



International Sailing Federation
レース・マネージメント・マニュアル
パート1

大会の主催と運営

第4版
2006年2月
RRS 2009-2012 更新

ISAF レース・マネージメント小委員会による編集

© International Sailing Federation

初版1994、再版1997、第三版2002、第四版2006

本レース・マネージメント・マニュアルのコピーおよび他の ISAFの出版物は、下記から入手できます。

ISAF (UK) Ltd. Ariadne House Town Quay Southampton SO14 2AQ

Telephone: +44 23 8063 5111

Fax: +44 23 8063 5789

Email: secretariat@isaf.co.ukあるいは、ISAFのウェブサイトからダウンロード：
<http://www.sailing.org>

日本語版・序文

1. この「ISAFレース・マネジメント・マニュアル 第4版 2/2006 RRS2009-2012更新」は、ISAF（国際セーリング連盟）発行の「ISAF Race Management Manual edition 4 2/2006 Updated to RRS 2009-2012」を、JSAFレース委員会が、日本国内で大会運営を行う主催者及びレース・オフィサー、特にナショナル・レース・オフィサーの皆様役に役立てていただくことを目的に、翻訳・発行したものです。
2. 本書の内容に関して、翻訳上の問題点や疑義があれば、JSAFレース委員会にご連絡ください。
3. 本書は、JSAFレース委員会メンバーのご尽力なくしては発行できませんでした。ここに深く感謝申し上げます、謝意を表します。

2010年12月

(財)日本セーリング連盟レース委員長 黒川 重男

発行 (財)日本セーリング連盟 レース委員会

〒150-8050 東京都渋谷区神南1-1-1

電話 03-3481-2357

FAX 03-3481-0414

Email race@jsaf.or.jp

第4版 序文

- パート1 – 大会の主催と運営
- パート2 – フリート・レース
- パート3 – オフショア・レース
- パート4 – マッチ・レース
- パート5 – チーム・レース

ISAF Race Management Manual – Part 1 – Regatta Organisation and Management – February 2006



2

Preface to the Fourth Edition of the ISAF Race Management Manual

ISAF レース・マネージメント・マニュアルの第4版序文

このマニュアルは、パワーポイントの新しいフォーマットを使って、2005年に完全に書き直されました。

印刷物は、パワーポイントの「ノート・ページ」を印刷することによって得られます。

新しいフォーマットに沿ってパワーポイントによるプレゼンテーションを自在に使ってください。スライドとノートが提示される順序は、大会の始まりから完了までの理論的な進行に沿って記述しています。

これらのスライドは、大会に必要なレベルおよび特別な技能に適するよう適切に改変して、すべてのレース・マネージメントのインストラクターによって使用されることを想定しています。特定のグループにとっては必要ではないと思われるスライドを「隠す」ことができます。例えば、マニュアルのパート1の「報道艇の位置」のセクションです。スライドの49から56までをプレゼンテーションでスクリーンに現われないように、スライドの49から56までを隠すことができます。これらは、非常に専門的な分野をカバーしており、おそらくいくつかの大会で必要なだけです。

もう1つの新方式は、マニュアルが、レース運営の異なった局面を論じた特定のパートとなっていることです。

皆さんは、パート1「大会の主催と運営」を読み、そして理解すべきです。ここには「大会の運営」のすべての局面が含まれています。

パート2から5までは、異なったレース形式のための「海上におけるレース・コントロール」を取り扱っています。

最後に、このシステムの主な利点は、それぞれのページが簡単に取り替えられることにより、すばやく更新できるということです。

Tony Lockett(トニー ロケット)

この版は、Tomasz Chamera と Nino Shmueli によって整理され、2006-2007年の間に修正や更新されたものを含みます。

また、セーリングのための2009-2012年の新規則に更新した修正も含まれています。

このマニュアルの使い方

- **パワーポイントでのプレゼンテーション**

- 個人使用のラップトップ、または、パソコン上で使用
- 教室の形態でプロジェクターを使用

- **印刷物**

- パワーポイントのノートページから印刷

ISAF Race Management Manual – Part 1 – Regatta Organisation and Management – February 2006



3

パワーポイントのプレゼンテーション

このフォーマットは、個人使用のラップトップまたはパソコン上で使用されるかもしれないし、あるいは、プロジェクターによる教室でのプレゼンテーションとして使用されるかもしれません。

スライドは、段落の見出し(あるいは「要点の記述」)が書かれています。

詳細は、パワーポイントの「ノート」のページに書かれています。

印刷物

印刷物は、パワーポイントの「ノート」をプリント・アウトすることによって得られます。

印刷は、次の手順で行ってください。

パワーポイントのファイル、「大会の主催」を開いてください。

「ファイル」そして、次に「印刷」をクリックしてください。

「印刷対象」の「ノート」を選択し

「OK」をクリックしてください。

または

パワーポイントのファイル、「大会の主催」を開いてください。

「ビュー」をクリックし

「ノート」をクリックし

「印刷」をクリックしてください。

4つの質問

- 何の大会ですか？
- 大会はいつ開催されますか？
- 大会はどこで開催されますか？
- 大会はどのように組織されますか？

ISAF Race Management Manual – Part 1 – Regatta Organisation and Management – February 2006



4

4つの質問

大会を引き受ける前に、大会を主催しようとするクラブは、いくつかの情報を必要とします。この情報は、大会が能力の範囲内であるかどうかについて、クラブが決定を下す手助けとなるでしょう。

4つの質問とは

何の大会ですか？

大会のステータス、規模、期間を確定します。

大会はどこで開催されますか？

大会のステータスが決めれば、適切な陸上施設と十分な広さの水面をもった適切な開催場所を見つけることが可能となるでしょう。

大会はいつ開催されますか？

大会が開催される時期は、風や潮流、陸上施設の制約などに関して決定的となり得ます。

大会はどのように組織化されますか？

最初の3つの質問の下でリストされた要素のすべてが確定すれば、大会の主催と運営する能力をもった主催団体を組織することが可能となります。

何の大会ですか？

•大会のステータス

- 国際選手権
- 国内選手権
- 地方選手権
- 大規模なオープン大会
- 小規模なオープン大会
- クラブ・レース

ISAF Race Management Manual – Part 1 – Regatta Organisation and Management – February 2006



5

何の大会ですか？

ISAF規定18には、ISAFによってセーリング・カレンダーに「主要大会」として認定されたすべての大会のリストがあります。この規定には、また、ISAFによって「公認」されたその他の大会のリストもあります。

この国際大会以下のレベルには、各国協会の管轄内での国内選手権、水域あるいは地方選手権、複数のフリートの大きな大会、クラブ・レースがあります。

計画を始める前に、提案された大会のレベルを正確に確定することは不可欠なことです。ハードルが高いほど、競技者の期待が大きいほど、その結果として、組織がいつそう複雑になります。

主要な大会情報

- 開催日数
- クラスの数
- 1日のレース数
- 参加艇数の見込み
- コース・エリア数とコース形状
- コースにおけるフィニッシュ・ラインの位置

ISAF Race Management Manual – Part 1 – Regatta Organisation and Management – February 2006



6

これは、大会の組織化を始める前に、クラス協会と取り決めなければならない情報です。

開催日数

開催日数は、提案されたレース日程を熟考したうえで決定されなければなりません。大会の期間が長くなればなるほど、人を無理させる度合いが大きくなります。多くのボランティアが、大会を手伝うための時間を断念してしまいます。何人かは職場から年次休暇をとることになります。大会がもっと長くなると、いっそう気が進まない人たちに、大会を続けることを委ねることになります。

クラスの数

多くのクラスが競技すれば、それだけ組織化はいっそう複雑になります。異なったクラス規則は、異なった装備、帆走指示書、風の強さ、コース形状、ターゲット・タイムなどを要求するでしょう。

その場合はもちろん、組織の中にもっと多くの人々、すなわちクラス協会の幹部や代表者などを連れてくることになるでしょう。

1日のレースの数

1日のレース数は、予算に影響を与えるでしょう。より多くの燃料がレース委員会とコーチによって使われるでしょうし、全ての競技者とレース委員会は、より長い時間海上にいることを要求されます。ジュリーの審問にも問題があります。

予備日は、レース委員会のスケジュールが遅れている場合や、天気予報がプログラムを完了させることが困難かもしれないと予想した場合などに使われるでしょう。

コース・エリアの数

いくつかのコース・エリアの設置が要求されるかは、極めて重要です。それぞれのコース・エリアのために、予備を含めて備品の用意を完了しなければなりません。コース・エリアは、お互いに重なってはなりません。レース艇のマリーナとの往復には、使用されているコース・エリアの周りに余裕を持ってはなりません。

もちろん、最も遠いコース・エリアまで帆走するのに要する時間を考慮に入れておかなければなりません。

コースの形状

クラスは、リーチングのレグを要求しますか？あるいは、風上 / 風下のコースのみでよいですか？これらの2つの質問への答えは、レースのためにマークとアンカーとロープについて、どれぐらいの備品が必要かを確定するでしょう。

フィニッシュ・ラインの位置

レース委員会がレースとレースの間の進行をスピード・アップ出来るようにしますか？風下でのフィニッシュは、これができます。しかし、幾つかのクラスでは、風上でのフィニッシュを要求しています。それは、次のレースのスタートを遅らせて、レース艇にまだレース中の後続艇の間を通して風下まで戻ることを強いることになります。

大会はいつ開催されますか？

•日程

- 他の大会と重なっていませんか？
- 日程は、他の行事に影響されませんか？
 - ・ オリンピック大会
 - ・ 他の文化的行事

•潮流

- 潮流の状態は、大会の時期に影響を与えますか？

ISAF Race Management Manual – Part 1 – Regatta Organisation and Management – February 2006



7

大会はいつ開催されますか？

大会日程の決定は非常に難しい。世界中のすべてのクラブは、一年のうちどの時期がその海面においてベストなレースが出来るかを言うことができます。しかし、外部の影響が、大会の開催時期に影響を与えることがあります。

例えば、オリンピック大会は、セーリングの大会にとって、必ずしも一年中で最も良い時期に開催されるとは限りません。何故なら、それは他のオリンピック競技と合わせなければならないからです。シドニー、アテネ、北京オリンピックが、もし一年のうち風が最も安定した時期に開催されるなら、よりうまくいくでしょう。

開催場所が、干満差の大きい開催地(北ヨーロッパの西海岸など)の場合、大会の時期は、潮流がレースに適した時期に限られます。

しばしばセーリング以外の要素が、大会の開催時期に影響を与えることがあります。これらは、陸上で行われる文化的行事に関係します。

良いレースを提供するのに風が十分に安定した時期を選ぶことに注意を払うべきです。

大会はどこで開催されますか？

・マリナーまたはハーバーを本拠地に

- 商業船舶の航行
- レジャー・ボートの航行
- 進入禁止区域、航行水路

・外海に面した浜からの出艇

- 波の高さ
- 砂浜、あるいは石浜

ISAF Race Management Manual – Part 1 – Regatta Organisation and Management – February 2006



大会はどこで開催されますか？

大会は、マリナーまたはハーバーを本拠地にしますか？ これらの施設のどちらかの場合は、守られた水面にディンギーやキールボートが進水する機会を与えるでしょう。ほとんどの外洋艇は、すでにこのタイプの施設を本拠地としています。

地方の港湾局による大会の場所に制限がありますか？ 多くの国では、地方自治体、港湾局、あるいは幾つかの他の公機関から、施設と水面の使用許可をとることを要求されるでしょう。それらの機関は、主催団体に制限を課すかもしれません。

大型の商船、あるいは海軍の艦艇の動きは、セーリング・エリアに制限を加えるかもしれません。

観客と他のレジャー・ボートの管理は、大きな問題です。排除区域が必要ですか？もしそうであるとすると、誰がそれをパトロールするでしょうか？

浜が波の影響を受ける場合、艇の安全な出艇と着岸のために制限することが望ましい浜の状態があります。浜の材質は、陸上にディンギーを引き上げるのに適当ですか？

干満の高さの差が非常に大きい場合は、特別な仕様の艇出艇用トローリーの倉庫を作らなければなりません。

大会はどこで開催されますか？

・海底

- アンカーリングに適している
- 水深
- 潮流の強さ

レース・エリア

- 高い岬がないこと
- 安定した風

ISAF Race Management Manual – Part 1 – Regatta Organisation and Management – February 2006



9

大会は、どこで開催されますか？

海底、水深、強い潮流は、コースとスタート・ラインの設置に大きな問題を引き起こす原因となるかもしれません。

海底

アンカーを打つときには、海底がアンカーの固定を確実に出来る適当な底質であるかがとても重要です。最初に開催場所を視察するとき、多くの主催者は水面の状況を見て、「非常に良い大会」になるだろうと信じてしまいます。経験豊かなレース・オフィサーは、同じように水面の広がりを見て、そして、水深がどれぐらいか、またマークとレース委員会艇がアンカーを打ったときに、所定の位置に留まることができるかどうか知りたがります。

海底と水深は、良いレース・オフィサーにとっては、風の安定性と同じくらい重要です。

強い潮流を避けることも、同じように重要です。強い潮流と弱い潮流を創り出す浅瀬と海溝があるレース・エリアは、レース・オフィサーにとっては非常に難しいものです。

コース・エリア

選定されたレース・エリアの中で、レース・コースの位置を決めることは、もう一つの重要な考慮すべき問題です。

コース・エリアは、安定した風を妨げるかもしれない障害物のない位置にすべきです。

風の曲がりを創り出す岬は避けるべきです。

内陸の水面では、木や丘によって創り出される風の「穴」や、ほかにも谷によって創り出される急激な強い突風の起こることがあります。

評 価

・提案された大会の評価

- 開催場所は、大会の規模に物理的に対応できますか？
- 人員は、要求される熟練レベルを持っていますか？

・危険度の評価

- 開催場所は、安全に働ける環境の大会を提供できますか？

ISAF Race Management Manual – Part 1 – Regatta Organisation and Management – February 2006



10

大会の評価

大会に関して分かっている全ての事実が確定したら、基地となるクラブは、大会開催を申し込んだクラス協会、または他の組織から依頼を受けた全ての必要条件に合致しているかどうか見るために、一度、大会を評価すべきです。

設備

最初の必要条件の1つは、開催地の物理的特質を見ることです。

陸上、または、マリーナの中に停泊、あるいは係留のいずれでも、すべての艇を収容する十分な広さがありますか？ 地方自治体から追加のスペースを求めることが必要かもしれません。スペースの総量が合意されたとしたら、艇が迅速にそして効率的に水面に近づくことができますか？ 進水用斜路、クレーン、あるいは係留された艇に乗員を運ぶための足船は十分ありますか？ 計測員が効率的に仕事をするスペースがありますか？

社会的な面では、食料調達と飲み物を提供する施設は、空腹と喉が渇いたセーラーの要求を満たすのに十分ですか？ シャワーとトイレのある更衣設備は十分ありますか？

事務局が効率的に働くことができる場所に本部がありますか？ 本部は、インターネットへの接続など、選手への特別なサービスなどを、実用的に与えることができますか？

人員

クラブまたは開催地は、提案された大会が求める全ての任務に十分な経験をもった人員がいますか？ 大会の種々の状況のために、クラブのメンバーに訓練の期間を準備することは必要でしょうか？ クラブは、自身の組織の外から援助者を探さなければならないでしょうか？

ISAFでは、大会前に、訓練の手助けと、大会を適切に標準的に準備するため、レース・マネージメント・クリニックを開催するかもしれません。

危険度の評価

開催場所が大会期間中に影響を受ける危険を評価することは、最も重要です。気象条件は、提案された日において適当ですか？ レース・エリアとその経路に危険を引き起こす潮流の状態はありますか？ コースを設定するためのレース・オフィサーの能力を制限するかもしれない、商業用通船がありそうですか？

陸上において、問題を引き起こす原因となる頭上の電気と電話ケーブルのような種々の危険がありますか？ 開催場所は、一般の公共交通によってアクセスの確保が可能ですか？ 開催地をパトロールするために、警備会社を雇うことが必要ですか？

決定の時

クラブあるいは開催地が、上記の質問の多くに積極的に答え、開催地特有のいくつかの他の質問に答えた時点で、大会開催に向けて進むことを決断することができます。

注意の言葉が加えられる必要があるのはこの時点です。高名な大会を主催するために簡単に「はい」と言わないでください。もし開催地が競技者の期待をかなえる能力に疑いがあるなら、進行を止めて、「ノー、我々はこの大会を主催することができません。」と言う時です。

大会はどのように組織されますか？

- 「主催団体」を設立する
 - 規則 89.1参照
- 「レース委員会」を任命する
 - 規則 89.2参照
- 適切な場合、プロテスト委員会を任命する
 - 規則 89.2参照

ISAF Race Management Manual – Part 1 – Regatta Organisation and Management – February 2006



11

非常に早い時点で設立すべき3つの主な委員会があります。

主催団体

主催団体は、RRSの規定で大会に「法的地位」を与える委員会です。主催団体は、RRSに明確に規定されています。

主催団体は、RRSで定義された多くの要素から構成されます。

レース委員会

レース委員会は、主催団体によって設置される委員会です。主催団体は、レース委員会に「海面における活動」のすべての責任を委任します。

プロテスト委員会またはインターナショナル・ジュリー

プロテスト委員会またはインターナショナル・ジュリーの地位は、大会のステータスによります。最下層であるクラブ・レースにおいては、プロテスト委員会はレース委員会の中の小委員会です。大会のステータスが上がるにしたがって、プロテスト委員会はインターナショナル・ジュリーに置き換えられることになります。

インターナショナル・ジュリーは主催団体によって任命され、そしてレース委員会から独立しています。

組織と責任

・ レースは、次の主催団体により主催されなければならない

- ISAF
- ISAF加盟の各国協会（日本においてはJSAF）
- 各国協会加盟のクラブまたはその他の団体
- 各国協会公認のクラス協会、または加盟クラブと共催するクラス協会
- 各国協会加盟のクラブと共催する非加盟団体

ISAF Race Management Manual – Part 1 – Regatta Organisation and Management – February 2006



12

多くの主要な大会においては、4つの団体が大会の主催の権限を分担します。大会のステイタスに応じて、それぞれの団体の関与の度合いは異なることになります。

ISAF（国際セーリング連盟）

ISAF は、レースを管理するセーリング競技規則（「RRS」という）を、4年ごとに改正し公表します。

ISAF は、ISAF規定に列挙された主要大会のレース役員も任命します。

これらの大会には、オリンピック大会、オリンピック・クラスの世界選手権、そして、もっと多くの大会が含まれます。

MNA（各国協会）

RRSに関する権限は、ISAF加盟の各国協会に付与されています。各国協会は、RRSの規定に従い、競技規則がどのように解釈され、あるいは適用されるかについて述べ、もしRRSに従い適切と考えられるなら、RRSのいくつかを変更することができます。さらに、各国協会は、国内大会の開催日と開催地を調整し、そして、大会委員長、（プリンシパル・）レース・オフィサー、プロテスト委員長のよう、大会の重要な人物を承認することができます。

主催クラブ（あるいはその他の団体）

各国協会加盟のクラブは、一般的には、大会組織委員会の中に含まれ、帆走指示書の中に位置づけられるべきです。

クラス協会

クラス協会は、計測と大会の主催についての確立された業務の両方から、クラス・ルールが遵守されることを望むでしょう。

非加盟団体

・各国協会加盟クラブと共催する、各国協会加盟のクラブにより管理されている非加盟団体。各国協会は、承認が必要であることを規定することができる。

・ ISAFおよびそのクラブの加盟する各国協会が承認した場合には、各国協会加盟のクラブにより管理されていない非加盟団体。

組織と責任

- **主催団体**
 - 前述の1つまたは複数の団体が、主催団体を構成することができる
- **大会組織委員会**
 - 中心となる委員会
- **レース委員会**
 - 主催団体によって任命される

ISAF Race Management Manual – Part 1 – Regatta Organisation and Management – February 2006



13

主催団体

これらの1つまたは複数の団体が、単独あるいは共同で主催団体となり、大会組織委員会を設立することになります。主催団体がRRSの必要条件を満たしていることが不可欠です。そうでなければ、競技者は、RRSの保護あるいは各国協会により規定された上告手続きを失うことになります。それは、各国協会に加盟するクラブが主催団体に登録されることによって、容易に従えることです。

大会組織委員会

大会組織委員会は、通常いくつかの小委員会を通じて、計測、社交行事、報道、スポンサーとの接触などの大会のすべての局面の責任を負うことになります。

レース委員会

レース委員会は、最も重要な小委員会であり、レースを行なうため必要とされるすべての権限を委ねられます。

大会組織委員会は、大会の組織化と大会を進めていくなかで、大会の最も重要な目的は、競技者に公正な競技を提供することであるということをおぼろげに思い出すべきです。そしてセーリング競技規則と他の関連する団体の規則が適用される場合には、それに従って大会が進められること、すべての競技者が大会の規則に従うことができ、そうすること、可能な限りすべての競技者に満足を与えること、ISAF付則に従って帆走指示書が作成されることを保証してください。

組織と責任

- すべての競技者の安全は、最も重要な責任である
- 公平な競技の確保もまた、高い優先順位にある
- 規則の遵守が、極めて重要である

ISAF Race Management Manual – Part 1 – Regatta Organisation and Management – February 2006



14

安全

すべての競技者の安全は、最も重要な責任です。大会に関係する全ての人達が、常に安全が最優先であるということを実際に認識させることは、大会実行委員会の責務です。

公平な競技

公平な競技を確保するため、レース委員会は、公平なスタート・ライン、コース、フィニッシュ・ラインを設定し、すべての規則を遵守し、そして良いレース運営の手順とISAFのレース運営方針に従わなければなりません。すべての競技者は、レースに勝つために、自分自身の技術を使う平等な機会を持つべきです。

規則の遵守

セーリング競技規則、各国協会規程とクラス規則は、上記の3番目の目的を満たす必要条件を規定している。最も広義の意味で、全ての競技者がルールを遵守することは、単に競技の公平性を確保するだけでなく、セーリング・スポーツの一般的な評判を高いレベルに維持し、スポーツの評判を下げないためにも極めて重要です。

すべての競技者に**満足を与える**ことは、おそらく達成するのが最も難しい目標でしょう。思慮深い判断と経験が必要とされるのはこの分野です。風と天候の予想外の変化は、レース・オフィサーを困らせ、そして競技者を悩ませるでしょう。

しかし、先見性とこのマニュアルで提唱される詳細な計画と手順に従うことで、これらの影響は減少させることができます。

委員会と重要な人物

• 大会組織委員会

- 良い委員長が必要である
- 大会の指揮全体に関して責任がある

ISAF Race Management Manual – Part 1 – Regatta Organisation and Management – February 2006



15

大会委員長

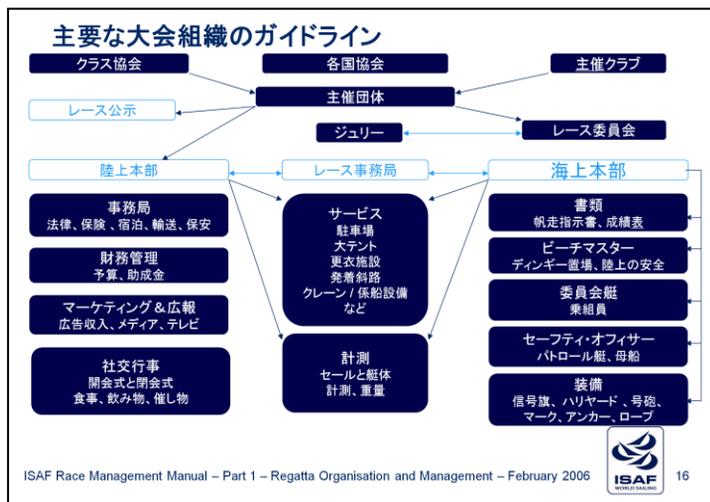
組織委員会には、有能で、経験豊かな委員長が必要であり、委員長は、大会組織委員会の名の下で起こるすべてに即座に回答できる用意が出来ていなければなりません。大会組織委員長は、期限を設定し、すべての小委員会が期限内に仕事をするようにする人物です。大会委員長は、大会の実施において極めて重要な役割を果たすことになるし、レース運営についてよく知っていなければなりません。委員長は、大会組織委員会と相談して実行することに特別な責任を負っています。それは以下のように要約されます。

- 大会における海上及び陸上での行動に関する計画および決定に関与する。
- 必要な場合、おそらく毎日の終わりに大会組織委員会を招集し、結果を確認し、組織および手順を再評価します。そうすることによって、公平なレースのために必要な変更が直ちに実行できます。
- 大きな大会では、大会委員長は、大会を統括するという極めて重い任務を負っているため、特定の海面での任務を割り当てられるべきではありません。

大会組織委員会

主催団体は、海上及び陸上、そしてすべての規則間の整合をとることを含めて、大会の組織全体に責任を負っています。

おそらく6名～12名で構成される委員を任命します。この委員会は、加盟するクラブや協会からRRSに関する権限を委ねられ、そしてこの組織は、大会運営の全ての決定に対して最終的な責任を負います。このメンバーの何人かは、以後に述べる各小委員会のメンバーになるでしょう。組織委員会は、大会が始まる少なくとも6ヶ月前、出来れば1年以上前に最初の会議を持つことになります。



主要な大会組織のガイドライン

良い組織は、大会成功の鍵である。この計画は、主要な大会の運営構成のための指針です。委員会の構成は、大会が必要とするもの、その規模とステータスによって変更されるでしょう。

組織委員会の構成

組織委員会は、大会のすべてのことに対して責任があります。

組織委員会は、大会の特定の部門を監督するために、いくつかの小委員会を任命します。

多くのより小さい大会では、いくつかの役割が1つの小委員会に統合されます。

陸上本部と設備

組織におけるこの部署は、すべての「陸上施設」と組織と運営を含んでいます。

次の小委員会は、良い運営構成に発展し得ることを基本として提案されます。

事務局—法律、保険、宿泊、輸送、保安

財務—財務管理、予算、助成金

マーケティングと広報—広告収入、メディアとテレビ；新聞

社交—開会式と閉会式、催し物、飲み物施設、食事

サービス—駐車場、トレーラーとコンテナ置き場、更衣とシャワー施設、トイレ、

発着用斜路／またはクレーン、係留施設、大きいテントに覆われた特別な区域など。

計測—セールと艇体計測のための覆われた区域、重量計

海上の設備と装備

書類—レース公示、帆走指示書、抗議書、成績表など。

ビーチ・マスター—陸上の信号用ポール、ディンギー置き場と発着の管理、陸上の安全

委員会艇—乗組員、適当なポート

セーフティ・オフィサー—パトロール艇、安全の評価、救助計画、母船

装備—信号旗、ハリヤード、号砲、マーク、アンカー、ロープなど

大会前の重要な仕事

- 以下の小委員会または役員を任命する
 - 1つ、または複数のレース委員会
 - 適切な場合には、ジュリー
- レース本部と事務局を設置する
- レース公示を準備する
 - RRSの付則を用いて

ISAF Race Management Manual – Part 1 – Regatta Organisation and Management – February 2006



17

小委員会

次の小委員会または役員は、組織化の初めの段階で任命されるべきです。

レース委員会

大会が複数のコース・エリアを持っている場合、各コース・エリアごとに、それぞれのレース委員会を持つこととなります。それぞれのコース・エリアごとにレース・オフィサーが、そして、全てのコース・エリアを監督するために、プリンシパル・レース・オフィサーが任命されます。

プロテスト委員会又はインターナショナル・ジュリー

プロテスト委員会またはインターナショナル・ジュリーは、早い段階で任命されるべきです。

レース本部と事務局

組織委員会が正式に設立された場合、毎日の基本的な仕事を実行するために、効率的な事務局が求められます。主要な大会における大きな運営組織には、終日業務行う有給の事務員が任命されるべきです。大会が近づけば、有給あるいはボランティアの他のスタッフによって援助されることとなります。

レース公示

大会前の最初の仕事の1つは、RRSの付則を使ってレース公示を準備することであり、そして、レース公示は、参加の可能性がある全ての競技者、関連する協会、クラブ、及び各国協会に確実に発行することです。適切な場合には、レース公示は主催団体のウェブサイトに掲載されるべきです。主要な大会の場合には、印刷物及び主催団体のウェブサイトにリンクされた詳細を含み、すべてをISAFに送るべきです。レース公示には、参加申込書及び締め切り日を含まなければなりません。締め切り日は、出来る限り大会開催日に近くすべきですが、もちろん、主催団体が受け取った参加艇数に対するきちんとした計画を立てるための十分な日数をとることは許されます。

レース公示は、現在は規則です。(規則の定義を参照)

従って、レース公示にはRRSに関する項目だけを含むことが非常に重要です。

交通手段、宿泊設備等の項目は、別の書類に記載します。

レース委員会

- 委員長
 - 優れた組織力と運営の能力を持った人が要求される
- コース代表者
 - ISAF またはクラス協会から任命される
- プリンシパル・レース・オフィサー
 - この役には、非常に経験豊かな IRO が要求される
- レース・オフィサー
 - 1人以上がいることが要求される。
 - すべての国際大会には、それは IRO であるべきである

ISAF Race Management Manual – Part 1 – Regatta Organisation and Management – February 2006



18

レース委員会

最も重要な小委員会、主催団体によって任命されるレース委員会である。レース委員会は、海上で起こる、あるいは起こらないことに対して責任を負います。そして、レース委員会は、レースを進行します。

レース委員会は、RRSの付則に従って帆走指示書を文書により公表しなければなりません。RRS で要求されているようにレースまたはシリーズを指揮し、記録します。

レース委員長

レース委員長は、主要な大会では望ましくないが、プリンシパル・レース・オフィサー (PRO) になるでしょう。委員長は、「海上本部長」であるレース・オフィサー (RO) と緊密に連絡を取り合います。委員長は、レース・オフィサーを援助し、海面を離れる指示をしたり、帆走指示書の変更を承認したりします。主要な大会では、インターナショナル・レース・オフィサー (IRO) が ISAF から任命されます。

次のセクションにおいて、「レース・オフィサー」や「信号員」などについて述べます。2つ以上のレース海面のある大会の場合には、もちろんこれらの役割は、それぞれのレース・エリアごとにいます。

コース代表者

コース代表者は、ISAF またはクラス協会のいずれかから任命されます。

コース代表者には、2つの主な役割があります。

- そのクラスのレース運営の指針 (ガイドライン) が何であるか、そしてそれがどのように履行されるべきであるかについて、レース・オフィサーへの助言者として行動する。
- 競技の公正と、地元参加者が有利にならないよう監督する。

プリンシパル・レース・オフィサー

もし、同時に複数のコースが使用されるなら、大会の海上における運営全般は、それぞれのコースのレース・オフィサーと連絡を取り合う PRO の責任です。(もしコースが1つであるなら、レース・オフィサーによって運営され、PROはいない)。PROは、すべてのコースを俯瞰し、大会の指揮全般に関して最終的な決定者です。これには、レース・オフィサーがそれぞれのコースで実際の指揮に責任を負っている間、天候の状況がレースに適しているかどうかといった問題も含んでいます。従って、PROは非常に経験豊かであり、また、そのように認められているレース・オフィサーであることが重要です。PROはもちろん、信号の正確な掲揚を確実に行うこと、公式掲示板に掲示される通告等、レースの運営の陸上での行為も監督します。PROは、最終的に大会会長と密に連絡をとることになります。

レース・オフィサー

理想的には、レース・オフィサーは海上本部長であり、たとえ彼自身がスタート・ラインのコース・サイドにいる艇や、コースの変更等に関する決定を行わなければならないとしても、自分のチームが邪魔されることなく仕事ができるようにすべきです。この利点は、彼が常にレース・コースの周辺で何が起きているかについて、常に監視を続けることができることです。もし必要なら、彼は近くのレース・コースの他のレース・オフィサー及びプリンシパル・レース・オフィサーと無線機で緊密に連絡をとります。レース・オフィサーとアシスタント・レース・オフィサーは、後の参考のためにテープ・レコーダーにすべての行動を録音するべきです。テープ・レコーダーは、すべてのスタート、リコールとフィニッシュの手順の間中スイッチを入れておくべきです。レース・コースの責任者として、レース・オフィサーは、代理人を指名すること選ぶかもしれないが、プロテストの審問時には、通常レース委員会の代表となります。高いレベルの大会においては、レース・オフィサーはIROまたはナショナル・レース・オフィサー (NRO) であることが要求されることがあります。

第1レースの前に、レース・オフィサー、レース委員会に対しその役割に関する指示を与え、すべての仕事が漏漏がないか確認します。レース・オフィサーは、(代理人を通してであれ、直接であれ) すべての必要な装備が使用可能で、機能している状態であることも確認します。レース・オフィサーは、スタート・ラインのピン・エンドのライン・ボートに乗って、無線機でスタート・ラインのコース・サイドにいる艇の確認を助けるアシスタント・レース・オフィサー (ARO) を指名することを望むかもしれません。

レース委員会

・デピュティ(副)・レース・オフィサー(DRO)

- もし、レース・オフィサーが任務を果せない場合には、レース・オフィサーの任務を引き継ぐことができる

・アシスタント・レース・オフィサー(ARO)

- 通常、スタート・ラインのピン・エンドのライン・ボートの責任者

ISAF Race Management Manual – Part 1 – Regatta Organisation and Management – February 2006



19

デピュティ(副)・レース・オフィサー

デピュティ・レース・オフィサーは、レース・オフィサーと一緒に本部船上で働き、緊急時にはレース・オフィサーを引き継ぐ能力を有した人です。

任命されたレース・オフィサーがいる通常の仕事の条件下では、デピュティ・レース・オフィサーは、すべての人員が進める任務と準備を確実にを行うため、本部船の人員を管理します。

アシスタント・レース・オフィサー

通常、スタート・ラインのピン・エンドのライン・ボートに乗り込みます。アシスタント・レース・オフィサーは、レース・オフィサーと一緒に働き、特にスタート・ラインをきっちりと設置し、そしてその後はスタート・ラインの監視の仕事をします。

レース委員会

- ビジュアル・シグナル・オフィサー（視覚信号員）
 - すべての視覚信号の掲揚に責任を持つ
- ガンナー（号砲員）
 - 音響信号の安全な操作に責任を持つ
- タイムキーパー（計時員）
 - 正確に時間を告げることに責任を持つ

ISAF Race Management Manual – Part 1 – Regatta Organisation and Management – February 2006



20

ビジュアル・シグナル・オフィサー（視覚信号員）

ビジュアル・レース・オフィサーは、視覚信号が適切な時間に掲揚されるように準備を確実にする責任があります。ビジュアル・レース・オフィサーは、視覚信号がいつ使用され、視覚信号が競技者にどのような指示を送り、そして同様に重要なことですが、掲揚されている信号をいつ降下するかといった、RRSの「レース信号」の項で解説されているすべての視覚信号の知識を持っていないてはなりません。

ビジュアル・レース・オフィサーは、計時員からすべてのタイミングを得ます。

ガンナー（号砲員）

ガンナーは、ビジュアル・レース・オフィサーの近くで仕事をします。ガンナーは、視覚信号に伴うすべての音響信号に責任を持ちます。

もし、銃あるいは他の火器が音響信号に使用される場合は、安全な方法で、それらが使用されることを確実にすることは号砲員の責任です。たとえ空砲であっても、至近距離で発砲されたときには致命的な損傷を引き起こすでしょう。

ガンナーは、銃の操作、特に発砲後の再充填に関しては熟練していなければなりません。

最近では、いくつかの組織委員会は、銃に替えて非常に大きな音の出るホーンを試しています。そうすると費用を抑えることができるが、しかし、特にスタート・ラインがとても長い場合のスタート信号には、経験上、銃を使用したほうがよい。短いスタート・ラインには、エア・ホーンで充分です。

タイムキーパー（計時員）

タイムキーパーは、レース・オフィサーに次いで、レース委員会において最も重要な役割です。多くのスタートが、他のどんな信号の原因でもなく、タイムキーパーの必要のないおしゃべりにより失敗してきました。タイムキーパーは、1つのことに対する精神的集中力と、よく通る声が要求される役割です。その日の最終締切時間は、レースのスタートです。それぞれの信号までの分と秒のカウント・ダウンのコールは、本部船の乗員全員がスタートまでの残り時間がわかるように、はっきりと行われるべきです。カウント・ダウンの間ずっと、同じ手順が使われるべきです。

カウント・ダウンは、「予告信号1分前、予告信号30秒前、15秒、10、9、8、7、6、5、4、3、2、1、0（今）！」というようにされるべきです。

ガンナーとタイムキーパーの役割は、任命された人員が、両方の役割を課しても十分なほど有能で確信があるなら兼ねることが出来ます。

レース委員会

・レコーダー（記録員）

- 起こったことの全てを、紙とバックアップでテープに記録する

・コース・セッター（ナビゲーター）（コース設定員）

- 風の強さと方向に基づいて、ターゲット・タイムに適したコースの長さを算出する

ISAF Race Management Manual – Part 1 – Regatta Organisation and Management – February 2006



21

レコーダー（記録員）

レコーダーは、海上における記録の仕事に責任をもちます。レコーダーには、運営艇が所定の位置に着くまでの間に、多くの仕事があります。

- ・スタート報告書への競技者の記録
- ・行動と通信の日誌をつける
- ・風向と風力、使用されるコース

すべては適切な時間に記録されます。

言い換えれば、良いレコーダーはレースの日誌を編集します。

レコーダーはまた、レース・オフィサーまたはその代理人によって確認された、スタート信号時に（またはスタート前の1分間に）スタート・ラインのコース・サイドにいるすべての艇を記録しなければなりません。RRSに規定されているペナルティのいずれかが使われる場合には、違反した艇のナンバーは記録されなければなりません。RRSに従って、艇が誤りの解消したと認められた場合には、もちろんレコーダーによって記録されます。

フィニッシュ順位を記録する場合、自分の船とピン・エンドにいる船と両方に予備の人員を置くべきです。もし、スタート艇とフィニッシュ艇が別であるなら、フィニッシュ艇に2人のレコーダーと、ピン・エンド側に1人予備員を置くべきです。テープ・レコーダーは、フィニッシュ・ラインを実際に横切っている艇を讀上げている間、フィニッシュ位置を記録するために使用されるべきです。テープ・レコーダーは、特に、多くの艇が一塊になってフィニッシュした場合に、後で混乱を整理するのに便利です。

コース・セッター（ナビゲーター）（コース設定員）

今、多くの帆走指示書は、先頭艇の「ターゲット・タイム」を設定しています。これは、タイム・リミットとは違います。

コース・セッターは、レース・オフィサーの風の強さと方向に関する指示に従って、正確にコースを設定出来る必要があります。異なった風の強さにおけるポート・スピードの知識は、ターゲット・タイムどおりの正確な長さのコースを設定するためには不可欠です。

コース変更も、この情報により簡単に計算できます。

より短いレース時間のいくつかのクラスでは、コース変更を望みません。どのクラスでそれが求められても、コース・セッターは、レース・オフィサーの要求を予期して、マークをできるだけ早く移動して打ち直せるように、全ての適切な情報（方位や距離）を手にしていなければなりません。

理想的には、コース・セッターは、自分自身で行動し、適宜にレース・オフィサーに助言するために、十分な情報、航海技術、そして必要な装備（コース図解、コンパス、風速計、海図、GPS）を持っているべきです。2つ以上のコースがある場合には、他のコース・セッターと連絡を取ることは不可欠です。コース・セッターの判断は、レースの成功に決定的な影響を与えることとなります。

レース委員会

- **ピン・エンド艇の乗員**
 - アシスタント・レース・オフィサー
- **ビーチ・マスター**
 - 艇の出艇と着艇の全てを管理する

ISAF Race Management Manual – Part 1 – Regatta Organisation and Management – February 2006



22

ピン・エンド艇の乗員

スタート・ラインのピン・エンド艇の責任者とその艇の乗員は、通常はアシスタント・レース・オフィサーです。

主要な大会においてはピン・エンド・ブイに代えて、スタート・ラインのピン・エンドには艇が推奨されます。この艇の乗員は、スタート・ラインの判定と、そして、「コース・サイドにある」(OCS)として記録された艇があることを、素早くレース・オフィサーに連絡をとることを要求されます。アシスタント・レース・オフィサーの行為は、艇数のみを助言するだけに止めることが重要であることを強調しておきます。どの艇がスタート・ラインを越えているか、あるいはスタート・ラインが「クリアー」(スタート・ラインを超えている艇がない)であることの決定は、レース・オフィサーだけにあります。

従って、この船に乗ったアシスタント・レース・オフィサーが、レース委員会の仕事に十分経験があることがとても重要です。アシスタント・レース・オフィサーはもちろん、テープ・レコーダーにすべてを記録するべきです。

ビーチ・マスター

ビーチ・マスターの責任は、自分が何をしたいかによって変化するし、面倒でもあるが、彼と彼のチームの大会成功への貢献は、計り知れないものがあります。ビーチ・マスターは、陸上をベースとする重要な役員です。

大会の前に、ビーチ・マスターは、参加するキール・ボートの概数と係留場所、必要とするディングー置き場の総数、レース委員会艇、救助艇、コーチ・ボート等のために必要とされる総数を知っておかなければなりません。ビーチ・マスターの役割には、艇の出艇が順序良く整然と行われることを確保したり、そうすることが合理的な場合には出艇に手を貸したり、艇を引き揚げたり、割り当てどおりに艇が置かれることを確実にしたり、装備の修理や交換がどこで出来るか助言したり、たぶん、自分で道具を使って修理をすることさえ含まれます。

ビーチ・マスターはまた、誰が海上に出ている、誰が出ていないか記録したり、同様に、トローリーや船台の空きから誰がまだ戻っていないかといった、重要な安全確認にも注意を払います。

出艇、帰着申告システム(または、タリー・システム)が使われる場合には、このシステムを管理し、最後にそれを集めるのはビーチ・マスターの仕事です。ビーチ・マスターは、これらの行動をレース・オフィサーに報告しなければなりません。臨時の海岸無線局がある場合でも、レース・オフィサーと無線連絡をとることは、ビーチ・マスターにとって有用です。ビーチ・マスターは、最後の艇が海に出て行ったらレース・オフィサーに報告すべきです。ビーチ・マスターは、レース・オフィサーがスタート・エリアに何艇いるかを助言できるようにすべきです。

。

ジャッジ – プロテスト委員会

- プロテスト委員会
 - 主催団体またはレース委員会によって任命される
- インターナショナル・ジュリー
 - 主催団体によって任命され、そしてRRS付則Nの要件を満たした独立した委員会

ISAF Race Management Manual – Part 1 – Regatta Organisation and Management – February 2006



23

ジャッジ – プロテスト委員会またはインターナショナル・ジュリー

「ジャッジ」という用語は、セーリング・スポーツでは、抗議の審問、救済の要求、資格の審査、艇の計測の要求、そして、海上におけるルール違反—特に推進方法の規則違反の監視を含め、競技者への広範囲な任務を含んで使われます。

「プロテスト委員会」という用語は、主催団体またはレース委員会から任命された委員会であったり、あるいは、主催団体から任命され、RRSの付則Nに従ったインターナショナル・ジュリーなどの、審問を行う団体を述べるのに使われます。

主催者が、競技者に対する全ての範囲のジャッジ業務を準備すべきかどうかは、開催される大会の種類によります。

プロテスト委員会

プロテスト委員会は、抗議と救済の要求を審問するために、主催団体より、あるいはレース委員会より任命されます。プロテスト委員会のこのタイプは、クラブ・レベルのレースのみに適しています。

インターナショナル・ジュリー

インターナショナル・ジュリーは、RRS付則Nに従って、主催団体から任命されなければなりません。

この付則は、インターナショナル・ジュリーの構成と組織についての詳細を記しています。付則Nは、帆走指示書あるいは各国協会の規定によって変更することが出来ません。

ジャッジ — プロテスト委員会

- プロテスト委員会、大会組織委員会、レース委員会の間の連携
- プロテスト委員会の任務

ISAF Race Management Manual – Part 1 – Regatta Organisation and Management – February 2006



24

プロテスト委員会と大会組織委員会の連携

レース委員会は、帆走指示書の草案が出来たとき、プロテスト委員長あるいはインターナショナル・ジュリーに送付すべきです。そうすれば、委員長は理解することが出来るし、もし必要なら、大会中にレース委員会とプロテスト委員会の間で混乱が起きないように正確な表現に修正することができます。プロテスト委員会は、解釈に対するコメントに限るべきです。帆走指示書に述べられているレースの方法は、厳密にレース委員会の領分です。草案を送付することによって、会場での最初のプロテスト委員会における長々とした議論や、「帆走指示書の変更」の長いリストを避けることができます。

最初の競技者／コーチとのミーティングの前に、プロテスト委員会とPRO／ROの間でミーティングの日程が組まれることは重要です。

標準的なRRSの付則L「帆走指示書ガイド」の使用は、多くの問題を避け、その後の討論や議論を少なくする助けになります。(RRSの付則LEは、大きくより複雑な多種目の大会に適用可能な規定や付則Lに見られるいくつかの指示における変更した規定を含む、付則Lを拡張した版です。この版は、メダルレースの概念に対する帆走指示書も含んでいます。これらは、<http://www.sailing.org>からダウンロードできます。)

宿泊の手配と予約、交通手段、大会の場所に関する情報は、前もって用意されていなければなりません。場合によっては、大会組織委員会は、空港や駅などにプロテスト委員会のメンバーの出迎えを計画するために、その到着予定時間を確認しておくべきです。

プロテスト委員会の任務

プロテスト委員会が開催地に到着したらずぐに、以下のことを議論するために会合すべきです。

- 自分達の権限と役割
- 委員長(副委員長)、適切な場合にはパネル(部会)の長
- 各委員が責任をもつ範囲
- プロテストの方針
- もし専任の書記がいないのであれば、1人の委員を書記に任命する

プロテスト委員会の公示は、正しく番号が付けられ、委員長が署名し(場合によっては、大会委員長、PROまたはROも一緒に)、プロテスト委員会の書記に渡され、書記は、そのコピーを掲示板に掲示し、レース・オフィサーとレース事務局に配布します。原本は書記が保管します。

大会委員長、レース・オフィサー、レース事務局長、プロテスト委員会書記および他の重要な役員との間で、次のことを議論するための予備的な会議を準備するとよいかもしれません。

- 海上での手順(コースの変更、レースの制限等)
- プロテストの進行手順
- もしあるなら、帆走指示書(の変更)
- プロテスト委員会へのレース委員会の報告
- プロテスト委員会とレース委員会の関係
- 無線通信手段
- プロテスト委員会の装備

最近では、大抵のプロテスト委員は、帆走するコースや艇種を知り、レースが行われているときの気象条件を観察するために、レース・コースに出て行きます。自らの方針に基づき、海上において積極的に規則違反を監視したがることもあるでしょう。彼らの仕事のために、適切な船が提供されるべきです。通常は、長い時間海上にいるのに適した装備のハード・ボトムゴム・ポートです。

さらに進んだ、推奨されるプロテスト委員会の手順についての詳細は、ISAFのジャッジ・マニュアルを参照してください。

アンパイアとオン・ザ・ウォーター・ジャッジ

- ・ マッチ・レース - RRS 付則C
 - ・ チーム・レース - RRS 付則D
 - ・ フリート・レース - RRS 付則P
 - ・ アンパイア制のフリート・レース - RRS 試験的付則Q
- Q
- ・ メダル・レース - RRS 追加付則Q

ISAF Race Management Manual – Part 1 – Regatta Organisation and Management – February 2006



25

アンパイアリングとオン・ザ・ウォーター・ジャッジ

アンパイアリングとオン・ザ・ウォーター・ジャッジは、今やすべての主要な大会の標準的な形態です。

RRSには、次のそれぞれを包含する個別の付則があります。

マッチ・レース – RRS 付則C

チーム・レース – RRS 付則D

フリート・レース – RRS 付則P

アンパイア制によるフリート・レース – RRS 付則P

メダルレース – RRS 追加付則Q

アンパイアリングとオン・ザ・ウォーター・ジャッジ(アンパイア制によるフリート・レース)を効果的にすることを可能にするために、主催団体は、適切なボート、旗、無線機等を準備することが求められます。大きいRIB(ハード・ボトムゴムのゴム・ボート)は、速くて、操縦しやすく、そして全方向に視界が効くので理想的です。晴天時には、何らかの日除けが供給されるべきです。

アンパイアを用いるマッチおよびチーム・レースの望ましい準備の仕方については、**ISAFアンパイア・マニュアル**に述べられています。

RRS試験的付則Q-2009およびRRS追加付則Qは、<http://www.sailing.org>からダウンロードできます。

計測委員会

- チーフ・メジャー
- クラス・ルール
- 計測所
- 計測装備

ISAF Race Management Manual – Part 1 – Regatta Organisation and Management – February 2006



26

計測委員会

主要な大会の主催団体は、通常の計測手順の一部として、あるいは計測に関する論争が起きた場合に備えて、艇体計測のための計測委員または計測委員会を任命するでしょう。プロテスト委員会は、この計測委員会または計測員を、計測に関する質問に対応する「資格のある権威」と見なすのが普通です。

関連する艇種の各国協会のチーフ・メジャーは、計測委員会のメンバーになるだろう。インターナショナル・クラスの選手権では、通常、ISAFの艇種別メジャーが、計測に関して責任を持ちます。チーフ・メジャーは、すべての計測に関する要求を処理することができる有能な人員を十分な人数そろえることを求めるでしょう。大会前の計測には、関係するクラス・ルール次第であるが、寸法、形状と構造、艀装品、セール計測、及び重量が含まれるでしょう。素早く効率的に形状規格の確認をするために、しばしばジグが必要とされます。レース後の計測員と(あるいは)彼のチームのメンバーによる検査には、浮力体、その他の安全備品、および濡れた衣類の重量が含まれます。

大会の始めに、十分な人員、装備、効率的に計測を行うための適当な場所を確保するためには、準備の早い段階で、チーフ・メジャーと大会組織委員会の間で意思の疎通を図ることが不可欠です。計測員及び計測委員会の責任には、通常フィニッシュ後直ちに行われる艇のレース後の検査(ブラック・バンド内のセールの展開、バラストの位置、衣類の重量等といった)も含まれるでしょう。計測員は、大会委員会のメンバーであり、直接大会委員会に報告します。

安全

- セーフティ・オフィサー（安全委員）
- 救助艇の艇数

ISAF Race Management Manual – Part 1 – Regatta Organisation and Management – February 2006



27

セーフティ・オフィサー(安全委員)

レース委員会は、安全および救助活動に責任を負う、有能なセーフティ・オフィサー(安全委員)を指名すべきです。セーフティ・オフィサーは、競技艇種の性能や、適用される法律や規則とともに、大会開催地に関して熟知していなければなりません。その地方の、あるいは個人的な非営利の救助組織との連携は大いに推奨されます。

セーフティ・オフィサーは、大会に関する安全規則、すなわち、各国協会、クラス・ルール、帆走指示書、および大会が開催される水域を管轄する地方の港湾局のようないくつかの機関の安全に関する要件に熟知していなければなりません。

これらの間のどんな相違点でも、大会前に調整されており、また、帆走指示書には相違点の調整を含んだ結論が述べられていることが大いに望まれます。

救助艇の乗員

救助艇の乗員は、2人で構成されるべきです。それぞれの救助員は、可能なら以下であるべきです。

- 16才以上である
- 泳ぎが上手である
- 安全と救援活動の知識を持っている
- 救助艇かヨットの操縦の経験がある
- レース経験がある

救助艇の艇数

救助艇の艇数は、競技のレベル、競技者の年齢、人数等によります。

安全

・ 救助艇の装備

・ 救助母船

ISAF Race Management Manual – Part 1 – Regatta Organisation and Management – February 2006



28

救助艇

救助艇は、膨張式のゴム製もしくはセミ・リジッド(半硬式)で、4メートル以上の長さがあり、ボートの長さに応じた十分な馬力のエンジンをもち、そして数隻を曳航するだけのパワーがなければなりません(最低でも20~25馬力)。時には、特にレース海面からハーバーまでの距離がある場合には、救助艇が競技艇を曳航してハーバーへ戻ることは許されないことを考慮に入れるべきです。このような場合には、その距離を、数隻の(損傷を受けた)艇を曳航する仕事をするため、多分大きい堅牢な船だろうが、他の船を手配すべきです。

救助艇の装備

乗員のための救命胴衣	1個の救命浮環
予備の燃料	25 m の長さの係留用ロープ
曳航用ロープの固定用留め具(艇の中心で曳航できる)	
オール	アンカー・セット(水深の3倍の長さのライン)
ロープを切るためののこぎり状のナイフ	送信機、受信機
予備のバッテリー	防水のケース
空気入れポンプ	点火プラグ・レンチ、自在レンチ、予備のプラグ
笛	20キログラムのおもり
もし冷たい海でのレースなら暖かい毛布	暑い地方でのレースなら水と日除け

救助母船

救助母船は、レース海面に向い、海上で待機します。救助艇は、救助艇が陸まで移動することを避けるために、救助した艇と競技者を救助母船に連れてくるでしょう。もし、安全委員(セーフティ・オフィサー)が救助艇のどれかに乗らないのであれば、救助母船に乗ることになるでしょう。救助母船はまた、医者あるいは応急処置の出来る人員を船に乗せるかもしれません。

UHF、VHFまたはデジタルの無線機	携帯電話
予備部品	救急医療セット
毛布	救助艇用の燃料
4メートル毎に結び目のある50mの曳航ロープ	工具箱
熱い飲み物を出せること	トイレ

同時にいくつかのレース海面で競技が行われる場合には、陸上本部が、救助艇、救助員、補給あるいは救急車の手配を助けることとなります。

・ 救助活動の計画

救助活動の計画

スタートの前: 競技艇がレース海面に向かい始めたら、救助艇を3つのグループに分けます。それぞれのグループは、レース海面に向かうフリートの3分の1の後に付いて行きます。

使用するレース・コースの種類によっては、コースは、それぞれの救助艇が1つのエリアに対して責任を持つことになるいくつかのエリアに細分されるでしょう。

レース海面まで競技者に付き添った後、救助艇は、スタート・ラインの外側あるいは風下側を監視します。あるいは、救助艇は、安全委員(セーフティ・オフィサー)が乗った母船の傍に留まるか、安全委員の救助艇の近くにいることもあります。

スタート後: 正しいスタートが行われたら、少なくとも2艇の救助艇はコースの両サイドに分かれ、3艇目の救助艇は最後尾の艇の後ろについて真中を進みます。すべての艇は低速で航行し、基本的にフリートの後ろ3分の1を監視します。その後の手順は、使用されるレース・コースの種類によって決まります。しかしながら、コースの種類と使用できるパトロール艇の艇数がどうであれ、救助チームのメンバーは、海に出る前に常に、安全委員(セーフティ・オフィサー)の救助計画の全てを知らされているべきです。救助計画は、レース・コースの全てのエリアは、常時すくなくとも1艇の救助艇によって監視されていることを確実にしなければなりません。

フィニッシュ後: 全てのグループは、出てきたときと同じ方法で、ハーバーに帰るフリートに付き添いを始めるか、あるいは、次のスタートのためにスタート・エリアに戻ります。救助母船は、レース海面を引き揚げる最後の艇となります。

社交

- 社交活動
- 開会式
- 閉会式

ISAF Race Management Manual – Part 1 – Regatta Organisation and Management – February 2006



30

社交委員会

競技者は、なによりも第一によりレース・コンディションを望んでいます。しかし、海上以外で、社交的な交流や楽しむための機会も期待し、価値を認めています。バーベキュー、レセプション、公式な夕食会、賞品の授与や他の行事の計画は、社交委員会が責任を持つべきです。人を引き付ける社交プログラムは、入賞できなかった競技者にとってさえ大会の思い出づくりの助けとなるでしょう。社交活動は、あくまでスポーツ活動に付随するものであって、必要があれば変更されなければならないということを、常に覚えておく必要があります。

社交委員会の責任には、社交と歓迎行事の準備、そして主催団体から求められたなら開会式と閉会式の手配も含まれます。

開会式

大会の最初の公式行事は大会全体の雰囲気形成するので、開会式の計画は注意深く考慮する価値があります。開会式の規模と内容は、その地方の組織委員会に任せるべきです。開会式には、主要スポンサーと地方行政機関も含まれるべきです。

閉会式

閉会式は、全員が競技の緊張から開放され、勝者を称える場である。同時に、大会を成功させるために一緒に働いたすべての人達に感謝を表すためのいい機会です。閉会式のこの部分は、すぐに退屈になるので、長すぎないように注意してください。

・ 広報

- 大会前
- 大会中
- 大会後

報道及び広報委員会

いい広報は、その艇種、クラブ、スポーツを発展させます。効果を上げるためには、この委員会は、計画的な間隔でのシリーズの発表やインタビューを通して、情報を積上げていかなければなりません。これは、広報に任命された者に正に求められることです。

なるべく早くインターネット・ウェブ・サイトを立ち上げることと、すべてのデータが書き込まれたウェブ・アドレスを公表することは、大会前、大会中、大会後の、どんなPR活動の成功にも極めて重要です。

大会前には、事前のメールとウェブには、艇種の情報やその艇種で最も活躍している競技者のプロフィールといった情報を含むべきです。もちろん、開催地へ到着できる全てのルートを示した地図と、レース公示が含まれるべきです。特に、2艇種以上が実施され、そしてそれが別々の開催地で開催される場合には、大会の数日前に、競技者、報道記者、およびその他の人々に開催場所を指示する案内看板が効果を増します。地方の関係機関の許可を得ているかの確認を確実にしなさい。建てられる案内看板は、時速80km/hで走っているとき、200m離れた位置から十分見えるだけの大きさでなければならないことに留意しなさい。案内看板は、クラブのバージ、クラスのエンブレム、大会のロゴ等を使うことにより、容易に認識されやすくなります。日中及び夜間における視覚効果を上げるために、背景と対照的な蛍光色を使いなさい。

そして、案内看板は、どんな天候にも耐えるよう、丈夫な支えを取り付けるべきです。

大会の敷地内では、個々の事務をはっきりさせる表示物が効率を高めるし、レース委員会、受付及び案内、プロテスト委員会等によって占有される別々の部屋/建物に表示をすることによって簡単に達成できます。更衣室、救護所等も同様です。もちろん、場合によっては、「レース委員会以外立入禁止」、「記録室一立入禁止」等と表示してもかまいません。

一旦レースが始まると、通常のレースの報告書は、レースの様子、レース中の先頭艇の変化等、競技者やコーチから引き出された引用、そしてもちろん、総合順位同様にレースごとのフィニッシュ順位を含んだ文書が配布されるべきです。

大会の最後には、新聞の切り抜きを集めたもの、成績表等を、簡単に手に入れることができるようにすべきです。競技者の見栄えのいい動きの写真や、特に成績表は、ウェブ・サイトにも載せるべきです。

メディアとの関係

全てのメディアとの窓口となる広報担当者を指名することは賢明です。組織のスポークスマンとしての本来の目的は、情報を可能な限り最大限発信することです。広報担当者の役割は、

- 取材範囲に関するテレビ局との交渉
- 報道担当チームの選任
- プロ・カメラマンの手配
- 大会ビデオの作成の手配
- 広報パンフレットの製作
- 大会前、期間中、大会後の記者会見の手配
- 毎レース後の記者発表
- メディアへ発表する大会結果の最終報告の作成

報道機関と広報

- メディア
 - プレス・ルームと施設
 - 報道員証

ISAF Race Management Manual – Part 1 – Regatta Organisation and Management – February 2006



32

プレス・ルームと施設

必要なものは、大会の規模とレベルによって決まります。大きな大会におけるプレスの施設としては以下のものが含まれます。

- プレス・オフィサーが仕事をするために、独占的に割り当てられた会場。
- 最新の新聞、雑誌、パンフレット、大会情報などが備わった図書エリア。
- 机、椅子、タイプライター、テレックス、ファックス、コンピューター、Eメール/インターネット環境、個別の電話ブース、電話機、コピー機、郵便箱、掲示板、写真用品、暗室を備えたプレス・ルーム（広さと設備は予想される報道関係者の人数によります）。
- 公衆電話とファックスのサービスもまた、そこに置かれるべきです。

報道艇(プレス&テレビ用ボート)

- 写真報道用の船は、6-7メートルの長さで、20ノット以上の速度が出せる高速艇であるべきです。(最大)6人のカメラマンが入れる半分囲われたキャビンを持っているべきです。
- 新聞記者及びラジオ用の船は、20ノット以上の速度が出せて、10~15人の定員で、囲われたキャビンを持つべきです。
- カメラマン用の船と同等な機能を備えたテレビ報道用の船。同じ船に違う局を代表するテレビ・クルーを乗せるのは避けること。もし必要なら、写真報道用の船に混じってもかまいません。この船は、プレス・ルームと連絡をとるための双方向の通信システムを備えていなくてはなりません。この船は、「テレビ報道」と、はっきり表示されるべきです。いくつかの大会では、テレビとの連絡員をレース委員会艇に乗船させる必要があるかもしれません。彼は、レース・オフィサーの意向、スタート時間、コースの長さ、風の強さと方向、テレビ放送効果を高めるその他の情報に関して、テレビのプロデューサーに知らせ続けることが出来るでしょう。

報道員証

たいていの大きなスポーツ大会では、組織に関係する人を特定したり、個々の場所に立ち入るために、資格証明書の使用が、今広まっています。大会組織委員会が次のことを望むなら、資格証明書が必要になります。

- 組織に含まれる全員を特定したい。
- 種々の場所への立入を制限し、そして、特定のエリアへの立入を特定の種類の資格証明証だけに制限したい。
- サービスや輸送などを容易にしたい。
- 資格証明証のタイプの違いにより、特典に差をつけたい。

後援

・後援の量

・スポンサーの獲得

ISAF Race Management Manual – Part 1 – Regatta Organisation and Management – February 2006



33

後援

大会を主催するための経費が増加している現在、ヨット・クラブやセーリング協会は、これらの経費の負担を援助してくれる外部の後援を求めています。大会の後援には、運営のための装備、製品、食料品の提供から、金銭の寄付まで様々な形態があります。

後援の量

後援を求めるにあたって、大会組織委員会が考慮しなくてはならない基本的要素が2つあります。

1. まず第一に、主催クラブが求めるものと考え方は何か？
2. そして第二に、スポンサーが求めるものは何か、そして、大会組織委員会はこれらの要求をどれだけ満たす能力があるのか？

一旦大会のために商業的な後援を求める決断をしたなら、大会組織委員会は、その要求の一覧と付随する費用見積もりを作らなければなりません。リストに載せる品目には以下のものが含まれるかもしれません。

- ・ レース運営装備(マーク、旗、通信と電子機器)
- ・ レース委員会艇の燃料
- ・ 公式印刷物(レース公示、帆走指示書、レース結果、公式プログラム)
- ・ トロフィーと賞品
- ・ 参加記念品(Tシャツ、帽子、バッジ、メダルなど)
- ・ メディア・センターの運営
- ・ ホテルと設備
- ・ 食物と飲物
- ・ コンピュータ
- ・ 支援車両
- ・ ビデオと写真撮影の支援
- ・ 航空輸送
- ・ レース委員会のユニフォーム

スポンサーの獲得

スポンサーを獲得するためには、プロの仲介業者の助けが必要とされるかもしれません。仲介業者の大部分は、彼らが獲得した後援金の手数料をとるでしょう。そのような会社に必要な資料を提供するために、以下の情報を記載したファイルを準備すること。

- ・ 提案した大会の説明書
- ・ 前回の優勝者や新聞記事を含めた大会の歴史(もし1回限りの大会でなければ)
- ・ 組織の形態、関係している人的、物質的資源、クラブや、地方自治体などの支援
- ・ 予算の詳細

この同じファイルは、公共の団体から大きな寄付を求め、獲得するのにもある程度役立つだろう。

後援

・スポンサーに、何を提供できますか？

・契約

ISAF Race Management Manual – Part 1 – Regatta Organisation and Management – February 2006



34

スポンサーに、何を提供できますか？

スポンサーに提供することで最も価値のあることは、大会名にスポンサーの名前を入れることと、その大会の「公式スポンサー」として、印刷物や電子メディアで直接宣伝する権利を与えることです。

さらに、RRS付則は、主催団体が競技者の艇に大会スポンサーの広告を付けることを認めています。

しかし、他にも大会スポンサーの広告を常時表示できる場所は、次のように多くあります。

- ・ レース委員会艇、報道艇、あるいは観覧艇への大会スポンサーの広告に関しては制限がありません。この広告には、のぼり、旗、デコール、レース委員会役員のユニフォームも含まれるでしょう
- ・ マークヘログ/名前を入れることを含め、海上のあらゆる場所
- ・ 陸上では、支援クラブや他の施設に旗やのぼりを付けるという形で
- ・ 気球、テント、得点掲示板、公式車両等への広告も可能
- ・ 音響装置とビデオ放映による公式発表
- ・ ポスター、レース公示、公式プログラム、帆走指示書、レース結果、プレス資料、記者発表、クラブ新聞あるいは雑誌及び公報を含むあらゆる出版物
- ・ 大会用の帽子、Tシャツ、賞品などの競技者への記念品
- ・ 社交行事において
- ・ 大会組織委員会は、どの程度まで、そしてどこにスポンサーが自分の名前や賞品を出すのを許すか決めなければなりません。

契約

一旦スポンサーが獲得できたら、大会組織委員会とスポンサー両者の間で、特別な要求や責任の概略を記して、正式な契約に入らなければなりません。契約は、争議や誤解を避けるため、それぞれの項目について、特に後援の履行面については十分に詳しく記載する必要があります。この契約を準備し、そして税金やマーケティングの規則について適切に知らせてもらうために、信頼できる法律上の助言が必要です。

レース事務局の組織

- ・「フロント・オフィス」は、競技者と直接接すべきである
 - エントリーの受領
 - 受付
 - 参加登録と案内
 - レース結果及び通告
 - 「公式掲示板」への通告の掲示
 - 「信号柱」への信号旗の掲揚

ISAF Race Management Manual – Part 1 – Regatta Organisation and Management – February 2006



35

レース事務局

レース事務局は、大会管理の中心です。

「フロント・オフィス」は、競技者と大会組織との接触の場となるでしょう。帆走指示書、社交行事のチケット、応急手当、すべてフロント・オフィで取り扱われるでしょう。

ここはまた、報道機関とメディアとの接触の場となり、ここから彼らが求める情報の全てを受け取ることになるでしょう。非常に大きい大会では、独立した報道・メディアセンターが必要でしょう。

フロント・オフィスはまた、救急隊への緊急連絡もとらなければなりません。

公式掲示板

次の部署の公式掲示板を用意すること

- ・ レース委員会
- ・ プロテスト委員会
- ・ 計測委員会
- ・ レース結果

公式掲示板は、適切に照明され、レース事務局の近く置かなくてはなりません。その取り扱いは、レース事務局員かプロテスト委員会の事務局員に限られるべきです。

2つ目の情報案内板は、以下のことを掲示されます。

- ・ 気象情報
- ・ 社交行事
- ・ 施設案内図
- ・ 社交行事の場所等とともに、施設を示した町の地図

この掲示板の指定された部分は、競技者の広告を掲示するために使用することもできます。そうすることによって、あちらこちらに「売ります」といったメッセージがおびただしく掲示されることを防ぐことができるでしょう。

信号柱

レース事務局員の任務の1つは、陸上の信号柱に視覚信号を掲揚し、適切な音響信号を発することです。すべてのこれらの信号は、レース・オフィサーに承認されているべきです。

多くの大きい大会では、この仕事は事務局からビーチ・マスターに割り当てられます。標準的な手順に従って、ただ1人の人がこれらの信号旗を操作するべきです。

信号柱の場所は、帆走指示書で述べられるべきであり、そして公式掲示板の近きにあるべきです。なるべく信号旗のフル・セットを、少なくとも次の信号旗は、レース事務局で利用できるようにすべきです。

「A」、「H」、「L」、「N」、「Y」、「AP」、数字旗1～6、適切なクラス旗、音信号装置（ホーン）

レース事務局の組織

- 「バック・オフィス」への立ち入りは、関係者に限定されるべきである
 - 印刷及びコピー・サポート
 - 気象及び天気予報
 - 会議室

ISAF Race Management Manual – Part 1 – Regatta Organisation and Management – February 2006



36

「バック・オフィス」への立ち入りは、少数の重要な人員に制限すべきです。

ここは、レース委員会とクラス協会の代表者が、必要に応じて会合することができる場所です。

レース結果は、ここで処理されます。

フロント・オフィス、バック・オフィスの両方の事務局とも、発生するかもしれない管理上のどのような仕事でも処理するための十分な設備をもっていなければなりません。レース事務局は、効率的な仕事場によく見られる必要な備品の全てを備えるべきです。椅子付きのカウンター、ワード・プロセッサ、ファイル・キャビネット、ホットキス、ペーパー・クリップ、穴あけパンチ、鉛筆、蛍光ペン、消しゴム、定規、はさみ、用紙、糊、メモ帳、付箋、バインダー、金庫、掲示板、ホワイトボードとマーカー、書類整理棚（郵便物とメッセージをアルファベット順に分類する）、組織委員会の印鑑、電話、ファクス、インターネット端子、電話帳、時計、翻訳辞書。

参加申し込みと登録

・「フロント・オフィス」で処理する業務

- 参加申込書とエントリー料の受領
- 完了した計測証明書の処理
- 計測の登録に関するすべて、保険の応諾の処理
- 「身分証」を発行
- 大会記念品の配布

ISAF Race Management Manual – Part 1 – Regatta Organisation and Management – February 2006



37

レース事務局の業務

大会前

- ・すべての事前登録の書類、参加申込書、参加料の受領
- ・全ての部署に配布される文書の準備
- ・レース委員会、プロテスト委員会、計測委員会のための公式掲示板の設置
- ・同じく気象情報、社交行事および種々の連絡事項のために別個の区画を用意

計測および検査の期間中

- ・最終の参加リストの作成。参加者は、エントリー料を確認して支払わなくてはなりません。
- ・以下の文書を公式掲示板に掲示する。レース公示と帆走指示書、コースとレース・エリアの中心までの距離を示した海図、もしあれば帆走指示書の変更、レース委員会、ジュリー、計測委員会の構成、競技者リスト、計測の指示、計測スケジュール、適用する場合には支援艇の規定。

身分証

- ・会場にいる資格を与えられたすべての人に身分証を発行する。身分証に貼り付けるための写真を撮ることを求めるかもしれません。

競技日

- ・予定された最初のスタート時刻の少なくとも3時間半前にはレース事務局を開く
- ・気象情報を掲示
- ・公式掲示板に、公示、変更などを掲示
- ・レースごとのレース委員会とジュリーのための書類の準備
- ・出走申告書の監視
- ・「暫定」フィニッシュ順位と結果の掲示

当日のレース終了後

- ・各クラス、各レースの早すぎるスタートをした艇の一覧表の掲示
- ・それぞれのクラスの抗議締切時間の掲示
- ・リタイヤ報告書、1回転・2回転報告書、抗議書、装備品の交換要求書の交付と受け付け(時刻を記入すること)
- ・帰着申告書の監視
- ・抗議の審問予定時刻の掲示
- ・ジュリーと抗議者のために抗議書のコピーを用意する
- ・求められた場合には、審問への当事者の呼び出し
- ・審問結果の掲示
- ・公式掲示板の「暫定」レース結果を、「確定」レース結果に張り換える
- ・レース委員会及びプロテスト委員会のために、各レース記録をコピーしてファイルする
- ・レース事務局を閉める際、翌日の開ける時刻を告げるメモを置いておく

参加登録と案内

・「フロント・オフィス」で処理する業務

- 帆走指示書の交付
- 宿泊施設の情報と、その地方の観光案内の提供
- 社交行事のチケットの配布
- 大会概要の案内

ISAF Race Management Manual – Part 1 – Regatta Organisation and Management – February 2006



38

参加登録と案内

「フロント・オフィス」は、大会組織と来客、すなわち競技者、コーチ、報道関係者、一般大衆等との最初の接触の場となります。このチームの役割は重要であり、効率的で親切的な印象を与えなくてはなりません。

この部署に配属するために選ばれる人物は、外交的で、友好的な性格であることが重要です。

フロント・オフィスの規模は、競技の規模とレベルによって決まります。

大会前

次の情報を入手すること

- ・ 地方公共機関: 郵便局、警察など
- ・ ホテル、ベッドと朝食、モーテル、キャンプ場(料金を含めて)、レストラン、バー、ディスコ等のリスト
- ・ 宿泊先とともに役員及び競技者一覧表(連絡可能なように)
- ・ 参加国の大使館または領事館のリスト
- ・ 旅行代理店、レンタカー
- ・ 税関
- ・ 観光名所が載っているその地方の地図
- ・ 輸送情報: 空港、鉄道、バス
- ・ 電話帳、教会の予定表、外国の新聞を買える場所

競技者用

以下のものを含む文書ホルダーを準備しなさい

- ・ 帆走指示書
- ・ 気象と潮汐の情報
- ・ 大会ポスターの絵葉書
- ・ その地方の地図
- ・ 社交行事プログラムおよびそのチケット
- ・ 大会ポスター
- ・ 種々の行事のチケット
- ・ 大会記念シャツ
- ・ 宣伝用の資料

コーチとチームのリーダー用

競技者用の文書に加えて

- ・ 会議の予定表
- ・ 施設の利用案内
- ・ レース・エリア図
- ・ 競技者一覧表、加えて他の関連情報

天気

- ・「フロント・オフィス」は、また
 - その地方の天気図を提供する
 - 最新の天気予報を提供する

ISAF Race Management Manual – Part 1 – Regatta Organisation and Management – February 2006



39

気象および天気図

この部門の重要性は、競技の形式とレベル、およびレース・エリアのタイプによります。それは、大会組織が競技者に対してその地方の天気情報を十分に提供することが求められる様な、あまり知られていないレース・エリアまたは試験的に用いられるレース・エリアの場合に必要です。

レース公示に気象データを含めることが推奨されます。

競技期間中、毎日の天気図を提供するために、局地的な気象の専門家の、あるいはその地方または国の気象台の毎日の情報を入手すべきです。この毎日の天気図は、少なくとも準備信号の3時間前には、公式掲示板の気象欄に掲示されるべきです。この掲示板には、等圧線の変化を比較できるように、前日の天気図も掲示したままにしておくことが重要です。

ブリーフィング

主要な大会では、毎日2回のブリーフィングが推奨されます。

1.1回目は、海上に出る前に、レース委員会に対して、その地域の詳しい予報を提供します。

2.2回目は、同じ内容で、少なくともスタートの2時間前に、競技者と(あるいは)コーチに対して行われます。

ブリーフィングで提供される情報の内容は、レースの形式や競技する艇種によります。最初のデータ一覧表は、事前に各国協会あるいはクラス協会でも入手可能であり、できればレース公示に含まれるべきものについて述べています。2番目の一覧表は、大会が開始されて以降、毎日入手可能であるべきデータについて述べています。

事前に入手できるべきデータ

概況	気候データ
毎日の最高、最低、平均気温	雨期
雨-視界	湿度-気圧
日照情報-日射	気温
霧と視界	その地方特有の風
貿易風の発達-風向の頻度、分布	

大会期間中、入手可能であるべきデータ(最新の情報は、その地方の天気ウェブサイトでも入手出来ます)

周辺の温度	現地及び周辺の湿度
視界	風向と風力
海面と500メートル上空の国全体規模の等圧線	
毎日の天気予報	

レース・エリア

- ・「フロント・オフィス」はまた、以下の情報も提供する
 - 潮汐情報
 - 水温
 - 波高
 - 潮流

ISAF Race Management Manual – Part 1 – Regatta Organisation and Management – February 2006



40

レース・エリア – 海上データ

レース・エリアの位置を示したその地方の地図、または海図を提供することはとても重要です。

適切なら、満潮、干潮の時刻と、潮汐の高さを示した潮汐表も、同様に早期に公表すべきです。

情報が入手できるなら、潮流の強さと方向は、その地方の地図または海図上で公表されるべきです。

水温は、競技者にとって重要な要素です。水温は、レース・コンディションに適した、ふさわしい種類の衣類の準備を可能にします。

同様に、特定の風向となりそうな海の状況のタイプについてのアドバイスも、競技者を助けます。

この情報の多くはまた、ISAF規程18に基づき、地元の者ではないレース・オフィサーが任命された場合には、事前に詳しく、レース・オフィサーから要求されることがたびたびあります。

レース結果と競技の情報

・「バック・オフィス」は、以下を取り扱う

- レース委員会から送られてくるレース結果の処理
- ジュリー事務局といっしょに抗議の審問の処理
- メジャラーからの計測結果の処理

ISAF Race Management Manual – Part 1 – Regatta Organisation and Management – February 2006



41

大会の第1レースの前

参加申込書、参加料の徴収、競技者の連絡先と電話番号等といった全ての可能なデータを記録しなさい。そうすれば、参加登録終了時に、必要なら、次の文書がコンピューターで編集・加工出来ます。

- ・ 競技者リスト(国籍によって、セール番号順、名前順)
- ・ 競技者がまだ満たしていない要件の一覧表(参加料、計測証明書等)
- ・ 個人情報カード(国籍文字、セール番号、パウ・ナンバー、競技者の氏名、生年月日、身長、体重、血液型、過去の成績等)、競技者の身分証明証作成のためのデータ。

計測終了後

以下のデータは入手されていなければなりません。

- ・ 全ての計測要件をまだ満たしていない艇の一覧表
- ・ 計測された用具のデータ(船体製造者、セール・メーカー、スパー・メーカー等)
- ・ テクニカル・データ(バランス検査、補正重り等);使用された用具のグラフ、計測のテクニカル・データのグラフ(棒グラフ)、船齢、専門的な基礎情報等

各レース後

レース結果に関するすべての書類を作成する。

- ・ 各レースの暫定着順表と、それまでの通算成績
- ・ マーク回航順位と、各回航ごとの順位変動グラフ
- ・ プロテスト委員会の判決後の各レースの最終成績と、それまでの通算成績
- ・ レース委員会のデータの整理(クラス、レース、競技者数、スタートした艇数、フィニッシュした艇数、コースの長さ、スタート時刻、タイム・リミット、風上マークのコンパス方位、風速、気圧、波高、視程、気温等)

通信

- 「バック・オフィス」は、また
 - 大会の通信センターの役割を務める
 - レース委員会と VHF 無線により連絡をとる

ISAF Race Management Manual – Part 1 – Regatta Organisation and Management – February 2006



42

レース事務局－主要な大会

いくつかのコース・エリアがあり、そして多くの競技者が参加する重要な大会の期間中は、すべてのコース・エリア、そして大会で起きているすべての状況を知ることが重要です。これは、調整された通信ネットワーク（無線あるいは電話）と、レース事務局を中心として組まれたスタッフにより可能となります。そのチームは、PRO（プリンシパル・レース・オフィサー）によって指揮されて、レース運営チーム（あるいはレース運営）と呼ばれます。

このセンターを作る理由は、

全体の調整

大会全体は、レース事務局からPROによって管理され、そして、大会に関するすべての情報をここに集中させます。PROは、すべてのコース・エリアにおいて一貫した決定が下されることを確実にするため、すべてのコース・エリアのレース・オフィサーと協議しながら行動し、そして、適切な援助を提供し、レース・オフィサーの求めがあれば、バックアップとサポートをすべきです。

海上の安全

レース事務局は、天気の情報と予報を入手、そして更新する中心の部署になるべきであり、この情報はすべてレース・オフィサーに確実に伝えられ、そして定期的に天気情報を更新し続けなければなりません。それぞれのクラスあるいはコース・エリアに関して、出艇させるか、レースを遅らせるか、または延期するかどうか、レース・オフィサーと協議して、PROによって決定が下されるのは、レース事務局においてです。この結果として、すべての陸上における信号旗を整合させるのはレース事務局ですが、ひとたびレースを実施すると決定されると、海上における決定は、通常、そのコースのレース・オフィサーによって下されます。大会中に事件や事故が起こった場合には、レース事務局が適切な対応と援助を指示し、調整しなければなりません。重大な問題の場合には、レース事務局は、妨害や干渉なしにどのような行動でも実行できるように保証され、分離できることが重要です。

通信

- ・「バック・オフィス」は、また、
 - その地方の救急隊と電話連絡をする
 - 世界中とインターネット通信をする

ISAF Race Management Manual – Part 1 – Regatta Organisation and Management – February 2006



43

情報

事務局を設置したとき、メディアにはレース事務局から分離した、彼らのための場所を割り当てられるべきです。そして、情報をとるために実際に彼らがレース事務局に入って来て、レース事務局員悩ませることがないように、有意義な最新情報を常に提供すべきです。

提供される情報には以下を含むべきです。

帆走するコース	スタート時刻
風速と風向	
個別のリコールの艇数(セール番号とリコールを解消したかどうかを含めて)	
ゼネラル・リコール	黒色旗とペナルティを課せられた艇のセール番号
実際のスタート時刻	マーク回航とその時刻
興味ある出来事の詳細	フィニッシュ順位とその時刻
抗議締切時刻	審問スケジュールと結果
レース毎と通算のレース結果と順位	

この情報は、コンピュータ画面、インターネット、ウェブ・サイト、あるいは印刷物で供給されます。

レース事務局

理想的なレース事務局は、出艇エリアと、同様にレース・コース・エリアを見渡せます。レース事務局は、すべての人員と必要な設備を収容するのに十分な広さがあり、換気がよく、そして可能な限り防音すべきです。

設備

設備には、そのチャンネルに合わせる専用の無線機をもったPROがいるレース事務局と直接連絡をとるために、各レース・エリアごとに少なくとも1個の個別の専用チャンネルで運用する無線機を含めるべきです(レース事務局は、全部に使える予備の無線を持つべきです)。こうすれば、異なったチャンネルを使うことによって、コース全体のレース運営の混信を避けることが出来ます。携帯電話の使用も、もちろん有効です。同様に、レースの状況を把握するための大きなホワイト・ボードまたは類似品は、コンピューターに情報を入力する間、情報をメディアや役員その他に知らせることが可能となり便利です。当然、適切なコンピューター・ソフトはインストールされているべきです。

人員

レース運営チームは、レース運営と大会に関して十分な知識を持っており、従ってレース・オフィサーから信頼と信用されている、経験豊富な人員により構成されるべきです。彼らはまた、PROを煩わす前に決断を下せる権限の範囲についても知っておくべきです。

施設 — 何が必要か？

- 進水設備
 - クレーン
 - 進水用斜路
- 艇置場または係留設備
 - 競技艇の係留設備またはディングー置場
 - コーチ・ボートの係留施設
 - レース委員会艇の係留施設

ISAF Race Management Manual – Part 1 – Regatta Organisation and Management – February 2006



44

艇設備

クレーン

キール・ボートやコーチ・ボート等の進水と陸揚げには、クレーンを利用すべきです。引き上げ装置は、現在のオリンピックのキール・ボート・クラスを持ち上げることが出来る能力を持っているべきです。もし、クラス・ルールと帆走指示書が、その日のレース終了後、競技艇の陸揚げを許しているなら、可搬式の引き揚げ装置を使用した設備の拡張が必要かもしれません。

ビーチ・マスターまたはその代理人は、装置に対する責任があります。

ディングー置場

もし、競技者の数が多いなら、クラス別と(または)国別にきちんと表示した場所を割り当てて、そして、船台やトレーラーにID-タグを準備することが賢明です。こうすれば、競技者が出艇するときと帰着のときに、ビーチ・マスターのチームが、正しい装置を取って来たり返したりする助けになります。

夜間に風が強くなる地域では、安全対策として、ディングーを地面に固定するシステムを用意することが必要かもしれません。これは、舗装面にリングを取り付ける永久的なシステムにすることができます。もし、艇のために十分なスペースがあるなら、異なった種類のディングー用に融通が利かなくて不便でも、容認できます。リングは、事故を防止するために、舗装面より高く突き出るべきではありません。異なった種類の艇に適應することができる、もっと自在なシステムとして、コンクリートを詰めた古タイヤとリングの利用があるかもしれません。クラブは、クラブ自身のフリートのための恒久的なシステムを持ち、大会期間中滞在する異なったクラスに用いるために、リングを取り付けたコンクリートを充填したタイヤの供給を選択することができます。

係留施設

競技艇の係留施設

許される場合には、フリートの大部分は、毎日の進水のために引き上げ装置を利用するでしょうが、クラス・ルールまたは帆走指示書で、競技期間中、艇が海上に留めることを求めることがたびたびあり、その場合には、参加艇用に係留施設が提供されなければなりません。

コーチ・ボートの係留設備

多くのチームには、自分のボート、通常、ハード・ボトムの小型のゴム・ボートを持ってくるコーチがいます。それらを進水させるための、クレーンあるいは船台設備が利用できるべきであるし、同じように係留場所も割り当てておくべきです。

レース委員会艇の係留設備

すべての大会関係の船を一緒にしておくか、または、レース委員会、救助等といった特定の目的別に整理することを推奨します。こうすれば、艇への道具や食料の積み込みがずっと容易になります。こうすることはまた、レース・オフィサー(達)が出艇前によく全体監視ができ、レース委員会チーム全体の意思疎通を容易にします。

施設 – 何が必要か？

- コンテナの保管
 - トレーラー用駐車場
- 男性用と女性用の更衣室
 - 適切なシャワー設備を備えた
- 会議室
 - チーム・リーダー会議
 - 毎日のブリーフィング

ISAF Race Management Manual – Part 1 – Regatta Organisation and Management – February 2006



45

チーム・コンテナ

現在、多くのチームは、艇をコンテナで運んできます。コンテナは、その後、艇の修理とメンテナンスのための作業場になります。組織委員会は、コンテナの数に見合うスペースを提供することを期待されます。

別のチームは、1つのトレーラーにコーチ・ボートを含めて数艇のボートを積んで来るかもしれません。大会期間中、これらのトレーラーを駐車するスペースもなければなりません。

更衣室

適切な更衣とシャワー設備が、男性用と女性用の両方用意されるべきです。もし必要なら、追加の仮設トイレを設置すべきです。女性の競技者が多い場合はいつでも、余分のトイレを用意することを考慮すべきです。

会議室

主要な選手権では、会議室を必要とします。会議室は、注意深くスケジュールを立てることで、全ての会議に利用できますが、プロテスト委員会によって要求される追加の部屋があります。

施設 – 何が必要か？

- 通信センター
 - レース委員会用
 - コーチ用
 - 競技者用
- 報道／メディア・センター
- 医療センター／薬物検査

ISAF Race Management Manual – Part 1 – Regatta Organisation and Management – February 2006



46

通信センター

今通信センターは、今日の主要な大会では不可欠になってきました。競技者やコーチが家族と、そしてより重要な彼らの国の協会やスポンサーと連絡をとるために、インターネットに接続された最低6台のコンピューターが用意されるべきです。

レース委員会やプロテスト委員会のメンバーの多くは、ボランティアです。彼らも同様に、彼らの家族、そしてさらに多くの場合、仕事の連絡をとり続けることを求めます。ワイヤレス接続設備は、多くの人は自分のラップトップ・パソコンを介してインターネットに接続が可能で、それによって組織委員会はコンピュータを準備する労力が軽減されます。

報道とメディア・センター

広報は、大会の生命線です。広報は、すべての大会に不可欠な重要事項です。従って、報道とメディアに適切な施設を提供することは、組織委員会にとって優先度の高いことです。

報道には、最新版にニュースを掲載するための締め切り時間があります。

メディアは、映像を実況または録画のどちらかで、スタジオへ送信できる機能を必要とします。それ故、両者とも良好な通信回線を必要とします。大会のステータスが高いほど、適切な設備を用意するよう主催団体に圧力がかけられます。

良い報道とメディア・センターに必要とされる最終的なリストを提供することは、このマニュアルではできません。最新の技術は、常に発達しており、与えることができる唯一のアドバイスは、最近の開発を認識して、それに応じた予算を計上することです。

薬物検査

多くのスポーツのトップ・アスリートが、パフォーマンスを高める薬物に逆戻りしていることは悲しい事実です。多くの大会において、薬物検査が行われることは、今や慣例的な事です。大会の薬物検査のために、主催団体によって適当な設備を用意する必要があるかもしれません。

陸上施設

- 水道 – 艇の洗浄
- 自動車、トレーラー、艇の置場
- 燃料給油
- 船具店 (艇の予備品)

ISAF Race Management Manual – Part 1 – Regatta Organisation and Management – February 2006



47

陸上施設

艇の洗浄(艇体洗い)

もし、開催地が海であれば、選手が艇や艀装品の塩分を洗い流せるように、水道のホースが用意されるべきです。参加選手数に対して十分な数のホースが用意されるべきです。

駐車場

なるべくならディングー置場や進水施設の近くに、自動車とトレーラーのために十分な広さの駐車場が不可欠です。

燃料給油

主要な大会で消費される燃料の量は、劇的に増大しました。最近のRIB(リジット・ボート)と大きなエンジンは、燃料消費量が増えています。適切な油種の燃料が入手でき、そして、船が簡単に補給ができることが不可欠です。

マリーナやハーバーでは、これは比較的簡単なことです。ボートを砂浜から進水させる場合には、特別な設備を作る必要があるかもしれません。

艇の予備品

選手が、艇の補修部品を購入できるように、船具店を用意すべきです。近くのボート店に、大会でレースが行なわれるクラスの予備品を在庫しておいてもらうようにすべきです。これは、しばしば資金後援と同等の協力として取り扱われます。

報道、メディア、スポンサー、VIP

- 報道の要求;
最新の情報; 通信回線
- メディアの要求;
彼らの番組表に沿ったレース
競技者への接近
- スポンサーの要求;
報道、テレビ、VIP
企業接待用の船

ISAF Race Management Manual – Part 1 – Regatta Organisation and Management – February 2006



48

報道、メディア、スポンサー、VIP

これらの人達は、大会の成功にとって重要な人達です。

報道

フロント・オフィスは、報道の代表者に、参加選手名簿を提供し、会場のどこに行けば彼らに会えるかを教えます。

報道の記者が、印刷原稿の締め切りに間に合うよう編集室に記事を送るための通信センターは、今やどの主要な大会においても不可欠な要素と考えられます。この点で、インターネット回線は今や不可欠です。

報道の記者、とくにカメラマンは、レースに接近して取材ができるよう船に要求するでしょう。これらの船のドライバーにとって非常に重要なことは、その船の位置取りが悪いと競技者に問題を引き起こすことを認識しておくことです。

メディア

主要な大会におけるテレビ取材は、生中継と録画の2つの形態をとることができます。前者、すなわち生中継は、レース運営に問題を引き起こすことがあります。それらの問題は、テレビ局のプロデューサーと毎日綿密な話し合いを持つことで解決することができます。本部艇に乗ったテレビ局の連絡担当者が、レース・オフィサーと直接連絡をとることが不可欠です。

テレビ会社が生放送でない場合には、問題は少ない。とはいえ、レースの予定が台無しにならないように、プロデューサーと毎日連絡を取り合うことは推奨されます。

テレビはまた、レース・コース周辺で良い映像を撮影できるよう船に要求するでしょう。これらの船は、たぶん安定性のよい種類の船であることが必要でしょう。

報道とテレビのどちらも、その日のレースが終わった後に、陸上で選手への接触を要求するでしょう。このために、組織委員会は取材用の部屋か、囲われた場所を用意する必要があるかもしれません。

スポンサー

多くの大会において、スポンサーは大会費用の大部分を負担する人です。スポンサーの最大の要求は、一般大衆への露出です。これは、3つの方法により達成されます。

大会会場の周辺や地方の新聞で、スポンサーの関わりを広告することによって。

国内および国外のテレビに放映されることによって。

企業接待によって。これには、接待の設備を備えた大きく快適な船が求められます。

コース上における報道艇の位置

- 次のスライドに、報道艇が好む場所を示す。
- レース運営艇は、任務の遂行に必要な場合を除いて、報道の視界を妨げる場所に位置してはならない。
- 全ての報道、メディア艇のドライバーは、素早く艇を動かせる準備をしておき、競技者への妨害を最小限にしなければならない。

ISAF Race Management Manual – Part 1 – Regatta Organisation and Management – February 2006



49

概要

この文書は、ヨットの報道記者やプレスが、写真撮影の好機を最大にするため報道艇をどこに位置するよう要求するかを、レース委員会と Jury が理解するのを助けるために作成されました。

多くのセーリング・メディアの専門家は、レース運営に関する用件や Jury の仕事についてよく理解しています。

報道、大会関係者ともお互いに、大会が成功することを求めています。

時間と機会

- 60分間のレースのうちで、よい写真を撮影できる好機はごく僅かである。
- 最も写真撮影の好機は、スタート、マーク回航、フィニッシュで生じる。
- 明るさ、太陽の位置、競技者が、写真撮影の好機を制約する。

ISAF Race Management Manual – Part 1 – Regatta Organisation and Management – February 2006



50

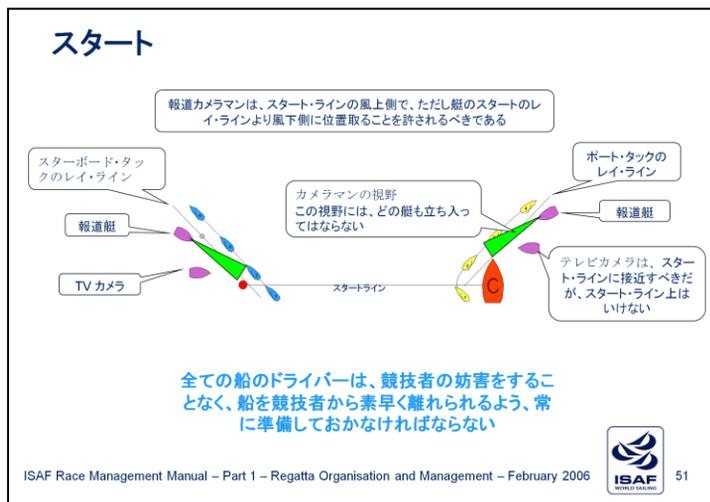
時間と機会

60分間のレースのうちで最も動きがあるのは、スタート、マーク回航、フィニッシュの数分間に限られます。

カメラマンにとって、明るさの制約は、コースの特定の場所でしか映像が得られないことを意味します。例えば、風向と太陽の位置の関係で、良い映像を撮れるのは風上マークだけかもしれない。こういう撮影の好機は、多くの場合、どのレースにおいても数分間に限られます。

レース委員会

レース・オフィサーは、もし競技者がコースを帆走するうえで明らかな妨害となっている場合にのみ、踏み込んで行き、報道、メディア艇に対してその位置を変えるように求めるべきです。この求めを果たすよう指示を受けた運営艇は、穩便に、また運営艇自身がさらにレースの邪魔にならないよう認識して、そうしなければなりません。



見取図

以下のページの見取図は、報道/メディア艇とレース運営艇の、コースや競技者に対する位置関係を示しています。

レース運営艇およびマークはオレンジ色

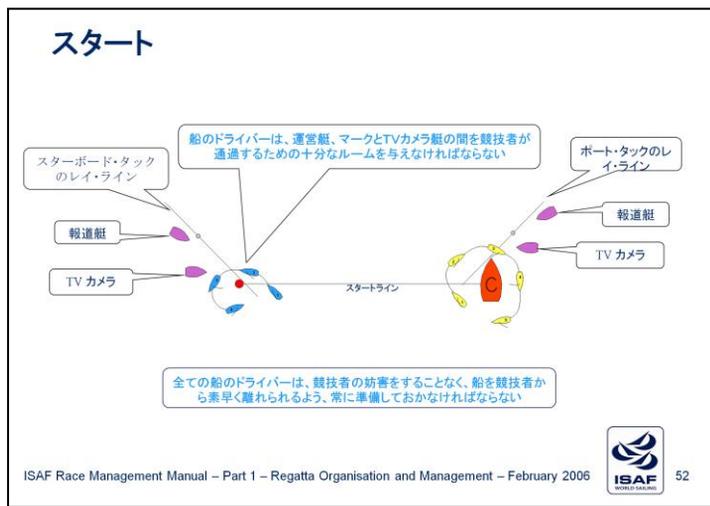
報道/メディア艇は紫

カメラマンの視野は緑色

選手は黄色と青色

位置

個々のレース運営艇、ジュリー・ボートの位置は、報道艇/メディア艇の視界を妨げてはなりません。それぞれの見取図に緑色で示した範囲は、報道/メディアが求める「視野」を表しています。このような位置をとることは、いつも可能とは限らないが、多くの場合は、レース運営艇とジュリー・ボートのドライバーが少し配慮することで、レース運営艇やジュリー・ボートは、報道艇/メディア艇の視界を汚すことなく、その任務を十分に果たすことができます。



スピードと距離

報道、メディアが持つ大きな不満の1つは、報道、メディア艇にレース・コースから遠ざかるよう指示し、そうしておきながら、報道艇、メディア艇よりもっと競技者の邪魔になっているレース委員会艇によって発生します。

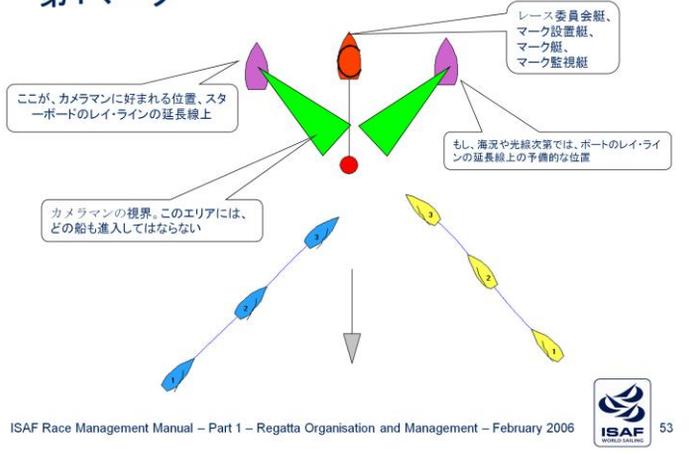
もし、報道艇/メディア艇が競技者のレースの妨害とならない位置にいて、不測の場合には素早く反応できるように準備ができていた場合には、レース委員会は口出しすべきではありません。しかし、メディア艇が、競技に影響するかもしれない位置にいたのであれば、レース委員会艇から通告すべきです。この場合、無線通信で十分ですが、実際には、しばしばメディア艇に直接声をかけて注意する必要があります。レース委員会艇自身が、レースの妨害とならないよう注意を払うべきです。

報道/メディア艇のドライバー

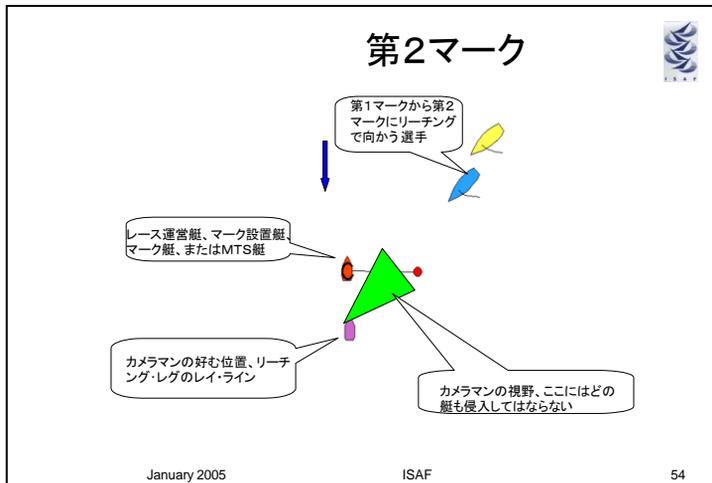
全ての報道/メディア艇のドライバーは、その任務に対して訓練されているべきです。理想的には、ドライバーはレース委員会のメンバーであるべきです。ドライバーは、報道艇をカメラマンが希望する場所に位置させる任務を負っているが、しかし一方では、報道艇が障害物となって、競技に決して悪影響を与えてはなりません。メディア艇のドライバーは、本部船の指揮下に置かれます。本部船からの指示は、デビュティ・レース・オフィサーによる通信を通じて出されます。

経験豊かなセイリング・カメラマンは、滅多に問題を引き起こすことはありませんが、一方、彼らも仕事上、しばしばドライバーに規制された区域へ進入することを要求することがあります。以下の見取り図は、メディア艇にとって喜ばれる位置を示しています。ドライバーは、この図をよく熟知して、これに応じた位置を取らなければなりません。海況は変わりやすいので、船のドライバーは変化した状況に素早く対応して、選手に対してはなほだしい妨害とならないよう、船の位置を変えられるよう準備しておかなければなりません。

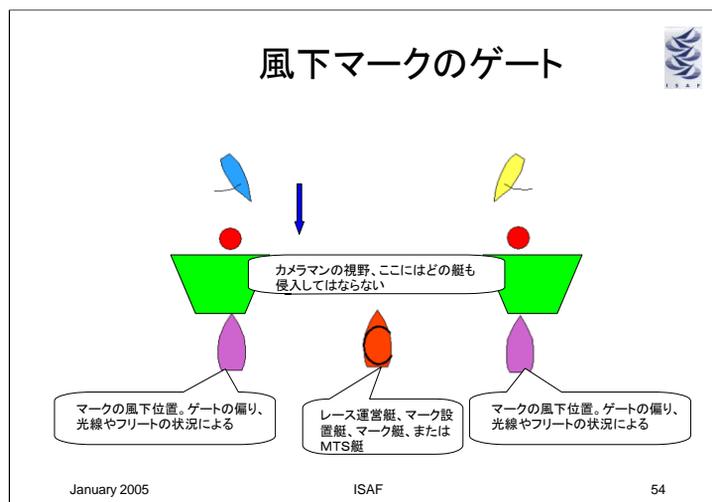
第1マーク



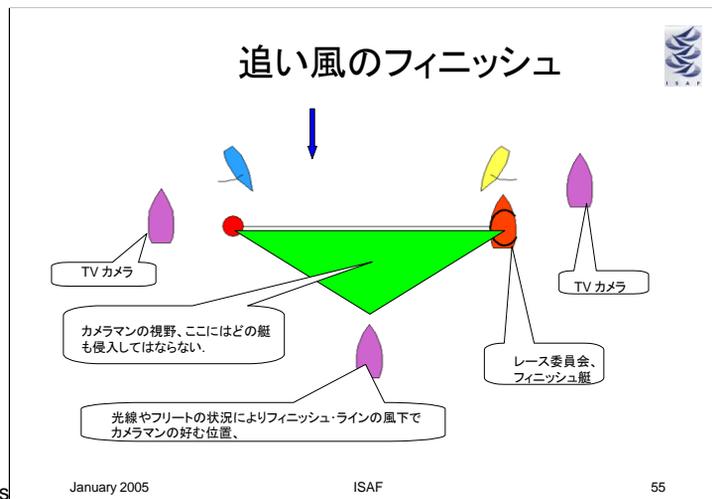
第2マーク



風下マークのゲート



追い風のフィニッシュ



レース委員会艇

- 本部船（スタート信号艇）
- マーク設定船
- マーク船
- 救助艇（パトロール・ボート）

ISAF Race Management Manual – Part 1 – Regatta Organisation and Management – February 2006



54

本部船(スタート信号艇)

スタート船(本部船)は、レース委員会の人員が程よい快適さで乗っていただけるだけの十分な大きさがなければなりません。コースの種類にもよりますが、もちろん、この船がフィニッシュ船となることもあるでしょう。コース・エリアの通常の海況にふさわしい船で、操縦性に優れ、帆走指示書通りにはっきりと識別されて見えなければなりません。

信号旗は、RRSのレース信号および帆走指示書ガイドで使用されている信号旗のフル・セットを船上に積み込み、次のスライドに示すようにハリヤードに取り付けるべきです。スタート・ラインの本部船側の端としてよく使われるマストは、高く、そしてはっきりと視認できるものでなければなりません。

本部船は、強い日差し、風、雨、あるいは他の厳しい天候に対して、適切な囲いを持つものでなければなりません。もちろん、無線機、GPS、レース・エリアの海図、さらに、その他の役に立つであろうナビゲーション機材も積み込むべきです。トイレも不可欠です。

マーク設定船

マーク設定船は、スピード・メーターまたは航行距離計のどちらかあるいは両方を装備し、さらに正確なコンパスとGPSも装備した高速艇であるべきです。多くのレース・オフィサーは、2艇以上のコース設定船を使うことを好みます。こうすることで、風向の変化に素早くコースを調整することが容易になります。もし、船と人員が得られるなら、各マークに1艇づつコース設定船がいることが望ましい。

スタートからフィニッシュまでの間、コース設定船は救助艇として使われるかもしれませんが、主な任務は、風が振れた場合のコースの変更にも備えることです。マーク設定船も、マーク艇と同様に、レース・オフィサーの情報源です。

マーク設定船には、その船が設置するマーク、予備のマーク、カウンター・ウェイト、ロープおよびアンカーを積み込みます。マーク設定船は、シーマン・シップの技能に長けた乗員によって運行されなければならない。

マーク船

マーク船は、外海における主要な大会の場合には、特に、レグの長さが1マイル以上の場合や、高い波や悪天候によって視界が妨げられる場合には望ましい。マーク船は、レースの公平性に寄与します。マーク船は、キール・ボート、または、高いマストを備えた種類の船が理想的です。マーク船は、その海域の海況に適したものであるべきです。持ち場に付いている間、マーク船は回航順位を記録し、この記録は後でレース委員会またはプロテスト委員会で使用されるでしょう。もちろん、マーク船は、マークの設置やコース変更に伴うマークの移動に使用することもできますが、その場合には、追加の装備が必要となるでしょう。主要な大会では、マーク毎に1艇のマーク船が求められます。

マーク設定船、マーク船の両方とも、視覚および音響信号を装備しておかなくてはなりません。積み込む信号旗には、コースの変更、レースの中止、そして大会で適用する場合には、RRS 42を「適用/不適用」を示す信号も含まれるべきです。

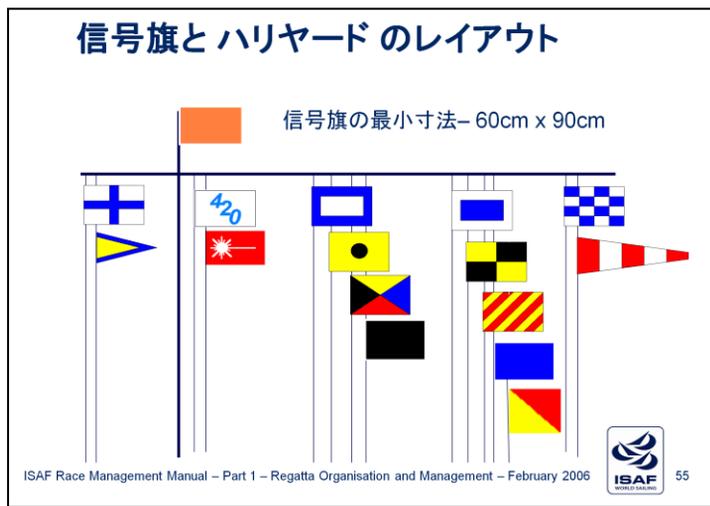
救助艇

救助艇は、荒れた海況の下でも、艇を救助できるだけの十分な性能を備えていなければなりません。また、適切な数の救助艇を用意しなければなりません。各艇には、少なくとも2人以上の有能な人員が乗艇すべきです。

レースの状況によっては、救助艇には毛布、水、日焼け止め、酔い止め薬、ナイフ、ワイヤー・カッターなどを積み込むべきです。

主要な大会で用いられる全てのレース委員会艇(信号艇、ピンエンド艇、フィニッシュ艇およびマーク船)は、GPSを装備されていなければなりません。全てのGPSは、以下を表示するよう設定されていなければなりません。

- 海里での距離
- 24時間表示での地方時間
- 磁方位でのコンパス方位



本部上の視覚信号のレイアウト

すべての信号旗は、同じ大きさであるべきです。推奨される最小寸法は、60 cm × 90 cm (2 × 3 フィート)です。

すべてのハリヤードは、ショックコード(ゴム製)で作られているべきです。ショックコードに引力を掛けておくことによって、信号旗は、放された時に、瞬時に簡単に展開できるでしょう。

信号旗は、図解の様に、5つのグループに分けられます。主要な信号(予告信号、準備信号、リコール信号、延期信号/中止信号)は、信号旗を掲揚したときに、お互いに重ならないように配置されたハリヤードを持っており、そうすることによって、すべての選手からはっきりと見えます。

船のメインとジブ・ハリヤードを使って、信号旗を掲揚するハリヤードのついたブーム(棒)を吊る場合には、できるだけ高くする必要があります。

2つのリコール信号が、スタート・ラインのコース・サイド(前方)に掲揚されることに注意してください。

この推奨される方式を使うことができない場合には、ポールに取り付けたフラッグを掲揚する方式が、代わりによく使われます。ポールは、上の図と同じ順序で本部船に配置すべきです。

音響信号

音響信号に銃や大砲を使用する場合には、バウの左舷前方に配置しなければなりません。この場所が最も安全です。

いくつかの国では、銃器の使用を禁止しています。その場合には、代わりにエア・ホーンが使われます。音響信号は、大会の前に、予想されるスタート・ラインの長さで必ずテストしておくことが必要です。片方が不発の場合に備えて、2個のエア・ホーンを同時に鳴らすことを推奨します。

ジュリーとアンパイア・ボート

- ・ フリート・レース
- ・ マッチ・レース
- ・ チーム・レース

ISAF Race Management Manual – Part 1 – Regatta Organisation and Management – February 2006



56

ジュリーとアンパイア・ボート

フリート・レースを行なう多くの主要な大会では、推進方法違反に関するオン・ザ・ウォーター・ジャッジは、今や慣例となっています。主催団体が、適切な船を用意することは必要条件です。ハード・ボトムのラバー・ボート(RIB)が理想的であると思われます。

ボートは、操作性に優れ、日除けがあり、可能なら乗員が濡れずに長時間海上にいることが可能であるものでなければなりません。最低2名、できれば3名のジャッジが乗ることが可能でなければなりません。

ほとんど全てのマッチ・レースやチーム・レースにおいて、規則違反の信号と即時のペナルティーに、オン・ザ・ウォーター・アンパイアが使われます。主要な国際選手権では、通常インターナショナル・ジュリー がいて、彼らが、特に艇同士の接触、推進方法の違反、マークとの接触などのルール違反の監視、抗議の提出に責任を持ちます。

この場合には、多くのジュリー・ボートが必要になりますが、その艇数は、レース中に「オン・ザ・ウォーター・アンパイア」をすると推測されるジュリーの人数次第です。

ジュリー・ボートは、背景と対照的な色で、「J」または「Jury」の文字が書かれたジュリー旗によって、常に識別されるべきです。

マーク

- ・ コースのマーク
- ・ スタート・ラインのマーク
- ・ フィニッシュ・ラインのマーク
- ・ その他のマーク

ISAF Race Management Manual – Part 1 – Regatta Organisation and Management – February 2006



57

コースのマーク

コースのマークは、海面や陸上を背景にはっきりと見え(明るい黄色かレスキュー・オレンジ)、マーク設置船で簡単に曳航でき、そして取り扱えるものであるべきです。もし、レース中に使用していないマークを曳航する場合には、マーク設置船の乗員は、競技者が移動しているマークによって混乱しないようにしなければなりません。

コース・マークに最も適した種類は、コースの長さや波の高さに見合った大きさの、円柱型または球型のネオプレン・ゴム製の空気膨張式です。高さ1.2~1.5 mの円柱型と直径約1 mの球型のマークは、ほとんどの小型艇のレースに適しています。

コース変更に使用されるマークは、異なる形または色のもの、あるいは、カラー・バンド(あるいは黒)またはマークの上から被せることができるスリーブによって区別できるマークとすべきです。

円柱型のマークには、マークを直立させておくためのカウンター・ウエイト(重り)が必要です。カウンター・ウエイトには、古いアンカー・チェーンがベストです。全てのアンカー・ラインには、ラインを沈め、回航する艇に接近しないように、アンカー・ラインの水面下2~3 mのところ固定したカウンター・ウエイトが必要です。多くの開催地では、現在、カウンター・ウエイトを必要としない型のものを使用しています。これには、ずんぐりとした円筒型や三角錐型も含まれます。

その地域の海底に最適なアンカーの種類が選ばれるべきです。一般的には、幅の広い4本爪アンカー(グラブネル・アンカー)のタイプが最も適しています。ダンフォース・アンカーは簡単に走錨し、またしっかり効いている場合には抜錨が難しいことがあります。

アンカー・ラインは、荒天時にマークが走錨することを防止するため、十分な長さであるべきですが、風や潮流の変化でマークの位置が変わってしまうほど長すぎてもいけません。可能なら、走錨の防止と効きをよくするために、アンカー・ラインのアンカー側の端にアンカー・チェーンを使うべきです。水深が非常に深い場合には、コンクリート・ブロックの不良品や破損品と、リーダーの下で簡単に切ることができる合成繊維でない(生物分解する)グラッド・テークルだと、マークを安心して打つことができます。

なぜなら、マークは非常に荒れた海況で回収しなければならない場合があるので、ちょうど海面に届くように、小さいブイをカウンター・ウエイトに取り付けます。小さなブイ、カウンター・ウエイト、マークの順で回収し、最後に生物分解するアンカー・ラインをリーダーの下で切断します。

スタート・ラインのマーク

主要な大会では、スタート・ラインのピン・エンドマークは、マークではなく、投錨した艇であるべきです。

ピン・エンド側のスタート・マークとして、常に、高いマストをもった船を使うことが望ましい。この方法だと、ピン・エンド側からアシスタント・レース・オフィサーが容易にスタート・ラインを監視することができます。この方法はまた、予備のアンカー・ラインを伸ばすことにより、スタート・ラインを両端で調整できることを意味します。

いくつかの大会では、スタート・ラインのピン・エンドにブイが使われます。この方式は、一度マークを設置してしまうと、スタート・ラインの調整は本部船側でしか出来ないの、レース・オフィサーがスタート・ラインを‘微調整’することが難しい。

フィニッシュ・ラインのマーク

フィニッシュ・ラインのマークには、通常ブイが使われます。フィニッシュ・マークに船を使うことは通常ないが、ブイの代わりに船を使うことができるなら、船を使うべきです。

その他のマーク

いくつかの主要な大会においては、コーチ・ボートや観覧艇などは、レースに影響を与えない範囲に制限されます。この範囲はしばしば、上記の3種類のマークと混同することのない小さなブイによって区画されます。

レース公示

- レース公示は、主催団体によって公表される
- レース公示は、規則である
- 付則Jには、レース公示に含めなければならない事項がすべて列挙されている
- 付則Kは、レース公示を作成するためのガイドである。このガイドを常に使用すべきである
- 通常の状態に基づいてスタート時刻を決める
- 宿泊その他の情報は、レース公示とは別の文書に掲載しなければならない

ISAF Race Management Manual – Part 1 – Regatta Organisation and Management – February 2006



58

レース公示

レース公示は、主催団体によって公表され、RRS付則J1に適合していなければなりません。

法律用語では、レース公示は、参加の可能性がある競技者に対して、大会への参加を認める条件を示した、正式な契約申し込み書です。もし、競技者が、レース公示に基づいて大会に申し込んだとしたら、明記された日時と場所とクラスで、大会が開催されることを保証されなければなりません。競技者はまた、その大会に参加することで、ISAFの資格規程に抵触しないことを保証されていなくてはなりません。

レース公示の草案づくりは、極めて正確に行なわれなければならない仕事です。付則J1には、レース公示に必ず記載しなければならない5つの項目と、さらに、競技者が参加を決意するのを助けるために含めるべき14の項目が列挙されています。

付則Kは、「レース公示ガイド」です。このガイドは、すべてのレース公示のベースとならなければなりません。これを使用することには、2つの利点があります。

ISAFのRRC(レーシング・ルール・コミッティ)によって認められた言葉が使用されています。これは、標準的な用語が用意されています。

ガイドは、欄外に書かれた注意書きに従って「選択と組み合わせ」方式による選択枝が用意されています。これによって、主催団体が、特定の大会のレース公示を作ることが可能になります。

レース公示のスタート時刻は、通常の状態に基づいて設定されなければなりません。例えば、シーブリーズが13:00まで来ないなら、スタート時刻を10:00に予定すべきではありません。

今やレース公示は規則であり(RRSの定義を参照)、宿泊や社交行事、駐車場などの情報を含めるべきではありません。しかし、これらの情報は、大会に参加する競技者にとっては極めて重要であるので、別の文書で公表すべきです。

帆走指示書

- 帆走指示書は、レース委員会によって公表される
- 帆走指示書は規則である
- 付則Jには、帆走指示書に含めなくてはならない項目がすべて列挙されている
- 付則Lは、帆走指示書を作成するためのガイドである。このガイドを常に使用すべきである
- 付則LEは、ISAF ウェブサイトからダウンロードできる

ISAF Race Management Manual – Part 1 – Regatta Organisation and Management – February 2006



59

帆走指示書

帆走指示書は、レース委員会によって公表され、RRS付則J2に適合していなければなりません。

帆走指示書を作成する時には、レース公示と照合しながら作成しなければなりません。これによって、レース公示に記載された内容と帆走指示書が整合していることを確保できるでしょう。

帆走指示書は、極めて重要であり、細心の注意のもとに準備されなければなりません。大会の効率的な実施、大会役員の責務と権限、すべての重要なRRSとの関係、該当する場合には、上告の権利などが、帆走指示書によって適用されます。レース・オフィサーと実際に大会運営に携わるすべての大会役員が、帆走指示書にしっかり精通していることも、同様に重要です。

付則J2には、帆走指示書に必ず含めなければならない9項目が列挙されています。さらに、大会の規模、ステータス、大会に含まれるクラス次第では適用するかもしれない39項目もあります。

付則Lは、「帆走指示書ガイド」です。このガイドは、常に、帆走指示書のベースにされなければなりません。このガイドを使用することは、2つの利点があります。

ISAFのRRC(レーシング・ルール・コミッティ)によって認められた言葉が使用されています。これは、標準的な用語が用意されています。

ガイドは、欄外に書かれた注意書きに従って、「選択と組み合わせ」方式による選択枝が用意されています。これによって、主催団体が、特定の大会の帆走指示書示を作ることが可能になります。

標準的な帆走指示書を使わない特別な理由がある場合を除いて、標準的な帆走指示書が使用されるべきです。その地方の港湾規則や、あるいは、発着に関する特別な要求を考慮しなければならないかもしれません。クラス・ルールが、大会のいくつかの状況を規定しているかもしれません。世界中から集まる競技者を、それぞれのレース委員会が独自に作成した帆走指示書で混乱させるべきではないので、標準的な帆走指示書を使うことは、とても大切なサービスです。

帆走指示書は、予定として行われないレースはいつ、どのように再レースされるのかを含め、レース日程の全てが含まれているべきです。

最初の草案が出来上がったら、意見を求めるためにジュリーまたはプロテスト委員長にコピーを送るべきです。帆走指示書は、レース委員会の運営の方法を述べた文書であるので、ジュリーが帆走指示書をチェックする場合には、言葉づかいとその解釈についてのみチェックし、運営の方法については変更しないことが基本です。

トップレベルの大会用には、付則LE(Lの発展版)があります。これは、大きくそして複雑な多艇種の大会に対する規定や付則Lに見られる帆走指示の変更を含む付則Lの拡張版です。この版は、メダル・レースの考え方における帆走指示書も含んでいます。

競技形式

- マッチ・レース
- チーム・レース
- フリート・レース
- メダル・レース

ISAF Race Management Manual – Part 1 – Regatta Organisation and Management – February 2006



60

競技形式

セール・ボートのレースは、異なった競技形式で進行されるかもしれません。

マッチ・レース

マッチ・レースは、同じクラス/デザインの2艇だけで行われるショート・レースです。すべての競技者は、他の競技者と、ラウンド・ロビン・シリーズまたはトーナメント・シリーズにおいて、1回以上対戦します。成績は、行なわれたマッチ・レースの勝利数に基づきます。マッチ・レースでは、いくつかのマッチ・レース特有の規則(RRS付則Cを参照)を適用して、通常、アンパイアされ、海上でペナルティーが課されます。スタート手順には、特に注意を払うべきです。

チーム・レース

それぞれ数艇からなる2チームが、チーム対抗のフリート・レースで競技します。特別ルール(RRS付則Dを参照)が適用されます。それぞれのチームの成績は、それぞれのチームのメンバー全員の得点が合計されます。

フリート・レース

これが最も一般的で、昔からあるセール・ボートのレースの競技方法です。フリート・レースには、いくつかの異なる方式があります。それは、

- **ハンディキャップ・レース**—異なるクラスの艇が、いくつかの異なるハンディキャップ・システムを使って、いっしょにレースを行ないます。所要時間(艇がコースを完走するのに要した時間)は、どれか一つのハンディキャップの計算式を用いて修正され、「修正時間」を算出します。修正時間が最も速い艇が勝者となります。
- **クラス・レース**—すべて同一のクラスの艇がいっしょにレースを行ないます。最初にフィニッシュ・ラインを横切った艇が勝者となります。フリートの艇数は制限なしに増えますが、その場合には、結果的にスタート・ラインが非常に長くなります。
- **フライト・レース**—通常、クラス・レースで使用されます。フライト・レースは、フリート全体をいくつかの小グループに分けることによって、スタート・ライン上に並ぶ艇数を少なくするための試みです。それぞれのグループで別々に順位が付けられ、その順位を艇ごとに合計して総合成績を出します。この成績で順位を決める場合もあれば、「ゴールド、シルバー、ブロンズ、場合によってはエメラルド・グループ」が、決勝シリーズのために作られることもあります。

「メダル・レース」と称する新しい競技形式が採用されました。規則86.2および規定31.1.3に従い、ISAFは、オリンピック・クラスの各シリーズの最終レースでのアンパイア制のフリート・レースのために、世界選手権、グレード1およびグレードC1の大会の帆走指示書に対して追加付則Qの使用を承認しました。同様の大会もまたこの追加付則の使用を推奨されています。これは、各国協会が規則を発展させることや試験するために変更を許可すると規定しているなら、規則86.3に従い、用いることができます。

レース公示に記載され、追加付則が帆走指示書に含まれている場合にのみ、この追加付則の帆走指示書に従ってレースが行われます。各規則は、最終レースまで従来のフリート・レースが行われます。フリート・レースにおける上位10艇は、このレースに出走しなければなりません。メダル・レースの得点は、最終得点から除外することはできません。メダル・レースは、2倍の得点で計算され、オン・ザ・ウォーター・ジャッジを適用します。

この追加付則の使用は、おおよそ10艇の単一艇種がアンパイア制で競うレースで推奨されます。フリートの3から4艇に1艇のアンパイア・ボートがいるべきです。

フライト・レース

- 49er・システム
- オプティミスト・システム
- 420・システム

ISAF Race Management Manual – Part 1 – Regatta Organisation and Management – February 2006



61

フライト・レース

セール・ボートのレースでのこの競技形式の目的は、スタート・ラインの長さを短くし、スタート・ライン上の艇数を減らすことです。フライト・レースは、レース・オフィサーによるスタートの判定を容易にし、そして、もっと重要なことはレースを公平にすることです。

49er・システム

フリートは、ISAFランキングの基に4つのグループに分けられます。予選シリーズは、6または9レース以上が行なわれます。予選終了後、決勝の9レースは、通常、ゴールド、シルバー、ブロンズ・フリートに分けられ実施されます。ゴールド・フリートは、予選の上位25艇に限定されます。一般的には、予選・決勝を通してひとつの大会として取り扱われています。けれども、インターナショナル49er協会のワールド・カウシル(評議会)は、次の北京オリンピックへの予選レースが始まるまでの間、新しい競技形式を試しています。

この競技方式は、2つのレース・コースと2つのレース委員会が必要です。帆走するコースは、風下マークをゲートとした、風上/風下(ソーセージ)コースです。レースのターゲット・タイムは30分です。

オプティミスト・システム

200艇以上で行われるOP級世界選手権では、次のような競技形式を採用しています。

フリートは、通常、6つのグループに分けられます。2つのグループを合わせて1つのフライトにします。したがって、各レースは、10分間隔でスタートする3つのフライトによって構成されます。5レースが終了した時、各選手は、他の選手と1回づつレースしたことになります。世界選手権では、15レースが予定されています。

この方式では、「ハーフ・トラペゾイド」コースで競技が行われます。スタート、マーク1、2、通常、マーク3はゲートです。フィニッシュ・ラインは、マーク2の近くに設置されます。レースのターゲット・タイムは50分です。

420・システム

オプティミスト・システムと同様です。フリートは4つのグループに分けられます。どのグループも他の3つのグループとレースを行います。それぞれ2つのフライトで、3レースが要求されます。これは、トラペゾイド・コースのアウトター・ループとインナー・ループを使うことで、1日で容易に行なうことができます。3日間(9レース)のあと、フリートはゴールドとシルバー・フリートに分けられます。予選シリーズが終了した時点で、その総合順位が決勝シリーズの第1レースの成績として持ち越されます。決勝シリーズは、8レース以上行なわれます。