

# Offshore

社団法人 日本外洋帆走協会発行

昭和53年1月15日発行 (毎月1回15日発行)  
昭和52年7月21日 第三種郵便物認可

**No. 33**  
**1978 / 1**

一部定価100円



## 新しい年を迎えるに当って

NORC 会長 古屋徳兵衛



新しい年を迎えるに当り、皆様方のご繁栄をお祈りすると共に、我が外洋ヨット界が益々躍進を続けるよう祈願いたします。

本年秋には、1978年ワールド・カップとしてクォーター・トン世界選手権レースが日本で開かれます。これはNORCとしては最初の経験であり、我々の責任の重大さを感じずるものでありますが、同時にこのレース開催までと僅か300日と言った方が、より適切であるという切迫した気持で新しい年を迎えたというのが実態であります。

昨年の秋には、日本選手権の第1次選考レースが行なわれ、各分野の委員は常に本番を頭に書きながら企画、安全、設営、渉外など夫々の立場から検討を続け、特に11月4日に行なわれた200哩レースでは、強風であったとは言え相当のトラブルがあったことは、外洋レーサーとしてのクォーター・トンの自覚の不足とも考えられ、今秋に備えての反省、あるいは修正などの貴重な資料として真剣に検討すべきものと思われま

す。現在NORC関係者としては、この様な事例から得た問題点を各々の立場で検討して一つ一つ着実に固め、名実ともに内容の充実した輝かしいワールド・カップ・レースが繰り展げられるよう努力を続けております。厳しい予選を通過した30艇の各メンバーは勿論であります。会員各位の強い御理解とご協力をお願いします。

この様な世界的なレースを立派になし遂げるためには以上のような事項はそのベースになるとは存じますが、一国でも多く、また一艇でも多くの外国の選手がこのレースに参加出来得るための環境作りが、いま当面の課題であると存じます。

昨年来の懸案であった、外洋ヨットを取り巻く外からの諸問題は、今年もお尾を引いたまま、新しい年が明けましたが、ヨット税、泊地対策などの問題について担当委員会としては、これが全国的な規模で他に波及させてはならないし、またその様な性質のものではないとの基本に立って事に当り精力的な折衝と検討を

積み重ねた結果、現地の人達と相互理解に到達するに至った事は大変な成果であったと感謝しております。この様な経過からみて、今年は第二段階に進んだものとして委員各位には引き続きご苦勞を願うことと存じます。

また「ヨットの安全検査」に関しては、これに対応する当協会としての指針も定まり、既に他の関係団体と共に運輸省の諮問に答えるための委員会活動が開始されております。

この様な諸問題を論議する過程で共通に感ずることは、海洋スポーツとしてのヨットの位置付けが、国民にも、また関係機関にも十分には理解されていないと思われる点であります。

我が国は四面環海という恵まれた地理的条件を備えているにも拘わらず、外洋への進出は先ず動力船からはじまり、これに合わせて海事法令が逐次整備されて行つたと謂う歴史的な経緯からみても判るように、急激に出現した海洋スポーツを対象とした帆船に対する配慮が、法令の中に殆ど組み入れられていない事は、誠に残念に思うところであります。

幸い外洋ヨットの検査についての船舶局取扱い基準のなかで、ヨットの特質を理解するという基本姿勢が見られるようになりましたことは誠に嬉しいことですが、本年はこの思想を更に他の法令の中に浸透させて貰うよう、一層の努力・陳情を続けて行きたいと思っております。

ご承知のとおり、ここ数年のうちに艇の数、大きさ、レース海域、艇と乗り手を含めた諸外国との交流の頻度、その何れをみても凡てが増大し、しかも各要素がお互いに関連を保ちながら、我国の外洋ヨット界は大きく成長した。その結果として、このために起こる諸諸の問題は私達自身の問題として、夫々の関係先と連けを取り乍ら地道に対処しなければならぬことと存じておりますが、NORCは今年もまた成長のための色々の問題と対処しながら波風の強い海へ向かって1978年は既にスタート致しました。

皆様方のご健闘をお祈りし新年の挨拶と致します。

# 最近のレース事例から見た 問題点について

〔座談会〕

出席者 嶋 田 武 夫  
周 東 英 卿  
武 市 俊  
松 田 菊 雄  
司 会 大 儀 見 薫

昭和52年11月21日

大儀見：外洋ヨットの安全問題は最近ORCの会議でも取り上げられ、国際的な問題として論議されはじめています。即ちOcean Racerは所謂Racing machineとしての機能を追求し過ぎてはいないだろうか。各レベル・トナーが果たして安全であるか、どうだろうか。救助を要する艇と、この救助に向かう艇の救助義務の問題などに関し、掘りさげて論議を尽くして行きたいと思うが、まず安全委員会の武市さんの方からこれに対する問題提起をお願いしたい。

武市：今年のクォーター・トン日本選手権・兼プレ世界選手権レースのインスペクションを担当し、従来にない厳しいチェックを行なったが、参加艇の各位は大変協力的であった。

然し、ヨット乗りの安全に対する意識は、必ずしも十分ではない事を痛感した。

また、このレースに限って言えば、この時期の気象・海象のもとで帆走するには、最近ディンギー化



の傾向をたどるクォーター・トンに一部の懸念もあったが、結果からみれば、強風下に終始したにも拘わらず、安全面から見て基本的に問題になる艇はほとんど無かったと思う。

今回のレースで可成りの事故艇が出てはいるが、所謂、ここで問題にするような事故と言えば、ロング・オフショア・レースのラダー・トラブルの3艇に限定されているのではないか。その他の事故は直接艇体や人命に危険が及ばないという意味で、それほど重大な事故であったとは思われない。安全委員の立場からみて、今後考えねばならない問題の一つは、ORCの安全規則の他に、日本の国情に合った特別規則を設けて、より厳しく取り上げるべきか否かと言う点であろう。

乗手手の立場からは、仮りに事故が発生した場合の事故艇、救助する側の各々の適切な処理及び、き

きにも問題になったレース成績への取り扱いといったものを、今一度考え直す必要があると考える。

これらの問題のうちの一つとして、事故が発生した場合、これに対し自力で応急処置をとる事は勿論であるが、自力で処置し得るか、他に要請するかの判断並びに決断は、クルーの人命、艇の安全を預るスキッパーとしては、もっとも重要なポイントになる事と思う。

他に救助を求めるのが、少々easyに過ぎはしないかとの意見も聞かれるが、この判断については、スキッパー、クルーの技倆・経験度などの違いによって、危険感に大きな違いがあるのは当然のことであろう。それだけに、自力で処置するか、他に救助を求めるかの判断の基準といったものは、一概には言えないし、艇と乗員の安全はすべてスキッパーの判断に委ねられている以上最も確実な方法として、救助の要請が少々easyになるのも仕方がないのでなかろうか。

大儀見：事故艇が、凡ゆるconditionから危険であると判断して、発煙信号などをあげれば、これを見た他の船舶は救助をするためにその場所に行き、救助しなければならぬと船員法に定められている。従って遭難の意志表示は慎重な判断のうえで行なわなければならない事は当然である。

今度のレースでは、舵故障の艇が相当あったが、Jury rigやJury rudderが出来るよう、ネリガイ・オール・パネル付きスピポール或いは事故のときに必要なシー・アンカーなど緊急・安全備品が、このレースの特別規則で厳しく要求されている。その辺の問題について嶋田さんから……。

嶋田：デスマスト、ラダー・トラブルは、一般船舶の主機/推進系統及び操舵系統のトラブルが、vitalであるのと同じ意味で、ヨットにとっては共に重大であると思っている。仮のマストの応急処理に自信があれば、マストの1本ぐらいは何だという思想も確かにあろうが、この際ヨットマンは十分に論議しなければならない問題だと思う。

大儀見：先程も言った様に、事故が発生した時に揚げるフレアーは艇長の判断であげるが、他のレース艇は、そしてまた、他の一般船舶はこれを見て、どの様な処置を執るかを十分考える必要がある。これを揚げた以上、レスキューのために他船が救助に来るといふ現実性、またレース終了後にスキッパーとして執るべき処置も普段から十分に考えて置かねばならない。

松田：さる11月4日、第5レースが朝9時にスタートし、その日の12時すぎレース艇の1隻が舵故障のため発煙信号をあげた。偶々、横浜港に向かっていた外国船がこれを見て海上保安庁に連絡してくれた。



三管本部では、遭難信号であったかの確認のため外国船に聞いたが、オレンジ・カラーでなく単なる煙の様なにも思われたが、多分遭難信号であろう。付近海面には漁船もいたが、その他にヨットも居た。smokeを出した当のヨットは帆走を続けていた。この様な外国船船長の状況報告を総合して、この日の夜8時頃だったか、三管本部では、救難体制は翌朝まで見合わせると判断された。

同じようなチェックが、現地保安部と当時外国船に乗りこんだ横須賀のパイロットの間で、また我々レース本部は本牧に接岸した該船船長と直接電話連絡をとり、NORC事務局は三管本部というように、部外の関係者に色々な形で迷惑をかけたのだから設計者やスキッパーなどは真剣に反省すべきである。

事故を起こした艇は佐島に帰ってコミッティーに申告し、レース委員は横須賀保安部に、またその翌日には事故艇から三管本部救難課に状況報告して貰ったが、何かの手違いで事故当日の夜の担当補佐官に十分当方の意志が伝わっていなかった様だ。

先日救難課長から、「他船から救助を必要とする旨のSignalをあげた船は、其の後の報告をする様に」言われたと、NORC事務局から聞いている。

周東：救助を求める艇が、海上衝突予防法による遭難信号を行なったときは、その理由の如何に拘わらず、これを知ったヨットは救助に必要な手段を尽くす義務がある。但しその対象は、人命救助に当るヨットの艇長判断にまかされることになる。



レース運営の面からは、遭難信号を行なったヨット

は、海上保安庁に対する報告のほかに、レース委員会に対する報告を義務付け、その理由・状況の如何によっては、安易に遭難信号を行なったヨットに対し、レース参加資格を認めない等の処置も検討されよう。

嶋田：この遭難信号は、三崎港と大島を結ぶ丁度中間の本船航路であげたのだが、付近海面には他のヨットも2、3いたのに、何故救助に行かなかったのかと現地の海上保安部から言われたが、当時北寄りの風、風力6程度のsea conditionでは、クォーター・トン・クラスのヨットでは行けない状態であったとも思われる。ヨットは荒天に強いという反面、そんな状況の時には他の救助・曳航が出来ない事がままあることを一般商船、漁船、保安庁のの方に、よく理解して貰うことも大切なことであると思われる。と同時に、①ヨット軽量化プロセスで、艇は設計上、他のヨットを曳航することは事実不可能である。



②我々自身の問題としてJury rig・rudderが出来る得る応急材料を艇内に備え置くという特別規則の事項を空文化してはいないだろうかと言う反省。

③現実に自分の艇で舵故障などの事故が発生したとき、どう対処するか的心構えと、有効な対策の有無。

④事故艇を目撃したとき、自艇は如何に対応するか。この様な色々な問題点が考えられる。

周東：確かにヨットは復元力の点では、荒天時に、他の船舶よりも強いが、荒れたリー・ショア（風下側海岸）の海面における救助活動には適していない。そばに付いているのが精一杯ではないか。

武市：艇が軽量であるとか、復元力の大小ということとは、艇の耐航性（sea worthy）には直接繋らないと思う。むしろ大きく懸念されるのは、ピーミィで、バラストが軽い軽排水量艇が、しかもデッキがフラッシュであったり、ドッグハウスが小さい等の傾向から、若し180度のキール・オーバーを起こすと、裏返しの状態で安定し易く、容易に元に起き上らないのではないかという点である。

また強風でオーバー・ヒールをすると、船体に当る風圧だけで、横倒しの状態から、なかなか起き上がれないのも事実である。

嶋田：Bを異常に広くしたことは外洋船舶の総合的耐航性の上からは、むしろデメリットであると思う。CGFとの関連も含めて、今一度検討する必要がある。

武市：最近ではスベード・ラダーの艇が多くなり、今回のクォーター・トン・レースでのラダー・トラブル艇の3艇も、この方式のものであった。

スベード・ラダーは舵軸の根元だけで、舵圧に依る曲げモーメントをすべて受け持つことになり、ここに掛る繰返し荷重が、金属疲労を起こして破損する、勿論これらを見越して、高い安全率をみて設計されている筈であるが、そうすると舵軸は可成り太くなり、重量も可成りのものとなる。

艇の軽量化の追求は、当然この舵軸の軽量化に向かっており、ここにも一つの問題がある。

松田：スペアのラダーとしては或程度固定できるものが欲しいが、実際問題としては固定できない構造のヨットが多い。

嶋田：最近のスベード・ラダーをもつヨットに舵の故障が多いのだから、自主規制でこれの防止対策をする事も考えられる。

武市：ヨットがオープン・シーで遭難信号をあげるのをみると、私は直感的に人が落ちたのではないと思うが、こんな時国際信号旗「O」（マンオーバーボード）を掲げるとそのヨットの事故の内容が一層はっきりすると思う。

舵故障であって、何とか自力で航行できるときでも「D」旗を掲げると、操船意の如くならずの意味で他船からは舵故障かなという見当は付く。

ルールで義務付けている補助ラダーとして、ほとんどの艇が、ネリガイやスピンポールに装着する板を持っているが、実用的には可成りの板面積と、長さが必要になる。然し、十分な面積と長さをもつ補助ラダーを荒天中に不安定な姿勢で操作するのは大変困難で、時には危険さえ伴う。この辺については、実際にこれを使ってテストし、その対策を検討する必要がある。安全ルールは員数チェックの為のものではない。矢張り嶋田さんの言うように、乗り手の思想と姿勢に依る以外、最終的な解決の途はない。

周東：今言われたように設計や造船上の問題以外の事故原因として、オーナー・シップに問題がある。一例をあげると、昨年及び一昨年の神子元島レースで起こったもので事故の種類は違うが、いずれもオーナーが艇長として書類上はエントリーしているが、実質上の艇長はインター・カレッジで活躍したディンギー乗りに一任し、レースに参加していた。実質上の艇長は外洋レースの経験が浅く、視界の効くうちは良かったが、荒天になり視界が不良になると自艇の位置が判らず、その上船酔いのため正常な判断力による操艇が不能になって、事故を起こすに至ったケースである。

大儀見：今回の第5レース（200漕）に出た35艇のうち、21隻が完走し得たと言うことは、あれだけの強風の中を走り切ったのだからトラブルを起こした艇は多かったものの、クォーター・トナーも大したものだと思う。ただクォーター・トナーは艇内における生活が実際問題としてはするようになっていないので、其辺に危険性があるように思う。

武市：最近船体の軽量化に関連して復元力を確保する為に、レースの時には艇内の weather side に1人しか休めない艇が多いが、これもクルーの疲労に繋がっている。

松田：ルールではギャレイを備えるようになっているが、レース中はほとんど使用しない。

大儀見：1978年クォーター・ワールドカップのレース水域について、ORC委員会では三宅島の付近にブイマークが打てないかという質問があったが、一抹の疑問がある。大きな島はマークとしても適当ではないと言う事なのだが、これはディンギー的発想で外洋レーサーとして考えればおかしい。そうでなくてもクォーター・トナーはディンギー化している面も見えるので、外洋帆走艇の定義を再認識する時期に来ているものと思われる。



武市：レース中、他艇のレスキューに当たった艇の扱いに就いてであるが、このような場合順位の判決は如何なる方法に據るとしても、正確公平には判定できないものである。それだけにルールによる判定の様には行かず、凡ゆる状況から判断してこの辺が適当であろうと判断し順位を決定する事になろうが、それには、そのレースに参加した大よその人が納得できるようなものでなければならず、それには当事者はもとより、時には利害が及ぶ他のレース参加者も含めて十分な話し合いで決定すべきものであり、単にレース委員の独断にならぬよう、判定に当っては考慮する必要があるのではないかと。

また救助に当たったヨットは単に時間的ロスだけでなく疲労が激しいものであるから、その辺のところも十分斟酌してやらねばならない。

松田：レベル・レースで起こった従来の事例では、相当現実的な交渉がコミッティーと救助に当たったヨットとの間で交されている。今回の場合でも、救助艇が自己の不利益をも顧みず、よく事故艇を救助したという、謂わばレース以前のヨットマン・シップを発揮したという立派な行ないに対してあの様な得点を与えたものだ。

周東：海上における救助行為については、救助艇は自艇の危険を顧みず自艇の予想利益をすべて放棄して行なうべきであり、かつ、その結果にたいし何等の利益を期待すべきではない。救助行為は、他の如何なる表彰にもまして、シーマンとして其行為自体が最も名誉に値するものではないのか。

大儀見：今回のクォーター・トナー・レースでは、新しい海上衝突予防法による三色燈をマスト・トップに付けた艇が相当多くあったが、レース艇の極度のヒ

ールや動揺などの為と思われるが、夜間この燈火だけを見て外洋ヨットであると判定し難いのだろうか、大型本船の方から態々ヨットに近付いて確認するという一幕もあったと聞いている。これはヨットの大角度傾斜とセールの実情をとり入れた、新しい規定による三色燈（本誌28号）であるが、風が強いレースにはヨットの燈火は大変に識別し難いものであることを一般船舶にも十分周知してもらいたい事項であると思う。

本日は長時間、どうも有難うございました。この辺で今日の話を経めると、クォーター・トン、第5レースであれだけ強い風が吹いたら、免に角レース艇が事故を起こせば、その艇は優勝には繋がらない

と言う事を銘記すべきである。

また事故があっても、これを克服して自力で帰って来ると言う事も必要である。このレースは皆さんからいろいろと意見が出たように、艇や人の凡ゆる角度から考え直すべき数々のものを残したという点でメリットは大きかった。

本日は主として第1次選考レースを中心に各位から問題を提起して貰ったが、簡単な答が出せないと言うのが、答である。然しデザイナー、オーナー、レース・コミッティー等の立場から夫々の考え方があろう。

これらを含め、外洋ヨット発展のための凡ゆる条件を是非、ルール上に反映させたいと思います。

## 「帆船特殊基準」などによる 検査についての陳情

この問題に関しては、本誌第32号11頁でも嶋田理事が述べておられますが、外洋ヨットの全般的なユーザーの問題として、「帆船特殊基準」の実施にあたり、または「小型ヨット」の特殊基準を作成されるにあたり、下記の点を十分ご斟酌願いたい旨の陳情を運輸省船舶局長宛致しましたのでお知らせします。

\* \* \*

昭和52年11月24日

運輸省船舶局長 謝 敷 宗 登 殿

「帆船特殊基準」による検査実施  
に関する要望について

拝啓 去る9月21日、「帆船特殊基準」が公にされ、従来の登録長12メートルを超える帆船が、各件毎の局長伺いで処理されてきた不便が解消し、より帆船の実態に合った検査が可能になったことについては、誠に同慶の致りであります。

しかし乍ら、本基準の運用に当っては、帆船の進歩発展と国際性を損なわぬように弾力的な解釈が必要と考えますので、是非ご配慮賜りますように、お願い申し上げます。

尚、今般貴ご指導により、小型船舶検査機構による12メートル未満の帆船に対する特殊基準検討のための「小型ヨット安全基準研究委員会」が発足し、当協会からも委員を参加させて頂いておりますが、ここに改めて「外洋ヨット」安全に関する基本要件に対し、当協会の考え方を申し述べますので、今後の行政又は指導に関しては併せご配慮賜りたく、重ねてお願い申し上げます。

敬具

記

(1) 外洋ヨットの安全に対する基本

“外洋ヨットの艇と乗員を確保する”ことは、ORC（外洋帆走国際審議会）の「備品と設備基準を規制する特別規定」に述べられている通り、“オーナーのひとえに逃れられない責任”（The sole & inescapable responsibility）であり、物質や人の輸送に従事する一般商船や、漁撈に従事する漁船とは全く違った目的をもつスポーツ或いはレジャー用の帆船においては、この“オーナーの完全且つ無制限の責任”（The complete & unlimited responsibility）こそ、他からの救助の機会が殆んど期待できない外洋における自らの安全を確保する為に絶対不可欠の原理であること。

### (2) 技術基準の改正

外洋ヨットの設計、ぎ装及び備品は、現在日進月歩の歩みを続けていて、その安全確保の一般的技術基準たるルールは、世界共通のものとして、毎年ORCにより審議改正されていること。従ってup-to-dateな技術基準の改正が毎年必要であること。

### (3) 実態に合った運用

SOLASからも、ヨットは軍艦と共に除外されていて、前記の通り一般商船や漁船とは全く違った目的を持つ個人用スポーツ或いはレジャー用帆船であることは世界的にも認められているので、その技術基準は、従来の安全法及び関連法体系を、より実態に合ったものに改正し、且つ運用する必要があると考えられること。

例えば外洋レース艇は、バラストの取替、トランサム切断改造、プリスター、バックスル等の整形改装、マストの取替等はチューンアップとして、いつも行なわれていて、これを改造と見做し臨時検査の対象とされるとレースそのものに影響することになる等である。

### (4) 国際性に留意

年々盛んになりつつある国際的なレースや艇の輸出入を考えると、その技術基準は、国際規格に十分適用するものとする必要がある。

# 1977年ORC報告 その1

NORC技術委員長  
渡辺 修治

## (1) 1977 ORC会議

11月12日(土)、ロンドンのBury 通りにあるQuaglinós Hotel で1977年のしめくりとなるORCのミーティングがひらかれた。

壇上には、Chairman D. Edward 氏と Vice Chairman 2名、秘書のSusan Lewis 嬢の4人が並び、壇の下には、世界各水域を代表する Council member 22人が2列に着席する。後の席は、コミッティーの面々21人、オブザーバー、プレス関係者が30人以上つめかけている。

オブザーバーの中には、RORCの会長Roome 氏、USYRUの会長Stedman Jr. 氏や、設計者のB. Chance Jr. 氏の顔が見える。

冒頭、Chairman から、先日ロンドンで逝去された、オーストラリアの Councillor C. Middleton 氏にORCを代表して深い弔意が述べられた。(新しいオーストラリアの Councillor は Robin Scott 氏が任命された。)

次いで各委員長から、今度のORCでの決定事項が報告された。

## (2) Executive Committee

ORCのルール改正の手続きを明確にした。

つまり、11月のORCミーティングの決議事項は、翌々年の1月1日から発効する。但し、発効直前のORCミーティングの批准が必要である。

例えば、77年のORCでのルール改正は、78年11月のORCの批准を待って、79年1月1日から有効になる。

但し、安全と、ループホール退治の為、Council が必要と認めた場合は、特別な取扱いとし、もっと迅速に発効させることができる。

## (3) ITC (国際技術委員会)

委員長、Olin Stephens 氏

委員長は、冒頭に、現在オーストラリアのワントン・カップ世界選手権に、ORCの代表として行っている、委員のM Leeman からのTLXを読み上げた。TLXによると、参加艇の中に、船体、リグに重大な破損が発生して居るものがあり、最近の脆弱な軽排水量艇の傾向の欠陥が表面化した。ORCとしては至急、スカントリーングの標準を示す必要がある、とのことである。

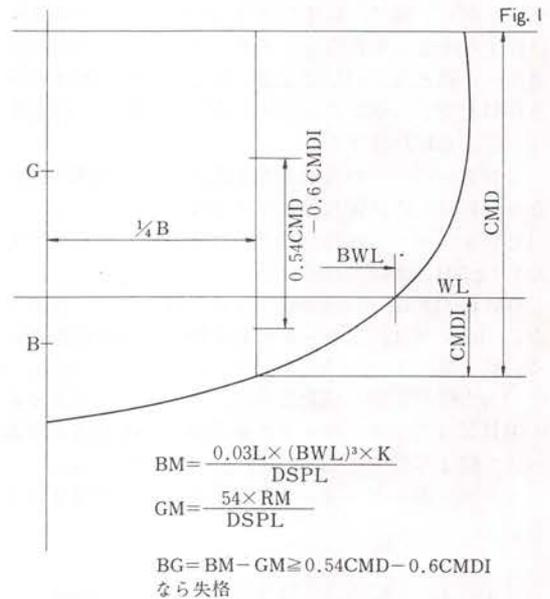
## (3-1) スタビリティーの公式

ノックダウン時(横倒しになった時)、復元力が不十分で危険なヨットに対し、レーティング証書のパラメーターを用いて、適、不適を判定する公式をきめた。

$$SV = \frac{[0.03L \times (BWL)^3 \times K] - 54 \times RM}{DSPL} + 0.6CMDI - 0.54CMD$$

Kは常数で、呎の場合は64、メートルの場合は1025.80 (Fig. 1)

SV (Screening Value) が、0より大きい場合、(つまり正の場合) 下記のスタビリティーテストに合格しなければレーティング証書は無効となる。



## スタビリティーテスト

ヨットは、ルール 202.2 に定めた計測状態としてテストを実施する。

ヨットを傾斜角90°に横倒しとし、次の公式で計算される重量WをIの上端に加える。若し、傾斜角が更に増える場合、そのヨットは不合格で、スタビリティーが改善される迄レーティング証書を発行しない。

$$W = \frac{1.6}{(K2)} \times \frac{[(K3)^2 \times L \times B^2 + (P - \frac{D}{2}) \times (5 \times (K3) \times P - 110) + 35R]}{1 + 0.67D}$$

呎の場合、WはポンドでK2 = K3 = 1.0

メートルの場合WはkgでK2 = 2.205, K3 = 3.281

上記の公式は、ヨットの安全を保証するものではない。何故なら、レーティング証書の数字では、デッキや上部構造物の型、寸法が判らないので、復元力範囲の計算は出来ないからである。

スタビリテーの公式は、1978年の1月1日から発効する。

(3-2) スカントリング (部材の寸法)

ITCはスカントリングの重要さを認識し、1978年の検討課題とする。Council としても、ヨットの強度が判定される、標準スカントリングの基準の出現を期待する。

(3-3) センターボード、ダガーボード

センターボード艇に対し、次の公式を適用する。

A)

$$RD = \left( CD^{1.6} + (DM - 0.3DB)^{1.6} \right)^{\frac{1}{1.6}} + (0.3 \times DB)$$

(0.3×DB) は、DMより大きくとることはできない。

この公式を適用することにより、センターボード、ダガーボード艇で、船体の深さ (Hull Depth) が 0.3 × DB より小さい場合のレーティングは、同じ吃水の固定キール艇と全く同じになる。同じ吃水で、船体の深さ DM が増し、センターボードが短くなれば、固定キール艇より RD は下る。

センターボードの重量は吃水修正 DC には無関係となり、RMC の計算に使われるだけになる。

(センターボード艇の DM と CD を決めているルール 324.2 と 504 は改訂される。)

DMT (Draft Measured Total) は、シヤールラインから、hull 又は固定キールの最下端迄の垂直距離である。最下端とは、センターボード、又はダガーボードを一杯卸した位置の同一横断面内で、センターラインから 0.04B 又はセンターボードの最大厚みの 1.5 倍の大きい方の値より外側で測る。(Fig. 2)

センターボード・ルールの改正発効は1978年1月1日。

(3-4) 船体の凸凹 (Bumps and Hollows)

レーティングを故意に下げる為に、船体に局部的な凸凹をつけることを防止する方策を立てた。

A)

船体の横断面で、センターラインから凹のカーブで始まって凸に変る点より外に、もう一度凹のカーブを設けることを禁止する。FDI 計測点付近で、0.10B より小さい半径の凹カーブは禁止する。

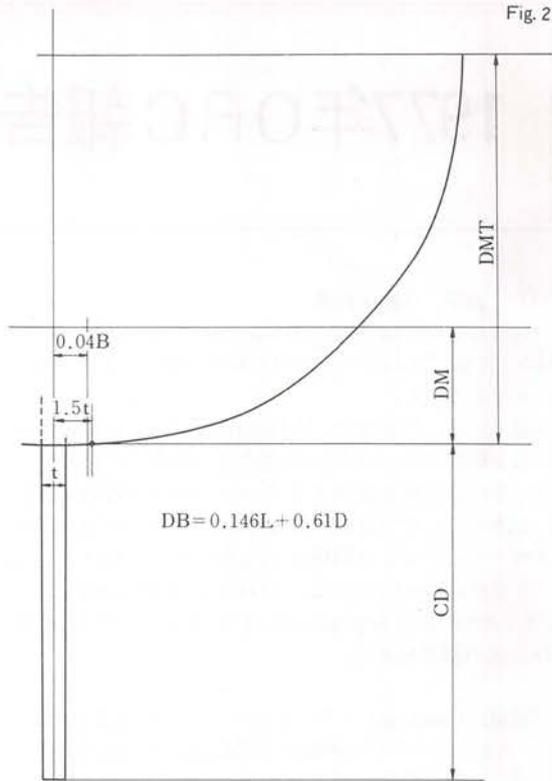
B)

AGSL の公式の修正

$$AGSL = \frac{GLAI - (0.375B + 0.5GD) - 0.2BAI + 0.2BA + FA - FAI}{GDSA}$$

GLAI = AIG ステーションのガス長さ。

Fig. 2



C)

AG ステーションに凹カーブがある場合は、 $B/2$  の長さの直線で、ブリッジしてみる。此の直線の端は  $0.04BL$  の内側にあってはならない。凹カーブが存在する場合、凹みの最大深さを計測し DH とする。  $2 \times DH$  を VHA 又は VHA I に加え、L の値を大きくする方の数値を採用する。

本ルールは1979年1月1日に発効する。

(3-5) MR 公式の改訂

現在のMR公式は、Bを奨励し過ぎ、排水量を軽視しすぎている。公式中  $D \times B$  の B は、 $OMDI$ 、 $MDI$ 、 $CMDI$  の和の  $1/3$  の  $X$  倍を限度とし、B がそれ以上の場合には限度の数値を  $B \times D$  に用いる。 $X$  の値は、ほぼ12で、スケールファクターによって修正される。

本案は1979年の1月1日から発効する様に準備する。

(3-6) 重量物の移動

計測時の重量物を、レース時に不公正に移動することをコントロールする提案が各国からあった。ITC は計測の手続きで防止できないが検討する。

(3-7) プロペラ アローワンス

フィンキールの後から、ほぼ水平に出ているシャフトの場合、プロペラの装備型式は "Out of Aperture-Others" と見做すことに決定した。

「ほぼ水平」の意味に疑問がある場合、ドライブユニットがキール内に装備されていれば、“Out of Aperture-Others” とする。1979年1月1日から発効。

(3-8) 第6章, エンジン・プロペラ係数

ルール608, PSはPRD, 4×PBW, 又はPRDCの内最小値を採る。

ルール609.3 (註)へ追加。

(註) ストラットが公式の要求より小さい場合, FRPやマイクロバルーン, その他の材料で大きくすることが出来る。(追加)又PRDが大きすぎて, プロペラ装備型式のexposed shaft 又はstrut driveに入らないけれども, プロペラの直径を小さくさえすれば入る時は, PFは, A, Bを満足するプロペラの最大直径PRDCを用いて決める。

1978年1月1日より発効。

(3-9) マストヘッドの移動量

ジブステー又はバックステーをアジャストすることによる, マストヘッドの前後の移動量は,  $0.05 \times (I \text{ 又は } P+BAD \text{ の大きい方})$  以内とする。

1979年1月1日から発効。

(3-10) ジブのラフの長さ

ジブのラフの長さは  $\sqrt{I^2 + J^2}$  以内とする。

1978年1月1日より発効。

(3-11) 計測時のマストの位置

浮揚計測時, マストは後方に一杯移動した状態とすること。

1978年1月1日より発効。

(3-12) キャットリグ

キャットリグの場合, ルール890は,

$$RSAL = 1.3 \times RSAM$$

とする。1978年1月1日より発効。

(4)セール制限に関する検討グループ

Peter Johnson 氏

ルール892を下記の通り改正する。

892, レーティングが45.0ft以下のヨットがレース中持つことの出来るセールは下記の通り。

1. 持つことの出来るセールは,

- A. メンセイル 1
- B. スペアメンセイル 1 (ルール851.2)
- C. ストームトライスル 1 (ルール851.3)
- D. ルール811と813を満足するジブで, LPが, 110%JC以内のもの。(何枚でもよい)

2. それに加えて持つことの出来るセールは,

レーティング(呎)	ジブ	スピネーカー
16.0	4	2

16.1~22.9	5	3
30.0~28.9	6	4
29.0~32.9	7	4
33.0~39.9	8	5
40.0~44.9	9	6

3. 2本マストのヨットは, 以上の外に,

- A. RSAYのヨール, ケッチ  
ミズン 1, ミズンステースル 1,
- B. RSABのスクーナー  
フォアセール 1, マスト間のセール 3,
- C. RSAGのスクーナー  
フォアセール 1,

4. ガフセールとトップスルは合わせて1つのセールと見做す。

本改正は1979年1月1日発効。

(5) Development 委員会

委員長, Mark Baxter 氏

(5-1) IORレースの長期展望による計画

現在, IOR艇の80%強は, 外洋レーサー/クルーザーの二重の目的を持っている。これ等のIOR艇は, 特別に設計される軽排水量のストリップアウト・レーサーと対等にレースをすることは出来ない。

これ等の特別仕立てのレーサー(One season racer)の設計の傾向は, 年を追って排水量は軽く, 帆面積は大きくなっている。

Development 委員会としては, ORCに対し, 健全な外洋レーサー/クルーザーを奨励する方向で, 長期計画を立てることを要望する。

(5-2) レース中は, フォアステー, 又はバックステーの, どちらか一つをアジャストし, 両方同時にアジャストすることは禁止する。

(5-3) IOR MK IIIAの適用年月日

MK IIIAの適用年月日を1973年1月1日に繰上げることを提案。これに対し, Council は, 主旨は同意するが, ITCが来年検討した結果を見て決定することとした。

(5-4) International Offshore One Design (I OOD)

IYRUとORCの共同作業によりI OODを検討する委員会を開くことを決定。

I OOD委員会の目的は, 特定の設計や, クラスを対称に推奨するのではなく, 見本となるべきクラスルールや, クラスの仕様書を作ることにより, I OODを推進することである

(続く)

(註, 次号は, Level Rating Class 委員会, 計測委員会, Special Regulation 委員会報告)

# “Admiral's Cup” In Hawaii

ハワイのワイキキ・ヨット・クラブを中心にパン・アメリカン航空の全面的な協力で、太平洋の「アドミラルズ・カップ」ともいえる本格的なシリーズ・レースが本年8月5日から約10日間にわたって開催される。

ハワイ州を形成する諸島を一周する800哩の「アラウド・ザ・ステート・レース」は本年で7回目を数えるが、今回の企画はこのレースを中心に、オアフ島一周の約100哩のレースに、更にワイキキ沖に約30哩のオリンピック・コースのレースを三つ加えた、合計5レースのシリーズ・レースとして企画されている。

この内容から見ても明確なように、今や、オフショア・ヨットのオリンピックといった感じに発展してきたアドミラルズ・カップ型のシリーズ・レースとして初めから企画されていることがわかる。

ワイキキ・ヨット・クラブ及びパン・アメリカンの関係者の話では、太平洋の外洋ヨットのメイン・イベントとして、トランスバック・レースが行なわれない偶数年にこのシリーズ・レースを定着させたいとのことである。

この企画を推進している中心人物はワイキキ・ヨット・クラブの会員でもある、ハワイ在住のパン・アメリカン代表のディック・グーチ氏だが、海洋博の太平洋横断レースに参加した〈SORCERY〉のナビゲーターを務めたピーターセン氏を同行して昨年11月に来日し、勢力的にNORCを初めとして各関係方面にこの企画をPRして回った。

日本に来たついでに、香港、マニラにも立ち寄って、同じく現地のヨット関係者にも協力を依頼して帰っていったようである。

グーチさんの話では、パン・アメリカンは五万ドル位の経費を掛けて、この第1回の企画を成功させようと大変張り切っているとのことだ。

更に彼は8月5日に始まり、同19日のシェラトン・ホテルでの表彰式でしめくられるこのシリーズには、〈KIALOA〉、〈WINDWARD PASSAGE〉、〈PHANTOM〉、〈SCARAMOUCHE〉、〈AMERICA JANE〉等の有名艇群に、ワイキキ・ヨット・クラブの登録艇で昨年SORC等でも素晴らしい活躍をした、〈SWEET OKOLE〉等、現地のトップ・レーサーがいづれも手ぐすね引いて、外国（及びアメリカ本土）勢を迎え撃つかまえであるとのことだった。

この〈SWEET OKOLE〉はブルース・ファーの出世作となったクォーター・トンの727をそのまま大きくしたような、ワン・トナーだが、ニス仕上げのダ

イアゴナル・ブランキングの外板の木目が非常にキレイな艇だが、これをハワイで建造したのは、リムさん（Foo W. Lim）という中国生まれのアメリカ籍の人で、日本には本年の470世界選手権に2人のご子息をクルーとして、「台湾」代表として参加した人である。

リムさんも、ワイキキ・ヨット・クラブの会員で、今回、社用でハワイに行った機会に、ヨット・クラブで、先のバンナムのグーチさんとともに色々話をする事ができた。

リムさんは早くも、78年クォーター・トン世界選手権に照準を合わせており、日本の予備選考レースも兼ねた、全日本クォーター・トンに大変関心を示し、「世界選手権には、ブルース（ファー）に最新のデザインを依頼してあるから、これを自分で造って必ず出る。ブルースも同型の2号艇で参加することを考えている」と、これ又、大張り切りだった。

ハワイでのアドミラルズ・カップ・タイプのシリーズ・レースは確かに大変面白い企画といえるだろう。シドニー・ホバート・レースを中心とする、サザン・クロス・カップのシリーズは奇数年に行なわれるので、スケジュール的に直接ぶつからないようにしてあるが、オーストラリア、ニュージーランドでは英本国におけるアドミラルズ・カップそのものに対する根強い反対と、非難の声があるだけに、「本場」のアドミラルズ・カップを見限って、太平洋という自分達の土俵で、本格的なシリーズ・レースを盛りたてて行こうという気運が生まれても不思議ではないだろう。因みに、この企画の生みの親であるグーチさんはオーストラリア人である。彼は、1975年のアドミラルズ・カップの運営に不満を表明して「もう参加しない」と宣言した、ニュージーランドにつづいて、オーストラリアでも同じような声が上がっていると言っていた。

アドミラルズ・カップに対するこの旧英植民地国の反対は、遠くて金が掛ることも有るが、根本的にはソーレント内での特異なローカル・コンディションと、全般的なレース運営に対する不信心（それが当を得ているかどうかは別として）に起因しているだけにハワイ・シリーズが成功する可能性は充分有りそうだ。

「日本からは3隻の1チームを必ず出してもらいたい」というのがハワイのヨット関係者の切なる願いのようである。「ワイキキ・ヨット・クラブでの係留料は無料、クラブは解放する、その他ホテル、航空運賃込みの格安パッケージ料金も提供します」とはグーチさんのPRの弁。詳細は追って連絡してくれるとの事。

（大儀見 記）

## 風と波と潮(2)

関根 久

気が小さくて、用心深くて、早目に逃げの一手を打つので、今迄海の上で大した事故は起こしていません。ところが、ただ1回、やられているんです。これは、“SHARK VII”での事なのですが、沢山の要素が重なって事故に結びついたのです。その要素の一つでも欠けていたら何でもなく、楽しいクルージングに終わったのです。起きそうもないことがよくもこんなに連鎖反応を起こすものだ、と、びっくりするのです。

その頃は走水をベースにして東京湾をあちこち走りまわっていました。夏のいい天気、私の子供2人もつれて（まだ小さかった頃です）、福田君と妹さん、それに彼の所に居る若い学生さん、これが乗組のメンバーです。目的地は上総湊、走水から目と鼻の先、いつも走りなれた航路です。そのいつもアンカリングをする所の1000m程北に、福田君の親戚の家があり、そこへ行っておひるでもたべよう……と言うことです。“この1000m北”と言うことが第1の問題です。そこは岩場で、アンカーの利きがあまりよくないことは知っていました。

その頃は、ダットサンのエンジン（1万円で購入して舶用に改造したもの）と、エビルードの何馬力かわからない古物商に行かなくてはとて手に入らない様なアウトボード・エンジンと、両方備えていました。二種類も……と言うときこえはいいのですが、実は両方共に気嫌がよくないとスタートしてくれない代物だったのです。その朝は両方共気嫌の悪い方の部類に入る様だったので帆走だけで行くことにしました。従って、テンダーは曳航するのはやめて、ハーバーへ置いて行くことになったわけです。これが第2の問題点です。自分のテンダーを持っていれば、錨かきのよい所を探してのんびりと漕いで行くのですが、そのテンダーがないため、上陸は“泳ぎ”になります。小さい子供を肩につかまらせて泳ぐのですから、少しでも砂浜に近く……と言うことになります。

行きはのんびり走って予定したところにアンカリングです。アンカーロープは自分で引いて見て確認しました。たしかな手応え、と思ったのですが、これは、そのあたりに多い海藻の根かなんかにアンカーがひっかかっていたらしいのです。これが第3の問題点。

ただ、簡単に手で引いて見るだけでなく、海底の状

態が悪かったらエンジンでゴースタンをかけて見るとか、まだ他に手はあった筈です。

さて上陸。アンカーウォッチに学生さんに残ってもらいました。まだ何回と数える程しか乗っていない人をウォッチに残して、安心していただけ。これが第4の問題。たった一時間の間に風が吹き出し波が出て、アンカーが引かれ始めたのに気がつかなかったのです。

山の上の家まで上ってオニギリをいただいて、何か気になって子供と浜へ降りて来ました。何かおかしいのです。風が吹いてるのはわかるのですが、船が苦しそうにおじぎしています。アンカーを打った処より、少し近づいています、しまった……とばかり、近くの貸ポートを借用、子供ものをせて漕ぎ寄せます。すぐにエンジンを始動、それが言うことを聞いてくれません。2台共、いくらロープを引いても、セルモーターをまわしても応答なし。そのうち、ボットムの“あたり”が、段々強くなってきます（ここでセーリングで逃げることを考えなかったのが、第5の問題）福田君が、山からおりて来て、船まで歩いてきます。すぐにポートにアンカーを積んで、沖の方へもって行って沈めます。ところが例の岩場、何回やっても利きません。

もし福田君も、一緒に船へ行っていたら、セーリングを考えたかもしれません。それがちょっとおくれた、彼が船へ来た時でも、まだセーリングで逃げる手が、残っていたかもしれないのです。（第6の問題）

午前中静かだった海がすっかり様相を変えて、船は段々と浅いところへ寄って来ます。波でもち上げられ、波が通り過ぎると、キールを船底にドシン……とぶつけて、傾きます。あれを見ているのは、何とも言えない気持でした。この天候の変化も、前夜の天気図からは一寸予想出来ないものでした。（第7の誤算）船は完全に陸に上ってしまいました。大きな鯨が打ちあげられた様な無残な姿でした。

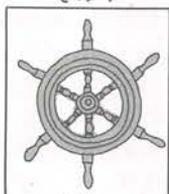
そのあと走水の防大から内火艇が応援に走ってきてくれてロープでひき出して助かりました。ロープは、“大まわし”。船体全部にまわして、そのロープが下へ落ちない様に雑索でまとめます。こんなところでロープワークの勉強が役に立つのはあまりうれしいことではないのですが仕方ありません。船体は曲げられたラダーで一ヶ所船底に孔があいただけ。でもその孔のあいた船に乗って、風波の高まった夕闇の海を曳航されて行った福田君と学生さん達、ほんとうに御苦労様でした。

もし天気が急変しなかったら、もしテンダーを曳いていってたら、もしその家があつたら1000m南にあつたら、もしエンジンがスタートしていたら、もしセールをあげることに気がついていたら、もしアンカーウォッチに一人でセーリング出来るメンバーが残っていたら、事故はなかった筈。それが事故なんです。恐しいことです。

お互に気をつけましょう。

## 思い出の貴婦人たち

その1



三浦三生

お父さん。ぼくが憧がれていたあのヨットはどこに行っただけでしょうね。あの木の香りのする個性的で優雅なクルーザーですよ。

今クルーザーはFRPで作るのが常識になって、木の艇が進水するのはごく稀になってしまった。同じデザインの艇が何隻も浮くので沖で出会っても、つい見分けがつかず、セーラーナンバーだけがたよりで識分するのだが、昔——と言っても、ほんの十数年前まではそんなことはなかった。1隻1隻がそれぞれ一目みれば判る特徴を持っていた。同じデザインの艇はごく少なかったし、(事実同じデザインのクルーザーが何隻か作られるようになったのはかなりあとのことである。)同じデザインの艇と言いながら、オーナーの好みや、造船所の職人の違いで、それぞれが何かの特徴を持っていた。想えば人件費の安い良い時代だったのだろう。もっとも、その人件費が安いことは逆に低所得だったのだから、一般的にはクルーザーは高嶺の華だった訳である。

ところでヨットと言うものは不思議なものである。ヨットにまつわる不思議な話を数えあげれば、すぐ七

不思議ぐらいは作れるであろう。その七不思議の一つに私が数えたいのは、ヨットの最後である。進水するまでのオーナーのよろこび。苦労。そして乗っている時の愛着……正にヨットは恋人である。それを味あうためにオーナーになったのではないと思われる人だっているぐらいである。ところがそんなに愛した艇なのに沈むまで持っている人は意外に少ない。そして以前お持ちのあの艇はどうなりましたか……と初代のオーナーに聞いても判らない場合が多い。人手にわたって二代三代とオーナーがかわり、艇名も変って、NORCから脱けてしまうと、もう判らなくなるのは当然である。

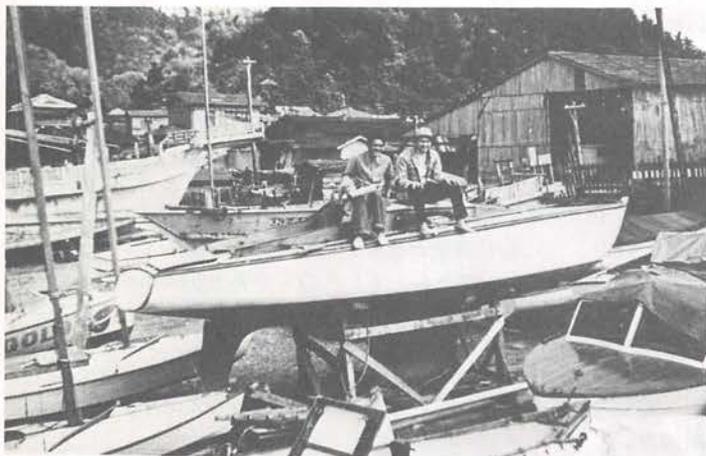
しかし、私はロマンチックに、密林の王者象が死期が近づくと群をはなれて一人で墓場に向かい、ひっそりと姿を消すように、もしかするとクルーザーも老残の姿を愛してくれた人々に見られるのがいやさに、月夜の晩にでもフルセールで昇天してしまうのではないかと考えている。

あの艇はまだ浮いているのだろうか? 浮いているならば、どんなオーナーがどんな海で走らせているのだろうか。そして、もし沈んでしまったのなら、どこでどんな風な最後だったのだろうか。

NORCが発足して、まだ20数年しかたっていないのに、もう初期の頃の艇の中には消息が判らなくなってしまった艇がある。そろそろ、この辺で一度整理しておかなければと思ったのが4年ほど前である。それからポチポチ資料を集めてはいるが、何分、個人的な趣味の範囲のことなので思うにまかせなかったが、今度この稿を書くにあたって、更に会員の皆様に教えを乞いたいと思っている。よろしく。

さて前おきが長くなりすぎたが、NORCに衝撃のデビューをしたのは「アルバトロス」である。

戦前からごく一部の愛好者から外洋帆走は行なわれ



陸揚げされた建造当時の「アルバトロス」



現在も元気ハツラツ「アルバトロス」  
撮影岡本甫 提供矢吹秀邦

ていたが、あの不幸な戦争のためヨット競技は中断していた。戦後いわゆる進駐軍の兵士たちが本国の習慣を持ちこんで、各地でヨットを始めた。戦前から日本にあった数少ないクルーザーはすべて接収されて彼等のものになっていた。これらの艇についてはいずれ又紹介することしよう。海とヨットにあこがれる我々の先輩はこの時代2、3の例外をのぞけば、ほとんどがこれら外人オーナーのもとで外洋帆走の楽しみを覚えた訳である。

そんな時に1隻の日本人オーナーの艇が進水した。「アルバトロス」である。この艇が日本のJOGの第1号艇である。近ごろはJOGと言う言葉はあまり使われなくなってしまったが、ソプラノ号の大航海以後、小型の外洋ヨットが英国を初めとして世界各地で生まれた。これらをJOGと言う。ソプラノについては吉谷先生の「ヨットの冒険」を読んで下さい。

デザイナーは横山晃氏、オーナーは新正一氏、雅夫氏の兄弟である。デビューするやこの小粒な令嬢は大

型艇群に一歩もひけをとらず、連戦連勝……時には大型艇も走りきれない悪天候の中も見事にはしりきって、小型外洋クルーザーの名を高めた。1953年のウィナーになった。

写真は葉山での上桟中のものだが、ごらんの通り、パルピットもスタクションもない。当時はこれが当然だったのだから隔世の感がある。さて、この「アルバトロス」はしばらく外人の手にわたり、乗られないままに廃船になろうとしていたが、3年ほど前に矢吹さん、百島さんの手で、すっかり復元修理されて、おあそびレースに登場するやら、小型艇のレースの本部艇になるやらして、毎週葉山の海をはしっている。そうヨットは20年や30年は生きています。ワークマン・シップとシーマン・シップがうまくかみ合えば。

読者の中に、いまだに100番台、(関西では50番以前、中部では230台以前)の艇にお乗りの方がいましたおしらせ下さい。

## レース艇の救助行為について

### I Y R U 規則58の周辺

NORCルール委員長 平松栄一

すべてのヨットは、危険に瀕したヨット又は人員に対し、援助を与えることができる場合には、できる限りの援助を与えなければならない。(規則58)

このことはなにもレース規則をまつまでもなく、また事故艇がヨットであろうとなかろうと危険に瀕している船や人を発見したら、直ちに救助にできる限りの力を尽すことはシーマンとして当然の責務である。

この援助を与えることによって、そのヨットの順位が実質的に不利となったと判断した場合には、レース委員会はそのレースを取消すか、中止するか、或いは他の適当と思われる処置をとることができる。(規則12) '77の全日本レベル・レース・ウィーク、ハーフトン・クラスの第3レース(200 湮ロング・オフショア・レース)でデイスラスト艇を救助曳航した〈がめらZ〉に対し、レース委員会は「適当と思われる処置」としてシリーズの残りのレースの平均順位を第3レースの成績とした。ところが〈がめらZ〉は「この処置は適当とは思わない」との理由で、レース委員会に対し救済を求める抗議(規則68—5(a))をしたが同委員会はこれを却下した。〈がめらZ〉はこの判決を不満として更に提訴したが、最高審判委員会はレース委員会の判決を支持しこれを却下した。このことは前号の本誌(No32)で報告されたので詳述はさけるが、レース

艇の救助行為は今後も続発の傾向にあるので、この問題をいまま少し掘り下げて考えてみたいと思う。

先ず今回の〈がめらZ〉の抗議の論点を要約するとこうである。

1. 第3レースの成績は平均順位を以てするよりも、救助を全うした艇がそのために損失したロスタイムを修正時間として算出する方法が最も合理的である。なぜならば、各々のコミッティー・レベルの斟酌や恩情でのみレスキュー艇が救済され、その判定が一定ではないと言うことであれば、今後救助が必要な艇の目前でだれもがためらい、救助されずに見殺しにされる危険性が多分にある……。」だからレスキュー艇に対してはボーナスとして所要時間をロスタイムで修正して順位を決めるべきだと言うのである。

救助したことによりフィニッシュにおける順位が不利となったレスキュー艇に対する救済措置は前述の通りレース委員会の判断に基づいて「適当と思われる処置をとることができる」と規定されているが、しかればこの場合「適当と思われる処置」とはどんな処置であろうか。

〈がめらZ〉の主張するような必ずしも一定のものではなく、ケース・バイ・ケースで幾通りかの処置の方法がある筈である。

例えば今回の様なシリーズ・レースの場合、レスキュー艇の救済措置として大雑把にいえば3つの方法が想定される。

- (1)三宅島廻航時の順位を与える。
- (2)ロスタイムを考慮し所要時間を修正する。
- (3)残りの4レースの平均順位を第3レースの成績とする。

この内(1)はその確認が困難であったり、またそれが把握できてもその時点での順位を以てきめることはその後のレース展開からみてレスキュー艇にとって却って不利な場合には他の「適当な処置」を選ぶべきだろう。

(2)のロスタイム修正の方法はどうか。

レース委員会は「救助に要したロスタイムを現状に復帰させゴール時間を推定することは、刻々と変化するセーリング・コンディションに於ては不可能であり適切でない」と判断し、それよりも寧ろレース毎の得手不得手はあるにせよ、ほぼ当該艇の平均的技量を察知される(3)のシリーズに於ける平均順位を与える事が適当であると判断した。

レース委員会の判断は言うまでもなく、レース現場にあって何れが「適当な処置」であるか、公正妥当な順位決定のためのあらゆる因子を取捨選択の上、諸状況を勘案し、ベストなものとして決定されたものである。

これに対し第三者的立場からみて明らかに不適当と認められない限り、これに反論する根拠は見当たらないだろう。何れにしても救助活動をする際には一般的にはレースは中断される。それも4、50分で済む場合もあれば、4～5時間以上に及ぶこともある。或いはレースを放棄して事故艇を曳航したまま帰港することもある。

この場合レスキュー艇の不利を救済するための適当な処置により順位をきめることは、種々の不確定な要素に基づいて結果を想定するわけで、出来る限り公正な順位を決定しなければならないが、100パーセント完璧なものには神様でない限り不可能だし、参加全艇を納得させる様な順位をきめることも至難の業である。

単発のレースにおけるレスキューでも、ロスタイム修正を採用する場合には、いろいろ難しい問題がある。救助活動が長時間に及ぶ場合その間に気象海象の変化、特に風力の著しい変化があれば救助した原地点へ再び戻ってレースに復帰するとは限らないし、寧ろオフショア・レースに於ては原地点から10哩も20哩も離れた異った海面から、しかもコースに向かって後退或いは著しく前進している地点からレースに復帰する場合も多いだろうし、そのロスタイムの計り方は極めて微妙な問題を含む。

またレスキュー艇が複数のこともあり得るし、そのままレースに復帰することなく放棄を余儀なくされることもある。

これらのことを考えるとレスキュー艇に対する救済方法は、必ずしも一定したものではなく、レース委員会がその時の状況やそのヨットについての種々の条件を総合的に勘案し、最も適当と思われる処置として決定したならば、それを公正妥当なものとして信頼しこれを委ねるべきである。

そしてその決定がたとえレスキュー艇の意に副わぬものであるとしても、「今後、危険に瀕し救助を求めている船や人を見殺しにする艇が続出する」と言うような発想は如何なるものであろうか。これは明らかにIYRU規則58に違反するばかりでなく、若しこの様なヨットマンがあるとすればそれはシーマンとしての自殺行為であり、少くともNORCの会員として失格である。生命の危険に瀕している人を助けると言うことは規則とか、宗教や倫理をこえた人間性の本質に根ざすものである筈だ。少くとも、シーマンとしての信条をもつNORCのヨットマンに関する限り、救助すると損だからと言って見て見ぬふりをするようなことはあり得ぬことと信じたい。

近年内外のオフショア・レースにおいてディスマストやラダー・トラブルが日常茶飯事の如く多発している。その事故海域、艇の状態、クルーの練度等にもよるが、一般的には事故艇は他に救助を求めるまでに出来るだけ自艇で処理すべきで、本当に危険に直面しない限り安易に他艇の救助を求め、フレアーを上げたりすることはスキッパーとして慎重に考慮すべきである。事故艇は少々時間がかかっても何とか凡ゆる手段を工夫して全力を盡し自力で帰ってこそ、日頃修練してきたシーマン・シップの見せどころではなからうか。

〈がめらZ〉の場合事故艇の風下においてディスマストに気づき、その安否を気遣って直ちにタックして接近し、事故艇のエンジン不調のため曳航を依頼されこれを援助したのだが、200哩に及ぶロング・オフショア・コースの三宅島を廻った最後のコースで、同じ海の仲間のためにせり合うレース艇群の中からレースの中断を決意し、直ちにタックした勇気ある決断と、貴い自己犠牲の精神に基づくシーマンとしてのふるまいは誠に立派で、何人も賞讃を惜しまぬところである。

しかし救助行為そのものはレースの順位とは次元の異なることである。表彰されたレスキュー艇はレースに勝つこと以上にシーマンとしての名誉であることを自覚し誇りをもつべきである。

今から14年前の過ぐる1964年の東京オリンピックにおいて3日目、強風下のFDクラスのレースでスウェーデンのキエル兄弟が、沈したオーストラリアのクルーをレースを放棄して救助したが、キエル兄弟はシーマンとしての当然の責務を果たしたその誇りだけに満足していた。すがすがしいその姿が今でもわれわれ多くのヨットマンの胸のうちに鮮かに残っている。

# RACE NEWS

- 第22回神子元島レース
- 77年NORC近畿北陸支部レース
- 第15回小網代カップ・レース

## 第22回神子元島レース

帆走委員長 太田弘典

ここ数年、時化ているレースらしくスタート前日より小雨の降る天候となった。1900に、クォーター・トンの、コミッティーと備品の受渡しの予定が、トラブルが起きたらしく午前1時になる。いよいよ先がおもいやられる？5日0500目を覚ましてみると昨夜の天気もどこへやら、風はよし、天気はよし、最高のレース日和である。0830スタート・ラインの設定に出る。

追手のスタートになるので定置網に注意して決める。早くも数艇がスピンを上げて下準備にかかっている。0930ぞくぞくとレース艇がスタート・ラインに集る。スタート10分前、最高に緊張した一瞬が迫ってくる。スタート5分前、ほとんどの艇がマーク近くに集り、スタート・ライン上に一直線に並ぶ、3分前、1分前、スピンのスタートだ。3、2、1、スタート。

一斉に29艇にスピンの花が咲いた。空の青さ、海の青さ、そしてカラフルなスピン。力強い走り、なかなか印象ののこるスタートだった。そして29艇のレース艇は神子元を日指し、海原の中にスピンの花はみるみる間に消えていた。早々に海上保安庁に連絡。艇数29艇、参加人員188名。

レースの詳細については優勝艇の艇長に記事をお願い致しましたので、ご参考にして下さい。

### RED SHARK II 関根 久

スタート時には、NE 6~7 m 久し振りのレースで一才緊張しすぎて20秒、スタートが遅れました。追手で大きい船にかぶせられるのも厭だからのんびり行きましょう。とクリアーな風をひろって伊豆よりのコースを南下します。パールレース以来、オーシャンレースはじっと我慢して、船のフィッティング改良、セールのリカット、クルーのトレーニング、そして前々日までの船底塗装と、船自体は絶対に悪いところはない筈なのに、意外と艇速がのびてくれません。クラスVの仲間と抜きつ抜かれつ、ちっとも前の方へ出て行かないのです。何故か判らないのですが、すべての条件が揃うと、時として走らなくなることがあるのです。今日はその一つかな、なんて悪い方へ頭が行ってしまいます。

そのうち、夜になり、爪木埼を越えます。大した風でもないのに相変わらず悪い波が光っています。レーティングの低い〈U. F. O.〉は200 m位前、〈陽焰〉は50 m位前に居る筈です、早目にスピンを降してNo.2をあげ、のぼりのセットに入ります。神子元廻航時に、

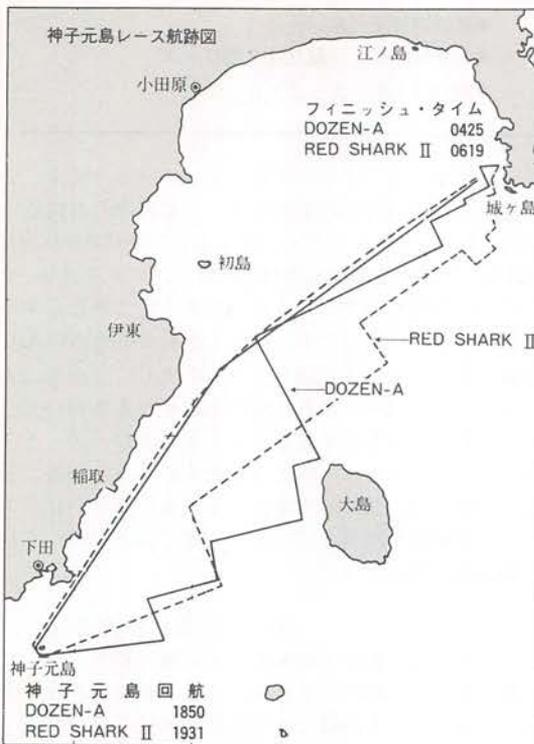
ワンリーフして、さて、クローズ・ホールドです。いい走り。本来のうちの走りをやっと思ひ出した様です。時に7.5ノットをメーターが指します。昔“RED SHARK”の初陣で優勝した時はNEで、コースは90°でしたが、今度は一寸Nにふれています。これならすぐ大島にとりつけそうです。竜王をかわしてからの走りが特によかったと岡田副長より報告あり、(小生はオネネ。)三日月が出た三崎の南の走りにきれいでした。それにしても追手が5.1ノットでクローズ・ホールド5.7ノットとは一体どうしたんでしょうかね。とにかく静かでスプレーもかぶらず、実に楽しいレースだったと乗組一同喜んでます。さて次の作戦、これは非公開、申訳けなし。

### DOZEN-A 鈴木義治

スタート時の緊張と喧噪もすぎ一路スピン・ランにて神子元へ。2時間もすれば大体のプロットが出来上る。先行はいつもの様に大型艇群。伊豆半島に取付く頃には我々3/4トン仲間でも僅かながら位置関係が明白になる。先行に〈CRANE〉、半島よりに〈竜飛〉と猶一パイ、新艇の〈ジュン・ブライド〉が我々にジリジリとせまり、ヌキツヌカレツ。当世はやりとは言え花ヨメに「にじりよられる、のはあまり良い気はしません。勘弁よ、タスケテヨと思うこと2時間。日没時、爪木沖にて先行される。このままではと神子元廻航時に頑張りヌキかえす。初夜でイカレテハ今後問題のをのこす。後から神子元に当ると思われるぐらいギリギリに〈竜飛〉らしき航海灯も来る。先行〈CRANE〉はオーバーセールの様子。上りに移り3/4トン仲間のトップに立つ。後はおさえながらのタックと甘く見たとたんにセール交換時、ハリヤード・トラブル。東に



神子元島レース、スタート風景



第22回神子元島レース成績表

1977, 11, 5 1000スタート 帆走委員長 太田弘典

クラス 順位	艇名	所要時間	TCF	修正時間 (秒)	総合 順位
I ①	CONTESSA VI	17-04-49	0.8600	14-39-31	A 4 4
2	FUJI III	17-50-29	0.8525	15-12-35	8 10
II ①	BB III	18-01-50	0.8086	14-34-46	③ 3
2	GEKKO V	18-05-50	0.8301	15-01-21	7 19
III ①	無双	20-51-02	0.7844	16-21-18	13 22
2	SOLTAS	20-23-35	0.8031	16-22-39	14 24
IV ①	DOZEN-A	18-28-30	0.7489	13-50-09	① ①
②	竜飛 III	18-29-23	0.7519	13-54-08	② 2
③	JUNE BRIDE III	19-32-06	0.7570	14-47-16	5 6
4	CRANE III	19-35-08	0.7570	14-49-34	6 7
5	祥鳳	20-19-32	0.7600	15-26-50	9 11
6	SEA TIGER	20-56-59	0.7570	15-51-32	10 16
7	青海波	21-28-45	0.7560	16-14-17	11 20
8	TILDE II	21-29-26	0.7570	16-16-06	12 21
9	飛車角 II	22-06-16	0.7525	16-38-00	15 26
V ①	RED SHARK II	20-19-20	0.7248	14-43-46	B ① 5
②	U.F.O.	20-35-58	0.7226	14-53-06	② 8
③	TACHYON	21-34-55	0.7258	15-39-51	③ 12
④	SYLPHIDES-2	21-50-18	0.7193	15-42-29	4 13
5	TSURUGI	21-40-06	0.7258	15-43-36	5 14
6	陽焰	21-46-19	0.7258	15-48-07	6 15
7	EMILY-II	22-04-33	0.7258	16-01-21	7 17
8	NEPTUNE X	22-12-46	0.7248	16-05-59	8 18
9	がめら Z	22-17-10	0.7237	16-07-42	9 19
10	PUSSY CATS III	22-32-31	0.7258	16-21-39	10 23
11	GUERILLA	22-38-14	0.7237	16-22-57	11 25
12	アカデミー I	24-36-58	0.7333	18-03-03	12 28
13	EXCEPT ONE	25-14-18	0.7258	18-19-04	13 29

ふれる風にタックも出来ず冷汗。今までの余裕が一変にイライラに変。何処を捜しても航海灯が見当たらない。ふれ動く風の中4~5回のタックにて定石通り城ヶ島につっかけ、小網代へ。途中、航海灯を確認「壺」の定網沖にて、スタボードにて押える。僚艇(竜飛)だ。かろうじて3/4トン、トップにてフィニッシュ。今年はずらしく静かなレースが続きます。これで良いのかナーとも思います。自然はこんなに甘くないはず、自戒の念しきり。

\* \* \*  
ファースト・ホーム(CONTESSA VI) 3<sup>h</sup>04<sup>m</sup>49<sup>s</sup>  
最終艇(EXCEPT ONE) 11<sup>h</sup>14<sup>m</sup>18<sup>s</sup>をもって全艇  
なにごともなく、珍らしく穏やかな第22回神子元島レ  
ースは終わった。

最後に帆走委員長として皆様にご協力をお願い  
し無事終了しました事を深く感謝致しております。

77年後期シリーズを振り返って

NORC 近畿北陸支部 三井祥巧

11月19~20日に行なわれた「多景島レース(47.0M)」  
をもって、シリーズの幕を閉じた。

このレースの始まるまで、クラスA(1/2トン)で  
は、(CASSIOPEIA)(GS30)が頭ひとつリード、  
次いで(FROG V)(N30)、(遼風)(YA30)、(FL  
EUR BLEUE)(F920)の3艇が続き、クラスB(1/4  
トン)では、(風小僧)(DOU 26)と(楽浪)(N  
24)の争いとなり、シリーズ優勝は最後のレースまで  
もつれて混沌としていた。

1977年第4回多景島レース成績表

1977, 11, 19-20 帆走委員長 木村正秀

Yacht Name	TCF	所要時間	修正秒	総合 順位	クラス 順位	得点
NERO IX	.7625	10-16-55	28,223.9	3	A-2	—
FLEUR BLEUE	.7185	10-26-30	27,008.4	1	A-1	45 <sup>1.5</sup> <sub>4</sub>
遼風	.7243	10-57-54	28,591.0	4	A-3	43.5
FROG V	.7367	11-02-46	29,295.6	8	A-4	42
HAYATE III	.7369	11-05-58	29,445.1	10	A-6	40.5
めるへん	.7352	11-14-20	29,746.2	12	A-8	39
Mr. GOOFY	.7233	11-17-43	29,411.5	9	A-5	37.5
楽浪	.6773	11-19-22	27,608.1	2	B-1	45 <sup>1.5</sup> <sub>4</sub>
風小僧	.7004	11-23-38	28,729.0	5	B-2	43.5
CARINO IV	.7216	11-25-17	29,670.0	11	A-7	36
HYOTTOKO 2	.7357	11-39-22	30,871.4	15	A-9	34.5
矢寿 II *	.6817	11-42-24	29,016.9	7	B-4	42
寿限無	.7006	11-57-39	30,167.1	13	B-5	40.5
うみつばめ	.6721	11-59-18	29,006.5	6	B-3	39
ANDALUSIA III	.7211	11-59-43	31,139.3	16	A-10	33
QUARTO	.7151	12-08-30	31,257.0	17	B-7	37.5
JUNG FRAU	.6900	12-12-26	30,322.7	14	B-6	36
MARI SOLE IV	.7009	12-28-52	31,492.8	18	B-8	34.5
銀河	.7344	12-38-15	33,411.5	19	A-11	31.5
PATRIARCH	.6996	14-22-23	36,199.4	20	B-9	33
MASCARADE	.7077	14-29-56	36,939.1	21	A-12	30
RT KUMBHIRA, CASSIOPEIA, SILVIA					*印1%P	

77後期シリーズ得点表

NORC 近畿北陸支部

順位	Sail No.	艇名	6月ポイントレース	7月ポイントレース	9月ポイントレース	竹島周レーズ	多景島レーズ	BEST 4
A-1	2077	FLEUR BLEUE	2:29	RT:20	—	1:60 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	1:45 <sup>1</sup> / <sub>5</sub> <sup>4</sup> / <sub>4</sub>	154.35.4
2	1750	遊風	—	2:29	2:29	5:52	2:43.5	153.5
3	2068	FROG V	1:30 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	—	7:24	3:56	3:42	152.1 <sup>4</sup> / <sub>4</sub>
4	1939	CASSIOPEIA	5:26	4:27	1:30 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	2:58	RT:22.5	141.1 <sup>4</sup> / <sub>4</sub>
5	1983	HAYATE III	TL:20	—	6:25	4:54	4:40.5	139.5
6	1641	ANDALUSIA III	3:28	1:30 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	TL:21	9:44	9:33	135.1 <sup>4</sup> / <sub>4</sub>
7	2022	めるへん	4:27	3:28	4:27	11:40	5:39	134
8	1955	HYOTTOKO 2	6:25	TL:20	—	7:48	8:34.5	127.5
9	2038	銀河	TL:20	TL:20	3:28	10:42	10:31.5	121.5
10	1893	Mr. GOOFY	TL:—	5:26	—	6:50	6:37.5	113.5
11	1725	CARINO IV	—	—	—	8:46	7:36	102
12	2117	FIRST LADY III	—	RT:20	5:26	12:38	—	84
13	1008	MASCARADE	—	—	—	—	11:30	30
14	1930	KUMBHIRA	—	—	—	—	RT:22.5	22.5
15	2127	SILVIA	—	—	—	—	RT:22.5	22.5
B-1	1934	風小僧	1:30 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	1:30 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	1:30 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	3:56	2:43.5	160
2	1852	楽浪	TL:20	3:28	3:28	2:58	1:45 <sup>1</sup> / <sub>5</sub> <sup>4</sup> / <sub>4</sub>	159.15.4
3	1935	矢寿II	TL:20	4:27	6:25	4:54	3:42	148
4	1845	寿限無	TL:20	—	5:26	1:60 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	4:40.5	147
5	1956	PATRIARCH	TL:20	2:29	—	5:52	9:33	134
6	2014	MARI SOLE IV	TL:20	6:25	—	8:46	8:34.5	125.5
7	1876	YOU III	TL:20	7:24	TL:19	7:48	—	111
8	2076	JUNG FRAU	TL:20	—	—	6:50	7:36	106
9	1599	うみつばめ	TL:20	—	7:24	—	5:39	83
10	2161	ヤマト	—	—	4:27	9:44	—	71
11	1647	QUARTO	—	—	TL:19	—	6:37.5	56.5
12	—	YELLO	—	5:26	2:29	—	—	55
13	—	うみつばめVI	—	—	TL:19	—	—	19

レースは順風のフリー・スタート。前半〈FROG V〉がリードしたにも拘らず、折り返しの上りで〈FLEUR BLEUE〉が挽回してファースト・フィニッシュの〈NERO IX〉(YA33)に次いでフィニッシュ、〈CASSIOPEIA〉のリタイアもあってシリーズ優勝を飾る。

クラスBでは、〈楽浪〉が1/4トン中トップでフィニッシュするも、〈風小僧〉が4分差で2位をキープして逆転を阻んだ。

〈FLEUR BLEUE〉は、後半のロングレースで性能を見事に引き出して、1-1と高得点を重ね大逆転に成功、久方振りにF,B旋風を巻きおこした。又、〈風小僧〉は、1-1-3-2と安定して走り、途中全日本1/4トンにも参加するという精力的な活動は全くお見事で、3-3-2-1と肉迫した〈楽浪〉をからくも振り切った。

### 第15回小網代カップ・レース

帆走委員長 浦野俊一

1977年関東支部レースの最後を飾る第15回小網代カップ・レースは11月26日41艇の参加をえて小網代——大島(反)——小網代68湊のコースで行なわれた。

レースは日本海と南岸を並進する低気圧にはさまれた気圧の谷の中で、NE25~30ktの風をうけ非常にベースの早い展開となることが予想された。このレースの焦点はI~IIIの大型艇群の走りも興味深い、YA33, DOU33, GRA34, GS3, HOL34といった新鋭艇が多数参加し16艇の最多フリートを形成する3/4トンの走りが注目され、この中で〈飛車角II〉等に代表される古豪が、いかに新鋭艇に挑むかがレース雀達の興味の対象であった。

薄曇の中NNE12~15ktの風に、スタート前には殆どの艇がスピネーカーを揚げ、1000に号砲と共に1艇のリコールもなく、大島へ向けスタートして行った。

1300頃から雨が降り始め、1400をまわる頃には〈竜王〉、〈八丈III〉、〈雲柱〉、〈JUNE BRIDE II〉等から次々とリタイアの報告が入る。大島付近は風は20~25ktだが波が非常に悪くいずれもワイルド・ジャイブ、スピン・トラブルが原因でリタイアしている。大島へ

向かう各艇の苦戦が頭に浮かぶが、帆走委員もビチャビチャ降り続く雨に鬱気味であった。レースは予想通り非常に早い展開で1405〈FUJI III〉の竜王廻航をトップに1530には全艇が廻航を終る。復航はNE25~30ktの風に、波が非常に悪い中でのビーティングとなり大型艇有利の海況となった。〈裕明〉が2034にファースト・ホームしたのに続き、大型艇が次々とフィニッシュしてくる中で、注目の3/4トンは最近好調の〈DOZEN-A〉が2144にフィニッシュ。2220に1/2トン、トップの〈PUSSY CATS III〉が入った時点で修正計算の結果〈DOZEN-A〉がトップに立ち、海況を考えると九分通り小網代カップを持ちさったかと思っていたが、2237に1/4トンの〈NORTH WIND〉が思いもかけず飛びこんできた。大型艇も苦戦する悪い波の中、女性も乗せて突っ走った〈NORTH WIND〉の走りは他の1/4トンの順位をみても抜群の走りであったことがわかる。修正時間8<sup>h</sup>38<sup>m</sup>56<sup>s</sup>はコース・レコードであり、大差で総合優勝を決めている。

26日中に6割方の艇がフィニッシュしたが、海況は遅くなった艇ほど悪くなった様で、残り2~3艇がなかなか入らず事故が心配されたが、27日0606に〈アカデミーI〉のフィニッシュをもって無事レースを完了した。

## 第15回小網代カップ・レース成績表

1977, 11, 26 1000スタート 帆走委員長 浦野俊一

クラス 順位	艇名	所要時間	TCF	修正時間 (秒)	総合 順位
I・II①	裕 明	10-34-35	0.8345	08-49-33	③
2	FUJI III	10-41-07	0.8525	09-06-33	9
3	GEKKO V	10-59-53	0.8301	09-07-46	10
III ①	無 双	11-31-34	0.7844	09-02-27	6
2	SOLTAS	11-18-58	0.8031	09-05-16	7
IV ①	DOZEN-A	11-44-00	0.7489	08-47-13	②
②	MAUPITI	12-00-00	0.7530	09-02-09	5
③	SEE ADRER III	12-01-00	0.7620	09-09-24	11
④	HOEN VI	12-05-50	0.7570	09-09-27	12
⑤	飛車角 II	12-23-41	0.7525	09-19-37	13
6	青海波	12-35-21	0.7560	09-31-02	14
7	天城 II	13-03-22	0.7530	09-49-52	18
8	VEGA V	13-01-17	0.7550	09-49-52	19
9	DAPHNE III	13-03-35	0.7530	09-50-02	20
10	祥 鳳	13-39-13	0.7600	10-22-36	27
11	竜 飛 III	14-41-42	0.7519	11-02-57	28
12	くろしお	16-25-52	0.7427	12-12-12	33
13	侍 III	16-54-23	0.7660	12-57-01	34
V ①	PUSSY CATS III	12-20-55	0.7258	08-57-45	4
②	SERABI III	12-32-37	0.7258	09-06-14	8
③	がめら Z	13-20-27	0.7258	09-40-57	16
④	孫 悟 空 III	13-38-05	0.7215	09-50-14	21
5	陽 焰 II	13-58-52	0.7258	10-08-50	23
6	NEPTUNE X	14-00-43	0.7248	10-09-21	24
7	TSURUGI	14-13-32	0.7258	10-19-29	26
8	TORNADO II	15-38-48	0.7258	11-21-22	30
9	CHICO	16-05-09	0.7237	11-38-28	31
10	SYLPHIDES - 2	18-10-51	0.7193	13-04-38	35
11	アカデミー I	20-06-23	0.7333	14-44-38	36
VI ①	NORTN WIND	12-37-38	0.6843	08-38-26	①
②	CRAZY BLUE-E	13-57-57	0.6843	09-33-24	15
3	BUN BUN	14-13-12	0.6843	09-43-50	17
4	HOLIDAY TOOTOO	14-42-07	0.6843	10-33-37	22
5	YUKI III	15-02-45	0.6843	10-17-45	25
6	VIENT SAGRADE	16-13-05	0.6843	11-05-52	29
7	竜 馬	17-24-31	0.6843	11-54-45	32

注 DNS MARTHA, DNF RYUO, 雲柱, JUNE BRIDE II  
八丈 III, MA CHERE LAETICIA

このレースを振り返ってみると、一応無事にレースは完了したものの2~3の事故が発生しているので、今後の注意を促すために簡単に報告しておきます。

その一つめとして、フィニッシュ時、湾口の間かめに3艇が乗り揚げている。これらはいずれもフィニッシュ後に起っており、完走してホッとした気のゆるみで十分な見張りを怠ったためと考えられる。このうち1艇では急激な転舵により1名がブーム・パンチを受け負傷落水している。幸いすぐ救助され、たいした怪我もなく大事には至らなかったが、一つまちがえば大きな事故になる危険がある。艇長会議でも注意したが、スタート前に障害物の位置、数等を確認するぐらいの慎重さが事故を防ぐためにも、又レースを有利に運ぶためにも必要かと思えます。

二つめにワイルド・ジャイブによる落水負傷が1名でている。この場合も幸い体は艇外に投げ出されたが、間一髪ライフ・ラインをつかみ大事には至っていない。各艇とも荒天時の乗り方について改めて反省してみ必要があるかと思えます。

又勝負を決めたのは悪い波の中を走る技術と共に、有利なコースをひくための的確なナビゲーションの様に思える。下位におちた艇の中には特に後者の点で、難点のあるものが数艇あるようです。自船の位置を正確につかまずにレースを走することは、もっと悪い条件下では事故につながる可能性が十分あります。艇を滑らせる技術ばかりではなく、広い意味での速く走らせる技術の切磋琢磨を期待してやみません。

最後に、'77年のレースもこれでおわたったわけですが、古い艇も、新しい艇もどンドンレースに参加し、'78年も素晴らしい外洋レースを行ないましょう。

## NORCLレース委員会

〈NORC本部・関東支部合同レース委員会〉

第9回本部・関東支部合同レース委員会が11月29日(火)船舶振興ビル会議室において開催され、周東委員長より「第22回神子元島レース(11/5-6)」及び「第15回小網代カップ・レース(11/26-27)」について報告があり、次いで来年度の外洋レースの日程を中心に審議が行なわれ、下記事項が決定した。

## 記

I. 1978年度外洋レース・スケジュール……別記参照。

注. 来年2月に開催される総会の承認をもって最終的に決定する。

II. レースの申込み・出艇申告書の配布・出艇申告及び艇長会議の日時に関する改正事項。

注. 本部・関東支部主催のレースを対象とし、レベル・レース及び関東支部フリート主催のレースは除外する。

1. レースの申込みは、同じ期間に開催されるレースにおいては、ロング・オフショア・レースからショート・オフショア・レースへの変更を認める。但し、当該レースの締切日前にその旨変更手続を行なうこと。レース申込み料の差額は返却しない。

(理由: 廻航要員不足・その他の理由によるロング・オフショア・レース不参加艇のショート・オフショア・レースへの参加奨励のため。)

2. 出艇申告書はレースの申込みを受付けた際に事務局にて申込者に配布する。

(理由: 出艇申告書に必要事項を事前に記入することにより、受付けの際の事務の迅速化を図るため。)

3. 出艇申告及び艇長会議はレース・スタート日に受け付け及び開催する。

(理由: 艇長による出艇申告及び艇長参加による会議を開催するため。)

Ⅲ. レース・コースの変更事項

1. 5月に開催される関東支部主催「大島廻航レース」のコースを小網代→大島(時計廻り)→電々公社ブイ(反時計廻り)→神子元島(反時計廻り)→小網代に変更する。
2. 9月に開催される本部主催「三宅島レース」のコースを小網代→三宅島(時計廻り)→神津島(時計廻り)→小網代に変更する。

Ⅳ. 各支部/各フリート対抗レースの実施

各支部/各フリートから代表艇を3隻選出し、特定の本部・関東支部・フリートの主催するレースにおける各艇の合計点により、優勝支部/フリートを決定する。実施要領については、別途、検討する 以上

1978年度外洋レース・スケジュール

◎本部主催レース

- 第4回沖繩・東京レース 4月29日(土)～5月7日(日)
- 第4回洲本・小網代レース 5月3日(水)～7日(日)
- 第5回江ノ島・清水レース 7月14日(金)～16日(日)
- 第19回鳥羽パール・レース 7月28日(金)～30日(日)
- 第5回三宅島レース 9月15日(金)～17日(日)
- 第11回八丈島レース 10月7日(土)～10日(火)

◎関東支部主催レース

- 1978年初島レース 4月1日(土)～2日(日)
- 第12回大島廻航レース 4月29日(土)～30日(日)
- 第28回大島レース 5月20日(土)～21日(日)
- 第5回大島・初島レース 10月7日(土)～8日(日)
- 第23回神子元島レース 11月11日(土)～12日(日)
- 第16回小網代カップ・レース 11月25日(土)～26日(日)

◎関東支部フリート主催沿岸レース

- 横浜フリート 3月19日(日), 21日(祭)
- 諸磯フリート 3月5日(日)
- 油壺フリート 6月4日(日)
- 江ノ島フリート 7月9日(日)
- シーボニア・フリート 9月3日(日)
- 佐島フリート 10月1日(日)
- 葉山フリート 10月22日(日)

◎レベラ・レース

1. スプリング・シリーズ・レース

(1/2・3/4・1トナー)

オリンピック・コース・レース—2回

注. 3月25日(土)・26日(日)のうち1日

ショート・オフショア・レース4月1日(土)～2日(日)

注. 1978年初島レース

2. 全日本選手権レース

(1/2・3/4・1トナー)

ショート・オフショア・レース9月15日(金)～17日(日)

注. 第5回三宅島レース

オリンピック・コース・レース—3回

注. 9月23日(土)・24日(日)10月1日(日)のうち2日

ロング・オフショア・レース10月7日(土)～10日(火)

注. 第11回八丈島レース

但し、1/2トナーについては、別のレースになることがある。

以上

小沢吉太郎氏叙勲



ヨットの小沢さんといえば、今更日本ヨット協会副会長の小沢吉太郎氏と改めて云うまでもなく皆さんよくご存じの方、昨年秋の叙勲で勲四等瑞宝章を受賞されました。

ヨット一筋に一生をかけ、今なおヨットに情熱を燃やし続けて、後輩の育成に努めておられる“吉ちゃん”の叙勲祝賀会が、昨12月10日岸記念体育会館で行なわれたが、参加者約170名、全国各地からも多数集まれ終始なごやかムードで盛会でした。

ヨット関係の集いの会は矢張り一味ちがう、「塩がきいているのかな」と随所に爆笑。同氏の今後のご健闘を心から祈っています。

NORC事務局だより

女子事務職員の交替

女子職員寺田容子さんの退職に伴い新人の募集をしましたが、1名の採用に95名が応募。この春卒業予定の娘さんから50代の方まで職歴・学歴ともにバラエティに富み、昨今の世相の厳しさをしみじみと感じさせられ、採用の側も、される



側も、色々と思惑が錯そうし一苦労。

1月早々から登場した職員は内田敬子さん。日本大学社会学科卒、どちらかと云えば強風に強いタイプ、本人もやる気一杯ですから今後ともよろしく願います。

OFFSHORE 第33号 昭和53年 1月15日発行  
毎月1回15日発行  
昭和52年 7月21日 第三種郵便物認可  
1部定価100円(郵送料29円)

発行 社団法人 日本外洋帆走協会  
東京都港区虎ノ門1-15-16(船舶振興ビル4階)  
電話・東京03(504)1911-3 〒105  
郵便振替番号2-21787

印刷 廣濟堂印刷株式会社

