Offshore 2 1983

社団法人 日本外洋帆走協会発行 No.95/300円
昭和58年2月15日発行（毎月1回15日発行）昭和52年7月21日　第三種郵便物認可

相模湾ニューイヤーズカップ争奪レース
撮影：岡本甫／提供：舵社

NHK杯

相模湾
ニューイヤーズカップ争奪レース

レース委員長　朝河　清

1月2日9時40分うす曇り，北東の風8m，本部初のTV生中継のレースがもうすぐ始まる。本部船の〈がらめ〉を途中よりパワーボートで曳航し，スタートラインを設定し終わったのがスタート18分前の9時40分，諸磯，油壺，シーボニア，小網代，佐島，葉山，江ノ島，の各ハーバーより91艇が佐島沖実験ブイのスタートラインを目指してやってくる。冬だというのに見渡す限りヨット，ヨット，……実に美しく壮観だ。

8時艇長会議，10時スタートということでコミッティーも大わらわ。スタートラインも番組の都合でフリースタートが希望というNHKの要望で，佐島沖にもってきたため，油壺，諸磯の艇は時間ギリギリに間に合うかどうかが心配された。ここまでこぎつけるのに打ち合わせ5回，海上で種々の風向，風速を想定し，パワーボート，ヨットを動員してのテスト5回。結論としてレース海域は，NHKの無線および陸からのカメラ等のテストにより，佐島沖実験ブイより城が島沖の下マークの打てる水深150mぐらいまでの範囲に決定された。

番組は1月2日の10時より11時半の1時間30分。番組スタートと同時に我々のヨットレースのスタート風景が放映され，途中，1回につき2～3分，合計5回の放映がある。

全国放送，視聴率30%，タイトル「日本の新春」，全国より，宮中参賀，スキー，その他の新春風景とともにレース風景が同時進行の形で放映される。

参加された方には申しわけないが，今回は如何によい絵をつくるかがすべてに優先した。しかし参加艇の方々にも喜んでもらおうと実行委員会も努力した。

クルーザーのレースというものが世間の人にPR出来るまたとない機会，いつも人知れず沖合で，限られた仲間と火花を散らし，寝食を忘れ，時には命までかけて我々が熱中しているヨットレースというものの，その片鱗だけでも人に知らしめることが出来る。天気もよし，風も申し分なし，出場艇91と100点満点の条件が与えられた。

スタート9時58分，10時番組スタート。もくろみ通り，ほとんどの艇のスピンがうまく展開し，実に爽快なスタート風景に思わず見とれてしまう。ヘリコプターからの絵も素晴らしいものだと思う。2回目の放映では，〈カラス〉にのる女性だけのチーム，ピンクキッスチームのアップ，ブローチング寸前のスピンラン，

見渡す限りのヨット　写真：朝河清

全員真剣な顔をして頑張っている姿，蹴たてる白波，空もすっかり晴れわたり，顔を見せた富士山など……。NHK班も大喜び，1シーン終わるごとに大成功，大成功と全員で握手をし，飛び上がる。最後のフィニッシュ風景も，予定通り11時半直前に次々と艇が入り，台本通りの素晴らしい画面になった。

フィニッシュラインのシーボニアの岸壁の上では，次々とフィニッシュする艇の名を歌田さんが声をからして叫んでいた。91艇が20分の間にほとんどフィニッシュしてしまい，中にはセールナンバーのない艇もあり，筆記係を4人要しての奮闘だった。当初NHKからお話があったころには20艇も集まればと思っていたが，91艇も参加があり，番組も盛り上がった。NHKの方々もヨットレースは放映するに価するとの認識を得たと思う。

今回の放映では，NORCの諸先輩には内容等に御不満も種々あると思いますが，放映時間の少なさと，一般の人に分かりやすく，なおかつ迫力あるきれいな絵を，というNHK側の要望にそうべく試行錯誤努力し，誠心誠意実行委員会の面々が努力した結果です。次回，また何かの機会が与えられたときには，よりよい場面が出来ると思います。NHKでも15分特番を検討するといっています。

実行委員会の委員はいうにおよばず，実にたくさんの方が運営の協力を申し出てこられ，おかげ様でその方々の助けで無事レースもパーティーも終えることが出来，誌面をお借りしてお礼申しあげます。ありがとうございました。なお，決算書類はNORC事務局に届け，多少の残金は，実行委員よりチビッコカップの運営費として寄付させていただきました。

相模湾ニューイヤーズカップ争奪レース成績表

Ａ　ク　ラ　ス

セールNo.	艇　　名	所要時間	TCF/TMF	修正時間(秒)	総合順位
1188	げんよう	110′58″	.6594	1:13′10″	30
2785	チャールズウェイン				
673	ジェネシス	81′40″	.7699	1:02′52″	3
2526	モルゲンロート	88′30″	.7328	1:04′50″	7
2451	エンドレスサマー	83′58″	.7396	1:02′06″	2
2282	ポインシアナⅠ	91′45″	.7269	1:06′41″	14
2602	リボカンプ	89′41″	.7226	1:04′48″	6
	テンプテーションⅡ		.7226	DMF	
	ジタンⅢ	100′25″	.7338	1:13′41″	32
2803	ピーターパン	102′24″	.6901	1:10′40″	28
1437	レディーエル			DNS	
2915	タバサⅡ	101′34″	.6943	1:09′30″	24
	ライラⅡ	116′36″	.6777	1:19′01″	38
2799	ピレンスⅢ	102′55″	.6843	1:10′25″	27
2456	ビフロストⅡ	96′00″	.7166	1:08′47″	20
	マリネロ	118′18″	.6777	1:20′10″	39
	コスタブランカ	100′05″	.6837	1:08′25″	18
1714	ハヤトⅡ	114′09″	.6783	1:17′25″	36
2844	ルージーグーシー	95′33″	.6919	1:06′06″	9
1682	アイオラ9	101′23″	.7290	1:13′54″	33
2130	レブラ3	100′44″	.7264	1:13′10″	30
	ラベルディーナ	85′17″	.7489	1:04′37″	4
2773	アフロディーナ80	89′43″	.7738	1:09′25″	23
	サンビーム			DNS	
2801	パピロス	99′24″	.6831	1:07′53″	16
2512	ユキカゼⅢ	81′22″	.7489	1:00′56″	1
1411	ハヤトリ	102′16″	.6843	1:23′19″	42
2371	デルフィナ	92′00″	.7199	1:06′13″	13
2109	チ　コ	90′44″	.7231	1:05′36″	8
2331	リョウマ	88′09″	.7499	1:06′06″	9
3167	サーファーガール				
2320	シャークXV	93′22″	.7221	1:07′24″	15
2503	エリックⅣ	93′45″	.7343	1:08′50″	21
	オフショアー	112′16″	.6901	1:17′28″	37
1616	シーウィッチ	83′58″	.8336	1:09′59″	26
	MULSU PUMILA	102′30″	.6783	1:09′31″	25
2983	VIRGO Ⅱ	103′37″	.7285	1:15′29″	35
	バニー	112′33″	.7177	1:20′46″	40
	海太郎	96′54″	.6831	1:06′11″	12
	ジャネット	97′30″	.6783	1:06′08″	11
355	ロータス	104′58″	.7183	1:15′23″	34
1728	シンプロン	102′08″	.6783	1:09′16″	22
	スノーウィンドⅡ	102′27″	.6662	1:08′15″	17
1545	フリュードリスV	98′54″	.7183	1:11′02″	29
2035	クラリッサ			DNS	
3029	シジョカⅢ	111′11″	.7269	1:20′49″	41
2835	アランフェス	101′15″	.6783	1:08′40″	19
2010	レクブライト	86′59″	.7432	1:04′38″	5

Ｂ　ク　ラ　ス

セールNo.	艇　　名	所要時間	TCF/TMF	修正時間(秒)	総合順位
2640	セイカイハ	83′41″	.7575	1:03′23″	12
1960	ヒッポ	95′52″	.7226	1:09′16″	35
1909	ダンディライオン	77′47″	.7689	59′48″	2
3050	ブルーノート	84′54″	.7640	1:04′51″	19
3093	フォーティ	83′29″	.7580	1:03′16″	11
2905	ジャクタール	79′24″	.7655	1:00′46″	5
1992	ドーリー	87′35″	.7269	1:03′39″	14
3002	シルフィードⅢ	87′43″	.7296	1:03′59″	16
2970	ポインシアナⅡ	85′54″	.7248	1:02′15″	8
2600	カラス	89′30″	.7280	1:05′09″	24
3055	サモア	84′40″	.7343	1:02′10″	7
1816	レッドシャーク	90′12″	.7237	1:05′16″	25
1735	桜工Ⅱ	92′34″	.7122	1:05′55″	28
2234	トーリⅡ	94′31″	.7248	1:08′30″	34
2965	ツルギ	96′52″	.7264	1:10′21″	37
2182	ケロニア	90′50″	.7248	1:05′50″	27
2466	メルルーサ	89′17″	.7290	1:05′05″	22
3001	エミリーⅢ	84′11″	.7343	1:01′48″	6
2219	ペガサスV	92′49″	.6878	1:03′50″	15
2220	シンキロウV	83′47″	.7640	1:04′00″	17
2220	シンキロウⅥ	75′38″	.7892	59′41″	1
2370	ロデムⅥ	77′26″	.8592	1:06′31″	30
2000	月光V	75′54″	.8204	1:02′15″	8
1985	波　勝	89′38″	.7453	1:06′48″	32
2240	ワンダーⅢ	100′25″	.7237	1:12′40″	40
2050	エクセプトⅠ	93′15″	.7280	1:07′53″	33
3016	マンボーⅡ	101′44″	.6947	1:10′40″	38
2690	くろしおⅢ	91′54″	.7600	1:09′50″	36
2303	カントリーバムⅢ	91′31″	.7290	1:06′42″	31
2611	雲　柱	74′49″	.8105	1:00′38″	4
1409	ヒロⅡ	89′54″	.7269	1:05′17″	26
667	K７	79′10″	.8226	1:05′07″	23
1555	チルデ	89′39″	.7396	1:06′18″	29
2997	サマーノーズ	86′35″	.7343	1:03′34″	13
1199	ネオパトス	109′20″	.7183	1:18′31″	42
2680	光	88′54″	.7231	1:04′17″	18
2670	チャイナタウン	83′38″	.7237	1:00′31″	3
	ゼアドラー	96′01″	.7380	1:10′51″	39
2871	オリーブⅡ	86′40″	.7237	1:02′43″	10
1932	ＥＯＷ	89′49″	.7237	1:05′00″	20
1746	無　双	95′44″	.7694	1:13′39″	41
	マミⅡ	113′36″	.7380	1:23′50″	43
1933	エスメラルダ	89′54″	.7237	1:05′03″	21

ORC総会議事録

1982年11月13日に開かれたORC総会議事録の和訳です。

1.　議事録の承認

1981年11月７日および1982年11月７日のORC会議の議事録が承認された。

2.　議長報告

議長は，年次報告の始めに，この１年間および会議の間にORCに対してその時間と専門知識を提供したすべての人々に感謝を述べた。

1982年はORCにとっていろいろなことのあった年だった。

計測は，去年の予想通り，ルールそのものが固定されたため大きな圧力がかかった。Measurement Committeeが改善の提案の長いリストをORCに提出すると思われるが，それにしても大きい話題を呼んだ三つか四つのケースの問題をあまり大げさに取り上げないことは大切である。

Rules Compliance Committeeも，同じ計測上の問題に深くかかわっており，議長は特にMark Baxterに対して先の会議に彼が提出した書類の件で感謝を述べた。

また別のむずかしい問題は，ワン・トンおよび２トンのワールド・チャンピオンシップ・レベルに対する興味の低下であってそれはLevel Rating Classes Committeeが取り扱っている。これに関連して小さいクラスのワールド・チャンピオンシップは，1982年，大きな支持を受けたということも重要(なこと)である。

International Technical Committeeは幸い，1982年は世間の注目を集めるようなことはなかったが，その仕事を続行中である。Special Regulations Committeeは安全規則をほぼ仕上げ，現在はトランス・オーシャン・レースのためのカテゴリー“０”および，IORのレーティングを持たないヨットにORC安全規則を適用するためのルールの一部見なおしについて検討している。

Policy Steering Groupは三つの主な事項，つまりプロ・ヨットマン問題，IYRUとORCとの相互関係，それと他のハンディキャップおよび/またはレーティング・システムに対するORCの協力（希望があれば）について検討した。

Research Committeeはその非常に重要な仕事を続け，ORCはAxel Mohnhaupt等によって開発された船体線図計測装置の「実地試験」の費用を出す用意がある。ヨットのラインズ全体を計測する作業を早急に進めることが重要である。なぜなら，この作業を進めた後に，IORの次の段階の進歩が可能だからである。

3.　収支の承認

ORC監査役，Egil Roedが1982年９月30日現在の収支を報告し，承認された。

Egil Roedは，収支は予算案と一致しておりORCは現在予想経費の１年分以上の貯えを持っている，と述べた。

4.　徴収金

4.1.　1983年２月までに支払うべき徴収金

1982年９月30日付で発効した1983年２月までに支払うべき徴収金はIOR証書１枚につき20スイスフランとすることが確認された。

4.2.　1984年２月までに支払うべき徴収金

議長は，ORCの勧告する料金を1983年１月のAdministrative Committeeの会議後に発表することを確認した。

5.　会計士の選任

Honorary Treasurerは，Rawlinson, Hunter両氏を1982年および1983年ORC公認会計士に任命することを提案した。これはBrian Saffery-Cooperにより支持され，満場一致で可決された。

6.　監査役の任命

議長は，Egil RoedをTreasurer（監査役）に再任することを提案し，これはJohn Coscorosの支持を受けORCは満場一致でこれを承認した。

7.　ORC代表

５名が引退した――David Allen, Max Boris, Robert Laine, Mrs. Mary Pera, Shuji Watanabeである。議長はORCに代わって彼らの貢献に感謝した。議長は新しい代表――John Allenby(U. K.), Filippo Guicciardini(イタリア), Bill Martin(アメリカ), Alain Maupas(フランス), Kensaku Nomoto(日本)を歓迎した。

議長は，ORCは他のスポーツ界に時々みられるような無期限の役員任期の団体ではないことを指摘した。1981年に5名，そして今年5名の代表が交代した。

8.　委員会のメンバーシップ

8.1　現在ある委員会

1982年11月7日の議事録に記録されている変更に加えて以下が承認された：

Bernard Nivelt が Doug Peterson に代わって International Technical Committee に加わる。Robert Laine が Jean Peytel に代わって Level Rating Classes Committee に加わる。Bill Martin が David Allen に代って Special Regulations Committee に加わる。Kensaku Nomoto が Philippe Pallu-de-la-Barriere に代わって Research Committee に加わる。Philip Jenkins と John Newton が Rules Compliance Committee に加わる。議長はORCに代わって，引退する委員会メンバーの貢献に感謝した。

8.2　Rating Systems Committee（新設）

この委員会のORCメンバーは，Chuck Kirsch(議長)，Jim Robson-Scott, Keith Ludlow および Jan van Berkel とする。(この新設委員会については10.3参照)

9.　議長および副議長の選出

David Edwards が議長をつとめ，John Roome, Chuck Kirsch および Ola Wettergren をそれぞれ議長および副議長として再選することを提案した。これは Marcel Leeman によって支持され，満場一致で承認された。

10.　Policy Steering Group

10.1　議長の John Roome が報告書を提出した。

10.2　商業広告行為（の制限）〔IYRU 規則26条〕

ORCがIYRU 26条を現状の通り受け入れることが承認された。何か変更がある場合にはORCは注意深くそれを考慮しなければならない。

10.3　Rating Systems Committee

“Rating Systems Committee”なる新しい委員会を作り，世界中の様々なハンディキャップおよび/またはレーティング・システム間の連絡調整に当たることになった。

この Committee の意図および目的

1．ハンディキャップおよびレーティングに関する資料の保管および配布のための母体となること。
2．ハンディキャップ・システムを管理する諸団体との連絡を保つこと。
3．現在のORC安全規則に必要な修正を加えてIORヨットと限らない統一的安全規則を作ること。
4．ハンディキャップ・システムに対する国際的な討議の場を設けること。
5．ハンディキャップ・システムを監視し，改訂の必要があれば助言する。

（IOR 以外の）諸レーティング・システムが Committee より受ける効果

A．このスポーツに影響を与える可能性のある国内および国際的な重要事項に関する総合的な“声”を聞くことができる。
B．資料を保管し中央広報機関として活動できる共通の団体が得られる。
C．必要に応じて国際的なイベントの承認ができる団体が得られる。
D．希望すればハンディキャップ・システムを新しくしまたは修正する際ITCのアドバイスを受けることができる。
E．IORレーティングに関係なく，利用可能な統一の安全規則が得られ，またORC Draft Standards on Safety Harnesses and Liferafts（安全ベルトならびに救命筏に関するORC暫定基準）のような公文書が得られる。
F．他のORC委員会のスペシャリストの仕事から得られる絶えず進歩する知識および技術を共有することができる。
G．最も重要なのは，この委員会によって世界の諸レーティング・システムが外洋ヨットレースの全体的向上に貢献できるようになるということである。

この委員会はChuck Kirschを議長に，4人のORCメンバーから成る。議長は適当と思われるレーティング・システム機関の代表を委員に加える権限を持つ。ORC定款の必要な変更は1983年11月に行う。

新委員会の初めての全体会議を1983年11月にロンドンで開かれるORCウィークの前半までに開く。

10.4　IYRU と ORC の関連

11月のORC会議の議事予定を9月までにIYRUに伝え，また11月会議の報告書をORCウィークと同じ週に行われるIYRUのPermanent Committeeの最終会議以前に送達することが承認された。

Jim Robson-Scott はORCに対し，IYRUのメンバーを Rating Systems Committee に迎え入れることを考えてはどうかと述べた。Robin Aisher は，上記のA項の“声”は，もっと広汎な“声”の一部であり，またC，G，E項はヨット・レースに広く影響を与える，と述べた。彼は，孤立した形で委員会を作るのは間違いだと感じ，それだからIYRUは，合同委員会を作る必要があるかどうか調べるワーキング・グループに加わるよう，ORCに働きかけていると述べた。

Gary Mull は，今のところIYRUとの良いコミュニケーション以上のものは必要ないと感じている。しかし，Norbert Lorck-Schierning は，ORCがレーサーから得た専門知識をレーサーでない人々にも利用できる途を開くようIYRUは要請していると感じている。Mary Pera は，IYRUもORCもレーサーでないヨットマンの安全を確保する方法をさぐっていることでは同じだ，と指摘した。

Jim Robson-Scott のIYRUの代表をORCのRating Systems Committeeに迎えてはどうかという提案はEgil Roedの支持を得，可決された。IYRUとORCの合同委員会が必要かどうか調べるためのIYRUの4名からなるワーキング・グループにORCから派遣すべき2名を任命しようというRobin Aisherの提案も可決された。

IYRUのClass Policy and Organisation CommitteeにORCの代表が1人招かれるだろうという報告があり，これは招待が届いたならばその時に検討することになった。

10.5　ヨット・プロとアマチュア・ヨットマンの立場

長い議論の後，議長とDavid Edwardsが本件のルールの案を作成し，これを1983年1月のAdministrative Committeeの会議の直後に，これはORCの意図であり既発効するというステートメントを添えて回覧する。

ルールのもとになる原則は，IORレーティングを持つヨットのオーナーまたはその代理の者が，クルーのメンバーの働きに対して報酬を与えたならばヨットのレーティング証書は無効になる，というものだ。ルールを作る際，ヨットのセーリングおよびメンテナンスのために常時雇われている者一名に限り本規定は適用しない，ということが承認された。

11.　Administrative Committee

11.1　議長のJohn Roomeが報告書を提出した

11.2　投資

利率が低下しているので，投資の方針を1983年1月の会議で再検討することが承認された。

11.3　今後の年次会議の時機

原則的には4年ごと，IYRU General Assembly（総会）のある年には会議の期間を長くしてMain Council MeetingのIYRUの総会およびPermanent Committeeの日が重ならないようにするが，その他の年はORC会議は7日間のみとする（日曜から土曜までを含む）。

1983年の会議の日取りは，1983年のIYRU会議の日取りがわかった時点で決定する。〔ORCは後日，IYRU会議が1983年11月13日から始まる1週間となるという知らせを受けたので，従ってORC会議は11月13日～19日となる予定〕

さらに，会議週間中に，その初めと中ごろと終わりの3回，Policy Steering Groupの会議を開くことが承認された。

11.4　Research Committee（研究委員会）への交付金

1982年の総支出は$13,000で，USYRU（米国ヨットレース連盟）から$8000，ORCから$5000を支出した。1982年10月1日からはこの交付金をORCとUSYRUが50%ずつ支出し，これは1年ごとおよび支出が増えた場合再検討する。議長はUSYRUに対し，彼らの研究への貢献に感謝した。

11.5　次の会議の日取りおよび場所

次の会議は1983年1月，ハンブルグで開催されることが承認された。

12.　International Technical Committee（国際技術委員会，ITCと略称）

12.1　議長のGary Mullが報告書を提出した。彼は，1982年はルールの安定という観点から見ればうまくいった年だった，と説明した。

12.2　ORCは以下の提案をただちに発効させることを採択した。

12.2.1　エンジン2基がけの場合

2基以上のエンジンを搭載したヨットを計測する場合，これらのエンジンは，一軸のプロペラ軸にリンクされたり，二軸になっていたりする。一般的な指針として，どれか一つのプロペラから最大のドラッグ・ファクター（DF）をとり，どれか一つのエンジンから最小のエンジン·モートメント·ファクター（EMF）をとることとする。このような場合，必ずしもはっきりしないことがあるので，チーフ・メジャラーが，各ケースについて判断することが最も望ましいことである。

12.2.2　シャフト・ロック

メジャラーたちは，依然として規定どおりのプロペラのシャフト・ロック（遊転止め装置）を付けているヨットはわずかであるといってきており，また，ロック装置をつけられないことが多いストラット・ドライブの問題も解決されていない。ORCはそこで，IOR 601.3項を削除しIOR 109.2項を“……いかなる目的のためにもプロペラが動くことのないよう……”と改めるというITCの提案を採択した。Gary Mullは言い回しを変えるのはプロペラが回転しないことを確認するためだと説明した。

12.2.3　ラフ・グルーブ装置

セールのラフ自体でなくスライダーがグルーブを走るフォアステー・ラフ・グルーブもFSP（IOR 814.1）の適用対象となる。つまりハンクス以外の装置はすべてFSPの計測を必要とする。

12.2.4　Rにもとづくセールの制限

セールの制限はRをもとにし，セールの制限の数はレーティング証書上にR（ft）を小数第2位以下を四捨五入したものにもとづいて記入される。

セールの制限をRにもとづいて定めると二つのヨットが同じハンディキャップでもレースに使ってよいセールの数が違うことがあるということがわかった。ⅢAによってレーティングが下がること，また将来の改良の可能性を考えて，ITCは，現行のルールに合わせて選択したセールの組み合わせを持っているところへ制限を加えて枚数を減らしたり，その結果，混乱が起こることには問題があると感じている。また，MK ⅢAを公式化する時に，レーティングの変化はそ

の時点でのセール枚数を使ってのヨットの性能にもとづいて判断されているので，レーティングの低下をある程度否定することになるセール数の減少の要求は論理にかなっていないといえる。

12.2.5　リギンの調節

ルール802.6Bのもとで，ジブステーのテンションを計測する装置は，それが調節できずまた遊びが5ミリ以下なら認めることが承認された。チーフ・メジャラーは既にこの趣旨の計測の解釈を発行した。

12.2.6　ヘビー・ウェザー・ランニング・セール——ルール833.1

（RORCの提案関係）

ルール833.1Cは次のように解釈することにする：“スピンネーカーの定義（817項）には合っていなくても以下の条件のどちらかがあてはまる場合，正規のジブ（812）として計測されたセールを833.1.Aおよび833.2に従ってスピンネーカーとしてセットし，シート，ガイを取ってもよい。

1）荒天で他のセールをフォアトライアングルにセットしていず，また見かけの風がアビームより後ろから吹いている場合

または

2）積んだスピンネーカーがすべて，レース中に修理できないような損傷を受けた場合

この場合ジブはタックまたはクルーのどちらをスピンネーカーポールにとってもよい。”これは二つの状況のどちらか一方でも存在すればジブをスピンネーカーとして使うことを認めるものである。

12.3　ホンコンからの提案に関して，ORCは以下のことを承認した。

12.3.1　計測のメートル法採用

それに要する作業時間を考え，現在の時点ではルールをメートル法に変えることはしない。

12.3.2　メジャラーへの相談

ルール103は，“メジャラーはコンサルタントを務めるヨットを計測してはならない”という意味である。これは金銭の支払いのあるなしに関係なく，レーティングに関するすべての相談およびアドバイスに適用される。

12.4　船外機の収納

船外機の収納に関するイタリアからの提案に加えて，“この収納場所は一番前のマストより前であってはならない”という文をルール202.2.0に付け加えることが承認された。さらに，現存するヨットに関しては1983年1月1日以降次の再傾斜試験が行われるまでに改善すればよいことが承認された。ワン・デザイン・クラスで傾斜試験が行われない場合には船外機をマストより前に収納していてもかまわない。

これは小さなヨットに船外機を積むのをためらわせるものだという指摘があり，ITCは船外機のEMFの修正の可能性について調べることになった。

12.5　ドイツからの提案

12.5.1　浮揚時の計測

Gary Mullは，クルーザー／レーサー・タイプのヨットが現在のチェック・リストによるシステムによる不利を被っているという議論にITCは賛同しかねる。実際クルーザー／レーサーを空で計測しても純粋なレース艇のように排水量に見合う利点は得られないだろうと述べた。Gary Mullは，ヨットマンが備品を船から下ろすのを止めることはできないと認めたが，制裁によってこれをコントロールできるはずだと指摘した。Norbert Lorck-Schierningが，ルールをより明確にして管理しやすくしてほしいと述べた。ITCが，備品を何か除外することによって計測の手順が簡単になるかどうか，ひき続き検討することが承認された。

12.5.2　セールに押すメジャラーのスタンプ

LPGが1.3Jより大きいスピンネーカー，メインセールおよびジブはすべてナショナル・オーソリティーの認めたメジャラーが計測することが承認された。メジャラーはセールにORCがデザインしたナンバー付きのスタンプを押し，そこに寸法，サイン，および日付を入れる。

現行の108.1.Fを削除し次のように入れ替えることが承認された：

“オーナーは，LPGが1.3Jより大きいすべてのメインセール，スピンネーカーおよびジブにIORの制限する数値が記され(ORCのオフィシャルのスタンプ上に),それを超えていないことに対し,責任を持つ。彼はまた，ここに記された計測値がレーティング証書上で認められた値に反していないことにも責任を持つ。”

これは1983年1月3日よりすべての当該新セールに対して適用される。

これは1983年1月3日以降IOR登録のヨットのすべての当該セールに対して適用される。

1985年1月1日以降，すべての当該セールに対して適用される。

12.6　Mark ⅢA

Mark ⅢAの3を1976年1月以降船体を建造したすべてのヨットに開放することが承認された。これによって新艇がただちにMark ⅢAに適格となることもある。しかし1982年1月以降建造のヨットに関してはRAは0.9680×R以下にとってはならないということが承認された。

さらに，ディビジョン2および3ではDLFAを次のように求めることが承認された：

$DLFA = 0.98 + 5.54 \times (BDR - 0.94)^{1.92}$

ディビジョン3では，DLFAは1.10より大きくとってはならない。

ディビジョン2では，DLFAは$0.5 \times (DLF + 1.0)$より大きくとってはならない。

12.7　比重

ITCは水上計測時における水の比重がレーティングに与える影響を調査するため，Lines Proceeding Programを用いた。

それぞれのタイプで成績の良い4艇について，海水比重を約0.02変えた結果は次の通り：

比較的小さいLと大きいSAのMK Ⅲのヨット：0.25%

比較的大きいLと小さいSAのMK Ⅲのヨット：0.04%

MK Ⅲ と MK ⅢAの間にあるヨット：0.61%

MK ⅢAを持つ古いヨット：0.29%

3番目のヨットだけレーティングの小数点以下第1位の値が変化した。比重変化によるトリム変化の影響は，沈下だけを考えた場合に比べて微少であることがわかった。

ITCは海水比重変化に対して浮揚状態を修正するかなり正確な方法を開発した。しかし，比重の基準値は通常経験される値の範囲の中間に置かれるため，予測されるフリーボードの修正はIORの計算誤差の範囲に入ってしまう。ITCはコンピューターのプログラムを2倍にし，レーティング証書上のアウトプットをかなり増やすことを必要とするこのような修正はきわめてむずかしい，と述べた。電卓による手計算は，不可能とは言わないまでも困難だろう。

Gary Mullは，清水で計測されたヨットのほうが得をするけれども，それはごくわずかだ，と説明した。彼は，ヨットを計測の目的で他の水域に移すことはできないことを強調した。

ORCは，比重の修正をすることによって生じる技術的および管理上の手間とレーティングに対する影響のごく小さいことを考えて，比重の修正の必要はないことを確認した。

12.8　スカントリング（構造寸法）

12.8.1　Gary Mullは，ITCはAmerican Bureau of Shipping（ABS）Scantling Guide（米国船級協会構造寸法指針）の使用に関する報告をいくつか受け取っていること，またこれを試したデザイナー，ビルダーおよびレース主催者達はよい評価を与えているようだと報告した。

12.8.2　ORCは，デザイナーがABS Scantling Guideにそうようにその船をデザインしたかどうかを証書上に記すことを承認した。

12.8.3　ITCはABSからマスト・構造寸法に関する予備レポートを受け取った。ABSのBob Curryは，今までのところ彼らは現在の規準を見なおしただけだと説明した。ABSは関係者からのデータを歓迎している。

Gary Mullは，Sparkman and Stephens, German Frers, Proctor Masts, David Pedrick, それにKemp／Selden Mastsの諸メーカー／デザイナーに対し，その仕事に感謝した。彼は他のデザイナーもこの課題に協力するよう，特にStearn Sailing Systems社とNew Zealand Yacht Spars社に対し，呼びかけた。情報の秘密はすべて厳守される。彼は続いて，Bob Curryに特別な感謝を示した。

12.8.4　ボートとそのフィッティングに関するEECのWorking Party（作業部会）が1982年11月29,30日に召集されるという報告があった。〔IYRUはこのためKeith Ludlowをその3人の代表団の1人に加えた。〕

12.9　メインセール・ガース

ORCは848.2および850に対する以下の言い回しを承認した：

848.2　"¾ガース（MGUL）の長さの制限は
0.28E+0.16P+.85 ftとする
½ガース（MGML）の長さの制限は
0.5E+.022P+1.2 ftとする
MGMがMGMLを超えた値およびMGUがMGULを超えた値はすべてバテン等の計測値に加える。"

850に追加

"Reduced Girth Factor（RGF）MGUまたはMGMの値が制限より小さい場合，Reduced Girth Factorは：

$$RGF=\frac{(HB+2\times MGU+3\times MGM+2E)}{(HB+2\times MGUL+3\times MGML+2E)}$$

とする。

RGFは1.0より大きくても0.83より少さくてもならない。

上記の通り計算したRSAMが$0.094(IC)^2$より小さい場合，RSAMは$0.094(IC)^2\times RGF$とする。スクーナーの場合，RSAMの最小値は$0.094(IS+BADX)^2\times RGF$とする。その他の場合はすべて，RSAMはRSAM×RGFとする。1艇のヨットに対し1枚のメインセールでレーティングを決めなければならない。"

Gary Mullは，この提案はレーティングを高くするものではないことを確認した。

Measurement Committee（計測委員会）の議事録からの抜粋によると，多くのヨットがMGUとMGMを計測していず，レーティング証書上に0.0と記してあるという発言があった。これらの場合，RGFは1.0とする。

RGFはレーティング証書の2ページにSATCのすぐ上に記すことが承認された。

12.10　船外に出ているプロペラ軸の深さ

ITCはこの問題に関してさらに調査を進め，1984年からの実施をめざして，プロペラ・シャフトがキールからつき出すようなエンジン装置を阻止する方法を考えている。

Gary Mullは，このような装置が費用の上でも問題

があることを強調し，Research Committeeがこの問題に関してさらに調査を続ける，と報告した。

12.11特殊材料のセールの素材の使用

ORCは，芳香族ポリアミド（ケブラーなど），カーボン・ファイバーおよびその他の高弾性率の繊維を含むセールの使用を禁止することを承認した。

実施の日付に関して，長い議論が行われた。Brian Saffery-Cooperは，1983年6月1日からとすれば，オーナーが1983年のレースのためにこれらのセールを買わずにすむとの意見であった。

これは支持されたが，ORCの大多数は，ORC Rule Management Policy（規程改訂の指針）を考え，1984年1月1日から実施することを承認した。〔これは1983年1月の特別会議で正式に決定される運びになっている〕

ここにあげられた素材は使用寿命は短いけれども，これらの素材を含んだセールがすでにアドミラルズ・カップ，S.O.R.C.などのために作られている，という発言があった。

12.12　特殊材料の船体構造への応用

Gary Mullは，今や初期張力付与済カーボン・ファイバーでかなり大きなヨットを作ることさえ，非常に費用はかかるだろうが技術的には可能になったことを指摘した。普通のヨットは，この特殊材料で作った高価なヨットにたちうちできない。

ORCはITCに対し，このような素材による船体の建造の禁止（全面または部分的）について考えるよう，要求した。

12.13　吃水の修正

Research Committeeの研究は，標準吃水より浅いキールに与えられるレーティング上のボーナスは現行規則よりもっと大きくすべきであることを示している。これは1983年に調査され，新しい公式が1984年からの実施予定で作られることになっている。Gary MullはResearch Committeeに対し，この問題に関するその仕事に感謝した。

12.14　移動可能のデッキ備品

1982年2月2日に発行された移動可能のデッキ備品に関する首席メジャラーの解釈をルールに以下のように挿入することが承認された。

解釈 No. 14ルール202.2A

ルール202.2.Aに関して，“移動可能のデッキ備品”という語は，レース中ヨットの操作のために用いられる移動可能のデッキ備品を意味すると解釈する。これはMeasurement Inventoryのパラグラフ8に載っているような備品のことである。

フェンダー，バケツ，モップおよび日よけ等，その他のデッキ備品は通常のレース時の収納場所に置き，202.2.Dまたは下の要求通り，Measurement Inventoryのパラグラフ7または9に含まれる。

12.15　低いブーム

ITCはコンピューターを用いてBASの傾向を調べ，低いブームを制限する改正が必要かどうか調査する。

12.16　15%バトックにおける曲率半径

0.1Bバトック断面と0.2Bバトック断面の間におけるAIGSボデイプランの曲線の最小の曲率半径を計測し記録することをただちに発効させることが承認された。

ITCは許される最小のまたは標準となる曲率半径を定め，この数値がレーティングおよびスピードに与える影響を考慮するためのレーティング係数を1984年に適用する予定である。現在ITCはこの標準最小曲率半径として0.1Bを考えているが，現状を調べてみると，これより大きい曲率半径が標準になりそうである。（Measurement Committeeの項参照）

12.17　マストのサイズおよびリギン係数

RGF(？)の発達ならびに最近のマストの構造寸法に関する調査にかんがみ，ITCは現在のところこれらの問題をたな上げにした。ORCはルール802.6に関する次の修正を承認した：

現在の802.6.Cを802.6.Dと番号を変え，新しく802.6.Cを挿入する：

802.6.C（新）

“シアーライン上.25 IGから.75 IGの間でマストに付いているインナー・フォアステー，メイン・バックステー，ランナー・バックステー以外のリギンには安全上やむを得ない場合を除いて，レース中いかなる調節も加えてはならない。”

12.18　機械による計測

ORCは，機械による計測は，IOR 105.1.Eにもとづき認められることを確認した。

12.19　1983年のITCの協議事項予定は以下の通り：

吃水修正の公式

フラクショナル・リグ対マストヘッド・リグ

Research Committeeが1983年11月にルール改正の勧告をする方針でこの問題を調査する。

船体およびスパーの構造寸法，船体に関する研究を調査し，スパーに関する研究を続ける。

復原性およびCGF

ピッチング慣性モーメント。そのための新しいレーティング係数を作るためにピッチング慣性モーメントの量的把握とそれがスピードに与える影響を査定する。

陸上計測時トリム対浮揚計測時トリム。1983年11月までにルールを作成するつもりで，陸上計測時と浮揚計測時のトリムに大きい差があると，レーティングにどれだけ影響があるかコンピューターで調査する。

船外機付きの小型艇に対するEMFを考える。EPFとキールから出るプロペラ・シャフトの取り扱いを考える。

BHAIにおける曲率半径の限界を研究する。

12.20　次のITC会議は，1983年1月22,23日にハン

ブルグで開く予定。

13. Measurement Committee（計測委員会）

13.1 Robin Glover委員長がORCに報告書を提出した。

13.2スタンダード・ハル（標準船体）

各国のスタンダード・ハルのリストを照合し，分類しコンピューターに記憶させる。その後分類したリストに追加分を加えて折々発行する。現在のスタンダード・ハルはそのままとし，あるクラスの一つのスタンダードに統一することはしないということが承認された。

13.3 ウォーターライン・ステッカー

Friedrich Judelが，DSV（ドイツ帆走協会）のウォーターライン・ステッカーの試みにより，ぬれた船体にマーカーをうまく張りつけるのが困難だったことを報告した。別の接着剤でさらにテストを続けることになった。

13.4 計測目録

委員たちの意見では計測目録およびチェック・リストはオーナーおよびメジャラーの助けとなり，大体うまくいっている。チェック・リストの項目14に関して混乱があった。

ORCは以下の修正を承認した：

リストのトップに新しい項目を入れる。

ヨットは完成されセーリングできるよう艤装されている。　オーナー　メジャラー

デッキ下

1．……

下記の新しい項13を入れる

13. マストより後のキャビン床面上のシート，ガイ等（202.2A.2）

現在の13を14に変え，現在の14を削除する。202.2Aの最初のパラグラフを.1，2番目を.2とする。

202.2A.1の“艤装されセーリングの用意のできた”を削除し，“セーリングできるよう艤装されている”と入れ替える。

13.5 ルール102.3の以下の言い回しが原則的に承認された：

102.3A. レーティング証書は，オーナーが変わったりまたはヨットに改造があった場合(108.1参照)，自動的に無効となる。これらの変化はそのヨットを再認可すべきオーソリティー（各国帆走協会等）あるいはその方が適切ならばそのヨットがその時置かれている国のオーソリティーにただちに知らせなければならない(遠征中の場合など)。このオーソリティーは証書を取り消しまたは再発行する。

B. 上記Aに言う適切なオーソリティーは，そのヨット自身に非があるかどうかにはかかわらず，レーティング証書が事実と一致していない，またはその証書は本来与えられるべきでなかったと思われる有力な証拠を発見した場合，下記の条項に従って証書を取り消すべきである。そして計測値をチェックし，必要に応じて証書を修正し再発行することができる。

1．ヨットがレース・コミッティーの管轄下にない場合，オーソリティーは証書を取り消し，その理由をオーナーまたはその代理人に文書で知らせる。

2．ヨットがレース・コミッティーの管轄下にあるときにオーソリティーが証書を取り消そうとする場合，オーソリティーはそのことをレース・コミッティーに報告し，コミッティーはIYRU Racing Rulesにもとづいて以後の手続を進める。

注意： 提案されたルール102.3は1983年1月に発行されるRules and Procedures for Race Administrationの最終的な言い回しの結果修正される可能性がある。(Rules Compliance委員会のセクション参照)

13.6 管理マニュアル

ORCは，以下を管理マニュアルの形で計測オーソリティー（各国協会の計測委員会等）に回覧することを承認した。

13.6.1 メジャラーのワーキング・ペーパーの保存

実際に行った生の計測値を含むすべての計測の記録を各国協会等の選択に従いメジャラーまたは計測事務局が保存することが承認された。保管の理由上，保存期間を決めなければならないが，これは5年になるだろう。

Measurement Committeeは今のところ新しい計測記入表使用の義務付けは勧告しなかった。メジャラーが使っていて便利だと感じている非常に良い形式が既にたくさんあるので，ひき続きそれを使うことを認めるべきだと考えられた。

13.6.2 メジャラーは必ずしも助手を使う必要はないということが承認された。

しかし計測助手を使ったならその身元を明らかにし，その氏名を各国計測オーソリティーに報告，もし助手を使わなかったならば，その旨をやはり計測オーソリティーに報告しなければならない。この助手が第2のメジャラーであれば，その氏名はレーティング証書上に記されることになる。

103の第2文を修正して，メジャラーおよびその助手をUSYRUの提案にあるように入れることが承認された。

13.6.3 ヨット船体のダブル計測

メジャラー不足，移動距離および調整の困難さなどの理由により，すべてのワン-オフ・ヨットをダブル計測するのは実行不可能だということが承認された。（現在，2回計測されるヨットはほとんどない）

ORCは，インターナショナル・チャンピオンシップを主催するナショナル・オーソリティーは参加するヨットが2度計測されるように手配すべきだということを原則的に承認した。これを2人のメジャラーによって同時に行うかまたは2人の別々のメジャラーに

よって，つまり1人のメジャラーが計測し，次にもう1人が前の生データを用いて自分のとチェックする方法で行うかはヨットを参加させるナショナル・オーソリティーに任される。

Rules Compliance Committee（順法委員会）が手順をまとめ，すべてのナショナル・オーソリティーに通知を送ることが承認された。Gaither Scott は，これがレベル・レーティング・ワールド・チャンピオンシップに与える影響を懸念した。彼はダブル計測に関するアドバイスをレベル・レーティング・クラスのワールド・チャンピオンシップのルールに含むべきだと主張した。

13.6.4　デザイナーの予想データの提供

デザイナーの予想する IOR 関係数値をしかるべき形式に整えたものをオーナーの手を介して計測オーソリティーに提供する手順が決まった。

この手順はナショナル・オーソリティーベースで1年間試されることが承認された。

13.6.5　ORC 首席メジャラーへのレーティング証書の送付

すべてのナショナル・オーソリティーは監査のため各計測年の始めに，新しく計測したヨットのレーティング証書を送り，最新の方法を採用していることを確認することが承認された。

また，レース前のチェックが行われたレガッタについては，疑問の生じたすべての証書のコピーを主催者が ORC に送ることが承認された。

13.6.6　メジャラーのための計測手引書

このような文書は必要不可欠で既におそきに失しているということで意見が一致した。これは船体を計測するに当たって推奨すべき手順を示すべきだが，この手順を義務付けることはすべきでない。

その目的は船体を正確に計測することにあるが，特に一つの決まった方法でなくてもよい。

手引書（マニュアル）はルーズ・リーフの本にし，それをナショナル・オーソリティーに送ってコピーおよび必要に応じて翻訳することになった。これは部内の計測マニュアルであり，一般に売られることはない。ページは必要に応じて修正およびさし替えられる。

これはできるだけ多くの図を含み，ルールの語句の解釈がわかりやすいようにする。

ORC 計測委員会委員は，彼らが持っている，あるいは準備している手引書案を首席メジャラーに送り，マニュアルを早くまとめられるよう協力することを申し出ている。

13.6.7　ビデオ・テープ・トレーニング・フィルム

計測手順を示すビデオ・テープの製作は専門家によるべきだということになった。USYRU がこのようなフィルムを作っているところで，ORC はそれを買うかどうか考慮している。ビデオ・テープの方がスライドより好ましく，メジャラーだけでなくオーナーまたはその代理人の指導にも役立つと思われる。

13.6.8　計測時のデザイナーおよびオーナーの立場

浮揚時の計測にはオーナーが立ち会うことが非常に望ましいというのは一般に認められるところだが，残念ながら立ち会うのは代理人であることが多い。デザイナーは陸上での計測に役に立つことが多いが，ORC は，計測をどんな手順で行うか決めるのはメジャラーであり，それを変えるようにとのデザイナーの圧力は極力おさえ拒絶しなければならないという点で一致している。

13.6.9　メジャラーの講習

すべての各国主任メジャラーがロンドンの ORC 会議に出席することが非常に望ましいが，これは費用がかかりすぎる。ORC 首席メジャラーをメジャラーの多いところに送る方が安くすむ。ニュージーランド，オーストラリア，ホンコン，日本と回れば旅行費用もおさえられるだろう。

講習の方法としては会議形式よりも実地の計測の方が有益だということで一致した。

距離が近ければ，たくさんの国のメジャラーが適当な場所に同時に集まるのも有益だろう。

13.6.10　ナショナル・オーソリティーは各国メジャラーを3年に一度は上記の講習に出席させるべきだという提案が承認された。メジャラーの少ない国は隣の国の講習に出席できれば都合よいだろう。

13.7　Robin Glover は，Measurement Committee は ITC が浮揚計測時に陸上げすべき若干の物品を指定することを考慮中とのニュースを歓迎していると述べた。

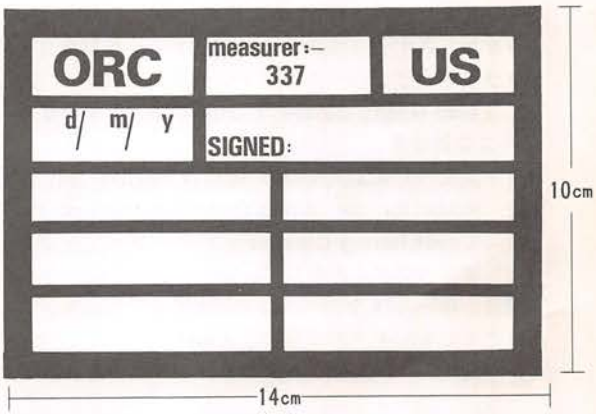
13.8　セールのマーク

このマークの規定発効後は所定のマークのないセールを積んでいることは抗議の対象となるルール違反であるという指摘があった。

1983年3月1日以降に販売される新セールにはすべてマークを付け，また在来のセールもこの規定に該当するものはすべて1985年1月1日までにマークを付けることに決まった。すべてのセールはヘッドにスタン

提案されているセールのスタンプ

Specimen of Sail Stamp (For U.S.A. Measurer No. 337)
To be stuck inside Front Cover.



プを押す。

スタンプにはナショナル・オーソリティーが発行したナンバーに続いてその国のセール文字を入れることが承認された。スタンプの形式は別図に示すが(前ページ右下図)，以下のデータと日付，それにサインを入れる：

メインセールに，HB，BLP，MGU，MGM

ジブに，LPG，LUFF

スピンネーカーに，SL，SMW，HBS

スタンプを押すことによってメジャラーは，そのセールがIORに適合することを示す。

13.9　AIGSの15%バトックでの曲率

これは今後計測されるすべてのヨットについて記録されることになった。ORCの曲率ゲージで発見された最大の変位の読みをレーティング証書の2ページのFMのすぐ下にButtock radius test（BRT）として記録する。値はミリで示す。

ゲージはAIGS断面で用いられるが，セットの向きは船体表面に対して垂直に支える。(法線方向)

13.10　ヘッドセールの制限

ヘッドセールの制限はRを小数第2位以下を四捨五入して計算される。

証書の2ページのRは変えずにセール数の制限を2ページの一番下にR（ft）と一緒に入れることが承認された。

13.11　陸上の計測に対する縦のトリム

これは現在ルールの大きな弱点になっているということで一致した。委員会は，これが今後の研究のためITCの協議事項になっていることを歓迎し，102.1第2文を改良する提案が早く出されるよう望んでいる。

13.12　レーティング証書の有効性

最近の，そして必要な慣例に合うよう，102.7の第2文を次のように修正する：

“証書の有効期限は再認可オーソリティーの裁量にまかされるが，1年を超えてはならない。”

13.13　メジャラーの報酬

ORCは，メジャラーに対する最低の報酬を決めるという提案を，適切な資格を持った者による計測を確保する方向で考慮した。議論の後，このようなガイドラインを設けるのは不可能と思われるということになったが，各ナショナル・オーソリティーが有能なメジャラーを雇うというポイントが強調された。

14.　Level Rating Classes Committee（トナークラス委員会）

14.1　議長のGaither Scottが報告書を提出した。

14.2　Rules for the World Championships of the Level Rating Classes（グリーン・ブック）関係改訂次のとおり。

14.2.1　ルール14.2：

パラグラフa）を次のように変える：

a）“ミニ・トンを除くすべてのクラスは，どんな電子航法装置でも使うことができる。”

パラグラフb）に追加：

“(V)手で持てるポータブルの計算器”

c）をすべて削除し，追加する：(新しいC項)

c）“無線送信器は個人的な目的または非常の場合，または帆走指示書に明記されている場合のレース報告以外に使ってはならない。

14.2.2　ルール15

明確にするため，最後のパラグラフのおわりに追加：

“スペアのメインセールは船に積んではならない”

14.2.3　グリーン・ブックは，1983年，他に内容の変化なく再発行される。

14.3　ポスター

ORCは，1983年と1984年のすべてのトン・カップ・イベントに関する情報を含むA4サイズのポスターの印刷を採択した。これは広く配布される予定。

14.4　ワン・トン・クラス・レーティング

1981年のORC会議以降，トン・カップへの関心を高める方法に関する多くの意見がよせられた。ワン・トン・クラス以外のクラスはすべて，今年多くの参加艇を得た。

1984年から，ワン・トン・クラスのレーティングを30.5 ftとすることが決定された。これは今あるまたは建造中の，この数字に近いレーティングを持つ多くのヨットをひきつけるためである。クルーの制限は8名とする。

1983年のワン・トン・ワールド・チャンピオンシップに関しては，ブラジルのナショナル・オーソリティーに，今のレーティングのままにするかそれとも新しい30.5 ftの制限に変えるかの選択が任された。〔彼らは27.5 ftの制限のままにすることに決定した。〕

14.5　IYRUルール26.2（C）

ORCは，レベル・レーティング・ワールド・チャンピオンシップ・レースにおいてルール26.2（C）を適用してルール26を修正することを禁止することに合意した。

14.6　¼トンとハーフ・トンの船内容積

¼トンヨットおよびハーフ・トンヨットの船内容積に関する報告書がLevel Rating Classes Committee，続いてInternational Technical Committeeに回覧された。

15.　Special Regulations Committee（安全規則委員会）

15.1　議長のMercel Leemanが報告書を提出した。

15.2　ORCセーフティー・ハーネス（安全ベルト）に関する最低基準仕様

セーフティー・ハーネスとライフ・ラフトに関するORCの勧告基準仕様がすべてのナショナル・オーソリティーに回覧されたという報告があった。2年間反対が出されなかったということを考慮して，ORCは，

1983年3月1日以降，セーフティー・ハーネスに関するORCの勧告基準規定を強制的なものにし，タイトルを“ORCセーフティー・ハーネスに関する最低基準仕様”とすることを承認した。

この標準仕様は今の安全規則の小冊子の付録としてつけ加えられる。

15.3　ORCヨットマンのライフラフトに関する勧告基準仕様

イタリアを除いて，去年回覧したライフラフトに関するアンケートの答えがないという報告があった。

試験が行われ，その結果，さらに調査が必要となり，またこの問題はさらにもう1年延期することが承認された。

ORCは，彼らがORCヨットマンのライフラフトに関する予備勧告基準仕様で定めた仕様は現在の外洋レースに対して良いガイドラインであり，“ORCヨットマンのライフラフトに関する勧告基準仕様”というタイトルで安全規則の小冊子の付録としてつけることを承認した。

15.4　安全規則の小冊子

Policy Steering Groupからの勧告，ホンコン，RORCおよびUSYRUからの提案に関する議論の後，委員会は以下の修正を提案し，ORCはそれを承認した。

1.1　削除および以下との差し替え：

“外洋レースをするモノハルのヨットのための共通の最低備品と設備の基準を作ることがこの安全規則の目的である。

注．モノハル：いかなる（バトック）セクションでも船体の深さがセンター・ラインに向かって減少していない船体”

1.3　第1センテンスを削除し，差し替え：

“Offshore Racing Councilは，外洋レースを後援するすべての主催者がこれらの安全規則を使うことを強く勧告する。

4.5　削除：

“以下の表中☆印はその項目が適用されるレースの種別を示す”

差し替え：

“以下の表中：

a)☆印はその項目が適用されるレースの種別を示す。

b)IORのもとにレースしないヨットに関しては，IORの条項に代わるものを（　）内に示した。”

6.12　修正：

“ハッチ．面積が110平方インチ以下の窓，開口を除き，BMAX(最大ビーム)・ステーションより前にあるハッチは内側に開いてはならない。”

6.23.1　修正：

“最も低いコーミングより下のすべてのコックピットの最大体積はL×B×FAの6％（満載吃水線×最大ビーム×コックピットに並行するフリーボードの6％）を超えてはならない。コックピットの床は最低LWLの上のLの2％（満載吃水線上の全長の2％）なければならない。”

6.23.2　修正：

“最も低いコーミングより下のすべてのコックピットの最大体積はL×B×FAの9％（満載吃水線長と最大幅とコックピットに真横のフリーボードの積の9％）を超えてはならない。コックピットの床はLWLよりLの2％（満載吃水線長の2％）以上高くなければならない。”

制限係数の“21 ftレーティング”は“21 ft R”に修正する。

6.31.1　修正：

“21 ft R（全長28 ft/8.53 m）以上のすべてのヨットに対して”

6.31.2　修正：

“21 ft R（全長28 ft/8.53 m）未満のすべてのヨットに対して”

6.61.3　3行目を修正：

“……21 ft R(全長28 ft/8.53 m)未満のヨットのワーキング・デッキ上……”

6.61.4　3行目を修正：

“……ワーキング・デッキの縁よりBmax(最大幅)の5％より……”

6.62　修正：

“21 ft R(全長28 ft/8.53 m)以上のヨットに対して”

6.63　修正：

“21 ftR（全長28 ft/8.53 m）未満のヨットに対して”

6.64　第2パラグラフを修正：

“……〔または第2に21 ft R（全長28 ft/8.53 m）未満のヨットに関して〕……”

8.31　修正：

“アンカー．21 ftR（全長28 ft/8.53 m)未満のヨット以外はアンカーライン付きアンカー2基……”

10.21.2　修正：

面積が0.05 IG^2（フォアトライアングルの高さの2乗の5％）以下，ラフが0.65 IG（フォアトライアングルの高さの65％）以下のストーム・ジブを1枚……”

10.21.3　修正：

“……面積が0.135 IG^2（フォアトライアングルの高さの2乗の13.5％）以下の……”

11.41　削除および入れ替え：

“クルー全員が乗れるもので下記の条件を満すライフラフト（単数または複数）

A．ワーキング・デッキ上またはワーキング・デッキに直接開口するライフラフト（単または複数）専用の格納室に収納しなければならぬこと。

B．1983年7月1日以降に建造されるヨットに関しては，

次の条件を満している場合にのみライフラフトを

ワーキング・デッキの下に収納してもよい。

a）収納室が水密または自動排水である。

b）収納室が水密でない場合，専用の格納室の床は，ルール6.23.2項の目的上，コックピット・ソールと同じく本項の適用を受ける。

c）この収納室のカバーは水圧がかかっても開けられるものであること。

C．収納袋（valise is a soft bag, not a hard case）に入れた，重さが40 kg 以下のライフラフト（単または複）は，デッキ下のコンパニオンウエイ近くにしっかりと固定しておいてもよい。

D．どのラフトも15秒以内にライフラインのところまで持ち出せること。

E．海上の人命救助専用の設計であり，他の目的に用いられることのないラフトであること。

F．少なくとも二つの浮力室を持ち，それぞれが自動膨張式で作動し，一つの浮力室が破れても所定の数の人員を乗せられること。

G．乗っている者全員をカバーできる天幕（キャノピー）を持つこと。

H．メーカーまたは認定代理者による，検査済みで上記の要求を満たしていることを証明し，かつ超えてはならないラフトの収容人員を記した1年間有効の証書を持っていること。証書またはそのコピーは，ヨットに積んでおかなければならない。

I．各ラフトに次の備品を備えること：

シーアンカーまたは“たらせ”（水中に曳いてブレーキにするもの）	1
フイゴまたはポンプ若しくは浮力室の空気補充のできる装置	1
信号用ライト	1
信号焔（ハンドフレアー）	3
あかくみ	1
修理キット	1
パドル	2
ナイフ	1

10.22(b)　10.22(b)を改訂すべきであるというスカンジナビアからの提案が提出されたが，ORC はこれを改訂しないことに決めた。

15.5　カテゴリー0の提案

Jean-Louis Fabry が委員会に対し，ORC 安全規則にカテゴリー0を作る可能性に関し，1982年3月10日，ORC（英国オフショア・レース協会）で行われた会議の議事録を報告した。

この会議の議事録を世界中の国際的な長距離レースの主催者に回覧し，彼らの意見および提案を1983年に開かれる次の会議に提出してもらうことが決定された。提案はロンドンの ORC まで。

Jean-Louis Fabry を議長とし，長距離レースの主催者代表および Special Regulations Committee のメンバーから成る Category 0 Sub-Committee を1983年の ORC 週間中，Special Regulations の会議より前に開くことになった。

15.6　ヘビー・ウェザー・ランニング・セール（荒天順走用の帆）

RORC から ORC 宛ての，ルール835，ヘビー・ウェザー・ランニング・セールに関する提案は，Special Regulations Committee による強い支持を受けた。(本議事録 International Technical Committee の項参照)

16.　Research Committee（研究委員会）

16.1　議長の Olin Stephens が ORC に報告した。

16.2　彼は ITC に対し，その仕事を，また ORC に対し，調査の資金供給を感謝した。

16.3　IORMP およびラインの使用

IORMP は，船体の計測装置によって得たラインのデータのファイルから IOR に必要な船体の計測値を得るコンピューター・プログラムである。このプログラムを数隻の船で使ってみたところ，いくつかはうまく行ったが，うまく行かない例もあった。John Letcher が書いた最新版を，英国計測委員会事務局，Newport の米国計測事務局，フランスヨット協会（FFV），それにドイツ帆走協会（DSV）の機械で計測した船体で試すために Axel Mohnhaupt に送ることになったが，これらの回答から近い将来このプログラムの効用が実証されるものと期待されている。これらのグループ間のデータの交換により，プログラム中に残っている“とり残し”も明らかになるだろう。

プログラムが実証された時には，IORMP プログラムは ORC 主席メジャラーを通じて入手できるようになり，ラインズ計測機械によってレーティングを導き出すのに利用できるだろう――これは計測の自動化や，ルールの分析のためのデータの収集に関して大きな進歩であろう。

16.4　計測機械

二つの新しい船体線図計測機械が委員会で披露された――それは FFV（フランスヨット協会）の TAL 機械とドイツの Mohnhaupt 機械である。

FFV TAL 機械は，ベース・ライン・ビームの両端にある鏡を用いて，レーザー光線を船体表面に向けて発射し，二つの投影像が重なるよう鏡を回転することによって船体表面の座標が決まる。(三角測量の原理)。精密な角度を計測する装置(角度の1分程度まで読める）で鏡をコントロールし，データの読み取りは現在の試作機では人手を使っている。

DSV のために Axel Mohnhaupt が開発した機械も披露された。この機械は全自動で，Osborne のポータブル・コンピューターにつながれている。これは各断面形状を示す数値を直角座標の形で与えるが，その過程には座標変換の操作も自動的に含まれている。測定原理はベースライン・ビームの両端から船体表面に向けて引き出した2本のピアノ線の長さから船体表面の座標を決定することである。ピアノ線の長さの計測に

はシャフト・エンコーダーが用いられ，その精度は約¼ミリである。

この機械にはよく出来た対話型のチェックシステム，すなわちグラフィック・ディスプレイに計測断面を表示し，間違ったらしいデータを削除または修正するシステムや，計測オフィスに送るべくディスクまたはテープにデータを収納する前に見直しするために直角座標のオフセット・データを表示するシステムを備えている。

Research Committee は，Mohnhaupt 機械が各国の計測担当機関で使用できる段階まで来たと考えている。現在，DSV（ドイツ帆走協会）が調査およびワン・デザイン・クラスの開発のために使っている。この機械の引き合いがあれば見積価格を回答できるだろう。

USYRU の機械は，アメリカで MHS レーティング・システムのための船体線図資料を集めるのに日常的に使われているが，この機械も Mohnhaupt 機械と同精度である。どちらも，IOR の計測目的には十分だろう。

Olin Stephens は，Mohnhaupt 機械にはグラフィック・ディスプレー・ユニットが付いているのに対し USYRU の機械には今のところ付いていないが，これを付けることは可能だと説明した。イタリアでは，2隻の船の計測に Maine Yankee 装置が用いられた。IORMP の正確な版がなかったため，IOR レーティングを導き出せるかどうかのテストはできなかった。

Maine Yankee 装置は廉価であり，チェックに使うと有益だろう。

16.5　機械計測の現状

Research Committee は機械計測を普通の IOR レーティングのために取り入れる手順について長い議論を行った。機械の性能をチェックするための校正の方法，IORMP プログラムの確認，2～3の船体で手計測と機械計測の直接比較してみることなどが話し合われた。彼らはこれらの問題は今後1年間で処理されるだろうと考えている。FFV および DSV からの援助の申し出が勧迎された。パリまたはデュッセルドルフのボートショーのいずれかで船を計測できるようになるかもしれないが，造船所での実験的な環境のもとでも試しの計測が行われるだろう。

一組の機械とプログラムを使って広い範囲の船を計測した結果が普通のメジャラーの誤差の範囲内となれば，その計測機械とプログラムは使ってよいだろう。

16.6　シリーズ船型性能の分析

Research Committee は，John Letcher の用意した，〈ウィリウォー〉をベースとする一連の仮定船型の予想性能に関する報告書を受けとった。この報告書では，外洋帆走に適したモノハルの予想される範囲をカバーするため，3つのサイズ（全長20，40および60 ft）について，船幅，船体深さ，吃水，セール・エリア，それに復原性を変えて，いろいろな風の状況のもとでのスピードが予測されている。

報告書には計729艇が入っている。このシリーズに対するスピードの計算は USYRU のニューポートのオフィスで行われ，スピードの予想とレーティング計算に必要な船体のデザインとその排水量等の計算は Dr. Letcher が行った。

16.7　性能の分析の現状

この729隻のシリーズに対するスピードの計算の結果は Research Committee および ITC に，IOR ルールの効果を今まで不可能だった新しい方法で調べる機会を与えた。

吃水の効果と復原性の効果に関してはすでに有益な情報が得られている。

それは現行ルールのベース・ドラフトは船の吃水の制限には有効とは言えず，また吃水の浅い船に対しては，概してルールがきびしすぎるということを示しているように思われる。ITC はこの結果を使って浅吃水の船が対等に競走できるようにするルール改正の可能性を考えることにしている。

上記の結果はまた CGF がテンダネス・レシオをコントロールしていないことを示していると思われる。CGF のルールは大きな船（40 ft 以上）には有効だが，小さな船（20 ft）は最小の CGF を強要されることになっている。ITC は，何が正しい答を出すものなのか，小さいボートに対して，好ましくない高い重心位置を強制しているものは何なのか，を考えるのに興味を示している。

来年，Research Committee は，ITC と協同して報告書中の膨大なデータを，次のものをさらに研究するのに利用する予定である。

吃水の効果
復原性の効果
フラクショナル・リグ（さらに計算が必要）
プロペラの効果

16.8　シリーズ船型性能分析のテーラー級数表現

報告書には，729隻の性能に関する基本的な Taylor Series が含まれている。これは（過去にさかのぼる）Mark ⅢA システムが，デザインのバリエーションに対してより大きな包括力を持ち，また，エージアロワンスをなくすことができないか，ということを考える基礎をつくるべく企画されたものである。この可能性を評価するのはまだ早いが，より良いルールを作るためのルール分析の強力な手段となることは明らかなようだ。

16.9　VPP（速力推定プログラム）

上の729隻の仮定船型の性能推定に用いられた速度予測プログラムは，1980年に Dr. Letcher がコミッティー・メンバーとコンサルタントのために発行した VPP とは非常に違っている。今回の改訂の中には，新しい航空力学的資料，キールと船体の干渉効果や船体の復原モーメントのカーブのより良い表現などが含

まれている。

Dr. Letcher が現在までのすべての変化を改訂した新しい ORC-VPP の決定版を書き，技術資料として研究委員会メンバーおよびヨット関係技術コンサルタントに配布することになっている。

現在のプログラムを使っているデザイナー達は，実績との一致にかなり満足していると報告している。新しいのはもっと良くなるだろう。

16.10　転覆の研究

Reserch Committee で，SNAME-USYRU の転覆の研究を説明するフィルムとスライドが披露された。一つの重要な結論は，転覆しやすさを減らすのに，ロールの慣性モーメントに与えるマストおよびリギンの寄与が非常に重要だということだ。

16.11　マストの構造寸法

ITC はマストの構造寸法を決める方法に関して，多くのデザイナーおよび American Bureau of Shipping（米国船級協会）からの提案を受けとった。

Research Committee は，これらの方法のうちマストの大変形を扱ったものがなかったこと，また波による転覆に際してマストに働く慣性力荷重を扱ったものがなかったことに気付いている。これらの問題はどちらも合理的なマスト構造寸法設計法を確立するに当たって留意する必要がある。委員会は，歪-エネルギー法をベースとして調査を始める予定だが，この方法は工学の他の分野における同様の構造上の問題で多くの実績をもっている。

16.12　総論

Research Committee は，下に述べるいくつかの面で明らかな前進があったと感じられることを喜んで報告する：

1．船体形状の機械計測がますます魅力的になってきたこと。IORMP がさらに改良され，現在の IOR ルールに必要なほとんどすべての数値を求めることができるようになった。

2．仮定船型シリーズの性能分析はルールの改良の新しい道具となり，ハンディキャップ・ルールの効果を一般的に理解するのに役立つことになるだろう。

3．速度予側プログラムはヨット設計の道具として広く認められるようになっており，今後，設計，レーティング両分野における応用が一般的になるだろう，と我々は感じている。

来年，Research Committee は，ルールの効果に関して今年 ITC が提出した問題のほとんど全部に本腰を入れてとりかかりたいと望んでいるが，系統だった計算（およびその費用）なくして答は得られないだろう。

17.　Rules Compliance Committee（順法委員会）

17.1　議長の Mark Baxter が報告書を提出した。

17.2　IOR を順守するオーナーの責任

IOR に従うことに対する第一の責任はオーナーにあり，またそうあるべきであるということで意見が一致した。オーナーとは，IOR 証書にそのように署名した者である。

スキッパーがオーナーでない場合，スキッパーも責任を分担すべきであることでも意見が一致した。IOR に次項の追加が承認された。

“順法の責任――オーナーはこれらのルールに確実に従うことに対する第一の責任を持たなければならない。

レース中ヨットの責任者がオーナーでない場合，その者も同様に順法の責任を持つ。”

17.3　有効な証書

“有効”という語は，特に IYRU ルール19で使われているものは解釈がむずかしい，という発言が多かった。ルール19の精神から考えて，IOR 証書は，ヨットの現状が証書と一致しないことが明らかにならない限り有効であると考えられる。帆走指示書に他に特記のない限り，そのシリーズ中無効と決定された証書は，シリーズの第一レースのスタートから無効であったと見なされる。

委員会は IOR のレースに適用する際の IYRU ルール19の解釈・運用に関してさらに考慮することにしている。これはI.O.R.に付録として付け加えられる予定である。

17.4　オーナーに対する注意事項

オーナーに順法の責任のことをさらに注意し留意してもらうために，ORC は各証書に添えて次のことを記した手紙を送ることを決議した。

オーナーへの手紙

“レーティングがあなたが予想していたより，あるいはデザイナーがあなたにそう思わせたより低くても喜んではいけません。

レーティングがはなはだしく低いと思われた場合には，そのことをすぐ計測責任機関に報告し，チェックしてもらって下さい。

あなたのレーティングが抗議の対象となりそれが認められた場合には，たとえあなたが自分には落度がないと思っても，他の競技者達との公正をはかるため失格あるいはペナルティーを課せられることがあります。

各国帆走協会（等責任機関）”

17.5　IOR 102.3の修正

Rules Compliance Committee は，Measurement Committee が提案した102.3の修正を支持する。Measurement Committee はこれに加えて現在の IYRU のルールでカバーできない状況下でのレーティングについての抗議の手順と取り決め，およびレーティングを与える機関の決定に救済を申請する手順と取り決めを考慮するよう要請している。

17.6　レーティングに関する抗議ならびに救済の申請

以下の文章を，1983年1月より IOR に付録5として加える。

“付録5”

レーティングに関する抗議，ルール運営に関する抗議（Administrative protest）および救済申請

1.　レースで提出された抗議

その時ヨットが置かれている水域のレーティング・オーソリティー（責任機関）が，IYRU ルール74.3(a)で言及された“適格な機関”となり，IOR 証書に関する問題の解決にあたる。IOR 証書に関する抗議を扱うプロテスト委員会はこの機関に諮問することができて，その場合この機関は，抗議を解決するために正当な助言や援助を提供しなければならない。

2.　ルール運営上の抗議（Administraitve protest）

2.1　ルール運営上の抗議の手続を取れば，相手のヨットがレースをしているかどうかに関係なく，そのレーティング証書に関する抗議をすることができる。この運営上の抗議は，そのヨットが置かれている水域のレーティング責任機関(各国帆走協会など)に提出される。

2.2　あるヨットのレーティング証書に正当な利害関係を持つ者または団体は，次の条件のもとでルール運営上の抗議を提出することができる：

(a)　抗議が文書でなされ，抗議者の署名と日付が入っていること。

(b)　抗議書が申し立てられた問題点に関する詳細な記述ならびに抗議者がレーティング証書を有するヨットのオーナー，資格を持つメジャラー，あるいは IOR レースの主催団体など，その証書に正当な利害関係を有する者であることを示す十分な記述を含むこと。

(c)　抗議書に被抗議艇の証書のコピーおよびそのヨットのオーナーの住所と電話番号が添えてあること。

(d)　抗議書が，抗議者の解決を望む問題点の申し立て，適用されるルールの指定，および関連の証拠の記述を含むこと。

(e)　抗議書のコピーおよびその根拠となる材料を抗議者が被抗議ヨットのオーナーに送ること。

(f)　抗議にレーティング責任機関所定の手数量が添えてあること。

2.3　抗議を受けたヨットのオーナーは，できるだけ早く関係するレーティング責任機関に答えを送らねばならない。彼が抗議を認めると決定した場合，または再計測が要求されながらそれに応じない場合，レーティング責任機関は IOR 102.3に従ってそのヨットの証書を無効にし，そのことを，その管轄のもとでそのヨットが通常レースを行っている地方の団体を含むすべての関係者に通知しなければならない。

2.4　レーティング責任機関は問題を ORC 首席メジャラーに依頼して助言と援助を求めることができる。レーティング責任機関は得られた証拠にもとづいて決定を下し，ヨットの全体または一部の再計測を命じることができる。

2.5　レーティング責任機関の決定は，事情が許す限りすみやかに行われ，抗議者および被抗議者に文書で伝えられるべきである。

2.6　レーティング責任機関は抗議を処理するに要した金額，ならびにそれを誰れが払うかを次のように決定する：

(a)　抗議を受けたヨットの修正レーティングが抗議を受けたレーティングより0.2 ft または0.5%（どちらか大きい方）以内しか高くない場合，抗議側が費用を払う責任を持つ。さきの手数料は費用の支払いとはみなされない。

(b)　修正レーティングが抗議を受けたレーティングより0.2 ft または0.5%（どちらか大きい方）以上高い場合には不都合な点に対する責任の所在により，オーナー，メジャラー（単または補数），または修正レーティングを出したレーティング責任機関が費用を負担（または分担）する。手数料は抗議側に返却される。

17.7　1983年1月に発行される IOR の付録文書

Rules Compliance Committee（順法委員会）は，以下の問題に関するルールを起草した：

a）オーナーが彼のヨットのレーティング証書が不当に抑圧されている，またはレーティング責任機関の関連活動が不当だと信じる場合，その救済申請の手続。

b）レース前の検査または計測により，ヨットの現状がその IOR 証書と一致していないことがわかった場合とるべき手続。

c）レースまたはシリーズ中の検査，計測または抗議により，ヨットの現状がその IOR 証書と一致していないことがわかった場合とるべき手続。

ORC は起草されたルールの意向には同意したが，Rules Compliance Committee でもう少し文章表現を練った上で，それを IOR の付録文書の形で成文化すべく，1983年1月の Administrative Committee の会議で検討するよう要請した。ORC は Administrative Committee に，この付録文書を直ちに発効できるよう採択する権限を与えた。そこに含まれる予定のルールは，帆走指示書に特記のない限り，IOR のもとで行われるレースに適用される。

メジャラー各位

計測の解釈　No 15

ルール 202.2.B

メインセール，ミズン，またはスクーナーのフォアセールを802に許されている通りにラフの回りにファーリングするヨットの場合，ルール202.2.B は，セールは下ろしてデッキ上マストより後ろのセールバックの中に収納するか，もしブームがあればそれに沿ってファールすることと解釈する。

JOR, IOR計測数値一覧表その2

JOR

CLASS	SAIL NO.	NAME OF YOCHT	TYPE	R. F.
I	2112	FUJI Ⅲ	FRE 46	35.7
	2339	MARUTAMA MARU	TAK 44	35.0
	2370	RODEM Ⅵ	T&P 44	35.9
	1710	SUN BIRD V	S&S 54	39.8
	2558	VIND 7	DOU 43	33.0
	2538	ZIG ZAG	F 116	34.2
	2312	NACHI Ⅷ	DOU 42	32.6
	2299	BIG APPLE	HOL 44	34.5
Ⅱ	2611	UNCHU	YOK 39	30.4
	2333	TOGO Ⅶ	HOL 44	30.5
	2666	SHIRAHAE Ⅲ	DOU 42	32.8
	2962	SELENE Ⅲ	FAR 34	31.7
	2306	ROCINANTE	DOU 42	31.8
	3115	MISTRESS HANA	DOU 38	30.3
	2235	NOMI Ⅲ	DOU 42	32.7
	2021	KUMANO Ⅲ	VAN 40	31.3
	2301	KO TERU TERU	KIH 42	32.2
	2388	KAZU	DOU 42	32.6
	2400	ISSUN BHOSHI	KIH 39	31.0
	2000	GEKKO V	FRE 41	31.5
	2317	FURAIBO	DOU 42	32.7
	2999	LAZY ALBATROSS	TAK 40	30.4
	2393	BIG PAL	DOU 42	32.3
	1122	ALBIREO	T&P 42	31.0
Ⅲ	2477	ASADORI	DUB 37	27.7
	2751	BELLATRIX	HAYA 34	29.5
	225	EPICUREAN	VO 40	29.7
	2228	GINGA	NAK 34	26.1
	2723	ITSUKI Ⅱ	KIH 38	29.0
	2455	MARGE	DUB 37	27.7
	2339	MARUTAMA MARU	DOU 37	27.8
	2782	MARIE	DOB 37	28.0
	3036	MOTHER	Y 36	26.3
	3135	MIMI	TAK 39	29.6
	1687	RYUO	DOU 35	27.4
	2001	SOLTAS Ⅲ	T&P 38	29.0
	1827	SASHIBA Ⅱ	Y 36	27.5
	2900	SIND BAD Ⅱ	NAK 38	29.4
	2606	SHIYO SEKITO	Y 36	28.4
	3000	SUMMER BOY	TAK 36	26.1
	2121	SPIRIT OF BARON	S&S 38	28.4
	3003	TSUBAKURO	YAM 34	26.2
	380	THE TIS Ⅲ	U 38	27.7
	3071	TOBIUME	TAK 39	29.4
	1828	WHIZ WHIZZ	ERC 37	26.8

CLASS	SAIL NO.	NAME OF YOCHT	TYPE	R. F.
Ⅳ	2976	WACKY Ⅱ	YAM 34	24.9
	1850	VEGA	DOU 33	23.8
	2116	UMINEKO	Y 33	24.2
	2220	SHINKIRO	HOL 33	25.4
	2640	SEIKAIHA	KIH 33	24.8
	2620	SEA HEIL Ⅵ	DOU 34	24.5
	2202	SEA STY	ORI 33	24.4
	2887	SCHNAUZER	TAK 35	24.6
	2501	TIDA	U 35	25.0
	2853	TOPLINER	KAN 30	23.6
	2650	MAYA	DOU 34	25.8
	2862	OHMIZUNAGI DORI	U 32	25.7
	1257	PLUMERIA Ⅲ	SEV 32	23.5
	2668	PARAPHILE-NAN Ⅳ	DOU 34	25.1
	2331	RIYOMA	DOU 33	24.1
	2325	FUTEN MARU	Y 33	23.6
	2857	HAKUGEI Ⅲ	IKE 34	25.0
	1981	JUST Ⅲ	Y 33	24.0
	2905	JACK TAR Ⅱ	TAK 34	25.7
	2212	KINUGASA	WAT 34	24.4
	2931	KAZEKOZO TOKYO	U 34	25.4
	1465	MAUPITI	N 320	23.7
	3035	MARTHA	WAG 34	25.4
	2641	MORAN BONG	VAN 32	25.4
	2921	MOSSY-TIE	VAN 30	23.6
	2929	ARGONAUT	TAK 34	25.8
	2230	BYE BYE I	TAK 33	25.6
	3006	BRONFRE Ⅲ	NAK 34	24.8
	2385	BLUE ANGEL Ⅱ	K 33	25.0
	3050	BLUE NOTE	ITO 34	25.4
	2074	CRANE Ⅲ	Y 33	24.4
	1928	CHIYO Ⅲ	ORI 33	24.0
	2535	CHISATO	DOU 34	24.3
	1987	DAZEN-A	DOU 33	23.7
	1909	DANDELION	TAK 34	25.9
	3018	ENDSVILL	YAM 34	24.9
V	2221	AZUSA	DOU 30	21.4
	2762	ASUKA	Y 30	21.2
	2279	CHUBURINKO V	DOU 30	21.2
	3085	DANCING QUEEN	NAK 31	22.1
	3001	EMILY Ⅲ	YOK 31	22.5
	2011	GAMERA	TAK 31	22.1
	1960	HIPPO	GS 30	21.4
	2182	KERONIA V	DOU 30	21.7
	2600	KARASU	TAK 30	22.2
	2776	NANYO	VAN 30	22.1
	1735	OHKO	PASST	20.7
	2963	OOHKA	TAK 29	21.7
	2652	PROSPER Ⅲ	Y 30	20.8

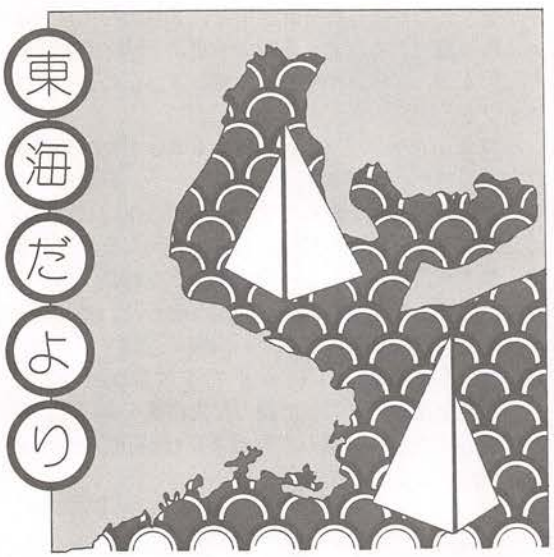
CLASS	SAIL NO.	NAME OF YOCHT	TYPE	R. F.
	2970	POINCIANA	U 30	21.8
	2899	RIVAGE	NAK 31	21.7
	3009	RUBAIYAT Ⅱ	NISS 30	22.2
	3002	SYLPHIDES Ⅲ	NAK 31	22.1
	1910	SERABI Ⅲ	UOU 30	22.0
	3055	SAMOA V	U 31	22.4
	2950	SEIHAKO	JOY 26	21.3
	1898	SEA TIGER	BW 33	22.8
	2234	TORI Ⅱ	DOU 30	21.6
	1897	TORNADO Ⅱ	GS 30	21.7
	2920	THE SHOH-GAKUBOH	TAK 27	21.2
	2867	TOUMEI	TAK 32	22.2
	2240	WANDERER Ⅲ	DOU 30	21.8
Ⅵ	2239	PECKER	F 727	19.9
	3015	MANBO V	NAK 26	18.5
	1914	KORYU V	DOU 26	17.6
Ⅶ	2566	IAM Ⅱ	LEP 21	16.4
	2560	MY PECE	LEP 21	16.5
	2551	PUKA PUKA 80	Y 21	16.3
	2532	SAMANHA	OCE 22	16.7
	2982	SARA D'OR	LEP 21	16.5
	2552	BACK MIRROR	LEP 21	16.5
	2661	CONTESSA Ⅶ	TOD 21	16.5
	2514	CYGNET	OCE 23	16.4

1982年10月30日現在　119艇

$$T.C.F=\frac{\sqrt{R}+2.6}{10}\quad \sqrt{R}=RF$$

〔例〕24.0フィートのレーティング艇のT.C.F.は

$$T.C.F=\frac{\sqrt{24}+2.6}{10}=0.749989\fallingdotseq 0.7499$$ となります。



「気になること……」

都築勝利

私がNORCのお手伝いをするようになって10数年になりますが,近年ヨットに対するオーナーの考え方,また,公平,公正を旨とするべき雑誌の姿勢など,気になると言うより気掛かりな点が見うけられ,ここにペンを取りました。

それと言うのは,昨年10月2日～11日に東海水域,三河湾および伊勢湾で行われた「全日本クラス別選手権」に対する某雑誌の態度は,いかにもレース運営をしている者を侮辱しております。

当雑誌も承知しておると思われるところの世界的にレース熱が冷めてきたレベルレースを,何とか奮起させるべく本部帆走委員長,武市俊氏はじめ,各担当理事,東海支部,二村昭治運営委員長中心の大会役員の努力,検討,模索して採用したこのレースに対して,レース開催日1週間前に東海支部事務局に取材のための宿を依頼してきて,何とかやり繰りをして宿を明け,レース当日はコミッティーボートに乗り,取材して帰ったあげくが,「コースのとり方のまずさ,たびかさなるスタート時刻の遅延,クラス合流に対する批判,これはレースを中止すべきだ。」との暴言まで言い,最初からクラス分けでEクラスになっていたミニトン艇に対して,「同時に行われた全日本ミニトンカップに集まった8艇がEクラスに編入された」と言う書き方は,何をか言わんやであります。

日本の実情,その大会の行われたいきさつ,その時々の状況など調べもせず,NORCおよび大会役員,また参加艇に対する侮辱は,許されないものであります。それと同時に,レース参加艇一部のマナーの悪さなど,何とも心配でなりません。

参加料を払えば言いたい放題。艇長会議に本当に出ていたのかと疑いたくなるような暴言を平気で言っているのを見ると,最近のヨット事故の多いのに通ずるような気がしてなりません。

ヨットに対する本質,オフショアレースに対する考えが,一部のオーナー,クルー,そして,伝統のある某雑誌までが間違ってしまっているような気がしてなりません。

1983年こそ,急には良くならないかも知れないが,会員の皆さんの自覚をお願いして,一歩ずつレベルの向上,マナーの向上に,つとめて私も進んで行こうと思います。

何も遠くのレース,パンナムやアドミラルなどではなくても,国内で楽しく技を競い合えるレースをもりたてて行けばいいと思います。

その真面目なヨット愛好家,またコミッティーが育つ環境作りを我々NORCや雑誌社が行わなければ,だれがやって行くのでしょうか……。

玄界と玄海の限界

玄海支部広報　片倉静江

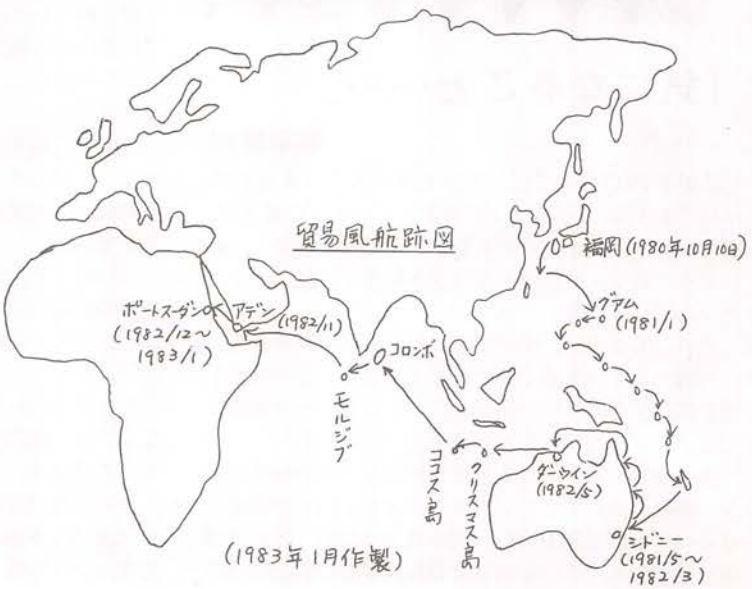
いつだったか，NHKの歌謡番組を何げなく見ていたら，村田英雄が歌う「度胸千俩」のタイトルに「玄海灘の……」と出た。(やった！NHK，お前もか？)。大原前支部長からOFFSHORE担当を仰せつかった時，一番先に気がついたのが支部名の玄海だった。海図上「界」がつくのは，玄界灘，玄界島で，その周辺を含む国定公園は「玄海」であり，玄界灘に面した宗像郡には玄海町がある。大昔から存在するものが「玄界」で，その後生まれた新参者は「玄海」だと，勝手に解釈していた。広報担当が書いた玄界の二文字がいつの間にか玄海に変わっていたことも度々あり，以前は不服だったが，最近は“ドゲンデモ，ヨカデスタイ”の気分になってしまった。どうの，こうの言っている本人でさえ，関西支部会報誌上の小戸ヨットハーバー紹介文中，かの神聖なる女人禁制の島，由緒ある宗像大社の沖津宮が鎮座まします沖の島を，宗像郡に所属するのに，すまして粕屋郡と書いたり，対馬の北東側に出っぱっている舌崎岬を下崎と報告書に書いたくらいだから何をか言わんや。英語なら「GENKAI」と一発ですむのに，日本語は大変だ。

その後朝日新聞に，玄界灘周辺を紹介したレジャー記事が出た。玄海の珍味という言葉も出ていたので聞いてみたら，「固有名詞としてはもちろん玄界島，玄界灘を使い，広い意味での海の場合は玄海を使っており，はっきり分けております」と，御丁寧なお返事を中村清記者から頂いた。

支部名簿は勝手につけてもかまわないようなものの，「玄界支部」にすると漁協と間違えられそうだし，玄界灘支部では一寸大げさすぎる上，海域を限定する感じにもなり，九州の他県が入らなくなる。そこで，広い海を走る意味を取って玄海支部，YES！七つの海へ通じる玄海支部である。GENKAI，玄海，玄界，何の変哲もないアルファベットと違い，視覚から捕える海という字は，じっと見つめていると，何故か荒れ狂う海が見え，リギンのうなり，吹きまくる風，そして波まで聞こえてくる。その反対に「界」は，嵐の前の静けさ，または春の海を感じさせる。(老眼のせい？それとも年寄りの耳鳴り？)

玄界と玄海の限界は決まった。今年も無事故をモットーに，広い海を帆走しよう。アリランレース？小せえ，小せえ……。手許の地図では僅か５ミリの朝鮮海峡，せめて30センチぐらいは走ろう。我が友〈貿易風〉も，海賊にも襲われず，悪い女達にも騙されず，騙さず，無事印度洋を通過，スエズ運河目指し，のんびりとダイビングしながら紅海を北上中で，３月上旬にはいよいよ地中海に入るはず。当初の予定より10ヵ月おくれてはいるが，スポンサー無しの無楽さ，正に海のヴァガボンド。

小戸ヨットハーバーにも興味あるヨットマン夫妻が滞在していた。木造スループ28フィート，自作だそうで，祖国（米国）を離れてすでに12年とか。〈貿易風〉の２年なんて！　その可愛らしい〈ヴァレラ号〉も香港へ旅立ち，３月にもう一度日本に立ち寄り，アラスカ経由でサンフランシスコへ向かうそうだ。ビッグ・ボートでの航海なら何でもない海域も，28フィートではいろいろあると思う。〈ジグザグ〉をはじめ，小戸ハーバーの有志達が署名入りで贈った大漁旗を掲げて，無事帰国して欲しい。(遙か玄界灘より〈貿易風〉と〈ヴァレラ号〉の安全航海を祈ります)



瀬戸内海汽船カップレース

セールNo.	艇名	第1レース		第2レース		総合		チーム	
		順位	得点	順位	得点	得点	順位	得点	順位
2388	カズ	9	15	30	36	51	17	H1	
3034	アンタレス3	24	30	20	26	56	20	128.7	3
1986	ブルーレディー	3	5.7	10	16	21.7	3		
3135	ミミ	21	27	4	8	35	13	H2	
2266	コクシムソウ	6	11.7	11	17	28.7	8	135.7	4
2768	チャージツーチャージ	46	52	14	20	72	30		
2622	レッドタキシード	47	53	48	54	107	49	H3	
60	カイミロア3	32	38	45	51	89	38	266	12
2372	ニクセ	30	36	28	34	70	28		
3064	ビックマウス	45	51	19	25	76	33	H4	
3092	バジェナ	33	39	40	46	85	37	268	13
2965	スバル	38	44	DNS	63	107	49		
1	ベスカドール2	DNS	63	DNS	63	126	DNS	H5	
2839	スピカ3	50	56	39	45	101	46	346	16
2	ポーラスター	DNF	60	DNF	59	119	52		
101	マック	39	45	47	53	98	44	H6	
177	サブリナ	35	41	44	50	91	40	287	15
3	クラゲ	36	42	50	56	98	44		
2929	アルゴノート	20	26	1	0	26	7	SP	
4	ブルーウイング	37	43	18	24	67	27	146	5
2215	アクアベル5	16	22	25	31	53	19		
2131	ウインアキレス	8	14	12	18	32	12	KC	
2211	エイトバード	7	13	6	11.7	24.7	6	157.7	6
3049	クブクブ3	40	46	49	55	101	46		
5	レークレマン	49	55	46	52	107	49		
3005	クレヨン	4	8	2	3	11	1	M1	
3008	カザハヤ2	13	19	32	38	57	21	111	2
2459	ミッドナイトSP	15	21	16	22	43	14		
1029	マッハ1	29	35	36	42	77	34	M2	
3023	トイパートスリー	43	49	42	48	97	43	236	11
1777	Mr.スランプ	23	29	27	33	62	24		
2384	ベリーダンサー	31	37	29	35	72	30		
2998	ミンクス	DNS	63	DNS	63	126	DNS		
2385	ブルーエンジェル2	17	23	41	47	70	28	M3	
2450	エバーマウント	2	3	15	21	24	5	159	7
2180	レディバング2	19	25	34	40	65	25		
3162	ポールスター5	48	54	17	23	77	34	M4	
3047	ポパイ3	42	48	37	43	91	40	269	14
6	シンコー	DNF	60	35	41	101	46		
2184	キラーホエール	28	34	33	39	73	32		
3032	ストーミーペトレル	10	16	9	15	31	10	S1	
2718	ブルーミスト	44	50	26	32	82	36	178	9
2164	タランテュラ4	22	28	31	37	65	25		
3094	フリーダム	41	47	38	44	91	40	S2	
2626	スターシャ	26	32	23	29	61	22	199	10
3174	サンシャイン	14	20	21	27	47	16		
2818	タック	1	0	7	13	13	2	NM	
2899	リバージュ	27	33	5	10	43	14	87	1
3085	ダンシングクイーン	11	17	8	14	31	10		
3058	レディーK	12	18	3	5.7	23.7	4		
2860	カゲロウ	5	10	13	19	29	9	OK	
1995	エルゲイツ	18	24	22	28	52	18	170	8
2745	ブルート	34	40	43	49	89	38		
K123	ラリキンマイウェイ	25	31	24	30	61	22		

ハーフトンカップ

セールNo.	艇名	第1レース		第2レース		第3レース		総合
		順位	得点	順位	得点	順位	得点	順位
3034	アンタレス3	14	24	11	17	13	19	13
2768	チャージツーチャージ	4	9.6	21	27	9	15	10
2266	コクシムソウ	7	15.6	5	10	7	13	6
2622	レッドタキシード	21	32.4	22	28	23	29	23
60	カイミロア3	22	33.6	15	21	22	28	21
2372	ニクセ	10	19.2	13	19	15	21	12
3092	バジェナ	18	28.8	16	22	20	26	18
1	ベスカドール	DNS	39.6	DNS	33	DNS	33	DNS
2839	スピカ3	23	34.8	23	29	19	25	22
4	ブルーウイング	13	22.8	17	23	12	18	15
3005	クレヨン	2	3.6	3	5.7	1	0	1
3008	カザハヤ	20	31.2	9	15	17	23	16
2459	ミッドナイトSP	12	21.6	10	16	11	17	11
3023	トイパートスリー	17	27.6	19	25	21	27	20
2384	ベリーダンサー	11	20.4	14	20	16	22	14
2998	ミンクス	DNS	39.6	DNS	33	DNS	33	DNS
2450	エバーマウント	6	14.04	2	3	10	16	4
3032	ストーミーペトレル	8	16.8	6	11.7	6	11.7	7
2718	ブルーミスト	16	26.4	20	26	14	20	17
3094	フリーダム	19	30	18	24	18	24	19
2818	タック	3	6.84	1	0	4	8	2
2899	リバージュ	5	12	12	18	3	5.7	5
3085	ダンシングクイーン	9	18	7	13	5	10	8
3058	レディーK	1	0	8	14	2	3	3
2860	カゲロウ	15	25.2	4	8	8	14	9

※第１レースの得点は1.2倍とします

ミニトンカップ

セールNo.	艇名	第1レース		第2レース		第3レース		総合
		順位	得点	順位	得点	順位	得点	順位
2965	スバル	DNS	16.44	5	10	DNS	13.7	6
2	ポーラスター	DNF	14.4	DNF	13.7	DNF	12	5
177	サブリナ	3	6.84	4	8	4	8	4
1029	マッハ1	2	3.6	2	3	2	3	2
1777	Mr.スランプ	1	0	1	0	1	0	1
2745	ブルート	4	9.6	3	5.7	3	5.7	3

クオータートンカップ

セールNo.	艇名	第1レース		第2レース		第3レース		総合
		順位	得点	順位	得点	順位	得点	順位
1986	ブルーレディー	2	3.6	1	0	1	0	1
101	マック	7	15.6	7	13	8	14	7
3049	クブクブ3	9	18	8	14	9	15	9
5	レークレマン	8	16.8	9	15	7	13	8
2180	レディーバング	5	12	2	3	6	11.7	4
2184	キラーホエール	3	6.84	6	11.7	5	10	6
2164	タランテュラ4	1	0	3	5.7	4	8	2
2626	スターシャ	4	9.6	5	10	2	3	3
K123	ラリキンマイウェイ	6	13.7	4	8	3	5.7	5

※第１レースの得点は1.2倍とします

海事思想普及

第4回関東OP級オープンヨットレース

葉山フリート〈DELPHINA〉田中一美

日本オプティミスト協会公認第4回関東OP級オープンヨットレースが11月21日(日)佐島マリーナ沖で行われた。

心配していた天気もチビッ子達の熱意により開会式のころには薄日ももれだし，北の風3～4 m/s，うねりもなくベテラン勢にはものたりない風であったが，まずまずのコンディションとなった。

遠来の諏訪湖，夢の島からの友達に加え，ホストクラブの佐島SBスポーツ，それに江ノ島ジュニア，レッツゴーセーリングクラブ，葉山ブルーアンカージュニア，ヤマハジュニアの各クラブから，上は世界選手権出場者から下は4月より始めたばかりの女の子まで総勢58名，父兄・先生・OBも加えると約100名が参加した。福吉レース委員長，種田審判委員長の諸注意を神妙な顔で受け，それぞれチビッ子とは思えないティラーさばきでレース海面へと向かった。

第1レースの興奮と強い潮のために第2レースのスタートはゼネラルリコールとなったが，午前中2レースを消化し，おだやかな海上で昼食をとった。

第3レースは0100の予定であったが，風が弱まり本部船に回答旗が上がりしばらく待期，やがて南風が吹きだしあわててマークを打ちなおしてコースを短縮してスタートした。しかし風は弱く，1時間以内にゴール出来たのは16名で，ゴールを目の前にしてタイムリミットに引っかかった子供達の残念そうな顔をみて，なんとかゴールさせてあげたいのが親心であるが，これも規則でしかたがない。

レースの結果は，チーム優勝，個人別の上位を葉山勢が独占したかたちとなり，神奈川県連杯をはじめ数々のカップや副賞を受けた。入賞出来なかった子供達も協力していただいたNORCの下じきや，日産自動車，SB食品，佐島マリーナ，葉山マリーナからの参加賞をもらって大よろこびであった。

開会式：神妙な顔で注意を聞くチビッ子セイラー

OP級のチビッ子達の技量も年々向上し，今回のレースでも上位数名の顔ぶれは変わらなかったが，下位グループもそれなりによく走っていた。OP級のOBがクルーザーや各クラスのレースで活躍しているのを耳にするが，次の日本のヨット界を担う子供達の元気なセーリングを見てなんとも楽しい一日であった。

NORC協会ニュース

1983年NORCカレンダーのレース日程変更のお知らせ

1983年NORCカレンダーのレーススケジュールに変更がありましたので修正して下さいますようお願い申し上げます。

関東支部

第28回神子元島レース10月29日スタートが10月9日に，第3回小笠原レース4月28日スタートが4月29日に，第24回島羽パールレース7月22日スタートが7月29日に変更

第10回江ノ島～清水レース(7月9日スタート)は中止。初島レース5月21日スタート，熱海レース11月4日スタートの2レースが追加されました。

駿河湾支部

春のフリート対抗レース5月1日スタートが5月3日に変更

東海支部

野島レース3月20日スタートが3月21日に，

熊野レース6月18日スタートが6月11日に，

鳥羽パールレース7月22日スタートが7月29日に，

第8回東海フェスティバルレース9月11日スタートが10月9日に，

オータムレース9月11日～18日スタートが10月9日～10月23日に変更

スプリングレース（5月3日スタート）は中止

東海支部チャンピオンシップレース3月20日，フリート対抗レースの2レースが追加されました。

内海支部

日本ビッグボート選手権レース4月29日～5月5日スタートが5月14日，15日，21日，22日，28日，29日に，土庄レース11月13日が小豆島オータムレガッタ11月13日に変更

西内海支部

1983年ミニトン全日本選手権レースの日程が10月7日

～10月11日に決定いたしました。
玄海支部
第６回ポイントレース７月10日が７月９日に変更。
沖縄支部
那覇・本部レースが７月に開催されます。（日時未定）

事務局よりお知らせ

昨年11月号（本誌）に記載されておりますが，出艇申告の偽り，エントリー締切日を守っていただけない艇が多く見受けられます。

エントリー表等は海上保安部へ公文書にて提出しており，毎回変更することは，当協会の権威にかかわることです。本年より，エントリー締切日および締切日まで入金されていない艇は，エントリーを抹消させていただきます。（本年より，すべてのレース締切日は金曜日です。）

また，出艇申告もレースごとにすべてチェックしますので，下記事項に注意して下さい。

会費納入を遅延した会員の取り扱い内規
特第２条

会費納入の期日はその年度の２月末日とするが，４月末日まで納入しなかった会員に対しては，次の取り扱いをする。

１，特別会員の場合は，５月１日以後開始されるレースの参加料を倍額とする。

２，正会員および準会員の場合は，５月１日以後開始されるレースの参加料を非会員並にする。

※出艇申告の際，NORC メンバーカード（コピー可）がない乗員については非会員扱いとする。

鍵をなくしませんか

ハワイヨットクラブのプレート付，鍵（No. G 456, R 2542）を落した方は事務局まで御連絡下さい。

通信委員会からのお知らせ

(1) 中短波帯無線機 FT-400 C（八重州無線㈱製造）の在庫が残り少なくなりました。長距離外洋レースの必要備品に指定されている２ MHz 帯無線機は，開局申請から工事，落成検査まで約１ヵ月を要しますので小笠原レース参加予定の艇でご入用の方は，お早目に申し込み下さい。

お問い合せ，お申し込みは，NORC 事務局へご連絡下さい。

●50 W　SSB 無線機 FT-400 C 型（アンテナ・カップラー付）
本体価格　¥498,250

(2) 無線局の免許期限は５年です。更新は期限前６ヵ月から受け付けられます。一度，自艇の免許期限をチェックすることをおすすめします。

総会のご案内

社団法人日本外洋帆走協会の第27回通常総会が次のとおり開催されることとなり、会員の方々に出席方を呼びかけておりますのでお知らせ致します。

日　　時　昭和58年２月19日(土)　1650～1720
場　　所　船舶振興ビル10階・会議室
　　港区虎ノ門1-15-16
　　電話(03)504-1911
報告事項　イ．57年度事業報告並びに収支決算報告
　　ロ．58年度事業計画並びに収支予算案
　　ハ．選挙管理委員の選出
　　ニ．57年度会費未納者の取り扱い
　　ホ．その他
注．出席できない方は別途資料とともに送付致しました委任状を是非郵送下さるようお願い致します。

新しい代議員の紹介(続)

前回に引き続き昭和57年12月17日以後選出された代議員の方々を紹介致します。

関東支部
（江ノ島フリート）
兵藤茂　安原達郎　藤井茂　小沢美弘
（シーボニアフリート）
藤井伸一　平野喜美夫　北村勝彦　笠井章而　松田栄夫　大儀見薫　薗信雄　佐藤和夫　朝河清
（油壺フリート）
清田博　藤田弘治　並木茂士　延滋男　平田克己　岩井良浩　殿井宏志　古川保夫　金原良一　藤本達雄　中谷林平　斜森保雄　楳田敏雄　蝶野春太郎
（横浜フリート）
関壮好　藤森紀明　柿島亮一
以上総員94名

なお，前回１月号で紹介致しました代議員のうち，諸磯フリート選出の坂田修一氏は倉持和夫氏の誤りでしたので，おわびして訂正致します。

OFFSHORE　第95号　昭和58年２月15日発行
毎月１回15日発行
昭和52年７月21日　第三種郵便物認可
１部定価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

OFFSHORE No. 95 昭和58年2月15日発行（毎月1回15日発行）昭和52年7月21日第三種郵便物認可

Photo by Tsuneo Nakamura

SWAROVSKI

HABICHT SL7×50

私の愛艇「MAY-KISS」では、スワロフスキーを使っています。
双眼鏡は海水や衝撃に強い、全天候型が安心ですね。

スワロフスキーが生んだ、高性能・全天候型マリーン専用双眼鏡。

ユニークな構造と機能的なデザイン、数々の特長を備えたハビヒトです。明るくシャープな視界を持ち、ショック吸収式に内蔵された光学システムは、製法特許取得。技術革新のトップを行く中央ピント合わせ装置、ボディーは耐熱・耐寒（+70°C～−40°C）性を持ち、特殊ポリウレタン製によるソフトなグリップは操作性抜群。どんな条件下でも、あなたを疲れさせません。また、水深5mでの水圧にも十分耐えられる完全水密・防水型ですから、曇りやカビ、腐蝕、塩害等を一切シャットアウト。もちろん水洗いもできます。またひとつ、海の世界の謎が解けるかもしれません。

オーストリア工業グッドデザイン賞受賞。

スワロフスキー《ハビヒト》SL7×50

¥145,000
（高級化粧箱入り）

●倍率7倍 ●対物レンズ有効径50mm ●ひとみ径7.1mm ●明るさ 50.4（薄暮係数18.7）●完全水密・防水型 ●耐熱・耐寒・耐腐蝕ボディー ●重量1,080g

※資料ご希望の方は、下記スワロフスキー・ジャパンまでお申し込みください。パンフレットをお送りします。

SWAROVSKI OPTIK 製造元/スワロフスキー・オプティック社（オーストリア・チロル州）
輸入・総発売元/スワロフスキー・ジャパン株式会社〒105東京都港区浜松町1-18-14スワックスビル3F PHONE03-431-8280（代表）