

平成23年6月18日にの役員会において、レース運営に関して、以下の項目が決定されましたので
公示いたします。

インシデントにおいて権利艇の救済申請が認められた場合における、

非権利艇に対する裁定に関して

平成22年10月下旬から同年11月30日の期間、標記に関するパブリックコメントを実施し、広く会員の皆様からのご意見を募集しましたが、賛同意見(5件)のみで、他の反対意見・修正意見は寄せられませんでした。

従いまして、標記項目に関して平成23年度より下表のとおり裁定いたしますので、宜しくお願い申し上げます。

インシデント	状況	非権利艇の裁定 (記録)
権利艇が破損した場合	インシデントのレースのみ 継続不能となった場合 (回収後、おおむね30分以内に修復可)	失格
	インシデント以後の、全レースが 継続不能となった場合 (回収不能な沈没を含む)	失格 (注1)
艇が絡んだ場合	絡みがレース終了まで解けなかった場合	タイムアウト
	絡みが解けて、レース継続が 可能となった場合 (注2)	ペナルティーの履行 行った 行わなかった 違反を免罪 (着順を記録) 失格

注1. 失格とは、該当レースのみとする。シリーズ(大会)全体には適用しない。

注2. 絡みの解け方は、自然・人為を問わない。

レースオブザーバーの役割に関して

レースオブザーバー制のレースについては、2009～2012(ISAF)国際ヨット競技規則付則E E3.1に
規定されていますが、詳細が不明確なため、JMYSとして運用規定を定め、公正且つスムーズな
レース運営を行いたいと思います。

1.監視していただく項目

- 1-1 マーク通過時のマークタッチの有無
- 1-2 艇どうしの接触

2. 現認した場合の処置

- 2-1 上記のケースを現認した場合に、セールNo.とともに、大声でコールする。
対象艇が、コールされたことを認識するまでコールする。
- 2-2 コールされた艇によるペナルティーターンを確認する。
ペナルティーターンを確認した場合は、該当艇に確認したことを伝える。

- 2-3 該当艇がペナルティターンをしなかった場合はその状況をレース(ヒート)終了後速やかにレース委員に報告する。
(レース中に該当艇にペナルティターンを指示してはならない。)

3. 注意

- 3-1 インシデントでは、該当艇に対してレース中に権利関係を説明してはならない。
レース終了後のプロテスト委員会の審議の参考とするため、インシデントの状況を把握・記憶・記録する。
(1艇がペナルティターンを行っても、レースオブザーバーが違反艇と判断した艇がペナルティターンを行わなかった場合も報告する。)
- 3-2 中途半端なコールはしない。(コールは自信を持って大声でハッキリと)
例 接触してるのかなー

4. レースオブザーバーの任命

- 4-1 レースオブザーバーは2人一組とし、レース委員長がヒート毎に監視エリアを指定して複数組任命します。
自艇の調整などで都合の悪い場合は申し出てください。
レースオブザーバーの交代、又は、レースの延期などの処置を行います。

以上、レース運営が公正且つスムーズに行われるように、ご協力願います。

計測証明書に関して

1. 計測証明書の提示に関するペナルティ

全日本選手権において計測証明書の提示が義務付けてられていますが、当日持参されない場合があります。
これに関しては、レース公示にペナルティを科す旨の記載はありますが、ペナルティの内容までは明確になっておりません。よって、以下のとおり規定いたします。

レース当日、計測証明書を提示しない場合は、出艇する最初のレースを失格とする。

2. 36/600クラスの計測

36/600クラスの計測は、従来 自主計測でしたが、今年度より、**計測委員による計測、及び、関係部品への捺印**を義務付けます。

以上

平成 23年 7月 1日
日本模型ヨット協会