

# Offshore 9

1981

日本外洋帆走協会発行No. 77/200円

昭和56年9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



鳥羽レース 微風のスタート直後  
撮影：岡本甫／提供：舵社



撮影：岡本甫 提供：舵社

# 第22回鳥羽パール・レース

レース委員長 周東英卿

海洋スポーツの祭典として、かつ、夏の風物詩として、津々浦々の海の仲間達から親しまれている外洋ヨット・レース——第22回鳥羽パール・レースは、NORCの各支部から117艇が参加し、7月24日1000鳥羽・菅島水道ヨセマル灯浮標のスタート・ラインから三浦半島・小網代湾口のフィニッシュ・ラインに向けて、全艇一斉にスタートした。

支部別・クラス別レース参加艇数は次の通り。

〈支部別参加艇数〉		〈クラス別参加艇数〉	
関東支部	57艇 (49%)	クラスⅠ	3艇
駿河湾支部	13艇 (11%)	クラスⅡ	8艇
東海支部	34艇 (29%)	クラスⅢ	19艇 (16%)
近畿北陸支部	4艇	クラスⅣ	34艇 (29%)
内海支部	7艇	クラスⅤ	41艇 (35%)
西内海支部	2艇	クラスⅥ	12艇 (10%)
玄海支部	0艇		

〈注〉完走艇106艇・DNF9艇・DSQ2艇。

レース参加者の総数は770名（但し、女性の参加者45名・6%を含む）であり、その内訳はNORCの会員576名（75%）、非会員194名（25%）であった。

尚、レース艇の乗組員全員がNORCの会員である艇は25艇（21%）であった。

年代別レース参加者数は次の通り。

〈年代〉	〈参加者数〉
10代 (20歳未満)	17名 (2%)
但し、15歳未満1名を含む。	
20代 (20歳～29歳)	372名 (48%)
30代 (30歳～39歳)	320名 (42%)
40代 (40歳～49歳)	51名 (7%)
50代 (50歳以上)	10名 (1%)

但し、61歳以上1名を含む。

尚、20代 (20歳) から30代前半 (34歳) までのレー

ス参加者は603名(78%)であった。

表 I 天気図

レースの成績は別表 IV (P.5~7) の通りである。

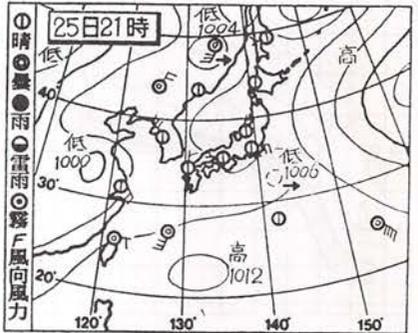
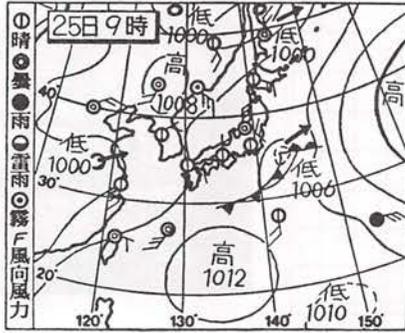
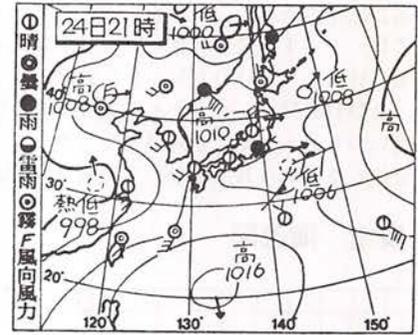
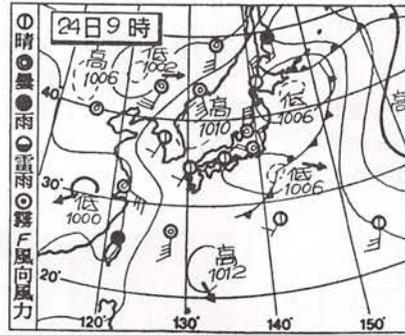
ファースト・ホームは、クラス I の〈摩利支天〉が7月25日15時37分32秒にフィニッシュし、初陣を飾った。総合優勝は、Qトナー〈RODEM-V〉が、クラス I・II の大型艇に伍して良く健闘し、所要時間35時間26分11秒をもってフィニッシュし、修正順位第1位の金的を見事に射止めて、伝統に輝くパール・カップを始めとする数々の優勝杯を獲得した。

今年の鳥羽パール・レースの気象・海象条件は、天候は、気象庁の天気予報によれば、平年より7日、昨年より10日も早い関東地方の梅雨明け宣言をもたらした夏の気圧配置が、オホーツク海高気圧の南下により崩れ、北日本から東日本にかけて大気が非常に不安定な状態になっていた。このため、紺碧の空に積乱雲が浮ぶ夏空は期待できず、レース海域では視界が悪く、特に鳥羽から神子元島に至る海域では、鳥羽パール・レースに相応しい南西乃至南の風にも恵まれず、風向と風力にむらがある東寄りの風が予想に反して長時間にわたって吹いたようだ。——別表 I 天気図参照。

海流は、海上保安庁の海洋速報によれば、黒潮の本流は石廊崎の南60哩から御蔵島を経て北東乃至東に流れており、その分流が神子元島と神津島の間を新島寄りに北上し、利島を経て大島の風早崎から北東乃至東に流れていたようだ。——別表 II 海流図参照。

潮流は、御前崎付近と石廊崎・神子元島周辺には、例年の如く流向と流速の異なる複雑な流れがあり、かつ、伊豆半島南端の海域では、今年水温が異常に低いため、濃霧が発生し易い状態であったようだ。

このような気象・海象条件から、今年の鳥羽レースでは沖寄りのコースをとった艇は皆無であり、多くの艇が御前崎付近の複雑な潮流を避けて、陸を適当に離れた中間コースを選択したようだが、各艇が浜名湖沖を東航していた7月24日の日没近くから東寄りの風が吹き始め、真上りの風向となり、かつ、視界が悪かったため、陸に近づいてから再度沖出した艇、心ならずも、駿河湾に入ってしまった艇や岸寄りのコースを引いてしまった艇がかなりあったようだ。この浜名湖沖から神子元島に至る真上りの約60哩~70哩の航程に



おける各艇のベイシック・コースの可否および風向と風力の変化に対応したセーリング・テクニックの巧拙とタッキング・ポイントの適否が勝敗を決定する要因となったようだ。

〈RODEM-V〉は、クラス I~IV の大型・中型艇のセール・ブランケットを嫌って、スタート・ラインのセンター付近よりスタートとした。〈RODEM-V〉のベイシック・コースは、鳥羽から神子元島までは、複雑な潮流——反流若しくは逆潮を避けて、岸寄りのコースをとらず、御前崎と石廊崎の南約5哩の各ポイントを結ぶ中間コースを引き、神子元島は約10哩東の沖合を回航し、神子元島から大島・風早崎までは、利島に寄せてから大島・千波崎に向かい、大島の西岸に沿って北上し、大島・風早崎から三浦半島・小網代まではラム・ライン上にコースをとってフィニッシュしている——別表 III 航跡図参照。

〈RODEM-V〉は、浜名湖沖から神子元島に至る真上りのコースにおいて、ベイシック・コースのチェックをしながら、風向と風力の変化に対応して肌理の細かいセーリングとタッキングを着実に行ない、これにより、クラス III・IV の一部の中型艇とクラス V・VI の大半の小型艇を追い越して、先行するクラス I・II の大型艇に食い下がり、総合優勝へのチャンスを掴み、更に神子元島を回航する際に遥か東の沖合にコースを引いた結果、黒潮の分流に上手く乗り、かつ、風にも遭わず、神子元島から大島・風早崎に至る約25哩の航程において快走することができたことは、総合優勝へ

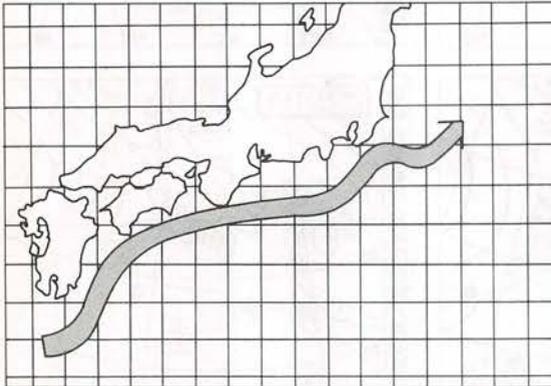
のチャンスを確実なものにしたと言えよう。

尚、今回の鳥羽パール・レースにおいて、総合順位第2位から同第5位までを独占したクラスⅡの〈KAZU〉・〈TOGO-Ⅶ〉・〈VIND-7〉・〈月光-Ⅵ〉と〈RODEM-Ⅴ〉の好敵手として、かつ、〈RODEM-Ⅴ〉とともにクラスⅠ・Ⅱの大型艇に食いつき、小型艇の心意気を示したクラスⅤの総合順位第6位〈KARASU〉・同第7位〈ABRACA

DABRA〉の活躍振りは称賛に値するものであり、その健闘に対し心から拍手を送りたい。

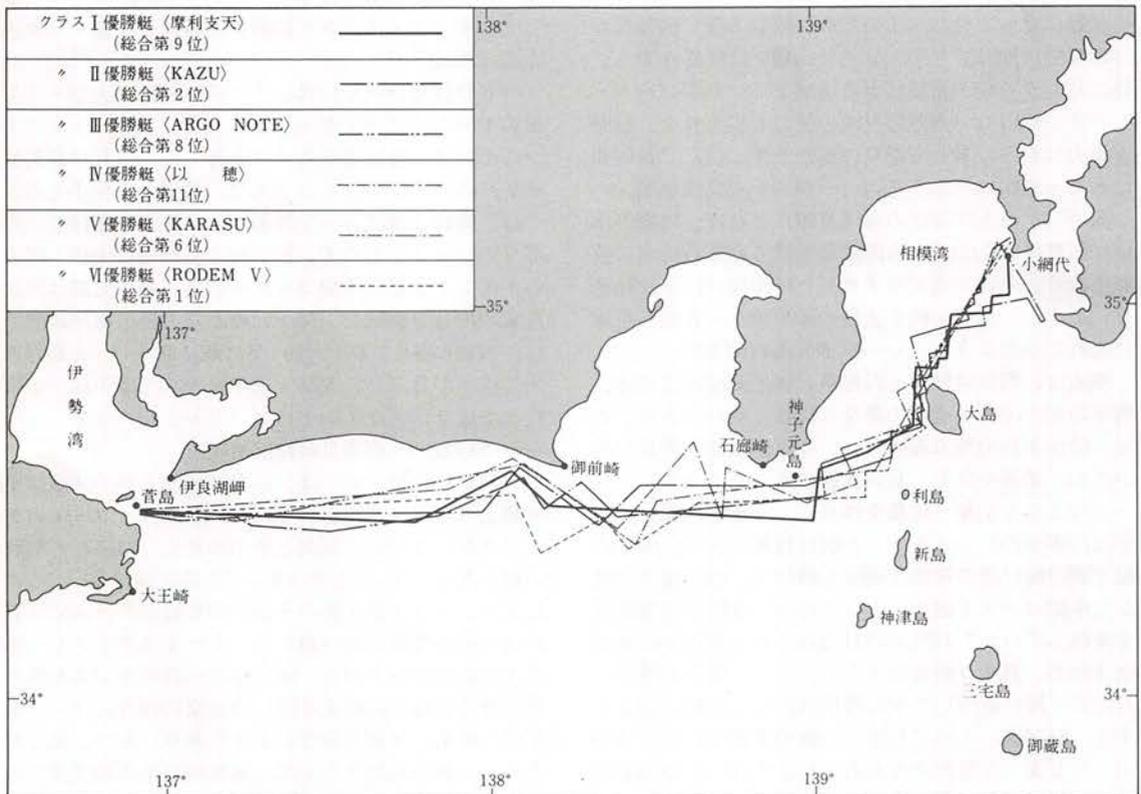
7月26日1515クラスⅥの〈LIMBO〉がラスト・フィニッシュし、同日1845〈MERCURE-Ⅱ〉のリタイアを確認して、第22回鳥羽パール・レースは無事に終了した。

表Ⅱ 海流図



ファースト・フィニッシュの〈摩利支天〉

表Ⅲ 航跡図



## 表Ⅳ

## 第22回 鳥羽パール・レース成績表

スタート時刻 10:00

レース委員長 周東英卿

クラス順位	セール 番号	艇 名	御前崎回航 (d-h-m)	石廊崎回航 (d-h-m)	フィニッシュ タイム (h-m-s)	所要時間 (h-m-s)	T C F	修正時間 (h-m-s)	総合 順位	
I	3	2112 F U J I Ⅲ	24-20-07	25-04-50	21-13-08	26	35-13-08	0.8525	30-01-26	64
	2	2370 R O D E M V I	24-20-45	25-02-30	17-01-57	6	31-01-57	0.8541	26-30-17	18
	①	2872 摩 利 支 天	24-20-28	25-01-20	15-37-32	1	29-37-32	0.8773	25-59-25	9
II	6	2080 美 濃	24-21-23	25-05-54	20-56-18	20	34-56-18	0.8177	28-34-08	55
	8	2312 N A C H I	25-00-00	—	21-07-13	24	35-07-13	0.8257	28-59-55	62
	②	2333 T O G O Ⅶ	24-20-30	25-01-50	16-33-35	4	30-33-35	0.8114	24-47-46	3
	①	2388 K A Z U	24-20-45	25-00-45	15-48-12	2	29-48-12	0.8266	24-38-07	2
	4	2400 月 光 Ⅵ	24-20-59	25-02-29	16-57-56	5	30-57-56	0.8086	25-02-19	5
	③	2558 V I N D 7	24-21-21	25-01-00	16-08-53	3	30-08-53	0.8283	24-58-17	4
	5	2777 光	24-20-44	25-04-30	19-23-51	10	33-23-51	0.8114	27-05-55	34
7	2962 S E L E N E Ⅲ	24-22-30	25-04-50	20-44-13	13	34-44-13	0.8230	28-35-18	56	
III	7	1687 竜 王	24-23-15	25-07-35	20-55-39	18	34-55-39	0.7796	27-13-46	36
	16	2001 S O L T A S	24-21-41	—	00-18-56	58	38-18-56	0.7985	30-35-41	69
	14	2049 B B Ⅲ	24-23-15	25-04-20	21-22-54	33	35-22-54	0.8022	28-22-59	51
	④	2211 C A R I N O 6	24-21-30	25-05-00	20-48-33	14	34-48-33	0.7709	26-50-03	27
	⑤	2228 銀 河 Ⅵ	24-21-26	25-06-14	20-55-00	17	34-55-00	0.7709	26-55-02	28
	12	2250 P U F F Ⅲ	25-01-10	25-07-30	21-51-58	45	35-51-58	0.7777	27-53-35	46
	6	2382 N A R U M I V	24-21-30	25-06-20	20-49-57	16	34-49-57	0.7815	27-13-17	35
	18	2410 C O R S A I R Ⅲ	25-00-00	25-14-00	11-56-10	87	49-56-10	0.7882	39-21-34	106
	9	2411 A U C H E V A L B L A N C	—	25-05-58	21-25-49	36	35-25-49	0.7699	27-16-39	38
	10	2455 M A R G E	24-21-10	25-04-20	20-56-08	19	34-56-08	0.7835	27-22-19	40
	11	2477 朝 鳥	—	25-06-25	21-27-01	38	35-27-01	0.7815	27-42-15	44
	13	2722 I N D I G O	24-21-20	25-05-30	21-17-21	27	35-17-21	0.7910	27-54-49	47
	③	2723 I T S U K I Ⅱ	24-21-00	25-02-30	19-17-09	7	33-17-09	0.7957	26-29-07	17
	15	2751 B E L L A T R I X Ⅱ	24-22-49	25-07-31	21-28-52	40	35-28-52	0.8031	28-29-41	53
	17	2773 A F R O D I T E 80	25-00-00	25-10-00	05-57-31	74	43-57-31	0.7873	34-36-31	79
	②	2817 K I K I	24-20-48	25-04-09	19-22-59	9	33-22-59	0.7844	26-11-08	10
8	2900 S I N D B A D Ⅲ	24-21-25	25-04-30	20-11-50	11	34-11-50	0.7976	27-16-32	37	
①	2929 A R G O N A U T	24-21-14	25-04-07	19-19-56	8	33-19-56	0.7777	25-55-20	8	
	2960 Q R O K U , O		※2	D. S. Q.						
IV	12	1465 M A U P I T I	24-22-34	25-07-03	21-55-47	47	35-55-47	0.7458	26-47-46	25
	28	1555 T I L D E Ⅱ	24-23-40	25-10-20	05-49-23	73	43-49-23	0.7489	32-49-08	74
	21	1850 V E G A V	25-00-00	25-07-00	22-59-04	51	36-59-04	0.7489	27-41-51	43
	⑧	1900 龍 飛 Ⅲ	24-22-35	25-07-33	21-32-30	43	35-32-30	0.7468	26-32-33	20
	14	1909 D A N D E L I O N	24-21-20	25-05-30	21-03-46	22	35-03-46	0.7689	26-57-35	29
	26	2074 C R A N E Ⅲ	25-00-00	25-08-10	00-18-43	57	38-18-43	0.7519	28-48-24	61
	⑥	2116 海 猫	24-22-55	25-06-42	21-21-37	31	35-21-37	0.7489	26-28-52	16
	11	2128 O R I O N Ⅲ	24-22-50	—	21-33-01	44	35-33-01	0.7530	26-46-09	24
	9	2175 J U N E B R I D E Ⅲ	24-21-30	25-07-00	21-20-49	29	35-20-49	0.7519	26-34-38	22
	33	2197 A D O N I S Ⅲ	25-00-20	25-12-10	12-35-09	96	50-35-09	0.7580	38-20-38	105
30	2204 丹 陽	25-00-13	25-12-29	11-39-04	83	49-39-04	0.7509	37-16-58	109	

クラス順位	セール 番号	艇 名	御前崎回航 (d-h-m)	石廊崎回航 (d-h-m)	フィニッシュ タイム (h-m-s)	所要時間 (h-m-s)	TCF	修正時間 (h-m-s)	総合 順位	
10	2205	S T A Y E R	—	25-05-30	21-06-13	23	35-06-13	0.7580	26-36-30	23
	2230	B E Y B E Y I		※3	D.S.Q.					
29	2263	D I S C O D O R I	24-22-00	25-05-00	10-35-08	81	48-35-08	0.7499	36-26-03	92
①	2288	以 穂	24-23-03	25-06-24	21-30-32	42	35-30-32	0.7417	26-20-12	11
22	2331	竜 馬	—	—	23-37-34	52	37-37-34	0.7509	28-15-12	50
13	2332	M E E R V	24-23-16	25-04-30	21-20-03	28	35-20-03	0.7590	26-49-07	26
⑦	2432	B L U E N O T E	25-02-00	25-06-00	21-52-19	46	35-52-19	0.7396	26-31-51	19
15	2437	L I P P A R S H A R K	24-23-20	25-07-00	21-29-42	41	35-29-42	0.7600	26-58-34	30
31	2512	雪 風 Ⅲ	25-00-00	25-08-00	12-24-08	93	50-24-08	0.7458	37-35-23	102
②	2620	S E A H E I L V	24-22-30	25-05-40	20-59-28	21	34-59-28	0.7530	26-20-53	12
19	2633	くまごろう五世	24-23-30	25-07-30	22-28-54	50	36-28-54	0.7479	27-17-04	39
25	2634	M A R K	24-21-30	25-07-10	00-08-08	53	38-08-08	0.7530	28-42-57	59
17	2641	M O R A N G B O N G	24-22-10	25-07-30	21-23-36	34	35-23-36	0.7630	27-00-18	32
16	2668	P A R A P H R E N I A N V	24-21-53	25-04-35	21-24-59	35	35-24-59	0.7620	26-59-14	31
27	2713	C A V O K Ⅱ	25-00-00	25-09-30	01-05-56	62	39-05-56	0.7540	29-28-50	63
20	2800	S A K I Ⅱ	24-22-10	—	22-25-14	49	36-25-14	0.7590	27-38-35	42
18	2840	K A Z A 7	24-21-40	25-06-02	21-21-02	30	35-21-02	0.7660	27-04-42	33
23	2845	T O M O E R I K A V	24-22-20	25-07-10	00-13-53	56	38-13-53	0.7479	28-35-35	57
③	2853	T O P L I N E R	24-23-40	25-06-10	21-22-39	32	35-22-39	0.7458	26-23-04	13
④	2857	白 鯨 Ⅲ	24-21-29	25-05-32	20-48-58	15	34-48-58	0.7590	26-25-31	14
32	2862	おおみずなぎどり	24-23-30	25-11-30	11-39-43	84	49-39-43	0.7660	38-02-27	104
24	2921	M O S S Y T I E	24-23-56	25-08-30	00-26-23	60	38-26-23	0.7458	28-40-06	58
⑤	2931	風小僧東京	24-23-50	—	20-43-31	12	34-43-31	0.7620	26-27-38	15
V	610	飛 車 角 Ⅱ			D.N.F.					
15	1190	H E L I O S	25-00-25	25-08-00	04-42-53	71	42-42-53	0.7312	31-13-58	71
29	1199	N E O P A T H O S	25-00-35	25-12-20	12-59-44	103	50-59-44	0.7139	36-24-20	91
25	1311	T A C H Y O N	25-00-15	25-10-35	12-12-41	91	50-12-41	0.7172	36-00-41	87
22	1448	C I M A Ⅲ	25-00-35	25-13-55	12-25-16	94	50-25-16	0.7083	35-42-47	84
23	1707	G U E R I L A	25-00-00	—	11-48-01	86	49-48-01	0.7204	35-52-34	85
28	1733	U. F. O.	25-01-00	25-14-00	12-50-16	101	50-50-16	0.7150	36-20-56	90
27	1735	桜 工 Ⅱ	25-00-40	25-11-30	12-36-29	97	50-36-29	0.7139	36-07-44	89
⑧	1772	B O R N F R E E	25-00-10	25-08-30	01-41-54	65	39-41-54	0.7193	28-33-18	54
32	1777	T S U B A K U R O	25-00-05	25-08-00	12-58-41	102	50-58-41	0.7172	36-33-41	95
⑩	1897	T O R N A D O Ⅱ	25-00-15	25-08-30	03-25-31	66	41-25-31	0.7248	30-01-30	65
	2109	C H I C O			D.N.F.					
19	2129	S Y L P H I D E S 2	24-23-40	—	08-57-12	77	※1 48-37-12	0.7139	34-42-35	81
⑨	2182	K E L O N I A	25-00-15	25-06-05	01-41-08	64	39-41-08	0.7248	28-45-50	60
34	2196	M O R E J O Y	25-00-15	25-15-15	12-46-53	99	50-46-53	0.7226	36-41-40	98
11	2234	桃 李 Ⅱ	24-11-20	25-08-30	03-32-49	69	41-32-49	0.7237	30-04-03	66
20	2247	B O U R B O N	25-00-10	25-09-00	10-35-08	80	48-35-08	0.7204	35-00-03	82
26	2248	S A M O A Ⅲ	24-22-30	25-12-30	12-04-23	88	50-04-23	0.7215	36-07-39	88
30	2273	長 良	25-00-50	25-14-05	12-31-04	95	50-31-04	0.7215	36-26-54	93
24	2371	D E L P H I N A	25-00-00	25-07-00	11-39-44	85	49-39-44	0.7226	35-53-09	86

クラス順位	セール番号	艇名	御前崎回航 (d-h-m)	石廊崎回航 (d-h-m)	フィニッシュ タイム (h-m-s)		所要時間 (h-m-s)	T C F	修正時間 (h-m-s)	総合 順位
14	2418	SUPERLUCIE	24-11-10	25-10-30	04-28-36	70	42-28-36	0.7215	30-38-48	70
37	2435	竜王丸 II	25-01-00	25-13-10	13-46-23	104	51-46-23	0.7290	37-44-33	103
12	2480	HORIZEN II	24-23-33	25-07-25	03-30-31	68	41-30-31	0.7269	30-10-21	67
16	2510	SPIIT FIRE	24-22-50	25-09-00	05-01-14	72	43-01-14	0.7290	31-21-43	72
13	2542	CAPTAIN HARLOCK	24-23-30	25-08-10	03-28-18	67	41-28-18	0.7280	30-11-28	68
17	2573	SPIICA III	25-00-14	25-10-53	08-28-22	75	46-28-22	0.7301	33-55-47	76
①	2600	KARASU	24-22-13	25-06-05	21-10-37	25	35-10-37	0.7290	25-38-38	6
	2652	PROSPER III			D. N. F.					
	2658	ももやま II			D. N. F.					
⑦	2662	一寸法師	24-23-35	25-07-35	00-57-00	61	38-57-00	0.7301	28-26-14	52
⑥	2677	GREAT PEOPLE	24-23-20	25-08-30	00-19-13	59	38-19-13	0.7301	27-58-39	49
18	2735	TRADE WINDS CLOUD	25-00-00	25-08-00	09-07-20	78	47-07-20	0.7248	34-09-15	77
36	2762	飛鳥二世	25-02-35	25-14-30	13-59-13	105	51-59-13	0.7193	37-23-39	101
33	2765	OCEANID EXPRESS	—	—	12-21-18	92	50-21-18	0.7280	36-39-30	96
31	2831	聖龍	25-00-40	25-12-25	12-48-24	100	50-48-24	0.7193	36-32-42	94
④	2899	RIVEGE	24-23-00	25-09-19	00-09-25	54	38-09-25	0.7280	27-46-41	45
21	2920	THE 正覚坊	23-00-40	25-09-00	11-05-38	82	49-05-38	0.7204	35-22-02	83
③	2922	駿河 III		25-07-02	21-56-47	48	35-56-47	0.7385	26-32-47	21
35	2927	HARIMAO V	24-23-50	25-11-30	12-41-35	98	50-41-35	0.7280	36-54-16	99
②	2952	ABRACADABRA	24-23-20	25-06-30	21-28-13	39	35-28-13	0.7258	25-44-39	7
⑤	2963	櫻花	—	—	00-11-51	55	38-11-51	0.7322	27-58-05	48
VI	1401	MI ZUNAGI DORI			D. N. F.					
	1422	SONNBLUME II			D. N. F.					
	1634	MERCURE II			D. N. F.					
7	1849	LIMBO	25-03-00	25-16-30	15-15-02	106	53-15-02	0.6890	36-41-22	97
	2219	PEGASUS			D. N. F.					
①	2260	RODEM V	24-23-30	25-07-00	21-26-11	37	35-26-11	0.6913	24-29-49	1
	2272	IVY 2			D. N. F.					
②	2295	SAVAGE	24-19-20	25-11-50	01-15-19	63	39-15-19	0.7016	27-32-29	41
6	2305	RAINBOW	24-23-30	25-11-00	12-09-54	89	50-09-54	0.6901	34-37-07	80
5	2363	VALENTINE II	25-00-30	25-12-45	12-12-32	90	50-12-32	0.6819	34-14-14	78
③	2406	PINK PANTHER III	25-00-30	25-08-50	08-55-21	76	46-55-21	0.6924	32-29-20	73
④	2850	PASSAT	25-00-03	25-10-55	10-14-20	79	48-14-20	0.6901	33-17-22	75

- ※1 CREW 急病・緊急入院手配のため、エンジン使用による修正所要時間  
NORC 外洋レース規則第10条 3(2)適用
- ※2 IYRR 規則36条適用
- ※3 IYRR 規則32条適用

## 鳥羽レース優勝記

〈RODEM V〉 渡辺俊也

艇のチューニング、クルーのチームワークすべてに絶好調の〈RODEM V〉は、艇長の霜山が8月初旬にニューヨークへ転勤するため、この鳥羽レースが日本で最後のレースになるということもあり、艇長以下クルー全員が、「なにがなんでもこのレースは勝ちたい。2位も3位もビリも同じこと、絶対に優勝を狙うんだ。」と気分的にも最高に盛り上がった雰囲気です。レース前夜、いつもであれば〈RODEM V. VI〉のメンバー全員でパーティーに繰り出し、ドンチャン騒ぎをすところだが、舵誌より、「〈RODEM〉の若いクルーは品がない」との注意があり、〈RODEM〉ではクルー全員が反省し、当分の間パーティーには出ずに謹慎することになっているため、鳥羽市内でパーティーが催されている頃、我々はレース本部の置かれた朝雲館で食事をとり、レースのために十分な睡眠をとり、スタートの朝をむかえた。

スタートラインは例年どおり菅島の南にセッティングされていた。風はアウトターから吹いていてアビームのスピンスターだ。他のレース艇にブランケットされることを考えると、Q tonの場合アウトターから一番でスタートを切ったほうがいいのかと思ったが、菅島によるブランケットがかなり広がっており、結局スタートラインの外側より一番スペースのあきそうな所を見つけ、スターボードタックでつっ込むことに決めた。作戦どおりセンターよりややコミッティーよりにフリースペースを見つけ、そこでジャイブしスタートすることができた。

大半の艇はスピポールをセットしてポートタックでスタートラインを切ったが、我々も彼等にほとんどおくれることなくスピンを上げ、まずまずのスタートを切ることができた。スピンはGPスピンでラフィングマッチをしても十分に上れるため、しばらくの間は他艇のブランケットをさけながら、ラフィング、ベアを繰り返しながら艇をすべらせた。しかし、アビームの風では、水線長の差が艇速の差に出でしまい、スタート後3時間ぐらいたった時のポジションは、全艇中約3分の2ぐらいの位置になり、先行する大型艇団にはかなりの水をあけられてしまった。この頃になると風はかなり後ろにふれ、また、風速も落ち、〈RODEM V〉はスピンをGPからフローターにチェンジし、ヘディングは御前崎の南、約5マイルに向け、ほぼラムライン上を走った。

風が落ちると自艇より下にいる艇が上艇にくらべ走り負けているようだ。〈RODEM〉も風の息に合わせ、風が落ちればコースを上らせ、風が吹けばコースをも

どし、御前崎に寄せすぎることケアしながら艇をすべらせた。

1630風が、WよりWSWにシフト、ジャイブ、一瞬ベタナギになる。その後すぐにSEの風が吹き出した。フローターを下ろし、No.1ラミナーをセットする。ヘディングをラムラインに向けると風はクロズリーチである。セールを一杯に引き込みクロズホールドで南下する艇とコースに合わせセールを出す艇に分かれる。〈RODEM〉は風が一応安定したため、コースに合わせセールを出すことにする。しかし風はさらにシフトし南側の艇団が有利となるが、その後、極端に風がふれ、〈RODEM〉のまわりの艇は全艇、御前崎を一発でかわすことができず、タックタックの真上りとなった。

1800頃になると風はかなり強くなり、また、うねりも南からかなり大きなものが来るようになる。大半の艇がセールチェンジ、リーフを始めた。〈RODEM〉は重量級のクルーのフルハイクにより、かなりの風でもヒールを起こせるのに加え、No.1ラミナーのドラフトがほとんど変化しないため、他艇がNo.3ゼノアを上げる頃までフルセールで走れる。それでもヒールがきつくなつた時はラフに裏風を入れながら走るの、上り角度がバツグンによくなる。そんなわけで、強風のクロズホールドは〈RODEM〉が最も得意とする風である。また、うねりの大きさが上りをごまかしながら走るのに、Q tonクラスに最も適していたためか、ここで一気に船足を伸ばすことができた。

日が完全に暮れた後は、今の走りが順位を決めると各自、自分に言い聞かせ、気を抜かずにフレタックを繰り返した。石廊崎までにはかなりの数の艇を抜くことができた。石廊崎はかなり沖のコースでクリアし、神子元の南を通り利島にヘディングを向けた。相模湾に入るともやがかかって視界が悪く、DFが不調のため、位置がなかなかつかめなかったが、0830、正面に利島を確認し、予定通りのコースを走っているので安心する。風はNEにシフトし、またも真上りである。利



総合優勝の〈RODEM V〉撮影：岡本甫 提供：舵社

島の北5マイルの頃より、北上する潮に乗ることができた。一気に大島にとつき、千波、元町、風早をすべるように走りぬけた。

後になってから聞いた話では、大型艇は大島付近で一度ナギをくらったそうだ。我々が小島西岸を通過した時は、島のブランケットで風はやや落ちたものの、うねりが全くなく、平水のような海面を対水速度で5.5ノット、対地速度では7~8ノットで大島をクリアすることができた。

この頃になるとまわりの艇はほとんど大型艇でスリークォーター以下の艇はほとんど見られなかった。しかし、レース前からマークしていた〈カラス〉の姿が見えないので心配のタネにはなっていた。このレース、〈RODEM〉が負けるとすれば、レース展開が大型艇有利で一気にビッグボートがフィニッシュしてしまう場合と、〈カラス〉、〈ドーリー〉のような足の速いハーフトンが大型艇に食いついてフィニッシュした場合、というように考えていたのだが、今回は〈ドーリー〉がないので〈カラス〉には食いついていきなかった。

話のもどり、風早をクリアすると風がNEからEにシフトし、〈RODEM〉はGPスピンを上げ城ヶ島を目指す。伊豆半島寄りには艇はスピンを上げられず一気に引き離す。前方の集団も艇速がなくみるみる近づいた。しかし城ヶ島の南西2マイルの所で先行艇団においついたと同時に、一気に風が落ち、艇速が1ノットをわってしまった。レース中頃までのナギなら小型艇有利になるが、この場所でのナギではどうしようもない。

トップ艇は何時頃フィニッシュしたのか気になる。しかしここが勝負所と、一同気を引き締める。まわりにはクラスⅣ以上の艇ばかりである。15艇ぐらいが一同となって小網代に向かっている。フィニッシュラインは目と鼻の先なのに艇速は0.5ノットをオーバーしない。諸磯の先端にある〈RODEM〉のマンションの窓には明りがこうこうと点っている。すでにフィニッシュした〈RODEMⅥ〉のクルーが〈RODEM〉チアガールの作った食事を食べ、風呂にでも入っているのであろう。ナギの中でよけいにイライラがますが、気を静めトリムに集中する。岸よりの艇がすべり出す。ゆっくりと風が吹いてくる。やっと〈RODEM〉のセールにも風がはいった。今までだんごになっていた艇が網代崎のダイボーにそって一列になってフィニッシュラインにつかせる。〈RODEM〉は風をつかむのがおくれ、艇団のドンケになってしまったが、やっとフィニッシュラインを切ることができた。

フィニッシュ後、航跡図を出しに行くとなんと〈カラス〉がいるではないか、我々より十数分先にフィニッシュしたそうだ。これで一つ心配はなくなった。レース中は絶対に勝つんだと自分に言い聞かせているが、フィニッシュ後はやけに成績が気になってくる。艇を油壺に舫い、シーボニアのレース本部で優勝といわれ

るまでは不安でいっぱいだ。艇長の霜山もたぶん勝つただろうと思っているものの、やはり不安な顔をしている。修正時間が〈カズ〉より小さいかどうか、一同、本部の電卓を見つめている。修正時間が出た。「ヤツゼ優勝だ!」。マンションへもどって飲んだビールは最高にうまかった。

## ●外洋帆走指導普及講習会●

### 名古屋報告

# ヨット体験上艇 チビッコレポート

3年2組 岩崎 あすか

わたしは、モーターボートには、のったことがあるけれど、ヨットははじめてだった。

とても楽しかったけど、中はうすぐらくて、きもちがわるくなるころだった。わたしは、おにいさんが、ほをあげる時のしんけんな顔が、すごく気に入ってしまった。でも、ヨットがさかになった時、こわいようなおもしろいようなへんなかんじだった。

わたしは、さかになっている時、上だったの、下になったことがない。下になったらどんなのだろうか。こわいかな。おもしろいかな。でもゆきちゃんたちは、キャアキャアとさけんでいたので、こわいと思う。

わたしは、ヨットにのったのはうまれてはじめてだった。お母さんは「わたしも行きたい」といっていた。でも、弟が、らい年一年生なので、「こうちゃんが行って、お母さんもついて行って、おねえちゃんも行けばいい」といっていた。おにいさん、おねがだから、らい年もヨットにのせて下さいね。ありがとうございました。



初体験に喜ぶチビッコたち 撮影：岡本甫 提供：舵社



## イーボクにヨット

4年 大場祐彦

7月23日(木)に、ヨット体験乗艇がありました。奥谷の班は、小人16名、大人5名、合計21名参加しました。

シンドバッド号は、女ばかりが8名、ミノ号は女1名、男7名で8名、ヘリオス号は、男2名、女3名で5名、というふうに分かれました。

ぼくたちは、ミノ号でした。男の人が3人乗っていました。中にはタコメーターやスピードメーター、ぼくたちのわからないものが、いっぱいありました。

ジブシートやティラーもありました。曲がる時、すぐくかたむいて、朋英君が、おちそうでした。ぼくたちのヨットは、答志付近でほを上げました。答志をすぎるとUターンをしました。

すると急にぼくたちのほうへ、かた向いてきました。ぼくは、おちるかなあと心配しました。帰りは、風があったので、早くなりました。ぼくたちは、すぐすずしかった。でも坂手付近へいくと、ほをさげてエンジンでした。

ぼくは、ヨットにはエンジンがついていなくてもほだけですすむのかなあと思いました。

ヨットをおりたぼくは「さようなら。レースではがんばってね」といいました。おじさんたちも「また来年あおうね」といいました。

ミノ号は、何位にはいったかなあと考えました。

中村 明美

わたしは、23日の木曜日の日にのせてもらいました。ヨットにのるまえに、服の上に、オレンジ色の海へおちてもうかぶものをきました。そのときとてもはずかしくていやなかじだったけど、ヨットにのっているときは、やっぱりこれをきておかなければいけないと思うときがありました。

そして、ヨットにのっていた人は、みんなやさしい人ばかりで、顔はくろく日やけていました。この顔

を見たときは、まい日ヨットにのっているのかなあと思いました。

わたしたちがヨットにのせてもらったときは、ヨットに5人のっていました。その中に、外国の人が1人のっていて、日本語がはなせるのかなあと思っていたら、とてもじょうずで日本の人と同じくらいにはなしていました。

でもこの人は、日本に10年ぐらいいるといっていたので、これじゃあ日本語がじょうずなのはあたりまえだと思いました。

このヨットは、船の長さよりもほをたてるぼうのぼうながいときいて、よくかえらないなあと思ったら、船のそこにおもしろいものがある、かえらないようにうまくできているときいてあんしんしました。

はじめてのって、これでよく外国へ行けるなど思っ船の中をみせてもらおうと、これじゃあどこでもいけるというぐらいに、いろいろなものが、たくさんおいてありました。

あれをそろえるのにたくさんお金がかかっただろうと思いました。

わたしは、ヨットにのってとてもたのしかったです。またのれるきかいがあったらのせてもらいたいです。

＊

そよ風のヨット日和に恵まれた7月23日、子供会員87人、海洋少年団員17人、観光協会その他21人の計125人がすばらしい自然とふれあう体験乗艇させていただき、ありがとうございました。

鳥羽の子ども達は、海が近くにありながら、安全等の規制で、海が手にとどかなくなってしまっているといった一面があり、海のすばらしさ、偉大さを、今回のヨット体験で教えていただいたような気がします。

係の皆様への海の男ぶりも、子ども達をとりこにしたのかもしれませんが、貴重な一日をプレゼントいただき重ねてお礼申し上げます。

〈ピンドセブン〉〈マリシテン〉〈月光〉〈光〉〈竜王〉〈マウブティ〉〈タキオン〉〈朝鳥〉〈シンドバット〉〈美濃〉〈ヘリオス〉〈アドニス〉〈ナルミ〉〈ナチ〉〈飛鳥〉〈かず〉の16艇のみなさんにもよろしくお伝え下さい。

昭和56年7月23日

鳥羽市子ども会育成者連絡協議会

会長 中世古 光正

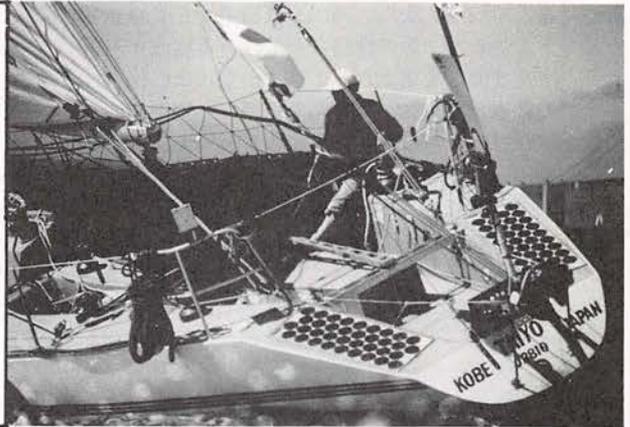


太平洋シングルハンドレース優勝艇

# 〈太陽〉 のすべて

沢地ヨットデザイン事務所

沢地 繁



今田福成氏の〈太陽〉艇 撮影：西村一広 提供：舵社

DESIGN No.49 (377フィートスループ)は、太平洋横断シングルハンドレースだけを考慮して設計された、スペシャリストのためのボートである。

設計に際して、今田福成氏から出された主な要求は、頑丈な艇体、美しい船であること、そしてもちろんレースに勝てることの3点であった。彼は「美しい船は速い！」と信じている頑固な乗り手の一人である。グランプリレーサーに定評がある(株)チタによって、入念に仕上げられた〈太陽〉が、果たして美しく見えるかどうかは各人の好みによるだろう。

〈太陽〉の基本的な計画は、太平洋をレベルレーサーで横断しようというアイデアからスタートしている。船体に関しては、IORルールの下で不利をこうむらないように、意識的にIORレーサーの船型を採用した。しかしデッキ舗装、リグ等に関しては、シングルハンダーとしての効率を追求した結果、レベルレーサーに似たものになっていったというのが本当のところである。

シングルハンドレースに適したリグの選択は、なかなかむずかしい。ツインステイスル中心に考えたマストヘッドスループか、ミディアムリグにしてフォアセール扱いやすさを狙うか、IORレーサーとしての効率と、長丁場での体力の温存との妥協点をどこに見出すか。これがレースでなければ、あるいはIORルールによらないレースなら、はじめからスピナーカーなど無視して、マストヘッドリグ、ツインステイスルで計画することも可能だろう。船内には体力と気力維持の為に、それぞれ三個のストーブと大きなボトルロッカーが必要かもしれない。これも乗り手によっては最良の船であるといえる。しかしIOR28フィートのわく内で行なわれるこのレースの場合、このような船に、果たして勝目があるだろうか。

結局、今回は長期間にわたって細心のセーリングを持續できるという、今田氏の非凡な能力を前提に、航程の4割を予想されるアビームの風に合わせた大きめのメインと、可能な限り長い時間張り続ける為の、小

きなスピナーを持つミディアムリグが最適であると判断した。

結果的には、〈太陽〉の他、〈RAY〉、〈TIDA〉、〈CHARLE〉の上位を狙い得る4艇が、同様な判断によるものか、すべてミディアムリグのIORレーサーとなってしまう、この選択にはっきりした結論が得られなかったのが残念である。

レースコースの選定には、コンピューターによる解析が積極的に取り入れられた。神戸大学システム工学科によって開発されたこのシミュレーションシステムは、気象、海象のデータ、各艇の性能曲線等をインプットすることにより、レースの最適コース、所要時間、レース結果等の予測ができる興味深いもので、さらに発展させれば、来年行なわれるシングルハンド世界一周レース等にも使用が可能であろう。

今年の気象予測データに加えて、過去5年間の気象データもインプットされたが、1978年の最適コースは、北緯46°まで上る北回りコースとなり、大圏コースが決して非現実的なコースではないことが確かめられた。問題の1981年の気象パターンは、(株)気象海洋コンサルタントの馬場邦彦氏の予想によるもので、シミュレーションの結果〈太陽〉のとるべきコースは、南回りの貿易風帯コースと決まった。コンピューターの指示したコースは、貿易風帯の真中近くを通る常識的なコースより若干高緯度を走るもので、艇速はあまり出ないが比較的短い距離を走ることになる。もしいくつかの異なったタイプのモデルデザインを、このシミュレーションコース上で走らせてみる事ができれば、このレースに合った最適の船型・リグを探ることができる。しかし実際には、基本設計の段階ではプログラムが完成しておらず、常識的な南回りコースに合わせて設計した〈太陽〉の場合には、最適スピードパターンにいくらかの狂いを生じてしまった。

設計前の時点でシミュレーション結果が得られていたら、さらに良い記録を望めただろう。

予想される風速は、5～17ノットとかなりバラエテ

イーに富んでいる。また、風向も真追手からクローズホールドまであり、船の性格としてはある程度オールラウンドな性能を要求される。基本船型には、保針性の良い軽排水量サーフィング船型を用い、短かめの水線長と、長いオーバーハングを組み合わせて、適応スピード範囲を広くとることにした。低速時の浸水面積は、前回の優勝艇である超軽量艇〈ウイングオブヤマハ〉よりさらに小さく、高速時にはバウのナックルとスターオーバーハングが水に着いて、水線長をドラスティックに伸ばし、ハルスピードを上昇させる。実際のレースでも、まったくの無風状態から、20ノットのサーフィングまで、実に様々のコンディションに見舞われたようである。

船体構造には、カーボンとケブラーのハイブリッド構造を採用した。15mm厚のアクリルフォームの両面に、約4mm厚の外皮をエポキシ積層した。この構造はきわめて強固なもので、計画段階で考えていたチタンパイプのトラス構造も不必要となった。船内には2本のロンジガーダーと4本のウェブフレームがあるだけだが、完成艇の剛性は通常のFRP構造の約2倍にも達している。

コックピットは中で寝ることができるように、という今田氏の注文で、シングルハンダーとしてはかなり広くとっている。ライフラフトロッカー等は、進水後に今田氏の体に合わせて配置がなされた。ジブシートリーダーは、フリーの多い海況に合わせてインアウトを重視し、横置きとしている。もちろんアップダウン共に、シートを足で踏んづけたりする必要もなく、片手で自由に調整が可能である。シングルハンド用にウインチはすべてセルフテイリングとし、バウとナビゲーション・ルームのハッチは外からも開けしめできる構造とした。トランサムはオープンにしたので、荒天時に流入した海水はすばやくぬけ、また、ウインドベーンに近づくのも容易で安全である。トランサム両舷には、シャープ製の太陽電池が据え付けてある。荒天時以外はきわめて有効に働いたとのことである。

戦闘的なコックピットに合わせて、内装もアルミ合金のパイプフレームとキャンバスを主体にしてハイテックにまとめた。コックピット両舷にはキャンバスバス、その間は大きめのナビゲーション・エリアとなり、コンパニオンウェイ・ステップ、ナビゲーション・シート兼用のエンジンボックスが、そのすぐ前方にある。このエンジンボックスはケブラー製で、軽量である上に振動減衰性が非常に良い。バースの前方には、むき出しのヘッドとギャレイ、燃料はプロパンボンベをコックピットに積んでいる。その外側には、水タンクが両舷にあり、タンク上部に置いたバスケットと舷側部の網棚、およびセールピン前面のキャンバスポケットが主な物入れスペースとなる。マスト後部の通常ならセッティーバースになる部分は、この船ではすべてセールピンとなって、マストの前はまったくのがら

らである。

現在グランプリレーサーと呼ばれる船のほとんどは、スケグ無しのスピードラダーを装備している。このレースでもかなりの艇がスピードラダーを使って、何のトラブルもなく太平洋を渡ってきた。トランスパックで常に良い成績を上げていたCAL40もまたスピードラダー艇である。スピードラダーにトラブルが多いのは、軽量化を求めるあまりの安全率の過少、工作の不相当等によるもので、適切に作られたスピードラダーにはまったく不安はないように思われる。しかし〈太陽〉では保針性を増す為、ハーフスケグ付のセミバランスドラダーを使った。ハーフスケグで保持されたラダーシャフトは、スピードラダーに比べ、最大ベンディングモーメントがかなり減るので、細いシャフトを使うことができ、シャフト重量もティラーの動きも軽くなる。シャフトの材質には、たぶん日本のヨットでは初めてのチタン合金を使用した。チタン合金は、軽量で海水、疲労に強く、カーボンに比べると衝撃強度が格段に優れている。フルスケグを使わなかったのは、スケグによってラダーの効率が落ちるのを避ける為以外に、センターボードであるという特殊性もある。もしセンターボードを上げた状態で座礁すると、フルスケグの場合には、スケグ下端の舵金具を損傷し、重大なトラブルを引き起こすおそれがある。舵金具が中央部にあるハーフスケグなら、こういう心配はない。

さらにこの船では、ラダー下部の強度を若干落とされているので、座礁時にはこの部分がショックアブソーバーとして働く。これに関しては心ならずも設計者自身のクォーターターナーで、神子元島を相手にテスト済みである。最悪の場合にはラダー下部を半分失っても、上半部およびシャフトに影響をほとんどおよぼさないもので、最低限のコントロールは確保できる。バラスト内に格納できるセンターボードは、この船の特長の一つであったが、バラストキールの厚みがレーティングルールの基準に達せず、大きなペナルティーをくうことになってしまった。結局、センターボードはレーティング28フィートに納める為、レースコンディションに合わせて20cm引き上げた状態で固定して出場したが、センターボードの機構自体は、チタの努力によって非常にスムーズに作動していただけに残念である。この構造は比較的単純で、船内には一本のパイプが出るだけなので、浅い泊地に悩むクルージングボート等に使っても有効だと思われる。

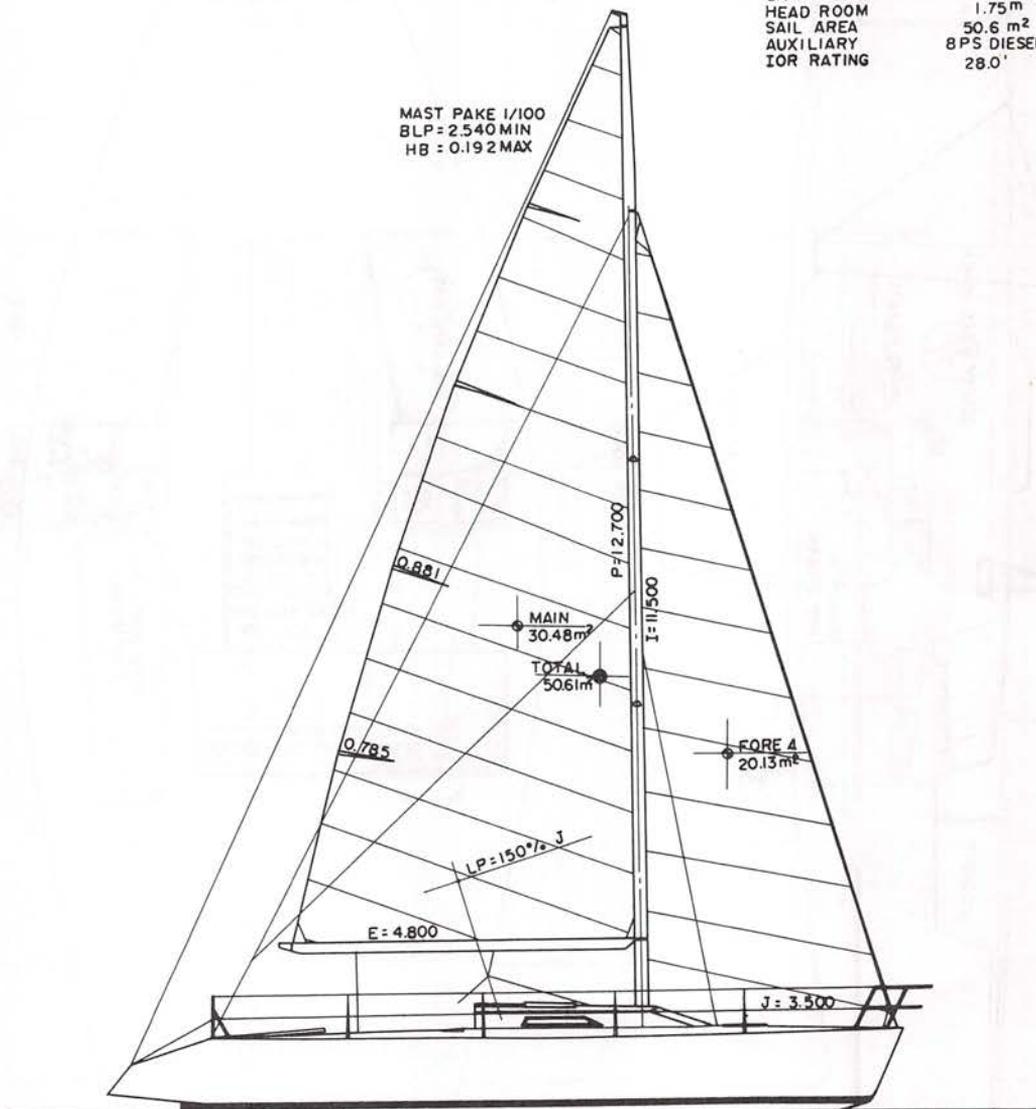
1年半にわたって、多くの人を巻き込んだこのプロジェクトは、材料、構造、船型解析や気象解析等について種々の貴重な資料を提供してくれた。レースの計画段階から、優勝までの一部始終は、8月19日にNHKテレビで放送された。

〈太陽〉は当事務所にとって初めての本格的な純レーサーであり、今田氏とそのグループによって大きな成果を上げられたことを心から喜んでいる。

SAILS	LUFF	LEECH	LP	AREA	CLOTH	REMARKS
MAIN SAIL	SEE SAIL PLAN					
STORM TRYS'L	4.80	m	3.00	7.20	9.2	
NO1 GENOA	11.75	10.70	5.25	30.84	537.0	
REACHER	11.75	9.65	5.25	30.84	4.0	
NO2 GENOA	11.65		4.55	26.50	70/80	
NO3 JIB	11.00		3.85	21.18	8.2	HANKS/WIRE LUFF
NO4 JIB	10.50		3.00	15.75	9.2	HANKS/WIRE LUFF
NO2 REACHER	11.30		3.85	21.18	5.5	
DRIFTER	11.75		5.25	30.84	1.5	WIRE LUFF
STORM JIB	6.60		2.00	6.60	9.2	
LIGHT SPINN.	7.475	7.475	SMW	6.30	0.75	TRI RADIAL
MIDUM SPINN.	7.475	7.475	SMW	6.30	1.5	DO
HEAVY SPINN.	7.475	7.475	SMW	6.30	1.5	DO
FLANKER	7.475	7.475	SMW	6.30	2.2	DO

LENGTH OVERALL 11.20 m  
 LENGTH WATERLINE 8.50 m  
 BEAM 3.70 m  
 DRAFT 1.25/1.98 m  
 DISPLACEMENT 3.75 TONS  
 BALLAST 1.60 TONS  
 HEAD ROOM 1.75 m  
 SAIL AREA 50.6 m<sup>2</sup>  
 AUXILIARY 8 PS DIESEL  
 IOR RATING 28.0'

MAST PAKE 1/100  
 BLP = 2.540 MIN  
 HB = 0.192 MAX



37FT SLOOP			
SAIL PLAN			
主帆	4.80	主帆	4.80
前帆	11.75	前帆	10.75
前帆	11.75	前帆	11.75
前帆	11.75	前帆	11.75
SAWAJI YACHT DESIGN OFF.			





# 1981 IORレーティング証書

技術委員長 渡辺修治

### 1) お詫び

今年、NORCが発行した、1981年度のIORレーティング証書の中に、若干の誤りのあるものを発見しました。

原因はまだはっきりとわかりませんが、至急調査して、レーティング証書を再発行いたします。

今年は、122隻のIORレーティング証書が発行されましたが、幸い、レーティング(呟)の数値が間違っていたものは、あまり多くはありませんでした。しかし、Format(書証の型式)に少しおかしい所があり、世界共通の外洋ヨットの手形としては不具合なので、全面的に再発行することにいたします。

第1表は、(AMAGI II)のレーティング証書です。左下のDLF, CGF, CBFには、それぞれMark III AのDLFA, CGFA, CBFAの値が入っていますが、ここにはDLF, CGF, CBFのR用の数値を入れ、Mark III AによるRA用の数値は、右下の場所に移さなければなりません。

また、左下のEXPIREの日付が、31, 12, 82となっていますが、IORレーティングの有効期間は1年ですから、81でなければなりません。

第2表は、Div 1の(CYGNUS), Div 2の(天城II), Div 3の(青海波), JORの(DANDE LION)のMark III Aレーティングを手計算で出したものです。

表 1

INTERNATIONAL OFF SHORE RULE MARK 111 AMENDED TO JAN 81		RATING CERTIFICATNO. NORC414 MEASUREMENTS IN METRES AND KGS		RATING CERTIFICATE NO. NORC414 PAGE 2																	
TYPE W33A		*YACHT AMAGI II		ORIGINAL FREEBOARDS																	
DESIGNER SHUJI WATANABE		*SAIL NO. 1383		FSS	FFS FFIS FFD5 FB15 FMDS FAIS FAS																
BUILDER KATO		YEAR 1973 *	*OWNER SHUJI WATANABE	*PDS	DMS ESOS																
AGE DATE 4 1973		*OWNER SHUJI WATANABE	* 588 HORINOUCI HAYAMA CHO *	* 0.469	1.783 0.249																
RIG SLOOP		* KANAGAWA-KEN 104-01 JAPAN *																			
KEEL FIXKEEL		*****																			
		WEIGHT/LOCATIONS FROM STEM		RSBS1	RSBS2 RSBS3 RSBS4 RSBS5 RSBS6																
PROPELLER	ANCHORS	BALLAST	BATTERY	RAFT																	
TYPE FOLDING	1 12.0 F	1 150.0 F	1	1 24.0 F	0.0 0.0 0.0 0.0 0.0 0.0																
INSTALLED OUT APERTURE	2 12.0 F	2	2		BSC BBS																
	3	3			0.0 0.0																
-----HULL-----																					
LOA	10.073	BMAX	3.147	FF	1.035	AH	20.00	APD	29.000	FOC	AOC	ACG1	ACG2	AOCG	AOC	AOCC	L				
FGO	0.752	B	3.145	FFI	1.023	BW	40.00	BPD	57.500	0.224	-0.009	0.099	0.0	0.099	0.045	0.045	0.045	8.515			
AGO	0.536	BWL	2.852	FFD	0.964	CH	20.00	CPD	27.500	FDI	OMDI	HDI	CHDI	HDI	FDIC						
LBG	8.785	BF	0.652	FMD	0.942	DH	40.00	DPD	56.000	0.424	0.160	0.377	0.507	0.317	0.404						
GSDA	0.300	BFI	0.963	FAI	0.917	AHD	5.772	PL	1500.00	DB	DD	BDR	FB	FM	DSPL						
GSDF	0.425	BAI	1.752	FA	0.925	BHD	5.772	SBMAX	5.987	1.853	-0.070	1.000	0.851	0.991	4353.17						
FD	1.308	BA	1.540	VHAI	0.906	CHD	5.767	SPD	8.729	ARM	BRM	CRH	DRH	RM							
CHD	1.449	GD	0.0	VHA	0.771	DHD	5.767	SDM	6.397	104.49	105.40	110.10	108.13	107.0308							
HD	1.319	Y	0.536	BHAI	0.725	GLAI	0.0	SBWF	0.0	RMC	TR	SHR	SCF								
OMD	1.102	DM	1.783	BHA	0.590	DHT	2.725	SBWA	0.0	107.031	28.6761	14.94549	1.00000								
GDFI	0.0					PDT	1.4	ESD	0.249												
EW	145.000	END	2.181	PD	0.469	PRD	0.360	PBW	0.095	PS	PF	EMF	DF	EPF	PRDC	PDC					
ESL	0.634	ESC	0.240	ST1	0.022	ST2	0.093	ST3	0.094	0.360	0.850	0.007	0.018	0.975	0.360	0.469					
-----FORESAIL-----						-----MAINSAIL-----															
I	12.852	SPL	4.230	P	11.120	HB	0.114	PC	11.154	MIN	MAIN	RSAM	RSFA	SATC	RSAT	SPIN					
J	4.230	SPS	3.214	E	3.250	B11	0.599	IC	12.852	15.526	15.713	39.471	1.700	56.884	54.915						
LPG	6.300	SL	12.220	BAS	1.320	B12	0.599	JC	4.230	PENALTIES											
LPIS	6.300	SMW	3.740	BAL	0.152	B13	0.663	EC	3.250	BD	HB	BLP	BATNS	I/P	BAD						
FSP	0.0	HBS	0.0	BD	0.113	B14	0.663	MX SL	12.85	0.0	0.0	0.0	0.010	0.024	0.0						
FJ	1.069	MGU	0.0	MGH	0.0	B15	0.0	MX SHM	7.61	0.0	0.0	SL	SPH	HBS							
FBI	0.937	SFJ	0.0	MW	0.172	BLP	2.190	MX LP	6.34			0.0	0.0	0.0							
IG	12.895	ISP	12.930	GO	0.199	TCI	0.0	MX JL	13.57	AGE DATE=1973 HULL DATE=1973 RIG DATE=1980											
*****						*****						*****									
L	8.5153	SC	7.5421	LRP	*****				*****				*****								
B	3.1450	DC	-0.0129	1.0000	*****				*****				*****								
D	1.1958	FC	-0.0209	*****				*****				*****									
DLF	1.0000	CBF	1.0000	*****				*****				*****									
CGF	0.9745	HR	7.9086	*****				*****				*****									
EPF	0.9747	SHF	1.0000	*****				*****				*****									
MAF	1.0000	R	7.5620	*****				*****				*****									
MEASURER M UTADA						*****						*****									
DATE 1 81						*****						*****									
EXPIRES 31 12 82						*****						*****									
ISSUED ON						*****						*****									
BY						*****						*****									
SHEELINE HAS DOUBLE INFLECTION						*****						*****									
-----OWNER-----						*****						*****									

〈CYGNUS〉のレーティングは、発行済の証書では23.3呎となっていますが、手計算では21.9呎になります。Div 1のヨットのSCAは、SHRが15.5以下の場合、SCFAが1以下となるので、その比率でSC→SCAと小さくなる筈です。

〈天城Ⅱ〉のレーティングは、24.1呎が、24.2呎に上がりましたが、発行済の証書で、CGF(A)が、0.9747となっていますが、手計算では0.9762となります。

新しいDiv 3の〈青海波〉や、新しいJORの〈DANDE LION〉では、発行済証書のレーティング(呎)は、手計算の数値と変わりません。

ただ、注目していただきたいのは、この両艇共、MarkⅢAによるレーティングRAが、Rより高いので、今年のルールでは低いRを使います。つまり、両

艇共、HULL DATEは、80でも、81でもレーティングは変わらないということです。(ただし〈DANDE LION〉のようにYが長い場合には、80年と81年では取り扱いが違うので、Yコレクテッドが大きく違います。)

IORレーティング責任者として、皆様に御迷惑をおかけしたことを深くお詫び申し上げます。

## 2) IOR MarkⅢAの改正 (1981)

昨年まで、MarkⅢAレーティングRAは、HULL DATE(進水の日、または最初の傾斜試験の日)が、1975年12月以前のヨットに限って与えられていましたが、1981年1月1日からは、1980年12月以前のすべてのヨットが、改正されたMarkⅢAでカバーされることになりました。

表 2

SAIL No. YACHT	1521 CYGNOS	1383 AMAGI II	2460 SEIKAIHA	1909 DANDE LION
HULL DATE DIVISION	1972.2 1	1973.8 2	1980.3 3	1980.12 JOR
L	8.7164	8.5153	8.6875	8.7786
B	3.058	3.145	3.284	3.247
D	1.329	1.1958	1.0688	1.0145
MDIA	0.380	0.317	0.250	0.233
SC	7.2883	7.5421	7.163	7.1278
DC	-0.0127	-0.0129	0.0268	0.0371
FC	-0.0180	-0.0209	-0.0327	-0.0244
BDR	1.0	1.0	1.023	1.037
DLF	1.0	1.0	1.0077	1.0178
TR	31.461	28.6761	34.1892	30.4835
CGF	0.9712	0.9810	0.968	0.9743
EPF	0.9768	0.9747	0.9747	0.9795
DLFA	0.98	1.0	1.0231	1.0379
CGFC	—	0.6297	1.0668→1.0	1.1300→1.0
CGFA	0.9671	0.9762	0.968	0.9743
√MSAR	—	—	6.8705	6.950
SCFA	0.9571	1.0	1.0	1.0
SCA	6.9756	7.5421	7.163	7.1278
M 1	7.4951	7.9424	7.9225	8.1021
M 2	7.2502	7.7727	7.8090	7.9820
M 2	7.4644	7.9086	7.9776	8.2591
MR	7.0751	7.7389	7.9834	8.2977
MRA	7.0812	7.5620	7.5269	7.882
R				
RA	6.684	7.3636	7.5324	7.9187
RA(FT)	21.9'	24.2'	24.7'	25.9'
発行済みのRA (FT)	23.3'	24.1'	24.7'	25.9'

IOR以前に設計された重いクルーザー／レーサーと、最新式の軽いフラットアウトレーサーと一緒にレースができるようにするのが、そのねらいです。

昨年11月のORCで決まった、この新しいルールは、既に“Offshore”に発表いたしました、これを機会に説明をいたします。

第3表をごらん下さい。

DLF (Displacement Length Factor) は、軽いヨットに対する税金です。DLF, DLFAはBDR (Base Displacement Ratio) から計算されますが、BDRは、排水量／長さ比に関連する数値で、BDRが1以下の

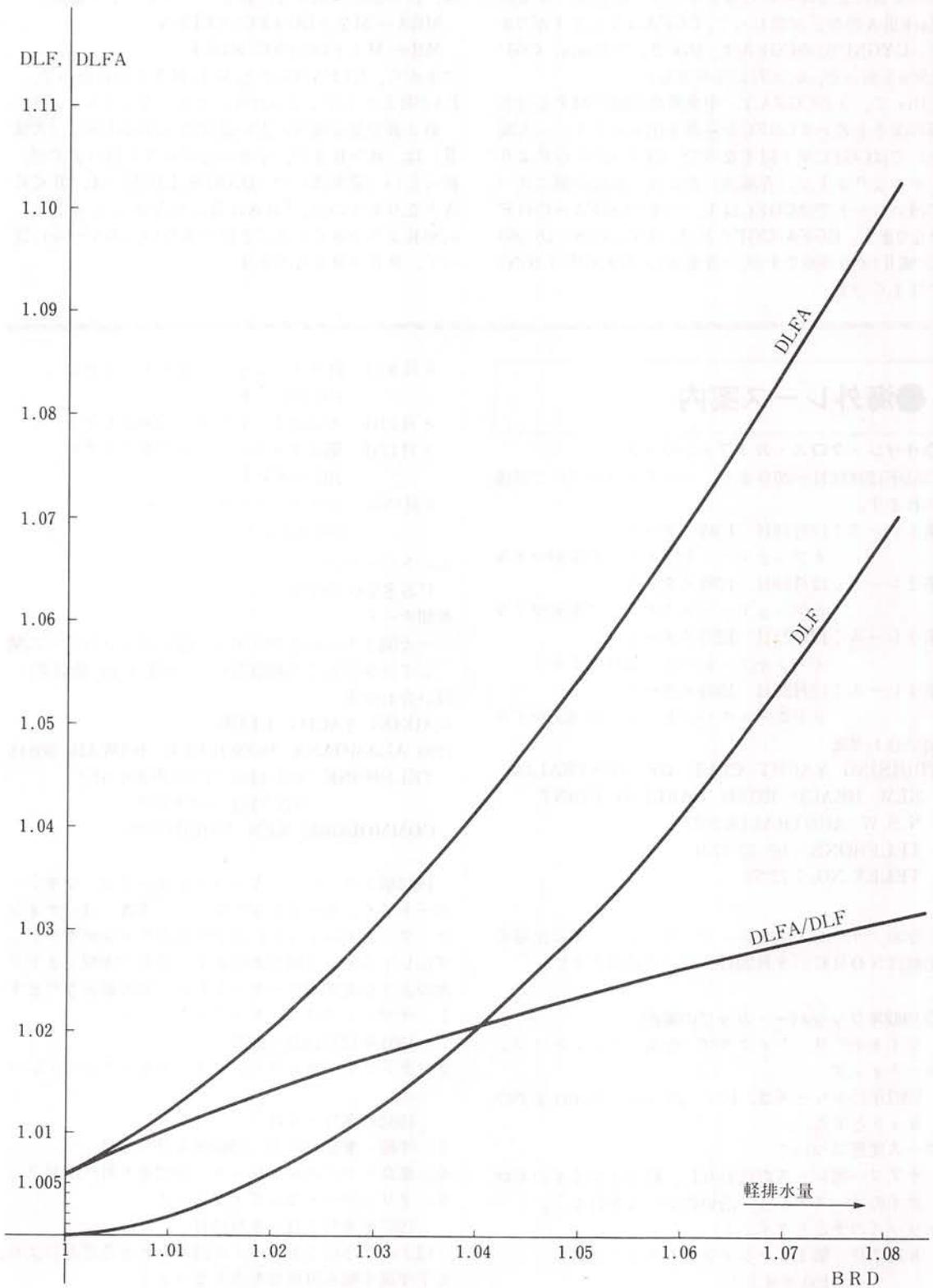
重いヨットは、DLFの税金はありませんが、BDRが1以上になると、税金のDLF, DLFAは、加率的に増加します(BDRの値は1がmin)。BDRとDLF, DLFAの関係はFIG1をごらん下さい。

DLFも、DLFAも、1.0以下にとることはありません。しかし、Div 1だけ、DLFAは0.98と固定ですから大変な優遇です。Div 2でも公式で見る通り、軽いヨットではかなり助かります。しかし新しいDiv 3ではFIG1で見るように、DLFAはDLFより大きく、DLFA/DLFの比はヨットが軽いほど大きくなります。

表3 IOR Mark IIIA (1981.1.1)

DIVISION	1	2	3
HULL DATE	12/1972及び以前	1/1973~12/1975	1/1975~12/1980
1. DLF	DLFA=0.98	DLFA=0.5(1.0+DLF)	DLFA =1.0+5.7(BDR-0.98) <sup>1.75</sup> 但し1.0より小さい値はとらない。
2. CGF	$CGFA = \frac{CGF + 0.963}{2.0}$	$CGFC = \frac{0.375 B}{CMDI + MDI + OMDI} - 0.5$ 但し、1.0より大きく、また0.5より小さい値はとらない。 CGFA=CGFC (CGF-0.968) +0.968	
3. CBF	CBF < 1.0 なら CBFA = 0.99 CBF ≥ 1.0 なら CBFA = 1.0		CBFA = CBF
4. SCF	SHR > 15.5 なら SCFA = SCF SHR ≤ 15.5 なら SCFA =1.0+0.024(SHR-15.5)	SCFA = SCF	MSAR =0.5(PC×EC+IC×JC) SHRA = $\sqrt{MSAR} \left( \frac{8.66}{L} + \frac{1.0}{\sqrt{B \times MDIA}} \right)$ $\frac{L}{30.48}$ SCFA =1.0+0.04 (SHRA-15.5) 但し1.0より小さくとらない。
1 SCA=SA×SCFA (ルール1107のヨット) 2 $M1 = \frac{0.13L \times SCA}{\sqrt{B \times D}} + 0.25L + 0.2SCA$ 3 $M2 = SCA \left( \frac{0.0777SCA}{\sqrt{B \times D}} + 0.2216 \right) + L \left( \frac{0.0659L}{\sqrt[3]{L \times B \times MDIA}} + 0.1738 \right)$ 4 MRA=[(M1またはM2の小さい方)+DC+FC]×DLFA 5 RA=MRA×EPF×MAF×SMF×LRP×CGFA×CBFA 但し、RAはRより大きくとることと、0.85Rより小さくとることはできない。			

FIG 1



CGFAも、Div 1のヨットは優遇されます。パラストの効いた、水線幅のフルなヨットは、Fastnetレースの反省による昨年のCGFルール改正に、今度のMark III Aの改正が加わって、CGFAはうんと下がります。(CYGNUS)のCGFAは、Div 2, 3のmin, CGF 0.968を割った、0.9671になりました。

Div 2, 3のCGFAは、中央断面の幅に対する没水部の深さを表わすCGFCから導き出されます。(天城II)ではCGFCが1以下なので、CGFAはCGFより小さくなりますが、(青海波)のように最近の幅に比べて浅いヨットではCGFCは1、つまりCGFA=CGFとなります。CGFA/CGFの比は、(CYGNUS)は0.995(天城II)が0.996ですが、(青海波)、(DANDE LION)では1.0です。

MRAの計算には、M1とM2の小さい方を使いますが、M2の方が小さいのが普通です。M1/M2の比は、古い設計は大きく、新しいヨットが1に近い。

$$MRA=(M2+DC+FC)\times DLFA$$

$$MR=(M1+DC+FC)\times DLF$$

ですから、DLFA/DLFと、M1/M2のかね合いで、RAがRより小さくなったり、大きくなったりします。

第2表で見る通り、古い設計の(CYGNUS)、(天城II)は、 $R > RA$ で、小さい方のRAを用いますが、新しい(青海波)や(DANDE LION)は、 $R < RA$ となりますので、「RAはRより大きくとること、0.85Rより小さくとることはできない。」のルールに従って、 $RA=R$ となります。

## ●海外レース案内

### ◎サザン・クロス・カップ・シリーズ

1981年12月18日～26日まで、オーストラリアにて開催されます。

- 第1レース：12月18日 12時スタート  
 オフショア・トライアングル30マイル
- 第2レース：12月19日 12時スタート  
 オフショア・トライアングル30マイル
- 第3レース：12月21日 12時スタート  
 オーシャン・レース 180マイル
- 第4レース：12月26日 13時スタート  
 シドニー・ホバート・レース 630マイル

問い合わせ先：

CRUISING YACHT CLUB OF AUSTRALIA  
 NEW BEACH ROAD DARLING POINT  
 N.S.W AUSTRALIA 2027  
 TELEPHONE : 02 32 9731  
 TELEX NO. : 72278

なお、サザン・クロス・カップ・シリーズに出場希望艇はNORCに9月20日までにご連絡下さい。

### ◎1982年クリッパー・カップの案内

ワイキキ・ヨット・クラブ 会長 ケン・モリソン  
 レーティング

1982年のシリーズは、IOR 26.0ft～70.0ftまでのヨットとする。

コース変更について

オアフ一周レースの代わりに、約100マイルのモロカイのノース・ショア沿いのレースを行なう。

シリーズの予定とポイント

- 8月7日 第1 オーシャン・トライアングル  
 100ポイント

8月8日 第2 オーシャン・トライアングル  
 100ポイント

8月10日 モロカイ・レース 200ポイント

8月12日 第3 オーシャン・トライアングル  
 100ポイント

8月15日 アラウンド・ザ・ステート  
 300ポイント

エントリーフィー

US \$500 の予定

参加チーム

一カ国3チームまでとする。個々のエントリーに関しては今のところ制限なし。(1981.4.11 発信文)

問い合わせ先

WAIKIKI YACHT CLUB

1599 ALAMOANA HONOLULU HAWAII 96814

TELEPHONE : 955 4405 (CLUBHOUSE)

949 7141 (OFFICE)

COMMODORE KEN MORRISON

1982年クリッパー・カップ・シリーズが、マキシーボート(インターナショナル・クラスA ヨットイング・アソシエーション)の上半期のチャンピオンシップにしようという話があります。これが実現しますと次のような太平洋サーキットレースが可能となります。

1. サザン・クロス・カップ・シリーズ

1981年12月18日～26日

2. ホンコン・マニラ・レース(チャイナシー・レース)

1982年3月～4月

3. 沖縄・東京レース 1982年4月～5月

4. 東京・ホノルル・レース 1982年6月～7月?

5. クリッパー・カップ・シリーズ

1982年8月7日～8月15日

以上のように5大レースを組み合わせることで、太平洋選手権も可能なものとなります。

## 東京湾フレンドカップシリーズ

### 木更津船頭考または東京湾 帆掛け船大帆走大会考

ドルフィンクルージングクラブ  
(CRANE III) オーナー 佐久間義徳

江戸時代、木更津と江戸の間を往復していた木更津船、これが世に言う五大力船で、米俵300俵から400俵を積んで走ったと言う。乗員は3人～4人で、木更津～江戸間を15時間前後で走破していたようである。木更津船頭に木更津・江戸間の航行権が与えられたのは、慶長19年大坂冬の陣に徳川方、向井将監忠勝配下の水軍として参戦し、多数の戦死者を出したことにより、木更津船頭はその後幕府の手厚い保護を受けることが出来たからである。

戦国時代には、木更津と本牧の間に定期航路も開けていたようで、東京湾の潮回りが外洋から本牧へ突き当たり、そこから木更津北部の海辺へ寄せる潮の流れを利用した航路をしていたようである。

そんな一衣帯水の木更津、江戸、本牧、の帆掛け船が集まって、今年から東京湾帆掛け船大帆走大会、名づけて「東京湾フレンドカップレース」なるものが始まった。

第一回大会を木更津船頭集団（ドルフィン・クルージング・クラブ）の面々が段取りし、浮島回航レース

ということになった。

現在の幕府（保安庁）は帆掛け船船頭集団に対して、涙ぐましいほど手薄い保護（手厚い保護の反対語と解釈していただきたい）をしており、35杯からの帆掛け船が、あの有名なラッシュ航路、浦賀水道航路ぞいに南下、北上することを一種の恐怖と感じたようである。たしかに彼らに見れば、これはエクソシスト、エレファントマンと同じ、その他の何物でもないのかもしれないが、ここで諦めては大坂冬の陣で戦死した、我々木更津船頭の大先輩に顔向けが出来ずと、日参して三拝九拝の末、木更津保安署々長、谷水長生氏の男気で、浦賀水道航路ぞいにパワー・ボートを警戒艇として配置することで接点を見つけ、やっとGOサインが出た。

「Offshore」御愛読の皆様には、御記憶の方もおられると思うが、NORCでの第一回打ち合わせ会のあり、言い出しっぺの一人、歌田氏が外国の例を上げ、あちらの帆前船には市民権がある。それは、漁師が海から帰ると帆掛け船をあやつる、本船に乗るセーラーが仕事の合間にやはり帆掛け船に乗る、海軍の軍人もしかり、そんな訳で、海の上では帆掛け船に市民権があるのだそう。軍艦も回頭して、帆前船をよけるとのこと（それが良い、悪いは別にして）。

しかし、我が海洋国日本ではどういう訳か、陸上では日照権だカラオケ公害だと言うくせに、海の上ではからきしいくじがない帆掛け船船頭集団である。

彼ら（保安署員）と話をしていると感じたことであるが、事故が起きると、あのレースは、我々保安庁では中止勧告をしたにもかかわらず続行して死亡事故を引



スタート前のミーティング



ベタ風のスタート

き起こした（実は中止になっており回航中の事故であったが）というような、実にたあいもない（帆前船集団にしてみれば）事故例を上げ、だから帆掛け船はだめだと言う。実に単純な理論で押して来る。

これで良いのかノ海洋国日本……。

木更津帆掛け船船頭集団では、4月、5月、6月と、3回の子選を戦って来ており、上位3艇がこのレースの代表艇ということになった。我が愛艇（CRANE III）も、おじゃま虫として参加させてもらえることになった。

この東京湾フレンドカップが10年、20年と続き、次の世代に送っていくことが出来たら、きっとその時、我が帆掛け船船頭集団にも市民権が出来てくると思うのだが……。

## レース報告

ドルフィンクルージングクラブ 大島 博

朝0500、眠い目をこすりながらも31隻の一大フリートがスタート。NE 2~3m/secの中、全艇一路浮島へ向けスピネーカーを上げる。毎年のことだが午前中は北の微風、午後は南の順風となるので、午前中のベタの中を如何にして潮を計算しながら距離を伸ばすかが勝負のカギとなる。

ダッシュ一番は地元の〈クレインIII〉がうまく風をひ

## 浮島回航レース成績表

1981 / 7 / 19

スタート 5:00 タイムリミット 17:00

代表艇	船名	艇種	セール No.	R (ft)	T.C.F	フリート	着順	所要時間	修正時間	総合順位
○	エマノンV	DOU-30	2087	21.75	0.726	横浜				
○	シスカ	N-300	2645	21.75	0.726	〃				
○	エクスペローラー	NAY-34	2528	29.55	0.803	〃	1	10-14-35	29.611S	9
	バルボア	Y-21R/C	—	17.15	0.674	木更津				
	マンボウ	Y-21R/C	—	17.15	0.674	〃				
	ウェザーリポート	Y-21R/C	—	17.15	0.674	〃				
	エスペランサ2	ルボン	—	18.55	0.690	〃				
	ヨシカゼ	Y-30C	—	20.55	0.713	〃				
○	サンゴ	Y-25 II	—	17.85	0.682	〃	6	11-23-40	27.976S	②
	ハナレイ	HOL-27	—	18.55	0.690	〃	7	11-37-11	28.946S	⑥
	フェアリスター	N-220	—	16.05	0.660	〃				
	カイシンマル	Y-26 S	2750	18.75	0.692	〃	11	11-55-16	29.698S	10
	サラII	Y-25 II	—	17.85	0.682	〃	8	11-46-35	28.668S	④
○	サンシャイン66	Y-24	—	18.45	0.689	〃				
	バーゴII	N-301T	—	20.05	0.707	〃				
	コンキスタドール	ルブドメール	—	17.85	0.682	〃				
	ポールスター2	Y-30C	—	20.55	0.713	〃				
	ベナベンチェラ2	Y-21S	2460	16.55	0.666	〃				
○	クレインIII	Y-33	2074	24.45	0.754	〃	2	10-22-21	28.155S	③
	アデルファ	Y25 II	1837	17.85	0.682	〃				
	ヒマジンII	Y-25 II	—	17.75	0.680	〃				
○	ノースウインド	U-26	2178	18.15	0.685	浦安	4	11-15-26	27.760S	①
	カブリコーンII	アルページ	—	20.55	0.713	〃	10	11-51-17	30.428S	11
○	ドンキーF	NAK-30	1919	21.55	0.723	〃	3	11-14-08	29.244	7
○	サンダークラブ	ピオニール	2044	21.55	0.723	〃	5	11-16-24	29.342S	8
	ヨウヘイタ	ルボン	—	18.55	0.690	〃				
	ルンルン	N-260	—	17.85	0.682	〃				
	ウフン	Y-200D	2795	17.55	0.678	船橋	9	11-50-12	28.891S	⑤
	ナンバー	Y-24	2376	18.45	0.689	〃				
	アルパトロス	SP-24	1072	16.25	0.662	千葉				
	ワダツミ	JDAY26	—	17.85	0.682	大貫				

ろい先行する。続いてやはり地元の〈サンゴ〉そして横浜の大型艇〈エクスプローラー〉。他はダンゴ状態で先行艇を追う展開となった。

スタートして3時間後、先行艇が富津岬をかわすころから風がS Wに振れ、風速も5~6m/secの順風となる。ここから浮島まではクローズホールド。しかしレース規則で浦賀航路に入った艇は失格となるので、なかなか沖寄りのコースが取れない。しかも視界がきわめて悪いので、ほとんどの艇が竹岡沖の岸寄りにつつまみ、そこからタックタックで浮島へと南下する。(実は岸寄りの方が沖コースより早いのです。だから視界がよくても木更津フリートは岸寄りのコースのはずでした。)

1300、〈エクスプローラー〉がトップで浮島回航、7分遅れで〈クレインⅢ〉、その後30分くらいして〈ドンキーF〉、〈サンダークラブ〉、〈サンゴ〉等が次々と回航を終え、スピネーカーで北上する。帰りのレグでは今回優勝の〈ノースウインド〉が良い走りを見せ、大きい艇を堂々と押え、着順でも4着に入った。他では木更津で飛ぶ鳥をおとす勢い(自分で言っているのだが……)の〈サンゴ〉が決して今では速くないY-25Ⅱを上手に走らせ、総合2位に入ったのは立派だった。

しかし夏場のあまり風のない時期に45Mを12時間以内で走るのは、小型艇ではかなりむずかしく、タイムリミット内に入ったのはわずかに11隻のみで、他はタイムオーバーとなり、大変残念でした。

艇別の成績は浦安より参加の〈ノースウインド〉がさらい、2、3位には地元の代表艇である〈サンゴ〉、〈クレインⅢ〉が入った。また、フリート対抗別では、木更津、浦安、横浜となり、地元木更津が面目を保ったというところでした。

次回は浦安主催、その次は横浜主催と続きますが、木更津フリートとしては、次も、次の次も、カップをいただきたいと思います。

## “浮島レース”雑感

〈ノースウインド〉 野津 明

オーナーの一人U氏いわく、「私は艇に乗りません」「顔も口も出しません」「私の希望はただ一つ、カップに触れば良いのです」。

冷たくも恐ろしいU氏の言葉を背に、私以下乗員5名にて浮島レースに臨みました。

前夜祭ではアルコール過変調、目の前がガスっているのはそのせい。ボケ気味ながら定刻スタート。スピン展開にトラぶって、ラスト集団進行中。どうしてここだけ風がない、トップは岸寄りをスイスイと。ラ

イトゼノアにチェンジして、ヒールを付けて忍の一字。ガスっているのがわからぬが、先行艇をゴボウ抜き!? 第2海堡をかわす時、潮の強さに驚いて、思わず締められた臍下丹田。セイルチェンジは頻繁に、浮島目指すも、チャートが頼り。未だ見えぬに、早、先行艇はスピン展開ユウユウと。“コリヤアカン”と浮島回航真剣に。

タイムリミット1700、「スピンを揚げろ、ハリアップ!」腰巻きシューターを巻きつけて、木更津目指し一目散。本船航路に入らぬよう、ワッチしっかり、トリムすっきり、いい線いったと思いはしたが、後は発表を待つばかり。筋ってハッと気がつけば、腹に入れたのは水分のみ、腹ごしらえもそこそこに、結果を眺めて思わずニヤリ……。

U氏の顔を思い浮かべながらカップを戴き、背中の重荷を先ず木更津の海へドボン。次回浦安レースの重荷を考えながら筆を置きたいと思う。

最後に主催者の方々には大変御世話になりました。この場にて深く感謝致したいと思います。

- N のんびり行こうよ 風もない
- O 沖出しコースで 海堡を目指す
- R ライトゼノアにフルメイン
- T タックタックの風道捜し
- H 早く見たいな 浮島を

- W 我等木更津初見参
- I イヤな風雨に逢わずに済んで
- N ナントカ リミット受けずにゴール
- D ドウにか戴き 優勝カップ

## プレジャーボート等の 小型船舶の標準化について

### 1. 事業の概要について

プレジャーボート等の小型船舶に関する標準化の調査……プレジャーボート、ヨット等の艤装品のISO規格に対応する標準化を推進するために必要な調査を実施する。

#### (1) 調査内容

プレジャーボート、ヨットの艤装品等に関する国内外資料の収集および使用実態調査を行なう。

#### 2. 調査方針について

##### (1) 標準化の重点について

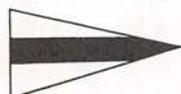
用語の統一、互換性、品質向上、種類の減少、コストの低減、その他、消費者、メーカーのメリット追求等

##### (2) 対象とする船舶について

- (a)ヨット (エンジン付を含む)
- ①外洋帆走ヨット (船検対象ヨット)
  - ②小型ヨット (JCI 標準適合検査対象ヨット)
- (b)エンジン付ボート類等
- ①モーターボート
  - ②遊漁船
  - ③客船
  - ④貨物運搬船
  - ⑤作業船
  - ⑥ゴムボート
  - ⑦推進機関付サーフライダー
- (c)エンジンなしボート類等
- ①被曳客船

- ②ろかい客船
- ③手こぎボート
- ④ペダルボート

3. 委員構成 (敬称略, 順不同)
- 野本謙作 (大阪大学教授)  
 荒井光雄 (JCI 検査部業務課長)  
 鈴木龍夫 (日本舟艇工業会事務局次長)  
 歌田道教 (NORC)  
 小林 昇 (ヤマハボート事業本部設計主任)
- 第一回準備委員会の出席者 (7月9日)
- 網本汁司 (運輸省船舶局技術課補佐官)  
 萩野義治 (日本船舶標準協会標準部長)  
 草野 博 (日本船舶標準協会国際部長)



## NORC協会ニュース

# 第79回理事会

(社)日本外洋帆走協会の第79回理事会が次のとおり開催されました。

1. 日時 昭和56年7月23日(木) 1500~1720
2. 場所 御木本真珠島迎賓館 (鳥羽市鳥羽1-7-1)
3. 出席者 26名

〈理事〉 18名

石原慎太郎, 大儀見薫, 清水栄太郎, 小林和太郎, 武市俊, 篠原要, 鳥山睦郎, 山崎達光(代石合), 横山晃, 渡辺修治, 塩川孝二, 都築勝利, 大矢隆, 加藤蔵男, 小林義彦, 秋山福夫, 三井祥功, 岩田行史

〈委任状提出者〉 8名

秋田博正, 平松栄一, 貴伝名一良, 野本謙作, 大原敦, 加藤武, 岩田禎夫, 石井正行

〈監理〉 1名 平野喜美夫

### 4. 議題

#### 第1号議案

昭和57年度予算案 (日本船舶振興会事業補助金) について

#### 第2号議案

「定款」および「組織および運営規程」の一部改正について

### 第3号議案

新入会員の承認について

### 第4号議案

各委員会報告およびその他

### 5. 議事概要

委任状を含め出席理事の数は26名で, 第79回理事会は成立する旨, 事務局より報告があり, 石原会長 (代行, 清水専務理事) が議長となり, 議事録署名人に武市俊, 篠原要の両理事を指名して議事が進められた。

### 6. 議事

#### 第1号議案

清水専務理事が議長代行となり, 昭和57年度収支予算案作成の経緯につき次のとおり説明がなされた。

前回の理事会の討議を踏まえ, 確実に実行できるものを中心に総務, 財務および専門委員長会議等を数回重ねて審議してきたが, 今年はたまたま予算作業中にアドミラルズカップ参加に関連して, 日本船舶振興会笹川会長から, このレースへ参加のための事業補助につき, 当協会石原会長宛に前向きな助言を戴いたことを考慮して纏めた結果, 日本船舶振興会に対する事業補助金の申請額が大きくなった, 十分審議願いたい。

続いて鳥山財務委員長から配布資料に基づき, 予算編成の基本方針, 作業方針についての説明があった後, 特に船舶振興会に対する申請額に関して次のとおり説明がなされた。

今年度の日本船舶振興会に対する補助金の申請は, 従来よりの申請レースに江ノ島・清水レース, 八丈島レースの2レースを加えたレースおよびレーティング事業の外は, 海事思想普及事業に集約して, 先般行なわれた琵琶湖クルーザーフェスティバル, 黒船カップレースに見られるように, 会員以外の一般の方々をも含めた公益法人「ライク」の活動を念頭に置きながら, 各支部における普及活動を助長する方針をとった。

また、専務理事の説明にもあるとおり、57年度は笹川、石原両会長の話し合いを踏まえて、今後は毎年海外の代表的なレースヘナショナルチームを派遣するための費用を申請することにした。

なお、通信委員会から提出された三崎海岸局の局舎新設のための費用も計上されており、総額、4150万7千円の補助金を申請することとし、予算総額は、8958万7百円となっている。

これに引続き、石原会長、大儀見副会長、清水専務理事から英国、ヒース氏よりのアドミラルズカップ・レースへの招待に端を発し、笹川会長との話し合いに致る経緯についての説明があったほか、次のような発言があった。

1. 57年度は取り敢えずパンナムレースを対象とするが、今後は何を対象とするのが相応しいか、十分検討する必要がある。
2. 派遣チームの選考に当たっては、確固たる基本方針を定めて、厳正、公平に行ない、積極的に名乗り出た艇以外をも考慮に入れながら、不平の生じないよう総務委員会を中心に検討したい。
3. 申請額には派遣のための予選費用も含めており、独立採算制としたい。
4. 補助金は申請額の80%であるが、不足額の20%は参加者よりの応分の参加費および寄付金により賄うこととしたい。
5. 海事思想普及事業については、地元に着した公益法人らしい活動を行ない、態勢の拡大を計ってもらいたい。なお、交付額80%の不足分は支部の負担となるが、従来に比べ大きく前進することとなる。
6. 関東では、関東海運局の主唱により「神奈川帆船（ヨット）に親しむ会」が発足して、小中学生を対象に海事思想普及活動をしており、地方においても参考になると思う。
7. NORCとビッグボートクラブとは厳正に峻別すべきで、派遣するのはあくまでNORCである。

#### 第2号議案

前理事会で提議された(社)日本外洋帆走協会の英語名称NORCをNORAに変更する件については、定款の変更事項であり、海運局と打ち合わせた結果内容が実質を伴わないことにより、機会を見て改めて再考することになった。

また、組織運営規定第13条の年会費の中には、オフショアの購読料が含まれているが、明文化されていないので、第三種郵便物の条件が厳しくなったこの機会に明確にすることとなった。

#### 第3号議案

昭和56年2月1日より7月10日までの新入会員は、239名で、全会員数は3136名となった旨説明があり、新入会員の入会は了承された。

また、会友艇から特別会員への切替えも次第に増加しつつある現状より、当初の方針どおり今後も会友艇

の増強に力を入れたい旨の発言があった。

#### 第4号議案

##### 1. 総務委員会

##### (1) 「NORCのしおり」の利用について

NORCへの入会からレースへの参加までの諸手続きを解り易く纏めた「NORCのしおり」を作り、各支部宛送付しますので会員の募集に活用願いたい。

##### (2) 「J-24クラス全日本選手権レース」の財団法人日本ヨット協会との共催について

10月に行なわれる予定となっている「J-24クラス全日本選手権レース」の案内状に社団法人日本外洋帆走協会と財団法人日本ヨット協会が共催することとなっているが、当協会に対する正式な依頼が無いまま、決定を見たことは手続上問題がある。

わが国では文部省所管の体協の一部として、財団法人日本ヨット協会があり、一方、運輸省所管の社団法人日本外洋帆走協会が併立しているという特殊事情があり、組織としてはそれぞれ正式にIYRUならびにORCに所属している。

J-24は近く、クルーザーとしては初めて国際ワンデザインクラスとしてIYRUに登録される予定とのことだが、この辺の問題については、今後総務委員会で十分検討することとして、会長にその取り扱いを一任願いたい。

##### (3) 会の収入増の方策について

① 会報への広告の募集について地方においても尽力願いたい。

② 最近、町のファッションにマリニルックが氾濫しているが、NORCとしても一連のクラブマークを利用した頒布物品の販売に力を入れたい。

##### 2. 東海支部

名古屋では、オリンピック誘致を考えており、ヨットハーバーの造成についても今後検討してゆく必要があるので、協力願いたい。

##### 3. 計測委員会

(1) 最近JORが広く普及してきたが、これの適用に関して規則の盲点を利用した、不都合な点が生じてきた。接角安い費用で会員に楽しんでもらうべく発足したJORが、悪用され心外である。現在調査中であり、近い内にオフショアにその結果を発表する予定である。

(2) IORの精神を踏まえてこれを簡略化したのがJORと認識しておる。今回の解決方法では地域性を考慮して、JORでは認め、IORでは認めないというの理解できないので、善処願いたい旨の発言があった。

##### 4. 関東支部

帆走委員長からの提議により、今年度は9月5日に関東支部夏祭りを船の科学館で行なうが、これに併せて前期表彰式と安全フェスティバルを行なう予定である。

## 「Offshore」

## 関係者全国会議開かれる

さる8月8日(土)、NORCにおいて、Offshore関係者の全国会議が開かれた。これは、玄海支部の広報担当者からの呼びかけによって開かれたもので、本部関係者の他、玄海支部、東海支部、内海支部から各1名ずつの出席があった。

会議では Offshore の基本的な編集方針の確認、各支部の広報活動の報告が行なわれた。また特に、各支部からの記事を充実させるため、支部に1名以上の本誌担当者を設けて頂き、本部事務局または編集担当者からの原稿依頼も、この Offshore 担当者を通じて行なう。また、各支部日より、レースレポート、クルージング記録、その他の記事も、この担当者を中心にとりまとめた本部事務局へ送稿を願う、という形が採択された。

さらに、年に1回、年度の始め頃、全国の担当者が一同に会して、意見を交換する場を持つ、ということが決定された。

また、席上、定期刊行物以外の広報活動についても意見が出され、影像などを利用した広報システムも今後検討されるべきだとし、全国 Offshore 会議に、広報担当者も混じえた会議にしようという方向で意見の同意を見た。

## 全国オフショア編集委員

- 堀田総一郎 〒814 福岡市西区交丘3丁目10-38  
(玄海) ☎(092)863-9389(自)  
☎(092)721-1234(会)・九州朝日放送
- 有田一郎 〒730 広島市小町6-24  
(西内海) ☎(0822)46-1200(自、会)
- 浮田尚子 〒581 八尾市東太子2-7-8  
(内海) ☎(0729)22-6127(自)  
☎(06)419-2531(会) 第2試製課
- 三井祥功 〒601 京都市南区東九条北烏丸町25  
(近・北) ☎(075)661-0325(自)  
☎(075)592-3225(会)
- 富川則之 〒457 名古屋市南区豊田町六の割第2南陽ハイイツ1004  
(東海) ☎(052)692-6352(自)
- 大倉治雄 〒426 富士枝市与左衛門345-1  
(駿・漕) ☎(05463)5-2344(自)  
☎(0543)34-5151(会)
- 秋山泰広 〒417 富士市船津468

(駿・沼) ☎(0545)34-1148

☎(0559)32-2081(会)

大儀見薫 〒100 東京都千代田区一ツ橋1-1-1

(関東) リーダーズダイジェスト

☎(03)284-4111(会)

相田栄一 〒105 東京都港区西新橋2-4-11中川ビル

日本情報企業

☎(03)591-5862(会)

## 〈各支部へのお願い〉

その後、上記の通り担当者が決まりました。今後とも、Offshore の誌面をより充実したものにすため、ご協力を願います。

## お知らせ——事務局

海上保安庁から特殊書誌新刊のお知らせがありました。

番 号	683
書 名	昭和57年天測略暦
刊行年月	昭56-7
定価(円)	2200
記 事	小型船、漁船等の天測に必要な天体の位置、その他の諸表を掲げたもの
書誌900参照	索引 26

## 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

2817 嬉鬼 KIKI HOL-37 西ノ宮 KYC 11.48  
×9.07×3.48×2.067 古屋進 / 艇名の由来:クルージング艇の艇名は、マリンケヤーで、五世まで付けていましたが、レース艇は思いきって艇名変更しました。由来は特別にナシ。 / 抱負:今までクルージング主体で、今日までやってきましたが、速い艇と、洗練された仲間が集まって来てくれた以上、ワントンクラスでは、

日本一を目指しやっついでいくつもりです。/クルー：スキッパー田中良三、山本、加藤、太田、日高、家村、その他5名。/NORCへの要望：ナシ。

**2929 ARGO NAUT TAKAI 3/4 T 広島フリート**  
10.45×7.90×3.52×1.960 山田元久/艇名の由来：星座のギリシャ神話を参考にした。アルゴ船(速い船)に乗った勇気ある冒険者という意味をもっている。/抱負：できるだけ多くのレースに参加して腕をみがきたい。/クルー：ヨット経験は少ないが海をこよなく愛す7名。公務員、会社員、自営業、無職、学生等種々雑多。チームワークは一番。/NORCへの要望：地方のヨット界にもう少し力を入れてもらいたい。

**2831 聖龍(SEIRYU) Y-30-C 四日市霞ハーバー**  
8.97×7.20×3.23×1.75 森田邦宏、森田澄夫、佐藤了悦、中村長生、辻秀男、太田良治、伊藤博夫、西村淳、峠浩治、川岸、吉田和敬(共同)/艇名の由来：オーナー2名の子供2人の名前から、1文字ずつ取り、命名したもの。/抱負：艇の使用目的を限定せず、ゴキブリセーリング(ちょっと潮のニオイをかきに出る)、クルージング、釣り、週末の別荘がわり、そして、各自の都合のゆるす限り各種レースに出場するつもりである。/クルー：大半がディンギーおよび小型クルーザーにて、3~7年の経験をもち、休日は海しか行く所がない連中の集まりで、艇の維持費より酒代が高くつきます。/NORCへの要望：まだまだヨットは海上に於いて全く邪魔者扱いであり、海の交通ルールもヨットに対しては無きに等しい(何が何でも帆船優先を主張するわけではないが)。今後ともヨットを社会に理解していただき、市民権が得られるよう、会員各人と協力して一層活発に活動していきたい。

**2825 SALA VOON** ホーランド1/2 沼津重須  
9.14×7.54×3.12×1.75 秋山欣徳/艇名の由来：ジャズ歌手の名前ではない。ギリシャ語のサガポー(I love you)が、サラ・ボーンとなった。

**1184 ベラージュ** スループ 関西ヨットクラブ 9.98×8.25×2.82×1.78 河合基至/艇名の由来：フランス語で美しい年齢とか青春時代といった意味。/抱負：関西ヨットクラブ主催のレースを中心に、広くレースに出場したい。勿論長期クルージングにも出たい。/クルー：原則としてクルーは社員。現在7名。

**2951 Something TAK 26 須磨** 7.90×6.70×2.80×1.50 岡田正弘、石津恒雄、大家健司、斎藤雅義、斎藤賢治、北本和俊、難本哲敏、長谷妙子、森下一義、竹中千雄、小池。

**2899 リバージュ** 木原1/2 マリーナ雄琴 8.99×7.24×3.20×1.85 横井一郎、横井憲二、広畑顕一/艇名の由来：「リバージュ」とは某メーカーの香水にまちがわれるが、決してマネをしたのではなく、こちらの方がはやいのです。オーナークルー共々海が好きで、夏が好きで。フランス語で「渚」という意味です。

/抱負：ハーフトンは2艇目です。今回はレースに頑張ろうということで、木原さんの最新ハーフトンに決めました。ワッツの戸叶大先生とのコンビであればきっと走るであろう、と期待しています。ただし、乗り手のほうは?/クルー：オーナーで平均年齢を上げ、クルーが下げているグループ。でも平均年齢は25歳と、若さを武器としています。松川・野原・田中。

**2844 Loosey-Goosey** (ルージー・グーシー) R. ホランド Q Ton 三崎マリーン 別部尚司、野津明、佐々木康孝(共同)/艇名の由来：全員クルーザー初心者のため、まだ本調子でないという、米語スラングより“Loosey-Goosey”(Loose at a Goose)の艇名をもらい、これから頑張るぞ!という気持ちをこめてこの名にした。/

**2962 SELENE - III** ファー11 衣浦武豊 11.0×8.8×3.5×1.75 篠崎文則/艇名の由来：ラテン語で“月(お月さん)”の意味です。月夜の海を音もなく滑る白いヨット……のようなイメージを艇名としました。/抱負：船はクルージング仕様で、レーティングもかなり高目の為、レースではあまり期待できませんが、ある条件下では十分可能性はあると思います。レースでも頑張り、楽しいヨットライフを送りたいと思います。/クルー：三菱電機に勤めている連中と、名古屋工大ヨット部OBを中心に、約10名の野郎ばかりのメンバーです。/NORCへの要望：レースだけでなく、誰でも参加できる行事を増してください。

**2903 FORTE** ニコルソン1/2 三国港(福井県)  
8.98×7.54×3.10×1.750 三崎恒雄、三崎、矢口、大島、平鍋、蓮川、斎藤、松井、北岡、湯浅、仲井(共同)/艇名の由来：19フィートJOG・BW24・スカンピと乗りついででしたが、今回レース指向メンバーの希望をいれ代替しました。北陸の海を「力強く」おし渡り、海域でのレースを総ナメにするべく命名しました。/抱負：昨年までの「鈍足セラヴィ」の汚名を挽回し、三国フリートの常勝艇を目指すだけでなく、北の彼方にレースがあると聞けばはるばる出陣し、他のフリートのレースを荒したい。(大口たたいてスママセン!) /クルー：オーナーイコールクルーです。帆走中は皆、オーナー面をして動こうとしません。

OFFSHORE 第77号 昭和56年9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45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



# クルーザーの新しい時代が始まる。 ヤマハ30新発売。

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

## YAMAHA-30

- 全長…8.97(m)
- 吃水……………1.75(m)
- 水線長…7.20(m)
- バラスト……………1,300(kg)
- 全幅…3.23(m)
- 全セール面積…36.27(m<sup>2</sup>)
- 排水量…3,450(kg)
- 補機……YSM12(12hp)

### YAMAHA

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