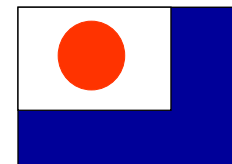


フリートレース アンパイアリング マニュアル サマリー

2020年 07月11日
JSAFルール委員会
アンパイア小委員会

当サマリーの目的

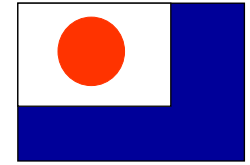


- フリートレースアンパイアリング技術の習得と共有

具体的には、

本年WSより「フリートレースアンパイアマニュアル」が発行されたが、
今までのマニュアルとの相違点を習得する。

= フリートレースアンパイアで必要な事項の整理と学習



マニュアルの「はじめに」より

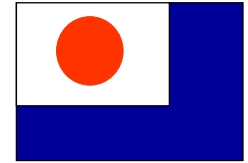
オンザウォーターアンパイア制度は、選手と運営の双方に対して、以下の二つを可能にする。それは、プロテストルームで長い夜を過ごすことを避けることと、レース終了時に勝者を決めることができること、である。

アンパイアリングは、従前の審問制と比べてたくさんの優位点がある。

- ・レース中における即時判定ができる。
- ・失格ではなく、ペナルティターンで解決できる。
- ・選手たちは、ホイッスルの音に応じてペナルティを履行すれば良い。
- ・フィニッシュラインにて勝者を知ることができる。
- ・審問が要らない（通常は）。
- ・選手にとって言葉のハンディキャップがない（しゃべる必要がないから）。
- ・アンパイアが存在が、選手たちのルール遵守を強める。

そのような優位点があるがゆえに、最近ではフリーレースにアンパイアが求められている。ワールドカップ、オリンピックのメダルレースはすべてアンパイア制だし、多くのプロサーキット（T P 5 2 スーパーシリーズ、4 4 カップ、G C 3 2 レースツアー）もオンザウォーターアンパイア制で行われているが、そのようなイベントでは、より高度なフリーレースのアンパイアスキルが求められてきている。

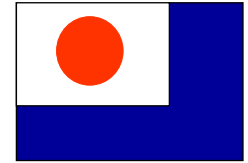
アデンダムQのルール解説と記述



□アデンダムQによる、主な変更点

- ・定義：プロパーコース
→ ペナルティ履行中もしくは、そのための帆走中は、プロパーコースではない。
- ・規則 20 アームシグナルが必要
→ MR、TRと同様
- ・規則62.1(a)(b)(d)が、削除：
救済要求は、ほとんど、できない。
ただし、メダルレース以外では、救済の幅を広げるのが普通。

アデンダムQのルール解説と記述



・ペナルティターン 1 ターン

アンパイアは、ルール違反をしたと判断するどの艇に対してもペナルティをかけることができる。

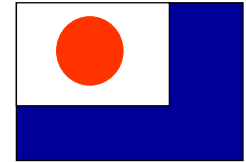
注意：その他の艇がボランタリーにペナルティ履行したとしても、違反した艇にペナルティをかける。

注意：二つのペナルティを課す場合、一つが履行されてから、新たにもう一つのペナルティを課す。

・規則28 コースを正せるのは、次のマーク（orフィニッシュ）まで →次のマークでブラックフラッグ！

28条違反は、次のマーク（フィニッシュ）までしか訂正できない。

次のマーク（フィニッシュライン） 過ぎたら、アンパイアは黒旗を掲揚して失格を宣言する。その際に、理由も述べよ。

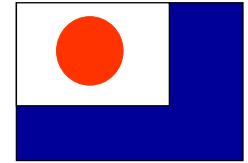


アデンダムQのルール解説と記述

□アデンダムQによる、主な変更点（その他）

- ・ 6 0 . 1 関与した場合のみプロテストできる 他
- ・ 6 1 . 1 抗議旗の揚げ方
- ・ 6 1 . 2 書面は必要ない
- ・ 6 2 . 1 救済要求理由の削除
- ・ 6 4 . 1 (a) 免罪に審問は不要
- ・ 6 6 審問の再開ができない
- ・ 7 0 上告できない
- ・ P 1 ～ P 4 削除 P 5 だけ適用される O 旗、R 旗

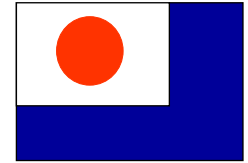
アデンドムQのルール解説と記述



Q2.3 レース終了後の成績とB旗掲示（本部艇）

このB旗が降りた時点で、順位が完全に確定する。
それを意図したルール設定。

メダルレース以外の下位レベルの大会では、使用（適用）しないことを検討しても良い。



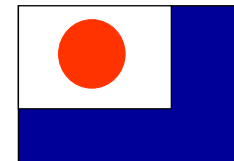
アデンドムQのルール解説と記述

Q5.1 アンパイアが処置したこと、処置しなかったことに関して、いかなる種類の手続きも行うことはできない。

これが、アンパイアリングの大原則。

海上でアンパイアが下した判定は最終であり、後戻りすること、修正することはできない。アンパイアが行ったこと、行わなかったことのいずれも含まれる：アンパイアの不味いポジショニング、インターフェア、インシデントに対する判定、反応ミス等々、選手にとって不幸な結果であっても、それを救うなんの行動も取れない。

アンパイアの準備



基本的に、M R、T Rと同様の項目が多い。

必要な個人備品は：

ルールブック、コールブック等、NoR、SI

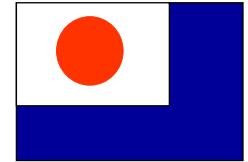
海上で働ける服装、防水の手帳

ホイッスル、モデルシップ、旗、無線機、ライジャケ

レースイベント前にアンパイアミーティングにて

- ・アンパイア方式（考え方）が同じか？
 - ・海上でのポジショニングプラン
 - ・無線機のチャンネル
 - ・SIによるルール変更
- 以上の確認を行う。

アンパイアの準備



チーフアンパイアの役割として（MR、TRと同様に）

チーフアンパイアは、レースコミッティのレースプラン（イベントフォーマット、スケジュール）を知っていなければならない。

アンパイア制のイベントでは、ノンアンパイア制と比べて、レースオフィサーと密接な関係をもって機能することが大切である。レースコミッティを邪魔することなく、むしろ、SIやルール変更等でレースコミッティに助言を与える役割がある。

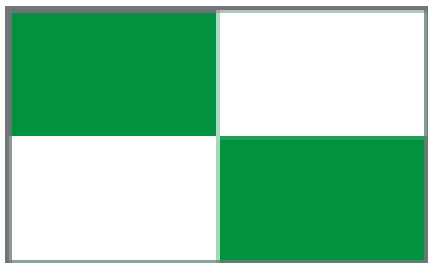
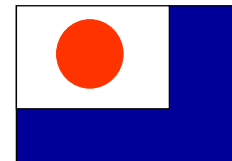
レース前にそれまでの成績を把握せよ：

特にメダルレースでは、重要。競い合っている選手同士でマッチレースが行われることがある。

AはBの高順位でさえあれば金メダルというケース。

事前にアンパイアチームで情報共有しておくべし。

アンパイアの準備



Green & White
'No penalty'

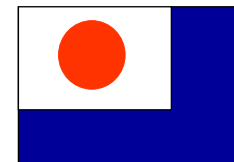


Red
A penalty is imposed
(A one-turn penalty given on the water)



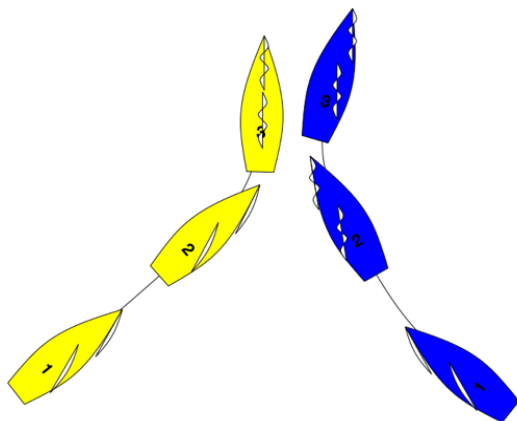
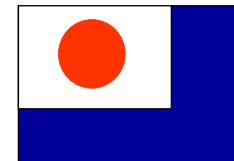
Black
A boat is disqualified

アンパイアの基本



- ①必要であれば、M R、T Rのコールブックのコールを参照せよ。
- ②むやみに走り回らずに、全レース海面をチームでカバーせよ。
- ③アンパイアボート数と競技艇数の適切なバランスは、1 : 3。
1 : 4 でも、良いし、大きな競技艇であれば、それ以上も可能になる。
より多い競技艇のイベントでアンパイアリングが要求された場合には、スタート、マーク、フィニッシュに注力することで対応する。
- ④アンパイアディスアグリーメントは、G & Wを揚げよ。
- ⑤規則違反が不確かな場合には、G & Wを揚げよ。
17条の有無が不確かな場合には、下艇にラフングライト有りと考えよ。
- ⑥最後の確かな点の原則に従う。

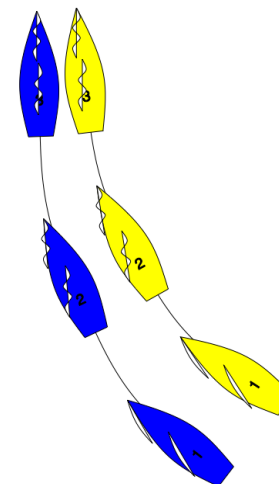
決定的な瞬間例とアンパイアポジション



Rule 10

BがYを避けるためにコース変更が必要だったか？
が重要事項

両艇の中心45度で接近するのがベスト。
もしくは、スターボ艇について、スキッパーに注視すること
もベター。

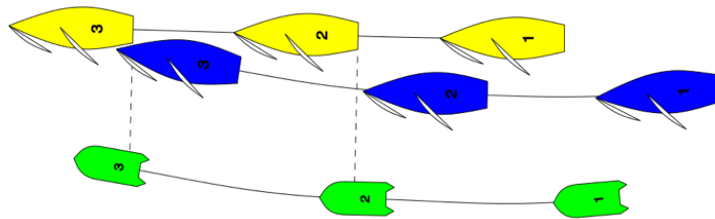
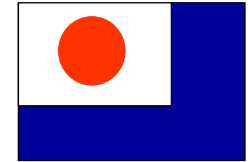


Rule 11/16

両艇のギャップが重要事項

後方につけて、両艇のギャップが近づくにつれて
アンパイアボートも接近していくのが、ベスト。

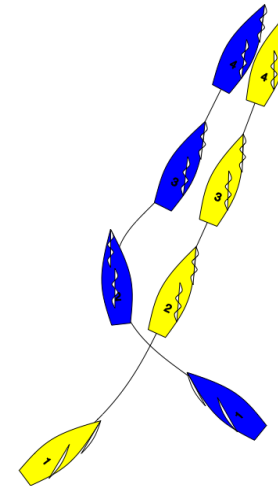
決定的な瞬間例とアンパイアポジション



Rule 12/15

いつ、BがYにオーバーラップしたか、が重要事項

下側からYのスターンを追うようについていき
オーバーラップが成立した瞬間を見る。

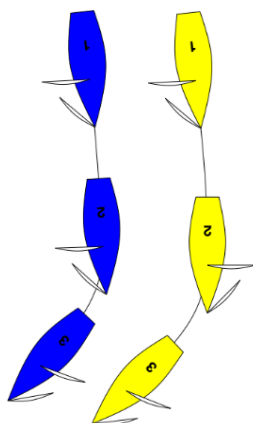
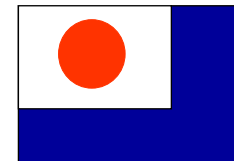


Slam Dunk

Yが、いつラフしたか。Bがその後回避しているか、が重要事項

両艇の中心からアプローチして、交錯する直前に後方の位置に移動してギャップを見る。

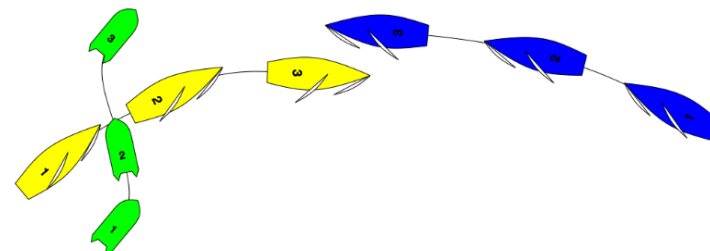
決定的な瞬間例とアンパイアポジション



Rule 15

Bが避けているか否か判断するには、2艇間のギャップが最も重要。

アンパイアは、2艇の後方についていき、両艇のギャップが狭まるのに合わせて、距離を詰めていく。

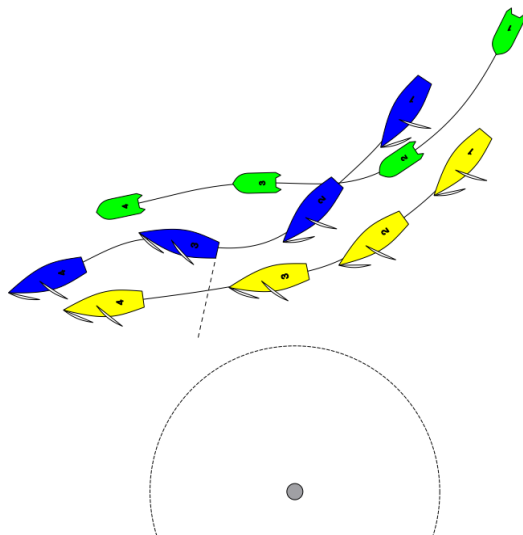
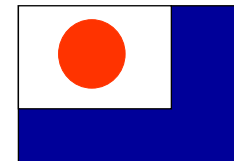


Rule 16.2

Yが、Bのバウダウンによって「ただちにコース変更が必要だったか」が、重要な事実。

アンパイアは、通常のスターボ・ポートの位置から、16.2の可能性が見えた瞬間、Yの後方を通過して、両艇を風上側から見える位置に移動する。

決定的な瞬間例とアンパイアポジション



Rule 17

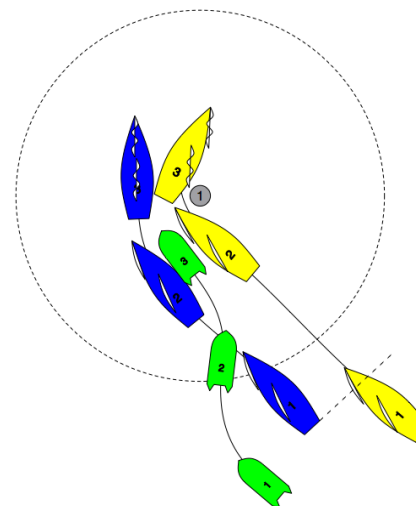
いつ、再びオーバーラップが発生したか？

Yはプロパーコースを帆走しているか？

Bは避けているか？

以上の3点を判断することが重要。

アンパイアは、ギャップの位置から、オーバーラップを見る位置に移動して、再び、ギャップの位置に戻る。

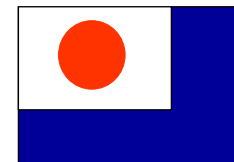


Rule 18

ゾーンに到達した時のオーバーラップとラウンディングの際のギャップが重要な事実。

アンパイアは、Bの風下スターン位置でオーバーラップを確認し、マークルームの関係が明確になった瞬間、両艇のギャップが見える位置に移動して、Bが十分なマークルームを渡したか、チェックする。

ルールの再確認



□Q2.2 …規則に違反し免罪されない艇が自発的にペナルティーを履行しない場合には、アンパイアは、その ようなどの艇にも、ペナルティーを課することができる。

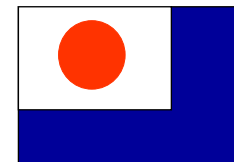
①抗議が出され、規則違反をしたすべての艇がペナルティを履行した場合。
インシデントは、完了する。

②抗議が出され、どの艇もペナルティを履行しない場合。
アンパイアは、いずれの艇にペナルティを課してよい。

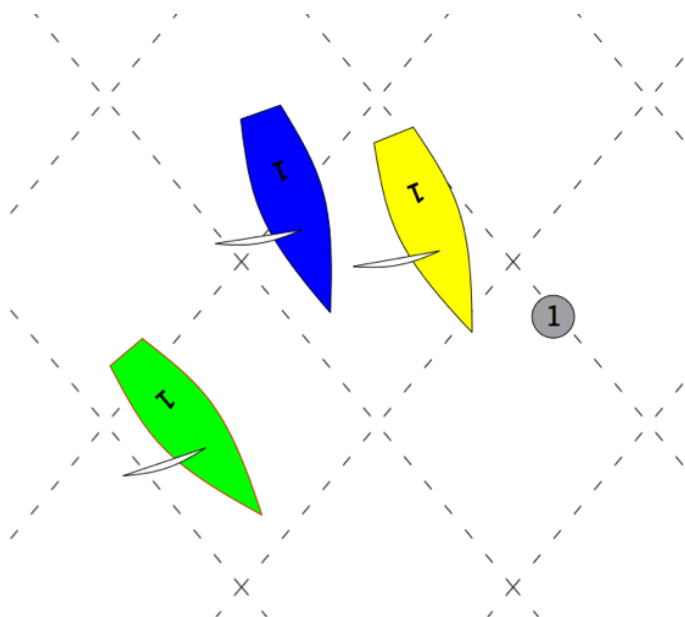
③抗議が出され、規則違反をしていない艇がペナルティを履行した場合。
アンパイアは、規則違反をしない艇にペナルティを課してよい。

④両艇が規則違反したが、一方から抗議が出され、他の艇がペナルティを履行した場合、アンパイアは、抗議を出した艇にペナルティを課して良い。

ルールの再確認



前ページの判定のサンプル:

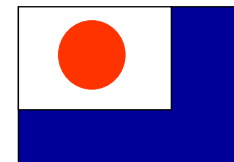


事実:

BはYにマークルームを渡さなかった。
Gは、YとBに十分なルームを与えた。

- ① Y が抗議 : G がペナルティ履行
= アンパイアは、B にペナルティを課す
- ② Y と B が抗議 : G がペナルティを履行
= アンパイアは、B にペナルティを課す

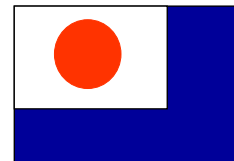
ペナルティ方式のMRとの相違点



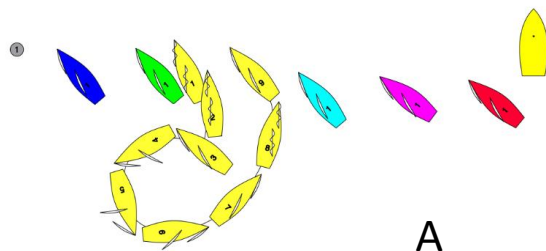
- ①ペナルティ履行はすぐに履行（ディレイはできない）
- ②相殺は、されない。
- ③ゾーンの中、スピンを降ろす等の制限なし。
- ④ペナルティは、一回転。（S I で要確認）

注意事項：

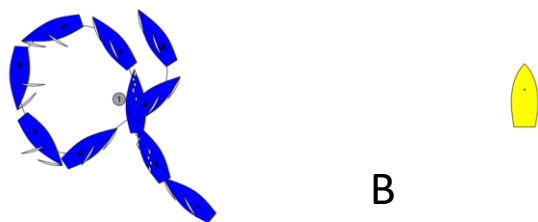
- ・特に、風上マークやフィニッシュライン付近においては、アンパイアのペナルティ判定は遅れてはならない。艇にとって、その遅れが致命的になることがある。
- ・規則22.2に従い、「十分に他艇から離れて履行したか」を確認することは、アンパイアにとって重要な仕事である。



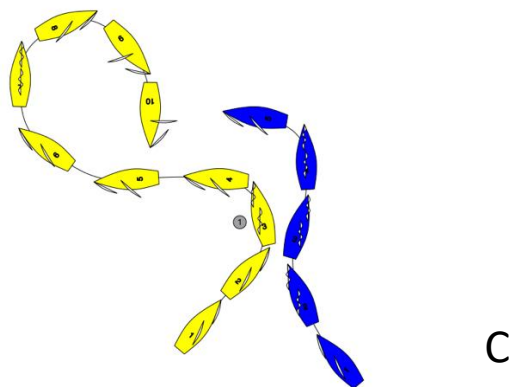
-アンパイアとして注意すべき
3つのペナルティ履行パターン



スタート前に、規則違反。
バックイングセイルした後、ペナルティ履行。
アンパイアは、邪魔しないように注意。

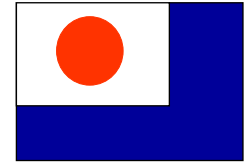


スタート直後にアウターマークを使って、ペナルティ履行。
最後のタックを忘れることがあるので、
アンパイアは、要チェック。



風上マークにて、より風上に帆走後にペナルティを履行。
ペナルティ履行が十分に他艇から離れているか、アンパイアは要チェック。

ポジショニングの原則

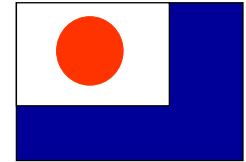


アンパイアには、ルールの知識はもちろん必要だが、それ以上に判定を下すために事実を掌握する必要がある。そのためには、正しいポジションを取ることが必須となる。すぐ近くでインシデントを見ることができなければ、正しいコールはできない。

MRやTRとは異なり、フリートレースでは、標準となるアンパイアポジションは、ない。競技艇の位置関係が千差万別となるフリートレースでは、細かく規定したポジショニングはあまり役に立たない。

より良いポジションは経験で学んでいくが、その前に、あらゆる場面でインシデントの事実を掌握できるようにするために、基本原則を学ぶ。

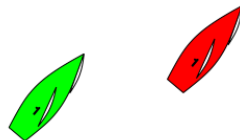
ポジショニングの原則



アクティブとインアクティブ



Inactive pair



Active pair

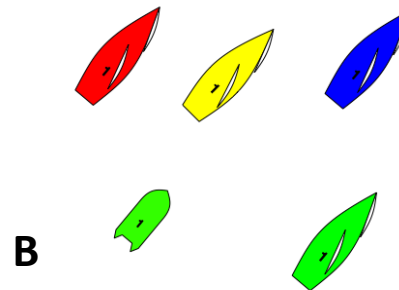
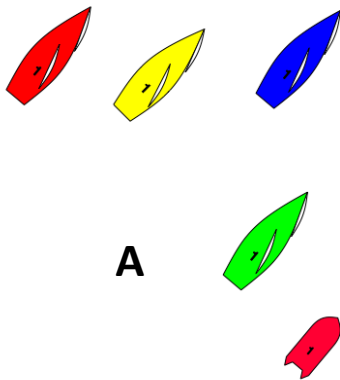
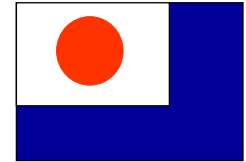
フリートレースでは、すべての競技艇をカバーすることはできない。
従って、よりインシデントに含まれる可能性の高い艇団を注視する必要がある。

アクティブペアを注視せよ。

BとYは、何もインシデントが起こらない。
インアクティブ。離れてフォロー。

GとRは、アクティブ。近づいてフォロー。
また、Gがタックすれば、今度はGとYがアクティブになる。

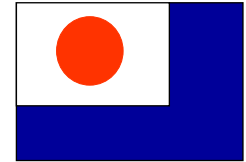
ポジショニングの原則



上図では、R、Y、Bはアクティブ。Gはインアクティブ。
アンパイアは、Aの位置では、大事なインシデントを見ることができない可能性が高い。
Bの位置がベター。※ただし、Gのタックに気をつけよ！

インアクティブな艇の風下に位置しては、ならない！！

ポジショニングの基本原則



①担当するフリートの分担を決めよ。

アンパイアボートに偏りがないように、担当フリートの分担を決める。

同じ競技艇をカバーしないように注意。

理想的なアンパイアボートの数は、競技艇 6 に対して 2 。

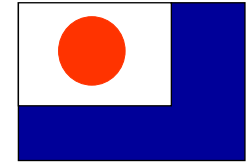
10 に対して 3 。

②他のアンパイアを信頼せよ。

他のアンパイアの位置を掌握しておくことが肝要。

全体をカバーする助けになり、また、1 つのインシデントに 2 艇のアンパイアから異なる判定が出されることを防ぐ。

ポジショニングの基本原則



③マークにとどまるな～次に移れ。

マークにとどまりすぎないよう、要注意。

トップ艇団をアンパイアなしで行かせないように、フォローする。

彼らのインシデントが表彰台の位置を決めることになることを知るべし。

④ウォッシュを最小限に。

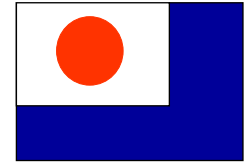
アンパイアボートの不必要なウォッシュを競技艇に与えないように注意する。

しかし、インシデントを見るために競技艇の前を横切らねばならない時もある。

5 艇身離して、通過する際にスロットルを落とすことで、選手の負担を和らげる。

preferably cross the boats track at a right angle.=できれば、風上に真っ直ぐ？！

ポジションニングの基本原則



⑤ インアクティブ艇の風下へは決して行くな。

前述のように、その位置は良くない。

アクティブペアの位置へ、チャンスがあれば、すぐに移動せよ。

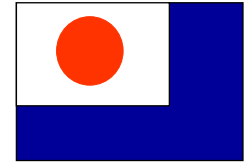
⑥ 42条チェックのジャッジモードに陥るな。

フリートから離れすぎないように、要注意。42条のチェックに慣れた経験豊富なジャッジが陥りやすい。

後方に下がって、フリート全体を見るよりも、次のインシデントの位置にいなければならない。

離れすぎると、次のインシデントの場所に追いつけなくなる。

ポジショニングの基本原則



⑦フリートと同じ速度で走れ。

ウォッシュをたてるリスクが減り、競技艇に近づくことができ、その位置関係を保つことができる。

⑧意図を明確に示す。

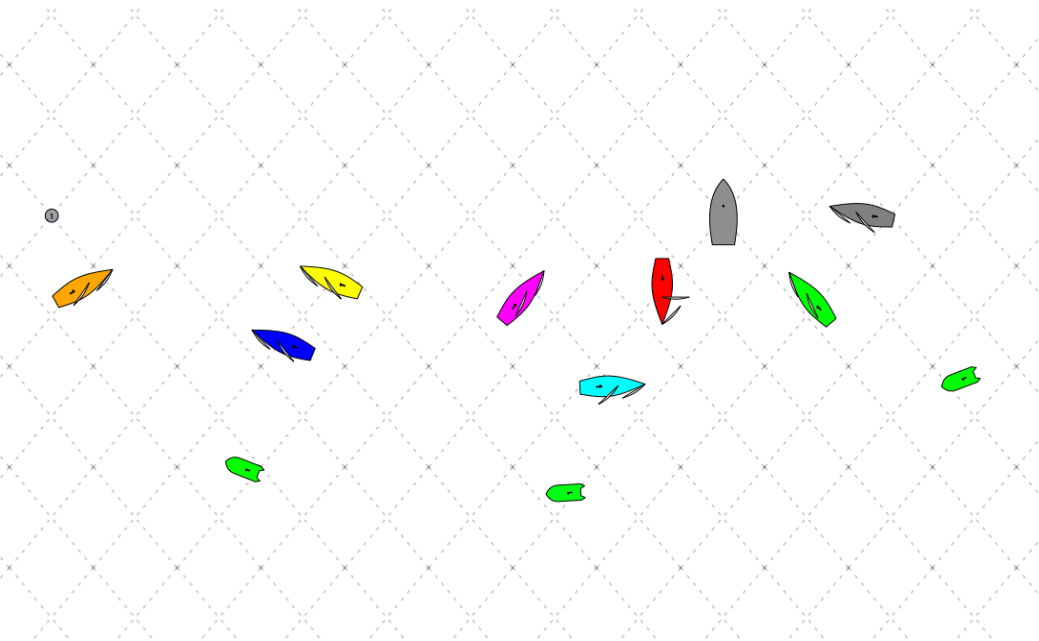
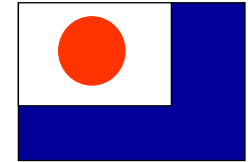
アンパイアは、自分の意図、意思が他のアンパイアに伝わるように。

次に行きたい方向へボートを向ける。

それにより、他のアンパイアは次の動きを推察することができる。

無線連絡は不要となる。

ポジショニング: プレススタート

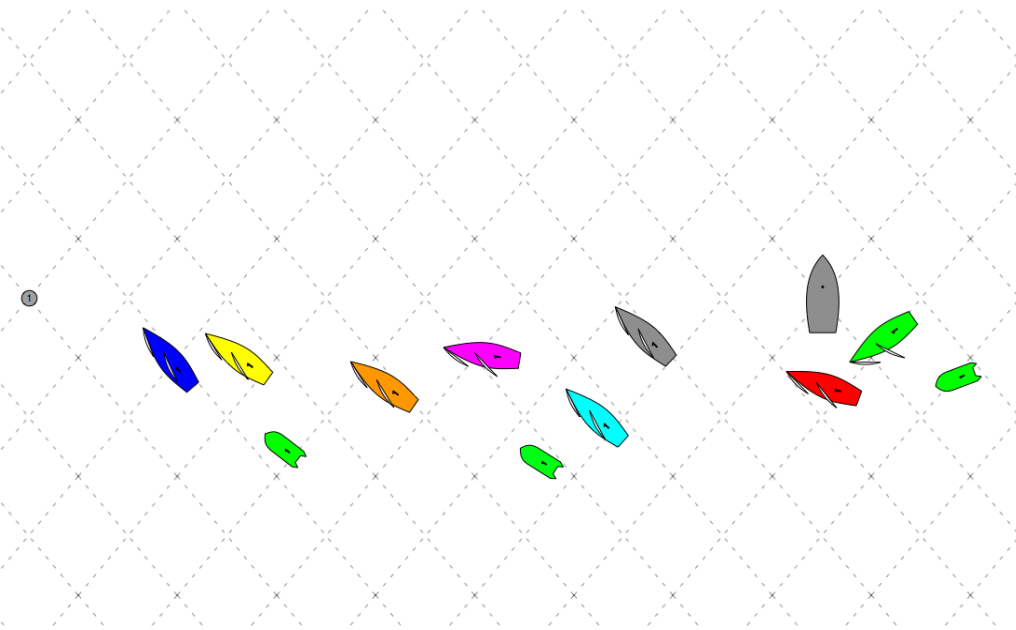
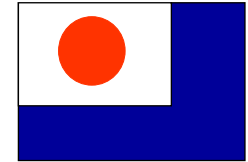


アンパイアは、P 旗が掲揚されたら、プレススタートエリアにいること。順位を決めるインシデントはないだろうが、密集地なので、インシデント自体は、おこりやすい。

競技艇を余裕をもってチェイスして、いつでも逃げられるよう、コースも向けておく。アンパイア全艇でスタートライン全体をカバーするようにしながら、アクティブペアにフォーカスする。

本部艇に掲揚される旗にも注意。
O、Y、コース指示等。

ポジショニング： スタート



1分前になると、競技艇はスタートラインにてポジションを確保し始める。アンパイアも、前進して、ポジティブな競技艇に近づく。発生しやすいインシデントは上下なのでギャップの見える位置へ。

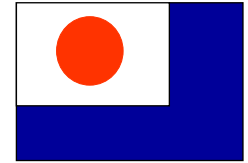
アンパイアボートの数が足りない時は、本部艇とアウターのあたりを注視。

OCS艇がラインに戻る邪魔をしないように注意。(注)

とにかく、ギャップを見ることが大事。

注)アンパイアは、遅れたOCS艇のさらに後方につかないようにすることも肝要(今津の意見)。

ポジションニング: 風上航



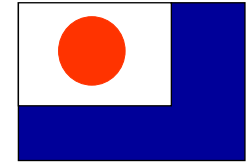
一番発生しやすいインシデントは、ポート艇がスターボ艇の前を通ろうとすること。

アンパイアは、アクティブなペアを探しながら移動するのが良い。

競技艇の前へ行きたい時は、スロットルを落として直角に横切るか、理想的には、真風上に向かって横切る。

要注意：42条チェックのためには、アンパイアがフリートの外側や最後方につけることもあるが、アンパイアリングでは、それはあってはならない。

ポジションニング： 風上マーク



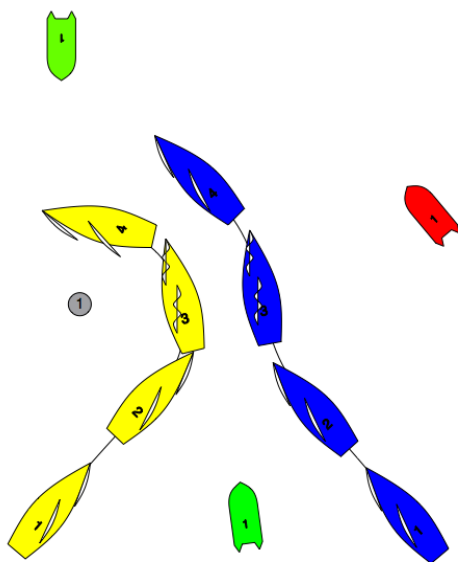
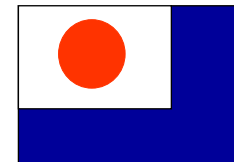
風上マークは、レースの中で最も大事なエリアとなる。インシデントが発生しやすく、たくさんの事が同時に進行する。

左図では：右のアンパイアは、ギャップを見ながら、競技艇についていき、マーク上側のアンパイアがいなければ、そのままマークの上側に移動。左のアンパイアは、トップグループの競技艇を追いかける。左図のコースチェンジは、今後の動きの意図を他のアンパイアに知らせている好例。

風上マークに上に位置するアンパイアは、とても役に立つ。理想的なポジションは、スターボのレイラインの延長上。
フェッチング、クローズホールドより上ったか、が明確にわかる。

ポジショニング:

風上マーク 3つのアンパイアポジション例



左図は、18.3をチェックするための、ベストアンパイアポジションを示している。

緑の両アンパイアボートは、グッドポジション。

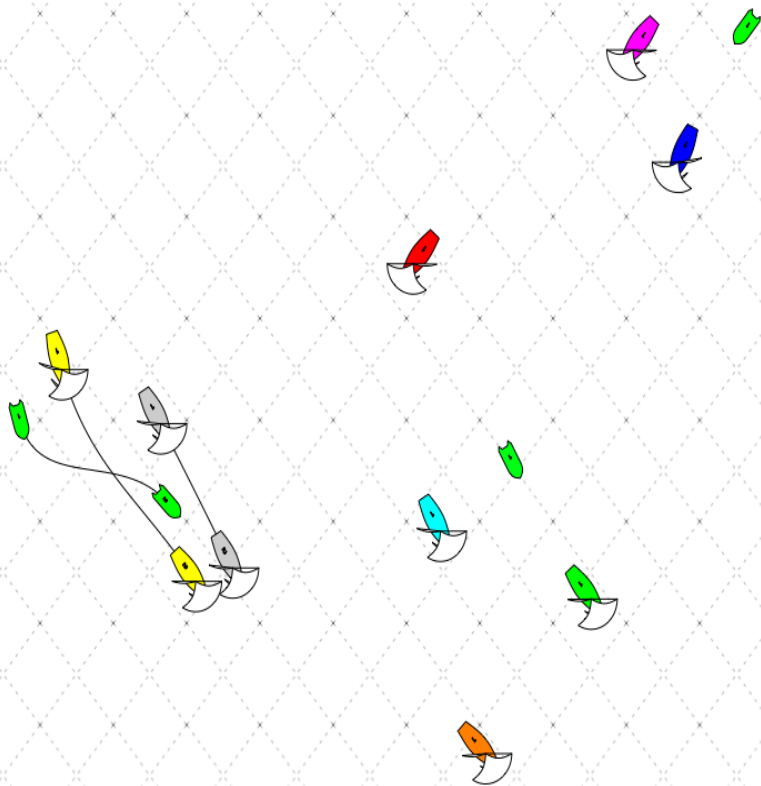
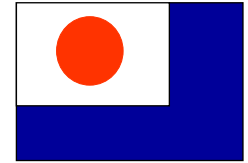
マークの上側が、ベスト。

マークの下側のアンパイアは、その他の競技艇のインターフェアに注意する必要がある。

赤の位置は、良くない。

オーバーラップは見ることができるが、18.3の判定のために大事な事実である「クローズより上ったか」が、わからない。

ポジションニング： 風下航



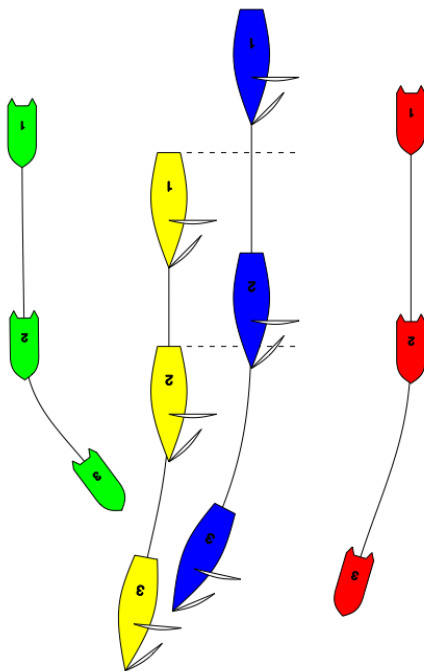
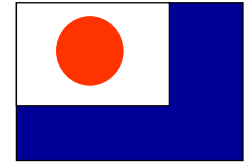
フリートからあまり離れないように！
先頭のアンパイアがフリートの外側を追いかけ、
次のアンパイアが、内側を追いかける。

発生するインシデントは、スターボ、ポート。
外側で離れていると、間に合わない。

左のアンパイアは、良い位置。
17条をチェックして、その後、両艇のギャップを
見る位置に移動する。

真ん中のアンパイアも良い位置。
後方の赤艇がジャイブするとウォッシュの位置に
なるので、注意すること。

ポジショニング: 風下航 2つのアンパイアポジション例

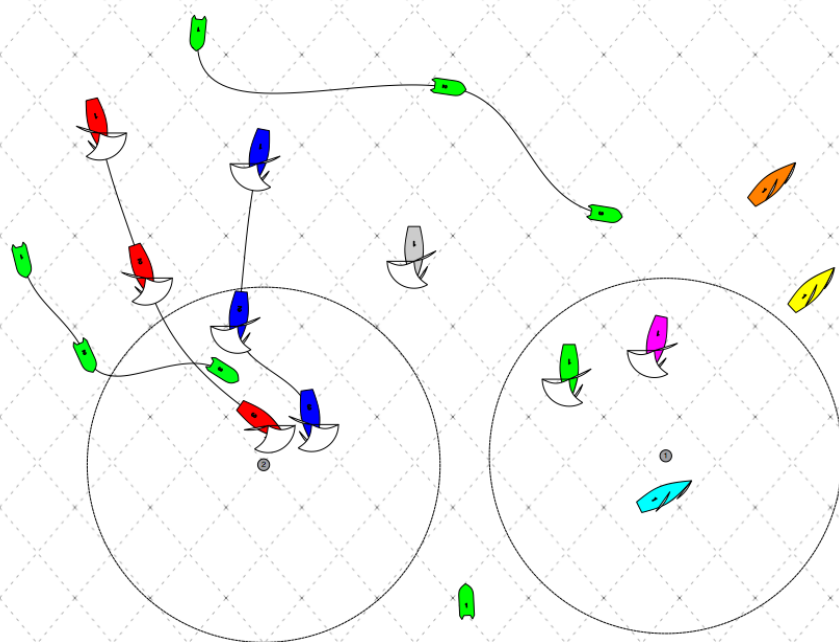
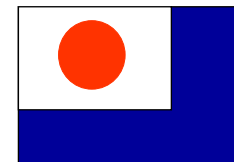


風下航では、フリートの風上、外側がベストポジション。
左図で言えば、Gアンパイア。

両アンパイアともに、オーバーラップは確認できるが、
Gアンパイアは、オーバーラップ確認後にギャップを見る
ために容易に移動することができるが、Rはできない。

もし2艇のアンパイアがつかうことができれば
ギャップとオーバーラップを手分けして、
オーバーラップを確認する方（ウイング）が、
無線でそれを伝える。
＝MRのやりかた

ポジショニング: 風下ゲートマーク



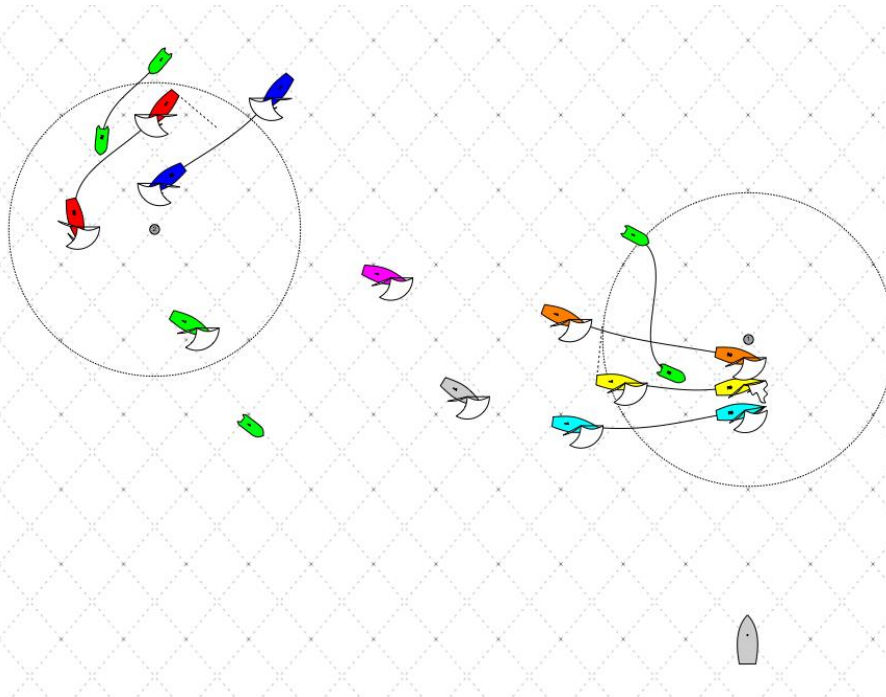
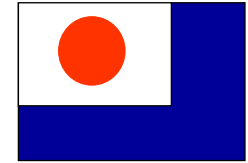
最後方のアンパイアは、ゲートまでついていかずに、次の上りに入った先頭集団のカバーに入る。左図は、その好例。

真ん中のアンパイアは、RとBを追いかけていたが、クローズに入ったオレンジとYに気づいて、そちらのカバーに入ろうとしている。

左のアンパイアは、RとBのオーバーラップを確認した後、両艇の後方に入り、ギャップをチェックしている。

ゲートの風下位置は、とても便利で競技艇と干渉するリスクも少ない。ただし、オーバーラップが確認しにくい。フィニッシュの際でも好位置だが、フィニッシュしてくる競技艇に要注意。

ポジショニング： リーチングフィニッシュ



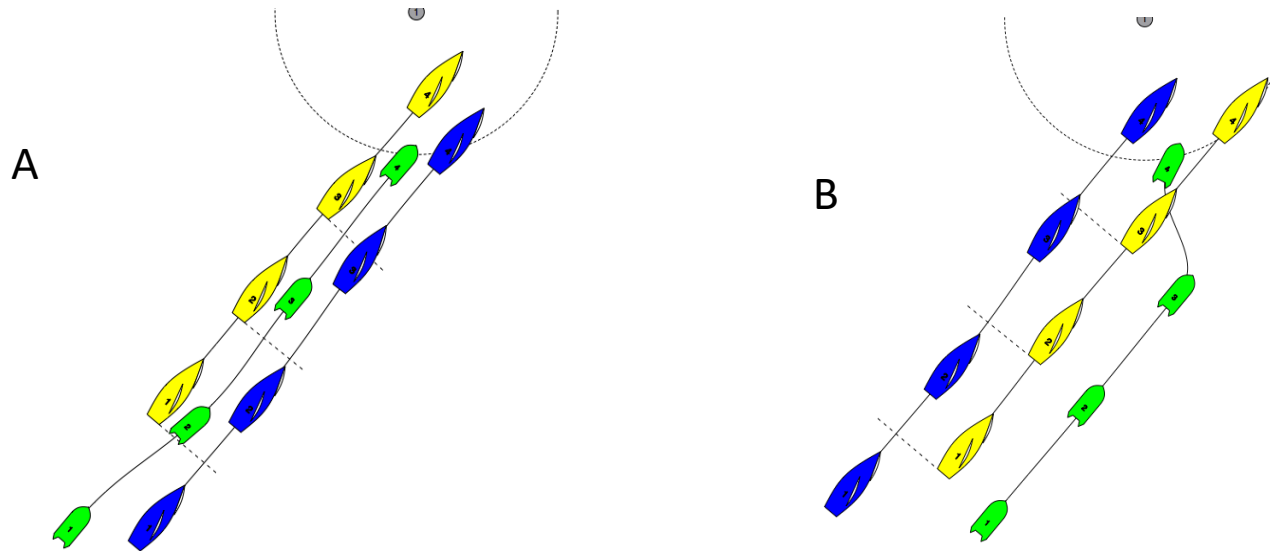
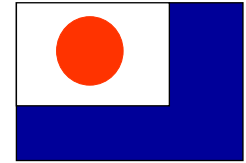
フィニッシュでの判定は、非常に大きな影響があるので、アンパイアは、フィニッシュラインに近づいておく必要がある。

先頭のアンパイアは、そのまま風上で競技艇をフォローして、オーバーラップをチェックする。また、この位置からだとギャップを見る位置に移動しやすい。

風下の位置でも良し。

フィニッシュラインでは、アンパイアは競技艇に近づき、すぐにフラッグを振れるように用意しておくこと！

ポジショニング(上級編): 予測 Anticipation



時にアンパイアのルールが、ポジションを予測するために役立つ。

AとBは似ているが、規則的には、異なる。

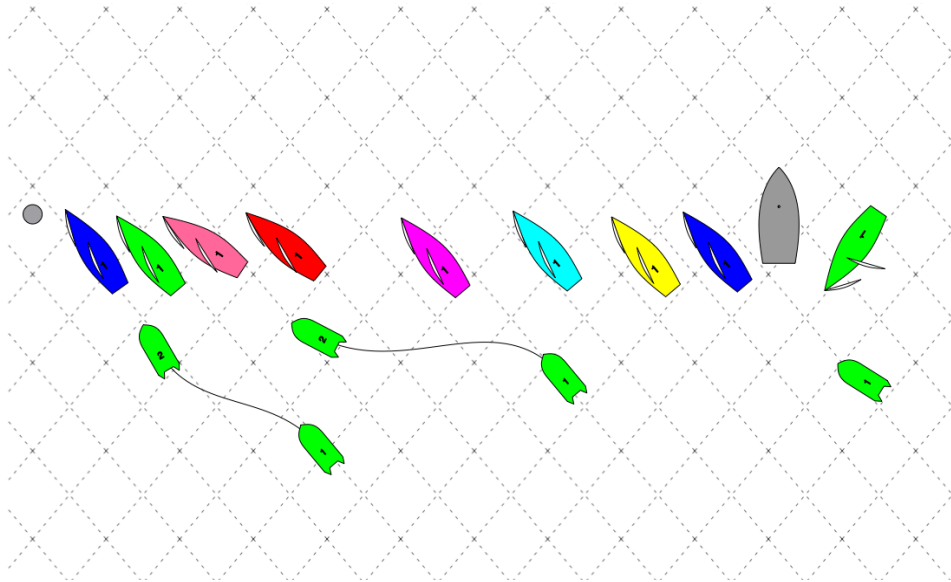
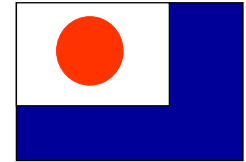
Aは、クリアでもオーバーラップでも、いずれにしても、Yにマークルूम。

Bは、オーバーラップすれば、Bにマークルームが移る。

Bでは、アンパイアは風下外側でオーバーラップを確認した後
ギャップの位置に移動しなければならない。

アンパイア2人が会話することで、その予測技量を高めることができる。

ポジションニング(上級編): チームワーク Working as a team

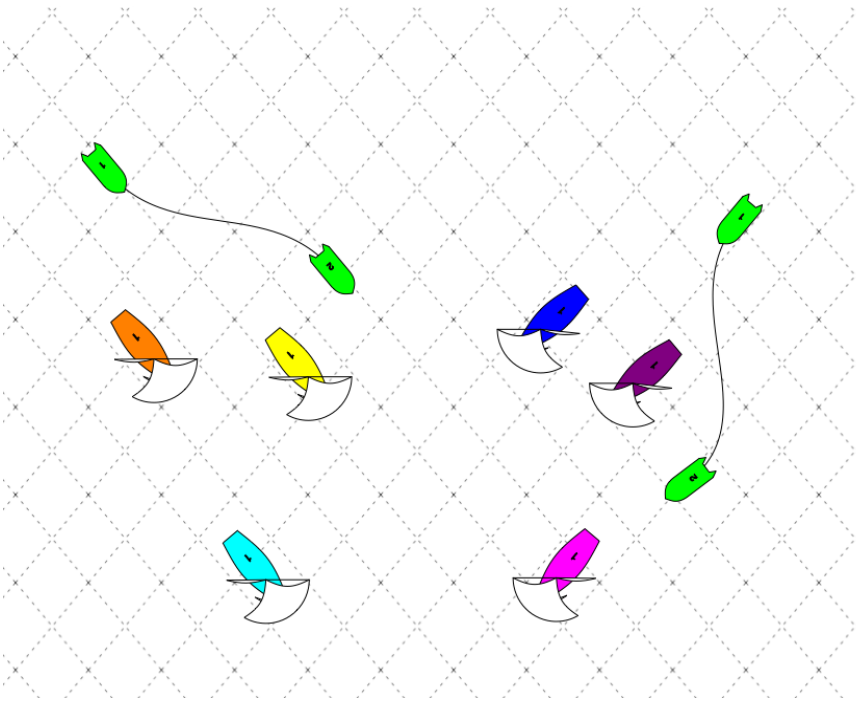
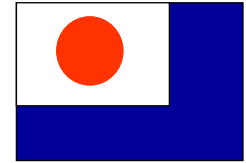


良いアンパイアチームは、慌てることなく、むやみに動き回ることなく、上手に、すべてのインシデントをカバーする。

図は、スタート30秒前。真ん中のアンパイアは、目の前の競技艇がアクティブではなく、アウター側にインシデントの危惧があることを知り、そちらへ移動して、Rとオレンジをカバーしている。また、それを他のアンパイアも理解している。

上記は、一例に過ぎないが、
このようなアンパイアの移動は、自動的に、無線を使うこともなく、なされるべきである。

ポジショニング(上級編): チームワーク Working as a team



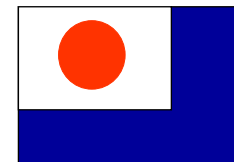
左図は、良いチームワークの好例。

左のアンパイアは、中央に移動することで、スターボ、ポートでミートしようとしている4競技艇をカバー。
そのアンパイアの動きを知った右のアンパイアは、4艇を任せて、前進して、先頭の2艇にフォーカスしている。

自分がインシデントにラッシュして行くことよりも、他のアンパイアと上手に共同作業することを習得せよ！

また、左図のような場合に、複数のアンパイアが後方にとどまってしまうことが、良くある。
そうすると、前方の競技艇のインシデントを見損じてしまう。
動きを予測することで、それを避けることができる。

ポジションニング(上級編): ウィング アンパイアリング Wing-Umpiring



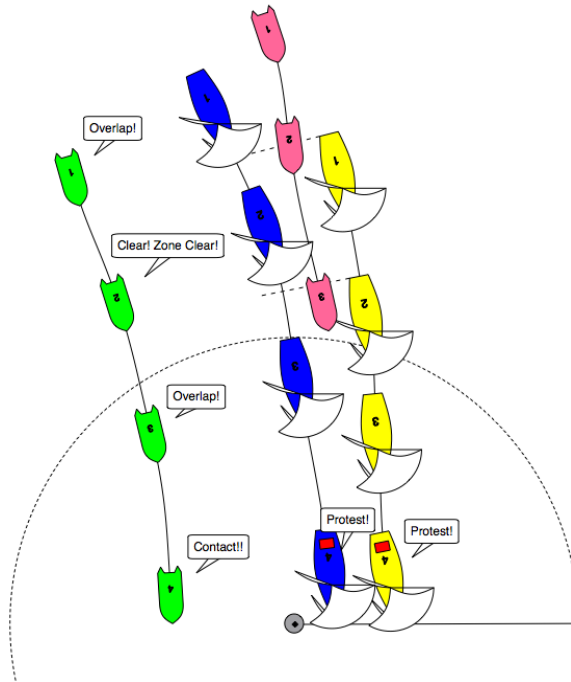
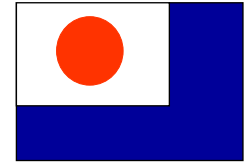
The most common wing calls used in fleet racing are:

Words said by wingumpire	Meaning
<i>CLEAR</i> Boats	are clear ahead/clear astern
<i>OVERLAP</i> Boats	are overlapped
<i>CONTACT</i>	Contact between the boats or with a mark
<i>NEGATIVE...</i>	Answer 'no'. <i>AFFIRMATIVE</i> Answer 'yes'
<i>HOLDING</i>	Holding course
<i>UP</i>	Changing course by luffing
<i>DOWN</i>	Changing course by bearing away
<i>CHANGING</i>	Changing course (in any direction)
<i>BLACKOUT</i>	The wing umpire is in no position to make a call.
<i>ZONE</i>	The leading boat has entered the zone of a

ウィングボートとしてサポートに入ることが有効なこともある。
その際には、無線を使って、上記のようなコールを行う。

ただし、無線は他の連絡を遮断するので要注意。
あくまで自分の担当内にアクティブがない場合にのみ、ウィングサポートに入ること。
コールしている競技艇をアイデンティファイすること。（“ボート2 クリア”等）
見えなくなった、もしくは、離れる場合、必ず「ブラックアウト」をコールすること。

ポジションニング(上級編): ウィング アンパイアリング Wing-Umpiring

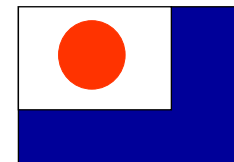


フィニッシュラインで、Gのアンパイアは自分がフォローしていた競技艇がフィニッシュした後、ウィングとしてサポートに入っている。
Gアンパイアは、オーバーラップおよびゾーンの正確なコールができる。

無線機は、事実を他のアンパイアに伝えるために役に立つのであって、次にどこに行きたい、等を告げるためのものではないことを知るべし。

※ウィングコールについては、MRアンパイアマニュアルを参照。

審問と救済



アデンドムQでは、審問はほとんど起こらないが、それでも審問はあり得るのだと言うことを忘れてはならない。

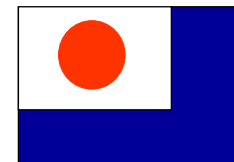
救済は、他艇を救助した時以外には、対象にならない。

さらに、そのために明らかに成績が悪くなったこと、また、自艇に責任が一切ないこと、のすべてが当てはまらなければならない。

だが、選手には救済を要求する権利はある。

その場で断ってはならず、短時間で済むかも知れないが、審問を開いた上で、有効、無効を伝えなければならない。

審問の手順



アンパイアチームは、あらかじめ審問手順について、以下の項目を含む、打ち合わせをしておかなければならない。

- ①アデンダム Q の審問に関するルールと手順を知っておかなければならない。
- ②計測ルール等に抵触する場合、どのアンパイアがテクニカル委員と連絡を取るのか。
- ③どこで、いつ審問を行うのか、その決定は誰がするのか。
- ④レース委員長が B 旗手順に精通しているかを確認しておくこと。
- ⑤誰がレース委員長と連絡を取るのか。
- ⑥誰がプロテストコミッティとして抗議を出すのか。
- ⑦Q5.3(d) ペナルティが成績に影響を与えなかった場合の手続きを知っておくこと。
- ⑧メディアへどのようにインシデントや結果等を伝えるのか。