



International Sailing Federation

Race Management Policies
for ISAF Events (Fleet Racing)

January 2015



ISAF RACE MANAGEMENT POLICIES FOR THE OLYMPICS and ISAF EVENTS FLEET RACING

これらの方針はレース・マネジメント・チームに対する指針であることに留意しなさい。
これらの指針を遵守することができなかったことが、救済の根拠となることはない。

1. 定義

- 1.1 **Principal Race Officer** < **プリンシパル・レース・オフィサー** >
ISAFより任命された、すべてのコース・エリアにおいて指揮する権限を持つ、ISAF レース・オフィサー。
- 1.2 **ISAF Race Officer** < **ISAF・レース・オフィサー** >
ISAFより承認または任命された、インターナショナル・レース・オフィサー。
- 1.3 **ISAF Course Representative** < **ISAF・コース・リプレゼンティティブ** >
ISAFより任命された、一つのコース・エリアにおいて指揮する責任を持つ ISAF レース・オフィサー。
- 1.4 **Course Race Officer** < **コース・レース・オフィサー** >
主催団体より任命されたレース・オフィサー。コース・レース・オフィサーは、指定されたコース・エリアのレース・マネジメント・チームをマネジメントする責任を持つ。
- 1.5 **Race Management Team** < **レース・マネジメント・チーム** >
1名のプリンシパル・レース・オフィサー、複数名の ISAF レース・オフィサーとコース・レース・オフィサー及び全ての海上運営ボランティア・メンバー。
- 1.6 添付1は、プリンシパル・レース・オフィサー、ISAF レース・オフィサー、コース・リプレゼンティティブ及びコース・レース・オフィサーの期待される役割の概要を示す。
- 1.7 文中の“Will”はレース・マネジメント・チームの意図を意味する。

2. 計時/時間調整/日程変更

- 2.1 計時はGPSタイムに基づく。
- 2.2 選手が相応な努力でレース・エリアに到達できるならば、スタートを遅らせてはならない。
- 2.3 艇にレースまたはレース・シーケンスが間もなく始まることを注意喚起するために、予告信号が掲揚される少なくとも5分前に、(音響信号1声とともに)オレンジ色のスタート・ライン旗を掲揚する。
- 2.4 レース・マネジメント・チームが前のフリートのスタートから10分以内に次のフリートの予告信号を発しようとする場合を除き、オレンジ色のスタート・ライン旗はスタート信号4分後に(音響信号無しで)降下する。
- 2.5 レース日程を完遂する必要がある場合、レース・マネジメント・チームはその日丸一日を費やす。レース日程を後日に延期する場合、他のレース海面と調整する。
- 2.6 レース日程を前倒ししない。

3. レース実施の判断

- 3.1 風の状況と視界が以下の方針の枠組みの中にある場合、レースは定められた時間通りにスタートさせる。より良いコンディションを待つことは公正では無く、避けるべきだ。
- 3.2 レース・マネジメント・チームは、風が安定するのを待たない。選手はシフティーなコンディションでも競技できる。
- 3.3 良く知られたパターン、またはその他の信頼性の高い情報(例:遠方にシーブリーズが確認でき海面に広がるのが予測される)により大幅な風向変化が予測される場合、スタートを延期して良い。そうでなければ、レース・マネジメント・チームはレースをスタートさせる。風向変化は起きないかもしれない、コースは是正することができる、また風向変化はレース終了後となるかもしれない。
- 3.4 アンカーリングしていない艇で風を計測する。
- 3.5 平均風速は5分間隔以上計測の後に判断する。
- 3.6 コース・エリア全体の平均風速が4ノットに満たない場合、レースをスタートさせない。レース・エリアに強い潮流がある場合、この下限は引き上げて良い。

- 3.7 平均風速が25ノットを超える場合、レースはスタートさせない。波浪が高い場合、そしてガスティーな風が吹いている状況下では、49er, 49er FX については、この上限を概ね2から5ノット下げる。
- 3.8 視界低下により、スタートラインを監視しているレース・マネジメント・チームが早すぎるスタートの艇を特定できない場合、レースはスタートさせない。スタート・エリアから最初のマークが視認できない事象は、レースを延期する理由となり得ない。

4. レース実施の判断. コース - ウィンドサーフィン

- 4.1 プレーニングコンディションである場合、レース・マネジメント・チームは直ちにスラローム・コースを使用して良い。スラローム・コースを使用する場合、その部分のターゲット・タイムは最大2分間とする。
- 4.2 プレーニングコンディションであっても、1日の最大レース数は3レース。
- 4.3 連続してレースを行う場合、フィニッシュ・ラインが閉じられてからそのグループの予告信号までの間隔は、少なくとも10分とする。これはコンディションに応じて変更できる。

5. ラインの監視/時間調整/信号/記録

- 5.1 レース・マネジメント・チームは、スタート・ラインの両端より監視する。
- 5.2 ISAF レース・オフィサーが任命された場合、他のレース・マネジメント・チームのメンバーと共に、スタート・ラインを監視する。
- 5.3 各々の監視者は、止めることなく、少なくともスタート信号の90秒以前からスタート後全てのことが終わるまで、携帯ボイス・レコーダーを用いて記録する。全ての事象について記録する。
(艇がスタート・ラインに近づいてきた、集団ができた、等)
- 5.4 テープレコーダーを使用する場合、大会が全て終わるまでテープにラベルを付けて保管する。デジタルレコーダーを使用する場合、いつでも再生できる様に見出しを付けて保管する。
- 5.5 いかなる状況においても、スタート信号5秒後以降に個別リコール信号を発しない。
- 5.6 レース・マネジメント・チームは、一旦個別リコール信号を発した後に、ゼネラル・リコール信号を発しない。
- 5.7 OCS, UFD, またはBFDと記録された選手とそのコーチは、適用されたスタートの音声記録を聞くことができる。各日の場所と時間は、公式掲示板に掲示される。

6. OCSのコール

- 6.1 早すぎる艇が特定できない場合、レース・マネジメント・チームはレースを続行しない。
- 6.2 スタート・ラインを越えた全ての艇が特定できた場合、レース・マネジメント・チームは個別リコール信号を発する。
- 6.3 黒色旗でのゼネラル・リコールの時を除き(規則30.3での要求事項が適用されている時)、OCS, UFD またはBFDと記録された艇のセール番号を、艇が最初の1マークを回航した後に、また1フリート以上が同じコースを帆走する場合は最後のフリートの艇が最初の1マークを回航した後に、スタート信号艇に掲示する。
(国コードまたはバウ・ナンバーを識別として用いる場合、帆走指示書に記載する)

7. スタート手順中のレースの延期

- 7.1 スタートの手順中に外的要因によって全ての艇が平等に良いスタートができなくなる様な場合、レース・マネジメント・チームは、レースを延期する。
- 7.2 スタート手順中に見かけの風が10°以上シフトした場合、またはその他の要因でスタート・ラインのどちらか一方に艇が集まった場合、レース・マネジメント・チームは、レースを延期する。
頻繁に風がシフトする場合、予測される振れ幅に基づいて、レース・マネジメント・チームは、スタート・ラインを設定する。
- 7.3 スタート信号前に風がシフトした時、-例えそれがスタート信号の1分前であつても-ゼネラル・リコールとなる危険性が明らかに増す場合、レースの延期を検討する。
- 7.4 選手にとってスタート・ラインにバイアスがあると感じる様な艇の位置関係となった場合、レースの延期を検討する。

- 7.5 7.1, 7.4で記載されている様な状況下で、スタート・ラインを調整した方がゼネラル・リコールとなることなく、公正なスタートができると判断した場合、レース・マネジメント・チームは直前でも延期を検討する。
- 7.6 レース・マネジメント・チームは、更に以下の理由でもスタートの延期を検討する。
マークの流失. 信号の明らかな時間ミス. 関係の無い艇による競技艇への妨害. 不適切なスタート・ラインの長さまたは角度. レース・マネジメント・チームがスタート・ラインや早すぎるスタートをした艇が特定できなくなる様な視界の低下. 「O旗」を掲揚した時の規定された風速以下への低下. レースの公正に影響を及ぼすかもしれないその他の事由。

8. ゼネラル・リコール

- 8.1 スタート・ラインに様々な問題がある場合（長さ、風に対する角度、等）、スタートの1秒前であってもゼネラル・リコールとならない様、延期信号を発して良い。
- 8.2 スタート信号以降にレース・マネジメントの誤りが明らかとなった場合、（時間の誤り等）レース・マネジメント・チームはレースを中止する。（「N旗」を使用）この様な場合、レース・マネジメント・チームは、ゼネラル・リコール信号を発しない。
- 8.3 早すぎるスタートをした全ての艇を特定できないと判断した時、レース・マネジメント・チームは、（または規則30.1, 30.3または帆走指示書による「U旗」の違反）、ゼネラル・リコール信号を発する。

9. スタートのペナルティ（「U旗」「I旗」「Z旗」そして「黒色旗」）

- 9.1 「Z旗」(規則30.2)は用いない。
- 9.2 ウィンドサーフィンクラスの最初のスタートは「I旗」(規則30.1)を用いる。
- 9.3 その他のクラスについては、最初のスタートは「P旗」を用いる。但し、大きなフリートの場合は、「U旗」を用いる。（注意「U旗」は帆走指示書に記載しなければならない）
- 9.4 スタート・ラインの長さまたは角度の問題でスタート延期もしくはゼネラル・リコールとなった場合、レース・マネジメント・チームは、スタート・ラインを調整し同じ準備信号を用いる。
- 9.5 ゼネラル・リコールがスタート・ラインの不具合によるものでは無いと判断した場合、レース・マネジメント・チームは次のスタートに「黒色旗」を用いる。
- 9.6 レース・マネジメント・チームが従うべき原理原則は、ゼネラル・リコールが艇だけの要因による場合、急激な風の変化やレース・マネジメント・チームの不適切な行動によるもので無い場合のみ、「黒色旗」を用いるということ。
- 9.7 「黒色旗」を用いた場合、レース・マネジメント・チームは、スタート・ラインの全ての問題の発生に対して延期信号を掲げる用意をする。

10. コースの短縮

- 10.1 帆走指示書にて「S旗」を用いたコース短縮を許可しない。
- 10.2 例え最後のレグであっても、レグ長の短縮は規則33に規定されているマイナス表示を用いる。

11. 中止

- 11.1 最初のレグの前半分までにて、大きく継続的な風の変化が発生した時（25° 以上の変化）、レース・マネジメント・チームはレースを中止して良い。その後は変化した状況に対応して調整できるならばレースを継続する。
- 11.2 視界：、視界低下が安全なレース運営に支障が出ると判断した場合、レース・マネジメント・チームはレース中止を考慮する。艇が前のマークから次のマークの位置を視認できないことは、レースを中止する理由足りえない。
- 11.3 風速の急激な低下：新たに風が吹いてきても先頭艇がタイム・リミット内にフィニッシュ出来そうに無い場合、レース・マネジメント・チームはレースを中止して良い。
- 11.4 フリートの順位が逆転する様な新たな風が吹いてきた場合、レース・マネジメント・チームはレースを中止して良い。
- 11.5 風速の増加：一度スタートさせたら、当初設定した風速上限を超えても、レース・マネジメント・チームは安易にレースを中止しない。安全なレース運営が出来ないと判断した場合のみ、レース・マネジメント・チームはレース中止を検討する。

- 11.6 レースの公平性に影響を及ぼす緊急事態：他の舟艇がレースに影響を及ぼさない様に、レース・マネジメント・チームは最大の努力を払う。外部からの妨害によりレースの公平性が損なわれたと判断した場合は、レース・マネジメント・チームはレース中止を考慮する。
- 11.7 急激且つ大幅な風向変化：この様な状況下では、レース・マネジメント・チームは要求されている標準どおりに十分に、または速やかにコースを調整することが出来ないかもしれない。この場合はレースを中止して良い。
- 11.8 ウィンドサーフィンの大会：パンピングが主たる推進力となる場合、レースを中止しても良い。
- 11.9 救済の要求が適用されないメダル・レースにおいては、レース・マネジメント・チーム、主催団体またはレース中で無い艇によりレースの公正が損なわれたと判断した場合、レース・マネジメント・チームはレースを中止する。
- 11.10 レースに参加するか、またレースを継続するかの判断は、選手自身にある事を選手は認識している。

12. 風速または風向の変化に対するコースの調整

12.1 風向変化による変更

- (a) 潮流やスクエア・ランを提供するための調整が必要で無い限り、10° 以下の継続的な風向変化に対してコースは変更しない。
- (b) レース・マネジメント・チームがその風向変化が継続すると確信した場合、10° から15° の風向変化に対してコースを調整する。
- (c) 15° 以上の風向変化が継続した場合、レース・マネジメント・チームはコースの変更を行う。
- (d) 45° 以上の風向変化が継続した場合、レース・マネジメント・チームは、レースへの影響を考慮する。この様な状況下では、コースを変更するか、さもなければレースを中止する。
- (e) 急激且つ大幅な風向変化：この様な状況下では、レース・マネジメント・チームは要求されている標準どおりに十分に、または速やかにコースを調整することができないかもしれない。この場合はレースを中止して良い。
- (f) 潮流の変化、または潮流に影響された風向変化に対する変更は、これらの指針に適合させて良い。

12.2 レグ長の変更

- (a) レグ長の変更は、当初のレグ長に対して短くする場合は50%より短く、伸ばす場合は150%より長くしない。
- (b) レース・マネジメント・チームは、ターゲット・タイムに適合させるためのレグ長の変更を、最少回数となる様に心がける。
- (c) 潮流に対する変更は、これらの指針に適合させて良い。

12.3 ウィンドサーフィングクラスのコースの次のレグを変更する場合(規則33)、赤色の長方形の形象または緑色の三角形の形象のみを用いる。(即ち、コンパス角度の表示は行わない)

12.4 レグ長の変更を行う場合、レース・マネジメント・チームは、風上航と風下航の全体の距離バランスが取れる様、心がける。

13. 規則42 - 適用解除と再度の適用

- 13.1 風速のリミットは対象のクラス規則に記載されているとおり。(現在 470は8ノット、フィンは10ノット)
- 13.2 規則42の適用解除と再度の適用を回避するために、レース・マネジメント・チームがコース・エリア全体で風速が継続して維持されると確信した場合のみ、スタート時に「O旗」を掲揚する。一度予告信号と同時に「O旗」を掲揚したら、スタート前に風速が規定されたリミットより低下した場合、レース・マネジメント・チームは、スタート延期を検討する。
- 13.3 レース・マネジメント・チームは、信号を発する前に、コース上に居るジュリー・チームに対して、十分に伝達する。レース・マネジメント・チームがジュリー・チームに対して十分に伝達できない場合には変更は行わない。

14 コース

- 14.1 コースのレグ長は、各々のフリートの先頭艇がターゲット・タイムに到達できる様に設定する。
- 14.2 1マークから2マークまでのリーチング・レグの長さは、最初のレグの概ね2/3とする。
- 14.3 マーク4p/4sはスタート後に設置する。(複数のフリートの場合は最後のスタート手順後)
- 14.4 ウィンドサーフィンや非スピネーカー艇のリーチング・レグの内角は70° とする。
- 14.5 スピネーカー艇のリーチング・レグの内角は60° とする。
- 14.6 ゲートの幅は10艇身、見かけの風に対して直角に設定する。ゲートの幅と角度は、潮流やその他の優先条件に適合させるために変化を持たして良い。ゲートの幅を設定するために、レーザー・レンジファインダーを用いる。

15 スタート・ライン

- 15.1 スタート・ラインは、一般的には見かけの風の軸に対して直角に設置する。潮流、優位性の高いコースサイド、予測される風のシフト、その他変動要素を基に、これらのガイド・ラインに変化を持たして良い。
- 15.2 スタート・ラインは、ゲート4p/4sの予測設置位置の概ね0.05マイル風下に設置する。
- 15.3 レース・マネジメント・チームは、スタート・ラインの長さ設定に、以下のガイド・ラインでを用いる。大きい方の係数は強風下や荒れた海面の時に用いる。
- 15.4 スタート・ラインの長さ設定には、レーザー・レンジ・ファインダーかGPSを使用または併用する。

クラス	艇の長さ	係数
RS:X Men	2.86	1.5 から 3
RS:X Women	2.86	1.5 から 3
Finn	4.54	1.5
Laser	4.24	1.5
Laser Radial	4.24	1.5
470 Men	4.70	1.5
470 Women	4.70	1.5
49er	4.90	2
49er FX	4.90	2
Nacra 17	5.25	2

スタート・ラインの長さ = 艇数 × 艇の長さ × 係数

16 フィニッシュ・ライン/ フィニッシュの手順

- 16.1 フィニッシュ・ラインは、先頭艇が最終レグに入る前に設置する。
- 16.2 先頭艇が以下を回航した時に、「青色旗」「オレンジ旗」を掲揚する。(音響信号無し)
 - (a) トラペゾイド・コースの場合、最後の2マーク、または
 - (b) 風上 - 風下コースの場合、1マーク、または
 - (c) 風上フィニッシュの場合、4p/4s ゲート
- 16.3 最終レグを遅くに変更した場合、「青色旗」と「オレンジ旗」はフィニッシュ・ラインを設置次第、可及的速やかに掲揚する。
- 16.4 フィニッシュ・ライン長は概ね50m (49er, 49er FX とNacra17は75m)、最終マークからのリーチングレグに対して直角に設置する。(風上航、風下航の場合は見かけの風に対して直角) フィニッシュ・ラインの長さ設定には、レーザー・レンジ・ファインダーを用いる。
- 16.5 「オレンジ旗」と「青色旗」は以下のどちらか早いタイミングで降下する。(音響信号無し)
 - (i) タイム・リミットの到達。(ii) 最終艇フィニッシュ後ただちに
- 16.6 各々のフィニッシュ艇には2名の監視者を置く。現場では少なくとも1名のライン監視者は ISAF レース・オフィサーとする。

- 16.7 各々のライン監視者は、携帯レコーダーを用いてフィニッシュ順位を記録する。
- 16.8 テープレコーダーを使用する場合、大会が全て終わるまでテープにラベルを付けて保管する。デジタルレコーダーを使用する場合、いつでも再生できる様に見出しを付けて保管する。
- 16.9 フィニッシュ記録用紙も各々のフィニッシュ艇にて整える。
- 16.10 選手とそのコーチは、フィニッシュ記録票の閲覧とフィニッシュの音声記録を聞くことができる。各日の場所と時間は、公式掲示板に掲示される。

17 得点の誤りの修正/救済の要求

- 17.1 記録や観察により得点に誤りがあると確信した場合、レース・マネジメント・チームは掲示されたフィニッシュ順位を訂正する。
- 17.2 レース・マネジメント・チームが、レース結果に影響を及ぼす様な様々な誤った行動により艇に対し救済を与えるべきと確信した時、潜在的に影響を受けた艇に成り代わって救済を要求する。
- 17.3 オフィシャル・ボートの行動により、艇の順位が悪くなったと確信した場合、レース・マネジメント・チームは、救済の要求を検討する。

18 レース・コミッティからのプロテスト

- 18.1 規則違反した艇に対するプロテストの第1の責任は選手にあるため、レース・マネジメント・チームは通常は艇にプロテストしない。
- 18.2 以下の状況の場合、レース・マネジメント・チームは艇にプロテストして良い。
 - (a) 他の艇からプロテストされないかもしれない帆走指示書違反
 - (b) スポーツマン・シップ（規則2）への明らかな違反
 - (c) マーク・タッチしたことを知り得ていたにも関わらず、回転ペナルティを行わず、他の艇からプロテストされなかった（ウインド・サーフィンには適用しない）
 - (d) 帆走すべきコースの誤り（規則28）

19 一般原則

- 19.1 レース・マネジメント・チームは、そのコース・エリアで取ることができる、最も長い最初のレグが設定出来る様、試みる。
- 19.2 レースを完了させるために時間を短くすることは、これらの方針に合致しない。
- 19.3 レース・マネジメント・チームの運営艇の操縦者は、その運営艇の運航が艇のレースに影響を及ぼしたと確信した場合、直ちにコース・レース・オフィサーに伝える。

20 GPS

- 20.1 全てのレース運営艇は（信号艇、ピンボート、フィニッシュ艇、全マーク艇）GPSを装備する。
- 20.2 全てのGPSは以下の様にセット・アップする。
 - (a) 距離はノーチカル・マイル（nm）
 - (b) 開催地の時間で24時間表示
 - (c) マグネティックによるコンパス方位
 - (d) 10進法による度、分の表示（例 39° 27.928 ノース、034° 17.464 イースト）
 - (e) 地図基準は WGS 84

添付1 - ISAF Race Officer の役割

ISAF レース・オフィサー

IOC オリンピック憲章な、競技の技術のコントロールと方向性について、その競技の国際連盟が責任を負っている記載している（オリンピック憲章 規則57）

ISAF レース・オフィサーは、主催団体より任命されたコース・レース・オフィサーと緊密に協業する。ISAF レース・オフィサーは、レース・コミッティの救済の審問に、証言者として出席することができる。

プリンシパル・レース・オフィサーは、主席 ISAF レース・オフィサーとして執務し、全てのレース・コース・エリアに責任を持つ。この方針の目的のために、プリンシパル・レース・オフィサーは、ISAF レース・オフィサーでもある。

コース・レース・オフィサー

コース・レース・オフィサーは、そのレース・マネジメント・チームを監督し、レースの指揮に責任を持つ。

コース・レース・オフィサーは、全ての安全な手順の管理に責任を持つ。

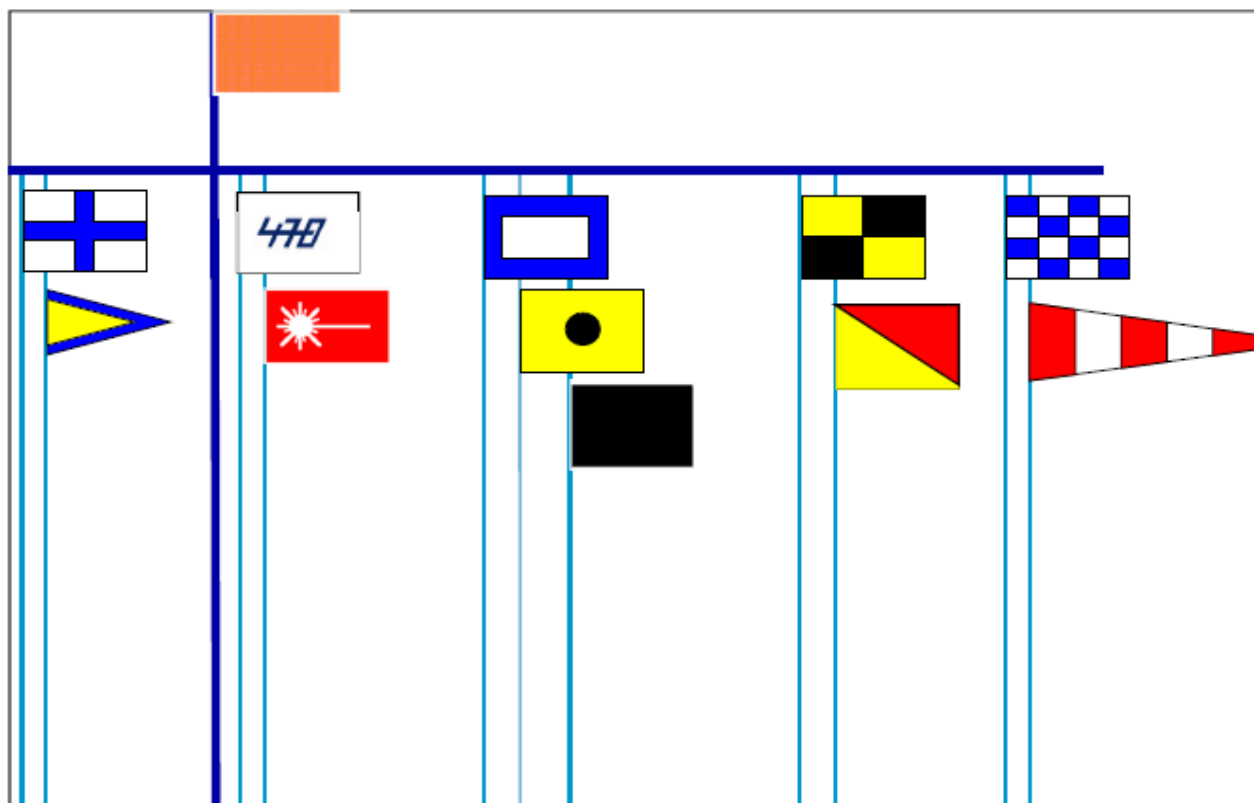
コース・レース・オフィサーは、ISAF レース・オフィサーの同意無しには関連する以下の行動をとってはならない。（帆走指示書にて記載されているか否かに関わらず）

- (a) レースの延期（規則27.3）
- (b) コースの選択、場所、形状及びレース時間
- (c) スタート・ラインを移動させるか、または調整するか（規則27.2）
- (d) スタート・ラインの決定（OCSとリコール（規則29））、スタートのペナルティ（「黒色旗」規則30）
- (e) コースの変更/マークの移動 - 新たな風速変化と風向の変化に対するコースの調整（規則33）
- (f) レースの中止（規則27.3、32及び35）
- (g) 規則42の適用解除と再適用（13項）
- (h) フィニッシュ位置の決定（16項）
- (i) スコアの誤りの訂正（17項）
- (j) 艇に成り代わっての救済の要求（17項）
- (k) 艇へのプロテスト（18項）
- (l) ペナルティを課す
- (m) 帆走指示書またはレース公示の改訂
- (n) 使用すべきレース・エリア、そして
- (o) スケジュール

ISAF レース・オフィサーは、これらの問題に関連する行動を取ることができ、この場合、コース・レース・オフィサーは、ISAF レース・オフィサーの決定に統制される。ISAF レース・オフィサーは更に、レースが規則に従って運営されていなかったり、競技の安全と公正に直接影響を及ぼす事態があると確信した場合、関連する行動を取ることが出来る。

添付2 - スタート・信号艇におけるフラッグの配置

フラッグはグループ化する（各々をハリヤードにて近くに結束）



← To the bow