

2012 年

ボブスレー国際競技規則



ボブスレー国際競技規則

目次

1. 競技大会	(5)
冬季オリンピック競技大会	
選手権大会	
F I B T 公式競技大会	
テスト競技大会とトレーニングウィーク（国際トレーニング期間）	
競技大会の割り当て	
性別	
2. 種目	(7)
男子ボブスレー	
女子ボブスレー	
チーム競技	
その他の種目	
3. 参加資格	(7)
4. 大会参加資格	(8)
冬季オリンピック競技大会	
シニア世界選手権大会	
ジュニア世界選手権大会	
コンチネンタル（大陸）選手権大会	
ワールドカップ及びインターコンチネンタルカップ	
ヨーロッパカップ及びアメリカズカップ	
国際競技大会	
5. 大会運営	(1 0)
総則	
経費	
トラック	
開催要領と招待状	
大会組織委員会と競技委員長	
技術的装置	

責任保険

主催者のさらなる義務

6. ジュリーと技術代表 (12)

審判員資格、マテリアル検査官資格

任命

権限

7. 競技委員長 (14)

任命

職務

8. 一般規定 (15)

競技年度

法的責任

アマチュア規程

ライセンス

保険

エントリー

規則の認知

コース記録とスタートタイム記録

ドーピング検査

ルール違反

スポンサーシップと広告宣伝

用具上の商標

9. 競技会場の医療 (17)

競技医

チーム医

10. 競技 (18)

公式練習

競技

そり置き場 (パルク・フェルメ)

用具及び設備

技術検査

ランナーの半径

ランナー温の計測

基準ランナー
ランナークリーニング
重量
電子計測機器及び装置
その他の用具
表彰
表彰式
抗議

11. ランキング表 (29)

競技シリーズのランキング表
F I B T ランキング表

12. 附則 (31)

効力
変更
解釈

13. 付属書 1. F I B T ランキング表 (32)

F I B T ポイントーランキング表
F I B T ポイントーB表

14. 付属書 2. ボブスレーの構造（図面つき） (34)

総則
原則と特性
ボブスレーの構造及び機能
雑則

15. 付属書 3. 用具の押収 (67)

16. 付属書 4. トラック (69)

目的
環境保護
技術委員会
設計準備
設計全般
トラックの位置
トラック全長

トラック特性
スターティングエリア
リ्यूージュスタート
カーブ
カーブのガードレール
遠心力
直線区間
制動区間
照明
遮光設備
給水装置
キャットウォーク
付帯設備-補助施設-
スタートハウス及びゴールハウス
費用区分
例外規定
コース公認

17. 付属書 5. 広告指針と説明図		(7 5)
18. 付属書 6. そり置き場（パルク・フェルメ）のルール		(7 8)
19. 付属書 7. F I B T と環境		(7 9)

ボブスレー国際競技規則

1. 競技大会

F I B T 競技大会は、以下の大会で構成される。

1.1 冬季オリンピック競技大会

1.2. 選手権大会

- 1.2.1. シニア世界選手権大会
- 1.2.2. ジュニア世界選手権大会
- 1.2.3. コンチネンタル（大陸）選手権大会

1.3. F I B T 公式競技大会

- 1.3.1. ワールドカップ
- 1.3.2. インターコンチネンタルカップ
- 1.3.3. ヨーロッパカップ及びアメリカズカップ
- 1.3.4. 国際競技大会

1.4. テスト競技大会とトレーニングウィーク（国際トレーニング期間）

新しく建設されたトラックでF I B T競技大会を開催する主催者は、前シーズン中及び競技大会と同シーズン中に前もって、男子及び女子のボブスレーチームに十分なトレーニング期間を全ての各国連盟に提供しなければならない。

大会前の練習滑走は、構造上の変更を行ったトラックにおいても提供されなければならない。

新しく建設されたトラックで開催するオリンピック冬季競技大会の主催者は、大会前に少なくとも 40 本の練習滑走及び競技滑走を全ての各国連盟に提供しなければならない。

これらの練習滑走及び競技滑走は、シーズンを通じて予定され、2 回以上の国際トレーニング期間あるいはテスト競技大会の形で提供されなければならない。

オリンピック冬季競技大会前に、主催者は、少なくとも 1 回のテスト競技大会を開催しなくてはならない。

国際トレーニング期間の参加基準は、トレーニング期間が開催されるシーズンのワールド・カップに関する基準と同様とする。

ワールドカップ参加による参加基準のない残りの各国連盟は、前 2 4 ヶ月の間に、少なくとも 3 つの異なったトラックにおいて開催された F I B T 大会に最低 5 回参加し、順位結果を持つ男子及び女子パイロットであるならば、男子 1 チーム及び女子 1 チームの参加権を有する。

2 人乗り競技大会への参加は 2 人乗り種目のみの参加権に算定され、4 人乗り競技大会への参加は 4 人乗り種目のみの参加権に算定される。

ワールドカップに参加資格のないクルー（チームメンバー）は「テスト競技大会」に参加できないが、レース間に練習滑走することができる。

さらに、公平性と安全性の理由で、すぐオリンピック競技大会の公式練習の開始前（開会式の前後にかかわらず）に、大会に登録されている男女のボブスレーチームは、少なくとも 4 本の練習滑走の可能性を与えられなければならない。

前シーズンあるいは当該シーズンの種目別及び複合の F I B T ランキングで上位 15 位の男女のパイロットは、本項で規定した本数を超える付加的練習滑走はできない。開催国の選手には、この規定は適用しない。

さらに、国際トレーニング期間及びテスト競技大会の主催者は、1 日 80 ユーロを最高価格として、少なくとも 3 つ星のホテルで全食付きの宿泊（宿泊 + 3 食）が、参加するすべての選手及びアシスタント/コーチに提供されることを、保証しなければならない。

世界選手権大会の主催者は、大会に備えるために国際トレーニング期間 1 回を提供しなければならない。国際トレーニング期間は、計画されている世界選手権大会と同じ競技シーズンに行われなければならない。主催者が、前競技シーズンに同じトラックでワールドカップを開催した場合は、この国際トレーニング期間の実施は免除される。

冬季オリンピック競技大会及び世界選手権大会を控えた期間中、主催者は、以下の状況で練習滑走を提供しなければならない：

- ・ 一回の滑走料金の上限は、2 人乗りボブが 15 ユーロ、4 人乗りボブが 25 ユーロ
- ・ 最低 6 回の 2 人乗りボブの滑走と 6 回の 4 人乗りボブの滑走を提供

トレーニングウィークがテスト大会として行われる場合、主催者は、滑走を無料で提供しなければならない。ただし、主催者は、エントリー代の支払を要求することができる。

1.5 競技大会の割り当て

A. 世界選手権大会

文書による申請に基づき、F I B T 総会は、関係メンバーに世界選手権大会を開催する権利を 4 年前を超えない範囲で許可する。

B. F I B T 競技大会

残りの F I B T 公式競技大会は、毎年、理事会によって割り当てられ、F I B T 国際カレンダーに掲載されなければならない。

1.6 性別

この競技規則において特に性別に言及していない限り、いずれの条項も男子、女子両種目に適用されるものとする。

2. 種目

大会は、以下の種目が行われる。

2.1. 男子ボブスレー

2.1.1 2人乗りボブスレー

2.1.2 4人乗りボブスレー

2.2. 女子ボブスレー

2.2.1 2人乗りボブスレー

2.3. チーム競技

2.3.1. 男子： 2人乗りボブ1台及びスケルトン1人

2.3.2. 女子： 2人乗りボブ1台及びスケルトン1人

2.4. その他の種目

2.4.1. 複合競技大会

2.4.2. ノックアウト方式

3. 参加資格

選手権大会とF I B T公式競技大会に参加する資格は、F I B T会員により登録されているチームのみが有する。すなわち、

- ・会員(各国連盟) あるいは
- ・準会員(クラブ) のチームのみが参加資格を有する。

選手は、次の条件のいずれか一つを満たしていなければならない。

- a) 選手が選出された各国連盟の国の国民であり、過去のいかなるF I B T競技大会においても、他の国の代表となっていない。もしくは、
- b) 選手が選出された各国連盟の国に公的居住権を有しており、過去のいかなるF I B T競技大会においても、他の国の代表となっていない。もしくは、
- c) 国籍あるいは公的居住権を変更した選手は、以前選出された各国連盟から解放されており、新たに所属した各国連盟から同意を得ていなければならない。このような選手は両方ではなく一方の連盟の代表となることができる。

10月1日から翌年9月30日までの競技シーズン中、選手は1か国のみの代表となることができる。

所属連盟を変更する申請書は、毎年3月31日から9月30日までの間のみ提出することができる。

選手が代表する国を変更する場合、参加大会数と同様、F I B Tランキング表におけるポイント及び順位は、当該選手が保持するものとする。ただし、以前の大会参加資格の割り当て数に関する権利は、当該選手は保持できず、前の国に残るものとする。

4. 大会参加資格

4.1. 冬季オリンピック競技大会

オリンピック冬季競技大会への参加資格基準は、I O Cが決定する。参加資格条件は、I O CがF I B Tの協力により決定する。この必要条件は、I O Cにより、すべての各国オリンピック委員会に、直接周知される。

4.2. シニア世界選手権大会

シニア世界選手権大会は、冬季オリンピック競技大会の開催年を除き毎年開催される。選手の割り当ては、直近のF I B T種目別ランキング表に基づく。

シニア世界選手権の参加割り当ては以下のとおりである。

男子：	(上位)	4 カ国	3 チーム
		6 カ国	2 チーム
	残りのすべての国		1 チーム
女子：	(上位)	4 カ国	3 チーム
		4 カ国	2 チーム
	残りのすべての国		1 チーム

4.2.1 シニア世界選手権大会の参加資格

前24ヶ月の間に、少なくとも3つの異なったトラックにおいて開催されたF I B T大会に最低5回参加し、順位結果を持つパイロットだけが参加資格を有している。そのうえ、パイロットは、当該競技シーズン中に、少なくとも2つの異なったトラックにおいて、上記5大会のうちの最低3回は順位結果がなくてはならない。2人乗り競技大会への参加は2人乗り種目のみの参加権に算定され、4人乗り競技大会への参加は4人乗り種目のみの参加権に算定される。

ジュニア世界チャンピオンチームも参加資格を有している。

4.3 ジュニア世界選手権大会

ジュニア世界選手権大会は、毎年開催される。ジュニア資格のある選手のみが大会に参加できる。参加の割り当ては、シニア選手権と同じ方法により決定される。

4.3.1 ジュニア世界選手権の参加資格：

前24ヶ月の間に、少なくとも2つの異なったトラックにおいて開催されたF I B T大会に最低3回参加し、順位結果を持つパイロットだけが参加資格を有する。2人乗り競技大会への参加は2人乗り種目のみの参加権に算定され、4人乗り競技大会への参加は4人乗り種目のみの参加権に算定される。

ジュニアは、ジュニア大会の日において、26才に達していない選手である。さらに、当該シーズンの10月1日から翌年3月31日の間に26才に達した選手はジュニアと認める。

4.4 コンチネンタル（大陸）選手権大会

コンチネンタル選手権大会がワールドカップも兼ねる場合には、コンチネンタル選手権大会の参加割り当ては、ワールドカップの割り当てと同一とする。ワールドカップに参加する資格者がいない大陸の各国は、1 チームの参加権を有している。これらの国から参加したチームは、コンチネンタル選手権のみの順位結果を持ち、ワールドカップポイントは獲得できない。これらのチームは、種目ごとのF I B Tランキングに従って、ヒートの最後に滑走する。ランキングポイントのないチーム（の滑走順）は抽選される。2 本目滑走では、1 本目滑走の結果に従い滑走する。

4.4.1 コンチネンタル選手権大会の参加資格

前24ヶ月の間に、少なくとも3つの異なったトラックにおいて開催されたF I B T大会に最低5回参加し、順位結果を持つパイロットだけが参加資格を有する。2人乗り競技大会への参加は2人乗り種目のみの参加権に算定され、4人乗り競技大会への参加は4人乗り種目のみの参加権に算定される。

4.5 ワールドカップとインターコンチネンタルカップ

新しいシーズンの割り当ては、前年のF I B T複合ランキング表の最終結果に基づく。

4.5.1 ワールドカップ

参加割り当ては、以下のとおりとする。

男子：	4 カ国	3 チーム
	6 カ国	2 チーム
	6 カ国	1 チーム
女子：	4 カ国	3 チーム
	4 カ国	2 チーム
	5 カ国	1 チーム

いずれかの各国連盟が、シーズン開始前または当該シーズン中にワールドカップの参加権を棄権した場合、F I B T理事会は、前年のランキングに基づいて、ワールドカップの参加条件を満たしているが参加権を有していない最上位の各国連盟に、欠員となった割り当てを受け渡すことができる。

割り当ての棄権は、書面により申告されなければならない、シーズンの残期間を通じて有効となる。同時に、F I B T理事会が、受け渡しを通告された各国連盟のワールドカップ参加日時を立証することとする。

4.5.2 インターコンチネンタルカップ

参加割り当ては、以下のとおりとする。

男子：	4 カ国	3 チーム
	6 カ国	2 チーム
	6 カ国	1 チーム

女子： 大会は行われない

4.5.3 ワールドカップ及びインターコンチネンタルカップの参加資格：

前 2 4 ヶ月の間に、少なくとも 3 つの異なったトラックにおいて開催された F I B T 大会に最低 5 回参加し、順位結果を持つパイロットだけが参加資格を有する。2 人乗り競技大会への参加は 2 人乗り種目のみの参加権に算定され、4 人乗り競技大会への参加は 4 人乗り種目のみの参加権に算定される。

4.6 ヨーロッパカップ及びアメリカズカップ

すべての国が、最大 4 チームまで参加し、ポイント獲得できる。

各国連盟がワールドカップの参加割り当てをすべて使用していない場合、1 つの種目において F I B T ランキングの上位 12 位までの男女パイロットは、ヨーロッパカップあるいはアメリカズカップに参加できない。

4.7 国際競技大会

主催者が、開催要領の中で参加資格を規定する。

5. 大会運営

5.1. 総則

F I B T、同様に F I B T 会員(各国連盟)もしくは F I B T 準会員(クラブ)のみが国際競技大会を開催することができる。

すべての F I B T 公式競技大会は、F I B T の監督の下で運営されなければならない。F I B T は、各競技大会を、大会運営組織を保証できる各国連盟に請け負わせるか、協会(クラブ)あるいは組織委員会に回すことができる。各国連盟は、大会を適切に運営する責任を有する。

5.2. 経費

大会を運営する主催者は、すべての大会行事の運営とその経費に関する責任を有する。

5.3. トラック

主催者は、公式練習と競技において最高の状態で利用できるトラックにしなければならない。公式練習と競技の期間中のトラックの使用は、無料とする。

5.4. 開催要領と招待状

大会主催者は、開催要領と招待状に関する責任を有する。

主催者は、承認を受けるために、日程表の添付された公式開催要領を 8 月 1 5 日までに F I B T 理事会に提出しなくてはならない。

F I B T の承認を受けてから 2 週間以内に、主催者は、F I B T 会員の連盟及び任命されたジュリーメンバーに日程表を送付しなければならない。

開催要領には、以下の内容がなければならない。：

- 競技大会名
- 競技大会の会場及び日付
- 練習と競技の時間割
- トラックの概要説明(略図添付のこと。)
- エントリーの締め切り
- 大会組織委員会事務局の住所、勤務時間、電話番号、FAX番号、メールアドレス
- 大会組織委員会会長名
- 競技委員長名
- ジュリーと技術代表の氏名
- 各種施設の情報、特典及び宿泊情報（可能であるならば）
- 参加資格
- 最初のチームキャプテンズミーティングの場所、日時

5.5. 大会組織委員会と競技委員長

競技大会を適切に運営することを確実にするため、大会組織委員会と競技運営組織が構成されなければならない。

競技委員長は、FIBT国際審判員資格を所有していなければならない。競技委員長は、すべての大会行事が国際競技規則に従って運営されることを保証する責任を有する。競技委員長は、全ての重要な職務にきちんと訓練されて有能な者が割り当てられており、大会の滑走が円滑に行われることを保証しなければならない。これに加え、トラックが完璧な状態にあり、選手、選手以外の参加者及び観客の安全を保証することも、競技委員長の義務である。

5.6. 技術的装置

(必要な技術的装置：)

- スタート、フィニッシュ及び計時係間の音声通信
- 競技委員長とジュリー間の音声通信
- 包括的なラウドスピーカー装置
- 検定済みのランナー温測定機器を最低2台
- 電動計時装置
- チームキャプテンズミーティングのための部屋
- 十分な数の更衣室と衛生的なトイレ
- デジタル表示付きの計量機（毎年検定されている）
- 十分な数の輸送車両
- 救急室
- 医療体制
- ドーピング検査室

- トラックの監視カメラ
- そりとランナー検査に適した部屋
- ジュリーのためのインターネット接続
- 十分な数のコンピューターとコピー機
- 掲示板 (スコアボード)
- スタートが許可されたことがわかる視聴覚的装置

5.7. 責任保険

主催者は、十分な公的責任保険に加入しなければならない。

保険は、各大会に関与する F I B T スタッフを補償範囲にしなければならない。

5.8. 主催者のさらなる義務

すべての F I B T 競技大会の主催者の義務は、F I B T と大会主催者の各国連盟の間の契約の枠組みの中に書面で定められる。

競技のリザルトは、大会終了直後にメディアと F I B T にただちに送付されなければならない。

練習及び競技のリザルトリストは、チームキャプテンにできるだけ早く配布されなければならない。可能であるならば、これらの結果をオンラインでアクセスできるようにしなければならない。

6. ジュリーと技術代表

6.1. 審判員資格

任務を果たすため、F I B T 理事会により指名されたジュリーメンバーと技術代表は、F I B T 国際審判員資格を所持しなくてはならない。

すべての各国連盟は、F I B T 国際審判員資格を取得することに適切な者を推薦する権利がある。

この資格は、ボブスレー及びスケルトンの規則に関する試験に合格した人に与えられる。原則として、試験は、シニア世界選手権大会時及び異なる大陸で開催されるワールドカップの大会時の年 2 回開催される。各国連盟は、試験の 1 ヶ月前までに、F I B T 事務総長に被推薦者を書面で登録しなければならない。

6.1.2 マテリアル検査官資格

業務を遂行するため、F I B T 理事会により指名されたマテリアル検査官は、F I B T 国際マテリアル検査官資格を所持しなくてはならない。

すべての各国連盟は、F I B T マテリアル検査官資格を取得することに適切な者を推薦する権利がある。

この資格は、ボブスレー及びスケルトンの規則に関する試験に合格した人に与えられる。原則として、試験は、シニア世界選手権大会時及び異なる大陸で開催されるワールドカップの大会時

の年 2 回開催される。各国連盟は、試験の 1 ヶ月前までに、F I B T 事務総長に被推薦者を書面で登録しなければならない。

6.2. 任命

F I B T 理事会が、ジュリー及びマテリアル検査官を任命する。各国連盟は、候補者を推薦することができる。

A. 冬季オリンピック競技大会

- －技術代表 1 名あるいは 2 名
- －ジュリープレジデント 1 名
- －ジュリーメンバー 2 名
- －ジュリーアシスタント 2 名（必要な場合）

B. シニア世界選手権大会

- －ジュリープレジデント 1 名
- －ジュリーメンバー 2 名

C. ジュニア世界選手権大会、コンチネンタル選手権大会、ワールドカップ、インターコンチネンタルカップ

- －ジュリープレジデント 1 名
- －ジュリーメンバー 2 名

D. ヨーロッパカップ及びアメリカズカップ

- －ジュリープレジデント 1 名
- －ジュリーメンバー 1 名あるいは 2 名

E. （その他の）国際競技大会

- －大会の管理監督をし、F I B T を代表するジュリープレジデントあるいは技術代表 1 名、

6.3. 権限

6.3.1. ジュリー

ジュリーは、当該競技大会における最高権威であり、F I B T 国際競技規則に照らした最終決定権を有して、大会を指揮する。

ジュリーの決定は、最終であり、議論の余地はなく、即効である。

さらに、ジュリーは、以下の事項に責任を有する：

- －氷温を変更させること
- －そりの交換
- －ランナーの交換
- －滑走のやり直し
- －練習滑走回数の削減
- －競技大会の中断と中止（競技委員長とトラック管理者との協議の結果）
- －競技参加者数の削減

- 規則違反のペナルティー
- スタートの溝の長さ
- パイロットボブの数
- 温度及び重量検査
- 抗議への対応措置
- 選手の競技参加の禁止
- 危険な場合のトラックの閉鎖

6.3.2. 技術代表

冬季オリンピック競技大会を除き、ジュリープレジデントは、自動的に技術代表も兼務する。冬季オリンピック競技大会では、ボブスレー技術代表及びスkeleton技術代表がいる。技術代表は、新しいトラックで行われる競技大会においても、任命されることがある。この大会に関する決定は、ジュリーによって行われる。

6.3.3. 出席

ジュリープレジデントは、最初のチームキャプテンズミーティング時から任務対応可能になっていなければならない。ジュリーは、公式練習の始まりから表彰式の終わりまで国際競技規則の遵守について責任を有する。ジュリーメンバーに欠席者がいる場合、F I B Tは、代理を任命する。

6.3.4. 経費

F I B T執行管理委員会は、ジュリー及び技術代表の費用弁済許容額を毎年決定し、すべての関係者に通知文書により連絡する。

6.3.5. 検査権

技術代表及びすべてのジュリーメンバーは、練習と競技滑走の間、事前通告なしに、競技運営に必要なすべての技術的装置及び施設を検査する権利を有する。

6.3.6. 特別権限

ジュリーは、規則に記載されていない競技に関するすべての決定をおこなう責任を有している。

7. 競技委員長

7.1. 任命

競技委員長は、主催者により任命され、すべてのF I B T公式競技大会において、F I B T国際審判員資格を所持していなければならない。

7.2. 義務

競技委員長は、F I B T 国際競技規則に従って大会を整然と運営するために必要な全ての処置が、ジュリーの監督下で確実に行われるようにする責任を有する。この中には、チームキャプテンズミーティング、練習滑走及び競技滑走の進行が含まれているものとする。

いかなる土壇場の必要な変更でも、ジュリーとスポーツディレクターが前もって同意していなければならない。

競技委員長は、降雨、降雪あるいは日光のあたる場合には日除け幕の使用を指示するものとする。競技委員長は、全ての決定をジュリープレジデントに、ただちに報告しなければならない。

8. 一般規定

8.1. 競技年度

F I B T の競技年度は、1 0 月 1 日から翌年 9 月 3 0 日までとする。

8.2. 法的責任

F I B T は、競技大会の割り当てあるいは大会運営に起因する事故、損害あるいはその他申し立てに関する法的責任を有していない。

8.3. アマチュア規程

I O C 規則が、本規則で適用される。

8.4. ライセンス

すべての選手は、ボブスレーの大会に参加する前に、F I B T 国際ライセンスに関して自国の各国連盟により電子登録されていなければならない。F I B T 国際ライセンスの獲得可能最低年齢は 1 6 歳とする。1 8 才未満の選手は、ボブスレーの訓練をするためには、両親または合法的な保護者の許可が必要となる。両親または合法的な保護者は、許可証の書面に署名しなければならない、署名は公式に公証されていなければならない。

F I B T 電子ライセンスは、全ての項目が記載され、各国連盟の会長あるいは正規に委任されている役員によって認定されており、デジタル写真を添付して提出されていなければならない。

ライセンス登録により、各国連盟は、選手に関する以下のことを点検し、承認したこととなる。

- ①健康診断を受けており、ボブスレーの医学的要求に合致していること。
- ②ボブスレーの練習及び競技の過程で派生する事故に対する保険に入っていること。
- ③責任に対する保険に入っていること。
- ④F I B T 国際競技規則及びアンチ・ドーピング規則を認識していること。
- ⑤F I B T 国際競技規則及びアンチ・ドーピング規則を遵守することを書面で確約すること。

ライセンスは、12 か月（10 月 1 日から 9 月 30 日まで）において有効とする。

8.5. 保険

F I B T 会員（各国連盟）は、自国の各選手が事故及び傷病に対して十分で、第三者に対しても適合する保険に加入しているようにしなければならない。傷病保険は、事故の際に起きるすべての危険に完全に対処していなければならない。

8.6. エントリー

F I B T 会員（各国連盟）は、大会開催要領に定める締切日までに、競技大会に参加するチームを、大会主催者にインターネット入力で報告しなければならない。各国連盟は、F I B T 事務総長にエントリー提出責任者名を報告しなければならない。

チームキャプテンの名前は、最初のチームキャプテンズミーティング時に Jury に告知されなければならない。

各国連盟は、大会に参加するチームを選出する権利を有している。

エントリー代は大会主催者に支払われるものとし、選手 1 名につき 20 ユーロ相当額とする。

大会開催要領に定める締切日が遵守されなかった場合、エントリー代の 2 倍の金額でエントリーを受け付けてもよい。

エントリーは、いつでも取り消すことができる。既に支払われたエントリー代は返却されない。

8.7. 規則の認知

競技大会にエントリーすることにより、参加者（選手、チームキャプテン、コーチ及び支援スタッフ）は、F I B T 規則に拘束されることを受諾したこととなる。

8.8. コース記録（トラックレコード）とスタート記録

コース記録とスタート記録は、公式の F I B T 国際競技大会中に達成されたもののみが F I B T 公認となる。記録達成後、チームは重量を検査され、そりは技術検査を受けなければならない。F I B T 国際規則に違反していないことが確定するまで、記録は公認されない。

8.9. ドーピング検査

ドーピングは禁じられている。

F I B T 理事会は、F I B T の全競技大会時及び競技大会外のいかなる時でもドーピング検査を行うことができる。

ドーピング検査は、F I B T アンチドーピング規則に従って行われる。

F I B T 理事会は、これら検査の実行を国際的専門機関に委任することができる。

F I B T 国際ライセンスに署名することにより、選手は F I B T アンチドーピング規則を受諾し、F I B T 理事会により規定された検査に従うことを確約したこととなる。

同意書に署名することにより、選手、チームキャプテン、技術スタッフ、コーチ及び支援スタッフは、新 F I B T アンチドーピング規則を認識していることとなる。

8.10. ルール違反

ジュリーは、公式練習の始まりから表彰式の終わりまで、F I B T 国際競技規則の遵守について責任を有する。

違反があった場合、ジュリーは、行為の度合いにより、F I B T 国際競技規則違反のペナルティーを決定する。

- －警告
- －罰金
- －当該競技大会の失格
- －パイロット並びにチーム全員の数大会出場停止に関する F I B T 理事会への申請
- －ライセンス取り消しに関する F I B T 理事会への申請

国際ライセンスの取り消しに関する最終決定がなされる前に、関係選手及び選手の所属する各国連盟には反対弁論をする権利がある。

罰金はジュリーによって徴収され、集められた罰金は F I B T に振り込まれる。

8.11. スポンサーシップと広告宣伝

F I B T とそのメンバー会員（各国連盟）は、商業的な企業あるいは団体組織と契約を結ぶことができる。

8.12. 用具上の商標

8.12.1. F I B T の所有権

スポンサー広告あるいは類似した展示のために F I B T が所有する箇所は、F I B T 広告ガイドラインで指定される。このガイドラインの指示は、常時遵守しなければならない。ガイドライン違反は、罰される。

8.12.2. 利用自由な広告箇所

F I B T 広告ガイドラインに従って F I B T に割り当てられた箇所を除き、そり、用具及び選手に、制約なく広告を掲示することができる。

9. 競技会場の医療

9.1. 競技医

練習及び競技滑走の期間中、以下のものが会場で利用可能になっていなくてはならない。

- －救急医学の知識のある医師（医学専門家）1 名
- －2 台の救急車

大会主催者は、上記の要求に従う責任があるという、この規定に留意しなくてはならない。F I B T 医事委員会は、上記に対する例外規定を決定する。ジュリープレジデントは、公式練習の開始前に、これらの例外規定を周知されなければならない。

競技医の職務は以下のとおりである：

- 選手の負傷や病気を応急処置すること
- 負傷または病気の選手の医療機関への護送を指示監督すること

競技医は、それぞれの選手診察の後に「傷害登録調書」を作成しなければならない。

競技大会が終わったとき、すべての調書は封印された封筒に入れられ、ジュリープレジデントに渡される。ジュリープレジデントは、ただちに、封筒をF I B T医事委員会に送付するものとする。

転倒後はいかなる場合でも、練習及び競技に続けて参加できることが医学的に判断された許可を受けるために、選手は競技医の検査を受けなければならない。

競技医は、頭部傷害の疑いがある場合、当該選手がその後の競技に参加することを禁止する権利を有する。参加禁止をした場合、競技医は、事故に遭った選手が競技続行できない旨を、ただちにジュリープレジデントに報告しなければならない。これにより、必然的に、当該選手は競技から公式に除外されたこととなる。

負傷のために選手が競技から除外された場合、競技医は、「深刻な負傷による競技からの除外選手リスト」を作成し、ジュリープレジデントに提出しなければならない。ジュリープレジデントは、ただちに、この調書をF I B T医事委員長に転送するものとする。

9.2. チーム医

頭部傷害の場合、チーム医は、当該選手の競技大会からの除外を決定する。各国チーム医がいなかった場合、競技医が決定するものとする。

10. 競 技

10.1 公式練習

公式練習への参加は競技に申込んだチームのみが許されている。

競技大会(練習と競技)中、選手は公式日程以外のトラックでの滑走はできない。

F I B T理事会のみが、例外規定を認定することができる。

10.1.1 冬季オリンピック競技大会及びシニア世界選手権大会

競技の直前に、2人乗りボブスレー及び4人乗りボブスレーに、各6本の公式練習滑走が行われなければならない。

10.1.2 コンチネンタル選手権大会、ワールドカップ及びインターコンチネンタルカップ

競技の直前に、3日間で最大6本の公式練習滑走(2人乗りボブスレー及び4人乗りボブスレー合わせて)が行われなければならない。各々のパイロットは、練習滑走をする日程を自由に選択できる。ただし、どの種目においても最大4本までの練習滑走のみとする。種目ごとに、転倒なしで2本の練習滑走を行った選手は、競技大会への参加が認められる。女子のために、最大6本の公式練習滑走が提供される。

各国は、2人乗りボブスレー競技と4人乗りボブスレー競技に、異なるパイロットを登録することができる。ただし、各国の練習滑走の総数は、同一パイロットの場合と同数とする。

10.1.3 ジュニア世界選手権大会、ヨーロッパカップ、アメリカズカップ

これらの大会は、ワールドカップの日程（競技滑走を週末に実施し、練習滑走を一週間の間に実施）と同様に行うことができる。

両種目に参加するチームは、最大10本の練習滑走の権利を有する。チームは、2人乗りの滑走をしたいかあるいは4人乗りの滑走をしたいか、日によって選択できる。

1種目のみに参加するチームは、可能な場合、毎練習日に2本の練習滑走の権利を有する。

競技大会への参加が認められるためには、事故がなく、FIBT規則に従って行われた練習滑走が少なくとも2本なければならない。

2種目の練習滑走と競技滑走がある場合、滑走は従前通り別々に行うことができる。これは、最初に2人乗り練習滑走を行い、その次に2人乗り競技滑走、続いて4人乗り練習滑走及び4人乗り競技を行うことである。

10.1.4 （その他の）国際競技大会

大会主催者が、公式練習滑走の本数を決定する。最低3本の公式練習滑走が行われなければならない。

FIBT理事会は、FIBT公式競技大会の公式練習日数あるいは公式練習滑走数の変更をすることができる。ただし、公式練習日数あるいは公式練習滑走数の変更は、大会開催要領で告知されなければならない。

全てのFIBT公式大会において、転倒なしで2本の練習滑走を行った選手は、競技大会への参加が認められる。

10.1.5 練習中のスタート順

参加国のスタート順は、最初のチームキャプテンズミーティングで抽選される。できる限り、練習滑走は「国グループ」に従って行われる。

上位国（強国）の代表団は、弱小国のチームの技術力を改善するために、協力関係にある弱小国のチームを当該代表団に組み込むことができる。

公式練習が2日または3日間行われる大会のスタート順は以下のとおりである。：

第1日目：（抽選番号）1番の国から最後の国まで

第2日目：（抽選番号）最後の国から1番の国まで

第3日目：新たに抽選 — （抽選番号）1番の国から最後の国まで

10.1.6 練習中のトラックの状態

できる限り、練習の最終日は、競技と同じ時間帯に行われ、トラックは競技の際の状況と同じく準備されなければならない。最後の練習滑走終了後、トラックの形状を変更してはいけない。

10.1.7 スタートの溝

スタートの溝は、練習の初日にジュリーによって決定され、ジュリーの指示によってのみ修正できる。両方の溝は、スケルトンのランナー（直径 16mm）に適応するように作成されなければならない。

10.1.8 選手の交替

練習期間中、いかなる時でも参加選手を同じ各国連盟の別の選手と交替することができる。ただし、代替パイロットが、日程変更をせずに、不転倒の練習滑走の最小限の数（2 本）を完走できる場合のみ、パイロットの交代が可能である。

公式練習以外の滑走（例えば、パイロットボブあるいはゲストとして）を行うパイロットは、その後の競技に参加することはできない。ジュリーは、このようなパイロットがチーム競技に参加することを例外として認めることができる。ただし、この例外措置は、最初のミーティングにおいて、各チームキャプテンに言明されなければならない。

二重大会（ダブル大会）の場合：

同一トラックにおけるダブル大会において、各国連盟は、1 つめの大会に参加したパイロットと異なるパイロットを 2 つめの大会に登録してもよい。

このような対応をする連盟は、選手割り当てに対応する練習滑走数のみが割り当てられるため、練習滑走本数を所属パイロット間で分配しなければならない。

代替選手は、有効な国際ライセンスを保持していなければならない。

10.2 競技

10.2.1 競技滑走

F I B T の大会は、4 本あるいは 2 本の滑走（ヒート）が行われる。

10.2.1.1 4 本滑走の大会

原則として、オリンピック冬季競技大会及びシニア世界選手権大会は、4 本の滑走が行われる。不可抗力が生じた場合、滑走本数の削減をすることができる。選手権が成立するためには、最低 2 本の滑走が必要である。

10.2.1.2 2 本滑走の大会

コンチネンタル選手権大会、ジュニア世界選手権大会及びその他全ての F I B T 公式大会は、2 本の滑走が行われる。抽選に参加する全てのチームは、大会を公式に有効にするためには、最低 1 本の滑走が行われなければならない。

10.2.2 スタート順

10.2.2.1 2 本滑走の大会のスタート順：

- 1 本目滑走 1 から最後
- 2 本目滑走 20 位から 1 位、1 本目滑走の順位にしたがって

10.2.2.2 4 本滑走の大会のスタート順：

- 1 本目滑走 1 から最後
- 2 本目滑走 20 位から 1 位及び 21 位から最後、1 本目滑走の順位にしたがって
- 3 本目滑走 1 位から最後、2 本目滑走後の順位にしたがって
- 4 本目滑走 20 位から 1 位、3 本目滑走後の順位にしたがって

10.2.3 スタート順システム

大会が成立するために、最低 3 カ国から 6 チームが参加していなければならない。

10.2.3.1 冬季オリンピック競技大会及びシニア世界選手権大会及びジュニア世界選手権大会

パイロットは、FIBT ランキングに応じて、スタートナンバーを選択する。

種目別ランキング表の首位のパイロットは、一番目の選択権を有する。第 2 位にランクされているパイロットは二番目の選択権、以下同様の選択権を有する。

配布手続きの最後に、配布の対象外のスタートナンバーがある場合、ジュリーは、スタートナンバーの公式配布の対象外であった選手に、残っているナンバーを割り当てる。

スタートナンバーの配布が内部分配（チームキャプテンズミーティング時）の場合、スタートナンバーは、チームキャプテンによって抽選される。

10.2.3.2 コンチネンタル選手権大会、ワールドカップ、インターコンチネンタルカップ、ヨーロッパカップ及びアメリカズカップ

前シーズンの FIBT 種目別ランキング表に基づいて、シーズンが開始する。参加している、最新 FIBT ランキング表の上位 10 名のパイロットは、スタート順を抽選される。他の全てのパイロットは、現在の FIBT ランキング表に従ってスタートする。

ポイントを獲得していないチームは、最後のグループで抽選される。

ジュリーは、公開で抽選を行う。コンピューターによる電子的抽選でもよい。パイロットは、競技中、彼らのスタートナンバーを保持するものとする。

10.2.4 スタートナンバー

大会主催者は、スタートナンバーをチームに支給する。ナンバーの大きさは、約 40 cm² でなければならない

スタートナンバーは、ジュリーの指示に従い、パイロットのプッシュバー周辺の左側に貼付されなければならない。

10.2.5 選手及び滑走姿勢

全ての競技滑走は同一チームによって行われなければならない。

傷病の状態、ジュリーの許可を得た場合、パイロットを除いた選手は同一の各国連盟の選手と交替してもよい。交替の要求は、チームキャプテンにより書面で行われなければならない。チーム医あるいは競技医からの診断書が同封されるか、場合によっては、交替後できるだけ早くに提出されなければならない。

競技医及びジュリーは、精神的あるいは肉体的に不適切な状況の選手を競技大会から除外することができる。

座った姿勢による操縦のみが認められている。

転倒後、チーム全員が、そりとともにフィニッシュラインを通過しなければいけない。そりがフィニッシュラインの手前で止まった場合、チームは失格とする。他からの手助けはいかなるものも禁じられている。

10.2.6 競技中のトラックの状態

トラックは、ジュリーと競技委員長とトラック責任者の間で合意の上、準備される。

降雪の場合、定期的に予定された時間どおりの日程の進行が可能か確認しなければならない。スタートタイム測定箇所（50m）までのスタート地点の氷面には特段の注意を払わなければならない。トラックは、定期的に掃かなければならない。

10.2.7 トラックウォーク

トラックウォークのための時間は、競技委員長とジュリーの合意の上決定され、最初のチームキャプテンズミーティングで発表される。発表された時間以外のトラックウォークは、認めない。滑走中にトラックに入ることは、絶対に禁止する。

競技日においては、トラックウォークは行われない。

10.2.8 スタート

スタート時にスタートブロックの上に立ってもよいが、後方の端をまたいではいけない。スタートライン(最初の計時地点)ははっきりと見えるようにしなくてはならない。

チーム全員は、招集後にスタートにいななければならない。

スタート係（スターター）は、聴覚的及び視覚的な信号によりトラックになにもないことを伝える。スタートするチームは、60 秒以内に最初の計時装置を作動させなければならない。

選手はそりを押して加速させてもよい。

スタートにおいて、いかなる手助けも禁じられている。

10.2.9 チーム数の削減

エントリーしたチーム数がトラックの能力を超えている場合、ジュリーは競技委員長の同意を得て、参加者数の削減ができる。

エントリーしたすべてのチームは、一回目の滑走には参加できる。

チーム数は、各滑走（ヒート）の前に削減することができる。

このような場合でも、スタート順は変更しない。

10.2.10 競技の中断と中止

ジュリーは、競技委員長及びトラック責任者と相談の上、以下の様々な理由などにより、滑走の中断あるいは競技の中止をすることができる：

- トラックが損傷した時
- 悪天候の時
- 計時あるいはその他技術的装置が作動しない時

中断があった後、スタートするチームには適当な長さの準備時間が与えられなければならない。

10.2.11 再滑走

チームに過失のない異常があった場合、ジュリーの承認を得て再滑走を行うことができる。

再滑走は、チームのスタート準備ができ次第ただちに行われる。

10.2.12 中止大会の代替

競技大会が中止となった場合、FIBT理事会は、後日同じトラックあるいは他のトラックで代替大会を開催することを決定できる。

以下のチームが、代替大会に参加することができる：

- a) 中止となった大会がスタートナンバーを支給する前に中止となった場合は、全ての参加希望チーム。
- b) 中止となった大会のスタートナンバー受領後に中止となった場合は、受領したチームのみ。もう一度、スタートナンバーの抽選が行われる。

10.2.13 試滑走そり（パイロットボブ）

ジュリーは、試滑走そりの数を決定する。大会主催者は、最低3台の試滑走そりを用意しなければならない。2人乗りボブスレー競技の前には2人乗りボブスレーのみが使用されなければならない。4人乗りボブスレー競技の前には4人乗りボブスレーのみが使用されなければならない。

試滑走そりの数が不十分であるとジュリーが判断した場合、ジュリーは、競技のスタート順の最後の順から、チームを試滑走そりとしてもよい。このチームは、試滑走後（競技のスタート順に従って）ただちに滑走することとし、試滑走は競技大会結果として有効とみなされる。

大会主催者は、試滑走そりの選出と構成に関して全責任を負うものとする。

10.2.14 計時

計時は電氣的あるいは電子的に行われる。それぞれ独立した回路となっている2つの計時設備が作動するようにしなくてはならない。100分の1秒単位まで計測されなければならない。

100分の1秒単位で同タイムの場合、同順位とする。

5つの中間タイムが表示されなければならない。

最初の間タイムはスタートタイム（50m）に対応するものである。

残り 4 つの中間タイムは、トラックの残りの部分に、均等に割り振られていなければならない。

大会主催者は、練習及び競技中に計測された全てのタイムを印刷し、参加国に配布しなければならない。

2 チーム以上が、1 本目あるいは 2、3 本目で同タイムとなった場合、同タイムのチームの 2 本目あるいは 3、4 本目のスタート順はスタートナンバーに従って、決定されなければならない。このような場合、最も高いスタートナンバーのチームが最初に滑走するものとする。

最終滑走前に参加者の削減が行われた場合、削減対象となったチームは、削減される直前の最終結果が競技結果となる。最終滑走において、チームが転倒、不出発あるいは失格となった場合、このチームの最終順位はないものとする。残りのチームは、ランキング表において順位が上がることとなる。

10.3 そり置き場（パルク・フェルメ）

必要に応じて、そり置き場（パルク・フェルメ）を、利用することができる。

10.4 用具及び設備

10.4.1 そり

原則として、全ての滑走において同じそりが使われなくてはいけない。そりが損傷して即時に修理できない場合、ジュリーの承認を得て予備のそりを使用することができる。

10.4.2 ランナー

F I B T のカレンダーに掲載されている全ての F I B T 公式競技大会（オリンピック冬季競技大会、シニア世界選手権大会、ジュニア世界選手権大会、コンチネンタル選手権大会、ワールドカップ、インターコンチネンタルカップ、ヨーロッパカップ、アメリカズカップ）では、F I B T 標準ランナー（標準材）のみが認められている。

F I B T のジュリーやマテリアル委員会は、ランナー鋼の真偽をいつでも検査できる。

ランナー鋼の真偽を立証するため、検査には、ランナー材の組成分析及びランナー鋼の硬度検査を含めてもよい。

原材料の除去による F I B T 標準ランナーへの幾何学的な変更（F I B T 標準ランナーを切削して形状を変えること）のみが認められている。いかなる形であれ、材料を付加することはできない。

なんらかの推進方法を用いることは禁じられている。

同一日の競技滑走間のランナーの交換は、損傷があり、ジュリーに承認を得た場合のみ認められる。

ジュリーの裁量権において、ランナーはいかなる時でも、特殊装置を使用する検査を受けることがある。不確定なものが検出された場合、ランナーを押収し、更なる検査のために専門研究機関に送付してもよい。

10.5 技術検査

競技に参加するそりは、スタートエリアにあって、割り当てられたスペースに置かれなければならない。

そりの準備作業（ランナー装着を含む）は、スタート **45 分前**までに完了しなくてはならない。

そりは、ランナーが上を向くようにひっくり返しておき、カバーをしてはいけない。

スタート 45 分前以降、そりあるいはランナーへのいかなる作業も認められない。ランナーの変更及びそり部品の交換も禁じられている。

滑走と滑走の間の時、ランナーを磨いてもよい。作業は、当該そりに関係するチームのメンバーである選手のみ、行ってよい。

最終ボブスレーがスタートエリアに戻ってきた後、次の滑走開始までに少なくとも 5 分間の休憩時間が与えられる。

ランナーは、F I B T 支給の研磨材を使用して磨くことのみができる。

ランナーは、そりに取り付けられたままではなければならない。その他の材料または製品の使用は禁じられている。このルールの違反は、大会からの即時失格となる。

ジュリーは、F I B T 支給の研磨材を、使用されたかどうかに関係なく、いつでも押収することができる。

ジュリーのみが、F I B T マテリアル委員会の同意のもと、技術的問題でそりに行われる修理作業に関する許可を与えることができる。

それぞれの滑走のインターバルの間、ジュリーの許可なしで作業を行ってはならない。

一組のランナーが競技中に損傷し、即時修理が不可能である場合、ジュリーの許可を得た後、チームは新しいランナーセットを使用することができる。新しいランナーは、F I B T 国際競技規則の規定に適応したものでなければならない。

競技に参加するすべてのそりとランナーは、技術的な検査を受ける対象となる。ジュリーは、検査の対象となるそり及びランナー、検査する日時を決めるものとする。その他の用具も、検査対象とすることができる。ジュリーは、これら検査を実施する F I B T マテリアル委員会のメンバーを、任命することができる。

違反容疑のある場合、そりの部品を押収し、技術的検査を行うことができる。検査は、競技会場内の移動研究所で行うことができる。この場合、ジュリーはすぐに研究所結果を評価し、相応の判定を下すものとする。

技術検査が競技会場外の研究所で大会後に行われる場合、検査結果は F I B T 理事会に送付される。当該研究所は、F I B T 承認になっていなければならない。手順は、国際競技規則の付属書に従っていなければならない。

検査結果が国際競技規則に違反していることが確認された場合、F I B T 理事会は、相応の判定を下すこととする。この場合、関係の各国連盟は、検査及び評価に関する費用を支払わなければならない。理事会の決定は、議論の余地のないものとする。

国際競技規則違反と決定した場合、自動的に当該競技大会の失格となる。

極端なケース（例えばランナーの不正改造）の場合、F I B T 裁定委員会は、当該競技シーズンの残りの大会の出場停止という最高刑までの、さらなるペナルティーを判決するものとする。

10.6 ランナーの半径

ジュリーあるいはF I B Tマテリアル委員会は、ランナーの半径をF I B T公式ゲージと照合する。

ランナーの半径は、ゲージの半径より小さくてはいけない。

10.7 ランナー温の計測

ランナー温は、ジュリーの指示に従って、スタートの前に計測される。4本すべてのランナーの温度は、検温針及び少なくとも摂氏+30 度から-20 度までの温度表示面がある電子的計測機器によって計測されなければならない。

大会主催者は、2つの電子計測機器を用意しておくてはいけない。1つはジュリー用で、もう1つは競技に参加しているチーム用である。

ランナー温は、中央サポートブラケット付近のランナー側面で計測される。

検温針は、温度表示が一定になるまでランナーにあてられたままになっていなければならない。

競技に使用されるそりに装着されたランナーの温度と基準ランナーの温度差は摂氏4度を超えてはならない。基準ランナーの温度が-14 度以下であった場合、ランナー温は-10 度でもよい。チームのランナー温が許容範囲を越えていた場合、最初の温度測定直後に、もう一度基準ランナーとそりに装着されたランナーの温度測定が行われなければならない。2度目の測定値が許容範囲を超えていた場合、即時の失格となる。この数値は、温度測定記録に記録される。（この数値によって）公式掲示板に掲示される温度は、更新されない。更新は、15分おきに行われる（第10.8項）。

そりは、スタートエリアの割り当てられたスペースからランナー温計測をする所まで運ぶかバンパーを下にして押すことで移動しなければならない。雪または氷をつけてランナーに触れることによってランナー温を下げることは、認められない。

10.8 基準ランナー

基準ランナーの温度は、以下の手順で計測される。

- a) 基準ランナーは、競技開始の1時間前に外気中に吊り下げられあるいは置かれ、競技に参加するそりと同じ気象条件でなくてはならない。基準ランナーを外気中に置いた時、基準ランナーの温度は摂氏+18 度から+22 度の間でなくてはならない。
- b) 基準ランナーを外気中に置いた時の基準ランナーの正確な温度は、スタートエリアにおいて誰でも見ることができるよう掲示板に記されなくてはならない。この掲示板には、気温と氷温も記される。
- c) 基準ランナーの温度は、中央サポートブラケット付近のランナー側面で計測される。
- d) この掲示板の温度は、以下のとおり更新されていく：
 - 最初の更新は、競技開始45 分前
 - 競技開始10 分前及び2本目滑走開始10 分前
 - 続いて、15 分ごとに更新

特殊な気象条件（高温）の場合、スタート前で温度検査後に、ジュリーは雪上あるいは氷上にそりを置くように、チームに指示することができる。

10.9 ランナークリーニング

ランナーは、F I B T 支給の特殊洗浄剤により滑走の前に清拭される。

F I B T 標準材（のランナー）を使用しなくてはならないすべての大会において、すべてのランナーは同じ方法でサンドペーパーにより磨かれる。（これにより）材料の特有な量を取り除かれたことが明白にならなければならない。そのようにならない場合、十分に材料が除去されるまで、この作業は繰り返されることとなり、ジュリーの要請に応じて、より大きな粒度のサンドペーパーを使用してもよいものとする。

（使用する）サンドペーパーのグレードは、F I B T がシーズン開始の前に決定する。

特定のトラックにおいて、及び特定の動機により、ジュリーは異なるグレードのサンドペーパー（の使用）を決定することができる。

10.10 重量

重量は、デジタル表示付き重量計によって検査される。

ジュリーの判断により、重量はいつでも検査できる。

そりと選手は、競技滑走終了直後に、ジュリーの要請に基づき、計量されなければならない。そりあるいはその他の用具にいかなる変化もつけてはいけない。チームは、計量作業中そりの中にいなくてはならない。その上で、第1回目の計量が行われる。すべてのチームは、必要に応じて、再計量を要請することができる。再計量において、チームには、そりについた氷や雪を除去するための持ち時間が、最大5分間与えられる。この作業は、ジュリーの監視下にて行われなければならない。

計量数値は、計量記録に記録されなければならない。

第三者による援助は、認められない。

選手がヒート間に交替する必要がある場合、チームはおもりの重量を減らすことができる。おもりの重量を増やすことはできない。

最小重量：

選手を含まず、ランナー装着の状態：

- 2人乗りボブスレー 170kg
- 4人乗りボブスレー 210kg

最大重量：

選手、ランナー及びその他用具を含む：

- 2人乗りボブスレー 最大重量 390kg
- 4人乗りボブスレー 最大重量 630kg
- 女子ボブスレー 最大重量 340kg

最大重量の範囲でなら、おもりを装着してもよい。おもりは、そりにしっかりとボルトで固定されているか、留め金で締められていなくてはならない。

10.11 電子計測機器及び用具

トラックがF I B Tの管理下にある期間中（公式練習及び競技）、そり、チーム及びトラックに電子的あるいは電氣的な計測機器を使用することは禁じられている。

公式制作者が所有しているTVカメラは、本規則の対象外とする。

例外として、F I B Tあるいは関係するジュリーは、特定の計測機器を許すことができる。この場合、すべての参加者に計測結果を周知されるようにしなければならない。

10.12 その他の用具

10.12.1 ヘルメット

公式練習滑走及び競技滑走の際、すべての選手は、ECE、OKMあるいはDOT安全基準に適合していて、専門店で市販されているフルフェースの保護ヘルメットを着用しなくてはならない。いかなる類の空気力学的な要素も、製造後に、ヘルメットに付加できない。

安全基準に適合することは、各国連盟の義務である。

10.12.2 靴

そりを押すために、選手の靴にスパイクを使用してもよいが、スパイクはブラシ状でなければいけない。

スパイクの最大直径は1.5mm、長さは5mmを超えてはいけない。靴1足につきスパイクの量は、250本未満ではいけない。

10.12.3 衣類

半ズボン、半そでの競技服は禁じられている。

空気抵抗軽減部品をつけることは競技服の外側も内側も禁じられている。

競技服は、コーティングされていない織物あるいはニット織物でなくてはならない。

10.13 表彰

10.13.1 F I B T選手権大会

F I B T公式選手権大会において、F I B Tは第1位、第2位及び第3位のチームの選手に、金、銀及び銅メダルを授与する。第4位、第5位、第6位のチームの選手には、記念メダルを授与する。大会主催者は、チームに栄誉的な賞品を授与する。

10.13.2 F I B T公式競技大会

大会主催者は、第1位から第6位のチームの選手に栄誉的な賞品を授与する。

10.14 表彰式

表彰式は、抗議提出の期限後速やかに行われなければならない。

ドーピング検査及び技術検査は表彰式後に行うものとする。

すべてのFIBT選手権大会とFIBT公式競技大会において、上位3チームの国旗が揚げられなければならない。優勝チームの国歌も演奏されなければならない。

10.15 抗議

原則として、抗議は、関係する事件の直後あるいは競技の終了後5分以内に Jury に口頭で伝えられなければならない。その上で、抗議の根拠を、競技の終了後20分以内に Jury に書面で提出しなければならない。

口頭による抗議をしなければ、その後に書面による抗議も行えない。

チームキャプテンのみが、口頭及び書面による抗議を行うことができる。集団的な抗議は認められない。

抗議申込みの時間が経過した後は、いずれの抗議も受け入れられない。

100 ユーロ相当の抗議料が、書面による抗議の提出時に支払われる。

抗議が認められなかった場合、抗議料はFIBTのものとなる。抗議が認められた場合、抗議料は申請者に返還される。

競技中に提出された抗議に関する決定は、出来る限り速やかに行われ、抗議に関係する者の抗議が認められなかった場合でも支障なく競技が継続できるようにする。

競技終了後に抗議が行われた場合、Jury は、可能なかぎり抗議提出後1時間以内に決定を発表する。

Jury 決定は多数決により決定する。多数決が同数の場合、Jury プレジデントの票により決定する。Jury アシスタントは、投票権がない。

Jury 決定が最終決定で、議論の余地はなく、ただちに効力を生じる。

11. ランキング表

11.1 競技シリーズのランキング表

ワールドカップ、インターコンチネンタルカップ、アメリカズカップ及びヨーロッパカップにおいて、シーズンの終わりに全体のランキング表が作成され、各競技シリーズ（カップレース）の1位、2位及び3位の選手が表彰される。男子ボブスレーにおいては、それぞれの競技シリーズの複合ランキング（2人乗りと4人乗り）の上位3人のパイロットも表彰される。

11.2 FIBT ランキング表

当該シーズンの間、各パイロットの最も良い競技結果（上から順に複数）を集計したものを、FIBT ランキング表とする。集計対象となる競技結果は、どの競技シリーズあるいは世界選手権大会の結果であってもよい。ランキング表は、数値補正されたランキング表として種々の割り当て数決定の際に用いられる。ジュニアは、年齢範囲指定される。男子ボブスレーには、2人乗

りボブスレーのランキング表と 4 人乗りボブスレーのランキング表と複合のランキング表がある。女子ボブスレーは、2 人乗りボブスレーのランキング表のみである。

得点化される大会数は、当該シーズンの特定日時までに行われたワールドカップ大会数と同一とする。

F I B T ランキング表は、遅くとも火曜日に毎週更新される。

F I B T 種目別ランキング表（2 人乗りボブスレー及び 4 人乗りボブスレー）は、当該シーズンのワールドカップ、インターコンチネンタルカップ、アメリカズカップ及びヨーロッパカップ並びに翌シーズンのそれぞれのシリーズの最初の競技大会におけるスタート順を決定するために用いられる。

F I B T 種目別ランキング表は、オリンピック冬季競技大会と世界選手権大会における国別割り当て数とスタート順を決定するために用いられる。

F I B T 男子複合ランキング表は、次期シーズンのワールドカップ、インターコンチネンタルカップの国別割り当て数を決定するために用いられる。

インターコンチネンタルカップが行われない場合、アメリカズカップ及びヨーロッパカップのポイントは、B 表のポイントを採用する。

シニア世界選手権大会においては、ワールドカップポイントが適用され、ジュニア世界選手権大会においては、付表 A に従い、新たなインターコンチネンタルカップポイントが適用される。

男子：

各国のトップランクのチームによりワールドカップの国別割り当て数を決め、次ランクのチームによりインターコンチネンタルカップの国別割り当て数を決める。割り当ての上位 4 カ国の地位は、各国の第 3 位のチームの順位により決定する。次の割り当て上位 6 カ国の地位は、各国第 2 位のチームの順位で決定する。残りの割り当てとなる 6 カ国は、上位にランキングされたパイロットでまだ割り当て対象になっていない国の上位 6 カ国とする。

女子：

各国の上位の成績により、ワールドカップにおける割り当てが決定される。割り当ての上位 4 カ国の地位は、各国の第 3 位のチームの順位により決定する。次に高い割り当て上位 4 カ国の地位は、各国第 2 位のチームの順位で決定する。残りの割り当てとなる 5 カ国は、パイロットがまだ割り当て対象になっていない国の上位 5 カ国とする。

インターコンチネンタルカップにおいて、国別の割り当て数は、ワールドカップと同じ原則を用いて割り当てられる。

ただし、他の国も 1 チーム参加することができる。

選手が 1 シーズン不参加であった場合、次シーズンの最初の大会において当該選手が獲得していた F I B T ランキング表ポイントの 5 0 % が集計される。

同点の場合、すべてのランキング表において以下の決定基準が適用される：

- a) 最初に、最高ポイントのスコア；

- b) 次に、直前の大会の上位スコア(ワールドカップポイントは、他のレースポイントより優先される。)

12. 附則

12.1. 効力

この版は、2012 年 10 月 10 日から有効である。

12.2. 変更

F I B T 理事会は、国際競技規則の修正を決定する。

12.3 解釈

この規則の条項が複数の解釈が可能であるように曖昧に定義されている場合、書かれた条項の根本的な意味に適合する解釈を採用しなければならない。

13. 付属書 1. F I B T ランキング表

FIBTポイント・ランキング表

ワールドカップ インターコンチネンタルカップ アメリカス・ヨーロッパカップ 10チーム以下のAC / EC
世界選手権 ジュニア世界選手権

順位	ポイント	順位	ポイント	順位	ポイント	順位	ポイント
1	225	1	120	1	75	1	35
2	210	2	110	2	65	2	25
3	200	3	102	3	55	3	20
4	192	4	96	4	50	4	16
5	184	5	92	5	45	5	12
6	176	6	88	6	40	6	9
7	168	7	84	7	38	7	7
8	160	8	80	8	36	8	5
9	152	9	76	9	34	9	3
10	144	10	72	10	32	10	1
11	136	11	68	11	30		
12	128	12	64	12	28		
13	120	13	60	13	26		
14	112	14	56	14	24		
15	104	15	52	15	22		
16	96	16	48	16	20		
17	88	17	44	17	18		
18	80	18	40	18	16		
19	74	19	37	19	14		
20	68	20	34	20	12		
21	62	21	31	21	10		
22	56	22	28	22	9		
23	50	23	25	23	8		
24	45	24	22	24	7		
25	40	25	20	25	6		
26	36	26	18	26	5		
27	32	27	16	27	4		
28	28	28	14	28	3		
29	24	29	12	29	2		
30	20	30	10	30	1		

FIBTポイント-B表

ワールドカップ		10チーム以上の アメリカス・ヨーロッパカップ		10チーム以下の アメリカス・ヨーロッパカップ	
順位	ポイント	順位	ポイント	順位	ポイント
1	225	1	120	1	60
2	210	2	110	2	50
3	200	3	100	3	40
4	192	4	92	4	32
5	184	5	84	5	24
6	176	6	76	6	18
7	168	7	70	7	12
8	160	8	64	8	8
9	152	9	58	9	5
10	144	10	52	10	2
11	136	11	48		
12	128	12	44		
13	120	13	40		
14	112	14	36		
15	104	15	33		
16	96	16	30		
17	88	17	27		
18	80	18	24		
19	74	19	21		
20	68	20	19		
21	62	21	17		
22	56	22	15		
23	50	23	13		
24	45	24	11		
25	40	25	9		
26	36	26	7		
27	32	27	5		
28	28	28	3		
29	24	29	2		
30	20	30	1		

14. 付属書 2. ボブスレーの構造

総則

本文の内容は守られなければならない。図面、図表、図形に示された寸法は、義務付けられている。

「ボブスレー」及び「ボブ」の 2 つの用語は、フレーム、カウリング及びランナーから成る同じものを意味することに用いられている。

14.1 原則と特性

14.1.1 本項 (14.1 項) のねらい

第 14 章の規則のねらいは、練習、競技大会及び F I B T の行事に参加する選手の安全性を推進すること並びに公平で公正な競技大会を維持することである。

14.1.2 原則

1. ボブスレーは、4 つのランナー (前部ランナー 1 ペア、後部ランナー 1 ペア) を有しているそり、競技は氷のトラックで行われる。
2. ボブスレーを推進する方法として、スタート時にチームの押す力と重力だけが認められている。
3. 2 種類のボブスレーがある。： 2 人乗りボブスレー及び 4 人乗りボブスレーである。
4. ボブスレーは、この規則に明記されている指針により覆いがされるものとする。
5. ボブスレーの後部は開いていなければならない。
6. スタート (青信号) 後、ボブスレーは、破損した場合を除き、変更できない。
7. パイロットプッシュバー及びサイドプッシュバーは、完全に (内側に) 折り込まなければならない。規定不履行は罰せられる。
8. ジュリーやマテリアル委員が、ボブスレーのいずれの部分 (主軸、ランナーキャリア、操縦装置、関節部分等) も、多大な技術的苦労することなく検査できるようになっていなければならない。
9. 公式競技大会中に、ジュリーは、ボブスレーと競技用具をいつでも検査することができる。
10. ボブスレー製作者は、ボブトラックで繰り返し行われる滑走の圧力にボブスレーがダメージを受けることなく耐えられるように製作する責任がある。
11. ボブスレーの本体に、透明な物質あるいは衝撃の結果として破片となる物質はいかなるものも使用することは禁じられている。
12. F I B T の意向として、“スチール” とは、重量において 50% 以上が鉄成分 (Fe 成分) である鉄とカーボンの化合物あるいは明らかに F I B T の化学試験に反応する合金を意味する。
13. 電子的、電氣的及び電波的な部品を公式練習中あるいは競技中のボブスレーあるいは選手に用いることは禁止されている。F I B T 及び関連するジュリーに承認された部品は、例外とする。

14. F I B T の公式大会において、液体または液体に類似した材料をボブスレーのフレームあるいはカウリングに使用してはいけない。
15. F I B T の意向として、“ラバーあるいはラバーに類似した材料”とは、A S T M-D-2240(アメリカの材料試験協会規格)のデュロメーター(硬度計の一種)による検査で、Shore-D 100より硬度が少ない材料を意味する。

14.1.3 ボブスレーの特性

14.1.3.1 ボブスレーの重量

ボブスレーの最小重量と最大重量は、制限されている。以下のとおりとする。：

1. 最小重量(選手を含まず、ランナー装着の状態)
 - 2人乗りボブスレー 170kg
 - 4人乗りボブスレー 210kg
2. 最大重量(選手、必要設備を含む)
 - 2人乗りボブスレー 最大重量 390kg
 - 4人乗りボブスレー 最大重量 630kg
 - 女子ボブスレー 最大重量 340kg

14.1.3.2 ボブスレーの機能的寸法

主なボブスレーの寸法と構造は、以下のとおりである。特別に記載のない場合は、平らな場所に何も載せない状態でのものである。

14.1.3.2.1 軌間規格(ランナーの中心から反対側のランナーの中心まで)

規格は、前部ランナー及び後部ランナーとも同じで、 $670\text{mm} \pm 1\text{mm}$ とする。

14.1.3.2.2 主軸の基本原理

前部主軸の中心から後部主軸の中心までの距離(ボブスレーが平面上で左右対称の状態)：

- 2人乗りボブスレーは $1690\text{mm} \pm 30\text{mm}$
- 4人乗りボブスレーは $2130\text{mm} \pm 30\text{mm}$

14.1.3.3 その他のボブスレーの特性

14.1.3.3.1 ボブスレーのサスペンション

この規則で特別に認めている事項以外で、ラバー、ラバーに類似した材料あるいはエネルギー吸収材を、ランナーキャリア、フレーム及びボブスレーのその他の部分に用いてはいけない。

14.1.3.3.2 ボブスレーのブレーキ

いずれのボブスレーにも、制動装置がついていなくてはならない(図 20)。

14.1.3.3.3 おもり

1. 重量の制限(値)を達成するために、おもりを使用してよい。おもりを使用する場合、しっかり溶接したり、ボルトで固定したり、鋼製のファスナーによりフレームに固定してはいけない。鋼製の空洞型の断面となるものでなければならない。
おもりの容器として用いられる鋼製の容器の大きさは、横断面が50×50mm及び長さが400mmの長さまでとする。
フレームまたはカウリングにおもりを付けるために、テープやプラスチック紐を使用することは禁じられている。
2. おもりの材料として、液体あるいは液体に類似した材料を使用してはいけない。

14.2 ボブスレーの構造及び機能

14.2.1 本項(14.2 項)のねらい

使用機材の構造及び機能に関する規則のねらいは、F I B Tの大会で使用された機材は、練習及び競技大会における圧力に耐えることができること及び使用機材は十分な防備となることを促進することである。

また、14.2 項のねらいは、公平で公正な競技大会を促進することである。

最終的には、14.2 項は、F I B Tの大会に参加するための支出の抑制を導くものである。

14.2.2 構造及び機能に関する総則(以下、(数字)は別添図8～19の中で示してある数字)

14.2.2.1 関節部

14.2.2.1.1 横断線分割

ボブスレーの本体は、前部主軸と後部主軸の間において、横断的に分割されていなければならない。

14.2.2.1.2 連結部の回転軸

1. ボブスレーの前部と後部は回転できるようにつながっていなくてはならず、縦の回転軸(ピボット)線(2)は水平な固定表面(ボブスレーの接地面)(1)とほぼ水平である。
2. 回転軸線(2)と接地面の角度は5度を超えてはいけない。

14.2.2.1.3 回転軸線

1. 回転軸線(2)はスチール製の回転軸ボルト(3)(中央部の円形断面の直径は2人乗りが最小30mm、4人乗りは最小35mmで、この直径は、末端に向かって2人乗りは21mmまで、4人乗りは31mmまで細くなっていてもよい)と一体化している。
2. このボルト(3)により、前部と後部が回転できるようにつながってはいけない。
3. 回転軸ボルト(3)は、回転しながら弾力性ある安定を機能させている。この安定機能のために、ラバー製あるいはラバーに類似した材料を使用してもよい。この安定機能装置は、垂直の動きはしないものとし、水圧や気圧により変化する装置は認められない。
4. 回転軸ボルト(3)の前部又は後部が、ボックスに収納されている形であるならば、各々のボックスは上から検査できるよう直径20mmの穴があいていなければならない。

5. 分割線上において、この回転軸線の中心縦軸線は 2 人乗り、4 人乗りともに、接地面から少なくとも 80mm 離れていなくてはならない。(選手及びランナーのない状態のボブスレーにおいて)
6. 分割線は前部主軸の中央から後方に 520mm±50mm の位置(2 人乗り、4 人乗りとも)になければならない。

14.2.2.1.4 カウリングの連結部

カウリングも横断的に分かれていなければならない。前部のカウリングと後部のカウリングの間隙を覆うために、ラバーあるいはラバーに類似した材料を使用してもよい。

14.2.3 フレーム(骨組み)と操縦装置

14.2.3.1 本項(14.2.3 項)のねらい

14.2.3 項のねらいは、安全のためにフレームの強度を規制することと競技大会のためにボブスレー及び選手に供給される緩衝の量を規制することである。

14.2.3.2 フレームに関する総則

1. フレームの全ての接合部はしっかり固まっていなければならない。
2. 前部フレーム(4) 後部フレーム(31)は、滑走中あるいは滑走と滑走の間に堅さ(剛性)が変化するものであってはいけない。

14.2.3.3 ボブスレー前部のフレーム

1. ボブスレー前部とは、(4)のスチール製で切れ目のない(又は溶接されている)補強フレームで構成されており、横断分割線にある回転軸ボルト(3)からステアリングボルトの軸受け(5)までの部分である。全ての荷重を支えるフレームとステアリングボルトの軸受け箱と回転軸ボルトの軸受け箱は、フレームに溶接されていなければならない。
2. 前部主軸の垂直面での軸回転角度は(立地面を基準として)最大で±12 度である。(2 人乗りボブ、4 人乗りボブとも)
3. 前部主軸の中心からボブスレーの先端までの距離は、最小 600mm(2 人乗りボブ、4 人乗りボブとも)、最大 750mm(2 人乗りボブ、4 人乗りボブとも)とする。
4. フレーム及び外郭との接続部が管状である場合、中を充填せず空洞のままではならず、最小で直径 8mm の点検用の穴がなくてはならない。

14.2.3.3.1 操縦構造

1. スチール製のステアリングボルト(5)は、前部フレーム(4)に付いており、操縦構造により回転できるようになっている。このステアリングボルトは、垂線から 5 度以上傾いていてはいけない。
2. ステアリングボルトの軸受け部は全ての側面でフレームに完全に溶接されていなければならない。

3. ステアリングボルトの下端はスチール製ステアリングプレート（6）と直角に完全に溶接されていなければならない。ステアリングプレート（6）は厚さが最小で 7.5mm、幅は長さの半分以上でかつ最小で 69mm なければいけない（2 人乗り、4 人乗りとも）。中央に結合用の穴があってもよい。
4. ステアリングプレート（6）に接して、前部主軸（9）の前方に（7）のボルト、前部主軸（9）の後方に（8）のボルトがあり、このボルト部が旋回軸線（10）上となり、フランジ（つば）（11a、11b）が回転できるようにつながっている。この旋回軸線（10）は、前部主軸（9）と直角に交わり、ステアリングボルト（5）とも直角に交わっている。
5. （7）及び（8）のボルトの直径は、最小で 20mm でなくてはならない。
6. ねじと回転部は、縦に動けるようになってはいけけない。
7. これに接して、厚さが最小 7.5mm、幅が最小 69mm の一片のスチール製ボトムプレート（14）が、前部主軸の下方に据え付けられている（2 人乗り、4 人乗りとも）。このプレートの両端は、20mm の長さで面取りや丸みを帯びさせてもよい。
8. ボトムプレート（14）は（15）のねじで両フランジ（11a、11b）にしっかりと遊びがなく留められている。
9. ボトムプレートと両フランジ（11a、11b）の間には、厚さ最大 3mm のラバーあるいはラバーに類似した材料でできている中敷き（20）があってもよい。
 - a) このラバーあるいはラバーに類似した材料の中敷の厚さはそこからはずして計測されなければならない。
 - b) さらに補正するためにスチール、アルミニウム、またはその合金でできた詰金を用いてよい。
10. 2つのフランジ（11a、11b）間のボトムプレート（14）の長さ（フランジとの接触部を除く）は、ボブスレーの縦の方向に 220mm±40mm とする（2 人乗り、4 人乗りとも）。
11. フランジには U 字形のガイドを付けてもよい。
12. ニュートラルの位置にランナーを戻すために、ラバーあるいはラバーに類似した材料が、操縦構造に使用してもよい。

14.2.3.3.2 前部主軸

1. 前部主軸（9）は、最小外径 44mm の直線状で切れ目のないスチール製円形チューブ 1 本でできている（2 人乗り、4 人乗りとも）。この外径は、前部ランナーキャリア（17）の主軸受け部（16）に適合させるために 32mm まで減じてもよい。
2. 主軸の外径が 44mm である部分は、チューブの肉厚が 9mm 以上、長さが 450mm 以上でなくてはならない。
3. 前部主軸（9）の中央部分には、厚さが最小 7.5mm のスチール製の留め板（18）がしっかりと溶接されて（ねじ止めではなく）いなくてはならない。この留め板はボトムプレート（14）にしっかりとボルト止めされなくてはならない。
4. スチール製のスペーサを留め板（18）とボトムプレート（14）の間に使用してもよい。
5. 留め板（18）は、前部主軸（9）の円周とぴったり同じ形にくぼませてよい。

6. ランナーキャリアの支点部との接合のために、主軸の末端にスチール製のくさびを溶接あるいはプレスしてもよい。
7. スチール製のくさびを主軸の末端で使用する場合、くさびには 6.5 mm の通し穴がなければならない。
8. 前部主軸 (9) は覆っても、何かに収納しても、流線形にしてもいけない。

14.2.3.3.3 前部主軸の板ばね

1. ステアリングプレート (6) と前部主軸 (9) の間には、一枚のスチール製の板ばね (19) がついている。この板ばねの厚みは 6 mm 以上なくてはならない。
2. 板ばね (19) がフロント主軸 (9) と接している部分は、330mm 以上離れていて左右対称となっていてはいけない (2 人乗りボブ、4 人乗りボブとも)。
 - a) 板ばねは、3 つに分かれていてもよい。
 - b) ブラケット (取り付け金具) は、軸方向の幅が 12mm 以上なければならない。ブラケットは、少なくとも 2 本の M8 ネジでねじ止めされていなければならない。
 - c) ブラケットの半径は、無制限とする。
 - d) 付加的なスペーサーの使用は認めない。
 - e) ブラケットは、スチール製でなければならない。
3. 主軸が普通の状態にあるとき、板ばね (19) とステアリングプレート (6) あるいは板ばね (19) と主軸 (9) の間に遊びがあってはならない。
4. 板ばね (19) とステアリングプレート (6) あるいは板ばね (19) と主軸 (9) の間にスペーサーを使用してはいけない。

14.2.3.3.4 前部ランナーキャリア

1. 前部ランナーキャリアは直線状で厚さ 7.5mm 以上のスチール製の板ばね (17) 一枚できている (2 人乗りボブ、4 人乗りボブとも)。
2. ランナーキャリア接地面から前部主軸の中心までの距離は、最大 100mm とする。 (2 人乗りボブ、4 人乗りボブとも)
3. 前部主軸 (9) に対応している主軸受け部 (16) は板ばね (17) の上部と溶接されてなければならない。
4. 板ばね (17) の下部には、中央に溶接されたサポートブラケット受け (ガイドブラケット) (21) がある。
5. 板ばね (17) の両端にはランナー取り付け用ブラケット (ホールディングブラケット) (22 及び 23) が溶接されている。
6. 主軸受け部 (16) の外径は 50mm 以上、55mm 以下とする (2 人乗りボブ、4 人乗りボブとも)。
7. 主軸受け部 (16) の長さは 94mm 以上とする (2 人乗りボブ、4 人乗りボブとも)。
8. 主軸受け部 (16) の穴は、水平径に関しては同心 (穴の中心が変動しない) になっていなければならない。

9. 主軸受け部の外端から前部ランナーキャリアの外側のエッジまでの距離は6mm以下とする。
10. 上から見た場合、前部ランナーキャリア(17)の外側エッジは直線状で、主軸(9)に対して直角になっていなければならない。板ばねとガイドブラケットの外側は、概ねお互いに沿っていて、どちらかがとびだしてはいけない。(補正値は認められていない。)
11. 前部ランナーキャリア(17)の長さは、2人乗りボブスレーで $655\text{mm} \pm 3\text{mm}$ 、4人乗りボブスレーで $735\text{mm} \pm 3\text{mm}$ とする。
12. 前部ランナーキャリア(17)の幅は2人乗り、4人乗りボブスレーともに前後の末端部では35mm以上とし、中央部に近づくにつれて次第に広がってはいなくてはならない。中央部の幅は、2人乗りボブスレーで69mm以上、4人乗りボブスレーで89mm以上でなければいけない。
13. 上から見た場合、カウリングに面する前部ランナーキャリアの内側エッジには、くぼみがあってははいけない。
14. 両端のホールディングブラケット(22、23)は、断面がU字型となる。ホールディングブラケットはU型の「ブリッジ」部分でランナーキャリア(17)と溶接されていて、厚さは7.5mm以上とする。
15. U型の2つの「脚」部分は、垂直に下に伸びていて、高さは $50\text{mm} \pm 2\text{mm}$ とする。U型の脚の外側エッジと外側エッジの距離は $30\text{mm} \pm 2\text{mm}$ とする。
16. ホールディングブラケット(22、23)の長さは $70 \pm 2\text{mm}$ とする。
17. ホールディングブラケット(22、23)には、ランナー取付け用の穴があいている。穴の中心とランナーキャリア(17)の最下部の間隔は $31\text{mm} \pm 1\text{mm}$ でなくてはならない。ランナー取付け用の穴は、その前部及び後部のホールディングブラケット(22、23)に対して1mm以内の差で対称形になってなくてはならない。
18. この穴(24、25)のみ、ボルトの頭部用に漏斗状になっていてもよい。
19. 前部のホールディングブラケット(22)の穴の中心と後部のホールディングブラケット(23)の穴の中心の間隔は2人乗りボブスレーで $585\text{mm} \pm 2\text{mm}$ 、4人乗りボブスレーで $665\text{mm} \pm 2\text{mm}$ とする。
20. 中央のガイドブラケット(21)は、ホールディングブラケット(22及び23)と同一寸法である。相違点は、U字型の底部にラバーあるいはラバーに類似した材料でできた層(26)を保持するために、U字型の両脚が前後で金属の帯で溶接して接着していることである。
21. ガイドブラケット(21)は板ばねの付加的な補強となってもよい。
22. 軸受け部(16)の中心は、ランナー取付け用の穴の対称線から外側へ最大5mm出てもよい(2人乗り、4人乗りとも)。
23. ランナーキャリア(17)は、回転し、弾力的な安定となる方法を講じなければいけない。
24. 回転の安定装置がランナーキャリアの下部から仕組まれる場合、板ばねによる隙間の長さは35mm以下とし、軸受筒の溶接の内部になっていてはならない。
25. 前部ランナーキャリア(17)は収納したり、覆ったり、流線形にしてはいけない。
26. 板ばね(17)、ガイドブラケット(21)、ホールディングブラケット(22、23)の全てのエッジは、8mm以下の範囲で丸みを付けたり、面取りをしてもよい。

14.2.3.4 ボブスレー後部のフレーム

1. ボブスレー後部は、(31) のスチール製で切れ目のない（又は溶接されている）補強フレームで構成されており、横断分割線にある回転軸ボルト（3）から後部主軸の固定部までの部分である。全ての荷重を支えるフレームと回転軸ボルトの軸受け箱は、フレームに溶接されていなければならない。
2. この横断分割線から後部主軸までの範囲では、フレームの縦材は、最小断面積 703mm^2 、最大断面幅 37mm、最小断面幅 19mm で断面を閉じてあるスチール材でできていなければならない。
3. 縦部材が管状である場合、縦部材の中は充填しないで開放してあり、フレーム沿いに 500 mm ごとに最小直径 8mm の検査用の穴を有していなければならない。
4. 後部フレームの 2 つの縦部材間の距離は最小で 320mm なければならない。
5. 主軸が後部フレームに固定されている箇所では、主軸取り付け具と主軸が明らかに接している部分がある。この主軸取り付け具と主軸の接している部分は、最少でも 700mm^2 なくてはならない。
6. 主軸をボルトによってフレームに固定する場合、主軸と主軸取り付け具の完全に接している部分は、固定ボルトの側面において 15mm の長さがある。
7. 主軸を締め付け具によってフレームに固定する場合、主軸と主軸取り付け具の完全に接している部分は、主軸の円周の少なくとも 150 度以上となっており、少なくとも 25mm の長さ以上なくてはならない。
8. 主軸と主軸取り付け具の完全な接触部分の最も外側部の最小距離は 165mm である。

14.2.3.4.1 （意図的に残す空白部）

14.2.3.4.2 後部主軸

1. 後部主軸 (27) は、最小外径 44mm の直線状で切れ目のないスチール製円形チューブ 1 本でできている（2 人乗り、4 人乗りとも）。この外径は、後部ランナーキャリア (29) の主軸受け部 (28) に適合させるために、2 人乗りボブスレーは 32mm、4 人乗りボブスレーは 34mm に減じている。
2. 外径が 44mm である部分では、肉厚が 9 mm 以上、長さが 450mm 以上でなくてはならない。
3. 後部主軸 (27) は、弾力材や衝撃吸収材を間にいれずに、後部フレーム (31) にしっかりとねじ止めあるいは締め付け具で固定されていなければならない。
4. スチール製のスペーサを使用してもよい。
5. 後部主軸 (27) は、後部フレーム (31) 上方又は下方のいずれかにボルト止めしてもよい（2 人乗り、4 人乗りとも）。
6. ランナーキャリアの支点部との接合のために、主軸の末端にスチール製のくさびを溶接あるいはプレスしてもよい。
7. スチール製のくさびを主軸の末端で使用する場合、くさびには 6.5 mm の通し穴がなければならない。

8. 後部主軸 (27) は覆っても、何かに収納しても、流線形にしてもいけない。

14.2.3.4.3 (故意的に残す空白部)

14.2.3.4.4 後部ランナーキャリア

1. 後部ランナーキャリアは、直線状で厚さ 7.5mm 以上のスチール製の上部板ばね (32) と下部板ばね (33) でできている (2 人乗り、4 人乗りとも)。
2. ランナーキャリア接地面から前部主軸の中心までの垂直距離は、最大 110mm とする。(2 人乗りボブ、4 人乗りボブとも)
3. 後部主軸に対応している主軸受け部 (28) は、上部板ばね (32) の上部と溶接されていないなければならない。
4. 下部板ばね (33) の下部には、中央に溶接されたサポートブラケット受け (ガイドブラケット) (34) がある。
5. 下部板ばね (33) の両端にはランナー取り付け用ブラケット (ホールディングブラケット) (35 及び 36) が溶接されている。
6. 主軸受け部 (28) の外径は、2 人乗りボブスレーは 50mm 以上 55mm 以下、4 人乗りボブスレーは 50mm 以上 57mm 以下とする。
7. 長さは 2 人乗り、4 人乗りともに 94mm 以上とする (2 人乗り、4 人乗りとも)。
8. 主軸受け部 (28) の穴は水平径に関しては同心 (穴の中心が同じ) になっていなければならない。
9. 主軸受け部 (28) の外端から上部板ばね (32) の直線状の外側エッジまでの距離は 6 mm を超えてはいけない。
10. 上から見た場合、下部板ばねの外側エッジは直線状で、主軸 (27) に対して概ね直角になっていなければならない。ランナーキャリアの中央部分では、上部板ばね (32)、下部板ばね (33) とガイドブラケットの外側は、概ねお互いに沿っていて、どちらかがとびだしてはいけない。(補正值は認められていない。)
11. 下部板ばね (33) の長さは、2 人乗りボブスレーで 813 ± 3 mm、4 人乗りボブスレーで 940 ± 3 mm とする。
12. 下部板ばね (33) の幅は 2 人乗り、4 人乗りともに前後の末端部では 35mm 以上とし、中央部に近づくにつれて次第に広がっていかなくてはならない。中央部の幅は、2 人乗りボブスレーで 79mm 以上、4 人乗りボブスレーで 89mm 以上でなければいけない。
13. 上から見た場合、カウリングに面する下部板ばね (33) の内側エッジには、くぼみがあってはいけない。
14. ホールディングブラケット (35 及び 36) は U 字型の断面図となる。ホールディングブラケットは U 型の「ブリッジ」部分で下部板ばね (33) と溶接されていて、厚さは 7.5mm 以上とする。
 - a) U 型の 2 つの「脚」部分は垂直に下に伸びていて、高さは $50\text{mm} \pm 2\text{mm}$ とする。
 - b) U 型の脚の外側エッジと外側エッジの距離は $30\text{mm} \pm 2\text{mm}$ とする。
15. ホールディングブラケット (35、36) の長さは、 $70\text{mm} \pm 2\text{mm}$ とする。

16. ホールディングブラケット (35、36) には、ランナー取付け用の穴があいてなければならない。穴の中心と下部板ばね (33) の最下部の間隔は $31\text{mm} \pm 1\text{mm}$ とする。ランナー取付け用の穴は、ホールディングブラケット (35、36) の前後に対して、 1mm 以内の範囲で対称形になっていなければならない。
17. この穴のみボルト頭部用に漏斗状になっていてもよい。
18. 前部のホールディングブラケット (35) の穴の中心と後部のホールディングブラケット (36) の穴の中心の間隔は 2 人乗りボブスレーで $743\text{mm} \pm 2\text{mm}$ 、4 人乗りボブスレーで $870\text{mm} \pm 2\text{mm}$ でなければならない。
19. 中央のガイドブラケット (34) はホールディングブラケット (35 及び 36) と同一寸法である。相違点は、U字型の底部にラバーあるいはラバーに類似した材料でできた層を保持するために、U字型の両脚が前後で金属の帯で溶接して接着していることである。
20. ガイドブラケット (34) は板ばねの付加的な補強となってもよい。
21. 主軸受け部 (28) の中心は、ランナー取付け用の穴の対称線から外側へ最大 5mm 出ているもよい (2 人乗り、4 人乗りとも)。
22. 上部板ばね (32) は、下部板ばね (33) より短く、長さは 2 人乗りボブスレーで $480\text{mm} \pm 3\text{mm}$ 、4 人乗りボブスレーで $590\text{mm} \pm 3\text{mm}$ とする。
23. 上部板ばね (32) の前後端の幅は 40mm 以上で、中央部に近づくにつれて次第に広がっていきなくてはならない。中央部の幅は、2 人乗りボブスレーで 79mm 以上、4 人乗りボブスレーで 89mm 以上とする。
24. 上から見た場合、上部板ばね (32) にくぼみはないものとする。
25. 上部板ばね (32) と下部板ばね (33) は重なりあっていて、6 個以上 8 個以下のボルトと六角ナットで締め付けられている。
26. 軸受け部 (28) のどちら側も同じボルト数でなければならない。
 - a) この穴はボルト頭部用に漏斗状になっていてよい。
 - b) ボルトの直径は、2 人乗りボブスレーは 12mm 以上、4 人乗りボブスレーは 14mm 以上とする。
 - c) 六角ナットの高さは、2 人乗りボブスレーは 10mm 以上、4 人乗りボブスレーは 11mm 以上でなければならない。
27. ランナーキャリア (29) は、回転して弾力的な安定となる方法を講じられてなければいけない。

回転の安定装置がランナーキャリアの下部から仕組まれる場合、板ばねによる隙間の長さは 35mm 以下とし、軸受筒の溶接の内部になっていてはならない。
28. ランナーキャリア (29) は収納したり、覆ったり、流線形にしてはいけない。
29. 板ばね (32、33)、ガイドブラケット (34)、ホールディングブラケット (35、36) の全てのエッジは、 8mm 以下の範囲で丸みを付けたり、面取りをしてもよい。

14.2.4 カウリング

14.2.4.1 本項 (14.2.4 項) のねらい

14.2.4 項のねらいは、転倒が生じた場合におけるボブスレーのカウリングによる十分な保護を図ることによって、FIBTの大会に参加する選手の安全を促進することである。

さらに、本項は、不正な空気力学的な有利性のない競技を促進することをねらいとしている。

14.2.4.2 カウリングの総則規定

1. カウリングの切れ込みには、いかなる物も付加して使用してはいけない。
2. ブレーキ口は、開いていなくてはいけない。
3. 何らかの物質により切れ込み部分を狭くすることは認められない。
4. 明らかに渦巻を発生させるものを付加させることは認められない。
5. 空気抵抗の軽減となる付加的な穴は認められない。
6. カウリングは、選手を適切に保護するものである。

14.2.4.3 カウリングの寸法

14.2.4.3.1 2人乗りボブスレーのカウリングの幅

最も遠い箇所から反対側の最も遠い箇所までの距離（図2に従って、水平面で測った場合）は以下のとおりでなければならない。：

- ・後部主軸の中心線から前方 1200mm の地点： 最小 680mm
- ・後部主軸の中心線から前方 60cm の地点： 最小 640mm
- ・後部主軸の地点： 最小 540mm

14.2.4.3.2 4人乗りボブスレーのカウリングの幅

後部主軸の中心線から 1600mm 前方の地点までの間は、700mm 以上の幅がなくてはならない。

14.2.4.3.3 2人乗り及び4人乗りボブスレーのカウリングの内側の幅

カウリングの切れ込みの開始部分で、ボブスレーの底部から 400mm の高さで計測して、カウリングの内側の幅は、最小でも 550mm なくてはならない。（2人乗り、4人乗りとも）

14.2.4.3.4 カウリングの高さ

1. パイロットシートは、最小半径 90mm の平面で水平な場所と定義されている。
2. パイロットが座る席（パイロットシート）から計測される。
3. 半径 90mm の座席表面からカウリングの切れ込みの最高点までの垂直距離は、最小でも 650mm なくてはならない。（2人乗り、4人乗りとも）

14.2.4.3.5 側部のカウリング

1. パイロットの肩のあたりから後部主軸の中心線までの側部のカウリングは、ボブスレーの底部から測った高さが 580mm 以上 650mm 以下でなければならない。
2. カウリングは、パイロットの肩のあたりから後方に開いていなくてはいけない。

3. この開き（オープニング）の幅は、オープニングの始まりから後方 500mm の箇所から後部主軸の中心までは、300mm の深さの範囲で、最小でも 450mm なくてはならない。（2 人乗り、4 人乗りとも）
4. 後部主軸の中心からボブスレー最後部までは、その底部の最低部から上に 300mm の位置までの範囲で、最小でも 400mm なくてはならない。（2 人乗り、4 人乗りとも）

14.2.4.3.6 カウリング雑則

1. パイロット用の切れ込みの最高地点から、図 4 に示したとおり垂直方向のフランジ（突縁）がなくてはならない。
垂直のフランジは、パイロット用の切れ込みの中心の位置で、30mm 以上の高さがなければならない。フランジは、中心から両側に 100mm の範囲になくてはいけない。カウルにそって厚みが漸減してもよい。
2. 長方形で左右対称になっている検査用の穴が前部主軸の下方に、長さ 440mm 以上、幅 160mm 以上の大きさでなくてはならない。
3. どちらの側面においても、前部主軸と前部主軸用の切れ込みの間の隙間を閉じるために、ラバー膜あるいはラバーに類似した材料の膜を使用してもよい。
4. ブレーキ収納部の最上部では、ラバー膜あるいはラバーに類似した材料の膜をハンドル周辺で使用してもよい。

14.2.4.4 カウリングの外形

14.2.4.4.1 本項（14.2.4.4 項）のねらい

14.2.4.4 項のねらいは、不正な空気力学的な有利性のない競技を促進することをねらいとしている。

14.2.4.4.2 凸面

1. カウリングの外形は、以下の例外を除き、凸状になっていなくてはならない。：
 - a) バンパー（フロントバンパー及びバックバンパー）
 - b) ブレーキ口（ブレーキ用切れ込み）
 - c) パイロット用プッシュハンドル関連
 - d) 連結部
 - e) 前部主軸及び後部主軸のための穴
 - f) カウリング本体へのサイドプッシュバーの接合部（図 7）
 - ①プッシュバーがカウリング本体の頂上部に直接取り付けられる場合：
ランナーキャリアの接地面の 670mm 上部で、回転軸より 450mm 前方の垂直面から
 - ②プッシュバーがカウリング本体を横切る別の支柱に取り付けられる場合：
プッシュバーの回転軸の最上部の中心から 400mm の半径内で。
 - g) ブレーカーのプッシュハンドル周辺（ブレーカーのプッシュハンドルから半径 250mm の範囲内）は、後部主軸の中心線から除外され、最も離れていてもよい。

2. 以下の4つの特別な箇所は検査される：

- a) ボブスレーの前からパイロット用の切れ込みまでの間の回転切断面とカウリングの交線は、図3のAを参照のこと。
- b) ボブスレーの前からボブの後ろまでの間の最大幅位置あるいはバンパーの上部のカウリングと垂直切断面の交線は、図3のBを参照のこと。
- c) パイロット用の切れ込みの始まりからボブスレーの後ろまでの間の、ランナーキャリアの接地面から上に350mmの位置における水平切断面とカウリングの交線は、図3のCを参照のこと。
- d) ボブスレーの底部においては、縦方向の垂直切断面と横方向の垂直切断面の中央の240mm幅の左右対称帯は図3のDを参照のこと。240mmの帯以外のところでは、ランナーキャリア用のすきまのみが例外としてある。

14.2.5 フレームとカウリング間の接続部

14.2.5.1 本項(14.2.5項)のねらい

14.2.5項のねらいは、カウリングとフレーム間の接続部において成し遂げられる緩衝の量を規制することである。

14.2.5.2 カウリングとフレームの接続部の定義

14.2.3項に定義・規定されているフレームに14.2.4項に定義・規定されているカウリングを機械的に取り付けるすべての材料は、本項(14.2.5項)により規定されるカウリングとフレームの接続部を形成するものとみなす。

14.2.5.3 総則

- 1. フレームに対するカウリングの動きに関するすべての寸法は、何も載せない状態のボブスレーで、基準水平面と比較したものである。
- 2. 本項(14.2.5項)において、“下方に”という語句は、基準水平面で何も載せない状態のボブスレーに関して用いる。
- 3. 本項(14.2.5項)において、フレームに対するカウリングの動きの制限値は、基準水平面で何も載せない状態のボブスレーに関して定義してある。
- 4. 14.1.3.3.1項(ボブスレーのサスペンション)が適用される。

14.2.5.4 フレームへのカウリングの取り付け点の位置

- 1. カウリングは、少なくとも4つ取り付けブラケットによって、フレームに取り付けられなければならない。このブラケットは、フレームに対するカウリングの垂直方向の動きを制限するものとする。

2. この4つの取り付けブラケットのうち2つは、関節ボルト（回転軸ボルト）を除く後部フレームの最前部 100mm の範囲内にあり、ボブスレーの対称面と直角をなす垂直面に、対称的に位置しなければならない。（図 23）
3. 4つの取り付けブラケットのうち2つは、ボブスレーの対称面と対称的に位置しなければならない。縦のフレーム材の外側に取り付けられなければならない。（図 23）

14.2.5.5 フレームに対するカウリングの動きの制限

1. フレームに対するカウリングの動きは、14.2.5.4 項及び 14.2.5.6 項で規定するカウリングの取り付けにより認められるものとし、止め具の使用により、下方へ 5 mm までに制限されなければならない。
2. 14.2.5.4 項及び 14.2.5.6 項における緩衝材にかかわらず、緩衝材の動きは、カウリングの動きを効果的に規制するために、十分な堅さのある止め具により制限されなければならない。
3. カウリングの垂直方向の動きを制限する前側の止め具は、14.2.5.4 項の規定するものでなければならない。止め具が取り付けブラケットの不可欠な一部ではない場合、前側の止め具は関節ボルトを除く後部フレームの最前部 100mm の範囲内にななければならない。（14.2.5.4.2 項。図 23）
4. 後側の止め具は、縦のフレーム材の外側に取り付けられなければならない。後部主軸の中心線から前後 120mm の範囲内でなければならない。（14.2.5.4.3 項、図 23）

14.2.5.6 カウリングとフレームの接続部に使用する材料

1. カウリングとフレームの接続部において、ラバーあるいはラバーに類似した材料を使用してもよい。
2. カウリングとフレームの接続部で使用されるラバーあるいはラバーに類似した材料は、均一なものでなければならない。

14.2.6 バンパー

14.2.6.1 本項（14.2.6 項）のねらい

14.2.6 項のねらいは、ボブトラックの壁と接触するボブスレーの部位がその目的に適合していることを確実にすることである。さらに、本項は、不正な空気力学的な有利性が成し遂げられることができないことを促進することを目的としている。最後に、本項は、ボブトラックの完全な状態を維持するようにしている。

14.2.6.2 総則

ボブスレー製造業者は、壁との度重なる接触に十分に耐えうるバンパーを製造しなければならない。

14.2.6.3 バンパーの位置と寸法

1. 前部ランナーの前端は、ランナーがいかなる状態にあってもカウリングから飛び出してはいけない。
2. ランナーキャリアの接地面からバンパーの下端までの距離は、以下のとおり制限される。

前部バンパー	2 人乗りボブスレー	最大 190mm
	4 人乗りボブスレー	最大 200mm
後部バンパー	2 人乗り、4 人乗りとも	最大 200mm
3. 後部バンパーは、高さは 50mm 以上（接地面から垂直に測って）、長さは 200mm 以上必要である。
4. 前部バンパーの長さを 300mm とする場合、前部バンパーの中心と前部主軸の中心との距離は、300mm 以上でなくてはならない。（2 人乗り、4 人乗りとも）
5. 前部主軸の中心から前方に 300mm の位置の前部バンパー上部において、バンパーの外端からカウリングまでの距離は、水平でボブスレーのセンターラインと直角に測った場合、2 人乗りは 195mm 以下、4 人乗りは 160mm 以下でなければならない。（図 2 参照）
6. バンパーの外端から反対側のバンパーの外端までの距離は、以下のとおりでなければならない。

前部バンパー	2 人乗り	860mm±10mm
	4 人乗り	870mm±10mm
後部バンパー	2 人乗り	800mm 以上
	4 人乗り	830mm 以上
7. 後部主軸（27）の中心から後部バンパーの最後部までの距離は、以下のとおりでなければならない。

最小	300mm 以上（2 人乗り、4 人乗りとも）
最大	760mm 以下（2 人乗り、4 人乗りとも）

14.2.6.4 バンパーの形状

1. バンパーの上下のへりは、半径 5 mm 以上 8 mm 以内でなければいけない。
2. 前部バンパーの下部のへり（図 5）は、半径が 10mm 以上、長さが 300mm 以上なくてはならない。下部のへりから上方に直線部分が 35mm 以上あり、その上に、半径が 35mm 以上の上部のへりがある。
3. バンパーが壁と接触する箇所は、バンパーの規定されている長さの最小限の範囲内にななければならない。上から見た場合、バンパーは、最もバンパー幅の広い箇所の前後 100mm の範囲において、半径 200mm 以上の円弧状になっていなければならない。（図 6）

14.2.6.5 カウリングとの接合部

1. 前部バンパーとカウリングの接合部は、前部バンパー以上の長さと 80mm 以上の高さが必要である。
2. 後部バンパーとカウリングの接合部は、後部バンパー以上の長さと 50mm 以上の高さが必要である。

3. 上から見た場合と横から見た場合、前部バンパーの接合部の前部は連続的になっていて、カウリングの先端を含めてくぼみのあるラインとなっていてはいけない。

14.2.7 ランナー

14.2.7.1 本項(14.2.7 項)のねらい

14.2.7 項のねらいは、特殊な材料及び(表面)処理の使用の禁止により F I B T 大会の参加者及び管理者にかかる費用を抑制しながら、公正な競技を促進することである。

14.2.7.2 ランナーの材料

1. 全てのランナーは、F I B T 仕様書に従った 1 片の個体でなければならない。
2. F I B T が選択した材料仕様書が、あらかじめ機械加工された全ての鋼材が同一であることを保証するものとする。
3. 標準の鋼材は、F I B T 指定の工場で生産され分配される。
4. 鋼材は、あらかじめ機械加工された形、つまり両側が研磨され、いずれかの側にマーキングされている形で供給される。
5. マーキングは、いかなる方法でも変更されずに常にランナー上に存在するように行われる。

14.2.7.3 ランナーの処理

1. 物理的特性(*)だけでなく、鋼材の構成または構造といったものを局部的に変化させることを含めたあらゆる処理方法が禁止されている。(注:*)「物理的な」とは、特定用語例えば、「機械的な」、「摩擦学の」、「電磁気の」、などを含む全体的な用語として理解すること。
2. メッキ及び／又は塗装をしてはいけない。

14.2.7.4 ランナーの寸法

1. 前後の取り付け部間での本体の高さは、2 人乗りボブスレーは 35mm 以上、4 人乗りボブスレーは 40mm 以上でなくてはならない。
2. 先端から 50mm 後ろのところから前部取り付け部までの部分は、高さが 30mm 以上でなくてはならない(2 人乗り、4 人乗りとも)。
3. ランナーの先端(の丸み)は、側面から見たときに、半径 10mm 以上でなくてはならない(2 人乗り、4 人乗りとも)。
4. ランナー前部の先端は、接地面から 60mm 以上、上になくてはいけない。
5. ランナー後端部の下部の半径は、50mm 以上なければならない(2 人乗り、4 人乗りとも)。
6. ランナー後端から 10mm 前のところでは、下側の面が、接地面から 25mm 以上、上になくてはいけない(2 人乗り、4 人乗りとも)。
7. 前部ランナーの前端から中央のサポートブラケットの中心までの距離は、2 人乗りは 500mm $\pm$ 30mm、4 人乗りは 540mm $\pm$ 30mm でなくてはならない。
8. 後部ランナーの全長は、2 人乗りは 1200mm、4 人乗りは 1300mm を超えてはいけない。

9. 中央のサポートブラケットの上面は平らで水平になっており、幅 13mm 以上、長さ 60mm 以上の長方形になっていなくてはならない。ランナーの先端より低いところにおいても、長さは 60mm 以上なくてはならない。
10. サポートブラケットの上面はランナーの上面より 15mm 以上、上になってはいけない。
11. サポートブラケットとランナーの上面の接する箇所は、半径 2 mm 以上の丸みがあればいけない。
12. ランナーの厚みは 14mm±1 mm でなくてはならない（2 人乗り、4 人乗りとも）。この厚みは、ランナー上面から 10mm のところまで維持されていなければいけない。
13. ランナーの断面の半径は、滑走面において、2 人乗りボブスレーは 4 mm 以上、4 人乗りボブスレーは 6 mm 以上なくてはならない。この半径は 120 度の角度で測定すると、高さ 2 mm（2 人乗り）又は 3 mm（4 人乗り）の弧となる。
14. ランナー取り付け部の長さは、ランナーの上部エッジで測定して、60mm 以上でなくてはならない（2 人乗り、4 人乗りとも）。
15. 取り付けの穴の周辺は、取り付け部の外周から 10mm 以上の厚さがなくてはならない。ランナーの滑走面への変わり目部分、半径との接線及びランナーの幅の延長線にはくぼみがあってはいけない。
16. 取り付け用の穴とランナーの底面の距離は、2 人乗りボブスレーで 33mm 以上 60mm 以下、4 人乗りボブスレーで 38mm 以上 65mm 以下とする。

14.2.7.5 ランナーとランナーキャリア間の接続部

1. ランナーは、最小で 14mm のねじ山（2 人乗りボブスレー）、最小で 16mm のねじ山（4 人乗りボブスレー）のボルトと六角ナットを使用してランナーキャリアに装着されていなければいけない。
2. ボルト部分は、2 人乗りでは 12.5mm、4 人乗りでは 14.5mm より直径が小さくてはいけない。
3. 六角ナットの最小の高さは 2 人乗りで 11mm、4 人乗りで 13mm である。
4. ナットは、ランナーキャリアのホールディングブラケット（ランナー取り付け用ブラケット）に溶接されていてはいけない。又、収納したり、覆ったり、流線形にしてはいけない。

14.2.7.6 ランナー雑則

1. ランナーは図 21 のとおりである。
2. ランナーの空気力学的なカバーは禁じられている。

14.2.8 分離可能な部分、可動部及び調節可能な部分

14.2.8.1 本項（14.2.8 項）のねらい

14.2.8 項のねらいは、ボブスレーの分離可能な部分、可動部または調節可能な部分が所望の目的に適合し、F I B Tの大会の見物人及び参加者への危険をもたらさないことを促進することである。また、14.2.8 項は、公正な競技を促進するものである。

14.2.8.2 ブレーキ

1. ハーロウ型(馬鋏型)ブレーキのみが認められている。
2. ブレーキ口は、開いていなくてはならない。ラバー膜を、ブレーキハンドル周辺で使用してもよい。
3. 何らかの物質によりブレーキ口を狭くすることは認められない。
4. ブレーキには、別々に動く 2 つのハンドルがついていなくてはならない。4 人乗りボブスレーにおいては、ハンドルはブレーカーの(座る場所の)両側になければいけない。
5. ブレーキの形は、チーム全員が乗っていてブレーキが片ハンドルでかけられた時にもブレーキが変形しないように、設計されていなくてはならない。(図 20)
6. ハンドルの長さは、回転軸の中心から計測して、2 人乗りボブスレーは 220mm 以上、4 人乗りボブスレーは 350mm 以上とする。
7. ブレーキ腕部の長さは、回転軸の中心からハーロウ(ブレーキの歯)の先端まで計測して、150mm 以上とする(2 人乗り、4 人乗りとも)。
8. ハーロウ(ブレーキ作動部)の高さは、35mm 以上とする。(2 人乗り、4 人乗りとも)
9. ブレーキの歯は、1 本ずつの高さが 20mm 以上とする。(2 人乗り、4 人乗りとも)
10. ブレーキの歯の部分は、2 人乗りボブスレーにおいては歯が 5 つ以上あって長さが 230mm 以上、4 人乗りボブスレーにおいては歯が 6 つ以上あって長さが 280mm 以上でなければならない。
11. ブレーキの歯は、ランナーの立地面より 50mm 以上下方の氷に達して、氷を削ることができなければならない。
12. ブレーキの格納構造において、ラバーあるいはラバーに類似した材料を使用してもよい。

14.2.8.3 プッシュバー

1. パイロット用プッシュバーもサイドプッシュバーも、格納式でなくてはならない。
2. 4 人乗りの 2 番手、3 番手用のサイドプッシュバーの高さは、伸ばした状態でも格納した状態でも同じ高さでなくてはならない。
3. 格納した時に、サイドプッシュバーはカウリングの表面とほぼ同一平面でなくてはならない。
4. ブレーカー用のハンドルは不可動式でなければならない。
5. 2 人乗り及び 4 人乗りボブスレーのブレーカー用ハンドルと 4 人乗りの 2 番手、3 番手用サイドプッシュバーは、ランナーキャリアの接地面から 670mm 以上 870mm 以下の高さでなくてはならない。
6. 4 人乗りの 2 番手、3 番手用のサイドプッシュバーの合計幅(両方伸ばしたときの幅)は、750mm を超えてはいけない。
7. 4 人乗りのサイドプッシュバーに垂直方向に回転軸受け台を設ける場合、その軸受け台はプッシュバーの幅の 3 分の 2 以上、長さの 3 分の 2 以上でなくてはならない。軸受け台とプッシュバーのすきまは 3 mm 以下でなくてはならない。

8. プッシュバーの軸受け台の前部は、プッシュバーの回転軸線の前 450mm 以下のところのカウリングに向かってしだいに細くなっている。(図 7)
9. プッシュバーを格納するために、ラバーあるいはラバーに類似した材料を使用してもよい。

14.2.8.4 フットレスト及びハンドホールド（つかみ所）

転倒した場合に選手がそりにつかまる手段がなければならない。そのため、すべてのそりは、十分な数のハンドホールド（つかみ所）を備えていなければならない。

14.2.8.5 操縦用手綱及び操縦ハンドル

操縦ハンドルを操縦構造に接続する操縦用手綱は、練習及び競技時に直面する圧力に耐えられる十分な強さがなければならない。

操縦用ハンドルは、練習及び競技時に直面する圧力に耐えられる方法で、作られていなければならない。操縦用ハンドルは、ラバーあるいはラバーに類似した材料を使用して、所定の位置を維持するようにしてもよい。

14.2.8.6 運搬用バー

ボブスレーは、運搬を容易にするため、前部バンパーに運搬用バーを付けてもよい。

この場合、運搬用バーはスタートからフィニッシュまで格納されており、ヒート間に取り外されてはいけない。運搬用バーを所定の位置に維持するために、ラバーあるいはラバーに類似した材料を使用してもよい。

14.2.8.7 詰め物材料（パッド）

ボブスレー内側のパッドは、選手を負傷から保護するものである。そして、14.2.3 項及び 14.2.4 項の規定に従い、ラバーあるいはラバーに類似した材料を含んでもよい。

14.3 雑則

14.3.1 本項（14.3 項）のねらい

14.3.2 原則及び特性

14.3.2.1 適用性

14.3.2.2 許容誤差及び制限

14.3.2.2.1 検査機器の使用

1. ボブスレーの機材が規則に適用しているかを立証するために使用される装置は、製造業者の指示に従った専門的な方法で使用されなければならない。
2. ボブスレーの機材検査に使用する機器の系統的誤差及び非系統的誤差は、マテリアル検査官に周知されていなければならない。
3. ボブスレーの機材検査にあたり、使用される機器の系統的誤差及び非系統的誤差は、考慮されなければならない。検査機器の許容誤差は、チームあるいは選手に有利に割り引いて考慮されなければならない。

4. 現場における検査結果が失格となるルール違反を示している場合、検査作業は、管理された状態で繰り返されなければならない。

13.3.2.2.2 検査機器の品質

1. ボブスレー機材を検査するために使われる検査機器は、検査目的に適合していなければならない。
2. ボブスレーの検査に使用されるすべての計測機器は、測定における許容誤差を示すラベルが付いていなければならない。
3. 同等な許容誤差であるパスサメーター（外径用の計測器）を使用してもよい。
4. 半径及び凸状は、F I B T様式の機器を使用して検査されなければならない。
5. （表面の）ハーネスは、目盛り付きの測定機器により測定されなければならない。
6. ボブスレー機材の構成は、目盛り付きの測定機器により立証しなければならない。
7. 検査機器の較正は、定期的に、製造業者のアドバイスに従って行われなければならない。カリパス（コンパス型計測器）、マイクロメーター及びパスサメーターの場合、較正標準は、検査の間、使用できるようになっていなければならない。
8. 現場における検査に使用される機器は、検査目的のために調整されていなければならない。

14.3.3 図面リスト

1. 図 1 は、側面図であり、
2. 図 2 は、ボブスレーを水平な場所に置いた時の平面図である。
3. 図 3 の A 図、B 図、C 図及び D 図は、規制される“くぼみ”の規則の平面図である。
4. 図 4 はパイロット風防の切り取り部分を明記したものである。
5. 図 5 はフロントバンパーの横断面の寸法図である。
6. 図 6 は、上面から、壁との接触する部分の前後のバンパーの形を明記したものである。
7. 図 7 はサイドプッシュバーの支柱の寸法とその許容誤差を表わしたものである。
8. 図 8 及び図 9 は、2 人乗りボブスレーにおける寸法で特に構造的になっている部分を示した平面図及び側面図（一部断面図）である。
9. （欠番）
10. 図 10 は、2 人乗りボブスレーのフレーム及び前部主軸付近の前面図（一部断面図）である。
11. 図 11 は、2 人乗りボブスレーのランナーキャリアの平面図及び側面図である。
12. 図 12 は、2 人乗りボブスレーの前部主軸の前面図及び底面図である。
13. 図 13 は、2 人乗りボブスレーの後部主軸を明記している。
14. 図 14 及び図 15 は、4 人乗りボブスレーにおける寸法で特に構造的になっている部分を示した平面図及び側面図（一部断面図）である。
15. （欠番）
16. 図 16 は、4 人乗りボブスレーのフレーム及び前部主軸付近の前面図（一部断面図）である。

17. 図 17 は、4 人乗りボブスレーのランナーキャリアの平面図及び側面図である。
18. 図 18 は、4 人乗りボブスレーの前部主軸の前面図及び底面図である。
19. 図 19 は、4 人乗りボブスレーの後部主軸を明記している。
20. 図 20 は、ブレーキの構造を明記している。（2 人乗り及び 4 人乗りボブスレー）
21. 図 21 は、ランナーの主要な寸法を明記している。（2 人乗り及び 4 人乗りボブスレー）
22. （欠番）
23. 図 23 は、カウリングとフレームの接続部、フレームに対するカウリングの動きを制限する前側の止め具の横断分割線と比較した位置及びフレームに対するカウリングの井語気を制限する後側の止め具の後部主軸と比較した位置を明記している。

添付図面

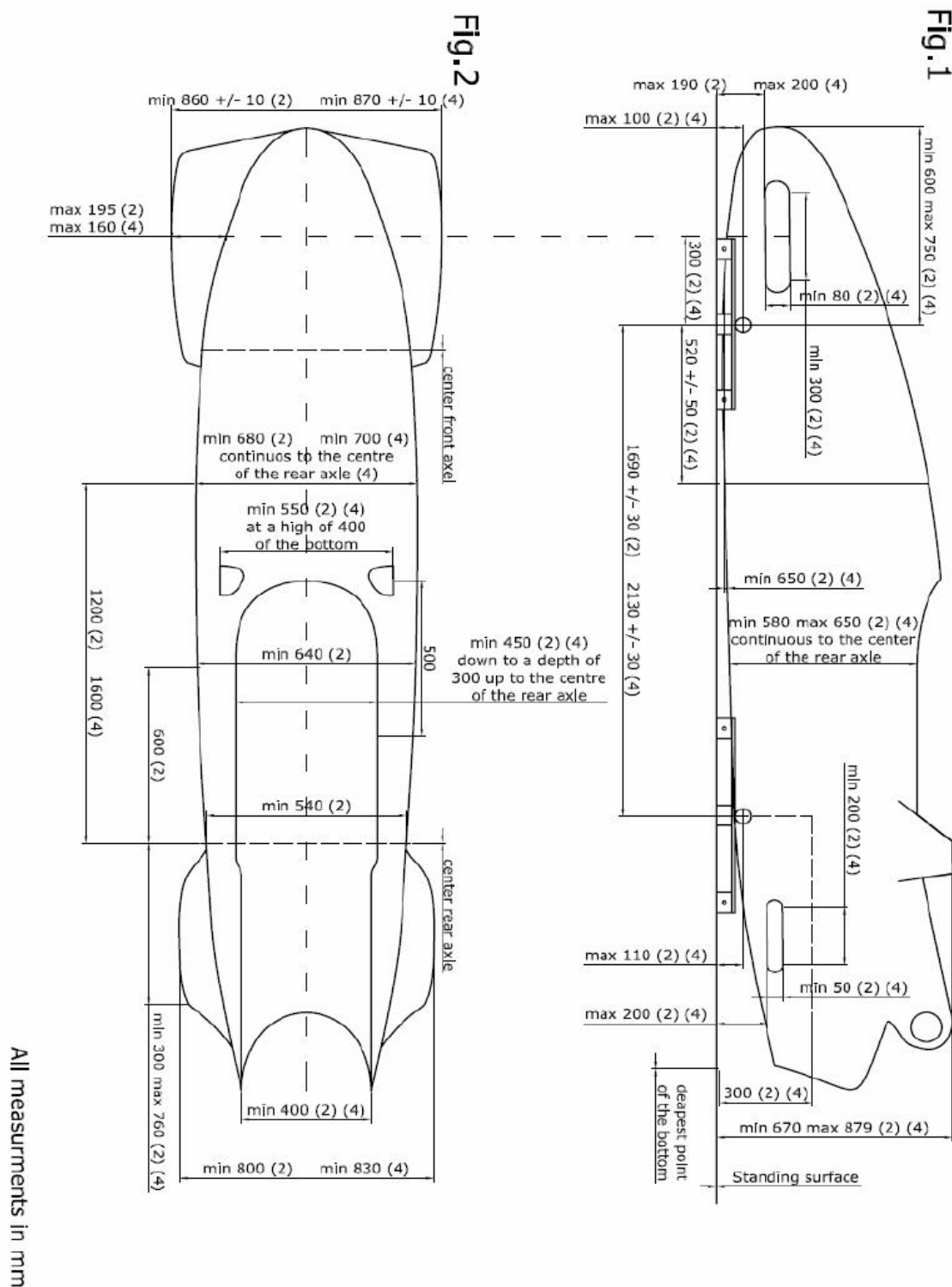
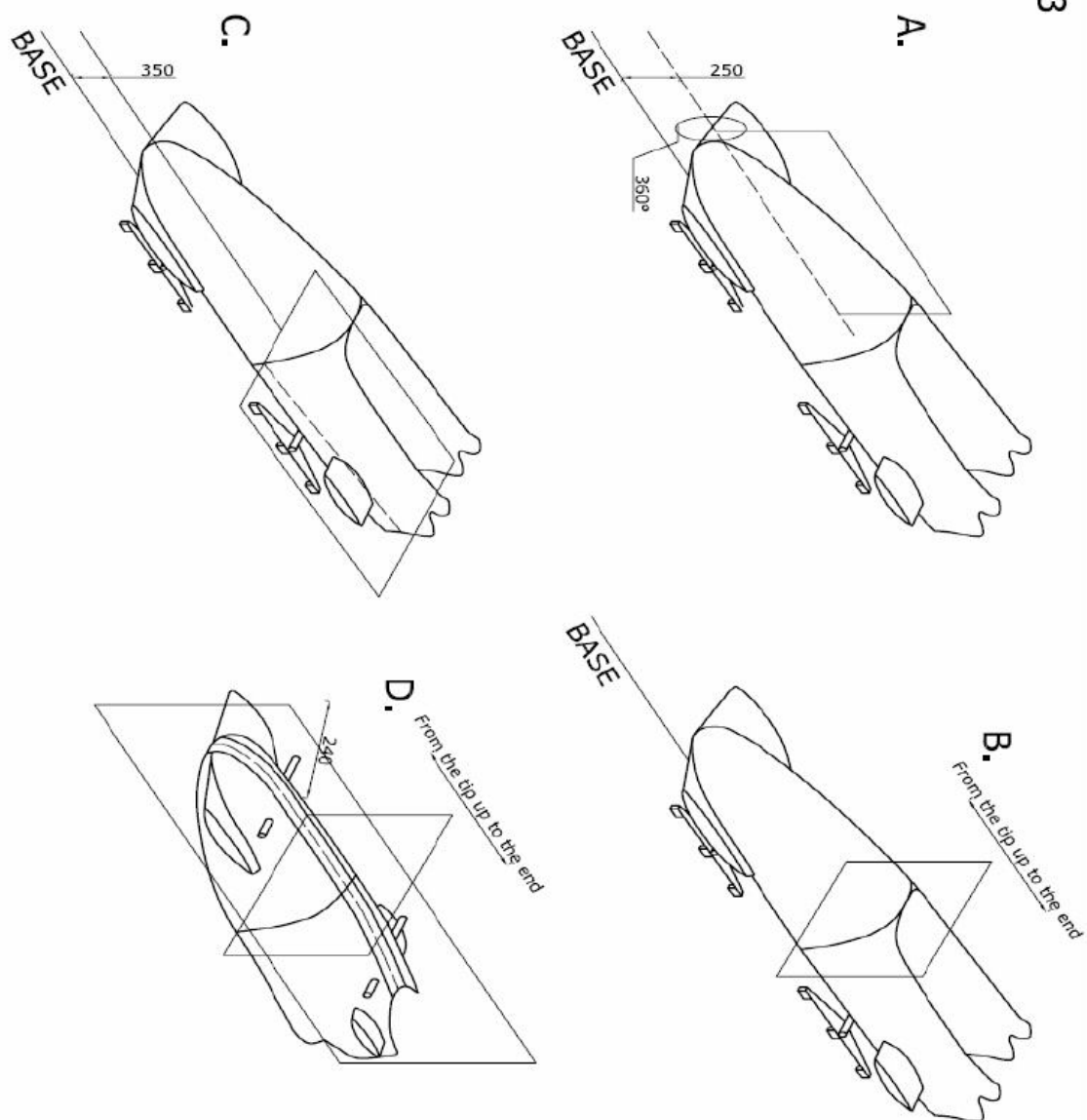
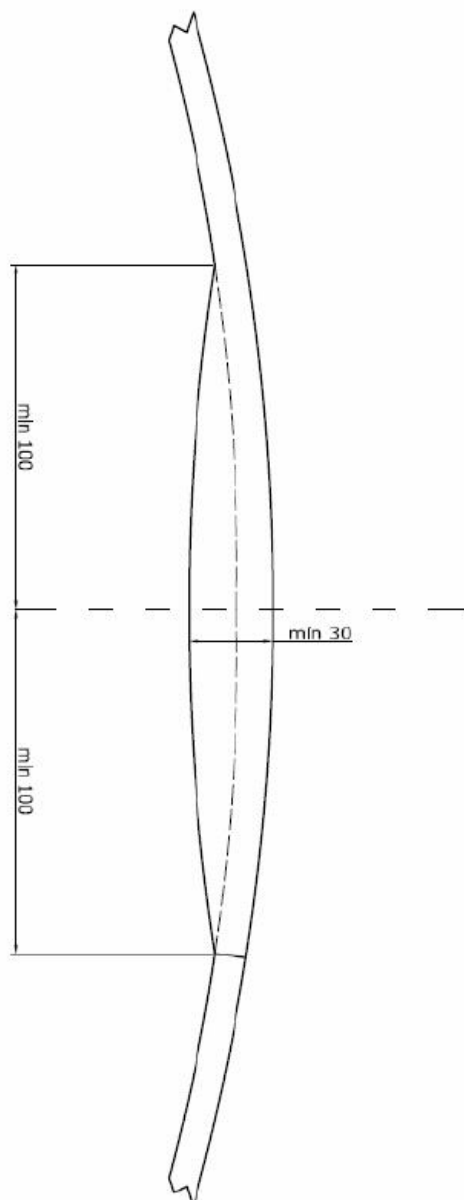


Fig.3



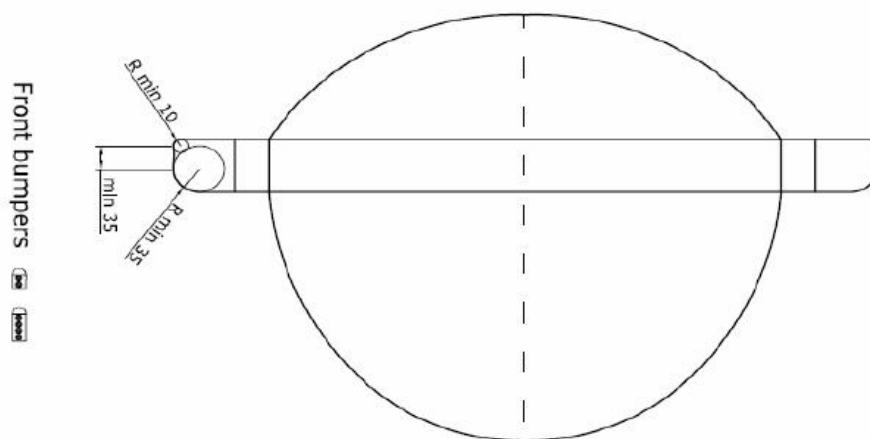
All measurements in mm

Fig.4
View A of Fig. 1 and 2



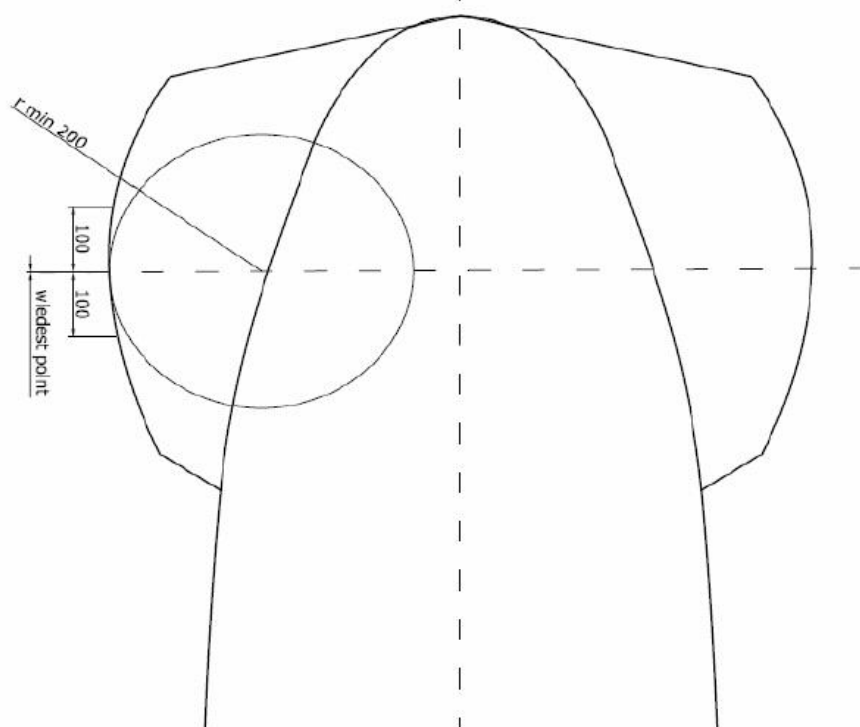
All measurements in mm

Fig.5



Front bumpers  

Fig.6



Front and back bumpers  

All measurements in mm

Fig. 7 : Side pushbar dimensions and maximum stanchion dimensions (allowed areas of concavity)

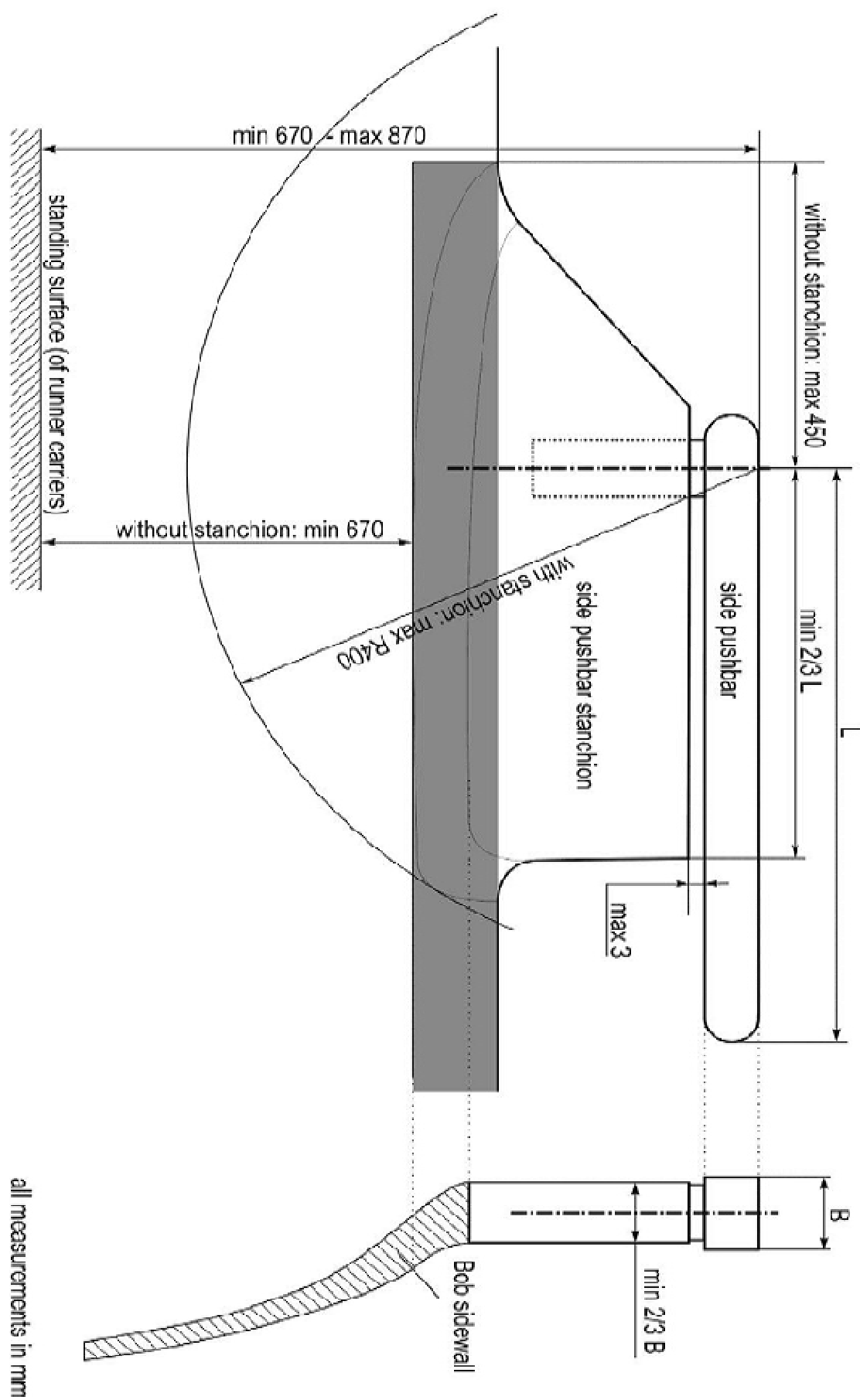
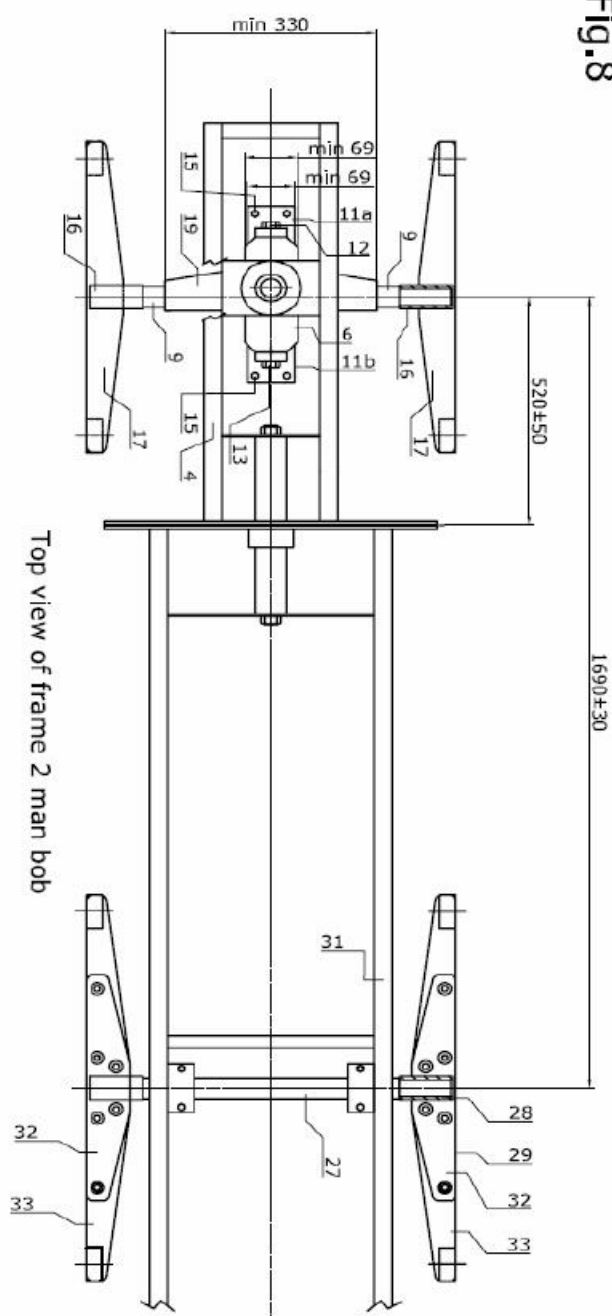
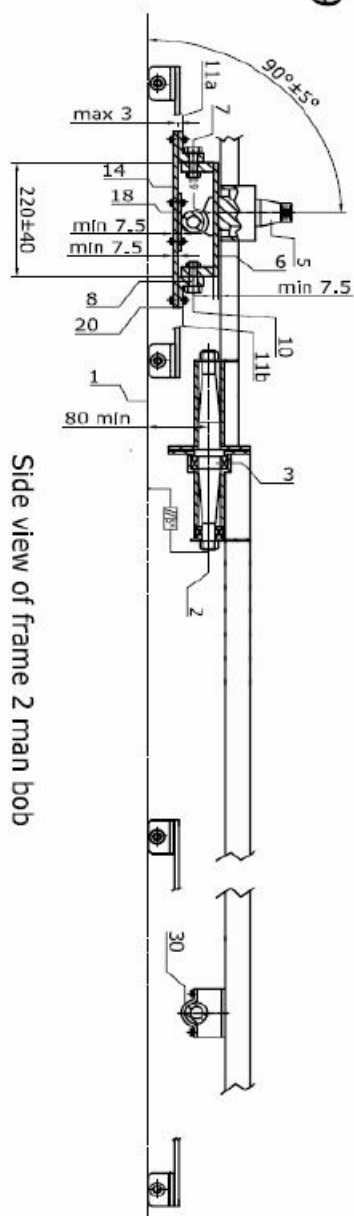


Fig.8



Top view of frame 2 man bob

Fig.9



Side view of frame 2 man bob

All measurements in mm

Fig.11

Runner carriers 2 man bob

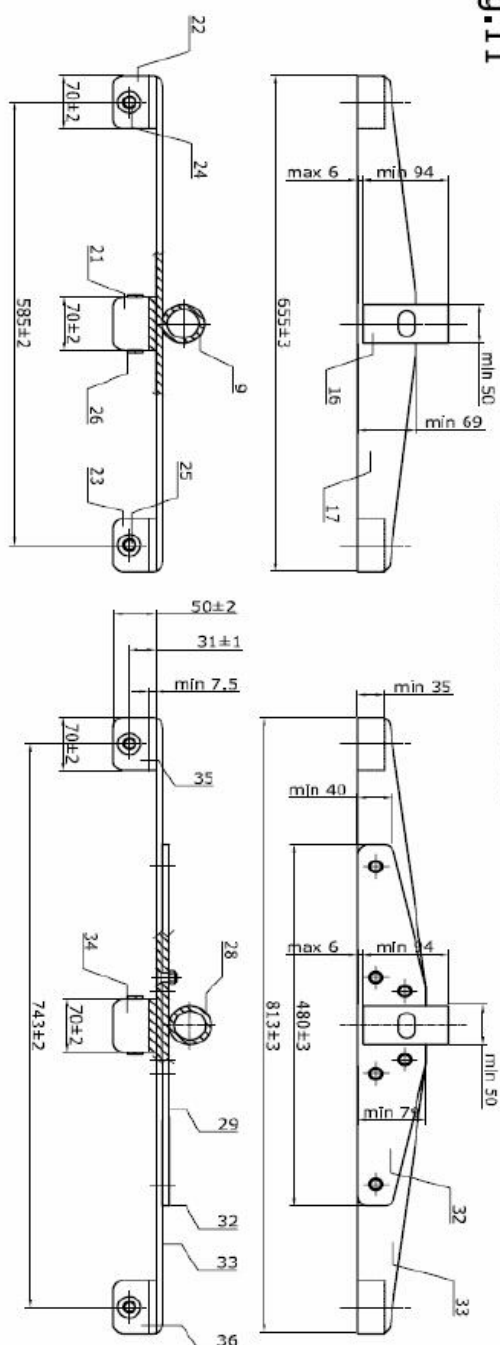
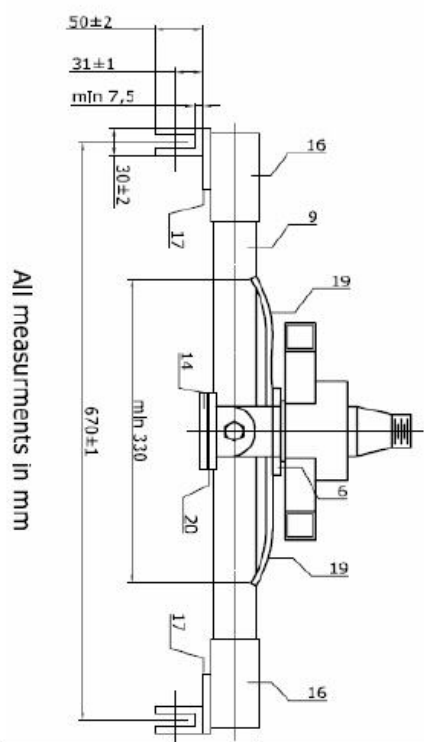


Fig.10

Front view of frame 2 man bob



All measurements in mm

Fig.12

Front axel 2 man bob

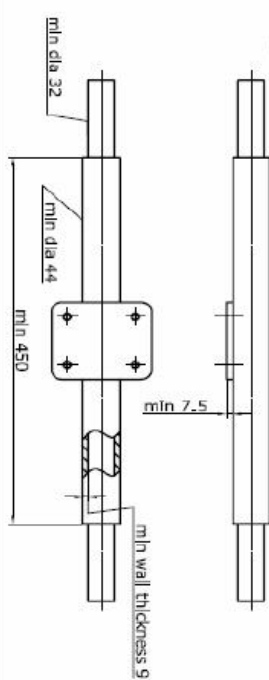


Fig.13

Rear axel 2 man bob

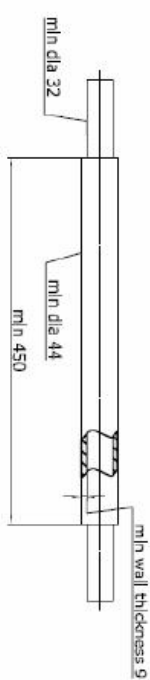
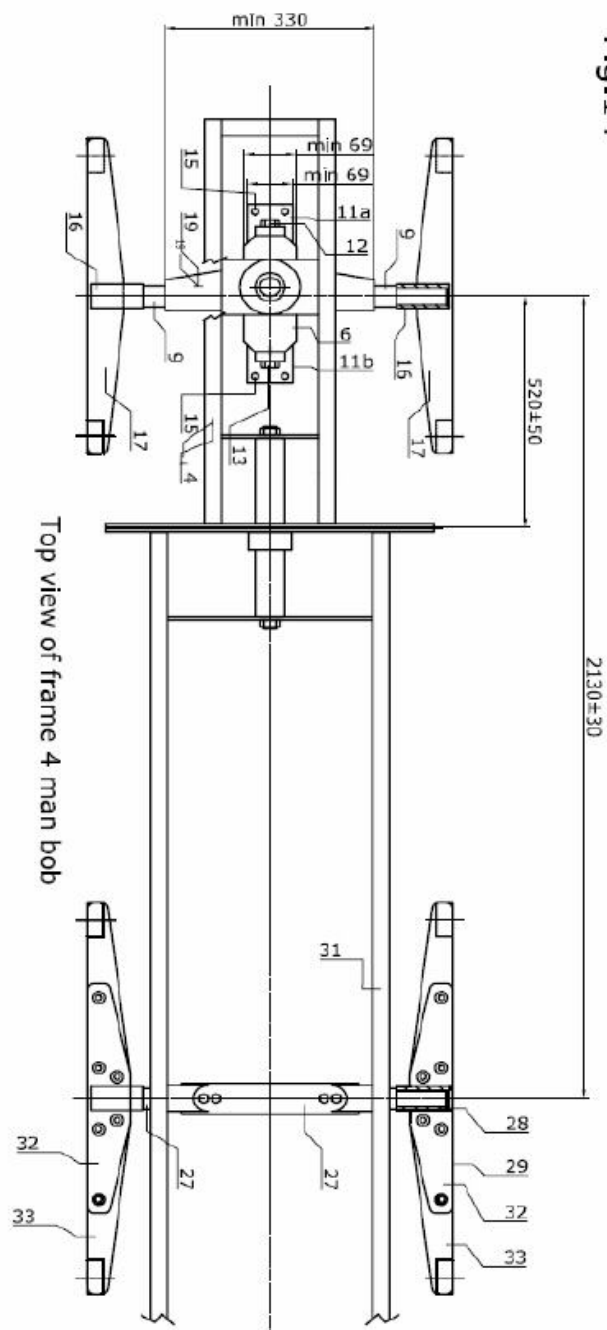
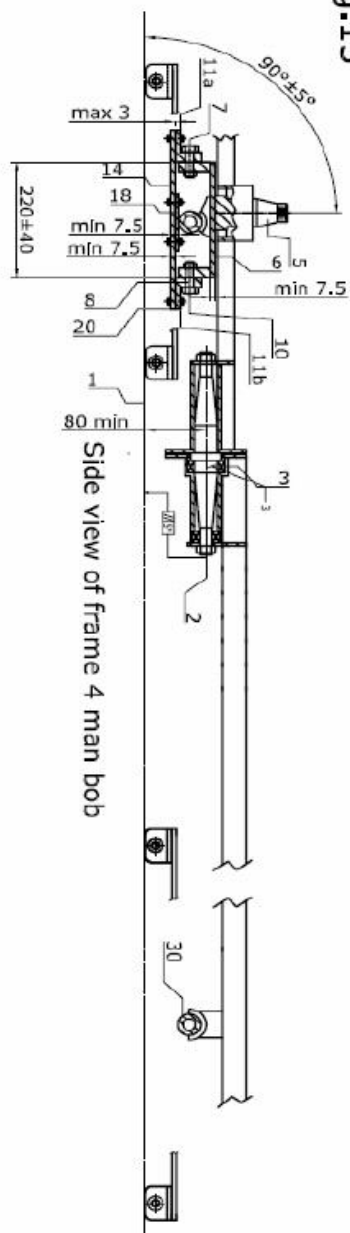


Fig.14



Top view of frame 4 man bob

Fig.15



Side view of frame 4 man bob

All measurements in mm

Fig.17

Runner carriers 4 man bob

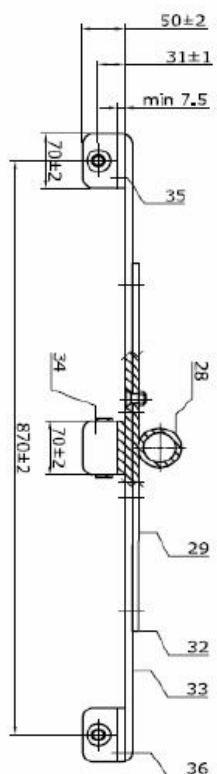
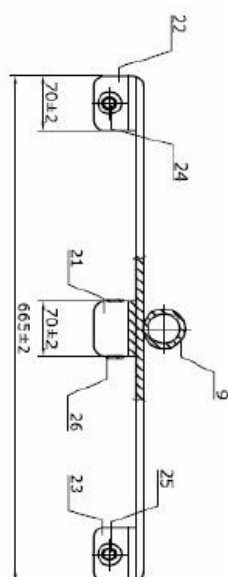
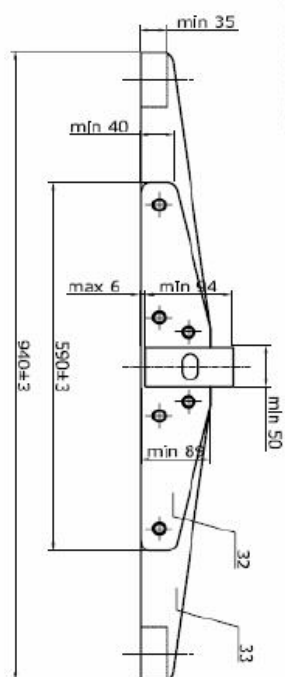
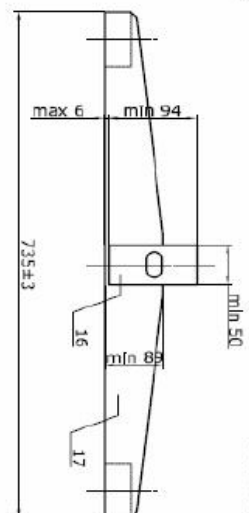


Fig.16

Front view of frame 4 man bob

Fig.18

Front axel 4 man bob

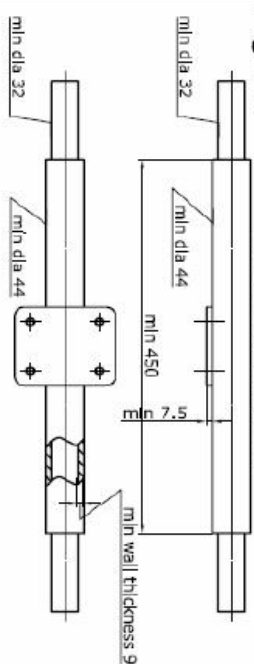
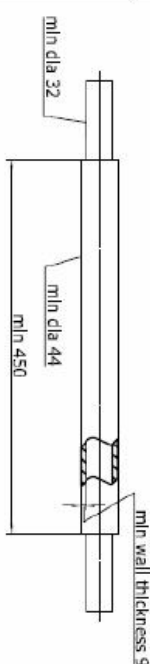


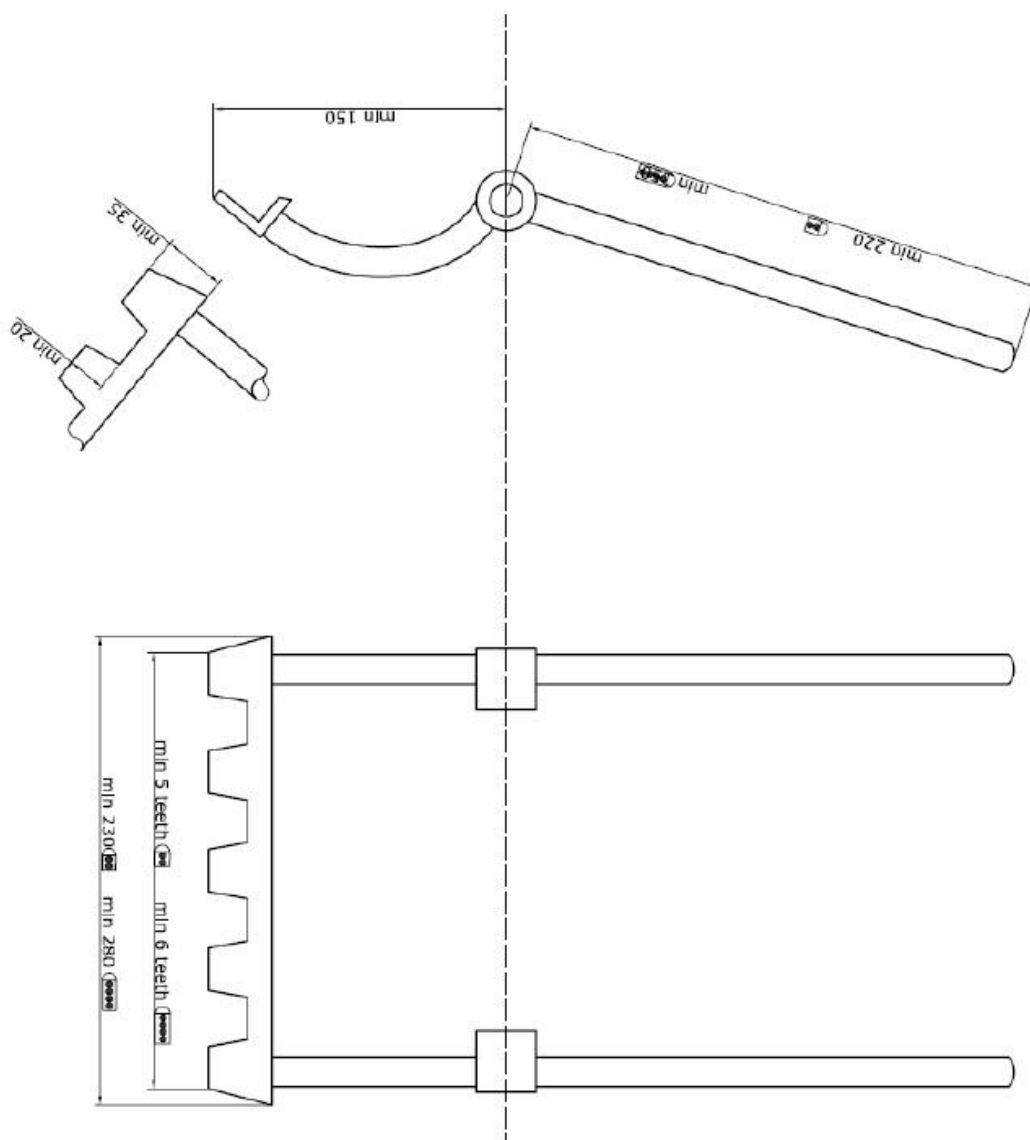
Fig.19

Rear axel 4 man bob



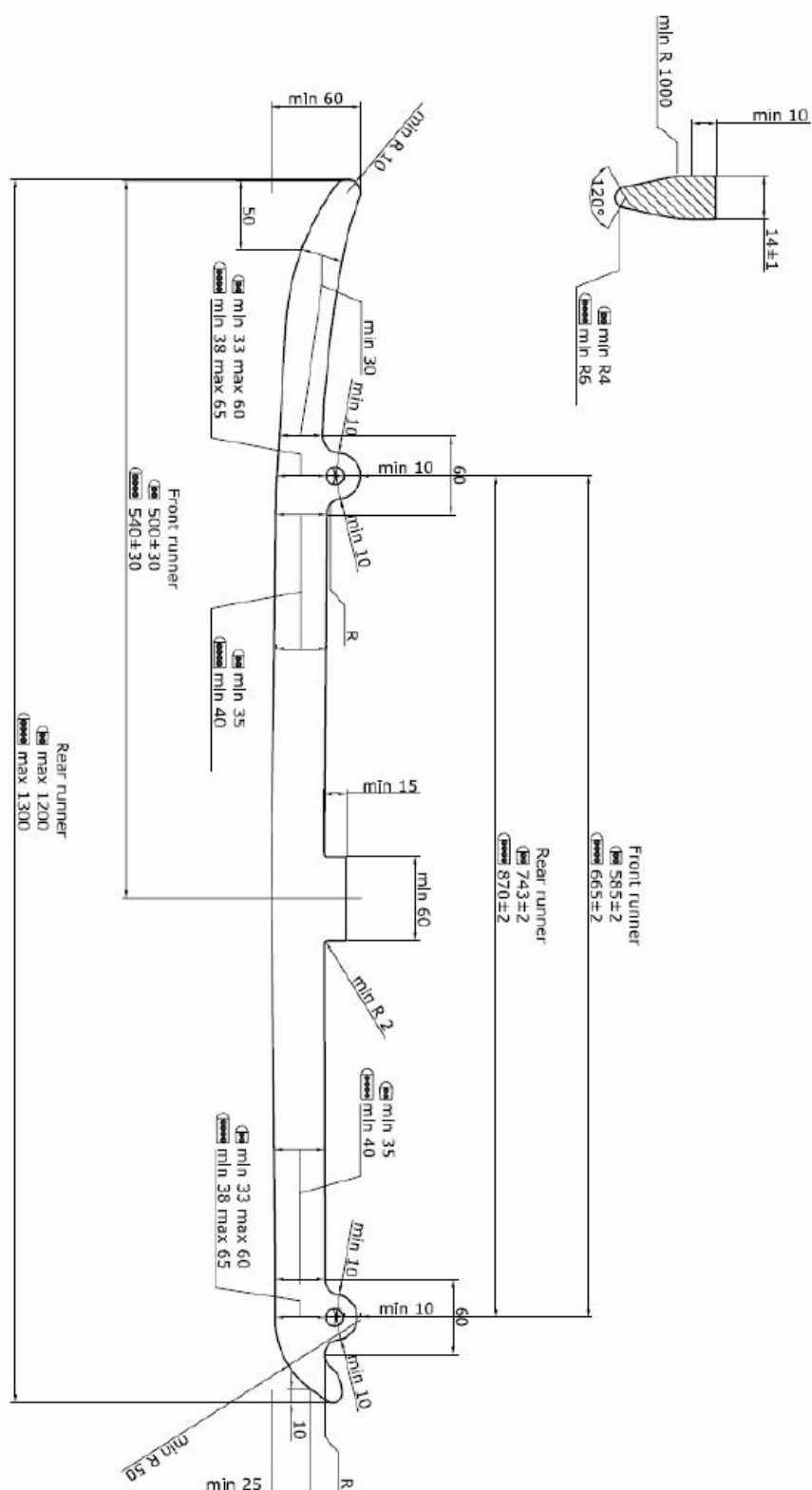
All measurements in mm

Fig.20



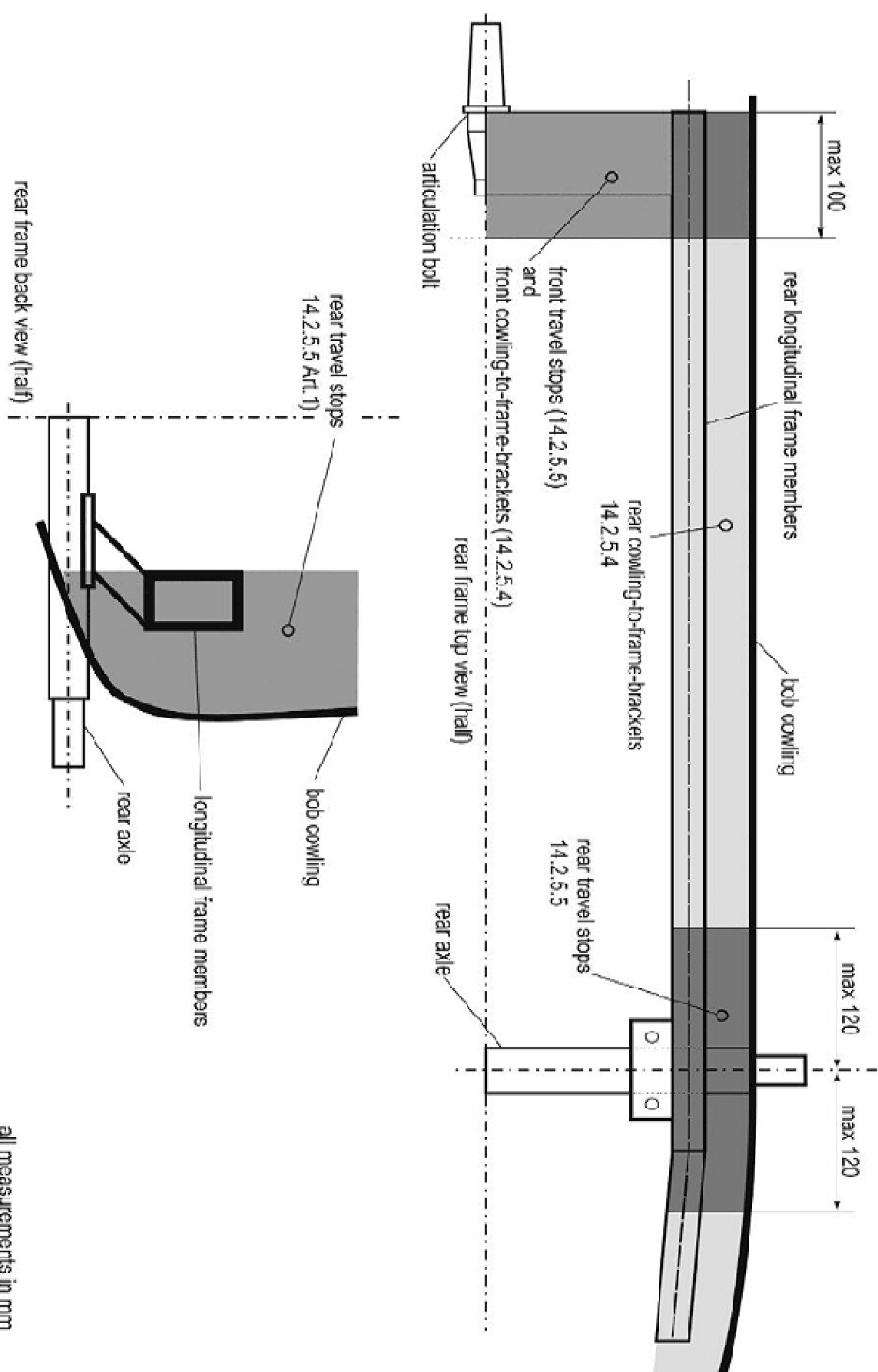
All measurements in mm

Fig.21



All measurements in mm

Fig. 23: Rear frame: required mounting points of cowling-to-frame-brackets and travel stops



付属書 3. 用具の押収

照合検査のためのそり構成部品の押収に関する手続

ジュリー及び立ち会いをした当委員会メンバーに権限を与えられたことにより、責任を有することとなる F I B T マテリアル委員会は、取り出しあるいは分解されて検査されるそり構成部品を所有する各国連盟の公式代表者に（以下のとおり）指示する。

様式

そり構成部品が回収されたならば、F I B T マテリアル委員会は、ただちに、記述した書類を 6 部（コピー）作成する。

記載内容：

検査されるそりを所有するチーム/選手の一般的データ
競技大会名及び競技会場名
日時
押収された部品の説明
研究所が実行することを要求されている検査の種類
研究分析結果を記入するための余白

以下の者が、書類に署名する：

ジュリープレジデント
F I B T マテリアル委員会代表者
チームキャプテンあるいはそりを所有する各国連盟の公式代表者

6 部の書類（コピー）は、以下の者に送付される：

ジュリープレジデントに 1 部
F I B T 会長に 1 部（事務総長経由）
F I B T マテリアル委員長に 1 部
チームキャプテンあるいはそりを所有する各国連盟の公式代表者に 1 部
検査した部品を保管している容器と一緒に研究所に 2 部

F I B T 事務総長に書類の 2 部のコピーのうちの 1 部を返信することにより、研究所は容器をダメージを受けずに受領したことを明確にする。

容器

押収された部品は、容器に封入される。

備考

F I B T は、研究所の分析の経費を支払う。分析結果が陽性（違反あり）の場合、F I B T はそりを所有する各国連盟に経費の返済を命ずることができる。

PROTOCOL FOR SEIZURE OF SLED COMPONENTS FOR CONFORMITY TESTS

(照合検査のためのそり構成部品の押収に関する議定書)

Place: (場所) _____ Date: (月日) _____ Time: (時間) _____ Competition: (大会名) _____

Event: (競技種目) _____ Nation: (国名) _____

Description of component/s taken: (押収された部品の説明) _____

Test/s required: (要求されている検査) _____

Name of Laboratory: (研究所名) _____

Laboratory result: (研究所結果) _____

President of Jury

Materials Commission

National Federation

(ジュリープレジデント)

(マテリアル委員会)

(各国連盟)

Name: _____ Name: _____ Name: _____

Signatures: (署名) _____ (署名) _____ (署名) _____

The Laboratory (研究所名) _____ in the person of Mr. (受領者名) _____

acknowledges receipt of the official container bearing unbroken seals, from Mr. (送付者)

(は、(送付者) から、封印が壊されることなく運ばれた公式容器を受領したことを認めます。)

_____ on (date) (受け取り月日) _____ at (time) (受け取り時間) _____

Stamp: _____ (signature) _____

付属書 4. トラック

ボブスレー・スケルトン・リュージュ兼用トラック

16.1. 目的

新設のボブスレー・リュージュ兼用トラックは、いかなる制約もなしにボブスレー・リュージュ・スケルトンに適したトラックでなくてはならない。

トラックの設計、施工、運営に関しては、環境及び環境保護に最大限の注意を払うものとする。トラック建設者の履行義務としては、トラック建設費用を抑え、また、オリンピック後の十分な使用を保証しなければならない。

16.2. 環境保護

環境マニュアル「F I B Tと環境」は、当規則に不可欠な部分である。このマニュアルは、トラック建設の予備段階、設計、トラックの運営において考慮されなければならない。（第19章 付属書7 参照）

16.3. 技術委員会

F I B TとF I Lは共同で計画準備、設計、施工及び運用を監督するための技術委員会を任命する。

F I B T/F I L合同技術委員会は、無償でトラック建設者及び管理者の相談に応じる。

16.4. 設計準備

立地選定に先立って、F I B T/F I L合同技術委員会は、現地立会をし、助言を行うために招聘されるものとする。

合同技術委員会は、選定地に対して文章で提案しなければならず、計画の採用について意見を述べなければならない。

16.5. 設計全般

設計段階において、F I B T/F I L合同技術委員会は、定期的を開催される。立地選択及び設計計画は技術委員会によって承認されたものでなければならない。立地及び設計計画の変更についても同様である。

16.6. トラックの位置

可能な限り、トラックは、北向きの斜面で交通の便がよいところとする。

可能な限りトラック本体は、地形に適合したものでなくてはならない。

オリンピック後の理想的な使用のためには、市内中心部に近い人口の集中する地域にトラックを設定することが大変重要である。

16.7. トラック全長

新しいボブスレー・リュージュ・スケルトン兼用人工凍結トラックの長さは 1200～1650m とし、そのうち 1200m は下り部分とする。最後の 100～150m は、スピードに応じて、カーブしている上りとしてもよいが、勾配は 12% を超えてはいけない。

フィニッシュ速度は 80km/h 以上でなくてはいけない。フィニッシュの計時後の制動区間は、直線で、いかなるカーブもあってはならない。

16.8. トラック特性

トラックには滑走技術上の様々な要素がなければならず、高度な滑走技術が求められる区間は、トラックの最初の 3 分の 2 までとする。

設計段階において、時速 80～100km のスピードに達するのが最初の 250m 地点であるよう予測されているべきである。

カーブ、カーブと適当な長さの直線区間のコンビネーションがトラックに盛り込まれていなければならない。

16.9. スターティングエリア

a) ボブスレー助走区間

ボブスレー助走区間とは、スタートブロック(木の板)と最初のフォトセルの区間である。

この直線区間は長さが 15m、勾配が 2% なくてはならない。

この直線区間の最後部は、動いたり変化したりしない地上に固定されたブロック(木の板)でなくはいけない。

b) スタートブロック(木の板)

スタートブロックは、最低でも長さが 150cm、幅 20cm、高さが氷の表面から 5 cm なくてはならない。

c) スターティングエリア

最初のフォトセル(スタートライン)後、ボブスレーの速度が時速 35km に達するまで、トラックは直線となっていないなければならない。

トラックは十分に幅があり、チームの邪魔にならないようにしなくてはいけない。

60m の直線区間の勾配は 12% でなくてはいけない。

最初のフォトセル区間(スタートのフォトセルと 1 つめの中間フォトセルの間)は 50m とする。
(スタートタイム)

d) 準備エリア

スタートブロック(木の板)の後方は、スタートするチームの妨害となることなく 2 台のボブスレーが置いておけるスペースがある凍結した準備エリアとなっていないなければならない。

e) スタートにおける時間制限

60 秒以内(ボブスレー)あるいは 30 秒以内(スケルトン)にスタートが行われなかった場合、スタート信号は赤に変わらなければならない。信号が赤に変わる際、聴覚信号は作動しなければならない。

16.10. リュージュスタート

a) 一般的事項

男子、女子、ジュニア及びダブルス種目の実施を保証できるスタート設備を設けなくてはならない。

競技大会中は、スタートゾーンを区切れるようにしなくてはならない。

b) スターティングゾーン

スタートゾーンは次の設備からなる。

- リュージュに座った姿勢を選手がとることのできる水平な氷面
- この水平な氷面は後方からスタートグリップまでの長さが最低 2 m 必要
- スタートグリップからスローピングストレッチ(斜面)の始まりまでの水平氷面の長さは 50cm である。

c) スタートグリップ(プッシュオフグリップ)

- 選手が初速を高めるために使用する、高さと水平性が調節可能なスタートグリップを 2 本(両側)
- 氷からグリップ上端までの高さは、同じ高さで 23cm~25cm
- 両グリップの間隔は 70cm
- グリップの握り部分の幅は最低 15cm で直径 27mm、グリップ表面は滑り止め加工とする。
- グリップは選手が引いても曲がらない構造でなければいけない。
- グリップは上記の寸法に合わせられるよう水平及び垂直に調整できるようになっていないといけない。

d) スタート区間

- スタートゾーンは、トラックへの安定した進入を可能とするため、上部及び下部に十分な丸みをつける。(上部の半径は最低 2 m、下部の半径は最低 10m)
- スタートグリップと最初のフォトセルの距離は、約 7 m とする。最初のフォトセルと最初の間計時点の距離は約 3 ~ 6 秒(かかる距離)とする(スタートタイム)
- スタート進入路とトラックは 8 度以上の角度であってはならない。

16.11. カーブ

カーブには、そりが同一線上の滑走を強いられることのないよう軌道の選択ができる構造でなくてはならない。

カーブの中央部では軌道は上半分を通るようにする。カーブの出入口はスムーズな出入りが可能で、操縦ミスがなければ転倒することのない適当な丸みをつける。

16.12. カーブのガードレール

カーブのガードレール(バンパー)はそりをコース内に戻すような形状とし、十分な長さで幅を持つものとする。

16.13. 遠心力

4 G の遠心力がかかる滑走時間は、3 秒を超えてはならない。

5 G の遠心力がかかる滑走時間は、2 秒を超えてはならない。

遠心力は、5 G を超えてはいけない。

16.14. 直線区間

氷を張った状態で、幅は最大 140cm とする。直線区間の側壁の外側部分は、上部構造物を含めても高さ 80～100cm を超えてはいけない。

氷を張った状態で、側壁の内側部分の高さは少なくとも 50cm なくてはならない。

直線区間の側壁は、トラックの底辺と直角でなくてはならない。

側壁とトラックの底辺のつなぎめは、氷を張った状態では半径 10cm の丸みをつける。

カーブと直線区間の移行部では、十分な長さを持って側壁を移行させていかなければならない。

16.15. 制動区間

制動区間は、ボブスレー、スケルトン、リュージュがブレーキを使わなくても止まることができるようになっていなければいけない。この区間の勾配は、20%を超えてはいけない。氷を張った区間が終わっても、そりが支障なく滑り続けられるようになっていなければならない。

必要によっては、時速 30km 以下のスピードにおいて、選手のけがとそりの損傷を抑えるために、特別の緩衝装置を設置してもよい。

スケルトンのために、十分なフォームラバー(海綿状ゴム)マットが準備されなければいけない。できれば、防水のものが好ましい。(約 100×150cm、厚さ最大 6cm)

16.16. 照明

練習及び競技のために照明が必要な場合には、次の条件を満たさなくてはならない。

- a) 一様な明るさで影がなく、まぶしくない照明であること。
- b) 照明設備は、2つの独立した回路を使用していなければいけない。そのうちの一つは、主要電源回路から独立していなければならない。
- c) 一つの回路が切れても、計画照度の 50%は確保されていなければいけない。

16.17. 遮光及び悪天候保護設備

日光及び悪天候の影響を受ける区間は、適当な設備により保護されなくてはならない。カーブ区間においては、カーブのガードレールと共用となる固定式の屋根によって保護してもよい。直線区間においては、片側が開く、除去可能なタイプの覆いを採用しなくてはならない。直線区間においては、固定式の覆いとなる屋根の設置は禁じられている。いかなる柱や備品システムも、トラック内壁から 50cm 離れていなければならない。覆いは、テレビ撮影あるいは観客の視界に著しく妨げないものとし、できる限り除去可能なタイプとする。地域特有の気象条件も考慮されるものとする。

16.18. 給水装置

給水装置は、トラック沿いに設けられ、凍結防止がされており、保護された給水栓が十分に設置されていなければならない。トラックから給水栓の操作ができなければいけない。

16.19. キャットウォーク

トラックに沿ってジュリー及び技術代表、トレーナーのためにキャットウォークを設けなくてはならない。

観客のキャットウォーク使用は認めない。

キャットウォークの設置位置は技術委員会が計画承認の際に決定する。

16.20. 付帯設備 - 補助施設 -

ウォーミングアップエリア、ボブスレー置場、スタートハウス、計量棟は十分な広さを持ったものとする。

特にウォーミングアップエリアは屋外に十分な広さをとること。

医務室、ドーピングコントロール検査室、プレスセンターは設けられなくてはならない。この補助施設は仮設でもよい。

建設は設計者と技術委員会が共同して決定する。

16.21. スタートハウス及びフィニッシュハウス

スタートハウスは2つ設けなくてはならない。一つは上部スタートエリア近くにボブスレー、スケルトン、リュージュ男子シングル用。もう一つは下部スタートエリア近くにリュージュ女子シングル、リュージュダブルス、ジュニア用。

フィニッシュエリアには、全選手用として一つのフィニッシュハウスでよい。

16.22. 費用区分

ボブスレー・リュージュ兼用トラック建設の予算及び費用は以下のとおり明示するものとする。

- a) この規則及びF I B T / F I L の指示に応じたことによるトラック及び付帯設備の費用
- b) その他の費用；例えばより長いトラック、設備の改善、アクセス道路、開発 等。

区分の詳細については、トラック建設者とF I B T / F I L 合同技術委員会の間で決定する。

16.23. 例外規定

場合によっては例外規定がありうる。例外とする場合は、F I L およびF I B T の副会長によって書面で認可するものとする。

なお、安全性に影響があったり、スポーツとしての価値を減じる決定であってはならず、テレビ撮影の邪魔となってもいけない。

16.24. コース公認



ボブスレー国際競技規則(2012 年版)

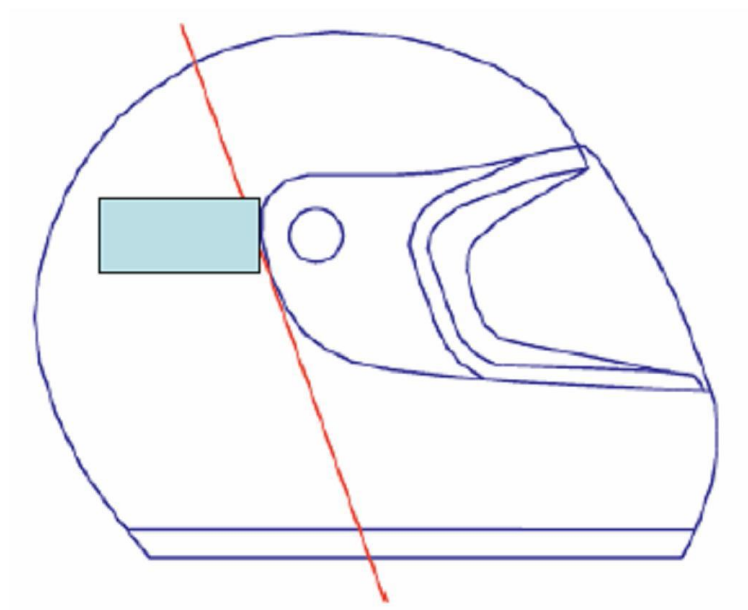
新設及び改修されたボブスレー・スkeletonトラックは、F I B T 公認競技大会の前に、F I B T 技術委員会によってコース公認されなければならない。

この公認に関して、F I B T は予算見積、建設・改修の施工に責任はない。(これら責任は、トラックの設計/施工者及び建設会社にある。)

付属書 5. 広告指針と説明図

Appendix 5 to 8.12.1 FIBT International Rules

Bob / Skeleton helmet



FIBT properties: helmet (bob & skeleton)

Left and right side of the helmet, as close as possible to the visor

Size: 50 cm²

FIBT Marketing Properties

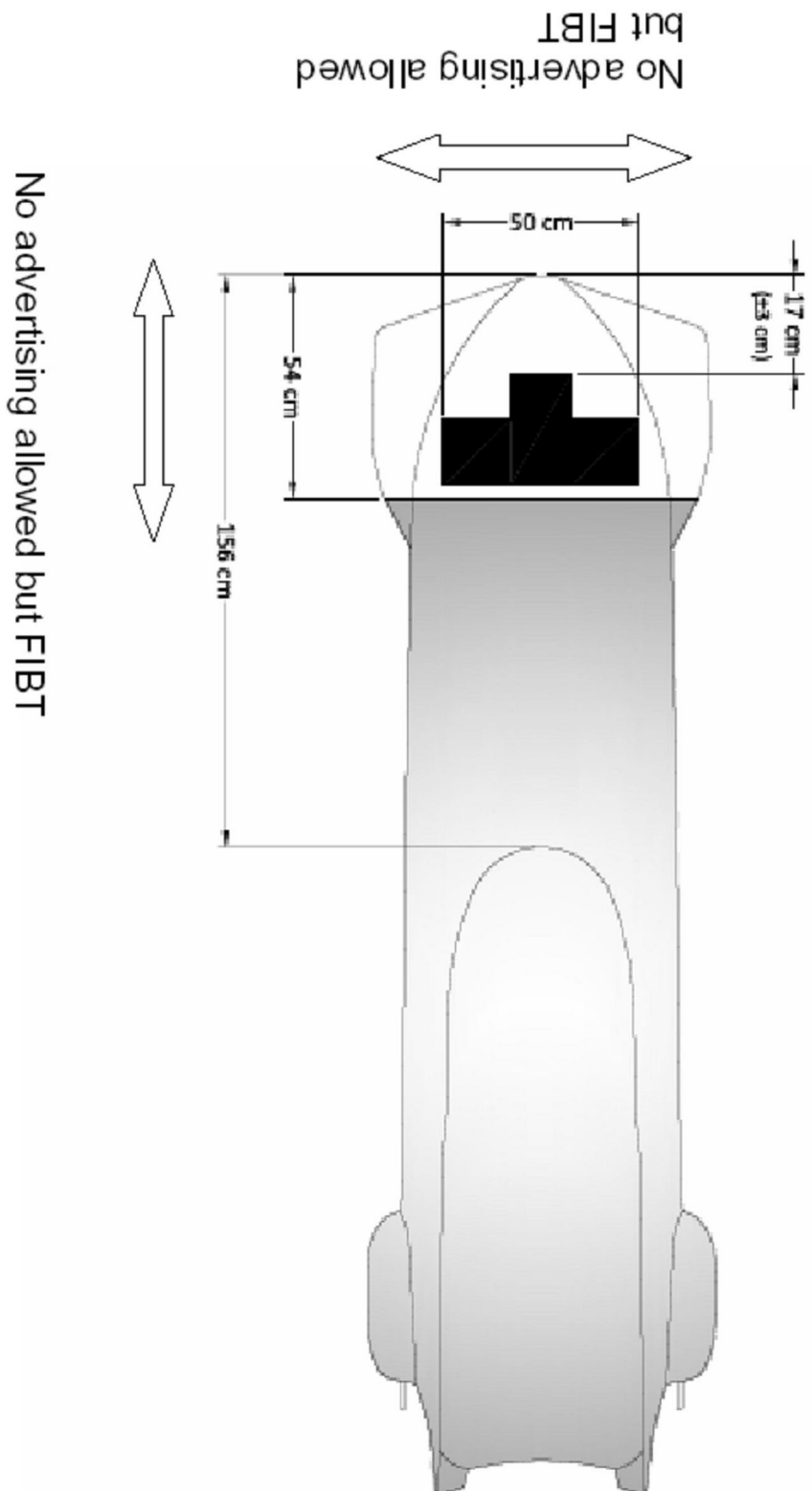
FIBT number and advertising: max. size 2500 sq.cm



No advertising allowed but FIBT

FIBT Marketing Properties

FIBT number and advertising: max. size 2500 sq.cm



付属書 6. そり置き場（パルク・フェルメ）のルール

1. そり置き場（パルク・フェルメ）は、バリケードフェンス及びテープにより周囲を区切られているものとする。
2. そり置き場（パルク・フェルメ）は、全参加チームで 1 箇所のみとする。
3. そりは、国ごとではなく、スタートナンバー国に従って並べられる。そりは、指定された場所を使用しなければならない。
4. チーム（選手及びサポートスタッフ）は、ランナーの装着及びそりに必要な最終的な作業を行うために、競技開始 30 分前まで、そり置き場（パルク・フェルメ）に入ってもよい。30 分前以降、すべてのチーム（選手及びサポートスタッフ）は、そり置き場（パルク・フェルメ）から退去しなければならない。
5. 競技開始 30 分前以降、ジュリー及び F I B T マテリアル委員会メンバーのみが、そり置き場（パルク・フェルメ）入ることができる。
6. チームがスタートに招集されたとき、最大 4 名まで、スタートへそりを動かすためそり置き場（パルク・フェルメ）に入ってもよい。1 チームにつき 2 名までのサポートスタッフは、スタートボックス（準備ゾーン）の中に入ってもよい。
7. 1 本目滑走の後、2 本目滑走に進むそりは、指定箇所（4 人で）に戻されて、再度仰向けにセットされる。選手とサポートスタッフは、戻したらただちにそり置き場（パルク・フェルメ）から退去しなければならない。
8. 最終のそりがスタートに戻ってきたらただちに、そり置き場（パルク・フェルメ）はすべてのチームのために、解放される。（たとえば 15 分間）
9. 変形ルール：例えば、第 1 スタートグループすなわち 10 台のそりが戻ったあと、そり置き場（パルク・フェルメ）は解放され、そのグループに参加しているチームの選手のみがそり置き場（パルク・フェルメ）入ることができる。
10. 2 本目滑走については、上記の 7 番まで同じ手順を行うこと。
11. 1 本目滑走の前のみ、そり置き場（パルク・フェルメ）を使用することも、可能である。

付属書 7. F I B T と環境

18.1. F I B T の大会

近年、大会主催者は、汚染、生態系及び廃棄物に関する環境への主なスポーツ競技の潜在的影響に、さらに気づいてきている。その結果、環境保護はますます重要な問題になっている。「F I B T と環境」は、環境的に信頼できる競技大会を主催する施設管理者及び大会主催者のために作成されたものである。

あらゆるスポーツ及び行事は、それぞれに特性があり、すべての可能性に対処することは不可能である。しかし、大会の大小、単発性あるいは再発性に関わらず、共通する多くの基本的特質がある。

オリンピック・ムーブメントのメンバーとして、F I B T は、持続可能な発展をするスポーツとしての原則と指針を記述してある I O C のアジェンダ 2 1 プログラムを支持する。

我々のスポーツ種目の訓練に使用される施設は、建設作業及び建設後の施設運営の双方において、環境に大きな影響を及ぼすことがある。

それゆえに、環境保護が我々の企画及び大会割り当てにおける主要な要素であることを、施設の所有者、管理者及び使用者が容認することが重要である。

18.2. 大会における環境保護のための 7 つのステップ

18.2.1. 環境保護方針の導入

最初のステップは、環境保護方針の導入、目指す姿の決定、目標の設定、成果の評価基準の導入である。通常、少なくとも 2 つの主要な関係団体（大会組織委員会と競技会場）がある。プログラムへの確固とした関与を構築するために、すべての主要パートナーは、方針に同意しなければならない。

18.2.2. 会場及び運営の「環境に関する検証」の実施

各大会において、現在の環境行動に関する基本情報を確立すること及び大会において環境保護に関わる特殊な機会を特定することが重要である。繰り返し使用される会場では、以前の事象が今後の大会における比較基準となる。

18.2.3. 環境チームの設置

大会運営ディレクターの役割は、環境プログラムの実行において極めて重要である。ディレクターは、プログラムを実行するために、中心的人物（例えば、施設管理者、スタッフ責任者、環境コンサルタント及び他の技術的専門家）のチームを作り、調整しなければならない。適当であるならば、他の専門家又は利益団体（例えば、地方自治体からの代表者あるいは関連した公的機関の代表者）を含めてもよい。

18.2.4. プログラムの規定と適切な目標の設定

目標は、信憑性に対して冒険的であることは必要であるが、達成可能でなければならない。スタッフ、サプライヤー、契約者、スポンサー及び役員が、環境プログラムの一部を実施することができるように、環境方針とプログラムの詳細を彼らに伝えることが重要である。

18.2.5. プログラムの実行

会場関連の評価基準は、大会を優先することが可能である限り、通常の運営がされていることである。大会関連の評価基準は、臨時的なもの、当面の増強で補うもの及び大会期間中のものでよい。

18.2.6. 実行の測定とそれによるプログラムの調整

基本的な環境要因を測定して記録することが、環境行動における最初の本質的な試金石であり、プログラムが有効なものとなる。

18.2.7. 結果の評価と公表

この過程により大きな利得は、スポーツ社会と一般大衆の両方の間で、認識が向上することである。環境保護のメッセージは、準備段階、大会期間中及び大会後の遺産として重要視される。可能な限り、通常の大会通信に組み入れられるべきである。

18.3 行動計画

18.3.1. FIBTスポーツの効果

気候変動は、暖冬を引き起こし、製氷を困難にし、よりエネルギー大量消費型にする。選手が用具、衣類又は施設を使用し始める瞬間から、「生態学的足跡」（自然環境への影響）が始まる。さらに、より大きな規模で、ボブスレートラックは、世界的および地域的環境懸念の原因となっている。ボブスレートラックの建設及び管理と大会の運営は、エネルギー消費、大気汚染、温室効果ガスの排出と廃棄物の創造、オゾン層破壊、生息地と生物多様性の損失、土壌侵食及び水質汚染の原因となっている。

ボブスレー・スケルトントラックは、環境に以下のような影響を及ぼす

- ・脆弱あるいは不十分な土地の開発（大部分のトラックは、脆弱な山域に位置している）
- ・液もれによる汚染（冷媒、燃料、クリーナー、溶媒）
- ・騒音と光害
- ・再生不能資源の消費（燃料、金属）
- ・天然資源の消費（水、木材、紙類）
- ・電気と燃料の消費による温室効果ガスの排出
- ・オゾン層の破壊（冷媒による）
- ・冷媒使用による土壌汚染及び水質汚染
- ・建設作業あるいは観客による土壌侵食と圧縮
- ・メディア及び大会関係者による紙の消費

18.3.2. 施設

ボブスレー・スケルトン・リュージュ用トラックは費用がかかり、かなりの敷地と建設資材を必要とし、潜在的に有害な冷媒を使用する専用施設である。しかし、環境的影響を最小限にする方法がある。

- ・デザイン

エネルギー効率、景観への配慮、建設資材の抑制上の理由により、トラックは、できる限り、既存の地形に沿っており、部分的地下になっているべきである。できれば、すべて天然氷のトラックを検討すべきである。

- ・冷却

冷却システムは、アンモニア式であっても合成冷却式であっても、大気中へのあらゆる漏れを防止するように十分配慮して設計されなければならない。漏れがあった場合、アンモニア式は健康上に危険をもたらす、合成冷却式はオゾン層を害することとなる。

- ・エネルギー効率

トラックは、利用の需要が十分にある時のみ冷却すべきである。明白にエネルギーの節約ができているとしても、トラックを太陽光からさえぎる遮光幕が使用されるべきである。

- ・環境への影響

トラックは、傾斜の整地と木の伐採を必要とする。

施設維持活動の影響（騒音、汚染、自然環境の破壊）

看板、食事サービス、バナー、仮設ブース等から発生する廃棄物

18.4. 活動範囲

ボブスレー及びスケルトンの大会を運営することには、社会基盤（インフラ）及び人々の集中に関連した広範囲にわたる活動を含む。環境測定は、いくつかの活動領域に含まれる。

18.4.1. 施設位置と景観

施設位置は、施設又は大会に決定的に重要な意味を持つ。施設位置は、環境への影響だけでなく、アクセスのしやすさ、利用者への近接性及び視覚的効果も決定づける。施設位置の選定により、施設又は大会の悪影響を減らすことも、激化することもできる。環境的に健全な場所は、通常、財政的にも同様に健全である。

施設位置の選定は、新施設あるいは国内/国際大会の企画時に行われる。決定の過程の中で、選定基準が適用されなければならない。

方針は、以下のとおりである；

- ・ 最も身近な場所を選定し、環境への影響を最小にすること
- ・ 特別である景観を保全・保護すること

18.4.2. 施設位置を選定する際に考慮する環境的要素：

- ・ 法的及び肉体的な限度、私有地状況と公的地役権

- ・歴史的及び考古学的重要性を含む建物、橋、その他建造物
- ・道路、通路及び歩道
- ・公共輸送機関の利便性
- ・送電線、上下水道及びガス配管
- ・廃棄物（固体）：処分場、処理工場、管理及び輸送
- ・排水：下水道、処理工場
- ・土地利用：住居関連条例、商業関連条例、産業関連条例、その他の適用条例

18.4.3. 天然資源：

- ・保護地域
- ・森林
- ・水資源
- ・大気環境

18.4.4. 自然的要素：

- ・気象状況
- ・地域的形態

18.4.5. 知覚的要素：

- ・景観
- ・特別な要素
- ・美的価値
- ・文化的価値

18.4.6. 施設位置選定後の詳細な計画：

- ・景観上における大会あるいは施設の調和に関する計画
- ・保護手段の予見
- ・復旧手段の予見
- ・補償手段の予見

18.5. スポーツ施設

トラック及び関連設備は、F I B Tのスポーツ大会あるいは組織のもっとも目に触れる機会の多い部分である。これらの施設位置、建設、資材及び運営過程は、多大な迷惑行為や損害の潜在的な原因となる。スポーツ大会あるいは組織が十分に計画されていなかったり、しっかりと運営されていないとき、トラック及び関連設備は、土地の無駄づかい、景観の損傷、高エネルギーの消費、汚染と財源の無駄づかいを含んでしまうおそれがある。

F I B Tの目的は、以下のとおりである：

- ・大会使用が少ないあるいは無い会場の回避

- ・地域関連の影響の軽減(風景、土地使用)
- ・エネルギー消費の最小化
- ・汚染の軽減

18.5.1. 計画段階

最初に、不要で過大な施設を回避するために、事業の妥当性が正当化されなければならない。

詳細計画を実行する際、環境基準が意思決定過程の一部になっていなければならない。計画段階において、事業経営陣は、検索時の詳細な事業目的を確立すること及びすべての予測可能な影響を最小限にする責務がある。構造研究が行われ、建材の選定及び保守管理過程が決定される。この段階における環境の考え方は、主催者、大会企画者がその後に生ずる問題を回避することの一助となりうる。

事業の妥当性 (の基準)

- ・新施設が本当に必要か
- ・既存施設の使用あるいは修復による対応の可否
- ・施設の規模
- ・大会後の将来的使用及び必要性
- ・将来的に必要な無いサポート施設における仮設施設の使用
- ・建設、保守管理及び施設運営を含む資金調達計画

18.5.2. 細部計画

- ・違法建築物は避けること
- ・建造物の冷却及び暖房に必要とされるエネルギーを最小化するために、建築計画、特に熱量の考察にエネルギー関連を含めること
- ・太陽エネルギーやヒートポンプのような適切な環境技術の推進
- ・適切な環境活動段階の計画
- ・必要に応じた補強と修復措置の計画
- ・以下の建築資材の選定；
 - －熱的性能による資材の選定
 - －最大再生含有物及びリサイクル可能な資材の探求
 - －耐久性のあるもの、簡単に修復できるもの、交換可能な品目の選定
 - －危険物質や有毒物質を含有しない材料の選定
 - －有害廃棄物として処理する必要のない製品の選定
 - －地域で調達できる資材の使用
 - －景観における建造物の一体化

18.5.3. 建設段階

建設段階において、事故と混乱は起こりうるものである（有毒物質の偶発的放出、交通量の増加、鎮圧、騒音）。適切で厳密な建設計画は、環境を保護するだけでなく、労働者及び近隣

住民も保護することになる。

動物生態と人間に最も支障のない時期に建設すべきである。

- ・必要に応じて音響の隔離をすること
- ・計画的な土壌管理をすること
- ・適切な動力を使用すること
- ・有毒物質の使用をできるだけ避けること
- ・建設作業場で使用されるすべての物質の計画管理をすること（保存、使用、排出、処理）
- ・事業が建設計画と一致していることの確認
- ・環境的に適切な建設技術と資材の使用

18.5.4. 運用段階

運用段階は、通常、施設の一生の中で最長期の段階である。施設では、水、エネルギーなどが供給され、機材装置は維持管理され、廃棄物が持ち出される。施設は、練習及び競技大会活動を主催する。これらの活動すべてにおいて、「環境のステップ」の姿勢をとることが可能である。

- ・脆弱地域の回避及び要路の補強による侵食防止
- ・野生生物生息地の回避
- ・未舗装道路（アスファルトなし）の敷設
- ・廃棄物収集や動植物保護といった課題を周知することによる選手間における環境保護行動の促進
- ・エネルギーの節減；
 - －冷暖房・換気システム
 - －照明システム
 - －給湯システム
 - －機材装置
- ・化学物質に起因する危険を減らすこと；
 - －危険な化学物質の回避及び交換
 - －慎重な保存
 - －使用上の注意並びに地域の保健及び安全規則の遵守
 - －環境的に適切な方法で処分及び取り扱いされたことの確認
 - －生態学的計画と隣接地管理の確認（農薬及び化学肥料の回避、多様な植物種の導入等）
- ・騒音及び騒乱の軽減

18.5.5. スポーツ設備

スポーツ設備に関する新技術の開発は、製造過程における新物質の使用を誘発している。

いくつかの新物質には潜在的毒性があり、設備の製造、使用、廃棄において有害となることがある。考慮すべき点は設備の寿命で、いくつかの設備の寿命が短期間であることは、使用不

可能になる前に陳腐化してしまい、結果として廃棄物を生む出すことである。

F I B Tの目的は、以下のとおりである；

- ・ スポーツ設備のための汚染の軽減
- ・ 再使用及びリサイクル（可能な品目において）
- ・ 環境的に適切な設備及び地場の製造知識の促進

F I B Tは、スポンサー及びサプライヤーと密接に連携し、スポンサーやサプライヤーの製品及びサービスが環境にやさしいことを保証する。F I B Tは、契約手順基準を確立することにより、これを達成する。スポンサー及びサプライヤーは、環境要求事項に従い、適合することが奨励される。スポンサー及びサプライヤーは、環境にやさしいスポーツの探求という役割を担わなければならない。F I B Tのスポーツ設備製造業者及びスポンサーの要件には、製造工程に関する情報の提供、廃棄物管理システム、省略包装の使用、製品の再利用性及び非毒性等を含んでいる。

F I B Tは、品質保証と環境管理のために I S O9000及び I S O14000の証書を獲得することを、スポーツ設備製造会社に奨励する。

スポーツ設備の問題に関して、F I B T会員である各国連盟及び選手は、以下のことを各々の段階で実施する機会があり、F I B Tはこれを奨励する；

- ・ 環境に適切な品物の選択（綿、天然繊維 等）
- ・ 輸入品の代わりに地場産で生態学的に適当な製品の使用を促進して、エネルギー、輸送、金銭の節約をし、地域の知識及び雇用を促進に貢献すること
- ・ 使用しているものの長期使用できないあるいは長期使用に適さない設備に関する交換需要や交換時期の調整

18.5.6. 輸送

輸送は、スポーツ施設に到着するために必要とされ、その多くが通常自家用車である。輸送は、多くの環境公害、特に大気汚染（温室効果、地上のオゾン構造）及び関連する健康問題の原因となっている。自家用車による移動距離の削減、適切な輸送計画による公共交通及び無公害輸送の促進は、土地利用されている範囲では影響を受けやすい山岳環境において、大気汚染、騒音及び騒乱をかなり最小化できた。

F I B Tの目的は、以下のとおりである；

- ・ 輸送の最小限化
- ・ 集団輸送あるいは公共交通輸送
- ・ 環境にやさしい輸送の奨励

これは、以下により達成することができる；

- ・ エネルギー使用を最小にし、汚染を減らす特定の輸送システムの選定
- ・ 個人的な輸送に対する公共交通システムの奨励
- ・ 保有者が、無料の公共交通への乗り換え乗車ができる大会チケットの発行
- ・ 徒歩によるトラックへのアクセスの奨励（可能な場合）

- ・ミーティング及び大会への移動のための集団輸送使用の奨励
- ・自動車輸送が必要な場合は集団輸送の計画

18.5.7. エネルギー

世界中で使われている大部分のエネルギーは、永年持続不可能なものである。大部分のエネルギーは、主に化石燃料のような再生不可能な資源から生じている。これは、多くの汚染を引き起こし、地球温暖化の最も大きな一因となり、局部集中な大気汚染を起こした。エネルギー生産（原子力発電または化石燃料による火力発電のような）の多くの形は、人間の健康あるいは環境に対するある程度の危険を含んでいる。

スポーツ大会においてエネルギーは、消費商品を生産すること、大会と関連した施設を運営すること、大会に人々と製品を輸送することに必要とされる。他の人間活動同様、使用されるエネルギーは、主に再生不能資源で生産される。

F I B Tの目的は、以下のとおりである；

- ・エネルギー消費の削減
- ・再生可能エネルギー及び新技術の促進
- ・より小さなエネルギー需要による設備と施設の運営

これは、以下により達成することができる；

- ・すべてのレベルで教育を通して認識を促進すること
- ・エネルギー的であること；施設レベルだけでなく彼らが使用していないとき電気機器のスイッチを切るような行動によっても
- ・照明を確認し、最低限に施設照明を保つこと
- ・場合により、冷ややかさや暖かさを保つために、トラック、建物及び支援施設を断熱すること
- ・代替エネルギー源の探求、給湯のための太陽エネルギー使用及び小さな水力発電工場を使用した電気の供給（可能な場合、太陽エネルギーと両方）
- ・省エネルギーの促進、それに従った器材と材料の選定
- ・さらなる省エネルギー促進のヒントを得るために、地元のエネルギー供給会社との会議の開催

18.5.8. 宿泊と給食

F I B Tの大会は、選手権大会でも地方大会でも、数日間に給食及び宿泊を必要とする多数の人（例えば、選手、コーチ、主催者関係者、報道関係者、スタッフ、スポンサー、観客）を呼び込むことになる。

F I B Tの目的は、以下のとおりである；

- ・ごみの最小化
- ・不用な施設建設の回避

これは、以下により達成することができる；

- ・衛生状況の遵守

- ・包装の簡易化
- ・使用物品のリサイクル化
- ・既存施設の使用（調理及び洗浄）
- ・使い捨ての食器を再使用可能な食器と入れ替える（可能な場合）
- ・大会後の施設の必要性が保証できない場合は、仮設の施設及びホテルを建設すること

18.5.9. 水の管理と公衆衛生

淡水資源は限定されたものであり、閉鎖系の中に存在している。給水は、川、湖及び利用しやすい帯水層に完全に依存しており、飲料水、灌漑及び産業の動力として必要とされている。世界の大部分の地域において、淡水資源は強烈的な負荷を受けている。産業廃棄物、下水及び農業廃水は、川と湖に、化学製品、廃棄物及び栄養素の負荷をかけており、その結果として給水を汚染している。ボブスレー及びスケルトンの練習をする場合、水は、トラック建設、トラック管理、飲用、洗浄及び物品管理を満たすために必要である。

水は、我々の競技施設の一部である。

F I B Tの目的は、以下のとおりである；

- ・地域の給水を危険にさらすことなく、競技大会により発生するニーズを満たすこと
- ・水資源の保護
- ・廃水处理

これは、以下により達成することができる；

- ・トラックに提供される水の高品質を確実にすること;そうでない場合、浄化処置をとること：
 - －水の濾過
 - －少なくとも5分間の沸騰
 - －ヨウ素（1リットル当たり 2 滴）またはタブレットの使用；不可欠ならば、塩素のみ使用
- ・能率的に水を使用すること;手洗いでも、歯磨きでも、ひげ剃りでも、水を使っていないときに蛇口を締めることは、最も単純で最も効果的な節水方法である;必要な時だけ、蛇口を開けること。
 - ・トラックの維持に要する水の消費量を減らすこと（例えば散水）
 - ・奨励される適切で持続可能な水資源管理プログラムは、以下の事項を含む：
 - －節水とリサイクルの練習
 - －処理された雨水、汚水・廃水のリサイクル
 - －水の必要性を減少させる景観デザイン
 - －廃水をリサイクルのために集積する建築及び社会基盤設計
- ・廃水管理；
 - －すべての廃水の処理を確実にすること
 - －処理された廃水の品質を検証すること
 - －汚水処理場が利用できない場合、自らの衛生システムを構築すること(限られた経費

で可能な範囲)

- －処理水を、灌漑、バスルームサービス等に再利用すること。
- ・施設に残存する恐れのある毒物に留意すること

18.5.10. 廃棄物管理

ボブスレー及びスケルトンの施設及び大会は、多くの廃棄物を生み出している。廃棄物のうちのいくつかは、ごみあるいは小さな迷惑となる程度のものであるが、一方では、有害で、環境や人体の健康に影響を及ぼすものもある。

廃棄物は避けられるものではないが、適切な管理により、廃棄物量を厳しく最低限に維持することができる。

F I B Tの目的は、以下のとおりである；

- ・処分、処理される廃棄物の最小化
- ・廃棄物汚染の最小化

これは、以下により達成することができる；

- ・取り扱う資材量を削減化すること
- ・サプライヤーとの検討を通じて不要な包装を避けること
- ・大会において使い捨て製品をできるだけ使用しないこと
- ・取り扱う物品・資材を、配慮して選定すること。特に、
 - －有害物質を含んでいる物品を避けること
 - －再使用やリサイクルが可能な物品を選定すること
 - －当該地域の処理場で適切に処理できる廃棄物となる物品を選定すること
- ・起点の時点で分別すること。（十分な量の区分されたごみばこ）
- ・リサイクル市場に資材を送り出すこと
- ・一般廃棄物と有害廃棄物を分離すること
- ・すべての廃棄物を適切に処理すること
- ・必要に応じて廃棄物管理プログラムを実行すること

18.6 大規模な競技大会：具体的提言

大規模な競技大会は、多くの人々を呼び寄せ、大量の商品の取扱いを必要とする。時と場所とも人々が集中することは、環境に関する潜在的危険を意味する。影響を制限するために、いくつかの措置がとられなければならない。

18.6.1. スポーツ施設

- ・長期に必要なならない施設（例えば、観客スタンドや屋根なし観覧席）として、仮設施設を使用すること；既存施設の改修を促進すること
- ・変換や再使用が容易である仮設や交換可能な器材を使用すること
- ・仮設施設の修復の保証及び損傷した施設の修復の奨励

18.6.2. 輸送と大気環境

- ・人々（選手、コーチ、報道関係者、大会役員、観客）や器材の効果的な移動を確実にする輸送手段戦略
- ・徒歩及び公共交通機関を促進する輸送構想の確立
- ・地域の大気環境計画の確立
 - －排出監視
- ・常用である公共交通を含め主な大気汚染者へ以下のことを働きかけること
 - －大会前における排出物の軽減化
 - －エネルギー管理戦略の確立
 - －輸送車両運転手の排気軽減処置に対する奨励
 - －地方自治体と協働の交通量減少化活動

18.6.3. エネルギー

輸送システムと施設の双方を考慮に入れている当該区域のエネルギー管理プログラムの確立

18.6.4. 廃棄物管理

- ・多数のトラックは、以下の将来的に望ましい処置に向けて順々に適用される技術を利用して、大会に応じて、地域の廃棄物処理手順を採用することが可能である。
 - －取り扱う資材量の軽減
 - －大会のサプライヤー及び篤志家に関する環境要件の確立
 - －廃棄物排出者による根源の時点でのリサイクル可能資材の分別
- ・分別収集
 - －起点の時点における家庭廃棄物と製造廃棄物の分別
 - －リサイクル市場へ資材を送りだすこと
 - －安全で費用効果がよい方法による全廃棄物の取引
 - －資材と廃棄物管理に関する包括的な戦略の実行
 - －教育による情報伝達の重要視
 - －全ての生活にわたるコストパフォーマンスによる製品の選別

18.6.5. 市民への環境メッセージ

- ・組織内部における環境意識；組織全員、上級管理職とボランティアも同様に自らの業務の論拠に広範囲に詳しくなるべきである。
- ・組織外部の環境意識：地域の人々は、確立されている環境政策と目的を理解しなければならない。教育と情報伝達は、持続可能な発展を成功させるにあたって必須である。

18.6.6 財源

- ・当所から環境経費を予算に含めること