

# Team Racing Umpire Manual

January 2021

Complying with the 2021-2024  
Racing Rules of Sailing

公益財団法人  
日本セーリング連盟

- 1 序論
  - 1.1 アンパイアの役割
  - 1.2 チーム・レースにおけるアンパイアリングの優位点
  - 1.3 堅実なアンパイアリング手法
  - 1.4 マニュアルの目的
  - 1.5 マニュアルの対象者
  - 1.6 補完する WS 刊行物
  - 1.7 マニュアルの更新
  - 1.8 アニュアルの用語
- 2 チーム・レースという競技
  - 2.1 チーム・レース規則
  - 2.2 1 チームあたりの艇数
  - 2.3 コースと距離
  - 2.4 チーム・レースの大会形式
  - 2.5 レース戦術
- 3 アンパイアの役割
  - 3.1 規則に基づく判定
  - 3.2 判定のガイダンス
  - 3.3 レース展開に即した判定
  - 3.4 良い RIB ポジションと選手の規則遵守
  - 3.5 その他の責任
  - 3.6 優れたアンパイアリングの原則：チェックリスト
- 4 コース上のアンパイアルート
  - 4.1 レースのカバーリング
  - 4.2 ルートの詳細：S 字型 (N 字型) コース
  - 4.3 ボックス型コースの 2 つの相違点
  - 4.4 どのアンパイアがどの艇をコールするか
  - 4.5 意図を持った RIB ポジショニング
  - 4.6 どの RIB がどの艇をコールするか (バリエーション)
- 5 ドライビングとポジショニング
  - 5.1 F の RIB の 3 つの重要な動き
  - 5.2 良いドライビング、ポジショニングのためのヒント
  - 5.3 フリートの速度で走ること
  - 5.4 近づき、近くにいること
  - 5.5 コース変更の予期と危機回避
  - 5.6 スロットルのコントロール法
  - 5.7 助手のサポート
- 6 インシデント時のアンパイアの手続き (第 2 章、規則 31、42)
  - 6.1 アンパイアの手順
  - 6.2 アンパイアの会話
  - 6.3 抗議への艇の対応：1 回転ペナルティー
  - 6.4 アンパイアによる判定：2 回転ペナルティー
  - 6.5 ペナルティー回転の妨害と中断
  - 6.6 ペナルティー回転の確認
  - 6.7 抗議に関する時間的猶予
  - 6.8 例外：1 つのインシデントで 2 艇以上が規則違反をした場合
  - 6.9 2 つ以上のアンパイア信号
  - 6.10 誤った信号発信

- 6.11 無効になる抗議手順
- 6.12 助手の責任
  
- 7 アンパイアの会話
  - 7.1 会話の目的
  - 7.2 会話の体系
  - 7.3 明瞭、簡潔、正確、適切な言葉
  - 7.4 会話の開始
  - 7.5 会話の継続
  - 7.6 適用規則が変わる瞬間
  - 7.7 会話の結論：判定
  - 7.8 判定を提起するアンパイア
  - 7.9 判定の発信
  - 7.10 会話に基づいた判定
  - 7.11 同時発生インシデント
  - 7.12 標準的な単語と用語
  - 7.13 無線通信とハンドサイン (Arm Signals)
  
- 8 チーム・レースアンパイアコール 10 例
  - 8.1 オーバーラップの発生 -規則 11、15
  - 8.2 上下のインシデント -規則 11、16.1
  - 8.3 風上に向かうレグで押さえのタック -規則 13、16.1、17
  - 8.4 風上に向かうレグで下受けタック -規則 10、11、13、15
  - 8.5 マーク 1：スターボードアプローチ -規則 11、12、16.1、18.2(b)、43.1(b)
  - 8.6 マーク 2 と 3：マークルームを得る資格がある艇がマークを通過または大きく回る -規則 16.1
  - 8.7 マーク 3 と 4：航路権艇がマークルームを与える -規則 43.1(b)
  - 8.8 ランニングにおけるジャイブとラフ -規則 16.1
  - 8.9 風下に向かうレグでオーバーラップが解ける時 -規則 17
  - 8.10 最後の風上に向かうレグでジャイブによる脱出 -規則 10、11、16.1、17
  - 8.11 その他の 4 つの場面 -規則 18.2(a)、20、19、16.2
  
- 9 アンパイアが発議するペナルティー
  - 9.1 規則 31 違反 マークとの接触 -規則 D2.3(a)
  - 9.2 規則 42 違反 -規則 D2.3(a)
  - 9.3 チームメイトまたは異なるレースの艇との接触 -規則 D2.3(b)
  - 9.4 意思表示したのにペナルティーを履行しない -規則 D2.3(e)
  - 9.5 アンパイアに課されたペナルティーを履行または完遂しない -規則 D2.3(f)
  - 9.6 黒色と白色の旗を掲揚する時
  - 9.7 ペナルティーを履行したとしても有利となる場合 -規則 D2.3(c)
  - 9.8 スポーツマンシップ違反 -規則 D2.3(g)
  - 9.9 規則 14 違反 接触の回避 損傷または傷害を伴った場合 -規則 D2.3(d)
  - 9.10 規則 28 違反 コースの帆走
  
- 10 水上におけるアンパイアのその他の責務
  - 10.1 レースチャンプの役割
  - 10.2 得点関連事項とフィニッシュ時のペナルティー回転
  - 10.3 一方のチームの艇がすべてフィニッシュした場合
  - 10.4 フィニッシュにおける選手との会話
  - 10.5 黒色と白色の旗の手順
  - 10.6 赤色旗による抗議と救済要求
  - 10.7 メモをとること
  - 10.8 安全

- 11 経験を通じた技術向上
  - 11.1 観察、会話への集中
  - 11.2 インシデントをパターンで認識する
  - 11.3 3艇のオーバーラップ艇のインシデント
  - 11.4 ゾーン（大きさ）の判断
  - 11.5 マークでのインシデント：マーク3でのヒント
  - 11.6 接戦でのフィニッシュアプローチ
  - 11.7 役割交代
  - 11.8 技術向上：個人としてチームとして
  - 11.9 アンパイアの個人総合能力
  
- 12 チーフアンパイアの役割
  - 12.1 準備：レース公示、帆走指示書
  - 12.2 他のレース運営者との打合せ
  - 12.3 アンパイアチーム内の役割
  - 12.4 アンパイアミーティング：打合せすべき事項のチェックリスト
  - 12.5 選手とのブリーフィング
  - 12.6 イベント・コール
  
- 13 得点
  - 13.1 レースの得点
  - 13.2 OCS艇の得点
  - 13.3 コースの帆走をしなかった艇の得点
  - 13.4 その他、審問によるペナルティー – 規則 D3.1(e)
  - 13.5 アンパイア RIB または運営艇の妨害による救済要求
  - 13.6 ラウンドロビンの得点とタイブレイク
  - 13.7 ラウンドロビンが途中で打ち切られた場合
  - 13.8 ノックアウト・ステージでの得点
  - 13.9 破損後の得点調整
  
- 14 アンパイアリングの変則スタイル
  - 14.1 資源不足でのアンパイアリング
  - 14.2 アンパイアと RIB に余裕がある場合
  - 14.3 陸上アンパイア
  - 14.4 4v4 チーム・レースでの 3RIB アンパイアの位置取り（S字型コース）
  - 14.5 他のコースプランと RIB の数
  
- 15 準備、指導、ルールディスカッション
  - 15.1 アンパイアの装備
  - 15.2 レース前の準備
  - 15.3 初心者（訓練中の）アンパイアの実戦指導
  - 15.4 選手との話合いと事後ブリーフィング
  - 15.5 指導者、両親との会話
  
- 16 アンパイアの評価
  - 16.1 アンパイアの人柄
  - 16.2 優れたアンパイアの技術と経験
  - 16.3 自己採点と向上心
  - 16.4 IU 申請するには
  - 16.5 WS のセミナーとクリニック：アンパイアアセスメント
  - 16.6 NU 制度
  - 16.7 WS の IU およびレースオフィシャル委員会

## 1 序文

チーム・レースは、アンパイア有りでも、無しでも開催できる。チーム・レースでは、アンパイアが任命され、レースの質と楽しみのために貢献する。低いレベルでのチーム・レースでは、選手や指導者が、競技をすると同時に、アンパイアを務めても良いだろう。

### 1.1 アンパイアの役割

アンパイアの基本的な役割は、艇がレースを続けている間、水上で抗議に対して判定を下すことである。抗議があり、どの艇もペナルティーを履行しない場合、アンパイアはインシデント後速やかに、その時に見た事象に基づいて判定を下す。

アンパイアの任務は通常、1艇のRIBに二人のペアが乗艇し、1つのレースに2艇のRIBを使用して行う。インシデントを正確に見るために、アンパイア自身で操縦して艇に近づく。インシデントが発生したときには、コールして、求められた場合には判定を下す。すぐ近くにアンパイアがいることが、選手に規則を遵守させ、また、規則に違反した選手に自らペナルティーを履行させることにつながる。

アンパイアは、アンパイア判定案件以外の、例えば、帆走指示書違反等の際にはプロテスト委員会のメンバーにもなる。また、求められた時には、他の運営要員にもなり得る。

アンパイアは、水上でも陸上でも、選手、指導者、レース運営者、ボランティアスタッフがレースを楽しむために、規則とその適用についてのディスカッションを快く実施できなければならない。アンパイアは、個人として、また、チームとして、手順と判定の質が向上するよう常に努力しなければならない。

### 1.2 チーム・レースにおけるアンパイアリングの優位点

アンパイア制でレースが行われると、選手、観衆ともに常にどちらが勝っているか知ることができる。選手は、順位に応じて戦術を組み、フィニッシュと同時に勝者が分かる。審問によってレースが遅延することはあまりない。競技や表彰式は予定した通りに進む。加えて、スポーツマンシップ違反が発生した際にも、すぐに対処できる。

### 1.3 堅実なアンパイアリング手法

即時に正しいアンパイア判定を下すのは、簡単ではない。インシデントは多くの艇を含み、規則の解釈は複雑で、レースは継続していて、次のインシデントが立て続けに起こる。このマニュアルに書かれているアンパイア手法は、より良いアンパイアリングをより容易にすることを目的にして開発された。

継続的に活用することで、アンパイアは自動的に動けるようになり、インシデントに集中し、正確な判定を下せるようになる。継続的な活用は、個人的な技術、判定方法、そして、アンパイアチームとして合理的に働くための技術を磨くことができる。結果、選手や主催者に、より優れたサービスを提供できるのである。

### 1.4 マニュアルの目的

このマニュアルは、世界中のチーム・レースにおいて、アンパイアの質と統一性を確保することを目的としている。それは以下の通り。

- a. WS (ワールドセーリング) によって承認された、チーム・レースのアンパイア方法を明確にする。
- b. アンパイア認定、申請の際のガイドとして活用する。
- c. ハイレベルのアンパイアに求められる技術水準を定める。
- d. アンパイアが経験を積み、技術向上し、NU や IU になるためのガイドとなる。

### 1.5 マニュアルの対象者

このマニュアルは、チーム・レースのアンパイアに向けて書かれているが、同時に、

WS や国内のチーム・レースセミナー、クリニックにも配布されるようデザインされている。指導者や選手も、適用規則を学ぶにあたり有用だと思うだろう。

レガッタ関係者の皆さんにとっても、アンパイアに要求されるものおよび手法について知る参考になるだろう。

#### 1.6 補完する WS 刊行物

「チーム・レース コール・ブック」は、レガッタに参加する選手に、統一した説明と適用規則を提供する形で、アンパイアが日常的にコールするインシデントを明確にしている。毎年更新され、それはオンラインで入手できる。

[www.sailing.org/documents/caseandcall/call\\_book\\_team.php](http://www.sailing.org/documents/caseandcall/call_book_team.php)

「チーム・レース ラピッド・レスポンス」は、WS の以下のウェブサイトに掲出され、かつ、各国の MNA (WS 加盟の各国連盟) にメール配信されている。

[www.sailing.org/raceofficials/rapidresponsecalls/index.php](http://www.sailing.org/raceofficials/rapidresponsecalls/index.php)

これらのコールは、「Q&A」と「イベント・コール」から上がってきたものである。毎年 11 月に、WS がその年の「ラピッド・レスポンス」を見直し、承認されたものはコール・ブックに反映され、他は削除される。

WS の「不正行為に関するガイダンス」(セクション 49-58) は、規則 2 の「公正な帆走」違反の行動内容を明確にして、異議を唱える選手に対処する助言を与えている。これは、以下で入手できる。

[www.sailing.org/raceofficials/internationaljudge/document\\_library.php](http://www.sailing.org/raceofficials/internationaljudge/document_library.php)

#### 1.7 マニュアルの更新

このマニュアルは、最新の RRS と最善のアンパイア実戦を反映して更新される。是正の意見は歓迎するので、WS のレースオフィシャルマネージャーまで連絡して欲しい。

今回の版は RRS2021-2024 をベースにしている。付則 D の「抗議への艇の対応」および「大会の得点」の変更も含まれている。

セクション 12.1 には、付則 D と新しい規則 A5.1 の整合を取るための、チーム・レース用の帆走指示書に関する内容が含まれている。

#### 1.8 マニュアルの用語

- a. 「艇」は、RRS の通り。アンパイアボートは、「RIB」と記す。
- b. 乗員と艇は、女性形。アンパイアと RIB は、男性形。(※和訳注：英語の原文ではそうになっているが、日本語訳には無関係)
- c. アンパイアボートの乗艇者は、「ドライバー」と「助手」。
- d. 本部艇は、「スタート船」と「フィニッシュ船」。
- e. 艇の位置順は、1、2、3 位と記す。1st ではない。
- f. 「アンパイアルール」は、第 2 章、規則 31、42 のこと。  
特に記されていない限り、抗議は有効を前提としている。
- g. 「規則」は、RRS。「セクション」は、マニュアルのセクションをいう。

## 2 チーム・レースという競技

チーム・レースは、規則を学び、活用することが求められるセーリング競技である。コースは短く、艇と艇は激しい接近戦となる。チーム・レースは様々なコース、対戦方法、艇種、1チームあたりの艇数で行われ、すべての年齢層および技術レベルの選手で競われる。

### 2.1 チーム・レース規則

チーム・レースは、付則 D を含む RRS を用いて競われる。レースは2つのチームによって競われ、同じ数の同型艇が使用される。合計得点が少ないチームが勝者となる。合計得点がタイとなった場合は、1位を取らなかったチームが勝者となる(規則 D3.3)。

規則 D1.1 は、第2章の規則の変更を定義している。3つの主な変更は以下の通り。

- a. 規則 D1.1(a)：ゾーンは、2艇身
- b. 規則 D1.1(b)：規則 18.2(b)の拡大
- c. 規則 D1.1(c)：規則 18.4 の削除

規則 D1.1(d)は、帆走指示書にて腕信号を必要とする旨、記すことを認めている。

艇は、自分がそのインシデントに関与している第2章の規則、または他チームの艇同士が接触したインシデントに対してのみ、抗議することができる(規則 D1.2(a))。艇は、第2章、規則 31、42 の規則違反をした時には、1回転ペナルティーを履行することができる(規則 D1.3(a))。また、もし1回転ペナルティーを履行することを明らかに示した場合には、それを履行しなければならない(規則 D1.3(b))。

**アンパイア制レース** 第2章、規則 31、42 の規則で抗議しようとする艇は、赤色旗を掲揚しなければならない(規則 D2.2(a))。その際に、どの艇もペナルティーを履行しない、または履行する意思表示をしない場合、規則に違反して免罪されないと判定されたいかなる艇に対しても、アンパイアは速やかに2回転ペナルティーを課す(規則 D2.2(e)、D2.4(b)、43.2)。審問はなく、アンパイアの判定が最終となる(規則 D2.2、D2.6)。

アンパイアは、他の特定の規則違反に対し、審問なしにペナルティーを課すことができる(規則 D2.3)。それには、規則 2 (スポーツマンシップ)、規則 31 (マークとの接触)、規則 42 (推進方法) とペナルティーの履行に関する規則が含まれる。セクション 9 を参照。

**得点** 規則 D3 は、レースの得点とアンパイアの判定によらない規則違反に対するペナルティー。規則 D4 は、大会の得点とタイブレイク。規則 D5 は、艇が主催団体から提供された場合における艇の破損に伴う得点調整について述べている。得点規則についてのガイダンスはセクション 13 を参照。

### 2.2 1チームあたりの艇数

チーム・レース競技には、4つの標準形式がある。

#### 1チーム2艇 (マニュアルでは2v2と短縮表記する)

最終フィニッシュ艇のチームが敗者となる。レースは通常2つの対戦ペアとなりそれぞれの先行艇がスピードをコントロールして対戦相手を4位に落とし、自分たちは1、2位でフィニッシュするよう試みる。この標準形式は2Kキールボートの大会でも用いられる。

#### ランダムペア (2v2の変形。艇は個々に参加し、得点を競う)

毎レースごとに、他の艇とペアを組んでチーム・レースを戦う。勝者はそれぞれ1点を得る。最高得点を得た艇が総合優勝となる。ランダムペア方式は、参加者数が4の倍数の時、最もその特性が生かされる。

### 1 チーム 3 艇 (3v3)

10 点以下の得点を取ったチームがレースの勝者となる。相手チームが 1、2 位の場合を除き、負けているチームの先行艇は 2 艇の対戦艇を遅らせて、勝ちパターンである 2、3、4 位を取ろうとする。このレース形式は、WS の世界選手権のほか、多くの大学対校戦など、世界中で広く用いられている。

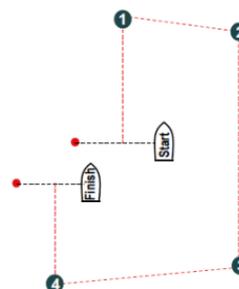
### 1 チーム 4 艇 (4v4)

18 点未満の得点を取ったチームまたは 18 点で 1 位を取らなかったチームが勝者となる。1、2 位を取っても 7、8 位を取ってしまったら、相手チームが 3、4、5、6 位となり、自チームは敗者となる。下マークで艇団が圧縮されると勝ちパターンを維持するのは難しくなる。最後のビートの接戦では、両チームともに相手チームを 7、8 位に追いやり、3、4、5、6 位の勝ちパターンを取ろうとする。このレース形式は OP 級の国内、大陸、世界選手権のほか、多くのクラブ対抗のキールボートの大会等で用いられている。

## 2.3 コースと距離

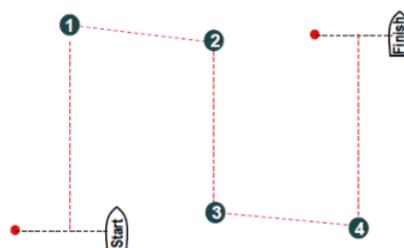
レースは通常、6 分から 10 分。最初のビートが 2 分から 2 分半だが、艇や海面の広さによって調整される。標準的なコースはボックス型、S 字型 (N 字型とも呼ばれる) と上下型である。

**ボックス型**は、5 つのレグにて構成され、最も長いレグはランニングとなる。回航方向はすべて同じでスターボードラウンディングが多いが、いくつかの大会では、ポートラウンディングを用いる。もし一度に 2 レースが進行するのであれば、スタートとフィニッシュ・ラインは同じが良いが、それより多くのレースが同時に行われるのであれば、干渉 (妨害) を防ぐためにラインを分けると良い。



ボックス型のバリエーションとして、**トライアングル型**がある。レグ 2 を短くして、マーク 4 を取り除き、長いランニング (マーク 3) の後、最後のビートになる。

**S 字型**または **N 字型**は、5 つのレグで構成される。通常、マーク 1 と 2 は、スターボードラウンディング、3 と 4 は、ポートラウンディングになることが多い。この形式では、2 艇の運営船とボックス型よりも広いレース海面が必要となる。一方、この形式はスタートとフィニッシュが離れているため、海面が広く、艇が混雑しにくいので、3 分ごとに、より多くのレースを実施することができる。



**上下型**は、2K を含むいくつかのキールボートのチーム・レースで採用される。マークは通常スターボードラウンディングで、マーク 1 の後にオフセット・マークがあり、二度目のランニングがフィニッシュとなる。このコースは、接近戦を作り出す。特にフィニッシュ直前が接戦となる。

## 2.4 チーム・レースの大会形式

チーム・レースは、帆走指示書に明記されたいくつかの「ステージ」で構成される (規則 D4.2(a))。レース委員会は、大会の完遂のために、いつでも大会形式を変更または打ち切る権限を持つ。いくつかの「ステージ」を用意することで、すべてのチームにより多くのレースをさせることができる (規則 D4.2(b))。

最初のステージは、総当たりの、または、ランダムにもしくはシードによって振り分けられた小さなグループによるラウンドロビンを行う。複数の小さなグループによるラウンドロビンは大きな1つのラウンドロビンよりも早く完了することができる。各々のグループは、できる限り同じチーム数になるようにする。ラウンドロビンでは、その勝ち数によって順位付けされ、タイは、規則 D4.4 に明記された通りに解かれる。

参加チームの技量に差がある場合、次のステージは、前のステージの成績を基に組まれるので、より一層接戦かつ激戦となる。少なくとも、ゴールドとシルバーのグループに分けられるが、より参加チームが多い大会では、ブロンズや4番目のグループができることもある。

ラウンドロビンの成績が次のステージに持ち越される場合、帆走指示書にそれを明記する必要がある（規則 D4.3(c)）。後のステージの勝ち数の方が、前のステージの勝ち数よりも重きを置かれることもある。セクション 12 では、それをどのように記載するか、例を紹介している。

多くの大会は、上位チームによるノックアウト・ステージで決着する。帆走指示書には、どのチームがノックアウト・ステージに残れるか明記しなければならない。もしシルバーラウンドロビンが実施されたら、ゴールドの下位 1-2 位とシルバーの上位 1-2 位のチームで敗者復活戦を行い、シルバーチームにもノックアウト・ステージに進出する機会を与えることもある。

次のステージは、完遂できる見込みがあるときのみ開始すべきである。また、規則 D4 では、各ステージが完遂できなかった場合の得点方法が明記されている。ラウンドロビンは、80%のレース数が完遂できなかった場合には得点されない（規則 D4.3(b)）。もし、その後のノックアウトのラウンドができなかった場合には、それ以前のステージにおける成績が最終成績となる（規則 D4.5(c)(3)）。セクション 13 に得点の詳細が載っている。

## 2.5

### レース戦術

戦術、コンビネーション、マニューバを知ること、アンパイアは正確な判定を下すための正しい位置取りをして、決定的な場面を見ることができる。

勝っているチームは、安全な勝ちパターン（3v3 の 2、3、4 位のような）を築き、それを継続するためにフリートを引き伸ばそうとする。負けているチームはフリートを圧縮して、逆転のチャンスをうかがう。例えば 2v2 では、負けているチームは 2、3 位を狙って相手の 1 艇を 4 位に、4v4 では、負けているチームは 3、4、5、6 位を狙い、相手チームを 7、8 位に追いやる。

**追い抜く** 通常、1 艇が相手艇を失速させたところを、チームメイトが追い抜く。先行艇は、ラフィングする、相手艇をマークへ向かわせない、またはウィンドシャドーに入れることによって、相手艇を失速させる。後続艇は、先行艇を誤った側へ導く、相手のタックやジャイブをプロテクトする、タッキングマッチを仕掛ける、またはランニングでシャドーに入れることにより、相手艇を失速させることができる。マークでは、マークルームを得る資格がある艇が、マークルームを与えなければならない艇を失速させるチャンスとなる。

失速すると艇団はかなり接近して、抗議の可能性も高まる。アンパイアは、起こりそうな動きを予測して自らもそれに合わせて移動する。例えば、3v3 のレースで、1、5、6 位のチームが勝ちパターンの 1、4、5 位にするために 4 位を抜く必要がある場合、RIB の 1 艇は、その決定的な動きの間、4 位に張り付くべきである。

### 3 アンパイアの役割

セーリングでは、艇は規則違反を犯した場合は、ペナルティーを履行するかリタイアしなければならない。艇間の争いは、艇からの抗議によって解決される。アンパイア制のチーム・レースでは、レースが続く中、抗議に対してアンパイアが水上で判定を下しペナルティーの信号を発する。

#### 3.1 規則に基づく判定

アンパイアは、「アンパイアルール（第2章、規則31、42）」に関する抗議に対して判断を下す。アンパイアはインシデントを見て、起こったインシデントにどのような判断を下すべきかアンパイア間で同意を得る。アンパイアはこれらをセクション6の手順とセクション7の会話体系を用いて行う。

抗議があった際、1艇が1回転ペナルティーを履行するか、ペナルティーを履行することを明らかに示した場合には、その艇間の問題は解決し、アンパイアが行動することはない。しかし、どの艇も行動を起こさなければ、アンパイアは速やかに判定を下す（規則D2.2(c)、(e)）。

1つのインシデントで2艇以上が規則違反を犯し、規則43.1に基づいて免罪されない場合の例外（規則D2.2(d)）が、セクション6.8に記載されている。

アンパイアにペナルティーを課された艇は、2回転ペナルティーを履行しなければならない（規則D2.5）。アンパイアは完全に履行したかを確認して、もし不完全であれば、再びペナルティーを課す。アンパイアの判定は最終であり、艇には審問、救済ともに要求する資格はない（規則D2.2、D2.6）。

アンパイアは、規則D2.3に示された次の場合にのみ、抗議なしにペナルティーを課することができる。規則2（スポーツマンシップ）、損傷または傷害が発生した場合の規則14、規則31（マークとの接触）、規則42（推進方法）、規則D1.3(b)とD2.5においてペナルティーを履行しなかった場合、チームメイト間の接触、ペナルティーを履行したとしても有利となる場合、である。各々のアンパイアのとるべきアクションは、セクション9に述べられている。

**レース後** アンパイアは、アンパイアルール以外の規則違反または救済要求で審問を行うことがある。そのような抗議と救済要求は書面である必要はない（規則D1.2(e)）。審問は短く、能率的に行われ、できるだけレーススケジュールに影響を与えないように済ませたい。水上でできるだけ早く行うべきであるが、そうでなければ、他のレースが継続している間、またはその日の最後に陸上で行う。

#### 3.2 判定のガイダンス

アンパイアは、艇が規則に違反して免罪されないことが明確な時にのみペナルティーを課すべきである。分かりやすいガイドラインとしては、艇にペナルティーを課したことを、レース後にアンパイアが自信を持って説明ができる時にのみペナルティーを課すべきである。

もし二人のアンパイアがともにインシデントの発生を見ていない、接触があったか不確かな場合、確信を持てる必要な事実を得ていないことになる。もしアンパイアが規則違反があったと考えていても、自信のある確かな事実を得ていない場合は、ペナルティーを課さない方が良い。コンタクトがあったか否かも同様である。

しかし、それにこだわり過ぎて「ノーペナルティー」が増えてしまうと、アンパイアによるレースの統制力を失ってしまう。この統制力は、至近距離で、決定的事実を良いアングルで見て、他のアンパイアと確かな会話をして、速やかに確かな判定（ペナルティーかノーペナルティーか）を下すことで保つことができる。

**最後の確かな点** 何かが起こった時、規則の適用が始まる、または適用されなくなる。アンパイアはそれが発生したことが明らかになるまで、発生していないと判断しなければならない。例えば、

- a. 風上艇がラフした時、オーバーラップが切れたか？
- b. 艇がレイラインを越えたか？
- c. スタート前に風位に立った艇が風位を越えたか？

マークルームに関しては、規則そのものがこの不確実な部分を補っている。規則 18.2(e)を参照。

### 3.3 レース展開に即した判定

他のスポーツとは異なり、ビデオ判定はなく、アンパイアがホイッスルを吹いてもチーム・レースは止まらない。2艇のインシデントから多数艇のマーク際のインシデントまで、状況は様々だ。アンパイアは、規則違反があったか否か、そしてどの艇にペナルティーを課すか、その時のそのアングルから見た事象に基づいて、速やかに判断しなければならないが、それらが、常に正しいとは限らない。

この現実には、選手もアンパイアも理解している。アンパイアは、もし正しくない判定を下したかもしれないと思ったら、もう一人のアンパイアと次にどのようにして不確かさを避けることができるか相談する時間を持つと良い。

### 3.4 良い RIB ポジションと選手の規則遵守

選手が身近にアンパイアの存在を知ると、彼らは保守的になり、規則を遵守しようとする。規則に違反したと信じる艇は、自ら1回転ペナルティーを履行しようとする。また、どの艇も規則違反をしていない時の思惑的な抗議も減少する。

RIB は、スタート前から最後の艇がフィニッシュするまで艇に接近している必要がある。アンパイアは、ペナルティーを課している時でさえも、艇を追いかけ、インシデントをコールできるポジションを確保しなければならない。アンパイアのとるべきコースはセクション 4 を参照。フリートを追いかけるときの速度維持は習得すべき大切な技術だ (セクション 5.3)。

### 3.5 その他の責任

アンパイアは、選手の助けとなるように規則やインシデントに関する質問に答えることで、選手が学び楽しむことをサポートする (セクション 10.4 と 15.4)。

すべてのアンパイアは、あらゆる大会にて、規則の知識だけではなく技術の向上も追求すべきだ。優秀なアンパイアチームは、その日のレース終了後に経験値の共有をするものだ (セクション 11.8 と 11.9)。

アンパイアチームは、その役割の1つとして他のレース運営者たちをサポートする。誤解を避けるために、チーフアンパイアは、アンパイアのサポートが歓迎されるよう、他の運営関係者に事前に根回ししておくが良い。

### 3.6 優れたアンパイアリングの原則：チェックリスト

優れたアンパイアは、インシデントが起こった時に正しい判定をすることでレースを統括する。そして、求められた時には速やかに明確に判定の信号を発する。以下のチェックリストは、このマニュアルの今後のセクションの詳細について、ディスカッションする際のキーファクターとなる。

- a. 仕事を知り、集中して、標準的な手法にて任務を果たす。  
アンパイアの責務には、100%の集中力が求められる。  
他のことに気が散ってしまうことが、しばしば正確な判断力を低下させる。

標準的な手法にて任務を果たす。それが要求された任務への集中力を最小化してくれて、かつ継続と改善を通じて、技術を向上する助けとなる。

終日集中するためには、レースの合間にはリラックスするように心がける。

- b. 装備および服装から、規則、コール、マニュアルの学習、個々の判定に関する過去の大会の分析と総合成績まで、入念に準備する。
- c. フリートの速度に合わせて、所定のルート进行する。  
できるだけ加速せず、引き波を立てないようにしながら、選手に規則遵守を促せるよう、接近して、かつ高さを合わせるようにする。  
助手がインシデントを適切なアングルで見えるようにする。そして自分も決定的瞬間が見えるように調整する。繰り返し改善することで、自動的に良いポジショニングが取れるようになる。  
ルートから逸脱することがアンパイアチームの影響力を減少させることを認識すること。それが、自分の助手や他の RIB の仕事を難しくしてしまう。
- d. どのインシデントまでが自分の責務範囲かを知る。同時にどれが他の RIB の責務範囲か。自分の RIB の位置がどのインシデントを見ているか確認し、同時に他の RIB の位置を見ることでそれを再確認する。
- e. 各インシデントで判定が要求される決定的瞬間を知る。自分が責任を持って判定すべきインシデントの際には、判定するのに十分な確信を持てる位置取りをする。もし他の RIB が同じインシデントを見ている、自分が必要な事実を掌握している場合には、自分がコールする旨、他の RIB に伝える。
- f. 明確で簡潔な会話を磨く。その会話にはすべての判定を下すための決定的瞬間も含まれる。艇が避けていなければならない場合、航路権艇のコース変更に対して直ちに反応しているか、声に出す。  
艇がマークルームを得る資格を持っている場合、その艇がマークルーム内を帆走しているか、声に出す。  
助手が分かるように明瞭で簡潔な言葉を使い、できれば RRS 内の用語を使用する。また、助手の言葉も聞く。
- g. 規則違反があったら、すぐに判定を提示する（規則違反がない時も）。  
助手の提示に対して、直ちに同意または不同意を理由とともに返答する。
- h. 正しい判定をするために、必要な選手の動きを注視、観察する。  
「プロテスト」の声かけと旗の掲揚、タックするためのルームの声かけなど。
- i. 規則の許す範囲内で、できるだけ早く判定信号を発信する。強く、長く、自信を持ったホイッスル音とともに、明確にペナルティー艇を特定すること。  
その艇が気付くまで、何度でも、どのような方法でも声かけを繰り返す。
- j. アンパイアが発議するペナルティーに一貫性を持たせる。  
寛容でも厳しくでもなく。優遇には警戒せよ。アンパイアチーム内で規則 42 とスポーツマンシップの判定について予習しておく。
- k. 選手との会話。これらはアンパイアが選手の視点で多くを学ぶとても良い機会であり、お互いにとって大会の楽しみも増えるだろう。穏やかに、決して対立してはならない。  
自分も含めて、感情的になることで騒然となることがないように管理が必要だということを理解しておくこと。

- l. 自分の精度を上げる。正確な位置取り、観察、会話は、自信を持った判定の発信につながる。
- m. 経験をより良いアンパイアリングに取り入れる。各レースの後は、会話、ドライブ、判定を復習して、技術向上のための機会に結び付ける。  
大会の後は、インシデントと判定を復習する。特に不確かな事実や判定ミス  
の可能性のあるものは、次回はどのようにすべきか決めておく。

#### 4 コース上のアンパイアルート

正しい RIB の位置取りと良い視角の確保は、優れたアンパイア判定のために不可欠である。アンパイアは、レースコースに沿った標準のルートに従い、自分がコールするインシデントに備えて適切な位置取りを行う。

この標準ルートで、2 艇の RIB が機能的に動くことができ、現在と次に起こるインシデントに対応するための良い位置取りができるだろう。それはまた、スタートからフィニッシュまで艇を妨害することなく、過度な引き波を立てないことも可能にする。

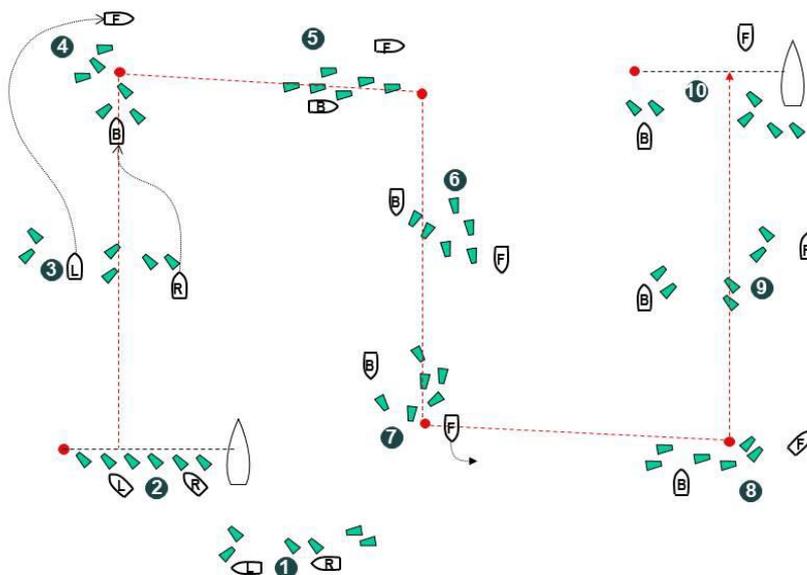
##### 4.1 レースのカバーリング

アンパイアは通常 2 艇の RIB のチームで働く（セクション 14 にバリエーションが記されている）。レースのスタートでは、一方の RIB はフリートの左サイドを見て、もう一方が右サイドを見る。マーク 1 へのアプローチでは、一方の RIB はそのサイドの前方に移動し、もう一方は別のサイドの後方に移動する。

各々の RIB は、フリートの半分の艇を見る。ある艇が別の側に移ったら、別の RIB の担当となる。この手法により、引き波を最小限にとどめ、レース全体のカバーができる。

各々の RIB は、標準ルートに従うが、S 字型、ボックス型、上下型によって、わずかな変形スタイルがある。

##### 4.2 ルートの詳細：S 字型（N 字型）コース



### ポジション1：プレスタート

RIBは、艇を追うのではなく、比較的静的な位置取りを保つ。多くの艇はラインから下がっていて、スタート船の右側にいることが多い。右のRIB(=R(Right))は艇の風下で右艇団の左側に位置し、左のRIB(=L(Left))は風下で左艇団の左側に位置する。もし1つのペアがフリートから離れても、その担当アンパイアは今の位置からそのペアを見るべきである。

艇がスタートするためにラインにアプローチし始めたら、RIBも艇のすぐ後方に移動する。Lは一番左のペアの後方へ、Rはスタート船の風下が良い。この位置からであれば、アンパイアは艇が風位までラフした際に、オーバーラップ、ギャップともに視認することができる。

### ポジション2：スタート

Lは左艇団の後方につき、Rは右艇団の後方につく。戻ってくるOCS艇、ペナルティを履行している艇、またラインに遅れてきた艇(セクション5.5)に気を付けて、スペースを空けておくことに留意すること。スタート後は、両RIBともにフリートに合わせてポジションを維持しながら、上がっていく。

### ポジション3：最初のピート

RIBは、予想されるインシデントに備えて視界を調整しながら、担当する側の艇のすぐ後方または同じ高さを維持する。

例えば、よくあるスターボード・タック対ポート・タックの場合は以下の通り。

1. ポート・タックのブルーがスターボード・タックのイエローの前を通過している。イエローがブルーのスターンをかわすためにベアする。イエローは接触を回避するためにベア・アウェイが必要だったか？
2. ポート・タックのブルーがスターボード・タックのイエローの風下でタックしている。ブルーがタックを完了する前に、イエローはラフする必要があったか？

いずれの判定も、イエローがコース変更する際にイエローのバウがどれだけブルーと離れていたかを見極めることが要求される。いずれかの艇の後方について行くのでは、あまり良い視点は得られない。両艇の45度の角度でインシデントを見るのが良い場合が多い。

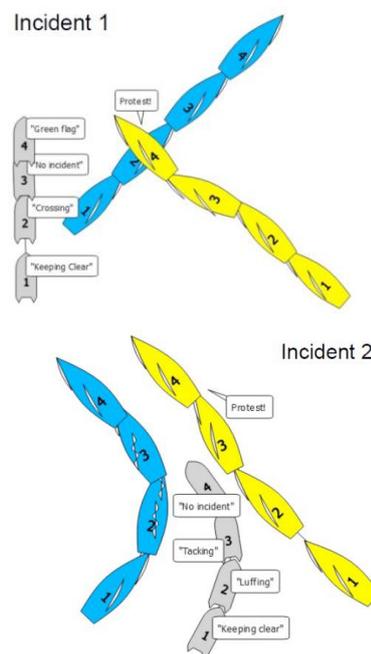
ブルーが前を通過しようとした場合、一番良い角度は、上の図にあるようにギャップと水平の位置である。

左海面にいる場合には、ブルーはイエローの前または後ろを通過しようとすることが多い。従って、Lは、交差する艇の高さに移動できるよう、十分に前方にいないといけない。

艇が右海面にいる場合、ブルーは多くの場合、タックしようとする。

後方からアンパイアリングをしながら艇に近づいていくと最高の角度が得られる。こうして、Rは、フリートの最後方に位置することになる。

マーク1へのアプローチ：レグ1の最後の1/3か1/4が残っているあたりで、Lはフリートの前に出て、最初の艇がゾーンに入る時には、マーク1の風上で待ち構える。ドライバーは、艇の後方に近づき、高さを合わせながらも、レグの半分を過ぎたら、どのようにマークに向かうか考えておく必要がある。



艇団の隙間が見つかれば、風上に向かって真っ直ぐそれを突っ切れば良い。もし見つからなければ、少しスロットルを上げてすべての艇の左側を回っていく。これは、十分早めに行動に移すことで、引き波を小さくすることができる。

この時、Lは前方に移動して前方のRIB (=F (Front)) となり、Rは風上マークの風下側、艇団の中央に移動して後方のRIB (=B (Back)) となる。

#### ポジション4：マーク1

Fは風上マークの真風上3艇身に位置し、前半のフリートのマーク回航を見る。マーク1の風下に位置するBは後半のフリートがマークにアプローチして回航するのを見る。起こりやすいインシデントは、オーバーラップしている艇がマークでラフすることだが、風下にいるBはそれらのギャップを見ることができる。最終艇がマークにアプローチしているあたりで、Bはマーク2に方向を変える。

Fは、前半のフリートがマークを回航したらすぐにマーク1を離れて、前半のフリートの風上へ移動する。好ましい位置は、後方チームの先頭艇の1つ前を走る艇のスターンのラインである(例：前方チームが1、4、5位の場合は、1位のスターン。前方チームが1、2、6位の場合は、2位のスターンの位置)。

最後の艇がマーク1に到達したら、Bはその位置を離れて、後半のフリートの先頭艇のスターンのラインまで移動する。

#### ポジション5：マーク2へのアプローチ

Fは、先行する艇がFに向かってラフした場合に、ギャップが見られる位置を取る。艇がラフをしたら、それらが後方になるように、Fはスロットルを少し上げる準備をする。Fは前半のフリートがゾーンに入ったことを判断して、その後、1位または2位と一緒にマークを回航する。RIBの方が外側で長いコースを走るのので、スロットルを少し上げることが必要になる。先頭艇は、回航後、ポート・タックのまま帆走することが多い。

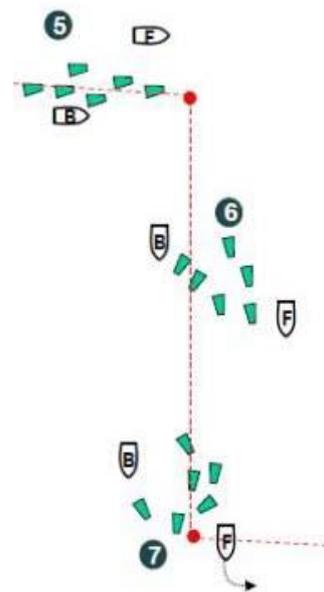
Bは後半のフリートがゾーンに入るのを判定する。  
Bは艇の直近風下に留まるが、ゾーンに入ってはならない。  
多分、少なくとも2艇はマーク回航後、ジャイブしてスターボード・タックに返す。  
Bは艇のジャイブに対応できるよう、外側の後方に位置する必要がある。

#### ポジション6：ランニング

先頭のペアは、マーク3にて内側のスターボード艇となるために、そのまま左海面を走ることが多い。Fは左海面を保持して、先行集団の同じ高さか、少し先行する。

この先行の位置は、もし艇がラフしてくれば少しスロットルを上げることで艇団を後方に見ることができ、レグの終わりにマーク3の近くを最小の引き波で通過することができる。

Bは艇団の右側か、すぐ後方につける。いずれも、艇間のギャップがよく見える。



**先行するポート・タックの艇団がラフする場合：**ランニングのレグになった直後、ポート・タックの先行艇団は、自チームの艇が追い越しができるように、ラフを始めることがある。この艇団がフリートを先行している間、Fは引き続き、や

や前方から視認を続ける。それらがフリートの後方半分に順位が落ちたら、Bが責務範囲を引き継いで、Bがコースの中央に移動する。

### ポジション7：マーク3

レグ4では両RIBともに風下側を走る。Fは先頭艇と同じ高さでマーク3にアプローチして前半フリートのゾーン到達をコールする。先頭艇がマーク3にアプローチする時、Fはレグ4のラインを横切って（以下に詳細記述）、次のレグですぐに先行艇団の適切な風下位置につけるようにする。ここでFが先頭艇の回航前にラインを横切れないとレグ4で適切なポジションが取れなくなる。

Bはマーク3のゾーンからおおよそ4艇身離れた位置にて、後方艇団のゾーン到達をコールする。Bは艇がマーク回航を始めるのを待ち、その後、艇の外側を回航して、レグ4の適切なポジションである後半フリートの先頭艇の風下につく。Bが早めにそれを開始すれば、より小さな引き波ですむ。

艇がマーク3のゾーンに入ったら、アンパイアはそれらのマークルームに関する権利、義務を特定する必要がある。また、アンパイアは、マークルームを得る資格がある艇がゾーンに残っているのか、離れてしまったのかを見極められる位置取りが必要である。マーク3におけるコールのヒントがセクション11.5に記されている。

**レグ4を横切ること**：Fは、マーク3に近づく際にレグ4のラインを横切る（またぐ）。理想的なマークからの距離は、概ね1から2艇身。そうすることによりFは次のマークに向かって止まることも（艇がマーク3で止まっている時）、動いていることも（艇がマークを回航している時）できる。もしFがマーク3から離れ過ぎてしまい、艇がマークで止まってしまった場合、インシデントを見るためにFはターンバックしてマークに戻らなければならなくなる。さらにFは、次のマークに向かって180度針路を変更する必要がある。

もし先頭艇が大きなリードをしている場合には、Fは2位の艇についてレグ4を横切れれば良い。だが、気を付けなければならないのは、先頭艇がスローダウンして、Fが横切ることが妨げることがあることだ。先頭艇が回航前にスローダウンしたら、Fはレグ4のラインを横切れるように、先頭艇の十分前の位置まで離れていなければならない。

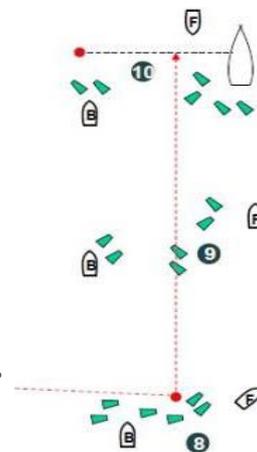
Fがマーク3にアプローチしている際、ドライバーはマーク4の方を見て、レグ4の方角と、艇がマーク3を回航した後、どの方向に向かうか確認すると良い。そうすることにより、レグ4に向かうために方向転換する適切な風下位置を知ることができる。またここでは、ほんの少し減速しながら方向転換することにより、レグ4で先頭艇を風上側に通過させる正しい位置取りをすることができる。

### ポジション8：レグ4とマーク4

レグ4では両RIBともにフリートの風下1から2艇身の位置にいること。Fは1位か2位の艇の横につき、先頭艇がマーク4のゾーンに入るコールの準備をする。Bは後半フリートの先頭艇の横につく。

Fは、先頭艇のゾーン到達のコールをした後、コースを右海面に向けてマークを通過する。その際Fは、見るべきギャップに合わせた位置取りをする。

- もし2艇がオーバーラップしていたら、重要なギャップはマーク回航のためにラフした際の艇体で、見るべき位置は、前方か後方のいずれかである（図を参照）。
- クリア・アヘッドの先行艇がスローダウンしたら、重要なギャップは、先行艇のスターンと後続艇のバウ



の間で、そのギャップと同じ高さが良い位置取りとなる。

Bは、レグ5で左海面に進む。ゾーンに到達したら、一旦止まって風上に針路を向ける。艇が通過したら、マーク4でタックした艇の左側または後方を通りながら、マーク4を右に見て風上に上がっていく。Bは、ここでマークに近づき過ぎると、方向転換する機会を失い、その後のレグ5での位置取りに失敗する。

#### ポジション9：レグ5

レグ5では、アンパイアのコールが勝敗を決することになるので、艇に接近することが重要になる。負けているチームは相手をスローダウンさせるか抗議しようとするため、接近戦になる。接近戦では、アンパイアはどのようなインシデントにも対応できるよう、レースの得点数を声に出して負けているチームの艇に合わせて動くようにする。起こりそうなインシデントとアンパイアへのヒントは、セクション11.6を参照。

Fは、コースの右海面で先行するペアと同じ高さで、一緒にまたは先行する。一方Bは、左海面で艇団と同じ高さで、一緒にまたは後方につく。先行艇団は、多くの場合、マーク回航後右海面へ向かい、後続艇がタックして左海面へ向かう。

これがもし接近戦で、先行艇団が左へ向かい、後続艇団が右へ向かった場合には、Bが前に出て左の先行艇団をカバーする方が容易になる。

#### ポジション10：フィニッシュ

接近戦では、両方のタックで、かつフィニッシュ・ラインの両エンドでインシデントが起こりやすい。アンパイアは、安定した視点で備えることが重要である。Fはフィニッシュ・ラインの風上側、Bは後方から、レイラインも注視する。

先頭艇がフィニッシュする前に、Fはフィニッシュ・ラインの風上側に移動し、スターボード・タックのレイラインでフィニッシュしてくる艇を見る。Fは、決定的な判定をする際にフィニッシュ船が視界の邪魔にならないように、タイミングを見計らってその外側を回って風上側に出るか、フィニッシュ船が艇のフィニッシュを見る邪魔にならないよう、十分早めにフィニッシュ・ラインを横切るか、いずれかの方法にてラインの風上側に向かう。Fは方向転換した後、上手に後進ギアを使って、フリートに向き合うようにして留まり、先頭艇のフィニッシュを確認した後、引き続きスターボードエンドからやってくる艇を見る。

Bは左海面で、後半フリートの同じ高さかすぐ後方に留まり、ポートエンドからアプローチする艇を見る。両RIBともに全艇がフィニッシュするまで、そこを動かないようにする。

**フィニッシュ後：**アンパイアは、フィニッシュ船にフィニッシュ際でペナルティを履行した艇のフィニッシュ順位や規則28.1に違反した艇を告げる。また、フィニッシュ船が何か疑問を抱えていないかを確認し、レースが抗議の対象となっているか、レース中に抗議か破損に関する旗の掲揚があったかを告げる。

もし時間があれば、RIBは選手からの質問に答えるために短時間留まってもよい。ただし、次のレース開始のためにスタート・ラインに戻ることをより大事であることを忘れずに。また、レースとレースの間は、レース中の艇を妨害しないよう注意すること。

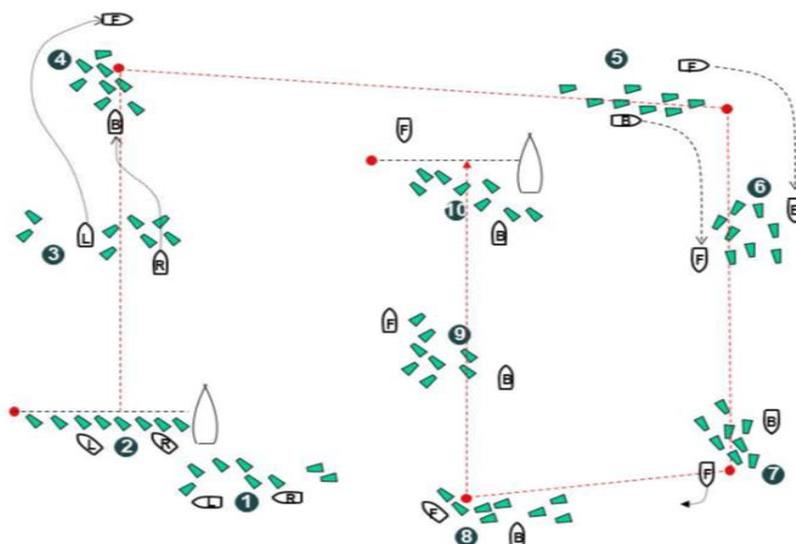
#### 4.3 ボックス型コースの2つの相違点

スターボードラウンディングのボックス型コースにおけるアンパイアルートは、以下の2つを除き、S字型コースのルートと同じである。

1. マーク 3 は、スターボードラウンディング  
 レグ 3 の終わりにレグ 4 をクロスしなければいけない F は、右側の RIB となる。  
 そのために、マーク 2 で RIB は役割を交代する。レグ 2 での B は、レグ 3 では F  
 となり、レグ 2 の F は、レグ 3 では B となる。

この役割交代はフリートが密集していると自然にできる。B はマーク 2 で内側となり、マークを回航する前半のフリートの高さに合わせてそのままついて行く。外側の F は全艇のマークルームをコールするために一旦マークで止まった後、後半のフリートの高さに合わせてついて行く。  
 フリートが前後で離れてしまった場合には、F はしばしマーク 2 の風上で止まり、B はショートカットしてマークを回航した前半のフリートの高さに合わせてついていく。

2. レグ 5 では、F が左海面  
 艇がフィニッシュ・ラインに近づいたら、F はフィニッシュ・マークの外側を通過してフィニッシュ・ラインの風上側に移動する。B はスターボードエンドのレイラインに乗ってフィニッシュしようとする艇を見る。



※上図は、デフォルメされている。フィニッシュはスタート・ラインと併用またはスタート・ラインのすぐ風下に設置するので、レグ 2 はもっと短く、レグ 3 はもっと長い。  
 ※ポートラウンディングのルートは、鏡のイメージ=マーク 1 で R が F になる。

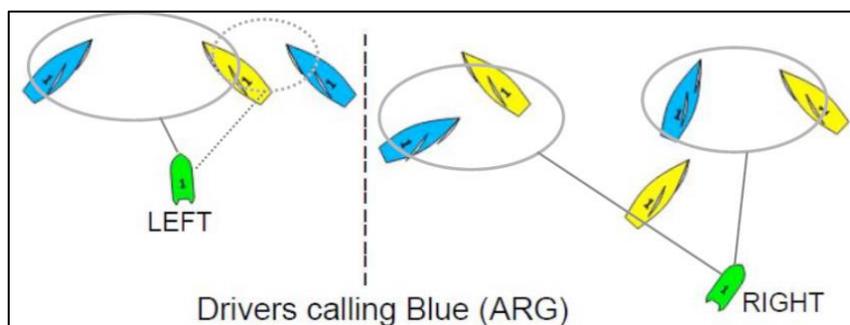
4.4 **どのアンパイアがどの艇をコールするか**  
 ドライバーが一方のチームをコール（コール=動きを見てそれを声に出す）したら、助手は相手チームをコールする。通常、ドライバーが若いセールナンバー（または ABC 順）を担当する。例えば、7、8、9 対 10、11、12 であれば、ドライバーが 7、8、9。または、ARG 対 BRA であれば、ドライバーが ARG を担当する。

そのような識別が適していない場合には、あらかじめチーフアンパイアが、例えば、対戦表で左に表記されたチームはドライバー、右は助手というように決め事をして、レース前に各 RIB のアンパイアは、「ドライバーはチーム A をコールしますが、よろしいですか？」と、その確認をしておく。

レース中、2 艇の RIB はチームとして働き、フリート全体をカバーする。それぞれ

れの RIB は、自分のドライバーの担当艇が関与するすべてのインシデントをコールする。

例えば、4v4 の ARG 対 BRA (次の図では ARG がブルー、BRA がイエロー) で、L は最も左側の 2 艇の ARG が関与するインシデントをコールする。R は最も右側の 2 艇の ARG が関与するインシデントをコールする。



ドライバーは、担当艇が関与するすべてのインシデントが見えるように RIB の位置取りをする。助手はドライバーの担当艇と絡むすべての艇をコールする。

この過程と位置取りにより、すべてのインシデントをカバーすることができ、また、両方の RIB から判定が出てしまうようなことを最小限にとどめる。

#### 4.5 意図を持った RIB ポジショニング

時折、どちらの RIB がコールすべきかという疑問が起こることがある。マーク際では艇団は大きく、前方の艇が突然、後方に移ったりする。

RIB のコースと位置取りは、いつでも他の RIB に対して、どちらがどの艇をコールするか、フリートに近づこうとしているか、明確にしておかなければならない。RIB が止まっている時は、その向いている方向が、次の進行方向である。

3v3 のレースでは、果たしてどちらの RIB が、ドライバーが担当するチームの真ん中の艇を見ているか、RIB の位置取りによって明確にしなければならない。例えば、ドライバーが担当するチームが 2、4、6 位である場合は以下の通り。

- F が 2 位と同じか少し前にいれば、B は 4 位と 6 位の艇をコールする必要があると知ることができるので少し前の 4 位の位置まで移動する。
- F が 4 位と同じか少し前にいれば、B は 6 位だけをコールすれば良い。
- 2 位と 4 位だけが動きに絡んでいて、6 位は無関係の場合は、B は前方に進み 4 位に合わせる。そうすることで、F はさらに前進して 2 位に集中することができる。

F は常に自分がコールしている艇と同じ、または前方に位置することが肝要である。もし F が 2 位の少し後方に下がってしまうと、B は F が 4 位もコールしようとしているのかと困惑してしまう。そのような時は、B は前進して、4 位をコールしようとしていることを (F に対して) 明確にする。

**ハンドサイン (Arm Signal) : 「私が判定できます！」** 時に、両方の RIB がコールしている複数艇間でインシデントが発生することがある。これは、マーク 1、マーク 3 およびフィニッシュ際で最も起こりやすい。一方の RIB がそのインシデントに対して正しく判定する自信がある時には、その RIB (通常は助手) はすぐに手を真上に上げる (セクション 7.13)。それにより、もう一方の RIB は他の艇団とインシデントに集中することができる。

特にマーク 1 とマーク 3 では、B がそのサインを送ると良い。B が判定を下し、ペナルティーが正しく履行されたか確認している間に、F は前半のフリートについて行くことができる。セクション 6.9 では、両方の RIB が見ていた際の判定について、詳細が記されている。

#### 4.6 どの RIB がどの艇をコールするか (バリエーション)

RIB はレース中にその役割やポジションを交代すべきではない。もし逸脱してしまった場合には、できるだけ早くしかるべき位置に戻るべきである。

しかし、時に、艇の位置取りとコースによって、RIB がコールしている艇を調整すべき時がある。その 2 つの例は以下の通り。

##### 1. 艇団が先行グループと後続グループに分かれてしまう

- a. 3v3 において、艇団が、先行の 2 艇が同一チームで固まり、後続の 4 艇が 3 艇対 1 艇になっている場合。
- b. 4v4 において、艇団が、4 艇と 4 艇に分かれ、それぞれ 3 艇対 1 艇と 1 艇対 3 艇になっている場合。

以上の a. と b. の 2 例では、F は先行グループを、B は後続グループを担当する。F は、先行グループのマークとの接触とチームメイト同士の接触に注視する（それらは負けているチームにとって追いつく機会となる）。B は後続艇が追いつくために行いがちな規則 42 違反に注視する。

##### 2. ビートカランで 1 つのペアが RIB から遠く離れて行ってしまう

各々の RIB のアンパイアは、海面の半分のエリアをカバーする責務は残るが、レースの展開によって個々の艇に対する責務を負う。それらの艇をコールすることが明確になるよう RIB の位置取りをしなければならない。

以下に 3 つの例を記す。

##### a. S 字型コースのレグ 3 先頭ペアがポート・タックでラフしながらコースから離れる

F は前半のフリートのペアに対して責任を負うが、そのペアが後続艇団に抜かれたら、B がコースの中央に移動して、そのペアに対する責務を引き継ぐ。B はそのペアのギャップを見る位置取りをして、そのペアがジャイブして戻ってくると時にそれを待ち構える。

##### b. ボックス型コースのレグ 3 先頭ペアが左海面へ行ってしまう

上記の a. と同じように、ペアが後続に抜かれたら、B がそのペアのインシデントを見れる位置へ移動する。B は前方の海面中央に進み、そのペアの責務を引き継ぐ意思を見せる。

##### c. S 字型コースのレグ 5 先頭ペアがマーク 4 でスターボード・タックへタックする

F は右海面に留まり、しばし、艇のポート・タックへのタックバックに備える。先行艇がタックバックせず後続艇が回航後にポート・タックで伸ばしてきたら、B が風上に上がり左海面への責務を持ったことをはっきり示す。それにより F (R) は右海面の艇に責務を持つことができる。

無線交信は、通常、不要だが、混乱や疑問を除くため、または規則 17 の適用を確かめるためには使ってもよい（セクション 7.13 参照）。

## 5 ドライビングとポジショニング

正確にルートをたどってドライビングするには、まずは注視と集中力が求められる。精度の高い反復練習と実戦は、短時間でそれを自動的にできるようにしてくれる。そうなれば、ドライバーは、観察、アンパイア同士の会話、判定に集中することができる。

### 5.1 F の RIB の 3 つの重要な動き

F のドライバーは、あらかじめコース上の 3 つの動きを頭に入れておかなければならない。

#### マーク 1 へのアプローチでは、艇団の前へ行け。

F はレグ 1 の後半まで担当艇のスターンまたは同じ高さで接近し、そこから艇団の間隙を抜けて前が出る。もし間隙が見つからない場合は、少しインシデントから離れ引き波を作ってしまうが、外側を回らなければならない。  
(マーク 1 がポートラウンディングの場合には、R が F になる)

#### レグ 3 の終わりにレグ 4 を横切る (またぐ)。

F は、先頭艇がレグ 4 を走り出す前に、マーク 3 の 2 艇身の距離でレグ 4 を横切らなければならない。先頭艇が断然のトップでマーク 3 を回航する場合には、F は 2 番目の艇に合わせて、レグ 4 を横切る。

#### フィニッシュ・ラインの風上側に行け。

F は、先頭艇がフィニッシュする際には、フィニッシュ・ラインの風上側へ移動し、スターンを風上へ向けて留まる (ホバリングする)。  
F が右海面にいる場合には、先頭艇の 2~3 艇身前でフィニッシュ・ラインを横切るか、決定的インシデントの際にフィニッシュ船に視界が妨げられることがないよう、傾合いを計ってフィニッシュ船の外側を通過してもよい。

### 5.2 良いドライビング、ポジショニングのためのヒント

- フリートについて行く (セクション 5.3)。艇の後方につくよりは、前方の方が良い。位置の調整は、加速よりも減速の方が容易だからである。
- 着実に視界を維持する。そして、半艇身でも位置がずれたら、すぐに修正すべきである。
- 風上に向かうレグでは、できるだけ多く、真風上に走る。RIB の速度が遅いので引き波が立ちにくい。また、その進行方向は、艇を引き波に巻き込むリスクを減らす。これは、F がマーク 1 に向かうために艇団の間隙を抜けて行く時に、特に重要である。
- 止まっている時 (スタート前、マーク 1、マーク 3) は、RIB を次の進行方向に向け、エンジンも真っ直ぐにしておく。方向修正のために何度も加速することがないように、最初の機会にすぐに動ける準備をしておく。
- B はマーク 1、2、4 をショートカットする (回航しない)。マーク 1 では、マーク 2 に向けて風下に留まり、マーク 4 のゾーン内では、風位に向ける。それらによって、B はすぐに次の正しい方向へ、適切な高さから走り出すことができる。
- 方向転換する時は、最小限の加速で行う。180 度方向転換する時 (例えばスタート前) は、フリートの外側に向かって回転する。フリートに近づく方向に向かって方向転換すると、艇を妨害するリスクがある。
- ペナルティーを課す (監視する) 時は、他の艇を監視しながらフリートの速度に合わせ走り続ける。

### 5.3 フリートの速度で走る

優れたドライビングを最も顕著に示すのは、各レグにおいてドライバーと助手が

堅実、継続的かつ艇に対する適切なアングルを得ながら、RIB をフリートと同じ速度でコース上を走らせている時である。この速度は、インシデントをコールしている時でも、また、判定を下している時も維持しなければならない。これを実行するための最も簡単な方法は、いるべき場所を特定することである。例えば、2位のバウの位置を特定して、その横の位置をキープする。速度が一緒で、ワッチしている艇のすぐ前の位置であるならば、RIBはその艇により近づくことができる。もし艇がRIBに向かってきたら、少し加速することにより、それらは後方を通過することになる。

上手にドライブできている時には、RIBの速度は以下の時にだけ調整される。

- a. 風の緩急の中で、艇の高さに合わせる。
- b. マークトラップ中にマーク際で止まる（一瞬の後進ギアで前進を止める）。
- c. マーク回航中に、フリートの高さに留まる（外側にいれば加速、内側にいれば減速する）。
- d. RIBに向かってくる艇の前を通る（少し加速する）。
- e. 風上に向かうレグで、近くの艇のタックに対して方向転換する（少し減速する）。

後進ギアは、穏やかに使用するが、それは、RIBの旋回を補う、または艇の妨害を防ぐ場合にのみ使う。速くて長い後進は、通常、RIBを誤ったポジションに追いやることになり、次のインシデントを見失うことにもつながる。エンジンは後進に入るまでに時間がかかり、高速で後進するとRIBに水が入る。ドライバーは、必ず本番前にRIBの後進性能を確かめておかねばならない（セクション15.2）。優れた予測（セクション5.5）が、妨害の危惧と後進の必要性をなくす。

#### 5.4 近づき、近くにいないこと

選手はアンパイアに近くにいて欲しい。艇は1回転ペナルティーをより履行するようになり、インシデントを近くで見るとは、より正確な判定を導き出す。ドライバーは、艇の速度やコースに影響を与えないようにしながらも、できる限り、近づこうとしない。

近づき、しかし、近づき過ぎないためには、気配りのあるRIBハンドリングが要求される。特に引き波には注意する。以下に近づくためのヒントを記す。

- a. スタートで近くにいて、そのまま近くに留まる。
- b. 狙う艇を特定して、次に適当な艇のバウまたはスターンに合わせる。
- c. 小刻みにスロットルを調整しながら、フリートの速度に合わせる。
- d. ポジションを外した時は、半艇身であっても、すぐに修正する。
- e. 方向転換の際には、減速する（マークの外側の場合を除く）。
- f. いつでもRIBを次の方向に向け、エンジンも真っ直ぐにしておく。方向修正のためだけにアクセルを使用する。
- g. 近くの艇がRIBに向かって来た時にどうするか、先に考えておく（セクション5.5）。スタート時のOCS解消艇やペナルティーを履行する艇は、ベアしてジャイブするかもしれないので、風下や後方に近づき過ぎないようにする。
- h. ペナルティー信号を発信している間も艇速を維持すること。

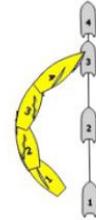
助手はRIBが艇を妨害することがないように、ドライバーの視野を補い、タイミングを見て注意を与える。艇への妨害による救済要求は、セクション13.5を参照のこと。

プレスタートにて、もしRIBが止まっていて、艇が近づいてくる場合には、動かない方がよい。艇がRIBを障害物として利用しようとしている場合があるため。そのような時、アンパイアは両手を上げて、動かない（動けない）ことを選手に示すとよい。

## 5.5 コース変更の予期と危機回避

経験は、次に何が起きるかを予期させるが、アンパイアは仮に予期せぬことが起こったとしても、それに対応した良い位置取りができなければならない。ドライバーは、艇がどのように動くか予想するのではなく、行動するかもしれないすべてのことを知っていなければならない。さらに、すぐ近くの艇がコースを RIB に向けた際に、どのように対処すべきか知っていなければならない。

風上へのレグでは、例えば、RIB がフリートを突き抜けようとして艇のすぐ後方を通過する際に、一瞬リスクがある。その艇がタックするかもしれないからである。艇がタックするためにラフしたら、少しだけ、すぐに加速する準備をしなければならない。他艇にカバーされてタックできない艇の風下にいる RIB には、その艇がベアしてジャイブしてくるリスクがある。特に、マークのレイラインに到達した時には要注意。



リーチングのレグでは、先行艇が減速し、時に後続艇とオーバーラップするためにベア・アウェイすることがある。そして、後続艇が風上にオーバーラップしたら、ラフしてくる。レグ2、レグ3で風上ポジションにいる F は、危ない。前方または横にいるべき F は、ラフしている艇が後方になるように少し加速する。

ランニングでは、B は後続艇団の横または後方に位置取りする。後方が安全な位置で、艇がラフした際に、加速することなく後方位置からギャップを観察できるという優位点もある。

### OCS 解消艇、ペナルティーを履行している艇を避けること

インシデント後、それに絡んだ艇はペナルティー回転のためにベアしてジャイブしてくるかもしれない。スタートでは、OCS 艇がベアしてジャイブしてくる。

RIB は、スタート時と風上へ向かうレグでは艇のすぐ後方、その他レグではすぐ風下の位置が最も危険である。後進ギアは、概して、逃げるには間に合わない。その代わりにドライバーは、次に何が起こるかに注意して、方向転換するためのルームを事前に確保するようにしておく。スタート後に前進を遅らせること、コースの外側で艇と同じ高さに位置することでそのリスクを減らすことができる。

## 5.6 スロットルのコントロール法

固すぎる場合を除き、ドライバーはスロットルの上部ではなく、軸のあたりを掴むと良い。それにより、スムーズかつ細かなコントロールが容易になる。

プレスタートで風位に立てて留まるためのお奨めテクニックは、前進とニュートラルを細かく行うことだ。これにより、RIB を艇に近づけることなく正しい方向に向けておくことができる。フィニッシュでは後進ギアを同様に使うことで、風上にスターンを向けてホバリングすることができる。

## 5.7 助手のサポート

助手は、RIB の位置取りに影響を与えそうなドライバーが見失いがちな情報をしっかりと伝える。例としては

- a. ベア、ジャイブしそうな OCS 艇
- b. ペナルティー回転しそうな艇
- c. RIB が針路を邪魔してしまいそうな後方艇
- d. RIB が引き波を与えている艇（特に平行コースを走っている場合）
- e. チーム戦術が変わるような変化があった場合
- f. 他の RIB が故障した場合
- g. 他の RIB が異なるペアをコールするために位置取りを変更した場合

## 6 インシデント時のアンパイアの手続き（第2章、規則 31、42）

チーム・レースでは、インシデントが次から次に起こる。インシデントが発生した時、アンパイアは、艇が規則違反をしたか否かをまず判断しなければならない。もし抗議があった場合、アンパイアは艇に対応する時間を与え、どの艇も応じなかった場合にのみ判定の発信を行う。判定は規則で許される限りできるだけ早く、明確に自信を持ってなされなければならない。

### 6.1 アンパイアの手順

インシデントは、RIB 上の二人のアンパイアによって監視される。各アンパイアは監視している艇（セクション 4.4）に関する事実を声に出す。規則違反があったら、またはインシデントがあっても規則違反が無かったら、すぐにアンパイア同士で判定の合意をとる。次に、抗議があるか、1 回転ペナルティーを履行するか、ペナルティーを履行することを明らかに示すかを注視する（規則 D2.2(c)）。もし抗議があり、どの艇も応じなかった場合にのみ、助手が、アンパイアの判定を発信する（規則 D2.2(e)）。抗議が無ければ信号を発しないし、艇が抗議に応じたら、信号は発しない。また、アンパイアがある艇が規則に違反したと合意していたにもかかわらず、別の艇がペナルティーを履行した場合においても、信号は発しない。

もし、艇がペナルティーを履行することを示したが、ペナルティーを履行しなかった場合、アンパイアは、規則 D1.3(b)違反によりその艇にペナルティーを課す（セクション 9.4）。

ほとんどのインシデントでは、1 艇のみにペナルティーを課すことになる。1 艇のみが規則違反の場合もあれば、他艇が規則違反しても規則 43.1 により免罪される場合もある。なお、1 つのインシデントで 2 艇以上が規則に違反し、免罪されない時の特別な対処（規則 D2.2(d)）は、セクション 6.8 に記されている。

### 6.2 アンパイアの会話

複数の艇が密集した時、各々のアンパイアは自分の担当艇が何をしているのかを話す。その会話は常に以下の a、b、c で構成され、必要であれば、d、e、f も含まれる。

- a. 航路権艇と非航路権艇をその理由とともに特定すること。  
“Starboard Right” “Port Keeping Clear”
- b. 各艇の付加すべき義務と権利。  
“Luffing Right” “Give Mark-room”
- c. 各艇の動き。  
“Changing Course” “Keeping Clear”
- d. 艇間で適用規則が変わる行動。  
“Tacking” “Clear”（オーバーラップが切れた）  
“Zone” “Room to Tack”
- e. 規則違反を特定する事象。  
“Contact” “Not keeping clear” “Avoiding”（航路権艇が回避行動をとった）
- f. いずれの艇が規則違反を犯したか。  
“Penalty on me” “on you” “No Issue”

この会話は、インシデントが起こった際に、関連した事実が語られたことの証になる。もしアンパイアが判定に同意しなければ、仮に接触があったとしても、両艇ともにペナルティーが課されることはない。

### 6.3 抗議への艇の対応：1 回転ペナルティー

艇は抗議に対して、1 回転ペナルティーを履行することで応じることができる。その際、インシデントの後できるだけ早く、他艇から十分離れることが求められる。そして、速やかに 1 回のタックと 1 回のジャイブを含む 1 回転ペナルティーを履行しなければならない（規則 D1.3(a)と 44.2）。あるいは、ペナルティーを履行する旨、はっきりと意思表示すれば、この時点で

インシデントは終了する。その艇はできるだけ早く他艇から十分離れて、速やかにペナルティーを履行しなければならず（規則 D1.3(b)）、もししなかった場合には、アンパイアからペナルティーが課されることになる（セクション 9.4）。

フィニッシュ・ラインの近くでペナルティーを履行する場合、ペナルティーを履行した後、フィニッシュする前に艇体が完全にフィニッシュ・ラインのコース・サイドに入っていなければならない（規則 44.2）。

**ペナルティー回転の開始と完了** ペナルティー回転は、他艇から十分離れた後（セクション 9.5 参照）、艇が回転を始めた時に、開始となる（規則 44.2）。そして、最後のタックまたはジャイブを終えた時に完了する。タックは、クロスホールドのコースに向いた時、ジャイブは新しい側でセイルがはらんだ時、または、艇のスターンが既に風位を越えている時には、ブームが艇のセンターラインを越えた時に完了する。

これは、ペナルティー回転をしている航路権艇が、いつ航路権を失い、いつ再び取り戻すかのタイミングを決める（規則 21.2）。また、フィニッシュの際に、ラインを横切る前にペナルティーを完了したか否かの判断の決め手となる。

#### 6.4 アンパイアによる判定：2 回転ペナルティー

もし、どの艇も抗議に応じなかった場合（ペナルティー回転をしない、または意思表示しない）、アンパイアは判定を下す。緑色と白色の旗は、どの艇にもペナルティーを課さない、赤色旗は 1 艇または複数の艇にペナルティーを課す（規則 D2.4）ことを意味する。旗はすぐに掲揚できるように、取り出しやすい場所に用意しておくこと。

**アンパイア判定までの猶予時間は？** アンパイアは艇に抗議に応じる時間的猶予を与えなければならないが、それは規則が認める最小限の範囲内である。即時の確実な判定によってアンパイアはレースをコントロールし続けることができる。一方で、艇は、抗議に応じない間も、次のペナルティーの可能性を抱えながら、攻守の操船を続けることになる。

通常、十分な時間に 2、3 秒加えるのが適切だ。規則違反した艇が、懸命にその場所から離れようとしている場合には、猶予時間は多少長めでも良い。両艇から抗議が出て両艇ともそこから離れようとししない場合、またはアンパイアが赤色旗の判定を用意していて、両艇ともまだ絡み合っている場合には、短めでも良い。そのような状態では、アンパイアの判定の遅れが、ペナルティーを受けない側の艇の不利につながってしまう。

**信号の発信** 旗はホイッスルの大きな長音とともに掲揚される（規則 D2.4）。音の長さや大きさは、どの信号でも同じである（赤色旗、緑色と白色の旗、黒色と白色の旗）。旗は、選手、アンパイア、観衆からしっかり見えるよう、頭上に 2～3 秒間垂直に掲揚される。ペナルティーを課された艇がペナルティー回転を始めた時には、赤色旗を下げる。

アンパイアはペナルティーを課す艇を、声かけまたは信号にて特定することが求められる（規則 D2.4(b)）。そのための明確な方法は、艇の番号やその他の識別を叫びながら、伸ばした腕で艇のヘルムスマンを指し示すことである。アンパイアはペナルティーを課された艇が気付くまで、大きく声をかけ続ける。

**ペナルティーの履行** アンパイアにペナルティーを課された艇には 2 回転ペナルティーが求められる。艇はできるだけ早く他艇から十分離れた後、1 回のタックと 1 回のジャイブを含む回転を、同一方向に 2 回速やかに行わなければならない（規則 D2.5 と 44.2）。

ペナルティーを課された艇がすぐに他艇から十分離れず、またはペナルティーを

開始しない時には、アンパイアはさらにもう1つの2回転ペナルティーを課す（規則 D2.3(f)）。その際には総回転数（「4回転！」）を声かけすると良い（規則 D2.5）。優れたアンパイアは、即時のペナルティー履行を遵守させる。そうすることにより、他の選手も、すでに起こりつつある次のインシデントに集中することができる。

ペナルティー回転をしている間に、艇は規則 31 や 42 のアンパイアが発議する規則違反を犯すことがある（セクション 9）。その場合、アンパイアは、最初のペナルティーの履行が終わった後、艇が自ら追加の1回転ペナルティーを履行するのを待たなければならない。もし、艇がそれをしなかった場合には、アンパイアは2回転ペナルティーを課す。

#### 6.5 ペナルティー回転の妨害と中断

ある艇がペナルティー回転している時、他艇がコース変更することで、ペナルティーを履行している艇がペナルティー回転を中断して、その艇を避けていなければならない状況に陥ることがある（規則 21.2）。このようなペナルティー回転の中断は、回転開始前に他艇から十分離れていれば（well clear）規則 44.2 違反にはならない。その艇は中断後すぐにペナルティー回転を再開して完了すれば良い。

もし、ペナルティーを履行している艇が避けていなければ、それは規則 21.2 違反となる。もう一方の艇が、その時プロパー・コースを帆走していなければ、ペナルティーを履行している艇を妨害したことで、規則 23.2 違反となる。これらは第2章の規則違反なので、アンパイアは、艇から抗議が出され、いずれの艇も応じなかった場合にのみ判定を下す。

抗議が出され、規則 23.2 違反によりペナルティを課す場合は、通常通りに信号を発するが、一方で、ペナルティーを履行している艇が規則 21.2 違反だと判定した場合には、その艇がペナルティー回転を完了し、もう1回転のペナルティーを開始する時間的猶予を与えなければならない。もしその艇が自ら追加の1回転ペナルティーを履行しなければ、2回転ペナルティーの信号を発する。

#### 6.6 ペナルティー回転の確認

アンパイアは、ペナルティー回転を確認する責任がある。艇は、アンパイアに課されたペナルティーの履行について抗議することができない（規則 D2.6(a)）。アンパイアは、艇がペナルティーを開始する時、いずれのタックから履行を始めたかを声に出しておく（「スターボード・タック（ポート・タック）から開始」）。それが、ペナルティー履行が完了したかを確認する助けになる。

- a. もし、抗議があり、ある艇がペナルティー回転を開始したが完了せず、他にペナルティーを履行している艇が無かった場合には、アンパイアは、規則違反をしたと判断する艇にペナルティーを課す。それは、ペナルティー回転を開始した艇ではないかもしれない。もし、抗議が無かったなら、仮に途中で回転を止めた艇があったとしてもアンパイアは何の信号も発しない。
- b. もし、ある艇がペナルティー履行の意思表示をしたにもかかわらず、ペナルティー回転を完了しなかった場合、抗議の有無に関係なくその艇にペナルティーが課される（2回転ペナルティー、規則 D2.3(e)）。
- c. もし、2回転ペナルティーの回転が不完全だった場合（2回のタックと2回のジャイブが含まれない。同一方向の回転をしなかった）、追加の2回転ペナルティーが課される（規則 D2.3 (f)）。
- d. もし、艇が、戦術や他の理由により、不必要に2回転ペナルティーを遅らせた場合、規則 44.2 に定められているペナルティーの即時履行をしなかったということになる。その遅延があったら、アンパイアは2回転の追加ペナルティーを課す。

アンパイア制チーム・レースが初めての選手がいる大会の場合、アンパイアは、

不完全なペナルティー回転が選手の知識不足によるものだと判断しても良い。その際は（赤色旗やホイッスルを使わず）選手がどのようにペナルティー回転を完遂すべきかアドバイスすると良い。追加のペナルティーをかけても、それを理解していない選手に対しては、正しい結果が得られないだろう。

## 6.7 抗議に関する時間的猶予

RRS では、どのくらい素早く行動を開始し、完了する必要があるかを特定するために、異なる意味合いで異なる言葉を使っている。アンパイアは艇に時間の猶予を与えなければならないが、インシデントの終了が遅れたり、一貫性が保てなくなるほど多くを与えてはならない。規則に記述された時間的猶予の解釈は、以下の説明の通り。

行動	要求	説明
プロテストの声かけ	最初の妥当な機会に (規則61.1(a))	ただちに行う；「妥当」と判断される遅れは、艇が危険、転覆、深刻な損傷、クルーの傷害、の時のみ。
旗の掲揚		プロテストの声かけ後、1-2秒。インシデント後に艇がタックまたはジャイブした時には、その後で良い。
十分に離れる	インシデントの後、 できるだけ早く (規則44.2)	「他艇から離れる最初の機会」には、必要であれば、ラフ、ベア、加速、減速しなければならない。マークを回航した後や、進みたい進路に変更した後では「できるだけ早く」とはみなされない。
ペナルティの履行	速やかに (規則44.2)	遅延動作は、部分的であっても戦略的なものは一切許されない。ただし、規則21.2に従うとき、もしくは艇の安全かつシーマンライクに行われる時のみ、寸時の遅れに限り、許される。

## 6.8 例外：1つのインシデントで2艇以上が規則違反をした場合

もし1つのインシデントで2艇以上が規則違反をして、免罪されず、さらに抗議があった場合、規則 D2.2(d)は、次のように述べている。「アンパイアは、ペナルティーを履行しない、いずれの艇に対してもペナルティーを課すかどうか、判定をしなければならない」。アンパイアは、艇同士で解決できない場合にのみ関与するという原則に従って、この判定を下さなければならない。

その例として、2艇が規則 17 が適用されるオーバーラップの関係にある時に、風下艇がプロパー・コースより風上を帆走し、風上艇が避けているためのルームがあったのに避けていなかった場合を考える。  
アンパイアは、風下艇を規則 17 違反、風上艇を規則 11 違反と決めたとする。

- a. もし1艇または両艇から抗議があり、いずれもペナルティーを履行しない場合、アンパイアは両艇にペナルティーを課す。アンパイアは、赤色旗を頭上に掲げてホイッスルを吹き、1艇を指し示しながら声をかける（叫ぶ）。そして、すぐにもう一度ホイッスルを吹き、もう1艇を指し示しながら声をかける（叫ぶ）。この時、2つの声かけの間の時間は、最小にしなければならない。
- b. 両艇から抗議があり、一方がペナルティーを履行した場合、アンパイアはもう一方の艇にペナルティーを課す。
- c. 1艇から抗議があり、相手艇がペナルティーを履行した場合、アンパイアは何もしない。何故なら、選手同士でインシデントを解決したからである。艇が抗議に応じたので、もはや抗議は残っていない。

上記の状況以外で、1つのインシデントで複数の免罪されない規則違反が起こるのはまれである。以下にその4つの例を記す。

- a. **規則 23.2 と 10（または 11）：**  
S がレグ 1、P がレグ 2。S はプロパー・コースを帆走しておらず、P が S を避けていない場合、S は規則 23.2 違反、P は規則 10 違反。
- b. **規則 23.2 と 21.2：**

Yはペナルティー回転をしていて、Bはプロパー・コースを帆走していない。YがBを避けていない場合、Yは規則 21.2 違反、Bは規則 23.2 違反。

c. **規則 20.1 と 20.2(b) :**

Lは、Wに対してその資格がない(Lがクロスホールドよりも落とした状態、または、障害物がマークでありWがそれをフェッチできている)にもかかわらず、タックするための声をかけ、Wが応じない場合、Lは規則 20.1 違反、Wは規則 20.2 (b) 違反。

d. **規則 18.3 と 11 :**

ポートルウンディングの風上マークまたはポートエンドのフィニッシュ・マークにて、Lはゾーン内でスターボード・タックにタックしてマークをフェッチングする。Lは、その時に風上または後方にいたWに、Lとの接触を回避するためにクロスホールドよりも風上を帆走させる。その時、WはLを避けていることができるのに、それをしない場合、Lは規則 18.3 違反、Wは規則 11 (または規則 12) 違反。

## 6.9 2つ以上のアンパイア信号

アンパイアは、他の RIB の判定を覆すことがあってはならない。しかしながら、複数艇のインシデントが発生した場合、各々の RIB がその一部分を見ていることがある。各 RIB は各々に責務のあるインシデントの部分について判定をして信号を発する。だが、できる限り、選手が混乱するような重複した判定を下さないようにしなければならない。

**2艇によるインシデント** インシデントが2艇間であるならば、責務のある RIB から1つの判定が下されるだろう(ただし、他の RIB から判定を依頼された時を除く)。アンパイアが他の RIB の判定に対して同意できなくても、異なる判定信号を発すべきではない。何故なら、実は有効な赤色旗が掲揚されていなかった等、あなたが気付かなかった事項があるかもしれないからである。しかしながら、何艇かが既にフィニッシュした後のフィニッシュ・ラインでは、両方の RIB が同じインシデントを見ていることがある。もし、一方の RIB がそのインシデントに自信があれば、手を上げてそれを伝えるか、もう一方の RIB が手を上げてないことを確認した後、すぐに、判定を下してもよい。

**3艇以上のインシデント** 2艇の RIB が、3艇以上が関わるインシデントを見ている場合。例えば、A、X、Bがマーク1を回航していて、Frontの RIB がAが絡むインシデントをコールし、Backの RIB がBが絡むインシデントをコールしている。ここでXから抗議が出され、どの艇もペナルティーを履行しない場合、両方の RIB に、見ていた部分についての責務がある。

Backの RIB は、XとBの間に規則違反があったと判断したら、たとえFrontの RIB がXとAの間に規則違反がなかったので緑色と白色の旗を掲揚したとしても、赤色旗を掲揚することになる。ペナルティーを課された艇は、2回転ペナルティーを履行しなければならない。2つの異なる判定を見た選手からどうすればよいかと質問されたら、Backの RIB が赤色旗のペナルティーを選手に再確認させるのが適切である。

抗議が1つだけの場合、一方の RIB が赤色旗を掲揚したら、もう一方は緑色と白色の旗を掲揚する必要はない。2つのインシデントで2つのペナルティーがあると信じた場合のみ、2つ目の赤色旗を掲揚する。

従って、選手にとって、連続して2つの赤色旗が掲揚された場合には、2つのペナルティーがあったとはっきり分かる。アンパイアは、赤色旗を掲揚するつもりならば、選手の対応を待った後にできるだけ早く掲揚するようにするが、緑色と白色の旗を掲揚しようとしているのであれば、他の RIB から最初の赤色旗が掲揚

されるのをわずかに待つようにするとよい。

規則違反を確認した RIB は手を上げ（セクション 4.5）、緑色と白色の旗を掲揚しようとしている RIB はもう一方の RIB の様子を確認するのは良い習慣である。もし一方の RIB が手を上げれば、緑色と白色の旗を掲揚しようとしていた RIB は、何も発信せず、レースのコールに復帰する。

#### 6.10 誤った信号発信

規則 D2.6 では、アンパイアの決定、行動は救済要求できないことが記されている。従って、信号の誤りが起こらないよう細心の注意を払わなければならない。もしアンパイアが判定に対して誤った信号を発した場合、規則 D2.2(e)に従っていないのであれば、元の判定を発信する必要がある。

しかしその訂正は、通常のアンパイア信号を発する時間内に、速やかに、誤解のないよう、また、混乱や不満を増幅させることがないようになされなければならない。アンパイアは、状況に応じて最善の行動をとる必要がある。以下はその3つの状況についてのガイダンスである。

- a. アンパイアはペナルティーを課すことを決めたが、誤って緑色と白色の旗を発信してしまう。選手は、アンパイアの決定が緑色と白色の旗だと確認してしまうので、これは通常、訂正できない。
- b. アンパイアの信号自体が混乱していて規則 D2.4 に従っていない場合には、訂正する必要がある。緑色と白色の旗を掲揚するつもりで赤色旗を掲揚してしまい、艇の特定をしていない場合には、緑色と白色の旗を掲揚し直すことで訂正されるべきである。艇を特定する声かけとともに誤って緑色と白色の旗を掲揚してしまった場合には、訂正して赤色旗を揚げるべきである。
- c. 赤色旗を掲揚したが、誤ったチームの艇にペナルティーを課してしまった場合、速やかに、規則違反をしたと判定した艇にもペナルティーを課す。

レースが終わった後、同様の誤りが二度と起こらないよう、アンパイアは復習をしておく。また、選手に対して説明できるよう準備をしておく。

#### 6.11 無効になる抗議手順

抗議は、以下を満たした時に有効となる。すなわち、最初の妥当な機会に「プロテスト」と声をかけ、目立つように赤色旗を掲揚しなければならない（規則 D2.2(a)）。もしアンパイアが赤色旗を視認できなければ、それは目立つように掲揚されていることにはならない。また、第2章の規則の抗議は、相手チームのメンバー同士の接触を伴うインシデントである場合を除き、そのインシデントに関与していなければ有効ではない（規則 D1.2(a)）。

抗議が無効の場合、厳密には規則 D2.2 は適用されない（無視されるべきである）が、一般的には、抗議が無効でも、また、いずれの艇もそれに応じなくても、緑色と白色の旗を掲揚する判定をする。特に、明らかに規則違反があった場合には、その場で理由を声かけするか、選手に尋ねられたらレース後に説明することは有益である。

#### 6.12 助手の責任

担当艇をコールすることに加えて、助手は以下について責任を負う。

- a. 旗を掲揚して、ホイッスルを吹く（音を鳴らす）。
- b. 艇がペナルティー回転を開始する際に、どちらのタックから開始したか声に出し、ペナルティーの完了を監視する。
- c. 他の RIB の位置とそこから発せられるサインを視認する。
- d. 個別リコールを示す X 旗が正しく掲揚されたか確認する。
- e. 他の RIB と無線連絡をとる。

## 7 アンパイアの会話

アンパイアの会話は、規則と関係する出来事について述べる。それは、インシデントが起こった時に、事実を記録し、判定を下すことを可能にする。チーム・レースではインシデントは立て続けに発生するので、言葉は明確、簡潔、正確かつ適切でなければならない。だが、複数の艇によるインシデントを見ながら、また、他のアンパイアのことを聞きながら、状況を言葉で説明するのは、難しい。短く、単純な言葉がその助けになる。

### 7.1 会話の目的

会話の目的は次のためにある。すなわち、インシデントが起こった時、二人のアンパイアが、事実、適用規則を話し、艇に規則違反があったか同意をとり、次に抗議の有無を確認する。もし抗議があり、どの艇もペナルティーを履行しない、またはペナルティーを履行することを明らかに示さない場合に、アンパイアは判定を下す。

言葉は、エンジン音、風音にも負けないように、大きな声で、明瞭に話す。アンパイア同士はお互いの声が聞き取りやすいように近くに寄っておく（前後よりも左右に位置する方が良い）。お互いに集中して伝え合っている会話は、事実を記録、記憶する助けとなり、インシデントが起こった時のアンパイアの同意、不同意をはっきりさせることができる。

### 7.2 会話の体系

各アンパイアは、1艇または複数の艇を見ながら、あたかもセーリングをしているかのように、その艇の義務と動きを話していく。見ていることを言葉に転換するには、練習が要る。

自分の担当艇の動きを述べ、そしてもう一人のアンパイアが他艇の動きを述べるのを聞きながら、アンパイアはインシデントを追いかけて、規則を適用する。規則違反があったらすぐに、例えば “I’m not keeping clear” という言葉から判定合意の言葉 “Penalty on me. Do you agree?” となる。

### 7.3 明瞭、簡潔、正確、適切な言葉

インシデントは次から次に起こる上、艇は素早く動いている。だから、言葉は明確で簡潔でなければならない。以下の短縮形が用いられる。

- ・ I’m right 航路権艇です
- ・ I’m give 非航路権艇です
- ・ Ahead, Astern クリア・アヘッド、クリア・アスターン
- ・ Clear オーバーラップしていない
- ・ Done タック完了（クロスホールドになった）
- ・ Changing 航路権艇がコース変更している
- ・ Dipping 航路権艇の後ろを通過して避けている (Ducking)

不要な言葉は避けるべきである。例えば、同じタックで艇がオーバーラップした場合、“Overlap” の言葉は規則 11 を判断するには余計であり、“Leeward right” の一言で十分である。

発せられる言葉は、意味とともに正確なタイミングが重要である。「Done」のような言葉は、規則が始まる、または終了する瞬間を決める。タイミングが重要だからこそ、一言の単語が使用されるのである。

言葉は適切でなければならない。交わされる会話は、アンパイアの判定のために必要な言葉に限定されなければならない。各々の規則において、アンパイアはどの規則がどの瞬間から適用されるか知っていなければならない。

例えば、航路権艇がコースを維持しているか、変更しているか。それによって規則 16 の適用（時に規則 16.2）が始まる。かたや、非航路権艇にとっては、避けていることが肝要であり、コースの維持または変更、加速、減速は関係ない。

そのような理由から、「Holding」、「Changing」は航路権艇にのみ使われる言葉であり、航路権艇であるか否かを確認することができる。例えば、アンパイアが「Done, Holding」と言ったら、そのタックを完了した艇は航路権艇である。

セクション 7.10 の表は、第 2 章の規則に関する艇の動きを表現するために推奨される言葉である。

#### 7.4 会話の開始

アンパイアは、自分がコールする艇を「I'm X」というように特定する。これにより、会話が始めやすくなり、もう一方のアンパイアは、どの艇を見ればよいか、すぐに分かる。

そのアンパイアは、X が航路権艇なのか避けている必要がある艇なのか、その理由も述べる。関係する規則は、規則 10、11、12 か 13 だ。もう一方のアンパイアは艇間関係について応答（同意）する。

- ・「Starboard right」 → 「Port give」
- ・「Windward give」 → 「Leeward right」
- ・「Astern give」 → 「Ahead right」

次にアンパイアは、適用されるお互いの権利と義務を述べる。例えば、オーバーラップしていれば常に、風下艇を担当しているアンパイアは規則 17 のプロパー・コースが適用されるかを述べる。

- ・「Luffing right」または「17 off」は、「私はプロパー・コースより風上を帆走できる」を意味する。
- ・「No luffing right」または「17 on」は、「私はプロパー・コースより風上を帆走してはならない」を意味する。

#### 7.5 会話の継続

会話が始まったら、避けている必要がある艇のアンパイアは、その艇が引き続き避けているかを「Keeping clear」という言葉で述べる。もし、そうであれば、規則違反はない。

航路権艇のアンパイアは、その艇がコースを「Holding」か「Changing」か（規則 16）を述べる必要がある。両艇が接近していて、航路権艇がコースを変更していれば、非航路権艇のアンパイアは、担当艇が直ちに反応しているか、反応が遅いかを判定する。特に、後方からのオーバーラップやジャイブによって権利が移行して規則 15 が適用されるような場合には、「Doing all I can」または「Can do more」が分かりやすい。

#### 7.6 適用規則が変わる瞬間

新たに規則が適用されるような事実の変更があった場合には、それが起こった瞬間にコールする。新たな事実、艇の航路権や艇の義務を変更させることがある。もし艇が速やかに応じることが求められるのであれば、その事実が発生した正確な瞬間を認定することが大切である。そのために、短い言葉が使われる。そのような言葉で、新たな規則が適用されるのは、以下のものがある。

- a. 「Tacking」 艇が風位を越えた時 – 規則 13
- b. 「Done」 艇がクロスホールドのコースになり、タックを完了した時 – 規則 10、11、12。時に規則 15、17。
- c. 「Overlap」「Clear」 オーバーラップが発生した時、切れた時 – 規則 11 または 12。時に規則 15、17。

- d. 「Zone」 2艇のうち最初の艇がゾーンに到達したとき -規則 18
- e. 「Obstruction」 障害物を通過する時(規則 19)か、声をかける資格を得たとき -規則 20。
- f. 「Starboard right」「Leeward right」 ジャイブによって、タックが変わり航路権艇になったとき -規則 15  
「Gybe」「Done」と言うアンパイアもいる。
- g. 「Lay line」 規則 17 が適用される艇が、風下に向かうレグでジャイブしなければならない位置に達したとき、または風上に向かうレグでマークのレイラインを越えたとき
- h. 「Hail」 声かけがあり、他艇がそれに従わなければならないとき -規則 20

例えば、ある艇がポート・タックからスターボード・タックにタックしてスターボード艇の風下側についたような時は、「Luffing, Tacking, Done, Leeward right, holding, Luffing right」というように使われる。

また、2艇がオーバーラップしていない状態でマークに近づいている時、先行艇のアンパイアは「Clear」と言う。ゾーンに到達した時「Zone」と言い、もう一方のアンパイアは「I must give mark-room」と応じる。

オーバーラップしてマーク 4 にアプローチしている場合、内側の艇のアンパイアは「Windward give. Keeping clear」、「Zone」のコールの後、アンパイアは「in mark-room」または「wide」と続けることで規則 43.1 (b) の免罪が適用されるか否かを示す。マークルームの定義をイメージしやすいように、「in corridor」と言うこともある(※和訳注:「セーリングマークルーム」でも良いと思う)。文頭に「not」は使いたくないので、「Not in mark-room」より「Wide」が好まれる。

「Approaching start」「Penalty complete」「Returning to start」「Finished」も規則の変更を伴うが、インシデントに関係する時のみ、使用する。

## 7.7

### 会話の結論：判定

規則違反の判定に至るアンパイアの会話は、判定を下すために必要な事実を含んでいなければならない。だが現実的には、特に複数の艇が絡んだインシデントの場合には、事実が言葉にされていないこともある。

アンパイアが規則違反が起こったと信じた時に、会話の内容は、事実から判定の合意へと移る。アンパイアは何故違反なのかを述べた後、すぐに判定を提示する。判定の信号発信は、抗議があり、いずれの艇も、ペナルティーを履行しないか、ペナルティーを履行することを示さない時まで待つ。以下に例を示す。

- a. “Contact! Penalty on me/you. Do you agree?”
- b. 非航路権艇のアンパイアが “Not keeping clear. Penalty on me”
- c. 航路権艇のアンパイアが “Changed to avoid you. Penalty on you”

提案されたペナルティーが、次に確定されなければならない。もう一人のアンパイアは、「I agree. penalty on me/you.」と応答するか、「見えなかった」または「Disagree」と理由とともに応じる。例えば「Disagree. Penalty me. I broke rule 16.1」のように。

**アンパイアが同意しない場合** もし提案した方のアンパイアが、もう一方の見えていなかった艇に関する事実気付いていなかった場合には、不同意はすぐに解決する。もう一方のアンパイアが不同意の事実を明確にすれば良い。例えば、「Disagree. I was Wide. Penalty on me」のように。

しかしながら、それぞれのアンパイアがインシデントを違うように見ていた場合、または規則適用で不同意の場合は、すぐに解決しないことがある。そのような場合は、速やかに緑色と白色の旗を掲揚することに同意すべきである。レースは継続している上、次のインシデントに十分に注力する必要がある。もし選手から判定について質問された場合には、規則違反についてのアンパイアの不同意だとシンプルに答えれば良い。

もしアンパイアが規則の適用について不同意だった場合には、レースのフィニッシュ後にそれを解決しておく。他のアンパイアに相談しても良い。

**「見ていない」という答えの場合** 先に提案したアンパイアは、通常、自分の提案をそのまま確定すれば良い。だが、まれに、1艇のみしか見ておらず、もう一方の艇を見ていなかったような時には、ペナルティーを課するには十分な事実を確認できていないと判断すべきである。

**いずれの艇も規則違反をしていない場合** インシデントに続いて抗議があったが、アンパイアが規則違反はないと確信する時は、「No issue」等と答えるのが良い。例えば、ポート艇がスターボード艇のごく近くで下受けタックを打ったような場合、アンパイアは「Luffing, Tacking, Done, Holding, No issue」というように話す。「No issue」は提案なので、もう一方のアンパイアは「Agree. no incident」または「Disagree. Avoid. Penalty you」のように応える。この場合、一方のアンパイアが「Done」と言葉を発する前に「Avoid. Penalty you」と声を発していると状況ははっきりする。

## 7.8 判定を提起するアンパイア

ある艇が明確に規則違反した場合、その艇は1回転ペナルティーを履行するだろう。アンパイアの判定は、通常、選手が妥当な疑いを持ったときに求められる。

それは例えば、上下のインシデントで発生する。風下の航路権艇がコースを変更して、風上艇が避けていることができなかった場合。選択肢は、風下艇を規則 16.1（または規則 15）でペナルティーを課すか、風上艇を規則 11 でペナルティーを課すか、である。セクション 8.1 と 8.2 を参照。

その判定は、風上艇が避けているためにシーマンらしいやり方で速やかにできる限りの行動をとったか、または対応が遅かったか、による。風下艇のアンパイアコールは「Overlap」、続いて「Holding」または「Changing」である。一方、風上艇のアンパイアコールは、「Keeping Clear」または「Not keeping clear」であり、さらに、他艇の動きに対して、速やかに適切に反応したかをコールする。

風上艇のアンパイアが「速やかに対応」そして「Doing all I can」とコールしたが、それでも風上艇が避けていなかったのであれば、風下艇にペナルティーが課される。逆に、「対応が遅い」、「Can do more」等のコールの結果、避けていなかったのであれば、風上艇にペナルティーが課される。

従って、通常、避けている必要がある艇を担当するアンパイアの方が、判定の提起をする。もう一人のアンパイアの「Holding」または「Changing」のコールを聞きながら、避けている必要がある艇の行動を監視し、「直ちに対応」、「Doing all I can」、「対応が遅い」、「Can do more」等をコールする。この言葉が判定を決定する事実となる。そして、もう一人のアンパイアは自分が見ていない艇に関する事実について、不同意すべきではない。

同様に、マーク際では、ほとんどのマークルームに関する判定は、避けている必要がある艇が得る資格のあるマークルームを帆走しているか否かにかかっている。従って、そちらの艇を担当しているアンパイアが判定を提起すべきである。

## 7.9 判定の発信

判定が確定したら、アンパイアは抗議の有無を確認して、それから艇に対応するための時間を与える。アンパイアは、赤色旗を掲揚しようとしている時は特に、旗とホイッスルを吹く準備をしておくべきである。可能であれば、助手は赤色旗を常に手に握り、緑色と白色の旗をすぐ手に取れる場所に置いておく。多くのアンパイアは、両方の旗を握っている。

もし、どの艇も速やかに1回転ペナルティーを履行しない、または、ペナルティーを履行することを示さなかった場合は、一方のアンパイアが「Penalty X」や「緑色と白色の旗」を提起し、もう一方が「同意」("agree")とさえも、直ちに助手から信号が発せられる。

この「同意」の後にすぐ信号を発信するのが大切だ。アンパイアが2回転ペナルティーを発信しようとしている直前に艇が1回転ペナルティーを始めてしまった場合には、アンパイアは、判定を変更するか、艇が1回転ペナルティーを開始しているにもかかわらず、2回転ペナルティーを課すか、二者択一となる。だが、いずれの選択肢も良くない。

## 7.10 会話に基づいた判定

優れた会話は、判定を下すための事実（「Port Give」ではなく「直ちに対応した」というような言葉）に焦点を合わせている。それを可能にするためには、アンパイアは判定のためにどの事実が重要かを掌握している必要がある。

実際には、第2章関連事項で下記の4つのタイプがある。Type 1は常に適用される。Type 2-4は一部のインシデントで適用される。

Type 1: Right of way/Keep Clear のインシデント 規則 10-13、15、16、21

Type 2: Proper Course のインシデント 規則 17 (時に 23.2)

Type 3: Passing Marks & Obstructions のインシデント 規則 18、19、43.1(b)

Type 4: Room to Tack のインシデント 規則 20

以下の表は各タイプのインシデントにおける必要な言葉（事実）を記している。

Decision Type	Type 1 rule 10-13, 15, 16, 21	Type 2 rule 17, 23.2	Type 3 rule 18, 19, 43	Type 4 rule 20	
Set-up Words Say once only	<b>Starboard right / Port give Leeward right / Windward give Ahead right / Astern give</b>				
New Fact Words Say once only	<b>Overlap / Clear Tacking; Done (Gybe)</b>	<b>No luffing rights (or 17 on)</b>	<b>Zone Obstruction</b>	<b>20 on Hail</b>	
Action Words Say promptly after set-up words. Repeat through incident	<b>Right-of-way boat</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Holding</b></li> <li>• <b>Changing</b></li> </ul> Avoid "giving room". This is a conclusion from keep-clear's words	<b>Keep clear boat</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Keeping clear (or not)</b></li> <li>• <b>Reacted immediately / doing all I can</b></li> <li>• <b>Reacted late / can do more / on me</b></li> </ul>	<b>Leeward boat</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Above</b></li> <li>• <b>Proper</b></li> <li>• <b>Not proper (23.2)</b></li> </ul> Type 1 conversation continues	<b>Boat with room or mark-room</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>In room (corridor)</b></li> <li>• <b>Wide</b></li> </ul> If "wide", revert to Type 1 conversation	<b>Hailed boat</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Tacking</b></li> <li>• <b>You tack</b></li> <li>• <b>Late</b></li> </ul> <b>Hailing boat</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Tacking</b></li> <li>• <b>Late</b></li> </ul>

Set-up Words Type 1に関連して、一度だけ発し、行動の言葉が後に続く。「Starboard right, holding」「Port give, keeping clear」のように。

New Fact Words Type 1 の関係性が変わった時に「Done」のように一度だけ発する。Type 2-4 も同じように。Type 2-4 の適用が消失した時には、例えば、「mark-room given」のように発せられる。

Action Word インシデントの間、以下のように繰り返す。

- a. Type 2 のインシデントの間 Type 1 の言葉を継続する
- b. Type 3 のインシデントの間 マークルーム（またはルーム）の資格を得たら「マークルーム（またはルーム）を帆走中」をしっかりと発するべきである。マークルーム（またはルーム）を帆走中であれば、その艇は Type 1 の規則違反を免罪され、他艇が規則 18 か 19 違反となる。  
しかしながら、その艇が、得る資格のあるルームの帆走から外れた場合、「Wide」と発せられ、もはや免罪されず、Type 1 の規則に戻ることになる。
- c. Type 4 のインシデントの間 声をかけられた艇が「You Tack」と対応したら、声をかけた艇がタックするまで Type 1 の規則は適用されない。

### 7.11 同時発生 of インシデント

RIB は同時発生 of 2 つのインシデントを見なければならないことがある。1 つは継続的な同じタックでのインシデントで、もう 1 つは反対タックで、瞬間的にクロスするようなインシデントだったりする。そのような場合、一人のアンパイアが 1 つのインシデントを見る。通常、ドライバーが継続的なもの、または直進方向に見ることのできるインシデントを見て、助手は瞬間的なもの、または横や後方のインシデントを見る。

記憶して思い出すためにも、各々のアンパイアは、自分が見ている 2 艇の状態を声に出す。「X, Starboard right, holding. Y, Port give, keeping clear」のように。もし一方の艇しかコールする余裕がなければ、避けている必要がある艇をコールすべきである。

### 7.12 標準的な単語と用語

インシデントをコールする際に推奨される言葉を以下のリストに記す。アンパイアの言葉として使用頻度の高いものを太字で示す。他は、それほど頻繁には使われない。なお、多くのアンパイアは、最初の言葉として「Not」は使わないようにしている。最初の言葉が聞こえなくて、逆の意味にとられる危惧があるからである。

<u>Rights &amp; Reasons</u>	<u>Actions</u>	<u>Protests &amp; Decisions</u>
<b>Give; Right</b>	<b>Holding; Changing (down)</b>	<b>Contact</b>
<b>Port; Starboard</b>	<b>(Not) Keeping clear</b>	Protest hail; Flag
<b>Windward; Leeward</b>	<b>Reacted immediately / late</b>	<b>Penalty (on) X</b>
<b>Overlapped; Clear</b>	<b>Doing all I can / can do more</b>	<b>No incident (no issue; clean)</b>
<b>Friendly</b>	<b>Luffing; Tacking; Done</b>	<b>Incident closed (no protest)</b>
	<b>Dipping (or Ducking); Crossing</b>	<b>Do you agree?</b>
<b>Obligations &amp; Opportunities</b>	<b>(Not) (Above) Proper course</b>	<b>I agree / disagree / didn't see</b>
<b>(No) Luffing rights; 17 off / on</b>	<b>Tacked in zone; Fetching</b>	<b>Penalize</b>
<b>Zone</b>	<b>In corridor (mark-room) / Wide</b>	<b>Green / Red / Black flag</b>
<b>I have / must give (mark-)room</b>	<b>Pumping; Rocking; Sculling</b>	<b>Started on port / starboard</b>
It's on me	<b>Hail (for room to tack)</b>	
Obstruction	<b>Tacking / you tack / late (rule 20)</b>	
20 on	18 off; mark-room given	
Different leg; Interfering	Close-hauled; Approaching start	

用語解説

- a. 「Changing down」 風上に向かうビートでのダイヤルダウン（規則 16.2）。

- b. 「Incident closed」 有効な抗議が出される時間のメ切り。
- c. 「No incident」 規則違反は起こっていない（艇は抗議しようとしているかもしれないが）。
- d. 「Dipping (Ducking)」 ビートのレグで、ポート艇がスターボード艇の後方を通過して避けていようとしている。規則 16.2 の注意喚起になる。  
「Crossing」 ポート艇がスターボード艇の前を通過しようとしている。
- e. 「18 off」 マークルームは与えられ終わった。マークルームを得る資格がある艇がゾーンの外に出た、またはタックした。
- f. 「It's on me」 風下艇（航路権艇）の動きに対して風上艇が速やかに対応していない。風上艇が避けていない（風下艇がそれ以上ラフしなかった）場合には、規則 11 違反となる。
- g. 「Friendly」 チームメイト同士のインシデント。
- h. 会話中、旗の呼び名は、「Red」、「Green」、「Black」とする。

### 7.13 無線通信とハンドサイン (Arm Signals)

無線通信は、アンパイアの会話の邪魔となる。また、明瞭に聞こえないことがあるので、他の RIB にとって明らかな助けになる時以外は使用しない。使う時は、簡潔に特に必要な情報のみを伝える。通常の無線通信のエチケットは不要。返答も不要だ。無線通信は、多くの人に聞かれるので個人的な会話はしてはならない。無線で通信されるべき情報は、以下の通り。

- a. 前の状況を知っている（特に規則 17 に関して）、または良いアングルで見えていた場合に、「その 2 艇間は 17 on」、「X はゾーンクリア」、「コンタクト A と X」など。規則 17 の適用が消失した場合には、無線では「17 off」の代わりに、より明瞭に聞こえる「Negative 17」がよく使われる。
- b. 他の RIB が抗議に応じていない時に、「抗議が X から出ています」。
- c. 判定事実に確信があり、インシデントが他の RIB から見えていない場合に、「こちらで判定できます」。

アンパイアは無線連絡を最小限にすることにより、レース委員会と同じチャンネルを使用することができる。アンパイアはレースの一般情報を知ることができ、レース中止判断等の情報伝達の助けにもなる。

**ハンドサイン (Arm signals)** は、明確かつ邪魔にならない。相手の RIB から見られていることが分かっている時に有効である。マーク際やフィニッシュ・ラインで 2 艇の RIB が同じインシデントを見ているような場合、助手はもう 1 艇の RIB のハンドサインを確認する（セクション 4.5）。ハンドサインは、以下の通り。

- a. 頭を叩く仕草： 接触あり。艇同士または艇とマーク。
- b. 腕を真っ直ぐ上げる： はっきり見えたので、こちらが判定する。
- c. 他の RIB を差す： コールをお願いします。上記 b. の対応として、または、インシデントが見えていないことを伝えるため。

腕を真っ直ぐ上げるハンドサインは、両方の RIB が判定できる位置にいる際に特に役に立つ。もし判定に自信があれば、その RIB は腕を真っ直ぐに上げる。そうすることで、もう一方の RIB は他のインシデントに集中できる。また、判定が重複する危惧を払拭することができる。

もう一方の RIB は、相手 RIB を指差すことで確認をとる。その RIB が F であれば、確信をもって前方のフリートについて行くことができる。

## 8 チーム・レースアンパイアコール 10 例

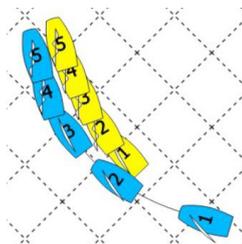
これから述べる 10 の状況で、チーム・レースの判定の多くはカバーできる。この 10 例に加えて判定すべき他のいくつかの事項に精通することで、アンパイアはコースを回りながら一貫した的確な判定を下すための視点や会話技術を習得することができる。

以下では、どちらのアンパイアがどちらの事象に対してコールするか、示している。

### 8.1 オーバーラップの発生 - 規則 11、15

スタート前かフリーのレグで起こる：ブルーが後方風下側からオーバーラップする。ブルーは、最初にイエローに避けているためのルームを与えているか？

ブルーが「Leeward right」と発したら、イエローは速やかに避けているための行動をとらなければならない。イエローのアンパイアが、「遅い、I can do more、It's on me」と言う中、イエローが避けていなかったら、イエローは規則 11 に違反している。



反対に、イエローのアンパイアが「速やかに対応している、Doing all I can」と言う中、イエローが避けていなかったら、ブルーが規則 15 に違反している。

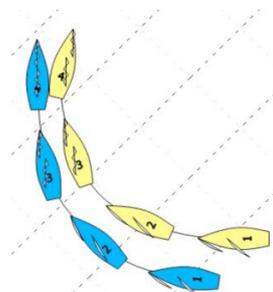
風上に向かうレグでは、イエローがスローダウンする行動をとらない限り、ブルーが航路権艇になることはないので、規則 15 が適用されることはない。

### 8.2 上下のインシデント - 規則 11、16.1

最も多く抗議が出るインシデントは、風下艇のブルーのコース変更による接触である。ブルーは、風上艇のイエローに避けているためのルームを与えているか。

もしブルーのアンパイアが「Changing」で、イエローが「keeping clear」と対応していれば規則違反は無い。より接近してきたら、イエローのアンパイアは「直ちに対応している、Doing all I can」または「遅い、I can do more」と言う。

イエローが避けていなかった時に、イエローが「Doing all I can」であればブルーが規則 16.1 に違反し、イエローが「遅い、Can do more」であればイエローが規則 11 に違反している。



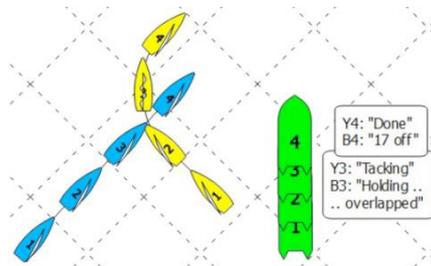
ブルーがコースを変更するたびに、新たに規則 16.1 が発生する。ブルーのコース変更に対するイエローの対応が遅く、2 艇のギャップが狭くなっても、イエローが keeping clear ならば、規則違反は無い。ブルーが続けてコース変更をしてイエローが速やかに応じたが keeping clear できなかった場合には、ブルーが規則 16.1 に違反している。

### 8.3 風上に向かうレグで押さえのタック - 規則 13、16.1、17

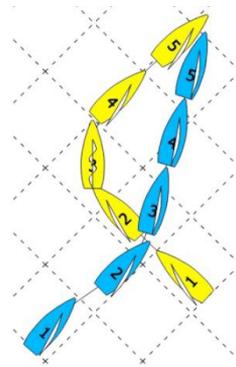
イエローがブルーの前を通過してタックし、ブルーの風上に位置した場合、アンパイアは規則 17 が適用されるかを判断する。

イエローのアンパイアは「Done」と言い、ブルーのアンパイアは「クリア (アスターン)」または「オーバーラップ、17 off」のように対応する。マーク回航におけるオーバーラップ発生は、時に、回航後の次のレグにおける規則 17 の適用に影響を与える。

上図のように、もしブルーがイエローのスターン近くを通過して、イエローがタックした場合には、規則 17 は適用されない。代わりにイエローの規則 13 や 11、およびブルーの規則 16.1 違反に集中すべきである。



ブルーがイエローの後方を「Dipping」して通過。  
 イエローはタックのために「Luffing」、ブルーはラフすることによって艇間が縮まるが「keeping clear」。  
 イエローは風位を越えて「Tacking」となり、航路権を手放す。この瞬間ブルーは規則 16.1 の対象となるのでアンパイアは、「Holding」か「Changing」をコールする必要がある。  
 ブルーが「Changing」のときに接触が起これば、ブルーが 16.1 違反。「Holding」(右図のように)であればイエローが規則 13 または 11 違反となる。  
 イエローがタックしたら、アンパイアは位置 4 以降、艇のリグに注目する。  
 ブルーがコース変更することなく、風上側にヒールしていれば「Holding」しているので 16.1 違反は無い。

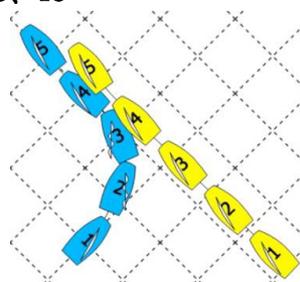


#### 8.4 風上に向かうレグで下受けタック –規則 10、11、13、15

ポート・タックのブルーがイエローの下受けタックをしてイエローが接触回避のためにラフした場合、アンパイアは、ブルーのタックの「Done」をコールする前にイエローが「Luff」する必要があったかを見る。

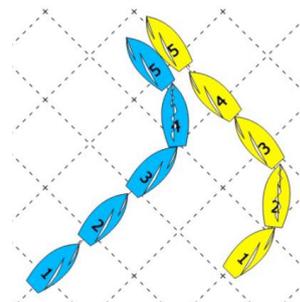
この時、RIB がイエローの後方にいると、イエローがラフした時の両艇の間隔が分からない。より良い位置は、両艇の間を真風上に向かって走るコースである (セクション 4.2 のポジション 3)。

タックして「Done」のコールのタイミングには、要注意。軽風下のロールタックでは、クルースホールドのコースになる前にセイルが風下側にはらむことがある。クロスホールドで帆走中の他艇の角度を見る方が、タッキング中の艇を見るより正確である。



両艇がポート・タックで走っていて、イエローがタックして「Luffing, Tacking, Done」の場合。イエローはブルーに対し、初めに避けているためのルームを与えなければならない (規則 15)。ブルーはタックかベア・アウェイしなければならない。もしブルーが「直ちに対応」したにもかかわらず接触があれば、イエローが規則 15 違反となる。イエローは、タック後、接触を回避するためにラフして、規則 15 に従うこともできる (Call D3)。

もしブルーが「Not doing all I can」や「反応が遅い」状態で接触があれば、ブルーの規則 10 または 13 違反となる。

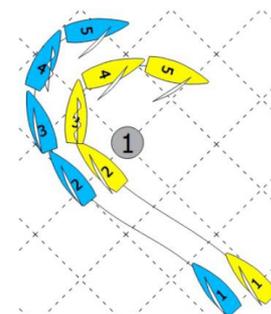


#### 8.5 マーク 1：スターボードアプローチ –規則 11、12、16.1、18.2(b)、43.1(b)

##### 1. マークルームを得る資格がある艇が風上艇

イエローは、避けていなければ規則 11 違反となる。もしイエローが「Wide」であれば、イエローがペナルティーを履行しなければならないが、「マークルーム帆走中 (in corridor)」であれば、イエローは規則 43.1(b)により免罪され、ブルーが規則 18.2(b)違反となる。「Wide」か「in corridor」かは、判定を決定づける。

図では、イエローはタックするためのルームを得る資格がある。イエローはマークでタックすれば良い



が、タックするためのルームを与えられたのにタックしなかった場合には「Mark-room given」となり、ブルーは以降ラフすることができる (Call E2 Q1、E12)。

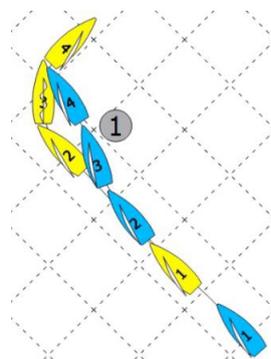
## 2. マークルームを得る資格がある艇がクリア・アヘッド

まず、ブルーはマークルームを与えなければならない非航路権艇である。この関係である限り、ブルーはラフしてイエローのタックを妨げることができる。

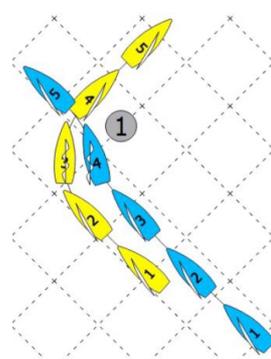
イエローが風位を越えて「Tacking」になった時、規則 18 の適用は終了する。また、ブルーが航路権艇になるので、規則 16.1 の適用が始まる。

ブルーのアンパイアは、その瞬間「Holding」か「Changing」をコールする。

もし接触があり、ブルーが「Changing」ならブルーの規則 16.1 違反、「Holding」ならイエローの規則 13 違反となる。

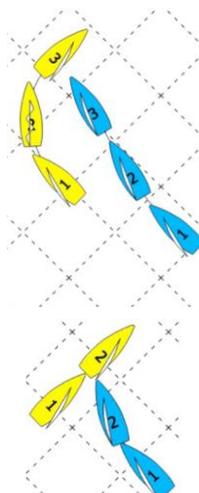


Y ペナルティー



G&W

イエローが風位を越えたら規則 18 は適用されなくなるので、その後、もしインシデントが起こったら、会話は風上に向かうレグの時と同じである。イエローはブルーのクリア・アヘッドにおいて、タックするために「Luffing」する。ブルーもラフして避けている。位置 2 で、イエローが風位を越えて「Tacking」している時、ブルーは「Holding」しているので、規則 16.1 は適用されない。位置 3 で、ブルーのアンパイアは「Changed to avoid=回避した」と発し、イエローがペナルティーとなる。

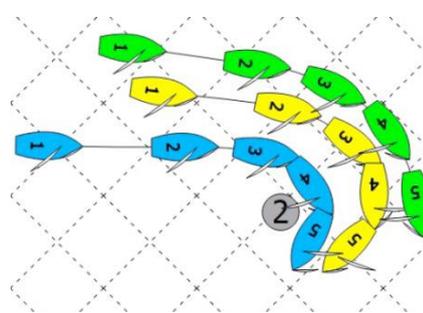


もし非航路権艇のイエローがブルーの前を「Crossing, keeping clear」していて、ちょうど前を通過する時にブルーが衝突コースへラフ「Changing」する。ブルーが衝突を回避するためにベア・アウェイして抗議があった場合には、「No incident, Green」となる。

## 8.6 マーク 2 と 3: マークルームを得る資格がある艇がマークを通過または大きく回る - 規則 16.1

マークルームが与えられ終わると、規則 18.2(b)と(c)は適用されなくなる。マークルームを得る資格があるイエローがマークを通過中、イエローのプロパー・コースがマークに向かって近づくことである場合に限り、イエローが得る資格があるマークルームには、マークへ向かって帆走するためのルームが含まれる (Call H2)。

イエローが航路権艇でマークに向かって近づくことがプロパー・コースではなくなった場合、イエローが針路変更 (Changing) する際には、規則 16.1 により、ブルーに避けているためのルームを与えなければならない。



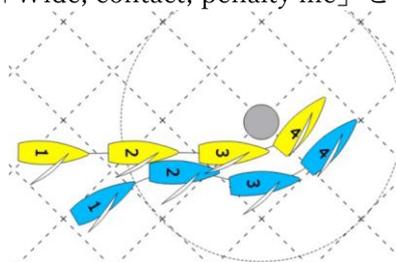
そのルームには、ブルーが規則を守るためのスペース、ここでは規則 31 に従うためのスペースが含まれる。ブルーは速やかに応じて「Doing all I can」にもかかわらず、ブルーがマークまたはイエローと接触した場合には、イエローの規則 16.1 違反となる。

### 8.7 マーク 3 と 4：航路権艇がマークルームを与える –規則 43.1(b)

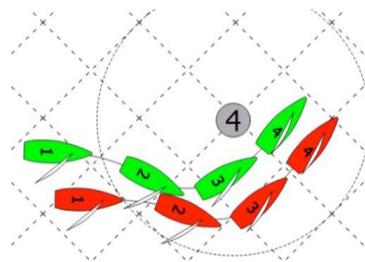
マークルームを得る資格がある艇であっても、マークルームを与えなければならない航路権艇を避けていなければ、A節の規則違反となる。だが、得る資格のあるマークルーム内を帆走していれば、規則 43.1(b)により免罪され、航路権艇が規則 18.2(b)違反となる。従って、判定は内側艇のアンパイアが「マークルーム帆走中 (in corridor)」と言っていたか「Wide」と言っていたか、による。

下図のようなインシデントの場合、外側艇のアンパイアは「Leeward right, Zone, Give you mark-room」というようにコールする。

左図のインシデントでは、内側艇のアンパイアは「マークルーム帆走中, contact, penalty you」とコールする。右図のインシデントでは、内側艇のアンパイアは「Wide, contact, penalty me」となる。



マークルーム帆走中 (in corridor)



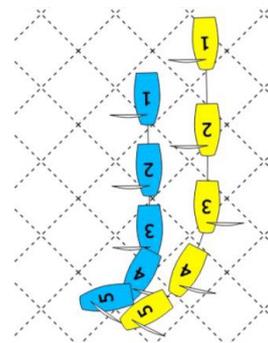
Wide

マーク 4 にアプローチしている内側の風上艇は、マークに向かうコースよりも風下側を帆走すれば「Wide」となる。ボックス型コースのマーク 3 (スターボードラウンディング) では、内側のポート艇がマークに向かうコースよりも風上側を帆走すれば「Wide」となる。

### 8.8 ランニングにおけるジャイブとラフ –規則 16.1

ランニングのレグでは、ブルーの風上にいるポート艇のイエローがスターボード・タックにジャイブして、さらにブルーに向けてコース変更する「Starboard right, Changing」の場合、イエローはブルーに対し、避けているためのルームを与えなければならない。

ブルーは直ちにに応じてジャイブしなければならない。もしジャイブの終わりにブームが接触した場合には、アンパイアは、ブルーのジャイブ時のシート操作に関して、シーマンらしいやり方で接触を回避することが可能であったか否かを判断する。もし可能であったと判断されたなら、ブルーが規則 11 違反、そうでなければ、イエローが規則 16.1 違反となる (Call G5 参照)。

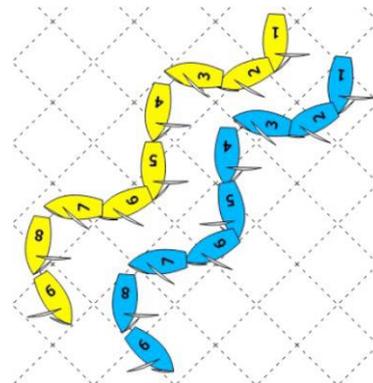


### 8.9 風下に向かうレグでオーバーラップが解ける時 –規則 17

規則 17 が適用されていない「17 off」の時、風上のイエローは、クリア・アヘッドになるためにブルーよりも高くラフして、風下のブルーのラフする権利を奪おうとする。

アンパイアが、オーバーラップが解けたかを真っ直ぐに見通せる位置にいることは難しい。そのような時は、オーバーラップが解けたと確信できるまで、ブルーにラフする権利が残っていると判断する (セクション 3.2)。

ランニングで、イエローが位置 3 でクリア・アヘッドになった後、ベアしてもう一度オーバーラップすれば、「17 on」となる。ブルーは 2 回ジャイ

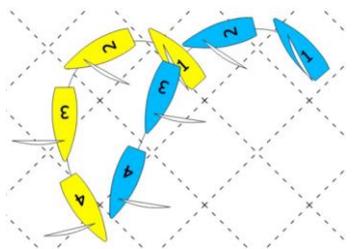


ブすることで再度「17 off」を狙う。

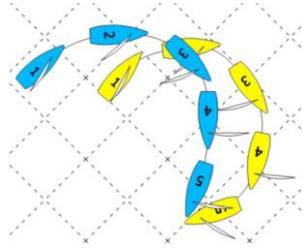
8.10 最後の風上に向かうレグでジャイブによる脱出 -規則 10、11、16.1、17

最後のビートでは、風上のブルーはイエローがフィニッシュに向かってタックするのを妨げる。イエローは、逃れるためにベアしてジャイブしようとするが、ブルーもベアしてそのジャイブを妨げようとする。

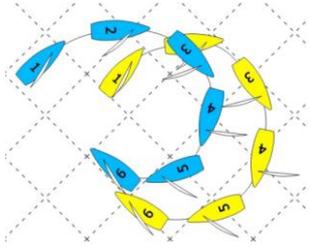
もし両艇がスターボード艇であったなら、イエローはジャイブすればポート艇「Port Give」になるので、ブルーを避けていなければならない。ブルーは規則 16.1 違反にならぬように、コースを維持「Holding」しなければならない。  
もし両艇がポート艇であったなら、イエローはジャイブすればスターボード・タックの航路権艇「Starboard right, Changing」となり、ブルーに対し、避けている



Y の規則 10 違反



B の規則 11 違反



Y の規則 16.1 違反

ためのルームを与えなければならない。ブルーは速やかにジャイブしてイエローの内側でラフして避けていようとする。ブルーが「直ちに応じている、Doing all I can」したにもかかわらず接触があれば、イエローが規則 16.1 違反となる。  
アンパイアは、イエローがジャイブする前（位置 3、ポート・タックの状態）、ブルーが風下にオーバーラップしたかを確認する必要がある。オーバーラップしていれば、規則 17 が適用される。もしブルーが明らかにフィニッシュのレイラインの風上側にいるのであれば、ブルーのプロパー・コースはベアしてジャイブすることであり、それをしなかった場合、または、直ちに再びイエローの後方とならなかった場合には、ブルーは規則 17 違反となる。

8.11 その他の 4 つの場面 -規則 18.2(a)、20、19、16.2

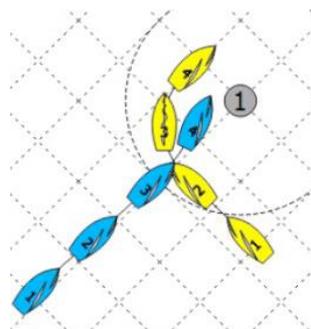
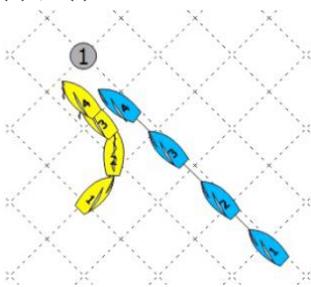
1. マーク 1 におけるゾーン内でのタック -規則 18.2(a)、(f)

スターボードラウンディングのマーク 1 において、イエローがゾーン内のレイラインの風下側で、風位を越えてタックする。ゾーン内でタックしたので、イエローとブルーに規則 18.2(b)は適用されない。

従って、規則 18.2(a)が適用され、イエローは、その後オーバーラップしてきたブルーにマークルームを与えなければならない。ただし、オーバーラップが始まったときからでは、マークルームを与えることができない場合には、与える必要はない（規則 18.2(f)）。

スターボード・タックのイエローがマーク 1 のゾーン内でタック「Zone, Tacked inside Zone」する場合、イエローは、その後内側にオーバーラップしたポート・タックのブルーにマークルームを与えなければならない。「Overlap, I must Give mark-room」。(ただし、そのときから与えることができるのであれば)

イエローがブルーの内側でタックする場合、ブルーはイエローが風位を越えた後、仮にブルーがそれを回避するためにクロスホールドよりも風上にラフさせら



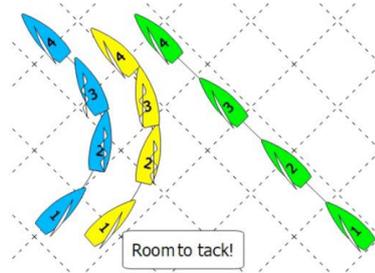
れたとしても、イエローにマークルームを与えなければならない。イエローの規則 13 違反は、マークルーム帆走中なので規則 43.1(b)により免罪される。

## 2. タックするための声かけ –規則 20

陸地やフィニッシュ船等の障害物に接近している時に適用される。また、風上に向かうレグにおいて、ポート艇にとってスターボード艇も障害物である。アンパイアは、規則 20.1 に従って声かけがされたかについて同意をとる。

「20 on」。そして、艇が求められた対応をできるだけ早く行ったかを声に出す。

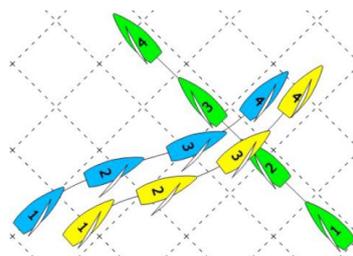
フィニッシュ船に向かっている時、艇からの声かけがある前に、風上艇のアンパイアはその艇がフィニッシュ船をフェッチングしているか否かをコールし、規則 20.1 違反の有無を確認する。



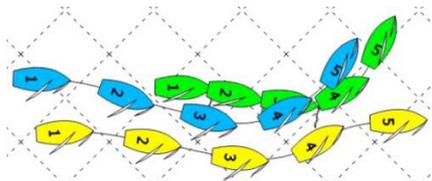
ポート・タックのクロスホールドの2艇がスターボード艇に接近しているとき、アンパイアは、声かけの可能性に注意して、ごく簡潔な言葉を用いる。イエローのアンパイアは「Hail」、ブルーは「Tacking」「You Tack」「遅い」と発し、イエローは続けて「早い」「Tacking」「遅い」等で返答する。「遅い ("Late")」は、応じるのが遅いこと、すなわち規則違反を意味する。その他の言葉はお互いの艇が避けていなかった場合に必要な事実となる。

## 3. 障害物を通過するルーム –規則 19

イエローのポート・タックの風下艇が、グリーンスターボード艇の後方を通過することを選択した場合、イエローはブルーにグリーンとの間を通過するためのルームを与えなければならない (規則 19.2 (b))。マーク回航の時と同様に、規則 43.1(b)が適用されるので、ブルーのアンパイアは「In room」または「Wide」を発する。セクション 8.7 参照。



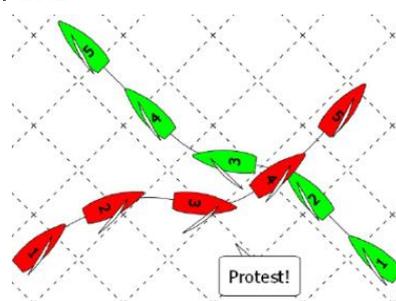
3艇が同じタックで、クリア・アヘッドのグリーンが障害物であり速度を落としている時、規則 19.2 がオーバーラップして接近しているブルーとイエローに適用される。イエローがグリーン風下側を通過することを選んだ場合、イエローはブルーにグリーンとの間を通過するためのルームを与える。しかし、イエローが位置3でグリーン風下にオーバーラップした瞬間、イエローとブルー間の規則 19.2 の適用は終了し、それ以降、ブルーはイエローとグリーンを避けていなければならない。Call F2 の Q&A 3 を参照。これは、スタート時に第3の艇の後方で起こることもある。



## 4. 風上に向かうビートでのハンティング –規則 16.2

規則 16.2 は、風上に向かうビートで、ポート艇がスターボード艇の風下側を通過して避けている場合に、スターボード艇がベア・アウェイする時にのみ適用される。

位置2で、レッドはグリーン風下側を通過するために「Dipping」して避けている。グリーンはベア・アウェイ「Changing down」する。ここで、レッドが引き続き避けているために、直ちにコース変更しなければならない場合には、グリーンは規則 16.2 に違反している。「直ちにコース変更、Penalty you」。



## 9 アンパイアが発議するペナルティー

アンパイアは、艇から抗議がなくても規則 D2.3 に記載された規則違反についてペナルティーを課すことができる。通常のペナルティーは 2 回転だが、アンパイアは回転の回数を変更したり、黒色と白色の旗を掲揚する、またはその両方をすることもできる。帆走指示書でアンパイアとプロテスト委員会の権限を追加したり変更したりもできる。

以下のガイダンスは、規則 D2.3 が世界的に一貫性を持って適用されることを目的とする。ペナルティーは、特に述べられていない限り、2 回転ペナルティーである。

### 9.1 規則 31 違反 マークとの接触 –規則 D2.3(a)

艇が規則 31 に違反して規則 43.1(a)か(b)で免罪されず、かつ抗議がなく、どの艇もペナルティーを履行しない場合、アンパイアはペナルティーを課す。

### 9.2 規則 42 違反 –規則 D2.3(a)

艇が規則 42 に違反してペナルティーを履行しない場合、アンパイアはペナルティーを課す。チーム・レースにおいて、規則 42 の厳しい監視は以下の理由で大切である。

- a. 微風でも公平なレースの実施を可能にする。それにより、レースと大会スケジュールを円滑に進めることができる。
- b. 成績や勝敗が、違法な行動によるものではないことを保証できる。
- c. アンパイアが適切かつ公正な帆走を監視していることを知らせることができる。

レース毎に、通常のアンパイア数が揃っていれば、完全なカバーができる。アンパイアは、特に軽風や風が落ちつつあるその日の最初のレースにおいて、第 2 章の規則と同時に、規則 42 にも集中することが要求される。

個々のアンパイアは、1 回のアクションの規則 42.1 (原則) 違反に対してもペナルティーを課す用意をしておくべきである。そのような違反は繰り返されないし、もう一人のアンパイアが見ていないことも多い。だが、「イエローライトゾーン」の艇の次のタックやジャイブは二人のアンパイアで見ることができる。

いくつかの規則 42 違反は、レース中の以下の時に起こりやすい。

- a. スタート前に、ゆっくり動いている艇が、1 回のロールまたは 1 回のボディパンプをして加速する。
- b. スタート前に、クロスホールドのコースよりも風下に向かって、または両方向にスカリングする。
- c. スタート時に、艇が、1 回のロールをして加速する。
- d. 軽風の風上に向かうレグで、タックして加速する、または繰り返しタックする。
- e. スタート前か風上に向かうレグで、タックとタックの間にクロスホールドのコースにならないロールタックを 2 回行う。これは規則 42.2(b)(1)のロッキングの違反である。規則 42.3 (b) の「例外」は、タックを完了した場合にのみ適用される。
- f. 風上に向かうレグで、風下艇が、風上艇を風位に向けてラフさせようとする時に、ロッキングまたはパンピングする。
- g. マークトラップの後でスローダウンしている時、マーク際でバウダウンするために、クロスホールドのコースよりも風下に向かってスカリングする。
- h. 回転ペナルティーを履行中に、スカリングする。
- i. リーチングのレグで、オーバーラップさせる、またはオーバーラップを解くために、1 回のロールまたは 1 回のパンプをする。
- j. 風下に向かうレグで、ジャイブして加速する、または繰り返しジャイブする。

- 9.3 **チームメイトまたは異なるレースの艇との接触** –規則 D2.3(b)  
第2章の規則に違反し、免罪されず、チームメイトまたは異なるレースの艇と接触したが、どの艇も抗議せずペナルティーを履行しない場合、アンパイアは規則に違反した艇にペナルティーを課す。
- 9.4 **意思表示したのにペナルティーを履行しない** –規則 D2.3(e)  
艇が1回転ペナルティーを履行することを明らかに示した時は、それを履行しなければならない(規則 D1.3(b))。もし、遅れた、または規則 44.2 のペナルティー履行に従わなかった場合には、アンパイアは、元のインシデントに抗議があったか否かを問わず、ペナルティーを課す。
- 9.5 **アンパイアに課されたペナルティーを履行または完遂しない** –規則 D2.3(f)  
艇がアンパイアにペナルティーを課されたことを知りながら、速やかに履行を開始しなかった場合は、規則 D2.5 違反となり、アンパイアは2つ目のペナルティーを課す。これは、新たな赤色旗の掲揚と音信号と同時に、「4回転」の声かけを行う(セクション 6.4)。それでも艇がペナルティーを履行しようとしなかったなら、黒色と白色の旗を掲揚する。

艇がアンパイアに課されたペナルティーを完遂しなかった、または規則 44.2 に違反して完遂が遅れた場合は(セクション 6.6 参照)、アンパイアはさらに追加のペナルティーを課す。これは、艇が最初のペナルティーを速やかに完遂していないとアンパイアが判定したら、すぐに発信されるべきである。

セクション 6.6 では、ペナルティー履行に関する規則に疎いチーム・レース初心者の選手がペナルティーを完遂しない時の柔軟な対応について、述べている。

#### **艇は他艇から十分離れたか？**

艇は、ペナルティーを開始する前に、他艇から十分離れていなければならない。艇はできるだけ早くペナルティーを履行したい。アンパイアは、その艇が明らかに他艇の針路に入っている時にのみ、十分離れていないと判定すべきである。

他艇から十分離れているかの判定は、ペナルティーの履行を開始する時に行う。その判定は、ペナルティーを履行している艇に向かって他艇がコースを変更したかどうかには影響されない。ペナルティーを履行している艇は、他艇を避けているために一旦、ペナルティー回転を止めてもよい(規則 21.2)。ただし、その後すぐに回転を再開しなければならない(セクション 6.5)。

- 9.6 **黒色と白色の旗を掲揚する時**  
セクション 9.7 と 9.8 では、赤色旗に加えて、または赤色旗に替えて、黒色と白色の旗を掲揚すべき規則違反について述べている。  
黒色と白色の旗の意味は、「インシデントはプロテスト委員会に報告され、レース後に審問がある」の意であり、すべての艇は、そのレースを続ける。  
審問により課されるペナルティーは、規則違反の内容による。

1. 艇が規則違反をしてペナルティーを履行したとしても、その艇のチームが有利となる場合、その艇の得点を増加させることができる(規則 D3.1(e)(2))。  
プロテスト委員会は、もし、そのインシデントが無ければ負けていたであろうチームの成績を逆転させることができる。セクション 9.7 参照。
2. 艇が規則 1、2、14 またはレース中以外に規則に違反した場合、0.5 またはそれ以上のレース勝ち数を減らすことができる。(規則 D3.1(e)(3))。  
これは、他チームのレースの成績や得点に影響を与えることなく、当該チームの順位を下げるができる。セクション 9.8 参照。

アンパイアは、上記の2つのいずれかに合致すると信じる時のみ黒色と白色の旗を掲揚すべきである。一方で、インシデントは時に詳細まで考慮するだけの時間が無いことがある、つまり瞬時に判定されなければならない。もし黒色と白色の旗を掲揚していなければ審問は開けないが、掲揚しておけば、何もしない選択肢も残すことができる。

セクション 10.4 では、黒色と白色の旗掲揚後のプロセスが述べられている。

#### 9.7 ペナルティーを履行したとしても有利となる場合 – 規則 D2.3(c)

艇が規則違反をしてペナルティーを履行する。しかし、ペナルティーを履行してもまだ有利となる場合、アンパイアは追加の2回転ペナルティー、または必要に応じてより多くの回転ペナルティーを、規則違反した艇に課す。

有利を得たか否かは、ペナルティーの履行が完了した時に判断するが、アンパイアは、インシデントに関与した他艇が、結果として明らかにスローダウンさせられていないか、旋回させられていないか、またはペナルティーを履行している艇のチームメイトの艇に抜かれていないかに注意を払う必要がある。

アンパイアは、艇またはチームの2つのタイプの「有利」を考えておく。

艇：規則違反をした艇が、ペナルティーを完了した時に、インシデントに関与した他艇の後方にいない場合。→規則違反した艇が後方になるように、追加のペナルティーを課す。

チーム：規則違反の結果、チームの1艇もしくは複数艇が有利な位置を得る、または先行艇団との距離を大幅に詰める場合。→追加のペナルティーによって、それを元の状態に戻す。

状況によっては、追加のペナルティーでは元の状態に戻せないことがある。例えば、ある艇がレースを継続できなくなった場合や、そのチームが勝ちパターンの順位を得てしまった場合である。

そのような状況では、黒色と白色の旗もまた掲揚すべきである。プロテスト委員会は、規則違反が起きる前の艇の位置を反映させるか、またはレース結果を逆転させるために、審問により規則違反した艇の得点を増加させることができる（規則 D3.1(e)(2)）。

例えば 3v3 で、規則違反の結果、そのチームメイトが1位、2位を占めてしまったら、追加の回転ペナルティーは上位の1位、2位の順位には影響せず、そのまま維持できてしまう（Call M3 参照）。

4v4 の場合、1位、2位は勝ちパターンにはならないが7位8位が負けパターンになる。もしレースの、特に序盤に、規則違反した艇に追加のペナルティーを課せば、他チームの4艇のずっと後方に遅れることになり、そのまま最後までレースをすることで、水上にて決着をつけることができる。

黒色と白色の旗を掲揚するとき、アンパイアは、インシデント前後の全艇の位置を記録しておくことよい。この事実の記録は、プロテスト委員会が点数や成績を決定する際に必要とされる。なお、再レースは行われない。

#### 9.8 スポーツマンシップ違反 – 規則 D2.3(g)

すべてのスポーツマンシップ違反は、規則 2 違反となり、それが起こった時に、赤色旗によりペナルティーが課される。ありがちな違反は、選手、アンパイア、その他レース委員に対する、異議、暴言、または無謀なセーリングだ。

スポーツマンシップ違反がひどい場合、黒色と白色の旗も同時に掲揚する。レー

スに対するペナルティーとしては、2回転が適切であるが、黒色と白色の旗を掲揚した場合、プロテスト委員会はチームに対してそれ以上のペナルティーを課することができる（規則 D3.1(e)(3)）。

もし違反がフィニッシュ後に起こり、ひどい内容のものでなければ、ペナルティーは黒色と白色の旗と審問のみで良い。アンパイアはそれをチーフアンパイアに報告し、チーフアンパイアは後刻の審問の代わりに、その艇に対して再発しないよう注意を与えることもできる。

WSの「不正行為に関するガイダンス」は、何がスポーツマンシップ違反になるか、また、誹謗、中傷があった際に、アンパイアはどのように対処すればよいかを記した最も完成した書類である。

- a. 規則 2 には「一般に認められているスポーツマンシップとフェア・プレーの原則」と記されている。「不正行為に関するガイダンス」のセクション 54 では規則 2 違反に関する 4 つの行動を表記している。「規則」、「競技者」、「競技役員」、「財産」に対する尊重の欠如である。
- b. セクション 49 では、異議に関する事項も扱っている。受け入れられない異議は、以下のように定義されている。それは、競技役員の行動に対して、無能だと意味する言葉、差別または侮辱、それらが攻撃的であることである。意見の違いや不同意の申し立ては許され、反論はかろうじて許されるが、ののしりは許されない。セクション 49 では、そのような事態の対処を誤ると、選手にそれらをやっても構わないと誤解を与え、近い将来、また同じ行動が繰り返される懸念があることを注意喚起している。
- c. セクション 52 と 59 では、アンパイアリングについて、より高度な内容が記されている。規則 D2.3(g)で赤色旗によるペナルティーを課すか課さないか、どのような時に、黒色と白色の旗による規則 2、69 の審問を検討すべきかが述べられている。

重大な損傷や傷害を引き起こしそうな無謀なセーリングをしている艇は、財産に対する尊重の欠如により規則 2 違反でペナルティーが課されるべきである。規則違反がひどい時は、黒色と白色の旗も掲揚する。

#### 9.9 規則 14 違反 接触の回避 損傷または傷害を伴った場合 –規則 D2.3(d)

艇が主催団体から提供されるレースでは、レース公示にダメージデポジットを求める旨、記載してもよい。レース委員会は、損傷に対する賠償責任の割り当てについて責任を負っている。アンパイアは、接触が発生した時、どちらの艇に責任があるかを記録し、フィニッシュ後に艇をチェックして、もし損傷があれば、レース委員会に報告する。

艇の損傷度合いの確認と審問の招集には、そのインシデント時の旗は必要ない。規則 D1.2(d)(2)は、レース委員会またはプロテスト委員会が、損傷または傷害の報告を受けた場合、艇を抗議することを認めている。

規則 D2.3(d)は、損傷または傷害のある規則 14 違反に対して、アンパイアが赤色旗または黒色と白色の旗を掲揚することを認めているが、通常、その時の判定は無謀なセーリングをしたことに限っておいた方がよい（セクション 9.8）。レース委員会またはプロテスト委員会は、規則 14 違反について後刻抗議できる。後刻の審問では、レース後に掌握できる損傷の度合いも勘案することができる。

帆走指示書には、損傷が発生した時に主催団体がアンパイアに要求する行動を、予め記しておくことができる。

#### 9.10 規則 28 違反 コースの帆走

規則 28 違反はアンパイアが発議するペナルティーではない。しかしながら、得点を正すには、帆走指示書に特別な項目を加えるか（セクション 12.1）、プロテスト委員会（通常はアンパイア）が抗議しなければならない（セクション 13.3 参照）。

不正なコースを帆走した艇を見たアンパイアは、その時刻を記録して、フィニッシュ時にレース委員会に報告するか（帆走指示書にそう記されている場合）、フィニッシュ後、直ちにその艇を抗議する（旗は要らない）。

ただし、もしアンパイアがその誤ったマーク回航が意図的に行われたと信じる時には、規則 2 違反となり、セクション 9.8 に記されているような行動もとらなければならない。

## 10 水上におけるアンパイアのその他の責務

アンパイアは、質の高いレースを提供するためにレース管理者とともにチームを形成する。それに加えて、水上で判定を下してその信号を発するのである。

### 10.1 レースチャンプ (Race Champ : 以下、チャンプ) の役割

チャンプ (Race Chief Umpire) は、選手に対して優れたアンパイアリングと優れたサービス提供に責任を持つ。多くのレガッタでは、チーフアンパイアがチャンプになるが、レガッタによっては、各コースまたは各アンパイアチームごとにチャンプが任命されることがある。

アンパイアチームとレース委員会の間の連絡は、チャンプを通じて行われる。チャンプは、スタート船とフィニッシュ船にも自己紹介しておくべきである。スタート船のレース委員長は、風が落ちてしまったような時に、レースの中止判断のアドバイスを得るために、チャンプと無線連絡が取れるようにしておく。

レース委員長は、予告信号を発する際、アンパイアがスタート・ラインに戻って来るのを待つ必要はない。しかし、前のレースのフィニッシュにて、黒色と白色の旗の事項その他が発生して、特別な時間が必要な時には、チャンプがレース委員長に時間をもらえるよう、無線で要請することがある。

**チャンプには、以下の特別な責務がある。**

- a. 次のレースに備えて時間内にアンパイアチームをスタート・ラインに戻す。
- b. 接触して損傷があるかもしれない艇のチェックをする。
- c. 艇がフィニッシュ・ラインを二度横切った等の場合、フィニッシュ船に艇の着順を確認する（セクション 10.2）。
- d. 艇が誤ったコースの帆走をした時、フィニッシュ船にアドバイスする。必要であれば、艇を抗議して速やかに短い審問を行い、正しい得点を与えることができる（セクション 10.2 と 13.3）。
- e. 抗議があるレースがあれば、それをフィニッシュ船に報告する。
- f. 選手からの赤色旗の掲揚があれば、それをチーフアンパイアに報告するか、助言を得るかを判断する（セクション 10.6）。
- g. アンパイアの黒色と白色の旗の掲揚があれば、審問を開くか、チーフアンパイアに報告するかを判断する（セクション 10.5）。
- h. どのアンパイアが黒色と白色の旗を掲揚したか、また、選手が救済要求や艇の破損による赤色旗を掲揚したときの位置が記録されているかを確認する。
- i. RIB またはその他の運営艇が艇を妨害してしまったような時は、チーフアンパイアに報告し、助言する（規則 D2.6(c)）。
- j. 艇が主催団体から提供されたレースの時は、ハンドリングボートの規則に注意する。
- k. レース委員会への必要情報をチーフアンパイアに伝える。

### 10.2 得点関連事項とフィニッシュ時のペナルティー回転

アンパイアはフィニッシュ・ラインを離れる前に、フィニッシュ船がアンパイア

に何か質問がないか確認し、もしフィニッシュ船に与えるべき得点事項情報があれば、それを伝える。後刻、なにがしかの誤りが見つかった時に、それを訂正するのは困難だ。何故なら、その時の成績が、どの選手が次のレースに進めるかを決めてしまうからだ。

レース結果に影響を与えるかもしれない審問がある場合には、アンパイアはフィニッシュ船にそれを伝えなければならない。例えば、黒色と白色の旗が掲揚された、艇が誤ったコースの帆走をした、艇が抗議か救済要求している場合など。

艇が規則 28（コースの帆走）違反をして、帆走指示書に「レース委員会が 6 点を加点する」旨の項が記載されていない場合には（セクション 12.1）、アンパイアはフィニッシュ後、速やかに艇を抗議して、簡潔に審問を開く必要がある。

アンパイアが破損（ブレイクダウン）の旗を確認した時には、それ以外の手続きが用意（同意）されていない限り、フィニッシュ船にそれを報告する。なお、OCS はスタート船とフィニッシュ船の責任範疇であり、アンパイアが関与する必要はない。

#### フィニッシュ時のペナルティー回転

艇がフィニッシュ・ラインを横切った後にペナルティーを課されるか 1 回転ペナルティーを履行する場合、その艇はペナルティーを完了した後、フィニッシュする前に一旦、艇体がフィニッシュ・ラインのコース・サイドに完全に戻らなければならない（規則 44.2）。もし艇が二度フィニッシュ・ラインを横切った、または、ペナルティーを履行せずにフィニッシュした場合には、その艇をコールしているアンパイア（フィニッシュ船ではない）は、その艇にどのような得点を与えればよいか、理解しているはずだ。アンパイアはフィニッシュ船に以下のように伝えれば良い。

- a. 艇がペナルティーを履行して、再度フィニッシュ・ラインを横切った場合、艇は二度目に横切った際にフィニッシュしている（定義）。
- b. 艇がペナルティーを履行したが、再度ラインを横切らなかった場合、艇はフィニッシュしていないので DNF と記録される。  
これは、艇がペナルティーを履行している途中で再度ラインを通過した場合も同様である。Call K1 の Q&A4 を参照。
- c. アンパイアにペナルティーを課されたが履行しなかった場合、その艇は RTD と記録され、他の艇の得点はそれに応じて修正される（規則 D3.1(c)(d)）。
- d. DNF 艇と RTD 艇は、レースに参加資格のある艇数に等しい得点を与えられる。（規則 D3.1(a)）
- e. もし艇がフィニッシュの後、ペナルティーが無いにもかかわらず回転して、再度フィニッシュ・ラインを横切った場合、最初にラインを横切った時がフィニッシュとなる。

#### 10.3 一方のチームの艇がすべてフィニッシュした場合

一方のチームの艇がすべてフィニッシュした場合、そのときレース中のもう一方のチームの艇には、フィニッシュした場合に受けるであろう得点を与えられる（規則 D3.2）。アンパイアは、フィニッシュ船が気付いているかを確認して、もし適切であれば、まだ走っている艇に対して、すでに得点が決まったことと、早く次のレースのスタート・ラインに戻るよう指示をする。これにより、転覆して大きく遅れた艇があった等の場合でも、レース時間を節約できる。

#### 10.4 フィニッシュにおける選手との会話

フィニッシュ直後に選手が、規則の確認、または、判定に対する質問のためにアンパイアと話したがることがある。アンパイアはすぐにスタート・ラインに戻らなければならないが、もしアンパイアがインシデントを覚えていて、短時間で済

むのであれば、その会話は可能である。その際の良い進め方は、以下の通り。

- a. どちらのアンパイアが話をするかを決め、その後、インシデントと判定の理由を思い出すまで少しだけ時間をかける。特にレース前半で起こったインシデントをフィニッシュ時に思い出すのは、とても難しい。しかし、アンパイアが会話し、同意した上で判定していれば、思い出しやすい。
- b. アンパイアの RIB はフィニッシュ近くにいるが、自ら艇に近づかないようにする。会話をするのは、選手側の選択である。
- c. 艇が近づいてきたら、会話をするアンパイアは RIB の端に座ることで選手を見下す形にならずにすむ。アンパイアが艇を掴んでも良い。
- d. 選手が質問するように誘導し、アンパイアが回答する。アンパイアは見た事実を話し、判定の理由を説明する。
- e. 選手は反論するかもしれないが、意見が異なっても、アンパイアは見た事実に基づいての判定を、再度説明する。きわどい判定のインシデントでは、選手の側に立ち「あなたの意見は理解できる。もしあなたが見た通りだったとしたら、判定は異なっていたかもしれない」と答えることも有効である。
- f. もし選手が食い下がってきた場合には、レース後、陸上に戻ってからもう一度話をすることを提案する。
- g. もし会話をしているうちにアンパイアの過ちが分かった場合には、すぐに認め、それを詫げる。

もし選手が議論を始める、または事実について異論を続けるようであれば、次のレースのために戻らなければならないことを告げ、話は陸上でしようと提案して、すぐにスタート・ラインに向かう。他の RIB のアンパイアが先導することで、それを容易にすることもある。

#### 10.5 黒色と白色の旗の手順

黒色と白色の旗が掲揚されたレースのフィニッシュ後：

- a. そのレースのアンパイアは、インシデントをチーフアンパイアに報告するかを決める。もしその旗が、有利を得たことに関連することであれば（規則 D2.3(c)）、インシデントが発生した時点の艇の位置について、同意をとっておく。
- b. チャンプは、アンパイアの決定を当該チームとレース委員会に報告し、関与するチームが近くにいるようにする。
- c. チーフアンパイアは、審問をすぐに行うか、後で行うかを決定する。もし水上ですぐに行うのであれば、チーフアンパイアはプロテスト委員会のメンバーを指名する。
- d. チーフアンパイアの決定（または、後刻行うか）をチームに伝える。
- e. 審問をすぐに行わない場合、黒色と白色の旗を掲揚したアンパイアは、できるだけ早い機会に、起こった事実を記録しておく。それは、審問を進めるか否かを決定する時、また、審問の証拠として役に立つ。

黒色と白色の旗を掲揚したアンパイアが審問の際に抗議を提起することになる。

#### 10.6 赤色旗による抗議と救済要求

レース・エリアで発生したインシデントについて救済要求しようとする艇、または破損によって順位が変わった艇は、インシデントまたは破損の後、最初の妥当な機会に赤色旗を掲揚し、レース委員会またはアンパイアが気づくまで赤色旗を掲揚し続けなければならない（規則 D1.2(c)、D5.2）。また、艇は、レース中にアンパイアに判定されない規則について他艇を抗議するか、フィニッシュ時に赤色旗を掲揚していることがある。

赤色旗はそのような抗議または救済要求の際に掲揚されるものなので、レース委員会またはアンパイアに、それらが「抗議の対象になる」ことを伝えている。レ

ースケジュールに影響を与えるかもしれないので、アンパイアはフィニッシュ後、直ちに艇に質問をする必要がある。

アンパイアは赤色旗を掲揚している艇に近づき、赤色旗の理由を明らかにして、通常の抗議または救済要求の時と同じように、適切な行動をとる（以下を参照）。もしアンパイアが、艇がその抗議または救済要求をする資格がないと信じる時は、その旨を艇に伝える。しかし、艇が抗議または救済要求することに固執するのであれば、アンパイアは、艇がそうすることを拒絶することはできない。

審問が必要になった場合、チーフアンパイアはそれを知らされていなければならない。また、レース委員会は成績が抗議の結果に左右されることを知らされていなければならない。

ノックアウト・ステージで、その結果が次のレースに影響を与える場合には、直ちに審問を行うよう、早急にチーフアンパイアに助言しなければならない。そのような時、選手は陸に行く必要もないし、抗議または救済要求を書面にする必要もない。

#### **破損による赤色旗の場合**

当該艇は、規則 D5 に従ってレース委員会に要求を出す。それは、レース後に陸上でなされるかもしれない。もしその艇が水上に留まる必要がある場合には、アンパイアはレース委員会が艇の要求を認識しているかを確認する。

赤色旗を認識したアンパイアは、レース委員会に、その旗が規則通りに掲揚されたかを知らせ、次に破損したときの艇の位置やその破損がレース成績に影響を与えたか等を伝える。

帆走指示書では、規則 D5 に規定された破損の際の判定の手順を変更することができる。

#### **救済要求の赤色旗の場合**

アンパイアは救済要求を確認したら、それをチーフアンパイアに助言する。そして、赤色旗が正しく掲揚されたかどうか、要求が有効かどうか、レース成績が変わる可能性があるかどうかを助言することにより、チーフアンパイアはどのように手続きを進めるかを定めることができる。

両チームともに審問の可能性があることを知らされ、アンパイアは関連する証拠があれば、それを記録しておくべきである。審問が開かれる場合、両チームともに審問の当事者となり、平等に出席する。

#### **アンパイア規則以外の規則に対する赤色旗の場合**

アンパイアは、抗議を確認して、抗議が有効と信じるかどうか、およびレース成績が変わる可能性があるかどうかを含めて、チーフアンパイアに助言する。両チームともに審問の可能性があることを知らされ、チーフアンパイアはレーススケジュールを考慮して、いつどのように審問するかを定める。

#### **アンパイア規則に対する赤色旗の場合**

アンパイアは選手に対して、第2章、規則 31、42 および D2.5 についてはアンパイアによるオンザウォーターの判定であり、プロテスト委員会の事項ではないことを伝える。

もし選手が固執した場合には、アンパイアは抗議を認めて、チーフアンパイアと相手チームにそれを知らせる。その抗議が無効だとプロテスト委員会が決めるだろう時には特に、その審問は直ちに開始され、短時間で終わるだろう。

## 10.7 メモをとること

すべてのインシデントを長い一日の後で思い出すのは、不可能に近い。アンパイアは水上にノートを持参して短いメモかインシデントの図と判定を記しておく。それは後刻、参照するために役立つ。特に、艇が誤ったコースを帆走した、艇による赤色旗を認知した、黒色と白色の旗を掲揚した時になどだ。作図は、選手と陸上で話し合いをする際にとっても役立つ。ボイスレコーダーを使うこともある。

## 10.8 安全

RIB は、救助が必要な時には、救助艇として働く。そのような時には、アンパイアリングよりも安全に対する責任を優先する。

## 11 経験を通じた技術向上

レース後にインシデントを分析する際、アンパイアは以下に重点を置くべきだ。どの規則が適用されたのか。どの事実が判定を決めたのか。どのような決定的な動きを見て、述べたのか。正しく自信を持った判定のためにどの位置がベストだったのか。

また、アンパイアは、レース中の統制力、アンパイアが発議するペナルティー、その手続きといった総合的な能力を復習しておくべきだ。あらゆる任務に対して、微修正を繰り返すことが、得てして、技術向上の鍵になる。

### 11.1 観察、会話への集中

発生したことをすべて観察することは、レースの進行の速さの中において、単一の視点からでは不可能だ。アンパイアは、規則の適用のために必要な事実限定して観察し、述べることを心がけるべきだ。以下に4つのヒントを記す。

- a. アンパイアの会話をセクション7に記されている構成と内容に限定する。
- b. 航路権が変わる瞬間にキーワードを発する。例えば、航路権を手放す時の「Tacking」や、航路権を取得する「Done」。
- c. 判定を決定づける非航路権艇の行動を述べる。「直ちにに応じている」か「遅い」、「Doing all I can」か「Could do more」など（※和訳注：その他、「too late」、「not enough」など）。
- d. マーク際では必ず、規則18違反の適用を決定づける「in corridor（マークルーム帆走中）」または「Wide」を述べる。

### 11.2 インシデントをパターンで認識する

複雑なインシデントを発生する速度に合わせて正確にコールするのは困難である。アンパイアが初めて見るシーンであれば、なおさらである。レースの間、またはその日のレースが終わった後、アンパイアはあらゆる複雑なインシデントや抗議について、分析する時間を持つべきである。

そうすることにより、アンパイアはそのインシデントが繰り返される要素に馴染むことができ、適用される規則は何なのか、また、正しい判定を下すためにどのような行動をとればよいか、理解することができる。このような多くの要素はセクション8とチーム・レース コール・ブックに収められている。

### 11.3 3艇のオーバーラップ艇のインシデント

同じタックでオーバーラップしている3艇のインシデントでは、真ん中の艇Mが規則違反に問われることは、まれなことを知っておくと良い。レグの途中で、もし、Mが風下艇のLを避けていない場合で、風上艇のWも同様にMを避けていない場合には、Lが規則16.1に違反しているか、Wが規則11に違反している、Mは規則43.1(a)により免罪されるかもしれない。マーク際では、外側艇のLが規則18.2(b)に違反しているか、内側艇のWがマークルームを帆走していないために、規則11に違反しているかもしれない。

しかしながら、MとWの間に大きな間隔があり、MがLを避けていない場合には、インシデントはLとMの2艇間のものであり、Mが規則11に違反している可能性が高い。

#### 11.4 ゾーン（大きさ）の判断

2艇身は小さく、選手は早めにゾーンコールをすることが多い。アンパイアはそのレガッタで使用する艇のゾーンの大きさを予め確信しておくべきである。

以下の3つのヒントが助けになるだろう。

- a. 艇のバウがマークと並んだとき、ゾーンはその艇の1艇身後方ということになり、その艇の1艇身分は、はっきり識別できる。
- b. バウがマークと並んだ艇のすぐ後ろにもう1艇いる場合には、正確に2艇身が判る。
- c. マストの高さを水平に見れば、だいたい1.5艇身分である。

艇が減速しないマーク回航は、理想的な視角の位置取りができなかったアンパイアがゾーンを正確に判定するのに応用することができる。アンパイアが「ゾーン」と声を発してから艇のバウがマークに到達するまでの時間で、その大会における2艇身の長さを測ることができる。

正確な位置取りと練習で、難しいゾーン判定がより正確になる。艇がスターボードラウンディングのマーク1に接近している時、Fは、先に、マークの真風上にいるようにする。この位置から、両方のタックのゾーンを見る視角が得られ、かつ、オーバーラップしている艇がラフした際の艇の間隔を見ることができる。

#### 11.5 マークでのインシデント：マーク3でのヒント

マークでのインシデントは艇が密集しているので、より複雑である。他艇を減速させる艇もいるだろうし、A節とB節の規則に加えて、C節も適用される。

まず、RIBは静止しているほうが良い（セクション4）。アンパイアは、判定の要素となる情報に絞って、会話を省略（短縮）する。レース後に行う複雑なインシデントの復習（見直し）は、将来の感知力やパターン認識向上の役に立つ。

以下は、マーク際のインシデントで、判定を簡潔化するためのガイドになる。

**マークルームを得る資格がある艇が非航路権艇の場合**、ほとんどの判定は、その艇が「In mark-room, In corridor」か「Wide」かによる（セクション8.7）。その艇が「In mark-room」で避けていなかった場合には、規則43.1(b)により免罪され、もう一方の艇が規則18.2(a)か(b)の違反となる。もしその艇が「Wide」だった場合には、避けていないことになり規則違反となる。

**マークルームを得る資格がある艇が航路権艇の場合**、ほとんどの判定は、規則18ではなく、A節またはB節の規則に基づく。マークルームを得る資格がある航路権艇が、操船中に「In corridor」であれば、規則15、16のいかなる規則違反も免罪される。

**マークルームを得る資格がある艇のプロパー・コースがマークに近づくことではなくなった場合**、艇が得る資格のあるマークルームには、マークへ向かうためのルームは含まれない。マークルームを得る資格がある艇が、マーク3の風下にて、他艇を自艇とマークの間に入れたいために、マーク4に向かうためのプロパー・コースより風上へラフする場合には、規則16.1に従わなければならない。マーク2でも同じようなことが起こる。セクション8.6を参照。

**代表的な会話** 艇Xが艇Aにマークルームを与える時は以下の通り。

- a. アンパイアはマークルームを与える義務について同意する。Aのアンパイア

- ：「Zone」、Xのアンパイア：「Give you mark-room」。
- b. Aのアンパイアは、規則 43.1(b)が適用されるかどうかについて声かけを続ける。「In mark-room, In corridor」または「Wide」。
  - c. Aが「In corridor」の時、Xのアンパイアは「(Not) Giving mark-room」というように発し、Xが規則 18.2(a)または(b)に違反をしていないか判定する。
  - d. Aが「Wide」の時、会話は「Holding」か「Changing」、および、「避けている」か「避けていない」を繰り返し、インシデントは規則 18ではなく、A節とB節の規則により判定される。
  - e. マーク 1 で内側艇がマークを通過してもタックしなかった時、または、マーク 2、3 でマークルームが与えられ終わった時は、「18 off」がコールされる。
  - f. 「17 on/off」は、マークの手前で同意され、ゾーンの中でオーバーラップが始まったか解けるたびに、更新される。

### マーク 3 でのマークルーム

マーク 3 に艇が殺到している時は、アンパイアはすべてのペアについてマークルームの関係を認識する必要がある。多くのアンパイアは、このような時、権利義務に基づくマークルームの順番を素早くコールする。例えば、「Y、A、X、C、B、Z」のように。このような時、2 艇の RIB は、F が前方と内側、B が後方と外側を見ることで、少し単純化できる。

チームが色分けされていれば、「青、赤、赤、青」のように単純化できる。

マーク 3 がスターボードに見て回航するマークの場合には、マークに接近する内側艇が非航路権艇になるので、規則 43.1(b)に基づく免罪に関する「In mark-room, In corridor」のコールが必要となる。

しかし、マーク 3 がポートに見て回航するマークの場合には、内側艇が航路権艇になるのでラフして相手艇をマークから連れ出すことができる。この時、「X 18 off」のように、艇がゾーンから出てしまうのを監視するのが重要だ。その艇が再度ゾーンに入った時は、他の全艇に対してマークルームを与えなければならないかもしれない。「X は、全艇にマークルーム！ : X Mark-room to all」。

艇団が束になっていて、ある外側艇がマークと同じ高さにいるが、ゾーンの外にいる。その艇がコースを変えてゾーンに入ったとき、それまでの後続艇が内側にオーバーラップすることがある。これは、最初にゾーンに入った艇が航路権艇で、マークを「Wide」で回航しているときに起こりやすい。Bのアンパイアは、外側艇がゾーンに入った時に、後続艇とオーバーラップが発生したかの判定を下すための良い視角を得る。そのようなインシデントが起こりそうな時、Fはマーク 3 の風下へ行き、良い視角を得るようにするのも良い。

### ペナルティーを履行したとしても有利となる場合

マーク際（フィニッシュ・マークを含む）で、一方のチームがペナルティーを履行したにもかかわらず有利を得ている場合がある。艇団が密集していて、特にマーク 1 と 3 で、ある艇が相手艇のマーク回航を妨げ、その艇がペナルティーを履行したとしても、ペナルティーを履行した艇のチームが有利となる場合、どのような判定を下すかを明確にするために、アンパイアはマークにアプローチしている艇団の状態を記憶しておく。アンパイアがそれを声に出すことでインシデントを思い出しやすくなる。

## 11.6 接戦でのフィニッシュアプローチ

艇団がフィニッシュに向かっている時は、コールがレースを決定づけることになるので、正確な判定が重要になる。艇の動きは激しく、負けているチームは、逆転するために相手にペナルティーを与えることを含め、何でもやってくる。判定は直ちに発せられなければならない。

インシデントは、急激なコース変更による規則 16.1 違反、規則 42 違反となるロールタックやロック、後方からオーバーラップすることによる規則 15 違反、フィニッシュ・マークのゾーン内でのタック、風位を越えた後にクロスホールドのコースにならない下受けタック（タッキング中）、等である。アンパイアは、負けているチームの操船が攻撃的になり、自ら 1 回転ペナルティーを履行するよりも抗議したがること、一方で、勝っているチームが軽率な規則違反を犯すことがあることを予想しておく。

集中と会話の度合いも高める。アンパイアは、負けているチームがレースに勝つための順位取りを理解して、そのためにどのような操船をするかに注意を払う。助手はその判断をリードする。

早めに F がフィニッシュ・ラインの風上かつ適切な側に、B が反対側の後半艇団の後方または同じ高さに位置取りすることで、即時の判定のための、最高の視角を得ることができる（セクション 4）。

#### 11.7 役割交代

RIB 上の二人のアンパイアは、通常、一日を通じて一緒に、コースの同じ側を担当する。練習と慣れが意思決定の質を向上させるからだ。ドライバーと助手は交代するが、頻繁にならないようにする。担当艇を間違えるような誤りが、交代直後に起こりやすい。

ただし、長い一日の中で集中力が欠如し始めた時は例外だ。パートナーの RIB とのポジション交代や乗員のペアリング変更は、集中力を復活させる。長い一日が想定されたら、一日の真ん中あたりで一度そのような変更をするのが望ましい。

#### 11.8 技術向上：個人としてチームとして

経験と技術向上は、議論、位置分析、アンパイアの会話、判定から得られる。肯定的または否定的な意見に対して開放的であり、自分の強みと弱みを認識することが、アンパイアの技術向上を加速させる。

レースの合間に RIB 上の二人のアンパイアは、会話、判定、RIB の位置取りの質について簡潔に意見交換し、次のレースで改善すべき点を認識すべきである。この議論では、お互いを責めないように。その目的は、選手や大会に対して、できるだけ優れたアンパイアリングを提供することである。複雑なコールや不同意事項は、抗議の有無にかかわらず、復習しておくべきである。規則 42 についても議論しておく。

時間があれば、2 艇の RIB 間でも同様な会話をしておく。それによって両方の RIB が同じ判定の観点を持っていることを確認できる。

その日の最後の打合せでは、アンパイアは技術向上のための機会となるものや難題について議論をしておく。興味深いコールを共有することは、アンパイアチームにとって有意義である。

#### 11.9 アンパイアの個人総合能力

アンパイアは 100% の精度を持って、毎日を終えたいと願っている。しかしながら、どのようなスポーツの最高のアンパイアであっても、判定ミスをする。大事なものは、失敗に対してアンパイアがいかに対処するかだ。

アンパイアは起こった失敗を受け入れなければならないが、それを気に病んだり、判定や自信に影響を及ぼすことは許されない。その代わりに、アンパイアは何故失敗が起こったのかを思い起こし、二度と同じ失敗をしないためにどうすればよいかを考える。

一般的に、見直しておくの良い技量は、適切にレースを統制したか、選手に良いサービスを提供したか、複雑なインシデントを含むすべての抗議に対して良い位置から速やかに落ち着いて判定を下したか、である。

いくつかの一般的な見直しには、以下を含む。

- a. スポーツマンシップ違反を含むアンパイアが発議するペナルティーは、確固として、正しかったか。軽風下で、正確に、一貫性を持って規則 42 を判定できたか。
- b. ドライブと位置取りは、適切だったか。他の RIB と上手に協業できたか。
- c. ドライバーと助手の不同意を、その時、正しく扱うことができたか。そして、レース後に、再発防止策を講じることができたか。
- d. アンパイアとプロテスト委員会の手順、レース委員会とフィニッシュ船との連絡は適切に対処できたか。

究極的には、アンパイアは、スポーツを楽しみ、最善の技量でアンパイアリングを行いながら、技術向上の機会を得ることを目的とすべきである。セクション 3.6 のチェックリストは、これらの目的を達成することを助けるのに役立つ。

## 12 チーフアンパイアの役割

チーフアンパイアはアンパイアチームのリーダーであり、アンパイアチームが大会、選手、レース委員会、その他ボランティアスタッフに提供するすべての質について責任がある。チーフアンパイアはまた、アンパイアの経験値と技術の向上、および彼らが必要とする装備や機材が揃っていることを確実にしておく責任がある。

大会ディレクターがレーススケジュールや大会の形式を決める際に、チーフアンパイアやレース委員長に相談するのは、一般的である。

### 12.1 準備：レース公示、帆走指示書

レガッタの前に、チーフアンパイアはレース公示と帆走指示書に目を通しておくべきである。

**形式：**帆走指示書には、大会の形式とステージが記載されていなければならない。付則 D4 に定義されている得点方法を記す必要はないが、変更や特別な得点規則は帆走指示書に記載しなければならない（規則 D4.2(a)）。

2 回以上のラウンドロビン・ステージが行われる場合、帆走指示書に記載されていれば、前のステージの成績を、次のステージに繰り越せる（規則 D4.3(c)）。そのような場合、後のステージの勝ち数の方が、重きを置かれることもある。例えば、帆走指示書に次のように記載することもできる。「ステージ 2 で順位付けを行う際には、ステージ 2 での勝ち数を 1.5 倍とし、それにステージ 1 の勝ち数を加算する。」

**アンパイア：**帆走指示書には、レースがアンパイア制で行われる旨、記載されなければならない。規則 20 で声かけに加えて腕信号を必要とする場合には、帆走指示書に「規則 20 を規則 D1.1(d)に記載の通り変更する。」と記載されなければならない。

**コースの帆走をしなかった艇の得点：**新規則 A5.1 では、コースの帆走をしなかった艇には、レース委員会は審問なしに、それに応じた得点を記録しなければならないとしている。一方、規則 D3.1(a)では、審問なしの場合の得点は、その艇のフィニッシュ順位とする、としている。従って、規則 28.1 違反で 6 点を加算するためには審問が必要になる（規則 D3.1(e)(1)）。その審問は、アンパイアが次のレースに行くのを遅らせることになり、規則 A5.1 が意図した簡略化に反することになる。

従って、以下のように、帆走指示書にレース委員会が審問なしに得点を記録できる旨、記載することが推奨される。

「規則 D3.1(b)に以下を追加する。『艇がコースの帆走をしなかったことで NSC と記録された場合、その艇の得点到 6 点を加えなければならない。これは規則 A5.2 を変更している。』」

また、帆走指示書には、審問なしに艇の得点到 6 点が加えられる規則違反を特定して、「これは規則 A5.1 を変更している。」と記載しなければならない。スタート信号後、指定された時間より後に艇はスタートしてはならないというような規則も同様である。

**ペナルティーの変形版：**いくつかのキールボートのチーム・レースでは、帆走指示書で 1 回転ペナルティーを 1 回のタック（風下に向かうレグの時）、または 1 回のジャイブ（風上に向かうレグの時）に変更し、また、2 回転ペナルティーを 1 回転ペナルティーに変更している。

## 12.2 他のレース運営者との打合せ

会場に到着したら、チーフアンパイアは大会ディレクターとレース委員長に会い、いつ、どのように大会形式の決定がなされるのか、どこで選手ブリーフィングが行われるのか、ブリーフィングでのチーフアンパイアの役割等、打合せをしておく必要がある。

この打合せで、チーフアンパイアは、以下のことも済ませておく。

- a. アンパイア関連事項を確認する。RIB、給油、無線や旗等の機材の取り扱い、飲み物とランチの調達、アンパイアチームの支払い清算、交通手段など。
- b. サポートの同意をとっておく。レース委員会は、アンパイアチームから進行に関する決定事項や行動のサジェストが欲しい（レースの中止判断、レースのスタート時間、マーク移動のサジェスト等）。アンパイアは、以下についてフィニッシュ船に確認をとる旨伝えておく。規則 28.1 に違反したと思われる艇、二度以上フィニッシュ・ラインを横切った艇の順位、抗議があるレース。
- c. 得点記録者と話をする。チーム・レースの得点規則についての知識を確認する。また、得点、成績、レース結果についてアンパイアからアシストを申し出た場合の同意もとっておく。また、規則 28.1 違反の際の得点方法についても確認をとっておく（セクション 12.1 参照）。
- d. レースの合間で遅れを生じさせないための策や次のレースの予告信号がいつ発せられるかについて、レース委員長と同意を得ておく。レース委員長は、アンパイアがフィニッシュ・ラインでの会話を終えるのを待つことなく次の予告信号を発することで、アンパイアを次のスタートに呼び戻すのが通例である。

チーフアンパイアは、レース委員長が考えているコース設定やスタート時間の間隔などをあらかじめ理解しておくべきである。チーフアンパイアは、アンパイアローテーションなど、進行に影響を与える動きがあれば、予めレース委員長に知らせておく。

## 12.3 アンパイアチーム内の役割

以下の役割がチーム内に振り分けられる。

- |                    |                     |
|--------------------|---------------------|
| a. プロテスト委員長        | h. RIB の燃料、鍵        |
| b. レース委員長との連絡      | i. アンパイアの機材（旗、無線機等） |
| c. 帆走指示書と Q&A      | j. 艇と供給品            |
| d. アンパイアペアリング      | k. 飲み物とランチ          |
| e. 選手との事後ブリーフィング   | l. 夕食のプラン           |
| f. アンパイアの事後ブリーフィング | m. 支払い              |
| g. 公式掲示板と成績        |                     |

大会がノックアウト・ステージで終わる場合、チーフアンパイアは通常、セミファイナルとファイナルのアンパイアペアリングを決める。その際には、レガッタの早期に一緒になったアンパイアをペアにすることがある。チーフアンパイアは国際バランスや利害関係を鑑みてペアリングをする必要がある。結果として、アンパイアペアリングにはチーフアンパイアが責任を持つことが多い。

#### 12.4 アンパイアミーティング：打合せすべき事項のチェックリスト

##### レースが始まる前の、最初のアンパイアミーティング

- a. 歓迎と紹介、アセスメントを行うアンパイアの確認。
- b. アンパイアの役割の分担。
- c. 大会形式。
- d. 予定されているスケジュール（アンパイアミーティングを含む）。
- e. レガッタのキーパーソンの紹介と彼らからの要望。
- f. 大会やレース進行に関するフィードバック方法。
- g. レース毎のRIBの数。特に、常に2艇のRIBがない場合のコース取り。チャンプの役割。
- h. 標準に無い帆走指示書の内容。大会規則やアンパイアの責務。
- i. 予想される重要で難しいコール。規則42やイベント・コール。
- j. アンパイアが発議するペナルティー。特に、スポーツマンシップの対応。
- k. RIBと機材について。修理、給油、ゴミ、無線のチャンネルと充電。
- l. 艇が供給されていることの確認。インスペクション。
- m. スペア艇と装備。破損の報告と修理の手続き。
- n. ダメージチェックとそれに関するアンパイアの手続き。
- o. ランチと飲み物の手配。
- p. 安全と医療体制並びにアンパイアの義務について。

##### 毎朝のアンパイアミーティング：その日のプランを確認する。

- a. 天気予報。
- b. その日のスケジュール（チーフアンパイアは、事前にレース委員会とのミーティングに出席している）。
- c. アンパイアペアリング、配置、チャンプ。
- d. 大会ディレクターまたはレース委員長からの要望。
- e. 一日の終わりと夕方の予定。

##### レース後のミーティング：レース中に起こったこと、およびアンパイアリングの技量と質を向上させる機会を振り返る。

- a. うまくいったこと、難しかったこと、学んだこと。
- b. 特殊な、または有意義なコールや会話。
- c. アンパイアチームが明日のために向上させることができる事項。
- d. 選手や大会運営へのフィードバック。

#### 12.5 選手とのブリーフィング

レガッタの最初にチーフアンパイアから選手に対して行われるブリーフィングの内容は、選手の年齢や経験に応じたものにすべきである。ブリーフィングは短い方がよい。選手に求められる情報は公示されているし、ブリーフィングで繰り返す必要はない。よって、以下の内容が適切である。

- a. アンパイアチームを紹介する。装備の交換のような選手に関する事項の担当アンパイアがいれば、強調しておく。
- b. 供給された艇に対して、調整できること、できないことを明確にする。
- c. 公示済み文書を確認して、もし変更が入っていたら、それを強調しておく。
- d. ローカルなルールや事項をアドバイスする。
- e. スポーツマンシップが話題になれば、その違反行為をはっきり述べる。
- f. 初心者のために、抗議、ペナルティーおよびアンパイアの判定の手順を説明

- する。
- g. フィニッシュ後、コールに対して質問しても良いこと、ただし、長時間になるものはその日が終わるまで待つように、と選手に再認識させておく。
  - h. コールについて、いつ陸上でアンパイアと話ができるか、明言しておく。

#### 12.6 イベント・コール

まれに起こることだが、チーフアンパイアは、その大会でアンパイアまたは選手の間で発生する不確かな事項について、どのような規則を適用すべきか、判断を下すことがある。そのような時、一貫性を持って適用されることを担保するために発出するのが「イベント・コール」である。

そのインシデントは放っておくわけにはいかないが、過去のどのようなコールやケースにも載っていない。それは、その場所特有の地形（障害物）によるものかもしれないし、過去の大会で起こった不明瞭な事項、またはその大会で突発したものかもしれない。

「イベント・コール」は、その大会でのみ使われる。大会後に WS のレースオフィシャルマネージャーへ課題として報告、提案され、チーム・レース競技規則作業部会によって再検討される。作業部会は、その「イベント・コール」を「ラビット・レスポンス」として発行するか、または、適当ではないとして棄却する。

### 13 得点

得点は、レース委員会の責任事項だが、時に、得点管理者がチーム・レースの得点規則に不慣れなことがある。もし要求された場合には、得点が正しいことを確認する助言者として、アンパイアメンバーの一人が指名されることがある。

#### 13.1 レースの得点

各艇は、コースを正しく帆走したか、OCS だったかにかかわらず、フィニッシュした艇は、フィニッシュ順位と同じ得点が記録される。フィニッシュしなかったか、フィニッシュ後にリタイヤした艇は、最下位艇と同じ得点が記録される（規則 D3.1(a)）。

中には、ペナルティーで加点される艇もあり（規則 D3.1(b)と D3.1(e)）、その結果、合計得点の少ない方のチームがそのレースの勝者となる。合計得点が等しい場合には、1 位を取らなかったチームが勝者となる（規則 D3.3）。

一方のチームの全艇がフィニッシュしたか、リタイヤしたか、またはスタートしなかった場合、もう一方のレース中のチームの艇には、フィニッシュした場合に受けるであろう得点が記録される（規則 D3.2）。彼らはフィニッシュする必要はない。これが、レーススケジュール管理を容易にし、フィニッシュ・ウィンドウ・タイム・リミットの必要性をなくしてくれる。

フィニッシュ船は、フィニッシュ・ラインを横切った艇をその順番のまま、複数回横切ったものも含めて記録する。艇がペナルティーを履行して再度フィニッシュ・ラインを横切った時には、担当アンパイアは、どの横切りが順位を決めるものになるのかフィニッシュ船にアドバイスする責任がある（セクション 10.2）。

毎レース終了後、得点管理者はチームの得点を計算し、勝者を決めて、抗議の対象か否かを確認する。スタート船は OCS による 10 点加算の艇があれば、それを得点管理者に知らせなければならない（規則 D3.1(b)）。得点管理者がフィニッシュ船にいない場合には、フィニッシュ船は艇のフィニッシュ順位、規則 28（コースの帆走）違反により 6 点加算のペナルティーを受ける艇（規則 D3.1(e)(1)）、抗議の対象になると思われる結果を、得点管理者に伝えなければならない。

レース委員会は、レースの合間に選手が集まる場所に、速やかにレース結果を掲示する。それはオンラインでもよい。選手は、結果が正しくないと思えばすぐに問い合わせることができる。得点管理者は得点を再確認して、適切な場合には、次のステージに進む前に訂正することができる。

### 13.2 OCS 艇の得点

OCS 艇は、戻って正しくスタートしなければならない。もしそうしなかった場合には、フィニッシュ順位に等しい得点（規則 D3.1(a)）に、OCS として 10 点が加算される（規則 D3.1(b)）。もし 3 位でフィニッシュすれば、13 点ということになる（3+10）。

ただし、OCS 艇がスタート信号後できるだけ早くリタイヤした場合にのみ例外とする（例：沈してしまった、またはスタートするために戻っている時に装備が破損した等）。その艇は、そのレースには一切参加していないので、最下位艇と同じ点が与えられ（規則 D3.1(a)）、ペナルティーの加算はない（規則 D3.1(b)）。

レースの最中に、スタート船は得点管理者に、フィニッシュの順位得点に 10 点が加算されるべき OCS 艇を知らせておく。

### 13.3 コースの帆走をしなかった艇の得点

正しくコースの帆走をしなかった艇には、フィニッシュ順位に等しい得点に、規則 28 違反により 6 点が加えられた得点が記録される（規則 D3.1(e)(1)）。もしその艇が 3 位でフィニッシュしたら、得点は 9 点になる（3+6）。

もしセクション 12.1 に記されているように帆走指示書に記載されていれば、6 点の加算はレース委員会によってなされる。そうでない場合には、フィニッシュ後にアンパイアが艇を抗議し、速やかに簡潔な審問を開き、事実同意をして、その艇に 6 点を加える必要がある（規則 D1.2(e)）。

6 点加算のペナルティーが課されたとしても、その艇のチームが有利となる場合には、審問でさらなるペナルティーが課されることがある（規則 D3.1(e)(2)）。

### 13.4 その他、審問によるペナルティー – 規則 D3.1(e)

もし艇がレース中に規則違反をして、ペナルティーを履行せず、免罪もされない場合には、艇の得点に 6 点が加算される（規則 D3.1(e)(1)）。これは、例えば、規則 28 違反だけではなく、帆走指示書違反のような時にも適用される。

たとえペナルティーを履行したとしても（課されたとしても）、その艇またはチームが規則違反により有利となる場合、得点は加算される（規則 D3.1(e)(2)）。これは、追加の回転ペナルティーでは、獲得した有利を逆転できない時に適用され、黒色と白色の旗が掲揚される。艇が規則 28 に違反した時に適用されることもある。

もし艇が規則 1、2、損傷傷害を伴う 14、またはレース中以外に規則に違反した場合には、プロテスト委員会は 0.5 またはそれ以上のチームの勝ち数を減ずるペナルティーを課することができる（規則 D3.1(e)(3)）。このペナルティーは、他のチームのレース成績や得点に影響を与えることなく、当該チームの順位を下げることができる。これは、レースの進行に影響を及ぼすことはない。

### 13.5 アンパイア RIB または運営艇の妨害による救済要求

艇は、アンパイアが処置したこと、処置しなかったことについて救済要求することはできない（規則 D2.6）。

プロテスト委員会は、RIB や運営艇が艇を著しく妨害をしたかもしれない場合に

は、救済を与えることを考慮することができる（規則 2.6(c)）。そう判断した時は両方のチームが審問の当事者となり、規則 62.1 が適用される場合には、その救済の判決は、関与したすべてのチームに対して公平なものでなければならない。

艇には、障害物を避け、注意する責任がある。それを怠った場合には、その妨害が「その艇の過失ではなく」という救済の要件を満たさないことがある。妨害がレースの初期に起こったものであれば、そのレースの中止や再レースは勝ったチームにとって公平とは言えない。だが、レース終盤で起こり、艇が回避することができず、それにより明らかに勝敗が逆転してしまったような場合には、なにがしかの救済が適切だろう。

救済の審問では、妨害してしまったアンパイアは、プロテスト委員会のメンバーに入るべきではなく、証人として証言を述べるべきである。

### 13.6 ラウンドロビンの得点とタイブレイク

ラウンドロビン・ステージでは、チームは 1 つ以上のグループに分けられ、各々のグループで 1 回以上の総当たり戦を行う（規則 D4.1(b)）。

グループ内の順位は、勝ち数をもとに決められる。従って、審問により勝ち数が減じられることは、そのステージにおけるチーム成績に大きな影響を及ぼす。ラウンドロビンで、同じグループ内に、完了したレース数が異なるチームがある場合には、レースの勝率で順位を付ける（規則 D4.3(a)）。

ラウンドロビン・ステージにおけるタイは、規則 D4.4 に基づいて解かれる。タイが部分的に解けた場合、残っているタイは、再び規則 D4.4(a)(1)に戻って解かれる。例えば、A、B、C が勝ち数でタイになり、規則 D4.4(a)(2)で C が A と B の下位になった場合（まだ A と B のタイは残っている）、規則 D4.4(a)が A と B の間に、(1)から順に最初から適用される。

### 13.7 ラウンドロビンが途中で打ち切られた場合

ラウンドロビンの途中終了は、すべてのチームに対して公平とは言えない（いくつかのチームは比較的勝ちやすいレースだったこともあり得る）。従って、完遂できないかもしれないラウンドロビンは始めない方がよい。しかし、一日以上を費やすような大きなラウンドロビンでは、期待していた風が吹かないこともある。そのような時には、ラウンドロビンを途中で打ち切らなければならないこともある。

もしラウンドロビンが、予定レースの 80%未満しか完了できなかった場合には、その成績はステージの勝敗に含めてはならない。ただし、そのラウンドロビン内で互いに帆走したチーム間のタイを解くためには使用される（規則 D4.3(b)）。従って、レース委員会は、一旦そのラウンドロビンが始まったら 80%以上を完了させて成績が出るようにスケジュールすべきである。

### 13.8 ノックアウト・ステージでの得点

完遂されたノックアウト・ステージは、そのまま得点が記録される。ラウンドで勝ったチームは負けたチームよりも上位の順位を付けなければならない。ラウンドで負けて、再び帆走することのないチームは、同じ順位を付けなければならない（規則 D4.5(c)(1)と(2)）。

3、4 位を決める 3 位決定戦はよく行われる。もし主催者が準々決勝での敗者の順位を決めたい場合には、帆走指示書に、その手順を明記しなければならない。

時に、ノックアウトが完遂できないことがあるが、大会は得点を記録して勝者を決めなければならない。以下に 2 つの起こり得るシナリオを記す。

**a. マッチが完遂前に打ち切られた場合**

勝ち数が多いチームが勝者となる。もし同じ勝ち数の場合は、最後のレースに勝った方が、勝者となる（規則 D4.5(b)）。

**b. ラウンドの得点が記録されなかった場合**

ノックアウトのラウンドは、それぞれのマッチで少なくとも 1 レースが実施されなければ得点が記録されることはない（規則 D4.5(a)）。

ラウンドの得点が記録されなかった場合には、チームは前のステージの成績に基づいて順位が付けられる（規則 D4.5(c)(3)）。

当該艇が前のステージで同じグループにいなかった場合、異なるステージから上がってきたチームは、それぞれのグループの成績に基づいて別々に順位が付けられる。従って、最終成績で、2 チームが優勝、2 チームが 2 位ということが起こり得る（規則 D4.5(c)(3)）。

**13.9 破損後の得点調整**

艇が主催者から提供され、破損が発生した場合、規則 D5 はその艇に得点変更の要求を許している。艇は破損後の最初の妥当な機会に赤色旗を掲揚し、可能であれば、レースを続けなければならない。

得点調整を受けるためには、その破損が明らかな影響を及ぼしたこと、および選手に過失がないことが満たされなければならない（規則 D5.4）。「選手の過失の有無」の一般的なガイダンスは規則 D5.5 に記されている（レガッタによってはボートの取り扱いについて特別なガイダンスを用意していることもある）。一般的には、艇を受けとった際に選手がチェックできたはずの破損については、選手の過失なしとはみなされない。

帆走指示書に他の記述がない限り、破損の判断はレース委員会によって判断される。レースを遅らせることなく、破損とその影響を適切に調べる。判定は対戦しているチームに対してできる限り公平でなければならない。再レースや破損時の位置の得点を与えることもある。艇は、レース委員会の判定が正しくないと感じる場合には、救済を要求することができる。

**14 アンパイアリングの変則スタイル**

WS では、たとえ決勝戦で資源（RIB、アンパイア）の余裕があった場合でも、二人のアンパイアが乗った 2 艇の RIB を使用することを推奨している。これにより、どのような形式のチーム・レースでも、一貫した簡潔な手法でカバーすることができる。主催者により用意されたアンパイア数は、少なかったり、多かったりすることがある。そのような時は、チーフアンパイアは、標準の位置取りプランに、特殊な変更を加えることができる。

**14.1 資源不足でのアンパイアリング**

1 レースに 1 艇の RIB しかない場合、この RIB は、すべてのインシデントに対して判断を下せる視界を確保すべく、必要に応じて位置を調整しながら、通常「FL = 左前」のルートを取るべきである（セクション 2.5）。ただし、レグ 5 では左右のサイドを変える方が良い（ただし、前の位置はキープ）。この位置からアンパイアは前半艇団のスターンをチェックしながら、後半艇団のマーク 4 におけるゾーンをコールすることができる。

そのような大会では、特別にもう 1 艇、通常「フローター」と呼ばれる RIB を用意できると良い。3v3 の場合、フローターは右後方位置でレースに加わり、少なくともマーク 1 まで、できれば、スタート・ラインに近づくレグ 3 までカバーする。この位置は、今のレースを離れて、次のレースのスタートに加わることができる場所である。レースが接戦であれば、フローターはそのままフィニッシュまでついて行くことを選択することもできる。

4v4 で、実力が伯仲したチーム同士の対戦の場合には、フローターは最終レグで第2の RIB として配置につくべきである。このレグでレースが決まることが多いからだ。

レースに二人のアンパイア（または一人のアンパイアと一人の研修生）しかいない場合、1つの RIB に一緒に乗る方が良い。2艇の RIB から各々のアンパイアが見るよりも信頼できる判定が下せるのに加えて、アンパイアの通常の会話ができる。ドライバーが運転して、助手が信号を発するので、判定の発信も容易だ。経験豊富なアンパイアであれば、研修生に教えることもできる（セクション 15.3）。複数のインシデントが発生したら、各々のアンパイアが異なるインシデントを見る（セクション 7.11）。

経験豊富なアンパイアであれば、一人でも良い仕事ができる。一人ですべての艇を見なければならず、いくつかのインシデントは見損ねるかもしれないが、RIB を適切な位置に持っていければ、レースを決定づけるすべてのインシデントに対して即時の判定が下せる。

#### 14.2 アンパイアと RIB に余裕がある場合

2艇の RIB は、2v2、3v3 のレースをカバーするには、常に十分な数である。4v4 の OP 級のチーム・レースでも 2艇の RIB が推奨される。4v4 でマークに殺到したような時、RIB が多すぎるとインシデントの位置に留まるのが困難になる。どの RIB がどのインシデントに対して判定すべきか分からなくなり、コールのミスにもつながる。

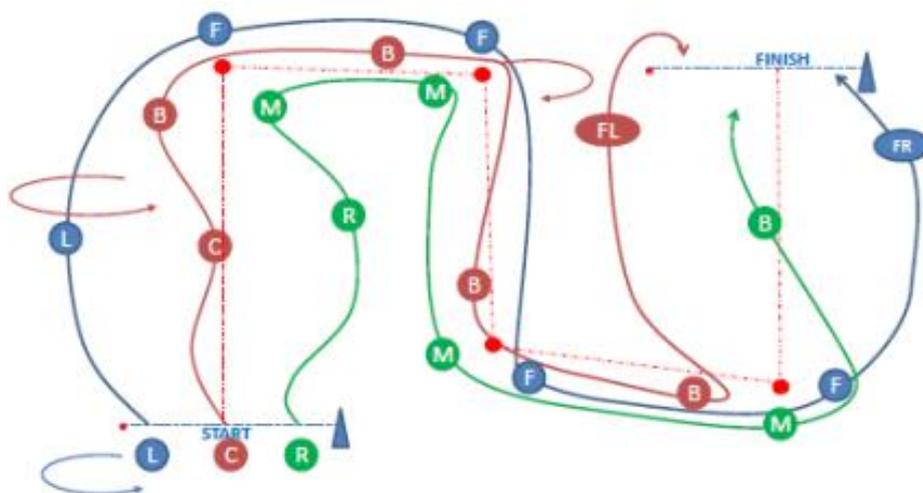
とは言え、キールボートや高速ディンギーによる 4v4 チーム・レースを完全にカバーするためには、3番目の「middle : M」の RIB があれば助かる。セクション 14.4 に、この場合の RIB の位置取りを示す。

また、ノックアウト・ステージでアンパイア数に余裕があれば、各々の RIB に専任ドライバーとして乗せることで、他のアンパイアは会話と判定に集中でき、アンパイアリングの質を向上させることができる。

#### 14.3 陸上アンパイア

大きなレガッタでは、水上以外にアンパイアを用意することがある。そのアンパイアは陸上にいて、助言を与えることで、チーフアンパイアや運営担当者をサポートする。また、選手の要求や審問スケジュール管理を行う。専任でも良いし、アンパイアチーム内でローテーションしても良い。

#### 14.4 4v4 チーム・レースでの 3RIB アンパイアの位置取り (S 字型コース)



3艇の RIB のルートは以下の通り。

1. **Pin RIB(青)** 標準の 2RIB と同様のルートをとる。
  - a. 左=Lで始まり、レグ1の終わりに前=Fになり、マーク1の風上側へ。

- b. レグ 2、3、4 では F で前方の 2 艇（または 3 艇）をコールし、先頭艇がマーク 3 に到達する前に、レグ 4 のラインを横切る。
- c. レグ 5 では前方の右=FR につく。

**2. Start Boat RIB(緑)** 標準の 2RIB と似たルートをとる。

- a. 右=R で始まり、マーク 1 に接近する時に後方の右=BR へ（中央=C ではない）。針路を変えて、レグ 2 では風下側で中間=M の位置。
- b. レグ 3 では中間=M で、マーク 3 から十分に離れ、マークを回航していく後半フリートの風下側につく。
- c. マーク 4 ではすべての艇の回航が終わるまで留まり、レグ 5 では後方の中央=BC に位置取りする。

**3. Center RIB(茶)** レグ 5 まで後半のフリートをカバーする。

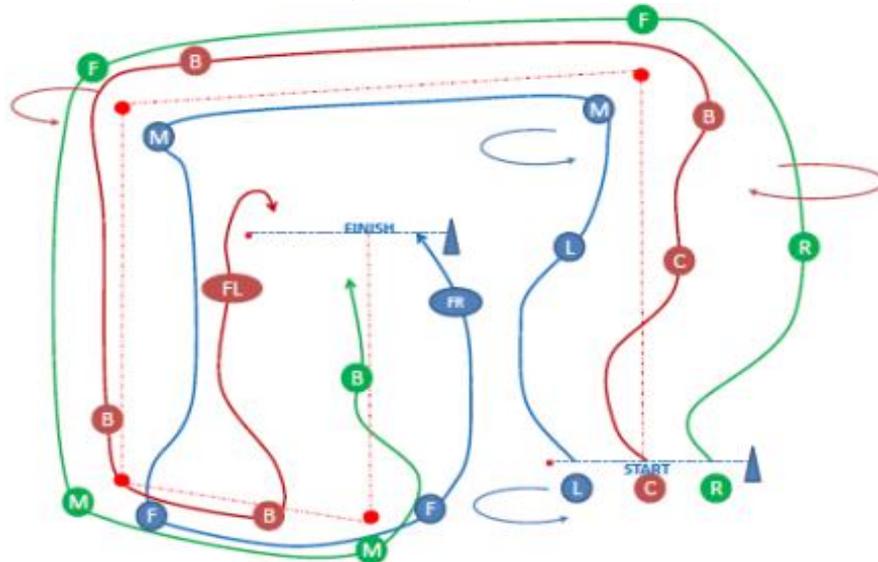
- a. 中央=C で始まるが、レグ 1 では Pin RIB が前方に移動し始めたら左=L に移動する。
- b. マーク 1 では後方の左=BL。マーク 1 を最後まで見て、レグ 2 では風上側を通る。
- c. マーク 2 ではすぐにベア・アウェイしない艇を引き継ぐために十分に前方につく。
- d. レグ 3 では後方=B。マーク 3 をどちら側から通過してもよく、レグ 4 では風上側でも風下側でもよいので後方=B につく。
- e. そのままマーク 4 に近づくことなく、マーク 4 でタックしてくる艇に合わせてレグ 4 を離れ、レグ 5 では前方の左=FL につく。

すべてのプランにおいて大事なことは、特にマークを通過する時、見ている艇団の前方の高さに位置すること。もし、2 艇がフリートから離れた場合、その艇をカバーする RIB は、図の矢印の曲線に基づいて特定される。そうなった場合は、残りの 2 艇の RIB で、標準の 2RIB モデルの位置取りに従って他の 6 艇を見る。

**14.5 他のコースプランと RIB の数**

チーフアンパイアは、コースや RIB の数が標準とは異なる時、アンパイアチームがルートを理解しているか確認しておく必要がある（セクション 12.4(h)）。

4v4 で 3RIB のポートルウンディングのボックス形コースのような変形版が、しばしば使用されることがある。セクション 14.4 の記述と同様、ボックス形コースの標準の 2RIB モデルの位置取りを微調整することで応用することができる。すなわち、レグ 2 の中間=M（かつ内側）が、レグ 3 では前方=F に移動する。



## 15 準備、指導、ルールディスカッション

準備に始まり、指導して、レース後の任務を完遂することまでがアンパイアの責務である。

### 15.1 アンパイアの装備

アンパイアがレガッタに持って行くべき装備は、以下の通り。

- a. ルールブック、チーム・レース アンパイア・マニュアル、コール・ブック、ラピッド・レスポンス・コール
- b. WS の規則 42 の解釈
- c. レース公示と帆走指示書（発行されていれば）
- d. ハット、グローブを含む、悪天候用の衣類
- e. サングラス、日焼け止め
- f. 耐水メモ帳
- g. モデルシップ
- h. 良く鳴るホイッスル
- i. 旗、無線機、個人用浮揚用具（主催者が用意しない場合）

アンパイアによっては、ゴム製のコード（ショックコード）を持って行く人もいる。RIB のコンソールボックスに回して、アンパイアフラッグや無線機他を取り付けるために用いる。

**フラッグ（旗）** 赤色旗と明確に区別するために、緑色の旗と黒色の旗には、白色が付け加えられる。白色のテープによる縞模様でも良い。違いを分かりやすくするために、緑色の旗の縞模様は水平または垂直に、黒色の旗の縞模様は斜めにする。掲揚のミス無くすために、旗の柄の先に旗と同じ色のテープを巻くと良い。

WS に推奨されるデザインは、以下の通り。



### 15.2 レース前の準備

その日の最初のレース前に、RIB に一緒に乗るアンパイアは、以下のことをすべきである。

- a. 個人の特徴、弱点、および助けや教を乞いたいこと等を話し合う。
- b. アンパイアの会話で使用するであろう言葉を打合せる。例えば、“Luffing right”か“17 off”、“Dipping”か“Ducking”、“In mark-room”か“In corridor”、“Crossing”か“Friendly”。
- c. 風上および風下に向かって帆走している艇について走ることにより、その風速に応じた艇の速度および操船性を確かめておく。
- d. RIB の速度および操船性を確かめておく。低速または高速での両方向への旋回、いかに早く後進ギアが入るか、後進による両方向への旋回等を試す。

### 15.3 初心者（訓練中の）アンパイアの実戦指導

アンパイアチームは、熟練者と未熟練者でペアを組むべきである。また、チーム・レース未経験者を含むこともある。多くの初心者にとって難しいのは、アンパイアの会話、規則の適用、RIB の位置取り等の正確性である。ベテランアンパイアにとって大切なのは、選手達に提供する質を落とすことなく、初心者に適切な指導を与えることである。

経験的に良いと思われるのは、経験豊富なアンパイアがドライバーとしてすべてのレースを担当し、初心者が助手として、会話の半分と旗の掲揚に責任を持つ。会話が標準レベルに達したところで、初心者もドライブを開始できるようになる。

**会話** 見たものを、明瞭、簡潔、適切、正確な言葉で述べているうちに、会話は上達していく。会話は、艇がお互いに素早い動きで操船している時が、最も難しい。会話と言葉の能力を磨くのに一番良い機会は、インシデントが起こっていない時である。後刻、インシデントが発生した時にも、事実の合意をとることができる。従って、双方のアンパイアは、インシデントが無くても、会話を続けておくべきである。

**規則の適用** 初心者のアンパイアは、規則の一般的知識は持っているが、詳細に欠ける部分がある（例：マークルームの正確な定義など）。特殊な事実に対して適用される規則やインシデントの判断を、初心者のアンパイアが下せるようになるには、時間がかかる。

経験豊富なアンパイアは、質問などで会話をリードすることで手助けすることができる。“Are you holding?/Changing?”や“Did you react immediately?/late?”や“Are you in corridor?”のように。レースの合間には、二人のアンパイアは、選手から抗議があったか否かにかかわらず、インシデントに関わる規則や判定に至る事実について、話し合うと良い。

**判定** 初心者は、規則違反が発生してから判定に同意するまで時間がかかる。経験豊富なアンパイアは、先にそれをリードして判定を促すようにする。“Penalty on X, do you agree?”や“No incident, do you agree?”のように。

**繰り返しが大車** 経験豊富なアンパイアがドライブすると、安定した位置取りと視点を、その日を通じて、繰り返し体感できることになる。初心者はインシデントに対する視点とルートに慣れてきて、高度な会話に集中することができるようになる。一日が終わると、初心者のアンパイアも安定した会話が期待されるようになり、ドライブする準備も整う。

**ドライビングと RIB の位置取り** 初心者ドライバーは、丸一日、同じアンパイアルートを走ると良い。ルートに慣れてくると、ドライビングの向上へと意識を移行することができる。特に、艇に近づくこと、フリートに合わせて走ること、フリートの中の然るべき艇に合わせること、などである。そうしているうちに、他の RIB ルートを走ることができるようになる。

**二人の初心者の指導** 人員に余裕がある場合、経験豊富なアンパイアが二人の初心者と同じ RIB に乗って指導することで、技術向上を早めることができる。上述のような質問とともに会話を促し、彼らの判定が適切であることを確実にし、レースの合間にすぐに復習する。最初は、指導するアンパイアがドライブする。もし初心者の会話が良ければ、次はドライブの機会を与える。また、一人の初心者がドライブをして、指導者ともう一人の初心者の間で会話を行う代替案もある。

#### 15.4 選手との話合いと事後ブリーフィング

アンパイアは、レース後に陸上で選手とコールについて話合いをしてもよい。レガッタによっては、公式に、レース後の選手とアンパイアのブリーフィングを設けることがある。個人的な偏りを防ぎ、規則解釈の二重チェックのためにも、常に二人のアンパイアが同席すべきである。

セクション 10.4 に記されたフィニッシュ・ラインによる会話とは異なり、陸上で話合いの目的は、選手の規則の理解を助けることと選手の視点からインシデ

トを探究することである。可能であれば、そのインシデントに関与した両方のチームを呼んで、彼らが信じる「起こったこと」と「判定はどうあるべきか」を話させると良い。話合いでは、もし選手の説明による事実に基づいた場合には、どのようなコールになるのかを伝えると良い。そうすることで、アンパイアと選手の間で、本当は何が起こったのかという論争の発生を防ぐことができる。

もし話合いの中で、アンパイアのミスがはっきりした場合には、それをすぐに認めるべきである。

**ルールブックを所持しておく** 質問に答える時、ルールブックで使われている文言をそのまま用いることが好ましい。それにより、選手は、質問の回答をルールブックに書かれた文言に結び付けることができ、1つのインシデントの話から、広く規則の適用の話として理解することができる。規則の文章を使用、参照することは、曖昧な理解や誤った規則理解を防ぐ助けにもなる。英語に堪能でない選手も彼らの言語に翻訳されたルールブックを参照することができる。

なお、すべてのチームに関係すると思われる質問が出た時には、Q&Aを書面で公表するために、質問を書面にすることを要求すべきである。代わりに、チーフアンパイアが毎日のブリーフィング等で確実にすべてのチームに回答を知らせても良い。

#### 15.5 指導者、両親との会話

ジュニアのレガッタにおいては、指導者や両親との会話に格別な注意を払う必要がある。規則の話合いは、時に、アンパイアと指導者、両親の間で、異なる解釈が起こることがある。多くの指導者や両親はアンパイアに賛同的だが、一方で、指導者や両親がアンパイアの説明に不本意なこともある。チーフアンパイアは、いかなる論争的会話にも参加しておくべきである。

## 16 アンパイアの評価

世界中の有能で一貫教育されたアンパイア要員は、チーム・レースの成功のために重要だ。技術と一貫性の向上は、自分で学ぶしかないが、このマニュアルの目的は、それを助けることにある。WSは、セミナーとクリニックを開催してアンパイアを指導し、彼らのIUアセスメントと資格取得準備のサポートをする。いくつかの各国のMNAでは、ナショナル・アンパイア育成プログラムと教材を用意している。

このマニュアルでは、文書を明確に記すために、アンパイアを男性形で著しているが（※和訳注：英語の原文ではそうなっているが、日本語訳には無関係）、アンパイアの世界では、アンパイアの能力に性別は無関係であることが分かっている。

### 16.1 アンパイアの人柄

アンパイアは、インシデントが起こった時に、判定をして、それを発信する責任がある。また、規則に基づいて判定を下すことにやりがいを感じていなければならない。

優れたアンパイアは、観察することにおいて、集中力、忍耐力、そして正確性を持っている。優れたアンパイアは、優れた聞き手、かつ簡潔明瞭な意思疎通者であり、複雑で難しい状況に対して冷静に対処できる人である。

アンパイアは、時に誤った判定をしようとも、また、それが結果に影響を与えようとも、権限を持ち尊敬されなければならない。アンパイアは、潔白で公正、かつ同時に開放的で近づきやすい人であることにより、尊敬を築くことができる。インシデントを復習および分析することにより、過ちを減らし、過ちがその後のアンパイアリングの質や公平性に影響を及ぼさないようにしなければならない。

アンパイアは、チームの一員であり、個々の準備と時間厳守に抜かりがなく、常に、良く聞き、探求し、他のアンパイアから学びとる。

### 16.2 優れたアンパイアの技術と経験

優れたアンパイアリングは、アンパイアの責務の正しい理解とそれらに集中することによってなされる。正確なRIBポジション、規則の理解、アンパイアの会話が基本要素となる。動きの中で素早く考え、果敢であり、自信を持って発信することでアンパイアはレースを統制でき、次のインシデントに備えることができる。些細に思えることも意識しておくことで、予期せぬ出来事に驚かないで済む。

優れたアンパイアは、規則の適用と判定を下すのにどの事実が必要かを経験で知っている。それが、会話を簡潔かつ適切なものにする。正確なRIBの位置取りは、正確なコールのために必要不可欠である。優れたアンパイアは、熟練したRIBドライバーであり、常に良い位置を維持し、素早く位置をリカバリーすることもできる。

優れたアンパイアは、選手や他のアンパイアから、水上でも陸上でも、公正、公平な行動をとっていることを評価されている。優れたアンパイアは、守秘義務に厳しく、将来のレガッタに悪影響を与えるかもしれないことはしゃべらない。

### 16.3 自己採点と向上心

どんなに経験を積んでも、アンパイアは上記のような自身の技術、人柄を継続的にチェックし、向上すべき部分を認識しておくべきである。アンパイアリングの実践の繰り返しによって、アンパイアの能力と一貫性を磨くことができる。

レガッタ前にアンパイアは、チーフアンパイアまたは経験豊富なアンパイアに、非公式な評価をお願いしてもよい。具体的なフィードバックを求めることによ

り、経験豊富なアンパイアから建設的なガイダンスを受けることができる。レガッタ後には、WSの”performance assessment criteria”にて、自己評価をすることができる（セクション 16.5）。

#### 16.4 IU 申請するには

WS 規定の 31.7 から 31.12 には、インターナショナル・アンパイア（IU）に任命されるために必要な申請手続および必要事項が明記されている。申請に至る前に、アンパイアは WS の IU セミナーに出席して、IU テストと水上での実技アセスメントに合格しなければならない。

WS では、チーム・レース用に特化した IU 資格は用意していない。実技アセスメントや標準として求められるものは、フリート・レース、チーム・レース、マッチ・レースのアンパイアともに同じであり、多くのアンパイアは、2 つ以上の種目における熟練者である。なお、各々の種目で規則や手続きが異なるので、セミナー、クリニックの内容および試験は、1 つの種目に特化している。

#### 16.5 WS のセミナーとクリニック：アンパイアアセスメント

WS の IU セミナーは、レガッタと併催され、経験豊富なアンパイアと IU になることを切望する異なる国や背景のアンパイアが集まる。座学講習の中で、出席者は知識や経験を広げることができる。

セミナーの出席者は IU 試験を受けることができ、レガッタでアンパイアリングをしている間に水上での実技アセスメントを受けることができる。もしセミナーで合格することができなかった場合には、規則に関する試験は、WS 規定 31.12.4 に記されているように独立して再受験することができる。また、実技アセスメントは、次の機会のチーム・レースにて再受験することができる。

一方で、IU の実技アセスメントに合格したことのないアンパイアのために、IU クリニックがある。アンパイアの技術向上に焦点が当てられていて、公式のアセスメントではないが、クリニックが終わる頃には、IU のレベルを理解することができる。そして、IU セミナーへの参加と実技アセスメントの受験に必要な、技量と経験値を上げるために、十分な数のレガッタでアンパイアリングを行う。

実技アセスメントの様式と評価基準（項目）は、WS のウェブサイトの”How to Become a World Sailing Race Official”で入手できる。評価と技術向上を求めているアンパイアは、それをチェックリストとして使用するとよい。

#### 16.6 NU 制度

WS では、各国の MNA に対して、ナショナル・アンパイア（NU）育成プログラムを推進できるような、レガッタ、資材、手続きを推奨している。IU になるための敷居は高く、また、IU は資格を維持するためにトップレベルの国際大会でアンパイアリングをする必要がある。NU 育成プログラムは、各国において良質なアンパイアリングを提供できるアンパイアを育成、認定する。

NU に認定されるための基準は、国際基準よりも低いですが、WS では、育成プログラムで使用する教材等を WS のアセスメントフォームや評価基準に合わせることを推奨している。つまり、NU 認定は、将来の IU 認定のためのステップとなっているのである。

#### 16.7 WS の IU およびレースオフィシャル委員会

WS の IU 小委員会（サブコミッティ）は、アンパイアの育成手続き、指導、試験について責任を持ち、IU の任命、再任命をレースオフィシャル委員会に対して推薦する（WS 規定 6.10.9）。

WS のレースオフィシャル委員会 (WS 規定 6.10.6) は、すべての任命、再任命と資格停止について責任を持つ。その主たる役目は、正しく、統一的な基準が、すべての種類のレースオフィシャルに適用されるのを確実にすることである。

World Sailing

20 Eastbourne Terrace  
London W2 6LG, UK

Tel: + 44 (0)2039 404 888

[www.sailing.org](http://www.sailing.org)

**sport / nature / technology**



**World Sailing**