



第 2 回 JYMA 選抜 大学対抗ヨットマッチレース in 日産マリーナ東海 2013

Univ. Match in Tokai 2013

ISAF Event Grading 4

15-17 Mar., 2013

帆走指示書 (ver. 1.0)

Sailing Instructions (ver. 1.0)

略語	PC: プロテスト委員会 OA: 主催団体 RRS: セーリング競技規則 IJ: インターナショナル・ジュリー	RC: レース委員会 NA: ナショナル・オーソリティー SI: 帆走指示書 NoR: レース公示
1 規則		
1.1	本大会は以下の規則を適用して行う。 (a) RRS(2013-2016)に規定された規則。付則 C を含む。 (b) 本 SI アペンディックス C の艇取扱規則(ハンドリング・ボーツ)。これは、練習、およびスポンサー・レースにも適用する。	
1.2	削除	
1.3	削除	
1.4	RRS 41 に以下を追加する。 「(e)落水したクルー・メンバーを助け上げ、艇上に戻すための援助。ただし艇に戻すのは水中から助け上げた場所の近くの場合に限る。」	
1.5	クラス・ルールは使用しない。	
1.6	削除	
1.7	RRS C8.6 を削除し、以下のものと置き換える。 「マッチのアンパイアが、少なくとももう一人の別のアンパイアとともに、艇が規則 14 に違反し損傷が起こったと判定した場合、彼らは審問なしに SI アペンディックス E に示された得点のペナルティーを課すことができる。競技者には実行できるようになればすぐにペナルティーを知らせなければならない。知らされた時に競技者は審問を要求することができる。その場合 PC は規則 C6.6 に基づく手続きを進めなければならない。PC によって判定されるペナルティーは、アンパイアによって課されたペナルティーより大きくなることもある。アンパイアは、SI アペンディックス E に示されたものよりも重いペナルティーを課することを決定するとき、規則 C8.4 に基づき処置しなければならない。」	
1.8	リタイア スキッパー、または海上でスキッパーに事故ある場合そのクルー・メンバーが、RC にリタイアを通告し、スタート海面に来ないかレース海面を離れたことが明らかの場合、RC はアンパイアと協議の上、そのスキッパーの得点を 0 点、対戦相手の得点を 1 点として、ペアリング・リストを変更することができる。本項は RRS C8.5 を変更している。	
2 参加と参加資格		
2.1	OA から招待されたスキッパーのみが本大会に参加できる。招待基準は NoR 5(a)に示されている。参加スキッパーを SI アペンディックス A に示す。	
2.2	クルーは OA に延期を認められた場合を除いて、参加資格を維持するために、NoR に記載された日時までに参加登録と参加料の支払いを完了し、体重測定を受けなければならない。	
2.3	削除	
2.4	各スキッパーは乗艇したボートの損傷や損失について責任がある。ただし、アンパイアまたは PC、あるいは OA によって別に責任分担が割り当てられた場合はそれに従わなければならない。(SI 19 項参照)	

2.5	マッチの予告信号後、登録したスキッパーは、緊急の場合を除き、舵を離してはならない。
2.6	登録したスキッパーが競技を継続できなくなった場合、OA はクルー・リストに登録されたオリジナル・クルー・メンバーから代理をたてることを認めることがある。
2.7	登録したクルー・メンバーが競技を継続できなくなった場合、OA は交代クルー、一時的な交代、またはその他の調整を認めることがある。
3 競技者との連絡	
3.1	競技者への通告は、レース本部付近に設置する公式掲示板に掲示する。
3.2	陸上で発する信号は、音響信号 3 声とともにレース本部付近に掲示する。
3.3	スキッパーは、OA により許された場合を除き、3 月 15 日 09:30 から行われる最初の艇長会議に出席しなければならない。
3.4	アンパイアとの最初のミーティングは、最初の艇長会議に引き続いて行われる。
3.5	レース二日目の艇長会議は 3 月 15 日 18:30 から行われるアンパイア・ブリーフィングに引き続いて行う。同じくレース三日目の艇長会議は 3 月 16 日 18:30 から行われるアンパイア・ブリーフィングに引き続いて行われる。
3.6	スキッパーは自身のレースがあった日に、記者会見に出席することを求められることがある。
4 SI の変更	
4.1	陸上で行う SI の変更は、影響を及ぼすレースのスタート最低 60 分前に、RC と PC の代表者による署名とともに掲示する。
4.2	最新の変更が行われたことは、レース艇がドックアウトするまでに各スキッパーへ口頭で通達する。
4.3	海上で行う SI の変更は、音響信号 3 声とともに第 3 代表旗を掲揚することによって発する。内容は、アンパイアを通じて口頭か書面のいずれかで伝達する。
5 艇とセール	
5.1	<ul style="list-style-type: none"> (a) 本大会は、J/24 クラスの艇を使用して行う。 (b) 使用する艇およびセールは RC が割り当てる。 (c) 競技者は、シリーズ中に、スポンサーの要請を満足するためにセールを交換することを要請されることがある。このことは救済要求の理由とはならない。これは RRS62 の変更である。
5.2	使用すべきセールの組み合わせを指定する場合、注意信号と同時にしくはそれ以前に、反復音響信号とともに、本部船から信号旗により指示する。信号旗は当該フライトが終了するまで掲揚する。信号旗の意味は、下記のとおりである。
信号	セールの組み合わせ
オレンジ色旗	そのフライトのすべての艇はスピネーカーおよびスピンプールを使用してはならない。
黒色旗	そのフライトのすべての艇は、メインセールをワンポイント・リーフしなければならない。 (RRS レース信号黒色旗の変更)
信号なし	自由
5.3	その他の制限または指示は、アンパイアから各スキッパーへ直接口頭で伝える。第 3 代表旗は揚げない。
5.4	RC は各ステージで使用する艇を決定する。使用する艇を割り当てられないスキッパーには待機するための艇を一時的に割り当てる。
6 艇の識別と割り当て	
6.1	艇は、各艇のバウに書かれた艇ナンバーにより識別する。



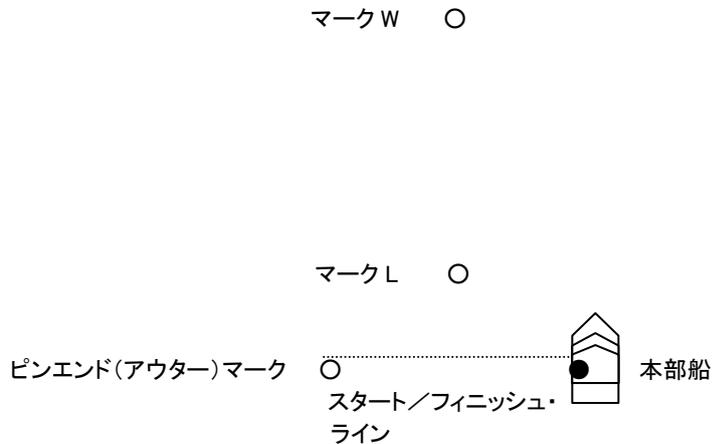
6.2	メインセールには、OAにより提供された文字あるいはマークを表示することを求められることがある。
6.3	艇は毎日の艇長会議時および各ステージの開始前に、抽選によってRCが割り当てらる。
6.4	艇はペ어링・リストとレース・スケジュールに従って交替しなければならない。
7 クルー・メンバー、人数と体重	
7.1	(a) 各チームにはスキッパーを含めて4名以上乗艇しなければならないが、登録できる乗員の人数制限はない。年齢制限他の基準はNoR 9項の通り。 (b) 7.2項で規定した制限体重以内であればクルーは交代することができる。ただし、全乗員数はチームの最初のレースに乗艇した人数より多くても少なくてもいけない。また、クルーの交代は事前にRCの了解を得なければならない、交代に要する時間はスタート延期要請の対象とはならない(RRS60.1の変更)。
7.2	(a) スキッパーを含むクルーの合計体重は 350kg を越えてはならない。 (b) 体重計測は、少なくともショーツ(ブリーフ、パンツ)とシャツを着用した状態で、3月15日 09:00より09:30までに行う。 (c) 測定体重は、計測機器の誤差を考慮して、表示された体重より0.2kgを差し引いた数値とする。 (d) チームの合計体重は、各自の測定体重を合計し、その小数点以下を切り捨てたものとする。 (e) すべての乗員の服装は、通常レース中に使用されるもののみとし、ウエイトバッグなど通常の体重を著しく変化させる道具・装備を使用してはならない
8 イベント・フォーマットとスタートのスケジュール	
8.1	イベント・フォーマットとペ어링・リストについてはSIアペンディックスBに記す。各フライトで帆走するマッチは、本部船からスタートする順に数字旗によって示す。
8.2	ノックアウト・シリーズにおいて、両スキッパーは、 (a) マッチごとにスタートするサイドを交代する。ペ어링・リストに指定された場合を除いて、最初にスタートするサイドは抽選による。これはRRS C4.1の変更である。 (b) そのシリーズの勝敗が決定したら、それ以上のレースは行わない。 (c) 奇数番目のマッチの後、艇を乗り換える。
8.3	レース日は3月15日から3月17日を予定している。
8.4	レース最終日では、15:30以降は「注意信号」を発しない。
8.5	レース当日実施するマッチの数は、RCの裁量とする。
8.6	RCは、現在の状況または予定されている残りの時間ではマッチの残りを続けようとするのが実行不可能であると判断した場合、ステージまたは大会を終了、またはフォーマットを変更することがある。初期のステージを、その後のステージの都合により終了することがある。
8.7	最初の注意信号発令予定時刻は、初日は10:30、2日目以降は09:00である。
8.8	引き続き行うフライトのスタート手順は、実行可能な限り速やかに前のフライトに引き続いて開始するものとする。ペ어링に影響を及ぼさなければ、前のフライトの最終マッチがフィニッシュすることを必ずしも要しない。
8.9	あるマッチが予定した時刻にスタートできない場合、次のマッチの信号とスタートは元の予定のままとし、スタートしないペアは空白のスタートとする。スタート手順を表す旗は、空白のスタートに対しては掲揚しない。
8.10	ノックアウト・シリーズで、あるシリーズの勝者が決定された場合、引き続き行うスタートは、空白のスタートをなくすために前に持ってくるものとする。競技者には、アンパイアより口頭でそのことを伝える。
9 レース海面	
レース海面は日産マリーナ東海の沖合に設定する。	



10 コース

10.1

(a) コースの形状 (縮尺どおりではない)



(b) コース信号と帆走すべきコース

コース信号は予告信号と同時またはその前に本部船のバウに掲揚する。マーク W と L は、スターボード(右)に見て回航しなければならない。

信号	コース
信号なし	スタート-W-L-W-フィニッシュ
S 旗	スタート-W-フィニッシュ

(RRS32.2 およびレース信号 S 旗の変更)

(c) マークの説明

本部船は「日産マリーナ東海」の旗を掲げたモーターボートである。

ピンエンド・マーク、マーク W/L、そして置き換えマークの形状と色は最初の艇長会議時に説明する。

10.2 削除

10.3 スタート/フィニッシュ・ライン

- スタート/フィニッシュ・ラインは、ピンエンド・マークのコース・サイドと、本部船の見通しポールのコース・サイドを結んだ直線である。本部船の見通しポールには「日産マリーナ東海」の旗を掲揚する。
- 本部船はラインでつないだブイを取り付けて流すことがある。このブイが設置されたら、レース艇はいかなる場合もこのブイと本部船との間を通過してはならない。このブイは、本部船のグラウンド・テークルの一部である。(注: マークのアンカーラインと同様、接触それ自体はペナルティーとはならない)

10.4 コースの制限

本大会ではペナルティーの対象となるコースの制限はない。ただし、周辺漁港の出入り口にあたる SI アペンディックス F に示された海域には極力進入しないように願います。

10.5 中止と短縮

- RRS32 を削除して、以下の文と置き換える。「RC は、スタート信号後、何らかの理由のために、実施できる場合はそのマッチのアンパイアと協議後、マッチの中止またはコースの短縮をすることができる。」
- スタート信号後、RC がレースの中止を決定した場合、本部船から音響信号 3 声とともに N 旗を掲揚する。数字旗とともに N 旗を掲揚した場合、その数字旗で示すマッチのみを中止するものとする。(レース信号の変更)
- スタート信号後にコースを短縮するときは、最初の上マーク付近にいるマークボートから音響信号 2 声とともに S 旗を掲揚する。この場合、各艇は SI 10.1(b) で S 旗が掲揚された場合と同じコースを帆走しなければならない。数字旗とともに S 旗が掲揚された場合、その数字旗で示されたマッチのみにこの項が適用されるものとする。(レース信号の変更)

11 損傷と修理のための時間



11.1 フライトの注意信号発令前、もしくは前のフライト終了後 2 分以内、または新しい艇に乗り替わった後の 5 分以内のいずれか遅い時間以内であれば、艇は、艇体やセールの破損または損傷、あるいは乗員の負傷を知らせるピンク色旗を掲げることにより、次のスタートを遅らせるように求めることができる。その艇は、速やかに最寄りの運営ポート(アンパイア・ポートを含む)に状況を知らせ、本部船の風下に近づけて進み、そこにとどまり、RC の指示に従わなければならない。ただし、別の指示がある場合を除く。

11.2 修理や負傷の治療に与えられる時間は RC の裁量とする。

11.3 フライトの注意信号発令後は、破損のためにマッチを延期または中止をしない。ただし、SI 11.1 項に定めるとおりに破損信号が掲げられた場合を除く。

11.4 RRS 62.1(b)が適用されている場合を除き、許された時間内に修理が完了しないか不可能な場合や注意信号後に生じた故障・破損は、救済要求の理由とはならない。(RRS 62.1(a)の変更)

12 スタート手順

12.1 RRS C3.1 スタート信号の表の部分を以下のように変更する。

時刻(分)	視覚信号	音響信号	意味
7	白地の「7」旗掲揚	1 声	注意信号
6	白地の「7」旗降下	なし	
5	白地の「5」旗と数字旗掲揚*	1 声	予告信号
4	白地の「5」旗降下、黄地の「4」旗掲揚	1 声	準備信号
2	青色旗もしくは黄色旗または両方の旗の掲揚**	1 声**	スタート前のエントリー・タイムの終了
1	黄地の「4」旗降下、オレンジ地の「1」旗掲揚	長音 1 声	
0	オレンジ地の「1」旗と数字旗降下	1 声	スタート信号

注 1: 表中の*、**の注記は RRS の通りである。

注 2: 「7」旗、「5」旗、「4」旗、「1」旗とは、国際信号旗の数字旗ではなく、記載された色の地に該当するアラビア数字が書かれた旗である。単に「数字旗」と記された旗は国際信号旗の数字旗である。

12.2 次のフライト・ナンバーは本部船のボードに示す。

13 マーク W(風上マーク)の位置の変更

13.1 コースの変更は、置き換えマーク W を設置することによって行う。

13.2 引き続き行う変更は、オリジナル・マーク W を使用する。

13.3 変更の信号 (RRS33 とレース信号の変更)

(a) 風上マークの位置を変更する場合は、C 旗と色旗を掲揚する。信号は以下のことを意味する。「風上マークの位置を変更した。赤色旗は風上に向かい元のマークの左側に置き換えマークを設置した。緑色旗は元のマークの右側に置き換えマークを設置した。」

(b) スタート後のコース変更を特定のマッチにのみ適用する場合、当該数字旗を C 旗・色旗とともに掲揚することにより指示する。

13.4 信号を発する船

(a) 最初のレグで風上マークの位置の変更を行う場合、信号は、適用されるそれぞれのマッチの準備信号とともに本部船上に掲揚する。準備信号は、短い反復音響信号を伴うものとする。この信号はスタート信号とともに降下する。

(b) 最初のレグの後に風上マークの位置の変更を行う場合、信号は、マーク L 付近にいるマークボートまたは本部船から短い反



復音響信号とともに掲揚する。この信号はマッチの両艇がマーク L を回航後適当な時期に降下する。
14 タイム・リミット マッチの相手艇がコースを帆走しフィニッシュした後、5 分以内にフィニッシュしない艇は DNF と記録する。この項は RRS 35 および A5 を変更している。
15 コーチ・ボート どのチームもコーチ・ボートを使用してはならない。
16 メディア、映像および音響 16.1 OA から求められたら、レース中にメディアの人員と機材(またはダミー)を積み込まなければならない。レースをしない人員と機材の位置は RC が決定し、口頭によりアドバイスする。 16.2 競技者は OA から供給されたメディア機材の通常の動作を妨げてはならない。 16.3 OA は大会期間中に収録されたいかなる映像(肖像)、音声・音響も無償で使用する権利を有する。
17 賞 1 位のチームには JYMA 賞が贈られる。また、1 位～3 位のチームには賞状が贈られる。 OA は、競技者の不品行、あるいは公式行事への出席を含むリーズナブルな要求に応じることの拒否に対して、賞を減じることができる。
18 行動基準 18.1 競技者は、公式行事への出席や大会スポンサーへの協力、および RC の運営手伝いを含む、競技役員からのリーズナブルな要求に従わなければならない、また大会の名誉を傷つけるような行動をしてはならない。 18.2 競技者は艇と装備を、通常の注意をはらいシーマンシップにのっとりた取扱い方をし、SI アペンディックス C と D に従わなければならない。 18.3 レース中のスキッパーあるいはクルーの以下の行為は、RRS C8.3(c)のスポーツマンシップに違反したものとみなされることがあり、RRS C5.2 あるいは C5.3 によるアンパイア発議のペナルティーを課すことがある。 —口頭でアンパイアの判定を強制したり、指導したり、影響を与える過剰な試み。 —繰り返す、あるいは継続的にアンパイアの判定に反対すること(口頭であると他の方法であると問わない)。 —アンパイアの判定以前あるいは以後に悪口・悪態をつくこと。(コールブックの CALL MR13 も参照) 18.4 この SI の違反に対する裁定は PC に付託する。ペナルティーは PC の裁量によるものとし、そこにはそれ以上の大会への参加を拒否すること、賞の回収などを含むことができる。 18.5 この SI に対するはなはだしい違反に対する裁定は、RRS69 によって PC に付託する。
19 ダメージの取り扱い基準 19.1 以下のアイテムの紛失は理由のいかんにかかわらず当該艇の責任とし、その損失を補填しなければならない。 (a)ウインチハンドル:15,000 円/本 (b)抗議旗(Y 旗):5,000 円/本 (c)その他の旗(識別旗、B 旗、損傷旗):各 3,000 円/枚 19.2 今回使用されるレース艇が加入している艇体保険の免責額は 100,000 円である(マスト、リギンを含まない)。10 万円以下のダメージ補修費用は、当事者負担とすることがある。 19.3 SI アペンディックス C(ハンドリング・オブ・ボーツ)に違反した結果生じたダメージは艇体保険適用の対象とはならない。当事者の負担である。 19.4 他艇との接触によって生じた、艇体、セール、艀装その他備品のダメージは、その保険免責額内の修理費用を当事者間で負担するものとする。その金額は1事故につき 10 万円を超えることもある。その負担割合は原則として当事者間の協議によるものとするが、当事者から要請があった場合 OA は PC のアドバイスを受けて、以下の割合によって分担することを勧告す



ることができる。

(a) 権利艇・非権利艇が特定できる場合

権利艇 2: 非権利艇 8

(b) 権利艇・非権利艇が特定できない場合

当事者間で均等割合とする。

19.5 前項に該当するダメージが生じた場合、各スキッパーは帰着後 30 分以内にコンディション・レポートの他に別書式のダメージ・レポートを RC に提出し、口頭でその概要を報告する義務がある。

19.6 大会の進行を妨げるような重大なダメージを引き起こしたスキッパーに対して、RC はダメージの修理が完了するまでの間、そのスキッパーの成績を不戦敗とする場合がある。

20 ライフ・ジャケット

衣服を一時的に追加したり脱いだりする場合を除き、各競技者は水上にいる間は常に、ライフ・ジャケットを適切に着用しなければならない。膨張式ライフ・ジャケットは使用してはならない。これは RRS40 および第 4 章前文を変更している。

19 請求権の否認

大会に参加するすべての者は、自己のリスクで参加している。OA、その提携者および任命を受けた者は、原因が何であれ、レースに参加したことにより起こりうる、陸上および海上での損失、損害、損傷、負傷、その他あらゆる不都合に対する責任を否認する。

発行日: 2013 年 3 月 4 日

帆走指示書 Version 1.0



SI アペンディックス A－参加資格のあるスキッパー(スキッパー氏名五十音順)

	Name of skipper スキッパー氏名	Name of Team チーム名称
1	飯野 啓太 Keita Iino	慶應義塾大学
2	市川 航平 Kohei Ichikawa	早稲田大学
3	葛城 拓未 Takumi Katsuragi	関西大学
4	北山 雄三 Yuzou Kitayama	東北大学
5	田中 航輝 Koki Tanaka	九州大学
6	東郷 智之 Tomoyuki Togo	東京大学
7	長坂 亘 Wataru Nagasaka	中部学連選抜
8	生川 裕馬 Yuuma Naukawa	金沢大学
9	野瀬 康晃 Yasuaki Nose	同志社大学
10	柳澤 慎太郎 Shintaro Yanagisawa	立命館大学
11	山崎 晃 Akira Yamasaki	和歌山大学
12	若竹 翔平 Shohei Wakatake	関西学院大学

SI アペンディックス B－イベント・フォーマット & 大会スケジュール

イベント・フォーマット/Event Format

- 第1ステージ
 - すべてのスキッパーは1回のラウンドロビンを帆走する。各スキッパーは互いに他のスキッパーと1度帆走する。
 - 第1ステージで1位、2位となったスキッパーは、第2ステージの1-2位決定戦に進む。同様に3位、4位のスキッパーは3-4位決定戦に、5位、6位のスキッパーは5-6位決定戦に進む。
 - 第1ステージで7位以下のスキッパーは、第1ステージの順位をもって最終成績とする。
- 第2ステージ

各ペア(順位決定戦)は、最初に2点を得たスキッパーが勝者となる。

ペアリング・リストは遅くとも3月14日までに発表する予定である。

大会予定/SCHEDULE OF EVENT(NoR 4)

大会予定

毎日の予定

Day1

- 9:00 レース本部オープン。受付/体重測定
 9:30 スキッパーズミーティング
 10:00 レース艇ドックアウト
 10:30 第1マッチ注意信号
 18:00 帰着完了(名古屋日没18:00) 帰着後夕食
 18:30 アンパイア・ブリーフィング&講習、翌日のスキッパーズミーティング
 20:30 解散

Day2

- 8:30 レース艇ドックアウト
 9:00 Day2 最初のマッチの注意信号発令
 16:30 アンパイア・ブリーフィング、翌日のスキッパーズミーティング
 19:00 パーティー
 20:30 解散

Day3

- 8:30 レース艇ドックアウト
 9:00 Day3 最初のマッチの注意信号発令
 16:30 アンパイア・ブリーフィング、表彰式
 17:00 レース本部解散



SI アペンディックス C—ハンドリング・ボーツ(艇の取り扱い)

1 全般
艇をイコライズ(同等・平等に)するための適切な過程が踏まれている限り、艇のヴァリエーション(違い)は救済要求の理由とはならない。この項は RRS 62 を変更している。
2 禁止されるアイテム(品目)と行為
緊急時または損傷や負傷を予防するため、あるいはアンパイアが指示した場合を除き、以下の項目を禁止する。
2.1 提供された艇体、装備に何かを付け加えたり、取り除いたり、あるいは変更を施すこと。ただし、使用後に簡単に取り外すことのできる粘着テープ等で取り付けられるテルテールおよび防護用のテーピングを除く。
2.2 当初意図された目的、または特に認められた目的以外に装備を使用すること。
2.3 RC の許可を得ずに装備を取り換え交換すること。
2.4 損傷を引き起こす恐れがあることが明らかであるようなセーリング方法をとること。
2.5 それ自体を使用している場合を除き、通常の積載位置から装備を移動すること。
2.6 前もって許可を受けずに艇に乗り込むこと。
2.7 RC の許可なしで、またレース日においては「AP」旗が陸上で掲揚されている間に、停係泊場所から艇を持ち出すこと。
2.8 艇を上架すること、また喫水線以下を清掃すること。
2.9 レース中バウハッチを使用すること。(バウハッチは閉めておかなければならない)
2.10 スピネーカーの帆布にラインを取り付けること。
2.11 たとえテルテールを取り付けるためであっても、セールに穴を開けること。
2.12 無線交信機(携帯電話を含む)を使用すること。ただし、損傷の報告、RC の要請に対して返信する場合を除く。
2.13 バックステイ以外のスタンディング・リギンのテンションを変更すること。
2.14 メインシート、バックステイ、またはヴァングの調整にウインチを用いること。
2.15 レース中、エンジンをブラケットに取り付けたままにすること。(指定された方法でキャビン内に収納しなければならない。)
2.16 リーフ・ラインをアウトホールとして使用すること。
2.17 ヘッド・セールのシートを交差してウインチングすること。
2.18 ウインチにシートを取る前に、ヘッド・セール・カーやターニング・ブロックを通す事を省くこと。:
2.19 ハンドヘルド・コンパス、時計、タイマー以外の電子機器を使用すること。
2.20 ハルおよびデッキにパーマメント・インクで直接マーキングすること。
2.21 はがした後に痕やカスの残るようなテープ、およびダクト・テープを使用すること。
2.22 ジブを観音開きにするためにスピンポールを使用すること。
2.23 メイントラベラーを使用すること。(メイントラベラーはあらかじめ中央に固縛されている。それを解いてはならない。)



2.24	メインシートのテークル数を変更してセットすること。
2.25	ジブシートを1本しか使わず、エンドレスにシーティングすること。
2.26	スタート信号後、クロスホールドで数秒以上帆走しているとき、メインブームの位置をメイン・トラベラー・ブロックから出ているメインシート、そしてヴァング以外の手段でコントロールすること。
2.27	タッキング、ジャイビングまたはパウダウン時の艇の動きを促進させるため、あるいはクルー・メンバーが艇外にハイクアウトするため、シュラウド(すべてのインナー・シュラウドも含む)のローワー・ポルト・スクリュー(タンバックル)より上部をつかむこと。
2.28	SI C2.22、2.26、2.27 の違反は、艇による抗議の対象とはならない。RRS C8.2 に従ってアンパイアによる処置に属する。(この項は RRS C6.2 と C8.2 を変更している。)
3 容認されるアイテム(品目)と行為	
以下の項目は許される。	
3.1	以下の装備を積み込み使用すること。 (a) 基本的な手動工具 (b) 粘着テープ (c) ライン(伸縮性のあるもの、その他を問わず直径 4mm 以下のもの) (d) マーキング・ペン (e) テルテール用の素材 (f) 時計、タイマー、ハンドヘルド・コンパス (g) シャックル、クレビス・ピン、リング・ピン、割りピン (h) ベルクロ・テープ (i) ポースンチェア (j) セール・リペア・キット (k) 予備の 8 インチ・ウインチハンドル(最大 2 本まで) (l) 予備の信号旗 (m) ライフ・ジャケット(膨張式でないもの) (n) 船底に引っかかった藻やゴミを取るための道具。この道具は 3m 以内のロッド、あるいはそのロッドに 3m 以内のロープを組み合わせたものに限る。この道具はその目的以外に使用してはならない。
3.2	以下のために 3.1 の装備を用いること。 (a) ライン、セール、シートの汚れの予防。 (b) テルテールの取り付け。 (c) セールの損傷、損傷の拡大、または艇外への落下の防止。 (d) セッティングをコントロールするためのマーキング。 (e) 小補修の実施。 (f) RRS C6 による信号を発するため。 (g) 個人の安全のため。
3.3	スピネーカー・シート・キャッチャーをバウに取り付けること。ただし艇長より 100mm 以上伸ばさないこと、取り外した後の修理を必要としないこと。また、このスピネーカー・シート・キャッチャーは艇体の一部ではない。
4 義務であるアイテム(品目)と行為	
以下の項目は義務である。	
4.1	たとえダメージがなく、すでにロスが記録されている場合でも、毎レース日、艇を離れる前に書面によるコンディション・レポートを RC に提出しなければならない。レポートにはダメージの原因であったであろう点や今後のマッチに及ぼすであろう影響も含めなければならない。他艇との接触によるダメージがあった場合は、コンディション・レポートの他に、SI 19.5 の要請によるダメージ・レポートを提出しなければならない。
4.2	各レース日の終わりに、 (a) ダメージがなければ、セールをバッグに入れキャビン内に収納すること。 (b) その日最初に艇に乗り込んだときと同様の状態に、きれいに清掃して艇を離れること。 (c) バックスティのテンションを緩めること。



(d) チェック・リスト(SIアペンディックス D)に従って備品をチェックし、問題があれば RC に報告すること。
4.3 レース最終日には指定された艇を清掃し(デッキ、キャビン、ハルともに)、すべてのゴミ、テープ、マークを除去すること。その他、艇の後片付けについて RC の指示に従うこと。
4.4 艇の装備に関するいかなる変更要求も書面で行い、文面は YES/NO で簡潔に回答できる文章でなければならない。
4.5 停泊・係留場所とレース海面の往復時には、速度制限や航海標識を含む法令に従うこと。
4.6 レース中、メインセールのリーフ・ロープはあらかじめセッティングしておくこと。
4.7 本項の 4.2 と 4.3 の違反は損傷とみなされ、調整の費用は最後にその艇に搭乗したチームに請求する。

SI アペンディックス Dー装備品リスト

装備品リストは最初の艇長会議の時に配布する。このリストにある固定されていない装備品は、レース中常に、もともとあった場所に搭載しておかなければならない。いかなる損失も日々のコンディション・レポートに記載しなければならない。



SI アペンディックス Eーマッチレースにおける艇間の接触の結果生じた損傷に対するペナルティー

付則C6.6およびC8.6は、艇が規則14に違反した場合にアンパイアまたはプロテスト委員会がペナルティーを決めることを認めている。この文書は、損傷をどのように査定するかを説明し、妥当なペナルティーに関する一般的な指針を提供する。プロテスト委員会が相応な理由を認めた場合には、別のペナルティーを適用することがある。

損傷は3つのレベルに分類される。

レベル	程度	効果
レベルA マイナー・ダメージ	艇の価値や、全体的な外観、正常な運航に顕著な影響が無い。	大会後、軽度の表面上の作業を必要とするかもしれないが、艇は修理なしでレースをすることができる。修理は通常1時間以内の作業で済む。
レベルB ダメージ	艇の価値および／あるいは全体的な外観に影響がある。	損傷は、そのレースにおける艇の正常な運航に影響しないが、再びレースする前にある程度の(一時的な)作業を必要とする。1時間より多くの作業を要するが、通常は3時間以内である。
レベルC メイジャー・ダメージ	正常な運航に障害があり、構造的な完全性が損なわれたかもしれない。	艇が再度レースするために一定の修理を必要とする。3時間より多くの作業を要する。

ポイント・ペナルティー 審問なしで適用される。(これは付則C8.6を変更している)

レベル	ラウンドロビン	ノックアウト
A	なし	なし
B	半ポイント	4分の3ポイント
C	1ポイント	1ポイント

両艇が規則14に違反した場合には、両艇ともポイント・ペナルティーを課するのがよい。競技者がポイント・ペナルティーを課された後、ヒアリングを要求した場合、プロテスト委員会は(ヒアリングにおいて)より大きなペナルティーを課すと決めることができる。

補修費用

ダメージ・レベルの査定は、ポイント・ペナルティーのためだけのものではなく、実際の補修費用と結びつくものではない。いかなるポイント・ペナルティーも水上で行われるダメージ・レベルの査定に基づくものとする。その後に行われる損傷レベルのより詳しい査定によって、レベルが上がったり下がったりしたとしても、水上で課されたポイント・ペナルティーに影響を及ぼすものではない。

SI アペンディックスFーコースの制限

ペナルティーの対象とはならないが、別紙図に示された注意海域は周辺漁港の出入り口にあたるので、極力進入しないようにお願いする。