

Offshore

昭和52年 第22号
2月15日発行

発行人
総務委員会
東京都港区芝罘平町35(船舶振興ビル4階)
電話・東京 03(504)1911-3 千105
社団法人 日本外洋帆走協会
一部定価100円(郵送料25円)



撮影 岡本 甫 提供 舵社

I O R MARK - IIIA



渡辺修治

(1) 古いヨットを再び戦列に復帰させる為に

1971年に世界共通の理想的なレーティング・ルールを目指して誕生したIORルールは、ヨットの設計諸元と、スピード・ポテンシャルの関係を、科学的に適確に表現することをねらった結果、外洋ヨットの設計の流れに革新的な変化が生れ、IORルールによって設計されたヨットは、それ以前のヨットとは面目を一新してしまった。

1975年のORCでは、アメリカのUSYRUから、「IORルールは、トップ・レベルの外洋ヨットの進歩に対しては、画期的な役割りを果たしたことは認めるが、反面、古い、優れた、多くの外洋ヨットが競争力を失って、外洋レースから姿を消してしまった。これ等の艇を再び戦列に復帰させることが出来る様に、ルールの改正が望まれる」と言う申し入れがなされた。

ITC (IORルールの責任者、国際技術委員会) は、此の申し入れに対する解決策として、IOR MK-III Aを提案した。

MK-III Aは、MK-IIIとは出発点が全く違うルールで多数のヨットの実際のデータをコンピューターに入れて出た結果を統計的に比較し、望ましいMRを得る公式を求めたもので、Retrospective Rule (遡及的なルール) と言われるものである。MK-IIIの方は、所謂Development Ruleで新しいヨットの設計の指針となつて進歩をうながすが、Retrospective RuleのMK-III Aは、設計には使うことの出来ないルールで、若しIII Aによって設計を変更すれば、その艇のIII Aのレーティングは立所に無効となる。

(2) I O R MK - IIIA (1976年)

1101 定義

1. I O R MK IIIAは、古いヨットの持つ、寸法のプロポーショナルや設計上の特色に対し或る埋め合わせをして、古いヨットに新しいヨットと均合うアローワンスを与えようとする、遡及的なレーティング・ルールである。
2. III Aのレーティングを受けることの出来るヨッ

トの資格を、ルール1103に示す。

3. III Aレーティングは、MK-IIIで用いた計測値をMK-IIIルールの105.5, 888, 889, 891の公式の代わりに、III Aルールの1105~1110の公式に入れて計算して出す。

1102 適用

1. III Aルールを使うか、使わないかは、National Authority やレース主催者の裁量にまかせられる。適用する場合は、そのレース名を公表する必要がある。
2. III Aのレーティング (RA) は、SATCA, RSATA, \sqrt{SA} , MRAの諸数値と共に、レーティング証書の2ページに記載される。

1103 III Aレーティングを受ける資格

1. ルール110で定義した建造時期 (Age Date) が、1972年12月又はそれ以前のヨットで、1975年11月1日以前に発行された、MK-IIIのレーティング証書を持つ場合に、III Aのレーティングを受ける資格がある。III Aの計算には、MK-IIIの計測値を用いる。
2. 1975年11月1日以前に発行された、スタンダードハルのMK-IIIのレーティング証書を持つヨットは、そのクラスのスタンダード化が1972年12月、又はそれ以前に行われた場合、III Aレーティングを受ける資格がある。
3. 1975年11月1日以降のレーティング証書は持っていないが、建造時期が、上記1. 2. の条件を満足しているヨットは、オーナーが下記の実事を証明申告する場合に限りIII Aを受ける資格がある。
 - A. 1975年11月1日以降、船体の計測値に変更がなかったこと。
 - B. 1975年11月1日以降、リグの計測値に変更がなかったこと。(5.項参照)
 - C. そのヨットは、ORCの特別規定の3, 6, 8の各項を満足していること。
4. 1972年12月31日以降にシリーズ建造されたヨットは、スタンダード・クラスとしての証書の無い場合でも、一概にルール1103, 3, によってIII Aの資格なしと見做すべきではない。

この場所、National Authority は、そのシリーズ建造のヨットが同じモールド、ジグから建造され、寸法の精度・計測値がスタンダードハルに適合するものと認められる場合、1103, 2, 3によるIII Aのレーティングを与えることが出来る。

5. III Aのレーティングは、ヨットの胎体が上記1から4迄の条件を満し、下に述べる1104, 1に禁ぜられている変更をしなかった場合にのみ与えられる。リグが上記1から4迄の条件を満足しない場合は、1109, 1110の公式中の \sqrt{SA} の代わりに、888, 889, 890, 891の公式から求めた \sqrt{S} を用いてIII Aのレーティングを出す。

1104 ヨットの船体、リグの変更

- 1975年11月1日以降、下記の船体寸法に変更を加えたヨットのⅢAレーティングは無効になる。変更してはならない船体寸法は、VHA, BHA, VHA I, BHA I, AGO, GSDA, FGO, GSDF, LBG, CMD, MD, OMD, FD, B, BWL, DMT。
- 1975年11月1日以降に、下記に述べるリグの変更をした場合は、1105~1108, 1, の公式を用いることは出来ない。
 - I, J, SPL, LPのいずれかの計測値の減少分が0.1ftを超える場合。(但し、FSとFBIの変化に伴ってIが減少する場合を除く。)
 - P, E, IY, EY, EB, EF, YSMG, YSF, IS, PSF, OFのいずれか、又はそれ等の修正値のいずれかが、0.1ft以上に増加する場合。
- 艇やリグを修理したり整備している際に、思いがけない変更が生じることがあるが、この場合、元通りに戻せば失格とはならない。
- 変更によってⅢAのレーティングが無効となる場合、その日附をRig Change Date 又はHull Change Date としてレーティング証書に記入する。

MARK-ⅢAの公式

1105 SATCAの決め方

- 1本マストのヨット
 $SATCA = 0.3 (RSTF - 2.2RSAM)$
 $SATCA$ は $RS AF \times (-0.25)$ より小さくすることは出来ない。
- 2本マストのヨット
 $SATCA = 0.3 (RS AF - 2.2RSAC)$
 $SATCA$ は $RS AF \times (-0.25)$ より小さくすることは出来ない。

1106 RSATAの決め方

- 1本マストのヨット
 $RSATA = RS AF + RSAM + SATCA$
- 2本マストのヨット
 $RSATA = RS AF + RSAC + SATCA$

1107 RSALAの決め方

- 1本マストのヨット
 $RSALA = RSATA$
- 2本マストのヨットでは、RSATAは、MK-Ⅲルール890, 1又は2. に準ずる。

1108 \sqrt{SA} の決定

- \sqrt{SA} は、RSATA, SPIN, RSACAの内最も大きい値の平方根とする。但し、ルール891の \sqrt{S} より大きくはとらない。
- リグが1103によってⅢAに適合しない場合 \sqrt{SA} は \sqrt{S} をとる。

1109 MRAの決め方

- $M1 = \frac{0.13L\sqrt{SA}}{\sqrt{B \times D}} + 0.25L + 0.2\sqrt{SA}$
- バトックハイトBHA又はBHA Iが正の時、
 $M2 = \sqrt{SA} \left(\frac{0.0777\sqrt{SA}}{\sqrt{B \times D}} + 0.2216 \right)$
 $+ L \left(\frac{0.0693L}{\sqrt[3]{L \times B \times MDIA}} + 0.1782 \right)$
 バトックハイトBHA又はBHA Iが零の時
 $M2 = \sqrt{SA} \left(\frac{0.0777\sqrt{SA}}{\sqrt{B \times D}} + 0.2216 \right)$
 $+ L \left(\frac{0.0659L}{\sqrt[3]{L \times B \times MDIA}} + 0.1738 \right)$
- $MRA = (M1 \text{ 又は } M2 \text{ の内小さい方}) + DC + FC$

1110 レーティングRAの決め方

$$RA = MRA \times EPF \times CGF \times MAF$$

但し、RAは、 $0.925 \times R$ より小さくすることは出来ない。レーティングの数値の桁数の取扱いはルール104によること。

(3) IOR MK-ⅢA (1977年) 改正点

1102 適用

- 項の末尾に次の文章を入れる。
 「4捨5入した(呎)の数値を証書1ページのMK-Ⅲレーティングの下に入れる。」

1103 ⅢAレーティングを受ける資格。

76年ルールの1103は全部削除して、その代りに次の項を入れる。

- 有効なMK-Ⅲレーティングを受ける資格がないヨットではないヨット以外はMK-ⅢAを受ける資格がある。但し次の条件に従わなければならない。
- ルール110で定義した建造時期(Age Date)が1/73以前のヨットはMK-ⅢAレーティングを受ける資格がある。
- 連続建造されたヨット(Series-Produced Yacht)の内の1隻が2.の条件を満足する場合、それ等のヨットが、モールドや治具によって高い精度で建造され、IORのスタンダードハルのデータが精度を証明する場合、National Authorityは、その1隻のヨットにMK-ⅢAを受ける資格を与えることが出来る。但し許される範囲での船体、リグの変更が1975年11月1日以前に完了していることが必要である。
- ⅢAレーティングは、船体が上記1.~3.の各項を満足し、下記1104, 1.の変更によって資格を失わない場合にのみ発行される。又、その艇のリグが1975年11月1日以降に変更されている場合は、ルール1109, 1110の \sqrt{SA} は代りに、MK-Ⅲの888, 889, 890, 891の公式で計算された \sqrt{S} を入れて計算する。
(P13へ続く)

神子元島レース事故報告

慎記郎オーナー

蝶野春太郎

昭和51年11月5日12:00スタートの神子元島レースにおいてデスマスト致しましたので報告致します。

1. 日時 11月5日19:00
2. 場所 神子元島のE4マイル
3. 艇名 慎記郎 クラスV
4. セールNo.1743
5. 乗員 蝶野春太郎 (オーナー・スキッパー)
佐藤 裕
松本 一朗
内 蘭 幸一
大竹 哲郎
加藤 陽一
6. 風向 NE.
風速 20m/s

〈事故状況〉

17:58に神子元島をマグ0度に見てから、2ポイントリーフ＋ストームジブで、コンパスコース90°のクローズ・ホールドで帆走しましたが、リーウェイを感じたので、18:20にジブをストームからNO3に交換しました。なお、バックスターとインナー・フォアスターのアジャスターは神子元回航前のフリーの状態です。

18:45にヘルムス・マンを佐藤から加藤に交替し、デッキには加藤、松本、内蘭、大竹の4人で、他の2人がウォッチ・オフに入りました。風速が平均して20m/s、ブローでは25m/s位ありましたので、かなりのスプレーをかぶる為、ヘルムス・マン以外は殆んど前方は見えていませんでした。又、ヘルムス・マンもコンパスをのぞくのがやっとで、事故当時は一人もマストの状態を見ておりませんでした。18:55頃2度パンチングを受けましたが、艇にダメージを受ける程のものとは感じませんでした。クルーも皆20m/s位の荒天帆走には慣れていましたので、このパンチングを異常とは思いませんでした。19:00大きな衝撃音と共にデスマスト、スプレッダーの部分から真2つに折れて、マスト全体が海中に倒れました。(スタボード・サイド)

〈処理〉

直ちにオール・ハンズをかけ、全員でマストをデッキ上に引き上げました。なお、ジブをはずして、マストに縛りつけたロープを人力やウインチを利用して40

～50分位かかりました。この作業中に19:30頃、レース艇であるトレーサが近くに寄ってくれましたので艇名と下田にリタイアする旨を伝えました。19:50頃マストは完全にドグハウスの上のセンターラインまで上げることができましたが、大きな横波をくらい、コクピットが満水状態におり、キャビンにまで水が打ち込んできましたので(コンパニオン・ウエイの差し板は下の1枚だけしか差してありませんでした)、エンジンによるリタイアも難しく思われました。そこで、丁度近くにいたBW33と思われる艇に声をかけましたが、届きませんでした。(なお後になって解ったことですが、このBW33は「SEA TIGER」で、われわれのトラブルを視認して海上保安部へ連絡のためリタイアを決断し、下田に入港したとのことと、またもう一艇のBW33は「CYGNUS II」で、フレアを見て第一報の緊急連絡通信を下田海上保安部とやってくれたとのことでした。)

19:55、両舷のシートを確認してから、エンジンをかけました。しかし、この時、バウバルピットにつけてあったスピン・シート(スタボード・サイド)がそこから真直下に垂れてキールにからんでいたのを見落していました。この為フォールディングペラにスピンシートがからまり、航行不能となりました。シートをナイフで切断して引いたりしたのですが、結局駄目でした。下に潜ってはさすがにも考えたのですが、頭をハルに打ちつける危険が考えられましたので諦める他ありませんでした。又、スピンポールでジュリー・リグを立てることも試みましたが、うまくいきませんでした。20:20、40mのアンカーロープ2本つなぎ先に12kgのダンフォースをつけて流しました。このシーアンカーがどの程度きいていたかは解りませんが、Nへ向かう潮が認められましたので、神子元近辺のリーフへ近づくことはありませんでした。近くに航行する船に曳航してもらうよう頼もうと思いましたが、近づいてくる航海灯はありませんでした。仕方なく20:50、本船航路の船に知らせるべく1発目のパラシュート・フレアを打ちました。続いてハンド・フレアも燃やしましたが、反応はありませんでした。21:05 2発目のパラシュート・フレアを上げましたが駄目でした。21:20 3発目を上げました。こちらヘサーチ・ライトを照らしながら、1万トン位の大型タンカーが近づいてきてくれました。このタンカーは、下田海上保安部

1977年太平洋横断 ハワイ・東京レースについて

海洋博関係のレースが無事終って早くも一年半近くなり、本年度は再びアメリカのトランパックと連動して、ハワイからのIORレースをやる事が決まっている。

昨年末、社用でハワイに足を延ばした機会に、前回、ハワイでの面倒を、クラブをあげて見てもらった「ワイキキ・ヨット・クラブ」に顔を出し、改めて前回の破格の協力を感謝し、今回の第二回に対する同様の協力を依頼した。

クラブの現会長は、前回コミッティーボートを提供してくれたブキャナン氏だが、心良く前回同様の協力を約束してくれた。

この話し合いには前会長のD・Jことドン・ジョンソン氏も同席したが、彼は根っからのレース派で同クラブのレースでは常にトップを窺う存在である。

彼は日本からの参加艇の状況に強い関心を示し、7月30日にスタートする「ハワイ州一周レース」、(約800里)にも是非参加してくれとのことだった。

「D・J」はこのレースがテッド・ターナーを中心にして企画され、数年前に発足した「ワールド・チャンピオンシップ」のポイント・スコアの対象レースとして今回から公認されたことを指摘し、今後、世界の一流レースに育て上げたいのだと、大変ないきごみだった。

この行事の妨げにならないようにとのことから、スタートをこの約5日間かかるレースのフィニッシュ(遅くとも8月4日)後に出る型を取りたいということで、8月6日(日)に決めることになった。

「ハワイ1周レース」はかなり厳しいものらしいが、太平洋横断レースが追手の条件で始まることを考えると間2日を置いてのスタートは、多少無理が

大儀見 薫

の巡視船が来て曳航してくれるまで、1時間余りにわたって、我々の近くを施回してくれました。本当に感謝に絶えません。22:25 巡視船に曳般され、23:05 無事下田に入航することができました。

〈原因〉

下田港において点検した所、マストはスプレッダーの部分から前に2つに折れていました。ステー、ターン・バックル、チェーン・プレートは、どれも異常はありませんでした。ただポートサイドのスプレッダーがマストの付け根から折れていましたが、これはマストが倒れる際のもので、スプレッダーの破損が原因ではないと思われます。

デスマストの原因はインナー・フォア・ステーにあるのではないかと思います。慎記郎のインナー・フォア・ステーは当時、ワイヤーの下にロープでひ

有るとしても、やれるのではないかとのことである。

ルール関係では、前回のトランパックでは「落水者の救助に時間がかかる」という理由で禁止されていた「ブルーバー」「トール・ボーイ」等のセールスが、追手での安定した帆走を保障するためにむしろ必要ではないかということで、許可されるようになるのではないかとの見通しを述べていた。

我々の方のレースへのハワイからの参加はあまり期待できない様だが、日本勢のトランパック及び、「ハワイ一周レース」への参加はくり返し熱心に呼び掛けていた。現在日本からの参加確定艇は武田さんの「VAGO III」(S&S 45ft.)と、清水栄太郎さんの新艇「GEKKO」(41ft.)だが、相手に不足はないと手ぐすね引いて待っている感じだった。

ワイキキ・ヨット・クラブのボンドで目についたのはブルース・ファーの新しいワン・トナーが二隻、最後の仕上げを急いで整備に予念がない姿だったが、一隻は現地での木造艇で、量産タイプのFRP製のより、かなり軽く浮いているのが印象的だった。

昨年末からホノルルの公共マリーナであるアラワイヨット・ハーバーのハーバースターに、横須賀時代にNORCレースにも多く参加し、佐島に自宅を持ち永年日本に住んでいた、バート・ジャクソン氏となっている。彼とは丁度行き違いになって会えなかったのだが、日本からの艇は大歓迎されるのではないかと思われる。

いずれにしろ、ワイキキ・ヨット・クラブは前回同様クラブをあげての受け入れをしてもらえそうである。多くの日本からの参加艇が望まれる所である。

くテークルがついていました。インナーのテンションは上りのレグに入る前にウィンチで十分にひいておきましたので、その時は大丈夫だったと思いますが、パンチングによってロープが少しづつのび、テークルとリギンを結ぶ薄いシャックルがその力に耐えられずに破損したのではないかと思います。

強風の上りのコースにおいて、マストやステーを十分に確認せず、又、艀装品の装備をする際にその強度を完全に確認しなかった為に、今回の事故が起こってしまった点を反省しております。

最後になりましたが、NORCのレースにたずさわった方々、海上保安部、大啓丸、CYGNUS II およびSEA TIGER の乗組員の方々に心配をおかけし、又御迷惑をかけたことを深くお詫び致します。

日本外洋帆走協会

第55回理事会報告

I 日 時 昭和51年12月18日(土) 13:00~14:45

II 場 所 東京都港区三田三丁目12番12号
笹川記念会館会議室

III 出席理事 (20名)

古屋徳兵衛 飯島元次 大儀見薫 清水栄太郎
山口久次 石井正行 大谷正彦 周東英卿 名和
幸夫 平松栄一 山崎達光 横山晃 渡辺修治
臼井優太郎 大矢隆 曾我二郎 富川則之 貴伝
名一良 野本謙作 岩田行史

出席監事 土肥勝由 平野喜美夫

IV 議 事

第1号議案 昭和52年度事業計画について

配布資料にもとづき、大儀見理事が昭和52年度事業計画を説明し、次いで52年度の外洋レース一覧表案に従いレース日程案の説明を行った。

大儀見理事：本部主催の特別レースである1977年ハワイ—東京レースの日程は、これに出場する艇の意見を尊重して7月の末か8月の第1週にホノルルをスタートすることを基本としてワイキキ・ヨットクラブに行き、現地8月6日(土)にスタートすることを打合せしてきた。

なお、このレースに参加する意志のある艇の有無について、各支部で調べて頂き、早目に事務局宛お知らせ頂き度い。

周東理事：1977年度の本部主催及び関東支部主催の外洋レースの日程及び関連事項を配布のレース一覧表の通りであり、その主要改正点は次の通りである。

1. 艇長会議の開催は原則として1回とし、鳥羽レースのみ艇長会議のほか連絡会議を開催し、鳥羽における泊地等について事前の打合せ及び連絡を行うことになった。

2. レースの申込み締切日を厳守し、従来の出艇遅延料制度による参加は認められなくなった。

3. レースの申込みは有効なレーティングを所有し、かつ、当該レースの安全基準カテゴリー以上による安全検査に合格している艇でなければ受付られなくなった。

4. 関東支部フリート主催レースの詳細については会報「NORCだより」のフリート・ニュースに掲載して通知することになった。

■1977年度・第10回八丈島レースにおける無線機の搭載義務について

周東理事：八丈島レースにおける無線機の搭載義務について、レース委員会で検討した結果、無線機の備え付けと艇の安全とは関係ないこと、参加艇の性能も昔と比較し、格段に良くなったことにより、レース所要

時間が短くなったこと、更にこのレースへの参加を容易にし、参加艇をふやす等の理由から「義務付ける必要なし」との意見が大勢を占めた。しかし、この問題については過去の経緯もあるのでレース委員会における単純多数決により変更することなく慎重に審議するため理事会に提起し検討して載くことにした。

渡辺理事：ORCの特別規定ではどう扱っているのか。周東理事：八丈島レースはORC特別規定の第2種レースとされており、従って第2種レースには無線機の搭載は義務づけられていない。

渡辺理事：無線機の搭載は、艇の安全とは全く関係がない。

貴伝名理事：艇がSOSを発信するときには無線機は既に駄目になっている。

渡辺理事：SOSを発信するために搭載するのなら無線機よりもSOS自動発信機の方がよい。

大谷理事：八丈島レースに2メガの無線機を推奨備品とすることは可成り後退することを意味する。

■無線機を必要備品とした当初の経緯について

清水理事：2メガを外洋ヨットの電波として普及させたいと会員が願ったことと、SOS自動発信機との兼ねあいという事情があった。

ヨットを安全に保つためには、ぜひ必要であるという見地から2メガを認可して貰った電波監理局や、これを強力に推して頂いた海上保安庁のご好意についても充分考えなければならない。

外洋ヨットの波として割り当てて貰ったこのような事情も併せ考えると2メガは八丈島レースのときの必要備品として残しておきたい。

大儀見理事：諸外国では25ワット程度の出力のものが外洋ヨットの電波として使用されている。日本においても現行の出力ワット数を諸外国並みに引き上げて欲しいと願っているNORCの方針から見ると八丈島レースには無線機は必要備品として残しておきたい。

古屋会長：確かに無線機を搭載すること、艇の安全とは関係がない。従って、レースを運営するレース委員会が必要がないと云うなら無線機の搭載を義務づける必要が無いかも知れない。

然しNORCが船舶無線について、どのような考えを持っているのか。船舶無線について前向きに取り組むのであれば、ヨット無線の周波数を割り当てて貰った経緯からして、これまで必要備品として搭載を義務づけてきた八丈島レースに、これを変更して推奨備品として搭載を自由にするのは、対関係官庁の今後の接渉に支障をきたす恐れはないだろうか。

この辺も充分に考えなければならない。

岩田理事：凡てのレースに、無線機搭載を自由にするのなら三崎ヨット局の開設などに要した費用は執行部が経費の無駄づかいした事になる。

周東理事：その様な考え方は全く理解できない。

帆走ヨット用の無線電波の周波数の割当を受ける際の

申請理由の一つとして、レース時の無線の利用があげられていることは事実だがヨット無線は、レース以外にも予算の裏付けがあれば常時とまでは行かなくても、ウィーク・エンドに三崎ヨット局にオペレーターを置いてクルージング等の際に陸上との連絡にも利用できるし船間の交信は現在既に行われている。

他方、我国における「何事においても、あとになればなる程、条件が厳しくなり、難しくなる」という現状から、これ程早い時期にヨット無線の周波数の割当を受けることができたことは大変にNORCのために良いことであり、通信委員会の業績として高く評価すべきだと思う。

渡辺理事：現在八丈島レースに無線機を必要備品とし、洲本—小網代レースは推奨備品としているが、レースの性格からみると洲本—小網代レースの方を必要備品とするのが良いのではないか。

清水理事：洲本—小網代レースができた時に無線機の搭載を義務づけようとしたが、時期尚早のため第1回レースには推奨備品とし第2回から必要備品とする予定であった。

周東理事：洲本—小網代レースに無線機を必要備品としたら関東以外の支部からの参加艇が減ることは明らかだし、ヨット無線を普及させるためにレースを利用し無線機を搭載しなければ参加資格が得られないようなポリシーは理解できない。数多くの艇がレースに参加できるように配慮すべきだ。

白井理事：洲本—小網代レースに無線機をフリーにすることもまた別の意味で、ヨットの普及に役立っている。

古屋会長：賛否両論、論議はつくされたが、この問題については、今後ヨットに船舶無線を重視するという方針から、対関係官庁問題をも考慮して八丈島レースには無線機を必要備品として残しておきたい。

周東理事：この問題を要約すると次の三つの基本的な考え方に分けられる。

1. 無線機搭載は艇の安全と関係ないから、レース参加資格として義務づける必要はない。従って八丈島レースにおいては無線機は推奨備品とする。
2. 古屋会長が提案された八丈島レースには無線機を必要備品として残す。
3. ヨット無線を普及させるため、できるだけ多くのレースに無線機の搭載を義務づける。従って八丈島レースは無線機を必要備品とする。

大儀見理事：古屋会長案でレース委員会は納得するの

か。
周東理事：この問題について会長案が理事会の統一見解と決まればレース委員会はその線に沿って動く。

以上のことについて出席理事に諮ったところ古屋会長案を全員異議なく了承した。

第2号議案 昭和52年度収支予算案について

大矢理事：予算案を審議する前に会費値上の件につい

て提議します。この件は重要事項であるので総会には独立した議案として取り上げて頂きたい。

名和理事：この件は、ご承知のように前回の理事会に値上げにいたる事情は充分説明し、了承して貰っているが東海支部長からの提案については、その様に扱い総会時には重要議案として審議し、この議案も含めて来年度予算をご審議願いたい。

名和理事から、昭和52年度予算案は第54回の理事会で各理事に十分検討して頂いているが、立案に際して特に留意した点について配布資料にもとづき説明した。

大儀見理事：会報は昭和52年1月からは毎月16頁ものとして発行する。事務局はこの目標に向って準備を着着と固めて進んでいるが問題は原稿の入手にある。是非内容の豊富な会報に育て上げたいので各位の協力をお願いする。

平野理事：過日評議員会の席上で、会員増の方法として、非会員にたいして会報を無料で配布しては、という意見が出た。

大儀見理事：来年度から会報を第3種郵便物として取扱うための準備を具体的に行っているが第3種の条件として出版物が有料で発売されること、一般公共性文化性があること、などの制約がある。

飯島理事：「NORCだより」は定価100円、各支部で会員外の一般の人にも売って頂きたいが詳細については文書で依頼を出すこととしている。

会費の値上げも含めて第1号議案、第2号議案の承認をもとめたところ原案のとおり異議なく承認された。

第3号議案 小型船舶操縦士免許と積量測度について
山口理事：小型船舶操縦士免許のうち4級免許取得者は限定沿海の航行区域を有する船舶に乗組み沿岸から5海里以内の水域のみを航行しようとしても船舶職員法上は違反となる。

このため、レジャーボート関係の各協会が相寄り打開策について検討を続けてきたが、さる11月に船舶局から船舶検査心得の一部改正、船舶局から限定沿海小型船に乗り組む職員の資格について、夫々通達が出され、先に述べた問題の一部が緩和調整された。

外洋ヨットの場合は1級または2級免許が必要で、ここに謂う4級免許の問題は我々には直接の関係が薄い、斯うした関係機関の一連の動きをきっかけとして、我々宿願の外洋ヨットの免許はヨットに適したものに改めたいとする機会を掴みたいので、レジャーボート各関係協会で行っている「免許問題研究会」と今後とも連絡を密にとり、外洋ヨットの職員免許について船舶局にお願いするよう検討を進めている。

野本理事：1969年の「船舶のトン数測度に関する国際条約」は昭和44年5月IMCO(政府間海事協議機関)で採択され、わが国も昭和44年12月10日署名を完了している。この条約は船のトン数測定に関する新しい国際的取り決めの基本となるものでわが国の船舶積量規程もこれを受けて大きく改正されることになる。

この機会に従来その不合理を指摘されているヨットのトン数測定法をより適正なものに改正することができれば船舶職員法船舶安全法などの適用もより合理的、実際に則したものになるであろう。

運輸省船舶局ではこの問題について官民合同の委員会を計画しておりNORCからも専門の委員が参画することになるであろう。会員各位のご理解とご支援を要請したい。

なおこれら法規面の運動を進めるに当って現行法で規定されているにも拘らず実施の実の上っていない船籍票登録を可能な限り励行することが必要であり是非積量的に船籍票を取得されるよう会員各位のご協力をお願いしたい。

第4号議案 各委員会報告

■クォータートン世界選手権レース委員会報告

(松田理事代理山田敏雄)

1978年世界選手権第一次選こうレースは昭和52年10月27日から10日間、レース本部を佐島マリナに置いて行なわれるが、このレースで上位30艇に入ったものは最終選考レースの出場資格が得られる。なおこのレース及び最終選考レース出場艇で世界選手権、日本代表艇の選にもれた艇は外国チームのチャーター艇として供出しなければならない。

最終選こうレースは昭和53年7月10日から行われ、レース規則第4条、艇長及びエントリー人員の50%以上が日本国籍を有することが参加条件になっている。このレース上位成績10艇に世界選手権レースの出場権が与えられる。なお詳細については、1月号会報発行の時同封して会員にお届けする旨、山田氏から説明があった。

■通信委員会報告

(大谷理事)

NORC 海岸局に加入している当協会所属の艇は約70隻となり、コミッティ・ボートにモーターボートを使用する場合や会員艇の所有者または艇名の変更など事務処理が複雑となってきたので「NORC 海岸局への加入、登録規程案」を作成した。配布資料にもとずき大谷委員長が規程案を説明した。

大儀見理事：加入、登録、船舶局名簿の作成並びに配布など、その様な費用は個々に徴収しないでNORCの予算でカバーすれば良いではないか。

大谷理事：登録規程案(別添)中の加入、登録料については無料とする、ことに訂正する。

■計測、安全委員会報告(嶋田理事代理歌田道教氏)

年々熾烈になるレベル・レースの公正かつ円滑な運用を目的として、各出場艇の申込み、インスペクションの受け方、ボート及びセールのインスペクター用のインストラクション、最後にチェック・リストを案として提示しました。1977年以後のレベル・クラスについて適用する様に考えて作成しましたので、各支部、各委員会にお持ち帰りになって検討をお願いします。

NORC 所属海岸局への加入・登録規程

(規定の適用)

第1条(日本外洋帆走協会所属海岸局(以下NORC 海岸局という)を無線通信の相手方として交信する船舶局は本規定によりNORC 海岸局に加入・登録しなければならない。

(加入・登録の条件)

第2条NORC 海岸局に加入・登録する船舶局は次のいずれかの条件を満たすものでなければならない。

- (1)NORCの登録艇である。
- (2)(1)項以外の艇でNORC主催の外洋レースの出場資格を得た艇(NORC外洋レース規則第4条出場資格による)であること。
- (3)NORCが所有する艇であること。
- (4)NORCが主催する行事等に必要と認められる艇であり、NORC通信委員会が推薦し会長がこれを承認した艇であること。

(加入・登録の申込み)

第3条NORC 海岸局に船舶局を加入・登録する場合は、その船舶の所有者が加入申請書に上記第2条のいずれかの条件に該当することを証明する書類と加入・登録料を添えてNORC 会長に提出し、NORC 海岸局加入・登録証明書の交付を受けるものとする。

(登録艇の所有者、艇名の変更)

第4条登録艇の所有者の変更または艇名の変更をした場合はその登録は抹消される。

電波法第20条(免許の承継)により電波監理局に変更申請を行い、新たに上記第3条により加入・登録手続を行うものとする。

(登録艇の抹消)

第5条登録の抹消を受けようとするときは登録抹消届に加入・登録証明書を添えて会長に提出し、登録の抹消を受けるものとする。

また登録艇が艇の売却その他明らかに第2条の条件に不適格となったと認められる場合はNORC 会長の承認によりその登録を抹消することができる。

(加入・登録料)

第6条NORC 海岸局への加入・登録料は次の通り。

- (1)加入・登録料 無料とする。

(規定の変更)

第7条この規定はNORC 通信委員会の審議をへて理事会の承認を得ることにより変更することができる。

附 則

1. この程定は昭和51年12月18日より実施する。

※ ※ ※

日本外洋帆走協会

第20回臨時總會報告

- I. 日 時 昭和51年12月18日(土) 15:00~16:15
 II. 場 所 東京都港区三田三丁目12番12号
 笹川記念会館会議室
 III. 会員数 2857名

	特別会員	正会員	計
関 東 支 部	383	1319	1702
駿 河 湾 支 部	59	126	185
東 海 支 部	85	222	307
近畿北陸支部	43	133	176
内 海 支 部	115	206	321
西内海支部	37	76	113
玄 海 支 部	19	34	53
合 計	741	2116	2857名

出席者数 77名

	特別会員	正会員	計
出 席 者	24	53	77
委任状提出者	486	1021	1507
合 計	510	1074	1584名

IV. 議 事

第1号議案 昭和52年度事業計画の件

大儀見理事が配布資料によって昭和52年度計画を説明、次いで昭和52年度外洋レース一覧表案により日程案の説明を行った。

1978年クォータートン世界選手権の日本代表第一次選考レースは昭和52年秋に行うが、この年には海上自衛隊の協力は得られない。昭和53年の世界選手権レース時は協力して頂ける予定であるが、運輸省から正式の依頼があつて初めて実現することであり、レースに参加する日本の艇は国内海事関係の諸法規は全部守っているという返事を運輸省にし、当協会としてはこのレースは現行法の枠内で実施するという、運営の基本方針を打出している。

クォータートンの参加艇は全長25フィート前後の艇であり、またレース実施海域も沿海区域内で行うので実質的には小型の2級免許でOKとしている。大儀見理事からこのような説明があつた。

松田理事の代理に山田敏雄氏から昭和52年秋に行う選考レースについて概要の説明があり、なおこの詳細については、1月中旬の会報に同封して会員各位にお知らせする旨大儀見理事から説明があつた。

貴伝名理事：九州や内海方面からこのレースに参加する艇には本部から補助金の助成をお願いしたい。

渡辺理事：本部主催の特別レースは船舶振興会から特

別事業費を頂くという理事会の方針であつたが、申請の方はどの様に進捗しているか。

大儀見理事：諸種の都合で必ずしも思う様には進展していない。

第2号議案 昭和52年度予算案について

古屋議長：昭和52年度予算案に入る前に会費値上げの件について審議をお願いします。

会費値上げの件は当協会にとって重要な事項であり、総会審議事項として豫めて会員各位にご通知しなければならぬところを、本部事務局側の手おちで通知状にミスがあつた事を深くお詫び致します。

本日は第2号議案の中に「会費値上げの件」も含めて審議したいと思ひますが、ご賛同をお願いします。

これに対し、異議なしの発言があり古屋会長の提案は承認された。

大儀見理事：会費値上げに到つた経緯については、このあと財務委員長、名和さんから説明して預きますが、郵便料金の値上げも大きく影響しており、この対策として会報の発行を毎月1回の定期刊行物と致したい。会報を毎月発行することは、本部支部ともに大変な事であるが何れ第3種郵便物として認めて貰うよう具体的準備を進めている。

会員各位からのニュースや現場の話題など原稿を送って下さるようお願いする。

名和理事：年会費、特別会員15,000円、正会員5,000円をそれぞれ18,000円、6,000円として計上したがこれによる増収は約297万円であるが、この様に会費値上げをしても例年の通りの事業活動が続けられない。

昭和52年度に行なうハワイ・東京レース及びプレ・世界選手権レースは特別予算としてこの予算枠から外して立案した。

昭和52年度予算案は配布資料のとおりであるがこの案作成に伴う問題点については既に会報に掲載してあるが、トナー協会への助成金の打ち切り、レース参加賞の廃止、支部助成金の関東支部は0、他支部は50%削減及び集結訓練費の廃止など、誠に苦しい予算案とせざるを得なかった。

大儀見理事：船舶振興会からの事業補助金、51年度は530万円であつたが52年度は660万円の通常事業補助金を申請しているが、特別レースの補助金も、通常事業補助金も申請の通り預けるかどうか今年は一段と難しい事情もあつて補正予算で修正しなければならず昭和52年度は誠に厳しい財政の上になつている。

このあと配布資料、1977年レース予定表の日程など訂正事項を大儀見理事が説明した。

古屋議長は会費値上げの件を含めて第1号議案、第2号議案の賛同を諮つたところ、異議なしの発言があり承認された。

第3号議案 各委員会報告

■海事関係法令について

船舶職員法について山口理事から現行の小型船舶操

縦士免許はこれを履行する側から見ればヨットもモーターボートも色々困難な問題点もあって、まず4級免許を取得している人達の陳情が具体的に進んでいるが、これに関連して、ヨットに適合した「ヨット限定免許」の検討ならびに関係官庁へのお願いを小型船舶関係の協会と連絡を取りながら連名で積極的に行いたいと説明した。

野本理事から現在IMCO（政府間海事協議機関）で採択された積量測定に関する新しい方法に伴って国内法整備の作業が運輸省船舶局で行なわれている近く、NORCにヨット・トン数改正についてNORCに協力を求めたいという話も聞いている。

この改正がヨットも含めて進展すると、我々のヨットは適正にトン数が表わされることになり従来から不具合であった点が大巾に解消されることになろう。野本理事から以上のような説明があった。

■計測安全委員会報告 嶋田理事代理歌田道教

レベル・レース各出場艇の申込み法、インスペクションの受け方、ボート・セールスのインスペクター用の指示書並びにチェックリストの試案について説明があった。

■通信委員会報告

NORC所属海岸局への加入登録規定案について大谷理事から説明があった。

総会は16:15に終り、引き続き1973年アドミラル・カップ及びケープ・リオ・レースの記録映画が上映され会場に居合わせた全員、操艇技両の素晴らしさ、特に外国Navyなどの暖かい血の通った協力のsceneを見せつけられて会場から一様のため息が聞えていた。

日本外洋帆走協会

委員会報告

〈ルール委員会〉

ルールはレースを愉しくする

ルール委員長 平松栄一

「クルーザーのレースはディンギーとちがってルールなんか余りヤカマシク云わなくてもいいじゃないか……」こんな気分が10年位前までは濃厚に漂っていた。たしかにレースは愉しむものでありルールにメジラたててインカレのディンギーレースに見られる様な抗議のための抗議やルールの弄びになってはレースそのものがスポイルされ極めてあと味の悪いものになってしまう。

しかしセイルナンバーが4ケタとなりそれも2千番にも及ぶ昨今のレースは一度に何十隻もがスタートラインに殺到するので（鳥羽レースは大小百パイ以上が一

斉スタートでアル）密集混乱による衝突の危険が著しく増大した。これを防止し、レース艇が秩序正しくキレイにスタートするためには、スタート・ライシ設定の適否にも左右されるが基本的にはレース艇がお互いにルールをよく理解し、これを守る以外に方法がない。特に近年、レベル・レースやインシヨアのレースは参加艇も多くランディングマークやラフィングマツチに於ける激しいセリ合い、またフィニッシュ・ラインに於ても数隻がデットヒートでなだれこむ場面が屢々見られ昔のようなんびりムードと云うわけにはいなくなってしまう。

また海外遠征や国際レースへの参加の機会も多くなるにつれレース規則を完全にマスターしこれを遵守することを身につけることはますます必要となってきた。そしてお互いにルールを厳しく守ることによってのみケースをおこさずにすみレースそのものを一層愉しいものにすることができると知るべきだ。

さてNORCのレースは今更云うまでもないことだがI.Y.R.U.（International Yacht Racing Union）レース規則とNORC外洋レース規則及びその他NORCの定める規定に従われる。この内NORCの定める外洋レース規則はいわばSpecial Regulationであって、これにはI.Y.R.U.規則の例外規定のほか計測及安全規則等I.O.R.（International Offshore Rule）の規定に準じてこれに従うことが盛り込まれている。競技規則の根幹である航法及びその他の帆走規定は勿論I.Y.R.U.のレース規則に基いているが、このレース規則はオリンピック大会の年毎に、即ち4年毎に改正されており、モンテリオール大会のあった昨76年にも改正があったが今回は規則42及び49条の条項の配列等を除き大きな変更はなかった。しかし新しいルールについてはI.Y.R.U.のナショナル・オーソリティーである財日本ヨット協会において昨年末から手直し作業が行われている。これにはNORCのルール委員でもある石井正行理事（マーサ）や山田敏雄レース委員も加っており新しいルールブックは3月末頃には出来上る予定である。

〈安全委員会〉

10年を単位に考えよう No.2

安全委員長 横山 晃

日本のヨットの遭難は、1950年代は在日外人、1960年代は学生集団に異常集中して多くの人命が奪われ、1970年代は、後半に入ってから、次に狙われる標的を暗示するような無気味な徴候が見えはじめた。即ち、①群小トラブルの多発（マスト折損などの艦装トラブル頻発、落水散発、大型船との衝突スレスレのケース、などなど）、②「巻き波海岸に進入した為に発生した人身事故」が2件も集中発生（江の島と新潟）③異常気

象、④異常世相、など……。

そこで、「悪魔が次に狙う標的は？」という質問を多くの人に投げ掛けて反響を整理した処、次のような予想が浮かび出て来た。

1. 前衛派のレーサー

これには3種類の内容があるようだ。その1は、極端に重量軽減した船体と極端に重量増大したバラストを組み合わせた船体、マストバンドや空気抵抗や重量軽減などの性能面だけを強調した艤装、その船体も艤装も強度面の安全率をギリギリに切り詰めているという問題。

その2は不眠不休の超人的なレース態度がエスカレートする傾向（疲労者の操船という人的問題）

その3は、上記のような前衛派の船がモードとして商品化され、初心者層に滲浸しつつある事。……以上3種類が、現に上記の①に表われつつある。

2. 遭難未経験の水域

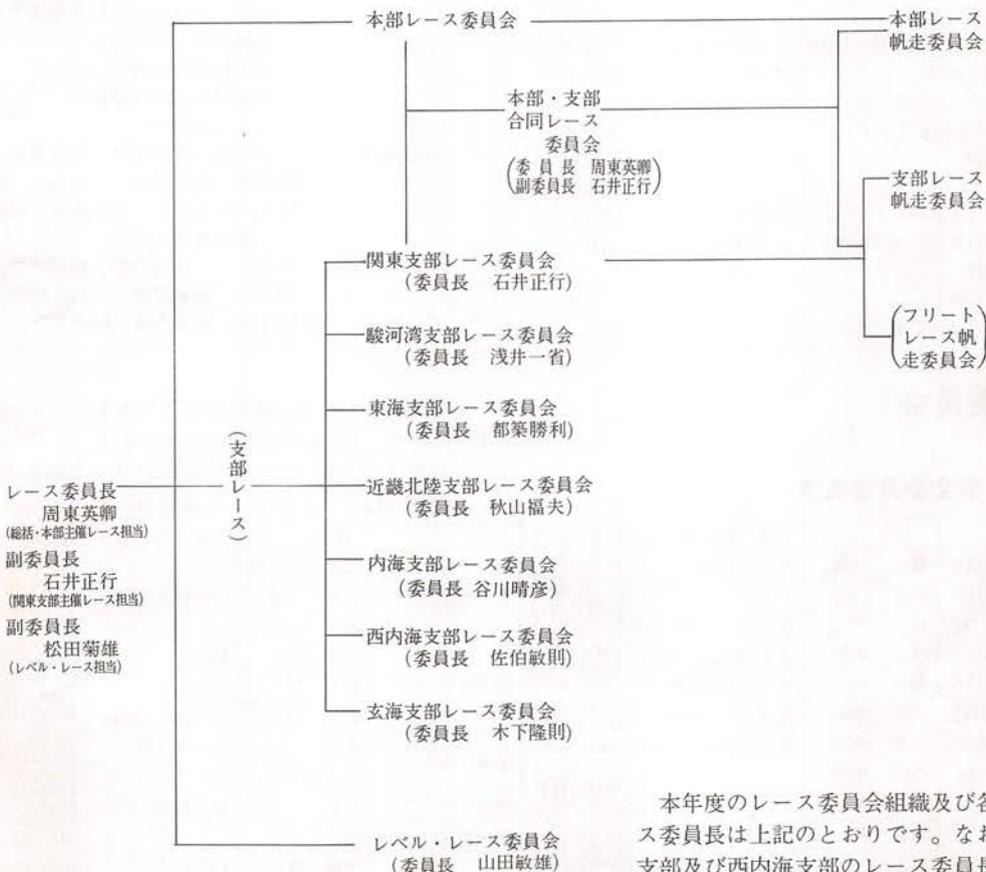
安全対策の原動力はオーナーとスキッパーの判断力であり、その判断力は間口の広い経験と見聞で形成され、しかも文書や又聞きでは伝達し難い部分が多い。76年の新潟の遭難も、「その意味で抵抗力に乏しい人人の集団」という水域の体質が悪魔に付け込まれたのかも知れない。

だが、遭難未経験の水域が総て狙われる筈は無く、各艇毎の判断力が適切に鍛練される水域は悪魔が付け込む余地が無いのだが、それとは逆に出港統制や集団行動など、一見優等生風の管理体制が強行されている水域は反って各人各艇の判断力と抵抗力が低下し、悪魔が仕掛け易い弱体水域になる確率が高い。

此のほかに狙われる標的の「使い捨て主義者」「シーマンシップ失格者」など、次号に紹介しよう。

<レース委員会>

1977年度・日本外洋帆走協会レース委員会組織図



本年度のレース委員会組織及び各支部レース委員長は上記のとおりです。なお、駿河湾支部及び西内海支部のレース委員長は、浅井一省氏及び佐伯敏則氏に変わりました。

〔計測委員会〕

オーナー各位へ（レーティング更新の件）

昨年中にオーナー各位の御手元へ送りました、I. O. R. のレーティング更新申込は、オーナーより、NORCに1月31日までにとどくよう御願います。又更新につき、計測を必要とする艇は、計測終了を2月29日までにすましデーターを、NORCに急ぎ郵送下さい。大変混雑が予想されますので、よろしくご配慮願います。

1977年 計測料金表

全計測料	
NORC料金	31,000
実施手当	
基本料金 25feet	25,200
feet増料金	1,000
パススル、スケグ等	4,000
再計測料	
NORC料金	6,000
実施手当	
スピン	600
ジブ	300
ステースル	800
上記セール計測料が1,500円を超える場合	1,500
プロペラ	1,000
フリーボード	1,800
BWLカーブ	3,000
CGF	3,000
リグ	1,500
アウトボードエンジン	2,000
上記以外の計測は原則として (SFS)	1,000
確認計測料	
NORC料金	500
実施手当は再計測と同一	

1977年 本部計測委員会

CHIEF MEASURERE	渡辺修治	O.R.C
計測委員長	嶋田武夫	事務局（歌田道教）
計測委員	武市 俊	（技術委員会兼務 レース委員会、安全兼務）
〃	林賢之輔	（技術委員会兼務）
〃	倉本泰治	（コンピューター総括）
〃	今北文夫	（関東支部総括）
〃	金指昭郎	（技術委員会兼務）
〃	西田兼義	（Nレーティング委員長）
支部担当員	西田兼義	駿河湾支部
〃		東海支部
〃	増山 豊	近畿北陸支部、岡田邦夫
〃	笹岡耕平	内海支部
〃	浜本正驥	西内海支部
〃	斎藤 彰	玄海支部
計測員	全計測者	長谷川裕、伊藤静美、児島正仁、 河口秀夫-関東支部 花川幸一郎-東海支部 田中龍雄、飯塚功二-内海支部 附田武信、近藤弘毅、篠崎芳夫、 平野雅一、杉山曲彦 以上関東支部 竹内靖、前田博、大橋奉之、丹羽 由昌、福島和治 以上東海支部 西田兼義、木内安夫 以上駿河湾支部 松田修司、岡崎重範 以上内海支部
セール計測員		戸谷寿男、根岸徑樹、後藤英行、戸 叶幹男、大原靖弘、上田義一、堀口 信行、真木彰成、清水泰武、加島光 一、以上関東支部
セール計測員補		清水正一、笹川信竹、加藤吉博、豊 田幸一、鎌塚政明 以上関東支部
その他		庄崎義雄、根岸康博、根岸遼子

〔安全委員会〕

1977年 安全委員会名簿

	氏名	会社名	連絡先会/自
本部安全委員長	横山 晃	横山造船設計	045-651-0607 045-761-2964
関東支部委員長	武市 俊	T & P	0467-31-8586 045-893-4653
駿河湾支部委員長	塩川 孝二	塩川組 内380	0545-61-4457 06-745-1065
内海支部委員長	桶谷 昌作	三晃冷機工業所	0721-24-6409 0569-21-7155
東海支部委員長	鈴木 幹夫	トヨタカラー中部半田営	0822-82-1111 0828-73-2353
西南海支部委員長	宮西 勝秋	東洋工業 内2483	06-211-7016
近畿北陸支部委員長	中西 幸彦	中西写真機店	03-461-1129 03-583-1121
葉山フリート	栗原 茂勝		0467-22-4635 0466-22-8607
江ノ島フリート	秋岡 康夫	AIU	0468-56-0141 0467-24-8119
	伊藤 静美	江ノ島ヨットハーバー	0468-61-5111 0467-31-8001
佐島フリート	長谷川 裕	佐島マリナー	
小綱代フリート	野村 清	試験課	

安全委員会では安全講習会を3月6日（日）佐島マリナーにて、12:00～15:00まで行います。

なお各支部、各フリートにおいて計画中の安全行事を会報に投稿して下さいよう御願いたします。

	氏名	会社名	連絡先会/自
	薬師寺千代美	シーボニアマリナー	0468-82-1212
シーボニアフリート	勝亦 清	IBM横浜技術第2課	045-322-1841 045-323-1103
	永江 三良	K.H.エレクトロニクス	03-584-6391
	千代 裕之	裕商会	045-701-6819 045-701-0547
油壺フリート	野口 厚二	小施商会	03-667-8411 0468-51-0297 045-511-1331
	吉川 房男	日本鋼管 内3429	
諸磯フリート	吉田 昭	佐々木木形	03-646-4841 03-645-0009
	古河内千尋	米沢プラスチック	0468-52-7073 045-241-3821
横浜フリート	西野 晃	共和電業	0424-85-6623 045-822-1378
横須賀フリート	稲富 敬		045-761-1228
	伊藤 政信	I.M.C	0468-82-3771
小綱代フリート	白井 茂		03-411-8823

諸磯フリート主催沿岸レースのお知らせ

諸磯フリート・キャプテン 山口 正

下記により第2回諸磯フリート主催沿岸レースを開催致しますので奮って御参加下さい。

記

本レースはNORC外洋レース規則及びIYRUレース規則並びに帆走指示書の規定に従って行う。

I 日時 3月6日(日)

スタート 1100

タイム・リミット 1700

II コース 小網代一葉山(反時計廻り)ー小網代

III 参加資格

1. NORC登録艇

IOR MARK-III またはNORC-N-Rule による有効なレーティングを所有し、かつ、IOR安全基準カテゴリー第3種以上の安全検査に合格している艇。

2. NORC非登録艇

有効な諸磯フリート簡易レーティングを所有し、当該レース委員長が参加を認めた艇。

IV 出艇申告・艇長会議

1. 日時 3月6日(日) 0830~0930

2. 場所 シーボニア・キャプテンズ・ルーム

3. 必要書類 所定の出艇申告書

4. 出艇料 1艇 2,000円

5. 参加料 1名 500円

V 賞

各クラスの第1位より第3位までの艇には、ウィニング・フラッグが授与される。

VI 表彰式・パーティーは諸磯フリートの夏祭に行います。詳細については、会報によりお知らせ致します。

〔注〕問合せ先

諸磯フリート・キャプテン 山口 正 (03-713-1191)

レース委員 坂田修一 (03-889-5404)

※ ※ ※

(P3より)

1104. ヨットの船体、リグの変更

1. 項の末尾の“DMT”のみ削除する。
2. 項A中の“SPL, LP”を削除する。

1109. MRAの決め方。

2. 項の全文を削除し、代りに次の式を入れる。

$$M2 = \sqrt{SA} \left(\frac{0.0777\sqrt{SA}}{\sqrt{B \times D}} + 0.2216 \right) \\ + L \left(\frac{0.00659L}{\sqrt[3]{L \times B \times MD \times A}} + 0.1738 \right)$$

1110 レーティング

0.925×R の代りに0.900×Rとする。

(4) 追記

(1)で述べた様に、MK-III A ルールは1975年のORCで出来、1976年のシーズンに、アメリカ、ヨーロッパ、オーストラリアで試用された。その結果、1976年ORCでは、若干手直しして、更にもう一年使ってみることになった。

(2)は、1976年度のルールで、(3)は1977年度の改正点である。両者をくらべてみると、一年間の試用の結果に基づく反省点が判る。

NORCの計測委員会も、1977年のシーズンには、IOR MK-III Aを採用することになったので、III Aの資格を持つ艇のオーナーは進んで申し込んで下さる様おねがいします。

1977年

海外

ビック・イベント・レース案内

★SORCリプトン・カップ 2月18日。SORCマイアミ・ナッソー・レース 2月21日。SORCナッソー・カップ 2月25日。

★第4回パルマ国際ウィーク(第9回ソフィア王妃杯) スペイン地中海マヨルカ島。4月2日スタート。

★トランパック・ハワイ・レース 7月2日。

★ロイヤル・ハワイアン・カップ(ハワイ州一周レース) 7月30日。

★アドミラルズ・カップ 7月26日~8月12日。

★トランパック・ハワイ-東京・レース 8月9日。

★アメリカン・カップ 予備予選 6月18日~25日。

外国艇予選 7月16日~27日。最終予選 8月16日。

アメリカン・カップ・レース 9月13日。

★ウイットブレッド世界一周レース スタート ポーツマス 8月27日、フィニッシュ 78年4月初旬。

1977年

レベル・クラス世界選手権案内

★クォーター・トン・カップ

フィンランド・ヘルシンキ 7月18日~31日

★ハーフ・トン・カップ

オーストラリア・シドニー 12月3日~15日

★スリー・クォーター・トン・カップ

フランス・ラ・ロシュール 8月18日~31日

★ワン・トン・カップ

ニュージーランド・オ克兰ド 11月3日~12日

★ツー・トン・カップ

カナダ・ノヴァ・スコティア 9月15日~28日

東海だより

東海支部長 大矢 隆

東海支部1976年のしめくりである年末の臨事総会と表彰パーティーが、12月10日に「シャンピア」で賑やかに開かれました。

総会では会費の問題を中心に熱の入ったやりとりがあり、77年度事業計画、予算、および常任委員会の人事が、一部修正の上で承認されました。

事業計画のうちのレース予定を紹介しますと、

熊野レース 3月20日 (幡豆一長島一幡豆 125M)
 野島レース 7月2日 (三河湾伊勢湾周航 70M)
 東海レース 10月9日 (幡豆一石鏡一伊勢湾マーク一幡豆 90M)

ひろば

コミッティ哀話

NORCのレース・コミッティと聞えれば、少しはカッコ良く、もしかしたら女の子にももてて、ピギナーからも尊敬のマナコで見られるかもしれない、などと思ったのが、まず取り返せせない大きな間違いの元であった。以下気負ったあげくの泣言である。

セオリ一通りの仕事も、予想以上にきつものだった。まず最初に、公文書まがいの帆走指示書の作成に驚ろかさされ、続いて休む間もなくエントリー艇の資格チェックにふり回される。これはホントに凄いの、あちこち数十回の電話は必要となる。そのうちどうにか艇長会議にたどりつく。

どうやら本番になる。スタートラインの設定が、これまた大変で、参加艇数、風向、定置網、水深、etc. が頭の中でごちゃごちゃになり、一発では定められず、前後左右のマークの移動が必定となる。沖掛りだけにアンカー作業は決して楽ではなく、このあたりで身内のクルーからも白い眼で見られ、若干の信頼を失うハメになる。そして最大の仕事であるボート上のワッチ態勢に入るわけだ。波間にただようクルーザー程、乗り心地の悪いものは他にないようで、質の良くない波でも出ようなら、もう事態は悲劇といえる。レースでの強者でも、半日乗せて置くとはとんだ、通常のおよそ程の痴癡状態と果てる。それを嚇かしたり宥めたりしながら、網代崎沖を凝視させるのが、このあたりでの最大のポイントである。あとは比較的簡単だ。フィニッシュ後の計算も、昔はグルグルチェーンのタイガー計算器で、特殊技能者の番があったが、今は、片手でポンポンで終る。

だいたい以上が、平均的なコミッティ業務であり、フィニッシュ各艇の昂奮さめやらぬ話しの、受け手のもの、決して仲間入り出来ぬ悲哀を噛みしめて終りとなるわけだ。ここまでで、ホントに一件落着になれば、誰れかがコミッティをやらねば、レースは成立しないという、切札的論議がバックボーンになり、同じ苦勞するのなら、レースに出たかったと何かにつけてぼやくメンバーを、宥め出来るのだが、どっこい現実はまだまだ厳しい。

人の為す事が、思惑通りに運ぶわけがなく、当然何らかのハプニングが付きものである。レース・コミッティも同様であって、オールクリアでノートラブルで終る事は、まず無いようである。そして何かがあれば最後、問題のケースは、コミッティの当事者能力をはるかに越えてしまっていて、それでいて他に持ってゆきようがないのが普通のように、こうなるとメンバーを押えるどころか自らが先にたつて聞き直りたくもなるのがオチ

合同レース 5月1日 五ヶ月湾合同レース

6月5日 伊勢湾合同レース

9月18日 東海フェスティバルレース

の6レースです。昨年のレベルレースでお馴染みのコースですから、他支部の方もぜひ参加して下さい。

さて、総会にひきつづき年間の支部レースの表彰式を兼ねた年忘れパーティに移り、強風とべたなぎに悩まされた76年のレースをふりかえりながらワイワイと賑やかなうちに終了した。

玄界だより

帆走委員長 木下 隆一郎

12月12日、表彰式を兼ねて、忘年パーティを行いました。100名をこえる参加者を得て、盛大に、また

になるのだ。

昨年の後半、久しぶりにレース・コミッティをふたつばかり委ねられたが、わずかな経験の中でも、なかなかのエピソードがあった。

あるレースで、正しいスタートをしなかった数艇を失格にした事がある。当該艇への通告は事務的レベルでは済むわけがなく、生身の言葉のやりとりが要ただけに、大変に辛いものだった。最終的には、それぞれ了解してくれたが、説明時のフライングを行った。いや、行ってないとの次元の話は、別に具体的証拠があるわけでもなく、一時はまったく途方にくれてしまったのだ。こちらの力量不足からの説得力の無さもあろうが、要は基本的な信頼関係でもいうのか、スポーツをひとつの世界として独立させるに、絶対に必要な、根源的精神の欠落があるような気がしてならなかった。そしてこの事を、続いてのレースであらためて確認してしまうはめになった。

今度はフィニッシュ時の事である。あるレース艇から、その海面状況について、コミッティ・ボート上のワッチが怒鳴られたのだ。

小春日和の小網代湾内は、絶好の釣りシーズンであるようで、その時、湾内は大小の釣りブネでまさに埋るが如くであった。いつもは沖に出るはずの大型乗合船も、何故か、シーボニアハーバー入口正面から北側防波堤にかけて、10パイ近い数でたむろし、さらにその間際から定置網にかけては、ロウボートの釣りブネが数10パイの規模で点在していた。要するに我々にしてみれば、ミズ、ミズ、ミズをくれ！という状態だったのである。コミッティとしてもまったく困り果て、クリアな海面を確保するには、釣りブネを退かせるか、それともフィニッシュラインを移動させるしかなく、その方法を順ぐりいろいろ検討した。結果は、レース専用海面でもないわけで、このままで周囲にただよう釣りブネに、その安全のためにも協力と呼び掛けるにとどまった。したがって、好ましい状況への変化はほとんどないに等しかった。

あの時、かすかな風を捕え、湾口からタックを繰り返すレース艇をみていて、こちらも息をつめていた。フィニッシュ目前にしての、あの風では、スキッパーを始め乗組員全員の気の高ぶりは、手に取るように良くわかった。そして、そのうえ唯一の風みちに、まるで邪魔するが如くにあのように浮んでいたら、退け！とか、何故退かせない！などと、怒鳴りたくなる気持ちは、まったくもつともどと思う。

でも、ホントにその気持ちは良くわかって、現実には怒鳴られたとすると、こちらが当事者だけに条件反射的に取り乱し、なをかつ決して愉快ではなくて、ゆっくり考えても、なを胸中は複雑になるばかりなのである。

あの状況で、困ったのはコミッティもレース艇もまったく同

和気あいあいの中で、終了しました。

昨年度は、天候にも恵まれ、12レースを消化し、艇、人員とも無事故で、また、参加艇も次第に増加し、20艇を越えるようになり、玄界支部発足初年度としては、一応の成果を得たと思います。玄界支部の場合、活動の中心が、市営小戸ヨットハーバーである関係もあり、ディングーとクルーザーとの交流が、非常にスムーズにしております。我々のレースにおいても、ヨット連盟の協力が、大きくレースを成功させる要因となったと考え、より豊かなヨットライフを作り上げてゆきたいと考えております。

さて今年度のレーススケジュールにおいて、大きな問題点が2つあります。一つは、5月連休を利用したアランレースの計画です。NORCニュースでお知

様であって、何もこちらが特定の艇に意地悪したり、まして故意に怠慢だった故でもないのだ。真面目に突きつめれば、事の根源は意外に大きな問題であり、仲間内での怒鳴り合いでは、決して片付きはしない。結局は、沖へ出れば直ぐに本船航路、岸に寄れば定置網、イクスetc.の、いわば障害物だらけの海と、それらにいつも悩まされている我々自身に、ぶちあたってしまう。そしてエンドレスの問題提起に終始してしまい、これまたハケ口が見つからないのだ。出て来るものは、せいぜい沿岸の定置網などに、はっきりと標識を付けさす位だろう。あらためていえば、現状のレースは、純然たるセーリングやナビゲーションの技術技量を競うだけではなく、時の運不運の大きい、この障害物競争も、必然的に付け加えられているようである。例えば、神子元島レースのように、大半のレースコースが本船航路にぶつかる場合、ミーティングの度に一喜一憂しなければならぬ。誰れもが充分に覚悟があるはずだ。

したがって、やっとな話しのオチになるのだが、あの時のあのフィニッシュ艇も、行く先をふさぐ釣りブネを障害物と見なし、怒鳴りたい気持ちは咽のあたりで押え、自己のツキのなさを歎いて欲しかったと思う。事実はホントに皮肉なもので、あとのフィニッシュ艇の時は、時間と共に釣りブネは急速に姿を消して、しかも風も変わり、アビームのスピンで楽々フィニッシュしたのである。ヨットレースとは、こんなものだ。

以上、いささか謙虚な付き合い気味の愚痴は終え、以下少しは、まともな私見を加えたい。

現在、レース委員会の基本方針として、レースコミッティは隔たりなく各艇の持ち廻りを原則としている。あらゆる意味でレースをより身近かにしてもらうため、レースへの参加だけでなく、運営もそれぞれにやっていたどころという大義名分だ。良いアイデアであり、たしかにレース参加艇の全部が、ほんの少しでもコミッティ経験を持つようになれば、現実のコミッティを泣かせている雑事の大半は、ほとんど姿を消して、よりスムーズな運営が出来るに違いない。

また、たまたまの持ち廻りにしろ、引き受ける以上は責任があるわけで、結果的に思わぬ勉強をしてしまう個人的なメリットもある。当方もIYRUを始め、IOR、ORCと、いつもならば見ただけで目がかすんで来るものを、必死になって読み、以前よりは少しは利口になったはずである。このあたりにもレース委員会の長老連の遠望深大な親心があるかもしれない。

ところが、一長一短とは良くいったもので、この方法にも、やはりデメリットがあるのだ。

持ち廻り、即ち常にコミッティが変わるために、それが故のトラブルが出て来てしまうのだ。運営のための必需備品の受け渡しとか、その他運営にノウハウなどありはしないのだが、いつもイロハから始めねばならない一種のもどかしさは、どうし

らせてありますように。多数の参加を得て、ぜひ成功させたいと考えております。もう一つは、世界Qトーン予選レースの問題です。玄界支部としても、ぜひ参加したいと考えておりますが、レース海面の遠さと、日程の面、又、かなりの費用を要する点などを考え合わせますと、参加艇数が、かなり限られそうです。もう少し、参加が容易になるような良い方法は、ないものでしょうか、各支部の皆様のご意見を願います。

誌名変更のお知らせ

第三種郵便申請にともない、今月号より「NORCだよ」を「OFFSHORE」と改題いたします。

でも避け難い。そして、何より残念なのは、アクシデントの処理などの数少くない貴重な経験が、決して積み重ねられないのだ。ここが大変な問題点である。

レース参加艇は、当然にコミッティに万全の運営を求める。ごくあたりまえである。ところが現実のコミッティは、常に聞きかじりの空気の初心者のなだ。

最初から最後まで、ハラハラのし通しで、海上保安庁からの電話にドキッと飛び上がり、マストを折ったという連絡にギクッと心配におののき、そのあげくに、まともに運営出来てあたりまえで、何か少しでも不都合があれば喰い付かれるとなれば、情けないというのか、口惜しいというのか、表現に困るものである。いくら持ち廻りの責任と義務があるといっても、少しは事情に通じている人達が、及び腰になって、とかくコミッティを避け気味なのは無理もないと思う。

この現状の、レース艇とコミッティの軋轢も一言いいたが為に、ここまでくどくどと書いたみたいだが、今のシステムで行く限り、当分の間は、この先も問題は続くと思う。

正式なレースで、おおまかで行こうというのも、おかしな話で、それでなければ、多少の件費は要しても、大ベテランのコミッティ専従者を組織内に置く以外になく、どちらが得か、そろそろ全員で良く考えてみたいと思う。

(シーボニア・フリート 服部一良)

1977年 太平洋横断ハワイ・東京レース 実行委員会報告

1月20日に第2回目の実行委員会が開かれた。

委員の顔ぶれは：大儀見薫・清水栄太郎・周東英卿・名和幸夫・林賢之輔・小池真・大谷正彦（代理篠原要）・山口久次の8名。

スタート日は8月9日(火)に訂正。1977年、Trans-pacific Race (Los Angeles~Honolulu) のRatingは Displacement方式と Sail Area Factorによって修正されたものが用いられ、修正方法はTOD方式で全航程の2,225miles×75%を新たに採用しているのに対して、ハワイ・東京レースには大圏コースの3500哩を採用することとした。

セーフティセーリング。

海を知る男の喜びは大きい。

光のなかに乗り出す週末。

風と波を相手に
快よい汗を流す。

ヨットイングの世界は
まさにスポーツの華といえます。

大きな海原に出たとき
自然は、わたしたちの前に
その偉大な姿を

見せてくれます。

優しさと激しさを、そして
ときには厳しさを。

ナギの日もあれば、
シケの日もあるのです。

ヤマハはつねに

海の安全を願ってきました。
人と海との触れ合いを

より安全にと願ってきました。
ルールを守ろう正しいセーリング

この安全第一の思想は
艇の開発に、安全普及活動に
幅広く生かされています。

海を正しく理解し、
安全なセーリングを

こころがける人が

大きな海の喜びを見つける。
ヤマハは、そう考えています。

セーフティセーリング。

それは、海を愛する仲間たちの
合言葉なのです。

ひとりひとりが
大切にしなければならぬ

セーリングの第一歩なのです。
より豊かなマリナライフを

安全にたのしむために、

これからもヤマハは
お手伝いしたいと思います。

ヤマハ発動機株式会社
〒438 静岡県磐田市新貝2500
TEL. 05383(2)1111



YAMAHA-33

ルールを守る正しいセーリング

天候・備品・点検・海図の確認を