



International Sailing Federation
レース・マネージメント・マニュアル
パート2

フリート・レース

第4版
2006年2月
RRS 2009-2012 更新

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 2 – Fleet Racing – February 2006



2

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に必要なだけです。

もう一つの新方式は、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 によって調整され、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 2 – Fleet Racing – 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。

大会の開始

- 登録
- 計測と検査

ISAF Race Management Manual – Part 2 – Fleet Racing – February 2006



4

登録

登録は (パート1 – 大会の主催と運営を参照)は、競技者が大会組織委員会と公式に接触する簡単な手続きであり、一種の「届け出」です。

それは競技者の登録、参加料の支払い、帆走指示書及び計測指示書などの配布を受けるといった公式な事項が行われる一番最初の機会です。同時に、ポケット(小包)が用意されている場合には、競技者にそれを配布する機会でもあります。

そのポケットには、スポンサーからの記念品、その地方の地図、公共交通機関の時刻表や駅、プログラム、その他関係するものであればどんな物でも入れられるでしょう。そしてもちろん、訪れた競技者を地元の人々に紹介し、彼らが歓迎されていると感じさせる機会でもあります。

計測及び検査

計測委員会の要求は、単なる事前に入手されている計測証明書を受け取りあるいはチェックから、一方では、複雑な一連の確認と計測に至るまで様々です。

その目的は、そのクラスのレースの公平性を確保することと、故意または不注意でクラス・ルール違反することによって不正に有利となっていないかを確認することにあります。もし、計測に関する特別な要求があるなら、それらはレース公示に含まれるべきです。帆走指示書は、適切な場合には、計測または検査の手順を詳細に記述するでしょう。通常、計測に関する事項は、レースの初日以前に完了しているが、ある状況の下では、要求されれば、艇はその計測証明書を大会の最終日までにはレース委員会に提出できるかもしれません。

レース委員会の毎日の予定表の例

- 0830 レース事務局に集合
- 0845 レース・オフィサー会議
RO、DRO、安全委員、コース設定員、
主催者の代表、ジュリー、チーム・リーダー
- 0900 レース委員会出航
- 0930 風向観測開始
- 1030 コース設定開始
- 1100 スタート

ISAF Race Management Manual – Part 2 – Fleet Racing – February 2006



5

レース委員会の毎日の日程表(例)

これは、毎日の日程表の例です。確実な時刻を得るには標準時によるべきです。

要求と時刻は、利用できる施設によって開催地ごとに随分違うでしょう。例えば、全ての施設を備えたマリーナで開催される大会と海岸から出艇する開催地とでは、時刻は大きく異なります。

タイム・テーブルは、全てのレース委員会のメンバーに出されるべきです。そうすることによって彼らは、時間を守ることが必要であると気が付きます。

最終時刻は、レースのスタートです。レース委員会に過度の緊張なしにこの最終時刻を迎えられるよう、タイム・テーブルは調整されます。

レース委員会が準備ができなかったという理由での延期は容認できません。

レース・オフィサーの運営計画

- 運営の方法を述べなさい
 - 風速の上限と下限は？
 - どのマークを最初に設置しますか？
 - どのように、お互いに適切な位置にマークを設置しますか？

あなたに任された任務を明確にしなさい

ISAF Race Management Manual – Part 2 – Fleet Racing – February 2006



6

レース・オフィサーの運営計画

殆どのレース・オフィサーは、そうしたとはっきり理解しないで運営計画を開始します。

主要な大会において数年以上いっしょに仕事をした人達のチームの場合は、多くの行動は習慣的なものとなります。たびたびいっしょに仕事をしたことがあるチームは、レース・オフィサーの指示を予想できるし、指示を受けたら直ちに実行できる位置にいます。

風の強さの上限と下限

レースに適したコンディションの基準を明確にしなさい。これは、最も多くの問題を引き起こすものです。十分な風がありますか？風が強すぎませんか？風向は十分安定していますか？

艇の種類、乗員の年齢と体力は、最初の2つの質問に関連しています。風の安定は、最新の予報で出された予想された風と関係付けられる場合があります。

マークの位置

コースを海図から海上に移す多くの方法があります。レース運営チームは好む方法を見つけるでしょう。

任務の委任

レース運営チームの誰に任せるのか明確にしなさい。一度任せたら、今にも起こりそうな大きな失敗を見つけたとき以外は、彼らにうまく仕事をさせなさい。

レース・オフィサーの運営計画

- あなたの運営の方法を調整できるようにしなさい

あなたのレース委員会
と
開催地のやり方に見合うように

ISAF Race Management Manual – Part 2 – Fleet Racing – February 2006



7

適応性

近ごろでは、多くのレース・オフィサーは、開催地のクラブ以外から指名されます。これは、主要な大会のレース・オフィサーを指名するISAFの意向が大きいでしょう。

これは、最新の要求の全てが揃った者を連れてきます。

レース・オフィサーが、以前に使ったことのない開催地での大会に指名された場合は、知らなければならないいくつかの要素があります。

部外者でない者が指名されなければならないと、クラブが感じた何かがあるでしょう。従って、最初の技術として、一種の外交術とチームの構築が求められます。

レース運営チームは、技術のレベルまたはレース・オフィサーの持ち込んだ運営のやり方に気がつかないでしょう。外から訪れたレース・オフィサーは、大会の成功に不可欠なその地方の知識を持ち合わせていないでしょう。

外から訪れたレース・オフィサーは、できるだけその地方のコンディションに関する多くの情報を得るまでの間、彼の運営のやり方をその地方のレース運営チームの技術レベルに合わせる必要があります。

ブリーフィング

・ブリーフィング

- 競技者
- コーチ
- チーム・リーダー

・レース・オフィサー・ミーティング

ISAF Race Management Manual – Part 2 – Fleet Racing – February 2006



8

競技者、コーチ/チーム・リーダー・ブリーフィング

大会は、競技者へのミーティングの時間と内容で大きく変わります。多くの小規模な大会では、ブリーフィングは必要とみなされません。しかし、ミーティングは、特に開会式が行われない場合には、レース・オフィサーあるいはレース委員会と競技者の間のふれあいを創り上げるのに非常に役に立ちます。

競技者へのブリーフィング、特にその地方の風の状況と潮流に関する情報は、その地方の競技者が有利を得ることを緩和することが出来ます。

ブリーフィングは、通常、練習レースまたは第1レースに先立って、レース委員長またはレース・オフィサーのどちらかが引き受けるでしょう。競技者へのブリーフィングに含まれるであろう項目は、

- * 歓迎の言葉(公式の開会式がない場合)
- * 主要役員の紹介
- * 主な陸上施設の位置の確認(レース事務局、プロテスト・ルーム等)
- * 公式掲示板の位置
- * コミッティ・ボート、マーク等の確認
- * 危険区域および立ち入り禁止区域
- * コース・エリアと、マリーナまたは海岸からレース・エリアまで帆走に要する時間
- * 食事の手配
- * 社交行事
- * 表彰式
- * 主催クラブの特別規則
- * 等

ミーティングは、ルールや帆走指示書に関することに権限はないので、話したことは抗議されることはないが、役員は誤解が生じないように最大の注意を払って行う責任があります。最もよいやり方は、帆走指示書に関する質問は、文書により質問するよう競技者に求めることです。公式な回答は、正式にレース・オフィサーが署名し、公式掲示板に掲示します。このやり方を使うと、全ての競技者が質問と回答を読むことができます。

レース・オフィサー・ミーティング

複数のレース・コースがある大会においては、PRO(プリンシパル・レース・オフィサー)は、大会の後方勤務や各役員の責任について議論し、お互いの信頼関係を確立するために、レース・オフィサー達と大会前のミーティングを行うべきです。

それぞれのコースのレース・オフィサーも同様に、各役員の責任を確認し、彼らの質問に応えるために、レース役員とチーム・ミーティングを行うべきです。このミーティングは、すべての求められる任務がだれの責任であるかをお互いが知り、そして、大会ができるだけ円滑に進行できるように十分に調整されていることを確実にするために、大会の全ての状況を網羅すべきです。

このミーティングにおいては、時間厳守を強調することが不可欠です。それは、たった一人が遅れただけで、スタートに向かってのすべてのタイム・スケジュールを遅らせることとなります。これは、受け入れられません。

プロテスト委員会

複数のレース・コースがある大会では、プリンシパル・レース・オフィサーとコースのレース・オフィサーは、プロテスト委員長とミーティングを行うべきです。このミーティングにおいて、レース・オフィサーは、作業の方法と大会をどのように運営していくつもりであるかの概略を説明するでしょう。帆走指示書の解釈を明らかにすべきです。草稿の段階で、PROとプロテスト委員長の間で帆走指示書についての協議がなされているとすれば、この場では何も問題はないはずで、完全に致命的な場合を除いて、帆走指示書の変更を避けるよう努力することは大切です。

風向

• 風軸の決定

- 風向計
- 風の振れ幅
- 平均的な風

ISAF Race Management Manual – Part 2 – Fleet Racing – February 2006



9

風向と風速

レース・オフィサーが完了させる最初の仕事の一つは、風向の「中間」(平均)を設定することです。この風の角度は、スタートラインとフィニッシュライン、全ての回航マークの位置に使われるでしょう。レース・オフィサーは、同様に風の強さも確定しなければなりません。この情報は、要求された長さのコースが設定できるために必要とされます。コースの長さは、風の強さと海面の状況に応じて明らかに違って来るでしょう。

以下のガイドラインは、主要な大会に推奨されます。

- 風の状況が設定された基準内であれば、レースは、予定の時刻にスタートさせなければなりません。「より良い」風を待つことは、不公平です。
- 風が「安定する」のを待つてはいけません。セーラーは、振れた状況の中でも競技できます。

風向計

風の方向のチェックに使う道具には、ハイ・テクの電子機器から簡単な鉛筆につけた糸切れまで多様な道具があります。鉛筆につけた糸切れの利点は、簡単にポケットに入れられ、そして必要なときに素早く取り出せることにあります。それぞれのレース・オフィサーは、必要とする正確な情報を与えてくれる信頼できる独自の方法を開発しています。

風向をチェックするときには、考慮に入れておくべきいくつかの要素があります。

途切れなく気流が風向計を通過するよう、障害物がないようにすべきです。船上には、風向を歪めることによって間違った読みを与える多くのものがあります。マスト、上部構造、そして人を避けてください。

風を読み取る高さは、もちろん非常に重要です。10メートルのマストの先端の風とデッキ・レベルの風との間の違いは考慮に入れるべきです。常に、レースをするヨットのメイン・セールの中心の高さより上で読むように試みなさい。

船の前部の位置は、通常ベストの位置であるが、船のバウによって風が上と横に向かって曲げられることに注意しなさい。

常に、コミッティ・ポート上での風向のチェックは複数でしなさい。

スタートラインのピン・エンドの船と第1マーク設定船からの報告は、とても重要です。この情報は、基本的にはレース・オフィサーに無線で送信されなければならない。無線交信を減らし、レース・オフィサーが自分の仕事に集中できるようにするため、報告は、以前の報告から変化した場合にだけコミッティ・ポートに送るようにすべきです。変化がない時には、報告はいりません。

風向を他に教えてくれるのはフリートです。セーリング・ポートは、レース委員会よりも風向の変化に素早く反応します。スタート前のフリートの帆走と練習を見ておきなさい。これは、レース・オフィサーが正確な風の角度を選択するのを助けてくれるでしょう。

風の振れ幅と風向の中間(平均)

安定した風でも、中心からどちら側にも5度は振れるでしょう。場合によっては、風向はもっと大きな幅で変わることもあります。風の振れ幅(風の振れ幅は、記録された振れきった両方の角度の幅です。)が、とても大きい場合もあるでしょう。どちら側にも20度振れると、振れ幅は40度です。この状況は、その地方の知識と正確な風を予測する能力に関するレース・オフィサーの技量を試すでしょう。この振れ幅のどこかで、レース・オフィサーはコースを設定する風軸を選びます。

風の強さ

- 風の強さの決定
 - 風速計
 - 最低風速
 - 最高風速
- 公表されている風域ガイドラインに従いなさい

ISAF Race Management Manual – Part 2 – Fleet Racing – February 2006



10

風の強さ

風速計

風向を確定するために用いる同じ基準が、風速を観測する装置の位置にも適用されます。

風の強さ

2つの重要な要素は、最低と最高の風の強さです。多くのクラスは、このことに関して特有のレース運営のガイド・ラインを持っています。これらは、レース・オフィサーによって、ガイド・ラインとしてのみ使われます。レースを実施するかどうかの最終判断はレース・オフィサーが行います。

レース・オフィサーは、風速のガイドラインに従わなければなりません。公表されている最低風速が4ノットの場合、その日のその後に風速が増すことが予測される状況であっても、レースはスタートすべきです。一方、公表されているガイドラインから外れている状況なら、レースはスタートすべきではありません。

ほとんどのディングー・クラスの主要な選手権での最低風速は、およそ4ノットです。この風速より下でレースをスタートさせることは勧められません。フリートは、コース全体を帆走することを思い出さない。従って、風はスタート・ライン付近だけでなくコース全体に広がっていなければなりません。

強すぎる風は、決定をとっても難しくし、船のデザインと海のコンディション次第ではすさまじい状態に変えます。考慮しなければならない重要な要素は、安全ですか？救助艇は水中から安全に引き揚げることができますか。

レースですか、あるいは生き残りコースですか？フリートがお互いにレースできないが、どうにか「コースの周りに着いた」状態の強い風の時点がきます。

こういったコンディションでは、レースをスタートさせ後で中止するよりも、レースをスタートさせないほうが楽です。

こいた状況でのレース・オフィサーの任務は、常に議論をリードすることです。誰かはレースすべきであるというだろうし、他の誰かはスタートさせるべきではないことに同意するでしょう。このことは、このマニュアルのなかで後で詳しく扱います。

適切なコースの選択

コースの形状

- 三角形と風上-風下
- 風上-風下
- トラペゾイド

- ゲート
- オフセット・マーク

ISAF Race Management Manual – Part 2 – Fleet Racing – February 2006



11

コースの形状

昔のコースにおいては、通常、上り、リーチング、ランニングの組み合わせを用意していて、どのレグも特別なタクティクスとポート・ハンドリングの技術が試されました。近年の発展は、いくつかのクラスでは、追い越すチャンスを見出すことが困難な長いリーチング・レグを除いた風上・風下コースの選択が見られます。例外は、天候次第で要求するバリエーションを用意していて、しばしば変更されるロング・ディスタンスのポイント・レースです。

いくつかのコースは、決まった形状を持っていません。レース委員会は、しばしば、港の灯台や他の固定されたマークを便利に使い、いくつかのレースでは、島のような地理的な特徴を使います。

コース形状の決定の前に、レース・オフィサーとレース委員会は、クラス協会と緊密に連絡を取り合うべきです。クラス協会の事務局は、艇の特徴と大会に最も有効なコースのタイプは何かについてよく知っているでしょう。

よいレース・オフィサーは、クラス協会に任せたりはしないだろうが、効果的な大会のレース運営に影響を及ぼすであろうコースの選択について、クラス協会に助言を与えることができるべきです。大会の効果的な進行に反する影響といった、その地方のコンディションの知識に、計画の早い段階でクラス協会の注意を引くべきです。

どんなコースの形でも、習慣や常識は、コースの選択に役割を果すべきです。コースは、矛盾がなく、複雑でないものであるべきです。港のマークを回るコースはもちろんのこと、どちら側からでも回航できる全てのマーク回航は、ポートかスターボードかに統一すべきです。マークをポートに見ての回航は、ポート・スターボードの規則を簡単に遵守させることから、よく風上マークで好まれます。そのため、主催者が最高の戦術的な複雑さを期待し、それ故しばしばマークをスターボードに見ての回航が指示されるマッチ・レースを除いては、地理的な制約がない場合には、主要な大会では、通常左回りのコースが使われます。マークを一周する回航は避けるべきです。

ビート(上り)では、フリートは広がる傾向にある—先頭艇は、クリアな風を得、他艇からの妨害がありません。ランニングでは、先頭艇は、ブランケットされるだろうし、フリートは詰まってきます。この理由により風上へ向かってのスタートが最も公平です。レースは、ビートでスタートするか、または、スタート後出来るだけ早くビーティング・レグを持つべきです。

大会とシリーズの中の特別なレースに使用するコースの種類との選択は、利用できる水面の範囲、予想する風の強さ、そしてコースを周る競技艇のスピードといったいくつかの要素次第でしょう。クラス・ルールは、確かに(最も重要な)大会用に、帆走指示書に関わらず前の記述に常に優先することができる、要求するコース形状を記述するかもしれません。そして、確かに、時々、そうすることが必要となるでしょう。

ゲート

ゲートは、通常、風下マークに設置されます。それは、風下に向かって帆走してくるフリートを横切ることなくスターボードでゲート・マークを回航する機会と、ビートのコースで左側に出たいとのスキッパーの希望を叶えます。

ゲートの幅は、フリートの大きさ、艇のスピードと海の状況によるでしょう。最低の幅は、7艇身、つまり、どちらのマークの3艇身サークルの間に1艇身を許す長さであるべきです。9~10艇身の幅のゲートを作るのが通常の慣例です。推奨される最大幅は、10艇身です。

オフ・セット・マーク

オフ・セット・マークとは、第1マークのポート・サイドの約50~100メートルに設置されるマークに付けられた用語です。これは、艇がランニングなり、スピネーカーを揚げる前に、フリートが第1マークから離れるように意図されます。第1マークからの距離と角度による位置は、とてもクラスの特性があるので、クラス協会の助言を計画の早い段階で求めるべきです。

ゲートの長さ

以下による

- フリートの大きさ
- 艇のスピード
- 海況
- 水深と船底形状

ゾーンの艇身数	最短	最長
3 (初期値)	7	9 - 10
2	5	7 - 8
4	9	11 - 12

ISAF Race Management Manual – Part 2 – Fleet Racing – February 2006



12

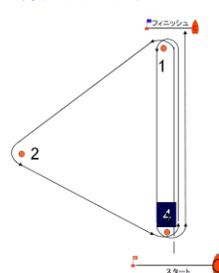
ゲート

ゲートは、通常、風下マークに設置される。ビートにおいてコースの左側に動こうとするスキッパーには、ゲートのマークをスターボードに見て回航し、風下へ向かうフリートと交錯することを避ける機会を与えます。

ゲートの幅は、フリートの大きさ、艇のスピード、そして海況によります。各マークの周りに3艇身の艇の長さを必要としているので、ゲートの最小の幅は7艇身です。通常は、9から10艇身の間でゲートを設置します。推奨する最大幅は10艇身です。

三角形－風上－風下コース

三角形－風上－風下コース



- コースの角度は、以下にすることができる;
 - 60°
 - 45° (マーク2は90°)
 - 70° (クローズ・リーチング・レグとブロード・リーチング・レグが提供できる)
- フィニッシュを、第4マークの風下の位置とすることもできる

ISAF Race Management Manual - Part 2 - Fleet Racing - February 2006



13

三角形＋風上/風下コース

ずっと‘オリンピック’コースとして知られていました。これは、もはや事実ではありません。知られているように、三角形と風上/風下コースは、その大会の状況に照らして資源と時間が効果的に使用されないため、もはやオリンピックでは使われていません。

しかしながら、1つのクラスの選手権で、クラスがリーチング・レグを要求している場合は、このコースはむしろ好まれるコースです。このコースは、第2マークが正確な位置に設置されたときに、リーチングの角度に変化を与えることができるという利点があります。いくつかのクラスは、むしろ全てのマークが60°の正三角形を好みます。他のクラスでは、第1マークと第2マーク間が45°で第2マークが90°を持つような、少しブロード・リーチをむしろ好みます。最終的に、クローズ・リーチング・レグとブロード・リーチング・レグを好むクラスもあります。これは、第1マークから第2マークまではクローズ・リーチを、第2マークから第4マークまではブロード・リーチを与えるように、第1マークで70°を持たすことで達成できます。

主催クラブとの最初の交渉において、クラスの艇の特性に最も適切なリーチングの角度についてクラス協会の助言を求めべきです。

風上/風下レグは、風上へのビート(上り)と風下へのランニングの、違う2方向のレースを受け持ちます。

スタート・ラインとフィニッシュ・ラインの位置

スタート・ラインに最も使われる位置は、第4マークのすぐ風下です。およそ50メートルは、十分な距離です。

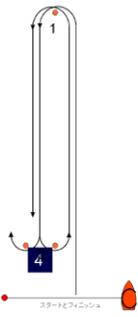
レース・エリアに制約がある場合、いくつかのレース委員会は、スタート・ラインを第4マークの風上に設定するかもしれません。そうする場合には、スタート・ラインと第1マークの間に十分な距離を取り、フリートが第1マークからのリーチングの前に広がるよう注意は払われるべきです。

コースにおけるフィニッシュ・ラインの伝統的な位置は、第1マークのおよそ50m風上です。これは、フリートに風上レグでのフィニッシュを許し、通常、コミッティ・ポート上のフィニッシュ位置での記録を楽しみます。しかしもし、1日で2レース以上続けて実施するならば、ここは、ベストの場所ではありません。フリートがスタート・ラインに戻る間遅れを生じさせます。

これを克服するには、スタート・ラインの長さを縮められて、フィニッシュ・ラインになることです。艇のフィニッシュを記録する場合、時々フィニッシュ・ラインを横切る艇の番号があいまいになることがあることに注意を払ってください。

風上－風下

風上－風下



・ このコースの選択肢は;

- － 第4マークをゲートでなくする
- － 周回数を増やす
- － フィニッシュを第1マークの風上とする

ISAF Race Management Manual – Part 2 – Fleet Racing – February 2006

ISAF 14

風上／風下コース

風上/風下コースは、設定が最も簡単なコースです。もし、大きなフリートなら、第4マークがゲートとすることができるように、追加のマークが要求されます。

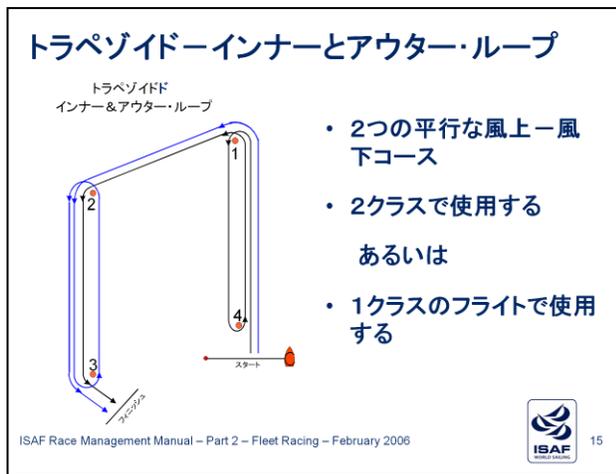
フリートがビート(上り)では広がり、フリートの後ろがランニングで先頭に追いつき始めるだろうから、このコースではゲートを推奨します。ゲートは、スピネーカーで風下に向かうランニングの艇を横切ることなく、競技者に次のビートでどちらの側を使うかを選択するチャンスを与えます。

スタート・ラインとフィニッシュ・ラインの位置

スタート・ラインに最もよく使われる位置は、第4マークのすぐ風下です。およそ50メートルは、十分な距離です。

なぜなら、風上/風下コースは、1日に2レース以上実施され、第2レースとその後のレースのスケジュールが決まっていない場合に、スタート・ライン(距離を縮め)をフィニッシュ・ラインにして、よく使われます。

いくつかのクラスでは、その日の最終レースは、第1マークの風上50メートルのフィニッシュ・ラインが移動し、フィニッシュ・ラインが変わります。



トラペゾイド・コース

トラペゾイド・コースは、最近の数回のオリンピック大会で使用されているから、このコースは、‘オリンピック’コースの標語を与えられている。これは、正しくありません。

トラペゾイド・コースは、お互いに平行な2つの風上／風下コースがあり、同じコース・エリア上で同じスタート・ラインとフィニッシュ・ラインを使用して、異なる2クラス、または同じクラスの2つのフライトに適応させるよう設計されています。

第1マークから第2マーク間のリーチング・レグは、インナー・ループとアウトター・ループ間の‘スペーサー’のようなものです。第1マークと第2マークの間のリーチング・レグの長さは、第1レグの長さのおおよそ2／3にすべきです。

トラペゾイド・コースは、他のコースに比べて広いレース・エリアを必要とします。

最も設置が難しいコースであり、そしてレースがスタートした後の新しい風に調整するのが最も難しいコースです。

コースの長さは、各フリートの先頭艇がターゲット・タイムを達成できるように設置されることです。特に、異なるスピードの2つのクラスがある場合に、コースの長さの正確な設置は不可欠です。一方では、早いクラスは遅いクラスに簡単に追いつくことができます。

他のこのタイプのコースの欠点は、インナー・ループの風とアウトター・ループの風が強さと方向が異なる時があることです。

もし、資金が許すなら、1つのレース委員会が2つのクラスがトラペゾイド・コースを帆走するよりは、風上／風下コースを帆走する2つのコース・エリアと2つのレース委員会を持つ方がよい。

ゲート

通常、第3マークと第4マークです。マーク4p/4sは、スタート(複数のフリートの場合は2番目のスタート)後に設置されるべきです。もし行われるなら、メダル・レースはこの限りではありません。

スタート・ラインとフィニッシュ・ラインの位置

スタート・ラインに最もよく使われる位置は、第4マークのすぐ風下です。およそ50メートルは、十分な距離です。

フィニッシュ・ラインは、第3マークからフィニッシュに向かってリーチングで設置します。

帆走指示書におけるコースの記述

W1	スタート-1-(1a)-フィニッシュ
W2	スタート-1-(1a)-4s/4p-1-(1a)-フィニッシュ
W3	スタート-1-(1a)-4s/4p-1-(1a)-4s/4p-1-(1a)-フィニッシュ
I1	スタート-1-4s/4p-1-2-3p-フィニッシュ
I2	スタート-1-4s/4p-4s/4p-1-2-3p-フィニッシュ
O1	スタート-1-2-3s/3p-2-3p-フィニッシュ
O2	スタート-1-2-3s/3p-2-3s/3p-2-3p-フィニッシュ

ISAF Race Management Manual – Part 2 – Fleet Racing – February 2006



16

帆走指示書におけるコースの記述

混乱を避けるために、全世界が同じ方法でコースを記述することは、きわめて重要です。

スライドは、全ての最上位の大会に含まれている現行の文言を示しています。文字は、コースのタイプを示しています。(風上/風下はW、トラペゾイド・インナー・ループはI、トラペゾイド・アウター・ループはO)文字の後の数字は、完了すべき周回数数を示しています。

レース・エリアの位置

・レース運営に影響する重要な要素

- 乱されていない風; 崖と風の曲がりを作り出す場所を避ける
- 等しい水深; マーク設置が簡単
- 潮流; できるだけ避けられるべきである
- 複数のコース・エリア用のスペース; コース・エリアが重ならない

ISAF Race Management Manual – Part 2 – Fleet Racing – February 2006



17

レース・エリアの位置

コースの位置は、潮流、岬やビルによって引き起こされる気まぐれな風、浅瀬に関して、出来るだけ公平なコンディションを提供できる場所が選ばれるべきです。

その地方の知識から有利を導くような、乱れた風や複雑な陸地を避けるために、小さいサイズの余分なラップを帆走した方がよいかもしれません。

レースを開催するためにわざわざ設置するであろうレース・コースを仮定すると、風向によって位置が決められるマークと、スタート・ラインとフィニッシュ・ラインが別々に使われます。

固定された港湾ビイまたは標識を回航するレースの場合は、スタート・ラインとフィニッシュ・ラインの位置は、風向次第で変わるでしょう。

いくつかのクラブは、海図上に示されるであろう、はっきりと示されたレース・コースを持っています。座標を設定することで、どのクラブのレース・オフィサーも、常に同じエリアにコースを設定するでしょう。

複数のコースの大会では、同様に、それぞれのレース・オフィサーは、座標で明確にされたレース・エリアを前もって割り当てられるでしょう。もし、レース・オフィサーが自分の地点を指摘しなければならないなら、以下を指摘します。

位置を固定するのに使用できる関連する特徴を示した海図、ボール紙の形あるいは透明のプラスチック・フィルム(例えば、オーバーヘッドの透明フィルム)上の海図の縮尺で作られた求める形の輪郭、海図からまたは海図へのコンパス方位を移すための器具、距離をマークする方法が、レース・オフィサーは必要でしょう。

囲まれた水面における、コースの形は、レース・オフィサーが、いかに融通を利かせてコースを風向に関してふさわしい位置にとるかを表すでしょう。

同様に、風上マークでの混雑を避けるため、ポートのコースは常に用意されていても、スターボードのコースが必要であることを、レース・オフィサーに指摘するでしょう。

オープンな水面においては、手順は、より簡単です。

GPSの使用は、マークの設置を簡単にしましたが、しかし、GPSのデータを無線で送信する場合には注意が必要です。

風上レグ

- 第1マークを位置を決めるとき、考慮されなければならないことが3つある

- 風向の中間値
- スタート・ラインから第1マークまでの距離
- コースを横切る潮流の影響

ISAF Race Management Manual – Part 2 – Fleet Racing – February 2006



18

風上レグ

風上レグは、全てのコースに早く記述されていることが共通しています。(風上/風下コース、三角形+風上/風下、トラペゾイド・コース)

第1マークの設置

最も早く、最も効果的に第1マークを正確な位置に設置する方法は、次のとおりです。

- コミッティ・ボート(本部船)がアンカーを打つ
- 第1マーク設置艇は、コミッティ・ボートの傍らにきて、船のGPSを使って、コミッティ・ボートの位置を登録します。これは、コミッティ・ボートが移動しない限り、一日を通して保存されます。
- マーク設置艇は、コンパス方位上を、GPSを使用して、レース・オフィサーが指示した距離に達するまで前進します。
- マーク設置艇が‘所定の位置’に達したとき、アンカーを打たず、そしてまたマークも水面に置きません。マーク設置艇は、マークの設置を命じられるまで、コミッティ・ボートが要求する距離で風上方向を保持します。
- この間、マーク設置艇は、風の方向と強さの変化の報告をレース・オフィサーに送るでしょう。

この方法は、レース・オフィサーがぎりぎり最後に第1マークを打つのを許し、従って、コースに影響する風の振れの可能性を減らします。

レグの長さ

レグの長さの正確さは重要であり、計算に入れるいくつかの要素があります。

- レース時間 – 多くの帆走指示書は、現在では、先頭艇がフィニッシュするターゲット・タイムを持っています。このターゲット・タイムを達成するために、どのくらいの長さが必要かの計算は、今や非常に重要です。
- 異なった風と波のコンディションにおけるボート・スピード
- どちらか特別な方向での使用可能な水面の広さ
- 風の安定性
- 帆走指示書で課せられた制限。いくつかの帆走指示書には、第1マークのタイムリミットがあります。艇は、タイム・リミット内に第1マークを回航しなければなりません。あるいは、レースは中止されます。

よいレース・オフィサーは、彼と一緒に仕事をするそれぞれのクラスのために、常に、風速と、コースのそれぞれのレグの所要時間を、記録し続けるでしょう。この情報のデータ・バンクは、コースの正確なサイズを達成することができるのに貴重です。

コースを横切る潮流

風に対して直角の潮流は、レース・オフィサーに面倒な問題を引き起こします。第1マークの位置は、風にまっすぐとまらないかもしれません。艇を横に運ぶ潮流に対する風上マークの修正は、潮流の下側に移動されます。これは、このマニュアルの後で述べられます。

風下レグ

- このレグの風に対する正確さは、非常に重要である
 - 特に、非対称艇にとっては
 - 横切る潮流は、風上レグよりも、このレグの方が、より大きく有害な影響を与える

ISAF Race Management Manual – Part 2 – Fleet Racing – February 2006



19

風下レグ

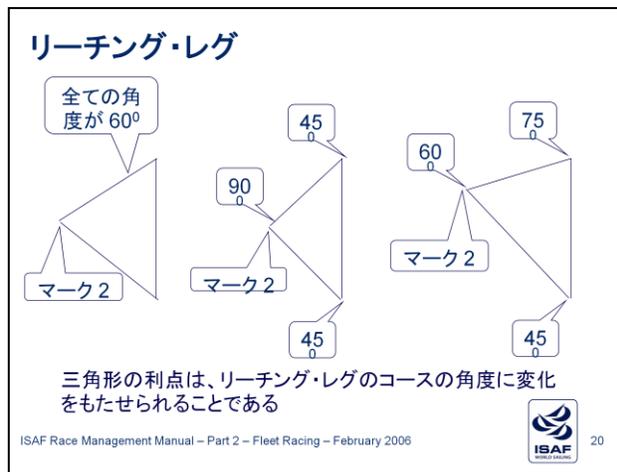
このレグの風に対する正確さは、非常に重要です。戦術的に風下へ帆走する機械を与え、他の艇を追い抜くチャンスを持ち、どちらのジャイブでもスピネーカーで帆走する能力が不可欠です。

これは、風下レグが風向に対して5°以内にあるときのみ達成することができます。それ以上大きいと、全ての艇は同じジャイブでの帆走するコースになるだろうし、追い越す劇的な機会を減らすでしょう。

コースを横切る潮流

風上レグよりもコースにおけるこのレグ影響はより大きい。

コースを横切る潮流がある場合、レース・オフィサーは、風上レグの正確さと風下レグの正確さの間で妥協しなければならぬのは、不適當です。この問題は、このマニュアルにおいて、後で扱います。



リーチング・レグ

いくつかのクラスの技術は、うまく計画されたリーチングの興奮を求めています。

これを達成するためのベストなコースは三角コースです。異なったクラスは、風に対してより最適な角度に達するでしょう。大会の向けての交渉の早い段階では、レース・オフィサーは、レースが行われるクラスにとって最も適切な角度に関して、クラス協会と相談しなければなりません。

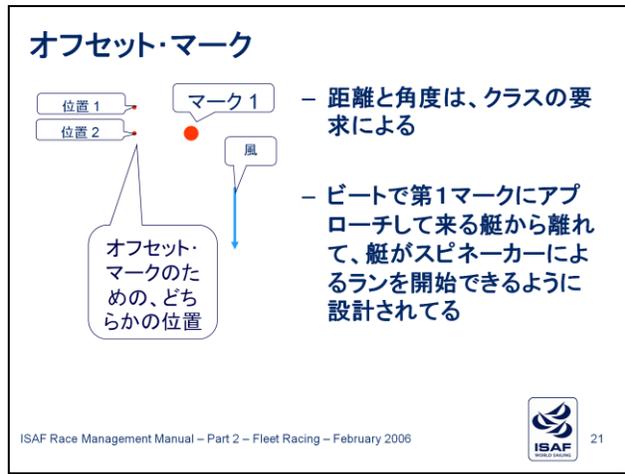
主要な大会の方針は、以下の通りです。

- ・ スピンネーカのない艇／ボードのリーチングの角度は、 70° の内角である。
- ・ スピンネーカをもつ艇のリーチングの角度は、 60° の内角である。

第2マークの位置 – ジャイビング・マーク

第2マークを正確な位置に設置することは、以下により達成できます。

- ・ マーク設置艇にGPSの位置を伝えます。これは、エラーを快く受け入れることができます。
- ・ あるいは、第1マーク設置艇が第1マークから第2マークへのコースと距離を与えることによって。このマーク船はコミッティ・ボート(本部船)のGPSの位置を持っていることを思い出してください。彼は、同様に第1マークを設置させました。第1マークの位置を彼のGPSに登録することによって、彼は第2マークへの 正確なコースと距離を把握することができます。この方法を使うことの利点は、無線通信がなくてもGPSの位置を与えることが要求されることです。従って、緯度と経度の送信と受信の間違いを省略できます。



オフセット・マーク

オフセット・マークは、風下レグを開始し、スピネーカーをホイストする過程にある艇を、風上レグを第1マークにアプローチでしている艇から離すために、同一のクラスで使われます。

第1マークからの設置されるマークとの角度と距離は、クラスによって特有です。もう一度、大会の準備の早い段階における、レース・オフィサーとクラス協会の間の多くの交渉項目の一つです。

主要な大会では、オフセット・マークは、80° の内角、0.02海里 (40m) の距離で設置されなければならない。

マーク

オフセット・マークは、通常第1マークよりも小さい。しばしばこのマークにブイが使用されます。

もし、第1マークとオフセット・マークの両方ともが、同じ大きさと形の場合は、片方のマークだけ移動することによって風下レグの素早い調整ができます。

ゲート

- ほとんどの風上－風下コースは、風下マークがゲートである
 - ゲートは、サークルの間にスペースと共に、それぞれのマークの周りに3艇身サークルが必要である
 - ゲートの最低の幅は、7艇身である
 - ほとんどのゲートは、9～10艇身の距離の間で設置する

ISAF Race Management Manual – Part 2 – Fleet Racing – February 2006



22

ゲート

ゲートは、マークとしては比較的新しい。これは、風下レグの風下の終点では、特に役に立ちます。ゲートは、艇がコースの左側に行きたいとの希望と、風下マークに向かってスピネーカーでのランニングの艇を横切ることなくそうする機会を叶えます。この艇は、風下マークにスターボードを選ぶことで出来ます。

ゲートの幅

競技規則は、どの回航マークにも3艇身サークルを必要とします。1艇身以上が、マークの周りの2つのサークルの間の間隔として用意されます。これは、ゲート・マーク間の距離が最低7艇身であることを算出します。しかしながら、経験上、多くのクラス、特に新しいデザインのハイ・パフォーマンス艇にとっては不十分なほど非常に狭いゲートとなることが見られます。9艇身から10艇身の間が最も適当であることを推奨します。強い風においてはより広い幅と、そのための、広い海面が必要とされます。

RRS 86.1(b)は、全てのマークそしてそれらマークを用いる全ての艇が同じ数字であるなら、マークの周りのゾーンを決める艇体の長さを「2」あるいは「4」に変更することを、帆走指示書に許可しています。この場合、最小、最大そしてマーク間の推奨される距離に関連した上記の数字は、それに従って変更されるべきです。

ゲートの傾き

レース・オフィサーは、コースの両側に船を使うことによって、スタート・ラインとちょうど同じ様にゲートに傾きを与えることができます。

ゲートの設置

ゲートの設置は、スタート・ラインの設置にとっても似ています。通常、コミッティ・ボート(本部船)に近い方のマークが、スタート・ラインの風上約50mで、フィニッシュ・ラインになるかもしれない中間に、最初に設置されます。ちょうどスタート・ラインを設置するときピン・エンドが流されるように、2番目のマークが流され、そして、アンカーはマーク設置艇の中にある状態で所定の位置まで流されます。マークが所定の位置に来たとき、アンカーが落とされます。

もう一つの方法は、要求されるゲートの幅で、それぞれのマークを風上に向かってマークを引っ張って移動する2艇のマーク設置艇を用いることです。合図によって、両方の船は同時にアンカーが落とします。

トラペゾイド

・トラペゾイドは、以下を用いて、同じコース・エリアの2つのクラスに対応するために採用された;

- 同じスタート・ライン
- 同じフィニッシュ・ライン
- しかし、2つのほとんど別のコースを持っている

ISAF Race Management Manual – Part 2 – Fleet Racing – February 2006



23

オラペゾイド

このコースは、マーク、船、人員の面から多くの資金を必要とします。このコースは、設置が難しいコースであり、レース中に風の振れがあった場合に、移動するのがもっと難しいコースです。

その大きさのために、どんな他のコースの形よりも広いスペースが必要です。第1マークから第2マークへのリーチング・レグを最初に使う場合は、風上レグと同じ長さです。近頃の慣例は、このレグは2つの風上／風下レグ(第1マークと第4マーク-インナー・ループと、第2マークと第3マーク-アウター・ループ)の間のスペーサーにすぎないと認識されています。推奨するのは、このレグ(第1マークから第2マーク)は風上レグの距離のほんの2/3にするべきです。

トラペゾイドの利点

2つのクラスまたは同じクラスで異なるグループがある場合、トラペゾイド・コースで簡単にレースをすることが出来ません。トラペゾイドには、フリートの大きさとスタート・ラインの長さを縮小する利点があります。

トラペゾイドの欠点

主な欠点は、風の振れによって起こされます。理論的には、可能な限り1つのマークをコースの回転軸にしなければなりませんが、これは、5つのマークの移動を含むかもしれません。実際には、展開されることは、2つの風上マーク(第1マークと第2マーク)の新しい位置への移動です。この音響は簡単ですが、効果的にコースの形状全体を変更し、フィニッシュ・ラインを調整するという更なる問題を作り出すことになります。

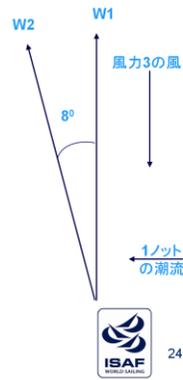
強さと方向の両方が、インナーとアウターで2つの異なった風が、ときどきやってきます。

推奨

もし、資材が許すなら、1つのレース委員会の下での1つのトラペゾイドでの実施を試みるよりは、それぞれの独自のレース委員会による2つの分離した風上／風下コースでの実施が望ましい。

潮流による補正 – 風上レグ

- 経験上のガイドは;
 - 潮流1ノットごとに風上マークを8° 潮流の下流に設置する
- 軽風では、2倍にする
- 潮流が風に対して斜め方向の場合は、半分にする



ISAF Race Management Manual – Part 2 – Fleet Racing – February 2006

潮流による補正

幸運にも、多くに開催地はこの問題を持っていません。

しかしながら、自身のクラブ以外の開催地においては、レース・オフィサーは、より流動的になり、費やされ、コース・エリア内の潮流によって発生する問題を理解することが不可欠です。ここで提供される指導は、多くのレース・オフィサーの長年の経験を基にしています。それは、潮流に対する補正のコースの調整には、'経験上の' 指針、とても大雑把な指針があります。

なぜルーズなガイドがあるだけなのかの理由は、同じ開催地が2つとないからです。時には、とても弱い潮流で、しかし、風上マークは真正面から4, 5ノットの潮流かもしれないエリアでスタートが出来ます。いくつかのエリアにおける調整を算出する試みは、まったく役に立ちません！

風上レグ

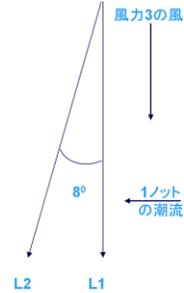
ビューフォート風力階級3の中程度の風の場合、風向に直角方向の1ノットの潮流に対して、風上マークを概ね8° 潮流の下側に設置します。

弱い風においては、2倍にします。

風に対して斜めの潮流では、半分にします。

潮流による補正 – 風下レグ

- 潮流に対するランニング・レグの調整は、良いレースにとって非常に重要である
- 同じ経験則が適用されるが、更なる正確さが必要である



ISAF Race Management Manual – Part 2 – Fleet Racing – February 2006



25

風下レグ

思い出してください！ランニング・レグは、レース艇がそれぞれのジャイブに分かれることが出来るように、風に対して正確に設置されるべきです。このことは、特に非対称スピンの艇に適用されます。他の艇を追い抜くための戦術的なセーリングを使うチャンスをセーラーに与えることが目的です。

いくつかの経験則の指針が適用されます。

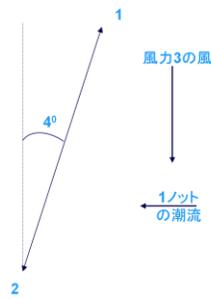
ビューフォート風力階級3の中程度の風の場合、風向に直角方向の1ノットの潮流に対して、風下マークを概ね8°潮流の下側に設置します。

弱い風においては、2倍にします。

風に対して斜めの潮流では、半分にします。

潮流による補正 – 折衷案

- 風下レグの公平は、風上レグの公平よりも重要であるので、これはよい補正である
- しかし、補正し過ぎてはならない



ISAF Race Management Manual – Part 2 – Fleet Racing – February 2006



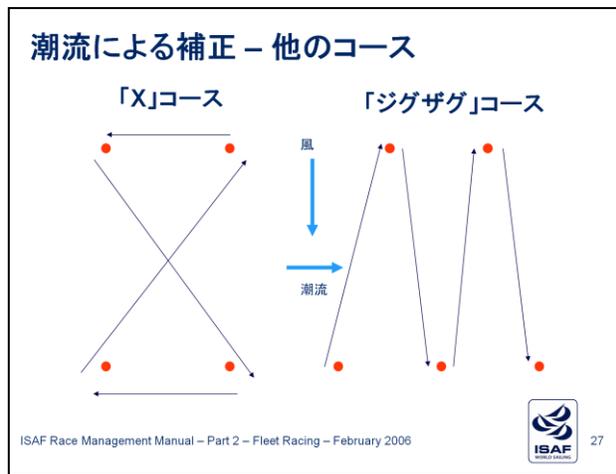
26

潮流による補正 – 折衷案

先の2つのスライドは、強い横切る潮流がある中でコースを設置時に発生するだろうことを説明しています。しかし、これは、問題を引き起こします。第1マークを約8° 潮流の下側に移動させることは、第1マークはもはやスタート・ラインの真直ぐ風上にはありません。これは、前に述べたような風下レグの正確さが必要であるから、問題を引き起こします。ここから風下マークを8° オフセットすることによって、風下マークはスタート・ラインからさらに離れます。

折衷案

オフセットの程度は、図解のように上流に4° だけであることを書き留めてください。これは、実際には申し分ないわけではなく、単に選択肢の一つでしょう。



潮流による補正 – 他の代替りのコース

上の図の2つのコースは、潮流に対する補正の代替りの方法です。

‘X’ コース

‘X’ コースは、もし潮流が反対の方向の場合には、第1マークで問題が発生します。したがって、フリートに第1マークをスターボードで回航させなければなりません。このコースは、潮流とスペースに制限がある場合に上手に使われてきました。

‘ジグザグ’ コース

時に「潮流下りコース」として知られるこのコースは、広いスペースと非常に熟練したマーク設置チームが必要です。1つの利点は、それぞれのマークをフリートが前のマークに到達する直前に設置することができることです。このことは、コースのそれぞれのレグについて、レース・オフィサーが正確に潮流の強さと風の強さを計算することになります。このコースいくつかのワールドにおいて、成功裏に使用されました。

スタート・ラインの位置

- コース・エリアの中でのスタート・ラインの位置を決める場合には、次のことを考慮する必要がある
 - 潮流のデータ(満潮と干潮の時刻)
 - 水深
 - 底質
 - 天気予報

ISAF Race Management Manual – Part 2 – Fleet Racing – February 2006



28

スタート船と風下マークの位置

スタート・ラインを設置するための位置に移動しているとき、その場所を左右するいくつかの要素があります：

- 天気予報
- 潮流のデータ
- 水深
- 海質

一般的にスタート・ラインは、自由に漂っている艇上で計測された平均的な風向(見かけの風)に直角に設置すべきです。潮流、コースの有利な側、予測される風向の変化や他の要素は、このガイドラインからの変化の根拠となるかもしれません。

もし、風が安定し、天気予報が合っている場合には、指定したレース・エリア内の風下の位置に移動します。コンパス方位の中心、背後の方角そして確認できる目標物からの通過によって、海図上に位置を決めます。

もし、風が天気予報と合っていないなら、スタートの時刻とレース中、風が好ましいものであるかを定めることが重要です。コミッティ・ボートがアンカーを引き上げ移動することなしに、コース全体が回転できるであろう位置にコミッティ・ボートはアンカリングします。

風向の平均を記録し、海図上のスタート船の位置に移動します。

風見は、スタート船のどこかによって乱された空気の流れではなく、きれいな空気の中で常に使わなければならないことを思い出しなさい。最もよい位置は、通常バウです。

コースと可能な変更コースの輪郭をはっきりと示し、危険な場所、岬、航路等に関して適切かどうかを決心するため、海図上に描かれたコースの形状を置きなさい。満足したなら、スタート船のアンカーを打ち、位置を再確認しなさい。

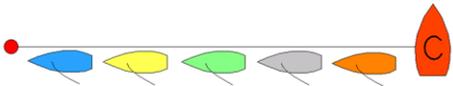
スタート船は、常にラインのスターボード側の端にくるように位置することをメモしなさい。

アンカリングで考慮することは、アンカー・ラインを引き込むか、それ以上伸ばすかのどちらかによって、(準備信号の前の)最後の瞬間までスタート・ラインを調節する機会を与えるように、予備のアンカー・ラインを伸ばすことができなければなりません。他のコミッティ船、そして、もしいるなら他のレース・オフィサーは、アンカリングの位置に着いたら直ちに、あなたの位置の風向を助言しなさい。この情報は、他の海上の責任者が、自身のコースと隣接するレース・エリアの間が重なるのを避けるのを確実にするのを助けるでしょう。

風向のチェックを続けなさい。

スタート・ライン – 長さ

- 公式は:
 - 艇の数 × 艇の長さ プラス10%~50%



- その他の要素は:
 - 艇の大きさと操縦性能
 - 海面の状況
 - 風の強さ
 - 潮流

ISAF Race Management Manual – Part 2 – Fleet Racing – February 2006 ISAF 29

スタート・ライン – 長さ

スタート・ラインは要求される長さが必要です。公式は、艇数 × 艇の長さ + 10% から 50% です。幾人かのレース・オフィサーは、これは広すぎると見ますが、この公式は、艇が‘シーマン・ライクなやり方で操作する’ことを許すことを意図しています。

風と海のコンディションのみならず、レース艇の操縦性も考慮されるべきです。オプティミスト・ディングーと20メーターのオフショア艇の間には、操縦に必要とするスペースにおいて、相当な違いがあります。このことは、レース・オフィサーの判断が、よいスタートには非常に重要であるということです。

フリートの質と経験も、もちろん非常に重要な要素です。オリンピック大会やオリンピック・クラスの主要な選手権で決勝ラウンドのためにフリートの大きさを減らすクラスにおいては、ほとんど全ての艇がスタート・ライン上でスペースを必要とするでしょう。従って、上のラインの長さの計算公式は正しいのです。しかしながら、競技会に参加する全ての艇が、同時にスタートを許容する場合には、2番目が3番目のランクかもしれない経験の少ないセーラーが、スタートにおいて、スタート・ラインの後ろにいるのは必然です。これで、上の公式を使って、とても長いスタート・ラインを作ります。

非常に長いスタート・ラインは、レース・オフィサーにとって、他の困難が存在します。非常に大きなフリートのいくつかのスタート・ラインでは、1マイル以上の長さとなります。しばしば、風は、両端と、ときにはラインの中央で異なります。こういった状況下ではレース・オフィサーが直面する別の困難は、OCSの艇を明確に特定することです。

スタート・ラインの長さを、管理できる長さに短くすることは、‘公平な’スタートのよいチャンスを競技者に与え、そしてもちろん、ペナルティ・フラッグに頼ることなしに、フリートが最初から出て行くことを得る、よいチャンスをレース・オフィサーに与えます。

レース・オフィサーがこれを達成する機会は、クラスとの初期の交渉です。このとき、レース・オフィサーは、スタート・ライン上の艇を少なくできる適切な競技の形式を利用して、スタート・ラインの長さを短くすることを、クラスに促す努力をするべきです。

以下は、2008年オリンピックのセーリング競技における種々な競技のスタート・ラインの長さのガイドです。強風下では、より大きな乗数を用いることがアドバイスされるかも知れません。レーザー測距計がポートの端からレース委員会信号艇の方向に用いられるべきです。

クラス	艇長 (ms)	倍率	艇数	スタートラインの長さ
RS:X	2,86	2	35	200
Finn	4,54	1,5	26	180
Laser M	4,24	1,5	40	250
470 M	4,7	1,5	30	210
49er	4,9	2	19	190
Tornado	6,09	2	16	190
Star	9,92	1,7	16	190
Yngling	6,35	1,7	15	160

2008 オリンピック大会

クラス	艇長 (ms)	乗数	艇数	スタート・ライン の長さ
RS:X	2,86	2,0	35	200
Finn	4,54	1,5	26	180
Laser M	4,24	1,5	40	250
470 M	4,70	1,5	30	210
49er	4,90	2,0	19	190
Tornado	6,09	2,0	16	190
Star	9,92	1,7	16	190
Yngling	6,35	1,7	15	160

例として、2008年オリンピック大会に用いられた長さ

スタート・ライン – バイアス

- バイアスは、ポート・エンドからスタートする艇がわずかに有利なるように使われた
 - スタート・ラインが長いほど、小さい傾きが求められる
 - スタート・ラインが短いほど、大きい傾きが求められる
- 風に対して90° のラインによるスタートが望ましく、後で微調整する

ISAF Race Management Manual – Part 2 – Fleet Racing – February 2006 ISAF 31

ライン・バイアス

ポート・エンドがおよそ5° 有利なバイアスによるスタート・ラインを設置することは習慣的でした。バイアスの目的は、フリートがスターボード・エンドに集中するのではなく、ライン全体を使うことを促すことです。大き過ぎるバイアスは、この有利を得るため艇がお互いに競うように、ポート・エンドの混雑を誘発するでしょう。レース・オフィサーは、最初のスタート・ラインバイアスに、フリートがどのように反応を示すか観察し、次のスタートに向け必要な調整をするべきです。

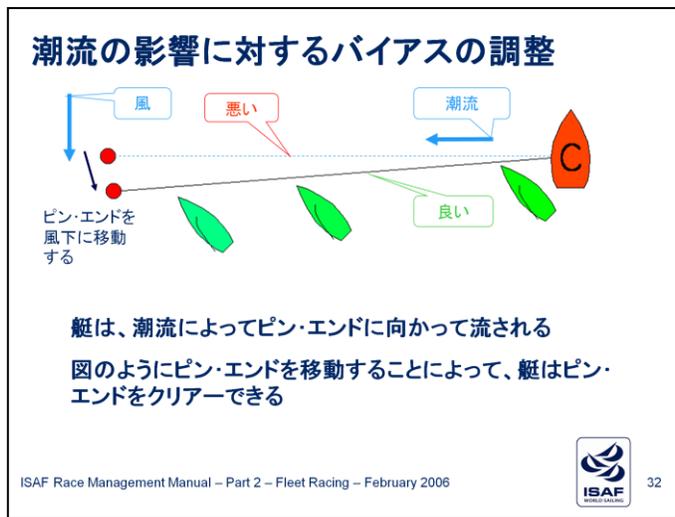
これは、もはや通例ではありません。

レース・オフィサーは、公平なスタート・ラインを設置することを助言されます。それは、既に確定した風向の平均に対し90° のスタート・ラインです。一旦、このスタート・ラインを設置したら、アンカー・ラインを伸ばしたり、引き込んだりして、スタート・ラインの両端を移動することによって「微調整」することができます。スタート・ラインを正確に調整するため、レース・オフィサーは、ラインのどちらが有利かテストしているフリートを観察すべきです。もし、フリートが他方より一方のエンドに偏るなら、そのときは、もし時間があるなら、レース・オフィサーは前に述べたようにラインを調整することができます。

何があっても、ラインは準備信号までに固定されていなければなりません。この信号が掲揚された後は、それ以降調節を行うことはできません。

インナー・リミット・マーク

もし、インナー・リミット・マーク(「ILM」)が必要とされる場合は、今は設置するでしょう。このマークは、競技者からスタート船を保護します。インナー・リミット・マークは、決してラインの半艇身以上風下とならないように、出来るだけラインの近くに設置すべきです。コミッティ・ポートを保護するための代案は、短いラインでコミッティ・ポートにマークを取り付けることです。これは、恒久的な付属品となり、コミッティ・ポートの一部と見なされます。それは、もしスターン・アンカーが使われるなら、もちろん、スターン・アンカーの引き綱から船が離れるよう維持します。



潮流の影響に対応するバイアスの調整

スタート・ラインと平行に流れる潮流がある場合、艇を一方のエンドあるいはもう一方のエンドに艇を押し流すでしょう。

図は、レース・オフィサーがこの潮流に対応するためにすることができることを解説しています。

もし、潮流が艇をスタート・ラインのピン・エンドに押し流すなら、艇が簡単にピン・エンドを通過できるようにするため、ピン・エンドは、少しだけ風下に移動されます。これは、スターボード・バイアスです。潮流が反対方向の場合は、逆のことが起こります。

スタート・ラインの設置

・ レース・コミッティ・ボートの投錨;

- コミッティ・ボートを移動させることなしに、新しい風にコースを調整することができる
- アンカー・ラインを引いたり、伸ばしたりすることによって、スタート・ラインの「微調整」ができるようにするために、長いアンカー・ラインを使う
- 風軸に対して90° に、ピン・エンドの位置を決める

ISAF Race Management Manual – Part 2 – Fleet Racing – February 2006



33

スタート・ラインの設置

コース・エリアの中でのコミッティ・ボートの位置

一旦、風軸が確定されたら、レース・オフィサーは、これを予報の風と比較すべきです。もし、実際の風が予報の風と一致するならば、そのときは、コミッティ・ボートの位置決めと投錨は、かなり間違いないいい方向です。しかし、しばしば、世界のいくつもの地域で、実際の風と予報の風は常には一致しません。

こうした状況の下では、レース・オフィサーは、何らかの方法で、レースが実施されている期間中にありそうな風を決めなければなりません。これは、レース・オフィサーが下す最初の判断の1つです。レース・エリアの局地的な気象に関するローカルな知識は、この判断を下すには欠かせない要素です。これは、もし、レース・オフィサーがその地方の人でない場合には、特に難しい。この状況が起こる場合には、コミッティ・ボート上に、良いその地方の知識を持った誰がいることは不可欠です。

時間と労力を節約するため、良いレース・オフィサーは、どのような今後の風の振れも計算の内にするために、例えば、コミッティ・ボートの位置上でコースを旋回できるように、選定したレース・エリアの中にコミッティ・ボートの位置を決めるでしょう。

投錨

コミッティ・ボートの投錨をする場合、予備のラインが繰り出されるべきです。この行動には、2つの主な理由があります。

- ・ これは、レース期間中、アンカーが流れ、位置を外れることがないことを確実にします。
- ・ これは、もちろん、ラインをもっと伸ばす(ピン・エンド側有利にする)、あるいは、アンカーを海底から引き抜くことなしにラインを引き込んで前に出て(コミッティ・ボート側有利にする)、レース・オフィサーがスタート・ラインを調整することを可能にします。

レース・オフィサーは、もちろん、海底の状況と、良好な「保持する底質」であるかどうかを知る必要があります。他方、非常に重要な情報は水深です。これは、コミッティ・ボートが投錨される場所を制約するかもしれません。

ピン・エンド

ピン・エンドは、2つの形式をとる事が出来ます。

- ・ (主要な大会では求められることですが、)スタート・ラインを示すマストをもった船とすることができます。
- ・ 代案は、スタート・ラインのもう1つのエンドとして、フラッグを掲げたブイを使用することです。

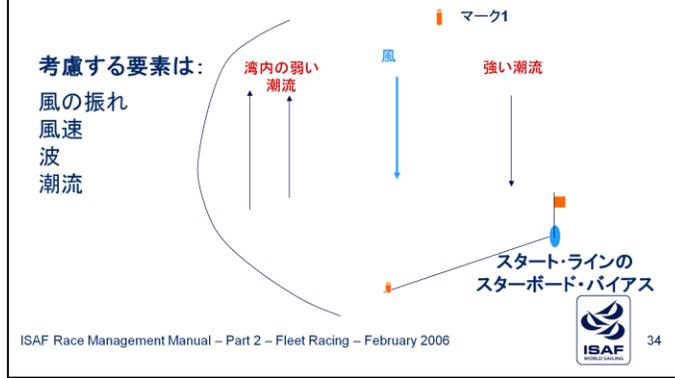
最初の方法を使用する利点として、コミッティ・ボートにこれらを適用するように、この船に同じ原則を適用することで、良いアンカーと長いラインは、スタート・ラインの簡単な調整に役に立ちます。

ブイの使用は、スタート・ラインの「微調整」がコミッティ・ボート側のみだけしかできないという1つの大きな欠点を持っています。このブイを正確な位置に設置することは、もちろん、マーク設置艇の乗員にとって、かなり大きな努力と技術を要します。これは、全てのアンカー・ラインを出してブイを流しながら(船の後ろにブイを曳航しながら)、マーク設置艇がピン・エンドの位置の風下から移動し、マーク設置艇がちょうど位置でアンカーを落とすことによって達成されます。そのとき、マーク設置艇は、第1マークに向かって風上にゆっくりと移動します。船がピン・エンドの位置を通過するとき、「待機」の指示が与えられます。船は、ピン・エンドのブイの位置に来て、アンカーを落とす指示が与えられるまで、ゆっくりと前進を続けます。ピン・エンド・ブイのアンカー・ラインの用意が短か過ぎなければ、ピン・エンド・ブイは正確な位置に留まるでしょう。

レース・オフィサーの気持ちの中にマーク設置の乗員の技術について疑問の要素がある場合、彼は、ピン・エンドを最初に設置し、その後、ピン・エンド・ブイ次第でコミッティ・ボートの場所を取り投錨をすることが出来ます。

すべての操船の目的は、スタート・ラインを風に対して90° に設置することであるべきです。これは、上で述べた方法を使って調節できます。

もし、コースの一方が有利なら、 スタート・ラインの傾きを調整する



スタート・ラインの補正

コースの一方の側がフリートにとって有利な場合は、図のようなスターボード・バイアスを使うことで、コース・エリア上の不均衡な潮流を補正を助けるでしょう。風に対し直角(90°)でスタート・ラインを設置することによる見きわめの失敗は、フリートの全てがピン・エンドからのスタートを試み、たぶんゼネラル・リコールを起こす結果となるでしょう。

デピュティ(副)・レース・オフィサーの仕事

- ・ デピュティ・レース・オフィサーは、以下をすべきである

- コミッティ・ボートの人員を管理する

- ・ 全ての視覚信号の準備できている
- ・ 全ての音響信号の準備できている
- ・ 時計は全てチェックされ、時間が確認されている
- ・ 記録者が位置に付いている
- ・ コースは、掲揚の準備ができている

- ・ これで、レース・オフィサーは、安心してレースの準備に集中できる

ISAF Race Management Manual – Part 2 – Fleet Racing – February 2006



35

デピュティ(副)・レース・オフィサーの仕事

デピュティ(副)・レース・オフィサーは、もし、レース・オフィサーが出来なくなった場合は、代役となり、引き継ぐことが出来る、レース・コミッティ・ボートに乗船している人です。

デピュティ・レース・オフィサーの主な任務は、「事務監督者」の役割をすることです。レース・コミッティ・ボートは事務室となります。

デピュティ・レース・オフィサーは、レース・コミッティ・ボート上のシステムの全てを準備し、使用可能であることを保証します。

- 全ての視覚信号が、直ちに掲揚できる準備ができている
- 音響信号が、不発の場合のバック・アップとともに、準備できている
- 時計は、タイムキーパーと時刻が合っている
- 記録者は、予備のペンと共に記録用紙の準備ができている
- コースを表示する準備ができている

これは、レース・オフィサーが、コースとスタート・ラインの設置という主な活動に集中できるよう、これらの任務から解放します。

コースの表示

- 規則は、帆走するコースが予告信号以前に表示されることを要求している
 - コースを表示するために、帆走指示書に記述された方法を使う
 - もし、第1マークへのコンパス方位も必要とされるなら、同時に表示されるべきである

ISAF Race Management Manual – Part 2 – Fleet Racing – February 2006



36

帆走するコースの掲揚

競技者に帆走するコースを知らせる方法は、多くの方法があります。

いくつかのクラブは、それぞれのコースを文字で指定した、クラブ用の標準的なコースをもっています。多くの選手権大会においては、コースは、帆走指示書中に付図として記載され、そして、どのコースが使用されるかを競技者に知らせるための信号が必要です。

「cansを回る」レースの場合、多くの外洋のフリートは、コースの情報を無線で受け取ります。

どのような方法が使用されても、コースは予告信号と同時かそれ以前に表示されなければなりません。

一旦予告信号が掲揚された後は、レース・オフィサーがコースを変更できる唯一の方法は、スタート信号前に延期するか、ゼネラル・リコールとするか、あるいは、スタート後中止するかです。

スタート

- 標準的なスタート方式は、規則に記述されている
 - 可能な場合には、常にこれが使われるべきである
 - 予告信号と準備信号との間の時間は、変更できる
 - レースが‘引き続き行われる’帆走指示書の場合は、引き続きのスタートが迫っていることをセーラーに通告することが必要である
 - レースすることの決定 – ウィンドサーフィン
 - スタートのペナルティは、準備信号に含まれる

ISAF Race Management Manual – Part 2 – Fleet Racing – February 2006



37

スタート

標準的なスタートの手順は、ルールブックに記述されています。これは、予告信号により開始され、レースのスタートで終わる5分間のひと続きの手順が基本です。準備信号は、5つの異なった信号のどれかを使用することによって、適用できる異なるペナルティを組み込んでいます。

このシステムは、以前のシステムに比べて、1つの大きな利点を持っています。その日の最初のスタートか、延期、ゼネラル・リコール、中止が起こった後の再スタートかどうかに関わりなく、信号の手順は、常にまったく同じです。

レースすることの決定 – ウィンドサーフィン

ウィンドサーフィン、特に主要な大会には、下記のガイドラインが推奨されます。

- プレーニングしない、あるいはプレーニングするかどうかの境界にある状況では、一日に2レースを越えて帆走させてはなりません。最初の2レースがプレーニングの状態、あるいは最初の2レースのうちの1レースがプレーニングの状態で帆走し、プレーニングの状態が第3レースのスタート前まで安定して続いている場合には、第3レースは、帆走させることができます。
- 休息期間 – 引き続きのレースの場合
 - a) プレーニングしない、あるいはプレーニングするかどうかの境界にある状況では、フィニッシュラインが閉じてそのフリート／ディビジョンの新たな予告信号が発せられる間の最短の間隔は、気象状況を考慮して、25分が推奨されます。
 - b) プレーニングの状態にあるなら、推奨される最短の間隔は、20分に短縮できます。
 - c) 引く続き2レースが帆走された場合、フリート／ディビジョンごとに最後にフィニッシュした者に対して、新たな予告信号が発せられる前に、最低1時間の陸上での休息期間を推奨します。引き続きの第3レースを決定する場合、気象や陸までの距離といった他の要素は、考慮されるべきです。

スタート手順のバリエーション

標準的なスタート手順においては、予告信号の掲揚と準備信号の掲揚の間は、わずか1分だけです。いくつかの状況の下では、この時間は不十分であり、伸ばすことができます。予告信号の掲揚と準備信号の掲揚の間の時間を5分から10分に延長した簡単な帆走指示書で十分でしょう。

引き続きのレース

次のレースの予告信号は、クラスの要求によって規定されていない限り、最終艇フィニッシュ後、10分以上にならないようにすべきです。

毎日複数のレースが実施され、2レース目または次のレースのスタート時刻の予定が決められていない場合、新しいスタートの手順がまもなく始められることについての何らかの通告を、競技者に与えることが必要です。これは、競技者がかれらのコーチ・ボートの傍にいないような主要な大会においては特に重要であり、準備信号が掲揚される前に離れるための時間が必要です。

競技規則の帆走指示書ガイドの中には、この可能性も含んだ帆走指示書があります。この帆走指示書が以下のよう

に使用されることを推奨します。
「長い延期の後、レースあるいは一連のレースがまもなく始まることを知らせるために、予告信号掲揚前少なくとも4分間、オレンジ旗を掲揚します。例外的な状況の場合のみ、予定を前倒してレースが行われます。」

延期

・ 4つの延期信号がある

- 時間の定めのない延期
- 特定の時間の延期
- レースは延期された
 - 以後の信号は陸上で発する
- レースは後日に延期された



ISAF Race Management Manual – Part 2 – Fleet Racing – February 2006



38

延期信号

これは、マニュアルの段階で延期信号を紹介することは適切です。その理由は、この4つの信号のグループは、レースのスタートの前にのみ使うことができるからであり、スタートされていないレースは、いかなる理由でも延期できます。各信号は、別々に取り扱われます。

時間の定めのない延期 (AP旗)

これは、AP旗が単独で掲揚される場合です。この信号には時間の制限はありませんが、しかし、1時間以上の期間に掲揚されるべきではないという強い忠告があります。これは、常に実用的ではなく、信号が1時間以上掲揚される必要性があって使用する場合には多くの理由があります。何故、レース・オフィサーがレースのスタートを延期する必要があると感じる多くの理由があります。いくつかのごくありふれた理由があります。

風がない、あるいは、レースをスタートさせるには不十分な風

触れまわる風;これは、風がコンパス上で動き回るため、コースの設定が不可能です。

強すぎる風;帆走するクラスにとっては安全でない

レース委員会の準備ができていない;まったく受け入れることができない理由ですが、時々起こる理由の1つです。

部外者によるレースの妨害;これは、商業船、クルージング・ヨット、VIP船、テレビ船等多くのもののうちのどれか1つで起こり得ます。

競技者が相応の努力をしてレース海面に到着したなら、それら競技者に対して延期信号を出すべきではありません。

多くのレース・オフィサーは、レースのスタートの延期のために、ここにリストすることができない理由をもっています。

延期信号の主な用途の1つは、スタートまで数秒のみのスタート手順を停止することです。これは、フリートをスタート・ラインの一方または他方に集中させるか、多くの個別のリコールか、またはゼネラル・リコールの信号を発するかのだちらかの悪いスタート・ラインとなりそうなかどちらかの、振れる風の場合に、特に重要です。これは、ペナルティ信号が準備信号として掲揚された場合は、さらに重要です。良いレース・オフィサーは、常に、スタート前の最後の1秒まで、AP旗を掲揚する準備をして待機する誰かを持っています。彼らの責任でない場合は、セーラーにペナルティを課さないで下さい!

陸上で掲揚された場合、この信号は、信号の降下と次の信号の間の時間を延長する帆走指示書を必要とします。この帆走指示書は標準の帆走指示書ガイドで見つけることができます。この信号は、降下されるときに音響信号1声が必要です。

特定の時間の延期 (音響信号2声と共に、数字旗の上にAP旗)

コンディションが、有力な天候の現況と予報によると、スタートがしばらくの間遅れることが明らかな場合、1または2時間の延期を信号で合図する方がよい。ルール・ブックのレース信号のセクションにおいて、数字旗1から6がレース委員会によって使用が可能であると示されています。どんな時でも最大2時間が信号されることを強く推奨します。これは、常に延長できます。長い延期は、一度信号が掲揚されたら短縮することができません。

この信号は、レースのスタート時刻が予定されている場合にのみ使用できます。この信号は、降下する時、音響信号1声が必要です。

レースは延期された—以後の信号は陸上で発する (音響信号2声と共に、H旗の上にAP旗)

これは、よく使用される信号です。レース・オフィサーが安全または他の理由のため、フリートが陸上にいる方が賢明であると判断した場合、この信号が掲揚されます。技術的には、レース・オフィサーの意図がその日の日程の休止であることを、フリートが気付くことができる唯一の方法は、陸上に戻って、フラッグ・ポールを見ることです。競技者を支援するため、多くのレース・オフィサーは、陸上のフラッグ・ポールにL旗を掲揚し、レース委員会の意図の詳細を公式掲示板に文書による通告を掲示するでしょう。この信号が降下される時、音響信号はありません。

レースは後日に延期された (音響信号2声と共に、A旗の上にAP旗)

その日のレース日程を完了するのに時間が不十分であることが明らかな場合、A旗の上にAP旗を掲揚します。この信号は、明らかに、レース日程内で後日にレースをする再スケジュールする時間がある場合にのみ使用できます。

一旦掲揚されると、通常21:00までに新しいスタート時刻を公式掲示板に掲示されるように、帆走指示書に要求があるでしょう。この信号が降下される時、音響信号はありません。

予告信号

• スタートの手順における最初の信号

- 予告信号は、帆走指示書に記載された時刻に、正確に掲揚されるべきである
- セーラーは、この信号でストップ・ウォッチをスタートさせるだろう
- セーラーの手助けとするため、多くのクラス旗は、まもなくスタートするクラスの記章が引き受ける
- 音響信号1声を伴う



ISAF Race Management Manual – Part 2 – Fleet Racing – February 2006

信号

これは、どのように信号システムが作動するかを理解することは、レース・オフィサーと特に信号員にとって重要です。これは、世界の海軍から受け継がれています。信号旗は、折り畳まれていて、ヤーダム(桁端)に掲げられるべきです。降ろし綱を強く引くことでフラッグは「解かれる」でしょう。この信号は、何が起ころうとしているか、あなたに伝えます。スタートの手順の中では、これが降下される時(実行の信号)、フリートは指示を実行します。

海軍の信号とレース信号との間の主な違いは、多くのレース委員会がヤーダムで信号を解かないことです。しかしながら、信号が正確な時刻に掲揚されることを確実にするため、いろいろの方法は開発されてきました。これらのシステムの最も良いのは、離された瞬間ヤーダムに即座に現れるように、バンジー(ゴム紐)上にフラッグを付け、テンションを掛けることです。他の方法は、棒／ポールに旗をつけることです。重量のある状況の中でも、旗は、一人で取り扱えるし、素早く掲揚できます。

音響信号は、視覚信号に注意を引くために発します。視覚信号は管理する信号です。

無線の沈黙

スタートの手順の開始前には、緊急の通信以外は、全てのレース・コミッティ・ボートからの一般的な無線通信は沈黙を注文すべきです。

緊急の通信は、安全上の問題と風の強さまたは方向の変化です。他の全ての通信は、緊急ではないと考えられません。

予告信号

クラス旗は、帆走指示書に規定され、予告信号として使用されます。スタート手順における最初の信号であり、ここからフリートは彼らのストップウォッチをスタートさせます。

レース・オフィサーも同様に、この信号からストップウォッチをスタートさせます。彼自身の時計を参照することによって、彼は3つの目的を達成します。

- タイムキーパーが正確に時間を読上げているチェックします
- 最初の時計が故障した場合に動いている2番目の時計です。
- 彼は、タイムキーパーを散漫にするように、時間の経過を尋ね続ける必要がありません。

延期信号が掲揚されていないと規定して、帆走指示書に明示した時間にこの信号が掲揚するための全ての努力が、レース委員会によって払われるべきです。

音響信号1声を伴います。

準備信号

- 5つの準備信号がある
 - 'P旗' - ペナルティなし 
 - 'I旗' - ラウンド・アン・エンド 
 - 'I旗 と共にZ旗' 
 - 'Z旗' 
 - '黒色旗' 

ISAF Race Management Manual – Part 2 – Fleet Racing – February 2006  40

準備信号

レース・オフィサーに選択を迷わせるほどたくさんの信号があると思われます。レース・オフィサーの幾人かは、自分の気に入った信号を持っています。覚えておく最も重要なことは、フリートにペナルティを課することは、フリートに課すると同じようにレース委員会に大きなプレッシャーを掛けることです。

良いレース運営と大会の早い段階での注意深い計画によって、ペナルティ信号の使用は大幅に減らすことができます。これは、より管理しやすい大きさにするように、スタート・ラインの長さでスタートの艇数を減らすことを助ける競技形式に対して特に適用します。

「P」旗

従来の準備信号です。現在のルールの文脈の中では、この信号は、實際上「ペナルティがない」信号になります。

OCSの艇は、スタート・ラインの内側に「戻る」ことができます。

良いスタート・ラインと適当な大きさのフリートによって、スタートのほとんどにこの信号を使用することが可能であるべきです。レース・オフィサーは、最初のレースには、準備信号として「P」旗によって、常に始められるべきです。

「I」;「IとZ」;「Z」;「黒色」旗

スタートにおけるペナルティ信号の使用は、スタート・ラインの長さでスタート・ライン上の艇数によって作り出されます。大き過ぎるフリート、長過ぎるラインは、ペナルティ信号の使用を多くします。

小さいフリート、短いスタート・ラインは、ペナルティ信号の使用の必要性を大きく減らします。

それぞれの信号の利点と欠点は次のページで述べられます。

「I」旗と共に「Z」旗は、両方のペナルティを適用することを意味します。

I 旗規則

• 「I」旗と音響信号1声



- フリートが両エンドに集まる原因となる
- ラインの中間に、大きな空白を作り出すかもしれない



ISAF Race Management Manual – Part 2 – Fleet Racing – February 2006



「I」旗ーラウンド・アン・エンド規則

多くのレース・オフィサーにとっての最初のペナルティ・フラッグ

レース・オフィサーの何人かは、このペナルティはとても不公平であると見なしています。それは、スタート・ラインの真中のコース・サイドにいる艇の方が、エンドの艇よりも大きな罰則を受けます。これは、スタート・ラインの真中にまったく使われない大きなスペースを残し、フリートを両エンドに集中させることになり、レース・オフィサーにとって余分な難題を作り出します。

この信号を使用する場合、さらに他の問題もあります。

規則に文字通りに従うとした場合の他の欠点の1つは、スタート・ラインの延長線について効力が及ぶことです。これは、レース・オフィサーは、何艇かスタート・ラインの延長線のコース・サイドにいるとしたら、「X」旗を掲揚しなければならないということを意味し、それは、レース・オフィサーは頭の後ろにも目を持たなければならないことを意味します！

Z 旗規則（20%得点ペナルティ規則）

・「Z」旗と音響信号1声



- ペナルティ・エリアは、スタート・ラインと第1マークとで形作られた三角形である
- スタート前の1分間にペナルティ・エリアに入った艇は、スタート・ラインを越えて、プレ・スタート・サイドに戻ることができる
- ゼネラル・リコールまたは中止信号の後でも、艇がペナルティ・エリアに入ったごとに、その艇は課せられた20%の得点ペナルティを受ける

ISAF Race Management Manual – Part 2 – Fleet Racing – February 2006



42

「Z」旗－20%得点ペナルティ

ペナルティ・エリアは、スタート・ラインと第1マークで形成された三角形です。

「Z」旗が降下されたとき、正確に言うとスタート信号までの1分間に、ペナルティ・エリアに入っていたどの艇も、スタート・ラインの反対方向から再度横切ることにより、スタート・ラインのプレ・コース・サイドに戻るかもしれません（スタート・ラインを越えて「ちょっと」戻るかもしれません）。もし、スタート信号時に、艇が正しくスタートしたなら、艇は20%得点ペナルティを受けます。

ゼネラル・リコールまたは中止信号の後でも、艇がペナルティ・エリアに進入する度毎に、艇は上乘せされた20%の得点ペナルティを受け、累積となります。（20% + 20% = 40% + 20% = 60% 等）。

レース委員会にとってこのペナルティを使う利点は、ゼネラル・リコールになったとしても、コミッティ・ボート上に規則に違反した艇番号を表示する必要性がないことです。

OCSの艇と戻ることにより失敗した艇はOCSと記録されます。

前の2つの準備信号と同様に、「X」旗が掲揚されます。

Z旗（規則30.2）は、主要な大会には勧められない。

黒色旗規則

・「黒色」旗と音響信号1声



- このペナルティは、最後の手段としてのみ使われるべきである
- レース委員会にとって、これは、解決するのと同じように、問題を引き起こす
- 良いレース・オフィサーは、嫌々ながらこの旗を使うだろう！

ISAF Race Management Manual – Part 2 – Fleet Racing – February 2006



43

「黒色」旗—BFD(黒色旗の失格)

ペナルティ・エリアは、スタート・ラインと第1マークで形成された三角形です。

黒色旗が降下されたとき、言い換えるとスタート信号前の1分間に、ペナルティ・エリアに入ったどの艇も、審問なしに、BFD(黒色旗の失格)を受けます。

主要な大会では、レース・オフィサーは、最初の施行でラインが適正に設置されていると確信した後の2番目およびその後の試みに用いることを推奨されています。

黒色旗がスタート手順に導入された場合、レース・オフィサーが、問題が他ではなく艇自身によって生じている場合に黒色旗が用いられるという重要な原則が当てはまるような非常に良いスタート・ラインを設定することは不可欠です。これらの状況の下では、フリートには正しくスタートするか、あるいはBFDの罰を受けるかの重荷があります。

ラインに(長さや風に対する角度など)何か問題がある中で黒色旗を用いた場合は特に、スタートの最後の1秒でもAPが使われることです！良いスタート・ラインを設置する事ができないような状況の場合、レース・オフィサーは、スタートの最後の1秒までフリートを注意深く監視しなければなりません。彼は最後の1秒の延期のためにAPを準備している誰かを配置することでしょう。これらの状況下では、信号員やタイム・キーパーにスタート30秒前までスタート手順を進めるが、もしフリートが風の振れと逆に反応するようならスタート手順の最後に延期を指示するとアドバイスしておくことは、レース・オフィサーにとって思慮深いことです。

何人かの極めて経験豊かなレース・オフィサーは、スタートの2秒前まで進行し、その時AP旗を掲揚するよう指示していましたが、非常に遅い延期は、どんなに遅くともスタートの5秒前までに発するべきであるということが推奨されます。

レース・オフィサーは、一旦スタート信号が発せられ、OCS艇がいると、彼らはBFDとしなければならないことに気づくことが最も重要です。

彼は、即時の決断を下さなければなりません。艇が、スタート・ライン上で積極的過ぎたため、越えたのですか？あるいは、スタート・ラインの一方のエンドへの集中を作り出し、風の振れの有利を得ようと試みていたのですか？自分自身に問い掛けなければならない質問は、何が艇をOCSとしたのか？です。

もし、彼のスタート・ラインが良いラインであり、フリートが彼と彼のレース運営技術を試されていると信じるのであれば、そのときは、スタートを続行し、艇にBFDの得点を付けます。しかしながら、スタート前の最後の数秒の以内で、もし、天候の状況が問題を引き起こすと見なすなら、言い換えれば、セーラーの失敗ではないなら、そのときは、スタート手順の最後の延期に進むかもしれません。

黒色旗でのリコール

黒色旗のスタートには、個別のリコール(X旗)は適用されません。

ゼネラル・リコール(第1代表旗)は、使われるかもしれません。万一これが起ると、規則は、コミッティ・ボート上にBFDの艇の番号を表示することを、レース委員会に求めています。これらの艇は、レースの新しいスタートから排除されます。番号を公表する前に、記録者は、コールされた全ての艇がスタート記録表にOCSであると記載されているか、注意深くチェックしなければなりません。もし、あるBFD艇の特定に関して何らかの疑問があるなら、そのときは、それらの番号はBFDのリストから除かれるべきです。一旦このチェックが完了したなら、新しい予告信号が掲揚される前に、番号は掲示されなければなりません。

準備信号の降下

- これは、スタート信号の1分前に正確に実行される
 - 長音1声が同時に発せられる
 - もし、ペナルティ信号が準備信号として使われているなら、これがペナルティの期間の開始の時刻である

ISAF Race Management Manual – Part 2 – Fleet Racing – February 2006



44

準備信号の降下

これは、スタート手順の中で非常に重要な行為です。

準備信号の降下は、実行の信号です。どんな信号が準備信号として掲揚されていたとしても、今から発動されるという意味です。準備信号に見合った規則がこの時点からスタート信号まで適用されます。

準備信号の降下は、長い音響信号が伴われます。

スタートまで1分

この時間の間、コミッティ・ボート上では2人の声が聞こえるだけでなければなりません。タイムキーパーとレース・オフィサーです。

レース・オフィサーは、彼のテープ・レコーダーに全てのことを録音するでしょう。

無線は沈黙の状態でしょう。

レース・オフィサーは、艇がスタートの準備をする状況を絶え間なく監視し、記録するでしょう。彼は、スタート・ライン上の状況が変化すれば直ちに、今にも起こりそうな信号の準備を残りのレース運営チームに通告するかもしれません。

よく訓練されたコミッティ・ボートのチームは、変化した状況に素早く対応する準備をしているでしょう。

ボイス・レコーダー

- ・ スタート信号のおよそ90秒前から、あなたの見たことの全てをテープ・レコーダーに記録しなさい
 - あたかもラジオ放送のコメンテーターかのように、場面を記録しなさい
 - 風の状況
 - 海の状態
 - 艇番号
 - ライン上にある艇の位置
 - ピン・エンドを見るあなたの能力
 - 救済の審問の際に助けとなるその他の関連する情報

ISAF Race Management Manual – Part 2 – Fleet Racing – February 2006



45

ボイス・レコーダー

これは、レース・オフィサーのバッグの中の装備で最も重要な品目の1つです。

レースの準備、スタートの間、レース中の期間を通して、どんな意味のある行動もボイス・レコーダーに録音すべきです。これは、明らかに、前置きとしての日付、時刻、大会、レース番号を含みます。これは、準備の期間を通して5分から10分の間隔で、様々な風の方向と強さの記録へと続くでしょう。スタート手続きの間大会をカバーするため、ラインを監視している者は、スタートのおよそ90秒前からスタート後の重要な何かが終るまで、止めることなく、携帯の記録装置を用いて記録すべきです。1分前の信号とスタート信号は、レコーダーで聞けるようにすべきです。ラインに接近してくる艇、一団になっている艇など、重要な何かの解説は記録されるべきです。記録には、X旗、あるいは用いられたなら旗や黒色旗の信号を含むべきです。

国際大会では、(カウントダウンを含む)時刻は英語であるべきです。

この期間に、彼は、まるで世界中の聴衆へ向かってのラジオのコメンテーターかのように、彼の見たことを説明するべきです。このやり方では、彼は、風と海の状態、スタート・ラインに関連のある艇の位置、注目する艇の番号、そして、ラインに接近しすぎているかもしれないあらゆる艇の状況をいきいきと表現します。重要な要素は、ラインの後ろにいる艇の、艇の長さでの距離を記録に残すことです。ラインに沿って均等に拡がっているか、艇が一方の端に集中しているかも注意深く観察してください。

常に、タイムキーパーのスタートまでのカウント・ダウンを録音に残すことに努めてください。音響信号も録音すべきですが、背後の雑音だけであることやマイクロフォンに近づけ過ぎていないことを確かめるべきであり、さもなければ、全ての他の録音を消し去るべきです。

スタート信号時、レース・オフィサーは、「ライン・クリアー」とコールするか、あるいはまたOCSの艇を録音しなければなりません。この後者の録音は、最も重要な録音です。艇番号をスタートした直後に録音するのは困難ですので、そのため、スタート信号の2、3秒前にスタート・ラインを越えるかもしれない艇を録音するか、または、艇が早くスタート・ラインを横切った瞬間に録音を始めます。この方法は、すべてのOCS艇を正確に特定できる良いチャンスです。録音されたが、スタートに違反していない番号は、その後削除できます。

後でこの情報を見つける手助けとするため、ボイス・レコーダーのカウンターの記録は、記録員によってなされるべきです。

最新のデジタル・レコーダーは、レース・オフィサーが、それぞれのレースのために個別のホルダーを使用すること可能にし、それは、必要な情報の特別な場面を見つけ出す助けとなります。

テープが用いられたなら、それにラベルをつけ、大会の終了後まで録音は消去しないでください。デジタル・レコーダーが用いられたなら、各日に保存し、容易に再生できるようにインデックスを付けてください。プロテスト委員会が特別な場面の証拠を求めてくる時がいつか、あなたは知りません。

ラインの監視

- マストの後ろ、少なくとも1メートルに立ちなさい。
船外に落ちないように！
- ピン・エンドを監視しなさい
- ラインを監視する人員を適切な数にしなさい
- ピン・エンドで繰り返しなさい
- ラインの両エンドは動いていることを忘れてはならない
- ボイス・レコーダーに、全てを記録しなさい

ISAF Race Management Manual – Part 2 – Fleet Racing – February 2006



46

ラインの監視

これは、思ったより難しいことです。スタート・ラインの端を構成するコミッティ・ポート上でマスト又はポールに何が使用されるか、そして、どのくらいの広さがコミッティ・ポート上にあるかによって、ほとんど決まります。

コミッティ・ポートとしてのヨット

もし、ヨットがコミッティ・ポートとして使用されるなら、それは高いマストを持っています。より高く、しっかりとしたマストが根本です。正確にラインの判定をするため、レース・オフィサーが、ピン・エンドへのラインの内側のマストの縁で、マストから1メートル離れた位置に立つことが推奨されます。いくつかの船の上では、安全にこの位置を達成することは出来ません。

次善の位置は、マストに左肩を固定した状態で、レース・オフィサーがマストの前に立つことです。この位置は、彼の目は、スタート・ラインのおよそ30cm風上側にあります。従って、ラインを越えたと視認されたどの艇も、明らかに越えています！

ヨット上の最終的な位置は、あなたの頭を後ろのマストに寄りかかってしっかり固定し、ピン・エンドを見える位置に立つことです。

後の2つの位置は、スタート・ライン全体と、スタートへ向かってのアプローチしている艇の遮られない視界があるという利点があります。

ラインの監視をする2人目の人員を持ちなさい。

コミッティ・ポートとしてのモーター・ランチ

このタイプの船は、通常、ガードレールに一時的にマストを固定します。1メートル後ろに立って、ピン・エンドを監視することは、従って、極めて実用的です。ポールは、通常、ヨットのマストよりかなり薄く、同じ方法で、レース・オフィサーの視界を遮りません。

ピン・エンド

ピン・エンドに船が使用される場合、上で述べられた位置は、ラインのエンドにも当てはまります。

ブイが使用される場合、ラインを監視する人は、コミッティ・ポート上のマストとピン・エンドのブイを1列にして、船をスタート・ラインの延長線上に投錨しなければなりません。投錨する場合は、I旗が掲揚されたときに、艇がピン・エンドの船とピン・エンドのブイの間を通過できるように、彼の船とブイの間に十分なルームをとって離れなければなりません。

他の1組

常に、スタート・ラインのどちらの端にも、2つ目の組の目を持ちなさい。これは、正確な艇の識別を助けます。主要な大会では、ISAFレース・オフィサーを含め、少なくとも4組(それぞれの端に2組)のライン監視員がラインを監視しているべきです。

幅広のスタート・ライン

- 「幅広のスタート・ライン」の概念は、1998年の世界選手権において、最初に使われた
 - スタート・ラインを横切って素早く加速する、最近のハイ・パフォーマンス艇では、ラインの判定において、とても正確に行うことは非常に困難である
 - スタート・ラインが水面に幅30cmで描かれたと仮定して、このエリアに入った艇は、疑いに対して利益が与えられる

ISAF Race Management Manual – Part 2 – Fleet Racing – February 2006



47

幅広のスタート・ライン

セーリング・ボートのレースのスタートの非常に独特な点は、「フェア」なスタートの判定に使用されるラインが、同時にいくつかの平面で動いている(上へ、下へ、後ろへ、前へ、横から横へ)場合、目と脳を調整する人間の能力に頼っていることです！

レース・オフィサーの技術の範疇で、いくらかの自由裁量の力がなければなりません。

スタートの判定は、おそらくレース全体の中で最も困難な瞬間です。

基本的に、もし、「フェア」なスタートであれば、レース・オフィサーは、決断しなければなりません。フェアなスタートは、スタート信号時に、他の艇より上に有利を得ている艇がないことです。全ての艇は、この時点(スタート信号)で、あらゆる他の艇より前に第1マークに到達する等しいチャンスが与えられる、スタートの機会を持たなければならない。

最新のハイ・パフォーマンス艇のスタート・ラインを横切るスピードは、問題を増やします。

スタートを促進にするため、「幅広のスタート・ライン」の概念が開発されました。もし、水面にスタート・ラインを描くことが現実的なら、ラインは、およそ30~40センチメートルの幅かもしれません。この幅の広いスタート・ラインの中にある艇は、レースのスタートをクリアーしています。

ピン・エンドとの連絡

- 最も効率的な方法は、携帯電話である
 - それは、閉ざされた回線である
 - 双方の当事者は、同時に話すことができる
- 無線機によって
 - 聞くことを誰にでも開放している
 - 一度に一人だけしか話すことができない

ISAF Race Management Manual – Part 2 – Fleet Racing – February 2006



48

ピン・エンドとの連絡

レース・オフィサーは、スタート信号時に素早い決断を下さなければなりません。彼は、3つの選択肢のうちの1つを持ちます。

- 良いスタート – 「ライン・クリアー」
- 明らかにOCS艇と特定される艇が1艇またはそれ以上いる – 「X旗、個別のリコール」
- 特定できない艇が非常に多くいる – 「第1代表旗、ゼネラル・リコール」

決断を下す過程を手助けのため、彼は、ラインを監視している他のレース委員会メンバー、特にピン・エンドのアシスタント・レース・オフィサーからの情報を必要とします。

この段階で、レース・オフィサーは、艇のセール番号は必要としません。彼が必要とする情報は、

- 何艇が確認できたか？
- 合計何艇がラインを越えたか？

一旦、この情報が彼に2つの数字として(2と3)送信されます；2艇が確認され、合計3艇がラインを越えた。最初の数字は、通常、確認された艇の数で、2番目の数字は、ラインを越えた艇の合計の数です。2番目の数字は、最初の数字より決して少ないことはありません！

この情報は、自分の観察に加えて、個別のリコールとゼネラル・リコールの間で決断することになります。

最終決断はレース・オフィサーが下しますが、ポートエンドのAROと信号艇のレース・オフィサーの識別したOCS(あるいはBFD)艇の数およびOCS (あるいはBFD)と考えられる艇数が一致しているべきであるということが推奨されまます – 主要な大会で採用されている方針。

個別のリコール

・ X旗と音響信号1声



- この信号は、スタート信号の4秒以内に掲揚しなければならない
- 音響信号を同時に伴わなければならない
- 全てのOCSの艇が戻ってスタートするまで、または、4分間、または、次の信号の1分前まで掲揚し続ける
- 音響信号なしで降下される
- 全てのOCS艇を特定するよう、あらゆる努力をしない

ISAF Race Management Manual – Part 2 – Fleet Racing – February 2006



49

X旗 – 個別のリコール

明確に識別されたOCS艇がいる場合、X旗が、音響信号1声を伴って掲揚されます。判例は、この音響信号と視覚信号は同時でなければならないと述べています。さらに、それは、スタート信号後できる限り早く発せられなければならない。再度、判例は、最長の時間を5秒と特定しています。従って、全てのレース・オフィサーへの推奨は、この信号をスタート信号の4秒以内に発することです。

X旗は、以下の時点まで掲揚され続けます。

- ・ 明らかに特定された全ての艇が、スタート・ラインのプレ・スタート・ラインに戻り、スタートするまで
 - または
 - ・ スタート信号後4分まで
 - または
 - ・ 次の信号の1分前まで
- 音響信号1声なしで降下されます。

艇の特定

レース・オフィサーは、全てのOCS艇を特定するようあらゆる努力をしなければなりません。これは、特に、ラインの端のどちらかの近くの艇によって何艇かが視界を塞いだ場合には、まったく困難になります。レース・オフィサーは、特定できなかった艇が早期にラインを超えている(あるいは規則30.1に違反している)ことを確信するなら、レースを継続することを許すべきではありません。

識別の目的で艇のセール番号を使うことは普通の慣例です。これは、レース・オフィサーにとって、直ちに多くの以下の問題を起こします。

- ・ 6桁まで増えた番号
- ・ 裏側の番号が見える透明なセール素材
- ・ セールのリーチ近くに下がった番号
- ・ セールの反対側の5と2が混乱を起こすデジタル化した番号
- ・ 番号が時々見えなくなるセールのリーフ

これを克服するため、経験豊富なレース・オフィサーは、彼のテープ・レコーダーに、他の特定するための特徴を記録します。例えば

- ・ ハルの色
- ・ フォアデッキの色
- ・ 衣類の色

また、艇を明確に特定できるまで、特別に艇を目で追いかけるための誰かを指名します。

バウ・ナンバー

多くの主要な競技では、大会用に特別の競技番号が割り当てられます。この番号は、艇のバウの両側のはっきりと見ることができるところに貼り付けられます。特定のためのそれ以上の援助は、もし、そうすることが現実的なら、艇のスターボードのトランサムにも、この番号を貼ることです。ここは、艇のスタートへのアプローチが早過ぎてベア・ウェイしなければならない場合、コミッティ・ボートで彼のトランサム注目することで、レース・オフィサーによって見える艇の部分です。

特定できない

多くのスタートにおいて、1艇またはそれ以上の艇が、ラインのどちらの端からもはっきりと特定することができないことがあります。これは、艇の集団の中で見失うことによります。

信号艇にいるレース・オフィサーは、リコールとはしないか、個別のリコール(X旗、音響1声)か、あるいはゼネラル・リコール(第1代表旗、音響2声)かを決めなければなりません。レース・オフィサーが、ラインを超えた全ての艇(あるいは規則30.1違反した全ての艇)が特定できたと確信したなら、信号は個別のリコールの信号を発します。レース・オフィサーが、ラインを超えた全ての艇(あるいは規則30.1違反した全ての艇)が特定できたと確信できないなら、信号はゼネラル・リコールの信号を発します。

個別のリコールの信号の後ゼネラル・リコールの信号を発することは、好ましいことではありません。

ゼネラル・リコール

・ 第1代表旗 – 音響信号2声



- 早期にラインを超えた全ての艇が特定できなかった場合に用いられるべきある
- 良いスタート・ラインは、この信号の必要性を減らす
- 少数の艇による短いスタート・ラインは、この信号をほとんど必要ないものにする
- 準備信号としてペナルティ信号、特に黒色旗が使われている場合には、注意しなさい
- 音響信号1声と共に、降下される

ISAF Race Management Manual – Part 2 – Fleet Racing – February 2006



50

ゼネラル・リコール – 第1代表旗

ゼネラル・リコールは、早期にラインを超えた(あるいは規則30.1や30.2に違反した)全ての艇が特定したとレース・オフィサーが確信できなかった時に用いられます。レース・オフィサーは、常に、何故ゼネラル・リコールとなったのか? 彼自身に問わなくてはなりません。

様々な理由があり得ます。ここに、いくつかのよくある理由があります。

- 風の振れが、ラインの一方の端に突然で予期していない艇の殺到を引き起こした
- 潮流が、艇をラインのコース・サイドに押し流した
- 艇がスペースを見つけるのが困難な短いスタート・ライン。これは、ラインの中央に集中を作り出します
- 貧弱に定義付けされたスタート・ライン。もし、マストが十分な高さがなく、マストの旗が十分な大きさが無い場合、その時、セーラーは、スタート・ラインがどこにあるのか知ることが困難になります!

ライン(長さや風に対する角度など)に問題がある場合、スタートの最後の1秒でさえ、ゼネラル・リコールに代わってAPが用いられるべきです。

スタート信号後に発見されたレース委員会の誤り(例えば、タイミング)の場合、レースは中止される(N旗を用いる)べきで、ゼネラル・リコールを使うべきではありません。

パーセンテージ・ゲーム

個別のリコール信号-X旗の操作についての議論において、他のOCS艇によってセール番号がよく見えないために、明確に特定されていないラインを越えた艇があり、レース・オフィサーはX旗の掲揚を指示する場合があります。これが認めました。

レース・オフィサーにとっての難しさは、個別のリコール(X旗)からゼネラル・リコール(第1代表旗)に移る時点での決断です。これはパーセンテージ・ゲームです! 第1代表旗に切り替える前に、特定がされていないOCS艇は何パーセントですか?

考慮されなければならない他の要素、それは、いくつかの艇が越えたにも関わらず、フリートの大多数は完全に良いスタートをしていることです。ゼネラル・リコール信号が掲揚されることによって、これらの艇にも不利益が課せられています。

もし、レース・オフィサーがスタートが「フェア」であると見なせば、彼は行かせるべきであり、そして、もし必要なら、X旗を掲揚すべきであるということ以外に、この問題に対しての容易な解決策や指導はありません。公正でないスタートは、その艇の内の1艇であり、スタート信号より前にラインを横切ったことにより他の競技者より有利を得て、簡単には特定されることが出来ません。これらの状況の下で、レース・オフィサーは、多分、ゼネラル・リコール信号以外の他の選択肢を持っていません。

ペナルティ・フラッグを伴ったゼネラル・リコール

黒色旗ペナルティを例外として、全ての艇は、ゼネラル・リコールの後のレースにおいて、スタートすることを許されています。もしZ旗が掲揚されていれば、何艇かは20%ペナルティを持ち越すでしょう。

BFD(黒色旗の失格)は、競技の中において、艇の総合順位に壊滅的な影響を持ちえます。レース・オフィサーは、多数の艇がラインを越え、ゼネラル・リコールとなるようなスタートを許していることに非常に用心すべきです。BFD艇のリストを仕上げ、コミッティ・ポート上に表示するのに、いくらかの時間をとることが出来ます。次のスタート手順に進む前に、これの全てを行わなければなりません。

良いレース・オフィサーは、これらの状況の下では、非常に遅い延期信号を使用することにより、上で述べたスタートとその全ての重大な成り行きを回避するでしょう。

ゼネラル・リコールの後の行動

第1代表旗は、次の信号の1分前まで掲揚された状態で残されます。これは、レースの再スタートの予告信号、または、別の延期信号の1つに変更されるでしょう。

もし、コースまたは他の遅延の変更がないなら、レース・オフィサーは、フリートがスタート・エリアに戻り次第、新しい予告信号の準備をすべきです。これを容易にするため、多くのレース・オフィサーは、フリート全体が出来ただけ早くスタート・エリアに戻ることを確実にする意味で、第1代表旗を掲揚してフリートの前を横切る高速船を持つかもしれません。

新しいスタート

レース委員会の準備ができ、フリートの大多数がスタート・エリアに戻ったとき、第1代表旗は、音響信号1声とともに降下できません。

新しい予告信号は、新しいスタート手順を進めるために、正確に1分後に掲揚されます。

スタート後のレース・コントロール

- 一旦、レースがスタートされたなら、レース・オフィサーは、多くに任務を持っている

- 天気の状態の監視

- ・ 風速は落ちていないか？
- ・ レースを行うのにまだ安全か？
- ・ タイム・リミットはならないか？
- ・ 風は左あるいは右に振れていないか？
- ・ 全てのマークは所定の位置にあるか？

- 記録

- ・ それぞれの回航(またはマーク)の終了

ISAF Race Management Manual – Part 2 – Fleet Racing – February 2006



51

スタート後のレース・コントロール

一旦、フリートが最初のレグを進行していれば、レース・オフィサーは、もはや他の問題へ彼の意識のスイッチを入れなければなりません。レース中に、レースを悪くすることが出来、競技者に問題を起こさせることに発展することが出来る、いくつかの状況があります。注意深い観測と、コース・エリア周辺のマーク設置艇からの情報の供給によって、良いレース・オフィサーは、決定的な段階になる前に、問題を予期することが出来るでしょう。

良いレースとしてスタートしたレースを悪くすることが出来るいくつかのことは:

- ・ タイム・リミット内にフィニッシュできそうもなく、従ってレースが無効となる風速の減少。
- ・ 風速の増加; レースを生き残りコースに変える、生命に対する危機。
これは、救助艇団が彼らの任務を安全に遂行できるかどうかの問題を提起します。
- ・ 風は方向を変化させましたか? これは、新しい風へのコースの調整を意味することがあります。
- ・ 全てのマークは所定の位置にありますか? アンカーは、上潮で保持してますか?
全てのマークは、競技者にとって、まだはっきりと見る事が出来ますか?

他の任務には、レースの進行として艇の順位を記録することを含んでいます。多くの大会においては、これは、各ラウンドの終了時に行われますが、いくつかのトップの大会には、この任務は各回航マークで遂行されます。

レース・オフィサーが、レースが満足な結果に達することを保証することができる様々な工夫があります。

- ・ コース短縮 – S旗 (主要な大会では推奨されない; 適用するなら、帆走指示書に記載される)
- ・ 新しい風にコースを調整
- ・ 流失したマークを元に戻す
- ・ レースの中止 – これは、まさに最終手段です!

注意深い観察と決定的な行動を早期に取ることは、多くのレースを改善または救います。

レースの中止

- 音響信号3声と共に、「N」旗 
 - この信号は、スタート後にだけ使われる
- その他に2つの中止信号がある。それぞれ音響信号3声が必要である 
 - 2つとも、いつでも使うことができる
 - 「H旗の上にN旗」
 - 「A旗の上にN旗」

ISAF Race Management Manual – Part 2 – Fleet Racing – February 2006



52

中止—「N」旗

単独で掲揚する場合、N旗はスタート後にだけ使うことができます。これは、レースは中止された、新しいスタートは実行可能になり次第行われることを意味します。

中止—「Hの上にN、Aの上にN」旗

これらの信号は、スタートの前と後のいつでも、掲揚されることがあります。これらの信号が、単独で掲揚された場合、これは全てのクラスに適用されることになるので、注意しなければなりません。クラス旗によって限定することが必要なことがあります。

これらは、HとA旗を使用した2つの延期信号と似ています。

最後の手段

N旗の使用は、レースを停止します。レースがスタートして直ちに、艇は非常に早く競争相手に対しリードを画定するでしょうし、同様に、誰かは早くにフリートの最後尾艇となっているでしょうから、この時点で、レース・オフィサーは多くの問題を伴います。レースがこの信号で停止された場合、先頭艇は非常に嬉しくないでしょうし、それに対して、後ろにいる艇はたぶん決定を歓迎するでしょう。

これは、レース・オフィサーにとって、「勝ちのない状況」です。

規則は、レース・オフィサーがレースを中止する前に、「レース及びシリーズにおける全ての艇への影響を考慮」ことを彼に求めています。中止信号の使用を正式に認めている規則を勉強することは非常に重要です。この規則は中止のため5つの理由を載せています。

この信号の使用に関して、主要な大会に関連して、この信号が使用される時はいつでも次の方針に従うことが強く推奨されます。

1. 最初のレグの前半あるときに、主な風のシフト(25°以上)あるいは風がなくなった場合、中止しなさい。その後、レースは続け、コースを変更しなさい。
2. 風の減少—新しい風が届いたとしても、先頭艇がマーク1のタイム・リミットまでにマーク1に届きそうもない、あるいは全体のタイム・リミット内にコースを完了できないような状況の場合、レースを中止することは適切です。更なるレースがあればあるだけ、中止することが適切でなくなります。
3. 風速の増加; 生命の危機—生命に危険があるとき、レースは直ちに中止されるべきです。(現在、救助中のものを含めないで)救助できる艇数は、考慮されるべきです。この決定にはまた、クラス規則での上限の風速やクラス協会や主催団体の事前の合意に基づくべきです。
4. レースを不公平なものにする通常でない出来事—これはレースの公平さに逆に作用する外部の影響がある場合に生じることがあります。オリンピックの良く統制されたレース・エリアでは、これらの事態は生じません。全ては、レース委員会によって、他の船舶がレースを妨害しないようにするべきです。
5. 頻繁で激しい風のシフト—これらの状況下では、レース委員会は、要求される標準に見合ったレースを維持するのに十分で素早いコースの調整ができないかもしれない。レースは、中止されるべきです。
6. ウィンドサーフィンの大会—パンピングが主な推進方法になっているなら、レースは中止されるべきです。

コースの次のレグの変更

- ・ 次のマークの角度の変更
- ・ 反復音響信号と共に、‘C’旗

— どれかを掲揚しなければならない

- ・ 次のマークへの新しい方位
あるいは
- ・ 新しい位置が、元の位置からポート側の場合、
赤い長方形
- あるいは
- ・ 新しい位置が、元の位置からスターボード側の場合、
緑の三角形

ISAF Race Management Manual – Part 2 – Fleet Racing – February 2006  53

コースの次のレグの変更

風の方向に著しい変化がある場合、レース・オフィサーは、新しい風に合わせるために、コースの方位を変更をすることがあります。

これは、反復音響信号と次のものを伴って、C旗の掲揚を必要とします。

- ・ 次のマークの新しい位置のコンパス方位

または

- ・ 新しいマークが、元のマークよりもポート側の場合、赤い長方形

または

- ・ 新しいマークが、元のマークよりもスターボード側の場合、緑の三角形

新しいマークは、この信号が発せられる時に、その位置にある必要はありません。

コースの適切な形状を維持するためにあらゆる努力がなされなければなりません。

「著しい」風の振れ

長年の慣例の中で、いつコースの変更すべきかについての指針は、

- ・ 10° 以下の振れ; 何もしない
- ・ 15° の振れ; 変更を検討しなさい。マーク変更の準備する位置に、マーク設置艇は移動しなさい。
- ・ 20° の振れ; 変更しなさい

元のマークの移動、または、新しいマークの設置と古いマークの撤去

次のマークの位置の変更を達成するために使われる2つの方法があります。

資材が少ない場合は、元のマークを引き揚げて、それを新しい位置に移動する必要があるかもしれません。特に、荒れた海の場合、これは遅い進行です。こうしたコンディションの下では、マーク設置船は、マークを「捕まえること」に困難があるかもしれません。そして新しい位置に移動する前に、アンカーを揚げなければならないでしょう。これは、時間を消費する作業です。

より重要な大会については、新しいマークが新しい位置に設置され、そしてその後で、古いマークは撤去されます。古いマークから新しいマークを識別するため、通常、新しいマークの周りに、ブラック・バンドが付けられます。

適切な帆走指示書は、帆走指示書ガイドを見つけることができます。

コースの次のレグの変更

- ・ 風の強さの増加または減少
- ・ 反復音響信号と共に、「C」旗



– どちらかを掲揚しなければならない

- ・ レグの長さが著しく長くなっている場合、「+」の標識



または

- ・ レグの長さが著しく短くなっている場合、「-」の標識



ISAF Race Management Manual – Part 2 – Fleet Racing – February 2006



54

コースの次のレグの変更

風の強さに著しい変化がある場合、レース・オフィサーは、新しい風の強さに合わせて、レグを短くするか、または長くすることができます。

これは、反復音響信号と次のものを伴って、C旗の掲揚を必要とします。

- ・ レグが長さにおいて著しく長くなる場合、プラスの標識

あるいは

- ・ レグが長さにおいて著しく短くなる場合、マイナスの標識

新しいマークは、この信号が発せられる時に、その位置にある必要はありません。

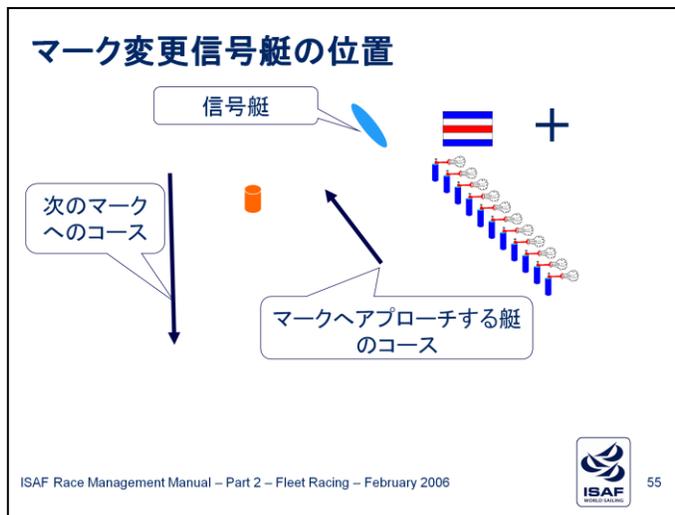
主要な大会に関連して、この信号が使用される時はいつでも次の方針に従うことが強く推奨されます。

1. 風向の変化

- ・ 10° 以下の風の振れでは、潮流に合わせるか真直ぐなランニングを用意する必要がない限り、コースは変更すべきではありません。
- ・ 10° から15° の間では、レース・オフィサーが変更はそのまま維持されると確信した場合に限り、新しい風にコースをあわせるために検討すべきです。
- ・ 15° を超える風の振れでは、コースを新しい風に合わせなければなりません。
- ・ 45° を超える風の振れでは、レース・オフィサーは、風の安定とレースにおける影響を考慮しなければなりません。
- ・ 頻繁で激しい風のシフト—これらの状況下では、レース委員会は、要求される標準に見合ったレースを維持するのに十分で素早いコースの調整ができないかもしれない。レースは、中止されるべきです。(中止の第5項目と同じ)
- ・ 風に関連した潮流の変化あるいは角度の違いは、このガイドラインの範疇を超えた変化を正しいとすることになるかもしれません。

2. 風速の変化

- ・ レグの長さを減らすことは、確実にレースをタイム・リミット内に終らせるためには適切なことです。
- ・ 風が強くなることに対応してレグの長さを延ばすことは、スタート時に風が弱く最初のコースがわざと短く設定されている場合のみ適切です。通常の長さのコースが設定された時、レグを延長することは適切ではありません。
- ・ レグの長さの変更は、最初のレグの長さの50%より少なく、150%より大きくなければなりません。
- ・ 潮流における変更は、この同じガイドラインの中での変更を正しいとすることになるかもしれません。

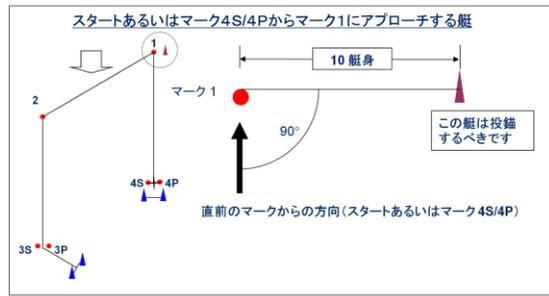


マーク変更の信号艇

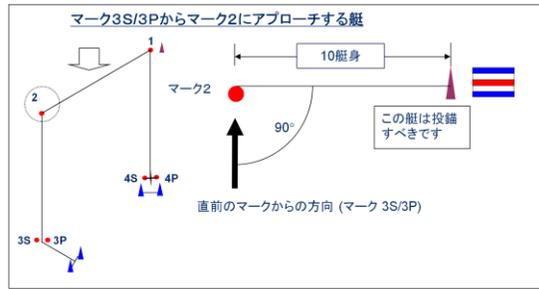
マークのアプローチ側にゲートを形成するように信号艇を使用しなさい。信号艇は、セーラーに聞こえる合理的な距離に位置させなければなりません。

反復信号は、新しいレグに入る前に聴取するように、ゲートを通過する各艇に発せられなければなりません。

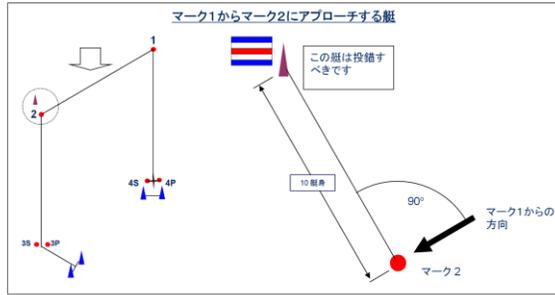
マーク変更信号艇の位置



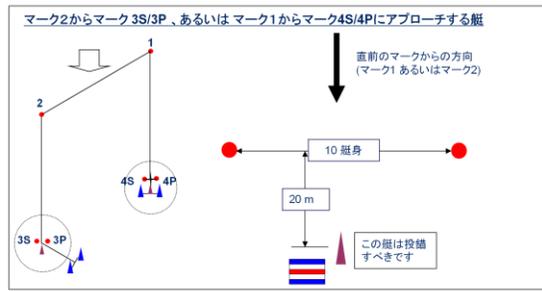
マーク変更信号艇の位置



マーク変更信号艇の位置



マーク変更信号艇の位置



レース運営と規則42条

- いくつかのクラスでは、規則42条の一部分に以下をすることを許している
 - スイッチ・オフ
 - スイッチ・オン
- 違うクラスは、このシステムが実施されることになる異なる風速を持っている
- レース委員会は、適切な帆走指示書の決定及び適用に関して責任がある

ISAF Race Management Manual – Part 2 – Fleet Racing – February 2006



60

パンピング規則

いくつかのクラスについてのみ、このシステムを作動させることが許されています。主要な選手権の運営を請け負う交渉の早い段階において、これは、早い段階で明らかにされることが必要な項目の1つです。

このシステムの作動は、レース委員会とレース・オフィサーに余分な負担を除くかもしれません。

この規則を使う、または止める時点の風速を確定することは、非常に重要です。境界の風速に関する特定のクラス規則は考慮されるべきです。もし2つのクラスが同じコース・エリアを使い、異なる風速を要求する場合、これは非常に重要になります。レース・オフィサーは、指示するクラスにおいてこのシステムを使って異なるレース・エリアでレースをするか、または、両方のクラスが許容できる風速を確定するかを、議論するよう助言されます。

レース委員会は、唯一、このシステムを実行する責任を持っています。これは、コース・エリア全体の風速の知識を全部揃って持っている、コース上の唯一の人であるからです。それぞれのマークのマーク設置艇から提供される風速と風向の情報が、レースの間中、レース・オフィサーに向かって流され続けていることを強調します。

規則42を始終止めたり復活させたりすることを避けるため、レース委員会は、風速の増加と減少がコース・エリア全体で安定し続けているか確かめなければなりません。

どのような変更を履行する前、風速が安定して境界の風速より上か下かであるべきです。

レース委員会の意向が、常に、ジュリー・ボートが完全に伝わっていることが不可欠です。

帆走指示書

以下の帆走指示書は、適用されるべきです。

- (a) 風速が特定の境界を越えた時、クラス規則がパンピング、ロッキングそしてウーチングを許しているなら、レース委員会は、予告信号と同時または前にO旗を掲揚することによって、クラス規則に特定されている許可された行動の信号を発することができます。この旗は、スタート信号時に降下されます。
- (b) スタート信号後、風速が定められた限界を超えたなら、レース委員会は、マークを通過した艇に対してクラス・ルールで定められた行為を許すため、回航マークにおいてO旗を反復音響信号と共に掲揚することができます。
- (c) O旗が掲揚された後、風速が定められた限界から落ちたなら、レース委員会は、クラス・ルールで定められたようにマークを通過した艇に対して規則42を適用するため、回航マークにおいてR旗を反復音響信号と共に掲揚することができます。

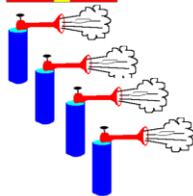
規則42条の信号



‘O’ 旗 – 規則42条は適用されない



‘R’ 旗 – 規則42条が適用される



どちらかの信号旗が掲揚されると
き、反復音響信号が発せられる

ISAF Race Management Manual – Part 2 – Fleet Racing – February 2006

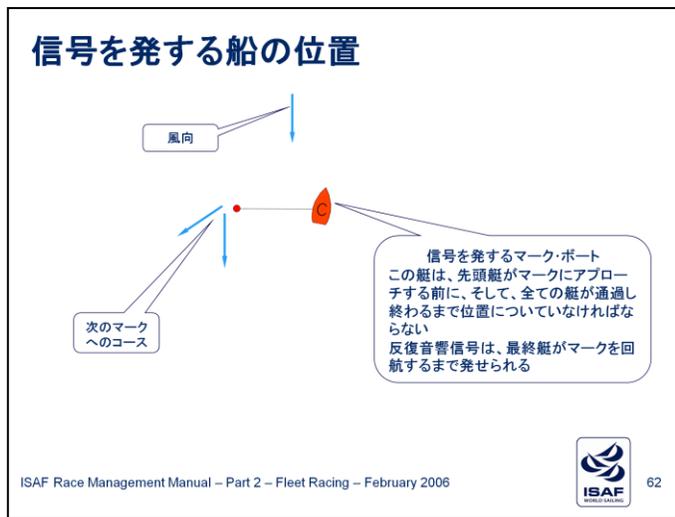


61

パンピング – レース委員会の信号

これらは、使用されるべき信号です。

音響信号は、反復音響信号であり、それぞれの艇のマーク回航で発しなければならないことに注意下さい。



信号を発する船の位置

信号を発するマーク・ボートは、先頭艇がマークにアプローチする前に位置に付くべきです。マーク・ボートは、最終艇がマークを回航するまで、留まるべきです。

視覚信号は、全ての競技者にはっきりと見えるべきです。これは、掲揚の目的のために、ボード上に描かれた旗が必要かもしれません。

反復音響信号は、信号艇とマークとの間を通過する全ての艇に対して発せられるべきです。

信号艇が、いかなる報道／メディア艇周辺のラインの視界を塞いだり、邪魔したりしないことを確実にするため、ここで、「報道艇の位置」の項を読むべきです。

風速

- このシステムが実施される風速は、クラス・ルールの中に見つけられる
- もし、風速が12ノット場合には、レース・オフィサーはシステムを使用する前に、この風速の上下1ノットで一定した風が必要である
- 信号を使用する前に、ジュリー・ボートに通知され、返答を受け取るべきである

ISAF Race Management Manual – Part 2 – Fleet Racing – February 2006



63

風速

どちらかの信号を掲揚する前に、レース・オフィサーは、風速が、指定された風速の上下で一貫したままであることを、確信すべきです。この一貫性は、レース中、コース上の各回航マークでの風速を定期的にチェックすることにより確認することができます。できるだけ多くの情報が、事を進める前に集められるべきです。

あるマークでスイッチ・オフし、その後、別のマークで元に戻すことは良くありません。もし、風速が信頼できない疑いがあり、指定された風速のあたりで一貫して上下しているなら、そのときは変更しません。

この時点でジュリーとの相談は、このシステムの成功にきわめて重要です。

海上でのジャッジは、とても注意深くこの規則を監視しなければなりません。従って、境目での決定であれば、ジャッジの意見を求めるべきです。

ジュリーとの連絡

- ジュリーは、以下をするために、早い段階で通知されるべきである;
 - ジュリー・ボートを位置に付かせることができる
 - パンピング・ルールへの変更であることに気が付く

ISAF Race Management Manual – Part 2 – Fleet Racing – February 2006



64

ジュリーとの連絡

無線によるレース委員会とジュリーとの間の連絡の標準的な方法は、「オスカー」(O旗)または「ロメオ」(R旗)のどちらかの旗の履行の決定に関しての迅速な応答を援助するでしょう。

ジュリーが特定のマークで信号の変更が掲揚されることになっていると告げられた場合は、ジュリーは、呼び出しに同意することによって返答すべきです。

マークの流失

- 反復音響信号と共に、‘M’旗



- この信号を掲揚する対象は、流失したマークの代用である
- 対象は、船または他のブイにすることができる

- 上の行動をとる前に、マークを元の位置に戻すか、あるいは、同様の外観の予備マークの使用を試みなさい

ISAF Race Management Manual – Part 2 – Fleet Racing – February 2006



65

マークの流失

マークが流失する理由は、通常、マークを設置する乗員の下手な操船術です。ありふれた理由は、間違ったアンカーの打ち方、または上潮での短いアンカー・ラインです。

レース委員会の行動は、マークが所定の位置から流失したときの特別な状況によるでしょう。もし時間があるなら、「捕まえて」、予備のラインを取り付けて、正確な位置に戻すべきです。しかしながら、膨張式のマークが、パンクし、しぼみ始める場合があります。こうした状況下では、交換用のマークが必要となるでしょう。良いレース運営チームは皆、海上で使用する準備のできた予備マークを持っているでしょう。

もし、上の2つのどちらも不可能であれば、そのときは、船がマークの位置に投錨し、M旗を掲揚し、そして反復音響信号を発するべきです。

まさに最後の手段は、レースを中止することです。もし、フリート全体がまだ回航しているマークが移動したことによって不公平になり、何艇かは他の艇に比べて大きな距離を帆走するようになり、レースが公平でなくなるのであれば、そのときにのみ、中止への行動を起こします。

コース短縮

・音響信号2声と共に、‘S’旗



- 1つ以上のレグが、予告信号時に示されたコースからカットされる
- 信号は、艇が新しい短縮されたコースのフィニッシュ・ラインへ向かうレグを開始したとき、発せられる
- コミッティ・ボート上に掲揚される信号は、他のどの信号が掲揚される時間よりも、フリートがより遠くにいるときに掲揚される
- レグの短縮
- いくつかの大会では、コース短縮は許されない

ISAF Race Management Manual – Part 2 – Fleet Racing – February 2006



コース短縮—「S」旗

音響信号2声と共に、この信号が掲揚された場合、コースは短縮されます。これは、予告信号時に掲揚されたコースは、1つかそれ以上のレグを減らす意味です。これは、コースの回航マークにおいて、新しいフィニッシュ・ラインを必要とするでしょう。

信号の掲揚

レースにおける先頭艇は、予告信号時に掲揚されたコースを帆走することを予想しています。彼は、この考えで戦術的に帆走するでしょう。1つまたはそれ以上のレグが減らされることによって、コースが短縮された場合、用いられる戦術が変化するでしょう。例えば、三角形の3つの周回コースが設置されているとします。艇が、2回目の風下マークにアプローチしているとき、風が弱くなり始めます。レース・オフィサーは、レースを守り結果を得るため、次の風上レグの終わりで、第1マークにフィニッシュ・ラインを設置し、コース短縮を決断します。

先頭艇が、風下マークの第3マークを回航したとき、彼は、後ろの競争相手を見ます。後方の彼らは、一方は左に、他方は右に、タックが分かれます。先頭艇は、彼の先頭の位置にとって両方が脅威であると判断します。彼の戦術は、ルーズ・カバーとして知られている方法で、彼らの両方をカバーすることです。

突然、レース・オフィサーが、音響信号2声と共にS旗を掲揚しました。レースは、そのレグの終わりでフィニッシュとなります。先頭艇の戦術は変わります。彼は、彼の位置に対して最も大きな脅威である艇を、今やカバーします。

この理由にとって、信号が見えることと聞こえることが重要ですが、とは言えフリートの位置の風上には相当の距離があるかもしれません。いくつかのレース委員会は、船上に、コミッティ・ボートのスターンを横切って設置することができ、遠くからでも見ることができるような、大きいバージョンのS旗を持ちます。

もし可能なら、先頭艇が短縮されたコースのフィニッシュ・ラインへのレグを開始した後出来るだけ早く、信号を掲揚しなさい。

短縮コースのフィニッシュ・ライン

これは、

- ・ 回航マークにおいては、その回航マークとS旗を掲げたポールとの間。
- ・ 各ラップの終わりに艇が横切らなければならないラインにおいては、そのライン。
- ・ ゲートにおいては、ゲート・マークの間。

いくつかの大会では、この信号を使用することが許されていません。適切な帆走指示書は、帆走指示書ガイドに見つけることができます。

レグの短縮は、最終レグでさえ、規則33に規定されているようにマイナスのサインを用いることによって許されています。

主要な大会での方針

主要な大会では、(そのレグの短縮を除いて)コースを短縮すべきではありません。S旗を用いてコースを短縮することが許されないという方針は、帆走指示書に記載されるべきです。

フィニッシュ・ラインの位置

- ・ フィニッシュ・ラインとして可能な位置が3つある

– 風上マーク近くの風上、または風上マーク



– 使用したスタート・ラインの風下



– リーチング・レグ上



ISAF Race Management Manual – Part 2 – Fleet Racing – February 2006



フィニッシュ・ラインの位置

フィニッシュ・ラインは、先頭艇が最終レグを開始する前に設置すべきです。

引き続き複数のレースを実施する場合、コースとの関連におけるフィニッシュ・ラインの位置は、非常に重要で、レース運営の効率に影響を及ぼすことになります。セール番号を読む能力、または識別に関する他の意味で、フィニッシュ・ラインが不都合な位置にあることによって影響を及ぼされることになります。

風上ービート(上り)の終わり

最終のビート(上り)は、第1マークの風上から、いくらかの距離にフィニッシュ・マークが位置することによって、伸ばされるかもしれません。

これは、レース委員会にとって、フィニッシュ・ラインを設置するための従来の場所です。第1マークをフィニッシュ・ラインのピン・エンドとして使用するか、または、第1マークの風上約50から70メートルに、分離したフィニッシュ・ラインを設置するかのどちらかです。これは、フィニッシュする艇から第1マークをクリアな状態にします。これは、もし、レース・オフィサーが、風の振れを理由に、最終レグの方向の変更を望む場合は、特に有益です。分離したフィニッシュ・ライン以外では、彼は、まだ第1マークを回航している、最後尾の艇によって引き伸ばされたフリートや、後からスタートしたフリートの場合においては、これを行うことは出来ないでしょう。フィニッシュへの最後のビートを帆走する艇にとって、第1マークは、コースのマークとして含まれないでしょう。

このタイプのフィニッシュ・ラインは、フィニッシュ・ラインを通過する艇の番号を読み上げる人にとって、簡単にします。通常、番号は、セール上にはっきりと見えます。もし、バウ・ナンバーが使用される場合、これらは、時々、艇がハルが風でヒールする時見えません。

コースとの関係で、この位置の欠点は、艇が、次のスタートのため、スタート・エリアまで戻らなければならないことです。これは、時間をとり、そして、次のレースのスタートの過程を遅らせます。

風下ーランニング・フィニッシュ

これは、おそらく、フィニッシュ・ラインを通過する艇を記録することが最も難しい位置です。セールが、フィニッシュ・ラインとほとんど平行になっているはずであるラインを横切る艇なので、メイン・セールの番号は、しばしば見ることが不可能です。慎重なレース・オフィサーは、艇が、実際にラインを横切る前に番号を記録を始め、艇が、実際に横切る際の接近した読み上げで、最終決定を下かかもしれません。

スピネーカー上に表示された番号は、識別を助けるでしょう。バウ・ナンバーは、一旦スピネーカーがセットされたら、時々、ジブを下ろした艇のジブによって隠されます。

艇を識別するため、風下のフィニッシュ・ラインでコースを監視する船を持つことが、助けとなるでしょう。

レースが引き続き行われる場合、この場所は、レース委員会が、素早く回転させ仕事をし、より多くの時間を損失することなしに、新しいスタートの手順に入ることを可能にします。

リーチング・フィニッシュ

最近の進化は、コースの最終レグが、風下マークからフィニッシュへの短いリーチとなるように、スタート船のバウにフィニッシュ・ラインを設置するのが見られます。これは、フリートが、迅速に回転する準備が出来ているスタート・ラインの付近でのフィニッシュと、直接風下でのフィニッシュするよりも、セール番号が読み易いという利点をもっています。

フィニッシュ・ラインの設置

- 風上でのフィニッシュ・ラインにおいて、ラインは、
 - 風向に対して、90°
- コースの他の全てのレグにおいて、フィニッシュ・ラインは、
 - コースの最後のレグに対して、90°
- フィニッシュ・ラインは、50～60メートルの長さとするべきである

ISAF Race Management Manual – Part 2 – Fleet Racing – February 2006



68

フィニッシュ・ラインの設置

フィニッシュ・ラインは、レースが、かなり進行するまで設置されませんが、先頭艇が最終レグを開始する前には設置すべきです。

フィニッシュ・ラインが、第1マークに近接しているか、第1マークの風上へいくらかの距離があるのか、どちらにしても、ライン設置の手順は同じです。フィニッシュ船は、一方の端のポールと、もう一方の端のマーク（第1マーク、または、別途のフィニッシュ・マークのどちらか）の間のラインは、風の方向に対するラインに90° に投錨します。

全てのコースの他のレグ上では、フィニッシュ・ラインはコースの最終レグの方向に対して90° に設置します。

フィニッシュ船は、通常、ポート廻りのコースに対しては、フィニッシュ・ラインのスターボードの端に、スターボード廻りのコースに対しては、フィニッシュ・ラインのポートの端にあるべきです。これは、艇が、コースの全ての前のマークと同様に、フィニッシュ・マークの同じ側にフィニッシュすることを確実にします。

フィニッシュ・ラインは、ほとんどのディンギー・フリートでは、50から60メートルの長さにするべきです。

コース短縮のフィニッシュ・ライン

同じ規則が、コース短縮のフィニッシュ・ラインを設置することが適用する以外は、多くの場合、コース短縮のフィニッシュ・ラインは、ピン・エンドに回航マークが使われます。この例外は、フィニッシュ・ラインが、ゲート・マークの間である場合のゲートを通るフィニッシュ場合です。フィニッシュ船は、その時、フィニッシュを見る人が、フィニッシュ・マークとゲート・マークを並べることができるように、ゲートの外側に位置しなければなりません。

青色旗



- 青色旗は、レース・コミッティ・ボートが、フィニッシュの「位置についている」ことを示している
- 先頭艇がフィニッシュ・ラインへの最終レグを開始するとき、音響信号なしで、掲揚されるべきである

ISAF Race Management Manual – Part 2 – Fleet Racing – February 2006



69

青色旗

レースのフィニッシュで掲揚した場合、青色旗は、フィニッシュを記録するレース・コミッティ船が、フィニッシュの「位置についている」ことを、競技者へ示しています。

フィニッシュ・ラインを明らかにしていません。これは、帆走指示書に個別に書かれるべきです。

いくつかの帆走指示書では、フィニッシュ・ラインが、2つの青色旗の間となることを定義しています。こうした状況下では、多くのレース・オフィサーは、2つめの青色旗を掲揚しません。

青色旗は、先頭艇がフィニッシュ・ラインへの最終レグを開始したとき、音響信号なしで掲揚されるべきです。これは、2ラップ以上の帆走する風上ー風下コースがある場合に、競技者に対して、特に有効です。それは、何ラウンドを回ったかの苦痛を続くことを助けます。

レースの終了

- 乗員又は装備品の一部が、最終マークの方向からフィニッシュ・ラインを横切るとき、艇はフィニッシュする



両艇は、フィニッシュしたが、まだレース中である

- 艇は、フィニッシュして、フィニッシュ・ラインを離れるまでレース中である



両艇はフィニッシュし、フィニッシュ・ラインから離れた

ISAF Race Management Manual – Part 2 – Fleet Racing – February 2006



70

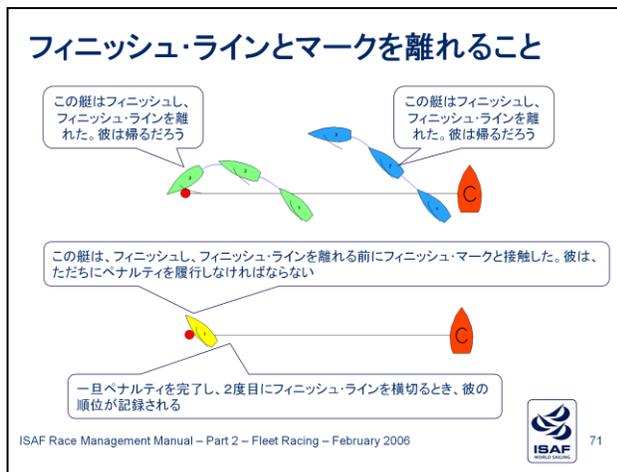
レースの終了

フィニッシュとレース中の定義は、フィニッシュ・ラインを見ているレース・オフィサーに、明確に理解されているべきです。

艇の艇体、または正常な帆走の位置にある乗員もしくは装備の一部が、フィニッシュ・ラインに進入した瞬間が、その艇のフィニッシュ時刻と順位です。艇全体が、ラインを通過しなければならないのではありません。

艇が、フィニッシュし、そしてフィニッシュ・ラインとフィニッシュ・マークから離れたとき、艇は、レースは終了します。ラインを越え、艇のトランサムがラインを離れるまで、前方に帆走を続けることによって、ラインをクリアーできます。もちろん、フィニッシュした後、ラインのコース・サイドまで後退することによっても、ラインをクリアーできます。艇のバウがラインより下に下ると直ちに、ラインをクリアーします。

艇が、「ラインとマークをクリアー」した時、レース中の定義によってレース中でなくなります。しかしながら、レース中の艇を避け続けなければならないため、まだRRSの支配下にあります。



フィニッシュ・ラインとフィニッシュ・マークを離れること

青色艇—図の中の青色艇は、最終マークの方向からフィニッシュ・ラインを横切っています。彼は、フィニッシュしました。

彼は、帆走を続け、彼のトランサムがフィニッシュ・ラインを離れたとき、彼は、定義によるとレース中でなくなりました。

彼は、今や寄港するでしょう。

緑色艇—緑色艇は、最終マークの方向からフィニッシュ・ラインを横切っています。彼は、フィニッシュしました。

彼は、帆走を続け、彼のトランサムがフィニッシュ・ラインを離れたとき、彼は、定義によるとレース中でなくなりました。彼は、自分のしていることに集中することができず、フィニッシュ・マークのピン・エンドに接触しました。彼は、フィニッシュの定義とレース中の定義が適用されるため、彼は、まだレース中の艇をクリアしなければならないのみです。

彼は、寄港するでしょう。

黄色艇—黄色艇は、最終マークの方向からフィニッシュ・ラインを横切っています。彼は、フィニッシュしました。

彼がフィニッシュ・ラインを離れる前に（彼は、まだフィニッシュ・ラインにまたがっています）、彼は、フィニッシュ・マークのピン・エンドに接触しました。この段階で、彼はフィニッシュしましたが、彼は、フィニッシュ・ラインを離れておらず、従って、彼は、レース・マークへの接触の1回転ペナルティを履行しなければならないため、彼はまだ、RRSの支配下にあります。

1回転ペナルティの完了によって、その後、彼は、最終回航マークの方向からフィニッシュ・ラインを再び横切り、青色艇または緑色艇のどちらかのやり方に従うべきです。

彼は、その後、寄港するでしょう。

記録者は、両方のフィニッシュ順位を記録し、艇が最初にラインを横切ったフィニッシュ時刻の横に注意書きを付け、フィニッシュ・マークのピン・エンドへの接触をはっきりと記述するべきです。

彼の正式なフィニッシュ順位は、ペナルティを履行し、彼が2度目に横切った時です。

記録

・フィニッシュ記録

- 記録チームは、読み上げ者と記録者である
- 読み上げ者は番号を読み上げ、それをボイス・レコーダーに記録する
- 記録者は、紙とペンで記録を続ける
- 常に、最低2つの記録チームを作る
- 大きなフリートの場合は、それ以上作る

・思い出しなさい

- スタートは、何度でもできるが、フィニッシュは一度だけである！

ISAF Race Management Manual – Part 2 – Fleet Racing – February 2006



72

フィニッシュの記録

フィニッシュ・ラインを横切った全ての艇の正確な記録がとられることが不可欠です。艇がフィニッシュ・ラインの外側を帆走し、フィニッシュ・ラインの延長線を横切った場合、もし、その艇がフィニッシュ・ラインを横切っていたとしたら、どこでフィニッシュしたかを、同様に記録し続けられるべきです。これは、救済の要求があった場合のためです。

記録チームは、2人で構成されるべきです。1人は、ラインを監視し、ラインを横切る艇の番号を読み上げます。これは、もちろん、テープ・レコーダーに記録されます。記録者は、紙と鉛筆を使って、読み上げ者が言った全てのことを記録します。

ラインを横切った全ての艇が記録されることが、非常に重要です。

- 1) クラスがフリートに分けているなら一艇がどちらのフリートに属しているか詮索しない；フリートが混在している場合は、適切に並び替えるには多くの時間を要します。
- 2) 艇が2度以上それをした場合には！この艇は、1回転ペナルティの履行と、その後フィニッシュ・ラインをもう一度横切る、フィニッシュ・マークへの接触によるペナルティを履行したのでしょうか。両方の順位が記録され、どちらの順位が最終順位とするかの決定は後でされるべきです。

常に、複数の記録チームを持ちなさい。2番目のチームは、最初のチームから独立し、フィニッシュ・ラインの僅かに異なる角度に座るべきです。これは、主の読み上げ者の正確性の良いチェックを与えるでしょう。もし、接近したフィニッシュがあれば、そのときは、このチームが、主の記録チームと異なる順位の艇に行き着くことがあるかもしれません。艇の順位として採用されるのは、主の記録チームの順位です。

正確な記録のため、記録機械の使用は不可欠です。近頃のデジタル・レコーダーは、レースごとに独自のフォルダーに置くことが可能で、記録を見つけることが簡単です。

OCSと分かっている艇は、タイム・リミットの起算にはできません。時間と位置は、記録されるべきですが、正しくスタートした最初の艇が、たとえば3番手、4番手にフィニッシュしたとしても、その艇がタイム・リミットを起算する艇です。

コースのマークを回航しなかった、マークと接触した等の艇は、DSQにはできません。その艇の時間と場所を記録し、抗議書を提出すべきです。

フィニッシュ時の音響信号

先頭艇がフィニッシュした瞬間、他の競技者が、最初のフィニッシュを参照する時間を持てるよう、明確に認識できる信号を鳴らし、時、分、秒を記録し、タイム・リミットを算出します。

その他の音響信号は発するべきではありません。艇がフィニッシュするとき、RRSで求められている音響信号への言及はありません。レース・オフィサーがディクタフォン（速記用口述録音機）にフィニッシュ順位を記録している場合、全ての艇への音響信号を発することは妨害です。

日々の一貫性

日々同じ手順に従いなさい
これには、以下を含みます:

- レースを遅らせるとき
- OCSの通告
- スタートのペナルティー
- スタート・ラインとフィニッシュ・ラインの長さ
- コース設置におけるコースの形状と手順

ISAF Race Management Manual – Part 2 – Fleet Racing – February 2006



73

日々の一貫性

レース・オフィサーは、大会全体を通じて一貫性を持たせるあらゆる努力をすべきです。
以下の事項は、考慮されるべきです:

- レースを遅らせるとき
- OCS か、ゼネラル・リコール
- スタートのペナルティー
- スタート・ラインとフィニッシュ・ラインの長さ
- コース設置におけるコースの形状と手順

レース後の仕事

- 全ての艇への説明
 - 安全について
 - 成績について
- レース結果のサービス
- プロテストの時間
- ジュリーのチェアマンと話す

ISAF Race Management Manual – Part 2 – Fleet Racing – February 2006



74

レース後の仕事

全ての艇への説明

レース・オフィサーは、マーク・ボート、救助艇、及びレース事務局と共同して、全ての競技者とレース・コミッティ・ボートの説明が付くことに応じます。特に、困難なコンディションにおける「オール・クリアー」は、全ての競技者とレース・コミッティ・ボートが陸上にいるか、係留または少なくとも避難水域に入るまで出されるべきではありません。

タリー・システムが、もし使われるなら、全ての規定が満たされていることを確実に、注意深くチェックすべきです。

成績

レースにエントリーし、スタート・ライン付近を帆走した全ての艇は、スターターとして位置付けられます。それぞれの艇は、レース順位、または、例えば、OCSまたはBFD等成績を示すため使用される頭字語の1つでもって、フィニッシュ・リストに表されるべきです。

レース結果のサービス

結果は、コミッティ・ボートの船上の記録者によって、正確であることをチェックされたら、直ちに陸上に送られるべきです。一旦、処理されたら、暫定の成績表のコピーは、競技者が陸上に帰って直ぐに見ることが出来るよう、公式掲示板に掲示されるべきです。

暫定成績表は、艇がフィニッシュ・ラインを横切ったと記録されたところでの順位です。最終成績表は、全てのプロテストと救済の要求が審問された後、公表されます。

プロテスト時間

ジュリー事務局は、プロテストが提出されなければならない期限を管理する時間を要求するでしょう。これは、帆走指示書に書かれた時間によって決まります。この締切時間は、公式掲示板に掲示されなければなりません。時間の計算は、開催場所と、競技者が陸上に達するのに要する時間の長さ、抗議書入手し、それを仕上げ、ジュリー事務局に提出する時間によって変わるでしょう。

プロテスト委員長との話し合い

プロテスト委員会は、特に、もし、オン・ザ・ウォーターで行われるなら、レースの運営方法について、いくつかの意見を持っているかもしれません。

評価

- 常に、あなたの行動について、分析しなさい
- もっとうまくできなかったか
- 他の役員と話をしなさい。しかし、最も重要なことは、セーラーと話をすることである

ISAF Race Management Manual – Part 2 – Fleet Racing – February 2006



75

評価

常に、あなた自身とレース委員会の行動を評価しなさい。

何か間違えましたか？

何故、間違ったのですか？

何をもっとうまくやることができますか？

他の意見を得なさい。批判への準備をしなさい。それを聞きなさい、それは有用かもしれません。

他の役員と話しなさい。しかし、全てのうち大切なのは、セーラーと話すことです。

救済の審問

- 競技者は、あなたの視力について質問しているのであるから、動転しないでください！
- 紙とテープに、レース委員会の全ての行動と時期を記録しなさい
- 救済の審問の前に、訂正を試みなさい
- あなたの説明の根拠は、事実に基づきなさい
- あなたの作業の手順について述べなさい
- 言い争いをしない

ISAF Race Management Manual – Part 2 – Fleet Racing – February 2006



76

救済の審問

救済の審問は、レース・オフィサーにとっての最近の筋書きの一部です。従って、非常に高いレベルにあるレース・オフィサーは、審問に呼び出されたとき、どのように処理されるかを知っていることは、非常に重要です。

もし、可能であれば、ジュリー・ルームに着く前に、救済の審問への理由を修正することを試みてください。

まさにそのような呼び出しの準備において、レース・オフィサーは、テープによる記録と紙のコピーによるバックアップされた多くの事実に基づく情報を持つべきです。ジュリー・ルームに入る前に、あなたが使用しようと思っている、正確な場所でスタートするため巻き戻したテープによる、正確な行動の指示における、あなたの根拠を準備してください。

あなたの根拠は、常に事実に基づいてください。あなたのジュリーへの陳述は、常に確信を持ってください。

事実に基づく根拠を出しているのであるから、あなたは論争に引き込まれることを避けるべきです。