

## 1. レース日程

2 レースを予定する。

11:55 WHITE SAIL クラス予告信号  
12:00 IRC クラス予告信号

## 2. クラス旗

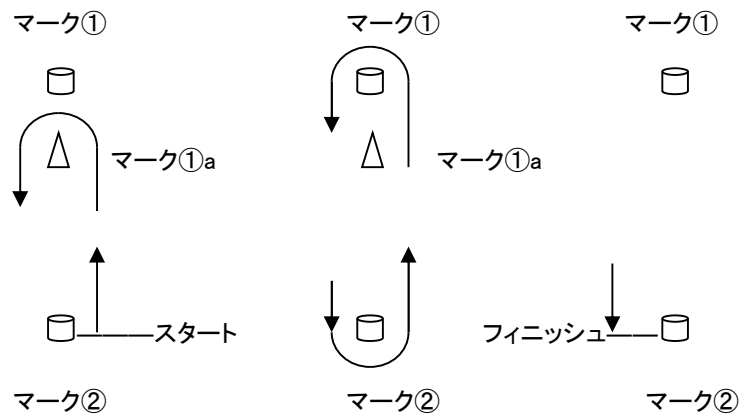
クラス旗は、WHITE SAIL クラスは KYC クラブ旗、IRC クラスはグリーン旗を用いる。

## 3. コース

3-1 コースは下図の通りとし、回航又は通過すべきマークの順序、及び各マークの通過する側を含むコースを示す。

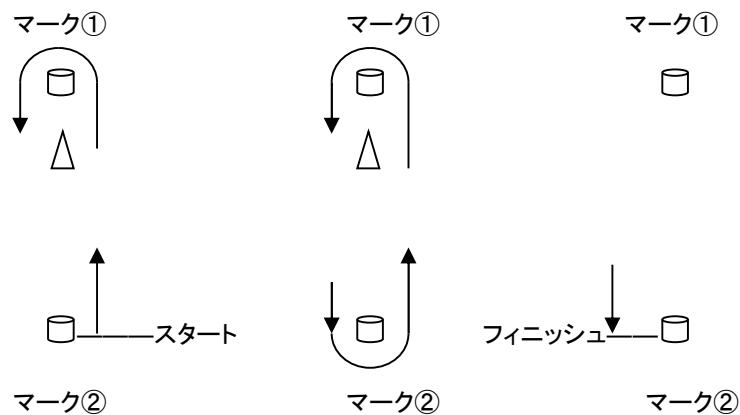
WHITE SAIL クラス

スタート—マーク①a—マーク②—マーク①—フィニッシュ



IRC クラス

スタート—マーク①—マーク②—マーク①—フィニッシュ



3-2 予告信号以前に、レースコミッティーの信号艇にマーク②からマーク①へのおおよそのコンパス方位及び距離を掲示する。マーク①とマーク①aとの距離は約 0.3 マイルとする。

## 4. マーク

4-1 マーク①及びマーク②はオレンジ色の直径約 1.5m、高さ約 1.5mのトマト型ブイを使用する。

4-2 マーク①a はピンク色の直径約 1m、高さ約 1.5m の涙型ブイを使用する。

4-3 指示 6.「コースの次のレグの変更」に従って用いられる場合の、新しいマーク①及びマーク②は緑色の直径約 1.5m、高さ約 1.5mのトマト型ブイを使用する。再度コースを変更する為にマークを設置する場合には、最初のブイを使用する。

## 5. スタート

5-1 レースは、規則 26 に従ってスタートする。

5-2 スタートラインは、スターボードの端にあるレースコミッティーの信号艇のオレンジ旗を掲揚したポールと、ポートの端のマーク②の間とする。

5-3 スタート信号の 5 分以降にスタートする艇は、「スタートしなかった」と記録される。これは付則 A4 を変更している。

5-4 マーク①が設置されていない場合、マーク①はレースコミッティーの信号艇に掲示された位置にあるものとみなす。

5-5 [NP]スタート時に、艇が RRS29.1(個別リコール)に従わなければならない場合、レース委員会は音響信号一声とともに X 旗を掲揚し、VHF チャンネル 72 で、その艇のセール番号または艇名を送信するように努める。ただし、送信できなかつたり、送信の時期が適切でなかつたり、聴取できなかつたりとしても、救済要求の根拠にならない。これは RRS62.1(a)を変更している。

5-6 WHITE SAIL クラスが先にスタートする。

5-7 その日の続く WHITE SAIL クラスのレースの予告信号は、レースコミッティーの信号艇に掲揚されている、R旗の降下(反復音響信号とともに)の、1 分後に発せられる。

## 6. コースの次のレグの変更

コースの次のレグの変更は、次のマークへのおおよそのコンパス方位及び距離を掲示する。これは規則 33 を変更している。

## 7. フィニッシュ

7-1 フィニッシュラインは、スターボードの端にあるレースコミッティーの信号艇のオレンジ旗を掲揚したポールと、ポートの端のマーク②のコース側の間とする。

7-2 コース短縮の場合、フィニッシュラインは、レースコミッティーの信号艇の S 旗を掲揚したポールとコースの最も近いマークとの間とする。

7-3 レースコミッティーが、その日の続くレースを予定する場合、レースコミッティーの信号艇は、先のレースのフィニッシュ時に、R旗を掲揚する。続くスタート手順は、先のレースで最終艇がフィニッシュした後、できるだけ早く開始される。

## 8. タイムリミット

スタート信号後 120 分、または先頭艇がコースを帆走して 120 分以内にフィニッシュした場合はそのフィニッシュ後 30 分、のいずれか遅いほうの時刻までにフィニッシュしなかった艇は DNF と記録される。これは規則 35 と A4 を変更している。

## 9. 順位、得点、及び大会の成立

9-1 WHITE SAIL クラスは KYC TCF(KYC ハンディーキャップシステム)に各種ボーナス係数を加算した TCF を採用し、艇の所要時間に TCF を乗じた修正時間により順位を決定する。修正時間は秒単位までを計算する(少数点以下四捨五入)。

9-2 IRC クラスは各艇の所要時間に TCC を乗じた修正時間により順位を決定する。修正時間は秒単位までを計算する(小数点以下四捨五入)。

## 10. [DP] [NP]安全規定

10-1 レースからリタイアした艇は、できるだけ早くレースコミッティーに伝えなければならない。

10-2 軽微であってもレース中に接触があった場合は、書面にて報告しなければならない。

## 11. リスク・ステートメント

RRS 3 には『レースに参加するか、またはレースを続けるかについての艇の決定の責任はその艇にのみある。』とある。大会に参加することによって、それぞれの競技者は、セーリングには内在するリスクがあり、潜在的な危険を伴う行動であることに合意し、認めることになる。これらのリスクには、強風、荒れた海、天候の突然の変化、機器の故障、艇の操船の誤り、他艇の未熟な操船術、バランスの悪い不安定な足場、疲労による傷害のリスクの増大などがある。セーリング・スポーツに固有なのは、溺死、心的外傷、低体温症その他の原因による一生消えない重篤な傷害、死亡のリスクである。

**新型コロナウイルス感染症の感染、感染拡大には十分留意すること。**