



Offshore

社団法人 日本外洋帆走協会発行

昭和54年4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. 48
1979/4

一部定価100円

〈KOTERU-2〉

撮影 岡本甫

1978年レース白書

□NORC レース委員会

レース委員会では、1976年・1977年に引き続き、1978年のレース白書として、本部並びに関東支部主催の各レース——但し、Q.トン世界選手権レース並びにレベル・レースにおけるオリンピック・コース及びフリート主催の沿岸レースを除く——について、出艇申告書、レース報告書、航跡図、成績表からデータを分類・集積・図表化し、レースの実態をまとめてみた。

レース白書を作成するに当り、その内容を面白いものにするため、採り上げるべきテーマについて検討を行なったが、レース中の気象・海象条件に関する正確な情報の入手が難しいことなどにより、1976年・1977年のレース白書と同一テーマになってしまった。レース委員会としては、今回の白書には、各支部の協力をえて、関東以外の支部主催レースに関する資料を加味し、他方、1976年からの年次レース白書に基づき、各テーマを整理・分析し、各レースの特徴・傾向などをまとめ、一層充実した興味あるレース白書を作成して行き度いと考えておりますので、この白書に対する御批判・御意見などを是非おきかせ下さい。

最後に、この白書から皆様が、昨年の外洋レースの実態を把握され、更に将来の日本の外洋レースの姿を展望して戴くことができれば幸甚です。

(委員長 周東英卿)

1. レース出艇数と参加者数

本部主催レース計6回、関東支部主催レース計6回の出艇総数、クラス別出艇数、参加者数、年齢別参加者数、及び各支部別の本部主催レースの出艇数をまとめた——表1,2 参照

1. レース出艇数は、本部レース 214艇、関東支部レース 235艇の合計 449艇であった。クラス別出艇数では、クラスⅣが本部レース35.0%、関東支部レース30.2%で、平均32.5%（前年度29%）でクラスⅡと共に、出艇数が伸びている。——表3, 4 参照
2. 参加者総数は2830人で、本部レースでは1450人で会員1175人（81%）、非会員275人（19%）であった。関東支部レースでは1380人で会員1242人（90%）非会員 138人（10%）であった。つまり1艇当たり平均6.1人（前年度6.0人）が乗艇している。
3. 年齢別では、20代が50%、30代38%となり、20代～30代が全体の88%を占めている。この傾向は前年度87%とほぼ同じである。
4. レース別出艇数及び参加者数は、鳥羽パール・レースを例にとると、例年の通り出艇数、参加者数が飛びぬけているが、出艇数 111艇（前年度8%減）、参加者数 694人（前年度4%減）となっている。その内訳は、会員75%、非会員25%であった。
5. 本部レースの支部別出艇数を見ると、スタート、フィニッシュの事情もあるが、関東支部が65.5%を占め、東海支部が18.2%と続いている。——表5 参照

6. クラスⅥについては、Q.トンワールド開催の影響により関東支部レースの大島・初島レースで1艇となったが、またフリート対抗レース等により神子元、小網代カップへの出艇数が若干増えたが、年間の総統計を見ると60艇で全体の12.9（前年度16%）となった。つまりQ.トンワールド開催の為に、本部及び関東支部レースへの参加が少なかったものと思われる。
7. 今回は、本部及び関東支部のレースを取上げ比較検討して見たが、次回には、さらに各支部レースについても比較検討を加え、一層充実させたいと思う。

(加藤誠)

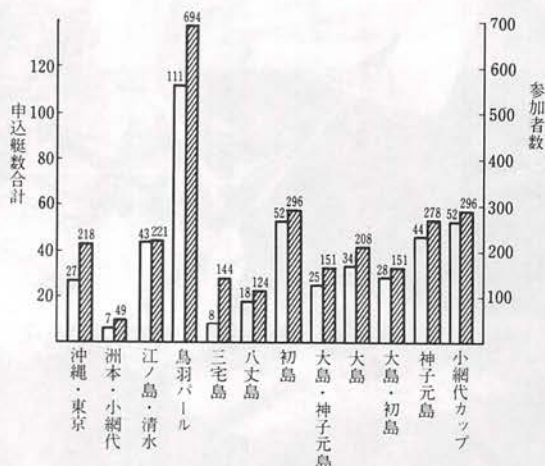


表1 レース別出艇数及び参加者数

主 催		本 部 主 催 レ ー ス						関 東 支 部 主 催 レ ー ス							合 計		
名 称	第4回 沖縄・東京	第4回 洲本・小網代	第5回 江ノ島・清水	第19回 鳥羽パール	第5回 三宅島	第11回 八丈島	本 部 レ ー ス 計	1978年 初 島	第1回 大島・種子島	第28回 大 島	第5回 大島・初島	第23回 種子元島	第16回 小網代カップ	支 部 レ ー ス 計			
コ ー ス	沖 縄 ↓ 小網代	洲 本 ↓ 小網代	江ノ島 ↓ 清 水	鳥 羽 ↓ 小網代	小網代 ↑ 三宅島	小網代 ↑ 八丈島		小網代 ↑ 初 島	小網代 ↓ 大島 ↑ 種子元	葉山 ↓ 初島	小網代 ↓ 大島	小網代 ↓ 初島	小網代 ↑ 種子元		小網代 ↑ 大 島		
距離 (マイル)	830	315	95	150	150	290		48	105	85	82	99	68				
スタート日	4/29(土)	5/3(水)	7/14(金)	7/28(金)	9/15(金)	10/7(土)		4/1(土)	4/29(土)	5/20(土)	10/7(土)	11/11(土)	11/25(土)				
ク ラ ス	I	3			3	1	7	2		2		3	2	9	16		
	II	2			6		3	11	1	2	2	1	3	4	13	24	
	III	9			6			15	2	1	2	2	3	4	14	29	
	IV	10	4	9	35	6	11	75	17	5	11	6	17	15	71	146	
	V	3	3	21	30	2	3	62	23	12	8	18	14	20	95	157	
	VI			9	19			28	7	5	8	1	4	7	32	60	
	N			4	12			16			1				1	17	
出艇数合計		27	7	43	111	8	18	214	52	25	34	28	44	52	235	449	
内 DNF		7	0	1	4	5	1	18	1	1	5	2	0	2	11	19	
DNS		0	0	0	0	14	0	14	0	1	0	0	0	0	1	15	
申込み艇数		27	7	43	111	22	18	228	52	26	34	28	44	52	236	464	
参 加 者 年 齢	NORC会員		187	42	181	524	123	118	1175	275	131	191	137	241	267	1242	2417
	NORC非会員		31	7	40	170	21	6	275	21	20	17	14	37	29	138	413
	年 齢	60～		1	1	1		3	1		2		1	1	5	8	
		55～59		1	1	1		4	2		1	1		1	5	9	
		50～54	3			13		16	7	2	5	3	8	4	29	45	
		45～49	4	3	5	14	2	29	4	4	7	6	9	2	32	61	
		40～44	16	3	8	32	9	78	17	8	13	4	15	16	73	151	
		35～39	19	6	25	76	13	149	36	17	23	19	31	35	161	310	
		30～34	57	9	79	166	40	28	379	79	45	63	59	73	83	402	781
		25～29	65	15	67	219	52	40	458	75	38	42	27	71	83	336	794
		20～24	53	10	33	156	27	33	312	57	35	51	28	70	71	312	624
	15～19	1	1	2	15	1	1	21	4	2	1	4			11	32	
	その他				1			1	14						14	15	
合 計		218	49	221	694	144	124	1450	296	151	208	151	278	296	1380	2830	
支 部 別 出 艇 数	関 東	12	5	34	64	8	17	140	注 レース参加者はDNSを含む								
	駿 河 湾	1		9	4			14									
	東 海	5			33		1	39									
	近 畿 北 陸	1			3			4									
	内 海	6	2		7			15									
	沖 縄	2						2									
合 計		27	7	43	111	8	18	214									

表2

注 レース参加者はDNSを含む

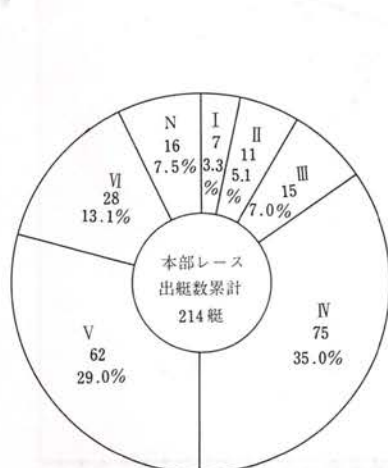


表3 本部レース, クラス別出艇数

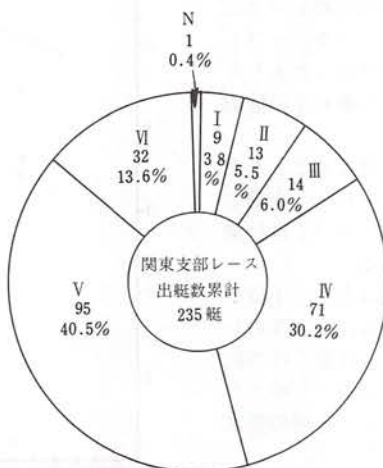


表4 関東支部レース, クラス別出艇数

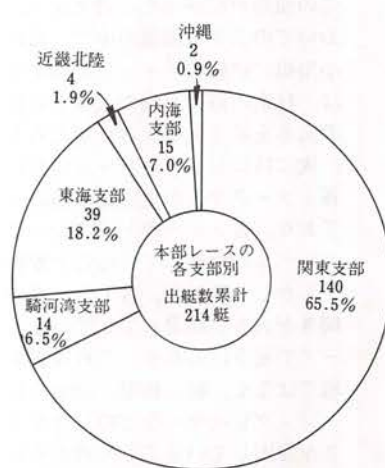


表5 本部レース各支部別出艇数累計

2. レースの結果

1978年度レースの結果を述べる手段として、昨年度に利用したV・Rグラフ(平均速度VとレーティングRの関係グラフ)を引き続き使用したい。

グラフの読み方を再び説明すると、

- 縦軸は、平均速度V(レース距離/所要時間)を示し、ノットで表わした。
- 横軸はレーティングR(フィート)を示し、各トナー($\frac{1}{4}$ ~2トン)の基準レーティングを▲印で表わした
- 各艇の平均速度を計算し、表中にその位置を+印によりプロットした。
- 各レースにおける修正1位艇の修正時間をもとにして、レーティングに対応する修正/位の曲線を書いた。

つまり、この曲線と交差する位置にある+印が各レースの優勝艇である。

但し、修正時間は、本部レースの第4回沖縄レース、第4回洲本レース、第11回八丈島レース、第5回三宅島レースは、T・M・Fで、これを除く本部・関東レースは、T・C・Fにより算出した。

次にV・Rグラフから窺える1978年度のレースの特徴を見てみよう。この項では特に77年白書(オフショア36号)のレース結果と対比させながら述べて見たい。

- 78年度の各レース全体を通じて気付いた大きな傾向の一つは、レーティング27フィート~32フィートの大型艇の進出である。これは出艇数ばかりではなく、レースの結果においても健闘が著しいことを意味する。八丈島レース、大島レースでは総合優勝を果しているし、他の鳥羽パール・レース、神子元島レース、小網代カップ・レースも、ともに上位入賞を果している。77年度においては同様の感想を $\frac{3}{4}$ トンについて言及したが、78年度ではさらに大型艇にもこの傾向が広がったと言えよう。特に大島レースにおいてのように微風の中で、常時トップをキープし、小型艇に逆転のチャンスを与えず走り切ったあたりは、技術の点でも艇の大きさに応じた乗り手の能力の高さを示すものと言えるだろう。
- 次に特にショートレースにおいて言えることだが、各トナークラスの上位艇は常にデットヒートを演じており、各トナーのトップレーサーにおいては技量のレベルが伯仲していることがわかる。

しかしその反面、各トナーの中では上位、下位の開きが大きい結果が生じていることも、2、3のレースで見うけられる。これは必ずしも技量だけの問題ではなく、艇の新旧、完全なレースタイプやクルージングレーサーなどのプロダクション艇種の豊富さが原因していることも考えられるだろう。

- 次に個々のレース中で興味を引かれた傾向を述べ

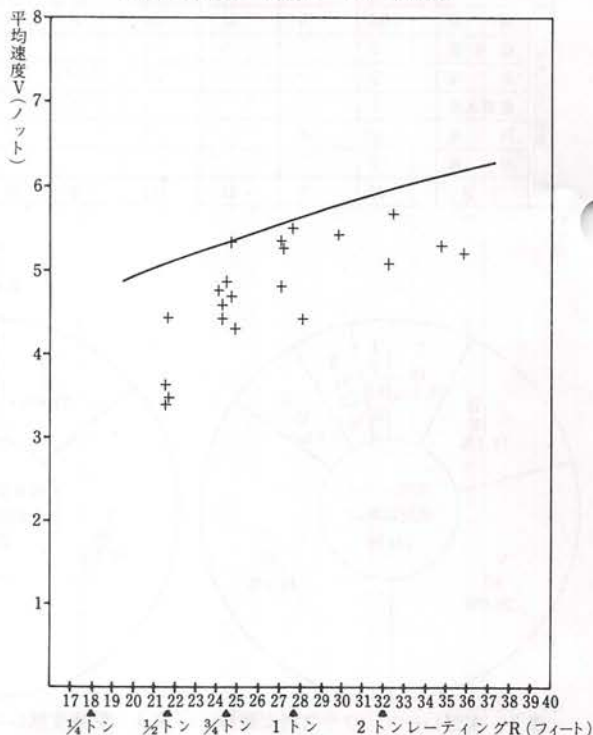
て見ると、まず鳥羽パール・レースでは、78年も77年に引き続き $\frac{1}{4}$ トンが優勝した訳であるが、この両年を通じて、 $\frac{1}{4}$ トンのフリートの中ではこの優勝した $\frac{1}{4}$ トン1艇だけがよく走り、トナー全体として上位にいた $\frac{1}{2}$ トン、 $\frac{3}{4}$ トンのフリートを押え優勝をさらっていった。微風とはいえ、上りの多かった78年度レースにあっては、決して有利とはいえない状況の中での勝利は十分評価出来るだろう。

第二に78年度レースの話題をさらった八丈島レースのコースレコードが上げられよう。V・Rグラフの上限にプロットされた優勝艇の平均速度は8ノットにも達している。さらに特記すべき事実は総合2位に入った $\frac{3}{4}$ トンの走り、このサイズで7ノットの平均速度は、八丈島回航点での遅れを考え合わせれば復路の走りは想像を超えた実力を発揮したと言え、沖縄レース優勝の結果を含め最近のこのクラスの艇のポテンシャルには改めて目を見張らせるものがあるといえよう。

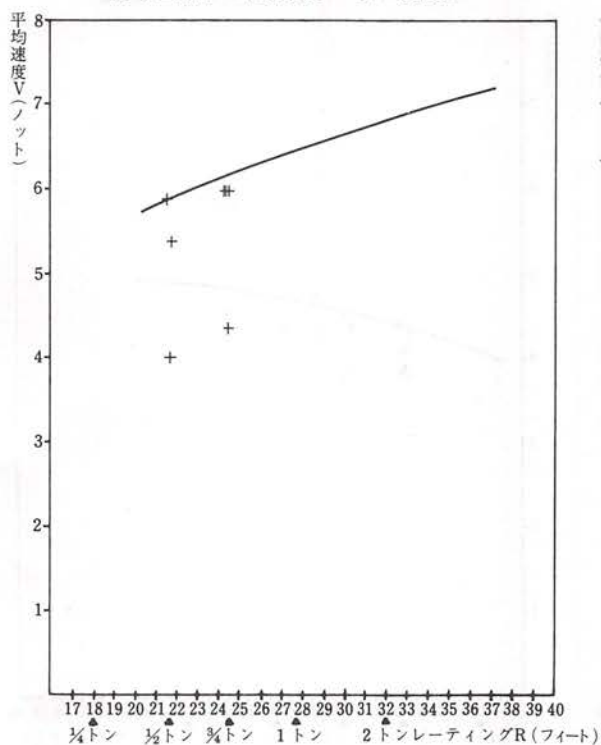
以上グラフを作成して見て、これが少なくとも各レース直後に作成され、各レースの帆走委員長の講評とともに呈示されれば、さらに詳しい分析も可能だろうし、参加された皆様にとっても興味ある話題を提供出来るだろうと思う。

(大堀広哲)

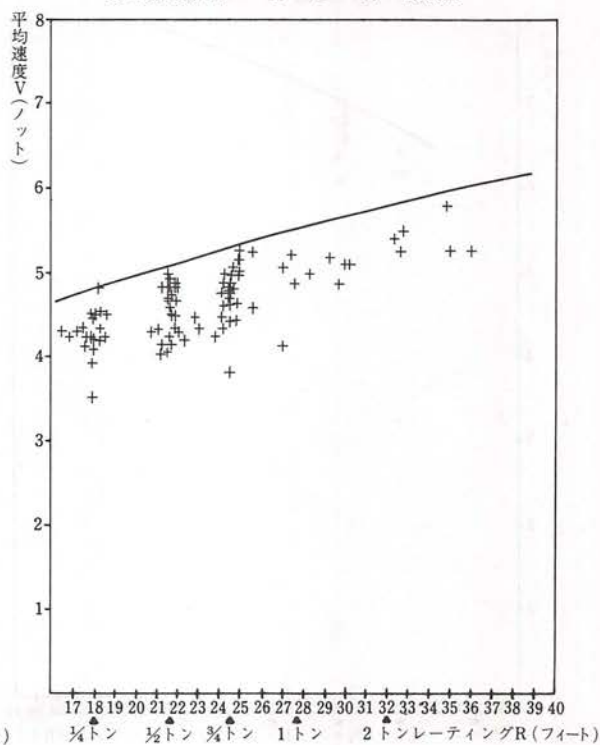
第4回沖縄・東京レース 830渚



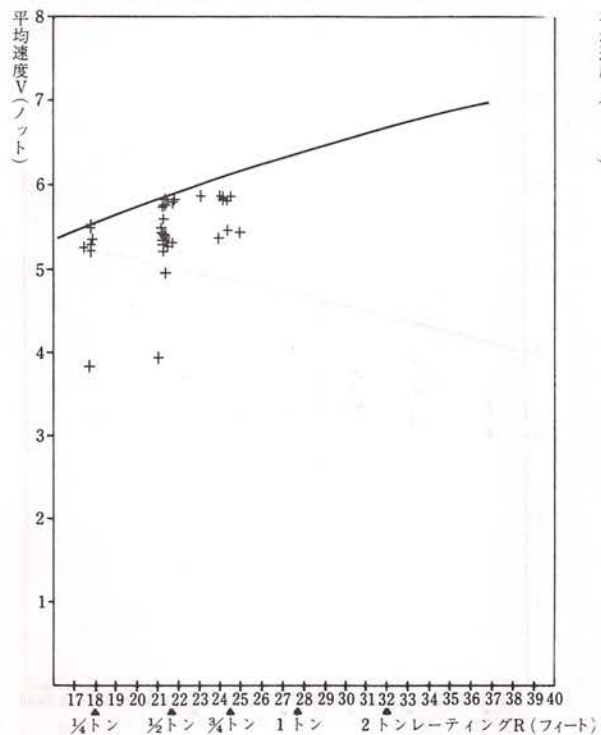
第4回洲本・小網代レース 315漙



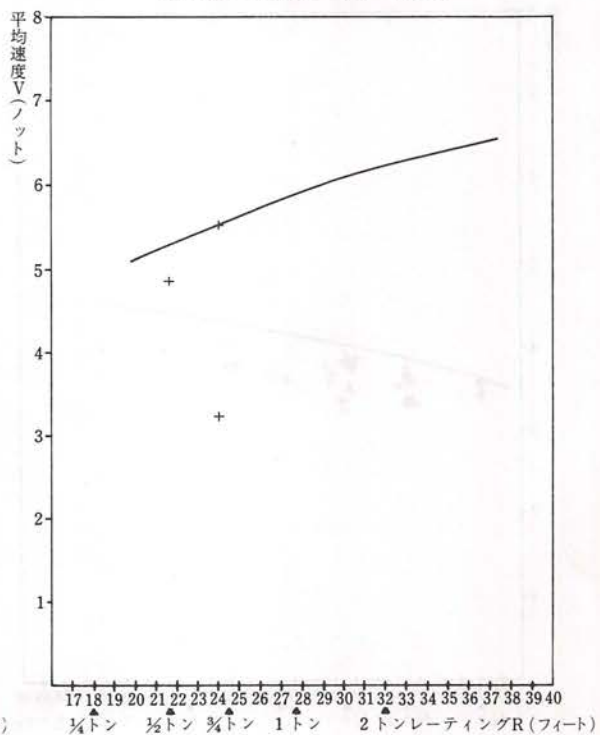
第19回鳥羽パール・レース 150漙



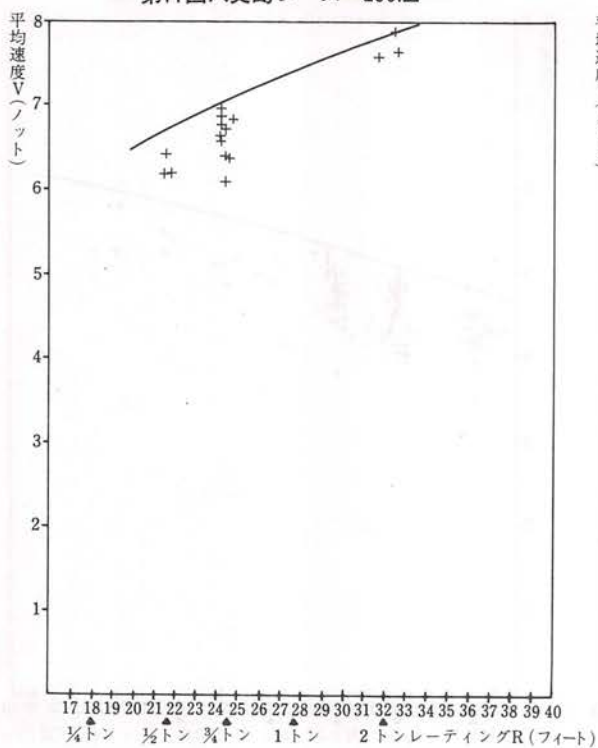
第5回江ノ島・清水レース 95漙



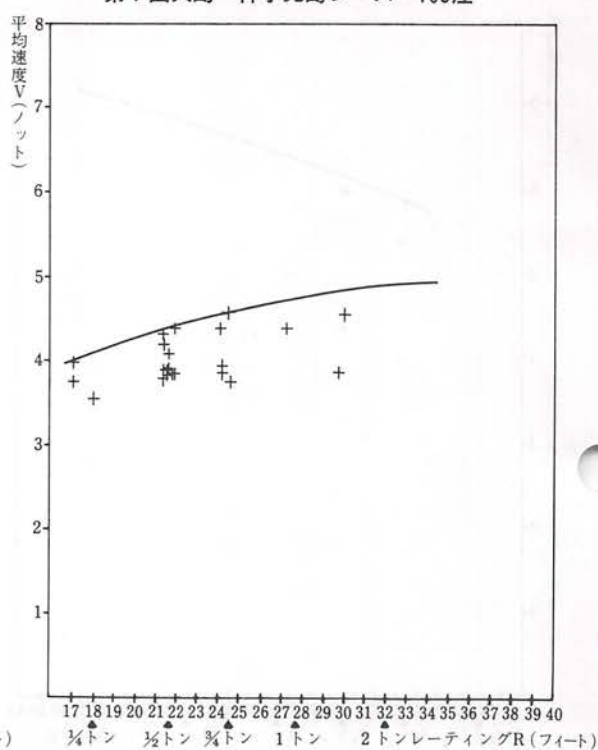
第5回三宅島レース 160漙



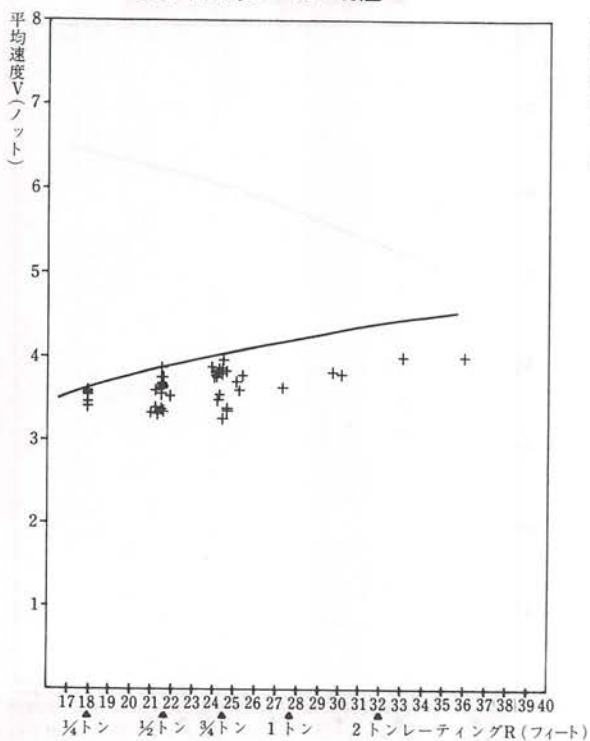
第11回八丈島レース 290漙



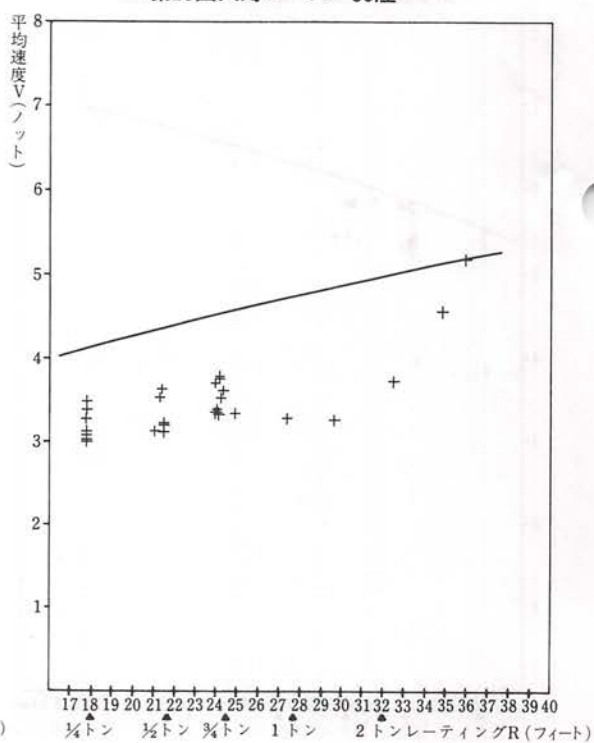
第1回大島・神子元島レース 105漙



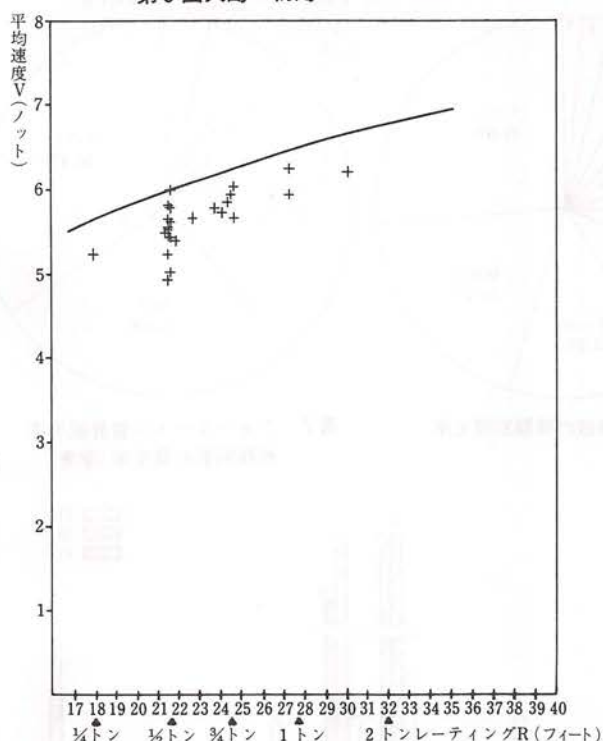
1978年初島レース 48漙



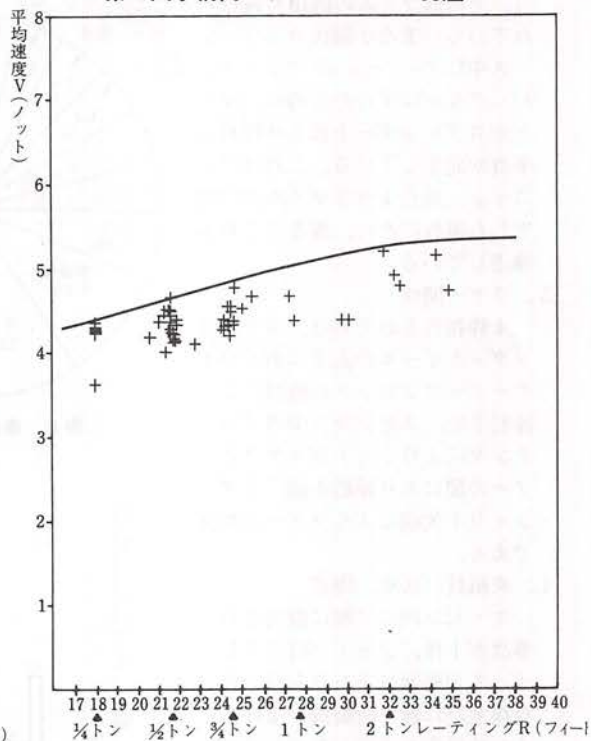
第28回大島レース 85漙



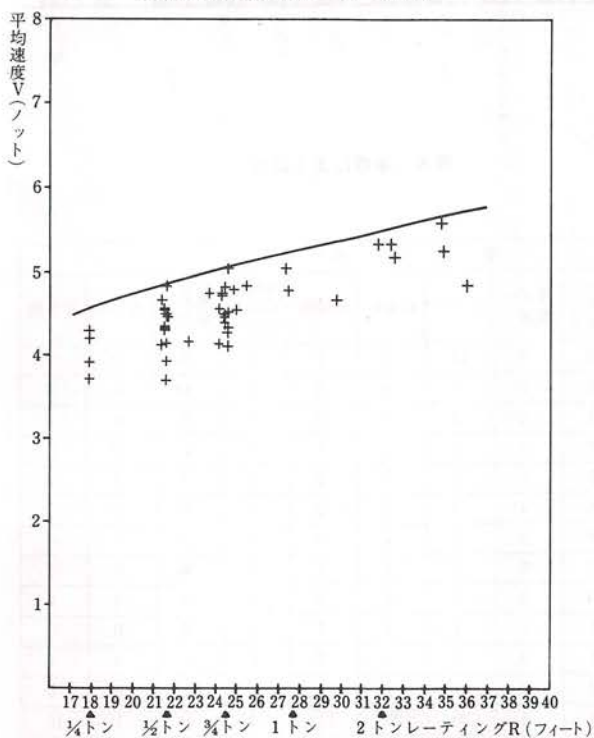
第5回大島・初島レース 82漕



第16回小網代カップ・レース 68漕



第23回神子元島レース 99漕



3. レース中の事故

I 事故発生の傾向

1978年度の事故発生を見ると昨年度と比べ約15%の増加となっている。昨年度は約20%増加であり、この3年間上昇を続けている。事故の種類別に分類した割合を見ると、ほぼ同じ割合となっており事故の一般的傾向が把握出来る。

クォータートン世界選手権レースの種類別事故発生率と全く異なった傾向を示していることも注目していただきたい。

II 種類別に見た事故の内容

種類別に見ると、セールと航海灯に関する事故報告が全体の約半数を占めている。これは過去3年間を通して一般的な傾向となっている。

各種別に見た特記事項は次の通りである。

1. 船体

船体の異常に関しては1件報告されている。初島レースにおける事故であり、初島に接近しすぎ、暗礁に衝突してハル、バラストに軽いダメージを受けている。

2. スパー

スパーに関しては8件報告されている。この内の

ほとんどがスピニングポール破損である。その他ブームの破損も報告されている。また小網代カップ・レース中にアッパーシュラウド・タンバクルがはずれたために、マストがスプレッダー上部より折れる事故が発生している。これはフィニッシュ地点より2マイル沖で発生した事故のため、機走にて無事帰港している。

3. ラダー関係

4件報告されており、ステアリング・ホイールの直下にあるワイヤーチェックブロックの破損による操船不能、スピニング中のブローチングによりシートがスケグとラダーの間に入り操船不能、ラダーシャフト欠損によりラダー流失等である。

4. 乗組員の落水、傷害

キャビン内にて顔に裂傷を負う事故が1件、ジャイブ時にスピニングポールが顔面に当たり左目の周辺打撲並びに数ヶ所裂傷が1件、ウインチ操作不手際のため左手親指の負傷等が報告されている。

5. 衝突・乗揚げ

フィニッシュ直前の網代崎東端の定置網に乗揚げたものが3件報告されている。いずれも自力脱出できず他艇に救助を求めている。残り2件は初島附近の暗岩に乗上げた事故であった。微風時のため大事には致らずにレースを続行している。(鎌田稔)



表6 事故の種類別発生率

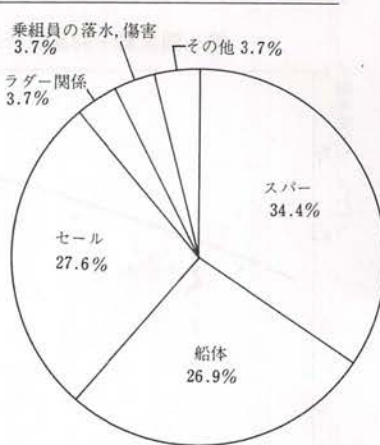


表7 クォータートン世界選手権種類別事故発生率(参考)

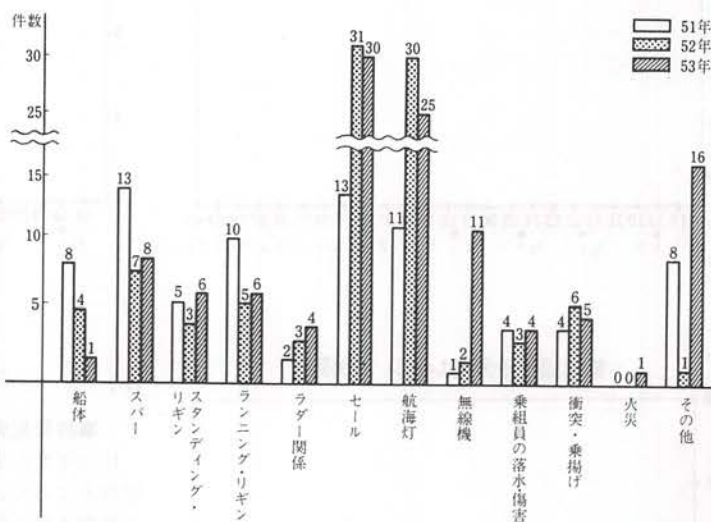


表8 年度による比較

レース名	出艇数	事故艇数	事故件数	事故艇数/出艇数 %	事故の種類											
					船体	スパー	スタンディングリギン	ランニングリギン	ラダー関係	セール	航海灯	無線機	乗組員の落水傷害	衝突乗上げ	火災	その他
沖縄・東京レース	27	14	26	52%	0	2	0	0	0	12	5	1	0	0	0	6
洲本・小網代レース	7	1	1	14	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0
江の島・清水レース	43	6	8	14	0	1	0	1	0	3	1	0	0	0	0	2
鳥羽パール・レース	111	12	13	11	0	1	2	0	1	3	2	1	0	0	0	3
三宅島レース	8	3	15	38	0	2	0	1	1	2	2	2	2	1	1	1
八丈島レース	18	10	12	56	0	0	1	0	1	3	2	2	1	0	0	2
初島レース	52	3	5	6	1	0	0	0	0	0	1	0	0	3	0	0
大島・神子元島レース	25	3	3	12	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	1
大島レース	34	5	5	15	0	0	0	0	0	1	4	0	0	0	0	0
大島・初島レース	28	7	8	25	0	0	1	1	1	1	3	1	0	0	0	0
神子元島レース	44	11	13	25	0	0	1	1	0	4	3	2	1	0	0	1
小網代カップ・レース	52	7	8	13	0	2	1	2	0	0	1	1	0	1	0	0
合計	449	82	117	18	1	8	6	6	4	30	25	11	4	5	1	16

表9 レース別事故発生件数一覧表

「マーメイド」の地球縦回り“おしどり航海”

朝日新聞編集委員
藤木 高嶺



3月15日午後1時（現地時間14日午後6時）すぎ、ハム受信機にいつものかん高い声をはっきりと響いてきた。「こちらJR3JJ E, JR3JJ E, 海上移動、マーメイドの堀江です。YOBさん感度良好です。それでは今日の正午の位置を申し上げます。39度25分サウス、153度27分ウェスト。天候はくもり、南東の風、風力1です」

「昨日までの風がすっかり風いでしまいました。期待している西風がまだ吹かず、ここ10日間ほど南東の風がつづいています。そのため予定より2日ほど遅れていますが、偏西風帯に入ったら一気にとりもどすつもりです。正午の気温は22度Cですが、朝晩は肌寒くなってきました。まだ半ズボン、半ソデ姿でがんばっていますが、X（奥さんのこと）は冬の服装の準備をはじめました。2人とも快調です。」

「昨日、1メートルほどの大きなカツオが釣れましたが、2メートル手前まで近づいたときに糸が切れて、惜しくも逃がしてしまいました。晩のオカズにと期待していたのに、2人ともがっかりしました。では今日はこれで失礼しまーす。皆さんによろしく。JR3JJ E, JR3JJ E, 海上移動。」

「マーメイド」は3月16日現在、ニュージーランド東方約2500キロを南下中で、まもなく“ほえる40度”の偏西風帯にはいる。堀江謙一（40）、杢子（39）夫妻が、「マーメイド」で“おしどり航海”に出発したのは昨年の12月中旬。これまでの経過をたどってみよう。

「マーメイド」は12月18日、午前7時半、地球縦回り6万キロの大冒険航海めざし、和歌山県日高郡由良町のナカヤマリーナから出航した。

出航してから2日間は、冬の荒波にもまれ、2人とも船酔いがひどく、相当まいったようだ。堀江さんはいつもはじめての2、3日間は調子が悪いという。杢子さんは船には自信を持っていたのだが、「はじめての2

日間は苦しくて、乗ったことを後悔しました。しかし3日目からすっかり馴れて、食欲もでてきました。ぼつぼつ片づけものなどをしています。いまでは一緒に来て良かったと思います」と、伝えてきた。

12月24日。低気圧による大波をまともに受け、マス



地球縦回り航海めざす「マーメイド」と堀江夫妻。
（八丈島の東300kmの洋上で）

トが水没するほど傾き、海水が船室に流れこんだ。装備品がごとごとくぬれ、無線機が2台とも使えなくなったので、予備の無線機を使用することにした。

1月3日。奥さんの誕生日で、チョコレート半分ずつ食べて祝った。

1月12日。マストの左のスプレッダーが折れた。右側からの風なら支障はないが、左の風を十分受けることができず、スピードが半減する。

1月23日午後2時50分(日本時間24日午前9時50分)、最初の寄港地ハワイ・ホノルルのアラワイ・ヨットハーバーに到着。由良町を出航してから38日目だ。

2人とも元気で、堀江さんは「マストトラブルや波をかぶって無線機が故障するなど、これまでにくらべて厳しい航海だった。しかしはじめてのカップル航海で、ワイフが炊事を担当してごちそうをつくってくれたり、電池がなくなるほどテープの音楽を聞いたり、楽しいことも多かった」。衞子さんは「ヨットが横倒しになったときも、それほど恐ろしいとは思いませんでした。海鳥、イルカ、夜光虫の訪問、美しい夕焼けが楽しみでした。早くおふろに入っておいしいものが食べたい」と、電話で話した。

スプレッダー、無線機などは完全にハワイで修理できた。新たに無線機が届けられて、計5台にもなった。そして1月30日午後1時(日本時間31日午前8時)、ハワイを出航してタヒチに向った。

タヒチまでの航海はヨットも体調も快調で、トロリングを楽しんだりした。2月9日の日没前に、クジラ3頭がヨットの横1メートルほどのところですれ違った。衞子さんはこの頃から、ホーン岬に挑戦するハラをきめたようだ。

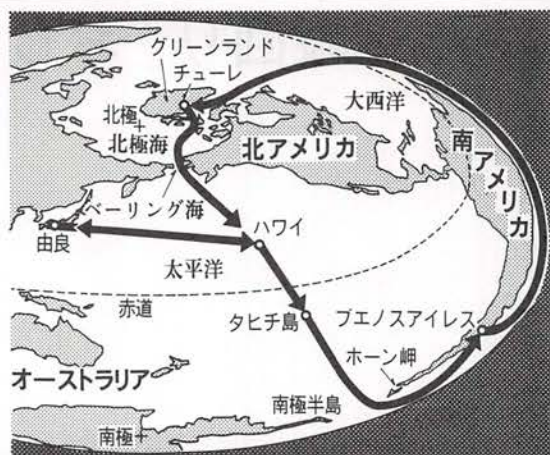
2月20日午後9時(日本時間21日午後4時)、タヒチのパペーテに着いた。ホノルルを出航してから22日目で、予定より3日も早かった。

衞子さんは日本を出るとき、ホーン岬通過の航路だけは下船するつもりでいた。しかし乗っているうちに自信がわいてきて、両親が電話で反対してきたが、逆に説得して挑むことになった。

2月28日午後0時45分(日本時間3月1日午前7時45分)、パペーテ港を出航、第一難関の「魔のホーン岬」通過をめざした。まず40度Sまでまっすぐ南下、それから南東に向きをかえ、偏西風を追手にうけて95度W付近で50度Sに達するようなコースをとり、ホーン岬通過は4月5日頃を予定している。

4月20日頃ブエノスアイレスに着いて後は、各地に寄港しながら大西洋を北上、北極海の北西航路の開氷期に合わせて7月中旬グリーンランドのチューレに到着。7月末に同地を出発し、レゾリュート、ケンブリッジベイ、アムンゼン湾を経て、9月中旬ベーリング海に出る。ハワイにゴールインするのが11月初旬で、由良町に戻ってくるのは12月初旬の予定だ。

使用艇の「マーメイド」はアルミ製のスループ。全



長10.6メートル、幅3.5メートル、重量約5トン、マストの高さ12.2メートル。設計者は林賢之輔さん。

「マーメイド」は1975年の単独太平洋横断レースに使用したヨットで、センターボード方式だったので、2トンの普通のバラストに取り換えたり、船体の修理、補強に40日間を要した。

西ドイツ製12馬力のファリマン・ジーゼルエンジンを装備し、無線機、ホンダ発動発電機、海水を真水にかえる造水機、救命ボート、救急用ストロボ、航海用具等を装備、大型プロパンガスボンベ、食料など約1.5トンがぎっしり積み込まれている。その他、おしどり航海らしくアイロン、洗たく機、ガス冷蔵庫、編み物用毛糸、歌謡曲、民謡などのテープ60本、書物120冊などがある。

堀江さんは1962年、94日間で「太平洋ひとりぼっち」の航海を果し、1974年、277日間で単独無寄港世界一周をなした。その航海中に今回の地球縦回り航海の計画を決めたという。1975年の沖縄海洋博協会主催の単独太平洋横断レースにも参加したが、ブームが折れたり無線機が故障するなどさんざんな目に合い、戸塚宏さんにおくれること6日で、3位でゴールインした。

昨春は植村直己さんや日大隊と競って北極点到達をめざし、氷上ヨットを使用するという奇抜な作戦にでた。発想としてはおもしろいが、北極の乱氷群を甘く見ていたようだ。あの氷上ヨットで乱氷群を乗り切ることは不可能であり、乱氷群をう回する平たんなコースが極点に続いていることも考えられない。このことは本人がいちばんよく知ったことだろう。今回は本来の計画に立ち戻ったのだから、昨年の失敗を生かしてもらいたいと思う。事実、氷状調査や情報、資料の収集、無線機使用の許可問題、沿岸警備隊などとの接渉などに大いに役立ったということだ。

これまで「ひとりぼっち」の航海をつづけてきた堀江さんが、今度「おしどり航海」をはじめたのは一体どういうわけなのだろうか。衞子さんとは昨年6月に



結婚した。衿子さんはヨット経験がまったくなかったが、結婚後ヨットに乗って四国方面に数回往復航海したとき、1度も船酔いしなかった。シケで堀江さんが酔ったときも、衿子さんは平気だった。もって生れた体質として船に強かったわけだ。「家に1人で留守番していて心配するよりも、一緒にいる方がずっと気が楽です。もし体調を悪くしたら、どこからでも寄港地から1人で帰ってくるつもりです」ということで、同乗することに決めた。堀江さんにしても、炊事などをまかせて操船に専念できるから、1度この味をしめたら、もう1人で航海するのはバカらしくなるのではないだろうか。

ハワイからタヒチまで同乗した朝日放送の町田進カメラマンは、「奥さんの方がよくこまめに動いていた。堀江さんは奥さんに尻をたたかれて行動を起こすことも多かった。あの調子ならホーン岬も大丈夫ですよ」と言った。

最初の難関のホーン岬は“恐怖の岬”とも呼ばれる航海の難所だ。大帆船時代でさえ、ホーン岬を帆船で越えた船乗りは、両脚をテーブルの上に乗せたまま自慢話をすることが許されると、かつて言われたほどだ。1943年にビト・ドゥマスが単独ヨットで越えて以来、成功者が相次いだ。日本人で最初に越えたのは1973年1月、「信天翁Ⅱ世」の青木洋さん。1974年1月には堀江さん、牛島竜介さんがつづいて通過した。

今回は4月に通過するが、すでにブリザードのシーズンに入り、1月にくらべると魔の海域はさらに厳しい。本誌が発行される頃は、すでに無事通過したあとと思われるが、日本の女性がヨットでホーン岬を通過したのははじめてで、夫妻だけによる通過も世界初の快記録になっている筈だ。東から西、西から東へと1人で2度も通過したことも、きわめてまれな記録となっているだろう。

最大の難関はなんといっても大西洋から太平洋へ通じる北西航路だ。アムンゼンが約30トンの機帆船「ユア号」で、1903年から4年がかりで初めて完航した以

れも失敗した。

北大西洋で氷状の好転をねらって待つ外国のヨットは多かったが、ついに1977年、幸運のチャンスがやってきた。5月21日、ベルギー人ウィリィ・デ・ロースは、単独で鋼鉄製のケッチ「ウィリィウォウ号」に乗って、イギリスのファルマス港から出発した。チューレで待っていると、幸運にも北西航路の氷が割れて、全航路が開いた。勇躍突き進んだロースは、そのすき間をぬうようにして、9月18日アリューシャン列島のダッチハーバーに入港し、史上初のヨットによる北西航路走破の大記録を樹立した。ロースは今度は太平洋からホーン岬を回ってイギリスに戻り、単独の地球縦回り航海を達成しようと準備中だ。今夏堀江さんが果せなかった場合、ロースの方が1番乗り達成には、はるかに有利だろう。

北西航路の中でも最大の難所は、レゾリュートからケンブリッジベイまでの多島群と狭い海峡を縫うコースだ。西堀栄三郎さんの計画を引き継ぎ、5年がかりで南極大陸を半周したのち、ケープタウンを回って大西洋を北上、北西航路を走破するという壮大な計画をたてている京大探検部海洋班OB隊の小崎達夫隊長は、昨年夏、北西航路を実地に調査してきた。その報告によれば、東半分は完全にコースが氷で閉ざされ、ケンブリッジベイから同乗した砕氷船もレゾリュートまでの中間地点で進路をはばまれ、ひき返したという。「ウィリィウォウ号」が通過できたような氷の状態は「10年に1度くらいの幸運だろう」と彼は言った。

堀江さんの成否も氷の状態如何だ。海流や風などで氷が移動して航路を開いてくれるかどうかのカギにぎっている。途中で氷に閉ざされた場合は、ヨットの安全を第1に、翌年夏、ふたたび先の航海を継続するつもりで、気長に慎重にとりかかるべきだろう。

五月の風

(関東の南沖の風)

宮内 駿一

5月の伊豆諸島近海の風は吹き方に特徴がある。大島の資料で見ると東寄りの風が連日吹きつづくことがあるかと思うと、反対に南面の風が吹きつづく場合もある。

◎ 東風が吹きつづく例

図1は東風が吹きつづく例である。49年5月11日から13日にかけての大島の天気変化を示す。15KT位の北東風が毎日吹いているから、海上では20KT前後であると思われる。この様に東風がつづく原因は日本付近を通る移動性高気圧が発達しながら通過するためである。この時の天気図を示すと図2(イ)(ロ)(ハ)のようになる。(イ)の11日の天気図では移動性高気圧が日本海南部にあって1026MBを示しており、(ロ)の12日の天気図を見ると移動性高気圧は本州の東側に進み1034MBに発達している。更に(ハ)の13日の天気図を見ると、高気圧は幾分東に進んだが中心の気圧は1036MBに発達した。高気圧が西から東に通る抜けるので、風は北東→東→南東→南と変る筈なのに、北東風だけが吹きつづくのは高気圧が発達、大きくなりながら通過するためである。

◎ 南風の吹きつづく例

図3は南寄りの風が吹きつづいた例である。13日までは東風であったが14日からは南風が吹きつづき、15日は30KT位の強風が半日位吹いている。15日に南西風が強くなったのは前線が通ったからである。南西風で風向が変わっていないのに前線通過をみるわけは気圧と口点の変化である。気圧を見ると15日15時頃最低になっているから、この頃気圧の谷が通っている。又この谷の前後の気温と口点の変化を見ると、谷の通過する頃上り、谷が通りすぎ気圧が上り出すと下っている。これは暖気の後に寒気が南下していることを示す。風向は変わらなくても前線の通過はあることを示す例である。この様な時は突風が起きマストが折れる様なことが起り易い。

◎ 寒気でも南風の吹くわけ

15日の21時前後の大島は南西風が強かったので、この頃の天気図を図4に示す。発達した高気圧が日本の東方洋上にあり小さな高気圧が東支那海に在って、これら二つの高気圧の間には前線が北東から南西に向って走っている。前線は八丈島の北側を通り大島より南にある。しかし低気圧が沿海州北部にあって日本海は低圧部になっており、気圧は北が低く南が高い南高

北低型になっているから、前線の南側と北側のどちらも南風になっている。普通前線の南側の暖気は南風で北側の寒気は北風になる筈であるが、この場合は寒気側も南風である。これは寒気が南下して来ると東京湾北部から相模湾にかけて小さな地型性の低気圧が発生することが大きな原因である。

◎ 前線の北側で吹く南西風は恐ろしい。

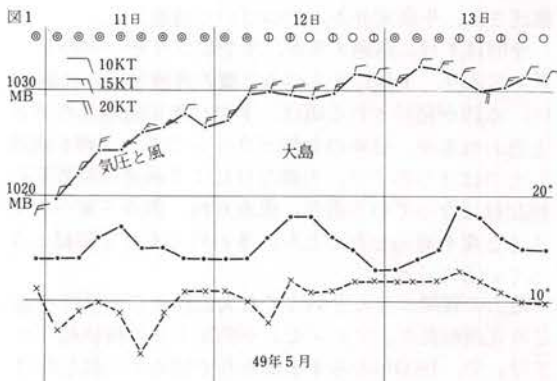
昨年(昭和52年)の10月29日の夜、クォーター級級のレースが行なわれた時、大島付近で何隻もの艇がマストを折られるという事故があった。天気図を見ると寒冷前線の通過後で風は北西～西風が15KT位と思われたが、実際は南西風が40KT前後吹いたのである。伊豆近海では前線の通過後の方が恐ろしいということになるのでこのことを解析してみる。

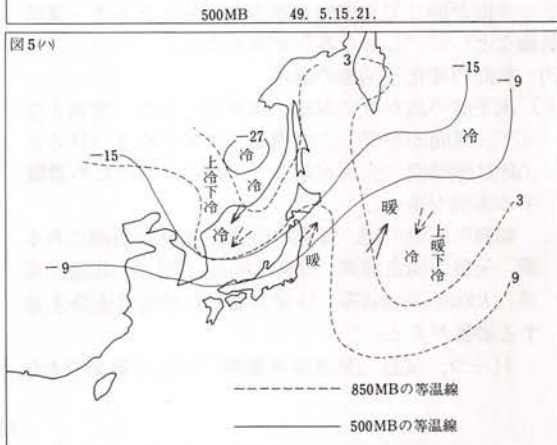
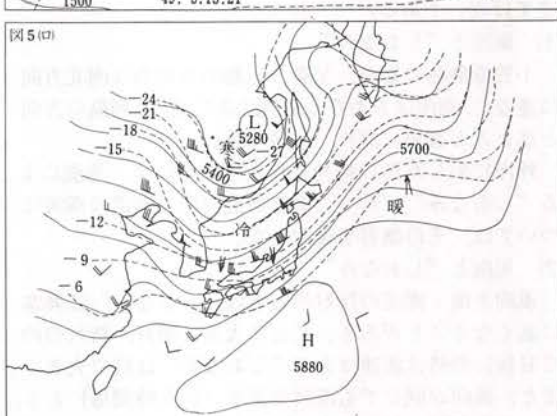
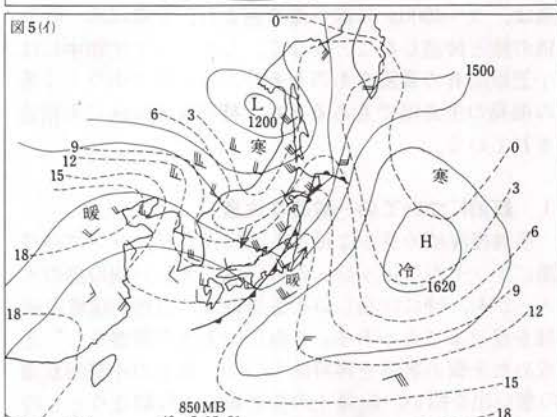
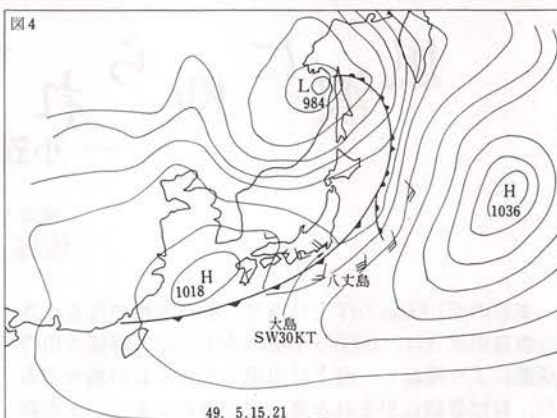
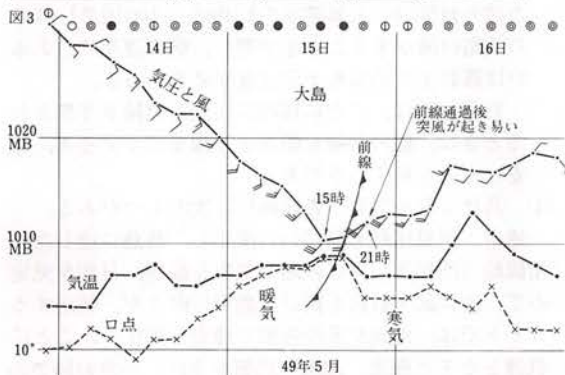
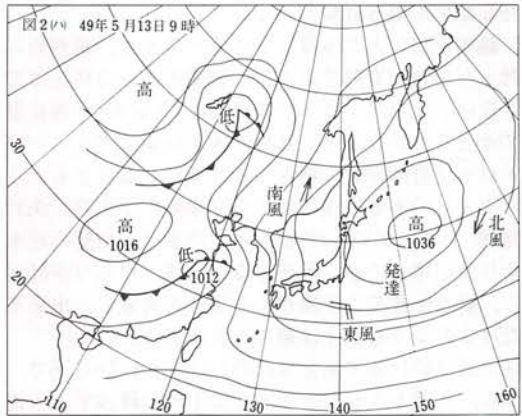
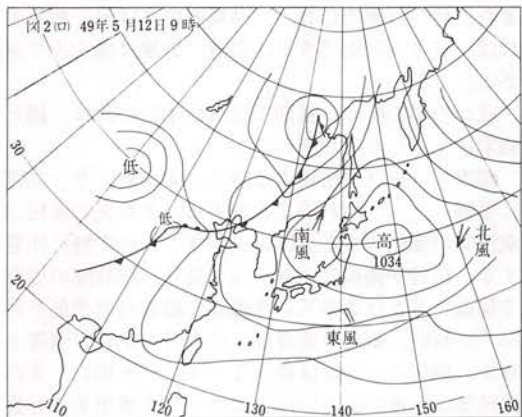
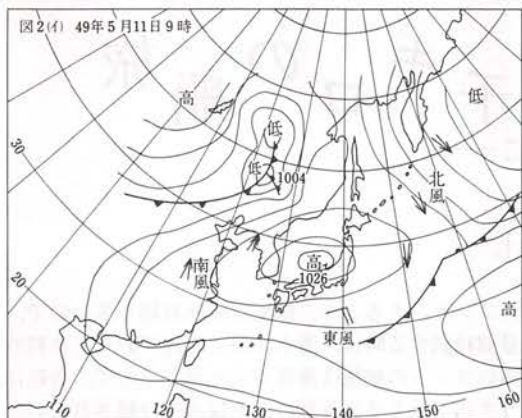
◎ 下層と上層のちがいが。

図5(イ)は大島付近で強風の吹いた15日21時の850MBの天気図である。前線が北海道から南西に延びて本州中部を横切っている。破線で示す等温線を見ると、前線の西側では等温線は南に向って突き出ており寒気の南下を示しているが、前線の東側では北の方に向って突き出ており暖気の北上型となっている。

図5(ロ)の500MBの天気図を見ると破線で示す等温線は北から南の方に突き出ており、寒気の南下型となっている。暖気の北上型となっているのは日本付近でなく遥か東方洋上である。850MBと500MBを比べると寒気と暖気の動きは一致しない。一致しているのは日本海だけである。

それで図5(ハ)で500MBと850MBの等温線の型を比べてみた。すると東日本付近では500MBが寒気の南下型であるのに850MBでは暖気の北上型になっている。下層が暖かく上層が冷くなる状態であるから、空気層は不安定となり上昇気流が発生するから雷雨や突風が起り易いのである。暖気が上に寒気が下層ということとはだれでも了解するが、暖気が下に寒気が上層に来るということは考えにくいのであるが時には起るのである。上昇気流が発生すると下降気流も発生するから上層の強い風が下りて来ると一様に吹かず風の息は荒くなる。





風波にゆられて千キロの旅

——小笠原に——

東海大学教授
佐藤 孫七

東京の南1000kmの洋上に浮び、亜熱帯樹の茂る小笠原群島の成立は、6000万年前の古第三紀に海底火山の活動により隆起し、海上に出現した火山質の島々であり、自然景観に恵まれた島、岩が極めて多い。また群島は、3～4000mの深い海に囲まれ、生成以来一度も他の陸と接続したことがなく、したがって生物中には小笠原固有の貴重なものがあり、さらにアホウドリ等の海鳥の生息地でもあるため、特別保護地区にも指定されている。

1 航泊についての一般的な注意

亜熱帯海域の豊かな母なる海に浮かび、サンゴの花園にエンゼルフィッシュの舞い泳ぐ美しい南の島のイメージも、時には厳しい小笠原特有の自然的猛威の試練を受けることがある。“海に大丈夫の辞書なし”と戒めた先輩の名言を再吟味しつつ、過去の小笠原航海の思い出を拾い、航海上の参考資料に些細なりとも役立てば幸いである。

(1) 潮流と“しおなみ”

小笠原群島の聳島、父島、母島の各列島は南北方向に連なり、潮流はおおむね東西方向に流れ、列島の方向とほとんど直角に流れ、一般に強い。

外洋に面した島の岬角より1裡内外には、急潮による“しおなみ”がたつ。また各島の間の水道の潮流については、その概要を後記した。

(2) 風向と“しおなみ”

風向と海・潮流の反対のときは“しおなみ”は異常に高くなることがある。ことに大潮（満月、新月の約2日後）の時は流速は大で“しおなみ”は特に大きい。また、風向が同じでも流向が変る（約6時間毎）とき、かつ流向が同じでも風向が逆方向に変わったとき（寒冷前線など）に“しおなみ”が高くなる。

(3) 風向の変化と泊地の風浪

イ) 風下側の島かげに仮泊、風が急に止み、突風となつて、風向が急変し、沖側から強風が吹きつくと泊地は短時間に大浪が起こり、船舶はこのため遭難する実例が多い。

聳島の南浜の湾、媒島の袋港、嫁島の西側にある湾、兄島の滝之浦湾、母島の西浦、猪熊湾、北港、東港、大崩湾、東崎湾等、外洋に面した泊地は十分注意が必要である。

只一つ、父島二見港は各風向に対して安全である。

ロ) アンカーするとき、錨地は所々岩場が多いので、昼間投錨する時は、海水は良く澄んでおり、比較的浅いヨットの錨地は海底がよく見えるので、各艇は、うす白く見える底質砂の所を選んで投錨されたい。また、サンゴ礁の白さと、砂場の白さは良く観察すればハッキリ区別できる。普通、岩場は黒ずんで見える。

ハ) 底が岩場の所や、夜間で底質が不明の時は、錨と錨索に工夫した方がよい。

ニ) 錨索にロープを使用する時は、索が岩、サンゴ礁に摩擦し、スリ切れることがある。また風の変化、潮流向の変化するときは岩に巻きつくので特に注意する。船首が強風で大きく振れ廻り、短時間の周期で操返すときは索のスレは海底と艇首の摩擦部と共にスレ易い。艇首の索導部には十分スレ止の布等を巻き、錨付3～5mは適当なワイヤーを用い、その接続部は比重の小さい浮上るロープを使用すると良好な結果を得る経験がある。

ホ) 錨場が岩のところは、アンカーブイも、錨が岩に懸った場合が有効であるが、錨索のスレの防止はできない。またアンカーブイの索も“クレモナ”等比重の小さなものがよい。比重の大きい索はアンカーブイロープ自体が岩に絡みつきスリ切れることもある。

ヘ) ウネリのある外洋に面した高潮時の干出岩、洗岩、暗礁（リーフの外洋側）上の水深が自船の吃水より深い場合でも、予想しない大浪、ウネリが碎波し、艇が転覆等の危険がある場合を考慮し、出来るだけこのような礁上は避けた方がよい。

註：波は碎ける波高と水深の比は1:1.1～1.6で、即ち、水深1.3mのとき波高は1mで碎波する。また波の数50波で有義波高の1.49倍、100波で1.61倍の波高の波が来ることを予想し、艇の運用に、あるいは露岩上の釣等も十分注意が必要である。

岩礁付近は、ことに短時に圧流の危険を予想されるときは、艇の操縦を帆走より機走にかえる等、保安に万全を期すべきである。

(4) 鳥島より小笠原への航路には次の4つがある。

通常、伊豆諸島を島伝いに南下し、鳥島に達した小型機船（漁船等）はこの島で気象を観察、日利を見定めて、次に記す針路を撰び父島等に向うが、帆走するヨットでは、風向や風の強弱で速力が変化し、ことに低速となると海流、潮流の影響をうけ、一定針路での

父島列島を西方より望む



道の潮流は強く、東流（下げ潮流）は4, 5ノットにも達するという。西流（上げ潮流）は少し弱く2, 3ノットである。

島の南岸の王名浜と父島の潮早埼との間は、下げ潮流のときは急潮が起る。

逆流時は、風力、風向にもよるが、帆走は困難である。

(4) 父島 一名北島。ピールアイランドともいう。

イ) 島の概要 群島中の主島でその面積約24.5km²、周囲約52km、島内は300m内外の火山岩質の山岳の所が多く、中央部には草木が茂っており溪流も所々にある。西側には南方諸島第一の良港、二見港がある。

ロ) 航泊 二見港に入港するのに最もよい目標は、港口の北側の船見山の近くの白色ドームと白屋である。

港口の沖合からは、丸山灯台と要岩の白色線とを一線(87°)にみて進み、夜間入港のときは、丸山灯台の両緑紅光分弧を避け、白灯を見て進めばよい。

5, 6, 7月は小笠原の雨期ともいわれるぐらい降雨量が多く、清水の補給は比較的容易であると思うが、あらかじめ都庁(小笠原支庁)職員と連絡しておくほうがよい。

ハ) 二見港以外の湾、砂浜

a. 巽湾。島の南東部にある大きい湾で、西～北の風波のとき避泊できる。湾の北側の東海岸、西側の巽浦は遠浅の5～20mの深さの水域が距岸200m内外で小舟艇の錨泊に適すが、強風時はウネリが入ることがある。

b. 天之浦、円縁湾。島の南部にある湾で、北風のとき一時避泊に適する5～20mの深さの水域があるがウネリが入り易い。

c. 南初寝浦、北初寝浦。島の北東部にあり、西風時の仮泊に適している。東島や、バラバラ岩によりウネリはやわらげられる。

上記した泊地は底質凸凹、岩の所も多く、ウネリのとき、潮流の変化のとき、錨索が岩にからみ、切断することがある。

d. 宮之浦。島の北部の兄島水道に面している浜で、西風のとき島の東から水道を航して二見港に向かうとき、風波のためこの湾の浜の前面に一時仮泊する漁船が多い。小船艇の一時仮泊に適する浦である。

二) 潮流

a. 島の北西部と西島の間では、上げ潮流は南西～北西に流れ、下げ潮流は東北東へ流れる。流速は前

者は0.8ノット、後者は0.2～1.0ノットであるという。

b. 西島～瓢箪島間では、上げ潮流は北西に、下げ潮流は南東方向へ流れ、上げ下げともに流速1.5ノットである。

c. 島の南西にある南島の北西方～南方の0.2～0.5哩の間には急潮が生ずる。

ホ) 史跡、その他

a. 石器出土(大根山)

b. 皇大神宮、八幡大神春日明神御社勧請の地(延宝3年1675年4月、宮之浜)

c. 英国領有宣言の地 州崎(1827年6月15日)

d. 小笠原初期開拓者 ナサニエル・セーボレー家の墓(大根山墓地内) 聖ジョージ教会跡

e. 咸臨丸投錨の地 文久2年12月19日(二見岩内)

f. 中浜万治郎洋式捕鯨発祥地(文久3年正月)

g. 北原白秋逍遙の地 サトウハチロウ仮寓の地。

h. 漂流者の冥福碑、大東亜戦争戦没者の碑。

i. 島司、開拓者各氏の彰切碑。

j. 南島の地質、半化石の産出地。鯨池(入艇可)

また、二見港の南近くにある入江(コペバビーチや北袋沢の砂浜)は海水浴場である。安全に水泳が楽しめる。しかし、鯨を要心しあまり沖合に出ない方がよい。父島の東側にある東島の付近で、突き魚漁中鯨に襲われ死んだ実例があるので、深い処での泳ぎは要心し、不慮の人身事故防止には最大の注意を払うべきである。

おわりに、小笠原の自然に包まれた帆走のロマンの船旅にかけた夢の意義は大きくかつ楽しく、きびしい母なる海への体験はこよなく尊い。自称海の老兵の私にとって切なるものがあります。今後共大いに御健闘を祈りたい。一方小笠原の自然を守るため、魚介、鳥虫、動植物(サンゴやシャボテン)の採捕に、あるいはキャンプ等にも種々の制限的な規制(東京都漁業調整規則。小笠原村キャンプ禁止地域に関する条例。その他特殊鳥類の保護に関するもの等)があるので、その範囲内で、あらゆる海の自然に接し、かつ南海に浮ぶさい果の島に愛情をもってその自然を保護し、海の故郷として永久に後世に残したい。この航海がより良き印象的に人生の歴史の一頁をかざられるとともに、全艇の使命達成と御安航を念願してベンをおきます。

資料について 資料は小笠原の住民浅沼隆、佐々木寛夫等の各氏の外、元住民奥山丈一氏の助言、小笠原協会誌、および潮流は水路誌によることが多く、諸氏に深く感謝の意を表します。

船検受検事情

小網代フリート〈たかとり〉

渡 辺 法 経

ヨットに船検？ 昨秋に実施されることを知った小生は仕事柄特に難しくは考えていなかったが、後にこれは申請手続き上のことだけであって、いざ船検を受けるとなると種々の問題に遭遇した。

3月末までの受検船は8m以上12m未満と言うことである。NORCの会員艇であって、この種の艇となれば大方はレースに参加していると思うので、我が艇も含め安全備品に関するものは大半装備されているものと考えていた。問題はそのものが検定品であるか否か、航行区域に合ったものが足りているか否か、航海灯は正規のものであり正常に取付けられているかであろう。我が艇としては、船検のために何ら特別に準備するものは無いのでは、と艇内部の備品を思い浮べ安心していた。今年に入り定検申請書を受け取り、船籍票に基づき総トン数、長さ等を記入、検査手数料¥13,800を振込んだ。ここで念のためと思い休日に艇へ出向き、事前にフリートより配布された船検用事前点検リストに基づき、備品、船体、リギン類、機関、電気配線等のチェックを行なってみた。すると以前に安心と思っていたはずの数々が一つ一つ不安と化してきた。常日頃あまり気にしてないせいであろうが、先ず、ライフラフトは検査期限切れ、フレア類もすでに半年前に期限切れ、救命胴衣は全てが非検定品それともかなり古い、又消火器は錆びていて金具が外れない。そしてN、C旗はなし、円すい形象物なし、結局は有ると思っていたものは期限切れと言うことで思惑は外れてしまった。これらを交換したり整備すると費用は幾らかかるかと金勘定してみると、思ったより大きな出費だなんて艇を見ると馬蹄形浮器が目に入る。そうだ、これはたしか浮器として検査では認められるはず（但し外側にロープを張る）。続いて思い出したのが、救命胴衣もたしか現在刻印の無いものでも品物によっては認められる



はず。我艇の胴衣は数個東レセイバーのもので古いが、色褪せもなく検査OKと勝手に判断（後に合格）これだけでも少しは出費が少なくなるだろう。自己点火燈は故障。円すい形象物は無い。しかし有難いことに、黒球は昨年小網代のフリートレースの参加賞で頂いたものがあり助かった。すると用意するものはN、C旗にフレア類等々と数えてみると大きなものはあまりない。まあ自分達の命を守る道具であるからと考え、この際不良又は不足品を新規購入することにした。次に船体やリギン類、そして機関、電気配線と一通りフリートの点検リストに基づきチェックを行なったが、特にそれ等は異常はなかった。

しかし航海灯類となると正常に点灯するものの、検定品では無い。又、紅燈や泊燈も無い。これは購入すれば間に合うであろうが、舷燈や艀燈は交換するには作業を含め時間的な余裕が無い。それに気に入らないのが、あまりにも不格好ではないか。決してヨットにふさわしいスマートなものとは言える代物ではない。早急にヨットにふさわしいものを開発してくれるようメーカーに希望したい。いずれにせよ、我が艇にとっては型がどうであれ改造する時間が無いので、検査当日に検査官と相談することにした。このようにして事前点検を済ませ、検査に必要なもので不足してるものを手配し検査に備えた。

3月某日、いよいよ検査日である。この日は小網代フリートとしてまとめて受検することになり、検査官が2名2日で行なうとのことであった。さてどうなることやら、いよいよ我が艇の検査の番になった。安全備品類は船内に拵げて検査しやすいようにしておいた。先ず検査は航海灯から始まった。そして第一声がなんと「燈火類は全て交換ですね」であった。交換の間は現在使用しているものが正常に点灯しているのでそのまま使用しても良いが、出来るだけ早く交換するように指示された。又、舷燈については、左右ともに取付け角度が狂っているので、先ずはこれを修正することとも言われた。この取付角度について検査官より過去の実験事故例を引用していかにか大切なことなのかを



説教された。しかし言い訳ではないが、我々もそのぐらいは知識があり、これはタマタマ長い年月のうちに變形してしまったものと口に出して言いたかったが、ここは先ず「ハイハイ」とゆこうと我慢。次に船内に入り、ビルジポンプ、次いで床板を持上げキール及びバラストの取付ボルトからの漏水はないか、その他諸諸の検査が続く。そして安全備品のチェックと相成る。

近海用備品は、全て揃っているが、救命胴衣は前に話した通り無事に刻印を押してもらった。又、同じく馬蹄形浮器も刻印をもらい全てOK。ここまではなんとなくスムーズに終わったなと思いきや、検査官より『この船は近海区域で申請が出てが念のため海技免状を見せて下さい』ときた。まあこのぐらいならと思い、一級のライセンスを呈示（これは船舶職員法により免許によって航行区域が定められているため当然必要となる）。続いての質問が黒球と円すい形象物、そしてN、C旗の使用目的であった。船検でこのような質問があるとは一瞬啞然としたが、なんとか答えられたものの予想外であった。検査官にもよると思うが、皆様も同じ様な質問が出るかもしれぬのでどうぞ正確に答えて下さいね。と言うのはこの検査官、他の場所で同じような質問をしたところ大方の人が正確に答えられなかったゆえとのことであった。まあ日頃忘れ勝ちなことなので復習という感じで勉強になりました。とまあこんな具合に検査は思ったよりスムーズに終り無事に近海の資格を取得した次第である。小生の体験談としては大変抽象的で申し訳ありませんが、慣れぬ原稿ゆえお許し下さい。

尚、最後に8m以上12m未満のヨットは3月末以後、未検査ですと保安庁の取締りの際に罰則を受けるそうですので、間に合わなかった艇は早目に受けられたらよいと思います。又、油壺周辺では港湾管理当局が、今後船検の無い船の停泊泊を認めないなぞとへんなうわさも流れてましたので、未確認情報ですがお知らせします。

12m 以上大型艇の船検体験記

FUJI-III スkipper 宮坂 敬三

〈FUJI-II〉(SS 38, 1トン)を売却して出来るだけ大きな船を建造しようという話もちあがって、どのくらいの船にしたらよいのかというオーナーからの検討依頼が出された。レースのこと、費用のこと、日本人にあったハンドリングのこと、考えなければならぬことが山ほど出て来た。いろいろな角度からの検討がかなり長く続けられた。外国の事例、国内ですでに活躍している大型艇のこのなど……。

しかし、いろいろ調べて行くうちに日本国籍の船である以上、日本の法律に従って、建造せざるを得ない

と考えるようになった。(ヨットとして考えると、現行法規に対する矛盾は感じるものの……)

45フィートで木造。これが結論であった。船舶職員法でいう20トンを越えては、我々の免許(1級小型船舶操縦士)だけでは乗れなくなってしまう。又、船舶安全法という、12mを越えても、かなりむずかしい問題が出て来そうである。従って、20トンは越えないこと。12mは越えないこと。この範囲内で出来るだけ大きな船を造ろうと考えて、デザイナーといろいろ相談が始まった。しかし、デザイナー(GERMAN・FRE-
RS—アルゼンチン)には、日本の法律の事情が良くわからず、船の長さは12mを越えてしまった。結局、船舶職員法の免許の件は良かったものの、安全法の大型帆船としての取扱いは覚悟せざるを得なくなった。〈FUJI-III〉の船籍票(船舶番号、神奈川1883号)では総トン数18.59トン。長さ12.9mとなった。

12m未満の小型船舶の安全検査(船検)については、日本小型船舶検査機構より出されている「小型帆船の検査を受ける方のために」という小冊で具体的に理解は出来たが、12mを越えると大型帆船としての取扱いになり、どんなところがどのように違い、我々は何を準備したらよいのか、わからない点が多かった。そこで、我々の所属する、三崎マリンに調査及び代行を依頼したのが53年の9月であった。まず、検査は関東海運局の直轄で行なわれることがわかった。かなり大変だと、覚悟を新たにした。関東海運局でも初めてだと聞かされた。三崎マリンと専任検査官、検査課長、担当検査官の方々との打合せが何回となく重ねられた。その結果作成されたチェックリストに従って、我々は備品のチェック、購入にとびまわった。約3ヶ月の後、愈々、53年12月21日、三崎マリンの20トンクレーンで〈FUJI-III〉を上架し、船体、機関の検査を受けた。年が明けて、1月19日、機走、帆走試験を突破した。この間、デッキの気密試験、属具、備品のチェック等を受け、すべての検査を終了した。検査手帖の交付を受けた時には、その重みを実感した。

これで〈FUJI-III〉は、船舶法、船舶安全法等の海事法規に照らしあわせ、立派な船舶としてのヨットと公認されたわけである。ふりかえって見ると、確かに、法手続きを踏むには、いろいろな不慣れもあって、困難な点は多かったことは事実である。然し、これを取りこえてこそ、ヨットの安全面での技術的水準の向上をみるのではないだろうか。NORCの安全規則も、従来のORC規定にプラス、船検の実施にともなうNORC設備規定を実施する方向にあるようである。

今回の〈FUJI-III〉の船検は我々のヨットに対する情熱もさることながら、関東海運局検査官のヨットに対する深い理解、三崎マリンの心ある協力によりスムーズに完了した。これが先例となって、日本の船舶としてのヨットが、少なくとも、安全面で、より以上に向上することを願うものである。

日本ミニトン協会 運営打合せ会報告

NORC 玄海支部 林 基

昨年のクォータートンワールドも成功裏に終り、結果として日本艇の1, 2位独占と国際オフショアレースで初めて日本に栄冠をもたらしてくれた。その結果の意義の大きさもさることながら、2年にわたる国内セレクションレースを通じて多くの人々が各地から集まり、技術的にも人的にも交流し、互いに向上し得た意義は計り知れないものがあると思う。反面、未だ経済的にゆとりのない若者達が最初に手掛ける事の出来るクォータートンとしては、艇の建造に金がかかり過ぎるようになり、若者達のオフショアレースへの進出のための大きな障害となっている事は残念な事である。

そこへ本年1月のOFFSHOREに日本ミニトン協会設立の報を目にし、日本でもミニトンでの組織されたレース活動が始まる事を知り非常に喜んでいた。1月22日名古屋にてミニトン協会運営打合せ会が行われ、都合で出席出来ない我が玄海支部長の代理でまたまたその会に出席した私に、遠来の出席者であるが故にか強引にこの原稿を書かされる破目になったのである。

出席した時にはすでに発起人の方々の手でほぼ完備な原案が作成されており、我々はそれに従って議論を進め、必要な点については若干の手直しを加えて行った。全体としては、ほぼ他のレベルレーティング・クラスの考え方に添ったものであるが、特筆すべきものについてのみに以下に述べて見たいと思う。

設立の趣旨としては、ディンギーを経てクルーザーに入ろうとする人々のために、クォータートンより、より安価に始められるクルーザーによるスクラッチレースの場を提供し、それを全国的に組織されたものにし、更には世界的な場へとつなげて行こうとするものである。またもう一つの重要な趣旨としてはフォーミュラのレーサーのための場と共に所謂ブルーウォーター派の活動をも積極的に援助して行こうとするものである。

会長としてはすでに報じられている通り石原慎太郎氏の承諾を得ているとの事である。

ミニトンとしての資格の問題ではJ O R 16.5フィート以下という事で一応の合意を見た。これは他のレベルレーティング・クラスが全てI O Rを採用しているし、又ミニトンワールドでもI O Rの下で行なわれているのであるが、日本におけるミニトンはこれからレベルクラスの最小のクラスとなるのであり、特に普及的意

味が強いので出来るだけ安い費用でレースに出場出来るよう考慮しなければならない。又N O R CとしてもJ O Rの普及期にあり、数値もほぼI O Rに近い値が算出されると考えられる。

運営打合せ会ではこのような結論が出されたが、最終的にはレベルレース委員会で検討された後、決定されるものと思われる。

今後各支部より早急に運営委員を選出し、活動を具体的なものにして行く。アナウンスメントはOFFSHOREを利用する。

会は原則として会費で運営する。

全日本選手権は艇の運送も比較的容易であるし、出来るだけ全国各地持回りで行ない、各地のレーサー相互の交流を計り、合わせてクルーザーレースの普及にも貢献しようと考えられている。

第1回の全日本選手権は東海支部がホストクラブとなり、三河湾にて本年9月下旬に行なわれる事が予定されて準備されている。確定されれば詳細について、レース要項が公示される事となろうが、現段階で考えられているレースの規模は、日産東海マリーナをベースに、

オリンピックコース 3レース

ショートオフショア (40マイル程度) 1レース

ロングオフショア (60マイル程度) 1レース

の計5レースで行なわれる予定である。

参考までにミニトン世界選手権は9月3日~14日、スペインで行なわれる事が決定しているので、準備の出来る方はクォータートンに次いで、日本の二階級制覇を目ざし、チャレンジしてみては!!

また全日本選手権における安全規則についてもN O R C安全規則カテゴリーⅢかⅣかで論議を呼んだが、結局のところ、普及的意味が大きいとしても安全を引きかえには出来ないという事で、カテゴリーⅢで行なう事に決定した。

以上とりとめもなく会議のもようをお伝えしたわけであるが、ミニトン活動が全国各地で熱気むんむんと活発化し、その場を通じて多くの若者が腕をみがき友を得て、国際舞台で活躍するレーサーを生み出し、また楽しいヨットライフの場となる事を願ってやまない。

北アメリカ・クォータートン選手権 6月開催

このたび、N O R Cとは関係の深いサンフランシスコ・ヨットクラブから、北アメリカ・クォータートン選手権にぜひ日本から参加してほしいとの手紙が届いた。

期日 6月13日(木)~23日(土) 場所 サンフランシスコ湾内及び外洋 ルール U.S.Y.R.U. レベルレーティングルール 主催 サンフランシスコ・ヨットクラブ

昨年おこなった世界選手権でのわが国の実力を高く評価、日本からの多数の参加を期待している。

1979年度 IOR MKⅢ及びA改正 計測委員会公示。第9回改正。

NORC計測委員長 嶋田武夫

1979年度IOR MKⅢ及びⅢA改正につき、次の通り
1月1日にさかのぼり適用します。

本年度の改正に関しては、前号で概要を説明しまし
たが、ルールそのものの改正は下記の通りです。

103. 計測

.2A 2行目“where……”以下をA項とする。

.2B (旧.5Aを改正)

FDステーションより艀で、部分的又は全体的に
かかわらず、1/6BMAXだけシャーラインの下方ま
での範囲にカーブが逆になるフレアーがある場合、
ワーキングデッキのエッジは、曲りが逆転する点
に引いた接線が、甲板と交わる点とする。しかし、
各断面での最大巾を通る垂直線と甲板と交わる線
が、上記エッジより外側にあるときは、その線が
エッジとなる。

.2C (追加新設。艇尾ワーキングデッキの定義変更)

GDの数値のあるヨットは、AGSより後方はワ
ーキングデッキとは認めない。

シャーライン平面で、デッキの後端が船体を連続
して横切っている艇で、ハルデイトが1978年12月
以前の艇は、この項は適用されない。

.2D (旧.5B)

スタンションのベースは、ワーキングデッキのエ
ッジより外側に取付けることはできない。これよ
り外側の甲板は、IYUルール54.2のアウトリガ
ーと見なされる。

.3 (新設、バンブ、ホローの禁止)

デプスステーションの各計測点において、バンブ
があれば、計測員は連続してその断面の深さを計
測しなければならない。

計測の結果を作図して、そのヨットのデプスステ
ーション断面内のバンブを無効にするように修正
し、その断面のどの部分の深さも、実際の深さよ
り大きくならないように決めなければならない。
ハルデイト1979年1月以降のヨットは、MDSよ
り0.25LBGだけ艀、艀の範囲内で、シャーライ
ンからBMAX/6だけ下方の線からキールへの最
後の曲り点の範囲の外板面には、如何なるへこみ
もつけてはならない。

もしもその範囲にへこみがあれば、へこみを埋め
るまでは計測してはならない。

艇体表面の不均一については、計測員が建造上の
誤差範囲であると認めたものに限り無視してよい。

(20)

.4 (旧.6)

艀及びフェアリングピースは、計測時定位置に装
備されていなくてはならない。

105.5 (全面変更、SC、DLF、LRP及びCBFの新規
導入)

.5A メジャードレーティング (MR)

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

B レーティング (R)

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

107.2B (変更。オーナーの責任改正)

オーナーは、202.2にしたがって、艇を計測状態に
する義務がある。外部キールやセンターボード及
び202.2Hで決められた他の重量物を除き、すべて
のバラストの位置と重量を申告しなければならない。

タンク内の状態が、計測状態として適当か否か疑
問のある場合は、計測員に相談しなければならない。

108.1G (追加。改造によるMKⅢA及び船令による
メリットの失権)

再計測を要する船体の改造を行なったヨットは、
マークⅢAと本ルールで許されている船令による
利益を失う。

110. (全面改正。各デートの表現明確化)

110.1 エージデイト：そのヨットが進水した日付。

(年・月)

オーナーが書類で進水年月を証明することができ
ない場合は、最初の傾斜試験のときとする。

.2 シリーズデイト：各国のレーティングオーソリ
ティーは、シリーズ生産艇が同一モールドまたは
ジグで高い精度で建造され、船体の諸寸法がIOR
のスタンダードハルのデーターに合致している場
合は、エージデイトより早いシリーズデイトを認
めることができる。

この場合、シリーズデイトは、そのシリーズヨッ
トの最初の艇のエージデイトとなる。

.3 改造ハルデイト：1975年11月1日以後に下記各
項の船体寸法を改造したヨットは、改造ハルデイト
のカテゴリーに入る。このデイトは再計測の日
付で、再計測により以前のハルデイトの利益はす
べて取消される。

VHA, BHA, VHAI, BHAI, AGO, GSDA, F-
GO, GSDF, LBG, CMD, MD, OMD, FD, B,
BWL。

.4 ハルデイトは、ヨットのMKⅢAの資格を決める
日付である。ハルデイトは、エージデイトとシリ
ーズデイトの早い方とする。

202.2H (改正。アンカーとチェーン位置のマーキン
グ義務化)

バラストは動揺に対して、確実に固定しなければ

ならない。アンカーとチェーンは、明確にマークされた格納位置に固定しなければならない。

バッテリーは、その個有の格納位置に固定しなければならない。

これらの品物は、錨泊する場合を除き、レース中は定位置からとり出し、又は移動してはならない。

302.4 (字句修正)

ブルワークにシヤーポイントをとる。→とらなければならない。

304.3 (字句修正。FSはFJとする。)

"FS"を抹消、"FJ"に変更。

305.2 (同上)

"FS"を抹消、"FJ"に変更。

311.2C (追加。GSDAが標準よりも小さなヨットのGSDAの修正。)

B項で計測されたアフターインナーガースを用いて算出したGSDAが0.1 (B+GD) よりも小さな場合、AIGSは0.1 (B+GD) よりも小さくないGSDAの位置に設定し直さなければならない。

この新しいステーションにおけるガース長さ(307にて決められる)は、GLAI (ガースレングスアフティンナー) として記録する。

尚、B項適用の場合、GLAIは0.0と記録しなければならない。

315. (前回改正と同じにつき省略)

320. BWLの決め方 (旧抹消。差替。チェーン艇の定義が明確化、故意にBWLを大きくする試みは封じられた。SBWA, SBWFを導入した。)

BWLは、ヨットがフリーボード計測及び傾斜試験を行なう状態で浮いているとき、下記により詳細が決められた通りのやり方で計測された水線巾である。

- .1 次の.2, .3, .4で要求されている場合を除き、BWLはBMAXステーションの水線巾である。
- .2 次のチェーン付のヨット又はハルデートが1978年12月以前のヨットで、BMAXステーションにおける垂直横断面(注:外板外面のボディプラン)内で、吃水線から0.02Bの垂直距離の内に曲率半径が0.1Bより小さな部分がある場合は、吃水線の下0.02Bの平面(注:外板外面の水線)での水線巾を計り、その2つの数の算術平均をBWLとする。

チェーン艇は、AGSからFDSまで、曲率半径が0.1フィート以下でチェーンが連続して走っているものを言う。

- .3 BMAXステーションにおける垂直横断面内で、0.25バトックラインとシヤーラインから0.17BMAXの点の間で、曲率半径が0.1Bより小さな部分がある場合、次の方法でBWLを計測する。

A. 計測員は、BMAXの前後で0.1Bより曲率半径が小さくない場所をさがし、BMAXステーションからの距離を艀へSBWF、艫へSBWAとして計測し

記録する。

B. これらの2つのステーションの吃水線巾を計測し、BWLはこれら2つの吃水線巾の平均とする。

.4 吃水線平面において、BMAXステーションの前後0.25BMAXの範囲内で、船体外板表面の曲率半径が1.0Bよりも小さい部分があれば、これらのBMAXステーションの前後0.25BMAXの距離だけ離れたステーションにおける水線巾を計測し、BWLはこれら2つの数の算術平均をとる。

.5 前項の.2と.4又は.3と.4に該当する場合、BWLは、これらの最も小さな数字をとらなければならない。

332.1A (and/orをorに変更。)

324. DMの決め方 (旧抹消、差替)

DMは、吃水線から次の点までの垂直距離である。

- .1 固定キールのヨットでは、キール、船体、スケグ、舵のうち最も深い点。
 - .2 センターボードやドロップキールのヨットでは、船体か、ボードを一杯に下げた位置と同一断面内で、固定キールの最も深い点である。
- しかし船体中心線から0.04B又はセンターボードの最大厚みの1.5倍の何れか大きい方の値より内側で計ってはならない。

ビルジボードヨットを除き、DMの下部計測点のキールは、その深さにおいて完全にボード延長部をとり囲んでいなければならない。

DMステーションにおいて、シヤーラインからDM下部計測点までの距離をドラフトメジャーオートータル(DMT)として記録する。

DMSは、陸上計測において基準水線からの距離を計測する。DMは1005.3の公式で計算される。

325. PDの決め方 (旧抹消、差替。PDT, ESD新設)

PDは、吃水線からのプロペラシャフト中心までの垂直距離である。このステーションにおいて、シヤーラインからプロペラシャフトまでの垂直距離を、プロペラデプストータル(PDT)として計測する。PDSは、陸上計測において、基準水線からプロペラハブまでの垂直距離を計測する。ESDは、ESL端において船体側で同じ基準水線からの垂直距離を計測する。

PDとESD(609.2H参照)は、1005.3の公式で計算される。

327.11 ステムからJまでの距離(SFJ)

(J前端的定義変更。要注意)

SFJは、LOA前端からJ前端までの水平距離である。(バウスプリット付の艇では、SFJはマイナスになることに要注意)

328.9及び328.10 抹消

331. LBG修正の公式(LBGC)(HGLIとHGLAが導入された。)

$$LBGC = LBG + \frac{GD \times GSDA \times 0.5}{(HGLI - HGLA)}$$

332.1 (旧.1と.2を一括.1とする。)

332.2 AOCP, AOCGとAOCは、以下の公式にしたがって決められる。(旧.3～.8まで抹消)

.3 ハーフガース長さの公式

A ハーフガースレングスアフト (HGLA)
 $= 0.5 (0.75B + G D)$

B ハーフガースレングスアフトインナー (HGLI)
 $= 0.5 (0.875B + G D)$

又は $0.5GLAI$ のうち何れか大きな方。

.4 AGSL (アフトガーススロープ) の公式

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

.5 APSL (アフトプロファイルスロープ) の公式

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

APSLは7.0より大きくはとれない。APSLがマイナスのときは、APSLは6.0 (正) とする。

.6 AOCGの公式

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

A AGSLが0.8APSLより大きいか等しい場合
 $ACG2 = 0.0$ 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のうち小さい方をとる。

.7 AOCPの公式

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

AOCPの計算で、 $(FA - VHA - 0.018LBGC)$ が負のとき、APSLは6.0より大きくとることはできない。

.8 AOCの公式

$$AOC = 0.5(AOCP + AOCG)$$

$$\text{又は} = (0.05LBG + 0.95AOCP)$$

$$\text{又は} = (0.05LBG + 0.95AOCG)$$

のうち最小のものとする。

◎336., 337.(旧抹消。336～340まで差替)

336. MDIAの公式

$$\begin{aligned} & \text{ミッドデプスインマースドアジャステッド (MDI)} \\ & \text{A) は、次の公式で計算される。} \\ & MDIA = 0.125 (3 \times CMDI + 2 \times MDI - 2 \times OMDI) \\ & \quad + \frac{(0.5 \times OMDI \times BWL)}{B} \end{aligned}$$

337. FDICの公式

フォワードデプスインマースドコレクテッド (FDIC) は、次の公式で計算される。

$$FIDC = FDI$$

$$\text{または} = |0.2175 (MDI + CMDI) + 0.5 (FDI)|$$

$$\text{または} = 0.475 (MDI + CMDI)$$

のうち最も小さなもの。

338. Dの公式

レイテッドデプス (D) は、次の公式で計算される。

$$D = 1.3MDIA + 0.9FDIC + 0.55(3FOC - AOCC) + \frac{L + 10 \text{ フィート}}{30}$$

339. BDRの公式

ベースディスプレイースメントレシオ (BDR) は、次の公式で計算される。

$$BDR = \frac{(2.165L^{0.525} - 5.85)^{0.375}}{(L \times B \times MDIA)^{0.125}}$$

BDRは1.0よりも小さくとることはできない。

340. DLFの公式

ディスプレイースメントレングスファクター (DLF) は、次の公式で計算される。

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

DLFは1.1より大きくとることはできない。

502.3 (旧抹消。差替)

センターボード又はドロップキールを持つ艇で、502.1と.2の条件を満足しない艇又はCBFを下げる目的で固定した艇は、計測時及びレース時共同固定位置にある限り、レーティング上は固定キールの艇と見なされる。

508. (旧抹消。差替508～514まで)

ベースドラフト (DB) は、次の公式で計算される。
 $DB = 0.146L + 2.0 \text{ フィート}$

509. ディスプレースメント (DSPL) は、次の公式で計算されるそのヨットの重さの近似値である。

$$DSPL = \frac{L \times MDIA \times B}{2} \times 64.0$$

510. レイテッドドラフト (RD) は、次の公式で計算される。

$$RD = |CD|^{1.6} + (DM - 0.3DB)^{1.6} |^{1.6} + 0.3DB$$

ただし0.3DBの値は、DMより大きくとることはできない。

511. ドラフトディファレンス (DD) は、次の公式で計算される。

$$DD = RD - DB$$

512. ドラフトコレクション (DC) は、次の公式で計算される。

(a) DDが負か0のとき

$$DC = 0.04L \left(\frac{RD}{DB} - 1.0 \right)$$

(b) DDが正のとき

$$DC = 0.07L \left(\frac{RD}{DB} - 1.0 \right)$$

(注) WCBCが0.05DSPLを超えるときは、センターボードはドロップキールの分類に入るが、その上、CBLDが0.06Lを超える場合、ドロップキールは502.3にしたがって固定し、レーティング上は固定キール艇として扱わなければならない。

センターボード係数

513. センターボード又はドロップキール (固定キール

付ヨットとして、レーティング上及びレース帆走時計測された艇を除く)を持つヨットは、次の公式で計算されるセンターボード係数(CBF)を持たねばならない。

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

514. CBFはMKⅢレーティング上は1.0以下とすることはできない。(ただし、1109.3参照)

◎607.,608. (旧抹消、差替)

607. プロペラ翼巾(PBW)

PBWは、プロペラ翼の推進面側で、プロペラ直径に直角に測った翼のコードの最大巾である。(翼が楕円でない場合、同一翼面積の楕円形翼のPBWを超えてはならない。)

608. プロペラサイズ(PS)

PSはPRD, 4×PBW, PRDCのうち最も小さな値をとる。

609. プロペラの装備法

.2H (追加)

エキスポーズドシャフトの深さ(ESD)とは、シャフトのESLの船体側の末端の深さである。

.3D (追加)

本項は、ハルデートが1979年1月以降のヨットのみに適用する。

エキスポーズドシャフトの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、ソリッドプロペラでは1.0、それ以外では0.5とする。

610. プロペラファクター(フェザリングのPF改正)

アパーチャー外	フェザリング
エキスポーズドシャフト	0.95
ストラットドライブ	0.675
上記以外のもの	0.45

611. (旧抹消、差替。PDCの新設)

プロペラドラッグ係数(DF)は、次の公式によって計算する。

.1 プロペラデプスコレクテッド(PDC)

ハルデートが1975年1月以降のヨットは、

$$PDC = PD$$

又は、 $= (CMDI + 0.6PRD)$

のうち小さい方の数値をとる。これ以外のヨットは、

$$PDC = PD$$

.2 (PDをPDCに変更)

.3 (PDをPDCに変更)

802. 各種の制限(LRP新設等)

.4 スーパー材料(末尾に追加)

(1980年1月1日以降、本制限はスピネーカーポールに関してのみは解除される。)

.5 ロウリギンペナルティー(LRP)の加算

A IGの下端から上方0.25IGの点より下方にリギンの上端がくる場合、LRP=1.01とする。(ただしスピネーカーを揚げるとき、スピネーカーポールの近くに一時的に取付ける支持索は除外する。)

B A以外の場合、LRP=1.0とする。

.6 リギンの調節

A 本ルールによる計測を受ける資格として、フォアスティは確實なものでなければならない。

B 次に述べる場合を除き、フォアスティはレース中には必ず装着し、調節したり外したりしてはならない。

例外のヨットは、全スプレッダーがはっきりと後傾レーキしたリグの場合、フォアスティはレース中に調節できるが、マストから艀のスティは調節してはならない。

◎806.~810. (旧抹消、差替)

806. デッキの高さ

セール面積計測の基準線として用いるデッキ高さは、マストの真横のシャーラインである。

フォアトライアングルの計測

(APPENDIX II P56を抹消し、字句の修正後、本文に入れた。)

1979年1月以降、I, SPS, BAS及びFJの計測及びIとICの計算は、すべて807から829によること。これ以前の計測に関しては、浮上計測状態、船体、又はリグの変更により、I又はJの再計測を要する時まで、BAD, SPM, SFS及びFSに関しては従来の方による。

フォアトライアングル

807. フォアトライアングルのベース

Jは、デッキにおけるマストの前面とヘッドスルをセットする最前部のスティの中心(最前部のヘッドスルが、フライングでセットされる場合は、そのラフの中心)がシャーライン又は艀ガース計測に用いるレーテッドシャーライン又はバウスプリットの交点までの水平距離であり、要すればそれらの延長線上の点を用いることもできる。

808. スピネーカーポール長さ(SPL)

SPLはスピネーカーポール長さで、ポールはマストに取付け、水平に真横に振出し、ヨットの中心線からポールの最外側端までの水平距離を計測する。この場合、スピネーカーをセットする場合に用いられるあらゆる金物や属具は取付けておくこと。

809. フォアトライアングル高さ(I)は、次の要目の数字を用い、829の公式で計算される。

.1 ゼノアハリヤード高さ(IG)

IGは、マスト構造にフォアスティを取付ける金物、又は取付金物がマスト内部の場合、フォアスティ中心線とマストの前面の交点からマスト真横のシャーラインのレベルまでの距離である。

.2 ISPは、スピネーカー金物の高さである。スピネーカーハリヤードは、マストから水平に艀に出

- し、ハリヤードの下側からマスト真横のシャーラインのレベルまでの距離を計測する。
- .3 フォアスティアウトリガー (GO)
GOは、IG計測上の最上点からマスト後面又はマスト後面の垂直投影までの水平距離。
- .4 マスト巾 (MW)
MWは、IGの最上点以下で、マストの前後の巾の最も大きな部分の巾。
810. スピネーカーポールの高さ (SPS)
SPSは、マスト真横のシャーライン上から、スピネーカーポールの船体側取付部の最も高い位置における高さ。
トラックの最も高い位置にセットして、スピネーカーポールの中心線又はマスト上にペイントされたバンドの下側から計る。
SPSの上端として計測バンドが用いられるとき、ジャイブ時以外はポールの中心線がこの高さを超えてはならない。(SPS超過のペナルティーは829.2参照)
- 816.1 (.1抹消, 差替 .5追加)
オーバーラップしないセルフタッキングジブを除き、一般のジブではクルーボードの使用を禁止する。
- .5 ジブのラフ長さは $\sqrt{I^2+J^2}$ を超えてはならない。
828. (抹消, 差替) スピネーカーラフリミット(LL)の決め方
LLは $0.95\sqrt{I^2+J^2}$
- 829.1 (抹消, 差替) Iの決め方
Iは次の公式で計算されるフォアトライアングルの高さである。
$$I = \left[\text{ISP又は} \left| IG + \frac{IG(GO-MW)}{J-GO+MW} \right| \right. \\ \left. \text{の何れか大きい方} \right] - 0.04B + TCI$$

TCI = (FBI+0.04B)がFJを超える分。
(FBIとFJは1005.3の公式で計算される。)
- .2 ICの決め方
ICは、次のA、B又はCのペナルティーをすべて合算して修正した修正フォアトライアングル高さである。
- A. SLがLLを超えている場合、その超過分の2倍をIに加える。
- B. SPSが0.27ISPを超えている場合、その超過分をIに加える。
- C. HBSが0.05JCを超えている場合、その超過分に $\frac{1.8 \times SL}{SMW}$ を掛けた値をIに加える。
- 832.1D (最初の文章: ストレッチジブ禁止項目: 抹消)
838. デッキ上のブーム高さ (BAS) (差替)
BASは、Pの最低点からマストの位置におけるシャーラインまでの距離である。
BASは、 $0.05P + 0.04B + 4.0$ フィートを超えた場合には、846.1によりペナルティーが加算される。
- 846.1 BASペナルティー (差替)
BASが $0.05P + 0.04B + 4.0$ フィートを超えた場合、超過分はPに加えてPCを算出する。
- 851.1 (末尾に追加)
メンセールがルーズフットである事実は、レーティング証書の第2頁に記録される。
- 851.2 (字句修正)
“軽量” (Light weight) を“予備” (Spare) に修正。
◎890.~891.は抹消差替, 890.~894.とする。
現892は895に番号変更。
890. レイテッドセールエリアの下限値(RSAL)
.1 YSACのヨールやケッチの場合
$$RSAL = 0.8 \left\{ RSAY + \frac{(YSMG+YSF) \times YSD}{3} \right\}$$

又は、1.3RSAMの何れか大きな方の値
.2 RSAB又はRSAGのヨットのの場合
$$RSAL = RSAM + 0.4IS(EB+OF)$$

又は、1.3RSAMの何れか大きな方の値
.3 1本マストのヨットのの場合
$$RSAL = RSAT$$

又は1.3RSAMの何れか大きな方の値
891. セールエリアの平方根
Sは、RSAT, SPIN, 又はRSALのうち1番大きなものの平方根である。
892. セール/ハルレシオ (SHR) の決め方
$$SHR = S \left(\frac{8.66}{L} + \frac{1.0}{\sqrt{B \times MDIA}} \right) - \frac{L}{100.0}$$
893. セールコレクションファクター (SCF) の決め方
$$SCF = 1.0 + 0.04(SHR - 16.1)$$

SCFは1.0より小さくすることはできない。
894. セールバリュウ (SC) の決め方
$$SC = S \times SCF$$
- ◎P53. PART IXに追加 (メートル法換算値)
339. BDRの公式に対し、2.165に代えて1.23127, 5.85に代えて1.783。
892. $\frac{L}{100.0}$ に代えて $\frac{L}{30.48}$
- 1005.3 (新公式)
$$ESD = SINK + ESDS \\ - TRIM \left(\frac{SPD - ESL - FGO}{LBG} \right)$$
- 1005.3A及びB, 1005.4(字句修正)
“FS”は“FJ”に, “FSS”は“FJS”に, “SFS”は“SFJ”に変更。
◎1202., 1203. 旧抹消, 差替。
(注) 本項の変更により、SV値の上限が大きくなったので、軽量で予備復元力の小さなヨットはレーティング証書が発行されなくなるので注意して下さい。
1202. 選別テスト
90°傾斜時において、不十分な予備復元力しか持たぬ可能性のあるヨットは、次の公式で選別される。

BCORはBWL又は0.8Bの大きな方の値とする。

$$SV = \left[\frac{(0.03L \times BCOR^3 \times K) - (54 \times RM)}{DSPL} + 0.6CMDI - 0.54CMD \right] \times K3 + 0.25$$

フィート計測のとき, $K = 64.0$, $K3 = 1.0$

メートル計測のとき, $K = 1025.8$, $K3 = 3.281$

SV値は, フィート単位の復元艇として, レーティング証書に記録される。

1023. SV値が0.0又は負の場合, 計測証書は発行される。SV値が正の場合, 次の何れかの条件が満足される場合のみ証書は発行される。

- A. そのヨット又はその同一タイプのヨットが, ナショナルオーソリティーの満足するような, 1204で決められた実際的な復元力テストに合格すること。または,
- B. スクリーニングテストに合格するように改造し再計測すること。または,
- C. DSPLが17500ポンド (7938kg) より大きい艇で, ナショナルオーソリティーが適当な復元力をもつことを証明する計算書を承認すること。

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ために, 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。ただし, 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

$$SATCA = 0.3(RSAF - 2.2RSAM)$$

SATCAは, $RSAM \times (-0.25)$ 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

$$SATCA = 0.3(RSAF - 2.2RSAC)$$

SATCAは, $RSAC \times (-0.25)$ 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

$$RSATA = RSAF + RSAM + SATCA$$

- .2 2本マストのヨット

$$RSATA = RSAF + RSAC + SATCA$$

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。ただし, 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, $SCA = SA \times SCF$
- .2 その他のヨットでは, $SCA = SC$

1109. MK III A Factor

MK III A 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)

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

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

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

1111. レーティング A (RA)

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

ただし, RAは0.88×Rより小さくすることはできない。

カッパー・シリーズ報告

——帆走委員長 谷川晴彦

昭和53年11月11日に開催された第1回アドミラル準備委員会より始まり、12月9日の第2回日本アドミラルズカップ委員会の開催によって具体化され、以後大した曲折もなく昭和54年1月13日より1月15日の西宮レガッタ、2月10日より2月12日のサントピアレガッタと夢の様に過ぎ去ってしまった。

去るものは日々とうとうという感覚でいる私ではあるが、今回のレースのコミティーは今迄に数多く扱ったレースの中で出場艇は少数であっても、特に意義深く感じたので、記憶をたどってみることとした。

第1回アドミラル準備委員会に出席する前に、内海事務局長の貴伝名氏と話合った内容を伝えたい。「内海より2艇の出場意志表示艇があるが、恐らく関東、東海も希望艇があるだろう。この場合予選レースからの選考になる可能性がある。このレースを何処で行なうかということになれば内海で実施するが、内海においてバック・アップ体制を事務局長は確立してくれるでしょうな」という私の質問に対して、「ヨットレースは海があれば何処でもやれるな。それでは内海でやってみるか」といとも簡単に引受けるといふ返事であった。もし担当するとなれば今度は少しうるさそうだなという予感にはしたが……。

第1回アドミラル準備委員会で乗ったか乗せられたか、レースは出場意志表示艇のバックアップそしてチューニングレースとして内海の担当で西宮沖大阪湾、洲本沖紀伊水道で実施されることになった。第2回目のアドミラル準備委員会で出場艇の成績の上位よりアドミラルズカップ・レースに出場の権利を有することになる。レース終了後、選考委員会を開き、レース成績、レース展開等を重要な資料とし協議の上出場艇を決定することになった。帆走委員長の私はコースの選定、帆走指示書の作成に掛かり、レースは第1レースより第6レース迄とし、第1レースより第3レースを西宮レガッタ、昭和54年1月13日より1月15日迄とし、第4レースを西宮・洲本回航レース、第5レースと第6レースをサントピアレガッタとして、2月10日より2月12日に開催することとした。帆走指示書は全日本レベルレース帆走指示書を参考とし、種々留意の上作成し、更に昭和54年1月13日に再修正の上完成した。とは言ってもそう簡単に出来上がった訳ではない。第一番目に安全規則で物言いがついた。当方としてはレース海域からすればORC-Ⅲで充分であると考えてい

たが本番レースではORC-Ⅰが適用されるのでORC-Ⅰでないとは不合理であるとのこと。英国においてORC-Ⅰであれば良いので対応策もあり何も突張ることあるまいにと思ったが、まあまあ波風はレースの時に必要なもので、紙面では不用品ものと諦めて訂正した。

次に帆走指示書はタイプしたかとの質問があったが、高度成長の良き時代にはタイプする余裕もあったが、低成長の厳しい時期においてはそのような時間がないので手書きでゼロックスすると答えて悪筆のままの帆走指示書とした。レース出場の皆様に申し訳ないと思っています。1月13日1700よりの出艇申告時に帆走指示書を各艇に手渡した後、1800からのスキッパーミーティング開始5分前迄の間に帆走指示書の再検討があり、スタートの特別規定、本レースの成立、得点に対する係数、コースの短縮、1分間ルールのスタートライン、失格等は修正され、ミーティング席上では訂正の発表でもって各艇に了承して頂いたのではあるが、後日再考して改めて本部役員の御指導に感謝している次第であります。

ミーティングの終了前、第1～第3レースのコース詳細の説明が諏訪帆走委員より行なわれた時に、これは相当文句がでるなと一人気をもんでいたが、諏訪帆走委員の巧みなリードによって無事終了したので、ほっとすると同時に諏訪帆走委員に感謝した次第です。というのは、我ながら情無い話で、西宮水域の不勉強もい所で特殊事情を知らずに、とくとくと普通のオリンピックコースの帆走指示書にしたことである。正に厚顔無知とはこのことであり反省しております。今後如何なる場合でも慎重にということをお願いされました。本部役員、レース艇各位の寛容に敬意を表します。

ここに到れば実際のレースの運営でもって挽回を計ろうと心に決め、西宮ヨットハーバーに繋留中の〈寅丸〉の上で大きく深呼吸をしながら、久しぶりにやって来た今冬一番の西高東低の冬空をしみじみ眺めました。

昭和54年1月14日、非常に寒い朝、六甲の山なみは真白、思わず血圧は上っていないかと気にかかったが微候は無い。レース運営の重圧は全く感じない。うまくやれそうだと自信が湧いてきた。0650にコミティーボート〈寅丸〉はスタンバイ。大エンサインをマスト高く掲揚し、レース海域に向かう。西宮ヨットハーバーの主、宮川氏に乘艇願う。光栄である。氏は海外旅行から帰られた翌日の乗艇でもあり、御身体の具合を心配していたが、陸上及びプレスボートの無線連絡、海域の指定等の見事なリードを示され、その御健在ぶりを目の前にみて心から祝福の気持ちで一ぱいでした。

レースについては各レース艇よりの詳しい状況説明が2月号のOFFSHOREにあったので、スタート前後と

回 航 順 位 表

セー ル 艇 名	第 4 レース		第 5 レース							第 6 レース				
	航 空 灯 台 270°	フィニッ シュ	沼 島 灯 台 90°	沖ノ島 灯 台 270°	於 龜 瀬 灯 台 90°	沼 島 灯 台 90°	沖ノ島 灯 台 270°	友ヶ島 灯 台 90°	フィニッ シュ	マーク 1	マーク 2	マーク 3	マーク 1	フィニッ シュ
1 1 2 2 ALBIREO	10:54 (6)	13:38,50 (8)	11:46 (7)	14:04 (7)	17:16 (7)	18:53 (7)	21:50 (8)	01:30 (8)	03:02,11 (8)	10:23,12 (8)	10:54,55 (7)	11:20,02 (6)	11:45,22 (6)	12:37,20 (7)
2 0 0 0 月光V	10:50 (3)	13:34,42 (5)	11:17 (2)	13:32 (2)	16:52 (5)	18:53 (4)	21:50 (5)	23:45 (4)	01:28,52 (3)	10:21,59 (6)	10:53,27 (5)	11:16,29 (5)	11:39,58 (5)	12:29,14 (5)
2 0 2 1 熊 野 III	10:55 (7)	13:38,44 (7)	11:46 (7)	14:03 (7)	17:18 (8)	18:58 (8)	21:23 (7)	00:54 (7)	02:18,22 (6)	10:21,58 (5)	10:55,05 (8)	11:21,30 (8)	11:47,53 (8)	12:37,36 (8)
2 2 1 0 CARRERA	10:52 (4)	13:33,27 (4)	11:26 (4)	13:38 (3)	16:50 (3)	18:46 (5)	20:44 (3)	00:34 (5)	01:54,17 (5)	10:22,35 (7)	10:54,08 (6)	11:20,11 (7)	11:47,44 (7)	12:35,06 (6)
2 2 3 5 NOMI III	11:00 (8)	13:35,27 (6)	11:20 (3)	14:05 (7)	17:15 (6)	18:50 (6)	21:20 (6)	00:51 (6)	02:35,21 (4)	10:21,00 (4)	10:53,27 (4)	11:15,51 (4)	11:38,34 (4)	12:28,52 (4)
2 3 0 1 KO-TERU TERU	10:48 (2)	13:28,00 (2)	11:07 (1)	13:12 (1)	16:35 (1)	18:20 (2)	20:30 (1)	23:47 (1)	01:03,36 (1)	10:18,40 (1)	10:49,27 (1)	11:11,20 (1)	11:35,59 (2)	12:22,57 (1)
2 3 1 7 風 来 坊	10:52 (4)	13:32,07 (3)	11:26 (4)	13:38 (3)	16:49 (2)	18:14 (1)	20:44 (3)	24:00 (2)	01:20,34 (2)	10:20,00 (3)	10:50,35 (3)	11:15,41 (3)	11:36,37 (3)	12:25,41 (3)
2 3 3 3 TOGO VI	10:47 (1)	13:27,01 (1)	11:36 (6)	13:48 (5)	16:51 (4)	18:20 (2)	20:37 (2)	24:10 (3)	01:30,24 (4)	10:19,08 (2)	10:49,27 (2)	11:11,59 (2)	11:35,59 (1)	12:23,41 (2)

フィニッシュ前に絞って気付いたことをのべてみたい。どのレースにでも見られることであるが、スタート30分前頃よりスタートライン上を行ったりきたりしているのは何のためか。最高のスピードでスタートするために時間と距離の計測をやっている筈である。まして風向は殆んど不変、であったならば、風上に全艇かたまってシバーさせてスタートライン前の時間調整を行なうことなく、せめて1～2艇ぐらいは風下の広い所を最高のスピードで走り抜け、あつという間に風上艇の前に立つことは出来ないものか。以前〈スターダスト〉で鳥羽レース出場の際、見事にやられた経験からいうのである。スタート時のテクニックはレースの回を追う毎に充実していったことは事実であるが、まだまだ練習と研究を重ねなければならないと思う。と同時にアドミラルにおける今迄の世界の各艇のスタートぶりを充分に把握しておく必要がある。スキッパー、ナビゲーター個人のくせは中々直らぬものであると信じているからである。〈月光V〉、〈TOGOVI〉、〈KO-TERU TERU〉のスタートが、レース艇の中では良いと見ている。このシリーズ・レースを通じてである。

又海域にもよるが、スタート前後の潮流には充分注意する必要がある。潮流の強弱は時間と場所によって艇に影響を及ぼすことは周知の事実であるが、私が言いたいのは、狭いスタート線上の中でも潮流の強弱があるということである。スタートコースは潮流の帯のどの辺をとるかということ、スタート前に艇を流して見極めて見るのも必要であろう。更に風向と風力によって左右され、いつも柳の下にどじょうはいないようである。昨日の最良のスタートコースは今日の最良コースではないということである。これはレース途中

でも同じことである。

次にレース途中経過ではあるが、下位の艇同志でタッキングマッチ、かぶせ合いをやっているのはどうかと考える。意地もあろうが、先頭艇との間を出来るだけつめることに努力すべきではなからうか。先頭争いの場合には別として。次に各艇独自のコースを引いて帆走している場合、糸を張った様に一直線という形容のできる艇は先ず限られている。全レース艇について言えることは、スピランは不安定である。冬期でもあり練習量の不足で感が鈍っていると言えばそれ迄であるが。更に失礼な言い方かも知れないが、危険な海域に入り過ぎる。風力・風向・潮流と相手方レース艇の動向でやむを得ないと言ってしまうればそれまでであるが、もう少しスキッパー、ナビゲーターは視野を大きく持ってどうか。防波堤にぶつかけかけたり、知り過ぎた海底の暗岩にわざわざ当たったり、知っているから当たるケースが多いんだ、ではレース艇はとにかく、大事故につながればこちらはたまったもんじゃない。レース艇も後続レースに支障が生じればどうするのか。ぎりぎりいっぱいの手前で「君子危きに近寄らず」の気持で今後やって貰いたい。本番では事故を起せば後はないのである。虎穴に入らずばというのはヨットレースでは危険な行為と知ってほしい。フィニッシュ前の状況について言えば、フィニッシュライン前のワンタック位置が悪い。計算してタックするのであろうが、結果はあまり良くないと言えるケースの艇があった。順位に関係なければ諦めもつくが、あのタックミスで逆転と言うことになれば、口惜しくて眠れない人まででこよう。健康に悪いことはなるべくしないことである。

全体について言えば、セールは立派、さすが有名メーカーの品物であるが、レース前に種々の検討工夫をしたかどうか。最高の状態迄、もしくは近く迄性能をアップする努力がなされたかということである。少し疑問が残る。期間がなかったと言ってしまえばそれ迄である。今回のレース出場艇の内、7艇迄は日本における最新鋭艇、新鋭艇と言われるのではなかろうか。過去のレース艇1艇はいつもはるか後方に位置するのではなかろうか、又オフショアになれば新鋭艇は雲かすみかともがう迄先行するであろうと考えていたが、さにあらず常にいつもはっきり見える位置を走っていたし、修正時間差も大差はないということは、艇自体の進歩が大したことがないのか、又新鋭艇乗組員の練度が未だ不十分であったのかといろいろ考えさせられた。

レースについては、これ外野の特権で岡目八目気軽に、そして感覚のみで言ってしまって失礼あらば御許し願いたい。

昭和54年2月19日に開催された選考委員会に参加して、その内容について私なりの感覚をのべてみたい。運営面については後援者にめぐまれ、大変な盛り上がりを見て、先ず先ずとして胸をなで下した次第であるが、このレースを企画した時期が少々遅きに失した感がある。出場艇自体の進水もこのようなレースが今後も引続いて実施されることになれば、もう少し早目にすべきであろう。チューニング不足の艇の出場は今後無いようにしたいものである。性能を充分に発揮できず涙を呑むということではなくしたいものである。今後実力伯仲したレースが展開されるようになれば、更に細かいデーターを取り、結果だけで判断するだけではなくという考え方も正しいと思うが、逆にコースの設定が充分満足出来るものであれば、レース結果だけで充分ではないだろうか。今回の選考された艇は現在日本における2トンクラスの日本選手権的なレースを行なった場合の最上位、2、3位艇とは考えられない。あく迄カッパー・レースの上位艇としか考えていない。しかし、出場3艇は日本を代表する艇であり、アドミラルでの成績を期待したいし、我々ヨットマンの夢を世界に実現してくれるものと信じている。

よって最後に一つ二つのことをのべてみたい。当り前と一笑に付されても構わないが……。先ず搭載物を最小に限定されること。生きれる最低の条件で。次に体力を充実されること。これは前記に関係のあることで息えだえでは何も出来ない。気力と体力を最後まで維持しなければならないということ。更にトレーニングの充実、船積前迄と輸送中及びカウズでの期間に亘って綿密な計画と共に有効な時間を消費してほしい。と同時にセールを最高の状態にパワーアップしてほしい。カウズでは艇、身心共最良のコンディションで出場されんことを祈ります。

悪文はもとよりのこと、失言も併せて御許しを願って終りと致します。

朗報!!

外洋ヨットのトン数について

——船舶局長通達——

ヨットのトン数の新しい測りかたが、さる2月22日付けで船舶局長通達が当協会に送付された。本措置は、かねてから当協会は勿論のこと、識者からもヨットのトン数の不公平が指摘されていたところ船舶局の認識も深まり、ヨットのトン数の不公平さが大巾に改善されたと評価される。

即ち、わが国の場合、長さ20メートル未満の小型船舶は「簡易船舶積量測定規程」に定められている方法でトン数が計られるが、その計算式は注(1)の通りである。この計算式には、船体の巾は最広部を表わすBを用いることになっていて、このBだけでは、とくにヨットはトン数が適正に出ないので、今回の通達によって、漸くヨットの実態が確認されたものと言えよう。

この措置により船舶職員法上の免許、その他に影響する上限20トン及び5トンという数字自体が大きく変わるものである。

この新しい式によると、船型により異なるものの従来のヨットでは15%から20%程度トン数が実際よりも大きく表示されていたものが、正しく訂正されることになる。

この通達が出された背景としては、さる昭和50年3月から開始されたヨット安全基準研究委員会の活動がある。これは運輸省船舶検査官らの出席を得て、各関係団体から委員が出て——当協会関係では横山晃、渡辺修治、野本謙作、嶋田武夫の各理事が委員として出席——昭和52年5月まで20回にも及ぶ委員会が開かれて、12メートル以上24メートル未満の帆船の特殊基準の重要な参考資料となり、12メートル未満の帆船については、この委員会に引き続いて小型帆船安全基準策定のための特別委員会で検討され、その間に第2種帆船が公認された経緯はご承知の通りである。また、ここにトン数の問題でヨットの特長性が大きく認められることとなり、各委員の方々の功績は誠に大であり、今回出された通達の大きな力となっていることに改めて謝意を表したい。その通達は次のとおり。

船査第176号
昭和54年2月22日

各海運局長 殿
沖縄総合事務局長

運輸省船舶局長

船の長さ20メートル未満の帆船の積量測度について標記について、近年、小型帆船による海上レジャーは、建造技術の発達及び乗組員教育の体制整備等によりめざましく発展しており、特にレジャー用又はスポーツ用のヨットは大型化が進み各種海事法令を適用されるものが増えている。

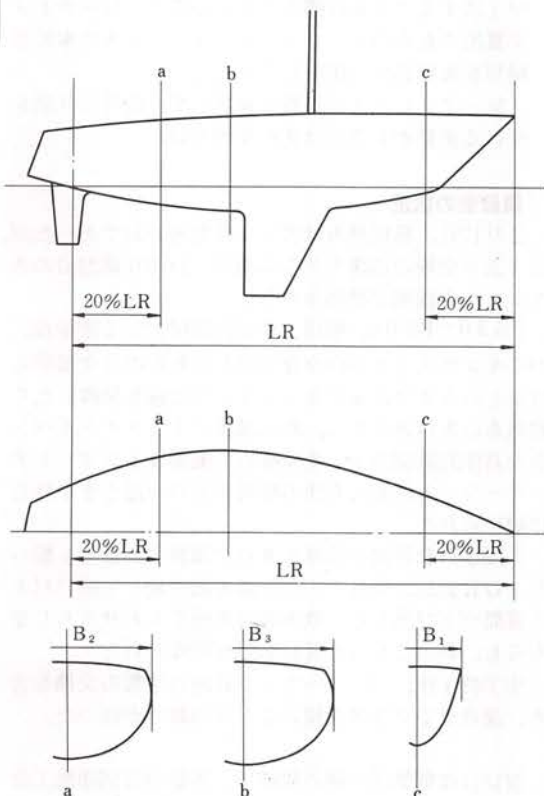
このような小型帆船の積量測度は、現在、簡易船舶積量測度規程及び同心得等により取扱いを定めているが、汽船に比し、平行部が全然ない等特殊な形状及び構造となるため簡易船舶積量測度規定第3条第4項に基づき下記のとおり船の幅に関する取扱いを定めたので、今後、これら小型帆船の積量測度の実施にあたっては、これによることとされたい。

記

船の長さ20メートル未満の帆船の船の幅は、上甲板梁上において船首材の前面から船の長さの20パーセントの位置における最広部の肋骨外面間の幅 (B_1) 及び上甲板梁上において船尾材の後面から船の長さの20パーセントの位置における最広部の肋骨外面間の幅 (B_2) 並びに船体最広部の肋骨外面間の幅 (B_3) の相加平均 $\frac{1}{3}(B_1+B_2+B_3)$ とする。

ただし、 B_1 と B_2 の和が B_3 の1.5倍以下の場合に限り適用する。

写送付先 各関係海運局支局



$$\text{船の幅} = \frac{B_1 + B_2 + B_3}{3}$$

B_1 : 上甲板梁上において船首材の前面から船の長さ20%の位置における最広部の肋骨外面間の幅

B_2 : 上甲板梁上において船尾材の後面から船の長さ20%の位置における最広部の肋骨外面間の幅

B_3 : 船体最広部の幅

LR : 船の長さ

$$\text{ただし } \frac{B_1 + B_2}{B_3} \leq 1.5$$

従来の測り方によったヨットが、この通達により、トン数がどの様になるか、NORC 事務局で概算した数値は次表のとおり。

艇 名	艇 種	L R	D	B	B [*]	改正前 のトン 数	改正後 のトン 数	軽 減 %
KAUFMAN	KUF 44ft	12.53	1.813	4.013	3.090	19.96	15.36	22
WILLIWAW	DOU 46ft	12.61	2.037	4.115	3.120	23.14	17.54	24
FAGLE	B, KING 50ft	13.915	2.206	4.270	3.137	28.69	21.08	27
VOLCANO	FRE 62ft	17.67	2.39	5.03	3.86	46.49	35.68	23

LR, B, D, meter.

20トンの厚い壁

20トン未満の場合は、

1. 船籍票 そのヨットが船籍港と定めた都道府県知事に申請する。
2. 免許 航行区域に従い配乗表による。(注2)
3. 船検 日本小型船舶検査機構が行なう。

但し、20トン未満でも船の長さが12メートルを超えるものの船検は海運局で行なう。

20トンを超える場合、

一般船舶同様船舶国籍証書を必要とするが、そのうち長さ20メートル未満のものは当然「簡易積量測度規程」によってトン数が算定される。

20トン以上の帆船となると、船舶職員法上は帆船という枠はなく、一般船舶として扱われ、航行区域が平水域でも丙種航海士、機関士以上の免許をもった人が必要となり、現実には、プロでなければ、我々ヨット乗りではこれらの免許が取得出来ないの、この辺の実情は、船員局船舶職員課から担当官の出席も得て船舶職員制度委員会で検討し、これを受けて同課では、その対策について真剣に検討されている。

注1 (計算式) 単位meter.

1. 甲板下容積 = 長(L) × 幅(B) × 深(D) × 0.55 (木船) 又は 0.62 (その他)
2. 甲板上、上附加物容積 = L × B × D
3. 甲板上蔽囲された場所の容積 = L × B × D
4. 総トン数 = (1 + 2 + 3) × 0.353

注2 総トン数20トン未満の船舶配乗表

小型船舶の種類	総トン数	船舶職員	資格
外洋小型船	20トン未満	船長	一級小型船舶操縦士
		機関長*	丙種機関士以上
沿海小型船	20トン未満	船長	二級小型船舶操縦士以上
沿海小型船	5トン以上 20トン未満	船長	三級小型船舶操縦士以上
	5トン未満	船長	四級小型船舶操縦士以上

※帆船の場合、次の水域を航行するときは機関長が必要です。北緯60度の線以北の水域及び南緯60度の線以南の水域

JOR計測講習会

NORC計測委員長 嶋田 武夫

いよいよ、JORによるレースが本年度から各支部を中心に行なわれることとなりました。

これに先立ち、必要なJOR計測員養成のための講習会が、NORC駿河湾支部の全面的な協力を得て、去る2月17日(土)/18日(日)の2日にわたり開催された。

参加申込者は当初の予想を裏切って100名を超えてしまい、宿泊予定の沼津ホテルをリザーブした60名で締切らざるを得ず、今回のJORの趣旨から、全国的なJOR計測ネットワークのセットアップを優先することとし、関東支部からの参加申込を次回にまわすことで御了承を得ましたが、今回申込をされた方で参加できなかった方々にはこの紙面を借りておわびします。

今後共、各地方支部の御協力を得て、各地で講習会を開催する予定です。

それにしても、南は沖縄から北は仙台まで、NORC会員外の方々も加えて、約60名の参加者の皆さん、御苦勞様でした。今後は早く資格認定に合格され、各地の計測の中核となって、正確で公平なレーティングを与えることで、外洋ヨットの進歩と発展に寄与されることを期待したいと思います。

〈JORとは……〉

1. 「計測、レーティング算出のシステムは、IOR MKⅢと全く同じである。」

但しIORが毎年改正されるのに対し、JORはIOR MKⅢ 1979年改正(改正No.9まで)の最新ルールを用い、数年間は改正しない方針とする。従って、毎年のルール変更によるレーティング改正は不要となる。

2. 「IOR MKⅢとの違いは、第一に船体計測及び

プロペラ関係を標準数値を用い、吃水計測のみに限定したこと。第二に重心係数(CGF)算出のための傾斜試験を省略し、艇種類の固有値をCGFとして用いていることである。」

この2点以外はIOR MKⅢと全く同じと考えてよい。そのため上架は不要となり計測に要する時間と費用が約半と減少した。

但し、この固定CGFの数値自体は、従来の傾斜試験データをもとに仮に定めた数値であり、正直に言って中には造船幾何学的には疑問のあるものもあるが、CGFが小さい艇がそれだけスピードパフォーマンスが低いという証拠もなく、(逆に最近のCGFが低い艇の方がスピードが速い実績も多い。)古く重い艇でCGFが低すぎる疑問がある艇種であっても、あえてそのまま低い数値を採用した。

本年1年間の実績をみると共に、IOR艇のCGFテストのやり直しを行ない、修正したいと考えている。

3. 「JORは、複雑で精密な船体計測及び傾斜テストが不要の為、主としてリグとセールの計測方法をマスターすれば、誰でも計測員になれる可能性がある。」

従って、日本全国どこでも計測可能なネットワーク作りが可能である。

4. 「JORは、IORの公平・正確さをできるだけ損なわずに、計測及びレーティング算出コストをミニマイズすることを目標としているので、レーティング算出のためのインプットデータシートの本部着締切を毎月15日に限定している。」

従って、レースの日程を考慮して、前月に計測を受ける必要があるのは止むを得ない。

〈講習会の状況〉

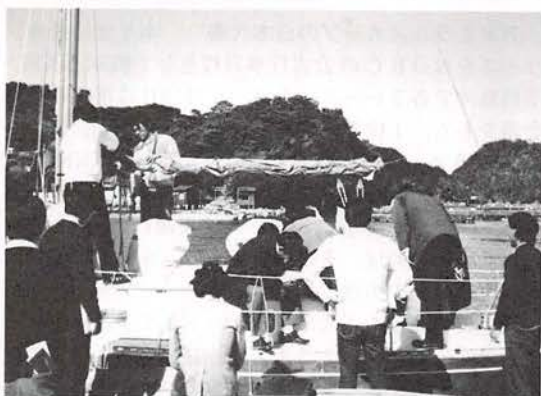
2月17日、箱根地方は雪という肌寒い日であったが、三々五々会場の沼津ホテルに集合。1600講習会のスケジュール説明が開始された。

1630~1800、嶋田、武市両講師による座学後、バイキングスタイルの夕食で出されたものは全部平らげるというオフショアヨットマンの伝統を発揮したり、和気あいあいのうちに、歌田講師によるメインイベントの具体的計測方法、及び極めて重要なインプットデータシートの記入方法の解説が2300近くまで熱心に続けられた。

今回JOR計測の指導を兼ねて講習会に参加を願ったIOR公認計測員から、計測方法の統一見解に対する質問がとび出して、歌田講師を面くらわせたりしながらも、熱のこもった質疑応答が行なわれた。

座学終了後、バーコーナーで各地の情報の交換を含め、深夜までグラスを傾けながらの歓談が続いた。

翌18日は低気圧一過の快晴で、午前中は沼津商工会



議所の広間でセール計測の実習、午後は三津浜の南側の重須港で、吃水計測とリグ計測の実習が行なわれた。

沼津支部のセールや艇の準備は万全であったが、レンタカーのマイクロバスを運転できる人が講習生の中に居らず、急遽「大型2種免許」を持つ武市講師の運転で、狭い西伊豆の道路をスリルに富んだドライブを楽しむオマケまでついて、昼食の三津浜イルカランドの「おさしみ定食」と共に、NORC沼津支部と計測委員会のサービスは好評であった。

実習は、IOR公認計測員8人をチームリーダー兼インストラクターとして行なわれ、夕刻、各自が記入したインプットデータシートを提出、再び武市運転士のマイクロバスで新幹線三島駅で開散した。

次号で各支部、各フリートの参加者の名簿を記載いたします。

写真は計測講習会

NORC安全委員会

委員長 武市俊

47号にて、案内し、又各オーナーに郵送いたしました安全委員会からの本年度安全規定の内、「Ⅲ NORC設備規定」内の4発煙浮信号及び7消火器の項の数量のところの、CをAに訂正いたします。以上

定款改正を伴う第23回総会と 第69回理事会

今年の総会は定款改正を伴う総会のため2,000名以上の出席者プラス委任状が必要であり、この定足数を確保するため、各支部長並びに事務局では並々ならぬ努力が続けられて、各支部それぞれ3分の2以上の委任状が集った結果、会員2,968名に対し2,243名の定足数が得られ総会は成立した。

また、定款改正、選挙規則、新しい事業計画に伴う収支予算、非会員艇の登録業務、JORの実施など例年にくらべ新しい方向に動き出したNORCの運営を決める重要事項を審議するので、総会、理事会ならびに今回限りで発展的に解散する評議員会では、真剣な質疑が繰り返えされ、午後1時から開始されたこの日の会議は総会を最終として1730に無事終了した。

定款の改正について 前回の理事会でも報告してありますが、従来からの「総会の定足数はずした形で定款改正ができる」ということで進めて来たが、草案の最終段階に入り、運輸省の大臣官房の審議の課程で総会には「5分の1の会員の定足数が必要である。」このように修正された。

これに対応して従来の総会の議決事項はすべて代議員で決められるようになったので、代議員会の実質的な権限は、文字通り国会に準じた形にするために強化された。

代議員会の議決事項でNORCの重要事項が決定されるので、総会の審議決定の事項としては、代議会から総会に付議された事項、定款の改正等で解散に関する事項となり、それ以外のことは代議員会で承認された報告事項ということになる。

この改正案の「附則」には、定款改正が運輸大臣の承認があった時点に役員であるものは任期満了まで継続するように定めてある。

定款改正案が運輸省で承認されると評議員会はなくなるが、なるべく早く「代議員会」を組織しなければならない。代議員の選出は、総会資料の中の選挙規程によって行なう事となる。

役員の改選については、代議員会に「次期候補者名簿」を答申して代議員会で審議し決めてもらうこととなる。役員選出のための「役員選考委員」のありかたについては理事会で案を作り、それを代議員会に審議してもらうこととなる。

代議員の選出は選挙規定に従って、各支部毎に行なわれるが、代議員会は支部ごとに行なわれるものではない。代議員会は最高議決機関として大きな権限をもつので、正しく会員の意志を反映し、民主的に選ばれ

ることを保証するために、選挙管理委員会を置いて公正な代議員の選挙が行われるように定めてあるが、各支部毎に代議員候補者の数が、代議員の定数を超えない場合には、投票の手続きによらないで、その候補者を当選者とすることができるとなっている。

有時の場合、通常の場合あるいは、支部毎の事情でそれぞれ状況は違ふとしても、むしろ各支部で代議員の定員を揃えるために相当の説得活動が必要かとも思われる。

選挙管理委員会委員の数は各支部毎に5名となっているが、各支部若干名に改める。

次に関東支部内で問題になると思うが無記名による定数連記として、代議員候補者名を60名も思い当たる人はないと思う。関東55名、駿河湾6名、東海12名、近北7名、内海13名、西内海4名、玄海3名で計100名だから小さい支部では3名の代議員を選ぶのに5名の管理委員は多過ぎるので、若干名としておき、「代議員の定数が10名以上の場合は、別に定める方法により、分割して行なうことができる。」このように案を改めた。

非会員艇の登録業務 「非会員」という字句には何か冷たい感がするという平松理事の提案と、横山理事から「艇の登録だけではなく、OFFSHOREも送る以上非会員艇のオーナーを何らかの形で組織に繋ぎとめる方法を考えるべきである」という両氏の問題提起をうけて「会友」として、NORC非会員艇登録規程を修正することとなった。

実質的な問題として、3年の有効期間内の登録料金を1万円、それに会友に郵送するOFFSHOREの3年分として5,000円とする。

総会通知の中に、非会員艇及びJORを第4号、第5号議案としてあげたが、これは審議事項でなく報告事項であったが、一部の支部では委任状提出時に問題がでたようである。

「会友」艇の登録ナンバーは、従来の会員の通しナンバーで全く変りがない。また、これらの業務を実質的に展開させるため、まず、「NORC入会のすすめ」、「会友艇の登録のすすめ」などを早急に作成する。

また、これら具体的な登録業務は支部のない地域では、日本ヨット協会の県連、地方の外洋ヨット連盟、各業界などをお願いすることとなるので、協力依頼の文章を出すと共に登録の手続きなどを代行して頂くところには、通信費その他の形で登録料金の一部還元を一律に行なうよう考えている。

秋田副会長から、2月24日の今日、日本ヨット協会で理事会があり、その際、NORCがこの制度を実施するとき、各府県連盟に流し、その末端で意志の疎通が計れるようにとの話が出た。また、この場合日本ヨット協会は全面的に協力し、出来るだけ多くの人登録をされるようにとの意見がでたという説明があった。

JORについて JORの内容については本誌46号を参照されたい。2月17、18日には沼津フリードでJORについての講習会を実施した。参加者は63名に及んだが、北は仙台、南は沖縄まで、NORCのグループ以外に東北外洋帆走協会、徳島帆走クラブ、長崎、鹿児島外洋帆走協会から参加したが、それらの参加者のほとんどはNORCの会員が出席した。

JORは差し当り会員艇から実施し、来年以降は会友艇による使用にも拡げ、適用して行くようにする。

IORは有効期限が1年であり、今年も継続したい方は更新手数料の5,000円が必要であり、なおかつ、JORも受けた方は更に5,000円が必要となる。

アドミラルズカップの日本代表 本年度は選考シリーズをNORCの公式行事日程として組み、西宮、淡路島沖で各3レース行ない、2月19日に選考委員会会議をもち、1位を「KO-TERU TERU 2」、2位「TOGO VI」、3位「GEKKO V」で、「GEKKO V」については、新艇を発注してこれで参加する意向がある。「GEKKO V」は新艇の発注が遅れ間に合わないという事であれば、その時点でチームを中心に編成するか、その他の方法で対処する。

以上この3艇を正式にノミネートして手続きをとることとなった。アドミラルズカップ・レースにこのような選考レースを行なって出場するという事は画期的なことで、NORCの歴史に残る大きな第一歩が印されたと思う。

選考レースは、8艇ともに文字どおりスクラッチで、各艇しのぎを削り、6シリーズのレースを通して加点しながらレースを行なうという緊迫感がシリーズ中維持された。このため僅か1ヶ月間であったが、各艇急速なレベルアップが見られた。以上の報告が大儀見専務理事から行なわれた。

編集後記: 水ぬるむ頃となり、シーズン到来です。〈OFFSHORE〉号も少しづつ大型(ページ増)になってきましたが、大きさにともなう中味の方も濃くしたいと思っております。〈OFFSHORE〉を勢い良く走らせる“風”がもっともっと吹きますように、——もっと風を、光を!!。(福本記)

OFFSHORE 第48号 昭和54年 4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