

Offshore 2

1982

社団法人 日本外洋帆走協会発行No. 83/200円

昭和57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



J-24クラス全日本選手権総合優勝の《HORNET II》

写真：岡本甫／提供舵社



第2レーススタート

〈J₂₄セーラー初めての手合わせ〉

第1回J₂₄クラス全日本選手権大会

金指昭郎・吉田晴彦

日本のクルーザーレースで、'78年クォータートン・ワールドチャンピオンシップ以来久々の大フリートレースとしてヨットマンの注目を浴びたJ₂₄クラス全日本選手権は、10月13日～18日に絶好のコンディションのもと、クォータートン・ワールドとほぼ同様な海面で、佐島マリーナをベースに開催された。

レースは、約13マイルのオリンピックコース4レースと、佐島～初島～佐島の約48マイルのディスタンスレース1レースの計5レースで争われ、全国から集まった21隻（エトリ―数24隻）のJ₂₄には、ディンギーレーサーからクルーザーレーサーまで多士済々のメンバーが約120名集まり、佐島マリーナは彼らの熱気に包まれた。120名のメンバーのうちには、昨年のJ₂₄クラスワールドチャンピオンシップで優勝した、ジョンコーリアスのフォーストクルー、ファーリー・フォントネ

ット（彼も米国では、J₂₄オーナー）がおり、このチャンピオンシップを盛り上げる一つの要素となった。

結果は、終始素晴らしい走りを見せ、常にレースをリードしていた〈菊〉が最終レースでリコールをし、手堅く2番手につけていた〈HORNET II〉が逆転優勝をし、初のタイトルを手中におさめた。

なお、このチャンピオンシップは、82年1月にシドニーで開かれる第3回のJ₂₄クラス・ワールドチャンピオンシップの選考も兼ねて行われ、4隻がワールドチャンピオンシップにチャレンジすることになった。

このチャンピオンシップを共催していただいたNORCの皆様に、J₂₄クラスのあれこれや、レース中のエピソードなどをおりまぜてレースの詳細をお伝えするとともに、今後ともJ₂₄クラスをサポートして下さるようお願いします。

＝ヨウクラスの現状＝

輸入されたヨウが日本の海に進水して早1年半を経過し、日産自動車により国産化されたニッサンヨウになって1年が経過した今、何とか58隻のヨウフリートになり、今回の第1回全日本選手権を開催するまでに育ちました。このかげには林会長の大きな努力があり、また、世界的には、今年10月よりIYRUインターナショナルステータスを獲得し、名実ともにIOOD (International Offshore One Design) となったことなどの地道な活動が実を結んだ結果と思われます。クルーザーで初めてのIOODヨウは、日産を含め、世界6カ所の工場で生産され、現在33カ国に3千隻強のヨウがセーリングを楽しんでいます。インターナショナルクラスとなったことでヨウクラスの国際的な普及と将来の安定性がより一層保証されることになりました。

日本ヨウクラス協会の会員数も150人近くになり、3隻以上集まってできるフリートも3カ所誕生し、それぞれ活発な活動をしています。日本のヨウの輪が世界へ、世界のヨウの輪が日本へというようになることを期待して活動をしています。

＝全日本選手権の運営＝

今まで我々はいつもNORCやJYAの主催するレースに参加するばかりで、運営することは皆無に等しく、レースの運営がこんなに大変だとは思いませんでした。まず最初にスポンサーの問題、レースの告示、大会役員のお願い、プログラムづくり、計測等の下準備、そしてレースそのものの運営といくらでもやることがあり、準備を始めてレースまでの3カ月はあっという間に過ぎてしまいました。スポンサーは日産自動車。ここまではまずまず簡単でしたが、OODであるがためのチャーターボート、また、ワールドの選考会を兼ねたためのワールド派遣選手の援助については簡単にはいきませんでした。日産自動車のサポートでチャーター艇は10隻、ワールド派遣選手のうち3名の往復航空券支給ということになりました。プログラム、宿泊、パーティー、レース運営等は、すべて、'78年Qトン・ワールドを手本に簡略化した形で行うことでなんとか切りぬけました。

今回一番考えなければならなかったことは、ヨウがインターナショナルクラスになるということと、我々の仲間が皆NORCのレースに参加しているということでした。インターナショナルクラスであれば、当然日本ではJYAのクラスの一つでなければならないが、艇はクルーザーであり、NORCのレースに出場しているという現状です。NORCとJYAが何故か一本の線につながっていないことの疑問を感じたのは初めてです。この問題も我々の仲間の長老渡辺修治氏のサポートにより、NORCとJYAの共催（主催はヨウクラス協会）という形で御了解いただいたことで我々も大喜びで、何とかヨウがクルーザーとディンギーの橋渡しとなるこ

とができれば、またなるようにならなければならないと思いました。特に今回は、インターナショナルジュリーの石井正行氏にチーフジュリーをやっていただくかわら、帆走指示書作りにも協力して下さり、ヨットマン皆のクラスとして育てていこうという感じになりつつあります。

＝艇の運搬＝

本来は“艇の運搬なしにセールを肩に”が合い言葉のOODなのだが、どうも新艇のチャーター艇は不評だったようです。新しい艇はよいのだが何かと手入れに時間がかかることを考えると、自艇を運搬したほうが……というところに落ちつくようです。これが何年かたち、ヨウオーナーがふえれば、オーナー同志連絡を取りあってチャーターすることがあたりまえになると思います。やはりセーリングする道具だから信頼関係がないといま一歩チャーターには……というところのようです。

実際にチャーター艇は4隻の利用者に終わりました。他の17艇は、遠くは九州から、近くはシーボニアからの陸送・回航で、全国13カ所からの大荷物の大移動となっていました。九州から参加のヨウクラス協会会長の林先生は、レンタカーを借りて3人で陸送し、だいぶん安く費用をあげたようです。回航組で驚異的だったのは、清水からやって来た〈KO-MARGE〉です。彼らは9月の中旬に佐島にやって来て、毎朝6時～9時までトレーニングをしてレースに参加、表彰式後のアフターパーティーが終るやいなや“ぼくらこれから帰ります”と一言いい残して、サッサと清水に回航して帰ってしまいました。レースも終りホットしている他チームは、後からこの話を聞かされ、彼らのタフさと行動力に驚いていました。

＝計測＝

計測はIORやJORと違い簡素化されているかわりに、ルールそのものがぬけ道のないようになっていて、厳密に行われることになります。スパー、リギンの長さ、J寸法、デッキアレンジメント、セール、バラスト、キール等は一定寸法のアローアンスの中に入っていないければなりません、皆が一番苦労したのは、フロテーションテストのようです。

フロテーションテストは、艇の重量とバランスを計るために行われるのですが、ステムとラダーの定められた場所に、幅10%、長さ100%のマークを入れ、艇を浮かべ、前後のマークが水の中に入らなければなりません。結果としては単純なもので、いつでもチェックができますが、軽く、しかも良い状態のトリムに浮かせるのはむずかしいことです。

そこには搭載備品のルールがあり、船外機等については搭載場所、最低重量まで定められています。また、インナーバラストとなるチェーン、アンカー、バッテリー等の比重の大きい物は、搭載量がきめられていま



第1レースサイド 写真のトップは〈Ko Marge〉

すし、もちろん鉛等のインサイドバラストはだめです。許されているのは、ロッカーや本棚等の居住機装品の追加、一定量の清水、大量に捨てるにはと考えるビール缶詰等の食糧品等です。計測日に佐島近辺の酒屋さんで、ビールの売上げが伸びてビックリとなったのはこれが理由のようです。

計測員も艇をチェックして、オーナーに“これは缶ビール3ケース程度ですね”というのがまたおもしろいところです。この中で一番ユニークだったチームが、酒屋ではなくて米屋からビニールバックのお米を買ってきて“これで計測をお願いします。これは食糧品ですし、ビールは高すぎるので……お米買って政府にも協力しています”これには計測員もビックリしていましたが、苦笑いしながらOKを出していました。彼らは今頃塩気のあるご飯を毎日食べているのではと思っています。

＝艇名問題＝

IYRU '81年ルールを使用したため、2艇が艇名問題にひっかかることが、前日になって明らかになり、これには運営側もオーナーも大慌て……。この2艇は某自動車メーカーに関連する会社で、〈LAUREL〉、〈GLORIA〉で、やれ「R」を「L」に替えれば良いとか、日本語訳にすればどうか、でも「月桂冠」にすると商品名になるからダメだとか議論百出し、〈LAUREL〉は〈月桂樹〉、〈GLORIA〉は〈菊〉と変更し、一件落着となりました。

この〈菊〉には後日談があり、代表オーナーは、仕事の都合で参加できず、知らない間に艇名がホームポート岡山の県花に替わっており、〈GLORIA〉がダメなら自分の名前の〈友近丸〉とか〈トモチャン〉とかに替えてほしかったなどと話していました。皆さんも艇名を付けたり替えたりする時には十分御注意を!!

＝ブラクティスレース＝

(10% 1400スタート オリンピックコース)

ブラクティスレースは、穏やかな海面に北東風7～

8 m/secと、この海域での最高のコンディションとなった。

スタートは、コミッティーの投錨と同時に10分前というあわただしいレースであったが、選手達は初めての手合わせで成績に関係ないこともあって楽しいレースが展開された。

このブラクティスレースで注目されるスピードを示したのは、ソリング乗りの日高達の〈ブーメラン〉、470の名手小松の〈菊〉、二宮の〈ホーネットⅡ〉、波多江の〈マルジェJr〉、クォータートンレーサー・前田の〈コマルジェ〉、八木の〈ごんべい〉、羽柴兄弟の〈チャイナタウン〉、〈オリーブ〉、といったところであった。

リコールによる失格は4艇あったが、リコール艇もスピードを合わせるという意味で、再スタートする気もなかったようだった。

＝第1レース＝

(10% 0900スタート オリンピックコース)

第1レースは、北風5～6 m/sec波もなく穏やかだが、風は振れやすく、常に10°～15°のシフトをしている。

スタートは、スタート直前までほぼラインスタートに近く、若干下有利程度であったが、スタート時には10°以上下にシフトし、完全に下有利となった。下一番でスタートした〈アポロニア〉(博多から参加のチャーター艇)が他艇をリードし、第1マークをトップ回航、その後に〈ホーネット〉、〈コマルジェ〉、〈菊〉、〈マンタ〉とつづく。その後集団はまったくのだんご状態となり、マークタッチや接触があり、どの艇が回航したかどうか確認する運営艇は大混乱、回航艇も大混乱となったようだ。サイドマークから下マークまでは大きな変化がなく、トップを走る〈アポロニア〉が後続艇に追いつかれながら下マークを回航、長い2回目の上りのレグでの戦いとなる。2回目の長い上りのレグというのは、センターマーク方式のオリンピックコースなので、第1上りレグと第3上りレグは、第2上りレグの半分になっているからである。第2上りレグは、直線距離で約3マイル程度である。

この長い第2上りレグで勝負がきまったようだ。このレグで〈菊〉がトップにたち、上マークは〈菊〉、〈コマルジェ〉、〈マンタ〉、〈ホーネット〉、〈マルジェJr〉の順で回航し、下マークもこの順位で回航した。フィニッシュは、〈菊〉、〈コマルジェ〉、〈マルジェJr〉、〈マンタ〉、〈ホンキートンクJr〉となった。結果的には確実に風のシフトをつかみ、艇をすべらせた〈菊〉、〈コマルジェ〉が良い成績をおさめ、ディンギーセーラー強しという感じを与えた。

＝第2レース＝

(10% 1300スタート オリンピックコース)

第1レースに引き続き行われた第2レースは、風が北東にシフトして、海面状態等は第1レースと同様で

あった。スタート1分前までは上有利と見たが、スタート時点ではラインスタートとなった。ガラ空きのアウト側からトップで飛び出した〈J of J〉は、フレッシュウインドをつかみスピードを上げながら上マークへとアプローチ。しかし、中央寄りからスタートした〈菊〉は、風の振れを適確につかんで〈J of J〉をかわし、上マークをトップ回航、続いて〈J of J〉、〈ホンキートンク Jr〉、〈コマルジェ〉、〈マンタ〉、〈ホーネット〉が回航した。

サイドマーク、下マークとスピンランで〈菊〉は他艇をじりじりと引きはなしていく。長い第2上りレグで順位が入れ替わる。上手に風を読んだ艇が上位に上ってくる。第2上マークはトップが入れ替わり、〈ホーネット〉、〈菊〉、〈エスメラルダ〉、〈コマルジェ〉、〈オリーブ〉、〈光〉の順となった。このレグで〈オリーブ〉は南よりのコースをとって18位から一挙に5位に上がってきた。もちろんトップ回航をした〈ホーネット〉も南よりのコースをとりながらスピードをあげ、〈菊〉との激しいせりあいとなった。長い追手のレグで〈菊〉は〈ホーネット〉との差をつめ、下マーク回航では上手な位置につけてオーバーラップを取り、みごとなマーキングでトップをうばい返して、逆に2艇身の差をつけた。そしてフィニッシュまで2艇の上りのたたき合いとなった。〈菊〉は〈ホーネット〉をビッタリとマークし、タッキングマッチとなったが、フィニッシュライン200m手前でマークをはずし、別々のタックで走りはじめた。マークをはずされた〈ホーネット〉は、スピードもあがり、よいシフトをひろって〈菊〉をかわしてフィニッシュ、みごたえのあるレースとなった。第2上りレグで調子に乗った〈オリーブ〉も3位でフィニッシュ、続いて〈コマルジェ〉、〈ホンキートンク Jr〉、〈エスメラルダ〉となった。このレースも上りレグでの風の読みが勝負を決定したようだ。

前評判の高かった〈ごんべい〉は、スピンポールトラブルでD.N.S.となり、優勝争いから脱落していった。

＝第3レース＝

(% 0600スタート 佐島～初島～佐島)

スタート時北東の風6 m/secと絶好のコンディションであり、このままコンスタントな風が吹けば早いレース展開が期待されたが、予想としては、昼には風が落ち、南の微風になると思われた。しかし、10時には初島の手前2マイルにたどりつき、10艇が横一線となって初島への最後のアプローチとなった。しかし、ここで風は落ち、1～2 m/secとなった。初島回航は定石どおり南側からアプローチした〈オリーブ〉、〈ブーメラン〉が先航したが、初島西側で完全に風が落ち、潮とブランケットに悩まされている間に、大外回りをした〈カスミ V〉がトップ回航。そのすぐ後から同じコースをとった〈光〉が、風をつかみきれずに潮でもどされ、最終回航となった。その後風は南から北からと振れまわり、北よりのコースがよいのか、南よりコースがよいのかまったくわからない展開となった。佐島沖に近づくころ西

の弱い風が吹きはじめ、後続艇が追いあげ、10艇がだんご状態となった。佐島実験灯台が確認されるころ、北東風6 m/secとなった。トップは〈光〉、〈オリーブ〉2艇のようだ。フィニッシュは佐島港口近くのため、全艇定置網の確認に神経を使うことろだ。定置網をさがすのに〈光〉と〈オリーブ〉がたまどっている間に、どこからあらわれたか〈菊〉が、〈光〉と〈オリーブ〉をかわしてトップでフィニッシュ。〈菊〉の後から〈ごんべい〉がロングに強いところをみせ2位でフィニッシュ。続いて〈光〉、〈オリーブ〉、〈チャイナタウン〉とフィニッシュした。上位4艇はわずか2分の間にフィニッシュした。この時点で〈菊〉が2位以下を大きく引きはなしてダントツとなり、〈菊〉の優勝は間違いないものと思われる。

＝第4レース＝

(% 1400スタート オリンピックコース)

天気は上々であるが、前日よりさらに風がなく、ふれまわる。スタートは1時間延期されて14時スタート。下有利のスタートであったが上側からスタートした〈矢矧〉が、いい風をつかんで上マークをトップ回航。続いて〈ホンキートンク Jr〉、〈チャイナタウン〉、〈マルジェ Jr〉。〈菊〉は7位で回航、ちょっと調子が狂っているようだ。

トップの〈矢矧〉がミスコースをし、サイドマークでは、〈ホンキートンク Jr〉がトップにたつた。〈ホンキートンク Jr〉は、今回出場チームの中で最軽量艇(クルーのウェイト・トータルが270 kg)である強みを生かし、微風の中ではすばらしいスピードで他艇をはなし、下マークではダントツになった。

下マーク回航時点で風はほとんどなくなり、長い上りレグでは何が起こるかわからない。風は多少南よりにシフトしたようだ。時間は午後3時半、この海面



左より〈菊〉、〈アブラカダブラ〉、〈ホーネットII〉、
〈アポロニア〉、〈ごんべい〉 撮影：日産自動車



第2レース上 右より〈J of J〉、〈菊〉、〈マント〉、〈マルジェJr〉、〈ホーネットII〉、〈光〉、〈ゴンベイ〉

では一般的には、次に吹いてくるのは北のはずだ。しかし、トップ艇は中間より南側をタックしながら走っている。後続の2～3艇も同様だ。しかし、〈菊〉、〈光〉を先頭とする5艇のグループは北にかけたかのようにまっすぐ北に突込んで行く。その後の集団は南側に突込んで行く。南の風が見えているのか？吹いてきた風は南東であった。上マークヘスピンを上げてアプローチする艇も3艇見える。コミッティーは時計とにらめっこしながらタイムリミットを気にしている。タイムリミットは3時間だ。コース短縮かコースの変更か……。トップ艇〈ホンキートンクJr〉が第2上マークを回航、リーチングで下マークへ向かう。センターマークのコミッティーボートが動きだした。コースの変更だ。フィニッシュラインはタイムリミットを考慮し、下マークから100mぐらいいはなれた風上となった。

微風で素晴らしいすべりをみせた〈ホンキートンクJr〉が、協会の面目を保ってトップフィニッシュ。次に〈マルジェJr〉、〈チャイナタウン〉、〈エスメラルダ〉、〈ブーメラン〉と続いてフィニッシュ。北にかけた〈菊〉、〈コマルジェ〉、〈光〉は、17、18、19位となった。このレースは、南の風を読んだものが上位にあがる結果となったが、トップの〈ホンキートンクJr〉は手がたく中間コースを走りながらよく風を見て、かけをしなかった。手がたい走りが良い結果を生んだ。

このレースで〈菊〉が思わぬ（前回までの成績では考えられない）順位となる。そして〈菊〉と〈ホーネット〉の得点差が2.5に縮まり、最終レースにトップをかけて争うことになった。

＝第5レース＝

(% 0900スタート、オリンピックコース)

北々東の風5～6% 多少チョッピーな感じの波がある。潮も強いようだ。スタートは上位艇が中央に集まり、昨日の〈菊〉の成績によって、各順位争いが激しくなり、エキサイトしている。スタート時風は東にシフトした。X旗が上がる。リコール艇がかなりある

ようだ。潮と風のシフトにより、皆スタートタイミングがずれたようだ。2艇だけ再スタートをする。X旗はやはりおらない。まだリコール艇はいる。徐々に調子をあげてきた〈エスメラルダ〉は、いいスピードでトップを走る。上マーク回航は〈エスメラルダ〉、〈ブーメラン〉、〈オリーブ〉、〈アブラカダブラ〉、〈菊〉、〈マルジェJr〉の順である。

サイドマーク、下マークとほとんど変化はなく、長い第2上りレグでやはり調子のあがってきた〈ブーメラン〉がトップにたち、そのまま第2上マークを回航、〈エスメラルダ〉、〈菊〉、〈光〉と本来の力を発揮した順位で回航し、そのまま下マークをも回航した。このシリーズ最後の上りレグ、フィニッシュまでの約1.5マイルの勝負となった。優勝争いで〈菊〉を追う〈ホーネット〉は9位でちょっと逆転はむずかしそうだ。〈菊〉は手がたく中間コースをとりながら前の2艇を追い上げて行く。いいスピードだ。まったく同じコースを〈光〉が〈菊〉をマークして、同じようなスピードで追い上げてくる。〈菊〉と〈光〉のトップ争いになりそうだ。しかし、手がたく走る〈菊〉はそのままトップでフィニッシュしたが、ホーンが鳴らない。ヘルムスマンの小松が不思議そうな顔をしてコミッティーを見ながら何か聞いたようだ。コミッティーは「リコール」と言った。2位の〈光〉がフィニッシュラインを横切る。ホーンは鳴った。1位は〈光〉となった。続いて、〈エスメラルダ〉、〈オリーブ〉、〈チャイナタウン〉、〈コマルジェ〉、〈ブーメラン〉がフィニッシュ、この中でも〈コマルジェ〉、〈ブーメラン〉がリコールであった。〈菊〉を追う〈ホーネット〉は9位でのんびりとフィニッシュした。彼らは〈菊〉をとらえることができなかったため何となく元気がなかった。プレスボートから、「二宮さんおめでとう優勝だよ」と言われても何かわからない顔をして聞きかえていた。プレスボートからもう一度声がかかった「小松さんはリコール、二宮さんが優勝」。〈ホーネット〉は、艇がひっくりかえるようなさわぎで、大喜びとなった。何となく歯ぎれの悪い逆転優勝となってレースは終了した。

＝レースを終わって＝

今回のレースは、予想をはるかに上回るエントリー数24隻、そして日本のトップレーサーが集まり、関係者としてこれだけの関心を集めたことは大変うれしい誤算でした。ところが大きな悩みも生まれました。このレースは、一部のセミプロレーサーによって争われるのでは？というものでした。しかし、これはレース結果や参加者の感想から我々の杞憂に終り、この艇の面白さを改めて実感させられることになりました。

優勝艇の〈ホーネットII〉を見ても5、1、6、6、6位の成績で、決して楽に、また圧勝したレースではなく、参加21隻中17隻までがシングルの成績を経験した大混戦のレースであったことは、それぞれ経験、実

力、年齢、練習量等が大きく異なったチーム（チームメンバーの各々も）でありながら、皆がイーブンにレースを楽しめたことと思われます。

レース結果は、優勝〈ホーネットⅡ〉（5, 1, 6, 6, 6）、2位〈チャイナタウン〉（10, 7, 5, 3, 2）、3位〈エスメラルダ〉（7, 6, 8, 4, 2）、4位〈光〉（8, 8, 3, 19, 1）、5位〈マルジェJr〉（3, 10, 11, 2, 5）、6位〈オリーブ〉（9, 3, 4, 21, 3）となり、各々おもわくとだいぶ違う結果ではないかと思います。〈ホーネットⅡ〉はあきらめずに手がたく走った努力の結果であり、二宮さんとしては決して納得のゆくものではないでしょうし、〈チャイナタウン〉も強力なメンバーを有しながらもう一つしっくりせずにレースが終ってしまい、実力を発揮できなかったようです。〈エスメラルダ〉は若いチームで元気一杯走り、前の2艇と比較すれば良くやったと思われます。若い彼らのチームワークの良さは見ていて気持ちのいいものです。〈光〉、〈オリーブ〉は良い走りをして、優勝してもおかしくない力をもっていたのに、一回の失敗で4位、6位となってしまい、すてレースのないシリーズレースのむずかしさを味わっているものと思います。一番残念に思うのは〈菊〉（1, 2, 1, 17, PMS）の2回の失敗です。走り、チームワーク、タクティクスと、どれをとっても今回のレース中最高のものを持ち、皆に示したというのに8位に終ってしまったことです。

このような上位をしめた艇だけでなく下位でも健闘し、色々な思いを持っている艇がたくさんあると思います。中でも〈リッチⅡ〉の健闘などは目を見はるものがありました。彼らは、昨年8月に関東水域（佐島マリーナ）マッチレースに参加した頃は、マークの回り方もわからず、コミッティーに「スミマセーン、このマークはどちらから回るのですか？」などと質問して、コミッティーを慌てさせたものですが、今回の第4レースでは、風が大きく振れたとはいえ、小松、庄崎、小川、前田らのヨット界の強豪がヘルムを取る艇を押さえ、11位でフィニッシュをしています。また、彼らは自分達の実力を良く知り、決して無理もしないようです。ディスタンスレースについては“コミッティーに迷惑をかけると悪いから”と言ってスタートしませんでした。彼らのレース後の感想は「日本のトップレーサーと走れて楽しかった。いつもビリでも、レースごとに皆との差（時間）が縮まっていくことがとてもやりがいがあり、努力すれば必ず……があると思います」ということでした。

このように、レースに参加するだれにでも楽しさを提供し、勝つ可能性を秘めていることは、厳しいワンデザイン性以上の何かを物語っているように思います。艇の性能にはほとんど差がないために、ディンギー並にタックミスやマーク回航でのチームワークのみだれ等で大きく順位が入れ替わります。いかにトップ

レーサーでも少し気を抜くと大きく順位を落とすシビアなレース艇でありながら、一般のレーサーがトップレーサーとかたを並べて走り、時にはトップレーサーを尻目にフィニッシュすることも夢ではない、何か不思議な魅力がある艇です。

艇のスピードを決めるのは乗り手の腕だけといったわかりやすいレースとなるために、見る者にも、乗り手にも、魅力あるレースとなる。また、チューニングやセールのシェイプの差が、そのままスピードの差となって現われるこのクラスでは、セールメーカーの力量そのものが、艇のスピードとして表われ、レース結果の一端となるため、セールメイキングの実験の場ともなり、この意味からも大いに期待されるクラスになりそうです。

このように色々な楽しみや魅力のある艇を我々でもっと大きな力にして、クルージングにも、ワンデザインレースにも、IORのショートオフショアレースにも使いこなし、我々の夢をのせて小型クルーザーの普及に努めていきたいと思います。

—世界選手権—

1982年1月6日～16日までオーストラリアのシドニー（ミドルハーバーヨットクラブ）で第3回 $\frac{1}{4}$ クラスワールドチャンピオンシップが開かれ、7レースのトータルで争われます。このワールドに日本から、優勝の〈ホーネットⅡ〉、2位の〈チャイナタウン〉、4位の〈光〉、6位の〈オリーブ〉の4艇が日本代表として参加します。（エントリー総数は55～60隻ぐらいだそうです。）応援団を含めると30名を超すクルーザー界久々の海外遠征団となり、各チームは、全日本終了後も合宿練習等を行ってレベルアップをはかっているため、ワールドでの活躍が期待されます。ワールドの模様もまた、レポートいたしますので皆様声援をお願いします。

■ワールド日程

1 / 6(水)	0900～2000	登録、計測
	1200	ブリーフィング
1 / 7(木)	1900～2000	計測、プラクティスレース、BBQ
1 / 8(金)	1230	第1レース
1 / 9(土)	1230	第2レース
1 / 10(日)	1230	第3レース
1 / 11(月)	1230	第4レース（ディスタンスレース）
1 / 12(火)		予備日
1 / 13(水)		第5レース
1 / 14(木)	1230	第6レース
1 / 15(金)	1230	第7レース
1 / 16(土)		予備日
	1900	表彰式

第1回J / 24クラス全日本選手権最終成績表

SCORE NOTE

S 56. 10. 18

セー ル No.	艇 名	艇 長 名	第1レース		第2レース		第3レース		第4レース		第5レース		総計		最終	
			順位	得点	順位	得点	順位	得点	順位	得点	順位	得点	順位	得点	順位	ホームボート
2691	HORNET II	二宮 隆雄	5	20	1	24 $\frac{1}{4}$	6	38	6	82 $\frac{1}{4}$	6	19	101 $\frac{1}{4}$	6	19	120 $\frac{1}{4}$
2677	CHINA TOWN	石田 幸博	10	15	7	18	5	40	3	73	4	21	95	4	21	116
1933	ESMERALDA	植松 真	7	18	6	19	8	34	4	71	2	23	92	2	23	115
2680	光	市川 徹	8	17	8	17	3	44	19	78	1	24 $\frac{1}{4}$	84	1	24 $\frac{1}{4}$	108 $\frac{1}{4}$
2694	MARGE Jr.	波多江 研一	3	22	10	15	11	28	2	65	5	20	88	5	20	108
2674	OLIVE	萩原 重一	9	16	3	22	4	42	21	80	3	22	84	3	22	106
2474	HONKY TONK Jr.	林 基	6	19	5	20	13	24	1	63	7	18	87 $\frac{1}{4}$	7	18	105 $\frac{1}{4}$
2671	菊	黒瀬 享	1	24 $\frac{1}{4}$	2	23	1	48 $\frac{1}{4}$	17	95 $\frac{3}{4}$	PMS	1	103 $\frac{3}{4}$	PMS	1	104 $\frac{3}{4}$
2675	MANTA	小川 直之	4	21	12	13	9	32	15	66	11	14	76	11	14	90
2672	KO-MARGE	前田 博	2	23	4	21	7	36	18	80	PMS	1	87	PMS	1	88
2685	ごんべい	八木 達郎	14	11	DNS	1	2	46	10	58	12	13	73	12	13	86
2696	赤い鳥	岡田 豪三	13	12	15	10	12	26	9	48	14	11	64	14	11	75
2472	カスミV	藪内 哲寛	DSQ	0	18	7	10	30	7	37	8	17	55	8	17	72
2473	J of J	庄崎 義男	12	13	9	16	16	18	14	47	13	12	58	13	12	70
2697	APOLLONIA	福元 征四郎	11	14	14	11	25	8	8	33	9	16	50	9	16	66
2456	ABRACADABRA	磯前 斗志夫	15	10	13	12	14	22	20	44	10	15	49	10	15	64
2468	Boomerang II	日高 茂樹	DSQ	0	11	14	18	14	5	28	PMS	1	48	PMS	1	49
2471	カスミIII	田中 匠	18	7	19	6	15	20	12	33	PMS	1	46	PMS	1	47
2455	矢矧	戸谷 寿男	16	9	16	9	19	12	13	30	PMS	1	42	PMS	1	43
2460	月桂樹	上村 治利	17	8	17	8	16	16	16	32	DSQ	0	41	DSQ	0	41
2465	RICH II	渡部 陽一	DNF	1	20	5	DNC	0	11	6	15	10	20	15	10	30
2458	OCEAN BELL V	芦田 照夫	DNC	0	DNC	0	DNC	0	DNC	0	DNC	0	0	DNC	0	0
2454	Poirine	星 光太郎	DNC	0	DNC	0	DNC	0	DNC	0	DNC	0	0	DNC	0	0
2464	TOKAI-8	沢田 一彦	DNC	0	DNC	0	DNC	0	DNC	0	DNC	0	0	DNC	0	0

第19回 小網代カップレース報告書 56.11.22~23

草間 信二

エントリー隻数 49隻

出場隻数 47隻 延321名

○今回に限り、横須賀海上保安部の要請をうけて、ライフジャケットの確認を全艇行い、それをもって出場の確認とした。

艇長会議終了後、スタート前に全出場艇の確認を済ませた。

○〈GAMERA〉より、TCF変更の申告があり、証書確認の上、エントリーリスト記載の0.7375を、0.7333に変更し、これを適用した。

○レース中に事故が発生し、申告のあった艇

〈POINCIANA〉	No.1 ジブ破損
〈RODEM V〉	キール下部破損
〈FORTY〉	キール破損
〈慎記郎〉	油圧システム不調……リタイヤー

○レース展開

好天の上、穏やかさもあってスタート準備も順調に進み、定刻(11月22日1100) 追手スタートとなった。

しかもオールフェアーの一斉スタートであった。

スタート後1時間たっても手の届く程の海面に全艇展開し、小春日和レースとも言えようか?

全コースにわたっての様子は、フィニッシュ後の各艇の話の中に伺うことができ、終始微風というよりもむら風のため全艇悩まされ通しのレースであったようだ。

所要時間も14時間から25時間にかけてバラツキ、出場各艇もコミッティーもともに神経を使われ続けたレースであったとも言えようか。

中には、大島恋しさのあまりか、海岸をキールで散歩した艇もあったようだが、それに要した時間と労力のロスを考えると、上位入賞の可能性もあったのではないかと惜しまれる。

「無事のレースをお祈りしています」と横須賀海上保安部から、丁重な、しかも早朝に電話を頂いたことが思い出される。

全出場艇の皆様のシーマンシップとマナーの良さに敬意を表するとともに、今後のご活躍を祈ります。



左上：関東支部フリート対抗レース第2レース1位の〈雲柱〉

左下：風下マークへ向かう各艇(第2レース)

右上：関東支部フリート対抗レース総合9位の〈がめら〉

写真撮影：岡本甫／提供：舵社



第19回 小網代カップレース成績表

NORC 1981年度

クラス 順 位	セール 番 号	艇 名	TYPE	フィニッシュ タ イ ム	着順	所 要 時 間	TCF	修 正 時 間	総合 順位	
I 3	2112	FUJI Ⅲ	FRE46	3 : 40' 02"	6	16 : 40' 02"	0.8525	14 : 12' 31"	20	
	2	RODEM Ⅵ	T&P44	3 : 18' 22"	4	16 : 18' 22"	0.8541	13 : 55' 37"	17	
	1	摩利支天	TAK44	3 : 09' 40"	2	16 : 09' 40"	0.8525	13 : 46' 38"	15	
Ⅱ 2	2000	月 光 Ⅴ	FRE41	3 : 09' 53"	3	16 : 09' 53"	0.8195	13 : 14' 49"	8	
	2049	BB Ⅲ	T&P36	10 : 17' 44"	40	23 : 17' 44"	0.8022	18 : 41' 15"	45	
	3	ROCINANTE	DOU42	4 : 21' 24"	9	17 : 21' 24"	0.8204	14 : 14' 22"	21	
	1	雲 柱	YOKO40	1 : 37' 20"	1	14 : 37' 20"	0.8177	11 : 57' 23"	1	
Ⅲ 3	380	THETIS Ⅲ	U-38	7 : 03' 55"	25	20 : 03' 55"	0.7863	15 : 46' 38"	29	
	2	CLARISSA	DOU37	5 : 47' 59"	21	18 : 47' 59"	0.7787	14 : 38' 21"	24	
	1	BELLATRIX Ⅱ	HAY34	4 : 23' 04"	12	17 : 23' 04"	0.8031	13 : 57' 41"	18	
Ⅳ 2	1465	MAUPITI	N-320	4 : 21' 30"	10	17 : 21' 30"	0.7458	12 : 56' 45"	5	
	1555	TILDE Ⅱ	N-320	8 : 57' 22"	30	21 : 57' 22"	0.7489	16 : 26' 34"	34	
	1850	VEGA Ⅴ	DOU33	6 : 00' 58"	23	19 : 00' 58"	0.7489	14 : 14' 28"	22	
	1900	龍 飛 Ⅲ	DOU33	4 : 55' 59"	16	17 : 55' 59"	0.7489	13 : 25' 48"	12	
	1987	DOZEN-A	DOU33	9 : 12' 25"	32	22 : 12' 25"	0.7479	16 : 36' 30"	27	
	2074	CRANE Ⅲ	YAM33	10 : 39' 42"	41	23 : 39' 42"	0.7519	17 : 47' 28"	43	
	2220	慎記郎	HOL33	リタイヤー			0.7620		47	
	2364	FORTY	YAM33	12 : 09' 59"	45	25 : 09' 59"	0.7499	18 : 52' 20"	46	
	2620	SEA HEIL Ⅵ	NAK33	5 : 50' 44"	22	18 : 50' 44"	0.7530	14 : 11' 26"	19	
	3	2640	青海波	NAK33	4 : 17' 03"	8	17 : 17' 03"	0.7570	13 : 05' 02"	7
	1	2690	くろしお Ⅲ	NAK33	3 : 25' 46"	5	16 : 25' 46"	0.7540	12 : 23' 16"	3
	2713	CAVOK Ⅱ	GRA34	4 : 38' 40"	13	17 : 38' 40"	0.7540	13 : 18' 14"	9	
	2763	REGINA	HOL34	4 : 54' 32"	15	17 : 54' 32"	0.7509	13 : 26' 52"	13	
	2853	TOPLINER	KAN30	9 : 46' 11"	39	22 : 46' 11"	0.7458	16 : 58' 53"	39	
	2905	JACK TAR Ⅱ	TAK34	8 : 12' 49"	29	21 : 12' 49"	0.7670	16 : 16' 15"	32	
2931	風小僧東京	U-34	5 : 13' 14"	18	18 : 13' 14"	0.7620	13 : 53' 02"	16		
Ⅴ	610	飛車角Ⅱ	W-36	7 : 37' 26"	28	20 : 37' 26"	0.7385	15 : 13' 50"	27	
	1735	桜 工 Ⅱ	PASSAT	10 : 07' 30"	39	23 : 07' 30"	0.7139	16 : 30' 32"	36	
	1898	SEA TIGER	BW33	6 : 36' 46"	24	19 : 36' 46"	0.7312	14 : 20' 27"	23	
	1910	SERABI Ⅲ	DOU30	5 : 43' 54"	20	18 : 43' 54"	0.7269	13 : 36' 57"	14	
	1992	DOLLY I	ELV30	5 : 38' 05"	19	18 : 38' 05"	0.7161	13 : 20' 39"	10	
	2008	ODIN Ⅵ	KAF30	7 : 36' 18"	27	20 : 36' 18"	0.7269	14 : 58' 39"	25	
	2011	GAMERA	TAK31	7 : 28' 34"	26	20 : 28' 34"	0.7333	15 : 00' 54"	26	
	2182	KELONIA	DOU30	11 : 13' 45"	43	24 : 13' 45"	0.7248	17 : 33' 40"	42	
	2196	MORE JOY	NOL30	10 : 00' 04"	38	23 : 00' 04"	0.7226	16 : 37' 14"	38	
	2221	AZUSA	DOU30	9 : 11' 58"	31	22 : 11' 58"	0.7226	16 : 02' 28"	30	
	2234	桃 李 Ⅱ	DOU30	10 : 58' 07"	42	23 : 58' 07"	0.7237	17 : 20' 45"	41	
	2371	DERPHINA	DOU30	12 : 10' 32"	46	25 : 10' 32"	0.7226	18 : 11' 30"	44	
	2432	BLUE NOTE	F920	5 : 07' 24"	17	18 : 07' 24"	0.7385	13 : 23' 02"	11	
	2466	MERLUZA	NAK295	9 : 16' 46"	33	22 : 16' 46"	0.7301	16 : 15' 58"	31	
	1	2600	KARASU	TAK30	3 : 57' 16"	7	16 : 57' 16"	0.7290	12 : 21' 35"	2
2616	JEREVIENS Ⅲ	NAK295	9 : 36' 25"	36	22 : 36' 25"	0.7269	16 : 25' 58"	33		
2846	AKADEMY Ⅵ	PTON30	9 : 27' 43"	34	22 : 27' 43"	0.7343	16 : 29' 37"	35		
3	2965	TSURUGI	NAK31	4 : 45' 38"	14	17 : 45' 38"	0.7290	12 : 56' 50"	6	
2	2970	POINCIANA Ⅱ	U-30	4 : 21' 58"	11	17 : 21' 58"	0.7269	12 : 37' 24"	4	
Ⅵ 1	2260	RODEM Ⅴ	T&P26	9 : 36' 20"	35	22 : 36' 20"	0.6913	15 : 37' 37"	28	
	2750	快進丸	YAM26	11 : 46' 08"	44	24 : 46' 08"	0.6878	17 : 02' 09"	40	

関東支部フリート対抗レース第2レース(オリンピックコース)成績表

NORC1981年度

11月8日10時14分スタート

フリート及び艇名	セールNo.	着 順	フィニッシュタイム	所 要 時 間	所要秒数	T C F	修正秒	順 位
[シーボアA]								
POINCIANA II	2970	11	1 : 18' 09"	3 : 04' 09"	11049	0.7269	8032	10
DOLLY-I	1992	16	1 : 21' 20"	3 : 07' 20"	11240	0.7161	8049	11
GAMERA	2011	15	1 : 21' 02"	3 : 07' 02"	11222	0.7375	8276	14
[油壺A]								
月光V	2000	2	12 : 42' 27"	3 : 28' 27"	8907	0.8195	7299	2
慎記郎	2220	6	1 : 5' 42"	2 : 51' 42"	10302	0.7620	7850	7
RODEM V	2260	19	1 : 27' 15"	3 : 13' 15"	11595	0.6913	8016	9
[油壺B]								
JACKTAR II	2905	17	1 : 22' 46"	3 : 08' 46"	11326	0.7670	8687	20
KARASU	2600	13	1 : 20' 41"	3 : 06' 41"	11201	0.7290	8166	12
青海波	2640	4	12 : 56' 04"	2 : 42' 04"	9734	0.7570	7361	3
[油壺C]								
FUJI III	2112	3	12 : 54' 40"	2 : 40' 40"	9640	0.8525	8218	13
龍 飛 III	1900	23	1 : 38' 03"	3 : 24' 03"	12243	0.7489	9169	23
VEGA V	1850	5	1 : 4' 50"	2 : 50' 50"	10250	0.7489	7676	5
[油壺D]								
雲 柱	2611	1	12 : 38' 52"	2 : 24' 52"	8692	0.8177	7107	1
MORE JOY	2196	27	1 : 59' 40"	3 : 45' 40"	13540	0.7226	9784	25
[葉山A]								
JEREVIENS III	2616	7	1 : 8' 00"	2 : 54' 00"	10440	0.7269	7589	4
DOZEN A	1987	22	1 : 35' 23"	3 : 21' 23"	12083	0.7479	9037	22
SERABI III	1910	18	1 : 25' 05"	3 : 11' 05"	11465	0.7269	8334	18
[葉山B]								
CAVOK II	2713	25	1 : 56' 32"	3 : 42' 32"	13352	0.7540	10067	27
DERPHINA	2371	26	1 : 58' 21"	3 : 44' 21"	13461	0.7226	9727	24
TOP LINER	2853	12	1 : 19' 23"	3 : 05' 23"	11123	0.7458	8296	17
魁	2028							
[諸 磯]								
MERLUZA	2466	8	1 : 9' 30"	2 : 55' 30"	10530	0.7301	7688	6
TSURUGI	2965	21	1 : 32' 29"	3 : 18' 29"	11909	0.7290	8682	19
桃 李	2234	29	2 : 25' 27"	4 : 11' 29"	15087	0.7237	10918	29
[小網代]								
TILDE II	1555	28	2 : 0' 35"	3 : 46' 35"	13595	0.7489	10181	28
くろしお III	2690	20	1 : 27' 51"	3 : 13' 51"	11631	0.7540	8770	21
THETIS III	380	24	1 : 43' 12"	3 : 21' 12"	12552	0.7863	9870	26
波 勝	1985							
[江の島]								
CLARISSA	2035	10	1 : 11' 20"	2 : 57' 20"	10640	0.7787	8285	16
FORTY	2364	9	1 : 11' 01"	2 : 57' 01"	10621	0.7499	7965	8
BLUE NOTE	2432	14	1 : 20' 49"	3 : 06' 49"	11209	0.7385	8278	15

第4回 関東支部フリート対抗レース総合成績表

NORC 1981年度

10/31~11/23 (3レース)

フリート及び艇名	セールNo.	第1R 神子元島 Ⅲ			第2R オリニックⅢ			第3R 小網代カップ Ⅲ			総合 順位	総合得点	チーム別 得点
		修正時間	順位	得点	修正時間	順位	得点	修正時間	順位	得点			
[シーボニアA]													271 ①
POINCIANA Ⅱ	2970	54443	(2)2	43.5	8032	10	21	45444	(4)4	40.5	①	105	
DOLLY I	1992	56335	(7)7	36	8049	11	20	48039	(10)9	33	③	89	
GAMERA	2011	55759	(6)6	37.5	8276	14	17	54054	(26)16	22.5	9	77	
[油壺A]													225.375③
月光V	2000	61338	(20)17	21	7299	2	29	47689	(8)7	36	5	86	
慎記郎	2220	59415	(15)13	27	7850	7	24	DNF		1.5	19	52.5	
RODEM V	2260	53778	(1)1	43.4	8016	9	22	56257	(28)18	19.5	4	86.875	
[油壺B]													227.5②
JACKTAR Ⅱ	2905	57847	(11)10	31.5	8687	20	11	58575	(32)21	15	17	57.5	
KARASU	2600	55203	(4)4	40.5	8166	12	19	44495	(2)2	43.5	②	103	
青海波	2640	DNF		1.5	7361	3	28	47102	(7)6	37.5	13	67	
[油壺C]													211 ④
FUJI Ⅲ	2112	64867	(27)21	15	8218	13	18	51151	(20)13	27	15	60	
龍飛 Ⅲ	1900	58952	(14)12	28.5	9169	23	8	48348	(12)11	30	14	66.5	
VEGA V	1850	57418	(10)9	33	7676	5	26	51268	(22)14	25.5	6	84.5	
[油壺D]													144.625⑧
雲柱	2611	DNS		1.5	7107	1	30.25	43043	(1)1	45.4	8	77.125	
MORE JOY	2196	65198	(28)22	13.5	9784	25	6	59834	(34)24	10.5	27	30	
白鯨	2857	57287	(9)8	34.5	DNS		1.5	DNS		1.5	25	37.5	
[葉山A]													182.5⑤
JEREVIENS Ⅲ	2616	62676	(22)19	18	7589	4	27	59158	(33)22	13.5	16	58.5	
DOZEN A	1987	83632	(31)24	10.5	9037	22	9	59790	(27)17	21	23	40.5	
SERABI Ⅲ	1910	54886	(3)3	42	8334	18	13	49017	(14)12	28.5	7	83.5	
[葉山B]													131.5⑨
CAVOK Ⅱ	2713	63567	(26)20	16.5	10067	27	4	47894	(9)8	34.5	18	55	⑨
DERPHINA	2371	55274	(5)5	39	9727	24	7	65490	(44)27	6	20	52	
TOP LINER	2853	DNS		1.3	8296	17	14	61133	(39)25	9	29	24.5	
[諸磯]													169.5⑥
MERLUZA	2466	58737	(12)11	30	7688	6	25	58558	(31)20	16.5	12	71.5	
TSURUGI	2965	59444	(16)14	25.5	8682	19	12	46610	(6)5	39	10	76.5	
桃李 Ⅱ	2234	68314	(29)23	12	10918	29	2	62445	(41)26	7.5	30	21.5	
[小網代]													156 ⑦
TILDE Ⅱ	1555	59909	(18)16	22.5	10181	28	3	59194	(34)23	12	25	37.5	
くろしお Ⅲ	2690	59672	(17)15	24	8770	21	10	44596	(3)3	42	11	76	
THETIS Ⅲ	380	62126	(21)18	19.5	9870	26	5	56798	(29)19	18	22	42.5	
⑤波勝	1985												
[江ノ島]				1.5									118.5⑩
CLARISSA	2035	DNF		1.5	8285	16	15	52701	(24)15	24	23	40.5	
FORTY	2364	DNS		1.5	7965	8	23	67940	(46)28	4.3	28	29	
BLUE NOTE	2432	DNS			8278	15	16	48182	(11)10	31.5	21	49	

ORC会報第33号

NORC技術委員長 渡辺修治

1. 1981年10月31日から11月7日にわたってLondonでORCが開かれた。

その主な決議事項を下記に述べる。

2. 1980年の根本的なルール改正後、1981年は安定した整理の1年だったということが出来る。今年はレーティングの公式の基本的な改正は一件もなかったのでIORルールは2年間、安定を保ったことになる。(大型艇に対するパテンの長さのルール改正を除いて)

IORが安定し、効果的になると、ルール違反に対する計測手続きの厳密さが強化されることになる。

*バラスト移動等のルール違反者に対する各国の対応に関して報告、意見を通知されたい。

また、ORCは、最近のProfessionalism (有給のプロがレースに参加すること)の流行は、アマチュアの参加を前提として作られた現在のルールに対する新たな圧迫と受けとめている。

3. 計測関係

計測時の主要な備品の位置の詳細を申告するMeasurement Inventory(備品目録)を、レーティング証書の3ページに加えることになった。

計測者にとっては、また余分の時間が要ることになるが、計測トリムを明確にすることは、ルール違反(Cheating)を防止するために是非必要である。

また、オーナーが計測状態を作る準備に便利のように、チェックリストを用意した。

計測時の海水の比重をレーティング証書に記入することになる。レーティングを下げる目的で、ヨットを真水中で計測することは、ルール違反である。

レーティング証書

レーティング証書が新しい様式 (Format)に改正される。新しい様式のレーティング証書は、1982年1月1日から発行され、インターナショナルイベントへの参加艇は新様式によらなければならないが、それ以外のヨットは、1983年1月1日からでよい。

ルールのガス制限を無視したMylarジブを作ったセールメーカーがあった。

*各国で同様な違反があったら、そのロフトの名前と、違反者に対して取った処置を通知されたい。

4. Rule Compliance (順法委員会)

レース参加者に対して、ルールの精神を守ることの重要性を強調する必要がある。

そのためには、不注意で犯しがちなルール違反と、その結果のペナルティーを公示して、レース参加者に周知させることが大切である。昨年のORCで提案された、“Don't Cheat by Mistake”のポスターを再発行してクルーの注意を喚起すること。

*各国協会は、IORのレースでIYRUルール75.1.に相当するルール違反と、ペナルティーの実例をORCに報告されたい。

計測やレーティングルールに対する違反はレースルールの違反と全く同じで、抗議の対象となることをレース参加者に周知させたい。

5. Professionalism

IORルールの序文に、「ルールはアマチュアヨットマンのために開発されたものであり、IYRUルールが定義しているプロフェッショナルに対しては考慮が払われていない」の文言を入れる。

6. 簡易計測ルール (SMR)

1980年のORCで提案されたSMRはIORの一部として採用する。IORのStandard classのヨットは簡易計測によってレーティングを取得することができる。

7. ワンデザインクラス

成功したワンデザインクラスが増えている。ORCとしては新しいワンデザインクラスの誕生を期待する。

8. レベルレーティングクラス

1982年度世界選手権スケジュール

	日	月	国/場所	主催クラブ
2 Ton	ナ	シ		
1 Ton	8/15~8/29		Uk/Brighton	Royal Ocean Racing Club Royal Thames Yacht Club
3/4 Ton	8/16~8/29		Sp./Aliconte	Nautico de Denia Yacht Club of Greece
1/2 Ton	8/19~9/1		Gr/Piraeus	Hellenic Offshore Racing Club
1/4 Ton	1/9 ~1/22		Aus/Melbourne	Royal Yacht Club of Victoria
Mini-Ton	7/22~8/1		Swed./Marstrand	Gothenburg Royal Yacht Club

	1983	1984
2 Ton	France	ナシ
1 Ton	Brazil	France
3/4 Ton	Italy	W. Germany
1/2 Ton	Norway	U. K.
1/4 Ton	ナシ	Belgium
Mini-Ton	France	Greece

グリーンブックのペナルティーのグレードを変更した。レベルレーティングの世界選手権に対するスポンサー名の取り扱いについて。

“Offshore Racing Council”, “World Championship”のタイトルやORCのlogoはすべての印刷物に顕著に表示すること。スポンサーの名前は補助的に扱うことが望ましいが、レース主催者の良識と判断で、スポンサー名をpart of the title of the eventに用いることは差支えない。

ルールでは、世界選手権レースへ参加するクルーはすべてアマチュアでなければならないとなっているが、有給のプロのクルーが参加していることは事実のようである。

クルーのルールに「インショアレースの場合、ヘルムスマンの国籍は、ヨットと同国籍でなければならない」を追加する。

9. ITC

Mark III Aルールの改正はしない。

1981年のヨットにはMark III Aは適用しない。

〈Masts.〉ORCは最近のレベルレースでのディスマストの続発に鑑み、マストのスカントリングルール設定を考えたが、ITCが調査、検討の結果、ディスマストの主な原因は、複雑なランニングリギンに対するクルーの取り扱いミスによることが多いことが判った。ORCとしては、普通のクルー (average club crew member) が扱っても折損事故を起こさないマストのルールを改めて要望した。

*〈Scantlings.〉ORC/ABSのスカントリングルールは各国デザイナーからの助言によって改正作業を続けている。

EECがブレイジャーボート用のスカントリングルールを設定中とのことであるが、ORC/ABSのスタンダードと矛盾する可能性があるため、ORC/ABSのルールをEECに対して陳情する必要がある。

〈Battens.〉大型艇のヨットのオーナーは、現在のルールのバテン長さでは、ルールで認められているメンソルのリーチを保つのがむずかしい、と不満を持っている。ブームの長さに応じて長いバテンが持てるようにルールの改正が認められた。

Energy storage accumulator (エネルギー貯蔵) はビルジポンプ作動用以外は禁止する。

10. ラインズ計測器具

Research Committee (探求委員会) は、John Letcher博士の指導の下に、3年間各種の計測器具によって実艇のラインズ計測の実験を行って来た。委員会はORCに対して実物で論証を行い、その結果は良好であった。

来年から、Chief Measurerは、シリーズ生産のヨットで、既に通常の計測によるレーティング証書を持っているクラスに対しては、ラインズ計測器具によるデータから、ORCMP (プログラム) により、コンピューターでレーティングをアウトプットすることを認める。

ORCは、Research Committeeとの作業は将来、ルールの正しい方向づけも重要な意味を持つことを認識しているが、研究続行のための資金の裏付けがないのに苦慮している。

11. Special Reg. 委員会

1979年のFastnet Raceの事故に鑑みて、RORCでは数々の新しい安全ルールが採用され、ヨーロッパ各国でも実行されている。

ORCのSpecial Reg. は、毎年見直されているが包括的なものである。

各国のレース主催者やオーナーにとって、現在の、Special Reg. に (RORCの安全ルールを) 追加することは面倒なことなので避けたい。ただし、地方の特殊事情が必要とすれば別である。

* 〈ライフラフトとライフハーネス〉 小委員会によるORC仕様の立案作業が続けられているが、各国 (協会) とメーカーからの有効なコメントを期待する。

12. International Judge

IORのイベントで、International Juryの申請はORCを通じてやるように改める。

13. Finance

ORCの管理は極端に切りつめた費用でまかなわれているが、このままでは今後は資金が不足する見通しである。

1982年度のLevy (1981年9月30日現在のIOR登録艇) は15SFとしたい。(1981年は12SF) 15SFとしても、8\$ (1,800円) ぐらいであるから、ORCの目的を理解しているオーナーは、増額に同意してくれることを期待する。

しかし、各国の協会としてはLevyの増額には十分の予告期間が必要と考えられるので、1983年度のLevyに対しては、Administrative Com. は1982年の1月に協議をすることにした。

〈IOR Sail Label.〉ORCのルール管理と計測、Researchの開発作業を賄う費用の収入源に、Sail Labelの販売が提案された。

1982年6月1日以降引き渡されるすべての新IORセー
ルにはSail Labelを張りつけることにする。

Sail LabelはORCが製造し、各国協会に\$ 3で売る
(1982)。協会はセールメーカーに\$ 4で売り、セール
メーカーはオーナーに\$ 6で売る。

各国協会がSail Labelにかかわりたくない場合はO
RCがセールメーカーに\$ 4で売る。

Sail Labelは10cm角で、ORCのlogoが入っており、
計測者が署名する。

* Sail Labelの提案は、大部分のCouncillorの同意を

得たが、各国協会からの意見は未だ聴取していないの
で、1982年の1月15日までに、各国協会のSail Label
に対するコメントをORCに送ってほしい。

その結果を見てAdministrative Committeeは、1月
23日にミーティングを開き、6月1日からのSail La-
velの採用を正式に決定する。

※註 *印の項は、各国協会(National Authority)
からの返信を期待している。

車イスの人魚 インド編 “フィアーナ”が海に還る日②

石井浩一・フィアーナ

私達が結婚式を挙げたのは、丘の中腹にある“ズケ
ランチャペル”という米軍施設の一つで、眼下に海が
広がり、その彼方に夕陽が落ちていくような所でした。
レセプションでは、夕陽が水平線にかかるときにケー
キカット、というにくい演出が企画されました。

夕焼け空、真赤に染まった海、酔いの回ったせいも
あるのですが、夕陽に照らされた300人近い友人
達の顔、それら全てが私達二人を祝福していました。

その時、私はフィアーナという素晴らしい、そして
またビッグなハートの持ち主である、私が長い間求め
続け理想としていた人魚を天から授かったような気が
したのです。ここに至るまでには険しく長い道のりが
ありました。

日常英会話は出来ても、深く突っ込んだ話になると
お互いの意志の疎通が出来ないという言葉の障害、日
米の生活習慣の違いから始まり、お互いの主義主張の
違い、おまけに二人ともガンコ者、日米対抗意識むき
出しのケンカ等、いろいろありました。また、当時は
フィアーナ健康状態が悪く、時には一週間ぐらいほ
とんど無睡の看病が続いた日々もありました。しかし、
何かあるごとに何とか二人で力を合わせ、それぞれの
事態を切り抜けてきたのです。そんな時(いろいろな
面で非常に苦しい時期)、私は歯をくいしばり、目を
むき出しにして神に暴言を吐き散らし、必死にそこ
から脱しようと努力しました。しかし、女房も同じ苦し
みを味わっているはずなのに、また、そういう事に対
して彼女なりに一生懸命戦っているのに、不思議なこ
とに彼女は始終笑顔を保っているのです。それは、
時として私にとっては不気味に感じることもさもありま

した。

「そういう状態の時は、ただでさえ陰鬱なムードにな
りやすいのはわかっていることよ。少しでも明るいム
ードの中でもがいている方が、光も早く見えるんじゃないの?」、とフィアーナから言われ、改めて己のハート
の小ささと精神的弱さを思い知らされ、脳天を棍棒で
打たれたようなショックを受けたのです。事故で頸椎
四個の複雑骨折、全米から集まった多くの著名なドク
ターの手により、九死に一生を得たものの、それ以後
地獄の底をうろつき回り、自力で這い上がってくる中
で生れた強い精神力、たとえ逆境にある時にも出てく
る笑顔、思いやり、人間の温か味等、私には学ぶべき
ものが多かったのです。

結婚式も無事に終り、ハネムーンは沖縄の北部のリ
ゾート地オクマビーチでした。式場より一時間の所で
す。同棲期間が一年ありましたが、それでも新たな感
動が我々を襲ったのでした。

およそ2カ月の沖縄での新婚生活の後、私の両親の
住む福岡に引越すことになりました。というのは、彼
女と知り合ってから約一年半近く、彼女はリハビリと
同時に鍼灸の治療を受けていたのです。その鍼灸治療
は彼女の機能回復に対して非常に有効であることがわ
かりました。事故当時手術を担当したドクター達の予
想は、恐らく一生ベッドに寝たきりの状態であろうと
のことでした。フィアーナの場合、手足の機能回復は
望めないというのが大方の予想だったのです。しかし、
前述の治療を続けているうちに、手先こそ不自由では
ありましたが、腕が挙げられるようになってきたと同
時に、血液循環も良くなってきたのか、車イスに座っ

でも貧血を起こしてその場に倒れるような事も少なくなってきたのです。そこで私は今まで持っていたプロダイバーの職を捨て、鍼灸師を目指す決意をかためたのです。また、リハビリやマッサージ、指圧、整体等、私がやれる範囲で精一杯やってみよう、彼女が自分の機能回復に向けて努力している限り、私もともに苦楽を分かち合い戦ってみようと思ったのです。

鍼灸学校への入試のために、私の脳細胞の働きを呼び起こす勉強が始まりました。

そんなある日、フィアーナがポツリと「インドにあるタジマハールを見たい」と言ったのです。タジマハールはムガル帝国五代目の皇帝シャー・ジャハーンが、愛妃ムムターズ・マハールのために建てた廟墓で、インド、ペルシャ、中央アジア、オアシス・トルコ帝国などの回教文化圏の各地から著名な建築家、工芸家、画家などが招聘され、約2万人の職人により23年の歳月を費やして造り上げられた白大理石造りの廟であり、世界一美しいものといわれ、同時にこの夫婦の愛のスケールの大きさも物語っているといわれるものです。

彼女がインド行きの話を持ち出してから約1カ月程は、いろいろと迷っていました。が、彼女の小さい頃からの夢である事や、シャー・ジャハーンがムムターズに注いだ愛は……等という話が出てきた時は、半ば意地も手伝い、また、私自身もインドの本を読みあさっているうちに、異常と思える程の興味がわいてきました。もとより楽天主の私は、試験勉強なんぞはインドでも出来ると考えたのです。我々の周囲の一部の人達からは、行く事を打ち明けた途端に猛烈な反対を食いました。彼らにはそれぞれの理由がありましたが、共

通していたのは、フィアーナの健康の事でした。でも私が最初に悩んだ事もそれと同じ事なのです。悩み抜いた挙句に決心した事でした。インドは二人にとって未知の世界でした。でもそれを知るには、自分自身で行ってみる以外に答えを得る方法がありません。他にも帰ってきてからの生活のことや（生活費にと思って貯金していたものが旅費に化けるのですから）いろいろな不安材料はあったのです。けれどもこれからの人生に大いにプラスになり得る要素の方が大きいと判断し、二人の将来を占う意味でも、これに賭ける価値は十分にあると考えたのです。

出発までの準備は大変でしたが、楽しいひとときでもありました。1976年夏、福岡から大阪を経て、第一目的地であるホンコンへ旅立ちました。いよいよ二人の珍道中の始まりです。

ホンコンでは九龍を中心に、昼は観光、そして夜は女房の付き合いでショッピングをというように、朝から晩まで歩き回り、初っ端から疲れてしまいました。ビクトリアピークから臨む夜景は素晴らしく、百万ドルの夜景の看板に偽りなしといったところでした。しかし、あんなに美しく華やかに見える夜景の中にも、昼間見たスラム街が隠されているのも事実です。それを華やかな光で覆いかぶせてしまうだけのパワーがこの街にはあるような気がしました。エキサイティングタウン・ホンコン・アバディーンでのフロートینگレストランの食事、タイガー・バームガーデン見学等々、あつという間に楽しい時が流れてしまいました。ホンコンは女房と一緒にいる場合には旅行の最終目的地にすべきだという反省を残して、タイに向かって飛び立ちました。

バンコックに着いた翌日から、私は連日連夜の下痢に苦しむことになりました。熱は42度、頭も拳がらず、ひどい状態でした。スタートして初めて不安感に襲われました。女房は私に付き合って3日間ホテルに閉じこもっていました。旅行に出る前に、知人が私にこのような忠告をしたことがあります。「インド等の国々で下痢した時は、オナラが出そうになったらトイレに直行せよ」。その理由が納得できたのはこの時でした。安宿に泊まったのも一因かも知れませんが、バンコックでの最初のワンパンチが効いて以後、一週間程の滞在はフラフラの状態でした。それでも4日目には熱も40度に下がり、頭と体はふらついていましたが、外出するまでになり、バンコックで見たいと思っていた所はほとんど回ることができました。バンコックで撮った写真は、フラついてたのが原因か、腕が悪いのか、定かではありませんが、まともに写っているのは半分ぐらいしかありません。それでも夕陽を背景にしたワットポー寺院でロマンチックなムードにひたったりして、結構満足してホテルに帰ったものです。ただ一つ残念だったのは、タイ女性との付き合いのチャンスを逃した事かな……？

(つづく)



ホンコンのタイガー・バームガーデン

1982年度NORC近畿北陸支部レース予定(案)

レース名		ニューイヤースシリーズ		春季シリーズ		第2回琵琶湖クルーズフェスティバル		第5回琵琶湖シリーズ		
表彰	ポイントレース	第9回春季竹生レース		ポイントレース		フェスティバル		ポイントレース		
	各クラス1～3位	FH賞 総合1位 各クラス1～3位				各クラス1～3位 他多数		FH賞 総合1位 各クラス1～3位		
	オリンピックコース	柳が崎 ～竹生島 ～多景島 (時計回り) 約58.6M	オリンピックコース (1, 2)(3, 4)	柳が崎 ～大橋 ～柳が崎 (時計回り) 約15.0M	堅田 ～におの浜 ～際川 約7.0M	オリンピックコース (1, 2)(3)	大橋 ～竹生島 ～多景島 ～白旗 ～柳が崎 (反時計回り) 約47.0M	F.H賞 総合1位 各クラス1～3位	F.H賞 総合1位 各クラス1～3位	
スタート	1/17 09:00 12:00	2/21 09:00 12:00	4/4 09:00 12:00	6/20 09:00 12:00	5/16 10:00	9/19 09:00 12:00	10/10 10:00 16:00	11/20 22:00	4レースで シリーズ 成立	
タイムリミット	120分～130分	120分～130分	120分～130分	120分～130分	約7時間	120分	約26時間	約20時間	成立	
申込締切	1/17 08:00	2/21 08:00	4/4 08:00	6/20 08:00	成立	9/19 08:00	10/3 17:00	11/14 17:00	同 上	
艇長会議	J.O.R		J.O.R		I～IV	同 上		同 上		
	参加レーティング安全検査		ORCカテゴリー4及びNORC設備規定4以上			J.O.R		ORCカテゴリー4及びNORC設備規定4以上		
クラス分	I～III	総合	I～III		6レース成立の場合 BEST5	I～III		総合		
			× 1 × 1 × 1 × 1.5			× 1 × 1 × 3 × 2		総合		
	得点	× 1 × 1 × 1 × 1	× 2	× 1 × 1 × 1 × 1.5		× 1 × 1 × 1 × 3	× 2			
	出艇料	¥ 5,000	¥ 1,000	¥ 2,000 ¥ 2,000 ¥ 2,000		¥ 2,000 ¥ 2,000	¥ 10,000	¥ 5,000		
レース会員参加料	非会員		¥ 1,000				¥ 1,000	¥ 1,000	シリーズ一括参加料	
			¥ 2,000				¥ 2,000	¥ 2,000	¥ 25,000	
レース委員長					B.C.F 実行委員会	支 部 帆 走 委 員 会				

● レース規則 別紙実施要項による。

● 注意事項 ○全レース（琵琶湖クルーズフェスティバルは除く）修正時間システムで行なう。
○艇長会議に出席しない艇は参加資格を失うことがある。
○年会費未納会員は非会員扱いとする。3月1日以降適用。
○JORをもっていない艇は帆走委員会が適当と思われるレーティングを与えることがある。但し、支部の指定した計測日以降はその特典も失う。

申込場所及び艇長会議会場 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)



NORC 協会ニュース



第80回理事会

(社)日本外洋帆走協会第80回理事会が次のとおり開催されましたのでお知らせします。

1. 日 時 昭和56年11月28日(土) 1500～1720

2. 場 所 船舶振興ビル10階会議室

3. 出席者 理事26名 監事2名

〈出席理事〉15名＝石原慎太郎、秋田博正、大儀見薫、清水栄太郎、小林和太郎、篠原要、周東英卿、武市俊、平松栄一、山崎達光、渡辺修治、都築勝利、貴伝名一良、松木哲、岩田行史

〈委任状提出理事〉11名＝石井正之、岩田禎夫、鳥山睦郎、横山晃、加藤武、大矢隆、加藤蔵男、小林義彦、秋山福夫、三井祥功、大原敦

〈出席監事〉2名＝飯島元次、平野喜美夫

4. 議題

第1号議案；

昭和57年度収支予算案(含、日本船舶振興会に対する事業補助金の一部変更)について

第2号議案；

次期役員の改選について

第3号議案；

新入会員の承認について

第4号議案；

「会費納入を遅延した会員の取り扱い内規」の一部変更について

「NORC船艇登録規程」の一部改訂について

第5号議案；

各委員会報告その他

5. 議事概要；

石原会長が議長(代行、清水専務理事)となり、議事に入り、小林常務理事から出席理事15名、委任状提出者11名、計26名の出席があり、第80回理事会は成立する旨の報告があった。続いて議事録署名人に周東英卿篠原要両理事を指名したのち議事が進められ、1720全議案および報告事項を議して、理事会を終了した。

6. 議事(要約)

第1号議案；

第79回理事会において了承を得た、昭和57年度収支予算案の内、変更部分について小林常務理事より説明があり、その内容は、主として船舶振興会に対する補助金に係わる部分であった。

即ち、先の41,500,000円に及ぶ補助金に対する説明を船舶振興会より求められた席上、今年度の原資は例年に比べて厳しいので、事業項目に緩急順序を付して再提出するよう指示があり、総務委員会で検討の結果、各事業項目ごとに極力圧縮すると同時に、A、Bの2ランクに分類して、総額31,214,000円の補助金額に纏め直し、更に30周年事業費、安全手帳郵送費等を加えて総額で83,304,500円の収支予算案が了承された。なお、Bにランクされたのは、江ノ島・清水レース、八丈島レース、海外レース派遣のための予選、および三崎海岸局の局舎建設費である。

更に、申請に当たって石原会長の笹川会長に対する挨拶の状況についても説明があったほか、ORCにおけるSMR発足に伴い、JORとの関係を如何にするか、今後検討して行くこととされた。

第2号議案；

現役員の任期は昭和57年2月10日までとなっているので、次期代議会において選任する必要がある、その選任の方法について審議が行われ、従来の慣例に従って、各支部代議員数により按分比例して30人の理事を各支部より選任することとなり、次回代議員会における選出を円滑に行うため、57年1月末日までに各支部より候補者を推薦願うこととなった。また、監事については、職務の内容より、関東地区より推薦することと了解された。なお、各支部別役員の推薦員数は次のとおりである。

支部名	推薦員数	監事
関 東	15	2
駿河湾	2	
東 海	4	
近 北	2	
内 海	4	
西内海	1	
玄 海	1	
沖 縄	1	
合 計	30	2

上記員数は、按分比例による数字に対して、1名に足りない沖縄に関東支部より1名を削ぎ、これを振り当てたが、今後、順次新しい支部が発足して行く場合においては、理事が選任されない支部もあり得る、との発言があった。

また、このことに関連して将来は支部長会議等も検討する必要がある旨の提案もなされた。

策3号議案；

ORCの評議員の交代については、次期役員により決

定していただくこととなった。

第4号議案;

昭和55年7月11日以後11月19日までの新入会員130名の入会については、全員了承された。

第5号議案;

(1) 特別会員が4月末日までに会費の納入をしなかった場合は、「出艇料を非登録艇並み」と定められていたが、外国艇を除き非登録艇は出艇できないこととなっており、実態がないので「出艇料を倍額とする」に改められた。

(2) 艇の所有者が変更された場合、その艇の旧所有者は、優先的に登録番号を継続使用することが出来る旨定められておるが、事務処理上、旧所有者の意志を確認する必要があるため、「登録抹消届」に「登録番号の継続使用の有無」の欄を設けることとした。

(3) ORC会議へ出席の渡辺技術委員長より、ORCの議事録により重要事項について報告が行われ、特に次の点が強調された。

イ) レーティング1隻当たり、13スイスフランから15スイスフランに値上げされた。

ロ) 1982年6月1日以後造られる「セール」には、ORCのセール・ラベル (ORC価格3 US\$) を張ることとされ、ORCではこの件に関連したナショナル・オーソリティーのコメントを1月15日までに求め、1月23日に最終決定をすることとされており、今後、関係委員会において早急に結論を出すこととなった。

(4) NORCでは、過去10数年間に61隻の艇を海外レースへ送り出しており、今後はこの種の事業を円滑に行うため、総務委員会に国際委員会を設けることとした旨の発言があり、了承された。

(5) シングルハンド・レースの過去の実績より、参加者の要望もあり、NORCとしては、今後は3~4年ごとにシングルハンド・レースを行ってゆくことを検討することとなった。

(6) 運輸省による監査結果の報告が行われ、その中で特に今後は支部の実状を十分把握するようにとの指摘があったことが報告された。

(7) 三崎ヨット無線局には、現在75艇が加入しておるが、今後、局の運用規程を検討してゆく予定である。

(8) 現在、横浜市政調査会が音頭を取って、当協会を始め、海事レジャー、スポーツ団体を集めて「横浜マリンスポーツ・レクリエーション問題研究会」を発足させ、金沢地区埋立地のヨットハーバー計画および横浜貯木場へのヨット係留の可否等について検討がなされており、当協会としても前向きに対応している旨の説明がなされた。

(9) オーストラリアCYCAのコモドルより、「相互互恵援助条約」を結びたい旨の申し入れがあり、NORCとしては、日本の実情を十分説明した上で、是認された場合は前向きに対応したい旨の説明があった。

(文責事務局)

海外レース懇談会

日 時 昭和56年11月28日(土) 13:00~14:30

場 所 船舶振興ビル10F C会議室

出席者 清水栄太郎(専務理事)、大儀見薫(副会長)、関山光二(雲柱)、横山正男(ヤマハ)、幸村至岐(つばくろ)、有田一郎(かず)、中谷輝彦(雲柱)、並木茂士(月光)、山田東吾(TOGO)、都築勝利(東海支部長)、松田栄夫(BIG APPLE)、周東英卿(帆走委員長)、佐藤和夫(RODEM)、藤本達雄(FUJI III)、山崎達光(SUN-BIRDV)、古屋進(KI KI)、歌田道教(NORC事務局)の各氏以上17名。

清水 来年開催される、チャイナシーレース、クリップパーカップレースをひかえ、今後、参加を希望する艇が増大する傾向にあるなかで、従来これといった定められたものがない。海外レースへのNORC代表艇ナショナルチーム派遣等について基本的には予選を行って代表チームを決定するのがのぞましいが特殊な例(たとえば他の海外レースに出場していて予選に出場できない)もあるので一概にはゆかないと思うが、このようなことをふまえて遠慮なく発言願いたい。

山田 NORCに海外レースの窓口を開設してほしい。

並木 おととい関東でも話し合いがあって、海外レースの窓口を作ってもらいたいとのこと。それからオフショアで、ビッグボートクラブがあたかもNORCに反発しているように受けとれる記事がありましたが、ビッグボートクラブのメンバーは、NORCのメンバーでもありますので誤解のないようにしていただきたいという総員の意見をお伝えします。

大儀見 オーストラリアの〈ラガマフィン〉の例もあるように予選に勝った船が行くと決めますに皆が納得のゆく選考基準を作ってもらいたい。

山田 この前のアドミラルの時に困ったことなのですが、船を作ることだけでなく、出場するためにはいろいろのノウハウが必要であり、少なくとも委員会を作っていたく時はその辺のことのよくわかる人々になってもらいたい。

大儀見 お話を伺っていると方法は二つあるのではないのでしょうか。一つは情報収集で、伝達のための窓口、もう一つは選考等をどうするかという委員会……。

並木 我々としてはシンプルなコミッティーを作してほしい。

清水 固定的なコミッティーが今まで出来なかったのは必要に応じて作られていたためです。今までは予選がなければ総務委員会が中心になっておすみつきを出してきたのですが、予選があればレースの結果等を見

合わせて、帆走委員会、総務委員会等で決めていたと思うのですが。また情報もNORCにはいろいろ来ますがほしいものから必要でないものまで種々雑多であり、的をしぼったレースについては、ほしいと思われる人が意欲的に情報を集めていただければと思います。

山田 NORCに小委員会等が出てありがたいのは、私たちの場合宿泊にしても知人等を通じて交渉してもらっていたのです。他の国ではクラブ単位で交渉しているようで、これをNORCを通じて交渉していただければ助かります。

清水 NORCとしても交渉してゆきたいとは思いますが先にやはりコミッティーを編成したい。そこの場で、それらの検討をしたらどうか？

山田 次の船のこともあり早めに選考基準を決めていただきたい。

並木 ビッグボートクラブはこの後集まりがあるので要望書をお出します。

清水 今日はいろいろ御意見を伺いたいと思っております。基本的選考基準を決めることもそうなのですが、ただ外国へ行ってしまっている船はどうするかという問題も出てくると思います。

並木 外国に行っている船に対しても説明が出来れば納得するのではないのでしょうか。

清水 今日3時から理事会がありますので小委員会を作ることについて話し合いたいと思います。

山田 せめてパナナムクリッパーカップのことだけでも決めていただきたい。

清水 今日の目的の一つであるクリッパーカップとチャイナシーレースのことがありますので選考基準なるものを決めたいとは思いますが、ただ海外にいる船は不安定要素が大きいことも考えておかなければなりません。また、選考基準をあまりタイトにしてしまうのも問題があると思います。

大儀見 国際委員会を作って今後とも海外レースに出場を希望しておられる皆さんと案を練りあげてゆくしかないのではないのでしょうか。

清水 ナショナルチームを送るレースとしては別表の通り、アドミラル、クリッパーカップ、サザンクロス、チャイナシー、が主で、日本から今まででも最も参加数の多いレースです。とりあえず国際委員会なるものを作り、メンバーとしてはアクティブな方々になってもらうのが一番良いと思います。

大儀見 3時から行われる理事会に国際委員会を作るという提案をし、作れる決定をしてもらいましょう。

並木 来年のビッグボートクラブのスケジュールは5月5日から3週間ぐらいの間にプライベートなレースを組みたいと思います。これに参加してもクリッパーカップに出場することは十分間に合います。

清水 それでは理事会に対しては総務委員会におおづけ願って国際委員会のことは前進させていただくことにしたいと思います。

ところで、今までに予選をやりましたのはアドミラルズカップだけです。

大儀見 パナナムの場合、以前に案として関東、関西、東海各チームを送る案が出ていましたが、今回の話しでは最強チームは最強チームとして送るという方向ですか？

清水 最強チームだと思っていたチームの一隻が、かりに新艇を作ってしまった場合、そのチームの代表権をどうするか。たとえば例として〈月光V〉は代表権を取ったあと新艇〈月光VI〉で参加したこともあるように、あまり基準をフィックスできないと思いますが。

大儀見 各レースによってその辺のことは違ってくると思います。

並木 〈月光VI〉の場合アドミラルズに行ってみたら良く違う艇で出てこれたなど驚いていましたね。

清水 国際レースの場合ほとんどが船に代表権が与えられるようですね。

中谷 たとえばメンバーはどうなんでしょう。ほとんど日本人が乗らない場合などは……。

大儀見 レースによって少しずつ違うようですが、艇長、ナビゲーター、または何パーセントまではベイドクルーで良いとか、それぞれのレース主催側の参加の規定があるので国内でやる選考等はこちらで決めてもよいと思います。今年のアドミラルズカップで、ドイツの予選落ちの艇から国際電話がはいり、艇と必要なクルーを貸すから日本チームとして出場したい旨の連絡がありましたが、時間切れでだめになってしまいました。

並木 シンガポールチームも一人もシンガポール人がいないし、シンガポールにすらいったことがないといったら大笑いしたことがあります。

事務局 チャイナシー、パナナムクリッパーカップレース出場予定艇をお知らせ下さい。

〈チャイナシーレース出場予定艇〉

1. 〈月光V〉, 2. 〈KIKI〉, 3. 〈アルゴノート〉, 4. 〈シンドバット〉, 5. 〈つばくろ〉, 6. 〈ティダ〉

〈パナナムクリッパーカップ出場予定艇〉

1. 〈サンバードV〉, 2. 〈月光V〉, 3. 〈トーゴ〉, 4. 〈雲柱〉, 5. 〈フジIII〉, 6. 〈ビッグアップル〉, 7. 〈カズ〉, 8. 〈KIKI〉, 9. 〈つばくろ〉, 10. 〈ヤマハプロト〉, 11. 〈風小僧東京〉, 12. 〈光〉, 13. 〈コテルテル〉, 14. 〈マーサ〉

(以上の艇が予定をしております。これ以外に出場希望艇がありましたらNORC歌田までお知らせください。)

清水 これだけ定数をオーバーすると予選レースが必要ですね。

並木 予選をやる前にナショナルチームを3から4へ増す話をしてください。

大儀見 オーストラリアでMr グーチに合ったので話

はしてみたけれど、いずれにしろ選考はやらなければならぬね。

清水 前回のクリッパーカップの時には、29隻の出場希望艇のリストがアメリカに渡り、アメリカ側ではこれは負けれないと最強チームを組むといったね。

大儀見 他に出場希望艇は聞いておられませんか。

並木 関西の方で〈コテルテル〉、〈トーゴー〉、〈KIKI〉でチームを組んで行くといっていたので、かつてに決めてもらっては困るといっていたのですが。

大儀見 並木さんが先ほどいっていた、5月8日からのビッグボートレースの中身はどんなものなの。

並木 オリンピックコースが中心で、花の大島レースに乗ることを考えています。別の三宅、八丈島レースを企画して、また関西の人々が帰るのに都合が良いようにフィニッシュを下田にすることも考えております。

大儀見 5月のこの時期が選考をやるのにギリギリの線であるし、6月には東京ーハワイのフィーダーレースをやってくれないかという要望もあります。

清水 しかしそのレースを選考レースだと決めれば選考レースになりますね。

大儀見 少し元へもどりますが海外レースに出場するために宿泊からすべてやると専従員を一人おいてやることになってしまう。NORCとしては情報等を伝える、ナショナルチームを派遣するにあたり交渉をする、しかし、船を運ぶことや税関のこと、クルーの航空券のこと等はNORCがやるといってもNORC事務局としては無理だと思う。この点をはっきりさせておかないと事務局がパンクしてしまう。

清水 国際委員会は総務委員会の中の一コミッティーとして開設することとなると思います。最終の選考については、コミッティーにおまかせいただくということではいかがでしょうか。今日の話をたたきだいでして基準等を決めていただく。

大儀見 パンナムに行った時に、CYCAとかNORCとかの代表が集まるのだからコーディネーションの会議をもってスケジュールを調整するとか、パンパシフィックのチャンピオンシリーズを作ることもできと思う。今年の沖縄レースにはビッグボートとしては〈アポロ〉が参加する予定になっています。

山崎 海外レースのインフォメーションはNORCに集まりますか。

大儀見 ほぼNORCに来ています。できるだけオフショアに載せたいと思っています。

清水 先日ホンコンからインパラクラスの極東選手権をやりたい旨のインフォメーションが届きました。結果的にはお流れになったのですが、海外レースのアナウンスメントは海外のヨット雑誌が最も良いと思います。

事務局 来年のレースのインフォメーションで来ておりますのは、チャイナシーレース、クリッパーカップシリーズレース、ハーフトンワールドチャンピオンシ

ップの3レースです。

山崎 〈サンパードV〉はシドニーハーバートレース出場のために回航中ですが、この前の台風26号の余波を受けてメインセールはずたずた、チェンブレートはぶっとぶほど大きなダメージを受けましたが、マストは奇蹟的に折れず、3日ほど足止めをくらっただけで風に恵まれ快調に回航中であります。今回のシドニーハーバートレースでは良い成績を残せると思います。

山田 エントリーはどのようにしておけばよいでしょうか。

清水 各艇ごとにエントリーは済ませていただき、ナショナルチームとしてのオースライズ等はNORCで行います。

大儀見 この前オーストラリアに行った時、78年のクォータートンワールドで日本へ来た連中が、今度どのクラスでチャンピオンシップをやるのかと聞いていましたね。

山田 チャンピオンシップを行うと船は結構できるね。

中谷 5月8日からのビッグボートクラブのレース等につきましてはNORCのレーススケジュールを見て決めています。

周東 ビッグボートクラブはレーティング27.0ft以上ですね、クリッパーカップは26.0ftから出場できると思いますが……。

並木 もちろん26.0ftでもビッグボートクラブのレースに出場していただいても結構です。

清水 最後にまとめとなりますが、山田先生から提案のありました窓口の件は、総務委員会の中に国際委員会を作らせていただくことで了承していただきたい。一番最近のチャイナシーレースにつきまして、新しく出来るコミッティーにより早急に選考基準を決め、ナショナルチームその他代表を決めたいと思います。多くのご意見をいただきましたがこれらを反映させてゆきたいと思いますがいかがでございますか。

今日は大変御多忙中、長時間ありがとうございました。

関西ビッグボートレース のお知らせ

ワントン以上のボートにより、西宮沖にて下記の通りビッグボートレースを開催いたしますので奮って御参加下さい。

記

日 時	3月21日、22日28日
出場資格	ワントン以上の艇
場 所	関西ヨットクラブ
申 込 先	〒662 西宮市西波止町1-2
	TEL (0798) 35-7758 諏訪禎男まで

日本から参加した海外レース一覧表

① ナショナルチーム ② 国内予選あり

56, 11, 27

レース名 年	アドミラルズカップ (英国)	クリップバーカー レース (米国)	サザンクロス シドニー レース (豪州)	チャイナ シー レース (香港)	トランス パシフィック レース (米国)	各 トン カップ レース	SORC (米国)	その他	昭和
1981			サンバードV						56
1980		① 雲柱, 朝鳥, ティダ		タイダ					55
1979	② ③ コチルセルII, 月光V, トーゴV				都島III, ノミ, カレラ				54
1978		④ 月光V, サンバ ードV, チェスバ		トーゴ		1/4 トンワールド (マジンラン5)	サンバードV	カウスウイーク トーゴ	53
1977	⑤ サンバードV, 都島III, BBIII				月光V	1/4 プラックアロー			52
1976				都島III, わだつみ		1/4 ⑥ ミッドナイトハンマ, リオガスール, シューシュ			51
1975			⑦ 海路II, サンバード V, 都島, パーゴIII		ピンドフエレンペナル, 都島III, ティックナタ	1/4 トレーサーII チタV		ワイジーレーズ バーゴIII	50
1974				わだつみ				ガスマンレーズ バーゴIII	49
1973					コンネ, サト	1/2 オラブレッド			48
1972			サンバードII, パーゴII	チタIII		1 サンバードII		ガスマンレーズ バーゴII	47
1971			バーゴII						46
1970				チタIII, エビキエリアン					45
1969			バーゴI		チタIII, コンテツサIII				44
1968				ミスサンバード, ミネルバIII					43
1967									42
1966				月光II, 富士					41
1965					コンテツサIII, チタII				40
1964									39
1963					コンテツサIII,				38
1962				コンテツサII,					37

上記のごとく1962年より海外のレースに参加しておりますが、このうちナショナルチームを組んで出場したレースは6レースです。

また、国内予選を行ったレースは少なく、79年のアドミラルズカップのみとなっております。

1. 1962～1981年までの19年間で、のべ59隻であり、最参加艇の多いレースは、チャイナシーレースの13隻、ついでトランパニックの12隻となっております。

海外レーストピックス

NORC 事務局

●1982年チャイナシーレース&チャイナシーシリーズ

チャイナシーレースほど日本人にとって身近かなレースは他に見当たらない。古くは1962年に〈コンテッサ〉Ⅱ世が日本の外洋クルーザーとして初めて海外のレースに出場した。あれから21年間に13隻の艇が出場し、1970年には東海の雄〈チタ〉Ⅲ世が優勝を成し遂げている。今年も我が国から次の艇が参加の名乗りをあげているので紹介してみよう。

1. 〈月光V〉：オーナー並木茂士，G・フリーズ設計の41フィートアルミ艇，1977年のトランパック及び1978年パンナムクリッパーカップに出場。(神奈川県油壺)
 2. 〈ティダ〉：オーナー石嶺亮，歌田道教設計の35フィートFRP艇，1980年チャイナシーレース，1980年パンナムクリッパーカップ，1981年太平洋シングルハンドレースに出場。(沖縄県宮古島)
 3. 〈アルゴノート〉：オーナー山田元久，高井理設計の34フィートFRP艇(広島県パールアイランド)
 4. 〈シンドバットⅢ〉：オーナー松本太一，木原俊夫設計38フィートFRP艇。1978年及び1980年に沖縄レース連続優勝。(NAK33，愛知県幡豆)
 5. 〈つばくろ〉：オーナー幸村至岐，ヤマハボート設計のニュー34フィートFRP艇。(静岡県沼津)
 6. 〈KIKI〉：オーナー古屋進，R・ホーランド設計の37フィートFRP艇。(兵庫県西宮)
- 以上6隻が現在エントリー希望中であります。

次にレース・スケジュールについて

1. オフショアレース (120M)
3月27日1600スタート
 2. 第1インショアレース (30M)
3月31日1000スタート
 3. チャイナシーレース (600M)
4月3日1100スタート
- これ以後はフィリピンのマニラにて
4. 第2インショアレース (30M)
4月10日 スタート
 5. 第3インショアレース (30M)
4月11日 スタート

規則：ORCスペシャルレギュレーション カテゴリー“1”。IORレーティングMKⅢorⅢa 20フィート～70フィートまで。

エントリー料金：チャイナシーシリーズ HK \$ 1,000
連絡先：The Secretary The China Sea Series,
Royal Hong Kong Yacht Club, Kellett
Island, Hong Kong.

●1982年 第3回 パンナムクリッパーカップヨットシリーズ

今回で早くも3回目を迎えたクリッパーカップ(1年おき)は、ますます出場艇の内容が充実し、あたかも環太平洋版アドミラルズカップの様相を呈してきました。78年には〈月光V〉、〈サンバードV〉、〈チェスパー〉(〈雲柱〉チャーター艇)の3艇でナショナルチームを組んでの参加でした。80年には〈雲柱〉、〈ティダ〉、〈朝鳥〉の3艇がナショナルチームを組み、大いに健闘し、日本チーム悔りがたしとの印象を、少しは外国勢に与えたものでした。そして82年、昔から石の上にも3年という言葉がありますように、足かけ6年、3度目の正直となりますかどうか。では次に出場希望艇をリストアップしてみましょう。(順序不同)

1. 〈サンバードV〉(S & S 54 オーナー山崎達光)。
 2. 〈月光V〉(FRE41 オーナー並木茂士)。
 3. 〈トーゴーVI〉(HOL41 オーナー山田東吾)。
 4. 〈雲柱〉(YOKO40 オーナー佐々木研一)。
 5. 〈ふじⅢ〉(FRE45 オーナー藤本達雄)。
 6. 〈BIG APPLE〉(HOL44 オーナー松田栄夫)。
 7. 〈KAZU〉(DOU42 オーナー有田一郎)。
 8. 〈KIKI〉(HOL37 オーナー古屋進)。
 9. 〈つばくろ〉(ヤマハ34 オーナー幸村至岐)。
 10. 〈ヤマハプロト〉(ヤマハ42, ヤマハ)。
 11. 〈コテルテル〉(KIH42 オーナー山口照雄)。
 12. 〈マーサ〉(WAG34 オーナー平田克己)。
 13. 14. 玄海支部よりDUB37とTAK39の2隻が希望。
 15. 〈風小僧東京〉(U-34 オーナー片桐建一)
- このほかにも数艇あるもようです。

日本からのナショナルチームとしては3チームまでとなっています。もしこのまま15～18隻の希望艇があるとしみますと予選の必要性が出てきます。

では次にレース・スケジュールを記してみましょう。

1. 第1オリンピックレース (27M)
8月7日1100スタート
2. 第2オリンピックレース (27M)
8月8日1100スタート

3. ショートオフショアレース (100M)
8月10日1200スタート
4. 第3オリンピックレース (27M)
8月12日1100スタート
5. ロングオフショアレース (775M)
8月15日1200スタート
- 規則: ORCスペシャルレギュレーション カテゴリー
"1" IOR 26フィート~70フィートまで
エントリー料: US\$ 500
連絡先: General Race Chairman
1982 Clipper Cup Yacht Series
Waikiki Yacht Club
1599 Ala Moana Blvd,
Honolulu, Hawaii 96814 USA

General Race Chairman
KENNETH L MORRISON

NORCからのお知らせ

「ビーケン写真集」

NORC事務局では先月号に紹介した「ビーケンの写真集」を限定100冊にかぎり販布することとなりました。つきましては御希望の方はNORC支部または本部まで連絡ください。

価格 正価 18,600円 をNORC価格 15,800円にて販売いたします。

くわしくはNORC事務局までお問い合わせ下さい。尚写真集入荷は、1月下旬を予定しております。

お申し込み方法 〒105 港区虎ノ門1-15-16
(社) 日本外洋帆走協会 松本まで TEL 03 504 1911~4

通常総会・代議員会等の開催について (ご出席のお願い)

第26回通常総会が下記のとおり開催されます。

今回の総会には次のとおり第3回代議員会で審議可決される事項が報告される予定となっております。

- 56年度事業及び決算報告
57年度事業及び予算計画の報告
改選される役員等に関する報告
会費未納者の取り扱いに関する報告
国際委員会設置に関する報告、等。

日本外洋帆走協会も年を重ねるに従って、その組織規模が増大して発展の一途を辿っております。会員の皆様におかれましても、別途案内状を郵送致しますが、是非ご出席の上何かと御指導御鞭撻を賜りますようお願い致します。

なお、当日出席できない方は是非とも委任状の提出をお願い致します。

1. 日 時 昭和57年2月27日 1630から
2. 場 所 港区虎ノ門1-15-16
(船舶振興ビル10階会議室)
NORC TEL (03)504-1911

3. その他

当日は総会のほか次の会議が行われます。

- 第81回理事会 1230から
第3回代議員会 1430から

なお総会終了後懇談会が催される予定となっております。

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

2994 SHANGRI-LA III OCEAN1100 鬼崎港
11.00×8.70×3.60×1.80 丹羽由昌、丹羽徳子、佐々木忍、稲葉穰二、石原康正、内山田竹志、日比野義博、星野和義、金森宏之、菅原悟、小林俊彦、田代稔、勝戸祐二、植田文雄、吹原優二(共同) / 艇名の由来:
[The scene of James Hilton's novel Lost Horizon]
any imaginary idyllic utopia or hidden paradise. / 抱負: 小笠原、沖縄への航海を夢見つつ、三世ではいかなる船遊びが出来るかと胸はずませて、進水を待機中。/ クルー: II世のクルー5名が、オーナーに格上げになったため、現在のところ、石原、三宅、大久保の3名。

OFFSHORE 第83号 昭和57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 株式会社廣済堂