

# 大会&計測 レポート

## IODA世界セーリング選手権 2010



参加日程：2010.12.25～2011.01.01

会 場：マレーシア ランカウィ島 ナショナル・セーリング・センター

運営役割：計測委員

JODA 計測委員会  
荒川 渡



ランカウィ・ナショナル・セーリング・センター

### 会場到着：12/26 レース前計測初日

ランカウィ空港からOPワールド会場へと、タクシーを飛ばす。昨日はクアラルンプール国際空港から、国内空港への乗り継ぎに失敗し、到着予定が半日遅れたためだ。10:30AMに着き、計測場の方を見ると、既に長い列ができていた。大会事務局のローレンスさんが、私を見るなり、「すぐに始めて欲しい。」と言われ、私は旅行ラゲージを計測場に置いて、挨拶もそこそこに、セール計測が始まった。計測体制は、マレーシアの計測員が、ハル重量、スパー、フォイルの計測。ジャンさん(IM・韓国)が、セールの大会計測。私が計測証明書のないセールの基本計測を行い、証明書を発行する担当だった。肝心のIODAからの計測スタッフはまだ来ていない。コーチ達は、直接計測料を私に支払おうとするので、受付を通して欲しいと断ったが、チンさん(大会事務局)も、計測証明書を発行する受付事務がよくわからない様子。過去には、必ずIODA計測スタッフは前日に到着して準備をしていたが、今回は計測の2日目になって、ようやく来た。そのため、スパーとフォイルの専用計測器具が届かなかった、(あるいは届いていても、使用できなかった。)ので、初日と2日目以降とでは、スパー・フォイルの検査方法が変わってしまったのが、ネガティブな一面としてお伝えします。初日、受付に用意した基本計測フォームが少なく、チンさんとジャンさんが不安に思っていた所、私が計測台に置いていた(JODAで印刷した)フォームの束を見つけるなり、勝手に持って行ってしまった。私は、何かあった時の予備として持参したのだが…。現地で計測証明書を発行するケースが非常に多い。計測証明書の提示をNORには明記してあるのだが、①ルール無知、②知っていても、NORに30ユーロ支払えば証明の計測が受けられると書いてあるので、その方が便利と考えている人、③自国に忘れてきた人。この3パターンで、昨年のブラジル大会よりも、むしろ増えている傾向だった。

### 昨年の準備 (IODAアジア選手権2009)

昨年の12月12～20日、この地でIODAアジア選手権が行われ、リハーサルの準備が行われた。レース委員長(PRO)はアルシャド氏(IRO・パキスタン&カタル)で、レース委員会組織(主にマレーシア)と共に、本番と同じ構成。計測関係はヌーノ(IM・ポルトガル)が、このレース委員会員を、レース前計測員として養成した。その結果、初日はメインの計測スタッフがいなくても、この時に得た要領で、なんとか形だけでもスタート出来た訳だ。また、私も参加したいとの意思を、IODAにメールで伝えたが、経費の問題があったのか、回答がなかった為に

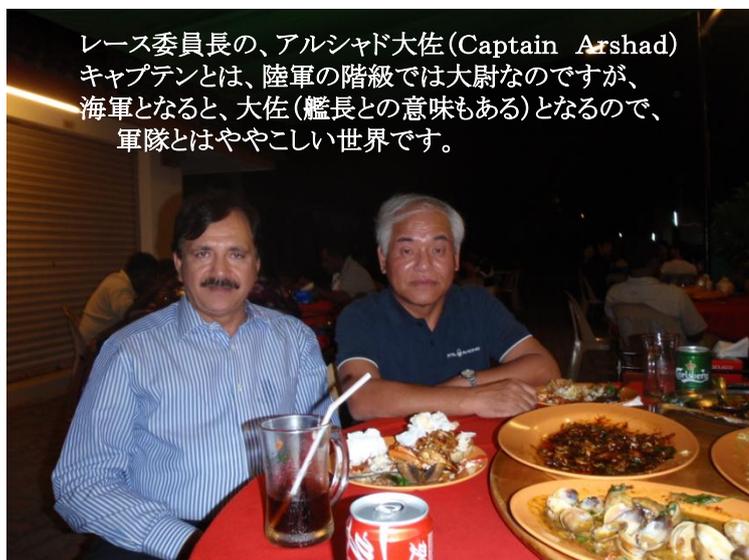
参加を見合わせた。またジャン(韓国)は、ずっとアジアを担当していたので、当然声がかかると思っていた所、お呼びが無かったが、自費で参加したとの事。しかるに、この大会は、アジア圏以外から12ヶ国も参加し、121艇と例年より多かったのは、ワールドの下見・練習を考える、周到なチームがあったからだろう。

### 中華料理店へ招待される

最初の夜は、ローレンスさんが一席設けてくれた。IODA首脳陣は誰も到着しておらず、アジアだけのメンバーだった。フェンダさんは、「昨夜は、空港でずっと、あなたを待っていたんだよ。」私、「いやー、本当に悪かった。トランジットで税関職員が1人しかいないものだから、時間がかかり過ぎて。ここへのフライトは、私を待たずに出発してしまったものだから、ひどい目にあったよ。」OP国際大会に参加された方なら、必ず見たことがあると思います。もう15・6年以上も前から、必ず出席していたフェンダさんは、いつか自国でワールドを開催する事が夢で、



ローレンスとチンさんは、受け入れ側として、海外から来る人たちの面倒見が主な役割、親切に細かいところまで、気を遣っていただきました。



レース委員長の、アルシャド大佐 (Captain Arshad) キャプテンとは、陸軍の階級では大尉なのですが、海軍となると、大佐(艦長との意味もある)となるので、軍隊とはややこしい世界です。

ずっと情熱を傾けてきた。各方面の理解や協力も得て、やっとここまでこぎつけたのでした。

また、アルシャド氏とは、1か月前の広州/アジア大会以来の再会で、この度はIODA、副会長(アジア・アフリカ・オセアニア担当)の選挙に立候補しました。その支持をJODAに依頼する橋渡しを、私に関わった事が縁で、親しみが増して、会話が膨らみました。私とは父兄としてOPを始めた年代も同じで、OP昔話も通じるどころがあり、知己を得た喜びとなりました。アルシャドやマレーシアの人たちは、イスラムなのでお酒は飲みません。私一人だけがビールでした。

### レース前計測 2日目 : 12/27

カーリー夫妻が到着、これで計測業務は順調に動き出した。受け付けは、アン夫人と地元の方が組んで、担当する。ワールドでは、必ず、こうして二人で一緒になってIODAの大会計測を支えています。いつも仲の良いご夫婦です。



検査の入場前には、必ず、大会の計測説明を受ける。検査の手順や意義、海上計測では、どんな項目が検査の対象となるのかまで伝える。ベルギー・チーム、手前にはかなり小さい子がいる。1999年の生まれで11歳?



IODA計測委員長  
カーリー・モリス氏  
(IM/北アイルランド)

アン夫人

計測受付

## 計測用紙

これが、今年の計測フォームです。STATION A:は受付、STATION B:はフォイル。以下:Cはスパー、:Dはハル、:Eはセールと なっていて、各部署にはそれぞれの貼り紙が表示されています。それぞれの部署で、検査を行い、合格ならば、OKの欄に✓を記す。不合格ならば、NOT OK REMARKSの欄に、その理由を書き計測員のサイン、修正後に再検査する。再検査が合格ならば、先ほどの理由の文章に、取り消し線を引いて、サイン、日付を書いてから、初めてOKの欄に✓を記します。そして、その部署のチーフが、最後の欄にサインをすることで合格となり、計測受付へ返却します。

## チャーター艇

レース艇は、チャーター艇の使用が強制で、ワールドの場合は、ヨーロッパ以外の開催地では、ほとんど強制となっている。これはやはりOPの世界がヨーロッパから発達したために、ヨーロッパ中心の考え方が根強いためか。パドルとセール以外は、全てチャーター料金の中に、スパー・フォイル、その他の艀装品も含まれている。ただし、それらは、自分の持ち込み装備と交換してもOKとなっている。 →

IODA WORLD SAILING CHAMPIONSHIP 2010  
Langkawi, Malaysia

COUNTRY - SAIL NUMBER  
[ ]

STATION C: Spars

MAST BOOM SPRIT

OK [ ] [ ] [ ]

NOT OK REMARKS [ ] [ ] [ ]

Measurer Signature  
[ ]

STATION B: Foils

Rudder Daggerboard

OK [ ] [ ]

NOT OK REMARKS [ ] [ ]

Measurer Signature  
[ ]

IODA WORLD SAILING CHAMPIONSHIP 2010  
Langkawi, Malaysia

STATION D: Hull

ISAF NUMBER [ ]

COUNTRY - SAIL NUMBER [ ]

Hull OK [ ]

Weight [ ]

NOT OK REMARKS [ ]

CORRECTOR WEIGHTS [ ]

Measurer Signature  
[ ]

STATISTICS  
Hull manufacturer [ ]

→ ハルは、ファー・イースト(中国製)と、XSP(シンガポール)とが半々で。ランダムに選手に配布されてました。

## 計測証明書とセール計測

ハルはレジストブックに添付されており、スパー・フォイルについては、大会計測でクラスルールに適應している事を承認し、セールについては、「大会前に計測されたものに限る。もし、未計測セールや、計測証明書を提示できない場合は、30ユーロをIODA

に支払うことにより、大会にて(基本)計測ができる。」と、NORに書かれており、計測員にとっては、計測項目を省略できないフルメジャーメントなので、大変な工数のかかる作業となる。私のセール計測チームは3.5日で計60枚程のフルメジャーメントと、十数枚程の大会(簡易)計測を行った。隣の計測テーブルのジャンさんは、計測証明書付きセールの計測を行い、231名のエントリーなので、160枚程 計測した模様だった。

## マレーシアの計測員

ワールドの計測補助員と言うと。普通は大学生であり、たまに高校生の時もあった。しかし、今回は社会人が多かった。MYA(マレーシア・ヨット協会)の海上運営要員が、海上運営が始まる前に、計測要員となり、そのため、ヨットの知識は高かった。いつも、計測の合間に、現地の人達と、肌で触れあう会話を楽しみにしているのだから、今回も楽しめました。

IODA WORLD SAILING CHAMPIONSHIP 2010  
Langkawi, Malaysia

STATION E: Sail

COUNTRY - SAIL NUMBER [ ]

SAIL OK [ ]

NUMBERS OK [ ]

NOT OK REMARKS [ ]

NOT OK REMARKS [ ]

Measurer Signature  
[ ]

STATISTICS  
Sailmaker [ ]

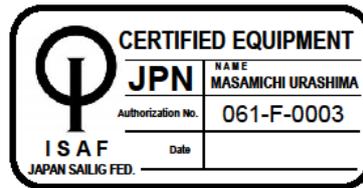
IODA Button number [ ]

## マレーシアの OP 事情

特に、ラ・フィーダと言う学校の先生と話が弾み、仲良くなった。彼女は理科の先生で、ヨットには関係なかったのだが、生徒にOPに乗るものが出て、この世界に、2年前から引きずり込まれた。今、このセンターにいる運営員は、学校の先生が多く、その他には、軍人、警察官などがいて、その所属する組織に関係なく、個人の意思でMYAの活動をしているのだった。マレーシアのOP人口は、400人ほどで、ボルネオ西海岸やマレーシア半島などの全国各地に、20名ほどのOPセーラーがいるクラブ(OPだけでなく、全クラスのヨットが一緒になっている。)がある。それぞれのクラブでは父兄がセーラーの面倒を見ている。それぞれのクラブでレースを開催し各地から参加する。その成績でナショナル・チームが8名選ばれる。(チームレースの練習をするためにも、8名必要。) その中の一人が彼女の教え子だった。8名は、親元を離れ、このセンターで合宿を行う。親は契約書にサインをして預け、会いにはこない。コーチは有給とボランティアから大勢いて、体操の先生は、体力づくりを専門に行う。ワールドの前に、最後の選考があり、「私の教え子は落ちた3名の一人よ。」計測の合間に、先生のそばに来てベタベタしている子がいるので、「あの子がそうか、それで、落ちた後は、5名の選手をサポートしているのか？」と聞くと、「そんな事はしないわ、ただ、そこいらを走り回って、遊んでいるだけよ。」でも私の目は、抗議の受付係りとして座っていたり、結構手伝っている、その女の子を見た。



## 証明書スタンプ



現在、ISAFからは、基本計測のスタンプデザインを共通化しようと、奨励しています。が、各国はなかなか、これに応じておりません。特にOPクラスは、昔からのスタンプのままが多いようです。JSAFはJODA用に左図のデザインを承認しています。左はスペインの同じようなデザイン。左欄は、上から、ESP中は、計測員ライセンス No.で 51番、下は計測の日付、(2010.12.16)

## 計測証明書用のフォームについて

今、Jセール(ポーランド)の売れ行きが好調だ。ポーランド以外の国から購入する場合、①購入国の計測員が計測(日本の場合など) ②オーナーは自国のセールナンバーをポーランドに伝えて貼り、計測されたものを購入。③セール販売業者は、セールナンバーが貼っていないセールを、ナンバー以外の計測項目だけを計測→証明し、ナンバーについては空白(2ページ目)として販売(または卸売)。オーナーは購入時に自国の計測員に、セールナンバーだけを計測。の3パターンがあります。なぜなのか理解に苦しむと思いますが、日本では計測体制が整備されており、①で解決ですが、体制が整備されていない国では、②か③を選ぶより他に方法が無いのです。それらの国の販売業者にとっては、③が最も在庫で貯めておける方法です。③のセールをワールドの計測に持ち込んだ場合は、ナンバーのみフルメジャーメントし、私が証明書の空白ページを埋めます。今回はこの③のケースが非常に多かった。右の写真は②のケース。

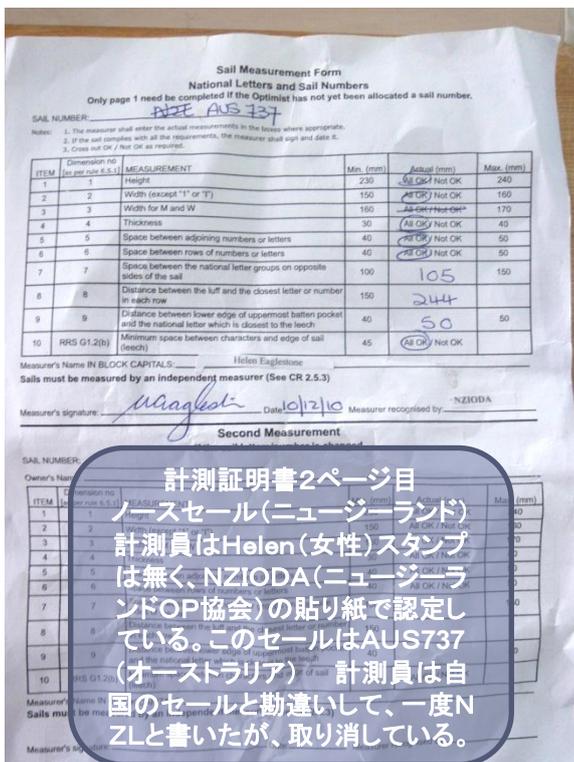
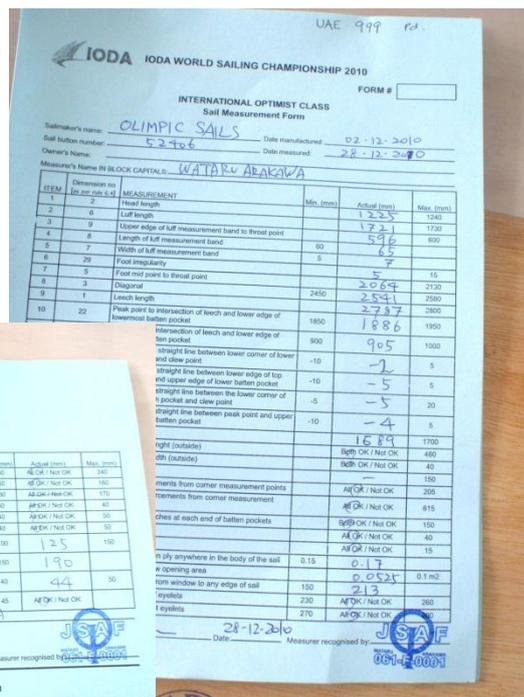
**Jセールの計測証明書。**  
 上の方に「もし、セールナンバーが配分されていない場合は、1ページ目のみを完了する事」と書かれている。計測員はPAJACXKOHOSKI スタンプはポーランド・ヨット協会 このセールはNED2883(オランダ)で、証明書の1ページ目。

ITEM	Dimension (in. per rule 9.4)	MEASUREMENT	Min. perm.	Actual (perm.)	Max. (perm.)
1	2	Head length		11.35	12.00
2	6	Luff length		13.25	17.00
3	9	Upper edge of luff measurement band to throat point		2.95	6.00
4	6	Length of luff measurement band	60	7.0	
5	7	Width of luff measurement band	5	5	
6	5	Foot end point to throat point		4.05	11.00
7					
8					
9					
10					
11					
12					
13					
14					
15					
16					
17					
18					
19					
20					
21					
22					
23					
24	10	Scree width		AB CR / 10.00	15
25	10	Thickness of woven ply anywhere in the body of the sail	0.15	0.16	0.18
26		Trapezoidal window opening area		0.01	0.1 m <sup>2</sup>
27		Closest distance from window to any edge of sail	150	170	
28		Space between luff eyelets	230	AB CR / 10.00	280
29		Space between foot eyelets	270	AB CR / 10.00	350

③のケースでは問題がとなる例があった。MEX(メキシコ)のJセールは2ページ目をメキシコの計測員が計測OK、としたのだが、セールナンバーは正しく貼られていなかったため、再計測となった。あくまで推測だが、メキシコの計測体制では計測員の技量に問題があるのかもしれない。計測証明されたセールで規格外と検出されたのは、これ1件だけだった。

下の写真は、私が計測証明を扱った例です。セールはオリンピックセール(イタリア)。ヘッドラインは大会発行のためアレンジされている。依頼者はUAE999(アラブ首長国連邦)で美しいターバンを巻き、王子のような雰囲気を漂わせていた。

計測員の認定スタンプはJSAF。このデザイン印で60枚程の、計測証明書を発行した。



### 日本チームの到着

26日に到着した日本チームは、27日にはチャーター艇を受け取り、早速、海上のチェックと練習。その時の帰着時に、JPN 3166は、バウのガンネルを損傷、性能には関係ないが、メンタル面でマイナスなので、私に、「計測の前に修理したい。」と言ってきたので、事務局のローレンスさんを紹介して、面倒を見てもらった。昨年のブラジルでも、配布された艇のダガーポート・ケースの-slotが狭すぎたので、私がリオ・テクナに交渉したことがあった。装備の問題解決に、私が運営側だった事は、JODAチームにとっても安心であったと思う。4名はセール計測証明書を持参したので、ジャンさんが計測し、1名は忘れてきたので、私がフルメジャーメントを行った。30ユーロ支払は、もったいないから、来年からは、忘れないようにとの注意をうながす、一つのエピソードとしてほしい。

### ブルガリアのチーム

ブルガリア・チームの4名は、全て同じファミリー・ネームで、父(監督)、母(コーチ)、BUL81(12歳)、BUL8(9歳:2001年10月17日生まれは大会最年少)の内容でした。2枚とも計測証明書を持っておらず、BUL81は合格しましたが、BUL8のセールナンバー位置はルールを完全に無視していました。

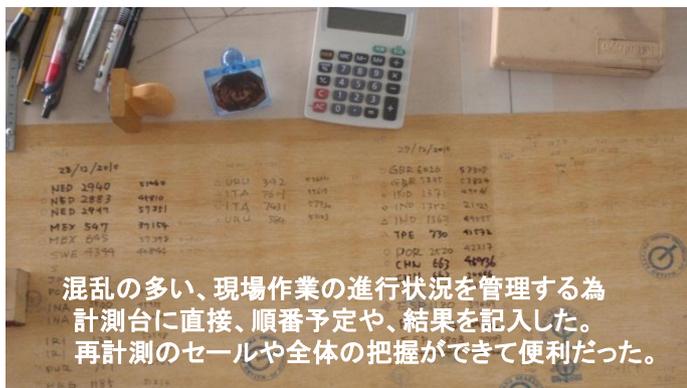


セールは新品のノースセールでしたが、明らかに知識のない方(父?)の貼り方で、説明しても、対処は不可能なので、出場を拒否するわけにもいかず、計測員が最初から貼り直しました。この選手の最終成績は、231艇中の231位、うち、DNFが4つ、DNCは1つでした。ワールドには国外での予選はありません。IODAに加盟する国は、全て参加は可能です。その国のOP協会がOKすれば、技量に関係なく、最高峰のレースに、とにかく出場だけは出来るのです。“来る人拒まず、去る人追わず”の姿勢を貫いてIODAは49年間、この大会を続けてきました。“レースと交流”の目的のために。



### レース前の計測作業は終了 12/29

毎朝8時に計測開始、昼休み1時間、夕方5時ごろ終わる事の繰り返しで、その4日間の最終日は、午後1時に終わった。ホテルと会場とは直線距離で1km位、入り江を回るので1.5km位の道のり、ワゴン車で送迎してくれる。国の印象は開発途上国で若い。マレーシア計測員達も、そこから来るヤング・パワーを感じた。私の子供時代(1950年代)や、そして新幹線が出来るまでは日本も開発途上だった。彼らの元気さ、と計測中の集中力はすごい。サイフルは470セーラーだったが、今はOPの有給コーチとしてセンターに自転車通っている。ただし、ナショナル・コーチは別に2名いて、今回のMASチームには加わっていない。詳しく話を聞いているうちに、組織的にOPを強化する体制が、最近のワールド好成績に結び付いているのかなと思い、「そのせいかMASの成績は最近上がってきたね。」と言うと、「OPは少しは良くなってきているが、他のクラスは、まだ全然ダメなんだ。」とサイフルは答えた。



### レース初日・出艇の直前 12/30

出艇前のあわただしい時に、THA113が「ハルの底を傷付けたので、修理をしたい。」と私を探し、言ってきた。「もう時間が無いので、このまま出て、今日レースが終わってから、修理した方がいい。」とアドバイスした。「サンド・ペーパーだけでも、今、かけてはいけませんか？」と選手のお母さん。



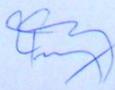
私は「だめです。」と言って、念のため写真を撮った。後でヌーノに写真を見せて説明すると、私の対応を褒めてくれた。「どの程度から、修理交換のフォームが必要か？」との質問には、「この程度の修理ならば、チェックして口頭で許可すればいい。もう少し大きな傷になると、フォームで処理するのがいい。」との返答だった。

## フィニッシュ直後の海上計測

私はここ、しばらく、ワールドの海上計測を体験していないので、是非、海上に出てみたかった。今日のカーリーは、I ODAの重役会議で海上にはでられない。ヌーノ、私、それに、マレーシアの計測員サイフルが海上に出た。計測艇は、思いの外小さくて、3名乗艇がやっとだった。例によって、ジュリーの決めた順位で、フィニッシュした上位艇をピックアップする。1レース目の(1-A)は無事通過、(1-B)で、私が、KOR261をチェックすると、笛が救命胴衣に結ばれていない。サイフルは違反の内容をメモに取る。また、ヌーノも、PER271のカラーバンド違反を見つけた。次の(1-C)でも、MAS 1の笛がライジャケから離れていて、検査に引っかかった。最初のわずかに1レースで、トップクラスの選手が3人も挙げられてビックリ、緒戦で固くなっていたかもしれないが、事実は事実。次の第2レースが間もなく始まるというのに、計測が終わると、ヌーノは、陸上へとボートを飛ばす。レースオフィスへ入るなり、抗議書を書き始めた。次の海上チェックまでに、3件の抗議書を書かねばならないので、かなり焦っている。私は、今年のブラジルワールド及び今年のマレーシアワールドのNOR/SIにPFP(5点加点ペナルティー)の記述が無い事を不審に思っており、今回、質問しようと思っていたので尋ねると、「あれ(PFP)は、ISAFから、やめるように指導を受けたので、今は、全ての違反についてプロテストしなければいけない。」と迷惑顔で言った。私は、「これは計測員にとって(忙しくなるために)えらい事になったぞ。」と思ったが、一方では「RRSの精神から言えば当然の結果だ。」とも考えた。昔、JODAがPFPをNOR/SIに導入した時に、周東さんが、「PFPシステムは、ジュリーの遵法の信義に反するので、良くない。」との意味を述べられた事を思い出した。また、ヌーノは何故、1日の3レースを終了してから、陸上に帰り、まとめて抗議書を書かないのか不思議に思ったが、逆に、もし、3レースで9件もの抗議が必要ならば、抗議締切時間までにとっても処理できないので、頭の中に状況が残っているうちに書き上げたいと思ったのだろう。もしかして、過去に、これに関する、苦い経験があったのかもしれない。第2レースでは、さらにGER 12813のパドルにラニヤードがついておらず。再び、陸上に戻り抗議書を書いた。下の表は、公式掲示された、ジュリー裁定の要約です。例えば、MAS 1の裁定は、“第1レースの得点に8点を加点する”罰則。適用されるルールは、①R



IODA WORLD SAILING CHAMPIONSHIP 2010 LANGKAWI, MALAYSIA 28 DEC 2010 - 08 JAN 2011							
SCHEDULE OF HEARINGS AND SUMMARY OF DECISIONS							
CASE NUMBER	RACE	FLEET	PROTESTOR	PROTESTEE	WITNESS	DECISION	RULES APPLICABLE
1	1	OP	IODA Technical Committee Representative	MAS 1	Measurer	Add 8 points to her points in Race 1	RRS 61.1 (b), 61.3, SI 22.1, 16.2, CR 4.2 (a)
2	1	OP	IODA Technical Committee Representative	PER 271	Measurer	Add 24 points to her points in Race 1	RRS 63.3 (b), 61.1 (a), SI 22.1, 16.2, CR 6.6.3.1
3	1	OP	IODA Technical Committee Representative	KOR 261		Add 8 points to her points in Race 1	RRS 63.3 (b), 61.1 (b), 61.3, SI 22.1, 16.2, CR 4.2 (a)
4	2	OP	IODA Technical Committee Representative	GER 12813	Measurer	Add 8 points to her points in Race 2	RRS 61.1 (a), 61.3, SI 22.1, 16.2, CR 4.3 (c)
5	1	OP	PER 304	GRE 1231		Protest Invalid	RRS 61.1 (a), SI 18.1

JURY CHAIRMAN : MOHAMED AZZOUJ      SIGNED :       DATE : 31.12.2010

RS 61.1 (b), 「抗議しようとするレース委員会は……抗議締切時間までにその艇に伝えなければならない。」②61.3, 「抗議締切時間」③SI22.1, 「各レースの10位までは、フィニッシュ後、計測艇に近づかなければならない。検査の前に、艇の調整をしてはいけない。」④16.2, 「クラスルール違反には、ジュリーの裁量により、失格より軽いペナルティを科す事がある。(DPI)」⑤クラスルール4.2(a)「……笛は救命胴衣に、しっかりと取り付けられていなければならない。」と、合計5つものルールを書き連ねています。ちなみに、過去のPFPの罰則では、笛は5点加点でしたが、DPIのジュリー



アジェー (IJ・インド) テオ (IJ・シンガポール)

裁定は8点と、重くなり、逆に、カラーバンドの場合は、これまで失格でしたが、DPIを採用したおかげで、24点と軽くなりました。また、KOR261は審問に来なかったようで、適用規則がもう一つ増え、RRS63.3(b)「・・・当事者が出席しなくとも、抗議の、判決を行うことができる。・・・」が追加されています。先の、広州／アジア大会でも、同じDPI方式が採用されており、PFPは過去のものになりました。しかし、計測員の実務から言えば、負担は大きく増え、ヌーノはこの夜、4件の審問に立ち合いました。

### ダガーボードの(ロープ)ハンドルについて

光／全日本のレース前計測で、ダガーボードの、禁止されているハンドルの解釈について、ボート・パークを回って、全艇に通達をして周知を図った事がありました。選手・コーチからは、「どの太さまでが、ルール上のラニヤードで、どこからが禁止されているロープ・ハンドルに当たるのか？」と質問されました。この分岐点について、ヌーノ氏に質問したところ、「そのロープの使用目的が、ハンドルであればNO、ハルとの固定であればOK。」との回答でした。私は具体的に「ロープ(ラニヤード)の直径は何ミリか？」と尋ねると、「それは常識的な判断でいい。」との事でした。この件については、私が光／全日本でした説明と全く同じなのでホッとしました。



### テクニカル・ワークショップ

毎年、クラスルールの改訂と、計測関連のアナウンス、また、会員からの意見・提案を吸収する場として、開催され、いつも満席となるのだが、今年は、開催の午後6時に、スコールが降っており、傘を持っている人がいなかった事を差し引いても、出席率は非常に低調で、ウイナー、ファーイースト、XSP、オプティパーツ、オリンピックセール、等の業者、プロのコーチ、白人系の人達で、20数名程度、後ろはがら空きだった。特に、計測として大切な会議に、アジア系の一般者が皆無だったのが残念であり、寂しかった。クラスルールでは、艀装 3.2.6.1(d)の電子機器に、“主催者から供給される。大会トラッキング(GPS)を除く”と、“携帯電話”は許されない項目として追加されるのが、主な改訂となる。また、計測知識普及を重要視して、計測講習会の開催が予定される。

#### Technical Workshop Agenda

- クラスルール改訂の概要
- 大会におけるセール計測の概要
- 計測講習会
- 建造所の訪問
- チャーター艇の契約
- その他

### レース 運営 について

RC信号艇は、ハーバーの2km沖合にアンカリングし、大会期間中、停泊した。コースはここを起点として、60° から 85° までよく振れる風に合わせてマークを打ちかえた。1マークまでの距離は、第1レースで15分ちょうどだった。波はなく、水深は8m位で、潮はあるが、湖のようだった。



Race Committee signals vessel



毎朝9時にコーチス・ミーティングが行われる。スタッフは左から、フェンダ、モハメッド(IJ)、アルシャド、ルイス(IODA)、マリナ(同)

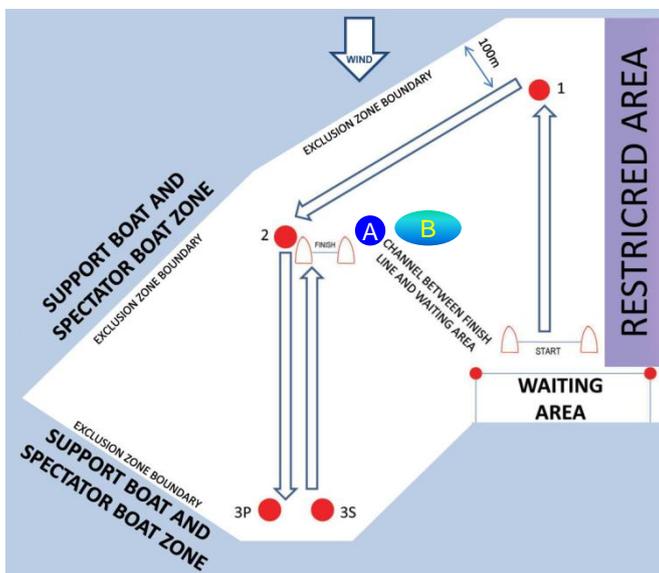
帆走指示書は、昨年より変化があったのは、①カメラと電子機器(SI 2.報道カメラ、トラッキングGPの搭載を、主催者に要求される事がある。)②選手の肖像権(SI 31.)は、主催者、IODAとスポンサーにあり。(アジア大会でも同じ記載だった。)③コーチはVHF無線を携帯するよう奨励する(SI 24.4)の3か所です。また、添付3:レース日程表には、これまでは

日付が記されて、日程が遅れた場合は、その日の最終にAP-A旗を掲げていたが、今年からは日付がなくなり、1日3レースまで(SI 8.2)なので、2レース以下の場合にAP-A旗を掲げた。(例:12月31日の第5レース終了後に掲揚)



スタート・ラインとウェイティング・エリアとの間隔

12.31. 11:34



### 計測艇 と コーチボートの 位置

左図の A が海上計測艇、B がコーチ艇の、フィニッシュ時の定位置です。コーチ艇はアンカリングして待機、フィニッシュしたレース艇は、必ず計測艇の近くを通らないと、コーチ艇に近づけないシステムです。また、次のスタートに戻るためにも、最短コースとなり、レース中の艇を妨害する事ありません。

### IODAレガッタ委員会の 役割

普通は、レース委員長がレース運営のトップなのですが、大きな国際大会の場合、組織の本部から派遣された代表が監督します。アジア大会の場合は、ISAFからテクニカルデリゲート(TD)が派遣され、今回はIODAの、レガッタ委員長ルイス・オルマチャ(スペイン・IJ/IRO)が、アルシャド・レース委員長の後見人となり、また、同委員会メンバーのマリナ(ギリシャ・IRO)が、マレーシア・レース委員会の運営バック・アップに奔走しました。SIの24.(オフィシャル・ボート欄)にはIODA旗を掲げる艇には触れておりません。これは開催地の運営がマレーシア人なので、あえて支援が必要だったのか、それとも、ヨーロッパのワールドでも同じなのかは



IODA艇

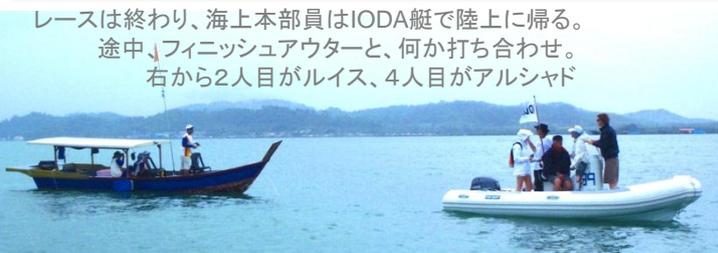
私には、よくわからないので、次回に調べてみます。

### マレーシア・レース委員会

MYA(マレーシア・ヨット協会)の実力は評価できるものだった。計測員のラ・フィードはフィニッシュの記録係、シャオフイはスタート・アウトで活躍した。ただ、アルシャドはパキスタンなので、レース委員長と部下との呼吸は、阿吽とまではいかなかったようだ。右の写真は、2マークと、フィニッシュRC艇との位置関係を示す。2マークとフィニッシュ・アウトまでの距離は30m位でいいが、フィニッシュライン幅は20m位で、やや短いと思った。第3レースは風が振れ、マークを新たに打ちかえた。新たなフィニッシュラインは、大幅にコース寄りとなってしまったため、レース艇は避けるようにRC艇のスレスレを通過する。アルシャドに忠告すると、「教えてくれて、ありがとう。」と言い、翌日の第4レースからは2マークとの位置関係も戻り、フィニッシュラインも30mと良くなった。



第1R JPN3164の2マーク回航 12.30. 12:40



レースは終わり、海上本部員はIODA艇で陸上に帰る。途中、フィニッシュアウトと、何か打ち合わせ。右から2人目がルイス、4人目がアルシャド



一人でIODA艇を駆使用するマリナ(IODA・RC)



手前のPERとMEXは、OCSでこの後ラウンド・エンドする、ESPはジャスト・スタートを切る。

スタート時には、アウトに乗り移り、スリットをヘルプするマリナ。



フィニッシュした選手たちは、計測艇を、横目にして通り過ぎる。



### 海上計測 2日目 12/31

この日は、ヌーノは乗らず、カーリーと、ジャハニ(IODA副会長 フィンランド)が乗る。ジャハニは、スタートやフィニッシュを、IODA用に、をビデオに収めるのが目的だった。第4レースは何事もなく、下位のフィニッシュした艇を眺めていると、マストカラーバンドとセールラフバンドとに、差がある艇を発見、呼び止めた。SIには「トップ10までの艇は、計測艇に近づかなければならない・・・。」と書いてあるので、この艇は、抗議の対象とならな

いが、嚴重注意し、2回目からは抗議すると警告した。選手はコーチの所に、大急ぎで行き、縛り直してもらった。彼は、私が計測証明した、ターバン少年だった。



12.31 12:31

## 海上計測 3日目 1/01

海上計測を始める前に、選手に「Good sailing !」と言って話しかけると、たいていは、褒められて嬉しそうな顔をする。

このワールドは、計測の順位に当たる、アジアの選手の上位が非常に多い。ひと頃、猛威を振った中国勢は、今は少し元気がない。アジア大会が終わったせいもあるのだろうか。

OPは、特に、強化結果が成績に表れ、世代交代が激しいのも特徴だ。タイ、マレーシア、シンガポールの3国が、隣同士の国でもあり、相乗効果で調子を上げている。その中に岡田奎樹(JPN3210・銅メダル)も、ちよくちよくやってくる。「えーっ、またかよー。」とぼやきながらも、そんなに悪い気はしていないみたい。バタバタした計測中に、日本語が混ざる事がなぜか、かゆいような気がする。チェックも、3日目ともなると、何回も慣れた選手と、我々のお互いに余裕が生まれる。タイ・チームは陸上で私とすれ違う時に、両手を合わせてタイ語の挨拶をしてくる。そこで、タイの艇が計測を受ける時に、私は、両手を合わせて、タイ式のお辞儀をしてから、話しかけた。すると、これは非常に受けた。選手は、うれしくてたまらない様子だった。ナパッカオ・プーンパット(THA112・金メダル)は非常に優秀な選手で、広州/アジア大会でも金、



第6R フィニッシュ後のJPN3107 1.01. 12:06



第7R トップ・フィニッシュ THA112 13:00:21



第7R 29秒遅れ 3位の JPN3210 13:00:50

昨年のブラジルWorldでは4位だった。今日の第7レースで1位。第8レースは1位でフィニッシュに近づくのを、私は見ていた。アウターRC艇の近くへポートで近づき、フィニッシュ・ライン寸前で後ろのESP1180を抑えるためタック、そこへポートでアウターRC艇ぎりぎりまでフィニッシュに迫っていた小泉選手(JPN3122)に気づき、タックが完了していなかったのが、またタックしてポートになり、スピードが落ちた所にJPN3122が割り込み、ギリギリで私は「JPN3122がトップ・フィニッシュした。」と言ったが、ヌーノは同時にスターボで、別の所でフィニッシュをした、NED2883がトップだと言った。

それでこの時には、1位を計測する割り当てだったのだが、1位のJPNではなく、NEDをチェックした。JPN3122へは、

THA112から抗議(証言艇はNED2883と、ESP1180)が出されたが、審問の結果、順位はくつがえらなかった。海上計測をしていると、このような重大シーンも、目撃する事ができるのです。

第7レースでは、ダガーボードがハルに結ばれておらず、違反を取られた、POL1451の計測チェック状況を、動画に撮ったので、紹介します。 <http://arakawa-arakawa.blogspot.com/>

第8レースでは、①セールとブームの間隔、②カラーバンド、③ダガーボードと、一度に3件も違反した艇(BUL 81)がありました。これにて、3日間、8レース消化し、日本は参加 57か国中、10位の国別成績で、フリート・レースの前半戦を終えました。



第8レースでチェックを受けるブルガリア81



広州/アジア大会で海上計測を受ける THA112 11.20. 13:53



**フォームの種類**

- ①リタイア、回転報告フォーム
- ②プロテスト・フォーム
- ③RC/ジュリーへの  
リクエスト・フォーム

**プロテスト・フォーム**

日本人が、一番勉強しなければならないのが、フォームの書き方。どこの国も、とても熱心に書き、また、重要性の認識度も高い。

PROTEST FORM – also for requests for redress and reopening

Fill in and tick as appropriate

1. EVENT *Optimist 2011* Organizing authority *MYS* Date *11/2011* Race no. *9*

2. TYPE OF HEARING  
 Protest by boat against boat  Request for redress by boat or race committee   
 Protest by race committee against boat  Consideration of redress by protest committee   
 Protest by protest committee against boat  Request by boat or race committee to reopen hearing   
 Consideration of reopening by protest committee

3. BOAT PROTESTING, OR REQUESTING REDRESS OR REOPENING  
 Class \_\_\_\_\_ Sail no. \_\_\_\_\_ Boat's name \_\_\_\_\_  
 Represented by \_\_\_\_\_ Tel., e-mail \_\_\_\_\_

4. BOAT(S) PROTESTED OR BEING CONSIDERED FOR REDRESS  
 Class *Optimist* Sail no. *0181* Boat's name \_\_\_\_\_

5. INCIDENT  
 Time and place of incident *Finishing line*  
 Rules alleged to have been broken *CR-6.3.4* Witnesses *MEASUREMENT EQUIVALENT*  
*CR-2.3.1*

6. INFORMING PROTESTEE How did you inform the protestee of your intention to protest?  
 By hailing  When? \_\_\_\_\_ Word(s) used \_\_\_\_\_  
 By displaying a red flag  When? \_\_\_\_\_  
 By informing her in some other way  Give details *explaining CR-6.3.4 AND INFORMING SINIA THAT PROTEST WOULD BE LEGAL*

7. DESCRIPTION OF INCIDENT (use another sheet if necessary)  
 Diagram: one square = hull length; show positions of boats, wind and current directions, marks.

*1st line from mast was more than 20m.*  
*Sail band was overlapping top band on the mast more than 50cm*  
*Daggerboard was not securely attached to the hull.*

**③ 装備の交換 リクエスト**

ラダー・ピントルが消失、交換を 求める

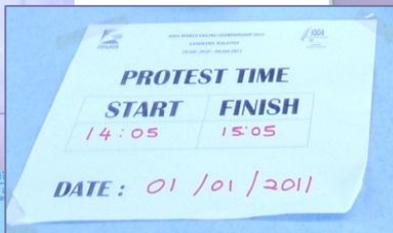
**② プロテスト・フォーム**

ブルガリア 81 に対し、ヌーノが書いたもの。項目の 6. では、どのようにして、艇に伝えたかが、詳しく書かれている。

(\*英文はPDF画像を拡大すると細部を見る事ができます。)

**③ 救済のリクエスト**

SLO 298 が、OCSを取られたために要求、図解の表現がいい。(結局、救済は実現せず。)



コーチに聞きながら、抗議書を書く SIN の選手

公示された文書を読む、コーチと選手、このスタイルの掲示板は、日本が発祥とか。



Request to the Race Committee / Jury

Change of Sail Number Class: *OPTIMIST*  
 Scoring Inquiry Sail Number: *NOR 3662*  
 Other Request Name: *HAVARD AKER*

Scoring Only: Race Number: *6C*  
 Recorded Finishing Position: \_\_\_\_\_  
 Actual Finishing Position: \_\_\_\_\_

Request: *CHANGE OF EQUIPMENT: CHARTER RUDDER BRAKE DOWN. NEW UNMEASURED FAR EAST RUDDER BORROWED FROM SWEDISH TEAM AT SEA. NEED TO MEASURE THIS NEW RUDDER. TALKED TO 100A MEASURER ON SHORE AND CLEARED THAT NEW RUDDER CAN BE MEASURED AFTER FINISHING RACING FOR THE DAY.*  
*KEAGERT Team leader Norway*

Decision Race Committee / Jury: *PINTLE MISSING. PIN UNFIXABLE. REPLACED WITH NEW RUDDER MEASURED.*  
*Carl Olson*

Date: *1.1.11*

Signature Helmsman: \_\_\_\_\_

Request to the Race Committee / Jury

Other Request Class: *OPTIMIST*  
 Sail Number: *SLO 298*  
 Name: *Soni Visicaj*

Scoring Only: Race Number: *2*  
 Recorded Finishing Position: *2*  
 Actual Finishing Position: *OCS*

Request: *REQUEST FOR REDRESS*  
*I had very bad start, so it is impossible that I was over the line. I had to do many tacks to get a clean start.*  
*15 sec. to start 0 sec. to start*

*SLO 298*

Decision Race Committee / Jury: *SLO 298 was not OCS.*  
*ann L PRB*  
*30/12/10*

Date: \_\_\_\_\_  
 Signature Helmsman: \_\_\_\_\_

INFORMATION FROM THE JURY TO THE COMPETITORS

- 1. RULE 42**  
Although there are usually two judges in each jury boat, a single judge will penalize a boat when satisfied that she has broken rule 42.
- The following points may help you understand the application of rule 42.
- IODA rule 42 interpretations 2005
  - When a boat's second or later rule 42 penalty in the regatta is signalled in a race that is subsequently postponed, recalled or abandoned, the boat may compete in the restarted race. However, for each boat, every rule 42 penalty counts in the total number of such penalties.
  - Although judges will signal a rule 42 penalty as soon as possible, this might be after the boat has crossed the finishing line. In the case of a boat's first rule 42 penalty the boat must take the penalty, return to the course side of the finishing line and then finish.
- If a boat is penalized, the competitor may ask the judges for an explanation after the completion of the race. This can be done by talking to the judges on the water between races, on shore at any time or by asking the Jury Office to arrange a meeting with the judges.
- There is no requirement to complete an acknowledgement form for penalty tangs taken under rule P2.1. However, a form is required to acknowledge retirement under rule P2.2 and P2.3.
- 2. SCORING ENQUIRIES**  
To request correction of an alleged error in posted races or series results including OCS, a competitor shall complete a scoring enquiry form available at the Race Office. The Race Committee will go through their records and if a mistake is found they will restate the boat. If the competitor is not satisfied with the Race Committee's answer he/she may choose to request redress. In that case the Scoring Enquiry will automatically become a request for redress which should be lodged immediately with the Jury Secretary.
- 3. REQUESTS FOR REDRESS FOR ALLEGED RACE COMMITTEE ERROR IN SCORING A BOAT OCS OR BFD**  
For a boat to be given redress after being scored OCS or BFD, conclusive evidence must be presented to the Jury that the Race Committee has made an error. Even video evidence is rarely conclusive. In the absence of conclusive evidence to the contrary the Jury will uphold the Race Committee's decision.
- Evidence of the relative positions of two boats that are scored differently is not conclusive evidence that either boat started properly.
- 4. ON THE WATER**  
Sailing is essentially a self-policing sport. The competitors are expected to take a penalty promptly when appropriate. The primary responsibility for protesting for breaches of the rules is with the competitors, not the Jury. However, in addition to taking action in accordance with Appendix F, the Jury will observe racing for breaches of other rules. To encourage boats to take the appropriate penalties, if a member of the jury sees a boat breaking a rule they may make a call to the sail number which will be noted. This signal means that one or more boats should take a penalty under rule 44.1. If the appropriate penalty is not taken the Jury may protest one or more boats.
- Additionally, the Jury will protest if they observe an apparent breach of good sportsmanship (rule 2). Examples of such breaches are:
- reckless sailing – sailing likely to result in damage or injury

ジュリーから 選手へ お知らせ

- apparent deliberate breaches of rules
  - intimidating other boats – often evidenced by unnecessary shouting or foul language
  - failing to take a penalty after knowingly touching a mark
  - leery tactics in fleet racing – sailing to benefit another boat to the detriment of your own position
- 5. RULE 69**  
Any form of cheating, including not telling the truth in a hearing, is considered to be a breach of sportsmanship which may result in a hearing under rule 69 and a heavy penalty.
- 6. VIDEO EVIDENCE**  
If a party to a hearing wish to bring video evidence it is their responsibility to provide the equipment required to view the video.
- 7. FAILURE TO ATTEND A HEARING**  
Competitors should be aware that the Jury may proceed with a hearing (under rule 63.3(b)) in the absence of one of the parties and this will not be grounds for reopening unless the Jury is satisfied that the competitor made every reasonable effort to find out the time of the hearing and attend.
- Competitors are reminded that on the last racing day prior to the team racing events, it is the intention of the Jury to hear all protests on that day, including any request for reopening unless the Jury is satisfied to monitor the Official Notice Board until all hearings are concluded for the day.  
See Sailing Instructions
- 8. ACKNOWLEDGEMENT OF PENALTIES AND RETIREMENT**  
Competitors that retire from a race are required to notify the race committee as soon as possible and complete a retirement form ashore. Forms are available at the regatta office.  
See Sailing Instructions.
- Competitors that take a penalty under rule 44 are required to complete a penalty acknowledgement form ashore. Forms are available at the regatta office.  
See Sailing Instructions.
- 9. JURY CHAIRMAN**  
Competitors, team leaders and coaches may discuss procedure and policy with the jury chairman. He/she can be contacted through the Race Office.
- The International Jury  
Date 29/12/10  
Mohamed AZZOUQ

プロテスト委員会

- 委員長 : Mohamed Azzoug (IJ) アルジェリア
- 委員 : Ajay Balram (CO/IJ/IU) インド \*
- Ilker Bayinder (IJ/IRO/RMSC/WSC) トルコ \*
- Chu Ng Say (IJ) マレーシア
- Teo Wee Lee (IJ) シンガポール
- Chris Atkins (CO/EC/IJ/IU/OLC/WYST) イギリス
- John Bullot (IJ) ニュージーランド
- Angelo Buscemi (IJ/IU) USA
- Takao Otani (CO/EC/IJ) 日本

(\*印は、IODAレガッタ委員会にも所属しています。)



アジェー(IND) ジョン(NZL) チュー(MAS) イルカー(TUR)

左は、ジュリーから、この大会のガイダンスが公式掲示されたものです。

- 1.規則42。では、“ペナルティーを受けた選手は、レース後、いつでも、ジャッジに尋ねれば、レースを説明し、話し合います。”とある。
- 2.得点の間合せ。では、“OCSを含む、得点に納得できない選手は、問い合わせフォームを利用できる。”
- 3.OCS/BFDのレース委員会の間違い

に対する、救済の要求。では、その手続きと、内容について書かれている。

- 4.オンザ・ウォーター。海上での規則の適応について、詳しく説明しています。
- 5.規則69。“審問で欺いたり(真実を言わない事も)すれば、スポーツマンシップ違反が考慮され、審問の上、重罰(69条)が科せられる。”
- 6.ビデオの証拠。
- 7.審問に欠席した場合。
- 8.リタイアと回転ペナルティーの報告。
- 9.プロテスト委員長。“選手、監督、コーチは、ジュリーの手順や方針について、プロテスト委員長と話し合う事ができます。”などと書かれていて、かなり丁寧な対応をしている。



デービッド(IODA副会長) ピーター(IODA会長)

右は、42条違反艇の掲示、JPNの3107・3210の2艇は、2Rの第1レグで、42. 2(c)ウーチングを2回行った。ペナルティは2回転を完了した。ジャッジは、モハメッド(アルジェリア)とクリス(イギリス)との内容が記されている。

RRS 42 INFRINGEMENTS

RRS42 違反

Boat	Class	Regatta	Penalty	Notes
JPN-3107	42.2(c)	Wu-Ching	2	2R Leg 1
JPN-3210	42.2(c)	Wu-Ching	2	2R Leg 1



私は、チームレースの前に帰国した。個人戦、チーム戦共に、タイが優勝。個戦の順位は、1.タイ、2.マレーシア、3.日本、4.マレーシア、5.ドイツ、とアジア勢が圧倒。6.タイ、7-8位 シンガポール、9.オランダ領アンティル、10.タイ。とタイはトップ10に3名も入った。こんな結果は、今まで誰が想像したであろうか？新しい時代に入ったのか、それとも一過性のものなのかは、今後の展開が証明する。サン・テグジュペリは書いた。「地球にすんでいる20億(1940年代)の人が大きな集会でもするように、もし、心もち列をつめて立ったら、長さ20マイル、幅20マイルの広場に、楽に入ります。太平洋の、どんな小さな島にでも、人間全体が、積み重なっていられるはずです。」ここランカウィ島は、テグジジェペリの思い描いたような島。小さな広場に、世界からの231艇がぎっしりと並び、毎朝、鳩のようにレース海面に飛び立っていった。どの選手権大会よりも、ワールドはインパクトが強い。より広い地域から、より高く、より速く、より強く。子供と大人が一緒になって、夢中になる。IODAの目的、「若い人たちへのレースの提供 と メンバー国の間での交流。」は、年に一度花咲く季節が訪れる。まるで桜の開花のように…。ラ・フィーダは言った。「日本のSAKURAが見たい。」私は、「貴方が新婚旅行で日本に訪れた時には、私が桜の案内をしましょう。」こんな会話が生まれる事も、OP活動するお蔭です。最後に、こんな私を、何度も海外に派遣して、OP関係の役員として育ててくれた、JODAに心からお礼申し上げます。

