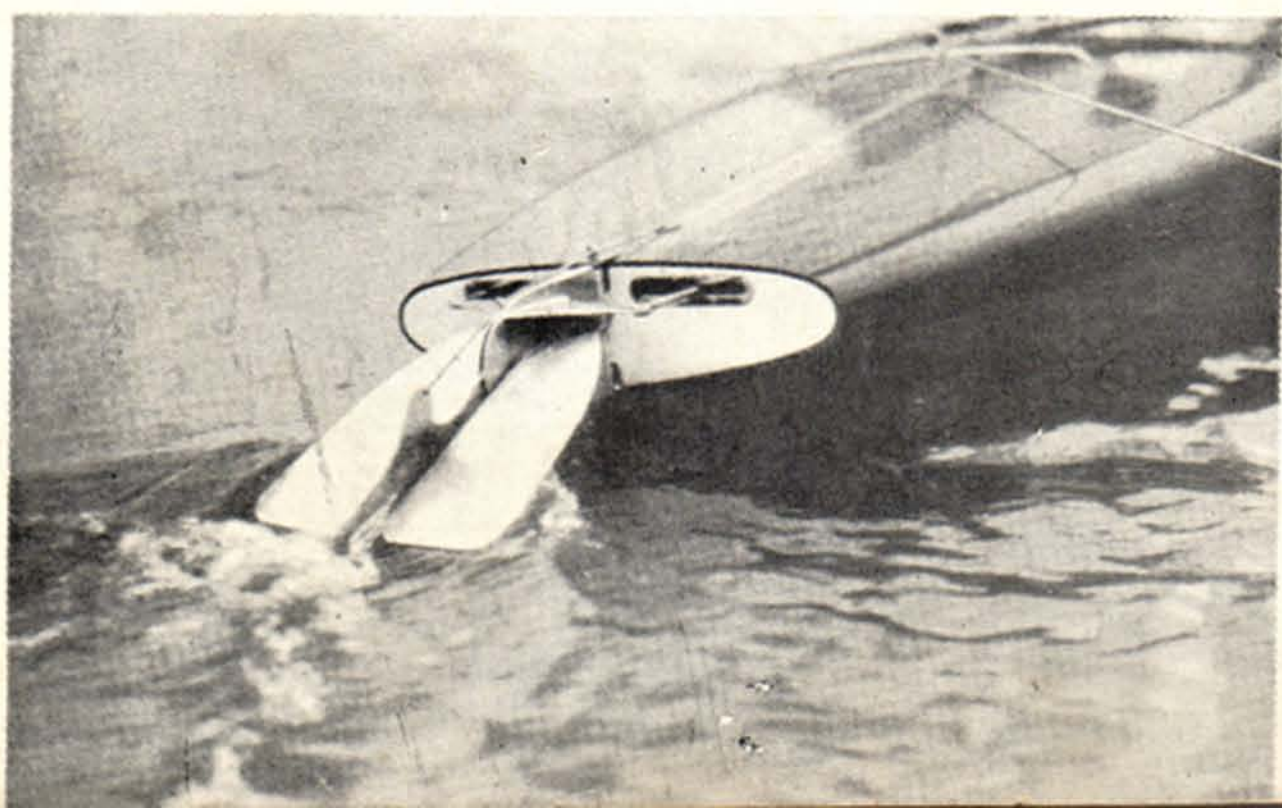


図解

ヨットレース戦術集

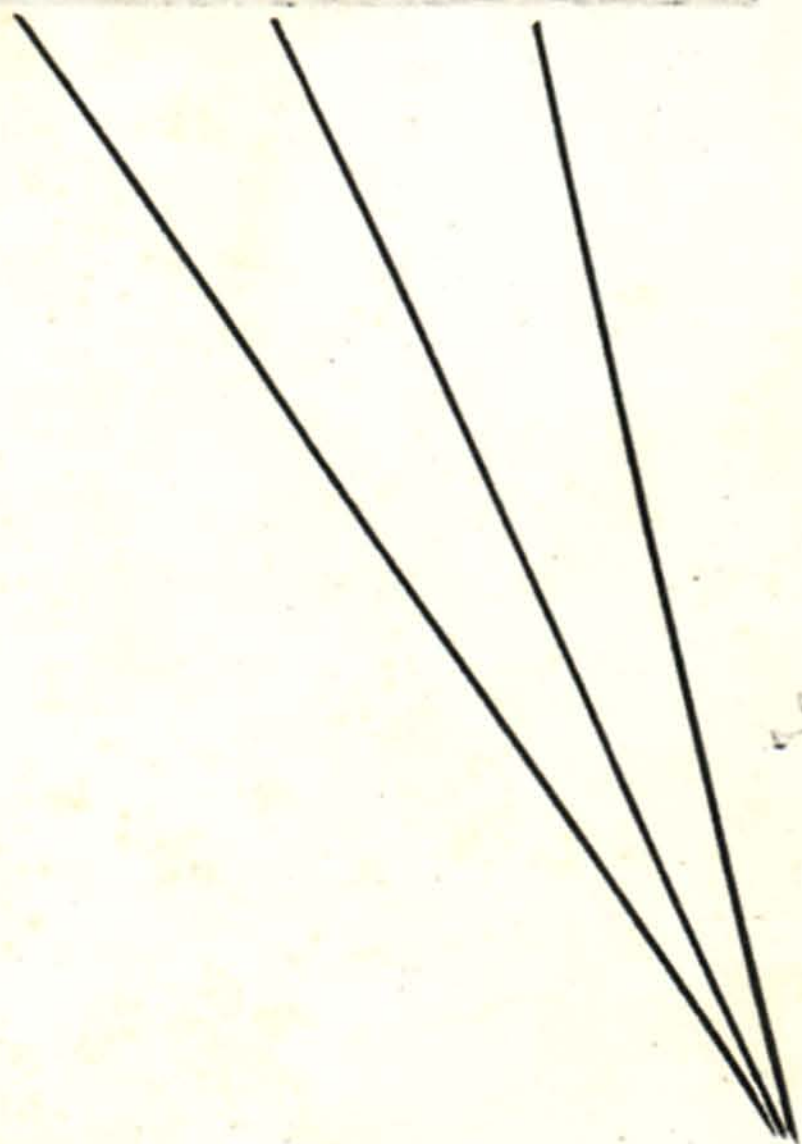




カリー博士の
20 平方 米 級
“AERO”号(上)
と本艇の艇尾
のブレーキ。



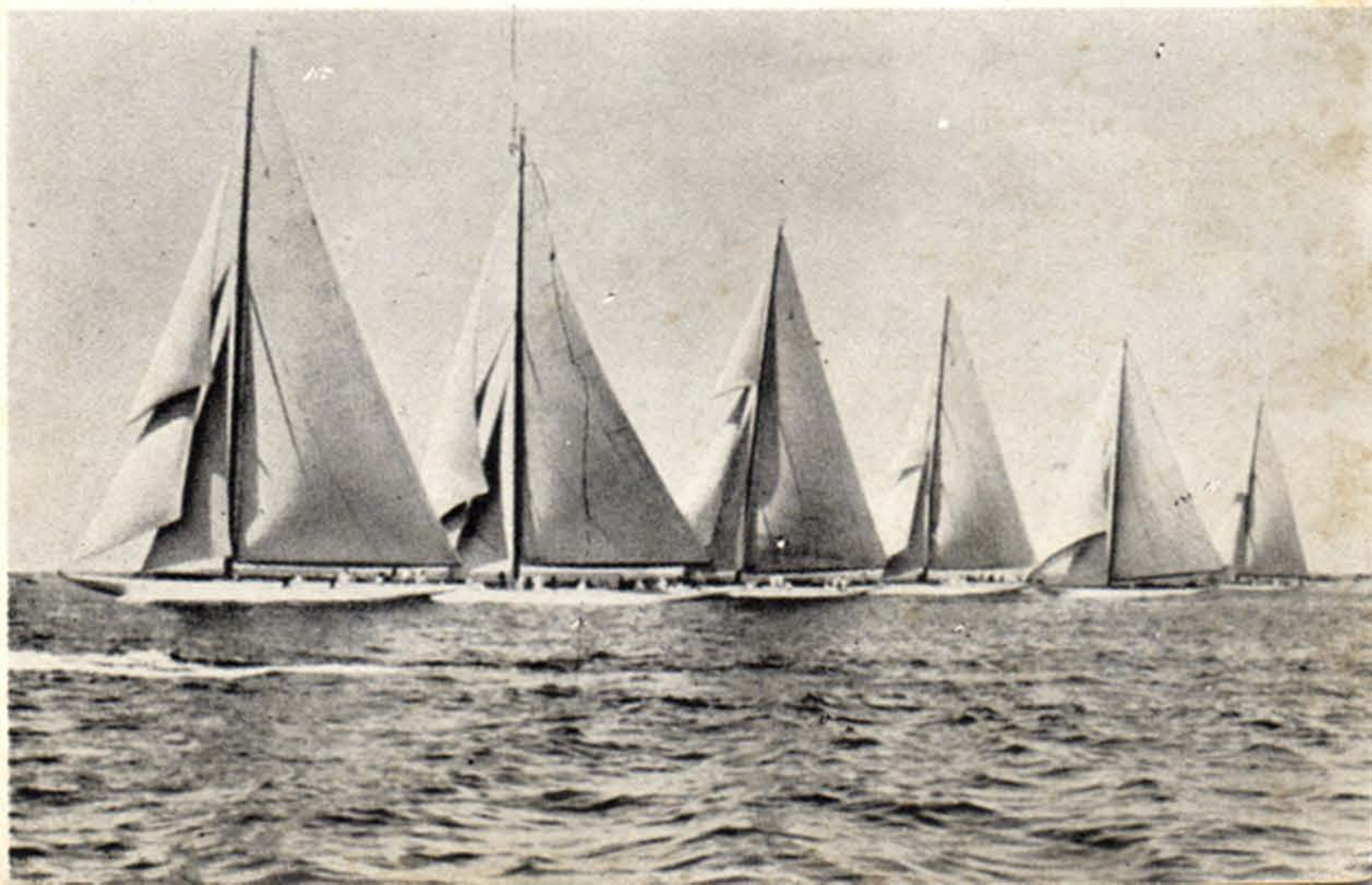
風下艇は S. L. P. にある。
3 艇のマストの線を下に延長す
ると、大体 1 点に交る。



“X 34”は S. L. P.
にある。マストの傾
斜が異なるのは、風の
強さが異なるからであ
る。(問題1の参考)



一番風下から S. L. P. で “エンタープライズ” が
スタートしている。この写真はアメリカ盃レースのト
ライアルの時のものである。(問題2の参考)





スターボードタックの艇は、ここでタッキング
を行い、ポートタックの艇をブランクットする。
(問題 18 IV a の参考)

写真は International Coast One design Class



スピナーカーはできるだけ前方
に張り出して張る。(問題42の参考)
写真は国際12米級のレース



強風の中では、できるだけ艇を
起して走らなければならない。
写真は国際14呎級デインギー

図 解

ヨットレース戦術集

舟艇協会出版部版

刊 行 に 寄 せ る

ベルリン大会の或る一日、私はスター・クラスの競走を見た。最後のマークを廻つて1番の艇（国籍は忘れた）、それから約100米遅れて2番艇（ドイツの艇であつた）、後の競艇はかなり遅れていた。ゴールまでは真のぼりで1,600米ある。このまま走ればうしろのドイツの艇は勝ち目はない。風の有利な方へ逃げようとする。逃げられては100米のリードがあぶなくなる。先行艇はかぶせてタツクする。後の艇はまたタツクして逃げる。タツク、タツクの攻防であつた。そしてついにゴールでは、ドイツの艇がジブだけ先にゴールした。ドイツのチーム・ドクター・ルビヌスとワイス氏は、この日見物に来ていたヒットラーのヨットに招かれて行つた。

私はそれまでも、またそれ以後にも随分多くのレースを見ている。然し、これほどレースらしいレースを見たことはない。

私はドイツに遠征する2年ほど前に、カリーの本を発見して、ヨットレースの基本的知識を得てはいたが、これは机上の空論に近いと思えた。理論編の或る部分などは理解に苦しんだ所さえあつた。その一部がドイツへ行つてから実際に出来るようになつて、選手一同でカリーを見なおした事などもあつた。カリーはそのくらい、実践者としての高い技術の上に組立てられていたのである。私はその時、その理論通りの競走を見たのである。

それから 20 余年経っている。然しカリーは依然として、ヨット乗りの聖書である。先ずこれから始めなければならない。

カリーの本は、この本の序にあるようにわが国でも既に 2~3 の人が訳出している。それも絶本になつて、或るヨット部などではガリ版のテキストを作つたりしていた。

私の家で毎週金曜日の夜開かれる若いヨット乗り達の集りで、時々戸田君、山路君、塩田君等が片隅で議論していたが、それがこの本を作るための、各項にわたつての検討だつたのである。この人達の技倆は、おそらく私達がドイツに行つた時のそれよりすぐれていると思う。

その人達が一々理解し検討して作つたこの本は、カリーの原書よりは一層価値あるものと私は思っている。

1957年4月

日本ヨット協会理事長 小沢吉太郎

は し が き

セーリングボートの世界は非常に本の少ない世界である。特に日本に於てはこのことを痛感させられる。その中でドイツのカリー博士の帆走理論と戦術集とは、ヨットマンにとつて必要欠くべからざるものと云えよう。これらの本は、初版が出てから既に25年を経過したのであるが、今日に於ても矢張り、第一線級の書籍たる資格は失われていない。

本書の原文は戦前、向笠広次氏により「舵」誌上に訳出され、現在のオールド・ヨットマン(?)諸公に対して、大いに裨益したものであるが、当時とは比較にならぬほど大きくなつた今日のヨット界に於て、特に若いレースマン達の間、この種の書物の要望が非常に高まっている。

この本は、その声に応える意味でまとめ上げたものであるが、前記、向笠氏のものを底本とし、戦後ガリ版で出された養田隆一氏の訳本を参考に、当時からのものとは若干変更された競技規則に対しては、現行のものにマッチするように改めて編述した。

なお、1932年刊英語版の“Racing Tactics in Questions and Answers,”と校合したのであるが、どうも日本語にしてもピンと来ない言葉も少なくない(例えば On a close reach, On abroad reach 等) それ故に一応カリーが定義づけているものを巻末に記し

て参考とし、¹他は競技規則に準じ、それにはないものは慣用語で書く事にした。

この戦術集の解説は、堀江喜三氏の「ヨット・競技と練習」の中で親切に述べておられるので、本書と併せ読まれば、なお一層カリーの云わんとしている事が明瞭となろう。

本書の刊行に際し、種々御教示を賜った向笠広次氏、養田隆一氏、安田貞次氏、小沢吉太郎氏及び土肥勝由氏に厚く御礼を申し上げる次第です。

昭和32年春浅き日に

編纂担当

戸	田	孝	昭
塩	田		清
山	路	恒	夫

目 次

緒 言	3
ヨットレース必勝の秘訣	3
戦術的技能	3
風の利用に対する技能	6
セーリングに関する技能	7
速やかな思考と速やかな動作	10
第1章 競技規則	19
第2章 スタート	45
第3章 クローズホールド	59
第4章 ウインドアビーム	95
第5章 追 風	113
第6章 マーク回航	127
附図	157
附録 日本ヨット協会競技規則	巻末

表紙の写真：スウェーデンの30平方呎級クルーザー

裏表紙の写真：スタークラス・ヨット

凡 例 図版中の矢印Wは風の方角を、同
じくKはコースの方角を示す。

図 解

ヨットレース戦術集

緒 言

カリーの名著“レーシング・タクチクス”には巻頭先ず「ヨットレース必勝の秘訣」と云う、長文のイントロダクションが掲げられている。これはすべてのヨット競技者にとつて、きわめて重大な教訓に満ちた一文である。読者はカリーの戦術に学ぶ前に、先ずこの一項により、知識と心がまえの根底を固めておく必要がある。

ヨットレース必勝の秘訣

「何時でも同じスキッパーが勝つのは何故だろう？ 何が成功の原因なのだろう？」これまでに何度もこの様な質問を受けたが、その度毎に返事に窮する。何故ならば、私自身にも突嗟にその理由は判然としなかつたし、また元来この様な疑問は決して一口で答えられる様な簡単なものではないのである。

優秀な性質と能力とは、或る程度、後天的知識に依存するものであり、また或る程度は感覚と称する天賦の性格によるものであり、その総和がヨットレースに於ける勝利をもたらすのである。レースに勝つ為の要件を、その重要性に従つて分類すると次の様になる。

1. 戦術的技能
2. 風の利用に対する技能
3. セーリングに関する技能
4. 速やかな思考と速やかな動作

更にこの他に、気象の知識、忍耐、専心、自信、人の心の動きを知る事、勇気、先見、警戒心等である。

戦 術 的 技 能

ヨットレースの戦術というのはレースに於ける戦いの方法を意味するものである。この戦術に対する一般の人々の理解は、歴史が浅いために非常に重要なものであるにもかかわらず軽く扱われ、特に

古いヨットマン達によってどんなに偏見をもって見られたかは実に驚くばかりである。レースは主として攻撃と防禦とから成立っており、単にコースを完走するという古い方法では、もはや勝利は得られない事は誰でも否定できないであろう。後続する敵に対しては防禦を、先行する敵に対しては攻撃をしなければならないのである。高度に発達した現在のレースに於ては、単に風上からの攻撃だけでは済まされなくなっている。何の知識もなく風上から攻撃すれば、失敗するかさもなければ自分の優勢な位置を失うだけになつてしまふだろう。戦術のベテランはあらゆるレースに於て勝たなければならないし、またもしも遅れている場合でも、ゴール迄には多数の敵を追越し得るものでなければならない。

極く最近までは「風上位置」と「ブランケット」の方法以外には戦術については何も知られていなかった。その後戦術はずつと複雑になり、今日では20以上の種々な戦術と50に及ぶマーク回航法が存在するのである。「風上位置」は「風下位置」にその歩をゆずらざるを得なくなつたが、5年前に「ヨットレーシング」を出版した頃は経験あるヨットマン達にも嘲笑され、ましてや一般の人達には小馬鹿にされたものであつた。その当時はセイルをシバーさせたり、故意にブレーキをかけたりして危機を脱する方法や、勝利を獲る方法を戦法と認めたものは更になかつた。

そしてまた、クローズホールドのコースでタツキングの回数が勝敗を決定する事もあり得ることを考える人すらなかつたのである。

戦術の例として、問題31（91頁を見よ）を例にとつて説明してみよう。

AとBとは次のマークに向つてクローズホールドのコースを帆走している。問題は「Bはどんなコースをとつてマークに向うべきか？」というのである。ここで一般的に考えられるのは、次のような事である。Aはセーフリーワードポジションにあり、BはAのセイルに当つた風が曲つて入つて来る位置なので遅れてしまふ。だからBはタツキングすべきであろうか？（31答Ⅱ）、風向が変り易く、

マークが岸近くにある場合は、確かにその作戦が正しいだろう。然し。広い水面で風にも変化がないならば、この方法は明らかに失敗である。もしBがこのコースを走るならば、マーク到達までにタッキングを3回もしなければならない。その為Bは甚しく遅れて、Aをマークのところでスターボードタックで押える事もできない。

(スターボードタックのところでおさえるのは、風が違う状態ならばすこぶる効果的なのであるが、)それではBはどうしたら良いのだろうか。BはAをこのまま押えて行けばタッキングできない事をよく考えなければならない。Bがもう少し遅れた位置にあつても同じことがいえる。従つてBは悪い位置にいるにもかかわらず、マークに向つて走れるまでこのコースを続けるべきである(31答I)。Bに続いてAがタッキングするが、早くタッキングしたBの方が先にマークを廻ることになる。こうすれば両艇のタッキングによつて自動的に戦略的位置が交換され、今度はAが不利な立場になる訳である。

この例の様に、風の変化、航路権、タッキングの回数、マーク回航の内側位置等の諸条件が一時に起きてくるのであるが、その重要度の軽重の判断を誤らぬ様にしなければならない。

この様に1対1の攻防に、多くの場合は3, 4艇が入り乱れて急速なチームワークをとらなければならない場合が生じてくる。この攻撃と防禦の作戦の組合せは、ちょうどチェスゲームと同じ様に、無数の方法が生れてくるのである。

この辺で、A級やスナイプ級のような小型艇に乗る人と、大型艇に乗る人との差異について一言しよう。優秀な小型ヨットマンは常に優秀な大型ヨットマンであるが、優秀な大型ヨットマンは必ずしも優秀な小型ヨットマンとはいえない。大型ヨットマンの技倆というものは、殊に優秀な艇を持つている場合には、しばしばその判定に困難を生ずる。何故ならば艇の速力や運動性等が弱点を隠し、誤謬も目につかなくしてしまうからである。これに反して小型ヨットマンの場合には、直ぐその技倆を判別できる。操縦の技倆も大型艇の大きなイナーシャを以つてすれば、眼に見えて遅れる様な事は

ないけれども、小型艇の場合は簡単に速力が落ちてしまうのである。大型艇のスキッパー達が、新しい戦術などは大型艇では問題にならないと考えるならば、それは非常な誤謬であり、自分の無能に対する好い逃げ口上に過ぎない。

それどころか、大型艇こそ戦術の効果が最も良く現われるものである。大型艇の運動量が大きい事は充分に考慮されるべきであるが、小型艇（例えば12呎位のディンギー等）では、高等な戦術は一般に利用できない。12呎位の艇では風上位置からの攻撃が最も効果があり、その他の戦術はあまり有効ではないのである。勿論、戦術がどこまで適用できるかという事は、或る程度までその艇の速力に関係してくる。例えば、風下突破（問題16 a 及び c）は、大きな速力の幅を持ち、極めて微妙な風速の変化に対しても反応する艇でなければ行い得ないものである。

ヨットレースに於て「ついてない」という様な言葉を使うのは正当な事ではない。何故ならば、常に優秀なスキッパーが幸運に恵まれると決つたわけではないからである。勿論、思いも掛けぬ風の悪戯で負けることはある。然しスキッパーの責任といえない唯一つの場合は、次の様な時である。マークをトップで回航した艇が、次のクローズホールドのコースで自分に続いてくる第2及び第3の敵の方に向つて行つた場合、その後から来た第4、第5、第6の艇が約90度の角度で違つたコースに向い、二つのグループに分かれた場合である。もし後者のグループの方が風が良かつたら、自分のグループではトップになり得ても別のグループに敗れてしまう事がある。これは未知の海面でのレースに屢々起る場面であつて、これに対しては、スキッパーを非難する事はできないだろう。

風の利用に対する技能

第2に重要なのは風に対する技術である。もしも戦術だけが勝敗の鍵であるならば、ヨットレースぐらい退屈なレースはないだろう。しかし実際には、風に関する技術と戦術との組合せが、無数の

変化を創り出すのである。それ故に戦術の機械的な丸暗記よりも、むしろ戦術の応用に際しての知的理的な思考の方が、優れた解答を生み出すのである。例えば、風が前方または側方に廻つた場合、或いは全くその方向が変つた場合に、敵に対する作戦をどう変化させたらよいか、という問題は、常にスキッパーの頭を悩ますのである。艇の型が変れば戦法は異なり、風の強さが変れば戦術は違つてくるのである。

そして或る敵が何が画策し始めれば戦法は変り、しかも戦法と風とは両立しない場合が屢々存在する。有望な攻撃を断念して有利な風を使わなければならなかつたり、戦略的防禦位置を放棄しなければならない事も起るのである。例えば突風の吹く中で、モンテカルロの賭博者の様に「勝ちまくろう」と思つて、風と共にトップまで去りぬというようなこともあり得るのである。これは殊に戦術に自信のないスキッパーの性格的な特性であつて、自分の腕に頼らず、運命のみに自身をゆだねている人達である。

強風の中をつつぱしるのは非常に魅力であらう。しかしこのスリルは大きな危険を持つており、しかも時に於てはそのスリルよりも遙かに大きな危険を秘めている。それ故に私は次の様に考え方が變つて来た。即ち、防禦さえすれば、良い位置に立つたならば戦略的なその位置だけを考えるべきだと。折角トップに立つていたのに、風のみの利用に心をうばわれてトップを失つた苦い経験を持つている人は、2度と同じ間違いを繰り返すことはしないであらう。

セーリングに関する技能

3番目に重要な事はセーリングに関する技能であつて、セールを最良の状態に艤装し、そしてそれを使用し、更に艇をトリムし、センターボードを上下する等を意味するのである。それは艇を速く走らせる技術であつて、経験が大きく物をいうのである。どんな状態で艇が速かつたか、シートはどのくらい締めれば良いか、センターボードはどの位下げれば良いか、ラダーはどのくらい下げれば良い

か等という事は、すべて経験が教えてくれる。科学的な教育と工学的及び流体力学的知識は、これらの問題の解決にはぜひ必要である。どのジブを使用すべきか通風効果はどんな場合に現われるか、スピナーカーはメインスルに対してどう展開すべきか、これ等の問題は、皆それらの場合について実験するのは容易ではない。例えばアビームで帆走する時、艇は非常に良く滑り、メインスルとジブを適当に締めると通風効果があることを知っている。そしてその通風効果はメインスルの気流が乱れない場合にだけ存在する。またセンターボード艇は強風中でヒールさせてはならないという事も重要な事である。力の平行四辺形や、水中の形状抵抗に関する事を良く知っている者でなければ、これを正しく判断することができない。経験の豊富な小型艇のスキッパーは、波によつて突風の来る時期と強さと方向とを知り、それに対処する為にクルーに風上側に乗り出させる用意をしている。そして艇がこれ以上ヒールできない場合には、メインシートを出してこれに処する、レース経験の多いスキッパーは、強風中で正確にメインシートを操作できるヨットマンが非常に少ないのを知っているだろう。私の体験からいえば、私と同乗してシートの操作で満足と思われたのは、僅かに2人であつた。ちやうど本職のダンサーが、踊っている最中にほんの少ししか肩を動かさない様に、強風の中でシートの操作とバランスとで、艇のヒールアングルを、殆んど不変に保たなければならないのである。

昔から技術的な過失、殊に体験の多いスキッパーの過失は微風を望むことである。小型艇のスキッパーならば、かつて1度は「艇の魂が風であるならば、全速力こそその生命である」と認めた筈である。またむりやりに艇を風上に切上げて走らせるのは、戦術的に要求された場合だけであつて、僅か2～3の場合に限られてしまうのであるが、この様な事は誰でも忘れ勝ちなものである。「走れ、走れ、全力で走れ。」と、私は常にクルーに対してどなつてもらつた。全速力で走れば勝つ事を充分知つていたにもかかわらず、数年前まではこの伝染性疾患から逃れ出ることができず最近になつてや

つとそれに打ち勝つことができるようになった。経験あるヨットマンの説によれば、スキッパーの99パーセントが互にこの伝染病にかかつて、お互いに悩んでいるといっている。しかし、強風になると事情は一変する。この場合にはでき得る限り切り上げて走らなければいけない。時にはセールをシバーしても切上らなければならない。私はクローズホールドのコースでは次の様にして走っている。

波が無い場合はシートをしつかりと締めてクルーは充分バランスをとり、ペナントは考慮せず、ただ艇を直立させて走るのである。突風が来ればラフイングし、風上へ風上へと走るのである。即ちセールへの圧力が増加するのを、すべて風上への高さに換えるのである。

帆走技術の中にはティラーの正しい使い方も含まれる。大型艇の場合にはこれを柔らかく慎重に動かし、小型艇の場合には、^{*}比較的早く急激に操作するという事は別問題として、操舵の大切な事は艇を最も速いコース上に置き、しかも操舵によるスピードのロス^{ロス}を最少限に止めることである。ここで通風効果の設定が問題になつてくる。コースを変えて通風効果が現われるならば、そうすべきである。例えば、クォーターで走っている場合に突風が来て艇首を風下に向けたとする。すると気流は乱れて通風効果は減ずる。しかし水の抵抗は速度の自乗に比例して増加するので、もしその突風を充分に利用し得たとしても、艇の速力はそれほど増加しない。突風が去れば艇首を風上に向けて、前と同じ様な気流の状態にする。もしうまくこの状態に戻せば通風効果ができた艇は、もう少し早く走るだろう。この通風効果のでき始めに艇をラフイングできる様になるには、それほど長い経験は必要ではないのである。優秀なるスキッパーはこの連続気流がどうしてでき、どうして消えるかを、あらゆる帆走位置で知っていなければならない。気流は風の入射角が増加した場合（艇首を風下に向けた場合）、入射角が減少した場合よりも長く連続的に流れる。それ故に、再び良好な状態にするのには、相当長くしかも強くラフイングしなければならない事もある。しかしそ

れに設定されたら気流を乱さずに、かなりベアアウェイする事はできる。

もう一つ重要なことは、センターボード艇がプレーニングする時の通風効果である。

この場合、できる限り長くプレーニングさせる事である。ここで問題となるのは、何時、どうしてプレーニングが終るかという事である。勿論、突風が過ぎ去ればプレーニングは終る。しかしそれならば何故、ムラのない風の中でも直ぐプレーニングは終つてしまうのであろうか。これに対しては、次のような答があるのみである。即ちメインスルの風下の気流が乱れてしまうからである。この事情はアイスヨットの場合に良く似ている。艇がプレーニングした瞬間、即ち艇速が2倍にもなつた瞬間に、各セールのシートをずつと締め込まなければならない。そうしなければ風の入射角が小さくなり過ぎるからである。もしも艇速を落さない様にするなら、実際にシートをその様に正しく引込まなければいけない。突風が去つてしまつてもなおプレーニングの時間を延ばそうとするならば、終る瞬間に急激にラフニングするのである。これは極めて迅速にしなければならない。何故ならば、風が静まればセールはあまり締め過ぎているので、メインスルの風下で気流が乱れてしまう危険があるからである。一度その通風が乱れたら、艇がプレーニングを止めるまでに元の状態に戻すことは、到底できないことであつて、次の突風まで待たなければならない。普通のプレーニングの最後の瞬間に、私が艇を風下に向けるのを見て、私のクルーは屢々驚いていた。そして「通風効果が終る寸前だ」と主張しても、彼等は疑わしげに頭を振るだけであつた。しかしながら、この操作の実際的な効果は疑いなく成功する。

速やかな思考と速やかな動作

速やかに考える事と、速やかに行う事とは別個の問題である。スキッパーの中には迅速に思考するが、決断力がない為に、直ぐそれ

を行為に移せない人がある。これと反対に、考えるのが遅かったり、或いは全然考えないけれども、他の人の助言や好機に極めて迅速に行動する人もある。外科医が思考と行動を迅速に為さなければならないのと同様に、スポーツマンにとつてもこの事は非常に重要な事柄である。潜在意識は無意識の内に、三つまたは四つの思考を同時に実行することができる。ネットプレーの卓越したテニスの選手は、少くともその動作に於て優秀なヨットマンである。

眼によつて捉えた像は神経路を通じて脳に伝えられ、脳はそれを概念に変え、その場合の処置を決定する。この決定は命令として他の神経路を通じてそれぞれの筋肉に伝えられ、筋肉はその命令を運動に移す。この全過程は潜在意識によつて、ほんの $\frac{1}{10}$ 秒という信じられないほどの短時間しか掛らない。これをもつと良く理解するために、次のような体験を思い出して戴きたい。ドアのノックで深い眠りから醒まされる場合、ノックの最初の音がその人に長い夢を見させる。その夢は2回目の音で終り、すつかり眼を醒ます。その時間はほんの数秒に過ぎないのであるが、夢は数時間も続いた様に思われる。この短い時間に脳の潜在意識は、意識下の脳ならば10分間は必要と思われる事を、その幻想の中で行つてしまつたのである。眼覚し時計も同じ様な現象を起させる事がある。長い夢が眼覚し時計の音と共に始まり、それが鳴り止む前に終る。

次に思考が動作に移されることを考えてみよう。その速さは練習によつて得られるものである。私は何時も、この事では自分が最も速くありたいと強く願つていた。この伝達の迅速には1にも2にも練習あるのみであるから、私のクルーにこの練習をさせる為に、艀装の時から艇が岸を離れる時まで、あらゆる動作を大急ぎでやらせるようにした。私は何時もクルーに「まだ遅い」「もつと早く」「もつともつと早く」といつてせかせるが、彼等がレース中に迅速な行動をとり得る様になつたのはこの為である。

迅速な動作をなすには それよりももつと速く思考しなければならない。これによつて敵に奇襲することもでき、そして勝つ事もで

きる。敵が防禦方法を思いついても、それを有効に行うには遅くなる。戦術的能力が等しい場合には、それを行う速さが勝敗を決する。常に敵より少しでも速く考え、速く行う事によつて、敵を混乱させ神経質にさせてしまう。

風向が急に變つたら、スピナーカーを最初に張る人間にならなければならない。この事は常にスキッパーの迅速な決断力を判定するよい要素である。

思考と行動の、最も顕著なものはスタートである。スタートの技術は、戦術的能力、迅速な思考と行動、鋭い観察、それに充分なる経験から成り立っている。今、迅速に考えそして行うスキッパーのスタートを、例を以つて示そう。

スタート5分前の号砲が鳴り響いた。スタートに於ける戦術はもう決つている。しかしその実行の細目はこれからである。スタートマークは二つともライン上にあるかどうか、どちら側がどのくらいずれているかを確認する。廻りを見渡す。Aがスタートの練習をしている。殆んどどの艇は風上のマークをねらつてゐるらしい。そこでは紛争が起るだろう。一番危険な相手は何処にゐるだろう。Bは何処だろう。突風は！ スタートの瞬間に突風はライン上まで来るだろうか。或いは過ぎ去にてしまふだろうか。これは重大な問題である。これによつて風上スタートか、風下スタートかが決まる。Cは明らかにスターボードタックでスタートラインへの道を妨害するつもりである。我々の風下艇がラフイングしてくるとフライングするような事はないか。危い、引返そう。ベアアウェイ、ジヤイブ。相手はみな位置が一変した。みんなスタートラインに向つて行く。あと30秒！ スタートの戦法を変えなければならぬ。タッキング、フルスピード、スタートの号砲と共に速く動けるのは1艇だけだ。Gは他艇をブランクットしている。風上マークの傍には入り込む余地はもうない。無理をしてはならない。我々のとるべき方法は一つしかない。風上グループの風下からスタート。全速力で風下突破をやる事だ。リコールを心配してスピードを落している艇がある。我々

はスピードを出して後ろから敵の中に突込む。このイナーシャでFとGのブランクettを突破できるか。メンスルがシバーする。1〜2秒たてばブランケッティング・コーンを突破したかどうか分る。ジブがまた風を受けた。時計を見ろ。あと5秒！ ちよつとベアアウェイ。よしフルスピード。号砲が鳴つた。もつと速く。リコールナンバーは？ よし、我々ではない。艇内は静粛。セーフリーワードポジションになるようにラフィングしてEを攻撃。よしEは遅れ始めた。風下突破をされぬように、少しベアアウェイして全速で走ろう。これでよし。風下艇はブランクettできた。我々がトップだ。

最も良いスタートというのは、スタートラインを最初に通過することではなく、スタートしてから後に、トップに出て走ることである。最良のスタートの重要性を考える時、フライングの少いのに驚かされる。私の考えでは優秀なスキッパーとは、7回のスタートに対して、1回はフライングをやる位でなければならない。もしもそれをやらないならば、臆病なのである。7回目のスタートでフライングしたとしても、6回のスタートをもつと早くすれば、その成績は上るだろう。私はこの7対1の比率を標準として、もつと大胆にやるべきだと信ずる。こうすれば10回のレースの中、5回位はスタートの号砲と共にスタートラインを横切り、7回位は号砲後に他艇の先頭に立つ事ができるだろう。

スタートラインへの走り方には、次のような練習方法がある。スタートラインから走り去り、タッキングをして元のライン上に戻って来るのに要する距離と時を見積り、それをストップウォッチで正確に測れば、その見積つた時間がその距離に対して正しいかどうか判明し、それによつてのみ、その風の強さが正確に評価できるのである。もしもできるならば、スタートラインに直角に走らずに斜めの方から向うべきである。こうすればラインに比較的近い距離にあり、ラフィングしたりベアアウェイして時間を加減する事もできる。特別の場合として参加艇数の少ない時はスタートラインに沿つて走り、号砲と同時に艇を廻してスタートすることもできる。

各人の急激な環境の変化に対する、反応速度を測定する方法は沢山ある。即ち意識的または無意識的に人間は或る事を考え、またそれを行い得るや否やを知る方法である。私は非常に簡単な一つの方法を試験してみたが、その正確さは各自試してみれば確認することができよう。それは突然思い掛けない発砲（例えば警報とかゴールインを知らせる音とか）に対していろいろな人の反応を注意してみるのである。そうすると反応の強さ及び反応を示すまでの時間が、各人によつて著しく違うのが分るだろう。一番びつくりするからと云つて、決して臆病な人ではないのであつて、迅速に考える人はびつくりするまでの時間が短い。そして直ぐ落ち着いて、外観からは何の障害も見せないで、やりかけの仕事をまた続ける。普通のスポーツマンも瞬間的にびつくりするが、まだ砲声の消えぬ間に平静に返つてしまう。しかるに老人や子供は砲声が止んでしまつてからしばらく経つて驚くことがある。また冷静な、或いは静かな性格の人は、殆んど目につく様な反応を示さない。しかし彼等の反応速度は速いものなのである。

次には気象の知識、忍耐、専心、自信、人の心の動きを知ること、勇氣、慎重等について述べよう。

気象に通じておれば、天候の悪化や雷雨等を予知することができるし、その天候が変る前にリーフするかどうか、大小どちらのジブを張るか等の正しい判断を下すことができる。一例を挙げれば、雲の去来が速ければその中の速い気流が上層から下層に達するのは何時で、水面を騒がすのはどの位の時間か、などと判定できる。これ等はレースの勝敗を決定する鍵となる問題なのである。

レース中に於ける忍耐もまた主要な役割を演ずる。数時間に及ぶ微風のレースで、スタートからゴールまで思考を集中して頑張り続ける事や、好きなものを食べたいという気持ちを起さない様にするのは、誰にでもできる事ではない。

自信、勇氣、慎重、人の心の動きを知る事等は、能力というよりもむしろ性格の特性に属するものである。性格が良く表現されるも

のはスポーツをおいてない。ゴルフでもテニスでもそうである。ゴルフの動作を見ているとその性格がはつきり分り、またその人がストロークを数える能力までも知る事ができる。テニスの選手の一挙手一投足はその人の性格、例えば正直、高慢、細事に拘泥しない気質等がよく現れる。コートからアウトした球をいつも相手に拾わせるか或いは自分で拾うか、人に詫びるか、ボーイをこきつかうか、勝つたらおごるか等は、些細なことではあるが、スポーツマンの一つの型として注目に値するものであろう。古い諺に「ヨットレースは人格を害する」というのがあるが、果してそうだろうか。常日頃最も平和を愛するヨットマンが、レースが終了してから非常に興奮し、憎悪に満ちた顔で狂わしげに走り廻っているのを見ることがある。また、他人の勝利に対しては決して祝意を示さない人もいる。特に初心者がまだ十分に成長しない為に、日常生活には決して見せない様な性格の特徴を示すことは絶対に間違いない。不幸なことには、それはクラブ相互の間だけではなく、同じクラブ内のメンバー同志でも起こることがあるが、こんな悲しい事はない。悪い事をする者は大てい不平の多い性格の人間であつて、常に不平を云い、とるに足らぬ事を一々抗議し、訴訟問題を起すのである。そしてその様な人間は云うならば自称名人なのである。しかしヨットレースに於ては、もう一つ考えなければならない問題がある。それは自分と相手との技術の関係である。技術的に劣っているスキッパーは、レースに敗れるとそれを技術の為とは思わず、艇で負けたと思ひこむのである。しかもその劣等感次第に成長してゆく。

ヨットレースは単なる肉体的なスポーツではなく、知的なスポーツなのである。それ故に、経験はレースの勝敗に重大な役割を演ずるのは勿論だけれども、矢張り敗れた場合には素直に知的な敗北と認めるべきである。若いスキッパーが一か八かをねらつて失敗した場合には、勝者に対して抗議をする事がある。とにかく抗議は例外なく弱さ即ち初心者の象徴である。ヨットマンがレース経験を積みば積むほど、その態度は立派に礼儀正しくなり、抗議もずんと少な

くなるのは誰でも認めている。それ故にヨットレースはより高くより理想的なスポーツの価値を理解するものなのである。敵の勝利を共に喜び、それを尊重してやる事がスポーツマンである。

この点では英国人は見習う価値があるだろう。この国のスポーツマンはさつぱりと敗北を認めて、弁解は決してしない。そして勝者を尊重する。

自信。これは一向目立たぬものであるが、勝利の背後には非常に大きな役を演じている。「勝とう」「必ず勝てる」「絶対に負けない」この自信こそ、スキッパーには不可欠な要素である。同様にクルーは「私達のスキッパーはきつと勝つ」「どんな相手でも歯が立たぬ」という信頼がスキッパーに対して無ければならない。例えば、ボクシングの選手がリングに上る時は「必ず敵をノックアウトさせてやる」と考えるのも、自惚れの表現ではなく；むしろこの際絶対欠くべからざる要素なのである。もし、レース中にクルーがスキッパーに「敵が段々追いついて来る」「敵はきつと追いつくだろう」などと語つてスキッパーを不安にしたとすれば、それがどんな影響を与えるかは他の個処で述べたが、これを反対に「敵はまた遅れた」「敵はとてついてもついて来られない」等と伝えれば、その影響は反対になるだろう。クルーはスキッパーに対して絶対的な信頼を持たなければならぬ。たとえそうでない場合にも、不信を示す事は絶対に控えなければならぬ。私はかつて或る下手くそなスキッパーのクルーとしてレースに参加した事がある。もし私が彼からその貧弱な自信の一片でも取り去つたら、結果は目茶苦茶なものになつてしまつただろう。私はそのスキッパーに「うまい」「素晴らしい」と語り、その結果実力以上のものを得た。これと同じ意味で、私は自分のクルーの悪口をいうスキッパーを軽蔑する。たとえクルーが何か失敗をやつたとしても、それはスキッパーの責任である。

何故ならばそのクルーを選んだのは彼であり、レース前にそれ相当に練習をさせなかつたからである。絶対的な自信、それがレースを勝利に導びく秘訣であると断言するのは、私1人ではあるまい。

次に人の心の動きを知る事について記そう。

スキッパーは相手をよく研究し、よく知つておらなければならない。競走相手というものは意地の悪いものなのである。例えばニコニコしていながら急激にラフイングしたり、ラフイングするような様子を見せるがそれをしなかつたり、何んでもかんでも抗議を出したりする。また、フェアプレーしかしない人や、攻撃に対する正しい反撃を知っている人や、見せかけの攻撃にすぐだまされる人や、種々な人があるものである。

勇氣と慎重の関係も、レースに於いて重要なものである。強風の中で、充分に敵をリードしているゴール間近かで、更に勇敢な行為を人に見せびらかすのは勇敢とは云い難い。不必要なスピネーカーを張つて、優勝はおろかマストまで失つてしまうこともあり得るのである。この様な操法は、悪趣味以外の何ものでもなく、特に初心者がこの様な事をやるのであつて、真のスポーツマンの為すべき事ではない。しかし遅れている場合には、事情が全然違つてくる。

「沈か、勝利か。」というのがとるべき態度である。スピネーカーのみならず、たとえ半分しか風圧を受けないセールでも張るべきである。

性格的弱点で、リードを失つた瞬間に自信まで失つてしまうスキッパーがある。その瞬間にこのようなスキッパーは、殆んど闘魂を捨てて無茶な投機的行動に移る。しかしこんな妄想が勝てる筈はない。もしも敵に追い抜かれたら「やつと面白くなつてきた」と自分に云い聞かせなければならない。「リードを奪われたのではなく、レースが新しく始まつたのだ」と考えなければならない。この様な位置は、何んの戦術も用いずに技術だけで1湊もリードしている場合よりも、戦術家にとつてはずつと面白くまた価値があるものである。

最後に、一般的観点からヨットマンの精神及び性格を考察してみると、大体次の様に三つに別ける事ができる。

その一は後天的にヨット技術を身につけた人達で、2番目は先天

的な才能を有する人達である。3番目のグループはその両者を併せ有する人達である。云いかえれば努力型、天才型、常勝型の三つである。同様にテニスの選手にもこの分類はあてはまる。それは努力的練習によつて熟達した人で、どんな球でも確実に打返すがスピーディなところはなく、観衆にとつては退屈だが頼もしい選手なのである。

第2のグループに入る人は、速いテンポと鋭さがあり、見ていると非常に面白いが、何時でも頼りになるとは限らない選手である。しかし調子の良い日には大勝利を収める事がある。

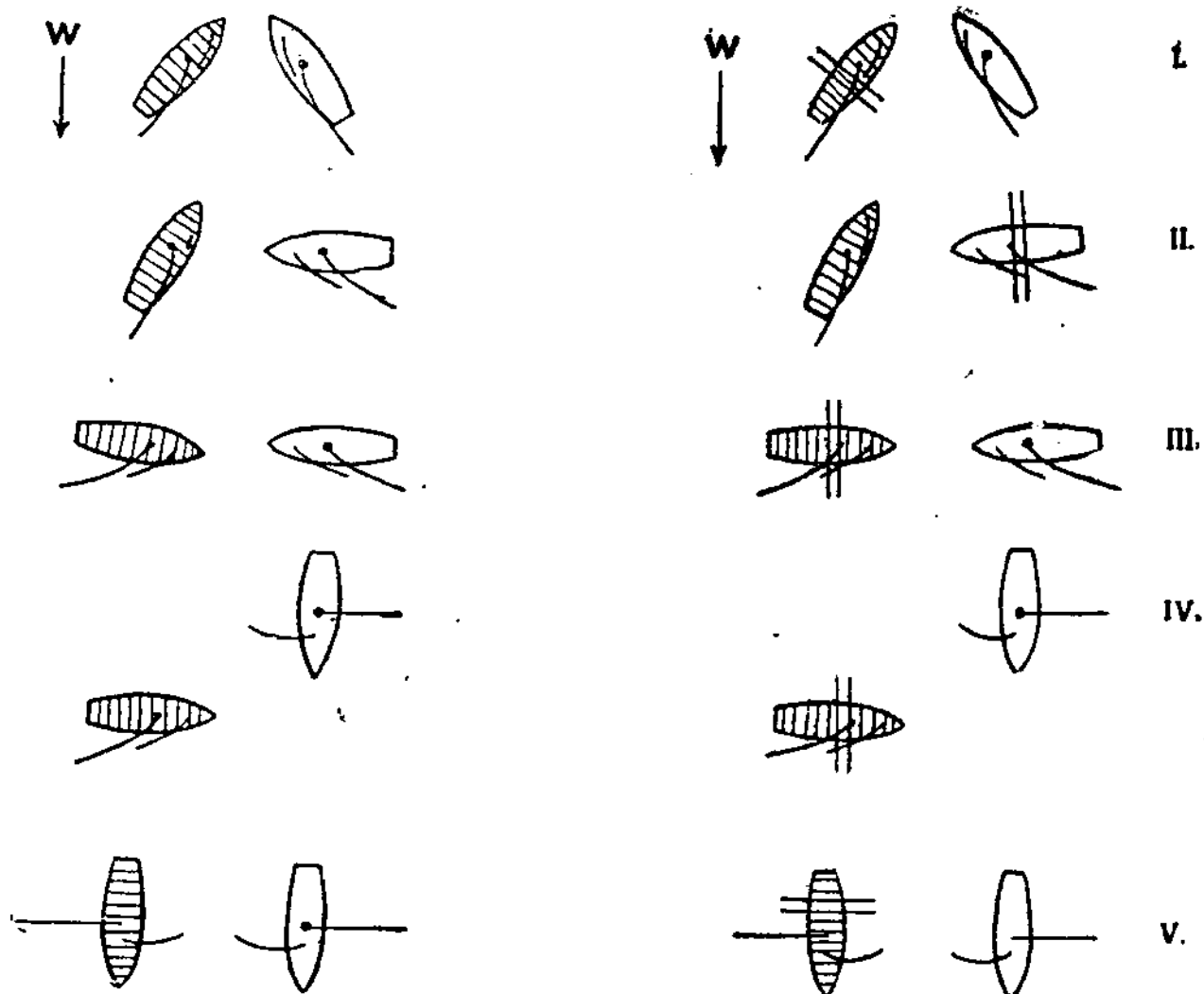
第3群は名人級に属する選手であつて、あらゆる点で価値ある、迅速なしかも確実なゲームをする人である。名人級のヨットマンは、過失のない迅速な行動をし、レースの初めから終りまでを意識してやり遂げる点で傑出している。あらゆる事を意識して行うことが彼等の勝利への秘訣である。彼等は運命には頼らない。彼等は自らの運命を自ら築くのである。殊に彼等は、敗れた場合には何故敗れたかを知っているのである。

第 1 章

競 技 規 則

註〔 〕内は日本ヨット協会競技規則
の適用条項を示す。

A



問

各々の場合，どちらの艇が航路権を有するか？

答

I. 右舷開き艇が航路権を有する。〔第30条4(A)〕

II. 詰開き艇は順走艇よりも権

利がある。(左右何れの場合も同様である。)〔第30条4(A)〕

III. 右舷開き艇が航路権を有する。〔第30条4(A)〕

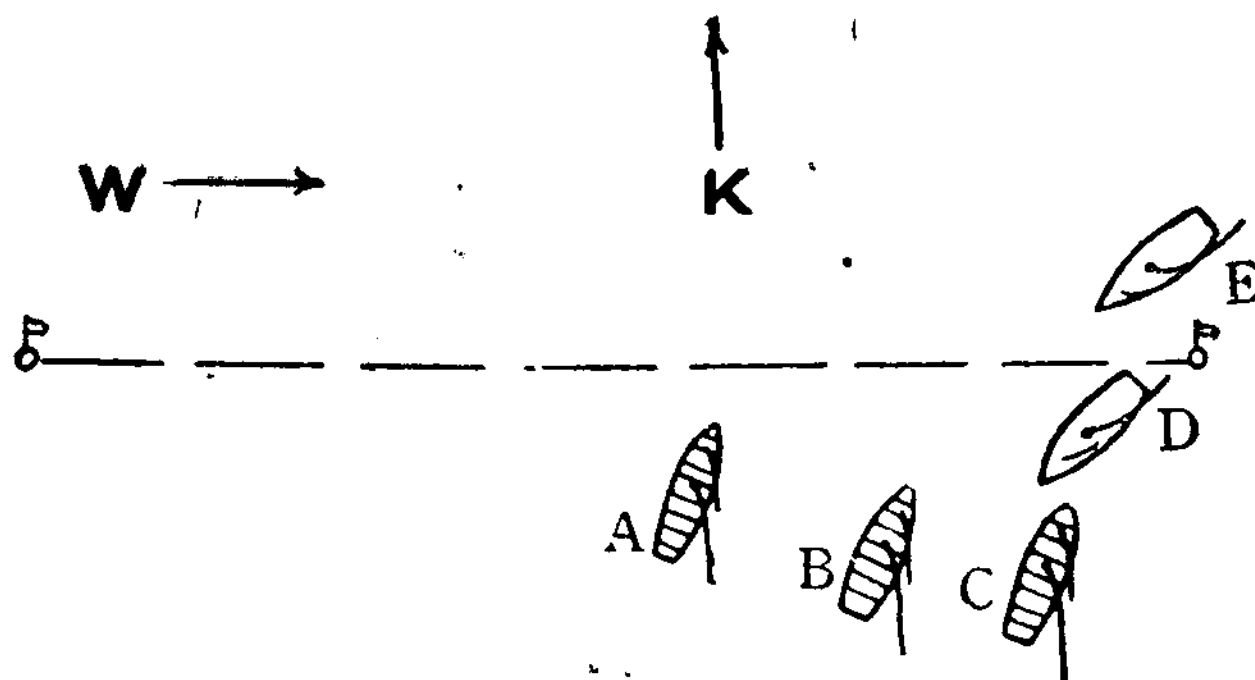
IV. 右舷開き艇は左舷開きの順走艇よりも権利がある。* 第30条4(A)〕

V. 右舷開き艇が航路権を有する。

右舷開き艇は詰開き艇を除けば，すべての場合に航路権を有する。〔第30条4(A)〕

* 海上衝突予防法によればちようどこの逆であるから，屢々問題になる事がある。

B



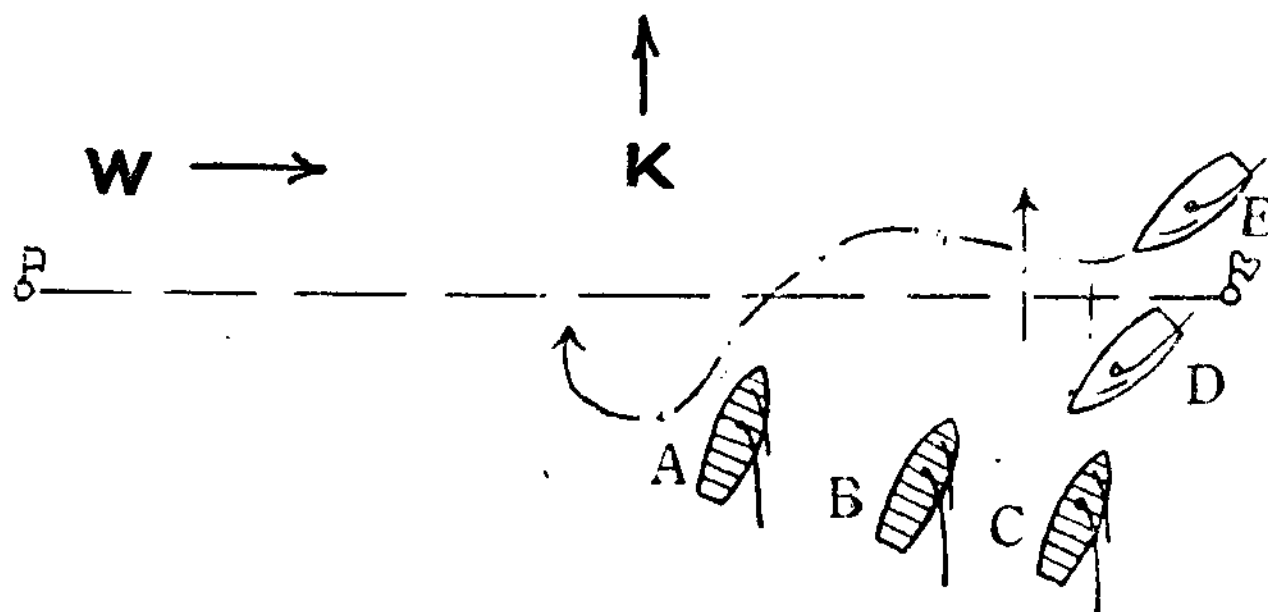
問

どの艇が航路権を有するか？

- I. スタート号砲後の場合は？ II. スタート号砲前の場合は？

答

- I. スタート号砲後に於ては、D 及び E はこれに向つて来る艇、A、B、及びCを避けなければならない。〔第22条4〕
- II. スタート号砲前の場合はD及びEが航路権を有する。〔第30条(A)〕



✓

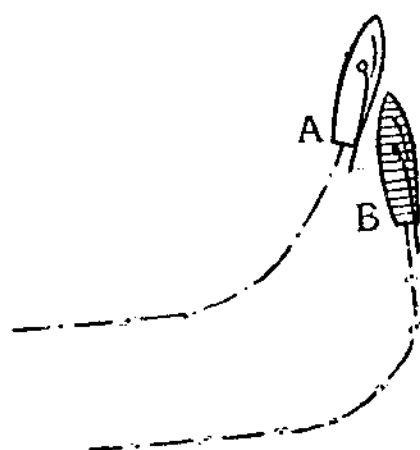
C



問

Bはこのコースを続けてもよいか？

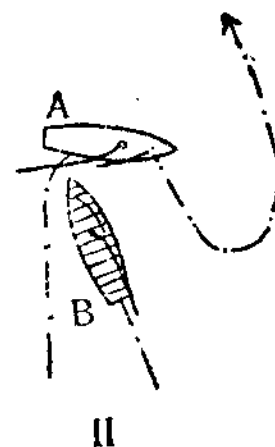
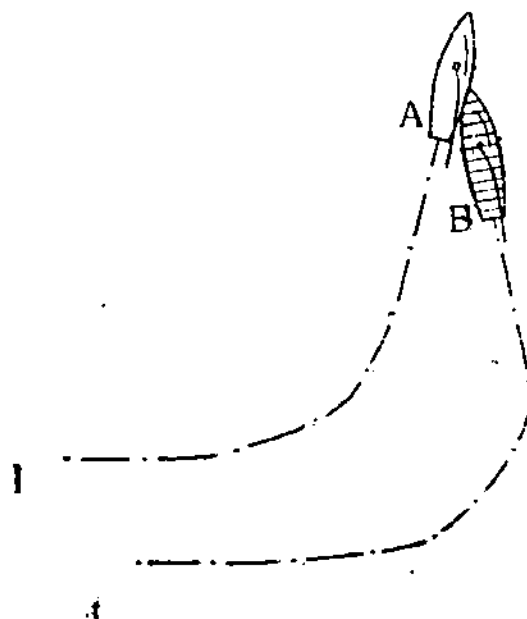
(ラフティングマッチの結果)



答

然り，Bはこのコースを続けてもよい。たとえBがそのコースを維持した為にAに接触しても，Aが失格となる。〔第30条2(A)〕

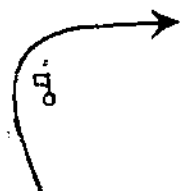
Aがこの図の様な位置，即ちラフティングしてもベアアウェイしても衝突を避け得れない様な状態に立到つた場合には，逃げる方法はただ一つしか無い。図Ⅱの様に艇を風下に180度廻転する方法である。但し艇の速力が充分ある場合にのみ可能である。



D

問

先行艇はベアアウェイ
イして、後続艇をブラ
ンケットしてもよい
か？

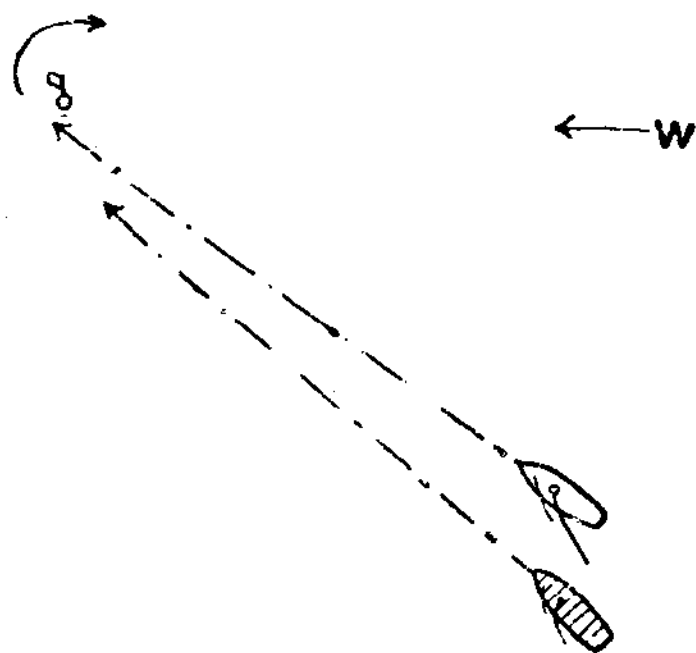


←W

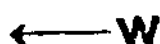


答

然り、プロパーコスまでは起してもよい。
〔第30条3.(A)〕



E

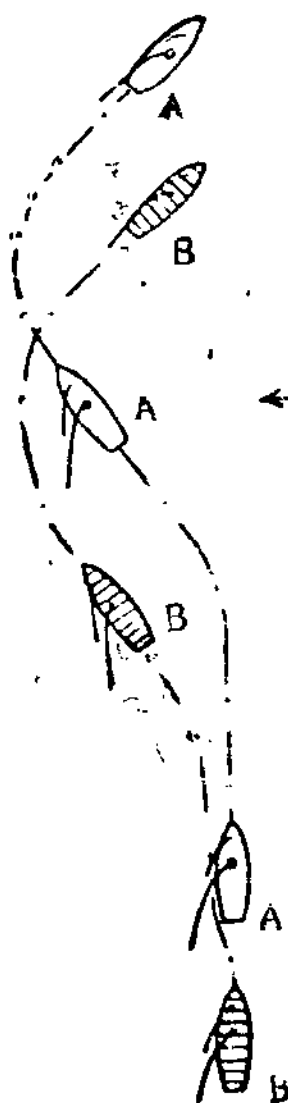


問

Aは任意にラフィング又はベ
アアウェイしてもよいか？

答

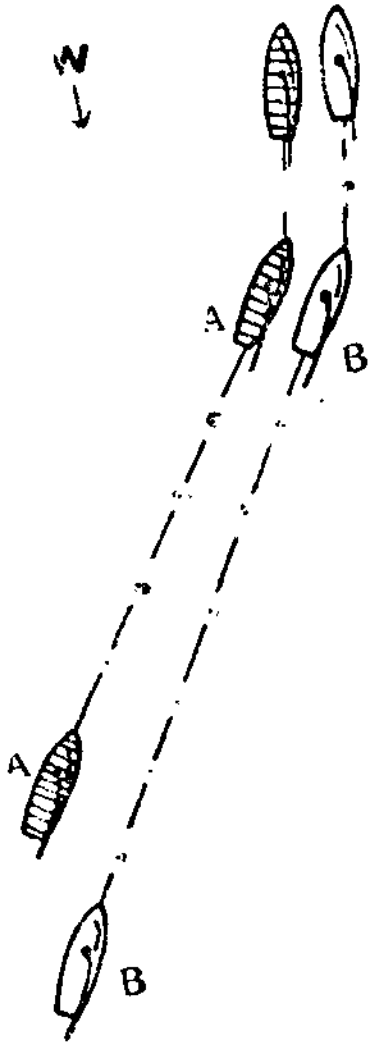
然り、AはBにオーバーラップし
ない限り任意に走つてもよい。



F

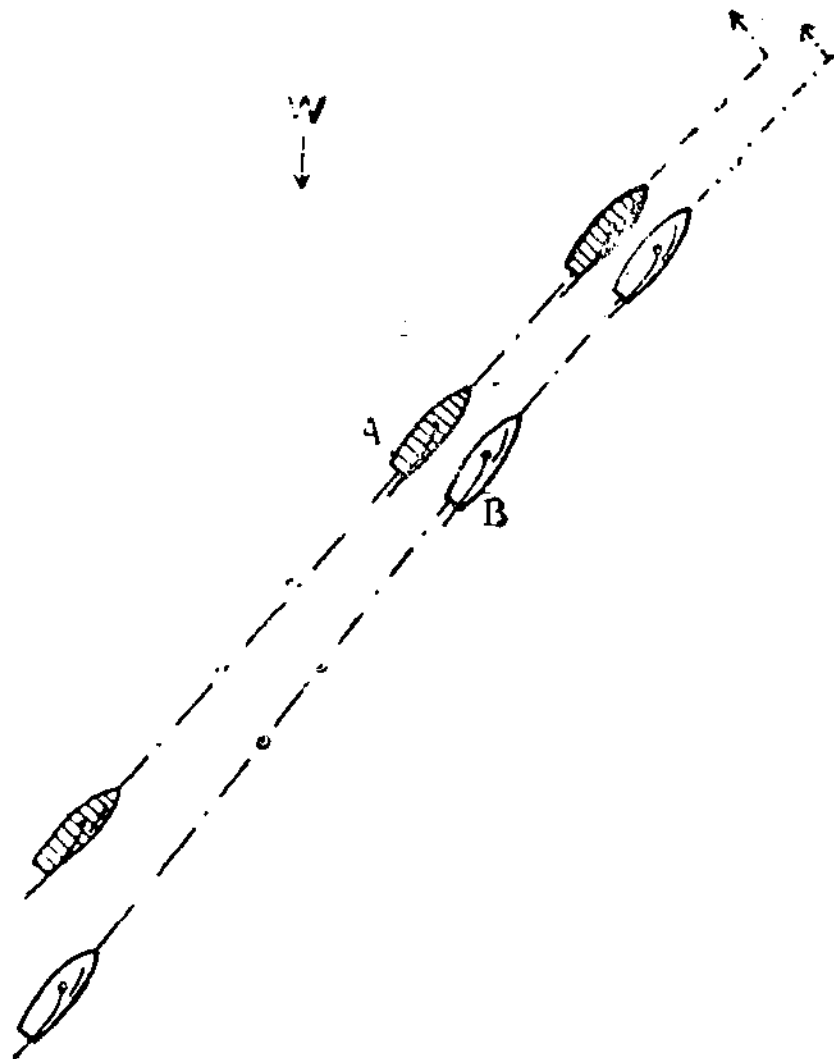
問

BはAに対してラフしてもよい
か？

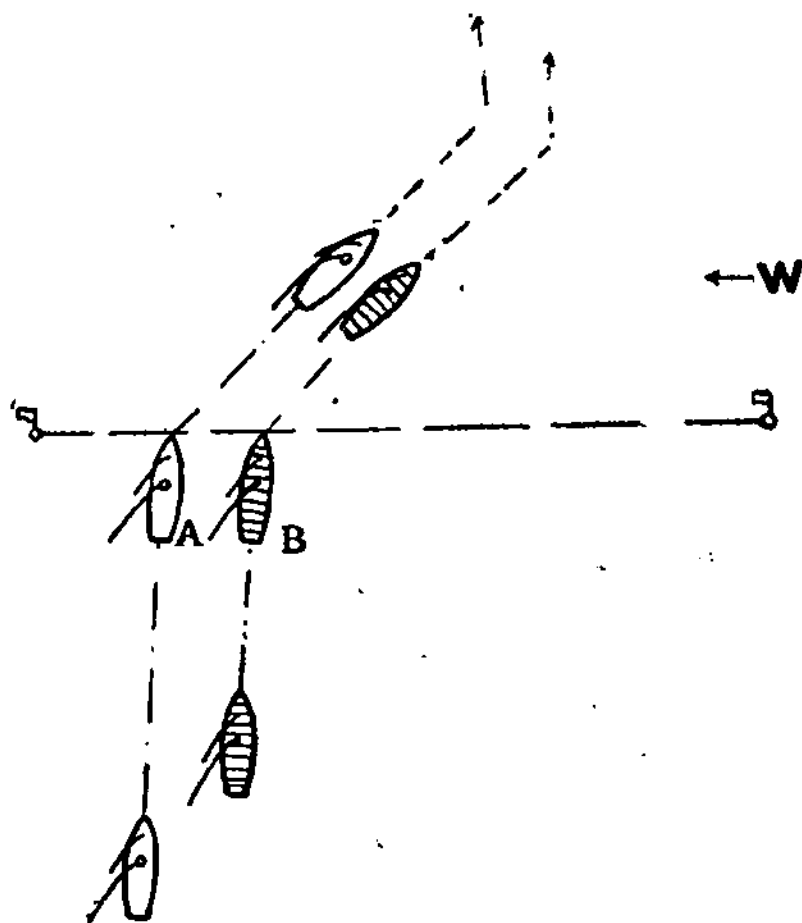


答

否，BはAをそのコースからラフさせてはいけない。何故ならばBは追越艇である。〔第30条3(B)〕



G



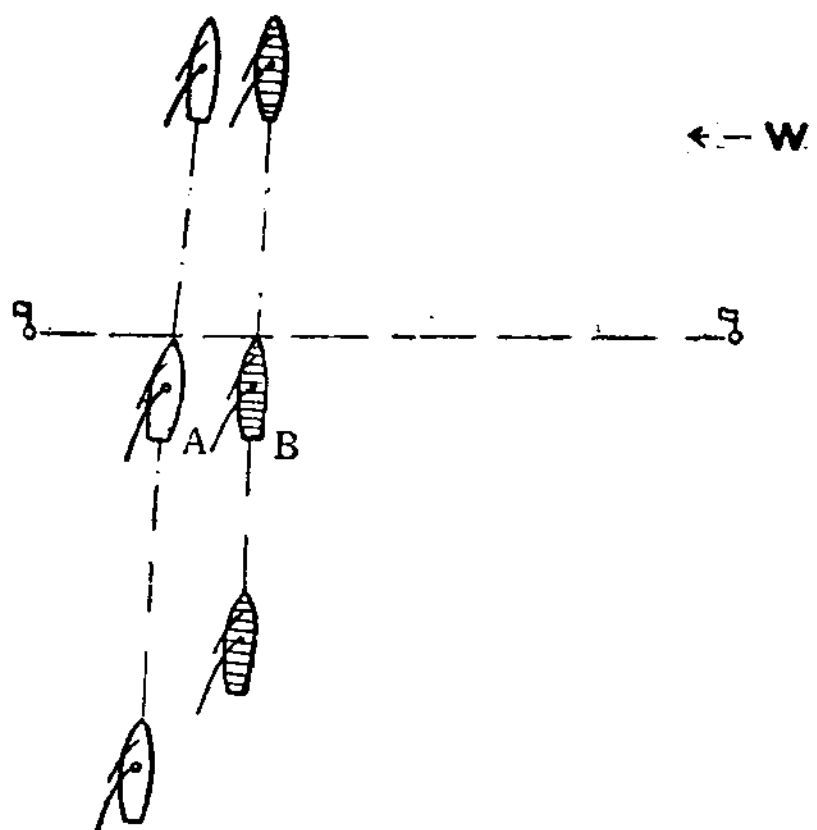
問

AはBに対してラフしてもよいか？

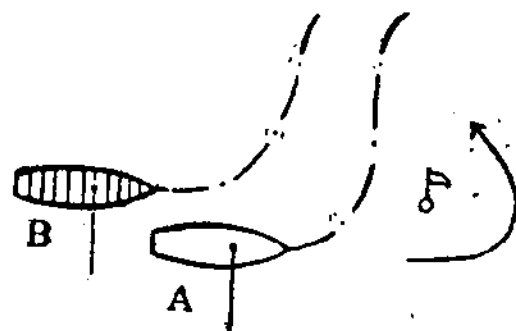
答

否、AはBをそのコースからラフさせてはいけない。〔第30条3(B)〕この規則はスタート5分前の信号の後には既に適用される。〔第29条1〕

(原著者カリーは規則第30条に対して不満を持っている。彼の見解によればこの規則は近代戦術が戦闘を意味するのに対して否定的な条文だからである。)



✓ H

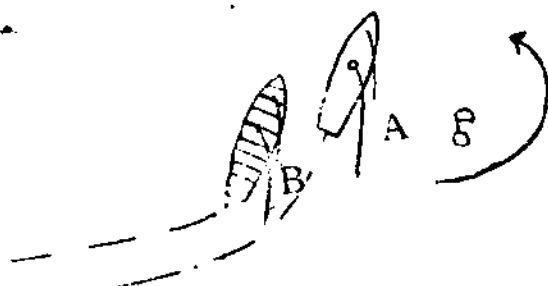


問

Aはマーク到達前に於て、Bに対してラフしてもよいか？

答

然り、Aは被追越艇ならば、相手をいくらでもラフさせてよい。
〔第30条2(A)〕



I ✓

W
↓

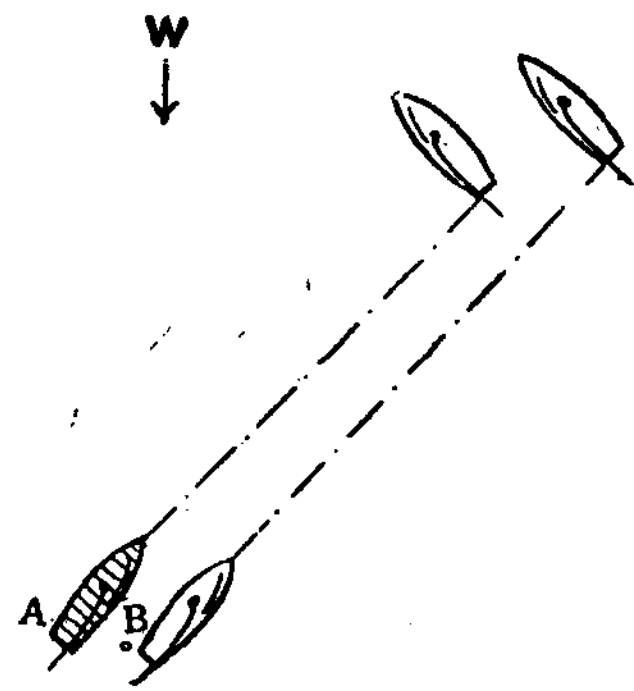
問

Bはタッキングをしてもよいか？



答

否，Bはタッキングをしてはいけない。何故ならば，Bは右舷開きになつたとしても，充分なる速力を得て初めて航路権を持つのであるから。〔第30条5(A)〕従つて，Bは充分にAを追越すか，またはAがタッキングをするまで待たなければならない。

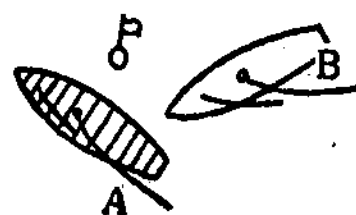


✓ K

問

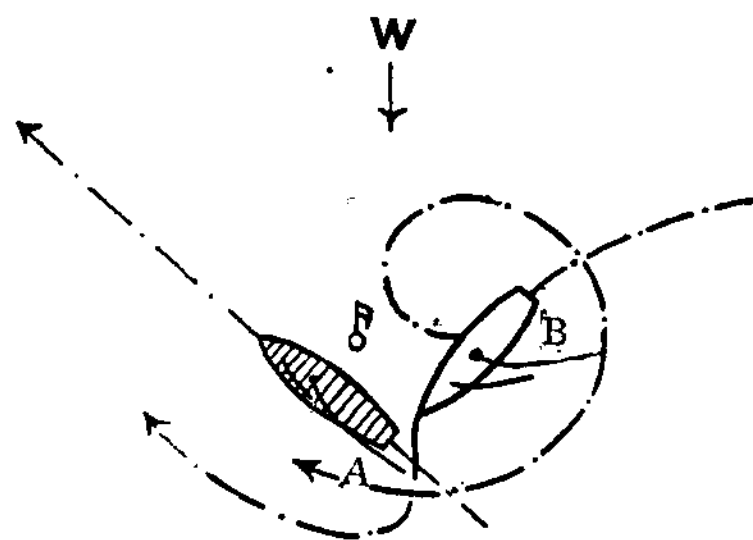
Bはマークに於ける水の要求をしてもよいか？

W
↓

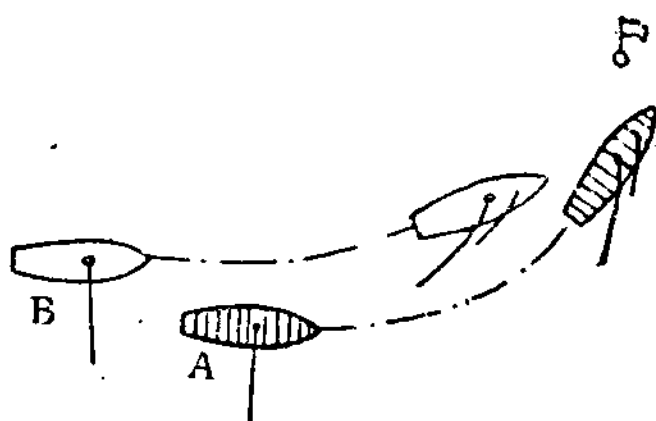


答

否，Bは水の要求はできない。何故ならばAは既にマークに到達しているから。〔第31条（B）（1）〕



L

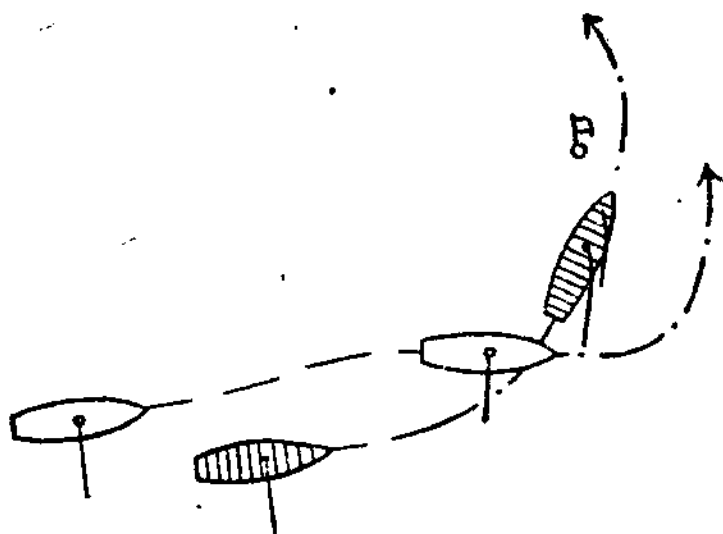


問

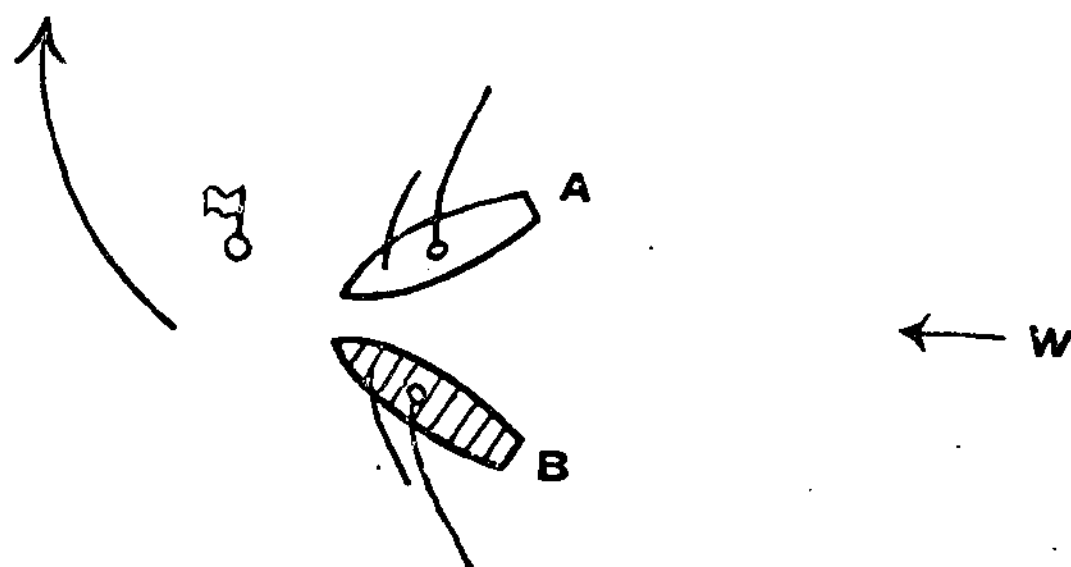
Bはマークに於ける水の要求をしてもよいか？

答

否，Bは水の要求をしてはいけない。何故ならば，Aがマーク回航動作としてそのコースを変える前に，BはAとオーバーラップをしていなかったから。〔第31条（B）（2）〕



✓ M

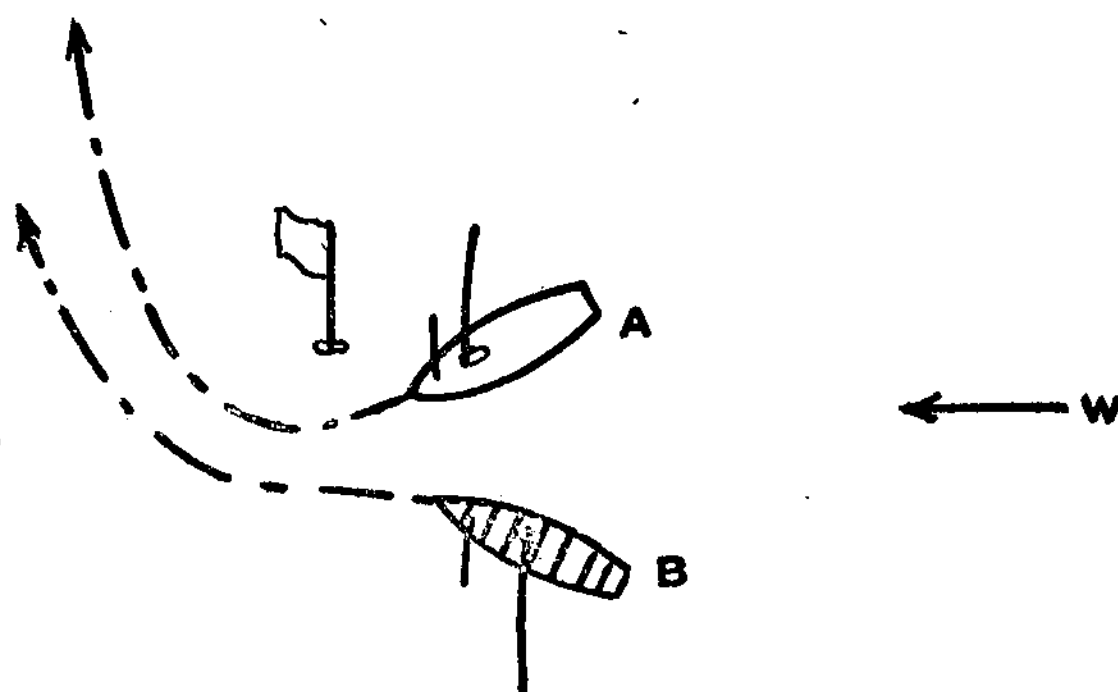


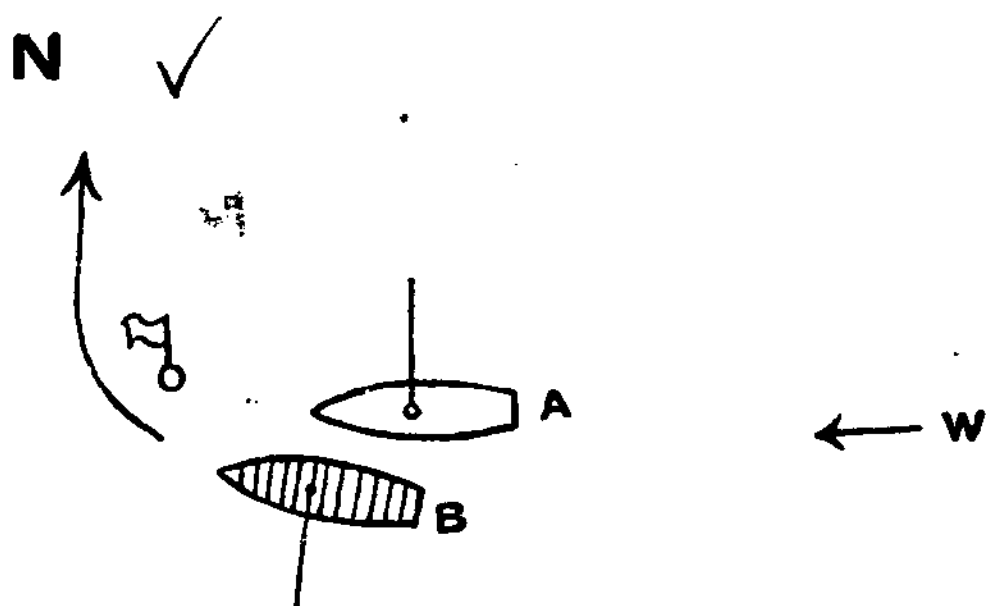
問

AはBとマークの間に割込んでもよいか？

答

然り，Aはマーク到達前にオーバーラップしているから水の要求ができる。〔第31条（A）〕



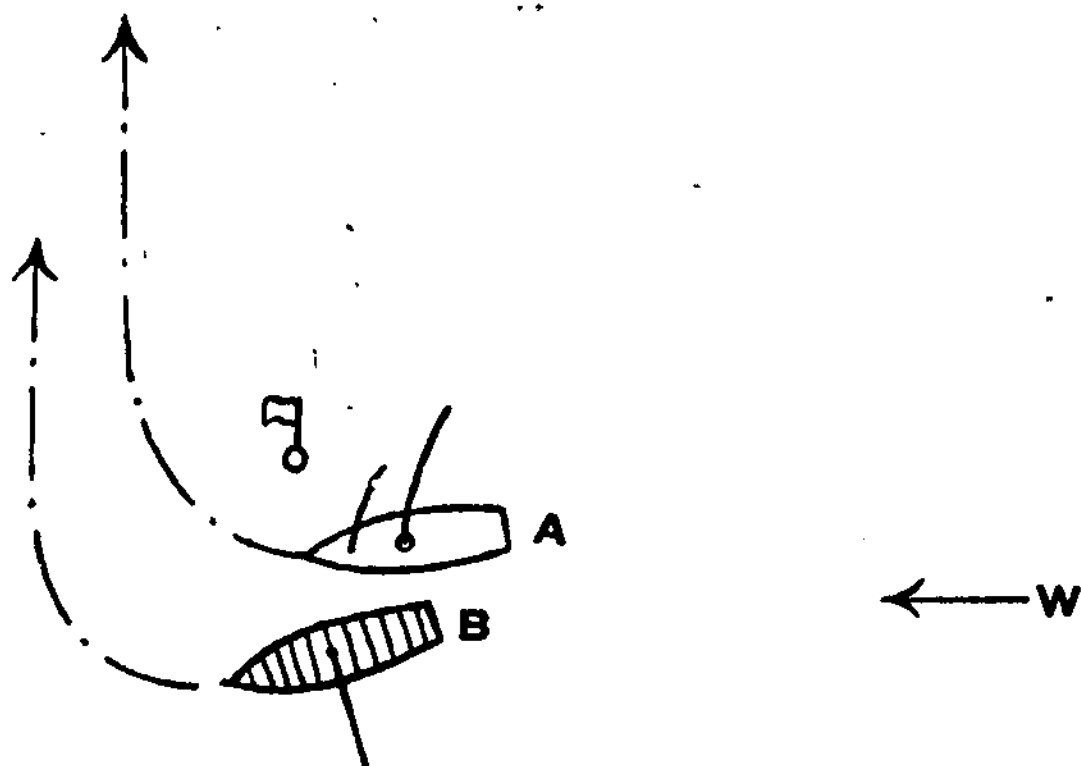


問

Aはマークに於ける水の要求をしてもよいか？

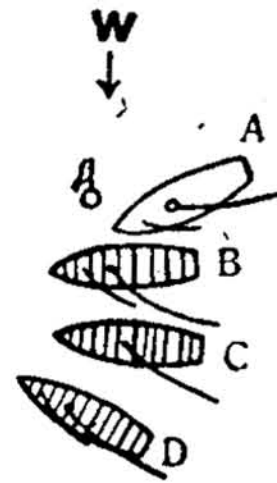
答

然り，Aはオーバーラップしたままマークを回航しようとしているから，Bはその余地を与えなければならない。〔第31条(A)〕



問

接触（衝突）した場合、どの艇の責任になるか？

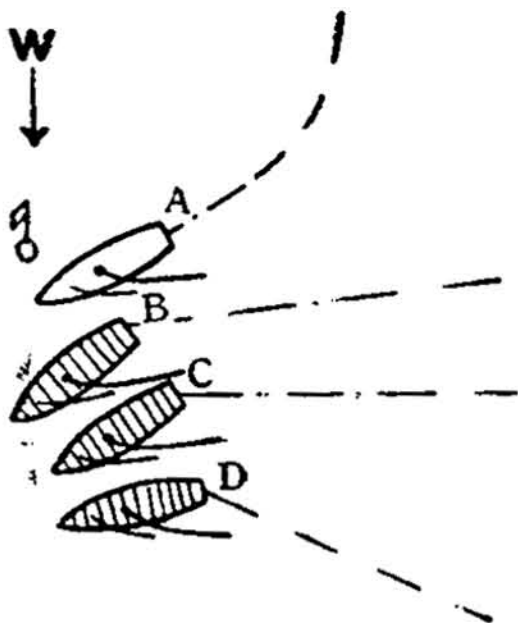


答

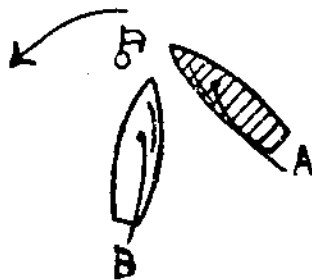
AはBとオーバーラップしているから、Bはマークに於いてAに水を与えなければならない。〔第31条(A)〕従つてCはBに、Dは

Cに回航の余地を与えなければならない。然しながら、もつと外側の第6の艇、第7の艇では内側艇のセールに視界を遮られて、どの位の余地を与えればよいのか判断できないだろう。

経験ある審判員は、このような場合にはこれ等の艇を失格させる様な事はしないだろう。



P

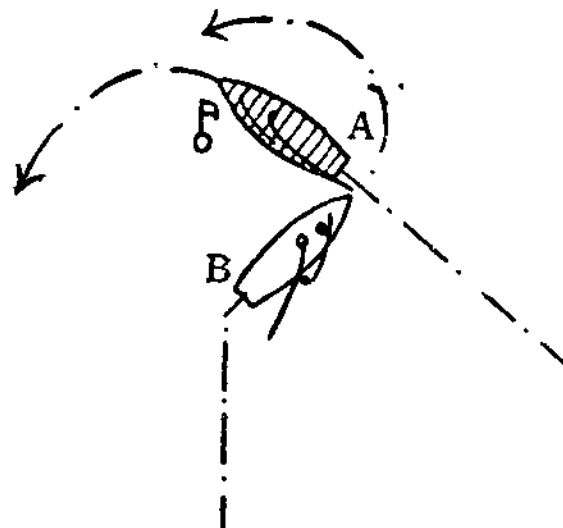


問

BはマークとAとの間に
割込んでもよいか？

答

否、BはマークとAとの間に割込んではいけない。何故ならば、
BはAと同一のタックではないから。この場合第31条（A）の但
書が適用される。

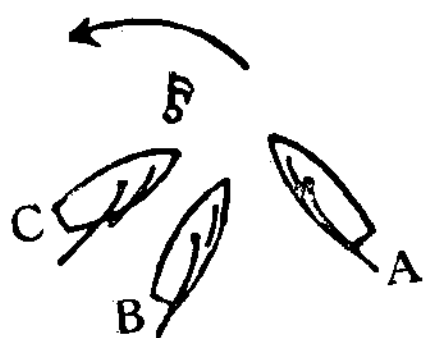


Q



問

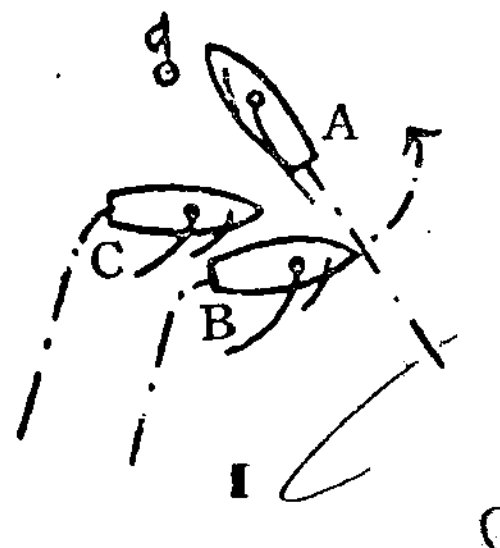
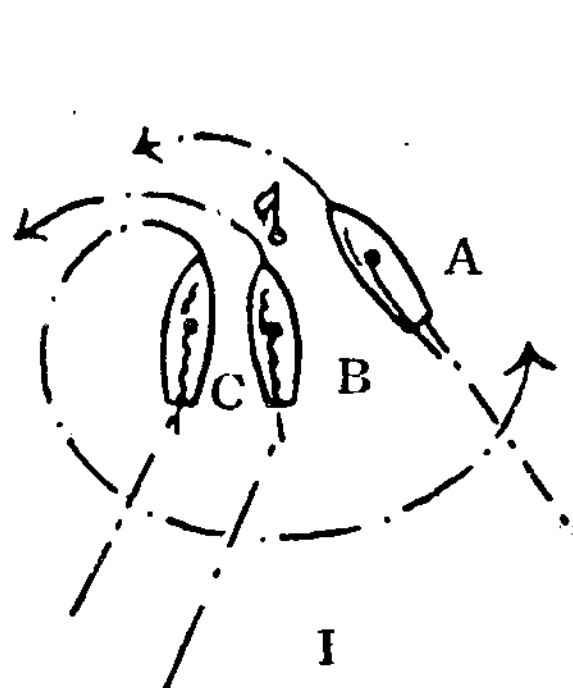
どの艇が航路権を有するか？



答

Aが航路権を有する。問題Pと同じくBはAを避けなければならない。従つてAはBに対しては航路に於ける障碍物であり、CはBを顧慮しなければならない。〔第30条4(A)及び第32条〕(図I)

然し、BがベアアウェイしてAの艇尾を廻ることができるならば、BはCに対して余地を与えなければならない。〔第32条5〕(図II)

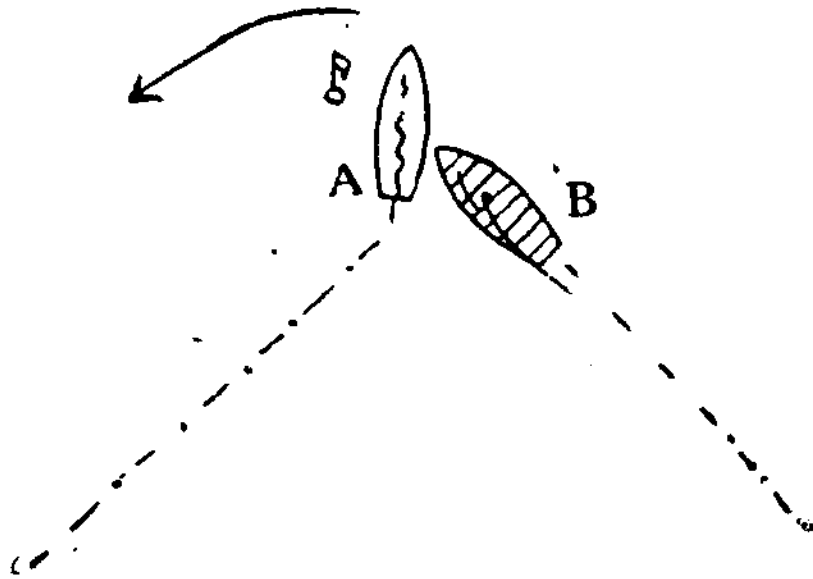


R ✓

W
↓

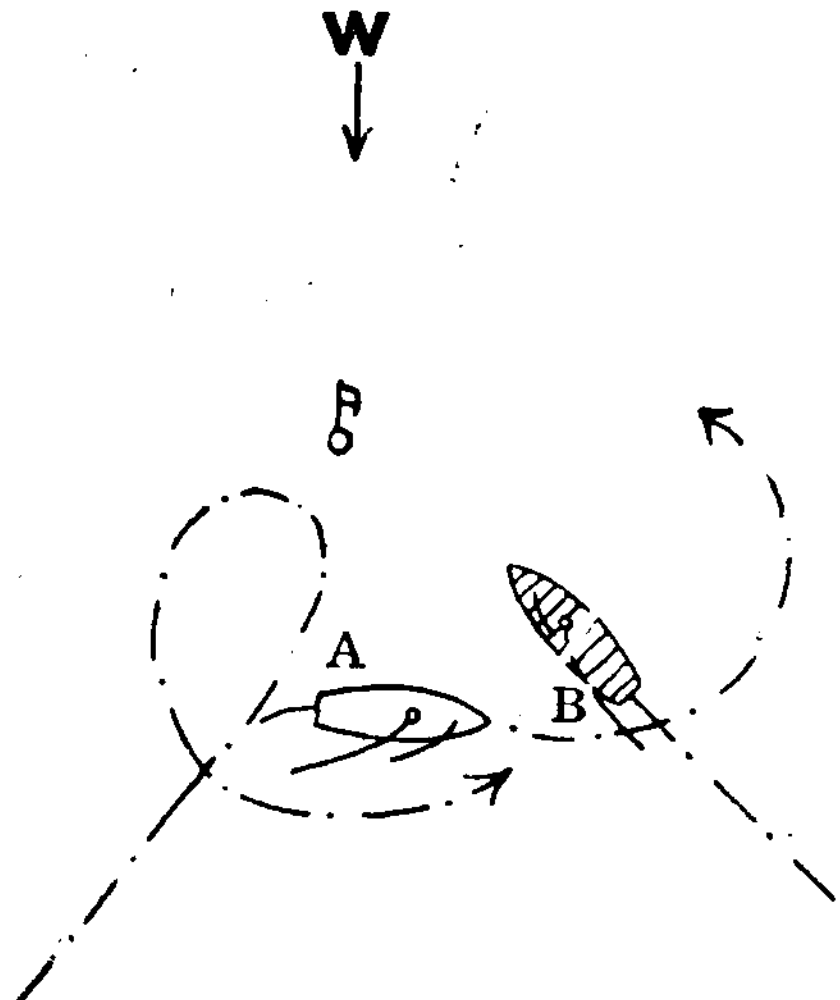
問

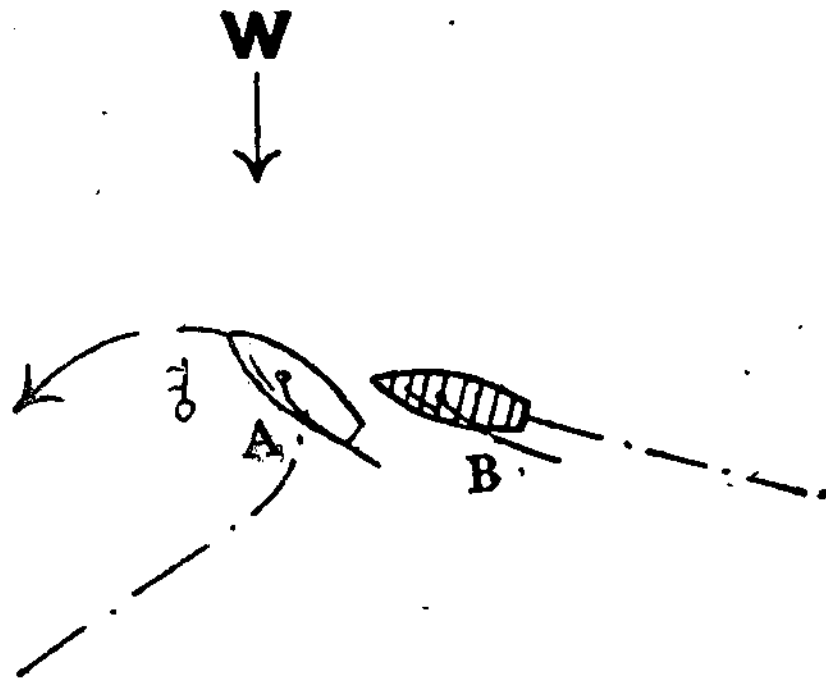
どちらの艇が正しいか？



答

Bが正しい。何故ならばBはスターボードタックであるから、Aに水を与える必要はない。Aはマーク到達前にベアアウェイしてBを避けなければいけない。〔第31条1(A)及び第30条4(A)〕





問

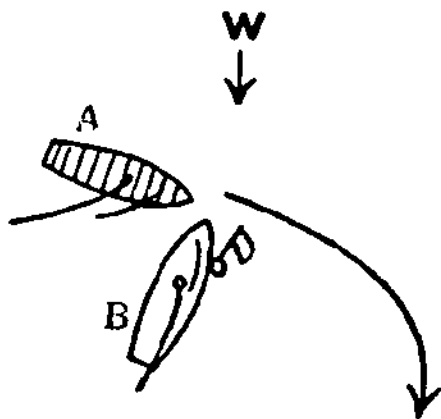
どちらの艇が正しいか？

答

Bはこのコースを維持する権利がある。

Aはもし既に充分なる速力を得ていて、Bと接触しなければこのコースをとつてもよい。

T

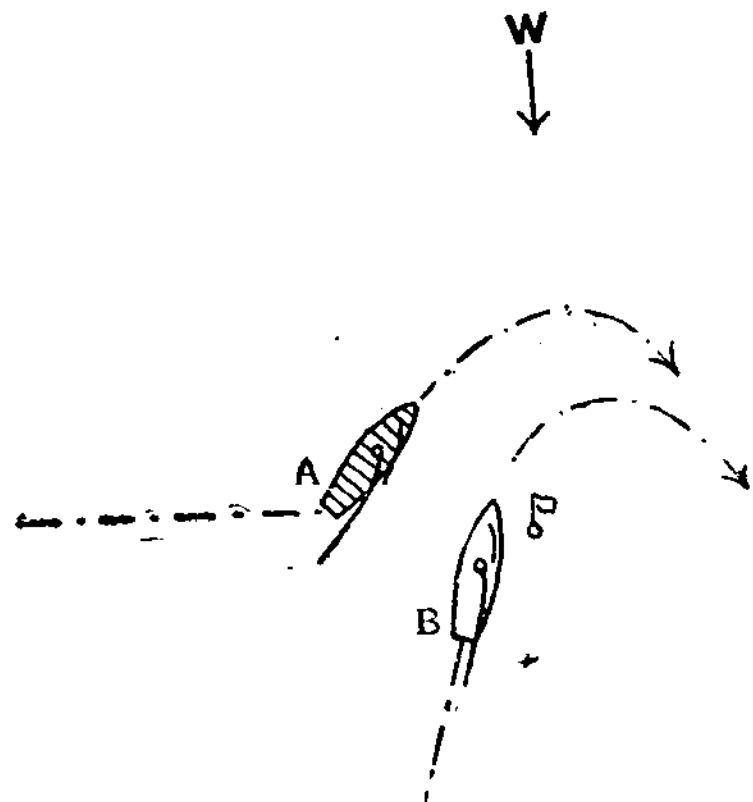


問

どちらの艇が航路権を有するか？

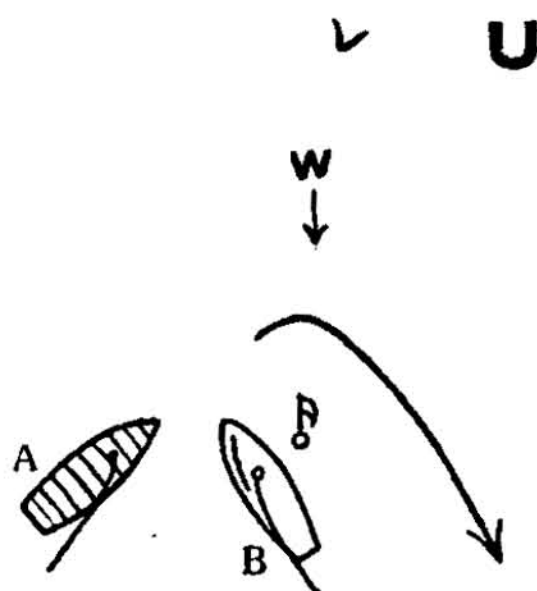
答

Bが航路権を有する。何故ならばBはクローズホールドであり、Aはフリーであるから。〔第30条4（B）〕



問

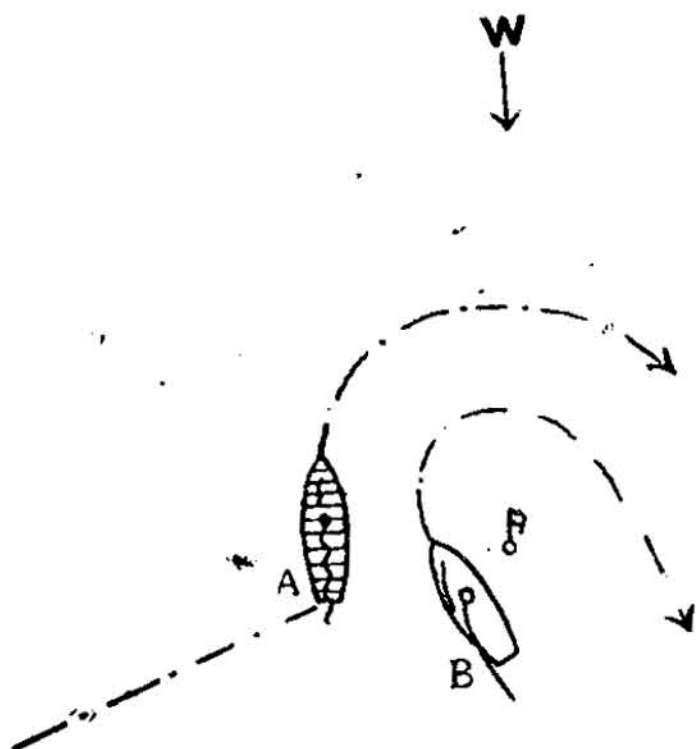
どちらの艇が航路権を有するか？



答

Bが航路権を有する。何故ならば、Bはスターボードタックであるから。〔第30条4(A)〕

Aはラフするか、或いは場合によつてはタッキングしなければならない。



V

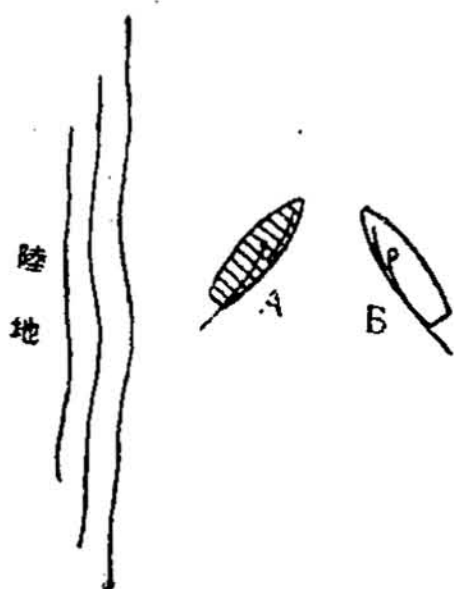


W



問

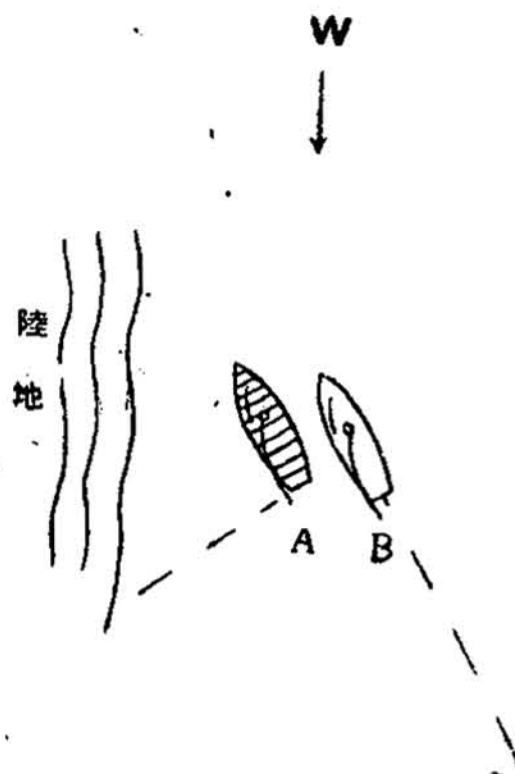
どちらの艇が航路権を有するか？



答

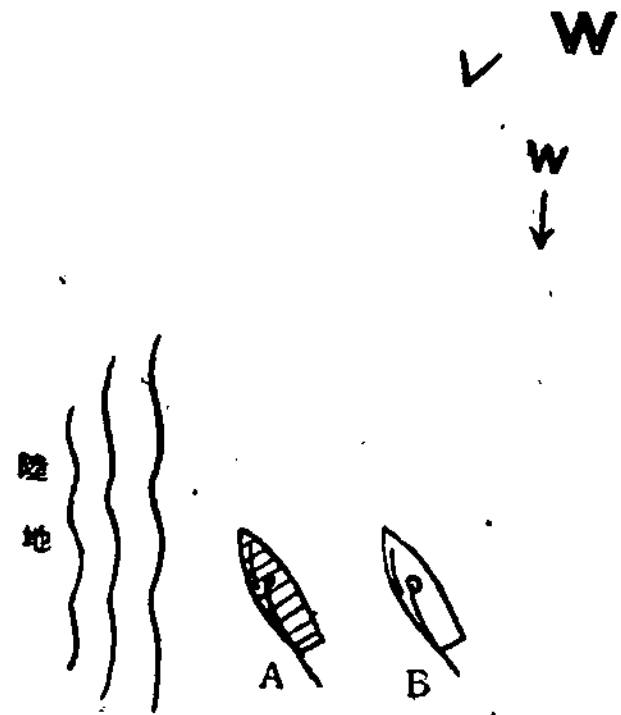
Bが航路権を有する。〔第30条4(A)〕

航路に障害物が存在する時、次の場合にのみAは航路権を有する。即ち、Aが同一タックで帆走していて、どうしてもタッキングする必要があることを、Bに呼びかけて知らせる場合がこれである。〔第32条〕



問

Aはタッキングしてもよいか？

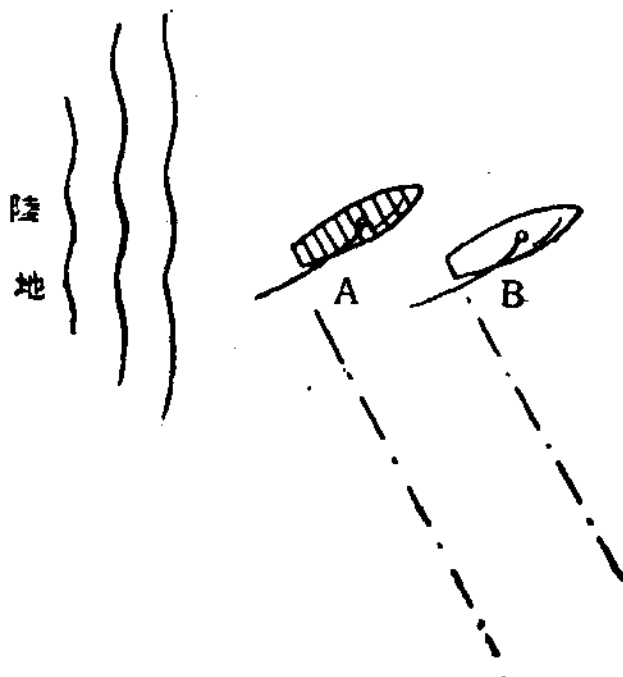


W
↓

答

然り，Aはタッキングしてもよい。航路上に障害物がある為に，BはAの呼びかけに応じてAを避けなければならない。

〔第32条〕



X

✓



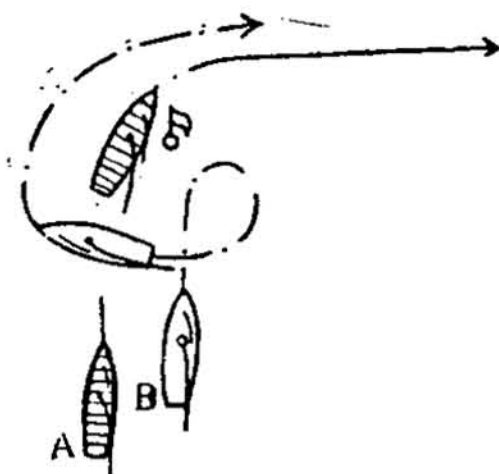
問、

Bはタッキングしてもよい
か？



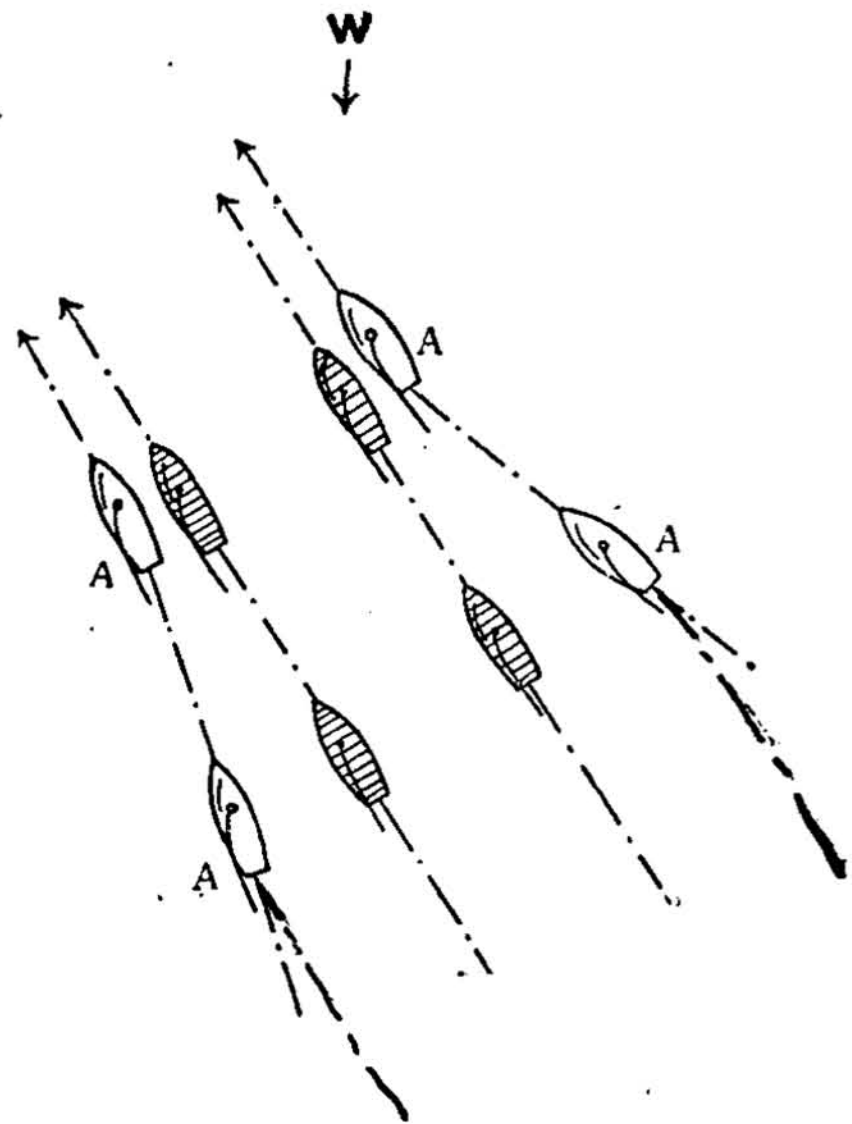
答

否，Bはタッキングしてはいけない。第32条によれば「風上艇が
タッキングを要せずにマークを回航でき得る場合は，風下艇は風
上艇にタッキングを強いる権利はない。」



問

Aは追越艇として、または被追越艇として、図に示されたようにラフイング又はベアアウェイしてもよいか？



答

然り、Aは図示されたコースをとつてもよい。

1. 被追越艇として風下にある場合、Aは任意にラフイングしてもよい。

〔第30条2(A)〕

2. 追越艇として風下にある場合、Aは図示したようにラフイングしてもよいが、Bを妨害するようなラフイングをしたり、コースを変えさせたりしてはいけない。〔第30条3(B)〕

3. 被追越艇として風上にある場合、Aはベアアウェイして速力を増すことは一向にさしつかえない。しかし、Bのコースを妨害したり、コースを変えさせるまでベアアウェイしてはいけない。

(Aはクローズホールドで走らなければならないという義務はない。)(第30条3(A))

4. 追越艇として風上にある場合、Aは図示されたコースをとつてもよい。しかし、如何なる場合にもBを避ける義務がある。(ラフイングマッチ)

第 2 章

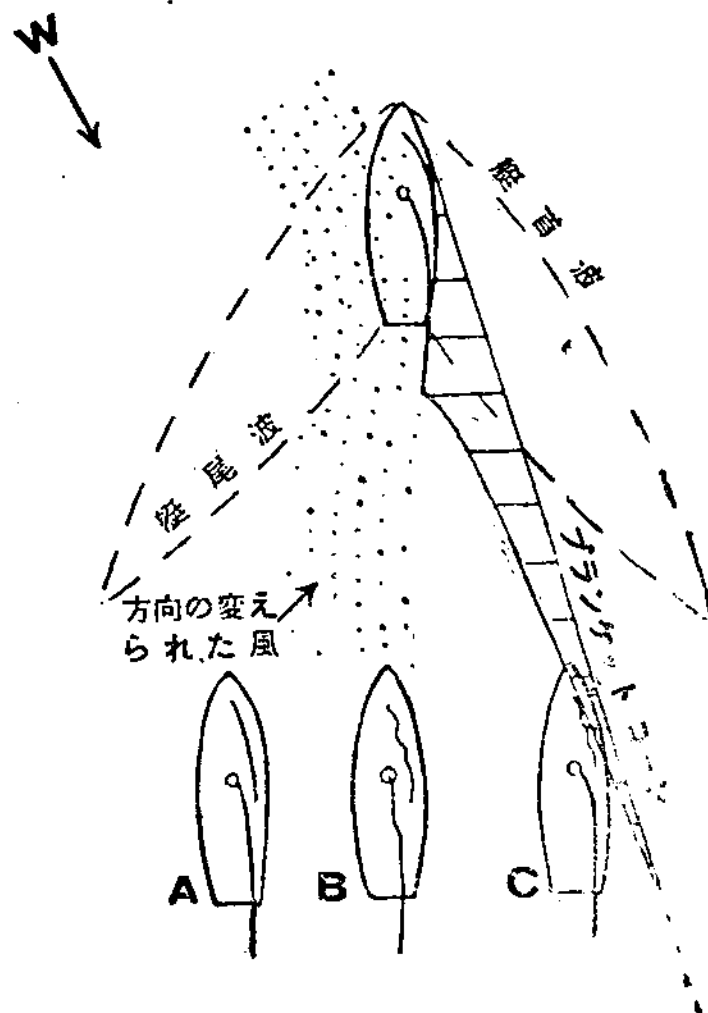
スタート

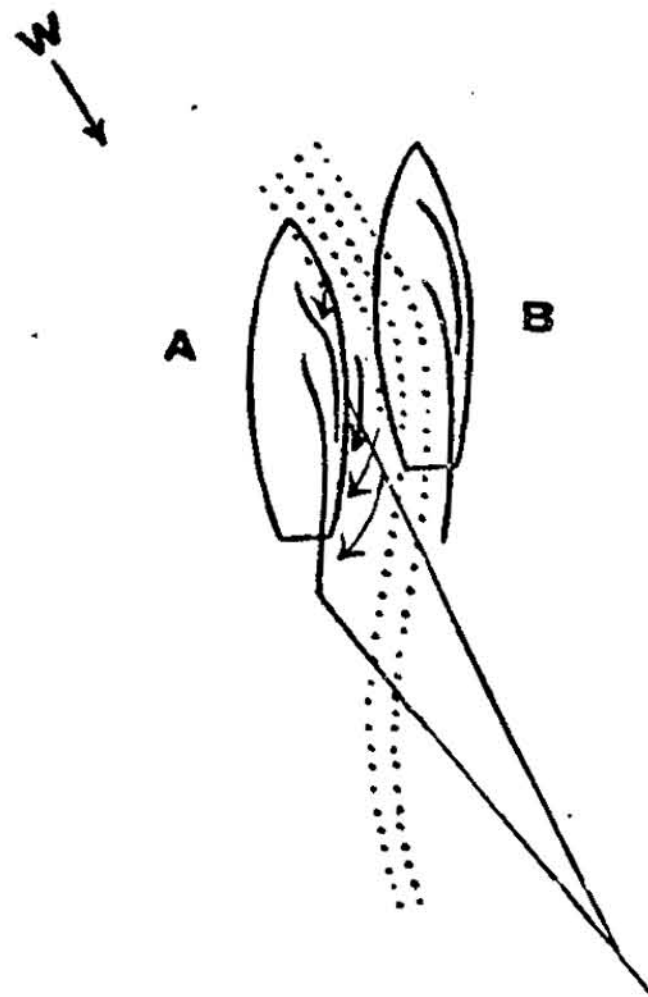
問

二つの基本的な競争位置とはどんなものか？

答 1~1

ホープレスポジション (Hopeless Position 略して H.P.) A, B 及び C の各艇はあらゆる位置の中で最も都合の悪い位置にある。それ故にホープレスポジションと呼ばれる。もしも先行艇が上手に走りさえすれば, A, B, C がこれを攻撃する方法は存在しない。A と B は先行艇のセールによつて方向を変えられた気流 (即ちより小さな入射角で当る風) の中にあり, C はブランケッティングコーン (Blanketing Cone = 先行艇のセールによつて妨げられた風) の影響を受ける。よつて, A, B 及び C は遅れるばかりである。この都合の悪い状態は, 先行艇の艇首波及び艇尾波という障害物によつて一層悪くなる。





答 1~2

セーフリーワードポジション (Safe Leeward Position略して S. L. P.) BはAの風下にあるにもかかわらず、絶対的に好都合且つ安全な位置にある。従つてセーフリーワードポジションと呼ばれる。Bのセールに当つた風がAのセールの風下側に当るためにAはたちまち遅れる。この効果はBの艇首がAの艇首よりも後ろでない限り存在する。しかし12呎級程度の小型艇では、それよりも前でないとその効果はない。

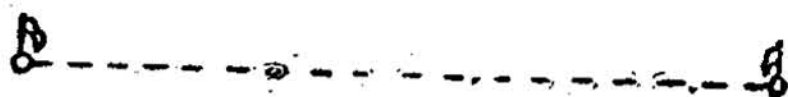
Aの位置が不都合なことは、マストの傾斜の度合を比較して見れば明瞭に分る事である。

2



問

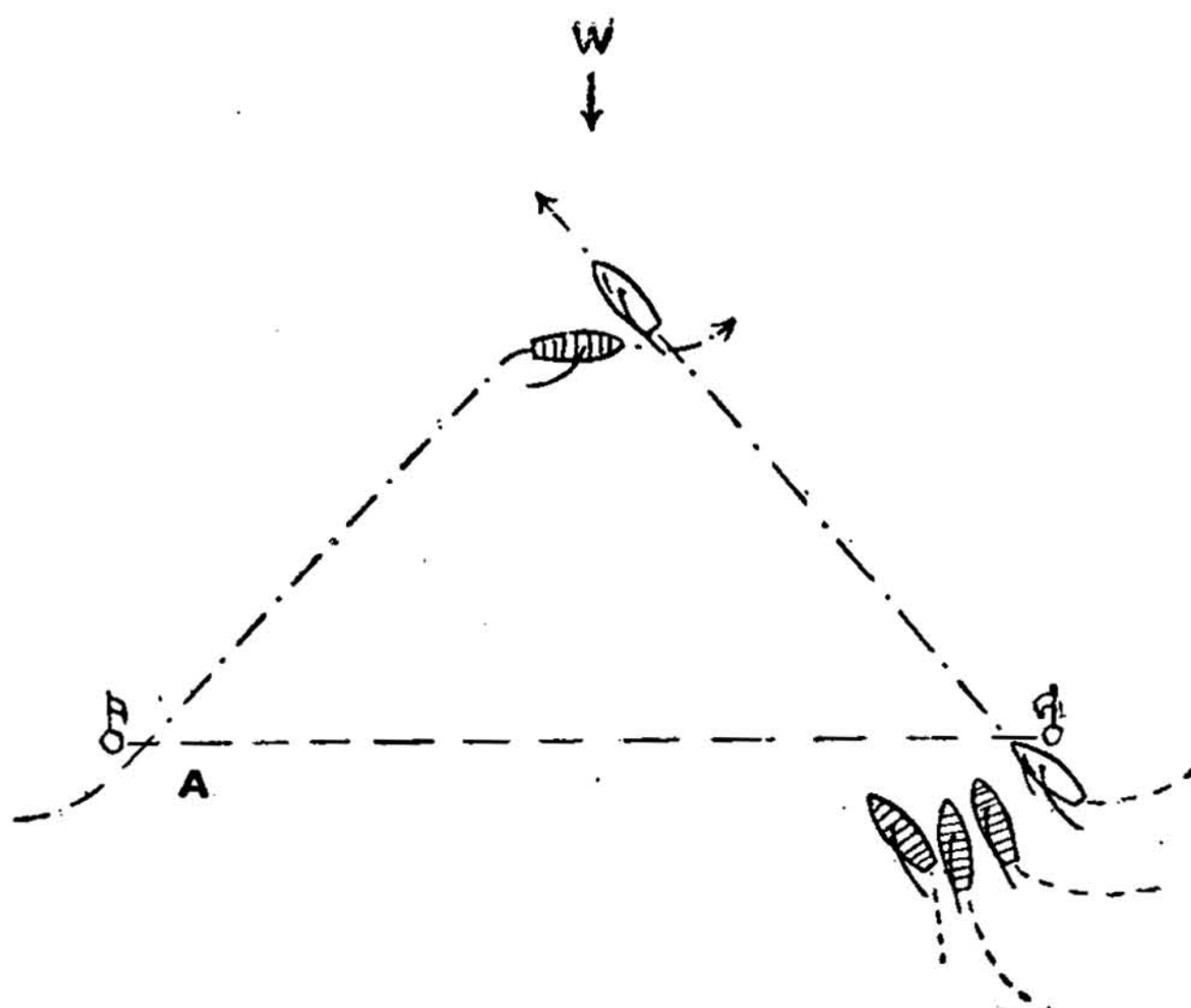
向風の場合、何処からスタートするか？



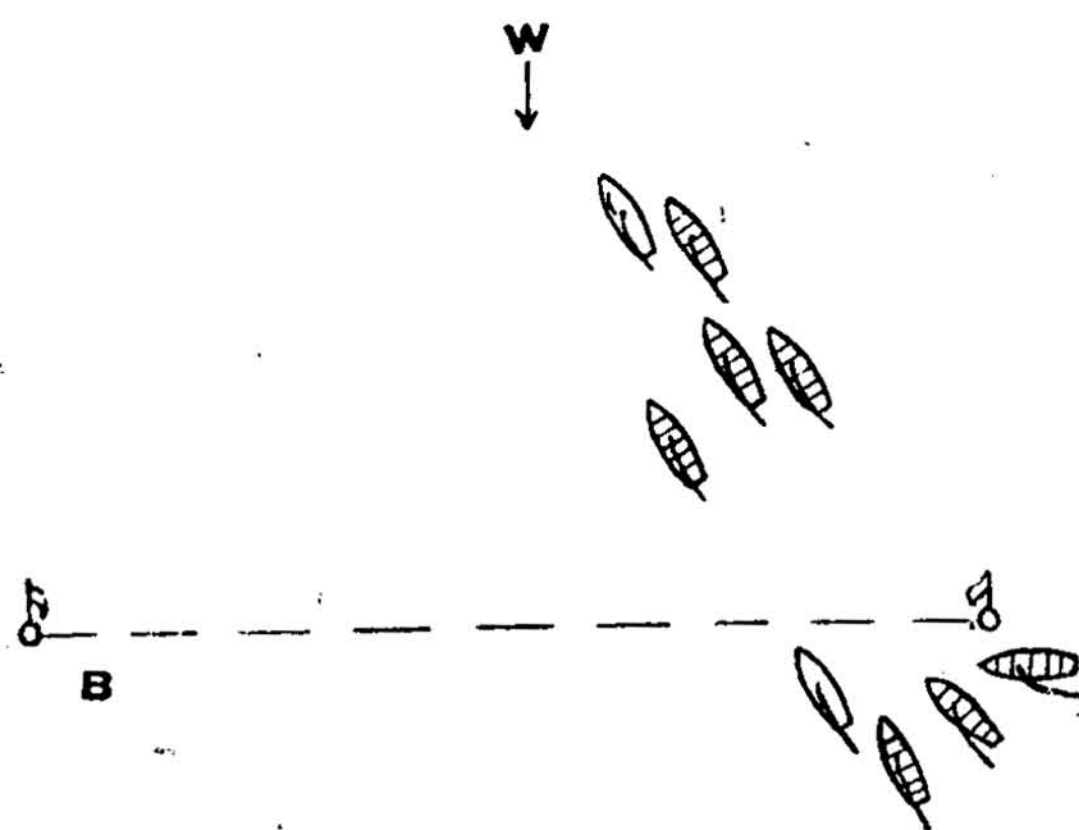
答

- A (次頁上図) スターボードタックで且つマークに最も近い位置からスタートする。(強風中で参加艇の多い場合)
- B (次頁下図) 風上側のマークの所から風下艇としてスタートする。この時、充分なる速力をもつてセーフリーワードポジションに入らなければならない。(軽風で参加艇の少ない場合)

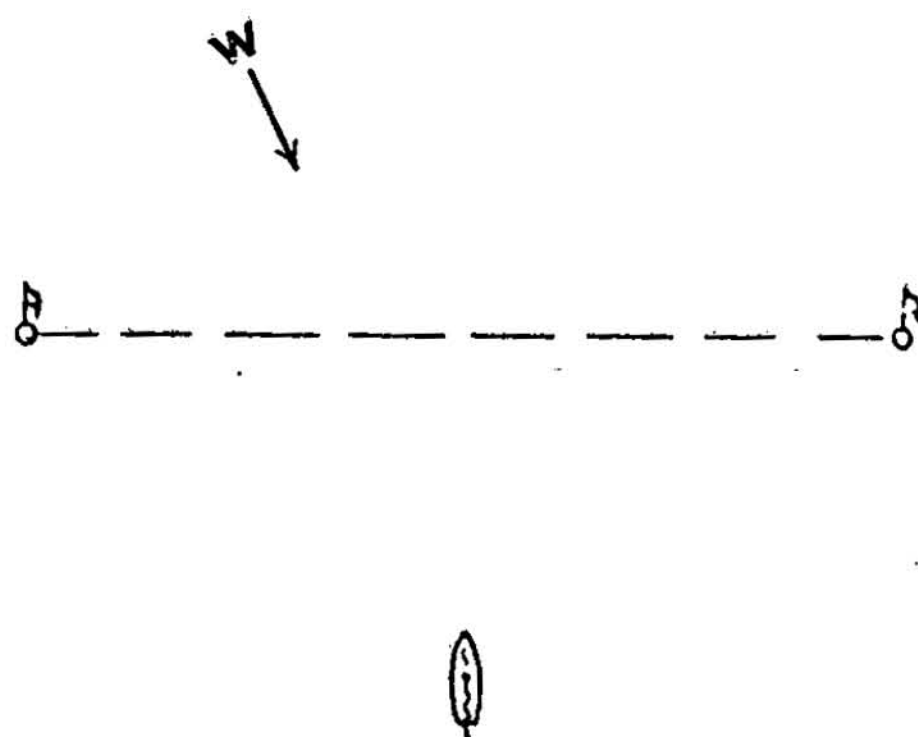
(答A)



(答B)



3

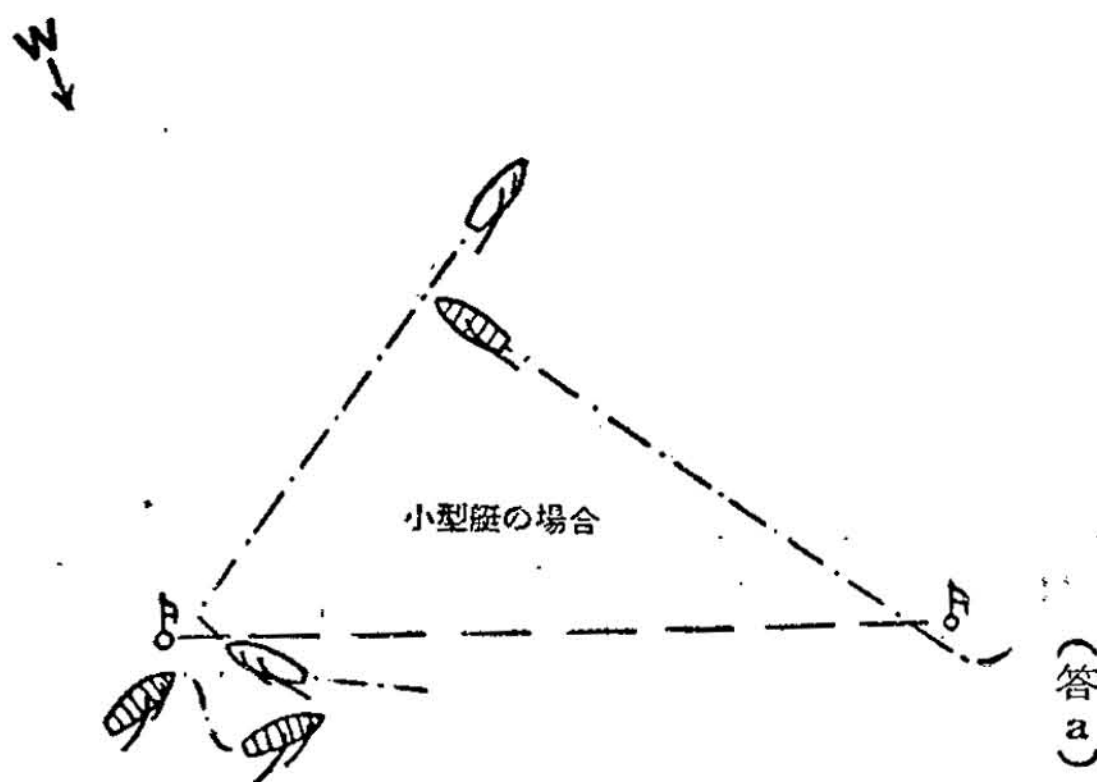


問

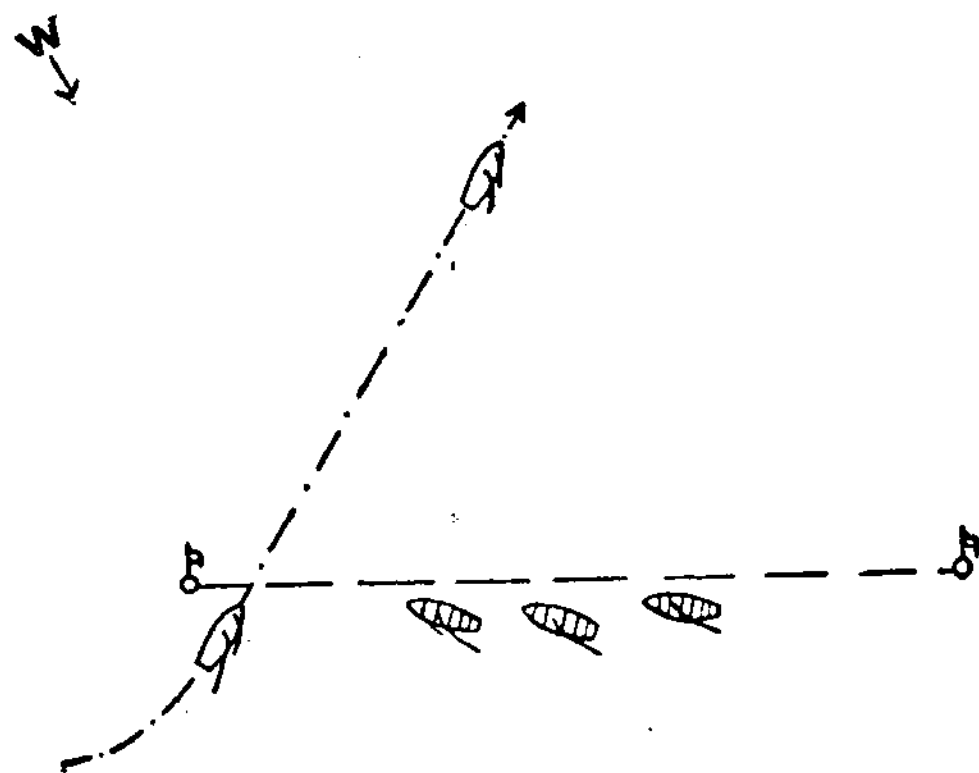
この場合、_F どういうスタートをするか？

答

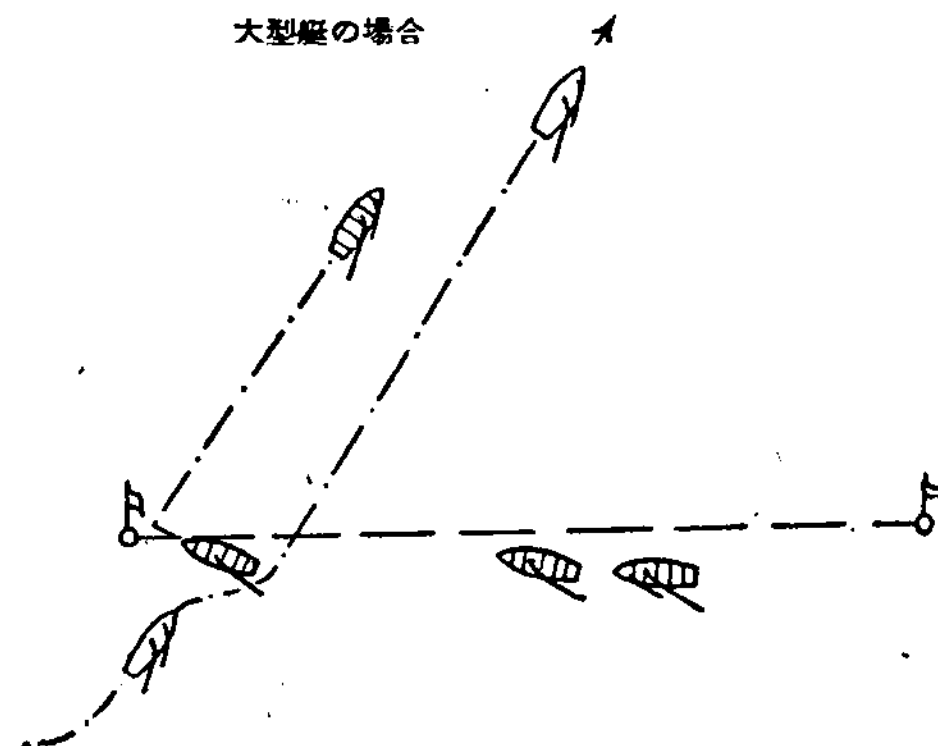
- a. (下図) 小型艇の場合はスターボードタックでスタートせよ。ポートタックの艇を全部妨害し、然る後タッキングせよ。



- b. 大型艇の場合はポートタックでスタートせよ。(タッキングによつて非常に速力を失うから)。そして、スターボードタックの艇が妨害する前にスタートラインを横切る様にせよ(上図)。もしこれが不成功ならば速力を出して敵の後ろを廻れ。それでもなお先行する事ができる(下図)。

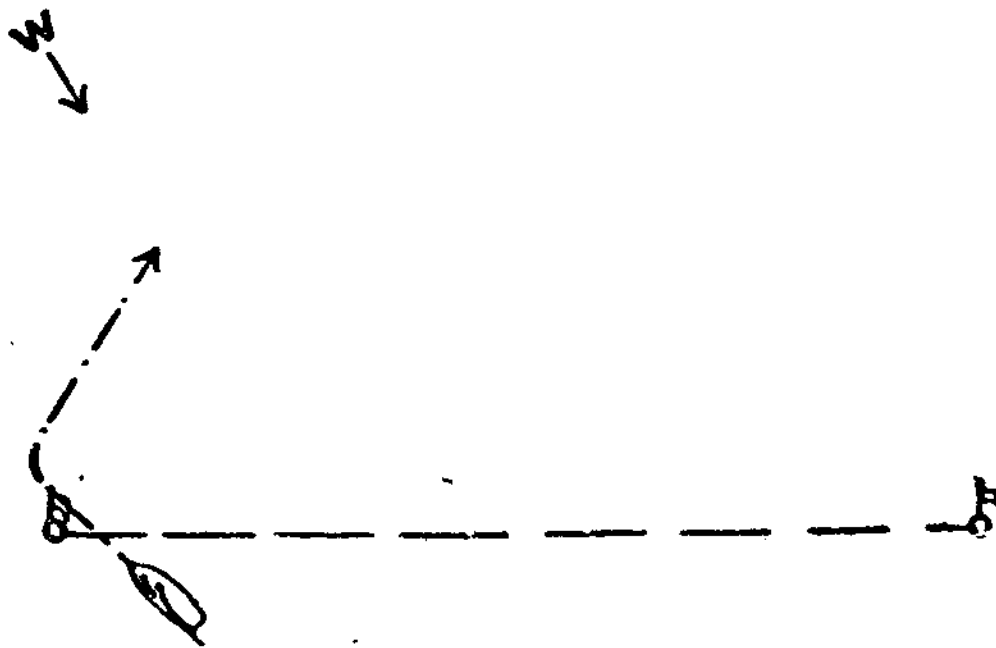


大型艇の場合



(答 b)

4



問

このスタートの利益及び不利益は何か？

答

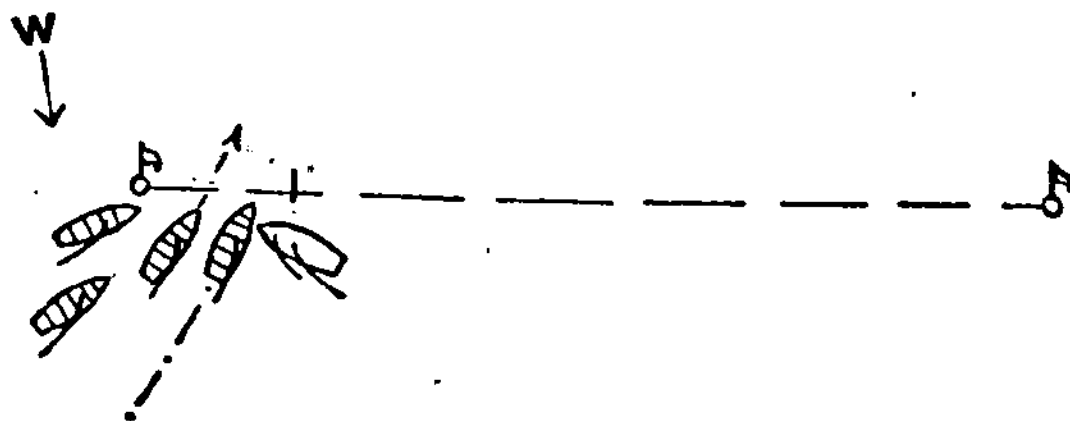
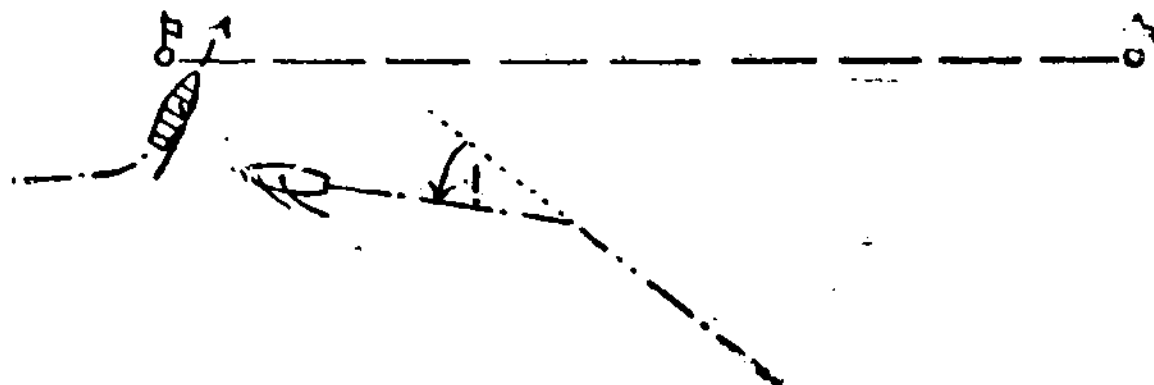
利 益；ポートタックでスタートせんとする敵を遮断できる。（3a
を見よ）

不利益；

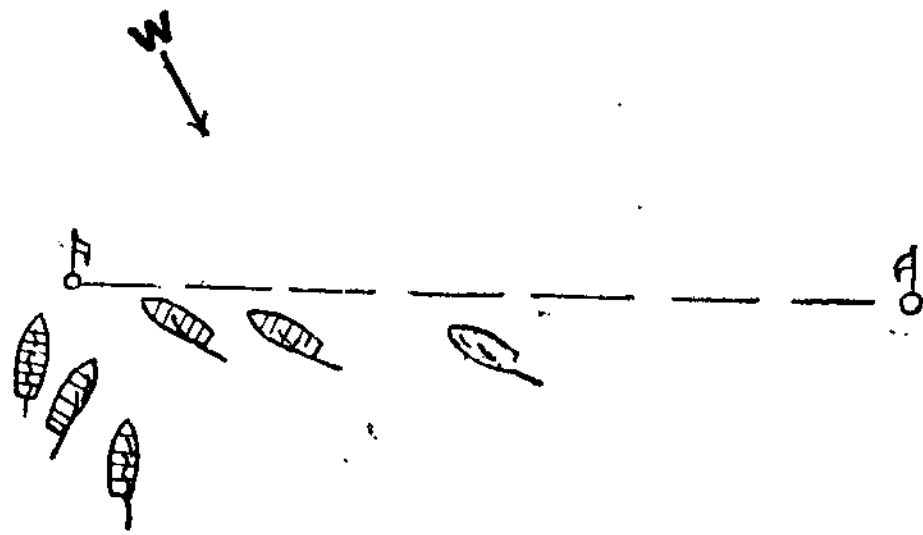
1. 急激に風向が変化した場合にはスタートマークに到達できない。（次頁上図）
2. 風上のマークに到達するのが遅れた場合には、ポートタックの敵が通過してしまう。（3bの上図を見よ）*

※

3. 大型艇の場合にはタッキングにより非常に速力を失う。(3 b の下図を見よ)
4. もしもポートタックで来る最初の敵が、他の艇に邪魔されて航路を譲れなくなつた場合には衝突する危険がある。(下図)



5

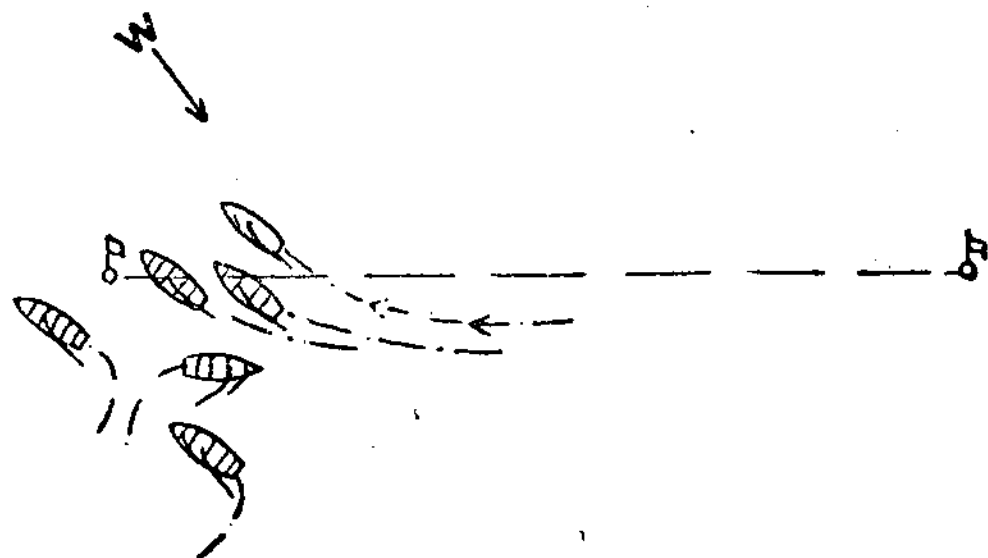


問

他艇もスターボードタックでスタートする場合にはどうするか？

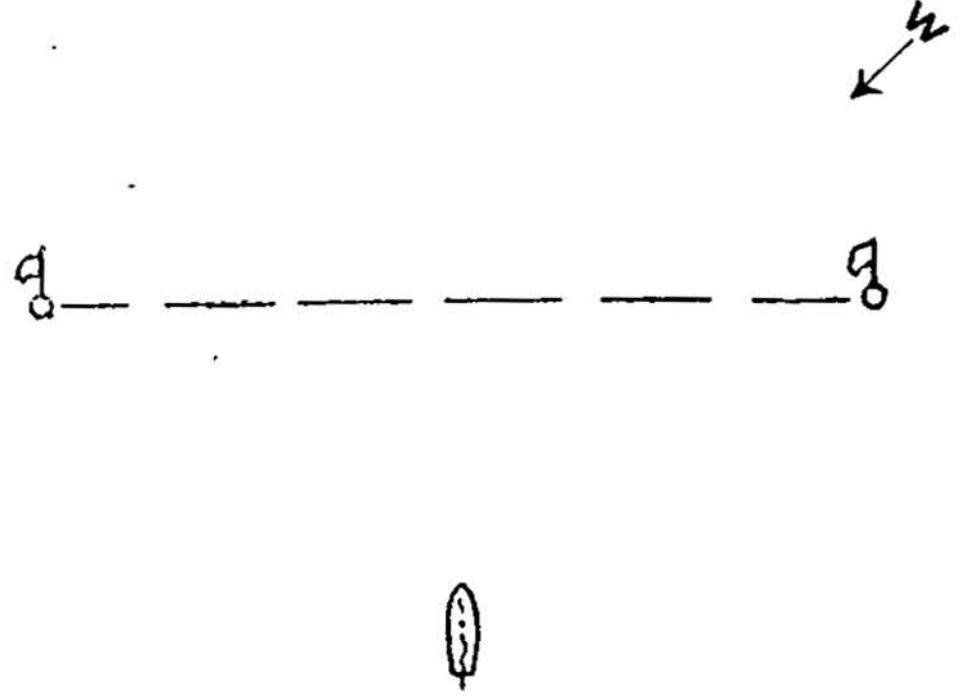
答

他艇も同じスタートをしようとしている事を認めたら、先ず最初に自分の艇を「問」の図の様に後方に置け。そして次にスタートラインに沿って全速力で走って、敵が十分な速力を出す前に追越せ。



問

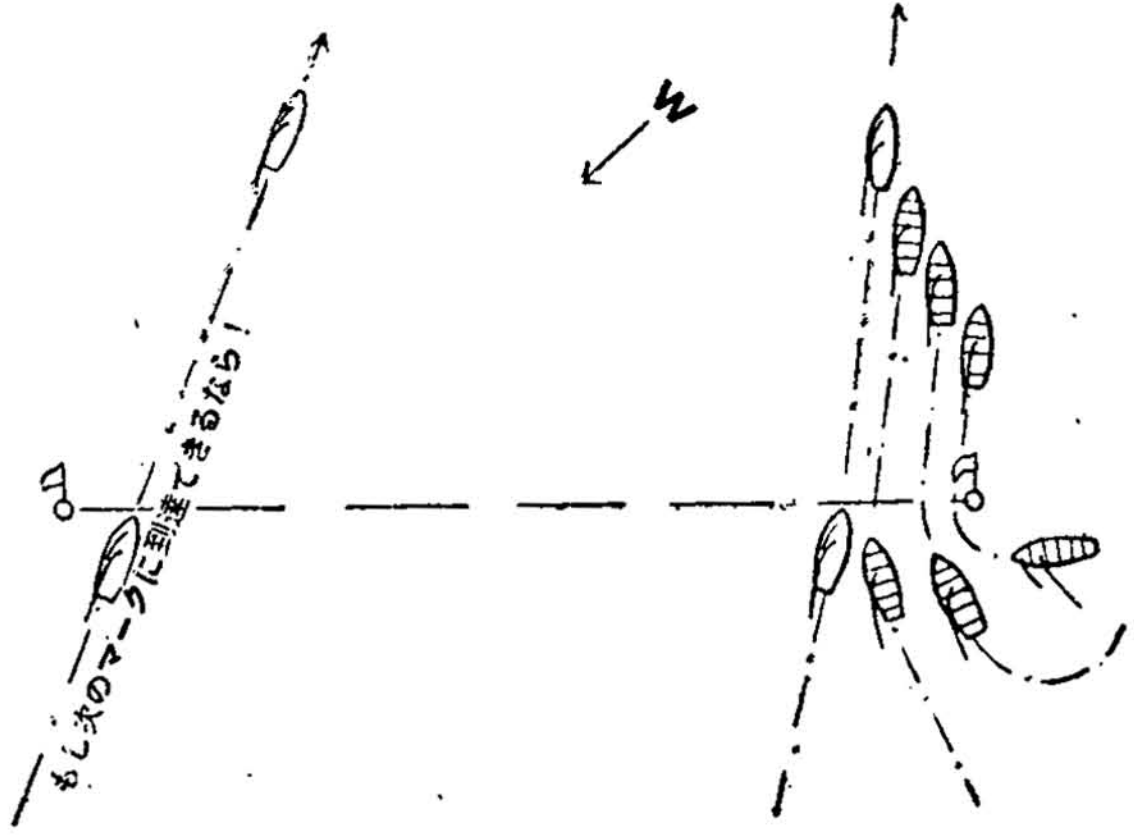
クローズリー
チの場合は何処
からスタートす
るか？



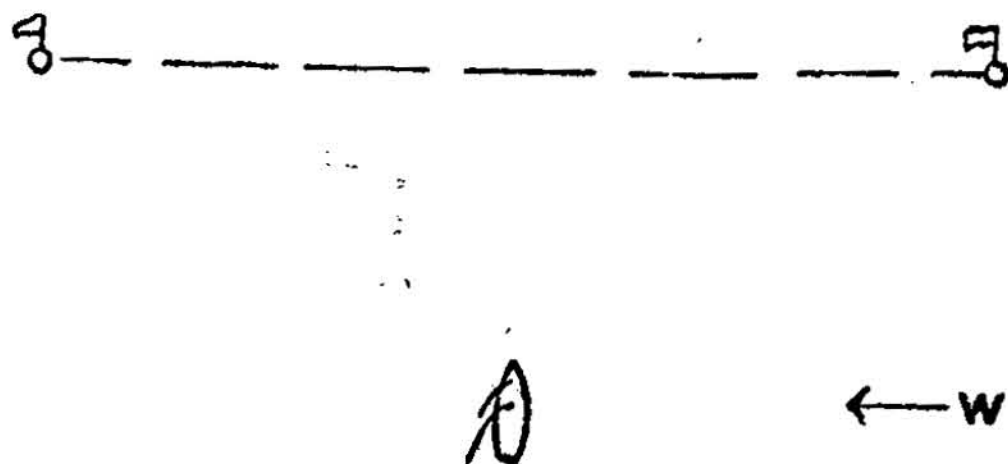
答

風上マークの附近からスタートせんとする艇群の風下からスタートせよ（S.L.P）。しかも、発艇信号と同時に！

次のマークに到達し得る場合にのみ、風下マークの近くからスタートしてもよい。



7



問

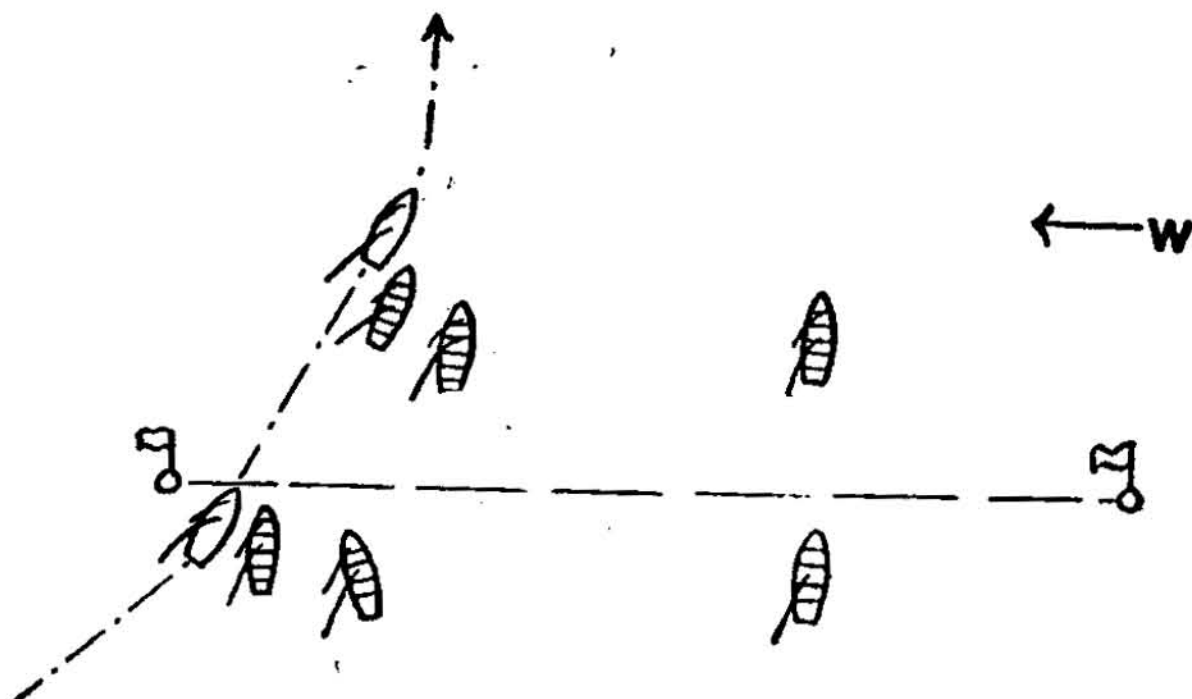
アビームの場合は何処からスタートするか？

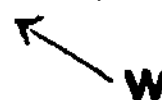
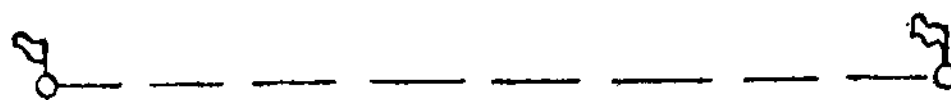
答

一番風下から！ (S. L. P. で)

但し、ブランケットされる危険があるので、できるだけ迅速にスタートする必要がある。スタートライン迄の距離と速度を調節する為に、斜めにラインを切る様にせよ。

なお、スタートライン到達前にスタートの号砲が鳴つてもマークとの間に余地がある限り、プロパーコースに向ける必要はない。





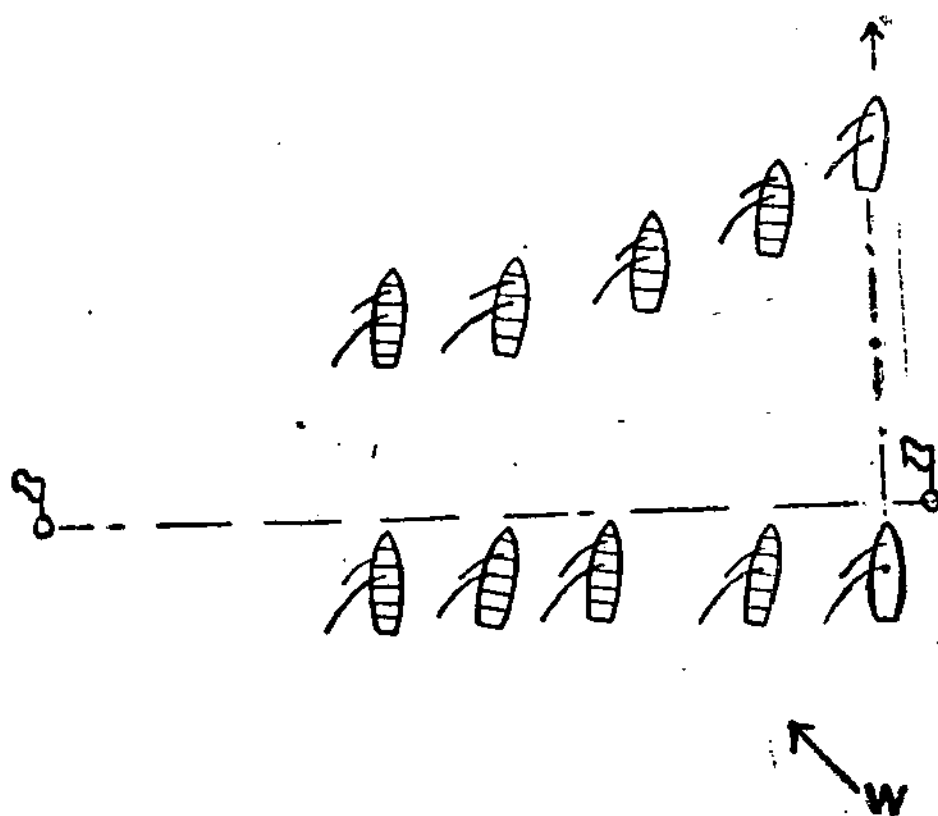
問

クォーターの場合は何処からスタートするか？

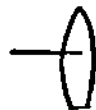
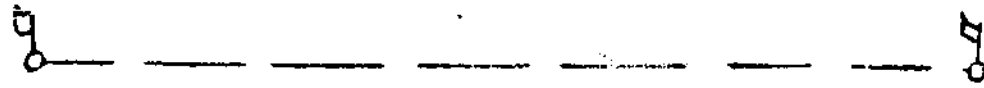
答

風上から！

風下突破はスタートラインの中央より風下側からスタートする艇が1艇もない場合でなければ成功しない。



9

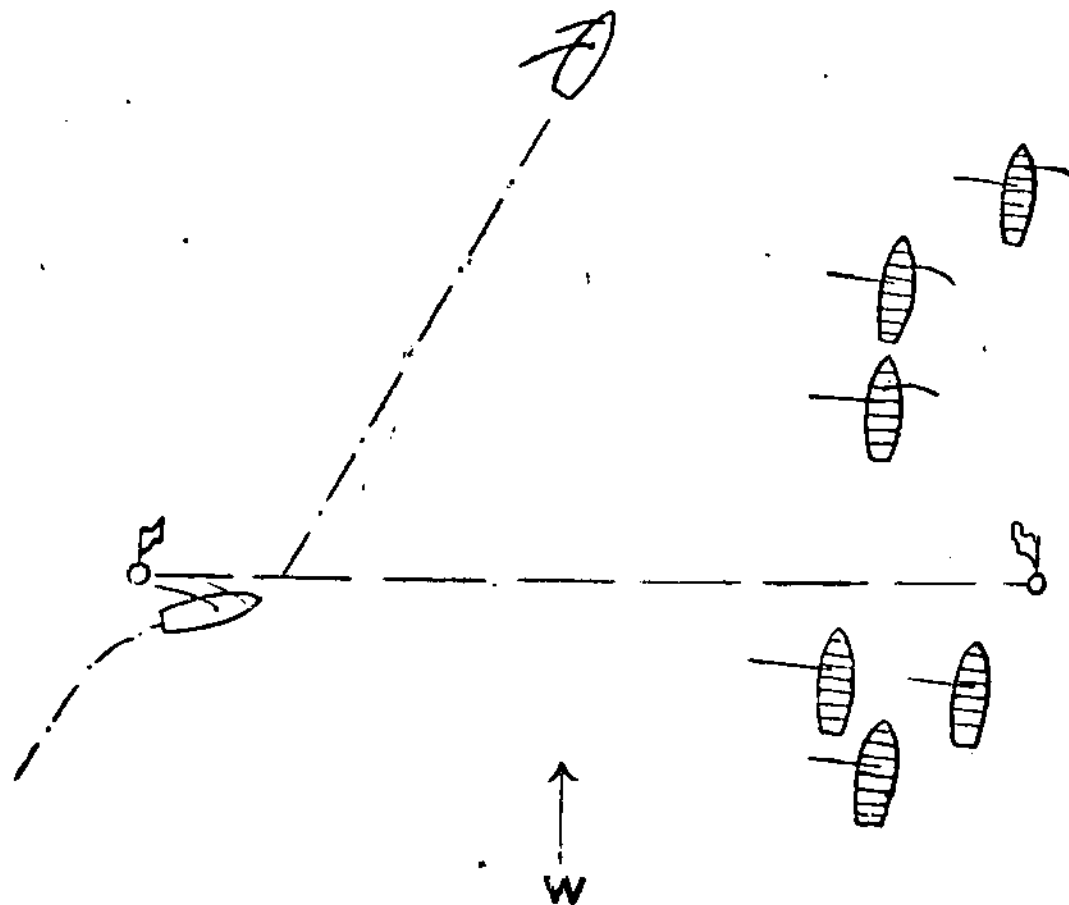


問

追風の場合は何処からスタートするか？

答

風下から！ （追風より、クォーターから風を受けた方が速力が速いから）



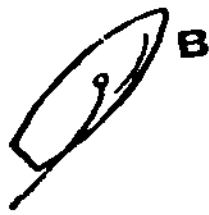
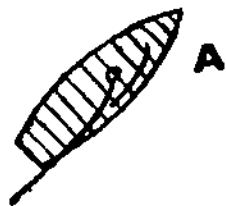
第 3 章

クローズホールド



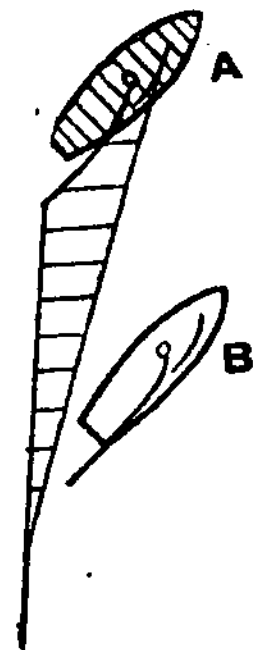
問)

Bはブラケットされているか？



答

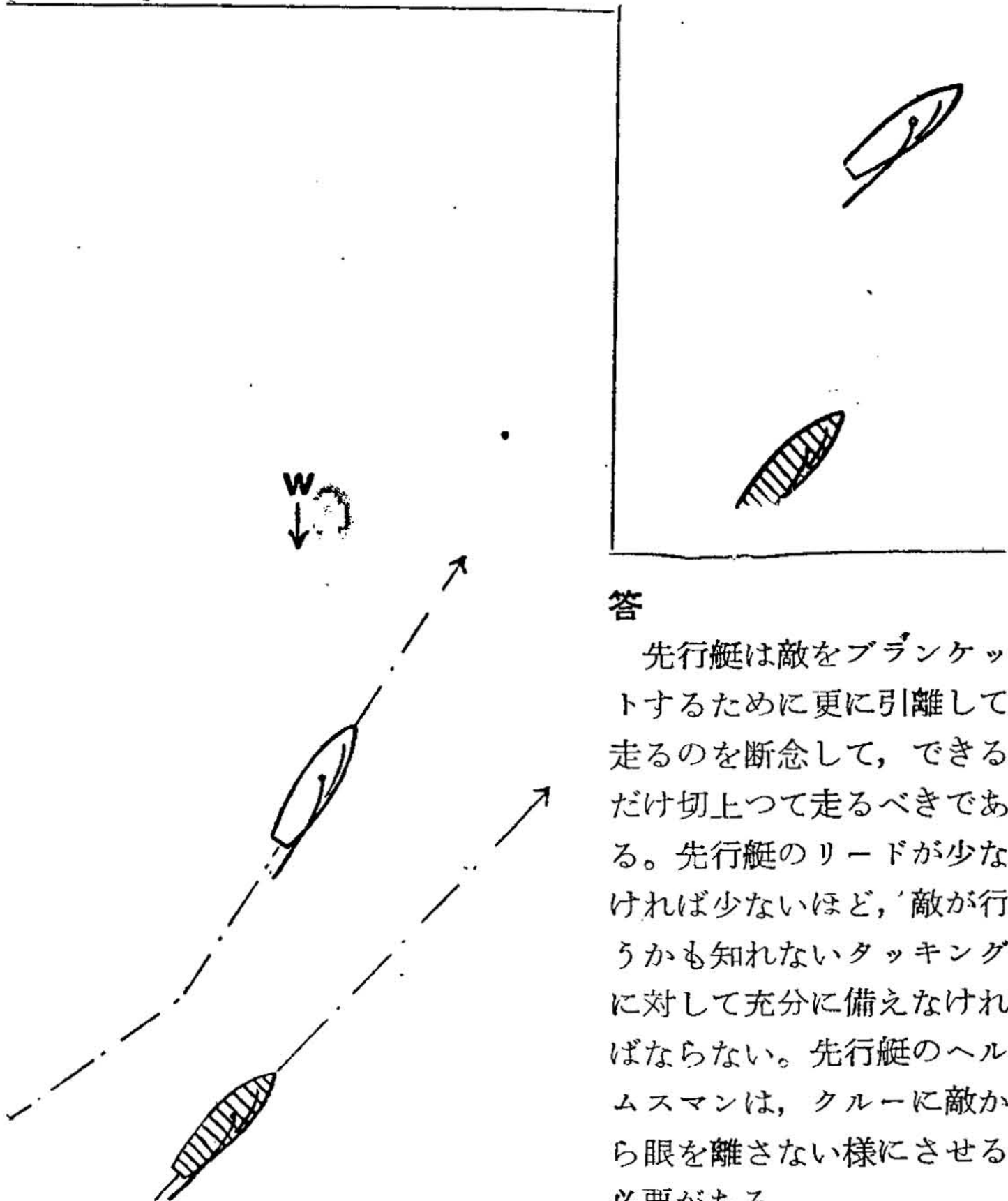
Bはブラケットされていない。何故ならブラケットイングコーンは風の方に生ずるのではなく、マストの上のペナントが示す「見掛けの風」の方に生ずるものである。





問

敵がこのコースを続ける場合、先行艇は如何なるコースをとるべきか？

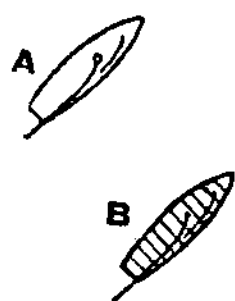


答

先行艇は敵をブランクエツトするために更に引離して走るのを断念して、できるだけ切上つて走るべきである。先行艇のリードが少なければ少ないほど、敵が行うかも知れないタッキングに対して十分に備えなければならない。先行艇のヘルムスマンは、クルーに敵から眼を離さない様にさせる必要がある。

問

Aはこの位置
ではどうすべき
か?

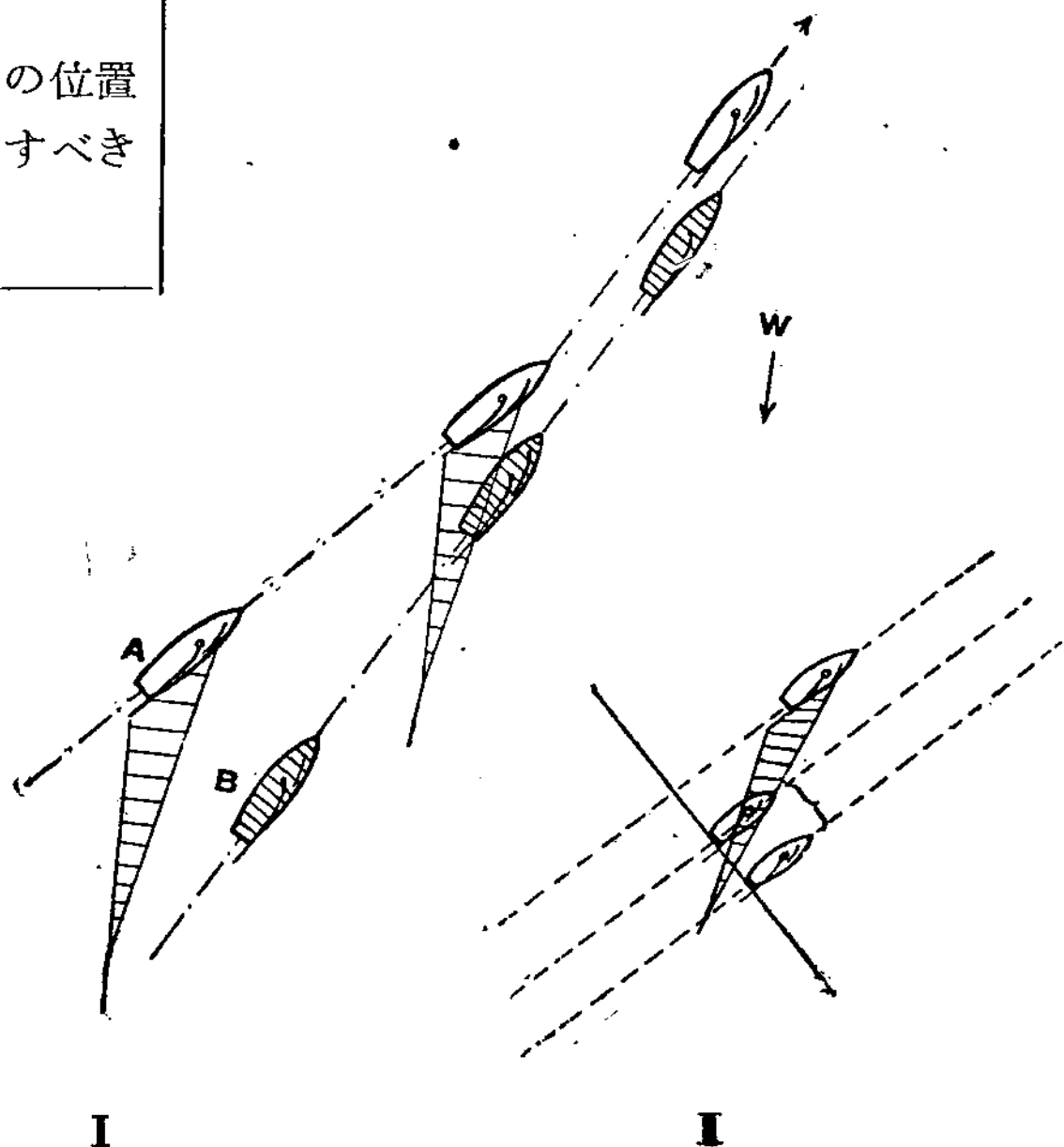


答

Aはベアアウェイして速力を増して、敵をブランクットせよ。この戦法はAの艇首がBの艇首より後ろにならない限り常に成功する。

(勿論AはBのコースを妨害してはならない。)

図Ⅰは両艇間の間隔が縮めば、それによつて敵をブランクットできる事を示している。



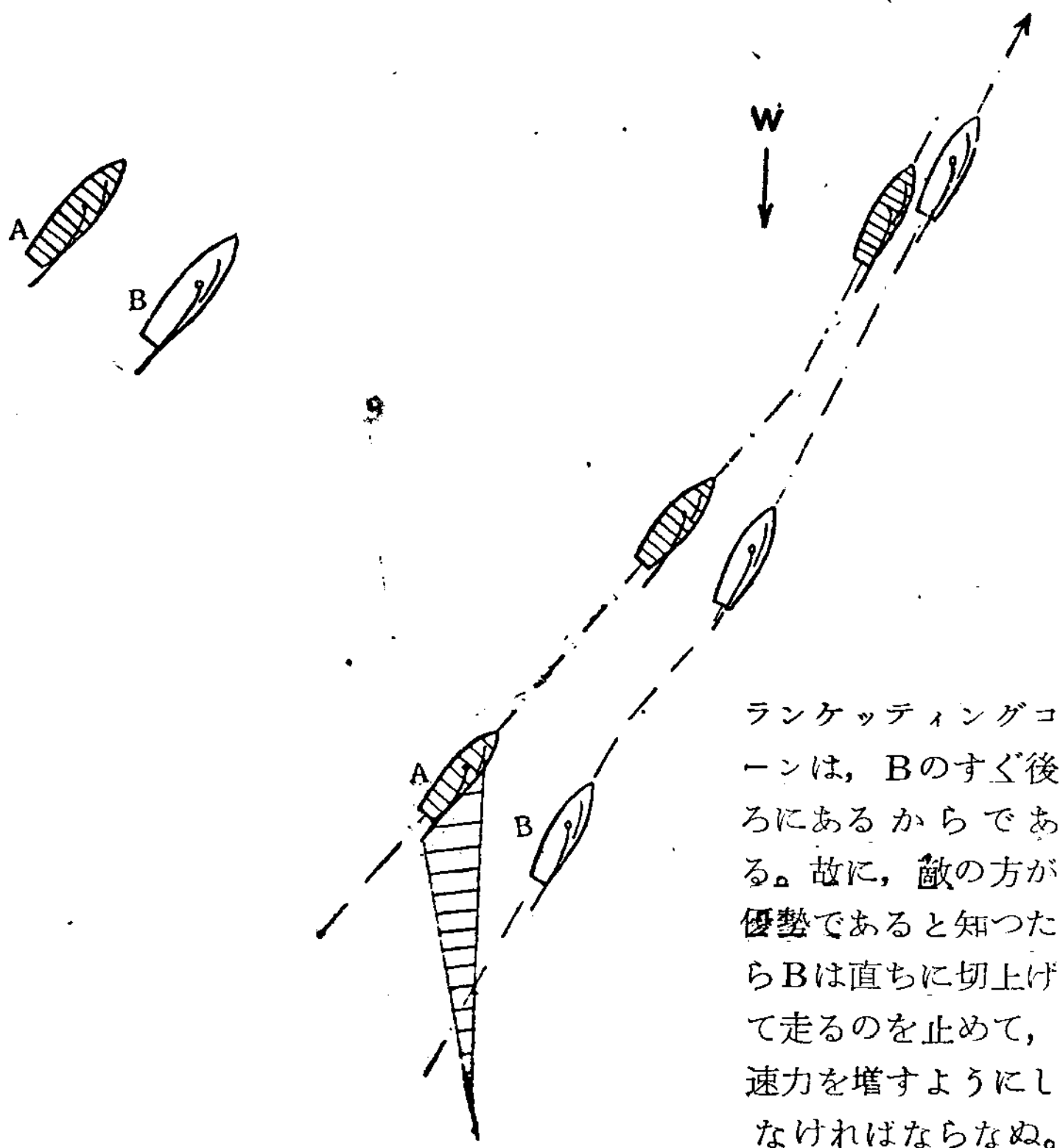
問

Bは如何に航走すべきか？



答 (下図)

Bはできるだけ切上つて S. L. P. に達する様に努力せよ。しかしこの時、敵の艇速に充分注意しなければならない。何故なら、Aのブ

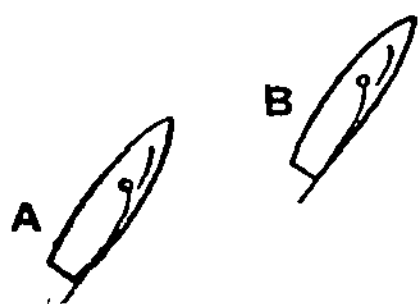


ランケッティングコーンは、Bのすぐ後ろにあるからである。故に、敵の方が優勢であると知つたらBは直ちに切上げて走るのを止めて、速力を増すようにしなければならない。



問

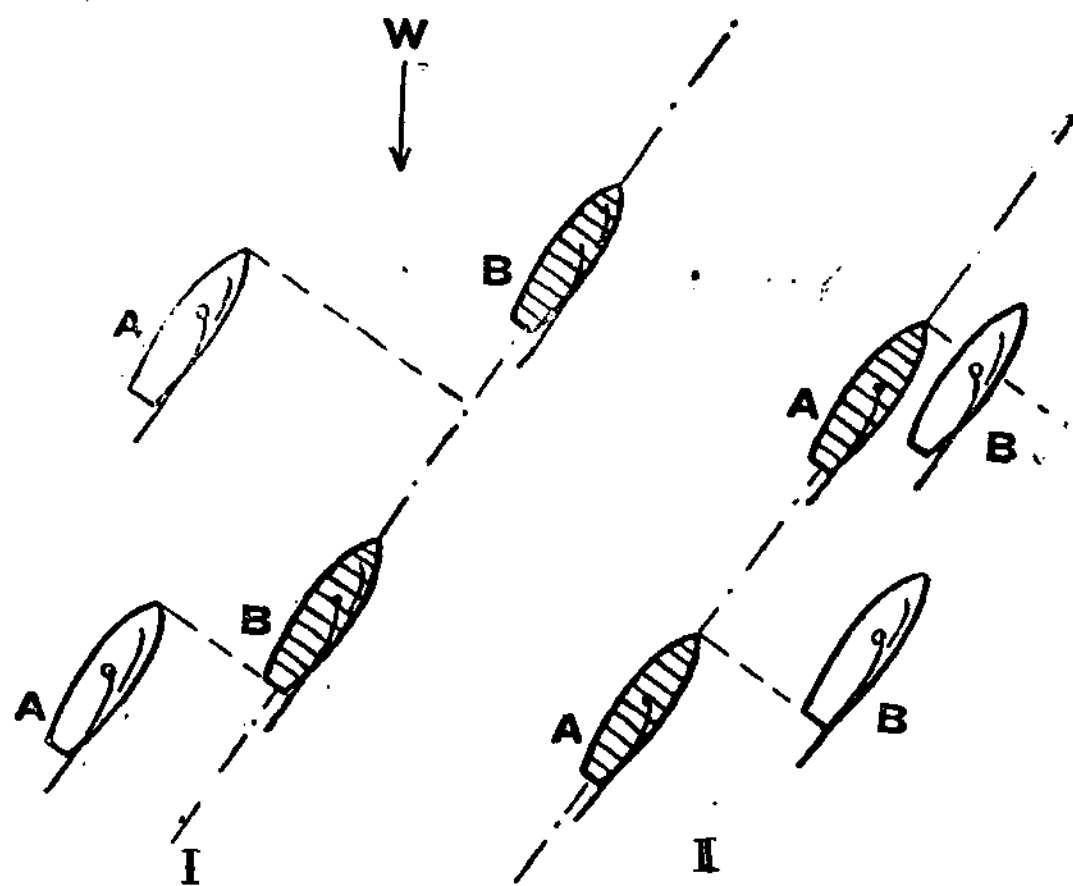
AとBは如何に航走すべきか？



答

Aはできるだけ、風に対する高さを獲らなければならない。こうする事によつてホープレスではない平行位置につくことができる。(これによつて多少遅れることがあつても) (I 図)。

Bは風上に切上つて走るべきである。たとえそれによつて最初に速力が若干落ちてても。その目的はS.L.P.に達する為である (I 図)

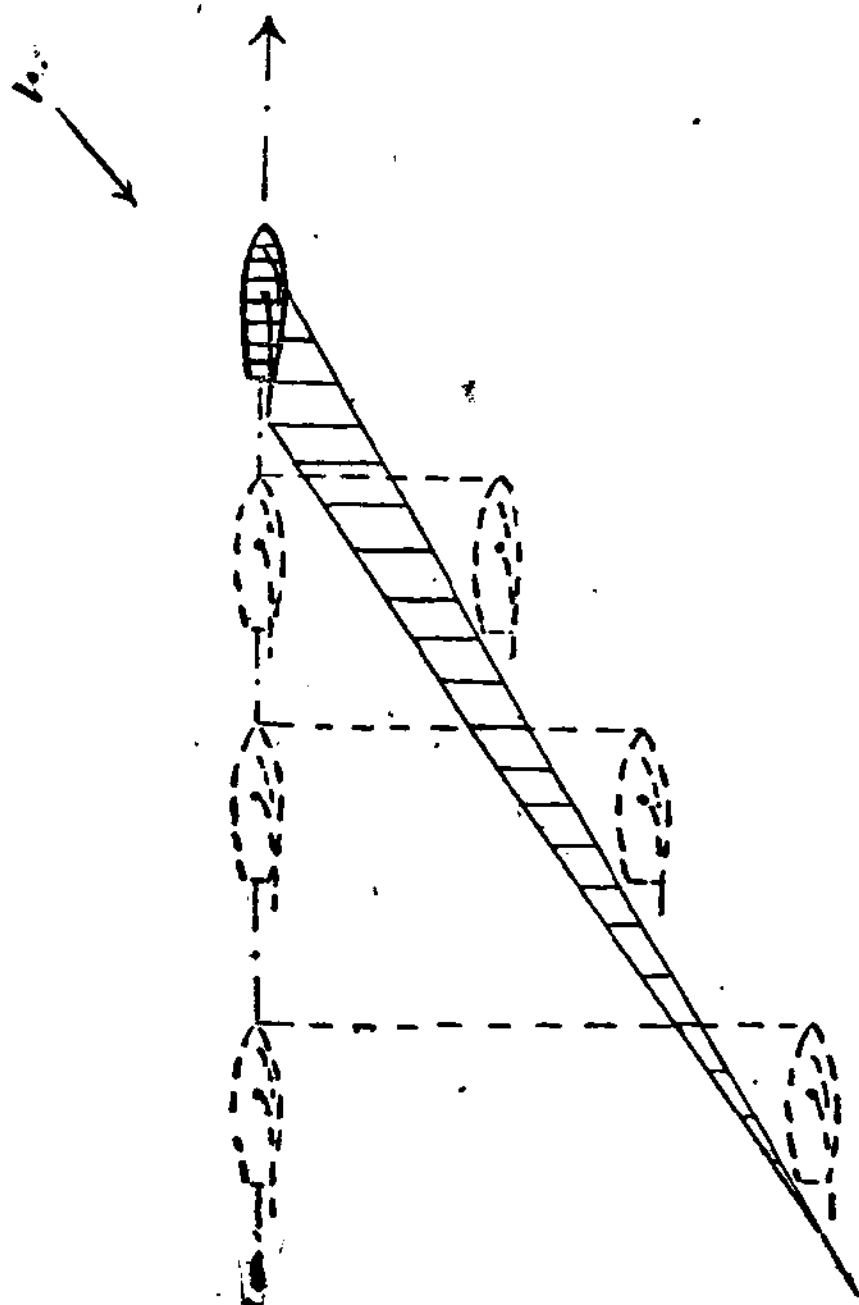


問（右図）

クローズホールドに於る風下突破は、敵の直ぐ後ろとずっと後ろの場合とどちらが容易であるか？

答

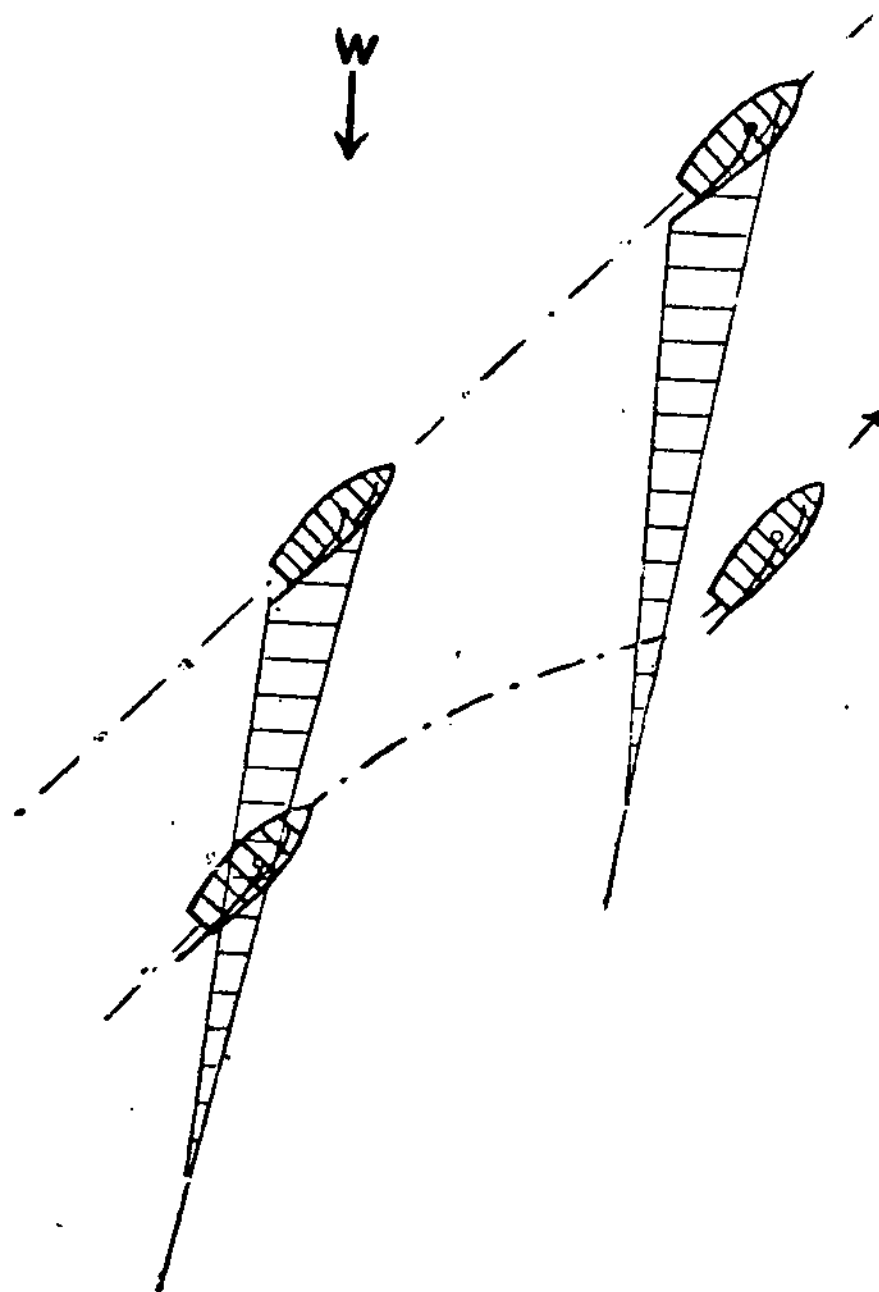
風下突破は敵の直ぐ後ろで為されるべきである。何故ならば、敵と離れていれば、それだけバアアウェイしなければブランケット＊



＊ イングコーンを突破できず、また突破しても風に対する高さをそれだけ余計に失うからである。

**問**

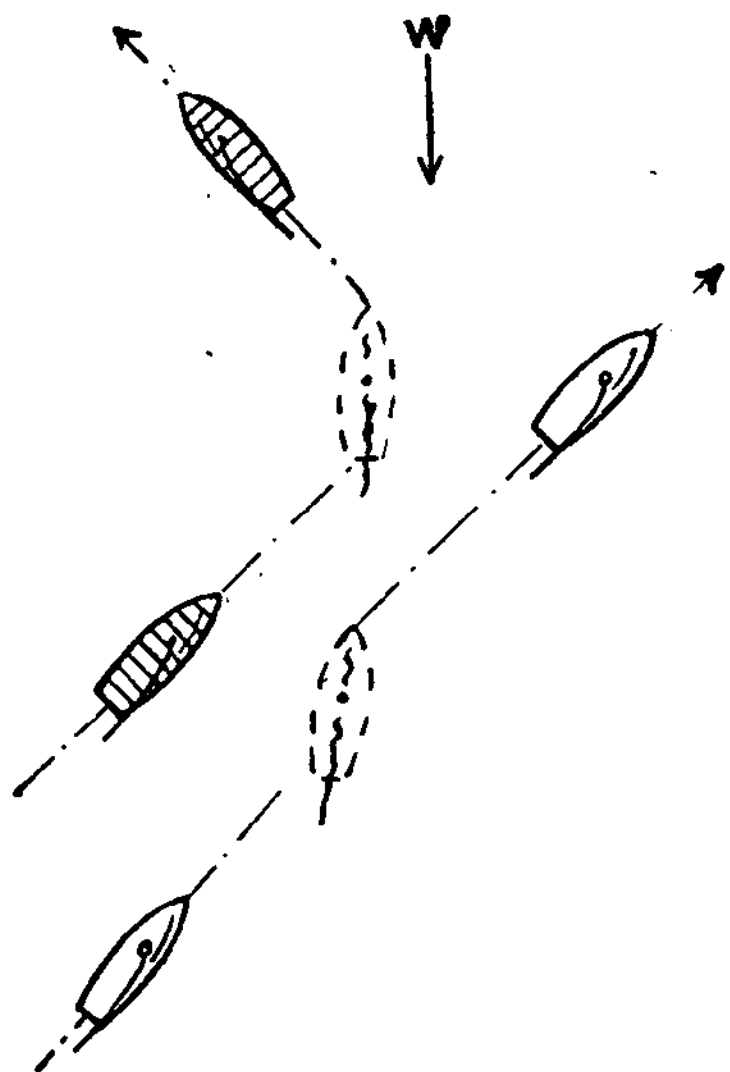
グロズホールドに於て、先行艇が常に（即ちこちらがタッキングすれば同時にタッキングして）こちらをブランケットする場合、その風上艇に対して、如何なる攻撃の可能性があるか？



答

a. 第1攻撃法；風下突破

艇をベアアウェイして速力を増し，これによつて敵のブランケットイングコーンを突破する様にする。もしも艇速が増さない場合でも，両艇の間隔が開けばそのコーンは後ろに行つてしまう（12の図Ⅱを見よ）。しかし敵も同時にベアアウェイして来る場合には攻撃は失敗する。



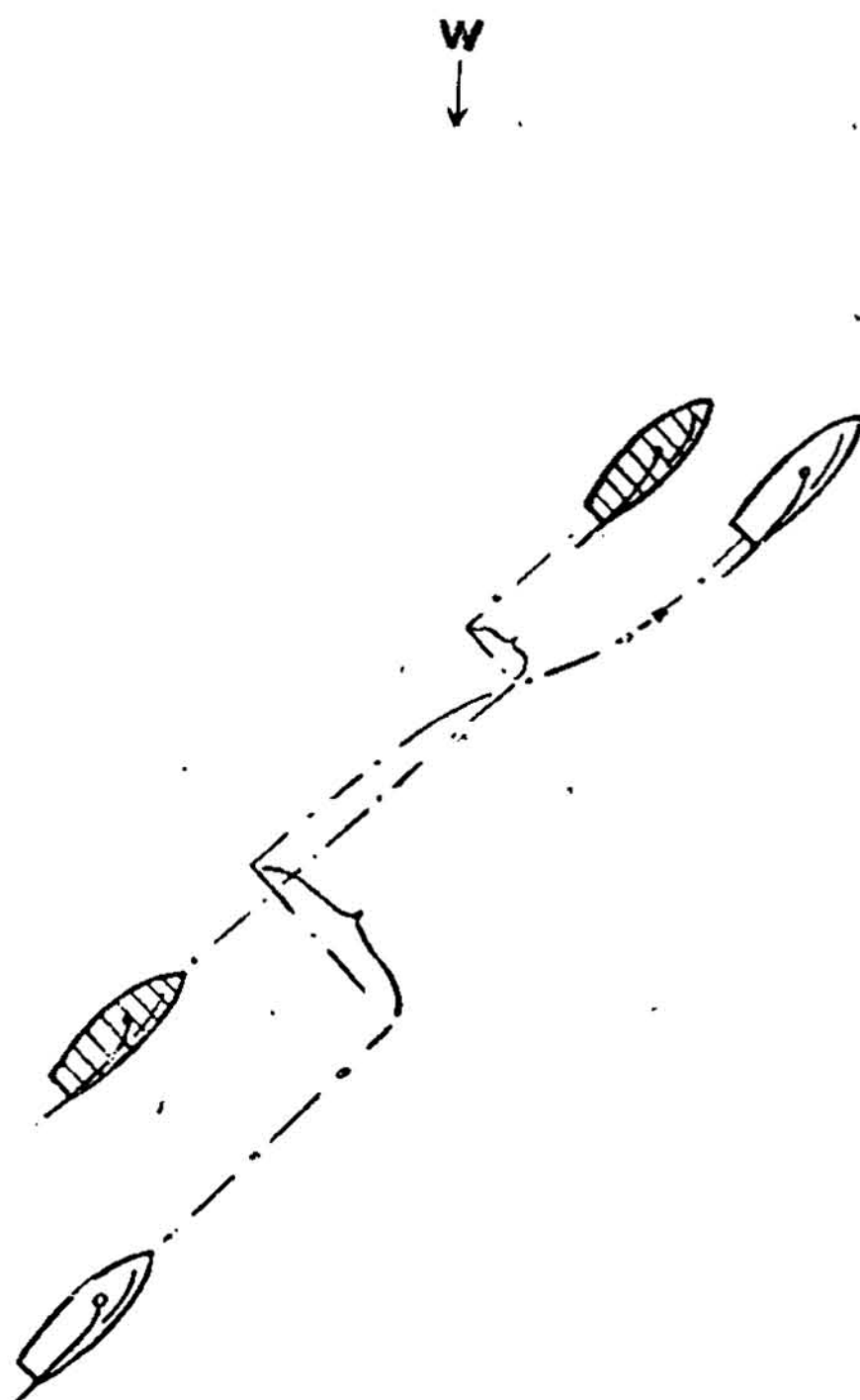
答（続）

b. 第2 攻撃法；偽のタッキングを装い大声で号令を掛ける。即ちタッキングを始めるが，敵がタッキングを始める瞬間に元のコースに戻る。

答(続)

c. 第3攻撃法; ダブルタッキング

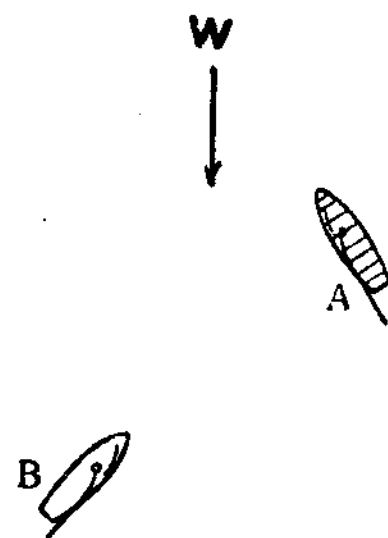
なるべく敵に気付かれぬ様にタッキングをせよ(敵が忙がしい時に小声で号令を掛けて)。敵がこれを発見して同じくタッキングをする瞬間に再びタッキングせよ。今度は敵も気を付けているから直ちにタッキングをする。敵は相継ぐ2度のタッキングで停止状態に陥るので、この一瞬を利用して全速力で風下突破をせよ。両艇の速度の差は1回目と2回目のタッキング間のコースが自艇では長いのに反し、敵は短いので充分なる速力を得るに至らない為に生ずるものである(この方法は艇速の速いものほど成功する)。



17

問

Bは何に注意し、何をなすべきか？

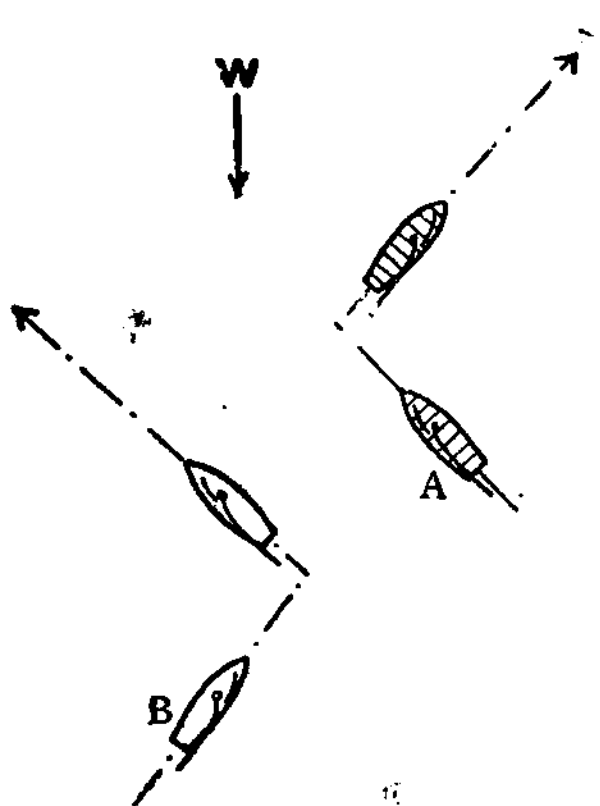


答

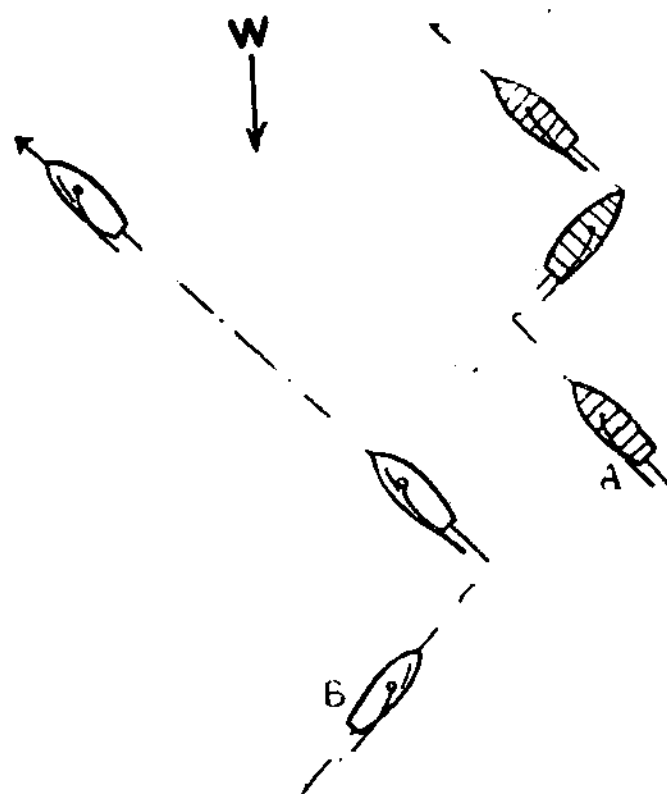
a. Bは、何時でも敵がタッキングして自分をブランクットする可能性がある事に、注意しなければならない。

防禦法；直ちに「逆タッキング」をせよ。即ちAがポートタックになる瞬間に、Bはスターボードタックにすればよい。

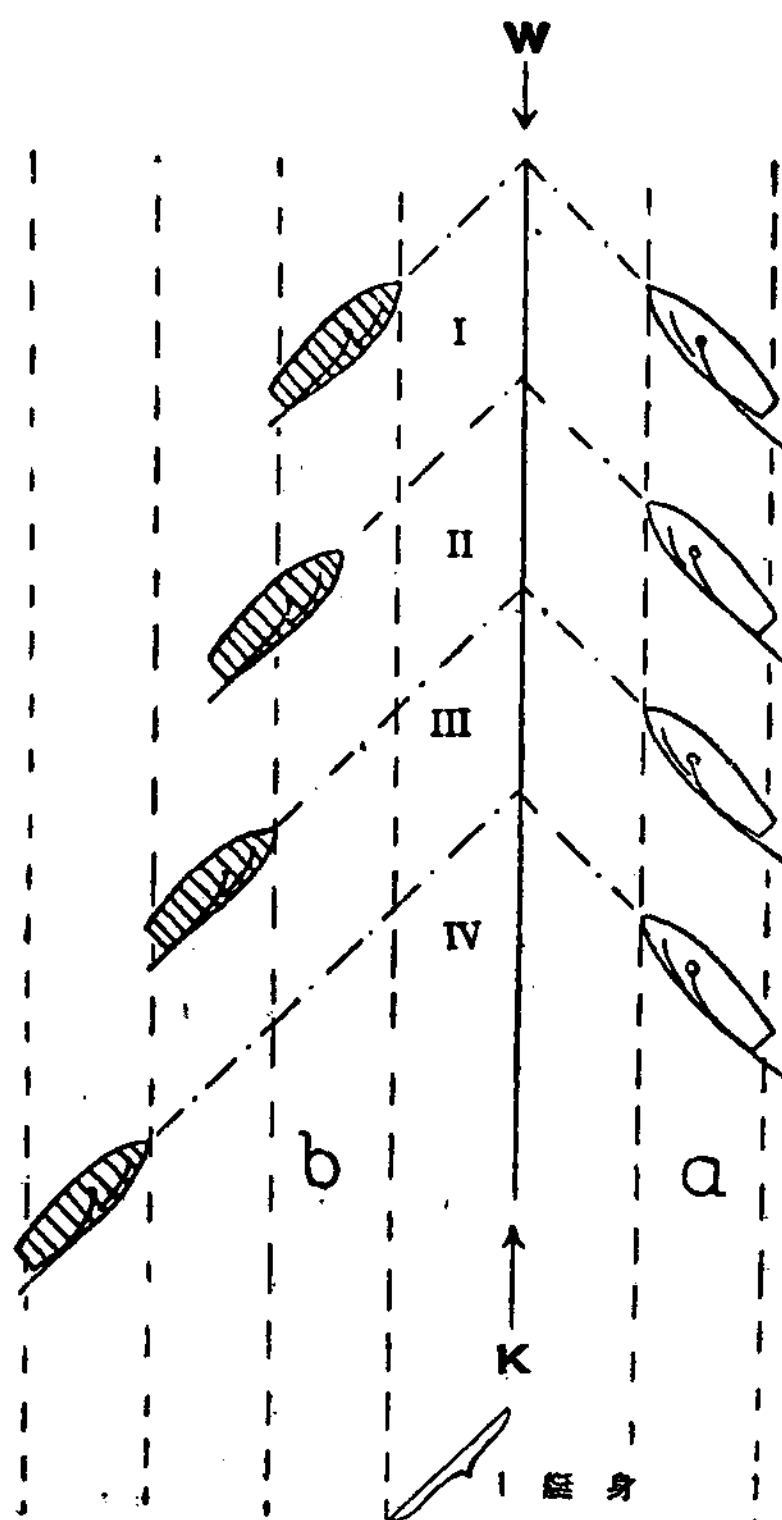
b. Aが更にタッキングしても、Aは2回続けてタッキングするので速力を失うから、ブランクットは成功せず、Bは風下突破をすることができる。



(答 a)

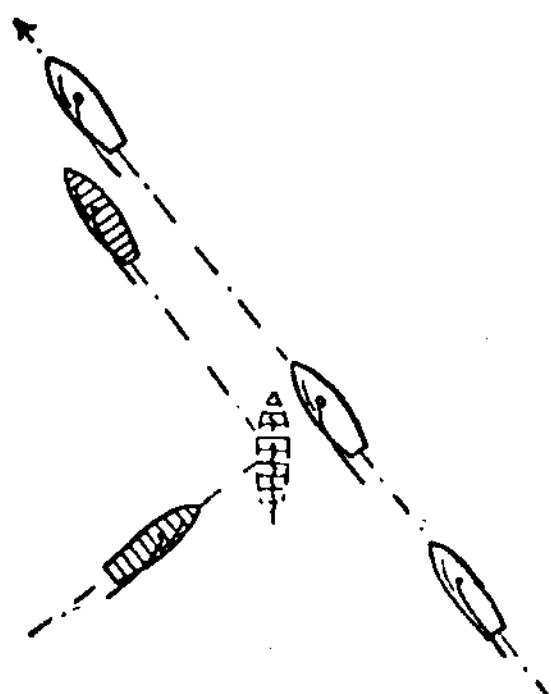


(答 b)



問

スターボード艇 (a) 及びポート艇 (b) は, I ~ IV の場合にそれぞれどんな方法をとればよいか?



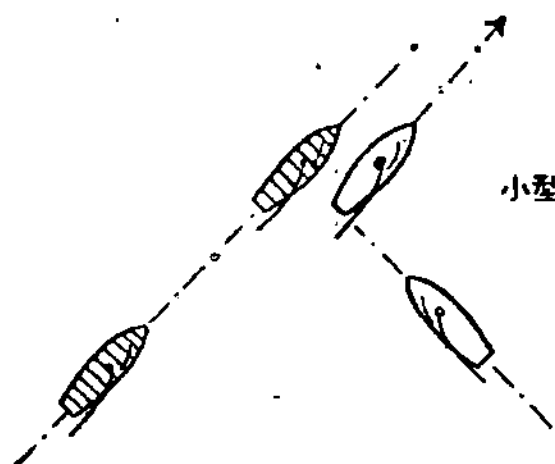
(答 I a)

Ⅰ a; 小型艇の場合;
敵の艇首と交叉する直前
にタッキングせよ(「風下
タッキング」)。

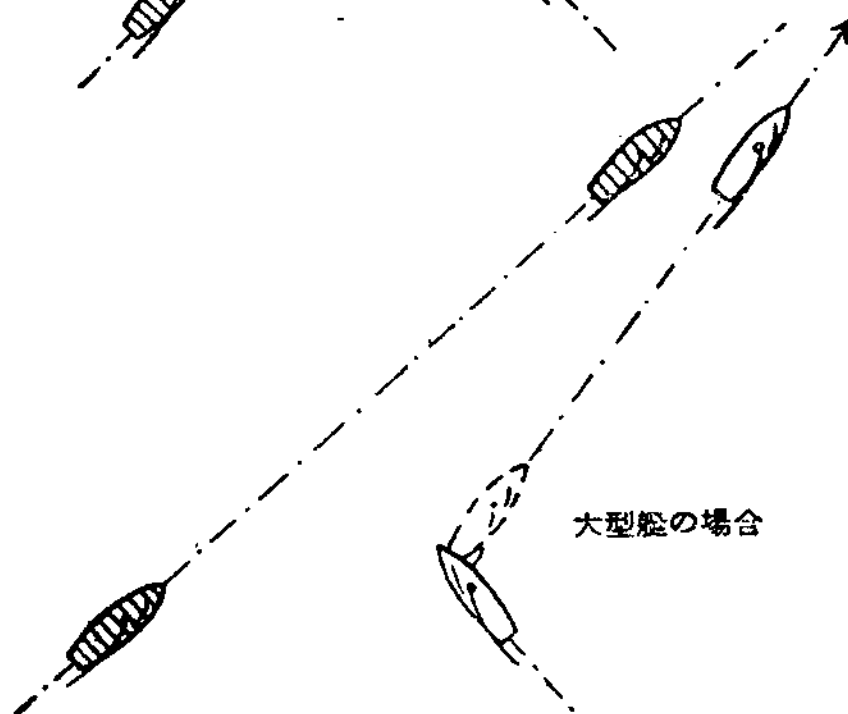
大型艇の場合; 直ち
にタッキングせよ。

答

Ⅰ a; スターボードタックのま
まのコースを続け、敵をタッキング
させよ。



小型艇の場合

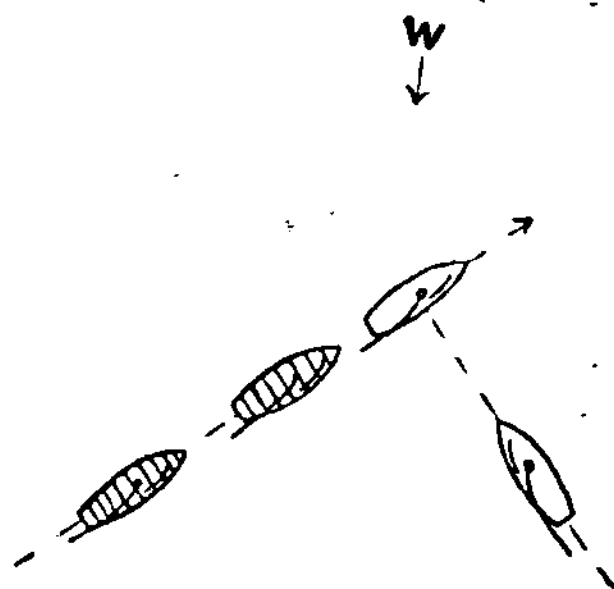


大型艇の場合

(答 Ⅱ a)

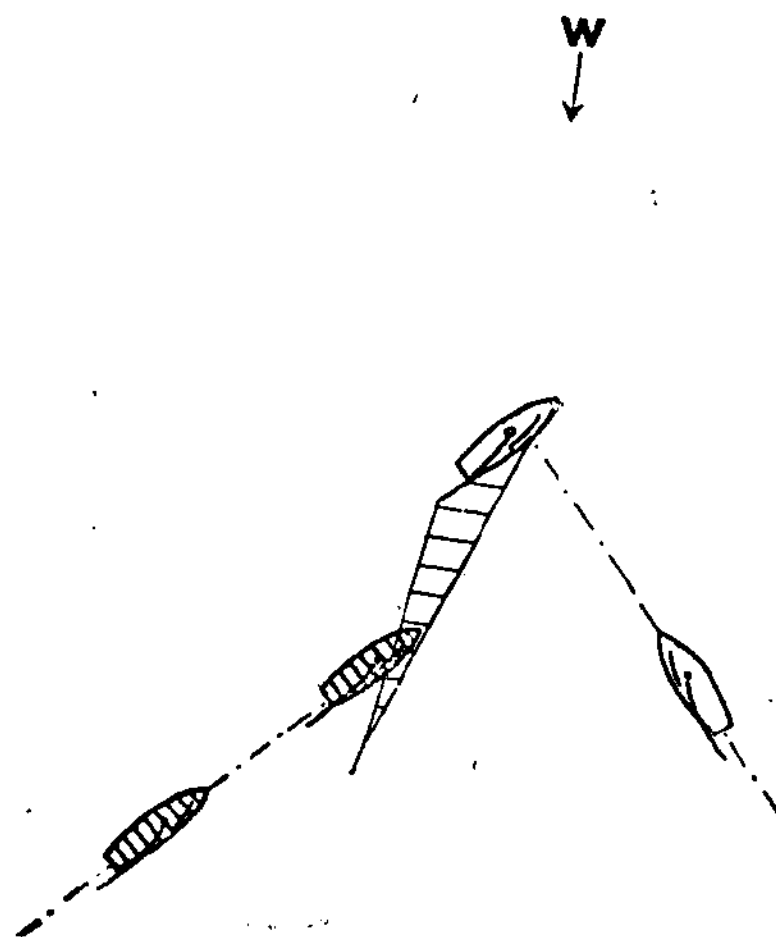
答(続)

Ⅲ a; 敵のコースの上に行つてからタッキングせよ。そして敵を自艇の航跡の中に置け。

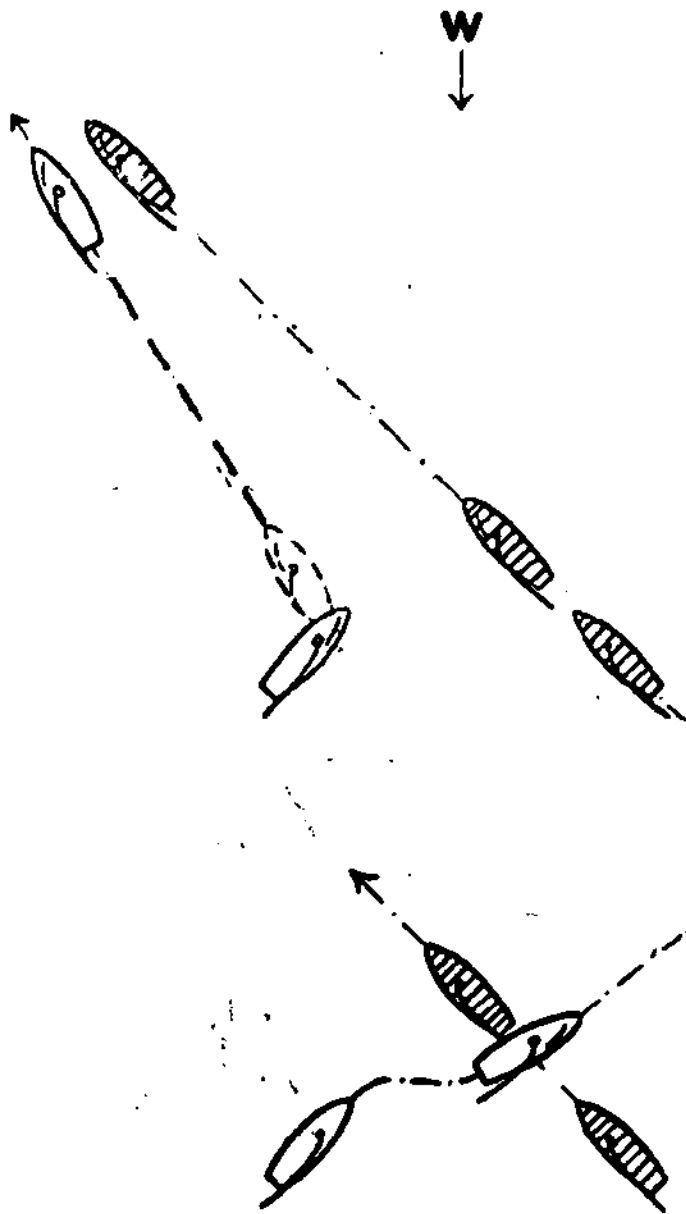


(答Ⅲa)

Ⅳ a; 敵の前方を横切り、ブランクettの中に入れよ。



(答Ⅳa)

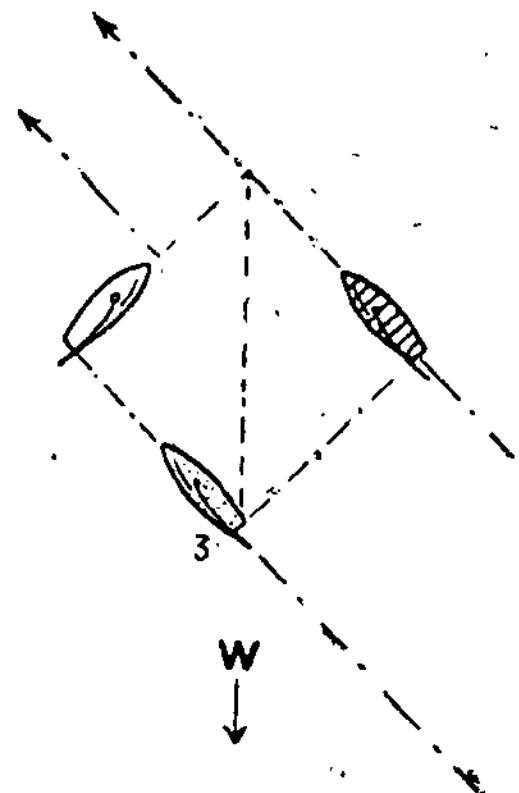


(答 I b-1)

*3の艇の位置による。(右図参照) 第3の艇がスターボードタックの場合は(右図上)タッキングをして第3の艇をブランクットする一方、風下より第1の艇を攻撃せよ。しかし、第3の艇がポートタックならば第1の艇との戦闘は断念して、専ら第3の艇のみを考慮せよ(右図下)。

答(続)

Ib; 直ちにタッキングするか、またはベアアウェイして速力を増した後、再び切上つて走るかである。この決定は第*



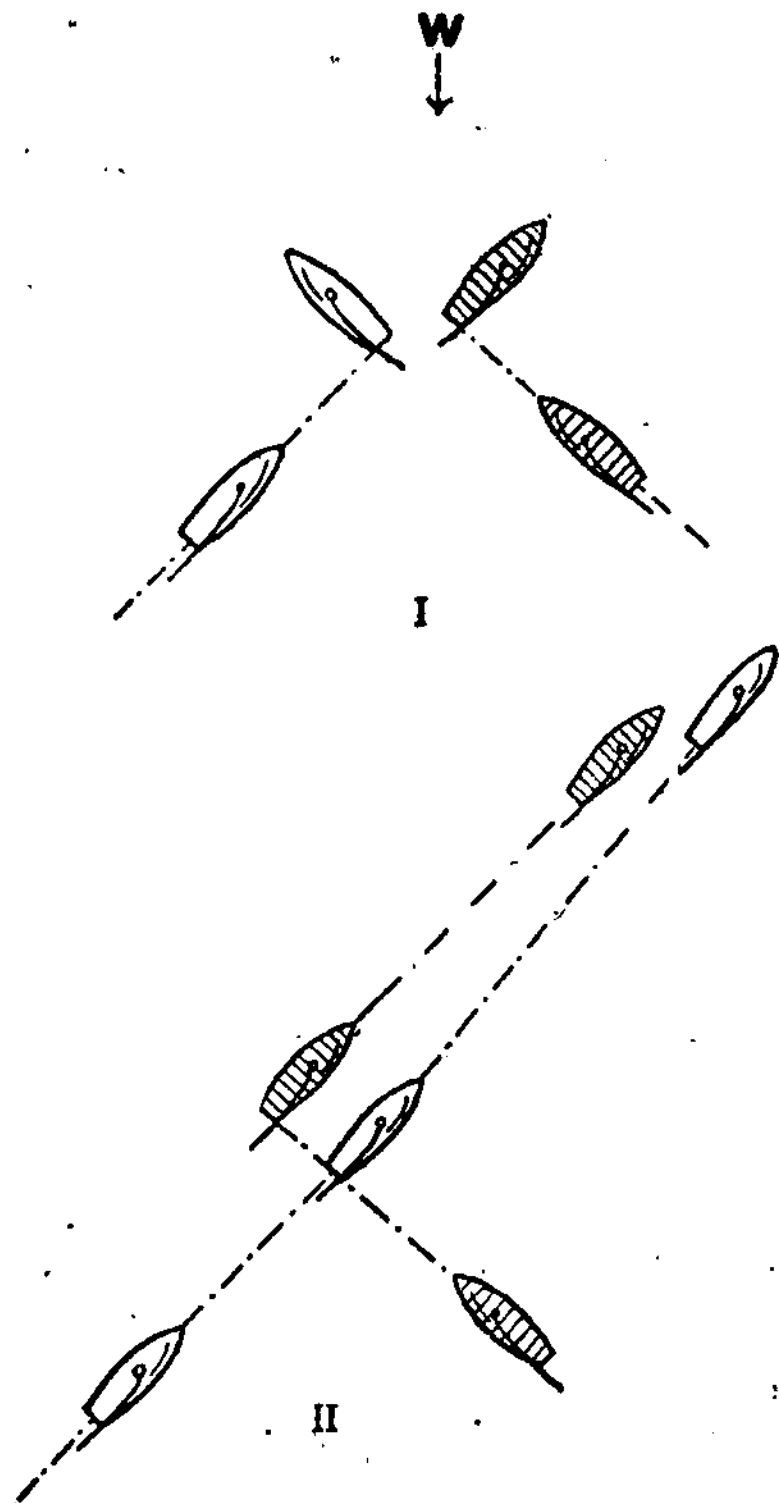
(答 I b-2)

答

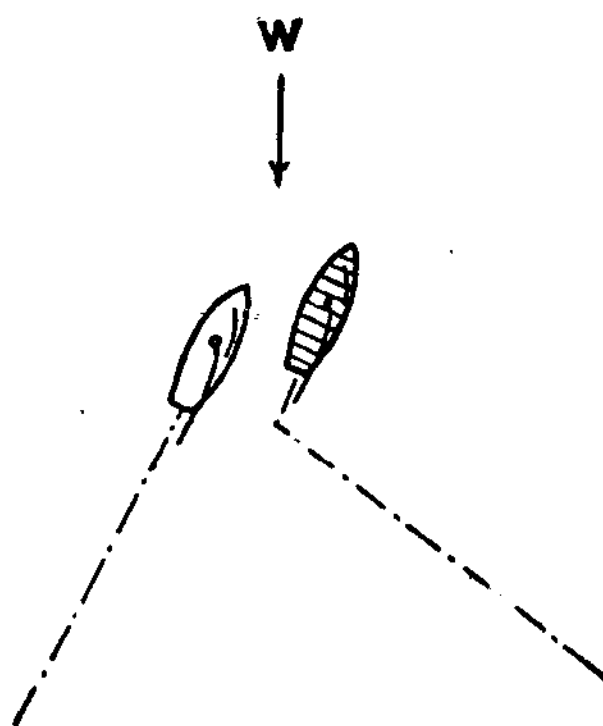
Ⅱ b; 敵と同時にタッキングせよ。「逆タッキング」(図Ⅰ)。もし敵が前を通過して風上でタッキングするならば風下突破は容易である。何故なら敵は船脚を失うから、その間に風下を突破できるのである(図Ⅱ)。

Ⅱ b; 敵が風上でタッキングをする場合には先ず風下突破を試みよ。この戦法は大型艇の場合には成功しやすい。何故ならば、敵はタッキングによつて速力を失うからである。もしも風下突破に失敗するか、または敵が自分の前でタッキングする場合には、直ちに逆タッキングをせよ。(Ⅱ b/Ⅰと同様)

Ⅳ b; 敵がタッキングするまで待つて、しかる後直ちにタッキングせよ(「逆タッキング」)。風下突破の成功は殆んどない。



(答Ⅱb)

**問**

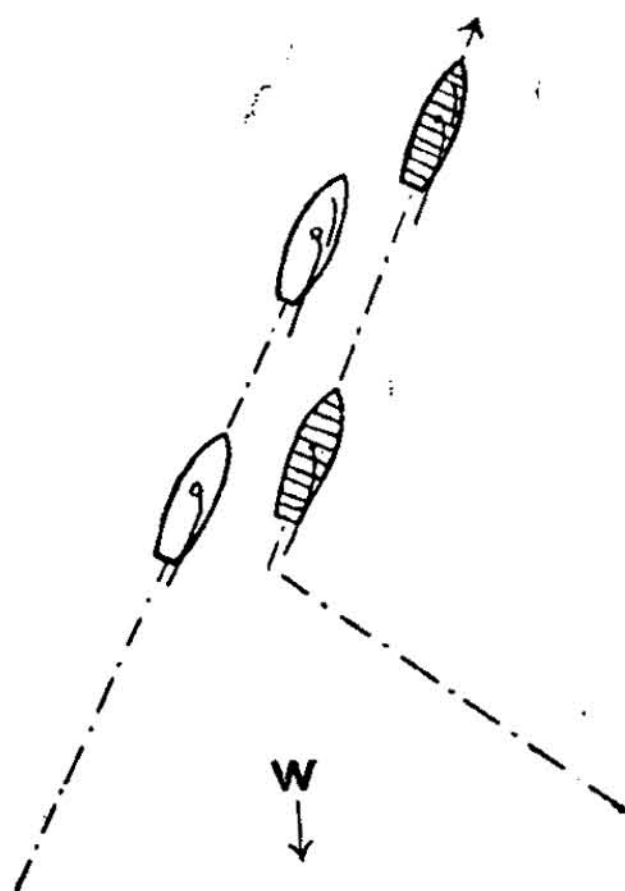
クローズホールドのコースに於いて、敵が風下からタッキングして攻撃して来た場合、如何なる戦法をとるか？

答

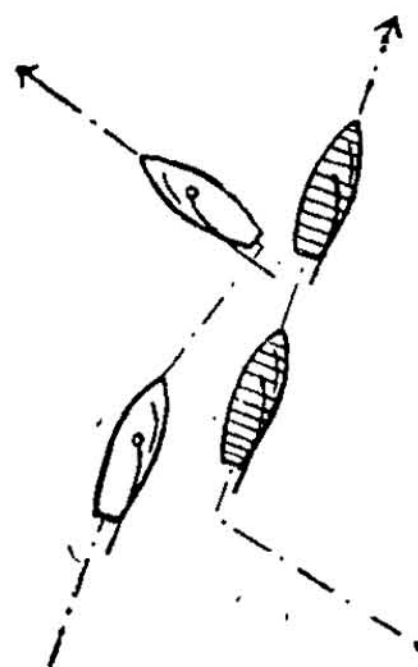
先ず、少し艇をベアアウェイして敵を追越すようにせよ。これが成功しない場合には、直ちにタッキングせよ（図Ⅱ）。

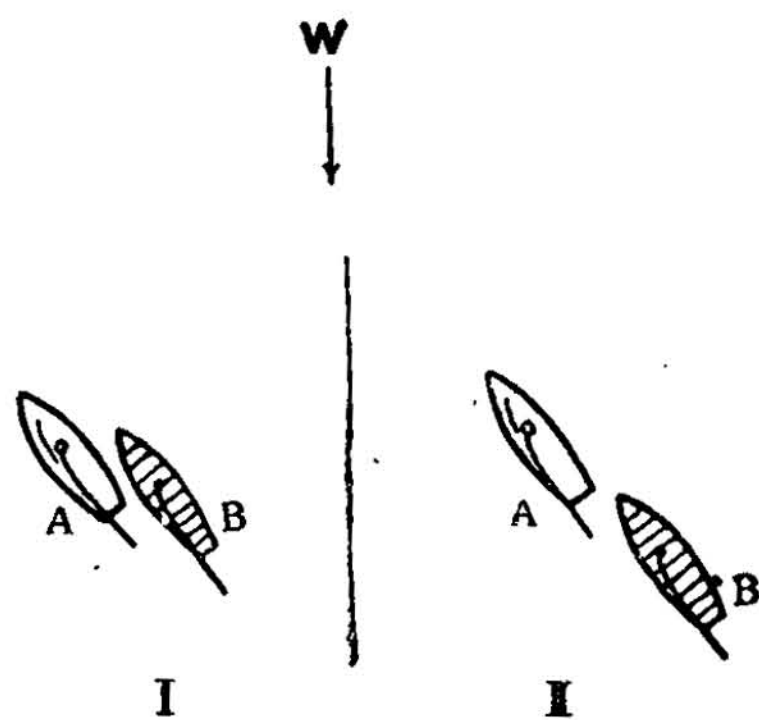
もしもタッキングをしなければ遅れてしまうだろう（図Ⅰ）。

(I)



(II)





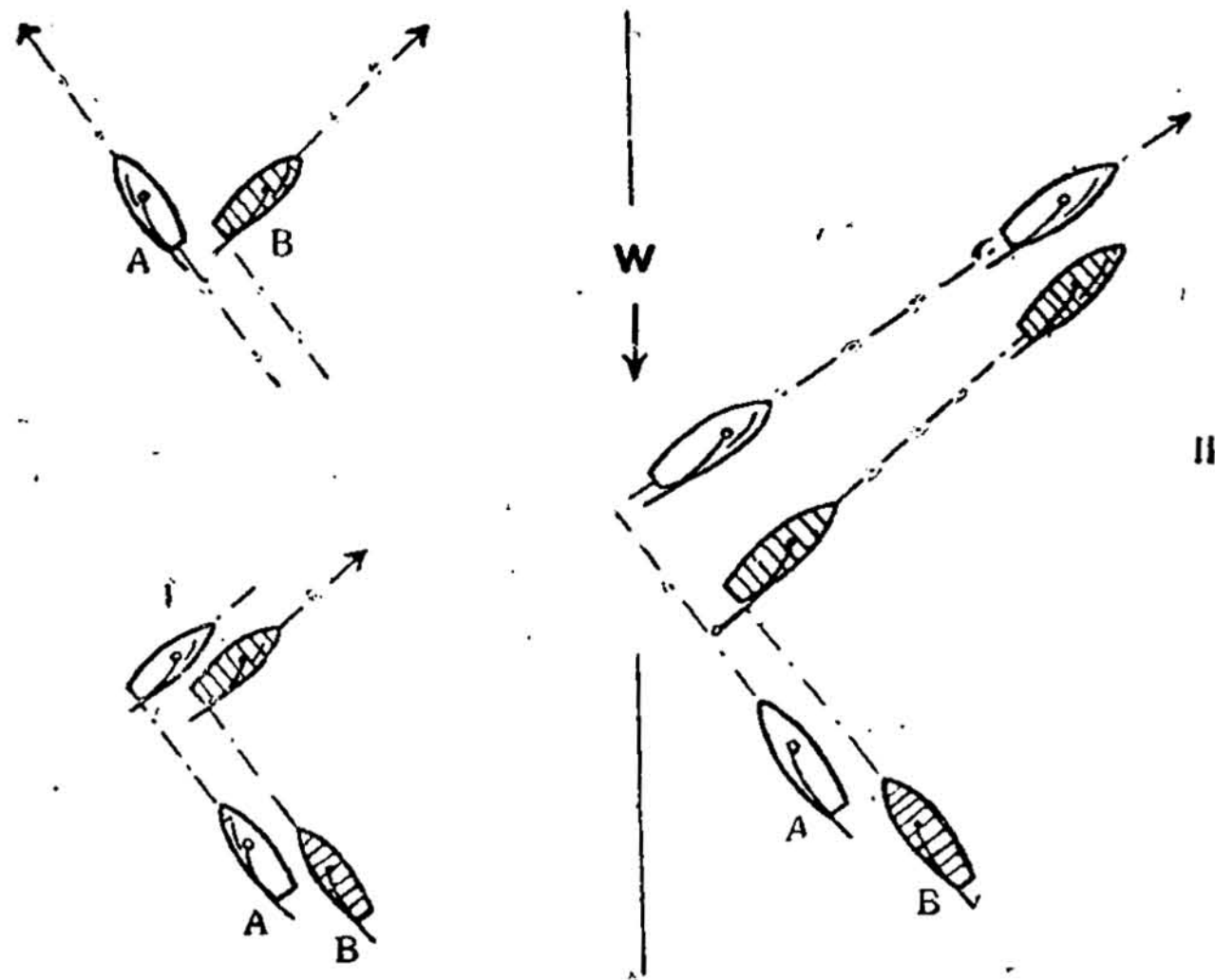
問

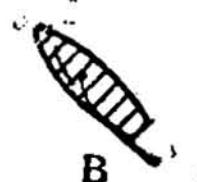
I 及び II の場合に於て、B がタッキングした時、A はどうすれば
よいか？

答

I の場合、Aは少くともなお数艇身は、そのコースを続けなければならない(図 I)。Bと一緒に直ぐタッキングすることは絶対にいけない。何故ならば、こうするとBに対するセーフリーワードポジションを失う事になるから(位置の交換)。

II の場合、Aは大至急でタッキングせよ。そして直ちに全速力で走り敵をブランクットするように努めなければならない。もしAがBと同時にタッキングしない場合にはAは極めて不利な事になる。何故ならば、次に両艇が出会う時は、敵はスターボードタックであるから。





問

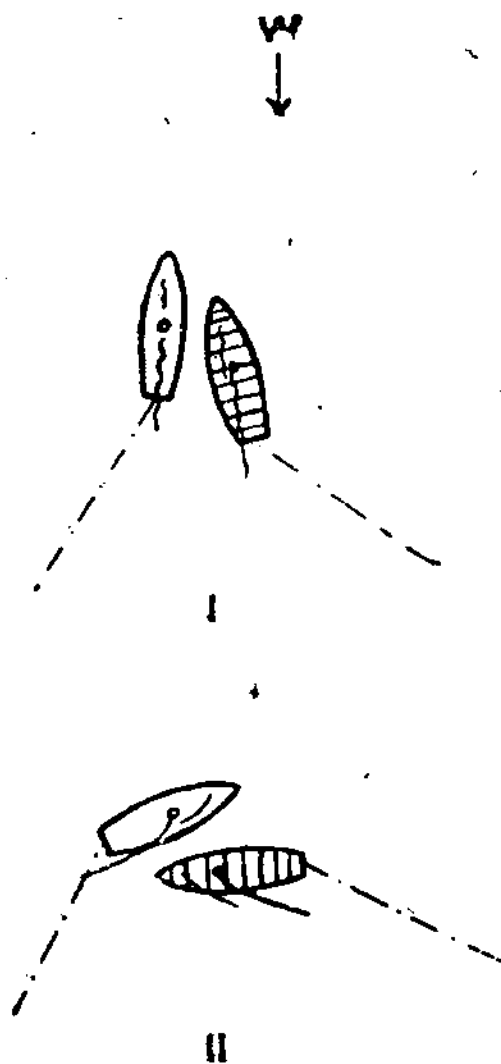
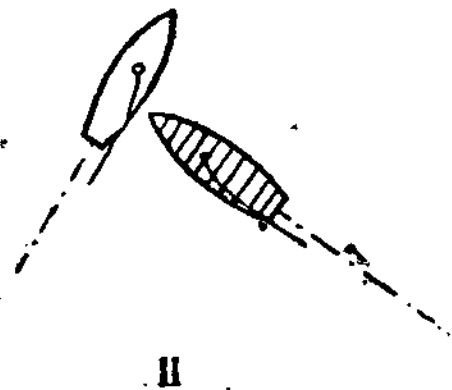
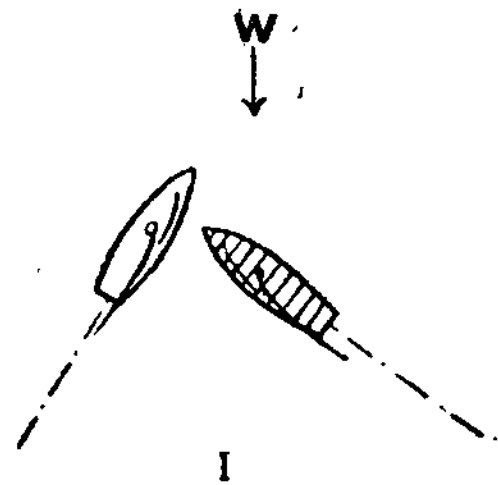
Aは何時タッキングをすればよいか？

答

Aはさしあたりタッキングをすべきではない。2回タッキングしてもなお敵をリードし得る自信のない限りは。(急いでタッキングを行つて、敗北を決定的にするような行動は、できるだけ避けなければならない！)

問

どうすれば、この切迫した危険（衝突）を避ける事ができるか？



答

両艇が同じ処置をとるならば衝突は避けられる。即ち両艇が共にラフティングするか、ベアアウェイするかである。スターボードタックの艇が、敵の艇の中央またはそれより艇首寄りに衝突しそうな時（図Ⅰ）には、両艇ともラフティングしなければならない。もしそれが中央より艇尾の方に当りそうな時（図Ⅱ）には、両艇とも急激にベアアウェイしなければならない。

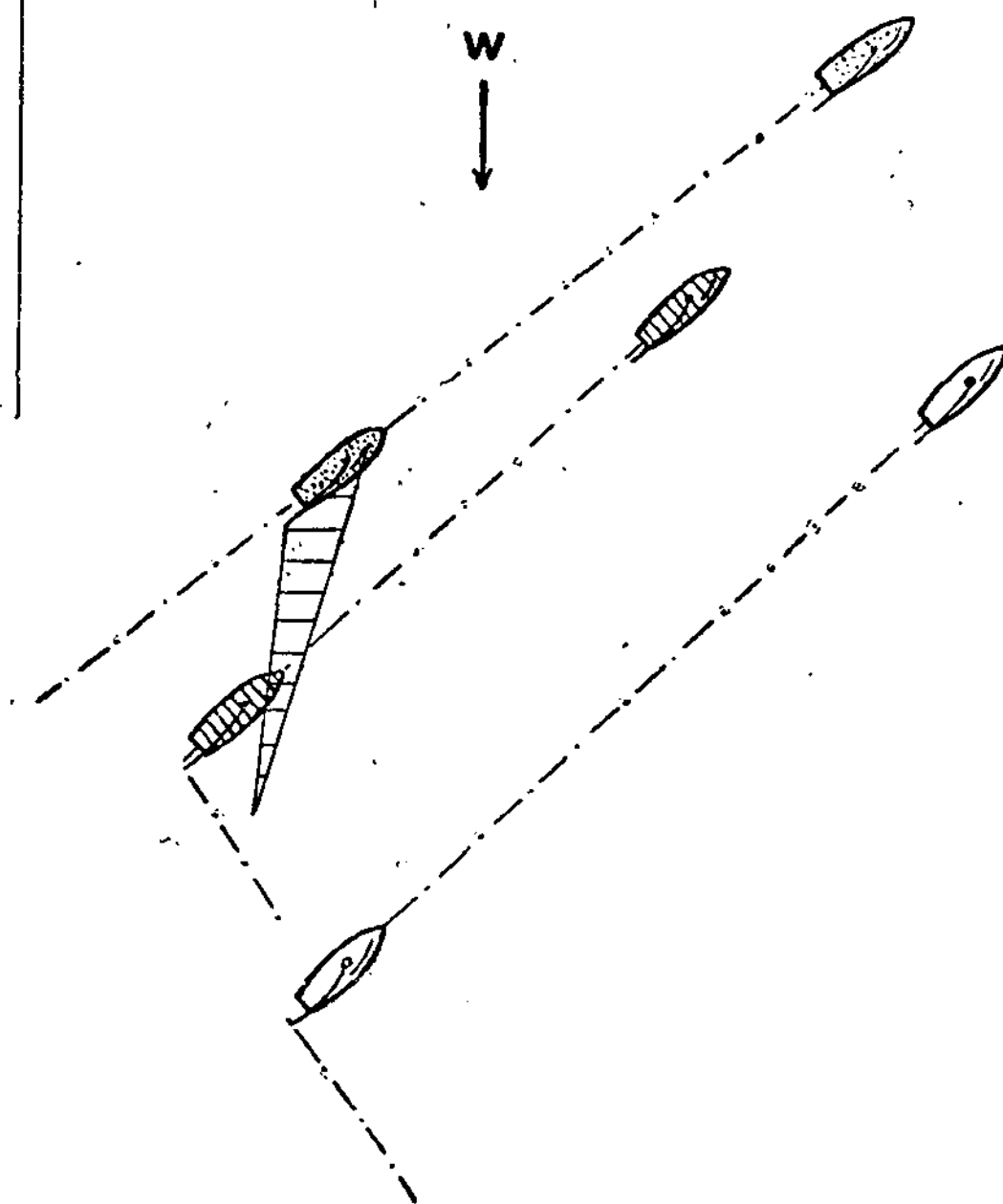
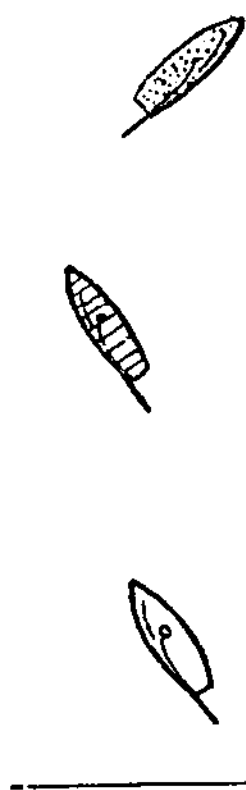
W
↓

問

第3の艇は、どうやって先行艇を攻撃するか？

答

間接的戦闘法を用いよ。直ちにタッキングせよ。もし第2の艇がこれにつられてタッキングしてくれば、第2の艇は第1の艇にブラケットされるか、または航跡の中に入ることになる。

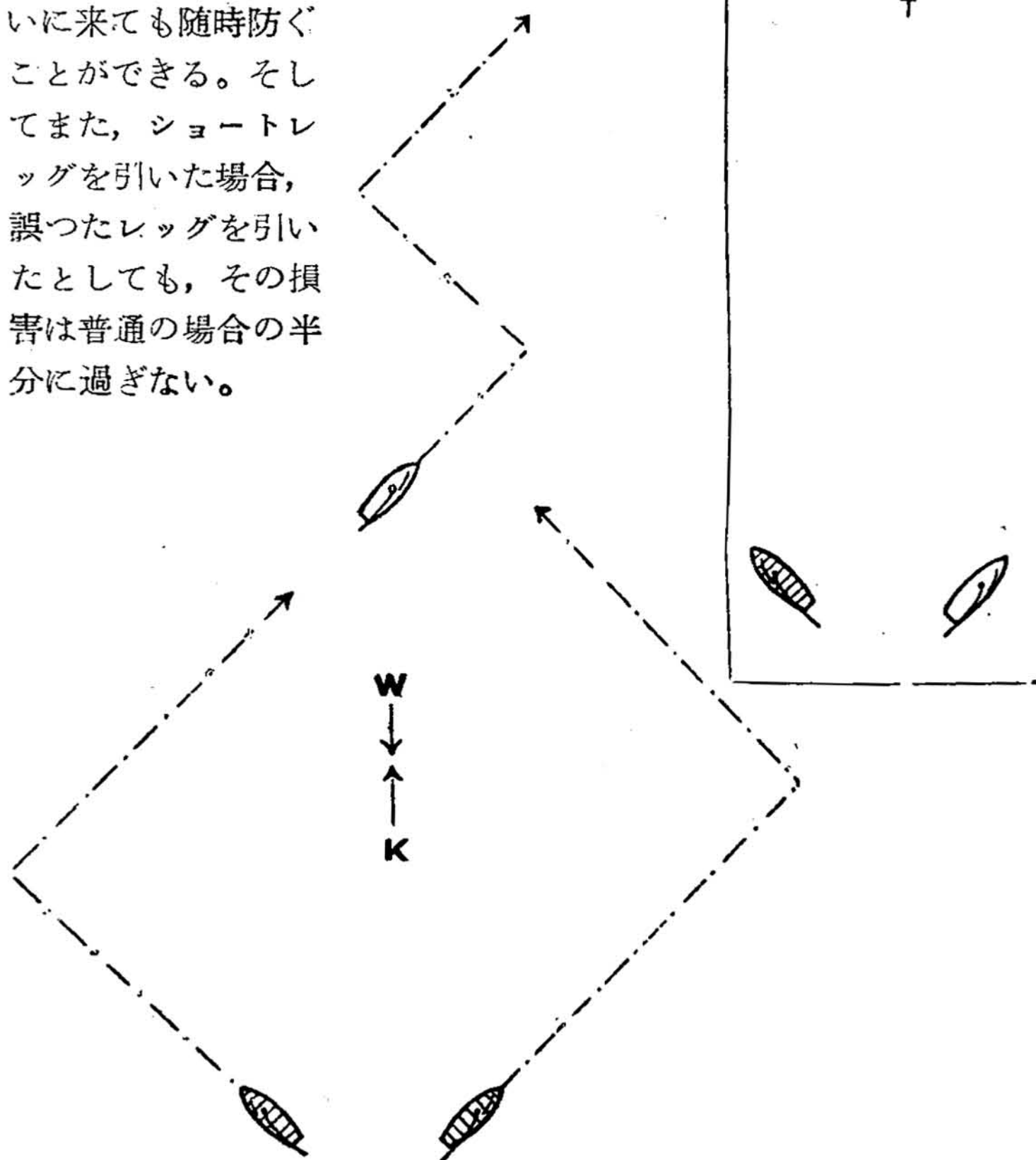


問

先行艇はどういうコースを引くべきか？

答

先行艇は後続艇の中間をショートレックで走ればよい。そうすれば後続の敵が首位を奪いに来ても随時防ぐことができる。そしてまた、ショートレックを引いた場合、誤ったレックを引いたとしても、その損害は普通の場合の半分に過ぎない。



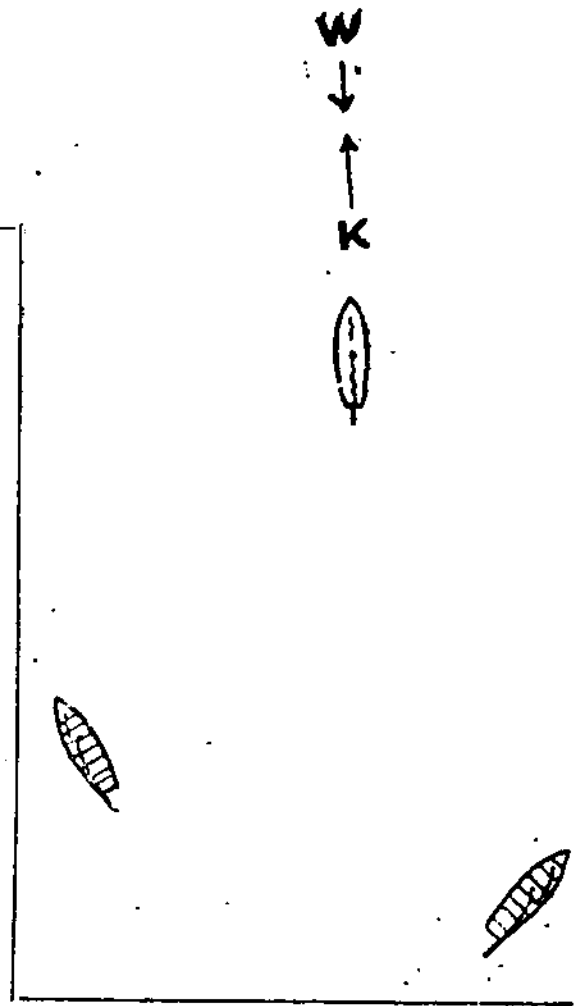
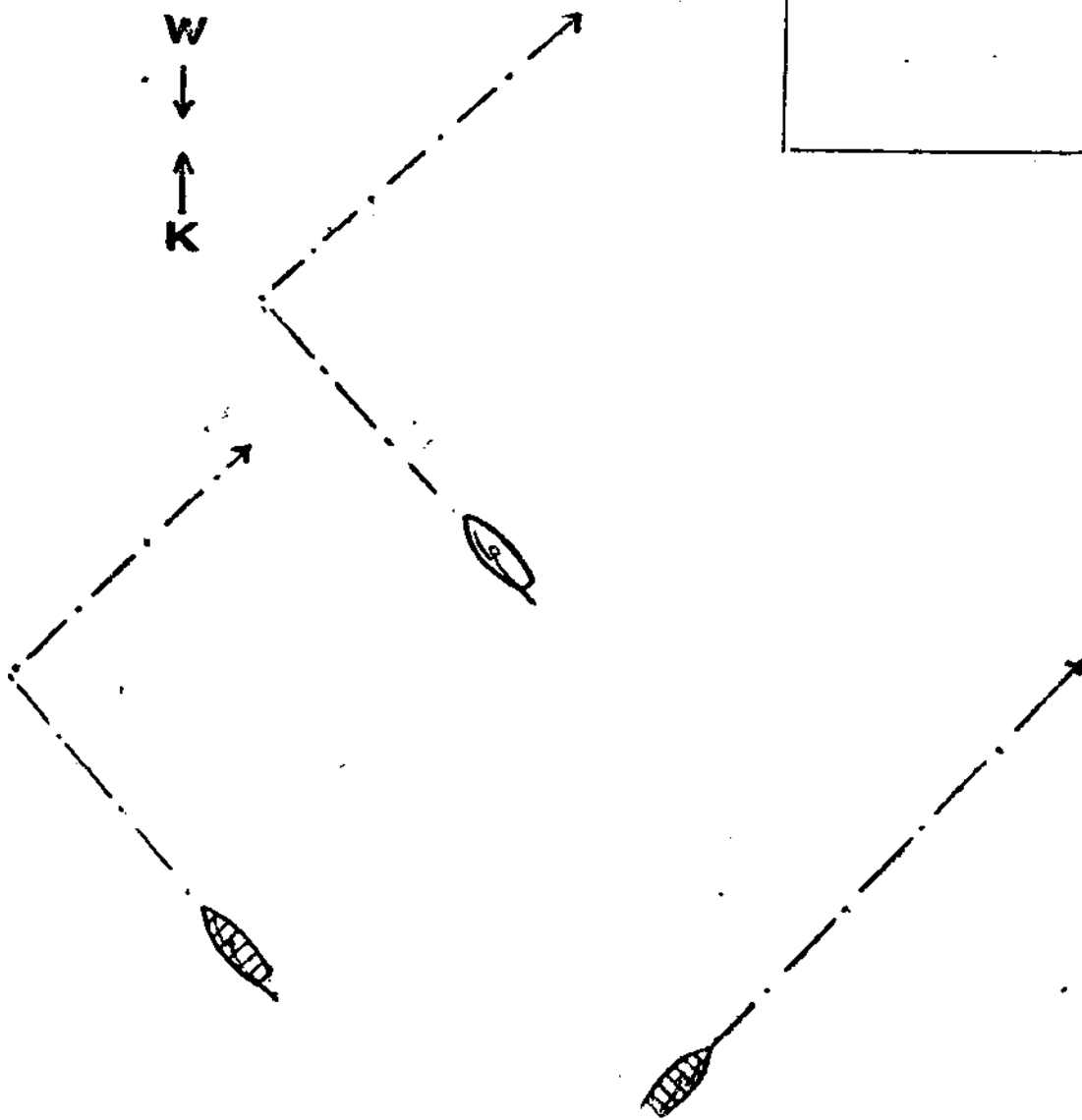
25

問

先行艇はどういうコースを引くべきか？

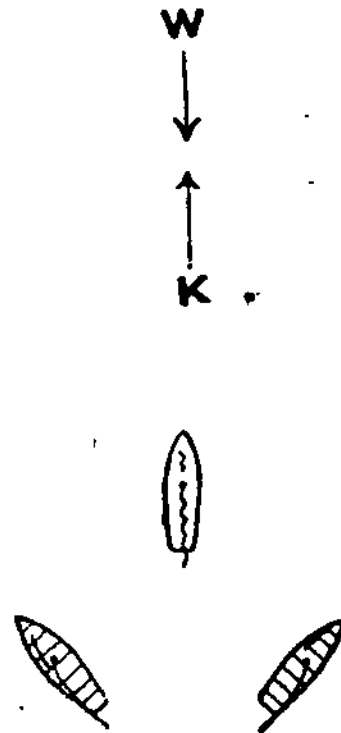
答

先行艇は自分の直ぐ後ろの敵に向うべきである。従つてスターボードタックで走らなければならない。しかしその敵がタッキングしたら、それをブランクットするまで走り続ける事は止めて、第3の艇を考慮して直ちにタッキングすべきである。



問

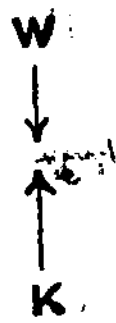
先行艇はどういうコースを引くべきか？



答

先行艇は危険性の多い敵をブランクットすべきである。

27



問

7 号艇はどうしたらよいか？

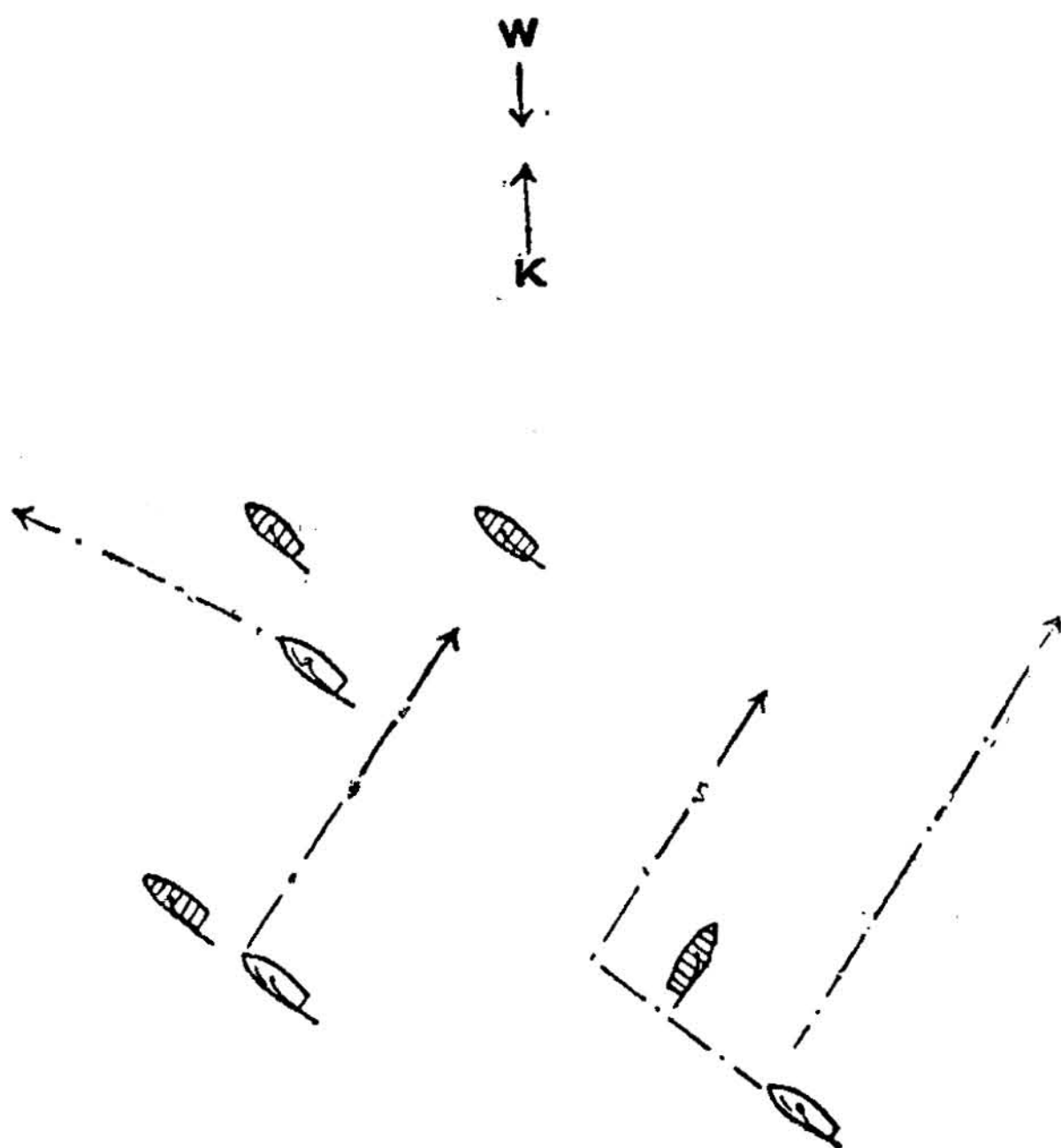
また、3 号艇と 5 号艇はどうしたよいか？

答

大部分の敵がスターボードタックであるから、7号艇は他艇と異なる風の状態に置く為に反対のコースを選ぶべきである。しかし最も近い敵（6号艇）に邪魔されぬよう直ぐタッキングするか、又は6号艇の航跡を約2艇身通り越してからタッキングすべきである。

5号艇は4号艇の航跡より逃れる為、タッキングすべきである。

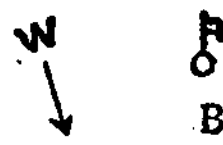
3号艇が速力の速い艇ならば、ベアアウェイして1号艇の風下突破をやるべきで、遅い艇ならばタッキングすべきである。4号艇と5号艇がタッキングする場合には、1号艇と2号艇とが競り合うのを予想して、3号艇はタッキングする事も考えられる。



28

問

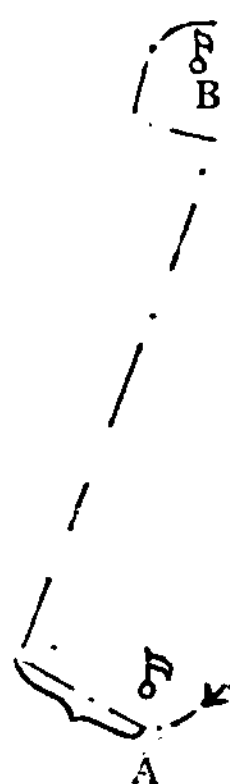
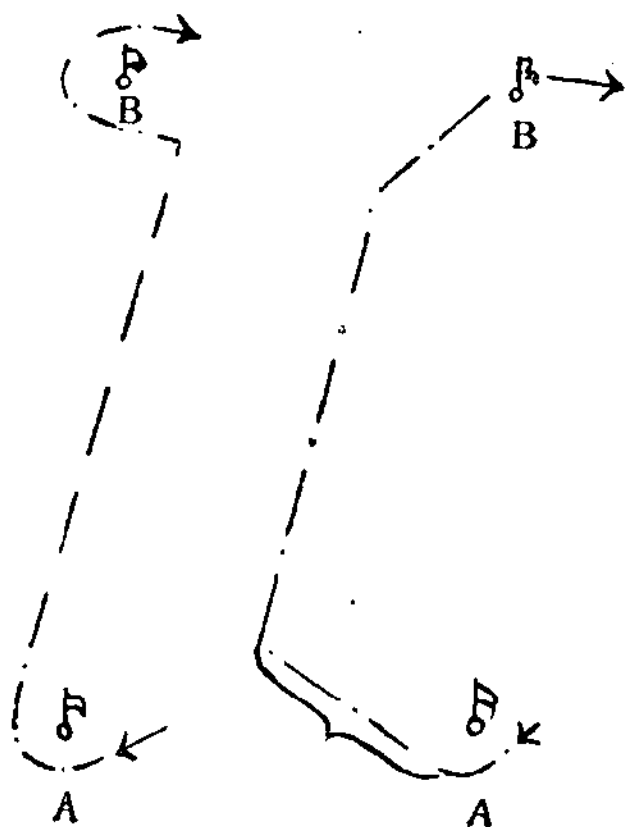
AからBに向う場合，どんなコースが適当か？（マークAとBの距離は約1浬）



答

直ちにタッキングせよ。スターボードタックのレグは，マークBの傍で引くべきである。

何故ならばスターボードタックのレグはここで初めて本当の長さが判断できるのであるから。*



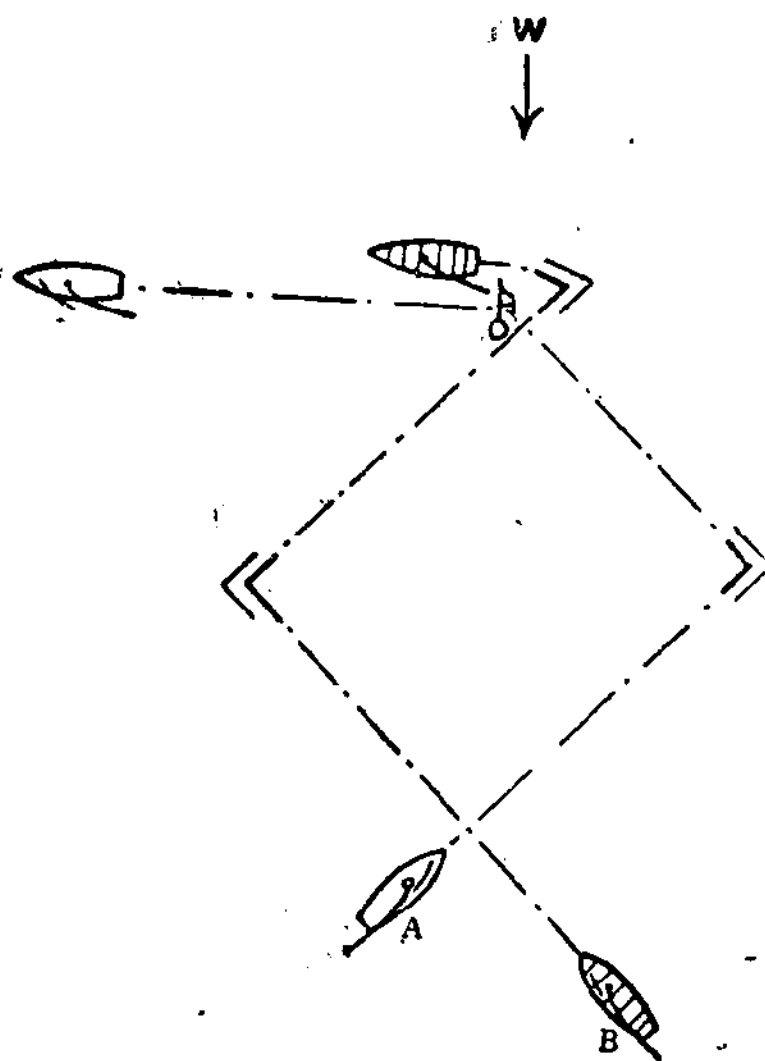
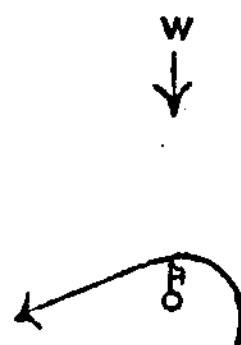
* 勿論，マークの間隔が短い場合にはマーク回航後そのままスターボードタックで走り，1回のタッキングでマークに到達すべきである。

問

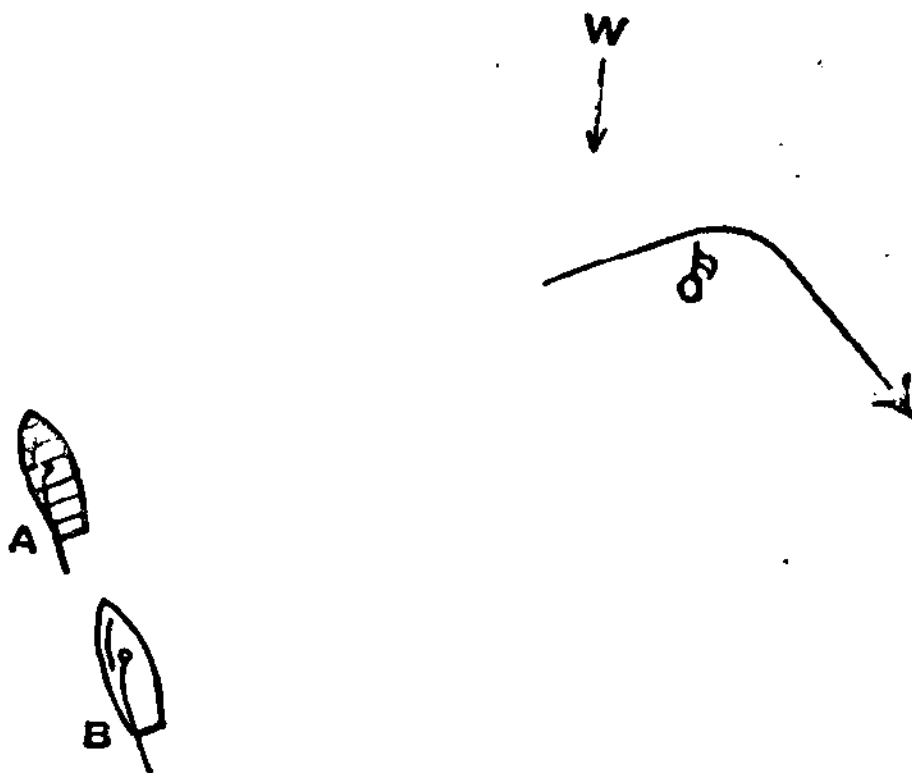
Aはどんなコースを引くべきか？

答

AはBをブランクットせずに、そのままのコースを続けるべきである。こうすればAは、敵が2回タッキングするのに比べて、Aは只1回のタッキングでマークに到達し得るし、またもし最悪の事態の場合でも、マークの前でスターボードタックで敵をおさえる事ができる。*



* もしもAがBの風上でタッキングすれば、Aは3回タッキングをする事になり、これによつてリードの一部を失う結果を招く。

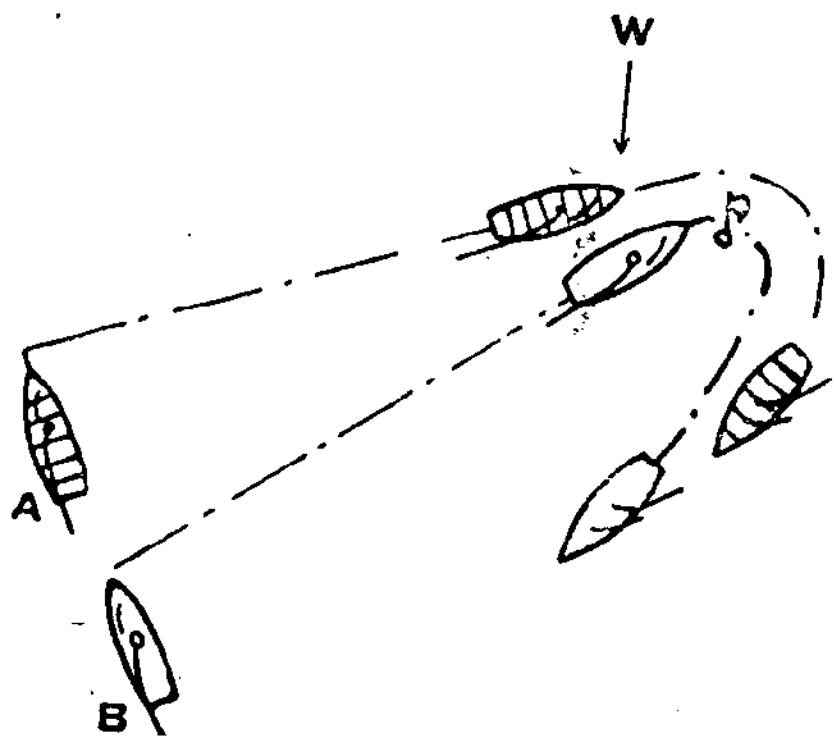


問

Bはどんなコースを引くべきか？

答

Bは敵より先にタッキングすべきである。
 こうすれば、万一風の
 状態が良ければ、敵よ
 り早くマークに到達す
 る望みがある。



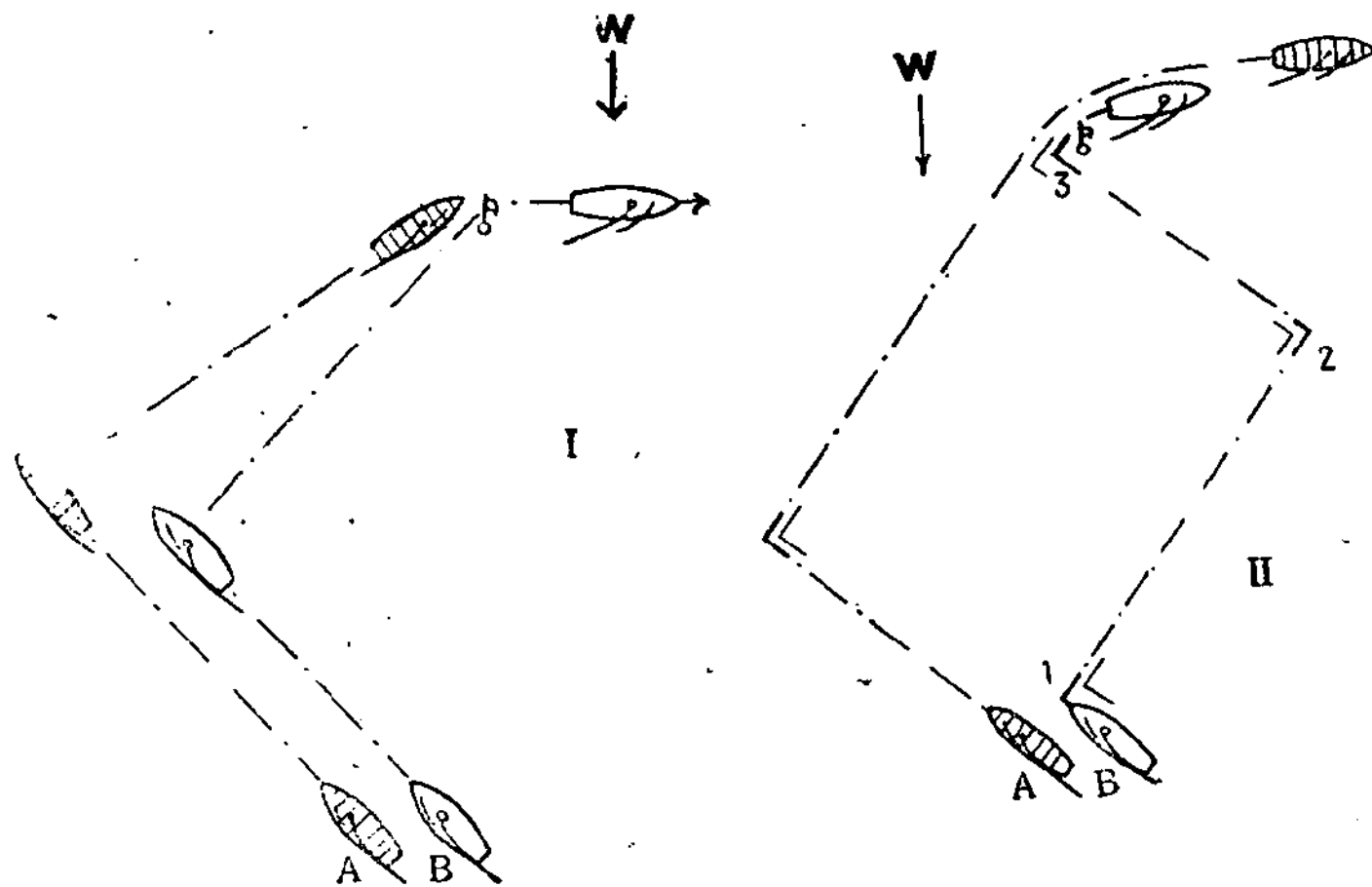
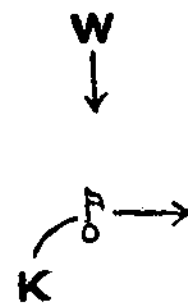
問

Bはどんなコースをとつてマークに向うべきか？

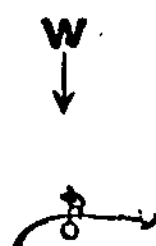
答

Bは最悪の位置に在るけれども、マークに向つて走り得る様になるまでこのコースを続けるべきである。AはBが不利あるタックである為に、Bがタッキングするまではタッキングできない（図I）。従つてBはAより早くタッキングでき、またマークにも近いので先に到達できる。

もし図IIの様にBがタッキングすれば、マークを廻るまでにはBは3回タッキングしなければならないので、ただ1回のタッキングで済むAより、ずっと遅れる事になる。



32

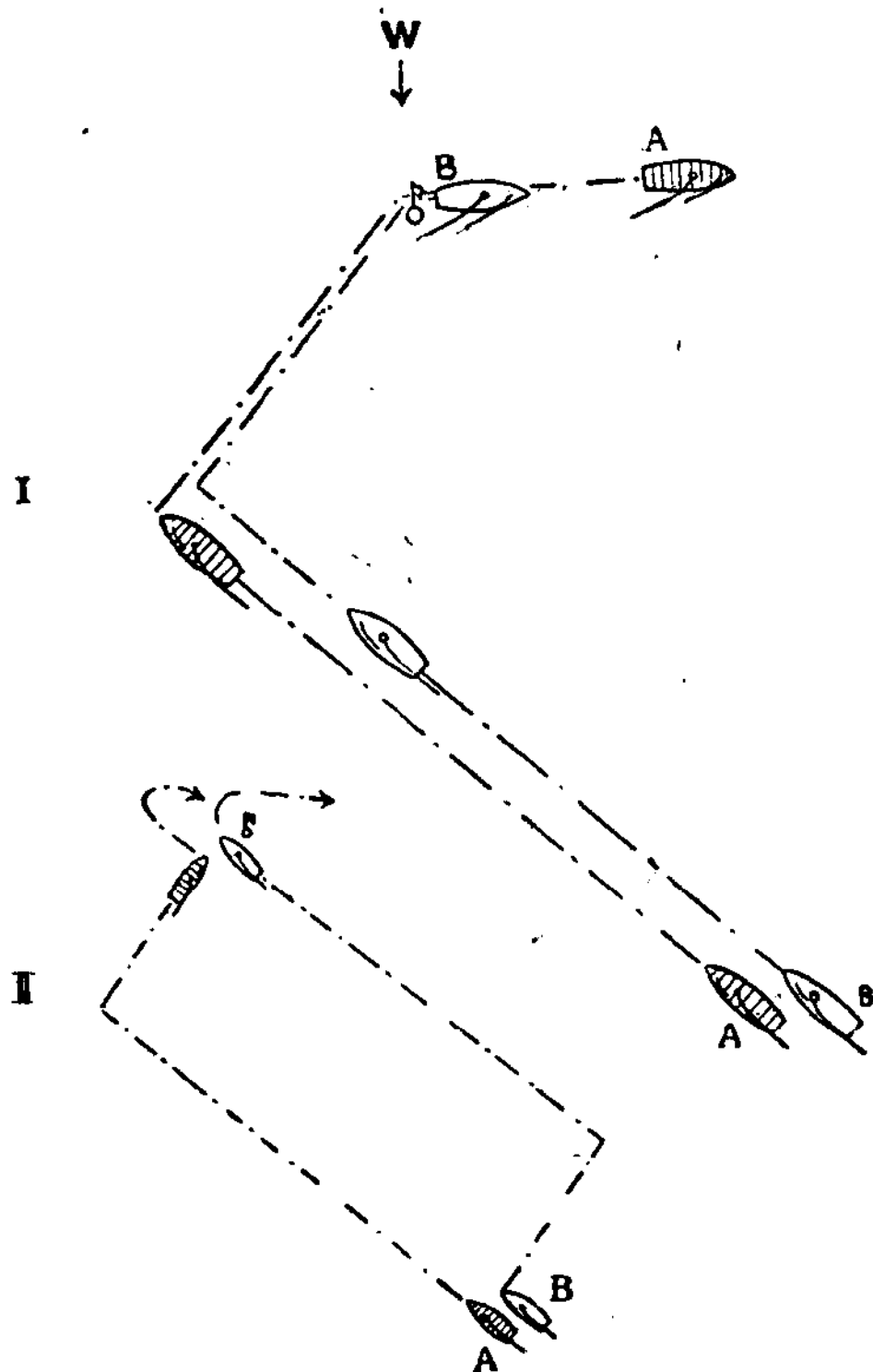


問

Bはどんなコースを引いてマークに向うべきか？

答

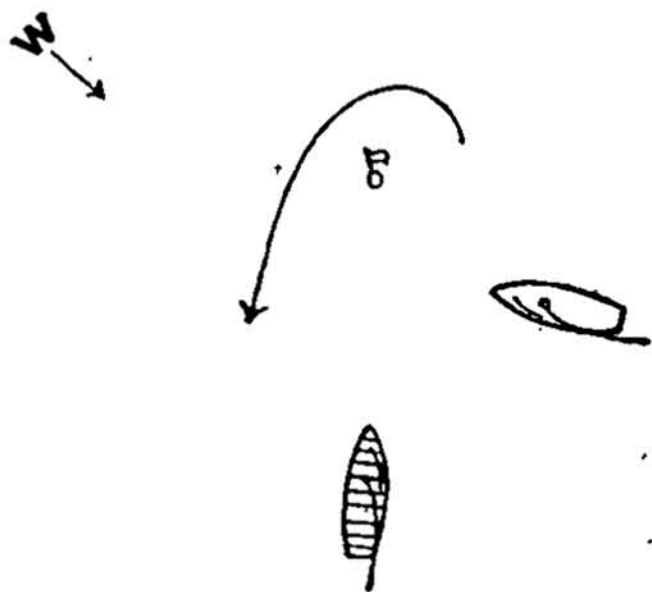
前の問題と異なる点は、スターボードタックのレグが長い事である。その為に、BはAの S. L. P. のためにレグの終りには、A よりもずっと遅れてしまう(図 I)。従つてこの場合には図 II のように走らなければならない。何故ならば、風が不規則な場合にはBは2回タッキングしても、なおマークの前でスターボードタックで敵をおさえる事ができるかも知れないからである。



33

問

マークに近い方の艇は、どんなコースを引くべきか？



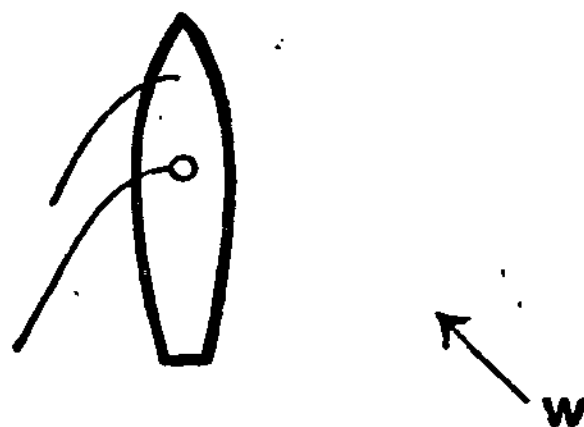
答

マークに近い艇は、先ずポートタックでやつて来る敵をタッキングさせ、しかる後にタッキングすべきである。



第 4 章

ウインドアビーム

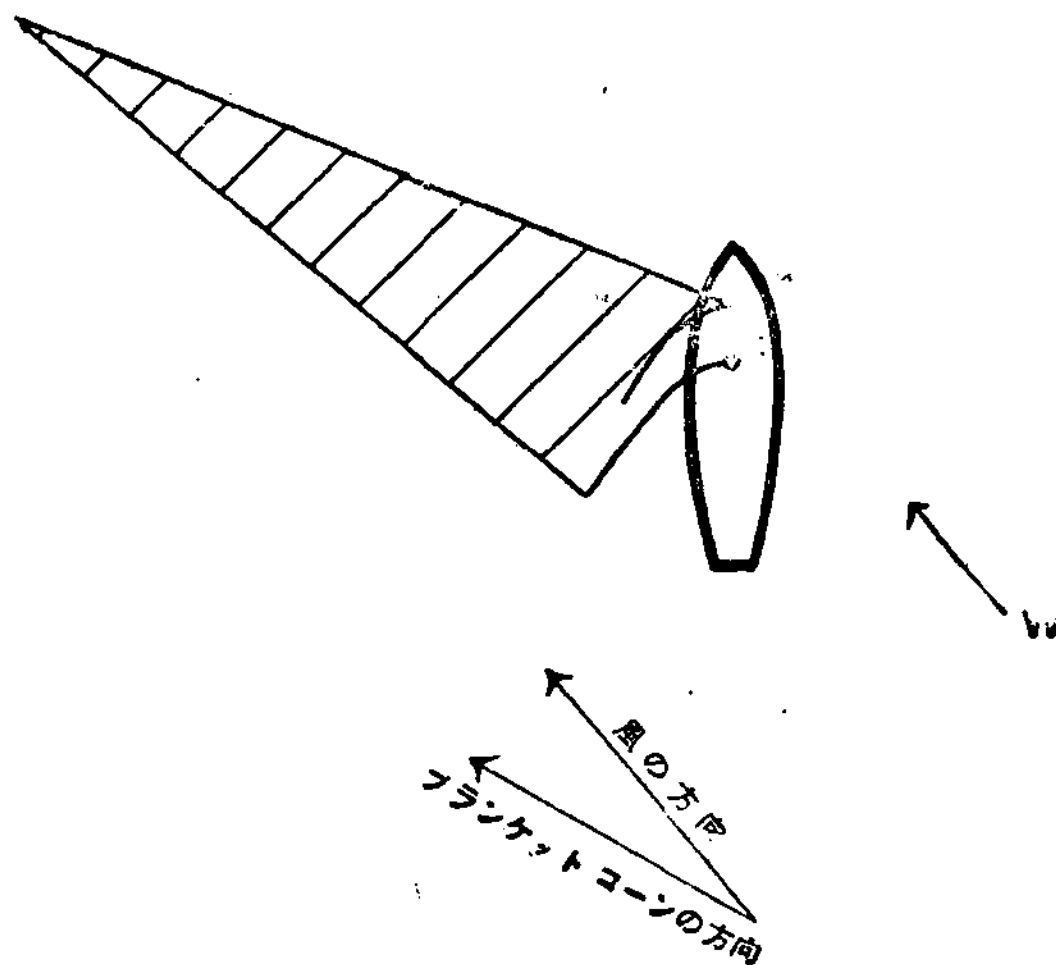
**問**

ウインドアビームの場合、ブランケットイングコーンの位置はどの辺か？ またセールをトリムする場合に最も大切な事は何か？

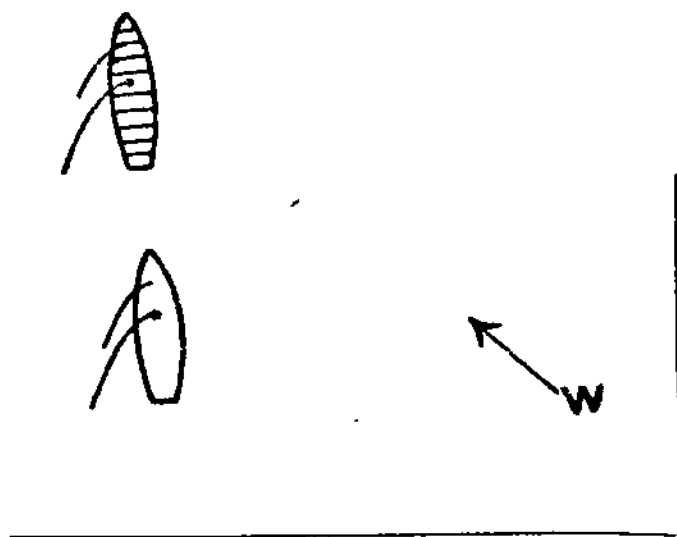
答

ブランケッティングコーンは真の風の方角には存在せず、艇の速度によつてその方向より幾分後方に偏している。その方向はペナントによつて知る事ができる。

セールの位置について最も大切な事は、メインスルの風下に於るスロット効果 (Slot Effect) 即ち連続的に気流をしぼりながら流すことである。クローズホールドの場合にはこのスロット効果は常に存在するが、アビームとなると、メインスルの風下の気流は乱れやすくなる。この連続的な気流はジブを適当に広く張り、メインスルを注意して取扱うことによつてのみ保持され得るのである。



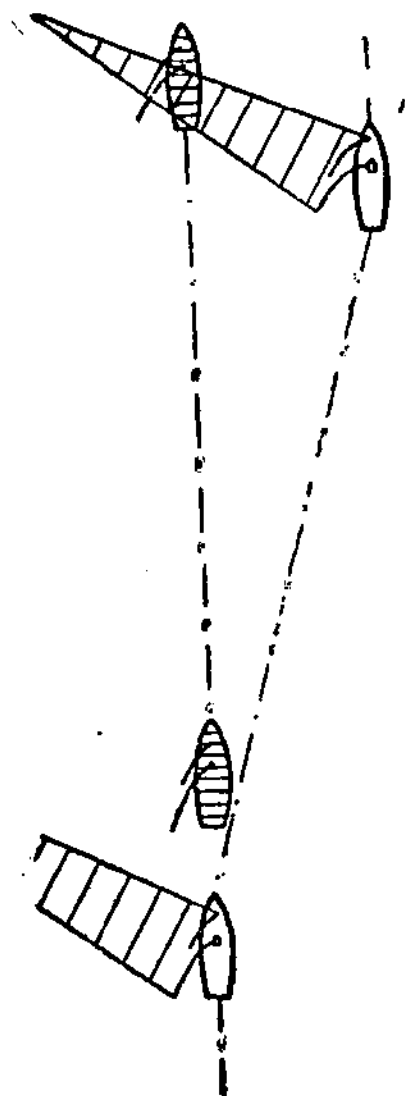
35



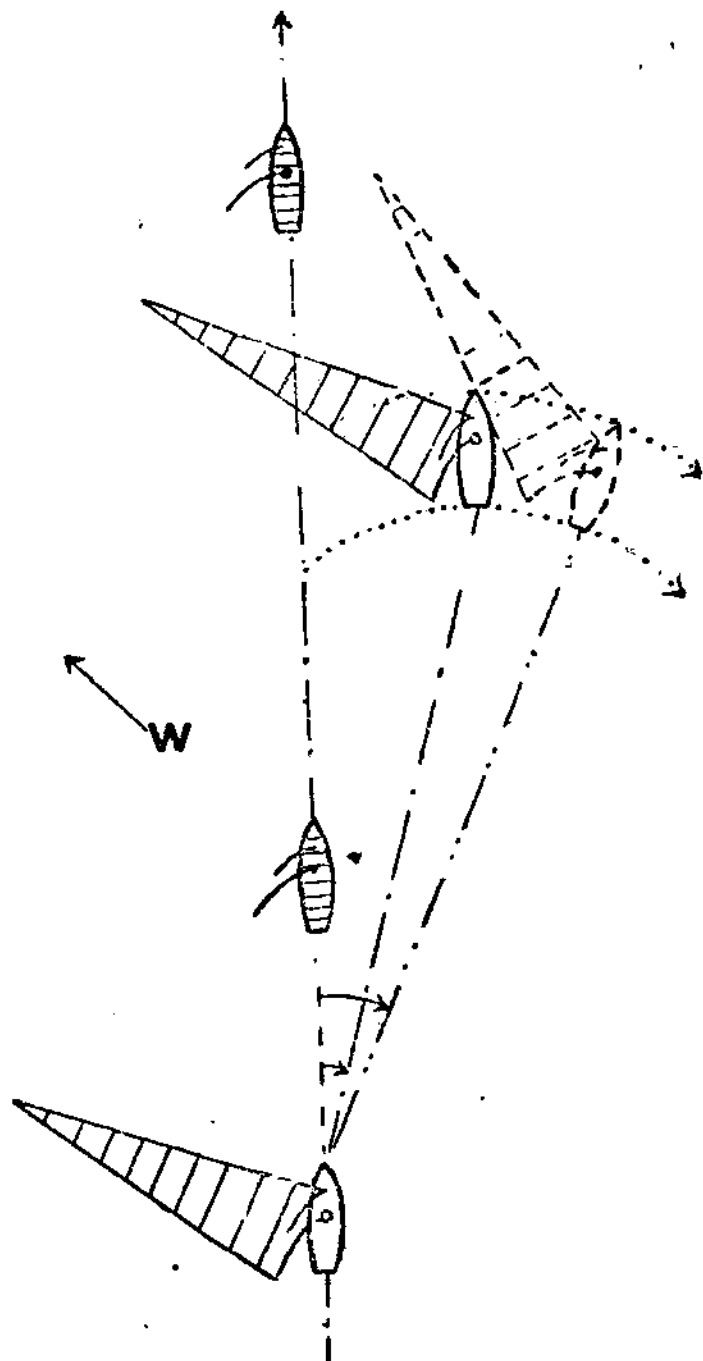
問

後続艇は如何に攻撃すべきか？

(答 a)



I



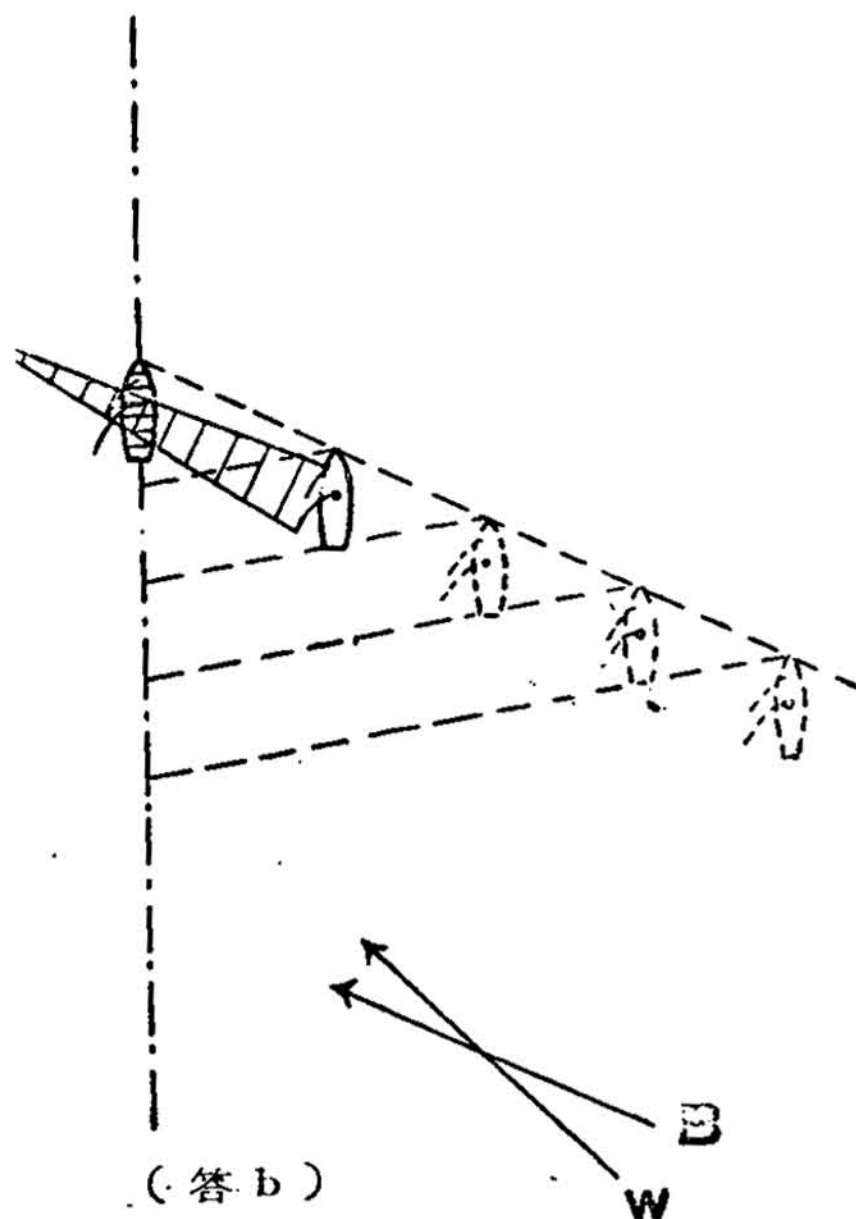
II

答

- a. 後続艇は敵をブランクットする為にラフィングしなければならない(図Ⅰ)。この攻撃法は敵の直後に於いてのみ可能である。何故ならば、敵がずっと前にいる場合にはラフィングする距離が長くなり、ブランクティングコーンが敵のセールまでとどかないからである(図Ⅱ)。

1艇身以上遅れている場合には、風上または風下に大きな弧を描いて迂回を試みるだけで、攻撃は問題にすべきではない。

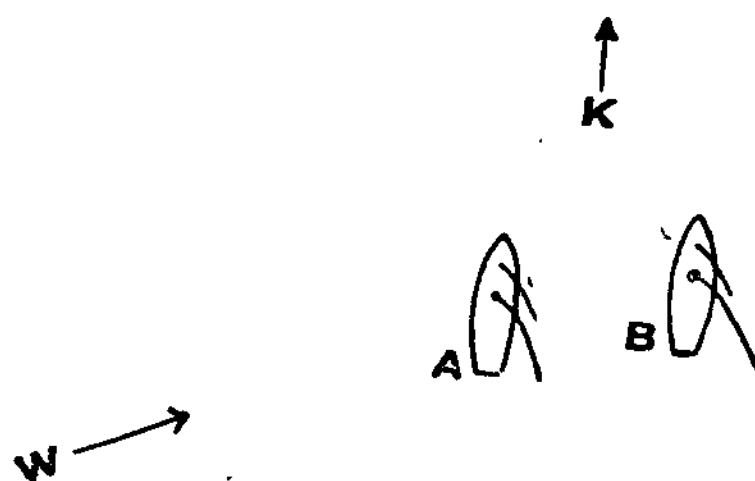
- b. この図はクォーターの場合に、風上よりの攻撃は敵の直ぐ後方に於いてのみ可能であるということを、分りやすく理論的に示したものである。敵のセールをブランクットする為には、後方の艇は点線で示された風上位置に行く事が必要である。これを見ると、風上に走る距離及び敵との距離が余り大きい場合には、ブランクットの効果がなくなってくる事が良く理解されよう。



W…風の方角

B…ブランクットの方向

36

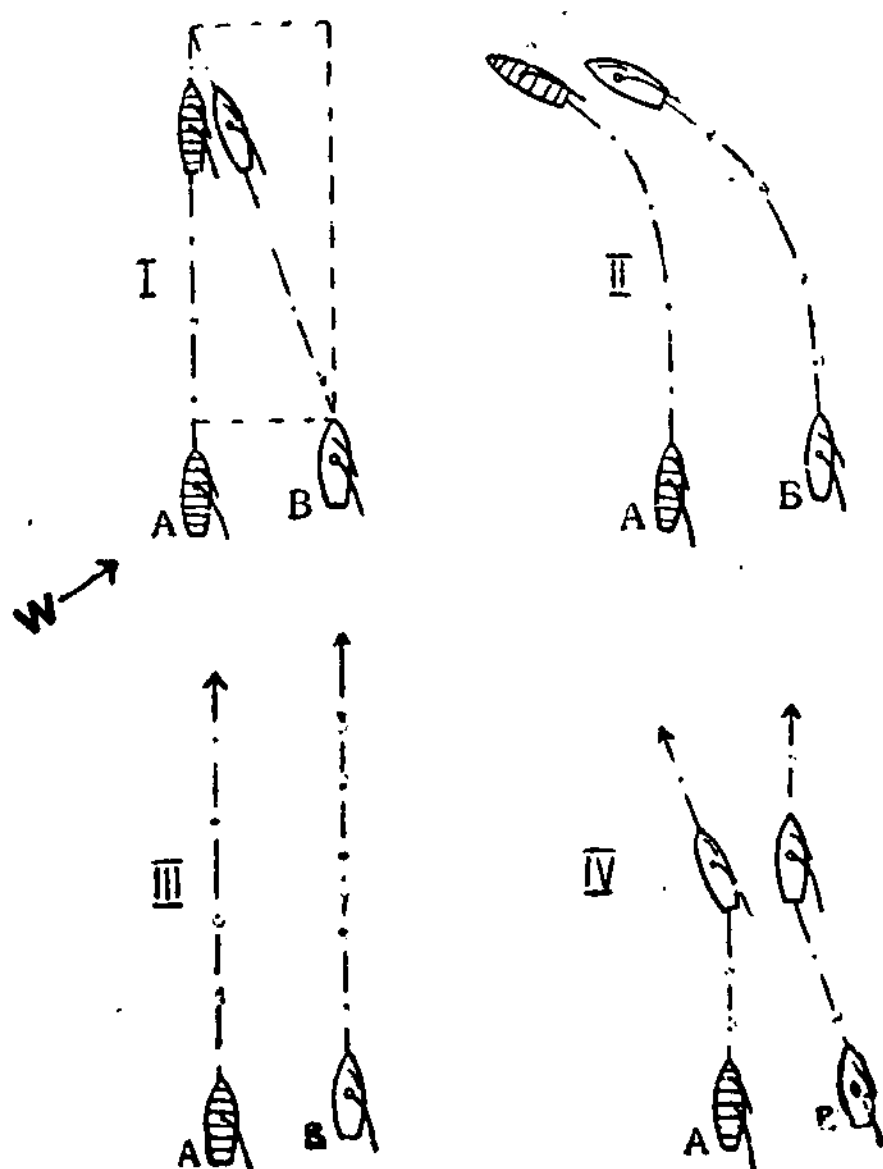


問

Bは如何に防禦すべきか？

答

Bがこの位置を保持することは極めて困難である。(Bがもう少し前にいれば、ラフィングしさえすれば簡単に保持できるのであるが。) 風が一瞬振れたとしても、Bは敵のブランケットイングに陥つてしまう。図Ⅰの様に風上に上つてもS. L. P. に達し得る見込みは半分位しかない。何故なら、敵よりも長い距離即ち対角線上を走らなければならないからである。敵が同時に切上る場合も同様である。何故なら、この場合はBは敵より大きな弧を描いて走らなければならないのである(図Ⅱ)。従つてこの防禦法としては、図Ⅲの様にどこまでもこのコースを続けるか、または図Ⅰの様に風上に切上るか、それともⅣのようにその両者を組合せて用いるか(即ち先ず少しラフィングし、敵がラフィングする瞬間にベアアウェイする)の3方法が考えられるが、このいずれを採るかは、艇の性能如何で決定すべきである。おそらく、図Ⅳの方法が最もよい方法であらう。



37

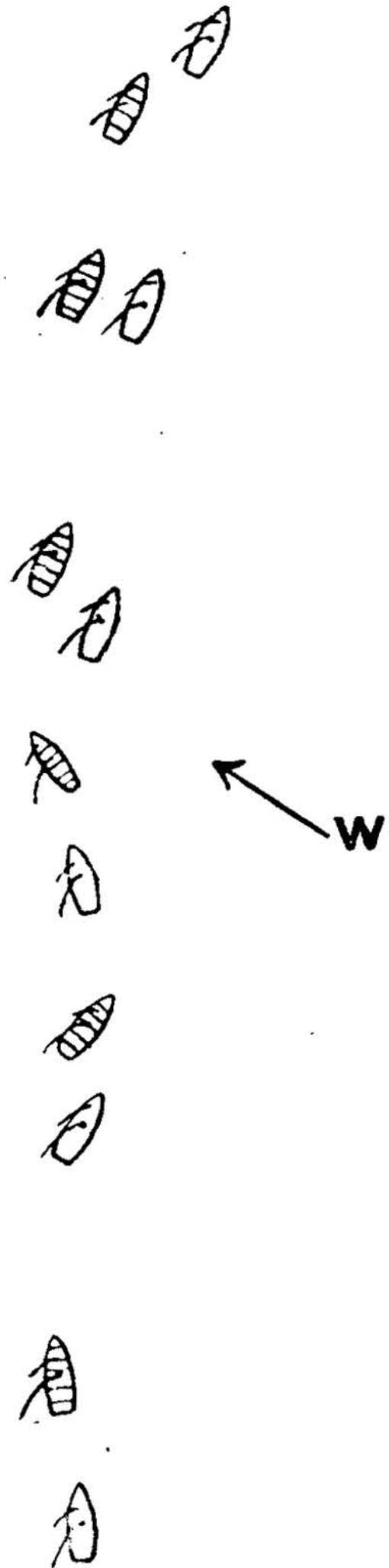


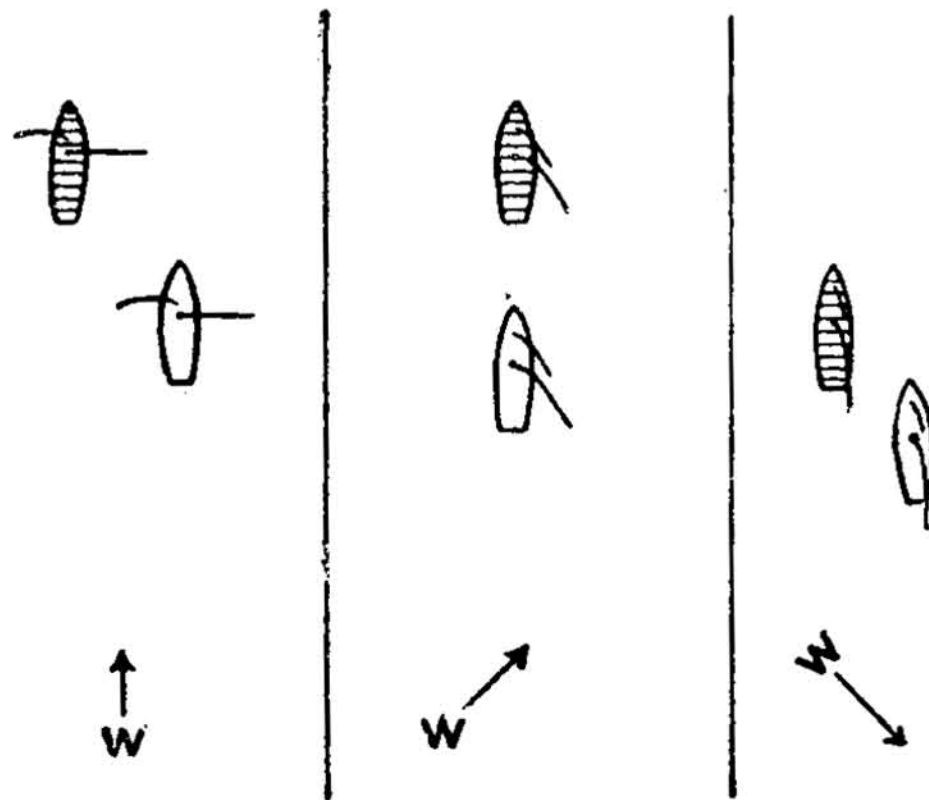
問

クォーターに於る攻撃はどうしたらよいか？

答

風上及び風下に “見せ掛けの攻撃” を行う。先行艇のヘルムスマンは、神経を乱されて周囲に眼を奪われてしまうから、後続艇よりも大きなジグザグコースをとる。従つて長いコースを走らなければならない。





問

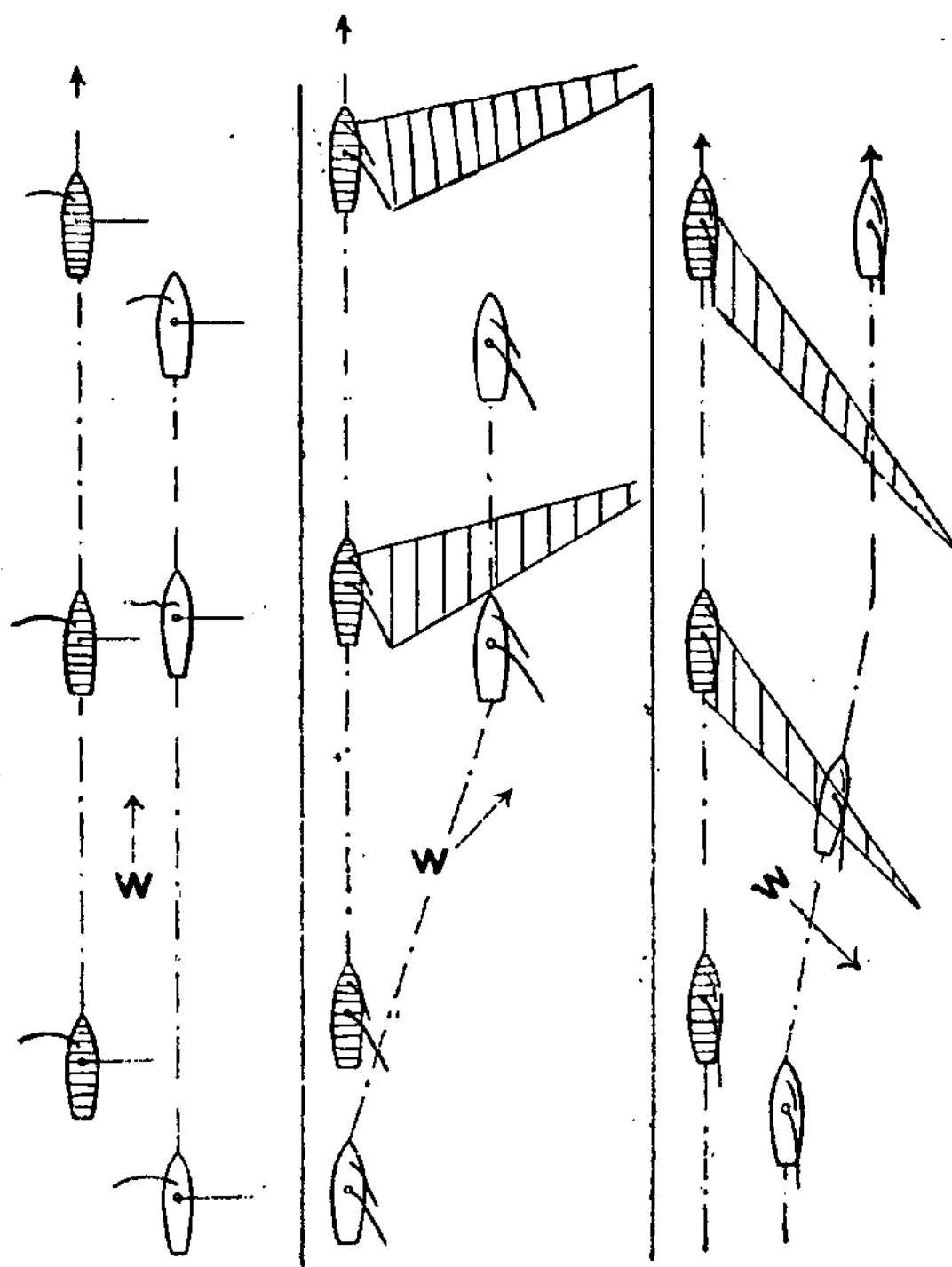
図の様な位置にある場合，風下突破が一番容易なのはどの場合か？ またどの場合が一番困難か？ 追風，クォーター，クローズホールド。

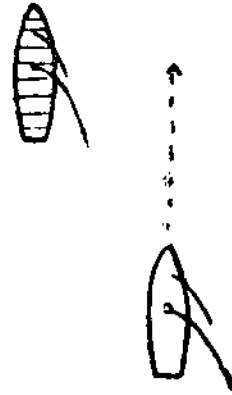
答

クローズホールドに於る風下突破は、両艇間の距離がこの様に近い場合は最も容易である（極く短時間で済む）。

追風の場合は風下突破は困難である（もしも敵が直ぐ傍にいる場合は殆んど不可能である）。

クォーターの場合は普通の状態では成功しない（例外は問題39を見よ）。





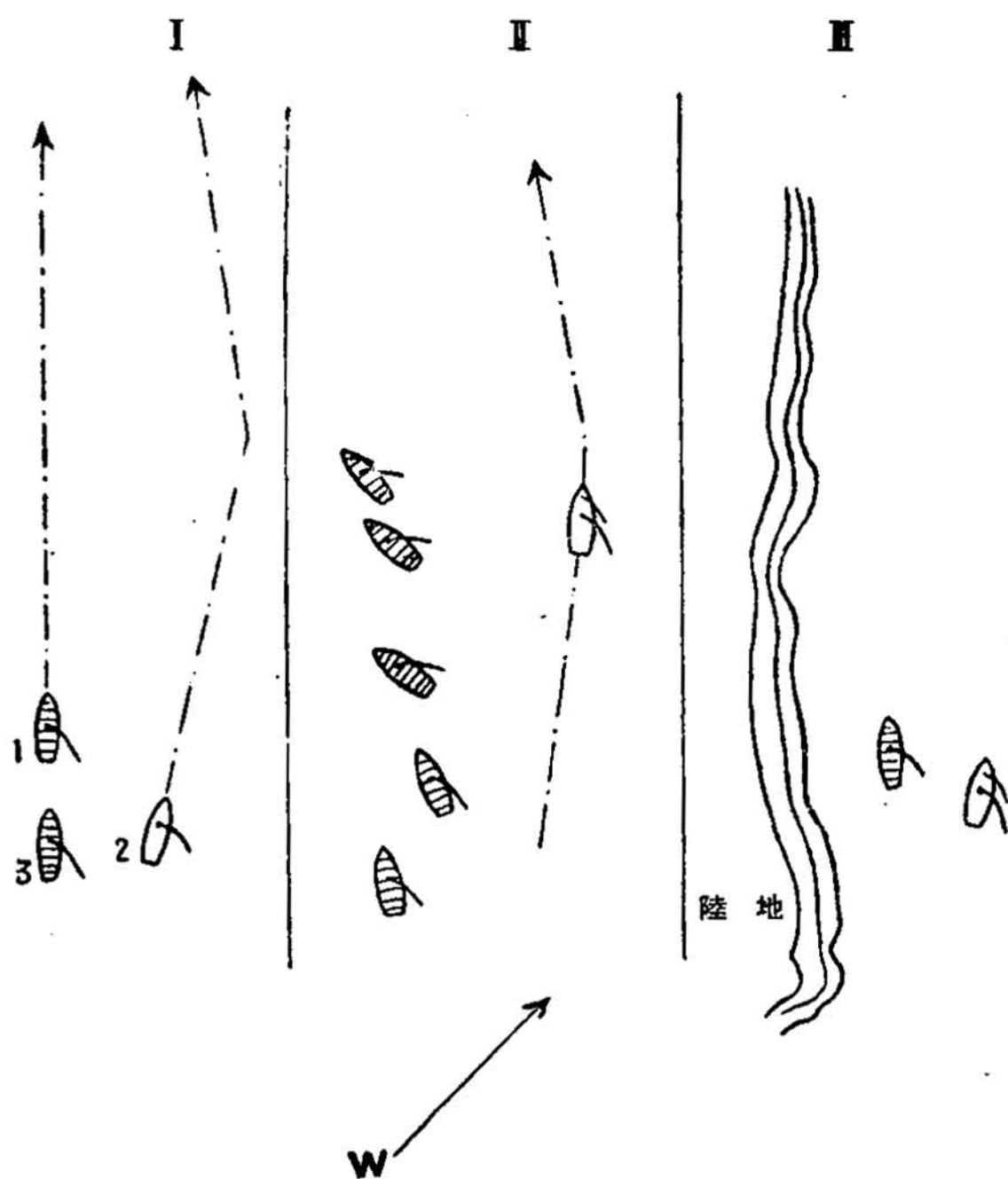
問

クォーターに於る風下突破が可能なのは、どんな場合か？

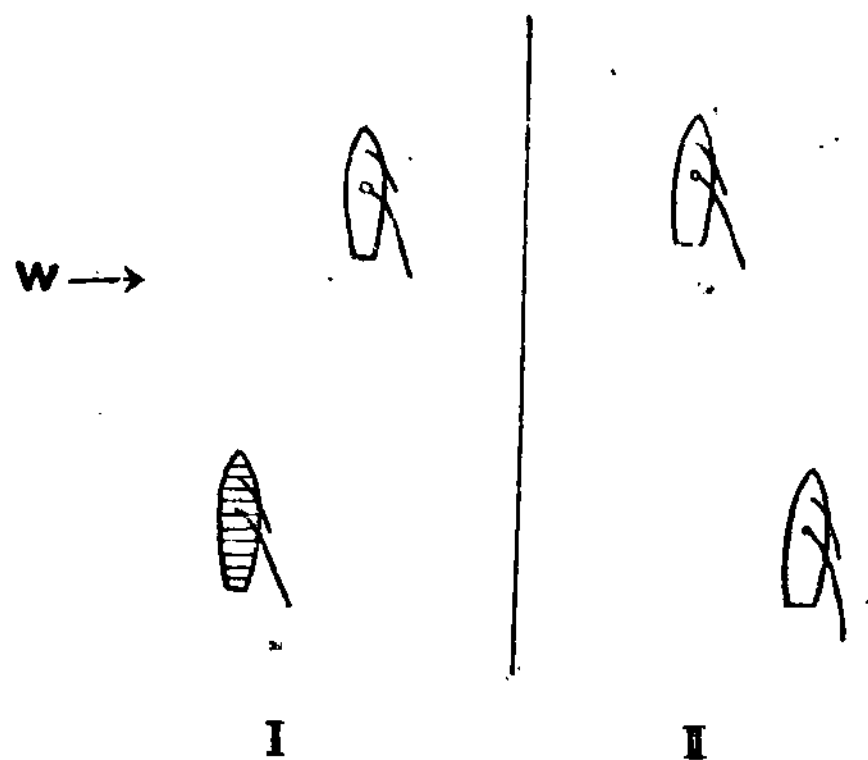
答

クォーターに於ける風下突破は通常不可能であるが、次の場合は例外として成功する。

1. コースが長い場合（ベアアウェイして風下へコースを引いて迂回する）。
2. 風が極く弱い場合（敵のブランケットイングコーンの効力が少ない）。
3. 陸からブランケットされている場合（敵は風上にいるから陸のブランケットの影響がより大きい）。
4. 風向が急激に変化する場合（敵のブランケットイングコーンが急に自分の後ろになる事がある）。

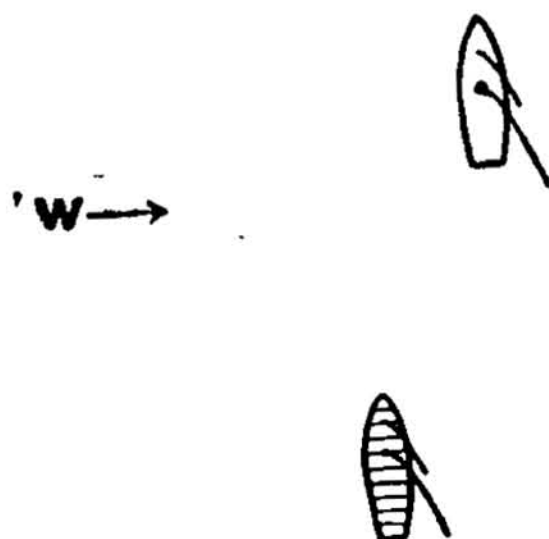


5. 敵の直後に第3の艇が続いている場合（敵はベアアウェイして来ない）。
6. 海面が広い場合（多数の艇が互に風上に出ようとして、ラフィングマッチを行いながらコースから離れてしまうことがある）。



問

先行艇にとって、どちらの位置の方が都合がよいか？



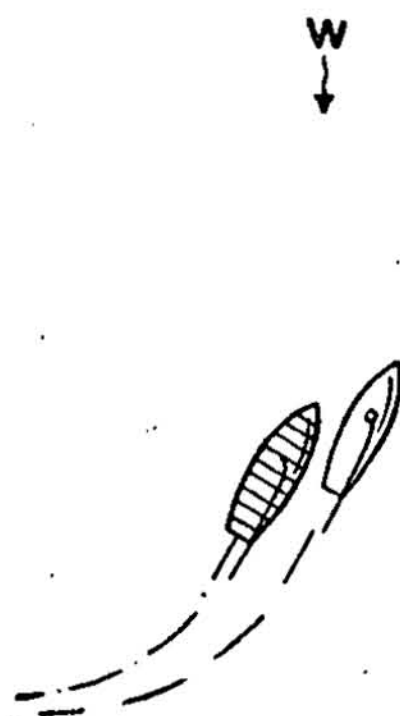
答

どちらでもよい。

しかし、よく風上に切上る艇ならば風下からの防禦（図Ⅰ）の方がよい、何故ならば、

1. 敵の風下突破は確実に防げる。
2. ラフティングマッチを避けるのは容易である。
3. S. L. P. によつて防禦できる。
4. ラフティングして速力を増す可能性もある。

41.



問

ラフティングマッチには2通りの方法がある。どんな方法か？
またそれはどんな場合に応用されるか？

答

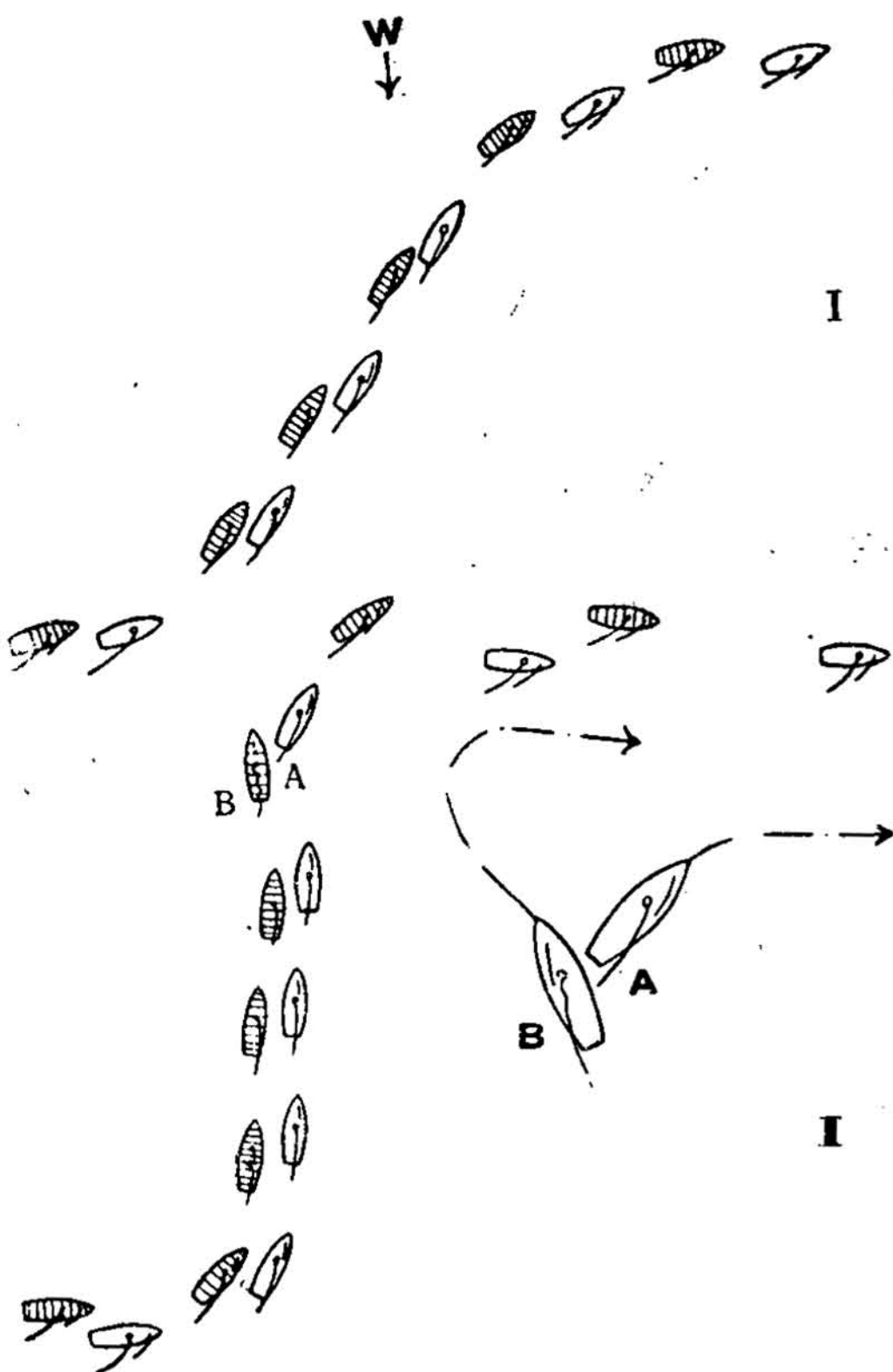
普通のラフイングマッチ； 両艇が互にラフイングして走るもので、この場合には風上艇は徐々に遅れる（図Ⅰ）。

極端なラフイングマッチ； 風下艇は自分の艇も風上の敵の艇も止まつてしまうくらい強く且つ長くラフイングする。そして両艇が止まろうとする瞬間に風下艇は急激にベアアウェイする。そのため敵は同時に風下に向うことができなくなる。これがこの方法の秘訣である。

Bが再びコースに向けようと苦勞している間にAはそこから走り去ってしまう。（図Ⅱ）

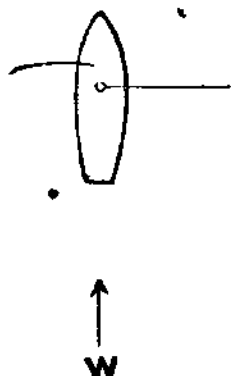
この方法では、場合によつてはBはタッキングさせられることさえある。

この2番目の方法は時間が相当かかるので、第3の艇が近くにいない場合にのみ使う事ができる。



第 5 章

追 風



問

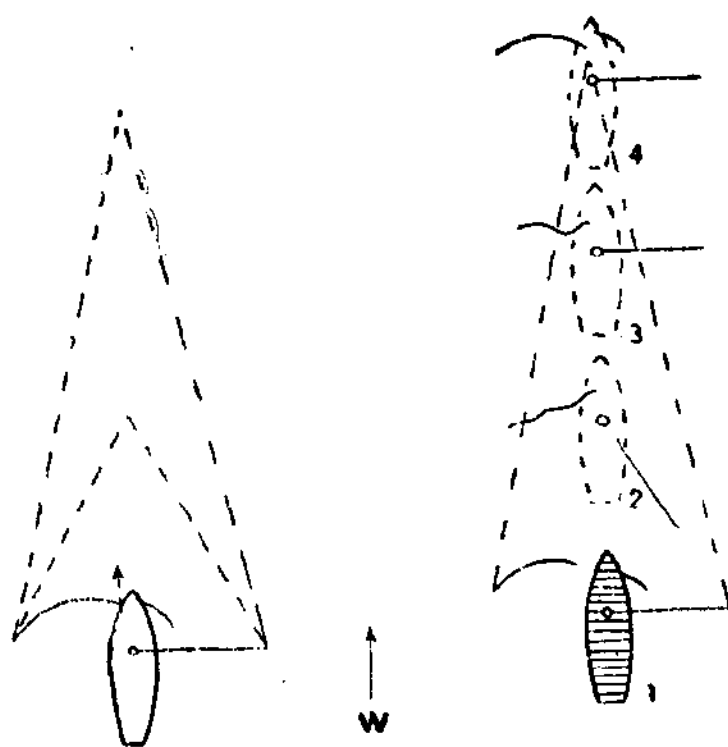
追風の場合、ブランケットイングコーンは何処にできるか？ その届く範囲はどの位が？ また追風帆走で大切な事は何か？

答

ブランケットイングコーンはセールと直角の方向にできる。その長さは、軽風の場合はマストの高さの 1~2 倍で、強風の場合は 4 倍位である。

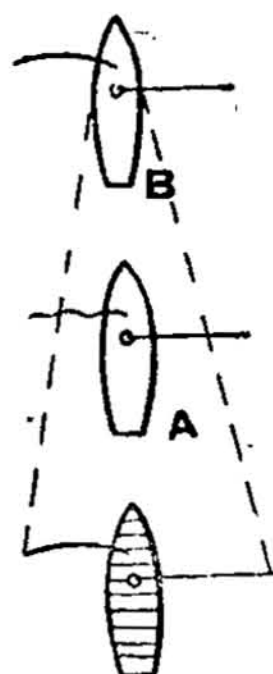
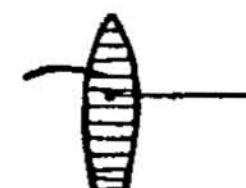
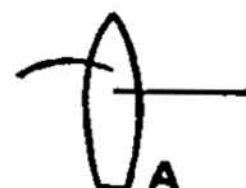
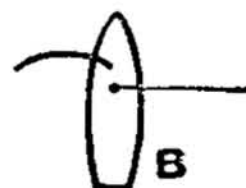
追風の帆走で大切なのは次の事柄である。

1. メインシートをできるだけ出す。
2. スピンネーカーは、これに当つた風がメインスルの風下を打たないように、できるだけ前に出す。これによつてスピンネーカーとメインスルの間に、都合よく風の流出する間隙が作られる。
3. 死点（デッドポイント）を避けよ。



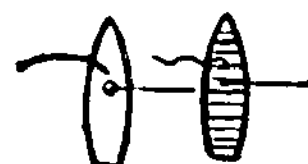
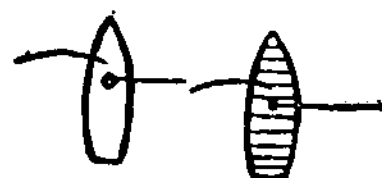
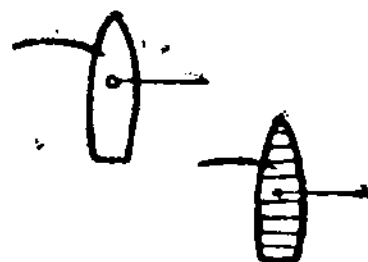
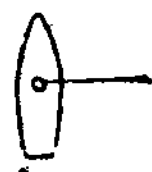
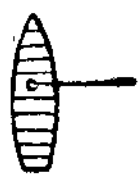
問

AとBのうち、どちらが強くブラケットされているか？



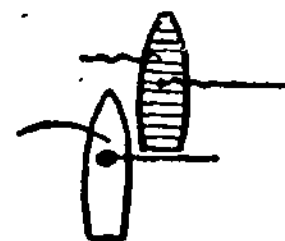
答

Aの方が強くブラケットされている。ブラケットティングコーンはBの後方で終っており、且つ、Aによつて新たに作られる事はないから、Bは僅かしか妨げられていない。



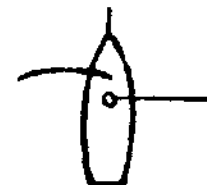
問（上図）

追風に於ける攻撃はどうしたらよいか？



答（右図）

敵に極めて接近するまでは，正確に風上から敵をブランクットし，次いで風上を通過する。（風上を通過すれば敵のスピナーカーは最後までブランクットできる）。



問

先行艇がジャイビングをする場合、攻撃艇はどうしたらよいか？

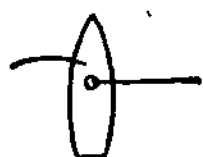


答

攻撃艇が敵をどこまでもブランクエットするつもりならば、同時にジャイビングしなければならない。

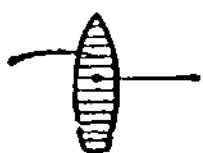


46



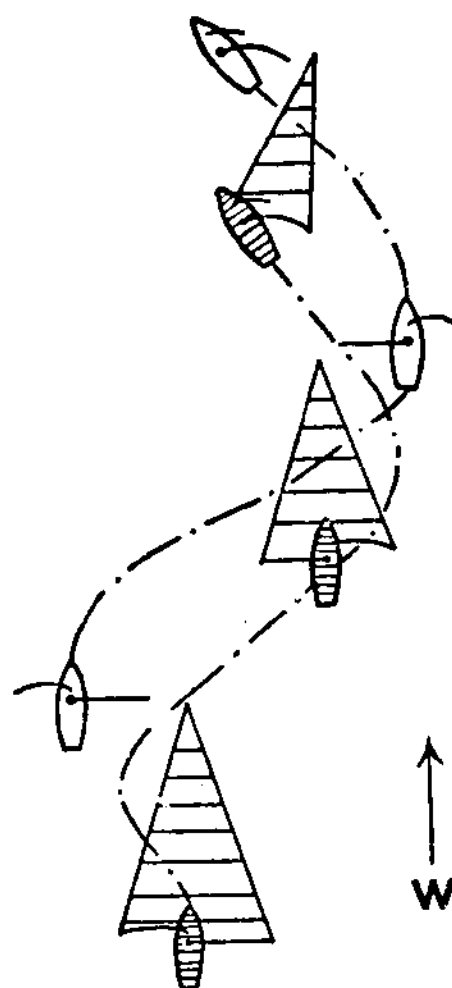
問

先行艇は如何に防禦すべきか？

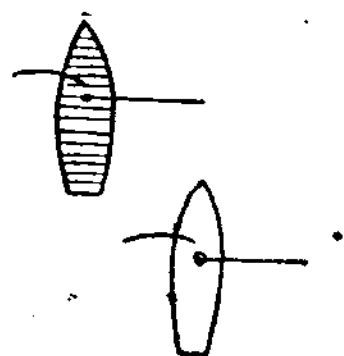


答

ラフィングし、ついでウエアリングする。これを繰り返して防禦する。ラフィングする場合に、敵が同時にラフィングしなければ、敵のブランクットはさける事ができる。



48



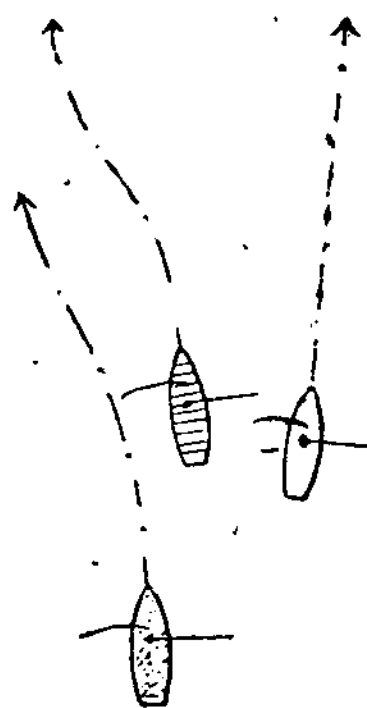
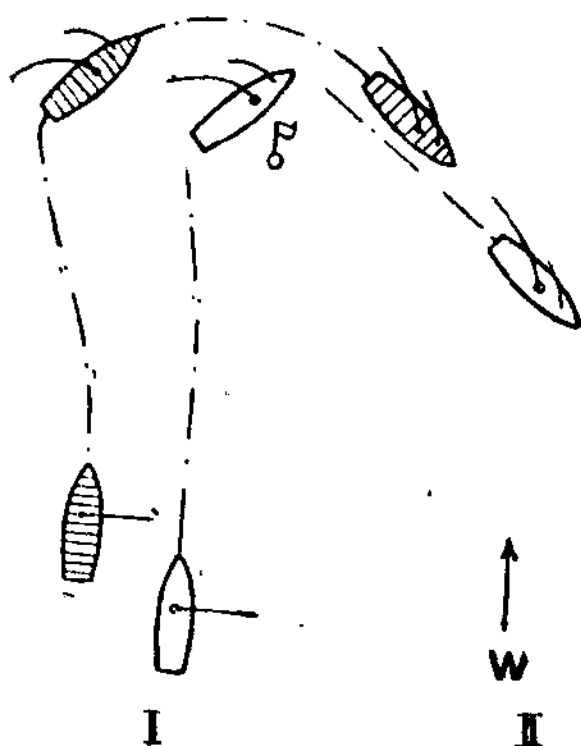
問

追風に於いて、敵から離れて風下に走るのはどんな場合か？

答

ただ次の様な時だけである。

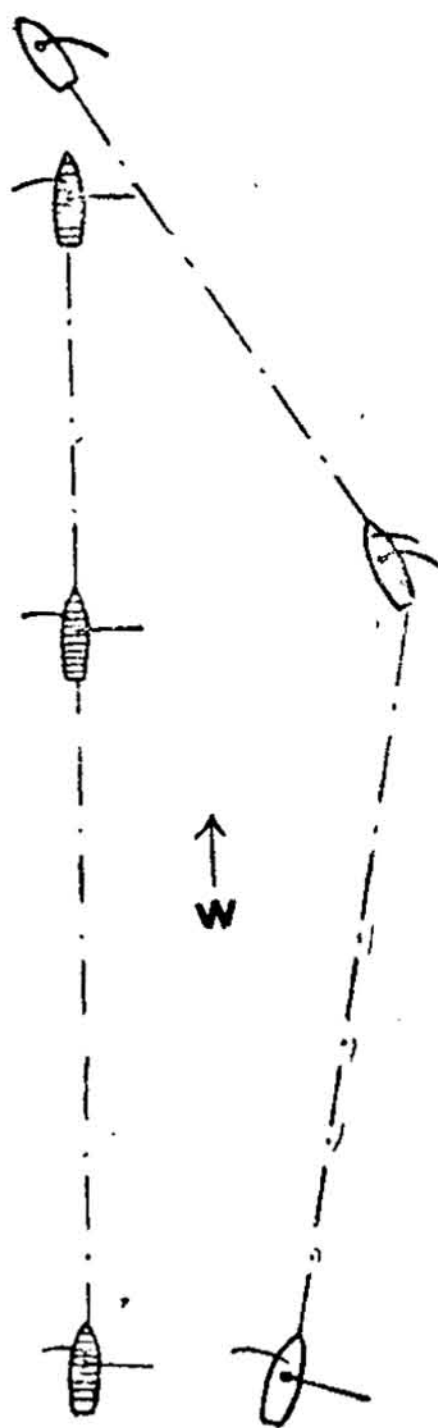
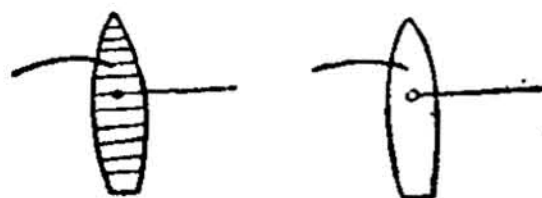
1. 次のマークが遠くなく、且つこれを回避するのにジャイビングを要する場合 (図Ⅰ)。
2. 敵が第3の艇とラフィングマッチをすると予想される場合 (図Ⅱ)。



問

追風の場合、風下突破はどんな方法でやるか？

↑
W



答

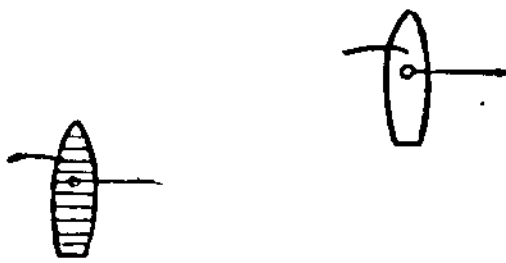
できるだけ風下へ走り（但しその時、遅れてはいけない）。その後、クォーターで速力を出して敵のブランクettを突破するように試みる。（この方法は中程度またはそれ以下の風の場合だけに適用できる）（50aも参照の事）

50

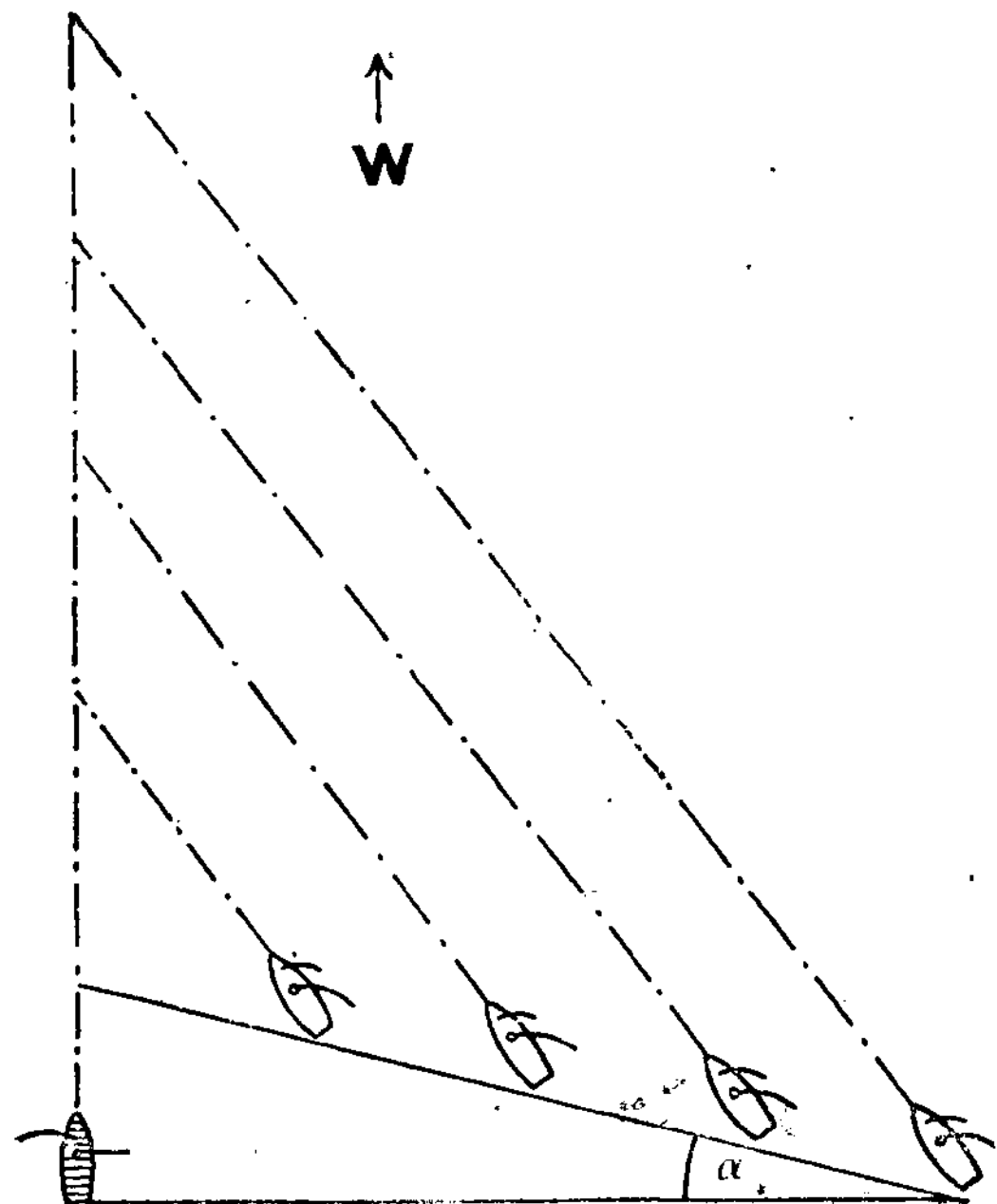


問

先行艇は敵の前を通り抜けて風上に出られるか？

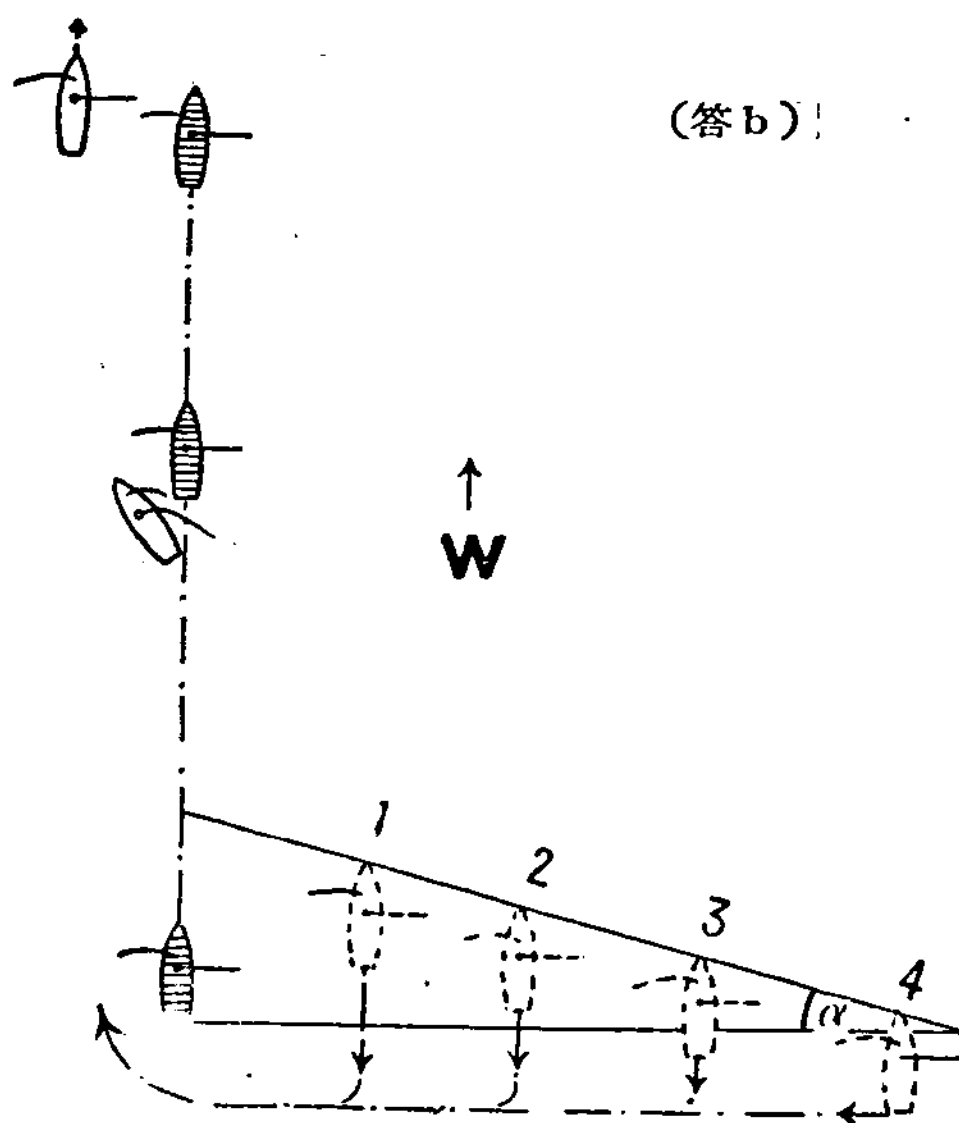


(答 a)



答

- a. (前頁下図) 否, 敵のブランクettを突破するには, 大体1~2艇身のリードが必要である。突破の可能性は両艇間の横の距離にも関係する。この距離が大きいほど, 少ないリードで突破し得る(強風の場合にはそうはいかない)。角 α はクォーターのコースによる速力の増加率を示す。
- b. (下図) 艇が角 α によつて決定される線よりも後ろにある場合(1, 2, 3 及び 4)には, 風下突破は通常の状態では見込みがない。その時は直ちにそれを止めて風上を攻撃するのが正しい方法である。



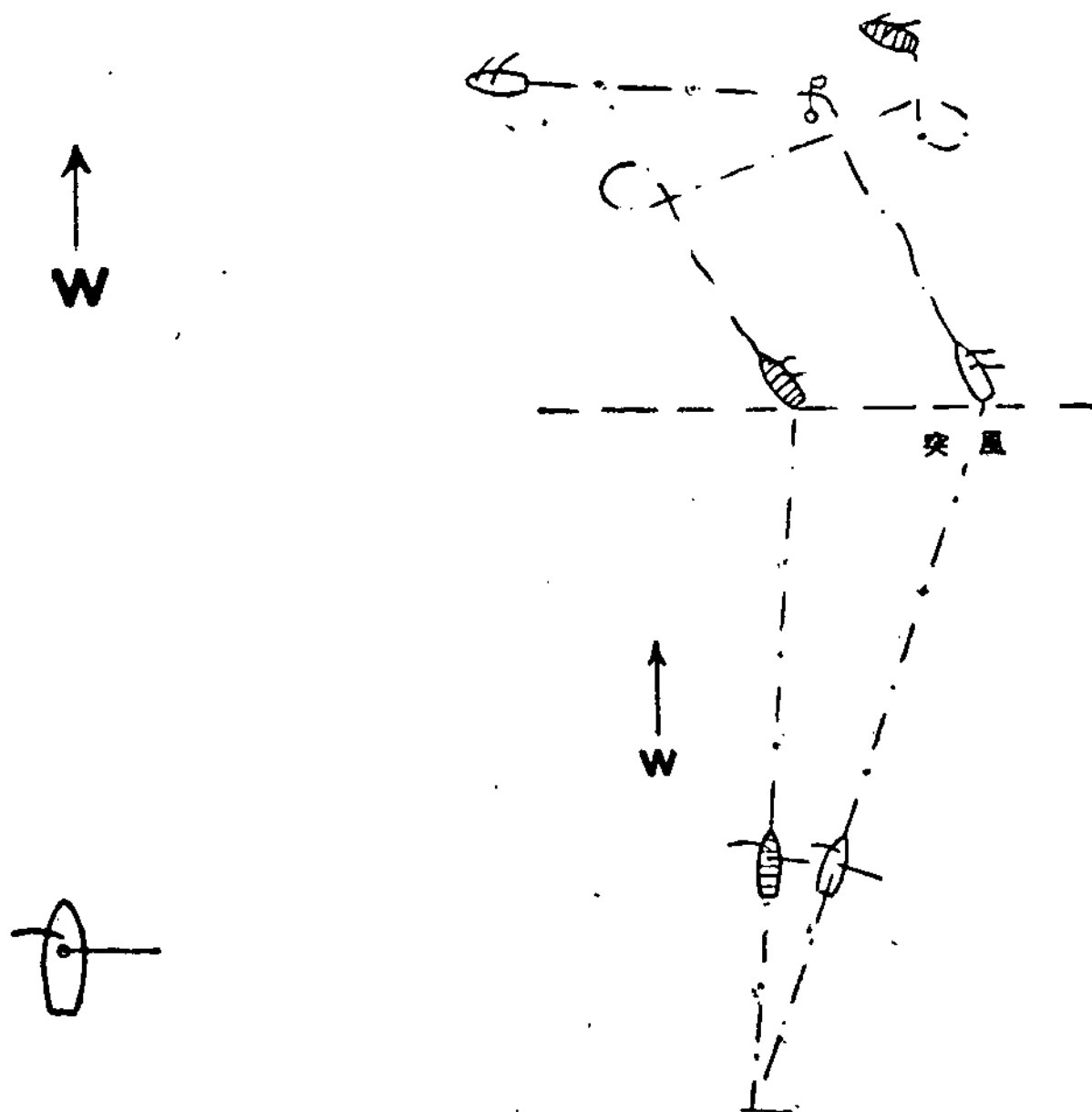


問（左図）

猛烈に風が強い場合、マークに向つてどんなコースをとつたらよいか？

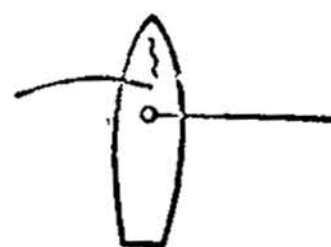
答（下図）

できるだけ風下にコースをとり、マーク回航に備えるべきである（「予備風下航行」）。こうしておけば、猛烈な突風に見舞われてもラフティングして逃げられるし、マークの手前で危険なジャイビングをする必要もない。



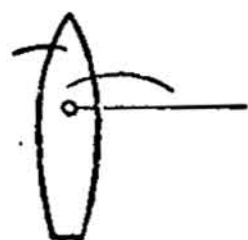
問

ジャイビングの際、先ず第1に何をなすべきか？



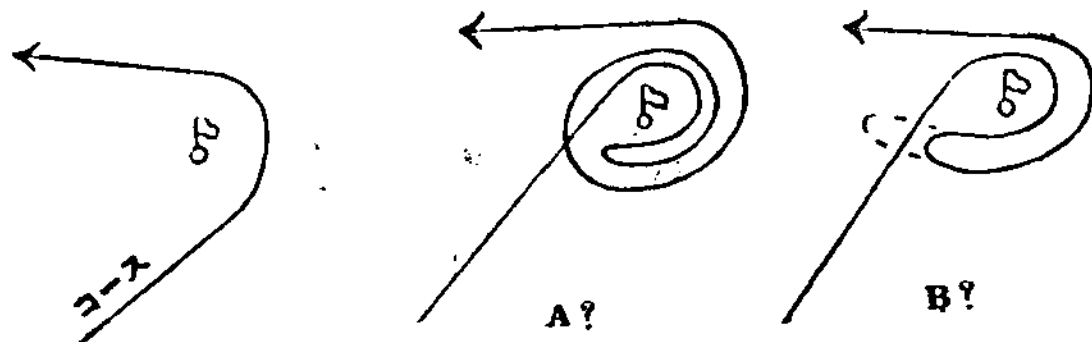
答

ジブシートを放す。こうすればスピナーカーブームは、障害なく反対舷に移すことができる。メインスルによつてブランケットしている内にスピナーカーを展開し最後にメインスルをジャイブする。



第 6 章

マ ー ク 回 航



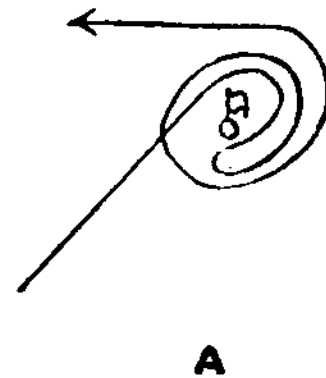
問

AとBとがマークの回航を間違えて、廻りなおした図である。果してどちらが正しく廻った事になるか？

答

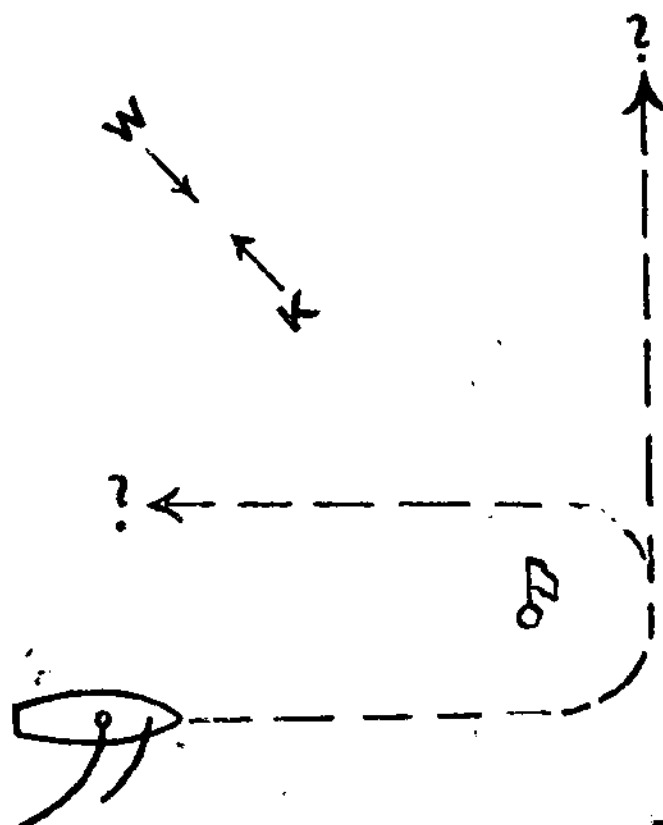
Aの場合が正しい。

Bは正しくない。たとえ点線の様に前のコースに交叉していても回航とは認められない。(マークは、コースを1本の紐と考えると、それを引張った場合、マークがその内側に来るように回航しなければならない)。



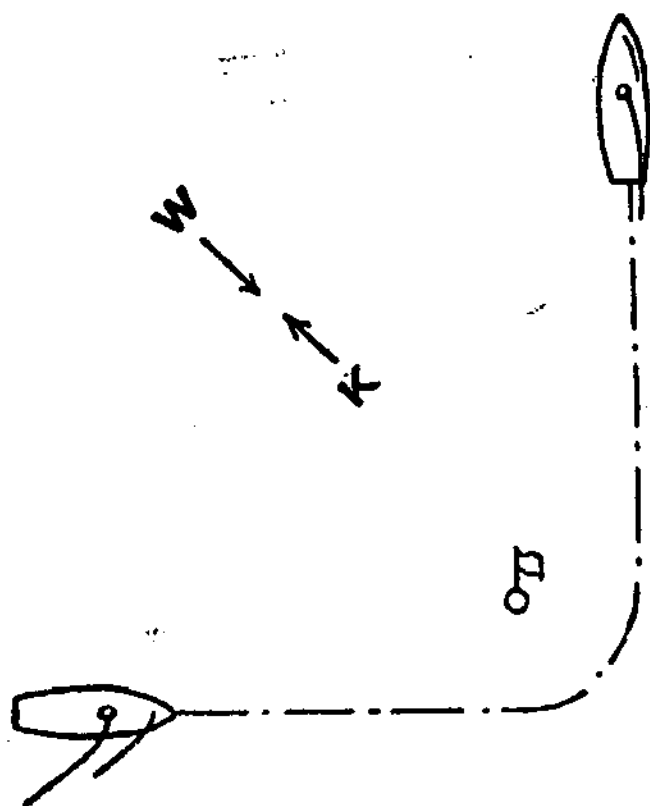
問

マーク回航後のコースが
クローズホールドになる場
合、回航直後にタッキング
すべきか、またはそのま
まのタックで走るべきか？



答

そのままのタックで
走るべきである。回
航の際、シートを締
める事によつて生ず
る「飛板作用」を利用する為であつて、
もしタッキングすれ
ば、これが利用でき
ない。



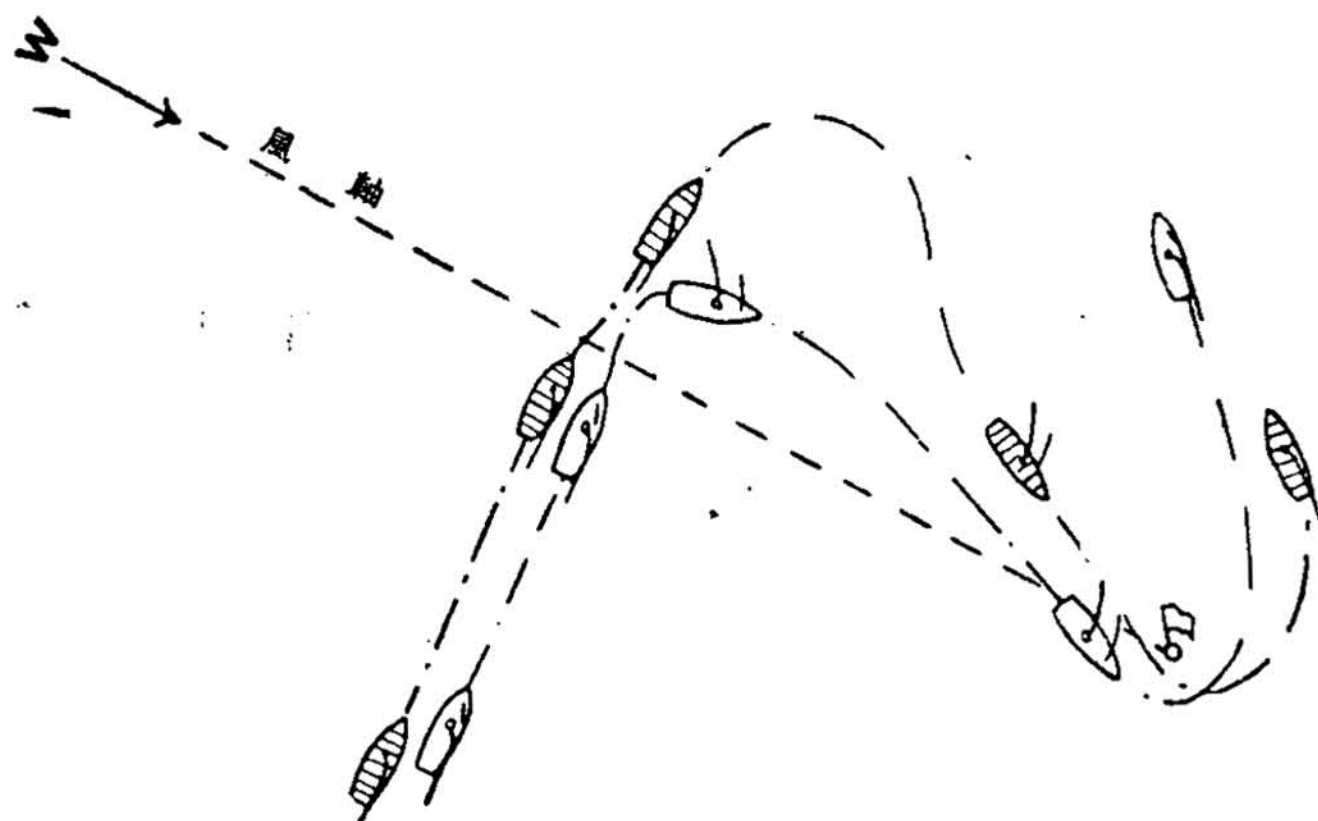
55

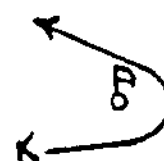


先行艇はどこ
までラフイング
すべきか？

答

先行艇はできるだけ長く風上にラフイングすべきである。少くとも「風軸」を越えるまで。（「風軸」とはその上を真追風で走つてマークに到達できる線をいう。）しかる後敵を風上にやり過ごしてジャイピングをする。こうすれば再び敵の前方，風上に位置することができる。



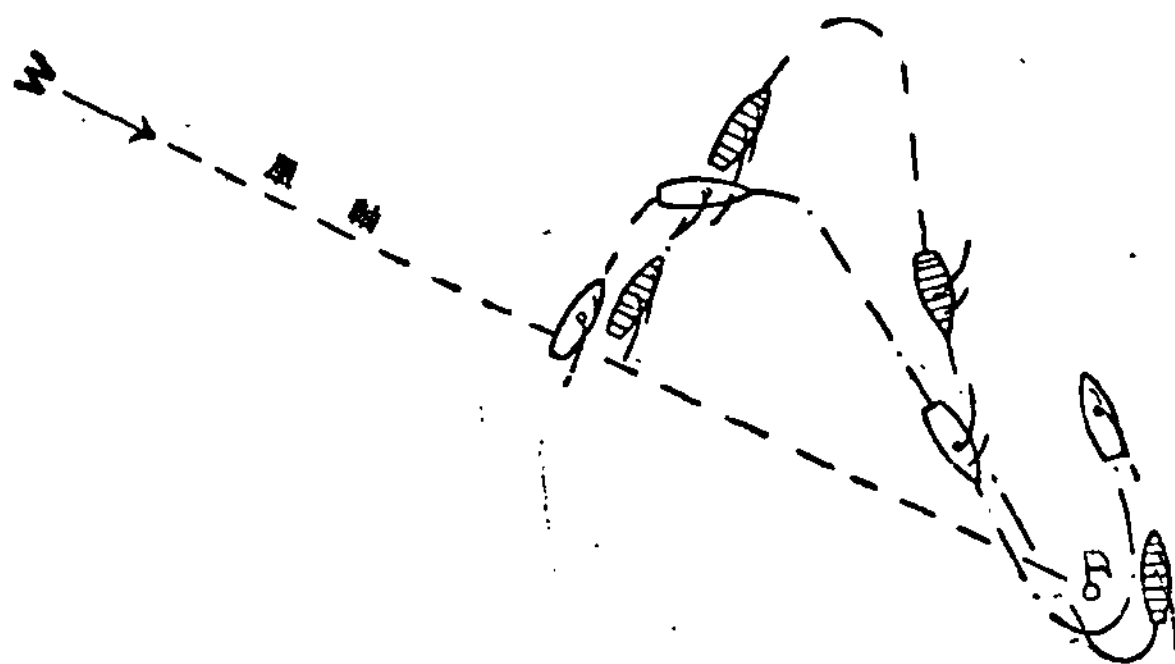


問

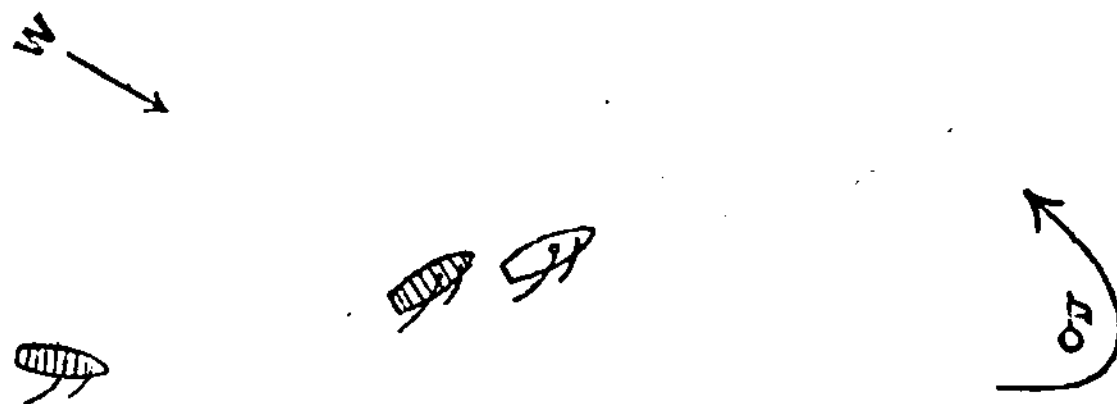
後続艇はどうしたらよいか？

答

「風軸」を越えるまで敵を追いかける(長く追えば長いほど良い)。そして急に風下に艇を廻してジャイビングをする。こうすれば敵は不利な位置に置かれる。



57

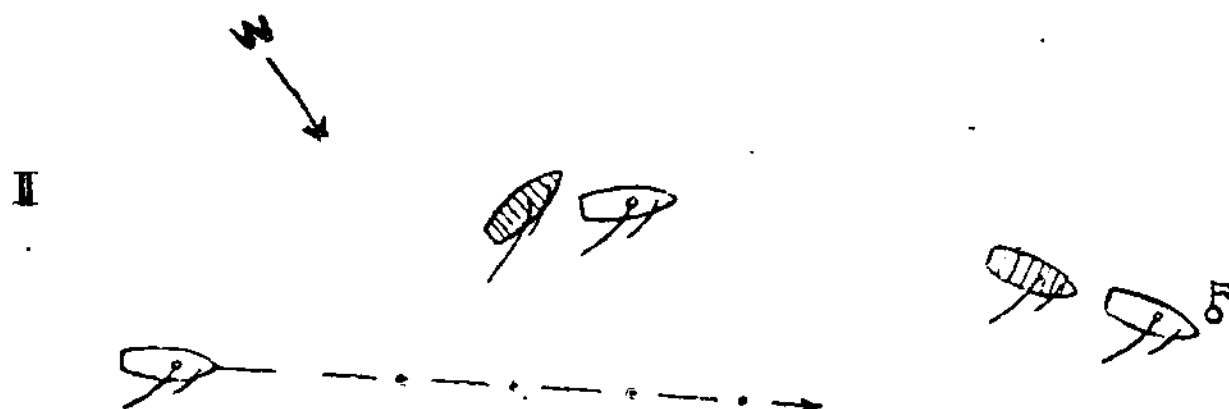
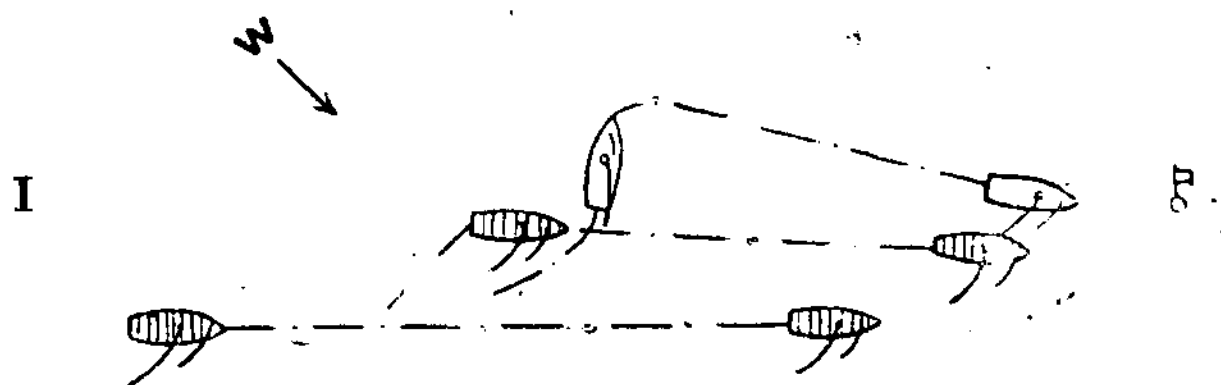


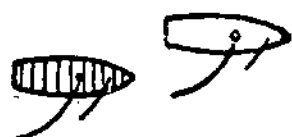
問

先行艇はどんなコースをとるべきか？

答

第3の艇に漁夫の利を占められるおそれがあるので、先行艇は急激なラフイングをして敵に戦鬪をあきらめさせるか（図Ⅰ）、または適当な時期を見て風上へ逃げるかする（図Ⅱ）。





問

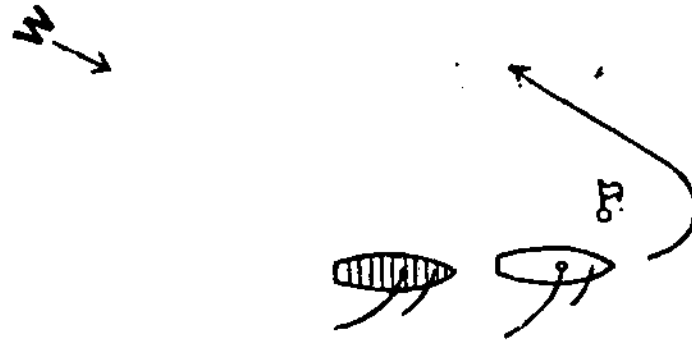
先行艇はどうしたらよいか？

答

先行艇はオーバーラップする為に速力を落とさなければならない。そしてマーク到達までその位置を続ける。こうすれば敵がラフティングしてマークに於いて内側に入るのを未然に防ぐ事ができる。これは「ブレーキ」が両艇のいずれにとつても勝利を決定し得る場合の一つである。

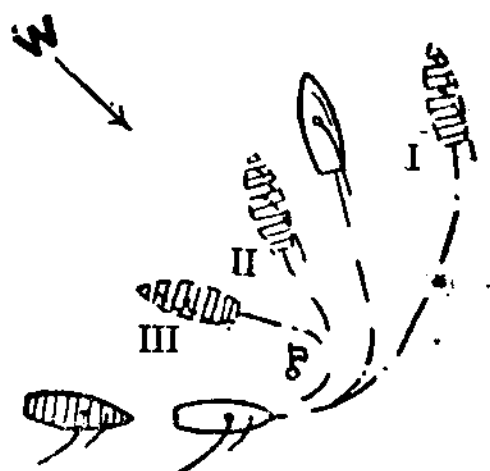


59



問

先行艇をおびやかす攻撃法にはどんなものがあるか？
また、それを防ぐにはどうすればよいか？



- Ⅰ. 敵がマーク回航後、
直ちにタッキングする
こと。

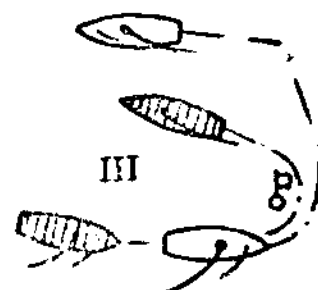
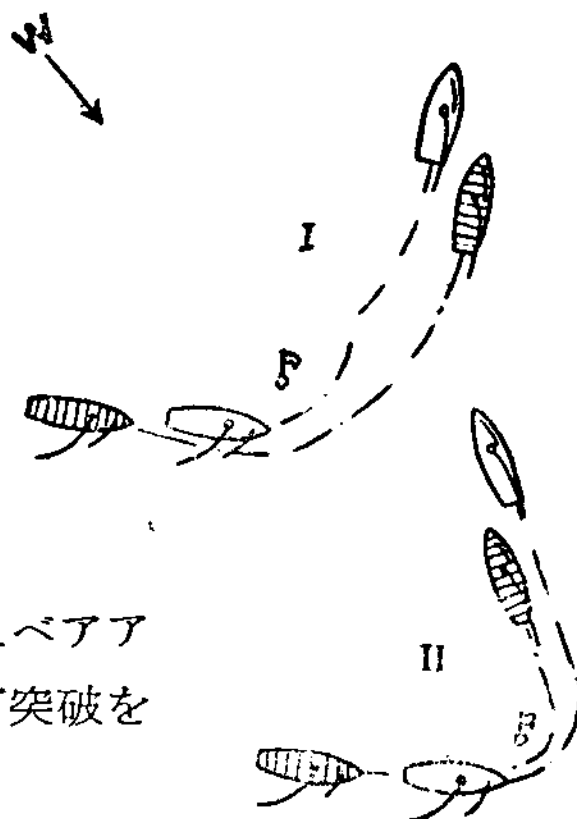
先行艇はこの三つの攻撃法のあることを覚悟して、敵がマーク回航するのに対して眼を離してはいけない。これらの攻撃に対しては次の様に防禦すればよい。

- Ⅰ. の攻撃に対しては、同時にベアア
ウェイして速力を出し、風下突破を
防ぐ。
- Ⅱ. の攻撃に対しては、同時にラフイ
ングすれば防ぐ事が出来る。
- Ⅲ. の攻撃に対しては、同時にタッキ
ングし、続いて速力を出して防ぐ。(こ
の場合タッキングが数秒遅れても先行
艇はその位置を失ってしまう！)

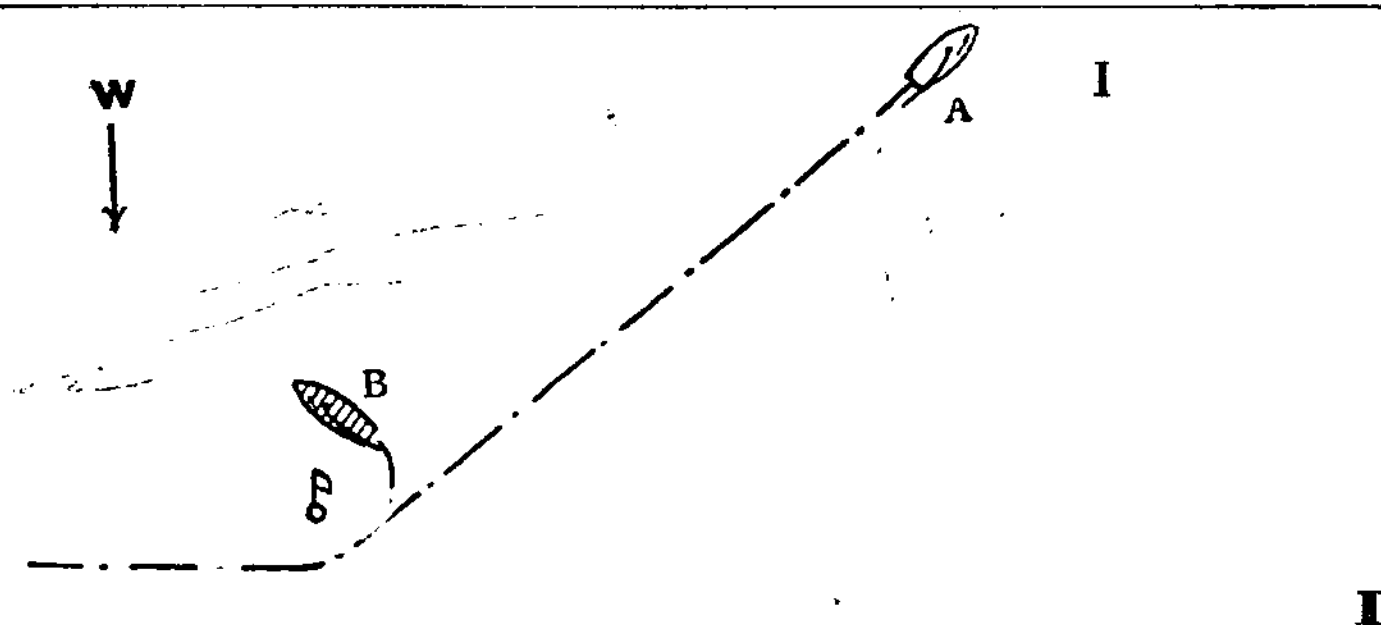
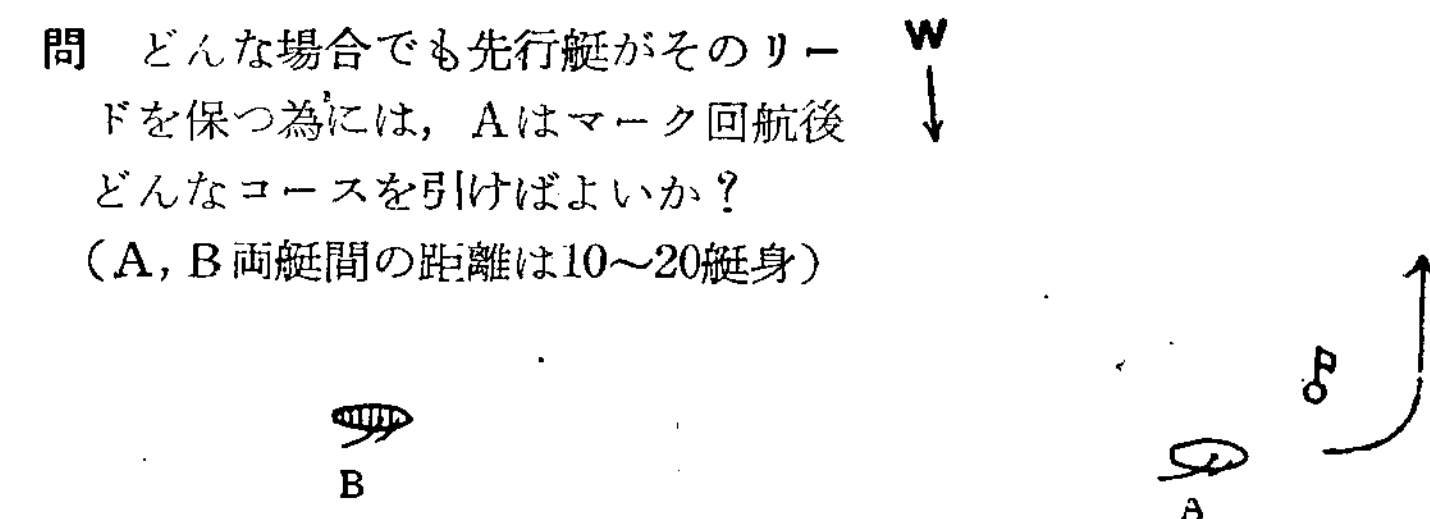
答

先行艇をおびやかす攻撃法には、
次の三つの方法がある。

- Ⅰ. 敵が速力を出して、風下に於て
平行位置をとり、風下突破をする
こと。
- Ⅱ. 敵がマークの所で猛烈に切上つ
て、風上に於ける平行位置をとる
こと。



問 どんな場合でも先行艇がそのリードを保つ為には、Aはマーク回航後どんなコースを引けばよいか？
(A, B 両艇間の距離は10~20艇身)

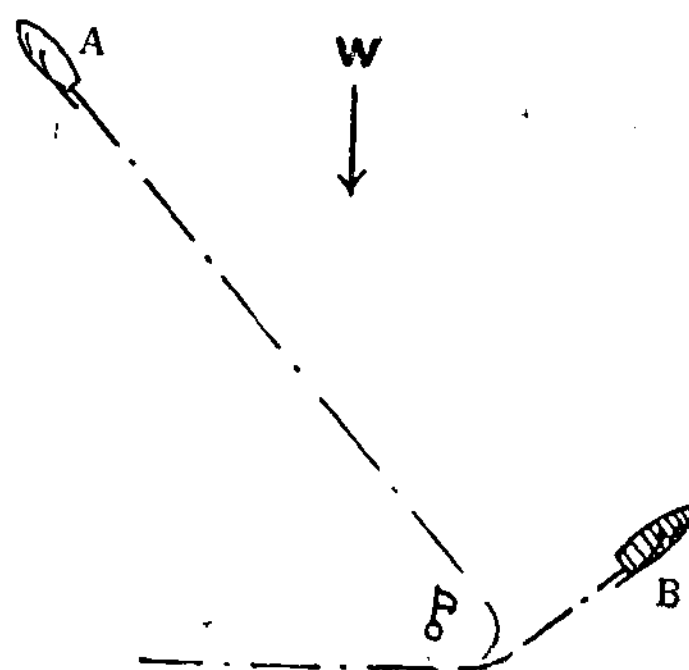


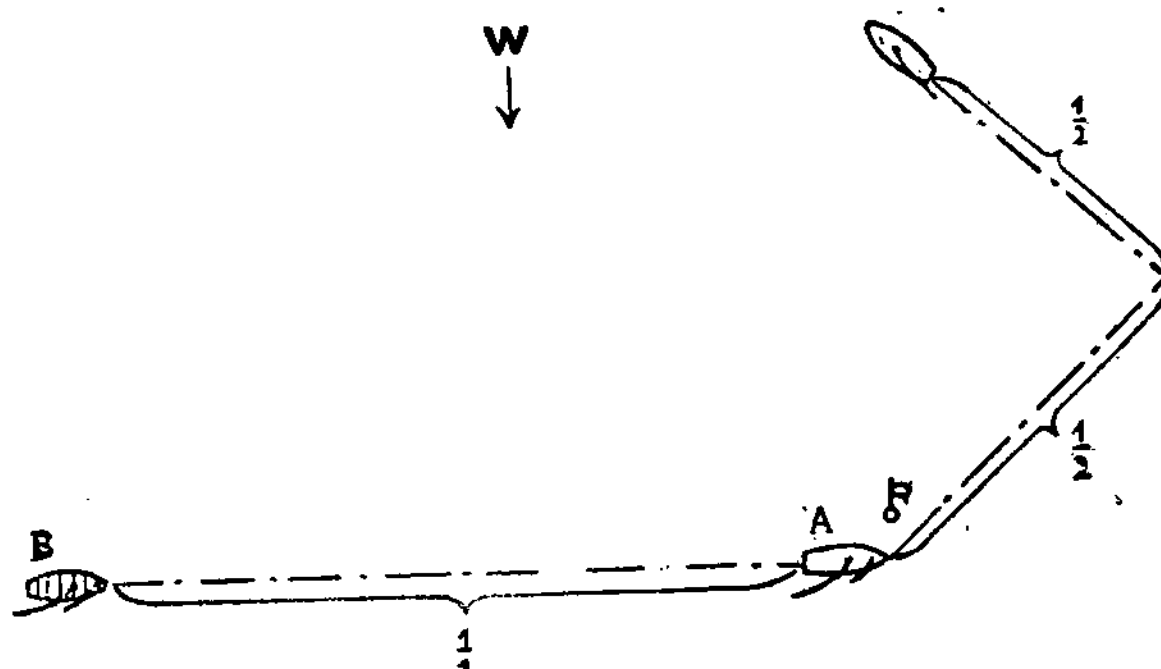
答

Aは次の二つの方法でおびやかされる。

Aがマーク回航後も同じタックで進めば、Bはマークを回航して直ぐタッキングをし、Aとは別な風の状態の下を走るだろう。(図I)。

逆にAが回航後にタッキングすれば、Bは同じタックのまま走り続け、風の状態が*

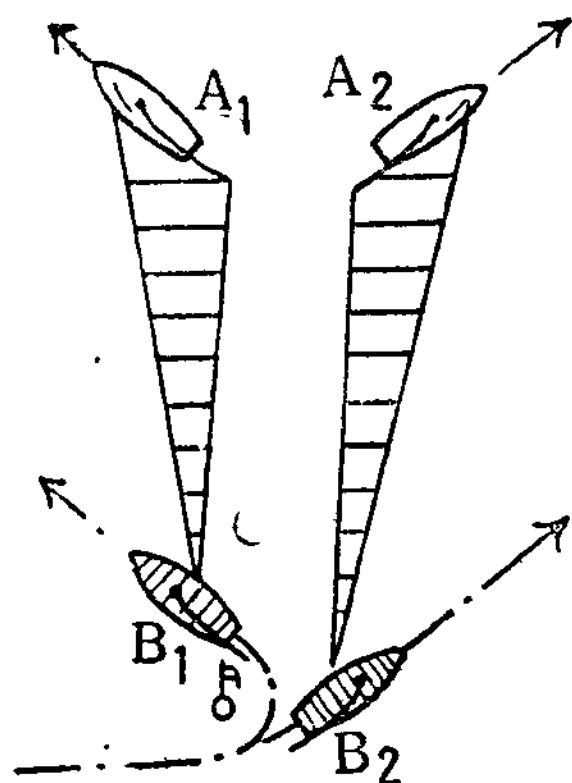




*

良ければAを追抜く可能性もある（図Ⅰ）。

この正しい戦法は次の様にすればよい。

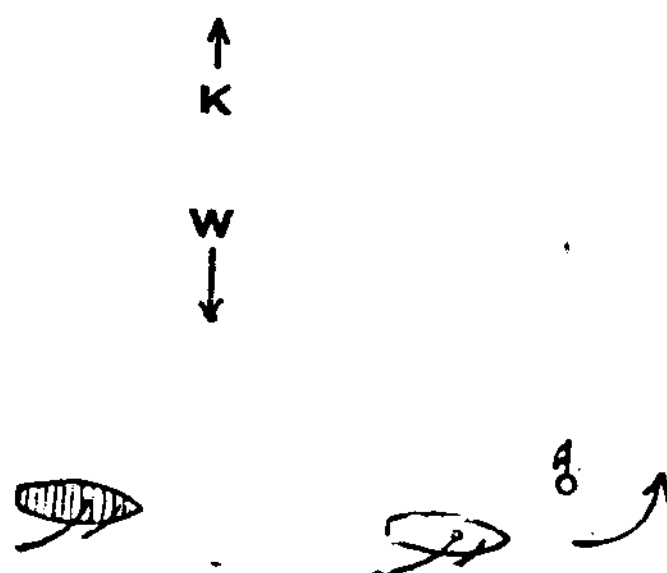


Aはマーク回航後、そのリードの半分だけ同じタックのまま走つたところでタッキングする。

（上図）

BがマークのところでタッキングすればAはその風上にいるし、Bが同一タックで走り続ける場合には、Aがタッキングすれば、矢張りBの風上になることになる。

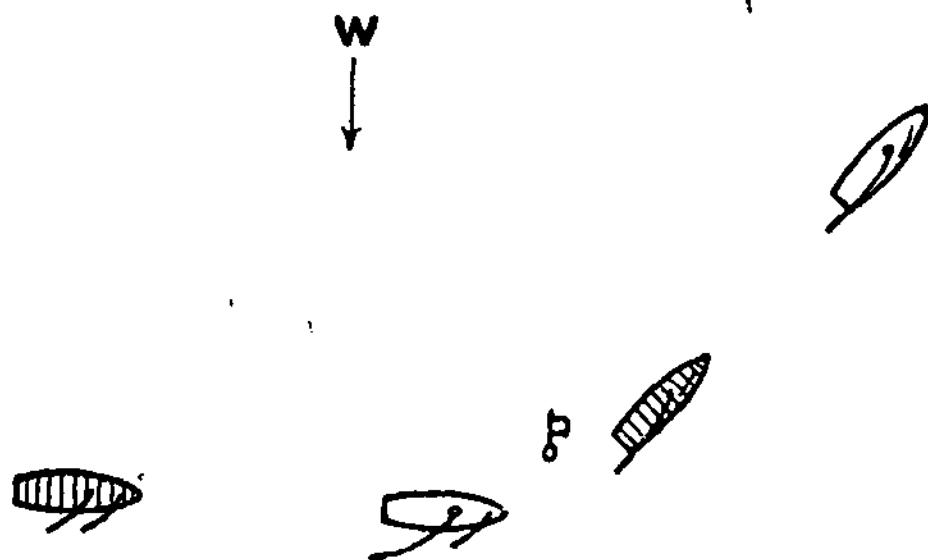
（下図）



問

先行艇はマーク回航後、タッキングすべきか、それとも同一タックで走るべきか？

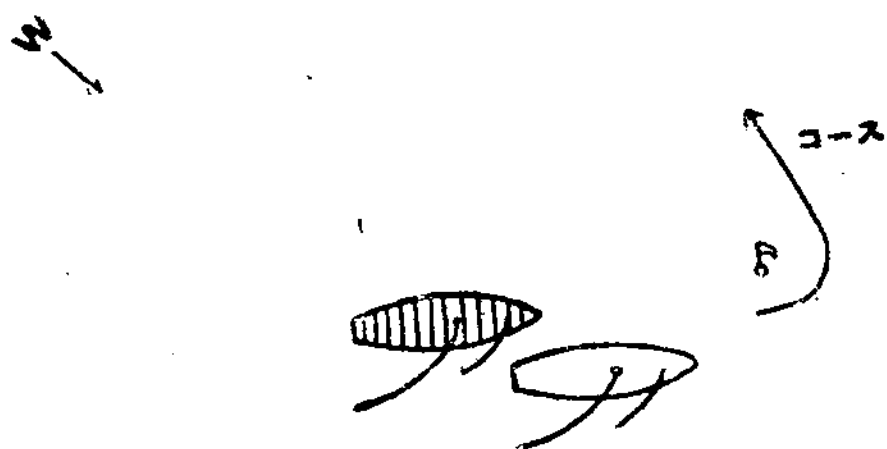
（両艇間の距離は僅か3艇身）



答

敵がタッキングしない限り、先行艇はシートをうまく締める事によつて生ずる「飛板作用」を充分に利用する為にタッキングすべきではない（問題 60 の戦法を用いるにはそのリードが少なすぎる）。そして、敵がタッキングしたならば、こちらもそれに合せなければならないから、敵から眼を放してはいけない。

62



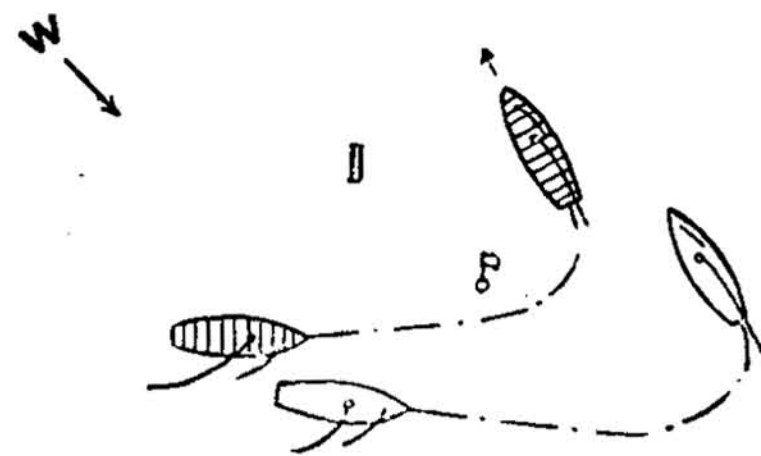
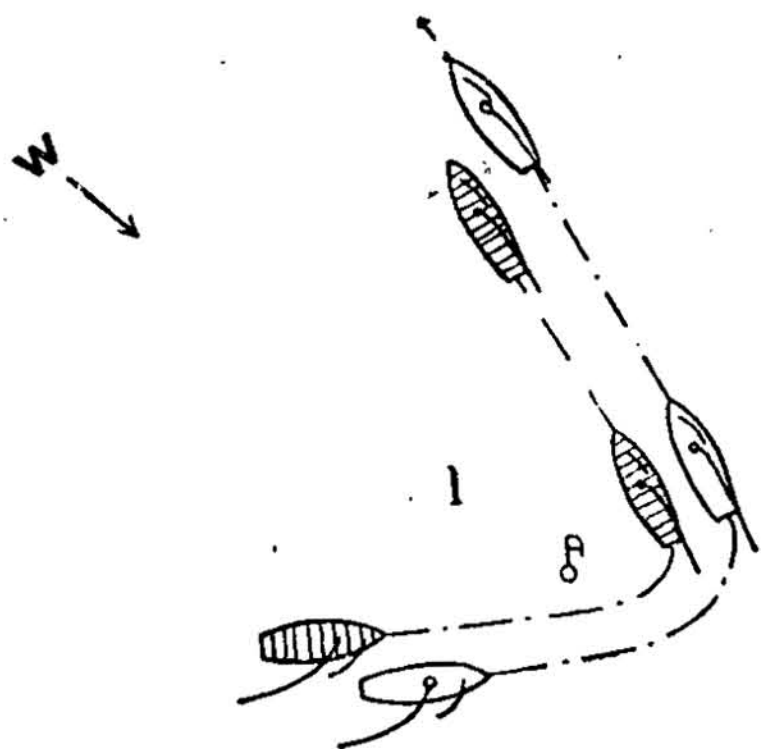
問

外側艇はリードを維持し続けられるか？

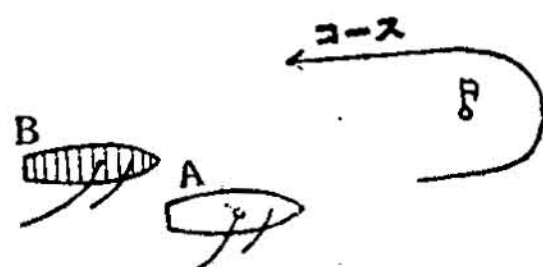
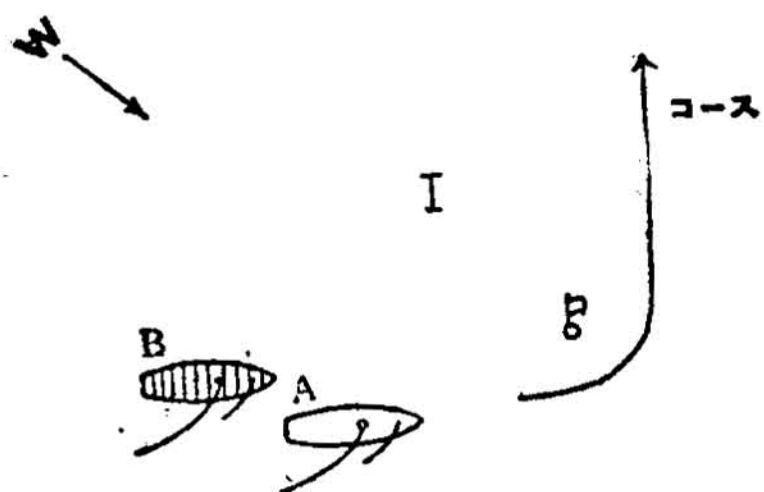
答

然り，リードを維持する方法は一つだけある。しかしその方法は非常に失敗し易い。（図Ⅰ）

マーク回航に際して，敵にできるだけ接近しなければならない。何故ならば，もしも敵に余分に水を与えれば，自分はそれだけ余分な廻り道をしなければならない。（図Ⅱ）



63



問

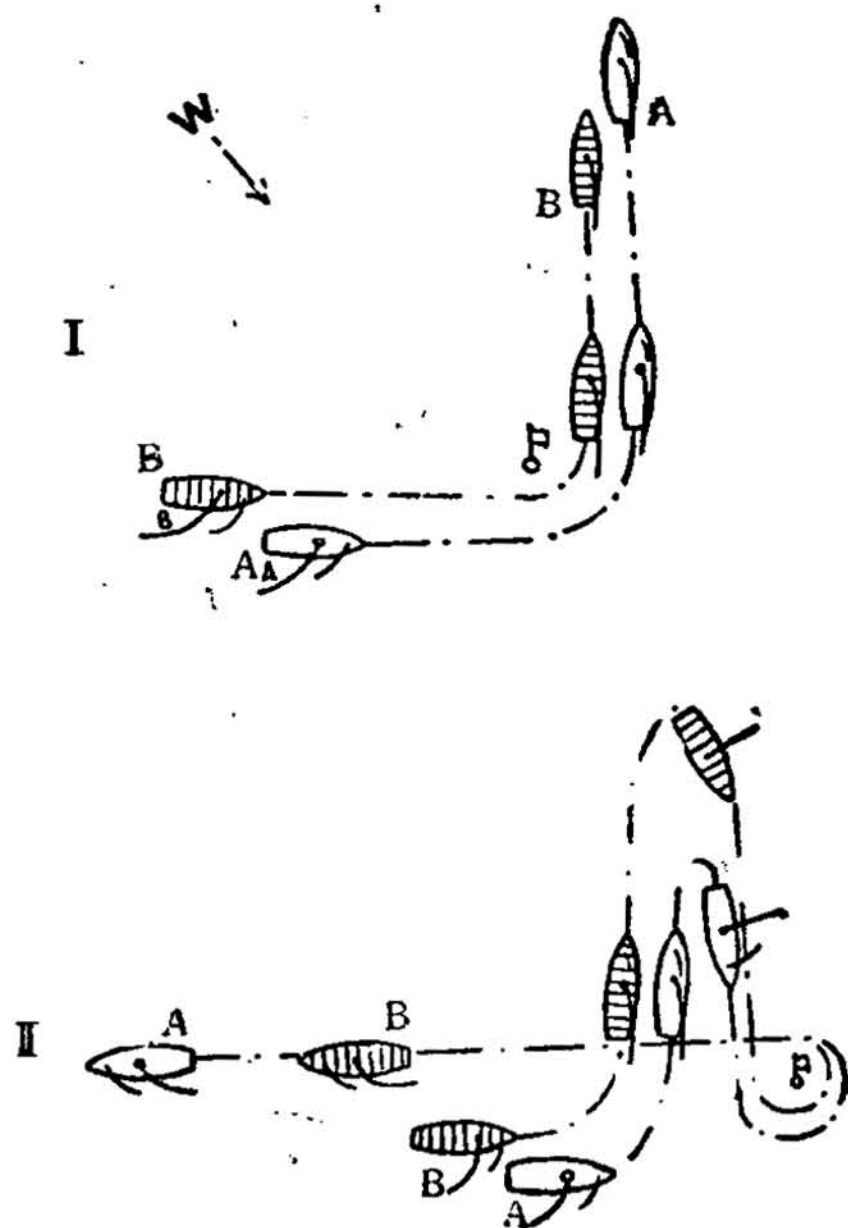
I と II の場合、A のとるべき戦法にはどのような違いがあるか？

答

マーク回航後のコースが違うのでAは次の様にすべきである。

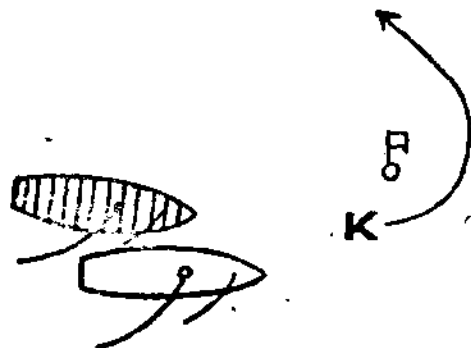
Iの場合には、敵にぴつたりとくつついてマークを回航し、次に来たるべき攻撃を避けなければならない。(問題62のIと同様のS. L. P.)

IIの場合には、Aはマーク到達前にラフイングマッチをし風軸を越えてから故意に速力を落として敵をやりすごし、それから問題55と同様にジャイブすべきである。



問

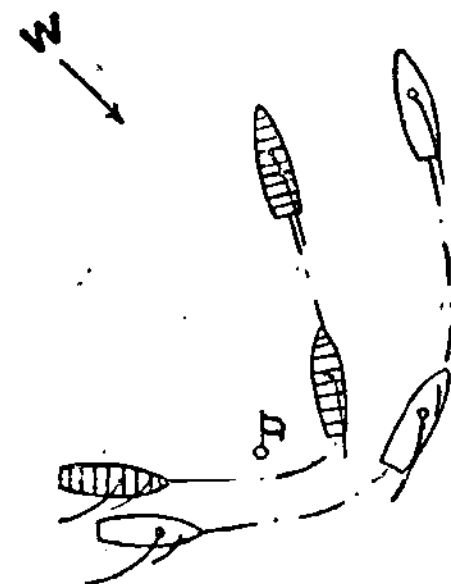
外側艇はリードを維持し得るか？



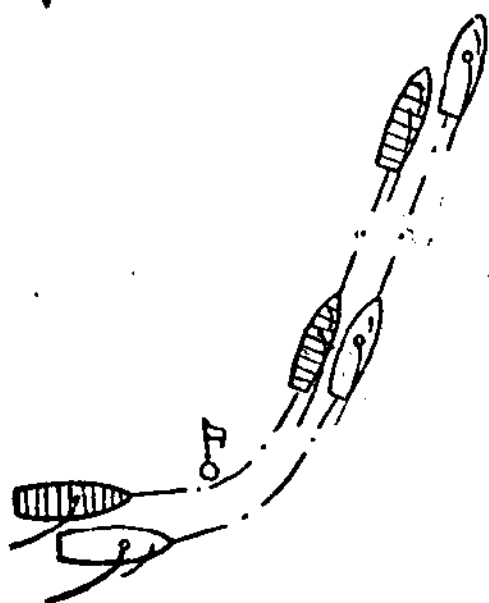
答

I の場合、オーバーラップが大きいので外側艇がリードを維持することはできない。それ故に外側艇はマークに於て高さを犠牲にしてベアアウェイし風上艇からブラケットされぬ平行位置だけでも保つようにすべきである。

II の場合、もしも風がクォーターで



II



はなく、アビームまたはそれより外側から吹く場合には、両艇の関係位置が同じでも状況は幾分好転してくる。マーク回航の際のブラケットされる時間は、描かれる弧の大きいほど長い。II の場合にはブラケット効果のある時間が短くなり、問題62の I の方法を用いれば、この位置はなお維持される。

問

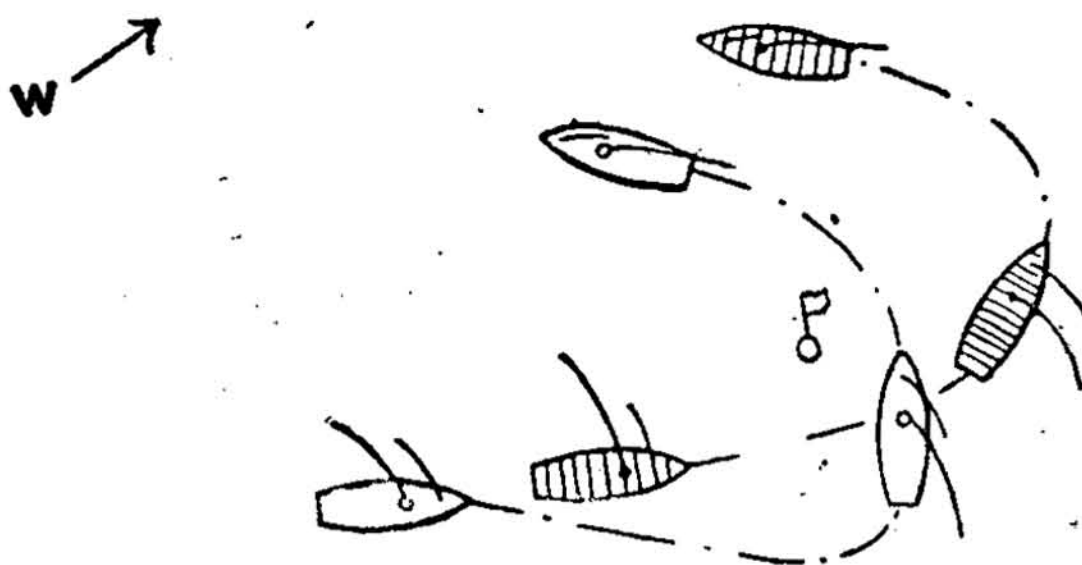
後続艇にとって攻撃の可能性はあるか？

W

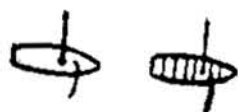


答

然り、後続艇は先ずラフニングし、次いで適当な時期にジャイブをして先行艇の内側に割り込む事ができる。先行艇は強いられてジャイブを行うので、比較的大きな弧を描かなければならないので、後続艇は風上位置を得る事ができる（但し、敵に接触すれば内側艇は失格させられる）。



W →



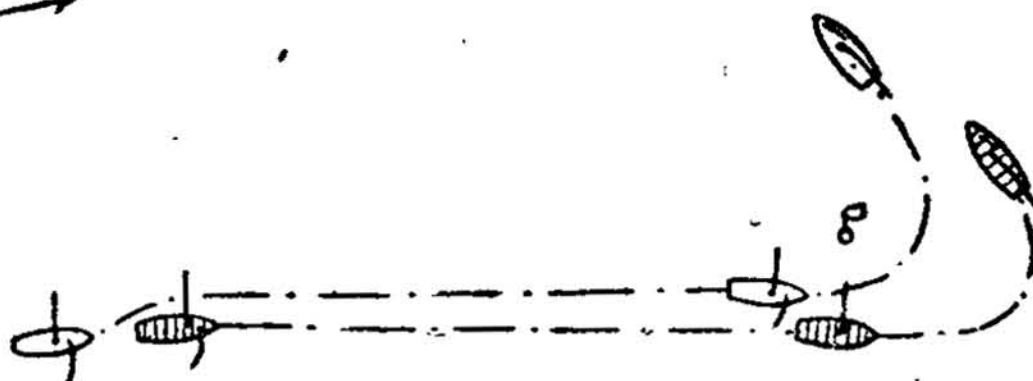
問

後続艇は敵の風上と風下の、どちら側を追抜く様にすべきか？

答

マーク到達までに敵を追抜くには距離が短いので、風下にオーバーラップして内側位置になるように努力する。この為には、スピナーカーは最後の瞬間まで張っておかなければならない。

W →



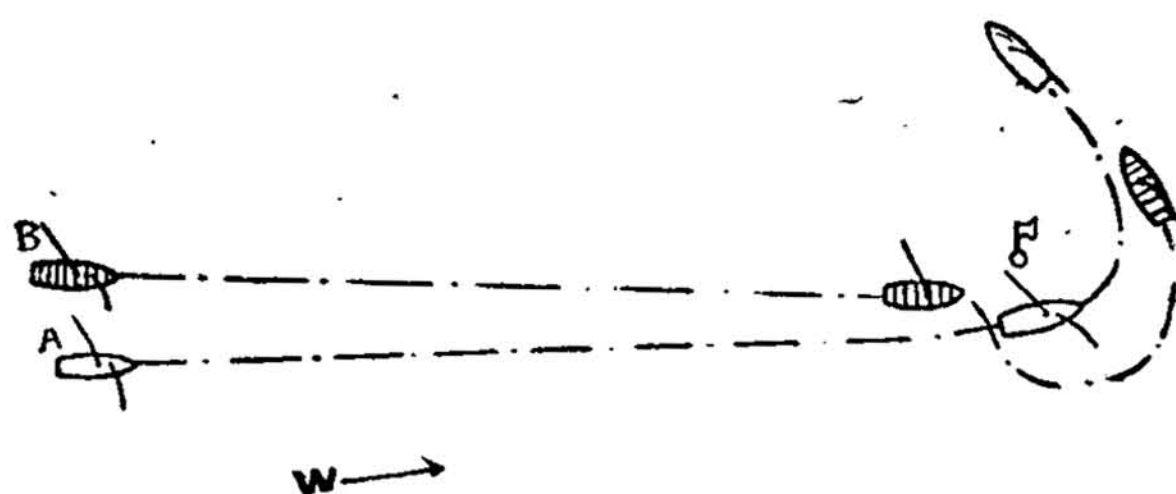


問

Aは外側位置にもかかわらず、このコースを続けるべきか？

答

然り、Aはこのコースを維持すべきである。何故ならば、マーク到達までにAは敵を完全に追抜くことが期待されるからである。もしもこれに成功すれば、Bはマークで水を要求することはできない。



$W \rightarrow$



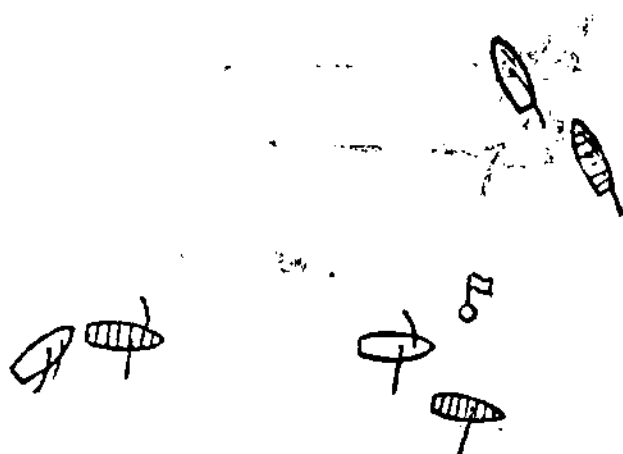
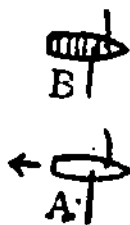
問

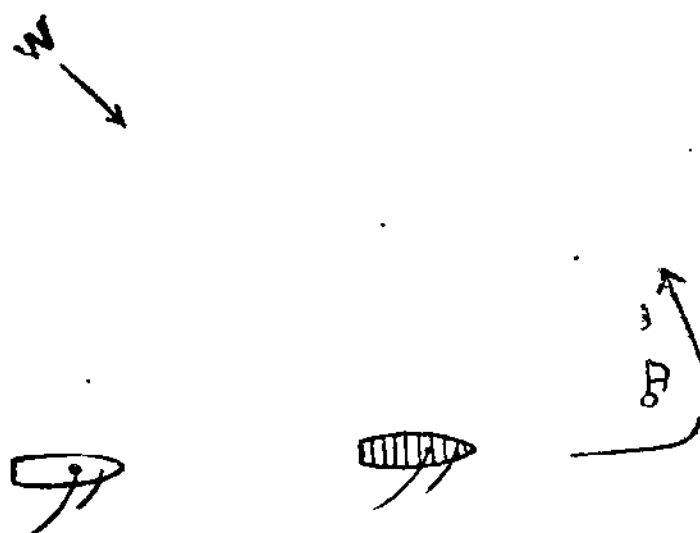
Aはどうしたらよいか？

答

Aはこのコースのままで行けば勝つ見込みは全然ない。従つてAは故意に速力を落してBの直ぐ後ろを廻つてブラシケットすれば、容易に内側位置を占められる（外側艇はよくそのままのコースを続けるという失敗を犯すものである！）。

$W \rightarrow$



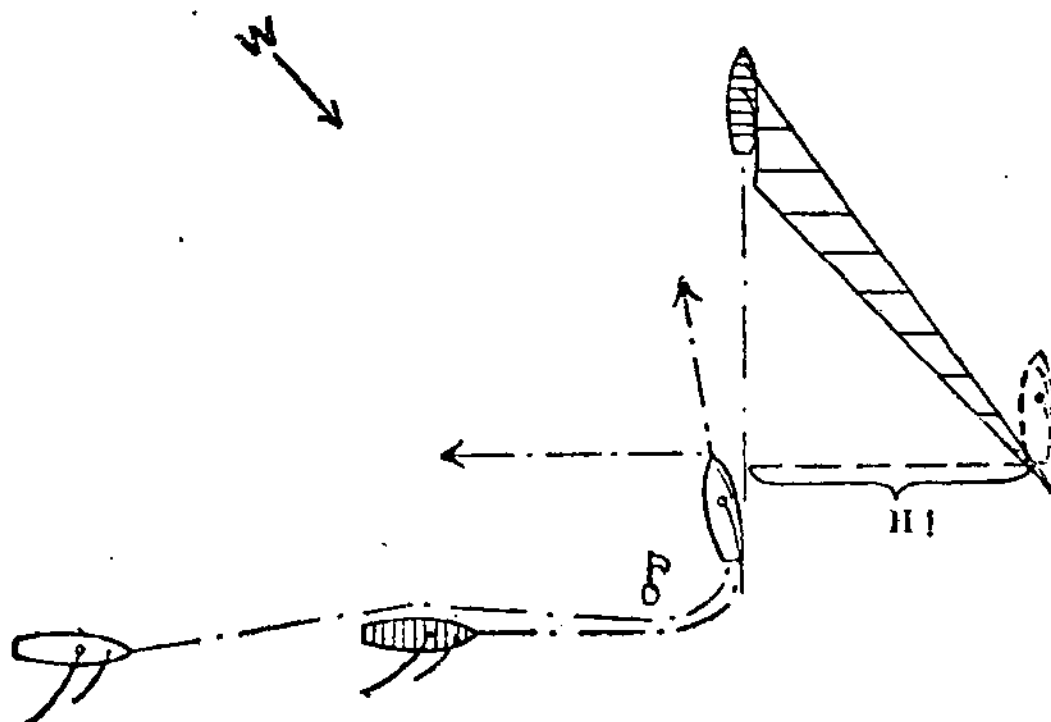


問

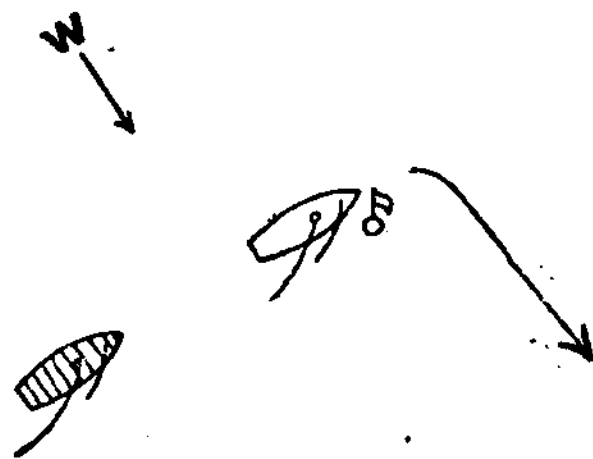
後続艇はマーク回航後、風下突破をなすべきか？

答

風下突破を企ててはいけない！ 敵に相当リードされているから、敵のブランクティングコーンから逃げるには、ずっとベアアウェイして風下に離れなければならない。それ故にタッキングするか、またはできるだけ切上るべきである。



70

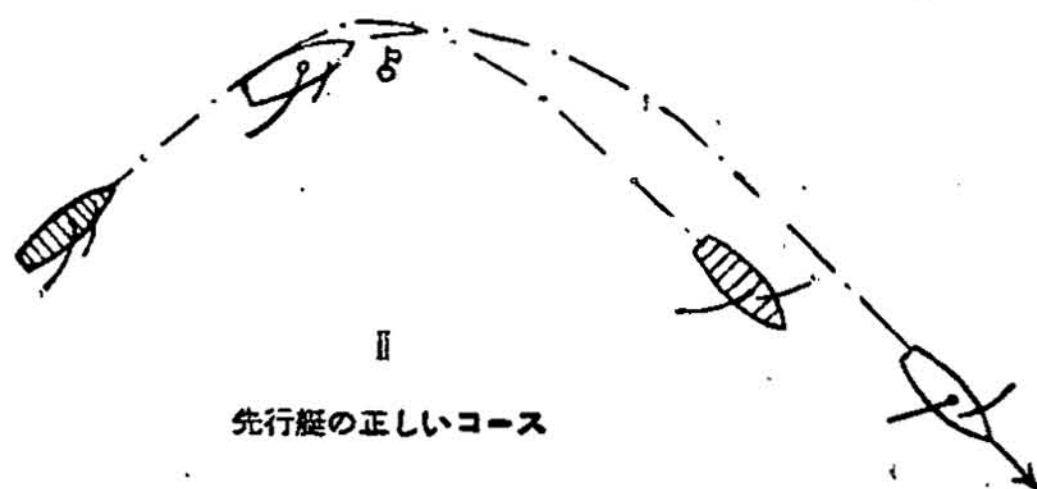
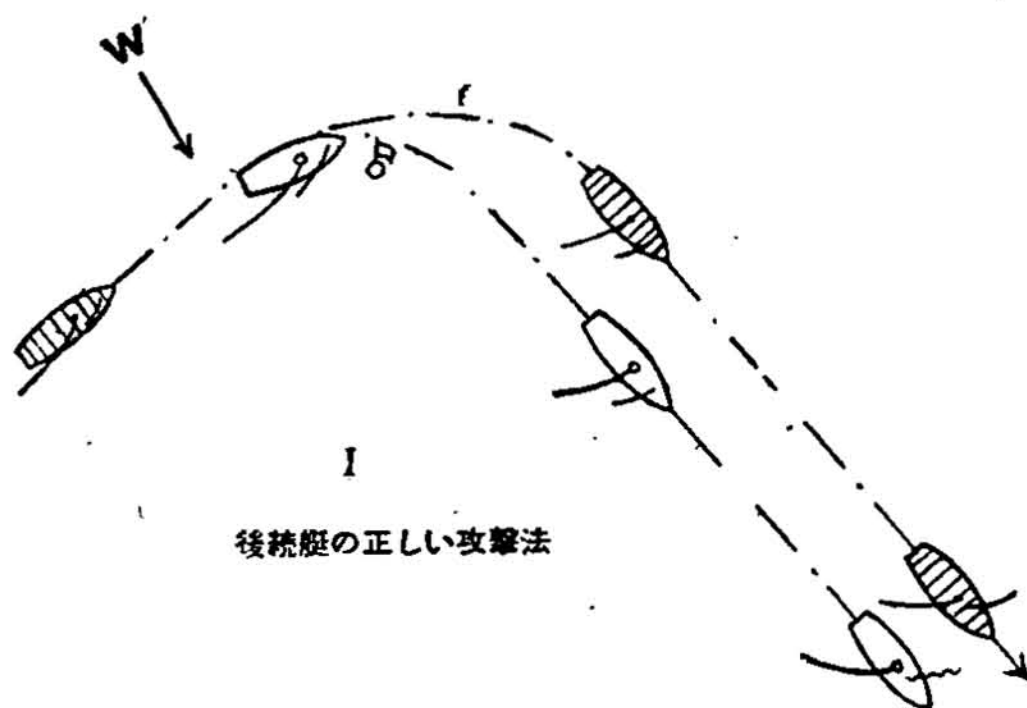


問

先行艇はどんなコースをとるべきか？

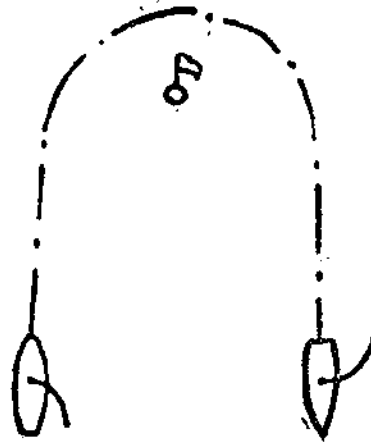
答

先行艇はマーク回航後、直ぐ新しいコースを走つてはならない。何故ならば敵にブランクettされ追抜かれる危険があるからである（図Ⅰ）。従つてスピナーカーを張るまでは風上に上るべきである（図Ⅱ）。



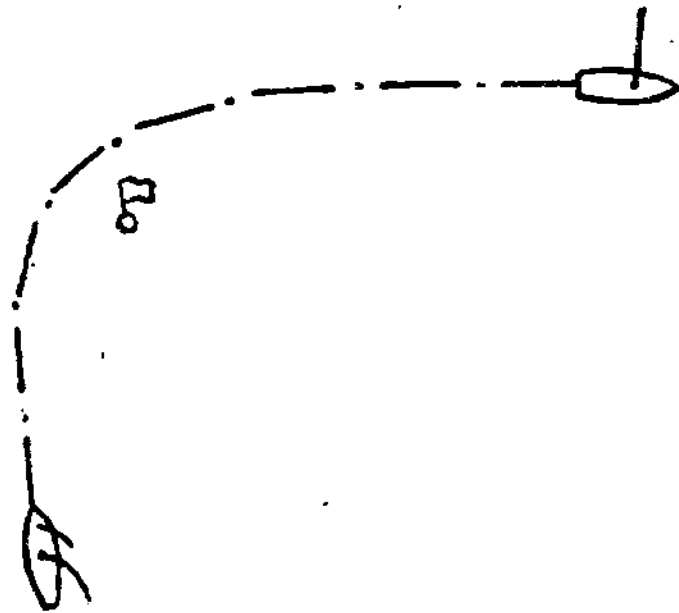
71

I $\vec{w} \rightarrow$



II

$\vec{w} \rightarrow$



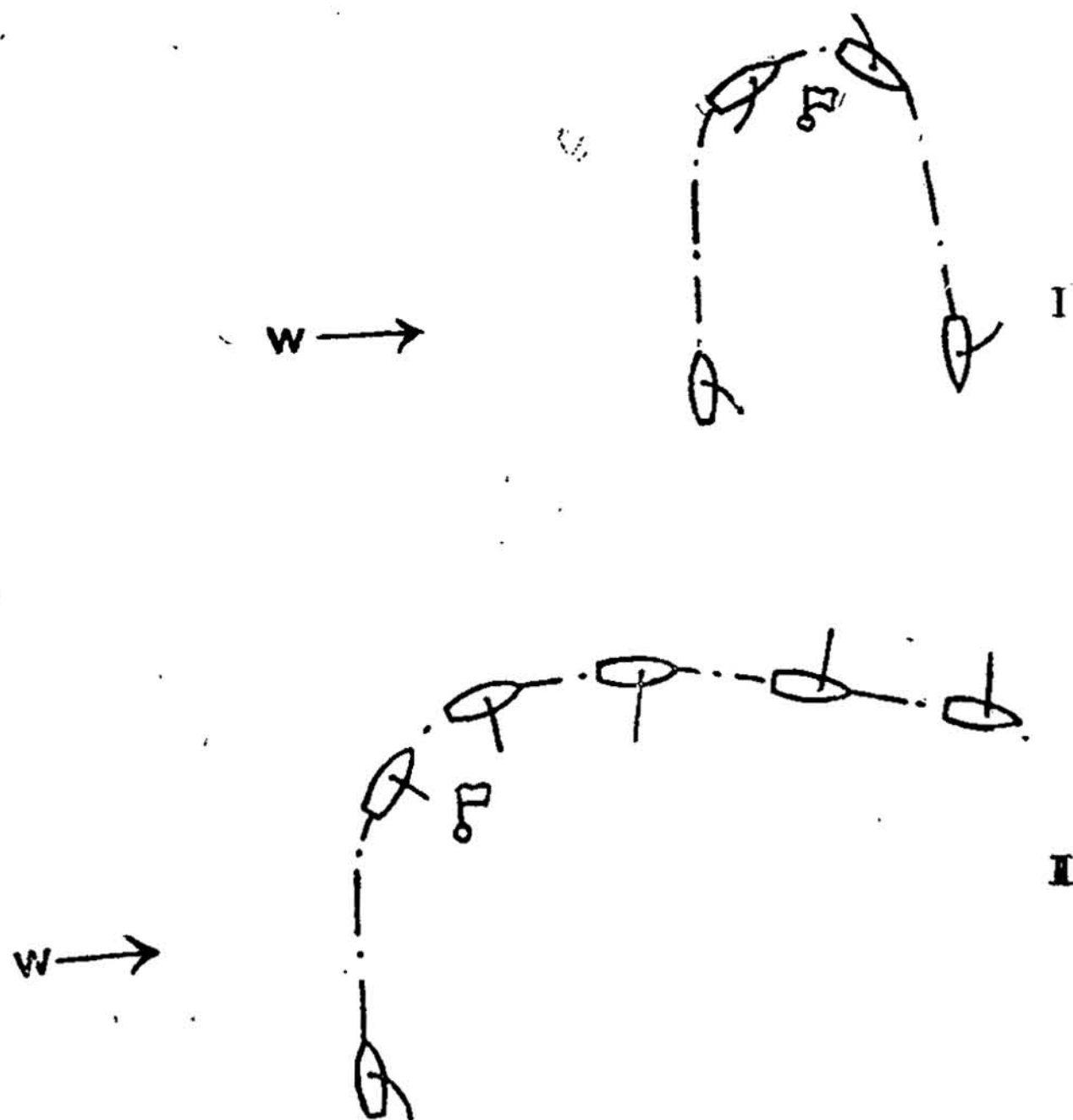
問

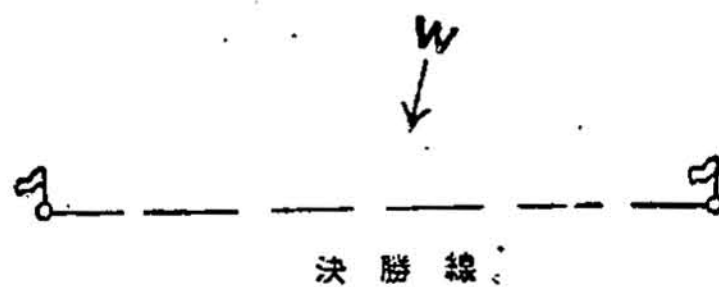
1 と II のコースに於けるジャイピングの技術はどう違うか？

答

I のコースの場合；マークに於て直ちにメインシートを締めてジャイブする。

II のコースの場合；先ずメインシートをのばし，次にジャイブする
（この場合，一般にジャイビングが早すぎるために速力を減じたり，ひどい場合には艇を止めたりする）。





問

先行艇はどんなコースをとるべきか？

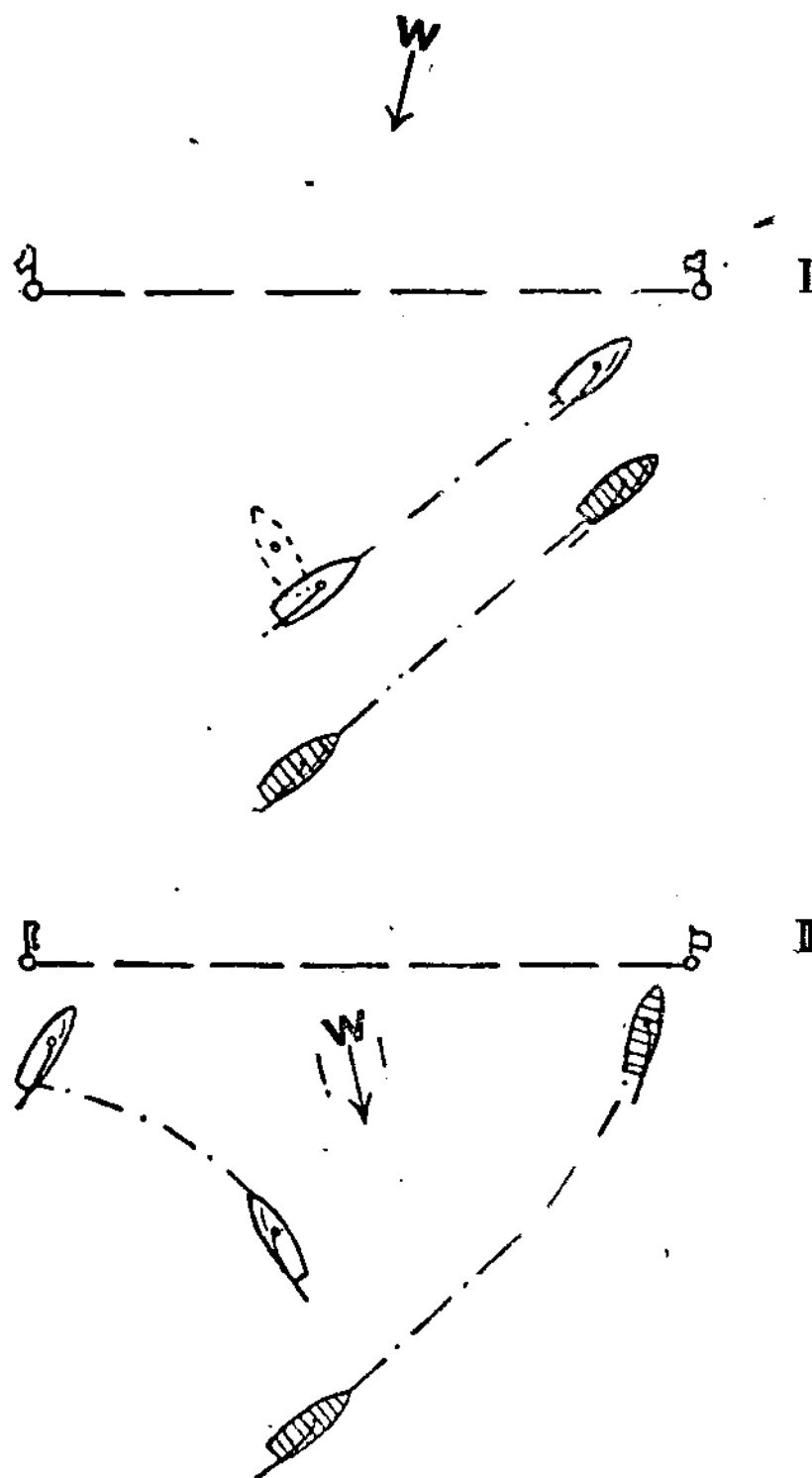
答

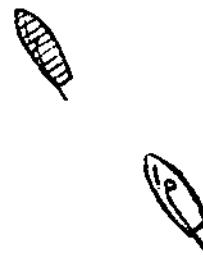
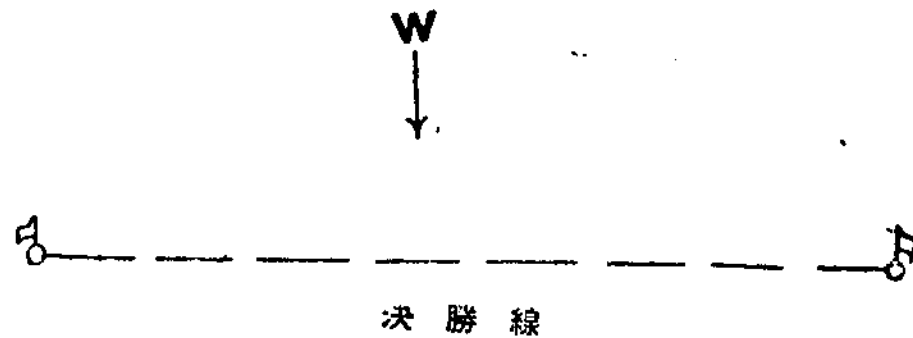
小型艇の場合、ゴールラインまでの距離は長くなるが、タッキングして敵をブランクットすべきである。(図Ⅰ)

先行艇がこのコースを維持している場合、もしも風が弱まったり風の方
向が変つたりすると、敵
に負けることがある。

(図Ⅱ)

大型艇の場合、タッキングにより失う速力が大きいので、このままのコースを続ける方がよい。



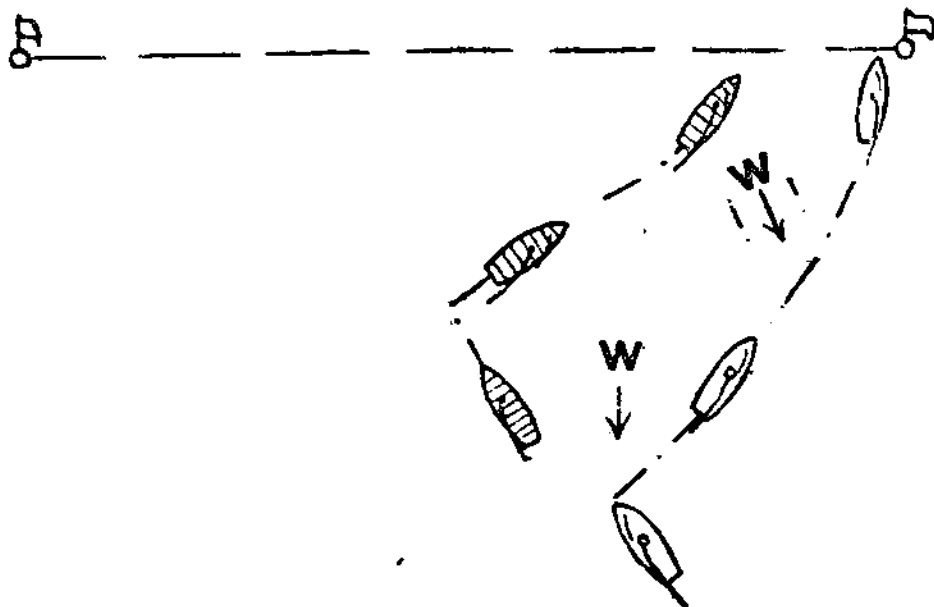


問

後続艇はどんなコースをとつてゴールラインに向うべきか？

答

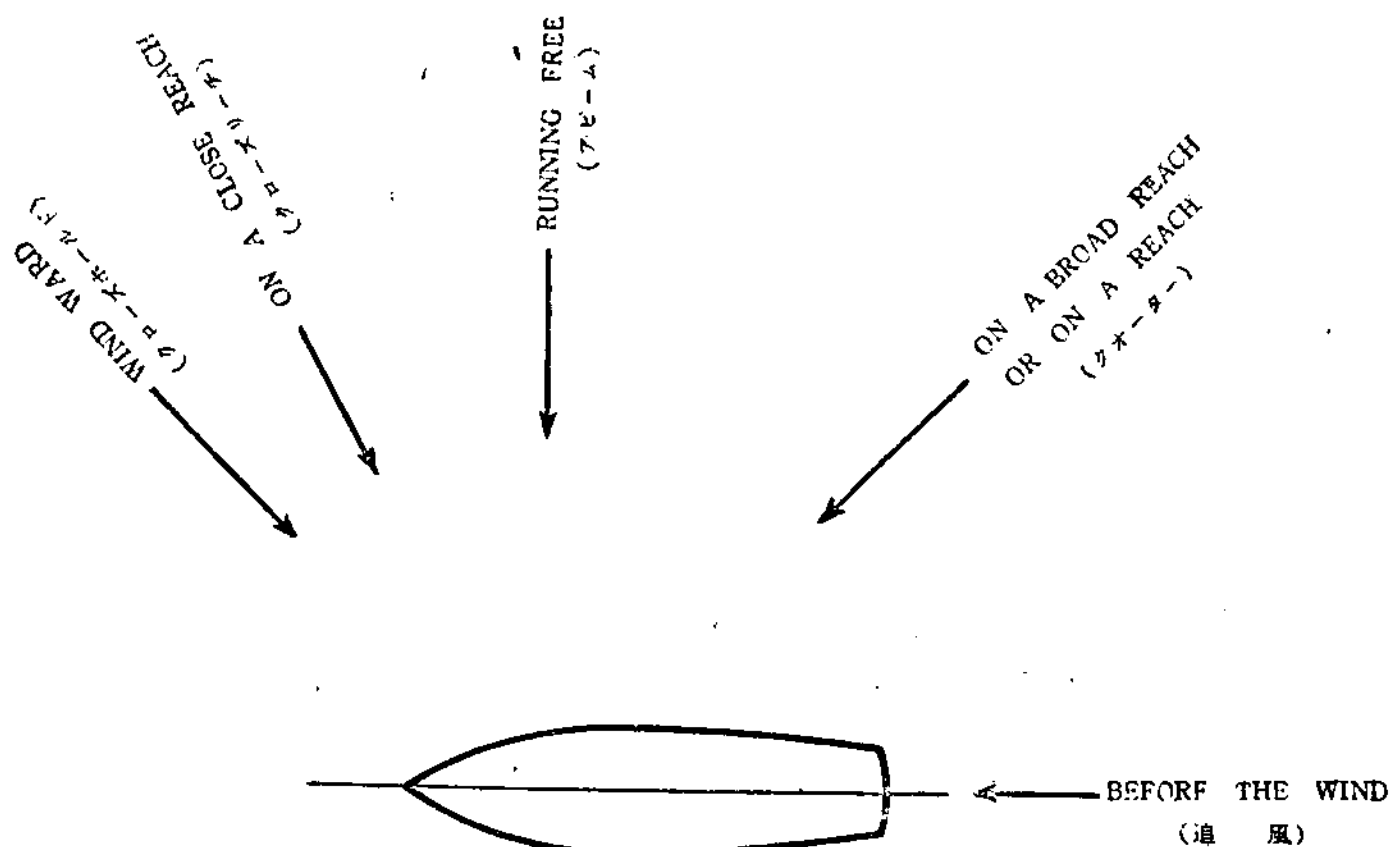
後続艇は、たとえゴールラインに入る事ができない場合でも、直



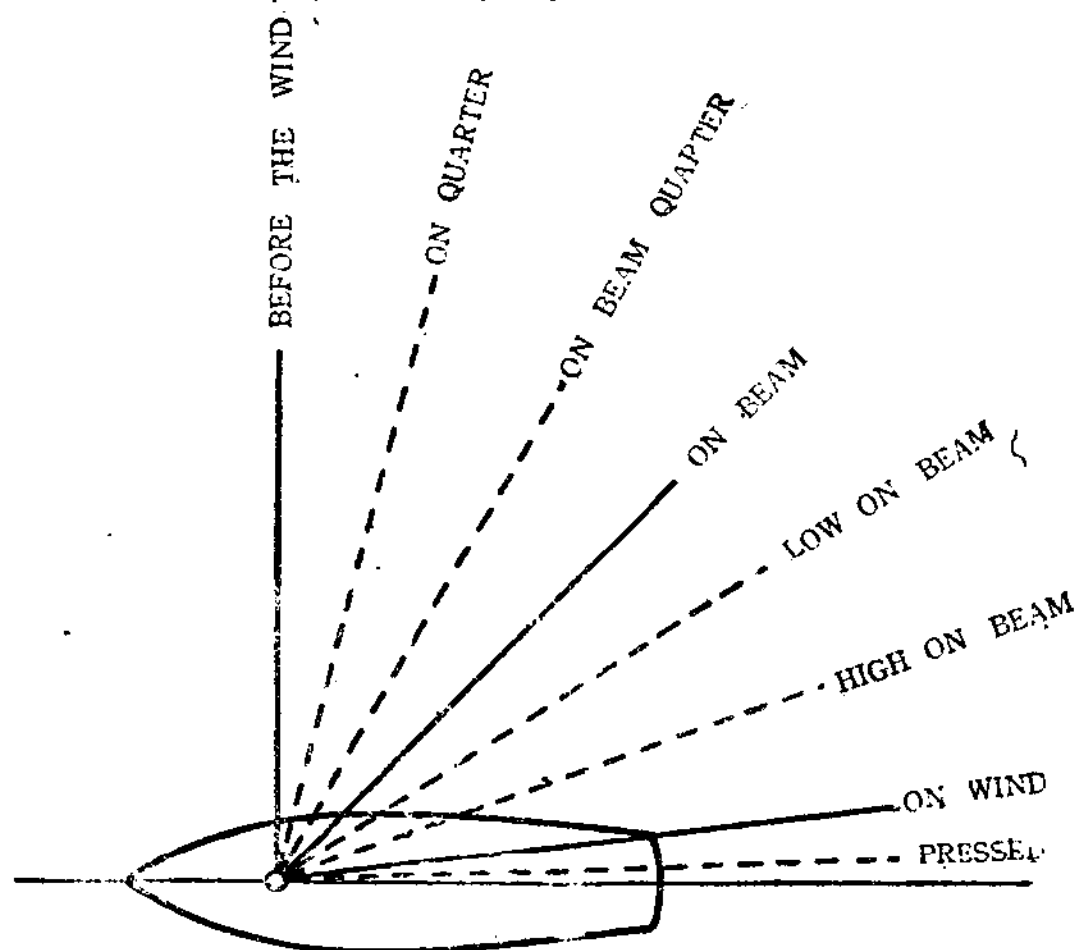
ちにタッキングせよ。もしも敵がタッキングせず、或いはタッキングしたとしても、風がうまい具合にふれると勝てる事がある。その望みは僅かではあるが。

附図

1. カリーの戦術集による風向の分類。()内は本書にて用いた用語



2. カリーのセールの位置による表現法



附 録

日 本 ヨ ッ ト 協 會

競 技 規 則

此の規則は日本に於けるヨットレースに適用する

第 一 章 運 營

第 1 條 帆走委員會の一般的權限

1. すべてのレース及び之に出場するすべてのヨットはそのレースを主管する帆走委員會の指揮の下に置かれるものとする。
すべての事項はその認可と統制の下に屬し、すべての疑義、紛争も亦その裁決に従うものとする。
2. 帆走委員會の判決は出來得る限り此の規則に準據しなければならない。
但し個々の突發事件等に關し適用する規則のない場合は、帆走委員會は海上に於ける一般慣習に従つて裁決をなし、公正な帆走と他に優れた速力及び技能以外の手段を以てレースに勝利を得んとするすべての企圖を阻止しなければならない。

第 2 條 ヨットの所有權

1. 本協會主催のレースに参加するすべてのヨットは、本協會に所在する團體若しくは個人の所有に屬するものでなければならない。
2. レースの公示に特別の規定が無い限りヨットをチャーターした者も所有者と見做される。

第 3 條 登 録 證 明 書

1. 本協會主催のレースに出場するヨットは別に定める本協會競艇登録規定に依り發給せられた登録證明書を持たなければならない。
2. 登録申請中であり未だ登録證明書を持たないヨットによつて出場しようとする者は次の事項を記載した文書をレース前日迄に帆走委員會に提出しなければならない。
(イ) レース後二週間以内に正式證明書が交附される豫定である事

- (ロ) レース当日と證明書發給日との間にヨットに變化がなく、若し其間不正が有り又は證明書が發給せられなかつた場合には失格させられても異義がない事

第 4 條 レースの公示

1. レースの通知又は公示は次の各項目を記載して出來得る限り早く行はなければならない。
 - (イ) レースが本規則によつて行はれる事
 - (ロ) 本規則に追加する事項或いは特に取決めを行うべき事項が有る場合は其の事項
 - (ハ) レースの期日、並に第一回レースのスタート時刻
 - (ニ) 参加料、賞の有無及びその明細
 - (ホ) 参加申込書の送附先と受付の締切期日
 - (ヘ) プログラム、帆走指示書を交付する日時、及び場所

第 5 條 参加申込

1. 参加申込はレースの通知又は公示に示された帆走委員會の要求に従い次に示す様式又は之に準ずるものを以てなされなければならない。

……………帆走委員會殿

此度……………に於て行はれる……………主催の……………競技會に参加致したく茲に申込致します。

ヨットの級別

登録番號

セール番號

- 私は日本ヨット協會の競技規則並に帆走委員會の取決めに服從致す事を誓約致します。

年 月 日

本艇所用者

乗艇者氏名

同上所屬團體

尙参加料として金

圓同封致します。

2. 参加申込の意志表示は電報を以てする事が出来る。
申込の受付は締切日の正午迄に發信せられたものは有効とする。但し此の場合至急に正式申込書を送附しなければならない。
3. 出場するヨットが撰擇の自由を得る爲に同一時に、同一の帆走委員會に依つて行はれる二つのレースに對して参加申込をする事は許されない。
4. 豫め帆走委員會の承諾を得た場合を除き、ヨットの所有者が自己の所有以外のヨットに乗艇し、自己の所有するヨットが参加するレースに出場した場合は双方共に失格する。
5. 参加申込が只一艇のみの場合、そのヨットだけによるレースは成立しない。
6. 帆走委員會はその判斷に依つて参加申込を拒否する事が出来る。

第 6 條 帆 走 指 示 書

1. 帆走指示書には次の事項が記載されていなければならない。
 - (イ) レースが本規則及び帆走委員會による特別の取決が有れば之が適用される事
 - (ロ) 参加艇の級別及そのリコール番號
 - (ハ) スタート時刻
 - (ニ) コース及マーク、その回航順序と廻航方法
 - (ホ) コース短縮の爲の特別の指示
 - (ヘ) コース變更を出場者に通知する方法
 - (ト) コース短縮の場合のゴールラインに關する特別の指示
 - (チ) 要すればレース終了の爲のタイムリミット
 - (リ) 異議申立、又は抗議書を提出すべき時間の制限及其の場所、要すれば抗議書に添付すべき手数料
 - (ヌ) 抗議に關し事情を聴取すべき時間及其の場所
2. 帆走委員會は必要と認めれば帆走指示書の内容を變更する事が出来る。但しこの場合信號又は文書に依り少くともスタート15分前迄に出場艇に通告しなければならない。

第 7 條 レースの取消又は延期

1. 天候並に潮流の状況が不良な時其他充分な理由が有る時は帆走委員會はスタート時刻の延期、或はレースの取消をなす権限を有する。
2. レース取消の信號はクラス旗又はレース旗の上に國際信號旗「N」を掲げるものとする。
3. レース延期の信號はクラス旗又はレース旗の上に國際信號回答旗を次の通り掲げるものとする。
 - (イ) 十五分の延期には「回答旗」を單獨に掲揚する。之は十五分を單位として何回でも掲揚する事が出来る。
 - (ロ) 三十分間の延期には球形物一箇の上に「回答旗」を掲揚する。之は三十分を單位として何回でも掲揚する事が出来る。
 - (ハ) レースを他日に延期する場合は國際信旗「A」の上に「回答旗」を掲揚する。
4. レース取消又は延期が全プログラムに適用される場合はクラス旗を必要としない、但しそれが特定クラスのみ適用される場合にはそのクラス旗を信號の下に掲げるものとする。
5. レースの延期はスタート時刻として公示された時より起算するものとし、帆走委員會が延期信號を行つた時より起算するものではない。
6. レース延期後に於ては規則第 20 條に依る通常のスタート信號を使用する。延期信號はそれが通常のものである場合は最初のクラス信號が掲揚されると同時に降すものとする。
7. 後日に延期されたレースの日附、時間 及場所は帆走委員會より關係各ヨットに文書で以て通知するものとする。
8. 後日に延期されたレースに對しては新規の参加申込は受けられない。但し規則第10條に依り取消されたレースの再レースとして後日に延期された場合はこの限りでない。

第 8 條 コースの短縮

1. 帆走委員會は風、天候、潮流等の状況不良な時、其他充分な理由ある時はスタート前たるとレース中たるとを問はずコース短縮をなす事が出来る。

2. コース短縮の信號は國際信號旗「S」の掲揚を以て、霧中又は暗夜には號砲二發を以てする。
コース短縮の信號が全プログラムに適用される場合は、クラス旗掲揚の必要はない。特定クラスのみに適用される場合には、コースの短縮信號の下にそのクラス旗を掲揚するものとする。
3. レース中にコース短縮の信號が掲揚された場合は、先頭のヨットによつて廻航されんとするマークを以て最終のマークとし、そのマークを廻航してゴールインするものとする。但し帆走指示書に他の方法が決められている場合はこの限りでない。
4. コース短縮がなされ若しタイムアローアンスが有る場合には、コースの短縮に比例して減少されるものとある。

第 9 條 マークの移動

1. マークが紛失或は指定の場所附近より移動した場合、帆走委員會は爲し得ればそれを原位置に復舊せしめ、不可能ならば新しいマークを以て代用せしめなければならない。
2. 若しヨットがマークを廻航又は通過する迄にそれを復舊或は新しいマークにより代用せしめる事が不可能な場合は、帆走委員會の裁量により再レースを行うか又はそのレースを無効にするかしなければならない。

第 10 條 再 レース

1. レース取消後再レースが行はれる場合には
 - (イ) 原レースに参加した凡てのヨットは再レースに出場する資格を有する。
 - (ロ) 原レースの参加條件によつては帆走委員會の決定に依り、新規の参加申込を受付ける事が出来る。
 - (ハ) 再レースの日附、時間、及場所は關係各ヨットに對し帆走委員會より文書を以て通告されなければならない。

第 11 條 賞品の授與と宣誓

1. 帆走委員會は本規則に従ひ賞品を授與すべきである。但し授賞に先だちヨットの所有者或はその代理人は下記の様式又は帆走委員會によつて決

められた之と類似の様式の宣誓書に署名しなければならない。

宣 誓 書 の 様 式

………帆走委員会殿

小生は………ヨットクラブ所屬のアマチュア會員であり……月……日の………ヨットレースに責任者として………に乗艇出場しレース中すべての規則を遵守した事を茲に宣誓致します。

年 月 日

署 名

第 二 章 一 般 規 則

第 12 條 級別符號，セール番號

1. 日本ヨット協會公認クラスに屬すヨットはそのセール面に別に定める級別符號及登録番號を附していなければならない。
2. 級別符號及登録番號はメインスルの兩側に最大限にリーフを行つた場合にも最も低い文字が隠れない様に，ブームの上方略三分の二の高さの所に，又セールが透ける爲に起る混亂を避けるためにセール兩側の異つた高さに附けられていなければならない。

第 13 條 ボ ー ト

1. レーテングが12米或いは水線長14.5米（47.5呎）を超えるすべてのヨットはメインマストの後方に別表に示された寸法より大きく，且ついつでも使用出来る様にオールクラッチ等を準備した豫備ボートを積載していなければならない。

第 14 條 バラスト，錨，錨索

1. すべてのバラストは正しく甲板の下に格納し，可動式たると固定式たるとを間はずレース前日の午後9時よりレース終了迄は積込，積下及變更は許されない。又船としての本來の目的以外の水の取入及排出をしてはならない。
2. レース中にバラスト又はその代用物をヨットのトリムを變へるために移動してはならない。

3. そのクラスの規則に特別の規定がない限りレースに出場するヨットはすべて登簡以上の錨、及適當な長さの鎖或は錨索を積載していなければならない。

第 15 條 救命 浮 具

1. そのクラスの規則に特別の規定のない限りすべてのヨットはレース中少くとも乗員と同數の救命浮具を持たなければならない。

第 16 條 霧中信號と燈火

1. レース中のすべてのヨットは霧中信號及夜間燈火に關しては航海安全に關する一般法規に従ふものとする。

第 17 條 人力のみの使用

1. セールの掲揚及操作、或いはセンターボートの操作には人力以外の使用は許されない。

第 18 條 乗員のアマチュア資格

1. 日本ヨット協會公認のレースに出場する乗組員は協會所屬の個人又は團體の會員であり且つレースに出場するヨットの所有者或はその代理人として責任を負うアマチュアでなければならない。但し帆走委員會に於て特に認めた場合はこの限りでない。
2. 前項に云うアマチュアとは生計の資を得るための手段としてではなく、娛樂としてのヨットに従事するものを云う。
ヨット活動の爲に報酬を得或いはそれが動機となつて有利な利益を受ける事はアマチュアとしての資格に抵觸する。
3. アマチュア資格に疑義が有る者或はその資格に疑念を持たれている者は、本協會アマチュア資格審査委員會に對し別に定める規定に従いその資格の認證を求めることが出来る。アマチュア資格の認證は上記審査委員會に依つて停止或は破棄されることが有る。

第 19 條 レース中の人員増減、乗員の落水及事故

1. 帆走指示書に特別の規定のない限り、レース中の人員の増減は事故或は乗員の負傷の場合を除いては認められない。
2. すべてのヨットは危険に瀕しつつあるヨット或は人員に對しなし得る限

りの救助を與へなければならない。

帆走委員會の判斷に依りその事故に責任を負うべきでないと思はれるヨットが救助の爲に入賞を逸したと見做された時は、帆走委員會は出來得ればそのヨットと入賞者と共に再レースを命ずべきである。それが不可能な場合はそのレースを取消し参加料を返済しなければならない。

3. 救助を與へるべき位置にあり乍ら救助を怠つたヨットは失格させられるべきである。但し帆走指示書によつてその義務を免除されている場合はこの限りでない。
4. 落水者を生じた場合はその者をヨットに復歸せしめて後にレースを繼續するか、或はレースを放棄すべきである。

第 20 條 スタート信號

1. 帆走指示書に特別の規定のない限り、すべてのレースのスタート信號は以下の通りとし此等に銃聲、警笛、其他の音響信號を併用するものとする。

(イ) 豫告信號、(スタート十分前)

クラス旗或はレースを表はす旗を展開する。

十二呎デインギー級は國際信號旗「O」、スナイプ級は「F」、スター級は「C」、國內5 C級は「U」、國際5・5 米級は「I」、ドラゴン級は「D」と定める。

(ロ) 準備信號、(スタート五分前)

國際信號旗「P」を展開する。

(ハ) スタート信號

豫告、及準備信號を降す。

2. 信號旗による信號と、音響による信號との何れか一方に支障を生じた場合には支障のないものの方を以て時間を測定するものとする。
3. 號砲には發煙火藥を使用するのを可とする。

第 21 條 レースの開始

1. レースはスタート信號を以て開始する。但しヨットはそのクラスのスタート五分前よりレース終了迄、或いはその途中で棄權退場する迄は本規

定の制約を受け、同一又は他のレースに出場しているヨットに関する限りは一般海上航海法規の適用を受けないものとする。

2. レースに参加しているにも拘らず準備信号の後にスタートラインの附近を航行していないヨットは、そのレースにスタートするヨットとは見做されない。

第 22 條 リコール番號，リコール復歸艇

1. リコール番號は帆走委員會によつて各ヨットに割當てられるものとする。セール番號を以てリコール番號とすることが可能な場合は之を使用し、之が不可能な場合には各ヨットに對し適當な番號を割當なければならない。
2. スタート信号が興へられた時、ヨットの何れかの部分がスタートライン上にあるか或はそれを越えている場合には、そのヨットのリコール番號を出來得る限り速かに掲揚し同時に適當な音響信号を以て告知させなければならない。
リコール番號は、黒地に白或は白地に黒を以て表はし數字の大きさは75 糎（2呎6吋）以上なければならない。
3. リコールされたヨットはスタートライン又はその延長線を横切り、帆走委員會の満足する處（リコール番號の降下を以て表す）まで戻らなければならない。リコール番號はヨットが上述の如く完全に復歸し終る迄は掲揚されていなければならない。
4. リコールされて復歸するヨット或はスタート信号後にスタートラインの反對側からスタートの位置に就かんとするヨットは、正當にスタートせんとするヨット或は既に正當にスタートしたすべてのヨットのコースを避けなければならない。
5. リコールされて復歸するヨット或はスタート信号後にスタートラインの反對側からスタートの位置に就かんとするヨットは、スタートライン又はその延長線を横切つて帆走委員會の満足する處まで戻ると同時に航路權を獲得するものとする。
6. レース中のヨットは、或るヨットがそのコースを帆走し續ける意志とは

明かに一致していないことが明瞭になる迄は、そのヨットがリコール復歸艇又はスタートラインの反対側から正位置に就かんとするヨットであると思はれてはならない。

第 23 條 繫留及投錨

1. ヨットはスタート五分前の準備信號後は、曳航、又は浮標、上陸艇、棧橋、其他への繫留、或はポート内への投錨は本規則 33 條の目的のためにする場合を除いては許されない。
2. ヨットは投錨することは差支へない。但し必ず拔錨して艇内に復歸させなければならない。錨を放棄する事は許されない。

第 24 條 推進方法

1. ヨットはセールに働く風の自然作用を除いては、本規則第 33 條の目的以外に如何なる推進方法も使用してはならない。又船脚を異常な方法に依つて阻止する事も許されない。

第 25 條 測 深

1. 帆走指示書に特別の規定のない限り、測鉛及測索以外の手段による測深は許されない。

第 26 條 セールの取附及展開

1. 微風用或は強風用セールを現在使用中のセールに重ねて取附け、代るべきセールが取込まれる前に展開或は操作しても差支へない。但しメンスル及スピナーカーを夫々一枚だけ使用するヨットに於てはこの限りでない。
2. セールはアウトリガーを用いて操作してはならない。又ヘッドスルをメインブーム或はミズンブームに展開してはならない。
スピナーカーブームをマストの風下側で使用する事は許されない。
3. スピナーカーはスピナーカーブームの舷外の端に取附けられていなければならない。スピナーカーを用いない時はトップスルをスピナーカーブームに取附けても差支へない。
スピナーカーブームは一度に一本のみ使用が許される。
スピナーカーブームはマストの風上側のみで使用すべきであり使用する

る場合はマストに固定されていなければならない。

但し、スピナーカーブーム或はそれに取付けてあるセーラーを交換する時はこの限りでない。

フォアステイ或は他のステイは略ヨットの中心線上に固定されていなければならない。

第三章 定 義

第 27 條 航路權に関する用語の定義

1. **クローズホールド** ヨットが有利に風上に達するため、出来るだけ風位に近く切上つている状態を**クローズホールド**と云う。
2. **フリー** 上に定義したクローズホールドの状態になく、風位にも直面して居らず又**タツキング**或は**ジャイピング**もしていない状態を**フリー**と云う。
3. **ポートタツクとスターボードタツク** ヨットは現に**タツキング**或は**ジャイピング**をしている場合を除き、**タツク**の状態にあると云い、メンスルが右舷にある場合を**ポートタツク**、左舷にある場合を**スターボードタツク**と云う。
4. **ラフイングとベアリングアウェイ**
 - (イ) ヨットがより一層風位に近づく爲にそのコースを変える時、そのヨットは**ラフイング**しつつあると云い、その限度はヨットが風位に直面する位置に達する迄である。
 - (ロ) ヨットが風位から遠ざかる様にそのコースを変える時、そのヨットは**ベアリングアウェイ**しつつあると云い、その限度はヨットが**ジャイピング**する迄である。
5. **タツキング** 風位に直面する位置を超えた瞬間から、風上に向うコースならば**クローズホールド**の状態まで、さもなければメンスルが風を孕む迄ヨットは**タツキング**しつつあると云う。
6. **プロパーアウェイ** **タツキング**をして新しい**タツク**に於てセーラーが風を孕み、船脚を得て充分な操舵の出来る状態になつた時、そのヨットは**プ**

ロパーウェイを持つと云う。

7. **ジャイピング** 後方より風を受けている時そのメインブームがヨットの中心線を超える瞬間から他の舷に移つてメンソールが完全に風を孕む迄、そのヨットは**ジャイピング**しつつあると云う。
8. **プロパーコース** **プロパーコース**とは附近に他のヨットがない場合は、出来るだけ早くゴールに入るために航行したいと思ふ任意のコースを云い、**追越**の關係に於ては、通常風上に向う場合には**クローズホール**ドコースの風下、**フリー**の場合には次のマークの風下には**プロパーコース**は存在しない。但し潮流其他の條件によつて例外的に更に風下のコースが**プロパーコース**と認められる場合もある。
9. **風上と風下** ヨットの**風下**とはメンソルのある側、風位に直面している時にはその前にメンソルのあつた側を云い、**追越**關係が存在する場合には、そのヨットが**クリアアヘッド**でなくなつた時にメンソルのあつた側を云う。その反對側がヨットの**風上**であり、二隻のヨットが同一の**タック**にある時風下にあるヨットを**風下艇**、他を**風上艇**と云う。
10. **衝突の危険** 二隻のヨットが互に他のヨットの接近を考慮する事無く安全に航行する事が出来ない場合、それらのヨットは**衝突の危険**内にあると云う。
例へば二艇が互に長い方のヨットの全長の三倍を半径とする圓外にあるのでなければ互に他を考慮することなく安全に航行する事は出来ない。疑義のある時は**衝突の危険**が存在すると見做すべきである。
11. **クリアアヘッド** **クリアアスターン**、及**クリアアブレスト** 或るヨットの船體又はその艀裝品が他のヨットの船體又は艀裝品の最前端から艇の中心線に直角に引いた假想線の前方にある時、そのヨットは他のヨットの**クリアアヘッド**にあると云い、他のヨットは逆に**クリアアスターン**にあると云う。
他のヨットとの横の間隔が衝突の危険の範圍を超えてそれ以上廣くなつた時、そのヨットは**クリアアブレスト**にあると云う。
12. **同一又は略同一コース** 二隻のヨットが殆ど平行したコースを航行し

ている時、それらは同一又は略同一コースを航行していると云う。そのコースは正確に平行である必要はない。規則第 30 條 2 項 (A) によるラフはコースの変更とはならない。

13. **追越** 同一又は略同一コースを航行する二隻のヨットのうち一方の**クリアアスターン**にあるヨットは、それが衝突の危険内に入ると同時に**追越艇**としての地位を與へられその地位は

- (イ) **クリアアヘッド**の位置に出て**被追越艇**となるか
- (ロ) **クリアアブレスト**の位置に出て終るか
- (ハ) 衝突の危険の範囲を超えて後方に後れて終るか
- (ニ) 一方又は双方のヨットが**タツク**をして終るか (ジャイブは此處で云う**タツク**にはならない)
- (ホ) 双方のヨットが**オーバーラップ**した儘**ジャイブ**を以てマーク或は**海上の障害物**を回航するか

それらの何れか迄續くものとする。

他のヨットを引離して**クリアアヘッド**になつた事を立證する責任は前に**追越艇**であつたヨットの側にある。それらのヨットが同一又は略同一コースを航行するのでない限り**追越**の問題は起らない。

14. **オーバーラップ** 二隻のヨットが**衝突の危険内**にあり、その何れもが他の**クリアアヘッド**にない場合、その二隻のヨットの間に**オーバーラップ**が存在すると云う。

中間にあるヨットとその兩側にあるヨットとの間に夫々**オーバーラップ**が存在する場合には、その兩側にある二隻のヨット相互の間にも**オーバーラップ**が存在する。

15. **海上の障害物**

- (イ) **海上の障害物**とは、それに衝突する危険のあるヨットがそれを避ける爲に即座に、又他からもそれと分る様なコースの変更を餘儀なくさせられるが如き対象物を云う。
- (ロ) レース中の他のヨットを含み、そのヨットが當然避けねばならない様な航行中の船舶、投錨或いは坐礁中の船舶、難破船、浮標、

或いは安全に航行出来ない様な浅瀬、岩礁、棧橋等は皆ここに云う海上の障害物となる。

16. コース上のマーク

- (イ) 帆走指示書の中にコース上のマークとして指示されているもののみを云う。但しマークがコース上のマークとして取扱はれるのは一つ前のマークが廻航又は通過された後に於てのみであり、それ以外は海上の障害物として取扱はれる。
- (ロ) (1) 帆走指示書の中にマークとして指示された物の實際に水上に出てある部分のみがマークと見做され、水中にある部分或はマークに偶然又は一時的に附着した物はマークとは見做されない。
- (2) スタートラインに使用されているマークはスタート五分前の準備信號以後マークとなるが、スタート信號の行はれる迄はそのマークの何れの側を通過する事も自由である。
- (3) 廻航又は通過されたマークは次のマークが廻航又は通過される迄はコース上のマークと見做される。

第 四 章 帆 走 規 則

第 28 條 マークとの接觸、或は不當なマーク廻航

1. ヨットは帆走指示書に指定されている通り夫々のマークを正しい順序に廻航又は通過して正しくコースを廻らなければならない。即ちそのヨットのスタートからゴール迄の航跡を糸で示して其の両端を引いた場合、その糸が夫々のマークを指定された側から囲む様になつていなければならない。
2. 霧又は暗黒の中でレースが行はれる場合、全くの推定のみを以てマークを廻航又は通過した事と見做してはならない。
3. マークの廻航又は通過に際し、之に接觸したヨット或はマークボートをして衝突を避ける爲にその位置を変えさせたヨットは、その行動が他のヨットの爲に不當に餘儀なくさせられたものである事を抗議に依つて立

證しない限り失格とする。

4. マークに接觸したヨットは直ちに抗議旗を掲揚するか、或はレースを放棄するかしなければならない。

第 29 條 航路權に関する一般事項

1. スタート五分前の準備信號以後、そのレースの終了迄凡てのヨットの行動と航路權に関する凡ゆる問題は規則第 29 條、30 條、31 條、及 32 條によつて律せられるものとする。但し、スタートに於てのみ次の特別の規定が適用される。

(A) スタート信號以前に於ては、航路權あるヨットと雖も他のヨットが容易に應じ得る様な緩慢なラフが許されるにすぎない。又風下のヨットのコースを變えさせる程ベアアウェイをしてはならない

(B) スタート信號後に於ては、航路權のあるヨットはスタートラインを横切る意圖を示すコースを取らなければならない。

2. これらの航路權に関する規則は衝突を避ける爲に特に設けられたものであり、他を避けるべく定められているヨットは常にこの規則に従い他のヨットを避けなければならない。規則に違反したヨットは衝突の有無を問はずそれに依つて起る抗議により當然失格させられる。
3. 航路權を有するヨットが、當然避けるべき義務を負う他のヨットとの衝突を避ける爲自己のコースを變更する事を怠儀なくせしめられた場合には、そのヨットに對し抗議をなすべきである。
4. 航路權を有するヨットと雖も、規則第 30 條 2 項 (A) に於ける場合を除いては重大な損傷を起すと豫想される様な衝突を回避する事に落度が有つた場合、他のヨットと共に失格せしめられる事が有る。
5. 他のヨットに「合圖」をなすべく規定しているのは規則第 32 條に於ける場合のみであるが、第 1 項に於ける場合の如く、他のヨットに豫見出来ぬ様なコースの變更をする前には當然「合圖」をなすべきである。
6. レース中にこれらの規則の何れかを犯したヨットは直ちに退場すべきである。但しそのヨットがレースを繼續している場合には 他のヨットはそれをレース中のヨットとして取扱い、それに對しても規則を守らなけ

ればならない。

第 30 條 航 路 權

1. 追 越

他のヨットを追越さんとしつつあるヨット（追越艇）は追越されんとするヨット（被追越艇）のコースを避けなければならない。

2. 風上側からの追越とラフイング

(A) 追越艇が被追越艇の風上側を通過せんとする場合には、被追越艇は追越艇の通過を妨げる爲風位に直面する迄はそのコースからラフする事が出来る。但しこのラフはそのバウスピリットの先端が、若しバウスピリットのないヨットではステムが追越艇のメインマストよりその中心線に直角に立てた垂線に達する迄を限界とし、それ以後は追越艇はその時航行していたコースを維持する事が出来るがそれ以上のラフは許されない。

(B) 風下艇のラフを行う権利について疑義が有る場合には、風上艇はそのラフに應じなければならない。然る後に確信が有れば抗議をなすべきである。

(C) 被追越艇のラフが追越艇の接近のために妨げられる場合は、追越艇は失格されるべきである。但し追越艇がラフに應じる能力が風上側の海上の障害物の爲に制約される場合はこの限りでない。

(D) 或るヨットがその風上側にあるすべてのヨットに對してラフをする権利を有する場合には、それらのヨットはすべてそのラフに應じなければならない。これはそれらの中のあるものが別個にラフをする権利を有する場合に於ても變らない。

3. 風下側からの追越とベアリングアウェイ

(A) ヨットはその風下側からの追越艇を妨げるために、そのプロバークコース以上にベアアウェイしてはならない。但し他のヨットを妨げる意志以外に風下のコースを取ることを正當とする事情が存在する場合がある。

この場合、その様な風下のコースが正當であることを立證する責

は被追越艇にある。

- (B) 風下側からの追越艇は、それがクリアーアヘッドになる迄は被追越艇を妨害する様なラフをしたり、又はそのコースを變えさせたりしてはならない。

4. 追越関係以外の場合

双方のヨットが共に被追越艇としての權利を主張し得ない場合に於ては

- (A) 若し双方が互に反對のタックにある場合は、ポートタックのヨットがスターボードタックのヨットのコースを避けなければならない。但しポートタックのヨットがクローズホールドであり、スターボードタックのヨットがフリーである場合は後者が前者のコースを避けなければならない。
- (B) 若し双方が同一のタックにある場合は、風上のヨットは風下のヨットのコースを避けなければならない。

5. 極度に接近したタッキング (直前タック)

- (A) ヨットは次の様なタッキングをしてはならない。
- (1) 新しいタックに於て、プロパーウェイを得る前に他のヨットと衝突する可能性のあるタッキング
 - (2) その位置の関係上、その航路を避け得ない様なヨットとの衝突を起す可能性のあるタッキング
 - (3) 新しいタックに於てプロパーウェイを得る前に他のヨットをして衝突を避けるためそのコースを變えさせる程他に接近して行われるタッキング
- (B) 他のヨットに接近してタッキングをした場合、新しいタックに於てプロパーウェイを得ていた事を立證する責任はタックをしたヨットの側にある。

6. 誤導、或いは妨害

- (A) 前項の何れかによつて或るヨットが他のヨットのコースを避けなければならない時、後者は前者が避けんとする行動を妨害する様なコースの變更をしてはならない。但し規則第 30 條 2 項に於け

る場合はこの限りでない。

- (B) 航路権を有するヨットは自己のコースを維持する義務は負はないが、そのヨットを避けんとしている他のヨットの判断を誤らせ或は之を妨害する様なコースの変更をしてはならない。

第 31 條 マーク又は海上の障害物に於て餘地を與へること。

1. (A) 二隻のヨットが同一の側から通過せんとしているマーク（規則第 31 條 2 項の場合を除いて）又は海上の障害物に到着した時、双方の間にオーバーラップが存在している場合は外側のヨットは内側のヨットに對し、それが通過又は廻航するために餘地を與へなければならない。

但し、クローズホールドの二隻のヨットが互に異つたタックで交叉する場合はこの限りでない。

- (B) 双方の間にオーバーラップが存在していない場合は、クリアーアスターンにあるヨットは、先行するヨットが次の状態になつた時は通過或いは廻航動作が行はれる事を豫想してその間先行するヨットを避けていなければならない。

(1) マーク又は障害物に到着した時

(2) マーク廻航動作としてそのコースを変えた時

(3) 餘地を與へる爲には餘りにもマークに接近しすぎた時

- (C) 先行するヨットはオーバーラップが完全に成立する迄は餘地を與へる義務は負はない。但し、疑義のある有る場合には一應餘地を與へ、然る後確信が有れば抗議をなすべきである。その場合適當な時期にオーバーラップが成立したことを立證する責任は内側のヨットである。

- (D) 先行するヨットがマーク又は障害物をタックして廻航する事が出来るのはマーク又は障害物がない水面に於ても同様にタックが出来る且つ後續のヨットを完全に引離せる場合に於てのみである。

2. スタートに於ては、航路権を持つ風下のヨットは同一タックにある風上のヨットに對して、スタートライン上のマークの風下側を通過する爲の

餘地を與へる義務を負はない。但しスタート信號後に於ては、フリーの場合に第一マークに向うプロパーコース以上に風上に向け、或は向い風の場合にクローズホールド以上にラフする事により風上のヨットがマークの風下を通過する餘地を奪つてはならない。

3. 規則第31條は第30條に依り當然航路權を有する外側のヨットに對し適當な時期にオーバーラップが存在する場合に、内側のヨットにマーク又は障害物を通過又或は廻航する餘地を與へる件に關してのみ例外を設けるものであり、その他の點に於ては規則第30條は完全に効力を有する。

第32條 クローズホールドで海上の障害物又はマークに接近すること

1. 二隻のヨットが同一タックのクローズホールドで障害物に接近しつつあり、風下のヨットがそれを避ける爲にはコースを変更する必要があり而も風下のヨットがタックをすれば風上のヨットとの衝突が避けられない場合、風上のヨットに對してタックをする餘地を與へる様「合圖」をする事が出来る。此の「合圖」が有つた時は風上のヨットは直ちにその餘地を與へてやらなければならない。

但しその障害物がコース上のマークであり、若し風上のヨットがそのマークをタッキングをなさず回航又は通過出来る場合は、風下のヨットは風上のヨットに對しこの「合圖」をする權利はない。

2. 餘地を要求するヨットは「合圖」をすると同時にタックをしてはならない。但し餘地を與へられた後は出来るだけ速かにタックを行はなければならない。
3. 風下のヨットがタックをする餘地を要求する權利を持つか否かについて疑義のある場合は、風上のヨットは先ず之に應じ、然る後確信があれば抗議をなすべきである。
4. 風下のヨットがマークに接觸する危険を避けるために、風上のヨットに對してタックをする餘地を要求する以外に方法がない場合には、同様「合圖」をする事が出来る。但しそのヨットはその後直ちに棄權退場しなければならない。
5. 風下のヨットがベアリングアウェイすることによつて障害物を避ける方

法をとる場合、若し風上のヨットも同様の方法をとる事を望むならば風上のヨットに對しその餘地を與へなければならない。

第 33 條 坐 礁

1. 坐礁、又は浮標、船舶、その他の障害物に衝突したヨットは、それを離れるために自己の錨、ボート、曳索、用材其他の道具を使用しても差支へない。但し衝突した相手の船の乗員以外からの救助を受ける事は許されない。又使用された道具はレース續行前に復舊しなければならない。

第 34 條 レースの終了

1. ヨットは、その船體或は用材の何れかの部分がゴールラインに到着すると同時にレースを終了したものとして計時される。然しその何れかの部分がライン上にある限りは規則の適用を受ける。ゴールラインを離れるためにはそれを完全に通過する必要はなく後退して離れても差支ない
2. 帆走指示書に特別の規定が無い限り、ヨットはゴールラインを離れると同時に規則の適用を免れる。但しゴールライン及未だレース中のヨットからは離れていなければならない。
3. 帆走指示書に特別の規定がない限り、タイムリミットのあるレースに於て一隻又はそれ以上のヨットがその制限時間内にレースを終了すればそのレースは有効とする。

第 35 條 同着の場合

1. 同着の場合、賞品がカップ、トロフィー其他分離不可能なものの場合には、同着ヨット間に再レースを行いか、抽籤により決定するものとする。
2. タイムアローアンスのあるレースに於ては修正せられた時間が等しい場合に同着と見做される。

第 五 章 規則違反、抗議及控訴

第 36 條 反則によつて生ずる損害と處罰

1. 同一のレースであると他のレースであるかを問はずすべてのヨットに適用される本規則に違反し或は本規則を無視した結果 他のヨットに接触し又は他のヨットをして接触を餘儀なくさせたヨットは失格とする。
2. 入賞者が失格した場合には次點者が入賞する。

3. 本規則に違反したことによつて生ずるすべての損害は別に定める規定に従ひ日本ヨット協會によつて處理せられるものとする。

第 37 條 重大なる規則違反に對する處罰

1. ヨットの所有者、その代理人又は乗員が本規則の何れかに對して重大なる違反をなしたことが立證せられた場合には、日本ヨット協會は適當な期間その統轄下にあるレースに對する出場を停止する事が出来る。
2. この規則によつて判決せられた處罰は各地方協會に通告されなければならない。

第 38 條 抗 議

1. レースに出場するすべてのヨットは他のヨットの何れに對しても抗議をなすことが出来る。別個の主催者の下で行はれるレースに出場するヨットの間に生ずる抗議は、抗議をせられたヨットの出場しているレースの主催者側によつて判決せられるものとする。
2. 抗議をなさんとするヨットはその旨を相手方に知らせるために凡ゆる努力をしなければならない。
3. (イ) 規則違反のためにレース中に抗議が起つた場合には、抗議をなさんとするヨットは速かに抗議旗を振るか、メインリギンに抗議旗を掲揚しなければならない。その抗議旗はゴールインの時再度振るか、レースの終了迄掲揚して置くかしなければならない。これを怠つた場合には帆走委員會はそのヨットの提出する抗議の受理を拒否することが出来る。
(ロ) (1) ヨットが計測規定に違反している事により、又は何等かの理由で競艇登録證明書若しくはレーティング證明書が無効である事に基いてなされる抗議は帆走委員會に提出せられるものとする。帆走委員會はその寫しを抗議せられた相手方に交付し、その抗議に十分の根據を認めた場合には、その様な問題を決定する權限を有する造船委員會に照會すべきである。
(2) 判決に當つては帆走委員會は上記の造船委員會の決定に従

はなければならない。又この判決に對して控訴がなされない場合には判決文の寫しを關係各ヨットに送付しなければならない。

(ハ) (1) 帆走委員會のなした行動のために優賞の機会を逸したと思ふヨットはレース終了後に帆走委員會に抗議を提出することによつて、適用せられたレース規則又は帆走指示書に對する違反に關し帆走委員會の注意を促すことが出来る。

(2) 上記の如き違反が起り且つそれによつてレースの結果が變更された場合は、帆走委員會は日本ヨット協會最高審判委員會に對して控訴し得ることを條件にして、そのレースを取消するか、再レースを命ずるか或は他の適當と認められる處置を執らなければならない。

4. 抗議はすべて書面により次の各項が記載されていなければならない。

(イ) 抗議すべき事件の起つた日、時、及場所

(ロ) 違反せられた規則の特定の條項、又は二者擇一すべき條項

(ハ) 事件の狀況

(ニ) 要すれば以下に關する要圖

(1) 關係あるヨットのコース、位置及航跡

(2) 風及潮の方向、強さ、要すれば水深等

5. 抗議書はヨットの所有者或はその代理人に依つて署名され、帆走指示書に規定のある場合は手数料を添へて帆走委員會に提出されなければならない。

6. 帆走指示書に特別の規定のない限り、抗議書は抗議をするヨットのレース終了後（若しそのヨットがゴールに入らないならば錨地に到着後）30分以内に提出されなければならない。但し帆走委員會は正當な理由がある場合にはその時間を延長することが出来る。

7. 書面に依つて提出された抗議は取下げるとは許されない。

帆走委員會はこれを裁決しなければならない。

第 39 條 抗議によらない失格

帆走委員會が規則の違反を目撃した場合、及レース中のヨットが規則に違反したと想像するに足る相當の根拠がある場合には、帆走委員會は抗議がなされた場合と同様に規則第 41 條の定めるところに従ひ自らの發意によつて行動しなければならない。

第 40 條 利害關係者の判決への不参加

1. 帆走委員會、或は最高審判委員會の構成員は自己に利害關係のさる問題について討議或は判決に参加する事は許されない。但しその問題に關連した證據を提出する事は妨げない。

第 41 條 帆走委員會の判決

1. 帆走委員會が抗議書を受理した場合は直ちに抗議をせられたヨットの所有者又はその代理人に對し、抗議がなされたこと及違反せられたと申立てられている規則の條項を通告し、規則第 6 條 1 項 (×) に定めるところに従ひ審問の準備をしなければならない。この審問の正式の通告はその抗議に關係あるヨットの所有者又はその代理人のすべてに與へられなければならない。
2. 抗議に關係のあるヨットの所有者又は彼に選ばれた代理人は（その者は必ずしもその事件に立會い乃至はその事件を目撃した必要はないが）帆走委員會の證言採擇の間出席する權利を有する。但し他の證人はこの權利を有しないものとする。
3. 利害關係者の何れか一方又はその代理人が抗議の審問に出席する努力を怠つた場合には、帆走委員會は控訴をなし得る事を條件として、その抗議を却下し、或いは自己の確信する通り判決を下す事が出来る。
4. 帆走委員會は自己が必要と認めた方法或は最高審判委員會の規定に定められた方法に従つて其等の證言を聴取し又は質問、調査をなさなければならない。
5. 帆走委員會の判決は利害關係者のすべてに通告せられなければならない。又要求ある場合は書面に依つてなさねばならない。

帆走委員會により發見せられた事實及判決の根據は明示せらるべきであり 關係ある事實に關する帆走委員會の判決は最終のものでなければな

らない。

第 42 條 抗議に要した経費

1. 抗議によつて行はれた計測及級別に要した経費は敗訴者側の負擔とする。又帆走委員會は最高委員會に控訴し得る事を條件として、他の抗議に要した経費を敗訴者に支拂ふ事を命ずる權限を有する。

第 43 條 控 訴

1. 帆走委員會によつて判決せられた抗議は以下の場合には、最高審判委員會の規定に従ひ判決の受領後特定の期間内に最高審判委員會に提訴せらるべきである。
 - (イ) 帆走委員會が自ら控訴する事を適當と認めた場合
 - (ロ) 利害關係者の一方が規則解釋上の疑義について、照會を申請せんとする場合。この場合には最高審判委員會の定める所要の供託金を添へて行はなければならない。その供託金は控訴をなす側の負擔とし、若しその控訴が採擇せられない場合は最高委員會の基金として沒收せられるものとする。
2. 最高審判委員會は獨自の立場に於て帆走委員會のなした判決を支持或は破棄する權限を有し、又規則に違反したと判斷するヨットを失格せしめる事が出来る。
3. 最高審判委員會の裁決を以て最終とする。

第 44 條 控訴に對し帆走委員會により用意せられるべき事項

1. 最高審判委員會に對する控訴は書面に依つて行はれるものとし、その利用に適する如く以下の順に記述されていなければならない。
 - (イ) 公示せられたレースの條件とヨットに交付せられた帆走指示書の寫
 - (ロ) 規則第 38 條第 4 項に従つて提出せられた抗議書、及其他當事者によつて差出されたすべての供述書の寫
 - (ハ) その件についての帆走委員會の所見、即ち發見せられた事實に關する詳細な説明、その判決及判決の根據
 - (ニ) 帆走委員會により發見せられた事實に基き帆走委員會によつて準

備せられた以下に示す事項を表す要圖

(1) 次のマークに至るコース、マークに近くの場合は廻航すべき側を示したマーク

(2) 風向及風力

(3) 潮流の方向及強さ

(4) 要すれば水深

(5) 關係あるヨットの位置及航跡

(ホ) 控訴の根據

(ハ) 控訴についての所見

以 上

(註) この規則は、昭和31年2月開催の日本ヨット協会代議員会に於て、下の様に改正案が決定されたが、この案は、同協会最高審判委員会の議を経て公布されることになっている。(昭和31年4月1日)

1. 第30条第2項(C)

「但し追越艇がラフに応じる能力が」と「風上側……」の間に「第31条第1項(A)により」を挿入する。

2. 第32条第1項

2行目但書の「若し風上のヨットがそのマークをタツキングをなさず……」とあるを

「若し風上のヨットがそのマークの指定された側をタツキングをなさず……」と改正する。

3. 第38条第4項(ロ)

「又は二者択一すべき条項」とあるを

「又はそれに代るべき取決め、其他帆走指示書による特別の指示」と改正する。

昭和32年5月5日発行

図解ヨットレース戦術集

定価 230 円

編纂者(代表) 戸 田 孝 昭

発行者 土 肥 勝 由

東京都中央区銀座3の2

印刷者 石 崎 宋 一

東京都新宿区下落合1の18

発行所 財団法人 舟艇協会 出版部

東京都中央区銀座3の2

電話・京橋 (56) 5400番

振替・東京 25521 番

祖谷印刷株式会社・印刷

本書の姉妹図書

ヨット百科

定価 350 円
送料 24 円

B 6 上製・280 頁・図版多数
どなたも 1 冊はお持ちになる……

ヨット・競技と練習

定価 320 円
送料 24 円

ポケット版・220 頁・図版多数
レース，練習等のコツを詳述す。

ヨットマン手帳

定価 170 円
送料 16 円

オールヨットマン必携のハンドブック

ヨット工作法

定価 480 円
送料 40 円

B 5 判上製・図版 180 余
小型ヨット自作の手引と資料集

ヨットの雑誌“舵”

B 5 版 70 頁内外

1 部 140 円 (送料 16 円) 3 回 420 円 (送料 48 円)

6 回 840 円 (送料共) 12 回 1,680 円 (送料共)

= 内容詳細・目録進呈 =

発行所・舟艇協会出版部

東京都中央区銀座 3 の 2
振替・東京 25521 番

