

Offshore 2

1984

社団法人 日本外洋帆走協会発行 No.107/300円

昭和59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



第1回シーボニアカップで

完全優勝を果たした《海利支天》

撮影：大野晴一郎／提供：オーシャンライフ

NORC創立30周

NORC は今年1月21日で満30年を迎えました。これを記念して1月20日(金)、赤坂のキャピトル東急ホテル紅真珠の間で、約300名の参加者を集め、盛大なパーティーが行われました。今月号では写真を中心にパーティーの模様を追ってみたいと思います。

入場



受付



入場者を迎える理事各位

1800 開場

スライド“NORCの航跡”上映

1825 開会の辞

(秋田博正副会長)

1828 挨拶(石原慎太郎会長)

挨拶する会長・石原慎太郎氏



功労者として表彰された方々(敬称略)

感謝状

福永 昭

住田正二(欠席)

岡本 豊

山口四郎(故)代理・洋堡子

土肥勝由

関谷健哉(故)代理・則

飯島元次

古屋徳兵衛

植田一信

横山 晃

関根 久(欠席)

表彰状

渡辺修治

多田雄幸

土井 悦



段上の功労者各位



歴代名艇のスライドを見ながら昔話に花が咲く



開会の辞を述べる副会長・秋田博正氏

年記念パーティー

1835 功労者表彰



初代会長・山口四郎氏(故)の長女・
洋堡子さん



二代目会長・関谷健哉氏(故)の娘・則さん



名誉会長(三代目会長)古屋徳兵衛氏



横山晃氏



渡辺修治氏



土井悦氏



福永昭氏



岡本豊氏



土肥勝由氏



飯島元次氏



植田一信氏



多田雄幸氏と総合司会のE.H. エリック氏

- 1855 受賞者代表挨拶
(飯島元次監事)
- 1900 来賓祝辞
細田吉蔵運輸大臣
石月昭二海上保安庁長官
- 1915 鏡開き
石原会長
細田大臣
石月長官
乾杯・挨拶
犬井圭介運輸省海運局長



祝辞を述べる運輸大臣・細田吉蔵氏(左)と海上保安庁長官・石月昭二氏(右)



鏡開き(左より会長、運輸大臣、海上保安庁長官)



歓談する秋田副会長、細田大臣、戸田邦司氏

- 1920 開宴 歓談
- 1940 ビンゴゲーム(第1回)
- 2000 昭和58年後期レース表彰式

第24回鳥羽パールレース・
ファーストホーム賞の〈ビンド7〉



ビンゴに興じる参加者
“難しいものだね”(古屋名誉会長)

帆走委員長・武市俊氏

第10回江ノ島〜清水レース・
舵杯を手にした〈RODEM〉



第10回江ノ島〜清水レース・
藤沢市長杯を受けた〈桜花〉



第1回オールジャパン熱海チャンピオンシリーズ
総合優勝の〈SUPER SUNBIRD〉





第24回鳥羽パールレース・総合優勝の
〈トライアングルII〉



第10回江ノ島〜清水レース・静岡新聞社杯と
県知事杯を受けた〈つばくろ〉



全日本ミニトン選手権・総
合優勝の〈レプトンターボ〉

- 2015 オークション
2030 ビンゴゲーム (第2回)
2100 閉会の辞・手締め
(清水栄太郎専務理事)
送賓 (理事全員)



第10回江ノ島〜清水
レース・総合優勝の
〈ブルーノート〉

パーティーの裏方の面々
(左端は今岡委員長)



閉会の辞を述べ
る清水専務理事

協賛各社

中村船具工業(株)
国際化工(株)
日本船具(株)
エーグル・ジャパン
日本無線
竹内化成(株)
東洋物産(株)
ノースセール(株)川島マリーナ
リガーマリンエンジニアリング
八重洲無線(株)
太洋無線(株)
アリカトレーディング(株)
銀座山形屋
関東自動車工業(株)

(資) 徳力商店
ヤマハ南東京(株)
スワロフスキージャパン(株)
ヤマハボート新横浜店
東洋ゴム工業(株)
(株)シーボニア
(株)津村順天堂
(株)ケイ・ヤークレイ
マリン企画(株)
モリスゲコーポレーション(株)
セナー(株)
135°E(株)
舵社(株)
小倉貿易(株)

日産自動車(株)
(株)アシックスアルモス
ニュージャパンヨットセールス
(株)ピーターストーム
(株)武田
SB 食品(株)
光電製作所
ヤマハ発動機
古野電機
T&M マリンエンジニアーズ
(順不同)

以上38社もの協賛をいただき、この誌面をお借りして
お礼を申し上げます。

第1回シーボニアカップ・ 三浦～グアム国際親善レース

レースを終えて

レース委員長 朝河 清

おかげ様をもちまして第1回シーボニアカップ・三浦～グアム国際親善レースは無事成功裡に終了したことを報告いたします。

1400マイルの未知のコースに挑戦した各艇オーナー、クルーの方々には深く敬意と賞賛を、このレースに完全優勝された〈摩利支天〉には心からの賛辞と栄光が、それぞれに楽しくまた苦しい10日間を乗り越えた勇者に与えられます。

このレースは、株式会社シーボニアの提供および、グアム州政府、議会、観光局、マリアナスヨットクラブ等の方々の島を上げてのご協力があったうえでの大成功です。グアムの方々の温かいお心づかいにはコミティーの激務を忘れさせてくれるほどの優しさ、思いやりがうかがわれました。なかでもマリアナスヨットクラブのチャック・エンダースさん family には並々ならぬお世話を頂き hospitality とはこのようなものと教えられました。

我々の次から次への依頼にもいやな顔一つせず、オーノープロブレム ノープロブレムと笑顔で応じて頂き、ともすればナイトウオッチのため寝不足で不機嫌になりがちな我々コミティーは明るく元気づけられました。

エンジントラブルのため充電出来ずロールコールに出でこれなかった〈月光〉に関してマリアナスヨットクラブのコミティーールム



ティラーを握るチャールズ・H・エンダース Jr 氏と夫人(手前右)二人には今大会のとりまとめ役として活躍していただいた

ラブのメンバーの方にも殊の外心配をおかけし、ナイトウオッチにもおつきあい頂いたうえ、沖に航海灯が見えるといつては真暗闇のなかゴムボートで確認に行ってくれました。またチャックさんの長男クリック君(14歳)は24時間コミティーやレース艇の人々のテンドーのドライバーとして活躍してくれ、彼もまた寝不足で目を真赤にしておりました。このレースをサポートのためチャックさんはご子息に学校を休ませました。

税関や入国管理のお役人もレース艇が入り次第真夜中でも自宅に電話しろと便宜を図ってくれ、疲れたクルーが一刻も早く熱い風呂と柔らかいベッドで寝られるように気づかせてくれました。クラブハウスにはレース艇の人々のためいつも冷えたビールやコーラ、ジュースなどがふんだんに用意されており、これもまたマリアナスヨットクラブのお心づくしのものでした。8日(日曜)のお昼にはヨットクラブのメンバーの奥様方の持ちよりのお料理とバーベキューでおもてなし頂き、〈摩利支天〉、〈ジュール〉、〈月光〉の3艇が参加しました。

その後〈海太郎〉、〈風小町〉、翌9日には〈開陽〉がフィニッシュしてレースは無事終了しました。参加されたレースメンバーによれば異口同音に楽しかった、素晴らしいレースだった、次回もぜひ参加したいとの言が多発しておりました。

表彰式とそのパーティーはグアム州知事閣下主催により、州知事公邸にグアムの名士、日系市民、セイラーが集い、豪華にまた楽しく行われ、レース艇の方々と



ともに参加させていただいた我々コミッティーも一隅でその栄にあずかり、このレースになんらかのお役に立てた喜びで疲れも雲散霧消でした。

コバルトブルーの澄んだ海、珊瑚礁に砕ける白い波、コミッティーの仕事の合間、ナイスガイだが少し五月蠅い仲間の目を盗んで、ほんの僅かの間でもそれらに浸ることが出来た時、心は遙けき少年のころを揺蕩ひ幸福感に溢れ、残念ながらレース参加者としてではなくともコミッティーとして参加させていただいたことは誠に幸せでした。

レースに参加された艇の大半は南太平洋をクルージ

ングしながら帰ると聞いています、ご安航を祈ります。

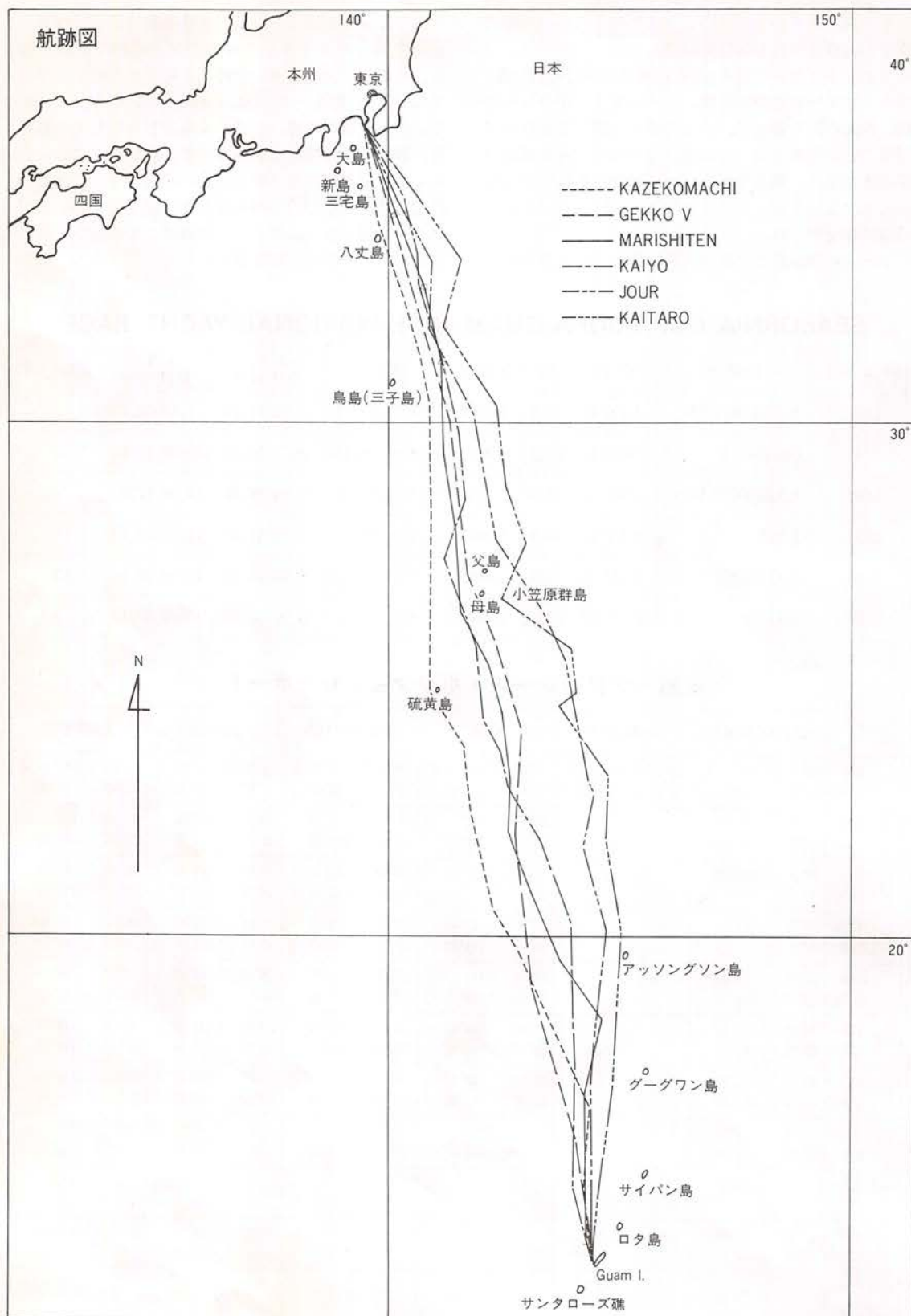
このような素晴らしいレースを実際に自分で帆走し企画立案した岡田豪三さんの勇気と英知に敬意を表し、このレースを提供いただき実現させた(株)シーボニアに深い感謝を、大いなる humanity と hospitality でレースを成功に導いたグアム島の方々に最大の謝辞を、24時間無線機にしがみついて、頭が雲丹になってもレース艇の位置をプロットし、安全を守った通信委員会に愛をこめてハンバーガーを、最後になりますがグアムの海のように清く、その風のごとく温かで優しい我がコミッティーに安息を！！

SEABORNIA CUP MIURA-GUAM INTERNATIONAL YACHT RACE

SAIL NO.	NAME	TYPE	RF	T.M.F.	F.T.	E.T. D.H.M.S	C.T. D.H.M.S	RESULT
2872	MARISHITEN	TAK 44	35.4	1.1511	1/7 16.07.17	8.05.07.17	9.10.54.23	1
2000	GEKKO V	FRE 41	31.3	1.0989	1/8 09.20.38	8.22.20.38	10.07.19.11	3
1604	KAZEKOMACHI	NOL 34	25.5	1.0157	1/9 15.26.46	10.04.26.46	10.08.17.02	4
2258	JOUR	HAY 42	36.5	1.1643	1/9 00.48.17	9.13.48.17	11.03.33.42	6
3290	KAITARO	YAM 35	24.9	1.0063	1/9 09.51.53	9.22.51.53	10.00.22.10	2
3287	KAIYO	PON 40	25.0	1.0079	1/9 17.33.20	10.06.33.20	10.08.30.12	5

三浦～グアムレース・ポジションレポート

艇名 日時	KAZEKOMACHI	GEKKO V	JOUR	MARISHITEN	KAIYO	KAITARO
12/31 00:00 12:00	33° 30' N 139° 55' E 32° 10' 140° 30'	35° 01' N 139° 39' E 32° 39' N 140° 35'	33° 50' N 140° 25' E 32° 46' 141° 17'	33° 39' N 140° 14' E 32° 21' 140° 58'	33° 55' N 140° 28' E 32° 57' 140° 51'	34° 00' N 140° 46' E 32° 47' 141° 49'
1/1 00:00 12:00	31° 05' 141° 05' 30° 07' 141° 06'		31° 32' 141° 28' 30° 04' 142° 02'	30° 55' 141° 23' 29° 18' 141° 27'	32° 16' 140° 53' 31° 03' 141° 19'	31° 35' 141° 24' 30° 05' 142° 34'
1/2 00:00 12:00	28° 08' 141° 10'		27° 39' 142° 37' 26° 22' 141° 50'	27° 49' 141° 41' 26° 22' 141° 50'	29° 40' 141° 45' 28° 26' 141° 52'	28° 40' 142° 50' 27° 40' 143° 15'
1/3 00:00 12:00	25° 54' 141° 11' 24° 45' 141° 12'		26° 23' 143° 41' 25° 25' 144° 12'	25° 18' 142° 27' 24° 27' 142° 45'	27° 18' 141° 28' 26° 16' 141° 55'	26° 32' 142° 47' 25° 38' 144° 18'
1/4 00:00 12:00	24° 19' 141° 30' 23° 45' 141° 55'		24° 39' 144° 19' 24° 35' 144° 25'	23° 11' 142° 55' 22° 04' 142° 56'	25° 42' 142° 05' 24° 23' 142° 21'	24° 50' 144° 24' 24° 30' 144° 05'
1/5 00:00 12:00	23° 28' 141° 56' 22° 28' 142° 05'		23° 02' 144° 41' 22° 55' 144° 35'	20° 57' 143° 17' 19° 33' 143° 46'	23° 40' 142° 39' 23° 04' 142° 48'	23° 08' 144° 55' 22° 46' 144° 53'
1/6 00:00 12:00	20° 25' 142° 30' 19° 48' 142° 59'		21° 58' 144° 27' 20° 07' 144° 55'	18° 19' 144° 64' 16° 48' 144° 34'	21° 55' 143° 27' 20° 22' 144° 03'	21° 56' 144° 50' 20° 11' 145° 15'
1/7 00:00 12:00	16° 25' 144° 35'		17° 05' 144° 37'	13° 57' 144° 37'	17° 32' 144° 15'	17° 05' 145° 00'
1/8 00:00 12:00						
1/9 00:00 12:00	14° 22' 144° 30' 13° 38' 144° 35'				14° 58' 144° 13' 13° 58' 144° 30'	14° 18' 144° 42'
フィニッシュ タイム	1/9 15.26.46	1/8 09.20.38	1/9 00.48.17	1/7 16.07.17	1/9 17.33.20	1/9 09.51.53



〈摩利支天〉 期待に応える

服部 一良



フィニッシュ直後、待ちに待った冷たいビールで乾杯

勝手違って戸惑ったが

完全優勝を果たしてももちろんうれしいのだが、どちらかといえばホッとした気持ちの方が強い。

今回のレースは、〈摩利支天〉が今まで重ねて来たレースとはガラリと違い、いわゆるプレッシャーという奴を意識しないわけにはゆかなかったからである。

振り返ってみると、〈摩利支天〉は幸運に恵まれ続けてきた。'81年の7月に進水、すれすれで第22回鳥羽パールレースにデビュー。そしてそのデビューをファーストホームで飾るという離れ業をやっつけた、以後'82年春までに、盾3枚銀杯4個を獲得する。一昨年のクリッパーカップシリーズには、ナショナルチームの選考に洩れたものの、インビジュアルエントリーで参加。シリーズ全レースを完走。日本艇12艇中第5位というまあまあ成績を残す。ハワイからの帰路、台風に遭遇、艇はダメージを受けたにもかかわらずクルー全員がすり傷ひとつなく無事。その後修理のついでにキール形状変更、スターン部オーバーハング改良、ラダーシャフトをチタン合金に換える大改造をとげ、昨年のトランスパックに出場。参加76艇の中で総合13位クラス2位を得る。

以上が〈摩利支天〉の主な戦歴である。

〈摩利支天〉は、オールチーク張りデッキ諸設備完備の超豪華内装の艇体で、これらの成績をあげてきた。

だから、ここが大事なところなのだが、今まではいつも一緒に走っていただける数々のグランプリレーサーの、いわば胸をお借りする気でいたのだ。ちょっ

ぱりイヤミかもしれないけれども、負けてもともと、勝てばヤッタネという非常に楽な立場を確保していたに外ならない。

ところが今回は、この居心地よいペースを一挙に崩されてしまったのである。

昨年の後半、今度はハワイから艇は無傷で帰ってきて、このレースに的を絞り整備に入ってから、会う人例外なく、もう〈摩利支天〉が勝ったようなものだなと言うのだ。たしかに参加艇の大半は馴じみが薄く、強力なライバルは〈月光V〉だけの気もしないでもなかった。

だが、ヨットレースほど水物の競技は他に類を見ないのだ。ヨットレースには何が起きてても決して不思議とは言えないのである。

日本の誇る470の小松一憲にしろ、ときにはインカレの無名選手に負けることもある。

前回のクリッパーカップを持ち出すまでもなく、好成績を重ねて来た有力艇が、ディスマストなどのトラブルで脱落する例は、日常茶飯事である。

かつて、関西の雄〈ラプソディビバーチェ〉が出艇申告時のわずかなミスで、鳥羽パールレースのファーストホームの名誉を失ったことも、まだまだ忘れられない。

似たようなケースはトランスパックでも起きている。年代はちょっと忘れたが、70年代の同レースで、ファーストホームをなしたマキシボート〈ウインドワードパッセージ〉は、そのスタート時に、クルーのひとりが他艇のホイップアンテナを手で払い除けたことを咎められて、2200マイルの航海の結果をすべてバアにしている。

それに、それにと続ければ、この種の話には終わりが無い。

要するに繰り返してしまうけれども、ヨットレースは水物で何が起きてもおかしくはなく、終わってみなければ絶対に分からないものなのである。それを冗談にしろ、もろ〈摩利支天〉が勝ったようなものどとは、ホントに冗談ではなく、一口一口がプレッシャー以外の何物でもなかった。

あの整備に励んでいたころ、相手がなくて淋しいよと、今にも呟きそうな若手クルーの口を、何度慌てて押え叱ったことか。今にして思うと、あの流言飛語は、多少はものが分かっている年寄りを必要以上に心配性にさせ、同時に無垢な若者をホイホイ無責任に煽って、われわれを内部から分裂させようとした、どこかのしたたかな艇の、遠謀深慮の高等戦術だったのかもしれない。アブナイ、アブナイ。

いくつかの勝因

さて、素直でないルンルン気分の前口上はこの程度にして、今回の勝因を真面目に考えると、まず参加を決意してからスタートまでの間に、勝負の半分は決まった感がする。

宝くじを当てるには、とにかく買わなくてはならないのと同じで、レースに勝つ第一歩は、そのレースに出場しようという意欲を持つところから始まるのだ。

そしてそのための準備である。とくに今回のように、1400マイルのレースともなると、この過程でのノウハウは、結果に重大な影響を及ぼしただろうと思われる。

〈摩利支天〉は、昨年のトランスパックおよびその後のハワイからの帰航を共に続けた、ボースンの山下とゲストクルーの水野が、付きっきりでメンテナンスを進めた。

もっとも、最新の太平洋横断のキャリアがあるにしていれば、手抜きが多いと、艇の監督諸方面から叱られ続けている、とくにフィニッシュの約30時間前に最後のビールが空になったことは、当方から見ても、その経験と基本的演算能力を疑わざるを得ないのだが、これはともかく、ノンキャリアの他艇から眺めれば、実質的なケアからもまたメンタルな面からも、〈摩利支天〉は抜き出て有利だったに違いない。

メンバー構成にも、同様なことがいえる。クルーの能力から見れば、スキッパーの羽柴宏次とワッチキャプテンの高橋良孝のふたりだけが傑出して、残りのクルーとの格差が開き過ぎているのだが、今回はそれでも昨年のキャリア組が丁度過半数を占め、これも他艇には見られない、〈摩利支天〉だけの強みであったはずだと思う。

それにクルーの年齢のパラエティも大変豊かで、長時間、呉越同舟の気配がゼロであったのも特筆に値しよう。だれかさんの47歳と一番若い19歳の中野との間は、もう親子の開きがある。年代別でいえば40代2人、30代後半が2人、30代前半が2人、20代3人、10代1人となる。

あらゆる状況に対応するトータルパワーとしては、まさに理想的な組み合わせだったと思う。



テーブルにあふれるカップ類を前にして思わず顔もほころびる
〈摩利支天〉武田勝彦オーナー

もひとつ、若手クルーの吉田と中野のキャラクターが、チームワークの要になった事実も、ここで忘れるわけにはゆかない。

世の中をとにかくまとめるためには、スケープゴードを求めるのが一番簡単で効果的のようで、これは古今東西不変の真理みたいである。中世の魔女狩り、第二次世界大戦の発端になった枢軸サイドの孤立、そして田中角栄、戸塚弘と続けて考えてみれば、パターンはまったく同じとしか思えない。

斜めすぎる見方かもしれないが、世の中は、ときどきだれかを悪者に据えそれを袋叩きすることによって、初めて大義名分を確かめ、それなりの価値体系の保存を計っているのではないだろうか。

スケールはいきなり小さくなるが、〈摩利支天〉も決してこの例外ではなかった。〈摩利支天〉においてのトラブルは、すべて吉田と中野の責任となったのである。吉田はさしずめ田中角栄であり、中野は戸塚弘で、なんでもかんでもこのふたりが悪いのであった。

デッキワークでもたついて叱られ、ステーキをカリカリに焼いて叱られ、コーヒーがぬるいといって叱られ、とにかく同じことを何度も言わすなど叱られ、これらはまあ当然で、とくにビールが切れて叱られたのは、まったくもって当然だったが、そのうち風がなくなってもオマエの心掛けが悪いからだ、風が振れてもオマエの顔が悪いからだ、もうメチャクチャになってきたのである。

日数を重ねるにつれて、あのふたりは、艇上のストレスの一手請負人という、大変な仕事を与えられてきた。

それにしても、ホントによく耐えたと思う。粒よりのクルーを揃えたプロジェクトチームが、船頭多くして、舟山に登るを披露して、自滅した例はよく聞が、〈摩利支天〉はあのふたりがいる限り、この心配は絶対ない。あのふたりは、今後も掛け替えのない貴重な戦力となろう。

レース自体は平穩無事に

レースそのものは、今から思うとほぼ予想通りの展開で終わった。

スタート後、八丈島を越えるまでが航海そのものの大きな山場になると考えていたが、事実はその通りで、最初の2日間は、やはり相当な緊張を強いられた。

でも〈摩利支天〉は、雹が降ったりマストに落雷するなどの時化の中、羽柴宏次、高橋良孝両ヘルムスの見事な舵さばきで、もっとも何回かはコケて、ときにはなかなか起きあがらないこともあったけれども、艇のスピードメーターはしばしば20ktを超えるという、限界に近いセーリングを続け、一気呵成に南下。2日後の元日1200には、ログメーターは382.6マイルを表示して、もう小笠原諸島の手前とおおしくない29.18 N, 141.27 Eに位置したのである。

あとは、ほとんどクルージング気分、ときにはス

イスイ、ときにはガラガラと日を重ねたに過ぎない。

フィニッシュの2日前、すでにマリアナ諸島の海域に入ったところで、出来たてはやの低気圧と遭遇、ドパッドパッという感じのすさまじいシャワーを浴びたほかは、連日快適な好天に恵まれた。

風の強さは完全な中弛みの傾向で、最初の2日間が強風、最後の2日間はまあ順風、中4日間がイライラの激しい軽風というパターンを見せた。シフトは典型的な時計回りを示したが、主流の東風がNEからSEまで90°も振れ回って、これがこちらの能力では最後まで読み切れず、変わるたびにただ一喜一憂を繰り返してしまい、はなはだしく面目をつぶしてしまった。

あのシフトパターンの解明は、これからの大きな課題になろう。

コースの設定は、事前に各種の資料をかき集めシミュレーションも行っていたものの、レース後半は東風が顕著としても、前半の風はケースバイケースであって、あらかじめの作戦は容易にはまらなかった。

それに意図を秘めるコースは、弓なりにやや東へ振らませ、せいぜい小笠原諸島の東側を抜けるぐらいしか考えられず、沖縄レースの場合のような趣向をこらす余地がほとんど見当たらなかった。

結局、スタート後しばらくは、強風のデットランが続くそうだと分かった時点で、〈摩利支天〉は、他艇よりも少しでもスピランを続けるために、艇のヘディングを艇のコントロール最優先の方向へ取ることになった。もちろん適当な幅は定めたが、はるか彼方の目的地を思えば、10°や20°、プロパーコースから外れても、スピードの方が大事と判断したのだ。

ヘディング20°のずれは、プロパーの6.4%アップのスピードが得られれば、カバー出来る。強風のスピランの場合、この20°の意味は大きく、この違いでブローチングあるいはワイドジャイブの可能性が、一挙に増えたり減ったりするはずで、あの結果論的なコースは正しかったと思う。

小笠原諸島のどちらのサイドを抜けるかは、当然に風まかせであったが、そろそろどちらかを決めなければならぬころ、風は西に回り安定してきて、東を覗くコースは走りずらく、コースはおのずからラムライン沿いという、きわめて平凡なところに定まった。

〈ジュール〉と〈海太郎〉が東コースを通り、レース中もその位置に関心を持ち続け、フィニッシュ後にもいろいろ状況をたずねたが、いさか同一時間帯の位置が違いすぎ、すでに気団が異なっていたようで、単純なメリット、デメリットの判断が困難であった。この点も今後の課題のひとつであろう。

今回のレースにおける〈摩利支天〉の所要時間は197時間であり、ログブックにはこのうち19時間がデットラン、コーターリーが71時間、アビームが84時間、クローズドホールドが23時間というデータが残っている。



今日も快適なスピランが続く 気分はもう真夏

る。使用したチャートが、まだ回航途中の艇の中で、距離は正確にはわからないが、200マイル弱がデットラン、100マイル強がクローズドホールド、残りおよそ1100マイルがコーターリーからクローズドリーチであったと思う。

ハルスビードは、最高が21.7 kt、最底は2.1 kt。デイラインの最高は2日目の197.1マイル、最底が4日目の125.8マイルとなっている。

ともかく、最初の2日間さえしのげば、あとは1日が1カ月の感じで季節は進み、真夏の島でフィニッシュとなる。今までに覚えがない、ホントに楽しいレースであった。

それだけに、途中でややもすると、緊張感が欠ける気配もただよかったが、毎度お馴染みの相模湾のレースで、激変しそうな天候に身を固くしているのがふつうではなく、本来のレースは、あのように何よりも明るくて楽しいものなのかもしれない。

前夜祭はびっくりするほどの御馳走が並んで、しかも無料。レースは面白かったし、強烈な日差しで腹の皮までむけてしまい、そしてテーブルに溢れるカップ類を手中にして、当方にしては第2回小笠原レース以来の2年半ぶりの完全優勝であり、今年は初春からこの調子ではこの先どうなるのか、あまりいい気になっていると、どこかでドスンと落ちる気もして、心配――。

運営も間違いなく進歩して

ここで話はいきなり変わるけれども、別稿の当該レース委員長報告におそらく述べられていると思うが、今回のレースで、〈摩利支天〉は〈月光V〉に向けて抗議を出した。

理由は、第3回以後のロールコールに、〈月光V〉が一切応答しなかったことに対しての、問題提起である。

抗議提出後の審問時に、コミッティーサイドと〈摩利支天〉サイド双方が、共にエキサイトするという一幕をそえて、結果は〈摩利支天〉の抗議は却下。コミッティーが帆走指示書の規定違反を現認という形で、〈月光V〉に対して5%のタイムペナルティーを課した。

八丈島レース、そして沖縄レース、小笠原レースと、いわゆるロングオフショアレースに無線通信によるロールコールが導入されてから、もう10余年の歴史がある。だが、その運用は残念ながらルーズそのもので



ライバルも戦いが終われば無二の親友 話題は早くも次のレース?
(たから武田勝彦、羽柴宏次、並木茂士の各氏)

あり続けた。毎回のレースで例外がないほどに、義務付けられた定時交信に応えない艇が出ていたのである。

当方は個人的な趣味として、無線通信機には関心がない。もう少しはっきり言えば、見ず知らずの人とおしゃべりを楽しむ、アマ無線マニアの気が、まったく理解出来ないでいる。だからというわけではないが、定時交信はあれで結構な負担であって、行わないで済むものであれば、出来ればなしにしたい。

今回のレースでも、全艇の位置が最初から最後まで公平に分からなければ、それはそれでサスペンスを生み、異なった楽しみが生まれたと思う。しかしルールで定められた限りは、まったく別になる。好むと好まざるにかかわらず、それに従うことが、フェアなゲームを成立させる大前提となるはずである。

レース艇は、デismastも、無線機自体の故障も、ラダートラブルも、またバッテリーの放電も、同一レベルのアクシデントと考えなければならないのである。

だが、過去の事実はそれを怠っていて、運営サイドもまた曖昧であったのだ。

したがって、今回の〈摩利支天〉の抗議は、〈月光V〉に対するというよりも、コミッティーの注意を喚起し、そのポリシーを問う願いが込められていたのである。

裁定には一抹の異和感が残ったが、それでも今回のコミッティーが打ち出した姿勢は、まさに画期的であった。定時交信の義務というカテゴリーが、今回初めて、他のルールと同格に扱われたのである。

一昨年と昨年、続けて海外レースを覗くチャンスを得て、見るのも聞くのもただ圧倒されていたが、そのひとつはオフショアレースにおけるロールコール施行の厳正さにあった。

理由は一切関係なく、応答しなかったのはもちろん、錯覚から位置の数字を読み違えても、一律に虚偽の報告と見なされ、一回につき2時間のタイムペナルティを課せられるというのだ。

今回のコミッティー判断は、彼我の開きをすくなくとも一歩、縮める方向に踏んでいる。この点は、このレースに参加して完全優勝を遂げた〈摩利支天〉の一

員としてではなく、帆走委員会メンバーの一員という立場でもって、当方のすぐくうれいところである。

関係者一同、パンザイ!

ひとつだけ残った注文

最後にもうひとつ。

表彰式で、レースに参加した全員へ贈られた、個人名入りのレプリカは、大感激であった。でもあそこまでの優しさがあったのならば、イベントをさらに盛り上げるために、あとひと押し、プラスアルファが欲しい気がした。各種の個人賞である。

参加メンバーの紅二点で、表彰式でもいっせいの注目を浴びていた〈海太郎〉の天野幸子さんと〈風小町〉の徳元敬子さんには、やはり特別賞を贈りたかった。最年少参加者だった9歳の雄海くんも、当然それに妥当する。ベストオペレーター賞は、イントネーションが実にかわゆくていつも皆を楽しませてくれた、これも天野幸子さん。〈開陽〉の食当さんはベストクック賞。そして総合優勝艇のナビゲーターには、恒例にしたがい、ベストナビゲーター賞を贈らなければならなかった。

ネエ、天下のシーボニアさん、小笠原レースでは貰えたのに、グアムまで行ってどうしてくれないの、今からでもチョーダアイ!

グアムレース競騒局

坂西正明

三崎スタート、グアム島フィニッシュ、コース全長ほぼ1400マイルで行われた「第1回三浦〜グアム国際親善ヨットレース」は、1月9日16時33分(グアム時間)に〈開陽〉がフィニッシュし、1月10日にグアム島知事公邸で行われたパーティーには全参加者、応援団が参加し、無事に終わった。

グアムレースが開催されるという話が、本決まりとなり、第1回の帆走・通信合同委員会が開かれたのが8月19日、そして搭載無線機については1400マイルといった距離からも短波帯(4・8・12・16 MHz)の使用が不可決であることから、SSB中短波帯(2 MHz)と合わせて短波帯(4・8・12・16 MHz)が運用できることといった厳しい条件と決まった。そしてオフショア9月号をはじめヨット雑誌などの協力により、9月26日に第1回レース説明会が船舶振興ビル10階会議室で行われた。通常、無線局の開設には2〜3ヵ月を用することから、この9月26日という日はスタート前に開局するぎりぎりの日程でもあった。そして、〈海太郎II〉、〈開陽〉、〈風小町〉の3艇は、その

場で無線局新設を希望し、事実上のグアムレース参加を発表したかたちとなった。しかし真冬に行われる1400マイルの国際レースの説明会としては参加者が少なく、最終的な参加艇の数などつかみようもなく、一抹の不安を感じさせた。

また短波帯(4・8・12・16 MHz)は免許を受けてから、沖縄レース、小笠原レース等で補助的運用を行ってきたが、1400マイルの長丁場は今回が初めてとなるため、電波予報等をたよりに運用スケジュールの検討が行われた。しかしフィニッシュ地グアム島に関する情報が全くなく、考えれば考えるほどグアム島は遠くになり始めた。

一方、新設を希望された3艇の免許申請書類が作られる過程で細かいミスが発見され、そのたびにオーナーへ電話連絡を行い、訂正を行うなど、時間との競争がすでに始まっていた。そしてその書類を入れた鞆をかかえた篠原通信委員長は、連日のように郵政省電波監理局内部を通常の免許行政をはなれて「持回り」で申請書類を決裁してもらうべく走り回っていた。さらに一昨年ハワイからの回航途中、台風にまき込まれ、転覆ディスマストを経験している〈摩利支天〉の変更申請も同時に出されるなど、一層、申請業務を複雑にしていた。

また、EPIRB(救命無線機)の免許についてはソーラス条約の関係もあり、またこのレースが国際レースであることなどからNORCがお願いして、今回特別に免許をいただくことができた。

新設3艇の予備免許もあり、変更検査を含めて落成検査の期日が決まり一段落というころ、「参加艇の数が少ないから、無線の規定を中短波帯(2 MHz)搭載艇まで落としてほしい」という要望がスポンサー側より提出された。この問題を検討すべく緊急通信委員会が召集され、技術的問題を中心に、レース中の無線運営の問題まで論議は白熱化し、深夜まで討議がくりひろげられた。そして結果的に、このレースのタイトルに付いている「親善」レースを成功させるために、中短波帯(2 MHz)搭載艇にはEPIRBを義務付けることにより参加を認める、ただし、今後のレース運営上には前例としない方針を確認した。結果的には2 MHz搭載艇は〈ジュール〉1艇のみで、他の短波搭載艇の中継によりポジションは完全に把握できたが、これが何パイもいたことを考えると恐ろしくなる。

現地マリアナスヨットクラブ(MYC)と無線についての打ち合わせはテレックスによるのみで、具体的に、周波数、運用時間等の打ち合わせはスタートまで続けられた。一方、コースト・ガード・グアム、ポート・オーソリティ・オブ・グアムからは、定時交信を聴取してくれるとの好意的な手紙をいただいていた。

12月26、27両日にわたって行われた落成検査も無事終わり、各艇最後の整備、積み込みに余念がない。

12月30日0905よりスタート前のラジオ・チェックを

行う。各艇緊張しながら三崎ヨットからの呼びかけに答えている。〈海太郎II〉からの応答がない。あわてて行ってみると、異なる周波数で聞いている。これでは通じない。周波数を合わせて無事応答しクリアー。その直後、〈風小町〉から無線機の調子がおかしいと呼び出される。これは、アンテナ・ゲイン(RFゲイン)をしぼりすぎたための現象で、機器の不調ではなく、使い方の問題であることを説明する。クルーの顔が一瞬明るくなる。

12月30日1100、全艇無事にグアム島に向けスタートして行った。三崎ヨット局は緊急時の通信ネットの確保に備えて、24時間フル・ワッチ態勢に入る。夏暑く、冬寒い三崎ヨット局では、少しでも年末年始を快適に(かぜをひいたり、体をこわさないの意味)すごすために、通信委員全員が、ストーブ、電気ゴタツ、毛布などを持ち込み、足の踏場がないくらいである。

12月30日0005、第1回の定時交信が始まる。各艇ともやや緊張気味ではあるが元気に応答してくる。無線機の取り扱いにも問題はないようで一安心。

12月31日1205、〈月光V〉はエンジンに何かトラブルがある様子。しかしレースは続行とのこと。他艇は順調にログをのぼしている。

年が明けて1月1日0005、各艇順調な様子。〈月光V〉からは連絡なし。無事であればよいがと心配する。〈月光〉は歴戦の勇士、いざとなればEPIRBも搭載しているので心配にはおよばない。

最初の電波予報では、12 MHz、16 MHzがグアム方面にはよいと考えられていたが、予報と異なり、低い周波数、すなわち4 MHz、8 MHzが良好であった。しかしこの4 MHz、8 MHzは、日本の漁船、太平洋諸国の漁船と共用の周波数でもあるため混信がひどく、定時交信に時間がかかる、などの問題はあったにせよ、各艇からの情報は完全に入手できた。惜しむらくは12 MHz、16 MHzの空電状態がもう少し良ければ、混信もなく交信できたのに。

1月5日現地コミッティーとしてグアム着。副知事の歓迎を受け、とりあえずホテルへ行く。その夜の定時交信を聴取させていただくべく、ポートオーソリティ・オブ・グアムに行く。折りわるく、何と機械は修理中とのことで、旧型の機械がおいである。はたせるかな定時交信は受信できなかった。

1月6日1205のロールコールの位置を三崎ヨットへ国際電話をかけて聞くと、「〈摩利支天〉は明朝9時から10時ごろフィニッシュ予定と通報してきました。北の風25ノット、ボートスピード10ノット」とのこと。このニュースは現地コミッティーを完全にノックアウトした。急いでマリアナスヨットクラブに行き準備にかかる。アンテナは松の木にロングワイヤー15mをロープで引っ張り上げたもので代用することとする。アースは手近にあった水道管に取り、後続部隊の到着



各艇のポジションを記入するコミッティーの面々(M・Y・Cにて)

を持つことにする。

1月7日深夜に到着した後続部隊をホテルにも寄せず MYC につれ込む。コミッティー全員でフィニッシュラインをセットする。一発で完動、全員思わずにやりとし、I's land Hospitality で MYC にふんだんに用意されてあったビールで乾杯。徹夜のワッチに入る。しかしあと1〜2時間もすればグアムの空にも夜が明ける時間であった。

しかし〈摩利支天〉のフィニッシュ予告時間、9時を過ぎてもその姿を見せず、1月7日1205の定時交信にも出てくる始末。しかしそのポジションレポートからもフィニッシュ直前のはず。そしてグアム時間1507にフィニッシュした。そうすると〈月光V〉はどこにいたのか、マリアナスヨットクラブ局から呼んでも応答はない。〈月光V〉の大きさから、もう間近にいることは確実と思われ、徹夜を覚悟のワッチ態勢を組む。

グアムの海に夜が明け視界が戻ったところ、双眼鏡を持ってアブラハーバー入口まで偵察に行っても、現地のトローリングボートのみで何も見えない。

もうすぐ昼番ワッチと交替の時間だという時、現地の人々が、「リーフの外側にセーリング・ヨットが走っている」と言って来る。武市氏が確認に行く。間違いなく〈月光V〉とのこと。すぐにコミッティーボートに向かう。日曜日の早朝ということもあって、イミグレーション、税関、検疫官などの手配に手間どっている。〈月光V〉からは何の通信もない。クラブ内は人も増え、出迎えのボートに積み込まれるビールなどが用意される。グアム時間0820、〈月光V〉はフィニッシュ。エンジンが使えないため係留に手間どっている様子である。

ヨットクラブ前庭では歓迎のパーベキューパーティーの用意が始まり、肉の焼ける良い臭いが立ちはじめている。前日フィニッシュした〈摩利支天〉の連中も集まり、〈月光V〉の検疫、税関、出入国審査が終わりしだいパーティーが始まる。定時交信も始まり残り4艇の位置がわかり、クラブ前庭の壁にはられたチャート上に押ピンで位置が入れられ、パーティーの話題を盛り上げている。

定時交信の時間も6時間間隔とし、各艇に伝える。イミグレーション、税関・検疫官からは、今後 ETA

(到着予定時間)、すなわちフィニッシュ1時間前の交信を受信した後、電話をしてほしいと申し込まれ、電話番号を壁にはりつけてゆく。日曜日の早朝から呼び出され、そして待たされ、全くご苦労様である。

その後、無事に各艇のフィニッシュが続き、1月9日、日没前に〈開陽〉がフィニッシュしてレースは終了した。

最後に今後に残った問題点、特に通信関係を中心に列記しておく。

●今回のレースでは短波帯を使い、完全に最後までヨットの動静を知り得たことはレースの安全性の確保の意味からも重要な意義を持っていた。しかし最初に述べたように、国際レースとしては準備期間が極端に短かく、無線局免許申請・調整・検査といった時間のかかる作業を短時間でやるためには関係各方面に多大のご迷惑をかける結果となった。

●レース後、現地コーストガード、官公庁、マリアナスヨットクラブと通信に関する話をした結果、短波帯SSB無線機、マリンVHF無線機、EPIRBの3種は、長距離航海をする上で必要な備品であるとの意見であった。世界各国のヨットレースの例から見ても上記3機種は、今後は必要不可欠の備品となることは間違いないと思われる。なお、短波帯SSB機、EPIRBに続いてマリンVHFに関してもNORCでは近々、運用免許を得られるめどがついている。

最後にI's land Hospitalityでもって様々な問題を解決してくださった、マリアナスヨットクラブの皆様の協力に感謝を述べて終わりたいと思います。

外洋帆走艇の無線設備 の搭載・免許・管理 などについてお知らせ 通信委員会

最近新艇建造下取りなどで多くの艇が売買され、また新しくレース参加のため新艇建造無線機搭載希望の会員から問い合わせがありますので、無線設備に関する事項をお知らせします。

☆艇の売買にともなう無線局免許の承継について

艇を譲り受けた時、その艇に搭載されている無線設備は、電波法20条の規定によって免許の承継届を所管の電波監理局へ提出すれば引き続き無線局を運用することが出来ますが、売買譲渡を証明し、自艇の所有権、財産権を証明する大切な船検票や船籍登録の名義変更手続きが一部のタチの悪いマリンプローカーによって

はウヤムヤになっている例もあり、免許の承継や再免許申請も出来ない例もありますので、自艇の財産権を守るためにも十分ご注意下さい。

☆安立電気製 SS 16形 SSB 無線機搭載艇について

SS 16形無線機は、数多く会員所有艇に搭載されている無線機ですが、この機器は昭和57年12月31日で郵政省の型式検定が失効しました。これにともない、それまでに搭載免許を持っている艇については引き続き運用や再免許、また売買にともなう免許の承継（免許の名義変更）が出来ますが、再免許申請期間（免許の有効期日前3カ月以上6カ月以内）が過ぎたり、新艇に移設して新たに免許を得ることは出来ません。

☆免許取得日数

船舶局として無線局申請から免許まで約2カ月以上かかります。また、年末や年度末ですと更に日数がかかりますので、搭載を計画している方はレース予定や進水予定などを踏まえて早めに申請して下さい。

☆安全検査

今年から安全検査時にカテゴリー1の対象機器として無線局免許状記載項目（免許人、免許番号、免許有効期日等）、船検・船籍登録番号、予備アンテナなどをチェックさせていただきます。また、沖縄・小笠原レースなどでレース前に上記書類等をチェック致します。不備の場合は参加出来ませんので、無線局免許状、無線局免許申請副本、船検船籍票など船舶関係書類の整理をお願いします。手数を省くためこれらの書類のコピーを支部経由本部安全/通信委員会あてお送り下さいれば幸いです。

☆無線機器の選定搭載

従来、国際共通波の2182 KHzを含む2メガ帯の無線機で海上保安庁局の中継ご協力でロングオフショアレースを運営してきました。レース艇も新艇が増え、また安立のSS 16型も検定失効で次第に搭載艇が減ってきており、海外レース参加条件もFCCや香港郵政庁の要求などでSSB短波帯機器とEPIRBが必要とされております。これらを踏まえて帆走・安全委員会と協議し、61年度からは2メガ帯および短波帯の機器に移行しますので、新艇建造は短波帯の使用出来る機器を計画して下さい。

NORCでは八重洲FT-400型を推奨機器としておりますが、免許が得られる機器であればどのメーカー品でも支障ありません。外国で最も普及している国際マリンVHF帯も免許のめどがつき、二三のメーカーもNORCの要請を受け開発型検取得に進み出しました。10万円台で頒布出来ると思います。

☆EPIRBについて

海外レースで必ず要求され、また大きな効果があるEPIRBも1986年7月発効するソーラス条約によって我が国でも国際航海に従事する船は義務化されますが、それまでの間、暫定的に58年12月1日付電波監理局長通達によって船舶局と併せて免許されることにな

りました。国産品がないのでFCCおよび国内規格に合致した物を米国市価+関税運賃で輸入、95,000円で頒布しております。

☆無線従事者操作資格緩和の運動

世界中で最も厳しい我が国の電波行政では5トンのヨットも20万トンの船も同じ船舶局として扱われているので、欧米のように非商業局としての簡易な無線従事者制度がないため、現状では電話級通信士の資格がないと短波帯を運用することが出来ません。石原会長より、郵政大臣と国会にヨット等の非商業局に対する従事者資格の緩和のお願いを進めております。

当面通信委員会主催の勉強会にいられて国家試験を受けられることをおすすめします。

☆アマ無線、パーソナル無線について

パーソナル無線は陸上移動および固定用として免許されており、海上移動用として使用することは出来ません。多くのヨットに使用されているアマ無線局は個人的な無線技術興味によって行う業務で、海上移動業務と明確に分けられております。

アマ無線では個人に免許され、Jで始まるコールサインは世界中で一つしかなく、ヨット〇〇号から出す電波は、スキッパーとクルーではコールサインは変わります。しかし船舶局の免許はオーナーに免許され、従事者（オペレーター）は出港する前に有資格のクルーを選任し、選任届を郵送すれば良い。アマ無線でレース運営をして、各地のアマ無線グループなどから苦情を寄せられますが、アマ無線を海上移動業務に使用することが電波法に抵触するため、アマ無線の運用の際はこの点を踏まえて運用して下さい。

先日、関西で海上保安庁巡視船にアマ無線機を押収される事件がありました。詳しい点を調査中ですが、アマ無線従事者が乗っていないのが主な理由と考えられます。

パンナム・クリッパー・ カップの案内

1984年は第4回パンナム・クリッパー・カップの開催年です。つきましては、'82年度のフィルム・プリゼンテーションを下記のように催しますので、万彰お繰り合わせの上、ご出席くださるようご案内申し上げます。

当日はホノルルよりR・グッチ氏とK・モリソン氏が来日し、大会のブリーフィングを致します。

日時：3月19日(月) 1830～

会場：霞山会館9階

(千代田区霞ヶ関3-2-4 霞山ビル)

電話 (03) 581-4671



1983年ORC総会報告

大儀見薫

昨年ロンドンで開かれた ORC では例年の如く各国のオフショア・ヨット界の代表者が一同に参会して、オフショア・ヨットレースの在り方にかかわる各種政策およびルール等についての熱心な討議が行われた。

討議は加盟各国の提案事項ならびに各専門委員会による過去一年間の検討、研究等の成果をもち込んだ、具体的な提言をそれぞれ検討する型で進められ、外洋ヨット界の最高の政策決定機関としてのインターナショナル・オーソリティの立場で、慎重な審議を重ねて決定された。

本年度の COUNCIL の主要決定事項は下記のものに集約することができる。

1. 昨年度 (1982年11月の COUNCIL) では1984年より全面的にその使用が禁止されることになっていた、KEVLAR 等の新しいセイル用素材 (high modulus fibres) の使用が一部認められるようになったこと。
2. アメリカズ・カップで優勝したオーストラリア艇が開発したフィン付きキールの問題と関連して、ORC としては、キールにエンド・プレート効果をあげるためにフィン状のものを使用することは当面認められないことを決定。
3. クルーの数について、艇の大きさに従って、上限のリミットを設定したこと。
4. 艇の計測に関連して、上架された状態での前後方向のトリムと、水面に浮かんだ状態でのトリムとが 1° 以上違った場合のペナルティーを決めたこと。
5. ナビゲーションライトがデッキ面下のハルに装着されることを禁止したこと。

以上の事項はいずれも本年度から適用されるものであり、各オーナーとも IOR の下でのレースへの参加に当たっては特に注意する必要がある。

以下、各事項について詳しく検討して行きたい。

I. セイルに KEVLAR 等の新しい素材を使用することについて

1984年1月1日以降全面的にその使用が禁止されることになっていたこの種の新素材は、下記の場合に限って認められることとなった。

- 1) R が 60 ft 以上の MAXI クラスの艇について

は、ストーム・ジブならびにストーム・トライスル以外のセイルについては全面的にその使用が認められる。

- 2) R が 60 ft 以下の艇については

(a) ストーム・ジブおよび、オーバーラップする (LPG が 1.1 J 以上の) セイルについては従来通り全面禁止。つまり、それ以外のジブについては全面的に使用が認められたことになる。

(b) メンスルについては、リーチの補強材としての使用に限って、その使用が承認された。

Rule 848.7 mainsail reinforcement (RLM) (メンスル補強材)

RLM はメンスルのリーチから計ってカーボン・ファイバー等の新素材 (high modulus fibre) が使用された部分のリミットまでの最大値を RLM とする。RLM が E/3 を超えた場合には、その超えた部分を P/E の 10 倍で剰じ、それを P に加算した上で PC 値を算出するものとする。

つまり、リーチから E の 1/3 以上の幅で新素材を使用した場合には禁止令的ペナルティーがつくことになるわけだ。

この件に関する討議は大変熱の入ったものとなったが、要は、

- 1) 「未だその性能、特に安全性から見て十分にその使用について明確な結論が出されていないような新素材の使用については、安全性という観点と、金が掛り過ぎるという二つの観点から、その使用は認めるべきではない」という立場と、

- 2) 「ORC は新しい素材の開発使用についてそれが性能の向上につながるものであれば、それを妨げるべきではない」という両極の二つの立場からの議論となった。

この立場の相違は ORC 内部に一貫して流れているものであり、1982年の ORC で KEVLAR の禁止を決めた時も、この二つの意見は対立したままだったのであり、本年の ORC は、積極策推進側の巻き返しの場となったわけだ。

別の見方をすれば、スポーツとしての極限の性能の向上を求めるためには金が掛ったとしても、また、一部新素材の使用に伴うリスク (つまりセイルの寿命が短い、荒天時に破れるのではないかな等) の問題があったとしても、外洋ヨットがスポーツである以上、むしろ

る積極的にこれを認知するべきであり、このため、トップレベルのいわゆるゴールドプレート（金びかの金喰いマシン）レーサーと一般の外洋レーサーとの間に落差ができたとしても止むを得ないのではないかという考え方と、ORCは外洋ヨット全体に対する責任があり、新素材等については、それが十分に開発され、完成品として広く普及して、かつそれによって産業化されてコストも安く、そしてリスクが少ないことが見極めつてから採用しても遅くはない、レースは資金力と新素材の開発力の競走の場ではなく、クルーの総合的力量を競う場であるべきだという、二つの異なった「世界観」の対立ともいえる。

従ってこの二つの考え方が一本にまとまることは大変難しく、今後とも、様々な型でこの見解の相違が表面化するだろうと思われる。今回の決定も何回もの票決の結果、一票差での採用であり、底流にある二つの立場が一本化されたわけでは決していない。従って、決定そのものも、妥協の産物であるといつてよい。

R 60 ft以上の艇は特別扱いというのは、「MAXIはどうせ無限に近い資金力を持っている人達の世界なのだから、セールが破れる等のリスクを覚悟の上で、やりたい人には勝手にやらせておけばよいではないか」ということで決まった。ストーム・ジブとトライスルについては除外するというのは、全面解禁を主張した積極推進派から見れば、妥協の産物であり、これ等新素材は安全性から見れば問題が残っていることを結果としては認めたことにつながる。

また、MAXI以外に艇についても、「ストーム・ジブは安全性の面から、オーバーラップするジェノア等はセールが破損する確率が高いだろうから除外しましょう。その替わり、メンスルは補強材としてならよいではないですか」という「常識的」なところに落ち着いたというのが今回のORCの決定といえる。

II. キールにフィン状のものを付けることを認めるかどうかについて

キールに〈AUSTRALIA II〉で採用されたような横に張り出したフィンを付けることについてはITC（技術委員会）の見解が求められ、現状では、この種のフィンによる効果、つまり、どの程度性能の向上につながるのかといった点について十分なデータがないということで、当面禁止、1984年末のORCで再び検討されることになった。

この点に関しても、上記KEVLAR問題での議論と相似した二つの立場からの議論が展開された。

つまり、エンドプレートの効果が計量化できるようになれば、これをハンディキャップルール上正当なペナルティーを付けて認めるべきではないかという見解が一方で出された。

これに対して、レーティング上どのように評価されようとも、エンドプレートをフィンに付けることは造

艇コストを高くし、かつ既存の普通のキールを付けた艇を置いてきぼりにしてしまう危険があるのではないか、という消極論が表明された。

結果は上記のように、当面禁止、技術面から検討する、といった型で結着がつけられた。

ORCに出席していたオリン・ステフェンスはアメリカ側に在って、〈AUSTRALIA II〉のフィン付きキールの採用を弁護した数少ない人の一人だが、彼にこの点についての意見を求めたら、彼は「12メートルの場合にはルール上スタビリティが十分に反影されないで、このフィンキールは重心を下げる点で効果があり、かつキールの横面のエリアを小さくすることでマッチ・レースという特種なレース型態での回転半径を小さくする上でも効果が上がったと思うが、IORの場合には、同じような効果は期待できない」とはっきりいっていたのが印象的だった。

III. クルーの制限について

本年1月より、IORルール下でのレースでは、グリーン・ブック（レベル・レースの世界選手権シリーズに関するルール）による規定、または特定レースの帆走指示書に特に指定がなければ、このクルー制限に基づいてレースが行われることとなる。

クルーの上限は $(0.4R - 3)$ で、端数は切り上げとなる。（注）

（注）その後この方式は $INT(R \times 0.4 + .02) - 2$ となったとの連絡が送られて来ているが、確認がとれておらず次号でお伝えする。

つまり、 $R=18$ ftでは $(7.2 - 3 = 4.2)$ となり、クルーは5名以下でなければならない。

また、 $R=30$ ftでは $(12.0 - 3 = 9.0)$ では、9人以上のクルーは禁じられることになる。（ $R=30.1$ ftになると10人乗れる）

このクルーの上限値はIORのレーティング証書に記載されることになり、これを超えた場合にはレーティングそのものが無効とされることになる。

このクルー制限は、最近のORCレースで、重量クラスの多数のクルーをパラスト代わりに使って、上りでのスタビリティの向上を企てることが一般化してきたことに対する対応である。

こういった走り方は1982年のクリッパー・カップ・シリーズでのオリンピック・コースのレースの場合にもよく見られたことだが、最近ではこういった走らせ方ばかりでなく、すでに艇のデザインの段階で、このような乗り方を想定して、艇の軽量化を一層進めて、艇本体のスタビリティを下げてしまう傾向が見られるということで、この新ルール（109.7）の実施については経過措置を設定することなくすぐに実施する——本年1月から発効する——ことになった。

外国勢に比べて軽量クルーの多い日本艇にとっては不利なハンディキャップとなるが、止むを得ないこと

だろう。オーシャン・レースで艇そのものも、その乗りこなし方もどんどんディンギー化してきている現状では全く必要な措置だったといえよう。

IV. トリムの陸上計測値と浮揚計測値との違いに対する TRIM PENALTY FACTOR (TPF) の採用について

これもすぐに発効することになった改正点だが、IOR Rule 202.1に次の項が追加されることになった。

陸上計測時のトリムと浮揚計測時のトリムの差が角度で1°を超えた場合

$$\left[\left(\frac{|\text{TRIM}|}{\text{LBG}} \right) > 0.0175 \right] \text{ にはルール103.5. I}$$

の規定によるペナルティーが課せられる。

Rule 105.3. I (新規) は、

$$\frac{|\text{TRIM}|}{\text{LBG}} > 0.0175 \text{ の場合,}$$

$$\text{TPF} = 1 + 1.146 \frac{|\text{TRIM}|}{\text{LBG}}$$

$$\frac{|\text{TRIM}|}{\text{LBG}} \geq 0.0175 \text{ の場合 (1°以下)}$$

$$\text{TPF} = 1.000$$

なお、1983年11月19日以前にハル計測を済ませた艇については、この項は適用されず、TPFは1.000(1°以下の場合)として計算されることとなった。

V. 航海灯のデッキ面下のハルに装着することを禁止することについて

Special Regulations の Rule 9.8に次の条項が付け加えられることとなった。

- i) 航海灯はデッキ面下に装着されてはならない。
- ii) 航海灯用のスペア電球を常備しなければならない。

この決定には疑問がないわけではないが、最近のオフショア・レーサーにおいて航海灯等の最も基本的な装備についても十分な配慮がなされていないことに対する歯止めの意味合いが強いといえる。

つまり、バウ付近のハルに両舷灯を内蔵する方式の場合、確かに格好は良いけれども、航海灯に関する海上衝突予防法上の規定を厳密に満足させることは、構造的にかなり難しくなることは避けられない。つまり、船首方向からそれぞれ左右に確実に135°の弦を確保することとか、水平に灯光が照射するようにすることとかが難しい場合が多いにもかかわらず、メーカーが平気でそれを無視して艇を建造・販売していることに対する対応というわけだ。

もう一つ、これは新しいルールではないが、特に注意しなければならないことは、フォアスティに関する規定である。

Rule 802によれば、「IORの規定に基づいての計測を受ける艇は、その前提条件として、正規の(bona-fide)フォアスティを装備していなければならない。フォアスティならびにシュラウドは普通のターンバックル、トッグル、もしくはリンク・プレートによって接続されなければならない」ことになっている。

従って、油圧によるフォアスティのテンションを変える仕掛けは明確に(従来とも)禁止されているわけだ。唯一許されているのは、

「スティを調整することが不可能で、かつその縦方向での変動可能の範囲が5mm以下であるような、ジブスティのテンションを計るための装置」である。

油圧等によるフォアスティのテンションを調整、変更することは許されていないわけで、そのような装置を付けている艇は計測証書が無効となるので注意する必要がある。

以上の諸事項の外にも、クリッパー・カップその他でも問題とされたような、計測上のトラブルにかかわる抗議の処理等に関して、いくつかの重要な決定がなされたが、これ等については次号で、追って報告したい。

なお、一部上記報告と重複する部分もあるが、以下、技術委員長の渡辺さんが、送付されてきたORCの議事録から抄訳して頂いたものを記載したので、併せて参考にして頂きたい。

ORC議事録(抄訳)

題記議事録の内容の中で、技術面と計測上緊急を要するものだけをピックアップして抄訳した。

1. ORC議長報告

Rating system committee (委員長 Chuck Kirsch)が発足した。

この委員会には、各国で行われている、IOR以外のレーティングシステムからの代表者が参加した。その内訳は、

MHS, PHRF	USA
Scandicap	Scandinavia
Portsmouth Yardstick	UK
フランス, オランダのシステム	

であった。

議長は、将来、この委員会が活動、発展して、ORCがIORだけでなく広範囲のRating Systemに

対しても責任を持つようになることを期待した。

2. セールに high modulus fibre (高性能せんい) を用いる件 (Kevlar セール等)

各国から出された提案をベースに長い論議の末、下記の決定が採択され、1984年1月1日より発効となる。

- LPG が 1.1J 以下のジブには使ってもよい
- メインセールのリーチの補強には使ってもよい (ただし、その範囲、リミットは ITC が決める。)
- R が 60 ft 以上のヨットは、ストーム・シブとトリスル以外は無制限に使ってよい。

3. ITC (International Technical Committee)

下記事項は1984年1月1日から適用される

- 海水比重を計測して、certificate に書き入れる
- ルール110.2 シリーズデート
シリーズデートは、プロダクションモデル用のモールドやジグで建造されなかったプロトタイプ艇には適用されない。
- ルール512 吃水修正 DC
DC の公式はすべての RD に対して、下記の一つだけになる

$$DC=0.07L \left(\frac{RD}{DB} - 1.0 \right)$$

(4) 船外機の EPF

船外機の EPF は 0.998 より大きくはとらない。

ルール601.1 (機走スピード) に「船外機」を追加する。

(5) ホロー (外板の凹所)

ルール103.3 に下記を追加する

「計測が済んでいるヨットでも、ホローが見つかった時は、埋めて修正しなければならない。その修正が計測に影響を与える場合は、必要な再計をする。」

(6) AGS と AIGS における外板の曲率

ルール323 (Buttock Height)

ルール323.4 全節を削除し下記に代える

「AIGS ステーション断面内の外板の曲率を 0.1B と 0.2B バトックの間で計測する。曲率の計測は、ORC が認定した器具を用い、外板面に直角に測る。曲率半径が 0.15B 以下の場合は $CCAI=0.02B$ 曲率半径が 0.15B または以上の場合は $CCAI=0$ とする。

上記ルールはハルデートが 1984.1.1 以降のヨットに対して適用される。

FDS から AGS まで鋭い半径のチェーンが通っている場合、 $CCAI=0$ とする。

ルール332.7 の AOCP の公式は下記の通り修正する。

$$AOCP=APSLC (FA-VHA-CCAI-0.018 LBGC)$$

(7) クルーの重量制限 (新ルール109.7)

クルーの人数は (0.4 R - 3) 以内とする

この数値が整数でない時は、切り上げた整数とする。

この数値は R. Certificate に書き入れる。

レベルレーティングクラスの世界選手権では、グリーンブックの制限が優先する。

(8) ルール109.6の末尾に下注を追加

「注、ヨットの性能を向上させるために、セールや備品を移動させることは IYRR 22 に違反するので禁止される。」

(9) エンドプレート効果 (キールに取り付けたウイング)

ITC はウイングの効果に対するペナルティー量に関するデータを未だつかんでいないが、キールから水平、または上反角を持つフィンを取り付けることを禁止することにした。

ITC は 1984 年中研究して、結果が出たら 1984 年 11 月の ORC で再度考慮する。

(10) ルール802 各種制限 (セールに対する)

ルール802を下記の通り書き改める。

ルール802

1 恒久的に曲げたスパーは禁止される。リギンのテンションを取り去った時、真直になるスパーは、permanently bent spar とは見なされない。セール面積の計測はスパーが真直の状態で行う。

2 デッキとステップにおけるマストの移動
レース中にマストのデッキやステップにおける位置を移動させることは禁止される。
ただし、マストがデッキで自然に移動する場合、その量がマストの前後、または左右の径の 10% 以内ならゆるされる。

3 回転マストのヨットには IOR は適用されない。

4 (原ルール通り)

5 (原ルール通り)

6 フォアスティとシュラウド

IOR が適用されるヨットは、bonafide (誠実な) フォアスティを持っていなければならない。フォアスティやシュラウドは、普通の (Conventional) のターンバックル、トッグル、リンクプレート等で連結すること。

マストは、バックスティを緩めた場合、一本のヘッドスティと、そのウインチでバランスさせ、定するものでなければならない。

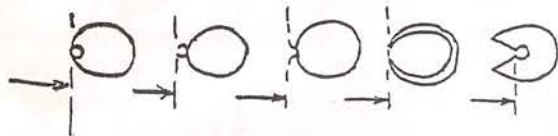
シブスティの張力を計測する器具を用いてもよいが、それによってスティを調節してはならず、またその動きは 5 mm 以内としなければならない。

7 レース中、リギンを調節することは、下記の特別の例外の場合をのぞき禁止される。

レース中、思いがけず生じる動き (調節) を防止するために、調節装置はすべてロックするが、固縛して置かなければならない。

調節が認められる例外の場合

- a) 安全確保のため、止むを得ない場合。例えばスティの破損を修理する場合。
- b) マストヘッドリグですべてのスプレッダーが明らかに、後ろ向きにスウィープしている場合、フォアスティを調節してもよいが、マストから後方にあるスティは調節してはいけない。
- c) シヤーラインから測って、0.25 IG から0.75 IG の間に取り付けられたインナーフォアスティ。
- d) メイン・バックスティ
- e) ラニング・バックスティ
- 8 レース中、ハリヤードのメッセンジャーラインは使用可。
- 9 ローチ、スラブまたはフラットニング・リーフは、フットに沿ってのみ許される。パテンのないメインセールやスクーナーのフォアセールやミズンは、ラフに沿ってローラーファール、ローラーリーフすることができる。
カニングムホールは使用可。
- 10 ダブルラフセール（厚いラフやラップ・アラウンド・ラフのセールのこと。スピナーカーやスケヤセールをのぞく。）は禁止される。ただし、ルール812.2によって認められたものはのぞく。
- (11) メインセールのフット (E) の決定
ルール836の最初のパラグラフを削除し、下記を挿入する。
1. メインセールのフット (E)
E は、ブームに沿ってマストの後ろ側から、展張を認められた点まで測る。マストの後ろ側とは、マストの外側に着いたトラックやグループ、またはそれらのマストの軸線に平行な延長線も含む。E の後端はブームエンドの内側にある時は、幅1時のブラックバンドの内縁である。
マストのトラックやグループの後面より後ろ側にのびているマストの部分はE の決定には無関係である。
- (12) メインセールのホイスト(P) の決定
ルール837の最初のパラグラフを削除し、下記を挿入する。
タックの最低点は、ブームまたはブームの外側に付いているトラックやグループの上縁とする。
- (13) 上記(11), (12)に下記の挿画をそえる。



- (14) ルール203
(セール計測上のあいまいさを除くために) ルール203の3番目のセンテンスを削除して、下記を挿入する。
セールのコーナーの計測点は、隣接したサイドの延

長線の交点とするか、ジブのヘッドは、ラフロープのヘッドにおける最高点とする。

(15) Electronic Winch Gear Shift

上記は IOR 109.7 と IYRR 6.2 により禁止される。

(16) 陸上計測と浮揚計測時のトリムの違いと Trim Penalty Factor

下記改正は、1983年11月19日以降発効する。

ルール107.1.A 最後のセンテンスを削除し、下記を挿入する。

「前後のトリムに関しては202.1による。ヨットの重量はキールで支え、船体をうけるチョックは、ヨットを前後、左右水平に保つだけとする」

ルール202.1に下記を追加する。

「陸上計測時のトリムと浮揚計測時のトリムの差が角度で1°を超す場合は、ルール105.3.2のペナルティーを課せられる。

$$\left(\text{注 } \sin 1^\circ = 0.0175 = \frac{|\text{TRIM}|}{\text{LBG}} \right)$$

ルール105.5.B の公式中、XCBF の次に XTPF を追加

ルール1111の公式中、XCBA の次に

XTPF を追加

ルール105.3.I (新規)

$$\frac{|\text{TRIM}|}{\text{LBG}} > 0.0175 \text{ の場合,}$$

$$\text{TPF} = 1 + 1.146 \frac{|\text{TRIM}|}{\text{LBG}}$$

$$\frac{|\text{TRIM}|}{\text{LBG}} \leq 0.0175 \text{ の場合}$$

$$\text{TPF} = 1.000$$

1983年11月19日以前にハル寸法を計測したヨットは TPF=1.0 とする。

4. 計測委員会

(1) 計測マニュアル

1983年の国際メジャラー会議の成果による、計測マニュアルの発行が期待されている。

(2) メジャラー訓練用のビデオテープ

Ken Weller (USA) から上記ビデオテープ作成中の報告。このテープは新人のメジャラーだけではなくオーナーやヨットクラブ用にも向いている。近く入手可能となる。

(3) 設計者からの数値

最初の計測の前に、設計者からデータを手入れできれば大きな助けになる。このやり方はナショナルオーソリティーベースで推奨したい。

(4) 下記は1984年1月1日より発効

ルール202.2.E に

「safety man overboard pole は計測時搭載しなくてよい」を追加

Measurement Condition Check List の8行目に

“but not forward of the mast”を挿入

12行目を削除し、代わりに

“12. Tankage and voids condition checked”を入れる。

ルール202.2.C

“and smallest”の後に「通常の場合、ストームジブ」を入れる。

また、第2センテンスを削除して、次のセンテンスを入れる。

「セールはケビン床上に、マストとFGSから0.65 LBGの線の間に置く。もし、セールの重ねて置かなければならない場合は、軽いものを上にする。」

(5) ルール812.1 全文削除し、下記に替える

「ジブとは、スピナーカー以外のセールでフォアトライアングルの中に張るセールのいう。」

ジブでは、ラフとリーチの中間のミッドガースはフッドの長さの50%を超えてはならず、また、ラフとリーチの25%と75%の点のガースの長さはそれぞれのヘッドからの距離に比例した数値を超えてはいけない。

(6) FGSとAGSのフリーボード・ポイント

FGS, AGSのフリーボード・ポイントは恒久的にマークすること。

(7) セール計測

メジャーがセールメーカーの従業員の場合でも、そのセールメーカーのロットでセール計測をやることができる。その理由は、そのメジャーは計測オーソリティーから認められており、計測値は番号のついたスタンプによってチェックすることができるからである。

レースのお知らせ

1984年クリッパーカップ シリーズ ナショナルチーム 選抜レースの変更について

本年度夏にハワイ水域で行われるクリッパーカップシリーズの日本ナショナルチームは、国際委員会、理事会の承認を得て、1チーム（3艇）とし、3月下旬に相模湾においてナショナルチーム艇の選抜のための予戦を行うことになっておりました。

しかし、その後、同レース参加予定の艇などからの意見、実情を聴取したところ、関東水域外の艇が、この予戦に参加するのは困難とする艇が多いことがわかりました。

その最も大きな理由は、クルーの予戦レースに参加するための時間を作ることが大変難しいことで、クリッパーカップに参加するのに要する2～3週間の休暇を取るのがせいっぱいで、それ以前に回航およびレース参加のための休みをとることは、日本の社会通念からみてもまず無理であること。そして、予戦に参加する費用がバカにならず、特に遠隔地からの参加は、かなり大きいものになる。

これらの理由から、やむなく予戦レースの参加はあきらめ、クリッパーカップレースには、インディヴィジュアルでエントリーする艇も少なからず見込まれる、というのが実情です。

そうすると、予戦レースによって選抜された艇が、実力の上で真の日本代表艇といえるかにも疑問が生じ、予戦レースが無意味なものになってしまいます。

そこで、この件を、昨年12月初旬に行われた全国合同帆走委員会において、国際委員である大儀見、清水、

両氏もまじえて討議の結果、やむをえず、本年度は、紀伊半島を境に東西に分けて予戦を行い、東(E)チーム、西(W)チームの2チーム（6艇）をナショナルチームとして選抜することとした次第です。

これらの問題はクリッパーカップレースだけでなく、アドミラルズカップその他の国際レースの代表艇選抜にもいえることで、今後の問題として再度協議を重ね、日本の国情にできるだけ適合する形で、予戦レースの方法を模索していきたいと考えます。

'84クリッパーカップシリーズ日本代表選抜 レース日程

〔東日本〕

日	程	4月14日～15日	ショートオフショア (約100マイル)
		21日	オリンピックコース
		22日	オリンピックコース
		28日～30日	ロングオフショア (約200マイル)

申込締切日 昭和59年3月30日(金)

〔西日本〕

日	程	3月30日～4月1日	ロングオフショア (約240マイル)
		4月7日～8日	トライアングル (2レース)
		4月14日～15日	ショートオフショア (約100マイル)

*

'84 小樽博記念

日本海横断レースご案内

NORC北海道支部長 城丸 隆

ソ連のナホトカ市と小樽市は姉妹友好都市の間柄です。「市民の船」という企画によって相互の安定した交流が行われており、一方、我々ヨット仲間のヨットによる相互訪問も、これまでに5艇を数えています。

昨年は、〈青雲〉36フィート・スループによる小樽市民のヨット、さらに、艇長・猿渡肇氏と家族そろってのクルーからなるナホトカクルージング訪問は、ナ市市民に新鮮なショックを与えたことでした。これにより両市の親善意識は各段に高まりをみせ、その後のナ市市長一行の「市民の船」小樽訪問では、NORC道支部主催の歓迎パーティーを温泉につかったの文字通り裸の付き合いとなり、親迫感のボルテージは上昇の一途となりました。

ナ市は私達にとって軍事大国家の町というイメージが強かったのですが、実は私達、小樽市の向かいの町であったことを深く感じさせられました。国際緊張の伝々とは、スポーツの世界は別ですね。

昨年11月にはナ市長から当支部宛に、本レース参加艇には積極的に支援すると正式に通知があり、ナ市からも2艇のクルーザーがレースに参加する旨のお知らせが届いております。

全国のヨット仲間の皆さんと厳しいレースを通じて親善という平和な心を温めたいと心より願っております。この小さな国際親善レースに会員諸兄の奮っての参加を、お待ち致しております。

実施要領

- 主催 日本外洋帆走協会北海道支部
共賛 '84小樽博覧会
後援 日ソ協会
協力 ナホトカ市
日程 59年7月1日ナホトカ港スタート
7月7日表彰式
コース ナホトカスタート、小樽港ゴール
直線距離400マイル
適用規則 IYRC 競技規則および帆走指示書
安全規則 帆走指示書による
計測 実行委員会の指示による
参加料 会員艇：5,000円
非会員艇：10,000円
参加資格 26フィート以下の外洋ヨット
参加申込締切 3月31日
連絡会議 日時：4月28日
場所：札幌市内

参加申込先 札幌市白石区菊水4条2丁目 アルファ
イオンセンター 武藤決
☎ 011-813-3232
小樽市稲穂4丁目12番17号 海老名俊男
☎ 0134-25-4182 (1800以後)

ナホトカー日本の交通手段

飛行機：エアロフロート機

(スケジュールは4月発表)

船賃：横浜(6月28日11時発)～ナホトカ
¥44,000～65,000

現在の参加予定

ナホトカ：2艇または3艇

小樽・札幌：〈青雲〉ほか4艇

函館：〈シンドバット〉ほか1艇

室蘭：1艇

釧路：1艇

本州、日本海水域からも3艇の参加が見込まれています。

東京湾カップ・レースのお知らせ

NORC 横浜フリート主催の東京湾カップレースを次のように開催いたします。ふるってご参加下さい。

日時 3月18日(日) 0900スタート

場所 横浜・磯子沖をスタート、フィニッシュする
ショート・オフショア

レース終了後、表彰式・パーティーを予定しています。

問い合わせ 藤森紀明 (045-781-8228)

大村雅一 (03-446-5140)

無線従事者 国家試験
受験勉強会のお知らせ

6月に実施される特殊無線技士(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。ふるってご参加下さい。

日時 5月10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=8,000円 非会員=10,000円

教科書 国際無線電話 2,900円

甲 2,000円

受験申請書 80円

各級無線従事者の操作範囲は別表をご覧ください。

なお、「電話級無線通信士」の勉強会は6月初めより開講する予定ですが、無線工学に自信のない方も、今回のこの勉強会より参加されますと、電気の基礎か

ら理解でき、実力がつき、比較的合格率が良いようです。

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。この機会に取ってしまいましょう。

参加申し込みはNORC事務局に申し込んで下さい。先着50名にて締め切らせていただきます。

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 8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	6月 12月
特殊無線技士 (甲)	10W以下	1606.5KHz ~4000KHz	×	×	×	易	6月 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。

総会のご案内

NORCの第28回総会が次のとおり開催されますので、会員の方(準会員を除く)はご出席くださいますよう、ご案内いたします。

日時 昭和59年2月25日(土) 1700~1800

場所 東京都港区虎ノ門1-15-16

船舶振興ビル 10階会議室

- 議事 (1) 58年度事業報告および収支決算報告
(2) 59年度事業計画および収支予算案
(3) 新役員および専門委員長の選任報告
(4) 本年度除名対象者報告
(5) その他

※総会が成立するためには、会員(約3,100名)の

1/5以上の出席が必要です。当日出席できない方は、ぜひとも総会資料とともに別送しました委任状のハガキに、記入押印し、ご投函下さるようお願いいたします。 NORC 本部 電話 03-504-1911

OFFSHORE 第107号 昭和59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 日本外洋航海協会

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



あなたのクルージングに安心を乗せて

潮風のメッセージを運ぶ...「船舶電話」

船舶電話があなたの海の休日を
より楽しく安全なものにします!

忙しいあなたも これさえあれば
安心です!



※ レース等での短期間利用も便利です。



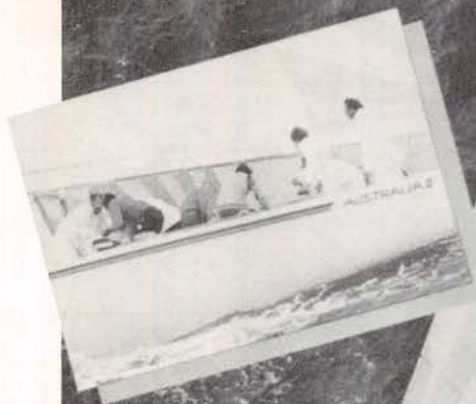
日本船舶通信株式会社

■お問い合わせ先

横浜 ☎ (045) 201-2991

神戸 ☎ (078) 331-4606

THEY WON IN LINE SEVEN



「LINE 7」は1983年度アメリカズ・カップに参加した<オーストラリア II>、<チャレンジ 12>、<アドバンス>の総てのギヤーを作製しました。これらの船のために作られたギヤーは賞賛的となり、「LINE 7」は世界のマリン業界に更に飛躍することとなりました。アメリカズ・カップ用のギヤーはジャケット、ズボンおよびチョッキの3点セットから成っていて、全天候に適應出来るようになっています。

LINE SEVEN GEAR



100% WATERPROOF

上記に関してお気軽にご照会下さい。



株式会社 武田

東京都港区六本木7-17-14六本木コーポ201号室(〒106)

TEL 405-6141(代表)

横須賀倉庫/横須賀市佐島166 ☎0468-57-2656

TAKEDA INCORPORATED

Rm.201 Roppongi Corp.Bldg.7-17-14,

Roppongi, Minato-ku, Tokyo, Japan

TEL 405-6141

Cable Address: "MARITAKEDA INC TOKYO"

Telex: J25859 TAKEINC.

出張所: オークランド/シドニー