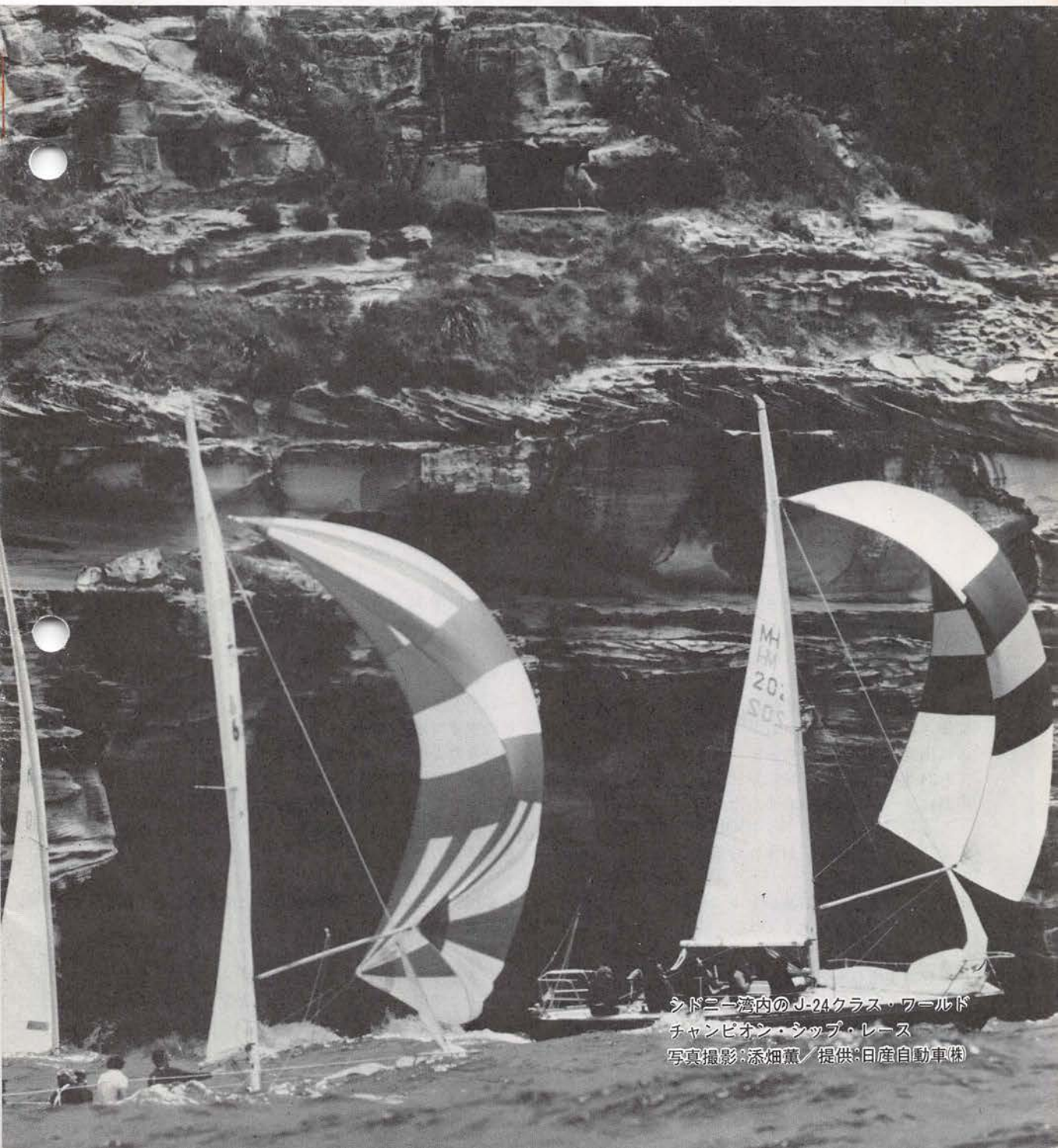


Offshore 3

1982

社団法人 日本外洋帆走協会発行 No. 84/200円

昭和57年3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



シドニー湾内のJ-24クラス・ワールド
チャンピオン・シップ・レース
写真撮影：添畑薫／提供：日産自動車株



シドニー湾内のレース、トップは〈バンディット〉

第3回J-24クラス・ワールド・チャンピオン・シップ速報

金指 昭郎

さる1月6日より16日まで、オーストラリアのシドニー（ホストクラブ・ミドル・ハーバーヨット・クラブ・オブ・オーストラリア）で、第3回J-24クラス世界選手権が開催されました。

今回のJ-24クラス選手権は、年末に同じシドニーで開催されていたサザンクロス・ヨットレース・シリーズに出場していた世界のトップセーラー達が、こぞってJ-24クラス世界選手権に参加してきたため、レベルの高いレースが展開されました。

しかし、レースのムードはIOODクラスJ-24ならではのなごやかなもので、日本から参加した4チームも地元ヨットマンの自宅でのパーティーに招待されるなど、温かい歓迎をうけ、真夏のシドニーのヨットライフを存分に楽しんできたようです。

1. 世界選手権レース概要

第3回J-24世界選手権レースは、S57/1/6～16の間、オーストラリア、シドニーの Middle Harbour Yacht

Club（以下 M.H.Y.C）で実施された。当地は風光明媚、多くの入湾に恵まれており、また幸運にも連日晴天に恵まれ、5～8m/sの風の中を世界7カ国から参集した40隻のJ-24が熱戦をくり広げ、オーストラリアチームが優勝した。日本から参加した4チームも練習不足のままの初出場ながら、よく健闘し、3年先輩の英国並みの成績をあげることができた。また、本レース中多くの関係者と親交を保つことができたことや、世界選手権レースの実態を体得できたことは、大きな収穫であったし、全員事故なくレースを修了し、帰国できたことも幸であった。

2. 参加チームの概要（日本艇及び上位入賞、有名艇）

(1) 日本チーム

・チャイナタウン（No2677）

スキッパー：石田 ヘルムスマン：中村 トリマー：柴田 タクティシャン：金指 クルー：小山、内田

中村はソリング級ワールドチャンピオンシップに2回出場し、FD級では全日本チャンピオンになっている。石田はオーナースキッパー。全日本2位。

• オリーブ (No2674)

スキッパー&ヘルムスマン：萩原 トリマー：米山 タクティシャン：羽柴 クルー：松野、宮島
萩原はオーナースキッパー、今までは470級でレースをしていた。大学時代の友人グループ〈歯科医〉全日本6位。

• 光 (No2680)

スキッパー：市川 ヘルムスマン：前田 トリマー&タクティシャン：羽柴 クルー：砂田、石倉、吉田

前田、羽柴は1/4トンワールド等に参加、活躍。オーナーは砂田。全日本4位。

• ホーネット (No2691)

スキッパー：波多江 トリマー&タクティシャン：佐藤 クルー：横田、南波、豊田、清水

波多江は二宮のかわりにスキッパーをつとめたオーナースキッパーで、470級では日本での有名選手だった。全日本1位。

(2)外国チーム

オーストラリアより21隻、米国より8隻、イギリスより4隻、日本より4隻、アイルランド、イタリア、ニュージーランドより各1隻が参加した。



優勝した〈バンディット〉チーム

(オーストラリア)

• バンディットII

スキッパーを努めるベスウエイトはFD級。ソリング級では有名選手であり、オーストラリアの代表的な選手である。全オーストラリア1位、ノースセールファクトリーでもある。

• ブルブル

スキッパーをつとめるヨークは、オーストラリアでこれからを期待されている選手。全オーストラリア8位。

• ウォンワン

スキッパー：ゼエツ

オーストラリア実力派チーム。全オーストラリア2位。

• ハイダウエー

スキッパー：ハイド

フッドセールの準ファクトリー。ミドルハーバーのホープ。全オーストラリア5位。

(アメリカ)

• ジェロニモ

スキッパー：カーチス&ダンカン

アメリカホライゾンセールのファクトリーチームで、地元オーストラリアホライゾンのパークも乗り込んでいる。'81年ノースアメリカンの1位。

• アメリカンエスプレッソ

スキッパー：ミラー

有名な写真家親子で、J-24に大変力を入れている。アメリカ上位ランク、実力派。

• メン・アット・ワーク

スキッパー：ワッシュボーン

ノースファクトリー。スピード抜群のアメリカ上位ランクセラー。

• ショーボート

スキッパー：ゴリソン

アメリカ上位ランクセラー。

• ジャンボ

スキッパー：メニング

アメリカ上位ランクセラーで、ノースファクトリー

(アイルランド)

• ウォーターパッファロー

スキッパー：カドモア ヘルムス：パティソン
カドモア、パティソンともアイルランドの有名セラーで、アドミラルズカップ、ワントンカップ等でも優勝している。

ゴールデンコンビ、パティソンは、アメリカスカカップ、イギリスチャレンジ艇のスターティングヘルムスマンもつとめている。

(イタリア)

• アリタリア

スキッパー：ティジアノ

昨年度のJ-24ワールドチャンピオンチーム。

3.成績 優勝はバンディット (オーストラリア)

(1)日本からの参加チームは〈チャイナタウン〉23位、〈オリーブ〉26位、〈光〉29位、〈ホーネット〉34位(40隻中)となった。

詳細は J-24 WORLD CHAMPIONSHIP Result Sheet の通り。

(2)レース成績評価

レースは地元オーストラリアと米国によって争われ

たようなもので、入賞10位以内はオーストラリア4、米国6となった。

実力的には（艇のスピード等）米国の方がオーストラリアに勝っているようであった。しかし、マークのある場所付近は潮が強く（どうも潮の強い所にマークを打つようである）地元有利の感があった。また、数多くの艇数で、常時レースを行っている米国、オーストラリアは、出艇数の多いレースになれており、スタート、マーキングとも日本勢に比して数段上であった。出艇数の多いレースは、スタートで大半の勝負が決まり、上手なマーキングをすることにより自艇の位置をキープすることができる。スタートは、皆リコールぎみのスタートをするため、日本よりリコールに関しては甘いようだ。

マーキングは5～6艇が一緒にマーキングするため、不なれな日本チームはとまどったようである。上位20艇は、最低週に3回セーリングをしているようで、日本とは格段の違いがあった。またオーストラリア艇は、シーズン中は毎週レースを行っているようである。

このような条件の中では、日本チームの成績はまずまずの感じがするが、スピードテクニック等では、15位ぐらいと同等であると思われる。日本チームのJ-24に対する知識、経験は多くて1年であり、米国は6年、オーストラリアは3年、イギリスは3年である。イギリスチームと比較すれば、日本チームの方がはるかに良いと思われ、またJ-24のようなO.O.D.では、そのクラスに対する知識と経験がすべてであると思われる

できごともあった。それは世界でもトップランクのセーラーであるアイルランドチームが19位に終わったことである。カドモアは「O.O.D. は数多く乗った経験がなければトップランクに行きつくまでに私たちでも1～2年にかかる」と言っていた。

今後日本チームは出艇数の多いレース（30～40艇以上）の中でスタートやコースの選び方、マーキングの練習を多くつむ必要があることを痛感した。

（写真撮影：添畑薫／提供：日産自動車）



日本チームでは一番成績のよかった〈チャイナタウン〉のメンバー

海の仲間はセール番号を！

あなたも早速会友艇の登録をしよう

ヨットでの疑問や悩みは独りで悩むよりも、多くの仲間と一緒にのほうが、楽しく、早く解決することでしょう。ヨットの仲間には、いろいろな職業の人がいます。それぞれの専門知識を、お互いに生かして問題の解決ができます。また、新しいクルージング先や、港の様子など最近情報を交換、入手できます。オフショアも読めます。

あなただけのセール番号を

セール番号をTシャツやトレーナーなどに印刷して、オリジナルなマリンファッションをビシッと決めてみよう。

銀行のオンラインカードの暗証番号など、あなたの秘密の番号にすれば楽しいじゃありませんか。

申し込みは

申し込みは下記へお問い合わせください。

（社）日本外洋帆走協会

住所 東京都港区虎ノ門1-15-16 船舶振興ビル 〒105

電話 (03) 504-1911

申込資格 全長5メートル以上の外洋ヨットを所有している方

会費 20,000円	{	会友艇登録料	13,000円
		会友費	7,000円

MIDDLE HARBOUR YACHT CLUB

The Spit, Mosman

Olympic Scoring System - Addendum A-1

15/1/82 J24 WORLDS

セーラー No.	YACHT	HELMSMAN	オリ ア ス ト ラ	イ ギ ス	イ タ リ ヤ	イ ン グ リ ズ	イ ン ド ネ シア	ニュ ー ジ ー ラ ン ド	上 位 5 名 の 総 合 得 点	1	2	3	4	5	6	(レー ス) 7
18	BANDIT	M BETHWAITE	○						1 32.0	7 13.0	10 16.0	1 0.0	1 0.0	1 0.0	12 18.0	2 3.0
2579	GERONIMO	D CURTIS/B DUNCAN	○						2 47.1	5 10.0	1 0.0	3 5.7	3 5.7	6 11.7	17 23.0	8 14.0
1938	AMERICAN ESPRES	K MILLER	○						3 49.4	12 18.0	2 3.0	6 11.7	5 10.0	3 5.7	2 3.0	10 16.0
15	BULL BULL	A YORK	○						4 54.4	3 5.7	28 34.0	21 27.0	2 3.0	7 13.0	3 5.7	1 0.0
1897	MEN AT WORK	S WASHBURN	○						5 56.0	9 15.0	5 10.0	18 24.0	7 13.0	2 3.0	1 0.0	9 15.0
1005	WON ONE	G GIETZ	○						6 60.1	6 11.7	6 11.7	2 3.0	DSQ	47.0	14 2.0	4 8.0
1130	SHOW BOAT	B GOLSON	○						7 61.7	2 3.0	4 8.0	7 13.0	6 11.7	5 10.0	10 16.0	23 29.0
US3	JAMBO	B MENNINGER	○						8 82.0	1 0.0	22 28.0	DSQ	47.0	13 19.0	9 15.0	5 10.0
MH27	HIDEAWAY	G HYDE	○						9 89.7	25 31.0	19 25.0	8 14.0	11 17.0	4 8.0	8 14.0	6 11.7
22044	WILD GOOSE	W WAKEMAN	○						10 96.0	4 8.0	23 29.0	4 8.0	21 27.0	21 27.0	7 13.0	7 13.0
3155	RAWHITI 2	M FLETCHER/D BROCKHOFF	○						11 101.4	17 23.0	3 5.7	24 30.0	15 21.0	10 16.0	6 11.7	18 24.0
2923	HAYWIRE	R HAGAN	○						12 101.5	20 26.5	16 22.0	5 10.0	4 8.0	12 18.0	DSQ	47.0
3001	TRAFFIC JAM	J HARRIS	○						13 102.0	8 14.0	8 14.0	11 17.0	17 23.0	8 14.0	14 20.0	19 25.0
2534	BEAUJOLAIS	R TILLMAN	○						14 106.0	13 19.0	13 19.0	29 35.0	20 26.0	11 17.0	11 17.0	4 8.0
1777	JAY	G DORLAND	○						15 116.0	10 16.0	7 13.0	17 23.0	8 14.0	17 23.0	DSQ	47.0
M247	JAZZA	M LONG	○						16 119.0	11 17.0	12 18.0	12 18.0	14 20.0	20 26.0	24 30.0	14 20.0
2658	BLACK & BLUE	D CATTERNS	○						17 130.0	14 20.0	15 21.0	19 25.0	12 18.0	19 25.0	15 21.0	DSQ
R224	CLICKETY BITS	J HOOPER/W HOOPER	○						18 131.0	16 22.0	24 30.0	13 19.0	10 16.0	23 29.0	18 24.0	15 21.0
3121	WATER BUFFALO	J ENGLISH/H CUDMORE	○						19 132.0	26 32.0	11 17.0	20 26.0	9 15.0	13 19.0	DSQ	47.0
2705	BAD NEWS T S	B ROSS	○						20 141.0	24 30.0	17 23.0	15 21.0	31 37.0	16 22.0	20 26.0	13 19.0
1 23	ALITALIA	N TIZIANO	○						21 143.0	15 21.0	14 20.0	26 32.0	29 35.0	15 21.0	13 19.0	24 30.0
K4108	SLACK ALICE	R ROSCOE	○						22 148.5	20 26.5	26 32.0	16 22.0	16 22.0	27 33.0	9 15.0	25 31.0
J2677	CHINATOWN	Y ISHIDA	○						23 154.0	23 29.0	27 33.0	9 15.0	23 29.0	26 32.0	25 31.0	12 18.0
MH424	HERBIE TOO	D ROSENTHALL	○						24 159.0	30 36.0	25 31.0	10 16.0	28 34.0	25 31.0	19 25.0	16 22.0
K4070	QUESTING	M JACKSON	○						25 166.0	29 35.0	20 26.0	23 29.0	25 31.0	24 30.0	16 22.0	22 28.6
J2674	OLIVE	S HAGIWARA	○						26 172.0	27 33.0	9 15.0	14 20.0	27 33.0	34 40.0	29 35.0	30 36.0
628	INFIDEL	P MATHEWS	○						27 184.0	19 25.0	31 37.0	28 34.0	22 28.0	22 28.0	28 34.0	29 35.0
MH202	ONYX 2	C GARDINER/W GRAY	○						28 193.0	32 38.0	32 38.0	DSQ	47.0	24 30.0	28 34.0	21 27.0
2680	HIKARI	T ICHIKAWA	○						29 196.0	31 37.0	21 27.0	22 28.0	DSQ	47.0	33 39.0	26 32.0
2715	MAHNA MAHANA	R BUTLER/W GOLDFINCH	○						30 199.0	34 40.0	18 24.0	27 33.0	26 32.0	32 38.0	32 38.0	28 34.0
K4134	HOT CHOCOLATE	T ROSS-ESSEN	○						31 207.0	36 42.0	33 39.0	32 38.0	19 25.0	31 37.0	23 29.0	33 39.0
MH308	INDIAN PACIFIC	J EYLES	○						32 209.0	18 24.0	30 36.0	DSQ	47.0	34 40.0	29 35.0	30 36.0
2870	PANACHE	R WILLSON	○						33 210.0	37 43.0	39 45.0	25 31.0	33 39.0	18 24.0	22 28.0	DSQ
J2691	HORNET 2	K HATAE	○						34 212.0	28 34.0	35 41.0	DSQ	47.0	30 36.0	30 36.0	32 38.0
3267	IN THE MOOD	H A FINLAY	○						35 226.0	22 28.0	34 40.0	30 36.0	36 42.0	35 41.0	35 41.0	34 40.0
2636	JUMPING JACK	R HAVES	○						36 230.0	33 39.0	29 35.0	33 39.0	35 41.0	DSQ	47.0	33 39.0
MH336	LINTON	A BASSETT/R ROBERT	○						37 241.0	38 44.0	36 42.0	31 37.0	18 24.0	DNF	47.0	DNC
K4025	HOT SHOT	C DUNKERLEY	○						38 243.0	39 45.0	37 43.0	36 42.0	32 38.0	36 42.0	31 37.0	35 41.0
3297	DOUBLE AGENT	P LEE	○						39 255.0	40 46.0	40 46.0	35 41.0	37 43.0	37 43.0	34 40.0	36 42.0
MH180	P/IMAGINATION	B WALPOLE	○						40 266.0	35 41.0	38 44.0	34 40.0	DSQ	47.0	DSQ	47.0



徳島のヨットマンは 初日の出レースで 男前の条件を確保する

TYC レース委員 委員長 住友 武
〈ベルバラ〉オーナー

年末年始というと、たいていの方々は炬燵にもぐりTVとか麻雀……が、しかしスルドイ男はそがいな過ごし方はしない。家でごろちゃらすよりは屋外へ出て行くことをよしとする。

そこで、「御来光」というやつを拝みに行く。年の始まりのいっちゃん最初の太陽を迎えに行っちゃうのである。これを持って“元旦のかくあるべき迎え方”としてみたい。

さてこういう場合、たいていの方々は富士山などへ登るようである。しかし皆さんが行くところへ行って一緒に初日の出を眺めてもなぜか感激は薄いから、我々はいっそヨットを出す。小人数で太陽をひとり占めにするのだ。

話題のない男ほど退屈な生き物はいない……と、我々大人を相手に新鮮な話題を提供し続けてくれる雑誌“ブルータス”にこんな記事が載った。あらたまの日本の夜明けをヨットで迎えに行こうというわけである。

ところで、我が徳島ヨットクラブの初日の出レース

は、今年で8回目、ブルータスに男の正月の過ごし方を教えてもらうはるか以前から、正月のかくあるべき過ごし方を実行してきたのであります。

師走に入ってジングルベルが鳴りはじめ、歳末ムードが盛り上がるのに正比例して、アルコール摂取量が増大する。イブから御用納め、そして大晦日にかけて必死にセーブしながら、その量は極限をきわめ、胃がチリチリと襲をよじり、肝臓はその過酷にすぎる分解作業に悲鳴をあげるのである。歳末の不景気風がその悲愴感を一層深刻にし、今回の初日の出レースはDNS でいこう——という軟弱な思想がつい右前頭葉を支配する情勢を現出するのだ。

正月は炬燵で朝酒——この誘惑に引きずられたいと思いはじめた頃、徳島ヨットクラブから案内が来る。

その案内には、炬燵で朝酒なんて不健康、現代社会における男前の条件は正月早々からアクションを起こすこと、それにはやはりラグビーとヨットしかないといふやらブルータス風に書いてある。ヨットクラブ事務局に問い合わせてみると、進水したばかりの〈レディーバード〉(U30)をはじめ、10数艇がエントリーしそうだとの回答。正月早々みんなようやるという感じなのだが、そこまで盛り上がりようとしているのに、レース委員長を仰せつかっている私のところが出ないというわけにはいかへんし、何より現代社会の男前の条件を確保しておきたいという助平心に支えられて、今年もまた出艇を決意したのであります。

意外に寒くない正月の海

「寒くないですか」と聞かれる。

「石油ストーブの部屋でも寒いくらいなんだから、寒くないわけがないよ」と答える。答えた本人がそんな答をしたばかりで、“寒いやろうなあ正月の海は、朝も早いことやし……”と自己暗示にかかってしまう。

とそろが、実際は思うほど寒くないんですね正月の海は——。もちろんそれなりの重装備をしていくということはあるけれども、過去何回か参加した初日の出レースで、寒くてたまらんという記憶はない。むしろ新年にふさわしい隠やかな正月という印象なのです。

今年の正月は全国的な好天に恵れたのですが、徳島の海も非常に穏やかな一日でした。午前5時に起床して、歩いて5分のケンチョピアへ。

阿波踊りレースに参加したことのある方は御存知の通り、徳島のケンチョピアは市街地の中心、県庁の前にあるのです。私の住まいには夜中にマストの鳴る音が聞こえてきます。関東の方、大いにうらやんで下さい。走れば3分で自分のヨットに乗れるんですからねえ。

まだ夜明け前のケンチョピアでおめでとうの挨拶を交わし、スタートラインへ向かいました。

今年の初日の出レースは、いつもと違って初日の出を迎えに来る人が多い、沖州海岸沖にスタートライン



みんなで“おめでとう”の乾杯

を設定したのです。東の空が明るくなった午前7時の時報に合わせてスタート。その数分後に初日の出が水平線に姿を現すという演出です。

やはり参加してよかった

北西の風6m。徳島の海は、冬場の北風ではあまり波が立たないという好条件を備えています。スピニングが上って16艇が一斉にスタートする光景は、なかなか見応えがあったと思われます。たまたま初日の出の光景を取材に来ていたTVの画面に、パッチリヨットが映し出されたのです。

今年の初日の出は水平線の上、わずかに帯状に停滞した雲の上から姿を現すという状態だったのですが、それでもその御来光は神々しく、何かいいことが起こりそうという感じでした。そしてその瞬間、炬燵と朝酒の誘惑を振り切って来てよかった、という満足感を味わったのです。

男には男の行かねばならない道がある——好意ある女の誘惑を断ち切って旅に出る健さんの心情、男の哀感とダンディズムに酔いしれるというわけです。

初陣〈レディーバード〉優勝

レースは、鳴門海峡を吹き抜ける北風が強まり、2トナーの〈ビッグバル〉がブローチングをはじめたのを見て、各艇いち早くジブに交換、回航点の沼島へは2時間たらずでとりつくという速い展開になりました。春秋に行う沼島レースでは島にとりついて必ず無風状態に遭遇するので

すが、その点冬場はわずかなブランケットですむのありがたい。

〈ビッグバル〉について〈ヒロ〉(デュボア $\frac{1}{2}$)、そして注目の最新鋭艇〈レディーバード〉、さらに〈キャンディキャンディ〉(YA33)、私の〈ベルバラ〉(NAK 295)、〈彩雲〉(J 24)、〈青藍〉(ホランド $\frac{1}{4}$)、〈アドニス〉(DOU Q トン)、〈カレント〉(NAK 295)、〈エブタイド〉(ホランド $\frac{1}{4}$)が一同となって沼島を回航し、そのままの勢いで昼前に相ついでフィニッシュしたのです。

優勝はスピニングを破りながらも復路のコースがよく、見事に2着に入った初陣の〈レディーバード〉の頭上に輝き、新艇は何故かよく走るという公理が立証追認されました。というより、やはり新艇でチャレンジしたオーナーの心意気が、優勝を勝ちとったというべきでしょうか。いずれにしても、新艇の優勝で新年早々めでたしめでたし……というわけ。

賞品は樽酒一斗。それを〈レディーバード〉から寄贈してもらって早速新年宴会。この初日の出レースのパーティーは例年正月にふさわしいおめでたい料理が準備されるのですが、今年は肉がたっぷりのチャンコ鍋。現代人にとって何故か「武士の時代の贅沢品」としか思われない、おせちでは決して味わえない至高の満腹感と、ああこれで男前の条件を手に入れたぞ、という充足感に酔いしれたのでした。

徳島ヨットクラブは今年で10周年を迎えるのですが、これを機に、徳島外洋帆走クラブというむずかしい名前を誰にも親しみやすいよう改名しました。8月の阿波踊りレースも第10回記念レースということで、よりおもしろく盛りあげてみたいと考えています。

なお、今年の初日の出レースに参加した16艇のうち、NORC登録艇は7艇、会友艇は1艇でした。

'82 初日の出レース成績表

艇名	着順	所要時間 h m s	TYC T.C.F.	修正時間 s	総合 順位	NORC セーラーNo.
ビッグ・バル	1	4:03:10	.849	12386	6	2393
レディーバード II	2	4:22:40	.744	11725	1	3010
ヒロ	3	4:28:30	.758	12211	4	2738
キャンディキャンディ	4	4:33:45	.781	12827	10	
ベル・バラ	5	4:36:40	.749	12433	7	2766
青藍	6	4:41:20	.715	12069	3	2140
彩雲	7	4:41:45	.708	11968	2	
アドニス III	8	4:45:45	.715	12258	5	2298
カレント	9	4:47:10	.749	12905	11	2444
エブタイド	10	4:51:50	.715	12519	8	
龍	11	4:56:16	.712	12656	9	
ドラエモン	12	5:11:30	.718	13419	15	2856
ハビヨン	13	5:12:52	.706	13253	13	
風	14	5:13:46	.691	13008	12	
セフテンバー	15	5:16:00	.699	13253	14	
DNF——レインボウ						

船舶のトン数の測度方法の変更と 国際トン数確認書について

〈TILDE II〉 今北文夫

ここでいうトン数とは、レベルレースでいう $\frac{1}{2}$ トンや $\frac{3}{4}$ トンのことではなく、総トン数とか純トン数といわれている容積を基として測られるトン数のことで、当局の各種の規制の基準として用いられているトン数のことである。

このトン数の算定については、従来各国で独自の方法を採用していた結果、船舶の航行安全のための規制や、とん税等の課税、入港料等に関して国際間の公平性、統一性を確保することが困難な状況となっていた。そのため、この状況を改善することを目的とし、トン数の測度基準の統一を図るための国際条約が1969年に作成され、この条約が本年7月18日より発効することとなった。これに伴い国内においても、同日より条約に従った方式を採用することとなり、これまでの「船舶積量測度法」に代わって新たに「船舶のトン数の測度に関する法律」に基づいて船舶のトン数を測ることとなる。

§ 主な変更内容

まず従来は、国籍証書または船籍票を得るためには、船舶の全体の大きさを表す「総トン数」と、貨物積載場所の広さ等船舶の有用能力を表す「純トン数」の両者が必要であったものが、「総トン数」のみでよいこととなった。しかし国際航海に従事する船舶に対しては「国際総トン数」と「純トン数」が必要となり、「総トン数」と併せて3種類のトン数を持つこととなった。

また、国際航海に従事する長さ24m以上の船舶には、「国際トン数証書」の所持が義務とされ、24m未満の船舶は、これと同じ性格の「国際トン数確認書」を船主の希望により取得することが出来ることとなり、これらの書面に先の「国際総トン数」と「純トン数」が記載されることとなった。

そしてトン数の算定方法として、従来内法容積といい、フレーム等の上に張られている内張の内側の容積を測り、その容積を $100\%_{353}$ 立方メートル(100立方フィート)を単位としてトン数を表していたものを、型容積といい、金属製船舶は外板の内面、それ以外の船舶は外板の外表面までの容積を測り、この容積に、この容積を基準とする係数を乗じてトン数を算出することとなったこと等である。

§ トン数の算定方法

これは測度長さ24m以上と未満で大きく方式が異なるが、ここでは24m (79フィート) 未満についてののみ概説する。

まず、全体の容積を算出するわけであるが、

(1) 船体部の容積は、次の算式により算定する。

$$0.65 \times L \times B \times \{D_m \times \frac{2}{3} C + \frac{1}{3} (D_s - D_m)\}$$

ここに

Lは、測度長(上甲板の下面において、船首材の前面から船尾外板の後面までの水平距離)

Bは、上甲板下の船側外板の外表面間の最大の幅。ただし、帆船であって、その測度長の前端から後方に測度長の25%離れた位置及び75%離れた位置におけるそれぞれの最大の幅の合計値が、船体の最広部の位置における最大の幅に1.5を乗じて得た値以下になるものについては、これらの位置における最大の幅を相加平均した値とする。

D_m は、測度長の中央において、キールの下面(木船にあっては、キールのラベットの下面)から船側における上甲板の下面までの垂直距離。

Cは、測度長の中央におけるキャンバー。

D_s は、測度長の中央において、キールの下面(木船にあっては、キールのラベットの下面)から測度長の前後両端を結んだ線までの垂直距離。

(1-2) 測度長の前端における垂線より前方または測度長の後端における垂線より後方に船体の部分がある場合には、その部分の最大の長さに平均の幅及び平均の深さを乗じて容積を算定し、これを先の船体部の容積に加える。

(2) 船体にスケグ等付加物がある場合は、その付加物の最大の長さに平均の幅及び平均の高さを乗じて容積を算定する。

(3) ドッグハウス等上部構造物の容積は、構造物ごとにその最大の長さに平均の幅及び平均の高さを乗じて算定する。

以上(1)~(3)の容積を合計した容積をV立方メートルとし、以下に各トン数の算定式を示す。

$$\text{○ 国際総トン数} = V \times (0.2 + 0.02 \times \log_{10} V)$$

$$\text{○ 総トン数} = t \times (0.6 + \frac{t}{10,000}) \times (1 + \frac{30-t}{180})$$

ここに

t は国際総トン数に相当する数値

$(1 + \frac{30-t}{180})$ の数値が1未満のときは、その数値

は1とする。

○純トン数 = $T \times 0.3$

ここに、T は国際総トン数の数値（本来純トン数は貨物艙等の容積を基に算定するものであるが、その容積等が少ない場合は国際総トン数の30%とすることになっている。）

t と T は数値的には同じであるが、総トン数の場合は国際総トン数を必要としない船舶があるため、純ト

ン数の時とは使い分けているものである。

また、これらのトン数の桁数は、10トン以上である場合には小数点以下を切り捨て、10トン未満である場合には小数点以下1位にとどめ、小数点以下2位を切り捨てることとなっている。

以上、概要として記したため正確を欠く箇所もあること並びに、実測に際して必要な細かい事項は未だ公表されていないことをお断わりしておくとともに、国際トン数確認書の制度などは今後我々としても大いに活用出来るものと期待しつつ筆を置きます。

a : 船体部

a' : 測度長の後端より後方の船体の部分

c : 付加物（スケグ）

d : 上部構造物

B :

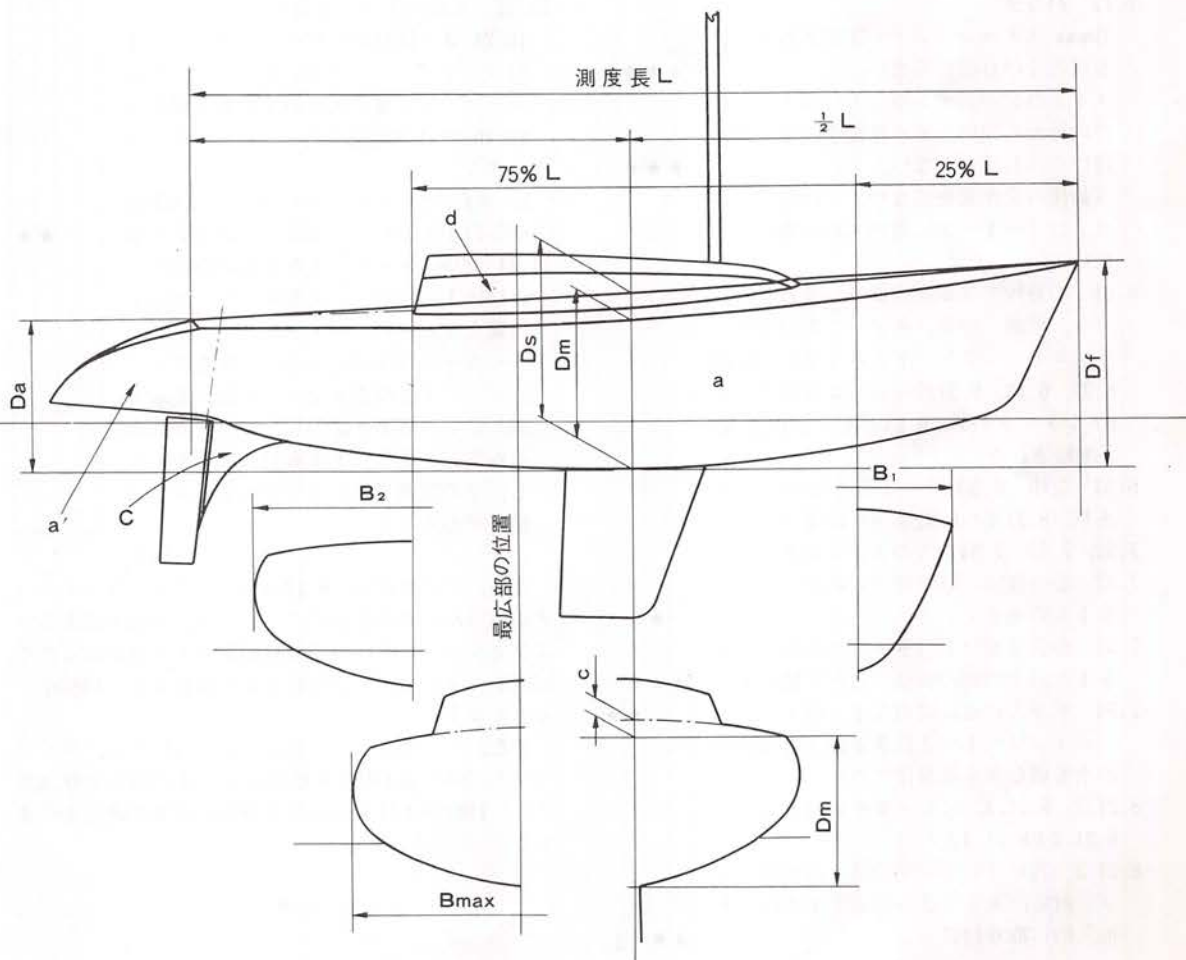
i) $B_1 + B_2 \leq 1.5 B_{\max}$ のとき

$$B = \frac{1}{3} \times (B_1 + B_2 + B_{\max})$$

ii) その他の場合

$$B = B_{\max}$$

$$D_s = \frac{1}{2} \times (D_t + D_a)$$



最低備品と設備基準を規制する特別規定の改正について

安全委員会 武市 俊

昨年11月の ORC Special Regulation Committee の会議において、特別規定の下記の項が改正されることに決定し、本年度(1982年1月1日)より実施されます。

NORCの本部及び関東支部主催のレースでも一部を除き本年度より実施いたします。(その他の支部主催のレースについては、各支部の安全委員会にて実施の如何は決定されます)

5.3に次の文が追加された

電気スターターがエンジンを始動させる唯一の手段である艇は、エンジンの始動を主目的とした、スペアのバッテリーを積む事

6.12 ハッチ：

Bmax ステーション……閉鎖された状態を保たなければならない。

メインコンパニオンウェイハッチは、艇の内外から開閉出来る強固な固定装置を付けなければならない。

(最後の文が変更になり、この部分のみカテゴリ1～3に適用される事になった)

6.21 の最後の文が次のように変わった。

バウ、側面、中央、スターンのいかなるウエルもコックピットとみなされ、6.21 6.22、6.23、6.31のルールが適用される。(アンダーラインの6.23が挿入され、6.32が削除された。

6.53 文中(8.3参照)はミスプリントであり(8.31及び8.32参照)に変える。

7.52、7.53、7.54を次のように変える。

7.52 安全強固に取り付けられた少なくとも1ケの水タンク

7.53 最低2ガロン(9ℓ)の非常用の水を1ケ以上の別の容器に入れて積む事。

7.54 水を入れるに適当な2ケ以上の容器。

(カテゴリ1～3に9ℓ以上の非常用の水を積む事を義務付けた)

8.21.2、8.21.3、にルールを新設。従来の8.21.2を8.21.4とした。

8.21.2 各ビルジポンプには、各々のポンプに対応出来る寸法の排水管1本以上を恒久的に取り付ける。

8.21.3

コックピットの後部が艇外に開口している艇以外は、ビルジポンプの排水をコックピット内に行う事及びコックピットのドレンパイプ内に接続する事は禁止する。

8.7 レーダーリフレクター：

……その反射面積が10㎡と同等以上である事を実証されたものでなければならない。

(アンダーラインの文を挿入)

10.21.1の最後に次の文を追加する。

ヨットのナンバー及び文字をトリスルの両面に適当にして、かつできるだけ大きく入れる。

10.22 を次のように変更する。

10.21.3と同様のヘビーウエザージブ1枚(フォアスターのない艇はヘビーウエザースール)、及び次のいずれかを備える。

a) 10.21.1の規定に従ったストームトリスル

b) メインセールが、リーフ装置によりPの60%以下までリーフ出来るものである事

11.41 文中、“メーカーまたは他の資格……合格後1年以内”の文を削除し、次の文に変える。

メーカーまたは認可を受けた検査エージェントによる検査を受け、上記の要求を満たしている事を証明し、ラフトの公認許容能力を示した1年有効の証明書を有し、その証明書またはコピーをヨットに積んでおくこと。

以上

なお、この改正中、6.12のコンパニオンウェイハッチの内外からの固定装置については、固定方法あるいはフィッティングの開発に時間を要と思われるので、国内レースについては実施を1年間有剰し、1983年からとします。

また、ライフラフトの収容能力については、「ライフラフトに関する ORC 規格規定」のJの項により決定され、1982年1月1日より実施される事が決定されました。

*



玄海支部 片倉 静江

パンナム・クリッパーカップ・レースに向けて

「省エネ」なる奇妙な言葉が出現してかれこれ4年になる。日本製の小型車の進出で、海外では貿易摩擦が起こり、ある国では日本車に負けまいと小型車作りに懸命とか。OPECの動きが気になり、燃料だけが頼りの航空業界も同じ傾向をたどり、バカでっかい飛行機から並の機種へ変わりつつある。ここ4、5年の小戸ヨットハーバーにも同じ傾向が見られ興味深い。1976年の開港当時は、33フィートがトップで、後は中・小型艇の群集だったが、その翌年(77年)のアリラン・レースに備え、26フィート、30フィートが一斉に登場した。21フィート組の我々は、ただうらやましくて横目でチラッと見るだけだった。その2年後、79年度のアリラン・レースには我々もやっとクォータートンを手に入れたが、まわりを見渡すと、スリークォーター、1トンクラスと、またまた大きくなり、この調子では、81年のレースにはハーバー全部が1トン、2トンクラスになってしまうのでは?と思っていたが、クルー不足が原因なのか、理由はわからないが、何となくその辺りで流れが止まったようだ。

玄海灘を「遊びなれたる庭広し」にしている、やはり我々の頭のどこかには、もっと大きな海への憧れが常にあり、「いつの日か、きっと私も……」と、やりくり算段してハーフトンを買った時も、大洋への夢が益々ふくらむ思いだった。80年に〈ジグザグ〉(FAR 37)

がパンナムクリッパーに参加予定と聞いた時は嬉しかった。彼等が船籍票なるものを取りにいくとか何とか言っていたのを小耳にはさみ、私もついでに取っちゃおうと県庁に出かけていったら「そんな小さなヨットは……」と先方も怪訝そうな顔、「皆で相談して御一緒に」と言われスゴスゴと引き下がった。いろいろな事情があって〈ジグザグ〉の出場は取り止めになりがっかりしたが、同じ年の10月、〈貿易風〉(横山設計38フィート)が世界一周ダイビング・クルージングに旅立った。さて、次はどなたが世界の海へ?と思っていたがそれっきり。何となくお休みの感じで、ショートコースだの、オリンピックコースだのと湾内をぐるぐる走り回るディンギー並のレース内容も多くなってきた。

去年の11月の連休に行われた沖の島一宅岐エボシ三角点レース(130マイル)の参加艇わずか5隻。それまでのNORCのレースは、アリランレースを除きほとんど休場していた我が艇は、この玄海灘に浮かぶ島々を結ぶロングレース、それも初冬の素晴らしい風に恵まれるこのレースだけは何か何でも出場するつもりで、前月に船台にあげ準備万端整え楽しみにしていたレースだった。5人のうち3人がマグロになり、前艇におくれること6時間、31時間かかってドベでフィニッシュしたが、私は満足だった。天下の玄海灘、高気圧のはり出しで強風波浪注意報発令中のあの海を無事完走した満足感は何にもたとえられないくらい貴重なものだった。これからもロングレースだけは出場しようと思っていたが、今年のレース表を見てがっかりした。そう言えば、八丈島レースも2艇だったことから思いあわせると、ヨットの小型化も全国的な傾向だろうか?それとも日本だけの? 広い海原を六分儀をおもむろに取り出し(ロラン?レーダー?No!)海図に線を引き、コンパスを見ながら、玉ねぎの皮をむき、スープをすすりながら帆走したい夢を抱いてイライラしているところへ、82年度パンナム・クリッパーに小戸から2艇出場予定と聞き、久しぶりの朗報に頬がゆるんだ。

出場予定は次の2艇。まず〈ブラウド・メアリー〉(タカイ30、才田忠利氏)、〈テクニシャン〉(デュボア30、上野嘉得氏)と〈ホットスパ〉(ファー920、大石恭稔氏)のオーナー3者が合同で建造中の40フィート、艇名未定。そしてあとの1艇は、〈マリエ〉(デュボア36、吉田信明氏)で、現在使っている艇で出場予定。J/24会長の林基氏〈ホンキートンク〉も乗気で、是非実現さ

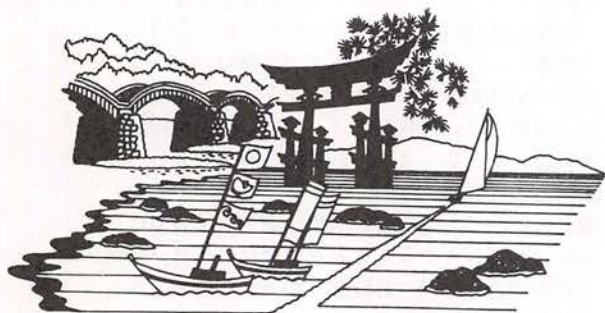


▲右:才田忠利氏/左:林基氏 ▼出場予定の〈マリエ〉



せたいとバックシートから応援。勿論5月の国内予選もあるが、往路、または復路の回航組にでも参加させていただけたらと、太平洋への愛は激しく、今年の年次休暇を数えてはみたものの、ギリギリの線なのであきらめた。また、小戸から関東勢の参加艇に乗り組む人達もあり、男に生まれあわせなかった不運をただただ歎くのみ。

広い海から続々入港してくる外国艇等全然興味がなく、太平洋へ、東シナ海へと出航するヨットには熱いマナザシを送りつづける幸薄き人に、もっと“HOT NEWS”を！……。



西内海支部だより

1973年からの西内海支部ニュースをある長老からコピーさせていただいたのでシリーズで西内海支部の歴史的なものを出していきたいと思っております。1回目は当時支部長をなさっていらした田中敬一氏が書かれた「昭和48年を回顧して」を掲載します。

昭和49年を回顧して

支部長 田中 敬一

今年はNORC本部では、評議員70名、理事30名(元20名)のスタッフでスタートしたが、本部の活動が目立ったものは、

- ① 計測がおそいおそいと言われながらとにかく数をこなして仕事をしたこと。
 - ② NORCだよりが質、量共に増えて隔月ながら定期的になったこと。
 - ③ 鳥羽レースが順風に恵まれてここ当分破れないであろう驚異的な記録を打ち樹てたこと。
- というところぐらいであろうか。

私としては、まだ会長が決まらないまま協会が動いていることが不思議でならない。同額の会費を出している会員が同等の権利と義務を持って団結しているから別に象徴的な会長がいなくても協会は円滑に動いていくわけなのであろうか。本部にならって「支部だより」

」を充実しなければと考えついたが、夏を過ぎてようやく軌道に乗りかけた不手際を申し訳なく思う。より一層充実して定期発行するよう「支部だより」が支部第一の仕事であるようにしたい。

次に別府レースについてはレース時、北東の強風によって回航が非常に困難であったが14艇のエントリーがあり、スタートを3時間おくらせ強風を避けた処置は適切だったと思う。それでも午前3時スタート、午後3時全艇フィニッシュと、いいレースが行われた。コミッティーボートの活躍が特に注目された。

計測については本部レース出場艇がないため、IOR計測の艇がいらないのが淋しい。立派な本部計測員を無駄にしたくない。

フリートレースについては広島フリートについてしか書くことが出来ないのが残念であるが、東洋工業グループが毎月予定表と前回レース成績表を印刷して配られたその努力と御苦労に敬意を表します。おかげで年8回のレースには全艇が言わず語らず所定の日時に所定の場所に集まってレースを行い、広島フリートの定着行事にした。

隣の九州では5月に韓国親善レースが行われ、強風の中で九州ヨットマンの氣勢をあげたことは同慶の至りというほかはない。支部所属の艇も次第にふえたが、大型化も進み、パイオニア10、デュフォー35、BW-33、ヤマハ36、別府のFBⅢ等が内海に浮ぶようになって心ある人は内海でレースするのにはもったいないことだといわれるが、クルージングするにはいくら大きくてもいいから宝の持ちぐされにはならないと思う。

レース艇としては経済的理由から関東でもQトンが圧倒的に多いが、当支部では気象海象に更に適しているのではないかと思います。大型艇も良いが来年はスバラシイQトンのレーサーが出て、と期待している。福岡の〈ホンキートンク〉が11月の関東のQトンレースに出場すると聞いている。

レーティングについては広島フリートではレースの実績に対してルールをきめているが、一生懸命やって成績をあげた艇のTCFはIORのTCFに近づくという不思議な現象を発見した。例えば〈プチ〉は、0.65が0.68となり(BW21のIORが0.68)、IORのTCFにぴったりとなった〈安芸〉が、0.70から0.685になったが(BW24のIORが0.685)、少し重荷ではないかという気がする。〈鬼〉は、0.70(同型の〈コグマⅡ〉はレース仕様のためIORが0.719)、0.710まで努力しないといけないのではないか。〈アンタレス〉は0.745(IORが0.755)で今年の成績からすると0.75ピッタリが納まるころであろう。〈シルフィード〉は、0.750(〈デュフォー35〉、0.780)で一番怠けていたことになるが、10月のときの走り方からすると、やはり0.780まで努力しなければと思う。IORの計画は複雑でありながら抜け道が多くて極端な奇型を作り評判が悪いが、結構西内海でも通用するのではないかというのが結論である。

東京東水路及び 東京航路の交通管制等について

1. 昭和57年 1 月10日から東京東水路の交通管制のため、15号地、中央防、10号地信号所の運用を開始します。東京東水路及び東京航路の信号所と信号の方法等は次のようになります。

2. 施設

○東京港内交通管制室の所在地：

東京都江東区有明地先13号地その1 (〒135)

T E L 03 (528) 0595, 0769

○東京東水路を管制する信号所の位置

15号地信号所 (35°-36'-46"N, 139°-50'-12"E)

中央防信号所 (35°-36'-32"N, 139°-48'-51"E)

10号地信号所 (35°-36'-41"N, 139°-47'-51"E)

○東京航路を管制する信号所の位置

13号地信号所 (35°-37'-01"N, 139°-46'-31"E)

晴海信号所 (35°-38'-36"N, 139°-46'-34"E)

大井信号所 (35°-34'-38"N, 139°-47'-21"E)

東京燈標信号所 (35°-33'-46"N, 139°-49'-53"E)

………図参照

3. 信号の方法、意味………表参照

4. 制限事項

船舶は、管制水路内では緊急やむをえない場合を除き、錨泊し、またはえい航物件を放してはならない。

5. 水路航行予定時刻の通報

- (1) 5,000 G/T (油送船にあっては1,000 G/T) 以上の船舶は、当該水路への入航時刻、及び出航の際は運航開始予定時刻を前日正午までに港長に通報しなければならない。
- (2) 予定時刻を通報した船舶は当該予定時刻に変更があったときは、ただちにその旨を港長に通報しなければならない。

6. 情報提供

呼出名称：とうきょうじゅうさんごうち

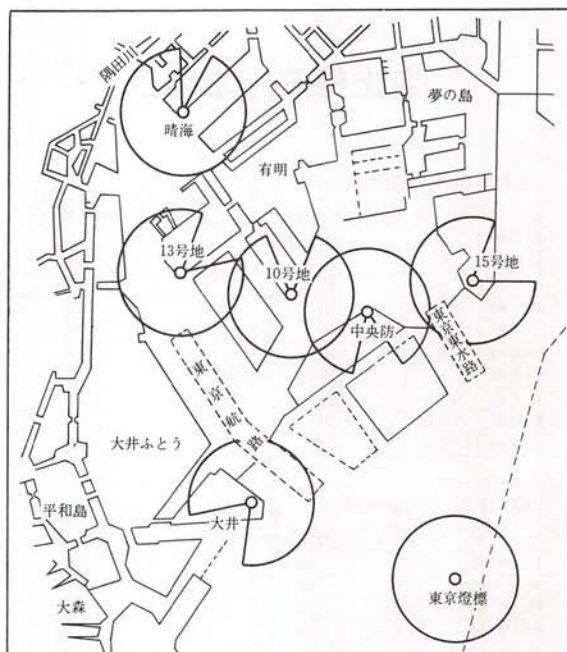
電波型式等：A 3 H・1,665kHz

放送時刻：0500～1800までの間毎奇数時の45分から 7 分30秒間

放送内容：

- (1) 東京東水路、東京航路の管制状況及び予告
- (2) 5,000 G/T (油送船は1,000 G/T) 以上の船舶の動向
- (3) 港内工事または作業の状況
- (4) その他船舶の航行安全に必要な事項

(第三管区海上保安本部)
(東京湾海難防止協会)



信号	予告	信号禁止	信号自由	信号出航	信号入航	名称
Xの点滅	互点滅	Xの点滅	Fの点滅	Oの点滅	Iの点滅	東京東水路
同上	同上	同上	同上	同上	同上	東京航路
3秒		6秒	3秒	2秒	2秒	夜間
			赤閃光	白閃光		閃光式
十他の信号所の信号に従う	十航路内航行船舶は航行可 十船舶は航路内航行船舶の進路をさけて待つ 十間もなくXに変わる	十港長の指示船以外航行禁止	十五、〇〇〇G/T(油送船は一、〇〇〇G/T) 以上出航禁止 十その他は入出航可	十出航船舶は出航可 十五〇〇〇G/T以上入航禁止	十入航船舶は入航可 十五〇〇〇G/T以上出航禁止	意味

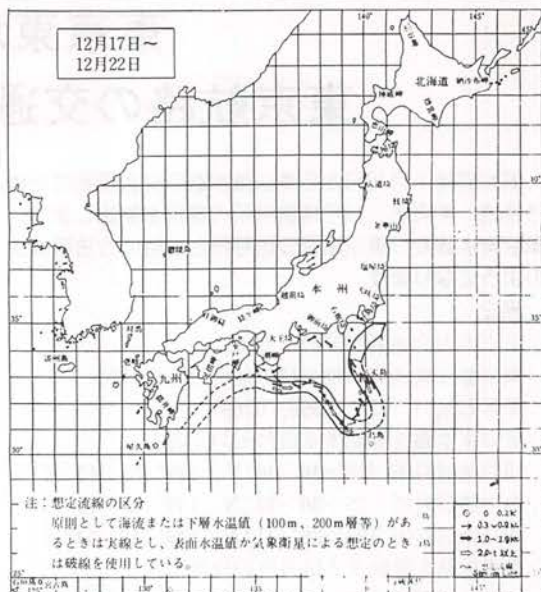
海洋速報

海上保安庁水路部

海洋速報 黒潮本流

観測期間(12月17日～12月22日)

地名	方向	中心部の位置M	流向/流速Kt	表面水温(℃)
都井岬	SE	40	—	23
足摺岬	S	45	—	22
室戸岬	S	35	—	21
潮岬	SSE	50	E/3	21
大王崎	SSE	105	ESE/2.5	21
御前崎	S	160	SE/2.5	21
石廊崎	S	220	ESE/2	21
八丈島	SSE	105	—	21
野島崎	SSE	70	—	21
犬吠崎	SE	30	—	20



海洋速報 黒潮本流

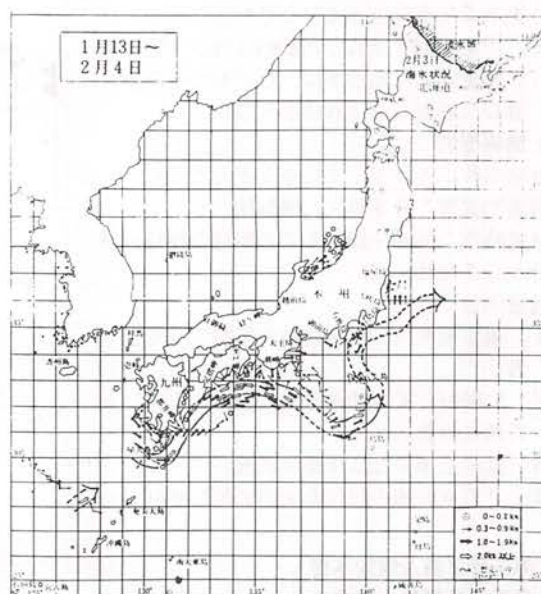
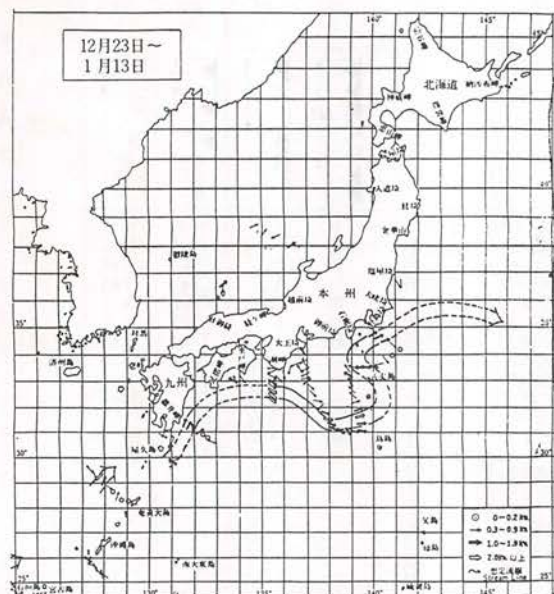
観測期間(12月23日～1月13日)

地名	方向	中心部の位置M	流向/流速Kt	表面水温(℃)
石垣島	NNW	90	E/2.5	25
奄美大島	NW	90	NE/2	22
屋久島	SE	30	NE/1.5	22
都井岬	SE	30	SE/1.5	22
足摺岬	S	30	—	22
室戸岬	S	50	—	22
潮岬	S	50	SE/3	21
大王崎	S	150	—	21
御前崎	S	200	E/3	20
八丈島	SE	30	—	20
石廊崎	SSE	50	—	20
野島崎	SE	25	ENE/1.5	19
犬吠崎	E	60	—	19
35°20'E 145°30'E		250	—	18

海洋速報 黒潮本流

観測期間(1月13日～2月4日)

地名	方向	中心部の位置M	流向/流速Kt	表面水温(℃)
石垣島	NNW	70	E—	22
沖繩島	NNW	110	NE/2	20
屋久島	WSW	20	SE/2	20
種子島	S	35	NE/2	20
都井岬	SE	35	NE/2	20
足摺岬	SE	25	NE/2	20
室戸岬	S	35	ENE/2.5	20
潮岬	S	45	ENS/2.5	20
大王崎	S	110	SE/3	20
御前崎	S	210	ENE/2.5	19
石廊崎	S	210	E/3	19
八丈島	—	付近	NNW/1	19
野島崎	SE	30	NE/1.5	18
犬吠崎	S	50	—	18
35°55'N 143°00'E		—	—	18



■日本近海 海流概況について

昭和56年12月下旬から1月中旬まで

黒潮本流は石垣島の北北西90Mを東に、奄美大島の北西90Mを北東に流れたのち、屋久島の南東30M、都井岬の南東30M、足摺岬の南30M付近、室戸岬の南50M付近、潮岬の南70M、大王崎の南150M付近、御前崎の南200M、八丈島の南東30M付近、石廊崎の南南東50M、野島崎の南東25M、犬吠崎の東60M付近、35—20N / 45—30E付近の各点を通り東南東へ流れている。

昭和57年1月中旬から2月上旬まで

黒潮本流は沖縄島の北北西110Mを北東に流れたのち、屋久島の西南西20M、種子島の南35M、都井岬の南東35M、足摺岬の南東25M、室戸岬の南210M、八丈島付近、野島崎の30M付近、犬吠崎の南東50M付近及び35—55N / 43—00E付近の各点を通り東へ流れている。(海図1009)

「ヨットチャート」にかかわろう

大橋 郁夫

(財)日本水路協会では、「ヨット・モーターボート用参考図」通称ヨットチャートを発行しています。既刊分は次のとおりです。

H-111	東京湾—御前崎	1/50万	¥1,000
H-112	御前崎—潮 岬	1/50万	¥1,000
H-175	城ヶ島—佐 島	1/3万	¥1,000
H-176	長者ヶ崎—江ノ島	1/3万	¥1,000

来年以降、順次東海や内海のヨットチャートエリアについても刊行の計画で、より利用されるものにしたい、と同協会刊行部長坂戸直輝氏から、最近突然私のところへ連絡がありました。同協会は、NORCと同じ船舶振興ビル内にあって、海上保安庁水路部と深い連携があります。当水域に関する企画を進める場合、第四管区的水路部が関与されるわけです。

坂戸氏の御紹介により、四管水路部の監理課長浅野修二氏、同図誌係長玉木正夫氏にお話しをする機会を得ましたが、次のような点について、ユーザーである私どもの希望・意見やチャート利用の実態を聞きたいとのことでした。なお、ヨットチャートは、海面全紙の1/4大(55×40cm)、両面刷りで、裏面は対景図や局地

図などを入れ、ビニール処理の良質紙です。

1. 需要される図幅の範囲と縮尺
2. 地形・水深・陸標・標識の記載の方式
3. 無線標識の利用状況について
4. 潮汐流の記載に関して
5. 定置漁具や漁場の記載に関して
6. 大型船・定期船等の航路記載に関して
7. 特に取り上げたい局地や港湾について
8. 図誌の改補について……等々。

私どもは、出版された図誌は既定不変のものだと思って使っていたのですが、特にこのような参考図類において、盛り込む情報の取捨選択をする計画段階の御苦心があることがわかってなかなか勉強になりました。

私自身は、もうレースにも出ませんし、クルージングにもめったに参加出来ません。現役諸君とは考え方や要求にズレのあるはずなので、自分で注文をつける立場ではないと思いますが、近い将来出されるこの近海のヨットチャートのために、現役諸君の御意見をまとめたいと思います。下記各々、歓迎されるはずで

電話 (0560) 63-1651 大橋(1900以降)
(052) 661-1611(内315) 玉木係長

船舶振興ビル 日本水路協会 坂戸氏

差し当たり、利用者の数と行動圏を把握する意味で、各フリート・クラブの艇数、それに主な巡航範囲を書き出して見たらと思っています。

図幅範囲と縮尺については、巡航(レース)をA：日帰り型、B：週末型、C：大航海型と分けると考えやすいでしょう。

C型の100哩以上の外洋帆走用に作られた図が最初にあげた、H-111、H-112です。1/50万で、関東で計画されたので、関東のヨットが西へ来るのに便利な図割りになっています。当地のヨット乗りにとっては、鳥羽港から出て東へ伊豆までが1枚、大王から紀伊海峡まで1枚になっていると便利なワケですが……。

しかし、このような広範囲の図は、利用頻度があり多くないし、普通海図で別に不便はないように思います。

関東のH-175、176の図は、特にAの用途に、また、遠来の船の入港用の図としてピッタリの範囲を切り取ってあり、コックピットで手に持って見られる大きさでもあり、これぞヨットチャートという感じがします。1/3万という縮尺も日帰り遊走向きだと思います。

さて、我々の水域で、新しい図を作って欲しい決定的な場所をとると、迷ってしまいます。3万でほぼ6×8哩、5万で10×14哩が1枚に入ります。1064「伊良湖水道及び付近」が5万ですが、やはり中途半端な縮尺に思えます。

1) 73鳥羽付近、2) 1074師崎水道から佐久島まで、また、3) 1057蒲郡付近から梶島まで、さらに4) 五ヶ所湾から浜島港まで等といった所は如何でしょう。

みなさんの御意見をお待ちしています。

社団法人 日本水難救済会救難所（支所）所在地表

郵便番号	救難所	支所	所在地	電話番号
049-31	八雲		山越郡八雲町内浦町155-3 (八雲町漁協内)	01376-2-3101
049-25	落部		山越郡八雲町落部529番地 (落部漁協内)	01376-7-2211
049-23	森		茅部郡森町字港町森港埋立地 (森漁協内)	01374-2-2222
049-22	砂原		茅部郡砂原町字会所町31の1地先 (砂原漁協内)	013748-2550
041-14	鹿部		茅部郡鹿部村字宮浜323番地 (鹿部漁協内)	013727-2311
041-15	南茅部		茅部郡南茅部町字白尻154-2 (白尻漁協内)	01372-2-3004
041-06	楸法華		亀田郡楸法華村字浜町53番地 (楸法華漁協内)	013886-2211
041-04	尻岸内		亀田郡尻岸内町字豊浦 (尻岸内漁協内)	01388-4-2231
041-03	東戸井		亀田郡戸井町字館町21番地 (東戸井漁協内)	013882-2701
041-02	戸井西部		亀田郡戸井町字釜谷町 (戸井西部漁協内)	013882-2311
		汐首	亀田郡戸井町字汐首 (漁協支所内)	
		瀬田来	亀田郡戸井町瀬田来 (漁協支所内)	
041-01	函館		函館市銭亀沢町124番地 (市役所銭亀沢支所水産係)	0138-58-2111
049-02	上磯		上磯郡上磯町字当別207漁協用地 (当別漁協内)	01387-5-2311
049-04	木古内		上磯郡木古内町字幸運18-7 (木古内町漁協内)	01392-2-2315
049-11	知内		上磯郡知内町字涌元98-2 (知内町漁協内)	013925-5204
049-13	福島		松前郡福島町字日向27番地 (福島漁協内)	01394-7-3131
049-14	吉岡		松前郡福島町字館崎1番地先 (吉岡漁協内)	01394-8-5311
049-15	渡島松前		松前郡松前町字福山248 (松前町役場内)	01394-2-2275
049-15		大沢	松前郡松前町字白神307 (漁協内)	01394-3-2211
049-16		松前	松前郡松前町字松城10 (漁協内)	
049-16		小島	松前郡松前町字赤神323 (漁協内)	01394-4-2211
049-17		清部	松前郡松前町字清部52-2 (漁協内)	
049-17		江良	松前郡松前町字江良191番地 (江良漁協内)	
049-17		原口	松前郡松前町字原口446 斎藤完一様方	
041-02	小安		亀田郡戸井町小安町68 (小安漁業協同組合内)	0138-58-2151
049-48	瀬棚		瀬棚郡瀬棚町字本町5番地 (瀬棚漁協内)	013787-3221
049-46	北桧山		瀬棚郡北桧山町字新成 (瀬棚漁業協同組合太櫓支所内)	01378-6-0310
043-05	久遠		久遠郡大成町字都226番地 (久遠漁協内)	013984-5001
043-05		太田	久遠郡大成町字太田	
043-05		上浦	久遠郡大成町字上浦18	
043-05		久遠	久遠郡大成町字久遠699	
043-04	貝取瀬		久遠郡大成町字長磯274 (貝取瀬漁協内)	01398-2-3300
043-04	熊石		爾志郡熊石町字雲石67番地 (熊石町漁協内)	01398-2-3150
043-02	乙部		爾志郡乙部町字元町67番地 (乙部町漁協内)	01396-2-2011
043	江差		桧山郡江差町字姥神町138 (江差漁協内)	01395-2-0125
049-06	上ノ国		桧山郡上ノ国町字汐吹447 (上ノ国漁協内)	01395-8-5211
049-07		上ノ国	桧山郡上ノ国町字大崎	
049-07		汐吹	桧山郡上ノ国町字汐吹	
049-07		石崎	桧山郡上ノ国町字石崎 (三上 章様方)	
049-07		小砂子	桧山郡上ノ国町字小砂子	
043-14	奥尻		奥尻郡奥尻町字奥尻288番地 (奥尻漁協支所内)	01397-2-3141
043-15	青苗		奥尻郡奥尻町字青苗101-1 (奥尻漁協内)	01397-3-2311
043-15		神威脇	奥尻郡奥尻町字湯の浜	
061-33	浜益		浜益郡浜益村大字浜益村2番地 (浜益漁協内)	013379-3225
061-36	厚田		厚田郡厚田村大字厚田村8番地 (厚田漁協内)	01337-8-2006
061-33	石狩		石狩郡石狩町大字親船町 (石狩町役場内)	01336-2-3301
047	小樽		小樽市色内3丁目5-18 (小樽市漁協内)	0134-22-5131
047-02		銭函	小樽市銭函2丁目47-18 (石井賢次郎様方)	

技術・計測委員会からのお知らせ

技術, 計測委員会

1. 1982年 IOR ルール変更について

1982年度IORの変更箇所を下記の通り発表いたします。

尚, 本ルールは英文を正といたしますので, 英文ご希望の方は手紙にて, 資料代200円と送料120円をお送り下さい。部数に限りがございますので, 先着順100名までとさせていただきます。

(IOR ルールブックの差し替えページの和文)

P 7

102

1. メジャラーは, 異常と思われること, またはIORの一般事項に反すると思われることがあれば, ナショナル・オーソリティーに報告しなければならない。ナショナル・オーソリティーは, ケースの審査中, 証書を差し止め, その後 ORC の承認が得られれば証書を発行する。

2. 証書が有効であるためには, ナショナル・オーソリティーの名前またはスタンプが必要である。証書の維持及び再認可のため, このナショナル・オーソリティーは, ヨットが通常停泊している地域のものとし, Revalidating Authority として証書に確認される。証書が他のナショナル・オーソリティーによって発行される場合, ただちにコピーを, 証書上のRevalidating Authority に送る。ヨットは1度に1つ以上の有効な証書を持つことはできない。

3. レーティング証書は, 下記の場合を除いて, ルールのパラメーターまたはオーナーに変更がない限り, 1年間有効とする。変更があった場合, メジャラーまたはRevalidating Authority にこれを知らせ, 証書は自動的に取り消される。

4. レーティング証書は, アベンディクス I に示した形式とする。

5. 計測目録(アベンディクス 3 参照)は, レーティング証書の一部となる。オリジナルは Revalidating Authority によって保管され, Revalidating Authority が副署したコピーを, レーティング証書の3ページとしてオーナーに返却する。

これは, ヨットが水面上での再計測を受けるまで有効で, 1 ページの進水年月日により, 証書の1, 2 ページで確認される。

6. 最新のレーティング証書のコピーを常にヨットに積んでおかなければならない。

7. 証書は毎年, オーナーからRevalidating Authority への文書による申請によって, 再確認の要求をしなければならない。Revalidating Authority は, 都

合により, 1 年の有効期限をシーズンの終りまで, 6 カ月を超えない範囲での延長を認めることもある。

Revalidating Authority は, ヨットがルールのパラメーター上の変更がなされていないことを確認していなければならない, これがなされない場合, 適切な再計測を命令する。

8. Revalidating Authority は, 実費を払えばだれにでもレーティング証書のコピーを発行しなければならない。

103 ナショナル・オーソリティーまたはナショナルIORメジャーメント・オーソリティーまたはORCにより任命された正式なメジャラーのみが, レーティングのための計測を行うことができる。

メジャラーは, 自分自身が所有し, デザインし, 建造したまたはそのいずれかであるヨット, または利害関係のあるヨット, またはコンサルタントをつとめ, または権利を所有するヨットを計測してはならない。

P 9

105. 1. E

1982年1月1日以降, ORCのチーフ・メジャラーは, シリーズの他の艇が従来の技術を用いて計測を受けている場合には, 正式な ORCMP のプログラムのアウトプットからIOR証書を作成することを許可することができる。標準的な ORC の目盛りの規格にパスした計測器を用いること。

ハル・ラインを計測してある場合, そのことを, レーティング証書のコメントの項に, 計測を行い, データを保管しているオーソリティー名と共に記すこと。ハルの計測が ORCMP により行われた場合には, そのリリース・ナンバーも記すこと。

P10

1 7. 2 B

オーナーは, メジャラーと共に計測目録及びチェック・リスト(アベンディクス 3 参照)を完成し, 署名しなければならない。

108. 1 A

または配置

P11 E

スパーの位置またはヘッドステーの位置

F

または現在のセールのリカット

109. 4

このルールでは, 不当な量の収納品はバラストとみなすことに注意されたい。

7. エネルギーの格納 ビルジポンプを除いて IYRU のルール62, マニュアル・パワーの項で許されている装置以外は、格納されているエネルギーの助けを得て動く装置を、レース中用いてはならない。

110.3 ハルデートの改正は

必要な陸上でのハルの再計測の完了した日とし、以前のハルデートのメリットはまったくなくするような完全な再計測を行う。カヌーボディーは、キール及びスケグへの最後の屈曲点からこの点における接線をセンターラインまで延長したヨットのハルの表面とする。

キールを変える場合、ハルの 0.125 B バトックより外側に変化があってはならない。

ステムヘッドから 0.75 LOA 以上後ろのスケグを変える場合、ハルの 0.04 B バトック・ラインより外側に変化があってはならない。

Revalidating Authorityの承認を得た後、メジャラーは計画された改造の作業の前後にその境界線を確認すること。

P 13

202.2

水面上で傾斜時の復原性、フリーボート及び水面幅は、ヨットが計測状態のトリムで浮いている状態で、そこで一度に計測しなければならない。

オーナーまたはその代理人は、次に定める手順に従ってヨットを計測トリムにする。アベンデックス 3 に示した計測目録を用いて、要求を満足していることを確認、記録する。水面上での計測中、交換 (INVENTORY) は認められない。

A. ヨットは、完成し、艀装し、すぐセーリングできる状態であること。レース中用いられるスタンディング・リギン及び関連する艀装品はすべて通常の位置に取り付けておくこと。

マストより前のランニング・リギン及びすべてのハリヤードとリフトは、マストの根元にもっていき、しっかり引っ張っておくこと。ハリヤードのテールはすべて通常の位置にもっていくこと、メイン・ハリヤードは、トッピング・リフトとして用いてもよい。スパーに常時つけていないシート、ガイ、ランニング・リギン及び持ち運べるデッキ備品は、マストの後ろのキャビン・ソールに収納すること。

C. 計測目録のチェックが完了した後

D. マットレス、クッション、ピローはすべて計測中船に積み、通常の寝台に収納すること。ナビゲーション及び料理用備品は船に積み、また通常一番前のマストの後ろに収納される持ち運べるギアは、すべて通常のレース中の位置におくこと。通常前部に収納される持ち運べるギアは、すべてこのルール中、他に特記のない限り計測中は一番前のマストの後ろのキャビン・ソール上に置かれる。

E. 寝具、ディンギーまたはライフラフト

F. 計測中積んでおくその他の備品は、計測目録に明細が示してある。

I. タンク：水、燃料及び廃水タンク

タンクは、レーティングが最も高くなるような状態であること。これにより、すべてのタンクをいっぱいにすることが要求されることもあるし、すべてのタンクを空に、あるいは、あるタンクはいっぱいにし、他のタンクは空にすることが要求されることもある。水面上での計測の場合は、タンクはいっぱいにして加圧するか、または全く空にしておくこと。

一般的に前のタンクは空にし、後ろのタンクをいっぱいにしたときにレーティングが最も高くなる。タンクの正しい状態に関して疑問がある場合には、メジャラーは、オーナーまたはデザイナーから正しい状態に関する意見を述べ、署名した報告書を得なければならない。このような報告書は、タンクが FGS より 0.65~0.75 LBG 後ろにある場合、またはタンク容量が通常でない場合に要求される。

K. ビルジその他水のたまる場所は乾かしてあること。デッキ、リグ、備品、または艀装品を故意にぬらしはならない。

320

下記 2, 3, 4 の制限が適用される場合、BWL は、それらのパラグラフに従って、水上の計測により決定される。ハルデートが 12/1981 以前のヨットに関しては、BWL は、下記 1 の計測手順をとる場合以外は水上で計測される。

1. 1982年 1月 1日より、BWL は、上記の場合以外は 1006 の式を用い、次の寸法から計算される。

(a) FBM は、1005.3 に従って計算する。

(b) BMAX ステーションにおいて、水面上での計測水線幅 (BWL) がその中に入るように選択された数個のシアラインより下の船幅を、トライアル・ウォーターライン・ビーム (TWL 1~5) とする。

(c) シアラインより下で、最も高いトライアル・ウォーターラインの高さは、ウォーターライン・ハイト (1), WLH 1 として記録される。

(d) その他の 4 つのビームは、WLH 1 の下で、たてに一定の間隔をとって計測される。これらのビームのたての間隔は、VSW として記録される。VSW は 50mm とする。

〈アベンデックス 2〉

簡易計測ルール

Simplified Measurement Rule (SMR)

SO 1 はじめに

ORC の簡易計測ルールは、シリーズ生産されたヨット (プロダクション艇) を、簡易化された計測法によっ

て計測し、IORの公式を用いてレーティングを出すシステムである。

そのねらいは、現在IORのレーティングを持っているヨットと一緒にレースができるレーティング(SMRレーティング)を安く、手軽に出すことである。

SMRはプロダクションヨットのクラスに与えられるが、そのクラスの選択は、各国のNIORMAに委ねられる。(NIORMA=National I.O.R. Measurement Authority 各国のIOR計測オーソリティー)

SO 2 SMRレーティング証書

SMRによって作られたレーティング証書の表題には、SMR CERTIFICATEの文字を入れ、1ページのyating in feetの前にSMR RATINGの文字を入れる。

また、1ページの傾斜試験のデータの場所には、“SMR RATING or SMR STANDARD RATING IN ACCORDANCE WITH APPENDIX 2”と入れる。

下に示す条項以外は、すべてのIORの規定がSMRに適用される。

SO 3 SMRの適用

1. SMRを適用するか否かは、各国オーソリティーの裁量に委ねられる。
2. SMRのレーティング証書を受ける資格を持ったヨットは、IORレーティング証書を受ける資格もあるが、同時に両方の証書を持つことはできない。
3. ルール102に記されている、証書の有効性の再確認(Revalidation)はSMRレーティング証書にも適用される。

SMRレーティング証書に対するORCへの賦課金(levy)は、IORレーティング証書と同等である。

SO 4 計測データ

1. 下記の寸法は、個々のヨットについて計測する。
 - (a) FFMとFAM(1004.6)
 - (b) 下記のセール寸法(IOR第8章)
ISP, SMW, SL, SPL, E, P, BAS, LPG, J, FSP,
(2本マストのヨットの場合、上記に相当する寸法)
 - (c) 次の2.(b), (c)のスタンダード・ディメンションうち、特にスタンダード化されていない寸法をオーナーが申告した時。これ等の項目の計測値によってレーティングを計算した結果が、スタンダード・ディメンションによるレーティングより低く出る場合は、その計測値は用いない。
2. 下記のディメンションは、クラス毎にスタンダード化する。
 - (a) ハルのデータ
ハル関係のスタンダード寸法のデータは、NIORMAが決定するインターナショナルスタンダードが使えない場合、NIORMAは、IOR第10

章(スタンダード・ハル・ディメンション)に従ってナショナルスタンダードを決める。その場合、ルール1001のGRPヨットに関する要求は放棄される。

(b) セールエリア

(i) 下記の寸法がIORのセールエリアのルールのペナルティーのリミット外にあることがはっきりしている場合は、計測しなくてよい。インプットは0.0とする。ただし、ペナルティーのリミットを越えることをオーナーが申告する場合や、メジャラーが判断する場合、または抗議の場合は、計測した上、計測値をインプットする。BL1~5, BAL, BD, HB, GO, MW, MGU, MGM, LPIS, SPS,

(ii) IGはISPと等しくとてよい。

もし、Iの計算値がISPより大きくなる場合は、(GO-MW)の適当な値を推定し、GOに入れる。

BLPは0.2Pとしてインプットする。

(c) エンジン、プロペラ・装備

NIORMAは、下記のスタンダード値を決める。

ESL, ESC, ST1, ST2, ST3, ESDS (アパチャー外、エクスポーズド・シャフト)

EDL, EDC, ST1, ST2, ST3(ストラットドライブ)

APH, APT, APB, (アパチャー内)

PDS, SPD, EW, EWD

(PDS: 基準線からプロペラ中心までの距離 325)

(SPD: パウからPDステーションまでの距離)

(d) プロペラ

NIORMAは、プロペラの型式と寸法PRD, PBWをスタンダード化する。

もし、オーナーがスタンダードより小さいプロペラの使用を申告する場合は、その数値を用いて計算する。

3. BWLとCGF

NIORMAは、SO7に従ってBWLの値をスタンダード化する。このBWLは、MDIAとTRの計算に用いられる。

TRはCGFの計算プログラムにそのまま入れる。

4. スタンダード以外の型状、材質のキールを用いた艇はSMRレーティングは受けられない。

SO 5 個々のヨットの計測

1. FGS, AGSの位置は1004.1(スタンダードハル)のやり方で定める。202.2で決められた計測トリムの状態で、FFM, FAMを計測し、202.2Hに従ってバラスト、アンカー、アンカーロープ、バッテリーの重量と位置を記録する。
2. SO4.1(b)に従ってセールエリア関係の計測をする。
3. SO4で説明した通り、オーナーが申告した、スタ

ンダード化されていない項目を計測する。

SO 6 SMR レーティングの計算

1. SMRとIORとの統一性と、将来のルール改正に備えて、個々のヨットのSMRレーティングのコンピューターファイルには、IORレーティングの公式によってSMRレーティングが算出できるように、すべての寸法のデータを入れておかなければならない。
2. SMRのレーティング証書には、SMRレーティングを出すために使ったすべての寸法の値と、計算値を表示しなければならない。

SO 7 SMR クラスの仕様明細

1. 少なくとも2人以上のメジャーが、4ないし10隻のヨット(サンプル)を完全に計測し、計測値に一貫性があると認められる場合、NIORMAは、そのヨットのクラスを、SMRクラスとすることを考慮する。
(*Consistency 一貫性、矛盾がないこと)

2. NIORMAは、下記のやり方でSMRクラスのBWL, TRの値を決定する。

A. クラスのBWL値は選んだサンプルヨットの平均値をとる。

B. クラスのTR値は選んだサンプルの平均値に0.97を掛けた数値とする。

TRの平均値が35.0を越す場合、そのクラスはSMRのレーティングを受ける資格を失う。

C. NIORMAは、クラスの仕様書を発行する前に、サンプルにしたヨット全部が、1203の条件(SV値か0.0またはマイナス値)を満足することを確認する必要がある。

3. NIORMAは、FFMとFAMに対して上下のリミット値を決め、その内に入るヨットに対してのみSMRレーティングを与える。

そのリミット値はSMRレーティング証書の2ページに

FFの上限	FFU
FFの下限	FFL
FAの上限	FAU
FAの下限	FAL

と記録しておく。

4. NIORMAは、SO4.2で要求されたスタンダード値のすべてを決めておかなければならない。

SO 8 SMR スタンダードレーティング

NIORMAは、SMRスタンダードレーティングクラスを制定することができる。

SMRスタンダードレーティングクラスが確立されるためには、下記の条件が満たされる必要がある。

1. FFLとFFU, FALとFAUのフリーボードリミット間の許容差の値が、一定のスタンダードレーティングを出すことができるくらい小さいこと。

SMRスタンダードレーティングの計算には、FFUとFALを用いる。

2. SO4.1.(b)のセール関係の寸法は最大値を用いる。
3. SMRスタンダードレーティングクラスの仕様明細には、そのクラスに決められた寸法を明記する。
4. SMRスタンダードレーティング証書は、SO4.1.(b)の計測値がリミットを超えず、フリーボードの計測値、FFM, FAMがリミット内にあり、SO4.2の各寸法がスタンダード値にあることをオーナーが申告した場合に発行される。

(アペンディクス3)

メジャーメント・コンディション・チェック・リスト

計測の際積んでおくセールは、デッキ下のチェックが済むまでコックピットに入れておく。

デッキ下

1. バラスト、アンカー、チェーン及びバッテリーが、明確に表示された収納場所に、しっかり収納されているか。
2. ヘッド、ボール、シンク等が乾いているか。
3. ビルジその他水のたまる場所が乾いているか。
4. ナビゲーション及び料理用備品がルールに定める通り収納されているか。
5. 衣類、寝具、食料等が積まれていないか。
6. マットレス、クッション及びピローが通常の場合(乾燥していること)に収納されているか。
7. マストより前に持ち運びのできる備品がないか。
8. 安全備品が通常の場合に収納されているか。
9. 収納場所をすべて開け、チェックしたか。
10. ライフラフトまたはディンギーが積まれていないか。
11. センターボードをレース中下げてロックするもの以外は持ち上げてあるか。
12. プロペラ・シャフトがエンジンの作動による回転に対して固定されているかいないか(固定されている/いない)。
13. インテリアの検査後、セールが床の上においてあるか。

デッキ上

14. ヨットは完成し、艀装され、すぐにセーリングできる状態であるか。
15. 着色した計測バンドがスパーについているか。
16. スタンディング・リギンがすべて締まっているか。
17. ランニング・リギンが締まっているか。ハリヤードがマストのフットにもっていかれ、テールが(レース中の)通常的位置にあるか。
18. ランニング・バックスターが後ろにもっていかれ、締まっていて、ランニング・フォアスターはマストにもってきであるか。

19. マストが調節の限度まで後ろにレーキさせてあるか。
20. ブームが低くされ、水平でセンターライン上にあり、動かないようになっているか。
21. ネビネーカー・ボールが通常の収納場所にあるか。(No. ……) (ボールを使わない場合には、とり除く)
22. メインセイルがブームに巻き収めてあるか。

注:

1. このチェック・リストは、オーナーの計測の準備を助ける目的で作られた。
2. 計測目録のチェックが終了したら、オーナー及びメジャーは、各項にイニシャルを記入すること。
3. 完成した書類は、レーティング・オフィスに返却され、保存される。

〈アペンディクス 4〉

Ⅲ. 1979 I.Y.R.U. セール・メジャーメント・インストラクション

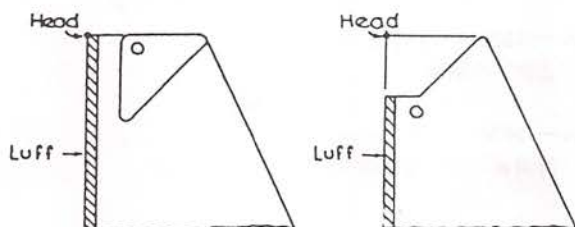
1. 解釈

- 1.1 “セール”の語には、ヘッドボード、テープリング、ボルト、フットロープまたはテープが含まれるものとする。完全にセールから外れるクリングルは含まれない。
- 1.5 クラスルールにより窓が認められているか、または特に禁じられていないセールの場合、これらの窓の透明な材料の総面積は、セールの各目上の面積の1%または0.3㎡のうち、大きい方の値を超えてはならない。セールの名目上の面積は、 $\frac{1}{2}$ (ラフの長さ×フットの長さ) とする。窓は、ラフ、リーチまたはフットから150mm以内のところに作ってはならない。
- 1.6 通常のクリングル及びリーフ・アイ以外のセールの開口部は、開口部付近のセールがフラットならば、認められる。
5. セールは、計測時に乾燥していること。セールは、乾燥した状態で、平らな場所で計測を行っているラインのしわが消える程度のテンションで計測すること。

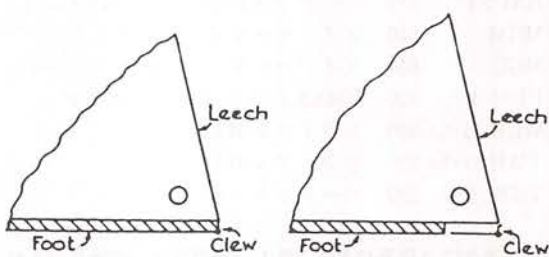
2. メインセール

2.1 定義

- 2.1.1 ヘッド: ヘッドはセールのラフまたはその延長に垂直に投影した最も高い点とする。



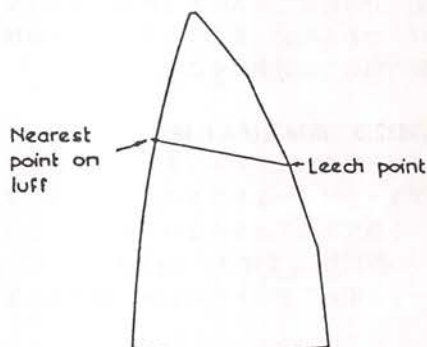
- 2.1.2 クリュー: クリューは、フットまたはその延長に投影したセールの最も後ろの部分とする。



2.2.4 クロスの幅

クロスの計測値は、下記に示したリーチの計測点から、ボルト・ロープを含むセールの前端の最も近い点までの距離とする。クロスの計測に用いるリーチ上の点は、リーチのホローにまっすぐなラインを渡して定める。

リーチの中間点は、ヘッドをクリューに折りたたんで定め、リーチの $\frac{1}{4}$ 及び $\frac{3}{4}$ の点は、クリューとヘッドを中間点に折りたたんで定める。



3. ヘッドセール

- 3.1 ラフの長さは、通常タックのラフロープ上の最も低い点から、ヘッドのラフロープの上の最も高い点までの距離とする。

5. スピネーカー

- 5.1 スピネーカーは、リーチを合わせ、センターラインで折って計測する。

〈アmendメント リスト No. 2〉

IOR MARK Ⅲ 1980 (1979年11月に再版)

このリストには、7/8, 9/9a, 10/11, 12/13, 14/14a 23/24ページの再版、アペンディクス 1 及び1981年11月付の新しいアペンディクス 2, 3, 4 が含まれる。変更されたページは、1981年11月付と記されている。その他の改正もすべてこの中にあるので、現在のページにはりつけること。再録された改正は、1981年1月1日以降有効とする。新しい改正は、1982年1月1日付で有効とする。

アルファベット順インデックス P5.6新しいシンボルを追加			
APSLC	332	アフト・プロフィール・スロープ・コレクテッド	
BAPSL	332	ベース・アフト・プロフィール・スロープ	
MGM	840	メインセール・ガース (ミッド)	
MGU	840	メインセール・ガース (アッパー)	
FBM 1	320	BMAXにおけるフリーボード	
WLH (1-5)	320	トライアル WL ハイト	
TWH (1-5)	320	トライアル WL ビーム	
VSW	320	バーチカル・スペーシング	

ルール322.3B及び323 第1パラグラフ, 削除及び入れ替え

B, アフト・ガースのいずれかを 308 に従って計測した場合, または AIGS より後ろのプロフィールにホローがある場合, またはハル・デートが1981年1月以降の場合, VHA1はバトック・ハイト及び次の 323 の式から計算すること。

323 バトック・ハイトは, ヨットのスターンのスロープの概算に用いられる。これは, アフト・ガースのいずれかを 308 に従って計測した場合 (ガースは, スケグの上で計る), または AIGS より後ろのプロフィールにホローがある場合, またはハル・デートが1981年1月以降の場合には計測すること。

ルール832.3 削除及び入れ替え

3. ジブと他のヘッドセールをセットすることによりダブル・クリューまたはダブル・ラフのジブと同じような効果を得てはならない (例えば, セールチェンジの際以外は, 2枚のジブを同時に一つのラフ・グループを用いてヨットの同じ側に揚げてはならない。

ルール711 すべてを削除し, 入れ替える。

重心係数(CGF) CGF は, 次の式により求める。

- 1 $TR \leq 35.0$ 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 より小さくすることはできない。

ルール840 すべてを削除し, 入れ替える。

840 メインセール・リミット

- 1 バテン・リーチ・ペナルティー (BLP) BLP は, メインセールのリーチにそって, ヘッドボードの外側の最下点からトップバテン・ポケットのセンターラインまで測った距離とする。
- 2 メインセール・ガース・レングス MGU 及び MGM は, I.Y.R.U. メジャーメント・インストラクション III, 2.2.4 に従って測ったメインセールのガースの長さの各 $\frac{3}{4}$, $\frac{1}{2}$ とする。BLP の値は, ヨットに用いられるメインセールにおける最小値, MGU 及び MGM は最大値とする。ペナルティーに関しては 848 参照のこと。

ルール801 最後のパラグラフを削除し, 入れ替える
本ルールで計測されたヨットに対しては, IYRU メジャーメント・インストラクション1979の次の項を適用する。

セクション III:

1. 構造 1.1, 1.5, 1.6, 5
2. メインセール 2.1, 2.1.2, 2.2.4 (アベンディクス 4 参照)
3. ヘッドセール 31, 第1パラグラフ, 5.1

パートIX メートル法換算 追加

892のFに1108.4を追加する。

848.3 0.85 ft の代わりに0.26m を用いる。
1.2 ft の代わりに0.37m を用いる。

1982年1月1日で発効の改正

ルール328 新しく9を追加

9. BMAX (FBM) のフリーボードは, BMAX ステーションのフリーボードとする。

ルール1005.3 新しい式を追加

FBMS がわかっている場合:

$$FBM = FBMS - SINK + TRIM \frac{(SBMAX - FGO)}{LBG}$$

P56 新ルール1006を追加

1006 陸上での計測による BWL の計算

r の値が 1 ~ 5 の場合:

$$WLH(n) = WLH(1) + VSW \times (n - 1)$$

$WLH(n) \geq FBM < WLH(n + 1)$ の場合:

$$BWL = TWL(n) - \frac{[TWL(n) - TWL(n + 1)(FBM - WLH(n))]}{VSW}$$

VSW は, 0.05m (0.1640412 ft) とする

ルール807 新しい文を追加

マストがデッキのところで動かせる場合, 1 in (25mm) のコントラスト・バンドがある場合を除いて, J はマストを最も後ろに調節した状態で計測される。バンドがある場合には, J は, バンドの後端まで計測し, マストの前面はこの点より後ろに動かしてはならない。

ルール833 1 C

“または荒天用のランニングセール” を削除

ルール322.4 1 行目

“表面” を削除

ルール820

“計測された” を削除

P 4 目次に追加

- アベンディクス 2 簡易計測ルール (SMR)
 アベンディクス 3 計測目録チェック・リスト
 アベンディクス 4 I.Y.R.U. 計測の抜粋

注に追加

1976年4月以前は、水上での計測の際、ライフラフトを積んでおくことが許されていた。

アベンディクス 2 SO4.1 (6)

- 寸法のリストに IG を追加
 SO4.2(b)(ii) 最初の文を削除

ルール848

現在の847及び848を削除し入れ替える

ブーム・デプスのペナルティーに関しては、846、デッキ上のブームのペナルティーに関しては842、パテンのペナルティーに関しては848.4 参照のこと。

848 メインセール・ペナルティー

1. BLPが0.2Pより小さい場合、不足値をトップ・パテン (BL 1) の長さの計測値に加える。

2. メインセール・ガースの長さは、次の値をこえるとペナルティーの対象となる。

$$MGU: 0.28 E + 0.016 P + 0.85 \text{ ft}$$

$$MGM: 0.5 E + 0.022 P + 1.2 \text{ ft}$$

これをこす長さはすべてアッパー・パテン (BL 1) の長さの計測値に加えられるが、これは下記3の制限値以下となつてはならない。

3. パテンの長さは、次の値を超えるとペナルティーの対象となる。

アッパー及びロー・パテン: $0.10 E + 1 \text{ ft}$ または $0.16 E$ のうち大きい方の値

中間パテン: $0.12 E + 1 \text{ ft}$ または $0.18 E$ のうち、大きい方の値

パテンの長さがこれを超える場合には、トップ・パテンの超過分に、その他のパテンの超過分の合計の $\frac{1}{6}$ を加えた数値に、P/E を乗じたものを P に加えて PC とする。

4. パテンの数が制限を超える場合、超過分の中間のパテンの最も長いものの合計長さに P/E を乗じたものを、P に加えてジブ・ヘッド・セールの PC とする。

5. ガフ・セールの場合、すべてのパテンの超過分の $\frac{1}{6}$ を H に加え HC とする。パテンの数が超過する場合は、超過分の全体を HC に加える。

6. 上記のメインセール・パテンのペナルティーに関するルールは、ミズン及びスクナーのフォアセールにも、これらのセールに対する同様の値を用いて適用される。

P 2 ルール・メジャーメント・ポリシーの下に、新

しいパラグラフを挿入する。

このルールは、アマチュアのヨットマンのために作られたものであり、Council は、これは I.Y.R.U. に定めるプロには適さないと考える。

ルール609.3 B 注に追加

EDC または ESC が 0.75 PRDC より大きい場合、611.1 に従って計算された PDC から、 $(\text{EDC} - 0.75 \text{ PRDC})$ または $(\text{ESC} - 0.75 \text{ PRDC}) \times \frac{\text{ESL}}{1.5 \text{ PRDC}}$ のうち、その装置に適した方の値を引き、PF に対するエクスポーズド・シャフトまたはストラット・ドライブの値はそのままとする。

ルール339 最後の行を削除し、入れ替える

BDR は、340 では 1.0 、1108.1 では 0.98 以下となつてはならない。

ルール802 7 を追加

7. ハリヤード・メッセンジャーは、レース中使用してもよい。

ルール1002.2 最後の文を削除、4 及び 5、削除及び入れ替え

4. チーフ・メジャラーは、すべての NIORMAS に対し、ナショナル・スタンダードの存在を知らせる。他の NIORMAS は、クラス中、その国のレーティングを最も早く受けたヨットを計測し、そのデータとスタンダードを比較し、結果をチーフ・メジャラーに報告する。

5. 適切な修正の後、チーフ・メジャラーは、すべての NIORMAS に通知し、そのスタンダードをすべてのヨットに対して、インターナショナルベースとして用いる。

*

OFFSHORE 第84号 昭和57年3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 〒105
 郵便振替番号 2-21787

印刷 株式会社 廣済堂

新発売

YAMAHA-30s

全長……8.97(m) 水線長……7.33(m)
 全幅……3.20(m) 吃水……1.75(m)
 艇体重量……3,050(kg) バラスト重量……1,200(kg)
 総トン数……7.26(t) 全セイル面積……40.20(m²) (メイン+フォア
 トライアングル)
 パース数……6名 適合エンジン……ディーゼルエンジン7.5馬力

YAMAHA

資料ご希望の方は—ヤマハ発動機株式会社宣伝課OS係
 〒438 静岡県磐田市新貝2500 TEL.05383(2)1111

天候・備品・点検・海図の確認を

先進の技術が、ダイナミックな帆走性能を生んだ。ヤマハ30Sは機能美に富んだ端正なフォルム、斬新なカラーリング。スポーツユースを追求した高性能ハーフトナーです。すらりと伸びた艇体はV字型を基本にゆるやかなタンブルホムを採用。キャビン容積、デッキ面積を大きく確保、同時にすぐれた帆走性能を発揮します。またハリヤード類、シート類を、コックピットへ集中リード。豪快な帆走に應える配慮は万全です。インサイドは必要以上のデコレーションを排除。セイルロッカーとして使えるフォクスル、ナビゲータースペースなど、スポーツ指向派に見のがせない要素を集めています。パースは6名分。オーナーの個性で容易に改装できる柔軟な空間です。フレキシブルな走りをたんのうでできるヤマハ30S。テラーに伝わる力強い走りの感触を、こころゆくまでお楽しみください。

スポーツ走行派のハーフトナー。

