

Offshore 2

1981

日本外洋帆走協会発行No. 70/200円

昭和56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



相模湾の富士 写真：田辺英蔵



シーボニアのマスト林より富士を望む(写真：田辺英蔵)

洋上迎春

〈蒼竜〉オーナー 田辺英蔵

1月4日、日曜日。

三崎口で捨ったタクシーの中年の運転手は、三浦のタクシーには絶えて珍しいことに、

「お客さん、すばらしい天気だね」

と向うから話しかけてきた。

「こんな見晴らしの好い日は、一年のうちにも2、3回しかないよ」

引き橋を過ぎ、三浦の台地が三崎に向ってゆるやかに下る道にさしかかった時、水平線の上にくっきりと浮ぶ房総半島のシルエットを認め、私はその近さに驚いた。ところが、それは房総半島ではなかった——大島だった。

長年、油壺、小網代にかよいつづけていながら、私は、油壺口から坂を下り、また上ってシーボニアの入口に向う道路が、そのまま一直線に富士山に向っていることを知らなかった。白く雪をかむった富士は、道路の突き当たりに、そのまま登れそうな近さで聳えていた。

「春は、それ、そこの櫻の花越しに富士山が見えるんだ」

正月ともなれば、三浦では詩人がタクシーの運転をしているらしい。

シーボニアへの坂を降りる途中、海を眺め、詩人が笑い出した。

「どうしたんだろう。一隻も出ていないよ、お客さん」

パーキングの車の数も、心なしか少ない。

「2日、3日で、みんな走り過ぎて疲れてしまったんだろう」

と私。

「そんなことはない。2日も3日もヨットは走らなかった。ひどい風だったからね」

〈その通りだ〉

と私も思い出した。

正月の2日の午後から吹き出した烈風に、私の職場、熱海のホテルから眺めた伊豆の海は、波頭でまっ白だった。たまたま、暮から熱海へ巡航していた〈光〉は、



のどかな相模湾の向うに伊豆の山々もクッキリ(写真:田辺英蔵)

2日の午後、3時間でシーボニアに帰りついた、と後で耳にした。

平均10ノット、壮烈な3時間だったろう。

今日、その同じ海は、初春の陽光の下でひそとも砕けず、のたりのたりのどかに揺れ、濃紺の水平線の上には、雲ひとつないコバルトの空を背景に白雪の富士が聳え、天城の連山が紫に煙り、手にとるように眺められる丹沢の山塊の山肌に、白い残雪が鮮かだ。

クラブハウスのテラスから、そして、防波堤の上から、三百ミリの望遠レンズで、その富士の姿をいっばいに引く。クラブハウスの杉山支配人の注文だ。富士を大写しにした写真をクラブハウスの壁に掛けたい。バカチョンで撮っても豆つぶ位の富士しか写らない。田辺さんのバズーカ砲で引いてくれ、という。杉山支配人は、知る人ぞ知る、かつて「暮しの手帖」社で花森安治さんをたすけていたカラー現像のベテランだから緊張する。

正月三日のお屠蘇疲れか、或いは2日3日の強風にたたかれてか、意外にひっそりと人影の少ないハーバーで、相変わらずのおしどりセーラー、矢口ドクターご夫妻を見かけ、早速新年の挨拶を理由にコックピットに上がり込む。

夫妻は暮から正月を雪山で過ごし、今日が初ヨット

とのこと。あくまで人生に忠実なご夫妻である。

Aバースから消えた前武さんの〈UPUP〉の艇名を、矢口ご夫妻の〈MORGENROT〉の筋向いの泊地に認め仰天する。

「〈UPUP〉じゃないですか。前田さんもいよいよヨットに転進ですか。それにしても、賑やかなお隣が出現しましたね」

「そうなんですよ。〈UPUP〉とうちの船の間の水路にカーテンでもかけませんと、夜も寝られないのではと心配、ホホ……」

と矢口艇長(奥様の方)がコロコロと笑う。

「そうですとも。Aバース時代には、私の一軒置いて隣だったけれど、その舌鋒の鋭かったこと」

「前田さんの方でも、〈蒼竜〉について同じことをおっしゃってましたよ」

「その調子ですよ。筋向いとは隣より大変だ」

モルゲンのコックピットはポカポカと暖かい日だまり。白い甲板に陽光が躍り、笑い声が泊地の水面を弾んで行く。

さすがは正月である。

これが〈蒼竜〉か、と思うばかり、ピッカピカに磨きあげられ、整頓された船内。実は暮の納会に全員集合したところ、折からの強風で出航を断念、ヤケのヤンパチで「総員船内洗イカタ」、その結果である。今日

は立木クンと二人きりでセッティング、静かな泊地の水路にディーゼルの音を響かせ、船を港口に向ける。

「走るかね？」

「さあ……」

沖に点々と見える白帆も、ほとんど直立。

あるかないかの微風が廻り、帆をばたつかせ、時々思い出したように波長の長いうねりが過ぎる。エンジンを切り、トランサムからのり出して船尾の水面を観察すると、行き足の気配も無い。ライフラインに背をもたせ、見まわす今日の相模湾のたたずまいは壮麗の一語に尽きる。低い冬の陽を斜に受けて、富士はますます鮮かにその姿を浮き出させ、いつの間にか生まれた豊旗雲が、紫色の影を山肌の雪にうつしている。雄大な天城のシルエット、逆光を受け、輝くビーズ玉を撒き散らしたような南の海面の彼方に浮び上がる大島、どこまでも伸びる房総の岬、空はコバルト、海の色は染まりそうな濃紺。

「餅を焼きましょうか」

「こりゃ豪勢だな」

やがて香ばしいかおりと共に、やわらかく大ぶりの餅がノリにくるまって奇跡のように現われる。

「うまいね、どこの餅？」

「岐阜です。コロ柿いかがですか」

「ますます豪勢だね。どこのコロ柿？」

「岐阜です」

岐阜は立木クンの奥さんのお里だ。かんじんの休暇毎にご主人を海へ引き抜いてヨット・ウインドウにしようオーナーとしては、それでもちゃんと差入れを持たせてくれるやさしい奥さんの心づかいに恐縮しつつ、本年初の洋上の餅をほーばる。

4時近く、すーっと空気が冷えはじめる頃、風がたち、たちまち波音をたてて走りはじめる〈蒼竜〉の船を小網代へと向ける。

蒼然と暮れはじめる空の透明な青さ。夕陽に染まる団雲の、ピンクから紫へ、そして青灰色へと変わるパステルカラーの微妙な階調。エンジンの音をひそませ、さざ波も立たぬ小網代の入江の海面を白く裂きつつ、夕陽に煙る富士を背景に、次々に帰投して来るヨットのシルエット。やがて、天城の彼方に陽が沈む。空も雲も富士も、ひたすらに淡い茜に染まる。三浦の海に航うヨット乗り達が、折に触れて見ることのできる、タナーの才筆も、ボナールの色彩も及ばぬ神の画興の一瞬だった。限りなく美しく、壮厳に、そして妖しくいろいろられた初帆走の日の相模湾のたたずまいは、一体、今年の私の人生航路の如何なる予告だったのだろうか。

ビッグ・ボート・シリーズ・レース のお知らせ

ビッグ・ボート・シリーズ・ レース 実行委員会

1981年ビックボート・レースを下記のとおり開催致しますので奮って御参加下さい。

記

I. 参加資格

1981年IOR MARK-ⅢA 27.0呎以上の有効なレーティング証書を所有し、1981年度の安全検査(OR C-3 およびNORC-B)に合格している艇

II. 日程

3月13日(金) 出艇申告および艇長会議
(船舶振興ビル10F)
1830~1930~2030

3月14日(土) 0800 No.1 オリニック・コース・レース
1230 No.2 オリニック・コース・レース
1830 パーティー(シーボニアY.C.)

3月15日(日) 0800 No.3 オリニック・コース・レース
1230 No.4 オリニック・コース・レース
1700 ビッグ・ボート・オーナー会議

3月21日(土) 0800 オフショア・レース(約100~150 漕)

3月22日(日) 1400 タイム・リミット
1600 表彰式

III. レース参加料・乗員参加料

レース参加料
1艇につき 50,000円

乗員参加料
会 員 1レースにつき 1名 2,000円
非会 員 1レースにつき 1名 3,000円
以 上



昨年のビッグボート・シリーズ(写真：岡本甫)

ビッグ・ボート・シリーズに寄せて

NORC副会長 大儀見 薫

ビッグ・ボート・シリーズ・レースをこのたび初めて関東水域で行なうことになった。同シリーズ・レースはこれが3回目、最初は、一昨年、アドミラルズ・カップ・レースに日本チームが出掛ける際、関西の10のボートのオーナーの方から、「正式な選考レースをやって、レーティング30フィート以上の大型艇の、名実ともに日本を代表するチームを派遣したい」と提案され、確かにその通りだ、ということで発足したものだ。

その時、たんにアドミラルズ・カップのみでなく、サザンクロス・シリーズやマイアミのFORC、あるいはトランス・バックなど、外国の本格的なレースに出る艇のための国内選考シリーズとしてだけでなく、国内での大型艇によるレースの発展、逆に外国へ行ってきた艇の経験の蓄積、情報の交換の場をつくろう、ということから『カッパーズ・コミッティー』といわれるような有志の会が発足した。

レースは、第1回目が西宮と洲本沖の1月と2月の2回のシリーズ、そして昨年度、第2回がやはり洲本沖で行なわれた。

同シリーズは、当初、関西、東海、関東と持ち回りでやろう、という案が出ていたが、過去2回は、たま

にたま関西の船が中心だったところから、関西水域で行なわれた。それが、今回初めて関東水域で、NORC関東支部の主催で行なうことになった。

このシリーズ・レースは、今後にも着実にのびていくべき、非常におもしろい企画だし、対象となる、レーティング27フィート以上の艇も多数いるので、ぜひ成功させたいと考えている。

特に、これまでの関東支部は、鳥羽レースその他で関西など他の支部から来た人達に対して『関東へ行っても冷たい』という印象がある中で、泊地の確保、歓迎の体制には万全を期したい。そこで、シーボニア株式会社、シーボニアヨットクラブ、三崎マリンなどにも働きかけて、とにかく、遠来のレース参加艇には安心して船を置ける、という基本的な条件を整え、受け入れ体制に万全を期して歓迎したい、と考えている。

3月には、おそらく風も申し分なく吹くだろうし、大型艇がオリンピックコースで凌ぎを削るのは、前2回の経験からも本当に壮観なもので、これこそ、文字通りの国際的なレース企画になると思う。ぜひ、内容が充実しておもしろく、参加して良かった、と言われるシリーズにしたい。(談)

オケラの起工式

〈1982年秋のシングル・ハンド世界
一周レースにそなえて着々と進む〉

世界一周・シングル・ハンド・レースに出場する多田雄幸氏の〈オケラ〉の起工式が、1月18日、金田湾に面する小浜臨時オケラグループ造船所?で行なわれた。

当日はトソ気分の抜けぬ日曜日だったが、オケラグループの面々、多田氏の友人、知人など、たくさんの方々が参会があり、午後2時、造船スペースを提供している杉本住職の読経で起工式は始まった。

ガケを利用したブルーのシートばりの臨時造船所の中央には、44フィートの船体が堂々と鎮座している。

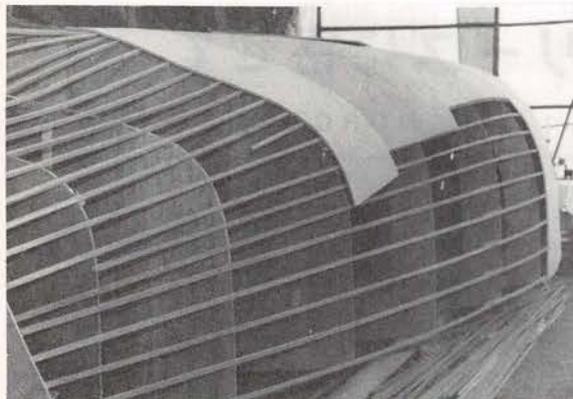
現在は木枠に沿って樹脂の板がはられているが、これに外側と内側からFRPのコーティングを施していった船体できてくる。多田氏は、ほとんど設計者の

齊藤氏と毎日ここで建造にとり組んでいる。

船体完成後は、ここから油壺へ廻航し、油壺ポートサービスで艀装を終え、1982年9月25日に予定されている第1レグのスタートにまに合うよう、アメリカ・ロードアイランド州のニューポートへ向けて出発する。

建造中の〈オケラ〉は、クラス2の最大の大きさで、(クラス1は56フィート、最小サイズは32フィート) 参会者全員による焼香をもって、航海の安全とレースの健闘が祈られた。

式の後には、砂浜でたき火を囲んでバーベキューパーティーが開かれ、日没まで楽しいひとときが続いた。——ディング、ドング、ダディー。グッド・ラック・オケラ——



起工式当日の船体形状



杉山住職の読経に決意もあらた



バイキングの酒盛り風パーティー



金田湾沿いの遊歩道に面したガケのふところが臨時造船所

ORC 会報31号

NORC 技術委員長 渡辺 修治

I) 1980年度 ORC の動き

今年の恒例ロンドン ORC 会議及び各委員会は、11月2日から8日にかけて連日開かれたが、1年振りに日本から参加した私にとって初めて聴かされる事柄も多く、また、内容の密度が濃くて、ついて行くのにかなり骨が折れた。それもそのはずで、誕生以来11年目に入った ORC にとって、今年の問題の年で、1月以降、しばしば会合が開かれ、会報も既に、28, 29, 30号と3度も発行されていたのである。

昨年8月の Fastnet レースのあと、RYA/RORC が作成した事故報告書の出るのを待って、1月上旬には、ORC の PSG (政策グループ) と ITC (技術委員会) はイギリスのリミントンに集まって事故報告書が語っている事実に基づき、外洋ヨットの安全の基本の見直しなど、討議を重ねた。

ITC の委員長は、Olin Stephens が昨年末退いて、新進気鋭の Gary Mull に替わったばかりである。しかも、Doug Peterson が強力にバックアップしている。

PSG と ITC はまず、安全と設計の問題をとりあげ、ノックダウンしやすいヨットを抑制し、耐航性の高いヨットを育成することがさし迫って重要な問題であることを認識して、IOR ルールに適切な公式を導入することになった。

この他、特別規定の検討、見直し、ライフラフト、安全ハーネスの調査、研究、Mark III A、スカントリングルールの開発等が議題となった。議事録は ORC 会報28号として公布された。

会報28号の内容は重要で、急を要する事柄が多いので、ORC は4月下旬に臨時会議を開いて、必要な決議を行なうことになった。

ITC は直ちに具体策の準備にとりかかったが、ルール起案に際しては第一線デザイナー達の助言を受け入れることにし、3月中旬、ニューヨーク、ロンドンで「デザイナー会議」を開いたのは賢明であった。

4月の臨時 ORC 会議はスペインのバルセロナで開かれた。

ITC はヨットの安全と設計の関係を検討した結果、バラストを軽くし、人間の体重で復原力を補

う、最近の設計傾向を抑制し、重心が低く、予備復原力が充分ある耐航性の高いヨットを奨励する新ルールを提案し、ORC はそれを承認した。

ITC の提案は二つの部分から成る。一つは重心の低いヨットに適当なボーナスを与える公式で、もう一つは重心の高い危いヨット (TR が35以上) にはきびしいペナルティーを課する公式である。

本会議の決議は11月の ORC を待たずに、1981年1月1日から発効することになった。オーナーやデザイナーに早目に準備してもらうためである。

4月の臨時会議の議事録は、会報29号として公布された。

ITC は、11月の本会議に備えて、Mark III A ルールの改正、スターン計測の改正、スカントリングルール等をまとめ、9月下旬、ニューポートの USYRU で会合を開き、提案事項を決定した。この会合にはデザイナーグループもオブザーバーとして出席し、議事録は会報30号として公布された。

II) ORC 会報31号

1) ORC 会議

1980年の ORC 会議における各委員会別の提案、決議を以下に列挙するが、夫々の詳細は、ANNEX に記載した。

2) ITC (技術委員会)

Mark III A

Mark III A 改正のねらいは、古いヨットを現状より若干優遇し、1980年末までに建造された新しいヨットにも Mark III A を適用しようとするものである。

また、船体を改修したヨットに対する III A レーティングの適用条件をきびしくした。

スターンの計測

この問題は、IOR ルールのループホルの盲点と見られ、これまで会報でしばしば警告が出されていた。

ITC は今度、このループホルをねらった設計に対して、公正な L (レーティング長さ) を設定する公式を提案した。

ORC としては、この提案によってかなり多くのヨ

ットが影響をうけることになるが、現状のまま放置すれば、一部のヨットの技巧的なスターンのデザインによって、多くのヨットが損害をうけることを考慮し、ITC の提案を承認し、1981年1月1日から、実施することになった。

しかし、このルールは、現存するヨットに対しては、あまりきびしいものではない。

メインセール

ORC は、メインセールのガースの長さを制限し、超過分にペナルティーを課するルールを承認した。

レーティング証書

今後、レーティング証書は艇内に備えて置かなければならない。ワンデザイン・レーティング・クラスのヨットの場合、そのクラスルールも備えること。

小型ヨット

ルール102で要求している、DSPL 1000kg 以下の小型ヨットのレーティング証書につける但し書き「デライト、カテゴリー4のレースに限る。」を廃止する。

今後のITC の作業予定

a) AGS に於ける曲面の曲率に対する制限。

ねらいは、新しいデザインで、Lの減少をねらったAGS 附近のカーブの奇形を予防することである。

b) ヨットのPerformance (スピード性能) とレーティングの関係が一層近くなるように、Mark III A のベースを改めていく。

c) Research Committee と協同して、計測法や技術データの改善を計る。

d) P (メインセールのラフ) が70呎を超える場合、第5パテンを認めるかどうかの調査。

3) スカントリングルール

ITC と ABS (American Bureau of Shipping) は、スカントリングルールの前の部分を完成させた。このルールは1981年1月のロンドンボートショーの時期に発刊の予定である。マストに関連する項目や、その他の残りの部分は、1981年内に追加される。

ORC は、本ルールを1~2年間、勧告的に用いることとしたが、その結果を見て、強制とすかどうかを決めることにした。

また、1981年4月以降、デザイナーは、ヨットの構造設計に本ルールを用いたか否かを証言し、その事実をレーティング証書に記録することになった。

4) 特別規定

特別規定の改正は、Fastnet レポートに基づき、一部は4月の臨時会議で承認されたが、本会議では追加の項目が承認された。

バッテリー

エンジン起動用に別のバッテリーを持たせるかどうか議論があったが、決論はでなかった。

コックピットドレン

コックピット容積、コックピット排水、ビルジ排水、ビルジポンプ排水管等に対する適切な規定を作る為に小委員会を発足させることになった。

安全ハーネスとライフラフト

ORC は、Tony Mooney (オーストラリア) を主査とする、安全ハーネス小委員会が作成した「ORC 推薦、ヨット用安全ハーネスとライフラインの標準に関する規定」と、Jean Louis Farby (フランス) を主査とした、ライフラフト小委員会が作成した、ライフラフトに対する標準仕様書を採用することを決議した。

上記の規定と仕様書はORC が本にして発行し、それ等全体または一部を、1982年のORC で、特別規定の中に、推薦スタンダードとして取り入れる。

5) レベル・レーティングクラス

世界チャンピオンシップ

現在、年1回のチャンピオンシップをやっているが、もっと回数を減らすことを検討することと、北半球と南半球での交互開催のパターンを決めることが提案された。試みにクォータートンクラスでタイムテーブルをテストしてみるようになった。そのプログラムは次の通りである。

1981年9月	フランス
1982年12月	オーストラリア
1983年	開催せず
1984年	イギリス

各トンカップイベントの将来と瀬度を検討する為に Jean Peytel を主査とする小委員会が発足した。

1981年のハーフトンカップをニュージーランドが辞退したので、イギリスが引きうけることになった。

6) 計測

マリンエンジンの製品の内、帆走中プロペラの遊転を止める為のロックをするのに、ギヤーを入れるしか方法のないものがあるが、この場合、レース中にバッテリーの充電をすることができない。

かかる製品を作っているメーカーに注意をうながす必要がある。

7) スタンダード・レーティング・クラス

IOR ルールの第13章と、110、2の「スタンダード

・レーティング」の呼び方を、今後は「ワンデザイン・レーティング」と改める。

スタンダード・レーティング・クラスのルールは1979年のORCで決まったが、現在6クラスが「マスターサーティフィケート」を承認され、他のクラスの申し込みも審査中である。

現在、下記の6クラス、400隻が、IORワンデザイン・レーティング下にレースを行なっている。

Ballad, Sprinta Sport, Sigma 33, NA-40, J-30, OOD 34

8) 簡易レーティング (Simplified)

ORCは、「ORC簡易レーティングルール」の原則に関する提案を承認した。

本ルールの詳細はこれから計測委員会が作成し、ORCのメンバーに配布し、PSGの承認を得てから実施に移す。実施の時期は、北半球のヨットシーズン間に合わせるようになった。

「ORC簡易レーティングルール」の原則は次の通り。

簡易レーティングは、費用が安く、手軽に受けることができるが、ローカルレベルのレース用である。しかし、正式のIORのレーティングと公平にローカルレベルのレースを行なうことができる。

簡易レーティングを受けるクラスのヨットは、そのクラスのスタンダードハルの寸法と、リグ、フリーボードの実測値から個々のレーティングを出してもいいし、あるいは、リグとフリーボードの簡易計測値の均一性をチェックしてから、良好ならそのクラスのレーティングを与えるやり方でもいい。

どちらのやり方を採用するかは、NIORMAが調査してきめる。(NIORMA = National IOR Measurement Authority)

A) いずれのケースも、エンジンとプロペラ寸法はスタンダード化した数値を用いる。スタンダード化されていないヨットは個々に計測する。

B) リグとセールは簡易計測を行なう。簡易計測のねらいは、そのリグの実質的なレーティングを求めることで、ペナルティー計測はやらない。例えばリグの高さは、ハリヤードでテープを揚げて測り、ヘッドフォイルはスタンダード寸法を用いる。

C) フリーボード計測はMKⅢと同じ。BWLとライティングモーメント(RM)は計算で出すか、または、クラスによってスタンダード化する。

Research Committeeが、BWLとRMの計算法に関して援助することになった。

D) スタンダードレーティング証書には、クラスとしての各種寸法のリミットを明記すること。

スタンダード化された数値を用いる場合は、計測値を使用し、計算値は使わないこと。簡易レーティング証書には傾斜テストの計測値以外のすべての数値を記載する。アンカー、バラスト、バッテリー等は通常の証書と同様に記入する。

9) ルールを守ること

外洋ヨットレースのルールを守りやすくする為の手段として、視覚にうったえる各種の方法が提案された。

ルールに違反して重量物を移動したり、指定されたギヤの格納位置を変えたりしないように、船内のオーナーやクルーの目につく所に、ポスターやステッカーを張り出すやり方が採用された。

10) リサーチプログラム

Research Programmeの開発は予想外のスピードで進行している。

このプロジェクトを発案、推進したPat Haggerty氏は悲しいことに10月1日に逝去された。後任としてOlin Stephens氏が委員長に任命され、このプロジェクトを引き継いで進めることになった。

このプログラムの開発に当たったJohn Letcher博士が内容の講演をされ、多くの人が正しい認識を得た。このプログラムの目的は、将来のIORの展開に対して科学的裏付けを与えることであるが、既に、現行のルールに対しても有効な指示を与えている。

Research Committeeが目下作業している事柄は次の通りである。

船体のラインズ計測の技術

上記ラインズからIORレーティングを求める。

小型コンピューター向きのVPP (Velocity Prediction Programme)の開発と普及。

ルールの公式化

各種レーティングルールの比較

ヨットの速力推定法の確認と改良

11) 帆走航海の記録

Peter Johnson氏が帆走航海の記録を集めているので、各国の記録をORC気付で送ってもらいたい。将来ORCから刊行される。

12) IYRU ルール26 (広告)

ヨットレース中の広告を禁止したルール26を緩和する提案がIYRUから出された。

ORCとしては、ルール26を緩和すれば、スポーツは商業主義によって支配され、とり返しのつかないプロ化に向かつての転落が始まると考える。

ORCはIYRUに対して、ルール26は緩和しないことと、むしろルールの内容を強化して、ルール違反の

ヨットは、事前の警告なしに失格させるべきである、と主張した。

ORC は、世界チャンピオンシップへの参加ヨットは申し込み書の中に、「ヨットの艇名は、コマーシャルエンタープライズをプロモートしていない」と宣誓することに決定した。

13) ORC メンバー、委員

ORC Group VI 西独、スイス地域の代表員数を1名から2名に変更する。

特別規定委員会の委員長 Mary Pera 夫人(UK)が退任され、後任に、Marcel Leeman 氏(Benelux)が就いた。

Nicola Sironi 氏 (Italy) が、ITC 委員に任命された。

1981年1月1日から、The Offshore Racing Council は法人組織となり、「Offshore Racing Council Limited」と呼ばれる。

III) ANNEX I (ルール改正)

110 下記を110, 3に追加

1981年1月以降、認められる変更はカヌーボディ以外のキール、スケグ、舵に限られる。また、これらの変更には事前にNIORMAの承認が必要である。

110 臨時の処置を追加

APSL がBAPSL より小さい場合、また、あるいは、YCOR が零より小さい場合、FGS より LBG の75% 後方の船体に変更を加えても、Modified Hull Date の割当てを必要としないが、事前にre-validating authority の承認が必要で、また、変更したヨットが、1982年1月以前に再計測されていることが条件となる。

322, 322, 3B に下記を追加。

Hull Date が1/1981以降のヨットは buttock heights を計測しなければならず、また、VHAI は323の公式で計算する。

323, 323に下記を追加する。

「または、Hull Date が1/1981及びそれ以降の場合」

322, 5 APSLC(Aft Profile Slope Corrected)の公式

$$A. BAPSL = \frac{0.4(0.9 \times LBG + GD + Y)}{CMDI + MDI + 2(FA + VHA - 2BHA)}$$

GD が0の場合、または、BHA が0の場合(BHAを計測してない場合)は、BAPSL は0とする。

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

APSL が負の場合、APSL は6.0とする。

C. APSLC は、APSL と BAPSL の大きい方の値とする。ただし、7.0 より大きくはとらない。

332, 6, 332, 7

APSL の代わりに APSLC を用いる。

332, 8 YCOR の公式

GD が0より大きく、hull date が1/1981以前の場合

$$YCOR = 0.5(2 \times VHA - 0.5GD - Y, \text{または}, 0.2LBG - Y \text{の大きい方})$$

GD が0より大きく、hull date が12/1980以降の場合

$$YCOR = (1.7 \times VHA - 0.5GD - Y, \text{または}, 0.15 LBG - Y \text{の大きい方})$$

GD が0の場合、YCOR も0

YCOR は0より大きい値はとれない。(負の値)

332.9 AOC の公式

$$AOC = [0.5(AOCP + AOCG) \text{または}, (0.05 LBG + 0.95 AOCP) \text{または}, (0.05 LBG + 0.95 AOCG)]$$

の内最小の値] + YCOR

このルールは1981年1月1日から発効する。

711 CGF

1. TR ≤ 35.0の場合

$$CGF = \frac{2.2}{TR - 5.1} + 0.8877$$

2. TR > 35.0の場合

$$CGF = 0.0064 TR + 0.7440$$

3. CGF は0.9680より小さくはとれない。

840, メーンセールのガス長さ, MGU, MGM

848, 2 (新) ガス長さのリミット。

$$MGU, 0.28E + 0.016P + 0.85ft.$$

$$MGM, 0.5E + 0.022P + 1.2ft.$$

超追分はトップパテンの計測長さに加えられ、パテンペナルティーをうける。

1108, 1109を削除し、書替える。

1108, MKIII Aの値の決め方。

Division 1

hull date が12/1972及び以前のヨット。

$$DLFA = 0.98$$

$$CGFA = \frac{CGF + 0.9630}{2}$$

SHRA = SHR

SCFA = 1 + 0.024 (SHR - 15.5)

ただし、SHR が15.5以下の場合

SCFA = SCF SHR が15.5以上の場合

CBFA 現行通り、

Division 2

hull date が1 / 1973から12 / 1975までのヨット。

$$DLFA = \frac{1 + DLF}{2}$$

CGFA = CGFC × CGF

$$+ (1.0 - CGFC) \times 0.968$$

SHRA = SHR

SCFA = SCF

CBF 現行通り

Division 3

hull date が1 / 1976から12 / 1980までのヨット。

$$DLFA = 1 + 5.7 (BDR - 0.98)^{1.75}$$

ただし、1.0より小さくはとらない。

CGFA = CGFC × CGF

$$+ (1 - CGFC) \times 0.968$$

$$SHRA = \sqrt{MSAR} \left(\frac{8.66}{L} + \frac{1.0}{\sqrt{B \times MDIA}} \right) - \frac{L}{100} \text{ ft.}$$

SCFA = 1 + 0.04 (SHRA - 15.5)

ただし、1.0より小さくはとらない。

CBFA 現行通り、

$$CGFC = \frac{0.375B}{CMDI + MDI + OMDI} - 0.5$$

ただし、0.5より小さくはとらず、1.0より大きくはとらない。

$$MSAR = \frac{PC \times EC}{2} + 0.75 \quad IC \times \frac{LP}{1.5}$$

いずれのケースに於ても、Mark IIIA レーティングは、0.85 × Mark III レーティングより小さくはとれず、また、Mark III レーティングより大きくはとらない。

1109. SCA の決定

1. 1107の場合 SCA = SA × SCFA

2. その他の場合 SCA = S × SCFA

IV) ANNEX II (特別規定)

5.1 「登録した国のスタンダードに合致」を削除

6.12 最終センテンスを次の通り書き直す。

「ハッチはすべて耐久的に装備し、180度転覆した場合、直ぐにしまることができ、しっかりと閉鎖されるものでなければならない。また、メインコンパニオンハッチは、船内外から操作できる、強固な固定装置を装備しなければならない。」..... 〈カテゴリー1, 2, 3, 4〉

6.64 会報29のトウレールのルールを若干修正。

「マストより前のデッキ上には、25mm以上のトウレールを取りつける。ただし、金物の場所は除く。トウレールの舷側からの距離は、その場所のデッキ幅の $\frac{1}{2}$ より内に入ってはならない。

トウレールの代わりに、高さ25mm以上、50mm以下の第3のライフラインとしてもいい。

1981年1月1日以前に建造されたヨットの場合、トウレールの高さは20mmでもいい。」..... 〈カテゴリー1, 2, 3〉

6.62, 1 追加

「コックピットの後部が海に向かって明いている場合、すべての間隔が22吋(56cm)以下となるようにライフラインを追加しなければならない。」

8.1 改正

「少なくとも2本の消火器を、直ぐに手が届く、適切で、しかも別々の場所にそなえること。」..... 〈カテゴリー1, 2, 3, 4〉

8.21, 1

「手動ビルジポンプ、最低数2ケをヨットの船体にしっかりと固定する。1ケは船外で、1ケは船内で操作できなければならない。また、いずれのポンプも、コックピットシート、ハッチ、コンパニオンウェーを閉鎖したままで使えることが必要である。」

8.21, 2

「手動ビルジポンプのハンドルが、ポンプに固定していない場合は、なくならないようにラニヤードや止め金具で止めて置く必要がある。」..... 〈カテゴリー1, 2, 3, 4〉

8.7 レーダーレフレクター

「レーダーレフレクターが8面体型の場合、ダイヤゴナルの最小寸法は18吋(46cm)とする。8面体以外の場合、equivalent echoing areaは10m²以上とする。」

10.1

応急用航海灯と電源の規定をカテゴリー3にも適用する。

10.21.3

「メーンセールのクロスより重い」を「使用目的に合った強度を持つクロス」に書き直す。

10.22

「10.21.3に規定した荒天用ジブ1枚と、メーンセールのラフをPの60%以下にリーフ出来る装置が必要である。」..... 〈カテゴリー3, 4〉

10.61

「25ワット」は削除、本規定はカテゴリー1、2に適用する。

11.41 文章改訂

「working deck 上か、working deckに直接開口を持つライフラフトの格納庫に置くこと。ただし、ライフラフトを容器に入れた重量が40kg以下の場合、コンパニオンウエーの直ぐ近くのデッキ下に置いてもいい。

いずれの場合も、ライフラフトは15秒以内に、ライフラインの所まで移動出来なければならない。」

11.53 文章改訂

「ポールは恒久的に伸ばし、25呎(8m)の浮力のあるロープで浮環と結び、バラストによって直立させ、水面上6呎(1.8m)以上の高さに旗があるものとする。」

11.61

「distress signal は1ヶ以上の容器に分けて収納してもいい。」

V) ANNEX III (レベルレーティング)

レベルレーティングララス、世界選手権レース

1981

2 TON	イタリー	9月11~24日
1 TON	アイルランド	8月20日~9月3日
3/4 TON	フィンランド	7月13日~26日
1/2 TON	UK	8月24日~9月6日
3/4 TON	フランス	9月
ミニトン	西独	5月21~31日

1982

2 TON	ナシ	フランス
1 TON	UK	ブラジルまたは西独
3/4 TON	スペイン	イタリー
1/2 TON	ギリシャ	ノールウェー
3/4 TON	オーストラリア	ナシ
ミニトン	スウェーデン	フランス

● 海事法令指導講習会 ●

✓ 東京報告

嶋田武夫

NORC関東支部では昨年につづき海事法令指導講習会が開催されましたので報告いたします。

1月10日(土)と1月11日(日)の2日間にわたり、講習会を行なった。

1月10日(土)は、東京都港区虎ノ門にある船舶振興会10階第一会議室にて、24名の参加者があり、午後12時より17時30分までの5時間半にわたり、ヨットに対する安全、計測等について、武市講師をまねき、つっ込んだ質疑応答がなされた。特にその中でも、昨年の第7回大島~初島レースによる事故対策および一昨年のアドミラルズカップの事故、これら一連の事故に対し、世界中のヨットマンがその後どのような対策のしかたをしているか、また、世界共通の安全ルールである、最低備品と設備規定がどのように変わったかなど、かなりハイレベルな会議となった。このことについてひとこと――。

最近関東周辺のマリショップに集まるヨットマンは、ハーネス以外の備品には目もくれず「このハーネスが良い、ここが悪い」などと、真剣に話し合っている。

るとのこと。やはり自分の命は自分で守らなければならないことが、この二つの事故によって、各ヨットマンに強い認識をうえつけたようだ。つづいて世界中のヨットマンが、アドミラルズカップの事故について、どのような考えをもっているかを昨年11月ロンドンのORC会議に、極東のチーフ・メジャーラーとして出席された渡辺理事よりお話があり、一同おおいに勉強になったしだいです。5時間半にわたる長い座学ではあったが、内容の濃い講習会でした。

あけて1月11日(日)朝より講習会場を油壺にうつし、海上衝突予防法、救助訓練、ハーネス着用時の注意事項、ライフジャケット着用と海中での運動性等、事故に対する対応を中心に、10時より14時まで熱のこもった講習会となった。56年はこの他に、ライフラフトの操作、ハンドフレーザー等の信号焰を使用する講習会開催を計画している。オフショアの講読者諸氏も奮ってのご参加をおまちしております。

✓ 沖縄支部報告

去る4月28日沖縄県自治会館において、第5回沖縄レース前夜祭と沖縄支部結成式が併催された。当日は県知事をはじめ御来賓各位、石原会長以下レース参加艇のメンバー約300名が参加した。沖縄県は本土復帰を記念して1970年に第1回、沖縄―東京レースを開催

The greatest bilge pump in the world is a frightened man with a bucket. ⇔

した海洋県でもあり、今後の活動発展は大いに注目すべき支部でもある。

このようなおり、沖縄県下のヨットマン諸氏のレベルアップと交遊を兼ねて、55年度補助事業（海事法令指導講習会）の第一弾を沖縄支部で開催出来たことは意義深い。

昭和55年4月25日26日、泉崎病院会議室にて、今後の沖縄県下のヨットの普及および指導について、清水専務理事、大儀見副会長、城間沖縄支部長ら約25名によって2日間座学を行なった。

4月27日には会場を変え、佐敷マリーナにて海上衝突予防法にもとづく実船訓練、救助活動の手順その他船検備品とNORC安全検査の共通性、安全備品の使用方法等と実物を見ての会話は参加者の経験はなしも加味され、つきる事なく夕方まで続き、盛大のうちに幕がとじた。

57年の第6回沖縄—東京レースには沖縄県ヨットマンによる、第5回以上に、より充実した大会を開催できることを期待しつつ終りとしたい。

● 外洋帆走指導普及講習会 ●

富山県外洋帆走協会報告

7月12日13日の2日間にわたり富山県において、富山県外洋帆走協会、会員16名参加のもとに下記のような内容の講習会を行なった。

1. 船体計測に関する座学 7月12日
2. 安全備品の検査について JCI と NORC の検査備品の相異点と共通点、その他諸問題点、7月13日。
3. 計測の実習 7月13日の午後、安野屋小学校体育館にてセール等の計測実習。

また、富山県外洋帆走協会の最大フリートである新堀川河口へゆき実艇計測を行なった。

富山県外洋帆走協会は富山新港の奥にある新堀川河口に約30隻のクルーザーが集まっており、周辺はまだこれから開発されるため一面草むらではあるがヨットのマストが並ぶハーバーにつくとやはりムードのあるものである、富山市からは近く車で20分程度で到着する。

この講習会により富山県と石川県のクルーザーが参加する佐渡ヶ島レースに、NORCのJORを使用することが出来るまで、16名の方々はレベルアップした。

計測員の養成が完了したことにより公平なるレーテ

ングの使用が可能となり富山県のクルーザーが公平なる競技を楽しむことができるであろう。

今回の講習会を通じ、富山県外洋帆走協会のメンバーの方々のレベルの高さにおどろくとともに、講習会に出席された方々のひたむきな情熱に敬意を表し、報告としたい。

最後に今回の講習会に多大なる尽力をいただきました小林敬二氏に誌面をおかりしてお礼をもうしあげて終りにいたします。

● 海外だより

◎1981年 ワントン・カップ世界選手権はアイルランドの Cork で開催されます。

期 日：8月20～9月3日

主 催：The Royal Cork Yacht Club

◎1981年 ハーフトン・カップ世界選手権は、ニュージーランドで行なわれる予定でしたが、英国で開催されることになりました。

期 日：9月5日～9月18日

場 所：Poole, Dorset, Great Britain

主 催：The Royal Thames Yacht Club および R.O.R.C.

お正月早々、来年のことで、多少どうかと思いますが、南半球から、来年1月に行なわれるビッグレースのニュースが本部に入っています。

◎シドニー～リオ レース

スタート：1982年1月25日

距 離：8,000 N.M. (ケープホーン廻り)

主 催：The Cruising Yacht Club of Australia および Iate Club do Rio de Janeiro

その他細かい点は未だ不明ですが、今度が第1回で、今後は隔年に行なう予定とのことです。

◎第5回 南大西洋レース

スタート：1982年1月9日

コ ー ス：ケープタウン～ブントデルエステ (ウルグァイ) 途中イル・ダ・トリニダーデ島

距 離：約4,500 マイル

制 限：ミニマム L:7.7m Rating:22.7

必死になったクルーのバケツほど有効なビルジポンプはない。

玄海支部 室津フリートの事など

玄海支部室津フリートキャプテン 岩井貞雄

NORC玄海支部室津フリートを、今回皆様に御紹介出来ることを非常にうれしく思います。昨年のオフショア10月号〈室津便り〉を御記憶の方は、そんな所があると書いてあったなあと思っ出していただけるかと思いますが、もう一度簡単に御紹介させていただきます。

我がフリートの母港の所在地は、山口県豊浦郡豊浦町室津下、室津漁港の一隅で、北緯34°8'30"、東経130°53'に位置し、海図は#1200、#201、を見ていただければすぐわかります。本州北西岸水路誌P.30第16図の室津埼のすぐ東の湾の中にあり、どの風に対してもまず心配はありません。湾を出て300°、77マイルで対馬比田勝港、250°、60マイルで壱岐勝本港、玄海支部のホームポート、福岡小戸ヨットハーバーまでは240°で43マイル、0°で13マイルに角島、といった所です。陸の方からは、新幹線「新下関駅」より北へ車で20分の所で、私の住んでいる北九州市小倉からは関門橋を渡って車で70分くらいです。

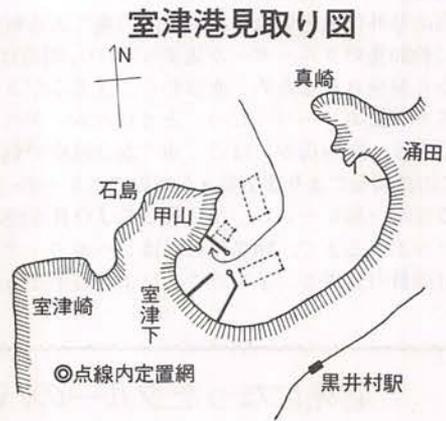
前号でも書きましたが、私達が艇を係留している所は冬5m、夏3mの透明度があり、艇の下のナマコやさざえ、わかめ、が見えます。これだけ自然が守られているのも、この土地の人々がいかにそれが大切かをよく知っていて、けんめいにそれを守っているからです。ついこのあいだも、原子力発電所建設の反対運動では、非常な盛り上がりを見せ、特にこの豊浦郡の漁師のカーチャンパワーが男達の尻をたたき、ついに阻

止してしまったということです。さて、我々もこれに負けてはならじと、「美しい海、美しい心、みんな海の仲間、美しい自然を大切に」を合い言葉に、このすばらしい自然を守ることに気をくばっています。いまの私達は、クラブハウスは昔の漁具倉庫を改造したオンボロでも、港の波止にバウ付け、スターンから唐人アンカーをぶち込んでの係留で、艇まではテンダーでヨイショ、ヨイショ、でも、いまのままが一番いいと思っています。仲間が集まって話せる場所があり、艇にもものれるんだから。あまり便利が良くなると、海と舟を本当に愛してない人がまざってしまうような気がして…。

さて、この室津（むろつ）フリートは現在のところ、4艇（ $\frac{1}{2}t$ …1艇、 $\frac{1}{2}t$ …2艇、 $\frac{3}{4}t$ …1艇）でスタートしたわけですが、この夏ごろまでに1t…2艇、 $\frac{3}{4}t$ …1艇、 $\frac{1}{2}t$ …2艇を加え、合計9艇になる予定です。この9艇を含めて合計37艇で〈ひびき帆走クラブ〉というクラブを作って、クラブ活動を行なっていますが、年に12レース（オリンピックコース6レース、40～80マイルのショートオフショアレース6レース）があり、これで腕をみがいて、NORC玄海支部のレースに出場するというのが、私達のフリートの艇のパターンになると思います。まだヨット歴の浅い者ばかりですから、多分玄海支部お荷物フリートになると思いますが、そこは海のように広い心でお許しいただき、よろしく御指導いただきたいと思っています。



室津港全景(写真：岩井貞雄)



日本外洋帆走協会という名称からは、健全な外洋ヨットと、それを愛する人達の集まりとを想像しますし、NORCという名称からは、最新のレース艇と、ばりばりのレーサーを想像しますので、今後、我がフリートとして、どのように活動していくか、みんなで考えることにはしておりますが、まあ、あまりむつかしく考えずに、楽しくやるのが第一だと思いますので、当分は本部の皆様の御助言をいただきながら楽しくやること第一で活動していくつもりです。

楽しくやるといえば、我が母港室津から車で10分くらいで川棚温泉というひなびた温泉町へ着きます。この温泉は万病に効くそう(恋の病だけはやっぱりだめだそうです)、町営の銭湯もあり、旅館も安く、魚も玄海を生魚ばかりです。近くヘクルージングにおいでの際は、当方へ電話いただければ、係留の場所、その他、クラブをあげてお世話出来ると思います。また、このあたりはみかん園も多く、秋にはみかん狩も出来ます。もっとも、旅館というより「はたご」といったほうがよく、昔は若くて美女だったらしい女の酌では、あわないと言われるかもしれませんが、でも、海の話や、船の話になるとすぐのってきますよ。たいていの仲居さんが、遠洋航海にトウチャンが出ている家のカーチャンとか、支那海に漁にいった帰らぬ人となった

人のもと奥方とかが多いんです。

あんまりこんなことばかり書いてると、室津フリートのイメージにかかわりますので、この辺にしておきますが、とにかく、昔、魚が沢山とれた頃の話しや、天気の話、等々、うまく聞き出すと面白いものです。

さて、最後に、この何ともはや、わけのわからぬ文を書いている私は、この度、室津フリートのフリートキャプテンを引きうけることになりました(寿宝Ⅱ)(NORC 2409 ½t)のオーナースキッパーです。今年あたり、クルーからはオーナーズチェアをプレゼントされそうで、年頭から悩んで、やけ酒を飲んでおりますが、もし、本当にそうになったら、NORCの原稿用紙と酒を持ち込んで、駄文を書きながら、オフショアの編集子を悩ませてやろうと思っておりますので御用心下さい。NORCのますますの発展を祈って、今回はこれくらいで失礼します。

NORC 玄海支部室津フリート連絡先

〒803 北九州市小倉南区徳行102~2 岩井歯科内
岩井貞雄

電話 (093)962-4652 (昼)

(093)591-2461 (夜)

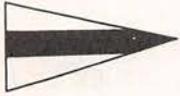
(08377)4-1195 (室津ヨットハーバー)

第3回琵琶湖シリーズ成績表

レース委員長 三井祥功

ク ラ ス	SAIL No.	艇 名	TYPE	T.C.F.	ポイント レ ー ス 持 点	30マイルレース					竹生レース				合 計 得 点	合 計 順 位		
						着 順	所要時間	修正秒	修正 順	得 点	累 計	着 順	所要時間	修正秒			修正 順	得 点
I	2377	SUEKO	NAK 33	.7620	9 ½	1	09:43:53	26,695	1	14 ½	23 ½	1	19:21:55	53,123	2	9	32 ½	1
	2521	CHILD OF FORTUNE	NAK 33	.7620	9 ½	2	09:56:11	27,258	2	12	21 ½	3	20:39:38	56,676	3	6	27 ½	3
	2730	CENTENARIO	I KE 36	.7948	2	3	09:59:21	28,582	4	19	12						12	4
	2300	YOU V	NAK 33	.7610	6	4	10:01:55	27,484	3	10	16	2	19:22:30	53,059	1	12 ½	28 ½	2
	2191	EMMANUELLE III	NAK 33	.7728	—					2	2						2	7
	2228	銀河 V	NAK 33	.7610	4					2	6						6	5
	2355	KUMBHIRA	YAM 33	.7530	—					2	2	4	21:17:22	57,711	4	3	5	6
II	2068	FROG V	N 300	.7215	21 ½	1	09:57:25	25,862	1	26 ½	47 ½	2	19:22:32	50,326	1	36 ½	84 ½	1
	2683	RIVAGE	N 300	.7269	8	2	09:58:20	26,096	2	24	32	1	19:20:08	*53,128	4	27	59	3
	1793	TINKLE TICK	GS 30	.7258	16	3	10:01:29	26,193	3	22	38	6	22:58:14	*63,020	9	12	50	5
	2022	めるへん	N 300	.7258	16 ½	4	10:02:39	26,244	4	20	36 ½	4	19:57:53	52,165	3	30	66 ½	2
	2484	飛龍	NAK295	.7322	7	5	10:03:25	26,509	7	14	21			DNS		3	24	10
	1955	ひよっこ 2	DOU 30	.7248	12	6	10:04:25	26,284	5	18	30	5	22:33:02	58,841	5	24	54	4
	2077	FLEUE BLEUR-Z	TAK 30	.7290	—	7	10:05:52	26,501	6	16	16	3	19:33:26	51,326	2	33	49	6
	1786	POW RIVER II	NOU 30	.7183	9					2	11	9	23:19:20	60,308	7	18	29	9
	1983	HAYATE III	NAK 30	.7237	13					2	15	8	23:06:37	60,210	6	21	36	7
	2117	FIRST LADY III	YAM 30	.7280	—					2	2						2	14
	2443	ANDALUCIA V	N 300	.7237	15					2	17						2	11
	2449	PELL MELL	NAK295	.7312	13					2	15	7	23:04:32	60,743	8	15	30	8
	2744	流星	NIC 30	.7333	2					2	4			TL		3	7	12
2064	風小僧	DOU 30	.7258	0					2	0			TL		3	3	13	
III	2568	バイバイチャピー	TAK 23	.6662	—	1	09:58:52	23,938	1	10 ½	10 ½	1	21:54:23	52,539	1	12 ½	23 ½	1
	1795	矢寿	ECU 26	.6831	5 ½	2	10:12:08	25,089	2	8	13 ½		TL		3	3	16 ½	2
	1773	TRACER	ECU 26	.6831	3					2	5					3	8	4
	2014	MARI SOLE IV	YAM 25	.6783	4 ½					2	6 ½	2	23:18:36	56,920	2	9	15 ½	3
	2239	PECKER II	F 727	.6878	—					2	2						2	5

*5%ペナルティ



NORC協会ニュース

外洋ヨット・レース

関係者合同会議報告

昨年(1980)の12月7日(日)、東京・笹川記念会館会議室において、外洋ヨット・レース関係者合同会議が下記の通り開催されました。

尚、この会議は、NORC本部及び各支部帆走委員長並びにルール・計測・安全・技術の各委員長が中心となり、新年度の本部レースの日程やコース及び参加資格や適用規則等の審議並びにNORC各支部及びNORC非加盟外洋ヨット団体からのレースに関する事業報告及び事業計画並びに外洋ヨット・レース全般にわたる情報の交換及び問題の提起と検討を行なうため、毎年12月上旬に開催されているものです。

記

I. 出席者

本部・関東支部	周東英卿・薬師寺千代美 鎌田 稔・大村雅一 大儀見薫・武市 俊
駿河湾支部	塩川孝二
東海支部	山田邦彦・大矢 隆
近畿・北陸支部	真田恒男・三井祥功
内海支部	谷川晴彦
西内海支部	佐伯敏則
玄海支部	末松 明
沖縄支部	山城洋祐
北海道外洋帆走協会	岩城豪男 (以上16名)

II. 議事概要

会議は定刻0900に開会し、周東本部帆走委員長が議長となって議事を進めた。

午前の会議では、議長より、次の議題について説明があり、次いで審議を行なった。

1. 1981年度本部主催外洋ヨット・レースについて (Offshore 2月号No. 70参照)
2. 「NORC外洋レース規則」の改訂について (Offshore 1月号No. 69参照)
3. 「レース委員会の手引」の作成について (Offshore 1月号No. 69参照)
4. 本部レース用帆走指示書 Form の改訂について (Offshore 3月号No. 71参照)

午後の会議では、武市 俊計測・安全委員長より、渡辺修治技術委員長 (Representative of Japan) に代って、ORC会議 (11月Londonにおいて開催) の報告並びに1981年度に適用される計測規則及び安全規則の主要改訂事項について説明があり、その後、

質疑応答が行なわれた。

次いで、大儀見副会長より、昨年(1980)の大島・初島レースにおける落水事故並びに外洋ヨット・レースにおける安全対策について、事故対策委員長の立場から報告がなされた——Offshore 12月号No. 68及び1月号No. 69参照)

最後に、各支部帆走委員長並びに北海道外洋帆走協会会長より、外洋ヨット・レースを中心に1980年度の事業報告と1981年度の事業計画について説明があり、会議は定刻1700に閉会した。

III. 主要決定事項

1. 小笠原レース

第2回小笠原レースは、4月29日(水)1000父島スタートにより、開催することになった。但し、フィニッシュ・ラインについては、3月に開幕するP.I.博に協賛する意味から神戸またはサントピア沖に設置する案も検討されたが、結論が得られず、本件については、議長一任とし、参加艇の意向を十分に考慮して決めることになった。

2. 全日本トナー選手権レース

全日本トナー選手権レースは、各支部持ち廻り方式により、関東以外の各支部海域でも積極的に開催することが確認され、1981年度(1980)の全日本トナー選手権レースについては、駿河湾支部及び東海支部で前向きに検討することになった。

3. ナショナル・チーム代表艇選考レース

国際レース(アドミラルズ・カップ・レース及びバンナム・クリッパー・カップ・レースetc.)にナショナル・チームを派遣する際には、参加希望艇が3隻を超えた場合にかぎり、本部レースとして、正式に選考レースを企画・開催し、ナショナル・チームの代表艇を決めることになった。

4. ビッグ・ボート・シリーズ・レース

アドミラルズ・カップ・レース——1981——に正式に参加する意向を示している艇は、12月7日現在、内海支部所属の〈TOGO〉1艇のみであり、従って、1981年度はナショナル・チーム代表艇選考レースは行なわず、関東支部主催によるビッグ・ボート・シリーズ・レースを2月または3月に相模湾において開催することになった。但し、参加資格はIOR Mark—ⅢA Rating 27.0'以上とし、その他詳細については、ビッグ・ボートのオーナー各位と相談の上、検討することになった。

5. 計測証書・安全検査証の艇内常置義務

レース参加艇に対し、計測証書及び安全検査書のオリジナルまたはコピーを艇内に常置することを義務づけることになった。

6. 計測・安全に関する検査の実施

レース委員会は、レース参加艇に対し、随時、計測条件の検査並びに安全基準の検査を実施し、規則違反艇に対しては、厳しく罰則を適用するこ

総てのハッチは、恒久的に取付けられたもので、即座に閉じる事が出来、180度転覆しても確実に閉鎖された状態を保てなければならない。

メインコンパニオンウェイハッチは、確実に、安全強固に造られたもので、艇の内外から開閉出来るものでなければならない。

6.13 コンパニオンウェイ：総ての閉鎖装置（ウォッシュボード、ハッチボード）は、開閉のいかなる場合でも紛失しないように保持し、かつ、流失のおそれがないよう、ロープまたは機構的にヨットと強固に連結したものであること。

6.14 コックピットコンパニオンウェイの開口部が、メインデッキレベルより下方に及んでいる場合は、開口部の真横で、メインデッキのシアラインのレベルまでせき止められるようになっていなければならない。

上記せき止めの措置が適切に行なわれている状態においても、このコンパニオンウェイ（またはハッチ）は艇内への出入が可能でなければならない。

6.21 コックピットは構造的に堅牢で自然排水（セルフドレーニング）であり、艇体と恒久的一体構造で、水密でなければならない。またメインデッキ以下の船内への開口部は総て強固なもので、確実に閉じる事が出来なければならない。

バウ、側面、中央、スターンのいかなるウェルもコックピットと見なされ、6.21、6.22、6.31、6.32ルールが適用される。

6.22 コックピットの後部が艇外に開口している場合：コンパニオンウェイの下辺部は、その真横のシアラインにおけるメインデッキのレベルより低くてはならない。後方開口部の面積は、コックピット内の最大深さとコックピット内の最大幅の積の50%より小さくてはならない。

6.31、6.31.2で規定するコックピットは、あらゆるヒール角においても排水可能でなければならないという趣旨は、この場合も適用される。

6.23 コックピットの容積

6.23.1 (旧6.21)

レース種別			
1	2	3	4
★	★	★	★
★	★	★	★
★	★	★	★
★	★	★	★
★	★	★	★

6.23.2 (旧6.22)

6.31 コックピット排水孔

(6.31.1の下に追加)

1972年1月1日以前に建造されたヨットは（ゴミこしがある場合はゴミこしを除く開口部分）、径が2.5cm 2個以上に相当する排水口を持たなければならない。

コックピットはいかなるヒール角においても排水可能でなければならない。

1977年1月1日以前に建造されたヨットは、カテゴリ3及び4のレースに限り、6.31.2のルールを適用してもらいます。

6.53 バラスト及び、重たい備品：

インサイドバラストは所定の所に強固に固定しなければならない。

その他の総ての艇内にある重量物艀装品（バッテリー、ストーブ、ガスボトル、タンク、エンジン、アウトボードエンジン、その他）及びアンカー、チェーン（8.3参照）は転覆の際にも移動しないよう強固に固定する。

6.54 シートウインチは、これを操作する者がほとんどデッキより下に入らないで操作出来ないように取り付けてはならない。

6.6 ライフライン、スタンション及びバルピット

6.61 総てのヨットに対する規定

6.61.1 ライフラインの末端：ライフラインの末端をタイトに確実に固着するために、合成繊維のロープをラニヤードとして用いてもよいが、その場合、ラニヤードによる部分の長さは10cmを越えてはならない。

6.61.2 スタンションは全長にわたり、艇体への取り付け位置から、垂直に対して10度以上傾けてはならない。

6.61.3 オーラッピングバルピット ライフラインは必ずしもパウバルピットに固定されなくとも良いが、その場合、ライフラインはデッキ上60cm以上（レーテング21呎未満のヨットは45cm以上）の高さで、パウバルピットの内側にオーバーラップし、十分強度のあるスタンションを通すかまたは固定されてなければならない。なお、この場合上段のライフライン

レース種別			
1	2	3	4
★	★	★	★
★	★	★	★
★	★	★	★
★	★	★	★
★	★	★	★
★	★	★	★

とバウバルピットの間隔は15 cmを越えてはならない。

6.61.4 バルピット及び、スタンションの固着：バルピット及び、スタンションの固着は通しボルトまたは溶接によらなければならない。また、その基底部は、B max, の5%または、15 cmの大きい数値以上にワーキングデッキの端より内側に取り付けてはならない。スタンションの基部はワーキングデッキの外側に取り付けてはならない。

6.62 レーティング21呎以上のヨット

6.62.1 ライフラインは2段でタイトに張られ、上段はワイヤーロープを用い、ワーキングデッキより60 cm以上の高さで、2.15 m以内の間隔をもって恒久的に支持されてなければならない。

コックピットの後部が艇外に開口している艇では開口部の高さが56 cmを越えないよう、必要あれば新たにライフラインを追加しなければならない。

6.62.2 バルピット：ヘッドステーの前側をカバーする固定されたバウ及びスターンバルピット（ライフラインがスターンバルピットに代るよう適正に設置されていればこの限りではない）が設置されている事。下段のライフラインはバウバルピットの上まで延びている必要はない。

前後のバルピットのアップパーレールはワーキングデッキ上で上段のライフライン以上の高さを有すること。

バウバルピットで、部分的に開口部のあるものは、レース中はアップパーレール全周にわたり確実に閉じておかなければならない。

ライフラインが取り付けられているいかなる個所もスタンションと見なすので、その基部は、ワーキングデッキの外側にあつてはならない。

6.63 レーティング21呎未満のヨット

6.63.1 ライフラインはワイヤーロープを用いてタイトに張られ、ワーキングデッキより45 cm以上の高さで、2.15 m以内の間隔をもって恒久的に支持されてなければならない。

もし、いかなる場所でもライフラインがレールキップより56 cm以上高

レース種別			
1	2	3	4
★	★	★	★
★	★	★	★
★	★	★	★

い場合は中間のライフラインを取り付けなければならない。

コックピットの後部が艇外に開口している艇では、開口部の高さが56 cmを越えないよう、必要であれば新たにライフラインを追加しなければならない。

6.63.2 バルピット：固定されたバウ及びスターンのバルピット（ライフラインがスターンのバルピットに代るよう適正に設置されていればこの限りではない）が設置されている事。下段のライフラインは、バウバルピットの中まで延びている必要はない。

前後のバルピットのアップパーレールは、ワーキングデッキ上で上段のライフライン以上の高さを有する事。

バウバルピットで、部分的に開口部のあるものは、レース中はアップパーレール全周にわたり確実に閉じておかなければならない。

バウバルピットは、フォアステーの後方に取り付けてもよいが、この場合でも基部はデッキに確実に固着され、またアップパーレールともっとも前方のヘッドセールを取り付けるフォアステーとの間隔は40 cmを越えてはならない。

ライフラインが取り付けられているいかなる個所もスタンションと見なされるので、その基部は、ワーキングデッキの外側にあつてはならない。

6.64 トーレール：艀装品の取り付け部分を除き、マストから前側のデッキの周囲には高さ25呎以上のトーレールを恒久的に取り付けなければならない。

取り付け位置は、ワーキングデッキの角より各所のビームの隅より内側にあつてはならない。

3段目のライフライン（レーティング21呎以下のヨットでは2段目）をデッキ上、25呎以上50呎以下の所に入れ、トーレールに替えても良い。

1981年1月1日以前に建造されたヨットはトーレールの高さが20呎以上あればよいものとする。

レース種別			
1	2	3	4
★	★	★	★
★	★	★	★
★	★	★	★

※次号に続く

通常総会開催のお知らせ———事務局

第25回通常総会は、下記により開催されることになりました。今回の総会では、NORC定款第28条2項の規程により、同日開催される第2回代議員会に附議される、下記第3項記載の各項目について報告がなされる予定となっております。

会員の皆様には、時節柄いよいよご多忙のことと推察申し上げますが、万障お繰り合わせの上、ご出席下さるようお願いいたします。

記

1. 日 時 昭和56年3月7日(土) 16:30
2. 場 所 港区虎ノ門1-15-16
船舶振興ビル10階会議室
NORC TEL 504-1911

3. 報告事項

- 第1号 昭和55年度事業報告ならびに収支決算報告
- 第2号 昭和56年度事業計画ならびに収支予算報告
- 第3号 会費および会友艇登録料、会友費の値上げに関する報告

第4号 昭和55年度除名者報告

- 参考：第78回理事会は当日 12:30
第2回代議員会は当日 14:30
第25回関東支部総会は当日 16:00
から開催されます。
なお今回は総会に附議される事項は予定されておりません。

OFFSHORE 第70号 昭和56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200円(郵送料40円)
発行 社団法人 日本外洋帆走協会
東京都港区虎ノ門1-15-16(船舶振興ビル4階)
電話・東京03(504)1911-3 〒105
郵便振替番号2-21787
印刷 廣濟堂印刷株式会社

新登録艇の紹介

セール番号, 艇名, 帆装, フリート, 全長×
水線長×巾×吃水, オーナー名, その他の順
☆印は会友艇

1498 MUSES-Ⅲ BW25プロト 淡輪Y・H 7.7
×5.8×2.7×1.60 佐野康夫, 井尾典雄, 稲葉光美, 次
田周一, 中川岩夫, 畠勉, 柳本茂一(共同) /艇名の由
来:ギリシャ神話による, 9人の姉妹神の名前(文芸を
司る)。結成時, グループ人員が9名であったので…。
/抱負:グループ結成以来の主旨として, 海とヨットを
愛する人であれば, 「力を合わせてヨッティングを楽し
みましょう」と言う事で, より多くの仲間の参集により,
より大型のヨットで, より遠く, 島へのクルージング,
より難度の高いレースにと, 考えております。

2766 ベルバラⅡ 徳島・県庁前 住友武/艇名の由
来:きれいな名前と言葉のひびきのいい名前を, と考え
て思いついたのが「ベルサイユのばら」でした。そこか
らベルバラと命名。前艇のベルバラⅠにつづいてのベル
バラⅡです。/抱負:NORCに入会させて頂いた以上
はNORCの規則は守り息の長いヨットライフを楽しみ
たいと考えています。/クルー:東庸平…当院の歯科技
工士です。高倉哲司…当院の歯科技工士です。

2768 Charge to charge スループ パールアイラ

 お願い 各支部のレース委員長様、レース成績の報告を送って下さる際に、他の支部の読者にもわかるように、レースの日時、場所、距離、天候、出来事などを簡単でけっこうですので、成績表の裏にでも書いて下さると幸いです。

さて、室津フリート様、写真入り、図入りのおたよりありがとうございました。キャプテンチェアを送られたら、NORCの原稿用紙と大いに取組んで下さい。また、上京される折にはぜひお立寄り下さい。編集室一同、心よりお待ちしております。(編集部)

一級小型船舶講習会

NORC会員には講習料、日程等を考慮しております。
合格率の高い、短時間で低価格の当教習所を御利用下さい。

学科2日間、実技2日間(非常に内容の充実した講習会です)

費用 NORC会員は 62,000円~90,000円

※東京都内で開講いたします。(先着30名限り)

※学科日程: 3月7日(土)、8日(日) 申込み切: 2月末日

詳細・カタログの請求は、

近畿小型船舶教習所まで

〒656 洲本市上物部2-6-30
TEL. (07992) 4-1600