

# Offshore

社団法人 日本外洋帆走協会発行

昭和55年2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. 58

1980/2

一部定価100円



クロスする〈ローディムV〉と〈TIDA〉  
撮影 岡本甫

パシフィック・スウェル

## 太平洋のうねりとニューイングランドの島々と

—北米両岸飛び石クルージング PART I—

野本謙作



「君がサンフランシスコへ来るのはいいニュースだ。予定を少し早めて10日の金曜日に着けないか？ そしたら週末に、例のハル・ロスふたりの太平洋で君も知っているドレーク湾まで行ってみようじゃないか」

こう書いて来たのはカリフォルニア大学の造船の先生で、長年のヨット乗り、〈春一番Ⅱ〉で琴塚から西宮まで2泊3日の巡航をしたこともあるランディ・ポーリングだった。彼は以前は頑丈この上ない北欧型ダブルエンダーを持っていたが、五十を越えていくらか分別が出来たのか、現在は家族連れ向きのスウィフト30らしい船に乗っている。4年ばかり前には、夏休みに一家5人でメキシコまで行って来た。

10日の夕食をしながら、ランディが末っ子のトムを誘っている。

「お父さんはフォア・デッキでロープを引っ張ったりする手が欲しいんだがなあ。それに大きい鮭が釣れるかも知れないぞ。野本先生もお前が好きなんだ」

11才になるトムは黙ってトウモロコシにかぶりついている。彼は魚釣りは大好きなのだが、未だ船酔いを卒業していない。今、作りかけの装甲兵員輸送車のプラモデルにも未練がある。

「よし、じゃ朝6時に目を覚ますことが出来たら行くことにしような」ランディが言った。トムは父親と私の顔をチラッと見て、目で「うん」と言った。

8月11日0930、機帆走で金門橋を抜けた。西よりの軽風で海面は何となくざわざわしている。遊漁船らし

いボートが次々沖に向かう。漁場が目の前ということもあるだろうが、同種の日本の船に比べると低速で旧式な船が多い。解凍した小鰯を餌に2、3ノットでトロトロ流して鮭を狙う。一人あたり三本釣ったら一日の制限量で帰港しなければならない取り決めがあるそう。

沖へ出ると西風が少し力を増して風力2の上限あたり、左舷開きリーチングで帆走を始める。どう言うものか、このあたりのうねりは太平洋と言うのに波長が短く小うるさい感じがする。水深10mから30mくらいの浅所があちらこちらに拡がっていて、それに潮流の影響もあるのだろう。海岸は大体において切り立った山地で、緑は余り豊かでない。南西日本の豊饒な太平洋岸と比べると大分に荒涼とした光景だ。

午前中一杯こんな状態で、私たちも釣糸を流しているが鮭は来ない。こちらの曳釣りはロッドとリールを使いモノフィラメントのような細いテグスばかりで50mばかりも延ばす。擬餌(ルア)も使うそうだが、ランディは解凍小鰯をもっぱら使っていた。

正午近く陽が高くなる頃、風が落ちて来た。風時化と言ってもいい状況でドブドブんと小うるさい。

「陸へ寄せて磯魚を狙ってみるか」とランディが言った。目的地のドレーク湾まではまだ15哩ばかりあるが、途中にある岬の沖の水深10mばかりの磯の上まで機走で寄せて行く。こんな時エコーサウンダーは実に有難い。海図と対照していると海底が手に取るように判って不安がない。

この磯では、私がイサキの少し色の薄いような魚を

二枚釣ったが、他に当りもなく、それにイサキは彼らの間では余り関心のない魚らしい。そろそろ出かけようかとなって、風時化の海を機走で西北西に走り始めた。

トムの様子が少しおかしいが、こんな時、お前大丈夫かなどと言うのが最もいけない。たちまち暗示に掛かって船酔いが進むだけだ。知らん顔をして好きなようにさせておくに限る。何か仕事があれば（ただし船内作業はだめ）それをやらすのもいい。そのうちトムは船室に入って、机の上で絵本を開いて何か一人ゲームらしいものを始めた。こいつは余り良くないと思ったが、本人は何とか気をまぎらせて振り払おうとしているわけで、これはやはり口出ししない方がいい。

午後3時前、北風が出て来た。この辺りの海岸線はほぼ西へ延びて、その西端に大きな開湾ドレークス・ベイがある。従ってこの風は陸から吹き出す絶好の横風で船は気持ちよく走る。だがトムはとうとうダウンして、親父に背中をつかんでもらって昼食を海へもどした。船酔い患者は暖かくしてやらねばならぬ。私たちはトムを毛布でくるんでベンチに寝かした。船が揺れて足先の毛布が外れるたびに、私は手を伸ばして包み直してやった。これは11才のトムの心に、異邦人の私に対する信頼と理解を育てるのに大いに役立ったようだ。

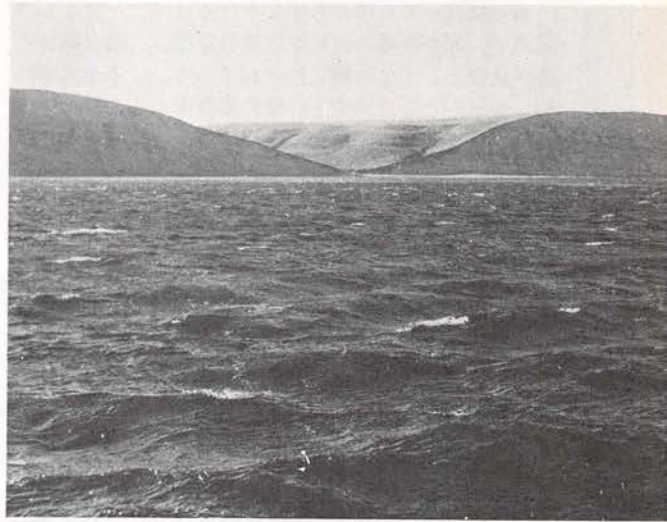
ランディがこっそり言った。

「ジョンもあんなふうにして船酔いを卒業したよ」

長男のジョンは今、海洋土木の学生だが、夏休みになると航洋曳船の水夫のアルバイトでアラスカへ行く。親父に劣らぬヨット好きで、何とか言う有名な外洋レーサーのレギュラー・クルーだそうだ。夏に家に居たためしが無い。

海賊の手柄で貴族になったことで知られるサー・フランシス・ドレークは、1577年英国のプリマスを出帆した。有名な世界一周私掠航海である。マゼラン海峡を通り、その放胆な作戦で中南米太平洋岸のスペイン植民地や商船を襲いながら北上した彼の船隊はある日、現在のサンフランシスコの近くと推定される海岸に錨泊した。その海岸にはちょうど故国のドーバーを思わせる白い断崖が連なっていたと言う。

なるほど、今私たちが進入して来たドレーク湾の北岸にならぶなだらかな丘は、その南面がそぎ落したように切り立って、確かにドーバーに似ている。ドーバーの石灰岩ほど白くはないが、明るい土の色で、光の加減によっては白く見えるかも知れない。ドレークの航海は実は史料的には不明の点が多いのだが、まあそれはいいではないか。ちょうど400年前に、この湾にドレークの〈ゴールデンハインド号〉とその麾下の船隊が進入したことにしよう。あの崖も谷あいの湿地も、そしてこの少し気違いじみた吹き下ろしも400年前と大して変わってはいないことだろう。



ドレーク湾の白い崖



ランディとトム



金門橋を望んで快走中

湾とは言っても南から東にかけては開けっぱなしの開湾で、北が問題の白い崖の連なる砂浜、西が細長く南へ延びるレイヤス岬に抱かれている。レイヤス岬の側にちょっとした漁業と行楽の集落があるほかは、湾岸一帯ほとんど人工の跡はない。こんな広い場所に錨泊して一夜を過ごすのは、日本のヨットでは余り流行らないと思うが、もう4隻ばかり思い思いの場所に錨泊しているクルーザーの姿がある。20トンくらいの沿岸漁船も10隻ばかり、これはある程度かたまって錨泊している。北岸からの吹き下ろしは時おり15 m/sを越える勢いで水煙を上げて吹き立て来るが、風上岸なのでさすがに波らしい波は立たない。私たちは泊地をひと回りして場所を探した上で、西岸から約1000m、北岸から約500m、水深15mのところへ錨泊した。

夕映えが西の空をあかく染める光の中で夕食の支度にかかる。感心したのはトムで、早速海水をバケツで汲んでイサキの料理にかかった私を手伝ったり、船室でテーブルや食器の準備をしたりして働く。彼は今日、生理的には船酔いに負けたが、心理的には負けていない。だから揺れが止まればすぐに体も気持ちもシャンとする。これはなかなか大したことだと思ふ。

イサキのフィッシュスープとピフテキと野菜サラダの夕食は美味かった。トムはミルクを飲み、私たちは伊丹空港の免税店で買ったジャック・ダニエルを飲んだ。アカヴィツは赤道を往復して来ると上等になるそうだが、太平洋を往復したバーボンはどうだろうなどと言いながら……。

夜に入って北風はますます強い。錨はCQRの35ポンド、ケーブルは3分のチェンを50m余り延ばしているからガッチリしたものだ。やはりこんな錨泊をやるには全部チェンのケーブルが安心できる。それでも私たちはアンカー・ベアリングを取り、夜中には二度ばかりデッキへ出て、ショック除けのナイロン・ロープを錨鎖に付けたりした。

12日の朝になった。曇天で北風は相変わらず強吹している。普通は夜半には収まるものだが、アメリカで進んでいるのは舟艇無線で、いろいろ便利な事ができるが、なかでも羨ましいのは24時間流している気象通報で「サンフランシスコ・パイロット・ステーション、北20ノット、1016ミリパール、曇。レイヤス岬北25ノット……。」という具合だ。これはむろん小さな受信機ひとつあれば良いわけで、価格も資格も問題にならない。この情報だとこの北風はどうやら中部カリフォルニア沿岸一帯を吹き通しているようだが、特にここドレーク湾周辺が強いようだ。絶好の帰り風、クォーターですっ飛ばして帰れそうだ。

二人で揚錨にかかる。例のレバーを前後に動かして鎖を巻き取るウィンドラスだが、これくらい吹いていると結構力が要る。それにワカメのような海藻が鎖に付いて来るのを外してやるのが厄介だ。途中で二度ば

かりチェンロッカーの中の鎖ほぐしにも下りて行ったりで、結局15分余りも掛ったようだ。ベアボールのままに抜錨し、そのまま一気にファーリング・ジブを開いて帆走に入る。ジブ一枚で6ノット近く走っている。湾を離れるとさすがに波が高くなって来た。

「ジブだけで行こう、これで十分だ」とランディが言う。私も5ノットも走っていれば満足する方で、いろいろリスクをかけてそれ以上走らせる趣味はないから話が合う。正午近くになると本格的な北風になって、風力7、海面はほとんど真白になって来た。波もかなり発達して2m近く、それに昨日からずっと続いている西からの底うねりが交叉して来るものだから、時々見上げるような奴が船尾に迫って来る。だがこの船はどっしりしたもので余りぐらつきもせず、悠然と波に乗って行く。なかなかどうして、大した船だと思ふ。地味な感じの、かなり排水量の大きい、そしてわりと船尾幅の広い船で、格別人目を惹く設計ではないが、この乗り前を見ていると相当経験のある設計者の手になったものだろう。

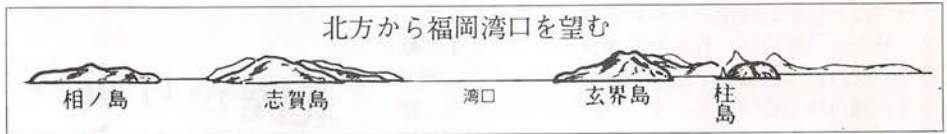
金門海峡に近づく辺りから海面が沸き立って来た。浅所の上を速い潮流が複雑に流れるらしく、そこへこれくらいの波が押しこんで来るのだから無理もないが、それこそ一面真白になって滝が崩れ落ちているような三角波の海面があちらこちらに拡がっている。それらなるべく避けて行くわけだが、時々その中を突切る場面も出て来る。あたり一面にしぶきが飛び交い、船はむやみやたらに振り回される。海峡に入ってから風も結構力があり、それに水路に沿って吹き回して来て、船を押しこんで行ってくれるので助かる。潮もちょうど連れて来たところだ。

橋をくぐるあたりまで来ると嘘のように静かになった。メンスルも上げて湾内へ滑り込んで行く。湾内では北側のサンフランシスコ・ヨットクラブ沖を中心に色とりどりのセールの花ざかりだ。湾のすぐ外では今も北風が吹きつり三角波が沸き立っているにちがいないが、2哩と離れてないここではおだやかな陽ざしの下でスピネーカーの花が咲いている。それは全く別世界の出来事としか思えない。考えてみるとドレーク湾往復の30時間に、見かけた帆影は全部で20もあつたのだろうか。今、視界にあるセールは優に300は越えるだろう。この二つの世界の対照は余りに鮮やかだが、それは登録艇数1600隻（モーターボートを含む）というアメリカのボート・スポーツの一面を見事に映し出していると思ふ。

追記：第1部終り。この日の夜航便でミシガンに飛び、翌日から一週間はマジメに仕事をして、次の週末はまたニューイングランドでヨットに乗ることになる。それが第2部の予定。

(イラスト：柳沢昭子)

# 玄海 だより



NORC玄海支部広報係 片倉 静江

## 小戸寸描

山道で擦違う登山者と挨拶を交し、四方山話等しているうちに話がはずみ、座り込んで話し込む事がよくある。専ら山の話やそれに関連する話題で、そのうちに「では又会いましょう」と別れる。帽子を被っているで顔立ちはあまり記憶に残らず、覚えているのは話の内容とリュックの色位で、職業はおろか名前さえ聞かない。或日郵便局の近所を歩いていたら、赤いバイクが近づいて来て、「今週も登りますか？ よろしかったらいつかお話しした昆虫の本、山小屋にあずけますよ。」よく見ると山道で話しこんだ登山者で、先方は職業柄時々私を見かけていたそうでびっくりした。学校の先生かしらと思った程博学で勉強家の山男である。

山だけかかと思っていたら海も同じなので面白い傾向だと思ふ。お互いにヨットやレース等の話しかしない

し、顔見知りであっても名前さえ知らない人が多勢いる。この人は役人だな……と思っていた人が会社員で、どう見ても商社マン……だと思って話していたら歯科医だという事がわかったり。艇名と顔だけはつながるが、個人の名前や職業には無関心で、名前は別としても職業は知らない方が肩がこらなくていい。私自身間違えられた事が一度ある。ハムの講習に通っている頃、出そうな問題にヤマをかけて模擬試験を受けたところ全部出た！ 先生が近づいてきて「失礼ですが無線か、電気関係の御仕事で？」「いいえ航空会社です。」「ナアルホド。平たく言えば語学系統ですよ？ 機械とか電気にあまり強くない……。」(全くその通りで、ハイ)

週休二日制の便利さから、ヨットの掃除は土曜日の午前中にする。毎日毎日テレックス、電話しておしゃべりにウンザリしている故か、週末位はあらゆる人工音から遠ざかりたいと思う。午前中はシーズン中でも静かで土曜日にかぎって不思議に早く目がさめる。

「旗旗及び手旗信号で回答中の“てるづき”  
安河内基臣氏撮影



早朝からの手書き  
お返しに 感謝します。  
昭和五十四年三月三日  
練習船の艦長  
中嶋三郎

又お会い出来ず。海仲間との会合はいつも楽しいものです。  
五十四年八月二十五日  
いんせ艦長  
加藤武彦

歓迎ありがとうございます  
昭和五十四年七月廿日  
第四護衛隊 護衛艦の艦長  
片倉 静江  
古川 英士夫

いつだったか七時頃ハーバーに着いた事があった。フト見ると三枚の旗が程よい間隔をあけてステイに結ばれハタめいているヨットに気がついた。その三枚つづきの旗の持つ意味も知らず、「虫干しですか?」と挨拶代りに話しかけたら、「いいえ、今自衛艦に会って挨拶し帰港したところです」「?」。Y氏の説明を聞いて、ヨット・ハーバーにはいろいろな人がいて楽しいと思った。

月刊雑誌「世界の艦船」に掲載されている自衛艦、巡視船、客船等の写真を撮影し送付しているようだ。又朝日新聞からも、同社が毎年出版している「世界の船」に掲載する為のネガを借りにくるという鉄の船カメラマンである。5才の頃九州大学ヨット部のディンギーに乗せてもらったのが病みつきで、その後オープン・レースに優勝した事もあり、九州ではヤマハ15の一号艇にもなったその「コークメイト」は今でも健在。大学卒業と同時に海上自衛隊の幹部候補生を受験したものの残念ながら夢破れ、今は海に関係のあるお役所に勤め、週末はヨットや船の写真を撮りまくっている人である。

その日会って来たという自衛艦は、昔写真を撮ってあげた艦の艦長が昇格して練習艦隊司令官になり、福岡県宗像郡津屋崎町にある海の男ゆかりの東郷神社に詣でる為博多港に入港する途中玄界島沖あたりでは是非会いたいと連絡してきたとか。Y氏のお住まいはその船の通過を肉眼でとらえられる外海に面した町だが、そこから車で75分全く反対側のハーバーに来て、ヨットで1時間ばかり機走し湾外に出て自衛艦とランデブーとなる。物静かに語るY氏のお話を聞きながら、私にはその劇的な場面が想像出来た。

朝もやの立ちこめる風ぎの玄界灘をスピードを落して静静と近づいて来る鉄の船。Y氏はQ・K・Fの旗旋信号をスルスルと揚げる。(Y氏注:QKFはウエルカムの意味で、現在国際信号には使用されていない。)自衛艦からは回答旗O・V・G「汝に感謝」が揚がる。その日は撮影でもなかったのに全員甲板に整列し、Y氏に対して海軍の挨拶「帽フレ」をしたそうだ。可愛い娘さんの名前「KAYO」の四文字がチョコナンと書かれた21フィートわずか4トンそこそこのヨットに対し、鉛色に鈍く光る船体に人を圧する様な白い大きなナンバーも鮮やかな3,500トンの自衛艦。Y氏がじっと見守る目を静かにそして威風堂々と通り過ぎていくその後姿。写真という一枚の薄い紙を通じて結ばれている男同志の厚い友情に、女性として羨ましい思いだった。いつの日か私自身ヘリコプターでその場面の写真を撮ってみたいと思いつつ、その日は我が艇を磨きに磨きあげた。

## 北陸から初めての 会友艇となって

富山県外洋帆走協会競技委員 富山憲治

それは低く張りつめた鉛色の重い雲  
北風が吹きつけ、波は白くさけ  
かもめの鳴き声がなぜか、うら悲しい  
そんな日本海、北陸の海

本州の裏日本のはぼ中央に位置し、大きくくぼんだ湾、暖寒流が交差し、天然の漁場として古くから漁業が発達してきました。そして大敷網の発祥の地でもあります。又、恵まれた地理的条件から、対岸貿易がさかんで、ソビエト、中国、韓国等から輸出入の貿易港、裏日本最大の富山新港、標高三千メートルの北アルプス立山連峰を背に富山湾が、綺麗に調和しています。

そんな北陸の富山は、近年急速にヨットが発展してきました。従来の自作艇からプロダクション・ヨット、あるいはレース艇の購入がめだってきたのも、レースにおける戦績が導火線となり、帆走技術やタクティクスを学んで、レースが充実したものになって行くでしょう。

さて、我が富山にはヨットのハーバーがありません。いままで各漁港の一角でひっそりと停泊していました。富山新港内に注ぐ河川は改修工事がゆきとどき、兩岸がコンクリートで出来ているので停泊しやすいため、新堀川河口に、いつのまにか身を寄せ、今では県内の全艇が集結してしまいました。そして悩むもの同士が、お互いに協力し合い技術の交換や親睦をはかろうと、一つにまとまり、富山県外洋帆走協会が昨年春



新堀川河口に停泊



富山県外洋帆走協会主催の50マイル・レースの“蟹気楼レース”

に発足しました。

月例のポイント・レースから50マイル・レース、海の日の記念日にちなんで帆走パレードや青少年による体験航海など、多彩な行事を通じて、世間へヨットに対するスポーツ性をも問いました。

そして、やはり我々の最大の課題であるハーバー建設問題は関係機関への陳情はしているものの、なかなか実現しません。地方自治体だけの問題ではないけれども——。

今は暫定的に河川での不法係留。草むらをかきわけ、舳れを取り、川から流れるごみを取り除かなければ出航出来ぬのも、精神的にも苦痛だし、河川の氾濫時などは大変危険である。やはり整ったポンツーンがあり、上下架設備があれば、と、又、欲を言えばクラブハウスでもあればなお理想であるが——。

隣県にはもうハーバーが設営されているのを見て、県当局も対応しつつあります。

そして、地方においてヨット・ハーバーがないのも、ヨット・スポーツの促進がさまたげられているのも事実でしょう。ヨットが社会的に位置づけられ、そしてスポーツとしての施設の充実が、今後の我々の課題です。

次にヨット・レースにおいてスポーツ性を高めるために、あらゆる気象条件の中での安全な航行、より速く走るための帆走技術、そして的確なタクティクスの研究討論もなされていますが、艇種（自作艇を含む）が不揃いなためレーティング数値が非常に曖昧模糊としております。他県のレーティングを当用したり、自作艇には数値を下げてやったり、競技としての公正さを欠くものがあります。いや、地方で艇種がそろわない以上は、シビアなレースは望めないかもしれませんが、ヨットのスポーツ性を訴えるならば、レーティング数値に疑問をいだくものは少なくないでしょう。そして正しいヨットのスポーツの発展は、ハーバー問題ばかりか、ヨットの大きさ、船型、リグの違いの中か

〈コンステレーション〉のレース風景



ら、競うのであるから、公正さがどこに見いだせるのであろうか。だから人々は“何がスポーツか？”と。

そんなニーズに対応するためにも、これから複雑かつ精度を要求されるレーティング計測に対処していかなばなりません。

以上のような諸問題をかかえる我々協会、これは、地方でヨット活動している人々の共通の悩みかもしれませんが、ヨットがより良いスポーツとして発展していくためにも、献身しなければならぬ責務があるのではないのでしょうか。

そんなある日、日本外洋帆走協会計測委員長、島田氏の来富の折、我々のいだいている問題の一端の解決方法を見たような気がします。

そして、日本外洋帆走協会及び隣県の協会との調和をはかり、地元にあったヨット・ライフを築き上げるつもりです。

日本海、北陸の海はいま厳冬の中、そんなきびしい海、いつかは春の暖かい海が帰ってきます。そんな時により充実したヨット・ライフにしたいためにも——。

# 沖縄の太陽 ティダ(TIDA)



相模湾で、〈ティダ〉 撮影 岡本甫

## 歌田道教

〈ティダ(Uポート35)〉は、1978年第4回沖縄・東京レースに、沖縄の宮古島より勇躍出場した前〈ティダ(NOL30)〉のオーナー伊志嶺亮氏より依頼され設計した第5回沖縄ず・カップです。

すでに関東水域において、昨年11月1日進水以来、5レースを消化し、又、12月末より今年1月初めにかけての沖縄への回航、そして1月13日沖縄那覇沖で行なわれたレースを終え、一応の手応えをオーナー、クルー、デザイナーともに得て、今年4月末の沖縄・東京レースに向け、宮古島にて、渡真利氏のもと、チューニングに、トレーニングにと充実した日々をすごしています。トレーニングの一環として、3月22日にスタートするチャイナ・シー・レースにも、クルーのレベルアップを兼ねて、沖縄のメンバーだけにて出場します。

前置きはこれぐらいにして、レースとUポート35の特徴から、〈ティダ〉とはどのような船かを紹介したいと思います。

### ▶レースのこと◀

レース出場は、関東で5レース、沖縄で1レースの合計6レースです。主な戦績としては、11月24日の小網代カップ・レースに総合優勝、11月12月のSSCRに

連続ファースト・ホーム、1月13日の沖縄でのレースでもファースト・ホームを果しております。

そこで、最もこの艇のデザイン・ポリシーの狙いに近い状況下でのレースであった小網代カップ・レースについて振り返ってみたいと思います。

小網代カップ・レースは11月24日1100、小網代沖合東西に設置されたスタート・ラインを横切り、大島を時計回りに回り、小網代に設けられたフィニッシュ・ラインまで、68マイルのレースです。毎年、北々東ないし北の強風が吹き、NORCのシーズン最後のレースでもあり、又、関東支部フリート対抗レースの得点にも影響するとあって、各フリートより強力な艇の参加をみます。

今年もスタート時、北々東の風、風速13m/sでフリーのスタートとなりました。スタート・ラインを流す艇の3/4がメイン・セールのみで、スタートと同時にスピンの揚がるようセットされています。1100、ほぼ時報と同時に49艇がスタート・ライン一杯に広がってラインを切り、各艇趣向をこらしたスピンの一斉に展開され、一面スピンの花畑です。

ジャスト・スタートした〈ティダ〉はスピン・ハリヤード・ウインチのトラブルで、スピンの揚げ終りに



手間どる。が、なんとかスピードにも乗ってきたようだ。

スタート10分後、艇団は大きく2つに分かれた。その一つは大島風早を一本(ラム・ライン)で狙うグループと、もう一つは大島を少し東に離し、ジャイブ後大島竜崎に取り付くグループとだ。昨年、一昨年とは大島の東側を少し離すコースをとったグループから優勝艇が出ている。〈ティダ〉は一直線。何が何でも最短距離コースだ。城ヶ島から大島への中点では、風速がますます増し、15m/sとなる。うねりも次第に大きくなり、各艇ハンドリングも大変のようだ。〈ティダ〉のすぐ横を走っていた2トンの〈ロシナンテ〉(DOU42)がブローチング。すぐ体勢を立て直したが、又、ブローチングをしたようだ。この間に“お先に失礼”させていただく。

風上側で〈サンバードV〉を追っていた〈ビッグアップル〉のスピニングが真二つに裂け、ジュノアにチェンジ。すぐ前をストーム・スピニング、シューターで快走していた〈ローディムVI(T&P44)〉もブローチング。これらに小型艇も含めた大ブローチング大会のおかげで、〈ティダ〉は大型艇を一隻一隻と抜いて行く。

我々の前には〈サンバードV(S&S54)〉だけとなった。この時〈ティダ〉は、0.75ozのライト・スピニング(フルエリア)と1.2ozシューターとフルメインでバランスよくサーフィングに次ぐサーフィング。後続艇でもやはり中間リグの〈メルルサ(1/2トン)〉、〈ローディムV(1/4トン)〉、〈トレーサー(1/4トン)〉、〈ブンブン(1/4トン)〉が頑張っているようだ。やはり百戦練磨の兵たちだけのことはある。

いよいよ風早に近づく。うねりがますます悪くなり、船のローリングも一段と大きくなるが、“L”が長く、セール・エリアの小さな〈ティダ〉は、あいかわらず安定してサーフィングを続けている。時々バウが水面下に没して、波の塊がコックピットに迫るが、ドッグハウスに二分され、コックピットまでは来ない。

シート・コントロールは、コックピット前部に1人が立ち、シューターのハリヤードとスピニング・シート・ウインチを受け持つ。他はすべてコックピット後部で、1人がスピニング・シート、1人がメイン・シート、1人がシューターのシートと、ヘルムスマンだ。レース前日の夜12時に決まったメンバーでありながら、コントロールミスがない。特に〈セラビ〉から急遽来てくれた2人(久野、鎌田氏)は、ピーターソン30で強風のフリーにはひとかたならぬ苦勞をしているだけに、安心してスピニング・コントロールは任せられる。ヘルムをとる岡田氏とは長年のコンビなので、何も言わなくても分りあえるので、このまま充分走り切れるだろう。かつ、これ以上風が強くなっても、まだストーム・スピニングが残っているので気分的に楽だ。おそらく20m/s近くまでスピニングが可能なようだ。

一度のブローチングもなく、大島の東へ出る。いよ

いよジャイブをして、スターボードで竜崎へ突入だ。初めてのメンバーでの強風下のジャイブは心細いが、思い切ってやってみる。スピニングが少しフォアステイにからまったが、まずまずだ。見ている間に竜崎に接近、大島の吹きおろしは、相変わらず強烈だ。この一激をまともに受け、〈ティダ〉もついに横倒し、岩場が近いので、進水1ヶ月たらずで沈没かと思われたが、何とか立ち直り、No.3⊕フルメインで竜崎通過(1422)、34マイルを3時間22分で走ったことになり、平均速力は10.3ノットだ。うーん、設計者としては涙が出るほど嬉しいスピードである。しかも〈サンバードV〉に12分遅れの2番目で折り返しだ。

千波崎を通過すれば、残り34マイルを真上りで走らなければならない。3番、4番で通過した〈ローディムVI〉と〈月光V〉がじわじわと追いあげてくる。天候がよくないためか、まだ1530だというのに周囲が薄暗い。No.3⊕フルメインではややウェザー・ヘルムが強いので、メイン・セールを1ポイント・リーフする。これで艇のコントロールが楽になった。

風早を通過するころには周囲はすでに闇につつまれ、波に合わせて舵を取るのも楽ではない。時々誤って波に合わず、大きくパンチングしたり、ワイルド・タック気味となる。風速は少しづつではあるが増しているようだ。ヒール・アングルがコンスタントに25度を越えるようになった。「セール・チェンジNo.4」と叫び、すぐに交換に取りかかる。その後、ヒール・アングルもブローで25~30度、コンスタントに20度を保つ。ヘルムも良く、波風に合わせてコントロールもしやすい。例年我々が引くコースより少し初島に寄せて走る。風は10度前後シフトしている。そのたびにタックをくりかえし、一路城ヶ島を目ざす。最後のタックを完了した時、風が徐々に西へ振れはじめ、江ノ島から小網代まではリーチングとなってしまった。

このレースでの視界は良いようで悪く、もう一つぱっとしない。何とかシーボニアのマンションの灯を確認して一路フィニッシュ・ラインへ。1~2艇、ヨットらしき舷灯が城ヶ島の方から近づいてくる。大謀綱をうまくかわし、9時59分53秒、無事フィニッシュ。コミッティー・ボートに全員で「ありがとうございます」。ブーとフォグフォンの音。皆の顔に笑みが広がる。

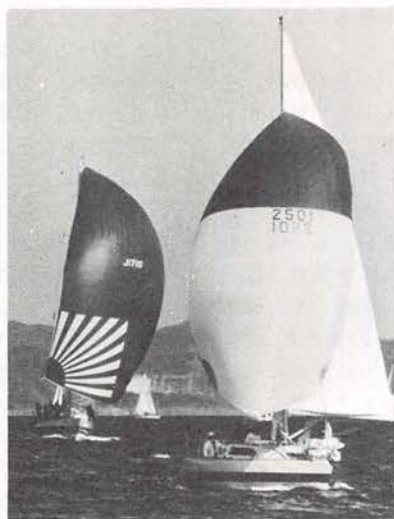
例年より気温も高く、前を走っているであろうという気持ちとでがやがや雑談しながらホーム・ボートの三崎マリンへ。帰路34M×1.4=47.6Mを約7時間30分で走ったこととなり、上りのスピードは約6.3ノット、ひょっとしたらと思っていたところへ、〈月光〉の並木オーナーから、「お前ら、速かったぞ」との声。ひょっとが現実になったのかもしれないと思いつつフィッティング・アウト。航跡図、レース報告書を持ってコミッティー・ルームのあるシーボニアへ。

勝利の気持ちの良さを一度でも味わうと、外洋ヨッ

トの魅力にますます引き込まれてしまうのは我々だけではありませんか。

#### ▶Uボート35の特徴◀

〈ティダ〉は日本人が充分性能を引き出し得る大きさと言われる $\frac{3}{4}$ トン・クラスで、外洋での強風下において充分なる耐航性とスピードをそなえたハンドリングの楽なクルーザー／レーサーとして設計された艇であります。その結論として全長10.5m、幅3.60mという大きなハルに $\frac{1}{2}$ トンより小さなジブで、コントロールしやすいローアスペクトの大きなメイン・セールという組合せになりました。



〈サンバードV〉と〈ティダ〉 撮影岡本甫

次に各箇所でのポリシーを記します。

#### ①キール・バラスト

アスペクト比の高いフィンキールは、重量を1.40トン（鉛）とし、ピッチング・モーメントを最小限におさえるべく、下端20cmはダーミーのプラスチックとしました。

又、付け根の厚みは12%、下端で10%と比較的厚めのキール断面となっています。

#### ②水線巾について

バラスト比が40%と小さめで、かつ重心位置が高いため、これをおさなうべく水線巾を2.82mと、 $\frac{3}{4}$ トン・クラス・ボートとしては、最大級のものとし、これにより充分なるホーム・スタビリティを得ております。ただ水線巾の増加（ウエッジット・サーフェイの増加）により、軽風でのスピードに不安を残したのですが、現在のところ軽風の時のレースでも、他の同型艇をしのぐスピードがあり、バランスも良く、不安は完全に消え去っています。

#### ③セール面積について

3.5トンの排水量を引っぱるのに必要なエリア（48.5㎡）はほぼ決まってきます。このエリアを最初に決め、従来よりUボート・シリーズで使っているフォア・トライアングルとメイン・セールの比率を次に決め、コントロールのしやすさということで、ジブのアスペクトレシオ（3.1：1）と、メインのアスペクトレシオ（2.77：1）を決めます。エリア的には今後進水してくるであろう新鋭 $\frac{3}{4}$ トン中間リグ艇より小さなものとなっていますが、その分、ハンドリングが楽になっています。このコンビネーションは強風下で圧倒的スピードと扱いやすさを乗り手に示すことであります。（使用セールはHOOD／清水）

#### ④リグについて

マストはT&M製、“013”と少し太めのものにダブ

ル・スプレッダー、ランニング・バック、チェック・ステイ付きとなっております。このマストは比較的硬く、このためメイン・セールは浅めのを注文し、マストとのマッチングを考えました。一時非常に深いメインが主力でしたが、現在少しづつ浅いものが使われているようです。

マストが硬く太いので、サイドバンド／ベンディング量が少なく、その分フォアステイのサギングは防げます。高度なチューニングをして走る艇はこの下の“010”でも良いと思いますが、コントロールがやはり大変だと思います。マスト・トラブルを最小限に押え、かつ、パワフルなりグとしては一応

これで満足しております。

#### ⑤デッキ・レイアウトについて

デッキはあくまで“シンプル・イズ・ベスト”を目標に、コックピット集中方式を採用しました。これにより最少乗員である4名でも島回りレースに参加できるレイアウトとなっています。

もう少し細部の話をしますと、メイン、ジブ関係のハリヤード、リーフ、カニングム、シート・コントロールはスターボードに集中させ（7本リード）、22番のウインチでコントロールしています。スピン関係、バング等（6本）をポートサイド・ドッグハウス上に設置した22番でコントロールする方法をとっています。コックピット・サイドのデッキ上には26番のジブ&スピン・シート用ウインチ、ヘルムスマン後部に26番のランニング・バックステイ用ウインチを配置しました。

又、メイン・シート・トラックのコントロールは $\frac{1}{2}$ にリダクションし、人の手で容易に上下ヘスライド出来るようにしてあります。

他の装置としては、ブーム・バングが $\frac{1}{2}$ 、メイン・シートが $\frac{1}{2}$ 、バックステイが $\frac{1}{2}$ とし、油圧コントロール艇の多いなか、すべてをブロック使用によるコントロールとしました。

以上、かけあしで一通り書きましたが、この艇がレース・オンリーに設計されたものではなく、あくまでも充実した内装を持つクルーザー／レーサーであることを最後に記し、終りとします。

#### ◎原稿募集◎

各水域の話題、失敗談、クルージング紀行、写真、その他何でも投稿大歓迎です。送り先は本部事務局OFFSHORE係まで。（福本）



## NORC協会ニュース

### 安全・計測委員会

#### BULLETIN No.27 (仮訳)

ORCの定例の委員会に関する報道発表に続いて、1980年のIORルール改正の概要とORCの出版物のくわしいブライズ・リスト、郵送物のリストを加える。新しい出版物は近日中に入手出来るようになっている。

1979年6月のブリテン26と共に配布された、スタンダード・レーティングを得る手続きに関する記事はIORのPart XIII, 2Dの"Within the Class Rules"の後に加えてある。

特別規定に対して多くの改正が承認され、特に下記のもの、IORの新しいセール・リミテーション・ルール895と関連して読んで欲しい。

#### SPECIAL REGULATION

##### 10.21 (カテゴリー 1, 2)

積み込まなくてはならないセールの規格は下記の通り面積の上限を示す。これよりも小さな面積が適用されるヨットもある。

10.21.1 ストーム・トライスル1枚。面積は0.175P×E以下であること。ブームから離してシーティングし、ヘッドボード及びボタンがなく、メイン・セールよりクロスが重いものであること。

10.21.2 ストーム・ジブ1枚。面積は0.05(IG)<sup>2</sup>以下、ラフは0.65(IG)<sup>2</sup>以下であること、また目的に適した(荒天時にも破損しない十分な)強さを持っていること。

10.21.3 ヘビーウェザー・ジブ1枚。メイン・セールよりクロスが重いものであること。面積は0.135(IG)<sup>2</sup>以下で、最も大きなジブと同じ方法で揚げられること。(例えばラフ・テープ又はハンクスを用いて)又、リーフ・ポイントがないこと。

10.22 (カテゴリー 3, 4) ヘビーウェザー・ジブ1枚。10.21.3に準ずる。(又はフォアステイのない船ではヘビーウェザー・セール)及びメイン・セール・ルールのリーフ用の装備

#### GREEN BOOK

グリーン・ブックに対しても、多くの改正が承認されたが、これらは下記の通りである。

セールに関するパラグラフ15に追加

“又、加えて、ミニトナーを除くすべてのヨットは、特別規定 10.21.1に基づいてストーム・ジブ及びストーム・トライスルを、特別規定 10.21.3に基づいてヘビーウェザー・ジブを積みなければならない。ミニトナーは、特別規定 10.22に基づいてヘビーウェザー・ジブを積みなければならない。

##### 6.2.C (改正)

2つのオフショア・レースは昼間行なわれるように計画しなくてはならない。ショート・オフショア・レースは約8時間を要するように計画し、ロング・オフショア・レースは約12時間か、それ以下を要するように計画しなければならない。

##### 6.3 (追加)

ミニトン・クラスのショート・オフショア・レース、ロング・オフショア・レースを除き、タイム・リミットは設けない。

#### 1980年 IORルール改正の概要 BULLETIN No.27のAPPENDIX

##### 102 (追加)

DSPLが2205ポンド(1000kg)以下のヨットに対するレーティング証書には“昼間のカテゴリー4のレースに限る”と書かなければならない。

##### 108.2 (追加) スタンダード・レーティング

ヨットがスタンダード・レーティング(XIII参照)を持っている場合、オーナーは、その船がいつでもクラス・ルールに適合しているようにする義務を有する。ヨットにクラス・ルールで認められていない改造が加えられたときには、オーナーは計測委員会に報告する義務があり、レーティングはただちに無効になる。

##### 110.3 ハルの修正の期日(追加及び書き替え)

ヨットのハルの形を任意に変えたとき、それが下記の部分の寸法を再計測によって確認する必要があるときには、寸法を変えたかどうかにかかわらず、ハルを修正した期日を申告しなければならない。(ダメージを受けて必要な修理をして元通りにしたものは、この条項から除かれる。計測によるパンプを元の状態に戻すのも同様である。)ハルを修正した期日は再計測の期日とし、この再計測はルールに基づいて行なった以前の計測で得たものを省略せず、完全な全計測を行なわなければならない。検査の対象になる寸法は、VHA, BHA, VHAI, BHAI, AGO, FGO, GSDF, LBG, CMD, MD, OMD, FD, B, BWLをハルの寸法として計測する、ESDSの再計測が要求される。

##### 202.2H (追加)

(ヨットがその後、帆走指示書に従って予備のアンカーを積みなければならないときには、レース中は

アンカーを一番前のマストの前に固定しておかなければならない。

### 311.1 (入れ替え)

C. 側面の通常 FIGS にホローがある場合には、それをブリッジしなければならないが、ブリッジの上端は FGS より前にはならない。FIGS は側面の下の接線に設け、ホローのブリッジには真直なものを用いる。計測したガースの長さ、0.75B の差は Girth Difference Forward Inner (GDFI) として記録される。

$GDFI = \text{ガースの長さの測定値} - 0.75B$

FIGS が 311.1B で定められた通りなら、GDFI はゼロと記録される。311.1D が適用されるなら、GDFI はマイナスになることもある。

D. バウにバルブがあるヨットや、FGS がステムのホローになっているところにある場合には、FIGS はルール 311.1C に基づいて計測される。例外として、バルブが通常の FGS (0.5B) より前にある場合には、バルブの先端を FGS の位置とする。加えて、GSDF は 0.0 とみなし、よって FOC もゼロとなる。この後者の場合、FF, FFI, FJ は、普通のデッキのシアール・ラインの先端に対して計測しなくてはならない。

### 320.3A (追加)

メジャラーは 0.1B の半径をさがし、このような半径がないステーションを見つけなければならない。しかし、これは BMAX ステーションの前後に 0.25LOA の範囲内でなければならない。BMAX ステーションから、このステーションまでの距離を前後にそれぞれ SBWF, SBWA とする。

### 332.7 (追加)

AOCF を計算するとき、

$(FA - VHA - 0.018LBGC)$  がマイナスなら、APSL は 6.0 をこえてはいけない。

$(FA - VHA - 0.018LBGC)$  がプラスなら、APSL は 4.0 をこえてはいけない。

### 802.6 (入れ替え)

B. 特に下に記したものを除いて、荷重を加えてフォアステイの長さを調整する装置は認められない。普通のターンバックル、トグル、リンク、プレートは認められるが、これらはレース中に調整してはならず、偶然に調整されることのないように、完全に固定しておくか、しばっておかなければならない。マストは、ゆるんだバックステイのバランスを保つためには、ヘッドセール・ハリヤードと、それに合うウインチだけを用いて固定させなければならない。

C. B の例外は、マストヘッド・リグのヨットで、全部のスプレッダーが明らかに後傾しているものである。この場合、フォアステイを調整してもよいが、マストより後ろのステイはレース中調整

てはならない。

### 816.5 (追加)

ジブのラフの長さは  $\sqrt{IG^2 + J^2}$  を越えてはならない。  
( $IG = 0.0$  のときには I を用いる)

### 846.2 (追加) メイン・セール・ヘッドのペナルティの規定

$P + BAD - 0.04B + TCI$  が 0.96 I 以下なら (スクナーでは 0.96 (IS + BADX)), PC を計算するとき、この差を P に加える。

### 322 (追加)

VHA は、ヨット後部のランのスロープの概算に用いる。パーティカル・ハイト (Vertical height) とは、シアール・ライン、又はそれに類するものから、ヨットの船体の最も低い部分までの縦方向の長さで、センター・ライン上で計測する必要はないが、普通、同じパーティカル・セクションで計測する。

### 2. VHA

A. 船尾のガースをルール 307 に従って計測する場合、VHA はシアール・ライン及びそれに類するものから、ハルの最も低い部分までの縦方向の長さを AGステーションで計測したものである。

B. 船尾のガースをルール 308 に従って計測する場合、VHA は 2 ヲ所で計測しなければならない。パーティカル・ハイトはシアール・ライン及びそれに類するものから、ガースを決める時に用いる 0.04B バトック・ラインまでを計測するものとする。これに、ガースの計算部分を決定するときに用いるトライアングルの縦の長さの計算値を加える。

### 3. VHAI

A. 両方のガースがルール 307 に従って計測され、AIGS より後ろの側面にホローがないときには、VHAI はシアール・ライン及びそれに類するものから、ハルの最も低い部分までの縦方向の長さを AIGステーションで計測したものとす。

B. 船尾のガースのいずれか一方が、ルール 308 に従って計測されたか、又は AIGS より後ろの側面にホローがあるときには、VHAI はバトック・ハイト (buttock height) 及び下記の 323 の方法で計算する。

### 323. (書き替え)

バトック・ハイトは、ヨットのスタンのスロープの概算に用いられる。これは船尾のガースのいずれか一方がルール 308 に従って計測されたか (ガースはスケグの上で計る)、又は AIGS より後ろの側面にホローがあるときに計測する。

### 326. (追加) 曲率

ヨットのハルの両側の曲率はディプス・ステーション (depth station) のシアール・ラインの下の BMAX/6 から、キール又はセンター・ラインまでの間でチェックしなければならない。このチェックには

ORCが認定した特別な器具を用いる。

A. Forward Depth Stationでは、曲率が0.1B, 0.4(ft)以下のものが見つかった場合、CCFの値は0.01Bとする。

B. 曲率が0.1B以下のものが見つかった場合、最も近いポイントのCCC, CCM, CCOの修正値は0.005Bとする。

C. 適用

i. メジャラーは、制限以下の曲率を見つけた場合、修正のために適当な depth を指示する。計算する者は immersed depth (335参照) を計算する際、適当な修正値を用い、適当な depth で修正したことを記録する。

ii. 修正が指示されなかった場合、CCF, CCC, CCM, CCOはゼロになる。

iii. FDSからAGSまで走っていたり、センター・ラインに入り込んでいるチェーン上に、とがった曲率がある場合には、修正は適用されない。

335 (修正)

$$FDI = FD - FFD - CCF$$

$$MDI = MD - FMD - CCM$$

$$CMDI = CMD - FMD - CCC$$

$$OMDI = OMD - FMD - CCO$$

836 (書き替え) メイン・セールのフット

1. メイン・セールのフット(E)はブームにそってマストの後ろ側のトラックのベース、又は、ラフ・グロブが使用されている場合には、ラフの前側からセールがとりつけられる最もうしろ端までを計測する。この後ろのポイントがブーム・エンドより内側にある場合には、ブームのまわりに1インチの計測バンドを設け、その内側をポイントとする。

851.3 (追加)

ストーム・トライスル、これはルーズフィットのメイン・セールと区別するために、最も小さくリーフしたメイン・セールより小さく、非常な荒天の中で用いることのできる強度を持っていなければならない。(特別規定10.21.1 参照)

890.3 (追加)

1本マストのヨットに対して

$$RSAL = 1.3RSAM$$

895

セールに制限のないレーティング45ft以上のヨットを除いて、レース中に積めるセールの数は下記の制限を越えてはならない。

1. メイシ・セール1枚

予備のメイン・セール1枚(851.2に従う)

ストーム・トライスル1枚(851.3に従う)

ストーム・ジブ1枚(面積(MSA)が0.05(IG)<sup>2</sup>以下、ラフが0.65(IG)<sup>2</sup>以下のもの)

ヘビーウェザー・ジブ1枚 クロスの重さがメイ

ン・セールより重く、面積が0.135(IG)<sup>2</sup>以下で、最も大きなジブと同じ方法であげられるもの(例えばラフ・テープ又はハンクスを用いて)、リーフ・ポイントのないもの。

2. 上記に加え、ヨットは各々のレーティングに従って、ヘッド・セールを積んでもよいが、下記の表の数を越えてはならない。

レーティング	ジブセール	スピネーカー
16.0—16.5 ft	4	2
16.6—22.9 ft	5	3
23.0—28.9 ft	6	4
29.0—32.9 ft	7	4
33.0—39.9 ft	8	5
40.0—44.9 ft	9	6

ナショナル・オーソリティーは、1.1J以下のLP Gを持つジブの数については制限をとり除いてもよい。

3. 2本マストのヨットは上記に加え、次のものを積むことができる。

A. RSAYのヨール、ケッチ

ミズン1枚、ミズン・ステイスル4枚

RSABのスクナー

フォア・セール1枚、マストの間にセットするセール3枚

B. RSAGのスクナー

フォア・セール1枚

4. このルールの目的上、ガフ・ヘッドのついたセールにトップ・セールを合わせて、1枚と数える。

1005.3 (修正)

A. FBISとFJSがわかっている場合(スタンダード、又はオリジナルのフリーボードで)

$$FBI = FBIS - SINK + TRIM \frac{(SFJ + J - FGO)}{LBG}$$

$$FJ = FJS - SINK + TRIM \frac{(SFJ - FGO)}{LBG}$$

又は

B. FBIMとFJMが水上で計測された場合、

$$FBI = FBIM$$

$$FJ = FJM$$

$$FBIS = FBIM + SINK - TRIM \frac{(SFJ + J - FGO)}{LBG}$$

$$FJS = FSM + SINK - TRIM \frac{(SFJ - FGO)}{LBG}$$

1980年1月以降のハル・デイトのヨットでは、

$$FJ \text{は } FF + \frac{(FF - FFI) \times (FGO - SFJ)}{GSDF} \text{ 以下で}$$

なければならない。

1202

"BCOR shall be the greater of BWL or 0.8 B" を削除し、以下を入れる。

$$BWL1 = \frac{B}{4} \left( 3.0 + \frac{(OMD - FMD)}{(MD - OMD)} \right) \text{か} 0.8B$$

の小さい方

$BWL1 < BWL$  なら  $BCOR = BWL$  とする。

$BWL1 > BWL$  なら  $BCOR$  は  $BWL1$  とする。

#### 1204.2 (修正)

レベルをヨット上に縦にとりつけ、パーティカル・センター・プレーンを示す。次に、パーティカル・センター・プレーンが水平になるまで(ヒール・アングル $90^\circ$ )ヨットを倒す。下記の式で計算した重さ $W$ を $I$ の上端に加える。この重さがさきえられれば合格で、重さが増すに従ってヒール・アングルが $90^\circ$ を越えるものは不合格である。

## 海事法令指導講習会報告 1058

### 近畿支部講習会

近畿支部の講習会は去る1月12日(土)と13日(日)の両日にわたり琵琶湖畔で行なわれた。12日は1300より湖畔に建つ琵琶湖ホテル会議室にて、配布資料の説明から計測、安全検査、外洋レース・ルール、等盛り沢山の内容となった。

まず、1300~1730までは、今年度より支部主催レースに使用するJOR計測のルール、及び実施方法についての説明で、聞く方も話す方も、熱心さのあまり、夕食の時間を忘れるほどであった。

1830~2100までは、安全検査及び船検との兼合いについての話となった。船検は幾度も支所の検査官の説明を受けている為、話もスムーズで、こちらの方は予定時間内に説明会は終了した。

13日は朝から雪が降り一面の銀世界の中、講師として12日より琵琶湖にはせさんじてくれた大阪の飯塚功次、田中龍雄両氏により実技の講習会となった。船にさわるのすら寒い一日を両講師及び参加者は休むことなく、夜10時までくもくと技術修得にはげんだとのことでした。

この講習会を成功させるべく御尽力いただいた、近畿北陸支部の三井祥巧、山添達雄、深田敏雄の各氏、又私が13日西内海支部の講習会に出席すべく琵琶湖を立ったあと、講師として頑張ってくれた田中龍雄、飯塚功次両氏に、お礼を申し上げて、講習会の報告と致します。

### 西内海支部講習会

西内海支部の講習会は1月13日(日)、広島市内、空港近くにあるダイヤモンドホテル会議室にて、午前中のフリート・キャプテン会議にひきつづき開催されました。

まず、1300~1400まで、78年 $\frac{1}{4}$ トン・ワールドのビデオ及びパンナム・クリッパー・カップの映画にはじ

まり、1400から、日本小型船舶検査機構中国支部長の清水光政氏の御挨拶につづき、船検についてのヨットマンとの質疑応答があり、日頃いろいろと疑問に思っていた点を清水氏の的確なる答により、30分ほどではありましたが、得心がえられる有意義な答弁でありました。これに引きつづき、いよいよ、1430より私の話となった次第です。話の内容といたしましては、支部として今後JOR(ジャパン・オフショア・ルール)を支部レースにどのように生かすかということで、JORの説明、NORCが製作している資料(IOR和文、外洋レース規則、JOR資料、グリーン・ブック和文、安全規則)等の各レース(レベルレース、支部レース、本部レース、特別レース)とのかね合いといえますか、使い方の説明をいたしました。つきには、NORCの安全検査とJCIの船検との兼合いの説明となりました。この議題が各オーナーにとって最も身近な問題だけに、質問も一番多かったようです。いろいろ考えさせられる質問もとびかうなか、講習会終了の時間も近づき、最後に、最近の艇の性能向上と操船の話をして、13日の講習会は無事、1700に終了いたしました。このあと1階ロビーで夕食会と、細部の問題点の討議が会場外で終ることなく続くのですが、それだけ西内海方面の方々のヨットに対する情熱の大きさが感じられ、床についたのは午前1時だったと記憶しております。NORCといたしましても、貴重なるいろいろの御意見を、何とか今後も会の運営上に反映させていきたいと思っております。又この講習会を開くにあたり、関係各方面との交渉に御尽力いただきました会員各位にこの紙面をおかりして、厚く御礼申あげます。なお私はこのあと、14日(月)、単身にて広島以西のハーバーの実状をみるべく、徳山地方まで足をのぼし、15日帰京したしだいです。

(歌田 道教)

## 合同委員会報告

安全委員会 武市 俊

一昨年の全国合同委員会は、船検の実施を直後に控えて、安全関係では多くの時間をこの問題の討議にさかれたが、船検も一応軌道に乗った感もあり、今回の合同委員会はORCの特別規定の本年度改正に関する説明のみしか特に議題はなかった。

ORCの特別規定は、昨年度のファストネット・レースにおける事故から、かなりの改正が予想されたが、結果は基本的な条件の条項の整理と、表現をより具体的にした事と、従来からあったストーム・ジブの規定に加えて、ストーム・トリスル、及びストーム・ジブのワンサイズ上のヘビーウェザー・ジブの規定が加わった事が主な改正であった。

この外にやや注意をひいたのは、ティラーの子備を



## 1981年シングルハンド 太平洋横断ヨット・レース

昨年より実行委員会により準備がすすめられていたレース告示が完成、去る12月20日国内関係先ならびに今回のレースのスタートとなる協力先のサンフランシスコ・ヨットクラブ等へ発送した。また参加に興味をよせている人達にもそれぞれ配布した。

これらの作業に先だち、去る12月6日主催者側のP I 博協会は神戸市政記者クラブでプレス・リリースを用意して記者会見を行ない、運営者側のNORCの実行委員会は1月7日（レース申込書請求締切日の丁度一年前）に東京・代々木体協記者クラブにおいて、秋田博正実行委員長、大儀見薫副委員長が記者会見をおこなった。翌日の主要紙には大要が掲載されている。

実行委員会は現在のところ、約20艇の参加を予測しているが、この中には、既に参加の意志表示している前回の参加者D. White氏（アメリカ）と西独からの1名が含まれている。

### レース告示

コースと日程 1981年6月7日（日） サンフランシスコ湾から神戸P I 博沖 約4,880 浬

参加資格 1.参加者は800 浬以上の無寄港単独航海を完了し、これを充分証明しうる根拠を有すること。  
2. 参加艇は完全な復元力を有し、IORマークⅢAの28.0フィート以下の有効なレーティングを所持し、“L”の計測値が7.2メートル以上ある完全な耐航性のある艇であること。

ルール I. Y. R. U. レーシング・ルールと本レース帆走指示書ならびに特別規則による。

安全規則 本レースの特別規則および帆走指示書によって修正されたORC特別規則カテゴリーⅠによる。  
無線通信機及び電子装置 送受信無線通信機による定時通信が義務づけられる。送受信機の型式、無線通話内容、周波数、通話時間に関しては後日決定後通知する。レーダー、ロラン、オメガ、電動自動操舵装置、ファックス受信機は使用してはならない。また自艇の位置その他レースに有利となる情報を他から得てはならない。

補助エンジン 静水面で $\sqrt{L}$ （フィート、IOR 601に定義）ノット以上のスピードで艇を推進させることができる固定式エンジンとプロペラを必要とする。

スポンサー 各々の参加艇にスポンサーがついてもよい。しかしセール、ハル、レース中の乗員のユニフォームにトレードマークをつけてはならない。

参加申込書の請求締切 参加申込書の請求にあわせて、参加者ならびに帆走中の参加予定艇の白黒写真（光沢があり8×10インチの大きさ）をそれぞれ5枚を添えて1981年1月7日迄に下記へ送付すること。

参加申込の締切 参加申込書は、申込料25,000円を添えて1981年4月7日迄に下記へ提出すること。

申込先 東京都港区虎ノ門1-15-16 船舶振興ビル 社団法人 日本外洋帆走協会

持つ事、ロープの付いたバケツを2ヶ持つ事を義務付けられた点で、大きな改正はなかったが、そここにファストネットの教訓が生かされている事が感じ取られる。

この改正については次号に掲載する予定である。

尚、本年度の安全委員会は、ORC及び船検に関わる安全備品の整備、ORC及び船検にプラスした日本の国状に合ったNORCの特別規定の整備、ファストネット・レースの事故調査報告書を安全の面から分析検討し、レポートを作成する事を主な事業としたいと考えている。

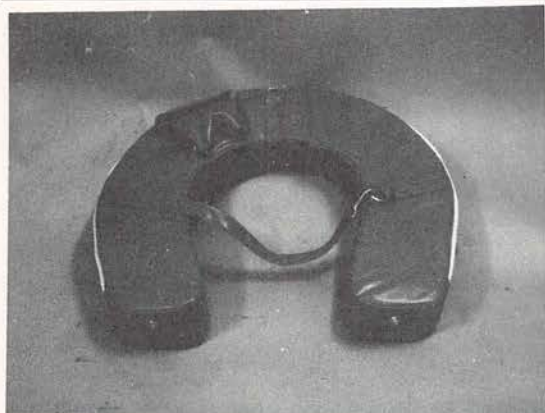
## 安全委員会からのお知らせ

現在8 m以上の船はほとんど船検を受け終り、今年

3月31日までに残る8 m以下の船も船検を受けることとなっています。皆様もよく御存知の通り、船検備品とNORCの安全検査の備品の間には、一方で持つようになっていても一方で持たなくてよい備品が数点ありますが、このような折、オーナーにとって一つ朗報があります。船検の中で、カテゴリーにより搭載義務のありました救命浮環（1～2個）に代用できる馬蹄型ブイの型式承認品が出来上がったことです。このことはオーナーにとって両方持つ必要がなくなり、航行区域により写真の馬蹄型ブイを最大2個積みればパスいたします。

〈ルール〉 NORC安全検査 ライフリング（馬蹄型）  
カテゴリー(1)は2ヶ以上、カテゴリー(2)～(3)は1ヶ以上 (11. 51と11. 52)

船検の法定備品、小型船舶用救命浮環、平水、限定沿海—1個。沿海、近海及び遠洋—2個



〈備品 (写真) メーカーの紹介〉

このように両方のルールに流用できる備品は、我々ヨットマンにとっては、大歓迎なはずです。型式承認番号(第1504号)の馬蹄型ブイは、下記の所が総販売店となっております。問い合わせてみてはいかがでしょうか。

問い合わせ先

東洋物産(株) TEL (03)403-1471

住所 渋谷区神宮前1-17-5

なお料金はブラケット、シーマーカー、笛付きで、20,000円を予定しているとのこと。

船舶安全法施行規則一部改正のお知らせ

運輸省では船舶安全法施行規則のうち、第2条2項(検査の適用を受けない船)について、昭和54年10月9日省令第40号及び告示第568号を公布し、昭和54年10月20日から実施することとなりました。

この省令改正及び告示は、小型船の事故の少ないことと、使用者からの要望を踏まえて定められたものであります。

検査対象から除外されるものは次のとおりです。

1. 次の①、②、③のいずれの要件にも適合するもの。
  - ① 3名以上の人の運送の用に供しないこと。
  - ② 船外機の出力が5馬力以下(船の長さ5m未満)、又は10馬力以下(船の長さ5m以上)のこと。
  - ③ 湖、ダム、せきなどで流水が貯留されている川の水域で面積が50km<sup>2</sup>以下のもの、又は、能取湖、屈斜路湖、風運湖、洞爺湖、小川原湖、浜名湖、宍道湖、中海、浦ノ内湖を航行する場合。
2. 長さ1.5m未満の船舶で推進機関の連続最大出力が2馬力未満のもの。
3. 推進機関を有する他の船舶に引かれ又は押されて人の運送の用に供する船舶にあっては、引かれる船又は押される船の長さが5m未満では10馬力以下、5m以上では20馬力以下で上記①及び③の要件を満すもの。(歌田道教記)

日本小型船舶検査機構(JCI)からの呼びかけ

オーナーならびにクルー各位には既にご承知と思いますが、全てのクルーザー・ヨットは昭和55年3月31日までに船検を受けなければならないことになっており、余すところ期限までに日数が迫っているため、まだ検査が終っていない艇は期日までに船検を受けるよう強く呼びかけている。

なお詳細については、各地方のJCI支部、支所にお尋ねいただきたいとのことである。

代議員会委員

昭和54年12月26日付け、東海支部選管委員長から下記の代議員報告が会長あてにありました。

田中義夫、大矢隆、二村昭治、松本太一、鈴木幹夫、山田邦彦、寺本康郎、阿部嶺男、田中匠、小林義彦、重盛忠誠、鈴木弘(以上12名)

昭和55年1月7日付け、駿河湾支部選管委員長から、代議員浅井一省氏の辞任に伴ない予備代議員の大倉治雄氏を代議員とした旨、会長あて報告がありました。

本誌56号でお知らせした関東支部代議員のうち、安達達郎を安原達郎に訂正致します。

第24回通常総会のお知らせ

きたる2月23日(土)本年度の総会が開催されます。代議員会が取り入れられ定款が改正されてからの初の総会ですが、是非ご出席して下さい。

なお総会資料は既にお手元に届いていることと存じますが、ご出席されない方でまだ委任状を出していない方は記名押印の上直ぐご投函下さるようお願いいたします。

なお当日の予定は、13時第74回理事会、15時第1回全国代議員会、17時から通常総会を開きます。場所：新橋から地下鉄虎ノ門下車、船舶振興ビル。

OFFSHORE 第58号 昭和55年2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 千105  
郵便振替番号2-21787  
印刷 廣濟堂印刷株式会社

昭和55年2月15日発行(毎月一回15日発行)  
昭和52年7月21日第三種郵便物認可



## レース委員会

1980年度外洋レース主要改訂事項について。

1980年度外洋レース（本部主催レース・関東支部主催レース・関東支部フリート主催沿岸レース）—OFFSHORE 2月号No.58付録一覧表参照—の主要改訂事項は下記の通りです。

### 記

#### I. 本部レースの担当/スタート/開催日/コース

- 1) 沖縄・東京レース  
スタート：4月29日1000を1200に変更した。
- 2) 洲本・小網代レース  
本年度は開催しないことにした。
- 3) 江ノ島・清水レース  
スタート：7月第2金曜日1800を第2土曜日1000に変更した。
- 4) 1980年ミニトン/クォータートン/ハーフトン/スリークォータートン/ワントン全日本選手権レース

担当：各トナー協会及び内海支部とした。  
コース：瀬戸内海～紀伊水道の海域に定めるコースとした。  
開催日：9月13日(土)～15日(月)及び9月20日(土)～23日(水)とした。

#### II. 関東支部レースのコース/スタート/開催日/参加資格/レース参加料

- 1) 大島・神子元島レース  
コース：小網代→大島電々ブイ(時)→神子元島(反時)→小網代を小網代→大島(時)→神子元島(反時)→小網代に変更した。
- 2) 三宅島レース  
参加資格：JORI～VをI～IVに変更した。
- 3) 大島・初島レース  
開催日：9月27日(土)～28日(日)とし、八丈島レースと重複しない期間に変更した。
- 4) フリート対抗レース  
レース参加料：1チームにつき20,000円を30,000円に変更した。

#### III. 本部・関東支部レースの申込み締切日

- 1) 沖縄・東京レース  
申込締切日：スタート21日前の4月8日とした。  
江ノ島・清水レース  
申込み締切日：スタート13日前の6月27日とした。  
鳥羽パール・レース  
申込み締切日：スタート14日前の7月11日とした。
- 2) 上記以外の本部レース及び関東支部レース申込み締切日は従来のスタート8日前の金曜日をスタート10日前の水曜日または木曜日に変更した。

#### IV. 関東支部フリート沿岸レースの開催日

- 1) 横浜フリート沿岸レース  
開催日：未定。
  - 2) 佐島フリート沿岸レース  
開催日：9月末日を8月17日(日)に変更した。
- 以上

## 1980年レベルレース・スプリング・シリーズのお知らせ

下記により1980年レベルレース・スプリング・シリーズを開催致しますので奮って御参加下さい。

### 記

- |       |          |                             |
|-------|----------|-----------------------------|
| I. 日程 | 3月29日(土) | } オリンピック・コース・レース            |
|       | 3月30日(日) |                             |
|       | 4月5日(土)  | } 50マイル・レース<br>(1980年初島レース) |
|       | 4月6日(日)  |                             |

#### II. コース 相模湾に定めるコース

- #### III. 参加資格
- IOR MARK-III Aによる有効なレーティングを有し、かつ、安全規則カテゴリーORC-3及びNORC-B以上による安全検査に合格している艇。  
詳細については実施要領参照のこと。

#### IV. 申込場所・申込み締切日

NORC本部 3月19日(水) 1700

#### V. 出艇申告・艇長会議

1. 日時 3月29日(土)0730～0830～0900
2. 場所 シーボニア・ヨット・クラブ・キャブテンズ・ルーム
3. 必要書類 所定の出艇申告書
4. 参加料 1艇につき12,000円

#### VI. 賞

各トナー第1位 優勝楯  
各トナー第1位～第3位 賞状

#### VII. 表彰式及びパーティー

表彰式及びパーティーの詳細については、各トナー協会より、別途通知致します。

#### VIII. 問い合わせ先

八木 慶助 (3/4トン担当)	TEL	自宅 03-492-4884
		勤務先 03-584-2351
鎌田 稔 (1/2トン担当)	TEL	自宅 045-774-0985
		勤務先 03-265-4311(内528)
三宅 智久 (1/4トン担当)	TEL	自宅 045-802-5902
		勤務先 03-480-1111(内518)

以上

日野間のスーパースターズ

スーパースターズ  
スーパースターズ

スーパースターズ

ヤビツス・スーパースターズ

スーパースターズ

スーパースターズ

スーパースターズ

日野間のスーパースターズ

スーパースターズ

スーパースターズ

スーパースターズ

スーパースターズ

スーパースターズ

スーパースターズ

スーパースターズ

スーパースターズ

スーパースターズ

スーパースターズ

スーパースターズ

スーパースターズ

会員委スーパースターズ

スーパースターズ

スーパースターズ

スーパースターズ

スーパースターズ

スーパースターズ

スーパースターズ

スーパースターズ

スーパースターズ

スーパースターズ

スーパースターズ

スーパースターズ

スーパースターズ

スーパースターズ

スーパースターズ

スーパースターズ

スーパースターズ

スーパースターズ

スーパースターズ

スーパースターズ



外洋レース	玄海支部レース																
	スプリング・レガッタ			玄海ウィーク				サマー・レガッタ			オータム・レガッタ			第2回 対馬レース	第2回 蓋井レース	第1回 沖の島レース	
レース 項目	オリンピック・ コースレース	小呂ノ島 レース	オリンピック・ コースレース	ショート・ オフショア レース	オリンピック・ コースレース	インショア・ レース	ロング・ オフショア レース	オリンピック・ コースレース	長間瀬レース	オリンピック・ コースレース	インショア・ レース	オリンピック・ コースレース	インショア・ レース	オリンピック・ コースレース			
担当	支部帆走委員会																
優勝杯	※10																
コース	博多湾に定 めるオリン ピック・コース	小戸 ～小呂ノ島 ～小戸 40 漣	博多湾に定 めるオリン ピック・コース	小戸～相島 ～小呂ノ島 ～鳥帽子島 ～小戸 63 漣	博多湾に定 めるオリン ピック・コース	※10	小戸 ～沖の島 ～鳥帽子島 ～小戸 90 漣	博多湾に定 めるオリン ピック・コース	小戸 ～長間瀬 ～粟の上磯 ～小戸 35 漣	博多湾に定 めるオリン ピック・コース	※10	博多湾に定 めるオリン ピック・コース	※10	博多湾に定 めるオリン ピック・コース	小戸 ～対馬 ～小戸 190 漣	小戸 ～蓋井島 ～沖の島 ～鳥帽子島 ～小戸 145 漣	小戸 ～沖の島 ～老岐島 ～小戸 120 漣
スタート	3月2日(日) 1000	3月16日(日) 0800	4月6日(日) 1000	4月26日(日) 1800	4月29日(祭) 1000	5月3日(祭) 0900	5月3日(祭) 1800	5月18日(日) 0900	6月1日(日) 0700	6月15日(日) 0900	7月6日(日) 0900	9月7日(日) 0900	10月5日(日) 0900	10月19日(日) 0900	9月13日(日) 2400	11月1日(日) 2400	11月22日(日) 2400
申込み 締切日	支部 3月2日(日) 0900	支部 3月16日(日) 0700	支部 4月6日(日) 0900	支部 4月20日(日) 2400			支部 5月18日(日) 1000		支部 6月1日(日) 0800	支部 6月15日(日) 1000	支部 7月6日(日) 1000	支部 9月7日(日) 1000	支部 10月5日(日) 1000	支部 10月19日(日) 1000	支部 9月7日(日) 1800	支部 10月26日(日) 1700	支部 11月16日(日) 1700
連絡会議	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/
出艇申告 及び 艇長会議	小戸ヨット・ ハーバー 3月2日(日) 0900～	小戸ヨット・ ハーバー 3月16日(日) 0700～	小戸ヨット・ ハーバー 4月6日(日) 0900～	小戸ヨット・ ハーバー 4月26日(日) 1600～	小戸ヨット・ ハーバー 4月29日(祭) 0900～	小戸ヨット・ ハーバー 5月3日(祭) 0800～	小戸ヨット・ ハーバー 5月3日(祭) 1700～	小戸ヨット・ ハーバー 5月18日(日) 0900～	小戸ヨット・ ハーバー 6月1日(日) 0700～	小戸ヨット・ ハーバー 6月15日(日) 0900～	小戸ヨット・ ハーバー 7月6日(日) 0900～	小戸ヨット・ ハーバー 9月7日(日) 0900～	小戸ヨット・ ハーバー 10月5日(日) 0900～	小戸ヨット・ ハーバー 10月19日(日) 0900～	小戸ヨット・ ハーバー 9月13日(日) 1700～	小戸ヨット・ ハーバー 11月1日(日) 1600～	小戸ヨット・ ハーバー 11月22日(日) 1600～
参 加 資 格	レーティング	J O R															
	クラス	1/2 TONNER以上			1/2 TONNER以上				1/2 TONNER以上						1/2 TONNER以上		
	安全規則	O R C - 3												O R C - 2			
備考	※10 詳細については実施要領または帆走指示書参照。 (玄海支部 092 - 851 - 5744)																

外洋レース	内海支部レース											西内海支部レース																
レース項目	BIG-BOATレース	第5回「舵」特別レース	第6回オレンジ・カップレース	第4回マスカット・レース	オリブ・レース	第23回紀伊水道レース	幡磨灘レース	高松レース	大阪湾横断レース	第6回洲本・五ヶ所レース	第3回別府・洲本レース	第13回別府レース	第1回ポイント・レース(安芸灘レース)	第2回ポイント・レース(インシアレース)	第3回ポイント・レース(オリンピック・コースレース)	第4回ポイント・レース(安居島・サウンド・レース)	第5回ポイント・レース(オリンピック・コース・レース)	第6回ポイント・レース(インシアレース)	第4回スプリング・ヨット・レガタ・レース	第4回ミッドサマー・ヨット・レガタ・レース	第7回SKKカップレース	№22ポイントレース	№23ポイントレース	№24ポイントレース	№25ポイントレース	ナイトレース	№6シングルハンドレース	
担当	支部帆走委員会	支部帆走委員会	支部帆走委員会	岡山	高松	支部帆走委員会	的形	支部帆走委員会	須磨	支部帆走委員会	内海、西内海、玄海支部帆走委員会	支部帆走委員会	広島				島				※5	※5	※5	柏豊			柏豊	柏豊
優勝杯	※8	舵杯	前田杯	※8							別府市長杯 洲本市長杯	西内海支部長杯									SKK杯						HYC杯	
コース	大阪湾に定めるコース	瀬戸内海主島沖に定めるコース	大阪湾・紀伊水道に定めるコース	瀬戸内海備讃水域に定めるコース	瀬戸内海備讃水域に定めるコース	大阪湾・紀伊水道に定めるコース150漙	瀬戸内海幡磨灘に定めるコース	瀬戸内海幡磨灘に定めるコース	大阪湾に定めるコース	洲本～五ヶ所150漙	別府～四国南岸～洲本250漙	上ノ関～別府湾	※9								重樺沖に定めるコース	※9川尻～	※9大入～	※9安浦～	※9大入～	※9	※9	※9川尻～
スタート	※8 2月9日出 2月10日 2月11日	※8 4月13日	※8 4月27日 4月28日 4月29日	※8 8月24日	※8 9月14日 9月15日	※8 10月10日	※8 10月26日	※8 11月1日	※8 11月16日	※8 11月23日	※8 1981年 1月1日	5月4日 1700	※9 4月12日	※9 5月18日	※9 6月8日	※9 9月14日 15日	※9 10月12日	※9 11月9日	※9 3月23日	※9 8月24日	※9 11月23日 24日	※9 4月20日	※9 6月22日	※9 10月19日	※9 11月30日	※9 7月19日 20日	※9 11月2日	
申込み締切日	サントピアマリーナ 2月3日	支部 4月6日	サントピアマリーナ 4月20日	岡山 8月17日	高松 9月7日	支部 10月5日	的形 10月19日	支部 10月26日	須磨 11月9日	サントピアマリーナ 11月16日	支部 12月25日	仮申込 3月31日 本申込 4月20日	広島フリート 3月16日				※9											
連絡会議												※9 3月16日	広島フリート 3月16日				※9											
出艇申告及び艇長会議	※8 2月9日出 0830 0930 1000	※8	※8 4月27日 4月28日 4月29日	※8		※8 10月9日出 1800 1900 1930	※8	※8 11月1日出	※8	※8 11月22日出 1800 1900 1930	※8 1981年 1月1日 0900 1000 1030	上ノ関 公民館 5月3日出 1400～	※9				※9											
参	IOR MARK-III 基準	JOR基準				JOR	JOR基準	JOR	JOR基準	JOR基準	JOR	JOR				※9				柏豊レーティング						※9		
加	IOR I～III	JOR I～VI								JOR I～V				※9														
格	安全規則	ORC-3	ORC-4	ORC-3	ORC-4	ORC-3 及び NORC-B	ORC-4				ORC-3 及び NORC-B				ORC-4										※9			
備	※8 詳細については実施要領または帆走指示書参照。 (内海支部 0792-54-0923)											※9 詳細については実施要領または、帆走指示書参照。 西内海支部 0829-28-3456																

外洋レース レース 項目	駿河湾支部レース			東海支部レース								近畿北陸支部レース										
	春の 神子元島 レース	駿河湾支部 フリート対抗 レース	秋の 神子元島 レース	野島レース	熊野レース	東海レース	スプリング・ シリーズ	オータム・ シリーズ	第5回 五ヶ所湾 合同レース	第4回 伊勢湾 合同レース	第5回 東海 フェスティバル 合同レース	ニューイヤースシリーズ	春季シリーズ				第2回 彦根レース	第3回琵琶湖シリーズ				
担当	清水	沼津	沼津	幡豆	三河湾	鬼崎	衣浦・三河湾 五ヶ所	幡豆	衣浦・武豊 五ヶ所	四日市	衣浦・富貴	支部帆走委員会										
優勝杯	神子元島杯 Aクラス Bクラス	※5	神子元島杯 Aクラス Bクラス	プチプランズ賞 半田市長杯 みなはや杯 杉山杯	千代田賞 御木本賞 常滑市長杯 ヤマハ杯	ネービー賞	※6		白雲賞	VIND賞 チタ杯	半田市長賞 武豊町長賞	※7										
コース	沼津 ～神子元島 ～清水	沼津内浦湾に 定めるコース	清水 ～神子元島 ～沼津	幡豆 ～伊勢湾マーク ～野島 ～幡豆 70漕	幡豆 ～紀伊大島 ～幡豆 125漕	幡豆 ～鳥羽マーク ～伊勢湾マーク ～幡豆 90漕	※6		衣浦沖 ～五ヶ所湾	四日市 ～津	幡豆沖に 定めるコース	※7				堅田 ～大橋 ～柳が崎 ～堅田 15漕	柳が崎 ～竹生島 ～多景島 ～柳が崎 59漕	※7	彦根 ～上マーク ～白石 ～大橋 21漕	※7	堅田 ～白石 ～大橋 30漕	柳が崎 ～多景島 ～竹生島 ～大橋 ～竹生島 ～柳が崎 100漕
スタート	※5 5月4日(日)	※5 9月14日(日) ～15日(日)	※5 10月11日(日)	※6 3月22日(日)	※6 6月21日(日)	※6 10月10日(日)	※6 4月27日(日) 28日(月) 29日(火) 5月3日(金)	※6 9月14日(日) 15日(月) 21日(日) 22日(月)	※6 5月3日(日)	※6 6月1日(日)	※6 9月14日(日)	1月20日(日) 0900 1200	2月17日(日) 0900 1200	3月16日(日) 0900 1200	4月20日(日) 0900'	5月3日(日) 1200	5月18日(日) 0900 1200	6月15日(日) 0900	9月21日(日) 0900 1200	10月19日(日) 0900	11月2日(日) 0800	
申込み 締切日	支部 4月26日(日) 1700	支部 9月6日(日) 1700	支部 10月4日(日) 1700	支部 3月15日(日)	支部 6月14日(日)	支部 10月3日(日)	※6					※7 1月20日(日) 0800～	※7 2月17日(日) 0800～	※7 3月16日(日) 0800～	※7 4月20日(日) 0800～	※7 5月3日(日) 1000～	※7 5月18日(日) 0800～	※7 6月8日(日) 1700～	※7 9月21日(日) 0800～	※7 10月19日(日) 0800～	※7 10月26日(日) 1700～	
連絡会議	/																					
出艇申告 及び 艇長会議	沼津 トヨペット レジヤ 5月3日(日) 2000～2030 ～2100	沼津ヨット サービス 9月14日(日) 800～830 ～900	港町公民館 10月10日(日) 2000～2030 ～2100	※6 日産マリーナ 東海 会議室			※6					滋賀県 ヨット・ ハーバー 1月20日(日) 0800～	滋賀県 ヨット・ ハーバー 2月17日(日) 0800～	滋賀県 ヨット・ ハーバー 3月16日(日) 0800～	名鉄マリーナ 4月20日(日) 0800～	滋賀県 ヨット・ ハーバー 5月3日(日) 1000～	滋賀県 ヨット・ ハーバー 5月18日(日) 0800～	滋賀県 ヨット・ ハーバー 6月8日(日) 1700～	滋賀県 ヨット・ ハーバー 9月21日(日) 0800～	名鉄マリーナ 10月19日(日) 0800～	滋賀県 ヨット・ ハーバー 10月26日(日) 1700～	
参加 資格	レーティング	JOR			JOR								JOR	JOR及び帆走委員会の定めるレーティング						JOR		
	クラス	A・B			JOR I～VI				※6				JOR IV～VI									
	安全規則	駿河湾支部 安全規則			ORC-4	ORC-3	ORC-4	※6					ORC-4 及び NORC-C									
備考	※5 詳細については実施要領または帆走指示書参照。 (駿河湾支部 0543-52-1526)			※6 詳細については実施要領または帆走指示書参照。 (東海支部 052-914-7412)								※7 申込場所 NORC近畿北陸支部帆走委員会(滋賀県ヨットハーバー 0775-24-1781) 但し、15マイル、30マイルレースは名鉄マリーナ。 その他詳細については、実施要領または帆走指示書参照。 (近畿北陸支部 075-661-0325)										



1980年度 外洋レース一覧表

財団法人 日本外洋帆走協会

Main table with columns for Race Name, Department, Date, Location, and Rules. Includes sub-sections for '外洋レース' and '関東支部主催沿岸レース'.

レース参加料(但し、特別会員所有の登録艇)及び乗員参加料

Table showing race fees and crew fees for different departments and race types.

授賞対象

総合成績の第1位の艇には優勝杯、オール総合またはグループ総合の第1位より第3位までの艇にはウィニング・フラッグ及びプレート、各クラスの入賞艇にはサケカップまたは盾が授与される。

レース規則

1980年度版NORC外洋レース規則適用。

安全規則

1975年度版及び最新補訂版のNORC安全規則適用。

注意事項

- 1) レースの申込みは有効なレーティング(1980年IOR MARK-III/JOR)を所有し、かつ、当該レースの安全規則カテゴリー以上による安全検査に合格している艇でなければ受付けない。
2) 連絡会議及び艇長会議に出席しない艇はレース参加資格を失う。
3) 出艇申告は艇長会議開始1時間前より受付ける。
4) 年会費未納会員のレース参加料は非会員扱いとする。但し、4月30日までは会員扱いとする。
II) 1) 第5回沖繩・東京レースの詳細については、別途、オーナー宛に通知する。
2) 1980年レベルレース・スプリングシリーズ(クォータートン/ハーフトン/スリークォータートン/ワントン)
日程
3月29日(土) 出艇申告・艇長会議(0730~0830~0900)
3月29日(土) } オリンピック・コース・レース
3月30日(日)
4月5日(土) 50マイル・レース
3) 1980年ミニトン/クォータートン/ハーフトン/スリークォータートン/ワントン全日本選手権レース
日程
9月13日(土) 出艇申告・艇長会議(0900~1000~1030)
9月13日(土) } オリンピック・コース・レース
9月14日(日) } ショート・オフショア・レース
9月20日(土) } オリンピック・コース・レース
9月21日(日) } ロング・オフショア・レース
4) 第3回関東支部フリート対抗レース日程
10月23日(木) 艇長会議(1830~2000)
11月2日(日) 出艇申告(0730~0830)
11月2日(日) 100マイル・レース
11月9日(日) オリンピック・コース・レース
11月22日(土) オリンピック・コース・レース
11月23日(日) 70マイル・レース
5) 第7回江ノ島・清水レース、第21回鳥羽パール・レースの申込みは、各支部において一括し、本部で受付ける。
6) 第21回鳥羽パール・レースの連絡会議については、関東以外の支部は東京における連絡会議に代表者が出席し、かつ、支部において代表者による連絡会議を開催し、連絡事項を説明すること。
III 修正時間方式は、第5回沖繩・東京レース、第7回三宅島レース、第13回八丈島レースについてはT.M.F.を適用し、その他のレースについてはT.O.F.を適用する。
IV 2MHz帯設置の船舶局は、いかなるレースにおいても、無線機を常に運用できる状態にしておくこと。