

平成 29 年度(2017 年度)
外洋合同委員会会議 (小名浜)
資 料

公益財団法人日本セーリング連盟

H29 年度外洋合同委員会（いわき） 時間割

2月3日（土）午後 小名浜オーシャンホテル

13：00～ 準備：外洋計測委員会（ORC 委員会）

13：30～ 受付：外洋計測委員会（ORC 委員会）、外洋いわき

<開会関係> 進行：外洋計測委員会（ORC 委員会）

14：00～14：10

開会挨拶 外洋計測委員会（ORC 委員会）

時間割説明

<議 事>

14：10～15：10 レース委員会外洋小委員会

休憩（10分）

15：20～16：20 外洋計測委員会

休憩（10分）

16：30～17：30 外洋安全委員会

休憩（10分）

17：40～18：10 ルール委員会外洋小委員会

<閉会関係> 進行：外洋計測委員会（ORC 委員会）

18：10～18：30

翌日のスケジュール・場所の説明

*外洋レース小委員会 レース・オフィサー更新セミナー

*外洋安全委員会 外洋特別規定 クリニック

*外洋計測委員会 ORC 委員会 ORC 成績算出クリニック

閉会（進行役）

懇親会案内（19：30 スタート） 外洋いわき

JSAF レース委員会
外洋小委員会
資 料

2017年度外洋合同委員会 レース外洋小委員会報告

報告内容

- レース主催について
- 公認審査について
- 2018年度の全国大会調査について
- JSAFレースオフィサー制度・外洋艇レースにおけるレースオフィサー制度の在り方について
(方向性の説明)

主催団体とは

- セーリング競技規則(RRS)を使用し、レースを運営する団体
- 規則89.1に規定され、レースの運営を行える団体とは



RRSに記載されている主催団体	解説
a) ISAF(国際セーリング連盟)	
b) ISAF加盟の各国連盟	JSAF(日本セーリング連盟)
c) 加盟クラブ	県ヨット連盟・外洋加盟団体
d) クラブ以外の加盟団体	特別加盟団体・クラス協会

これら以外の団体単独ではRRSを用いてレースを行う事はできません。
外洋加盟団体・特別加盟団体等との共同開催ならば問題はありません。

レースを主催する上での重要事項

1. 競技者の安全確保

※セーリングは自然相手のスポーツ リスク管理に向けイマジネーションを持つ事が重要

2. 競技者が公平に競技できるようにすること

※ 全ての選手が平等に勝てる機会のある、競技性の高いレースの提供が重要

※ 何よりも選手目線での判り易いレース運営が重要

3. 大会が競技規則 およびその他の関係する規則に準じて運営されること。(公正なレース運営)

※ 良い運営を行うには、体系立てた知識が必要

4. 全ての競技者が大会に規則に従えるようにすること。

※ はっきりしていて、あいまいでなく、分かり易い帆走指示書

5. 可能な限り、すべての競技者に満足感を与えること。

※ 何よりも選手目線での判り易いレース運営が重要

大会組織

•主催団体(実行委員会)

•レース委員会

•プロテスト委員会

•テクニカル委員会

これらすべての委員会はRRS.89.1、89.2、ERS C.4.6に基づき設定することができますか？

レース公示

レース公示 (Notice of Race) とは

- 競技者が大会に参加するか否か決定するために役立つ情報
- 帆走指示書が入手可能になる前に得られる必要な情報
- 規則である。(定義「規則」(e))

レース公示は主催団体により発行されなければならない。

大会におけるレース委員会

帆走指示書 (Sailing Instruction)

帆走指示書とは規則である。(定義「規則」 (e))

帆走指示書はレース委員会により発行されなければならない。

規則90.2 帆走指示書

(a) レース委員会は、規則J2に従った帆走指示書を、書面により公表しなければならない。

帆走指示書に関しては 附則 L 帆走指示書ガイドを参照。

大会におけるレース委員会

・委員長

優れた組織力と運営の能力を持った人が要求される

・レース・オフィサー

1人以上がいることが要求される。

・デピュティ(副)・レース・オフィサー

もし、レース・オフィサーが任務を果せない場合には、レース・オフィサーの任務を引き継ぐことができる

・アシスタント・レース・オフィサー

通常、スタートラインのピンエンドのラインボートの責任者

大会におけるレース委員会

・ビジュアル・シグナル・オフィサー (視覚信号員)

•すべての視覚信号の掲揚に責任を持つ

・ガンナー (号砲員)

•音響信号の安全な操作に責任を持つ

・タイムキーパー (計時員)

•正確に時間を告げることに責任を持つ

・レコーダー (記録員)

•起こったことの全てを、紙とバックアップでテープに記録する

・コース・セッター (ナビゲーター) (コース設定員)

•風の強さと方向に基づいて、ターゲット・タイムに適したコースの長さを算出する

・ピン・エンド艇の乗員

•アシスタント・レース・オフィサー

・ビーチ・マスター

•艇の出艇と着艇の全てを管理する

公認・後援申請について

2017年に公認・後援申請があった外洋艇レース

大会名	種別	受付日	大会実施日	結務委員会承認	環境マーク対象	大会報告書		
						環境マーク	シガタ外マーク	実施報告
葉山マリーナインターナショナルフレンドシップレガッタ	後援	2/20	5/20	4/22	-	-	無	無
全日本ミドルボート選手権2017	公認	4/13	7/14-17	-	○	無	無	無
第58回パールレース	共同主催	4/14	7/27-30	-	○	○	○	○
第37回ミニトン全日本選手権大会	公認	3/13	9/16-18	-	○	無	無	無
第29回ミニトン関西選手権大会	後援	5/29	9/9	7/11	-	-	無	無
タモリカップ2017横浜大会	後援	5/29	9/9	7/11	-	-	無	無
リビエラカップ	後援	6/1	10/21	7/11	-	-	無	無
第12回全国社会人大型艇大会	後援	6/1	10/21	7/11	-	-	無	無
第13回全日本ブライントーリング選手権	公認	6/14	10/21-22	-	-	-	無	無
リビエラ選手マリーナヨットレース「若大将カップ」	後援	8/25	10/8	8/30	-	-	無	無
全日本Melges 20及びMelges 24選手権大会	公認	9/8	11/2-5	-	○			
第8回メルボルン大坂ダブルハンドヨットレース	後援	9/28	2018/3/18-		-	-	-	-

- ✓ 報告書未提出のレースが外洋系でも多い。
- ✓ 申請はあったが、未承認のままレースが行われたものがあった。
 - ⇒ JSAFの承認前にレース公示を発行する場合には「申請中」と表示し、承認後は直ちに承認番号(例:H25-25)に書き換えてください。
 - ⇒ 記載事項に不備等がある場合、担当者から問い合わせやアドバイスをいたします。その場合には速やかに対応(電子メール)してください。

公認・後援申請について

公認等の申請手続きについての留意点

JSAFのレースへの関わりについては、

- ① JSAF自らが主催する大会
 - 外洋艇全日本選手権(ジャパンカップ)
- ② JSAF加盟団体と共同主催する大会
 - パールレース
 - 外洋各クラスの全日本選手権 ⇒ 原則、「公認」へ
 - 沖縄レース
 - 150マイルを超えるロングディスタンスレース
 - 上記大会以外で主催団体より申請があり、連盟が特別に認めた大会
- ③ 全日本選手権等の公認する大会
 - 国際性のある大会や全日本選手権大会に匹敵する大会として、連盟が「公認」に値すると認め、承認した場合のセーリング競技をいう。
- ④ 後援する大会
 - 「加盟団体及び特別加盟団体」が主催するセーリング競技会、及び「会員増強の趣旨で連盟が特に認めたセーリング競技会」、並びにセーリング競技以外の「イベント」について、連盟が(例えば、日本財団の補助金事業などで)後ろ盾を行う場合や、競技会開催地の都道府県セーリング連盟が人的物的援助を行う場合をいう。

の4つの区分です。

公認・後援申請について

公認等の申請手続きについての留意点

	共同主催・公認・ 後援申請書 【様式1】	賞状の送付依頼書 【様式2】	環境キャンペーン 申請書 【様式3】	レース公示 (案)
共同主催	◎	△	◎*	◎
公認：全日本選手権 (JSAF補助事業)	◎	△	◎	◎
公認：全日本選手権 (非補助事業)	◎	△	△	◎
後援	◎	—	△	◎

「公認」願い、もしくは大会「共同主催」願いは、
必ず大会開催日の3ヶ月前までに、申請書を連盟に提出すること。

申請は、必ず電子メールでJSAF事務局(jimukyoku@jsaf.or.jp)へ提出してください。

「会員増強の趣旨で連盟が特に認めたセーリング競技会」について連盟の後援を求める場合は、原則として開催日の4か月前までに申請書を連盟総務委員会へ提出すること。

外洋艇レースにおける レースオフィサー制度の在り方について(方向性の説明)

【現状と課題】

外洋艇レースに関してはワールドセーリング(Ws)スペシャルレギュレーション、海上衝突予防法、救助に関し海上保安庁との連絡、艇の安全構造、通信と国内規制、国際標準に関する技術動向、計測とレーティング及びその運用に関する知識が必要である。
(公益財団法人日本セーリング連盟レース・オフィサー規程第2条2項(5))

外洋艇のレース・オフィサーとして認定されるには、後記認定講習会のほか、上記に関する専門的な講習会を受講しなければならない。
(公益財団法人日本セーリング連盟レース・オフィサー規程第2条2項(6))

しかし、、、
外洋艇のレースオフィサーについては具体的な手順を確立できていなかった。

JSAFがレースオフィサー制度を導入した経緯を“尊重”し、
外洋艇レースが公平・公正・安全に実施できるようにレースオフィサー資質を高め、
さらに多くの正しい資質を持つレースオフィサーを育成するための活動が必要。

レースオフィサー(RO)管理について

JSAFレースオフィサー制度の目的

公益財団法人日本セーリング連盟レース・オフィサー規程
第1条(抜粋)

- ✓ 日本国内において行われるセーリング競技運営全体のレベル保持と安全を目的として導入する。
- ✓ 運営主体によって運営方法が異なっていたのではセーリング競技の公平さは保てず、また、セーリング競技自体の魅力も損なわれ、普及発展にも支障をきたす恐れがある。
- ✓ 競技の重要度や大会の大きさやレベル、どのような艇種を用いる競技会においても、レース運営そのものは全国的に一定のレベルを保持し、同時に国際的に通じるものであることが必要
- ✓ レースオフィサーの資質を高め、さらに多くの正しい資質を持つレース・オフィサーを育成する。



セミナーやクリニックで伝えられるのは主に“知識”の部分です。公平・公正・安全にセーリング競技の運営を行うためには自らがレースや運営に参加することも重要なことだと思います。

レースオフィサー(RO)管理について

JSAFレースオフィサー(NRO・ARO・CRO)認定講習会(セミナー)

NROセミナー

①概要

- 原則年1回東京にて開催
- H29年度は2018年2月下旬に開催予定
- 最小催行人数10名以上、2日間開催(講習10時間+認定試験120分)
- 講師2名はレース・マネジメント小委員会にて選定
- 受講料6,500円/人 資格認定料1,500円/人

②主な対象者

- 2020オリンピックの運営トレーニングメンバー
- 国内で開催される国際大会等の運営要員
- H29年度までにARO資格取得者
- 国体・リハ大会等に従事し相応の知識・スキルを求められる方
- レース委員会内での未取得者 etc..

※ H29年度も講師用セミナーを併せて開催予定(1,2名程度の参加を目指す)

※ 受講者のニーズに合わせ、定期的にコンテンツの見直しを行う。

レースオフィサー(RO)管理について
JSAFレースオフィサー(NRO・ARO・CRO)認定講習会(セミナー)

AROセミナー

①概要

- ・ 各水域の要望に合わせ開催 (年6回を想定)
- ・ 最小催行人数10名以上、1日間コース (講習6時間+認定試験)
- ・ 講師1名はレース・マネジメント小委員会または近隣在住のNROが担当
- ・ 受講料4,500円/人 資格認定料1,500円/人

②主な対象者

- ・ CRO資格取得者
 - ・ 国体・リハ大会等に従事し相応の知識・スキルを求められる方
 - ・ 地区大会、地域予選会等に参画しておりNRO資格の取得予定者etc..
- ※受講者のニーズに合わせ、定期的にコンテンツの見直しを行う

CROセミナー

①概要

- ・ 各水域の要望に合わせ開催 (年3回を想定)
- ・ 最小催行人数10名以上、半日間のコース(講習)
- ・ 講師1名は近隣在住のNROが担当
- ・ 受講料1,500円/人 資格認定料1,500円/人

②主な対象者

- ・ 大学ヨット部員、ジュニアクラブの父兄等、地域ヨット活動に従事する者

レースオフィサー(RO)管理について
具体的な実施報告について

- ・ NRO更新講習会は講習5時間(1日)単独開催で開催。
- ・ NRO更新講習会は14回開催済。 更新率 90% 131名更新
- ・ ARO、CRO更新講習会は単独開催3時間。NJBとの併催の場合5時間での講習となった。
- ・ ARO更新講習会は27回開催済。 更新率 62% 320名更新
- ・ CRO更新講習会は13回開催済。 更新率 31% 82名更新
- ・ 講習会配布テキストについては印刷物を事前準備。経費節減に繋がった。
(NRO 150部 ARO/CRO 550部)
- ・ 講習会会場を全国展開できた事が更新率に繋がった。

- ・ NRO未受講者の大多数が60歳以上で更新の意思なし
- ・ ARO/CRO未受講者は国体開催絡みや学生時代に取得。
- ・ CRO未受講者は国体絡みや学生時代に取得。就職等で現在はセーリングに関わっていない可能性が高い。

● オフショアレースオフィサー制度について

◆ 外洋艇のレースオフィサーについては具体的な手順を確立できていなかった

そのため、これまで外洋小委員会としては外洋艇レースが公平・公正・安全に実施できるようにレースオフィサー資質を高め、さらに多くの正しい資質を持つレースオフィサーを育成するためにオフショア・レースオフィサー制度を策定する予定でした。

JSAFレース委員会として、
RO制度が2つに分かれることは望ましくない。



本来の目的である、レースにおける海上の運営のみならず、大会運営上の必要とされる知識・経験を持つレースオフィサー育成のための制度へと整備していく方向性となりました。

2017年12月8日、9日 平成29年度第1回
全国レース委員会

● 外洋系レース運営について

◆ レースオフィサー資格に関わらず必要な知識

* クラス規則の変更での注意

1. IRC規則の変更
2. ORC規則の変更

* JSAF 外洋特別規定(安全)について

* その他の 注意事項

1. 順位・得点での注意
2. VHF 使用に関して
3. 複合スコアリングに関して

2017年12月8日、9日 平成29年度第1回
全国レース委員会

今後のレーティング及び組織改編に関する方向性

外洋計測委員会が設置した「今後の計測に関する検討グループ」では去る1月14日に会議が開催され、今後の対応を協議・検討した結果以下の内容が確認されました。

外洋艇推進グループにおいてはこれを尊重し、今後のレーティング及び組織改編等の取り扱いについては、この5項目を基本的な考え方とします。

- ① 当面 IRCを日本のメインのレーティングシステムとする。
- ② デュアルスコアリングを推奨する。
- ③ 外洋計測委員会の全体統合は まだ早い。ディングーを含めた 全体の 計測組織という視点と方向性で考えるのがよいのではないか。当面 2020年をめぐりに検討を進める。
- ④ 当面 証書発行事務に関して 窓口(受付)と出口(証書発行)とを統合する。(コスト削減)
- ⑤ HPは 現時点で 外洋計測委員会は 2つのHPを持っているが、計測委員会の HPを新たに 統合した設計をして制作する。データも その中に入れて アクセス権を持つ人が 入って中のデータを見られるようにする。(コストの削減)

平成 29 年 2 月 25 日

外洋常任委員会
委員長 植松 眞

J S A F P H R F 小委員会 八木達郎

「オープンレース」において同じコース上で経験則レーティング (PHRF) と公式レーティング (「IRC」「ORC」) とがクラス分けされて運用されているケースが多いが、これはいわゆる「デュアルスコアリング」ではない。「デュアルスコアリング」とは、同じコースのレースなら「一つのレーティング」を参加資格として全体をスコアリングしながら、「他のレーティング」の成績も同時に発表するというものであり、その目的は「同じようなポテンシャルの艇が同じコース上で別のレースを行うことにより、レースそのものの興味が下がらないように。」と考えられたものである。(公式レーティングどうしても、デュアルは可能)

もう一つの目的は、雑多な艇群をそれぞれのポテンシャルに応じて細かくクラス分け (グループ分け) することにより、ヨットレース本来の競い合う楽しみを与えようとするものであり、これが「レーティング」を一つにまとめることの最大のメリットとなる。これにより「オープンレース」に参加する目的を、「景品」や「イベントそのもの」から少しでもヨットレース本来の「競い合う楽しみ」を得られるようにすることが可能になる。またこのためには十分な「タイムリミット」 (もしくはコース短縮) によりできるだけ多くの艇を完走させることと、「レース結果」を速報で速やかに出すことが必要になる。

<問題点>

「制式レーティング」の結果が発表されると、「経験則レーティング」との違う結果が現れることがある。この場合は「ポテンシャルの評価方法がちがうだけ」と答えるのが望ましいが、「経験則レーティング」にもそれなりに高いレベルが要求される。(これは「制式レーティング」からの換算を奨めるものではない。) これらのレーティングに対する評価は、どちらが正しいかではなく、どちらの方が「違和感」がないかで評価されることが望ましい。

「経験則レーティング」があれば「制式レーティング」を取得する必要がないのでは? という考え方があるがこれは間違い。「制式レーティング」が「レベルの高いレース」を主催運用することによって、「より底辺のレース」を「経験則レーティング」が支えることができる。

以上

JSAF 外洋計測委員会
IRC 委員会
ORC 委員会
PHRF 小委員会
資 料

平成30年度 事業計画

外洋計測委員会

吉田 豊 印

- 日本セーリング連盟に登録された様々な大きさと型式の外洋帆走艇を JSAF が公認するレーティングシステム(IRC、ORC)によって計測し、公平で信頼性のある証書を発行 及び 運用することを目的として事業展開を行い、関連する委員会と協力して、オフショア・レースの継続と発展に寄与する。
- JSAF が公認するレーティングシステムを推進する。
 - 詳細な事業計画案は IRC の各委員会、ORC 委員会の事業計画による。
- 財政的には IRC 委員会はバランスしている。
ORC 委員会は 予算的にはマイナスになっている。今年度には 財政的に改善して、自立できるように取り組む。また 引き続き 組織としては 脆弱であるので、人員やシステムを含めて増強したい。
- 従前 外洋計測委員会に設けられていたセールメジャラー部会は 解散して、各 IRC と ORC の委員会に直属する形態に変更した。引き続き、各委員会は 各セールメジャラーへの計測技術の講習と習得。そしてその適切な運用と円滑な計測業務を推進する。
- パフォーマンス・ハンディキャップ委員会を 八木氏を委員長が運用している。引き続き PHRF についての認識、理解を 各地のハンディキャッパーと共に会員に対して進める。
公認されたレーティングシステムと提携して、会員の増強と公認レーティングへの移行を進める。
- ワンデザイン計測委員会に協力して、セーリング装備規則(ERS)等をはじめ計測規則の解釈に関する統一性を保ち、適切な計測業務が遂行されるように指導、監督する。
- 外洋艇クラス協会(X35、J24、メルジェス協会)も クラスの計測業務を行うので、それらの計測状況の把握を目的として外洋計測委員会 会議において 各クラス協会から報告を得る。
- IRC 委員会、ORC 委員会、その他 クラス協会の計測担当者の関係者で、外洋計測委員会 会議を開催する。各委員会の業務報告、計測実態、計測員講習 並びに養成等について 報告と討議を行う。
- 海外のレーティングシステムについての状況を調査して、関連する書類の翻訳を行う。また それに関連して書籍や計測装備品の購入を進める。
- 今年度は IRC と ORC の合同の世界選手権が開催される。その運用や 経緯について 注視して、適切に国内への説明を 適宜 進める。
- 計測委員長の職務を PHRF 委員会の八木さんと交代する。これは JSAF 運用規則 15 条 3 項の規定による任期(3 期 6 年)の満了に伴う交代になります。

注：年度事業計画を文章でかつ箇条書となるように作成して下さい。

平成30年度 事業計画 (案)

IRC 委員会
川合 紀行

IRC委員会事業計画

1. 今期の登録数

日本の外洋レースへの導入を始めて今年度で12年目を迎える。ほぼ国内全ての地域でIRCが導入された。昨年度と比べると、登録艇数、証書発行はほぼ同数。委員会としては日本国内ではこの規模が現有最大の数値になると理解している。従って今期の登録数は現状維持の300艇と証書発行350枚を目標としたい。

今後もIRCレーティングシステムの一層の普及と拡充、そして利用会員の利便性を増進して、引き続き委員会としての業務を継続し、これを更に展開する。

2. IRCレーティングの実績(証書発行)

2007年度	96艇	109枚の証書発行
2008年度	120艇	150枚の証書発行
2009年度	220艇	300枚の証書発行
2010年度	259艇	334枚の証書発行
2011年度	275艇	348枚の証書発行
2012年度	299艇	380枚の証書発行
2013年度	314艇	412枚の証書発行
2014年度	312艇	371枚の証書発行
2015年度	309艇	366枚の証書発行
2016年度	293艇	347枚の証書発行
2017年度	297艇	348枚の証書発行

3. IRC普及活動

国内でのIRCルールの利用普及のために各地で開催されるレースについてIRC委員会として継続的に支援する。

4. 国際会議への参加

IRCコンGRESSにも引き続き委員を派遣して、国際的な活動でも貢献する。

5. IRC委員会会議

IRC委員会会議は年間に1回から2回開催している。

業務遂行に必要な事柄、ルールの解釈、計測員の認定、国際会議の報告、等を行う。

参加者は10-15名。

6. 計測機材の維持

計測機材についてはJSAFで 5トン 12トン 20トンの3機種を保有して運用している。それぞれの重量計の定期的なキャリブレーションを順次イギリスに送り実施する。

7. 国内で行なわれる主要規格レースへの支援

今年度もジャパンカップをはじめ、沖縄東海ヨットレース、パールレース等のレースに要請があれば IRC委員の派遣を含めて支援(計測技術)を行う。

8. 外洋合同委員会会議への参加

外洋のレース・計測・安全・ルール委員会が集まり、合同で会議を行う。
(2018年2月に福島県いわき市で行われるが 2019年の場所は福岡予定)
IRC kongressの報告とルールの変更点の解説 及び その運用と計測組織についての説明。併せて 参加加盟団体の代表者や計測員からの質問を受け、要望や意見の聞き取りを行う。

9. 計測員に対する更新講習会

今年度は計測員の更新年度(2年毎)であり、外洋合同委員会の開催場所での講習会を行う。関東、関西他でも講習会を予定している。

10. IRC オーナーズ協会からの普及活動

IRCオーナーズ協会会長は平井会長が引き続き会長職を務める。
IRC委員会としては 引き続き IRCの普及のために IRCオーナーズ協会と協力して各地のレースへのIRC採用を働きかけるとともに普及活動を活発化する。

以上

平成30年度 事業計画 (案)

ORC 委員会

吉田 豊 印

ORC 委員会事業計画

1. ORC 委員会

- 今年度も ORC 委員会が担当して 引き続き ORC レーティングシステムの運用を行う。
- 委員会の組織は 計算室、事務局、計測員等で 8 名で構成している。
- ORC レーティングシステムの一層の拡充を図り、利用会員の利便性を増進して、引き続き、切れ目なく業務を継続し、ユーザーの期待に応えたい。
- 予算に関しては 今年度も 組織の構築期ということもあり必要な経費は存在する。然しながら 引き続き最終年度として 経費の削減と守乳が増えるように収支を改善する。

2. ORC レーティングの実績(証書発行)

2016 年度 ORCC	55 艇	2017 年度 ORCC	45 隻
ORC-1	5 隻	ORC-I	6 艇

3. ORC 委員会の活動

- 委員会として ORC より 2 種 4 個のカップの寄贈を受けた。これらを適切に ORC を採用するレースに配布して、普及を進める。内 1 個については 関東ミドルボートクラブに贈与。残るカップも 適切にレースを選んで贈与したい。
- 国内で ORC のレースが開催される水域については ORC 委員会として継続的に 支援する。
- また 今期は 現状 1 名の ORCI の計測員しか活動していない実情に鑑み、ORCI や ORCC の計測員の増員のために「計測員養成を目的にした講習会」を開催する。
- レースの算出ソフトでは PCS のオフショアーの成績算出については完成した。他の計算手法での RMP のシステムの完成と 普及を進めたい。
- 合同委員会会議では Web のセーラーサービスの解説、また ORC における成績算出についての講習を行う。

4. 国際会議への参加

- ORC コングレスにも レーティングオフィースの高垣氏を派遣して、国際的な活動でも貢献する。
- ISAF 総会には 今年度も ORC 委員小林 昇氏を国際委員会と共同して派遣を継続したい。引き続き ORC との協調を進めていきたい。

5. 世界選手権への派遣

- オランダのハーグでの世界選手権へ技術系委員の派遣(2 名)を行いたい。ORC の講習を受講する。同時に ORC の今後について ORC の幹部との協議する。

6. ORC 委員会会議

- ORC 委員会会議を年間に1-2回程度 開催する。
- 業務遂行に必要な事柄、ルールの解釈、計測員の認定、国際会議の報告、等を行う。

以上

註：年度事業計画を文章でかつ箇条書となるように作成して下さい。

平成30年度事業計画(案)

IRC 委員会

川合 紀行



IRC委員会事業計画

1. 今期の登録数

日本の外洋レースへの導入を始めて今年度で12年目を迎える。ほぼ国内全ての地域でIRCが導入された。昨年度とくらべると、登録艇数、証書発行はほぼ同数。委員会としては日本国内ではこの規模が現有最大の数値になると理解している。従って今期の登録数は現状維持の300艇と証書発行350枚を目標としたい。

今後もIRCレーティングシステムの一層の普及と拡充、そして利用会員の利便性を増進して、引き続き委員会としての業務を継続し、これを更に展開する。

2. IRCレーティングの実績(証書発行)

2007年度	96艇	109枚の証書発行
2008年度	120艇	150枚の証書発行
2009年度	220艇	300枚の証書発行
2010年度	259艇	334枚の証書発行
2011年度	275艇	348枚の証書発行
2012年度	299艇	380枚の証書発行
2013年度	314艇	412枚の証書発行
2014年度	312艇	371枚の証書発行
2015年度	309艇	366枚の証書発行
2016年度	293艇	347枚の証書発行
2017年度	297艇	348枚の証書発行

3. IRC普及活動

国内でのIRCルールの利用普及のために各地で開催されるレースについてIRC委員会として継続的に支援する。

4. 国際会議への参加

IRCコンGRESSにも引き続き委員を派遣して、国際的な活動でも貢献する。

5. IRC委員会会議

IRC委員会会議は年間に1回から2回開催している。

業務遂行に必要な事柄、ルールの解釈、計測員の認定、国際会議の報告、等を行う。

参加者は10-15名。

6. 計測機材の維持

計測機材についてはJSAFで 5トン 12トン 20トンの3機種を保有して運用している。
それぞれの重量計の定期的なキャリブレーションを順次イギリスに送り実施する。

7. 国内で行なわれる主要規格レースへの支援

今年度もジャパンカップをはじめ、沖縄東海ヨットレース、パールレース等のレースに要請があれば IRC委員の派遣を含めて支援(計測技術)を行う。

8. 外洋合同委員会会議への参加

外洋のレース・計測・安全・ルール委員会が集まり、合同で会議を行う。
(2018年2月に福島県いわき市で行われるが 2019年の場所は福岡予定)
IRC kongressの報告とルールの変更点の解説 及び その運用と計測組織についての説明。併せて 参加加盟団体の代表者や計測員からの質問を受け、要望や意見の聞き取りを行う。

9. 計測員に対する更新講習会

今年度は計測員の更新年度(2年毎)であり、外洋合同委員会の開催場所での講習会を行う。関東、関西他でも講習会を予定している。

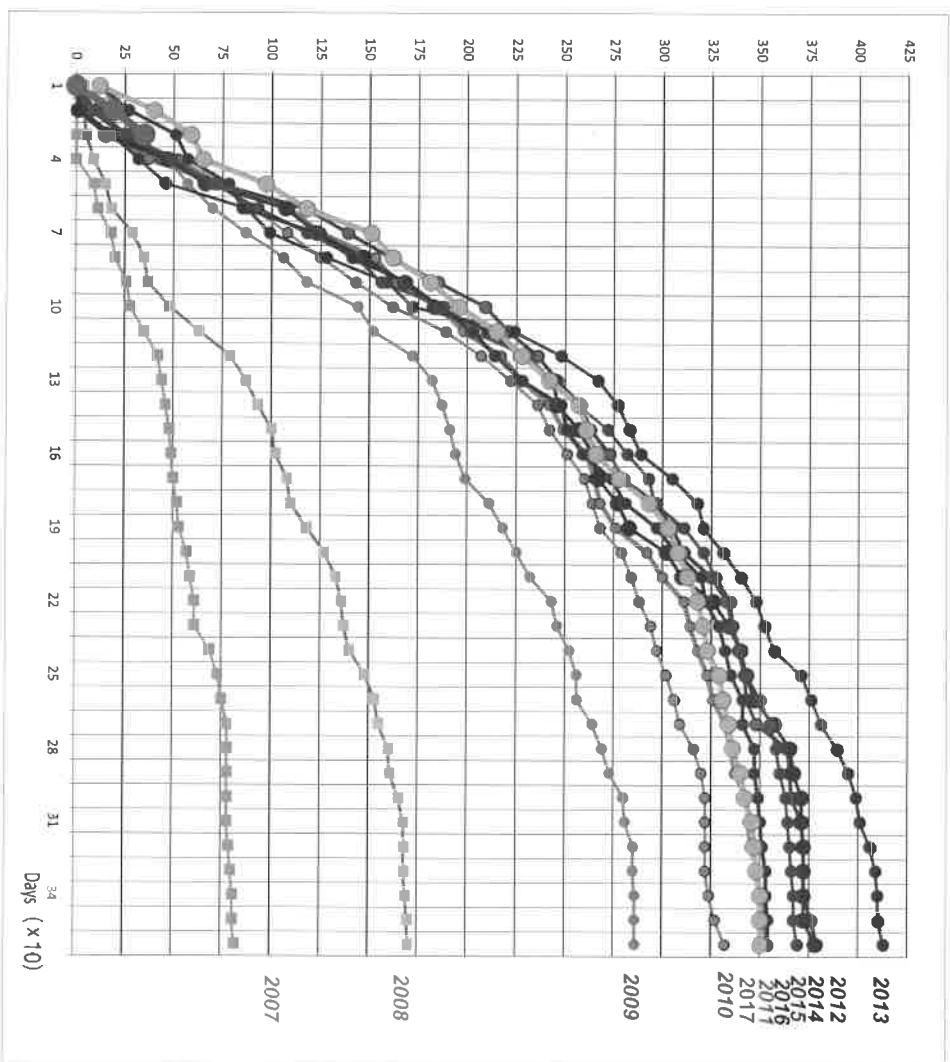
10. IRC オーナーズ協会からの普及活動

IRCオーナーズ協会会長は平井会長が引き続き会長職を務める。
IRC委員会としては 引き続き IRCの普及のために IRCオーナーズ協会と協力して各地のレースへのIRC採用を働きかけるとともに普及活動を活発化する。

以上

IRC申請の推移 (2018年度版)

2017/12/30





IRC コングレス 2017 報告

2017/11/5 角

2016 年度の IRC コングレスが仏国サンマロで開催され、日本からは日本 IRC オーナーズ協会会長の平井氏、IRCLレーティングオフィスの角が参加したので報告する。

日時: 2017 年 10 月 7 日

場所: Hotel Chateaubriand

出席者

Chairman Peter Wykeham-Martin (PWM)
Vice Chairman Alp Doguoglu (AD)
Vice Chairman Malcolm Runnalls (MR)

Belgium Carl Sabbe
Belgium Luc Geirnaert
Bulgaria Pavel Nikolov Dukov
Canada John Crawley
Great Britain Mel Sharp
Hong Kong Gideon Mowser
IMA Andrew McIrvine
Japan Akimitsu Hirai
Japan Haru Hiko Kaku
Malta Godwin Zammit
Netherlands Erik van Vuuren
Netherlands Yvonne Beusker (observer)
Turkey Cahit Uren
Turkey Alican Turali
USA Nathan Titcomb

UNCL
Jean-Philippe Cau (President)
Philippe Serenon
Jean-Claude Merlivat
Marc Noel
Jean Sans (TC)
Claude Charbonnier (TC)
Ludovic Abollivier (TC)
Rose Lounes
Bernard Nivelt (observer)

RORC
Michael Boyd (Commodore)
Steven Anderson
Eddie Warden Owen
Dr Jason Smithwick (TC) (JETS)
Jenny Howells (TC)
Mike Urwin (TC)
Emma Smith
Sebastian Edmonds (RYA)
Ian Macdonald (observer)
Marcus Hutchinson (observe)

会議に先立ち、今年 7 月に起きたベルギーでの灯台船レース中に転覆し命を落とした Capella の 3 名のクルーに哀悼の意を表し、黙祷が捧げられた。

1. 各国代表からの報告

ベルギー

一つのセーリング連盟に統一されたことにより、IRC の状況は良くなっている。多くのベルギー艇は海外でレースを行い、Rolex Fastnet Rce もそれに含まれる。



カナダ

甚大な洪水の被害が 8 月まで続き、多くのボートが下架を阻まれたことにより、IRC フリートが影響を受けた。下架できたボートは例年通りの活動を行なった。

香港

IRC フリートのサイズはここ数年変わっておらず、IRC がメインレーティング。25 f t 前後のスポーツボートのレースが盛んで、さらに GP26 や軽排水 20 フィート艇もある。これらはオーストラリア SMS スポーツボートシステムのレーティングを採用しているが、ORC に移行する可能性がある。対スポーツボートを充実させることにより、IRC のマーケットとして取り込むことも可能ではないか。

フランス

IRC フリートは全体に前年と同レベルのレース稼動状況であった。UNCL チャンピオンシップへの参加は 580 艇で、昨年の 565 に比べ僅かに増加。一般に、クルージングボートオーナーは、IRC レースのレベルが高すぎると感じ、ORC Club レースが低レベルと見ている。PHRF がローカルレースでは根強い。

日本

新しい日本設計の高速艇がレースに出てきた。JSF が IRC と ORC の運用を始めたが、現時点で主要イベントは IRC で行なわれている。権威ある Japan カップはクラス別けを行なわず続けていたが、将来的にはハイパフォーマンスとクルージング艇を別けることも検討している。

マルタ

最大の懸念事項はクラブイベントへの参加艇。これらの艇をいかに IRC フリートに取り込むかが課題。10 月 21 日スタートの Rolex Middle Sea Race が最もポピュラーな国際レースで、ほぼ全ての艇が IRC カテゴリーにエントリーし、かなりの数の艇が IRC と ORC のダブルスコアリングで参加する。

アイルランド

ISORA(Irish Sea Offshore Racing Association)が伸びている。50-80 マイルのレースが手頃で人気。

オランダ

2018 年に開催の世界選手権に向けて、IRC 艇が増えるであろう。オランダは国内のレースは主に ORC が使われているが、海外のレースを行なう艇は IRC がほとんど。2017 年は IRC のナショナル選手権が行なわれた。

トルコ

TORC(Turkish Offshore Racing Club)は IRC のみをレーティングとして採用している。2017 年は艇の数とレースの数の増加が見られた。エンドースド証書の割合も 75%に増加した。



USA

USセーリングはレーティングに関してはフリーマーケットであり、IRC, ORC, ORR のいずれかをプロモートするという立場を取っていない。しかしこのことが、レーティング間の猛烈な競争意識を助長してしまっている。国内のレースは被害を被り、消えてしまったレースもある。最も権威あるレースは ORR を採用し、デュアルスコアリングを認めていない。

英国

IRCブランドもしくはメンバーシップの開発が求められている。そして IRC オーナーの利益と IRC レーティングと IRC レースの広い意味のプロモーションを可能にするアイデアを探している。アイルランドで行なわれたハーフトンカップは、非常に僅差の結果であった。これは IRC の利点であり、プロモートを可能にするものだ。そして、クラブレースで IRC を採用することにより、ローカルハンディカップへの不満はなくなる。

イベントはブランドの強みであり、人々が求めるイベントに IRC が使われる必要がある。これは、イベントオーガナイザーとルールオーソリティーに課せられた課題であろう。

International Maxi Association の報告によると、Maxi Yacht Rolex Cup と Rolex Maxi 72 World Championship が開催された。唯一 IRC が使われなかったクラスは Super Maxi で、他のクラスと大きく異なるパフォーマンスプロファイルを持つためである。Wally クラスは IRC レーティングに大変満足している模様で、他のクラスで ORC のオプションを持つ艇も IRC を選択している。

Fast 40+クラスは、IRC レーティング、DLR その他のパラメーターを元にしたボックスルールである。最近のハイパフォーマンス 40 フッターがこのルールに属す。

2. ポリシーステアリンググループからの報告

RORCコモドアのマイケル・ボイドから、PSGミーティングの報告があった：

- ・フォイル(水平の)：計測方法がIRCテクニカルコミッティーにより同意された。
- ・小クルーナンバー：2018年にアイルランドのレースで、検証が行なわれる予定。
- ・コードゼロ：非常に複雑な技術問題を含んでいる。オーナー/スキッパーへのサーベイを実施する。

2018年オランダのハーグで開催されるオフショアセーリング世界選手権に向けて、IRCとORCの多くの生産的な共同作業が行なわれている。

IRCヨーロッパ選手権およびRORCコモドアーズカップ：RORCは近々レース公示を発表する予定。



2018年のその他のレース :

- ・ 海外艇の参加が見込まれる **Sevenstar Round Britain & Ireland** と **Volvo Round Ireland Races**
- ・ 英国領バージンアイランドのハリケーンによる被害を受け、**RORC Transatlantic Race**のフィニッシュがグレナダに変更される。
- ・ **RORC Caribbean 600**が10周年を向かえる。
- ・ UNCLプレジデントのジャン・フィリップ・クーが新しいUNCLレースの提案を行った。オフショアプログラムとクルーIRCトロフィーをプロモートするUNCLチャレンジなど。

イタリアが、2019年のヨーロピアン選手権の主催に名乗りを上げた。

3. クルー重量に関するIRCテクニカルコミッティーからの報告

クルーナンバー重量をレーティングに反映させるかについては長い間議論がされてきているが、多くの異なる意見があり、PSGとしては、TCにリサーチを続け、アイルランドのレースでトライアルを行なうことを依頼した。

もしクルー重量が異なる場合にレーティングが変動するとなれば、大きなポリシーの変更となる。これによりオーナーやイベント主催者に混乱を招くことのないようにしなければならない。

4. 2018年のルール変更

4.1 TCからのプロポーザル

全てのプロポーザルは承認された。

<2017コンGRESS結果ダイジェスト版.pdf>を参照のこと。

4.2 フランスルールオーソリティーからのプロポーザル

クルージング艇の特徴を持つ艇に対して、レーティングの許容を広げるべき、とのプロポーザル。高いコーチルーフ、小さなコクピット他。クルーザーはレーティングルールに置き去りにされていると感じている、というもの。

TCはワーキンググループを主導するよう依頼された。これはレーティングよりも定義の問題であろう。

定義について議論が行なわれた。デザイナーは常に定義の枠ギリギリを狙うという問題。そして、タイ



ブフォーミングの危険性がある。コックピットやヘッドルームのサイズなどの制限を設けると、その制限を利用した不自然な特徴を持つデザインが出てくるだろう。また安全、スペシャルレグの要件にも影響を与える。結論として、特化した定義はIRCにとって有益ではないということ。

しかし、クルージング艇はIRCフリートの主要部を占めており、彼らの要求を満たさなければならぬので、Hull Factorにより、クルージングの要素を盛り込むようにしている。図面を使ってクルージングの特徴を見極めるということに関しては、レーティングオーソリティーは、IRCがどれほど深く特定の要素を考慮するかについて、慎重に行動しなければならない。

レース主催者は、HFやDLRを使ってフリートを別けることができる。どのようなグループ別けが好ましいかについては、RORC IRCイヤーズブックにある、Notes to Race Organisers (NRO) が参考になる。NROはオンラインでも公開できるようにすることで同意した。

IRCで“クルーザー”を定義付けることは望ましくないとの結論に至った。

5. 将来のIRCについて

IRCマーケティングについて、2人のゲストスピーカーを迎えた。

ベルナル・ニベール、ヨットデザイナー

ベルナルがデザインを始めた1975年頃にも今と同じ問題があった。レーティングルール vs ハンディキャップルールだ。レーティングルールでは、デザイナーは勝つために非常に悪いボートをデザインすることがある。ハンディキャップルールでは、ボートはトリックを使って有利なハンディキャップを得て将来のレースに勝てる。

IRCの良いところは、ハルのデータをほとんど要求しないことだ。これによりデザイナーはフリーダムが得られ、IRCボートは広いタイプスペクトラムを持つことになる。IRCは他のルールと異なり、勝つために毎年ボートを新しくする必要はない。タイプフォーミングルールでは（例えばIOR）、ボートデザインは収束して行き、オーナーはアドバンテージを得るためにお金を注ぎ込まなくてはならない。しかしIRCは、デザイナーに、より多くのオプションを与えてくれる。オーナー達はレーティングとハンディキャップの違いを理解していないであろう。

マーカス・ハッチンソン、マーケティングコンサルタント

マーカスは1980年代初めに、ハンフリーヨットデザインで働いていた。

レーシングボートの減少は共通の問題に起因している：ソーシャル時間の競合、コスト高、そして組織だ。我々がしなければならないのは、人々がレースに行くことを阻止する“言い訳”を特定し取り除くことだ。どんなルールのレーティング証書も、基本的にレースに行くためのライセンスのはずだ。イベ



ントのプロモーションが人々を動かす。例えば、2017年のRolex Fastnet Raceのエントリーは、記録的な4分で締め切りとなった。それはよく組織され、プロモートされたイベントである。しかし、ローカルクラブレースの数は過去10年の間に減少している。このスポーツの他の側面から学ぶことも大切だ。例えばミニトランサットはフリートを二つに分け、プロトタイプクラスとプロダクションクラスにした。そのため今では、プロトタイプの数が減り、最高のコンペティションはプロダクションクラスの中で繰り広げられている。

6. IRC/ORCワールドチャンピオンシップ

マーケティング担当のYvonne Beuskerがチャンピオンシップの概要を説明。彼女は以前NECのヨーロッパマーケティングの仕事をしており、日本滞在も経験している。

IRC/ORC世界選手権は、オランダのハーグで2018年7月に開催される。今年9月中旬に登録が開始され、85艇が登録されている（150艇がリミット）。クラス分けについては今後決定されるが、ワーキングパーティーが組織され話し合いが行なわれる。

マーカス・ハッチンソンは、この2018年のイベントのために、オンラインのコミュニティーを立ち上げ、将来のイベントに引き継ぐことが大切だと指摘。そうしないと、大会毎に一から立ち上げを行なわなくてはならなくなる。これは将来のイベントをシームレスに繋げるためにも、ワールド2018オーガニゼーションと共に協議する必要がある。

参考HP

<https://offshoresailingworlds2018.com/>

7. 今後のイベント

ヨーロッパ選手権：

2018カウズとRORCコモドアーズカップ

2019スカンジナビアンもしくはイタリア

2020ロイヤルコークYCの300周年にあたり、ヨーロッパ主催の可能性あり

世界選手権：

2018年イベントを見て将来イベントを吟味する。ワールドは2年毎となる可能性。

オリンピック：

2020年の東京では、ワンデザインによるオフショアのダブルハンドイベントが提案されている。これはメダル無しのショウケースとなるもの。オフショアセーラーにとって、オリンピックに出場するすばらしい機会となる。RORCのレースがトレーニングイベントとして機能することが検討されている。

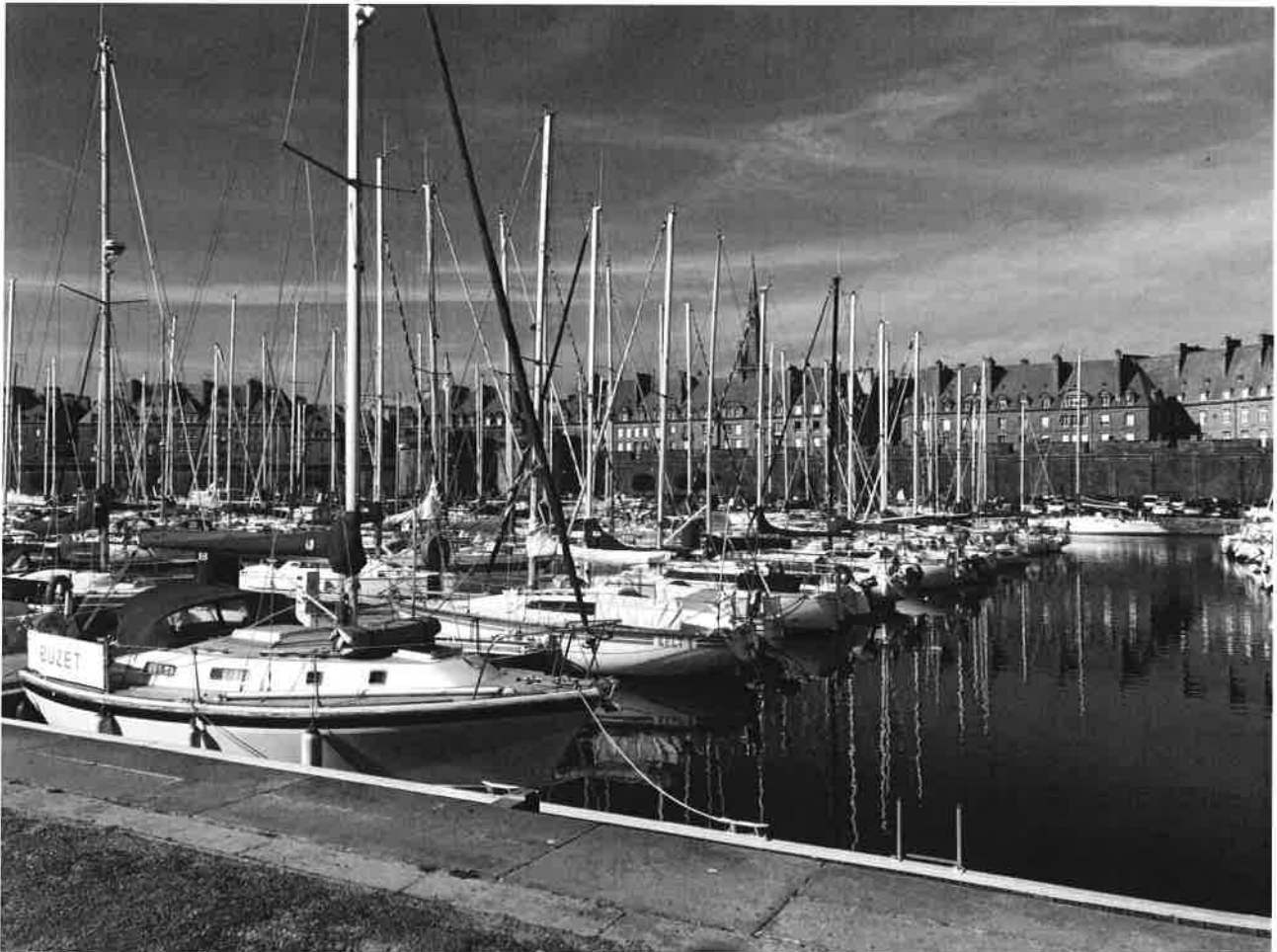
8. その他

料金区分の見直し

現在は、18.00mを境にした2グループ。提案された変更では、11.5mでも区切りをつけ、60%を占める小型艇のグループを設けるもの。

以上

サンマロのマリーナ





2017/12//15

ファイル一覧 (フォルダー)

- 1) IRC 規則 規定 等
 - 2) IRC 申込み書関係 (JSAF および IRC 委員会)
 - 3) IRC 申告書 (Application form) 2017 (RORC)
 - 4) IRC 計測関係 資料
 - 5) IRC レース関係 資料
-
- 1) IRC 規則 (ルール), 規定、料金表 等 フォルダー
 - R1) IRC2018 規則および日本セーリング連盟 IRC 規程 日本語
 - R2) IRC2018Rule 英語原文
 - R3) 2017 IRC コンgress 報告書
 - R4) IRC 重量計取扱い及び貸与規定 2018
 - R5) IRC 料金表 2018 版
 - R6) 1月レースでの IRC 証書の扱いについて
 - 2) IRC 申込み書関係 (JSAF および IRC 委員会) フォルダー
 - W1) IRC2018 更新案内文章
 - W2) IRC 証書申込み手順
 - W3) IRC 証書 申告の流れ
 - W4) IRC JSAF 申込書 Excel 版
 - W5) IRC 重量計申込書 Excel 版
 - W6) ワンデザイン証書 取得に関して
 - 3) IRC 申告書 (Application form) 2018 (RORC)フォルダー
 - A1) IRC2018 更新申告書
 - A2) IRC2018 新規申告書
 - A3) IRC2018 ワンデザイン申告書
 - A4) IRC2018 変更申告書
 - A5) IRC2018 トライアル申告書
 - A6) IRC2018 再登録 (オーナー変更) 申告書
 - A7) IRC2018 ショートハンド新規申告書
 - A8) IRC2018 ショートハンド更新申告書
 - A9) IRC2018 Sail input sheet

4) IRC 計測関係 資料 フォルダー

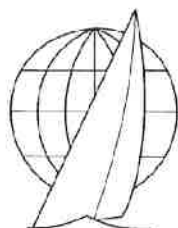
- M1) IRC2018 計測マニュアル
- M2) IRC2018 セイル計測マニュアル
- M3) IRC 新規申告書要点 (Normal)
- M4) IRC 申告用判断基準 2010
- M5) IRC 証書申告 添付写真例
- M6) IRC 申告書記入注意事項
- M7) ORCC 等 他の証書取得艇に関して
- M8) Engine Weight & Fin Keel 2013
- M9) IRC ワークシート 2016 計測用
- M10) IRC2017 計測員請求書 Excel 版
- M11) IRC 水管計測 参考
- M12) Over Hang 参考(DANA24)

5) IRC レース関係 資料 フォルダー

- Ra1) IRC レース公示で変更、有効となる規則 2018 (抜粋版) 日本語
- Ra2) IRC レース主催者の為のガイド 2018 日本語版
- Ra3) イベントチェックメジャメント
- Ra4) JSAF IRC Race Result V4.0 (121208) 2016 年証書 最終版

6) IRC 委員会 報告資料

2018年1月10日



ORC

World leader in Rating Technology

2018年度の ORCレーティング証書 更新申請手順のご案内

日本セーリング連盟 外洋計測委員会 ORC委員会

ORC証書所有艇の皆さまへ

日頃より ORCレーティングシステムを ご利用いただき有り難うございます。

ORCレーティングシステムの運用が 日本セーリング連盟に移管して 2年目になり、昨年度は ORCI 及び ORCC の取得は 50隻を超える艇に発行いたしました。今年度は 従来同様に レースでの採用を目指すとともに 計測講習会を実施して、計測員候補者に講習をするとともに 各地で 計測のお手伝いをして ORCI や ORCC の所有艇を増やす「お手伝い」を行いたいと考えております。

ORCでの特色としては レース成績の算出も IRC とは異なり、風速や角度、距離等を入力して 実態のレース海面の状況に即して 成績を算出する方法もあります。また 委員会では これら算出するソフトの整備も進めております。これらは 皆様のセーリングの技量を より正確に示すことができることになることと思います。

何卒 ORCレーティングを 今年度も ご利用いただき、お楽しみいただきますようお願い申し上げます。

ORC証書の「新規」や「更新」お申込みにつきましては 今回 ORC委員会から 皆さまに ORCレーティング証書に関しての ①ORC申請申込書 ②ORC計測関係料金表 ③申請手順 説明書 を メールに添付して お送りいたします。また ホームページ <http://jsaforc.org/> にも 掲示する予定でおります。

また 4 月初旬から ORC のレースを予定されている方々につきましては 更新申込書が到着後 出来るだけ早く、更新のお申し込みをして頂きますように お願い申し上げます。発行手続きは 3 月から 到着順に順次 証書の発行を 進めてまいります。

更新証書発行手順(2018 年度)

- ★ORC 委員会より「ORC 申請申込書」を ORC 証書を持たれているオーナーの方々に メールにて お送りいたします。
- ★オーナー又は 代理人が「ORC 申請申込書」に 必要事項をご記入の上、これを ORC 委員会あてに メールに 添付して お申し込みください。

送付先 メールアドレス :: head@jsaf.or.jp

件名: 艇名(英文字)+セール番号 を ご記入ください。

- ★所定の「手数料」を 今回お送りいたしました「ORC 計測関係料金表」を参照頂き、所定の料金をご入金ください。JSAF事務局で入金確認後 発行作業に進みます。

お振込みについては 振込者名に「船名」と「セール番号」を ご記入ください。

振込先 : 三菱東京 UFJ 銀行 渋谷中央支店 (普通)1196343

口座名 : 公益財団法人 日本セーリング連盟 外洋本部

- ★証書の記載内容に変更(セールの新規購入やリグ、船体の改造等)や 計測をご希望される場合などある場合には 申込書のコメント欄に ご記入ください。ORC 事務局より ご連絡を差し上げ、必要書類、手続き等をお届け また お知らせいたします。(注:更新時の「変更申請」に関しては 変更費用が発生しません。)

- ★証書発行は 3 月 20 日以降 ORC 委員会より 指定アドレスに 直接 メールに 添付して 送付いたします。メールで到着のお返事のない場合には 郵送にて お届けいたします。

- ★また 従前からの加盟団体 ORC 担当者や計測担当者経由での お申し込みも 受け付けます。

- ★ご不明な点がございましたらメールにて ORC 委員会事務局まで メールにて お問い合わせください。ORC 委員会 事務局 : office@jsaforc.org

(公財)日本セーリング連盟 宛

提出先: JSAF事務局 :E-mail :head@jsaf.or.jp

* :入力必須項目(必ず記載してください)

* 所属加盟団体 :	泊地:	*セール番号:
* 艇名 :		更新・変更等 申込時 注意事項
* 艇種 :		* 艇体やセール等の変更のある場合には その申告数値記載の 申告書を添付のこと(エクセル版で添付)
* 特急申請 :		
* 申込種類 :	更新 ・ 変更 ・ 新規	
* 申し込み種別 :	ORCC ORC-I	
* 最新証書番号 :	新規の場合不要	! 加盟団体の 会員番号では ありません
* オーナー氏名 :		* JSAF会員番号 :
* 住所 :	〒	
* E-Mail アドレス :		

証書記載英文表記

* Owner Name :	Phone :
* Address :	
* Boat Name :	

連絡責任者(証書送付先):オーナー以外の場合記載願います

* 氏名 :	
* 住所 :	〒
* E-Mail アドレス :	
* 電話 :	() FAX : ()

申込日 :

コメント欄: 書に変更、実測希望、体重変更等を希望する場合には 下記に記載ください。後日 事務局よりご連絡いたします

注意事項:

- ★証書発行費用は申込時にお支払いください。費用に関しては ORC計測料金表を参照ください。
振込口座:三菱東京UFJ銀行 渋谷中央支店(普)1196343 公益財団法人日本セーリング連盟 外洋本部
お振込み際には 艇名とセール番号で お振込みください。
- ★ORCの証書発行に関する ご質問があれば メールにてお問い合わせください。
- ★メールアドレス :office@jsaforc.org ★ HP :http://jsaforc.org/
- ★証書の更新申請に際して 変更を同時に希望する場合には その内容をコメント欄に記載ください。
- ★証書発行に関しては 必要書類を全部受け取ってから 約10営業日で メールに添付して お届けします。
- ★ORC-I証書に関しましては 計測との関係もありますので、資料が揃ってから 約10営業日で お届けします。
但し 3-4月の シーズン初めに関しては 事務上の都合から もう少し 時間の掛かる場合があります。
- ★計測実務に関する請求書は ORC-I証書に同封されて送られてきます。早急にお支払いください。
- ★本申込書に記載され氏名、住所等の情報は ORC委員会のみで使用されて、管理されます。

事務局使用欄

受付日	証書発効日	証書番号
-----	-------	------

ORC計測関係料金表

(2018年版)
外洋計測委員会 ORC委員会

ORC計測証書には ORCC証書と ORC-I証書の2種類の証書があります。ORC証書の取得を お申し込みになる方は レース主催者が公示する内容を確認して、必要な証書をお申し込み下さい。また、証書発行に関わる料金については、1. 証書申請費用 2. 計測実施料 3. その他 から構成されています。

★ORCC (ORC Club)証書

オーナー自身により計測した数値を申告することによって ORCC証書を取得することができます。計測方法や申告方法については ORCの HP(JSAF)に詳しく説明があります。また 部分的に計測を ORC 公認計測員やセールメジャーに依頼(有償)することもできます。

★ORC-I (ORC International)証書

公認ORC計測員に その艇体やセールの IMS 計測作業を依頼して作成する証書です。ORC計測員について その計測を依頼するときは 下記の規定料金に従って 後日 請求されます。計測作業を依頼したい場合には 加盟団体の事務局、計測担当者や計測員、ORC委員会にお問い合わせください。

セール数値の計測を セールメジャーに依頼して ORC-I 証書の申告に必要な計測データを得ることができます。

1. 申請費用

証書発行種別	2018年度 料金	
	ORCC 証書	ORC-I 証書
新規申し込み	¥18,000.	¥40,000.
更新(年度毎)	¥13,000.	¥35,000.
修正・変更	¥15,000.	¥20,000.
オーナー変更	¥18,000.	¥24,000.
ワンレガッタの体重変更	¥7,000.	
証書試算	¥7,000.	
他艇の証書のコピー	¥1,000.	
パフォーマンス証書	¥7,000.	
スタビリティデータシート	¥7,000.	
証書発行費用振込先 (料金は前払いになります)	三菱東京UFJ銀行 渋谷中央支店 (普通)1196343 公益財団法人日本セーリング連盟 外洋本部 注: 振込者名は 艇名とセール番号をご記入ください。	

注:

1. 更新時に 修正・変更・再登録等を合わせて行う場合、修正・変更 の費用は掛りません。
2. 証書試算に関しては 「有効な証書」を取得している場合に限りです。

3. 発行する証書に関しては 申請されたメールアドレスに 添付して送られてきます。
4. 証書の発行費用は 前払いになります。入金確認をしてから 証書発行手続きに入ります。
5. 外国為替の変動により、この料金表は、年度中に変更される場合があります。
6. 過去に取得した証書に関連する料金が未払いの場合には 証書の申し込みをしても支払いがあるまで発行が 止まります。

2. ORC計測実施料 (主にORC-I 証書の発行を求める場合)

計測実施料は、ORC-I 証書の発行に際して、認定 ORC 計測員が実際に艇を計測するための費用です。下記の規定料金により 後日 請求されます。

項目	料金
船体計測	¥7,500 x 所用時間
リグ計測	¥7,500 x 所用時間
セール計測	
メインセール	1枚 ¥300 x LOA m
ヘッドセール	1枚 ¥300 x LOA m
スピネカー	1枚 ¥230 x LOA m
Editor 作成費用	¥5,000

注)

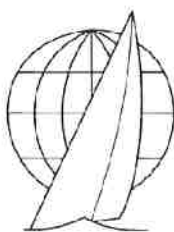
- 1) ORCメジャーによる計測は、状況に応じて計測員、計測補助員等の数は変化しますが 請求金額は固定です。
- 2) 雨天や強風などの天候等により、計測員が計測場所に到着後、計測の延期となった場合、延長時間手当てが請求されます。
- 3) 艇を事前に計測状態に準備することは ルールで定められたオーナーの責任です。艇が計測状態になっていない場合は、計測状態になるまでの待機時間が計測所用時間に加算されます。
- 4) 計測がオーナーの都合により当日キャンセルされても、計測員が現地に来てしまった場合は、交通費等の基本的な経費が発生します。
- 5) セール計測に関しては、証書の数値を変更する場合以外は、直接セールメジャーにお支払い下さい。

3. その他の費用および補足事項

- 1) クレーン費用、上下架費用、船台使用料、借用料、棧橋係留費用などのマリーナ施設使用に関する費用は、計測を受ける艇の負担です。直接マリーナ等にお支払い下さい。
- 2) 不測の事態により計測が延期され待機した場合、1日に付き1人¥15,000を標準とします。交通費・宿泊費は実費とします。拘束される旅行時間については、1時間あたり¥2,500を標準とします。
- 3) 申告書(Application Form) 作成費用
- 4) 申請者が IRC計測員、レーティングオフィス等に申告書の記載を依頼した場合、一件につき¥5,000の費用が必要になります。

4. 計測申込先 及び ORCに関する問い合わせ先

1. 各外洋加盟団体の IRC 担当者 または ORC計測員へお問い合わせ下さい。
2. メールアドレス JSAF ORC事務局 office@jsaforc.org
3. ホームページ JSAF ORC委員会 <http://jsaforc.org/> をご覧下さい。



ORC

World leader in Rating Technology

平成 30 年 1 月 24 日

外洋合同委員会 ORC スコアリング講習会のご案内

合同委員会(磐城開催) ご参加の レース委員、計測委員 各位

毎々 お世話になります。

さて 今回の合同委員会ご参加のレース担当委員や 計測担当委員の方々に ご案内を差し上げます。

今回の合同委員会のスケジュールでは 4 日は レース委員会の会議が 4 日の午前中に催される予定です。ORC 委員会としましては この後 午後 1 時から 2 時間程度の ORC のスコアリングシステムにつきましての習会を持ちたいと考えております。皆様の磐城からの帰途につきましては 時間もありますので、其れを勘案した上での開催を行いたいと思っております。ORC のスコアリングに ご関心のある方には ぜひ ご参加をお願い申し上げます。

ORC レーティングシステムのスコアリングに関しましては ご存知とは思いますが、①Time on Time ②Time on Distance ③Triple Number ④Performance Curve Scoring の 4 種類の計算方法があります。これは 簡易の計算方法から できるだけレースコースのコンディションを加味して、艇の性能を客観的に評価して その成績を出そうとしているものです。

ORC レーティングシステムのレース成績の算出には これらの習熟が必要で、レース運営する方々も レースコースの状況の数値的な把握が必要とされています。

今回は この成績算出の手法の説明と PCS のソフト配布、レース運営担当者が要求される成績

算出に必要なデータの説明等を行いたいと考えております。

そのスコアリング講習会の後に ORC の HP に掲載されています ORC セーラーサービスについて、様々な機能と利用方法についての説明を 併せて行いたいと考えております。

ご参加をお待ちしております。

ORC スコアリング講習会

○開催場所 : 合同委員会 会場 (使用する部屋については 会場で掲示します)

○開催時間 : 2月4日 PM1:00~3:00

○持参するもの コンピューターを持参ください。

ORC ルールについてはスコアリングの部分 配布。

○ORC スコアリング説明講習 講師 : 山下(ORC 委員会 計算室)

○ORC セーラーサービス利用説明 講師 : 水越(ORC 委員会 チーフメジャー)

ORC 委員会 事務局 吉田 豊 TEL:090-3708-1215

* 質問等ありましたら ご遠慮なく お問合せください。

レーティング決定に重要な要素

- 1、 風速
- 2、 コース(風向)
- 3、 距離

簡易レーティング

- 1、 タイムオンタイム方式 (TMF、TCC)

$$CT=ET*ToT$$

無風状態等の修正不可

- 2、 タイムオンディスタンス方式

$$CT=ET-(D*ToD)$$

風速の強弱の修正不可

ORC-I は VPP&LPP により TIME ALLOWANCE 決定

海上計測:

ヨットは、「計測トリム」で水に浮かべられます。決められたステーションの乾舷が測定され、傾斜テストが行われます。これにより船体がどのくらい水中に沈んでいるかがわかります。船体の形状が正確に判っているので、ヨットの排水容積や重量を知ることができます。傾斜テストによって、計測トリムにおけるヨットの復原力データと重心位置が得られます。

プロペラとリグ、セールの計測:

IMS では最大のフォアセール、ヘッドセール(スピナーカーあるいはジェネカー)、メインセールの実面積を計測します。プロペラやブーム、マストの寸法、フォアステイ、スピンプールの長さ、ランニングバックステイ等、その他のデータも計測されます。

3. スピード予測

線図処理プログラム(LPP)は、様々なヒール角度における浸水面積や排水量、復原力等の流体力学的なデータを計算します。LPP は、もう一つのコンピュータプログラムにデータを渡します。このプログラムは速度予測プログラム(VPP)と呼ばれます。これは一連のヨット模型の曳航水槽試験に基づいた、コンピュータシミュレーションモデルです。VPP は、多くの要素を考慮に入れています。例えば、レース時のトリム、つまりクルーウェイトと装備を積み込んだ状態の、異なるヒール角における水中の船体の抵抗を計算しています。ヨットを前進させ横流れさせる、リグからの力を、全ての可能なセールの組み合わせで計算し、与えられた状況に最適のものを選び出します。種々の海況における抵抗値に加え、クルーウェイトが復原力におよぼす影響等、セールを支える能力も計算されます。

計測証書(2 ページ) このような計算の結果、各風速と風角(上り角度)に対する予測スピードのセットが得られます。これらの予測スピードは、計測証書に記載されます。また、これらをポラーダイアグラム上に図示することも可能です。

4. ハンディキャップとスコアリング

ここからは、IMS の一部でレース委員会に直接かわりのあるスコアリングについてです。IMS は、これまでのハンディキャップシステムとは根本的に異なるシステムなので、今日ではレース委員会の役割も変わり、より高度なものになってきています。

他のシステムとは、どこが違うのでしょうか？ IMS が紹介されるまでは、ハンディキャップはただ一つの数値でした。言い換えれば、セーリング・コンディションに関わらず、各々のヨットには固定したハンディキャップしか与えられませんでした。IMS はレース中の海象に応じて変化するハンディキャップを与えます。したがって、IMS の能力をフルに使うためには、レース委員会はそれらの海象に関する正しい情報を提供しなくてはなりません。これは、PCS のスコアリングを使うことによって可能になります。パフォーマンスカーブ・スコアリング(PCS)を使えば、最も高い精度で最もよい結果が得られるでしょう。

もし IMS を使うなら、その機能をフルに生かすためには(たとえば PCS を使う場合など)パーソナルコンピュータを使ってレース結果を計算させる必要があります。一般的なウィンドウズが動くパーソナルコンピュータなら使用可能です。

コンピュータが無くても IMS レースの結果を計算することは可能です。しかしながら、この場合 IMS の機能をフルに使うことはできません。システムの一部の機能は普通の電卓を使って計算することもできます。付録2を参照してください。

4.1 簡易スコアリング方式

簡易スコアリングの値は IMS 証書の下欄に印刷され、必要な場合にはシングル・ハンディキャップ方式のスコアリングを使用できるようになっています。

これには以下の方式があります：

- タイム・オン・ディスタンス ToD
- タイム・オン・タイム ToT
- パフォーマンスライン PLS (後の項で説明します、4.2.3 参照)

上記の各方式には、さらにオフショア用とインショア用の数値があります。

4.1.1 ジェネラルパーパス・ハンディキャップ (GPH - オフショア)

注：

ジェネラルパーパス・ハンディキャップ (GPH) は主に、計測証書のおおまかな比較と、レース・フリートの各クラスへの振り分けに使われます。

このシングル・ハンディキャップは、風速8ノットと 12 ノットのサーキュラーランダム・ハンディキャップ(後述)の平均値です。この値は他のハンディキャップとは別に計測証書の最初に記載されています。基本的には、ジェネラルパーパスは、他のシングル・ハンディキャップシステムと変わることはありません。違う点は、IMS の最新の方法によるヨット計測システムと、科学的な根拠に基づいた速度予測によって計算されているところです。

タイム・オン・ディスタンス方式：

ジェネラルパーパス・ハンディキャップは、オフショアレースで簡易なスコアリング方式(シングル・ハンディキャップ)が必要な場合に有用です。GPH はマイル当たりの秒数(タイム・アローワンス)で表されるシングル・ハンディキャップです。

タイム・オン・タイム方式：

SCP には、ジェネラルパーパス・ハンディキャップを使って、タイム・オン・タイム方式でレース結果を計算する機能があります。

$TMF = \frac{600}{GPH}$ この式で小数点以下 4 桁の時間修正係数(TMf)を計算します。

タイム・オン・タイム方式は、各風速にわたってフリートの帆走性能が非常に近い場合にかぎって使用するべきです。



潮の強い海域では、通常タイム・オン・タイム方式の方がより良い選択ですが、変化しやすい風や風がある海域では、タイム・オン・ディスタンス方式の方が良い結果を得られます。

4.1.2 インショア・ハンディキャップ (ILC - インショア)

このシングル・ハンディキャップはインショアや囲まれた水域で使われ、以下の数表の値を使います：

風速 / コース	VMG Beat	110° Reach	VMG Run (追い風)
6 ノット	TA	TA	TA
10 ノット	TA	TA	TA
20 ノット	TA	TA	TA

TA = IMS 証書に掲載されたタイム・アローワンス

ILC レーティングの計算値は、上記の風速の平均化をしていない 9 つのタイム・アローワンス(TA)に以下の比率をかけた加重平均値です：

6 ノット	24%	Beat	50%
10 ノット	34%	110°	20%
20 ノット	42%	Run	30%

これは GPH のようにレーティング証書の最初には載っていません。「simplified scoring options」の項に記載されています。

タイム・オン・ディスタンス方式：

ILC ハンディキャップは、インショアや囲まれた水域のレースで簡易なスコアリング方式(シングル・ハンディキャップ)が必要な場合に有用です。ILC ハンディキャップはマイル当たりの秒数(タイム・アローワンス)で表されるシングル・ハンディキャップです。

タイム・オン・タイム方式：

SCP には、ILC ハンディキャップを使って、タイム・オン・タイム方式でレース結果を計算する機能があります。

$TMF = \frac{675}{ILC}$ この式で小数点以下 4 桁の時間修正係数(TMf)を計算します。

タイム・オン・タイム方式は各風速にわたってフリートの帆走性能が非常に近い場合にかぎって使用するべきです。

潮の強い海域では、通常タイム・オン・タイム方式がより良い選択ですが、変化しやすい風や風がある海域では、タイム・オン・ディスタンス方式の方が良い結果を得られます。

4.2 バリアブル・ハンディキャップ

IMS が他のハンディキャップシステムと根本的に異なり、格段に正確であるという特徴は、様々なレースコンディション毎に異なるハンディキャップを与えてそれを評価できる能力によります。

これは、各ヨットがそれぞれのレースで、そのレースの気象状況とコース設定によって、異なるタイム・アローワンスを持つことを意味しています。これはヨットがそれぞれの特性によって、非常に異なった走りをするという事実を考慮しています。例えば、重くてアンダーキャンバスの船は、軽風では遅いが強風では速く走ります。また、キールの深い船は上りに強く、キールの小さい軽い船は追っ手で良く走ります。

バリアブル・ハンディキャップを使うために、レース委員会は、各々のレースのために次の2種類の情報を決めなければなりません：

1. レースの各レグの長さや風向。
2. 平均風速(推奨している PCS 方式を使っている場合には不要です)。

4.2.1 各レグの長さや風向

与えられたレースコースの上り、リーチング、追っ手の正しい比率を得るためには次の2つの方式があります：「コンストラクテッド・コース」および「固定コース」タイプ。

4.2.1.1 コンストラクテッド・コース

正しい風角を決定する最も良いシステムは、「コンストラクテッド・コース」タイプです。このシステムは、ORC スコアリング・ソフトウェア・プログラムに組み込まれています。レース委員会は、各々のレグの方位と距離を決定しなければなりません。

IMS は タイム・オン・ディスタンス・システムなので、水面を走る距離を正しく測定することはきわめて重要ですよ！

強い潮や流れがある場合には、コース上の流れに対する補正をした方が良いでしょう。コンピュータ・オペレーターは、風の方向を入力しなければなりません。また、各レグの流れの方向と速度を入力することもできます。これらのデータが入力されると、コンピュータは各ヨット毎に水面を走った距離と風角を計算します。

4.2.1.2 固定コース・タイプ

もしなんらかの理由で「コンストラクテッド・コース」を使えない場合には、計測証書に記載されている代表的なコース用のタイム・アローワンス・テーブルを使った簡単なシステムがあります。このシステムには、各風角のパーセンテージが異なる、いくつかの標準のコースが含まれています。

A: 風上一風下 (上/下)

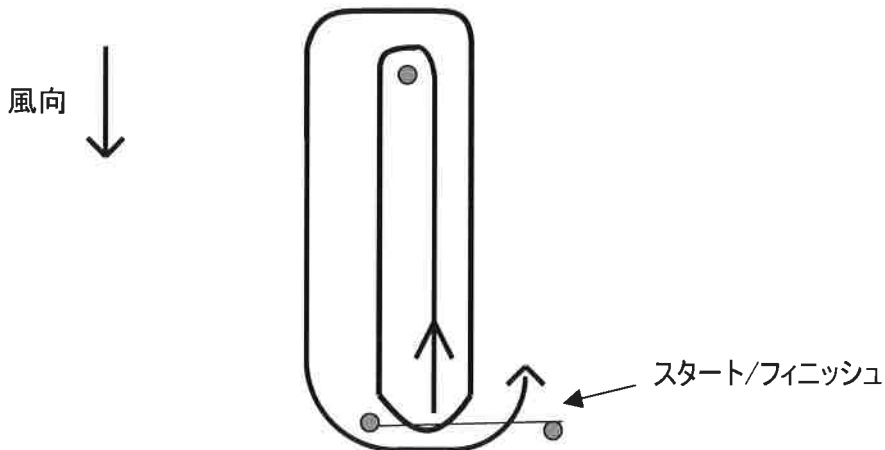


図. 1.

これは風上と風下マークを回る一般的な風上一風下 (上/下)コースです。通常はこのレースコースには、50% の上りと下りのレグが含まれます。もし他の組み合わせを使う場合には、コースタイプとして「バリエブル・コース」を使用すべきです。

証書の Wnd/Lwd - course 欄のハンディキャップ値(TA)は VMG データで、実際の艇速ではありません。

B: サーキュラー・ランダム・コース

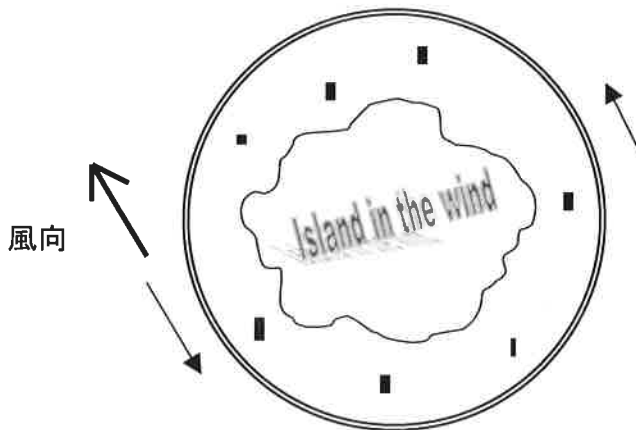


図 2.

これは安定した風の中で、完全な円形のコース(たとえば島を一周)を、航行可能な各風角のコースをそれぞれ同じ距離ずつセーリングした場合の仮想コースです。たとえばアフタヌーン・レースによくあるような、ブイまわりの閉じたコースに近いかもしれません。コース内容には、合計距離の約 25% の上りコースを含んでいます。このコースは GPH の算出にだけ使われます。証書にも簡易スコアリング・オプションにも記載されません。

C: ノンスピンネーカー・コース

このコースタイプのタイム・アローワンスはサーキュラー・ランダムに基づいていますが、リグはスピナーカーなしで計算されます。ミズンマスト・リグの場合、もしヨットがミズン・ステイスル付きで計測されていれば、計算にはミズン・ステイスルを含みます。

これらの固定コースタイプのハンディキャップは、各風速に対応した値がマイルあたりの秒数の形で、計測証書に載っています。レース委員会は、できるだけ正確にハンディキャップのコース配置と一致するようにコースを引くか、あるいは実際のコースに最も近いハンディキャップを選ぶことが出来ます。

この選択で最も重要なのは、コースに占める上りの比率です。

例えば、実際のコースがおおよそ50%の上りを含んでいる場合には、インショア・コースを選ぶべきです。もし上りの割合がずっと少ないなら、オフショア・コースが適しています。

D: オーシャン・コース (コンピュータ出力) PCS 用

オーシャン・コース・ハンディキャップも参考データとして証書に載せられていますが、これは手計算のスコアリングには適していません。オーシャン・コースは、必ずパフォーマンスカーブ・スコアリング (PCS) と一緒に使われます。

このコースタイプは、フリートが広い範囲に散らばり、いろいろな風と海象が予想されて正確に特定できないような、長距離の外洋レース用に作られています。これは 6 ノットの風速では 30% の風上/風下コースと 70% のサーキュラー・ランダム、12 ノットの風速では 100% のサーキュラー・ランダム、20 ノットの風速では 20% のサーキュラー・ランダムと 80% のリーチングコースを、風速によってなめらかに変化させた複合コースです。これは、パフォーマンスカーブまたはパフォーマンスライン・スコアリングだけで使います (4.2.2 と 4.2.3 参照)。

4.2.2. パフォーマンスカーブ・スコアリング

IMS パフォーマンスカーブ・スコアリングは、通常は、もっとも良い方式として推奨されます。これには SCP を使う必要がありますが、レース委員会は風速を予測しなくて済みます。プログラムが風速を自動的に計算してくれ、さらに、このシステムにはタイム・オン・タイム方式のいくつかの利点が組込まれています。

コンピュータプログラムの内部で PCS は次のように計算されます：

どのタイプのコースを(レース委員会が)選んだ場合でも、コンピュータは各々のヨットのために、各風速に対する予測最適性能を表わすカーブを作ります(図 3.1)。このカーブは、パフォーマンスカーブと呼ばれています。どのレースコースの場合でも、このカーブは各ヨット毎に異なります。

成績は次のように計算されます：

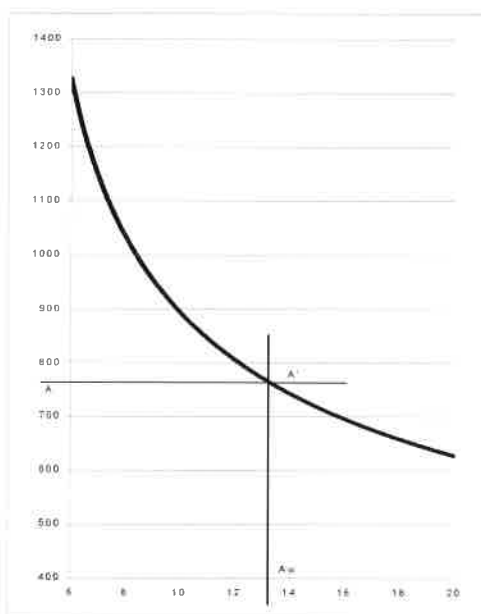


図 3.1. ヨット A の VPP によるパフォーマンス・スコアリングのインプライド・ウインド

パフォーマンスカーブ

縦軸には、レース中の速度がマイルあたりの秒数で表わされます。横軸には、風速がノットで表わされます。ヨットのフィニッシュ時刻が判ったら、その経過時間をコースの距離で割ることにより、艇速がマイルあたりの秒数で得られます。この値は、縦軸上のA点として表わされます。コンピュータは、ヨットAのパフォーマンスカーブに向かって水平な線を引きます。次に、交点A'から垂直な線を横軸まで引きます。こうして得られたポイントが A_w で、インプライド・ウインドと呼ばれています。これはヨットが「まるで」その風速に遭遇した「かのように」、コースを走ったということを意味します。船が速くセーリングするほど、インプライド・ウインドは速くなります。最も速いインプライド・ウインドのヨットが、レースの勝者です。

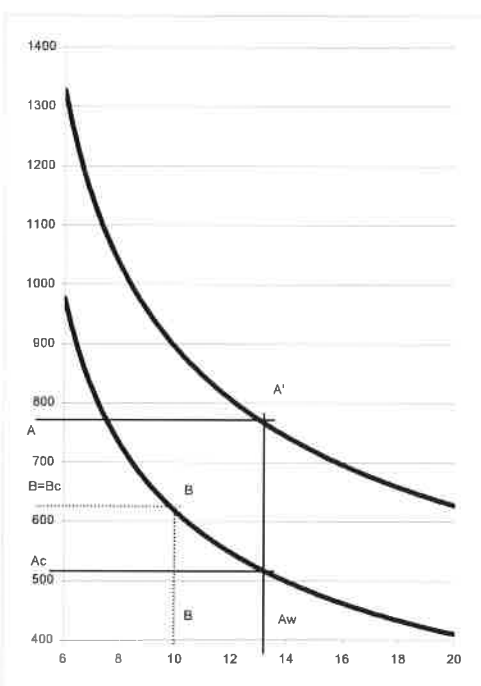


図 3.2. ヨット A, ヨット B (スクラッチ・ヨット) の VPP によるパフォーマンス・スコアリングのインプライド・ウインド

パフォーマンスカーブ・スコアリング (スクラッチ・ボート使用)

レース結果を判りやすいフォーマットで見せるために、「スクラッチ・ボート」を使います。通常、これはフリート中の最も速いポテンシャルを持った艇で、仮にヨット B とします。この艇のパフォーマンスカーブはグラフ中で最も下に描かれます。ヨット A の垂直線がスクラッチ・ボートのカーブと交差するポイントから、左側に縦軸まで水平な線を引きます。このポイント (A_c) のマイルあたりの秒数に、コース距離のマイル数をかけると、修正時間が得られます。スクラッチ・ボートの修正時間は、所要時間と同じになります。このようにして、時分秒(ほとんどのセーラーが精通しているフォーマット)で表わされた修正時間が計算されます。

BOAT Name TONBI Sail Nr JPN 5174	GPH 602.1	HULL Length Overall 12.115m Maximum Beam 3.904m Displacement 5,889kg Draft 2.278m IMS Reg. Division Performance Dynamic Allowance 0.000% Fwd Accommodation No Hull Construction Carbon Carbon Rudder Yes Crew Arm Extension
GENERAL Class TAKAI 40 (1ton) Designer O.TAKAI Builder IAN FRANKLIN Series 06/1991 Age 06/1991 Age Allowance 0.487% Offset File JCTOT40A.OFF - 2001/05/22 13:15:00 Measurement by -		IMSL 9.589m VCGD -0.039m Sink 18.95kg/mmm RL 9.392m VCGM -0.061m WS 25.24m2 LSM0 9.663m Displacement/Length ratio 6.5269



World Leader in Rating Technology

2017 (Test)
ORC International
Certificate

Rating Office
JAPAN SAILING
FEDERATION
Dr.Kishi Memorial Hall
1-1-1 Jinnan Shibuya
Tokyo Japan

SCORING OPTIONS	COASTAL / LONG DISTANCE			WINDWARD / LEEWARD		
	Low	Medium	High	Low	Medium	High
Time On Distance	588.2			654.3		
Time On Time	1.0200			1.0316		
Triple Number	Low	Medium	High	Low	Medium	High
Time on Distance	683.8	536.4	475.9	887.3	659.3	567.0
Time on Time	0.9872	1.2585	1.4184	0.7607	1.0238	1.1904

TIME ALLOWANCES	6 kt	8 kt	10 kt	12 kt	14 kt	16 kt	20 kt
Wind Velocity	6 kt	8 kt	10 kt	12 kt	14 kt	16 kt	20 kt
Beat VMG	969.7	819.9	730.6	689.0	666.7	653.2	641.9
52°	638.6	541.7	502.4	486.1	477.3	471.6	465.7
60°	601.2	519.4	489.1	472.8	462.5	455.9	448.8
75°	568.6	504.4	477.9	458.7	443.3	432.3	422.6
90°	570.4	505.2	478.6	458.1	439.3	423.8	402.5
110°	618.4	518.4	481.2	455.2	431.1	414.5	395.9
120°	641.2	532.0	488.7	462.5	438.4	416.2	381.6
135°	711.8	583.9	513.7	481.9	458.0	434.9	393.7
150°	845.8	677.9	574.4	512.1	482.2	459.3	417.3
Run VMG	976.6	783.3	662.4	580.1	523.9	490.1	445.3

Selected Courses	6 kt	8 kt	10 kt	12 kt	14 kt	16 kt	20 kt
Windward / Leeward	973.2	801.6	696.5	634.6	595.3	571.6	543.6
Circular Random	822.0	667.7	585.0	536.5	506.0	485.5	458.7
Ocean for PCS	1012.4	785.7	657.6	578.8	527.1	490.6	439.0
Non Spinnaker	849.3	687.6	600.3	548.7	516.0	494.0	465.6

Velocity Prediction in Knots for True Wind Speeds	6 kt	8 kt	10 kt	12 kt	14 kt	16 kt	20 kt
Wind Velocity	6 kt	8 kt	10 kt	12 kt	14 kt	16 kt	20 kt
Beat Angles	42.3°	42.4°	41.1°	39.2°	38.0°	37.1°	36.5°
Beat VMG	3.71	4.39	4.93	5.22	5.40	5.51	5.61
52°	5.64	6.65	7.17	7.41	7.54	7.63	7.73
60°	5.99	6.93	7.36	7.61	7.78	7.90	8.02
75°	6.33	7.14	7.53	7.85	8.12	8.33	8.52
90°	6.31	7.13	7.52	7.86	8.19	8.49	8.94
110°	5.82	6.94	7.48	7.91	8.35	8.69	9.09
120°	5.61	6.77	7.37	7.78	8.21	8.65	9.43
135°	5.06	6.17	7.01	7.47	7.86	8.28	9.14
150°	4.26	5.31	6.27	7.03	7.47	7.84	8.63
Run VMG	3.69	4.60	5.43	6.21	6.87	7.35	8.08
Gybe Angles	145.2°	151.1°	151.3°	159.1°	180.0°	180.0°	180.0°

Certificate
Number **170060**
ORC Ref **N/A**
Issued On **2017/03/21**
VPP Ver. **2017 1.00**
Invalid for Racing

Crew Weight
Declared **656kg**
Default* **656kg**
Non Manual Pwr **No**

Special Scoring
ToD ToT
Non Spin GPH **618.1 0.9707**
Non Spin OSN **603.7 0.9939**

Sails Limitations
Headsails **5** | Spinnakers **3**

Class Division Length
CDL = **9.491**

Storm Sails Areas
Heavy Weather Jib **24.73**
Storm Jib (JL=8.80) **9.16**
Storm Try sail **15.62**

Owner
YOSHIHIKO KISAKA
NISHINAIKAI KURE

I certify that I understand my responsibilities under ORC Rules and Regulations
Signature

BOAT	
Name TONBI	Sail Nr JPN 5174
File JC170060	Data in meters/kilograms

INCLINING TEST AND FREEBOARDS			
Inclining Test Club Estimated VCG			
Flotation date		SG	
FFM 1.147	FF 1.155	SFFP 0.206	
FAM 1.096	FA 1.100	SAFP 10.062	
LCF from stem on CL / on sheer		5.575 / 5.875	
Maximum beam station from stem		6.381	
RM Measured		145.7kgEm	
RM Def alt		141.4kgEm	
Limit of positive stability / Stab.Index		119.2 / 116.9	
Freeboard at mast at 4.220		1.099	

RIG			
Forestay Tension Aft	Spreaders 3		
Inner Stay None Fitted	Runners 2		
Carbon Mast No	Jumper Struts Yes		
Taper Hollows No	Jib Furler No		
Fiber Rigging No	Main Furler No		
Lenticular Rigging No	Without Backstay No		
Articulated Bowsprit No			

P 15.000	E 5.950	MDT1 0.132	MW
IG 13.535	J 4.220	MDL1 0.145	GO
ISP 13.545	SFJ 0.000	MDT2	BD
BAS 1.815	SPL 4.220	MDL2	MWT
FSP -3.000	TPS	TL -2.000	MCG

MIZZEN RIG AND SAILS	
N/A	

PROPELLER			
Installation Strut	PRD 0.411		
Type Folding 2 blades	PBW		
Twin Screw No	PIPA 0.0007		
ST1	ST3	ST5	
ST2	ST4	EDL	

COMMENTS	
Change from Cert No.JC140530	

MOVEABLE BALLAST	
N/A	

CENTERBOARD	
N/A	



ORC
World Leader in Rating Technology

2017
Measurements
Datasheet

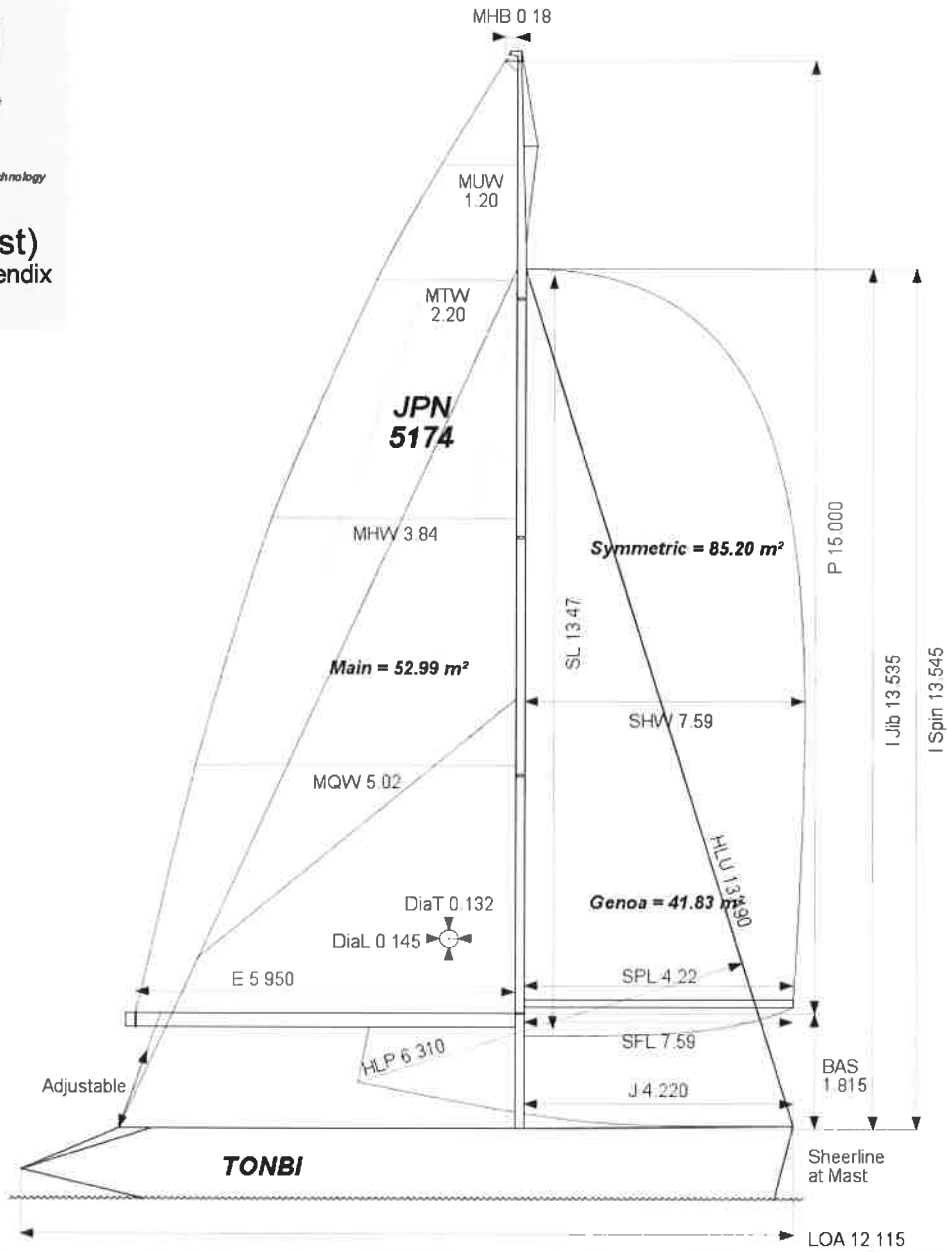
Certificate
Number **170060**
ORC Ref **N/A**
Issued On **2017/03/21**
VPP Ver. **2017 1.00**
Invalid for Racing

SAILS INVENTORY																
MAINSAIL (1)																
Id	MHB	MUW	MTW	MHW	MQW	Area	Measurer	Meas.Date	Manufacture	Material	Comment					
ORC	0.180	1.20	2.20	3.84	5.02	52.99					* Copied from legacy					
HEADSAILS (1)																
Id	HBB	HUW	HTW	HHW	HQW	HLP	HLU	Ovrip	Area	Btn	Fly	Measurer	Meas.Date	Manufacture	Material	Comment
1	0.07	0.77	1.51	3.05	4.64	6.31	13.49	150%	41.84							
SYMMETRIC SPINNAKERS (1)																
Id	SLU	SLE	SL	SHW	SFL	Area	Measurer	Meas.Date	Manufacture	Material	Comment					
ORC	13.47	13.47	13.47	7.59	7.59	85.20					* Copied from legacy *					
ASYMMETRIC SPINNAKERS (0)																
Id	SLU	SLE	SL	SHW	SFL	Area	Kind	Measurer	Meas.Date	Manufacture	Material	Comment				



World Leader in Rating Technology

2017 (Test)
Certificate Appendix
Sail Plan



SAILS INVENTORY

MANSAIL (1)

Id	MHB	MUW	MTW	MHW	MQW	Area	Measurer	Meas.Date	Manufacture	Material	Comment
ORC	0.180	1.20	2.20	3.84	5.02	52.99					* Copied from legacy

HEADSAILS (1)

Id	HHB	HUW	HTW	HHW	HQW	HLP	HLU	Ovrlp	Area	Btn	Fly	Measurer	Meas.Date	Manufacture	Material	Comment
1	0.07	0.77	1.51	3.05	4.64	6.31	13.49	150%	41.84							

SYMMETRIC SPINNAKERS (1)

Id	SLU	SLE	SL	SHW	SFL	Area	Measurer	Meas.Date	Manufacture	Material	Comment
ORC	13.47	13.47	13.47	7.59	7.59	85.20					* Copied from legacy *

ASYMMETRIC SPINNAKERS (0)

Id	SLU	SLE	SL	SHW	SFL	Area	Kind	Measurer	Meas.Date	Manufacture	Material	Comment
----	-----	-----	----	-----	-----	------	------	----------	-----------	-------------	----------	---------

ORC のサービス

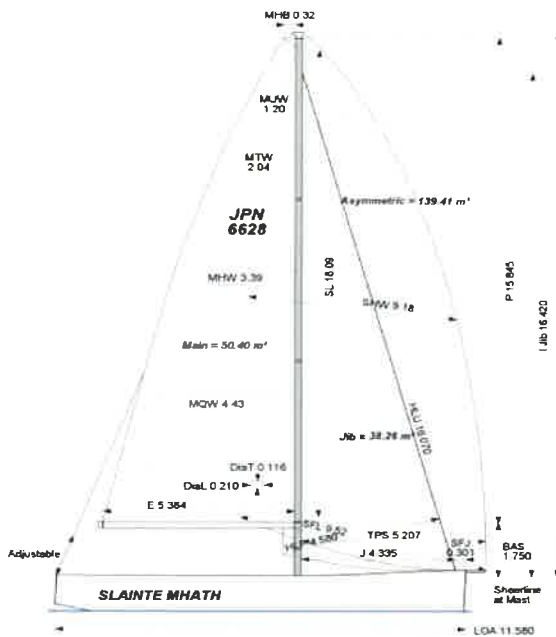


証書取得して頂きありがとうございます。ORC は世界最大艇数を誇るレーティングシステムです。ORCレーティングシステムは、速度予想プログラムを使ったシステムで、計測情報は公開されています。このためレースボートオーナーのために、様々なサービスが可能となり提供しています。ORC の多様なサービスをお使い下さい。

Seahorse の無料購読 (証書取得艇のみのサービス) イギリスの Royal Ocean Racing Club が発行する Seahorse は世界で最も権威のあるヨット雑誌として知られ、専門的な記事が満載です。

ORC 証書を取得した特典として無料で読むことができます。(Web 上のサービス 通常は年間約 ¥5,000) ORC の HomePage 左側にリンクがあります。

<http://www.orc.org/seahorse.htm#top> ログインする時に、自艇のセイルナンバー、証書のリファレンスナンバーを要求されます。セイルナンバーは日本の場合 JPN の後に半角スペースがありますが除いて JPN8888 の様に入力、Reference Number は、ORC 証書の1ページ目、右中程に【 ORC Ref JPN000 **** * 】と表示されています。(赤丸で囲みました)



BOAT
Name SLAINTE MHATH
Sail Nr JPN 6628

GPH
583.2

HULL	
Date File JC170311	LOA 11.580m
Offset File Xp38-24v.off	MB 3.670m
Displacement 7.271kg	Draft 2.422m



World Leader in Rating Technology

**2017
ORC Club
Certificate**

Rating Office
JAPAN SAILING
FEDERATION
Dr. Kishi Memorial Hall
1-1-1 Jinnan Shibuya
Tokyo Japan



Certificate	
Number 170311	
ORC Ref JPN00011997	
Valid until 31/03/2018	
Crew Weight	
Declared	700kg
Default	751kg
Non Manual Pwr	Rig
Special Scoring	
	ToD ToT
Non Spin GPH	618.8 0.8696
Non Spin OSN	601.5 0.9875

ORC SailorServices (誰でも利用出来ます)

ORC セーラーサービスは、ORC のデータベースとリンクした Web サービスです。

ORCweb サイト (<http://www.orc.org/>) ホームページ右上からログインして下さい。

世界中の ORC 証書が全て無料でコピー証書を即時に入手出来ます。

計測データの編集が可能で、テスト証書、ORC スピードガイド、ターゲットスピードシートも即時に発行されます。(有料)

世界中で発行された10万以上の証書データが Online 上に有り、近年発行された証書は、計測データを全て入手可能です。

JSAF ORC 委員会レーティングオフィスは ORC データベースとオンラインでつながっており、発行された証書は、タイムラグ無く、発行と同時に ORC セーラーサービスに掲載されます。

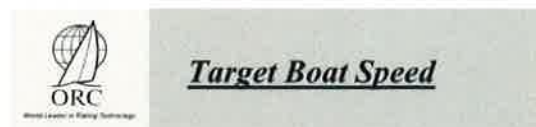
詳しくは、「ORC セーラーサービスの使い方」を御覧下さい。

Target Speed Sheet

ターゲットスピードシートは ORC 証書の発行時に添付されています。

ORC RatingSystem は VPP で艇のスピードを計算してレーティングを出しています。計算されたスピードを Upwind と Downwind で表にしています。

自艇のチューニングターゲットの参考にお使い下さい。他艇の証書、テスト証書、でも有料で発行します。



Cert. No.	170400
Sail No.	JPN 4004
Yacht	PARAPHRENIAN
Class	FIRST 40.7

2017-07-19

Beat					
TWS (kt)	Boat Speed(kt)	TWA (deg)	TACKING ANGLE(deg)	AWS (kt)	AWA (deg)
6	5.0	43.3	85.0	10.2	23.8
8	5.9	42.5	82.9	13.0	24.6
10	6.6	41.7	80.8	15.6	25.3
12	6.8	39.7	76.4	17.8	25.5
14	7.0	39.0	75.1	19.9	26.3
16	7.0	38.4	73.7	22.0	26.9
20	7.1	38.0	73.1	26.0	28.3

ORC Speed Guide

ORCスピードガイドはターゲットスピードシートより詳しい速度予測プログラム(VPP)で計算されたボートスピードのデータが記載された冊子です。

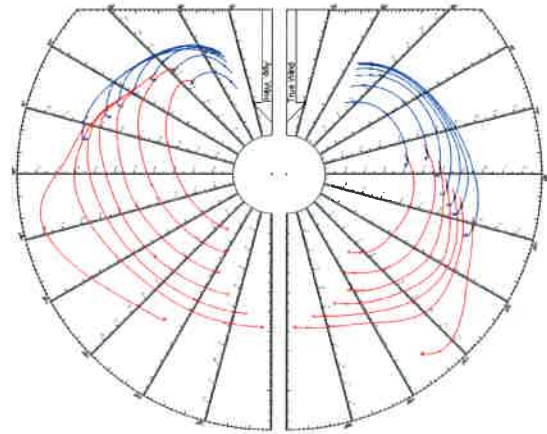
ヘッドセイル、フライングヘッドセイル、非対称スピン、対象スピン、それぞれのセイルを使った時の各風向風速の艇速の予測が記載されます。各風向風速でのポーラカーブのグラフが添付されています。全部で10ページ以上あります。

他艇やテスト証書でも発行します。艇の性能を最大限に引き出すために、またライバル艇の性能解析にお使い下さい。(エイジアローワンスとダイナミックアローワンスは除外されています。そのため証書記載の艇速とは若干違う値となります。)

JSAF ORC 委員会で発行します。ORC セーラーサービスでも取得可能です。



Speed Guide



Polar Plot for Boat
 Name: J111
 Sail Number: Class 4 Sails
 Class: J111 One Design
 Designer: R. Albin, Australia
 Builder: J. Breen, Inc.
 Issued On: 20110911 - VPP 2011.1.01

TWS: 6, 8, 10, 12, 14, 16, 20 kts
Jib
 Asymmetric Spinnaker on Centerline

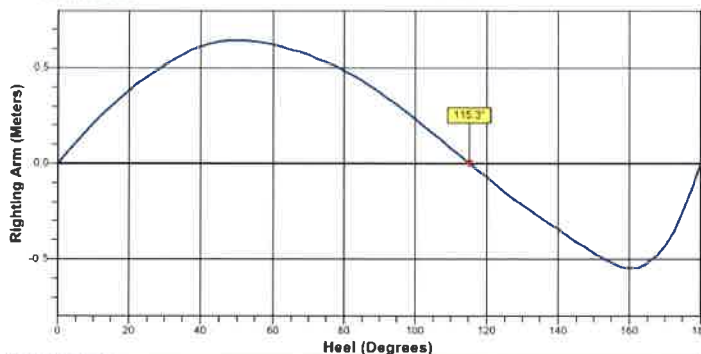
STABILITY AND HYDROSTATICS DATASHEET

スタビリティー アンド ハイドロスタティック データーシート は、艇の復元力と静水の状態を表したドキュメントです。復元力消失角度などを確認し安全航海にお役立て下さい。スペシャルレギュレーションでは、各カテゴリーで最小のスタビリティーインデックスの値に制限があります。メルボルン大阪レースなど海外のレースではこのシートの提出を求められることもあります。JSAF ORC 委員会にお問い合わせ下さい。



STABILITY AND HYDROSTATICS DATASHEET

© Offshore Racing Congress 2012
 www.orc.org



STABILITY CURVE														
Righting Moment at 1°	90.6	Stability Curve Positive Area	21.506	Stability Curve Ratio	2.2222	Stability Index	110.4							
Limit of positive stability	115.3°	Stability Curve Negative Area	9.678	Water Ballast Volume	0.1	BLR Index	0.0000							
Righting Arm (meters)														
	0°	2°	10°	20°	25°	30°	40°	60°	90°	120°	150°	165°	180°	
Default Crew Weight	592 kg	0.000	0.045	0.214	0.385	0.454	0.515	0.615	0.623	0.375	-0.072	-0.465	-0.526	0.000
Declared Crew Weight	650 kg	0.000	0.044	0.211	0.379	0.447	0.507	0.604	0.608	0.359	-0.087	-0.473	-0.530	0.000

コピー証書の発行

セーラーサービスをお使い下さい。何枚でも無料です。世界中どの艇でも取得出来ます。日本から発行する証書は、発行と同時にセーラーサービスに掲載されます。レース委員会は参加者からの、証書の公示請求には、セーラーサービスをご案内下さい。有料ですが JSAF ORC 委員会からも発行します。(注意:コピー証書は本証書の代わりに使えません。)

テスト証書の発行

JSAF ORC 委員会にお申し込み下さい。通常のテスト証書発行は、¥7,000です。大幅な改変、ハルやアペンテージの変更などは別途費用が発生する事があります。テスト証書発行のため、自艇のパフォーマンスを知りたいための公式計測員による計測も受け付けています。他艇や進水前の艇でも発行します。お問い合わせ下さい。セーラーサービスでもテスト証書の発行が可能です。(注意:テスト証書はレースには使えません。)

スコアリングソフトとデータの提供 (成績順位を算出するソフト)

JSAF は RMP というソフトを開発中で2018年度初頭には完成する予定です。

ORC は、ORC Scorer というソフトを、ORC→SailorService→Software のページで公開しています。(セーラーサービスにログインする必要があります)

<http://data.orc.org/public/WPub.dll?action=swInfo&xslp=sw.php>

スコアリングソフトに使う、艇のパフォーマンスデータは、RMS と呼ばれるファイルに入っており、上記ソフトにインポートして使います。ORC→Software→RMS files からダウンロード出来ます。<http://www.orc.org/index.asp?id=44> (JAPAN、RMS を選択)

<http://data.orc.org/public/WPub.dll?action=DownRMS&CountryId=JPN&ext=rms> (日本への直リンク)

ORC VPP デザイナーズバージョン

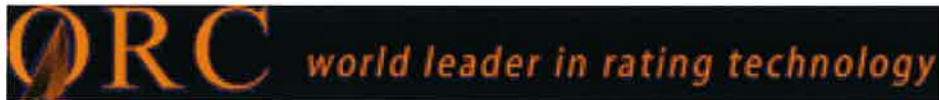
ORC は、デザイナー、ビルダー、セイルメイカー、コンサルタント、などのために、レーティングを算出するソフト ORC VPP (速度予想プログラム) を公開しています。これは、ハルやアペンテージのデータを制作編集するツールを含み、レーティングオフィスで使われている VPP と全く同じです。テスト証書だけでなくスピードガイドやスタビリティシートも作成出来ます。唯一の制限は正式な証書を発行出来ない事だけです。誰でも €500 で購入出来ます。ORC→Software→ORC VPP から購入して下さい。

<http://www.orc.org/index.asp?id=41>

ワンデザイン証書

ORC は30艇種をワンデザインとして登録しています。これらの艇は各クラスの計測証書が有れば、計測無しで One Design 証書の発行をしています。計測の費用と手間を大幅に削減することが可能となります。ワンデザイン艇の一覧は ORC→Rating →ORC One Design Certificate にあります。

<http://www.orc.org/index.asp?id=27>



ORC セーラーサービスの使い方

ORC セーラーサービスはオープンな ORC を象徴する、革新的な Web サービスです。

ORC セーラーサービスは以下の特徴を持っています。

1. ORC の Web 上で世界中の 100,000 以上のデータがある。
2. コピー証書：全てが無料！何枚でも無料
3. テスト証書：Web 上で主要データが変更可能（有料）
4. スピードガイド：コピー、テスト、いずれの証書もスピードガイドを取得可能（有料）
5. 上記、全てのサービスは、自艇他艇問わず、世界中の艇で可能！
6. 誰でも利用可能！
7. 全て Web 上で行われるサービスなので、即発行
8. 最新の VPP を使用している。
9. JSAF ORC Rating Office では、証書発行と同時に証書データは ORC のサーバーに UP されます。このため ORC セーラーサービスには、そのデータは即時に反映されます。

セーラーサービス利用の注意点

セーラーサービスで利用可能なサービスは JSAF ORC 委員会でも提供しています。

Target Speed Sheet は ORC 証書発行時に添付されています。

テスト証書、ORC Speed Guide について

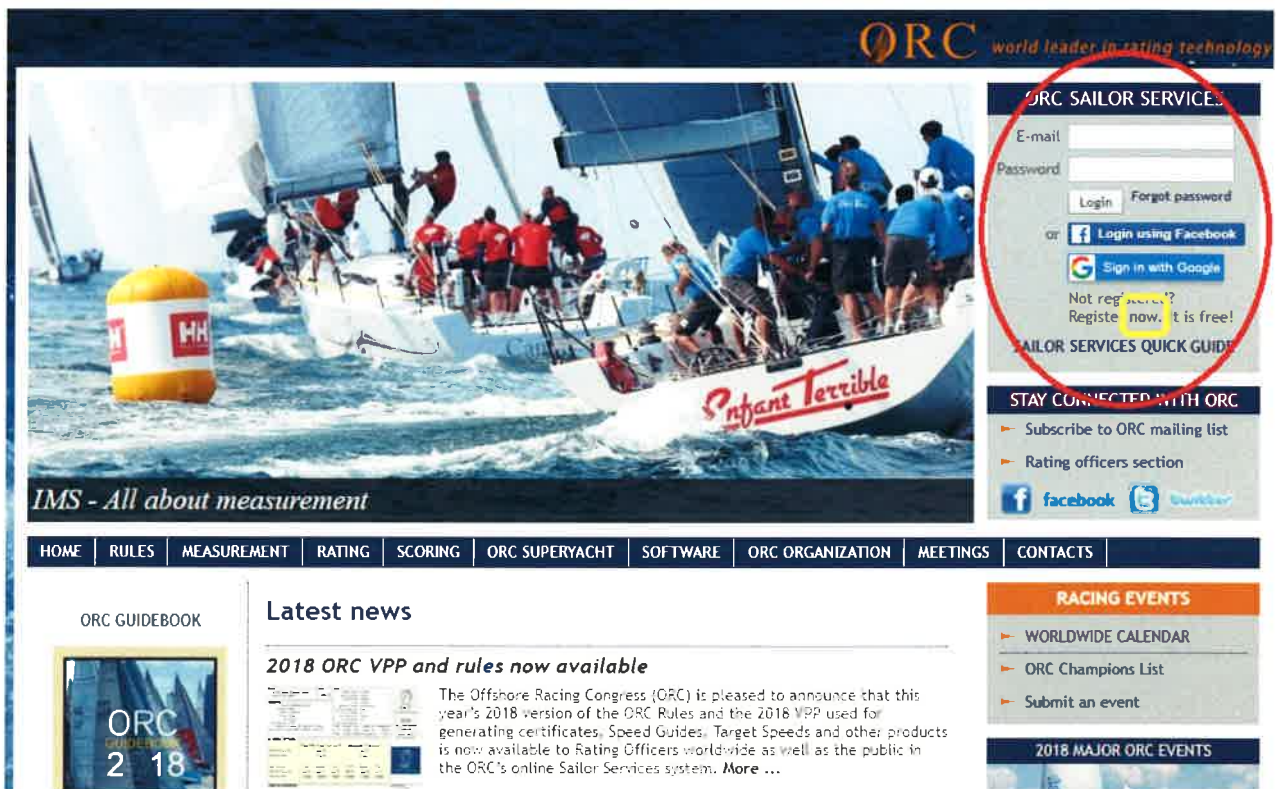
テスト証書の発行には、多くの専門的知識が必要な場合があります。JSAF ORC 委員会では [JSAF で発行したテスト証書](#)、Speed Guide については利用者へのサポートもします。パフォーマンス算出のために艇への計測も行います。

詳しくは ORC 委員会にお問い合わせ下さい。

セーラーサービスは ORC 本部のサーバー上で全てが行われる Web サービスです。そのため各利用者に対するサポートは直接 ORC にお問い合わせする必要があります。JSAF ORC 委員会は、セーラーサービスのサポートサービスを行いません。

ORC のページから登録しましょう。

ORC のページ www.orc.org/ から (Google など検索ページで《 ORC sail 》と入力)
右上に ORC Sailor Services の枠がありますので、黄色に囲んだリンクから登録ページに行き登録します。
ORC に登録したら、メールで登録のお知らせが来ます。メールアドレスとパスワードでログインして下さい。
Google、Face Book のアカウントでもログイン可能です。



ブルー : ORC の登録アドレスでログイン
黄色 : Face Book、Google を使ったログイン
オレンジ: ORC の登録ページへのリンク

使ってみよう

ログインすると Sailor Services メインページに入れます。(下図参照)

左に各ページへのリンク、右側は、使い方などの説明です。

セーラーサービスは左の4つのリンクから各ページに移動して使用します。

1. Software ORC 提供のソフトへのリンク
2. Search for Certificates (証書の検索)
3. My Boat (マイボート) 自分が選んだ艇を登録しておくページです
4. Buy Credits クレジット購入ページ(テスト証書、パフォーマンスパッケージを購入時に必要)



The screenshot shows the ORC Sailor Services website. At the top, there is a header with the ORC logo and the text "world leader in rating technology" and "Sailor Services". Below the header is a banner image of sailboats. The main content area is divided into a left sidebar and a main content area. The sidebar contains a navigation menu with the following items: Home, News, Software, Search for Certificates, My Boats, Buy Credits, and Balance: 5 credits. The main content area displays a personalized greeting: "Hello Eiji Mizukoshi! Welcome to ORC Sailor Services." Below the greeting, there is a notification: "103500 boat certificate records are online." There are two prominent colored boxes: a yellow one that says "New! ORC Scorer is available for download in Software." and a green one that says "New! The ORC VPP 2017 is now available."

1. ORC のソフトへのリンクページ SoftWare

ORC スコアラー(ORC の成績算出ソフト)、IMS editor(計測用ソフト)がダウンロード出来るページです。

2. 検索ページ Search for Certificates

検索ページに次の様な選択入力項目が現れます。

上から

Country: 国籍を選べます。Any で選択しない事も可能です。

Year : 証書発行年を選択します。これも Any も可能です。

ORC Reference# : ORC 証書に記載されている Reference
ナンバーでも検索できます。

Yacht Name : 艇名で検索します。艇名の一部でも OK です

Sail Number : セールナンバーでの検索です。No.だけでも
OK です

Yacht class : 艇種での検索です。各クラス色々な表記があ
ります。例えば J 105 は J/105 であつたり J-
105、J 105 など複数で登録されています。文
字の間に入れる記号が解らない時は%をワイ
ルドカードとして使います。J%105 と入力しま
す。First40.7 などは Beneteau 40.7 などと
も登録されています。クラス名の一部でも検索できま
す。

Country: Australia

Year: 2011

ORC Reference #:

Yacht Name:

Sail Number:

Yacht Class:

Search

黄色い Search をクリックし検索します。例は Spain 2017 年 で検索してます。

検索結果 Search results


検索結果が下の表の様に表示されます。検索結果が 500 を超えるとそれ以上は表示されませ
るので、検索ページに戻って絞り込んだ検索をしてください。

表は列ごとに以下の様になっています

リスト No. / レーティングオフィス / Refe.No. / ヨット名 Sail Num. / 証書種類 GPH / 発行年月
日 / クラス名エイジデイト / デザイナー・ビルダー (実際は最大 500 まで表示されます。)

#	Rating Office	Reference Number	Yacht Name Sail Number	Certificate GPH	Issue Date Year	Class (Age)	Designer Builder
1	ESP	ESP00024001	BRISA ESP-9326_C	Club 706.5 Get a copy!	01/09/2017 2017 Speed Guide! Target Speeds!	TORO 25 (1996)	TOLEDO INIGO
2	ESP	ESP00023995	Green Dragon AUT-2002_C	Club 375.2 Get a copy!	01/09/2017 2017 Speed Guide! Target Speeds!	VOR 70 (2008)	
3	ESP	ESP00023994	WEREWOLF GBR-745R	International 513.9 Get a copy!	01/09/2017 2017 Speed Guide! Target Speeds!	COREL 45 (1996)	FARR YACHT DESIGN CAROLL MARINE
4	ESP	ESP00023993	TETE ESP-6981	International 629.2 Get a copy!	01/09/2017 2017 Speed Guide! Target Speeds!	FIRST 36.7 (2001)	FARR YACHT DESIGN BENETEAU

My Boats に登録

各 Yacht Name の左  側のボタンをクリックすると My Boat ページに移動し、登録選択した艇が登録されます。

コピー証書の入手

リストに現れた、各艇の [Get a copy!](#) をクリックすると、メールアドレスと名前入力窓が現れて入力し OK をクリックすれば、すぐにコピー証書が PDF で入手可能。

スピードガイドの入手

[Speed Guide!](#) をクリックします。(有料)


事前にクレジットの購入が必要です。(クレジット購入ページで購入して下さい)

ターゲットスピードの入手

[Target Speeds!](#) をクリックします。(有料)

事前にクレジットの購入が必要です。

3. MY Boats マイボートのページ

検索ページから  ボタンを押すと、My Boats のページに下の様に登録されます。複数登録可能です。このページはお気に入り艇の登録と同時に、編集画面へのリンクとなります。

表は左から以下の様になります。

リスト No. / レコードネーム / ヨット名 セールナンバー / クラス名 / 証書タイプ / GPH / モディファイ年月日

#	Record Name	Yacht Name Sail Number	Yacht Class	Certificate Type	GPH	Modified
1	AFR MIDNIGHT RAMBLER (8338)	AFR MIDNIGHT RAMBLER 8338	KER 40	International		20/11/2011 09:07
2	Miles 4 Justice (NED 8291)	Miles 4 Justice NED 8291	Dehler 41	Club		20/11/2011 09:03
3	M & M's SWIMMINGTOOL (SUI 10)	M & M's SWIMMINGTOOL SUI 10	Xc-38	Club		20/11/2011 09:00
4	RIAS BAIXAS (ESP-8811)	RIAS BAIXAS ESP-8811	DEHLER 36	International		23/10/2011 09:20
5	MIDNIGHT RAMBLER (SWE 33)	MIDNIGHT RAMBLER SWE 33	DEHLER 41 DB	International		07/10/2011 15:51

各艇のページへ

各艇ごとのページは、My Boats ページで各艇の Record Name をクリックすると、移動します。下の様に、Record Name、や基本情報、リンクが表示されます。その先の各ページへのリンクは下の図の通りです。

AFR MIDNIGHT RAMBLER (8338) (7636)

Yacht Name	AFR MIDNIGHT RAMBLER
Sail Number	8338
Class	KER 40
Designer	Jason Ker
Builder	McConaughy Yachts
Series	04/2011
Age	08/2011
Last Modification	20/11/2011 09:07

Show advanced options



編集ページへ
Edit data and measurements



テスト証書のリクエスト
Request a test **ORC International** certificate
Cost: 10 credits



セールプラン図の表示
Get a drawing of the sailplan of the boat



もう1枚のコピーを製作
Create a copy of "AFR MIDNIGHT RAMBLER (8338)"



この艇を削除
Delete "AFR MIDNIGHT RAMBLER (8338)" permanently

編集ページへ ここから編集 Edit ページに移動します。

テスト証書のリクエスト 有料でテスト証書が発行されます。クレジットのデポジットがある場合は即課金され発行されます。ご注意ください。


セールプラン図の表示 画面にセールプランが表示されます。

もう1枚のコピーを製作 同じ艇種から幾つもの、テスト証書を作る場合など、すぐにクローンを作れます。

この艇を削除 My Boats のリストから削除します。

Show Advanced Options この説明書の最後に説明を書き入れました。ORC のデータ交換ファイル.dxt ファイルを UP ロード Down ロードできます。1. ORC ソフトのリンクページにある "IMS Editor" を使ってデータを編集します。

4. 編集 Edit

各艇ごとのページでペンボタン  をクリックします。下記画面になります。

上の黄色いタブで General、Rig、Sails、Stability の各タブで、それぞれデータを編集できます。

ここで編集したデータは、あなたの My Boats にのみ反映されます。

Record Name:
AFR MIDNIGHT RAMBLER (8338)

General Rig Sails Stability

Yacht		Hull	
Yacht Name	AFR MIDNIGHT RAMBLER	Avamid Hull Core	<input type="radio"/> Yes <input type="radio"/> No
Sail Number	8338	Carbon Rudder	<input checked="" type="radio"/> Yes <input type="radio"/> No
Class	KER 40	Forward Accomodation	<input type="radio"/> Yes <input type="radio"/> No
Designer	Jason Ker	LOA	12.150
Builder	McConaughy Yachts	IMS Division	Performance
Series	04/2011	Hull Construction	Cored
Age	08/2011	Crew Arm Extension	
Offset	Per 40 off		
Units	Metric (metres/kilograms)		
Certificate Type	ORC International		
Crew Weight	Declared		
Declared Crew Weight	850.0		
Non Manual Power	<input type="radio"/> Yes <input type="radio"/> No		
Comments			

Save changes

Record Name:
AFR MIDNIGHT RAMBLER (8338)

General Rig Sails Stability

Rig Measurements											
P	16.570	MDT1	0.132	TL	2.090	E	5.330	J	4.700	SFJ	0.000
IG	16.420	MDL1	0.253	MW	0.220	BAL	0.150	SPL		CPW	3.430
ISP	18.490	MDT2	0.090	GO	0.250	BD	0.207	TPS	6.790	MWT	
SFS	0.000	MDL2	0.166	BAS	1.740	BWT		FSP	0.060	MCG	

Rig Details			
Jumper Struts	None	No Backstay	<input type="radio"/> Yes <input type="radio"/> No
Inner Forestay	None Fitted	Taper Hollows	<input type="radio"/> Yes <input type="radio"/> No
Forestay Tension	Aft	Carbon Mast	<input checked="" type="radio"/> Yes <input type="radio"/> No
Number of Spreaders	2	Mainsail Furler	<input type="radio"/> Yes <input type="radio"/> No
Number of Runners	0	Jib Furler	<input type="radio"/> Yes <input type="radio"/> No
		Fiber Rigging	<input type="radio"/> Yes <input type="radio"/> No

Save changes

Record Name:
AFR MIDNIGHT RAMBLER (8338)

General Rig Sails Stability

Sails									
Mainsail		Jib/Genoa		Symmetric Spinnaker		Asymmetric Spinnaker		Code Zero	
HB	0.27	JH	0.12	SL	0.00	ASL	19.20	ASL	0.00
MGT	1.54	JGT	0.71	SMG	0.00	AMG	10.71	AMG	0.00
MGU	2.24	JGU	1.34	SF	0.00	ASF	11.80	ASF	0.00
MGM	3.42	JGM	2.58						
MGL	4.43	JGL	3.83						
MSW	0.00	LPG	4.99						
		JL	16.15						


Save changes

Record Name:
AFR MIDNIGHT RAMBLER (8338)

General Rig Sails Stability

Stability - Inclining test data					
W1	28.000	PD1	61.0	WD	12.680
W2	56.000	PD2	123.0	PLM	2030.00
W3	84.000	PD3	184.0	GSA	19.4
W4	112.000	PD4	246.0	RSA	6400.0







Save changes

編集が終わりましたら、Save Changes のボタンをクリックし、保存し各艇のページに戻ります。戻った、ページでテスト証書のリクエストボタン  をクリックするとテスト証書が発行されます。10 クレジットが必要です。テスト証書が発行されると、下の様な画面となり、PDF ファイルでダウンロードできます。同時に ORC Speed Guide, Target Speed Sheet もそれぞれリクエスト可能となります。(有料)。

***** (1007)

Yacht Name	*****
Sail Number	*****
Class	*****
Designer	*****
Builder	*****
Series	01/1997
Age	01/2004
Last Modification	05/02/2011 02:06

Show advanced options

-  Edit data and measurements
-  Download the test **ORC International** certificate run on 08/02/2011 18:43. GPH = 595.2
-  Request the ORC Speed Guide for "Test MH Paraphrenian", to be delivered to you via e-mail. Cost: 65 credits
-  Get a drawing of the sailplan of the boat
-  Create a copy of "Test MH Paraphrenian"
-  Delete permanently

左の欄から My Boats ページに戻れば、リストに反映され保存されます。My Boats に保存した結果は保存され、いつでも Web にアクセスし閲覧が可能です。

クレジットの購入

テスト証書、スピードガイドの発行にはクレジットの購入が必要です。コピー証書は不要です。ORC セーラーサービスは、Paypal の決済サービスを取り入れていますが、Paypal アカウントを持っていなくても、クレジットカードでお支払いが可能です。

ORC セーラーサービス左画面の Buy Credits リンクをクリックします。

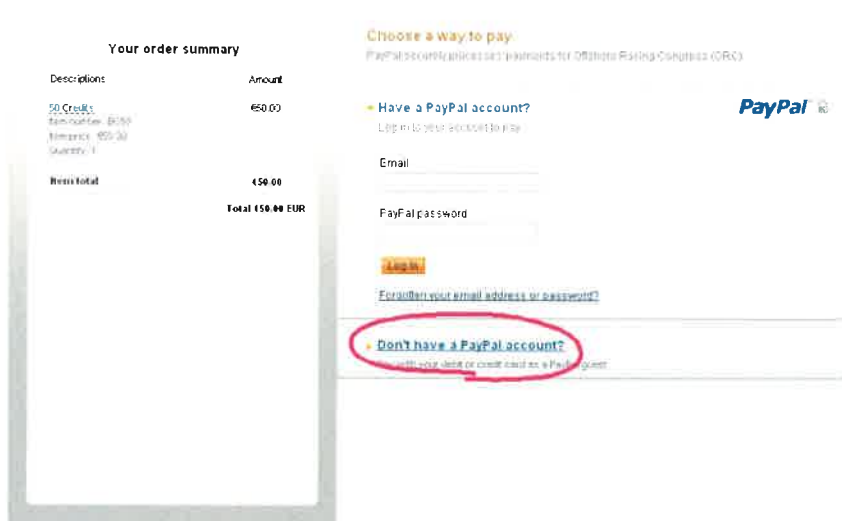
下の様な画面が現れます。クレジット数が多いと少しずつ割引になっています。任意のクレジット数の BuyNow ボタンをクリックして下さい。

Buy Credits using PayPal



BuyNow のボタンをクリックすると Paypal のページに行きます。

Offshore Racing Congress (ORC)



Paypal アカウントを持っている方は、メールアドレスとパスワードを入力して進んで下さい。

Paypal アカウントを持っていない方は、ピンクの丸で囲んだ Don't have a paypal account? をクリックすると、クレジットカード入力が可能になります。指示に従って入力下さい。クレジットカード購入画面で Country のプルダウンメニューで Japan を選ぶと、自動的に日本語での案内となります。

余ったクレジットは、そのままデポジット出来ます。次回以降に使用して下さい。

Show Advanced Options

My Boat で個別の艇を選択します。移動したページの左下の Show Advanced Option をクリックすると、下の図のようになります。これは ORC のデータ交換ファイル.dxt ファイルを UP Load, Down Load 出来るオプションです。

ORC サイト上にあるソフト"IMS Editor"を使ってdxtファイルのデータを編集し、そのデータを UP Load する事ができます。 <http://data.orc.org/public/WPub.dll?action=swInfo&xslp=sw.php> セーラーサービスの Web 上では見られない艇のより詳しいデータも見ることが可能です。

テスト証書発行の際、dxtファイルで ORC International を指定すると、Club 証書の艇でも International の Test 証書が発行されます。

ここから Down Load した dxt ファイルではプロテーシヨンの Inventory List は纏められて Sailor Service として一括の重量とステムからの距離になっています。必要であればコピー証書から写す必要があります。

SPORTHOTEL (GER 6810) (108583)

Yacht Name	SPORTHOTEL
Sail Number	GER 6810
Class	DEHLER 38 C
Designer	JUDEL/VROLIJK
Builder	HANSE YACHTS
Series	06/2012
Age	06/2012
Last Modification	23/09/2017 03:58

Advanced Options [hide](#)

Download the data file of this boat in your computer, in "dxt" format. You may then use the IMS Editor software to edit boat measurements.



Upload the measurements for this boat from a data (dxt) file on your computer. All measurements will be taken from this file, apart from the offset file which cannot be altered.



選択されていません



Edit data and measurements



Request a test **International** certificate
Cost: **10** credits



Get a drawing of the sailplan of the boat



Create a copy of "SPORTHOTEL (GER 6810)"



Delete "SPORTHOTEL (GER 6810)" permanently



< 1 > 艇長会議までにスクラッチシートを公示すること。

エントリーリストに艇種とレーティング数値をつけて降順に並べたものがスクラッチシートになる。一番右に空欄があれば、各艇が自艇のハンディキャップ係数を計算できる。(計算式はスクラッチシートの欄外に記入)

< 2 > 初めての艇や改造を加えた艇にはレーティング申告書が必要。

レーティング申告書は参加申込書に含めることが出来る。なんのデータもない艇にレーティングをつけることは望ましくない。必要な場合は写真の提供を求めるともある(インターネットも重要な情報になる)。大きな改造(目で見てわかるもの)以外は、同型艇には同じレーティングが良い(これはPHRFの利点でもある。レーティングはポテンシャルのみにつける、人にはつけない)。これら< 1 >と< 2 >の作業は当該レース委員の担当者と共同で行う事もできる。

< 3 > スクラッチシートの見直し。

レースごとにそれぞれの艇の隣に並ぶ艇は変わってくる。また同じようなポテンシャルの艇が離れたところに並ぶことがある。この場合スクラッチシート上で数値の見直し(修正)をおこなうことが望ましい。(申告書の数値が参考になる)この見直しのためには、エントリーを艇長会議より前に締め切ることが必要になる。また数値を変更した場合は同時に元データも変更しておく。この作業のあと、10~20艇ごとにレーティング順にクラス分け(グループわけ)することが望ましい。これによりただ単に参加することよりも、競い合う楽しみが生まれる。

< 4 > レーティング数値の作成。

ワールドセイリング公認の有効なレーティング数値をそのまま使うことは禁止されている(訴訟の対象になる)。この場合たとえ定数を掛けたり(タイムオンタイム)、定数を減じたり(タイムオンディスタンス)しても結果は同じに出るので盗用と認められる。また過去のレーティング数値をそのまま使用することも良くない。この場合その定数で変換した数値にさらに経験則でパーセンテージ等でさらに変換すれば全く盗用とは認められなくなる。(この方法を推奨するわけではない)

< 5 > レース結果の速やかな公表。

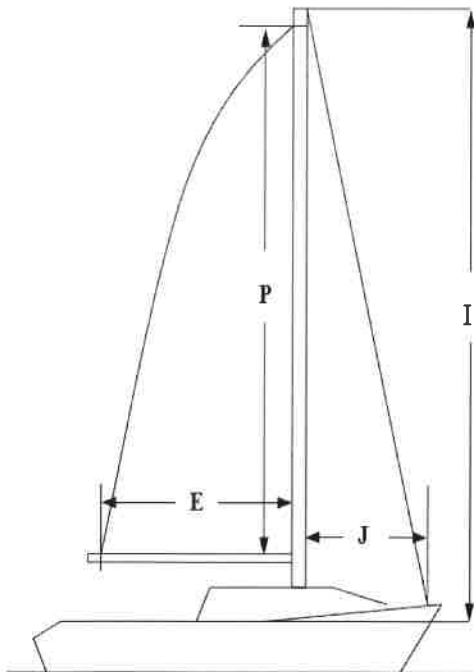
レース結果は速やかに、レーティング、所要秒、修正秒、を公表する事。これにより選手が検算できるので、間違いが指摘されることがある。 以上

＜JSAF PHRF 2018＞ レーティング 申告書

申告者署名

JSAF 会員番号

艇名		艇種 メーカーなど具体的に			
セール番号					
<input type="checkbox"/> 無改造プロダクション艇 <input type="checkbox"/> 改造プロダクション艇 <input type="checkbox"/> ワンオフ艇		セールプラン			
		I	J	P	E
		m	m	m	m
船体データ カタログ値又は 計測値	全長(LOA)	最大幅(Bmax)	喫水(Draft)	排水量(DSPL)	
	m	m	m		
ガンポール、マストヘッドゼネカー等の有無、その他プロダクション改造箇所など、特記申告事項					



左記の図面を参照の上 I、J、P、E 値を記入して下さい。

I = 「マストとジブステイの交差点」か「マストとジブハリヤード用滑車の最上部」のいずれか高い方と「シアラインからマスト垂直に引いた線とマストの交差点」の間の距離

J = 「デッキとジブステイの交差点」と「マスト」との水平距離

P = 「メインセイルホイス」マストのブラックバンド内側の垂直距離

E = 「メインセイルのフットの長さ」マストの後端からブームのブラックバンド内側の距離

★ I、J、P、Eの数値は、お使いのセールメーカーにお問い合わせ頂ければ解ります。

JSAF 外洋安全委員会
資 料

2018年1月25日
JSAF 外洋安全委員会

外洋安全委員会からのお知らせ
＜JSAF 外洋合同委員会会議 2018/2/3＞

【目次】

1. 通信
 - 1-1. VHF 無線通信：海上特殊無線技士（無線免許）取得援助

2. 外洋特別規定（Offshore Special Regulations）
 - 2-1. 外洋特別規定の運用
 - 2-2. 2018-2019 改訂点抜粋
 - 2-3. 国内規定
 - 2-4. ライフジャケット：法令と規定の遵守
 - 2-5. 外洋特別規定解説講習会

3. 安全航行に向けて
 - 3-1. 安全にセーリングを楽しむために
 - 3-2. 2018 春の安全週間

4. 各団体へのお願い
 - 4-1. 外洋特別規定採用状況調査
 - 4-2. 加盟団体の外洋安全委員会担当者登録

1. 通信

1-1. VHF 無線通信：海上特殊無線技士（無線免許）取得援助

民間業者との割引契約事業（舵社主催講習会=JSAF メンバーは 10%オフ）は継続。

2. 外洋特別規定（Offshore Special Regulations）

2-1. 外洋特別規定の運用

日本国内において以下 3 点の変更を行う。

1. 翻訳タイトル変更：

「外洋特別規定 2018-2019」略称「OSR」または「OSR 2018-2019」

他の規則の翻訳と統一、JSAF 独自の規定では無くあくまでも翻訳。→JSAF を外す。

2. 名称変更：

「国内規定」→「OSR 国内規定」

他の規則にも国内規定があるので明確化する為。

3. 適用期間：

「2018 年 1 月-2019 年 12 月」。ただし、2020 年 3 月までの使用も認める

外洋特別規定「はじめに」の(2)を参照。

2018 年 1 月-3 月の間は、2016-2017 版または 2018-2019 版何れの規定でも使用可。レース主催者はいずれかを選択。

2-2. 2018-2019 改訂点抜粋

【2018 年改訂箇所】

■4. 04. 1 a) ジャックスティの仕様追加[MoMu 0, 1, 2, 3]

- ・デッキの両側に独立してある

<変更理由：2017 World Sailing 年時総会参考資料より>

左右で連続して 1 本のジャックスティを装備している艇があり、ジャックスティが 1 箇所でも壊れると左右全てで使えなくなる為。

■3. 24 b) 2 個目のコンパスは電子式でも可[MoMu 0, 1, 2, 3]

- ・2 個目のコンパスは以前から「手持ちでも可」とされていたが、さらに「電子式でも可」となった。つまりアナログコンパスでは無く、電子式の手持ちコンパスでも可となった。

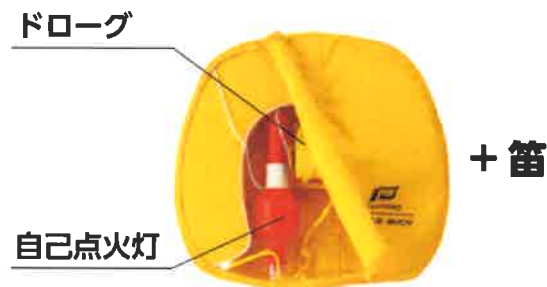
無論、手持ちで無く艇に固定されたコンパスやアナログコンパスでも可。

■4. 22. 3 ライフブイに「笛」が追加[MoMu 3, 4]

- ・以前からライフブイには、「自己点火灯」と「ドローク」の装備が必要であったが、これに「笛」が追加された。

<変更理由：2017 World Sailing 年時総会参考資料より>

元々MoMU0, 1, 1, 2 では笛の装備が必要であった。カテゴリーに関係なく、笛は落水時に便利である。笛は非常に安価である。



ライフブイには
「自己点火灯」
「ドローク」
「笛」
3 点の装備が必要

■5.02.2 全乗員が 1m 以下でフックできるテザー [MoMu 0, 1, 2, 3]

・以前は乗員の 30%以上とされていた、「長さが 1m 以下または 2m 以下で中間フック付きのテザー」が全乗員に義務づけされた。

<変更理由：2017 World Sailing 年時総会参考資料より>

2016 年 11 月の決定を実施。

<変更理由：2016 World Sailing 年次総会報告書より>

「全てのクルーが短いもしくは長いテザーラインを持つことを要求し、クルーがデッキにいる時に常にデッキに確保されていることを可能にする。長さ 2m 以下のテザーのみ全てのテザーにミッドポイントスナップフック、オーバーロードを受けたテザーの交換、等を盛り込む。」



または、1m を超える物は 2m 以下で **中間フック付き**



大前提として、「ISO 12401 適合品または同等品であること」(5.02.2 a)

■6.02 トレーニング項目が明示 [MoMu 3]

・削除されたトレーニング項目が再記載。カテゴリー3 で乗員が 2 名以下（ダブルハンド・シングルハンド）の場合は、少なくとも 1 名がこのトレーニング項目の実践が必要とされています (6.01.3)。

<変更理由：2017 World Sailing 年時総会参考資料より>

6.02 および 6.03 トレーニング項目は OSR 2016-17 から削除された。これらの 2 つの項目はコースの内容を定義している。付則 G はそれを達成する一つの方法であるが、唯一の方法ではない。

6.02 と 6.03 の項目を重大度の順で並べ替えた(支援からライフラフトとサバイバルまで)。

■6.04 定期訓練に船体放棄が追加[**]

・少なくとも年に 1 回実施の「落水救助」訓練に加え、「船体放棄 (Abandonment of vessel)」訓練も追加。

<変更理由：2017 World Sailing 年時総会参考資料より>

指定の反復練習項目を拡大

【2017 年 1 月改訂箇所】2017 年 4 月 27 日公示済み

■1.02.3 および 2.02 インシデントの報告[**]<ページ 9 参考書類-1 参照>

・主催者は Offshore Special Regulations の改善に寄与するインシデントの報告

<変更理由：2016 World Sailing 年次総会報告書より>

「レース中の事故について、World Sailing が事故報告書を作成する際に、選手と主催者らが、事実の把握のために協力し合うことを要件に加える。‘要件’ではなく、‘奨励’として承認」

■4.06 アンカー [MoMu 0, 1, 2, 3, 4]

- ・ロード (チェーンやロープ) と繋がって無くてもよい。
- ・組み立て式のアンカーは分解された状態でもよい。
- ・上記状態から 5 分以内にアンカーが使用できる状態になること。
- ・アンカーメーカー推奨のサイズで改造してないこと。

<変更理由：2016 World Sailing 年次総会報告書より> 「実用的なアンカーが直ちに使える状態にあることを求め、OSR インスペクターに明確に示すため。現行規則では、アンカー、アンカーロープ、チェーンが繋がった状態での保管と解釈されているが、現実として、小型艇以外では、全てが繋がっている状態だと、デッキに上げることは容易でないので、繋がったものを一度外し、デッキで再度繋ぎ直すといった無駄な作業が行なわれていることもある。また、フォートレスアンカーのように分解できるものも、現行規則では組み立てた状態で保管することをインスペクターが要求するので、場合によっては、アンカーの一部を短くして、保管し易いように改造していることもあるが、アンカーの性格上、改造を施した場合、性能が発揮できないことになる。この手のアンカーは、分解した状態から組み上げるのを僅かな時間で行なえるので、分解した状態で保管することに問題はないはず。以上のことから、アンカーの要件を変更し、‘改造していないアンカー’、‘ヨットの大きさに応じたアンカー製造者の推奨するサイズ’、直ちに使えるではなく、‘直ちに組み、3 分以内 (注：規定改訂では 5 分に変更) に展開できる’などの文言が盛り込まれるものとして承認」

■5.01 ライフジャケット [MoMu 0, 1, 2, 3]

- ・ 予備シリンダー（ボンベ）を少なくとも1個搭載。
- ・ できれば、予備のアクチベーションヘッド（スプール）を搭載すること。

<補足>日本で一般的にボンベと呼ばれているパーツは英語では cylinder です。参考訳には括弧表記にボンベと。また、通称ではセンサーと呼ばれる自動膨張式の感知パーツは英語では activation head、参考訳では日本メーカーなどが取り扱い説明書や点検説明書に使用しているスプールを括弧表記。

■5.02.2 テザー [MoMu 3]

・ 現状は乗員の 30%が中間フック付きか 1m 以下のテザー。→ 2018 年 1 月 1 日からは全乗員が中間フック付きに変更。

<変更理由：2016 World Sailing 年次総会報告書より> 「全てのクルーが短いもしくは長いテザーラインを持つことを要求し、クルーがデッキにいる時に常にデッキに確保されていることを可能にする。長さ 2m 以下のテザーのみ全てのテザーにミッドポイントスナップフック、オーバーロードを受けたテザーの交換、等を盛り込む。」

<内容変更では無く誤記や表現の改訂>

■1.01.3 本文中の用語の定義に Primary Launch（プライマリー進水）が追加

■3.14.6 ライフライン

・ 改訂前版はモノハル 4、マルチハル 0, 1, 2, 3, 4 でステンレスワイヤーが使えないように読み取れる記述になっているがこれは間違いで、当該カテゴリーはステンレスワイヤーと HMPE の使用可。

<補足>記述の訂正であって内容変更では無い。モノハル 0, 1, 2, 3 はステンレスワイヤーのみ使用可。

■4.22 乗員落水特定と救助

- ・ タイトルの変更

<変更理由：2016 World Sailing 年次総会報告書より> 「現行規則で分散している落水者特定設備と回収の要件項目を、一つの項目 4.22 にまとめ判り易くする。」

<補足>カテゴリー 0 や 1 で要求される落水者位置を特定する PLB やパーソナル AIS などの項目がここにまとめられている。








■4. 26. 1a) ストームセールの色[**]

- ・表現の変更のみで内容変更では無い

<変更理由：2016 World Sailing 年次総会報告書より> 「規則書き換え作業で、意味が変わってしまった部分の訂正。現行規則では、目立つ色がセールの一部で構わないと解釈できるので、セール全体の色という記述に正す。」

<補足>全カテゴリーに適用（**）項目であるが、そもそもストームセール（ストームジブとストームトライスル）の内、ストームジブはカテゴリー0, 1, 2のみで要求される。ストームトライスルはカテゴリー3 で要求されているが通常メインセールのリーフ（40%以上）で置き換えられる。カテゴリー4においては、ストームセールの要求はない。

OSR 4.26 ストームセールとヘビーウェザーセール

0,1,2	カテゴリー 3	カテゴリー 4
 ストームジブ	 ヘビーウェザージブ	 ヘビーウェザージブ
+	+	or
 ストームトライスル	 ラフ長 40% 以上 or  メインリーフ	ラフ長 12.5% 以上  メインリーフ

ストームセール（ストームジブ、ストームトライスル）
 ●全面が高い視認性（2013年より後の購入品）
 ●素材の制限（アロマティックポリアミド、カーボン、などの繊維は使用NG）

2-3. OSR 国内規定

■2016-2017 版の「信号焰」に関する以下の国内規定は 2018-2019 版では削除される。

4. 23. 1 2018 年 3 月までは、規定以外に下記のセットでも可とする。

信号紅炎	小型船舶用 自己発煙信号	小型船舶用 火せん	発煙浮信号
1	1	2	1

■2018-2019 版では、以下の項目のみが OSR 国内規定となる。

4. 07 LED タイプのライトには予備電球は搭載しなくて良い。ただし、予備のライトの搭載を推奨する。

2-4. ライフジャケット：法令と規則の遵守

法令改正（船舶船員及び小型船舶操縦者法施行規則第137条）に伴い、2月1日以降小型船舶の暴露甲板（デッキ）上の「乗員全てが桜マークライフジャケット原則着用」となる。ただし、一定の「要件を満たした場合」に限り「桜マークライフジャケット着用例外が認められている。例外には「着用努力」と「適用除外」の2種がある。

「例外となる要件」を正しく理解し、「原則着用」あるいは「例外となる要件を満たす」といった「法令遵守」とともに、例外の要件の一つである「外洋特別規定（またはクラス規則）の理解と遵守」をもってレースの運営を行ってください。

レースおよび練習時の例外に関しては、JSAF発行の文書「JSAF ライフジャケット（認証・桜マーク付）着用義務化の対象外」にまとめられています。レースや練習以外の例外もありますので（命綱をしている、高さ75cm以上に囲われているなど）、法令をきちんと理解するという意味でも、法令そのもの、また例外となる場合の要件が書かれた国交省通達も必ず目を通してください。

法令（第137条）



国交省通達



JSAF 文書



・参考書：KAZI 12月号「外洋ヨットの安全談義」（p104-107）

【レースおよび練習時の着用義務適用除外となった場合の注意事項】

- ・外洋特別規定（またはクラス規則）においては、ライフジャケット（規則適合）は「搭載義務」であり、着用義務はない。
- ・外洋特別規定（またはクラス規則）適合のライフジャケットの項目だけでは無く、ライフジャケット以外の項目も含め全て満足させる必要がある。
- ・例外は「着用」の適用除外であって、着用していなくとも「桜マークのライフジャケットは搭載しておく」必要がある。→2種類を搭載する必要になる場合がある
- ・外洋特別規定（またはクラス規則）適用除外に関わる項目（落水防止・落水対応・落水救助）を減免変更した場合、法令の例外に該当しない可能性が高い
- ・同一レース同一クラス参加艇において、外洋特別規定を<登録艇には適用>・<非登録艇には非適用>→外洋特別規定の運用に反している。

2-5. JSAF 外洋特別規定解説講習会への講師派遣

加盟団体（加盟団体・特別加盟団体）主催の解説講習会へ講師を派遣する。

詳細は JSAF 外洋安全委員会ホームページを参照

<http://www.jsaf-anken.jp/1-4.html>

3. 安全航行に向けて

3-1. 安全にセーリングを楽しむために

2012～2016年の間に落水事故が相次いで発生。2012～2013年の事故では重大な結果に至る事故が続出し、2014～2016年度において大事に至る事故は無かった模様だが、自艇での救助できていない案件も多く発生している。落水者を自艇で救助するのは非常に困難であると言える。

* 落水救助訓練も大切だが、そもそも落水しない訓練や準備が重要である。

2000年まで外洋特別規定の運用は、日本国内では「安全検査」という名で検査員が検査するものだった。このため、安全は与えられるもので、自分たちで考えるという意識が低い状態が続いている。意識改革が必要である。

* 安全は与えられるものではありません。自分たちで確立するものです。

3-2. 2018 春の安全週間

・期間：2018年3月10日（土）～18日（日）＜予定＞

4. 各団体へのお願い

4-1. JSAF 外洋特別規定採用状況調査

レースへの採用状況、JSAF 外洋特別規定に関わる抗議・救済、審問結果の実態把握。

別途書類書式に従って、2017年度（2017年4月～2018年3月）の実態を提出願いたい。

<JSAF 外洋特別規定の採用状況調査>

提出期限：2018年5月14日（月）

提出先：外洋安全委員会 anzen-offshore@jsaf.or.jp

* 外洋特別規定に関わる抗議・救済があった場合は、抗議書と審問結果も添付。

4-2. 加盟団体の外洋安全委員会担当者登録

登録担当者の確認

* 別紙のリストが、現在の各加盟団体の登録担当者。

・リストに間違いがある、担当者が代わった場合、担当者が未登録の団体は外洋安全委員会へ連絡ください。担当者は必ずしも外洋安全委員会専任である必要はありません、事務局や他委員会担当と兼任でもかまいません。

<お願い>

* 担当者には、外洋安全委員会からの公示や案内が主にメールで送付されます。公示や案内を担当者レベルで留めずに、各団体所属の会員に知らしめてください。

以上

<参考書類-1参照>

差出人: 大村 雅一 <omura-m@jsaf.or.jp>

件名: **FW: Opening of Incident Reporting Portal test period**

日付: 2018年1月25日 10:26:12 JST

委員長各位

World Sailingから、安全管理のため、インシデント・リポーティング・ポータルを作った。全ての関係者は安全問題や事故を登録してほしい、旨の連絡です。

2月28日まではBETA test mode、最終バージョン3月5日から始まるということです。

よろしく願いいたします。

事務局長 大村雅一

From: World Sailing Executive Office [<mailto:office@sailing.org>]

Sent: Wednesday, January 24, 2018 7:52 PM

To: Carlos Debeltran

Subject: Opening of Incident Reporting Portal test period

Dear all,

The evolution of our sport in the recent years has been a challenging but highly rewarding experience. Sailing is currently undertaken in diverse equipment and event format, with high speed and close racing happening worldwide every day. It is critical to World Sailing that our sport remains safe for our sailors, coaches and race officials.

First step towards a safer sport is increasing awareness and sharing best practices, in order to achieve these goals World Sailing is conducting a safety consultation amongst our expert committees. In particular, World Sailing needs to be made aware of incidents occurring all over the world. The Executive Office, through its Safety Panel, has developed an Incident Reporting Portal where all stakeholders will register any safety issues and accidents.

The Incident Reporting Portal can be found

at:<https://app.smartsheet.com/b/form/8933c7cdfafd4d8186517333c6c2defd>

We would like to encourage you to use the portal, which will be in BETA test mode until February 28th 2018, with the final version starting on March 5th 2018.

In order to improve such an important tool, please direct all feedback regarding the Incident Reporting Portal to the Director of Technical & Offshore at carlos.debeltran@sailing.org.

JSAF外洋安全委員会<担当者>名簿 2017.07.20現在

	加盟団体	氏名	よみがな	JSAF番号	E-mail
	1 外洋北海道	修田光紹	すだみつあき		syuden@tac-system.com
	2 外洋津軽海峡	滝野康介			takino-y@lapis.plala.or.jp
×	3 外洋いわき	平崎正文			
	4-1 外洋東関東	五十嵐操			
	4-2 外洋東関東	小屋英美里			emiry0106@yahoo.co.jp
	5 外洋東京湾	足立利男	あだちとしお		eve-1@beige.plala.or.jp
	6 外洋三崎	宮内 佑介			yusuke.miyauchi@gmail.com
	7 三浦オーシャンセーリングクラブ	星野直広			hoshino@chitose-shipping.co.jp
	8 外洋湘南	稲沢達也	いなざわたつや	14-108-23221-1	t-inazawa@kokune.co.jp
	9 外洋駿河湾	藤田順行	ふじたむねゆき		fujita@ondine.org
	10 外洋東海	川合 紀行			hood-ys@h3.dion.ne.jp
×	11 外洋近畿北陸				
	12 外洋内海	小林 昇	こばやしのぼる	28-112-08592-1	rise@saturn.dti.ne.jp
	13 外洋西内海	山本一弘	やまもとかずひろ		kazu.treehouse@ab.auone-net.jp
	14 外洋玄海	藤間明良			kohori@d2.dion.ne.jp
	15 外洋南九州	田原達也	たはらたつや		tahara@snow.ocn.ne.jp
	16 外洋沖縄	高良繁雄			stakara@cap.ocn.ne.jp
	17 宮城県セーリング連盟	高橋博之	たかはしひろゆき	04-004-18584-1	morcmisty@yahoo.co.jp
	18 長崎県セーリング連盟	塩脇傳英	しおわきでんえ	42-042-15617-1	waki shio@yahoo.co.jp
×	19 神奈川県セーリング連盟				

× は団体窓口で、別途外洋安全委員会担当者は未登録。

	特別加盟団体	氏名	よみがな	JSAF番号	E-mail
×	1 日本X-35ワンデザインクラス				
	2 協会日本IRCオーナーズ協会				
	3 日本学生外洋帆走連盟	安藤健	あんどうけん		ando@kazi.co.jp
	4 南北海道外洋帆走協会	滝野康介			takino-y@lapis.plala.or.jp
×	5 石巻ヨットクラブ	日下啓一	くさかけいいち	04-219-18486-1	isikeikk@aol.com
	6 東京ヨットクラブ	宮川昌久	みやがわまさゆき	13-090-24410-1	alohasailing1989@gmail.com
×	7 横浜クルージングクラブ	鈴木伯子	すずきみちこ	14-222-23336-1	y.c.c@japan.email.ne.jp
	8 葉山マリーナヨットクラブ	飯沢則之	いざわのりゆき		n-iizawa@amy.hi-ho.ne.jp
×	9 江の島ヨットクラブ	浪川宏	なみかわひろし	14-108-04132-1	namikawa@k-ito.co.jp
	10 湘南サニーサイドマリーナ	黒川健太郎	くろかわけんたろう	14-224-26610-1	kurokawa@sunnyside.co.jp
×	11 シーボニアヨットクラブ	永田 守	ながたまもる	14-107-03198-1	
×	12 大阪北港ヨットクラブ				
×	13 関西ヨットクラブ	横山英博	よこやまひでひろ	28-203-15730-1	office@kvc.or.jp
×	14 淡輪ヨットクラブ				
	15 福岡ヨットクラブ	白石元英	しらしいしもとひで	40-114-10327-1	secondlove@mtj.biglobe.ne.jp
	16 八重山ヨット倶楽部	深見和壽	ふかみかずひさ	47-220-39309-1	kazu.f.1021@nifty.com
×	17 須磨ヨットクラブ	橋本基宏	はしもととひろ	28-221-22077-1	suma-yc@suma-yc.org
×	18 徳島ヨットクラブ				
	19 日本ミニトン協会	剥岩政次	はぎいわまさじ	46-115-24603-4	kms-1991@basil.ocn.ne.jp
	20 日本ヨットマッチレース協会	伊藝徳雄	いげいのりお		igei100@igei.net
	21 逗子マリーナヨットクラブ	伊藤 雄一郎	いとうゆういちろう	14-108-31507-1	office@zmyc.org

【お願い】 担当者には、外洋安全委員会からの公示や案内が主にメールで送付されます。

公示や案内を担当者レベルで留めずに、各団体所属の会員に知らしめてください。

【確認】 上記記載内容に間違いがないか確認ください。

間違いや、担当者が代わった場合などは下記メールへ連絡ください。

担当者未登録の団体は担当者か決定次第、下記メールへ連絡ください。

担当者は外洋安全委員会専任である必要はありません。事務局や他委員会担当と兼任でもかまいません。

連絡先メールアドレス

anzen-offshore@jsaf.or.jp

JSAF ルール委員会
外洋小委員会
資 料

外洋合同委員会2017

外洋レース・大型艇レースのルール上の話題

2018.2.3 ルール委員会外洋規則小委員会

1. 裁量ペナルティ

「失格」に代わる裁量ペナルティは、小笠原レース、2017ジャパンカップ、ミントン全日本等の外洋レース、大型艇レースでも試行中。

ちなみに、外洋レース、大型艇レースでの裁量ペナルティとしては、下記が望ましいとされている。

- ・**ロングオフショアレース**: 所要時間に%ペナルティを加算する方式(小笠原レース裁量ペナルティを参照)
- ・**インショアレース、複数レースのある大会**: 各レースの当該艇のポイントに加算するペナルティ方式(オリンピックはじめ小型のレースでも使用されている方法。ジャパンカップ2017裁量ペナルティ案等を参照)

裁量ペナルティは、レース公示、帆走指示書で、その対象項目を定めなければならない。なお、帆走指示書の該当条項に[DP]と表記すれば、その項目は裁量ペナルティの対象となる。

(参考: RRS2017-2020序文)

表記 ある規則における表記[DP]は、その規則の違反に対するペナルティを、プロテスト委員会の裁量により失格より軽減することができることを意味する。裁量ペナルティの指標は、World Sailing ウェブサイトで入手できる。

なお、個別の項目を列挙する方法だけでなく、「プロテスト委員会は、RRS第2章の規則違反以外の違反に対するペナルティについて、失格より軽減することが出来る。」というような規定も可能である。

また、広告やメディアの義務違反等は予めレース公示・帆走指示書で、主催者が審問無しに裁量ペナルティ(罰金ペナルティ)をかけられるように決めておくことが出来る。その場合、ペナルティの内容を予め公表しておくことが望ましい。

裁量ペナルティをどの程度にするかは、レース毎にプロテスト委員会が決めるものである。なお、レース運営や安全に係る項目のペナルティ水準については、主催者、レース委員会やテクニカル委員会と予めすり合わせが行われることが好ましい。

2. ウェイポイント(バーチャルな回航マーク)

ウェイポイント

ブイ等の物体のマークで無く、緯度経度で示した仮想のマーク(ウェイポイント)を回航又は艇の同一の側で通過するポイントとして指定する。

「付則WP ウェイポイントを回航するレースの規則」を適用することにより、ウェイポイントをコースのマークとして使うことが出来る。

2020年のオリンピック・シヨークレースイベントでもウェイポイントを活用することがWorld Sailingから提案されている。

今後、ロングレースに活用されていく例が多くなると思われる。

(榛葉委員からの報告)

昨年参加した黄海横断レース『"Fareast Cup" International Regatta』に付則WP が採用されていました。

このレースは、チンタオ(中国)⇔ モッポ(韓国)黄海横断レースで、中国 チンタオ市がバックアップして運営に当たっていました。

2012年開催の韓国側が運営に当たった インチョン(韓国)→ ウエンハイ(中国)→ チンタオ(中国)→ インチョン(韓国)では、定時コールによる艇のポジションの確認でしたが、今回は付則WPの適用により、ゲートマークを設置。陸上で画面により各艇の航跡を追うことが出来、当該艇が、ゲートマークをどの様に通過したか 殆どリアルタイムで確認が取れていました。

※ 付則WPでは各参加艇のGPSで航跡が確認できれば良いことになっていますが、このレースでは主催者がトラッキングシステムを各参加艇に貸与して、陸上からも随時チェックしていた模様です。

3. 海上ジャッジング

フリートレースでのジャッジングは通常のフィニッシュ後の審問方式をとることが多い。しかし、レース後の審問では、レース艇のレース後の負担、成績決定までに時間がかかるなどの理由から、海上でジャッジングすることが効率的であるということで、大型艇のレースでも海上でのジャッジングが行われることもある。

海上でのジャッジングの場合、過去にはマッチレース(RRS付則C)やチームレース(RRS付則D)の規定を参考に帆走指示書で個々に定めていたが、最近ではオリンピックなどのメダルレースでも使用されている

RRSの付属文書Q (Addendum Q)「アンパイア制フリート・レース」

を使うことが多くなってきている。

この付属文書Qの使用は、ワンデザイン約10艇が、アンパイアがいる下で競争するレースに推奨される。フリートのレース艇3艇か4艇毎にアンパイア・ボート1艇を確保することが推奨されている。

The Rolex New York Yacht Club Invitational Cupなどでも付属文書Qが適用されている。

日本では、『Hayama Marina International Friendship Regatta』で付属文書Qを適用してオン・ザ・ウォーター・ジャッジングを行っている。(ヤマハ30のレース艇6艇に、ジャッジボート2艇を用意)

レース公示に、この付属文書Q中の帆走指示を用いると記載し、この付属文書を帆走指示書の適用規則に含めた場合のみ、適用される。

付属文書Qについては、JSAFホームページ、ルール委員会の「規則・規定」のページに邦訳がある。

<http://www.jsaf.or.jp/rule/pdf/AddendumQversion20130121rev20131120.pdf>

付属文書Qは、変更が認められていない競技規則の変更を含むため、**使用にあたってはJSAFの事前の承認が必要なので、その場合はルール委員会に事前申請をしてください。**

4. 支援者

RRS2017-2020から「支援者」もルールの対象となった。

従来、帆走指示書などで「支援艇」などの項目を設けてコーチなどを規則の対象にしていたが、支援者の責務・違反した場合のペナルティなどがRRSに定められた。

実際にサポートをする人物だけでなく、サポートできる人物も「支援者」となる。

違反の場合、当該支援者へのペナルティの他、競技艇にもペナルティが課せられる場合がある。

(関係規程)

RRS定義 支援者 以下に該当する人物を支援者という。

(a) 競技者に物理的または助言的サポートを提供する、または提供することができる人物。コーチ、トレーナー、マネージャー、チーム・スタッフ、医師、医療補助員、または競技中もしくはその準備のために競技者とともに働いたり、治療したり、援助したりするその他の人物、すべてを含む。

(b) 競技者の親または保護者

RRS64.4 支援者に関する判決 (20180101改訂)

(a) プロテスト委員会は、規則 60.3(d) または 69 に基づき審問の当事者である支援者が規則に違反したと判定した場合、次のことができる。

- (1) 警告を与える。
- (2) 人物を大会もしくは開催地から排除する、または、権利もしくは特典を剥奪する。
- (3) 規則の定めるとおり、プロテスト委員会の権限内で他の処置を行う。

(b) プロテスト委員会は、次のいずれかの判定をした場合、規則60.3(d)または69に基づき、支援者の規則違反を理由に、艇のある1つのレースにおける得点に、失格またはそれ以下の変更を加えることによって、審問の当事者である艇にもペナルティを課すことができる。

- (1) 支援者の違反の結果、艇が競技上有利になった可能性がある。
- (2) プロテスト委員会が、前の審問の後、艇にペナルティを課すこともあると、艇に対して書面で警告した後、支援者がさらなる違反を犯した。

5. 調停

- 「調停」とは

抗議審問の形式によらずに簡易に抗議を解決するプロセス。
多くの抗議が予想される大会に適しており、大会の進行を早める効果を期待できる。
RRS付則「調停」を適用して進める。

- 調停を行うための条件

- ・公示または帆走指示書にRRS付則「調停」適用の記載が必要である。
- ・抗議が、調停に適した抗議内容である。
 - (1) 艇対艇の抗議
 - (2) 抗議書が提出された
 - (3) RRS 2章(艇が出会った場合)またはRRS31(マークタッチ)に関するインシデントである
 - (4) おおむね15分以内で終わりそうなインシデントである
(インシデントに関与した艇は2艇のみ)
 - (5) RRS44. 1(b) (重大な損傷or傷害)が適用されない軽微なインシデントである

6. その他

1. ルール関連資料について

- セーリング競技規則の改定(2018/1/1発効): 昨年12/8にセーリング競技規則の緊急改定がWorld Sailingより発表されました。この改定は本年1月1日に発効しています。
内容は、支援者関係の審問の処理で、ペナルティを課せられる艇も当事者として審問に参加出来るようになるなど、審問手続きの改訂が主です。
- 日本語訳をJSAFホームページ(ルール委員会)でWEB公開しています。
- ルールブック電子版: 従来の製本版(会員価格2,800円)に加えて、電子版(1,000円税別)の販売をまもなく開始します。
- World Sailing規定19~22, 35, 37: 「資格」「広告」「ドーピング防止」「セーラー分類」「懲戒」「賭け行為と腐敗防止」の各規定は、セーリング競技規則に定義された「規則」の一部です。WEB公開しています。
- ケースブック: A級/B級ジャッジ必携。フリートレースに適用されるWorld Sailing公式規則解釈です。電子版500円、印刷版1,500円で販売する予定です。

2. ルール講習会の開催

- ① 選手/指導者に向けたルール講習会: 全国各地で開催しています。開催希望を受付中です。外洋関係の団体でも、ルール講習会として御活用ください。
- ② ジャッジクリニック: ジャッジのスキルアップ講習会として全国各地で開催中。貴団体のA級/B級ジャッジの皆様にご案内ください。更新、上級の資格受験の際にジャッジ経験1回にカウント出来ます。

ジャパンカップ2017

裁量[DP]のペナルティー 案

総則

- 1 裁量ペナルティは4つのバンドに分け、中間ポイントがをノーマルな基本ペナルティとする。
 - (a) バンド1 0-10% (中間ポイント 5%)
 - (b) バンド2 10-30% (中間ポイント 20%)
 - (c) バンド3 30-70% (中間ポイント 50%)
 - (d) バンド4 DSQ/DNE (最初のポイント DSQ)
- 2 どのバンドを適用するかを決めるために、まず別表を使用してスタートする。
基本のペナルティは、バンドの中間ポイントであると考え。
そして、増加させるか減少させるかの理由がある場合には、中間ポイントからバンド内のペナルティに増減させるか、さらに必要な場合にはバンドの増減も検討する。
- 3 次の質問に肯定的な回答の場合、ペナルティを減少させる。
 - (a) 違反は偶然だったか？
 - (b) 違反に対して満足出来る理由ないし正当性があったか？
 - (c) 違反はその競争相手によって報告されたか？
 - (d) その艇の選手または支援チームの一部ではない第三者が、違反に関与しているか？
- 4 次の質問に肯定的な回答の場合、ペナルティを増加させる。
 - (a) 違反は繰り返されたか？
 - (b) 違反は、誤った判断または不注意ではなく、故意であったか？
 - (c) 違反を隠す何かの企てがあったか？
 - (d) 誰かが迷惑をこうむったか？
- 5 ペナルティを計算し、適用するために:
 - (a) 裁量ペナルティは、リタイアまたは失格より悪いポイントとはしない。
 - (b) パーセンテージ・ペナルティは、0.1ポイント単位で計算する。(0.05で四捨五入する)。
 - (c) 違反が競技性能に影響した時には、抗議がすべてのレースに有効な場合は、その日に帆走したすべてのレースに適用する。
 - (d) 違反が競技性能に影響しない場合で、特にそれが主として運営上の問題の場合には、ペナルティは、RRS 64.1において指定されるように、そのインシデントに時間的に最も近いレースに適用する。

裁量ペナルティ[DP]の基本バンド表

帆走指示書 指示番号	内容	バンド
6. レース旗		
6.1	レース旗を艇後部に掲揚していなかった	1
17. 安全規定		
17.1 帰着申告(インショア)	①90分以内に、②大会本部で帰着申告書に③記入、④艇長署名 全て/いくつかを行わなかった	1~4
17.2 ジャックスター	設置又は船内に搭載をしなかった	1
17.3 帰着申告(オフショア)	①60分以内に、②大会本部で帰着申告書に③記入、④艇長署名 全て/いくつかを行わなかった	1~4
17.4 リタイア	①出来るだけ早く報告に違反 (妥当な理由 有/無)	(1 / 4)
	②当該艇の責任者が報告に違反 (妥当な理由 有/無)	
17.5	個人用浮揚用具を着用していなかった (妥当な理由 有/無)	(1 / 4)
17.6 通信用携帯電話 (ショートオフショア)	①携帯電話を2台搭載に違反 (1台/無)	(2 / 4)
	②出艇申告時に申告しなかった (妥当な理由 有/無)	(1 / 4)
17.7 報告 (ショートオフショア)	大会本部報告①初島灯台0度、②小網代浮標まで5NM (違反1回につき)	2
18. 乗員の交代と装備の交換		
18.1 複数の艇への乗員登 録	①複数の艇への乗員登録 (関係する全ての艇に)	1
18.2 同一日の乗員交代	①レース委員長の事前承認が無い (妥当な理由 有/無)	(1 / 4)
18.3 装備の交換	①レース委員会の事前の承認無し	4
	②レース委員会への最初の妥当な機会の要請ではない	2
19. 装備と計測のチェック		
19.1 事前インスペクション	①NoRIに記載された日程にインスペクションを受けない (妥当な理由 有/無)	(1 / 4)
19.2 指定時間に係留・上架	①RCに指定された時間に艇を係留・上架していない (妥当な理由 有/無)	(1 / 4)
19.3 責任者の立会	①艇の責任者の立会が無い (妥当な理由 有/無)	(1 / 4)
19.4 セール計測	①任意のセール計測に応じない (妥当な理由 有/無)	(1 / 4)
19.5 水上等の検査	①水上での検査、指定エリアでの検査に応じない (妥当な理由 有/無)	(1 / 4)
19.6 体重計測	①指定時間に体重計測を行わない (妥当な理由 有/無) ②体重計測時の服装等が不適切 (妥当な理由 有/無)	① (1 / 3) ② (1 / 2)
21. 支援艇		
21.1 支援艇使用申請書	①事前に大会本部に提出しない	1
21.2 支援艇旗	①支援艇旗の掲揚が無い	1
21.3 レースエリア侵入	①レースに影響するエリアにいた	1~4
21.4 支援活動	インスペクションの対象艇に①接触、②支援	4
21.5 支援活動	①レース中の支援活動	4
22. 上架の制限		
22.1 (無許可上架)	①22. 2、22. 3以外の上架した	1~2
22.2 (事前許可)	①事前の許可が無い、②許可条件に従わない	1~2
22.3 (緊急)	①事後にレース委員会を納得させられない	4
23. 無線通信		
23.1 外部の援助	①RRS41に従わない無線通信	3
27. 広告表示及び肖像権		
27.1 広告表記	①広告規程20に従わない広告表示	2
27.2 主催者広告	②主催団体から求められた広告表示を行わない	2~4

※ ○~△:プロテスト委員会が審問の結果により、○~△の間のバンドを決定する。

(○/△):プロテスト委員会が審問の結果、妥当な理由あり○、無△のバンドを使う。

小笠原ヨットレース2017 裁量ペナルティ ガイドライン

違反に対するペナルティを決定する裁量がプロテスト委員会にある場合、その範囲は「ペナルティ無し」から「DSQ（失格）」までです。ペナルティは当ガイドラインに沿って決定されます。

当ガイドラインは以下の記載に留意し、読んでください。

- ・番号は帆走指示書の項目番号を示す。
- ・「+〇%」はレース所要時間に対して追加する時間の割合を示す。「〇%~〇%」はプロテスト委員会が審問を行った上で内容を精査して判断する。
- ・「合理的な理由」「軽微」については、プロテスト委員会が審問を行った上で内容を精査して判断する。

記

(A) 安全にかかわるもの

- ・合理的な理由のあるもの +2%
- ・その他 +5%

<対象>

- 15. 安全規定
- 16. スタートしない場合、リタイアする場合の義務
- 17. 乗員の変更
- 18. 自動位置通知装置
- 24. 無線通信
- 11. ペナルティ方式 中RRS第2章以外の軽微な違反中安全に関わるもの
(JSAF外洋特別規定、小笠原ヨットレース特別規定を含む)

(B) レース運営の公平にかかわること

- ・合理的な理由のあるもの +0%~2%
- ・その他のうち軽微なもの +3%
- ・その他 +5%

<対象>

- 7. レース旗
- 9. スタート
- 10. フィニッシュ
- 19. インスペクション
- 25. 提出文書
- 11. ペナルティ方式 中RRS第2章以外の軽微な違反中レース運営の公平に関わるもの(公示の参加資格、ORC、IRCを含む)

(C) マナー、シーマンシップに関わること

- ・ 合理的な理由のあるもの + 2%
- ・ その他 + 5%

<対象>

20. 大会広告

22. 支援艇

23. ごみの処分

11. ペナルティ方式 中RRS第2章以外の軽微な違反中マナー、シーマンシップに関わるもの

以上

2017年4月30日
プロテスト委員長

その他
資料