



## IRC 2018 レース主催者のためのガイド

### 1. 前文

IRCを採用するレース主催者はここに紹介する内容をガイダンスとして利用できます。多くの場合詳細は特定のレースに即したものに修正することとなりますので、レース主催者の裁量で自由に変更を行ってください。不明な点があれば、JSAFIRCルールオーソリティー、[info@jsafirac.com](mailto:info@jsafirac.com)、にお問い合わせ下さい。

IRCはInternational Rating Certificateの略で、通常の運用では、“IRC”が使われます。最も単純なレベルでは、レース主催者がその帆走指示書に謳うべきことは：“( \_\_年度)IRC規則のパートA, B, C(もしくはD)を適用する”、となります。レースが終わると、各艇の修正時間(CT)が、所要時間(ET)にTCCを掛け(CT=ET\*TCC)ることにより、1秒単位で計算され、最も小さい修正時間を持つ艇が勝者となります。ほとんど場合、これで十分です。

IRCフリートの最新データリストは、[www.ircrating.org](http://www.ircrating.org)に掲載されます。

### 2. レース公示

レースコースの前に、そのイベントのためにIRC規則の様々な事項を検証したり考慮する必要があります。IRC規則11の“クラス規則の変更”は、IRC規則の変更を可能にするものですが、IRC規則の変更は、帆走指示書ではなく、レース公示で示さなければならないことに注意してください。規則11はまた、IRCルールオーソリティーがIRC国内規程を援用することを可能にしています。この場合も、レース公示にその旨の記載が必要です。

#### 2.1 証書の有効性—‘証書年度’(Certificate Year)

メジャーなレースへの参戦のために、海外遠征を行なうボートが増えるに伴い、レース主催者に求められる重要事項は、a)そのイベントがどのIRC証書年度で行なわれるかを明示する、そして、b)証書の有効性をチェックすることです。

主催団体は、どの年度のIRC証書を適用するのかを明示しなければなりません。単に、“有効な証書”、では不十分です。また、国際イベントのオーガナイザーは、参加艇の持つ証書の年度をチェックし、必要な措置を行なってください。

証書年度はカレンダー一年の最初の5ヶ月間、北半球と南半球では異なることに注意して下さい。オーストラリア、ニュージーランド、南アフリカ、南アメリカおよびほとんどのアジア諸国では、IRCの新年度開始は6月まで伸ばされ、その地域のセーリングシーズンに合わせてあります。

従って、‘南’のボートが年の始め頃北へ行く場合、通常の更新時期よりも早く年度の更新を行なう必要があります。そのボートの証書は、自国ではまだ有効ですが、北半球へ移動すると、その地域では無効となります。同様に、‘北’のボートが、年の最初の5ヶ月間を南でレースを行なう際、正しい証書年度を持つ証書の発行が必要になります。詳しくはルールオーソリティーにお問合せください。

## 2.2 広告

IRC規則は2つの、別個でありながらほとんど同一のセクションを持ちます。パートC(規則16-24)は広告を認めるIRCです。パートDは広告を認めないIRCです。どちらを適用するのか“レース公示”の中で明示するのはレース主催者の裁量に任されています。どちらも明示的に指定されない場合は、パートCが適用されます。つまり、デフォルトは広告を許可することになります。パートAおよびパートBはIRCルールの共通部分で常に適用されるものです。IRCレースで広告を許可する際の例としては:

*IRC規則(年度)パートA,B,Cが適用される*

広告を許可しない場合は:

*IRC規則(年度)パートA,B,Dが適用される*

一般にパートCの採用を推奨します。レース主催者は、パートD、広告を許可しない、を発動する前に注意深く検証して下さい。ローカル水域ではなく遠方からの参加者が見込まれる場合は、レースはパートC、広告を許可する、の下で行われることが推奨されます。

また、“クラス”艇の参加が見込まれる場合、そのクラスの広告ステータスを考慮して、適用IRC規則を決定する必要があります。例えば、複数のクラスが広告の採用を決めていれば、IRCパートDでレースをすることは、レースからそれらのクラスポートを除外する事になってしまいます。

## 2.3 レーティングの変更

参加艇が、レガッタや短いシリーズ戦の直前もしくは開催中にレーティングを変更する事は望ましくありません。これを許すと、例えば予期される天候に際し搭載セールの追加や抹消を利用してレーティング値を有利に調整することが参加者にとって可能になります。さらに、管理運営上の視点から見ても、レーティングはイベント開始の数日前には提出されることが望ましいのです。適当な記述例として:

*レースの公示:*

*x.0: “参加艇は〇月〇日までに、IRC証書のコピーを提出すること。この日付以後のTCCの変更は、レーティングプロテスト、あるいはレーティングオフィスのエラー訂正以外は許可されない。”*

## 2.4 RRS 52 人力

IRC規則15.1により、RRS 52、人力、は削除されています。従って全ての艇は、セールおよびムーバブルアペンデージの調節や操作のために蓄積した動力(蓄力:stored power)の使用が、そのように証書が発行されている限り、許されます。これは、現在、多くの艇が動力を使ったセールハンドリングやその他の装備を備えていることを反映したものです。RRS 52の削除はまた、ショートハンドレースの着実な増加傾向を踏まえて、オートパイロットの使用を許す意味もあります。

しかし、IRC規則15.1はレース公示による修正が可能です。レース主催者は、レースの形態に従って、RRS 52の全体をあるいは部分的に適用することができます。レース公示の例文は、さまざまな制限を含めることが可能であるため、ここで紹介することは控えます。

## 2.5 クルー制限(クルーリミット)

## 2.5.1 クルー人数/重量

レース公示で変更されない限り、クルー重量制限がデフォルトとして適応されます。規則22.4.2は次の通り:

*22.4.2 証書に記載されたクルー人数 × 85kg のクルー重量を超えてはならない*

計算されたクルー重量値も証書に記載されています。

この適用をはずし、クルー人数/重量の制限をもうけたくないレースの場合は、

レース公示:

*IRC規則22.4.2 は適用しない。したがって、クルーの数もしくは体重の制限はないが、ワンデザイン証書のボートは、IRC規則22.4.1に従わなければならないので、この限りでない。*

レースオーガナイザーが、ワンデザイン証書艇を含む全ての参加艇に対し、クルー制限を適用したくない場合は:

レース公示:

*IRC規則22.4.2 は適用しない。したがって、クルーの数もしくは体重の制限はない。*

レース委員会が追加のもしくは異なる制限を設けたい場合があると思います。クルーの乗員数あるいは乗員重量制限を任意に設けたい場合は、レース主催者が乗員制限のリストを発表するべきです。多くのオプションがありますが、いくつかの例を示すと:

レース公示:

*x.1 最大乗員数*

*IRC規則22.4.2は、“レース中乗艇できる乗員の最大数は証書に記載されている乗員数とし、乗員重量の制限はない。”に書き換えられる。*

もしくは、

*x.1 最大乗員数*

*IRC規則22.4.2は、“レース中乗艇できる乗員の最大数は証書に記載されている乗員数 { + / - × } とし、乗員重量の制限はない。”に書き換えられる。*

もしくは、

*x.1 最大クルー重量*

*IRC規則22.4.2は、“レース中乗艇する乗員の最大合計重量(kg)は証書記載の乗員数 × 80(又は適当な数値)を超えてはならない。乗員数の制限はない。”に書き換えられる。*

および、

*x.2 IRCワンデザイン証書を持ち、かつIRC証書のクルーリミットがワンデザインクラスリミットを越えるような場合、その艇はワンデザインクラスルールを満足しなければならない。*

*[x.3] [乗員の変更に関しての制限は無い。] [以下の乗員変更に関する制限が適用される:]*

クルー人数やクルー重量の制限を行なう場合、レース主催者は、各参加艇に対し、クルー制限リストを提示するのがよいでしょう(オンラインIRCリスティングには、IRCクルーナンバーを含んでいます)。

一般に、安全上の理由を除いて、最小乗員数の設定は推奨されません。しかし、微風のコンディションで、クルーが陸に残されるようなことを防ぐためにクルーの最大変動数をレース委員会が考慮することは考えられます。

## 2.5.2 乗員分類(Crew Classification)

IRC規則22.5は、IRCは乗員分類、つまりプロフェッショナルかアマチュアか、に対するいかなる制限も行わないとしています。しかし、レース公示によりその制限を課することもできるとしています。レース主催者が制限を課したければ、ワールドセーリングセーラー分類コードの使用を強く推奨します。国際イベントで乗員分類を適用する場合、このコードの使用が不可欠となるでしょう。

レース公示の例文は、さまざまな制限を含めることが可能であるため、たたき台となるようなものをここで紹介することは控えます。

## 2.6 IRC クラス

TCC による明白な区分けとは別に、レース主催者は参加艇をそのタイプによってクラス分けすることもできます。IRC は、バラエティーに富んだボートを評価しており、その範囲は、クラシックから、ハイテックそしてスポーツボートまで多岐に渡っています。こうしたそれぞれのタイプのボートは、固有の性能特性を持ち、レース結果が、レースコンディションやコース配置に強く依存するという状況に陥ります(セクション5参照)。一般的な解決策として、フリートが十分大きい場合、ボートのタイプ、サイズ、スピード等により参加艇をグループ分けすることが、有効であり強く推奨されます。クルーザータイプとスポーツボートを分けることは誰にとっても有益なのです。

艇の物理的なパラメータを使って異なるクラスを設けることも可能で、以下にいくつかのオプションを紹介します：

排水量長さ比(DLR) IRCフリート全体の平均DLRはおおよそ200です。典型的なモダンクルーザーは一般に200から300の間に納まっており、モダンクルーザー/レーサーのほとんどが150~200の範囲で、150を下回るボートはモダンレーサー、レーサー/クルーザー、スポーツボート等と位置付けされます。しかし、DLR単独によるクラス分けは、満足の行くものとはならないかもしれません。ボートサイズが大きくなると、DLRは低くなり、サイズが小さくなるとDLRが高くなる傾向にあるからです。よりよいクラス分けのためには、DLRに加え、サイズ制限や、可能なら、第三の基準を併用することが望まれます(下“スポーツボート”の例を参照のこと)。

Hull Factor(HF) ハルファクターの使い方としておそらく最も適しているのは、レーサー(高いHF)とクルーザー(低いHF)を分ける時でしょう。一般に、7.6以下のHFを持つボートはクルーザーですが、例外を排除するためには、第2の要素を考慮する必要があります。例えば、最小のDLRを設定することで、クルージングクラスを定義できるでしょう。

AgeもしくはSeries Date おそらくエージの最も有効な使い方は、クラシックボートの特定です。特定するための年式は、レースコミッティーの裁量によることは言うまでもありません。シリーズデートによる制限を行なう場合は、同じデザインのボートに対しては、全てのボートを含むか排除するかとなるようにすることが望ましいでしょう。

SPORTSBOATS IRCでは基準を設けておらず、地域毎に異なる可能性があります。スポーツボートは、150未満のDLR、10m未満のLH、0.950を超えるTCCを持つボートと定義できるでしょう。

レース公示での上記を含む記述としては以下のようなものが考えられます。

レースの公示:

x.0 艇は以下のクラスでレースするものとする:

クラス	規則/タイプ	パラメータ
0	レーシング	LH 9.0m 以上、16.5m 未満 IRC Series Date 2000 年以降 IRC Hull Factor 10.4 以上 IRC DLR 145 以下 IRC TCC 1.000 以上、1.350 未満
1	IRC	TCC 1.100~1.199
2	IRC	TCC 1.000~1.099
3	IRC	TCC 0.999 以下
4	IRC/クルーザー	IRC Hull Factor 7.5 以下
5	IRC/クラシック	IRC Series Date 1970 年以前
6	Sportsboats	IRC DLR 150 未満、LH10m 未満、TCC 0.950 以上

x.1 クラス 0 の要件を全て満たした艇はクラス 0 でレースしなければならない。

x.2 クラス 4 とクラス 5 の両方の要件を全て満たした艇はクラス 5 でレースしなければならない。

x.3 クラス 6 の要件を全て満たしたボートはクラス 6 でレースしなければならない。

x.5 クラスはレース委員会の判断により変更、統合、分割されることがある。また、特定デザインに属する全ての艇が、同一クラスでレースできるようにすることがある。

## 2.7 エンドースド証書

エンドースド証書は、申告値が計測その他の方法により確認されたもので、これにより、ボートオーナーは追加の費用を負担することになります。従ってレース委員会は、エンドースド証書の保持を全ての参加艇に要求する際には事前に十分な検討を行なうべきです。多くの、それほど熱心でない参加者にとって、この要求はレースへの参加意欲を殺ぐものになりかねないからです。一方、より熱心な参加者は、すでにエンドースド証書を取得済かもしれません。参加者数を減少させることを防ぐためには、次のオプション 2 が有効でしょう。

レース公示:

x.0 クラス 0,1,2(3,4,5 等)の艇は全て IRC エンドースド証書を保有していなければならない。

もしくは、

x.0 クラス、総合、クラブチャンピオンシップ等のための得点を得ようとする艇は、(その得点が与えられるレースが行なわれている時点で有効な)IRC エンドースド証書を保有していなければならない。エンドースド証書を保有していない艇は、いかなる得点争いにも参加することは出来ない。

2 つ目のオプションは、非エンドースド証書艇が個々のレースに参加することを認めていますが、総合トロフィーのための得点を得ることを禁じています。

IRC エンドースド証書の発行ガイドラインは、ルールオーソリティーに対し、データの根拠について様々なオプションを提供しており、Empty Weight の ORCi DSPM からの変換もひとつのオプションとして考慮することができます。しかし、レース主催団体が、エンドースド証書の発行のための重量データは、全て重量計測によるものでなければならないという要件を加えることも考えられます。

IRC 規則 8.5 は、エンドースド証書(発行された証書の言語に関わらず)に、レーティングオーソリティー ENDORSED スタンプが印刷されていることを明確に定めています。他の IRC 証書には、STANDARD 証書スタンプが印刷されます。

## 2.8 ノンスピネーカーレーティング

全ての IRC 証書にはノンスピネーカーTCC が記載されています。規則 8.6 がノンスピネーカーTCC の使用をノンスピネーカーとして開催されるレースのみに制限していることに注意して下さい。この制限はノンスピネーカーTCC を正しく使ってもらうために意図的に設けられたものです。ただし、IRC 規則 11.1 により、レース公示においてこの規則を変更することが可能です。

## 2.9 ショートハンドレース

IRC 規則 8.2 は、ショートハンド(乗員 2 人以下)レースもしくはクラスで使うための 2 つ目の IRC 証書を、一つ目と同時に持つことを認めています。これによりオーナーは、証書の変更を繰り返すことなく、自艇をショートハンド仕様 to 適宜変更することが可能になりました。

ショートハンド証書は、ショートハンドのレースやクラスでのみ有効であり、通常のレースでの替わりの証書としては使えません。また、ショートハンド証書を持っているボートは、元証書を使ってショートハンドレースに参加することはできません。しかし、ショートハンド証書を持っていないボートは、元証書によりショートハンドレースに参加することができます。ショートハンド証書を持つボートは、IRC レーティングリストに 2 回記載されることになり、ショートハンド TCC にはその旨が明示されています。

## 2.10 抗議の制限

IRC 規則 9 および 10 は、レーティングレビューと抗議に関するものです。これらに関連して規則 11.1 では、レース委員会が、規則 9.6 を変更することを許しています。適当な表現としては:

### レース公示

*x.0 IRC規則9.6の内容は、0.005が0.00xに変更され適用される。*

レーティングや計測への抗議が出された場合に対応するガイダンスを必要とするプロテスト委員会は、IRC レーティングオーソリティーもしくはルールオーソリティー(JSAF)にお問い合わせ下さい。セクション4のイベントでのイクイップメントインスペクションの項も参照下さい。

## 2.11 セールの制限

搭載/使用セールスの制限はIRC規則21.1.5により定められています。規則11.1ではレース委員会がこれを変更することを許していますが、そのような変更は非常に特殊な状況においてのみ以外は推奨しません。

しかし、連続した日で行なわれるレガッタにおいて、規則21.1.5(d)および(e)を実際に適用するかどうかに関しては検討する価値があるでしょう。適当な表現としては:

### レース公示:

*x.0 IRC規則21.1.5(d)および(e)の適用に関して、本レガッタは連続した日に行なわれる(行なわれない)ため、艇に搭載するセールを変更することはできない(変更することができない)。...*

## 2.12 得点の除外

シリーズで過剰な数の捨てレースを許すと(RRS A2参照)、シリーズの結果が不適正に終わることがあります。例えば、ある艇は特定のコンディション下において高性能を示し、それ以外のコンディションでは高い性能を示さない場合、その艇が性能を発揮できないコンディションのレース得点を全て除外することができたら、レース結果はその艇の、他の艇に対する総合的な性能を反映しているとは言えなくなります。このようなことを考慮し、イベントやシリーズのために除外できる得点の数を決める必要があります。

## 2.13 安全とスタビリティー審査

レースのためのポートスクリーニングに関しては、IRC ウェブサイト[www.irccrating.org](http://www.irccrating.org)に詳細が紹介されています。

## 3. 計測

イベントで要求される場合(イベントインスペクションなど)、IRC計測マニュアルはルールオーソリティーウェブサイト([www.jsafirc.com](http://www.jsafirc.com))から入手できます。

## 4. 監視とイクイップメントインスペクション

規則9、レーティングレビュー、はイベントにおけるイクイップメントインスペクションには適用されません。規則8.10が特定データの最大値および最小値を示しており、ポートのデータがこの最大値を上回っていたり、最小値を下回っていたら、そのポートは証書を満たしているとは見なされません。

## 5. コース

IRCの基でレースを行なう艇のタイプが益々多様になる中、レースコースとコンディションがレース結果に影響を与えることが明らかです。レース委員会は、こうした影響を最小に留めるために、採用するコース配置を慎重に検討することが求められます。コンディションはレース委員会が操作できるものでももちろんありませんが、コースの場所選択だけでも大きな意味があります。

上下のソーセージのコースが大勢を占める現状に多くのレース参加者が、退屈と感じたり、もしくは自分のポートに向いていないと考えていることについて多くの議論がなされています。IRCテクニカルコミティーも同様の考えで、もし全てのレースが上下ソーセージコースとなってしまったら、デザイナーは、そのようなレースコースに最適化したポートを造るようになるでしょう。重く、幅の狭い、リーチング性能を犠牲にしたポートになってしまいます。コースのタイプをバランスよく配することは、ヨットレースの基礎を成すものですから、レース主催者は、バラエティー豊富なレースコースを選択することが強く求められます。レース委員会が考慮すべき項目としては以下のものがあります：

### コースタイプ

下りにランがなくリーチのみのコースは、一般的に、バウスプリットを備えた艇や軽量艇に有利となります。一方、ランのみのコースは、スピネーカーポールを備えた伝統的な重い艇に有利となります。両タイプのコースを含めることで、誰もがチャンスを得ることが可能になりますが、シリーズ全体を通して、バランスの取れたコース配置の採用が求められます。

## 潮

逆潮のある上りレグは、スピードがあり上り角度性能の高いデザインに有利となる傾向があり、順潮の場合はその逆になります。極端な例で、ランのみのコースで風下への潮がある場合、ほぼ間違いなくフリート内の最も小さく遅い艇種から勝者が生まれます。可能なら、コースの選択によりこうした影響を最小限に留めれば、広く公平なレース結果が得られるでしょう。

潮に関する2つ目の問題は、参加艇は潮の影響を最小限に抑え(もしくは最大限に利用し)ようと試みるということです。これは、潮の流速変化がレースコース上に存在しており、レース艇が悪い潮目などを避けようとする場合特に重要な問題となります。海岸線部の海底が急斜面でない限り、小型艇(浅喫水)はこれを効率よく行なうことが出来ます。

このような状況では、レースコース全体を沖に移し、全ての艇が常に同じ潮を受けるようにするか、一連の通過マークを設け強制的に潮のある場所を全ての艇に通過させるかが考えられます。

## 気象条件

レース委員会が気象に手を加えることは出来ません。しかし委員会は、コースをどこに設置するかを決めることが出来ます。天候が荒れる場合、大型の重い艇が上りで有利になります。ですから、もしシリーズに多くの強風レースが含まれるのなら、可能であれば、周囲が囲まれた、大きく露出していない水域にコースを設置することを検討するのも意味があるでしょう。一方、狭い水域(例えば水道など)にあるレース海面の場合、軽量で俊敏な艇にとって有利になります。

## 6. デュアルスコアリング

ハンディキャップルールによるデュアルスコアリングが推奨されます。例えばアイルランドのアイリッシュセーリング協会は、クラブレースが、ECHO (ISA パーソナルパフォーマンスハンディキャップルール)とIRCの面証書を有しているボートに対しデュアルスコアリングを採用することを推奨しています。このポリシーの基本的考えは、パーソナルハンディキャップによりレース経験の浅いセーラーにレースに気軽に参加してもらい、より経験のあるセーラーと同じレースでその実力を比べる機会を得てもらおうと同時に、経験あるセーラーが離れていかにないように、平行してIRCのレース結果を提供するというものです。

IRCコンGRESSは、このアイルランドのやり方を支持し、可能な限り同様のやり方が採用されるべきであるとの声明を発表しました。

クラブレースのために、フリートをIRCとパフォーマンスハンディキャップのグループに別けるのではなく、クラブは、全てのボートを一緒にレースさせ、必要ならクラス分けを行ない、IRCとパフォーマンスハンディキャップの2つのレーティングによる成績を発表することが強く推奨されます。

英国や他のいくつかの国では、RYAのナショナルクルーザーハンディキャップ(NHC)が採用されるようになり、クラブレースでは、IRCとNHCのデュアルスコアリングで行なうことが推奨されています。デュアルスコアリングの詳細に関してはレーティングオフィス(JSAFIRCオフィス)にお問い合わせ下さい。