

Offshore 3 1984

社団法人 日本外洋帆走協会発行 No.108/300円

昭和59年3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



サザンクロスカップ・30マイルレース
スタート 撮影：添畑薫／提供：舵社



1983年ORC総会報告(続)

大儀見薫

I. IYRR 26条——ヨットに広告表示を認めるかどうかについて

昨年秋のロンドンでの ORC 会議で KEVLAR の使用等、いくつかの問題で白熱した討議が行われたことは前号で報告済みだが、なかでも特に強い関心を集めたのが IYRR 第26条のヨットに対する広告表示(つまり、個々の艇に対するスポンサー)の問題であった。

この問題が特に注目された理由は、IYRR を司るインターナショナル・オーソリティである IYRU が、現在の26条を大幅に改定して、1985年度から制定される新しい IYRR (1985~1989年まで有効)に取り入れることを発表したからである。

ヨットに対するスポンサーおよび広告表示については衆知の如く、極めて明快な基本的な考え方が今までは貫徹されてきた。つまり、

「ヨットは、……その艇体、セール、乗員、または機装にどんな広告も表示してはならない。」

ということを基本とした姿勢である。

広告は、セールメーカーのマーク等は例外として、極めて限定された範囲内でしか認められていないわけであり、従って個々のヨットに対する直接のスポンサーメリットは実質的には大きく制約されたものになっている。一方、レース(単一もしくはシリーズレース)に対するスポンサー、つまり、レースの運営主体に資金供与をするいわゆる冠スポンサーについては、個々の艇に対する広告表示とは基本的に別問題であるということで、ナショナル・オーソリティの具体的な認可を事前に取りつければ認めることが確立されてきた。この場合レースのプログラム、コミッティー・ポート、バイ等への広告表示によるスポンサーメリットについては認めるというものである。

今回の IYRR の「改正」案は、この基本原則を実質的に変更するものであり、オリンピックについては除外しているとしても、個々の艇の艇名にスポンサーの名前を表示することを認めようとするものである(ナショナル・オーソリティの事前の認可が必要だという点は従前と同じだが)。

これは、

「スポンサー名、またはスポンサーの製品名、あるいはスポンサーの略称をヨットの艇名としてはならない。」[26.2(a), (i)]

とする現行ルールを根本的に変更するものであることは明らかである。

ORC としては、この考え方に、原則的に反対であるとの態度を一貫して表明してきたが、今回の ORC 会議では、オーストラリア、イタリアの代表を除いて全員が、同趣旨の反対意見を強く表明した。そして、

「ORC としては、個々のヨットには、いかなる広告表示も認めるべきではないという強い反対の意見であることを、本年度半ばに開かれる IYRU の CPOC (Class Policy and Organization Committee) にそれを伝達する」

ことが決議された。

更に、各国の ORC 代表が、それぞれの国のナショナル・オーソリティとこの問題について協議し、ORC としての態度をはっきりさせることが申し合わされた。

II. レーティングに関連する抗議について

クリッパー・カップが本年も企画されており、日本からの参加艇は今回も、かなりの数に上ることが予想される。レーティングに関連する抗議で思い起こされるのが、前回のクリッパーカップの優勝艇(飛梅)に対する艇体のホロー等の存在を根拠とする同艇のレーティングに対する抗議のケースである。

この他、多くのレーティングをめぐる抗議や各種のトラブルが発生したこともあって、ORC では新たに Administrative Protests (レースの運営、管理上の抗議)に関する細かい規定を採用した。これは IOR の新しいアペンディックスとして (APPENDIX 6) 本年からすぐに発効することになった。

要点をかいつまんで紹介すると、

2.1 ヨットの計測証書に関する抗議はレースに参加しているかいないかにかかわらず提出することができる。

2.2 この項では上記の抗議を提出する場合の必要条件が例記されている。

つまり、valid interest——当該艇の計測に関する十分な利害関係を持っている人もしくは組織は、抗議提出の権限を持っている。

そのためには、抗議の内容、抗議されている艇の計測証書のコピー、抗議の根拠となるルール、抗議対象艇のオーナーに対して抗議を提出したことを通

知したことを証明する文書のコピー等の条件が満たされなければならない。

2.3 被抗議艇のオーナーは、速やかに、当該レーティング・オーソリティに回答書を提出しなければならない。抗議を認めるか、必要な再計測等について協力を拒否した場合には、被抗議艇の計測証書は IOR 102.3 により無効とされる。

2.5 「抗議の結果として発生する再計測のコスト負担は、

被抗議艇の正しい(新しい)レーティングと、元の(正しくない)レーティングとの差が0.2 feet もしくは0.5% (のいずれか高い方)より小さい場合には(a)抗議者がコストを負担するが、逆にそれより大きかった場合には(b)被抗議艇のオーナー、もしくはメジャー、もしくは計測証書を発行する機関(Revalidating Authority)のいずれかが、その責任の所在に応じて負担する。」

この他救済方法等に関する規定も定められているが、注目を要するのは、

1) レース関係者(個人も団体も)は、レース参加にかかわらずレーティングに関する抗議を提出できると、

2) 誤ったレーティングの責任の所在を明らかにするという考え方がはっきり打ち出されていることだろう。

Ⅲ. レーティングに関するレース運営等について

上記のレーティングに関する抗議と表裏一体の関係にあるのが、IOR の APPENDIX 5 のレースの運営について定めてある条項である。

1. レース前のインスペクションもしくは計測の時点で、特定のヨットがその IOR レーティング証書に合致しないことが発見された場合、

a) その不一致点が微細(minor)な場合には、レース前に修正されるものとする。

b) protest committee が、不一致点が重大(major)であると認めた場合、それがレース前に修正可能であった場合でも、IYRU の規定に従って処置する(失格等)。

2. レースもしくはシリーズ開始後の場合、上記と同じく、

a) 微細な不一致事項については、レースもしくはシリーズの期間中、当該レーティングは有効とされるが、

b) 重大な不一致事項が発生した場合で、その結果レーティングが大きくなった場合には、正しくないレーティングが適用されたレースの成績には50%の順位上のペナルティーが課せられる。

c) 更にレーティング・オーソリティによってレーティング証書そのものが無効とされた場合には

(IOR 102.3(b) 2 項により) protest committee は当該艇をすべてのレースで失格にする等の処置を取ることができる。

d) 計測に関連する抗議が当該レースの表彰式後に提出された場合には、レースもしくはシリーズの成績は変更されないものとする。ただし、IYRU 規則による故意のレーティング修正の場合はこの限りではない。

この他、再計測の結果、新しいレーティングが0.2 feet もしくは0.5%以上になった場合には、当該艇のナショナル・オーソリティ(日本では IOR に関しては NORC)が事情を調査した上で ORC に報告することになっている。

これを見ても明らかなように、IOR のレーティングに関するトラブルに対する ORC の対応はかなり厳しいものであり、レーティングに関する安易な気持は一切許されまいだろう。

これは、オーナーはもちろんのこと、計測当事者、計測委員会、そして NORC 全体の問題でもある。

Ⅳ. 二重計測について

このレーティング問題に対する厳しい ORC の姿勢は、この件でも貫かれ、ナショナル・オーソリティによるノミネーションを必要とする国際的なレース(クリッパー・カップ、各種世界選手権シリーズ等)の場合には、参加艇全艇に二重計測が要求されるという決定にもつながっている。

この二重計測は二人の計測員による別個の計測もしくは二人の計測員による単一の計測と定義されているが、これが確実に実行される責任はノミネーティング・オーソリティにあることも決定された。つまり、NORC としてはこのような海外派遣艇の計測についての全面的責任が強く再確認されたことになる。

Ⅴ. 重量物の移動

レーティングとの関連で、やはり、オーナー、クルー等のシビアな対応が改めて要求されたのが重量物の移動に関する決議である。

これは、

「オーナー、スキッパー、クルーが IOR 109.6 および IYRR 22 が禁止しているような、それ等重量物(いわゆるパラストだけではなく、セール等その他のギアもすべて含まれる)の主要使用目的以外のための移動は全面的に禁止されていることを再確認し、これを厳格に励行するようあらゆる努力が必要である」

というものである。

一読して明瞭なことだが、セールはもちろんのこと、アンカー、アンカーロープ、安全備品、工具箱といったものは全部この規定の対象になるわけであり、IYRR 22条の場合には更に細かく規則が例記されてい

ることは衆知のことである。レースをルールに従って公平に行わなければならないことは自明のことだが、重量物のバラストがわりの移動が明確なルール破りの行為であることが再々強調されたことになる。

IOR の適用外のレースではすべてのルールが極めてルーズに運営されていることもあって、日本では IOR のレースの場合でもこの点が厳格に守られているとはいえない。国際的な土俵では、これは全く通用しないことを肝に銘じておく必要がある。

以上 IOR の1984年度の会議について2回にわたる報告で、ORC が IOR のレーティングばかりでなく、文字通り OFFSHORE RACING COUNCIL として、発足当初の RATING COUNCIL から完全に脱皮して、オフショアヨットの在り方全般にわたるインターナショナル・オーソリティとして大きく発展してきたことが理解されれば幸いである。

なお、参考資料として IOR 発足以来の各国の IOR 登録艇数の推移を示す図表を参照して頂きたい。

全体として、1978年度に全世界の IOR 艇が10,834 艇とピークに達したものの、その後下降ぎみとなっているのが見られる。

一方、日本の IOR Fleet の130艇前後というスケールはノルウェーもしくはフィンランドとはほぼ同規模であり、イギリスや西ドイツのほぼ10分の1程度に過ぎないことも指摘されるべきであろう。

ここ10年ぐらいの間の日本の外洋レーサーの発展は目覚ましいものがあるが、まだまだ世界の先進国と比べれば、量的にも質的にも大きなギャップがあることを見て取る必要がありそうだ。

しかし、最も先進的な IOR レーサー (IOR を取る艇の中には必ずしもトップレベルとはいいい切れない艇も含まれてはいるだろうが) を全部合わせても1万隻しかないということは、IOR 艇が外洋レーサーの世界のまさに、最も進んだ「頂点」ではあるけれども、IOR の土俵の外には

はるかに広大な、外洋レーサーとそして更に大きなクルーザーの世界が大きなスノ野を形成していることを物語っているといえよう。

1984年度、IOR変更と スペシャルレギュレーション 頒布についてのお知らせ

IOR 変更の英文差し替え分と、ORC スペシャルレギュレーションの英文を頒布いたします。

IOR 英文 300円

ORC スペシャルレギュレーション(本)英文 500円

限定50部を先着申し込み順で NORC 事務局にて受け付けます。(郵送料は別)

IOR RATING CERTIFICATES - WORLD FLEET

COUNTRY	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983
ARGENTINA	147	86	105	84	102	118	71	73	*
AUSTRALIA	434	278	331	349	530	495	526	540	583
AUSTRIA	16	19	25	33	—	12	11	**	**
BELGIUM	85	83	82	82	105	103	95	91	80
BRAZIL	69	40	57	75	81	81	71	100	113
CHILE	—	—	—	—	—	—	—	25	*
DENMARK	213	146	228	256	242	196	202	163	182
FINLAND	146	175	221	208	114	133	121	120	122
FRANCE	607	551	515	830	631	742	742	589	567
W.GERMANY	953	1,120	1,290	1,210	1,348	1,265	1,196	1,285	1,109
GREECE	50	56	64	51	62	69	79	58	54
HONG KONG	20	27	12	27	30	31	28	51	35
ITALY	421	613	683	743	843	844	919	860	857
JAPAN	215	270	297	283	129	93	130	130	111
NETHERLANDS	595	638	737	760	784	813	777	702	700
NEW ZEALAND	174	87	201	157	74	91	107	95	87
NORWAY	125	139	138	162	167	163	142	162	155
POLAND	—	—	12	15	20	20	20	15	15
SOUTH AFRICA	107	128	70	208	93	141	255	143	96
SPAIN	137	98	91	96	162	182	172	220	197
SWEDEN	682	408	383	435	369	311	289	281	261
SWITZERLAND	—	60	60	72	85	66	45	**	**
TURKEY	—	—	—	—	—	25	28	31	*
U.K.	1,873	1,888	1,852	1,807	1,763	1,696	1,679	1,655	1,529
USA&CANADA	2,416	3,183	2,956	2,906	2,593	2,363	2,382	2,122	2,023
YUGOSLAVIA	19	—	—	—	—	—	—	—	—
TOTALS	9,504	10,193	10,410	10,834	10,327	10,055	10,076	9,511	8,876

* Not yet declared

** Figures for West Germany now include Austria and Switzerland

CYCAにどうして入るか

— 横目で眺めた豪州ヨット乗り気質 —

田 辺 英 蔵

人間の価値観というものは多様であって、ある人は社長になりたがり、ある人は代議士になりたがる。私は、一生に一度、あのプレス・カードというものをぶら下げて、立入禁止地帯ヘススイイと入ってみたいと思っていた。プレス・カードとは、こういう英語があるか否かは英語に堪能な大儀見 NORC 副会長にうかがってみないと判らないが、私の了解するところでは、新聞記者の身分証明書であって、顔写真などが貼ってあり、近頃はラミネート被覆され、これを胸にブラ下げたり、帽子のリボンにさしたりして警戒線を突破する。まことにカッコ好い。

「門を叩け。さらば開かれん」(マタイ伝)

人間は心から望むものを手に入れる。私の場合は、美人の妻と、ヨットと、そして、プレス・カードであった。

過ぐる年、ハワイで行われたパンナム・クリップ・カップレースを見物に出かけた折、「舵」社を脅迫して手に入れたプレス・カードをぶら下げ、あの心地好いワイキキ・ヨットクラブでの記者会見などに出席し、私はこの上なく幸福であった。この記者会見という奴にも、一度、是非、出席してみたかった。議事は全部英語で行われたから、内容はサッパリ判らなかったが……。

と

多様なのは、人間の価値観のみではない。所変われば品も変わる。

この度、遙々赤道を越え、シドニー・ホバート・レースを見物に行き、アメリカとオーストラリアのヨットクラブの違いに胆消た。

今回は趣向を変え、すなわち、「舵」社を脅迫することを止め、私は、大儀見 NORC 副会長に、CYCA (クルージング・ヨット・クラブ・オブ・オーストラリア)、RPYC (ロイヤル・パース・ヨット・クラブ)、CYCT (クルージング・ヨット・クラブ・オブ・タスマニア)宛の紹介状を書いて下さい、とお願いした。ちなみに、シドニー・ホバート・レースは出発地の CYCA が主催し、到着地 CYCT が協力する。RPYC は、いわずと知れたアメリカス・カップの勝利艇(オーストラリアⅡ)の所属クラブである。すると大儀見さんは、どう読んでも私のことが書いてあるとは信じられぬ、涙の出る程立派な私の紹介状を書いて下さった。



ヨットを愛する人達の CYCA (写真提供：舵社)

文中の、sparetime journalist (暇な時だけものを書く人間——私のことである) という表現が痛く私の虚栄心を満足させた。如何なる形容詞が上につこうと、今や私は、NORC 公認のジャーナリストとなった。

結論をいうと、この紹介状は、全く使用する機会が無かった。

海に向かっては、ガラス戸も扉もなく、あれだけ開放的な WYC (ワイキキ・ヨット・クラブ) は、陸側からの侵入者に対して、実に好く防禦されている。ドアは常に閉ざされ、どこからか TV で監視しているらしく、インターホンで素状を確認し、カチリと鍵が開く。さればこそ、プレス・カードには千金の価値がある。

1983年12月25日、すなわち、シドニー・ホバート・レースのスタートの前日、私は、恐る恐る、^{ぐん} 舟の紹介状を握りしめながら、シドニー市内にある CYCA の前にタクシーを乗りつけた。すぐ脇の公園の広々とした芝生には緑濃い大樹が枝を拡げ、幹の間からは泊地を埋めるヨットの群れと、林立するマスト、翻る色とりどりの旗が見えた。タクシーを降りた場所に近い塀に、何となく開いている木戸をくぐって、私は、^{グランド} 船台や斜路、ワイヤーなどで足の踏み場もない水際に出た。通りがかった T シャツ姿の若者をつかまえて、クラブの事務所の所在を尋ねると、傍の建物の裏口みたいな入口を指さした。恐る恐る中へ入ると、うす暗い通路に船具が雑然と置かれ、行き交う人間の間

をすり抜けて階段を登るとバーに出た。そこも通り抜け、廊下に出ると、沢山のカップやヨットのハーフモデルが飾ってあるガラスのケースの向こうは、人がいっぱいサロンの、窓からマストの林が見えた。事務所は階下だろうと思って、今度は正面とおぼしき方角の階段を降りたら、そこは将に玄関で、誰も居ないカウンターに資料が山積みされ、正面のガラスの扉には、鍵がかかっていた。すると、Tシャツに半パンツ姿の壮漢が外からドンドンとガラス戸を叩く。私が鍵がかかっているから駄目だ、と手真似をすると、彼は、ドアのノブを廻せ、と手真似をしたので、廻してみると、すぐにドアは開いた。内側からノブを廻せば鍵が外れる。ホテルのドアと同じだ。その男並びに何人かの彼の仲間は、どっと侵入して来て、どうも有難う、などといいいながら階上へと消えた。いつの間にか、私は、入れてやる側の人間になってしまった。これではIDカードは無意味だ。

☆

私は、クラブの役員に会って自己紹介をする戦意を急速に喪失した。どうも豪州はアメリカではないようだ。私は大儀見さん心尽しの紹介状をキャジツバッグの中に仕舞い、階下の薄暗い通路を通り抜けたら、そこはヨットハーバーで、ハッと息をのむばかりの光景が展開していた。

広々とした泊地を大小無数のヨットが埋めていた。空を隠すばかりに重なり合うリギンには、色とりどりの旗が花のように舞っていた。遙か沖に続くボンツーンの上は、こぼれんばかりの人の群れだった。

南半球は今が盛夏、人々の服装は、ひたすらに軽やかでカラフルだった。涼しげなドレスの若いお嬢さん、ゆっくりと歩く老人、乳母車を押している母親もいる。人々は、押し合はんばかりに——押し合いはしないが——ボンツーンの上をそぞろ歩き、世界中から集まった180隻の出場艇を眺め、思い思いの趣向を凝らしたユニホーム姿のクルー達に笑顔を送り、各艇の下馬評に余念も無い風情に見えた。

一体、この大群集は何処から集まったのか。

彼らはみんな、IDカードを持ったメンバー、またはメンバーの家族なのか？

☆

ふと脇を見て、私は改めて地球は狭くなったものだ、と驚嘆した。そこには、旧知の「舵」の豊崎編集長と添畑カメラマンがとぐろを巻いていた。これは正確にとぐろを巻いているという雰囲気であって、クラブハウスの前の海側のテラスの一番好い場所にあるテーブルを占領し、まるで自分達のクラブにでも居るかのような顔をしてビールを飲んでた。ジーパン、Tシャツ、粋なベストフタイフ姿が板についていて、百年も前からこのメンバーのような顔をして、缶ビール片手に沖を眺めている。大体このお二人は半月も前から豪州入りしていて、私の為にプレス・カードを詐取または

偽造しておいて呉れる約束だったのだが、豪州の大きな雰囲気と大量のビールが、そんな約束など水に流してしまった。何よりの証拠に、お二人共にしてからも、カードらしきものを何処にも這用しておらぬ。その場で紹介された英国人のカメラマンも同様だ。ここに至って、私は全く了解した。この国では、そんなものは要らないのである。ここへは誰でも入って来られる。CYCAのボンツーンは、公園の散歩道と変わらないのだ。だってそうではないか。われわれが、ボンツーンの突先に日本艇(ゼロ)——今回唯一隻の日本艇だから、少なくとも“ゼロ”ではないのだが……——へ行くのに15分かかかる大混雑を生じているこの大群衆が、すべて入口で身分証明書のチェックを受けた筈がない。彼らの「身分」は「シドニー市民」だ。否。「ヨットを愛する人間」、それだけで充分なのである。シドニー・ホバート・レースは、全世界的ヨット行事であるが、豪州では、国を挙げての国民的祭典でもある。豪州中から集まった老若男女がCYCAに詰めかけ、ボンツーンをそぞろ歩き、地球の果てから集まった大艇小艇を見物し、船上のヨット乗りと交歓する。すばらしいことではないか！もしこの人々の身分などチェックしたら暴動が起こる。

チェックをしないのは陸側からだけではない。大小のパワーボートやヨットが泊地に入って来て、海上からレース艇群——とボンツーンの上の大群衆と——を見物する。大いびきの美人を前甲板に載せて、反対給附もちゃんとして呉れる仕掛けだ。〈インビンシブル〉と船名を明記したゴツイ動力船が現れる。たまたまシドニーに入港している英空母(インビンシブル)の内火艇だ。ちゃんと艦には白地にユニオンジャックも鮮かな軍艦旗を靡かせているくせに、甲板上の人物達はスポーツシャツ姿の私服で、ビールの缶をさし上げて私のカメラに向かって歓呼した。空母の水兵が内火艇を下ろし、私服でビールを飲みながらシドニー・ホバート・レース艇の泊地を見物に来るとは、さすがに英国もまたヨット王国の名に恥じない。そういえば、翌26日13時、シドニー湾の水を電気洗濯機の中のように真っ白に泡立てて走り廻る数百隻の観戦船群の歓呼のうちに、180隻のレース艇がスタートした時、号砲を打ち鳴らしたのはHMAS(豪州海軍々艦)〈ランセストーン〉だった。マストには将官座乗を示す将旗が翻り、白地にユニオンジャックと南十字星をあしらった軍艦旗が鮮かだった。旭日十六条の、あの美しい軍艦旗をひるがえした自衛艦が、NORC主催の国際レースの号砲を発射する光景を、早く見たいものである。

*

500隻ほどのヨットを集めた 大レースとパレード

——その裏方は何を考えたか——

裏方一同

昨年10月23日大阪湾で大型帆船のパレードが行われたが、その帆船パレードに伴走あるいは見物に出動したヨットはおそらく700隻に近かった。また、その前日のレースに参加したヨットは400隻をこえていた。外国はともかく、日本でこれだけのクルーザーが集まったことはなかったし、今後しばらくはないのではあるまいか。すんでしまえば、いや面白かったなで何のことはなく、次第に忘れ去られることではあるが、お膳立てをした我々にとってはずい分珍しい経験をさせてもらったような気もする。そのうち似たようなことをしなければならなくなった時の参考にもなるうかと、裏方さんの思い出話めいたものを書いておくことにしよう。

■発端

大阪湾で大型帆船のパレードを行う予定だが、この帆船を歓迎するためのヨットレースを行い、帆船のパレードにも参加して欲しいとの申し入れを大阪市港湾局から受けたのは、パレードの1年余り前の1982年8月であった。それはすばらしい、盛大にやろうじゃないですか、との秋田支部長の一言でこの大ヨットレースの準備が始められた。まずできるだけ多くの艇に参加してもらうにはどうすればよいか。パレード前日のレースとパレードへの参加をセットにする。パレードに参加する以上エンジン付でなければ困るが、それ以外には参加資格を制限しない。遠方からも参加できるように前後一週間は泊地を確保しよう。レース当日は全艇を係留できる泊地に集めよう。レーティングなどは使用せず、参加艇をいくつかのクラスに分け、各クラス内での先着順にする。クラス分けは艇の大きさ、建造時期、艇の性格を考えて適宜分ける。外国帆船の乗組員を招待して盛大なパーティーをやろう。これらの基本方針はすぐに決まったが、さてどのくらいの参加艇になるものやら見当がつかない。

参加艇の多いレースとして、鳥羽レースの100艇、阿波踊りレースの150艇があって、このところほぼ一定した参加数になっているが、これらのレースは数年がかりでこれだけの参加数になったので、1回限りの今度のレースの参考になるかどうか。何のPRもしなければ100隻、普通にやって200隻、大いに努力して300隻、最大限で350隻あたりかという意見もあり、結

局300隻を努力目標とし、この数を基準としてプランを立てることにした。300とか350とかいう数は、大阪周辺にあるヨットを500隻としてその半分、それに少し離れた所から50隻というような目安に基づいてはいたが、大して根拠のある推定ではなく、結局、ふたをあけて見れば大はずれ、まずは予測しそこないの第一号であった。

■泊地の選定

夏に話を聞いて、秋にはレースの方針だけは決まってしまったが、肝心の帆船パレードの詳細が一向に決まらず、また300隻以上と予定している艇の収容場所が、お役所の縄張りの関係もあってなかなか結着がつかなかった。当方としては、平素レースなどに参加したことのない艇を含む多数のヨットを無理なく動かすためには、一週間前から、到着→集合→レース→パーティー→パレード→解散または係留と一方向に動かしたい。あちこち行きつ戻りつと動かしたのでは混乱するであろう。帆船パレードの出発地点として予定している岸和田あたりにヨットが集まり、その沖合でレース、同じ泊地に戻って係留、その近くでパーティー、翌日帆船とともにパレードに出発、パレードの終わった大阪湾付近で解散、残留部隊はその付近に係留というシナリオを描いて交渉に入った。ところが帆船パレードを主催するのは大阪市、大阪市の領分内ならば何とでもなるが、その領域外になればそれぞれの自治体と交渉しなければならず、また地元諸団体とも顔のつながりが薄いとあって、結局は、およそこちらのシナリオ通りになりはしたが、このあたりの交渉に相当な日数がかかってしまった。もっともまだまだ先の話だとあせりもせずのんびりと交渉していたせいもある。

このころは参加艇最大350隻とふんでいたが、この350隻を一度に収容できる泊地はそう簡単に見つかるものではない。既存のヨットハーバーにはとてもそんな余地はないし、通常の港湾は広いようでもそれぞれ占有されていて割り込めない。結局建設中の港湾で、埋め立てが大体終わっている部分を一時利用することになったのは夏も終わろうかというころになっていた。

埋め立てなどの工事中、海面は航泊禁止区域に指定されているため、一時的にせよ係留するためには、水

深の実測などを付けた臨時使用の許可を港長に申請せねばならず、手続きが完了したのはレース前3週間ごろであった。しかもレース1カ月前になって、あとで述べるように泊地問題で大変更があり、参加申し込みを受け取ったまま帆走指示書その他の案内書を発送することができず、一部では何やらもめ事があって、レースお流れではないかといううわさまで流れたらしい。

■申込数と票読み

初夏には申込書を用意し、希望者に送付していた。この時点では申込数300艇ぐらいかと考えていたから、その申込艇を適当にクラス分けしてリストを作ったりする準備期間が相当必要と見て、2カ月前を申し込み締め切りとした。事務局への問い合わせ、申込書の要求はなかなか活発だったが、さて実際の申し込みは一向に数がふえず、締め切り直前の8月9日現在で、わずかに30隻、これにはコミッティー同愕然。締め切りを1カ月延期すると同時に近隣のハーバーに勧誘に行くことになった。実際はその後の一週間ほどでかけ込み申し込みがあって200隻に達したのだが……。1カ月延期している間に、帆船パレードに対する関心が急激に高まり、何とか見物席の切符を入手しようとする連中が激増したが、切符はすべてとうの昔に出はらっており、かくなる上は船を出して見物するより道はないと腰を上げた艇が相当あらわれたらしい。しかもパレードに参加して帆船を見るためには、前日のレースに出でおかまいといかんらしいぞとのうわさも流れたらしく、最終的に参加申し込みは536隻になった。この申し込みも締め切り直前に急増し、300隻を超えた。ふんふん予想通りだと言っていたコミッティーも、突然500に近づいたと聞いてその数に仰天。しかもレース1カ月前に、さてこれから皆で一斉に動き始めよう一同集まったところで、岸和田泊地は一週間前からの係留は不能、レース前日から使用開始、と大変更があり、それまで立てた計画を全面的見なおしとなってしまった。

参加申し込み536隻の中、一週間前からの係留希望は266隻、パレード終了後の係留希望は224隻であった。あとの方は大阪北港に建設中のヨットハーバーを予定していたから問題ないが、前一週間の266隻を収容する場所を探さねばならない。今から埋め立て中の港の使用を交渉しても間に合わず、だいが南へ離れるが、一年足らず前に完成した淡輪ハーバーのあき岸壁に係留リングを急打ち込んで係留させてもらうことになった。これがレース20日前。それから急いで印刷発送をしなければ遠くから来る艇は根拠地を出してしまう。このころからレース取り止めかというデマが流れ始めたらしい。

淡輪ハーバーに係留できるのは、ゆっくりつないで50隻、つめて100隻ぐらいであった。さて、一週間前から係留希望の266隻を調べると、大部分は近くの艇

であり、どうやら一週間前の土曜日に回航しておき、レース前日の金曜日の夜、岸和田にかけつけようということらしい。これが淡輪係留となれば、レース当日の朝から走り始めても間に合わず、それなら何も前の週に淡輪に来ておく必要はなく、少なくとも大阪湾周辺の艇は金曜の真夜中出発で岸和田に直行するだろう。淡輪係留は激減して半分以上になるのではないかと予想した。しかし念を入れて、大阪湾沿岸のハーバーの艇は、当日レース海面に直接来るように主なハーバーには手配した。

とはいうものの、一週間前から係留する泊地は確保すると案内してある以上、やって来た艇に帰ってもらう訳にはゆかないから、一週間前の日曜日、淡輪ハーバーで待機する係留担当者はハラハラしながら立っていた。何と夕方までにやって来たのはわずかに35隻、長い岸壁にちらほらと係留して、担当者は拍子抜け。口コミが効果をおさめたのか、見事に出足が止まってしまった。そういえば、終わったあとの係留も当初の申し込みでは実に224隻であったのが、実際に置いて帰った艇はわずかに28隻。準備に力を入れた泊地委員に申し訳ないような数であった。

とかくヨット連中の票読みは難しい。

■天候に恵まれたレース

レース申し込みは536隻になったので、4クラスに分けていたのを5クラスに増したが、536隻全部がレースに出て来るとは考えていなかった。レース申し込みは翌日のパレード参加権を獲得するため、最初からレースは捨てている艇が結構あるとふんでいた。実際の出走数は3分の2か、いや400隻ぐらいかと諸説あったが、ふたをあけて見ると430隻ぐらいであった。ぐらいというのはスタート後1時間ほど、すでにスタートラインのボートが移動してしまってからスタート海面にかけつけた艇もあってのことである。このスタート数はおそらく日本最初の大レースで、5クラスに分けて順次スタートさせたとはいっても、風がほとんどなく、全艇切れ目もなく大集団となって出て行った。何しろ昼食をコミッティーボートに届けるため出かけたモーターボートは、「半分ほどのコミッティーボートはヨットにまぎれて見つからないか、見つけても近寄れない」と帰って来た有様であった。先頭グループのフィニッシュ状況を写した写真からレースをご想像下さい。参加者の感想によれば、いやあれで風が強かったらこわかったろうなどのことで、最大2m程度の微風のおかげで、別の方面には迷惑を掛けたものの、レースは楽しく無事終了した。

大阪市は帆船およびヨットレース観覧船を出すことにしていた。土曜日昼に岸和田沖に勢揃いした大型帆船を見て、レースフィニッシュライン近くに投錨し、フィニッシュしてくるヨットを見ようという算段だが、これにヨット関係者を乗船させて、ヨットレース



レースフィニッシュの状況 (右下にフィニッシュラインがある)

の解説をすることにしていた。レーススタート予定の時刻には全くの無風、スタート延期後、多少風が出たのをとらえて順次スタートさせはしたものの、とても予定のコースは走れず、あとには大パーティーが控えて終了時間は限度あり。しかも大阪市が大いに張り切って、あちこちから賞品をもらって来た上に、我が社の賞品はぜひ1位の艇にとの条件付きもあって、ノーレースにするわけにはゆかない。観覧船はすでに大阪港を出港して指定の場所に向かい、これまた帰港時刻は決まっている。レースコミッティーはスケジュール表と時計と風をにらみながら思案の末、第一レグの中途にフィニッシュラインを移動させてレース終了。とにかく順位をつけ、次に全艇機走で観覧船の所まで行って泊地へ入港という、八方円満な処置を取った。観覧船のお客さんは、散々待たされはしたが、

抜錨直前、ガスの中から突然姿を見せたおびただしいヨットの大群に大喜びであった。しかし、お気の毒にも帰港予定が早い観覧船では遂にヨットが来る前に抜錨してしまった。観覧船に乗っていた解説係の諸氏が見えないヨットレースに対していかなる解説をしたのか、大いに興味のあるところだが、大阪港へ帰港した観覧船からパーティー会場へ駆けつけた某解説係が顔を合わすなり発した第一声は、「殺生ヤー」であった。

参加申し込み艇中、約100隻がレースに出てこなかったが、この中には、パレード参加権さえ手に入ればレースという者以外に、500隻のレースではとても走る自信がないという欠席組もいたらしい。岸和田泊地も500隻ではと、レース終了後自艇のハーバーに帰ってしまった艇があり、パーティーに出席しなかったそのような艇の中には、あのレースはああ風が無くては結局ノーレースになったに違いないと思っていたのもあったようである。とにかく大変な数で、コミッティーボートがスタート延期やコース短縮の旗を掲げても、ヨットに囲まれて皆には見えず、ボートで知らせに走っても徹底せず、レースになれた者ならこんな場面でコミッティーがどうするか予想できるが、初めての人の中には何となく人の後ろについて走っていたという人もいたのではあるまいか。レース前に岸和田集合が難しくなって、各自直接レース海面に来てもらうようにして、出艇確認をゲートボート間を通過してもらってナンバーを読み取る方式に変えたのだが、記録を調べて見るとごく丁寧に3回もゲートを通過した艇まであった。コミッティーとしてもレース初参加という人も多かろうと、簡単なレースルールの解説やら、信号の細かい説明やらを書いて送りはしたのだが……。

(次号につづく)

近畿北陸支部ポイントレース1回戦

レース委員長 秋山福夫

クラス	Sail No.	艇名	艇種	T.C.F.	ポイントレース 1回戦						2回戦
					順位	所要時間	所要秒	修正時間	修正順	点	
I	2355	くんぴいら	YAM-33	.7530	7	1:36:55	5815	4379	1	1 1/4	ノ I レ I ス
II	2022	めるへん	N-300	.7258	3	1:32:10	5530	4014	2	9	
	3197	飛 竜	FS-31	.7386	5	1:33:47	5627	4156	6	5	
	3126	TINKLE 2	YOK-30	.7343	1	1:26:53	5213	3828	1	10 1/4	
	3187	TRY ANGLE	KIH-30	.7312	2	1:32:04	5524	4039	3	8	
	2992	ひょっとこ III	TAK31	.7343	4	1:33:12	5592	4106	4	7	
	3276	R-35	YAM-30S	.7322	11	1:41:20	6080	4452	9	2	
	2673	HAYATE IV	J-24	.7204	9	1:38:31	5911	4258	7	4	
	2453	シー & スター	J-24	.7204	6	1:35:11	5711	4114	5	6	
	2678	エンタープライズ	J-24	.7204	10	1:40:08	6008	4328	8	3	
	2889	ベースウォーター	J-24	.7204	13	1:54:49	6889	4963	10	1	
III	2847	ストロベリー II	YAM-26	.6878	8	1:37:59	5879	4044	1	1 1/4	
IV	2670	リベンジャー	YAM-21	.6662	12	1:41:24	6084	4053	1	1 1/4	
					11:40スタート 260° 7~2 m/sec						

NHK記念杯・シーボニア杯・新春親善レースに参加して

帆走委員 佐藤和夫

昨年(昭和58)の正月2日、NHKのテレビ画面を通して、“明けましておめでとう”の挨拶を……なる振れ込みで企画されたNHK記念杯レースが、今年も正月2日に開催された。

本年は番組編成上の都合で放映が行われなかったようであるが、(株)シーボニアと〈がめら〉グループの企画・運営のもとで、たくさんのお年玉、賞品、ピアパーティーと、正月気分を満喫させてもらった。

NORCにおいては11月末日の小網代カップレースから翌年の初島レースまでの約4カ月間がレース休暇となるが、新年の初乗りに来る人達にとって格好のデイレースになっているのではなかろうか。また、参加艇も昨年同様80艇を超え、普段レースにほとんどかわりない艇が、レース仕様の艇に混じって和気あいあいと新年の挨拶をかわし合う様子を見て、今後のNORCのレース企画を検討するための、一つの方向を見たような感があつた。

現在、NORCのレースは、IOR・JORのレーティングを有する艇を中心に行われているが、これらの

レーティングをもつ艇が毎年少しずつ減少してきている傾向にあり、今後のNORCのレースを活発にしていくなため、レースの楽しさを理解してもらうとともに、底辺の拡大をめざして、簡単なハンディキャップシステム(少なくとも、現行のレーティングルールにくらべ費用の面では手数料程度で可能なもの)を作り、多少の有利不利を納得してもらったうえで参加してもらえるレースをいくつか企画していくべきではなかろうか。

今回のNHK記念杯・シーボニア杯新春親善レースに参加した、NORCのレースにはほとんど無縁と思われるような参加艇が、本レース実行委員会の独断と偏見?により決めたハンディキャップによる修正順位の発表を心待ちにしながら、パーティー会場で、ビールを飲みかわし、歓談している姿が強く印象に残った。

この正月2日に行われる親善レースが、毎年、続けられることを願うとともに、今後のNORCのレースの企画、運営の参考としていきたい。

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しましょう。

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。

NHK記念杯・シーボニア杯・新春親善レース成績表

A ク ラ ス						B ク ラ ス					
セーラーNo	艇 名	所要時間	TCF/TMF	修正時間(秒)	総合順位	セーラーNo	艇 名	所要時間	TCF/TMF	修正時間(秒)	総合順位
1188	げんよう	110' 58"	.6594	1:13' 10"	30	2640	セイカイハ	83' 41"	.7575	1:03' 23"	12
2785	チャールズウェイン					1960	ヒッポ	95' 52"	.7226	1:09' 16"	35
673	ジュネシス	81' 40"	.7699	1:02' 52"	3	1909	ダンディライオン	77' 47"	.7689	59' 48"	2
2526	モルゲンロート	88' 30"	.7328	1:04' 50"	7	3050	ブルーノート	84' 54"	.7640	1:04' 51"	19
2451	エンドレスサマー	83' 58"	.7396	1:02' 06"	2	3093	フォーティ	83' 29"	.7580	1:03' 16"	11
2282	ボインシアナI	91' 45"	.7269	1:06' 41"	14	2905	ジャクタール	79' 24"	.7655	1:00' 46"	5
2602	リボカンブ	89' 41"	.7226	1:04' 48"	6	1992	ドーリー	87' 35"	.7269	1:03' 39"	14
	デンプテーションII		.7226	DMF		3002	シルフィードIII	87' 43"	.7296	1:03' 59"	16
	ジタンIII	100' 25"	.7338	1:13' 41"	32	2970	ボインシアナII	85' 54"	.7248	1:02' 15"	8
2803	ピーターバン	102' 24"	.6901	1:10' 40"	28	2600	カラス	89' 30"	.7280	1:05' 09"	24
1437	レディーエル			DNS		3055	サモア	84' 40"	.7343	1:02' 10"	7
2915	タバサII	101' 34"	.6943	1:09' 30"	24	1816	レッドシャーク	90' 12"	.7237	1:05' 16"	25
	ライラII	116' 36"	.6777	1:19' 01"	38	1735	桜工II	92' 34"	.7122	1:05' 55"	28
2799	ヒレンスIII	102' 55"	.6843	1:10' 25"	27	2234	トリーII	94' 31"	.7248	1:08' 30"	34
2456	ヒフロストII	96' 00"	.7166	1:08' 47"	20	2965	ツルギ	96' 52"	.7264	1:10' 21"	37
	マリネロ	118' 18"	.6777	1:20' 10"	39	2182	ケロニア	90' 50"	.7248	1:05' 50"	27
	コスタブランカ	100' 05"	.6837	1:08' 25"	18	2466	メルルーサ	89' 17"	.7290	1:05' 05"	22
1714	ハヤトII	114' 09"	.6783	1:17' 25"	36	3001	エミリーIII	84' 11"	.7343	1:01' 48"	6
2844	ルージーグーシー	95' 33"	.6919	1:06' 07"	10	2219	ベカサスV	92' 49"	.6878	1:03' 50"	15
1682	アイオラ9	101' 23"	.7290	1:13' 54"	33	2220	シンキロウV	83' 47"	.7640	1:04' 00"	17
2130	レブラ3	100' 44"	.7264	1:13' 10"	30	2220	シンキロウVI	75' 38"	.7892	59' 41"	1
	ラベルディーナ	85' 17"	.7489	1:04' 37"	4	2370	ロデムVI	77' 26"	.8592	1:06' 31"	30
2773	アフロディーナ80	89' 43"	.7738	1:09' 25"	23	2000	月光V	75' 54"	.8204	1:02' 15"	8
	サンビーム			DNS		1985	波勝	89' 38"	.7453	1:06' 48"	32
2801	バビロス	99' 24"	.6831	1:07' 53"	16	2240	ワンダーIII	100' 25"	.7237	1:12' 40"	40
2512	ユキガセIII	81' 22"	.7489	1:00' 56"	1	2050	エクセプトI	93' 15"	.7280	1:07' 53"	33
1411	ハヤトリ	102' 16"	.6843	1:23' 19"	42	3016	マンボーII	101' 44"	.6947	1:10' 40"	38
2371	デルフィナ	92' 00"	.7199	1:06' 13"	13	2690	くろしおII	91' 54"	.7600	1:09' 50"	36
2109	チョコ	90' 44"	.7231	1:05' 36"	8	2303	カントリーバムIII	91' 31"	.7290	1:06' 42"	31
2331	リョウマ	88' 09"	.7499	1:06' 06"	9	2611	雲柱	74' 49"	.8105	1:00' 38"	4
3167	サーファーガール					1409	ヒロII	89' 54"	.7269	1:05' 17"	26
2320	シャークXV	93' 22"	.7221	1:07' 24"	15	667	K 7	79' 10"	.8226	1:05' 07"	23
2503	エリックIV	93' 45"	.7343	1:08' 50"	21	1555	チルデ	89' 39"	.7396	1:06' 18"	29
	オブショアー	112' 16"	.6901	1:17' 28"	37	2997	サマーノーズ	86' 35"	.7343	1:03' 34"	13
1616	シーウィッチ	83' 58"	.8336	1:09' 59"	26	1199	ネオバトス	109' 20"	.7183	1:18' 31"	42
	MULSU PUMILA	102' 30"	.6783	1:09' 31"	25	2680	光	88' 54"	.7231	1:04' 17"	18
2983	VIRGO II	103' 37"	.7285	1:15' 29"	35	2670	チャイナタウン	83' 38"	.7237	1:00' 31"	3
	パニー	112' 33"	.7177	1:20' 46"	40		ゼアドラー	96' 01"	.7380	1:10' 51"	39
	海太郎	96' 54"	.6831	1:06' 11"	12	2871	オリープII	86' 40"	.7237	1:02' 43"	10
	ジャネット	97' 30"	.6783	1:06' 08"	11	1932	EOW	89' 49"	.7237	1:05' 00"	20
355	ロータス	104' 58"	.7183	1:15' 23"	34	1746	無双	95' 44"	.7694	1:13' 39"	41
1728	シンブロン	102' 08"	.6783	1:09' 16"	22		マミII	113' 36"	.7380	1:23' 50"	43
	スノーウィンドII	102' 27"	.6662	1:08' 15"	17	1933	エスメラルダ	89' 54"	.7237	1:05' 03"	21
1545	フリュードリスV	98' 54"	.7183	1:11' 02"	29						
2035	クラリッサ			DNS							
3029	シジョカIII	111' 11"	.7269	1:20' 49"	41						
2835	アランフェス	101' 15"	.6783	1:08' 40"	19						
2010	レクブライト	86' 59"	.7432	1:04' 38"	5						



第1回大原杯レース

広報 片倉 静江

支部長として、長年 NORC 玄海支部のためにつくられた大原敦氏〈ジグザグ〉の功績を称え、一昨年の暮、支部主催レースに「大原杯レース」を組み入れることを決定した。

大原前支部長は、昭和46年から56年まで、九州外洋帆走協会（KOSA 会長・江良新先生・長崎）の福岡支部の支部長時代も含め、NORC に移行した後の玄海支部支部長としても活躍されたベテランヨットマンである。また、アリランレースの発起人（仕掛人？）でもあり、大原先生御自身、小型艇を駆って第1回アリランレースに出場、その後、幾度も出場されている。「外洋を走れ！ 大海へ出る！ 外洋帆走協会だぞ！」といつも我々を叱咤激励されるコワイ先輩でもある。

第1回大原杯レース成績表

1月8日(日)曇 西北西8～9m

着順	艇名	艇種	所要時間	T.C.F.	順位
1	マリエ	(VD&041)	3.26.06	0.8221	①
2	玄 祐	(DOU 42)	3.51.20	0.8266	9
3	バンガード	(VD&036)	3.51.36	0.7748	5
4	トムボーイ	(DOU 34)	3.54.50	0.7570	③
5	レディ K	(KIH 30)	3.58.34	0.7301	②
6	ボラリス	(YA 33)	4.01.44	0.7479	6
7	トロピカーナ	(YO 31)	4.04.21	0.7312	4
8	キャピテーヌ	(VDF 9)	4.09.24	0.7458	8
9	Dr. HIRO	(ED 31)	4.11.42	0.7375	7
10	畔 奈	(YA 36)	4.36.19	0.7815	11
11	しゃち	(HOL 26)	4.58.30	0.6993	10
12	モラモラ	(J 24)	5.08.52	0.7269	12
13	鳴海屋丸	DNF			

第1回大原杯レースは、昨年（昭和58年）11月20日(日)に行われた。コースは玄界灘の鳥帽子島燈台、33°41'N, 129°59'E, 半時計まわり。ただし、晩秋の玄界灘では考えられない微風のため、残念ながらノーレースになり、去る1月8日(日)改めて決行された。コースは前回の燈台より東寄りの長間礁燈標、33°41'N, 130°09'E で、西北西8～9mの風が吹き、まあまあの風で、13艇出場、ステイトラブルの一艇を除き全艇完走した。第1回……ともなれば、コース選定にも苦労し、まず近所の燈台めぐりを選んだが、第2回からはロングディスタンスになる予定。



クラブハウス会議室にて(1月8日)

〈マリエ〉の吉田オーナースキッパー(左)と大原敦氏(右)

グアムレース見送り相模湾

オープンヨットレース

12月30日、三浦～グアムレースがスタートしました。その3分後、同じスタートラインを使用し、グアムレース見送り相模湾オープンヨットレースの参加艇13艇が、文字どおりグアムレース参加艇を見送りつつレースを楽しみました。株式会社シーボニア主催で行われ、優勝艇〈慎記郎〉にはベアーでグアム旅行の賞品が贈られました。

グアムレース参加艇に声援を送り、賑やかに出発してもらおうとの主旨でした。

ゴム見送りレース成績表

レース委員長 薬師寺

修正 順位	セール No.	艇 名	所要時間
1	2220	シンキロウ	1:39:40
2	2602	リボカンブ	2:03:49
3	3055	サモア	1:54:13
4	2010	テクブライ	1:54:16
5	3220	カラス	1:39:28
6	2750	カイシンマル	2:07:23
7	3295	アサマ	1:43:13
8	3277	ミンクス	2:01:17
9	3020	コーストガード	1:51:43
10	2995	スイスイ	2:08:54
11	2612	ユキカゼ	1:58:02
12	2862	オオミズナギドリ	1:53:13
13	2299	ビッグアップル	1:40:22
14	3059	マユ	2:04:56
15	2370	ローデム	1:45:26

伊勢湾および付近の 「ヨット・モーターボート 用参考図」発刊のお知らせ

(財)日本水路協会では、これまで外洋帆走用図の2図と近海帆走用図の6図を発行し、好評いただいておりますが、今回引き続き、伊勢湾・三河湾の全域および浜島、五ヶ所方面を対象とした「ヨット・モーターボート用参考図」4図を完成しました(索引図参照)。

このシリーズは図積47×31cm、既刊図同様、両面とも防水加工を施し、表図はマット加工でコースの鉛筆記入や消去も自由にできるようになっています。

これらの図は、日本外洋帆走協会が中心となり、地元支部、関係の操艇専門家による要望を十分とり入れて編集したもので、つぎの特長を持たせてあります。

〔表図〕

6色刷で、マリナー基地、自然人工目標、海中危険物、定置網、魚礁、等深線による浅所の表示、潮流符、潮流の特徴、主要道路、顕著目標、無線局、海水浴場、釣場の通称など詳細に図載してあります。

航路標識は、灯台、灯浮標、浮標など標体の塗色は実際の色彩を、灯光についても実際の光と同色で印刷してあります。

〔裏図〕

3色刷で主要マリナー基地付近と操艇上主要な海域を航空機による俯瞰写真および艇上から望見した対景

写真をそのまま写真図として図載してあります。これには表図との関連をつけるため、撮影位置を番号で図示してあるほか、各写真図中の顕著目標等については注記で説明をしてあります。

このほか、「ヨット・モーターボート運航心得」、「荒天時の注意」、「関係官公署からの注意事項」、「海上保安官署の所在地等」を詳しく掲載してあります。

〔索引図〕

H-131 伊勢湾 1:150,000 (Lat. 35°)
H-185 三河湾 1:75,000 (Lat. 34°30')
H-186 伊良湖水道一の矢
H-187 一の矢一赤石鼻

(昭和59年3月発行 定価:各1,000円)

これからの図は、三河湾から鳥羽・一の矢さらに浜島・五ヶ所方面への操艇には最適の図です。また、「伊勢湾」の図は、伊良湖水道入口から湾奥までを1図に収めてあるので湾内の操艇に役立ちます。

この参考図が正しく使用され、安全な操艇が行われることを望みます。

〔既刊図〕

H-111 東京湾—御前崎 1:50万
H-112 御前崎—潮岬 (Lat. 35°)
H-171 東京—千葉
H-172 横浜—木更津 1:7.5万
H-173 浦賀水道 (Lat. 35°15')
H-174 館山—千葉
H-175 城ヶ島—佐島 1:3万
H-176 長者ヶ崎—江ノ島



今後の計画

当協会では引き続きこの種の参考図を下記の計画で編集する予定です。ご希望など気がるにご連絡下さい。

昭和59年度 芦屋、明石、洲本、和歌浦方面の参考図

昭和60年度 播磨灘方面の参考図

昭和61年度 相模灘、江ノ島、伊東、下田方面の参考図

以下逐次、日本沿岸について刊行の計画をたててご要望に応じる予定です。(例)

●お申し込み方法

葉書・手紙・電話いずれでも結構です。希望する図の番号、表題、枚数を記入の上お申し込み下さい。

(右の記載例参照)

代金は到着後、下記のいずれかの方法でお払い込み下さい。

●定価および郵送料

定価は各1枚1,000円

郵送料240円

●お支払い方法

銀行振込の場合……三井銀行日比谷支店

①No. 0923403

郵便振替の場合……東京0-43308

その他……現金書留・切手

●お申し込みおよびお問い合わせ先

〒104 東京都中央区築地5-3-1 海上保安庁水路部内

日本水路協会サービスセンター

電話03-543-0689(直通)

申 込 書	
H-131 伊勢湾	枚
H-185 三河湾	枚
H-186 伊良湖水道一矢	枚
H-187 矢一赤石鼻	枚
送り先	
住所 〒	
氏名	
電話番号	

で防水してあり、内容も水深や山の等高線を大幅に省略する代わりに、ポートに参考になる事柄が記入してあります。また裏にも泊地などの航空写真や参考記事を入れてあるなど、ヨット・モーターボートにはあまり必要のない情報を省略して使いやすくしたチャートです。イギリスやアメリカでは以前からこのようなチャートや水路誌が使われていますが、日本では初めてのことから、チャートを編集する水路協会も実際に使用するヨット関係者の意見を聞きたいと言っています。我々としても出来るだけ使いやすい良いチャートを作りたいと思います。

昭和59年度の刊行予定は4枚です。4枚で紀伊水道から大阪湾をカバーするとして、10万分の1の縮尺で図示するように割りつけてはどうかというのが原案です。ヨット用チャートを利用する立場から、最も利用しやすい図割りはどうすればよいか、チャートの中に記入する情報としてどのようなものが欲しいのか、参考資料として何を入れておくべきか、など皆さんのご意見をお知らせ下さい。また、お知り合いのモーターボート関係者にも意見を聞くとか、できるだけ多くの方の意見を寄せていただければ一層使い勝手の良いチャートにすることができます。紀伊水道・大阪湾の分はこれから検討し始めるところですから、皆さんからのご意見ご要望をお待ちしています。

ご意見ご要望などは

〒672 姫路市八家1296 妹尾方

日本外洋帆走協会 内海支部

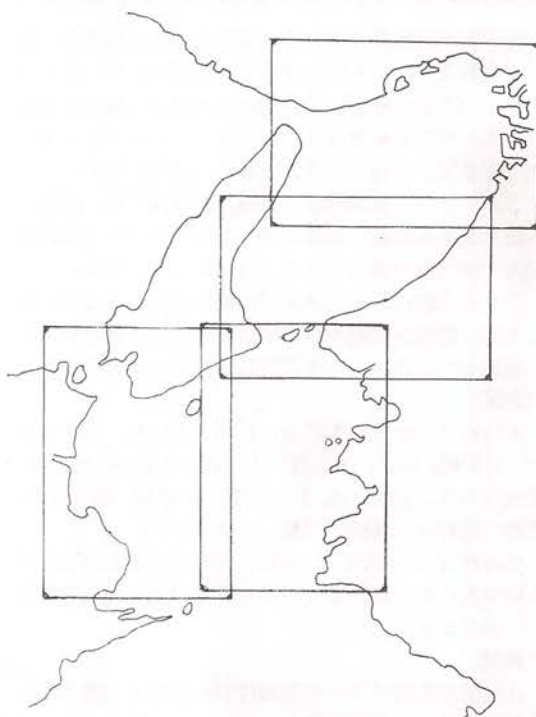
へお送り下さい。

紀伊水道・大阪湾の ヨット用海図にご意見を

内海支部泊地委員会

日本水路協会では、かねてからヨット・モーターボートのために使いやすいチャートを発行する計画を進めています。すでに東京湾付近のチャートが昭和58年春に発行されており、近く伊勢湾付近の分が発行されます。それに続いて昭和59年度には紀伊水道・大阪湾を、昭和60年度には瀬戸内海東部を予定し、現在、紀伊水道から大阪湾までの海域の計画を検討中とのことです。

このヨット・モーターボート用チャートは、すでにご覧になった方もあるかと思いますが、大きさが正式海図の4分の1と小型で、水にも強いようにビニール



新開発

安全委員会から頒布品のお知らせ

NORC
ヨット専用レーダーリフレクター

委員長 児玉 萬 平

S-270-YA 型

S-270-YB 型

- ・強力反射面積10.0 m²以上
ORC 基準合格
- ・軽量 (プラスチック製)
- ・組み立て、収納が容易
- ・ハリヤードで
簡単に上がるスイブル付

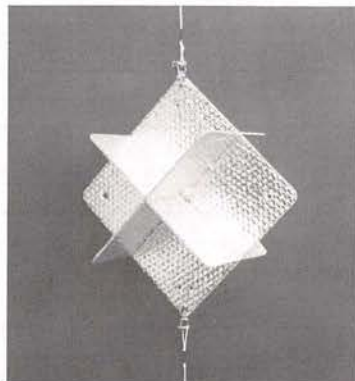
安全委員会幹旋価格

S-270-YA

¥4,000 (一般¥5,200)

S-270-YB (スイブル付)

¥4,400 (一般¥5,500)



S-270-YB 型 (スイブルピース付)
ステンレス・スイブルピース
No. 1-6385-4

望されておりましたが、ORCの特別規定を満たす10 m²以上の反射能力を持つ製品がなく、対応に苦慮しておりました。

NORC 安全委員会では、観測気球用リフレクターのトップメーカーであるトーテックス社との共同開発により、プラスチック製の軽量で取り扱いの楽なヨット専用リフレクターを製作致しました。本格的セーリングシーズンを控え、特別価格にて幹旋致しますので、この機会に各艇にお備え下さるようお願いいたします。

最近、本船、漁船を問わず省力化のため見張り不足による衝突事故が多くなっています。そのため強力な反射力を持つレーダーリフレクターが要

なお、現在リフレクターをお持ちの方で、反射面積不足と思われる方は、各フリートの安全委員にご相談下さい。

日本の新しい浮標式

(本誌57年12月P11, 58年3月P18, 7月P34, 所載記事関連)

浮標や灯標のような、海上に設置される航路標識の様式を定める「浮標式」が、世界的に統一されることになりました。

我が国においても、約2,000基におよぶ航路標識が、新しい方式に変更されることは、すでにお知らせしたとおりです。

新しい浮標式への変更は、図(右図)のとおり昭和58年度に東京湾からスタートし、以後、伊勢湾、瀬戸内海等、各海域ごとに7年間にわたって実施し、昭和64年度に完了するよう計画されています。

当該海域における具体的な時期的スケジュールは、その実施に先立って事前に海域ごとに周知されますので、ご注意ください。

(海上保安庁・灯台部より)

NORC 本部、東海支部、内海支部では、小冊子「浮標式変更シリーズ②」(伊勢湾、紀伊半島周辺、四国

南岸)を会員に無料で差し上げております。なお、小冊子の13ページの図で、ヨセマル灯浮標の図が間違っており、「北方位標識」(上部黒、下部黄)が正当ですので、訂正ねがいます。

浮標式変更スケジュール(全国)



NORC東海支部レース・スケジュール

NORC東海支部レース(案)

レース名	野島レース	熊野レース	東海レース	パールレース(本部)
開催日	3月20日(日)	6月9日(土)・10日(日)	11月3日(土)・4日(日)	7月27日(金)
コース (理)	幡豆→野島→馬草→ 幡豆	幡豆→的矢→幡豆 (100M)	幡豆→野島→広瀬バイ →野島→豊橋→幡豆	鳥羽→小網代 (150M)
スタート	AM 6:00	PM 11:00	AM 0:00	AM 10:00
タイムリミット	PM 5:00	PM 5:00	PM 3:00	
申込先および申込締切	レース1週間前までに支部事務局へハガキで申込			
レース参加料	¥3,000/1艇 ただし締切後の申込は遅延料として2,000円を徴収			
乗員参加料	会員¥1,000/1人 非会員¥3,000/1人			
艇長会議	19日 PM 6:00	PM 8:00		
艇長会議開催場所	日産マリナー東海・ミーティングルーム			
レーティング	JOR			
クラス	JORI~III, IV~VII	JOR I~III, IV~VI		
安全規則	ORC IV	ORC III	ORC IV	ORC III
固有点数	53	59	54	65
担当フリート	三河湾	幡豆	鬼崎	本部(支部)
表彰	JOR 総合優勝	半田市長杯	白雲賞	ネービー賞(ラット)
	" ~ 優勝	ブチブランス賞	チタ杯	" (短剣)
	" ~ 優勝	V I N D 賞	角田・竹内杯	" "
	ファーストホーム	杉山杯	ヤマハ杯	" "
	プレート	給合2~3位, 各クラス2~3位		

年間表彰

得点方法……各レースとも、固有点数からの減点方式とする。

ただし、DNS・DSQ=5点 DNF=固有点数-参加艇数

(例:野島レースの場合 1位53点, 2位52点, 3位51点と以下続く)

JOR総合優勝……パイスアドミラルカップ

JORクラス~優勝……関谷杯 JORクラス~優勝……角田杯

表彰プレート……総合2~3位, 各クラス2~3位

クラス分類は参加状況により変更することがある。

合同レース

※詳細は未定

レース名	第9回五ヶ所湾合同レース	第8回伊勢湾合同レース	第2回津合同レース	第9回東海フェスティバル合同レース
開催日	4月29日(日)	5月27日(日)前夜祭26日	10月10日	9月16日(日)
コース	衣浦沖→五ヶ所湾口	四日市→津	津 沖	衣浦 沖
レース参加料	NORC会員¥3,000/1艇・会友¥4,000/1艇・非会員¥5,000/1艇			
艇長会議	衣浦ヨットクラブクラブハウス	オーストラリア館	津ヨットハーバー	半田港運 俣
開催場所	衣浦ヨットクラブ	四日市ヨットクラブ	津ヨットハーバー	衣浦ヨットクラブ
クラス	別に定める			
担当フリート	武豊・富貴・五ヶ所・三河湾	四日市・津・鬼崎	津	武豊・富貴・幡豆
表彰	総合優勝	千代田賞		半田市長賞・武豊町長賞
	各順位	別に定める		

年間表彰

総合優勝, 総合2位, 総合3位……トロフィー

シリーズレース

スプリングシリーズ, フリート対抗および東海支部チャンピオンシップレース 3月18日幡豆沖

オートムシリーズ 9月15日 オリニックコース

フリート対抗レース 16日 東海フェスティバル合同レース

東海支部チャンピオンシップレース 23日 ショートインショアー

ンシップレース

23日 ロング・表彰表

※(合同レース, シリーズ・レースの詳細は後日連絡します)

※支部事務局 〒460 名古屋市中区丸の内3-21-21チサン丸の内第5-902ミヤコ内

☎ (052) 971-5835 AM 10:00~12:00

第3回J/24クラス全日本選手権成績

1983/11/18~23 (西宮)

総合 順位	セーラー 番号	艇名	艇長名	水域	レース①		レース②		レース③		レース④		レース⑤		レース⑥		総合 得点	リコール 番号
					順位	得点	順位	得点	順位	得点	順位	得点	順位	得点	順位	得点		
1	1933	エスメラルダ	植松 真	関 東	13	39	6	46	2	100	8	44	4	48	1	51½	328½	4
2	2697	アポロニア	福本征四郎	博 多	15	37	2	50	11	82	15	37	1	51½	6	46	303½	29
3	2874	ブローアップ	木村 誠	西 宮	4	48	11	41	6	92	7	45	12	40	16	36	302	36
4	3569	ライトニングバロン	塩川 孝二	清 水	2	50	28	24	8	88	12	40	3	49	13	39	290	16
5	2678	エンタプライズ	辻村安太郎	びわ湖	9	43	14	38	15	74	4	8	13	39	5	47	289	1
6	2677	チャイナタウン	石田 幸博	関 東	12	40	25	27	14	76	3	49	5	47	3	49	288	14
7	3573	ワンダーウーマン	諏訪 植男	西 宮	7	45	1	51½	12	80	16	36	24	28	9	43	283½	41
8	2666	ブーメランIII	二宮 隆雄	中 部	1	51½	8	44	9	86	DSQ	0	2	50	2	50	281½	8
9	3571	ハンブティダンブティ	田中 良三	西 宮	17	35	7	45	21	62	2	50	7	45	23	29	266	7
10	2865	E.T	福井 善規	西 宮	3	49	10	42	4	96	27	25	34	18	18	34	264	26
11	2863	ハングオーバー	永信 修治	須 磨	5	47	33	19	5	94	23	23	19	33	14	38	260	3
12	2871	オリーブII	荻原 重一	関 東	42	10	5	47	7	90	10	42	31	21	10	42	252	2
13	2864	J of J	庄崎 義男	西 宮	8	44	4	48	36	32	9	43	11	41	8	44	252	25
14	3562	青波行 Jr	原 均	西 宮	24	28	42	10	24	56	1	51½	6	46	7	45	236½	49
15	2885	オ ノ	中野 誠	びわ湖	16	36	34	18	3	98	35	17	8	44	29	23	236	11
16	2862	ドンキー	諏訪 泰久	西 宮	32	20	16	36	22	60	11	41	15	37	12	40	234	20
17	2681	オルフェ	稲垣 康雄	西 宮	20	32	22	30	18	68	14	38	20	32	20	32	232	40
18	2692	モビディック	田中 均	関 東	21	31	30	22	10	84	17	35	21	31	24	28	231	44
19	2884	ユウトピアン	前崎 晋	西 宮	25	27	3	49	1	102½	41	11	38	14	27	25	228½	37
20	2878	ソルテア	五十嵐 亮	中 部	23	29	23	29	19	66	13	39	26	26	22	30	219	19
21	2665	アルフィ	吉良 正彦	博 多	29	23	21	31	20	64	21	31	17	35	28	24	208	30
22	2675	マンタ	谷 伸明	博 多	19	33	24	28	42	20	5	47	23	29	4	48	205	45
23	2690	ビバ	山田 貴久	中 部	26	26	9	43	28	48	30	22	25	27	15	37	203	9
24	2689	アドニス	潮川 洗城	徳 島	6	46	18	34	29	46	29	23	36	16	17	35	200	5
25	2872	シーガル	田代 誠	西 宮	18	34	13	39	34	36	31	21	22	30	19	33	193	51
26	2699	ストリートガール	種部 堅吾	富 山	11	41	29	23	23	58	36	16	28	24	35	17	179	28
27	3558	アマテラス	辻 正明	沼 津	DSQ	0	DSQ	0	17	70	25	27	16	36	11	41	174	23
28	2888	プロモントリー	中山 道照	高 松	10	42	DNS	1	46	12	6	46	10	42	10	31	174	42
29	2687	マホロバII	米谷 方利	愛 媛	44	8	44	8	16	72	28	24	18	34	34	18	164	38
30	3565	レディシャ	高橋 良寿	関 東	36	16	15	37	38	28	22	30	27	25	25	27	163	24
31	2680	光	金指 昭昭	関 東	14	38	12	40	45	14	24	28	9	43	DSQ	0	163	10
32	2881	ルシェイルIII	筒井 隆介	伊 勢	22	30	20	32	25	54	37	15	39	13	37	15	159	22
33	2470	ウィップスター	関 侑弘	西 宮	28	24	DNS	1	30	44	19	33	32	20	32	20	142	21
34	2473	レディファースト	大月美津子	西 宮	41	11	32	20	13	78	32	20	47	5	46	6	140	34
35	2891	ロプスターIII	村瀬 治美	中 部	30	22	17	35	DSQ	0	26	26	29	23	26	DSQ	132	15
36	3552	ララジュニア	山崎 進	中 部	39	13	31	21	41	22	20	32	14	38	DSQ	0	126	47
37	2683	ジップジップ	池田 隆	須 磨	47	5	45	7	32	40	18	34	33	19	36	16	121	31
38	2875	ホットスパー	大石 恭稔	博 多	27	25	43	9	27	50	48	4	46	6	30	22	116	43
39	2898	メナミII	津田 昌吾	関 東	43	9	26	26	35	34	39	13	40	12	33	19	113	48
40	2861	サーシャ	江野 紳	小 樽	40	12	35	17	26	52	38	14	41	11	47	5	111	50
41	2869	ブレイボーヤ	柿原 庸成	愛 媛	31	21	37	15	43	18	34	18	30	22	40	12	106	39
42	2867	レッドスター&薬師丸	永坂 佳規	中 部	33	19	38	14	40	24	43	9	43	9	38	14	89	46
43	2457	ナインローズ	黒瀬 享	岡 山	34	18	39	13	33	38	44	8	42	10	45	DSQ	87	6
44	2870	دونالدダック	横山 秀樹	西 宮	45	7	41	11	31	42	45	7	44	8	45	7	82	35
45	2895	ミズ	中嶋美津子	中 部	35	17	40	12	37	30	47	5	48	4	39	13	81	12
46	2877	エグゾセ	山田 豊和	西 宮	DSQ	0	DSQ	0	39	26	33	19	37	15	41	11	71	13
47	2899	バイザウインドセラー	己斐 健一	須 磨	38	14	19	33	DSQ	0	40	12	DNC	0	42	10	69	27
48	2873	フレッシュウインド	大西 政雄	西 宮	37	15	47	5	44	16	42	10	35	17	DSQ	0	63	33
49	2886	チサト	荻原 大	西 宮	DNS	1	36	16	48	8	49	3	DNC	0	31	21	49	32
50	2453	シーアンドスター	榎本 卓雄	びわ湖	46	6	46	6	47	10	46	6	45	7	43	9	44	18
51	3576	GEM	山本 徹	西 宮	48	4	27	25	DNC	0	DNC	0	DNC	0	44	8	37	17
					天 候		晴		晴		曇		曇後晴		晴			
気 象					風 向		NNE-N		SW		NE-NW		N		NE		NE	
					風 速 (m/s)		4~5		3		5~2		9~10		8~9		8~5	

第3回熱海ケッチ ミーティングのお知らせ

今回のケッチミーティングは、NORC ファミリーレースと合同で行います。

主催 日本外洋帆走協会、熱海ケッチミーティング委員会

後援 熱海市、熱海ヨット協会

協賛 大熱海漁業組合、熱海後楽園ホテル

日時 昭和59年5月3日(木)

〔スケジュール〕

出艇申告および艇長会議：0730シーボニア

スタート：0900 小網代

ゴール：熱海港 タイムリミット：1600

パーティー：1800～2000 陸上よりパーティーのみ参加も歓迎。温泉入浴無料。

参加資格：自己の責任において航行する艇
2本マストを有するセーリングクルーザー
(偽装可)

レーティング：レース委員会にて決定

賞品：多数

出艇料：1艇1万円、パーティー：1名3千円

アフターレース：5月4日大島波浮港までのトロリー
ング大会予定。

◎参加希望艇は、NORC および下記まで申し込み願
います。後日、実施要項、帆走指示書を郵送致しま
す。

熱海市林ヶ丘18-5 〒413 稲葉文則

TEL 0557-82-3492

◎締切：4月20日



支部別各委員長連絡先

沖縄支部

〈計測委員長〉 山城 洋祐

〒903 那覇市首里末吉町1-187-2

☎0988-84-8600(自), 0988-67-0111(内407勤)

〈帆走委員長〉 東江 正喜

〒901-21 浦添市沢岬955-2

☎0988-77-5828(勤)

〈通信委員長〉 平 良 健

〒903 那覇市首里石嶺町4-202

☎0988-86-2932(自), 0988-66-2691(勤)

玄海支部

〈計測委員長〉 大原 元太

〒815 福岡市南区大橋4-21-3

☎092-541-5006(自)

〈安全委員長〉 有吉 伸二

〒815 福岡市南区長丘4-7-15

☎092-512-2745(自), 092-771-8800(勤)

〈帆走委員長〉 末 松 明

〒816 福岡市中央区平尾5-22-30

☎092-581-9121(勤)

〈通信委員長〉 岩 永 勇

〒819-03 福岡市西区大字田尻1052-4

☎092-806-5057(自), 092-953-2488(勤)

西南海支部

〈計測委員長〉 松本 明雄

〒730 広島市東区牛田早稲田4-10-20 牛田コーポ
ラスD-702

☎082-223-0542(自)

〈安全委員長〉 藤川 龍生

〒734 広島市南区北大河町26-14

☎082-251-1748(自), 0822-49-9123(勤)

〈帆走委員長〉 佐伯 敏則

〒730 広島市出島1-4-7

☎082-255-3522(自, 勤)

〈通信委員長〉 小林 勝海

〒737-21 広島県安芸郡江田島町向側18320-5

☎082-342-0035(自)

内海支部

〈計測委員長〉 飯塚 功二

〒656 兵庫県洲本市古茂江1276 サントピアマ
リーナ内

☎07992-4-0401(勤)

〈安全委員長〉 飯塚 功二

〒656 兵庫県洲本市古茂江1276 サントピアマ
リーナ内

☎07992-4-0401(勤)

〈帆走委員長〉 谷川 晴彦

〒590 堺市城山台1-7-11

☎0722-99-1213(自), 06-372-2511(勤)

〈通信委員長〉 近藤紘一郎

〒659 芦屋市奥池南町12-8

☎0797-31-3821(自), 06-441-8676(勤)

近畿北陸支部

〈計測委員長〉 田中康一郎

〒611 宇治市広野町宮谷56-64

☎0774-44-3871(自), 095-921-0311(勤)

〈安全委員長〉 上羽 正男

〒606 京都市左京区北白川上別当町18

☎075-791-5172(自), 075-791-5172(勤)
 〈帆走委員長〉 真田 恒男
 〒616 京都市右京区鳴滝石砂1
 ☎075-463-8585(自), 075-462-0246(勤)
 〈通信委員長〉 森井 幸治
 〒630 奈良市鶴舞東町1-75-102
 ☎0742-44-0203(自), 0727-93-2855(勤)
東海支部
 〈計測委員長〉 大矢 隆
 〒453 名古屋市中村区下中村町1-101
 ☎052-471-0432(自)
 〈安全委員長〉 沓名 洋一
 〒444-12 安城市根崎町北根132
 ☎0566-92-0835(自), 0566-75-2000(勤)
 〈帆走委員長〉 中村 孝
 〒443-01 蒲都市形原町三浦町11-3
 ☎0533-57-4401(自), 0564-51-5911(勤)
 〈通信委員長〉 榊原 秋元
 〒475 半田市平和町1-71
 ☎0569-22-6699(自), 0566-42-1531(勤)
駿河湾支部
 〈計測委員長〉 大坪 六男
 〒420 静岡市瀬名2554-1
 ☎0542-61-1269(自), 0543-45-0060(勤)
 〈安全委員長〉 望月 誠
 〒420 静岡市南安倍3-15-30
 ☎0542-85-7614(自)
 〈帆走委員長〉 浅井 一省
 〒424 清水市草薙1889
 ☎0543-46-9602(自), 0559-63-5151(勤)
 〈通信委員長〉 増田 隆美
 〒424 焼津市中根新田121
 ☎0546-24-9043(自, 勤)
関東支部
 〈計測委員長〉 林 賢之輔
 〒240-01 横須賀市秋谷1-1-29
 ☎0468-57-5336(自, 勤)
 〈安全委員長〉 児玉 万平
 〒253 茅ヶ崎市矢畑763-7
 ☎0467-86-2508(自), 03-502-0526(勤)
 〈帆走委員長〉 武市 俊
 〒336 浦和市原山2-33-8-7-404
 ☎0488-82-5598(自), 0482-25-1753(勤)
 〈通信委員長〉 篠原 要
 〒233 横浜市港南区港南台6-1-43-501
 ☎045-831-2370(自), 03-382-4422(勤)
北海道支部
 〈計測委員長〉 海老名 俊男
 〒047 小樽市稲穂4-12-7
 ☎0134-25-4182(自), 0134-24-2333(勤)
 〈安全委員長〉 一鉄 安司

〒047 小樽市錦町17-3
 ☎0134-24-0135(自), 011-222-3761(勤)
 〈帆走委員長〉 中山 久明
 〒061-12 札幌郡広島町島松111-6
 ☎01137-6-2820(自), 01137-6-2504(勤)

日本外洋帆走協会新役員

役員名簿 昭和59～60年担当

昭和59年 2月25日, 第5回代議員会および第90回理事会にて選出

役 職 名	再任 新任	氏 名
名 譽 会 長	再任	古屋徳兵衛
理 事 ・ 会 長	再任	石原愼太郎
理事・副会長・内海支部長	再任	秋田 博 正
理事・副会長・関東支部長	再任	大儀見 薫
理 事 ・ 専 務 理 事	再任	清水栄太郎
理 事 ・ 常 務 理 事	再任	嶋田 武 夫
理 事 ・ 常 務 理 事	新任	河村 次 郎
理 事	再任	石井 正 行
理 事	新任	今岡 又 彦
理 事	再任	塩路 一 郎
理 事	再任	篠原 要
理 事	再任	武市 俊
理 事	再任	名 当 英 臣
理 事	再任	林 賢 之 輔
理 事	再任	山崎 達 光
理 事	再任	横山 晃
理 事	再任	渡辺 修 治
理 事・駿河湾支部長	再任	塩川 孝 二
理 事	新任	林 政 幸
理 事・東海支部長	再任	小林 義 彦
理 事	再任	加藤 蔵 男
理 事	再任	都築 勝 利
理 事	再任	市川 勇
理 事・近畿北陸支部長	再任	三井 祥 功
理 事	再任	秋山 福 夫
理 事	再任	貴伝 名 一 良
理 事	再任	松 木 哲
理 事	再任	山田 東 吾
理 事・西内海支部長	再任	岩田 行 史
理 事・玄海支部長	再任	福元 征 四 郎
理 事・沖縄支部長	再任	城 間 祥 行
監 事	再任	飯 島 元 次
監 事	再任	平 松 栄 一

理事退任：岩田 禎夫, 秋山 欣徳

専門委員長名簿 (昭和59年, 60年担当)

昭和59年 2月25日第90回理事会にて選出

委員会名	氏 名	委員会名	氏 名
総務	清水栄太郎	技術	渡辺修治
国際	大儀見 薫	帆走	武市 俊
会報	大儀見 薫	ル一ル	石井正行
財務	名当英臣	通信	篠原 要
海事思想普及	今岡又彦	法政	嶋田武夫
安全	児玉万平	泊地対策	平野喜美夫
計画	林 賢之輔		

1. 以上全員再任。
2. 委員の選出については、第90回理事会で委員長一任が決議された。

'83年度 全国 帆走委員会議事録

日 時 58年12月11日(日) 0930~1730

場 所 B&G センター (東京)

出席者 本部：大儀見薫、清水栄太郎、武市俊／北海道：城丸隆／駿河湾：浅井一省／東海：山田邦彦／内海：谷川晴彦／西内海：佐伯敏則／玄海：末松明／沖縄：桃原秀明／関東：宮坂敬三、薬師寺千代美、朝河清、長江博人、小沢美弘、佐藤和夫／総務委員：大橋且典

以上17名

1. 各支部の58年度事業の総括および59年度事業方針
(内海支部)

- ① 参加艇の減少傾向
- ② レースの開催数 (NORC 内海支部主催レース以外を含む) が増えて、日程上かなりの無理をしている。

59年度は、

- ① 参加者を増す方向で開催数を考える。
- ② 本部レース、各支部レースの日程を早めに作り、全国帆走委員会にてレース日程を最終検討したい。
- ③ IOR, JOR によるレーティングシステムのレースだけでなく、レーティングを持たない会員の参加できるレースも検討していきたい。

(玄海支部)

- ① ワンデザインクラスレース (J-24) が活発になり NORC 主催のレース参加者と二分化されている。従って、参加者の減少がみられる。

59年度は、

- ① 参加艇を増す方向でいろいろ検討したい。

(西内海支部)

- ① フリート (支部内) の活性化を考え、各フリート主催のメインレースを作るべく進めているが、参加者が減少の傾向がある。

59年度は、

- ① オーバーナイトのレースをデーレースにすることで参加艇の増大を期待している。
- ② 別府レースをより以上に中心レースとして参加艇の増加を計りたい。

(沖縄支部)

- ① 58年度 4 レースを開催した。会員艇がまだ少ないため、今後の活性化をめざし、なるべく制限の少ない (レーティングルール等) レースを検討していきたい。

59年度は、

- ① 第7回沖縄レースへ万全の協力をしていく。

(東海支部)

- ① 58年度の参加艇数についてはほぼ例年並であるが、三角レースを含むシリーズレースが中心になりつつある。
- ② オーバーナイトレースをデーレースに変更していったことで、レースの規模が小さくなりつつあり、今後の検討課題が残った。

(北海道支部)

- ① 支部となって初めて150マイルの島回りレースを開催した。また、IOR, JOR を持つ艇がまだ少ないため、ファミリーレースを行っている。

59年度は、

- ① 小樽博に合わせ、小樽博レース (ナホトカから小樽) を検討中。
- ② 会員の増大を目的としてレースを活性化していきたい。

(関東支部)

- ① いくつかの島回りレースを除いて島回りレースは参加艇減少の傾向がある (特に八丈島レース、三宅島レース等)。
- ② 他支部と同様に三角レースを含むシリーズレース (フリート対抗チームレース等) の参加艇数は安定している。
- ③ レース日程が過密化していることと、有効なレーティングを持つ艇が減少していることを考慮して58年度事業計画をたてたが、準備不足で、参加艇の増加を果たせなかった。
- ④ 本部主催で検討して予定された全日本オフショアチャンピオンシリーズが、準備不足のため全国レベルの支部対抗チームレースとして成立せず、急遽、関東支部主催にして、ボート対ボートのレースに変更し、参加艇13艇にて開催された。

少ない参加艇ではあったが、59年の本レースの開

催に対する（運営面において）自信をもった。

59年度は、

参加艇の増加を目標とした、参加者の立場に立ったレースの計画、運営を目指したい。

また、現行のレーティング方式にこだわらない、だれでもが参加できるファミリーレースの検討を進め、参加艇の減少に歯止めをかけたい。

以上、各支部の報告を得たが、ほとんどの支部（北海道および沖縄支部は別として）において参加艇の減少が傾向となっている。これらの原因は、各報告をまとめてみると、次の2点にありそうである。

- ① レース開催数の増加による過密日程
- ② 現行のレーティング方式にて行われるレースに参加する艇が減少している。（これは上位の成績をとる艇がほぼ決まってきたり、これに対応していくためには常に新しいデザインの艇が要求されているためではないか）

上記の2点を考慮して、今後の事業計画立案の目安としていく必要があるようである。また、後述されているが、JORのレーティングの見直しと、より簡易な（安価で簡単な）レーティングルールの検討を計測委員会に依頼していく方向で58年の事業総括と59年事業計画の方向について報告、検討が行われた。

2. 本部主催レースについて

① 運営方法に関して

関東支部帆走委員より、これまでの本部レースについて、鳥羽パールレースおよび琵琶湖クルーザーフェスティバル等、特殊な運営をされているものを除いて、ほとんど関東支部の計画、運営が常識化している。本部主催レースと支部主催レースをかかえ、関東支部帆走委員会にとり、時間的な負担が大きいため、今後の本部主催レースの計画、運営に各支部からも参加をしてほしい旨の提案があった。

これについては地理的に難しい点もあるようなので、年間に何回かの帆走委員会（全国レベルの）を開催し、計画に参加することで各支部に対し本部レースへの感心を高めていく方向で解決していくことになった。

② 鳥羽パールレースのレース委員長選任の件

武市委員長より59年度の鳥羽パールレースに関して、例年、関東支部からレース委員長を選出しているが、59年度は運営の中心になっている東海支部から選任したいとの提案があり、東海支部の山田委員から、支部に持ち帰り善処する方向で検討を進める旨の話があった。

3. 59年度、本部主催レースの日程

クリッパーカップ代表選考レース、沖縄～東京レース、江ノ島～清水レース、鳥羽パールレース、全日本

オフショアチャンピオンシリーズの5レースについて打ち合わせが行われ、日程、内容が決定された。

また、各支部委員より、本部主催レースの日程を早い時期に決定してほしい旨の要望があり、2の議題時に案件となった全国委員会を年に何回か行うことで解決していく方向とした。

4. 海外レースへの代表選考について

① 59年クリッパーカップ代表選考方法について、当初国際委員会において検討されたスケジュールについて運営上の無理があり、選考方法の内容、スケジュール等について討議され、4月初～4月中旬にかけて東西2チームを2地区において代表選抜する案がまとまり、国際委員会の承認を持つこととなった。（昭和58年12月11日現在）

② 今後の海外レース代表選考については、毎回選考レースを開催するのではなく、年に1回、翌年の海外レースの代表選考の参考成績の対照となる充実したシリーズレースを行っていききたい。

この件については、国際委員会、帆走委員会合同で、引き続き検討をしていくことになった。

5. 計測委員会からの報告

大橋委員から全国計測委員会の報告が行われた。また、JORの位置および簡易レーティングの検討についての説明が行われた。

6. 通信委員会からの報告

清水理事から、今後の無線を必要とするレースにおいては、59年度は2MH帯と短波帯を平行して使用していくが、近い将来は短波帯を条件としていきたい旨説明があった。

この切り替え時期については通信委員会と早急に打ち合わせを行うこととした。

7. ORC 年次総会の報告

大儀見副会長から、先般出席した総会の報告があった（内容は本誌に掲載）

帆走委員会からのお知らせ

●クリッパーカップ東日本選抜レースの日程が変わりました。4月7日(土)、8日(日)：ショートオフショアレース。4月14日(土)、15日(日)：オリンピックコース各1回。4月20日(金)、22日(日)：ロングオフショアレース。以上に変更します。申込締切日は3月23日(金)、艇長会議が4月6日(金) NORC 本部1830です。エントリーフィーは1艇90,000円。乗員の参加料はあり

ません。なお本レースに限り、運営サイドの要員として、参加各艇あたり2名の確保をお願いします。ご協力下さい。

- 三浦ーグアム国際親善レースが、隔年で開催されることになりました。

上記は関係諸方面と協議の結果の、正式決定です。第1回は何分にも開催決定の時期が遅く、準備不足のきらいもあったかと思いますが、大好評のオフショアレースだけに、次回は十分な余裕を持って運営の万全を計りたいと思います。もちろん必要に応じたキャンペーンも繰り返します。

- コミティー要員を求めています。自他を問わずレース運営に関心をお持ちの方は、事務局までご連絡下さい。
- 初島レース、および沖縄ー東京レースの申込締切日は、それぞれ3月16日(金)、4月6日(金)です。お忘れにならないように。

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階
☎(03)504-1911

サイズと枚数（限定100枚）

外国サイズ	日本サイズ	摘 要	枚数
XXXXS	XS	女性用	7
XXXS	S	小さな男性	20
XS	M	普通の男性	30
S	L	幾分大きな男性	30
M	XL	大きな男性	10
L	XXL	非常に大きな男性	3

サイズと色の割合

ジャケット(630), ズボン(631), チョッキ(530)

色	XXL	XL	L	M	S	XS	ストライプ
白	3	8	25	25	18	6	赤/ブルー
ブルー	0	2	5	5	2	1	白/ブルー

※ズボン(631)には、ストライプは入りません。下記サイズは日本人サイズです。

価格

	定価	NORC会員	NORC会友
ジャケット (630)	32,000	22,400	24,000
ズボン (631)	17,000	11,900	12,700
チョッキ (530)	27,000	18,900	20,200
合 計	76,000	53,200	56,900

LINE 7

アメリカズ・カップ・ギヤー

LINE 7 アメリカズ・カップ・ギヤーの頒布について、NORC では、このたび、ニュージーランドのライン7社で制作された、アメリカズ・カップ・ギヤーを頒布することになりましたのでお知らせします。

このギヤーは、先のアメリカズ・カップ・に参加したオーストラリアなどの乗員が着用したもので、品質、機能性ともに申し分なく、今回の頒布となった次第です。

アメリカズ・カップ用ギヤーは、ジャケット(630)、ズボン(631)、およびチョッキ(530)、の3点から成っており、全天候に適用できます。生地はポリエステル上にPVCをコーティングしたもので、頑丈なチャックまたはマジックテープで覆われるようになっています。

また、ジャケットの胸部には、ラインセブンのマークと、その下にはNORCの文字とクラブ・パージのマークが入っており、オリジナリティー豊かなギヤーとなっています。これをNORC会員各位に別記の価格にて頒布いたします。



また、セット(ジャケット、ズボン、チョッキ)でお買い上げの方には、ラインセブタオル(1,700円)とアメリカズ・カップ・ポスターをさしあげます。なお、送料は、上記金額には含まれておりません。

申し込み方法

4月2日(月)より、現金書留にて、サイズ、色等を明記の上、前記の申し込み先へお申し込み下さい(会員番号、名前、住所、電話(昼)番号をお忘れなく)。なお、発送は、料金を受け取り次第、4月中旬より先着順に行います。(NORC事務局に見本があります)

協力：(株)武田 LINE SEVEN

NORC新職員の紹介

今年1月より、昨年退職された岡芹氏に代わり、矢嶋氏が新しい職員となりました。以下は氏の自己紹介です。

矢嶋 滋
東京都出身 25歳



私は、東海大学卒業後、外国での生活を夢見て英国で1年半を過ごし、昭和58年11月帰国。この度NORCの職員となりました。ヨット経験はクルージング主体でしたが、これからはレースにも挑戦したいと思っています。勉強不足ですので、先輩方々のご指導をよろしくお願い致します。

記事訂正

本誌1月号P18および2月の総会資料末尾の「会費納入は預金口座振替で」の記事のうち、銀行届印を所定箇所(3箇所)のところを(6箇所)に訂正します。

香港～マニラレース観戦ツアー

本年4月14日(土)に香港～マニラ間において開催されるチャイナシーレースをチャーター船で観戦するツアーがN. J. P ナカジマジョイント企画・土佐電トナールにより企画され、NORC 会員割引が設けられましたのでお知らせします。

日程：4月13日～16日(3泊4日)

料金：¥128,000 NORC 会員割引料金：¥108,800

申し込み先：ナカジマジョイント企画

大阪市西区阿波座1-4-11 双葉プラザビル604号 ☎06-543-2601(代) 担当：中島

OFFSHORE 第108号 昭和59年3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

潮風のコミュニケーション



船舶電話

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！



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

海の安全—みんなの願い—
当船整備はこれです—
天候不測を確約します—



グレートが帆走を始めた。

誕生、クォーターターナー最上級艇。ヤマハ26C EX

最高の居住空間をもつクォーターターナーを。

このコンセプトのもと、ヤマハ26Cをベースに完成した

ヤマハ26C EX。フォックスル、メインキャビンをはじめ、

トイレルームまで独立空間としたゆとりの設計を施しました。

内装にはFRPトリム、デッキライナーを使用し、

数ランク上のインテリアを実現しています。

スレンダーな艇体には、優れた帆走性・操作性を凝縮。

イージーセイリングからハードセイリングまで、

幅のある帆走が楽しめます。

クォーターターナー最上級艇として、いまヤマハから。



- 主要諸元 ●全長/7.98(m) ●水線長/6.40(m)
●全幅/2.80(m) ●吃水/1.55(m)
●船体重量/2,045(kg) ●完成重量/2,150(kg)
●バラスト重量/650(kg) ●全セイル面積/27.0(m²)
●バース数/5(名分) ●呼称最大馬力/7.5(ps)
●連続最大馬力/6.5(ps) ●燃料タンク容量/25(ℓ)
●清水タンク容量/70(ℓ) ●航行区域/沿海

新 発 売

YAMAHA-26C EX