

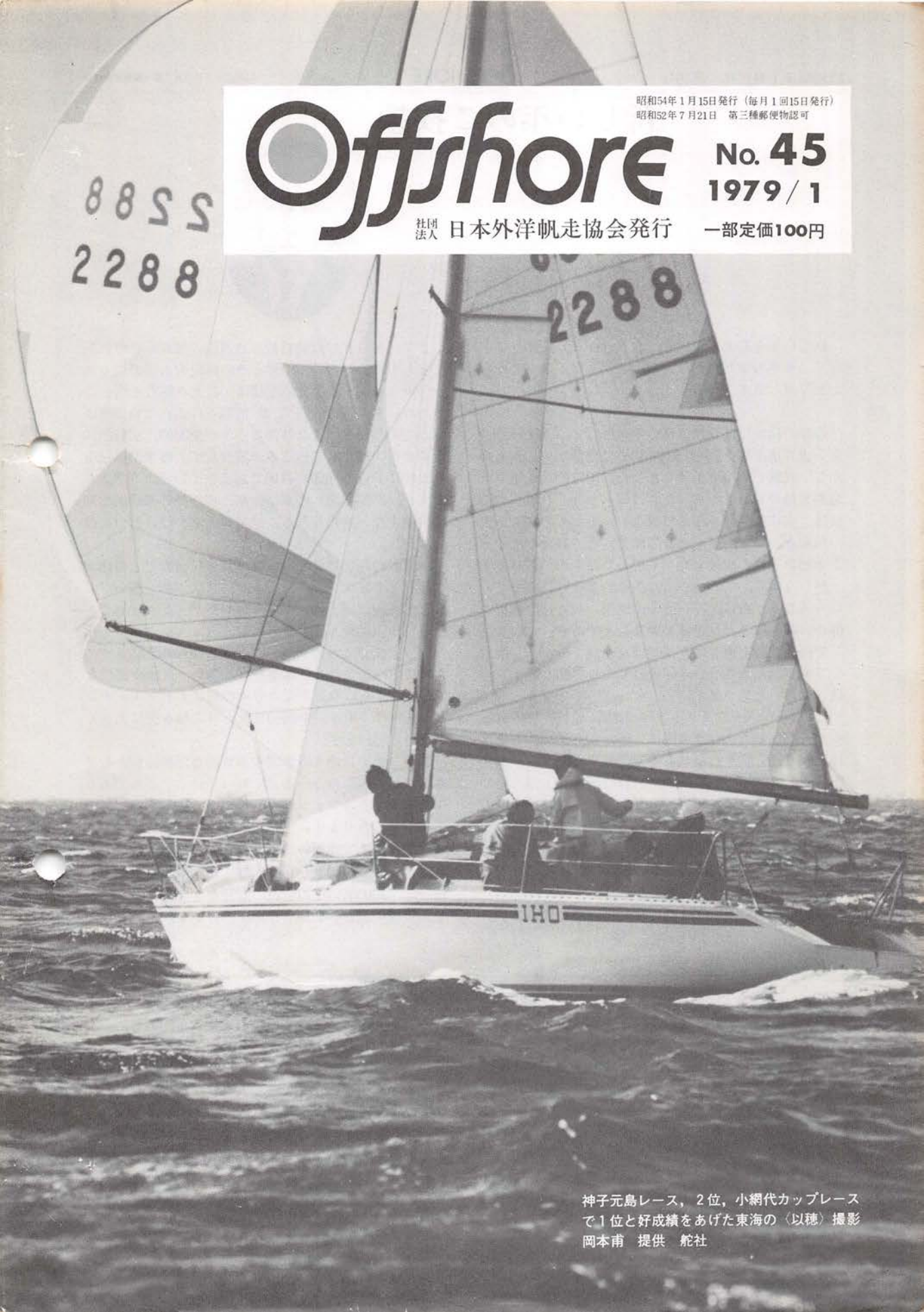
Offshore

昭和54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. 45
1979/1

社団法人 日本外洋帆走協会発行

一部定価100円



神子元島レース、2位、小網代カップレース
で1位と好成績をあげた東海の〈以穂〉撮影
岡本甫 提供 舵社

新しい年のご挨拶



NORC 会長 古屋徳兵衛

新しい年を迎えるに当たり、我々外洋ヨット乗りにとって、今年もまた輝かしい前進の年となるよう心からお祈り致します。

昨年の秋には、当NORCが主催して、クォータートン世界選手権大会を日本で初めて開催し、しかも輝かしい成績で無事終了致しました。国際的にも重要な意義を持つレースであっただけに、それぞれ担当の役員は、実に長期間を掛けて専念し、それらの一人一人の熱意がレースを焦点として燃え、その舞台の上で、ご承知の通りの成績となって現われたものであります。

然しながら、このレースは国際的な視野に立ってのレースなるが故に、今一度その成果に到る迄の過程を静かに顧みることが是非必要なことであり、このレースで得た教訓と遺産は今後時間をかけて分析し、検討して健全に前進させ、今回獲得した世界的な地位を存続させたいと思います。

このレース中、ワイルドタックの際、船体が180°ロールオーバーしたという事例は、確かに外洋ヨット乗りにとって強く胸を打たれた事ではあります。事故発生の後の適切な処置がよく、17時間後の生還に結びついた事は誠にラッキーであります。それは4名のクルーが日頃から、およそ救命と名の付くすべての備品の整備と取扱いを正確に熟知していて、しかも刻々の事態の変化に対処し得るものを身に付けていたからであり、外洋でヨットを楽しむ限り、すべてのヨットマンが常に心得ていなければならない事と存じます。

さて、NORCは会員数、会員艇の増加と艇の大型化とともに、艇の係留泊地とその周辺の人達の抱くヨット乗りに対する社会的感情は、我々の好むと否にかかわらず、いろいろな形で我々に迫っている事は確かであります。また外洋ヨットが全国的、広範囲に定着かつ大型化している事と併行して、海事関係法令の現場における問題が各地で起こっているようですが、関係機関への事情説明、現地での基礎的な知識の向上などを繰り返し、地道に前進を続けたいと思います。

会員数の増加に伴ない、NORCに望むこと自体が多様化しています。従来はややレースに主体を置いておりましたが、例えば、IORのレーティングは必要としないが、泊地を中心としたローカル・レースにも出たい、家族ぐるみのクルージングを楽しみたいとする人達に焦点を合わせた事業を押し進め、従来支部のない地方、または会員でない方々の艇にもセール・ナンバーを付けて頂き、全国的な拡がりの輪を更に大きくしたいと思います。

我々ヨットに関する要望や実質的な活動は何としてもフリートの皆様が一番よく知っているところであり、フリート・キャプテンほか皆様方のご理解あるご協力を切望しております。

新年を迎えて当面の懸案、それは定款の改正にありますが、代議員制度を採り入れた定款改正を審議する総会は、2000名以上の会員の同意が必要でありますので、皆様の温かいご理解をお願いします。

■この程、ORCのオブザーバーとして、インターナショナル・ジュリーの主要メンバーだったメリー・ベラさんから、手紙が届いた。

「ORCを代表して、あのようにうまく運営され、大成功をおさめたイベントに対し、感謝と敬意の気持ちをお伝えしたい……」ということと、更に、〈パラダイス〉の転覆、遭難事件について、ORCのCouncilが開会中だったことを考慮して、レース本部より送ったテレックスに関しても、「Co-

uncil 各位にとって、類似の事故が将来くり返されないよう積極的に対策を講じる決意を固める、良いきっかけとなった」として感謝してきた。

■ロイヤル・ホンコン・ヨットクラブのウィルソン会長より、〈グレムリン〉の行方不明騒ぎの際の、コミッティーのとった適切な措置に対して深く感謝している旨の、お礼状がNORCに届きました。

年頭にあたって



NORC副会長 秋田 博正

新春を心よりお祝い申し上げます。

皆様方も心を新たにして、本年のセーリングへの色の抱負に胸をときめかせておられることでしょう。又冬の海のいぶし銀のような魅力に初乗りを楽しんでおられることと思います。

旧年はクルーザーの国際的なビッグレースとしては日本で初めてのクォータートン世界選手権大会を実施し、日本のヨットマン、艇共にその技術の世界的に高いレベルにあることを実証出来たことはご同慶に存じます。

本年はクルーザーのオリンピックともいえるアドミラルズ・カップ・レースに二度目の挑戦をすることになっておりますが、これを頂点としてわが国の技術的水準の向上に大いに期待したいと思います。

今一つは当協会の法人としての社会的使命に鑑み、クルーザー全般の健全な発展のために努力したいと思います。初めて非会員艇の登録に取り組むこととなりますが、今迄どちらかといえば専らセーリングを楽しむことに慣れていた当協会にとり、大きな試金石といえましょう。皆様方の余程のご協力無くしては不可能だと思います。然し日本のクルージング界の健全な基盤の確立があってこそ、当協会の発展も、皆様の楽しいセーリングも確保出来るものと思います。

何かと事の多い本年になると思いますが、一同、心を合わせ力を結集して、素晴らしい年となるよう精進したいものです。

終りに皆様方の本年における航海の安全をお祈り申し上げます。

新年の抱負



NORC副会長 飯島 元次

新年おめでとうございます。初セーリングを楽しまれたこととお慶び申し上げます。

外洋帆走協会も年が改まって15年、今年も皆様の御協力を得て、安全な航海、楽しい帆走をモットーに有意義な年にしたいと思います。

一年の計は元旦にあり、と申します。

- ① 皆様の声をより早く会の運営に反映させ、又、円滑にする為の代議員制度の導入
- ② より多くの艇のレース参加を容易にするためのレーティングの開発 (JOR)
- ③ 海事諸法令に対する皆様の意見を所轄官庁に申し入れ、改めるべきは改めて戴き、又、同時に、これが施行実施に当っては円滑実施に協力する
- ④ 会員相互の親睦を一層親密にする行事
- ⑤ OFFSHOREの充実

これらのことは各委員会において、既に実施すべく立案努力されているところですが、皆様の御協力を得てはじめて実施可能な事です。よろしくお願い致します。

安全で、より楽しく自由な帆走を祈って、年頭の御挨拶にさせていただきます。



■ 〈VIND TOO〉のハインツ氏からもお礼状が届いています。

「私たちは、あなた方にとってもよく組織され、完成されたレースに、心からのお礼を述べさせていただきます。日本での経験は、いだいていた期待より、数段もまさっていたものでした。〈VIND TOO〉のクルーにとって、今回の大会は最初から最後まで、前例のない、他と比べようもないものでした。ホテルのサービスの良さも第一級でした。

私たちをリラックスさせてくれたクォータートン・バブでは他艇のクルーと親しくなり、一緒に楽しい時間をすごすことが出来ました。

又、良心的な計測チーム、良い投錨地、すばらしいパーティーでの友情と親切さに圧倒された事を決して忘れることはないでしょう。そして、それらは同時に、親切に世話をやいてくれたレガッタ・オフィスについても言えることです。

皆様に心から、お礼申し上げます。」

ヨットの船舶検査を受けるための参考資料

NORC理事 大阪大学教授 野本 謙作

船首から舵軸までの長さが8メートル以上のヨットは、昭和54年3月31日までに船検を受けなければなりません。

原則論や法令の細かい話は抜きにして、この船舶検査を受けるための実際の手順を以下に説明します。

1. 検査を受ける手順

- (1) 日本小型船舶検査機構の支部又は支所で便利な所を選び(右表に示す),そこへ申込んで、検査料振込用紙と「検査申請書」を取りよせる。
- (2) 自分の船の使い方に応じて「航行区域」と「定員」を決める。決め方は後で説明。
- (3) その航行区域と定員に応じて必要な「安全備品」を購入、装備。必要品は後で説明。
- (4) さきの振込用紙で検査料振込。
- (5) 振込領収書と検査申請書を(1)の支部又は支所へ送る。(6)の打合せも兼ねて持参してもよい。
- (6) 検査の日時、場所を打合せ。現場立会い、検査を受ける。

2. 航行区域

次の3ヶのうちから選ぶ。但し1年に1, 2回短期間の遠出やレースには臨時検査を受けて、上位の区域に出る方法あり。使い方によっては便利。

(イ) 平水および帆船限定沿海区域

平水是全国にわたって細かい法令規定あり。(海図にて数例を6ページに示す。)

帆船限定沿岸は、(1)任意に設定した母港から24海里以内、(2)その中に避難港があれば、そこから更に12海里以内、を目安として小型船舶検査機構支部と打合せの上、決定。(6ページ海図に数例を示す。)これらのうち、どれかひとつを取ることができる。

なお、避難港から12海里以内にまた避難港をとって順次区域を拡げることはできない。

(ロ) 沿海区域

本州、四国、九州、北海道の海岸から20海里以内プラス周辺の主な島の大部分を含む。

行けない離島は八丈島以南の南方諸島(八丈、スミス、青ヶ島、鳥島、etc.)奄美以南の南西諸島(奄美、徳之島、沖縄)

朝鮮海峡は渡ることができる。

(ハ) 近海および遠洋

ヨットの場合は近海と遠洋は必要備品は全く同じ。要するに地球上どこでも含む海域。

3. 定員

定員を決める注意は次のとおり。

- (1) 旅客定員は1名も取らないことを強くおすすめする。
- (2) 小学校入学前の子供を乗せる予定があれば、その人数分だけ「その他の乗船者」の定員を取る。子供用ライフ・ジャケットが必要。
- (3) 小学生以上の子供、老若男女を問わず、すべて船員でヨットの運航に何かの役割を果たすつもりであるタテマエ。従って予定される人数分だけ「船員」の定員を取る。ただし必要以上に定員をとると、ライフ・ジャケットやライフラフトの数量、収容人員数が増えるから望ましくない。
- (4) 航行区域を2つ以上選んで、そのそれぞれに別の定員数を取ることは可能。検査料は不変。

4. 安全備品

(アンカーなど当然至極のものは「法定備品」であってもここには書かない)

	海 域 (イ) (平水プラス 限定沿海)	海 域 (ロ) (沿 海)	海 域 (ハ) (無制限)
ライフラフト	不 要	定員の 1/2 収容	定員全員収容
救命胴衣 (ライフ・ジャケット)	定員全数	定員全数	定員全数
浮 輪	1 ケ	2 ケ	2 ケ

信号紅炎	不 要	1 ケ	2 ケ
火せん	〃	2 ケ	4 ケ
自己発煙筒	〃	1 ケ	1 ケ
発煙浮信号	〃	1 ケ	2 ケ
自己点火灯	〃	1 ケ	1 ケ
SOS発信器 又はアマ無線	不 要	不 要	1 ケ
消火器	不 要	2 ケ	3 ケ
ビルジポンプ	〃	1 ケ	1 ケ
高压管			
ガソリン (船外機) は プラグ	1 組	1 組	1 組
ロ グ (測定機又は速力計)	不 要	不 要	1 ケ
フォグフーン	1 ケ	1 ケ	1 ケ
N・C旗	不 要	1 組	1 組
黒色円形形象物	3 ケ	3 ケ	3 ケ
黒色円錐形象物 (エンジンなしは不要)	1 ケ	1 ケ	1 ケ
マスト灯 (エンジンなしは不要)	1 ケ	1 ケ	1 ケ
両色灯 (両舷灯でもよい)	1 ケ	1 ケ	1 ケ
船尾灯	1 ケ	1 ケ	1 ケ
停泊灯	1 ケ	1 ケ	1 ケ
紅 灯	2 ケ	2 ケ	2 ケ

当然として省略したもの：アンカー、アンカーロープ、係船ロープ、ラジオ、時計、海図、コンパス、バケツ、ストームジブ、スパナ、ドライバー、プライヤ、ガソリン機関はプラグレンチ

5. 注 記

- (1) 法令や小型帆船特殊基準では船の構造や設計の検査、そのための上架、試運転、耐久試験などの条項がある。これらは原則としては現在使用中の船（法的には53年8月14日までに建造を始めた船）にも適用されるが、実際には現存船では従来の実績を尊重して、安全に問題なしと認められれば、これらの検査や試験には合格したものと認めることができる。
従ってヨットの常識に反しない程度に保守してある船なら、構造面はまず問題なく、実際問題は法令で要求される安全備品の整備ということになる。
- (2) 帆船限定沿海区域を決めるに当たって設定する「母港」は、必ずしも常時係留してある港でなくてもよい。
- (3) 船籍票登録との関係は直接には無い。従って船籍票なしに船舶検査を受け、証書の発行を受けることは可能。しかし船籍票なしでは合法的にはヨットを動かさないから、いずれ船籍票を取らざるを得ない。だから船籍票が未だなら船舶検査と船籍票登録を平行して進めるのが得策。

日本小型船舶検査機構

東京都港区西麻布3-24-20交通安全教育センタービル

☎03-478-4771 (代)

名 称	所 在 地	電 話
北 海 支 部	函館市末広町15-3 海同ビル	0138-26-3583
小 樽 分 室	小樽市色内1-3-1 紳装ビル	0134-33-6343
東 北 支 部	塩釜市貞山通3-4-6 東北海事センター	02236-4-8647
秋 田 支 所	秋田市土崎港西1-7-28 水先人ビル	0188-57-4344
新 潟 支 部	新潟市竜ヶ島1-5-2 農協ビル	0252-43-2707
関 東 支 部	東京都中央区日本橋人形町 1-14-7 丸二ビル	03-668-4198
那 珂 湊 支 所	那珂湊市本町20-36 地先魚市場2階	02926-3-3600
千 葉 支 所	千葉市寒川町1-81-8	0472-24-2888
館 山 分 室	館山市北条2013望月ビル	04702-2-3095
銚 子 支 所	銚子市新地町1468-20 漁協東市場2階	0479-24-5689
葉 山 支 所	神奈川県三浦郡葉山町一色 字真名瀬2511	0468-75-7515
東 海 支 部	名古屋市中区伊勢山2-11-13 サイドビル	052-321-6617
下 田 支 所	下田市柿崎36-54 ボートサービス(株)内	05582-2-9115
浜 松 支 所	浜松市田町126 中村ビル2階	0534-55-0643
鳥 羽 支 所	鳥羽市鳥羽1-2379-25 テネシー2階	05992-5-6151
七 尾 支 所	七尾市神明町ト部34-1 七尾ステーションビル	07675-2-0633
近 畿 支 部	大阪市西区江之子島1-7-3 奥内阿波座駅前ビル	06-443-0098
舞 鶴 支 所	舞鶴市字上安久223-4 多田ビル	0773-76-3282
大 津 支 所	大津市中央4-1070-10	0775-25-2687
和 歌 山 支 所	和歌山市築港5-7 島本海運ビル	0734-31-9709
神 戸 支 部	神戸市生田区栄町通3-11-1 大栄ビル903	078-331-2471
中 国 支 部	広島市宇品海岸3-9	0822-54-6027
玉 野 支 所	玉野市築港5975-93 老松ビル	0863-31-8019
境 支 所	境港市湊町72山本ビル	08594-4-5178
下 関 支 所	下関市大和町1-16-4 漁港ビル西館17号	0832-67-7401
四 国 支 部	高松市西の丸町2-21 大川タクシービル	0878-21-0452
松 山 支 所	松山市三津1-5-18 丸井ビル	0899-52-3463
高 知 支 所	高知市上町2-2-11 久保内ビル	0888-72-3129
九 州 支 部	福岡市博多区博多駅前 3-11-16増田ビル	092-451-5200
長 崎 支 所	長崎市川口町2-12宮崎ビル	0958-47-2416
三 角 支 所	熊本県宇土郡三角町東港1区	09645-2-3800
大 分 支 所	別府市若草町4組	0977-21-2461
鹿児島支所	鹿児島市泉町18-2 港湾合同庁舎	0992-25-0763
沖 縄 支 所	那覇市泊1-8-2 崇元寺石門隣	0988-32-7002

相模湾周辺

母港 伊豆大島岡田港
避難港 下田、新島港、三崎港、熱海

：平水区域
：帆船限定沿海区域(案)



帆船限定沿海区域は日本
小型船舶検査機構支部に
確認の上決定すること

伊勢湾・志摩周辺

母港 五ヶ所港
避難港 島勝浦、神島

：平水区域および
：帆船限定沿海区域(案)

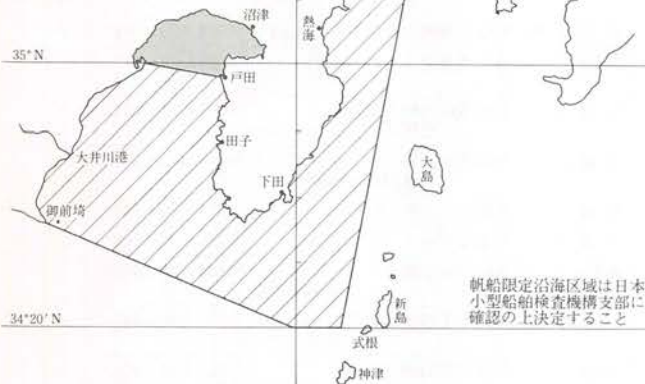


帆船限定沿海区域は日本
小型船舶検査機構支部に
確認の上決定すること

駿河湾・伊豆周辺

母港 田子
避難港 大井川港、下田、熱海

：平水区域
：帆船限定沿海区域(案1)



帆船限定沿海区域は日本
小型船舶検査機構支部に
確認の上決定すること

駿河湾・伊豆周辺

母港 下田
避難港 清水、式根港、
大島岡田港、伊東港

：平水区域
：帆船限定沿海区域(案2)



帆船限定沿海区域は日本
小型船舶検査機構支部に
確認の上決定すること

瀬戸内海周辺の平水区域及び限定沿海案(1)



瀬戸内海周辺の平水区域及び限定沿海案(2)



ORC会報25号

BULLETIN No. 25

NORC技術委員長 渡辺 修治

1) 設計者泣かせの1年間

1978年は、外洋ヨットのデザイナーや造船所にとっては、落着かない1年間であった。

外洋ヨットの設計技術の憲法であったIORルールが、1979年から大改正されると言うのに、その内容が二転、三転したのであるから当然である。

1977年のORCで、軽排水量化の行き過ぎに歯止めをかけ、健全なクルーザー／レーサーを奨励する方針を決定したことは御承知の通りである。

ITCは、軽排水量化の原因はIORルールそのものにあると考えた。MRの公式では、 $\sqrt{B \times D}$ のBを大きくとれば、その分だけDを小さく、つまり軽くすることができる。そこでITCはDに比例してBを制限するルールを提案し、予告ルール1303として公布した。

ところが、このルールは効果がドラスチックすぎて実情に合わないことが判ったので、ITCはIORフリートのデータバンクをコンピューターにかけて、グランプリレーサーとクルーザー／レーサーの間のギャップを埋めるルール改正案を作った。

この案は、現行ルールのベースとなっている、D、S、CGF、MRの公式そのものをコンピューターの指示によって作り直したもので、ORCは5月に臨時ORC会議を招集して、この案を審議することとし、4月11日付の「ORC会報22号」として各国に配布した。

この提案は世界中の設計者、ヨット界に大きな反響を呼び、ORCの始まる前に、世界の有力デザイナーグループは「ORC会報22号に対する設計者グループの論考」と題するコミュニケを発表し、ルールのあるべき姿、考え方をORCに提案した。

ORCは設計者グループの提案を受け入れ、ITCは改めて設計者グループと共同でルール改正作業にかり、出来上ったのが、6月27日付の「ORC会報24号」である。(OFFSHORE No.41 1978/9 参照)

1978年11月のORCの中心議題は、「会報24号」の内容の審議、決定である。今度のルール改正に対し各国から様々な反応が寄せられたが、賛成を前提とした意見が多かった。

「会報24号」のAPPENDIX IIで提案されていた、吃水アローワンスと、TR公式の改正は、両方共、排水量をベースにした公式であり、排水量は既にDLF

で考慮済みであると言う理由から採用は中止された。

ORCの決議は「ORC会報25号」として各国に配布された。

2) ORC会報25号 (1978-11)

「会報25号」の内容は、改正ルールそのものである。改正されたルールの番号と内容が述べられているが、一寸乱雑で読み難い。ルールブック全体が書き改められて発刊される筈である。

以下はAPPENDIX Iで、1979年1月1日から発効するものである。

103 計測

103. 1C GD計測のヨットは、AGSより後方はWorking Deckとは認めない。

103. 3 MDSの前後0.25LBG以内、シヤーラインからB MAX/6以下、キール附近のインフレクション迄の外板面の凹所は認められない。

107 オーナーの責任 (計測時)

107. 2B オーナーは、船体外のキール又はセンターボード内のバラスト以外のバラストの重量と位置、及びルール202. 2Hで指定した物件の重量、位置をメジャラーに申告しなければならない。

108 オーナーの責任 (計測後)

再計測を必要とする、船体の変更を行なったヨットはMK III Aの資格を失う。

110 Hull Date

1. Age Dateは、進水の日付(年、月)であるが、オーナーが証拠になる書類を用意出来ない場合は、最初の傾斜試験の日付とする。

2. Series Date 各国のレーティング・オーソリティーは、シリーズ生産のヨットが、同一のモールドで、高い寸法精度で造られ、船体の諸寸法がIORのStandard Hullのデータに合致している場合は、Age Dateより早いSeries Dateを認めることができる。

その場合、Series Dateは、そのシリーズ・ヨットの最初の艇のAge Dateとなる。

3. Modified Hull Date

1975, 11, 1以降に、下記各項の船体寸法を改正し

たヨットは、Modified Hull Dateの仲間に入る。

VHA, BHA, VHA1, BHAI, AGO, GSDA, FGO, GSDF, LBG, CMD, MD, OMD, FD, B, BWL。

このDateは再計測の日付で、再計測により前のHull Dateの利益は帳消しになる。

4. Hull Dateは、ヨットのMK III Aの資格を決める。
Hull Dateは、Age Dateと、Series Dateの早い方とする。

311 ガース・ステーション

[311. 2へ新しいパラグラフC, (会報24号通り) を追加する。]

331 LBGCの公式

$$LBGC = LBG + \frac{GD \times GSDA}{2.0(HGLI - HGLA)}$$

332 AOCの公式

2. AOC, AOCG及びAOCは下記の公式による。

3. Half Girth Lengthの公式

A. Half Girth Length Aft

$$(HGLA) = 0.5 (0.75B + GD)$$

B. Half Girth Length Aft Inner

$$(HGLI) = 0.5 (0.875B + GD)$$

又は0.5GLAI, いずれか大きい方の値。

4. AGSLの公式

$$AGSL = \frac{GSDA}{FA - FAI - 0.2BAI + 0.2BA + HGLI - HGLA}$$

5. APSLの公式

$$APSL = \frac{GSDA}{VHAI - VHA + FA - FAI}$$

6. AOCGの公式

$$ACG1 = AGSL (FA - HGLA + 0.2BA)$$

A. AGSLが、0.8APSLと等しいか、大きい場合、

$$ACG2 = 0.0 \quad AOCG = ACG1$$

B. AGSLが0.8APSLより小さい場合、

$$ACG2 = 0.8APSL [0.5(FA + FAI) - 0.5(HGLA + HGLI) + 0.1(BA + BAI)] + 0.5GSDA$$

AOCGは、ACG1とACG2の内、小さい方の値をとる。

7. AOCの公式

$$AOC = APSL (FA - VHA - 0.018LBGC)$$

(FA - VHA - 0.018LBGC) が負の場合、APSLは、6.0以上としないこと。

8. AOCの公式

$$AOC = 0.5(AOC + AOCG) \text{ 又は}$$

$$(0.05LBG + 0.95AOC) \text{ 又は}$$

$$(0.05LBG + 0.95AOCG)$$

の内、最小の値をとる。

337 FDICの公式

FDI Corrected (FDIC) は、FD, 又は、

$$[0.2175(MDI + CMDI) + 0.5FDI] \text{ 又は、}$$

0.475(MDI + CMDI) の内、最小の値をとる。

338 Dの公式

$$D = 1.3MDIA + 0.9FDIC + 0.055(3FOC - AOCC)$$

$$+ \frac{L + 10}{30}$$

(メートルの場合、10の代りに3.048を用いる)

339 BDRの公式

Base Displacement Ratio (BDR)

$$BDR = \frac{(2.165L^{0.525} - 5.85)^3}{L \times B \times MDIA}$$

BDRは、1.0より小さくすることは出来ない。(メートルの場合、2.165の代りに1.23127, 5.85の代りに1.783を用いる。)

340 DLFの公式

Displacement Length Factor (DLF) の公式

$$DLF = 1.0 + 5.7(BDR^{0.125} - 1.0)^{1.75}$$

DLFは、1.1より大きくすることはできない。

513 Centerboard Factor (CBF)

センターボード、或いはドロップキールを持つヨットは、センターボード係数(CBF)を持つ。

$$CBF = 0.95 + \frac{L}{150(DM + CMDI)}$$

514 MK IIIのヨットの場合、CBFは1.0より小さくすることはできない。

610 プロペラ係数(PF)

Feathering propellerの(PF)を下記の通り改正。

Out of Aperture

Exposed Shaft 0.950

Strut Drive 0.670

Other 0.450

611 プロペラ・ドラッグ係数(DF)

DFは下記の公式により計算する。

1. Propeller Depth Cor. (PDC)

Hull Dateが1/1975以降のヨットは、PDCはPD或いは(CMDI + 0.6PRD)の小さい方をとる。

それ以外のヨットでは、PDC = PD

2. PSが、0.03Lと等しいか、大きい時。

$$DF = PF \left(\frac{PDC}{DB} \right)^{\frac{1}{2}} \frac{PS}{L}$$

PS/Lは0.05より大きくすることはできない。

3. PSが0.03Lより小さい時

$$DF = PF \left(\frac{PDC}{DB} \right)^{\frac{1}{2}} \left(\frac{PS^2 \times 60.0}{L^2} - 0.024 \right)$$

(337~340は新ルール)

$PS^2 \times 60.0 / L^2$ は0.024より小さくすることはできない。

609 プロペラの装備法

2. H, Exposed Shaftの深さ(ESD)とは、シャフトのESLの船体寄りの末端の深さである。

3. D, Exposed Shaftの(ESD)が、(CMDI + 0.3PRD)より大きい場合は、ルール610のPFの値から、次の数値を差引く。

$$K \times \left(\frac{ESD - CMDI - 0.3PRD}{0.3PRD} \right)$$

常数Kは、Solid Prop. では1.0、それ以外の場合は0.5。

このルールは、Hull Dateが1/1979以降のヨットに適用する。

325 プロペラ深さ(PD)の定義

PDは、水線下のプロペラシャフトの垂直距離である。PDSは、陸上計測の場合のDatum(基準水線)下のプロペラハブ迄の距離である。ESDSは、そのDatum下のESLの船体側の末端の深さである。PDとESDは、ルール1005.3の公式によって計算する。

1005 スタンダード・ヨットのレーティング

3.

$$ESD = SINK + ESDS$$

$$-TRIM \left(\frac{SPD - ESL - FGO}{LBG} \right)$$

802 各種の制限

5. Low Rigging Penalty (LRP)

A. IGの下端から上、0.25IGの点より下にリギンの上端が来る場合、LRP=1.01とする。(但し、スピネーカーを揚げる場合、スピネーカーボールの所に一時的に取付けるサポートはかまわない。)

B. その他のヨットはLRP=1.0

6. リギンの調節

A. 本ルールの適用を受ける為に、ヨットのフォアスターはbona-fide(誠実)なものでなければならない。

B. 次に述べる場合の外、フォアスターはレース中に調整(adjust)してはならない。

全部のスプレッダーを後にスウィープさせている場合は、フォアスターを調整してもよいが、レース中はバックスターを調整することはできない。

892 Sail/Hull Ratio (SHR)

$$SHR = S \left(\frac{8.66}{L} + \frac{1}{\sqrt{B \times MDIA}} \right) - \frac{L}{100}$$

(メートルの場合、100の代りに30.48)

893 Sail Correction Factor (SCF)

$$SCF = 1.0 + 0.04(SHR - 16.1)$$

但し、SCFは1.0より小さくすることはできない。

894 Sail Value (SC)

$$SC = S \times SCF$$

105 計測の原理とレーティング。

5. レーティングの公式。

A. 計測レーティング(MR)

$$MR = \left(\frac{0.13L \times SC}{\sqrt{B \times D}} + 0.25L + 0.2 \times SC + DC + FC \right) \times DLF$$

B. レーティング(R)

$$R = MR \times EPF \times CGF \times MAF \times SMF \times LRP \times CBF$$

第11章 IOR MARK III A

1101 定義

1. IOR MK III 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 MK IIIの計測値を用い、1105~1111の公式によって算出する。

1102 適用

MK III Aレーティングの数値(RA)は、SATCA, RSATA, SCA, MRAと一緒に、レーティング証書の2ページに載せる。

1103 IOR MK III Aに対する資格

1. 有効なMK III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. Hull Dateが12/1975、又はそれ以前のヨットはIII Aレーティングに対する資格がある。

Hull Dateが12/1972、又はそれ以前のヨットは、Division 1

Hull Dateが1/1973から12/1975のヨットはDivision 2

1104 Rig Date

A. 下記Bのヨット以外のヨットのRig Dateは、Age Dateと同じである。

B. Age Dateが10/1975より古くHull Dateが12/1972、又はそれ以前のヨットのRig Dateは10/1975である。但し、1975年11月1日以降、

1. I又はJに、0.1呎以上の減少がなく、

2. P, E, IY, PY, EY, EB, EF,

YSMG, YSF, IS, PSF, OF及びそれ等の修正値に、0.1呎以上の増加がない。
ことを条件とする。

以下1105～1107の公式は、1104. BでRig Dateが10/1975のヨットに対してのみ適用される。

1105 Sail Area Total Correction A (SATCA)

1. 1本マストのヨットの場合

$$\text{SATCA} = 0.3(\text{RSAF} - 2.2\text{RSAM})$$

SATCAは、RSAF×(-0.25)より小さくすることはできない。

2. 2本マストのヨットの場合

$$\text{SATCA} = 0.3(\text{RSAF} - 2.2\text{RSAC})$$

SATCAは、RSAF×(-0.25)より小さくすることはできない。

1106 Total Rated Sail Area A (RSATA)

1. 1本マストのヨット

$$\text{RSATA} = \text{RSAF} + \text{RSAM} + \text{SATCA}$$

2. 2本マストのヨット

$$\text{RSATA} = \text{RSAF} + \text{RSAC} + \text{SATCA}$$

1107 Sail Area A (SA)

SAは、RSATA, SPIN, RSALのいずれかの平方根の内最大の値をとる。但し、ルール891のSより大きくはとらない。

1108 Sail Value A (SCA)

1. ルール1105～1107によってSAを与えられるヨットでは、 $\text{SCA} = \text{SA} \times \text{SCF}$

2. その他のヨットでは、 $\text{SCA} = \text{SC}$

1109 MKⅢA Factor

MKⅢA Factor	Div. 1	Div. 2
1. DLF	DLFA =0.98	DLFA =0.5(1+DLF)
2. CGF	CGFA =(0.968+CGF)×0.5	CGFA =CGF
3. CBF	CBFが1.0より小さい場合は CBFA=0.99, CBFが1.0より大きい場合、CRFA=1.0	

1110 計測レーティングA (MRA)

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

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

$$3. \text{MRA} = [(M1, M2 \text{の内小さい値}) + \text{DC} + \text{FC}] \times \text{DLFA}$$

1111 レーティングA (RA)

$$\text{RA} = \text{MRA} \times \text{EPF} \times \text{MAF} \times \text{SMF} \times \text{LRP} \times \text{CGFA} \times \text{CBFA}$$

但し、RAは0.88×Rより小さくすることはできない。

320 BWL

BWLの決定法のルールは下記の方針によって書き改められる。

A. チェインの曲率半径が0.1呎(0.03m)以下で、AGSからFDS間を連続して走っている場合をChine Built Yachtと見做す。この場合BWLは、ルール320.2によって決める。

B. B MAXステーションでシャーラインの下方B MAX/6以下の場所に、0.1B以下の曲率半径がある場合、BWは次の測り方をする。

計測者は、0.1Bのステップで前後のステーションを計測し、曲率が0.1B以下のカーブが無くなるステーションを探す。そのステーション(2ヶ所)の水線幅を計測し、平均値をとってBWLとする。

そのステーションの位置を記録し、Certificateの2ページにプリントする。

このルールはHull Date 1/1979以降のヨットに適用する。

1202 復原力スクリーニング・テスト

SVの公式中のBCORの値は、BWL又は0.8Bの内の大きい方を用いる

$$\text{SV} = \left\{ \frac{(0.03L \times \text{BCOR}^3 \times K) - (54 \times \text{RM})}{\text{DSPL}} + 0.6\text{CMDI} - 0.54\text{CMD} \right\} \times K_3 + 0.25$$

呎で測る場合、 $K = 64.0$, $K_3 = 1.0$

メートルの場合、 $K = 1025.8$, $K_3 = 3.281$

SVはCertificateにはfeetで表わされる。

1203

SVが0又は負の場合のみ、Certificateが発行される。SVが正の場合、

A. ルール1204によるスタビリティ・テストを行ない合格する。

B. ヨットを改造して、SVテストに合格する。

C. DSPLが17500ポンド(7938kg)以上のヨットは、スタビリティー計算をNational Authorityに提出し、認められること。

の、いずれかによらなければCertificateは発行されない。

NORC 関東支部 フリート対抗レース



帆走委員長 武市 俊

外洋ヨットのチームによる対抗レースの方式は、世界ではアドミラルズ・カップを筆頭に、サザンクロス・カップ、昨年より始められたパンナム・クリッパー・カップ等が、大きな関心と呼び、世界の外洋レースのビッグイベントとして発展して来た事は衆知の事である。

そして日本国内にもこの種のレースがあれば、従来と異なった興味も生れるのではないかと、昨年あたりからこのチームによるシリーズレースの開催を提唱して来たが、とりあえず最も手軽に開催出来る関東の支部対抗という形で具体化する事に決めたのは、今年のレースシーズンもたけなわとなった、5、6月頃と記憶している。

そんな訳で、準備期間に余裕がなく、未経験のレース方式という事もあって、ルール作成に手間取り、レース開催のアナウンスが遅れたり、ルールに不備があったりで、必ずしも万全とはいえない状況でのレースとなった事を、まずお詫びしなければなりません。

しかし、未経験のレースだけに、ある程度の不備はやむを得ないが、まずレースを始め、これらの経験を基に今後のレースの改善を計って行こうとの意図もあり、時間的余裕のない事も承知の上で開催に踏み切ったというのが実情で、この点、諸々の不備があった事を御諒解いただければ幸いである。

とはいえ、このような不備な状況で開催されたにもかかわらず、レースは一応の盛り上がりも見られ、来年度にこのレースを継げる大きな可能性を見い出せた事は、何にも増して大きな成果であったと思われる。

このシリーズレースは、NORC関東支部の神子元島レースと小網代カップ・レースに乗る形で2つのオフショア・レースを行ない、このレースの間に2つのオリンピック・コース・レースを加え、計4つのレースをシリーズとし、各チーム3艇の総合得点によって勝負を競い合うというものである。

しかし、11月19日の一日で2レースを消化する予定

であったオリンピック・コースのレースは、当日無風と大きな風向のシフトに、強い潮流によってマークが流れるといった事も重なって、2レース共ノーレースとなり、結局オフショアの2つのレースのみの得点で勝負が決る事となって、シリーズレースとしての本来の興味をやや殺ぐ感じとなってしまった。

エントリーチームは関東8フリート中、横浜フリートの参加がなく、江の島、葉山、佐島、小網代、シーボニア、油壺、諸磯の7チーム、計27艇の登録艇によって争われた。

今回は各チーム4艇の登録が認められ、レース各に、この中から3艇がエントリーするという方法によったが、江の島チームだけは3艇のみの登録であった。(各チームの登録艇についてはレース成績表を参照の事)

参加艇の艇の大きさによる分類では、クラスⅠ、Ⅱの大型艇が3。クラスⅢの参加はなく、クラスⅣの3/4トン艇が9。クラスⅤの1/2トン艇が11艇と最も多く、そして1/4トンのクラスⅥは4艇となり、クラスⅣ、Ⅴを主体にチームが組まれている。

チーム別では、江の島は3艇共3/4トナーのみで編成し、葉山は3/4トン2艇、1/2トン、1/4トン各1艇と中から小の間に散らしたチーム、佐島は3/4トン、1/2トン各2と中間の大ききで固め、小網代は3/4トン1、1/2トン3と、1/2トン主体の編成であり、シーボニアはクラスⅠが1艇、1/2トン2艇、1/4トン1艇と大小に大きく散らしたチーム、油壺はクラスⅠ、Ⅱ、Ⅳ、Ⅴが各1と、大型に重きをおいて散らしたチームを組み、諸磯は、油壺とは対象的に1/2トン2艇、1/4トン2艇と小型中心のチーム、とこの辺のチームの組み方にもそれぞれの個性があって面白い。

しかし、時間的な制約もあってか、チーム編成に当って選考レースを行なった上で代表艇を選んだのは、諸磯チームのみであったと思う。

次いでレース結果から興味ある話題を拾って見よう。第1回の神子元島レースでは、〈ビックアップル〉、〈レッドシャークⅡ〉、〈がめらZ〉の3艇から成るシーボニアチームが、1、3、15位を得て、得点合計94.5



点でトップに立ち、次いで油壺チームの〈コンテッサVI〉、〈月光V〉、〈ニンパス2〉が各々19、2、5位で得点80点の2位と、まず1位のシーボニアチームが大きなリードで優位に立った。3位は小網代チームで得点78点、4位諸磯チームの76点で、2位の油壺チームとは各々僅か2点、4点の小差で次のレースに興味を継いだ。

この後は、葉山が58点で5位、6位は50点の佐島、江の島は〈クラリッサ〉1艇のみしか参加せず、最下位となった。

ここで注目されるのは、1、2位を占めた〈ビックアップル〉、〈月光V〉の大型艇の走りで、世界の名艇〈ビックアップル〉には、 $\frac{1}{4}$ トンワールドに参加していた元ビックアップルのクルーが乗り、又トランスバック、沖縄〜東京レース、パンナム・クリッパー・カップと走り込んで来た〈月光V〉には、その実績とチームワークで共に素晴らしい走りを見せてくれた事である。

次いで11月20日に行なわれるはずのオリンピック・コースのレースがノーレースとなり、後は小網代カップ・レースのみで勝負が決る事になったが、ここで最大の興味は、当初より優勝候補の最右翼と目されていた油壺チームが、14.5点の差を許したシーボニアチームにどこまで戦うか、油壺に2点、4点の小差で続き、まだ優勝を射程内にしている小網代、諸磯両チームの上位2チームとの争い、といった所であった。

小網代カップ・レースは、油壺チームが前回19位と奮わなかった〈コンテッサ〉に替えて〈慎記郎〉が入り、諸磯チームは、前回11位で善戦しながらもチーム中最下位の〈桃季II〉を下し、 $\frac{1}{4}$ トンの〈トレーサー〉を入れ、葉山チームも17位の〈寿限無III〉を〈セラビIII〉に変え、他の3チームは前回と変らぬチームで決戦に臨んだ。

ただし、江の島は最終戦にも1艇の参加しかなく、事実上戦列を離れる形となってしまったのは残念であった。

レース結果は、油壺チームが1、4、6位と3艇共

に上位を占め、110.5点と大きく稼いで、このレースのトップを握り、前回まで1位のシーボニアは、7、10、12位ともう一つ奮わず、得点合計74で、このレース3位となり、シリーズトータル得点で油壺に逆転を許す結果となり、第1回関東支部対抗レースの栄冠は油壺チームの上に輝く事となった。

最終戦2位は諸磯チームで、3、5、18位と健闘。80点を得、シリーズトータルでは、前回まで3位の小網代を抜いて3位の座を獲得、シーボニアは3位でシリーズトータル2位、前回3位であった小網代は6位と奮わず、シリーズ成績で4位に落ちてしまった。

又、このレース4位の佐島チームは、2レース共5位の葉山チームとシリーズトータルの得点で同点となり、ルール通り、コースの長い神子元島レースで優位であった佐島が総合5位、葉山が6位となり、そして両レース共1艇のみで走った江の島が最下位という結果に終わった。

では次いで、個々の艇をポイントゲッターとして見て見よう。

しかし、今回は各チーム4艇の登録艇中3艇が出場という事で、参加艇27艇中6艇が1レースしか参加していないので、この場合は同チーム内で1レースずつ走って艇のトータルで、2レース共走ったポートと比較、順位を決定する事とした。

ポイントゲッターのトップは、油壺チームの〈月光V〉で、2、1位と両レースを走り、1艇で実に82.5点を稼ぎ、油壺チーム優勝に大きく貢献した。

第2位は、これも大型艇の〈ビックアップル〉で、シーボニアチームとして走り、1、7位の成績で72.5点を上げ、3位は油壺チームの $\frac{1}{2}$ トナーの〈ニンパス2〉で、5、4位と安定した走りで70点を獲得して、以上の3艇がポイントゲッター賞の盾を手中に納める事となった。

次いで4位は $\frac{1}{4}$ トンながら健闘した諸磯の〈ノースウインド〉(62点)、5位は、これも諸磯のポートだが〈桃季II〉及び〈トレーサー〉が各々1レースを走り、合同でこの成績を出したものであった。

ともあれ、国内で初めての試みともいえるチームによるシリーズレースは、関東支部のフリート対抗という形で行なわれ、まずまずの成果を上げて終る事が出来たが、このレースは来年度以後も、関東支部の一つの行事として続け、このレースの経験を基により充実したものに発展させて行きたいと願っている。

又、このレースの開催を契機に、出来れば全日本の規模で、NORCの支部対抗、あるいは各地の外洋ヨット団体をも含めてのチームレースに発展すればというのが、私の本来の願いである。

(写真は神子元島レース、スタート風景
撮影 岡本甫 提供 舵社)

第16回小網代カップ・レース成績表

関東支部フリート対抗レース

1978年11月25日1100

帆走委員長 下條 晋

1978年度

コミッティー：武市 俊

クラス 順位	セーラー 番号	艇 名	所要時間	TCF	修正時間	総合 順位	クラス	艇 名	フリート	11月11日		11月25日		参加各艇 トータル		シリーズ・ トータル	
										順位	点数	順位	点数	順位	点数	合計点	順位
I ①	2299	BIG APPLE	h m s 13-06-22	0.8457	h m s 11-05-01	15	◆	シーボニア		1	94.5	3	74	—	—	168.5	2
" 2	2112	FUJI III	14-16-09	0.8508	12-08-24	44	I	BIG APPLE	HOL44a	1	42.5	7	30	②	72.5		
II ①	2000	GEKKO V	13-01-41	0.8239	10-44-01	5	V	RED SHARK II	DOU30A	3	38	12	20	7	58		
" 2	2306	ROCINANTE III	13-46-43	0.8292	11-25-30	25	V	がらめZ	VAC28A	15	14	10	24	13	38		
" 3	1616	裕明	14-06-07	0.8310	11-43-07	34	VI	もじゃもじゃ	KQ26a	—	—	—	—	—	—		
" 4	2049	BB III	15-25-40	0.8095	12-29-19	49	◆	油 壺		2	80	1	110.5	—	—	190.5	1
III ①	1720	光	14-28-18	0.7825	11-19-26	21	II	GEKKO V	FRE41a	2	40	1	42.5	①	82.5		
" 2	1767	無双	15-26-39	0.7844	12-06-51	43	V	NIMBUS-2	DOU30A	5	34	4	36	③	70		
" 3	2001	SOLTAS	15-25-54	0.8059	12-26-10	48	I	CONTESSA VI	ERC46A	19	6	—	—	—	—		
IV ①	2230	BYE-BYE I	14-09-35	0.7570	10-43-08	4	IV	慎記郎	HOL33B	—	—	6	32	○	11	38	
" ②	2220	慎記郎	14-28-39	0.7650	11-04-31	14	◆	小 網 代		3	78	6	50	—	—	128	4
" ③	1985	波勝	14-52-10	0.7530	11-11-48	17	IV	波 勝	W32a	6	32	8	28	6	60		
" ④	2188	SEE ADLER III	14-52-21	0.7550	11-13-43	19	V	八丈III	NAK30A	7	30	19	6	15	36		
" 5	1604	CLARISSA	14-57-52	0.7610	11-23-16	22	V	KELONIA	DOU30A	14	16	14	16	17	32		
" 6	2205	STAYER	15-06-50	0.7550	11-24-39	23	V	ALPHA II	C&C30A	—	—	—	—	—	—		
" 7	2116	海猫	15-24-51	0.7519	11-35-23	31	◆	諸 磯		4	76	2	80	—	—	156	3
" 8	2044	HOEN-VI	15-26-27	0.7570	11-41-19	33	V	陽焰II	GS30B	9	26	18	8	16	34		
" 9	1532	DAPHNE III	15-39-23	0.7509	11-45-22	35	VI	NORTH WIND	U25A	8	28	5	34	4	62		
" 10	1987	DOZEN-A	15-37-46	0.7530	11-46-08	36	V	桃李II	DOU30A	11	22	—	—	—	—		
" 11	2101	青海波	15-41-21	0.7530	11-48-50	38	VI	TRACER	PAP26A	—	—	3	38	○	5	60	
" 12	2082	祥鳳	15-37-24	0.7570	11-49-36	39	◆	葉 山		5	58	5	56	—	—	114	6
" 13	1900	龍飛III	15-50-26	0.7519	11-54-37	41	IV	DOZEN-A	DOU30A	4	36	16	12	9	48		
" 14	610	飛車角II	16-06-09	0.7540	12-08-28	45	IV	SEE ADLER III	HOL33A	16	12	9	26	12	38		
" —	2097	侍 III	DNF	-----	-----	-----	VI	寿限無III	DOU26B	17	10	—	—	—	—		
V ①	2288	以穂	14-30-37	0.7258	10-31-53	1	V	SERABI III	DOU30A	—	—	13	18	○	18	28	
" ②	2279	CHUBURINKO V	15-01-43	0.7237	10-52-34	8	◆	佐 島		6	50	4	64	—	—	114	5
" ③	2004	NIMBUS-2	15-04-06	0.7248	10-55-17	10	IV	祥 鳳	GRA34A	13	18	17	10	19	28		
" ④	1879	MA CHÈRE LAÉTICIA	15-14-50	0.7215	11-00-03	12	IV	海 猫	YA33B	10	24	15	14	14	38		
" ⑤	1866	MERLUZA	15-16-29	0.7248	11-04-16	13	V	CHUBURINKO V	DOU30A	18	8	2	40	8	48		
" ⑥	2129	SYLPHIDES-2	15-31-41	0.7193	11-10-09	16	V	EXCEPT ONE	N30A	—	—	—	—	—	—		
" 7	2221	AZUSA	15-25-01	0.7280	11-13-24	18	◆	江 の 島		7	24	7	26	—	—	50	7
" 8	2011	がめらZ	15-31-08	0.7248	11-14-53	20	IV	MAUPTI	N32A	21	2	21	2	21	4		
" 9	1802	TSURUGI	15-41-19	0.7280	11-25-16	24	IV	CLARISSA	NOL34A	12	20	11	22	10	42		
" 10	1816	RED SHARK II	15-50-52	0.7237	11-28-08	26	IV	SEA TIGER	BW33A	21	2	21	2	21	4		
" 11	1910	SERABI III	15-49-16	0.7258	11-28-58	27											
" 12	2182	KELONIA	15-53-56	0.7248	11-31-24	28											
" 13	1735	桜工	16-10-38	0.7150	11-34-00	29											
" 14	1623	EMILY-II	15-59-10	0.7248	11-35-12	30											
" 15	1600	HIPPO	16-01-40	0.7258	11-37-58	32											
" 16	1702	PUSSY CATS III	16-16-34	0.7258	11-48-47	37											
" 17	1814	陽焰II	16-21-12	0.7269	11-53-14	40											
" 18	1808	八丈III	16-26-12	0.7258	11-55-47	42											
" 19	2282	POINCIANA	16-30-47	0.7375	12-10-42	46											
" 20	1624	JIN VI	16-53-56	0.7226	12-12-40	47											
" —	2050	EXCEPT ONE	DNF	-----	-----	-----											
VI ①	2292	AIA 7	15-30-50	0.6843	10-36-58	2											
" ②	2260	RODEM-V	15-30-58	0.6843	10-37-03	3											
" ③	2313	もじゃもじゃ	15-46-54	0.6843	10-47-57	6											
" 4	2160	BUN BUN	15-51-17	0.6843	10-50-57	7											
" 5	2167	TRACER	15-56-34	0.6843	10-54-34	9											
" 6	2178	NORTH WIND	15-58-12	0.6843	10-55-41	11											
" 7	2114	SUN-SEED 77	18-44-33	0.6843	12-49-31	50											

○横浜フリートは参加せず

○×印 DNS

○第2、第3両レースはノーレース

(微風・強潮流による)

第1レース 11月11日 第23回神子元島レース

第2レース 11月19日 オリンピックコースレース

第3レース 〃 〃

第4レース 11月25日 小網代カップレース

訂正とお詫び

OFFSHORE 44号付録の1978年レース入賞艇一覧表の中で、関東支部フリート主催の初島回航レース11/22(葉山フリート)のI~IIクラスの入賞艇を次のように訂正致し、失礼をお詫び致します。

(所要時間) (TCF) (修正秒)

1位 ROCINANTE III 26873(秒) 0.8292 22283

2位 GEKKO V 27240 0.8239 22443

3位 CONTESSA VI 26913 0.8600 23145

フリート対抗レース参加記

GEKKO V 並木茂士

このような新しい楽しいレースを企画した、NORCならびにレース委員会諸兄に御礼申し上げます。

ただあまりに突然であったので、艇の選考や選抜方法などトラブルが多少なりとも各フリートであったごとくに伝え聞いておりますが、第1回目ということで致仕方がなかったかと思えます。

まあ、日頃あまり目先の変わったことをしないNORCとしては、最近まれなヒット！

さて、〈GEKKO V〉が当シリーズ・レースでのポイント・ゲッターということを知られ、ならびに油壺フリートがチーム優勝とのことで感想を述べさせていただきますが、当初参加するにあたり神子元島レース、小網代カップ・レースの他にオリンピック・コースが2レースとのことで、実は島回りだけなら参加を見合わせるところでしたが、トナー・レベル・レース、SSCR等以外、私達にはオリンピック・コースのレースがなく、充分思うような練習ができないでいたところへ、三角レースに魅力を感じて参加の意志を表し、幸いなことに油壺フリートの代表にさせていただけて、たいへん光栄に思っております。

しかし、三角レースは微風と強い潮流のためのマークの流れによって中止となり、われわれ〈GEKKO V〉にとってはたいへんに残念というラッキーというべき結果でした。

ハワイよりの回航後、マストのチューニング・ミスで風上への走りが今一つの感があり、毎週いろいろとトレーニングを重ねてきましたが、なかなか満足できず、この機会の三角レースで他のレーサーとの走り競べを楽しみにしておりました。私をはじめクルーの練習には身心ともに三角レースが最もよい、と常に考えて励んできたつもりですし、海外のレースでも遅れをとることが多く、待ち望んでいたところでした。

〈GEKKO V〉よりもレーティングの大きい速い艇がだいぶ進水し、レース自体ハイペースで進められる昨今、島回りでも全く手を抜くことができず、今回も神子元島レース、小網代カップ・レースともにオールハンズで終始したのですが、神子元島レースで回航後「上り」のレグではセールのトリムが合わずに先行する〈BIG APPLE〉に計算以上の差を上げられて惨敗。次のレースに大きな期待を抱いてオリンピック・コースに臨んだところ、醜態をさらけ出してしまい、ノーレースでホッと救われたのがホントの話です。

神子元島レースの失敗から、小網代カップの二日前に独り油壺へ行き、フォアスターをいじり、マストを動かしてみたものの、不安を残したままレースに臨みました。前半はランニングで途中微風となり、後半乳ヶ埼をかわしてからの「上り」レグでは同行する名

艇〈BIG APPLE〉をおさえてファースト・フィニッシュでき、本年の最後を飾ることができて感激を深くしています。

油壺フリートにはつねづねレースに参加する艇がたいへん多いのですが、今回のシリーズ・レースに参加の〈NIMBUS〉、〈慎記郎〉の両艇の走りは特に素晴らしく、これらの実績から今後はこのようなレースでは、 $\frac{3}{4}$ トン、 $\frac{1}{2}$ トンを中心にセレクトするのがベターではないかと思えます。

われわれ艇同志は多々ありますが、なかなかフリート同志の付き合いというのはどういう訳か少なかったのですが、これを機会にフリート同志の親睦を計り、フリート内での予選等を厳しくして、出場することが名誉となるようなレースに発展するよう、ぜひNORCならびにフリートの諸兄にお願いいたします。

本物と亜流

(オリジナルクルーとレースをして)

ビッグアップル 松田榮夫

神子元島がどことなくファストネット島に似ているというのも奇しき因縁で、レース準備中我が〈ビッグアップル〉に彼女の故郷から3人の騎士達がソレント海峡の汐の香りも床しく、去りにしヨットを訪ねてくれたのは11月5日の事でした。

彼等の来日の本来の目的であるクォータートン世界選手権が、マスト・トラブル等でDNSを余儀なくされていた矢先ではあり、海に焦れていた彼等は神子元島レース出場への私の招待を文字通り渡りに船と喜んで、円高とマスト・ブレイクのフラストレーションの解消を図った様であった。

然し、一寸見方を変えると、3人の騎士達の心の中には、かつて彼等の思いものであった聖処女が、異教の地——ヨット中進国へ嫁いで後の変貌振りを目のあたりに見てみたいという、きわめて男性的な好奇心が揺れていたというのが、現実的な解釈の仕方であったのかも知れない。

この3人の騎士達というのは、私が〈ビッグアップル〉を入手する以前に、彼女にアイルランドの海で産湯をつかわせ、ソレントの海で磨きはぐくみ、華麗な淑女に育てあげた、生みと育ての親——オリジナルクルーの面々である。

キャプテンのハリーは歴戦のヨットマンであり、物に動じない、職業的な戦士の風貌を備えたアイリッシュ。年長のクルーのトムは私の家で本場のミルクティーの入れ方をセーリング・タクティクスを教えるように教えた、セール用クロスの製造が本職のランカシアの職人。最年少のクルー、キリヤンは文字通り紅顔の美

少年で、パウデッキにあって事もなげに巨大なセールをあしらい、ビッグの建造を自らした大工の一人。

皆それぞれにホルランドの身近にあって、絶えず彼のデザインするヨットに何等かの形でかわりあって来たマイスター達である。

レースそのものがどうであったという事は彼等にとって特別な意味はない。その日、その時に全力を出し切って勝負にいどみかかる事がレーサーとして自らに課せられた義務だという事を彼等は身をもって体現してくれた。

スタートの仕方もきわめてオーソドックスであり、それ以外の何物でもない。

ただそうする事によって生じる相対的な軋轢も、困難さも、恐れるでなく、笑うでなく、忠実に実行しているというのが、彼等のレースに対する唯一のマナーであったと言えるのか。

帆走中もむしろ我々は、彼等から名人芸的なテクニックを見せてもらえるものと、無意識の内に期待していたのであるが、彼等の現実はある意味でむしろ我々（我々がそうでありたいと思う通りに）より現実にはそのまが当為（to be）であった。

セールを上げれば何かのトラブルはあり、スピンを展開すればからんだり、提燈になったりもする。ただ確実に違うのは、それから後の処理の適確さであり、したたかさであった。アドミラルズ・カップの中だつて、こんなトラブルは別にめずらしいものではない。皆こうしたトラブルの中で、如何にそれをクリアーして行くかがレースの出来、不出来を決めて行くのだ。あわてず、さわがず、上げるべきものは上げ、引くべきものは引く。

そして、起きたトラブルは解決すれば良いという事をレースの心得として、きわめて正確で平易な英語（あたりの話だが）で語るキャプテンを見て、これが一流ヨットマンのありようかと思ったりしたものであった。

ここで思い起すのは鳥羽パールの直前にシーボニアを訪ずれ、オーナーどうし同業の故に、コーチをお願いしたマキシボート（キアロア）のキャプテンやクルー達の姿である。彼等も同じく海に馴染んだセーラーではあったが、彼等によれば、ヨットはもっと繊細であり、乗り手は自然の前に矮小な存在である事を胆に銘じて行動すべきであるというテーゼがあった様に思う。

風が強ければひたすらその自然の意をヨットに伝え、あのシートを引き、このハイドロに圧力をかけ、ひととき風が静まれば、又このシートを出しハイドロを調整し、セールをとり替える。自らを自然の一部に擬する事を願っていた様に思う。早い話がジャイビングの時にメインセールの巨大な運動量をマストにぶつけるのがアップル流であり、30ノット40ノットの風の中でも、すべる様に静かにセールをかえし何事もなかったかの様な走り方をするのがキアロア流と言え様か。

ともあれ極端に引き込まれ、しめつけられたメインセールのカーブの中で、我々（ビッグアップル）は見事に上り角度をかせぎながら、ファースト・ホームを飾る事が出来たのである。

そして帰る際の団欒のひとつに、いつアドミラルズ・カップ・レースに出て来るのかと、キャプテンハリーは問い、私の答えた「未完成」という理由に対し、「そんな事はない、我々が（ビッグアップル）に乗り込んで、アドミラルに出場するまでの準備期間は正味4ヵ月であり、それが全員によって大型艇乗艇の最初の経験であった」というのは清新な驚きであった。

「但し我々は最初の一ヵ月の間、クルー1人1人の仕事量と種類を文章に書き出し、くり返しくり返しフィードバックを重ねて訓練を重ねた。それ以上でも、それ以下でもないクルーワークを目標としている」と語ったキャプテンの言葉は名人達の誇りが言わしめる一つの奥義のキワメであろうか。

レースに勝つにつけ得意になり、敗けるにつけ能書きをたれ、シャウティングし、見てくれ見てくれの垂流の群と、一流の差はその静けさと喧騒の差にあるのかも知れない。

我が学生時代、馬場馬術の師であった遊佐孝平先生の言葉「鞍上人なく、鞍下馬なし」は（キアロア）のそれも、ビッグのオリジナルクルーも「デッキ上人なく、デッキ下艇なし」唯マストで海をすべる、そのまの教えと思える。

唯前者の乗り方はウエスタンのそれであり、手綱はゆるく片手に持ち、騎座の重みで自由自在に馬の全能力をしぼり出すのに比べ、後者の乗り方は大ロクを締めつけ鋭い拍車を馬にあてて、ワルツを馬に踊らすスバニッシュシュールの技法であった。けだし「名工、その器をよくす」である。



〈ビッグアップル〉 撮影 岡本甫 提供 舵社

第2回アドミラルズ・カップ委員会印象記

関西ヨットクラブ理事

ノミⅢ 野村 侃

去る12月9日の土曜日、NORCの理事会が西宮の関西ヨットクラブのクラブハウスに於て、古屋会長、大儀見専務理事をはじめ、各支部の理事の方々が多数、遠路はるばる御参集され、開催されました事は、当クラブの理事の一人として大変に名誉なことであり、かつ嬉しく思う次第であります。理事会後のパーティーも業者を誰一人入れること無く、会員の〈テルテル〉のオーナーである山口氏をシェフとして、会員及びその家族の奉仕により、洋風「満漢全席」を楽しんでいただきました。有難いことに当クラブは我々独自のクラブハウスを有しております。そして営利を目的としない会員のスナックがあります。レース熱もここ2~3年の間に盛んになり、今年のクォータートン世界選手権にも4サムライ、翔雲、パラダイスの3艇が出場し、1979年度のアドミラルズ・カップに山口氏の〈テルテル〉、山田氏の〈トーゴ〉がいち早く名乗り挙げ、又、トランスパック・レースにも出場予定の艇があります。又、西宮、一文字ヨットクラブからはシドニー／ホバート・レースを狙っている艇もあり、関東勢を追い越す気迫を有しております。

さて、アフターパーティーも一段落した頃、当クラブのオーナーズルームにて、ビッグボートレースについての会合が持たれました。出席者は、NORC専務理事の大儀見氏、〈サンバード〉の山崎氏、〈テルテル〉の山口氏、〈トーゴ〉の山田氏、〈風来坊〉の賀川氏、〈カレラ〉の渡辺氏、当クラブより理事の諏訪氏、〈ノミ〉の野村、内海帆走委員長の谷川氏、その他、計測委員、メーカー関係の方々多数参集されました。会議は、和やかな雰囲気の内に進められ、次の様なことが議題になりました。

- 1) 此のシリーズは、NORCの公式行事として承認されました。
- 2) せっかくナショナル・チームを編成するのであるから、何か良い名称はないか？カップーズを「児童」とひっかけてみるとか。NORC会員の皆さん、良い知恵をお貸し下さい。
- 3) レーティングは原則としてIOR MK ⅢAに統一する。安全規則も又、然りとする。
- 4) レース海面は、西宮沖及びサントピア沖、紀伊水道を使用して6戦を行ない、その戦績の上位

よりアドミラルズ・カップとしてはどうかという事。

- 5) レースコースの選定は、西宮では当クラブの帆走委員長である宮川氏、諏訪氏、サントピア及び紀伊水道では谷川氏が決定することで意見がまとまった。
- 6) 選考委員については、最終的には大儀見専務理事に一任したい。
- 7) ナショナル・チームを編成する以上は、日本の代表艇なのであるから、NORCの会員諸兄は、人ごとと思わず、有形、無形の支援の手をさしのべられたい。NORCの全会員がその気になれば、NORC独自の力で参加するナショナル・チームを送り出すことが出来ます。〈サンバード〉の山崎氏が、「会員がたとえ100円でもカンパして下されば莫大な資金となり、又拠出された方々も、我々もレースに参加しているのだという気持を持ち、大いに盛り上げてくるのではなからうか」とおっしゃってたのが印象的でした。とに角、欧米と比較して日本はまだまだヨット界に対する認識がうすいと思われます。今度のクォータートンでも世界一になったのです。来年のアドミラルズ・カップでも何とか上位入賞を果してきてもらおうではありませんか。皆さん！
- 8) 現在までの参加意志表示艇は〈ビッグアップル〉〈月光V〉〈熊野Ⅲ〉〈カレラ〉〈ノミⅢ〉〈風来坊〉〈コテルテル〉〈トーゴ〉の8艇です。より多くの艇の参加を希望しております。

以上、数多くの項目にわたって意見が出されました。要は今回で第2回目のアドミラルズ・カップに何とか良い成績を残して頂く為の貴重な御意見ばかりでした。どうか会員諸賢の方々よろしく応援して下さい。

会議は10時半頃で終了し、〈トーゴ〉の山田氏のお世話で神戸の三ノ宮迄くり出し、会議出席の多くの方が相当遅くまで、痛飲させていただきました。この誌面をお借りして山田氏に感謝致します。

NORC理事会 関西の西宮で開く

アドミラルズ・カップの選考レース、ヨットの船検、非会員艇の登録など、53年中に是非進めておきたい諸問題をかかえて、NORC第67回理事会は12月9日(土)15時から西宮ヨット・ハーバーで開催された。

理事会は夕方まで続けられたが、このあと関西ヨットクラブのご好意により、交歓パーティーが開かれ、〈TERU TERU〉のオーナーの特別の計らいで、同メンバーによる手作りの料理という心温かい歓迎をうけ、NORCと関西ヨットクラブの交友を更に一段と深くした。

ミニトン協会誕生 理事会に先立ち、実行委員から次のような説明があった。最近、ディンギーの経歴を経て、クルーザーに入ろうとする傾向が強く現われているが、これらメンバーの中には、まず各地域からスタートし、全国的にそして更に世界的な繋りの輪を拡げて行きたいとする傾向もまた強くなってきている。然し一方においては、所謂レース派のこの様な意向には同調しながらも、ブルーウォーター派として地域的活動から始めて、堅実に一步一步前進したい人達の活動のため、レース企画、運営してこれらの人達の共通目的にこたえる意図のもとにミニトン協会が生まれた。会長には石原慎太郎さんを希望し、またご本人からも承諾をうけている。

このクラスはIORに基づく国際外洋ヨットの文字通り底辺を形成しているが、このクラスの日本における急速な発展が期待される。

アドミラルズ・カップ選考レース 昨年は〈都鳥〉、〈サンバード〉、〈BBⅢ〉の3艇が日本代表艇として出場したが、本年は今のところ〈TERU TERU〉、〈TOGO〉、〈CARRERA〉の3艇がチャレンジする意志を表明している。これを受けて選考レースを兼ね、アドミラルズ・カップ参加資格のある(レーティング30ft以上)艇によるレースを西宮及びサントビアで開く計画が既に進められ、帆走委員長には「寅丸」オーナーの谷川さんが当る。

詳細はOFFSHORE44号に掲載してあるが、このレースを本年度のNORCレースの中に正式に組み入れ、全面的にバックアップする事を理事会で決めた。

このレースはトライアルのレースとし、日本代表艇の選考は改めて選考委員会を設けて決めることとなった。

日本チーム支援態勢の充実 クォータートン世界選手権大会の成功を機に、世界のヨット界における日本の評価は一段と高くなり、またアドミラルズ・カップ或いは米年度のクォータートン大会など各種国際レガッタへの日本チームの参加も今後増えると思われるが、個人の努力に全てをまかせるのではなく、何等かの形でバックアップして送り出す態勢を作る必要があることが確認され、資金の調達などを含む具体的な方法を山崎海事思想普及委員長に検討してもらい、次回理事会に提案してもらうこととなった。

54年度事業計画と予算編成 今年は従来の事業計画のほかに、① 非会員艇の登録業務、② ヨット大衆化のためにJORルールを日本国内に採用するために新たなルールを設け、これをコンピューターに組み込み実用に移す作業——新年度事業計画にはこの二本の新しい柱を企画している。

この二本の柱は必ずしも会員増には結びつくとは考えられない。①に関連し、海事関係法令に関する当協会と関係官庁との委員会活動は従来通り、否、むしろ活発に行ない、その間に得た結果を会員全般に伝えるため、本部・支部のパイプを具体的に強化し、各地域毎に講習会や会合を企画して、非会員艇の登録実務を押し進める。

各地域毎に行なう講習会や会合に当面の問題点を伝え、あるいは現地の要望を本部に持ち帰り、各関係の官庁に当る、この様に考えている。

ヨット・レースの一般簡素化と大衆化を目指して、新しく国内ルールとしてJORを開発する。このことにも、具体的に、例えば会員増、財政的、IORとJORのレースに対する取扱い、非会員艇とJOR等々検討すべき事項も多く、①②の事業活動には予算をたてる上から不確定要素が多分に含まれていることを承知してもらい、その上で次の理事会までに54年度予算案を煮詰めることとする。

54年度は外洋ヨット大衆化のためのトライアルの年であり、年度半ばで補正予算を建てることを承認願いたいという提案があった。

クォータートン世界選手権大会報告 既にOFFSHORE先月号の詳細のとおり成功裡に終了したが、山崎達光、松田菊雄、山田敏雄の各委員から運営の経過について説明、次いで山田委員から本大会の収支決算について配布資料に基づいて数字上の詳しい説明があった。

理事会はこれを了承し、次いで古屋会長から各委員のご苦勞に対してお礼を述べられた。

ヨットの船検 この問題は各支部の会員から、その具体的な方法を早く流してほしいという要望が強く、内海支部の野本さんの作成された、「船検をうけるた

めに」を補筆して貰って、本号に掲載する。この件についてはJCI(検査機構)というより、運輸省船舶局との事務交渉の過程でヨット・ユーザー側の要望にたいして結論がでていない向きもあり、12月16日に開く、レース関係合同委員会の席上でも更に一步進めた経過の説明が行なわれるよう準備をすすめている。

定款の改正について 既に昨年の夏以来理事会で検討し、運輸省と接衝を重ねている。従来から定款にある評議員を代議員にかえ、これを定款上に議決機関として位置付けて、そのうえで総会の定足数は、出席会員で構成するものとし、会の運営の充実と円滑化を計りたいとするものである。既に試案は運輸省に提示し、運輸省からは、これに対する修正が当方に帰っているが、更にこの運輸省の修正案に対して当協会の意向を、或いはNORCの実情に即した要望も含めて運輸省に提示してあるが、1月半ばまでには原案も煮詰まるものと思う。

NORCの理事会は、およそ以上の検討で夕方7時に終了したが、閉会に際し、古屋会長は、「本理事会は早急に進めるべき重要な議題許りであったが、この定款を改正するには、現行の定款によって2,000人以上の会員の出席者数(委任状を含む)が必要であり、この作業が大変なことである。

是非各支部の理事はじめ、フリート・キャプテンのご協力をお願いする」と、力説された。(12月10日記)

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

1558 いそしぎ SK-30 8.99×6.99×2.82×1.68
山口仁郎 木場/艇名の由来: エリザベス・テラーの出演した映画のタイトルをつかって。/抱負: 安全に楽しいヨットライフをおくる。/願ふれ: すこしくるったクルー。女性もふくみ、個々が確実なセーリングが出来るもののあつまり。

2241 HAND-SPUN VAC28A 8.60×6.60×3.05×1.65 糸井徹 泉大津/艇名の由来: 私はHand-Spunの持つフィーリングにとっても愛着を感じています。Handは手, Spunは紡ぐという意味です。ヨットを通じて、年齢、人種をこえて夢を持ち、手をつなぎ友になろう……。そんな意味です。/抱負: 自然の変化にさからわず、気のあった仲間と語りあいながら、白いヨットで南海の島々をたずねあるき、海の自然を楽しんだり、又仲間と技術と体力をぶつけあって、レーシングをした

(P 19へ)

きたる2月のNORC総会に備えて

NORCの現行定款によれば、「通常総会の成立には会員過半数の出席を要する」旨明記されている。ここにいる会員とは特別会員と正会員に限られ、また出席とは、総会通知状に記載されている議題についての賛否を含めた委任状と出席者の合計の数を現わすことであります。

今から丁度1年前の昭和53年2月に計画した総会では、出席者数が900名程度のため不成立となった。改めて、翌3月に総会を開き、全会員数2800名にたいして1700名の出席数を得、ようやく成立に持ち込んだが、会員、オーナー、フリート・キャプテン各位の並々ならぬ協力とご迷惑の上になつて初めて為し得たことは、今なお記憶に新たなところであります。

総会不成立という事は、その年度及び次の年度の事業と予算決算が滞るために、公益法人としての諸届や手続きが法的にストップし、新しい年のレースすら実施出来ないことを意味するものです。

昨年2月から3月にかけて行なわれたオーナー会議、フリート・キャプテン会議の席上で、このかんの問題が討議され、①会員数3000名の大世帯に成長した協会が従来のままの運営方針を踏襲して、果たしてそれで良いのか、②我々のためにある協会本来の目的は、会員が、そして会員艇が、心行くまで安心して、レース、クルージングなどを楽しめるような場を創り出すためにこそあるべきであり、この線に沿った運営が出来るよう、定款の中に反映すべきである。

以上のような会員の意見が基となって「NORCの明日を考える会」が発足した。この基本的な精神をうけて、理事会では慎重な論議と検討を重ねて、上記の趣旨を盛り込んだ定款改正案を作り、運輸省とも再三接衝を続けて、漸く代議員制度を導入した定款改正が実施できる見通しが付いた。

フリートを中心として、各会員の身近かな意志を代表し、かつ、信頼するに足る方々を代議員として選び、この代議員会をNORCの重要な会議の一つとして位置付ける事を定款に明記した上で、「総会は出席会員によって構成する」、この様に改めたいとするのが、今年の総会の主要議題である。

さて、ここで一番重要なことは、この様な趣旨に沿った定款改正には、全会員の3分の2以上の出席数が必要なことである。現在約2900名の会員に対し、今度の総会には約2000名の出席者数の同意がなければ、新しい時代に即応したNORCに脱皮することが出来ない。近く、各自のお宅に総会通知状をお届けしますが、この辺の事情をご理解のうえ、出席されるか、または委任状を投函して頂くよう「お願いします。」

(山口久次記)

りして、自分自身をきたえていく人生に私は一つの生きがいを感じています。／顔ぶれ：雪本雅祥、堀田雅俊、ヨットに関係するどこかを、なにかをさわっていないと、3日ももたない人達です……。よろしく。／NORCへの要望：内海支部主催のロングレースをもう少し多く企画してほしいと思っています。

2317 風来坊 ピーターソン42 12.6×10.27×4.05×2.2 笹本由文、賀川、村尾、土井、富岡、上田、飯田、中村、柘植、梶野（共同）西宮一文字YC／艇名の由来：以前の風来坊グループより命名。／抱負：国内ビッグレース及び海外レース。南太平洋クルージング等夢は大きい。／顔ぶれ：新風来坊オーナーグループ＋一般募集クルー

2328 ST. APOLLONIA V ヤマハ33 10.1×8.20×3.35×1.90 三谷惇夫 西宮／艇名の由来：ギリシャ神話の宙の神様／抱負：レース、クルージングに、あらゆる海域を走り回りたい。／顔ぶれ：大阪歯科大学ヨット部、及びOB。

2329 ヒューストン ヤマハ25Ⅱ 7.55×5.87×2.73×1.65 カワタイツオ サントピアマリーナ／艇名の由来：オイルショックの当時殆んど不可能と思われていた、ある商取引に於て単身アメリカのヒューストンの会社に入り込んで大きな契約に成功し不況を乗り切ることができた。非常にラッキーな都市であり、また宇宙基地の指令地として将来の夢を託して命名した。

2330 OOH VIND PAP26A 7.15×6.00×2.95×1.52 羽柴宏昭 シーボニア

2333 TOGOVI Sloop 12.35×10.26×3.96×2.20 山田東吾 西宮ヨットハーバー

2335 RED TUXEDO ヤマハ25Ⅱ 7.55×5.87×2.73×1.65 小林勝海 パールアイランド／艇名の由来：RED TUXEDO（魚）の生態の様に、クルージングには、女性的優雅さを秘め、レースには、若駒のごとく疾走するよう努力と期待を願いつつ、名前的小粋さにほだされて命名しました。／抱負：陸の上の事は、全て忘れて、風と波の対話を望む、海の上での仲間づくりに努めたい。そして海（ヨット）の素晴らしさを、陸の上でござしている人達に教えてあげたい。そこには今の社会で失くした人間関係があるから。／顔ぶれ：クルーザーには初めてに近いクルーのみです。メンバーのご支援をえて充実したい所存です。顔ぶれとしては、江田島YC設立時の岡下宜成、田仲一哉、宇根川昭男、野上伸夫、今井勝治です。仕事の関係上全員一緒に乗れないのが悩みの種です。

2336 NELSON III DOU 30 8.95×7.39×3.10×1.72 山本昇 和気ヨットハーバー（松山）／艇名の由来：ネルソンのごとく強い艇にしたいという意味をこめてつけました。／抱負：仕事の都合でロングレースは出る機会は少ないが、出来るだけレースに参加したいと思っています。／顔ぶれ：橋本文雄、中川武司

2338 MASTEYNA-III PETERSON-⅔ 9.90×

8.13×3.20×1.80 マスティナ・シンジケート代表 岡戸健一郎、志村、由水、秋山、田久保、上川名、宮本、渋谷、相川、塚田、寛、三谷、前田、田村、岡山、西堀、門脇、山田、伊東、岡田、青木（共同）油壺特別泊地／艇名の由来：昭和42年ごろのⅠ世の時、メンバーの姓の頭文字をいろいろやりくりして組合せたのがこの名です。その後メンバーが増え、KとOが足りないのですが、全員が慶応大学の出身なので、艇名の前にKO（慶応）とつけることにします。／抱負：わが艇は家族を入れて86名の大ファミリー。しかもメンバーは半数以上が40才台という知恵も色気もある集団で、ファミリークルージングから最大で八丈レース位はこなして見たいのです。欲が深すぎるでしょうか。／顔ぶれ：メンバーが全てクルーなのでありますが、強力な援護師団として、「アウトロー」軍団の若い衆が、いざ鎌倉、でなくいざ油壺という時には必ず駆けつけ、心強い限りです。／NORCへの要望：この頃、泊地問題とか、船検とか、いろいろ役所関係がやかましい時代です。オーナーとしては役所に1対1では、どんなにじめられ方をされるかわからないので、とても太刀打出来ません。そういう点を、今まで以上に団体としてのNORCが指導・助言して戴けると有難いと思います。



NORC協会ニュース

1979年度全国評議員会、及び「明日のNORCを考える会」の開催のお知らせ。

NORC評議員会議長 平野喜美夫
全国評議員会を下記要領で開催いたしますので、是非とも御出席ください。

記

- 日時 2月24日（土）1400～1500
場所 東京都港区虎の門1-15-16 船舶振興ビル
日本船舶クラブ 会議室
議題 (1)評議員会推選候補理事について
(2)代議員制度について
(3)定款の改正について
(4)非会員艇の登録について
(5)「明日のNORCを考える会」について

OFFSHORE 第45号 昭和54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25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

クルーザーの新しい時代が始まる。 ヤマハ30新発売。



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) | ●全セイル面積…36.27(m ²) |
| ●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

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。クルーミ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。クルーミング時・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します。