

競走規則

---

昭和七年

日本ヨット倶楽部

---

---

*Naseyawa*

本規則は日本ヨット倶楽部が率先して採用したものであつてヨット競技の國際的な本質上萬国ヨット競争協會によつて定められたものである。

事實は常に理論に先んずるのであつてマッチングの内容が了解せられてゐない人々にはひくう本規則をお讀み願つても完全なる理解迄に達し得ないと思ふ。用語に至つては尚更のことであらう。

此の爲には日本ヨット倶楽部教範が多少でも役立つ所があらう。

本規則は I. Y. R. U. (萬国ヨット競争聯盟) の規則である。Y. R. A. のルール D. S. V. のルールが夫々 I. Y. R. U. ルールの英語版であり獨逸語版であるやうに日本ヨット倶楽部のルールはその日本語版である。従つて此の規則は世界中何處のヨットレースにも適用せられる規則である。Y. R. A. の 1932 年版と同時に出版する筈であつた I. Y. R. U. ルールの日本語版の完成が都合で今年の間に合はなかつたのは残念であるがその中の競争のルールだけをそのつくりその儘謄寫版刷りにしたものがこれである。英語の通ずる所ではすべて Y. R. A. のルールでレースが行はれてゐる以上此のルールは日本語の通ずる所で行はれるヨットレースのすべてに適用され

るべきものである。この競争規則以外の規則で行はれたレースはヨットレースとは認められない。

法律の条文が一讀しただけでは判り兼ねると同様に此の規則も極めて難解である。充分に熟讀せられて實際水の上で生じた場合に當嵌めてえを研究せられんことを望む。一切の疑義は日本ヨット倶楽部ヨット教範に依つたものであるから同教範についてえを承知せられたい。

漸くにして I. Y. R. U. ルールの日本語版が出来たことは何はともあれ慶ぶべきことである。

今日まで肩身の狭い思ひをして来た我々日本のヨットマンも海国日本の名を堂々と名乗り得るやうになつたのだ。不得手な外国語のルールでレースを行つて来た我々は必しもずれは字句の解釋を誤り易く往々にして不利な矣が生じ日本ヨットマンは競争規則の研究が不足だとの譏を受けたのは更に日本語の I. Y. R. U. ルールが無かつたからである。今後は飛らく芝の憂ひは無からうと信ずる。既に神戸外人對日本ヨット倶楽部の競争は本年度からは定期對抗レースとなり、来るべきオリンピックには選手をベルリンへ派遣しやうといふ日本ヨット界の國際的進出の一階段として

現はれたヨット競争規則日本語版は寧ろ當然の事ではあるが猶一般にヨットに對する知識が普及して居らないことを考へれば我々のなすべき事は單に國際的進出のみではないのだ。もっともつとヨットが盛になり到る處の海で湖でヨットレースが行はれるやうにならねばならない。

今日誰もが野球のルールを知つてゐるやうにヨットレースのルールがあまり知られるやうになる日を待ち望む次第である。



# 競走及び帆走規則

日本ヨット倶楽部

## 1. 總則

本倶楽部のヨット競争及び航路規則は特に本地方の状況に鑑み本則に別段の定めあるもの、ほか全てY.R.A.規則を適用す。

Y.R.A.規則は倶楽部名誉書記につき閲覧を求むることを得

## 2. 統制

競争及競艇は全て帆走委員会（以下委員会と略稱す）の統制下にあるものとす。

一切の質疑論争は委員会を裁決す。

えが裁決は本則に準據するは勿論廣く一般海上慣習に従ひ併せて優美にして公正なる帆走技能と優秀なる速力に依るほか如何なる勝利をも尊重せざるべし。

## 3. 配艇

毎年一月委員会は全會員の基本配艇表を發表

し各艇及び乗組員に對するタイムアロアンスを決定す。

配艇表は各會員の署名を得たる後倶楽部名誉書記を保管すべし。

各會員は所屬艇によるほか競走に参加することを得ず。會員個人所有艇につきても亦同じ

## 4. 救援

危急に瀕する艇又は乗組員に對しては出来得る限りの救援を怠る可からず。

事故発生につき直接責任なき艇救援作業の爲め優勝の機會を逸したる時は委員会は該艇及び優勝艇に再競走を命ずべし。

再競走を行はざる時原競走は取消せられたるものと看做す。

救援を與ふ可き艇にして其の任務に就かざる時は競艇たる資格を失ふ。

## 5. 再競走

原競走中本規則に違反したる艇は再競走に参加するを得ず。

原競走に参加し発艇せざりし艇につきは委員会の裁決により再競走に参加を許すことあるべ



し。

## 6. 乗組員

乗組員は二名以上たるべし。

基本乗組員二名に満たざる時は客員又は名誉會員を同乗せしむることを得。

## 7. 救命浮具

各艇は應急使用に供し得る救命浮フイ（又は救命帶）及び排水具各一個以上を積載すべし。

## 8. 底荷 (バラスト)

出発豫砲發射後底荷及び乗組員の変更を許さず。

ジンギー単一型艇の競走に於ては乗組員のほか、固定若くは移動底荷の積載を許さず。

## 9. 燈火

競艇は日没以後は航海法規所定の燈火を備ふ可し。

## 10. 人力の使用範圍

操帆操舵及びセンターボードの操縦にのみ人力を用ふ。

## 11. 競走旗

各競艇は必ず橋頭に所定の俱樂部ペナント及びリーネに個人競走旗を掲ぐべし。但し個人競走旗の掲揚は競走中に限る。

## 12. 旗の型

個人競走旗は  $30^{c.m.} \times 45^{c.m.}$  矩形のものにして、委員會に豫め届け出でたるものたるべし。

## 12. 艇の番號

ジンギーにありては委員會の決定せる各艇の番號を所定の大きさにて両舷側より判別し得る様主帆白の丸の下方に表示すべし。字の大きさは太さ  $9^{c.m.}$  高さ  $50^{c.m.}$  とす。

前項の番號ある時競走旗及び俱樂部ペナントの掲揚は省略するも差支へなし。

## 13. セーリング オーバー

正當に競走に参加したる艇は全航路を走破する資格を有す。但し賞品につきては豫告に従ひこれを減額することあるべし。

## 14. 帆走指示書及び番組

委員会は番組並に下記事項を記載せる帆走指示書 (Sailing Instruction) を競走申込艇に交付するものとする。

1. 発艇時
2. 発艇線
3. 発艇合図
4. リコール番号
5. 帆走路 (名標識の名示を要す)
6. 快勝線
7. 帆走路の距離
8. 航路短縮の場合の指示事項
9. 参加各艇の艇名及びレーティング  
(本項はダングーに適用せず)
10. 抗議其他質疑を提出すべき場所

口頭指示は一切之を考慮に入らざるものとする  
番組中に賞品授與の時所を明示するを便宜とす。

## 15. 競走の延期

天候其他の事由により委員会は便宜競走を延期することを得。

延期の合図は萬國信号<sup>マス</sup>Nを以てす。

延期せられたる競走に於ては如何なる理由あるも新艇の参加を許さず。

## 16. 発艇

発艇とは発艇合図後艇が発艇線を越ゆるを謂ふ。

## 17. 発艇方法

別段の定めなき限り発艇は凡てフライング・スタート (Flying Start) とす。

別段の定めなき限り発艇合図五分前発艇豫砲を発射し及び(又は)青旗を掲ぐ。

前項の豫砲発射後は即ち本競走規則の制約を受く。

帆走指示書中別段の定めなき限り発艇には号砲を發射し及び(又は)青旗を卸すものとする。

発艇号砲不發の場合は旗又は帆走指示書に定められたる他の合図を用ふ。

## 17. リコール

発艇号砲發射の瞬間艇体又は其の機装の一部



が發艇線上にあるか又は該線を越えたるものゝリコール番号は直ちに之を掲示するほか適當なる音響告知により競走者全体に對し該掲示をなせる旨告知す。

リコールせられたる艇は委員會の要求に従ひ再發艇するを要す。

リコール番号は再發艇完了と同時に取下ぐ。

リコールせられたる艇及び發艇号砲發射後發艇線前方より發艇線につかんとする艇は他の競走艇を避くるを要す。

## 18. 標識

本項及び27條、28條に謂ふ標識とは帆走指示書に標識として指示せられたるものゝ水面上に現はれたる本束の部分のみを指す。水面下の部分或は偶然又は一時的に標識に附着せる事物は標識と認めず。

發艇線決勝線の一部たる標識は發艇五分前の号砲發射と共に航路上の標識となる。然れども發艇合図の與へられざる間はその標識の何れの側を通過するも差支へなし。艇が一標識を通過したる後次の標識を通過するまでは通過したる

先順位の標識は標識と看做さる。

帆走指示書に特に標識として指示せられざるもの並に艇が先順位の標識を通過せざる間の後順位の標識は標識と認められず航路上の障害物として取扱はる。

## 19. 標識の移動

偶然又は其の構造上標識が所定の位置より移動したる場合は委員會は出来得る限りこれを復舊するものとす。但し競艇起航前復舊不可能なりし場合裁定により再競走を命ずる事を得。

## 20. 航路短縮

委員會は競走中に航路の短縮をなすことを得。萬國信号“S”を以て其の合図とす。霧又は暗黒の場合には連續二発の号砲を以て其の合図とす。此の合図ある時は現に廻りつゝある周の完了を以て競走の終止とす。但し帆走指示書に特定事項ある時は又に據る。タイムアローアンスは其の比例によりて減ずるものとす。



## 21. 推進方法

競走中曳き船、押し船、桡漕、棹竿等帆走以外の推進方法は一切を許さず。但し3条の場合此の限りにあらず。

## 22. 測深

<sup>リードライン</sup>鉛索 (Lead Line) によるほか他の測深方法をとるを得ず。

## 23. 航路権

### (1) 衝突の危険

“衝突の危険”なる語は最も廣義に用ひらる。二艇相互に相手方の接近に顧慮なく安全に航行し得ざる時は常に“衝突の危険に近づき居る”ものと看做さる。一般的の例を云へば一方又は双方が艫池にでも急舵をひきつゝ相手艇に接觸せず環状を描き得るにあらざれば両艇は相互に無関係に航行し得ざるものである。疑義ある時は“衝突の危険”存在するものと豫想さる。

(ロ) <sup>クローズ</sup>Close-Hauled と <sup>フリー</sup>Free

クローズホールド (詰開) ……

出来るだけ風上に進まうと帆走してゐる時其のヨットはクローズホールドである。

フリー ……

クローズホールドでなく又風に真向きでなく帆走してゐる時其のヨットはフリーである。

(ハ) ラフing (Luffing)

より以上風上へ上るために其のコースを換へる時其のヨットはラフする。

(ニ) クリアアヘッドと

クリアアスターン

(Clear ahead Clear astern)

一艇の艇体及び機装の各部が他艇のブームの端又は艇尾の後にある時両艇のコースより判断して其の艇は他艇のクリアアスターン(後方無碍)にある。他艇はクリアアヘッド(前方無碍)にある。

(ホ) オーバテキング (Overtaking) (追越)

同一又は殆んど同一のコースを走る二艇の内他艇のクリアアスターンにある一艇が衝突の危険の範囲に入る時は追越艇 (Overtaking Yacht) としての位置に立つ。而して

1. 其艇が他艇を引離してクリアアヘッド

(前方無碍) の位置に入るか

2. 其艇が衝突の危険の範囲外まで他艇との舷間を開いてクリアアブレスト (Clear-abreast) となるか

3. 其艇が追越し得ずして衝突の危険の範囲外まで後方に落ちるか

4. 一方又は双方が方向轉換するかまでは其位置にあるものとする。

他艇を完全に引離したることの立證の義務は追越艇の負承處とす。

二艇以上が殆んど同一のコースを航走するにあらざればオーバーテイクングの問題は起らず。

(次のB項によるヨットの内の一艇のラフは之に關してコースの相違とは罷考さぬ)

(A) 他艇を追越さんとするヨットは被追越艇の航路を避くべし。

(B) 追越艇が上手(主帆展開の反對航方)より被追越艇を通過せんとする場合は被追越艇は任意にラフして相手の上手通過を防ぐことを得。但し本規定は被追越艇のバウスプリット (バウスプリットなき艇は其のステム) が追越艇のメインシュラウツ (Main

Shrouds) の後方を打つに至る状態を限度として適用す。故に其後は自己のコースを維持しせぬ以上のラフを許さず。

風下艇が事実ラフする権利あるやにつき疑義ある場合と雖も風上艇は之に應ずることを要す。而して確信あらば異議の申立をなすべし。

(C) 下手を通過せんとする追越艇を妨ぐるため自己のコース (Proper Course) より起す (Bear away) ことを得ず。風下より追越す艇は追越完了までは風上艇と接觸するが如きラフをなすべからず。又風上艇をしてコースを轉換せしむべからず。下手とはクリアアヘッドの消滅したる時の前走艇の主帆展開の航方を指す。

(ハ) プロパーコース (Proper Course)  
(自家固有のコース)

追越の條件中風上へ上る際の風下や又フリーに風を受けてゐる際の次の標識に對する風下などは一見簡單であるが然し實際には風下から追越にかゝる相手を妨害する意危以外に潮流又は環境の事情あり而も風下コースを一層正當づける理由もあるべく極めて複雑なる問題である。

此場合斯くの如き風下コースの正當を立證する責任は風上艇側に在る。

## 24. <sup>ミーティング</sup> Meeting (對行)

## <sup>クロッシング</sup> Crossing (交叉)

## <sup>コンバージング</sup> Converging (輻合)

本條は衝突を避くる爲に特に設けられたるものなれば常に遵守すべし。(K参照)

発艇信号前にありては24條、26條、27條の規定以外に艇の運動に關し制限なし。故に正當の理由あるコース轉換をなし得。(但し他艇が應じ得ざるが如き突然のラフは正當の理由あるものとば思考されず)

発艇信号後は各艇共發艇線をよぎる意態と一致したるコースを走ることとを要す。

發艇線通過後の運動に對する制限は24條、26條、27條、に規定す。

① フリー (Free) に風を受くる艇は詰開き艇 (Close-hauled) を避くべし。

① <sup>レガ</sup>艇詰開き艇は<sup>ミダ</sup>詰開き艇を避くべし。

② 異なる艇方よりフリーに風を受け而も共に被追越艇たる航路權を主張し得ざる時二艇の内艇詰開き艇は艇詰開き艇を避くべし。

③ 同一艇方より(フリーに)風を受け而も共に被追越艇たる航路權を主張し得ざる時二艇の内上手艇は下手艇を避くべし。

④ 同一詰開きの二艇の内下手艇がよりよく風をうける爲めコンバージング Converging となり所艇何れも追越艇としての航路權を主張し得ざる時上手艇は下手艇を避くべし。

### (ト) 航路変換

① 新開きにて全帆走に移り得ざる内に他艇と衝突の懼れあるタックを爲し得ず。其の艇位より見て技術上如何ともなし難き状態にある他艇と衝突の懼れあるタックにづきても亦同じ。

② 他艇の直前にて轉換し他艇をして衝突を避くる爲めにコースの轉換を餘儀なくせしめたる艇は失格さるべし。



Ⓚ 前各項の各条により或る艇が他艇を避くる時他艇はその行動を妨ぐるが如き航路変更をなすべからず。(B項参照)

航路権を有する艇と雖他を避ける動作中に他艇を誤らしめ又は妨碍するが如き航路変更をなすべからず。

此等諸條項の一に違反する艇は衝突の有無に拘らず申告によつて失格す。

## 25. 航路権の競合

追越規定は對行交叉コンバージングの各規定に先んず。但し(C)(I)の二項は此の限りに非ず。

## 26. 詰開き帆走中障碍物又は標識に接近する場合

同一詰開きにて並行せる二艇が陸岸又は障碍物に近づき下手艇タッキングをなすに非ざれば之を避け得ずしがもこれをなせば上手艇と衝突を逸れざる場合上手艇は下手艇員の合図により直ちにタックの餘地を與ふるを要す。

この合図をなしたる下手艇は上手艇の應答ありたる後直ちにタックを行ふべし。

但し障害物が航路標識にしてしがも上手艇はタ

ックを要せずこれを通過し得る場合下手艇は前記の合図をなす権利を有せず。

## 27. 標識又は障碍物に関する適路

オーバーラップ  
Overlap (並重)

二艇が殆んど同一のコースを航走し其の二艇のコースから判断してのづれのバウスポット(バウスポットなき艇は其のステム)も他艇のブームの端又は艇尾以後にあらざる時該二艇間にはオーバーラップ存在す。

二艇間にオーバーラップ存在し二艇共タックをなさず所定側より障碍物又は標識を通過せんとする際外側艇は斯かる標識又は障碍物に衝突の恐れある内側艇に通過餘地を與ふることを要す。

本規定については上手艇たるは下手艇たるを問はざるものとす。但し障碍物又は標識に實際到達したる時両艇クリアの状態にあらざることとを假定す。

前走艇が障碍物又は標識に到達したる以後若くは廻航のため又は廻航動作としてコースの变换をなしたる以後は追走艇はオーバーラップをなして前走艇と障碍物又は標識との間に通路を要求す

ることを得ず。避けねばならぬ航走中の船艇  
(競走中の他艇を含む)は本條及び第27條のため  
に障礙物と見做す。

## 28. 標識との接觸又は不正當の廻航

各競艇は帆走指示書に示されたる通り標識を  
順次廻航しコースを正當に巡航するを要す。而  
して各標識を廻航するために標識から標識への  
走路は所定の側よりえを循ぶを要す。標識廻航  
に際してえに觸れ又は標識船をして衝突を避く  
るため移動の餘儀なきに至らしめたる競艇は失  
格す。

前項の原因が他艇の責に歸すべきことを抗議  
立證したる時は責ある艇を失格せしむ。標識に  
接觸したる艇は直ちにレースを棄權するか異議  
申立の旗を掲揚すべし。

## 29. 競艇の衝突

本規則を犯にしたる結果他艇と衝突したる艇  
又は他艇をして餘儀なく衝突せしめたる艇は失  
格す。

## 30. 乗上げ

坐洲、坐礁、又は浮標、船艇其他の事物に接觸した  
る競艇は自己の錨、船具、綱具、帆具等を以て離難處  
理をなすを要し、衝突相手艇乗組員以外の援助を  
受くるを得ず。

前項に使用せる船具一切はレース繼續前えを  
自艇に復歸するを要す。

## 31. 競走中の投錨

レース中投錨は任意なるも必ず拔錨して自  
艇に復歸するを要す。

レース中浮標、上陸台、棧橋其他の事物に繫留又  
は他船内に錨を投ず可からず。  
但し3/1條の場合は例外とす。

## 32. 決勝線

競艇の一部が決勝線上に達したる時を以て該  
競艇の帆走所要時間とす。但し決勝線を艇の全  
体が離るゝ迄本規則の制約を受く。

競走終了後と雖帆走指示書中特に定めある場



合は又に従承ことを要す。

### 33. 同着

同着の場合賞品は等分とす。

賞品がカップ其他不可分の場合は同着艇に再競走を命ずるか又は抽籤を以て受賞者を決定す。

### 34. 失格

先着艇失格する時は次着艇を勝者とす。

### 35. 宣誓

優勝艇の艇長は賞品受領前所定の宣誓書に署名することを要す。

### 36. 抗議

抗議をなさんとする艇長は兎やすき箇所に黒旗を掲ぐるを要す。

抗議は全て書面を以て委員会に提出するを要し、抗議艇決勝線を横切りたる時より若くは決勝線に到達せざりし場合は投錨せる時より二時間以内に之をなすことを要す。

### 37. 時間の延長

委員会は便宜抗議申告の時限を延長することを得。

### 38. 委員会に提出すべき明細

1. 双方よりの文書によるステートメント(申告書)
2. 下記事項
  - a. コース
  - b. 風向及風力
  - c. 潮流の関係
  - d. 抗議事故發生に際する艇位及航跡(トラック)

### 39. 帆走委員会の決裁

委員会は決裁前被抗告艇に對し通知を送達するを要し、且必要と認め若くは本規則に定めたる事證を聴取し其他の諮問をなすべし。

決裁の基礎條文は声明書に明記して両者に交附さるべし。

利害當事者は決裁決定に加はることを得ず。

帆走委員にして抗議事件に利害關係あるもの



は該抗議の討議又は決定に加はることを得ず。

#### 40. 抗議料

抗議当事者は下の場合倶楽部基本金として金  
壹円を倶楽部會計に納付するものとす。

1. 提起せる抗議を取下げの場合 (抗議提起者が支拂)
2. 提起せる抗議が理由なしとして委員會を  
却下せる場合 (全上)
3. 過失ありと判決を受けたる場合 (過失者が支拂)

#### 41. 抗議申告に関する費用

委員會は抗議決裁に関する一切の費用を過失  
艇に負担せしむることを得

#### 42. 抗議申告を要せざる失格

競艇がレース中本規則に違反せりと認むる理  
由ある時は委員會は抗議ありたる場合と同様第  
40條に従ひ委員會自らを處理する義務を有  
す。

#### 43. 罰則

本規則に反したる艇は賞品受領の資格を失ふ。  
本規則に反したる結果生じたる損害賠償問題  
は下記の特別法により處理するものとす。

本則に反したるため生じたる損害については  
反則者に於て一切の責を負ふ。

其の限度額は海事審判法による。

本則に反したるものは該法の所謂不當なる  
航行と見做す。

競走参加者の過失個人関係は法令の保證す  
る責任の限度を制約するものにあらす。

#### 44. 重大なる反則

本則の重大なる違反が競走者にあることを立  
證せられたる時は委員會は時の如何を問はず本  
則適用の下に開催せらるゝ一切の競走に該反則  
者の参加を禁ずることを得。

昭和七年八月廿五日 印刷

昭和七年八月廿一日 發行

編輯兼發行者

不許  
複製

吉本正雄

奈良縣郡山町城內

印刷者

紀川正敏

京都市下京區唐橋門脇町

發行所

日本ヨット俱樂部

大津市中保町

定價 壹部 金壹圓