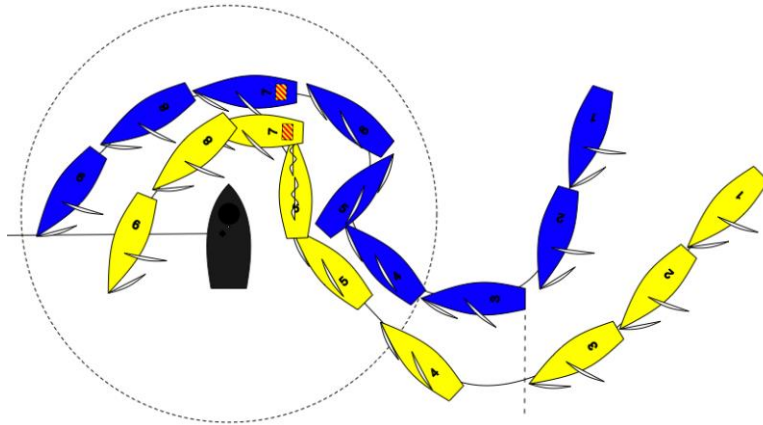
位置 2 からベア・アウェイしてジャイブすることにより、ブルーは得る資格がある以上にマークから離れて帆走していない。

MR CALL K6

規則 C2. 9 (18. 2(a) (2))	マークルームを与えること (オーバーラップしていない場合)
規則 21. 2	スタートの誤り、ペナルティーの履行、セールを逆に張ること
規則 43. 1	免罪
規則 C5. 6	アンパイアによる信号
規則 C7. 4	ペナルティーの履行と完了
規則 C8. 3	アンパイアが発議するペナルティー
定義	マークルーム (規則 C2. 2) およびプロパー・コース (規則 C2. 3)

質問 1

両艇はフィニッシュ・ラインの端でレース・コミッティー・ボートに近づいている。ブルーはペナルティーを1つ残している。ブルーはイエローのクリア・アヘッドでゾーンに到達する。ブルーはポート・タックにタックしてクロスホールドのコースになった後、スターボード・タックにタックバックする。位置7でブルーが真の風から90度より風下のコースになる直前に両艇の間に接触があり、両艇からY旗が揚がる。どのようなコールをするのがよいか。



回答 1

アンパイアは、まず、規則C5. 6に基づいて、ブルーはポート・タックの時にもはやペナルティーを履行していないという信号を発しなければならない。次にブルーがペナルティーを履行した信号を発し、続いて、ブルーとイエローに同時にペナルティーを課し、その後、イエローに2つ目のペナルティーを課す。

接触が起こった時、ブルーはペナルティー履行中だった。ペナルティー履行中に他の艇を避けていないからと言って、ペナルティー履行は無効にはならないが、規則21. 2に違反して抗議されているので、ブルーにペナルティーを課す。

インシデントの間中、ブルーはゾーンから出ていないのでブルーはマークルームを得る資格を保持し続けている。

ペナルティーの履行中、ブルーはプロパー・コースを帆走していないが、マークルームには、イエローがいなかった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であろうプロパー・コースを帆走するためのスペースは残っている。イエローはそれをブルーに与えなかったので規則C2. 9 (18. 2(a) (2)) 違反となる。

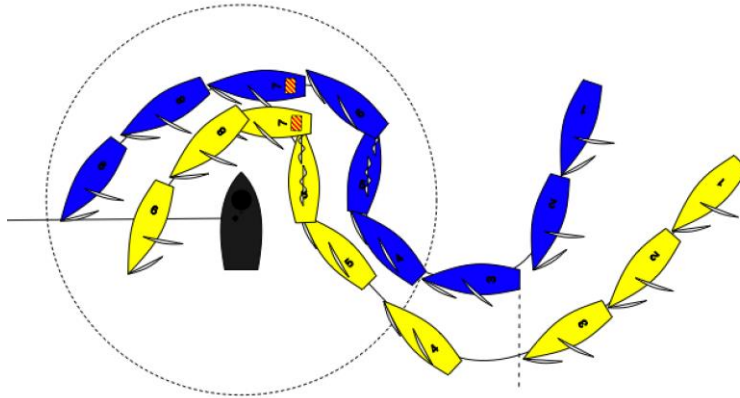
一方でブルーは規則21. 2違反なので、規則43. 1(b)、43. 1(a)による免罪は受けられない。(規則43. 1(b)にはD節は含まれない。また、規則21. 2違反は余儀なくされたものではない。)

イエローはペナルティーを課しても規則違反により優位を得たので規則C8. 3(a)によってアンパイアが発議するペナルティーが課される。

質問 2

状況は質問 1 と同じ。ひとつだけ異なるのは、ブルーがスターボード・タックへのタックバックの前にポート・タックへのタックを完了していなかった。

どのようなコールをするのがよいか。



回答 2

アンパイアは、まず、規則C5.6に基づいて、ブルーはもはやペナルティを履行していないという信号を発しなければならない。

次に、マークルームを与えていないのでイエローにペナルティを課す。ペナルティが相殺されるので、青色旗を降ろし、その後イエローに2つ目のペナルティの信号を発する。

ブルーは位置5で、もはやペナルティを履行していない（規則C7.2(a)(2)およびMR CALL N6参照）。ブルーがスターボード・タックに返そうとしてラフィングバックした時から、ブルーはマークを回航または通過するためのプロパー・コースを帆走している。イエローはマークルームを与えなかったことにより規則18.2(a)(2)に違反しており、ブルーは規則43.1(b)により規則11違反は免罪される。

さらに、イエローはペナルティを課しても規則違反により優位を得たので、アンパイア発議による追加のペナルティが課される。

MR CALL L1

- 規則 32.1(d) スタート後の短縮または中止
規則 62.1(a) 救済
規則 C9.3 救済または審問再開の要求、上告、その他の手続き

質問

どういう状況下ならば、進行中のマッチを中止すべきか？

回答

スタート信号後、マッチは、アンパイアとレース委員会が、不利な影響を受けた艇がマッチに負けた場合に救済の申し立てが支持されるであろうと確信した場合か、または安全上の理由でのみ、中止するべきである。その場合には、マッチを直ちに中止することが望ましい。次にあげるのはその例である。

- a) 遅いまたは間違ったりコール信号
- b) アンパイア・ボートまたはその他の運営艇による競技中の艇への著しい妨害

準備信号とスタート信号との間に、マッチを延期することができる。(規則 27.3 参照)

マッチは、間違ったアンパイアの信号を理由に、延期または中止するべきではない。その場合、規則C9.3が適用される。

MR CALL L2

規則 70.1	各国連盟への上告と要請
規則 C6.6	プロテスト委員会の判決
規則 C9.1	救済または審問再開の要求、上告、その他の手続き

質問1

インターナショナル・ジュリーが任命されておらず、かつ規則70.5 に基づいて上告が否認されていない場合、抗議や救済要求を審問するために集められたアンパイアは、『セーリング競技規則』に言うところの「プロテスト委員会」であるか？

回答1

その通りである。

質問2

このプロテスト委員会による判決を、規則C6.6 に基づいて行われた審問の当事者が、規則70.1 に基づいて上告する権利はあるか？

回答2

上告の権利はない。規則C9.1 は、規則C6.6 に基づいて行われた審問のいかなる判決に関しても、当事者が上告する権利を否定している。さらにこの規則は、当事者が審問の再開を要求する権利も否定している。

質問3

マッチ・レースの大会において、プロテスト委員会が規則C6.6 に基づく審問を行うべきでない場合はあるか？

回答3

ある。規則C6.6 は、マッチ・レース大会が結果をタイムリーに出せるようにするために設計された、簡略化された審問の手続きである。

規則C6.6 による手続きは、競技に直接かわからない抗議の審問や救済要求、例えば規則75に基づくエントリーや参加資格、または規則79 に基づくセーラー分類を含むプロテスト委員会の審問に関しては、適当ではないであろう。不正行為の申し立てに関する審問については、規則69 が適用される。

規則C6.6 に基づかない審問におけるプロテスト委員会の判決やその手続きについては、規則70.1 に基づいて上告することができる。

MR CALL L3

規則 49.1 乗員の位置（ライフライン）

質問 1

イエローの競技者の一人が、ハイク・アウトするときに、風下のジブ・シートにつかまっており、別の一人がメイン・シートにつかまっている。イエローは規則 49.1 に違反しているか？

回答 1

違反していない。ワーキング・シートは、身体を艇外に乗り出すために考案された装置ではない。

質問 2

イエローの競技者が自分の体を艇外に乗り出す助けとするために次のいずれかを用いている場合、イエロー（ライフ・ラインのない艇）は規則 49.1 に違反しているか？

風上の作用していないジブ・シート；バーバー・ホーラー；バング・コントロール・ライン；メインシート・トラベラー・ライン；バックステイ・コントロール・ライン；シュラウドまたはスタンディング・リギンの他の構成部分

回答 2

規則49.1では、競技者が自分の身体を艇外に乗り出すために、ワーキング・シートやワーキング・コントロール・ラインを用いることを禁止していない。

大会の帆走指示書（艇の取扱い規則）により明確に禁止されている場合を除き、競技者が自分の身体を艇外に乗り出すためにシュラウドやハンド・レールを用いることも許される。

ハイキングのためにレイジー（作用していないシート）・シートやレイジー・コントロール・ラインを用いることは、規則49.1に違反している。

質問 3

イエローの競技者が、トラベラー・ブリッジの下の支えに足をかけている。イエローは規則 49.1 に違反しているか？

回答 3

違反していない。トラベラー・ブリッジは、身体を艇外に乗り出すために考案された装置ではない。身体を艇外に乗り出すことを助けるトラベラー・ブリッジ（または艇のその他の固定の造作）を用いることは、改造したものでなければ、許される。

MR CALL L4

定義 クリア・アスターンとクリア・アヘッド、オーバーラップ

質問 1

「オブザーバー」（アンパイアのアシスタント）またはカメラマンのような、乗員以外の者が乗艇している場合に、その者またはその者が持っている装備は、2 艇間のオーバーラップまたは接触の決定にあたって、艇の「艇体または正常な位置にある装備」の一部とみなしてよいか？

回答 1

みなさない。それらは艇の一部ではない。

質問 2

レース委員会の指示に基づき設置された固定のカメラやその固定のブラケットは、艇のスターンを越えて突き出ていることがある。カメラまたはそのブラケットは、2 艇間のオーバーラップまたは接触の決定にあたって、艇の「正常な位置にある装備」の一部とみなしてよいか？

回答 2

みなしてよい。艇に固定されている場合、カメラまたはそのブラケットは、艇の装備の一部となる。別の例としては、無線通信のためのアンテナがある。

質問 3

艇が掲げている旗は、多くの場合、艇のスターンまたは風下の艇体ラインを越えてはためく。旗は、2 艇間のオーバーラップまたは接触の決定にあたって、艇の「正常な位置にある装備」の一部とみなしてよいか？

回答 3

みなさない。マッチ・レースでは、旗は艇の装備の一部とはみなさない。旗竿は艇の装備の一部である。

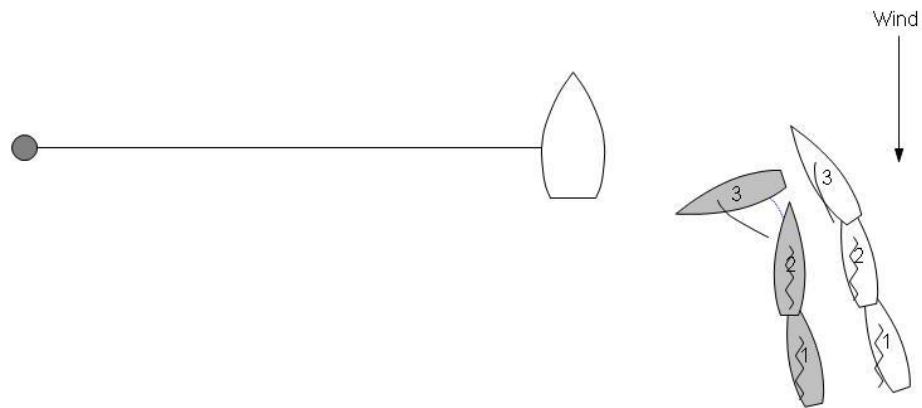
MR CALL L5

規則 C2. 17 (42. 2(d)) 禁止される行動

質問

両艇はスタートするためにスタート・ラインに近づいている。

ブルーは風位に立った状態から、舵を繰り返し動かすことにより、位置3の直前で真の風向に対し90度を越えた方向まで、急激にベア・アウェイする。アンパイアは何らかの処置をするべきか？



回答

アンパイアが、舵の繰り返しの動きがブルーを前進させていると確信した場合には、規則 C2. 17 (42. 2(d)) に基づいて、ブルーにペナルティーを課すべきである。そうでなければ、何も処置をするべきでない。

注) 規則C2. 17は規則42. 2(d)を変更しているので、スカリングに関するワールドセーリングの規則42解釈はマッチ・レースには適用されない。

MR CALL L6

規則 C2.13 (23.3)
規則 C6

他艇に対する妨害
艇による抗議と救済要求

質問

イエローとブルーはあるマッチで、イエローがブルーの前にいた。ブルーは、イエローとグリーン（先のマッチの艇）との間のインシデントを見て、イエローが第2章の規則に違反しているように見えた。グリーンはY旗を揚げない。
ブルーはどのような行動をとることができるか？

回答

何もできない。
規則 C6.1(a)と C6.2(b) は、インシデントに関与していないブルーがイエローにY旗の抗議をできないようにしている。

また、規則C6.1(b)は、ブルーがイエローに赤色旗の抗議をできないようにしている。

MR CALL L7

規則 C2.13 (23.3)

他艇に対する妨害

規則 C6.1(a)

艇による抗議と救済要求

質問 1

規則 C2.13(23.3)の意味する範囲内で、ブルーがプロパー・コースを帆走している場合には、異なるマッチのグリーンを不利にすることは認められているのか？

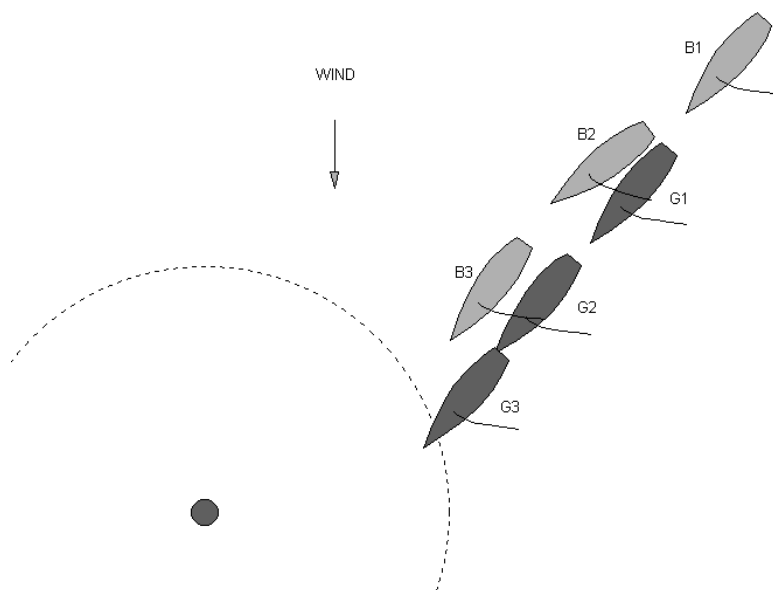
回答 1

認められている。ブルーがそのプロパー・コースを帆走しているとアンパイアが納得した場合、それは自艇のマッチに勝とうとしているので、どの規則にも違反していない。

その艇の行動が、自身のマッチで自艇の助けになる意図ではなく、他のマッチの結果に影響を与えるために意図されたと、アンパイアが納得した場合には、ブルーは規則 23.3 に違反している。グリーンは規則 C6.1(a)に基づき Y 旗を揚げるができる。

質問 2

風下マークへ近づいているときに、ブルーはグリーンのすぐ後にいるが、両艇は異なるマッチでレース中である。ブルーはグリーンをブランケットに入れるためにラフし、グリーンのスピードは落ち、内側にオーバーラップする。従って、グリーンはブルーにルームを与えなければならなくなり、そうした。ブルーは、規則 23.3 に違反したか？



回答 2

違反していない。グリーンは確かにブルーの行動により不利となったが、ブルーの行動は、可能な限りの最短時間でマークを回航するための行動で、「…自艇のマッチに勝とうとする」ものであった。回答 1 参照。

MR CALL L8

規則 C2.13 (23.3) 他艇に対する妨害

質問

イエローとブルーがあるマッチで帆走しており、レッドとグリーンが別のマッチで帆走している。グリーンはイエローとコース上で出会い、グリーンが航路権艇である。イエローが避けているためにコース変更をする必要がないように、グリーンがコースを変更することは認められるか？

回答

認められる。

ただし、グリーンによるコース変更が「規則に従おうとするか、自艇のマッチに勝とうとする」ものでなければならない。

グリーンがコース変更により自艇を明らかに不利にした場合には、グリーンは規則C2.13 (23.3) に違反するであろう。

MR CALL L9

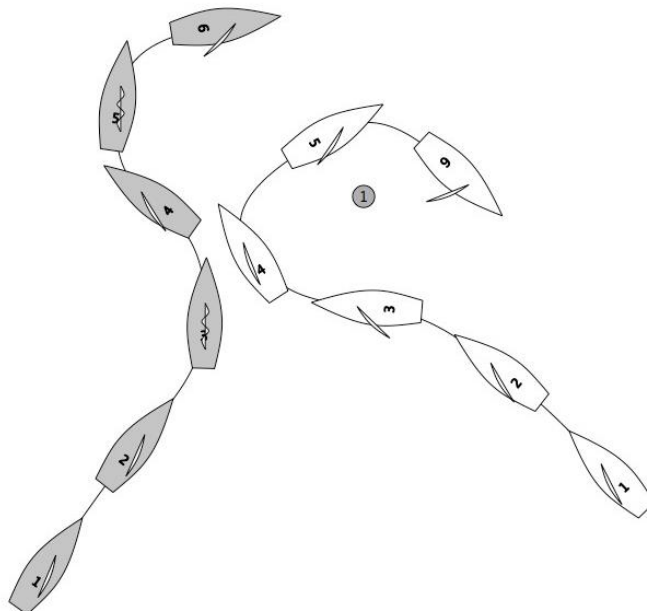
規則 C2.9 (18.3(b))	タッキングまたはジャイブする場合
規則 21.1	スタートの誤り、ペナルティーの履行、セールを逆に張ること
規則 C2.13 (23.3)	他艇に対する妨害

すべての質問において、ブルーは、正しくOCSの信号を受けていながら、自分のOCSに気づかず、スタート・ラインに戻って正しくスタートすることなく帆走を続けている。

質問 1

イエローとブルーは、風上マークにアプローチしている。ブルーはポート・タックでイエローはスターボード・タックである。イエローはプロパー・コースよりもベア・アウェイして（ただし、真の風向に対し90度を超えた方向までには落としていない）マークの風下を通過する。

ブルーはイエローを避けているためにタックする。イエローはタックしてブルーの十分前方でマークを回航する。Y旗が揚げた。どのようなコールをするのがよいか？



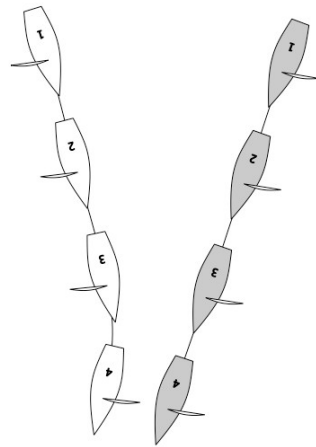
回答 1

イエローにペナルティーを課す。

位置2でイエローはゾーンの中にあり、内側にオーバーラップした航路権艇である。規則C2.9(18.3(b))により、イエローは、タックを変えるまでは、プロパー・コースを帆走するために必要とする以上にマークから離れて帆走してはならない。位置3でベア・アウェイすることにより、イエローはもはやプロパー・コースを帆走していない。

質問 2

両艇は、風上マークを回航して、風下マークに向かって帆走している。ブルーはスターボード・タックで、ポート・タックのイエローに近づいている。両艇ともに、プロパー・コースを帆走している。イエローはブルーを避けているためにジャイブをしなければならなかった。Y旗が揚げた。どのようなコールをするのがよいか？



回答 2

緑色と白色の旗を揚げる。

たとえブルーが正しくスタートしておらずレース後にOCSと記録されるかもしれないとしても、ブルーは、規則に基づきあらゆる権利と義務をもってコースを帆走している。ブルーはスタートするためにスタート・ラインに向かって帆走しているわけではないので、規則21.1は適用されない。

質問 3

どのような時、艇は同じレグを帆走していると見なされるか？

回答 3

両艇が以下に向かって帆走しているとアンパイアが確信するとき、同じレグにいると見なされる。

- ・ 風上マーク
- ・ 風下マーク
- ・ フィニッシュ

これは、一方の艇がOSCの場合および両艇が異なったマークを回航してそのレグに入った場合にも適用される。

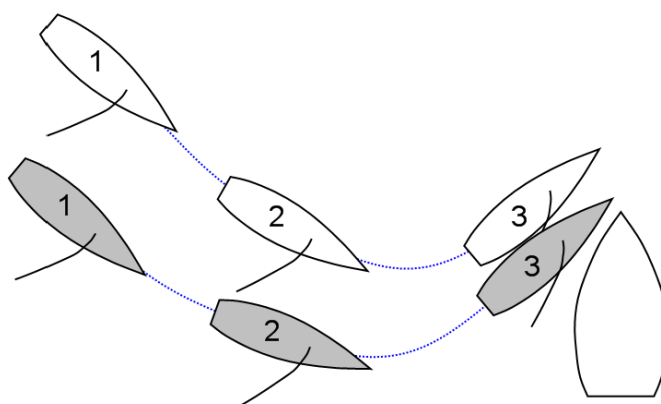
MR CALL L10

規則 11	同一タックでオーバーラップしている場合
規則 16.1	コース変更
規則 19.2(b)	障害物においてルームを与えること
規則 43.1	免罪

質問

イエローとブルーは、ポート・タックでオーバーラップしながら、いずれの側も通過可能な障害物に近づいている。

ブルーは障害物の風下側を通過すべく帆走しているが、位置2でブルーは障害物の風上側を通過するために急激にラフする。イエローは直ちに応じるが、ブルーを避けていることができない。接触し、両艇からY旗が揚がる。どのようなコールをするのがよいか。



回答

ブルーにペナルティーを課す。

ブルー（外側艇）が障害物において内側艇となるようにコースを変更する場合、イエローがブルーにイエローと障害物の間のルームを与える規則19.2(b)に従うことができるようになるまで、ブルーは規則16.1に従いイエローに対して避けているためのルームを与えなければならない。

ブルーが規則16.1に違反した結果、イエローは規則11および19.2(b)に違反した。イエローは、規則11違反については、規則16.1によって得る資格があるルーム内を帆走していたので、規則43.1(b)によって免罪され、規則19.2(b)違反については、ブルーの規則16.1違反により強いられたので規則43.1(a)によって免罪される。

MR CALL M1

規則 C5 アンパイアによる信号

質問 1

アンパイアは、航路権規則の違反で、ある艇にペナルティーを課し、その通りに信号を発した。その後まもなく、アンパイアは、それは間違いであったと判断した。アンパイアは、緑色と白色の旗を揚げるか、または相手艇の信号を掲揚するか、または声かけやその他の伝達方法によって、その判定を取り消すことはできるか？

回答 1

できない。付則 C には、判定もしくは信号の変更または修正についての規定はない。ペナルティーの信号が揚げられた場合、艇は、規則 C5 により適切なペナルティーを履行する義務がある。

質問 2

アンパイアが艇にペナルティーを課す信号を揚げるつもりだったのに、緑色と白色の旗を揚げた場合、回答は同じだろうか？

回答 2

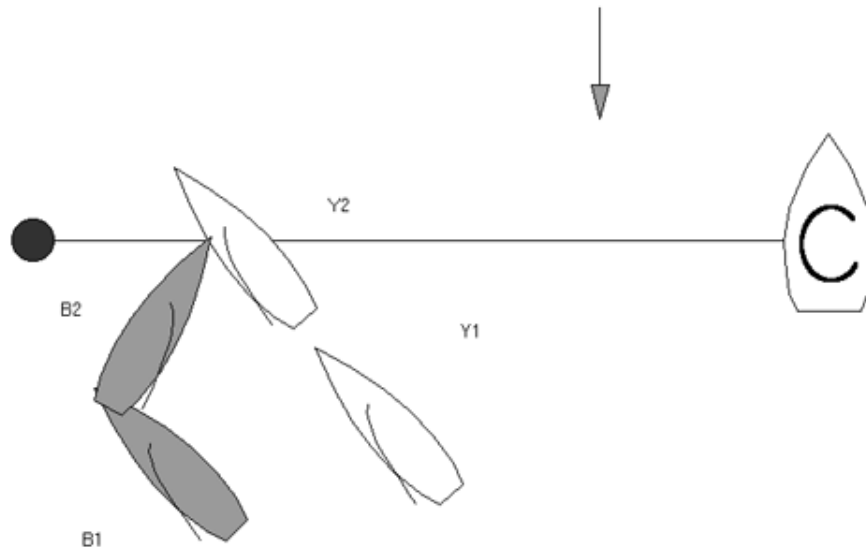
同じである。

MR CALL M2

規則 C8.3(b) アンパイアが発議するペナルティー —故意の規則違反

質問

アンパイアは、故意の規則違反があったかを、どのように判定するか？



回答

完全に明快な答えはないが、可能性についての尺度はある。

アンパイアは、次の場合に、故意の規則違反があったと結論してもよい。

- その状況が、瞬間的に起こったというよりは、時間をかけてできあがった。
- 規則違反によって、マッチに勝利をもたらす得る戦術的な利益が生まれた。
- 違反が、単純な判断ミスであるようには見えない。

具体例として次のものがある。

- OCS となるのを回避するため規則に違反する（風上艇が風下艇の方へベア・ダウンする）。
- ブルーがピン・エンドのマークをかわすことができず、ポートにタックする（上の見取図参照）。
- スタート・マークで割り込む。
- マークで内側の艇にルームを与えない。

MR CALL M3

規則 2	公正な帆走
規則 C2. 10 (20. 4(a))	声かけの追加要件
規則 C8. 3	アンパイアが発議するペナルティー

質問 1

規則 C2. 10 (20. 4(a)) では、声をかけることに加えて、はっきりと繰り返しの腕信号を求めている。イエローから腕信号はあったが、声がかけられなかった場合に、アンパイアはどのような処置をとるのがよいか？

- a) ブルーが Y 旗を揚げた場合は？
- b) アンパイア自身が発議する場合は？

回答 1

- a) アンパイアは声かけがなかったことに確信がある場合、タックするためのルームを求める信号はなかったこととする。(規則 C2. 5(7) 参照)
アンパイアが、同様の位置から他の呼び掛けを聞くのに困難がない場合には、アンパイアは、声がかけられなかったと確信してよい。第 2 章の規則の目的として、アンパイアは信号がなかったとして処置するのがよい。
- b) アンパイアは、イエローが規則 C8. 3 (b) または (c) に違反していると判定して、イエローにペナルティーを課してよい。アンパイアはまた、激しく、または繰り返される場合には、規則 2「公正な帆走」に基づき審問を発議することもできる。

質問 2

声はかけられたが、腕信号がなかった場合も、回答は同じか？

回答 2

同じである。

MR CALL M4

規則 C8.3 (c) アンパイアが発議するペナルティー (スポーツマンシップの違反)

質問

アンパイアが、艇の Y 旗に応じて判定の信号を発した後、一方の艇の競技者がその判定に不満であることをあらわにした。アンパイアは、「スポーツマンシップの違反」として規則 C8.3(c)に基づきペナルティーを課すべきか？

回答

それは、その言葉、話したときの態度、その艇の乗員の関連するその他の行動による。彼らが単に、不満や落胆、または彼らの意見として判定が誤っていると表明した場合には、ペナルティーは適切でない。

しかしながら、全体の趣旨が、アンパイアは無能であること、またはペナルティーを課された艇に対し偏見を持っていることを伝えることである場合には、その意図がアンパイアに対してのみ向けられたのか、また近くにいる他の者に対しても向けられたのかのいずれだとしても、ペナルティーを与える正当な理由となる。その意図が明らかにアンパイアを侮辱するものである場合には、ペナルティーを課すべきである。

MR CALL M5

規則 C6. 5(a) アンパイアの判定

質問

あるインシデントに続いて直ちに、イエローが Y 旗を揚げる。アンパイアが判定の信号を発する前に、2 つ目のインシデントが発生し、ブルーが Y 旗を揚げる。アンパイアは、どのように判定の信号を発するのがよいか？

回答

アンパイアは、2 つの別個の判定の信号を、艇による信号の順に、規則C6. 5(a)に従って発するのがよい。たとえそれぞれの抗議の判定が、緑色と白色の旗であったとしても。

MR CALL M6

規則 60.3(b)	抗議の権利、救済要求の権利、または規則 69 の処置
規則 62.1(a)	救済
規則 C5.1	アンパイアによる信号
規則 C9	救済または審問再開の要求、上告、その他の手続き

質問 1

ブルーが Y 旗を揚げるが、アンパイアは信号を発しない。両艇はレースを終了し、ブルーが負けた。ブルーは、アンパイアが判定の信号を発しなかったことを理由に、規則 62.1(a) に基づき救済を求めることができるか？

回答 1

できない。規則 C9.3 は、アンパイアが処置をしなかったことを理由とするいかなる「手続き」も禁止している。「手続き」には、救済要求も含まれる。

質問 2

ブルーが Y 旗を揚げるが、アンパイアがエンジンの故障のためにそのインシデントを見ていない。アンパイアは何をすればよいか？

回答 2

緑色と白色の旗を揚げる。アンパイアは、その場にいなかったなので、アンパイアの唯一の選択肢は規則 C5.1 に従い「ペナルティーを課さない」の信号を発することである。
さらに、規則 C9.1 は、艇が救済を求めることを禁じており、規則 C9.3 は、アンパイアが規則 60.3(b) に基づき救済を発議することを禁じている。

MR CALL M7

規則 C5.3	アンパイアによる信号
規則 C6.5(b)	艇による抗議と救済要求
規則 C7.3(d)	ペナルティーの制限
規則 C8.2	アンパイアが発議するペナルティー

質問

スタート後、イエローはペナルティーを課され、そのペナルティーは規則 C5.3 と C6.5(b) に従って、黄色旗と赤色旗で信号が発せられた。ある時間経過後、アンパイアは、イエローが規則 C7.3(d) に従って常識的にできるだけ早くペナルティーを履行しなかったと判定した。アンパイアは何をするのがよいか？

回答

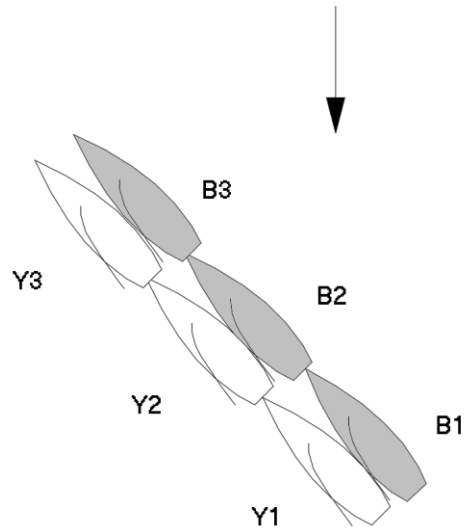
アンパイアは、規則C8.2に基づき、イエローにペナルティーを課すべきである。

MR CALL M8

規則 11	同一タックでオーバーラップしている場合
規則 C7	ペナルティー方式
規則 C8.3(b)	アンパイアが発議するペナルティー

質問

風上艇であるブルーは、風下艇であるイエローを避けていない。イエローが抗議し、ブルーはペナルティーを課される。しばらくして、イエローが再度抗議する。アンパイアは、2度目に規則違反があったのはいつとみなせばよいか？



回答

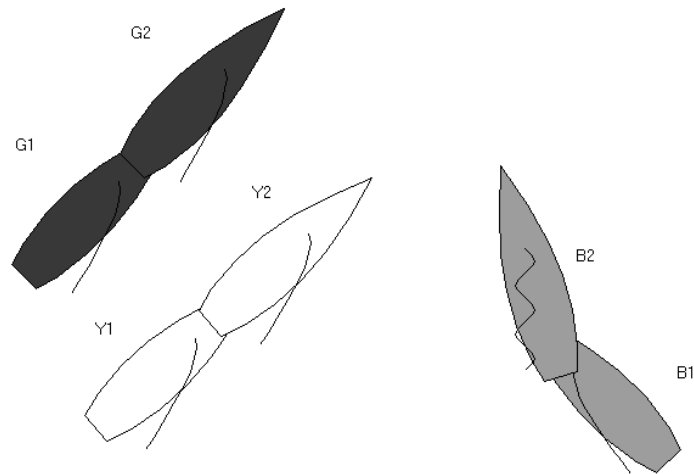
アンパイアが、ブルーは最初のペナルティーの信号がなされた後、規則違反を止める行動をとることができたが、そうしなかったと納得した場合、アンパイアは、2度目の規則違反があったとみなす。アンパイアは、2度目の違反が故意であると判断した場合には、Y旗が揚げられなくても規則 C8.3(b)に従って、ペナルティーを発議してよい。

MR CALL M9

規則 10	反対タックの場合
規則 20.2(b)	障害物においてタックするためのルーム
規則 43.1(a)	免罪（規則違反を強いられた場合）

質問 1

ブルーはイエローと、レッドはグリーンと対戦している。風上レグで、ブルーはスターボード・タックのクロスホールド、イエローとグリーンはオーバーラップして、両艇ともポート・タックでのクロスホールドである。グリーンは風下にいるイエローは、タックしてグリーンをかわすことができない。ブルーとイエローは衝突するコースにある。イエローは、タックするためのルームを求めて声をかけ、信号を発する。グリーンは応じない。イエローはタックできない。ブルーは、避けているためにコース変更を強いられた。ブルーとイエローが Y 旗を揚げる。アンパイアは何をするのがよいか？



回答 1

ブルーとイエローのマッチのアンパイアは、グリーンが規則 20.2(b) に違反したと確信した場合には、イエローまたはブルーにペナルティを課さないことを示す、緑色と白色の旗を揚げるべきである。（イエローは規則 43.1(a) により免罪される。）

ブルーとイエローのマッチのアンパイアは、グリーンは、ブルーのマッチのアンパイアに、グリーンにペナルティを課すべきであると助言するのがよい。

質問 2

イエローが Y 旗を揚げない場合、回答は違うだろうか？

回答 2

変わらない。アンパイアの処置は同じであろう。アンパイアは、規則 C8.3(b) または C8.3(c) に基づきグリーンにペナルティを課することを考慮してもよい。

MR CALL M10

規則 14	接触の回避
規則 60.3(b)	抗議の権利、救済要求の権利、または規則 69 の処置
規則 62.1(b)	救済
規則 C6	艇による抗議と救済要求
規則 C8	アンパイアが発議するペナルティー

質問

スピネーカーを展開して帆走している間に、イエローとブルーとの間に接触があり、ブルーはスピネーカーに小さな穴を開けられる。イエローに違反があり、ペナルティーを課される。その後の風下マークへ向かうレグで、ブルーのスピネーカーの穴が大きな裂け目となる。スピネーカーは風圧をまったく受けられなくなり、イエローがブルーを追い越すことができる。どのような処置が可能か？

回答

- (a) アンパイアは、「ペナルティーを課しても規則違反により有利になった」艇として、イエローにさらなるペナルティーを課することができる。ペナルティーの履行と有利となったこととの間には時間差があるが、アンパイアは、スピネーカーが裂けたことが最初の規則違反の結果であると納得した場合には、そのときでも規則 C8.3 (a) に基づく処置をとることができる。
- (b) アンパイアは、規則 14 の違反があったかどうかを調査するために、規則 C8.6 に基づき、レース後の審問を発議することができる。また、適切であれば、プロテスト委員会にそれを通知する（規則 C8.4 を参照）。
- (c) 規則 C6.1(b) と C6.2(a) に従って、ブルーは、損傷または傷害が接触の結果であることを理由に、規則 14 に基づき赤色旗の抗議をすることができる。プロテスト委員会は、赤色旗が、スピネーカーが裂けた後の最初の妥当な機会に揚げられたかどうかを考慮する必要がある。
- (d) ブルーは、規則 62.1 (b) に基づいて救済を要求することができるし、また規則 60.3 (b) に基づき救済を考慮されることがある。

MR CALL M11

規則 C5.1	アンパイアによる信号
規則 C6.5	艇による抗議と救済要求
規則 C7.2(b)	すべてのペナルティー
規則 C7.3(b)	ペナルティーの制限

質問 1

イエローが Y 旗を掲げる。ブルーは、イエローの Y 旗を見るとすぐに、かつ、アンパイアが判定の信号を発する前に、ペナルティーを履行する。どのようなコールをするのがよいのか？

回答 1

緑色と白色の旗を掲げる。規則 C7.2(b) は、判定が発信される前に、艇がペナルティーを履行することを許している。規則 C5.1 は、緑色と白色の旗は「ペナルティーを課さない」ことを意味すると述べている。この場合、ペナルティーはすでに履行されているので、ペナルティーを課さない。

質問 2

イエローに未履行のペナルティーがある場合には、回答は異なるだろうか？

回答 2

異ならない。アンパイアは緑色と白色の旗を揚げ、イエローのペナルティーは残る。

質問 3

風上マークへ向かうレグの終り近くで、アンパイアはブルーにペナルティーを課すと判定するが、ブルーがマークを回航し終わるまで信号を発するのを遅らせる。しかしながら、ブルーは、マークを回航する前にペナルティーを履行する。このことは許されるか？

回答 3

許される。回答 1 参照。ただし、規則 C7.3(b) に基づき、回航マークのゾーン内でペナルティーのいかなる部分も履行することは許されない。

質問 4

ペナルティーのあるイエローが航路権規則に違反し、ブルーから抗議され、ブルーの Y 旗を見て、アンパイアによる信号が発せられる前にペナルティーを履行する。イエローは、Y 旗を見た時点でマークを回航中である。イエローは、そのときにいるレグでの適切なペナルティーを履行するのがよいのか、それともアンパイアが信号する時点での適切なペナルティーを履行するのがよいのか？

回答 4

信号が発せられる前にペナルティーを履行する艇は、そのときにいるレグでの適切なペナルティーを履行しなければならない。

MR CALL M12

規則 C2.12 (23.1) 他艇に対する妨害
規則 C8.4 アンパイアが発議するペナルティー

質問

レース後、アンパイアは信用のおけるオブザーバーから、ある艇がレース前にレース中の艇を妨害することにより規則 C2.12 (23.1) に違反していたとの報告を受け取る。アンパイアは、その艇にペナルティーを課すことを考慮するために審問を発議することができるか？

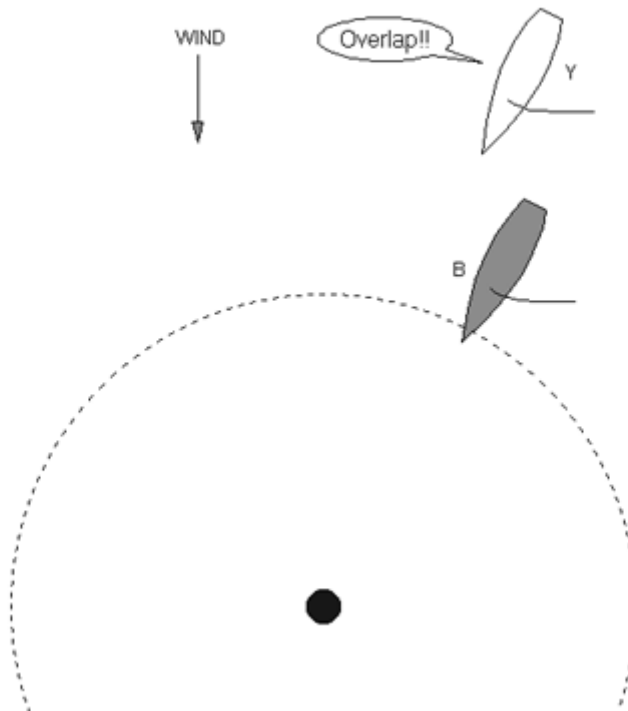
回答

できない。これは第2章の規則に関することなので、アンパイアが審問を発議することはできない（規則 C8.4 を参照）。妨害を受けた艇のみが、インシデントの時点で Y 旗を揚げることにより、行動を起こすことができる。

MR CALL M13

質問

風下マークへ向かうレグの終わりで、ブルーがちょうどゾーンに到達するときに、イエローは「オーバーラップ」と声をかけるが、ブルーは、ちょうどウィング・ボートがアンパイアへオーバーラップしていない旨の信号をしているのを見た。ブルーはウィング・ボートの信号を当てにしてよいか。またそれにより、イエローにルームを与えないと決めてよいか？



回答

よくない。そのような信号を利用する競技者は、相当のリスクを負う。判定は、アンパイアによってなされ、ウィング・ボートではない。アンパイアの判定は、ウィング・ボートの信号に基づかないことがある。

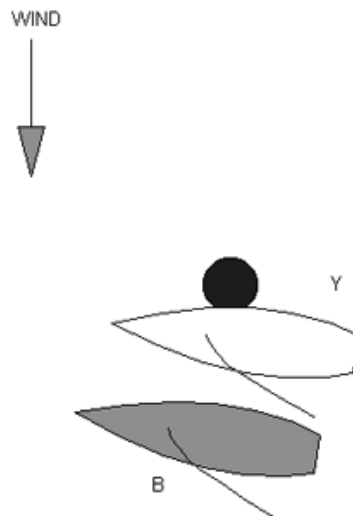
同じ原則が、艇上のオブザーバーによりなされる信号にも適用される。

MR CALL M14

規則 C2.9 (18.2)	マークルームを与えること
規則 C2.14 (31)	マークとの接触
規則 43.1(b)	免罪 (ルームまたはマークルーム)
規則 C6.1(a)	艇による抗議と救済要求
規則 C8.2	アンパイアが発議するペナルティー

質問

ブルーとイエローがマークを回航しており、イエローの艇体がマークと接触する。いずれの艇も Y 旗を揚げない。アンパイアは、イエローがマークに当たったのを見たが、アンパイアの判断では、ブルーはイエローにマークを通過するための十分なルームを与えていなかった。アンパイアは何らかの処置をとるべきか？



回答

アンパイアは何の信号も発しない。ブルーは規則 C2.9 (18.2(a) または (b)) に違反したが、いずれの艇も抗議しなかったため、ブルーにペナルティーを課すことはできない。規則 C8.2 は、艇が第 2 章の規則に違反した場合、ペナルティーを発議することをアンパイアに認めていないからだ。

イエローはマークと接触することによって規則 C2.14 (31) に違反した。しかしながら、規則 43.1(b) により免罪される。

MR CALL N1

規則 C7.2(a) すべてのペナルティー

質問

要求されるペナルティーは、艇が「風上マークへ向かうレグ」を帆走しているか「風下マークへ向かうレグ」を帆走しているかによって異なる。艇がマークを越えて帆走したため、または新しい風向のため、艇は、風上マークとして意図されたマークにフリーで帆走することがあるし、あるいは風下マークとして意図されたマークに、クロスホールドで帆走することもある。その場合、どのペナルティーが要求されるか？

回答

艇は、帆走指示書に風上マークまたは風下マークと記載されているマークへ帆走しているときは、常に、風上マークまたは風下マークへ向かうレグを帆走しているとみなされなければならない。それは、言葉で表現したり、風向を示した見取図で示したり、マークを「マーク W」または「マーク L」として指定したりすることにより、記載することができる。

風上マークへ向かう 2 回のレグと、風下マークまたはフィニッシュ・ラインのいずれかへ向かう 2 回のレグのある、通常のマッチ・レースのコース形状では、艇の進行方向や風向とは無関係に、第 1 レグと第 3 レグを帆走している艇は、「風上マークへ向かって」帆走しているとみなされ、第 2 レグを帆走しているときは、「風下マークへ向かって」帆走しているとみなされ、第 4 レグを帆走している艇は、「フィニッシュ・ラインへ向かって」帆走しているとみなされる。

艇がマークを越えて帆走したために、あるいは新しい風向のために、艇は、「コース上の風下マークまたはフィニッシュ・ラインへ向かうレグ」にいるにもかかわらず、クロスホールドで帆走することもあり、また「風上マークへ向かうレグ」にいるにもかかわらず、フリーで帆走することもあり得るであろう。

規則C7.2(a)は、とるべき適切なペナルティーについて述べている。

MR CALL N2

規則 15 航路権の取得
規則 C7.4(a) ペナルティー方式、ペナルティーの履行と完了

質問

スターボード・タックのイエローとポート・タックのブルーが、互いに相手の方へ向かって帆走している。両艇が出会おうとしているとき、イエローはペナルティーを課され、即座にペナルティー（ペナルティーは、赤色旗のペナルティーか、または2つ目のペナルティーのいずれかであった。）を履行する必要がある。

航路権はいつ変わるか？

回答

航路権は、イエローがペナルティーを履行していることが明確になるまでは、変わらない。

航路権が変わるのは、適切に、艇が風位を越えるか、メインセールのフットが艇の中心線を横切るときである（規則 C7.4(a)を参照）。

ブルーは、イエローの行動により航路権を取得するので、ブルーは、イエローに規則 15に基づく避けているためのルームを与える必要はない。

MR CALL N3

規則 C7.3 ペナルティーの制限

質問 1

規則 C7.3(c) は、ペナルティーが 2 つある艇に「常識的にできるだけ早く」その内の 1 つを履行することを求めている。規則 C7.3 (d) は、赤色旗のペナルティーのある艇に「常識的にできるだけ早く」ペナルティーを履行することを求めている。艇は、他の艇または障害物が近いこと、またはその両方により、ペナルティーのタックまたはペナルティーのジャイブを始めるためにラフまたはベア・アウェイする妨げになる場合、どのようにしてこの要件に従わなければならないか？

回答 1

他の艇または障害物と接触する可能性がなくなるまで、艇はベア・アウェイ（ペナルティーがタックの場合には、ラフ）を遅らせることができるが、障害物が連続している場合、または他艇がその艇の障害となっており、平行するコースを帆走していることにより障害であり続ける場合、離れるためにタック（またはジャイブ）をしなければならない、あるいは、他艇がもはや障害とならなくなるまでスピードを減じることでもある。そのときに他艇が、ペナルティーの履行を妨げるためにタックする場合には、その艇はさらに離れようとするために、再度タック、ジャイブまたはスピードを減じなければならない。

質問 2

ペナルティーのある艇が、再度ペナルティーを課された。直ちにペナルティーを履行すれば、ペナルティーの一部が回航マークの 2 艇身以内になってしまう。その艇は、ペナルティーを履行する前に、何を行う必要があるのか？

回答 2

その艇は、ペナルティーのどの部分もゾーン内になることなく、2 つ目のペナルティーを履行することができるようになるまで、2 つ目のペナルティーがない場合に帆走したであろうコースを帆走してよい（規則 C7.3(b) 参照）。その艇は、その後ペナルティーを履行しなければならない。

質問 3

ペナルティーのある艇が、スピネーカーがセットされている間に再度ペナルティーを課された。その艇は何を行う必要があるのか？

回答 3

艇は、スピネーカーがセットされていても、常識的にできるだけ早くペナルティーを履行する必要がある。その艇は、規則 C7.3(a) に従いスピネーカーのヘッドをメイン・ブームのグースネックよりも下に降ろし、常識的にできるだけ早くペナルティーを履行しなければならない。ただし、スタート前は（ペナルティー履行は）できない。

MR CALL N4

規則 C2.15 (41(e))	外部の援助
規則 48.2	装備と乗員についての制限
規則 C7.2(a)	すべてのペナルティー

質問1

未履行のペナルティーを1つ持った艇が風上マークへ向かうレグにいる。乗員の一人が落水する。艇はベア・アウェイしてジャイブ、風位までラフをし、乗員を引き揚げる。この艇はペナルティーを履行したか？

回答1

履行した。ただし、ペナルティー回転が規則C7.2(a)の要件を満たしていればである。

質問2

この艇は、規則48.2 に違反しているか？

回答2

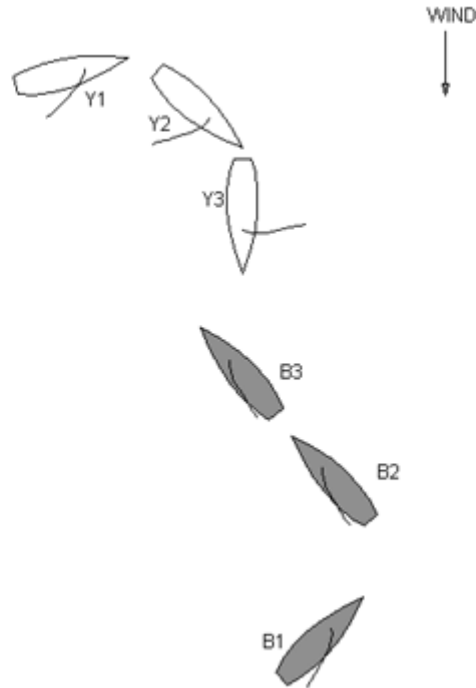
艇上に戻るのが落水した場所とほぼ同じであるならば、違反ではない。
規則C2.15 (41(e)) を参照。

MR CALL N5

規則 23.2 他艇に対する妨害

質問

スタート直後に、イエローは、ポート・タックで、ペナルティーを履行するためにベア・アウェイし、ジャイブする。ブルーもまたポート・タックで、イエローの風下の進路にいるが、スターボードにタックし、結果としてイエローと衝突するコースになる。イエローは、ペナルティーを完了する前に、ブルーの後方を通過するようにコース変更を強いられ、Y旗を掲げる。どのようなコールをするのがよいか？



回答

緑色と白色の旗を掲げる。規則 23.2 は、スタート信号後、艇がプロパー・コースを帆走中の場合は適用されない。従って、ブルーがプロパー・コースを帆走中で規則 16.1 に違反しない場合に限り、ブルーはイエローを妨害してもよい。ブルーはプロパー・コースの選択の自由を持っており、従って、イエローへの妨害が最大となるコースを選ぶことができる。どちらのタックで帆走することも、プロパー・コースとなり得る。

MR CALL N6

規則 C2.6(13.1)

規則 C5.6

規則 C7

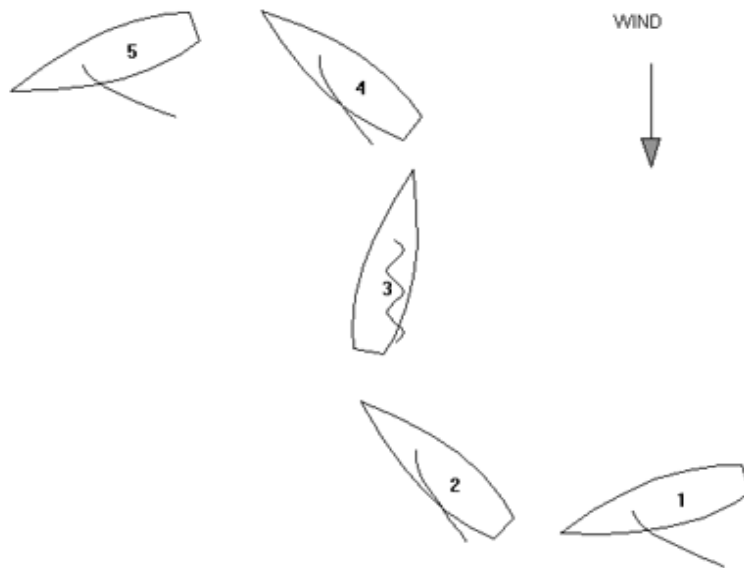
タッキング中またはジャイビング中

アンパイアによる信号

ペナルティー方式

質問

イエローは、タックのペナルティーを履行する必要がある。イエローは、風位を越えるまでラフし、その後、元のタックのクロスホールドのコースに戻すことでペナルティーを履行することができるか？



回答

履行できない。ペナルティーを履行するためのタックは、あるタックでのクロスホールドから、風位を越えて、反対のタックでのクロスホールドにコースを変更することである。

イエローが風位を越えるとすぐに、規則 C2.6(13.1)が適用され、イエローは避けていなければならない。規則 C7.4(a)に、未履行のペナルティーがある艇が、風下マークまたはフィニッシュ・ラインへ向かうレグにいて風位を越えた場合、その艇はペナルティーを履行中である、と記載されているが、上述の方法でペナルティーを試みている艇は、規則 C7.2(a)(2)に従っておらず、アンパイアは、規則 C5.6に基づき、その艇はもはやペナルティーを履行中ではなく、ペナルティーは残っている、という信号を発しなければならない。

MR CALL N7

規則 21.2

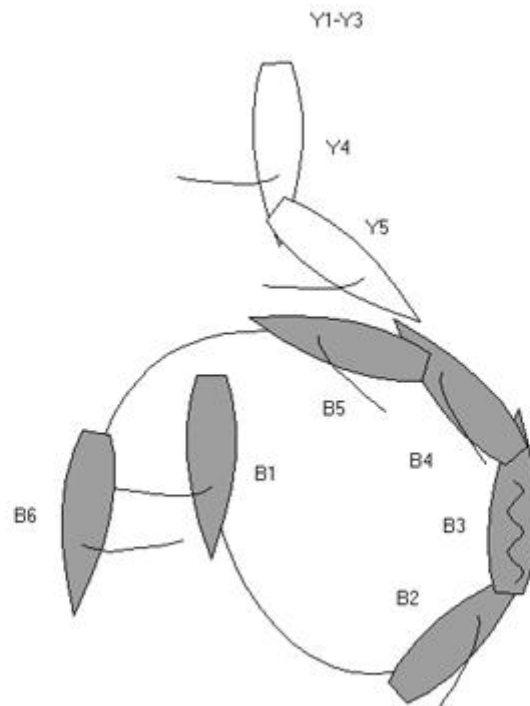
スタートの誤り、ペナルティーの履行、セールを逆に張ること

規則 C7.2(a) (2)

すべてのペナルティー

質問

ブルーとイエローはポート・タックで風下マークへ向かうレグを帆走している。ブルーには未履行のペナルティーが1つある。ブルーがラフし、風位を越え、スターボード・タックのクロスホールドのコースへベア・アウェイする。ブルーが真の風向に対し 90 度を超えた方向のコースに達する前に、イエローは衝突を回避するためコースを変更する。ブルーは、引き続きベア・アウェイし、真の風向に対し 90 度を超えた方向のコースに達する。両艇が Y 旗を揚げる。どのようなコールをするのがよいか？



回答

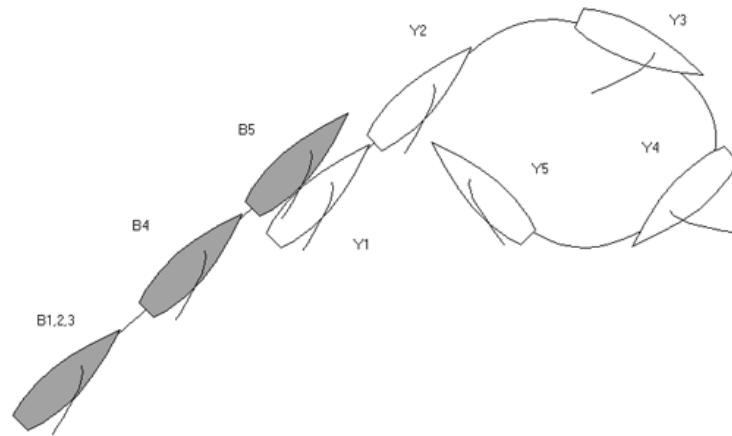
ブルーがペナルティーを完了したとの信号を発し、その後再度ブルーにペナルティーを課す。ブルーは規則 C7.2(a) (2) に従って、ペナルティーを完了した。しかしながら、真の風向に対し 90 度を超えた方向のコースへ戻る前に、規則 21.2 に違反した。

MR CALL N8

規則 C8.3(a) アンパイアが発議するペナルティー

質問 1

イエローはスタート前にペナルティーを課される。その後、イエローとブルーの両艇はポート・タックでスタートし、イエローが風下で、ブルーの約4艇身前方にいる。イエローはベア・アウェイし、ジャイブし、その後スターボード・タックのクロスホールドまでラフする。その後まもなく、規則10により、ブルーはイエローを回避するためにコースを変更する必要がある。イエローは、規則C8.3(a)の文脈の中にいう「相手艇に対して有利となった」のか？



回答 1

そうではない。規則C8.3(a)は、艇が規則違反により得た有利さが、ペナルティーの履行により受ける不利さより大きい状況について述べている。ここでは、ペナルティーを課された艇が、ペナルティーを履行した後スターボード・タックとして得た有利さは、規則C8.3(a)で言う有利さとは無関係である。

質問 2

両艇は風上マークへ向かうレグで互いに接近しており、一方の艇がペナルティーを課される。ジャイブ後、反対タックで帆走して離れて行く。直後に大きな風の振れにより有利となった。その艇は、ペナルティーにより「有利となった」のか？

回答 2

そうではない。回答1参照。

MR CALL N9

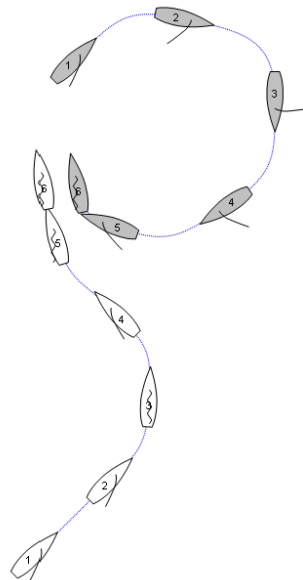
規則 16.1	コース変更
規則 21.2	スタートの誤り、ペナルティーの履行、セールを逆に張ること
規則 23.2	他艇に対する妨害
規則 C7	ペナルティー方式
定義	プロパー・コース（規則 C2.3）

質問

ブルーとイエローは風上マークへ向かうレグの途中にいて、ブルーは未履行のペナルティーを1つ持っている。ブルーはペナルティーを履行するためにベア・アウェイする。

位置3でブルーはジャイブを完了してペナルティーを履行している。イエローはラフして、風位を越える。位置4でイエローはタックを完了する。その後イエローはラフして、ブルーはペナルティーを完了する前に、ラフに対応してそれを避けている。

Y旗が揚がる。どのようなコールをするのがよいか。



回答

ブルーがペナルティーを完了した信号を発し、次に、イエローにペナルティーを課す。

ブルーはジャイブした瞬間からクロスホールドのコースになるまでペナルティーを履行中で、規則 21.2 により、イエローを避けていなければならない。イエローは、プロパー・コースを帆走している場合を除き、ペナルティーを履行中のブルーを妨害してはならない。

イエローがタック完了の後ラフした場合、イエローはプロパー・コースを帆走していないので、規則 23.2 はイエローにペナルティー履行中のブルーを妨害しないことを要求している。ブルーがペナルティーを完了する前にイエローのラフに対応しなければならなかったため、イエローはブルーがペナルティー履行中に妨害したことになる。これは、仮にイエローによる妨害がブルーにペナルティー履行を早めさせたとしても異なることはない。

MR CALL N10

規則 28.1	レースの帆走
規則 C6.6(b)(3)	プロテスト委員会の判決
定義	コースの帆走

質問

イエローとブルーが風下マークに近づいている時、レース委員会は風上マーク変更の信号を発する。両艇は風下マークを回航の後、元の風上マークへ向かい、それを回航してフィニッシュする。いずれの艇も新しい風上マークを回航しなかった。

レース委員会は規則28.1に基づいて両艇を抗議する。

プロテスト委員会は、両艇ともに正しいコースを帆走せず、規則28.1に違反していることを認定する。このマッチはどのように得点されるのがよいか。

回答

特に相反する証拠がない限り、プロテスト委員会はその規則違反が当該マッチの結果に明らかな影響を与えなかったと認定し、フィニッシュの順番通りに得点を与えると判定すべきである。規則C6.6(b)(3)を参照。

注：通常レース委員会は、艇が抗議することのできない帆走指示書およびテクニカル規則の違反についてのみ、抗議すべきである。

ワールドセーリングの「Race Management Policies for Match Racing」を参照。

レース委員会は、単純にフィニッシュ順に従って、得点すべきである。

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		

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

