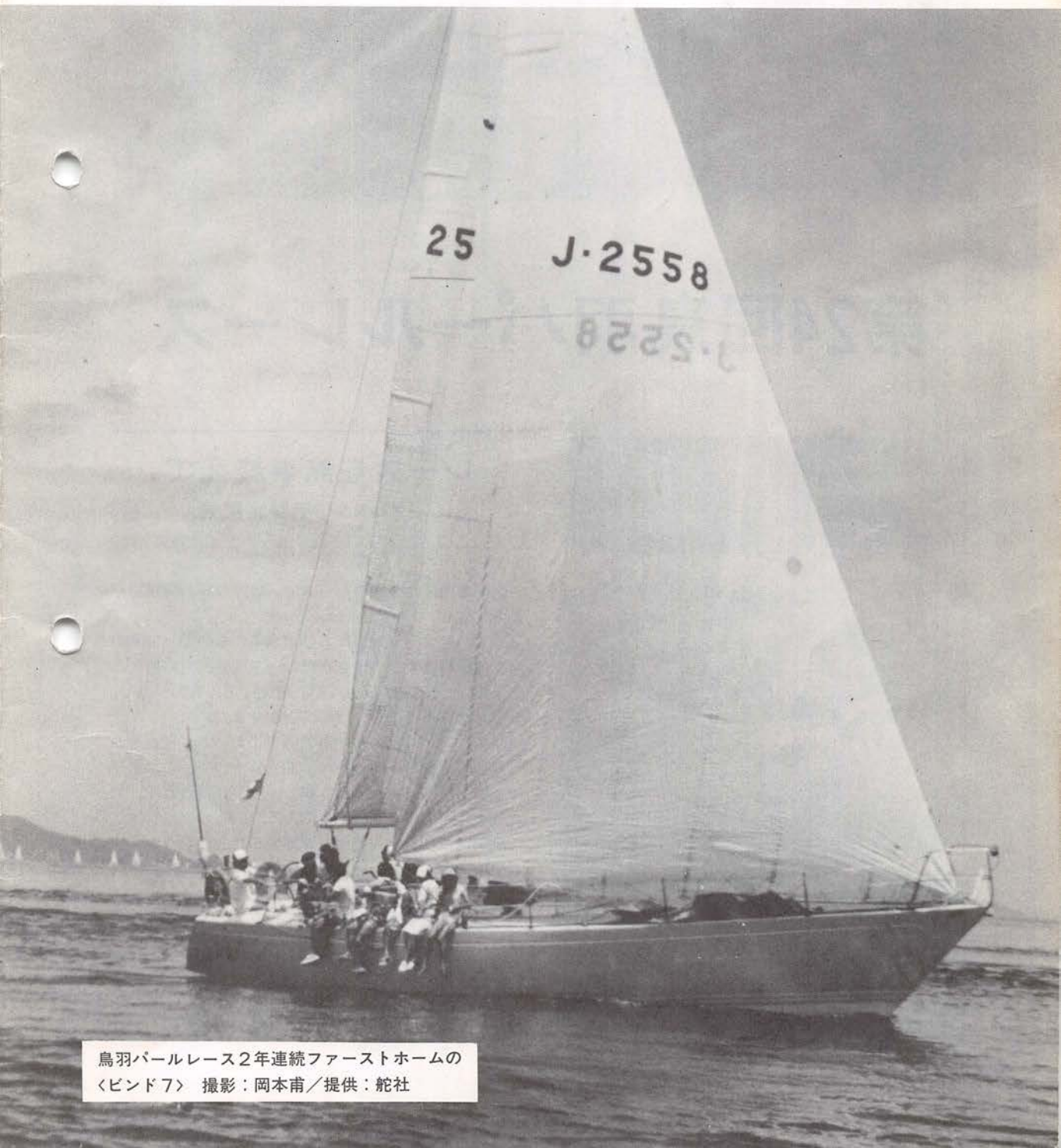


Offshore 9 1983

社団法人 日本外洋帆走協会発行 No.102/300円

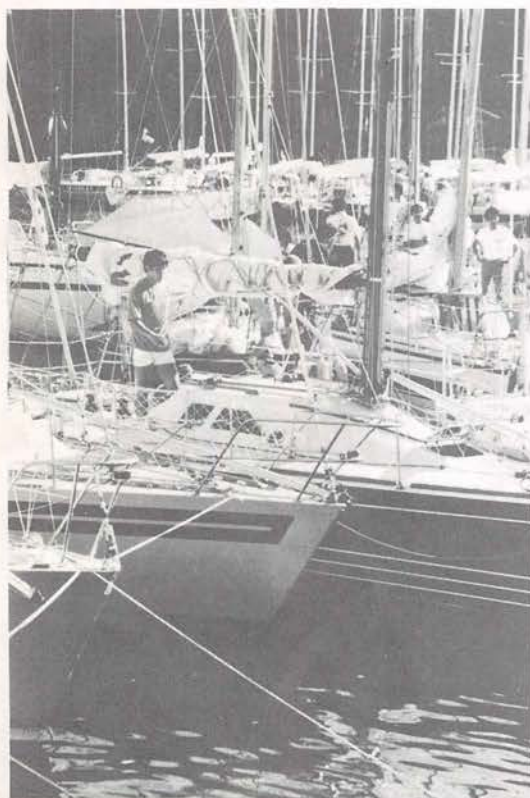
昭和58年9月15日発行（毎月1回15日発行）昭和52年7月21日第三種郵便物認可



鳥羽パールレース2年連続ファーストホームの
〈ビンドフ〉 撮影：岡本甫／提供：舵社



第24回鳥羽パールレース



林立するマスト

レースを無事終えて

レース委員長 平野喜美夫

24回を迎えた今回のレースで、いくつかの問題点が表面化した。

まず、スタート地点における鳥羽において、地元の漁協連絡協議会から出されたレース開催反対声明がある。幸い、NORC 東海支部と地元の関係者の努力で、無事スタートにこぎつけることができた。

次に、フィニッシュ地点の関東において、関西等から参加した艇の一時停泊が、油壺において、これまでの35艇から今年はわずか5艇しか許可が得られず、大変ご迷惑をおかけしたことである。

鳥羽における艇長会議でお願いした、いくつかの注意事項をよく守り、参加各艇の協力によって、無事故でレースを終了できたことは幸いであった。

しかし、繰り返し注意されてきたことであるが、やはり出艇申告に遅れ、所要時間にペナルティー時間をプラスされた艇が10艇近くもあった。また、レース途中にリタイヤーして、レース本部に連絡をしなかった艇のあったことは、残念であった。次回から絶対になくすようにして欲しい。

レースコミッティー記

〈がめら〉 朝河 清

北の風2m, 鳥羽レースのスタート時の風向風力である。フィニッシュ担当コミッティーとしては何とかファーストフィニッシュ艇の時刻を推し計り, 万全の態勢でゴールする艇をむかえたいと思う。

万が一ということもあるので, はやめの29日24時よりウォッチに入ることにした。24時のロールコールでは御前崎の沖から〈ケロニア〉のみが応答あり。

今回は大型の新艇がだいぶ参加していることもあり, いつその姿をシーボニア沖に現すか予断をゆるさない。なれないコミッティー同は夜の白々と明けるころにはまちくたびれ, 疲れ果ててしまう。

29日の金曜日, 突然シーボニア沖にイクスが5個出現する。スタートした後のことで全艇に知らすべく方法もない。自己点火灯をイクスの一つに取りつけることにした。三崎ヨット局ではロールコールのたびに警報を流してはいるが, 何艇が聞いてくれたことか……。シーボニアの青の回転灯を125°に見て入ってくれば何でもないことだが, 我々シーボニアの艇でさえ夜の入港には神経をすりへらしているほどなので, 各艇の無事を祈るのみ。

今回フィニッシュ側のコミッティーはレース委員長平野さんの〈シャークⅤ世〉のメンバーと〈がめら〉の合同チームである。たまのコミッティーの手伝いは当然のこととしても, 慣れないことゆえ, 予算, 運営とずいぶんとまどう。帆走委員会のミーティングでは, “ボランティアのコミッティーでは不慣れのための無駄やミスが多いと思うのでぜひプロのコミッティーをお願いしては”と意見具申してみた。しかし, 長い間の懸案事項ではあるが, クラブ員が交替でコミッティーをやり, その苦勞を知ることも必要とのこと。確かに仰せの通り, 日頃ただレースに参加しているだけでは理解出来なかったこともあり, 勉強にはなったが, コミッティーがドジッた分だけ参加艇にご迷惑をかけ, 反省している。

真剣にレース艇が頑張っている分コミッティーも真摯な態度で接してこそ良いレースが出来るというものだ。試行錯誤の結果, 終わってみてはじめてこうすればよかったと思うことが多すぎた。あまりに多すぎて全部を書くことが出来ないので一例を上げれば, レース結果がただちに発表出来なかったこと。

いいわけ・その原因……①不慣れ, ②人手不足(あまりの雑用の多いこと, 泊地の手配に始まり, 電話の伝言, 家族の方のタクシーの手配まで), みんなが一度コミッティーをやっていれば, これほど雑事に悩ませられることもなくなるだろうと思われた。〈マユ〉の

高木さんがマイコンで素晴らしいプログラムを組んで下さったにもかかわらず発表がだいぶ遅れてしまい, まことに申しわけありませんでした。

さて, 30日も昼になり, 夕方になっても一艇も現れない。昼のロールコールでは応答ゼロ。シーボニアの沖では7~8mの良い南風が吹いている。この分では団子になって入ってくると思われ, 平野さん始め〈シャークⅤ世〉のクルーに食事に行ってもらい夜の戦力温存をはかる。

沖で練習していた日大桜工グループのテンドーが沖に3艇のスピンが見えると報告してくれる。コミッティーボートに残るは2人のみ, ちょうど富士の関さんがいてくれたのでお手伝いをお願いする。

網代崎の影から〈ビンド7〉, 〈ゼロ〉, 〈フジ〉の順に次々と姿を現してきた。その後ろにもスピンがぞくぞくと見えるとのこと。フォグフォーン, 時計, 集計用紙, 冷えたビール(シーボニアでは外来艇に「つめたい」とのご好評にこたえ, 平野レース委員長のご尽力で, シーボニアヨットクラブ, (株)シーボニア, (株)サントリーの提供によるビールが各艇6本ずつ用意された。)を確認, ゴールにそなえる。

〈ビンド7〉のファーストホームに始まり, 続々と各艇元気にフィニッシュ。23時, ひと息ついてオフウォッチ組はひと休みと思うまもなく“沖の定置網に数艇かかっている”とのことで, コミッティー要員だけでは危険なので(株)シーボニアをお願いしてレスキューに向かう。〈桜花〉, 〈ヒッポー〉を救助する。さすがシーボニアの面々, うねりと白波のではじめた真暗やみの海のなかを小さなテンドーで手際よく大謀網の中から2艇をひっぱり出してくれた。

事故報告書によれば, 他2艇は自力で, 1艇は朝まで待ち漁船に救助されたとある。主原因は見張りの不徹底と事故報告にあった。なお, 1艇はシーボニア入港角度を135°から145°にとり, 問題のイクスに当たった。コミッティーへ“障害物を各レース艇へ周知を”とあったが, 帆走指示書の後半にあるとおり入港角度は125°であり, 135°~145°で入港すればイクスに当たらずともその近くの定置網には当たること必至。以後ご注意ください。〈サンプルーメ〉が朝8時半にフィニッシュ, まいったまいったといいながらも差し入れのビールでさわやかに乾杯の笑顔がイカシテいた。

残り1艇のみになる。漁師さんに刺し網の上にアンカーを打ったとおこられ, 「この網をいまから上げるがひっかかっていたら, お前しょうちしないぞ」とどなられ, ひたすら平身低頭。上げ終わったところ, ころうじてセーフ, あぶないところであった。夜中にアンカーを打ったので刺し網の旗に気がつかなかった。

あと1艇10時をすぎてもそれらしいスピンも見えてこない。夜半より相模湾には8mぐらいの南風が吹き, 残りの1艇は先ほどの〈サンプルーメ〉と同型艇でもあるし, もう見えてもおかしくないぞと目をこらすが何

も見えない。11時、念のためその艇の連絡先に電話をしてみた。昨夜のうちにリタイヤーの連絡が家の方には入っているとのことでコミッティー同思わず絶句。

気をとりなおして後始末に入る。平野レース委員長は漁組に大謀網にヨットがかかった報告と謝罪並びに網の破損状況等の問い合わせに走り回る。残りの者は撤収作業、集計、泊地の艇へ許可旗の届けおよび臨時泊地の一週間のウォッチ要員の手配等まだまだ気がぬけない。

何はともあれ鳥羽レースは無事終了しました。延べ3日にわたるコミッティーのお手伝い、けっしてうまくやったとはいえませんが、〈シャークXV世〉、〈がめら〉の合同チーム、精いっぱいつとめさせていただきました。その心意気に免じて数々のドジを許していただけたら幸いです。

鳥羽パールレース ファーストホームの記

〈ビンド〉クルー 芳賀春一

第24回鳥羽パールレースに、昨年につづき予想もしなかった2年連続ファーストホームという結果を得られたことに、チーム一同大変喜んでおります。

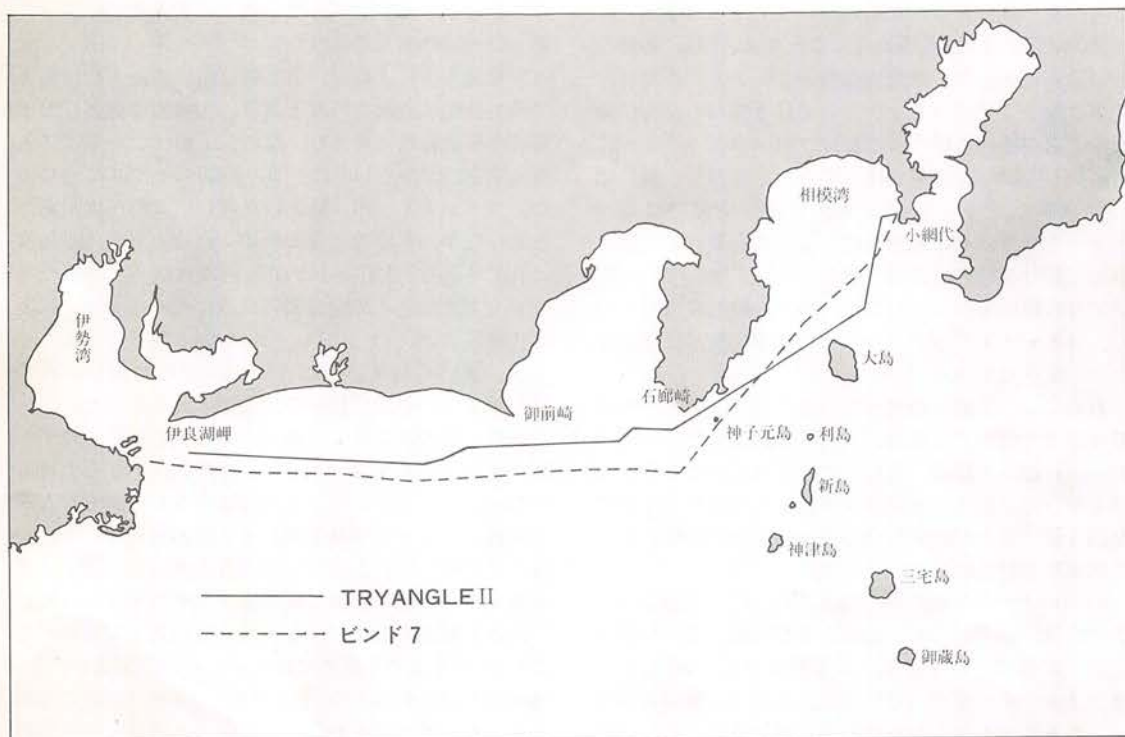
今年はスタート時間が例年より1時間遅れの11時となり、ホテルにてモーニングコーヒーをとりながらコースの打ち合わせを終え、スタート海面に到着したのは1010ごろだった。いつもながら長い長いスタートラインを流しながらスタートポジションを探る。どうやら中間地点よりややヨセマル側に風道があり、風下にはなるが混雑からも避けられそうなので、この位置からスタートすることに決定。

いよいよ11時のスタート時刻が迫る。注目の〈ゼロ〉をはじめ大多数の艇は風上側エンドマークに集中している。我々のマークする〈サンバード〉、〈八洲〉は〈ビンド〉と同じ位置を狙い、〈ビンド〉の風上でスタート。下側には〈カレラ〉が位置している。スタート時は東北東の風2~3mであり、微風の中、ボートのクローズである。

スタート30分後には風上側より〈ゼロ〉、〈八洲〉、〈サンバード〉、〈ビンド〉の4艇が横一線に並んだ。この後強い潮の中、〈ビンド〉は他艇より5°~10°落とさしみに走らせたことがよく、1時間後にはトップに出られた。

1230ごろより風は北へ振れスピンランに入る。しかし風が弱くアビーム以下に落とした走りでは艇速が伸びない。風は西へと振れ、この後は南へ変わることを予想し、小林オーナーの指揮のもと一番早く冲出し、ジャイブする。後方を走る〈八洲〉、〈ゼロ〉、〈サンバード〉もすぐには冲出してこない。この間に後続艇に

航跡図



大きく水をあけることができた。風はすぐに南に変わり徐々に風速を増す中、スピンは0.75、1.23、1.5へとチェンジ。1.5オンスのアビームスピンランで快調に艇速を伸ばす。

さすがに〈ゼロ〉は速く、徐々に差を風下より詰めてくる。〈サンバード〉は〈ビンド〉のやや風上後方にピッタリとつき、やはり徐々に差を詰めてくる気配である。こんな状況の中で夕食をとる。メニューは神戸牛の焼肉とスープ、サラダである。一方、〈八洲〉、〈マルジェ〉らは岸へ向かったせいか、もう視認できない。この後御前崎7.5マイル沖を通過する。10時30分ごろまでの風が続いた。

7月29日は今回のゲストクルー、現在J-24レディーファーストで活躍中のスエコチャンのバースデーであり、チーズケーキとコーヒーで船上パーティーを開く。もちろんコーヒーはインスタントではなくドリップ式であり、紙コップではなく陶器のカップを使用する。このパーティーではまず東急建設勤務の占部が正調東急飯場節によるバースデーソングを大声でうなる。この最悪に下品な声がとどいたのか、後方を走る〈サンバード〉が少し遅れた模様である。この後全員でハッピーバースデーソングを歌い、彼女の20数回目の誕生日を祝った。今回ナビを務める加藤も明日は33回目の誕生日であることを盛んに宣伝するが、全員まったくその言葉を無視し、セールのトリムに集中する。

30日午前3時ごろより風が落ちはじめ、4時にはまったくのベタとなる。この間下手から〈ゼロ〉に抜かれる。〈ゼロ〉はよく微風の中を走り、1時間後には1.5マイルほど先行された。〈ビンド〉のすぐ後には〈サンバード〉らしき航海灯がみえる。この微風下、スピン、マイラジェノアを、10分、15分おきにチェンジし、必死に走るが、なにせ風がない。この状態で夜明けを迎える。

朝7時ごろより南東の風が2～3m吹く中スターボードで上る。下手真横に〈フジ〉が並び、後方に〈サンバード〉、上手前方約2マイルに〈ゼロ〉を視認。“よかった”以外に〈ゼロ〉に離されていない、これからが勝負、と思うまもなくスピニアップ。この後は、〈ゼロ〉、〈ビンド〉が神子元島東を通り、〈フジ〉、〈サンバード〉が神子元島のすぐ西側を通過、ラムライン40°にてスターボードの追手で走る。ところが〈ゼロ〉との差は神子元島通過時点で約4マイルに広がってしまった。

しかし、風が西へシフトする中を〈ゼロ〉はスターボードのまま大島へ向けている。ここがチャンスとばかりに〈ビンド〉はポートヘジャイブし、コース40°をキープ。この風は40分ほどでまた南へシフトしたため、スターボードヘジャイブし、伊豆半島と大島との中間地点を目指しコース40°をキープしたまま走る。このころから狙っていた北東流に乗る。1時間に10マイルを走る潮流は約3ノットぐらいであろう。〈ゼロ〉は大島にかなり寄ったらしく視認できない。おそらくブラン



ヨットマンはいつでも紳士

ケットに捕まるだろう。〈フジ〉、〈サンバード〉は〈ビンド〉の後をピッタリ追走してくる。大島風早沖を通過するところで〈ゼロ〉を視認する。やはりブランケットの影響を受け、あまり走ってはいない。

南西風6mの中、スターボードタックにて城ヶ島を目指す。大島通過が実に早かった。3ノットの北東流に2時間乗ることができたためであろう。風は8mほどに強まり、シューター0.75スピンにてスターボードの真追手で走る。沖からは〈ゼロ〉がポートで走る。このころからファーストフォームを意識したクルーの顔が緊張する。舵を握る私の手にも力が入りすぎている感じだ。

城ヶ島南5マイルで、〈ゼロ〉の1マイル前でポートヘジャイブし、〈ゼロ〉と同タックにする。さすがに絶対スピードのある〈ゼロ〉は速く、城ヶ島通過時点では後方200mにまで迫っている。これからはミスはひとつも許されない。まずフィニッシュ前の油壺沖の網をかわし、小網代沖の網のエンドをかわすことがポイントである。幸い午後5時すぎなので視界はよい。最後のジャイブを行い、スターボードにて油壺沖の網を通過。小網代沖網のエンド手前にて、No. 1ヘビーをアップと同時にスピン回収。すべてがスムーズに行われる。この時点で、〈ゼロ〉はすぐ後にまで迫っている。やっとの思いで7月30日午後5時17分35秒にフィニッシュラインをクロスした。“ヤッター”の声とともに全員の顔に喜びが走る。

レースを振り返ると、今回はまったくといっていいほどミスがなかった。女性ながら食当として頑張った宇田さん、ハリヤードマンの佐藤、正季、パウの占部等々、〈ビンド〉のチームワークが遺憾無く発揮出来たレースであった。

最後にコミッティーの方々へお礼を申し上げるとともに第25回を数える鳥羽パールレースが来年も盛大に行われるよう念願致します。

(写真撮影：岡本甫／提供：舵社)

鳥羽パールレース成績表①

(申込117, 出艇97,
完走88, リタイヤー-9)

58年 7月29日 1100スタート

31日0822フィニッシュ ○印:入賞艇 ()内はペナルティタイム

帆走委員長 平野喜美夫

クラス	セール 番号	艇 名	TYPE	フィニッシュ タイム	着順	所要時間	所要秒	T.C.F.	修正時間	総合	フィニッシュ クラス
I	2112	FUJI III	FRE46	(30日)17.25.13	3	30.25.13	109513	.8575	26.05.07	44	①
(3艇)	3070	ZERO	FRE51V	" 17.20.15	2	30.20.15	109215	.9050	27.27.19	63	2
	3240	YASHIMA	V&O45	" 19.43.37	27	32.43.37	117817	.8482	27.45.32	68	3
II	1777	CAZA 7	TAK41	" 23.16.08	55	36.16.08	130568	.8159	29.35.30	85	8
(10艇)	2080	MINO	FRA110	" 18.47.03	14	31.47.03	114423	.8186	25.57.50	41	4
	2210	CARRERA	HOL40	" 23.56.42	64	36.56.42	133002	.8266	30.32.19	87	9
	2312	NACHI 8	DOU42	" 20.15.14	30	33.15.14	119714	.8301	27.36.14	65	6
	2400	ISSUNBOSHI	KIH39	" 20.06.46	28	33.06.46	119206	.8123	26.53.51	57	5
	2455	MARGE	DOU42	D.N.F.				.8301			
	2558	VIND 7	DOU43	" 17.17.35	①	30.17.35	109055	.8327	25.13.30	27	②
	2962	SELENE III	FAR34	" 17.49.10	6	30.49.10	110950	.8230	25.21.51	32	③
	3031	SUPER SUNBIRD	YAM41	" 17.33.08	4	30.33.08	109988	.8239	25.10.19	25	① ①
	3220	KARASU	TAK40	" 21.28.24	41	34.28.24	124104	.8168	28.09.28	74	7
III	225	EPICUREAN	VAN40	" 18.50.44	18	31.50.44	114644	.8041	25.36.25	35	8
(9艇)	2211	CALINO 6	TAK34	" 18.29.18	11	31.29.18	113358	.7728	24.20.03	12	①
	2220	SHINKIRO	CAS37	" 19.12.37	20	32.12.37	115957	.7863	25.19.36	30	7
	2339	MARUTAMA MARU	DOU37	" 18.24.06	9	31.24.06	113046	.7844	24.37.53	15	②
	2410	CORSAIR III	KAK36	" 18.25.35	10	31.25.35	113135	.7910	24.51.29	20	5
	2477	ASADORI	DUB37	" 18.54.58	19	31.54.58	114898	.7863	25.05.44	24	6
	2723	ITSUKI II	KAN38	" 17.54.45	7	30.54.45	111285	.7985	24.41.01	18	4
	2976	WACKY III	YAM39	" 17.42.52	5	30.42.52	110572	.8031	24.40.00	17	③
	3003	TSUBAKURO	YAM34	(31日)00.36.48	72	37.36.48	135408	.7709	28.59.46	81	9
IV	1900	TAPPI III	DOU33	(30日)19.38.40	25	32.38.40	117520	.7437	24.16.39	11	⑥
(30艇)	2205	STYER	HOL33	" 22.28.41	47	35.28.41	127721	.7540	26.45.01	53	18
	2228	GINGA II	NAK34	" 23.45.01	61	36.45.01	132301	.7670	28.11.14	75	24
	2255	BYBLOS III	DOU33	" 21.49.21	44	34.49.21	125361	.7540	26.15.22	47	15
	2263	DISCO DORI	YAM33	" 20.52.02	37	33.52.02	121922	.7489	25.21.47	31	12
	2288	IHO	F 920	" 19.38.41	26	32.38.41	117521	.7519	24.32.44	14	⑦
	2634	MARK	DOU34	" 18.50.34	17	31.50.34	114634	.7519	23.56.33	4	① ①
	2636	ARCH (+20)	DOU33	" 19.35.49	21	32.35.49	118549	.7610	25.03.35	23	9
	2640	SEIKAIHA	KIH33	" 20.15.19	31	33.15.19	119719	.7580	25.12.27	26	10
	2658	MOMOYAMA	YAM34	" 18.40.58	13	31.40.58	114058	.7610	24.06.38	9	④
	2668	PARAPHRENEAN 6	DOU34	" 18.50.11	15	31.50.11	114611	.7620	24.15.33	10	⑤
	2713	CAVOK II (+10)	GRA34	(31日)00.24.28	70	37.24.28	134668	.7519	28.07.36	73	23
	2809	MARINE KID (+10)	YAM30	(30日)20.18.22	32	33.18.22	120502	.7406	24.47.23	19	8
	2857	HAKUGEI III (+10)	IKE34	" 20.22.15	33	33.22.15	120735	.7580	25.25.17	33	13
	2862	OHMIZUNAGDORI	U 32	D.N.F.				.7670			
	2921	MOSSY TIE	VAN30	(31日)01.53.43	80	38.53.43	140023	.7479	29.05.23	82	25
	2931	KAZEKOZO TOKYO	U 34	D.N.F.				.7670			
	2991	CALYPSO	VAN30	D.N.F.				.7458			

成績表②

セー ル 番 号	艇 名	TYPE	フ イ ニ ッ シ ュ ム タ イ	着 順	所要時間	所要秒	T.C.F.	修正時間	順 位	
									総合	グループ クラス
3006	BORNFREE III (+10)	NAK34	(31日)01.39.43	77	38.39.43	139783	.7580	29.25.55	84	26
3020	FORTUNE	NAK33	(30日)21.32.15	42	34.32.15	124335	.7610	26.16.58	48	16
3035	MARTHA	WAG33	" 21.08.39	39	34.08.39	122919	.7640	26.05.10	45	14
3039	SOUJIY	VAN30	" 23.29.05	57	36.29.05	131345	.7580	27.39.19	67	21
3044	MRS MEDUSAE II	VAN30	" 23.57.36	65	36.57.36	133056	.7448	27.31.40	64	20
3050	BLUE NOTE II	ITO34	" 18.36.10	12	31.36.10	113770	.7620	24.04.52	6	②
3051	PENELOPE II	DOB30	" 22.50.45	51	35.50.45	129045	.7427	26.37.21	50	17
3083	SONN BLUME (+5)	VAN30	(31日)08.22.55	88	46.22.55	167275	.7499	34.50.39	88	27
3121	MOMOTARO	NAK34	(30日)23.58.40	66	36.58.40	133120	.7600	28.06.11	72	22
3188	SWEET BRONDY II +10	TOK32	" 20.54.07	38	33.54.07	122647	.7406	25.13.52	28	11
3206	JACKPOT MAGNUM	KAN29	" 22.54.00	52	35.54.00	129240	.7458	26.46.27	54	19
3215	SEA LION III	NAK34	" 18.20.57	8	31.20.57	112857	.7689	24.06.15	8	③
V	610 HISYAKAKU	WAT36	(31日)01.52.31	79	38.52.31	139951	.7343	28.32.46	80	33
(40艇)	1190 HELIOS	PON10	" 01.34.22	76	38.34.22	138862	.7312	28.12.15	76	29
1521	CYGNUS II (+10)	BW33	" 03.48.11	87	40.48.11	147491	.7280	29.49.33	86	35
1735	OHKO II (+10)	PAST	D.N.F.				.7150			
1898	SEA TIGER (+15)	BW33	" 23.47.11	62	36.47.11	133331	.7364	27.16.24	61	24
1960	HIPPO	HOL30	D.N.F.				.7215			
2182	KERONIA	DOU30	" 22.55.04	53	35.55.04	129304	.7248	26.01.59	42	14
2234	TOHRI II	DOU30	00.21.12	69	37.21.12	134472	.7237	27.01.57	59	22
2369	CORRENTENERA	NIC 30	" 00.41.26	73	37.41.26	135686	.7258	27.21.20	62	25
2431	URANAMI III	YAM30	" D.N.F.				.7215			
2500	HORIZON V	DOU30	" 00.59.10	74	37.59.10	136750	.7364	27.58.22	71	28
2580	MEGU III	DOU30	" 02.07.40	82	39.07.40	140860	.7215	28.13.50	77	30
2677	GREAT PEPE	NIC30	(30日)23.33.04	60	36.33.04	131584	.7290	26.38.44	52	19
2693	INDEPENDENCE	J 24	(31日)02.12.18	83	39.12.18	141138	.7204	28.14.35	78	31
2762	ASUKA II	YAM30	" 01.29.57	75	38.29.57	138597	.7172	27.36.41	66	26
2765	OCEANDE EXPRESS	NAK295	(30日)22.39.44	48	35.39.44	128384	.7290	25.59.51	40	13
2899	RIVAGE	NAK31	" 19.28.44	23	32.28.44	116924	.7258	23.34.23	②	②
2920	THE SHOGAKUBO	TAK27	(31日)01.47.38	86	40.47.38	146858	.7204	29.23.16	83	34
2923	NOAH V	DUB30	(30日)23.59.40	67	36.59.40	133180	.7364	27.14.33	60	23
2954	ALPHA (+20)	NAK295	" 20.23.46	35	33.23.46	121426	.7385	24.54.33	21	⑧
2963	OHOKA	TAK29	D.N.F.				.7258			
3001	EMILY II	YOK31	(31日)01.57.27	81	38.57.27	140247	.7322	28.31.28	79	32
3002	SYLPHIDES II	NAK31	(30日)22.06.26	45	35.06.26	126386	.7301	25.37.54	36	11
3022	NAGARA	NAK31	" 20.07.21	29	33.07.21	119241	.7258	24.02.25	5	④
3037	RARA X	YOK31	" 20.23.06	34	33.23.06	120186	.7322	24.26.40	13	⑥
3040	SPITT FIRE (+10)	NAK295	" 21.39.21	43	34.39.21	125361	.7333	25.32.07	34	10
3043	TRITON III	YAM30	" 23.13.36	54	36.13.36	130416	.7354	26.38.27	51	18
3074	BRAZER	YAM30	D.N.F.				.7322			
3087	POU (+10)	YAM30	" 23.26.20	56	36.26.20	131780	.7333	26.50.34	56	20
3099	RUBAIYAT II	NISS30	" 21.14.57	40	34.14.57	123297	.7312	25.02.34	22	⑨

成績表③

クラス	セー ル 番 号	艇 名	TYPE	フィ ニ ッ シ ュ ム タ イ ム	着 順	所要時間	T.C.F.	所要秒	修正時間	順 位		
										総合	グループ	クラス
	3152	CRIMSON	NISS30	(30日)23.30.05	59	36.30.05	.7290	131405	26.36.34	49		17
	3166	MAPLE	YOK31	" 22.10.25	46	35.10.25	.7375	126625	25.56.25	39		12
	3176	TOMO	HAY27	(31日)02.13.03	84	39.13.03	.7083	141183	27.46.39	69		27
	3187	TRYANGLE II	NAK31	(30日)18.50.19	16	31.50.19	.7312	114619	23.16.49	①	①	①
	3201	SEIHA KO	TAK31	" 23.51.11	63	36.51.11	.7322	132671	26.59.01	58		21
	3203	JUST V	YOK31	" 19.17.48	22	32.17.48	.7354	116268	23.45.03	③		③
	3211	MERCURE III	YAM30	" 22.42.17	50	35.42.17	.7343	128537	26.13.04	46		16
	3225	NARUMI 6	YOK31	" 20.28.45	36	33.28.45	.7364	120525	24.39.14	16		⑦
	3227	MUTSUGORO	NAK30	" 22.41.10	49	35.41.10	.7301	128470	26.03.15	43		15
	3228	FIDELIA II	YOK32	" 19.38.05	24	32.38.05	.7385	117485	24.06.02	7		⑤
VI	2167	TRACER	PAP26	(31日)00.07.24	68	37.07.24	.6947	133644	25.47.22	37		②
(5艇)	2219	PEGASUS V	TAK26	" 03.15.31	85	40.15.31	.6901	144931	27.46.56	70		5
	2260	RODEM V	T&P26	" 01.49.37	78	38.49.37	.6901	139777	26.47.40	55		4
	2305	RAINBOW V	NAK26	(30日)23.29.30	58	36.29.30	.6936	131370	25.18.38	29		①
	3015	MAMBOW V	NAK26	(31日)00.33.13	71	37.33.13	.6890	135193	25.52.27	38		3

賞 総合賞(I~VI) 1 位

パール・カップ

運輸大臣杯

鳥羽商船杯

メール・エスプリ賞 三重県知事杯

シーラ杯

三重県議会議長杯

TRYANGLE II

1位~3位 サケカップ

TRYANGLE II

RIVAGE

JUST V

グループ賞

クラス I~II 1 位

鳥羽市長杯

SUPER SUNBIRD

III~IV 1 位

三浦市長杯

MARK

V~VI 1 位

バレーリーナ・カップ

TRYANGLE II

クラス賞 サケカップ

クラス I ① FUJI III

II ① SUPER SUNBIRD ② VIND 7 ③ SELENE III

III ① CALINO 6 ② MARUTAMA MARU ③ WACKY III

IV ① MARK ② BLUE NOTE II ③ SEA LION III ④ MOMOYAMA ⑤ PARAPHRENIAN 6
⑥ TAPPI ⑦ IHOV ① TRYANGLE II ② RIVAGE ③ JUST V ④ NAGARA ⑤ FIDELIA II ⑥ RARA X
⑦ NARUMI 6 ⑧ ALPHA ⑨ RUBAIYAT II

VI ① RAINBOW V ② TRACER

ファースト・ホーム賞

秋田トロフィー

鳥羽市観光協会会長杯

VIND 7

'83

トランスパツックをかいま見て

服部一良

今回のレースで、〈摩利支天〉のナビゲーターを務めた西村一広くんから、こちらの手元へ数々の貴重なデータが寄せられている。

トランスパツックは、思いついても簡単には参加出来ないレースだけに、何とかこちらも行きたかったのだが、昨年のクリッパーカップのときに、長年つちかっていた休暇獲得のノウハウを、すべてさらけ出してしまったきらいで、今年もまた三週間の夏休み——は、さすがに無理だった。

だが、〈摩利支天〉の準備段階の最後の最後まで、こちらは参加出来るつもりでいて、あれがなくては駄目、これも欲しいと、オモチャに目のくらむ子供のようにおねだりをし、チャートテーブルの周囲を、こちらの好みに仕立てあげてしまっていたのである。その手前、本番での、それらの機器のランニング状態がひとしお心配でならず、急きよ、バトンタッチした西村くんの知らせに、気もそぞろであったのだ。

待ちに待った彼の開口一番は、各種機器類おしなべて、まずは任務を果たしたといい、さしあたってホッとしている。

ただ、個人的な興味も強かった、サテナビとロランCとの比較は、〈やはり〉なのか、それとも〈まさか〉なのか、どちらにしても、それぞれの現在位置の数値に差があったという。

今年の春先、小笠原レースの前に、何人かの方から、航法機器をひとつだけ選ぶとすれば、どちらが良いかを、尋ねられた覚えもあり、このあたりのまじめな検討は、こちらの好奇心の対象を越える意味合いが含まれるように思われる。

トランスパツックの海域は、ロランCのサービスエリア外がほとんどで、両機器の単純な比較にはふさわしくない場所だが、〈摩利支天〉のログブックは、それぞれの機器のコンディションを正直に記録していて、この種の資料がまだ少ない現在、貴重なデータといえると思う。

結果を検討し、なお残った疑問は、すでに機器のメーカーに問い合わせ済みである。

これらの一連の経過は、今後この種の機器の搭載を予定される方、またすでに利用されている方々にも、少しはお役に立ちそうな気がする。以下がその大要である。

サテナビは、スタートした日はもちろん、その後も、一週間近く曇天が続き、ほとんど天測が出来なかっただけに、この間、絶大な威力を発揮したという。測位回数は連日、一日あたり20回を超え、情報の量も満足出来て、肝心の精度も、出港時のチェック、その後の推測と合わせて、非常に正確なようだと記されている。ところが、フィニッシュまで、あと200マイルというところで、サテナビはいきなり調子を落とし、10時間にわたって測位をしなくなったとか。本体の故障ではなく、電源もアンテナ部もチェックしたが、これらに異状は見られず、ランドフォール間近で、一番の出番を要するときだけに、捨てセリフに近い言葉がログブックに残っている。

ロランCは、スタート後のラムラインが9940チェーンのサービスエリアから遠ざかる方向であり、フィニッシュ間近で4990チェーンのテリトリーに、どうにか辿りつく感じで、レース全般を通してはあまり期待していなかったという。フィニッシュ二日程前から、4990が受信可能になったが、表示はまだ不安定であったとのこと。そして、サテナビが思い出したように稼動を始め10時間ぶりに表示した位置は、ロランCがアナログ的に見せている位置とは20マイルの差があったというのだ。

以上を率直にメーカーに持ち込んだ。

なお、サテナビは古野電気FSN-80型、ロランCはコーデンLR-757型である。

まず、サテナビの極端な測位回数低下は、陸地や、この場合は島からの電波による妨害、いわゆるSN比の悪化が原因だろうとのことだった。最近、NNSSと同じ周波数帯の400MHzを使う、タクシー無線などがさかんだとか。それにハワイ諸島は軍事基地も多く、一般に基地の周辺は、各種の電波障害が生じやすいといわれ、これらが偶然に重なり、衛星からの信号を乱したと思われる、それにしても10時間も続いて駄目とは信じられないが——ということである。そして、メーカーサイドとしては大変に正直な、この種の機器は、SN比のレベルアップがコストに直結していて、最近の低価格競争が若干の問題を生んでいるかもしれないとお話も得た。なかなか納得出来るところである。

ロランCに関しては、こちらにも昨年の経験があり、

いろいろしつこく尋ねた。

昨年、アラワイハーバーに集結した日本艇は、ほとんどがロランCを積んでいて、それらのロランCによると、大半の艇が港内にいなく、海上に出てしまう、すなわち南ヘシフトする特有の誤差を見せていたのだ。

相模湾内では気味の悪い程の精度を表示していた〈摩利支天〉のロランCも、このとき、3マイル南の海上に位置していた。

だが、メーカーとの話は、サービスエリアのリミットという、如何ともし難い枠から一步も出ずに終わってしまった。

一応くわしくいうと、あの海域での4990チェーンは、Yラインが到達距離の限界に近く、安定した受信は望めない。それにロランCの電波は、地形の影響を比較的受けにくい長波帯の周波数を使用しているが、それでも4000メートルを超える高山がそびえるハワイ諸島付近では、かなり乱される。現地のコーストガード資料によっても、局の配置から見た島影や、島に挟まれた海峡の一部などには、誤差を生じやすい特定な区域があるようだ。要するにこの海域は、4990チェーンのXのLOPは信頼出来ても、YのLOPは不安定であり、この場合、経度は確かな反面、緯度がふらつきやすい。とくにモロカイ島、マウイ島の北側、ハワイ島の北東側は、問題が多いと思われる。改善策があるとすれば、それはアンテナ部の優遇しか方法がない、とのことであった。

さて、以上をどのように判断するか、あくまでも一例に過ぎず、それも特定の海域での例である。軽々しく二者択一の結論は出せまい。

だが、無防備な信頼が、危険の基になるというアピールだけは可能だと思う。

〈摩利支天〉が遭遇した、サテナビとロランCの20マイルの差は、天測の技術も持たず、推測航法の知恵も知らずにいれば、容易にパニックへ結び付く。

各種の機器類は、いうまでもなく、たしかに便利である。一度でも手を触れてその味を覚えたら、もう二度と手離せなくなる程に魅力がある。したがってわれわれのニーズからも、すでに必要な備品という声も大きい。しかも、時代の最先端技術に支えられている製品だけに、今後も一途に、精度も信頼度も向上するに違いない。

当方にしても、もうこの種の機器の完全なとりこになっていて、今後も常時愛用するつもりでいる。

ただし、機器類の操作にあたっては、数ある航法の中のひとつの方法に過ぎないという認識を、この先も失わずにいたいと思う。

イージーに溺れてのオールオアナッシングは、大都会の大停電で自失する人々と、まったく同じになってしまう。

海上で、この真似だけはしたくない。

〈摩利支天〉が心配で、西村くんの話も一刻も早く聞きたくて、それに三週間の休暇が駄目なら、幾日な

らばよいのかという聞き直りもあり、フィニッシュの出迎えにいった。

去年はレースに夢中で、周囲を見て感じる暇もなかったが、今回は辺りをゆっくり眺めて、もの思う余裕を持てたようで、改めて気付いたことがある。それらの幾つかを加えたい。

運営の見事なことに、ただただ圧倒されたことを、まずあげなくてはなるまい。

去年も素晴らしかったが、今回は陸上本部の付近をウロウロする時間が豊富であり、なおさら強く感じた。

まして当方は、こちらの帆走委員会の籍を持つ身である。当然にレースコミッティーの経験も多く、反射的に彼我の比較検討が始まってしまうのだ。

その結果は、いうまでもなく無残である。

たとえば、陸上本部の要員は、ほぼ全員が女性で占められ、聞くとところによると、彼女たちはホストクラブのメンバーの夫人、あるいは参加しているクルーの夫人やガールフレンドであった。もちろん全員がボランティアだという。

フーンと思い、いつの日か日本もかくありたいと夢を見たが、一瞬後はたちまちに醒めたのである。

鳥羽レースのフィニッシュで、あのレース本部が、シーボニアヨットクラブ会員の奥様方で運営されるなどとは、間違っても考えてはならないのだ。

日本の週末、ヨットハーバーに出現する男性の90%は、自意識のあるなしにかかわらず、家庭からの逃避の意図を秘めていると思う。いつも夫人同伴、または家庭ぐるみの方々も、もちろんおられるが、表彰に値するほどの少数派であるのは少しも変わらない。

改めていうまでもなく、あちらとこちらでは、そもそものヨットイングライフの基盤がまったく違うのである。

もしあちらの運営をホントにうらやましいと思い、本気でこちらの体制を考え直そうとするならば、とりあえずクラブライフの現状を厳しく糾弾して、それをくつがえすところから始めなくてはならなくなる。そしてこれは、とどのつまり、日本人の意識構造の根源からの変革を求めることに他ならないのだ。

当方に出来ることは大きな溜息をつくことぐらいしかない。

それにしても、振り返ってみて、こちら側のレース運営には問題点がありすぎる。

奥様方のボランティア以前の問題で、そもそもの男手自体が徹底して不足しているのだ。

現状の実態は肝心の責任者でさえ、探すのが容易でない。だれもが逃げ腰なのである。

理由は単純だ。

上手に出来て当たり前、何か生じると文句をつけられ、どちらかといと後者の方の確率が圧倒的であって、それに事故でも起こされたら、もう大変——という本音

は、イタイ程、よく分かるのである。当方にも十分な覚えがある。

だが、だれから先頭を切って、何人かの人々がコミッティー業務を背負わなければ、レースはスタートさえ出来ないのも、また間違いのない事実なのだ。

このあたりのジレンマは、長年の懸案であったが、解決されるどころか年々肥大してきて、最近では危機感さえ漂わせている。

すでにNORCの体質といわれているところに、問題の出所があるかもしれない。しかし、最後に残るもっとも大きな原因は、ひとりひとりのメンバーシップの欠如だと思うのだが――。

何らかの抜本的な方法で、日本人すべての意識構造の変革はともかく、せめてNORC会員の意識構造を変革しないと、お先はまっくらだ。

彼我の乗り手の技量は、年々、たしかに近付いてきているが、クラブを担うのによろこびを持ち、その自覚の集大成というべきレース運営は、絶対に間違いなく、ますます水を空けられている――。

もうひとつ、レースフィーの額にもショックを感じないわけにはいかなかった。

昨年のクリッパーカップも、今年のトランスパックも、一艇あたり500ドルであった。円に換算すれば11万円から12万円のところである。艇の大きさ、クルーの員数には一切関係なく、これだけだ。

このフィーでもって、昨年は27マイルの本格的トライアングルを三本、150マイルのショートオフショアと780マイルのロングオフショアの、計五本のレースが楽しめ、今年は、65フィートと55フィートの二艇のエスコートボートに全航程を見守られて、2225マイルの長丁場を競い合えたのである。

これに引き換え、もうホントは比べたくないのだが、われわれ側のフィーは、その対象の内容を思うと、あまりにも掛け離れている気がしてならない。

今年の春、関東支部フリート対抗レースのコミッティーをお手伝いしたとき、ある大型艇から受け取った乗員参加料は、思わず恐縮する程の額面であったのを覚えている。細かな数字は忘れたが、あの艇は、あのシリーズレース参加で、おそらくトータル10万円前後を支払ったと思われるのだ。

いうまでもなく、クリッパーカップとトランスパックのフィーに近い金額である。

スポンサーの有無、参加艇の数などで、こちら側の環境の悪さはもちろんあるけれども、それにしても、この一例はひどすぎる。

以前から、NORCのレースに対する、このニュアンスからの批判は、会員の中からも大きかった。われわれも、参加料の安いローカルレースの興隆と、NORCレースの参加数頭打ち傾向を見て、機会あるごとに同じようなアピールを続けてきた。しかし、

NORCの総予算がらみの壁に、いつもはね返されている。

われわれとしても、現象面から、また感覚的な面からだけの問題提起に終始して、あらたな財源のアイデアを提案出来ないでいるからだ。

とはいえ、ここにも今後のNORCの展望を左右する課題が、大きな比重で含まれているのは否めないと思う。

最後に、これは運営サイドの問題ではないが、〈摩利支天〉の計測を巡って、現地でひと悶着が起きたと聞いている。

〈摩利支天〉は、あちらでニューマストを立てることになり、ハルのスターン部も改造したところから、当然に最終的な計測は先方まで持ち込むことになった。この手配の打ち合わせの過程で、計測経費の無駄を省くため、今までのデータがあるのならば、ハルのドライ計測は、そちらから持ってきてよいと、先方のコミッティーは伝えてくれて、もちろんこちらはそれに従った。

ここまでは当方もよく知っている。

ところが、先方に渡したドライ計測が、あちらのメジャーに不審に思われ、現物、すなわちハルのチェックを受け、幾つかの不備を指摘されていた最中、今度はこともあろうに、数ヶ所の、進水当時からと思われる最大3mmのフォローが発見されたというのだ。

昨年の〈飛梅〉と似たようなケースである。

昨年は事後であって、意図を含むとは考えやれないという、非常に好意的な裁きで救われたが、〈摩利支天〉はまだレースの事前なのだ。

IORの計測にふさわしくないハルを計測したデータは、一切認められないとされ、計測は、全面的にやり直しになったというのである。

最初の段階でのコミッティーの配慮はもちろんふつ飛んで、急きょ上架しなければならない経費を含めて、オーナーの思わぬ出費は数千ドルにも及び、クルーも、この先どうなるやら不安の極地に立たされたという。

でも、これらの事態も決して並ではないが、決定的なダメージは、この艇はホントにIORのレーティングを持ち、昨年のクリッパーカップに出場していたのか、とのメジャーの問いの、そこに含まれた意味を理解したときだったとか。

最大級の皮肉であり、日本のナショナルオーソリティを木端微塵に打ち砕いた、強烈無比な一言といっている。

もっとも、きついセリフを吐いた後は、残された時間の乏しい中、非常に協力的に仕事を進めてくれたという。

それにしても状況は、間違いなく深刻である。

〈飛梅〉以後、様々な反省がなされ、それに基づい

た数々の具体的な対策がとられていた。にもかかわらず、またの再発なのだ。

対策は何ひとつ効果をあげていない。

もう小手先の策ではなく、一度、国内で登録されているIORレーティング証書を、全部無効にして、最初からやり直すぐらいの姿勢が、この際望まれよう。

それであれば、インターナショナルには通用しない、まやかしのIORのレーティング証書が、インターナショナルのフォームで、国内だけをまかり通るという現状が、まだまだ続いてしまう。

〈飛梅〉は第一、〈摩利支天〉がその二、第三、第四の艇が現れない保証は、どこにもないのである。

この問題は、NORCの基幹に直接かわかり、そして猶予のない大問題だと思う。IORの精神は何か、

つきつめればNORCとは何ぞやという、会員全員の意識が、今、問われているといえよう。

どうも参加出来なかった恨みがまだ残っているようで、後半は、つい筆が滑ってこぼし話になってしまったきらいがある。でも偽わりはない、正直な実感である。

もっとも、ひとつの意見には必ず違う意見があるはずで、それらをオフショア編集部まで寄せていただければ幸いだ。

とかく隠れがちのこの種の論議を表に引っ張り出すのも、NORCの活性化につながると思う。

別に意識して種をまいたつもりはないが――。

無線従事者 国家試験受験勉強会のお知らせ

12月に実施されます特殊無線技士(国際無線電話)、(甲)国家試験にむけての勉強会を下記の要領で行います。

日時 10月6日(木) 1830より6回

場所 船舶振興ビル10階会議室

講師 岩瀬靖近氏(JARL理事、養成コース講師)

費用 会場整理費…会員=6,000円、非会員=8,000円

教科書 国際無線電話 2,900円

甲 2,000円

受験申請書 80円

人数 50人(満員になりしだい、締め切ります。)

特殊無線技士(国際無線電話)の資格は58年度に新設された資格で、6月期と12月期の年2回国家試験が行われます。操作範囲は別表をご覧ください。なお6月17日に行われた国試にむけて開きました勉強会(講師・岩瀬靖近氏)に参加したNORC会員(約30人)

の合格率は70%でした。ふるってご参加ください。

なお、6月期国試に不合格だった方は、今回会場整理費を4,000円に減額します。これにこりずに参加してください。教科書は前回のものが使えます。

「電話級無線通信士」の勉強会は12月始めより開講しますが、無線工学に自信のない方も、特無(国際)の勉強会から参加されますと実力がつき、比較的合格率が良いようです。別表のように短波帯無線局の運用には電話級無線通信士の資格が必要です。この期会に取ってしまいましょう。

なお、10月6日(木)は受験申請書記入説明会とし、勉強会は10月13日(木)より毎週木曜日を予定しています。詳細は当日およびオフショア10月号に発表しますが、受験申請書の締め切りが10月20日頃(未定)ですので、受験希望の方は10月6日の説明会に来てください。参加申し込みはNORC事務局に申し込んで下さい。

無線従事者操作範囲

	空中線電力	周波数	レーダー	国際通信	電話級 アマ無線	試験	実施月
電話級 無線通信士	250W以下(ヨット) 125W以下(陸上局)	制限なし (免許状による)	○	×	○	やや 難	2月
特殊無線技士 (国際無線電話)	50W以下	1)1606.5KHz ~4000KHz 2)25.1MHz以上	×	○	×	中	12月
特殊無線技士 (甲)	10W以下	1606.5KHz ~4000KHz	×	×	×	易	12月
	50W以下	25.1MHz以上					

一部省略してあります。詳しくは通信委員会にお問い合わせ下さい。

ユーモア

玄海支部広報 片倉静江

ヨットマンにとって最高の楽しみは、いいスキッパーの下で、気心が知れた仲間達とセーリングすることだと思う。サラリーマンも似たような関係で、尊敬……とまでいなくても、せめて、ユーモアのセンスぐらい（最低の条件）持った上司の下で働かせてもらえば、給料の多少、勤務時間の長短は問題外になる。悪い奴にあたったら一巻の終わり。辞めるのは悔しいし、サラリーが高いのも癪の種、その上むやみやたら威張られたのではなおさら腹立たしい。育った環境が全然違う人達と一緒に働けば、か弱い神経もジョギングシューズのように擦りへってしまう。部下の仕事も満足に出来ず、毎朝二日酔いの万年遅刻にもってきて、午後は早々と飲んだくれる、そして威張ることだけは三人前という男に7年仕えた友人は、いまだ30代なのに、眉間に縦じわがくっきりと刻まれている。その上司が他の支店へ転勤した日を自分の誕生日に振り替えた、彼女の手紙は結んであった。

33歳の時だった。（さて、今から何十年前のことだろう？）上司の依頼で、英文タイピスト志願の女性のテストをした。控え目な服装、涼しい目元、ミスタイブもないし、スピードもいい。

「どうだった、彼女？」

「採用しましょう。静かで清潔な感じがいいですね。」

それにまだ若いし……」

「若い？ 若いっていくつだ？」

「まだ25歳です」

「25歳？ オールドミスのパパアじゃないか？」すくっと立ち上がった33歳の上司の顔にグーッと顔を近づけ、「じゃ、33歳はどうなるんですか？ え？ 33歳は？」。脱兎の如く表へ飛び出した上司、その日はとうとうオフィスへ戻らなかった。

カナダ生まれ、育ちの日系二世の上司との会話は、60パーセントが英語で、日本人離れした風貌、流暢な英語、そして外人（？）独特の表情が加わるからなお楽しい。朝、「GOOD MORNING」と言えば、ニタツと笑って「WHAT'S GOOD ABOUT ? (何がグットや?)」。「EVERYTHING !」。「I DON'T BELIEVE THAT !」とくる。また、気分が悪そうな時、「ARE YOU SICK ?」と聞けば、「YES, MADAME, YOU MADE ME SICK (貴方が気分を悪くさせたんですよ)」。「私、そんなに魅力的です



イラスト：片倉静江

か？」「もっと悪くなった！」と返してくる。

ある日、仕事の疲れや、度重なる(!)失恋やらで、不覚にもつぶやいた。「あーあ、仕事も飽きたし、働くのも面倒になったし、恋愛はこりごりだし、お妾さんでもいいから、だれか食べさせてくれないかなァ」。すかさず飛んできたセリフ、「自惚れるな。妾というものはな、17歳か18歳でなるんだ。20歳でもストレスなのに、33歳のオールドミスに妾にするような、物好きな阿呆がどこにいると思うか？」。言いだしっぺの本人はもちろん同室のM夫人も吹き出し、M夫人いわく、「いつか顔のシワのことで告訴するからおぼえてちょうだい。笑いすぎて、同年配の人よりシワがずっと多いんですもの」。いい上司、優しくて総明なM夫人と三人で、笑い声が絶えないオフィスだった。

あれから19年、残念ながらユーモアのセンスに溢れる上司に巡りあえず、こちらこそセンスそのものを失いかけていたが、幸せなかな、ヨッティングを始めてから取り戻した感じがする。狭いキャビン内での食事、または飲みながらのおしゃべりは楽しい！ 毒舌も熱烈歓迎。内容によっては次から次へと話を展開させていく動脈にもなる。ジョークが飛ばせなければ黙って飲んでいればいいし、さっさと寝てしまう人も人畜無害で結構。話題を通じて、性格、家庭環境、エトセトラがかなり読みとれる。酔えば酔うほどそれが現われてくるのも楽しみのひとつで、その点下戸のおつき合いは気が疲れる。（酒屋さん、今年のお歳暮、何下さる？）

沈船標識変更のお知らせ

最近我が国で新しい浮標式が採用されることになった結果、海上交通安全法施行規則の「沈船標識」(緑色)が新しい浮標式の「左げん標識」(緑色)と誤認されるおそれが生じたため、海上交通安全法施行規則が次のように改正されました(新しい浮標式の「方位標識」と同じものです。) のでお知らせいたします。

○運輸省令第29号

海上交通安全法(昭和47年法律第105号)第33条第1項の規定に基づき、海上交通安全法施行規則の一部を改正する省令を次のように定める。

昭和58年 6 月27日

運輸大臣 長谷川 峻

海上交通安全法施行規則の一部を改正する省令

海上交通安全法施行規則(昭和48年運輸省令第9号)

の一部を次のように改正する。

第28条第2号中、「緑色の灯浮標を設置し、又は緑色の灯火を表示すること」を、「次表の上欄に掲げるいずれかの場所に、それぞれ同表の下欄に掲げる要件に適合する灯浮標を設置すること」に改め、同号に次の表を加える。

附 則

(施行期日)

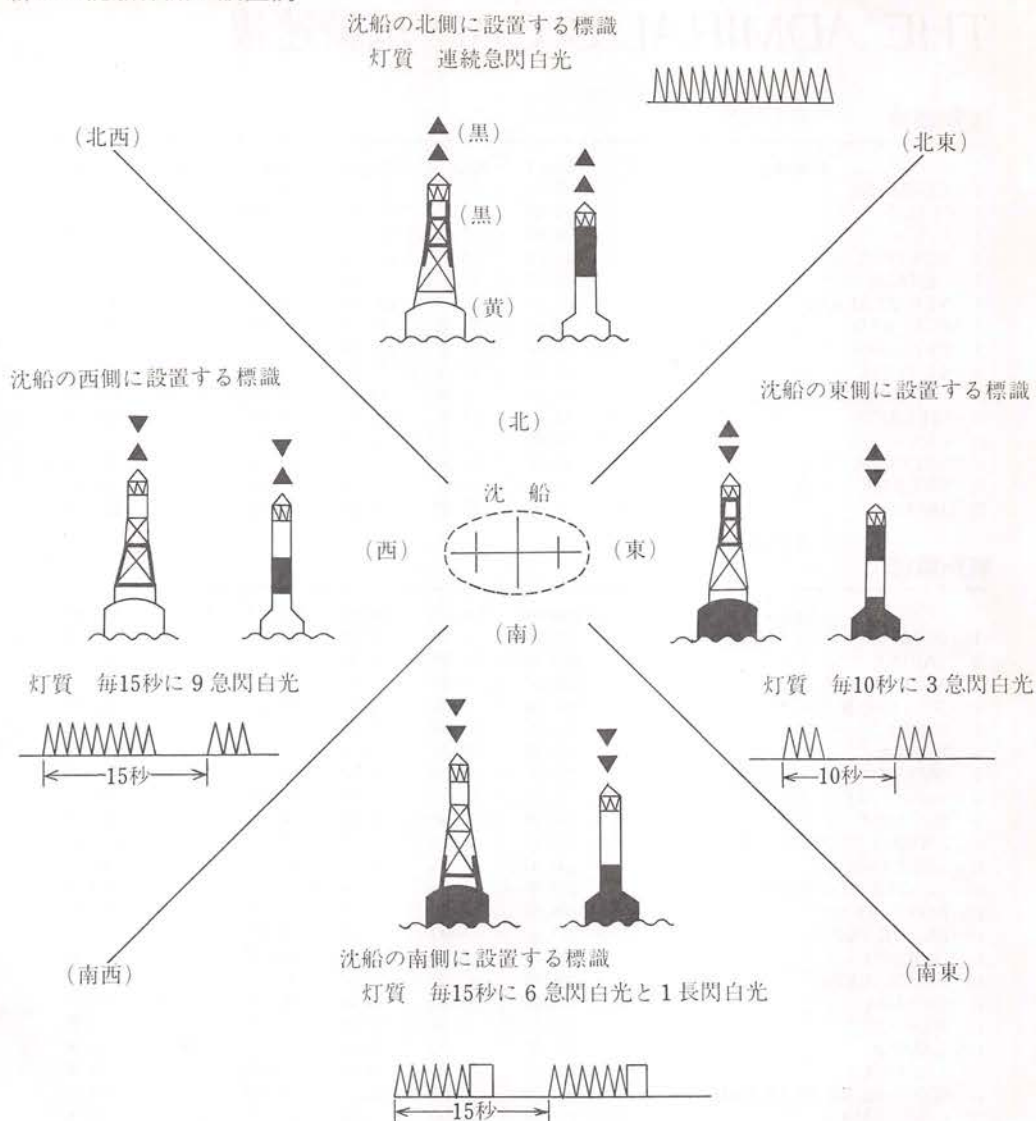
1. この省令は、昭和58年 7 月 5 日から施行する。

(経過措置)

2. この省令の施行前にとられた改正前の海上交通安全法施行規則第28条第2号の規定による措置は、改正後の海上交通安全法施行規則第28条第2号の規定に基づいてとられたものとみなす。

場 所	要 件
沈没した船舶 の位置の北側	1. 頭標(灯浮標の最上部に掲げられる形象物をいう。以下同じ。)は、黒色の上向き円すい形形象物2個を垂直線上に連掲したものであること。 2. 標体(灯浮標の頭標及び灯火以外の海面上に出ている部分をいう。以下同じ。)は、上半部を黒、下半部を黄に塗色したものであること。 3. 灯火は、連続するせん光を発する白色の全周灯であること。 4. 連続するせん光は、1.2秒の周期で発せられるものであること。
沈没した船舶 の位置の東側	1. 頭標は、黒色の上向き円すい形形象物1個と黒色の下向き円すい形形象物1個とを上から順に垂直線上に連掲したものであること。 2. 標体は、上部を黒、中央部を黄、下部を黒に塗色したものであること。 3. 灯火は、10秒の周期で、連続するせん光3回を発する白色の全周灯であること。 4. 連続するせん光は、1.2秒の周期で発せられるものであること。
沈没した船舶 の位置の南側	1. 頭標は、黒色の下向き円すい形形象物2個を垂直線上に連掲したものであること。 2. 標体は、上半部を黄、下半部を黒に塗色したものであること。 3. 灯火は、15秒の周期で、連続するせん光6回に引き続く2秒の光1回を発する白色の全周灯であること。 4. 連続するせん光は、1.2秒の周期で発せられるものであること。
沈没した船舶 の位置の西側	1. 頭標は、黒色の下向き円すい形形象物1個と黒色の上向き円すい形形象物1個とを上から順に垂直線上に連掲したものであること。 2. 標体は、上部を黄、中央部を黒、下部を黄に塗色したものであること。 3. 灯火は、15秒の周期で、連続するせん光9回を発する白色の全周灯であること。 4. 連続するせん光は、1.2秒の周期で発せられるものであること。

1. 新しい沈船標識の設置例



2. 標体塗色, 頭標および灯質

場 所	標体 塗色	頭標	灯 質	閃光数は時計 の文字板を連想
沈船の北 側に設置 する標識	黒 黄	(黒) ▲ ▲	白色 連続急閃	12 ↑
沈船の東 側に設置 する標識	黒 黄 黒	▲ ▼	白色 急閃 10秒	3 →
沈船の南 側に設置 する標識	黄 黒	▼ ▼	白色 急閃 15秒 長閃	6 ↓
沈船の西 側に設置 する標識	黄 黒 黄	▼ ▲	白色 急閃 15秒	9 ←

3. 注意事項

(1) 標識を設置する場合

- コンパスで正しい方位を測り、沈船の北側、東側、南側および西側のいずれかの場所に正しい種類の標識を設置すること。
ただし、船舶の通航量が多い海域や、大型船が沈没した場合等においては、標識を複数基設置すること。

(2) 標識を視認した場合

- コンパスで正しい方位を測り、標識の意味を正しく理解して安全水域を航行すること。
- 標識の振れ回りを考慮し、できる限り離れて航行すること。

THE ADMIRAL'S CAP 成績速報

国別順位

	Country	Race 1	Race 2	Race 3	Race 4	Race 5	Total
1	GERMANY	76.00	98.00	224.00	98.00	351.00	847.00
2	ITALY	99.00	72.00	142.00	79.00	283.00	680.00
3	U. S. A.	91.00	105.00	146.00	97.00	216.00	655.00
4	AUSTRALIA	83.00	65.00	190.00	65.00	222.00	630.00
5	CANADA	61.00	36.00	166.00	83.00	273.00	624.00
6	NEW ZEALAND	47.00	102.00	106.00	91.00	258.00	604.00
7	HOLLAND	98.00	54.00	80.00	87.00	261.00	580.00
8	BRITAIN	58.00	71.00	202.00	50.00	198.00	579.00
9	AUSTRIA	61.00	83.00	156.00	68.00	159.00	527.00
10	PAPUA NEW GUINEA	57.00	32.00	118.00	39.00	273.00	519.00
11	IRELAND	64.00	46.00	100.00	92.00	183.00	485.00
12	FRANCE	66.00	69.00	152.00	33.00	153.00	473.00
13	BELGUIM	38.00	12.00	128.00	15.00	126.00	319.00
14	SWEDEN	26.00	44.00	28.00	87.00	81.00	266.00
15	JAPAN	37.00	37.00	96.00	29.00	54.00	253.00

艇別順位

	Yacht	Overall	Race 1	Race 2	Race 3	Race 4	Race 5
1	DIVA	306.00	44.00	41.00	76.00	16.00	129.00
2	SABINA	286.00	21.00	24.00	88.00	27.00	126.00
3	ALMAGORES	286.00	43.00	33.00	50.00	37.00	123.00
4	JUSTINE IV	285.00	19.00	21.00	86.00	30.00	129.00
5	PINTA	283.00	35.00	38.00	52.00	38.00	120.00
6	BRAVA	283.00	42.00	39.00	28.00	42.00	132.00
7	OUTSIDER	278.00	20.00	36.00	84.00	33.00	105.00
8	MAGISTRI	244.00	22.00	1.00	90.00	17.00	114.00
9	PROMOTION	236.00	32.00	14.00	42.00	31.00	117.00
10	SWUZZLEBUBBLE IV	234.00	16.00	17.00	72.00	18.00	111.00
11	SHENANDOAH	230.00	18.00	16.00	80.00	32.00	84.00
12	SCARLETT O'HARA	230.00	40.00	45.00	46.00	39.00	60.00
13	BONDI TRAM	226.00	38.00	14.00	58.00	14.00	102.00
14	BLACK TOPIC	219.00	15.00	7.00	74.00	15.00	108.00
15	DI HARD	214.00	39.00	0.00	56.00	20.00	99.00
16	HITCH HIKER	209.00	45.00	23.00	62.00	28.00	51.00
17	ESPADA	208.00	11.00	16.00	82.00	12.00	87.00
18	DRAGON	200.00	17.00	29.00	68.00	11.00	75.00
19	LADY B	198.00	29.00	42.00	8.00	29.00	90.00
20	LOCURA	195.00	33.00	44.00	20.00	26.00	72.00
21	ONCE MORE DEAR FRIENDS	195.00	5.00	28.00	70.00	23.00	69.00
22	CHARISMA V	193.00	5.00	3.00	54.00	35.00	96.00
23	AMAZING GRACE VI	187.00	34.00	32.00	22.00	36.00	63.00
24	BIERKAAI	181.00	36.00	25.00	32.00	22.00	66.00
25	CONTAINER	180.00	37.00	40.00	30.00	43.00	30.00
26	TOO IMPETUOUS	174.00	9.00	21.00	48.00	3.00	93.00
27	SHOCKWAVE	172.00	2.00	43.00	26.00	44.00	57.00
28	CAIMAN	163.00	30.00	15.00	6.00	34.00	78.00
29	INDULGENCE	160.00	26.00	35.00	60.00	24.00	15.00
30	CONTAINER	139.00	13.00	27.00	44.00	13.00	42.00
31	BLACK LION	134.00	3.00	3.00	78.00	5.00	45.00
32	CARAT	131.00	23.00	25.00	2.00	45.00	36.00
33	SURE FOOT	131.00	9.00	11.00	14.00	16.00	81.00
34	MARINER	123.00	27.00	4.00	34.00	9.00	54.00
35	PRIMADONNA	111.00	14.00	0.00	64.00	0.00	33.00
36	TOGO VII	107.00	7.00	6.00	66.00	4.00	24.00
37	BLA CARAT	106.00	2.00	19.00	6.00	40.00	39.00
38	MOONDUSTER	104.00	41.00	12.00	4.00	41.00	6.00
39	OSSIAN	101.00	12.00	18.00	40.00	10.00	21.00
40	FORMIDABLE	97.00	24.00	31.00	18.00	6.00	18.00
41	STORMBIRD	96.00	4.00	13.00	10.00	21.00	48.00
42	PASSION	66.00	10.00	10.00	36.00	7.00	3.00
43	INCISIF III	57.00	8.00	5.00	16.00	1.00	27.00
44	FLIRT OF PAGET	49.00	6.00	0.00	12.00	19.00	12.00
45	PAPER TIGER	29.00	1.00	0.00	20.00	2.00	6.00

TV界初の本格的マリン・スポーツ番組誕生!

「Myボート・My 青春」

10月7日放送開始

四面環海、古くから海と共に生き、海に育まれてきた日本人にとって、ヨットやモーターボートは最も国民性に適したスポーツであると同時に、海洋民族としての誇りを育む場でもあります。

本番組の狙いは、マリン・スポーツを通して、若者に水と親しみ、海を愛し、自然を慈しむ大きな心を養うこと。また、愛と勇気と希望、そして何よりも海洋民族日本人の「誇り」に気づいてもらうことにあります。

来るべき21世紀に、私達がいかに幸せに生きることが出来るかを願って、この日本初のマリン・スポーツ番組を作っていきたいと思います。

タイトル 「Myボート My 青春」(仮題)

放送局・時間 テレビ東京 毎週金曜日 2415~2445

テレビ愛知 ♫ 金曜日 ♫

テレビ大阪 ♫ 金曜日 ♫

キャスター E. H. エリック (NORC 特別会員)

三浦恵美里 (三浦雄一郎氏の長女)

内容 ●ボート&ヒーロー (10分)

海に親しむ有名タレントやレースのチャンピオンの素顔。

●今週のベストライブ (10分)

外洋ヨット、モーターボート、ウィンドサーフィンなどの最新情報。

●HOW TO モーターボート (5分)
ボートの種類やロープワークから始まり、一級免許を取るまでを分かりやすく。

●エピソード (3分)
プレゼントコーナー、観天望気、マリンボエムなど

ゲスト(予定) 10/7 石原裕次郎

10/14 多田雄幸

10/21 角川春樹

10/28 加山雄三……

プロデューサー 大滝 勝 (東京映像社)

今岡又彦

(東急エージェンシー
NORC 海事思想普及委員長)

提 供 (財)日本船舶振興会

NORC 会員の皆様、深夜の放送で恐縮ですが、番組を末永く続けるために、視聴率獲得にご協力下さい。

また、番組のご意見、ご感想等お寄せいただければ幸いです。

The America's Cup



“アメリカズ・カップ”それは国威をかけて戦かわれるヨット界最高峰のレースである。スポーツの盛んなアメリカにおいて、アメリカが最もアメリカたらしめる(?)スポーツ、それがアメリカズ・カップである。

今年も9月13日からニューポート沖において、そのすさまじいまでのデスマッチレースが繰り広げられようとしている。アメリカのかくかくたる戦果を下記に示す。1870年から1980年まで、いまだかつてアメリカが負けたことのないスポーツなのである。

1870—New York Yacht Club

1871—New York Yacht Club

1876—New York Yacht Club

1881—New York Yacht Club

1885—New York Yacht Club

1886—New York Yacht Club

1887—New York Yacht Club

1893—New York Yacht Club

1895—New York Yacht Club

1899—New York Yacht Club

1901—New York Yacht Club

1903—New York Yacht Club

1920—New York Yacht Club

1930—New York Yacht Club

1934—New York Yacht Club

1937—New York Yacht Club

1958—New York Yacht Club

1962—New York Yacht Club

1964—New York Yacht Club

1967—New York Yacht Club

1970—New York Yacht Club

1974—New York Yacht Club

1977—New York Yacht Club

1980—New York Yacht Club

レースのお知らせ

全国支部対抗レース

帆走委員長 武市 俊

第1回全国支部対抗レースを下記の通り開催することとなりましたのでお知らせします。

レース日程

10月29日(土) 1100～1600 インспекション
 10月30日(日) 1200～ ショートオフショア
 11月1日(火) 1000～ オリンピックコース
 (30マイル)
 11月2日(水) 1000～ オリンピックコース
 (30マイル)
 11月3日(木) 1000～ ロングオフショア
 11月5日(土) 1800～ ウェルカムパーティー
 11月6日(日) 1000～ オリンピックコース
 (30マイル)

申し込み締切日

10月14日(金)

* 関東支部参加艇各位へ

関東支部の参加艇は9月27日(火)1900に NORC へ集合して下さい。この時に関東支部チームの編成を行います。欠席の場合には支部対抗レースに参加出来ません。(時間厳守のこと)

*

東京～グアムヨットレース

東京～グアムレースが下記のような日程で行われることになりました。つきましては、出場希望の方は9月26日(月)、船舶振興ビル10階会議室にて第1回連絡会議を開催いたしますので、ご出席下さいますようお願い申し上げます。

コース 小網代沖～グアム 1400マイル

日 時 スタート：12月30日小網代沖
 前夜祭：12月29日シーボニア
 表彰式：1月10日グアム
 参加資格 IOR MkⅢA レーティング24.0ft以上
 特別規定 ORC 特別規定 カテゴリー1
 東京～グアムヨットレース特別規定
 塔載無線器 SSB 中短波帯(2MHz)および
 短波帯(4, 8, 12, 16 MHz)
 主催 日本外洋帆走協会(NORC 本部)
 協力 シーボニアヨットクラブ
 マリアナスヨットクラブ

(注) 無線局の開局には2～3カ月を要しますので、スタートに間に合わせるため下記の通り無線開局に関する説明会を行います。レース参加希望艇でまだ無線局が開局されていない艇は必ずお集まり下さい。

日時 9月26日(月) 1830より

場所 船舶振興ビル10階会議室

帆船パレード記念 ヨットレース

ウェルカム・トールシップ・
メモリアルレガッタ実行委員会

大阪市は、今年が大阪城築城から400年にわたるのを記念して、「大阪築城400年まつり」を計画していますが、そのメインイベントに帆船パレードが行われます。10月23日(日)、〈日本丸〉・〈海王丸〉を含む世界各国の帆船10隻が、その美しい姿を披露するパレードは、帆船ファンの期待を集めています。この東洋では初めての海のお祭りに華をそえるため、パレード前日の22日には、帆船の到着を歓迎して盛大なヨットレースを実施しますので、皆様もふるってご参加ください。

このレースは参加艇をエンジン付きと制限していますが、だれでも参加できる楽しいレースで、レース終了後の表彰パーティーには、帆船の方々も招待することになっています。しかも翌日の帆船パレードでは、パレードの混乱を避けるため、ヨット・モーターボートなどは、帆船の列から1,000m以内に近づけないよう規制されますが、22日のレースに参加したヨットは、

その規制線より内側で隊列を組んで帆船に伴走する予定です。

レースの前後一週間は艇を係留できる場所を用意致しますので、大阪湾周辺に限らず、遠い所の方も世界の帆船を歓迎にお集まり下さい。お待ちしております。

〔レースの概要〕

主 催：ウェルカム・トールシップ・メモリアルレガッタ実行委員会

主 管：日本外洋帆走協会内海支部、関西ヨット協会

日 程：昭和58年10月22日(土)10時スタート、14時タイムリミットの予定。

コ ー ス：大阪府泉南沖合

参加資格：全長19フィート(5.8m)以上のキャビンおよびパラストキール付きの艇でエンジンを持っていること。

参 加 料：1艇につき4,000円
表彰パーティー参加費は1人につき1,000円

表 彰 式：10月22日18時より。

●レースに関するお問い合わせは下記へ

〒552 大阪市港区築港2-1-2 大阪港振興協会内

ウェルカム・トールシップ・メモリアルレガッタ実行委員会 TEL. 06-571-2200(代)

神子元島レース

レース委員長 小沢美弘

過去26回行われました神子元島レースが、今回より担当が小網代フリートから江の島フリートに移行され開催される運びとなりました。つきましては各艇奮ってご参加下さい。

内容

コース：江ノ島～神子元(反)～江ノ島

スタート：10月9日(日) 1100

申し込み締切日：9月30日(金) NORC

出艇申告および艇長会議：10月7日(金) 1900～2000

場所：日本外洋帆走協会

事務局(時間厳守のこと)

以上のように出艇申告および艇長会議の場所と日時が変わりましたのでご注意下さい。

第3回 函館湾オープンヨットレース「西武カップ」成績表

昭和58年8月7日(日) 午前9時スタート(立待)

所 属	艇 名	着 順	フィニッシュ時刻	所用時間	修正時間	順位	備 考
神 奈 川	サンバードV	1	11:44:15	2:44:15	—(秒)	—	オープン参加
函 館	シンドバッドII	2	11:54:26	2:54:26	7,944	16	マークタッチ失格(DSQ)
室 蘭	ゲンゴロー	3	12:04:44	3:04:44	8,391	4	ファーストフォーム賞、入賞
函 館	ニックス11	4	12:06:30	3:06:30	7,761	1	優勝
函 館	勸進丸	5	12:06:33	3:06:33	7,853	2	準優勝
室 蘭	ジョージII	6	12:06:49	3:06:49	8,290	3	入賞
函 館	ケイコ	7	12:26:35	3:26:35	8,554	6	・
函 館	ビッグボーイ	8	12:27:16	3:27:16	8,480	5	入賞
函 館	ベガス	9	12:38:41	3:38:41	8,979	9	
函 館	レグルス	10	12:39:19	3:39:19	9,081	10	
函 館	トキ	11	12:39:33	3:39:33	8,856	7	
函 館	が牛	12	12:45:44	3:45:44	8,973	8	
む つ	ジュンII	13	12:48:31	3:48:31	9,849	13	
函 館	マサシ	14	12:50:27	3:50:27	9,462	12	
函 館	サンクス	15	12:51:38	3:51:38	9,189	11	
函 館	スキュアル	16	13:04:53	4:04:53	10,054	15	
函 館	ベルファイブ	17	13:07:03	4:07:03	9,966	14	
室 蘭	ファンシーベル	DNC				17	
函 館	サムライV	DNC				17	
函 館	水無月	DNC				17	
函 館	タッピ	DNC				17	

天候○ 風向SW 風速6～8m/s



NORC協会ニュース

IOR MARK III 改正点(1982.11)の OFFSHORE '83年7月号訂正

7月号P11の806. デッキの高さ (.1, .2, .3, .4) を削除。

ルール807. フォアドライアングルのベース(J)に追加

もし、マストがデッキ(の貫通部)のところで動くような余裕がある場合、Jはマストを最も後ろの位置において計測するか、または、1インチ(25ミリ)のコントラスト・バンド(ブラックバンド)を表示すること。コントラスト・バンドを表示する場合は、Jは、このバンドの後端まで計測し、マスト前面はこの点を超して後ろに動いてはいけない。

頒布物品の紹介

申し込み先：社日本外洋帆走協会

〒105東京都港区虎ノ門1-15-16船舶振興ビル4 ☎(03)504-1911~4

振込先：住友銀行虎ノ門支店 普通口座番号289150

エンブレム

エンブレムを20個限定頒布いたします。(先着順) プレザーのエンブレムと同じ物ですが、今回は、艇名、セールナンバーは入りません。(価格=8,000円)



スカーフ

NORC では女性会員用に製作いたしましたスカーフ(絹100%)を30枚限定頒布いたします。(先着順、価格=3,000円)

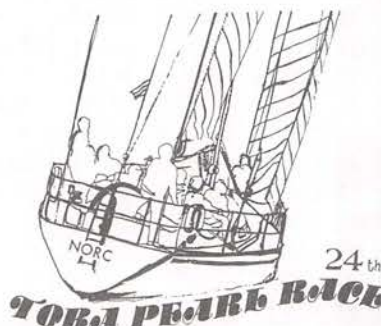


NORC第24回 鳥羽パールレース記念 Tシャツとタオル

右のような柄の入ったTシャツとタオルを頒布することになりましたので、ご希望の方はNORC事務局までお申し込み下さい。(TシャツはLのみ)

Tシャツ(半そで)：2,000円
タオル：1,000円(3枚1組) } 送料別

▼Tシャツ(背中に)



タオル▶



NORC本部男子職員募集!

ヨットのデザイン、ギ装、計測、レース、クルージングなどに興味を持つ、ファイトある男性大歓迎

- 資格 25歳未満、高卒以上の男子
- 給与 初給11万他手当あり
- 待遇 社保完

●応募 履歴書・写真を同封の上、下記本部事務局宛郵送して下さい。(外洋ヨットの経験者歓迎)

●宛先 〒105 東京都港区虎ノ門1-15-16 (船舶振興ビル4階) 社団法人日本外洋帆船協会

第87回理事会

日時 昭和58年 7月28日(木) 1300~1600

場所 三重県鳥羽市一丁目朝雲館4階ホール

出席者 30名(内理事27名)

出席理事(17名) 大儀見薫、清水栄太郎、河村次郎、石井正行、塩路一郎、篠原要、名当英臣、林賢之輔、塩川孝二、都築勝利、市川勇、加藤蔵男、小林義彦、秋山福夫、貴伝名一良、岩田行史、福元征四郎

委任状提出理事(10名) 石原慎太郎、秋田博正、武市俊、横山晃、渡辺修治、秋山欣徳、三井祥功、山田東吾、松木哲、城間祥行

その他の出席者(3名) 平野喜美夫(泊地対策委員長)、海老名敏男(北海道地区会員)、歌田道教(本部事務局長)

議題

第一号議案：常務理事の選任

第二号議案：財務報告および昭和59年度予算編成方針

第三号議案：新入会員の承認および会員、艇の現状

第四号議案：鳥羽パールレースに対する地元漁協の干渉

第五号議案：国際委員会ほか各委員会報告

議事概要

定刻1300開会。大儀見副会長が議長となり、出席理事を確認の結果、事務局より出席理事17名、委任状提出理事10名、合計27名で定足数である過半数が出席となっている旨報告があり、本理事会は成立することが確認され、議事録署名人に、篠原要、林賢之輔両理事の指名が承認されたのち議事に入り、清水専務理事の進行により議事が進められ、1600全議案を議して閉会した。

議事

第一号議案：

清水専務理事より前常務理事小林和太郎氏が3月31日辞任し欠員が生じたので、現事務局員河村次郎氏を常務理事として選任したい旨提案したところ、全員異議なく承認された。

第二号議案：

名当財務委員長より本年前半期の財務状況を資料に基づいて報告。本年は支出減と収入増に努めているが、例年に比して会費納入状況が良好で、また通信委事業、頒布物品収入等順調であり、借入金600万円は近日中に返済できる。今後とも会費納入については本年のペースを維持したい。来年度予算の編成方針は原則として昭和58年度に準じ健全財政を堅持したいので、各支部においてもこの趣旨のもとに8月15日までに予算書を作成して本部に報告されたい旨説明があり、2~3の理事から編成方針、支部交付金等について質問があったが、それ等の点に十分配慮し、来年度予算編成に臨むということで全員異議なく、報告は了承された。

第三号議案：

清水専務理事より資料に基づき192名の新入会員および6月末現在の会員数2,987名、登録艇795隻、会友艇276隻が報告されたが、会員数が前理事会報告3,191名より200名近く減少している点について、これは年度末以後の退会者、未納者に対する猶予期間によるズレが関係すると思うが、なお事務局において再調査することで全員異議なく承認された。

第四号議案：

小林東海支部長から今回の鳥羽パールレースに先立ち、6月21日付鳥羽市漁協連絡協議会・下村登会長から、パールレース実行委員長・市川勇あての「第24回鳥羽パールレース反対について」文書が紹介され、これは全く寝耳に水の突然のことであったので直ちに調査したが、過去にパールレースに関連して漁具、漁船等に対する加害事件は全くなく、早速鳥羽市観光協会・中村幸昭会長と連絡協議のうえ漁協に赴き、事情説明と共にパールレースへの協力依頼をしたところ、本件は一応の解決を見てレースが実施できることとなった。

手続上、東海支部長および実行委員長連名で、漁協連会長あて6月28日付文書をもって協力を依頼し、漁協連会長からは東海支部長および実行委員長あて7月7日付文書をもって、レース開催についてはレース参加者へ漁業被害の絶無を指導徹底させること、事故発生時には責任所在を明確にすることおよび今後レース開催に当たっては事前協議すること等の条件付で認め

る旨回答された。

本件については背景として事情があるようであるが、今後はこのようなトラブルのないよう措置する所存である。なお、愛知、三重地方で、中日、毎日、読売等、新聞、テレビで報道されたが、内容はかなり実情と異なったものである旨報告された。

次に、平野泊地対策委員長から、神奈川県三浦地方の漁港における泊地確保の困難性について、漁港区域内へのヨット停泊については、神奈川県水産課東部漁港事務所から極めて厳しい条件を強制され、辛抱強い交渉の結果、会長名によるお願い文や誓約書を提出して、辛うじて限定的な許可を得ていること、および他の泊地問題の現状も極めて厳しいことが報告された。

これに関連して、大儀見議長から漁港および漁業権にかかわる泊地、航路等の問題点について補足説明が行われ、これについては全国的な大きな課題であるとして、出席者に対して意見が求められた。

これに対して多数の理事から、「鳥羽とか三浦をやめて他に求むべし」、あるいは「行政訴訟により対抗すべし」という強硬論と、「安易に撤収することはこちらの敗北になる。慎重に対策を練り、改善に向けて一層の努力をすべきである」、または「一部ヨットマンのマナーにも問題がある」等の慎重論とで議論が沸とうしたが、結局大儀見議長から「今後の最重要課題として粘り強く対応してゆく」ことを提案し、全員異議なくこの報告は了承された。

第五号議案：

(1) 大儀見国際委員長より、本年年末行われる東京〜グアムレースについて、さきに文書をもって各理事に通知したが、これを NORC 本部レースとしたい旨提案し、費用およびスポンサー関連の質問があったが、全員異議なく承認された。

次に、本年度アドミラルズカップレースに山田東吾以下30名の選手団を派遣、(トゴ)の他の2艇は現地チャーターとした旨報告があり、続いて59年クリッパーカップ太平洋選手権へ船舶振興会補助金を申請して1チーム3艇を派遣したい、その予選として4月29日沖縄レースおよび5月12〜13日、19〜20日熱海をベースにしてショート・オフショア・レースと3つのインショア(オリンピック・コース)レースによるシリーズ・レースを連続して行い、原則としてこの成績順に3艇1チームのナショナルチームを選定することとしたい旨報告され、全員異議なく了承された。

(2) 清水総務委員長より、すでに第85回理事会で承認済事項であるが、議事録への記載漏れとなっていた NORC 船艇登録規程第8条の物品交付を有償交付とする件について確認したい旨提案があり、全員異議なく承認された。

次に、毎年11月には ORC が開かれるが、日本代表 ORC カウンセラーとして任命されていた野本謙作氏が、スウェーデンの海事大学へ出向されて当分出席でき

ないので、改めて同カウンセラーとして大儀見副会長を任命することとしたい旨提案したところ、全員異議なく承認された。

次に、小樽市の会員・海老名敏男氏が紹介され、同氏から小樽地区の現状と北海道支部設立の進行状況が報告された。委員長より第84回理事会で設立が了承されていることであるので、条件が整い次第、早急に承認書を交付したい旨報告され、全員異議なく了承した。

次に、津軽海峡支部設立について現状が報告され、設立についてはすでに理事会の了承を得ているが、支部長任命の件が片付き次第承認書を交付したい旨報告され、全員異議なくこれを了承した。

次に、NORC 創立30周年記念事業についての計画概要が報告され了承された。

(3) 林計測委員長から、計測申込手続の変更について説明が行われ、全員これを了承した。

(4) 武市帆走委員長欠席のため、代理として清水専務理事から、本年度西内海支部が行うミニトン全日本選手権を、全日本レベルレースの一部として NORC 本部主催としたい旨提案され、全員異議なく承認された。

(5) 石井ルール委員長から、電波航法機器の解禁およびスポンサー名表示に関して NORC 外洋帆走規則の一部改正について、資料に基づき提案理由および改正案について説明があり、改正を諮ったところ全員異議なく承認された。

(6) 渡辺技術委員長欠席のため、代理として清水専務理事から、ORC から本年11月行われるメジャラー国際会議への出席要請が来ており、これには NORC としては是非参加する必要があると思慮するので、当協会から林計測委員長を派遣したい旨提案されたが、林氏から他に適当な者を探してもらいたい旨申し出があり、理事会としては、代表派遣については異存はないが、人選については委員会において早急に決定することで全員異議なく承認された。

(7) 篠原通信委員長から、東京〜グアムレースについては、通信上の問題点もあるので、早急に実施計画をたててもらいたい旨要請があり、清水専務理事から、帆走委員会において早急に計画するよう手配する旨回答し、了承された。

(8) 嶋田法制委員長欠席のため、河村常務理事が代理として、本年6月日本海難防止協会に「海難防止に関する国際動向調査委員会」が設けられ、当協会から河村常務が委員として参加することになった旨報告され、全員これを了承した。

以上により、1600全議案を議了したので、大儀見議長が閉会を宣して第87回理事会を終了した。

上記議事録に誤りのないことを証明して記名捺印する。

昭和58年7月28日

議長 大儀見 薫
理事 篠原 要
理事 林 賢之輔

NORC 外洋帆走規則の一部改正

下記の必要な部分（小さい文字の部分）を切り取って
NORC 安全手帳にはって使用して下さい。

第6条第4項の次に次の一項を加える。

5. 前項による賞は、賞状、メダル、カップ、トロフィー、旗、楯等とする。

副賞を別途に設ける場合、この副賞は参加者の射率心を刺激し、またはアマチュアスポーツの精神に反するような高額のものであってはならない。

第10条第9項を次のように改める。

9. 無線送信機は、遭難、緊急ならびに安全通信の場合または航走指示書による特別の指示がある場合以外に使用してはならない。

附則第2項(1)および(3)を次のよう改める。

(1) 艇体、セールまたは縫装に I. Y. R. R. 26.1 の規定に違反する広告（マークも含む）をつけた場合。

(3) 前号の規定にかかわらず、次の場合は例外とする。

ヨットの艇体につけた社名、社章あるいは商標がヨットの関連事業と関係がなく、かつ自己の所属する社名、チーム名あるいは商品名と全く同一であるほか、宣伝的效果がほとんどないと認められる場合。

1983年 NORC X'マスパーティーと30周年記念行事

今年も納会を兼ねた X'マスパーティーを
12月22日(木)、赤坂ヒルトンホテルで行う予定です。

また、NORC 30周年記念パーティーも X'マスパーティーと同日、同会場で行う予定です。

以上の2件については今後の
OFFSHORE でご案内申し上げます。

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

2809 MARINE KIDS ヤマハ 30S 浜寺ポート
897×733×320×175 津吉良政、今津浩平、吉田勝、
田中達朗、細川俊彦(共同)／艇名の由来：〈さざなみ〉
(ヤマハ21C)の改め〈マリンキッズ〉、海の悪ガキ
達です。オーナー5人のうち、4人は20代と、若さを
誇るグループで、今風の名前にしました。(後1名は
40うん歳です。)／抱負：NORC入会を期に、どんど
ん公式レースに出場してみたいと思います。よろしく
お願いします。／クルー：オーナー全員クルーで、慢
性的クルー不足。仲間募集します。独身者2名、女性
歓迎。

3228 フィデリアー 2 YOKO32 ビワコ フナ
コシハジメ

3183 グリーンヤマト ヤマハ21S 徳山港 6.43×
5.30×2.48×1.300 有野豊彦

OFFSHORE 第102号 昭和58年9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

東京都内で行ないます

高合格率の一、二級講習会(先着30名)

日程 学科 11月6日(日)・12日(土)・13日(日)の3日間 (AM 9:00~PM 5:00まで)

費用 35,000円

学科試験日 12月6日(火)・東京都内

学科講習 東京都内

実技は、学科合格者対象59年1月下旬予定

費用…60,000円~80,000円(NORC会員割引あり)

会場 → 関東水域

詳細・カタログの請求は

主催 近畿小型船舶教習所

〒656 洲本市千草己421-2

TEL.(07992)4-1600

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(左舷のリーボードキャビンは工場特種)

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45.73m² / 補機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 YAMAHA
ヤマハ発動機株式会社宣伝課05係 Tel.05383(2)1111