



## 規則 42 の最も一般的な違反—RS Aero 5, 7 & 9

このガイダンス文書は、世界中のセーラーの理解とジャッジの一貫性を向上させるための貴重な追加資料として意図されている。この文書は、RS エアロクラス協会が主催者である大会で使用するために RS エアロクラス協会が同意したものである。この文書は規則ではなく、権威ある文書であるセーリング競技規則 (Racing Rules of Sailing) やワールドセーリング 42 条の解釈 (World Sailing Interpretations of Rule 42) に取って代わることはできない。

以下の大文字の規則参照 (例えば: 基本 4) は

<https://www.sailing.org/documents/racingrules/documents.php> にある「Interpretations of Rule 42」文書を参照している。

### 原則:

ジャッジはセーラーに疑いの目を向ける。しかし、セーラーが規則 42 に違反していると確信した場合、ジャッジはルールを守っているセーラーを守るために行動する。

### 規則 42 条を変更するクラス規則:

クラス規則 C1.1(c)にはこうある:

RRS 42.3 を次のように変更する。「SI で規定されている場合、レース委員会は、コース全体で平均風速が明らかに 10 ノットを超えている場合、RRS 付則 P5 に従って、パンプ、ロッキング、ウーチングを認める信号を発することができる。ただし、(i) スタート前、および (ii) ボートが SI で風上レグとして指定されたコースのレグにある場合は除く。」これは、RRS 42.2(a)、RRS 42.2(b)、RRS 42.2(c)を変更している。

このクラス規則は、クラス協会の方針として、主催者に標準的な規則 42 を適用するよう奨励している主要な大会では、通常 SI によって発動されることはない。

### 規則 42 に影響を与える艇の特徴:

RS エアロは 3 種類のリグに対応している: エアロ 5、エアロ 7、エアロ 9 で、それぞれセイルエリアは約 5 m<sup>2</sup>、7 m<sup>2</sup>、9 m<sup>2</sup>。これらのリグは別々のクラスとしてレースに参加するが、主要な大会では通常同じレースコースを共有する。セーラーの体重が 35~95Kg であるのに対し、船体が非常に軽い (わずか 30Kg) ため、セーラーと船体の重量比は 1~3 の間で変動する。そのため、体の動きの影響は大きく、クラス間でも、各クラス内でも、セーラーによって大きく異なる。

船体形状は美しいバウ、フラットなアフトセクション、ワイドなトランサムが特徴である。風速 8 ノット以上では容易にプレーニングするが、強風や急な波で急加速するとノーズダイブすることがあり、一時的に不安定になったり、バックグラウンド・ローリングしたりする。2 本のカーボンコンポジットでできたマストはステーがなく、上部が非常に薄い。パワフルなバテン付きスクエアトップ・セクションを持つセールと組み合わせると、非常にフレキシブルなリグとなり、(i)体の動きと(ii)風速の変化に応じて簡単に曲がる。ダウンウイン

ドを走るとき、風速の変化は不安定さを生み、セールのリーチのフリックの原因になる。また、特に風上に向かってボートが大きくロールすることもある。

大きなスクエアセール・ローチは波や風速の変化に反応してセールのリーチが簡単にフリックすることを意味する。軽風時にはクルーの体重をかなり前方にかけ、風上に向かってヒールするようなセーリングをすることが多いため、不安定になり、バックグラウンド・ローリングが大きくなる。

テイパーされたラダーは垂直に吊るされ、一般的にニュートラル・ヘルム。低速時のマニューバー（プレスタート時やタックに失敗した後など）では失速しやすく、舵、セール、体を繰り返し力強く動かさないと艇が回らないことが多い。

## スタート

プレスタート中、微風でゆっくり操縦していると、RSエアロは簡単に失速し、動きが取れなくなってくることがある。ボートを再び動かすためには、力強いスカルやバックギング・セイルが必要となる場合がある。これはボートがクローズホールド以上で、風上へのクラブ・ウオーク（カニ歩き）を起こさない場合に許される。スタート時のセールリーチのフリックは波やガストによるものかもしれない。ジャッジはペナルティーを正当化するために、フリックを身体の動きと関連づけるべきである。混雑したスタートラインでは、セーラーはスタート前の早い段階でポジションを取ることが多い。失速を防ぐため、セーラーは体を使って艇を風下側に少しヒールをかけ、すぐに風位に戻してラフすることがある。この操作で艇は一時的に推進し、その後減速して舵取りを維持する。1回のロールは許されるが、この操作をスタートシーケンスの後半またはスタート信号で繰り返すと、規則 42.2(b)(1)に違反する。スタート信号の直前に、ベア・アウェイ、風下ロール、ラフ、急激なシート・トリム、ボディー・パンプをワン・アクションで組み合わせ、艇をフルスピードまで加速させる。このいわゆる「トリガー・プル」と呼ばれる操作は、リーチからラフへのコース変更時の操舵が、風下ロールの程度と一致しており、かつ、スタートシーケンスの早い段階で事前のローリングが発生していなければ、許される。ステアリングが全くない、あるいは不十分な場合、そのマニューバーは基本規則 42.1 に違反する。シングルボディー・パンプの前または同時に、ラフすることシートトリムによってフルスピードへの加速が達成された場合、この操作は許される。

### 1. 一回のロール&一回のボディー・パンプ

コース変更を伴う場合、スタート時の一回のロールまたは一回のボディー・パンプは許される。明らかに艇を推進するような体の動きは、それが適切な方向への操舵を容易にするものでない限り禁止する。ベア・アウェイを容易にするための風上へのヒールや、ヘディング・アップを容易にするための風下へのヒールは、そのヒール量が艇の旋回と一致していれば許される。ロールの完了時に強いボディー・パンプを併用することが非常に多いが、これは明らかに艇を推進させるものでない限り許される。

#### 許された動作

- 明らかにボートを推進させない一回のロールまたは一回のボディー・パンプ。

#### 禁止される動作

- ボートを明らかに推進させる一回のロールまたは一回のボディー・パンプ  
BASIC 4.

- セールのフリックを引き起こす一回のロールと一回のボディー・パンプー42.2(a).
- ステアリングの全くないまたは不十分な「トリガー・プル」操作ーROCK 6
- 繰り返される艇のロールー42.2(b)(1)。スターティング・シーケンスの最初のロールに続く、スタート信号での2回目のロールは、このルールに違反する。
- 繰り返されるボディー・パンプー42.2(a)。

#### 証拠を集める：

- セーラーが艇のロールを引き起こしているか？
- セーラーによる一回のロールが艇を明らかに推進させているか？
- セーラーによるローリングは（複数回）繰り返されているか？
- セーラーによるロールは操舵と一致しているか？

## 2. スカリング

RS エアロのスカリングは力任せになりがちで、艇が停止しているときやゆっくりと動いているときは、緩やかな動きではほとんど効果がない。軽風時、特に他の艇の間に挟まれたり、スタートラインのコミッティーボートの風上でスカリングが見られることがある。クローズホールド・コース以下でのスカリングは認められない。スタートでペナルティーを受けた後、ペナルティーを履行するにあたりベアアウェイする時にスカリングを行い、クローズホールド・コース以下に継続した場合、2回目のペナルティーを受けるだろう。ラダーがセンターラインを越えていないことを理由にペナルティを争うことがあるが、クローズホールドより下にいるときにラダーを繰り返し強く動かした場合も、この行為は禁止される。

#### 許される動作

- センターラインを通る、操舵のみを目的とし、ボートを推進させたり、艇が後進するのを妨げるようなゆっくりとした操舵。
- 艇がクローズホールド・コースより風上で、明らかにクローズホールド・コースに方向転換している場合の、力強いスカリングー42.3(d)、SCULL 1。
- 速度を下げるために繰り返しの操舵ー42.3(f)。

#### 禁止される動作

- 風上に向かってすぐに艇が戻るのを防ぐため、または他の艇の風下に潜り込むために、しばしばクローズホールド・コース以下へのスカル。ーSCULL 1
- 艇がある方向にスカリングしたのち、最初のスカリングを打ち消すように継続するスカリングーSCULL 2。
- セールを逆に張ることによる艇の操舵を相殺するためのスカリング（カニ歩き）。ただし、セールを逆に張ることによる艇の操舵を相殺するのに十分な力強い舵の動きである場合に限る。その結果、艇は風上へ、スタートラインと平行に移動する。ーSCULL 3

#### 証拠を集める：

- ティラーの動きは力強いのか？
- 艇を前進させているのか、それとも後進を妨げているのか？
- セールを逆に張ること組み合わせたとき、ティラーの動きは艇を風上へ推進させているか？
- 艇はクローズホールド・コースの風上において、明らかにクローズホールド・コースに向かって方向を変えているか？

- 前のスカルを打ち消すようなスカリングか？

## アップウインド

### 1. パンピングとロックキング

RS エアロでのパンピングの違反は、ビート上ではあまり起こらない。違反の可能性が高まるのは、戦術的な状況や軽風するとき、特に大型リグで、レイラインより下の風上マークに近づくとき、スターボード・タックの艇の前を横切ろうとするとき、大きな波でスピードが落ちているときなど、セーラーが体の動きを使って艇速を上げようとするときである。競争心の強いセーラーは、しばしば体の位置を変え続けているのを見かける。これは通常、前後のトリムを変えるためのトルキングと、ボートをフラットに保つためのハイクアウトを組み合わせたものである。風が弱く、水面がフラットな場合、艇が動いている方向に対して垂直に身体を動かすことは常にリーチをフリックさせるボディー・パンプとなり得る。強風下では波の影響でリーチがフリックすることもある。ボディー・パンピングの違反を正しく観察し、特定するために、ジャッジは艇の後ろに位置し、体の動きとセールフリックを結びつける必要がある。軽風下では、RS エアロを風上へ繰り返しロールして前方への推進力を発生させることができる。風上に向かって艇を繰り返しロールすることはロックキングだが、セールのリーチをフリックさせればボディー・パンピングになる。どちらの禁止行為も、後方からはっきりと観察することができる。

#### 許された動作

- 波に合わせてボートの前後のトリムを変えるトルキングーOOCH 1.
- リーチフリックや、艇のロールを引き起こさない、または原則に違反しない垂直または艇を横切るような身体の動き。

#### 禁止される動作

- ボディー・パンプまたはリーチフリックを引き起こす過度なトルキングーPUMP 6.
- 平水面でのトルキングーOOCH 2.
- 艇を繰り返しロールさせることー42.2(b)(1).

#### 証拠を集める：

- 波はあるか？
- セーラーの身体の動きは波に合っているか？
- セーラーの身体の動きは垂直か、または艇を横切る方向か？
- セーラーの身体の動きはリーチフリックを引き起こしているか？
- フリックは繰り返されているか？
- リーチフリックは波により起きているか？
- 他艇と比較してどのように見えるか？
- セーラーが艇のロールを引き起こしているか？
- ロールは繰り返されているか（複数回）？

### 2. ロールタッキング

タッキング中、セーラーは艇をロールさせるために、身体を動かして操舵する。唯一の制限は、体を動かすことによって、タックしなかった場合よりも艇速が速くならないことである。

RS Aero 一般的な違反 V4

新しいタックのクローズホールドになった後で艇を起こすのを遅らせた時に問題が起きる。この時点で、体の動きを認める例外は適用されなくなる。力強く艇を起こす動きは原則で判定され、通常よりも艇速が上がる場合は禁止される。RSエアロのトップ2本のセイルバテンはテンションの調整が可能である。風が弱いときに締めすぎると、タック（またはジャイブ）後にバテンを反転させるためにセイルを何度もパンピングする必要があるかもしれない。この動作が明らかにボートを推進させるものでなければ許される。

#### 許される動作

- タックの間の操舵を容易にするためにローリングを大きくして、タックを完了した時にタック直前の操船と同じスピードになるような身体の動き—ROCK8。
- タックを完了した時に、マストが垂直を超えて風上に動くこと—ROCK9。
- 風または戦術上の駆け引きに関係する繰り返しのタック。
- バテンが裏返っている場合、バテンが正しく返るまでセイルをパンピングすること、ただし明らかに艇を推進させないこと。—42.3 (e)

#### 禁止される動作

- タック完了直後に、タック前よりも艇のスピードが増すような身体の動き。これは通常、微風下でタック直後の増速ののちの明らかな減速により、観察される—BASIC7。
- 新しいクローズホールド・コースに到達した後、艇をフラットにするのを遅らせ、その後ボディー・パンプを強く行い、明らかに艇を推進させる—BASIC6。
- 風が非常に弱い場合、クローズホールド・コースに達した後、艇をフラットにするのを遅らせ、さらに風下へロールしてからフラットにし、その後のタックでもこの動作を繰り返すこと—42.2(b)(1)。
- 風や戦術的な駆け引きと無関係の繰り返しのタック—42.2(e)。

#### 証拠を集める：

- タック完了後、セーラーがボートをフラットにするのを遅らせていないか？
- 活発なシート・パンプまたはボディー・パンプが続いて起こったか？
- タック前のスピードより明らかに速く艇を推進させているか？
- 個々のタックは通常のアップウインドのスピードを超えて艇のスピードを増したか？
- セーラーの身体の動きは艇の増速を引き起こしているか？
- タック後の増速の後、突然大幅な減速をしたか？
- タックは風または戦術上の駆け引きと判断できるか？

## ダウンウインド

### 1. パンピング

RSエアロのパンピング違反のほとんどはダウンウインドのレグで起こる。リーチングでは、特に大きなレグでは、セーラーが積極的なセイルトリムと激しい体の動きで、艇をフラットに保つ。これは、ガストや波の影響によって見かけの風が急激に変化するためである。セーラーはまた、波に乗りながら絶えずコースを変え、それに応じてメインシートをトリムする。また、サーフィングやプレーニングを開始するために、波やガストごとにシートパンプを1回行うこともある。どのような動作が許され、どのような動作が許されないかを判断するた

めには、結果として生じる動作の組み合わせを注意深く観察する必要がある。リーチのフリックは、波やガストによって起こることもあれば、艇をコントロールするための体の動きによって起こることもある。しかし、直接リーチをフリックさせるような艇体を横切るような身体の動きは許されない。艇がすでにプレーニングまたはサーフィングしているときにシート・パンピングを繰り返すことは許されない。RS エアロ 5、7、9 でサーフィングやプレーニングを開始するために必要なコンディションには大きな違いがある。順風下では、RS エアロ 9 がプレーニングとサーフィンを行い、RS エアロ 7 がプレーニングは行わないがサーフィングを行い、RS エアロ 5 がプレーニングもサーフィングも行わないことは珍しくない。ジャッジは各クラスのコンディションを定期的に監視すること。また、プレーニング中に違法なシートやボディパンピングが見られることもある。アグレッシブだが許されるセーリングと規則 42.2(a)違反を見分けるためには、ジャッジのポジショニングが重要である。リーチングでは、ボディパンピングは後方風下から見るのが最もよく、艇体を横切るような身体の動きとそれがリーチに与える影響を観察するためである。ランニングでは、シート・パンピングは観察艇の真横、風下から見るのがよい。

#### 許される動作

- その時の状況に合わせて、艇をトリムするためのセールの引き込みや身体の動き—PUMP 2
- サーフィングまたはプレーニングを開始するために一波またはガストに 1 回セールをパンプすること。ただし、艇がサーフィングと認められるためには、急に加速しながら波の前面を下るものでなければならない。—42.3(c)

#### 禁止される動作

- リーチのフリックを繰り返し起こすボディ・パンプ—PUMP 6.
- セールをファンニングさせるための引き込み—PUMP 1.
- セールのパンピングは、シートを引き込んで、離すことでトリムとして正当化される—PUMP 1.
- サーフィング中やプレーニング中のパンピング—PUMP 12.
- サーフィングやプレーニングを開始するための三度目の失敗した試み—PUMP 8.

#### 証拠を集める：

- サーフィングやプレーニングができる状況か？
- 一波または風の一吹きにつき 1 回のパンプはサーフィングまたはプレーニングを開始しているか？
- サーフィングやプレーニング中にセーラーはシート・パンピングしているか？
- 引き込みとリリースは風の振れ、ガスト又は波に対応しているか？
- 引き込みとリリースを繰り返すことで、セールをファンニングしていないか？
- リーチのフリックと身体の動きは関連づけられるか？

## 2. ロッキング

体の動きによるロッキングは、規則 42 のペナルティーを受ける最も一般的な理由である。ダウンウインドを帆走する RS エアロのセーラーたちは、艇のステアリングを容易にするために身体を使ってラフィング、ベアリング・アウェイすることにより S 字ターンを連続して行い、コースを変える傾向がある。このテクニックは、大型リグで最も一般的で、バイザリーとブロードリーチによる帆走を交互に行う。これは規則 42.3(a)により、波があり、そ

れに合わせて艇がコースを変える限り許される。また、ブローがあり、艇がより強い風にとどまるためにコースを変更する場合も許される。ヒールの度合いは、艇がターンする角度と一致していなければならない。ランでは、こうした S 字ターンと風上へのヒールが組み合わされることが多い。これは艇の安定性を低下させ、許容されるバックグラウンド・ローリングを増加させる。セーラーは波やガストが来る前に風上へのヒール量を減らすことで、波やガストの到来を予測することができる。この体の動きが風や波と同調せず、その後に艇の繰り返されるローリングの原因となる場合は、規則 42.2(b)(1)に違反する可能性がある。アンヒールでベア・アウェイしている間、セーラーは時々艇を風下へロールさせる、これは操舵を相殺する、そしてこれを繰り返すと規則 42.2(b)(1)に違反する。ジャッジが艇体への影響とセーラーのステアリングの両方を観察するのに最適な位置は、真後ろからである。ジャッジは、身体とマストが合法的な反対方向に動くかどうか、あるいは身体の動きが規則 42.2(b)(1)に違反する同じ方向へのマストの動きを繰り返し促すかどうかを観察する必要がある。

#### 許される動作

- ラフィングを容易にするための風下へヒールさせることと、ベアアウェイを容易にするための風上側へヒール（アンヒール）させること。—ROCK6
- 固定された乗員の位置、セールあるいはダガーボードの固定されたセッティングは、復元性が減少するが許される。—ROCK 4.

#### 禁止される動作

- 波のパターンに連動しない、艇の繰り返しのローリング—ROCK 7.
- 比較的小さなコース変更が続いて、大きな体の動きによって引き起こされる艇の繰り返されるローリング—ROCK6.
- 波やガストのない状態での繰り返しのローリング—ROCK 7.
- 特に風上にロールさせた後、そのロールが完了する前にそれに逆らって身体を内側に動かすことで、繰り返しのローリングが続いて起こるような 1 回の身体の動き—ROCK5

#### 証拠を集める：

- 競技者が艇のロールを引き起こしているか？
- ローリングは艇の操舵を助けているか？
- 艇の操舵が必要な波はあるか？
- ブローはあるか？
- 艇のヒールの量は艇の回転量と合っているか？
- 回転量は波やガストのパターンと連動しているのか？

### 3. ロール・ジャイビング

軽風下で、特にゾーンに到達するとき、または他艇のカバーを解こうとする時に、スピードを得るためにセーラーは時々繰り返しジャイブをすることがある。ロールタックと同様に、ジャイブが完了したのちに艇をフラットにすることを遅らせることは、セーラーを例外規定規則 42.3 (b) によりカバーせず、代わりに基本原則により判断されるリスクにさらす。張力が強すぎるトップバテンは、微風時にジャイブ後に反転しないことがある。バテンを修正するために繰り返すパンピングは、その動作が明らかに艇を推進させるものでなければ許される。

### 許される動作

- 風の振れまたは戦術上の駆け引きに関係する繰り返しのジャイブ。
- ロールを大きくし、ジャイブ後の艇を操舵の直前と同じ速度にする身体の動き—ROCK 8.
- バテンが裏返っている場合、セーラーはバテンが正しくなるまでセールをパンプする事が出来る。

### 禁止される動作

- 風の振れまたは戦術上の駆け引きに無関係な繰り返しのジャイブ—42.2(e)。
- ロールを大きくし、ジャイブ後の艇を操舵の直前より加速させる身体の動き。これは、ジャイブ後の加速からの明らかな減速により、観察できる。—ROCK 7。

### 証拠を集める：

- 個々のジャイブは艇を増速させたか？
- セーラーの体の動きは艇を増速させたか？
- ジャイブ後の増速に続き、突然大幅な減速をしたか？
- ジャイブの完了と艇を起すことの間遅れがあったか？
- ジャイブと同時にシート・パンプがあったか？
- ジャイブは風の振れまたは戦術上の駆け引きによるものだと判断できるか？

### 要約

最近の主な大会でのジュリーの観察に基づくと、RS エアロでよく見られる規則 42 違反の上位 6 つは以下の通りである：

1. スタート時にクローズホールド・コース以下へのスカル。
2. スタート時の「トリガー・プル」で、ステアリングが全くない、あるいは不十分。
3. プレスタートでローリングを繰り返したり、スタートの合図でリーチ・フリックを生み出すボディ・パンプの繰り返し。
4. ダウンウインドで進路変更のないまたは不十分なロックキング。
5. ダウンウインドでプレーニングやサーフィングをしているとき、シート・パンピングやボディー・パンピングを行う。
6. 軽風時にタックを完了した後、艇をフラットにするための風上へのロールを遅らせる。

これらのよくある違反の最初の 5 つは、RYA ビデオ「シングルハンド・ディンギーレースにおけるルール 42 の間違いトップ 5」で RS エアロでの実演を見ることが出来る。<https://www.youtube.com/watch?v=ixxuoTn8shew>

### 助言

1. 黄旗のペナルティを受けたら、ペナルティの履行を始める前に、他の艇から離れて帆走する最善の方法を決めるため、少しの時間を取る。
2. ペナルティ・ターンの履行を始めるために艇を回転させるとき、規則 42 を再び違反しないように注意すること。
3. レース後、ジャッジに何を見たのか、そしてなぜそれが規則 42 に反するのか説明を求めること。
4. 重要な大会であればあるほど、セーラーに対するジャッジの割合は高くなるので、

最も重要な場面ではあなたのセーリング技術がより厳しく審査されることを覚えておくこと。

この草案に関するご意見、追加や変更のご提案は、デビッド・バティまでご連絡ください。

[davidmbattye@gmail.com](mailto:davidmbattye@gmail.com)