



IRC コングレス 2017 報告

2017/11/2 角

2016 年度の IRC コングレスが仏国サンマロで開催され、日本からは日本 IRC オーナーズ協会会長の平井氏、IRCLレーティングオフィスの角が参加したので報告する。

日時:2017 年 10 月 7 日

場所: Hotel Chateaubriand

出席者

Chairman Peter Wykeham-Martin (PWM)
Vice Chairman Alp Doguoglu (AD)
Vice Chairman Malcolm Runnalls (MR)

Belgium Carl Sabbe
Belgium Luc Geirnaert
Bulgaria Pavel Nikolov Dukov
Canada John Crawley
Great Britain Mel Sharp
Hong Kong Gideon Mowser
IMA Andrew McIrvine
Japan Akimitsu Hirai
Japan Haru Hiko Kaku
Malta Godwin Zammit
Netherlands Erik van Vuuren
Netherlands Yvonne Beusker (observer)
Turkey Cahit Uren
Turkey Alican Turali
USA Nathan Titcomb

UNCL
Jean-Philippe Cau (President)
Philippe Serenon
Jean-Claude Merlivat
Marc Noel
Jean Sans (TC)
Claude Charbonnier (TC)
Ludovic Abollivier (TC)
Rose Lounes
Bernard Nivelt (observer)

RORC
Michael Boyd (Commodore)
Steven Anderson
Eddie Warden Owen
Dr Jason Smithwick (TC) (JETS)
Jenny Howells (TC)
Mike Urwin (TC)
Emma Smith
Sebastian Edmonds (RYA)
Ian Macdonald (observer)
Marcus Hutchinson (observer)

会議に先立ち、今年 7 月に起きたベルギーでの灯台船レース中に転覆し命を落とした Capella の 3 名のクルーに哀悼の意を表し、黙祷が捧げられた。

1. 各国代表からの報告

ベルギー

一つのセーリング連盟に統一されたことにより、IRC の状況は良くなっている。多くのベルギー艇は海外でレースを行い、Rolex Fastnet Rce もそれに含まれる。



カナダ

甚大な洪水の被害が 8 月まで続き、多くのボートが下架を阻まれたことにより、IRC フリートが影響を受けた。下架できたボートは例年通りの活動を行なった。

香港

IRC フリーットのサイズはここ数年変わっておらず、IRC がメインレーティング。25 f t 前後のスポーツボートのレースが盛んで、さらに GP26 や軽排水 20 フィート艇もある。これらはオーストラリア SMS スポーツボートシステムのレーティングを採用しているが、ORC に移行する可能性がある。対スポーツボートを充実させることにより、IRC のマーケットとして取り込むことも可能ではないか。

フランス

IRC フリートは全体に前年と同レベルのレース稼動状況であった。UNCL チャンピオンシップへの参加は 580 艇で、昨年の 565 に比べ僅かに増加。一般に、クルージングボートオーナーは、IRC レースのレベルが高すぎると感じ、ORC Club レースが低レベルと見ている。PHRF がローカルレースでは根強い。

日本

新しい日本設計の高速艇がレースに出てきた。JSAF が IRC と ORC の運用を始めたが、現時点で主要イベントは IRC で行なわれている。権威ある Japan カップはクラス別けを行わず続けていたが、将来的にはハイパフォーマンスとクルージング艇を別けることも検討している。

マルタ

最大の懸念事項はクラブイベントへの参加艇。これらの艇をいかに IRC フリートに取り込むかが課題。10 月 21 日スタートの Rolex Middle Sea Race が最もポピュラーな国際レースで、ほぼ全ての艇が IRC カテゴリーにエントリーし、かなりの数の艇が IRC と ORC のダブルスコアリングで参加する。

アイルランド

ISORA(Irish Sea Offshore Racing Association)が伸びている。50-80 マイルのレースが手頃で人気。

オランダ

2018 年に開催の世界選手権に向けて、IRC 艇が増えるであろう。オランダは国内のレー



スは主に ORC が使われているが、海外のレースを行なう艇は IRC がほとんど。2017 年は IRC のナショナル選手権が行なわれた。

トルコ

TORC(Turkish Offshore Racing Club)は IRC のみをレーティングとして採用している。2017 年は艇の数とレースの数の増加が見られた。エンドースド証書の割合も 75%に増加した。

USA

US セーリングはレーティングに関してはフリーマーケットであり、IRC, ORC, ORR のいずれかをプロモートするという立場を取っていない。しかしこのことが、レーティング間の猛烈な競争意識を助長してしまっている。国内のレースは被害を被り、消えてしまったレースもある。最も権威あるレースは ORR を採用し、デュアルスコアリングを認めていない。

英国

IRC ブランドもしくはメンバーシップの開発が求められている。そして IRC オーナーの利益と IRC レーティングと IRC レースの広い意味のプロモーションを可能にするアイデアを探している。アイルランドで行なわれたハーフトンカップは、非常に僅差の結果であった。これは IRC の利点であり、プロモートを可能にするものだ。そして、クラブレースで IRC を採用することにより、ローカルハンディカップへの不満はなくなる。

イベントはブランドの強みであり、人々が求めるイベントに IRC が使われる必要がある。これは、イベントオーガナイザーとルールオーソリティーに課せられた課題であろう。

International Maxi Association の報告によると、Maxi Yacht Rolex Cup と Rolex Maxi 72 World Championship が開催された。唯一 IRC が使われなかったクラスは Super Maxi で、他のクラスと大きく異なるパフォーマンスプロファイルを持つためである。Wally クラスは IRC レーティングに大変満足している模様で、他のクラスで ORC のオプションを持つ艇も IRC を選択している。

Fast 40+クラスは、IRC レーティング、DLR その他のパラメーターを元にしたボックスルールである。最近のハイパフォーマンス 40 フッターがこのルールに属す。

2. ポリシーステアリンググループからの報告



RORCコモドアのマイケル・ボイドから、PSGミーティングの報告があった：

- ・リフトfoil：計測方法がIRCテクニカルコミッティーにより同意された。
- ・小クルーナンバー：2018年にアイルランドのレースで、検証が行なわれる予定。
- ・コードゼロ：非常に複雑な技術問題を含んでいる。オーナー／スキッパーへのサーベイを実施する。

2018年オランダのハーグで開催されるオフショアセーリング世界選手権に向けて、IRCとORCの多くの生産的な共同作業が行なわれている。

IRCヨーロッパ選手権およびRORCコモドアーズカップ：RORCは近々レース公示を発表する予定。

2018年のその他のレース：

- ・海外艇の参加が見込まれる**Sevenstar Round Britain & Ireland** と **Volvo Round Ireland Races**
- ・英国領バージンアイランドのハリケーンによる被害を受け、**RORC Transatlantic Race**のフィニッシュがグレナダに変更される。
- ・**RORC Caribbean 600**が10周年を向かえる。
- ・UNCLプレジデントのジャン・フィリップ・クーが新しいUNCLレースの提案を行った。オフショアプログラムとクルーIRCトロフィーをプロモートするUNCLチャレンジなど。

イタリアが、2019年のヨーロッパ選手権の主催に名乗りを上げた。

3. クルー重量に関するIRCテクニカルコミッティーからの報告

クルーナンバー重量をレーティングに反映させるかについては長い間議論がされてきているが、多くの異なる意見があり、PSGとしては、TCにリサーチを続け、アイルランドのレースでトライアルを行なうことを依頼した。

もしクルー重量が異なる場合にレーティングが変動するとなれば、大きなポリシーの変更となる。これによりオーナーやイベント主催者に混乱を招くことのないようにしなければならない。

4. 2018年のルール変更

4.1 TCからのプロポーザル

全てのプロポーザルは承認された。

<2017コンGRESS結果ダイジェスト版.pdf>を参照のこと。

4.2 フランスルールオーソリティーからのプロポーザル

クルージング艇の特徴を持つ艇に対して、レーティングの許容を広げるべき、とのプロポーザル。高いコーチルーフ、小さなコクピット他。クルーザーはレーティングルールに置き去りにされていると感じている、というもの。

TCはワーキンググループを主導するよう依頼された。これはレーティングよりも定義の問題であろう。

定義について議論が行なわれた。デザイナーは常に定義の枠ぎりぎりを狙うという問題。そして、タイプフォーミングの危険性がある。コクピットやヘッドルームのサイズなどの制限を設けると、その制限を利用した不自然な特徴を持つデザインが出てくるだろう。また安全、スペシャルレグの要件にも影響を与える。結論として、特化した定義はIRCにとって有益ではないということ。

しかし、クルージング艇はIRCフリートの主要部を占めており、彼らの要求を満たさなければならぬので、Hull Factorにより、クルージングの要素を盛り込むようにしている。図面を使ってクルージングの特徴を見極めるということに関しては、レーティングオーソリティーは、IRCがどれほど深く特定の要素を考慮するかについて、慎重に行動しなければならない。

レース主催者は、HFやDLRを使ってフリートを別けることができる。どのようなグループ別けが好ましいかについては、RORC IRCイヤーズブックにある、Notes to Race Organisers (NRO)が参考になる。NROはオンラインでも公開できるようにすることが同意された。

以上



2016IRCコンGRES報告書 資料

- ・IRC Congress Meeting 2016 MINUTES
- ・レーティングオフィスレポート
- ・ルールオーソリティーからのレポート