

平成 30 年度(2018 年度)
外洋合同委員会会議 (福岡)
資 料

公益財団法人日本セーリング連盟

2018(H30)年度 JSAF 外洋合同委員会 時間割

2019 年

2 月 2 日(土)

会議会場 福岡市ヨットハーバー 〒819-0001 福岡市西区小戸 3-58-1

12:30 受付開始

13:00 会議開始<司会:川合紀行(外洋安全委員会)>

開会挨拶<会議幹事:大坪明(外洋安全委員会)>

13:10-14:05 レース委員会外洋小委員会(55分)

休憩(15分)

14:20-15:15 外洋計測委員会(55分)

休憩(20分)

15:35-16:30 外洋安全委員会(55分)

休憩(15分)

16:45-17:40 ルール委員会外洋小委員会(55分)

17:40-18:00 懇親会・関連講習会などの案内

18:00 終了

会議会場→懇親会会場の移動はホテル送迎バスが利用できます。

<懇親会>

懇親会会場 ホテルマリノアリゾート福岡 〒819-0001 福岡市西区小戸 2-12-43

19:00 懇親会開始

JSAF レース委員会
外洋小委員会
資 料

JSAFレースに委員会について

今年度より新組織へ移行し外洋艇・ディンギー区別のない委員会へ

これまでは・・・オリンピックを運営するためのレースオフィサー資格であった。
これからは、2021年資格更新に向けてレースオフィサー規定にある本当の姿に変えるべく
レースオフィサー管理部・レースオフィサー小委員会が活動を開始しています。

- ✓ 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えます。

2

レースオフィサー(RO)について

現時点での特異事項について

- レースオフィサー名簿の精査を実施。
2018年 JSAF会費未納であり、レース運営等に関わっている場合があった。
2018年未納者は2019/3/31までに 入金の確認が出来れば問題ありませんが、実際にはレースシーズンは終わりにあるため、もし加盟団体が必要な方が更新していない場合は注意が必要です。
2018年度未納の場合、2019年度JSAF会費を支払ってもRO資格は停止されますので注意下さい。
- レース・オフィサー名称の変更について変更と変更理由
クラブ・レースオフィサー(CRO)をローカル・レースオフィサーと名称変更する。
World Sailing がコース・レースオフィサーをCROと表現し、実際にレース運営で採用されていることから、World Sailingが使用する名称との混乱を避ける為。
- 一般的なレース運営に対応したレースオフィサークリニックを外洋加盟団体向けに来年度の合同委員会に合わせて開催する予定です。

3

Race Management Clinic

1. 準備 (出艇前)

1.1 機材の確認

- マーク・モニター・マーク用モニター・ロープ収納カゴ・アンカー・アンカーチェーン

図1 イメージ



1.2 機材での注意事項

- アンカーは投げない。(アンカーとアンカーチェーンが絡んでしまう)
- ロープはコイルリングしない (ロープの長さは短くても 60m、長くても 200m 近くありません。コイルすることは厳禁です)
- マークは引きずったり、転がさない。(陸での運搬時は持ち上げて運びましょう)

1.3 籠の使用法

- ふたを開けロープの先端をアンカー用チェーンに結び固定
- 籠の側面に取り付けられた、リングがついた 1m 位のロープの先端をマークに結び固定



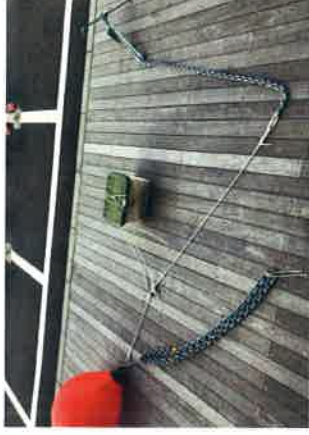
- アンカーを海底に落とし、ロープの長さが決まったらマークと籠を結んだロープのリングにアンカーロープを結び固定



- 残りのロープが籠から飛び出ないようにしっかりと蓋をし、籠も海に落とす (籠にはシヨックコードとフックが付いており、ふたが外れないようになります)



- その後、モニターとマークを海に落とす。



2. マークボートの特性を知る (レース海面に着くまでにやること)

- 2.1 スロットの具合、小回り具合を確認する。
- 2.2 風に対して流されやすいか確認する。
- 2.3 風・潮の測り方
 - ・船を止め、風で風下に流される状態で測定する。
 - ・水深があるので潮の影響が大きいため測定して参考にする

3. マークを打つ

マークを設定したい位置から水深に合わせてアンカー投入ポイントを考えなければいけません。下記の表はアンカーレトロ位置を決める方法です。

アンカーラインの長さ、アンカーレトロ位置からの流れる距離は、カタナリー曲線や2次曲線で近似すると、アンカーラインの長さを水深の、1.2 倍、1.5 倍、2 倍の場合アンカー位置からの流れる距離はそれぞれ水深の、0.5 倍、1 倍、1.7 倍となります。

見栄には、ダンフォース (型) のアンカーの場合、真下には落ちて行かず、ラインのテンションによって、風上側に流れて行くこともありますが、計算どおりにには行かないでしょうが、目安として頭に入れておくことで良いでしょう。

M.Yokota

d = 水深
 l = アンカーライン長
 δ = 流れる距離
 L = 相対アンカーへの距離
 θ = 角度傾斜

水深、アンカーライン長からアンカーレトロ位置からのマーク等の流れる距離を求め、アンカーレトロ位置の相手マーク等への角度、距離を求める WEB アプリを下記に用意しました。

<https://ykt.my.coocan.jp/JS/gate3.htm>

水深	相手マークへの角度・距離													
	30 m	50 m	80 m	100 m	距離	120 m	距離	150 m	距離	180 m				
10 m	14 m	18 m	25 m	33 m	16°	50 m	10°	80 m	8°	100 m	7°	114 m	5°	160 m
20 m	28 m	36 m	43 m	41 m	29°	57 m	19°	86 m	16°	101 m	13°	124 m	11°	146 m
30 m	42 m	54 m	54 m	51 m	40°	65 m	28°	89 m	23°	107 m	19°	129 m	16°	152 m
40 m	57 m	73 m	62 m	64 m	49°	75 m	35°	99 m	30°	114 m	25°	134 m	21°	159 m
50 m	71 m	91 m	67 m	71 m	55°	86 m	44°	106 m	35°	123 m	31°	137 m	25°	168 m
60 m	85 m	109 m	71 m	89 m	60°	98 m	50°	118 m	40°	132 m	35°	148 m	30°	170 m
70 m	98 m	127 m	73 m	103 m	63°	111 m	54°	130 m	45°	140 m	40°	154 m	33°	181 m
80 m	114 m	145 m	75 m	116 m	66°	124 m	57°	141 m	49°	151 m	44°	164 m	37°	189 m
90 m	128 m	163 m	77 m	131 m	69°	137 m	60°	147 m	52°	162 m	47°	175 m	40°	199 m
100 m	142 m	181 m	78 m	143 m	71°	150 m	63°	159 m	55°	173 m	50°	185 m	43°	208 m
110 m	157 m	199 m	79 m	159 m	72°	165 m	65°	173 m	58°	185 m	53°	196 m	45°	216 m
120 m	171 m	218 m	80 m	173 m	74°	177 m	68°	183 m	60°	197 m	55°	208 m	48°	226 m

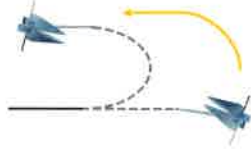
※アンカーレトロ位置の水深等には多少の誤差が生じます。

マーク打ちの基本方法

- 3.1 マークレイヤーツールで指示された位置に向かう
- 3.2 その位置で風向を測定して報告する。
- 3.3 コンパスでその位置に間違いがないか目で確認する。
- 3.4 間違えがなければマークを止めたい位置からアンカーレトロ位置へ移動する。
- 3.5 船をホバーリングさせてアンカーを風上側から入れる
- 3.6 アンカーロープを持ち、ドライバーに見えよう腕を伸ばしながらリリースする。



- 3.7 ドライバーはロープ方向を見ながらホバーリングする。
- 3.8 アンカーロープを時々止める。チェーンの方が抵抗が少ない為、アンカーより先にチェーンが落ちてしまう。止めることにより元の位置に戻して絡まないようにしましょう。



アンカーロープを時々止めて
アンカーが先に落ちるようにしよう

アンカーよりチェーンが先に落ちてしまい絡まりやすい状態

落ちる時はチェーンが先に落ちる。

- 3.9 アンカーが海底に着いたのを確認
(海底に着く感覚を感じられるようになってください。)
- 3.10 クリアランスを考慮してロープを出し、かごのリングにロープを結ぶ。
- 3.11 ダンフォースアンカーは海底に着いたらすぐに爪が海底に刺さるが、FS アンカーは少し引かずしないと刺さりまじりで、アンカーを引かず引かずに必ず出かっているのを確認して下さい。
(湖の深い海底は硬く、ボコボコする場所もあり掛りにくい。)
- 3.12 マークにかごのロープが確実に固定されているか確認する。
- 3.12 マークモニターとかご・ロープが干渉していないか注意しながらマークを海に落とす。

4. ゲートマークの打ち方

潮流や波が高いとなかなか思ったようにゲートマークが設置出来ません。GPSを使うことである程度の位置に設置することが出来ます。

手順

1. 一つ目のマークの位置に行き、そこからアンカーレック位置に向かう
2. 位置についていたら一つ目のマークのアンカーを海に入れると同時にGPSのpointを登録
3. 二つ目のマークはGPSを見て、角度と距離を合わせてアンカーを投入
4. 一つ目と同じホバーリングとアンカーラインの長さになるように打つ
(できるだけ同じ人が打った方がよい)

注意点

- 4.1 一つ目のマークを打つ時は、潮や風の影響を考慮した位置に行ってからアンカーを入れる。
- 4.2 水深が深ければ深いだけ、マークが安定するのに時間が掛かる。
- 4.3 FS アンカーは真下に落ちるので、海底に着いてからのクリアラランスは多めにする。
(うねり等で抜けやすい)

5. マーク位置の確認

- 5.1 マークレイヤーツールで位置を確認する。
- 5.2 風向に変わりがないか再度風向チェックする。
- 5.3 コンパスで風向に対して正しい位置か確認する。
(他マークとの位置関係・ゲート間の距離等)
- 5.4 マークをGPSでプロットする。
- 5.5 マークが流れていないか監視する。
- 5.6 水深が深ければ深いほど時間は掛かるが、最低2~3分は近くで監視する。

6. マーク回収

マークポートは2~3人を想定しており、水深に合わせて2通りの上げ方があります。

6.1 アンカーの基本

マーク回収で1番大変なのはアンカー上げです。

まずはアンカーの基本を思いだし、出来るだけ楽に上げましょう。

アンカーは、アンカーにつけたロープを海底と平行に引く事で、シャベル状になった部分が砂に潜り込んで行くのでアンカーが効きます。

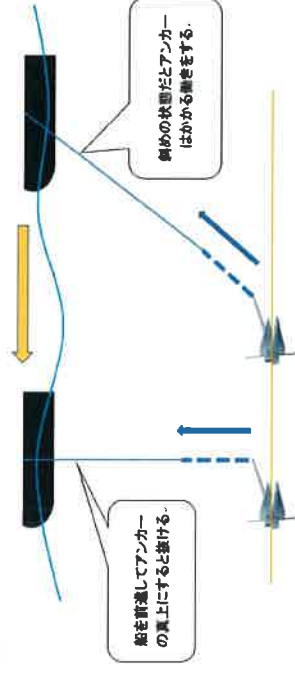
ロープが海底に平行にアンカーを引くようにするために、アンカーにチェーンを使用し、ロープは十分な長さを確保します。

次にアンカーを上げる時にはロープを海面に向かって上に向けて引いて行きます。(アンカーラインの流れている方向を確認し、艇を風上方向、または潮流方向に移動する必要があります。)

そうすると、アンカーの軸の部分が海底に対して立つ事によって、砂に潜り込んだシャベル状の部分が砂から引き出されます。

それによって、アンカーが海底から離れて引き上げが可能になります。

つまり、アンカーはロープを引く方向によってアンカーを効かせたり引き上げたりすることが出来ます。



6.2 手上げでマーク回収の基本

- 風上からマークに寄せる
- ポートのバウではなくサイドで回収できるようにします。
(バウだと波が高いとピッチングしていて作業性が悪い)
- マークを横倒しにする(まだマークを船に乗せない)
- マークを倒した状態で、マークの下からまずマークモニターを上げる、そのあとロープ籠を船上にげます。
- 船をアンカーの真上から少し風上まで前進する。
その時、ロープのゆるみを回収する。
- 真上まで来たならアンカーロープを引いてアンカーを抜く。
- ラバーを傷つけないようにアンカーロープを上げていく。
特にアンカーをぶつけないように気を付ける。

6.3 ポンテンを使ったマーク回収の基本

深い海面（水深50m以上）でのアンカー上げは非常に大変です。その為、アンカー上げの補助としてポンテンを使用し、索にアンカーを上げることが可能です。



- ・風下から
- ・ボートのバウではなくサイドで回収できるようにします。
(バウだと波が高いとピッチングしていて作業性が悪い)
- ・マークを横倒しにする(まだマークを船に乗せない)
- ・マークを倒した状態で、マークの下から**まずマークモニターを上げる、そのあとロープ**を船上に上げます。
- ・アンカーロープにポンテンのリングを通してロープを船のスターンのクリートに止めます。
- ・**スターンにクリートするのでもべらに絡みやすく、走り出すまで注意**が必要です。
(ドライバーから見えにくいので指示をしてあげる)
- ・マークを船上に上げてからポンテンの沈まない速度で風上に向かって走ります。速度が早いとアンカーがポンテンに当たり破損する事があります。
- ・引上げ中はロープが切れることもあるので**ロープに触れたり、延長線上に立たない**。
- ・アンカーがポンテンまで上がったからロープ・アンカーの回収をする為に船を旋回します。
- ・ロープのテンションが無くなってからクリートを外し、バウ索をポンテンに向けて回収出来る速度に合わせて進むようにします。

6.4 注意点

- ロープの上に乗らないように操船する。
- ロープをかごの中にまともに入れて入れない。
- 手でロープをコイルしない。
- 回収したままの状態をかごの中にロープをさばっていく。

✕

6.5 デメリット

ポンテンで上げるのにはかなり広いエリアが必要になります。周囲にレース艇やコーチボートがいる場合には危険なので使用しないで下さい。その場合は、手で上げて下さい。

7. 緊急時(マークが流れる・間に合わない)

7.1 マークの漂流

- ・まずはシグナルボートに連絡・指示に従う。
- ・レース艇が回っていないければM旗を揚げ、できる限り流れたマークを持ち正しい位置でホバーリングする(富警行号 断続)
- ・レース艇が回ってしまったら、シグナルボートの指示に従う。

7.2 マークチェンジを速やかに行うには

全てのアンカーを上げるのは時間が掛かるので、マークのヘッドのみを交換します。

手順

1. マーク回収と同じでマークモニター・ロープカゴを船上に上げます。
2. カゴのリングにポンテンの**カラビナを必ず掛けてからマークのロープをほどきます。**
(先にマーク側のロープをほどくとロストする恐れがあり、必ずカラビナを掛けてから作業してください)
3. ポンテンを海に落としてマークとマークモニターを持って予備アンカーで新たにマークを打ちます。
4. マーク設置後、ポンテンのアンカーを回収します。

8. マークレイヤーとして

- ① 風向・風速は常にチェック
- ② 漁船・網など周辺にも注意
- ③ 無線の取り扱い(完結的に)
- ④ レース艇の監視

9. 最後に

WCS 江の島や2020 東京オリンピック成功に向け、一致団結してレース・マネジメントのチームJAPANを作りあげて行きたいと考えております。地元に戻っても各自が出来るトレーニングがあるので 続けて頂ければ幸いです。何卒ご協力の程、よろしくお願い致します。

✕

2018年公認審査報告(外洋系)

レース名	種類	レース日程	申請日	3カ月
第10回SUBARU-ZA CUP YACHT RACE TOKYO BAY OPEN 2018	後援	7月15日	2月16日	○
沖縄-東海ヨットレース2018	共同主催	4月26日～5月8日	2月5日	×
第59回 パールレース	共同主催	7月26日～7月29日 (中止)	4月18日	○
タモリカップ富山大会2018	後援	7月15日	6月2日	×
タモリカップ横浜大会2018	後援	9月1日	なし	×
全日本ミドルボート選手権2018大会	公認	7月14日～7月16日	5月11日	×
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2018	後援	9月8日 (中止)	6月2日	○
第38回ミニトン全日本選手権大会	公認	10月6日～10月8日 (中止)	6月1日	○
第13回静岡県知事杯石廊崎レース	後援	8月4日	6月25日	×
Trans-Sagami Yacht Race 2018	後援	8月5日	6月25日	×
第5回全日本Melges 20クラス選手権大会	公認	11月22日～11月25日	8月20日	○ ₁₂

2018年公認審査報告(外洋系)

- 申請件数はほぼ平年並みで、申請案件もほぼ例年同様
- 未申請で公認等を表記したレース公示を発布する例があった。
- 約半数の案件で3カ月前申請が守られていない。
- 申請段階で競技役員が決まっていないケースが見られる。

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。

14

JSAF が共同主催・公認・後援する大会開催に関しての 手続きの流れと注意・お願い事項

1. 共同主催・公認・後援(以下、公認等)の申請

① 大会の3ヶ月前までに、JSAF 統合レース申請書とレース公示をE-mail で JSAF 事務局(jimukyoku@jsaf.or.jp)へ提出

② JSAF 統合レース申請書中の必要事項を記入し、ファイルの状態提出。

③ 公認等の承認が下りる前にレース公示を公表する場合、レース公示の公認等の欄の「公益 財団法人 日本セーリング連盟」の名称の後ろに、記載例を参考に「申請中」の文字を挿入してください。

(例)「公認:公益財団法人日本セーリング連盟(申請中)」

2. 公認等の審査過程において公認申請書及びレース公示に疑義がある場合は、JSAF レース委員会(公認等審査担当)から問合せをしますので、可及的速やかにご対応をお願いします。

3. 承認通知書が、JSAF 事務局から送付されたら、レース公示の公認等の欄の「申請中」の文字を「承認番号」に書き換えてください。(例)「公認:公益財団法人日本セーリング連盟(承認番号:H26-〇〇)」

4. 大会終了後、JSAF 統合レース報告書中の必要事項を記入し、ファイルの状態提出してください。

5. JSAF 事務局へ関係書類が全て提出された後、環境キャンペーンの実施を確認した上で、JSAF 事務局より指定の口座に補助金が振り込まれます。

15

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。

16

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

17

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？

18

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。

19

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。

20

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

21

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

「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) と制式レーティング (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か、「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をそがれないように。」と考えられたものである。(制式レーティングどうしでも、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さを与えようとするものでもあり、これが「レーティング」を一つにまとめる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、「泉品」や「イベントそのもの」から少しでもヨットレース本来の「楽しい合う楽しみ」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」との違い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」からの換算を定めるものではない。) 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」を取得する必要はないのでは？ という考え方がこれら間違い。「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

以上

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。ティンギーを含めた 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 真

2020東京オリンピック協力依頼

1. 期間

2019年8月15日～22日
8月26日～9月1日

テストイベント
ワールドカップ

2020年6月中旬(日程未定)
7月14日～25日
7月26日～8月6日

ワールドカップ
オリンピック公式練習期間
オリンピックレースデー
(8/6は予備日)

2. 人数

常時12名(6艇x2名乗艇)

- ※ 原則として大会毎に通し勤務(テストイベント・ワールドカップ)
- ※ 本番は公式練習を含め3週間以上に及ぶので、シフトを組む予定。
- ※ 本番要員は2019テストイベントにも参加すること。

25

3. 職務内容

コース・マーシャル(海上での交通整理)

- ※ 6つのレース海面へ通じる通路の要所に待機し、海面への行きかえりの大会関係船艇(レース艇、コーチボート、運営艇)がレース中の海面に入り込まないように誘導する。
- ※ レース艇、コーチボートが定置網に衝突しないよう誘導。
- ※ 漁労中の漁船を妨害しないよう、大会関係船艇を誘導。(練習期間)
- ※ 他のプレジャーボートの誘導(本番大会では警備船がこれを行うので、これは主としてワールドカップ期間中)

4. 資格

小型船舶免許を有する者
長時間海上で活動できる体力がある者
レース海面の概念を理解している事

5. 待遇

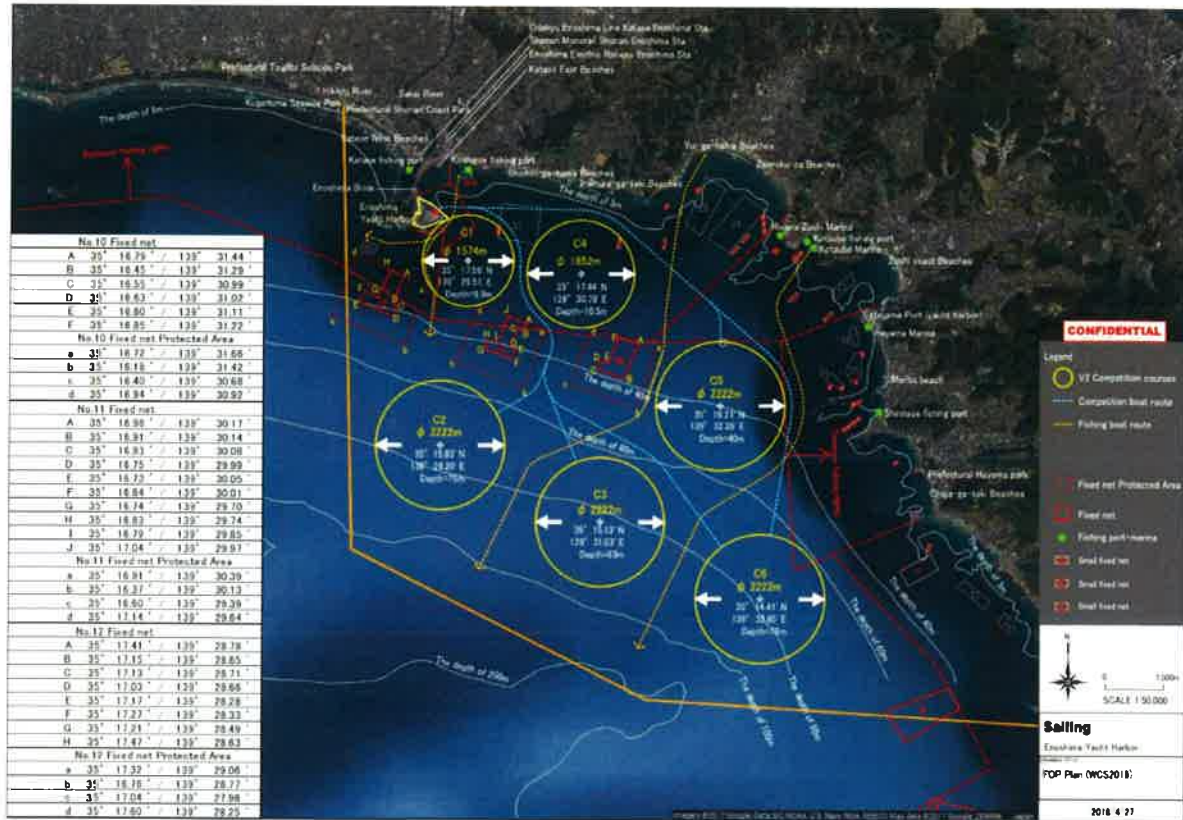
原則としてオリンピックにおける「大会ボランティア」の位置づけとする。

すなわち:

- ・「東京2020大会 大会ボランティア」オリジナルデザインのユニフォーム一式(シャツ、ジャケット、パンツ、キャップ、シューズ、バッグ等。アイテムによっては、複数枚を予定)
- ・ 活動中の飲食
- ・ ボランティア活動向けの保険
- ・ 活動期間中における滞在先から会場までの交通費相当(1000円/日)

26

コース図(案)



※SWC2018のもの、これをベースに調整中 ²⁷

2019年度 全日本選手権等セーリング競技日程
(2019年4月1日~2020年3月31日)

2019年1月11日版

月	期間	大会名称	会場	主催団体等
3	3/17~3/18	全日本スナイプ級ヨットジュニア選手権大会 兼全日本スナイプ級ヨット女子選手権大会	大津市ヨットハーバー	日本スナイプ協会
4	4/27~4/30	第44回ドラゴンクラス全日本選手権大会2017	富山県射水市 富山県新湊マリナ沖	日本ドラゴン協会
	4/28~5/8	沖縄-東海ヨットレース2018	沖縄県宜野湾市宜野湾港マリナ沖 愛知県蒲郡市ラグナマリナ沖	JSAF外洋東海
5	5月	JOCジュニアオリンピックカップ 兼 JSAFジュニア・ユースセーリングチャンピオンシップ (ユース部門)	佐賀県唐津市 佐賀県ヨットハーバー	JSAF
	5/3~5/5	第31回ミドルボート選手権大会	三浦市シーボニア	三浦外洋セーリングクラブ
6	6/14~6/16	第29回全日本A級ディンギー選手権大会	千葉市稲毛ヨットハーバー	日本A級ディンギー協会
	6/9~6/10	全日本スナイプ級ヨットマスターズ選手権大会	豊田自動織機 海陽ヨットハーバー	日本スナイプ協会
7	7月1日	第14回RSクラス全日本選手権大会	葉山森戸海岸沖	日本RSクラス協会
	7/21~7/22	JOCジュニアオリンピックカップ 兼 JSAFジュニア・ユースセーリングチャンピオンシップ (ジュニア部門)	和歌山セーリングセンター	JSAF
	7/26~7/29	第59回 パールレース	三重県南伊勢町五ヶ所湾沖 神奈川県藤沢市江の島沖	JSAF外洋東海
	7/27~7/29	第16回全国中学校ヨット選手権大会	香川県高松市 高松市ヨット競技場	全国中学校ヨット選手権大会連絡協議会
	7/28~7/29	全日本チームレース選手権大会	広島県広島市 観音マリナ	広島県セーリング連盟
8	8/12~8/16	平成31年度全国高等学校総合体育大会ヨット競技	和歌山セーリングセンター	和歌山県セーリング連盟 全国高体連ヨット専門部
	8/18~8/19	第45回全日本自治体職員ヨット競技大会	愛知県蒲郡市海陽ヨットハーバー	全日本自治体職員ヨット連盟
	8/21~8/27	第71回全日本スナイプ級ヨット選手権大会	福岡市ヨットハーバー	日本スナイプ協会
	8/22~8/26	第47回全日本470級ヨット選手権大会	神奈川県藤沢市 江の島ヨットハーバー	神奈川県セーリング連盟
	8/22~8/26	第32回全日本女子470級ヨット選手権大会	神奈川県藤沢市 江の島ヨットハーバー	神奈川県セーリング連盟
	9/6~9/8	2019年度全日本学生ヨット個人選手権大会 2019年度全日本学生シングルハンドレガッタ	豊田自動織機 海陽ヨットハーバー	全日本学生ヨット連盟
9	9/14~9/15	モス全日本選手権2019	ビーチスマリーナ 浜名湖	日本モスクラス協会
	9/9~9/16	Sailing World Cup 江の島大会	神奈川県藤沢市 江の島ヨットハーバー	World Sailing JSAF
	9/14~9/16	鹿児島国体セーリング競技リハーサル大会 高松宮妃記念杯 第65回全日本実業団ヨット選手権大会 第21回全日本セーリングスピリッツ級選手権大会 2019年全日本セーリング選手権大会	鹿児島県鹿児島市平川特設セーリング会場	JSAF国体委員会 セーリングスピリッツ協会 鹿児島県セーリング連盟 全日本実業団ヨット連盟
	9/14~9/16	第34回全日本オブティミスト級チームレース選手権大会	広島県広島市 観音マリナ	日本オブティミストディンギー協会 広島県セーリング連盟
	9/21~9/23	日連レンタコムカップ 第28回全日本学生女子ヨット選手権大会	愛知県蒲郡市海陽ヨットハーバー	全日本学生ヨット連盟
	9/21~9/24	ASAFカップ兼JSAF江の島オリンピックウィーク	神奈川県藤沢市 江の島ヨットハーバー	JSAF
	9/21~9/24	第45回ドラゴンクラス全日本選手権大会2018	兵庫県西宮市 新西宮ヨットハーバー沖	日本ドラゴン協会
	9/22~9/23	Laser Class 全日本マスターズ選手権大会	屈斜路湖	日本レーザークラス協会
	9/29~10/2	第74回国民体育大会茨城国体セーリング競技会	茨城県阿見町霞ヶ浦セーリング特設会場	JSAF国体委員会
	10	10/6~10/7	第47回ソリング級全日本選手権大会	長野県諏訪湖
10/6~10/8		第37回全日本ミニトン選手権大会兼第29回関西ミニトン選手権	滋賀県守山市 ヤンママリナ	日本ミニトン協会
10/6~10/7		第64回 全日本シーホース級ヨット選手権大会	神奈川県 葉山港	日本シーホース協会
10/6~10/7		テクノ293クラス全日本選手権大会	神奈川県藤沢市 江の島ヨットハーバー	日本ウィンドサーフィン協会 湘南海洋教育スポーツ振興協会
10/13~10/14		第54回全日本K16級ヨット選手権大会	神奈川県藤沢市 江の島ヨットハーバー	日本K16クラス協会
10/13~10/14		第17回全日本49erクラス選手権大会	神奈川県藤沢市 江の島ヨットハーバー	日本49erクラス協会
10/13~10/14		International 14 全日本選手権大会	神奈川県藤沢市 江の島ヨットハーバー	日本International14協会
10/20~10/21		第33回テザー全日本選手権大会	葉山	日本テザー協会
10/19~10/20		2019年度全日本トッパー級選手権大会	琵琶湖 真野浜	日本トッパー協会
10/19~10/20		シーホッパー全日本選手権大会	滋賀県琵琶湖 ヤマハマリーナびわこ	日本シーホッパー協会
10/31~11/4		第84回全日本学生ヨット選手権大会	新西宮ヨットハーバー	全日本学生ヨット連盟
11	11/1~11/4	Laser All Japan Championships	鳥取県境港市 境港公共マリナ	日本レーザークラス協会
	11/6~11/10	全日本学生ボードセーリング選手権 個人戦	沖縄県 オクマ	全日本学生ボードセーリング連盟
	11/1~11/4	第6回全日本Melges20クラス選手権大会	神奈川県葉山町	日本メルジェス協会
	11/22~11/25	J/24 全日本選手権大会	マリナ東海	日本J/24クラス協会
	11/23~11/25	第50回全日本オブティミスト級セーリング選手権大会	神奈川県藤沢市 江の島ヨットハーバー	日本オブティミストディンギー協会 神奈川県セーリング連盟
12	12/24~12/26	第31回全日本420級ヨット選手権大会	佐賀県唐津市 佐賀県ヨットハーバー	日本420協会
2	2/9~2/11	平成30年度(第36回)全日本FJ級ヨット選手権大会	大分県別府北浜ヨットハーバー	日本FJ協会
	2/23~2/26	全日本学生ボードセーリング選手権大会 大学対抗戦	和歌山セーリングセンター	全日本学生ボードセーリング連盟

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

2019年度 事業計画 (案)

外洋計測 委員会

八木達郎 印

- MNA (メンバーオブナショナルオーソリティ) として WS.が公認する外洋艇のレーティングシステムの維持、管理及び国内における運用ルールを定める。同時に WS.が定める「ERS」との統一した運用に考慮する。
- レーティングによるフリートの分散を避けるため、当面の間、現在の JSAF 外洋艇のメインレーティングを「IRC」として、「ORC」はその計測及び運用の技術の維持を目的とする。具体的業務は「IRC」、「ORC」それぞれの小委員会にて行う。(1-6 大型艇レースの活性化)
- 「IRC」、「ORC」それぞれの委員会は財政的にバランスするように努力することを推奨する。
- 国内における経験則レーティングとして「パフォーマンスハンディキャップ」小委員会を定め、レース参加艇の底辺を支えるオープンレースにおいて公平で競いがいのある「PHRF」の運用を、小委員会各位のもとで提供する。(1-1 セーリングフアンの開拓)
- 外洋計測委員会としての会議を適宜行い、各小委員会における問題点及び意思の統一を図る。
- 外洋合同委員会会議への参加。年度の初めに外洋のレース、計測、安全、ルール委員会が招集され、新年度の国際ルール及び国内ルールとその運用について報告する。
- JSAF 常任委員会、及び各専門委員会への参加。

以上

2019 IRC 委員会 資料



Web 申込みシステムの採用

IRC委員会では 2019年より、各種申込みを webサイトからの申込みシステムを採用に変更致しました。

主な改善

- ・ **利用者が簡単に申込みを行える。**
以前のエクセル記載、メールに添付、送信の手間がありません。
スマートフォンからの申込みが出来ます。
- ・ **申込者に自動で、返信メールが届きます。**
申込みが確実に行われている事が分かります。
- ・ **信頼の出来るサイトで、個人情報保護も守れます。**
- ・ **申込者の正確なメールアドレスを委員会が取得できます。**
証書発行等の送り先に間違いが生じません。

Web 申込みシステムの採用の種類



- ・ IRC証書申請申込書

お申込みはこちらから

- ・ IRC重量計申込書

お申込みはこちらから

- ・ セミナー等の各種もう込み書

今回のセミナーでも1月から採用しました。

お申込みはこちらから

3

証書発行システムの変更



JSAF事務局では 2019年より、IRC証書発行及び請求の発行システムを
変更致しました。

主な改善

- ・ PDFの証書、請求者をZipファイルにパスワードを付けて、証書申請
申込み者にメールで送信いたします。
 - *以前の郵送での、届かない等の問題の解決
 - *証書発行のタイムラグの解消
 - *パスワードを付けることにより、個人情報の保護。
- ・ Zipが開かない等の対応
対応マニュアルも同時に送付致します。
- ・ 対応マニュアルでも開かない場合は
PDFの証書、請求書にパスワードを付けて送信致します。

4

システム変更後の状況



* 証書申請申込みのペースが例年より早くなっています。

* 入金状況の早くなっています。

web決済等の利用者も増えていると思います。

・ **初期での問題点**

zipが開かない等で対応マニュアルを制作後 問題は起きていません。

5

ホームページのリニューアル



* 2019年ホームページのリニューアルを行っています。

* 最終チェックの段階になっています。

HOME 新着情報 IRC概要 申込手続 Q&A ダウンロード お問い合わせ

JSAF 外洋計測委員会 IRC委員会

IRCとJSAFのメインレーディングである

記録映像に関して メンテナンスに関して レース会場に関して

6

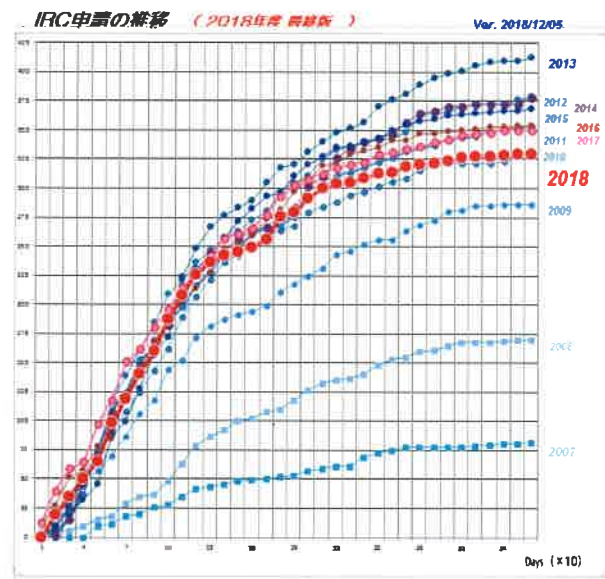
今後の資料提供に関して



合同委員会・IRC計測セミナーでの資料提供に関する 変更案の骨子と変更理由

- * ホームページに資料の開示
- * 参加者は、ホームページから資料取得をお願い致します。
- * 紙ベース・USBの配布のコスト削減

IRC申請の推移（2018）



その他報告事項



- *IRC委員会2019年度 事業計画 (川合委員長)
- *2018 IRCコンGRESの報告 (角 RO)
- *IRC計測員更新セミナーに関して (川合委員長)

2019年度事業計画(案)

IRC 委員会
川合 紀行

IRC委員会事業計画

JSAF 運営規則 別表3. 委員会業務に基づき、IRC 委員会の目的、業務、組織および運営を定め、委員会事業を行っています。

「IRC 委員会 RC 委員会の目的、業務、組織および運営」別途添付致します。
又、IRC 証書の有効期限は、西暦で行われていますので、2018 年の4月～12月12日現在の中間決算報告書も 別途添付致します。

為替の変動にもよりますが、毎年 IRC 委員会内での収支のバランスを考えて予算作成しています。基本となる証書発行費用も添付致します。

実行計画

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13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、証書発行は若干減っている。委員会としては艇数・オーナー数・ヨット人口は減少傾向にあるが、今期の登録数は300艇と証書発行350枚を目標としたい。

(2018年度の証書発行、270艇 325枚)

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。

3. 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、全日本レベルのレース等に要請があればIRC委員の派遣を含めて支援(計測技術)を行う。

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. JSAF専門委員会会議への参加

各専門委員会からの参加要請があれば、メンバーを人選して参加する。

6. 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。

(2019年2月は福岡で行われるが、2020年の開催場所は未定)

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。

その他事業計画

1. IRC 委員会会議

IRC 委員会会議は毎年1回から2回開催していたが、今期より委員が集まる外洋同委員会会議時に行うこととしたい。

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。

2. 次年度(2020)IRC委員会準備検討会

主要委員にてkongress報告、ルールの解釈他、次年度に向けての準備会議を行う。

11月末か12月初めに蒲郡で行う。

3. 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。

4. 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から永松氏への交代予定。

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 コングレス 2018 報告

2018/11/20 角

2018 年度の IRC コングレスがアイルランド、ダブリンで開催され、日本からは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 6 日

場所: ダンレアリー、ダブリン

出席者

Chairman Peter Wykeham-Martin (PWM)

Vice Chairmen Alp Doguoglu

Malcolm Runnalls

Australia Matteo Zuppini

Belgium Carl Sabbe

Bulgaria Pavel Nikolov Dukov

Canada John Crawley

Great Britain Mel Sharp

Hong Kong Gideon Mowser

IMA Andrew McIrvine

Ireland Mark Mills

Japan Haru Hiko Kaku

Netherlands Erik van Vuuren

Netherlands Yvonne Beusker (observer)

SEA Simon James

USA Eric Baittinger

UNCL Jean-Philippe Cau (President)

Philippe Serenon (Vice Pres.)

Jean Sans (TC)

Claude Charbonnier (TC)

Ludovic Abollivier (TC)

RORC Steven Anderson (Commodore)

Eddie Warden Owen (CEO)



Dr Jason Smithwick (TC) (JETS)

Jenny Howells (TC)

Andrew Yates (TC)

Emma Smith

Carole Abbott

Stacey Clark (RYA)

Michael Boyd

Observers Liz Hall (Irish SA)

Rory Carberry (Irish SA)

Denise Cummins (Wicklow SC)

Peter Ryan (ISORA)

TC = IRC Technical Committee

1. 各国代表からの報告

カナダ

IRCはトロントエリアのみ。数は減少し、数年前の85艇から27艇に。オンタリオ湖には1600のPHRF艇がいるが、証書発行費用が35カナダドルというのが大きな魅力。IRCは200~300ドル。オンタリオ湖のPHRFフリートは北米で最大。

フランス

9月時点で658の証書数発行となっており、僅かに減少傾向があるものの、ここ数年は安定したフリート規模となっている。Ludovic ABOLLIVIERが今年6月にUNCLのジェネラルマネージャーにして就任して以来、IRC関連サービスが大きく向上した。ABOLLIVIER氏は、仏サイドのIRCテクニカルコミッティーメンバー。

GBR

UKのIRCフリートサイズはローカルでの支持如何によるところが大きいということが判っている。ウェイマスやダートマスが良い例で、ローカルオーナー達の強いサポートがある。UKでは、IRCの取得費用はそれほど大きな問題にはなっていない。

日本

JSAFはIRCとORCの両レーティングを提供する立場にあるが、IRCをメインとすることを決めている。

IRC計測値のIGに関して、FLの計測がより一般的であるのではないとの報告に対しては、



IG の計測がより簡単であるという意見、さらに IG の計測もクラスによっては採用されているという意見が出た。メインセールのヘッドの計測に関して、アタッチメントがリミットマークを越え易いという報告について、テクニカルディレクターは、これは IRC ではなく ERS の問題であるとのこと。また、アタッチメントを P の範囲に収めるというのは、教育の問題だとの意見も。

いずれにせよ、アタッチメントがメインセールに含まれ、ヘッドセールに含まれないことが混乱を招いている、しかし、メインセールに含まないことになれば、それが悪用される（非常に長いアタッチメント）ことになるであろう。

トルコ

ORC がスポーツボートルールの強力なプロモーションを展開している。

USA

ORC は ORCclub を足掛かりにして ORCi をプロモートしようとしているが、USS はそのように行くとは考えていない。PHRF セーラー達は安い ORCC 証書を得ること喜んで行なうが、ORCi のために高い計測料を払うつもりはない。ORR は基本的に 4 つのメインイベントに限られている、つまり、ニューポートバミューダ（隔年開催）、トランスパック（隔年開催）、シカゴマック、ポートヒューロンマック。ORC は主にチェサピークで使われており、PHRF に満足していないクラブをターゲットにしている。

US でボートの計測を行なう際、UMS が使われ、オーナーの希望により、いかなるレーティングも取得ができるが、IRC を希望する場合、高額な傾斜試験は省かれる。US のメジャーは独立しており、計測料も独自に決めている。

アイルランド

IRC フリーのサイズは安定しているが、コーク水域は景気の影響をダブリンよりも強く受け減少が見られた。最近のアイルランドは大型艇が減少している。盛んなクラスで最も大きいのは J109。クォータートン、J24 などが増えており、J24 は Under-25 レースに採用されている。

オランダ

オランダの多くの IRC 証書は、ローレックスファストネットレースに代表される国際イベントのために発行されている。2021 年には IRC ヨーロッパ選手権をハーグで開催する予定。

香港

ロイヤルホンコンヨットクラブが IRC アジア選手権および IRC ホンコンナショナル選手



権を開催することに興味を示している。

中国のIRC ボートに関して、彼等は1月-12月(北半球)の証書期間を採用しているが、ホンコンとSEA(キングスカップなどを含む東南アジア)は6月-5月証書(南半球)を採用しており、近年は遠征するボートも増えてきており、ちょっとした問題になりつつある。3地域は同一の証書期間が望ましいのではないか。アジアサーキットは10月-6月に開催されており、南半球に属す。

オーストラリア

豪州でIRCはすでに定着している。現在タスマニアでの新規申請および途切れた証書の更新に値引きのサービスを行なっている。その過程で23の新規申し込みがあった。2020年には、タスマニアで、シドニーホバートレースの後、IRC ナショナルチャンピオンシップが開催される。南オーストラリアでは、IRCスタンダードが使われ始めた。料金について、値下げが見込めないなら、サービスの向上が必要だろう。

ORCは、オフショアボートがスタビリティー算定のために使われている。

ブルガリア

2017年にORCが無償で証書の発行を始め、2018年も引き続き行なっている。IRCにとっては好ましくない状況。

IRCはスポーツボートのレーティングを出しているがトラピースの使用を禁じている。IRCとして、スポーツボートの別のルールを作ることはするべきではなく、クラス分けの際に、レーティングバンドだけではなくボートタイプを考慮すること、そして、コースのタイプも考慮することが必要。こうした運用法は、RORCが提供するレースマネージメントガイドに記載されている。

2. ポリシーステアリンググループからの報告

マイケル・ボイドから、PSGミーティングの報告があった：

- ・ポリシーに関して大きな変更はない。
- ・IRCヨーロッパ選手権が2019年にイタリア、サンレモで開催され、2020年にヨーク、2021年にハーグでそれぞれ開催の要請が来ている。



3. テクニカルコミッティーからの報告

IMA（国際マキシ協会）と共にクルーナンバーに関するトライアルが行なったが、技術的な検証と共に運用上の検証である。マキシに関すると、60%の線引きは多き過ぎ、65-70%が適切と思われる。しかし小型の艇では異なる数値が適していると考えられるので、レーティングオフィスは、小型艇での検証を2019年に行い、次回コンGRESSで発表する予定である。

2019年のレーティング変更は：

- ・喫水の扱いについて、浅喫水を緩く、深喫水をきつくする傾向。
- ・クルーザータイプ、クラシックボートのレーティング精度の向上。
- ・搭載スピネーカー3枚より少ない場合のレーティングを算定する。

2018年のハーゴオフショアセーリング世界選手権はUMS採用の良い機会であった。IRCテクニカルディレクターのスミスウィックは、ワールドの後UMSの議長に推薦されている。

深ドラフトに厳しくすることについて、マキシ72が深いキールを採用している現状を見て心配の声が上がった。これに対しテクニカルディレクターから、マキシ72のフリートと話がされており、彼等はこのレーティング変更について理解している旨の説明があった。

フォイルのレーティング評価について質問があった。テクニカルディレクターは、フォイルの評価は新しい方法で行なわれるが、そのデザインに関して、更にリサーチが必要である旨説明が行なわれた。

ルール21.1.6 (b)、レース中のフォアステー調整、の見直しの要望があった。特に50フィートを越える艇では、安全面からフォアステーを調整することがしばしば行なわれており（風域の変化により、マスト保護の目的で）、それは調整がレーティングに反映されている、いないに関わらない。つまり、申告でレース中調整しないとしても、実際は調整している。要望は、調整機能を持つ艇は全てそのようにレーティングを与えるようにするというもの。西オーストラリアでは、橋をくぐるためにマストを倒す必要がある艇が多く、この場合、レース中調整するためのものではないものがほとんどであり、ルールを要望通りに変更することで不都合が生じる。レース中もしくはレース以外でフォアステーを調整するかどうかを定義することは難しい。

議長はこの件に関し、テクニカルコミッティーに対し、ルール文言の見直しで解決できないかの検討を依頼した。



4. 2019年のルール変更

- 1 リグファクター文言；“1より大きな（小さな）数字が適用される”を増加（減少）するに変更。承認
- 2 P定義；アッパーリミットマークがない場合のアッパーポイントをメインハリヤードシートの最頂部と定義する。承認
- 3 E定義；文言およびP定義の変更に伴い、同様の変更を。承認
- 4 搭載スピネーカーの数；3枚より少ない数のスピネーカーも申告できるようにする。承認
- 5 ファーリングヘッドセール；mayをshallへ。承認
- 6 STL計測値；マスト側に、フィッティングとトラックを無視する、の文言を追加し、先端側に、アウターリミットマークは無視する、の文言を追加。承認

全てのプロポーザルは承認された。

ヘッドセールの数に関して、現行は枚数の制限は設けていないが、制限を設けてレーティングを変えては、との意見があった。

これに関して、合理的であるとの意見。また、ポリシーステアリンググループに投げて、その妥当性を検討してもらうことが必要との意見も。

5. IRC/ORC共同ハーグオフショアセーリング世界選手権2018の報告

オランダの主催者サイドからのレポートや参加者からのレポートは、概ね、いろいろ大変なこともあったが、初めてのORCと手を組んだ大会として、成功したのではないかというもの。

参加者を見ると、IRC大国と言える国々からの参加がほとんど無かったが、ORCiを取得するための煩雑な手続きや高いコストの影響が大きかったのでは。

IRCテクニカルコミッティーからの報告(添付)は、別紙の通りで、計測、証書発行、安全装備、インスペクション、コース、スコアリングと、多岐に渡って考察されている。

将来の世界選手権については、まず、毎年開催か隔年かについて、隔年開催が多数意見で



あった。

ORCとの共同開催に際し、IRC艇がORCiを取得する費用は大きな障害になっているのは事実。

少なくとも2年、理想では4年先のイベントまでは常に視野に入れて計画を立てるべき。

IRCヨーロッパおよび世界選手権の場所と日時を、オーナーにとって両方に参加できるように吟味する必要がある。

結論としては、

- A ORCとの連携は続けるべき
- B 将来の世界選手権については、RORC/UNCLからの提案を待つ
- C 隔年開催

6. IRCマーケティング

フェイスブックおよびインスタグラムのソーシャルメディアを利用した、プロによるプロモーションの準備を整えている。

IRCウェブサイトのデザイン刷新も進めている。2019年以降、IRCイヤーブックは発行せず、オンラインの内容を充実させる。

7. 役員の交代

チェアマンのPeter Wykeham-Martin (UK) およびバイスチェアマンのAlp Doguoglu (UK) が退任し、新たに、Michael Boyd (IRL) がチェアマンに、Carl Sabbe (BEL) がバイスチェアマンに就任した。

以上



**2018IRCコンGRES報告書
資料**

**・IRC Rating System - 2018 Annual Report to IRC Congress
・2018 Offshore Sailing World Championships Report
from the RORC Rating Office (Offshore Worlds Technical Committee).**



IRC Rating System - 2018 Annual Report to IRC Congress

1. IRC OVERVIEW

The IRC Rating System is managed by the IRC Rating Authority (RORC Rating Office & UNCL Centre de Calcul) and further administered by 42 additional rule authorities worldwide, on seven Continents, making it the most widely used Rating System available, with **IRC certificates issued in 44 countries**.

► IRC Numbers

The RORC Rating Office has rated 2955 boats (new applications, revalidations, single event ratings (SERs)) to the end of August, a reduction of 4.9% (151 boats) from the end of August 2017. UNCL rated 1607 boats, 0.8% (13 boats) more than end of August 2017.

Joint figures show that at the end of August the overall total boats rated is 4564 which is a reduction of 2.9% from the end of August 2017.

Since 2012 we have seen a reduction each year in total IRC rated boats, but 2017 was the first year since 2012 that we saw numbers level out and this has continued in 2018. The highly successful biennial Rolex Fastnet Race is an influencing factor on IRC numbers and will next be held in 2019. The Offshore World Championship in The Hague resulted in more applications from the Netherlands and other Northern European countries and it is hoped that this will encourage more IRC racing.

2. EVENTS AND CLASSES

IRC remains the principal International Rating System for a long list of events around the world, with all of the offshore classics (except the Newport to Bermuda Race, currently) using IRC as the sole rating system or for the principal trophies. National IRC Championships are held in many countries and in 2018 there was the Offshore World Championship in The Hague, and two Continental Championships approved by Congress.

As well as the offshore classics and high level racing, there are of course thousands of boats racing in IRC every week in local and club races around the world. The local racers are very important to IRC and are our core stakeholders and we should continue to promote and support this area.

► Offshore World Championship

2018 saw the inaugural combined IRC/ORC Offshore World Championships held in The Hague (Netherlands) in July. An innovative solution to unite the world's two largest offshore racing fleets, the event was scored jointly with IRC and ORC for the first time, and the entry list included an eclectic mix of boat designs.

The fleet was split into three classes by ORC Class Division Length (CDL) and the final entry consisted of 9 boats in Class A (largest boats), 27 in Class B and 49 in Class C, from 16 countries. Racing started with a 2-part offshore race followed by 7 windward-leeward inshore races, and scoring was a combination of points for the boats position under ORC and IRC rating systems.

Class winners were: Class A Team Beau Geste (Botin 52, NZL), Class B Santa (Landmark 43, NOR), Class C and overall Offshore World Champion J-Lance 12 (J 112e, NED). There was also a Corinthian sub-division for each class.

Full results and reports are at Notice of Race see www.offshoresailingworlds2018.com.



J/112e J Lance 12 was crowned Champion at both the 2018 IRC European Championship (skipper Didier le Moal, FRA) and the 2018 Offshore World Championship (skipper Gideon Messink, NED). © Paul Wyeth/pwpictures.com

► IRC European Championship

Following successful events in Cork (Ireland) and Marseille (France), the 3rd IRC European Championship was held in Cowes, UK in June 2018 and incorporated the Commodores' Cup, the RORC's biennial event for three-boat teams with amateur crews and only one professional per boat allowed. Racing included 8 inshore races of different configurations, a Round the Island (Wight) Race and a 30-36 hour offshore race.

30 boats from Great Britain, France, the Netherlands, USA, Belgium, Ireland and Denmark were entered, racing in 3 classes. The class winners were: Class 1 Tokoloshe II (GP 42, GBR), Class 2 Elke (First 40, NED), Class 3 and Overall IRC European Champion 2018 J-Lance 12 (J 112e, FRA). The Commodores' Cup was won by the Celtic Team consisting of Keronimo (Ker 40), Shaitan (JPK 10.80) and Adventurer (First 40).

This event encouraged youth and female sailor participation by including a clause in the Notice of Race that allowed 1 extra crew member where crews included at least 2 young (under-25) or female crew.

The next IRC European Championship will be held in San Remo, Italy in June 2019; more details will be available from UNCL later in 2018.

► IRC North American Championship

At IRC Congress 2017 it was broadly agreed that the USA and Canada should draw up an agreement to alternate as hosts for the IRC North American Championship. Following the Championship held at Storm Trysail Club's Block Island Race Week in 2017, this year it was hosted by the Etobicoke Yacht Club on Lake Ontario in Canada, as part of their Open Regatta. There were 18 entries in two



classes, with 6 races over two days. Class winners were: Class 0 Hot Water (J 133), Class 1 Notorious (Farr 30).

▶ **The Maxi Yacht Rolex Cup**

The annual Maxi Yacht Rolex Cup, incorporating the Rolex Maxi 72 World Championships, is a prestigious IRC event held in Porto Cervo, Sardinia, on the first weekend of September. The event is organised by the Yacht Club Costa Smeralda in collaboration with the IMA (International Maxi Association). At the 2018 event, out of an entry of 41 boats, 38 competed in IRC Classes: Maxi (5), Wally (6), Maxi 72 (6), Mini Maxi (19 in two divisions).

For the Mini Maxi Division 2 cruiser/racers, a trial was run in co-operation with the RORC Rating Office allowing boats the option to sail with 60% crew number and gain a rating benefit. Further information is below in the Technical Developments section.

▶ **Fast 40+ Class**

The Fast 40+ class enjoyed close and high level racing this year, racing on IRC corrected time but under tight class limits. Nine boats competed at the National Championship at the end of June, and 11 raced at the One Ton Cup run by RORC. This class is proving to be a testing ground for design development - the latest addition to the fleet, 2018 Carkeek 40+ "RAN") has attracted a lot of press attention for her radical hull styling; others in the class have converted to electric engines.

www.fast40class.com

▶ **HP30 Class**

The HP30 Class for 30 foot sportboats has been proactive in the UK in 2018, with 12 member teams competing in a variety of designs including Farr 280, MC 31, Fareast 31R, FarEast 28R, Open 7.50 and Farr 30. The calendar for 2018 comprised 10 events including a National Championship held at Poole Regatta. www.hp30class.com

Website addresses have been included for owners and race organisers interested in introducing them in other countries.

3. TECHNICAL DEVELOPMENTS 2018

The IRC Technical Committee met in Paris in March and also many discussions via email etc. Rule changes were agreed to present to the IRC Congress in November and a good number of rating calculation development were discussed:

▶ **Rule Changes**

In March 2018 there was an IRC Rule addition changing Racing Rule of Sailing 49.2 relating to hiking position.

New definition for P and E and the respective limit marks. In addition there are new rules for mainsail position relating to the limit marks.

IRC Definition of STL has been updated to make it clear that spinnaker pole track and any fittings at the mast are ignored when measuring STL. The change also makes it clear that bowsprit outer limit marks are ignored when measuring STL.

There is a rule change for clarification of the IRC rule for application of Rig Factor.

RORC (UK) and UNCL (France). Report produced by RORC Rating Office info@rorcrating.com

www.irccrating.org



World Sailing have been asked for an interpretation of the Racing Rules of Sailing and Equipment Rules of Sailing for the use of whisker poles to leeward for sheeting headsails.

There are also a small number of format and wording change proposals for better clarity. Rule changes and explanations are presented in the “Proposed IRC Rule Changes for 2018” documentation.

▶ **Reduced Crew Number Trial**

A reduced crew number trial has been conducted with the Maxi Yacht Association for their Maxi Yacht Rolex Cup event in Porto Cervo, with the aim to find out if there can be a consistent technical approach for the entire IRC fleet.

A reduced crew number rating has been offered at 60% of the IRC Crew Number. This trial has been agreed by the IRC Technical Committee and the rating office has developed a simple formulation such that a spreadsheet of reduced TCC can be provided by the class.

The basis of the trial is to determine how a reduced TCC may work in practice in terms of an event and certification. The salient points are as follows:

- This trial is in the Mini Maxi division (cruisers) only.
- The trial will determine if the magnitude of the TCC reduction is appropriate.
- The trial will determine if 60% crew number is the correct reduction.
- The reduced crew number TCC will not be printed on the IRC certificate.
- The reduced crew number TCC will be printed on the IMA certificate alongside the fully crewed TCC.
- The reduced crew number TCC must be used for the full duration of the event.

The uptake of the trial was minimal but there was a lot of interest and the trial will be continued into 2019 with a final report and recommendations next year.

▶ **Rating Changes for 2019**

There are rating changes for the following areas:

- Treatment of draft
- Boats of length > 30.5m.
- Cruisers and classics with relatively low sail area.

▶ **Rating Changes Beyond 2019 and for Further Consideration**

Technical Committee research continues into the following areas: Code 0s/flying headsails, Outriggers, crew number, keels and aerodynamic drag.

4. Measurement and Rule Authorities.

We continue to work with World Sailing in trying to expand the use of IRC for sail measurement around the world, and the work on the UMS with the ORC and US Sailing continues and is becoming more important with our cooperation over the IRC/ORC World Championships in 2018.

5. Fleet statistics

So as to provide more suitable statistics for comparative purposes we have included the total number of certificates issued as well as the number of boats rated for each of the last 5 years in a table below. From this we can see that the predicted number of certificates for 2018 is in the region of 7,000 worldwide, to approximately 5,000 boats.

IRC Certificate Distribution at 31/8/18

Country	Continent	Region	Number of Boats Rated					To 31 August			
			2013	2014	2015	2016	2017	2017 to 31/8/17	2018 to 31/8/18	boats 2018 - 2017	if over 10 boats % difference
MRI	Africa	North	27	17	4	13	5	5	8		
JPN	Asia	North	313	311	309	293	296	289	265	-24	-8.3
KOR	Asia	North					1	1	3		
TPE	Asia	North				5	5	5	5		
RUS	Asia	North				11	10	8	8		
CHN	Asia	North	64	96	62	80	72	57	70	13	22.8
IRL	Europe	North	321	335	320	310	326	322	303	-19	-5.9
DEN	Europe	North							3		
FIN	Europe	North	20	16	13	12	16	15	19	4	26.7
GER	Europe	North	46	40	53	30	44	37	40	3	8.1
NED	Europe	North	151	142	147	139	126	126	116	-10	-7.9
NOR	Europe	North	7	5	7	2	6	5	9		
SWE	Europe	North					5	5	11	6	120.0
ISL	Europe	North	12	13	12	12	13	13	13	0	0.0
ISR	Europe	North	42	34	1	2	1	0	2		
MLT	Europe	North	54	68	57	48	42	37	35	-2	-5.4
BUL	Europe	North	35	29	26	28	18	16	20	4	25.0
CRO	Europe	North	12	8	13	12	6	6	9		
GRE	Europe	North	63	74	50	39	22	17	16	-1	-5.9
LTU	Europe	North							3		
MON	Europe	North							1		
POL	Europe	North							1		
POR	Europe	North							1		
ROU	Europe	North					10	1	1		
SLO	Europe	North					1	1	0		
SUI	Europe	North					5	5	2		
GBR	Europe	North	1378	1407	1574	1608	1472	1411	1381	-30	-2.1
BEL	Europe	North	65	72	59	48	48	47	54	7	14.9
FRA	Europe	North	859	850	758	761	694	658	550	-108	-16.4
ITA	Europe	North	716	706	631	526	468	392	383	-9	-2.3
ESP	Europe	North	128	109	93	110	106	97	91	-6	-6.2
TUR	Europe	North	389	357	338	289	282	227	215	-12	-5.3
CAN	N America	North	55	38	39	32	24	22	26	4	18.2
USA	N America	North	273	280	248	180	165	162	153	-9	-5.6
NCAL	Oceania	North				5	1	0	0		
BRA	S America	North	34	56	66	46	49	46	49	3	6.5
RSA	Africa	South	64	52	46	34	6	6	0		
UAE	Africa	South	60	58	57	48	39	12	7		
HKG	Asia	South	96	88	92	77	84	69	68	-1	-1.4
PHI	Asia	South	10	9	5	1	1	0	2		



		Number of Boats Rated						To 31 August			
SE Asia	Asia	South	129	118	104	86	70	38	31	-7	-18.4
IND	Asia	South				1	11	5	3		
NZL	Oceania	South	39	45	27	25	14	7	10	3	42.9
AUS	Oceania	South	478	452	426	371	388	270	274	4	1.5
ARG	S America	South	11	13	11	2	0	0	0		
URU	S America	South	24	24	24	15	14	5	6		
CHI	S America	South	79	32	37	18	13	0	0		
COL	S America	South	0	5	9	0	0	0	0		
Worldwide					54	56	68	57	48	-9	-15.8
Other (<5)	N/A	N/A	79	72	14	11	0	0	0		
		Totals:	6133	6031	5786	5386	5047	4502	4315	-187	-4.2
		As % of previous year:		98.3	95.9	93.1	93.7	97.6	95.8		



2018 Offshore Sailing World Championships Report from the RORC Rating Office (Offshore Worlds Technical Committee).

Introduction

The following report details an account and observations from the position of the RORC Rating Office and attendance at the Worlds in the capacity of the Technical Committee. The report also includes observations from various competitors and observers at the event.

Certification

Synchronisation of certificates has been a difficult and tortuous job. Two rating systems with completely separate application systems, rating authorities and personnel have made the process unnecessary complicated and difficult. This is partly down to differences in certificates which can be attributed to the following:

- Boats may have different configurations for ORC set up and IRC set up or other rating rule. This may be sails wardrobe, boat trim etc. Therefore the certificates are deliberately different. In this case the boat configuration has to be established through the rule authority which involves numerous exchanges and correspondence.
- Boats may have erroneous data on certificates and again this has to be established through research and the rule authority with numerous exchanges.
- In many cases the rating/rule authority for ORC and IRC are the same and often the local national authority. In cases where they are not (e.g. France, Finland) there have been difficult problems establishing the source of any erroneous data.

In terms of exchange of data between ORC and IRC that has been generally good. The measurement rules and definitions are almost identical with a few small exceptions. It could be said that the Universal Measurement System (UMS) is in action here.

ORC calculated displacement and IRC boat weight differences have been a substantial issue. The two different philosophies have been difficult to synchronise and has caused considerable time and effort in resolution, not least at the actual event itself.

A small number of "ORC sailors" did not fully understand the concept of IRC from its simplicity and undisclosed certification and formulation. There have been numerous requests for IRC to publish certificates. This is not a serious concern.

Some ORC sailors, particularly from ORC strongholds such as Estonia believe they have been treated like "lab rats" by World Sailing and they do not want to be part of this experiment. They simply want to participate in the normal ORC Worlds event.

Measurement, Safety and Equipment Inspection

The technical committee was a balance of IRC and ORC measurers with several that are involved in both a professional and volunteer capacity. Cooperation between IRC and ORC technical offices and also rule authorities has been excellent. It has been a pleasure to work with ORC technical group and they have cooperative and open. Decisions have been made together and in general in full agreement.



The ORC format for post-race inspection is not good for the sailors or event. Owners/teams have to be around for long periods after finishing and if it is windy then late at night to measure ORC freeboards and even inclining. The post-race inspections should be limited to on-the-water with a few sail inventory and crew weight checks when they return to the harbour.

The requirement to carry liferafts for the inshore element of the race has been universally unpopular. If the event is to continue with the offshore element it is suggested that the offshore race is at the beginning of the event with OSR Category 3 + Category 2 liferafts and then they are Cat 3 (with liferafts optional) for the inshore racing.

The stowage of liferafts was a big issue at the event. Many sailors did not understand the rule and did not have suitable liferaft stowage in accordance with the Offshore Special Regulations. Liferafts in a valise were often seen in the cockpit when they should be stored in a dedicated locker in the cockpit. This problem was exacerbated by the fact the boats were required to liferafts throughout the inshore racing part of the event.

Format, Rules and Scoring

The protest rules between ORC (rule 305) and IRC (rule 8 & 9) are quite different and this has caused quite a lot of discussion between the Technical Committee and the Jury. This situation is not ideal and would be extremely difficult to resolve as they serve each rule well.

Scoring at the event has been made as simple as possible, but is still hard to understand for the sailor. It is suggested to combine the IRC/ORC ratings using the IRC single number integrated into the ORC rating value types (triple number, offshore, windward/leeward) scoring method. This would result in a "World Championship" certificate which was a combination of both systems. The results would therefore show just one corrected time and position.

Class A and B has shown consistent results, whereas Class C has shown generally good consistency but there are a small number of designs that highlights significant difference in rating, ITALIA 9.98 and A35 are examples. It is noted that the differences are exaggerated by the ORC wind strength triple number. In most instances the rating correction result in a similar result between ORC and IRC, especially at the top and bottom of the fleet.

Two rating systems at this event are simply a distraction and cause a huge amount of work to achieve a simple result; a corrected time and boat score.

The double points for the long offshore race has been universally unpopular. If the event is to continue with the offshore element it is suggested that they are unity weighted and offshore race 1 or 2 (but not both) are discardable.

It has been commented that there should be more mixed up courses such as around the cans a bit and also reaching starts etc. This type of event is exactly what IRC was developed for. Where there is varying tide, wind and leg courses. No multiple number system can rate this correctly so a single number is the best way to score under these conditions.



Rating Differences

It is clear that IRC and ORC favour some types of designs. Each system has a “preference” for certain features and penalises other features. This is a product of each system growing and reacting independently to innovations within the rating system framework. ORC rates stability directly through inclining, IRC rates stability indirectly through various rating inputs and that may account for some of the differences.

Appendix 1 shows a comparison of ORC TMF (time on time coastal long distance single number) divided by IRC TCC for the Worlds fleet. This is the ratio of ORC/IRC minus the average ratio across the 3 class fleets. Boats above 0 do better in IRC, boats below 0 do better in ORC. It is clear that some IRC specific designs such as the A35s stand out, similarly with ORC designs such as the ITALIA 9.98. The IRC designs tend to have more form stability coupled with a rig that works well in driving a wide hull. ORC designs are narrower and rely on ballast. Many ORC designs tune the righting moment/ballast ratio using internal ballast, sometimes even in quite high locations such as the coach roof. It is notable that a moderate all around boat such as the J-112E J-Lance performed well under both systems with a good crew on board. So the joint scoring may produce ultimately a better boat overall?

The ORC triple number introduces significant complexity into any analysis and was generally the cause for disparate results across the joint scoring. Triple number works well for windward/leeward course with constant wind from start to finish and with no tide. I am not assured this is what we were experiencing in the Netherlands?

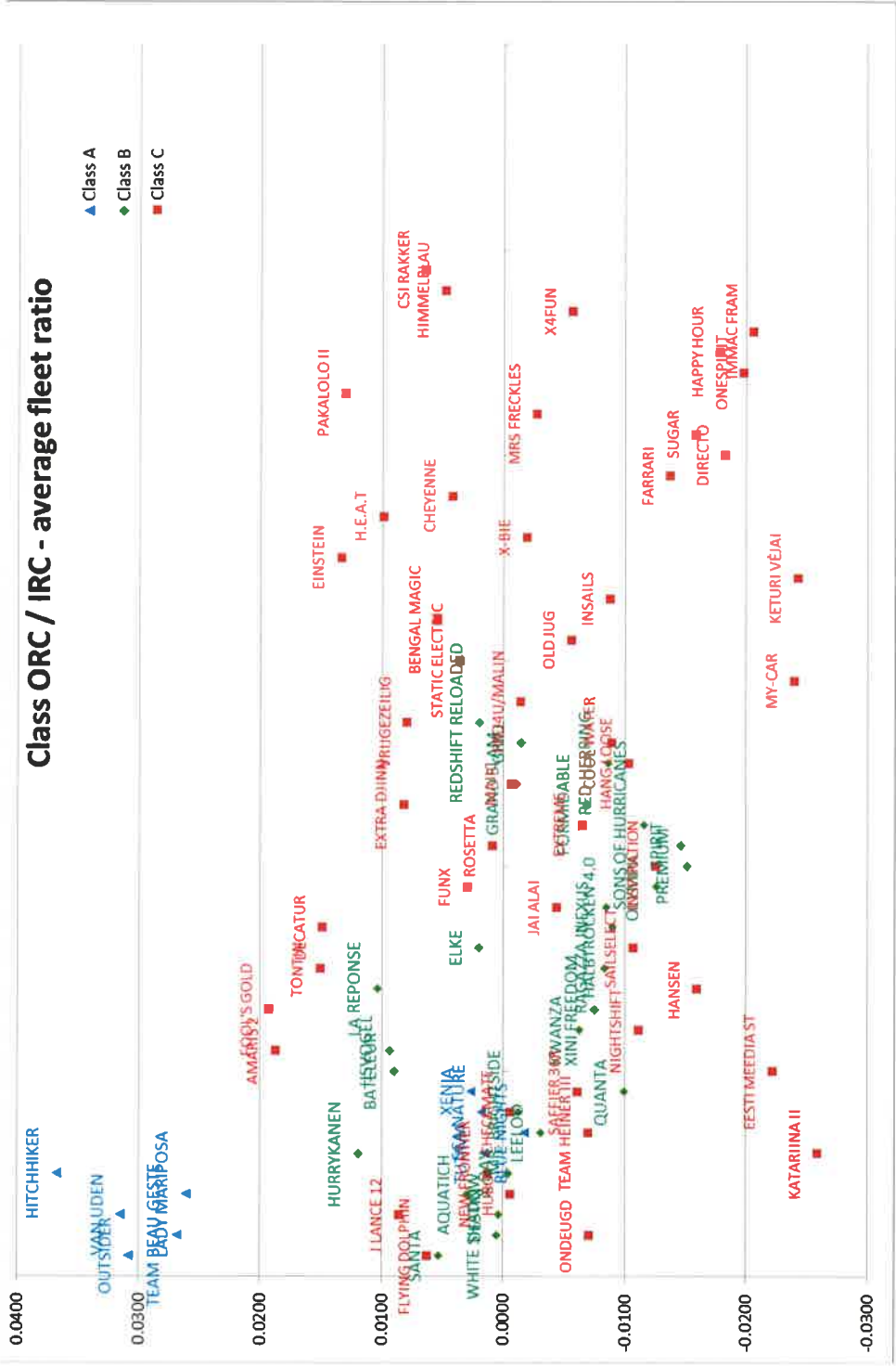
The attached spreadsheet developed by Mike Urwin shows a comparison of ORC GPH** vs IRC. This analysis tells a different story it generally shows that using GPH as a measure there is no apparent bias towards IRC or ORC inspired boats being favoured. The possible exception to this is Class A, which apparently favours IRC inspired/optimised boats. The results of this analysis demonstrate the futility of trying to adjust ratings based on conditions.

**GPH is General Purpose Handicap. It is an average representation of all time allowances used for basic comparisons between boats for determining possible class divisions. It is calculated as an average of the time allowances of 8 and 12 knots true wind speed for the Circular Random pre-selected course.

*Jason Smithwick – Co-chair Worlds Technical Committee, Director of the Rating Office
26 July 2018 – Amended for IRC Congress 28 September*



Appendix 1 – Comparison of IRC and ORC Coastal Offshore single number ratings





外洋計測委員会 ORC 委員会 報告書

1) ORC 委員会 証書発行数

2018 年度の証書の発行部数は 61 隻に対して 証書の発給を行いました。これは 昨年度の発行数に比べて 15 隻ほどの増加した数値になります。これらの証書発給する地域は 関東 4 団体。西内海。沖縄が主な発給地域になります。内海、玄海にも 登録艇は少数ですが あります。添付の登録管理表をご覧ください。

世界では ORC は ドイツ、イタリア、北欧、を中心に 10000 隻近くの隻数に証書を供給しています。アジアでは 台湾、中国、韓国、ロシア等は ORC を採用している国になります。

委員会としては 今年の委員会の 目標は委員会の能力の向上、また 財政を安定するために登録艇の 100 隻確保を目指して 活動を続けていきます。

2) 世界選手権 TC での参加

今年度は オランダのハーグで行われたオフショアの世界選手権に テクニカルコミッテイーの活動に参加するために ORC 委員会から 3 名(鈴木一行、吉田、水越)のメンバーを送りました。

今年の 世界選手権は WS の指導によって、IRC と ORC の成績を合わせて成績を算出する方式でのレースとなりました。TC というレースの部門を担当してみると 世界の計測の現場に立つメンバーとの交流、レーティングの世界の情報収集を兼ねての参加でした。詳しくは 添付の「世界選手権報告書」を参照ください。

3) 沖縄 座間味レースでの ORC 採用

今年は 沖縄へ計測員を派遣して「座間味レース」に参加する艇に対して ORC の計測と証書の発給を行いました。従前 外洋沖縄でのレースでは「ORC 採用」と記載されていたのですが、その運用は 適正ではなく、その是正を ORC 委員会は求めてきました。外洋沖縄との何度かの話し合いのうえで 今年度 ORC 委員会としても必要な助力はするので、適正な ORC ルールを採用してレースを行うということになりました。今年の 3 月と 6 月に ORC 委員会から計測員を派遣して、レースに参加する沖縄の船を すべて計測して 証書の発給を行いました。残念なことに 今年度は 台風の影響でレースは 直前で中止になりましたが、引き続き 外洋沖縄に対して ORC 委員会としては協力しながら 適正な ORC レースを行いたいと考えております。

4) ORC の普及活動

今年度 ORC 委員会は「ORC 成績算出ソフト」の開発を行いました。ORC の成績算出の タイムオンタイム。タイムオンディスタンス。トリプルナンバーによる成績の算出。PCL による 成績算出ができるソフトになります。もちろん IRC の成績算出もできるようになっています。

このような幾つもの成績算出ができるのは 主催者が大会の目的や性格、また 参加者のレベルや考え方に合わせて「成績」を算出することができます。今回 皆様に配布しました「CD」にデータが載っています。CD には ORC,IMS ルールを始め ネットの利用方法の説明、ソフトの使い方の説明、計測マニュアル、レースマネージメントマニュアル等が同じく CD に 載せています。一度見て頂いて ご確認ください。

今後の ORC の展開ですが、ORC を採用してレースを実施していただける加盟団体があるようでしたら、ORC 委員会としては「ORC 計測講習会」を開催して 計測員の派遣をして、ORC 証書の発給を進めてまいりたいと考えております。引き続き ご協力の方 宜しくお願い申し上げます。



**2018 THE HAGUE
OFFSHORE SAILING
WORLD CHAMPIONSHIP**

12 ~ 20 July 2018

2018 世界選手権(HAGUE HOLLAND)報告

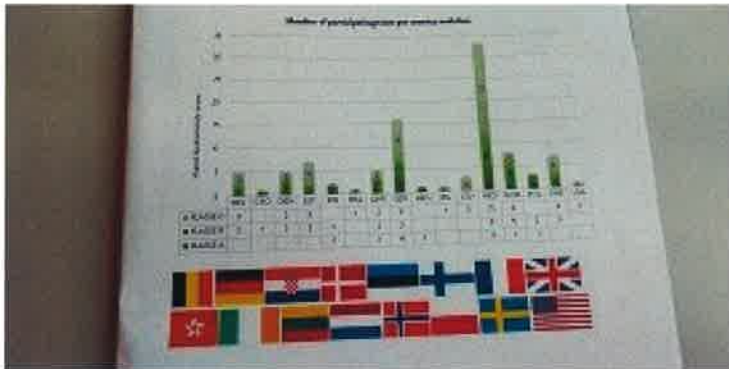
外洋計測委員会 ORC 委員会 吉田 豊

1. 2018 世界選手権(ORC & IRC)

IRC が長年希望していた世界選手権の開催。これに ORC が反対した状態が ここ何年か World Sailing(WS)を舞台に続いてきたが WS の仲立ちで オランダの HAGUE で両レーティングシステム合同の世界選手権が行われることになった。

互いのルールの相違については 妥協点を求め(セール搭載枚数)、レース成績は ORC と IRC の それぞれの成績を算出して(ORC は オフショア—は TOT,インショア—は トリプルナンバー、IRC は TOT)スコアを合算する方式での最終成績が出される。今回のレースはテストマッチ的な性格も持ち、この後 今回の開催についての評価が今後 WS で行われることになる。

今回の参加艇は 16 か国からの 90 隻。ほとんどの参加はヨーロッパの船になり、域外からは アメリカから 1 隻。香港から 1 隻の参加にとどまっていた。フランスからは 1 隻。イギリスからは 5 隻の参加。IRC 採用国からの参加は少ない。最多の参加は地元オランダで 33 隻。次いで ドイツの 16 隻。(添付グラフ参照)



2019年度は クロアチアでの ORC 単独の世界選手権の開催が予定されており、2020 年には アメリカの NY ヨットクラブが候補とされている。

2. テクニカルコミッティー(TC)

テクニカルコミッティーの職務は「レーティング証書」の内容と 艇とその搭載物の 一致の確認が職務で、レース中も含めて その終了まで これらを確認するのが業 務になる。

1) 事前告知

インスペクションについては事前に Web 上で インスペクションの内容とスケジュー ルが決められて 告知されている。(鈴木氏の添付資料) 計測の予定は 90 隻。1 隻当たりのインスペクション時間は 40 分程度が予定されていた。

2) テクニカルコミッティー構成員

テクニカルコミッティー(TC)は IRC と ORC の双方から人員が出向き、IRC からは ディレクターの Jason Smithwick、チーフメジャーの Andrew、レーティングオフィー スの Jenny Hawell、アメリカの USsailing の IRC チーフメジャーの Eric Baittinger、 フランスの UNCLE から ルドルフ。ルドルフは RORC の担当域外のスペインを始め他の地域での IRC 証書の発行を行っている。

ORC は 前のチーフメジャーのニコラ(イタリア)、現在のチーフメジャーのゾラン (クロアチア)、若手のアルベルト(イタリア)、オランダのメジャーグループ、ドイツ からのチームの2名。他に地元のインスペクターが数名参加している。それに JSAF から 鈴木一行氏(国際、計測) それに 吉田(ORC 委員会)と水越(ORC 委員会) を加えたメンバーで組織した。

TC は 独立したハウスが用意されて、設置された大テーブルの周りメジャーが座り、 ORC のゾランを中心にコントロールされて、組織のマネージメントが行われて

いた。当日スケジュールの打ち合わせ、インスペクションの注意事項、確認事項 また 情報は すべて ゾランに集中して また 指示もゾランから発せられた。IRC に関することに関しては ゾランとジェイソンが討議して、判断していた。

IRC も ORC も 証書の再発行に備えて スタッフがレース開始まで待機をしていた。IRC レーティングオフィスの Jenny とスタッフの女性は 試合が始まると帰国した。



奥右側が ORC と IRC の首脳陣。左が IRC のジェイソン、右が ORC のゾラン。奥のテーブルに座るのは IRC のジェニーとスタッフ。右奥が鈴木氏、その前が オランダのピーター。水越氏。手前が ORC のアンドレア。

3) 世界選手権での TC の職務

TC では ①OSR のカテゴリー3 の管理、②搭載セールの確認、チェックの大会計測、③ハル フリーボード、インクライニング計測による確認、④レース中に破損したセールの修理後の確認⑤クルー体重管理 ⑥クルー登録や変更の管理 ⑦ ORC ルール、IRC ルールの管理

2. 事前インスペクション

インスペクションチームは 4 チーム(①アンドリュウ②アディー③ピーター④ミキオ)に分かれて 2 日と半日で 90 隻の事前インスペクションを行った。1 チームには国籍の異なる 2 名から 3 名が配置されて、順次 予定された順序と時間に従ってインスペクションを行った。1 隻当たりのインスペクション時間は約 40 分。

ただハーバーは広大で 歩いて何度も往復する距離は 相当なものだった。北側にある係留場所には インフレーターでの移動をした。

また 言うまでもないが、インスペクターでも分からないことは 現場で返事をせずに 必ず TC オフィスに戻って、また 問い合わせて 返答をすることが ゾラン

から全員に改めて指示された。

2-1 事前インスペクションの内容

事前インスペクションは①OSR の備品のリストに沿った検査②ORC のセールインベントリーのチェックとステッカーの貼り付けとサインの記入③船体の証書を反映した大まかなチェックを行った。IRC 証書のバックステー、マスト素材、リギン素材、スプレッター、ジャンパー、STL 等のリグ関係

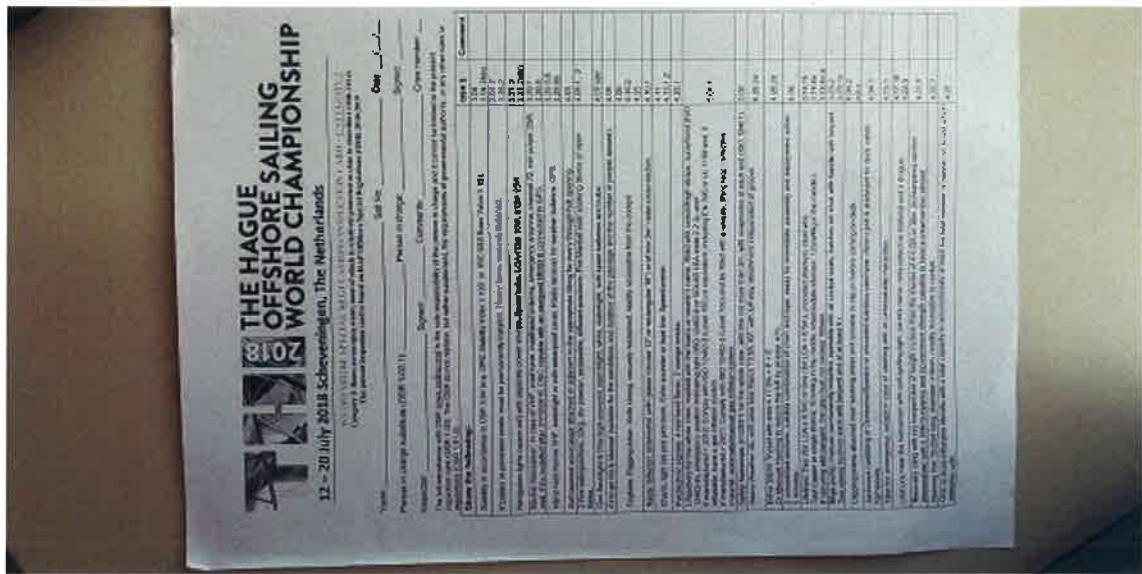
OSR については 事前にテクニカルコミッティー(TC)で作成した検査項目を記載した用紙(写真参照)に従って行われた。カテゴリー3 だけれども ライフラフトは カテゴリー2 の内容物で人数分の設置が要求されている。デッキ搭載が原則。ライフジャケットは ライトが付いて風除けのフード付きのタイプが要求されていた。これらの使用は SI で 夜間や風速が 25 ノットを超えた時、リーフした時とかの一定条件下では ルールとしてこのライフジャケットの着用が求められた。その条件下以外のライフジャケットの種別、着用は 任意。

セールは「事前計測」が求められた。セールインベントリーは 事前に作成された ORC の証書に記載された「セールリスト」により作成された。このリストとセールの事前計測データを それぞれを照合、確認後、使用するセールにはステッカー(写真参照)を張り付け、インスペクターのサインを施した。

未登録のセールについては 記録紙に記載して 搭載枚数以内、かつ 証書の最大面積を超えていないことが条件で 搭載を認められた。

ステッカーを張り付けたセールは 全量、全レースの搭載義務が SI で求められている。

セールリストとの照合で 搭載枚数の範囲でリスト以外のセールが搭載されていたときは そのデータを記録して TC ルームに戻ってから リストに各インスペクターがデータ入力して、そのデータを TC メンバーが管理、共有した。



OSR チェックリスト



貼り付け用のステッカー、計測の照合、ステッカー貼り付け後のセール



OSR 確認作業



上記写真は ドライバーが IRC のアンドリュー、右前が US セーリングで IRC のエリック、後ろが ORC の若手のアルベルト

2-2インスペクション

レースが開始されると レース後のインスペクションが開始された。

参加艇には レガッタオフィスから インスペクションの必要な艇には VHF で通告された。

インスペクションは それぞれのクラス 上位 3 隻に対して行われて、1 位には セールの実計測(最大エリアのメイン、ジブ、カイト 3 枚)、2 位には 体重測定 3 位には 搭載セールの確認、OSR の確認と決めて 行われた。

海上には 2 隻のインスペクションボートが配置されて、海上でのインスペクションを行った。海上では 艇に乗り移っての セールのステッカーを含めた搭載数確認をする。OSR の装備品を選んで これの確認をした。

レース後には レース艇に着艇を待って 体重測定が行われた。簡易の体重計で行い、計量が満たないと OK。超えると TC ハウスに来て 正式体重計で再計測になる。

大型艇で 1000Kg を超えるクルー重量でも 規定より 僅か下回る程度で その体重管理には 驚かされた。

体重計測では 規定重量をわずかにオーバーする艇があった。この艇には TC ハウスのより正確な体重計で 再計測を行った。下に掲載した写真は 体重の再計測を受けているクルーで 真剣な表情で その重要さが伝わってくる。当然 街着(シャツとショートパンツとスリッパ)での計測を受けている。



再計測中の体重計測



レースから帰ってきて 棧橋での体重確認作業

セール計測は 各クラスの 1 位艇に対して行われて、3 クラス行った。毎日 これは実施され、各艇 セールを 3 枚(メインセールとジブとスピンの最大エリアを持つセール)を持参してきて セールが計測できる広いホールのある施設で 計測した。計測数値は 直ぐに その場でエリアを計算した。計測方法は ORC 方式(IMS)



左から ORC のアルベルト、フランスの IRC のルドルフ、アメリカの IRC のエリック



このピークボード→ここが計測ポイントになります。私は初めて見たセール。

上位艇に対しては フリーボードの計測も実施された。インショアレースの終了後に 上位艇から選択して 実際にフリーボードを計測した。実施は 夜でも明るいので行い、終了は 10 時とかになった。この写真撮影時間は夜の 9 時。フリーボードも 成績を左右するので 厳密に行われ メジャーが 3 回 確認してそれをゾランに報告して 最終判断をした。海水比重も 2 回 確認した。

3 日目のレース終了後には フリーボード計測、インクライニングテストも行った。ブームをスピンプールの代わりに使うシステムで行っていて、我々には 初めて見る方式なので、興味深かったし、日本でも近々 トライしてみたい。ニコラによるとこの計測方法は 錘の重量が必要。このケースでは 140Kg の重量が必要だった。また スピンプールを使う場合に比べて 短いので、バランスが悪いとのこと、彼は スピンプールを使用する計測方法の方が好きなようだった。



フリーボード計測、IRC の関係者も見に来ています。



ブームによるインクライニングテスト。



計測終了は 夜の 10 時でした。

3. レース運営

艇長会議は 指定された時間に 毎日行われていた。気象に関する連絡や レースコミッティーの方針が伝えられていた。

レース運営と TC インスペクターとの兼任はない。担当がハッキリしていて 各部門ごとに それぞれの名称が記載されて ハウス用意されている。

レース海域は 指定された3つの海面を使い、その日指定された海面で それぞれの担当する2つのチーム(クラス AB,クラス C)が運営が行っていた。



この大会のレース委員長。

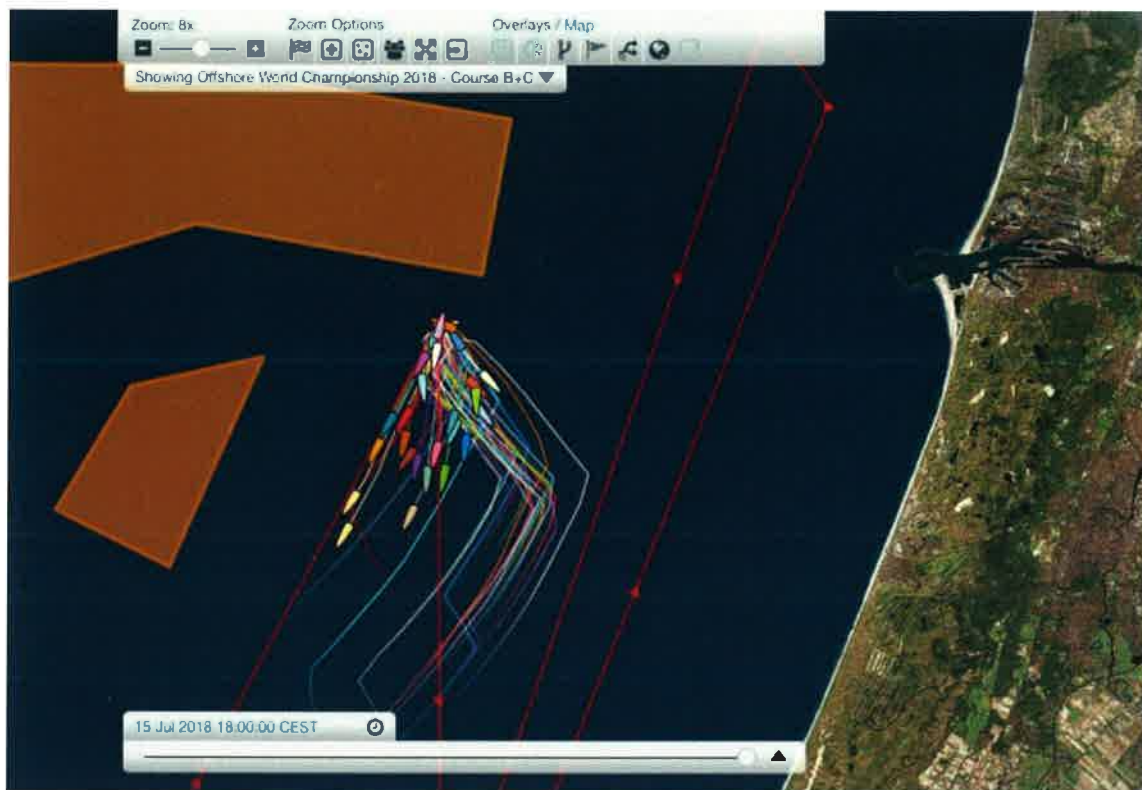


指定されたレースコース。

各海域には 本部艇(漁船タイプの大型艇→最終の:写真参照)が使われ ラインを監視するパワーボート。他にインフレーターボートが マーク打ちを担当して 上マーク担当、下マーク担当、ジュリーボート、TC ボート等が 海面出ている。マークには ウエザーマークが設置されている。

設定されるコースの距離は 当然 風により変化するが、事前に告示された距離を表すアルファベットで 0.7 マイルから 2, 2 マイルまで 表示され、また VHF で通知される。

また 位置情報に関しえは イエローブリックを使っての位置情報を集めて、ウェブでこの情報を流していた。航跡は管理されて オフショアコースでは 進入禁止区域に入って ペナルティーを受けている艇も数隻向けられた。

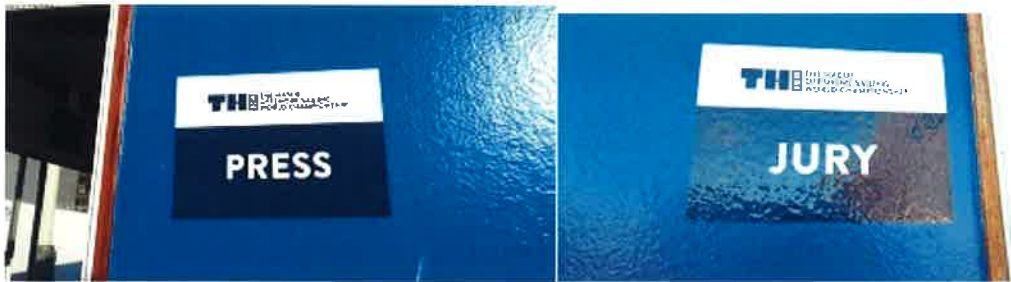


イエローブリックを使った レース艇の航跡、Web で掲示されていた。茶色の区域は 進入禁止区域。

通信は VHF が使われ 運営と 参加者の それぞれ別のチャンネルが設定されていた。レースコミッティーから参加者への発信は 頻繁に行われ、スタート時間に関する情報、スタート時間のカウントダウン、マーク位置、また 変更の場合の マーク位置、これらを効果的に使っていた。これらの情報伝達は レースコミッティー 参加者双方にメリットがある。通知内容は 簡潔。このレースも参加艇が多く、必然的にスタートラインの設定も長くとられる。このため本部艇まで マーク位置の確認やスタート時間の確認に参加艇は来なくても 時間や位置の情報を得られるので、参加者にも 運営側にも効果的と考えた。



結果計算作業は 独立。レースマネージメントは 海上運営のみに集中。



レガッタオフィスは 競技選手との接点。これも独立。

職務別のコンテナハウスが用意されていて、スタッフは 打ち合わせ、事務作業をする。



必要なことが 分かりやすく掲示されている。これも 何度もこのようなレースをこなしているからだと思う。



支給された 給金



TC の掲示板。



4. 海外のレーティングの動き

①US セーリングのエリックにアメリカの状況を聴取した。

US セーリングは 外洋系の計測組織には 2 名でレーティングシステムを管理している。今回の TC メンバーに参加したエリックと もう一人の担当者がレーティングを管理している。エリックは IRC のアメリカでのチーフメジャーで、もう一人の担当者が ORC と ORC の発行作業を担当している。他に外洋のレーティングのスタッフは女性を交えて 5 名程度。US セーリングそのものは オリンピックを担当する部門が大きくて 予算も これに多くを割いている。

アメリカでの外洋のレーティングは 800 を超えるレーティング証書を発行している ORR というレーティングシステムがあるが、これをハンドリングしてきたマネージャーが 60 歳過ぎで亡くなった。ORR は トランパックやバーミュダレース等の主要レースに採用されていて、アメリカでは主要なレーティングシステム。レーティングシステムの種類が多いアメリカでの ORR の今後の 動向が注目される。ORR は IMS で計測をして ORC と互換性があるレーティングシステム。

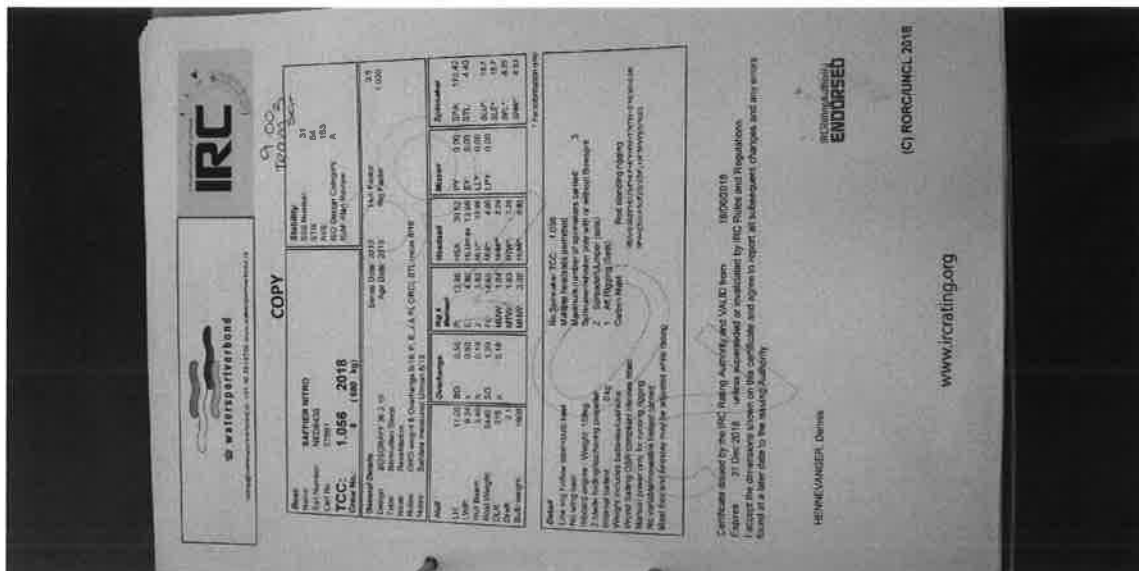
②ORCI と IRC 証書

今回の大会は ORCI 証書と IRC 証書を 二つ持つことを要求されていた。

また この IRC レーティング証書は 大半が ORCI 証書からのデータで作成されている。

ジェイソン(IRC ディレクター)に聞くと ORCI からのコンバートを IRC は受け入れている。これは ORC のソフトにも組み込まれていて ORC データから IRC の計測数値が表示できる。これは日本のレーティングオフィスでも確認している。

ORC では計測を求められていない「STL」と「FL」については 計測法が違うが、STL には一定の数値(60mm)を加算、また FL は 現在 レーティング計算には使っていないので、問題ないと話していた。バックステーについては 個別対応。



③参加者からの反応

多くの参加者から聴取した訳ではないが 参加者になると 2 つもレーティングを取っての参加で、なおかつ 両方のレーティングシステムも理解しないとイケないので、面倒だという声は聞こえたし、確かに 参加者からすると そのようにも思うのも無理はないと思う。何れにしろ 評価は WS が行うので、そのレポートを待ちたい。

5. あとがき

私が初めて HAGUE を訪れたのは 1979 年で当地で開催されているハーフトンカップを見に来た時以来だった。当時はイギリスとを結ぶフェリーの港町で、この場所には 何もなかった小さな町だった。観光施設のある場所も 当時は 広大な駐車場だった。今では 中心部ではオランダのほかの地域では見られない高層ビルが建ち、港の周り是一大観光地に変身していて驚いた。ヨットの係留施設を囲むように レストランが林立していて それぞれシーフードを提供して 夕方ぐらいからは どの店もシーフードを楽しむ客で あふれていた。

ハーバーの周りには ヨット関連施設も多く オリンピック強化のための施設や設備もあり、これらの施設は 今回のレースに提供された。主催クラブは スケフェニンゲンヨットクラブ(写真参照)が担当して、スタッフの提供、スタッフへの食事の昼や夜の提供も このクラブが務めた(写真参照)。実行責任者は クラブのピータージャルマ氏

この水域の ORC と IRC を管理するクラブは NOORDZEE CLUB(北海クラブ)。オランダの ORC と IRC クラスを管理する団体で 両方合わせて 発行数は 1000 枚をこ

える。コモドアーは Dirk-Jan Zweers 氏。

前月には この地が VOLVO OCEAN RACEのゴール地点で 盛り上がってもいと聞いたし、名残も残っていた。

我々は 移動に車を借りたが、配付されたスキップース ハンドブックにあるようにこの町では自転車での移動が一番のように思う。TCメンバーのほとんども 自転車で ホテルとハーバーの間の 2-3Km の道のりを通っていた。レンタサイクルは ホテルでも手配出来て、ORC 会長のフィンチも自転車を借りて ホテルから Jury Office とかレストランに通っていた。



世界選手権を担当したスケフェニンゲンヨットクラブ。スタッフに昼食、夕食が提供された。





Aクラスの本部艇



文責：吉田 豊



Offshore Sailing World Championship 2018

今回初めて WorldSailing の決定に従い、ORC と IRC の合同での世界選手権が開催された。15 の国と地域から 85 艇が参加したが、アメリカと香港の 2 艇以外は全てヨーロッパからの参加であった。JSAF から国際委員会の鈴木一行氏、ORC 委員長の吉田豊氏、ORC チーフメジャラーの水越英次がそれぞれの役割で参加した。私は技術的な事を中心に報告します。

テクニカルコミッティー (TC.)

吉田氏と私は前日夕方のミーティングからテクニカルコミッティーのメンバーとして迎えられた。

レース委員会は、それぞれ個別にハウスが用意され TC.も独立したハウスを提供されハーバー出入港の航路脇に Regatta Office と共に設置された。

TC のメンバーは、ORC チーフメジャラーの Zoran Grubisa、IRC ディレクター Jason Smithwick、が前に並び、ORC 元チーフメジャラー Nicola、IRC チーフメジャラーの Andrew

脇を固める形だった。他には地元オランダ、クロアチア、イギリス、ドイツ、フランス、イタリア、ドイツ、期間中に数人の出入りがあったが12~14人のメンバーで構成された。TCの運営はZoranが指示を出し取り纏めて進められた。これはORCがWorldの経験が豊富なのとIRCより多くの計測項目が有るためと思う。もちろんIRCの事はJasonが指示し、お互い分からないことは議論して進めていた。

TCはインスペクションチームの4チームが構成された。私はTeam3でフランスUNCLEチーフメジャーのLudovic Abollivier、オランダORCの若手Peter de Jongと3人のチーム。吉田氏はTeam1だった。

THE HAGUE
OFFSHORE SAILING
WORLD CHAMPIONSHIP

Pre-race measurement schedule

	Measurement Team 1	Measurement Team 2	Measurement Team 3	Measurement Team 4
Thursday, 12th July				
09:00	Hubo		Team Beau Geste	
09:40	Happy Hour	Mrs. Freckles	Immac / Fram	Outsider
10:20	Grand Slam	Olympia	Quanta	Team Heiner III
11:00	Nightshift	Red Herring	SCA Nature	Einstein
11:40	Himmelblau		Farrari	Vrijgezeilig
12:20	Halbtrocken 4.0		X-Day	
13:00	Lunch			
14:00		Inspiration	J Lance 12	Rosetta
14:40				
15:20				Hitchhiker
16:00	Destin	Amaris 2		
16:40		Kwanza	INSails.com	Cheyenne
17:20	Pro 4U/Malin	Mr. Brightside	Extra Djirn	Xini Freedom
Friday, 13th July				
09:00	Spirit	Formidabe	Aquatich	
09:40	Cool Water	One Spirit	CSI Rakker	Xenia
10:20	Olympic	Eesti Media	Tutima	Static Electric
11:00		Hansen	Elke	SailSelect
11:40	Heat		Directo	Nexus
12:20	Decatur	Batelur	Hang Loose	SK 01
13:00	Lunch			
14:00	Sons of Hurricans	Ondeugd	Fools Gold	Jai Alai
14:40	Sugar	La Reponse	X4 Fun	
15:20	Blue Nights			Leeloo
16:00	Fun X	Extreme	Premium	My Car
16:40	New Frontier	White Shadow	Redshift Reload.	Flying Dolphin
17:20	Majic	Griel	Ragazza	Old Jug
Saturday, 14th July				
09:00	Bengal Magic	Tontin	Saffier Nitro	Katariina II
09:40	Checkmate	Santa	Keturi Vejai	IJsvogel
10:20	Pakalolo	Lady Mariposa	X-Bie	Van Uden
11:00				
11:40				
12:20				Hurrykannen

Zoran から以下の事を全員に言い渡されました。

ルールや TC.の判断について答えない。分からない事は必ず Zoran に聞く。

もし間違った情報を選手に与えた場合に間違いを正当化する可能性があるためと、インスペクターで違う基準がバラバラに各艇に伝えられる事の防止策です。

Zoran と Jason は TC.ハウスに残り、インスペクターや選手の質問など色々な判断を下し指示を出し続ける体制でした。



TC.ミーティング風景



左が IRC ディレクター Jason、右 ORC チーフメジャー Zoran 手前前 ORC チーフメジャー Nicola



TC ハウス、手前の白い建物が RaceOffice、奥はプレスハウス

事前インスペクション

セールスタンプチェック

全ての搭載セールは大会スタンプ（ステッカー）&TC メジャーのサインが必要（SI に記載） セールインベントリーリストは Zoran から、Jason から IRC 証書がインスペクターに配られ、それに沿ってチェック。

セールに記載&サインされている計測値を全てチェックし大きいエリアのセールが無い
か？Batten、Flying の有無を確認。セールインベントリーに適合していればスタンプ。インベントリーにチェック or 数値を書き入れる。計測値が無いセールは再計測に回されて、OK ならばスタンプを押す。計測値の大きいセールの場合は証書の再発行も行った。

レース搭載セール以外はスタンプされず、同時にレガッタ途中で搭載セールの交換も原則認められない。

事前にセールメイカーなどで計測された計測数値は、様々な形があったが全て認められていた。IRC、ORC 相互の計測数値を認め合っている。



ドイツの ORC セールスタンプ SAIL ID、SetFlying、Batten、の各項目がある。TH の今大会スタンプにインスペクター（このセールは私）のサインをステッカーとセールに跨いでサインする。



ポーランド

ノルウェー



デンマーク

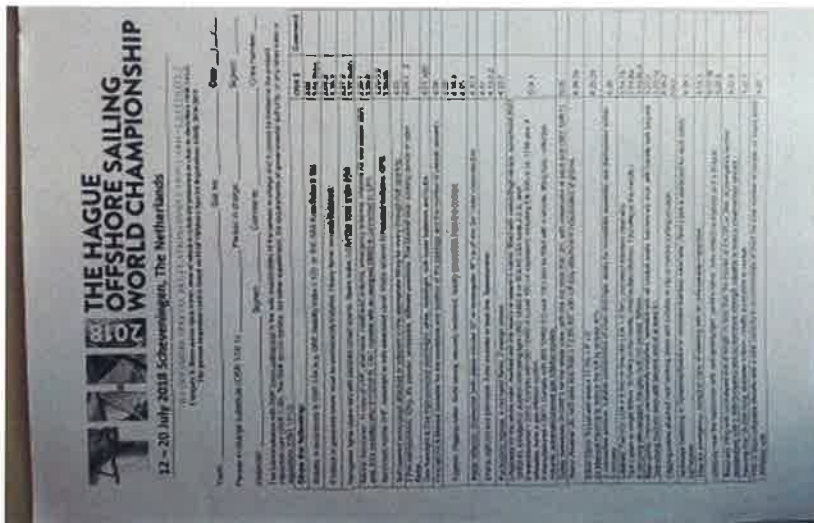
セールメイカーのロゴの上にサインされた例、フランス



A クラス優勝艇 Beau Geste の J3-3 計測数値が無く、レース前に実測した。IRC チーフメジャラー Andrew と共に計測し、彼がセール数値サイン。セールメーカーの Sail ID も記載。大会スタンプに私のサイン Andrew は計測したセールサインを全てスマートフォンで撮影していた。

Special Regulation のチェック (Cat3 with LifeLaft Cat2)

事前に配られたチェックシートに沿って備品、ライフライン、ライフラフトなどなどチェックした。ライフラインは普通に張られていれば特に問題にはしなかった。その場で修正出来るモノはして、足りない備品は各艇に担当インスペクターにまで報告させた。ライフジャケット、テザー（ほぼ全てが2又の物を使用）、ライフラフト（40秒以内に On Deck）は特に厳しい印象。



その他、インサイドバラストのがある艇はその確認をした。リギンや内部アコモデーションの違う艇なども有り、IRC、ORCそれぞれのチェックも適時行われた。ORCは船内テーブルは取り外し艇内の別の場所に置くことが許されるが、IRCは別の場所に置くことは許されないで、テーブルの置き場所を修正された艇があった。

これらの作業を1チームで多い日は10艇、3日で23艇のインスペクション、1艇当たりの時間はハーバー内の移動時間も含めて約40分で次々とこなしていった。私のチームではルドがSRとIRCルールについて担当し、ピーターと私がセールチェックとORCルールについて担当した。

不備の有る艇への対処

セール、バウスプリット、Rigサイズ、フローテーションデータ、クルー体重、ORCとIRCとの差、など、全てチーフメジャラーの判断の下、必要であればその場で新しい証書が発行される。変更は39艇に及んだ。IRCのみのセール計測値のセールは数多くあり実測の後、新しい数値がセールにサインされ登録された。SRについては全て修正させた。

レース当日

レースが始まる前は、様々なアドバイスをして参加艇に対してフレンドリーで便宜を図っていたが、レースが始まるとTCは抗議当事者と成るため違反を取り締まる立場へと変わった。

Offshore レース

Aクラス153mil、B,Cクラス135milのコースで12時スタートの艇を見送った後、TCチームはフリーになった。

翌日、フィニッシュしてきた艇の各クラス上位3艇をドッグで待ち受けて、搭載セールのスタンプとセールインベントリーリストと確認、SRのインスペクション。ここで不備が見つかった艇は無かった。

Inshore レース

毎朝8:00に集合し8:30のスキパーズミーティングの後にTCのミーティング

3人ずつ2つのTCメンバー専用のリブポートで出艇する。

スタート時から規則に違反している艇が無いか見守る。スタート後はしばらくの間、レースポートに後から近づきチェック。



スタート後のセーリング状態のチェック 実際はこの位置まで近づくこともあった。時には1艇身以内に...、参加艇は気に留めていない。

海上インスペクション

その日の1レース目フィニッシュ直後に上位艇を待ち構えて乗り移り、海上インスペクションを実施。セールスタンプとセール搭載枚数の確認、ライフラインの緩み、ライフラフトの確認を行った。セールは、事前インスペクションで確認したセールと枚数と種類共に完全に一致していなければならない。私も数艇一人で乗り込みチェックを行った。

その日の2レース目のスタートを見送った後、リポートは帰港。



海上インスペクション Race ボートに乗り移る直前

レース艇帰着後のインスペクション

各クラスの上位艇は標的とされ、体重、セール、フローテーションのインスペクションの指名をレース直後に VHF で対象艇に通知。これらの計測を InshoreRace 後に毎日行った。
(体重とセールは各クラス毎日 1 艇、フローテーションは 1 日 1 艇)

体重計測

帰着するドッグサイドで待ち構えて実施。クルーリストと名前を確認した後に計測。合計体重がオーバーした艇はより正確な TC ハウスにある公式体重計を使い再計測される。各艇体重の管理は素晴らしく 840kgMAX で 0.4kg アンダー、1230kg で 4.6kg アンダーなど 1% 以内に収まることも珍しくなかった。

セール計測

Main、HeadSail、SPIN の最大面積のモノを近くの倉庫に運び込ませて全計測を実施。私が確認した問題のあるセールは以下の通りでした。

1. スタンプ記載値より大きいセールが数枚見られた。SLEが100mm以上大きい事もあった。
2. メインセールヘッドポイントの位置が間違っていることに起因し MHB や各ガース数値が違うセール（メインはリングなどの付属物も含められる）
3. メインセールの 7/8 ポイントより上にバテンが有る場合の計測方法の間違いに起因する MHB の違うセール

その再計測された数値は直ぐに Zoran に報告され抗議対象とするか判断された。



セール計測において以下の事は今大会で常に行われており、世界的な標準と思われる。

1. Main と HeadSail のバテン間のフォローは一度も計測されることは無かった。リーチポイントからラフの最短距離までを計測し記録するだけであった。
2. ガース計測などを含め、mm 単位を読み上げることはしない。
3. ラフとリーチの長さ、Headsail Spin、いずれの計測においても強いテンションを掛けることは無い。片手で軽く引いて計測するのみであった。
4. IRC、ORC お互いの計測員が計測した数値は相互に認め合っていた。
5. 計測数値と共に、セールメイカーが決めセールロゴなどに記載されている SAIL ID をセールスタンプに記載することが多かった。



InshoreRace 後 Team Beau Geste BOTIN52 の Main を計測する吉田氏とイタリア ORC のアルベルト

フローテーション計測

ORCの計測方法に従い実施。日本で行われている方法と同じ方法だったが、新しいツールも使っていた。計測が終わった時には22時を越えた時もあった。Bクラス優勝艇のSANTAの時にはIRCのJasonとAndrewも計測に立ち会いORCの計測を確認した。



Bクラス優勝艇 SANTA のフローテーション計測

インクライニング計測（傾斜計測）

1 艇だけだったが、インクライニング計測もレース後に行われた。これはスピンプールを使わず、ブームを使った方法で計測された。日本では経験していない方法だったので手順など習得することが出来た。乗せる重りにより重量が必要だが簡単にはできると感じた。ただ、短いブームを使うのでバランスが悪くニコラさんもあまり好きでは無いようだった。もちろんこの結果も即 Zoran に報告し抗議の必要があるか判断された。



Bクラス 2位 White Shaddow のブームインクライニング計測

TC.からレース艇への抗議

レーティングに関する事は、ルールに従い一定のレーティング上昇幅(ORCはGPHの1%)に収まらない艇は抗議対象となる。証書と違う数値が計測されれば、直ぐに現場からメールなどで Zoran に報告され、5分も経たないうちに VPP で再計算され現場に報告され参加艇にも知らされた。Spin が大きい艇、フローテーション数値が違う艇など有りギリギリだったとは思われるが、抗議対象になった艇は無かった。

TC.から抗議した場合のペナルティーについて、目安として1項目で10%の順位ペナルティーとしていた。もちろんレーティングに対するペナルティーはルール通り。

2つのルールの下での世界選手権

スコアリング

ORC、IRC 両方の成績を足した得点が各レースの得点とされ、それら合計された得点を合計し総合成績を算出する方法を採用。ORC、IRC 個別の総合成績は発表されない。

ORC と IRC の成績を比較すると C クラスでは最大 16 位も順位が違う場合があり、特にトリプルナンバー High と Low が選ばれた時は差が大きい。

2枚の証書

ORCinternational、IRCendorsed 両方の証書を持つ事が、このレースの参加条件とされていた。従って両方のルールに適合した状態が各艇に求められた。

正確にカウントした訳では無いが、今回参加した艇の 90%以上は ORCi から IRCe への変換で IRC 証書が発行されていた。従って計測の負担は少ない艇が多かったようだ。

IRC ディレクター Jason の話では、この変換は簡単で追加の計測は無い。FL は現在 IRC のレーティング計算式には入っていない。スピンプールの長さは自動的に 60mm プラスされる。フローテーション計測値も ORCi から出力可能。反対に IRCe から ORCi への変換は追加計測が必要となる。

それぞれの制限 (セイル搭載枚数、クルー体重、など)

各制限は基本的に厳しい方が適用される。

体重は、IRC が 85kg x 人数で計算し、ORC の申告値と比べ低い方が採用された。

セールの枚数は公示では各クラス ORC ルールの CDL で規定されていた。

セールの各計測値は ORC,IRC 両方に適合しなければならない。

IRC ルールの制限でレガッタ途中での搭載セールの変更は原則認められない。(搭載セール以外は大会スタンプされない)

TC.での出来事など

Zoran と Jason は、誰に対しても、ルールの基本的な事まで一つ一つとても丁寧に対応し

ていた。TC.ハウスは常にドアが開かれており、ミーティングも誰でも聞くことが出来る状態だった。レーティングに不満の有る艇が何回も TC を訪ねて色々な質問をしていたが、1時間以上にわたって Zoran が納得するまで丁寧に説明していた。

乗員変更など細かい変更や決定に関しても全て Zoran の確認が必要で、一人で各艇に対応し、非常に忙しい状態だった。Zoran の全て滞りなく即座に行うことの出来る能力には敬服するばかりでした。

国籍とオーナー

表彰式直前になって広報担当の Dobbs Davis (USsailing、ORC、大会プレス担当) が TC.ハウスに来て、C クラス優勝艇の JLance12 の国籍を聞いてきた。艇登録、エントリーの国籍登録、オーナーもフランス、だがクルーのほとんどはオランダでスキッパーもオランダ。表彰式で国旗が掲揚されるので問題となったが、スキッパーの国籍を重視しオランダとなった。

A クラス優勝艇 Team Beau Geste は乗員のほとんどはニュージーランドだが、スキッパーはオーナーであったので香港。

表彰式の時も各艇のスキッパーの名前は呼ばれステージに上がりカップを受け取りましたが、オーナーの名前は一度も呼ばれることはありませんでした。レース成績などにもオーナーの名前は出てきません。この事からか、オーナースキッパーが多いように感じました。

アマチュアクラスの設定

Corinthian Class として、このクラスにエントリー出来る艇は、WorldSailing の定めるグループ1 に属する選手のみで構成されるチーム。全ての艇と一緒にコースとスタートでスコアリングのみでクラス分けする。C クラスでは Pro4you が最終レース前まで Open も含めトップを守っておりレベルも高い。(レース全体が、オリンピックメダル1個では話題にもならないレベルだが...) 表彰式でも盛り上がりを見せ各選手が重視している様子が見えた。女子選手のための艇、オーナー夫妻以外は全て9歳から15歳までのジュニアをクルーとしている艇も有った。

レース運営など

A,B,C の各クラスは ORC ルールの CDL で区分されている。

Offshore のスタートラインは全て同じだったが、A クラス 155NM, B と C クラスは 135NM の同じコース、Inshore は A と B が北海面&同じコースで C クラスは南海面に設定された。スタート時間はそれぞれ大きいクラスから順に 10 分後に設定されていた。

レース海面で VHF を有効活用

運営用チャンネル、各競技者への連絡用チャンネルが設定され、Inshore は 2 海面なので合計 4 チャンネルを使用。各通達は全て旗とともに VHF で行われる。

コース変更は運営艇によって C 旗の掲揚のみで VHF で次のマークへの方角と距離が告知される。

スタート前の各信号は全てカウントダウンされる。例えば A クラスの予告信号は「Class A Warning signal ... 5, 4, 3, 2, 1, 0 5minutes before the start of class A」、クラス A スタートは、1 分前、45 秒前、30 秒前、15 秒前とそれぞれ 5 秒前からカウントダウンして最後に「Class A Start time 10, 9, ... 5, 4, 3, 2, 1, 0 Individual Recall Bow Number 05,47,...」などとアナウンスされる。

スタートラインが非常に長くリミットマークでは本部船のホーンは全く聞こえず、肉眼ではフラッグの視認も不可能な距離であった。もちろん VHF は観覧艇も聞いておりレースの動きが分かり易い。インスペクションの通知も VHF で呼び出される。



C クラス Inshore 1 レース目 49 艇一斉スタート 1 回でスタートして行った。

Web 掲示板、ツイッターの活用

大会ホームページには掲示板の内容が載っている。RaceOffice に張り出されていない物も有った。SI に各クラス用ツイッターアカウントが告知され、これも公式な掲示板となっていた。Grib ファイルの提供、スクラッチシートの提供などが告知されていた。

本部艇の信号

詳しくは SI を見て頂きたいが、簡単な方法で本部艇からの情報を掲示していた。もちろんこれら全ての情報はスタート前 VHF で 3, 4 回はアナウンスされる。



本部艇 レース中の A、B クラスの旗、コクピット左舷に「L 2 D 235」と掲示 これは「トリプルナンバーLow 2ラップレース Dはコース距離 1.6~1.9NM 上マーク方向 235°」 正確なレース距離は VHF でのみ知らされる。メインマストの中程の白いチューブにレースシグナル旗が格納されていて即座に上げ降ろしするシステム ブルーのフィニッシュマークが左奥

レース運営についても今後ぜひ人を派遣されると良いと思います。



RaceOffice に張り出された掲示 左から 全体への告知、クラス毎の告知、July テクニカルコミッティーなど各委員会からの告知などに分かれていて見やすい。



レースオフィス スキパーズミーティング時間掲示の黒板 左にジュリーハウス、とスコアリングハウスが見える。

Requests to the Race Committee						
No.	Class	Sailnumber	Request	Date of request	Decision Race Committee	
1	C	SWT 21	To have life raft ashore during inshore races	14/7/18	Not approved See notice TC	
2	A	NEU 1003	Different sail number in - Code D: GER 7001 A3: 888 Ger 7001	14/7/18	Approved	
3	B	DEN 6869	Different sail number in Asym Spi: BEL 2008	14/7/18	Approved	
4	C	GER 7054	Different sail number in Spinnaker: GER 4953	14/07/18	Approved	

Spin のセールナンバーが違っている物を「そのまま使って良いか？」と申請し、許可を出したとの TC. からの通知

TC.内では、IRC、ORC の垣根を越えて良いコミュニケーションが取れており、お互いを信頼しスムーズに運営されていたと思います。(他の政治的なことは分かりませんが...)

ORC、IRC 共に日本の計測に関しては高い評価を戴いていることも確認出来ました。

ORC、IRC の各国の方と色々な形でのコミュニケーションが取れ非常に有意義な 11 日間でした。計測技術だけでなく、レース運営、テクニカル委員会の運用、選手に対する姿勢も大変参考になりました。

今回受け入れて頂いた大会運営の方々、ORC、IRC、それぞれの組織の方、送り出して頂いた JSAF ORC 委員会、特に国際委員会の鈴木一行様にも感謝したいと思います。

JSAF ORC 委員会 水越英次



THE HAGUE OFFSHORE SAILING WORLD CHAMPIONSHIP

12 – 20 July 2018 Scheveningen, The Netherlands

WORLD OFFSHORE SPECIAL REGULATIONS INSPECTION CARD CATEGORY 3

Category 3: Races across open water, most of which is relatively protected or close to shorelines (OSR 2.01.4)

The present inspection card is based on ISAF Offshore Special Regulations (OSR) 2018-2019

Yacht: _____ Sail No: _____ Date: ____/____/____

Person in charge substitute (OSR 1.02.1): _____ Person in charge: _____ Signed: _____

Inspector: _____ Signed: _____ Comments: _____ Crew number: ____

The full compliance with OSR (www.sailing.org) is the sole responsibility of the person in charge and it cannot be limited to the present inspection card (OSR 1.02). The OSR do not replace, but rather supplement, the requirements of governmental authority, or any other rules or regulations (OSR 1.01.2).

Show the following:	OSR §	Comment
Stability in accordance to OSR 3.04 (e.g. ORC Stability Index ≥ 103 or IRC SSS Base Value ≥ 15).	3.04 3.04.2b)c)	
If ballast or generator exists: must be permanently installed. Heavy items: securely fastened.	2.04.2 3.28.2	
Navigation lights (spare set) with separate power source. Spare bulbs. LOA < 12m 10W, ≥ 12 m 25W	3.27.3 3.27.2a)b)	
Marine transceiver. In case of VHF, shall have: masthead antenna, emergency antenna, channel 72, min power 25W, and, if it's installed after 31/12/2015, DSC capable with an assigned MMSI & connected to GPS.	3.29.1 3.29.8	
Hand-held marine VHF, watertight or with waterproof cover. Radio receiver for weather bulletins. GPS.	3.29.5,6 3.29.8b	
Soft tapered wood plugs attached or adjacent to the appropriate fitting for every through-hull opening.	4.03	
2 Fire extinguishers, ≥ 2 kg, dry powder, accessible, different positions. Fire blanket near cooking device of open flame.	4.05.1, .2	
One flashlight & One high-powered searchlight, white, watertight, with spare batteries and bulbs.	4.07 a)b)	
First aid Kit & Manual (suitable for the conditions and duration of the passage and the number of people aboard).	4.08	
Foghorn. Rigging cutter. Knife strong, securely restrained, readily accessible from the cockpit.	4.09 4.16.2 4.25	
Radar reflector: octahedral (with plates circular 12" or rectangular 16") or of min 2m ² radar cross-section.	4.10.1	
Charts, light list and pilot book. Echo sounder or lead line. Speedometer.	4.11 4.13.1,2	
Pyrotechnic signals: 4 red hand flares, 2 orange smoke.	4.23.1	
Lifejackets for the whole crew, marked with the boat's or wearer's name, fitted with crotch/thigh straps, sprayhood (ISO 12402-8), emergency position indicating light (ISO 12402-8 or SOLAS LSA code 2.2.3), and: If manufactured < 2012: Comply with ISO 12402-3 (Level 150) or equivalent, including EN 396 or UL 1180 and, if inflatable, have a gas inflation system. If manufactured > 2011: Comply with ISO 12402-3 (Level 150) and be fitted with a whistle, lifting loop, reflective material, automatic/manual gas inflation system.	5.01.1	
Safety harnesses ($\geq 1/2001$) for the whole crew, with line not more than 2m, with snaphooks at each end (ISO 12401).	5.02	
Heavy Weather Jib, with area less than $\leq 13.5\%$ IG ² , with luff-stay attachment independent of groove.	4.26.2a	
Either Storm Trysail with area $\leq 17.5\% \times P \times E$ Or Mainsail Reefing to reduce the luff by at least 40%.	4.26.2d	
2 unmodified anchors, suitable combination of chain and rope, ready for immediate assembly and deployment within 5 minutes	4.06	
Lifelines: Two (for LOA ≥ 8.5 m) or One (for LOA < 8.5m), uncoated stainless steel wire. Taut (upper or single lifeline: 5cm/4kg in the middle, intermediate lifelines: 12cm/4kg in the middle). If securing with lanyard, the gap must not exceed 100mm.	3.14.1b 3.14.6a 3.14.6c,d	
Bilge pump, manual, permanently installed, operable with all cockpit seats, hatches etc shut, with handle with lanyard. Two strong buckets each with lanyard and of at least 9 l	3.23.2 3.23.1a	
Clipping points attached near working areas and suitable to clip on before coming on deck.	4.04.2 a,b,c	
Jackstays (webbing or Dyneema/Spectra or uncoated stainless steel wire ≥ 5 mm) port & starboard for deck safety harnesses.	4.04.1	
Tiller for emergency, except in case of steering with an unbreakable metal tiller.	4.15.1	
Lifebuoy near the helmsman with self-igniting light, yacht's name, retro-reflective material and a drogue.	4.17, 18 4.22.3	
Recovery sling with (a) buoyant line of length no less than the shorter of 4xLOA or 36m, (b) buoyancy section (horseshoe) with ≥ 90 N buoyancy and (c) minimum strength capable to hoist a crewmember aboard.	4.22.8	
Heaving line 15-25m long, diameter ≥ 6 mm, readily accessible to cockpit.	4.22.7	
One or more inflatable liferafts with a total capacity to accommodate at least the total number of people on board which complies with:	4.20	

2018年11月6日

WS・ORC 2018年 年次総会 報告

JSAF国際委員会 オフショア担当
小林 昇

2018年の年次総会は、WS（ワールドセーリング）が10月26日から5日、ORC（オフショアレーシングコンGRESS）は26日から31日まで共にアメリカ/フロリダのサラソータで開催された。私は28日夜の到着から日昼の出発まで滞在し、WSの外洋関係委員会の出席・傍聴と、ORCのジェネラルミーティングに出席した。

- 28日 朝、関西空港を出発。仁川、アトランタ経由で同日深夜サラソータに到着。
- 29日 WS及びORCに出席登録。9:30から午前中はスペシャルレギュレーションサブコミッティー(PART-1)を傍聴。午後はセフティーセーリングフォーラムに出席。夜は、ORCディナーに出席。
- 30日 午前はオフショア/キールボートレーシングの将来と題するフォーラムに出席。 昼時間にeセーリング世界選手権を見物。14:30からスペシャルレギュレーションサブコミッティー(Part-2)を傍聴。 夜はロレックスセーラーズアワードに出席。
- 31日 ORCのコンGRESSとしてEGM(午前)とAGM(午後)に出席。
 - 1日 <オセアニックアンドオフショアコミッティー>に委員として出席
 - 2日 早朝、大阪に向けて出発。3日夜に関西空港に帰着。

<スペシャルレギュレーションサブコミッティー> 29/30日 -傍聴

カナダのウィルアボット委員長のリーダーシップで円滑に会議は進んだ。改訂年では無いのでサブミッション数は多くなかった。サブミッション毎の決定は後日のO&O委員会に上げられ、サブミッションは全て承認されて、その決定が最終となった。 専門性を持つこの委員会はいくつかのワーキングパーティーを持ち、それぞれからの報告があった。

* サブミッションの決定内容はO&O委員会の最終決定を含めて別紙報告。

<オセアニック・オフショアコミッティー> 1日 -委員として参加

オフショア事項を全般的に統括する機関で、スペシャルレギュレーションサブコミッティーを持つ。 討議された主要な内容は以下の通り。

ワーキングパーティーの報告

<ユニバーサルメジャメントシステムの進展>

UMS(Universal Measurement System)への取り組みはORCとRORC(英国)・USセーリングの3者が、統一のメジャメント申告フォームを作る目的で進められてきている。ERSをベースに計測点の定義付け、計測方法の統一、各々のデーターの移し替え方法を確立して、統一した申告フォームを作るのが目標となっている。

<構造安全性-Structural Integrity>

外洋特別規定(OSR)のCAT-0.1.2のオフショアレース開催の際に適用される構造安全性を証明する証書の一つとしてWSが運用している<OSR構造プラン認証システム>で、外洋での事故原因の多くを占めるキールに付いて検査方法の進捗が報告された。溶接による構造を持つキールの破損事故が多いので、厳しい検査を課している。

レーティングシステムからの報告

<IRC からの状況報告>

RORC から IRC の状況報告があった。証書発行数の推移は2018年8月末では4,315で前年同期では4,502と、2012年以来の減少傾向が続いている。今年はファーストネットレースの非開催年であることも影響したと分析している。(最盛期の2012年は8,744隻)。発行国も49から44に変化している。国別での動きは前年同時期比でフランスがマイナス108と大きく数字を落としている。日本は前年同時期比較でマイナス24の265隻で、昨年度末の296隻に対してどれだけ迫れるだろうか。

<ORR からの報告>

ORR(Offshore Racing Rule) は米国で使用されているレーティングシステムで、VPP ベースの ORR と VPP を使用しない簡易版の ORRez がある(別に ORRmh というマルチハル用もある)。2018年に前者は713、後者は401の証書発行を行っている。トランスバックレース等の国内主要レースに採用されている。米国ではIRC(約160)やORC(約210)も使用されているが少数である。尚、このルールの運用には現在資金面の問題が発生しており、2020年にIRC/ORCのジョイント世界選手権がニューヨークYCで開催される事がその後の米国レーティングシステムにどう影響するか注目する必要がある。

* ORC の状況は ORC コングレスの項で記載。

レーティングシステムのオフショア世界選手権

WSが承認している外洋艇のレーティングはORCとIRCで世界を2分している。昨年、オセアニック&オフショア委員会がジョイントイベントとして世界選手権の共同開催を調整した結果、2018年7月にオランダのハーグで初の両レーティングシステムを使った統一世界選手権が開催された。参加艇はIRCエンドース証書とORCi証書を共に取得して参加、同一レース内で別々の成績を算出し、合算した得点で1つの成績表を出すというものである。クラスAに9隻、Bに27隻、Cに49隻の合計85隻が16カ国から参加した。日本からはORC委員会から3名が計測や大会運営に参加して技術や運営方法などの経験を積んだ。この大会は2年毎に開催され、次回は2020年にニューヨークYCでの開催が決まった。

オリンピックにおける外洋レースの実施

オリンピックのセーリング種目にオフショアレースの実施を目指し、Tokyo2020にてショーケースイベントとしての開催は不調に終わったが、2024のパリ大会での正式種目へのサブミッション(037-18)が今回緊急に提出された。男女ミックスのシングルハンド艇に変えて、男女ミックスのWハンドによる30フィート前後の艇を20隻使用してワンデザインレースを行うという内容で、ボードからの緊急サブミッションが提出された。これが後日のカウンスルとAGMで承認され実現が決定された。

オリンピックの現行セールボート競技は、限定された競技人口のディンギー種目のみであり、年齢層の幅も広く、より多くの競技人口を持つキールボートを欠くことは、セーリングスポーツ全体を代表していない、という考え方もベースにある。使用艇やレースフォーマットは来年の総会で決定される。

外洋ヨット世界選手権の開催

WSはこのオリンピックでの外洋艇レース種目と同様のフォーマットで2019年9月に世界選手権を開催する事を発表した。開催地はヨーロッパ域内、使用艇種を含めて本年末には大会概要が発表される予定。地区予選も必要になるであろう。オセアニック/オフショア委員会はこの企画段階で関与ができなかった事を問題視してオリンピックでの外洋艇競技開催と併せて関与することを強く訴える事にした。

<ORC コングレス> 31日 -コングレスとして参加

WSと並行して、ORCの各委員会も開催される。ORCの各委員会の報告を受けて、31日朝から各国のコングレスだけが参加するEGM(イクゼクティブゼネラルミーティング)があり、その後にオープンのAGM(年次ゼネラルミーティング)が開催された。日本は植松副会長と私がコングレスに指名されており2020まで任期がある。

アジアでは他に韓国の1名が議席を持っているが、出席の実績はない。

ORCの2018年の証書発行状況（ORC iとclubの合計数）は、ORC iでの主要な国は依然としてイタリアとドイツ、ギリシャ、スペインで、ORCクラブでは共に1,000隻を超えるオランダ、ノルウェイが相変わらず強い。8月末でORC cが6916、ORC iが2558で合計9474となり、最終通年では前年を上回る予測となっている。ORCは他にSYR（Super Yacht Rule）も運用しており70隻あまりの証書発行をしている。この部門はORCの財政にも大きく寄与している。日本ではJSAFの外洋計測委員会での運営に戻った初年度にあたる2015年の75が2017年10月末時点で56になり、本年8月末では61となっている。

またマルチハル対象のVPPベースレーティングルールの開発も決定した。2019に向けての性能評価の改定で5%程度の幅でレーティングが変わるとの事。又、レビの値上げが発表された。

<Safety In Sailing Forum> 10月29日午後

<The Future of Offshore and Keelboat Racing> 30日午前

の2つのフォーラムが開催され、多くの注目と出席者を集めた。

セフティーセーリングフォーラムでは、近年のレースボートのスピード向上とフォイリングボートの台頭で、従来の基準ではセーラーだけでなく、レース運営および、運営者や観覧者の安全が守れない状況になってきた。そこで、高速艇レースでの、新しいセーリングウェアや防具の開発、レース運営、コース設定などに付いて新しい安全管理についての発表がなされた。

将来のオフショア/キールボートレースフォーラムでは、WSによるオフショア世界選手権（ミックスWハンド、ワンデザイン艇）の概要が発表された。次に、次回ボルボオーシャンレースの展望（ボルボがスポンサーを降りている）でVO65にIMOCA60のクラスを加え本年末にフォーマットを発表する、との発表があった。レーティングについてはUMSの解説。マイクロプラスチックなどの海洋汚染についてボルボオーシャンレースを競いながら毎日海水標本の採取をした結果の報告。新しいヨットレースのアプローチとして、他のスポーツにあるリーグという地区やクラブ単位の競技団体をベースにしたレースイベントを開催する試みに付いて、状況報告があった。

従来以上にWSのオフショアへのアプローチが高まっている事を感じさせるフォーラムであった。

フロリダのサラソータは、保養地とリタイヤした人たちの居住地という性格が強いところであった。来年の年次総会はバミューダで開催される。ORCは50周年に当たるので特別なORCのミーティングにしたい、との事であった。

以 上

* 添付別紙：外洋特別規定 (Offshore Special Regulation)の検討結果報告

外洋特別規定 (Offshore Special Regulation)のサブミッション検討結果報告

スペシャルレギュレーションサブコミティーで討議され、O&O 委員会で決定された、外洋特別規定の内容を報告する。

SR01-18 OSR3.08 ハッチとコンパニオンウェイ

ハッチと開口について、多くのプロダクションヨットは OSR 3.08 を満たしていないハッチやポートライトを備えている。OSR 3.06 に規定されるハッチの制限は EU の基準とそれに関する ISO より厳格なものである。

委員会は ISO 基準 12216 (窓、ポートライト、ハッチ) では開口ハッチの数の制限は無い。又、ISO12217 の復元基準はもしハッチに「航行中は閉鎖すること」の標示があれば浸水ポイントから開口部は適合されていない事に注目する。この不一致がある事からワーキングパーティーを作り、色々なケースを見直して OSR の改訂が必要かを検討する。

承認

SR02-18 OSR3.23 ビルジポンプとバケツ

緊急用ポンプについてより検討した上で、必要なら新しい OSR 番号を非常ポンプに与える事で、取り下げられた。

取り下げ

SR03-18 OSR2.29.13 交信設備、GPS, レーダー, AIS

AIS を CAT-3 にも適用する提案。委員会はサブミッションにある変更理由に注目する。

1. 多くの本船通行がある水域でのレースに有効。
多くの AIS クラス B の艇情報がディスプレイに溢れると本線はスイッチを切る可能性を委員会は考慮する。
2. 緊急状況で有効な通信手段が無い場合、AIS は航跡を辿り遭難位置の最終地点を発見する助けになる。
委員会は、AIS は基本的に遭難通知手段では無い。又、誰かが AIS 位置を監視続けて警告を発する事の可能性は小さい。レース艇の AIS がバッテリー等の問題で消えた場合、報告を受けたレース委員会にとってはその艇の沈没や転倒等の遭難と同じと考える。
3. AIS 個人落水位置装置は、艇が AIS を備えている場合に有効である。
このような状況で艇に必要な装置は AIS 交信機ではなく、AIS 受信機である。

否認

以上の理由で、否認された。

SR04-18 OSR4.20.3b) ライフラフトの収納

デッキ下でのライフラフト収納に付いて OSR4.20.3b)を削除するという提案。

委員会は、EU の規定やファーストネットレースでのラフト収納位置写真の資料などを参考にしてさらに検討する事で、2019年に審議延期とした。

審議延期

SR05-18 OSR4.21 グラブバッグ

CAT-3 モノハルにも適用する提案。

現状ではこの条項はマルチハルの CAT-3 と 4 に適用されているが、モノハル艇も転倒する可能性があり、そのような場合、キャビン内にいる乗員は素早くグラブバッグを持って脱出する必要がある。として承認され、この変更は2019年1月から効力を発する。

承認

SR06-18 OSR5.02 セフティーハーネスとテザー

テザーの必要条件を明確にする提案である。

委員会は RORC のテザーの基準も考察し、現状の規定は十分なもので書き加える事は避けるべきとして、否認した。

否認

SR07-18 OSR 附則 G トレーニング

トレーニングワーキングパーティーからの提案で、承認された。

承認

SR08-18 OSR Omissions and Amendment

取下げられた。

上記のサブミッションに付いての討議の他に、ワーキングパーティーの報告があった。

1、緊急ビルジポンプ

サブミッション SR02-18 として提出された。パーティーはより良い仕様の定義付けのために、必要な試験を行い続けるとした。

2、トレーニング

現行の附則 G モデルトレーニングコースの改訂と、トレーナーの教育に付いて、という2つのテーマが、2018年にはあった。この2つは互いに関係している。2002に初版が発行されて以来。改訂が続けられているが、モデルコースの目的にあった内容と、各 MNA の緯度位置環境に合った学習目的に即した内容にする必要を感じている。トレーナーの教育に付いてはあまり進展が成されなかったが3つの MNA (カナダ、オーストラリア、アメリカ) による夫々の教育プログラムの開発段階が共有された。

3、キールの問題—建造民艇

検討進捗状況が報告されたが、まだまだ不十分であり、プランレビュー完成へのタイムテーブルの設定、専門家のための予算が必要とされている。

その他、

1、事故報告

過去1年に発生した事故の概要が数件発表された。委員会は各事故の遭難通信がどのように成されたかが必要とした。

2、オフショアパーソナルセフティーガイド

改訂版の出版については更に遅延している。

3、電動推進装置

委員会は、電動推進装置、バッテリーの収納、ハイブリッド用発電機等、更なる検討を進めて2019年にサブミッションとして結果を提出するよう依頼した。

以 上

2019年度 事業計画 (案)

パフォーマンスハンディキャップ
委員会

委員長 八木達朗

印

- JSAF が後援するクルーザーのオープンレース等に於いて、経験則レーティングのより良い運用方法を定める。これによりイベント参加型のレースにもセーリングで競い合う楽しみを得られるようにする。(1-1セーリングファンの開拓)
- 現場で実際にオープンレース等の経験則レーティングを行っているハンディキャッパー(個人)を委員会として公認し(現在7名)、情報を交換する。レーティング数値は各ハンディキャッパーが独自に決めるものとして基本的に証書の発行はしない。(制式レーティングとの棲み分けを明確にするため)
- 公示に JSAF 及び RRS をうたっている大会には、JSAF 会員の乗艇を強く推進する。
- レース艇登録料(毎年)とセイルナンバー登録料(初年度～名変又は廃船まで)とを分けて運用されるように要望する。これにより普及レースにおいてセイルナンバー登録(会員登録、名義変更を含む)を強く推奨できるようになる。(1-6大型艇レースの活性化)

以上

JSAF 外洋安全委員会
資 料

2019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 2019/2/2＞

【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. 改訂
 - 2-2. 翻訳
 - 2-3. 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. 2019 の安全週間
 - 3-3. 事故報告の義務化
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%割引）は継続。

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

2-1. 改訂

・ 中間改訂

World Sailing 発行 OSR、2019 年の小改訂は現時点では未発行（2019 年 1 月 24 日現在）。

・ 定期改訂（2 年毎）

現行規定（2018-2019 版）の有効期限は 2019 年末。World Sailing の定期改訂に併せ日本語参考訳もなるべく速やかに発行予定。2020 年 1 月末を目標とするが、改訂の内容や量により翻訳版の発行時期がずれる可能性もある。

2-2. 翻訳

・ 全文翻訳

World Sailing 発行 OSR2020-2021 版、全文の翻訳を 2019 年 4 月に発行予定。

2-3. 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-anzen.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ある。**

3-2. 2019 全週間

以下の期間に実施予定。

- ・春：2019年4月6日（土）～14日（日）
- ・秋：2019年8月31日（土）～9月8日（日）

3-3. 事故報告の義務化

別紙「事故報告体制構築の件」参照

【注】別紙内容は、本書執筆時点（1月21日）ではJSAF理事会の審議確定されていないので正式確定事項ではない。12月1日開催のJSAF理事会で協議済みで、2月23日開催のJSAF理事会で審議決議予定であるため、別紙記載内容に変更が成される可能性がある。

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、2018年度（2018年4月～2019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：2019年5月31日（金）

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

2018年12月1日理事会資料（協議事項）

普及指導委員会 レース委員会
外洋安全委員会 医事・科学委員会
総務委員会

事故報告体制構築の件

標記の件、関係委員会（普及指導委員会、レース委員会、外洋安全委員会、医事・科学委員会、総務委員会）において、事故報告体制構築について下記の通り纏めましたので、関係規則の改訂について伺い上げます。

記

1. 体制構築趣旨

WS規程38に定められた連盟の義務を履行するため、関係規則を改定し、加盟・特別加盟団体からの事故報告体制を構築する。また、加盟・特別加盟団に対して、事故報告から学んだ安全処置を共有することで、事故の再発を極小化する。

2. 加盟団体・特別加盟団体の報告の義務化とフィードバック

- (1) 原則として、WS規程38に定めるMNAが報告義務を負う事故以外についても、連盟への報告を求めることとする。報告の対象となる事故詳細は、下記3、4参照。WSへの報告の要否は、常任委員会、理事会にて判断する。
- (2) 提出された報告事項は、関係委員会（レース委員会、普及指導委員会、外洋安全委員会、等）が実施する講習会での事例紹介、及び全加盟・特別加盟団体への文書通知等により、フィードバックを行う。

3. 報告の対象となる事故

- (1) 対象となる場面：大会期間中および大会期間中以外（練習や回航中を含む）に発生した事故。
- (2) 対象となる人および艇：
 - 人身事故= J S A F 会員および会員以外も含めた乗員および大会運営要員。（下部団体に所属する J S A F 会員の事故を含む）
 - 物損事故= J S A F 登録艇および関連艇（大会運営艇、救助艇やコーチ艇など）。大会期間中は大会に参加している J S A F 非登録艇も含む。
- (3) 対象となる事象：以下表の事故事象を報告対象とする。

人身事故	a. 死亡	
	b. 行方不明	
	c. 後遺障害	
	d. ①救急車で搬送された場合 ②入院した場合 ③手術した場合 ④骨折、脱臼した場合（腱・靭帯損傷を含む） ⑤脳振盪 ⑥医療機関で対応が必要な場合（熱中症、低体温症を含む）	
	e. 【外洋艇のみ】乗員が落水した場合（医療機関での処置がなされなかった場合も含む）	
物損事故	関連艇	f. 外部援助による救助がなされた場合（沈没、乗り上げ、曳航など）
	外洋艇	f. 外部援助による救助がなされた場合（沈没、乗り上げ、曳航など）
		g. 通常の帆走航行ができなくなった場合（デスマスト、操舵装置の破損など）

4. 報告者および報告期限

- (1) 報告者：J S A F加盟団体および特別加盟団体
- (2) 報告期限：速報報告=事故発生即日。詳細報告=事故発生から20日以内。
- (3) 報告先：ディンギー系=普及指導委員会。外洋系=外洋安全委員会。

5. 関係規則改訂案（運営規則第5条 加盟団体の義務）

J S A F運営規則の改訂案：第5条（加盟団体の義務）第一項に（6）を新設する。

（6）加盟団体は、以下に定める事故が発生した場合には、速やかに連盟へ報告しなければならない。

① 加盟団体が主催する大会期間中に発生した事故のうち、連盟会員以外を含む乗員もしくは大会運営要員が以下の事態となった事故

- 1) 死亡、行方不明、後遺障害、救急車で搬送された場合、入院した場合、手術した場合、骨折、脱臼した場合（腱・靭帯損傷を含む）、脳振盪、医療機関で対応が必要な場合（熱中症、低体温症を含む）
- 2) 外洋艇においては医療機関での処置を行わなかった落水事故（自艇救助も含める）

② 加盟団体に所属する艇に乗艇中の上記大会期間中以外に発生した事故のうち、上記①に定める事態となった事故

③ 外洋艇で、外部援助による救助がなされた場合と通常の帆走航行ができなくなった場合

④ 関連艇（大会運営艇、救助艇、コーチ艇など）が外部援助による救助がなされた場合
上記事故のうち、連盟が必要と認める場合には、加盟団体は20日以内に詳細な内容を連盟へ報告しなければならない。

上記報告手続き並びに様式は、関係委員会において別に定める。

6. 実施日程

- (1) 2018年12月理事会にて関係規則（運営規則）改訂付議（協議事項）
- (2) 2019年1月全国加盟団体代表者会議にて、事前説明
- (3) 2019年2月理事会にて関係規則（運営規則）改訂付議（審議事項）
- (4) 2019年4月より、事故報告体制開始

以上

1. 参考資料

(1) World Sailing 2018 Regulations [reg38] safety reporting

38 SAFETY REPORTING

38.1 Member National Authorities, World Sailing Classes and Rating Systems shall report within 30 days to World Sailing any incident of which they become aware and which:

- (a) occurs at an event using the RRS;
- (b) which falls within their jurisdiction; and
- (c) falls within the scope of an incident reporting system established by the Board from time to time.

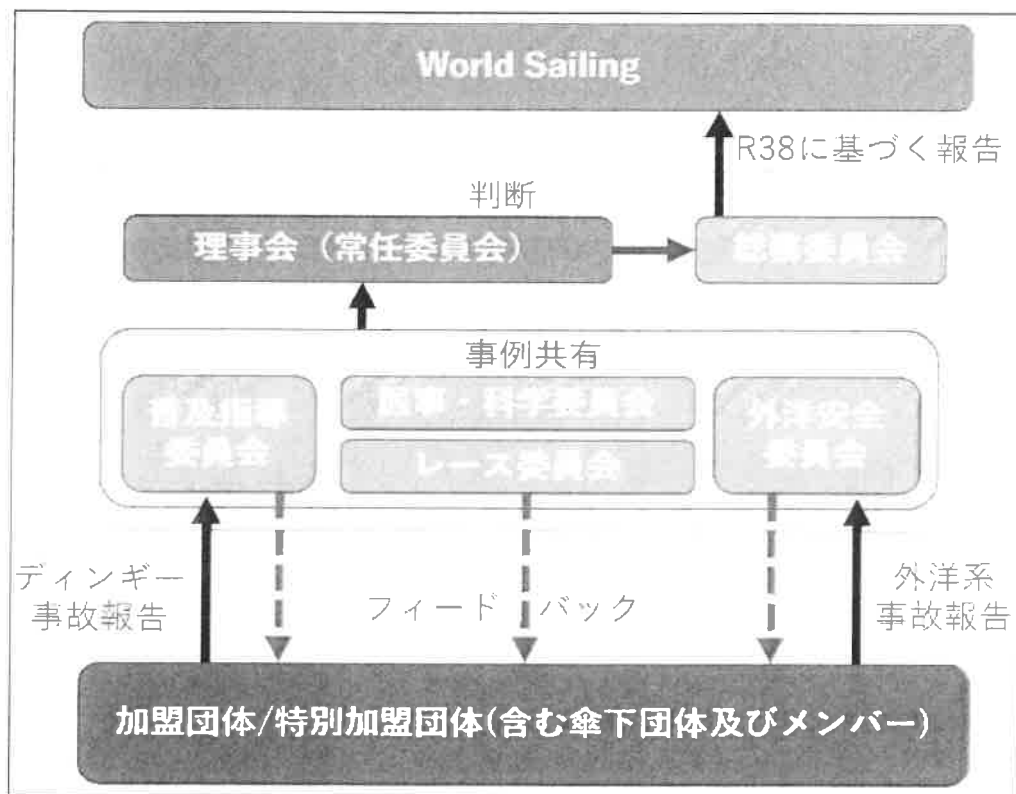
38.2 The bodies listed in Regulation 38.1 shall give all reasonable assistance to World Sailing if it conducts an investigation into an incident.

38. 1 MNA、WS艇種別協会は、以下に定めるいかなる事故もそれを認識した時点から30日以内にWSへ報告しなければならない。

- (a) RRSを適用するイベントにおいて発生した事故
- (b) MNA、WS艇種別協会の管轄内で発生した事故
- (c) (WS) 理事会により設定された事故報告システムで対象とする事故

38. 2上記38. 1に定める団体は、事故に関する調査が行われる場合には、WSに対してあらゆる合理的な支援を提供しなければならない。

2. 上記運営規則改訂が理事会にて承認され次第、書面により加盟団体に対して周知徹底を図る。その際、現行のJSAFメンバー保険の対象事故の範囲について、その拡大解釈が一部で見受けられるため、再徹底を行う。



JSAF外洋安全委員会<担当者>名簿 2018.03.08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
6-1	外洋三崎	宮内 佑介			yusuke.miyouchi@gmail.com
6-2	外洋三崎	事務局			misaki-office@jsaf.or.jp
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	morcimisty@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	角 晴彦	かくはるひこ		hkaku@mba.ocn.ne.jp

× 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	協会日本IRCオーナーズ協会	松谷宗雄	まつたに むねお	14-108-04317-1	m.matutani@yahoo.co.jp
2	日本学生外洋帆走連盟	安藤健	あんどうけん		ando@kazi.co.jp
3	南北海道外洋帆走協会	滝野康介			takino-y@lapis.plala.or.jp
× 4	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
5	東京ヨットクラブ	宮川昌久	みやかわあきひさ	13-090-24410-1	alohasailing1989@gmail.com
× 6	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
7	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
× 8	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
9	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
× 10	シーボニアヨットクラブ	永田 守	ながたまもる	14-107-03198-1	
11	大阪北港ヨットクラブ				
× 12	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
13	淡輪ヨットクラブ				
14	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
15	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
× 16	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
17	徳島ヨットクラブ				
18	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
19	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
20	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。

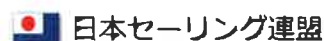
担当者未登録の団体は担当者か決定次第、下記メールへ連絡ください。

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

Fair sailing

2019.2.2 ルール委員会外洋規則小委員会

ルール委員会外洋規則小委員会

1

1. 外洋レースの帆走指示書作成に際して

帆走指示書は、RRSの帆走指示書ガイド等を参考に作成できますが、外洋レースの場合、次の項目は注意が必要です。

- ・適用規則：ハンディキャップ・レースの場合、どのハンディキャップを使うか
- ・適用規則：外洋特別規定とカテゴリー
- ・適用規則：夜間にはRRS2章(航路権関係)に替えて、海上衝突予防法(または国際規則IRPCAS)2章を適用することが多い。
- ・スタートの予告信号：RRS26では「クラス旗」となっているが、クルーザーのレースでは「クラス」が無いことが多いので、帆走指示書で旗を指定する必要がある。主催クラブの旗、JSAF旗を使う例も多い。
- ・エンジンの使用(RRS42.3(h)) 帆走指示書でエンジンを使える状況を定める。
- ・外部の援助関係：特に無線通信等
- ・裁量ペナルティ
- ・抗議・審問の特例
- ・その他：人力の特例、ウェイポイント 等

それらのいくつかを、説明します。

ルール委員会外洋規則小委員会

2

1(1) 裁量ペナルティ

「失格」に代わる裁量ペナルティは、各種外洋レース、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は

- ・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
- ・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

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りません。なお、公示、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ります。

(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。⇒※ここで言う「裁量ペナルティの指標」はデインギーの大会用が標準になっています。

ルール委員会外洋規則小委員会

3

1(1) 裁量ペナルティ(つづき)

<参考>

(ジャッジマニュアル2017-2020より)

次のタイプの裁量ペナルティは一般的である:

- ・ タイム・ペナルティは所要時間のパーセンテージとして適用される。(比較的短期間の外洋のレース)
- ・ 「日/時/分」でのタイム・ペナルティは所要時間に追加する。
- ・ 指定された期間の後に、同じウェイポイントを通過するストップ・ペナルティ
- ・ 指定された期間、港にいるステイ・ペナルティ
- ・ メディア義務違反のための金銭的ペナルティ。これらは、ヒアリングなしで主催者のため適用される標準ペナルティもありうる。これは帆走指示書において指定される必要がある。

ルール委員会外洋規則小委員会

4

1(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

ブイ等の物体や島などのマークで無く、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ことができました。

「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ます。

今後、世界でのロングレースに活用されていく例が多くなると思われます。

付則WPはJSAFホームページ・ルール委員会の「規則・規定」にあります
<http://www.jsaf.or.jp/rule/pdf/reg-waypoint.pdf>

2. ジャッジについて

- ルールに則った公正なレースを行うには、ジャッジを任命して、何かインシデントがあれば、公平に判断する必要があります。

◎ インシデントに関係しないレース参加者のジャッジが可能になっています。

最新のRRS2017-2020から、レースに参加している者をプロテスト委員にして、その委員も入っての審問も可能になりました。

これまではレースに参加していると「利害関係者」であるとして、審問から排除されるルールでした。これからは、下記の手続きを行えば、そのインシデントに直接関係しなければ、同じレースに参加していた者をジャッジとして審問に参加させることが出来るようになりました。

手続きとしては、次のいずれかです。RRS63.4(b)

- ・すべての当事者(抗議艇、被抗議艇等)が同意した
- ・プロテスト委員会が、その者は利害関係は顕著ではないと判断した

したがって、予めレースに参加しているメンバーもプロテスト委員に登録して、ジャッジに加われるようにしておくが良いです。

2(1)外洋系・クルーザー系ジャッジの養成お願い

① B級ジャッジ

・B級ジャッジ認定講習会は、加盟団体が行うことになっていますが、外洋系団体について、外洋規則小委員会が、プランニングから講師まで、ご相談に乗ります。

基本は1日。ARO、CRO等の養成とのタイアップも出来ます。

お気軽に声をかけてください。

② A級ジャッジ

・外洋系A級ジャッジを増やすため、外洋系の方が受けやすい講習会を企画したいと思います。

・全国、数か所で順次やりたいと思います。開催場所として、是非、手をあげてください。

・なお、A級ジャッジの受験資格には、B級ジャッジとしての一定の経験が必要なので、経験を積んでおいてください。

2(2). 海上ジャッジング(アンパイア制フリートレース)

フリートレースでの抗議は、通常は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、ハイパフォーマンス艇も含む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が増えてきました。

① フリートレースでの海上ジャッジング(アンパイア)は、ある程度慣れたジャッジ(アンパイア)が必要です。

また、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ます。

フリートレースでの海上ジャッジングの向上ため、ルール委員会からアンパイア派遣、経費補助などの支援を行います。ルール委員会にご相談ください。

② 海上でのジャッジングの場合、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ます。

付属文書Q使う場合、JSAFの事前承認と公示への記載が必要です。

2(3). 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です。

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が期待できます。

調停中に、違反したと認められた艇は、失格でなく、30%の得点ペナルティとすることが出来ます。

調停が不調であれば、通常の審問を行います。

調停は、RRS付則T「調停」を適用して進めます。

2(3). 調停(つづき)

・ 調停を行うための条件

・ 公示または帆走指示書にRRS付則T適用の記載が必要です。

・ 抗議が、調停に適した抗議内容である必要があります。

その要件としては

(1) 艇対艇の抗議 (PC, TCからの抗議は対象外)

(2) 抗議書が提出された

(3) RRS 2章(艇が会った場合)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分以内で結論が出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)でない軽微なインシデントである

・ 調停員は、ルールやケースに詳しい者である必要があり、また調停が不調になった後の審問にはジャッジとしては参加できません。

・ 詳しくはジャッジマニュアルをご覧ください。

3. 外洋セーラーのためのルール講習会

外洋レースに参加することになった。さて、何を注意すればよいか？
大型艇でレースに出るが、ルール上どこに気を付けると良いのか？
半日で外洋レース・大型艇のレースでのルールについて、基本知識と最新
情報を得ることが出来ます。

- 明日2月3日(日)福岡市小戸ヨットハーバーで開催。
- その後、全国に展開したいと思いますので、ご希望の団体はお申し出ください。

連絡先: 外洋規則小委員会 ZVN11420@nifty.ne.jp 大村宛

(参考)3月16日(土)東京で関東外洋4団体で開催

4. ルール関連資料について

- ① **ルールブック**: JSAF会員の皆様の利便性向上を目的として、従来からの製本版(会員価格2,800円)に加えて、電子版(1,000円税別)の販売を開始しました。
- ② **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」の各規定で、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。
- ③ **ケースブック**: フリートレースに適用されるWorld Sailingの公式規則解釈です。電子版500円、製本版1,500円。
- ④ **ジャッジ・マニュアル**: 最新版の日本語訳版は2月中旬発行予定です。今回の版から「P節 オセアニック・レース、外洋レースのジャッジ」が入りました。製本版1,500円。

- DLmarket社における不正アクセス事案について

ルールブック電子版などの電子書籍の販売チャネルとして利用していたDLmarket社において、不正アクセスによる情報流出がありました。以下の2点につき、貴団体の皆様にご周知ください。

 - 1) ルールブック等の電子書籍のご購入者5名に被害の恐れがあります。
 - ・対象者には個別にDLmarket社から通知がなされるとのことです。
 - ・JSAFでは、対象者を同定できないため、昨年12/28付けWEBで全てのご購入者に向けた情報展開をしています。
 - 2) DLmarket社による電子書籍の販売サービスは中断しています。
 - ・DLmarket社以外の販売チャネルを検討中です。
 - ・お急ぎの場合は製本版をご購入ください。電子版が必要な場合、少しお時間をいただくかもしれませんがお届けできますので、ルール委員会にご連絡ください。

電子版販売の中断によりご不便をおかけして誠に申し訳ありませんが、新しいサービス提供開始までの間、何卒事情ご理解頂きますよう、お願い申し上げます。

Safety First

残したいのはきれいな海

Let Poseidon Live!

