

昭和40年7月1日

NORCニュース

社団法人日本外洋帆走協会

「昭和40年海浜事故防止強調旬間」の実施について

標記について海上保安庁長官より協力かた要請がありましたので、ご通知致します。

本年も本格的な夏の訪れとともに、各地の海浜には多数の人出が予想されます。とくにモーターボート、ヨット等の事故も多発することと思われまますので、来る7月15日から7月24日までの「海浜事故防止強調旬間」には、とくに「モーターボート、ヨット等の安全運航の励行」に重点をおき実施されるので、会員の皆様には自艇の安全運航に特に注意することは勿論ですが、航行中にはモーターボート、小型ヨットの安全には特に留意して事故防止に協力する様お願いいたします。

大島レースに関する三管本部との懇談会

去る6月16日1300より三管本部に於て、大島レース及今後のレース運営について会議を持ちNORCよりは特別会員（又は代理人）が多数出席されました。

会議の内容は次の通りです。

三管本部より、検討事項として次のことを提案された。

1. 気象判断について

- (A) 風力いくつ位になるとレースを中止するのか
- (B) レースは年度計画の為、無理するのではないか

2. 通信連絡及び動静の把握について
3. レース中止勧告について
4. タイムリミット後に於ける連絡通報
5. その他

以上を中心に検討が交されましたが、

1. 台風その他極度に悪天候の予想される時は、スタート前の艇長会議でレースは中止延期している。(実例、初島レース、鳥羽レース)風力いくつになつたレースを中止。延期すると云ふ定めはない。
2. 今度のレース経験からみて、ヨットは安全であるが動静の把握が出来ない為に、保安庁に無用のご心配をかけたことを十分に反省している。その対策として

S O S 発信機

DSB(27MC 1W)等の検討を実行しているが、電波監理庁との交渉もあるので、その節は保安庁の後援をお願いしたい。

3. レース中止勧告はスタート前であれば、当然レースは中止されていることである。
4. 今後大島レース等の近距離のレースには「報告義務のタイムリミット」を別に定めるのが良策と思はれるが、実施要領はNORCに於て充分検討の上実施したい。
5. レース距離により、参加艇の制限を加えることも検討している
大要以上のNORCの発言があり、会議後朝日、毎日、読売、共同、NHKの記者諸士との懇談会を開き、NORCの現状を良く理解して貰つた。

熱海ランデブー

兼て総会において諮りました、熱海後樂園開場記念レセプションに正式招待を受けましたので、お知らせします。

熱海後樂園は対外的に営業の宣伝目的には利用しないとの申出がありましたので、この招待を心良くお受けすることとしました。

ランデブーの実施要領は下記の通りです。

ランデブー委員 田辺英蔵 (蒼竜)

申込締切 : 7月15日 (無料)

集合場所 : 熱海港

集合日時 : 8月1日 1100

レセプション : 8月1日 1200~1500

参加記念品 : 参加者全員にハツビの贈呈があります。

- (1) 申込締切期日以後の参加は招待主の諸準備の都合がありますのでお断りします。
- (2) 申込は各艇単位で参加者氏名明記の上お願いします。
- (3) 熱海港に於ける停泊は、当日は便宜を計りますが、各艇の責任において錨泊して下さい。
- (4) レセプション終了後は自由解散とします
- (5) 熱海後樂園の娯楽施設の使用は自由(無料)です。
- (6) 数日停泊する場合は委員迄申出て下さい
- (7) 熱海後樂園は8月1日より開場しますので7月31日夜半入港されても、入浴は出来ません
- (8) 入港艇は満船飾にして下さい。

NORC新レーティング計測規則の実施について

NORC 計測委員会

65年度、鳥羽レース、神戸～横浜レース、よりNORCレース参加艇のTCF、は新レーティングによつて実施いたします。但し、計測値を全部実測することは、今の処不可能ですので、当分の間は実測と図面計測を併用いたします。

計測、計算の要領は下記の通りですから、参加艇のオーナー諸氏の御協力をお願いいたします。

- (1) オーナーはヨットを計測状態として静かな海面に浮べ、計測員に供します
- (2) 計測員は搭載物件を確認の上、ヨットの左、右、前、中、後の乾舷から吃水を実測します
- (3) マスト、ブーム、は実測の上必要ならブラックバンド(巾25%)をつけさせます
- (4) スピネーカーブーム、バテンの長さ、スピズ、セノアは実測します
- (5) 先に実測した吃水を線図上に記入し、船体の諸計測値を図面から出します
- (6) オーナーは次の図面を計測委員に提出して下さい。

図面のないヨットは計測出来ません

- イ)線図、オフセット
 - ロ)構造図(スカントリングアローワンス算出)
 - ハ)帆装図
 - ニ)エンジン要目(機種、馬力一回転数一減速比)
 - ホ)プロペラ要目(固定ピッチか可変か、翌数、直径)
- (7) レース参加艇の計測は7月4日、7月11日に実施します
申込先は 榎飯島商店気付 NORC 関東事務局

新 登 録 艇 紹 介

SAIL No	YACHT	RIG	TCF	CL	FLEET	OWNER
370	いだてん	Y			葉 山	三 浦 三 生
設計者	横山晃	LOA .7M30	LWL .5M90	ENGINE	DIYA 3HP	
建造所	岡本造船	B . 2M30	D . 1M55	DISPT .		
371	OKOZE	S			葉 山	鬼 本 二 郎
設計者	戸田邦司	LOA .7M48	LWL .5M90	ENGINE	DIYA 3HP	
建造所	岡本造船	B . 2M34	D 1M40	DISPT	2,75T	
372	AHNY	Y			油 壺	三 橋 美 智 也
設計者	渡辺修治	LOA .43'6"	LWL 30'	ENGINE	35HP	
建造所	加藤ボート	B . 11'	D . 6'6"	DISPT	11.0t	
373	EMERADA	S			葉 山	田 中 宏
設計者	戸田邦司	LOA .7M48	LWL 5M90	ENGINE	3HP	
建造所	岡本造船	B . 2M34	D . 1M40	DISPT .	2,75t	

1965年大島レース報告

大島レース委員会

恒例第15回大島レースは参加艇23隻を以て5月29日(土)葉山をスタートしたが稀に見る荒れたレースとなつた。

折からの曇天NE4m/Sの風にスタートした各艇は思い思いのスピンの花模様を繰りひろげたが、それも東の間、岸を離れるに従い風力は増し8m/S前後に変つて行つた。

マイグレーターを先頭とする一群の大型艇が初島北東に現われたのは早くも14.30頃、10KT近い艇速であつた。他艇のスピントラブルを眺めてる暇もなく自艇も見舞われると云つたデッドヒートを演じ乍ら一団となつて初島に突込み更にその儘直線に近く大島千波崎にめがけて南下すると云つたスピードレースとなつた。

門脇崎沖を通過する頃より水温も上り黒潮の流人が認められたが同時に逆風に依る潮波も高くなり風力も増し10m/Sとなり此の附近で既に先の困難を予想しての棄権艇が出た。

今回のレースのポイントは竜王崎にあつた様である。多くの艇は19時以降続々と大島南方のブランケットに入り一息して次に波浮沖に顔を出す途端。時間の差こそあれNE20乃至一時は30m/Sを越す風と3~4mの波高に突込まねばならなかつた。先頭大型艇群は波長が艇長に禍して案外乗り難くマイグレーターは西方に。潮風。K7は機力を利用して波浮港にコンテツサIIは北上を開始。以下続々と西方伊豆東岸えの棄権艇と北上開始の艇とに別れて行つた模様である。即ち北上し切れなかつたが夜明迄大島東方海上に奮斗した一群。数回のアタックの後西方に退避した一群。奮斗空しく30日未明にかけ遠く新島附近迄流れた一群に分れたのである。折柄大島附近海上は30m/Sの風速を記録して居り。潮と表面流の加わつた強大な南流が生じたので、数回のタックで自艇の船位が攔めればよいのだが。それが確認出来ぬ儘しかも棄権せず南方に流された艇があつたと

すれば之れは危険な事である。

一方北上した艇は最大のやま場として大島のNEの4~5mを越える波高の海域を突破せねばならなかつた。此の西方ぎりぎりを島寄りに通過した艇が「どんがめ」で、その他コンテツサ、シヨビアル、モサ等々何れも通過迄に受けた疲労と費した時間から棄権を決定し西方伊豆又は小網代油壺に避難した模様である。

斯くして「どんがめ」は30日11-00-22葉山にゴール首尾よく3冠を獲得し2位以下なしと云ふ結果となつた。

バレリーナ・イーグル。その他1、2の艇は30日朝にかけて大島南方に流され強大な波浪の中にもまれ続けたが、柔軟に身をかかわしつゝ帆走を続け、バレリーナは31日08、10頃稲取東方2哩を北上中を漁船及び航空機から確認されて新聞騒ぎに終止を打つた次第である。

さて今回のレースは凶らずも先年の初島やしようかく号の事件に引続き社会の耳目を集めて了つたが、省りみて幾つかの問題を含んで居る様だ。

第1に結果は無事故であつたとしても「遊びで人騒がせをしてはいけない」と云う強い批判が一般にある事である。過去数年協会としても特に安全に対する自主規制を厳しくして努めて来た処であり、今回無事故であつたのはその証査であるとも考えられるのに、之等の批判はヨットに対する不認識とは云えづらい処である。種々の機会を捕えて一般社会にPRすると同時に、事実吾々も今后之れ以上の荒天に見舞われるのだから尚一層自戒して慎重に行動される様期待する次第である。

第2に各艇共事実完全に安全に行動して居たか否かである。今回のレース後半で最も恐れられた事は落水事故と、船位の確認である。

危く落水を免がれたとか、なんとなく南に流されてずるずると荒天圏内に入つて行つたと云ふ艇はなかつたか。各々状況報告書提出の機会に今一度反省して頂きたい処である。

第3に今後の問題としてレース中の連絡技術の問題である。レース状況の

把握とタイムリミットを超過した艇の連絡手段は特に三管本部からも指適された点であり早急に対策を急がれる問題である。

— 附記 —

終りに。今回新聞紙上に三管本部のレース中止の勧告を拒否し云々」とあるので一般の誤解を避ける為特に附言しますと29日16.30頃三管本部より「天候悪化の為レースを中止してはどうか」の申入れがあり直ちにレース委員会及び在京理事と検討の上三管と再び話合を進め「勧告ではなく参考意見であり、現地状況に依り巡視船すみだは適宜各艇に棄権退避を奨めることあるべし」との事で、17.00頃当方之を諒解したものです。その後引続き三管、横須賀、下田及び巡視船「すみだ」の全く綿密な援助にあずかり無事レースを終了した事は御在知の通りで改めて委員会は代つて感謝の意を表したいと思ひます。

以 上

1965 OOSHIMA RACE (NO. 15)

OOSHIMA RACE COMMITTEE

NAME	SAIL NO.	T.C.F.	TIME	C.TIME	ORDER	
KUROSHIO	135	619	30th-08.00	NONE	RETIRE	HABU
SAGAMI "2"	164	627	30th-10.00	DO	DO	INATORI
BALLERINA	169	587	31th-12.20	DO	DO	INATORI
SIRENA	179	605	29th-17.00	DO	DO	INATORI
JOVIAL "5"	184	607	30th-13.00	DO	DO	ITOO
CONTESSA "2"	188	677	30th-11.00	DO	DO	ITOO
GEKKO "2"	190	635	30th-17.00	DO	DO	SHIMODA
EAGIE	196	614	30th-15.30	DO	DO	SHIMODA
SALMON "2"	199	655	29th-21.05	DO	DO	ITOO
ARMADA	301	599	29th-20.35	DO	DO	ITOO
NOBUCHAN	302	604	30th-14.30	DO	DO	HABU
RYUOOMARU	305	645	29th-24.00	DO	DO	HABU
DONGAE "7"	315	597	23-00-22	13-44-05		1
KYY SEVEN	323	684	29th-21.30	NONE	RETIRE	HABU
JUNE BRIDE	334	582	29th-22.00	DO	DO	ITOO
MIGRATOR	338	694	30th-14.40	DO	DO	ABURATSUBO
HISHAKAKU	346	596	30th-05.00	DO	DO	ITOO
SEA CROWN	353	606	30th-15.35	DO	DO	ABURATSUBO
LOTUS	355	681	29th-19.45	DO	DO	ITOO
SHIOKAZE "5"	358	679	29th-21.30	DO	DO	HABU
AOLELE "2"	361	603	30th-07.00	DO	DO	INATORI
TILDE	367	640	30th-08.00	DO	DO	INATORI
MOSSA "3"	366	600	30th-22.30	DO	DO	KOAJIRO

40年 大島レース会計報告

レース委員 松 下 浩 三

収入の部

参加申込料	28隻	28,000
申込遅延料	2隻	4,000
参加料		63,500
計		95,500

支出の部

葉山ヨットクラブ(使用料、電話料、飲食料)	5,039
食事代 5/29、5/30、5/31	3,085
鈴木正幸氏謝礼	3,000
魚業組合等謝礼(酒)	2,160
葉山マリーナ(2泊3日)	35,534
印刷代(指示書、出艇表)	1,470
交 通 費	260
レース委員巡視船搭乗関係費用	5,890
計	56,438
残 額	39,062