

ルール博士のワシが、
ポイントを解説するぞ。
レーサーは要チェックじゃ!

ココが変わった!

新レース 新ルール

2009-2012



4年に一度、改定されるセーリング競技規則(RRS)。今回の2009~2012年版では、どんなところが変わったのだろうか?ここでは、セーリングルールの要であり、大きな改定があった2章「艇が出会った場合」を中心に、主な変更点を見ていく。新ルールの適用は、国際大会ではすでに2009年1月1日に始まっており、国内では4月1日から適用される。レースに参加する人は必ず最新のルールブックを入手して確認しよう。できればこの記事も、ルールブックを片手に読み進めてほしい。

構成=編集部 イラスト=内山良治
監修=川北達也(日本セーリング連盟ルール委員長)

変更された主なルール

- 序文
ISAF規定(『ISAFセーラー分類規定』をISAF規定に追加)
- 第2章
前文(レース艇による抗議制限の削除)
- 規則17
同一タックでのプロパー・コース(旧規則17.2の削除)
- 規則18
マークルーム
- 規則19
障害物を通過するためのルーム
- 規則20
障害物においてタックするためのルーム
- 規則42.3(h)
推進方法:例外(エンジン使用の許可)
- 規則60.2、60.3
抗議の権利、救済要求の権利、または規則69の処置(レース委員会、プロテスト委員会による抗議の根拠の拡大)
- 規則79
分類(『ISAFセーラー分類規定』の追加)
- 規則86.1(b)
競技規則の変更(ゾーンの艇身数の変更を、帆走指示書に記載)
- 付則L.1.5
脚注(ゾーンの艇身数の変更を帆走指示書に記載)
- 定義(変更)
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/障害物/ゾーン、(新規)フェッチング/マークルーム

どこが変わった?

新しいセーリング競技規則では、改定された部分は数多くあるものの、文章の構成や書き方が変わっただけで、内容はそれほど変更されていない場合も多い。とはいえ、レーサーなら必ずチェックしたい点もいくつかある。

大きな変更点は、マークを回航するとき、障害物を通過するときのルールが改定されたこと。それに伴い、オーバーラップや障害物、マークルーム、フェッチングなど、いくつかの定義が変わったり、新しく追加されたりした。また、条文の構成が変更され、今まであった文章が別の条項に移動したり、原文の変更はないものの、よりわかりやすい日本語訳に変わったところもある。

中でも、第2章の「艇が出会った場合」では、C節の「マークおよび障害物において」がほぼすべて書き換えられるとい

う、大幅な変更があった。従来のC節は、規則18の「マークと障害物の通過と回航」と、規則19の「障害物においてタックするためのルーム」の2項目で構成されていた。新ルールでは、規則18の「マークルーム」、規則19の「障害物を通過するためのルーム」、規則20の「障害物においてタックするためのルーム」になり、他艇にルームを与える必要がある場合については、この三つのケースに分けて書かれている。

さらにこれまでは、C節と、A節の「航路権」やB節の「一般制限」とに矛盾があったときは、C節が優先されるという複雑な構成だったが、今後はA節やB節も併用するように書き換えられた。

主な変更点は、右記の通り。次ページからは、特に重要な変更があったルールについて解説していこう。

反対タックでもオーバーラップの関係が成立

反対タックの艇同士では、マーク回航時など、規則18(旧ルール:マークと障害物の通過と回航、新ルール:マークルーム)が適用される場合を除き、オーバーラップの関係はないというのが今までの常識だった。だが新ルールでは、「両艇が真の風向に対し90度を越えた方向に帆走している場合」という例外がもう一つ加わり、アビームより風下に向かって2艇が帆走しているときは、マーク周辺でなくても、オーバーラップの関係が適用されるようになった。

これは例えば、右図のように、2艇が風下に向かって走っている場合に適用される。障害物に対して内側のA艇はポートタックだが、外側のB艇とオーバーラップしているので、規則19.2「障害物においてルームを与えること」の(b)に書かれている通り、B艇はA艇に障害物を避けるためのルームを与えなければならなくなった。

旧ルールの原文

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)

……これらの用語は、規則18(マークと障害物の通過と回航)が適用される場合を除き、反対のタックの艇には適用されない。

新ルールの原文

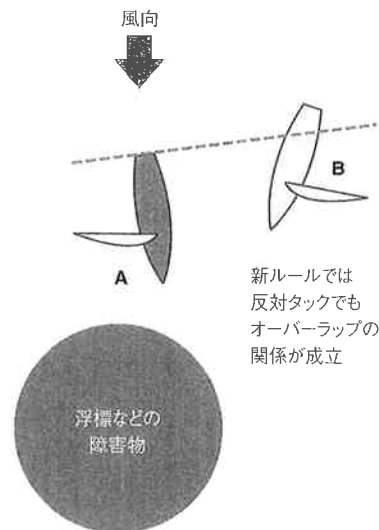
定義(クリア・アスターンとクリア・アヘッド、オーバーラップ)

……これらの用語は、同一タックの艇には常に適用する。反対タックの艇には、次のいずれかの場合を除き、適用しない。

- ・規則18(マークルーム)を適用する場合
- ・両艇が真の風向に対し90度を越えた方向に帆走している場合

規則19.2(b)

艇がオーバーラップしている場合、外側艇は内側艇に、自艇と障害物の間のルームを与えなければならない。ただし、オーバーラップが始まった時からルームを与えることができない場合を除く。



「2艇身ゾーン」が3艇身になった!

これまで「2艇身ゾーン」と呼ばれていた、マークから2艇身の距離で囲まれたスペースは、新ルールでは基本的に3艇身に変更された。呼び方も単に「ゾーン」となる。

ただし、規則86「競技規則の変更」内の86.1(b)にある通り、帆走指示書によってゾーンが2艇身や4艇身に変更できるようになった。

下図のように、A艇、B艇、C艇の3艇間でオーバーラップの関係が成立している場合、マークの外側のA艇は、B艇とC艇にマークを回るためのスペースを与えなければならない。

旧ルールの原文

定義「2艇身ゾーン」

マークまたは障害物に近い方の艇の2艇身の距離で囲まれた、マークまたは障害物周囲の区域を2艇身ゾーンという。

新ルールの原文

定義「ゾーン」

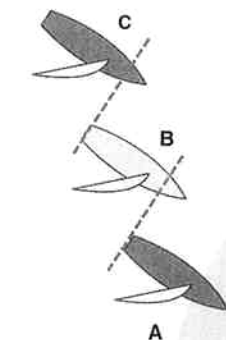
マークに近い方の艇の3艇身の距離で囲まれた、マーク周囲の区域を、ゾーンという。艇体の一部がゾーンに入っている場合、その艇は、ゾーンの中にいるという。

規則86.1(b)

……帆走指示書では、マークを囲むゾーンを決定する艇身数を、「2」または「4」に変更することができ、その数字はすべてのマーク、およびそれらのマークを使用するすべての艇に適用される。帆走指示書にて規則または定義を変更する場合には、その規則または定義を明示し、変更を記載しなければならない。

付則L 1.5脚注

……レース海面が特に狭い場合には、「2」を使い、艇速が特に速い艇の場合、「4」を使う。



3艇間でオーバーラップの関係が成立



新ルールの「ゾーン」
(3艇身)

旧ルールの
2艇身ゾーン



新定義「マークルーム」って？

これまで、マークや障害物を通過する際のスペースや、航路権艇がコースを変更するときに相手艇に与えるスペースなどをまとめて「ルーム」としていた。新ルールでは、「ゾーン」内で内側艇がマークを通過したり、回航するスペースを「マークルーム」と新しく定義し、ほかのルームと区別するようになった。

ルームは、「艇がシーマンらしいやり方で速やかに操船している間に、その場の状況で必要としている余地」と定義されているが、今回加わったマークルームは、ゾーンの端からマークに近づくまでのルームと、マーク回航中にプロパー・コースを走るためのルームの二つに分けて定義されている。プロパー・コースとは、他艇がないときに、できるだけ早くフィニッシュできるコースのこと。マークルームの定義に「プロパー・コースを帆走するためのルーム」という言葉が入っていることで、旧ルールではあいまいだった内側艇の回航スペースが、より明確になったといえる。さらに、2艇身ゾーンが3艇身に広がり、内側艇はマークのより手前からマークルームを確保できるようになったので、マークでの混乱が減りそうだ。

ただし、旧ルールと違って、A節の「航路権」は有効なので、内側艇が自分勝手にスペースをもらえるわけではない。内側艇でも、航路権艇を避けていなくてはならないことを忘れずに。

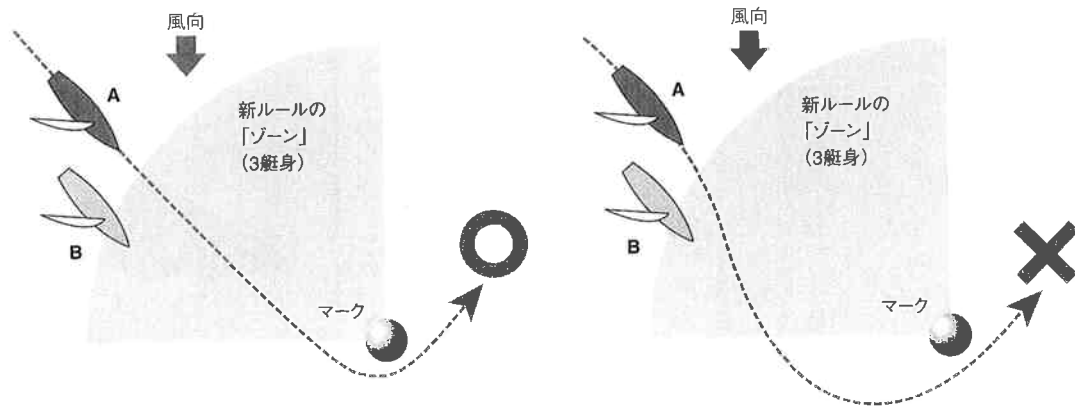
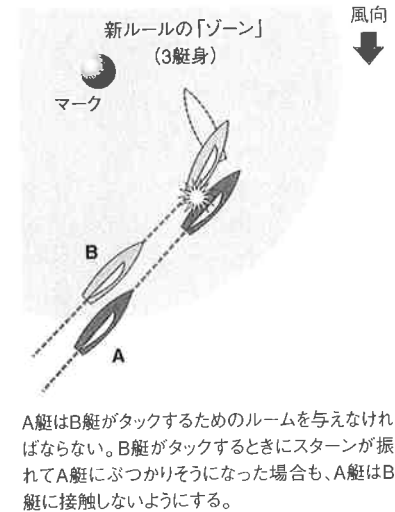
下図のように、A艇とB艇がオーバーラップした状態で風下マークのゾーンに入った場合、A艇はB艇を避けながらマークに向かい、プロパー・コースでマークを回航する権利がある。ただし、風上のA艇は風下のB艇を避けていなければならないので、右のようなコースは認められない。B艇がマークルームを十分に与えず、両艇がぶつかってしまった場合は、A艇は免罪(規則18.5)になる。

また、マークルームの定義の後半にあるように、両艇がオーバーラップしてゾーンに入り、風上マークを回航しようとしている場合、外側艇は、内側艇にタックするためのルームもマークルームとして与えなくてはならない。右図のように、A艇とB艇がポート・タックで風上マークに向かっていくとする。2艇の距離が近く、B艇がタックするときスターンがぶつかりそうになった場合は、A艇はB艇にマークルームを与えなくてはならない。

新ルールの原文

定義「マークルーム」

艇がマークへ帆走するためのルーム、その後マーク回航中にプロパー・コースを帆走するためのルームをマークルームという。ただし、マークルームを与える必要がある艇の風上かつ内側にオーバーラップした場合を除き、マークルームには、タックするためのルームを含まない。



風下艇のカバーリングが合法に

旧ルールでは、クローズホールドの場合を除いて、自艇の2艇身以内に同一タックの風下艇がいる場合は、プロパー・コースより風下を走ってはいけないとされていた(旧規則17.2)。つまり、風下にいる艇をカバーリ

ングする目的で、プロパー・コースより風下を走るのは禁止されていたのだ。

今回のルール改定では、この規則17.2がなくなった。これからはルールに抵触せず、下図のようにA艇がB艇をカバーリングでき

る。ただし風上のA艇は、風下のB艇に対して航路権を持っていないので、B艇を避けていなくてはならないことを忘れずに。

旧ルールの原文

規則17.2

風上に向かってのピートの場合を除き、自艇の風下艇、または風下側へのコースを取っているクリア・アスターンの艇が自艇の2艇身以内にいる間は、自艇はプロパー・コースより風下を帆走してはならない。ただし、自艇がジャイブする場合を除く。

新ルール

規則17.2は削除された

