Offshore 11 1982

社団法人 日本外洋帆走協会発行No. 92/300円
昭和57年11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

第3回バンナムクリッパーカップヨットシリーズで
クラス優勝した〈スーパーウイッチ〉
撮影：添畑薫／提供：艇社

第３回パンナムクッパーカップヨットシリーズ

レポートその②

〈飛梅〉の抗議に対する報告

〈飛梅〉のレーティングに対する抗議については各専門誌によって現在までに多くの報告書が出されております。NORCでは，これを出来るかぎり正確に伝えるため，英文資料の翻訳を多くのせることにより，正確度を増すことに心がけました。以下がそのレポートです。

８月16日(月)朝，山崎監督帰国。〈飛梅〉に対し，ニュージーランド及びオーストラリアのEクラスの艇より抗議が出されたことを電話にて受ける。

山崎監督と渡辺技術委員長が電話にて連絡をとり，協議。渡辺委員長宅には，前日の日曜日に抗議が出されている旨の伝言があったが，伝言者の氏名は不明。

昼過ぎ，大儀見副会長帰国。すぐに渡辺委員長と協議，対策を練る。

この時点では抗議文は入手できておらず，レーティング証書の次の点について疑問が生じているものと思われた。

①スタンダードフリーボードとメジャーメントフリーボードが同数値であり，故意に合わせたとしか考えられない。

②スタビリティーテストのPDの数値が1/10MMまで表記されていて，これを読み取ることは不可能に近く，故意に数値を合わせたのではないか？

③レーティング・サーティフィケートの計算式及び表示にミスはないか？

これに対し，渡辺委員長よりケン・モリソン氏に対して次の手紙及び図が郵送されると同時に，国際電報にて手紙を打電した。(A)

(A)〈英文和訳〉

1982年８月16日，ケンモリソン殿

これは，1982年12月31日付で日本外洋帆走協会が発行したＩＯＲレーティング証書が有効であることを証明するものです。

ＮＯＲＣによる1982年のＩＯＲプログラムは，ＯＲＣレーテイング・オフイスに送られ，十分なチェックを受けた後，チーフ・メジャラー，ロビン・グローバー氏によって承認されています。

この件に関するご一考を感謝します。(渡辺修治)

８月20日，渡辺委員長より，ケン・モリソン氏にあて逆抗議文が出された。文章の内容は次の通りである。(B)

(B)〈英文和訳〉

ケン・モリソン殿

〈飛梅〉のレーティングに関する逆抗議

1)．〈飛梅〉のレーティング証書中のフリーボード(単数または複数)は，水上計測トリムで計測されたものである。

2)．ハルのバンプ(複)：〈飛梅〉のハルの表面の曲率半径は，ＩＯＲの規定によりチェックされ，これを通過している。

私は，当該するすべての計測方法を直接調べた上，上記の事項を証明します。(渡辺修治)

８月23日，対策委員会がNORCにて開かれた。出席者は次の通りである。

大儀見副会長，清水専務理事，武市帆走委員長（前計測委員長)，林計測委員長，伊藤計測委員，事務局より小林常務理事，歌田事務局長，なお，当日渡辺技術委員長は事情により欠席。

会議の内容は，“計測箇所であるMDステーションとFDステーション及びBWLにもられたバンプ（出っぱり）により，ハルのカーブにフォロー（凹部）が出ているのではないか？”とのことに論議が集中した。伊藤計測委員から「計測時にハルのフォローをチェックした時点では規定内にあった」との発言があり，また最後にチェックした玄海支部の斉藤計測委員からも，大丈夫との返事があり，現地（ハワイ）での実地計測の後，分かり次第対処しようということになった。

8月26日，高村監督補佐が抗議書等を持参，会議を行なう。資料内容（抗議書等）は下記の通り。(C，D)

〈飛梅〉に対する抗議

（C）〈英文和訳〉

スタンダード・プロテスト・フォーム

〈飛梅〉のレーティングに対し，次の違反に関してプロテストする。(i)，水上でのハルの計測（特にフリーボード)。(ii)，バンプのフェアーリングが適切でないためハルのバンプに違反がある。

抗議者は，〈サザンレイダー〉，〈スイツワン〉，〈シーユーレイター〉の3艇のすべて及びいずれかの一艇とする。

各抗議艇は，1982年のクリッパー・カップ・シリーズに，クラスEで参加している。

〈飛梅〉の抗議に対する確認事項

（D）〈英文和訳〉

ゴードン・スミス殿

確認事項

1．抗議は，適正に申請された。

2．インターナショナル・ジュリーは，USYRUルールのアペンディクスⅡがこの抗議には適用されないことを確認した。

3．抗議当事者は，〈飛梅〉の再計測に同意した。

a．メジャラーは，WYCによって任命される。

b．再計測は，1982年8月21日のできる限り早い時間に行う。

c．アラウンド・ザ・ステーツ・レース後，〈飛梅〉は元のバースに戻る。

d．ケン・モリソンは，〈飛梅〉を再計測まで監視する。

e．抗議者と被抗議者の双方は，再計測に先立って保証金として$400ドルを支払う。

4．ヒアリングは，ひき続き1982年8月21日14時に行われる。

判決及び判決理由。(適用されるルールを含む)

1．抗議は，その中に挙げられた根拠の中に，同艇のレーティングが変えられたという具体的な証拠がみられないため，却下される。

2．ハルの両側にそれぞれ3㎜，5㎜のホローが調査を行ったメジャラーによって発見されたことから，最初のメジャラーが，ホローが除かれるまで計測を続行するべきではなかった，ということが明らかになった，が，ジュリーに示された証拠としては，これがレーティングに与える影響はさほど大きくない，ということである。

3．メジャラーの報告のコピーとIOR証書を添付する。

4．この判決のコピーは，ORC，USYRU，NORC及び当該メジャラーに送られる。

この英文の判決理由でお分かりのように，抗議は却下され，〈飛梅〉の優勝がこの時点で決定した。

〈飛梅〉の抗議に対する最終報告が，今大会レース委員長ケン・モリソン氏より，ロビン・グローバー氏に報告され，そのコピーがNORC大儀見副会長と渡辺技術委員長に届いた。内容は次の通りである。(E)

（E）〈英文和訳〉

ロビン・グローバー殿

今回の1982年クリッパー・カップ・ヨット・シリーズ中，私達は，参加艇中の1艇に対してレーティングに関する抗議が提出されるという不幸な事態にぶつかってしまいました。この抗議は，クラスEで走った3艇から同じクラスEの1艇に対するものです。抗議艇は，ニュージーランドの〈サザン・レイダー〉，オーストラリアの〈スイツワン〉と〈シーユーレイター〉，被抗議艇は日本の〈飛梅〉です。ゴードン・スミス氏(V.R．D.)がインターナショナル・ジュリーの副議長でしたが，彼がヒアリングの議長をつとめました。インターナショナル・ジュリー中には，ニュージーランドのアラン・グリフィン，オーストラリアのゴードン・マーシャルという2人のIORメジャラーがいました。抗議の完全なコピーを添付します。

この抗議の結果，レーティングに関するプロテストの扱い方についてのオーソリティー及びインターナショナル・ジュリーを一つにまとめる十分なガイダンスが今のところ不足している，ということが明らかになりました。USYRUが，IYRUルールに関する規定のアペンディクスⅡを発行していますが，そのタイトルは，ジュリーを，これはUSYRUによって計測された艇のみに適用され，今回のケースには適用されないという結論に導くものでした。アペンディクスⅡが適用されていれば，何らかのはっきりしたガイダンスが得られたと思いますが，他艇のレーティングに関する抗議の根拠について，いくつか懸念されるものがあります。例えば，ある艇が他艇より走りが良いということが，レーティングに関する抗議をする十分な根拠になるでしょうか？

今回の場合，抗議者は，IOR証書を調べた結果，同艇のフリーボードが間違っていると感じた，ということです。彼らはまた，同艇がレース前の点検のために上架されていた際，ハルのバンプを見た，とも言っています。従って，この抗議はこれら二つの明らかな矛盾に基づいて出されたものであり，ジュリーはこれら限られた問題点についてのみ判決を下しています。他の参加者からは一つでも明らかな矛盾があれば，再計測を命じるべきだ，との議論が聞かれました。ジュリーの決定は，抗議のあった2点についてのみ調査を

命じるものでした。現地のＩＯＲメジャラーによる報告を添付します。この報告及びＩＯＲ中の,“ホローはビルダーの許容範囲内で認められる”というあいまいな記述の結果，ジュリーは，メジャラーの報告にあったわずかな変形は同艇のレーティングを著しく変えるものとは思われず，従って抗議は却下されるとの結論に達しました。

この一件を通じて，ジュリー及びＩＯＲメジャラーに対する指導が欠けていることが明らかになりました。どちらも問題を適切に処理したいと思っていながら，どちらも現在発行されているものの中に文書になっているものがないので，どの方法が正しいのか，はっきりわからないのです。この前のＳＯＲＣレースのときの〈ウイリウオ〉と〈ビクトリー〉のケース，そして今回のクリッパー・カップ・シリーズでのケースで，レース参加者達は，もはやレーティング証書をうのみにしていない，ということがはっきりしました。また,〈飛梅〉を調査した結果，同艇を調査した資格のあるＩＯＲメジャラーによれば，この規模のホローがある場合，計測は行われるべきでなかった，ということなので，すべてのメジャラーがＩＯＲに文字通り従っているわけではない，ということも明らかになりました。

今回の経験から，二つのことを学びました。一つは，オフィシャルのＩＯＲメジャラーは，彼らが計測する艇が国際レースに参加する可能性のある場合は特にその義務を遂行してほしい，ということです。二つ目は，ＯＲＣはI,ＯＲに基づく計測上の抗議を処理するための管理方法を定めるべきだ，ということです。この中には，完全な再計測を命じるのはどんなときか明確にし，また，主催者側と参加者のどちらが再計測の費用を負担するのかはっきりさせる，ということが含まれます。もしできれば，レーティングに関する抗議を提出するタイム・リミットについても，ガイダンスがあった方がよいと思います（つまり，例えばＳＯＲＣのような場合，そのシリーズ中のある時点までに出さなければならないのか，それともシリーズが終わってから出してもよい，または出さなくてはならないのか，ということです)。そして最後に，メジャラーは，一たび方法が定められたら，それに精通する必要があるでしょう。

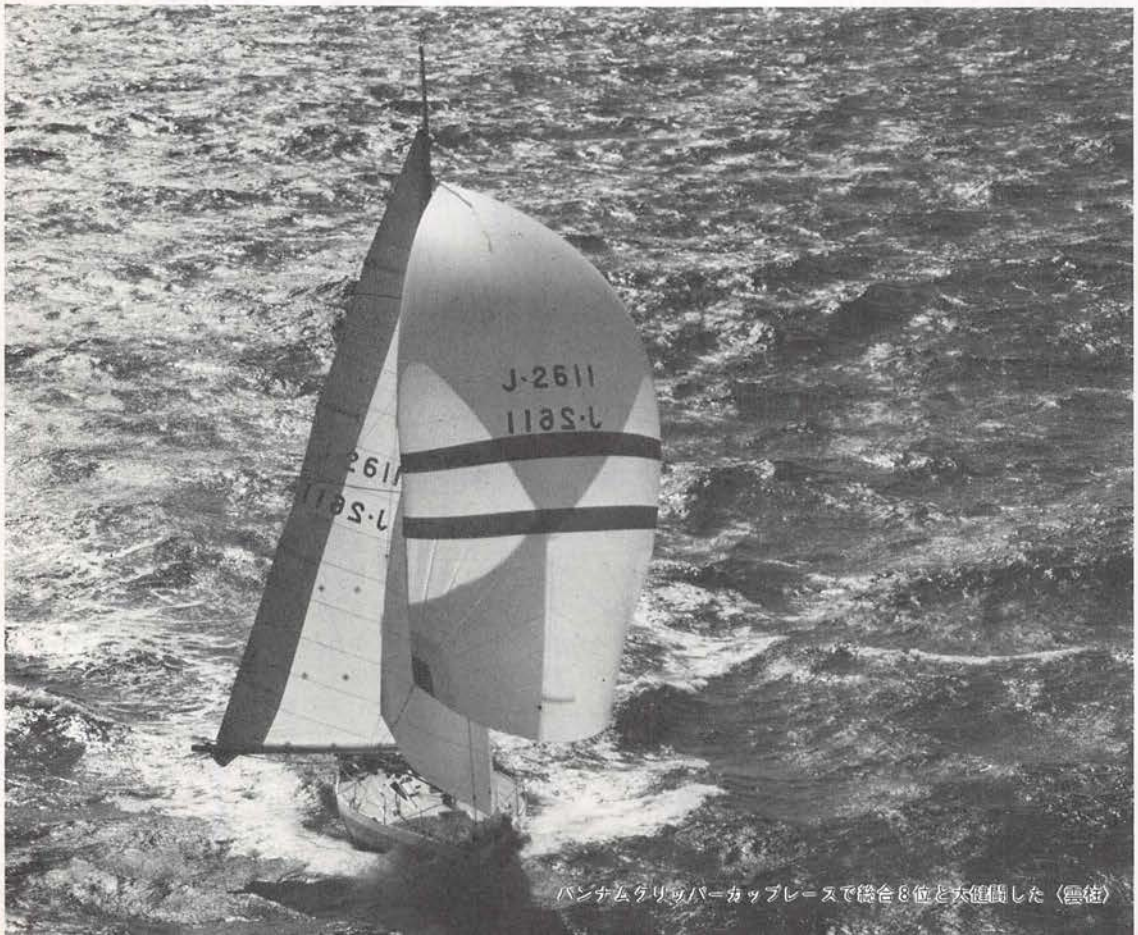
お送りしたものが次の会議のための資料として十分だとよいのですが。もしさらに資料が入用のときにはお知らせ下さい。こちらハワイの方でできる限りのことはします。

最後に今回の〈飛梅〉の計測に対して，NORCより，ケン・モリソン氏にあてた手紙は次の通りである。(F)

（F）〈英文和訳〉

ケン・モリソン殿

〈飛梅〉が計測を受けられる状態ではなかったのに計測し，レーティング証書を発行したことは，NIORMA



バンナムクリッパーカップレースで総合8位と大健闘した〈雲雀〉

として大変残念に思います。

抗議が出されたという報告を受けて，直ちに〈飛梅〉のレーティング証書の値が技術委員長の渡辺修治さんによりチェックされました(図参照)。このチェックの結果，異常は認められませんでした。しかし，この方法では，もちろんホローを発見することは不可能です。

Measurerの Mr. K. Itoは〈飛梅〉を1982年４月14日に造船所（フジヨット・神奈川県）でHullの計測を，同年４月24日にシーボニアヨットクラブ（神奈川県）でRigとSails及びAfloatの計測を行いました。その後〈飛梅〉は，ホームポートの九州に運ばれ，レーティングの最終調整が行われました。内容は，ＣＧＦを下げるためのバラストの調整とＢＷＬの変更です。そして九州のMeasurer Mr. A. Saitoによって，Freeboards，Waterline Beamの計測及びincline testが５月25日に行われました。Mr. ItoによるAshoreのデータとMr. SaitoによるAfloatのデータが最終的にinputされ，Rating Certが発行されました。

この二度にわたる（場所も人も異なる）機会に，ホローが発見されなかったのは誠に残念であります。

提出された抗議に対して〈飛梅〉を再チェックし，そのレーティングを造船学的見地より判断され，かつ〈ビクトリー〉の場合のような不可能な計測誤差はないと判断された見識と好意に感謝します。

将来，再びこのような事態が起こらないように，ＮＯＲＣの計測委員会は，計測員の再教育を実施し，ルールの徹底的な習得を計ります。

もしそのような機会に，計測員の国際交流が可能ならば，計測方法について確認し合うことができるし，計測誤差に対する考え方についても確認し合うことができると思います。

ＩＯＲの最も大切なInternational性を保つ上でも，より厳密な計測を行い，失われた信頼を取り戻していく所存であります。

以上が〈飛梅〉の計測に関する経緯です。また，現在〈飛梅〉のデザイナーである高井理氏と，監督補佐として参加されました高村孝氏にも原稿を依頼しておりますが，今回原稿が間に合わず，残念ではありますが次回以降のチャンスに是非とも載せたいと思っております。なおここに，海外での〈飛梅〉のレーティングに関する資料が入手できましたので掲載いたします。

〈飛梅〉のレーティングについて

1982 Pan Am Clipper Cup Race 海外よりの報告

武田陽信

1982年９月20日午後１時(現地時間)Royal Akarana Yacht Club (R.A.Y.C.) で会合を持ちました。

出席者：

Mr.Aubrey Montague	Royal Akarana Yacht Club Commodore
Mr.Evan Kerr-Taylor	Clipper Cup Team Manager For RAYC
Mr.Jim McElrea	I.O.R. Measurer For NZ Yachting Federation
Mr.Brian Hewitt	RAYC Racing Secretary
Mr.Alf Rock	International Jury For Soling Class
Takeda	Member Of NORC

今回のPanam Clipper Cup Raceにおける〈飛梅〉のRatingに関する疑惑に対して，私から次のように説明した。

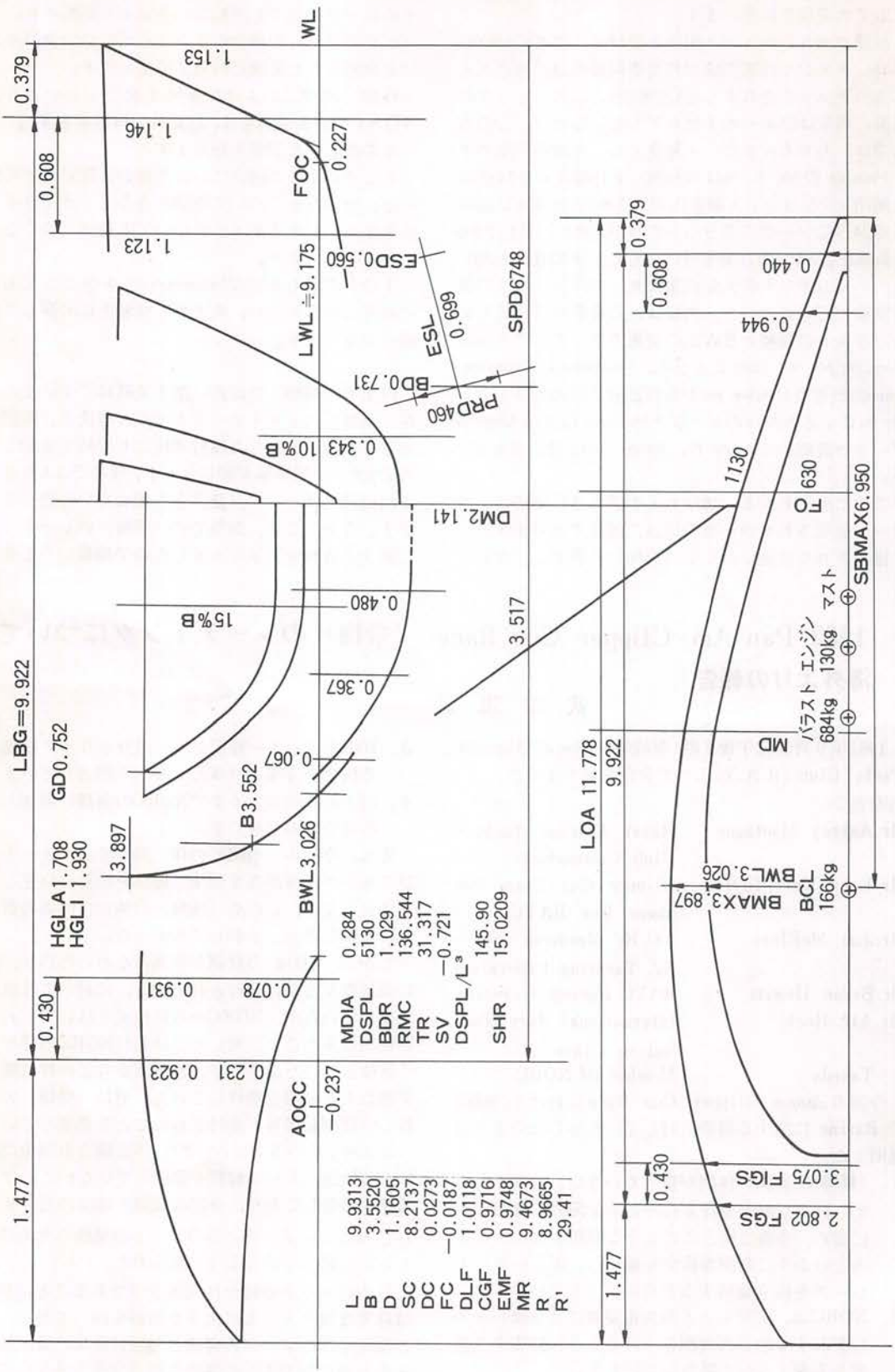
1．〈飛梅〉が計測の体制が整っていないにもかかわらず，計測証明が発行されたことをNORCは明らかに認め，今後二度とこのような問題を起こすことのないように計測委員会を強化し，正しいヨットレースを確立維持するために努力しています。
2．NORCは，国際レース参加希望艇には今後レースに参加する前に再計測をうけるように勧告する制度を実現するべく努力しています。
3．IORをオーナー及びクルーに分かりやすく説明する機会を今後より多くするべく努力しています。
4．以上の説明はあくまでNORCの会議に参加した私の非公式の見解です。

更に，今回の〈飛梅〉の件に関しては，オーナー及びクルーが計測証書受領後に船体を故意に修正した事実は全くなく，この点〈飛梅〉自体には何等の責任はない旨申し添え，了解してもらった。

しかし，〈飛梅〉の計測が事実行なわれたのか，何故計測証書が安易に発行されたのか，に対しては依然疑問視していたが，NORCから非公式とはいえ，わざわざ釈明に来たことに対しては非常にNORCの態度を高く評価していた。そして，NORCからこの件に関する文書による説明を期待していた。更に〈飛梅〉の最も新しい計測証書写が添付されることを希望していた。

ニュージーランドにおいても，不正確な計測上の誤りによる問題，ルール解釈が徹底していないことによる問題が頻発しており，今回の問題を他山の石とせず，むしろニュージーランドのヨットの発展のために利用したいと思っているように見られた。

日本のヨットが健全に発展しつつあることに対しては非常な驚きとともに大きな期待を持っており，ことに環太平洋のレースの育成と発展に非常に意欲的で，そのためにNORCとの緊密な情報交換を希望している。


3011 TOBIUME (TAK39)
WL
LBG=9.922
GD0.752
HGLA1.708
HGLI 1.930
BWL3.026
B3.552
3.897
15%B
10%B
0.343
0.480
0.367
0.067
DM2.141
3.517
LWL≒9.175
ESD0.560
ESL
0.699
BD0.731
PRD460
SPD6748
FOC
0.227
1.153
1.146
1.123
0.379
0.608
0.430
1.477
0.931
0.078
0.923
0.231
AOCC
−0.237
MDIA 0.284
DSPL 5130
BDR 1.029
RMC 136.544
TR 31.317
SV −0.721
DSPL/L³ 145.90
SHR 15.0209
L 9.9313
B 3.5520
D 1.1605
SC 8.2137
DC 0.0273
FC −0.0187
DLF 1.0118
CGF 0.9716
EMF 0.9748
MR 9.4673
R 8.9665
R' 29.41
LOA 11.778
9.922
1130
FO 630
SBMAX6.950
マスト
エンジン 130kg
バラスト 684kg
MD
BWL3.026
BMAX3.897
BCL 166kg
0.440
0.944
3.075 FIGS
2.802 FGS

IOR AMENDED TO JANUARY 1982
****
* TOBIUME *
* 3071 *
* RATING 29.4 FEET *
****
I CERTIFY THAT I UNDERSTAND
MY RESPONSIBILITIES AS
COVERED IN THE IOR
SIGNED:-

CERTIFICATE NO. NORC674
MEASUREMENTS: METRES & KILOGRAMS
CLASS :TAK 39 STD.
DESIGNER :O TAKAI
BUILDER :FUJI YACHT
RIG :SLOOP
KEEL :FIXKEEL
PROPELLER:FOLDING
INSTALLED:OUT APERTURE

REVAL AUTHORITY:-
NOT VALID AFTER: 31 DECEMBER 1982
ISSUED:
BY:-

TADATOSHI SAITA
913 3 4133 MEIHAMAMACHI NISH
I KU HUKUOKA SHI JAPAN

. 1-15-16 TORANOMON .
. MINATOKU TOKYO JAPAN .
. NIPPON OCEAN .
. RACING CLUB .

--------WEIGHTS/LOCATIONS FROM STEM------

ANCHORS	BALLAST	BATTERY	RAFT
10 4.4	684 5.2		
10 4.4	166 7.0		

--COMMENTS----------DATES---

								MOD HULL	0/ 0
ANCHORS	10	4.4	10	4.4				SERIES	5/1982
BALLAST	684	5.2	166	7.0				RIG	1982
BATTERY	100	7.0	100	7.0				AGE	4/1982

--HULL & APPENDAGES----------

LOA	11.778	BMAX	3.897	FF	1.146	AW	30.000	AFD	31.600
FGO	0.379	B	3.552	FFI	1.123	BW	60.000	BPD	64.400
AGO	1.477	BWL	3.026	FFD	1.057	CW	30.000	CPD	33.900
LBG	9.922	BF	0.440	FND	0.997	DW	60.000	DPD	67.500
GSDA	0.430	BFI	0.944	FBM	0.0	AWD	5.692	PL	1500.000
GLAI	0.0	BAI	3.075	FAI	0.931	BWD	5.692	SBMAX	6.950
GSDF	0.608	BA	2.802	FA	0.923	CWD	5.692	SPD	6.748
FD	1.400	GD	0.752	VHAI	0.853	DWD	5.692	SDM	5.240
CMD	1.477	Y	1.477	VHA	0.692	MAW1	0.0	MAW2	0.0
MD	1.364	GDFI	0.0	BHAI	0.849	MACG1	0.0	MACG2	0.0
OMD	1.064	DM	2.141	BHA	0.688	MACL	0.0	MACO	0.0
WLH1	0.0	DMT	3.141	FDT	1.706	PD	0.731	ESD	0.560
TWL1	0.0	TWL2	0.0	TWL3	0.0	TWL4	0.0	TWL5	0.0
EW	130.000	EWD	0.890	ESL	0.699	ESC	0.165	PRD	0.460
		ST1	0.030	ST2	0.180	ST3	0.180	PBW	0.120
CD	0.0	WCBA	0.0	WCBB	0.0	CBDA	0.0	CBDB	0.0
						CBLDA	0.0	CBLDB	0.0

------FORESAIL----------MAINSAIL----------

I	13.051	SPL	3.828	P	14.400	BL1	0.858	PC	14.400
J	3.830	SL	12.880	E	5.530	BL2	0.858	IC	13.051
LPG	5.640	SMW	6.890	BAL	0.0	BL3	0.968	JC	3.830
LPIS	5.640	HBS	0.0	BD	0.175	BL4	0.968	EC	5.530
FSP	0.064	SPS	3.435	BAS	1.855	BL5	0.0	MXSL	12.922
FJ	1.153	SFJ	0.205	HB	0.184	BLP	2.950	MXSMW	6.894
FBI	1.029	ISP	13.175	MW	0.160	MGU	1.980	MXLPG	5.745
IG	13.175	TCI	0.018	GO	0.160	MGM	3.450	MXJL	13.720

MEASURED ON:- 25/ 5/82 BY:- K ITO

SHEERLINE HAS DOUBLE INFLECTION

CERTIFICATE NO. NORC674 TOBIUME 3071

----FREEBOARDS----------RM--------PROP CB-

FJS	1.154	DMS	2.141	ARM	141.850	PF	0.850
FFS	1.146	PDS	0.731	BRM	139.206	PS	0.460
FFIS	1.123	ESDS	0.560	CRM	132.226	DF	0.023
FFDS	1.057			DRM	132.813	EMF	0.002
FBIS	1.029	BDS	0.0	RM	136.524	PRDC	0.460
FBMS	0.0	BSC	0.0	RMC	136.524	PDC	0.731
FMDS	0.997			TR	31.317	RD	2.141
FAIS	0.931	SINK	0.0	SV	-0.721		
FAS	0.923	TRIM	0.0	W	178.779		

---L/FC----------D/DC----------LIMITS----

FOC	0.227	AGSL	2.698	FDI	0.343	BL1	0.885
AOC	-0.237	APSL	2.810	FDIC	0.343	BL2	0.885
AOCC	-0.237	BAPSL	3.369	CMDI	0.480	BL3	0.995
AOCP	0.132	APSLC	3.369	MDI	0.367	BL4	0.995
AOCG	-0.606	ACG1	-0.606	OMDI	0.067	BLP	2.880
YCOR	0.0	ACG2	0.0	MDIA	0.284	MGU	2.039
FB	0.932	HGLA	1.708	DB	2.060	MGM	3.452
FM	1.057	HGLI	1.930	DD	0.081	HB	0.221
		BDR	1.029	DSPL	5130.		

--FORE/MAIN------PENALTY----MIZZEN & PEN----SCH & PEN-

LP	5.74	SL	0.0	RSAY	0.0	RSAB	0.0
RSAF	36.74	SPS	0.0	RSAK	0.0	RSAG	0.0
RSAM	31.57	HBS	0.0	YSAC	0.0		
MRASM	16.01	HB	0.0	RSAC	0.0	HBF	0.0
SATC	-0.84	BD	0.0			BDF	0.0
RSAT	67.46	BAS	0.0	HBY	0.0	BADS	0.0
RSAL	41.03	I/P	0.0	BDY	0.0	I/PSF	0.0
SPIN	49.98	BLP	0.0	BADY	0.0	BLPS	0.0
SHR	15.0209	BTNS	0.0	I/PY	0.0	BTNSF	0.0
SCF	1.0000	MG	0.0	BLPY	0.0		
S	8.2137			BTNY	0.0		

--RATING VALUES----------III A----

L	9.9313	SC	8.2137	MAF	1.0000	SCA	0.0
B	3.5520	DC	0.0273	DLF	1.0118	DLFA	0.0
D	1.1605	FC	-0.0187	LRP	1.0000	CBFA	0.0
CGF	0.9716	CBF	1.0000	MR	9.4673	CGFA	0.0
EPF	0.9748	SMF	1.0000	R	8.9665	MRA	0.0
						RA	0.0

JUN. 1 0. 1982

昭和57年11月15日 第92号 OFFSHORE 昭和52年7月21日 第三種郵便物認可

レポートその3

クリッパーカップシリーズ
参加各艇へのアンケート結果報告

過日，参加各艇を中心にミーティングを持ち，各艇から貴重な経験談を伺いました。しかし何分にも座談形式であったところから，重要な問題もやや拡散したきらいもあり，オフショア編集委員会ではアンケートを作成し，あらためて各艇にお送りしました。

残念ながら100%の回収にはいたりませんでしたが，多数の艇から詳細な報告をいただき，下記にその総括をお送りします。

●まず現地にゆくまでの準備段階で，一番苦労されたことは，やはり資金関係が第一順位で，続いてクルーの日程調整と自艇のレーティング対策がほぼ同列であげられていました。

●現地到着後で負担に思われたのは，全艇を通して言葉の点であったようです。

とくに，あちらのインフォメーションは，親切丁寧をきわめていて，毎日のように艇に届く英文の書類に，多くの艇が悩まされた感じです。

●自艇の成績には，各艇おしまぜて満足されていません。その原因は，海況に艇の性能が合わなかったとお考えの方と，クルーの練度が今ひとつ不足とお思いの方が，ほぼ拮抗し，大半を占めていました。

●レース中のトラブルは，アンケートを待つまでもなく，ディスマストやブームの亀裂など，大きな事故はすでに知られていますが，その他，セールのトラブルはほぼ全艇に，シュラウド，ランバク，ハリヤード，ガイ，シート類，ターンバックル，ブロック類と，ハル，キール，ラダーを除き，考えられるすべてのトラブルが各艇に起きたようです。

天候の激変する日本の海でもまれ，強風には十分に馴れているはずの日本艇にしては，少々トラブルの件数が多すぎるようで，今後の問題点になるかと思われます。

また，落水事故も報告されていました。詳細は不明ですが，関東水域でふたたび発生しているだけに，いかなる状況でそれが起こり，そしていかにして救助したか，当該艇に協力をお願いして別稿にてお知らせしたいと考えています。

●ナショナルチームの編成に関しては，その選抜方法，組み合わせともに，各艇を通して若干の不満をお持ちのようです。

御意見の中に，日本の海での実積が，必ずしもあちらの海況で十分に発揮出来るとは思えない，単純なこちらでのレース結果だけで決めずに，デザイナーなどのスペシャリストを加えた特別委員会をつくり，そこで十分な討議をし，組み合わせなどは，各艇の現地での実際の走りを見てから決定すべきである——という御趣旨のものが数通ありました。

きわめて説得力があり，今後のために重要な参考になろうかと思います。

●補助金の使用方法に対しても，多数の方が，もう少し効果的な使いみちがあったのではないかと，率直に述べられています。

具体的には，いわゆる各艇へのバラマキではなく，現地のチーム本部の強化費に集中し，英文書類の翻訳などのバックアップ態勢の充実に向けて欲しいとの希望が圧倒的でした。

これも実際に経験してみなければ分からない貴重な御意見であろうかと思います。

●次回のクリッパーカップは，との問いには，御返事をいただいた中で，もう参加しないという方はゼロ，まだ分からないという方が少数，残りの多数の方はまた参加したいと意志表示されています。そして新艇でもってチャレンジしたいオーナーが二名おられます。

●最後に，今回のNORCのフォローを，いかがでしたかとお尋ねしたところ，だいぶきつい御見解を相当数頂戴しました。すでにそれぞれの部門での関係者には通知してあります。

なお，総合優勝艇〈飛梅〉に出された抗議についても，どのようにお思いか，お伺いしましたが，「ケース」を如何にお考えですか——とした質問の仕方が悪かったようで，抗議を出された「ケース」ではなく，勝った「ケース」と間違えられた方も多く，各艇の御意見を集約するにはいたりませんでした。おわびいたします。

パンナム・クリッパーカップ・シリーズに向けて

ハワイへの航海

佐伯敏則

去る６月20日，花曇りの中，有田オーナー，大勢のヨット仲間，それに各家族に見送られてホームウォーター海楽園を出港。我ら回航メンバーは，艇長田盛弘光，ナビゲーター神成三平，クルー松崎剛博，本広洋三，守田文夫，宮島雅章，佐伯敏則以上７人。艇はD・ピーターソン設計の42フィートで，1979年のアドミラルズカッパー艇である。時おり小雨のパラつく瀬戸内海を通り，出国手続のため和歌山県の下津港に寄港し，税関手続その他，太平洋に出航するための最後の点検と買い出しを済ませ，６月22日16時下津出港。これで当分の間日本の大地ともお別れだ！

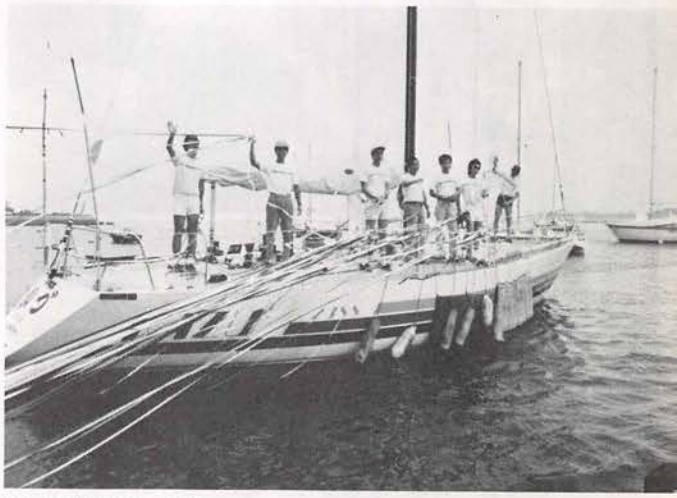
港を出るとすぐ南風，風速10～12m/secが吹き，波も高く，後に波頭も砕けるようになった。これでは初端からしごかれそうである。後でわかったことであるが，台風なみに発達した低気圧の一番ひどく荒れた所をずっと走っていたことになる。

明けて23日の朝，ランナーが切れ，チェックステーが外れ，ジブハリヤードが切れ，ストームジブのピーク部が破損するというハプニングに出合い，最初から全員艇酔し，まる１日パンをなにも付けずに少しかじっただけだ。こう時化るとキャビン内ではなにも食べられず，コックピットに出れば雨とスプレーでパンもぐちゃぐちゃで，食べるどころではない。それに風雨も一段と強まり，目を開けて前を見ることも出来ず，視界も悪くなってきたので，串本港の西側の袋港に一時緊急避難した。16時であった。この時の風呂のありがたかったこと。艇の修理をして再度出港。

６月25日11時30分，曇り，西の風，風速２m/sec台風を気にしながら，出きるだけ日本近海から遠ざかるべく機走で東へ……。

一夜明けてだんだんと風波が強まり，クロスで波にたたかれスピードも出ず，スプレー，雨ともに激しく，これでは体，艇ともにもたないと判断し，スターンからアンカーとアンカーロープを流し，ベアーポールすることにした。艇の揺れは激しく，波がハルをたたき，時おり波がデッキを洗う。この嵐は台風５号がスピードを増して北上，温帯低気圧になったもので，こういった自然の猛威には，我々人間は手の出しようがなく，ただ事故なく通り過ぎるのをキャビンの中でバースにもぐり寝て待つしかない。26日14時ベアーポールして27日２時までの12時間は，飲まず食えず寝て過した。

低気圧の去った後は天候も晴れ，西の風，風力10m/sec



みんなに見送られて出航

波もいくぶんおさまり，快適なクルージング日和となった。しかしこの時点では，八丈島のビーコンも取れず，艇位はわからなかった。なお，艇酔がなおらず，バースで寝たきりのクルーもいた。

28日朝，御蔵島と三宅島を見つけ，艇位もわかりひと安心だ。これから４日間は良い天気にめぐまれ，追手の快適なクルージングであった。回航中の艇位は，神成さんが六分儀を使用し，太陽の高度を測って太陽両高度法で経度を出し，南中高度を測って子午線緯度法で緯度を出す。いずれも簡易天測表と天測略暦を使用して行った。ワッチは７人で，２人一組で行い，１人２時間のワッチを１人づつ一時間交替で行う。そのため，日に３回の日と４回の日があり，全体的には楽であった。さすがに夜のワッチ交替は，熟睡している時に起こされるので，一番つらかった。７月１日朝早く，体長50cmくらいのカツオがたてつづけに４匹も釣れた。さっそく刺身と煮付けで食べ，２匹は食べきれずレッコ。これから先１匹釣れたら，ケンケンを上げることにした。

この日の夕方より風波が強まり，４日間海が時化た。天気も悪く，スプレーも上がるため，ワッチ以外は皆バースに入り，ひたすら寝て過ごす毎日であった。キャビン内は換気が悪く，湿気でかび臭く，体臭で甘ずっぱいような臭いがする。それに，毛布，シュラフも湿気で気持悪い。

釣り上げられたカツオ

5日朝50cmぐらいのマグロが釣れ，さっそく刺身。この日より晴間も出てきて，毛布，シュラフ，オイルスキン等を干して満艦飾。ついでにクルーも全員虫干し，デッキでごろ寝。実に太陽はありがたいものだ。また快適なセーリングが続く。

6日，この日からほとんど毎朝マグロのトロの刺身を食べる。今夜は満月，月食も見られた。

7日，七夕。星を見ながらセーリング。

8日，海水でシャワー。水は少し冷たいが，寒くはなく，後もじとじとするかと思ったが，それもなく快適であった。

11日，曇り，南東の風4㎳梅雨のような空模様が続き，安定した風もなくガスってきた。

13日，昼すぎイルカの群が出現。小型だが30匹はいただろう。艇と伴走し，バウあたりでのスピーディなしぐさは心にくいくらいであった。水族館以外では，このような光景に出合うこともなくなっている。今日はとてもめずらしく楽しかった。

14日，曇りの日が多く風波が高いので，キャビン内は湿気が多く，気分のすぐれない日が続いている。今夜もガス中の帆走だ。

17日，時々デッキにスプレーが上がるが，天気は良くなってきている。気温，水温ともに上がってきた。夜は中波でハワイからの放送が聞ける。

18日，本日よりコースをハワイに向けて南下させる。

19日，空に積雲が多く見られるようになった。明け方にはスコールがやってくるようにもなる。本日は広島と同緯度まで南下。このごろは，ケンケンに魚はストライクするが，強い引きに合い，ラインを切られ釣れなくなる。刺身もこれまで。

20日，松崎君以前から痛がっていた座骨神経痛が悪化したのか，痛そうで見ていられない。ワッチはパスで，当分はセッティーバースで安静に寝ているだけである。

21日，昨日の夕食後に皆が梅干の種を海に捨てたのが悪かったのか，午前中はどしゃぶりのスコールと風波に何度もおそわれたが，その後にきれいな虹がかかった。時には二重に見えたりする。自然は実に美しい。このスコールと時化は，ハワイ南西に発生した台風に向かって吹きつける風のせいらしい。空は晴れているが，風が強く，スプレーとスコールの繰り返しがあり，まだまだオイルスキンは脱ぐわけにはいかない。

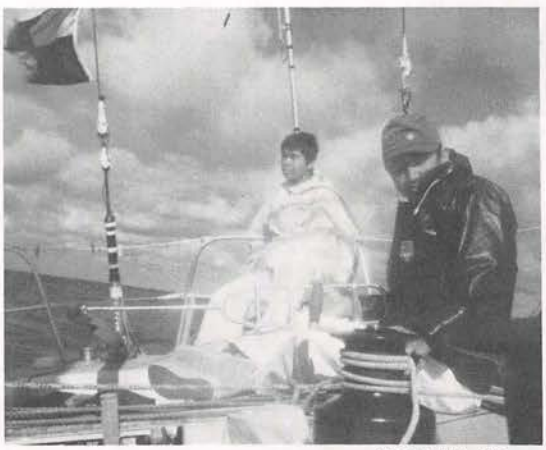
24日，晴天。風波もおさまり，上半身はだかになる。少し動くと汗ばむようになった。キャビン内は温室のような暑さだ。ハワイももう近い。汗をかきかき在庫食料の確認をする。インスタントラーメン，缶詰類，その他インスタント物がまだまだ相当残っている。おいしそうな物だけピックアップし，他は箱に入れて元にもどす。玉ねぎ，ジャガイモは残り少なくなっていた。

25日，ハワイも間近。天測後，KAUAI CHANNALを目指す。デッキの上では，思いはハワイに飛び，まだ見ぬハワイの話題でもちきりであった。夜，KAUAI島の灯光が波間に光って見えた。この光もだんだんと波間に消えて行き，OAHU島のKAENADTの上にある灯光がだんだんと浮いてきて，はっきりと見えるようになってきた。これはまた地球は丸いというのが実感としてわかる。

26日，OAHU島のブランケットに入ったので機帆走。全クルー興奮して，ワッチオフになってもキャビン内に入って寝る者は一人もいない。沖では大小のトローリングボートが走っている。ハワイだなー！

ALA WAI YACHT HABORの沖で昼食を取って無事HABOR入港。日本時間は7月26日9時，ハワイ現地時間7月25日14時である。WAIKIKI YACHT CLUBの浮き桟橋にもやいを取った。しばらくすると通訳の高島さんが来られ，田盛君と入国手続に行く。

明日からは休む暇なくレースに向けて整備点検という仕事が待っている。本日も暑い一日であった。



思いはハワイに……

海外レース・インフォメーション

1982年シドニー～ホバートレース

☆スタート　12月26日(日)　1300現地時間
☆資　格　IOR　20.5フィート～70.0フィート
ORC　スペシャルレギュレーション・カテゴリー〝1〟その他
☆クラス　A：TCF 0.7850以上(約2トン以上)
B：TCF 0.7600～0.7849(約1トン)
C：TCF 0.7100～0.7599(約¾トン)
D：TCF 0.7100以下
☆エントリーフィ　A$200
☆エントリークローズ　11月15日(月)
☆連絡先　Cruising Yacht Club of Australia New Beach Road, Darling Point, N, S, W Australia 2027
Telegrams 〝SEAWYSEA〟Sydney
Telex No.72278
TEL　02－32－9731

ニュージーランド一周ヨットレース

☆レース日程　12月26日から始まる全行程が6つのレグより成り立っている。最終レースのスタートは，1月25日（1983）ネルソン～オークランド間
☆資格　IOR　25.5フィート～70フィートまで
その他
☆エントリーフィ　各レース$60または全レース$250
☆連絡先　Royal Akarana Yacht Club
Box 42004 Orakei Auckland 5.

¼トン・ワールド・チャンピオン・シップス

☆レース日程
1983年1月11日　インスペクション
12日　インスペクション
13日　インスペクション
14日　インスペクション
15日　第1オリンピックコース
16日　第2オリンピックコース
17日　ショートオフショアレース
20日　第3オリンピックコース
21日　ロングオフショアレース
24日　表彰式パーティー
☆資格　IOR　MarkⅢ&ⅢA 18.5フィート以下
ORC　スペシャルレギュレーション・カテゴリー〝2〟
☆エントリーフィ　A$150
☆連絡先　Royal Yacht Club of Victoria 120 Nelson Place WILLIAMSTOWN VICTORIA, AUSTRALIA, 3016
TEL　(03) 397-5558，または6068
委員長　Mr. J. D. SHIELDS

海事思想普及

船舶興会補助事業

静岡県ジュニアヨット大会

源　千尋
清水港ヨット協会ジュニア育成委員

8月27，28日，熱海市多賀湾で開催されたこの大会は，今年で第11回を迎え，熱海，下田，清水，三水域のジュニア達約50名が参加した。台風の影響もあり，ベストコンディションとはいえないものの，無事すべてのスケジュールを消化出来た。

レースの結果は，総合で，「清水」，「下田」，「熱海」の順となり，個人成績は，1位，2位，3位を「清水」のチビッ子が独占した。記念品として，NORCより頂いた「信号旗の下敷」をもらい，全員が大喜びであった。

全国的に子供のヨット人口も増加しており，NORC会員の二世の中にも多くの「ヨット乗り」が生まれているだろうし，これから子供に教えて，たまには大型艇レースを忘れて，子供が舵を引くクルーザーの上で，チビリチビリやりながらの帆走を夢みている人もいるかもしれない。そんなことを考え，ジュニアヨット大会と清水ヨット少年団を紹介してみたい。

静岡県のジュニアヨットは，昭和46年から49年にかけて，下田，熱海，清水にクラブが誕生し，O・Pを使っての指導が始まった。昭和50年，県大会開催の話がまとまり，春，秋の2回，レースを行ってきたが，子供達の親睦，交流を深めるために，「一泊で合宿を兼ねてやろう」ということになり，53年より年1回とし，三水域持ち回りで開催するようになった。O・Pレースを中心に，夜は花火大会や講習会（今年は家族で太平洋・大西洋をイギリスへ渡った，海内ご夫妻の体験談），バーベキュー(熱海ジュニアのご父兄の皆さんが

ご用意下さり，レース終了後，盛大に開かれた）などを行っている。子供達にとっては，お互に親睦を深め，レース経験を積むと同時に，夏休みの良い思い出となる。指導員にとっても，それぞれの苦労話，自慢話やら，高学年の子供達にはO・Pの次にどんな艇に乗せたら良いか等々ことヨットの話となると夜の更けるのを忘れてしまう困った連中だが，お互い楽しみにしている一夜である。

清水ヨット少年団は，昭和49年6月に6艇の進水式で発足した。小学校3年生から中学2年生まで，各年，20名前後の団員で活動してきたが，卒業生のうち，一期生は既に大学生となり，女子高校生2名は国体選手（スナイプ）として活躍している。全日本O・P選手権，全日本少年少女ヨット大会でも優勝者を出し，O・P世界選手権代表選手も生まれるなど，まずまずのレース成績をおさめてきたが，我々指導員としては決して「ヨットレーサー」を育てることを目的とはしていない。自然と接することの少なくなった子供達の一人でも多くが，海とヨットを通じて自然と親しみ，その美しさと厳しさを知り，健康で明るい節度ある人間に育ち，大人になってヨットをやって良かったと思えるよう指導したいと念じている。しかし，レースに送り出した子供達を，陸から双眼鏡で観戦しながら胃の痛くなる思いをするのは，凡人のなせる業か。

子供にヨットを覚えさせるには，まず乗せることである。半日ぐらいは上級生に同乗させ，「ヨットとはこんなものか」だけを感じ取らせる。その後は，一人で乗せてしまう。しかしその前に，服を着たままライジャケを付けて泳がせる。服を着たまま泳ぐ経験は始めてのはずであるが，これをやらせておけば「沈」をした時の恐怖感がやわらぐと考えるからである。

三保の練習海面は，北西に開けた入江で，指導員5～6名で，二ハイの救助艇を使い練習を行うので，全く始めての子供を一人で乗せても危険は少ない。結索などは平行して教えるものの，帆走理論的なことは，小学校3，4年生に理解させるのは無理である。

帆走技術を上げるには，レースが一番良い。子供の上達ぶりは驚くほど早い。団員の中に，一人でも全国的レベルの子供がいると，全体のレベル向上に大きな影響を与えてくれる。大人にとっても，初心者ほどレースを経験すべきだろう。荒天時にも必死で，少しでも速く艇を走らせることが，技術の向上につながるし，安全にも結びつくことになる。

清水のO・Pは，16艇がすべて合板艇で，ヨット作りの名職人，川崎氏の造ったものである。2月，3月の西風の強い時期に，ペンキ，ニス塗りを子供達の手で行う。艇を大切にする上で大変重要なことである。FRPのディンギーで，砂浜へ上陸用舟艇（？）をやっている大人の姿は，子供達には見せたくないものだ。

月2回の練習日とはいえ，5月の諏訪湖大会を始めに，全日本少年少女大会，県大会，O・P選手権，地区大会，9月には，クルーザーによる駿河湾横断クルージング，冬の合宿など，多くの行事をかかえ，もっと教えるべきことがたくさんあるはずなのに，手が回らないのが現状である。

20余年前，清水にヨットを定着させたOB（オールド・ボーイ）が中心となり，清水港ヨット協会の補助を受けて育成に当たっているわけだが，指導員達は，自分の艇に乗る機会を作るのに苦労しているほどなのに，自分で帆走することと異なった楽しみを味わっているようである。ヨット少年団の卒業生達が，我々に替わって後輩の指導に当たってくれることを期待しながら……。

将来が楽しみなチビッ子ヨット乗り

第5回　招待クルージング

広島フリートでは，普及行事の一つとして毎年1回，家庭的に恵まれない子供達を招待し，ヨットの体験航海に，魚釣り，宝捜しなどの遊びを加えた「招待クルージング」と銘うった行事を行っております。

今年も9月26日の日曜日に第5回として予定して，8月末ごろより準備に入りました。ところが，丁度9月下旬はどの施設も運動会と重なり，特に今年は，広島周辺にある5施設すべてに及び，参加出来るのはそのうちの一施設の，しかもたった高校生10名足らずということなのです。これでは行事になりません。昨年

まで小学生，中学生をも含め，毎回80名程度の参加があっただけに，運営担当者としては困ってしまったわけです。

さてどうしようか，行事を延期せざるを得ないかと迷っているところへ電話が入りました。それは，高校生を参加させると通知していた八幡学園という施設からで「うちの姉妹施設に，精神薄弱者が暮している自然（じねん）の村というところがある。その園生達も合わせて招待してもらえないか」というものです。今までの子供達と違い，大人であり，また意志の疎通や運動性に制約がある彼等を果たして受け入れられるかどうか，即答出来ない不安がありました。

そこで早速役員会を開き，皆んなで検討しました。その結果，付き添いの先生，指導員の数も多く，十分目を配ることが出来る，好天でさえあれば実施出来るのではないか，我々にとっても認識を新たにするいい機会だ，いわば勉強させてもらうわけだ，との結論に達しました。そして，今年は一味違った招待クルージングをぜひ成功させようと，役員一同気持ちも新たに取り組んだわけです。

さて，当日は午前８時30分，厳島神社で有名な安芸の宮島の対岸にある海楽園ヨットハーバーに，園生達と付き添いの先生方，それに八幡学園の高校生達合わせて41名が集まりました。皆んなめずらしそうに，係留してあるヨットを眺めまわしています。

そんななかで，開会式を行い，岩田西内海支部長，金井フリートキャプテンの歓迎の挨拶と，ヨットに乗り込む上での諸注意を伝えました。

そしていよいよ出発です。グループごとに振り分けられた30フィート以上の６艇に分乗し，３マイルほどの沖合いに浮ぶ絵の島という無人島に向けて針路を取りました。

この絵の島は，瀬戸内海各域に客船航路を持つ，瀬戸内海汽船株式会社の所有地で，夏は海水浴場にもなる，周囲約１kmほどの小島です。本船用の接岸施設もあり，また島内には，広場，バンガロー，水道，便所などを備えた，ヨットの行事には極めて価値のある島で，当フリートの行事には，毎年利用させてもらっています。

風は東からの３～４メートル，初心者を乗せたクルージングには丁度良い風です。各艇１時間ほどのセーリングで，絵の島に到着し，順次園生達をおろして皆んなで上陸しました。

島内には南北に砂浜が広がり，また途中に洞窟を通りぬける島内一周の遊歩道などがあり，グループごとに，宝島にでも上陸した気分で，早速探険に向かいます。

こうしてしばらく散開して遊んでいるうちに，用意した弁当やジュースの包みも運ばれ，11時30分ごろより皆んな集まって昼食としました。園生や先生方に，クルーも皆加わって，楽しい交歓会となりました。

招待クルージングの記念撮影

昼食後は，艇を舫っている浮桟橋で魚釣りです。この季節，広島湾岸では，体長７～８センチほどの小鰯や，体長10～15センチほどの小鯵が疑似餌でたくさん釣れます。さびきと呼ばれる10本ほどの疑似餌の先に網かごを付け，沖アミを入れて海中にたらして上下させると，２～３匹一度にかかります。これが園生達には面白く，自分で釣ってみようとする者や，釣れた魚を入れたバケツをのぞきこむ者と，あちこちで歓声があがります。クルーの中にも立派な板前さんがいるようで，釣れた魚を次々と三枚におろして並べ，どこからかわさびと醤油も持ち出して来て，とれたての小鯵の刺し身に舌つづみを打ちました。

こうして２時間余りを絵の島で過したあと，再びセールを上げ帰路に着きました。このころには園生達もすっかりヨットに慣れて，おやつに配ったスナック菓子を食べながら，回りの島々や並んで走るヨットに思い思いの声を飛ばしておりました。

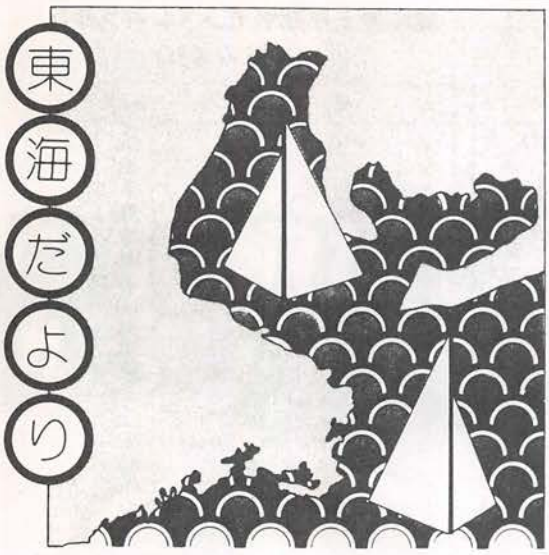
帰路はおよそ１時間半，潮風を胸いっぱいに吸い込んだころ，午後３時には海楽園ヨットハーバーに帰着し，無事一日の行事を終えました。

今年参加してくれた41名の胸にはそれぞれどんな思いが記されたことでしょうか……。園生達は，あるいはセーリングそのものは分らないかもしれません。しかし，彼等は体全体で海を感じ取っていたようです。

後になって，当日参加したオーナーやクルー達の中から，「多少タックやジャイブの時に時間はかかるけれども，思ったより作業しやすかった。何よりも指示したことをよく守るなあ」との声も聞かれ，彼等の純真な心を改めて知らされるようでした。

どうか一人一人の心の中にいつまでもこの海の広がりを抱いていて欲しいものです。それはきっと，キラキラと光輝いているでしょう。

来年もまた，たくさんの笑顔と楽しい一日を過すことが出来たらと思っております。



オータムシリーズ

第2レース　9月15日(水)1000スタート　晴れ

9月12日に台風が東海地方に上陸，第1レースは中止。第2レースの出艇数はどうかなあと思っていると，1時間ぐらい前からぞくぞくと集まって来る。みんなやる気満々の様子。

SE4～5 W/Sの風シフトが多く上マークの設定に苦労する。各艇から上マークの位置をきかれる「上マークはどこにあるか？」，「上にうってあります」，「？」……冗談……「200°」とコールする。1000にスタート。〈丸玉丸〉がジャストスタート。各艇良いスタートで第1マークに向かう。上マークに各艇が回ったころ，サブボート〈さが〉から連絡が入る。「サイドマークが魚船に引かれている」。サイドマークの代用に〈さが〉を使う。風が落ちて，第3レースのスタートに間に合わすために，コース短縮をして第3マークでフィニッシュする。

ここで本部船全員はひやひやだった。というのは，艇長会議の時に注意をしていた矢作ブイの内側を通って来るのである。ブイの内側は浅瀬でオンザロックするのでは……。

無事すりぬけてフィニッシュラインに向かって来る。さすが〈ビンド〉だけは，内側に入らず矢作ブイをかわすコースでファーストフィニッシュ。

第3レース　9月15日(水)1400スタート　晴れ

第2レース終了後，各艇昼食をすませ，1時間遅れ

オータムシリーズ総合成績表

クラス	艇名	オリンピックコース 総合 順位	点	クラス別 順位	点	ショートインショアー 総合 順位	点	クラス別 順位	点	ロングインショアー 総合 順位	点	クラス別 順位	点	トータル 総合 順位	点	クラス別 順位	点
I～II	CARRERA	10	21	2	4	20	11	3	3	6	37½	1	7⅞	10	69½	①	14⅞
	VIND 7	8	23	1	5¼	2	29	1	5¼	25	9	5	1½	14	61	2	12
	SELENE	19	12	4	2	20	11	3	3	17	21	2	6	21	44	3	11
	NACHI	17	14	3	3	10	21	2	4	21	15	4	3	17	50	4	10
	MINO	27	4	5	1	28	3	5	1	20	16½	3	4½	26	23½	5	6½
III	EPICUREAN	1	30¼	1	6¼	13	18	1	6¼	10	31½	4	4½	6	79¾	①	17
	CORSAIOR III	13	19	4	3	14	17	2	5	5	39	2	7½	7	75	2	15½
	朝鳥	12	20	3	4	26	5	6	1	4	40½	1	9⅜	11	65½	3	14⅜
	いつきII	11	21	2	5	18	13	5	2	7	36	3	6	9	70	4	13
	丸玉丸	15	17	5	2	16	15	3	4	24	10½	6	1½	22	42½	5	7½
	SINDBAD III	21	10	6	1	17	14	4	3	15	24	5	3	18	48	6	7
IV	MARK	2	29	1	7¼	1	30¼	1	7¼	13	27	2	9	4	86¼	①	23½
	MOSSY-TIE	18	13	3	5	15	16	3	5	19	18	4	6	19	47	2	16
	桃太郎	7	24	2	6	7	24	2	6	23	12	6	3	15	60	3	15
	BYBLOS	24	7	4	4	24	7	5	3	18	19½	3	7½	24	33½	4	14½
	パラフレニアン	DNS	1	DNS	1	DNS	1	DNS	1	3	42	1	10⅞	20	44	5	12⅞
	きんと～うん	28	3	5	3	22	9	4	4	DNS	1½	DNS	1½	30	13½	6	8½
	モランボン	DNS	1	DNS	1	DNS	1	DNS	1	22	13½	5	4½	28	15½	7	6½
	長良	4	27	2	8	3	28	1	9¼	8	34½	3	10½	③	89½	①	26¾
	RARA X	3	28	1	9¼	8	23	5	5	2	43½	2	12	①	94½	2	26¼
	ラピーヌ	9	22	5	5	6	25	4	6	1	45⅜	1	13⅞	②	92⅜	3	24⅞
	トモエリカ	14	18	6	4	5	26	3	7	11	30	5	7½	6	74	4	18½
	NOAH	5	26	3	7	4	27	2	8	DNS	1½	DNS	1½	16	54½	5	16½
	フローレス	6	25	4	6	9	22	6	4	13	27	6	6	7	74	6	16
	HORIZON	20	11	8	2	12	19	8	2	9	33	4	9	12	63	7	13
	BLAZER	15	16	7	3	11	20	7	3	14	25½	7	4½	13	61½	8	10½
	MEG III	26	5	9	1	27	4	9	1	27	6	8	3	29	15	9	5
VI	ノーボディー	23	8	2	2	25	6	3	1	16	22½	1	4⅞	23	36½	①	7⅞
	HAMANASPRIT	25	6	3	1	19	12	1	3¼	26	7½	2	3	25	25½	2	7¼
	SUPERYUKILADY	22	9	1	3¼	23	8	2	2	DNS	1½	DNS	1½	27	18½	3	6¾

の1400スタート。各艇出遅れのスタート。各艇第１マークの生田鼻のブイに向かう。本部船も昼食をすませ，ゴールの準備をすます。各艇はシャカリキにレースをしているだろうと思いながら，本部船では昼寝の時間になっていた。

等３レースも〈ビンド〉がまたもファーストホーム。続々２トン勢がフィニッシュする。よくがんばったのは，〈マーク〉(3/4トン)で２トン勢と一緒にフィニッシュした。

第４レース　９月19日(日)0015スタート 曇SE４～６

最終ロングインショア50マイル（S→生田→豊橋第一→大島→馬草→生田→F）のレース。本部艇は，トラブルがないようにと少し早目に新しい港を出て，10時30分にスタートラインを設定する。早い船はもう本部艇〈白雲〉のまわりを走り出す。ポイントが1.5倍のこのレースは，逆転も可能である。ポイントの少ない船はここで一発と意気込んでいる。

発電機をまわし，電球をつけ，アウトリミットを照らす。0000スタート。各艇リコール。セールナンバー読み切れずゼネリコとする。15分後，再スタート。23艇ほどスタートしたところ，６艇ほど赤灯が本部船に向かってくる。「スタートラインはどこですか？」に本部艇全員がビックリ，それも東海水域では名の通った船ばかりに，また，ビックリ。およそ20～30分遅れでスタートをきっている。スタート終了後，本部艇はつり船に変身，成果は，めじろ１本のみ。

朝，ねむけまなこで南を見ると，スピンがズラリと並んでいる。こちらはトップ艇のフィニッシュが９時前後になると思い込んでいたのでびっくり。早速フィニッシュラインを設定する。ファーストホームは７時56分45秒で〈カレラ〉がフィニッシュ。〈カレラ〉が２トンの意地をみせた。続々とフィニッシュしてくる。各艇おつかれさま。

最後に〈メグ〉が入って東海のオータムシリーズは幕をとじた。今回コミッティーを受け持ち，いきとどかなかった点，各艇に深くおわびいたします。

ヨットについてのお話し会の子供達

'82東海フェスティバル・オータムシリーズレースをかえりみて

東海支部長　小林義彦

東大東島周辺から徐々に発達しつつ北北東に進路をとる大型台風18号にあけくれた1982年東海フェスティバルも合同レースを断念せざるをえませんでしたが，どうやらスケジュールをこなすことが出来，心から感謝致しております。

ここ半田港埠頭周辺には衣浦ヨットクラブ，富貴セーリングクラブ，碧南ヨットクラブといったクラブがあり，まさに東海水域ヨットマンのメッカであり，30年前にはこの水域は愛知県国体のヨットレース海面になった所でもあります。

豪雨降りしきる中，半田港運KKの好意で．お借りした講堂でのスキッパーミーティング。パークサイド公園で行われる予定の前夜祭も，スキッパーミーティング会場に急拠変更し，定刻1800より行われました。

台風のため恐らく70名前後であろうと推測したパーティーも予想を覆し，150名ほどの参加となり，各フリートの紹介，日ごろのヨット談議，またはゲーム，歌と盛会なうちに終わりました。実を申しまして，役員一同，会員の方々の御協力を心から感謝した次第です。

翌９月12日(日)，今日のメインテーマ，半田青年会議所協力のもとに，地元の子供達約200名を招待して体験乗船を計画していましたが，台風18号が進路を北にとり最悪の状態となりました。

AM0900風雨の中，すでに熱心な子供達約120名，父兄30名ほどが集まり，NORC海洋普及委員会特製のすばらしい下敷を配布(大変好評)，そして1000時まで会員有志によるヨット講議。AM1000より安全委員会催すところの訓練見学を行いました。

衣浦保安署協力のもとに警備艇〈きぬかぜ〉が出動し，２艇のヨットが衝突，艇は火災発生，消火，〈きぬかぜ〉により放水，他艇は衝突のショックで侵水，その後沈没，ライフヨットにて乗組員が放棄脱出，警備艇〈きぬかぜ〉により救助，三階窓越しより眼下に見おろす安全訓練風景は，まさに雨の降りしきる中，実戦さながらのショーでした。子供達，会員からも拍手がわきおこり，安全訓練の幕をとじました。

PM0200スタートのNORC会員，会友，その他セーリング仲間の合同オリンピックレースは，無情な18号台風接近により，やむを得ず中止となりました。

９月15日オータムシリーズ第２レース。前回の合同レースが中止となり，シリーズエントリーが少数になったのではないかと心配がありましたが，スタート水面にはすでに28艇のレース艇が集まっていました。遠

く浜名湖より〈ハマナスプリット〉，また，鳥羽より〈いつき〉，津，四日市より遠来のチームも見受けられました。

オリンピックは超微風のレースでコース短縮され，第2回15マイルインショアーレースは微風の中のレースといった重みのあるシリーズでした。

9月19日，前2回のレースでの総合成績は1位～8位までほとんどポイント差のない緊迫したレース展開でした。今日の成績次第で一躍優勝といったレース模様に各艇闘志を燃やしている様子が一層レースを楽しくしていました。

全レースを通じまして，レース委員長・HYCフリートcapt山田氏始め会員のひとかたならぬ御協力有難うございました。また，KYCフリートcapt二村氏，KSCフリートcapt森氏はじめ，会員の皆様のすばらしいホスタビリティーに深く感謝致します。

最後になりましたが，本大会のために最大な御支援を願った，トヨタ自動車KK，半田港運KK，半田JCの皆様に深くお礼申し上げ，報告にかえさせて致きます。

安全訓練

衣浦開催について

東海支部海事普及委員長　市川　勇

ここ数年にわたり「日産マリーナ東海」で実施されてきた「安全フェスティバル」を，今年は場所を変更して「衣浦港域」で開催することに決定致しました。この変更については，日産マリーナ東海での行事がマンネリ化したことに発して，参加者の下降，参加者負担の増加，泊地の不足等々と，悪条件が重なり，本年の開催について種々と論議された結果，この際多くの問題を承知の上で，役員全員の一致した意見により，「衣浦港」開催に決定しました。

私と致しましては，遠く離れた不案内の地での初めての行事で，不安の連続でしたが，小林支部長を始めとして，武豊フリート・二村キャプテン，富貴フリート・森キャプテン，碧南ヨットクラブ・山田会長，皆様方の絶大なる御協力，御尽力により，台風18号接近の大雨の中，開催することとなりました。予定された前夜祭は会場を半田港運㈱の御好意によりお借りした，同社3階会議室に移しての開会となりましたが，降りしきる大雨と風で，予定された参加艇は悪条件の中，なかなか集まりませんでした。主催者は気象通報を聴きながらのやきもきの数時間でしたが，陸路，続々と集合して，定刻にはあっという間に会場いっぱいとなり，盛大な前夜祭となりました。外は相変わらずの雨と風で，明日のフェスティバルに不安いっぱいの前夜祭でした。

翌日，台風18号北上のため，子供達の体験乗船を取りやめ，急拠，映写会に切り替え，代表艇だけの安全訓練となりました。少しもの足りない感じでしたが，暴風雨の中，実戦さながらの訓練で，各役員，保安署，港務所，半田港運の協力で，事故もなく終了したことを，お礼申し上げます。行事を早めに切り上げて開散し，各ヨットも早々に泊地へ戻って行きました。

その後のオータムシリーズレースは，参加29艇を集め，15日，19日と催され，無事終了と聞き安心しました。来年度は，時期を検討して，もし関係官庁と調整が取れるなら，再度衣浦港で開催したいと思っております。

山の子，海の子交歓会

三河湾フリート　中村　孝

8月23日(日)，蒲郡海洋少年団主催で，山の子・豊根村の小中学生を招き，蒲郡海洋少年団の海浜訓練を通しての交歓行事が実施されました。この行事の中にヨット体験乗艇が組み込まれ，我々三河湾フリートは心よくこれをひきうけました。短い体験乗艇でしたが，山の子には深く印象に残ったようです。

以下，子供達の感想文を紹介いたします。

なお，この行事に協力いただいた各艇には，この誌上をもって厚くお礼申し上げます。

ヨットクラブのみなさん

金田栄作

蒲郡市民のみなさん，ぼく達をご招待して下さってありがとう。ぼくは，8月7日の日と同じで，この日を待っていました。海洋少年団のみなさんやぼく達が，分宿した家のみなさん，どうもありがとうございました。

ヨットクラブのみなさん，ぼくは，クルーザーに初めて乗りましたが，クルーザー型ヨットが，こんなに楽しいとは思いませんでした。1時間でクルーザー型ヨットが，大島を一周するなんてゆめにも思っていませんでした。ヨットの各部の名前も教えて下さってありがとう。ヨットで大島を一周して港に帰る時，したじきをくれました。ありがとう。このことは小学校の思い出の一つとして心に残しておきます。

白波をけって走るヨットに乗って

熊谷賢紀

ぼくは，ヨットに乗ったのは初めてであった。みんなが「ヨットに乗れるって」と大きな声で言っていたので，ぼくは，びっくりして「ほんとに乗れるのかなあ」と思った。

ヨットに乗って，さあ出発だ。大島一周らしい。いろいろな所を見たらわからないことばかりだったので，ちょっと聞いてみた所もあった。すわって足をたらすと気持がよくて，自然と鼻歌が出るくらいであった。

それから「サービスだぞ」と言って，スピンネーカーを出してくれた。そのスピンネーカーを出したら急に早く進むようになったのでびっくりした。このヨットに乗っていたのは，お姉さんが2人，お兄さんが3人だったけど，みんな手伝っていた。（風によっていろいろほをかえたりするとえらいなあ）と思った。

大島一周は，すぐ終わり，スピンネーカーをたたんだ。今までヨットという物をしらなかったけれど，もうだいぶわかった。楽しかったので興味をもった。最後に，ヨットの各部の名前の書いてある下じきをもらった。

それにしても，ヨットは，気持がいい乗り物だと思った。よい経験をさせていただき，すばらしい思い出ができた。本当にありがとう。

初めての経験

村松智子

夏休みの後半ごろ，私達は蒲郡海洋少年団との交歓会を行ないました。その中でもとくに印象深く残っているのはヨットに乗ったことでした。

私にとっては初めての経験でしたけど，前々から乗ってみたいとは思っていたし，また，ヨットへのあこがれをもっていたせいか，とても楽しみでした。

乗る前は多少不安もありましたが，乗ってみると，私の思っていたのより上まわるほどすばらしいものでした。なによりも乗っているんだなぁーと感じさせたのは，風でした。風が潮の香りを運んでくるようで，いかにも海に浮んでいるようでした。そう感じたのはつかの間で，すぐに時間はすぎてしまいました。ほんとうにいつまでも乗っていたかったです。

今でもあの時の気持ちは忘れていません。また，この思い出は交歓会の中でもとくに良い思い出としてきざまれています。こういう経験のできる海洋少年団のみなさんがちょっぴりうらやましく感じました。

もう一度ヨットに乗りたいし，また，交歓会での他のできごともやりたいと思っています。ほんとうに楽しく思い出深い3日間でした。

ヨットカレンダーのご案内

NORCでは今年よりヨットカレンダーを販売することとなりました。つきましては，身近な支部までお申し込み下さい。お待ちいたしております。

〈内容〉
全カラー13枚　サイズ：タテ53cm，ヨコ38cm
全国レース日程表及び潮汐表付

〈価格〉
定価：1500円　NORC会員価格：1200円
送料は別途実費を申し受けます。

〈申し込み先〉
関東　03-504-1911～4
駿河湾　0543-52-1526
東海　052-971-5835
近畿北陸　075-661-0325
内海　0792-54-0923
西内海　0822-43-4498（井岡）
玄海　092-804-5225（光安）
沖縄　0989-39-1750（桃原）
までご連絡下さい。

※なお，10部以上まとめてご購入いただければ，特別価格を考えておりますので，お電話下さい。

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
兵庫	兵庫			
656-09	沼島		三原郡南淡町沼島2,524　（南淡町役場沼島出張所内）	07995-7-0001
656-05	福良		三原郡南淡町　（南淡町役場内）	07995-2-0426
岡山	岡山			
714	六島		笠岡市真鍋島5,585　（三宅 輝成様方）	0865-75-3941
山口	山口			
756	刈屋		小野田市港町　（小野田市消防本部内）	08368-3-2037
759-46	川尻		大津郡油谷町大字川尻631　（川尻漁協内）	08373-4-1121
島根	島根			
690-15	美保関		八束郡美保関町大字美保関　（美保関漁協内）	08527-3-0016
690-04	加賀		八束郡島根村大字加賀1,175　（町役場総務課内）	085285－3111
690-03	恵曇		八束郡鹿島町大字佐陀本郷　（役場総務課内）	
691	平田市		平田市平田町951　（平田市消防本部内）	08536-2-3111
691		北浜	平田市十六島町84ノ地先　（市役所連絡所）	
691		佐香	平田市小伊津町1520番地　（佐香漁協内）	
699-07	大社		簸川郡大社町大字杵築南1,395　（消防本部内）	08535-3-2373
699-07		日御碕	簸川郡大社町大字宇龍67	
699-07		鵜鷺	簸川郡大社町大字鷺浦49　（漁協内）	
699-25	温泉津		邇摩郡温泉津町大字小浜イ156　（役場内）	
695	江津		江津市江津町1,525　（市役所総務課内）	08555-2-2501
699-32	岡見		那賀郡三隅町大字岡見1,947　（漁協内）	08553-2-0464
699-37	飯浦		益田市大字飯浦イ1,362-2　（益田市漁協内）	08562-2-0690
685-04	布施		隠岐郡布施村　（布施村役場内）	
684-04	海士		隠岐郡海士町大字海士　（役場内）	08514-2-0111
684-02	浦郷		隠岐郡西ノ島大字浦郷町358　（漁協内）	08514-6-0201
香川	香川			
769-26	大内		大川郡大内町三本松　（浜崎雅昭様方）	
769-24	津田		大川郡津田町　（津田町役場内）	087942－3101
762	坂出		坂出市入船町１－６－14　（ＫＫ坂出郵船組合内）	08774-6-5581
762	与島		坂出市入船町１－２－18　（与島漁協内）	08774-6-2600
764	多度津		仲多度郡多度津町大字多度津甲685　（消防本部内）	08773-3-2551
徳島	徳島			
772	鳴戸		鳴戸市撫養町南浜字東浜170　（鳴門市消防署内）	08868-5-2009
高知	高知			
781-04	宇佐		土佐市宇佐町宇佐3,161－３　（宇佐漁協内）	08885-6-1131
愛媛	愛媛			
799-04	三島		伊予三島市中央１丁目11－17　（三島漁協内）	0896-４-2815
799-23	菊間		越智郡菊間町大字浜甲1,935　（漁協内）	089854－2034
799-26	堀江		松山市堀江町甲1734　（忽那高彦様方）	
福岡	福岡			
802	小倉		北九州市小倉北区浅野2-16-20　（小倉海運ＫＫ内）	093-521-5081
811-36	鐘崎		宗像郡玄海町鐘崎　（鐘崎漁協内）	09406-2-1500
811-35	神湊		宗像郡玄海町神湊　（神湊漁協内）	09406-2-0014
811-33	津屋崎		宗像郡津屋崎町津屋崎　（津屋崎漁協内）	09405-2-0053
811-32	福間浦		宗像郡福間町海岸通り　（福間漁協内）	09404-2-0011
811-01	新宮浦		粕屋郡新宮町新宮78　（新宮漁協内）	09296-2-0004
811-02	奈多浦		福岡市東区大字奈多42　（奈多漁協内）	09296-7-3001
811-03	志賀島		福岡市東区志賀島　（志賀島漁協内）	09297-3-6509
811-03	弘		福岡市東区大字勝馬1285－１　（弘漁協内）	09297-3-6611

NORC協会ニュース

第84回理事会

第84回理事会が下記のとおり開催されましたのでお知らせ致します。

1．日　時　昭和57年９月18日　1500～1810
2．場　所　琵琶湖ホテル（大津市柳が崎）
3．出席者　27名
出席理事　（20名）　秋田博正，大儀見薫，清水栄太郎，小林和太郎，篠原要，武市俊，名当英臣，林賢之輔，渡辺修治，塩川孝二，都築勝利，市川勇，加藤蔵男，秋山福夫，三井祥功，貴伝名一良，山田東吾，松木哲，岩田行史，福元征四郎
委任状提出者　（７名）　秋山欣徳，石井正行，横山晃，城間祥行，山崎達光，塩路一郎，岩田禎夫

4．議題
第一号議案；昭和58年度予算（日本船舶振興会への申請補助金を含む）案
第二号議案；会友艇船艇登録規程の一部改正（料金改訂）案
第三号議案；代議員，選挙管理委員の改選（改選員数）案
第四号議案；NORC船艇登録規程及び会友艇船艇登録規程の一部改訂（J-24艇の登録番号）案
第五号議案；新入会員の承認案
第六号議案；北海道における２支部設立案
第七号議案；アドミラルズカップ予選案
第八号議案；各委員会報告

5．議事概要
秋田副会長が議長となり，出席理事を確認の結果，事務局より出席者20名，委任状提出者７名，計27名で，30名の定員数の過半数が出席となっており，本理事会は成立する旨の報告があり，議事録署名人に武市俊，篠原要両理事を指名した後，議事に入り，清水専務理事の進行により議事が進められ，1815全議案を議了し，及び各委員会からの報告を終了して，議長より閉会が宣せられた。

6．議事
第一号議案；昭和58年度予算案
名当財務委員長より，資料に基づき昭和58年度予算案の収入及び支出の順に説明が行われ，昭和56年度実績を元として計画し，特に異る点として，会友艇登録料金を20,000円から25,000円とした点，及び支出の面では料金等値上げに伴う当然増経費，会報事業の再見積り合わせによる減額要求，国際委員会の新設に伴う新規要求についての説明が行われた。

また，日本船舶振興会に対する事業補助金の申請については，本部直轄レースの小笠原～東京，鳥羽パールレース，全日本レベルレース，江ノ島～清水レース，八丈島レースの５レースとイギリスにおいて行われる世界選手権レースへ参加のための経費，及び全国12カ所で開催する海事思想普及活動に必要な経費並びに国際会議へ出席するために必要な経費を含めたレーティング開発のための経費，合わせて41,680,000円を考えており，これを含めて昭和58年度予算規模は83,806,850円になる旨の説明がなされた。

続いて，この計画では必ずしも十分な原資とは思えないので，各委員会の節約をお願いするとともに増収のための施策を進めたい旨付言された。これに対して，大儀見副会長より玄海支部の事業は，補助金対象事業としては多少疑義があるので，再検討する必要がある旨指摘された。

また，清水専務理事より，今年度実施した日本縦断レースで約430万円の黒字決算となり，別会計としたが，この使途については今後総務委員会で検討すること，及びP.I.博主催シングルハンド・レースでは内容的に細部検討の要もあるが，総決算の数字で見る限り多少の赤字決算となった旨の報告，及び30周年記念事業については次回までに案を固めたい旨の説明が行われた後，議長より異義を問うたところ，玄海支部の補助金対象事業については，玄海支部，財務委員及び総務委員会にて調整を行い，その他の事業についても細部についての調整の必要があれば会長に一任することで財務委員長の説明内容は了承された。

第二号議案；会友艇船艇登録規程の一部改正（料金改訂）案
小林常務理事から，オフショアの単価が前回の理事会で200円から300円に改訂されたことに伴い，会友艇の登録料が25,000円に改訂されたことにより，オフショアの講読料を年間3,000円から4,500円に，会友艇の会友費を7,000円から12,000円に改訂したい旨説明があり，議長が全員に計った結果，異議なく了承された。

第三号議案；代議員，選挙管理委員の改選（改選員数）案
小林常務理事より，現在就任中の代議員及び選挙管理委員は，今年末で任期が終了することになっているので，NORC組織及び運営規程に従い，昭和56年末現在の会員数を基に各支部代議員数を算出した結果，配布資料のとおり総数94名を支部別に按分して12月10日までに選出していただくことになった旨説明があり，続いて選挙管理委員については，新代議員決定後，次回代議員会（昭和58年２月下旬の予定）までの間に各支部若干名の候補者を推薦願いたい旨説明が行われ，

議長が全員に計った結果，原案どおり了承された。

第四号議案；NORC船艇登録規程及び会友艇船艇登録規定の一部改訂（J-24艇の登録番号）案

清水専務理事より，前回の理事会でJ-24艇の登録に当たっては，当該国のナショナル・オーソリティーすなわち，NORCの登録ナンバーで登録することになっている旨技術委員長から説明されたが，これは間違いであることが判明したので，NORCでは希望者にはJ-24協会の登録番号で「J-24」を冠した登録番号でNORCにも登録できる道を開くこととした旨説明があり，技術委員長から現状について説明があった後，小林常務理事から資料に基づき規程の改訂原案の説明が行われ，議長が異議を糺したところ，J-24艇の登録番号の表示方法については，協会艇と同様でよく，別段現行規程に除外規程を置く必要は認められないので，規程第3条の除外規程のみを置くことで了承された。

第五号議案；新入会員の承認

清水専務理事より，前理事会以後，昭和57年6月23日より昭和57年9月10日までの新入会員は，中井信行以下93名であった旨説明が行われ，議長より入会の承認を求めたところ，全員異議なく了承された。

第六号議案；北海道における2支部設立案

清水専務理事より，北海道支部及び太平洋海峡支部（何れも仮称）の2支部発足のお願い文書が会長宛提出されており，その名称，管轄区域及び支部規程（案）は種々問題があるので今後調整して行く必要があるが，とりあえず支部発足について承認願いたい旨説明が行われた。

これに対し，都築理事より入会者が増加することは大いに歓迎するところではあるが，東海支部のフリート設立規準は5艇以上になっており，支部についても一定の規準を設けては如何との提案がなされた。

大儀見副会長より，沖縄は特殊事情があったので例外とし，代議員1名の対応員数30名を，おおよその会員数とし，艇は約10艇を支部承認の規準として，今後総務委員会で名称，管轄区域及び支部規程等を調整することとしては如何との提案がなされ，議長が全員に計ったところ，全員これを了承した。

第七号議案；アドミラルズカップ予選案

武市帆走委員長より，まだ日数もあることもあり，現時点では出場希望者の情報は耳にしておらないが，来年3月20日ごろから1週間を予定して，レース・スケジュールに予選を計画して，3艇以上希望者がある場合は，予選を行うこととしたい。

1隻当たり相当の経費が必要と思われるが，今年度に続き，来年度は世界選手権レース派遣費用として，日本船舶振興会へ2295万円の補助金（総額）の申請を予定しておるので，かなり「カバー」出来るものと思われる。

以上をオフショアに発表して，参加者の募集に努めたい。

これに対して，大儀見副会長，清水専務理事より，今年度海外レースへの派遣費用に補助金の交付が認められるに致った経緯及び世界の外洋帆走レース中における同レースの位置付け等を勘案する場合，最悪の場合「チャーター艇」にても是非参加できるように努力したい旨発言された。

最後に議長が上記方針に対する異議を糺したところ，全員これを了承した。

第八号議案；各委員会報告等

(1) 役員の任期は定款上2年と明定されておるが，改選時期（月日）との関係より，今少しゆとりのある定め方にしては如何との意見があるが，この取り扱いについて計ったところ，何れ時期を考慮の上再検討することとなった。

(2) 前回の理事会で，総務委員会に一任されていた「賛助会員推せん規準」及び「臨時会費徴収内規」の成文が資料により報告された。

(3) 清水専務理事が，ルール委員長に代わり，1980年12月6日に行ったNORC外洋レース規則の一部改訂が十分周知されていない趣きがあり，安全手帳も未改訂となっておるので，最近便のオフショアで周知手段を取る旨報告された。

(4) 帆走委員長より，現在懸案事項として，電波計器禁止条項，ミニトンクラスの公式レース参加案件があるが，ミニトンクラスの件については，今年11月ごろ来年のレース・スケジュールを作る予定であるが，その内で個々の問題として，明定して行くこととしており，電波計器禁止条項（ロラン使用の可否）については，レースの公平，経済的負担等安全の面も含めて別途専門的に慎重に検討する必要がある旨報告された。

(5) ルール違反艇に対するペナルティーの問題について，清水専務理事より提議があり，渡辺技術委員長より，現在JORでもレースが行われておるが，JORはルールそのものがないので，ペナルティーのかけようがない，今後ルールを作る旨の説明があり「JORレーティング・ルール（案）」の説明が行われた。また大儀見副会長の質問に対し，今後はORCへの我が国の登録隻数の報告にはJOR艇も含む旨の説明があった。

以上に対し，議長が全員に計ったところ，今後計測委員会と技術委員会とで協力して専門的に検討して行くことで合意された。

(6) 清水専務理事より，海事思想普及委員会，泊地対策委員会の活動報告資料により両委員会の活動状況が報告された。

(7) 計測委員長及び大儀見副会長より，今回の太平洋選手権レースにおける〈飛梅〉に対する抗議の経緯について報告の後，我が国のルールに対する姿勢について，オーナーはもちろん，計測委員についても多少の問題がある点を指摘した後，今後の問題とし

て，我が国のレース出場艇に対する外国の見る目が一層厳しくなるであろう点を認識して，計測委員会としては今後ルールの周知とメジャラーの素質，姿勢の向上に努力して行きたいとの見解の表明がなされた。

(8) 財務委員長より，今後事務の機械化を行い従来の経費の枠内で合理化を計って行きたい旨の報告がなされた。

帆走委員会からのお知らせ

83年度レーススケジュールについて

ここ数年にわたり，本部主催及び関東支部主催のレースで，参加艇数の頭打ち傾向がみられています。

原因は様々なところにあるようで，例えば，トップレベルとビギナークラスの差が開き過ぎてきていて，新たな仲間入りが難しい雰囲気があるとか，その他，表彰式はレースの終わった直後に必ず行うべきだ，レースフィが高額である，エントリフィを多少値上げしたとしても乗員参加料はなくそう，レースの数が多すぎて，しかも全体にマンネリのワンパターンになってきて魅力に乏しいなど，最近の関東支部帆走委員会でも数多くの意見が出されました。

それぞれに問題点を鋭くついていますが，予算処置を伴う方法は，残念ながら簡単にはとれず，さしあたって83年度のレースの種類及び日程を徹底的に見直し，幅広い関心を呼び起こしてゆきたいと思っています。

帆走委員会はすでにその作業に入っており，具体的には，オフショアコースの入門として初島レースの数を増す，統計的に参加艇数の減少が見られるレースは中止する，支部対抗レースを行う，木造艇だけのレースや高年層だけのレースなどフェスティバル的な楽しめる催しも考える，というような方向に進んでいます。

オフショア12月号で全スケジュールをお知らせする予定です。御期待下さい。

出艇申告書の記入に関して

申告書は定められた用紙に必要事項を記入して，参加艇から提出していただいていますが，受け取るコミッティーサイドは，分かりきった大きな間違い以外，事実上チェックが不可能です。とくに乗員数やクルーの住所，氏名などは，提出されたものを信じるしか方法がありません。

ところが，員数は合っているものの，申告とは違う人が乗艇していたケースが，思わぬことから続けて二件も表沙汰になっています。

ひとつは，すでに御存知の方も多いでしょうが，本年の沖縄—東京レース総合優勝艇〈サマーボーイ〉にみられました。これはヨット関連専門誌に掲載された〈サマーボーイ〉の数多い写真を見て，「アレレ？」と思った方々から本部に問い合わせが続き，計らずも問題となったわけです。

帆走委員会としても知った以上は無視出来ず，ルール委員会にも検討をお願いした結果，すでに時間的経過も著しく，それに〈サマーボーイ〉側から差し出されている文書による事実の釈明及び謝罪文を勘案し，今後はこのようなことがないように厳重な注意を与え，終わりとしました。

もうひとつは，今年の三宅島レースでアクシデントに見舞われた〈ポインシアナⅡ〉の出艇申告書にも，前述とまったく同様な不備が出てきたのです。

事故発生を知ったコミッティーサイドが出艇申告書記載の各留守宅へ連絡したところ，途中で話しがややこしくなり，結局まっとうな事実を解認するまで，コミッティー側はふりまわされたとのことでした。緊張しきっているさ中だけに，コミッティーの電話番の焦りといらだちは，さぞ大変なものだったと思われます。

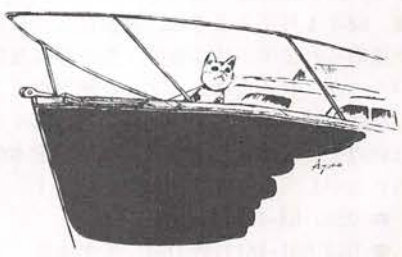
事故当事者は間違いなく乗艇を申告されていて，最悪の混乱は辛じて避けられたものの，もしもこの事態であったなら，どのような収拾になったか，見当もつきません。

このふたつが最近の記入ミスの具体的な例です。これらはたまたま思いがけないことから表面化したわけで，他は確めるすべがなく，実態が分からぬだけに大きな不安にかられざるを得ません。

どの艇に，どこのだれが乗っているのか，これの間違いない掌握は，まともなレース運営に不可欠なものです。これがあやふやになればレースそのもののイメージをも著しく損うと考えます。

もうひとつ，乗員の会員，非会員の自己申告も最近とみに乱れているようです。本年の鳥羽レースの出艇申告書をランダムにチェックしてみたところ，およそ一割の艇に不正が見つかり，その延べ人数もふた桁代の上位にゆきかねない勢いを示していました。

申告書の受け付け時は時間的な余裕がなく，その申告に間違いがないのを大前提に受理しているのが現状です。信頼関係をゆるがせ，真面目な会員に迷惑をおよぼす行為が，これだけ確かめられたのは，非常に残念に思います。直接に会員の利害に結び付くだけに，今後の出艇申告時には，何らかの対策をとりたいと検討しています。



女性会員用「スカーフ」ができました

日本外洋帆走協会においては，従来より正規会員として入会された会員に対しては，男女を問わず，協会独自に製作した「ネクタイ」を配布して参りましたが，女性会員の増加に伴い，第3回代議員会において，女性会員のために，これが善処を確約するとともに，関係者一同衆知を集め鋭意努心してまいりました結果，次のような100％の絹地に海の清らかな波と，情熱をシンボライズした見事な「スカーフ」が出来上がりました。また隅には協会マークが品良く配されており，多くの方々の共感を呼んでおり，今後入会される女性会員に配布することとなりました。

なお，既入会の方々等に対しては，実費4,000円にて頒布することとしておりますので，希望の方々は，本部事務局（支部ごとに取り纏めていただければ好都合です）宛申し込み下さい。

エンジと紺の縁どりの中にロープと波の模様をあしらって……

「ヨットチャート」その後

既報，東海水域のヨットチャートについては，かねて四管水路部にも意見具申していましたところ，来春から製作に入るべく予算化される見込みとなりました。

10月に入り

Ⓐ鳥羽港付近及び的矢湾（3万及び2万）
Ⓑ伊勢湾・三河湾全域の総図（20万）
Ⓒ三河湾から伊良湖水道（7万5千）
Ⓓ五ヶ所湾・英虞湾付近（4万）　※各仮称

の4枚の水路協会案が送られてきました。その過程で縮尺については，既存の海図の縮尺にこだわらなくてもよいという話になり，Ⓐ，Ⓒ，Ⓓは9月号でお知らせしたよりも少々広い範囲をカバーされ，使いやすくなりました。図割は決定に近づいています。

この後，58年4月ごろまでに，裏面に入れる諸情報の詰めが進められます。特に分図・空中写真及び対景写真をいくつか入れるために，その候補地点や方向について，意見を求めています。出来るだけ広く要求をまとめたいので，大橋または四管水路部の玉木係長あて積極的にお申し出あるよう期待しています。

連絡先　☎(0560)63-1651　大橋
　　☎(052)661-1611(内315)　玉木係長

全国海難防止強調運動に対する協力依頼

標記の件に関して，海上保安庁長官より，次のとおり全国海難防止強調運動を実施するので，協力方依頼がありましたのでお知らせ致します。

全国海難防止強調運動実施要領

1．目　　的

この運動は，我が国周辺海域における自然条件がより一層厳しいものとなる冬季荒天期を迎えるにあたり，全国一斉に，船舶乗組員，船舶所有者，船舶代理店関係者，運航管理者等を対象として，海上交通関係法令の遵守，安全運航の励行等の指導を行うことにより，広く海難防止思想の普及と高揚を図り，もって海難の防止及び海上交通の安全を確保することを目的とする。

2．名　　称

全国海難防止強調運動

3．期　　間

昭和57年11月20日(土)から同月29日(月)までの10日間

4．標　　語

「冬の海無理と油断が事故のもと」

5．重点対象船舶

過去6年間の用途別海難発生状況等を勘案して，次のとおり定める。

(1) 漁船
(2) プレジャーボート等小型船舶
(3) 内航小型貨物船
(4) カーフェリー等旅客船
(5) 外国船舶

6．重点項目

過去6年間の重点対象船舶ごとの海難発生原因を勘案して，次のとおり定める。

重点項目＼対象船舶	漁船	プレジャーボート等小型船舶	内航小型貨物船	カーフェリー等旅客船	外国船舶
(1) 海上交通関係法令等の遵守					
イ 海上衝突予防法，海上交通安全法，港則法等の周知徹底	○	○	○	○	○
ロ 各海域における行政指導に基づく安全対策及び航法の周知徹底		○	○	○	○
ハ 適切な海図等の備付の励行	○	○	○	○	○
(2) 冬季荒天対策の強化					
イ 気象・海象情報の早期把握及び適切な情勢判断	○	○	○	○	○
ロ 荒天が予想される際の早期避難の励行	○	○	○	○	○
ハ 集団操業の励行及び相互連絡の徹底	○				
ニ 暖房機器の安全管理の徹底	○	○	○		
ホ 過載及び荷崩れの防止並びに復原性の確保	○	○	○		
ヘ 救命設備及び消防設備の点検整備及び使用方法の習熟	○	○	○	○	
ト 各種操練を含む研修・訓練の実施勧奨			○	○	
(3) 旅客船の安全運航の指導					
イ 運航管理規程等の遵守				○	
ロ 定時連絡の励行				○	
ハ 危険物積載車両以外の運転手等の下車及び一般乗客等の立入禁止区域への立入禁止の徹底				○	
(4) 自動操舵装置の適正使用の指導	○	○	○	○	

7．実施内容

(1) 訪船指導及び現場指導の実施

主として，重点対象船舶乗組員に対し重点項目について，巡視船艇・航空機の効率的運用による訪船指導及び現場指導（航行中の船舶に対する現場での指導）を実施すること。

なお，その際別添チェックリスト例を参照のこと。

(2) 海難防止講習会の開催

漁業関係者，重点対象船舶乗組員等海難防止上重要な対象者を幅広く集めて，海難防止講習会を開催し，スライド映写，パンフレットの配布等により重点項目について指導すること。

なお，海難防止講習会の開催に当たっては，地方海難防止団体，小型船安全協会等関係団体等との連携の強化に努めること。

(3) 海難防止関係対策会議の開催

関係官庁，水先人会等の関係団体，船舶所有者，船舶代理店等の関係者を構成員とする海難防止関係対策会議を地方海難防止団体，小型船安全協会，外国船舶安全対策協議会等と協力して，各地域における海難防止活動のありかたについて検討するとともに海難防止活動の積極的な実施について協力要請すること。

(4) 合同訓練の実施

重点対象船舶の所有者，乗組員等に対して，各種訓練を実施するよう指導し，必要に応じて，巡視船艇・航空機を参加させた合同訓練を実施すること。

(5) 海難防止に係る功労者の表彰

海難防止に関し，顕著な貢献があった者（団体を含む）を本運動実施期間中に表彰すること。

(6) 広報活動の実施

イ　垂れ幕，ポスター（本庁作成）等の掲示
ロ　ポスター，パンフレット等の配布
ハ　関係団体への周知及び協力要請
ニ　報道機関への広報協力依頼

*

OFFSHORE　第92号　昭和57年11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300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)
バース数…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

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ームを採用。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。豪快な帆走に応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。バースは六名分。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きるヤマハ30S。ティ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。

1982年 NORC主催 X'マスディナーパーティー(お知らせ)

(社)日本外洋帆走協会
会長 石 原 慎太郎

日　時　昭和57年12月20日（月）　1830～
場　所　東京ヒルトンホテル　竹の間
内　容　1830～1900　後期表彰式（三宅、神子元島、小網代の各レース）
　　1900～1930　1980年以降入賞艇レプリカ授与式

1980年　初島レース

- SUN BIRD V　・総合優勝　オリンパスカップ
- SUN BIRD V　・A-グループ1位　K7カップ
- DOLLY I　・B-グループ1位　中戸杯

1981　初島レース

- DOLLY I　・総合優勝　オリンパスカップ
- DOLLY I　・B-グループ1位　中戸杯
- 慎 記 郎　・A-グループ1位　K7カップ

1982年　初島レース

- DOLLY I　・総合優勝　オリンパスカップ
- DOLLY I　・B-グループ1位　中戸杯
- 龍　飛　・A-グループ1位　K7カップ

1980年　第30回大島レース

- SUN BIRD V　・総合優勝　シルバーカップ
- SUN BIRD V　・A-グループ1位　どんがめ杯
- GO 20　・B-グループ1位　横山杯

1981年　第31回大島レース

- BIG APPLE　・総合優勝　シルバーカップ
- BIG APPLE　・A-グループ1位　どんがめ杯
- KARASU　・B-グループ1位　横山杯

1982　第32回大島レース

- EMILY III　・総合優勝　シルバーカップ
- EMILY III　・B-グループ1位　横山杯
- 摩利支天　・A-グループ1位　どんがめ杯

1980年　第3回大島・神子元島レース

- 月 光 VI　・A-グループ1位　龍王杯
- KARASU　・B-グループ1位　天山杯

1981年　第4回大島・神子元島レース

- BIG APPLE　・A-グループ1位　龍王杯

● DOLLY　I　　• B-グループ1位　天山杯

1982年　第5回大島・神子元島レース

● 慎　記　郎　　• A-グループ1位　龍王杯
● SYLPHIDES　Ⅲ　• B-グループ1位　天山杯

1980年　第7回江ノ島・清水レース

● TRACER	• 総合優勝		駿河湾支部長杯、舵杯
● 月　光　Ⅵ	• Ⅰ～Ⅲ	1位	静岡県知事杯
● 青　海　波	• Ⅳ	1位	清水市長杯
● G O 21	• Ⅴ	1位	藤沢市長杯

1982年　第9回江ノ島・清水レース

● 衣　　笠	• 総合優勝		駿河湾支部長杯
	• Ⅳ	1位	清水市長杯
● MARGE	• Ⅰ～Ⅲ	1位	静岡県知事杯
● KELONIA	• Ⅴ	1位	藤沢市長杯
● TRACER	• Ⅵ	1位	舵杯

1980年　第21回鳥羽パールレース

● BIG　APPLE	• ファーストホーム賞		秋田トロフィー
	• 完全優勝		裕明杯
	• 総合優勝		運輸大臣、シーラ杯、パールカップ、メールエスプリ杯
	• Ⅰ～Ⅱ	1位	鳥羽市長杯
● EPICUREAN　Ⅱ	• Ⅲ～Ⅳ	1位	鳥羽市観光協会長杯
● 翻車魚　Ⅳ	• Ⅴ～Ⅵ	1位	バレリーナカップ

1981年　第22回鳥羽パールレース

● 摩 利 支 天	• ファーストホーム賞		秋田トロフィー
● RODEM　V	• 総合優勝		運輸大臣、シーラ杯、パールカップ、メールエスプリ杯
	• Ⅴ～Ⅵ	1位	バレリーナカップ、鳥羽商船杯
● KAZU	• Ⅰ～Ⅱ	1位	鳥羽市長杯
● ARGO　NAUT	• Ⅲ～Ⅳ	1位	鳥羽市観光協会長杯

1982年　第23回鳥羽パールレース

● VIND　7	• ファーストホーム賞		秋田トロフィー
	• Ⅰ～Ⅱ	1位	鳥羽市長杯、鳥羽市観光協会長杯
● EMILY　Ⅲ	• 総合優勝		運輸大臣賞、シーラ杯、パールカップ、メールエスプリ杯、鳥羽商船杯、神奈川県知事杯
	• Ⅴ～Ⅵ	1位	バレリーナカップ
● CARINO　Ⅵ	• Ⅲ～Ⅳ	1位	三浦市長杯

1980年　第7回三宅島レース

● B B　Ⅲ	• ファーストホーム賞	月光トロフィー
● 慎　記　郎	• 総合優勝	さがみ杯

1981年　第8回三宅島レース

- SUN BIRD V　・ファーストホーム賞　月光トロフィー
- BIG APPLE　・総合優勝　さがみ杯

1982年　第9回三宅島レース

- ROC INANTE
  - ・ファーストホーム賞　月光トロフィー
  - ・総合優勝　さがみ杯

1980年　第13回八丈島レース

- RODEM VI　・ファーストホーム堂　サンバードトロフィー
- AZUSA
  - ・総合優勝　関谷杯
  - ・IV～V　1位　シレナ杯
- 月　光　VI　・I～III　1位　山口杯

1980年　第7回大島・初島レース

- HONEY BEE　・I～IV　1位　初島杯
- MANBOW IV　・V～VI　1位　舵杯

1981年　第8回大島・初島レース

- BIG APPLE　・I～IV　1位　初島杯
- RODEM V　・V～VI　1位　舵杯

1980年　第25回神子元島レース

- BIG APPLE　・ファーストホーム賞　暖流杯
- RODEM V
  - ・総合優勝　神子元島杯、NORC神子元島トロフィー
  - ・V～VI　1位　ジューイカップ
- 青　海　波　・I～IV　1位　インデペンデンスカップ

1981年　第26回神子元島レース

- 摩利支天　・ファーストホーム賞　暖流杯
- RODEM V
  - ・総合優勝　神子元島杯、NORC神子元島トロフィー
  - ・V～VI　1位　ジューイカップ
- 白　鯨　III　・I～IV　1位　インデペンデンスカップ

1982年　第27回神子元島レース

- FUJI III　・ファーストホーム賞　暖流杯
- KARASU
  - ・総合優勝　神子元島杯、NORC神子元島トロフィー
  - ・V～VI　1位　ジューイカップ
- おおみずなぎどり　・I～IV　1位　インデペンデンスカップ

1980年　第5回沖縄・東京レース

- SUN BIRD V　・ファーストホーム賞　コンテッサトロフィー
- SIND BAD II
  - ・総合優勝　総理大臣杯、運輸大臣杯、NORC会長杯、沖縄タイムズ社杯、朝日新聞社杯、ベストナビゲーター杯
  - ・IV～V　1位　アドミラルトーゴー杯
- TOGO VI　・I～II　1位　海上保安庁長官杯

●KAZU	・Ⅲ	1位	航海訓練所長杯
・つばくろ	・ベストクック賞		

1982年　第6回沖縄・東京レース

●EPICUREAN	・ファーストホーム賞		コンテッサトロフィー
●SUMMER BOY	・総合優勝		総理大臣杯、運輸大臣杯、NORC会長杯、シンドバット杯、沖縄県知事杯、朝日新聞社杯、ベストナビゲーター杯
	・Ⅲ	1位	航海訓練所長杯、沖縄タイムズ社杯
●日南風	・Ⅰ～Ⅱ	1位	海上保安庁長官杯
●GAMERA	・Ⅳ～Ⅴ	1位	アドミラルトーゴー杯
●CRANE	・ベストクック賞		

1981年　第2回小笠原レース

●光	・ファーストホーム賞		石原杯
	・総合優勝		NORC会長杯、防衛庁長官杯
	・Ⅱ～Ⅲ	1位	小笠原村長杯、カティーサークトロフィー
●RODEM Ⅵ	・Ⅰ	1位	ローデムトロフィー、東京都知事杯
●MORANG BONG	・Ⅳ～Ⅴ	1位	小笠原マリーナ杯、舵杯

1980年　第18回小綱代カップレース

●雲　柱	・総合優勝	小綱代カップ

1981年　第19回小綱代カップレース

●雲　柱	・総合優勝	小綱代カップ

1982年　第20回小綱代カップレース

	・総合優勝	小綱代カップ

1982年　第1回日本縦断オーシャンカップシリーズ

●GAMERA	・総合優勝	NORC会長杯

尚、レプリカは当日のみをもって引換日とさせていただきます。
入賞艇は必ず2名以上で御出席のほどよろしくお願い申し上げます。
1930～　アトラクション、ビンゴ大会等催し物には豪華多数の賞品を用意しお待ち申し上げております。

会　費　1名1万円
オーナーの方はできるだけクルーの方々をとりまとめて申込んで下さいますようお願い申し上げます。
申込み締切りは、11月30日（火）とさせていただきます。

交　通　千代田線　国会議事堂前　赤坂方面出口　1分
銀座線　赤坂見附　7分

住　所　千代田区永田町2－10－3
東京ヒルトンホテル　電話（03）581－4511

申込先　(社)日本外洋帆走協会
〒105 港区虎ノ門1－15－16 船舶振興ビル4 F
電話（03）504－1911～4