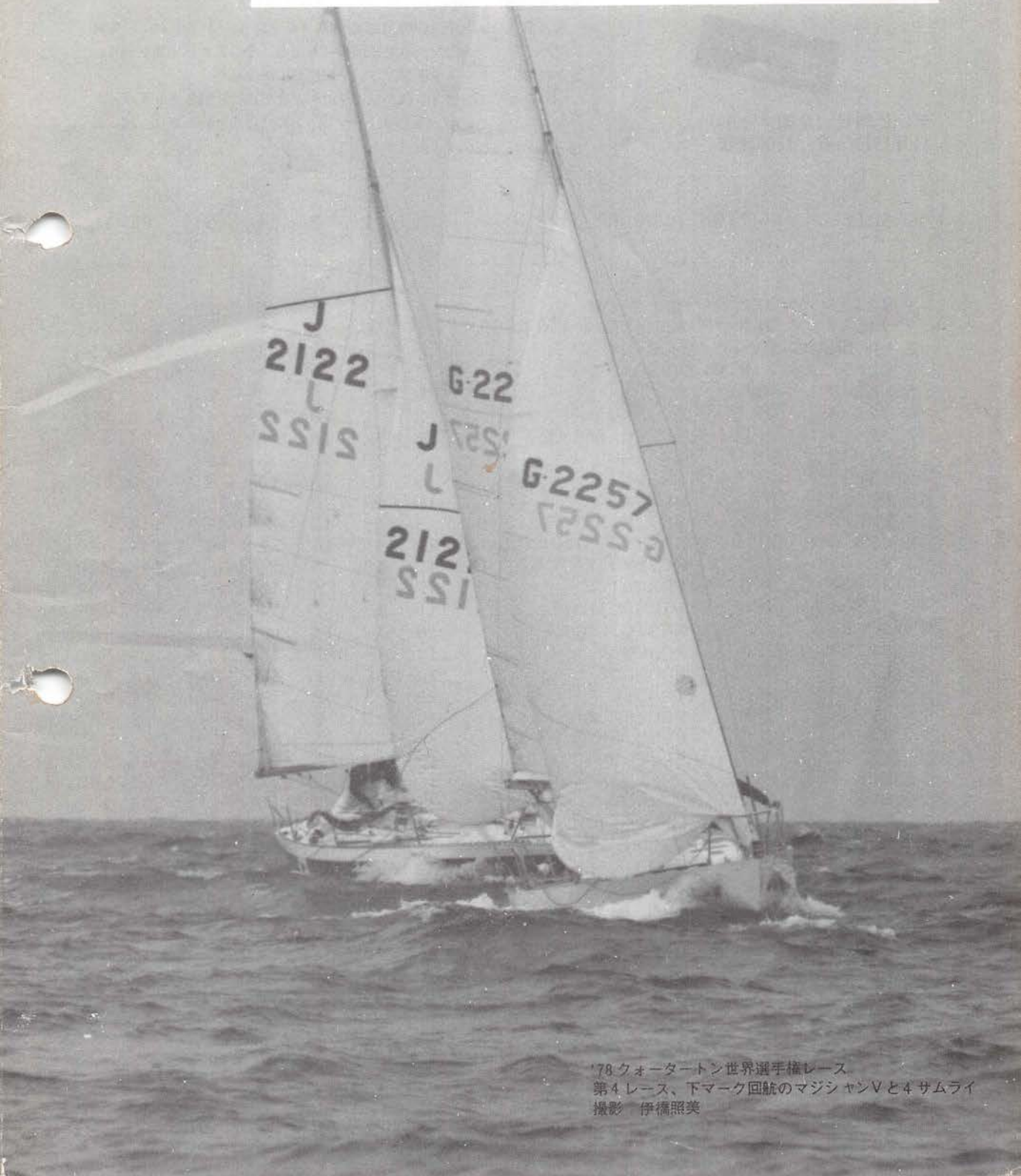
昭和53年11月15日発行（毎月1回15日発行）
昭和52年7月21日　第三種郵便物認可

Offshore

No. 43
1978/11
社団法人 日本外洋帆走協会発行
一部定価100円



'78 クォータートン世界選手権レース
第4レース、下マーク回航のマジシャンVと4サムライ
撮影　伊橋照美

YOKOSUKA JAPAN
TON 1978
QUARTER-TON WORLD CHAMPIONSHIP
NIPPON OCEAN RACING CLUB

日本艇健闘!! 1位, 2位独占

速報!!

テレビ朝日（全国ネット）
11月19日（日）1600放映

10月23日～11月5日の2週間にわたり，世界選手権大会が開催された。強豪の多い外国勢の中，日本艇がどこまで健闘できるか注目されたが，1位〈MAGICIAN V〉（箱守康之スキッパー），2位〈KAMIKAZE EXPRESS〉（戸叶幹男スキッパー）と好成績をあげた。

尚，第5レースで〈GREMLIN Ⅱ〉（ホンコン）が2日夜，三宅島の北でジャイブの際ブームで頭部を打ち出血，そのまま三宅島を廻り，翌朝になってレースを断念，4日午後佐島に帰投した。

〈パラダイス〉は3日夜，ワイルドタックで180°転倒し，ゴムボート，ライフリングで脱出，漂流中，ドルフィン号に救助された事は，誠に奇跡と思われる程のラッキーであった。

POS	SAIL	NATION	NAME OF YACHT	1	2	3	4	5	PT/TL
1	J2122	JPN	MAGICIAN V	4	3	1	5	2	197.375
2	J1564	JPN	KAMIKAZE EXPRESS	7	6	3	2	1	193.500
3	KA MH101	AUS	SEAFLYER	5	7	2	1	3	192.750
4	G2257	F.R.G.	4 SAMURAIS	1	5	9	4	8	175.250
5	K6343	G.B.	WINGS	6	4	6	20	6	163.500
6	J2330	JPN	OOOH VIND	2	2	20	12	4	160.500
7	J2142	JPN	SPEED SPEED	9	*17	18	17	5	134.500
8	J1936	JPN	MANBOW	10	20	17	3	13	130.000
9	J2292	JPN	SHOUN A	19	14	10	19	9	129.500
10	KZ2291	N.Z.	BLACK ARROW III	16	12	12	9	*18	123.500
11	KH777	H.K.	SHINY SHOVEL	3	9	13	15	DNF	116.000
12	J2326	JPN	SAKURA SAKURA	22	15	14	22	10	114.500
13	J2305	JPN	KOTERUTERU W. F.	12	18	5	11	DNF	114.000
14	J2297	JPN	PARADICE	17	19	4	10	DNF	110.500
15	J2308	JPN	ST.GOLIATH	15	13	7	14	DNF	110.000
16	J2123	JPN	MAGICIAN VI	8	10	11	8	DSQ	106.000
17	J2260	JPN	RODEM V	11	16	DNF	13	11	104.500
18	K7076	G.B.	MOONDOG	24	DNF	DNF	18	7	78.500
19	J2167	JPN	TRACER	25	25	19	30	14	78.000
20	J2294	JPN	ESMERALDA	14	23	8	25	*DNF	76.500
21	J2181	JPN	CHOU CHOU	30	28	15	24	17	76.000
22	KZ3524	N.Z.	SELF WHITING	13	17	DNF	6	DNC	66.500
23	KH218	H.K.	GREMLIN II	18	8	DNF	23	DNF	65.500
24	G65	F.R.G.	MADCHEN	23	24	DNF	16	DNF	51.500
25	KP11	P.N.G.	VELOCITY	20	26	+19	27	DSQ	47.000
26	H2322	HOL	YELLOW MARIE	28	21	DNF	7	DNC	45.500
27	US2337	U.S.A.	KIMUCU	29	DNF	DNF	26	19	41.500
28	KZ10	N.Z.	VAGO	DNC	1	DNF	DNC	DNC	37.750
29	KH123	H.K.	LARRIKIN II	26	22	DNF	28	DNC	26.500
30	BL 2150	BRA	PASSAT	+24	DNF	DNF	21	▦32	25.500
31	G1953	F.R.G.	VIND TOO	+30	27	DNF	29	DNC	16.500
32	K2165	G.B.	QUARTER APPLE	DNC	DNF	DNF	DNC	DNC	6.500

+ ; 10% PENALTY
* ; 20% PENALTY
▦ ; 50% PENALTY

IOR MKIIIAレーティング

NORC技術委員長
渡辺　修治

今年(1978年度)から，ＮＯＲＣの外洋ヨットレースでは，MKIIIAのレーティングを採用することになった。

最新鋭のグランプリレーサーのみの舞台と思われていたレベルクラスのレースでも，今年からMKIII A を採用する様になったのであるから当然である。

IOR MKIII Aは，1975年11月のORCで決ったルールで，そのねらいは，IOR MKIIIができる以前に設計された古いヨットが，IORで設計された新艇と一緒に公平なレースが出来る様に，古い艇のレーティングを修正しようとするもので，その公式は，多数の実艇の計測値のデータとレース成績をコンピューターに入れて，新旧ヨットのスピードポテンシャルのバランスがとれる様に導き出したもので，RETROSPECTIVE RULEと呼ばれる成りたちを持つルールである。

だから，古いヨットに手を加えて，MKIII Aに有利になる様に改造すれば，MKIII Aレーティングは無効になってしまう性質のルールである。

又，来年(1979年)からは，ルールの大改正が行なわれる。その主旨は，毎年華々しく生れ，めまぐるしく消えていく軽排水量のグランプリレーサーに歯止めをかけ，反対に外洋ヨットの大多数をしめるクルーザー／レーサーの価値を永続させようとするもので，これ迄レースを諦めていたヨット，特に，MKIII Aを受ける資格を持つ，古いヨットにとっては，再び出番が回って来た。

MKIII Aを受けるヨットの資格は，AGE DATEが73年(昭和48年)１月以前でなければならない。

AGE DATEとは，元来そのヨットの進水の日附であるから，ワンオフ艇は問題ないが，プロダクション艇の場合，第１番艇のAGE DATEがMKIII Aの資格がある場合，２番艇以下も．同一モールドで厳密な寸法管理の下に製造され，HULLの諸計測値が許容限度内に入る場合は，AGE DATE以降の進水でも資格があることになっている。しかし，日本の場合は1972年頃，寸法のトレランスを意識して建造されたプロダクション艇は少ないので，ＮＯＲＣがSTANDARD HULLとしてCERTIFICATEを発行しているクラスに限るべきであろう。

尚，RATING CERTIFICATEは，従来４ヶ年間有効であったが，1977年から有効期間は１年となったので注意されたい。

以下にMKIII Aの関連ルールの完訳を掲載する。

第１章　総　説

102　RATING CERTIFICATE (1976．11改正)

RATING CERTIFICATEは計測した日から１年間有効である。但し，ルールのパラメーターの数値に変更がある場合や，オーナーが変った場合は自動的に無効になる。

レーティングオーソリテーは，便宜上ヨットシーズンの終りから，しばらく有効期間を延期することができる。但し６ヶ月を限度とする。

ナショナルオーソリテーはオーナーからの届け出(WRITTEN APPLICATION)により，RATING CERTIFICATEの再発行を行なう。但し，レーティングオーソリテーはそのヨットのルールパラメーターに変更のないことを確める必要がある。レーティングオーソリテーは変更があった場合は，ヨットの再計測を行なう。

RATING CERTIFICATEの管理者は，どのヨットのRATING CERTIFICATEでも，コピー代を支払って要求する人には発行しなければならない。

有効なCERTIFICATEはナショナルオーソリテーの署名のあるものに限る。

110　AGE DATE (1975.11新設)

AGE DATEはそのヨットの進水した年月であるが，オーナーが書類で進水年月日を正確に申告できない場合は，そのヨットの最初の傾斜試験を行なった日附とする。

第10章　IOR MARKIIIA (1976.11)

1101　定義

１．IOR MKIII Aは，古いヨットに見られる，現在のIOR艇と違ったプロポーションや設計上の特徴に対し補償をして競争力をつける為に，レトロスペクティブアローワンスを与えるレーティングである。

２．III Aレーティングを受けるヨットの資格は，下記1103による。

３．III Aレーティングは，通常のIOR MKIIIの計測値を用い，105.5，888，889，891の公式の代りに，次に述べる1105～1110の公式によって算出する。

1102　適用

1．本ルールの適用は，各国ナショナルオーソリテーと，レース当事者の裁量にまかせられる。
IOR　MKIIIAは，或るレース，又はシリーズで採用を公表する場合に限り適用される。
2．III Aのレーティング(RA)は，RATING CERT，PAGE 2に，SATCA，RSATA，$\sqrt{SA}$，MRAと一緒にプリントアウトされる。

1103　IOR　MKIII Aレーティングに対する資格
1．有効なMKIII レーティングに対する資格のあるヨットで，下記の条件を満足するもの。
2．AGE　DATE (ルール110)が，1973年1月以前のヨットはIII Aレーティングの資格がある。
3．ナショナルレーティングオーソリテーは，シリーズ生産のヨットに対しMKIII Aのレーティングを与えることができる。但し，そのヨットはシリーズ生産の枠内で，上記2項を満足し，同一モールド又はジグによって，許容誤差内で建造されたものであるか，又は，IORのSTANDARD　HULLのデータがそのことを証明したものでなければならない。
かかるヨットで，2項に述べる改正を1975年11月1日以前に完了した場合，III Aは有効である。
4．III Aレーティングは，HULLが次に述べる1～3項の要求を満足し，下記1104.1で禁止している変更がない場合に限って発行される。又，RIGが1975年11月1日以前に存在していなかった場合，III Aレーティングは，1109，1110の$\sqrt{SA}$の代りにルール888，889，890，891の公式で計算した$\sqrt{S}$を用いる。

1104　ヨットの改造(変更)
1．1975年11月1日以降，下記のHULLの寸法に変更をもたらすヨットのHULLの改造はIII Aの資格を失う。
変更してはならないHULLの寸法は，VHA，BHA，VHAI，BHAI，AGO，GSDA，FGO，GSDF，L-BG，CMD，MD，OMD，FD，B，BWL。
2．1975年11月1日以降，RIGの変更で，
A) I，Jの0.1FT (0.031)以上の減少。(但しFS，FBIの変化による場合をのぞく。)
B) P，E，IY，PY，EY，EB，EF，YSMG，YSE，IS，PSF，OF又はそれ等の修正値が0.1FT (0.031)以上の増加が生じた場合は，下記1105～1108の公式中の$\sqrt{SA}$の計算の資格を失う。
3．ヨットを修理中に，うっかりして生じた変更は，元の値に戻せば，III Aは失効とならない。
4．III Aを無効にする変更を生じたDATEは，CERTIFICATEにRIG CHANGE　DATE，又は，HULL CHANGE　DATEとして記録する。

III Aの公式

1105　SAIL AREA TOTAL CORRECTION A (SATCA)
1．1本マストのヨット
SATCA＝0.3 (RSAF－2.2RSAM)
SATCAはRSAF×(－0.25)より小さくとることはできない。
2．2本マストのヨット
SATCA＝0.3 (RSAF－2.2RSAC)
SATCAはRSAF×(－0.25)より小さくとることはできない。

1106　TOTAL RATED SAIL AREA A(RSATA)
1．1本マストのヨット
RSATA＝RSAF＋RSAM＋SATCA
2．2本マストのヨット
RSATA＝RSAF＋RSAC＋SATCA

1107　RATED SAIL AREA LOW LIMIT(RSALA)
1．1本マストのヨット
RSALA＝RSATA
2．2本マストのヨットの場合，RSALAはルール890．1，2により計算する。

1108　SAIL　AREAの平方根($\sqrt{SA}$)
1．$\sqrt{SA}$はRSATA，SPIN，RSALAの内，大きいものの平方根とするか，891の$\sqrt{S}$より大きくはとらない。
2．1103によってRIGがIII Aの資格がない場合，$\sqrt{SA}=\sqrt{S}$となる。

1109　MEASURED　RATING (MRA)

1．$$M1=\frac{0.13L\sqrt{SA}}{\sqrt{B\times D}}+0.25L+0.2\sqrt{SA}$$

2．$$M2=\sqrt{SA}\left(\frac{0.0777\sqrt{SA}}{\sqrt{B\times D}}+0.2216\right)+L\left(\frac{0.0659L}{\sqrt[3]{L\times B\times MDIA}}+0.1738\right)$$

3．MRA＝(M1，M2の小さい方)＋DC＋FC

1110　RATING (RA)
RA＝MRA×EPF×CGF×MAF×SMF
但し，RAは0.900×Rより小さくとることはできない。
RAの数値はルール104により端数を切りすてる。

西内海水域レポート

ＮＯＲＣ西内海支部長　岩田行史

西内海水域には，

１．広島フリート（キャプテン　田中敬一）
２．別府フリート（キャプテン　大内　仁）
３．松山フリート（キャプテン　西岡威夫）
４．柏豊フリート（キャプテン　桐山鷹也）
５．布刈フリート（キャプテン　大瀬千秋）
６．周南フリート（キャプテン　中島徳一）

以上６つのフリートがあり，それぞれ独自に活動を続けています。

広島フリートでは，

４月９日　第１回ポイントインショア
５月21日　第２回ポイントオリンピック
６月10～11日　第３回ポイント安芸灘(ナイトレース)
９月23～24日　第４回ポイント安居島(　〃　)
10月８日　第５回ポイントインショア
11月５日　第６回ポイントオリンピック

以上６回のトータルポイントで前期，後期，総合優勝が決まります。

４年前迄は，ある艇をキーとして半期戦のレース結果をもとにミーティングによって，それぞれの艇のレーティングが半期毎に決められていましたが，その後ＮＡＹＲＵ方式が取り入れられ，公平さが増した様に感じたが，しかし艇のエージアローワンスが小さいのと，最近の艇の設計，建造技術の向上が著しく，レースでは上位艇がいつも決ってくるという状態で，ドロップアウトする艇が出て来るので，今年はゴルフのハンディキャップの様に艇とクルーの練度を参考にして，

1978年度のレーティング＝
　ＮＡＹＲＵレーティング＋前年度レース実績

としてみました。これによって古い艇でも優勝の可能性が出て来ました。実際，今までのレースで船令10年近い艇がトップを取っています。今年のレース結果がどうなるか楽しみです。これを叩き台にして，楽しいレースをやって行くつもりです。

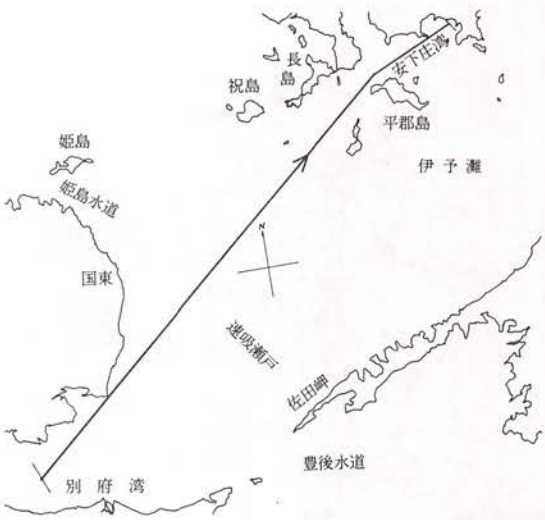
又残り６レースは，

３月26日　スプリングレガッタ
５月２～３日　別府レース
７月16日　ペアレース
８月20日　ミッドサマーヨットレガッタ
10月１日　招待クルージング
11月18～19日　ＳＫＫカップオリンピック

です。我々のフリートでは各艇がバラバラの場所に，散っているためこれらのレースはフリート内の親善を計るためにもぜひ必要なレースです。

■別府レース

毎年５月の連休に行なわれるこのレースは，別府湾から山口県の安下庄湾（あげのしょうと読む。鳩子の海の舞台になった付近）までの60マイルたらずのレースですが，６つのフリートが合同で行なえる唯一のものです。各フリートで１年間鍛えた腕を持って，〝我れこそは〟と意気込んで参加するのですが，ベタ凪に出鼻をくじかれ，30ノット近い風にどぎもをぬかれ，ガスにじゃまされ，やっとゴールにたどりつきます。〝しんどかったのー，じゃが来年も必ず来ますけー，お願いしますよ〟そう言ってみんな帰って行きます。西内海では唯一の外洋レースらしきものです。



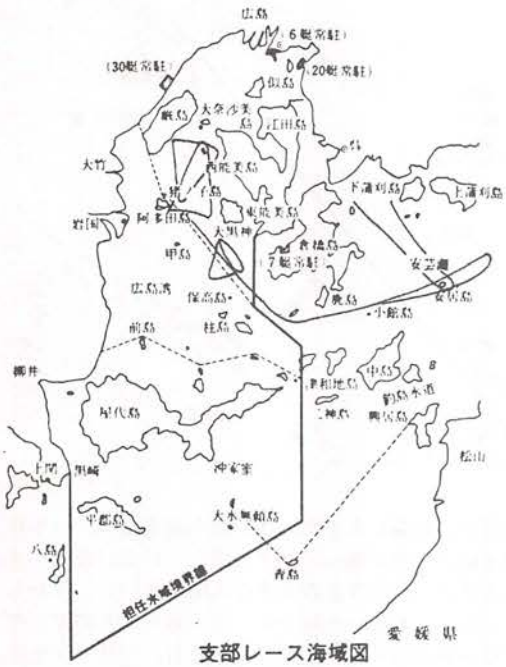
話は少し脱線しますが，我が西内海支部は，日本外洋帆走協会の中で唯一，外洋に面していない海域です。そんなせいか，わりとのんきな人間が多いし，又おもしろいレースも多い水域です。その最たるものが，布刈フリートのレースで，５月のある日，フリート全員，35人が集合して，同型のディンギー８艇を使ってレースを行ないます。ここまでは何も変わったことは無いのですが，レースが終ってチャンピオンからドベ迄きまると，その順位を各自のトレーナーの背中にすりこみ，その番号を１年間背中にしょい込まなければならないというひどいものです。何かあるたびに〝お前は何番じゃけー〟言われるそうです。

又，広島フリートでは７月にペアレースを行ないます。これは家族，クルー全員ができる，「宝さがし」「網引き」「マラソン」「ビール呑み競争」等のゲームと平行して行なわれるレースで，かあちゃんをもち上げて，レースでつぶれる１年間のサービスをまとめてやろう

という不届き者や，あわ良くば，このレースで女の子を恋人にしようと思っている虫のいい連中が集って男女１組でレースをするものです。そんなわけだからレース委員はどうも本気ではないらしい。

〝スタート〟の号砲下，みんな女性の手前，必死でスタートを切る。しかしだ，トップ艇がマークの手前まで来ると，やおらモーターボートが近づいて来て，いじわるそうなレース委員が〝今からマークを廻らずに機走ですぐにフィニッシュラインに向って下さい〟結果は，どんじりがまたたくまに優勝。

又柏豊フリートでは11月にシングルハンドレースを行なっている。10数艇で１トンから20フィートまでの艇が２つの島を廻って帰って来る三角のレースで，セールがなかなか上らなくてスタートに出遅れる艇や，タックに失敗して止まる艇，スピンを飛ばしている艇。しかし頼ろうにも自分１人だし，怒ろうにも相手がいない，実にメンタルな面でもテクニック的な面でも上達するレースです。



支部レース海域図

■招待クルージング

10月１日，初めての企画として，身よりの無い子供達をヨットに招待して，江田島の元海軍兵学校までのクルージングを行ないました。各艇に３人ずつ分乗して，９時広島を出発。日頃みんなの行ないが良いせいか快晴に恵まれ，ティラーを握らせてもらったり，望遠鏡をのぞいたり，チャートを見せてもらったりで，子供達は大はしゃぎ。タックの時はどの艇の上でも，シートをひくもの，ウインチを廻すもの，大さわぎをしていた。２時間ほどで江田島に到着，海上自衛隊の

ポイントレース

幹部候補生の方々にもやいを取ってもらい，さっそく各艇自慢の料理をいただいた。その後，幹部候補生の方々の案内で，特殊潜航艇，教育参考館や戦艦「陸奥」の40cm主砲等を見学，みんな熱心に説明に聞き入っていました。２時間の見学の後，江田島を出発，一路広島へ，無事招待クルージングを終りました。子供達にたいへん喜んでもらい，さっそく全員の子供達からお礼の手紙までいただきました。これから毎年ＮＯＲＣ西内海支部の行事として続けて行くつもりです。

江田島で記念撮影

■ＦＬＹＮＧ

去る７月２日，広島港を出発したシングルハンドの脇坂敬二君（艇名ＦＬＹＮＧ）は，小笠原諸島では台風に接近，船酔いでだいぶいためつけられたみたいでしたが，８月19日（日本時間）無事ハワイ・ホノルルに入港しました。

脇坂君はハワイ・ホノルルのT. OGAWAさん宅でお世話になっています。２ヶ月後には南太平洋に向け

FLYNG

て出発，２～３年後に日本に帰って来る予定です。
JA4BMH　FLYNGのコールサインです。

■クルージングマップ

西内海フリートは全国のどのフリートよりも「島」に恵まれています。大小の島には無人島から，ポンツーン付きのレストラン，国民宿舎，保養センターがそろっている大きな島まであります。広島からのデイクルージングには「音戸」「早瀬」「江田島」「江ノ島」等，１泊どまりのクルージングには「鹿島」「安居島」「津和地島」「二神島」等，たくさんの島があり気楽に泊めさせてくれます。又四国もすぐ近くです。内海をクルージングなさる方にはぜひこの本を御勧めします。
「芸南地方・瀬戸の島」中国新聞社発行　定価1900円

■泊地

現在，松山，別府フリートを除いて公営のハーバーを持っている所は無く，かなりの距離をおいて分散している。そのため或る艇はレース海面まで１時間，或る艇は３時間とかなりの差が出て来てレースでの艇の数不足が起る時がある。又艇の整備ができない所が多く，上架するにもかなりの金額を支払わなければなりません。もっと安く，気楽に泊められ，上架できる様なハーバーを早く実現したいと思っております。それがクラブの発展にも繋がって行くものと信じております。

訂正とお詫び

校正ミスが心に重く，秋風が身にしみております。前号８ページの「500名のヨットマンがフィーバー」の記事のうち，筆者名を瀬川洸城と訂正し，失礼をお詫び致します。（福）

小網代フリート，集団船籍登録

小網代フリート　下条　晋

春に東部漁港事務所から，来年の泊地申請に船籍票が必要になる様な事を言われていたが，そのままになっていて，６月頃漁業組合より県からの船籍票の案内書が送られてきて，やっと重い腰を上げた次第です。小網代クラブでは，まとめて申請しようとの考えから，８月２日にオーナー会議をおこないました。

提出書類は申請書，建造証明，印鑑証明，又は売買証明の写し，相手の印鑑証明。(なかなか相手の証明が取れなく各オーナーが大分苦労した様でした。)停係泊許可書の写し。

さいわいに小網代クラブでは申請船全部証明が取れたので良かったが，証明のない船は手続が大変。（船籍票を持っている人，二隻の船籍票の写し，印鑑証明とか面倒な事が多く）

どうにか集ったのは一ヶ月後に17隻。県庁に申請に行って書類の不備不足等で結局３隻が（印鑑違い，共同オーナーの各人の印鑑。持分率とか）戻され，後日郵送させてもらいました。手数料１万9000円。７月１日より値上され，がっくり。現金でなく県の発行している印紙を申請書に貼って出すのですが，県庁か消防署とかに行かないと売っていないので不便でした。

積量の計測は２回に分けて普通の日にとの事でしたが，オーナー，クルーとも会社勤めの為に来れないからと，土曜日にお願いして９月30日に１回目の計測をしました。１隻20分ぐらい。船首から舵軸までの長さ，船内，マストステップ回りの幅・高さ，ドックハウス，エンジンボックス幅・高さとか。計測員が元船長だった人なので，船とか海の男の気持を理解している人だった。船の長さでなく船内を計測して５トン以上との事なので，まよっている人は，県の検査を受けた方が無難な様です。

今まで持っている船	６隻
外国籍	２隻
今回申請した船	17隻
しない船	５隻
個人申請	２隻
小さいため船籍不要	３隻

計　35隻

みちのくからの便り…

東北外洋帆走協会の近況

福島　甫

TORCの概要

TORC（東北外洋帆走協会）は，創立十数年目を迎えた，宮城県内の外洋ヨットの団体です。現在，加盟艇は約45艇，会員数200名ですが，艇，会員共，更に増える傾向にあります。加盟艇のうち，純然たるレーサーはほとんどなく，また，純然たるブルーウォーター派もそう多くはなく，大部分の艇は，レース半分，クルージング半分といったところではないでしょうか。艇種は，ここ5年ほどの間にFRP艇への乗り替えが進み，余り古い艇はなくなりました。また，松島，塩釜付近の水深が浅いこともあってか，特に大きな艇もみられず，現在のところ，いわゆるクォータートン，ハーフトンが中心となっています。フリートは松島が最も大きく，約30艇を擁し，他は塩釜，石巻，気仙沼などとなっています。現在，県内にはクルーザー向けの公営ハーバーはなく，民営のマリーナもヨット向けのものがほとんどありませんので，泊地に関してはかなりきびしい状況にあります。しかしこのことを除けば，我々を取り巻くヨッティング環境はまあまあと言えるでしょう。特に，金華山付近より延々と北へ連なるリアス式海岸は，海の幸を求めながらのクルージングコースに事欠きません。

TORCの活動は，外洋レースの開催，塩釜市長杯ポイントレースの開催，機関紙Mast・Topの発行(年4回)，ランデブー，講演会などですが，今回は外洋レースを中心に述べさせて頂きます。

外洋レースについて

TORCのレーティングルールは，NAYRUルールをベースに，NORC-Nルールの「巨大セールに対するペナルティ」を導入したものとなっています。実は，Nルールが発表された際，これに準拠する予定であったのですが，レース委内部でのNルールの評判は芳しくなく(作った方ゴメンナサイ)，採用を中止し，その代わりそれまで使っていたNAYRUルールの一部にNルールを導入したという訳です。そしてその時に，TCF方式からTMF方式に移行しております。

なお御承知の如く，NAYRUルールでは，艇によって，例えば同じクォータートンでも非常にレーティングのバラツキがあるので，レース委員会の権限でかなり自由に修正を加えることにしています。特に，古い艇あるいはセールが古くて走らない艇などに対しては，実績（レースの成績）をも考慮して，ある程度救済するようにしています。このようなやり方は，時としてマチガイを犯す可能性もありますが，何より手軽で，かつ，うまくゆけばかえって合理的だと考えています。

但しこれは小世帯だからできることで，艇数がもっと増えてゆけば，やがてはもう少し厳密な（複雑な数式を用いるという意味でなく，情実のからむ余地がないという意味で厳密な）方式に移行せざるを得ないでしょう。計測を余り必要とせず，といって今までの簡易レーティングよりは信頼がおけ，かつクラブレースの実情にもマッチするような新しいレーティング方式の登場が期待される所です。

外洋レースは今の所，年4回行なわれています。距離はあまり長いものはなく，最長のもので65M位です。実は，200M程度のロングレースをやろうじゃないか

スタート風景（昨年度ポイントレースから）

という声もかなり強くなっているのですが，回航に適する島，若しくはブイ等がない為に見送りになっています。金華山の沖合あたりにひょっこり新島ができるとよいのですが……。

ＴＯＲＣの代表的な外洋レースは，８月に行なわれる，気仙沼市長杯争奪の「親潮外洋レース」でしょう。このレースは，塩釜港を昼近くにスタートし，金華山付近を通って気仙沼へフィニッシュする，約65Ｍのレースです。このレースの特徴は，第一に，通例夜間にはほとんど無風となり，その割に波が残るので，各艇真夜中から朝にかけて船酔に耐えてガンバラなくてはならないこと。第二に，こうした苦しい思いを乗り越えてフィニッシュした後に，すばらしいパーティーが待ち受けているということです。このパーティーは，レースの表彰と同時に，気仙沼のヨット関係者と，他フリートとの交歓パーティーをも兼ねており，気仙沼市長の臨席を得て――市長自身立派なシーマンですが――盛大に行なわれます。パーティー会場は，港に面した小高い丘にあるホテルの屋上なので，非常に見晴しがよく，眼下に自分達の入ってきた気仙沼港を見下しながら，また反対側の山の端に沈みゆく太陽を眺めながらの乾杯の味は，「ヨットをやって良かった！」と思わせしめるに充分のものがあります。もっともフィニッシュが遅れますと，会場ならぬ海上から，皆が乾杯しているらしいのを横目でにらみながらバースへ急ぐ，ということもありますが……。

新方式の外洋レース

ＴＯＲＣの今年度の外洋レースも，10月15日の第12回ＴＯＲＣ杯レース（石巻工業港――田代島回航――塩釜約30マイル）を残すだけとなりました。このレースでは，大変に画期的な(?)レース方式を採用することになっていますので，一寸紹介させて頂きます。

この新方式は，一口に言えば「時差スタート方式」です。具体的に言えば，あらかじめ各艇毎のタイム・

○第10回　金華山レース（小野寺杯）

アローワンス（ＴＡ）を適当な方法で決めておき，そのＴＡ差の分だけずらして各艇をスタートさせ，到着順をそのまま総合順位とする方式です。うまく行けば，フィニッシュライン上に，種々雑多な参加艇が一斉に集まってくるであろう，という訳です。この方式の利点は２つあると思われます。すなわち，

(1)　普段のレースではとかく疎外感を味わい勝ちな小型艇，旧設計艇も，先頭集団で走ることができる。

(2)　到着順がそのまま最終順位であるから，途中で一艇抜けば順位が確実に一つ上がる。逆に，もし抜かれれば順位は下がる。従って，レベルレース的な面白さが味わえる。

ＴＡは，本来ならば適当なＴＯＤ方式によって求めるべきかも知れませんが，今回はＴＭＦから算出する方式をとりました。すなわち，基準艇（ＴＭＦ＝１と

気仙沼での楽しいパーティー

初冬の松島泊地

なる艇）の所要時間をあらかじめ決めておき，ＴＭＦによる各艇の修正時間が基準艇の所要時間と等しくなるような所要時間を逆算し，その所要時間の差をＴＡとする，という方法です。なお過去のデータによれば，このレースの展開は，風が比較的強く，ほとんどの艇が6時間前後でフィニッシュするケースと，風が弱く11時間程度かかるケースとの二つの型に分類されるので，基準艇の所要時間として二つか三つを事前に用意しておき，前日の天気図等から判断して，その何れを用いるかを帆走委員会が宣言することにしています。

この「時差スタート方式」のことを初めて聞かされた人の中にはいぶかしがる人もいない訳ではありません。しかし，現行のレース方式だけが唯一可能な方式ではないでしょうし，うまく行けば案外面白いのではないかと思います。また参加各艇も，大いにヤル気に燃えているように見受けられます。この稿が活字となる頃には既に結果が出ているはずですが，結果については舵誌上などで報告させて頂く予定ですので，御期待頂きたいと思います。

最後に，ＮＯＲＣ諸兄姉の御活躍と，安全な航海を祈りつつ……。

（ふくしま　はじめ・ＴＯＲＣレース及び安全委員会）

RACE NEWS

- 第5回三宅島レース
- 第11回八丈島レース
- 第11回大島・初島レース
- 1978年全日本レベルレース

三宅島レースのトラブル

〈龍飛〉　佐藤　良

〈龍飛Ⅲ〉は高ぶりすぎていたような気がする。

3年前のあの15秒差で勝ち取った三宅島レース総合優勝の美酒，そしてあの昨秋のレベルレースでの屈辱を思い出して……。

2つの台風が来ていたのは知っていた。しかし，眼中にはなかった。

日本で最も愛する地方，実際，最も優雅な響きを持ち，自分もそこに住むことに誇りを持つその地方の名に，これまたイタリア生れの深いいわれを持つ歴史的なグループの名をたし合わせた名を，愚かにもいだくことで，その両者の名を恥かしめる某無頼の徒のグループ(失礼！)に，去年，実力差を過信する余り，船底の汚れも気にせずにレースを挑んで敗れた。そして，その優勝記に〝神子元を小踊りしながらトップ回航した〈龍飛Ⅲ〉を抜いた。……〟と書かれたことを思い出していた。華麗というにふさわしい戦歴を誇るわが艇の誰が，同クラス艇を引き離した位で小踊りするものか，わが艇の歴史の中でわずかに踊ったのは，前のハーフトンで貴艇らをしり目に輝ける鳥羽レースダントツ総合優勝に輝いた時だけだ……。

龍飛一家は絶対負けねえぞ!!

つい上げてしまったのがライトスピンとシューター，半島のブランケを抜けるまでは快走，快走，見る間に無頼の徒一派などを引き離しトップにたった。やってきたのが大ブロー，破れては上げ，破れては上げで破片と化したスピン，シューター数知れず。壊れたシーステー，スプレッダー，ブーム，スピンシート。あげくの果てが，バッテリー放出による一日以上の行方不明。このヨット狂いの31才独身男の率いる燃えすぎた船からのコールを夜も寝ずに待って下さったＮＯＲＣ，コミッティーなどの諸先輩に深くおわびをし，自分の未熟ぶりを反省すると共に，性懲りもなく八丈レースでの全力投球を誓います。

第11回八丈島レース

渡辺　修治（天城Ⅱ）

1）スタート前

此処数年，八丈島レースは参加艇が少なく，淋しい感じがしていたが，今年は無線が必要備品から外された為か，申込艇23隻，参加艇17隻と，ようやく息を吹き返したようである。

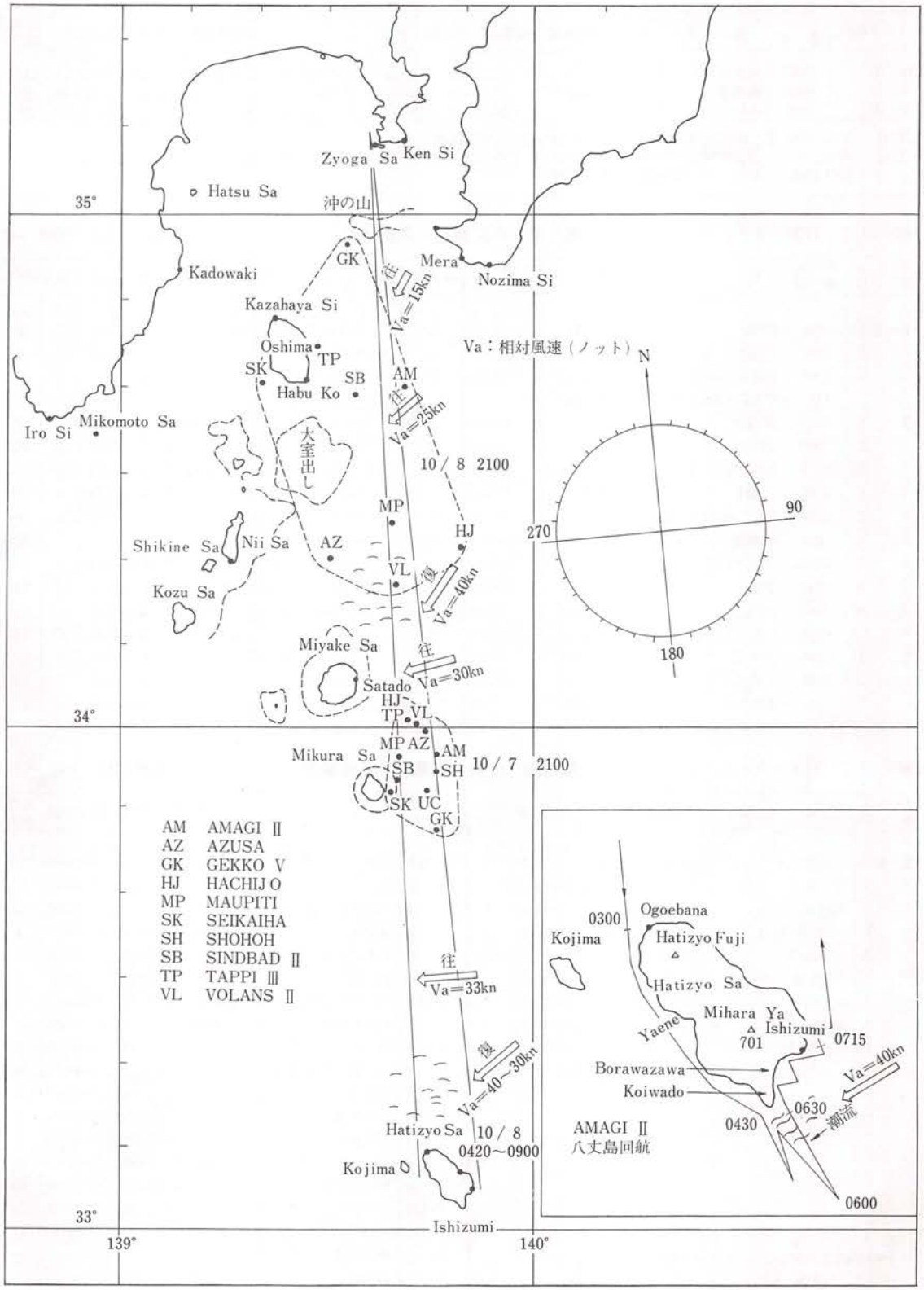
クラスⅠ～Ⅱの大型艇は4隻で，常連の〈CONTESSA Ⅵ〉の外は初参加であるが，進水したばかりの新鋭2トン〈ROCINANTE〉，ハワイから帰った〈GEKKO-V〉，強豪〈裕明〉と，そうそうたるメンバーである。

今年はクラスⅢ（ワントン）の参加はなく，クラスⅣ（¾トン）が10隻出た。（申込は15隻）

常連の〈天城Ⅱ〉，〈MAUPITI〉，〈VOLANSⅡ〉，以外の参加艇は，いづれも昨年から今年にかけて進水した新鋭艇で，今年前半のレースで大活躍した艇ばかりである。特に〈SINDBADⅡ〉は，5月の沖縄レースで，素晴らしい走りで総合優勝している。

クラスⅤは常連の〈八丈〉〈梓〉に，今年の洲本－小網代レースで総合優勝した〈GAMERA-Z〉が初参加した。〈梓〉は，Chance Jr. のハーフトンを2本スプレッダーのPetersonの新艇に乗り替え，やる気十分である。

気象は，10月によくある，本州南岸に前線が停滞し，可成り強い移動性高気圧が沿海州から日本海に進むパターンで，八丈島方面は強風，波浪注意報がでている。


Zyoga Sa
Ken Si
Hatsu Sa
沖の山
35°
Kadowaki
GK
Mera
Nozima Si
往
Va=15kn
Kazahaya Si
Oshima
TP
SK
SB
AM
Habu Ko
往
Va=25kn
Va：相対風速（ノット）
N
Mikomoto Sa
Iro Si
大室出し
10／8 2100
MP
HJ
270
90
Shikine Sa
Nii Sa
AZ
VL
復
Va=40kn
Kozu Sa
Miyake Sa
往
Satado
Va=30kn
180
HJ
TP
VL
34°
MP
AZ
AM
Mikura Sa
SB
SH
10／7 2100
SK
UC
GK
AM AMAGI Ⅱ
AZ AZUSA
GK GEKKO Ⅴ
HJ HACHIJO
MP MAUPITI
SK SEIKAIHA
SH SHOHOH
SB SINDBAD Ⅱ
TP TAPPI Ⅲ
VL VOLANS Ⅱ
往
Va=33kn
復
Va=40～30kn
Hatizyo Sa
10／8
0420～0900
Kojima
33°
Ishizumi
139°
140°
0300
Ogoebana
Kojima
Hatizyo Fuji
Hatizyo Sa
Mihara Ya
Yaene
Ishizumi
701
0715
Borawazawa
Koiwado
Va=40kn
0630
0430
潮流
AMAGI Ⅱ
八丈島回航
0600

1978.9.19　1105スタート

第5回　三宅島レース成績表

帆走委員長　薬師寺千代美

クラス順位	セール番号	艇名	サタドー岬回航	神津島灯台回航	着順	フィニッシュタイム	所要時間	TMF	修正時間	総合順位
			d h m	d h m		d h m s	h m s		h m s	
Ⅳ ①	1465	MAUPITI	15-20-08	16-01-28	①	16-14-10-00	27-05-00	0.9968	26-59-47	①
〃 ②	1900	龍飛Ⅲ	15-22-04	16-11-18	3	17-09-15-46	46-10-46	0.9952	45-57-28	③
Ⅴ ①	2221	AZUSA	15-20-46	16-03-28	2	16-17-51-31	30-46-31	0.9569	29-26-55	②

DNF　VOLANS Ⅱ, VEGA Ⅴ, DOZEN-A, STAYER, TORNADO-Ⅱ
DNS　裕明, FUJI Ⅲ, ROCINANTE, SEA TIGER, 雲柱, SEA STY, 慎記郎, GORGON, SERABI Ⅲ, NIMBUS-2, KELONIA, 衣笠, CHUBURINKO Ⅴ, 以穂

1978.10.7　1100スタート

第11回　八丈島レース成績表

帆走委員長　尾崎　功

クラス順位	セール番号	艇名	艇種	石積の鼻回航	着順位	フィニッシュタイム	所要時間	TMF	修正時間	総合順位	
				d h m		d h m s	h m s		h m s	Gr.	
Ⅰ～Ⅱ①	1616	裕明	SW44	8-04-45	①	8-23-46-29	36-46-29	1.1160	41-02-26	①	①
〃 ②	2000	GEKKO Ⅴ	FRE41	04-25	3	9-01-08-58	38-08-58	1.1055	42-10-27	②	4
〃 3	2306	ROCINANTE	DOU42	04-20	2	00-56-30	37-56-30	1.1173	42-23-31	③	5
〃	1477	CONTESSA Ⅵ	ERC46	…	…	D.N.F.	…	…	…	…	…
Ⅳ ①	2101	青海波	Y33	06-15	4	04-31-03	41-31-03	0.9968	41-23-04	①	②
〃 ②	1987	DOZEN-A	DOU33	08-30	5	05-03-50	42-03-50	0.9968	41-55-45	②	③
〃 ③	2177	SINDBAD Ⅱ	NAK33	05-42	6	05-17-34	42-17-34	1.0063	42-33-33	③	6
〃 4	1383	天城Ⅱ	W33	07-15	7	05-43-47	42-43-47	0.9968	42-35-34	4	7
〃 5	2188	SEE ADLER Ⅲ	HOL33	05-45	8	06-02-23	43-02-23	1.0000	43-02-23	6	9
〃 6	1900	龍飛Ⅲ	DOU33	08-05	9	06-38-56	43-38-56	0.9952	43-26-21	7	10
〃 7	1465	MAUPITI	N320	08-06	10	07-04-14	44-04-14	0.9968	43-55-46	8	11
〃 8	2040	雲柱	Y33	08-45	12	08-11-32	45-11-32	1.0000	45-11-32	11	14
〃 9	2082	祥鳳	GRA34	06-30	13	08-18-12	45-18-12	1.0032	45-26-53	12	15
〃 10	1403	VOLANS Ⅱ	SEV32	09-00	16	10-27-48	47-27-48	1.0000	47-27-48	13	16
Ⅴ ①	1808	八丈Ⅲ	NAK30	08-25	11	08-08-19	45-08-19	0.9534	43-02-06	5	8
〃 2	2011	がめらZ	VAC28	08-50	15	09-51-04	46-51-04	0.9517	44-35-17	9	12
〃 3	2221	AZUSA	DOU30	07-30	14	09-44-16	46-44-16	0.9569	44-43-24	10	13

1978.10.7　1130スタート

第11回　大島・初島レース成績表

帆走委員長　大堀 広哲

クラス順位	艇名	所要時間	TCF	修正時間	総合順位
		h m s		h m s	Gr.
Ⅱ－Ⅲ①	TOSHI Ⅴ	13-03-48	0.7825	10-13-19	②
〃 2	BB Ⅲ	13-08-48	0.8086	10-37-49	6
〃 3	RYUO	13-42-20	0.7825	10-43-28	8
Ⅳ ①	BYE-BYE Ⅰ	13-30-06	0.7570	10-13-14	①
〃 ②	VEGA Ⅴ	13-43-52	0.7550	10-22-01	③
〃 3	JUNE BRIDE Ⅲ	13-56-03	0.7540	10-30-22	4
〃 4	MARTHA	14-06-13	0.7479	10-32-53	5
〃 5	海猫	14-14-26	0.7519	10-42-26	7
〃 6	HOEN-Ⅵ	14-24-08	0.7570	10-54-08	9

(注) もじゃもじゃ
予備航海灯も点灯しなかったため5％ペナルティー。
(バッテリー充電不足)

クラス順位	艇名	所要時間	TCF	修正時間	総合順位
		h m s		h m s	Gr.
Ⅴ－Ⅵ①	以穂	13-37-02	0.7258	09-53-00	①
〃 ②	NIMBUS-2	14-03-43	0.7248	10-11-31	②
〃 ③	SERABI Ⅲ	14-07-14	0.7258	10-14-55	③
〃 ④	MERLUZA	14-23-05	0.7248	10-25-33	4
〃 ⑤	EMILY-Ⅱ	14-26-28	0.7248	10-28-00	5
〃 6	PUSSY CATS Ⅲ	14-31-38	0.7258	10-32-37	6
〃 7	POINCIANA	14-25-06	0.7375	10-38-00	7
〃 8	KELONIA	14-44-01	0.7248	10-40-44	8
〃 9	SERIOLA	14-45-14	0.7248	10-41-37	9
〃 10	CHUBURINKO Ⅴ	14-53-02	0.7237	10-46-17	10
〃 11	桃李Ⅱ	15-00-40	0.7248	10-52-48	11
〃 12	CIMA Ⅲ	15-01-06	0.7258	10-54-01	12
〃 13	TSURUGI	15-07-12	0.7280	11-00-26	13
〃 14	もじゃもじゃ※	15-35-41	0.6843	11-12-18	14
〃 15	NEPTUNE Ⅹ	15-34-33	0.7248	11-17-21	15
〃 16	ALPHA Ⅱ	16-16-02	0.7258	11-48-24	16
〃 17	JE REVIENS Ⅱ	16-32-28	0.7248	11-59-20	17
〃	神露美Ⅱ	D.N.F	…	…	…
〃	CHICO	D.N.F	…	…	…

2）レースの概況

今年はスタート時間を例年より１時間遅らせ1100，コミッティーボート〈SHARK XV〉のスタートラインを全艇スピンでとび出す。風はＮＮＥ，18ノット（相対風速）。全艇ラムラインに沿って南下する。1400頃，波の悪い岡田港の東を通過したが，ここ迄は８ノットのペースである。大島の南の海面に出ると，風はＮＥからＥＮＥに振れ，風速も20→25ノットと強くなって来た。頑張ってスピンを張っている艇は，コースをラムラインから東へ落さざるを得ない。ブローチングする艇，スピンを破く艇が出て来た。〈天城Ⅱ〉は，スターカットを揚げてラムライン上を走っていたが，パンチングのショックでスピンのガイが切断し，No.１ゼノアを揚げる。辺りを見廻すと，殆どの艇がゼノアに替えている。日没頃三宅の手前にさしかかる。波が極めて悪く，〈天城Ⅱ〉は，一度大波が砕けて，瞬間コックピットが風呂桶になった。三宅島の黒いシルエットの中を，１隻，棄権したらしく，北に向かう艇がある。

2100のロールコールで，フリートは，御蔵島を中心にして，〈月光Ⅴ〉をトップに，南北13浬に散らばっていることが判った（無線艇のみ）。

御蔵島の南に出ると，風は吹きつのり，８日00時頃は横風で33～35ノットになった。〈天城Ⅱ〉はメインを１ポイントリーフとし，ゼノアをNo.２に変える。波長が長くなったので舵引きは楽で，0300には八丈大越鼻灯台の真下にとりつき，岸べたで小島の瀬戸を南下する。島蔭は波は静かだが，風は休みなく吹いてくれる。八重根泊地には本船が避難している。小岩戸鼻の手前でメインを２ポイントリーフし，ジブをNo.４に替え，荒天の上りの準備をする。

0430，小岩戸鼻をかわすと，風速40ノットの真上りになる。上げ潮が海底から湧き上って波頭が無気味にくだけ，いくら走っても南に押し流される。一旦思い切って沖出しし，0630，やっとこさっとこ小岩戸鼻の北にとりついた。〈MAUPITI〉は，われわれの直ぐ後を走っていたが，見えなくなってしまった。石積の時間の記録を見ると，一寸した潮加減の違いで，〈天城Ⅱ〉より50分も遅れてしまった様である。先行した大型艇は，上げ潮が強くならない時間に，ワンタックで鼻をかわしてしまったらしい。

0715，石積灯台を通過すると，いつものことながら，小網代迄，一本の真上りとなる。No.４ジブにメンの２ポイントは，40ノットの風にぴったりで，スピードメーターは5.５～６ノットを指している。あとで大型艇の話をきくと，やはりNo.４ジブに，メインを３～４ポイントリーフで走ったそうである。

0900のロールコールでは，トップの〈月光Ⅴ〉は御蔵の南10浬，ラストは八丈南岸で，約40浬の差がついてしまった。

40ノットの風はおとろえず，1500，御蔵と三宅の間では黒潮とぶつかって波が悪い。しかし，対地速力は７ノットも出ている。（スピードメーターは5.５ノット）

三宅を過ぎた日没後，北東の空が真暗になり，風速が40ノットを超えたので，ジブをストームに替える。ヘルムは楽になるが，スピードは急に落ちる。

2100のロールコールでは，トップ艇〈月光Ⅴ〉は城ケ島のＳＳＷ12浬，ラストの〈VOLANSⅡ〉は三宅島のＮＮＥ12浬で，南北42浬の差がついた。

興味深いのは，この時の〈青海波〉の位置で，大島西岸の電々公社のブイの側を，黒潮に乗って北上中である。この時，〈天城Ⅱ〉は，〈青海波〉と略同緯度で，波浮より12浬東側の風上にいたが，大島の北を廻って野島崎に向かう黒潮に押されて舟脚はのびず，フィニッシュは〈青海波〉より１時間以上も遅れ，９日朝の５時41分となった。それでも石積からの所要時間は22時間26分であった。

石積からの所要時間は，総合優勝の〈裕明〉が，19時間１分と，新記録を出したが，¾トナーの〈DOZ-EN-A〉が，20時間34分で走ったのは立派であった。

参考迄にこれ迄のトップ艇の時間を記す。

回数	トップ艇	ET（HR）	石積よりＨＲ
7	S.BⅡ	63.20	23.78
8	CONTE. Ⅵ	41.38	20.21
9	CONTE. Ⅵ	50.52	23.32
10	波勝	56.45	26.45
11	裕明	36.77	19.03

八丈島レース報告

帆走委員長　尾崎　功

10月７日，天気晴。外洋レースには珍しく８～９ｍの風が吹き，参加17艇は元気一杯スピンネーカーを上げ南下していった。大陸の高気圧が東へはり出し，レース中安定した北東風が吹くことが期待された。2100のロールコールではトップ艇団はすでに三宅島を通過。大型艇４艇のファーストホーム争いに興味が持たれたが，〈CONTESSA Ⅵ〉ラダートラブルで惜しくもリタイアする。「東の風30ノット。天気雨。」レース状況を伝える〈天城〉のオペレータの声から各艇の緊張感が伝わってくる。明けて10月８日，0900のロールコールでは，〈GEKKO Ⅴ〉は早くも御蔵島南10マイルに達し，登りコースになってからも快調にとばしている様子である。その後も30～35ノットのＮＥは一向に衰えず2100，三崎ヨットより〈GEKKO Ⅴ１時間後フィニッシュ〉の通報がはいり，小網代湾口にファーストホーム艇の航海灯をさがす。

2346，苦闘を物語るスリーポイントリーフしたメイン，小さなジブの〈裕明〉がゴール！　総合成績

でも他艇を制し，完全優勝を飾る。以下〈ROCINANTE〉，〈GEKKO V〉とつづき，0431には¾トンのトップを切って〈青海波〉がはいる。最終艇も翌朝、1027に帰り，記録的な速さでレースは終了した。今年の八丈島は往路の小網代→八丈島間はフリーコース。復路の八丈島→小網代が逆にクローズとはっきり別れ，各コースの上位艇（TMF修正時間）は次のようになる。往路では①SEE ADLER ②SINDBAD ③裕明 ④青海波。復路では①DOZEN A ②裕明 ③青海波 ④天城。〈DOZEN A〉は復路の上りコースでは抜群の走りを見せ，優勝した〈裕明〉に修正時間で1時間30分勝っているが，行きのフリーが遅れ総合では3位となっている。対照的に〈SEE ADLER〉，〈SINDBAD II〉は往路のフリーでは〈裕明〉を抑えたが，帰りは冴えなく総合ではそれぞれ9位，6位に後退している。参加艇は17杯と量的には，やや少ないが，リタイアはトラブルをおこした一杯のみで，吹き荒れた290マイルを走り抜き，各艇の質の高さを見せてくれた。

第11回大島・初島レース

帆走委員長　大堀　広哲

コースは，小網代→大島(時計回り)→初島(時計回り)→小網代フィニッシュの82マイルレースである。昨日まで東日本にあった前線も大陸の高気圧が張り出したため東の海上に達し，天気は回復した。NEの風12～15m，波は1.5m，視界よし，7日0730から出艇申告の受付を始める。まだ数艇である。艇長会議が始まるまでに，コミッティーボートの様子を見に行く。SB艇でレースに乗っていた鎌塚君とインデペンデンスの杉浦君で順調に進んでいる。艇長会議が始まり順序が逆になったり地に足がつかないまま終る。1100に八丈島レースのスタート，1130に大島初島レースのスタートが待ちかまえているので，時間，フラッグ，アンカー,アンカーロープの最終チェックを済ます。時計も1000を過ぎている。もうコミッティーボートを出航させなくてはならない。シーボニアの薬師寺氏に乗っていただき，1045スタートラインの設定が完了する。アウトマーク付近には事務局の高沢氏にボートよりワッチをお願いした。スタート時刻に風が少し強くなる。1100八丈島レース17艇がスタートする。

今度は大島初島のスタートのスタンバイである。コミッティーボートがかなり揺れている。フラッグラインには，鎌塚君，TAIYOの渡部君，INDEPENDENCEの板倉君，杉浦君。時計とにらめっこしながら大声を出しているのは，紅一点，SUN SPINNERの屋部さんである。スタート10分前クラブ旗，次に5分前のP旗が上がる。各艇デッキの上では，スピンの準備にとりかかっている。スタート‼クラブ旗，P旗一瞬に降ると同時にフォグホーン一声‼オールフェアー‼強風でスピンのスタートである。

次々にスピンの花がきれいに咲く。各艇スピードアップしていくのが見える。スピンがきれいに決った艇，スピンシートが付いていない艇，スピンを降している艇，ブローチングしている艇とさまざまではあるが，一団となり大島に向って針路をとる。全員「事故のない様」又，無事を祈って見送る。早いレース展開が予想される。1500〈CHICO〉のリタイアの報告が入る。理由は，スピンが切れてハリヤードがフォアステーにからんで降りなくなった為，それから1600ごろ〈神露美〉のリタイアの報告が入る。理由は，ブローチングの際にスピンシートが流れラダーとスケグの間にシートが噛んでしまいラダーが動かなくなってしまった為。

1700フィニッシュラインを設定する。本部に，定時交信で2100の位置が入る。もう殆んどの艇は回航している様である。トップ集団は，数時間でフィニッシュしそうである。2330ごろに〈TOSHI V〉よりフィニッシュ1時間前のコールがあった。本部よりコミッティーボートに，トランシーバーで連絡する。

2400頃，沖に緑の航海灯がそろそろ確認できる様になった。我がコミッティーボートも緊張感が漲ぎる。10月8日，00h－33m－48s〈TOSHI V〉がファーストホームである。5分後に〈BB III〉，〈BYE BYE I〉が続く。ますます忙しくなってきた。01～02時の間に13艇がフィニッシュ。このころからNE～NNEの風，うねりも出てきて寒さも一段と増してきた。02～03時に7艇が，03～04時に3艇，04h－02m－23s最後の艇,〈JE REVIENS II〉がフィニッシュでレース終了。すぐに海上保安庁にTELでレース終了の報告で一応一段落した。

このレースの勝敗のポイントは，初島回航してからの様だ。航跡図によると，NEの風で大島までは追っ手で，大島回航してからは，リーチングで初島に向かう。各艇とも大差はなかった。初島よりNEの風の為Nにコースをとってタック，タックでフィニッシュした艇より，初島よりタックしてEに向って数回のタックでフィニッシュした艇の方が早くフィニッシュ出来た様だ。レースの結果¾トン，〈BYE BYE-I〉は，大島，初島をトップで回航したり，大型艇とスクラッチをする等，又総合優勝した〈以穂〉は大型艇を脅かす快調な走りだった。一般に小型艇の活躍が目だった。

鬼の居ぬ間のファースト・フォーム

TOSHI V　服部一良

あたりまえの事だが，レースは簡単に思うようにゆくわけがない。艇は最新デザイン，乗り組みの馬力と

1978年全日本レベルレース選手権成績表

レース委員長　小風　知貞

CLASS	SAIL No.	艇名	第1レース 三宅島レース	第2レース オリンピック・コース・レース	第3レース オリンピック・コース・レース	第4レース オリンピック・コース・レース	第5レース 八丈島レース	総入順位・得点
¾	1257	PLUMERIA Ⅲ	DNS 1½	8 2	9 1	3 7	DNS 2	8 13½
	1465	MAUPITI	1 13¾	4 6	5 5	7 3	4 12	③ 39¾
	1850	VEGA V	DNS 1½	9 1	8 2	4 6	DNS 2	9 12½
	1900	龍飛Ⅲ	2 12	5 5	4 6	6 4	3 14	② 41
	1987	DOZEN-A	DNS 1½	6 4	6 4	5 5	1 18½	5 33
	2040	雲柱	DNS 1½	2 8	3 7	1 9¼	5 10	4 35¾
	2175	JUNE BRIDE Ⅲ	DNS 1½	1 9¼	7 3	9 1	DNS 2	6 16¾
	2188	SEE ADLER Ⅲ	DNS 1½	3 7	1 9¼	2 8	2 16	① 41¾
	2205	STAYER	DNS 1½	7 3	2 8	8 2	DNS 2	7 16½

CLASS	SAIL No.	艇名	第1レース 三宅島レース	第2レース オリンピック・コース・レース	第3レース オリンピック・コース・レース	第4レース オリンピック・コース・レース	第5レース 大島・初島レース	総合順位・得点
½	1623	EMILY Ⅱ	DNS 2	7 1	3 5	4 4	4 6	4 17
	1910	SERABI Ⅲ	DNS 2	3 5	1 7¼	2 6	3 7½	② 27¾
	2004	NIMBUS 2	DNS 2	2 6	DSQ 0	3 5	2 9	③ 22
	2028	SAKIGAKE Ⅱ	DNS 2	4 4	4 4	5 3	DNS 1½	5 14½
	2182	KELONIA	DNS 2	6 2	6 2	7 1	5 4½	7 11½
	2279	CHUBURINKO V	DNS 2	5 3	5 3	6 2	6 3	6 13
	2288	以穂	DNS 2	1 7¼	2 6	1 7¼	1 10¾	① 33¼

(注) クラス¾レース得点係数　オリンピック・コース・レース 1.0　三宅島レース 1.5　八丈島レース 2.0
(注) クラス½レース得点係数　オリンピック・コース・レース 1.0　三宅島レース 2.0　大島・初島レース 1.5

センスは抜群と揃えても，必ずしも常に勝てるとは限らない。もうひとつ，人の伺い知れぬ時の運なるものが，結構大きなファクターになっている。これら三要素の交ぜ具合が，それぞれのヨットマンの個性にもなり，またレース結果の意外性を，いやがうえにも複雑にして，我々を楽しませてくれているはずだ。

今回のレース直前に〈トシV〉生え抜きの加藤ボースンから「新艇建造のため，この艇でのレースはこれで終りだ。乗らないか」と誘われた。こちらは当初より八丈レースに参加のつもりであったが，予定の艇に若干トラブルが生じ，いささか気落ちしていたところで，どちらにするか，改めて考えた。

結論は，こちらの方が面白いと思った。既ち，最後のレースともなれば，今までのクルーも一段とハッスルするに違いない——それに現在，NORC若手の精鋭は，Qトンワールドに集中して，他は少々人材不足気味である——尚，また通信機塔載の義務を大幅に緩和された八丈レースには，大型艇を中心に，出艇数は倍増するに違いない——裏番組ならぬ八丈の裏レースとは言え，オフィシャルなレースにファーストホームするには，またとないチャンス，運の女神が微笑している——鬼の居ぬ間だ！と，考えたのだ。当然に乗艇を快諾した。

スキッパーは，艇の造主，リンフォースの木村さん。相変らず，暖かい控え目な人柄の中にも，思いがけない闘志を秘めている。エッちゃん他の女性クルーも，いつの間にか見違える程に成長している。OKだ。

当日は前線も抜けて，快晴。安定した北東の風。スタートから，波浮，初島までは真追手とアビーム。あまり得意とするフォームではなく，コース的にも旨味はまったくない。初島回艇は，風下に青燈，先行に2艇の尾燈を確認する。それ程遠くはない。島のブランケットで，真上りに備え，素早くリーフとジブ交換を済せる。

やっとこさピーターソンのワントンの出番が廻ってきた。オーバーヒールを極力殺すために，メインを半ばあおらせているせいか，ややリーヘルムで，舵は取りにくいが，すべり，角度とも悪くはない。コースは馴れている。タックポイントにも充分自信がある。やがて城ケ島を視認して，フィニッシュ間近かになっても，先行艇の灯りが見付けられない。レースの終り際に，必ず巡って来る例の疑心暗鬼のモヤモヤ，イライラの心理に落ち込む。セオリー通りに定置網をかわして，ラインに向かう。待ち受けているコミッティーボートから，ファーストフォーム！との声が暗い海面にひびく。

瞬時に，やったぞ！バンザイ！とは叫けべずに，反射的にホントかよ？と来るところが，我れながら，いかにも素直さがなくて情けなかった。どうやら嘘ではないようで，でも，いかにして先行艇をかわせたか，

納得出来ぬ間は落着けず，明けて各艇の航跡図を見て始めてニッコリ出来た。帰りのレグだけ見れば，ＴＣＦ計算でもトップであった。

かくして鬼の居ぬ間作戦は思惑通りに終了した。

これで〈トシⅤ〉は，ひとつ区切りに，ともあれ有終の美を飾り，新たなオーナーでの再スタートを確かなものにしたと言える。そしてトシチームも，早春進水予定の２トンで，小笠原レース，トランパックと，スケジュールを踏み出した事になる。

唯今現在，新旧両オーナーは，きわめて御機嫌うるわしくあられるが，一旦緩心あれば地獄と化すのは，ヨットの常である。

加藤ボースンによれば，陸の上も同様らしい。ついでに，この文の文責も加藤君にお願いして，この辺でやめておく。

全日本レベルレースウィークについて

レベルレースコミッティー　小風知貞

1978年度，秋期レベルレースのうち，オリンピックコースの３レースが，９月23，24日の両日，小網代沖で行なわれました。

本年は，クォータートンが世界選手権の関係で，別レースとなりましたので，¾トン９艇，½トン７艇のレースとなりました。幸い両日とも良い風に恵まれて，充実したレースが出来たことを喜んでおります。

第一日目は曇天，風向30°，風力14～20ノット，波静かな海況でしたが，小網代沖の大謀網にかからない様にコースを設定すべく，第３マークを三崎港沖２マイル位に設置しました。当日は潮が強く，本部艇のアンカーリングに苦労しました。300ｍのアンカーロープを，スタート前に４～５回も打ち直したのですから，それだけで乗員はフーフーです。

コースは，Ｓ(3)－１－２－３－１－３－Ｆ(1)でありますが，風が強かったので，各レグとも距離には留意しました。

第一レース（レベル第２レース）はマーク設置の遅れ等もあり，１時間遅れとなり，レース艇各位に御迷惑をおかけしました。本稿を借りてお詫び申し上げます。スタートは，レベルレース出走艇ともなると，技術水準も平均している(？)せいか，各トナーとも，きれいなスタートとなりました。

本部艇は無双を使いましたが，当日の風では，レース艇を追うことはちょっと困難なため，レース看視はレスキューボートに任せました。

第２レース（レベル第３レース）は，前回同様のコンディションで行なわれ，各艇とも伯仲したレース展開となりましたが，〈雲柱〉，〈SEE ADLER Ⅲ〉，〈SERABI Ⅲ〉それに東海から参加の〈以穂〉の走りが好調でありました。

第二日目は，朝のうち一時雨，風向０°，風力10～15ノットで，大体前日と同様の海況でした。前日同様，本部艇がどうしてもアンカーリング出来ず，やむを得ず，マークを打ち終ったレスキューボートを呼び戻し，ポールを立ててアンカーリングし，これを本部艇と見做して，無双は近くを機走しながらフラグ操作をしました。相模湾は丁度秋サバのシーズンで，遊釣船がスタートライン付近に集団で侵入して来るなどのトラブルもありました。そのためスタート時間も約１時間半遅れました。又，時間の関係で¾トンの最後の上りと，½トンの第４レグの上りが重なり，第３マーク回航で混雑したり，又，本部艇でのフィニッシュにも注意が必要でした。

情緒障害児とヨット

自閉症（情緒障害児）は，一言で言えば精神力の弱い子供の事である。生れた時からの親の身勝手と，成長過程における社会のあり方により生ずる。だから同じ親と同じ子でも，20年前は情緒障害とはならなかった。情緒障害児にしてしまった責任は，よく言われる様な親の責任ばかりではなく，「現在の社会の責任」の方に比重が多い。おそらく親20%，社会80%位であろう。だからそういう児童を更生させるには，親はそのままでも（良くならなくても），子供だけの変化で十分である。

私は専門家に見捨られた子供達を，ヨットのトレーニングのみで，社会復帰させている。これは，ヨットの持つ利点を，最大限に子供に与えているからだと思う。

一昨年まで私も，ヨットの効用をいろいろな所で述べていたが，それが実現出来るとは，本当のところ思っていなかった。ところがやってみると，意外に簡単に出来るのでびっくりしている。

ヨットでそういう児童を直す過程は次のようになる。

(1)　子供を逆境に置く。

(2)　その逆境から独力で，はい上がらせる。

(3)　やりとげた満足感と，今後の自信を与える。

ヨットでは，この過程が実にうまく作れる。そして陸の上では，全くどうにもならないような児童にでも，大きな効果を与える事が出来る。水の上という，本来人間のいるべきでない所で行なうスポーツの有難さである。

例えば登校拒否の場合，５日間の合宿で50～80%が直ってしまい，後２～３ヵ月のフォローで，残りも登校する。但し，こちらのいう事を聞いてくれない場合は，だめである。児童相談所等では，おそらく１%も望めないはずである。

児童相談所，精神科等の専門家には，いつも泣かされる。

私の所と子供の取り合いになる。ある児童の場合等，5日間の合宿で，全く別人の様に明るくなり，もう1回で十分となった時，児童相談所が親を説得してヨットをやめさせ，施設に放り込んでしまった。この子の場合，「施設に入っていた」という「汚点」が，一生ついてまわる事になるし，もっと悪い事は，まず間違いなく悪い方に向かうという事である。

こういう子供達は病気ではなく，たまたまそういう状態になっているにすぎない。精神病と違って隔離した所で直してはいけない。社会不適応児と言えども，結局社会に戻って来なければならないので，その中で直すべきである。「素人にやられた」という，つまらない感情で，子供の一生をだいなしにしてしまう。これらの専門家には，全く腹がたつ。

ヨットの専門家にも泣かされる事がある。大阪府の某氏は一度も会った事のない人物だが，私のヨットスクールを，全力を持って阻止してみせると公言しているという。大阪府知事の許可のもとで始めた淡輪でのヨットスクールも，彼が漁協や海洋スポーツセンターの役人を動かして妨害を始めたようで，特に漁協のある男は，トレーニング中の子供を，人命救助だとわめいてさらって行ったり，救助艇に漁船をぶっつけて来たりの，やくざまがいの事をするので，子供の危険をさける為場所を二色の浜に移した所，今度は保安庁を動かして取り調べをさせる。その他本人の考えつく限りの，小人的ないやがらせをして来た。実に暇な人である。

反対にこのスクールの意義を十分理解してくれるヨットマンは，暖かすぎる程の援助をしてくれる。

教育関係者も頭痛の種である。現場の人は苦労しているだけに理解も早いが，理論派の人は，「理解したくない」という感情論で，無視しようとする。ある人が，ゼミナール等のあらゆる機会に，ヨットスクールのことを話してくれたが，全く取り上げてくれなかったと言う。一人だけ取り上げてくれた人は，実行型の人であり，その人も又その世界では孤立しているという。

もうひとつが親，特に母親である。家庭内暴力児がいた。親を平気でなぐりつける為，親はおばあちゃんに，その子を押し付け逃げてしまった。おばあちゃんとは始めうまくいっていたが，結局同じ事で暴力をふるう様になり，困ったおばあちゃんは，その子を警察に引き渡すか，精神病院にやろうとしていた時に，私のヨットスクールを知り合宿に参加させた。合宿でその子は冷たい現実を知り，おとなしくなった。両親も帰って来て一緒に生活を始めたが，子供はヨット（コーチ）がおそろしい為，ヨットの話になると親の前でふるえて見せる。親は今迄の事も忘れて，我々に「近づいてくれるな。」と言ってくる。この子は，もう一度の合宿でほぼ正常になると思われるのに，急に子供の可愛くなった母親に，じゃまされてしまったのである。

幸いな事に私のヨットスクールでは，親がそれ程うるさくない。始めにいろいろいって来た事もあったが，「言う事の聞けない人は，やめてもらいます。」の一言で，全てが片づく事が分った。

我々のヨットスクールに，親であれ，専門家であれ，ヨットの偉い人であれ，文句をいうのは勝手だが，もしその人に我々が従って，良くなる子供が良くならなかった時，その子の一生について責任がとれるのであろうか。そこ迄考えて文句をいってほしいものである。

情緒障害児をヨットで直す事は，誰にでも出来るのではないかと思う。艇は一人乗りのプレーニングディンギーが最高で，二人乗りは効果が少ない。それでもって社会と逆の環境を作ってやればよい。安全の為に救助艇は必ず必要だが，救助が早すぎると効果がない。乗り方を細かく教える必要はなく，ブイだけ打ってやり，ほったらかしにしておけば，すぐに乗れる様になる。そして相当な風迄トレーニングさせる事である。

9月迄に合宿で47人をあつかったが，100人を越えた所で，種々の事をまとめてみたいと思っている。

戸塚宏

今回のレースをふり返ってみますに，各艇ともベテランが乗組んでおり，又大型艇のレースでもあり，接触等のトラブルが少なかったことは，御同慶にたえません。第一レースで若干のケースがあった様ですが，720°回転で自主的に解決し，第3レースで4艇のリコールがありましたが，全艇復帰して，総じて格調の高いレースとなり，帆走委員としては助かりました。ケースは1件。第3レース，スタート時の接触で，一艇失格が出た事は残念であります。

レベルレースとしてみた場合，第一レースたる三宅島レースが，台風情報の関係から，〈マウピティ〉，〈竜飛〉の二艇しかフィニッシュしていないため，この二艇が，別格のうえでのレースとなりましたが，オリンピックコースレース自体としては，無事終了出来ました。参加艇各位の御協力を感謝致します。

当日，レース終了後，全員で三崎マリンにて，ビヤパーティーを開催する予定でありましたが，朝のうち雨が本降りとなり，中止を決めましたところ，午後から好天となり，何とも残念であります。本レースに限らず，フィニッシュ後の各艇の交歓のチャンスがもっとあっても良いのではないかと感じる次第です。

最後に，終始本部艇に同乗していただいた鎌田氏，高梨氏，又帆走委員として御協力頂きました八木氏にお礼を述べて筆を置きます。

〝全国評議員会〟および〝明日のNORCを考える会〟開催さる

議長団　平野喜美夫

１．日時　昭和53年９月30日(土)15時00分～18時00分
２．場所　虎ノ門・船舶振興ビル10階会議室
３．議題　(1)　代議員制度の導入について
　　(2)　非会員艇の登録業務について
　　(3)　ヨットに関する海事法令について
　　(4)　明日のＮＯＲＣを考える会について
　　(5)　その他

当日，13時00分より船舶振興ビル10階会議室にて理事会を開催，15時00分より開催の全国評議員会の議題について検討された。

ひきつづき，全国から参集の評議員と明日のＮＯＲＣを考える会に意見をもつ会員有志をまじえて，議長団の平野が議長となり前項の議題につき熱心な討議が行なわれた。以下にその要旨を報告する。

これらの議題のうち，代議員制度の導入などの問題については総会の承認をえたうえ，運輸省の許可をまって実施されることとなる。

また，当日の評議員会の報告に先だち，会員から集めたアンケートの結果について説明した。

回答のあった件数は54件で，そのうち代議員制度については４件，非会員艇の扱いについては３件，ヨットに関する海事法令について９件，明日のＮＯＲＣを考える会について26件，その他12件であった。

これらのアンケートの結果については，明日のＮＯＲＣを考える会においてさらに別途検討を加えることとした。その他の項のアンケートについては後記のとおり。

第一議題・代議員制度の導入について

大儀見専務理事より５年前のＮＯＲＣ定款改正の際，約２年をかけ，組織問題特別委員会で検討し，代議員制度をつくるべしとの結論であったが，運輸省側から評議員会にしなさいとの指導があり，現在のような評議員会ができて今日に及んでいるとの説明があった。

即ち，「評議員会で審議し，さらに議決機関としては総会を残すこと」ということであった。

今回の総会定員数の問題から，あらためて代議員制度の問題が再び浮かびあがってきた。

代議員会制度のもとでは代議員会が，現在の総会をかねることになる。したがって会員総会はない。代議員総会が議事事項――予算を決め，次期役員を選び，定款の改正など，基本的なことをきめることとなる。

代議員は会員30人に１人ということになる。しかし，今後会員数が多くなれば50人に１人，100人に１人ということになると思われる。

現在の定款によれば，代議員制度の導入については定款の変更ということで，総会の３分の２の承認を要し，大へんな努力を要することになる。

本日の全国評議員会の結果としては，さらに細かい内容の検討を要するが本件は原則として承認し，総会の議決をうけることとなった。

第２議題　非会員艇の登録業務について

大儀見専務理事より説明があり，本件実質的にはＮＯＲＣ登録規程の改定ないし，制定ということである。本評議員会でその基本的な方向が了承されれば，本評議員会の前に13時から開催された理事会で登録規定の原則的な審議がすすんでいるので，総務委員会にかけ，必要書類を整備して各支部に流し，早急にとりかかりたいとのことであった。

本件については，出席者から，ＮＯＲＣの本質的な問題にもからむことでもあり，活発な意見の交換が行なわれた。

第３議題　ヨットに関する海事法令について

本件については嶋田理事より説明があった。

安全法，免許問題，登録の問題など会員各位の身近な関心事である。その推移を注視したい。詳細についてはOFFSHORE誌に掲載されると思われるので省略する。

第４議題　明日のＮＯＲＣを考える会について

この前の総会で〝明日のＮＯＲＣを考える会〟をつくって今後のＮＯＲＣについて検討したいと，全国評議員会で提案された事項である。

この件は会長に清水栄太郎（組織担当理事）が担当し，とくに期限は設けず，さらに多くの時間をかけて，アンケートなどで提案された事項など，問題別に検討

し，その答申案を理事会，総会にかけて検討することとした。

第5議題　その他

アンケートの結果，とくに目立つものとして，次の要望事項があった。

① 通信物が会合などの場合期日に間にあわないようなケースがある。通知は期日の余裕をみて出すこと。
② レース艇のみのＮＯＲＣではなく，外洋ヨット全部のためのＮＯＲＣにしてほしい。逐次軌道修正してやってもらいたい。
③ 船検とＮＯＲＣ安全検査との関連，検定品等についてOFFSHOREで説明してほしい。
④ IORのわかりやすい説明書を出版してほしい。
⑤ "OFFSHORE" 誌の充実。
⑥ 税金，免許等を撃滅せよという激しい意見あり。
⑦ その他

誌面の関係で，要旨の一部のみをまとめ，議事録全部を収容することができなかった。ご希望の方はＮＯＲＣ事務局あて申出れば議事録の内容を見ることができると思います。

当日の全国評議員会は大へん活発な意見があり，充実したものであったことをご報告します。

（ＮＯＲＣ監事・シーボニアフリートキャプテン）

ＮＯＲＣ協会ニュース

NORC非会員艇登録規程など

さる9月30日第66回理事会で標題の登録規定が決定した。この経緯については本誌第42号の名古屋理事会の記事を参照して下さい。なるべく早く実施に移したいので，皆さんのご協力をお願いします。

ＮＯＲＣ非会員船艇登録規程

規程の適用

第1条　(社)日本外洋帆走協会（以下「ＮＯＲＣ」という。）の会員以外のものが，その船艇をＮＯＲＣに登録するときは，この規程による。

登録の条件

第2条　ＮＯＲＣに登録する艇は次の条件を満たすものでなければならない。

(1)艇の全長は5ｍ以上の健全なる外洋帆走艇であること。

(2)艇体は自力復元性をもち，水密で，荒天下において耐航性を保持していること。

(3)日本小型船舶検査機構の検査に合格する艇であること。

登録の申込み

第3条　ＮＯＲＣに船艇の登録をしようとするものは，外洋帆走艇登録申込書（様式第8号）に所要事項を記入し，登録料を添えて会長に提出し，固有の登録番号記載の登録証明書（様式第4号）の交付を受けるものとする。

登録艇のオーナーの変更

第4条　登録艇のオーナーが変更する場合は，新たにオーナーになる者は，改めてその艇の外洋帆走艇登録申込書（様式第8号）に登録料を添えて会長に提出し，新オーナー名義の登録証明書の交付を受けるものとする。

ただしこの場合，その艇の登録番号は変更しない。

共同オーナー艇の代表者の名義変更

第5条　共同オーナー艇の代表者の名義を変更する場合は，共同オーナー艇名義変更届（様式第5号）を会長に提出し，登録証明書の名義の書替を受けるものとする。

艇名の変更

第6条　オーナーが登録艇の艇名を変更しようとするときは，艇名変更届（様式第6号）を会長に提出し，新たに登録証明書の交付を受けるものとする。

第7条　オーナーが登録艇の登録を抹消しようとするときは，登録抹消届（様式第7号）に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。

(2)　登録を抹消した船艇は，登録番号を使用してはならない。

船艇登録料

第8条　船艇登録料は一艇につき10,000円とする。

登録の有効期間

第9条　非会員の登録船艇の有効期間は3年とし，有効期間が経過したものは抹削するものとする。

登録番号の表示

第10条　登録番号は，メンスル，オーバーラップ・ジブ，トライスル，及びスピネーカーに表示しなければならない。又これらのセールを使用しない場合は，これに代る明確な方法で登録番号を表示しなければならない。

2．表示する登録番号の最小の大きさは

(1)艇の全長　12ｍ以上の艇

高　さ	幅	太　さ	字　間
45.5cm	30.5cm	7.5cm	10cm

(2)艇の全長　12ｍ以下の艇

高　さ	幅	太　さ	字　間
38.0cm	25.5cm	6cm	6cm

附　則

この規程は昭和　年　月　日より実施する。

様式第8号

受付番号	

昭和　年　月　日

日本外洋帆走協会御中

登録申込書

ヨット名		型式	
オーナー	住所 氏名　　捺印		
建造所	住所 名称		

1．私は，上記のヨットが貴協会の規定による登録要件に適合していることを確認の上，登録を申込みます。

2．私は，私及びクルーの全員が，NORC安全規則第1条責任の所在，第8条登録の基本条件の内容をよく理解し，いつも自らの責任で艇の安全運航に努め，他に迷惑をかけないことを誓います。　以上

キリトリ線

登録確認書

受付番号	

	ヨット名			
	セール番号			
□登録：	船籍港		総トン数	
□検査：	次回検査指定	昭和　年　月　日		

日本外洋帆走協会　㊞

「小型船舶操縦士免許制度検討会」

10月19日，次の委員会で標記第1回検討会が開かれる。このため，この委員会にたいして，NORCとしては次の事項について検討して頂きたい旨の要望事項を資料として提出することとした。　(10月18日記)

「小型船舶操縦士免許制度検討会」(仮称)委員名簿

	氏名	所属	
1	筑波　章	運輸省船員局船舶職員課	補佐官
2	三宅武文	日本小型船舶検査機構	技術課長
3	村山常樹	新東日本フェリー(株)	専務取締役
4	吉沢宏和	(財)日本モーターボート協会	試験部次長
5	田中鉄雄	(財)日本船舶職員養成協会	事業／部長
6	熊沢時寛	(社)日本舟艇工業会	ヨット部会長
7	石津昭三	(財)日本ヨット協会	理事
8	嶋田武夫	(社)日本外洋帆走協会	理事
9	森繁　泉	(社)日本マリーナ協会	専務理事

免許制度検討会委員殿

会長名

我が国における国民生活環境の変化に伴ないレジャーを対象とした海への関心も高まり，海洋スポーツとしての外洋帆走艇は数も激増し，大型化の傾向をたどり，かつ，日本全域にわたり普及していることはご高承のとおりであります。

専ら個人のレジャー用として用いられている外洋帆走艇は船舶安全法令の改正により，漸く第2種帆船として，その特性を認められましたが，我々に関心の深い船舶職員法の職員配置表による船舶の分類では，依然として一般船舶という大枠の中に位置付けられています。

帆船としての特性を備えながらも，個人のレジャー用外洋帆走艇は「業として運航していない」また，海洋スポーツのため「船員法上の船員ではない」ため種々不都合が生じているところは御既承の通りであります。

本検討会の開催は，まことに時宜を得たものと当協会は考え，この機会にヨットの免許問題では最も影響を大きく受ける当協会の立場を下記の通り申し述べますので，事情ご勘案のうえ，従来の免許制度に加えて，第2種帆船に関する分野を設けてご措置下さるようお願い申し上げます。

即ち具体的には，小型船舶操縦士免許に関し下記事項について外洋ヨットに適合した試験内容，実技などについてご配慮下さるようお願い申し上げます。

記

1．総トン数20トン以上の外洋ヨットの職員配置表

総トン数20トン以上の外洋ヨット遠洋区域の配置表によれば乙種一等航海士・機関士及び甲種船舶通信士が義務付けられておりますが，丙種航海士以上の免許を得るためには乗船履歴が国家試験を受ける前提となっており，現実的には我々ヨット乗りには受験資格さえ与えられていないのが実態であります。

2．小型船舶操縦士免許について

(1)　実技試験の免除は運航を業としている一般船舶には認められております。4級免許取得後は実歴により実技免除の策が講ぜられるようご検討をお願いします。

(2)　試験内容について

現在行なわれている試験はモーターボート，小型沿岸漁船等の動力船に主として焦点を合わせた内容と愚考致しますが，外洋ヨットの安全運航に適した内容にご配慮願うとともに，この為には「但しヨットに限る」という限定免許についてもご検討をお願いします。

(3)　実技試験について

実技試験は1，2級免許の場合A型船が使用されておりますが，我々が平素乗船している艇は機関の馬力も小さく，且つ実質トン数も小さく，A型船による実技試験は外洋ヨットのための安全運航には必ずしも万全ではないと存じますので，帆による運航技術を盛り込んだ，外洋帆走艇による実技をご検討願いたいと存じます。

新登録艇の紹介

セールNo. 艇名，帆装，全長×水線長×巾×吃水，オーナー名，フリート，その他の順

2266　LA VIEIRAS II　DOU30A 8.95×7.39×3.10×1.72 犬塚勉 日産マリーナ東海／艇名の由来：I世の時，SCALLOPという艇名でしたが，この名前，実は中部にもう1艇あると言うことを知らされ，あとでがっくりしました。今回はスペイン料理食べながら，そこのスペイン人の店員に聞きました。スペイン風帆立貝です。／抱負：当面，支部とフリートのレースを中心に，チューニングをし，その結果次第で，大きなレースにも参加したいと思います。／顔ぶれ：竹葉敏夫，吉田貴彦，平岩由男，茶エン，林，他2名。／NORCへの要望：2つ以上の支部共催のレースを企画していただけたら，もう少し足がのばせると思う。

2267　K－1世　スループ　7.53×6.00×2.66×1.50 佐藤誠　西内海フリート／艇名の由来：長女，啓子の頭文字。最初の子供が生まれる迄3年間，ようやく手に入れた時の嬉しさ。ヨットも縁あって2年前に知りましたが，このたび始めの子に当り，新鮮な気持でこの世界に，との気持で付けました。／抱負：昨年，体を悪くしたので，唯，健康のみを考えてやっていきたい。／顔ぶれ：有田一郎－歯科医，光山君－歯科医，藤井隆－歯科技工士。

2272　アイビー2　Farr727MARKII　7.27×6.30×2.51×1.42　加藤俊二　中野修　中谷俊介（共同）蒲郡／抱負：海に来ることが，そして愛艇に乗ることが楽しい，そんなヨットライフを送ること。又できるだけ多くのレースに参加し，他艇のスピンが美しく見える位置を走るよう努力したい。／顔ぶれ：ヘルムしか能がない加藤。我水域の案内人中野。時々完ペキなフォアデッキ中谷。期待だけの新人山上。マスコットガール兼掃除婦，林。以上。

2273　長良　BW30 II　8.96×7.10×3.04×1.68 矢野敏邦　日産マリーナ東海／艇名の由来：小生の住む岐阜市を流れる清流，長良川からです。

2274　SUGAR PLUM ピーターソン26　7.87×6.35×2.50×1.52　宇都木薫　安倍公博　今江敏夫　亀井治夫　西田修　服部恭一郎（共同）泉大津／艇名の由来：SUGAR PLUMとは，あめ玉，キャンディーのことで，英語の辞書を引いていてなんとなく。いかめしい名前よりなんとなくかわいらしい名前がよいという皆の意見より名付けました。／抱負：レースもクルージングもという欲張りな考え方をしていますが，1，2年で乗り換えるのではなく，息の長いヨット活動をしていきたいと思っております。／顔ぶれ：大阪大学ヨット部のOB有志が集まって乗っています。皆同じ時期の者でクルー，スキッパーという関係の気心のしれた者です。／NORCへの要望：安全検査を十分にしていただきたいと思います。また，IORのレーティング適用についても，もう一度考え直してもらいたいと考えます。

2275　SPIT FIRE　ヤマハ24　7.40×6.18×3.05×1.55　岩崎正幸　富士マリーナ／艇名の由来：別にこれといった由来はないのですが，以前に持っていた艇がJOLLY ROGER(キャナル30) と言い，今回は何かいい名前がないかとオーナーを初め皆が考えたあげくにSPIT FIRE（気まぐれ女とか，かんしゃく持ちという意味）に落ち着きました。／抱負：浜名湖で数少ないNORC会員艇であり，広く外洋へも目を向けようと，手始めに鳥羽レースに挑むつもりで，オーナーを始めクルー一同張り切っています。／顔ぶれ：岩崎オーナーを頭に，毛ガニこと五十嵐，月光の飯炊き男こと飛田，ドクドクシッピッピの鈴木，そして竹島選手といったメンバー。

2278　ドリーム・フィッシュ　ヤマハ25　7.585×6.000×2.743×1.500　中田博子　江の島／艇名の由来：青い海を泳ぐ夢の魚のイメージから。／抱負：まだ新米なので，少しでも自然の中で生活する楽しさを学びとろうと思います。／顔ぶれ：中田久男，山本直之，秋山。

2279　CHUBURINKO V　ハーフトン　8.95×7.39×3.10×1.72　菅原広　佐島マリーナ

2280　APRIL WING　NAKAYOSHI25 7.55×2.71×6.09×1.50　長尾専一　四日市／艇名の由来：4月に進水，鳥の翼の様によく風をつかんで例えスキッパーが酔っ払っていても速く走ってくれる様に……と願って。／抱負：とりあえず八丈島へ行きたい。／顔ぶれ：芳賀，川尻，塚原，いずれもヨット歴は8年。4人一諸に蒲郡でタイガーを買って来て，おたがいにヨットの本を読みあさりながら他人の知らない事があると，バカにしあい，自慢をしあいながら，今日まで来ています。そんな訳でお互い気心は充分すぎる程わかりあっていますが，ともするとそれが甘えになり，整備等になると集りが悪いのが難点です。

2282　POINCIANA　BW－30　8.96×7.10×3.04×1.68 笠井章而　酒井仁　岸郁雄　山田幸夫　飯野等　小中幸弘　川部武郎　永田俊次（共同）シーボニア

2283　おーろら　ヤマハ25II　7.550×5.870×2.730×1.65　関野三男　シーボニア。／顔ぶれ：坂西正明

2284　JOLLY ROGER　戸田31　9.41×7.72×2.80×1.60　村越郁夫　仁保／艇名の由来：ピーターパンの中から取った「ジョリー・ロジャ」スピンは黒のドクロいり。／抱負：クルージングは楽しく，美女と酒と御馳走をたっぷり積み込んで！　レースは少しでも前に出る努力をする。／顔ぶれ：浜本40代，大川40代あとは20代村越　垣内，光田，町野，高取，松本，中村姫，渡辺姫，石橋，梅田，佐々木，有留。／NORCへの要望：もっと光を！　もっと力を！

2285　BLACK RAT V　YA33A 10.95×8.86×3.61

×2.00　田坂清司　広島

2286　LEPTON　KNT64　6.4×5.5×2.495×1.3　菅原留意　葉山マリーナ

2287　VEGA-OKAYAMA Ⅵ　ヤマハ25Ⅱ　7.55×5.87×2.73×1.65　井上秀夫　小川知広　片岡幸一（共同）玉野市日比／艇名の由来：こと座のアルファ星「ベガ」から命名。／抱負：従来は，単独でのクルージングを主体としていたが，最近になって地方のポイントレースに参加しており，多くの仲間と共に楽しみたい。平均年令の高い艇でもあり，参加する事を楽しみたいと思う。／顔ぶれ：スキッパーは，中央大学ヨット部ＯＢの小川，クルーは幸岡，井上，ほかにSEVEN-STARのオーナー篠原。

2288　以穂　FARR920　9.200×7.150×3.053×1.588　中西亨之　ヴーブル

2289　MYSTIC NOVA　カウフマン30　9.14×7.89×3.13×1.67　山崎和吉，反町　朋，山崎　実（共同）柏崎港／艇名の由来：国語辞典，英和辞典等を，兄弟三人で首ぴきで考えたが意見が割れてしまい，それじゃジャンケンで決めようと言う事になり勝った三男の選んだMYSTIC NOVA（神秘的な新星？）と言う艇名になった次第です。／抱負：クルージングを中心にレースも少し。美くしき日本海のセーリングを十分楽しみたいと思っています。

2290　オセアニッド－3　ニューオセアン23　6.80×5.70×2.50×1.25　吉田節美，日産マリーナ

2291　SHOUN TOO　¼ PETERSON　7.879×6.400×2.760×0.310　吉村一平　西宮／艇名の由来：前翔雲の２号艇

2293　SOKONOKEⅡ　SLACK 800　9.05×7.90×2.13×1.80　加藤隆明，伴孝夫，中川進，小島修二，伊藤安弘，藤木孝人，伴正盛，鈴木俊信，坂野芳美，李仁恵，以上10名です（共同）愛知県武豊港／艇名の由来：メンバー各自カッコイイ艇名をと考えて進水間近の日曜日に集合。アミダで当った中川がつけた名前が一同気に入らない。どうにでもなれとつけた名前がメンバー６人をもじってソコノケ６，今度Ⅱ世になりました。よろしく。／抱負：メンバー全員が長年の夢である鳥羽パールレースに出場する事。／顔ぶれ：共同オーナーのためクルーは今の所なし。／ＮＯＲＣへの要望：鳥羽パールレースのフィニッシュを３年に一度でいいから鳥羽にしていただきたい。

2294　エスメラルダ　FAR727　7.30×6.20×2.50×1.50　植松真，シーボニア／艇名の由来：前艇に引き続き。／抱負：78年¼トン・ワールドに参加する事。

2296　REVE DE MERⅢ　YA-25Ⅱ　7.55×5.87×2.73×1.65　前田博信　合歓の郷マリーナ／艇名の由来：海でみる男の白日夢の如きものか。人生のロマンを追い求めつづける人間にとって，海は実に有難い存在です。命名者？。／抱負：合歓の郷方面では，ウィークデーに嫁動している船は皆無のようです。あの美しい奥志摩の風景を独占しているのは申し訳なく，仲間を増していきたい。／顔ぶれ：市川長彦：外見からすると40才以上の中年，体力的にも中年以上，精神的にのみ20才前後。

2297　PARADICE　ダグピーターソン¼ton プロト　7.87×6.27×2.76×0.31　河田俊一　西宮／艇名の由来：名前だけでも極楽としたいような艇なので。／抱負：やはり大洋へ行きたい。

2298　ADONIS Ⅲ　ピーターソンQtonプロト　7.87×6.27×2.76×1.46　井坂哲　徳島ケンチョピア／艇名の由来：オーナーを表わしている艇名（色黒という意味）ともっぱらの評判。衣浦に同名の艇がいるが，負けないように頑張りたい。／抱負：これまで徳島のレースだけだったが，新艇にしたのを機会にＮＯＲＣのレースにも積極的に参加したいと考えている。／顔ぶれ：長身の林一生は，艇内へ入るのに一苦労。キャビンの中にはセンターケースが頑張っている。

2300　YOU-V　ハイグレース33　9.95×8.000×3.28×1.820　藤井勇造，寒川孝一，黒岩悟，塚本祐三，益田幸一（共同）滋賀県営ヨットハーバー／艇名の由来：You の由来は多くの他の遊(ゆう)・誘惑をはねつけ友(ゆう)人と協力し有意義な時をすごし，レースの為朝に夕(ゆう)に努力を重ね勇(ゆう)気を出し頭にハチマキを結い気を引きしめていつも優(ゆう)秀の雄(ゆう)である様心がけたい為，You と名付けた。／抱負："Good sailing time を持ちたい"／顔ぶれ：mr. TAKASHI-SHIMIZU,　mr. HIROSI-NANYA,　mr. YASUYUKI-FUJIMOTO,　miss. KAZUKO-WATANABE,　mr. KOITIRO-TANAKA,　mr. HIDEKI-YAMAWAKI

2302　逗子白竜二世　ヤマハ30Ⅲ　8.97×7.00×3.02×1.58　指田和明，葉山／艇名の由来：旧制二高ボート遭難を悼む歌―波の歌―の一節より，白竜の二字をとり，艇名とした。／抱負：昨年８月にヤマハ22で初めて，クルーザーの練習を始めましたが，この度念願かなって，ヤマハ30を進水することができました。オーナー，クルーとも未だ経験浅く，今年一年間は，一生懸命練習して，来年あたりからレースやクルージングに乗り出す予定です。／顔ぶれ：松坂時男，高橋卓，指田靖久，峰岸一満，大塚信幸，宮田康男，雨ノ宮浩之。

2303　COUNTRY-BUM　スループ　9.14×7.89×3.13×1.67　楠本育平，楠本真国，安村芳彦，大村宣彦，釜石昌積，目黒伸彦，目黒義春（共同）三崎マリン／艇名の由来：七つの海を往くグローバルな旅人たち＝BUM あくまでもフリーなカントリー派のメンバーを表わしたつもり。／抱負：元電通ＰＲセンター・ヨット部員を中心としたグループ。今後はレース50%，クルージング20%，ドリンク20%，トローリング10%でいきたい。レース参加により，クルーズのみのマンネリを打破し，テクニックをみがきたい。／顔ぶれ：「潮路」などの経験を誇るメンバー，国体スナイプ級優勝者などの他，元Ｑトン「ガメラ」で全日本２位の経験者（クルー）もあり。

2304　RAPALA　NOL30A　8.954×7.00×3.030×

1.500　小林一夫，シーボニア／艇名の由来：オーナーが，Lure Fishingを好きなので，それに用いるLureの名前を艇名とした。／抱負：日本大学歯学部クルージング愛好会のクルーを育成することと，レーシングを主体とする練習を目標とする。

2308　St. GOLIATH　DP¼プロト　7.879×6.404×2.76×0.60　南川佳三　ニッサンマリーナ／艇名の由来：DP26に引き続き，再び¼トンワールドにチャレンジする為同名艇です。／抱負：もちろん¼ワールド一本のレース艇。走る為に設計された艇を，最高のチューニングで走らせることだけです。／顔ぶれ：艇長二宮隆雄以下，レースメンバー勢揃い。

2309　SILVER SHARK - B　ヤマハ30Ⅲ　8.97×7.00×3.02×1.58　松瀬仙史　別府／艇名の由来：義兄，五反田賢三がヤマハ30ⅢでSILVER SHARKを所有，その兄弟分という事で。／抱負：走るだけ。顔ぶれ：三好一郎，竹内章，香川紳一郎，上野三男，小林公仁

2311　LIONET REIKO　オセアン23　6.80×5.70×2.50×1.25　榊原邦章　二色の浜／艇の由来：当初は「勇猛」「王者」「人気者」にあやかりLionet（ライオンの子）に決めていたが，5才の娘が「私の名前をつけて」としつこく言うため，Reikoを加えて，Lionet Reikoとする。／抱負：ディンギー歴10年，クルーザーは一年生。初心に戻り，がむしゃらにやってみたい，先輩諸士の御指導よろしくお願いします。／顔ぶれ：桃山学院大学ヨット部卒業決定，学業は留年の公算大，江里口智久。自称「独身」2枚目半の藤田一夫。その他脇役，桃大OB連中。

2313　もじゃ もじゃ　KQ24-PRD　7.5×6.0×2.6×1.5　村上嘉昭，福田視郎，藤代武史，飯倉道雄，石鍋康夫（共同）　シーボニア／艇名の由来：初心にもどり「もじゃ もじゃ」としました。新艇にて世界選手権出場を!!／抱負：初代より，不動のメンバーにて，78年ワールド出場をめざしがんばるも，平均年令の上昇にどこまでこたえられるか。／顔ぶれ：電気通信大学体育会ヨット部卒業の5名。初代より，7年間不動のライン・アップは，強力なチーム・ワークがうりもの。／NORCへの要望：スパラシイ，78年Qトン世界選手権開催を期待しております。

2314　SEXTANT OF SEA　キャナル23　7.070×5.900×2.700×1.450　藤内純一，繁田興司，吉村文男，野崎康夫，山本敏男　琵琶湖／艇名の由来：将来，海に出て六分儀を使用したい。又、南半球の星座をヨットで見にいきたいという事で，艇名を，海の六分儀（サクスタント・オブ・シー）としたのです。／抱負：全員がディンキーにしか乗っていない為，これからはクルーザーレースにどしどし出る事により，腕をみがきたく思っています。

2316　RED WING　スループ　7.40×6.18×3.05×1.50　福井　隆，棚橋　真，管谷善樹，園部　茂（共同）　日産マリーナ東海／艇名の由来：ヤマハ機関誌ブルーウィングにちなんでレッドウィングがどうかなと云う事で決定。／抱負：我々は全員が社会人で構成される為，休日を利用する他に乗艇出来ないので，出来得る限りレース参加し，良い成績を上げたいと思います。／顔ぶれ：共同オーナー4名の内，3名がYCA 2期生である。ディンギー出身の為クルーザーには不慣れであります。

2319　THE FLYING ROCK　ヤマハ24（¼t）　7.40×6.18×3.05×1.55　岩井貞雄　小倉マリーナ／艇名の由来：海の困難を飛び越して，前へ進む様に，とつけられた名前です。／抱負：はじめて間もない私ですので，とにかく先輩から習うことが先決とばかり，なぜ，どうして，どうするの，とそればっかりの日々です。幸福なことに，北九州に響灘ヨットクラブがあり，私もその末席に加えていただいたので，早く一人前のヨット乗りになりたいと思っています。／顔ぶれ：主に九州歯科大学ヨット部で現役引退組をクルーザー向きに再教育しようと考えているところです。

2321　ADELAIDE　ヤマハ25Ⅱ　7.55×5.87×2.73×1.65　深井豊香　葉山／艇名の由来：次男の始めての留学地，南オーストラリアの首都。英国ウイリアム四世の王妃，クイーンの名。／抱負：大海原に親しみ，自由に走らせる様になったらレースに参加したり，又，多くの島々を訪れたい。それは夢。最終的には艇の名前の土地まで。／顔ぶれ：深井志摩夫，深井順子，深井清子

2322　YELLOW MARIE　OHASHI　7.20×6.40×2.65×1.40　榊原嘉男，衣浦武豊／艇名の由来／Ⅰ世がANNE-MARIEで，ハルの色が黄色で，イエローマリ

勉強会のおしらせ

NORC 通信委員会

特殊無線技士（甲）国家試験（12月20日施行）受験のため，勉強会を開きます。御希望の方は事務局にお申し込み下さい。

日程　**12月8日，11日，13日の3日間**　1830～2100
場所　船舶振興ビル10階会議室
費用　NORC会員3,000円，非会員3,500円（但し，教科書問題集は含みません。

編集メモ　1978年クォータートン世界選手権大会も終りました。次号ではその熱戦の模様を掲載する予定です。
（福本）

OFFSHORE　第43号　昭和53年11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　廣済堂印刷株式会社

OFFSHORE
昭和53年11月15日発行（毎月一回15日発行）
昭和52年7月21日第三種郵便物認可

クルーザーの新しい時代が始まる。ヤマハ30新発売。

オールラウンドな帆走性能と居住空間の多様性を追求したヤマハ30

いま、新しいクルーザーエイジが始まろうとしています。これからのクルーザー。ヤマハ30の登場です。船型はタンブルホームを基本とした深めのV字型。ブローチングに強い最新の船型となっています。微風には敏感に。中・強風にはパワフルに。低速域から高速域までムダのない安定した走りっぷりを発揮。ひときわ伸びのある帆走性能を誇っています。すっきりとシンプルにまとめられた、デッキ。そしてウインチ、ハリヤード類を集中リードしたコックピット。クルージング時にはノーマルタイプで。レース時にはスペースを広く使えるT型に使い分けできます。クルーワークの効率化と安全性を考えた設計です。キャビンは3タイプに使い分けが可能。クルージング時・レース時・停泊時など、状況に応じてアレンジメントが自在です。室内スペースを最大限に生かせます。

YAMAHA-30

- ●全　長…8.97(m)
- ●吃　水……1.75(m)
- ●水線長…7.20(m)
- ●バラスト……1,300(kg)
- ●全　幅…3.23(m)
- ●全セール面積…36.27(m²)
- ●排水量…3,450(kg)
- ●補　機……YSM12(12hp)

YAMAHA

資料ご希望の方は－ヤマハ発動機株式会社PR課0係
〒438 静岡県磐田市新貝2500 TEL.05383(2)1111

昭和53年11月15日発行　第43号

Offshore No. 43 1978/11 付録 1
社団法人 日本外洋帆走協会発行

レース委員会

関東支部フリート対抗チーム・レースのお知らせ

下記により第1回関東支部フリート対抗チーム・レースを開催致します。特に観覧艇は準備しておりませんので自艇で観戦され，ご声援をお送り下さい。

記

Ⅰ．実施要領

主　催　社団法人日本外洋帆走協会関東支部
実行委員長　飯島元次
副委員長　名和幸夫

2．レース日程

第1レース（神子元島レース）	11／11(土)	第23回神子元島レースに準ずる。
第2レース（オリンピック・コース・レース）	11／19(日)	10：00　スタート
第3レース（オリンピック・コース・レース）	11／19(日)	14：00　スタート
第4レース（小網代カップレース）	11／25(土)	第16回小網代カップ・レースに準ずる。

3．参加資格

(1)　艇に関する条件
① NORCに登録され，かつ，当該フリートに所属する艇。
② IOR MARK ⅢAによる有効なレーティングを有する艇。
③ NORC安全基準Ⅲ（ＯＲＣカテゴリーⅢ）以上の安全検査に合格している艇。

(2)　乗員に関する条件
フリート対抗チーム・レースにふさわしい，当該フリートのメンバーであることを原則とする。

4．チームの編成

(1)　各フリート1チームとし，上記3―(1)の条件を満たす4艇をもって編成し，登録する。但し，1艇は予備艇とする。

(2①)　乗員は上記3―(2)の条件を満たす者を登録しなければならない。登録員数には制限はないが，他フリートとの重複登録は認められない。

② 登録された乗員はチーム代表艇のいずれの艇にも乗艇することができる。

③ 乗員の交代は登録された乗員の範囲内では認められる。ただし，第2レース及び第3レース間の交代は認められない。

5．参加艇の識別

参加艇はＮＯＲＣレーシング・フラッグとともに下記識別旗をバックスティに掲揚すること。その高さはデッキより 1.5m以上のところに下端の位置がくるようにしなければならない。

	数字旗		数字旗
横浜フリート	1	諸磯フリート	2
油壺フリート	3	シーボニアフリート	4
小網代フリート	5	佐島フリート	6
葉山フリート	7	江の島フリート	8

6．得点方法

a）時間修正システムはＴＣＦ方式とする。

b）チームの得点は3艇の総合得点とする。チーム得点が同点の場合にはロング・レースのチーム得点が大きいチームを上位とする。

c）各レースにおける得点

1位	エントリー数	＋½点
2位	エントリー数	－1点
3位	エントリー数	－2点
⋮		
DNS. DNF		1点
DSQ		0点

d）レース得点係数

第1レース（神子元島レース）	× 2.0
第2，第3レース（オリンピック・コース・レース）	× 1.0
第4レース（小網代カップ・レース）	× 2.0

7．本大会のレース

本大会は，天候その他の事情により全レースが出来ない場合には，オフショア・レース1レースを含む2レースをもって成立する。

8．レース・コミッティー

帆走委員長　武市俊
副帆走委員長　石井正行
長江博人
帆走委員　各フリートより1名ずつ選出された委員。
所在：　シーボニア・ヨット・クラブ
TEL 0468―82―1897

9．賞

1位フリート　　優勝カップ

1位フリート代表各艇　　サケカップ

尚，各艇単位の総合得点により，1位～3位の艇には敢闘賞として楯が授与される。

10．その他詳細に関する問合せ先

長　江　博　人　　TEL．勤務先

03—452—5551

Ⅱ．登録艇一覧表

フリート名	クラス	セール番号	ヨット名	T. C. F.	識別旗
横浜フリート					数字旗1
					〃
					〃
					〃
諸磯フリート	V	1814	陽焔 Ⅱ	0.7269	数字旗2
	V	2234	桃季 Ⅱ	0.7248	〃
	Ⅵ	2150	NORTH WIND	0.6843	〃
	Ⅵ	2167	TRACER	0.6843	〃
油壺フリート	I	1477	CONTESSAⅥ	0.8600	数字旗3
	Ⅱ	2000	GEKKOⅤ	0.8231	〃
	V	2004	NINBUS-2	0.7248	〃
	Ⅳ	2220	慎記郎	0.7650	〃
シーボニア・フリート	I	2299	BIG APPLE	0.8499	数字旗4
	V	1816	RED SHARKⅡ	0.7237	〃
	V	2011	GAMERA-Z	0.7248	〃
	Ⅵ	2313	MOJA MOJA	0.6843	〃
小網代フリート	V	1008	八丈 Ⅲ	0.7258	数字旗5
	Ⅳ	1985	波勝	0.7530	〃
	V	1871	ALPHAⅡ	0.7258	〃
	V	2182	KELONIA	0.7248	〃
佐島フリート	V	2050	EXCEPT ONE	0.7258	数字旗6
	Ⅳ	2082	祥鳳	0.7570	〃
	Ⅳ	2116	海猫	0.6519	〃
	V	2279	CHUBURINKOⅤ	0.7237	〃
葉山フリート	Ⅳ	1987	DOZEN-A	0.7530	数字旗7
	Ⅳ	2188	SEE-ADLER	0.7550	〃
	Ⅵ	2070	寿限無 Ⅲ	0.6843	〃
	V	1910	SERABIⅣ	0.7258	〃
江ノ島フリート	Ⅳ	1465	MAUPITI	0.7530	数字旗8
	Ⅳ	1898	SEA TIGER	0.7468	〃
	Ⅳ	1604	CLARISSA	0.7610	〃

'78年後期レース表彰式・パーティーのお知らせ

下記により'78年後期レースの表彰式及びパーティーを開催致しますので萬障お繰り合せの上ご参出席下さい。

記

日　　時：昭和53年12月16日(土)1600～2030
会　　場：レストラン菊 笹川記念会館5階
東京都港区三田３－12－12
TEL454-5051 内線5534～5

プログラム：

Ⅰ．記録映画 "'78年Q．トン世界選手権レース"（1600～1730）
注．11月19日(日)放映テレビ朝日製作記録映画
Ⅱ．'78年後期レース表彰式（1730～1830）
1．本部レース
(1)第５回江ノ島・清水レース
(2)第19回鳥羽パール・レース
(3)第５回三宅島レース
(4)第11回八丈島レース
2．関東支部レース
(1)第28回大島レース
(2)第５回大島・初島レース
(3)第23回神子元島レース
(4)第16回小網代カップ・レース
3．関東支部フリート対抗チーム・レース
4．関東支部フリート主催沿岸レース
Ⅲ．パーティー　1830～2030

会　　費：4,500円

小笠原レースに関するアンケートの結果について

レース委員会では，去る10月にNORCの全オーナーに対して小笠原レースに関するアンケートをお願いしましたが，その回答がまとまりましたのでご下記報告致します。

記

回答総数……131

設問１【レース・コースは？】

a．小網代スタート―父島フィニッシュ
……35（26.7%）
b．父島スタート―小網代フィニッシュ
……61（46.6%）
c．そ の 他……19（14.5%）
無　回　答……16（12.2%）

cに関して多かったご意見としては，「小笠原往復のコース」と「関東以外の場所をスタート（あるいはフィニッシュ）地点とする」の２つでした。その他「グァム→小網代」「下田→父島」等がありました。

設問２【レース実施時期は？】

レース実施時期については最も多かったのは５月の連休（沖縄レースと交互に隔年開催するという意見を含む）（34～26%），次は８月15日前後の盆休み頃（17～13%），７月末～８月初旬頃（13～9.9%），７月10～15日前後（11～8.4%）10月10日頃（8～6.1%），正月休み（６～4.6%）６月10日前後（６～4.6%），11月初旬（４～３%）等が主な回答でした。尚，その他の意見が9.2%及び無回答が15.3%ありました。

設問３【このレースに参加しようと思われますか？】

a．参加する……17（13%）
b．出来れば参加したい……86（65.6%）
c．参加しない……23（17.6%）
無 回 答……５（3.8%）

設問４【その他ご意見がありましたら？】

色々な意見がありましたが，関東支部を除く，他支部のオーナーからの回答で多かったのは関東海域以外の場所（例えば鳥羽湾，五ケ所湾，州本等）を拠点とするNORCのBig Eventを企画して欲しいというご意見でした。また今回のアンケートでは小笠原に関するInformationがほとんど無かったため，父島における泊地や参加艇乗員の交通の便等の問題を提起されておられる回答も多数ありました。

その他の貴重なご意見を参考までにご紹介します。

○外国ヨット・クラブにも呼びかけては如何？
○日本全国のフリートから参加できるレースとして計画してほしい。
○沖縄レースに連結した（本土↔小笠原↔沖縄）大外洋レースのシリーズを企画していただきたい。
○日本の西の方からスタートする300M～400Mのレースを考えたらどうか（例．別府→名古屋）。
○小笠原の美しい海を汚さないような配慮を望む。
○外洋レースはSingle Handが最も適しているので検討してほしい。
○１日も早くレースが実現されることを願います。
○¾トン・クラブの小笠原レースの企画とドッキングしてほしい。

レース委員会では以前より小笠原レースに関して検討してきましたが，本レースを実現のためにはこれから現地調査等の諸準備が必要です。このアンケートの結果を参考にして，さらに詳細について鋭意検討をして行きたいと思います。

最後に小笠原レースのアンケートに早速ご回答をお寄せ下さいましたオーナー各位に心からお礼申し

上げます。
“ご協力有難うございました。”

（担当長江博人）

小型帆船の適用拡大に伴う説明会（主催 運輸省）開催予定

長さ12メートル未満の小型帆船に船舶検査が義務付けられました（53年８月15日以降）。
下記の日程で説明会が全国的に行なわれます。
会場入口では講習会用テキストを 200円で発売します。なるべく多数の会員や関係者が出席されるようお願いします。なお大阪，名古屋方面のオーナーにはハガきで通知してあります。

開催日時	開催場所	講師（予定）
11月15日(水) 13.00～	大阪市港区築港４の10の３（大阪港湾合同庁舎） 近畿海運局筆記試験室	○運輸省船舶局検査測度課 安全企画室長　戸田邦司 ○日本小型船舶検査機構 技術部長　戸村了三
11月16日(木) 13.00～	名古屋市港区入船２丁目３－２（名古屋港湾合同庁舎） 東海海運局筆記試験室	○運輸省船舶局検査測度課 安全企画室長　戸田邦司 ○日本小型船舶検査機構 技術部長　戸村了三
11月17日(金) 13.30～	塩釜市貞山通３の４の１ 東北海事センター２階会議室	○運輸省船舶局検査測度課 安全企画室長　戸田邦司 ○日本小型船舶検査機構 技術部長　戸村了三
11月27日(月) 13.00～	北九州市門司区東港１番（門司港湾労働福祉会館） 093－331－３２２９	○運輸省船舶局船舶検査官 石井隼一 ○日本小型船舶検査機構 技術課長　三宅武文
11月28日(火) 13.00～	広島市宇品海岸３丁目10（広島港湾合同庁舎） 中国海運局２階会議室	○運輸省船舶局船舶検査官 石井隼一 ○日本小型船舶検査機構 技術課長　三宅武文