

## 第26回天神祭奉納ヨットレース（2019年）

### 帆走指示書（S I）

#### 1、適用規則

- 1.1 本レースは「セーリング競技規則 2017-2020 (RRS)」に定義された規則を適用する。
- 1.2 レース公示と帆走指示書に矛盾が生じた場合は、帆走指示書を優先する。
- 1.3 外洋特別規定 (OSR) 2018-2019 附則 B インショアレース用特別規定並びに OSR 国内規定を適用する。
- 1.4 本レースにおいて適用する全ての規則において、次のとおりとする。
  - 1.4.1 [DP] は、プロテスト委員会の裁量でペナルティーが決定する規則を意味する。
  - 1.4.2 [SP] は、レース委員会が審問なしに標準ペナルティーを適用することができる規則を意味する。
  - 1.4.3 [NP] は、この規則の違反艇は、艇による抗議の対象とならないことを意味する。

#### 2、競技者への通告

競技者への通告は、レース本部（メルボルンハウス）内に設置された公式掲示板に掲示する。

#### 3、帆走指示書の変更

SI の変更は、開催日の出艇申告受付開始前に、公式掲示板へ掲示される。

#### 4、陸上で発する信号

- 4.1 陸上で発する信号は、出艇申告受付開始前から抗議受付締切時刻までの間、レース本部のポールに掲揚される。
- 4.2 AP 旗が音響 2 声と共に掲揚された時は（降下の時は音響 1 声）、「レースは延期された。予告信号は AP 旗の降下後 30 分以後に発せられる」ことを意味する。これはレース信号、AP 旗を変更している。

#### 5、日程

各クラス共に 1 レースを予定する。

7月21日（日）	8：30～9：00	大会受付、出艇申告
	9：00から	艇長会議
	10：55	予告信号
	13：30	タイムリミット（最も遅い場合の時刻）
	レース終了次第	アフターパーティー・表彰式

#### 6、クラス

- 6.1 クラスは次のとおりとする。なお、全長は LOA ではなく、カタログ上の区分値を用いる。

オープン A	全長 33 フィート以上の艇
オープン B	全長 33 フィート未満の艇
クルージングクラス	ダクロンセールを使用し、かつノンスピンの、ノンジェネカーで参加し、当レース委員会が認めた艇
- 6.2 クラス旗、各クラス共通で O H Y C クラブ旗を用いる。

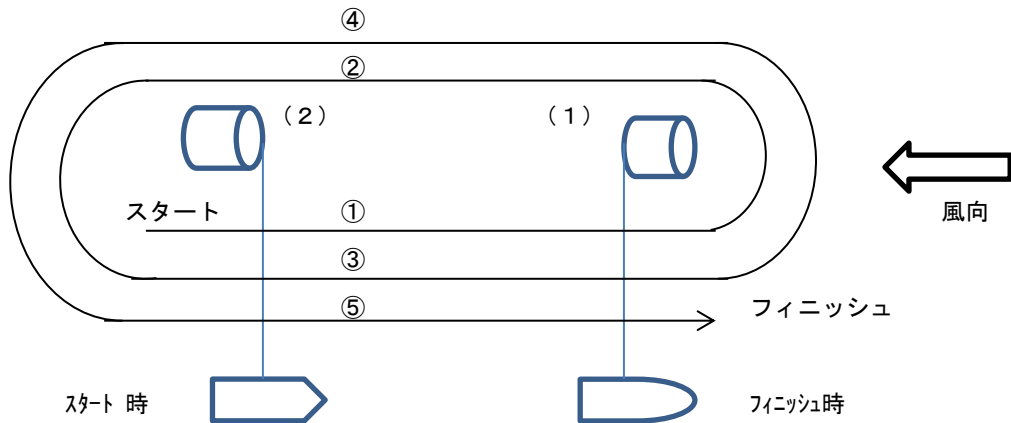
#### 7、レースエリア

大阪湾西宮一文字防波堤沖

#### 8、コース

風上・風下での周回コースでの 5 レグとする。

以下は回航すべきマークの順序、及び各マークの通過する側を示す。



注意：フィニッシュ時の運営艇とマークの位置関係は逆の場合もあり得る（SI17）

## 9、マーク

各マークは、黄色の立方体（又は円柱形）ブイを使用する。

## 10、コミッティーポート

- 10.1 運営艇として、OHYC「たけなわ艇」を使用する。
- 10.2 運営艇には、天神祭奉納旗（赤色）を掲揚する。

## 11、スタート

- 11.1 レースは、RRS26に従ってスタートする。

信号	旗と音響	スタート信号までの時間
予告	クラス旗を掲揚・音響1声	5分
準備	P旗、他を掲揚・音響1声	4分
1分前	P旗、他を降下・長音1声	1分
スタート	クラス旗を降下・音響1声	0分

- 11.2 スタートラインは、運営艇の天神祭奉納旗（赤色）（オレンジ旗に代わるものとする）を揚げたポールとアウトサイドリミットマーク（黄色）との間とする。
- 11.3 スタート信号後の5分以降にスタートする艇は、「スタートしなかった」と記録される。  
これは RRS A4 を変更している。

## 12、[NP] 個別リコール

スタート信号時に、艇が RRS29.1（個別リコール）に従わねばならない場合、運営艇は、音響1声と共に、X旗を掲揚し、VHFチャンネル72で、その艇のセール番号、艇名を送信するように努めるものとする。但し、送信できなかつたり、送信の時期が適切でなかつたり、または聴取できなかつたりとしても、救済要求の根拠にはならないものとする。これは RRS62.1 を変更している。

## 13、ゼネラルリコール

ゼネラルリコールは、RRS29.2により信号を発する

- 13.1 運営艇は、音響2声と共に第一代表旗を掲揚する。
- 13.2 運営艇は、音響1声と共に第一代表旗降下した1分後に、再スタートの予告信号を発する。

## 14、コース短縮

- 14.1 レース委員会は、コースの短縮を行うことがある。
- 14.2 この場合、S旗を掲揚した運営艇のポールと直近のブイの間をフィニッシュラインとする。

## 15、コースの変更

原則として、コースの次のレグの変更は行わない。

止むを得ず行う場合は、回航マークにおいて、反復音響と共にC旗を掲揚し、次のマークへの凡そのコンパス方位及び距離を提示する。新しいマークはオレンジ色の円筒型とする。

## 16、一時的なエンジンの使用

16.1 艇は、次の条件で、そのレースで著しく有利とならない場合には、エンジンまたは他の方法で推進することができる。

16.1.1 コース上の障害（灯標、灯浮標等）または船舶、艇との衝突を緊急に防止する場合

16.1.2 無風、または強潮を含む極端な天候から避難する場合

16.2 艇がエンジン又は他の方法を使用した場合、使用開始時刻及び停止時刻（又は稼働時間）、及び使用状況（使用を開始した時点での概位、航走方位、マイル数等）を記録した申告書を、抗議締切時刻までにレース本部に提出しなければならない。

15.3 [DP] [NP] 申告に基づき、適当と判断される値のペナルティーを課すことがある。

## 17、フィニッシュ

フィニッシュラインは、運営艇の天神祭奉納旗（赤色）を掲揚したポールとフィニッシュマーク（黄色）との間とする。

## 18、タイムリミット

タイムリミットは、レーススタート後2時間、又は13：30のいずれか早い方とする。

この時刻までにフィニッシュしなかった艇は、レースにフィニッシュしなかった（DNF）と記録される。

これはRRS35及びA4を変更している。

## 19、[DP] [NP] 出艇申告及び帰着申告、リタイア

大会本部に用意した申告書への代表者の署名をもって出艇の申告とする。

19.1 出艇する艇の代表者は、S15「日程」の指示時間内に申告しなければならない。

19.2 帰着申告は、レースのフィニッシュをもって申告とする。改めての届出は不要とする。  
尚、GPS端末、ゼッケン等を貸与している場合には、これらをレース本部に返却すること。

19.3 レースからリタイアした艇は、速やかにレース委員会に報告しなければならない。

## 20、得点

得点はRRSに定める低得点方式とする。

## 21、ペナルティー

21.1 RRS第2章に関わる規則違反については、RRS44.2「2回転ペナルティー」を適用する。

21.2 [DP] RRS第2章、RRS31以外の規則違反については、「裁量ペナルティー方式について」に基づき科されることがある。

## 22、抗議

22.1 抗議書は、レース本部で入手できる。抗議、救済要求および審問の再開の要求は、その日のレースの終了後60分以内にレース本部に提出されなければならない。

22.2 抗議締切時刻は、公式掲示板に掲示される。

22.3 抗議の通告は、審問の場所及び時間、抗議の当事者、又は証人として指名された者を競技者に知らせるため、抗議受付締切時刻後30分以内に掲示される。

- 2 2 . 4 レース委員会、プロテスト委員会またはテクニカル委員会による抗議は、RRS61.1 [ b ] に基づき伝えるために公式掲示板に掲示する。
- 2 2 . 5 抗議は、出来るだけ早く、ほぼ受付順に審問される。
- 2 2 . 6 [ DP ] [ NP ] S119 「出艇申告および帰着申告」、24 「安全規程」、25 「無線の使用」の違反は、艇による抗議の根拠とはならない。この項は RRS60.1(a) を変更している。
- これらの違反に対するペナルティーは、失格より軽減することができる。

### **2 3、順位および時間修正システム**

- 2 3 . 1 順位は、レースの所要時間（秒）にレース委員会が決定したハンディキャップ（TCF）を乗じた修正所要時間による。尚、参加各艇の TCF 値は各レース前に別途定める。
- 修正時間（秒）= 所要時間（秒）× TCF（値）
- 2 3 . 2 修正時間、又は得点が同一の場合には、TCF 値の小さい艇を上位とする。

### **2 4、[ DP ] [ NP ] 安全規定**

- 2 4 . 1 参加艇は、OSR 附則 B インショアレース用特別規定 5.01.1 および OSR 国内規定 5.01.1 に規定された個人用浮揚用具（ライフジャケット）を装備・着用しなければならない。
- ・ JSAF 登録艇に装備する個人用浮揚用具は、国土交通省型式承認 TYPE A か同等品（認証桜マーク付）又は ISO12402-2(level 275)、3 (level 150)、4 (level 100)、5 (level 50) のいずれかの適合品でなければならない。
  - ・ JSAF 非登録艇に装備する個人用浮揚用具は、国土交通省型式承認 TYPE A か同等品（認証桜マーク付）の「小型船舶安全規則に規定する小型船舶救命胴衣」でなければならない。
- 2 4 . 2 レースのためマリーナエリアから出港後、レース終了後マリーナエリアに帰港するまで間、個人用浮揚用具を着用しなければならない。これは RRS40 を変更している。
- なお、個人用浮力用具は、全ての着衣の上に装着すること。
- 2 4 . 3 レース委員会又はプロテスト委員会がこれに違反している艇を目撃した場合には、警告を発する場合がある。

### **2 5、[ DP ] [ NP ] 無線の使用**

- 2 5 . 1 本大会の参加艇は、レース海域で使用可能な携帯電話を 1 台以上携帯すること
- 2 5 . 2 レース委員会は、出艇申告受付時に GPS 端末を艇に搭載することを求める場合がある。
- この場合、艇は搭載を拒否できないものとする。
- 2 5 . 3 . 1 レース委員会は、VHF72 チャンネルにより、レースの運営事項、リコール等のアナウンスを行うことがある。
- 2 5 . 3 . 2 レース参加艇は、緊急の場合を除き、本大会参加中に VHF72 チャンネルでの無線送信をしてはならない
- 2 5 . 4 この項に定める以外の通信形態、情報ソースは何ら制限しない。これらは RRS41 の「外部の援助」に該当しないものとする。

### **2 6、賞**

各クラス 1~3 位にカップを授与する。但し、参加艇が 5 艇以下のクラスは、1 位のみ授与とする。

### **2 7、責任の否定**

この大会の競技者は自分自身の責任で参加する。RRS4 [ レースをすることの決定 ] 参照。

主催団体は、この大会の前後、期間中に生じた物理的損傷または身体傷害もしくは死亡によるいかなる責任も負わない。

## 28、レース本部・緊急連絡先

この大会のレース本部等は、大阪北港マリーナ内メルボルンハウス内に置く。

緊急連絡先 宇都宮則夫 090-5464-2423

藤本増夫 090-3166-8993

以上

20190617 VER. 1

## 裁量ペナルティのポリシー

### 1、裁量ペナルティの方式の概要

- ・裁量ペナルティ方式を採用していないレースにおいては、プロテスト委員会は、抗議が出されたインシデントに対しては、「ペナルティなし（0%）」か「失格（100%）」のどちらかを決定する。
- ・他方、裁量ペナルティ方式を採用したレースにおいては、プロテスト委員会は、抗議が出されたインシデントに対して、RRS や事前に決められた条件、手順に従って0%~100%の間でペナルティ決定して、艇に科することができる。

### 2、本レースでの裁量ペナルティの取扱方針

- ・プロテスト委員会がペナルティを決定する裁量権を持つ場合、そのペナルティの範囲は「ペナルティなし」から「DNE（除外できない失格）」にまで及ぶ。
- ・裁量ペナルティは単純な標準ペナルティではない。ペナルティは、一貫性を保ちながら、正当と思われるように調整される。特定の違反行為に対するペナルティの出発点を決定し、その上で状況に応じて増減するというものである。
- ・プロテスト委員会は、運用に際して本文書を手引きとして使用する。

### 3、裁量ペナルティの運用

(1) 対象となる違反の範囲は、帆走指示書(SI)に[DP]の表示がある条項とする。

補足：RRS 第2章、RRS31については、裁量ペナルティは適用されない。

(2) 本レースでは、艇の得点を加算する方法とする。

- ① 加算する得点は **基準値 × ペナルティ値(乗数値)** により算出する。(小数点以下を切上げた整数とする)
  - ▶ 乗数値は、ペナルティ表(表1、表2)とバンド表を用いて決定する。
  - ▶ 基準値は、各クラスの参加艇数に基づく DNF 得点とする。
- ② よって、ペナルティを科された艇の得点は、  
「修正所要時間に基づく順位に相当する得点」と「ペナルティ得点」を加えた合計となる。  
但し、合計得点は、DNF 艇の得点より悪くなることはないものとする。
- ③ ・違反が艇の性能に影響した場合、ペナルティはその日帆走したすべてのレースに課せられる。  
但し、抗議が全てのレースに有効な場合に限る。  
・違反が艇の性能に影響していないが、特にレース管理上大きな影響がある場合は、RRS64.1に基づきペナルティはそのインシデントに時間的に最も近くで帆走したレースに課される。

### (3) 得点の計算例

設定条件	<ul style="list-style-type: none"> <li>・参加艇数は10艇 → 基準値11点となる(DNF相当点)</li> <li>・DNF艇あり → 加算後の得点の上限が決まる</li> <li>・プロテスト委員会 → 適用するバンドを「3」とし、ペナルティ値を50%と決定</li> <li>・加算する得点 → 小数点以下を切上げた整数とする。</li> </ul>										
	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 20%;">順位得点</th> <th style="width: 20%;">ペナルティ加算点 (基準値×ペナルティ値)</th> <th style="width: 60%;">得点合計</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>例1 ・1位艇の場合 1点</td> <td style="text-align: center;">+ 6点</td> <td style="text-align: center;">= 7点</td> </tr> <tr> <td>例2 ・7位艇の場合 7点</td> <td style="text-align: center;">+ 6点 (11点×50%=5.5を切上)</td> <td style="text-align: center;">= -3点 但し、DNF艇より悪くないので11点</td> </tr> </tbody> </table>	順位得点	ペナルティ加算点 (基準値×ペナルティ値)	得点合計	例1 ・1位艇の場合 1点	+ 6点	= 7点	例2 ・7位艇の場合 7点	+ 6点 (11点×50%=5.5を切上)	= -3点 但し、DNF艇より悪くないので11点	
順位得点	ペナルティ加算点 (基準値×ペナルティ値)	得点合計									
例1 ・1位艇の場合 1点	+ 6点	= 7点									
例2 ・7位艇の場合 7点	+ 6点 (11点×50%=5.5を切上)	= -3点 但し、DNF艇より悪くないので11点									
得点の合計が同点となる場合も起こりうるが、この場合 TCF 値に基づき順位を付ける。											

4、ペナルティー値の決定の手順

- ① 特定された違反行為について「表1 基本ペナルティー表」と「表2 一般質問に基づくペナルティー表」を用いて適用するバンド（中央値、初期値）を判定する
- ② 「表3 バンド表」と「表4 ペナルティー値の増減、バンド変更の要否を判定する基準」に基づいて、適用するバンド内でのペナルティー値の増減やバンドの変更の要否、及び変更値を判定する。
- ③ 最終的に適用するペナルティー値を決定する。

5、ペナルティー表とバンド表

(1) ペナルティー表は、次の2つの表で構成する。

表1 SIで裁量ペナルティーが認められた特定の違反行為に対する基本ペナルティー・バンド

表2 違反行為のリストに無いもの、またはバンドが範囲表示されている違反に対しては、幾つかの一般的な質問の答えに対する一般質問ペナルティー・バンド

表1 基本ペナルティー表	適用されるバンド
・リストにない違反行為、又はバンドが表示されていない場合は、表2を参照する	
SI16 一時的なエンジンの使用	
① SIに従わなかったが、正当な理由があった	1
② SIに従って申告したが、正しい内容ではなかった	2-3
③ SIに従わなかった正当な理由がない	4
SI19 出艇申告及びリタイア	
① 出艇申告及びリタイアについてSIに従わなかったが、正当な理由がある	1
② 出艇申告及びリタイアについてSIに従わなかった正当な理由がない	2-3
③ 捜索や救助活動が開始された	4
SI24 安全規定	
① 個人用浮揚用具をSIに従って着用していなかった	1-3
② SIに定める個人用浮揚用具を艇に搭載していなかった	2-4
③ 警告されたにも拘わらず個人用浮揚用具を着用しなかった	4
SI25 無線の使用	
① レース委員会が求めたGPS端末を搭載または使用可能な状態にしなかった	1-2
② VHF無線機の使用についてSIに従わなかった	1-2
③ 使用可能な携帯電話を携帯しなかった	2-4

表2 一般質問に基づくペナルティー表	適用されるバンド
・表1にリストアップされていない場合、又は表1が複数のバンドを示している場合にこの表を用いる	
1. 違反行為が安全を脅かす可能性があったか	
① ない	1
② 可能性はあったが確実ではない	2-3
③ あった	4

2. その艇は競技上の有利を得ることができたか		
①	ない	1
②	可能性はあったが、確実ではない	2-3
③	あった	4
3. その違反行為が、セーリング・スポーツの名誉を傷つける可能性があったか 注：プロテスト委員会が、セーリング・スポーツの名誉が傷つけられたと考える場合には、他の規則が適用されない場合でも、規則 69 に基づく処置を検討すべきである。		
①	ない	1
②	可能性はあったが確実ではない	2-3
③	あった	4
4. 違反行為が損傷や傷害を引き起こす可能性があったか		
①	ない	1
②	可能性はあったが確実ではない	2-3
②	あった	4

(2) 表3 バンド表

	乗数値の範囲	初期値
バンド 1	0 - 10%	中央値 5%
バンド 2	10 - 30%	中央値 20%
バンド 3	30 - 70%	中央値 50%
バンド 4	DSQ / DNE	初期値 DSQ

(3) 表4 ペナルティー値の増減、バンド変更の可否を判定する基準

<p>・次の質問に対する肯定的答えはペナルティーを増やすことにつながる。</p> <p>1、違反行為は繰り返されたか</p> <p>2、違反行為は、判断ミスや不注意とは反対に、意図的であったか</p> <p>3、違反行為を隠そうとする試みはあったか</p> <p>4、誰かに迷惑を掛けたか</p>
<p>・次の質問に対する肯定的答えはペナルティーを減じることにつながる。</p> <p>1、違反行為は偶発的であったか</p> <p>2、違反行為には、もっともな理由又は言い訳できるようなことはあったか</p> <p>3、競技者自身により違反行為が報告されたか</p> <p>4、その艇の乗員又はサポートチーム以外の誰かが違反行為の原因となったか</p>
<p>・プロテスト委員会は、ペナルティーを増減すべきかどうか決定するために、他の質問を用いる場合もある</p>

6、裁量ペナルティーを適用する判決文を記述する場合、次の記述を含める。

- ・ペナルティー値を決定する手順に基づき、初期値を XX%と決定した
- ・□□であるので、ペナルティーを軽減した。または、ペナルティーを軽減すべき事情はなかった。
- ・□□であるので、ペナルティーを加重した。または、ペナルティーを加重すべき事情はなかった。
- ・適用するペナルティーを、その日の全てのレース、または、レース番号△△に YY%適用する。