

空から見た *88 大阪帆船パレード (スター上前) 写真提供:毎日新聞社

'83 大阪世界帆船まつり

各帆船の紹介(船名、国、型、トン数、全長、建造年の順)



▲〈日本丸〉 日本 4 橋バーク型 2280 t 97,05 m 1930年

▼〈CUAUHTE MOC〉(クォテモック) メキシコ バーク型 1550 t 90.50 m 1982年



◆ 〈GRORIA〉 (グロリア) コロンビア バーク型 1150 t 76 m 1968年



▲ 〈SAGRES〉 (ザグレス) ポルトガル バーク型 1516 t 89.50 m 1937年



〈KRI DEWARUCI〉(デワルチ) ▶
インドネシア バーケンチン型
847 t 58.30 m 1953年



大阪築城400年を記念して「83大阪世界帆船まつり」が10月22日から31日まで大阪港で開催された。日本をはじめ世界8か国から大型帆船10隻が集まり、その華麗なる雄姿を見せた。その帆船を歓迎して10月22日に行われたクルーザーレースには540隻あまりのヨット

が参加し、日本ヨット史上最大の規模となった。翌23 日には帆船パレードが行われ、550隻ものヨットがパレードを盛り上げた。この期間中、大阪中が帆船時代の夢とロマンに酔いしれた。



▲〈ESMERALDA〉 (エスメラルダ) チリ 4 檣バーケンチン型 3673 t 113.00 m 1952年

▲〈DAR MLODZIEZY〉 (ダルモジェジィ)ポーランド フルリクド・シップ型 2385 t 108.60 m 1982年

▼〈CYNARA〉(シナーラ) 日本 ガフケッチ 73 t 29.26 m 1927年



▲ 〈志風〉 (ジ・フン) 香港 ブリガンチン型 174 t 40.23 m 1927年



▲〈海王丸〉 日本 4 檣バーク型 2251 t 97.05 m 1930年

帆船まつりを顧みて

ウエルカム・トールシップ・メモリアル・レガッタ実行委員会大会副会長 日本外洋帆走協会副会長兼内海支部長 日本ヨット協会副会長兼関西ヨット協会会長

秋田博正

世界各国から10隻の大型帆船が大阪港に集まり、素晴らしい大パレードが行われました。「大阪築城400年まつり」のメインイベントとして進められたものでありますが、数年前、米国独立200周年に当たって、大型帆船13隻がハドソン河をパレードした盛観は、今も脳裏に生々しく残っております。それにも比する東洋で初めてのこの壮挙に当たって帆船パレードを祝い、世界各国からの帆船の到着を歓迎して、パレードの前日に"WELCOME TALLSHIP MEMORIAL REGATTA"と銘打って大ヨットレースが盛大に取り行われました。幸いにしてこのヨットレースも帆船パレードも大成功裡に終えることが出来、心よりほっといたしておりますとともに、両イベントに参加された各艇ならびに乗員の方の協力に対し深く敬意を表しております。

本当に素晴らしく、ヨットマンならではの喜びを感 じることの連続でした。まず記念ヨットレースのエン トリーが関西を中心として、東は関東、南は鹿児島か らと、計540隻余あったということも如何に帆船まつ りがヨットマンにとってあこがれであり、魅力であっ たかを物語っていると思います。今まで日本で行われ た最も多くのクルーザーが参加したレースの3倍もの 参加艇数であり、日本ヨット史上画期的な最大の規模 のものでありました。10月22日、レースの日は風は弱 かったものの、まずまずの天候で参加各艇は勇躍、世 界各国より集まった帆船が居並ぶ中をスタートしまし た。帆船まつり記念ヨットレースにふさわしく和やか な雰囲気の中に舷々相い摩し、ことに途中からは追風 となり、全艇色とりどりのスピンネーカーを展開し、 見渡す限り美しいヨットの花に埋められ、誠に華やか に楽しく無事レースを終えることが出来ました。表彰 式もヨットの集結地岸和田港の隣りの貝塚港に係留し た大型フェリーボートの3層にわたる各甲板で、約 3,000人が参集し、にぎやかに催され大盛況でした。

今回のこの大レースを開催するに当たって日本外洋 帆走協会内海支部と関西ヨット協会が共同で主管し、 関西を中心とする瀬戸内のオールヨットマンが力を合 わせて参加、担当したことは本当に素晴らしかったと 思います。東京オリンピックの時にも関西からは関西 ヨット協会と NORC 内海支部の双方から多数の役員 を江の島に送ったことを思い出しておりますが、今後 も常にヨットマンは何かと互いに協力し合って海の男 の美しい友情を持ち続けたいものと思います。

いよいよ翌23日帆船パレードの日を迎えました。快 晴、風も十分とあってこの上ない帆船パレード日和で、 各ヨットも満艦飾の艇もあり、さっそうと沖合に出て 行きました。帆船パレードを開始する時間まで各艇は それぞれ参加の各帆船の周辺に集まり、間近かに見学 するとともに帆船の乗組員達と大いに交歓し, 帆船パ レードの雰囲気を高めました。10時〈日本丸〉が動き 出すとともにヨットは適宜帆船の左舷側をあらかじめ 定められたように機走し、帆船のパレードを華やかに 飾り上げることが出来ました。15 km にも及ぶ参加帆 船10隻の長いパレードでしたが、550隻のヨットが散 開して左側を走り、素晴らしい光景でした。後日第五 管区海上保安本部の幹部にお会いした時、ヨットがあ のように混乱することなく整然と航行し、パレードを 盛り上げてくれたことには大いに敬服しました, と何 よりの讃辞を頂きました時は本当に嬉しく、参加ヨッ トの協力に衷心より感謝いたしております。

私は両日とも愛艇〈TWINSTAR II〉で参加しましたが、長い私のヨットの歴史の中でも強く印象に残る楽しいまたシーマンとしての誇りを感じる2日間でした。帆船は次々とそれぞれ帰国の途につき、大阪築城400年を記念しての帆船まつりも幕を閉じました。今も脳裏にはあの高いマスト、白い大きな帆の帆船が次から次へとパレードして行った光景が夢のように残っております。参加帆船の母国に帰航の長い旅路の安全と乗組員達の多幸を祈って止みません。

最後にこの帆船まつりを企画し、実現されました大阪市当局に心より深甚な敬意を表しますとともに厚くお礼申し上げます。

大阪湾帆船パレード を振り返って

杉浦昭典

大阪で帆船パレードが実現するなんて夢にも思わなかった私のところへ,ひょんなことから大役が回ってきた。神戸海難防止研究会へ大阪市港湾局から,大阪港を中心に帆船パレードを行うについて,実施上の安全対策を検討して欲しいとの依頼があったからである。どうやら大阪市が海上保安庁へお伺いを立てたところ,しかるべき機関で検討した結果を提出せよということだったらしい。

「大阪湾海上交通安全対策特別委員会」という仰仰 しい名称の委員会を組織することになったのだが、引 き受けた神戸海難防止研究会でも委員の選定には少々 とまどったようである。相手が帆船となると専門家が限定され、まず航海訓練所と NORC に頼るしかない。結果として、航海訓練所関係では〈日本丸〉の千葉元船長と江志前船長、NORC から大儀見副会長と関西在住の野本、松木両教授が委員に名を連らねることになった。

幸い私にも声がかかったが、何らかの形でかかわりを持てるのは帆船の大好きな私にとって願ってもないことだった。これで帆船パレードを見損なうことはないなどと虫のいいことを考えて単純に喜んでいたが、新年早々、委員長を引き受けるということになってしまったのには実のところ少々参った。下手をするとパレードの見物どころでなくなるからである。

帆船パレードなんてものは全くの水物である。近くはアムステルダムの例もある。天候次第で面白くもなくなれば、とんでもない危険にさらされ、気を使うばかりで終わるかもしれない。しまったと思ったが、もう遅かった。「乗りかかった船」である。もたもたしていると船と陸の間の海へどぶんと落ちかねない。いっそ腹を決めて帆船パレードと心中してやれという気になった。

さて委員会が始まってみると、案ずるより生むはやすしで、思ったより議事はとんとん拍子に進行した。できるだけ盛大なショーとしての展開を期待する大阪市、通常の海上交通を阻害しない範囲で万全の安全体制を確保したい海上保安庁と旅客船業者、帆船の案内に不慣れな水先人の思惑、それぞれの意向をどう溶き混ぜるかという不安も最初のうちだけだった。

今回の帆船パレードが、わが国にとっておそらく空前絶後といえる国際的にも有意義な一大イベントであることを委員会に加わった全員がいち早く認識したせいであろう、すべて協力的に、そして和やかに進行し

た。少し糸がからみ始める とどこからともなく手が出 て解いてくれた。海上保安 庁は委員会の報告に基づ き、実行委員会の設置を条 件に行事を認可した。行 がかり上、新たに組織され た「大阪湾帆船パレード実 行委員会」でも引き続き私 が委員長を務めることに なった。

湾内パレードのコース選 定については問題が多かっ たが、ヨットレースのよう に状況に応じてコースを変 更することは許されなかっ た。しかし、当日の天候を 予測するのは「かけ」と同 じだった。安全面だけを考 えれば快晴で無風の中を機走させるのが一番である。 それでも展帆は可能である。雨と強風だけは避けた かった。ひたすら好天に恵まれることを祈るだけだっ た。

当日、予測通りではなかったが、ちょっとした風向 風力の変化がむしろパレードには効果的だった。そし て何よりパレードを盛り上げてくれたのは伴走ヨット の整然とした動きだった。パレード成功の幸運を感謝 するとともに、NORCのみな様のご協力に対し幾重 にもお礼を申し上げたい。

ウエルカム・トウルシップ・メモリアル・レガッタ

実行委員長 平岡英信

500隻を超えるレガッタは、日本では初めてのことであり、太平洋沿岸においてもめったにあることではない。すべてが初体験のことばかりであった。そのため各委員のご努力は大変なものであった。

昨年8月に大阪市港湾局振興部長の佐々木伸氏より NORC内海支部役員に帆船パレードの概要の説明が あり、クルーザーによるレガッタとパレード当日の伴 走の依頼を受け、協力を約し準備に入った。

早速,準備委員会が発足し,神戸商船大学の松木哲 教授に運営委員長を,谷川晴彦氏にレース委員長をお 願いすることになり,それぞれの立場で計画準備に 入ってもらうことになった。数回のミーティングの結



ごらんのとおりヨット、ヨット、ヨット 写真:田辺英蔵

果レガッタ参加艇は300隻前後と推定し、それに合わせて計画を進めることになった。3月中旬に今までの準備委員会を実行委員会に切り替え、関西ヨット協会の役員も交えて実施細目を決定、8月20日申し込み締め切りでPRに入ることになった。

さて、8月上旬の実行委員会で参加申し込み艇を調べたところ、50隻を割っており、8月20日締め切りでは船が集まらないかもしれない恐れが出てきたため、危きょ締め切りを1カ月延ばして9月20日にすることになった。結果的には8月20前後には300隻近い申し込みが殺到したので、この延期が後々皆様方にご迷惑をかける結果となった。

さて、1カ月の締め切り延期により最終的には573 隻の申し込みになった。レガッタ1カ月前に当初の予 想の300隻から500隻以上のレガッタを実施しなければ ならなくなった。計画は一からやり直しになった。泊 地の問題、安全の問題、レース運営、更にパレード当 日の伴走の問題を含め、短期日にすべて解決しなけれ ばならなくなった。阪南港に急きょポンツーンの設置 などが必要になり、大阪市当局は設計を含め関係官庁 の許可等のため大変な仕事がまい込み、連日徹夜で大 変だった。

ポンツーンの完成がレガッタ2日前の20日になったため、急きょ淡輪ヨットハーバーに船を預ってもらうことになった。レガッタ前日10月21日、400隻を超すヨットが阪南港に停泊している姿は全く壮大なものであった。21日夜、最後の打ち合わせが行われた。500隻を超す艇の確認が大問題になった。ゲート通過による確認、またフィニッシュの確認等細部打ち合わせを行ったが、谷川氏は紀伊水道レースの直後にもかかわらず完璧な準備をされていた。

レース運営報告は谷川氏に譲るが、風がなくスタート延期等様々なことがあったが、無事、無事故でレースを終えることができた。だがせめて2~3メートルの風は欲しかったと思う。しかし、500隻近いヨットがスピンを上げながらのレースは壮観なもので感動的な風景であった。

レガッタ観覧船にレガッタの説明のために乗り込ん でいた役員諸氏は、なかなかヨットが現れず、そのう

歓迎に趣向を凝らして 写真:田辺英蔵



ちにコースの短縮が決まり、観覧者から海に投げ込まれるのではないかと青くなったが、最後に帆走のヨット群がフェリーのそばを通過してほっとしたと言っておられた。ゴミ処理を含め、泊地でのマナーも大変良く、阪南港長よりおほめを頂いた。

最後に今回のレガッタに関し実質的な計画運営をされた松木哲先生、山本誠氏および谷川晴彦氏の献身的なご努力に、また、クルーザーレースにもかかわらず関西ヨット協会の鍬方志郎氏をはじめ皆様方のご協力、地元対策に関しては同じくヨット協会の薬師利啓氏および岩崎清彦氏の活躍に、特に海上保安庁の皆様方の善意のご協力に深甚の謝意を表したい。

レガッタとは関係ないがパレードでは各艇の協力に より、各国の帆船よりマナーの良いことで大変おほめ を頂いたことを申し添えたい。

ウエルカム・トウルシッ プ・メモリアル・レガッタ について

レース委員長 谷川晴彦

このヨットレースは、世界の帆船が大阪港に来航するのを記念して開催されたものであるが、本レースにエントリーした艇のみが10月23日の大阪湾帆船パレードに参加できるというキャッチフレーズがついたため、当初300艇程度という予想を大幅に上回り、また申込期日を1カ月延期したこともあって、締切日には540艇のエントリーとなった。このレースの運営を行うにあたって、実行委員会の各位が、実施面でどれだけ努力されたかを報告し、併せて今後このような規模のレースが開催される場合の参考になるならばと考え、その概要をのべてみようと思う。

まず、第一にレースコースの選定である。大阪市の 関連行事であるが故に、保安庁、フェリーボート協会、 水先案内人協会等の介入が多く、制約がありすぎ、結 局は大阪湾航跡図より、商業船の航跡のほとんどない 阪南沖に限定された。がしかし、決定されたレース海 面でコースを組み立てたところ、10月22日の阪南港沖 での錨泊中の帆船を歓迎することになったとは、何が 幸いするか分からないものである。

次いで、レース海面近くにレース艇を集結させることのできる泊地の問題である。300艇の予定で大阪南港から泉北泉南沖を物色したが、なかなか適当な泊地がなく、大阪市港湾局の努力で造成中の阪南泊地の使用が許可されたが、500艇以上になったのと、使用期間のくい違いにより、大混乱となった。やっと大阪府

マリーナ協会の好意で、遠隔地よりの艇は1週間前より淡輪ヨットハーバーで保管をお願いし、レース海面近くにホームポートを持つレース出場艇は直接レース海面に来航してもらうこととした。また、造成中のハーバーを使用することは、係留設備、照明、トイレ、ごみ処理等、仮設工事について非常に多額の費用が消費されたという点で、今後の課題とすべきであろう。各位の協力のたまものである。

入港してくるレース艇を整理し、係留させることも 多大の労力を要するものであり、レース日前後1週間 の保管業務に従事された方々の労苦は並大抵のもので はなかったと思われる。出港させることも同様であっ た。

本レースは、レースの成立、そして表彰式パーティー に持ち込まねばならない宿命をもち, 更にレース観覧 船の乗客をある程度満足させねばならないことも課題 の一つであり、 錨泊する帆船の周囲にもレース艇を回 航させる段取りも必要であった。レースのスタートは 4回に分け、15分遅れの順次スタートとしたが、レー ス当日の海象条件が非常に悪く、定時より45分遅れと したことが、各クラス出場艇の混乱を招いた。日本外 洋帆走協会のレースにおいても帆走指示書を熟読しない 傾向にあるところへ, 今回は, 初出場の艇が圧倒的に 多く, 艇長会議も実施しなかったので、信号旗の理解 がなされず、 芳しくないスタートとなってしまった。 また,多数の艇がコミッティー本部船の周囲に群がる 時の掲揚される信号旗の高さは、でき得る限り高い位 置の必要を通感した。レースは無風のため、ショート コースとしたが、順次スタートの効果があらわれず、 多数の艇がまとまってフィニッシュしたため、記録取 りは大変であった。しかし、本部船よりの指示で、マー クポートの外にレース監視艇がリミットマークとな り、両サイドよりの記録取りで、お互いにフォローで き、ことなきを得た。マークボート、リミットマーク ボートとも乗員が多数であったことは幸いであった。 各艇の帰着申告も不正確なものが多く, 記録の再確認 に労力を費したことものべておく。いずれにしても、 帆走指示書の内容の理解とレースコース図を十分に把 握させること、出艇・帰着申告を的確に書いて提出し てもらうようにすることが、書類内容の改善とともに 重要であると認識した。

最後に表彰式およびパーティーは3,000人以上の規模で行われ、非常に盛会であったが、泊地と会場間の送迎の整理は大変なものであり、設営の企画準備の労力も言葉でいいつくされない。

ウエルカム・トールシップ・メモリアル・レガッタが日本最大のレース (お祭りレース) として無事終了したことは、実行委員会 (日本外洋帆走協会、関西ヨット協会) 各位とその補助員、そしてレース出場艇各位の一致協力があってこそと確信し、改めてレース委員長としてその労苦に感謝する次第である。



シルエットも美しく…… 写真:田辺英蔵

大阪ワールドセール'83 に参加して

〈シナーラ〉船長 和 気 協 司

「大阪ワールドセール'83」この大きな祭りに参加するわけである。まず最初の仕事「ウエルカム・トールシップ・メモリアルレガッタ」の当日になった。10月22日0600、大阪南港発レースのスタート地点・阪南港沖へ向かう。視界もあまりよくない。その上無風に近い。参加艇400杯と聞いていたので大会役員の皆様の苦悩ぶりを察しつつ予定地点に投錨した。

その後はシャレにもならないが、自分自身が風と闘うことになってしまった。それで失礼して船室で休ませて頂いた。その私は風に負けてしまったが、あの天候の中、見事に全参加艇をスタートさせた役員の皆様に最敬礼します。第1マークを回った後のスピンの大集団、あれだけの数を見たのは初めてだった。その見事なことはいまでも目に焼き付いている。本当に感激した。その後はパレード風に片付けたようだったが、無事終了させた大会の役員の皆様ご苦労さまでした。

その後、私にとって最大の関心事である「帆船パレード」の船長会議に出席したが、これも緊張の連続であった。事前の打ち合わせもあり、最後の詰めといったところで、とにかく当日の天候、特に風が心配である。他の参加船に比して〈シナーラ〉はあまりにも小さくまた軽いので、風が強ければ早く走るのは目に見えている。決められた針路、速力、船間距離を保つことなどできない相談だと思っていた。

実際当日は危惧したとおりのことが起きた。風が強くて前を走る〈ジ・フン〉号に追い付くのである。特に変針点を通過後は真追手となり、機関を全速後進としたにもかかわらず追いつくのである。減帆しようとしたら風が前に回ってくれた。天が味方をしてくれたのか。以後は風を逃がしつつ与えられた針路、速力を保ち、大阪港大関門に向かった。大関門約1000メートル手前からは一気の走りである。よい走りができた。

あれだけ大勢の人の前でセーリングできたことも、 また、あれだけ興奮したセーリングも初めてだった。 聞いてみると、クルーも全員同じ答えであった。この 祭りに参加できたことを改めて感謝します。

接岸後ばまた風邪との闘いだったが、やはり駄目で3日間は外出もできず、公式行事もその間遠慮させて頂いた。回復後は各国帆船パーティーにも参加し、また縦帆を多くもつ〈エスメラルダ〉を特に見たかったのだが、それもできたので本当に満足している。たまたま私が〈シナーラ〉に乗り合わせていた幸運、またその〈シナーラ〉を招いて下さったことに改めて感謝いたします。たぶん私の人生に二度あることではないだろう。

現在11月1日17時53分。約1時間後に御前崎を通過し、明朝は母港シーボニアに入港する。それで私にとっての大仕事は終わりである。最後に、大阪は初めてだったのに温かく迎えて下さった皆様にクルーを代表してお礼申し上げます。本当にありがとうございました。

帆船歓迎記念レース

〈スイートブロンディII〉 八木 宏

帆船歓迎記念ヨットレース、最初は軽い気持ちでエントリーしましたが、各国の帆船が次々に大阪港に入港し、マスコミに連合報道されるにつれて、レースの前評判も一気に盛り上がってきました。帆船を海から見る楽しみもありますが、賞品の豪華さと参加艇数の多さが話題になりました。前評判では500とも600とも言われ、遠くは九州、関東よりの参加もあり、大阪湾のヨットはほとんど参加するだろうとのことでした。もちろん、関西ヨットクラブの精鋭もこぞって参加、なかなか厳しいレースになりそうでした。我々はクラスⅡ、マークする相手は、〈エンズビル〉、〈トロッコ〉、〈シュナウザー〉等の3/4トン勢です。

レースは15マイルの三角コース,タイムリミット4時間の比較的短いもので、途中に大型フェリーの観覧船がコースサイドに停泊し、ヨットレースを盛り上げる趣向です。

当日はあいにくの曇天、風もなく、お目当ての帆船も一隻だけがぼんやりとかすんでシルエットが浮かんでいるのみです。お役人のやることですから、風はなくともスケジュールはこなすと予想した通り、30分の延期の後、スタート10分前の旗が本部船、シナーラのマストに高々と揚がりました。上からジャストスタート、といってもスタートライン上にその時間に漂っていたという方がぴったりします。ライン上には、下2 艇、上2 艇、スタート直後一迅の風がそよと入り、それに乗って先行5 艇が頭を出しました。

コースは270°,上りいっぱいの風,パフが入る度に

見かけの風が変化、ヘッディングは240°~300° 艇速 1 ノット~2 ノットの神経レースになりました。下 2 艇は3/4トンと同一レーティング艇、上は3/4トンと 1トン、3/4トンとのレーティング差はわずか、とにかくスクラッチで同形艇と3/4トンに勝たねば!! ジリジリと下から順々に前へ(下へ)出て行く。潮は? 下前方へ若干の流れか……。セールトリムとバランスに集中すること 1 時間余り、我々先行集団は下から順々に並んだ格好、高さを計算すれば下 2 艇と自艇とマークまでは等距離か? が、視界はきかず、マークは見えない。マークまで、なかほどで、風はいよいよ落ちてパフがほとんど来なくなる。全く無風状態。どちらから風の女神はやってくるのか? 下か、上か、それとも後ろからか。

このまま第一マークでコース短縮なら間違いなく優勝。しかし、すでに2時間近く経過、第1マークすら回航していない。コース短縮があればと虫の良いことを考えるも、レース中止の不安もよぎります。これはお役人の運営レース、スケジュール消化第一、明日の帆船バレードの前夜祭のメインイベント、絶対成立させるだろうと予想しつつも、今朝テレビで見た朝日放送杯の立派な姿が目に浮かんで仕方ありません。それに家族にこのカップを取るぞと宣言していたのですから。

スピントリムに集中すること30分余り、第1マークをトップで感激の回航。すぐに監視艇が寄って来て、40°で機帆走の指示、ではレースは成立か中止か?しばらく何の情報もとれず不安でしたが、レースは成立とのこと。やった!! 優勝だ!! しかし、感激薄いフィニッシュではありました。

表彰式は、一万トン本船で行われ、各国帆船クルーの参加もありました。ラッシュアワーなみの混雑のなかで表彰台上のライトにあたった時はさすがにうれしさが爆発しました。念願の初優勝、思えば関東へ、名古屋へ、と遠征、オレンジカップ2位もすべてこの日の糧になっているのでしょう。本当にうれしい勝利です。

第1回熱海レース

笠井章而

今年から始まった熱海レースは、小網代沖をスタートして、折から'83 ATAMI CHAMPION SERIES RACE の真最中である熱海港まで、25マイルのショートオフショアレースであります。今回は、レーティングを持たない艇(ただし、参加資格は必要)もCクラスとして参加できることになっていましたが、エントリーが2艇のみであったため、前日の艇長会議の席上で各艇の了承を得て、相応するBクラスで参加していただきました。

レース成績は、シリーズレースのパーティーに各艇からご出席を得て、その席上で発表されました。両レースの結果をまとめる熱海レースの委員会は、大忙しであったことでしょうが、各地の艇との交流の良い機会でもあったと思います。

レース当日の11月5日は、スタート地点ではほぼ天気予報通り、天気曇、北の風6メートルで、波もなく、台風17号の影響もなく、絶好のセーリング日和でした。熱海までスターボード、スピン一本で行けそうで、かなり早いフィニッシュが予想されました。ほぼ南北にマークを設定し、スタート30分前には参加15艇が揃いました。各員持場につき、正10時にスタート。オールフェアのピンスタートで、〈青海波〉がまず飛び出し、

〈MAYUⅢ〉、〈SAMOA V〉が好スタートでこれに続き、見る間に沖合の漁船群の中にかすんで行きました。初めてのコミッティーですが、スタートの瞬間は、自分が出場している時とはまた別の光景で、大変緊張しました。電話連絡により、予想通り全艇 4 時間強でフィニッシュしたことを確認しました。

翌11月6日は、シリーズレースの最終戦と重ねて、熱海~小網代レース(初島回り)が行われました。熱海レース参加艇からも6艇、シリーズレース艇と合わせて18艇で、NEの強風、寒い雨の中で、NO3、2ポイントで続々フィニッシュ、6時間半のレースでした。

今回が一回目で、テストケースの企画でした。連絡上の不都合もありましたが、今後シリーズレースとともに恒例となって企画されれば、面白いレースになるのではないでしょうか。例えば、ショートコースで、両側にコミッティーがあるので熱海レースをパーティーを挟んで往復2戦で競うようなことも考えられます。日程的にも参加しやすく、シリーズレースの雰囲気も楽しめるのではないでしょうか。このレースの今後の盛り上がりを期待しております。

不慣れなコミッティーをサポートして下さった皆様 に感謝いたします。

熱海チャンピオンシリーズの運営について 運営委員長 稲 葉 文 則

現在の日本で、港があるからヨットを集め、海があるからヨットレースができる――なんてことは、観光 地熱海でもできない。なぜならば、日本は法治国家であり、関係官庁の許可がない限りすべて違法行為となり、国民、マスコミの批判をあびるからである。

一番の難題はそれらの許可を得ることで、関係者の 挨拶回りから始まり、役所への協力依頼書、利害関係 者の同意書、同意を得るための企画書、海面使用届、 港湾使用届等々……書類の山に埋もれ、慣れない仕事 に、レース開催前に精根を使い果たしてしまう実情で ある。

今回、初めて熱海市を基地にNORCのオリンピックコースを主とした外洋レースシリーズが企画された。NORCのレース委員会で武市委員長より、このレースの運営委員長を仰せつかった私は、観光地熱海のヨットを通じての発展を願うものとして、この大会が日本の代表レースとなるよう、また、我々外洋クルーザー、ラッキーレディーグループの永年の夢である、

熱海にヨットハーバーを作る運動の一環として、このようなレースを成功させれば、市民、およびマスコミに対して最高のデモンストレーションとなるだろうとの思いでこの大役を受けた次第である。

地元の我々としてできることは、係留地の確保、レース支援船の運営、宿泊者の手配、レース艇の修理手配、レース海面の確保、パーティー内容等であり、ラッキーレディーグループの総力をあげ、これらに当たることにした。

なかでも係留地の確保が一番難題で、熱海港は、現在、外港、および人工海水浴場の建設中で、工事船の出入が激しく、本来の熱海港使用は難しい状態である。しかし、幸い今年の夏から、人工海水浴場の仕切りとなる南突堤が竣工したので、そこを使用できれば街の中央でもあり、旅館街からも近く、レース艇の優雅な姿が観光客の関心をかうだろうとの思惑から、どうしても南突堤の確保が最大の目標となった。

熱海市の協力を得るため、今年3月、NORCより

市長への後援依頼の要請状を出してもらい、市の後援 が決まったが、港の管理は静岡県の管轄であり、市サ イドでは可否できないとのことで、静岡県の許可を得 るため、またわずらわしい書類の提出となった。

漁業組合の同意書は、組合長がヨットに理解を示してくれ、すぐもらうことができた。定期船の同意は、レース海面まで及び、苦労する。突提の工事業者は、無償で仮桟橋の設置を約束してくれ、我々は大いに力づけられた。そして地元の県会議員に、静岡県知事杯をいただけるよう御足労願った。県知事杯の威力は絶大で、港の管理者、県土木事務所の許可がおりたのは、

大会10日前の10月21日であった。

10月29日には、レース艇も続々と入港し、テトラと コンクリートに囲まれた熱海の海に、真の観光地らし い雰囲気が生まれ、我々の苦労はようやく実った。

幸い、4日間のレース期間中、良い風に恵まれ、レース運営にも手落ちなく、関係官庁よりのクレームもなく、パーティーも楽しく終わり、また来年の開催に自信を持った次第である。

次回はぜひ、全国支部対抗レースとして、全国の多 くのヨットマン、および優秀な レース艇に熱海に集 まってもらいたいものである。

オフショア・チャンピオンシリーズの 安全検査を担当して

安全委員会 児 玉 萬 平

クォータートンワールドにおけるインスペクション以来、本格的なレースシリーズ中の安全検査 (ORC 特別規定、NORC 規定)が行われなくなって久しい。ともするとレース参加艇の中には年度ごとの安全検査合格をもってすべてオーソライズされていると誤解している向きもある。ORC 特別規定の真の意味が、レースを公平に行わせるための最低基準の設定にあり、規定を満たすことによりレース主催者がその艇を安全な艇であると認め、参加を許すといった意味ではないことを確認すべきである。安全検査は、その艇が他の艇と同じ条件で公平にレースが出来る準備ができていることをチェックするためのものであるのだ。

今回のシリーズで実施した検査も、最近のそんな風潮に警告を発する意味と、実際に各艇と接触することで実状を知ろうという二つの目的を持たせ、シリーズ中に任意にチェックを行うことを事前にアナウンスした。

検査の方法

第1レース

- ①第1レースの修正1位, 3位, 7位艇をピックアップし, 実施した。
- ②帰着後そのままの状態でクルー1名を任意に指名 し、その他のクルーは下船を命じた。
- ③インベントリーリスト・検査リストをもとに備品と その所在,使用法を説明させた。

第4レース

- ①第4レーススタート前、出港の寸前に全艇に乗り込む。
- ②緊急用・清水 (91) をコンテナーとともに提示させた。
- ③バケツ2個(ラニヤード付き)を提示させた。

第1レースの検査の目的は、各艇がルールにしたが い全体として各備品を有効に利用できるよう準備され ているか、また乗員はそれらの格納場所、使用法等に 精通しているかどうかを見極めるために行った。

結果

第1レース

- ◎1艇はほぼ完璧な状態で、クルーも十分教育がいき とどいていた。
- ◎1艇は新艇ゆえの不完全さがチラホラ見えたが、これからのシェイクダウンで十分カバーして行けるだろう。ただしクルーがベテランでもすべて助人ということで、備品の位置も知らず、重大なトラブルに至った時は混乱必至であろうと推測された。
- ◎残る1艇はインベントリーリストもなく、しかもそれにともなう重量物の位置確認も固定索なども不備で、クルー全員勉強不足を否めなかった。オリジナルクルー中心であるということなので、フリートの担当検査員は、検査段階で十分その安全検査の意味を伝えられるよう対処することが必要であったと思う。

第4レース

第4レースは全艇を対象とした検査で、出港前のあ わただしさの中なので簡単なものとしたが、大いに考 えさせられる結果になってしまった。

◎緊急用・清水は13艇中5艇が不備ないし不足し、バケツは13艇中2艇が不備であった。しかもラニヤード付きのバケツを提示できたのはたったの3艇のみであった。

清水の不足は通常の生活用の清水と緊急用とを区別 していないことから起こる結果であろうが、本来、出 艇申告の際、人数分をまかなえる相当量の水の積み込 みを申告していることから、申告事項の虚偽にもつな がる。安全の本質を考えるとき、9 lの清水入りのボリタンクと9 lの容量を持つ空のポリタンクではそれこそ生死を分かつ違いがあり、また、9 lの水というのは重量としても無視できないものであり、これもまた重大な問題である。

その他にも例えばヒービングライン一つでもコック ピットからすぐアクセスできる位置にあったのはたっ たの3艇のみであり、備品として使えることと、備品 として所持することの意味の違いを実感として理解し ているかどうか、大いに疑問を感ずるところがあった。

今回の参加艇は少数ではあっても関東水域ではアクティブなレース艇がそろっているはずなのだが、この調子で緻密に検査をすすめて行ったら、まともに参加できる艇は極めて少数になってしまうだろう。今回もそうだが、これらの艇がレースに参加できていることを考えると安全であるかどうかは別としても、余程不公平なルールがまかり通っていることにほかならない。関係諸氏のご意見を待ちたい。

最後に気になる意見が聞かれたので私見を述べたい のだが、

「今度のような三角コースはインショアレースなの だからこのくらい……。」 というものである。外洋ヨットにとって果たしてインショアという概念が存在するのだろうか、確かに設定されたコースはインショアになるであろう。しかし、外洋ヨットの基本的な競技規則として「他所からの援助を受けられない。」ことがうたわれており、これはまさに自己の責任においてレースに参加するオフショアの論理であろうと思う。この意味で設定されたコースによる違いが、必要とされる備品やらルールやらの解釈を左右する理由にはならない訳で、少なくともレース参加にあたっては、いかなる場合にもルールを守るという基本的な意識は全員に浸透していて欲しいものだ。

第4レースはかなりの強風下に行われ、艇によっては浸水などのトラブルがあったらしいが、こんな時、バケツがなかった艇はどう対処したのか。今回の安全検査の結果はレース委員の裁量により救済の方向で対処されたが、全体としては心配していた通りの実情であった。真にコンペティティブなレースは公平なルールと乗員の練度、それに安全の上になり立つものであると考え、今後レース委員会を始めとし、各委員会の十分な検討を望むものである。

新たに二支部発足

 $\overline{\phi}$ $\Delta \varphi$ $\Delta \varphi$

NORC の 9, 10番目の支部が12月 1日に発足しました。今のところ, 艇, 会員数とも少ないのですが, 仲間として発展を祈りたいものです。

1. 北海道支部(北海道日本海側,オホーツク海側を管轄)

〒060 札幌市中央区南一条東四丁目 日伊文化会 館内

☎011-231-0015 事務局長·中塩百合子

 津軽海峡支部(青森県と北海道太平洋側を管轄) 〒042 函館市湯川町1-2-39米山建築設計室
 ☎0138-59-1234 事務局長・塚田俊

北海道支部——城丸 隆

北海道ではあらゆるスポーツの中でクルーザーヨットほど恵まれていないスポーツはありません。他のスポーツ、例えばテニス、水泳、陸上、スキー等は、公営の施設を与えられ、多額の補助金、大衆性という市



民権を得ています。それにひきかえ、我らのクルーザーは、一部特権階級の遊びと思われています。 支部とし

ては、この不平等をなくすために、ヨットの普及、レースの大衆性、マスコミ・公的行事の協力等、不断の繰り返しでアピールしなければならないと思っています。

ヨットの普及としては、第一に石狩湾に公営もしくは民営のヨットハーバーを造り、普及に結びつけたいと思っています。そのために皆と協力し、今、各方面に働き掛けています。幸い、我が支部には、野村、中村、猿渡、後藤、岩城、海老名氏など、すばらしい仲間が大勢います。レースは、この複雑、多用化している環境の中で利害関係の尺度から見ると、全く無意味と思われるささやかなカップのために、多くの船と人々を動員し、努力し行動する姿が不思議な魅力として、海事普及の目玉となることでしょう。またファミリーレースもレースの大衆性として効果を上げています。また、マスコミ対策は、公的な働き掛けの援護射撃にもなることと思います。

これからの11月から3月までのオフシーズンは諸問題を検討し、実現に向けて皆と努力していきたいと思います。

私は北海道の初代支部長として責任と重大性を強く 感じ、本部のよい指導と仲間の協力を得て、行動する 支部に作り上げていくよう努力していくつもりです。

津軽海峡支部——米山義勝

この度钳日本外洋帆走協会津軽海峡支部が、全国外洋帆走艇の皆様のご協力によりまして発足する運びとなり、こんな喜ばしいことはございません。不肖米山がその支部長を仰せつかりました。この大役を津軽海



峡支部の会員、会友の方々のお力添えのもと、南北海道外洋帆走協会、青森ヨットクラブの方々はもちろんのこと、北海道支部、NORCの方々のご指導によりまして無事果たしていきたい覚悟でおります。

北海道水域はあまりにも広いため2支部に分け、津軽海峡支部は、青森県、北海道のうち、渡島、桧山、胆振、日高、十勝、釧路、根室の地域管理の調整もできあがりました。他は北海道支部の管理下にはいることになります。支部の事務所は運営規則にもありますように、函館に置くことになります。ご存知のように函館は、安政6年、神奈川、長崎とともに徳川300年の鎖国を破って開港されました。由緒ある港町でもあり、北海道ヨット発祥の地でもあります。諸先輩が営々と築きあげてこられ、今こうして呱々の声をあげました津軽海峡支部を、今後ともご指導賜わりますよう、支部会員、会友を代表しお願いいたします。

オープンヨットレース のお知らせ

相模湾オープンヨットレース

(グアムインターナショ) ナルレース歓送レース)

スタート 12月30日11時シーボニア沖スタート (グア ムレースのスタートと同時スタート) 12マイル変形トライアングルコース

締 切 12月25日の消印有効 葉書で㈱シーボニア (高木宛) へ艇名, 艇種, TCF, 乗員数 を記入の上, 申し込んで下さい。

参加資格 原則として、JOR・IOR を持つ19フィート以上のキャビン付ヨット。

参 加 料 乗員1人2,000円 (パーティー費込み) 艇長会議 12月30日0900 (シーボニアキャプテンズ ルーム)

賞 シーボニア杯および賞品多数あり。 パーティーおよび表彰式は同日1600より プールサイドレストランにて 主 催 株式会社シーボニア

シーボニア杯・N H K 杯争奪新春親善レース

スタート 1月2日1100 シーボニア沖

コース 小網代~葉山往復

締 切 1月2日0900

0900よりキャプテンズルームで艇長会議

参加資格 帆走できるすべてのヨット

参加費用 1 艇2,000円 パーティー: 1 人1,000円 賞 シーボニア杯、NHK 杯、その他多数

主 催 株式会社シーボニア

☎(0468)82-1212高木

住所:神奈川県三浦市三崎町小網代1286 〒238-02

NORC創立30周年 ****記念パーティー****

既に10,11月号でご案内いたしました30周年記念パーティーを下記のスケジュールで行いますので会員各位の参加を委員一同心よりお待ち申し上げております。

記

日 時 昭和59年1月20日金 1800~2100

所 キャピトル東急ホテル(旧ヒルトンホテル)

内 容 1800 開場 30年の歩み・スライド上映

1830 セレモニー

1900 パーティー 表彰式 ビンゴ大会・ オークション

2100 閉会 解散

総合司会 E.H.エリック氏

会 費 1名:1万円(パーティー券,男女共)。オーナーの方はできるだけクルーの方々をとりまとめて申し込んで下さいますようお願い申し上げます。

締 切 昭和58年12月27火まで

振 込 先 富士銀行虎ノ門支店・普通口座1348676海 事思想普及 今岡又彦まで

交 通 千代田線・国会議事堂前(赤坂方面出口) 1分,銀座線・赤坂見附7分

住 所 東京都千代田区永田町2-10-3

キャピトル東急ホテル・電話03-581-4511

今回は30周年でもあり、会員の方々の参加をぜひと も500人以上にしたいと考えておりますのでご協力を お願い申し上げます。

第6回琵琶湖シリーズ成績表

レース委員長 三井祥功

2	SAIL	her de	in to	m o n	to to		ポイント	レース	3回剩	į.		竹生	2周レース	Z,		801.0
クラス	No.	艇名	艇種	T.C.F	持点	厢	所要時間	修正時間	修正	点	順	所要時間	修正時間	修正 順	,dt	得点
II	3126	TINKLE 2	YOK 30	.7343	14%	1	1:36:54	4269	1	61/4	1	10:59:24	29052	1	12%	32%
	2992	ひょっとこ 3	TAK 31	.7343	11	3	1:41:32	4473	3	4	3	11:37:34	30733	5	4	19
	2022	めるへん	N 300	.7258	8	6	1:45:52	4610	6	1	4	11:38:27	30416	3	8	17
	2064	風小僧	DOU 30	.7258		4	1:43:01	4486	4	3	6	12:41:26	33159	6	2	5
	2449	PELL MELL	NAK295	.7312	5											5
	3197	飛龍	FS 30	.7386	11	2	1:39:19	4401	2	5	2	11:13:07	29830	2	10	26
	3187	TRYANGEL	KIH 30	.7312	5	5	1:44:19	4577	5	2	5	11:40:05	30714	4	6	13
	3017	ALL HANDS II		.7343	2											2
III	2847	ストロベリー	YAM26S	.6878	2	1	1:45:41	4361	3	3	1	12:59:20	32162	1	2%	7%
	T-Market Market	JOKER	Y-21S	.6662		2	1:47:57	4315	1	51/4						51/
		OLIVE 2	Y-26C	.6901		4	1:50:36	4580	4	2						2
		インシャラー	Y-21S	.6662		3	1:48:51	4351	2	4						4
		ファイアーバード	Y21-S	.6662			D.N.F			1						1
					-	10	月9日 N	NE 2+	3 m/	sec	10	月9日1630)スタート		66浬	

第28回神子元島レース成績表

帆走委員長 小沢弘美

クラ	セール	The state of the s	munn	F1 346	フィニッシ	-Monte	55 M(a): 00	T C F	修正時	- 1	n t	亿
ラス	番号	艇 名	TYPE	回航	ュタイム	着順	所要時間	TCF	間(秒)	総合	グルーフ	クラス
1	3070	ZERO	FRE 51	22:50	07:04:04	1	20:04:04	0.9050	65381	2		1
II	3267	BIG BANG	YAM 42	23:13	08:15:12	2	21:15:12	0.8204	62770	1		1
II	3220	KARASU	TAK 40	24:00	10:17:46	3	23:17:46	0.8132	68200	4		2
II	3031	SUPER SUNBIRD	YAM 41	00:35	10:40:40	4	23:40:40	0.8239	70229	6		3
IV	3050	BLUE NOTE II	ITO 34	00:53	11:46:37	5	24:46:37	0.7620	67968	3		1
III	3284	VANGUARD	V&O 36	00:50	11:51:29	6	24:51:29	0.7719	69077	5		1
1	2872	摩利支天	TAK 44	00:42	11:56:30	7	24:56:30	0.8583	77067	7		2
1	2112	FUJI	FRE 46		DNF							
П	2000	月光 V	FRE 41		DNF			100				
Ш	2751	BELLATRIX II	HAY 34		DNF							
IV	1850	VEGA V	DOU 33		DNF							
IV	1900	龍飛 III	DOU 33		DNF							
IV	2212	衣笼	WAT 33		DNF							
IV	2263	DISCO DORI	YAM 33		DNF							
IV	2713	CAVOK II	GRA 34		DNF							
IV	2857	白鯨 III	IKE 34		DNF			100				
IV	3093	FORTY	YAM 34		DNF							
IV	3215	SEA LION III	NAK 34		DNF							
V	1898	SEA TIGER	BW 33		DNF		×					
٧	1910	SERABI III	DOU 30		DNF							
٧	2011	がめら	TAK 31		DNF							
٧	2234	桃李	DOU 30		DNS							
٧	2954	ALPHA	NAK 295		DNF							
V	3001	EMILY III	YOK 31		DNF							
V	3088	BUMBLE BEE	YAM 30		DNF							
٧	3152	CRIMSON	NIS 30		DNF							
V	3169	SIMON V	worse, see									
VI	2260	RODEM V	T&P 26									

第5回ミニトン全日本選手権レース

日本ミニトン協会松山支部 中平達子



第5回を迎えたミニトン全日本は、風光明媚な瀬戸 内海の野忽那島を舞台に、10月7日から4日間にわた り熱戦がくりひろげられた。

今年は参加艇数も15艇となり、第1回に続いて2桁を復活した。参加艇の顔ぶれも、関東、東海、玄海、西内海と各地から全日本にふさわしい艇と乗手がそろった。

今年は昨年につづき17.4 RF までの参加を認め、ハンディキャップシステムを用いた。このため本来のレベルレースの主旨から外れることとなったが、ミニトンクラスの充実をはかるうえからは、JOR の採用とともにそれなりの効果はあったと感じている。参加艇のレーティングは、16.0~17.1 RF と、かなりのバラツキがあり、過渡期にありがちなレーティング戦争の一面を物語り、今後に問題を残した。

計測についてはまるで国際レースなみの事前チェックが行われ、NORC計測委員会のオフショアレーサーに対する今後の態度を示したものとみられた。JOR 艇の CGF 計測はもとより、更新でつないできた艇についても問題となった。なかでも DU 1/8の計測などは、JOR 艇であるにもかかわらず、陸上でハルの計測を行い、事情はあったのだが、2回にあたって異なる計測員がチェックするという厳しさだった。

デュボア1/8は他にも2艇あり、それぞれに対して行われる予定であった。だがこの時点(10月4日)では、7日の開会式を前に計測が間に合わねば一度に3艇の不参加が出来るおそれがあり、運営は極度に神経をつかった。他にも一度提出したデータについて問われ、再計測を命じられた艇もあった。

今回は計測を受けるオーナーのルールに対する認識の不足はもとより、計測する側の手不足などから今までは見すごされた事柄について、ことごとにチェックされた。また、参加艇サイドの計測に関する問題も多く、オーナーの努力にもかかわらず17.4 RFにどうしても納めることが出来ず、涙をのんで参加を断念した鹿児島の TA 1/8や、計測に対する誤解(運営の責任も感じる)で、今回は参加が間に合わなかった金沢の艇など、最終的にはオーナーの責任とはいえ、考えさせられる点が多かった。9月28日の申込締切日に計測書を提出出来なかった艇は、15艇中11艇にものぼった。その中には計測値を不満として再計測をうけるものが多く、このため計測員は多忙をきわめ、運営は

IYRR 19—3により提出期限に対する誓約書を入れてもらう一幕もあった。しかし、計測委員会のご努力によりインスペクション当日に全艇の有効レーティング証書がそろい、15艇の参加が可能となって、胸をなでおろした。結果的には、レーティングに対するプロテストはなく、良いレースができたと思っている。

第1レース 北東4~6mの風

オリンピックコース12マイルで行われた。ミニトンにとっておきのような風で(雨が悪かった!)よいスタート、ややリミット側に集まった感じだったが、上から1艇〈ミスポテト〉(坂本衛)がPタックをひいて、いいポテンシャルについたのが印象的だった。

第2レース 北北東4~1mの風

オリンピックコース12マイルで行われた。風が次第に落ち、上マークを回航したのは4艇だった。サイドマークが流出し代替艇をマークとしたが、サイドを回航したのは〈レプトンターボ〉(小川直之)と〈エバーマウント〉(村瀬保文)の2艇で、風はほとんど無風に近く、その後サイドの代替艇の流出が認められたため、ノーレースとなった。その後このレースは行われず、結果的には中止となった。

第3レース 南4~8mの風

ショートオフショアコース32マイルで行われた、〈ウエザーマーク〉は約半マイルのところで反時計で回航。 〈エバーマウント〉、〈ターボ〉、〈アイアムⅢ〉(斉藤 英明)の順だったが、スピン展開後入れ替わりがはげ しく、次の鹿島まで4.5マイルの間に何艇かを抜き去っ た艇もあった。

鹿島瀬戸では風のフレが大きく、悪い潮目につかまった〈グリーンヤマト〉(有野豊彦)が後続艇のスターンを見る羽目となった。島からの吹き出しが強く、先行艇は更に先行し差をあけた。

次のマーク野忽那島はとりつきに強い潮流があり、島からはなれてアプローチした艇は、流されて、逆流で上ることになり、苦労した様子である。しかし良いアプローチで上位にくい込みながら、ブランケットを抜けようと、ベアした結果が悪く〈サマンサ〉(蒲谷敏彦)は2桁まで順位が替わり、チャンスを失った。野忽那瀬戸は向かい潮があり島よりをタックした艇が

よかったようである。

釣島水道の横断はどこまで同一タックをひけばよいかで決まる。しかし考え過ぎで、地元の艇がかならず有利だったとは思えない。安居島の回航は島の裏のブランケットで再び順位が入れ替わり、フィニッシュは、〈レプトンターボ〉と、〈エバーマウント〉のせり合いが見どころとなった。2桁まで落ちた〈サマンサ〉はよくばん回して修正3位まで浮上した。

第4レース 北北東13~15mのブロー

オリンピックコース約10マイルで行われた。台風13号が接近しており波風とも強く、ミニトンにとってはきびしいレースとなった。荒天のためコースを大きくとるよう考えたが、運営船の能力に限界があり、不本意な短いレグとなった。

各艇1P~2Pリーフにレギュラーまたはストームの艇もあり、スピンの使用も限られ、フリーでは安定が悪く大きなジャイブ角度が目立った。サイドマークでの回転は、多くの艇がメインジャイブでブローチングしており、波と風の悪さは限界に近い感じった。

第1下マークは〈バックミラー〉(荒居達雄)が先行したが、〈ターボ〉にインをつかれ、マークタッチと重なって順位が変わった。

風は次第に強くなり、第5レースのスタートについて一考を要し、一度全艇をハーバーへ戻らせることになった。なお、このレースで半落水が2艇あり、全艇にライフジャケット着用が指示された。

第5レース 北北東13mブロー

ロングオフショアコースを短縮し、17マイルとする。 このロングレースで予定されていたオーバーナイト60 マイルは台風の針路の関係から変更をよぎなくされ、 替わって日没までの短縮

省わって口及よくコースとなった。

スタート時は潮流と風向 が逆になっており、沖の潮 流を求めた艇群は、灘の特 徴ともいえる短い波長の高 波を乗り切るために、アク ロパティックなセーリング テクニックが必要だった。

各艇1 P~2 P リーフに ヘビーウエザージブ。呉の 〈プラスチックス〉(山本 有一)は、このレースでマ ストの根本のデッキがかん 没するアクシデントがあ り、マストステップが約2 cm 浮き上がりマストが前 へずれるという事故となっ たが、艇長の適切な判断で 応急処置を行い、荒天を完 走したのは立派といえる。

一方、岸へ突っ込んだ艇群は、向かい潮に向かい 風という、これも難しい海況でもう一つ艇走がのびず、 ポテンシャルを失った。このことから、瀬戸内海のレー スは、どのように風が強くても潮を求めることが重要 といえそうである。

第1ランデングマークでは $\langle 9-ボ\rangle$, $\langle 7$ リゲート \rangle , (田内敬三), $\langle 0$ ルボーコック \rangle (宇治田留次), $\langle 0$ マンサ \rangle , $\langle 0$ ルグ・ラー \rangle , $\langle 0$ の順で回航し、そのままの順位でフィニッシュした。

全レースを通じてトップをゆずらなかった神奈川の 〈レプトンターボ〉が第5回大会のウイナーとなり、 地元艇の2位〈フリゲート〉、3位〈サマンサ〉は、 遠征の〈ターボ〉に敬意を表した。なお今回界プロダ クショングランプリは、山口の〈グリーンヤマト〉が 獲得し、プロダクションの部の優勝艇となった。

すべての風に恵まれた本大会では、載せたセールを全部使用して貴重なデータを得た艇もあったことと思う。また、レースの状況は各プレスのニュースとして報道されて、ミニトン協会としてもいい記録をのこすことが出来た。ミニトンという言葉は、一般にとっては何のことか分からないとのことだったが、当初に行った普及フェスティバルやニュースなどで、レースの終わりごろには関心のある市民の方々にミニトンといえば小さなクルーザーョットだと知ってもらうことが出来た。そのうち、ミニトンはどのクラスのヨットより早く辞典にのるはずなので楽しみにしていたい。

第5回大会を終わるにあたって、ご援助賜った企業 各社、ならびに報道に普及に運営によせられた多くの 方々の善意のご助力に対して心より厚くお礼申し上げ ますとともに、今後のご支援をお願いする次第です。



総合3位と健闘した〈サマンサ〉(中央) 写真:岡本甫/提供:舵社

船舶振興会補助事業

日本外洋帆走協会駿河湾支部設立10周年を迎えて

駿河湾支部支部長 塩川孝二

まず、ここに支部設立10周年を迎えることが出来ましたことを会員の皆様とともにお喜び申し上げたいと思います。かえりみますれば、諸先輩方の御尽力と、大儀見副会長始め本部役員、事務局の強力なるバックアップによって1973年秋会員数約60名をもって支部が発足致しました。NORC全体の伸張とともに、会員数も特別会員合わせ200余名を数えるまでになりました。

この10年間、時の流れとともに様々なことがありました。レースについては、〈大世〉によるハワイ〜沖縄レース出場(3位)、〈マンボー〉のクォータートン世界選手権出場、〈駿河II〉による鳥羽パールレース完全優勝、同4位の〈マルジェI〉、〈スピリットオブパロン〉,駿河湾から相模湾への遠征による SSCR 等への出場、沼津フリート〈つばくろ〉によるビッグレースへの挑戦、自作の名艇〈青雲〉の活躍、そして江の島〜清水レースも第10回を迎えてこの7月に行われました。

しかしレース参加艇の減少はいかんともしがたく.

平均年齢の上昇とともに海のスポーツの多様化等、楽しさと厳しさが共存するヨット、シーワージネスの強いヨットに対する心がまえ、今何を求めているのか、今「舵」誌の雑件の欄にはクルー募集の大合唱、クルーになりたしは数か月に1件ぐらいと名門艇といえどもクルーに悩まされる時代になりつつあります。ヨット界の将来性とともに考えさせられる問題です。レース派と非レース派の接点をどこに求めるか、メリット問題とからんで会員の増加を図らなければならないと思います。総務関係では、免許、船検、会友艇等々、みな NORC 本部役員とともに頭を悩ませたものです。施行する側との発想の違いはいかんともしがたく、考えされられました。

この10年間のことを思う時、いろいろなことが胸に 去来してとてもすぐには書ききれません。後日資料を 集め、まとめたいと思います。最後に NORC 全体の 発展はもとより、支部も努力を重ね、充実を図りたい と思います。

一級小型船舶操縦士特別講習(切替講習)案内

この講習会は,昭和49年2月第72回国会で可決され, 公布された船舶職員法の一部を改正する法律の附則第 3条に基づくものであります。

1. 受講資格

旧小型船舶操縦士または昭和49年5月25日以前に丙 種航海士以上の資格の海技従事者免許を受けている者

2. 申込手続

受講申込者は、当協会の受講申込書に必要事項を記 入し押印の上、下記の書類を添付し申し込むこと。

(1)海技免状の写

(2)印 鑑

(3)写 真 4枚〔縦3cm,横3cm,枠なしの 大きさ,正面脱帽,白黒写真(スピード,ポラロイド,カラーは不可)〕 で裏面に氏名,生年月日を記入。

(4)戸 籍 抄 本 (最近6カ月以内のもの) ※または、 住民票でも可

(5)受 講 料 10,500円(教本代, 免許申請料を含 む。)

(6)申し込み締め切りは、各講習の15日前ですが、締め切り日以前であっても定員に達した場合は受付を締め切りますので、次の講習をお申し込み下さい。

※問い合せおよび会場別受付先

1) 東京会場

財団法人日本船舶職員養成協会 〒102 東京都千代田区麴町四丁目五番地 海事センタービル内

☎03-263-3121

2) 横浜会場

財団法人日本船舶職員養成協会関東支部 〒231 横浜市中区本牧埠頭3番地

☎045-623-6804

※東京会場日程		※横浜会場日程	
1984年		1984年	
1月21日(土)13	00~1600	1月14日(土)13	00~1600
2月4日(土)	"	1月28日(土)	"
2月18日(土)	4	2月19日(日)	"
3月3日(土)	11	3月10日(土)	"
3月17日(土)	"	3月25日(日)	"
4月7日(土)	4	4月14日(土)	,
4月21日(土)	4	4月22日(日)	"
5月12日(土)	"	5月12日(土)	"

(注) 東京会場および横浜会場とも昭和59年5月12日 の講習で終了となりますので,ご注意下さい。



NORC協会ニュース

第88回理事会

日時 昭和58年11月6日(日) 1305~1645

場所 熱海市和田浜南町10-1 後楽園ホテル

出席者 28名 (内理事27名)

出席理事(19名) 大儀見薫,清水栄太郎,河村次郎,篠原要,武市俊,名当英臣,林賢之輔,渡辺修治,塩川孝二,秋山欣徳,都築勝利,市川勇,加藤蔵男,小林義彦,三井祥功,貴伝名一良,山田東吾,松木哲,福元征四郎

委任状提出理事(8名) 石原慎太郎, 秋田博正, 石井正行, 岩田禎夫, 山崎達光, 横山晃, 秋山福夫, 岩田行史

その他の出席者(1名) 歌田道教(事務局長)

議題

第一号議案 昭59年度予算原案

第二号議案 昭和59年度事業計画概要案

第三号議案 新入会員の承認について

第四号議案 運輸省による監査概要

第五号議案 経理規程改正案

第六号議案 会費の納入を遅延した会費の取り扱い内

規改正案

第七号議案 各専門委員会報告

第八号議案 その他

議事概要

1305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19名,委任状提出理事8名,合計27名で理事総数の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,議事録署名人に林賢之輔,武市俊の両理事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,1645全議案の審議を終了して閉会した。

議事

第一号議案: 名当財務委員長より,昭和59年度予算原案は基本的には58年並みとの方針で,各支部,委員会から予算要求を出してもらい,事務局および財務委員会において57年度決算および本年度9月までの実績を考えて,若干の修正を加え,現実に即するように組んだこと,案のうち収支の増減が目立つ主要項目について順次説明され,途中若干の質疑応答および主管委員長の補足説明が行われた。

収入のうち、賛助会員費の減は努力したにもかかわらず実績が上がらず、現実的に少なく見積った。通信

委員会の増は本年から通信機器のあっせんを行い、手数料を見込んだ。泊地対策の増は、レースにおける泊地の整理費を受益者に負担して頂くこととしたためである。会報費の増は広告を積極的にとることによる。以上収入総額として約280万円増を見込んでいる。

支出のうち、家屋費増は家賃、管理料の値上がりによる。給与金の増6%とし、退職手当引当金増は58年度が計算違いのため修正したもの。計測事業費増は全国計測委を年2回とし、支部計測員の研修強化を計るため、技術委事業費減は本年実績と59年見通しに基づく。泊地対策費の増は収入増に対応して、泊地に関する調査、陳情等の費用を見込み、フリート助成金の増は、関東地区フリートへの助成が他地区に比し過少のため補正した。頒布物品購入費ゼロとなったのは、完売主義で代金を先取りし、先買しないためである。財務委事業費の増は後に報告するが、監督官庁からの勧告で経理事務の見直し、支部経理の指導監督に必要な経費を入れたものである。以上で支出総額も約280万円増で収入と釣り合ったものとした旨説明された。

これについて大儀見副会長より予算案を全体的に見 ると支出増は実質的に約600万となっており、収入増 は280万のうち125万は繰越金を取り崩し、財政悪化が うかがえる。予算の収支が何とか釣り合っているのは 400万の物品収入によるが、こういう実態となってい ることに十分留する必要がある。渡辺,清水理事から 物品収入は永続性について疑問があり, これを当てに することは問題で、現状は数年前から管理費が、会費、 **艇登録料で実質上賄えない体質になっているとの指摘** があり、大儀見副会長から物品販売は市価より安く、 会員としてのメリットの多いタイプの物品を提供する ことによって成り立っており、全事業予算の5%程度 の範囲内にとどまっており、現状では特に大きな問題 はないのではないか。しかし同時に支出を切り詰める 努力が一層必要となっているので、59年度予算につい てはこの点十分に理解されたい旨申し添えられた。

山田理事から一艇当たりの会員数が関東では4~5人であるが、内海、西内海では2人強と少ない。オーナーとしても会員増に努力の余地がある。貴伝名理事から内海、西内海で特別会員の増加を必要とすると意見が述べられた。

清水専務理事から補助金事業については総額2,650 万、申請2,130万として本予算に盛り込まれているが、 これは事業計画に併せて説明するとのことで、第2号 議案の審議に移った。

第二号議案;河村常務理事が提出資料事業計画概要 案を補助金事業,一般事業の順に読み上げ,本案はお おむね57,58年の実績および計画と大差のないもので ある旨説明された。

大儀見議長より事業計画に関して各専門委員会から の補足説明が求められ、武市帆走委員長より補助金対 象のジャパンカップレースをクリッパーカップ太平洋 選手権の選考レースとして、沖縄〜東京レースを中核としてオリンピックレース、ショートオフショアと組み合わせたシリーズレースとして行いたいが、我が国の国情として艇員の休暇がとりにくいことが大きな壁となっている。国際レースの予選としてふさわしいものとするのは理想であるが、我が国の現実的な面を考えると、例えば沖縄レースと連続させることにこだわらず、しかも十分なレースをやるべく計画を練っている。また、この度支部対抗レースが不成立になったことの反省と、これを関東支部レースとして形を変えて行った経緯が報告された。

これについて大儀見副会長および多数の理事から意見が出されたが、国際レースに対しては、筋は通しながら現実を考え何とかうまくやろうということで了承された。また、都築理事等からレースについては十分に用意ができるよう、計画を早く決めて告示を早くするよう要望された。

次に、林計測委員長から計測の現状として、メジャラーの技術面レベルはかなり高いが、ルールに対するフォローに欠けていた面があった。また、船側では、オーナー、艇長等の計測ルールについて知識が十分でないが、そのような状態でレースに参加するのは問題である。また、本部事務局員欠員のため、計測委はボランティアの域を超える作業をしている。11月9日から ORC でメジャラー会議があるが、これには在英の今北氏に出席を依頼している。

計測の来年の方針は、メジャラーは増員しないが、質を更に向上させる。国際レース参加艇にはダブルメジャーリングを行う。現在の JOR は問題が多く悪用される面もある。また IOR と JOR の混在するレースは計測の立場からはおかしい。JOR には二つの道がある。一つは JOR を更に厳しくして IOR に近づける。もう一つは本部と切り離して支部に任せる方向であり、本部コンピューターと電話回線を利用することも可能であろう。またオーナー等の教育のためのルールブックを普及したい。これら方針については全国委員会で検討する等報告された。

これについて、渡辺技術委員長から日本人はコンセンサス民族というべく、また原理をもたない国民で、マアマア仲良くやろうや主義で、非論理学的でこれでは国際的に通用しない。JOR はこのような日本人の雰囲気から生まれ、当初はよく機能したようであるが、問題も多くなった。だんだんレベルアップして、オーナー、艇員の計測知識を高める必要があることおよびオーストラリア等外国の事例を引用した意見が出た。

続いて、武市帆走委員長より JOR については会員の皆さんが納得してある時期はうまく行っていた。 JOR を IOR に近づけることはレース離れを起こす。 IOR はそれなりにキチッとやって、JOR はだれでも 参加できるようにすべきだ。

大儀見副会長から JOR 発足の原点, すなわち気軽

に参加できるという主旨で、ニュー JOR を考えたら どうか。また、福元、松木、山田ほか多数の理事から、 IOR のレベルアップ反対、IOR はもっとやさしくな いと会員減やレース参加艇の減少を招き, 財政を犠牲 にすることになる。現実に NORC と無関係にレー ティングをレース委員が目の子で決めるレースが増え ている。それでは会員として会費を払うメリットはな く、また各支部バラバラでは NORC の統一がとれな い。レベルアップすると会員がゴロゴロ脱落してゆく。 IOR が悪いのではなく、管理運営次第でうまく機能 するのではないか。JOR 実績は現実に落ち込んでい る等の意見が続出した。大儀見副会長から IOR は徹 底的にミスのないのが絶対条件である。JOR を支部 に任せることや、レース委で柔軟に対処するのはよい が、気楽に参加できる簡便なものを小委員会を設けて 検討してはどうかとの意見が出された。

これに対して、林委員長から計測委としては現在 ニュー JOR をつくる余裕はなく、内海では JOR が うまく行っているので、その必要はないと思うと回答 された。

大儀見議長から、JOR の問題は今後の課題として、まず計測ミス等のないよう IOR の権威確立に全力を傾けることで計測関係を終わり、一号、二号議案については審議過程で出された意見を反映して59年度に対処することで全員の賛否を問うたところ異議なく承認された。またレーススケジュールについては年内の早い時期に決定し、文書持ち回りの形式で理事各位の承認を頂くことで了承された。

第三号議案;大儀見議長より新入会員109名,現会員 3,120名について資料のとおり承認を求め全員異議な く承認された。

第四号議案;河村常務理事から10月13日に行われた 監督官庁運輸省による監査の概要が報告され、主要指 摘事項のうち特に経理事務において勘定科目の立て 方,支部経理の監督指導について改善がなされていな いことを厳しく追及され処置が求められたので、さし 当たり次の議案の経理規程改正案を作成したことが説 明された。

第五号議案:大儀見議長から関連事項であるので経 理規程改正案審議に移ると宣せられ、河村常務理事よ り改正条項の説明および清水専務理事から補足説明が 行われ、大儀見議長が賛否を問うたところ全員異議な く承認され、次の議案の審議に移った。

第六号議案:河村常務理事より年会費滞納者の処置について、従来からの規程、事務処理要領をまとめ若干の補正を加え、会費納入の促進をはかることを目的として旧規程改正の条項、改正理由の説明が行われ、審議が求められ、証書発行に関連して若干の質疑があったが、事務処理の課程で適正に処置することで、全員異議なく年会費滞納者処理規程が承認された。

第七号議案;清水専務理事から NORC 30周年記念行

事の一環として、年末に記念パーティーを予定しており、その実施要領が説明され、政局困難の時期であるが、運輸大臣、船舶振興会会長および100名近い招待者もあり、多数会員の出席による協力が申請された。また功労者表彰を行うよう人選に苦労しているが進めている旨報告され、多数の理事から参考意見が述べられたのち、全員異議なく了承された。

続いて近く正式発足予定の津軽海峡支部長に米山義 勝氏が、北海道支部長に城丸隆氏が申請されているこ とが報告され、大儀見議長から両支部長を理事会とし て同意することの可否を問うたところ全員異議なく承 認された。

第八号議案: 大儀見議長からその他の提案または報告事項の有無について発言が求められた。

篠原通信委員長から EPIRB についてソーラス条約の内容および国内法改正の動向の説明があり、近く郵政省から通達が出される予定で、出され次第広報する。 EPIRB は国際航海に従事するヨットでも搭載備品となるが、義務付けられるか未定である等の説明がなされ、若干の質疑ののち報告は了承された。

塩川理事より会員の入退会ならびに除名処分につい て質疑があり討論されたが,現実に即した処理をする ことで全員了承した。

三井理事から入会申込書はコピーの時代であるので 1枚にすべきだと意見が出され、事務局で対処することで了承された。

加藤理事より津および四日市のヨットハーバーの近 況について,設備,泊地ともよく整備されているので 利用するよう,またこれはオフショアで会員に周知す る旨報告された。

林計測委員長から計測実績について,58年度 IOR 新規23隻,更新88隻,JOR 新規53隻,更新93隻,計 257隻が現在までの実績となっている旨報告された。

以上により1645全議案を議了したので、大儀見議長が閉会を宣し第88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記名・捺印する。

昭和58年11月6日 議長 大儀見薫 理事 武市 俊 理事 林賢之輔

経理規程の一部改正

外帆規第15号昭和58年11月6日 第1条,第18条,第28条を次のように改正する。 第1条 この規程は、他日本外洋帆走協会本部および 支部(以下協会という。)の会計および財務に関する基 準を定め、その処理を確実にすることを目的とする。 第18条 協会の出納管理責任者は財務委員長とし、財 務委員長に事故あるときは、常勤の理事(支部にあっては支部長)とする。

第28条 経理および出納に必要な印鑑は、出納管理責

任者の命により、常勤の理事(支部にあっては出納担 当者)が保管または行使するものとする。

第47条の次に次の2条を加える。

(報 告)

第48条 支部長は、本部財務委員長の定めるところにより、支部の経理について報告するものとする。 (監査および指導)

第49条 監事による監査のほか、会長は本部財務委員をして随時、本部および支部の経理について監査し、かつ指導させるものとする。

附則

この規程は、昭和59年1月1日から施行する。

年会費滞納者取扱規程

外帆規第16号昭和58年11月6日 第1条 (他日本外洋帆走組織および運営規程第13条第 1項に定める年会費を滞納した会員の取り扱いは、こ

の規程による。 第2条 年会費を納入期限(毎年2月末日)までに納入 しなかった会員(年会費滞納者)に対しては、年会費納 入完了まで次の取り扱いをする。

- (1) 特別会員の場合は、レース参加料を倍額とする。
- (2) 正会員, 準会員の場合は, レースの乗員参加料を 非会員並みとする。
- (3) レースの賞の対象からはずす。
- (4) 計測証書その他諸証書の発行を停止する。
- (5) 5月1日以後, すべての印刷物の発送および情報 の伝達を停止する。
- (6) 5月1日以後の諸会合への招請を停止する。
- (7) 頒布物品の価格を非会員並みとする。

第3条 当該年度内に年会費を納入しなかった会員については、代議員会に対して除名の手続きをとる。

2. 前項により除名された者が、次年度中に2カ年分の会費を納入したときは、会員として復活することができる。

第4条 長期間にわたり海外に滞在する会員が、その旨を届出たときは次の取り扱いとする。

- (1) 渡航および帰国(一時的なものを除く。)の年を除 く滞在期間中の年会費納入は、会員の自由意志とす る。
- (2) 年会費の納入があった場合は、印刷物等はその滞在地宛に送付する。
- (3) 年会費の納入がない場合は、印刷物等の送付は停止するが、前条第1項の除名手続きは取らない。

第5条 この規程は、理事会の議決を得なければ変更 することができない。

附則

- 1. この規程は、昭和59年1月1日より施行する。
- 2. 会費の納入を遅延した会員の取り扱い内規(昭和45年1月1日)は、昭和58年12月31日をもって廃止する。

1983年 OFFSHORE索引 No.94~No.105

理事会・代議員会・総会など		第33回大島レース成績表	7月 P 25
第85回理事会	1月P19	初島レースフィニッシュ後の昆布筏乗り」	
代議員の紹介	1月P24	記	
新しい代議員の紹介(続)	2月P23	第3回琵琶湖クルーザーフェスティバル反	
総会のご案内	2月P23		7月P28
第86回理事会および第4回全国代議員会	4月P13	鳥羽パールレースと泊地問題	8月P9
第87回理事会	9月 P 21	熊野レース成績表	8月 P12
第88回理事会	12月 P17	玄海支部博多フリート '83年前期ポイント1	ノース成績表
			8月P14
国内レース関係		第10回江ノ島~清水レース成績表	8月P15
第27回神子元島レース報告 中馬勇	1月P7	15マイル成績表	8月P15
第20回小網代カップレース・成績表		トランスパシフィックレース速報	8月P15
	1月P8	第24回鳥羽パールレース	9月P2
第6回多景島レース	1月114	第3回函館湾オープンヨットレース「西面	
全日本クラス別選手権・第4回ミニトン全日		精表	9月P19
成績表	1月P14	第11回阿波踊りレース・成績表 瀬川洸城	
相模湾ニューイヤーズカップ争奪レース・反		JAPAN BIG BOAT SERIES「優勝」 あ	
和侯// イン・イン・パップ 野野 レース・パップ 朝河清	2月P2	TO THE STATE OF TH	
瀬戸内海汽船カップレース		績表 エバーコート・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	10月P13
	2月P21	チビッコヨットレース	10月P17
ハーフトンカップ成績表	2月P21	ディスマスト状況報告	10月 P 19
ミニトンカップ成績表	2月P21	第5回ミニトン全日本選手権・成績表	11月P2
クオータートンカップ成績表	2月P21	第1回津合同レース・成績表 川端治井	₹ 11月 P 13
第4回関東 OP 級オープンヨットレース		'83オータムシリーズ・レース・成績表	
田中一美	2月P22	山田克己	
近畿北陸支部ポイントレース1,2回戦成績		第2回東海支部フリート対抗レース成績表	
	3月P7	'83東海フェスティバル 都築勝利	
初島レース事故報告 東京大学〈仰秀〉	3月P17	'83東海フェスティバル合同レース・成績	表
第3回徳山グリーンカップレガッタ・成績表	5月P15	山田克己	已 11月P17
第1回フリート対抗レースおよび東海地区を	Fャンピオ	'83大阪世界帆船まつり	12月P2
ンシップレース開催される・成績表	5月P16	帆船まつりを顧みて 秋田博山	E 12月P4
春の女神は〈桃太郎〉とお友達 片岡俊夫	5月P17	大阪湾帆船パレードを振り返って	
野島レースに連続優勝して・成績表	5月P18	杉浦昭典	电 12月P4
初島レース成績表	5月P20	ウエルカム・トールシップ・メモリアル	
第6回アリランレース・成績表	6月P2		12月P5
第2回 J-24関西選手権レース報告・成績表		ウエルカム・トールシップ・メモリアル	
第1回 J-24クラスレディスチャンピオンシ			12月P6
績表	6月P9	大阪ワールドセール '83に参加して	2 12/11 0
第8回五ヶ所湾合同レース	6月P10	和気協言	12月P7
1983年初島レース報告 前田泰明	6月P11	帆船歓迎記念レース 八木宏	
第3回小笠原レース成績表	6月P12	第1回熱海レース 笠井章市	
第9回オレンジカップレース成績表	6月P14	熱海チャンピオンシリーズの運営について	
	6月P14		
第7回伊勢湾合同レース・成績表 鈴木史郎	7月P22	稲葉文則	リ 12月 P 9
		第5回ミニトン全日本選手権レース	7 10 P D14
第6回関東支部フリート対抗レース・成績表	7月P22	中平達引	
		琵琶湖シリーズ成績表	12月 P 13
佐藤和夫	7月P24	神子元島レース成績表	12月 P 13

国際レース関係		ORC 総会議事録	2月P4
何故 再びアドミラルズ・カップ 山田東吾	7月P13		
〈摩利支天〉'83トランスパックへ	7月P17	安全関係	
THE ADMIRAL'S CUP エントリー速報		あんぜんノート・IMCO 冷水中における	生存のため
	8月P16	のポケットガイド	3月P8
トランスパックをかいま見て 服部一良	9月P9	'83 NORC 安全フェスティバル 今岡又彦	7月P9
THE ADMIRAL'S CUP 成績速報	9月P16	安全委員会よりお知らせ 児玉萬平	10月 P 21
The America's Cup	9月P17	安全訓練報告 沓名洋一	11月P16
アドミラルズカップ '83・成績表 志賀仁郎	10月 P 2	オフショア・チャンピオンシリーズの安全	検査を担当
THE AMERICA'S CUP 速報	10月 P 19	して 児玉萬平	12月 P10
アドミラルズカップ '83 志賀仁郎	11月P9		
		計測・技術関係	
レース案内		JOR, IOR 計測数值一覧表	1月P15
第3回小笠原レースのお知らせ	3月P13	第2回計測委員会	1月 P 23
世界帆船まつり	3月P16	〈Martha〉の計測について	1月P23
第3回グリーンカップレガッタご案内	3月P17	JOR, IOR 計測数値一覧表その 2	2月P18
第1回親睦レース	4月P8	メジャーメント・ハンディキャップ・システム	4月P4
第3回琵琶湖クルーザーフェスティバルご3		備品目録, JIT を受けて鳥羽レースへ	4月 P 22
	4月P11	計測委員会より急告	7月 P 23
'83安全フェスティバル・親睦レースご案内	5月P4	計測申し込み手続の変更について	8月 P 22
第2回熱海ケッチミーティングのお知らせ	5月P19		
「横浜どんたく」のお知らせ	5月P23	ルール関係	
'83大阪世界帆船まつり・帆船歓迎記念ヨッ		IOR MARK Ⅲ改正点	7月P10
Section 21 panes 2 panes contract.	6月P13	IOR MARK Ⅲ 改正点 (1982, 11) の O	FFSHORE
江ノ島~清水レース	6月P17	'83年 7 月号訂正	9月P20
1983年三浦市ちびっ子ヨットレース	6月P17	NORC 外洋帆走規則の一部改正	9月 P 23
ビッグボートシリーズレース	6月P17		
第1回木更津やっさいもっさい踊り&ヨッ		各委員会	
20 - H. 1 - 2 - 3 - 3 - 111 - 2 - 3 - 3	6月P18	通信委員会からのお知らせ	2月 P 23
1983年ミニトン全日本選手権レース	6月P18	計測委員会からのお知らせ	3月P19
全国支部対抗レース	6月P19	安全委員会より	3月P21
熱海レース日程変更	6月P19	帆走委員会からのお知らせ	3月 P 22
「第3回スモールボートミーティング」開催		電波航法機器の「解禁」について 篠原要	
せ	7月P30	6月期無線従事者国家試験日時決まる!	4月P13
第10回大島ランデブーのお知らせ	7月 P 32	帆走委員会からのお知らせ	4月P22
第5回ミニトン全日本選手権レースのお知り		備品目録, JIT を受けて鳥羽レースへ	4月P22
NIVE COLUMN THE STATE OF THE ST	8月 P 20	通信委員会よりお知らせ	
全国支部対抗レース 武市俊	9月 P 18	電波航法機器セミナー開催	5月 P 22
東京~グアムヨットレース	9月P18	無線従事者特殊無線技士受験勉強会	5月 P 22
帆船パレード記念ヨットレース	9月 P18	泊地対策委員会レポート・泊地対策法律11	
神子元島レース	9月P19	平野喜美夫	
国際ヨットレース・第5回1000マイル杯	11月P20	帆走委員会よりのお知らせ	6月P22
東京~グアムヨットレース(仮称)	11月P20	関東支部帆走委員長変更のお知らせ	
オープンヨットレースのお知らせ	11/11 00	武市俊	6月P22
相模オープンヨットレース	12月 P16	通信委員会からのお知らせ	7月日33
シーボニア杯・NHK 杯争奪新春親善レー	Notice and all the Court of the	計測委員会から急告	7月日33
A STANDARD TO THE PARTY OF THE	12月 P 16	通信委員会よりお知らせ	10月 P 22
	AMAZIN ACCAM	Company of The Control (Control (Contro	
国際会議		法規・免許・制度関係	
1982年 外洋帆走·国際審議会報告		免許講習会のお知らせ	1月P24
野本謙作	1月P10	日本の新しい浮標式(続)	3月P18

Shingshore of At a Co	BLOOM AND		0110	TORL			Contract of
改正船舶職員	員法関係政令が定め	られた	4月P6	随筆・読物			
国際海上衝突	突予防規則の改正		5月P3	玄界と玄海の限界		片倉静江	2月P20
海技免状引	き換え(就業範囲変更	()申請手続	7月 P 32	車イスの人魚"フィアー	-ナ"が海に	こ還る日	
浮標式変更の	のお知らせ		7月 P34		-	石井孝一・ T	フィアーナ
沈船標識変更	更のお知らせ		9月P14		3月P2	4月P2	6月P1
				マンガ奮戦記		片倉静江	3月日1
各水域だより	k)			年齢不相応な声		片倉静江	4月P10
内海支部だ。	より・紀伊水道レー	ス		「玄海の限界」は江戸初	7期	片倉静江	5月P1
		日柳政俊	1月P13	また,優勝		片倉静江	6月P6
東海だより	・気になること		2月P19	NORC 外史・昔の話い	ろいろ		
	・玄界と玄海の限界		2月 P 20			8月P8	11月P8
賴戸内海汽船	船カップレース成績	表	2月P21	中古艇のつぶやき		片倉静江	8月P1
	カップ成績表		2月P21	「男の浪漫」この不思調	髪なもの		8月P2
ミニトンカ			2月P21	ユーモア		片倉静江	
	トンカップ成績表		2月 P 21	エンジン故障		片倉静江	
	部・ミシガン忘年会	レポート	-7,1	「艇名」		片倉静江	
	石井浩一・		3月P3	132 113		7 1 427 144 155	
女海だ上り		片倉静江	3月P15	講習会関係			
	・世界帆船まつり		3月 P16	免許講習会のお知らせ			1月P24
	• 安全対策講習会			国際無線従事者特殊無		金人	5月 P 22
2/19/12 05 -7	〈飛梅号〉に市民ス:		4月P9	無線従事者国家試験受			9月P1:
	年齢不相応な声	127.77		「電話級無線通信士」受			11月P19
五 内海古郊:	だより・第3回徳山			一級小型船舶操縦士特		リの知りて	
四下10年又即7	タ・成績表		5月P15	一极小空加加採靴工村	別碑首云		12月 P 1
由%元+产 F 10	・第1回フリート対			^5 / 46 □		12.0	
木何により	区チャンピオンシ			頒布物品			. II Do
		770-1		ブレザー			4月P2I
	る・成績表	4P\ L + + \	5月P16	小笠原記念下シャツ	At-11. Idle no	aan mid	5月P2
	春の女神は〈桃太」			通信委員会より・電波			
	服育 1 2 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1	片岡俊夫		スワロフスキー「ハビ			6月P2
	野島レースに連続	変勝して・カ		レーシングキャップ,	新しい海_	上衝突 予防,	
ナンケンド レハ	「大海の四田」は河	An Ha	5月P18	び形象物の図解		La Cherry Control	7月P34
公冊により	・「玄海の限界」は江	W. S.		鳥羽パールレース記念			
at at a feet make	0		5月P19	ニューステッカー,マ			
また、優勝			6月P6	カップ、スワロフスキ			8月 P 23
	・第8回五ヶ所湾合	A 27	6月P10	エンブレーム,スカーフ	,鳥羽パ-	-ルレース語	記念 Tシャ
750.550	ぶやき	片倉静江	8月 P13	ツとタオル			9月 P 20
ユーモア			9月 P13	ウインドブレーカー,			10月 P 20
エンジン故障			10月 P12	ヨットカレンダー, ウ	ィンドブリ	ノーカー	11月 P 21
果海だより	・第1回津合同レー						
	Carry Chron - Area (1996)		11月P13	新登録艇の紹介			
	'83オータムシリー			1月P24 3月P23	4月P22	5月P23	6月 P 23
		山田克己		9月P23 11月P23			
	第2回東海支部フ	リート対抗し					
	表		11月 P15	その他			
	'83東海フェスティ	バル		1983謹賀新年			
			11月P15	年頭のご挨拶	7	5原慎太郎	1月P2
	安全訓練報告	沓名洋一	11月P16	'83年 年頭に当たって		秋田博正	1月P2
	'83東海フェスティ	バル合同し	ノース・成	新しい年を迎えて		大儀見薫	
	績表	山田克己	11月P17	新たなる発展に向けて			
「艇名」		片倉静江	11月 P17	NENTO NO GOAISA	TU	上河睦美	1月P5

The state of the s		01131
ORC 会議議事録のお知らせ		1月P12
〈日本丸Ⅱ〉・〈海王丸〉に船首像	を贈る運動	に協力し
ましょう		1月P17
代議員の紹介		1月P24
NORC カレンダーのレース日程変	更のお知り	
		2月P22
新しい代議員の紹介		2月P23
鍵をなくしませんか		2月P23
総会のご案内		2月P23
今年度の TOR について		3月P6
秋田副会長藍綬褒章祝賀パーティ		3月P7
東京湾「ヨット・モーターボート」	用参考図」	発刊のお
知らせ		3月P14
支部別各委員長連絡先		3月P18
SORC 資料のお知らせ		3月 P 22
電波航法機器の「解禁」について	篠原要	4月P12
6月期無線従事者国家試験日時決	まる	4月P13
〈オケラとの遭遇〉	植村直己	8月P2
プレジャーボート等小形船舶に関	する標準化	の調査報
告について		5月P4
NORC に新職員		5月P21
お知らせ(船舶職員法関係)		5月P21
鈴木政輝油絵展		5月P22
「横浜どんたく」のお知らせ		5月 P 23
いよいよヨットチャートについて	大橋郁夫	
「海の旬間」のお知らせ	C (100 171 7 C	6月P16
OFFSHORE (NORC だより) 創	利のころ	200
	大儀見薫	7月日3
座談会・ロールオーバー! その		
'83 NORC 安全フェスティバル		
外洋クルーザーのアマチュア無線		
平林雄光・		
レース時の電波航法		7月120
初島レースフィニッシュ後の昆布		
	伐来り工り 石井正行	
*83国際デー 第2回横浜どんた。		
クションイベント	/ · A9 T (+	7月P31
会費納入のお願い		7月131
座談会・ロールオーバーその時私	14	
NORC 発足のころ・30周年を目前		8月P5
鳥羽パールレースと泊地問題		8月P9
〈日本丸Ⅱ世〉・〈海王丸〉船首像制作募		
多田雄幸氏歓迎会 (予定) のお知	りせ	8月P23
「My ボート・My 青春」		9月P17
NORC 本部男子職員募集!) no FELFE	9月 P 21
1983年 NORC X' マスパーティー	と30周年記	
AND WELL	the sale had the	9月 P 23
	真道恒平	
「全日本ヨット連絡協議会」の設立		10 H D 5
	原慎太郎	
第10回大島ランデブー	藤森紀明	10月P8

海洋性レクリエーションとマリーナの役割	
犬塚英	10月 P16
みなとみらい21着工記念フェスティバル・	マリンカー
ニバル	10月 P 18
'83大阪世界帆船まつり協賛・鈴水政輝大	
展	10月P19
三宅島救援のお願い!!	11月P5
NORC 旗とエチケット 福永昭	11月P6
結局ヨットチャートについて 大橋郁夫	11月P19
ビデオカセットの貸し出しについて	
今岡又彦	11月 P 20
NORC 創立30周年記念パーティー	11月P21
事務局からのお願い	11月P21
熱海チャンピオンシリーズの運営について	
稲葉文則	12月P9
新たに二支部発足 北海道支部 城丸隆	12月 P 11
津軽海峡支部 米山義勝	12月 P 12
NORC 創立30周年記念パーティー	12月P12
NORC 駿河湾支部設立10周年を迎えて	
塩川孝二	12月P16
お願い 会費納入は預金口座振替で	12月 P 23

お願い

会費納入は預金口座振替で

皆様の会費納入の手数と費用を軽減し、協会の事務合理化も兼ねて、昭和59年度以降、会員の口座振替(自動引き落とし)の制度を導入する予定です。この制度は、協会が(株)三井ファイナンスサービスと契約を結び、会員の使用口座から口座振替により会費を納入していただくもので、一度手続きを取ると毎年一定日にご指示の預金口座から、料金150円とともに自動的に引き落とされ、振り替えられます。よろしくご協力をお願いします。

手続きは、所定の預金口座振替依頼書に記入のうえ、 金融機関にご使用の印を押して NORC にお送りいた だきます。詳細については NORC 事務局 ☎03-504-1911までお問い合わせください。

OFFSHORE 第105号 昭和58年12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

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

TOTAL BALANGE

高性能・快適・安全……関自工のプロダクション ボートはこの3つを高いレベルで調和させた トータルバランスの良さがセールスポイント。 この秋デビューした〈レプトン・ターボ〉は 走りを徹底的に追求した純粋のレーサー。 第5回ミニトン全日本選手権では、微風 から強風まですべてのレースでトップを 走り、風を選ばないトータルバランスの 良さを立証。 自然は変化 海は苛酷 ……あらゆる条件を投げかけてくれる。 だから、フネの良さは結局 トータル バランスの良さ。 社会との調和 ユーザーとの信頼関係……トータル バランス、それはメーカーの良識。

3280

LERTON

3280

Turbo

写真は第5回ミニトン全日本で トップの余裕を見せる<レプト ン・ターボ> 撮影 岡本 甫



▼関東自動車工業株式会社 ★ 10468-61-5111년