

平成15年11月28日

2003年ISAF・ORC総会 外洋関係報告

日本セーリング連盟
外洋特別委員会
富田 稔

2003年スペインバルセロナで開催されたISAF/ORC年次総会に出席しましたので以下のように報告いたします。

1、日程

11月06日(木)日本出発 11月14日(金)帰国

2、関係委員会

ISAF Offshore(外洋)委員会、安全特別委員会、オセアニック委員会、外洋法規委員会
ORC ORC総会、ORC計測委員会、ORC技術委員会

3、主たる報告事項

ISAF Offshore(外洋)委員会

(1) 外洋委員会の構成

ISAFにおけるOffshore(外洋)委員会の位置づけ、ならびに構成をどの様にするか、2004年委員改正をにらんで、ISAFワーキンググループから出された提案について審議が行われた。現在委員会を構成するメンバーは各国の代表で構成されているに対し、提案は各種レーティングシステムの長、各種艇種別の長、安全委員会の長、オセアニックの長で構成され、各国の外洋代表はISAFから独立した“外洋フォーラム”を形成するというものであり、そのステータス、ならびに経費、日程等に関する詳細が詰められていないことから、今後外洋関係者主導での検討会を行い2004年5月までに、各国の提案を受け付けることになった。日本からの提案が期待される。

(2) 新グランプリルールの発表

概念のみの発表ではあるが、世界を大きく2分するORCのIMS、ならびにRORCのIRC(さらには、アメリカのアメリカップも入るのかもしれない)など分離された世界のハンディキャップシステムをもう一度ひとつにまとめていこうと言う目的と、今のIMSルールのような入力データの複雑性から開放されたい、ボートのデザインについては多様性を認めたい、なるべく性能差の無い相手と接近したレースがしたい、スコアリングについてもコンピューターを使うようなものではなく簡単なものでありたい、などの要望に答えるシステムを2004年5月にルール開示する。日本のように、ワンデザインが進んでいないうえ、レースでは25フィートから50フィートまで一緒にしなければ参加艇が少なくレースが成立しないと言う状況では、このルールが使えるか疑問が残るが、ルール発表の来年5月が楽しみでは有る。

すぐ、それではIMSが近い将来なくなるのではないかなどの、気の短い判断をする方もいるので付け加えるが、IMS、ORCCについては今まで以上に細かく保守していく予定だとの発表も同時にあった。

(3) スポーツボートクラス

1997年にISRA(International Sportsboat Racing Association, JSAFは未加盟)が結成さ

れて以来、爆発的な広がりを見せている。そこで今回ORC は新しいクラスとしてスポーツボートIMS700クラスとして正式に認め、世界選手権開催の権利を得た。

GPH610-700のクラスで20ftから29.5ftのボートが適用され、メルゲス24、J-24等もこの協会に入っている。

JSAF外洋委員会では、特別加盟団体メルゲス24、J-24をISAF-ORCに準じて外洋艇の範疇に組み込むことを確認した。

ORC総会ならびにORC委員会関係

(1) スペシャルレギュレーション

現在日本では適用されていない、レース参加艇の乗員のトレーニングに対する適用をもっと厳格にまた、近場のレースにも適用すべきであるとの、圧力が強くなってきている。ISAFが規格化したトレーニングコース内容はとても実務的であり、有効であるものの日本ではインストラクターがいないため、現在適用されていない。よって沖縄レース以上の長距離レースは現在開催できない。今回はイタリアと日本の反対で何とか適用を免れたが、近い将来カテゴリー2（湾外レース以上）のすべてのレース参加にトレーニングコースの受講条件が付くので、JSAFは至急用意する必要がある。

また、800マイル以上（日本では沖縄レース以上）についてのSR規格の一部を競技主催者が除外するもしくは基準を緩めることを許しませんのでとても気をつける必要があります。

日本ではまだ存在しないが世界ではすでに数百艇に使われているカンティングキールについての安全性についての報告書と規定が提出された。

メインセールがマストの中にファールリングされる場合で、リーフされたメインをいったん全部展開してからでないと降ろせない、メインを降ろしてからでないと、ストームトライスルが展開できないと言う危険な例が報告された、とても危険なので、この方式では無いことをオーナーは確認すること。

日本から提出した、SR セクション1.1 オーナー責任について、用語として問題があり、艇長責任のほうが適切では無いかとの提案は、ISAF法務委員会へ送られて、審議されることになった。

IMOとISAF SR委員会が共同作成した緊急時マニュアルについて 審議され、各国で発行することが出来る。

(2) ORC技術委員会

VPP2004年版についての検討がされ、軽量艇の風上における空力学的条件の修正（例えば、腰の弱い艇に対するライティングモーメントの変更で、タイムアローワンスは減る）、風下航におけるスピンとメインの効果配分の変更、船体が受ける風の抵抗効果の変更、ストラットドライブのプロペラー抵抗の変更など、を含み来年は大幅なハンディキャップ数値が変更になる、最大では13秒以上平均でも7秒ぐらい変更されるので、注意が必要、JSAFハンディキャップ・計測小委員会の指示に注意すること。

(3) ORC計測委員会

計測マシンの新しい機器の導入が本格化し、今回いろいろな紹介が行われたが、日本の機器も古くなり、世界の趨勢から言ったら、2004年度から、機器更新の予算が必要である。

対称、非対称スピンの計測入力に変更され、ORCクラブを含む更新時の入力などが変わるのでJSAFハンディキャップ・計測小委員会の指示に注意が必要。

また2004年度VPP更新は2段階になりカンテイングキール、ウオーターバラストの変更を含むVPPが遅れて出てくるので注意が必要。

(4) ISAF外洋法規委員会

バラストウオータータンクを搭載している艇においての排水が環境破壊を起こすことの対策に対する規定がヨットについても厳しく適用されることがIMOで審議されISAFは受け入れる方向で回答する、これも日本においてはあまり問題ないと思われるが、世界では多く使われ始めているので、環境問題と同時に、安全性の問題、ハンディキャップVPPでどのように取り扱うかの提案が来年2月には出されることになっている。

以上