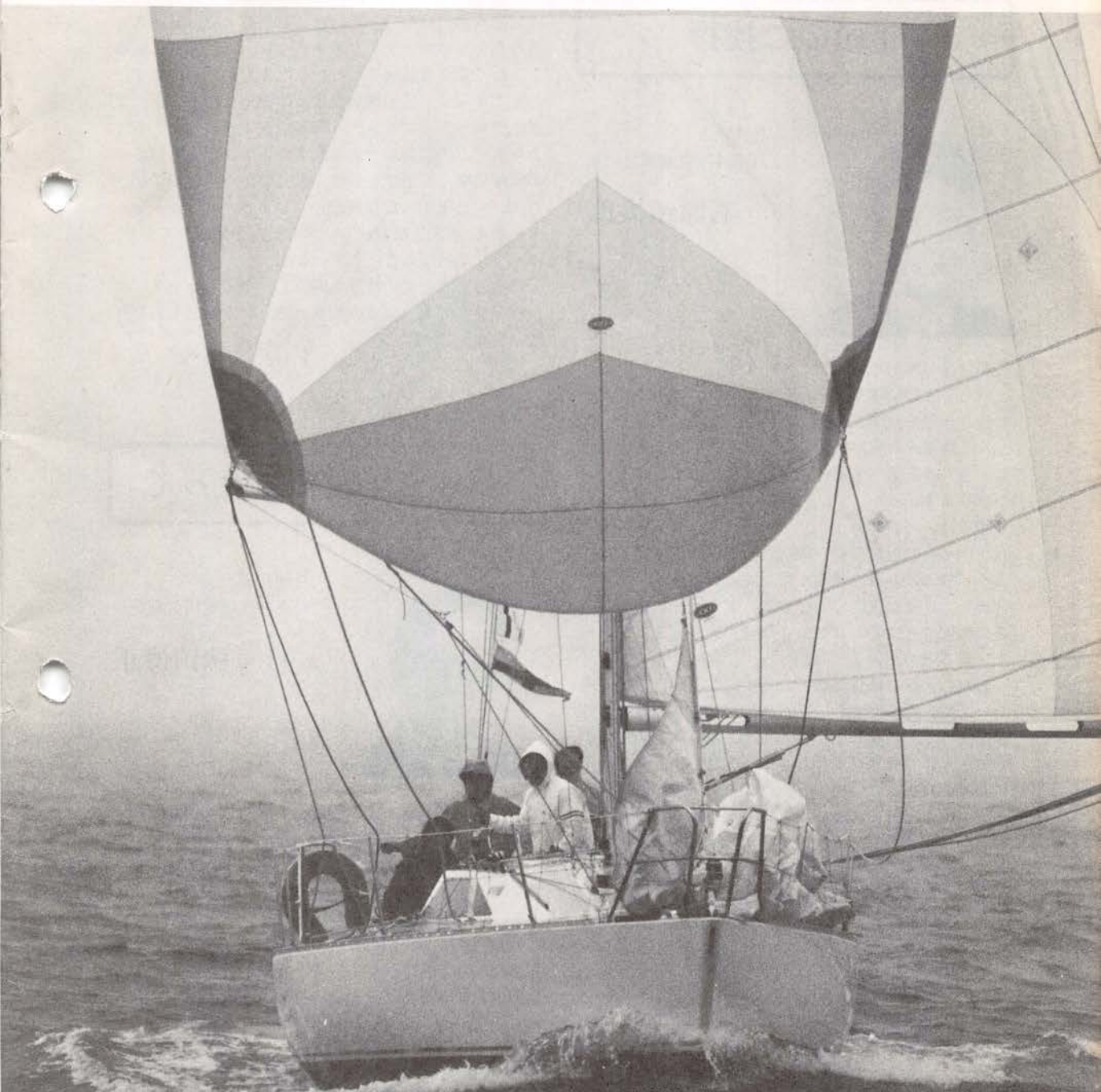


Offshore¹ 1983

社団法人 日本外洋帆走協会発行 No.94/300円

昭和58年1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



82年関東支部フリート対抗第2レースに優勝した
「FORTY」 撮影：大村英明／提供：舵社

1983年 謹 賀 新 年

年頭のご挨拶



社団法人
日本外洋帆走協会会長

石原慎太郎

明けましておめでとうございます。

新らしき1983年を迎え、今年が昨年にまして充実した良き年でありますよう、お祈りいたします。

ここ数年来の我が国の外洋ヨット・レース界の発展は、海外レースへの積極的な参加など目をみはるものがあります。

昨年は、パンナム・クリッパー・カップレースに、我が国から10数杯の艇が参加し、日本人のデザインによる〈飛海〉が総合優勝を果たすという快挙を成し遂げました。また国内においても、第一回日本縦断レースの開催など、多彩なレースが行われ、大きな成果を上げることが出来ました。

しかし、誠に残念なことです。昨年10月の三宅島レースで、再び痛ましい落水事故が発生し、我々の仲間を失うことになりました。毎年、私は年頭のご挨拶の中で、今年こそは「安全」を第一として事故の無い年にしていただきたいと思います。と申し上げてまいりました。

確かに、事故には不慮不可抗力というものがあるとは思いますが、しかし報告を聞く限りでは、最低限、厳守されるべき安全への配慮、義務を怠っていたことが、大きな事故へ繋がっていると言えます。

10数年前に比べれば、はるかに高性能化されたヨット、またヨット専用開発された使いやすく豊富な安全備品の数々、これらの点を考えれば、我々は、新年にあたって今一度、大きな反省と安全に対する強い自覚が必要なのではないでしょうか。

人間にとっては、あまりにも偉大で、不可知なる海に対して、我々に必要なものは真の勇気であり、謙虚さであるはずです。

重ねて申し上げますが、今年こそは、全会員が「事故は他人事ではない」という認識を持って、レースであろうと、クルージングであろうと、自己過信に陥ることなく安全な航海をしていただきたいと思います。

さて今年は、船舶振興会よりの強力な援助の下、アドミラル・カップレースへ79年以来4年ぶりにナショナルチームの参加が予定されています。早くも数多くの艇が名乗りを上げており、激しい国内予戦が予想され、また、近年すっかり衰退してしまったレベル・レースに加え、全国支部対抗レースなどが予定されており、ホットな年となることと思います。

皆様のますますの精進を期待し、今年もレースにクルージングに大いなる成果をあげられんことをお祈り致します。

'83年 年頭に当たって



社団法人
日本外洋帆走協会副会長

秋田博正

新年おめでとうございます。心より皆様のご健勝と幸多いセーリングをお慶び申し上げます。

新春も既に初乗りを楽しまれ、あるいはこの一年の多彩な計画に夢をふくらませておられることでしょう。

当協会も本年、日本オーシャンレーシングクラブ発足から30年を経て、創立30周年記念祝賀会を開催する年となりましたが、その間の発展は振り返って刮目すべきものがあり誠に同慶に存じます。

この'83年に是非実施したいことはいろいろありますが、何といっても安全の確立に、協会、全会員挙げて取り組みたいと思います。毎年、年頭に当たり、あ

るいは各地での海開きにおいて安全を祈り、事故のないよう声を大にして訴え誓うのでありますが、誠に残念ながら昨年も防ぎ得なかったのであります。

NORC 創立以来前述の如く30年にもおよび、随分優れたヨットマンも多数輩出し、また艇も海外での幾多のレースにも参加し、揉まれ、高度の発展を遂げたことは誠に喜ばしいことであります。せっかくのこれだけある蓄積をもっと安全性の確立へ連結したいものと思います。艇のスピードの向上、これは本当に素晴らしいことでありますが、世界的な傾向とはいえ速さを求めて安全性がやや軽んじられていることはないでしょうか。深く思いをめぐらす必要があるように思います。またこのような現状の上に立って考えれば、以前のクルーザーに比し横転等の機会も随分ふえており、それだけそれに対する措置としてのハーネス、ライフジャケットの着用の必要度が倍して望まれます。お互いに率先して是非実行いたしましょう。それについても、このたび NORC 理事会で安全確保について、オーナーの責任が絶対であることは当協会安全規則第一条で明らかであります。この安全規則の精神を踏まえて艇長の責任について当然のことながら、艇長は艇ならびに乗組員の安全確保について最高の責任者として適度な指示をとるべきこと、またオーナーは艇長を任命する時、十分にこの点を配慮して行うこと等、今後周知徹底を期することを確認したことは誠に適切な措置であると考えております。もう一度我々原点に立ち帰ってヨットマンの真の在り方について決意を新たにしたいものと思います。

次は当協会の活動がどうすればこれまで以上に真に広く会員の期待に沿うことが出来るか、大変困難な問題であります。十分検討し、改善すべき点は出来るところから直ちに着手したいと思ひます。会員数、艇数も増加し、好みも多様化した今日、当協会の対応も一本調子では参らぬと思ひます。しかしやはり現場というか、個々の艇、個々の会員の希望を懇切に聞き、くみ上げ、実現することが何より大切だと思います。これには、各支部、各フリートのきめ細かい活動が必要であります。ことに各ハーバー、各クラブ、各フリート等、直接ヨットの集まってくる第一線における NORC の活発な活動、またヨットマン仲間の友情、理解、協力が基盤であります。レース派もあれば、ブルーウォーター派もあり、レース派の中でもトップレベルをねらう人々もおれば、親睦レースを好む人もあり、多岐ですが、何はともあれ担当の方々は大変だとは思ひますが、細かな配慮、心温まる行事の実施を心よりお願いする次第であります。この NORC の地についた活動の充実こそ当協会の使命であるとともに、会員の増加、財政基盤の強化にもつながり、最も重要な問題でもあります。あらためて多数の会員の真摯な声に耳を傾け、当協会の着実な発展を皆で考えて行きましょう。

更に、かねてより懸案の日本ヨット協会と当協会の連繋の強化も、それぞれの各ハーバー、各水域ではおおむね円滑に行われておりますが、J-24というモノタイプのクルーザーの普及、また、モノタイプのクルーザーのオリンピック種目への採用の動き等、今後一層その連繋を深める必要があり、共同で解決せねばならぬ諸問題も多く、一段と緊密化、相互の連繋が強まるよう努力して参りたいと考えております。

海、それは私どもに夢と希望を与えてくれる場です。お互いに一日でも多く海に出て潮風にふれようではありませんか。NORC の最大の課題はその機会を多く作り、安全に楽しくセーリング出来る諸条件づくりだと思います。皆様方会員全員の積極的なご活躍とご協力を心から期待しお願い申し上げて年頭のご挨拶とさせていただきます。

新しい年を迎えて



社団法人
日本外洋帆走協会副会長

大儀見薫

昨年中は日本の外洋ヨットにとっていくつかの特筆すべき出来事があった。最大のものは何といっても〈飛梅〉の優勝と〈雲柱〉その他の日本艇のクリッパー・カップでの健闘だろう。

3 回目にして完全に世界外洋ヨット界のメイン・イベントの一つとして定着したこのレースには文字通り世界のトップ艇、トップクルーが集中して、熱戦をくり広げるようになっていただけに、ここでの優勝はカケ値なしの立派なものだ。

戦後初の「外洋」レースが、1951年の第一回大島レースであり、カッコ付きでない初の外洋レースが、15年前の1967年の八丈島レースであり、クリッパーカップのメインイベントである、800哩以上のアラウド・ザ・ステート・レースに匹敵できる日本での本格的な外洋レースとしてはわずか10年そこそこの歴史しかない1972年からの沖繩レースであることから考えると、素晴らしい急成長ぶりである。

外洋レースというのは「やるだけのことをやれば、それが成績に現われる」ということが今一度、改めて証明されたといえる。同時に大変な場数を踏み、シビ

アな条件で十分艇を乗りこなしている外国のトップレベルの艇に勝つにはそれを上回る密度の濃いシビアな経験がないと難しいということも明らかだろう。

もう一つ、今後特に重要と思われることは、日本流の一人よがりのルール等に対する「甘え」はもはや、通用しないということだろう。国際外洋レースは、IYRUそのものはもちろんのことIOR、ORCのSPECIAL REGULATION等々、すべてルールを前提に成り立っており、今後はこの面でも、日本チームは徹底的にマークされることは当然予想されることであり、日常、われわれ自身の国内での計測およびレースの運営等に当たっても十分厳密にルールが守られるような体勢を保障することが急務であろう。

もう一つ大きな問題を投げかけて来たのが、悲しむべき(POINCIANA)の三宅島レースにおける落水事故である。この問題には二つの側面がある。一つは、改めて、海上での安全が、われわれにとって絶対的、最重要課題であり、ハーネスの着用はもちろんのことながら、わずかな油断が悲劇的事故につながるのだというシビアな態度が当時維持されなければならないことが、大きく教訓としてクローズアップされたことだろう。

もう一つは、艇長責任が、いかに重く、絶対的なものであるかが、深刻な型で浮きぼりにされたことだ。艇上で人身事故があった場合、法に照らして艇長は「業務上過失致死」の責任を直接追求されるという、法的側面もさることながら、実質的な安全対策のゆるがすことのできない基本が「自艇の安全は全面的、絶対的に自艇のみの責任にある」ということなのだ、ということが改めて痛感させられたことである。

外国でも昨年の4月にサンフランシスコの沖で行われた「ダブルハンド(2人乗り)ファラロン諸島レース」では、127隻の参加艇が風速25メートル以上の暴風にさらされ、波高8メートルという悪条件の中で6隻のヨットが全損、4名が死亡というアメリカ外洋ヨット史上最悪の事故に見舞われている。外洋に出て時化が止むのを待った艇は助かっているが、全損の6隻はいずれも岸寄りに突っ込んで波に巻かれたり、岸にたたきつけられた艇であり、死亡の4名も、このうちの2隻の乗員だった。

この事故でも指摘されたことは「海を甘く見るな」ということであり、シビアな条件の下で、日常の安易な態度が様々なトラブルとなって露見するということがあった。もう一つは、やはりレース委員会としては「レース中止の権限を持つべきではない」ということであり、裏を返せば「艇の安全については当の艇自身の不可分の責任」であり、この原則をはずすわけにはいかないということだった。

明暗二つの大きな「事件」が昨年あったわけだが、いずれも外洋ヨットの世界では原則に忠実であることがいかに重要であるかということをわれわれに教えて

くれたのではなかろうか。1983年はこの基本を踏まえて着実に業績を上げていく年としたい。

新たなる発展に向けて



社団法人
日本外洋帆走協会
玄海支部支部長

福元征四郎

「新年あけましておめでとうございます。」

NORC 玄海支部は、'82年、パナナムクリッパーカップにおける〈飛海〉の総合優勝により、輝かしい誇りに満ちた一年を、皆様の暖かいご支援により、無事終えることが出来、心を新たに'83年を迎えられたことを心から感謝致します。

数年前から、玄海支部におきましても対外的なレースに、国内外を問わず積極的に参加しようとする意欲が、メンバーの中に少しずつ芽生え始めていました。

それが〈飛海〉の優勝で一気に花開きだしたような感じです。元より、アリランレースという、釜山〜博多間の国際水域でのレースを、10年来無事故で運営してきた実績あった上でのことです。玄海支部よりの沖縄レース出場艇は、'82年の〈マリエ〉、〈マヤ〉、〈ウィズウィズ〉が初めてであり、未だ一番レース水域近くにいながら、チャイナ・シーレース出場艇はなし、という現状です。しかし'82年には、その中で、〈マリエ〉、〈玄鳥〉、〈ジグザグ〉の鳥羽レースおよび阿波おどりレース出場、'81年、'82年と引き続き、玄海支部 J-24 メンバーによる全日本出場等、積極的な対外参加が試みられるようになりました。その間、〈マヤ〉の事故がありましたが、幸い人身事故にいたらず、今日まで玄海支部発足以来、生命に係わる事故は「ゼロ」と、これまた輝かしい記録を更新中です。

また、多くの玄海支部会員が所属する小戸フリートにおきましては、'82年後半より、次々と新しい大型艇も登場しつつあり、その中でも〈マリエ〉(ヴァンデ・2トン)、〈ニュー玄裕〉(ピーターソン・2トン)グループは、これまでに見られない新しい動きをしています。例えば、高校、大学と学生ヨット出身者および関係者が大半を占める小戸フリートにおいて、そのような関係にとらわれず、広く関係誌、新聞等を通してメンバーを求め、全くの素人から、新しい意欲に満ちたヨット

マン・ウーマンを育てようと、地味ではありますが、一步一步と人材作りに努めています。手慣れた人達から見れば非常にまどろっこしい面も多々あると思いますが、確実に底辺を広げる本当に良い試みであると思います。5年、10年後のこの新人達の成長が楽しみです。願わくば、皆一人の落後者もなく、無事故で素晴らしいシーマン・ウーマンに育てて欲しいと思います。また一方では、艇の大型化に対し、J-24のようなディンギー感覚なクルーザー（表現が悪ければお許し下さい。）によるレースを多くやって、レースタクティクスをもっと楽しみたいグループも増えつつあります。

もちろん、NORCのメンバーですから、それ等の艇で出来る限りのオフショアレースにも参加しています。非常に恵まれた水域のもとで、玄海支部は新たな発展に向け、'83年を迎えました。これから安全を第一に底辺拡充に努め、無事故で楽しいヨットライフを目標にして、努力してゆきたいと思います。

いささかオーバーな表現ですが、玄海支部のメンバーがこれから日本国内だけでなく、世界各地で皆様とお会い出来る機会が多くなると思います。

皆んな明るい陽気な仲間ばかりです！ どうぞより一層の暖かいご支援を、お願いします。

最後に、'83年アリランレース（後ほどご連絡しますが）は、多大なる本部のご支援も頂き、今回は始めて10人程度韓国のヨットマン達の参加が望めそうです。楽しいレースにしたいと思っていますので、皆様のご参加をお待ちしております。

NENTO NO GOAISATU

南北海道外洋帆走協会会長

上河睦美

日本外洋帆走協会(NORC)会員、会友の皆様、日本全国の外洋走艇の皆様、1983年、昭和58年の新年を迎えられ、誠におめでとうございます。遠く北の海より、南北海道外洋帆走協会(SHORC)会員一同を代表して、年頭のご挨拶を申し上げます。

SHORCは今オフシーズンを迎え、艇は函館山の麓の岸壁に上架しております。北西の風に乗って、雪が降り続いております。海の青と雪の白が美しい。

SHORCといたしまして昨年を顧みますと、近年になく、多くの仲間の方々を知ることができました。そしてそれ等の方々よりのお教をいただき、実に収穫の多い年であったと思います。その半面、私達が活動

して来たこの10年を十分反省させていただいた年でもあります。ありがとうございました。

昨年より行われました、日本縦断オーシャンカップシリーズの最終フィニッシュ地として、私達の函館が選ばれ、NORCのお仕事を手伝わさせていただきました。SHORCの総力と南北海道ヨット協会の協力を得て事に当たりました。未だ経験したことのない大きなレースの運営を御指導いただきました。NORCの大儀見副会長はじめ、清水専務理事、歌田事務局長、そして、NORCの理事の方々、宮城外洋帆走協会(MORC)の方々、また、西武流通グループ、特に函館西武の方々に衷心より御礼を申し上げます。

第2回函館湾オープンヨットレース・クルーザーの部では、青森、室蘭はもちろんのこと、遠く関東、釧路よりの参加を得、広く仲間としてのレースを楽しませていただきました。レース終了後、釧路のクルーの方から「来年はこのレースに焦点を合わせ、2~3艇の参加が予定される」という、楽しい便りも届いております。そして「せっかく集まったのだから、1回のレースだけでなく、もっとコースを長くするか、別なレースも2日にわたって実施してほしい」というご意見も出ておりました。受け入れるSHORCとしても、今年からのこのレースを再考しなければならなくなりました。

現在SHORCといたしまして、多くの課題をもっております。

第一には、泊地の問題であります。現在私達の泊地は函館港の懐にあります。ここは、同志社大学の創設者新島襄が、元治元年、吉田松陰に倣い、単身米国に密航を企て乗船した、由緒ある海外渡航記念碑の前にあり、年間通じてここを訪れる他水域の艇も、年々多くなりました。この海面は、函館市より私達の占用水域として、約960m²を借用し、そこに各オーナーが金を出し合い、鉄製のボンツーンの先に、T字型木製ボンツーンを連結固定しました、長さ25m、幅2mのもので、その両舷に14艇が舳っております。

このボンツーン利用もいっばいで、これから増える艇をどこに舳うかが問題であります。しかし、この泊地の前、函館港の真中に、約8万m²の「緑の島」が現在建設中であり、岸壁となる档はできあがりました。この档の中に、函館港内を浚渫して出た土砂を入れ、島を造り、橋で陸とつなぐというのであります。島の利用については、多種目のグラウンドを造り、建物は一切建てず、市民の憩いの場としての公園等に利用するというのであります。港の中の島に野球場を造るという発想は、どこから生まれてくるのでしょうか。海、港に関係ある利用のしかたが出てこないのかと不思議でなりません。このままでは、岸壁は漁船の発着場所となり、島は荷揚げ場となりはしないかと思ひます。この一画にヨットハーバーを造ってもらえるなら、それに越したことはありません。しかし、それは無理だ

と思います。せめて私達の艇はもちろんのこと、函館で行われる各レースに参加する、他水域からの艇の泊地としても、占用岸壁と占用水域と考えます。

函館市はヨットマリーナを緑の島に造るといっております。その内容は、おそらく、ヨット、モーターボート、遊漁船も含めた、プレジャーボートの基地を造るという考えだと思います。私達はこれには反対であり、ヨット専用の水域を望んでおります。モーターボート、遊漁船との雑居はトラブルの元と考えます。いずれにしても、緑の島の一面に、ヨット専用の泊地の実現に努力していくつもりであります。

第二には、オフシーズンの過ごし方が問題であります。南の地方の皆様方のように、1年間シーズンということは、実に羨ましいかぎりです。会員の中には冬期間でもセーリングしようとする元気な艇もありますが、デッキには氷が張り、滑りますし、気温が零度以下に下がり、雪をまじえた北西風が強く、体温の消耗

が激しく、手先は凍えます。このように危険がいっぱいですから、大部分の艇は11月下旬から翌年4月ごろまで、艇を上架して来シーズンに備えます。この間を如何に過ごすかが問題です。安全、ルール、気象等の各種講習会の開催も考えております。また、体力づくりも必要でしょう。しかし私達の考えには限度があり、マンネリもあります。どなたでも結構です。何かよいオフシーズンの有効の過ごし方がありましたら、お教えいただければ幸いです。吉報をお待ちします。

SHORCの課題の一端を述べさせていただきましたが、これから他水域の方々との交流を深め、より多くの技術を吸収し、皆様方に遅れをとらないよう努力を続けたいと思います。

NORCの益々のご発展と、他水域の外洋帆走艇のご活躍を祈念いたしまして、年頭のご挨拶といたします。SHORCも会員のためにがんばります。

ビンゴに熱狂! NORCX' マスパーティー

昨年一年の納会を兼ねたX'マスディナーパーティーは、12月20日(月)1830より東京・赤坂のヒルトンホテルで行われた。

パーティーに先だって、三宅島、神子元島、小網代の各レースの表彰に続いて'80年以降入賞艇にレブリカの授与が行われた。

石原会長のあいさつで始まったパーティーは終始楽しい話題がはずんだ。そして、今回の出色はビンゴ大会である。E. H. エリック氏の名司会で約300名の会場は熱狂のうず。協賛スポンサーより寄せられた賞品を手に参加者は大満足であった。



挨拶する石原会長

喜び合う(KARASU)と〈青海波〉のメンバー



E. H. エリック氏の司会でビンゴ大会

初の日本縦断レースに総合優勝するなど大健闘の〈がめら〉チーム



第27回神子元島レース報告

——快晴、安定した風、早いレース展開——

〈KELONIA〉グループ 中馬 勇

10月30日(出)、31日(日)の2日間にわたって行われた恒例の神子元島レースは、終日風が安定して吹き、レース展開は早く、日曜日の朝、早々にレースは終了した。

成績は、着順3位のクラスVの〈KARASU V〉が所要時間15時間45分10秒で走りきり、修正時間11時間37分41秒で、2位の〈がめら〉を30分近く離して総合優勝を果たした。3位は〈おおみずなぎどり〉、4位の〈FORTY〉に修正時間でわずか15秒差でせり勝ち、3位に入った。(詳しくはレース成績表参照)

今年のコミッティーは小網代フリートの〈KELONIA〉グループが受け持つことになり、グループ全員にオールハンズ(全員集合)の号令をかけ、レースの運営にあたることになった。

10月30日(出)、気遣われた天候は晴、まずは幸先よし、冷たい北風が吹いているが、カラッとした秋晴れ。

0730出艇申告の受け付けを始める。1時間経過し、締切りの0830になっても予定の半分の申し込みもない。スタートライン設置の時間を考え、申し込みを受け付けながら艇長会議を始める。特に今回は、ライフジャケットとハーネス着用の安全チェックを行うことを伝えて0930ちかく艇長会議を終えた。

1000、小網代湾口にコミッティーボート錨泊、スタートラインを決める。スタート数分前まで安全のチェックをしつつこく行った。コミッティーボート上では、スタートの準備と安全チェックで大声が飛び交い、天手古舞の忙しさ。

何はともあれ、1100、オールフェア、一斉にスピンを掲げてまずまずのスタート。

北の風18~20 kt、波高0.5'm、晴、32隻、198名が参加。ここで全艇のご安航を祈り、一息つく。

1600、日没前フィニッシュライン設置の準備をはじめる。

1800からコミッティーボート上でウオッチに入る。6時間交替、5名ずつ2班編成とする。

1945、〈MAYU〉から電話、ラダーのトラブルのため下田に1900入港の連絡が入る。

2100のロールコールでトップの〈FUJI III〉(1700神子元島回航)が風早の北1マイル、〈黒潮〉が風早の西5マイル、〈がめら〉が稲取の南東5マイルとそれぞれの地点に来ている。波は小さいが、北西の風が20~25 ktで吹いており、クローズホールドのレグを頑張っている様子。深夜のフィニッシュを予想して、コミッティーに一段と緊張感がみなぎる。

明けて31日(日)の0200過ぎ、〈FUJI III〉からフィニッシュの予告信号が入る。やがて闇暗の中に、ボーっと白いセールが浮き上がり、次にその巨体を現わした。軽いブローを受け、ゆっくりヒールしながら、ポートタックでフィニッシュラインを横切る。ファーストホーム。31日(日)2時31分8秒である。

その後、踵を接してのフィニッシュが続く。フィニッシュ艇の確認と時計の読みとり、陸上本部との無線のやりとり、修正時間の計算等コミッティーは初めての若手が中心であったが、それぞれの役割分担で十分頑張ってくれた。

7時ちょっと過ぎに最終艇が入った。スピン回りに若干損傷を受けた艇があったが、ラダーの故障で下田に入った〈MAYU〉を除き、全艇たいしたことなくレースは終了した。

0230~0700の4時間余りの間に全艇がフィニッシュするというコミッティーにはありがたいレース展開であった。各艇、往路はスタートと同時にスピンを展開、1本ないし2本ジャイブを入れる程度で一気に神子元島に明るいうちにたどり着き、復路は、若干風が西にふれたため初島寄りに相模湾を縦に真すぐのコースをとった艇が有利であった。

0730、横須賀海上保安部に電話を入れ、レース終了を報告し、お礼を言う。

ここで、レースを運営していて気のついた点、早速改めなければならない点、今後検討していただきたい点を二三申し上げます。参考にいただければ幸いです。

まず、出艇申告について

○出艇申告書の記入内容が正確でない、記入もれが目立つ、なかには書き方がわからず聞きにくる等々……。

出艇申告書に記載する内容はレース艇と陸を結ぶ唯一のきずなであり、場合によってはサバイバルのための手がかりにもなるものである。最底限度の必要事項にしぼっているので、正確かつ漏れのないよう記入の徹底をはかりたい。

○半分ちかくの艇が出艇申告時間に間に合わなかった。

交通事故で道路が渋滞した等理由はいろいろあろうが、チョットしまりがなく困ったものだ。遂に、1艇45分も遅れてきた艇に申し込みを受けつけないことにした。フリート対抗レースに出場する艇であり、気の毒であったが、ケジメを付ける意味でも参加を遠慮し

てもらった。

結局、38艇エントリーがあり、32艇の出艇申告があった。

出艇しない6隻のうち2隻を除き、その後出場するのにかしないのか音沙汰なし、ルール上は問題はないが、何かわり切れない感じである。

次に、艇長会議について

○艇長会議に代理の出席が目立った。帆走指示書には艇長出席が明記されている。

艇長の艇内におけるリーダーシップは、まず艇長会議にキチンと出席することから範を示すようお願いしたい。シーマンシップ(船乗りの条件)の一つに確か「スマートで、目はしがきいて、きちょうめん……」という言葉があったはずである。

艇のレベルは世界第一線に達し、乗り手の技術も向上したが、どうも基本的で大事なことが欠けているように思われます。

最後に、DSQ(失格)艇について

第一のケースは、フィニッシュ時に網代崎と定置網の東端の間を通過し失格となった。

I一般事項1のただし書きだけでは小網代付近の海域に慣れていず、不案内の艇には、特に夜間フィニッ

シュの場合はわかりにくい。他にもまごついた艇も見られた。この規定は、航行の安全を確保するための定めであるので、帆走指示書等に詳しく地図で明示する方法の検討をお願いしたい。

第二のケースは、乗員の不足によるものである。

艇長以下5名参加の出艇申告がなされていたが、フィニッシュ後、安全装備のチェックを行ったところ、3名しか乗艇していないことがわかった。レースに参加するには4名以上の乗艇がルールであり、ただちに失格となった。しかし、当然スタート前に十分わかっていることであるので最初からレース参加を控えてもらいたかった。

レース中に何もトラブルが生じなかったから良いものの、「バレーモトモト」(言葉がキツくて恐縮だが)では、ルール以前のレースに対する姿勢、シーマンとしてのモラルを問われかねない問題であると考ええる。

今回のコミッティーはキビしく少々うるさかったのではないかと……若干気にしておりますが、決めたことを守るということは、一つには仲間の艇に迷惑をかけない、もう一つには各々の艇のチーム作りに、さらには安全な航海につながることを考えますので、あえて述べさせていただきます。

第20回小網代カップレース

帆走委員長 山本 弘

第20回小網代カップレースが11月27日に1100スタートで行われた。

エントリー艇数	38艇
出場艇数	36艇
乗員総数	227名
規則違反に関する報告の艇	なし
事故に関する報告の艇	なし

(艇長会議)

出艇申告提出の遅刻の方が多かったため、25分遅れて開催、定時提出者に迷惑をかけた。

横須賀海上保安部より郵送の要望書はコピーをとり、出場全艇に配布し、当日の安全運航を祈る。

19日、20日の気象通報の伝達。

小網代湾内の障害物に対しその位置を確認し、出入港に際しての注意を喚起した。

その他は質問事項もなく艇長会議終了。

横須賀海上保安部とのコンタクトは、艇長会議終了後、レーススタート直後、またその後随時、ファーストホーム艇からのレース海域の海象・気象情報の報告、レース終了時等に行った。

(レース展開)

今回のレースは全く天候に恵まれたの一言に尽き

る。レースの進行に丁度合った風力、風向のため、非常に早いレース展開となった。定刻(11月20日1100)1分前よりスタートラインを切るまでのその1分間は、全艇が次々に展開する色とりどりのスピナーカーの花に酔う感激の一瞬であった。風は、北、北東、一時南にと短時間の振れをみせたが、レース艇の進行に合わせてくれるが如く、常時10~20ノットにシフトし、全艇往、復航とも航跡図の示す如くタックなしの一直線。

〈Fuji III〉が20日20時46分ごろファーストホームし、後続の艇は、時には一団となり、ある時間帯は三三五五となりてフィニッシュした。コミッティーボート乗員5人は、一時は本部との連絡の暇もないほど天手古舞い。

21日午前1時15分ごろ、最終艇のフィニッシュを確認、その旨保安部への通報をもってレースを終了した。追記

今回はレース申し込み締切日を厳正に実施致しました。数艇の方よりレース申し込み締切日以後に出場参加の申し出を受けましたが、ルール確立のため受け付けることをお断り致しました。何卒御寛恕のほどを。

第20回 小網代カップレース成績表

1982年11月27日 11:00スタート

帆走委員長 山本 弘

クラス 順位	セール 番号	艇名	TYPE	龍王崎 回航	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 1	2112	FUJI III	FRE46	1535	20:46'30"	1	9:46'30"	0.8575	8:22'55"	30
II 1	2000	GEKKO V	FRE41	1537	20:50'05"	2	9:50'05"	0.8212	8:04'35"	15
III 1	380	THE TIS III	U-38	1547	21:21'51"	9	10:21'51"	0.7863	8:08'58"	21
	2751	BERATRIX II	HAYA34	1547	21:18'50"	4	10:18'50"	0.8022	8:16'26"	26
VI 8	2212	KINUGASA	WAT32	1612	21:46'01"	15	10:46'01"	0.7540	8:07'06"	17
	2220	SHINKIRO	HOL33	1550	21:24'30"	10	10:24'30"	0.7640	7:57'07"	12
	2230	BYE BYE	TAK33	1552	21:36'22"	11	10:36'22"	0.7660	8:07'27"	18
	2620	SEA HEIL VI	DOU34	1600	21:46'58"	17	10:46'58"	0.7550	8:08'28"	20
	2640	SEIKAIHA	HIH33	1550	21:47'29"	18	10:47'29"	0.7570	8:10'09"	22
	2668	PARAPHRENIAN VI	DOU34	1600	21:46'07"	15	10:46'07"	0.7620	8:12'20"	25
	2690	KUROSHIO III	NAK33	1700	22:15'06"	28	11:15'06"	0.7530	8:28'21"	31
	2713	CAVOK II	GRA34	1550	21:45'34"	14	10:45'34"	0.7530	8:06'07"	16
	2857	HAKUGEI III	IKE34	1542	21:20'04"	7	10:20'04"	0.7600	7:51'15"	4
	2862	OHMIZUNAGIDORI	U-32	1540	21:20'10"	8	10:20'10"	0.7670	7:55'40"	10
	2905	JACK TAR II	TAK34	1548	21:19'49"	6	10:19'49"	0.7670	7:55'24"	7
	3006	BORNFRE II	NAK34	1600	21:49'11"	20	10:49'11"	0.7580	8:12'05"	24
	3050	BLUE NOTE	ITO34	1545	21:19'10"	5	10:19'10"	0.7640	7:53'02"	5
	3083	SONNBLUME	VEN30	1620	22:06'13"	25	11:06'13"	0.7489	8:18'56"	28
	3093	FORTY	YAM34	1535	21:18'10"	3	10:18'10"	0.7590	7:49'11"	3
V 12	1735	OHKO	PASST	1640	22:58'30"	33	11:58'30"	0.7150	8:33'44"	32
	1898	SEA TIGER	BW33	1641	23:13'27"	35	12:13'27"	0.7375	9:00'55"	35
	1910	SERABI III	DOU33	1608	22:27'55"	30	11:27'55"	0.7290	8:21'29"	29
	1960	HIPPO	GS30	1625	22:29'10"	31	11:29'10"	0.7226	8:18'00"	27
	2011	GAMERA	TAK31	1551	21:38'54"	13	10:38'54"	0.7301	7:46'28"	1
	2234	TOHRI II	DOU30	1635	23:01'32"	34	12:01'32"	0.7248	8:42'58"	34
	2466	MELRUZA III	NAK295	1620	22:03'10"	23	11:03'10"	0.7290	8:03'27"	14
	2600	KARASU	TAK30	1610	21:50'17"	21	10:50'17"	0.7312	7:55'29"	9
	2735	TRADE WINDS CLOUD	NAK295	1627	22:57'01"	32	11:57'01"	0.7248	8:39'42"	33
	2954	ALPHA	NAK295	1620	22:08'11"	26	11:08'11"	0.7343	8:10'39"	23
	2965	TSURUGI	NAK32	1606	22:11'35"	27	11:11'35"	0.7269	8:08'10"	19
	2997	SUMMER KNOWS	TAK30	1546	21:48'41"	19	10:48'41"	0.7354	7:57'03"	11
	3001	EMILY III	YOK30	1545	21:38'52"	12	10:38'52"	0.7343	7:49'07"	2
	3002	SYLPHIDES III	NAK31	1602	21:58'28"	22	10:58'37"	0.7301	8:00'45"	13
	3059	MAYU	U-27	1600	22:03'37"	24	11:03'37"	0.7160	7:55'09"	6
VI 1	2260	RODEM V	T&P26	1612	22:25'31"	29	11:25'31"	0.6936	7:55'28"	8
	2750	KAISHIN MARU	YAM26	1640	01:15'15"	36	14:15'15"	0.6878	9:48'14"	36

船舶振興会補助事業

1982年 外洋帆走・国際審議会報告

野本 謙 作

ORC 会合日程並びに出席者

(オブザーバーは除く)

ORC Week, November 1982

Saturday, 6 th November

0900~1700 I. T. C. (closed)

1730~1900 Policy Steering Group (closed)*

Sunday, 7 th

0900~1300 Rules Compliance Committee

1500~1700 Administrative Committee (closed)*

1730~2030 Council Meeting (closed)

Monday, 8 th

0900~1700 Joint ITC/Research Committee
(closed)

0900~1700 Level Rating Classes Committee

Tuesday, 9 th

0900~1700 ITC

0900~1700 Special Regulations Committee

Wednesday, 10 th

0900~1300 Measurement Committee

1400~1700 Measurement Sub-committee for One
Design Ratings (closed)

1800~2000 Drinks Party for IYRU/ORC

Thursday, 11 th

0900~1700 Rules Compliance Committee

0900~1700 Measurement Committee

1700~1900 Administrative Committee (closed)*

Friday, 12 th

0900~1700 Research Committee (Exhibition of
Lines Measuring)

1100~1300 Policy Steering Group (closed)*

Saturday, 13 th

1000~1700 General Council Meeting

2000~ Dinner

Present :

COUNCILLORS

John Roome U.K. Chairman

Sven Hultin IYRU

Jim Robson-Scott Australasia

Philip Jenkins Brazil

Norbert Lorck-Schierning West Germany

Max Boris Italy

Egil Rod Scandinavia, Hon. Treasurer

Mary Pera (Mrs.) U.K.

David Allen USA

C. Gaither Scott USA

David Edwards Hon. President

Chuck Kirsch USA, Deputy Chairman

Ola Wettergen Scandinavia, do.

Robin Aisher IYRU

Michiel D. van Heel Benelux contries

Alain Manpas France

John Coscoros Greece

Kensak Nomoto Japan

Hugo Warneford-Thomson South America

Brian Saffery-Cooper U.K.

Mark Baxter USA

Marcel Leeman Countries not otherwis repre-
sented

Olin J. Stephens II, Hon. Councillor

GUESTS

Robin Glover Chief Measurer

Graham Blackwood A.Y.F. (USA)

David Holloway A.Y.F. President

Charlie Poor Research Committee

Gary Mull ITC Chairman

Fillippo Guicciardini F.I.V. (Italy)

Bill Martin USYRU

Secretary Joan Mathewson (Miss)

総会次第報告* (11月13日開催)

1. 昨年度総会議事録確認
 2. 本年11月7日の非公開 Council 会議議事録*報告承認
 3. 議長年次報告
 4. 会計報告
 5. 会計士選任
 6. 名誉監事選任
 7. Council 新旧交代紹介挨拶
 8. 各種委員会異動報告承認——野本 research Comt.
 9. 議長選任——Mr. John Roome 再任
 10. 副議長選任
 11. 各委員会報告・勧告審議*
 1. Policy Steering Group
- Council member にも非公開の政策決定機関
議事録は公開され、総会、委員会で当議される。

- ii. Administrative Comt.
Council member にも非公開
事務的, 経営的問題を取り扱う
- iii. International Technical Comt. (ITC)
- iv. Level Rating Class Comt.
(2トン, 1トン……)
- v. Measurement Comt. (計測)
- vi. Special Regulation Comt. (安全規則関係)
- vii. Research Comt. (研究開発, ライン計測器,
プログラムなど) ITC と連携作業
- viii. Measurement Sub-Comt. for One Design Ratings
- ix. Measurement Sub-Comt. for Simplified Ratings
- x. Rules Compliance Comt. (順法委員会)
- xi. Joint One-design Advisory Comt.
IYRU と連携
offshore one design class を取り扱う
- 12. 1983年度各種委員会等日程検討
- 13. 次回予定……IYRU の年次会議と両方に出席できるよう配慮。そのため会期は2, 3日延長の予定

*別項に報告

※総会議事録は11月30日までに発送される予定。

Council Meeting (非公開) 議事要旨 (11月7日)

- 1. Councillor の交代……日本は渡辺修治→野本謙作
- 2. Guests (客員) 歓迎辞
- 3. Committee member 交代等
- 4. 本会合週間全体のスケジュール
IYRU の年次会合が同時期に行われており, 両方に出席できない不便が指摘されている。来年から ORC 会合週間を延長しての解決をしてはとばかり, 異論なし。(週末総会で確認され, 1983年より実施)
- 5. IOR レーティングを有する船の隻数未報告の国あり (日本も), 早急に報告されたい。——日本に TLX した上で130隻変更なしと口頭伝言。これでよいか? ……
- 6. 各種委員会 member の補充等
- 7. 各国組織等より ORC へ意見提出書面受理済。次項のとおり。
 - 7-1 西独帆走協会 (Deutscher Segler-Verband)
空荷計測, セール計測とスタンプ, 会費
 - 7-2 ホンコンヨット協会 (Hong Kong Yachting Assoc.)
ルールブック改訂表示方法 ルールをメータ単位にしては? 各国ヨット組織整合 ヨットコンサルタントのアマチュア資格について一疑問

- ORC 安全規則を IOR をもたないヨットにも使えるように ルールの文章の細部意見
- 7-3 イタリアヨット協会 (Federazione Italiana Vela)
船外機を船首に積んでレーティングを下げることを禁止する処置
- 7-4 R.O.R.C.
ライフラフト積付 (1983年7月1日以降建造の船はコックピット下部にラフトを積まない)
——このとおりには採択されてない。Special Reg. 改訂の項注意 Special Reg. における R=21' の取り扱い 荒天追風帆走用セール マスト寸法 帆の数の制限 (積込数)
- 7-5 Royal Yachting Association
トナー・レース申込方法
- 7-6 USYRU (US Yacht Racing Union)
計測方法・基準の国際的統一 計測技術基準の保持 安全規則を IOR 以外の船にも使えるよう。
- 7-7 フランス外洋帆走協会 (Union Nationale pour la Course au Large)
IOR レースだけでなく超長距離, シングルハンド, 多胴艇などに手を広げる時期ではないか, トナー・レースは不振
- 8. プロ・ヨットマン対策——IYRU との連携 (前項に関連して)
IYRU でスポンサー付ヨットレースやプロ・ヨットマンの問題を取り扱う Working party (グループ) を作っている。ORC の態度は既に決まっている, 実行あるのみ。IYRU では National Authority (ヨット協会, NORC など) 以外からヨットマンに対して金が支払われたら彼はプロであることにしようとしている。一般にこのヨットプロの問題について ORC 側から IYRU に強い働きかけをすべきである。上記の Working party に ORC 代表を加えることを提案しよう。
参考までに言うが, 既に ORC は第一段階としてヨットマンに対する支払いを止めることを申し合わせている。RORC の規則では一隻に一人だけ支払いを受ける乗組員を認めていて, これはうまく行っている。(上記各文章は発言者が異なる。従って矛盾あり)
- 9. 会計監査予備報告
- 10. 会員 (Levy) 1983年2月支払期は SFZO と確認
- 11. 今回契約する会計士は前よりずっと安い。そして3年据置契約である。
- 12. Policy Steering Group 報告
 - 12-1 ORC は IOR のみならず世界の外洋レースの各種の handicap 方法を調整する後目を負うべきである。
 - 12-2 ORC 安全規則は IOR 以外の外洋レースにも

使えるように。

- 12-3 12-1の目的の Working Party を C. Kirsch と J. Robson-Scott に委任。

- 12-4 IYRU で "OFFSHORE COMMITTEE" を新設することを検討している。(検討小委の長は R. Aisher で ORC へ来ている IYRU 員)これは放置してはまずい。十分双方で意見を調整すべきである。Aisher は ORC Chairman (J. Roome) が IYRU の permanent Committee のメンバーになるとよいと思う。この申し入れをする。

週末の総会の報告では、はかばかしい返答がきていないとのことで IYRU との連携が必ずしも順調でないことをうかがわせている。

- 12-5 計測に関して最近望ましがらざる事例が数件起っている。今後このようなことがないよう、次のような事柄を検討しよう。

- (1) 計測員の作業ノートの保存の義務付け……に始まって延々と続く。詳細は議事録並びに Measurement Comt. 議事録参照。

- 13/14. International Tech. Comt./Research Comt. 作業プログラム

15. Technical Consultant (ORC の) Keith Ludlow の地位取り扱い

16. ヨットプロ/アマチュア問題のために Policy St. G. の特別会を開くこと合意

17. 国際レースにおける International Judge について IYRU と連絡

ORC 各種委員会報告・勧告・審議要旨

Council Meeting 議事要旨と重複するものは除く。また、後日送付予定のルール変更に関するものはここに特記する。その他、全体の方針、傾向等についても簡単に述べる。

1. ORC が IOR ポートだけを対象にすべきでない。もっと幅広い活動をしなければならないし、またそうしなければ孤立化、矮小化の危機にある、という考えが随所に現われている。

ORC の目的・趣旨の改訂・再確認 安全規則の適用拡大 各種 handicap 方法の調整 IYRU との連携 (ないしは競合) IOOD (International Offs. One Design Classes) の推進

2. プロ・ヨットマンについて、現行の RORC の規則を適用する方向で考える。

それは「オーナー代表・スキッパー・クルーは次の場合を除き IYRR App. 1 で定義されたアマチュアでなければならぬ。その除外例とは、

現在一人だけ支払いを受ける乗組 (one paid hand) を常時雇っている (regularly employ) 船は今後もそうしてよい”

なおそうすると、アドミラルズカップ艇ではたくさん出場できない船が出るだろうとのこと。

3. ケブラー等の伸びの少ない特殊材料を帆に使うことは1984年1月以降禁止される。
4. 船体線図を機械で測り、電算機で処理して、オフセットを作り、さらに IOR レーティングを求める技術は実用の域に達した。現在のところワン・オフ艇は認めないが、従来の手計測で測った同型艇がある場合には、上記の方法によって求めた R を正式と認めることができる。
5. 計測について最近起こった数件の望ましがらざる case は、

- ① owner のルール抜け (cheating)
② measurer の error (不注意)
③ measurer の不適格 (能力不足、知識不十分、国際間統一の不徹底など)

によるものと思われる。

これをなくすため、今後次々と具体的な施策が実行されるであろう。

6. 1 トンのレーティングを現在の27.5フィートより30.5フィートに変更することが採択された。これに伴い、1984年以降2トンレースはなくなる。

NORC から ORC 会議

議事録のお知らせ

去る11月6日～11月13日にロンドンで開催された ORC 会議の議事録が12月3日(金)、NORC に郵送されてまいりました。ご希望の方がございましたら NORC 歌田まで、500円切手同封の上お申し込み下さい。締切日は2月1日までとさせていただきます。なお、発送は申し込み到着しだい順次郵送いたします。インデックスは下記のとおりです。

Minute No.	INDEX	Page Nos.
	Attendance	1-2
1	Approval of Minutes	2
2	Chairman's Report	2-3
3	Approval of Accounts	3
4	Levies	3
5	Appointment of Auditors	3
6	Appointment of Honorary Treasurer	3
7	Council Representation	3-4

8	Membership of Committees	4
9	Election of Chairman and Deputy Chairmen	4
10	Policy Steering Group	4-6
11	Administrative Committee	6-7
12	International Technical Committee	7-13
13	Measurement Committee	13-18
14	Level Rating Classese Committee	18-19
15	Special Regulations Committee	19-23
16	Research Committee	23-26
17	Rules Compliance Committee	26-29
18	Record Passages under sail and Register of Losses	29
19	1983 Calendar	29
20	1983 Submissions from National Authorities	29
21	Closure of Meeting Proposed Sail Stamp	29

内海支部だより

紀伊水道レース

〈ウイザード〉 日柳政俊

10月10日 AM 0800スタート

コース サントピアマリーナ～紀伊水道～沼島（アンクロ）牟岐大島（クロック）～沖ノ島（アンクロ）～紀伊水道～サントピアマリーナ

'81年初参加のこのレースでは小型艇有利の風が吹き、2位でしたが、1位が同じハーフトンなので喜びも中くらいでした。しかも、途中までは先行していたにもかかわらず夜の友ヶ島水道でしてやられ、大いにがっかりしました。

今年は勝利をつかむべく臨みました。

出場艇は34艇、2トン6、1トン3、3/4トン14、1/2トン10、1/4トン1。我々は、クォータートンの次に低いレーティングで、後続艇有利の風にさへ恵まれれば、勝機は十分、天候もどんよりし、微風のレースになりそうな気配で、ルンルン気分でした。

追手でスタート。友ヶ島水道を抜けるころは団子状態、沖出し艇とプロパー艇（我々は馬鹿の一つ覚えでプロパーしか引きません）とに分かれ沼島へ。

沼島でベタナギ、潮流のみとなり、潮だのみとなり

ました。ほんの一艇身の違いで潮目につかり、後退してゆく艇群を尻目に島よせ回航艇では一番で回航、大外回り艇（大外回りが早かった）群と一緒に好位をキープ。しかし、最後のクリアーポイントで〈ダンシングクイーン〉（なかよし30、同型艇）より内に入り、風のくるのが一瞬遅く、アッという間もなく1マイルほど先行されてしまいました。我々は、同クラス艇に対しては先行逃げ切りを得意としていますので、行程1/3とはいえ、気分の悪いことおびたしい一瞬でした。

例年ベタって再スタートとなる牟岐大島では追いつくだろうと思いましたが、予想通り、島回りで先行艇は大いに苦労した様子、後続艇もほとんど集まり、いよいよ小型艇の有利な展開になってきました。

夜明け前の眠気の催すころでしたが、ここ一番と勝利を目指して気合を入れました。

ふと見ると、先行艇群はポートのクロス、全艇赤灯が確認出来、島から少しずつ離れ、沖へ流されているではありませんか、毎度のことながら、ベタベタの内回りの途中で、さらに潮を避けるために内にとりつき、岩だけが心配といったあんばいでした。そして昨年と同様の風が夜明け前から吹き始め、先行の大型艇、数艇を除いて一番最初に5.6 m/secのフレッシュウインドをつかみました。ポートの片上りで6ノットのスピード、夜が明けはじめたらこっちのもの、これからは同型クラスを押さえさえすれば勝てると思うと以後快適なセーリングでした。

よくよく神は我々に味方するのか、フィニッシュ前でまたもベタナギと強い潮流で先行艇は足踏してくれていました。我々は前の艇を参考にしつつ、風と潮を選びつつ、数艇かもってフィニッシュ。

最後になって、はるか後方だったハーフトン〈ランブリングローズ〉（横山31）に抜かれ、修正では勝っているものの、神は我々にだけほほえんでいるのではないことを思い知らされました。

着順12位、あとはクォータートン1艇のフィニッシュタイムのみが関心事でした。後からの風によって一気にやって来るかもしれないと思いましたが、後続艇もほぼ同時ぐらいにベタリ、とうとうタイムリミットになりました。

勝利の女神に乾杯。風の女神？にも乾杯。

ロングレースは、運命の女神を味方に引き入れない限りなかなか勝つのは難しい。反面、必ずしも速い艇が勝つとは限らず、等しくチャンスがあるだけに身の幸運を感謝、感謝。

次の目標は大阪湾レース、これをとれば3大タイトル（オレンジ、紀伊水道、大阪湾レース）をとることになります。何とか精進したいものです。乗員6名、平均年齢36.8歳、ロートル集団のレースでした。ちなみに〈ウイザード〉の守るべき規則……大いに食べ、飲みかつ（勝つ）楽しくレースを遊ぶ、無理しないこと。

第6回多景島レース成績表

1982年11月20日～21日

レース委員長 岡田克彦

クラス	SAIL No.	艇名	T.C.F	所要時間	所要秒	修正秒	着順	得点	持点	合計点	シリーズ順位
I	2300	YOU V	0.7610	DNS			—	2	8%	10%	2
	2377	SUEKO	0.7620	15:45:36	56.763	43232.832	①	4%	11	15%	1
II	2973	トライアングル	0.7343	16:15:29	58.529	42977.844	⑫	4	0	4	12
	3017	ALL HANDS II	0.7343	15:41:15	56.475	41469.529	⑧	8	23	31	10
	1793	TINKLE TICK	0.7258	15:19:42	55.182	40051.095	⑤	18	24	42	6
	2992	ひょっこ3	0.7343	15:11:52	54.712	40175.021	③	16	45	61	③
	3090	HAYATE IV	0.7343	15:41:08	56.468	41464.452	⑦	10	31	41	7
	2022	めるへん	0.7258	15:43:05	56.585	41069.393	⑨	14	29	43	5
	1750	遼風	0.7343	DNS	—	—	—	2	0	2	13
	2064	風小僧	0.7258	15:17:21	55.041	39948.757	④	20	11	31	10
	2077	FLEUR BLEUE-Z	0.7290	15:01:40	54.100	39438.900	②	22	53%	75%	②
	2484	飛龍	0.7322	—	—	—	—	0	33	33	9
	2744	流星	0.7333	16:04:59	57.899	42457.336	⑪	6	33	39	8
	3051	ベネロープ II	0.7343	15:37:40	56.260	41311.718	⑥	12	38%	50%	4
	3126	レスポワール	0.7333	14:51:20	53.480	39216.884	①	24%	55%	79%	①

1982年全日本クラス別選手権・第4回ミニトン全日本選手権成績表

艇名	Sail No.	T.C.F	第1レース	第2レース	第3レース	第4レース	総得点	総順位
Aクラス								
ASADORI	2477	0.7845	2 / 3	3 / 4	7 / 4	DNF / 2	9 / 4	1
VIND 7	2558	0.8345	1 / 4	4 / 3	6 / 2	DNF / 2	8 / 4	2
MARUTAMAMARU	2339	0.7873	3 / 2	2 / 3	5	DNC / 0	5 / 5	3
NACHI VIII	2312	0.8310	4 / 1	1 / 4	2	DNC / 0	2 / 2	4
Cクラス								
RARA X	3037	0.7290	1 / 9	9 / 1	18 / 1	DNF / 1	20 / 3	1
NAGARA	3022	0.7269	4 / 6	5 / 5	11	DNF / 1	12 / 1	2
RIVAGE	2899	0.7258	2 / 8	3 / 7	15	DNF / 1	16 / 3	3
MOMOTARHO	3121	0.7560	3 / 7	7 / DNF	8	DNF / 1	9 / 4	4
SUPER LUCY	2418	0.7290	5 / 5	4 / 6	11	DNF / 1	12 / 2	5
STORMY-PETREL	3032	0.7333	7 / 3	2 / 8	11	DNF / 1	12 / 0	6
NOAH V	2923	0.7375	6 / 4	4 / 6	8	DNF / 1	9 / 2	7
TOMOERIKA V	2845	0.7333	8 / 2	2 / DNC	2	DNC / 0	2 / 2	8
JAST III	1981	0.7499	9 / 1	1 / DNS	2	DNC / 0	2 / 2	8
Eクラス(第4回ミニトン全日本選手権)								
INFANITE	2531	0.6662	1 / 8	8 / 1	16 / 1	24 / 1	DNF / 1	25 / 1
BACK MIRROR	2552	0.6662	2 / 7	3 / 6	13	3 / 6	19 / DNF	20 / 2
SAMANSA	2532	0.6687	DNS / 1	1 / 2	8	2 / 7	15 / DNF	16 / 3
PUKA PUKA	2551	0.6637	3 / 6	6 / 3	9	5 / 4	13 / DNF	14 / 4
CONTESSA VII	2661	0.6662	4 / 5	4 / 5	10	6 / 3	13 / DNF	14 / 4
SARAD'OR II	2982	0.6650	6 / 3	5 / 4	7	4 / 5	12 / DNF	13 / 6
VIND CYGNET	2514	0.6650	5 / 4	8 / 1	5	7 / 2	7 / DNF	8 / 7
I AM II	2566	0.6650	DNS / 1	1 / 7	3	8 / 1	4 / DNC	4 / 8

JOR, IOR計測数値一覧表

1982年の計測完了艇は下記の通りです。1983年度の更新受け付けは1983年1月より行います。例年3, 4月は混雑いたしますので、早目に更新の手続きをよろ

しくお願い申し上げます。

なお、下記レーティング等につきまして疑問の点がございましたら NORC 本部までご連絡下さい。

CLASS	SAIL NO.	NAME OF YOCHT	TYPE	R. F.	CLASS	SAIL NO.	NAME OF YOCHT	TYPE	R. F.
JOR									
II	2080	MINO	FAR 110	31.1		1911	ONOKORO MARU	ORI 33	24.0
	2210	CARRERA	HOL 40	31.7		1257	PLUMERIA	SEV 32	23.4
III	2773	AFRODITE 80	Y 36	27.8		3155	POLARIS III	YAM 33	23.6
	3132	AQUARIUS	TAK 31	26.0		2960	Q ROKU MARU	Y 36	25.4
	2469	BENGAL V	Y 36	26.4		3011	PRING PRING	Y 33	23.8
	2410	CORSAIR	NAK 37	27.9		3057	RITA	YAM 30	23.1
	2035	CLARISSA	DOU 37	27.1		3083	SONN BLUME	VEN 30	23.9
	2211	CALINO	TAK 34	26.1		2800	SAKI III	HOL 34	24.3
		ROKUSEI				2188	SEE ADLER	HOL 33	25.4
	2722	INDIGO	FRE 38	28.3		2725	SEIUN	ALB 35	25.9
	3036	MOTHER	YAM 36	26.3		2069	THIRTY III	F 920	23.2
IV	2990	AMOLIREU-X	TAK 34	25.5		2204	TANYO	OLON 33	24.0
	2636	ARCH	DOU 33	25.0		1900	TAPPI	DOU 33	23.5
	2458	BAKU	Y 33	24.1		2512	YUKIKAZE	Y 33	23.9
	2104	BISHU	Y 33	24.1		2300	YOU	NAK 33	24.8
	2255	BYBLOS III	DOU 33	24.4		3121	MOMOTARO	NAK 34	24.6
	2991	CALYPSO	VEN 30	24.2	V	3076	ANACONDA	YOK 31	22.5
	2691	COSUMOSU	TAK 30	23.6		2846	AKADEMI VI	PION 30	22.5
	2244	CHRISTINE	YAM 34	24.9		1838	ASAMA	GS 30	21.8
	3163	EL. MARINERO	YAM 33	23.6		2793	APPLE PIE	NAK 295	21.9
	3093	FORTY	YAM 34	24.9		2954	ALPHA	NAK 295	22.5
	3095	GOLDEN EAGLE	NAK 33	24.6		3034	ANTARES III	YAM 30	22.9
	1985	HAGACHI	SK 32	23.6		2160	BUN BUN	MG 26	20.4
	2288	IHO	F 920	23.6		2247	BOUR BON	VAC 28	21.1
	2409	JIYUHO	YAM 30	23.0		2811	BLOW UP	TAK 30	22.4
	2690	KUROSHIO III	NAK 33	24.3		2248	BLUE RIBON	VAK 28	21.0
	2480	KAZA 7	TAK 34	25.6		3117	BAR BARIAN	YAM 30	22.4
	2332	MEER III	HOL 33	25.2		3088	BUN BLE BEE III	YAM 30	22.7
	2634	MARK	DOU 34	24.3		3074	BLAZER	YAM 30	22.8
	3044	MRS.	VEN 30	23.6		2369	CORRENTE NERA	NIC 30	21.6
		MEDAUSAE II				2542	CAPTAIN	NIC 30	22.1
	3130	MAKI VIII	YAM 34	24.9			HARLOOK		
	2638	NOMBYRIA	Y 33	24.0		2444	CURRENT	NAK 295	22.1
	3053	NIOH	DOU 33	24.9		3005	CRAYON	NAK 31	21.8
	1857	NARUMIYA	YAM 30	23.3		2109	CHICO	N 300	21.5
		MARU				2672	CO-MARGE	J-24	21.0
						2371	DELPHINA	DOU 30	21.3
						1992	DOLLY-I	ELV 32	21.8
						2988	DR. HIRO	DOU 32	22.5

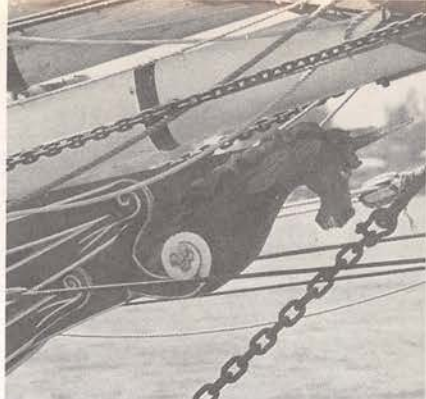
CLASS	SAIL NO.	NAME OF YOCHT	TYPE	R. F.	CLASS	SAIL NO.	NAME OF YOCHT	TYPE	R. F.
V	2050	EXCEPT ONE	N 300	21.9		2573	SPICA	NAK 295	22.1
	2399	EVE V	DOU 30	21.2		2707	SPRING	NOL 30	20.9
	2450	EVER MOUNT	NIC 30	21.9		2852	SOUTHERN	DUB 30	22.3
	2788	FATES	NAK 295	21.7			BREEZE II		
	1945	FESTA	DOU 30	21.7		2951	SOMETHING	JOY 26	22.7
	2677	GREAT PEOPLE	NIC 30	22.2		3032	STORMEY	YOK 31	22.4
	1762	GORGON	NOL 30	20.8			PETREL		
	2685	GONBEISAN	J-24	20.8		2997	SUMMER KNOWS	TAK 30	22.6
	2992	HIYOTTOKO III	TAK 31	22.5		2418	SUPER LUCY	GS 30	22.1
	2159	HARIMAO III	NAK 30	21.2		2735	TRADE WINDS	NAK 295	21.6
	2484	HIRYU	NAK 295	22.4			CLOUD		
	610	HISHIYAKAKU	W 36	22.1		2845	TOMDERIKA V	TAK 30	22.4
	1190	HELIOS	PON 10	21.5		2965	TSURUGI	NAK 31	21.8
	2738	HIRO	DOU 30	22.8		3043	TRI TON	YAM 30	22.9
	2480	HORIZON II	DOU 30	21.9		3016	TOBI SHIMA	PAP 26	20.2
	2927	HARIMAO V	NAK 295	21.9		2366	TINKER BELL	NIC 30	22.2
	2963	INDEPEND-	J-24	21.2		2431	URANAMI VI	Y 30	20.7
		ENCE				2969	WIZARD IV	NAK 31	21.6
	2616	JE REVIENS III	NAK 295	21.8		3066	WHOOPEE	TAK 27	22.0
	1750	JUMPU	NOL 30	21.0		3061	WIND BAG	YAM 30	22.8
	2260	KOKUSHIMUSO	YOK 31	22.3	VI	2167	TRACER	PAP 26	18.9
	2647	KARAKORAM II	DOU 30	21.6		1773	TRACER	ECU 26	18.2
	2772	KOMA- I	NAK 295	21.8			BIWAKO		
	2838	KUROH DORI	DUB 32	22.7		2164	TARANTELLA III	HOL 33	18.8
		EXPRESS				2807	VENTVERT	HOL 25	19.3
	3060	KYUSAKU	U 31	22.5		2260	RODEM V	T&P 26	18.8
	2860	KAGERO	TAK 31	22.6		179	SIRENA	YOK 25	17.0
	3126	L' ESPOIR VI	YOK 31	22.4		2847	STRAWBERRY II	YAM 26	18.3
	3010	LEDY BIRD	U 31	22.2		2319	SUN VALLEY	YAM 24	18.2
	3058	LADY-K	NAK 31	22.0		3165	LINER	U 23	17.2
	2570	MAMBO VI	N 300	21.8		2354	OHIO	YAM 26	19.4
	2466	MELRUZA III	NAK 295	22.0		2219	PEGASUS	TAK 26	18.3
	2055	MARMALAED II	DOU 30	22.0		3021	PETERPAN	YAM 26	18.5
	2694	MARGE JR	J-24	21.0		2750	KAISHIN MARU	YAM 26	18.3
	3059	MAYU	U-28	20.8		1849	LIMBO	BW 23	18.4
	3141	MR, GOOFY	NAK 295	22.3		2947	COBALT	YAM 26	18.9
	2492	MR, JAMBO	NAK 295	22.9		2419	GARIBER	Y 25	17.9
	3022	NAGARA	NAK 31	21.8		2955	ACCORADE	YAM 26	18.4
	1681	NEW NOVIA	NOL 30	20.9		3063	BREAK POINT	Y 21	17.5
	2923	NOAH V	DUB 30	22.8		1986	BLUE LADY	HOL 25	19.1
	2765	OCEANID	NAK 295	21.9		2176	BLUE MAX	HOL 25	18.8
		EXPRESS			VII	2598	FRIGATE	DUB 23	16.4
	2292	PICNIC	Y 26	20.1		2531	INFANITY	YAM 21	16.5
	3087	POU	YAM 30	22.7		2809	SAZANAMI	Y-26	16.1
	3051	PENEROPE	DUB 30	22.5					
	3009	RANBLING ROSE	YOK 31	22.2					
	3037	RARA-X	YOK 31	22.0					
	2121	SPIRIT OF BARON	DOU 30	21.8					

1982年10月30日現在 158艇

次号につづく



ミルチャー/ルーマニア



ユニコーン/アメリカ



サー・ウィンストン・チャーチル/イギリス

〈日本丸II〉・〈海王丸〉に 船首像を贈る運動に協力しましょう

財団法人練習船教育後援会では、運輸省航海訓練所の〈日本丸〉II世の建造着工を記念して、〈日本丸〉II世および〈海王丸〉に船首像を贈る運動が推進されております。

本年度は広く一般より船首像のデザインが次のとおり募集されておりますので協力しませんか。

1. 運動の趣意

四囲を海にかこまれた我が国においては、優秀な船員の養成は国家存立のための基本的条件であります。そのため我が国は戦前、大型練習帆船多数を擁して船員の養成に力をそそぎ、海運の発展に間然とするところなからしました。しかしながら、それら練習帆船は太平洋戦争によってそのほとんどが消滅し、わずかに〈日本丸〉と〈海王丸〉の二隻のみがよく戦火をしのぎ、今日に至ったのであります。

半世紀をこえる両船の活躍は、まさに世界に冠たるものがありますが、この栄光にみちた両船も老化の運命からはまぬがれません。この時にあたって、まず〈日本丸〉の代船建造が緒についたことは、両船に有終の美を飾らせ、その伝統をさらに不朽にする慶事です。

ここに私どもは「〈日本丸〉・第二世」の誕生を祝福し、かつ「〈海王丸〉・第二世」がこれに続くことを祈念しながら、両船に船首像を贈る運動を起こしました。草の根的な市民のロマンに訴え、潮の香高い船首像を通じて若者の志向を海へ誘い、優秀な船員を養成して海国日本の将来に資し、日本民族と海のきずなを新しくするのがこの運動の趣旨であります。

2. 事業計画

(1) 準備に要する期間

期間 昭和57年4月～57年6月

(2) 船首像のデザインの公募

期間 昭和57年7月～58年3月

(3) 公募されたデザインの選考

期間 昭和58年3月～58年4月

(4) 募金準備

期間 昭和57年9月～58年3月

(5) 船首像寄贈のための募金活動

期間 昭和58年4月～59年3月

(6) 船首像の製作

期間は募金運動の進展に準ずる

(7) 完成した船首像の贈呈

昭和59年7月20日 海の記念日 運輸大臣に目録贈呈

(8) 募金金額

3,000万円

3. 応募要項

募集期間 昭和57年7月20日より58年3月末日まで。

(当日消印有効)

応募資格 年齢・性別を問いません。

応募方法 簡単なデッサンから、専門的なものまで。またグループ製作も可。(住所、氏名、年齢、性別、職業または学校名を明記。)

選考方法 各界専門家による委員会で選考。

選考期間 昭和58年4月1日より同月末日まで。

入選発表 一般新聞紙上

賞品および賞金

○入選2点……〈日本丸〉賞・〈海王丸〉賞 作品複製模型および副賞30万円

○佳作10点……記念品および副賞1万円

小中高生についての賞金は保護者を通じてお渡します。

問い合わせ先 〒104東京都中央区新川2-7-4矢島ビル
☎(03)552-7689

(財)練習船教育後援会内 〈日本丸〉II世・〈海王丸〉に船首像を贈る会事務局

応募作品は返却せず、入選作品の工業所有権および著作権は当事務局に帰属します。また、入選作品については、専門家によるデザインの修正を行う場合があります。

4. 参考

船首像って何だろう？

デザインを描けといっても、船首像とはどんなものか、見たことも聞いたこともない方が多いでしょう。

船首像とは、簡単にいうと、船のへさきに据えてある像のことです。船といっても、現代の汽船に船首像はついていません。帆で走る船——帆船のへさきに飾られている像、それが船首像なのです。

ギリシャ・ローマ時代の大昔から、人間は食糧を求め、新天地を求めて、未知の海へ乗り出してきました。猛り狂う海、吹きすさぶ風、逆巻く波——大海原を小さな船で切り進んでいく船乗りたちは、思わず「神さま！」と祈ったことでしょう。危険に満ちた、長く苦しい航海を続けるためには、船の安全を守ってくれるものが、船乗りたちを励まし勇気づけてくれるものが、必要でした。それは信仰する神であったり、海の精霊であったり、神話の人物であったりしました。それを像に刻み、大自然への敬けんな祈りをこめて船首に飾り、船の守護神として祭ったのが船首像です。

ところが、現在の〈日本丸〉・〈海王丸〉は、帆船でありながら船首像がついていません。

日本の船首像

日本でも船首像の伝統がまったくなかったわけではありません。たとえば、船霊様ふねたまさまを祀ったり、美しい錦で飾り立てたり、船首に竜と鵲つばきの像を祀ったり、西洋人が船首像を飾ったのと似た風習がありました。

ところが、江戸時代の鎖国令で大型船の建造が制限されてから、小型の大和船が主流をしめる時代が長く続きました。

黒船の来航、開国に続いて、明治3年に商船規則が設けられると、一挙に西洋型大型船が入ってきました。ですから、日本の大型洋式船が、完全に帆船時代を飛びこえて汽船から始まったとはいえませんが、長い伝統にはぐくまれた帆船の船首像にまで深い関心を持つ暇がなかったのでしょう。ほとんど見られません。

〈日本丸〉・〈海王丸〉にも、唐草模様を飾っただけで、船首像はつけられませんでした。

こうして、「太平洋の2羽の白鳥」と世界じゅうの人々から呼ばれ親しまれている〈日本丸〉・〈海王丸〉に、白鳥の冠——船首像をかぶせてあげることができなかったのです。

西洋の船首像

〈船首像の始まり——船乗りたちの祈り〉

紀元前5千年ごろ、エジプト人たちはナイル川のほとりに古代社会を築き、物資の輸送のためにパピルスパピルスを束ねて葺船ふねを作りました。これが船らしい船の始まりであると言われています。船乗りたちは船を人間と見て、行く手の安全を確かめるために船首の外板に眼を描いたり、水の魔神の怒りを鎮めるために船首の上に龍や蛇の頭、神話の神々や英雄たちの胸像などを掲げたりしました。これが船首像の始まりです。

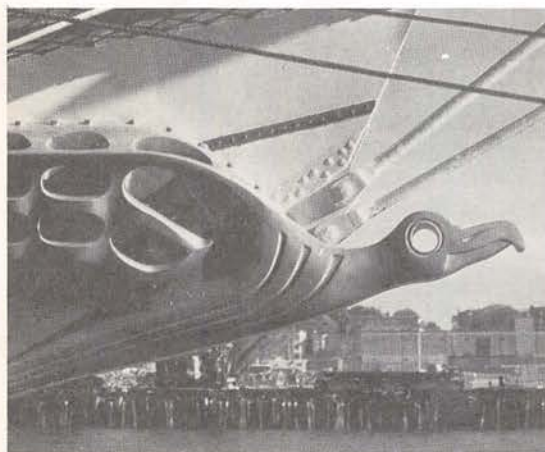
〈大航海時代——国威の象徴として〉

オールで動かす船から、風で動く帆船の時代になっても、船首像の伝統は守られ、引き継がれていきました。

15世紀末に、サンタ・マリア号に乗ったスペインのコロンブスが新大陸を発見して、大航海時代が始まると、イギリス、フランス、スペインなど、ヨーロッパ各国は、新世界の利権を少しでも自国のものにしようと、海軍力を強化しました。

国力を誇示し、敵艦を威圧するために、彫刻や金張りで軍艦を飾り立て、船首像も国威を表わすためのこけおどしの的なものになりました。敗れることを知ら

デザイン例



ゴルヒフォック/西ドイツ



クリスチャンラディック/ノルウェー

ぬ百獣の王ライオンの像や、二頭の海馬にまたがり二輪車を走らせる海王ネプチューン像、当代の王の騎馬姿の像など、各国は競って大きく豪華な像を飾るようになったのです。

ところが、速さと機敏さが要求される軍艦にとって大きくて重い像はやがて邪魔もの扱いされるようになりました。小型軽量化が計られ、像は姿を消して、唐草模様だけが残りました。

〈快速船時代——船乗りのマスコット〉

船首像のない船は味気ない。伝統に生きる船乗りたちは、船首像への愛着を捨て去ることができません。19世紀に入って世界貿易が大きく発展すると、品物を速くたくさん運ぶために、快速帆船・クリッパーが現われました。有名なティー・クリッパー、カティ・サークやサーモピレーの船脚を競い合ったのです。

軍艦と違い、制約のない商船では、自由な発想でさ

まざまな船首像が考えだされました。海の神ネプチューンの像や、動物・鳥の像はもちろん、船名を示す妖精や女神の像から、船主や船長の主人・娘の像まで現われて、船首像は船乗りたちのマスコットの存在となりました。

もっとも完成度の高い美しいクリッパーが、愛する船首像を掲げて、抜きつ抜かれつの一大洋上レースをくり広げたこの快速船時代を最後に、帆船は姿を消していきました。汽船にとってかわられたのです。

しかし、いくら機械化されても、大自然の前では人間は小さな存在です。汽船、いや原子力船の活躍する現代でも、世界の海運国は、船乗りの養成機関として帆船を復活させ、航海実習に用いています。その練習船の船のへさきをさまざまな美しい船首像が飾り、今も海の男の卵たちを見守っています。



NORC協会ニュース

第85回理事会

第85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。

日 時 昭和57年11月27日(土) 1330～1730

場 所 船舶振興ビル 10階会議室

出席者 32名(内理事28名)

出席理事 (14名) 石原慎太郎 秋田博正 大儀見薫 清水栄太郎 小林和太郎 名当英臣 林賢之輔 山崎達光 渡辺修治 塩川孝二 都築勝利 市川勇 貴伝 名一良 岩田行史

委任状提出理事 (14名) 嶋田武夫 石井正行 岩田禎夫 篠原要 横山晃 秋山欣徳 加藤蔵男 小林義彦 秋山福夫 三井祥功 松木哲 福元征四郎 城間祥行 武市俊

出席監事 (2名) 飯島元次 平松栄一

その他の出席者 (2名) 野本謙作 佐藤和夫

議題

第一号議案；昭和58年度予算(案)

第二号議案；新入会員の承認について

第三号議案；各委員会報告その他

1. 支部設立規準(案)

2. 支部設立の特令について

3. 落水事故防止の施策(案)

4. 本部レース運営方法の変更について

5. 支部交付金規程(案)

6. 代議員、選挙管理委員改選の促進について

7. 北海道における2支部の推進情况

8. ORCの年次会議に出席して

9. 総会当日のスケジュール

10. 〈Martha〉、IOR計測について

議事概要

石原会長が議長となり、出席理事を確認の結果、事務局より出席理事14名、委任状提出理事14名、合計28名で定足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、議事録署名人に林賢之輔、名当英臣の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、1730全議案を議了し、およ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。

議事

第一号議案；昭和58年度予算(案)

名当財務委員長より、昭和58年度予算案の概要、および前理事会での指摘事項である玄海支部事業補助金の内容について資料に基づき説明があった後、大儀見副会長から収支のバランスの状況についての補足説明および質疑があった。

続いて、清水専務理事より58年度世界選手権レース(アドミラル・カップレース)に臨む基本姿勢につい

て計ったところ、石原会長、大儀見副会長等大方の意見は、今年からの継続事業としての補助事業であり、補助金交付に到る経緯からも前向きに努力して行くべきであるとの見解であった。

以上により、清水専務理事より58年度予算案総額83,806,850円について賛否を正したところ、国際レースについては、あらゆる手法を通じて前向きに努力して行くことを前提として、全員異議なくこれを了承した。なお、今後は各専門委員長を通じて支出を抑え収入に努力するよう申し合わせた。

第二号議案：新入会員の承認について

清水専務理事より資料に基づき、関東支部の政芳晴以下54名の新規入会について計ったところ、全員異議なく了承され、会員総数3176名、910艇、会友340艇となった。

第三号議案：各委員会報告その他

1. 支部設立規程（案）

清水専務理事より、資料に基づき説明があり、前理事会での決議を文書化したものであり、異議を糺したところ、文書にすると厳し過ぎないか、あるいは隣接支部の境界等の調整は如何にするかとの質議があったが、今後弾力的に運用し、必要な場合は本部が調整して行くはか理事会に計る問題でもあるので原案通り全員がこれを了承した。

2. 支部設立の特令について

清水専務理事および大儀見副会長より、全国組織である学生外洋帆走団体より同団体を当協会の支部として承認願いたい旨の申し出があったが、これはレースのノーハウに関する問題と思われるが、要綱案のとおり学生の責任体制を明確にすることを前提として、支部としてこれを認めることとしたい旨説明された。

これに対し各理事より、案のとおり学生団体を全く独立した支部として取り扱うことは、オーナー責任の体制が一般会員の如く厳格・明確にすることが困難な場合が考えられるので、レースに限定する等の方法も考えられるが、それより、現行のとおり各地域支部に密着して、きめ細かな指導を行いながら、要すれば各地域支部所属学生団体よりなる連盟的なものを考えるべきで、この場合においても、レース等出艇時に責任者の承認を取る等、きめ細かな責任体制のあり方を考慮する必要がある等の発言があり、結極、支部の形よりも特別部会といった方向で認めるべきではないかということで、今後総務委員会を検討して行くこととなった。

3. 落水事故防止の施策

清水専務理事および大儀見副会長より資料に基づき、提案に至る経緯および内容につき説明があり、特に三管区の指摘は、レースの中止基準の設定と現状把握のための連絡体制、すなわち通信体制の確立であり、その線に沿って案を纏めた。また本件は関東支部の問題であるが、NORC 全体の問題にも通ずるもの

であり、今後は単なる作文でなく、十分指導し、実効を計って行く必要がある旨説明された。

塩川支部長からも艇長責任については十分指導して行く必要が痛感される旨発言があり、全員これを了承した。

4. 本部レース運営方法の変更について

武市帆走委員長に替わり、佐藤委員から資料に基づき、本部レースの伸び悩みの実状に鑑み、今後はレース参加者が自らレースの運営を行い、会員自身の事業参加意識の向上を計りながら、本部の特別レースは別として、年次レースは支部へ、また支部レースはフリートへ運営を移して行くこととしたい旨の説明が行われた。

これに対して、大方の支部からはレースの種類あるいは運営等内容を再検討して、本部のレースとして残しておくことが好ましい旨の発言があり、結局12月5日のレース委員会で検討の上、次回理事会に計ることとなった。

5. 支部交付金規程（案）

清水専務理事から、本案は従来から実行されてきたものを規程化したものであり、内容的に変更するものではないが、各費目ごとに交付比率が異なったり、あるいは内容的に不合理なものもあるので、今後検討していくこととしたい旨の説明があり、全員これを了承した。

6. 代議員、選挙管理委員改選の促進について

小林常務理事より、代議員、選挙管理委員の改選の日程について説明の後、日程も詰っておることより促進方について依頼があった。

7. 北海道における2支部の推進情况

清水専務理事より、北海道における二つの支部について、前回問題となった支部名称および管轄地域の調整も進み、資料のとおり、支部発足規程に定める艇および会員の登録数の確保に向けて努力している旨両支部から報告があった旨の報告が行われた。

8. ORC の年次会議に出席して

野本代表より、資料に基づき、今次 ORC 年次会議への出席について報告が行われたが、不確定部分があるので、今後議事録を入手し次第、一般会員への周知手段を取ることをしたい旨の説明があった。

また特に野本代表より、IOR 艇の伸び悩みに対する ORC の一部の人々の動き、あるいはワン・デザイン・クラスの長距離レースの計画がある等 IYRU の動きに対し、最近の国際会議の実情を踏まえて、我が国においても、日本ヨット協会との関係を如何に調整して行くか検討願えれば、国際会議の場においても行動しやすい旨発言された。

これに対し、会長および専務理事から、従来から、両団体がそれぞれ運輸省、文部省の指導を受けるという、日本特有の体質を踏まえて、その独自性を尊重しながら別途上部機構を両団体が中心になって構成する

という方向で調整作業は進めておるが、今後早急に進めたい旨発言された。

なお、国際会議におけるルールの改正に関連して会長から、安全の見地からロラン等の電子機器の利用はもはや常識となっておるのではないかと、早急にこれを認めるよう協議する等努力願いたい旨提議が行われた。

これに対し、東海支部からも結論が待たれておる旨発言され、佐藤委員からレース委員会としては、現在禁止規程はないので、レースごとにこれを認める方向で検討しておるが、早急に特別委員会で検討して、次回理事会に計ることとなった。

9. その他

(イ) 清水専務理事から、次回年度末総会等の日程を資料のとおり58年2月19日に開催したい旨提示して了承された。

(ロ) 渡辺技術委員長および林計測委員長より、〈MARTHA〉のIORの誤計測の経緯について資料に基づいて説明が行われ、6項目にわたる反省と改善点の指摘があった。

(ハ) 大儀見副会長より、パンナムレースに出場して抗議を受けた〈飛梅〉の経緯について説明が行われ、今後、我が国のレーサーが、国際レースに参加する場合のオーナー、計測員の姿勢について一層の厳しさが必要である旨説明された。

(ニ) 名当財務委員長より、事務局への事務機器の導入の基本方針について、資料に基づいて説明があり、討議の結果、来年度の予算措置等、今一度突っ込んだ検討を加えて結論を出すよう総務委員会に一任され、次回理事会に報告することとなった。

(ホ) NORC 業革私見資料が配布された。

参考(1)

社団法人日本外洋帆走協会の支部の設立規準について

第84回理事会の議決により、今後社団法人日本外洋帆走協会第2条の規程に基づき、支部設立の要請があった場合は、次によるものとする。

社団法人日本外洋帆走協会支部設立承認規準(案)

社団法人日本外洋帆走協会定款第3条の目的に賛同し、同第4条の事業を分担実施しようとするものは、同協会の「定款」および「組織および運営規程」を尊重し、次の規準等を満足するとともに、下記事項を明確にした文書をもって会長宛申請し、代議員会の議を経て会長の承認を得なければならない。

支部設置規準等

1. 支部所属艇として、約10隻以上の登録が見込まれること。
2. 特別会員および正会員合わせて約30名以上の加入が見込まれること。
3. 支部長予定者は、あらかじめ社団法人日本外洋帆

走協会と連絡の上、同協会組織および運営規程第10条に準じて、会長の了承を得た者であること。

記

1. 支部の名称
2. 支部長予定者の氏名
3. 支部事務所の所在地
4. 支部の地域管轄または予定フリート名(構成会員)
5. NORC 登録または登録予定艇名簿
6. NORC 特別会員および正会員または入会予定者名簿
7. 支部運営規則
8. 年間実施せんとする主な事業予定

ただし、7、8項については、爾後本部と調整の上で定めることができる。

参考(2)

NORC 会友ならびに会友艇、船艇登録規程の一部改正

第83回理事会において、月刊誌「オフショア」の定価改訂が認められたことに伴い、関係料金を次のとおり改訂する。

「オフショア」定価	300円(新)	200円(旧)
年間購読料	4,500円(新)	3,000円(旧)
会友費(3年)	12,000円(新)	7,000円(旧)

(会友艇については他に登録料13,000円を含め合計25,000円となる)

上記に伴い「NORC 会友ならびに会友艇船艇登録規程」の第8条の料金を改訂し、昭和57年10月1日から実施する。

参考(3)

三警航 第224号

昭和57年10月6日

社団法人日本外洋帆走協会 関東支部長殿

第三管区海上保安本部

警備救難部長

ヨットレース開催中における事故防止の徹底について

去る9月23日、社団法人日本外洋帆走協会関東支部主催により開催された「第9回三宅島レース」に出場したヨット1隻が、同日午後6時5分ごろ三宅島北北東10海里付近を帆走中、北東の風13 m/sec 以上、波高4 m 以上の荒天により、突然左げん船尾に大波を受け右げん側に大傾斜した際、艇上にいた3名のうちライフジャケットおよびライフハーネスを着装していなかった乗組員1名が海中転落して行方不明となり、ライフハーネスを艇に取り付けていなかった艇長も海中転落寸前になるという事故が発生しました。

本事故は、発生後約2時間30分を経過してアマチュア無線を通じて当庁に連絡があり、当庁は巡視船、航空機を出動させて捜索を行いました。当該ヨットと

はその後連絡がとれず、荒天下に一時は同艇の安否さえも気遣われる状態でありました。その後同艇は下田に入港し、無事であることが確認されましたが、海中転落者は発見されておりません。

本事故については、現在、下田海上保安部において調査中ですが、ヨットレース開催中の事故防止については、去る昭和55年9月27日、「第7回大島初島レース」中の海中転落事故に際して三警航第201号（昭和55年11月5日付）により、また、昭和56年4月28日「第2回小笠原レース」開催に際して三警航第97号（昭和56年4月24日付）により事故防止指導を要請したところでありますが、今回、再び類似の事故が発生したことは、遺憾であります。伊豆諸島近海は気象・海象の変化が激しい海域として知られ、一般船舶の海難も多発しています。特に今回は、台風第19号の接近および前線の影響により伊豆諸島海域には波浪注意報が発表されており、のちに強風波浪注意報となって荒天が予想されたところであります。このためヨットレース出場艇は18隻であったところ、実際に出場したのは5艇であり、このうちゴールインしたのは1艇のみという状況から、ヨットレース開催についての判断が安易に行われたものと考えられます。

外洋ヨットレースは、今後ますます盛んに開催されるものと思われませんが、ヨットレース運営に責任のある貴協会においては、かかる事故の再発防止を徹底するため、特に次の事項を励行するとともに、関係者を十分指導されるよう要請します。

1. ヨットレース開催前の艇長会議等において、艇長および乗組員のライフジャケット、ライフハーネスの着脱、荒天時の早期避難、気象・海象の把握等を徹底すること。
2. ヨットレース開催に当たり、荒天となることが十分予想され事故発生のおそれがあるときは、ヨットレースを中止または延期すること。
3. ヨットレース中、出場艇に対し注意事項等を随時周知できる体制を整備するよう努めること。
4. ヨットレース出場艇は、緊急時に大会本部、海上保安部署等とすみやかに連絡できる無線設備を設置するよう努めること。
5. 今回の事故における問題点等を広報誌等により周知し、事故防止を図ること。

写送付先 社団法人日本外洋帆走協会安全委員長
社団法人日本外洋帆走協会委員長

参考(4)

昭和57年11月27日

海中転落事故防止に関する今後の施策

社団法人日本外洋帆走協会
関東支部

昭和57年9月23日、日本外洋帆走協会関東支部主催

の第9回三宅島レースにおいて、参加艇〈ボインシアナII〉の乗員1名が落水して行方不明となる事故が発生し、これの捜索に当たり、関係方面の多大な協力を得るとともに、ご迷惑をかけることとなりました。関東支部においては、昨年の〈エクスプローラ〉および一昨年の〈トマホーク〉の同種事故を念頭に置きながら、早速10月26日各専門委員長により構成する、事故対策委員会を開催して、長時間にわたり種々検討を重ねた結果、従来より実施している安全意識向上運動をより強力に進め、今後は更に下記方針により、この種の事故の絶滅を図っていくこととした。

日本外洋帆走協会安全規則、特に第一条の「艇の乗組員の安全の確保は、オーナーの避けられない責任であり、オーナーは、所有艇が十分に機装され、かつ必要な耐航性を保ち、荒天の海にも適した経験豊かなクルーを乗り組ませるように全力を尽くさねばならない」の精神を踏まえて、今後は次の施策を重点に押し進めていくこととする。

記

日本外洋帆走協会安全規則、特に第一条の「艇の乗組員の安全の確保は、オーナーの避けられない責任であり、オーナーは、所有艇が十分に機装され、かつ必要な耐航性を保ち、荒天の海にも適した経験豊かなクルーを乗り組ませるように全力を尽くさねばならない」の精神を踏まえて、今後は次の施策を重点に押し進めていくことにする。

1. 艇および乗組員の安全確保に関しては、艇長は最高の責任者であるにもかかわらず、ややもすれば責任感の欠除あるいは乗組員に対して指示の徹底等、安全確保の面をも含めて必ずしも十分にその職責を果たしていない傾向が見受けられるので、今後は機会あるごとに、これ等の指導徹底に努める。
2. オーナーの艇長任命に当たっては、ただ単に、その乗船履歴、年齢に取られることなく船内統率の最高責任者として、操船技術はもちろん、人格、識見、指導力等すべての面より判断するよう各オーナーに徹底する。
3. レース参加の第一条件たる艇長会議への出席が、とかく安易に考えられる傾向が見受けられるので、艇長会議の重要性を再認識し、今後は艇長自身の出席を厳守するとともに、止むを得ない事由により出席できない場合は、あらかじめレース委員長の了承を得て、信頼するに十分な乗組員を出席させるよう指導する。
4. 艇長会議は、従来ややもすれば帆走指示書の説明に重点がおかれ、併せて出艇申告書の提出等を求めてきたが、今後は艇および乗組員の安全面より見た必要事項、特にレース海域の気象、海象の状況および関係機関等より発せられた関連情報等を詳細に伝達し、艇長判断の積極的な支援に努めるものとする。

5. レースに参加する艇は、乗員のうち1名を安全担当者として特定し、事前はもちろんレース中、気象、海象の情報および安全通信の聴取等に当たらせるほか、乗員の安全備品の整備、着装の指導等艇ごとに自らを守る姿勢を堅持するよう指導する。
6. レース参加中はもちろん、一般クルージングの場合においても、推奨すべき「ハーネス」および「ジャケット」着装基準を検討して、一般に周知する。
7. 今後不幸にして事故発生の場合は、その内容を十分検討して、外洋帆走艇乗組員として著しく劣る行為があったと見なされる場合には、当分の間、出場停止等の罰則を科し、機関紙等に発表することにより、少なくともその安全に対する心構えの向上に資することとする。
8. レース出場艇はもちろん、一般外洋帆走艇に対しても、基地または僚船より安全等に関する関連情報の提供あるいは積極的な支援を行い得るよう、関係機関の協力を得て外洋帆走艇用 VHF 帯無線機器の開発搭載の普及に努める。
9. 事故の発生に当たっては、その原因、経過および教訓等をつぶさに会員を始め広く一般に周知して、再び同一事故の発生防止に当たるのが最も効果的であることを認識して、事故に至らない小さな教訓でも極力一般に周知するよう努力する。
10. 関係機関の協力を得て、安全講習会等を開催し、安全意識の向上、訓練による練度の向上等を推進する。

第2回計測委員会

日 時 57年10月2日

場 所 日産東海マリーナ

出席者 花川幸一郎(東海) 田中龍男(内海)
伊藤静美(関東) 岡芹寛和(事務局)
大橋且典 林賢之輔
横田順一(アシスタント) 以上7名

議事録

1. 来年度 JOR について

- (1) 技術委員会の勧告により、SIT(簡易傾斜テスト)を行う。これに伴い、器具を整備する。料金改正(計測手当の値上げ)を行う。
- (2) 限定生産艇に対して、JOR 適用の可否。

最低2隻を別のメジャラーが計測した後、整合が見られれば適用する。パンプ等の変更があれば不可。(IOR を適用)

2. IOR, 海外レースに出場する艇の事前チェックを行う。これに要する費用はオーナー負担とする。

3. 計測中の傷害事故防止について

スーパー計測については、随時メジャラーがチェックできることを前提として、スーパー・メ

カーで計測を行い、リグ計測データの一部としてはどうか。

4. セールの計測はセール・メーカーが行うことができるが、より明確に、統一したフォームで、メジャラーがチェックしやすくすべきである。

5. メジャラーの再教育とオーナー教育。

(1) メジャラーの再教育という点から、IOR Measurement Manual を作成すること。

(2) オーナー教育という点から、計測証書の更新案内を行い、同時に、ルール106, 107, 108, 109, (Owner's Responsibility) を送付する。

6. レース出場申し込みと計測申し込みのタイムリミットの調整が必要である。帆走委員会と調整。

なお、当日は、全日本レベルレースの計測、安全検査日に当たり、全艇の備品目録(Measurement Inventory form)を作成し、艇長会議時にルール106~109を配布した。また、SIT(簡易傾斜テスト)を実施する予定であったが、時間的な遅れと天候不順のため、延期されたのは残念であった。

<Martha>の計測について

セールナンバー3035 <Martha>の平田克己オーナーより NORC 宛に、同艇の計測数値についての抗議文が届きました。そこで技術委員会に調査を依頼したところ、同委員長より同委員会に報告書が届きました。

同報告書によりますと、計測ミスが2箇所あり、かつ1回目の再計測時にもう1箇所のチェックはなされませんでした。従って、関係各社により多くのご迷惑をおかけする結果となり、誠に残念であります。

<Martha>の件は、international な問題とならずに済んではおりますが、当委員会としては、先の<飛梅>の場合と同等か、それ以上に困惑する問題です。

これらはいずれもメジャラーの能力(計測技術、データ処理、時間的、経済的能力など)によるところが多い問題ですので、当委員会は、各メジャラーの能力向上を目指して進んでおり、

1. 計測の手引(マニュアル)を作成する。
2. 時間的、経済的に余裕のある人を探して、メジャラーになってもらう。計測料金(手当)の値上げを行って、現メジャラーの能力を高める。

等の具体案を進めております。

計測には誤差がつきもので、必ず間違いは起こるはずで。是非、自艇の計測証書をもう一度よく見直して下さい。

計測に対するクレームが潜航しないように処理していきたいと考えています。

※注 技術委員会調査報告書をご入り用の方は NORC へ500円同封の上、郵送下さい。

新代議員の紹介

定款の定めるところにより、このたび新たに任命され、昭和58年および59年度を担当されることとなった代議員の方々を次のとおり紹介致します。

(昭和57年12月16日までの選出分)

駿河湾支部

大倉治雄、柴田邦敏、加藤武、西田兼義、杉本智昭
東海支部

山田邦彦、榎原嘉男、松本太一、二村昭治、鈴木幹夫、
寺本康郎、寺田順、阿部嶺男、吉田節美、重盛忠誠、
竹田聡一、田中義夫、桜井勝己

近畿北陸支部

真田恒男、西川俊宣、草野仁郎、藤井勇造、岡田克彦、
木田成器

内海支部

諏訪禎男、荒井敬一郎、細谷行雄、田中竜雄、佐藤
誠幸、高橋保治、瀬川洗城、平岡英信、松岡敏、松
木正雄、瀬川三郎

西内海支部

有田一郎、松野亘秀、今井正徳、竹井孝之

玄海支部

林基、大原敦、田中昭愛、早川伴徳、岩井貞雄、

沖縄支部

安井明博

関東支部

(葉山フリート)

長東盛隆、矢吹秀邦、三宅直晴

(佐島フリート)

大河原孫一、吉津弘一、菅原廣

(小網代フリート)

中馬勇、船越康男、近藤禎之、白崎謙太郎、名和幸夫、
横沢真則、古屋静男

(諸磯フリート)

川久保史郎、熊沢光政、野沢進司、三宅智久、坂田
修一、石川平八郎

NORCから 免許講習会のお知らせ

すでにご承知の通り、昭和49年5月より免許制度が実施されております。そこで今回、NORC 会員割引講習会をヤマハ発動機・東京海洋普及課で検討し、開催していただく運びとなりました。ご希望の方がございましたら下記までご連絡下さい。

TEL 03-573-3871 神子真人

「NORC 免許講習会」企画(案)

後援：ヤマハ発動機(株)東京海洋普及課 神子真人

日程：①学科講習

1月28日(金)、2月1日(火)、2月4日(金)、2月
8日(火)、毎回1900~2100

②実技講習

1月30日(日)、2月6日(日)、2月11日(祭)、2
月13日(日)のうち1日選択

必要書類：

- 申込書……………1通
 - 戸籍抄本(3ヵ月以内のもの)……………1通
 - 写真……………5枚
サイズ：3.5 cm×3.5 cm(外枠の白い部分を除く)
カラー写真やスピード写真は不可・上半身・脱帽
裏に、氏名、生年月日を横書きでご記入下さい。
 - 予備身体検査証明書……………1通
所定用紙に写真を貼って、指定医で受診
 - 認印(他で使用していない三文判)……………1コ
- 受講料：60,000円

(クレジット可。申請料は含まれています。)
ただし、受験料13,300円は別途必要です。

受講資格：

- 年 齢／満15歳9ヵ月以上
- 視 力／裸眼で両眼とも0.1以上、矯正で0.6以上。
- 弁色力／紅緑色盲、青黄色盲でないこと。(色弱可)
- 聴 力／両耳とも30 cm 離れて秒時音が聞こえるこ
と。
- その他身体検査基準に合致していること。
(国家試験時に精密な検査が行われます。)

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

3060 久作 U-30 泉大津 9.00×7.00×3.20×
1.70 竹内雅春、奥田正己、白杵良仁、青柳徹、藤林
弘(共同)

OFFSHORE 第94号 昭和58年 1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 正進社印刷株式会社

※レースの詳細は帆走指示書参照

玄海支部事務局 〒811-11 福岡市西区内野205-7

光安誠高方

TEL (092) 804-5225

1983年玄海支部レース・スケジュール表

レース名	第1回 ポイント レース	第2回 ポイント レース	第3回 ポイント レース	第4回 ポイント レース	第5回 ポイント レース	第6回 ポイント レース 博多～室津 レース	第7回 ポイント レース	第8回 ポイント レース	第9回 ポイント レース	第5回 ポイント レース 博多～佐世保 レース	第10回 ポイント レース	第6回 アリアンレース	大原カップ ヨット レース
担 当	博 多	博 多	博 多	博 多	博 多	博 多	博 多	博 多	博 多	支 部 帆 走 委 員 会	博 多	支 部 帆 走 委 員 会	
優勝杯													
コ ー ス	博多湾に 定めるコース	博多湾に 定めるコース	博多湾に 定めるコース	博多湾に 定めるコース	博多湾に 定めるコース	博多 室津 50哩	博多湾に 定めるコース	博多湾に 定めるコース		博 多 佐世保 90哩	博多湾に 定めるコース	釜山 博多 110哩	
スタート	1月9日(日) 1000	2月13日(日) 1000	3月13日(日) 1000	4月10日(日) 1000	6月12日(日) 0900	7月9日(日) 1000	9月11日(日) 1000	10月23日(日) 1000	11月13日(日) 0900	10月9日(日) 1100	12月11日(日) 1000	4月28日 福島市立ヨット ハーバー集合	11月20日(日)
申込 締切日	1月9日(日) 0900	2月13日(日) 0900	3月13日(日) 0900	4月10日(日) 0900	6月12日(日) 0800		9月11日(日) 0900	10月23日(日) 0900	11月13日(日) 0800	10月2日(日) 2400	12月11日(日) 1000		
出艇申告 および 艇長会議	小戸ヨット ハーバー 1月9日(日) 0900～	小戸ヨット ハーバー 2月13日(日) 0900～	小戸ヨット ハーバー 4月13日(日) 0900～	小戸ヨット ハーバー 4月10日(日) 0900～	小戸ヨット ハーバー 5月9日(日) 0800～	小戸ヨット ハーバー	小戸ヨット ハーバー 9月11日(日) 0900～	小戸ヨット ハーバー 10月23日(日) 0900～	小戸ヨット ハーバー 11月13日(日) 0800～	小戸ヨット ハーバー 10月9日(日) 0800	小戸ヨット ハーバー 12月11日(日) 0900～		
参加資格	JOR I～VII ORC-4 NORC-C	JOR I～VII ORC-4 NORC-C	JOR I～VII ORC-4 NORC-C	JOR I～VII ORC-4 NORC-C	JOR I～VII ORC-4 NORC-C	JOR I～VI ORC-4 NORC-C	JOR I～VII ORC-4 NORC-C	JOR I～VII ORC-4 NORC-C	JOR I～VII ORC-4 NORC-C	JOR I～VI ORC-3 NORC-B	JOR I～VII ORC-4 NORC-C		

※レースの詳細は帆走指示書参照

1983年西内海支部レース・スケジュール表

〒734 広島市翠南区翠5丁目12-20
TEL (082) 243-4498(昼)

周南フリースト(0834)28-2223 広島フリースト(0829)28-0776
1983年ミニトントン全日本選手権レース
申込先: 日本ミニトントン協会松山支部
〒790 松山市南町2-5-7
TEL (0899)41-3325(1800-2300)

レース名	初レース	夢ランデブー	第3回グリーンカップレース	第1回ポイントレース(安芸灘レース)	第2回ポイントレース	第3回ポイントレース	第4回ポイントレース	第5回ポイントレース	第6回ポイントレース	第7回スプリングレガッタ	第16回別府レース	第7回ミッドサマーレガッタ	1983年ミニトントン全日本選手権レース	第10回SSKカップレース	ポイントレース	83年夏のクルージング	招待クルージング
担当			周南	広島	広島	広島	広島	広島	広島	広島	支部帆走委員会	広島	松山	広島	周南		
優勝杯											西内海支部長杯			SSK杯			
コース			徳山湾に定めるコース							広島湾に定めるコース	上ノ関別府湾	広島湾に定めるコース					
スタート	1月15日(土)	3月6日(日)	3月20日(日) 3月21日(月)	4月16日(土)	5月15日(日)	6月2日(木)	9月24日(土)	10月23日(日)	11月13日(日)	4月3日(日)	5月3日(日)	8月28日(日)	10月7日(金) 10月11日(火)	10月9日(日) 10月10日(月)	1月16日(日) 2月20日(日) 4月17日(日) 5月3日(日)	8月14日(日)	9月11日(日)
申込み締切日			周南フリースト 3月5日(土)	広島フリースト	広島フリースト	広島フリースト	広島フリースト	広島フリースト	広島フリースト	広島フリースト	支部 4月16日(土)	広島フリースト	松山支部 9月28日(火)	広島フリースト 9月26日(土)	6月19日(日) 7月17日(日) 9月18日(日) 10月16日(日) 11月20日(日) 11月18日(日)		
出艇申告および経長会議			3月20日(日)								10月3日(火)		島マリンヨットハーバー	10月9日(日)			
参加資格備考			JOR基準	JOR	JOR	JOR	JOR	JOR	JOR	JOR	JOR	JOR	JOR 17.4R・F 以下 ORC-4 NORC-C	JOR			

1983年内海支部レース・スケジュール表

※レースの詳細は帆走指示書参照
 内海支部事務局 〒671-01 姫路市の形町の形ヨットクラブ内
 TEL (0792)54-0923

レース名	1983年関西 ピックボート選手権 レース	第8回 舩杯レース	第9回 オレンジカ ップレース	1983年 日本ビッグボー トレース	大阪湾 横断レース	徳島フリー トレース	阿波踊り レース	フリート 対抗レース	紀伊水道 レース	大阪湾 世界帆船歓迎 フェスティバル レース	幡磨灘 レース	小豆島 レース	小豆島 オータム レガッタ	洲本 五ヶ所湾 レース
担当	西宮・洲本	徳島	洲本	西宮・洲本	須磨	徳島	徳島	西宮・洲本	紀伊水道	内海支部	的形	的形	内海支部	内海支部
表彰 バナーデー	別途定める 3月21日(日)	別途定める 4月3日(日)	別途定める 5月1日(日)	別途定める "	別途定める "	別途定める 8月14日(日)	別途定める "	別途定める "	別途定める "	別途定める 10月23日(日)	別途定める "	別途定める "	別途定める 11月13日(日)	別途定める 11月20日(日)
コース	大阪湾	紀伊水道 徳島沖	紀伊水道 大阪湾	紀伊水道 大阪湾	大阪湾	紀伊水道 徳島沖	紀伊水道 徳島沖	紀伊水道 大阪湾	紀伊水道 大阪湾	大阪湾	幡磨灘	幡磨灘	備讃瀬戸	紀伊水道 熊野灘
スタート	3月19日(土) 3月20日(日) 3月21日(月)	4月3日(日)	4月29日(金) 4月30日(土) 5月1日(日)	5月14、15日 21、22日 28、29日	6月5日(日)	8月13日(土)	8月14日(日)	10月1、2日 または 10月15、6日 10月9、10日 確	10月9日(日) 10月10日(日)	10月22日(土) 10月23日(日)	11月3日(木)	11月5日(土)	11月13日(日)	11月19日(土)
申込み 締切日	3月14日(日)	3月28日(日)	4月25日(日)	5月9日(日)	5月30日(日)	8月8日(日)	8月8日(日)	9月26日(日) または 10月3日(日)	10月3日(日)	10月3日(日)	10月29日(土)	10月31日(日)	11月12日(土)	11月13日(日)
出艇申告 および 艇長会議	3月19日(土)	4月3日(日)	4月29日(金)	5月14日(土)	6月4日(土)	8月13日(土)	8月13日(土)	10月1日(土) または 10月8日(土)	10月8日(土)	10月22日(土)	11月3日(木)	11月5日(土)	11月12日(土)	11月18日(金)
参加資格 備考	JOR I~IV ORC-3 NORC-B	JOR基準 I~VII ORC-4 基準	JOR基準 I~VII ORC-3 NORC-3 基準		JOR基準 I~VII ORC-4 NORC-C 基準	JOR I~VII ORC-4 NORC-C	別途定める ORC-4 NORC-C	JOR I~VI ORC-3 NORC-B	JOR I~VI ORC-3 NORC-B	別途定める I~VII ORC-3 NORC-B	JOR または基準 ORC-4 NORC-C または基準	JOR I~VI ORC-4 NORC-C	JOR基準 ORC-4 NORC-C 基準	JOR基準 ORC-3 NORC-B 基準

近畿北陸支部事務局 千601 京都市南区東九条北鳥丸町25
三井祥功方

TEL (075) 661-0325

1983年近畿北陸支部レース・スケジュール表

レース名	ニューイヤーズ ポイントレース	ニューイヤーズ シリーズ ポイントレース	ニューイヤーズ シリーズ ポイントレース	春季シリーズ ポイントレース	春季シリーズ ポイントレース	春季シリーズ 15マイルレース	第3回 琵琶湖クルーザー フェスティバル レース	第6回 琵琶湖シリーズ ポイントレース	第6回 琵琶湖シリーズ ポイントレース	第6回 琵琶湖シリーズ 第7回 竹生2周レース	第6回 琵琶湖シリーズ 第7回 多景島レース
担当	支部帆走委員会	支部帆走委員会	支部帆走委員会	支部帆走委員会	支部帆走委員会	支部帆走委員会	B.C.F. 実行委員会	支部帆走委員会	支部帆走委員会	支部帆走委員会	支部帆走委員会
優勝杯											
コース	柳ヶ崎沖に定め るコース	柳ヶ崎沖に定め るコース	柳ヶ崎沖に定め るコース	柳ヶ崎沖に定め るコース	柳ヶ崎沖に定め るコース	柳ヶ崎～大橋～ 柳ヶ崎	堅田 ～におの浜 ～際川 7 哩	柳ヶ崎沖に定め るコース	和述沖に定め るコース	大橋～竹生島～ 多景島～白石～ 柳ヶ崎 66 哩	柳ヶ崎～ 多景島～ 白石～ 柳ヶ崎 47 哩
スタート	1 月16日(日) 0900 1200	2 月20日(日) 0900 1200	3 月20日(日) 1200	4 月3日(日) 0900 1200	4 月17日(日) 0900 1200	6 月19日(日) 0900	5 月15日(日) 1000	9 月18日(日) 0900 1200	10 月9日(日) 1000	10 月9日(日) 1600	11 月19日(土) 2200
申込み 締切日	1 月16日(日) 0800	2 月20日(日) 0800	3 月13日(日) 1700	4 月3日(日) 0800	4 月17日(日) 0800	6 月19日(日) 0800	6 月19日(日) 0800	9 月18日(日) 0800	10 月3日(日) 1700	10 月3日(日) 1700	11 月13日(日) 1700
出艇申告 および 艇長会議	滋賀県 ヨットハーバー 1 月16日(日) 0800～	滋賀県 ヨットハーバー 2 月20日(日) 0800～	滋賀県 ヨットハーバー 3 月13日(日) 1700～	滋賀県 ヨットハーバー 4 月3日(日) 0800～	滋賀県 ヨットハーバー 4 月17日(日) 0800～	滋賀県 ヨットハーバー 6 月19日(日) 0800～	滋賀県 ヨットハーバー 5 月15日(日) 1000	滋賀県 ヨットハーバー 9 月18日(日) 0800～	滋賀県 ヨットハーバー 10 月2日(日) 1700～	滋賀県 ヨットハーバー 10 月2日(日) 1700～	滋賀県 ヨットハーバー 11 月13日(日) 1700～
参加資格	JOR I～VI ORC-4 NORC-C	JOR I～VI ORC-4 NORC-C	JOR I～VI ORC-4 NORC-C	JOR I～VI ORC-4 NORC-C	JOR I～VI ORC-4 NORC-C	JOR I～VI ORC-4 NORC-C	I～VI	JOR I～VI ORC-4 NORC-C	JOR I～VI ORC-4 NORC-C	JOR I～VI ORC-4 NORC-C	JOR I～VI ORC-4 NORC-C

1983年東海支部レース・スケジュール表

東海支部事務局 〒460 名古屋市中区丸の内3-21-21
 ナサン丸の内第5-902 ミヤコ内
 TEL (052) 971-5835 AM1000-1200

レース名	野島レース	第8回 五ヶ所湾 合同レース	第7回 伊勢湾 合同レース	熊野レース	第24回 鳥羽パール レース	未 定	第8回東海 フェスティバル 合同レース	東海レース	フリート対抗レース	東海支部 チャンピオン シップレース	オープンニング シリーズレース	オータム シリーズレース
担 当	三河湾	武豊、富貴、五ヶ所、三河湾	四日市、津、鬼、鬼崎	幡 豆	東海・岡東	津	武豊、幡豆、富貴	鬼 崎	東海支部			
優勝杯	半田市長杯 ブチフ랑스賞 VIND賞 杉山杯	千代田賞	常滑市長杯	白雲賞 チタ杯 角田・竹内杯 ヤマハ杯	岡東支部に記帳		半田市長 武豊町長賞	ネービー賞				
コ ー ス	幡豆～野島～ 馬草～幡豆	衣 浦 沖 五ヶ所湾口	四日市 津	幡 豆 的 矢 幡 豆	鳥 羽 小網代 150漕	津 沖	幡豆沖	幡豆～野島～広、 瀬アィー野島～ 豊橋～幡豆	第1 チャンピオン シップレース 第2 オープニング シリーズ第1 第3 オープニング シリーズ第2			第1 東海フェ スティバル合 同レース 第2 オリンピ ック 第3 ショート インショア 第4 ロング
スタート	3月21日(日) 0600	5月1日(日)	5月29日(日)	6月11日(日) 2300	7月29日(金) 1000	9月18日(日)	10月9日(日)	11月5日(土) 2400	3月20日(日) 3月21日(日)	3月20日(日)	3月20日(日) 3月21日(日)	10月9日(日) 10月23日(日)
申 込 日 締 切 日	3月12日(日) 1700	4月23日(日) 1700	5月21日(日)	6月4日(日) 1700	東海支部 7月1日(金) 1700		10月1日(日) 1700	10月29日(土) 1700	3月12日(日) 1700	3月12日(日) 1700	3月12日(日) 1700	10月1日(日) 1700
連絡会議					連絡会議 7月8日(金) 1830～本部							
出艇申告 および 艇長会議	日産マリナー 東海 3月20日 1800～	衣浦 ヨットクラブ	日産マリナー 東海 6月11日 2000～	朝雲館 7月28日 1600～	衣浦 ヨットクラブ			日産マリナー 東海				
参加資格 備考	JOR I～VII ORC-4	前夜祭 5月28日(日)	JOR I～VI ORC-3	JOR I～VI ORC-3 無線機(2MHz) 推奨備品	JOR I～VI ORC-B NORC-B 無線機(2MHz) 推奨備品			JOR I～VI ORC-4	各フリート3艇にて 1チーム			

1983年駿河湾支部レース スケジュール表

※レースの詳細は帆走指示書参照
駿河湾支部事務局 〒424 清水市港町2-10-2
TEL (0543) 52-1526

1983年沖繩支部レース スケジュール表

※レースの詳細は帆走指示書参照
沖繩支部事務局 〒904 沖縄市安慶田57番地
ロータス沖縄方
TEL (0989) 39-1750

レース名	春のフリート 対抗レース	第3回 黒船カッブレース	1983年 神子元島レース	秋のフリート 対抗レース	那覇・座間味レース	那覇・宮古島レース	那覇・本部レース	那覇・宮古島レース	那覇・座間味レース	那覇・座間味レース
担当	清水	清水・下田	清水・沼津	沼津						
優勝杯		静岡県知事杯 黒船カッブ ヨットレース杯	神子元島杯 Aクラス Bクラス							
コース	駿河湾に 定めるコース	清水 下田 42里	清水 神子元島(反) 沼津	沼津内浦湾に 定めるコース	那覇 座間味 18里	那覇 宮古島 170里	那覇 本部 25里	那覇 宮古島 170里	那覇 座間味 18里	那覇 座間味 18里
スタート	5月3日(火) 1700	5月13日(金) 2400	9月3日(土) 1700	10月9日(日) 1700	4月 日	7月1日(金) 7月3日(日)	7月 日	10月8日(土) 10月10日(月)	11月 日	
申込み 締切日	4月23日(土) 1700	5月7日(土) 1700	8月27日(土) 1700	10月1日(土) 1700						
出艇申告 および 艇長会議	清水港 ヨット協会 5月3日(火) 0800～	清水港 ヨット協会 5月13日(金) 1900～	清水港 ヨット協会 9月3日(土) 1900～	沼津トヨベット レジャー 10月9日(日) 0800～						
参加資格 備考	JOR クラスA・B 支部安全規則	JOR I～VI ORC-3 NORC-B	JOR A・Bクラス ORC-3 NORC-B	JOR A・B 支部安全規則						

1983年関東支部レース・スケジュール表

レース名	1983年 初島レース	第3回 小笠原レース	第11回 親睦レース (仮称)	第6回 フリー対抗レース	初島レース	第33回 大島レース	第24回 島羽ハール レース	第16回 八丈島レース	1983年 全日本支部対抗 レース	第27回 神子元島 レース	1983年 熱海レース	第21回 小網代カップ レース
担当	諸 磯	関東支部	関東支部	関東支部	シーボニア	葉 山	東海・関東	シーボニア	関東支部	小網代	油 壺	小網代
優勝杯	オリンパス K-7カップ 中戸杯	防衛庁長官杯 東京都知事杯 小笠原村長杯 NORC会長杯 石原杯 ロードム トロフィー 舵 杯		関東支部長杯	シルバー カップ どんがめ杯 横山杯	運輪大臣賞 神奈川県知事賞 島羽市長杯 三浦市長杯 島羽市観光協会会長杯 パールカップ シーラ杯 秋田トロフィー パレリーナカップ メーラエスプリ杯	東海・関東	関谷杯 山口杯 シレナ杯 サンバード トロフィー		神子元島杯 NORC神子元 トロフィー インデペンデ ンスカップ ジュニー カップ 暖流杯		小網代
コース	小網代 初島(反) 小網代 48哩	小笠原(父島) 小網代 515哩	相模湾海域に 定めるコース	第1 オリンピック 第2 初島レース 第3 大島レース 第4 オリンピック	小網代 初島(反) 小網代 48哩	葉山 初島(反) 大島(反) 葉山 85哩	島 羽 小網代 150哩	小網代 ハ 丈(反) 小網代 290哩	第1 オフショア 第2 オリンピック 第3 オリンピック 第4 オフショア 第5 オリンピック	小網代 神子元(反) 小網代 99哩	小網代 熱 海 31哩	小網代 大 島(時) 小網代 68哩
スタート	4月2日(日) 1100	4月29日(日) 1400	5月1日(日)	5月21日(日) 6月4日(日)	5月21日(日) 1700	5月28日(日) 1200	7月29日(日) 1000	9月22日(日) 1100	10月29日(日) 11月6日(日)	10月9日(日) 1100	11月4日(日) 0800	11月19日(日) 1100
申込締切日	本 部 3月18日(日)	本 部 3月25日(日)	" 4月22日(日)	" 5月6日(日)	" 5月6日(日)	" 5月13日(日)	" 7月1日(日)	" 9月9日(日)	" 10月14日(日)	" 9月30日(日)	" 10月21日(日)	" 11月4日(日)
連絡会議		本 部 4月1日(日) 1830~		本 部 5月6日(日) 1830~		本 部 5月27日 1830~	本 部 7月8日(日) 1830~					
出艇申告 および 艇長会議	シーボニア 4月2日 0730~	※ 4月28日 1000~	本 部	本 部 5月13日 1830~	シーボニア 5月21日 1500~	本 部 5月27日 1830~	朝雲館 7月28日 1600~	シーボニア 9月22日 0730~	熱 海 10月28日 1800~	シーボニア 10月9日 0730~	本 部 11月3日 1900~	シーボニア 11月19日 0730~
参加資格	JOR I-VII ORC-4 NORC-C VIIにかぎり乗 員3名以上	IOR ORC-1 NORC-A 特別規定 無線機 (2MHz) 必要備品	JOR I-VII 安全検査は帆走 指示書による。 会友艇、出艇可 各艇の親睦を目 的とするレース	JOR I-VI ORC-3 NORC-B 第1 21日スタート 第2 21日スタート 第3 28日スタート 第4 6/4日スタート	JOR I-VII ORC-4 NORC-C VIIにかぎり乗 員3名以上	JOR I-VI ORC-3 NORC-B 無線機(2MHz) 堆焚備品	JOR I-VI ORC-3 NORC-B 無線機(2MHz) 堆焚備品	IOR I-V ORC-2 NORC-A 無線機 (2MHz) 必要備品	IOR I 21.0F以上 ORC-3 NORC-B	JOR I-VI ORC-3 NORC-B	JOR I-VII ORC-4 NORC-C VIIにかぎり乗 員3名以上	JOR I-VI ORC-3 NORC-B

海の安全—みんなの願い

点検整備は忘れずに。
天気予報を確認しよう。

世界の風を知っている。ヤマハ33Ⅱ

ヤマハ33Ⅱはレーサークルーザーとして評価の高いヤマハ33の海外モデルをベースに誕生。クラブレーサーとして十分な性能は、クルーザーに求められる機能はどうあるべきか。理想を追求し、数か所のレース経験とヤマハの先進技術をおしみにく投入したヤマハ33Ⅱ。微風時にはわずかの風も逃さず滑らかな帆走性を。中・強風時にはグングンと加速度を増す力強い走行性を発揮。風を選ばないオールラウンドな走りには、海外での実績が息づいています。キャビンはドッグハウスを高くし、ヘッドルーム1.90m、最大幅3.36mと余裕ある空間を実現。ギャレー、ナビゲータースペース、化粧室、ハンギングロッカー、大型サイドシェルフなど海の生活に必要な要素を機能的に配置。長距離航行を配慮し、室内の隅々まで快適さを求めました。レース派の熱望に応える帆走性能、クルージング派の期待に応える居住性を達成して、いま日本のヨットマンに。



▲メインキャビン(右舷のリーボードキャビンは工場特装)

新発売 YAMAHA-33Ⅱ

主要諸元 全長10.13m / 水線長8.20m
全幅3.36m / 吃水1.90m / 船体重量4,872kg / バラスト重量1,968kg
全セイル面積45.73㎡ / 最大馬力15馬力 / パース数7名 / 航行区域 遠洋
定員12名(近海以上8名) / 燃料タンク容量70ℓ / 清水タンク容量170ℓ

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