

## 第 7 章 IRB 競技規則

## 7. IRB 競技

IRB 競技の目的：

- ・ IRB ドライバーとクルーの技量を向上すること（以下、あわせて「乗組員」という），
- ・ ライフセービングにおけるパトロール業務および競技双方における安全パフォーマンスの最適化および信頼性を得るために、IRB とモーターを正確な配備および整備を乗組員に促すこと，
- ・ 乗組員によるレスキュー技術および能力を実演すること，
- ・ IRB 技術と操作力について議論し、IRB 技術と操作力を向上させるため、乗組員同士の団結を促進させること，
- ・ シミュレーテッドレスキューシナリオにおいて乗組員や溺者役の安全意識技術を促進させること。

### 7.1 免責事項

IRB 競技に参加する全ての参加者は以下を理解し、同意すること。

- a) ILS 及び／または ILS メンバー団体（日本の場合 JLA）は、IRB 競技に参加する選手から発せられる全ての請求行為から免除される。ILS 及び／または ILS メンバー団体による請求行為、ILS や ILS メンバー団体認定競技会や認定活動から生じた請求行為、関連した請求行為は別である。
- b) ILS 及び／または ILS メンバー団体による請求行為、ILS や ILS メンバー団体認定競技会や認定活動の結果として生じた請求行為、それに関連して生じた請求行為（競技規則に則って実施されているのかそうでないかということになるが）については、ILS 及び／または ILS メンバー団体は法律の許す範囲で免責され続ける。
- c) a ),b ) における請求行為には、行為、訴訟、プロセス（手順）、主張、要求、損害、ペナルティ（罰則行為）、損失、費用を含む。ただし、ILS 及び／または ILS メンバー団体の適切な保険ポリシーや規約、規則下で請求行為を発する権利のある人物による行為、訴訟等について出される請求行為は含まない。

- d) この競技規則に記載されている規則は、安全性を確立し公正なシステムあるいはフレームワークを確実にする目的で作成されている。ライフセービング競技はこの規則により規定され実施されるべきである。

## 7.2 一般条件

IRB 競技特有の規則や進行に加えて、「4.1 オーシャン競技の一般規則（特に、a),b ),e )～j ))」と同様に、チームマネージャーと選手は下記の一般条件を熟知しておく責任がある。

### 7.2.1 必須安全事項

- a) **警告**：IRB 競技は本質的に危険を伴う競技である。IRB 競技に出場する競技者は、自らがレース中に、脚、脊椎、首の損傷に限らず、身体運動、IRB との接触、気温、天候と海況や溺水による危険があることを理解していなければならない。さらに、怪我あるいは死亡する事故が起こりうる、またはしばしば起こることを理解していなければならない。IRB 競技に出場する競技者は全員、これらの危険性を認識及び理解し、IRB 競技のもつ本質的な危険性を前提とし、容認すること。
- b) チーフレフリーはレース開始前とレース遂行中、海況及び各種関連条件を納得していなければならない。進行の補助には、ILS イベント安全ガイド (ILS event safety guide) が使用されうる。チーフレフリーは、セーフティブリーフィング時に詳細を確定しなければならない (7.2.2 に記載)。
- c) **安全手順**：コースジャッジは全ての運転、動作、安全手順及び技術を監視する。これらの動作及び技術が安全でない、危険または規則に反していると判断した場合、コースジャッジは問題のある競技者（たち）を即座に失格、もしくは安全違反を発令する権利がある。さらなる罰則、または規律委員会への付託も勧告されうる。
- d) **器材の安全**：スクルーティニアとジャッジは、全ての器材がどのように競技中に使用されているかを監視し、競技中のいかなる時も、安全でないあるいは危険な器材の修理や代用品を要求する権利を与えられている。
- e) **ヘルメット**：認可された (EN1388 または同等の) 水上ヘルメットの着用は、全ての種目においてドライバー、クルー、溺者役に義務付けられている。IRB の

溺者役は練習中も競技中もヘルメットを着用しなければならない。ヘルメットの下にキャップを着用することは義務付けられていない。「2.10.1 スイムキャップとヘルメット」、または「8 器材の規格」も確認すること。

- f) **PFD (Personal Flotation Devices)** : 認可された PFD (ISO12402.5 PFD- レベル 50 または同等のもの) の着用は、練習中も競技中もドライバー、クルー、溺者役に義務付けられている。目立つベストを PFD の下に着用することは義務付けられていない。「2.10.3 ライフジャケットと PFD」、または「8 器材の規格」も確認すること。
- g) サインやバナーは、50 m の緩衝地帯を設け、競技エリアの両側に表示する。これらは IRB の練習を示す時に使用されるサインと同様のものであることもあります、サインまたはバナーは最小でも 1 m × 1 m なければならない。バナーに表記される文字は英語、もしくは主催国の公用言語でなければならない。

例：

**注意！近づくな！訓練中！ (CAUTION - KEEP CLEAR - POWER RESCUE BOAT TRAINING)**

または

**注意！近づくな！ (CAUTION- KEEP CLEAR)**

または

**IRB - レスキュー競技 (INFLATABLE RESCUE BOAT - RESCUE EVENTS)**

- h) IRB 競技に出場する競技者は ILS のドラッグポリシーとドーピング・コントロールに想起される。IRB ドライバーは現地国／州／省を意識しなければならない。たとえばアルコールや薬物に関連する法律を遵守しなければならない。ドライバーは、現地の法律を破っていないことを証明するために地方自治体、または ILS の検査を受けることがある。すべての競技者は薬物検査の被験者になりうる。

## 7.2.2 競技前安全説明

IRB 競技が始まる前に、オフィシャル、監督、そしてチームマネージャーに対して同時に安全説明が行われなければならない。

下記の事項が含まれる：

- a) 全ての競技者によって順守されなければならない安全手順の説明
- b) 溺者役のケアと水温の表示
- c) 競技中の緊急時及び応急処置の場所の確認
- d) 競技中の波と天候条件の予報と固有の危険
- e) 安全とレスキュープランと不測の事態に対する移転計画
- f) 注意は、「2.3 競技会の安全」に表記されている

### 7.2.3 安全性及び技術的違反

安全な運転・クルーワーク・溺者役の実践が重要視される。すべての競技者は、それぞれの種目において、安全かつコントロールされたスピード、マナーにて競わねばならず、それに違反するものは、直ちに競技資格を剥奪され、さらに／もしくは安全違反として、さらなるペナルティも考慮される。

- a) チーフレフリーもしくはデビュティーチーフレフリーは、安全性に欠けた行為に及んだ競技者に対して、安全性違反認定を下すことができる。この違反認定を受けた競技者及びその競技者が所属するチーム（例：乗組員・溺者役）は、違反を犯した種目において、直ちに失格となる。また、チーフレフリーは、（強制ではないが）最初の安全性違反にイエローカードを提示し、その種目の失格を通告することもできる。
- b) どの競技においても、2つ以上の安全性違反認定を受けた競技者は、競技会全ての競技資格を剥奪される。また、チーフレフリーは、（強制ではないが）2つめの安全性違反にレッドカードを提示し、その競技会からの競技資格剥奪を命ずることもできる。
- c) 安全性違反となったチームは、その種目において、どのようなポイントを有していたとしても、零点とされる。
- d) 技術的違反とは、チームがその種目における安全性や棄権に関わるものではなく、規則違反をすることによって、失格となることをいう。このような技術的な失格は、その競技会における他の種目に関してそのチームの参加に影響を及ぼさない。
- e) 技術的違反が決勝で起きた場合、該当チームはその大会要項に詳細が記載されている通りのポイント配分を受ける。

IRB 競技会における安全面及び技術的失格は、この章の最後に記載されている。チーフレフリーもしくはデピュティーチーフレフリーは、それぞれの予選・ラウンド・決勝の直後に、失格をチームマネージャーに報告する。

#### 7.2.4 競技者の条件

ILS の IRB 競技に出場する競技者は、大会が開催される年に 16 歳以上でなければならない。あるいは、ILS 認定団体が定める年齢が 16 歳以上であればその年齢以上である必要がある。また、競技に出場することを ILS 認定団体に認められていなければならない。加えて以下の条件がある。

- a) ドライバー：大会が開催される年に 18 歳以上であること。あるいは、ILS 認定団体が定める年齢が 18 歳以上であればその年齢以上である必要がある。また、ILS 認定団体のドライバー資格または法令で定められた運転免許を含むそれに相当する資格を取得していること。ライフセービング団体が認める熟練したドライバーであること。
- b) クルー：ILS 認定団体によるクルー資格またはそれに相当する資格を取得していること。熟練したクルーであること。
- c) 溺者役：ILS 認定団体によるライフセーバーの資格やそれに相応する資格を取得していること。熟練した溺者役であること。
- d) ハンドラー：競技が開催される日において、以下のことが求められる：
  - ・ ILS 認定団体によるライフセーバーの資格やそれに相応する資格を取得していること — 熟練したハンドラーであること,
  - ・ 同じクラブメンバーであり、選手登録をしていること — ただし、チーフレフリーが認めた場合、他クラブメンバーがハンドラーを行うことも可能とする — 他クラブのメンバーがハンドラーを行う場合も、競技会への選手登録をしていること,
  - ・ ハンドラーとして参加する際は必ずキャップをかぶること,
  - ・ 膝より深く水に入るときは、大会主催者が定めたラッシュベスト（または承認済みのライフジャケット）を装着すること,
  - ・ オフィシャルの指示に従うこと,
  - ・ 競技者及び使用する器材が他の競技者の妨害とならないようあらゆる努力

をすること — 妨害した場合は、競技者及びハンドラーとともに失格となる。

#### 7.2.5 エントリー基準と代理出場

- a) 競技者は1レース1回のみ出場可能である。つまり、ドライバーが役割を変えて、クルーや溺者役で出場したり、異なるチームで出場することはできない。しかし、異なるヒートにおいて、競技者の役割を変てもよい。代理出場は、チームメンバーが選手登録しており、かつ異なるチームメンバーとして同じ種目に出場していない場合に限り認められる。
- b) 種目の特別な状況が明示されない限り（ライフセービング世界選手権のIRBナショナルチームなど）、男子及び女子のIRB競技において、IRB溺者役は男女の区別はない。

#### 7.2.6 器材の要件、器材検査及び適合

- a) ILS世界選手権では、主催者である組織委員会が完全に装備されたIRBを提供する。他の競技会では、主催者がIRB競技器材を提供するか、もしくは競技者が自らの器材を用いるかを決め、案内する。
- b) すべてのIRBと器材は、ILSの設計書・仕様書に沿ったものでなければならず、仕様書に沿ったものを使用しているかのコンプライアンスと、安全性を担保するために、検査の対象となりうる。
- c) ビデオカメラは、「8 器材の規格」に詳しく記載されている要件を満たす限り、IRBに搭載してもよい。IRBドライバーを除き、競技開始から終了までビデオカメラを競技者が身につけたり装着してはならない。  
IRBドライバーは、カメラが装着器具の上に付属、または製造者が推奨するストラップで止められていれば、本人のヘルメットの上にビデオカメラを装着してもよい。

#### 7.2.7 コース

- a) IRB競技のコースは図表にて詳細に示され、チーフレフリーの裁量で定められる。
- b) レーンはビーチポジションマーカーの直線上で、スタート／フィニッシュライ

ン及び指定されたターニングブイ上に位置する。

- c) レーンは、レーンマーカーポールによって区別され（一般的にオレンジあるいは赤色である）、水際から約10m離れた位置に水際と平行に設置される。チェンジオーバーラインを示すポールは、チーム競技やリレー競技でタッチする際に使用される。

チェンジオーバーラインの約5m浜側のレーンの中心に、ビーチポジションマーカーが設置される。

- d) ターニングブイは原則として干潮時のひざの深さから最低120m沖に設置されるが、サンドバー、ホールやリップ、波の状況、風などの海の状況によって変化することがある。
- e) IRBレスキュー、IRBマスレスキュー、IRBチームレスキューにおいて使用されるペイシェントピックアップブイは、ターニングブイの約10m沖に設置される。
- f) RBレスキューチューブペイシェントブイはターニングブイの約25m沖に設置される。

### 7.2.8 コースの種類

- a) 水中スタート：ジャッジが水中スタートすべきと判断した場合、スタート／フィニッシュラインは波打ち際から10m離れることが望ましい。ビーチポジションマーカーは、波打ち際から5m離れることが望ましい。
- b) 曲線ビーチでのスタート：乗組員は、湾曲しているビーチの性質を考慮に入れる。
- c) 水中フィニッシュ：ジャッジが水中フィニッシュと判断しない限りは、通常（図に示す通り）、フィニッシュは砂浜の上の、競技者に割り当てられたマーカー内に設定される。水中フィニッシュでは、チームはIRBの船体のいずれかの部分が、2つのフィニッシュ旗／ポールまたはフィニッシュゲートの間を海側から通過することでフィニッシュしたとみなされる。
- d) 曲線ビーチでのフィニッシュ：ドライバーはスタート／フィニッシュラインまで走り、両足で立った状態で、チームのビーチポジションフラッグを頭上に上げなければならない。

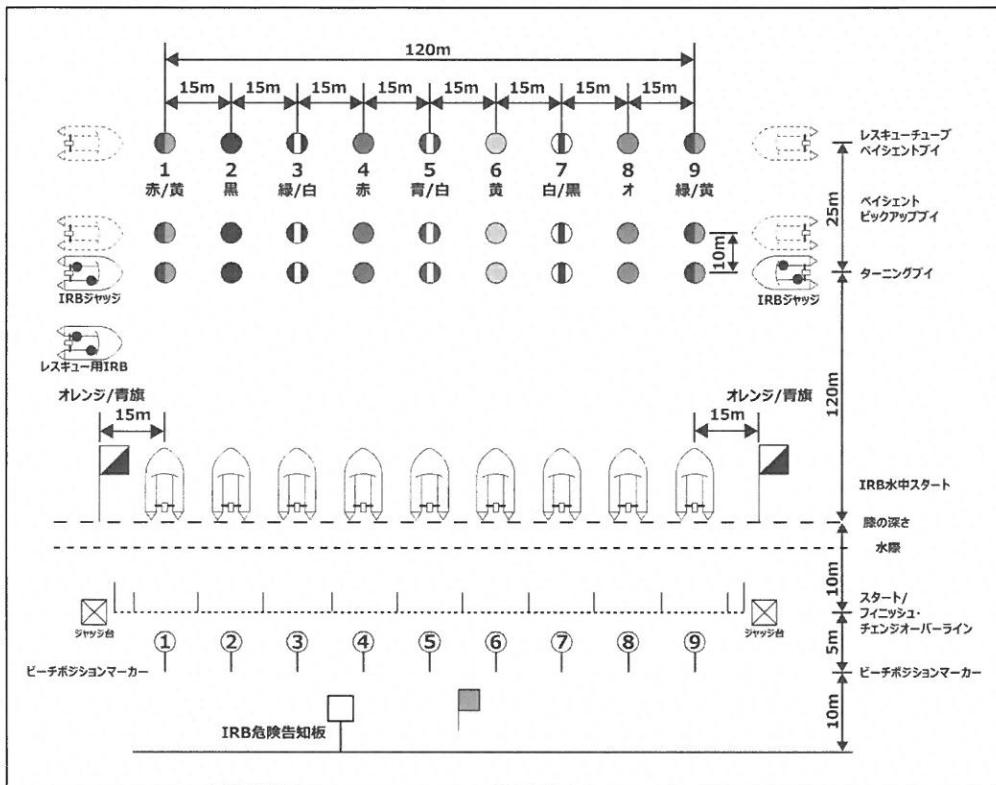
- e) 電子フィニッシュ：ドライバーは、両足でフィニッシュをした瞬間を記録するためには、電子機器を有効に機能させなければならない。

#### 7.2.9 運営とオフィシャル

- a) 競技は、サーフ競技会とは別に、またはサーフ競技会の一環として開催され、したがって、チーフレフリーの全体的な管理下に置かれる。

チーフレフリーは、ILS 競技、ILS 競技規則及びIRB 運営に関する関連書類についての知識を有するものとする。

- b) その他のオフィシャルは、円滑な競技運営のために任命される。加えて、専門家アドバイザー（例えば、船体やモーターの専門家など）を任命することもできる。



### 一般的な IRB 競技エリア

距離はおよその数値である。ブイの位置に応じたビーチのセットアップは海の状況により調整される。

## 7.3 競技進行

### 7.3.1 溺者役の位置

競技  
I  
R  
總  
則

- 専用ボートあるいは自分たちのチームが、ヘルメットをかぶった溺者役を沖に連れて行く。
- 自分たちのチームで溺者役を沖に連れて行きたくても、専用ボートが溺者役を沖に連れて行くということもありうる。
- 溺者役は競技開始前に、定められたペイシェントピックアップブイの位置につく。IRB レスキュー チューブでは、溺者役は定められたレスキュー ブイペイシェントブイの位置につく。
- 溺者役は、ピックアップされるまでブイをつかんでおく。チームに有利なようにブイを動かそうとしてはならない。ピックアップの際、ブイから手を離し、必

ずピックアップブイより沖側にいなければならない。

- e) IRB マスレスキューと IRB チームレスキューでは、第 2 溺者役はピックアップブイの浜側で待機する。第 1 溺者役がピックアップされ IRB がピックアップブイの浜側に移動した後に、ピックアップブイの沖側に移動する。

### 7.3.2 スタート

- a) 競技者は全員、承認済みのヘルメットと承認済みの PFD を着用する。競技者はマーシャルエリアに集合し出場確認された後、それぞれのコースを伝えられる。ドライバーは各自のコースのカラーが分かる服を身に着ける。
- b) ホイッスルなどのスタートーからの合図で、乗組員と IRB は水中の定められたコース上に進む。この合図はセットポジションにつくようにとのサインである。チェックスターがスタートティングポジションまでクルーを誘導することもある。

**注意：**乗組員がセットポジションに着いたら、スタートまでにボーナスタイムを要求することは許されない。セットポジションについていた後、IRB 器材が波の影響などで損傷を受けた場合のみ、スタート前にジャッジが損傷した IRB を交換したり、迅速に修理することはある。

- c) 任意の権利であるがチーフレフリーの指示があれば、乗組員はレースのスタート時にボーナスタイムを要求することができる。各レースにおいて、1 分単位で各クラブ最大 5 分のボーナスタイムが認められる。
- d) IRB をそれぞれのスタート／フィニッシュマーカーの前に、まっすぐに置く。
- e) IRB をセットポジションにする際、最大 2 人のハンドラーが、サポートしてよい（コンディションが悪ければ、チーフレフリーの判断で人数を 4 人まで増やすこともある）。セットポジションとは、IRB が安定し、船首が波と直角に沖に向いた状態で、チーフレフリーが定めたスタートができる十分な深さのコース上有るということである。モーターのギアは入っていても入っていなくても構わない。
- f) ドライバーとクルーは、スタートラインの上または後ろにつま先があるようにし、それぞれのビーチマーカー（コースを示すサイン）に隣接して位置につく。コースごとに色つきのベストなどがある場合はチーフレフリーの指示でそれを着用する。

- g) スターターの合図で、ドライバーとクルーはスタート／フィニッシュラインを超える、IRBに向かう。
- h) スタートの合図の際、ハンドラーは少なくとも片方の手でIRBの側面を触っているようにし、モーターや燃料、燃料経路、セーフティーチェーンには触れてはならない。
- i) スタートの合図後、ハンドラーはIRBの位置する水深を保つ、船首が波と直角に沖を向いているようにする、といった目的でIRBを動かしてもよいが、ドライバーやクルーがIRBに乗り込むのを助けるために船首の向きを変えてはならない。ドライバーかクルーのどちらかが最初にIRBに触れたら、ハンドラーはIRBを動かしてはならない。また、その際にセットポジションにIRBがあるようになる。
- j) ドライバーかクルーのどちらかが最初にIRBに触れたのを確認した後、ハンドラーはIRBから手を離し、さらなるアシストは行わない。
- k) ドライバーとクルーは、自分たちの方法で、IRBに適宜乗り込むことができる。乗り込みはドライバーとクルーの責任で行われるため、競技者はスタートに対して抗議することはできない。
- l) モーターを始動する前にドライバーは完全にIRBに乗っている。ドライバーのみがモーターをかけることができ、クルーはモーターがかかったときにはIRBに触れてはいけない。
- m) ギアはフォワードの状態でも、ニュートラルの状態でも構わない。ギアをフォワードにした状態で片方の手でモーターをかける場合は、スロットルをもう片方の手で握らなくてはならない。両方の手でモーターをかける場合モーターはニュートラルでなくてはならない。
- n) モーターがかかっているとき、また、モーターをかけたらすぐに、IRBを制御し、安全な状態で動かさなくてはならない。
- o) スタートの合図が出てからは、ドライバーだけがモーターを触ることができる。

### 7.3.3 ブイへの進行と戻り

- a) 沖へ向かう道筋はドライバーとクルーが決めてよい。
- b) IRBに乗り込んだ後、ドライバーとクルーは下記に述べる「ノーマルポジショ

ン」を維持しなくてはならない。安全のマナーであり、3つの安全ポイントは常に守られなくてはならない。

**ノーマルドライバーポジション**：左あるいは右足をフットストラップにかけて、左手はIRBについているドライバー用のバンドストラップを、右手はモータースロットルグリップをつかみ、ポンツーンの上に座る。

**ノーマルクルーポジション**：左足をフットストラップにかけて（右足は任意）、左手でパウロープハンドルを掴み、右手でポンツーンの内側にあるハンドルあるいはライフラインロープを掴み、ポンツーンの上に座る。

**ノーマルペイシェントポジション**：IRBの中でしゃがみこみ、少なくとも片方の手でライフラインロープを掴む。溺者役はIRBの底とポンツーン上には座ってはいけない。

c) 上記のノーマルポジションの例外は下記である。どんな時でもIRBと接触する3つのポイントを維持しながら、ノーマルポジションから移る際は安全な方法でおこなう：

- ・モーターが電気的に動かなくなった場合、ドライバーとクルー（もしくは、ドライバーかクルー）はノーマルポジションから離れIRBを浜辺の上に引き上げてもよい — あるいは、IRBが動いている場合はニュートラルにしてよい、
- ・クルーは、波やうねりを超える衝撃を和らげるため、座っている状態から立ちあがってもよい、
- ・クルーは、大きな波にあたる際、「ロックインポジション」に移動してもよい、

**注意**：巻いた波がIRB上に落ちてきそうなとき、ドライバーは沖へ進行し波にぶつかってもよい — そのような状況では、クルーは「ロックインポジション」をとりいれるべきである — 「ロックインポジション」をすることで、クルーがさらに前に位置できるので、よりIRBの中で安全な状態になり、IRBがひっくり返る可能性を最小限にし、けがの危険を減らすことができる、

- ・クルーの「ロックインポジション」は以下を含む：

- ・左足をフットストラップにかける。足は少し曲げてまっすぐ固定はし

ない、

- ・右足及び右膝は波よけカバー (spray dodger) の下で曲げておく 一 波よけカバーの下で自由に浮いてしまうのを防ぐため、右足は底板の ヒンジ (hinge : 底板の折曲る辺り) の前にある底板の上に置くよう にする、
- ・バウロープ D リングから約 200 mm 離れているバウロープの 4 つの 結び目のうち、1 つを右手でつかむ、
- ・左手でバウロープハンドルを握り、腰の後ろでお尻より少し下向きに 引っ張り、きつく張った状態にする、
- ・もし非常に安定したクルーポジションを作ることが可能であれば左手 でポンツーン右舷側のハンドルを握ってもよい、
- ・頭をまっすぐにして前を向き (横ではなく)、近づいてくる波を直視 する、
- ・右肘は胸の近くに引き寄せ、右肩を波よけカバーの上に置けるよう にする。注意：肘に寄りかかってはならない、
- ・IRB が急な角度で海上から離れたり、浜に到着するまでの距離が長い といった厳しいサーフコンディションに対応するためにロックインポ ジションを維持してよいが、浜に到着する前には、右手でクルーのハ ンドルを掴み、左手でバウロープを保持しながらポンツーンの上に乗 った状態であるようにする、
- ・チームメンバーがそれぞれのノーマルポジションから離れないよう、 ドライバー、クルー、溺者役は、各自のノーマルポジションから瞬間 的に移動してもよい、

- ・クルーは安全な方法であれば、ターン時あるいは浅瀬に対応するためには 重心を移動させてよい、
- ・クルーはブイを回るために重心を移動させたり、安全支点を調整してもよい、
- ・クルーは溺者役のピックアップの際、ノーマルポジションから離れてよい、
- ・ドライバーはレスキューチューブピックアップの際、ノーマルポジション から離れてよい。

d) ドライバーとクルーは、IRB を安全かつ制御範囲内で確実に動かせるよう、競

技中どんなときでも IRB の制御をしていなければならない。バウロープを離すことは Safety DQ (安全面における失格) である。

- e) ブイに向かっている際、前方にいる IRB は正しい航路で進み、後方の IRB は衝突を防ぐためにターンしたり航路をあける。
- f) 浜に戻る際、波に押された危険な状態で IRB が運転されてはならない。また、ドライバー、クルー、溺者役が落ちるようなことがあってはならない。

#### 7.3.4 ブイまわりとピックアップ

レスキュー、マスレスキュー、チーム競技におけるターンと溺者役のピックアップは、以下である。

- a) 乗組員は、他の IRB の走行を妨害したり正規のコースから逸脱させようとして、幅広くコースをとったり、遅れてターンをしてはならない。
- b) すべてのブイを、IRB のポートサイド（左側）から反時計回りに回る。ペイシェントピックアップブイをターンするとき、ポンツーンの下にブイを沈めてはならない。

注意：ターンとピックアップの際、ブイが完全に水中に沈んだ場合、失格となる。

- c) IRB は指定されたターニングブイを 360 度回る。また、ペイシェントピックアップブイでは、ポートサイドから溺者役をピックアップする。
- d) レスキュー・チューブレース以外では、溺者役をピックアップする際、溺者役は IRB の方を向き、ピックアップにそなえる。溺者役は両手を組んだ状態あるいは片方の手首をもう片方の手でつかんだ状態でピックアップされなければならぬ。

- e) 溺者役は安全な方法で、IRB のポートサイドからピックアップされ、かつ、その行為はピックアップブイの海側で行われなければならない。ドライバーとクルーはどちらも、溺者役のピックアップを手伝ってよい。

- f) 溺者役のピックアップが完了したら、IRB はピックアップとターンを確実に行い、ピックアップブイの浜側に移動し、ターニングブイを左側にみながら浜に戻る。マスレスキューでこの手順は第 2 溺者役のピックアップの際にも繰り返される。

溺者役のピックアップは、溺者役の体が完全に水から上がったときに完了したとみなされる（ただし、完全にボートの中に入りきらなくてもよい）。IRB レス

キューチューブを除いたすべての IRB 競技は、ペイシェントピックアップブイの浜側に IRB が完全に移動する前に、溺者役のピックアップが完了していなければならぬ。

- g) IRB は、指定されたターニングブイとピックアップブイ以外のブイを回ってはならない。
- h) もし IRB クルーが溺者役をピックアップし損ねた場合、指定されたターニングブイをもう一度まわり、上記の手順で、溺者役のピックアップを試み競技を続けることができる。

### 7.3.5 退出とフィニッシュ

- a) IRB は浜に上がったら、ドライバーが IRB から降りるまで、IRB は指定されたコースの中に置いておかなければならぬ。
- b) ビーチングの時は、ドライバーはモーターをアイドリング状態に戻し、IRB が浅瀬に接地する前にモーターをとめなくてはならない。つまり、モーターのキルスイッチの作用によって、電気的にモーターを止めなければならない。もしモーターのキルスイッチのセーフティストラップが使用されている場合は、モーターに接続したままにしておかなければならぬ。
- c) クルーは、IRB が浜に上がる際、上体を起こして座っていなければならず、IRB のどの部分にも、寄りかかっていてはならない。
- d) ドライバー、クルー、溺者役は、IRB が過度のスピードで浜に上がったり、不自然な角度で浜に上がったとしても、ノーマルポジションを逸脱してはならない。
- e) ドライバー、クルー、溺者役が IRB から降りる前に、モーターは止まった状態でなくてはならない（電気的にモーターを切る）。
- f) 溺者役はドライバーより先に IRB から降りてはならない。クルーは、IRB の動きを安定させるため、安全な方法であれば、ドライバーより先に降りてもよいが、モーターの電源が切られてからでなければならない。モーターはギアに入っていてもよい。クルーは、降りる際にサイドリフティングハンドルを使ってもよい。
- g) IRB から降りる際、キルスイッチでモーターを切るまで、ドライバーは両足を IRB の床の上に載せてはいけない。エンジンはニュートラルでなくてもよい。
- h) 両方の足が IRB の外側に出るまで、ドライバーは座ったままでなければならぬ

ない。「外側」の定義はポートサイドのポンツーンの中心線を過ぎていることである。

- i) ドライバーは IRB フロントリフトハンドルの後ろから降りなければならぬ。降りるときに IRB または床板から飛び降りてはならない。
- j) ドライバーは安全で制御された方法で降りなければならず、テクニックが不十分であるか IRB が過剰な速度で接地されているという理由で、降りる際に倒れではならない。退出プロセスとは、ドライバーがノーマルポジションを離れるときから、IRB の接地、乗り上げ、前進速度の勢いが消失した後、通常のランニング状態に落ち着く（例えばつまずくことなく）ことまでのことを指す。倒れるとは、足以外のドライバーの身体部分が地面に接触することを指す。
- k) ドライバーがスタート／フィニッシュラインまで走っている間、クルーは IRB をコントロールできる。

溺者役も、IRB をコントロールするクルーをアシストすることができる。

- l) フィニッシュは、ドライバーの足がスタート／フィニッシュラインを通過するときに、ドライバーの胸がスタート／フィニッシュラインを過ぎた時点で判定される。

注意：IRB チームは、すべてのチームがフィニッシュするまで、終了時に立った状態でスタート／フィニッシュラインから離れてはならない。これはジャッジプロセスの助けとなる。

別段の指示がない限り（例えば、「7.2.8 c) 水中フィニッシュ」），チームはフィニッシュ結果を記録するために、IRB を運転してフィニッシュラインを横切ってはならない。ドライバーは IRB の外に出てフィニッシュラインを越えなければならない。もし IRB がフィニッシュラインを越えてしまったら、ドライバーは IRB から出てスタート／フィニッシュラインの海側に進み、もう一度スタート／フィニッシュラインを越えればフィニッシュした結果を残すことができる。

### 7.3.6 チェンジオーバー（マス、チーム、リレー種目のみ）

- a) すべてのチェンジオーバーの間、クルーは IRB に常に触れた状態かつ安全な方法で IRB を制御しなくてはならない。関連する種目の説明に詳述されている

ように、クルーと溺者役は IRB の方向転換をし、ドライバーが IRB に乗り込みやすい角度にボートを安全な方法で置くことができる。

**注意：**エンジオーバーの間、ドライバー、クルー、溺者役は、IRB からの降り方について、7.3.5 に記述されている方法に従わなければならない。

- b) チームリレーでのエンジオーバーの際は第 1 ドライバーと第 2 ドライバーは見える様にタッチをする。これを行うために、第 1 ドライバーはスタート／フィニッシュラインに進み、ビーチポジションマーカ（7.2.7 c）参照）を回り、第 2 ドライバーにタッチをする。第 2 ドライバーはエンジオーバーラインの浜側またはライン上につま先を置き、完全停止状態ではなくても良いが、必ずエンジオーバーゾーン内で交代が行われなければならない。

#### 7.4 競技種目 1：IRB レスキュー

- a) 各チームは、ドライバー 1 人、クルー 1 人、溺者役 1 人の編成である。
- b) 溺者役は 7.3.1 で示された場所に位置する。
- c) スタートは 7.3.2. に準ずる。
- d) クルーは 7.3.3 と 7.3.4 に従い、沖へ進み、溺者役をピックアップし、浜へ戻る。
- e) フィニッシュは 7.3.5 に準ずる。

#### 7.5 競技種目 2：IRB マスレスキュー

- a) 各チームは、ドライバー 1 人、クルー 1 人、溺者役 2 人の編成である。
- b) 溺者役は 7.3.1 で示された場所に位置する。
- c) スタートは 7.3.2 に準ずる。
- d) クルーは 7.3.3 と 7.3.4 に従い、沖へ進み、第 1 溺者役をピックアップし、浜へ戻る。
- e) ドライバーは 7.3.5 に書かれている通りに退出する。浜では、クルーが 7.3.6 に記載の通り IRB を制御し、方向転換できる。溺者役は、ドライバーが降りた後に IRB から退出する。溺者役は、IRB を方向転換し、IRB の位置を固定するクルーをアシストしてよい。
- f) ドライバーは、スタート／フィニッシュのラインまで進み、定められたビーチのターニングポイントを回って、IRB に戻る。ドライバーも、IRB の方向転換を

するクルーをアシストしてよい。第1溺者役が、IRBの方向転換・位置固定をするクルーをアシストしている場合、ドライバーがIRBに触れたらその溺者役はIRBから離れなければならない。ドライバーは、溺者役がIRBから離れたことを確認するまで、モーターをスタートしてはならない。溺者役達は、競技や審判の妨げにならない場所にいなければならない。

- g) IRBはもう一度設置・スタートされ、クルーは7.3.3と7.3.4に記載の通り、第2溺者役をピックアップするために沖へ進み、ピックアップ後浜へ戻る。
- h) フィニッシュは7.3.5に準ずる。

## 7.6 競技種目3：IRB チームレスキュー

- a) 各チームは、ドライバー2人、クルー2人、溺者役2人の編成である。

注意：ライフセービング世界選手権で開催される国別対抗のIRBチームレスキュー種目は、男女混合種目である。チームは、女性メンバーで構成されるチーム（ドライバー・クルー・溺者役）と男性メンバーで構成されるチーム（ドライバー・クルー・溺者役）で編成され、女性、男性の順で競技を行う。

- b) 溺者役は7.3.1で示された場所に位置する。
  - c) スタートは7.3.2に準ずる。
  - d) 第2ドライバーと第2クルーは、チェンジオーバーラインの位置にいること。
  - e) クルーは7.3.3と7.3.4に従い、沖へ進み、第1溺者役をピックアップし、浜へ戻る。
  - f) ドライバー、クルー、溺者役は7.3.5に記載の通り、IRBから退出する。第2クルーは、ドライバーがIRBから離れたら、チェンジオーバーラインを超えてIRBへ進んでよい。
  - g) 第1クルーは7.3.6 a)に記載の通り、IRBの方向転換をし、IRBを制御した状態でいなければならない。チーフレフリーが別の方法を認めない限り、最大で2人のチームメンバーが同時にIRBに触れ、IRBの制御をすることができる。
- 注意：第1クルー／第1溺者役は、IRBから手を離した際、IRBから離れて立っていなければならない。
- h) ドライバーは、スタート／フィニッシュのラインまで進み、指定のビーチター

ニングマーカーを回って、チェンジオーバーゾーンの中で見えるように第2ドライバーにタッチする。第2ドライバーはチェンジオーバーラインの浜側またはライン上につま先を置いた状態で、ビーチターニングマーカーよりは海側にいなくてはならない（チェンジオーバーゾーン内）。第2ドライバーは完全停止状態ではなくても良いが、必ずチェンジオーバーゾーン内で交代が行われなければならない。

- i) 交代の後、第2ドライバーは水際まで進み、IRBを乗り出し、スタートする。ドライバーがIRBに触れる際、第1クルー及び第1溺者役はIRBから離れなければならない。第2ドライバーは、第1クルー及び第1溺者役がIRBから離れていない状態で、エンジンをスタートさせてはならない。  
注意：第1クルー及び第1溺者役は、競技や審判の妨げにならない場所にいなければならない。
- j) 第2クルーは、7.3.3と7.3.4に従い、沖へ進み、第2溺者役をピックアップし、浜へ戻る。
- k) フィニッシュは7.3.5に準ずる。

## 7.7 競技種目4：IRB レスキューチューブ

- a) 各チームは、ドライバー1人、クルー1人、溺者役1人の編成である。
- b) 溺者役は7.3.1で示された場所に位置する。
- c) この種目に限っては、レスキューチューブは通常のポジション、またはクルーのバウロープにハーネスを付けた状態で波よけカバーの下に置いててもよい。レスキューチューブに何らかの変更等を加えることは禁止される。
- d) スタートは7.3.2に準ずる。
- e) 波を越えた後、クルーは安全なポジションを保ちながら、ブイを回る前にレスキューチューブハーネスを安全に装着する。
- f) IRBはターニングブイを反時計回りで回り、溺者役のピックアップを開始するまで、IRB全体がターニングブイの浜側にあるようにする（7.7 i）参照）。
- g) IRBがターニングブイを回ったら、クルーはターニングブイを左側にみた状態を維持しながらポートサイドから入水する。レスキューチューブはクリップを外した状態でしっかりと掴まれた状態でなければならない。レスキューチューブの

ハーネスやストラップなどどの部分も、IRB やドライバーにぶつからないよう注意する。

- h) クルーは、指定されたターニングブイ、ペイシェントピックアップブイ、レスキューチューブペイシェントブイをクルーの左側にみながら、それぞれの溺者役のところまで泳ぐ。
- i) レスキュー・チューブは、クルーあるいは溺者役によって、溺者役の両腕の下でつけられなくてはならない。溺者役がレスキュー・チューブを自分自身に巻くこともできる。クルーは、レスキュー・チューブペイシェントブイの浜側に溺者役が移動するまでにレスキュー・チューブをオーリングにかけられていれば、泳ぎ続けてよい。
- j) クルーは、ペイシェントピックアップブイを反時計回りに回り、ペイシェントピックアップブイとターニングブイを左側にみた状態で溺者役を IRB まで引っ張る。溺者役は、キック及び水中で腕を使用しスカーリングしてよいが、水上に腕を上げて泳いではならない。また、うつ伏せの状態で引っ張られてはならない。足・手用のフィンやその他認められていない器具を使用してはならない。
- k) 溺者役の体がドライバーに触れた時点（レスキュー・チューブハーネスではない）で、溺者役のピックアップが開始されたとみなされ、IRB はターニングブイの海側へ移動してよい。
- i) ドライバーはクルーと溺者役が IRB に乗り込むのを手伝ってよいが、クルーとドライバーは IRB のポートサイドから IRB に乗り込む。ドライバーはモーターがニュートラルに入っていれば、モーターグリップを手放し、乗り込みを手伝うことができる。
- m) IRB はターニングブイを反時計回りに回る。
- n) レスキュー・チューブは、溺者役に装着された状態で、クルーはハーネスをとり溺者役に渡す。溺者役は、ドライバーが IRB を降りる前にストラップとハーネスを持っていなければならない。溺者役はしっかりとハーネスとストラップを掴み、IRB の中のものにぶつけたり、トランサムを越えて伸ばしたり、セルフベイラーに巻き込んだりしないようにしなければならない。
- o) クルーは 7.3.3 に記載の通り、浜に戻る。
- p) フィニッシュは 7.3.5 に準ずる。

## 7.8 失格

競技者は全ての大会の進行、説明、規定及び / または競技規則や関連の案内、告示に含まれる他の事項に応じていないことが見つかった場合、失格者と判定される。IRB 競技の安全面における失格及び技術的な要素における失格は以下に述べる。

**IRB 競技失格コード表**

TDQ - 技術的な要素における失格 (Technical Disqualification)

SDQ - 安全面における失格 (Safety Disqualification)

A. スタート	DQ タイプ
A1 - ドライバーまたはクルーが不正スタートをした場合。	TDQ
A2 - IRB が指示通りに位置されていない、または乗組員のフィニッシュマークの前ではない場合。	TDQ
A3 - 競技が始まる時点で、IRB の船首が海側に向いていない場合。	TDQ
A4 - ハンドラーが IRB を出発させるクルーを手伝った場合。	TDQ
A5 - ドライバーが IRB の外でモーターを起動させた場合。	SDQ
A6 - ドライバーが両手でスタートロープを引く際、モーターがニュートラルでない場合。	TDQ
A7 - ドライバーがモーターを起動させるときに、クルーが IRB に触れていない場合。	TDQ
A8 - スタート時点、またはスタート後に IRB が制御できない状態、もしくは危険な状態で動いている場合。	SDQ
A9 - モーターにギアが入っている状態、またはモーターが起動している状態でドライバーが IRB を押したり引っ張ったりした場合。	SDQ

B. ブイの行き来	DQ タイプ
B1 - 運転あるいはクルーの技術により、IRB 内ではあるが、競技者がノーマルポジションから逸脱した場合。	SDQ
B2 - 危険な方法で波にぶつかる、またはドライバーかクルーが IRB から落ちてしまった場合。	SDQ
B3 - IRB が指定されたブイと違うブイを回った場合。	TDQ
B4 - 先頭の IRB には先行権がある；後続の IRB が回避行動をしなかった場合。	SDQ
B5 - 他の IRB の走行を妨害したり正規のコースから逸脱させようとして、幅広くコースをとったり、遅れてターンした場合。	TDQ
B6 - IRB の左側にターニングブイを見るようにして浜に戻らなかった場合。	TDQ
B7 - クルーメンバーあるいは溺者役が競技進行中に IRB から離れてしまった場合。	SDQ
B8 - IRB に触れてはいるが、ドライバーあるいはクルーが IRB を制御できていない場合。	SDQ
B9 - IRB が正規のコースを完走しなかった場合。	TDQ
B10 - IRB が指定されているターニングブイを 360 度回転しなかった場合。	TDQ
B11 - 浜に戻る際、危険な方法で波に乗ったり、ドライバー、クルー、溺者役が IRB から落ちてしまった場合。	SDQ

C. 溺者役の引き上げ	DQ タイプ
C1 - 溺者役のピックアップがペイシェントブイの海側から開始されていない場合。	TDQ
C2 - 溺者役がIRBのポートサイドから引き上げられていない場合。	TDQ
C3 - ドライバー、クルー、または溺者役がIRBに触れていない場合。	SDQ
C4 - 溺者役／クルーメンバーが安全にピックアップされなかった場合（つまり、溺者役のピックアップが規定通りに行われていない）。	SDQ
C5 - IRBが指定されたブイと異なるターニングブイまたはペイシェントピックアップブイを回った場合。	TDQ
C6 - 溺者役のピックアップ時にブイがポンツーンの下敷きになった場合。	TDQ
C7 - IRBがターニングブイあるいはペイシェントピックアップブイを時計回り（右回り）に回った場合。	TDQ
C8 - IRBが溺者役のピックアップに失敗した際、ペイシェントブイで溺者役のピックアップを再試行する前にターニングブイを180度回らなかった場合。	TDQ
C9 - ドライバーあるいはクルーが溺者役をIRBに乗せることができなかった場合。	TDQ

D. IRB レスキュー チューブ種目	DQ タイプ
D1 - クルーが入水する前にIRBがターニングブイを回っていない場合。	TDQ
D2 - クルーがIRBのポンツーンの左舷側より入水しなかった場合。	TDQ
D3 - クルーが正しい方法でIRBから離れなかった場合。	TDQ
D4 - レスキュー チューブのフックがクリップされた状態で、クルーが溺者役に到着した場合。	TDQ
D5 - クルー／溺者役が指定されたブイを反時計回りに泳いでいない場合。	TDQ
D6 - 溺者役がレスキュー チューブにオーリングを用いて巻かれていない場合。	TDQ
D7 - 溺者役がうつ伏せの状態で引っ張られている、あるいは腕を水面上にあげる動きをした場合。	TDQ
D8 - 溺者役のピックアップが始まる際に、IRBがターニングブイの浜側に残っていない場合。	TDQ
D9 - クルー／溺者役がIRBのポートサイドから乗船しなかった場合。	TDQ
D10 - IRBが溺者役のピックアップ後、ターニングブイを反時計回りに回らなかった場合。	TDQ
D11 - 溺者役がレスキュー チューブを胴回りに巻きつけていない、あるいはハーネスを競技終了時点で確保していない場合。	TDQ

E. チェンジオーバー - IRB マス／チーム種目	DQ タイプ
E1 - モーターが起動している状態でドライバーがIRBを離れた場合（エンジンキルスイッチを稼働させていない）。	TDQ
E2 - ドライバーがIRBを離れた後にクルーがキルスイッチをセットし直した場合。	TDQ
E3 - ドライバー、クルー、溺者役が規則に従ったチェンジオーバーをしなかった場合。溺者役がIRBの向きを変えることは現在認められている。	TDQ
E4 - IRBのモーターが停止される前に溺者役がIRBを離れた場合。	TDQ
E5 - チェンジオーバーの際に、ボートが浜にぶつかった勢いで、ドライバー、クルー、溺者役がIRBから落ちた場合。	SDQ
E6 - 競技者が危険な方法でボートから降りた場合。	SDQ
E7 - ドライバーあるいはクルーが、規則で定められている方法でチェンジオーバーしなかった場合。	TDQ

F. フィニッシュ	DQ タイプ
F1 - モーターが起動している状態でドライバーがIRBを離れた場合（エンジンキルスイッチを稼働させていない）。	TDQ
F2 - ドライバーがIRBから正しく降りなかった場合。	TDQ
F3 - ドライバーがIRBを指定されたコース外から浜に乗り上げた場合。	TDQ
F4 - IRBのモーターが停止される前に溺者役がIRBを離れた場合。	TDQ
F5 - ドライバーがフィニッシュラインを足で通過しなかった場合。	TDQ
F6 - 競技終了時、IRBが強く浜にぶつかり、ドライバー、クルー、溺者役がIRBから落ちた場合。	SDQ

G. 全体	DQ タイプ
G1 - ドライバーが危険行為をした場合。	SDQ
G2 - クルーが危険行為をした場合。	SDQ
G3 - 溺者役が危険行為をした場合。	SDQ
G4 - クルーがバウロープを掴んでいない場合。	SDQ

