

IRC 2009 レース主催者のためのガイド

1. 前文

最も基本的なレベルでは、レース委員会がその帆走指示書で示す必要のあるのは:

「IRC規則2009、パート1、2および3(あるいは4)が適用される。」が全てです。レース終了時に、レース委員会は、艇の所用時間(ET)にその艇のTCCを掛け、秒の小数点以下を四捨五入し各艇の修正時間($CT=ET \times TCC$)を計算し、最も低い修正時間の艇が勝利する結果を公表します。多くの状況では、これで十分でしょう。しかし、レース主催者が考慮し適宜取り込むことができる関連事項がいくつかあります。

ここではこうした事項を紹介し、実際の記述を例として示しています。多くの場面で、これら例文の内容は特定の状況に合わせて手を加える事が必要でしょう。レース委員会はもちろん自由にこれを行なうことができます。レーティングオフィス(JSAFIRCオフィス)は、必要であればさらに詳細についてお答えしますし、全登録艇の証書コピーや証書内容の最新コンピューターリストを提供することもできます。

ウェブサイトwww.rorcrating.comでは、関連情報を提供しており、IRCレースマネージメント冊子はレーティングオフィス(JSAFIRCオフィス)から入手可能です。

2. レース公示と帆走指示書

レース水域に行く前に、IRC規則の様々な事項を検証し、またそれらをレースの公示や帆走指示書内に組み入れることも必要になります。IRC規則11の“クラス規則の変更”は、こうした事項の多くに対するものです。それ以外は、IRC規則に直接関わるものではありません。

2.1 証書の有効性 - 証書年度 (Certificate Year)

メジャーなレースへの参戦のために、海外遠征を行なうボートが増えるに伴い、レース主催者に求められる重要事項は、a)そのイベントがどのIRC証書年度で行なわれるかを明示する、そして、b)証書の有効性をチェックする、ことです。

証書年度は最初の5ヶ月間、北半球と南半球では異なることに注意して下さい。オーストラリア、ニュージーランド、南アフリカおよびほとんどのアジア諸国では、IRCの新年度開始は6月まで伸ばされ、その地域のセーリングシーズンに合わせてあります。よって、南のボートが年の始め頃北へ行く場合、通常の更新時期よりも早く年度の更新をする必要があります。そのボートの証書は、自国ではまだ有効ですが、北半球へ移動すると、その地域では無効となります。同様に、北のボートが、年の最初の5ヶ月間を南でレースを行なう際、正しい証書年度を持つ証書の発行が必要になります。詳しくはレーティングオーソリティーにお問合せください。

ですから、レース主催者は、どの年のIRC証書が適用されるのかを明確にしなければなりません；単に、有効なIRC証書だけでは不十分です。また、国際イベントの主催者は、参加艇の証書を調べ、必要なら適当なアドバイスを行なうことが好ましいでしょう。

2.2 広告

2001年以来、IRC規則は2つの、別個でありながらほとんど同一のセクションを含んでいます。パート3は広告を許可するIRCです。パート4は広告を許可しないIRCです。どちらを適用するのが“レースの公示”の中で指定するのはレース主催者に任されています。2009年の改正に伴い、どちらも明示的に指定されない場合は、IRC規則序文に従い、パート3が適用されます。つまり、デフォルトとして、広告が許されることとなります。パート1およびパート2はIRCルールの共通部分で常に適用されるものです。IRCレースで広告を許可する際の例としては：

IRC規則2009パート1,2,3が適用される

広告を許可しない場合は：

IRC規則2009パート1,2,4が適用される

レース主催者は、パート4(IRC-A)を発動する前に注意深く検証して下さい。IRMレースはカテゴリCで行なわれ、海外の参加者は皆カテゴリCをデフォルトとしている場合があるので、IRC-A下のレースは、参加者は皆同じクラブ又は連合クラブのメンバーである場合など、ローカルなレースに限定されるべきものです。もし近隣の競技者より遠方からの参加者が多く見込まれる場合、レースはパート3、IRC-Cの下で行われることが望まれます。

また、“クラス”艇の参加が見込まれる場合、そのクラスの広告ステータスを考慮して、適用IRC規則を決定することが必要です。例えば、複数のクラスがカテゴリCの採用を決めていれば、IRCパート4(IRC-A)でレースをすることは、レースからそれらのクラスポートを除外する事になってしまいます。

より詳細に関しては、レーティングオフィス（JSAFIRCオフィス）にお問い合わせ下さい。

2.3 レーティングの変更

参加艇が、レガッタや短いシリーズ戦の直前もしくは開催中にレーティングを変更する事は望ましくありません。これを許すと、例えば予期される天候に際し搭載セールを追加や抹消を利用してレーティング値を有利に調整することが参加者にとって可能になります。さらに、管理運営上の視点から見ても、レーティングはイベントの開始前に提出されることが望ましいのです。適当な記述例とし：

レースの公示：

x.0: “参加艇は 月 日までに、IRC証書のコピーを提出すること。この日付以後のTCCの変更は、レーティングプロテスト、あるいはレーティングオフィスのエラー訂正以外は許可されない。”

帆走指示書：

x.0: “レーティングプロテストの結果又はレーティングオフィスのエラー訂正以外、月 日以降のTCC変更は許可されない。”

2.4 RRS 52 人力

IRC規則14.1により、RRS 52、人力、は完全に削除されています。従って全ての艇は、セールおよびムーバブルアペンデージの調節や操作のために蓄積した動力の使用が許されます。RRS 52削除の意味は、あらゆるサイズの艇で増加している動力を使ったセールハンドリングやその他の設備の使用を容認する事です。さらに、オートパイロットの使用によるショートハンドレースの確実な増加傾向を認知することです。

しかし、この部分のIRC規則はレース公示による修正が可能です。レース主催者は、レースの形態に従って、RRS 52の全体をあるいは部分的に適用することができます。レース公示の例文は、さまざまな制限を含めることが可能であるため、ここで紹介することは控えますので、詳細についてはレーティングオフィス（JSAFIRCオフィス）にお問い合わせ下さい。

2.5 クルー制限（クルーリミット）

2.5.1 クルー人数/重量

IRC規則27.4.1に述べられている様に、厳密にワンデザインとして評価された艇やエンドースド証書を要求する（規則9.4）レースの場合を除いて、IRCは乗員数や乗員重量制限を課しません。レース委員会はもちろんこの規則を変更できます。適切な記述例としては：

レース公示と帆走指示書：

x.0 : IRC規則27.4.2 [また / および27.4.3]は適用しない。

レース委員会が代替りの制限を設けたい場合、乗員数あるいは乗員重量制限を有効にしたいのであれば、レース主催者が乗員制限のリストを発表しなければなりません。多くのオプションがありますが、いくつかの例を示すと：

オプション1

レース公示：

x.0 IRC規則27.4.1は以下を付け加えて修正される。：

x.1 最大乗員数。

乗艇できる乗員の最大数は証書に記載されている乗員数{ +/- x }でなければならない。

もしくは、

x.1 最大クルー重量。

乗艇した乗員の最大合計重量は証書記載の乗員数×80kg（又は適当な数値）を超えてはならない。

および、

x.2 ワンデザインボートとして計測され、かつIRC証書のクルーリミットがワンデザインクラスリミットを越えるような場合、その艇はワンデザインクラスルールを満足しなければならない。

[x.3] [乗員の変更についての制限は無い。] { 以下の乗員変更に関する制限が適用される： }

オプション2

レース公示：

x.0 IRC規則27.4.1 は以下を付け加えて修正される。：

x.1 各艇は最初のレース以前に“基本クルー人数”を申告しなくてはならない

x.2 クルー人数の変動は“基本クルー人数”に基づく下表に従って制限される

基本クルー人数	人数変動上下限	
4名以下	+2	-1
5-12名	+2	-2
13-20名	+2	-3
21名以上	+3	-4

レース委員会が選ぶ事ができるオプションは他にもあります。

一般に、安全上の理由を除いて、最小乗員数の設定は推奨されません。

2.5.2 乗員分類 (Crew Classification)

IRC規則27.5は、IRCは乗員分類、つまりプロフェッショナルかアマチュアか、に対するいかなる制限も含まないとしています。さらに、レース公示によりその制限を課することもできますとしています。レース主催者が制限を課したければ、ISAFセーラー分類コードの使用を強く推奨します。国際イベントで乗員分類を適用する場合、この (ISAF) コードの使用が不可欠となるでしょう。

レース公示の例文は、さまざまな制限を含めることが可能であるため、たたき台となるようなものをここで紹介することは控えますので、詳細については、レーティングオフィス (JSAFIRCオフィス) にお問い合わせ下さい。

2.6 IRCクラス

TOC の違いによる明白な区分けとは別に、レース主催者は参加艇をそのタイプによってクラス分けすることもできます。IRC の採用に際し直面する問題の一つは、古い重量級クルーザーから、前IOR艇そして最近のレーサーやスポーツボートまで実に多種多様な参加艇を受け入れなければならない点でしょう。こうしたそれぞれのタイプのボートは、固有の性能特性を持ち、レース結果が、レースコンディションやコースの配置に強く依存するという状況に陥ります。一般的な解決策として、フリートが十分大きい場合、ボートのタイプ、サイズ、スピード等により参加艇をグループ分けすることが、有効であり強く推奨されます。クルーザータイプとスポーツボートを分けることは誰にとっても有益なのです。

一方、各地のレガッタで実績が報告されているように、艇の物理的なパラメーターに制限を設け、IRC や IRM のレーティングの基、任意のレーシングクラスを作るというやり方もあります。

以下にいくつかのオプションを紹介します：

排水量長さ比 (DLR) IRC フリート全体の平均 DLR はおよそ 200 です。典型的なモダンクルーザーは一般に 200 から 300 の間に納まっており、これより大きな数値を持つ艇は“重い”と見なされます。モダンクルーザー/レーサーのほとんどが 150~200 の範囲に納まり、150 を下回るボートはレーサ

一、レーサー/クルーザー、スポーツボート等と位置付けされます。しかし、DLR 単独によるクラス分けは、満足の行くものとはならないかもしれません。第 2、もしくは第 3 のパラメータの採用によりクラスの定義が完成します。例えば、スポーツボートクラスを：“150 未満の DLR、10m 未満の LOA、0.95 以上の TCC”と定義できます。スポーツボートの特定のタイプに関して言えば、RYA/RORC スポーツボート規則 (SBR) の採用も検討の余地があるでしょう。DLR の制限によるクラス分けを検討しているレース主催者は、DLR が無次元パラメータである一方、ボートサイズの増加によりその値も増加する傾向にあるということを確認していただきたいと思います。ですから、広範なサイズにまたがるようなフリートのために制限値を設ける場合は注意が必要で、そのような制限値はフリート全体ではなく、クラス毎に細かく設けるのが理想です。詳細に関してはレーティングオフィス (JSAFIRC オフィス) にお問い合わせ下さい。

Hull Factor ハルファクターの使い方としておそらく最も適しているのは、レーサーの中からクルーザーを選別する時でしょう。純粋なクルーザーはレーサーよりも低いハルファクターを持っています。一般に、ハルファクターが 7.5 よりも低い場合クルーザーとなります。ここでも第 2 のファクターを使って、特殊なケースを取り除く必要が出てきます。例えば、最小 DLR 値を設定することで、クルージングクラスの定義がうまく行なえるでしょう。

Age エージの有効な使い方としては、クラシックボートの特定があります。特定するための年式は、レースコミティーの裁量によることは言うまでもありません。

DAYBOATS 理想では、デイボートはクルーザー/レーサーとレースするべきではありません。デイボートの性能特性は、しばしば他と大きく異なり、混在するフリートでいいレースを実現することを困難にします。しかし現実では、一部の大きなフリートの場合を除いて、デイボートがクルーザー/レーサーとレースをすることは避けられません。つまり、デイボートをレースから排除することができなので、クルーザー/レーサーとの混合レースとすることが最良のオプションとなります。デイボートは証書の TCC の脇にある "D" の表示で知ることが出来ます。

レース公示での上記を含む記述としては以下のようなものが考えられます。

レースの公示：

x.0	艇は以下のクラスでレースするものとする：		
	クラス	規則/タイプ	パラメータ
	0	IRM/レーシング	LOA 9.0m 以上、16.5m 未満 IRC Series Date 1995 年以降 IRC Hull Factor 10.4 以上 IRC DLR 145 以下 IRC TCC 1.000 以上、1.350 未満
	1	IRC	TCC 1.100 ~ 1.199
	2	IRC	TCC 1.000 ~ 1.099
	3	IRC	TCC 0.999 以下
	4	IRC/クルーザー	IRCHullFactor7.5 以下
	5	IRC/クラシック	IRC Age(Series)Date 1970 年以前
	6	IRC/DAYBOATS	IRC DAYBOAT
	7	SBR/スポーツボート	全てのスポーツボート
x.1	クラス 0 の要件を全て満たした艇はクラス 0 でレースしなければならない。		
x.2	クラス 4 とクラス 5 の両方の要件を全て満たした艇はクラス 5 でレースしなければならない。		

ならない。

x.3 IRC DAYBOAT はクラス 6 でレースしなければならない。

x.4 クラス 7 の要件を満たした艇はクラス 7 でレースしなければならない。

x.5 クラスはレース委員会の判断により変更、統合、分割されることがあります。

基本的に、特定デザインに属する全ての艇は、レース委員会の管理の基、同一のクラスでレースしなければならない。

2.7 エンドースド証書

レース委員会は、エンドースド証書の保持を全ての参加艇に要求する際には事前に十分な検討を行なうべきです。多くの一般的な参加者（それほど熱心でない）にとって、この要求はレースへの参加意欲を殺ぐものになりかねないからです。一方、より熱心な参加者にとっては、すでにフル計測はされているかもしれません。そのような場合は、次のオプション 2 が適切でしょう。

レース公示：

x.0 クラス 0, 1, 2 (3, 4, 5 等) の艇は全て IRC エンドースド証書を保有していなければならない。

もしくは、

x.0 クラス、総合、クラブチャンピオンシップ等のための得点を得ようとする艇は、(その得点が与えられるレースが行なわれている時点で有効な) IRC エンドースド証書を保有していなければならない。エンドースド証書を保有していない艇は、いかなる得点争いにも参加することは出来ない。

2 つ目のオプションは、非エンドースド証書艇が個々のレースに参加することを認めていますが、総合トロフィーのための得点を得ることを禁じています。

2.8 ノンスピネーカーレーティング

全ての IRC 証書にはノンスピネーカーTCC が記載されています。規則 9.4.2 がノンスピネーカーTCC の使用をノンスピネーカーとして開催されるレースにのみに制限していることに注意して下さい。この制限はノンスピネーカーTCC を正しく使ってもらうために意図的に設けられたものです。ただし、IRC 規則 11.1 によると、帆走指示書においてこの規則を変更することは可能です。

2.9 ショートハンドレース

2007 年から新たに IRC 規則 9.2 は、ショートハンドレース（乗員 2 人以下）で使うための 2 つ目の IRC 証書を、一つ目と同時に持つことを認めるようになりました。これによりオーナーは、証書の変更を繰り返すことなく、自艇をショートハンド仕様に適宜変更することが可能になりました。ショートハンド証書は、ショートハンドレースでのみ有効であり、通常のレースでの替わりの証書としては使えません。レース主催者は、ショートハンド証書を持つボートが、IRC レーティング表に 2 回記載され、一つにはショートハンド TCC と明確に表示されることを確認してください。

2.10 抗議の制限

IRC 規則 19 および 20 は、レーティングの見直しと抗議に関するものです。これらに関連して規則 11.1 では、レース委員会が、規則 19.6、19.7、19.8 を変更することを許しています。しかし、レーティングオフィスに相談することなく大幅な変更を行なうことは奨励しません。また、高度なレベルにあるイベントでは、証書の有効性の基準である 0.005 の制限をより低い値にするのが適当かもしれません。もしこれが行なわれた場合、その旨をレース公示と帆走指示書に記載することを推奨します。また、この制限値は決して大きくしないようにして下さい。

レース公示と帆走指示書

x.0 IRC規則の19.6[および/もしくは19.7]の内容は、範囲0.005が0.00xに変更され適用されます。

2.11 セールの制限

搭載セールスの制限はIRC規則26.1.5により定められています。規則11.1ではレース委員会がこれを変更することを許していますが、そのような変更は非常に特殊な状況においてのみ行なうことを推奨します。

しかし、連続した日で行なわれるレガッタにおいて規則26.1.5(d)および(e)を実際に適用するかどうかに関しては検討する価値があるでしょう。

レース公示：

x.0 IRC規則26.1.5(d)および(e)の適用に関して、本レガッタは連続した日に行なわれる(行なわれない)ため、艇に搭載するセールを変更することはできない(変更することができる)・・・

2.12 捨てレース

シリーズで過剰な数の捨てレースを許すと、シリーズの結果が不適正に終ることがあります。例えば、ある艇は特定のコンディション幅において高性能を示し、それ以外のコンディションでは高い性能を示さない場合、その艇が性能を発揮できないコンディションのレースを全て破棄することができたら、レース結果はその艇の、他の艇に対する総合的な性能を反映しているとは言えなくなります。期間の長いシリーズでは、捨てレースの数が多いのは適当でしょう。しかし、状況によっては、その数を調整することも必要かもしれません。

2.13 安全とスタビリティー審査

レースのためのスタビリティー基準に関してはIRCYearbookに詳細が紹介されています。これはSSSシステムを使っておりますが、2009年1月1日以降、ISAFオフショアスペシャルレギュレーション(OSR)の特定の 카테고리 準拠のためのSSS修正要素は使われなくなることを主催団体は認識してください。

2009年1月1日以前は、主催団体がレース公示で、最小SSSN要求値を明示していました。SSSNはSSS基準値にOSRカテゴリー毎の修正を加えたものから成り立ちます。2009年1月1日以降は、主催団体は、最小SSS基準要求値のみを明示します。結果的に、SSSNの修正条件への要求は無くなり、参加するレースに採用されるOSRカテゴリー如何によらなくなりました。

3. 計測

計測一般に関しては、本ガイドの扱うものではありません。IRC計測マニュアルはレーティングオフィスウェブサイトから入手できます。

4. 監視

非常にデリケートな話題です。他のヨットレースと同様、証書発行は、ある意味自己監視が基本です。しかし、改善するためにレース委員会が行なえる手続や、より積極的な方策が適当な状況もあります。

レガッタやシリーズが始まる前に、レース委員会は全ての参加艇に対し、各自の証書原本をレガッタ事務局に提示させるべきです。a)各証書のコピーをとり、参加者に対して提供できるよう、b)全ての艇の証書のコピーを管理することを推奨します。TCCと共に、証書の内容でチェックすべき点としては：

- ・日付 有効かどうか？証書の有効期限を過ぎていないか？
- ・クルー クルー人数/重量や資格規程の制限が採用されている場合に注意。
- ・ヘッドセール 当該艇は複数ヘッドセールによってレーティングを取っているのか、1つのファールリングヘッドセールによるのか、ヘビーウェザージブの有無は？

上記の全ての項目は、レーティングオフィスが提供するフリートリストイングに記載されています。詳細はJSAFまで。

レース委員会が積極的に監視を行なう場合、公の場においてチェックを行ない、何が行なわれているかを参加艇が確認できるようにすべきです。参加艇の再計測を行なうことは非現実的であり適当ではありません。しかし、いくつかの簡単なチェックを行なうことで、各参加者がフリート全体が正しくレーティングを受けているであろうということを納得してもらい助けになり、混乱を招く“噂話”を排除することもできます。

セールに関しては常に問題となる一方、チェックするのも簡単です。証書には、各艇について全ての関連するデータが記載されています。スピネーカーとヘッドセールは、それぞれの最大許容面積が記載されており、ヘッドセールは最大面積に加え、許容最大ラフ長さも記載されています。

その他チェックが可能な項目としてはリグ詳細（スプレッダー数）、リグ材質、インナーバラスト等があります。

IRC規則19.2には、“特定の艇の証書に対し疑問を持ついかなる者も、レーティングオーソリティーに対し、そのレーティングの見直しを要求することができる。”との記述があります。この規定についてのレーティングオフィスによる解釈によれば、“いかなる者”には、レースを主催するクラブやレース委員会も含まれます。

5. コース

IRCの基でレースを行なう艇のタイプが益々多様になる中、レースコースとコンディションがレース結果に影響を与えることが明らかになってきています。レース委員会は、こうした影響を最小に留めるために、採用するコース配置を慎重に検討することが求められます。コンディションはレース委員会が操作できるものでももちろんありませんが、コースの場所選択だけでも大きな意味があります。レース委員会が考慮すべき項目としては以下のものがあります：

コースタイプ 下りにランがなくリーチのみのコースは、一般的に、バウスプリットを備えた艇や軽量艇に有利となります。一方、ランのみのコースは、スピネーカーポールを備えた伝統的な重い艇に有利となります。両タイプのコースを含めることで、誰もがチャンスを得ることが可能になりますが、シリーズ全体を通して、バランスの取れたコース配置の採用が求められます。

潮 逆潮のある上りレグは、スピードがあり上り角度性能の高いデザインに有利となる傾向があり、順潮の場合はその逆になります。極端な例で、ランのみのコースで風下への潮がある場合、ほぼ間違いなくフリート内の最も小さく遅い艇種から勝者が生まれます。可能なら、コースの選択によりこうした影響を最小限にすれば、広く公平なレース結果が得られるでしょう。

潮に関する2つ目の問題は、参加艇は潮の影響を最小限に抑え(もしくは最大限に利用し)ようと試みるということです。これは、潮の流速勾配がレースコースに存在しており、レース艇が悪い潮目などを避けようとする場合特に重要な問題となります。海岸線部の海底が急斜面でない限り、小型艇(浅い喫水)はこれを効率よく行なうことができます。このような状況では、レースコース全体を沖に移し、全ての艇が常に同じ潮を受けられるようにするか、一連の通過マークを設け強制的に潮のある場所を全ての艇に通過させるかが考えられます。

気象条件 レース委員会が気象に手を加えることは出来ません。しかし委員会は、コースをどこに設置するかを決めることが出来ます。天候が荒れる場合、大型の重い艇が上りで有利になります。ですから、もしシリーズで多くの強風レースが行なわれていたら、可能であれば、周囲が囲まれた、大きく露出していない水域にコースを設置することを検討するのも意味があるでしょう。一方、狭い水域(例えば狭い水道など)にあるレース海面の場合、軽量で俊敏な艇にとって有利になります。

6. 複合スコアリング

2003年のIRCカウシル会議にて、ヨットクラブはECHO(ISAパーソナルパフォーマンスハンディキャップ)とIRCの両方の証書を有している艇について、可能であれば必ず複合スコアリングを採用するというアイランドセーリング連盟(ISA)がポリシーとしている旨、カウンセラーから報告がありました。このポリシーの基本的考えは、パーソナルハンディキャップがレース経験の浅いセーラーにレースに気軽に参加してもらい、より経験のあるセーラーと同じレースでその実力を比べる機会を得てもらおうと同時に、経験あるセーラーが離れていかないように、平行してIRCのレース結果を提供するというものです。RYAのハンディキャップグループは、長年実績を積み成功しているこのISA方式を検証し、その結果、IRCとパーソナルハンディキャップは互いに補完しあうことができるものであり、RYAも同様のポリシーを持つべきだという結論に達しました。フリートをIRCとPYもしくはローカルクラスに分けるよりも、クラブはIRCとPYもしくはローカルハンディキャップの複合スコアリングを採用することが推奨されます。複合スコアリングの詳細に関してはレーティングオフィス(JSAFIRCオフィス)に問い合わせして下さい。