

Offshore² 1985

社団法人 日本外洋帆走協会発行No.119/300円

昭和60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



撮影：大野晴一郎／提供：オーシャンライフ

1985年度のIOR

NORC 技術委員長 渡辺修治

(1)1984年11月の ORCミーティング

昨年11月10日、Royal Thames Yacht Club で行われた ORC ミーティングの26ページの議事録を通読してみると、'84年もまた様々な問題が提起され、論議されている。その結論を要約したものが (Bulletin 39) として、ORC から送られてきたので、(2) で紹介する。

1979年8月の (Fastnet) 悲劇のあと、ORC の方針は、ヨットの耐航性の向上に方向変換をした。IOR を改正して、船体の幅が広く、浅い軽排水量艇から、DLF(排水量、長さ係数)で競争力を奪い、Mark III A ルールを新艇にも適用して、耐航性の高い、重厚なヨットに競争力をつけた。

また、大時化でノックダウンしてからの復原力の確保のため、SV (スクリーニングバリュー) の公式を導入し、CGF(重心係数)の公式を改正して、重心を高くしてミニマム CGF をねらったヨットを抑制し、パラストの効いたヨットを優遇した。

1984年11月の ORC では、耐航性の向上に一層拍車がかかった。

これまで、SV 値の上限は0であったが、今度は、-0.25から0のヨットはカテゴリー 3 以上の外洋ヨットレースには出られなくなった。

また、CGF の公式が改訂され、同一レーティングの下で復原力を大きくすることができるようになった。

大きな進歩は、構造設計指導書 (ABS Scantling Guide) の改訂版が今年1月に出版され、その適用は、1986年1月1日から、カテゴリー 0, 1 のヨットにとって必須条件となることである。

IOR による船体計測は、年々複雑、精緻になり、個々のメジャーによる誤差、錯誤が生まれやすい。ORC 加盟の各ナショナルオーソリティーは、数年前から、計測マシンの開発をやっていたが、今度の ORC では、西独とアメリカのマシンが実用的と認められ、希望するナショナルオーソリティーは、本年早々入手したら、1985年は勉強、慣熟の年に当て、1986年

から実用に入る様子である。

セール関係では、使用禁止中だったケブラー、カーボンファイバー、その他の高モジュラス繊維が解禁になった。

(2) ORC会報39号

(1 は略)

2. ITC (国際技術委員会)

2.1 キールを貫通するシャフト

パラボラ型のキールの後に装備されるシャフトに関する次のルールを追加した。

ルール609. 2 A

「ハルデートが1985年1月以降のヨットでは、ESL は上記のやり方で決めた数値と軸心の0.5 PRD 下方に軸心と平行に引いた直線上で、プロペラの翼の中心から、キールの後端までの距離とくらべ小さいほうをとる。」

2.2 復原力

ルール1203.2を下記の通り追加する。

「SV の値が-0.25より大きい場合、レーティング証書には下記を註記する。

『このヨットは特別規定のカテゴリー0, 1, 2, 3のレースに参加するのには不適である。』

ただし、このヨットがルール1203.1.A またはCに合格している場合は、註は不要である。」

1985年1月1日から、ルール711を下記の文章と置き換える。

重心係数 (CGF)

CGF は下試の公式による

1. TR が35.0より小でない場合、

$$CGF = 0.0064 TR + 0.7440$$

$$CGFM = 0.9680$$

2. TR が35.0より小で、ハルデートが1984年11月より前ではない場合、

$$CGF = \frac{2.2}{(TR - 5.1)} + 0.00023 \cdot L \cdot K + 0.8693$$

$$CGFM = 0.9680$$

3. TR が35.0より小で、ハルデートが1984年11月より前の場合、CGFは下記の大きいほうをとる。

$$\frac{2.2}{(TR-5.1)} + 0.00023 \cdot L \cdot K + 0.8693 \text{ または }$$

$$\frac{1.1}{(TR-5.1)} + 0.000115 \cdot L \cdot K + 0.91865$$

$$CGFM = 0.000115 \cdot L \cdot K + 0.9588$$

4. CGF は CGFM より小さくはとれない。

$$K = 1.0 (\text{フィート}) \quad K = 3.281 (\text{メートル})$$

ルール1108.2の中の CGF の項は次の通り書きかえる。

Division 1

$$CGF = (CGF + CGFM - 0.005) / 2.0$$

Division 2 と 3

$$CGFC = \frac{0.375B}{(CMDI + MDI + OMDI)} - 0.5$$

ただし、1.0より大きく、0.5より小さくはとれない

$$CGFA = CGFC(CGF - CGFM) + CGFM$$

これらの改正によって、レーティングはそのまま、高い復原力を持つことができるようになった。その場合は、L=17フィートのヨットで15%、L=70フィートのヨットで2%高い復原力を持つことになる。

2.3 クルーの制限

IOR で決まったクルーの制限以上の人数でレースに参加することは、ルールの大きなループホールをねらったことになり望ましくない。ORC としては大きなイベントの主催者にはルールの厳守を望みたい。

2.4 スカントリング

ABS「スカントリングガイド」改訂版が、1985年1月に出版される。改訂版は旧版に比べ簡単、明解になっている。

サンドイッチ構造に関しては、一歩前進して、芯材の剪断応力を明示している。

ABS ガイドは、すべての構造材料を含んでいる上に、構造材料に働く荷重を与えるので合理的な構造設計の指針となる。

改訂された「スカントリングガイド」が適用される場合は、ヨットの側、平面図と計算書を呈出して承認をうけることになる。(ただしプロトタイプのみ)承認された図面のコピーは設計者と建造所に一部ずつ渡される。

1986年1月1日以降、カテゴリー0および1に対しては、ABS「スカントリングガイド」が適用される。

特別規定(Special Regulation)のカテゴリー0および1の項に下記を追加する。

「IOR のエージデートまたはシリーズデートが1986年1月1日以降のヨットの構造は、ABS の『スカントリングガイド』に準拠して設計され、ABS の承認をうけて建造されなければならない。」

2.5 隆起部(Bump)の半径

今から12カ月後、最小半径は、

MDS では0.25B

FDS では0.25B-0.4 ft に変更される。

2.6 Mark III A (略)

2.7 非対称型のスピナーカー

形、寸法が対称でも、構造、帆布の重さを非対称にして、張った時に非対称となるスピナーカーは、ルール817.2に違反している。

2.8 ルールの改訂

813. ジブの最大パーベンディキュラー (LPG)

1. ジブのラフ (セールまたはラフロープの外縁) から、垂直にクルー (フットとリーチ線の交点) までを測る。ラップアラウンド (Wrap-around) ジブは、ラップアラウンド部からクルーまで測る。
2. レーティング証書に記載する LPG の値は、ヨットの持っているジブのうち、上記計測値の最大の数値とする。

827. LP と MXLP

1. LP は次のうち最大の値をとる。LPG+FSP
1.5JC, LPIS
註 LP の値から、LP ラインが決まる (832.1.B)
2. MXLPG の値は LP-FSP である。そして、そのヨットのすべてのジブの LPG の制限値である。

828. スピナーカーの寸法の制限

1. ラフリミット (LL)
 $LL = 0.95 (I^2 + JC^2)^{0.5}$
2. マキシマムスピナーカーラフ (MXSL) は SL と LL の大きいほうの値とする。
MXSL は、そのヨットのすべてのスピナーカーの SL の制限値である。
3. マキシマムスピナーカー マキシマムウイズ (MXSMW)
 $MXSMW = 1.8 JC$
で、そのヨットのすべてのスピナーカーの SMW の制限値である。

2.9 計測用マシン

西独, Axel Mohnhaupt 氏のマシン

マシンで計測した値は電氣的に記録され、コンピュータで処理される。コンピュータの機種は、すでにソフトウェアが用意されている EPSON HX20 を推薦する。発注希望のナショナルオーソリティーには詳細マニュアルを送る。トレーニングは西独でやりたい。各国で自分のマシンを開発してもいいが、チーフメジャーの精度試験 (Accuracy Test) に合格する必要がある。

ORC は USYRU のマシンをも承認しているが、これは若干高い。

西独のマシンも USRYU のマシンも精度 (Accuracy) は同程度である。

いずれかのマシンの購入を希望するナショナルオーソリティーは、1985年2月1日までに ORC に正式に

申し込めば、ORC が支払い上の特点のアレレンジを行うつもりである。

ORC としては、1985年はマシン計測の慣熟期間とし、1986年から実用化に入ること期待している。

2.10 アロマチックポリアミド(ケブラー)、カーボンファイバー、その他高モジュラス繊維

セールにケブラー、カーボンファイバー、その他高モジュラス繊維を用いることを禁止したルールは撤回する。ただし、ストームジブとストームトライスルについては禁止のままとする。

3. レベルレーティングクラス委員会

3.1 ワントンのクルー数を8人から10人に引きあげる。(R=30.5フィートとなったため)

3.2 グリーンブックのルール13.1(内部寸法)を下記の通り改正する。

レベルレーティング各クラスの内部寸法は、定められた基準に合格する必要がある。

内部寸法の定義は下記(a)~(b)で説明し、数値は別表に示した。

(a) ケビンソール(床)

ケビンソールは、クルーが立つことのできる邪魔物のない面である。ケビンソールの面積(A)は、必要なヘッドルーム(H)を持たなければならない。ケビンソールに邪魔物(エンジンボックス、シャフトトンネル、キールソン、フローワー、フレーム等)があつて必要なヘッドルームがとれない場合、その面積は(A)には含まれない。

(b) ヘッドルーム(ケビン天井高さ)

ヘッドルーム(H)は、ケビンソールからデッキ下の下面までの高さである。(デッキビームやデッキストリンガーは除く)(a)で規定したヘッドルーム(H)の範囲には、邪魔物があつてはならない。

(c) ケビンソールの長さ(LC)の定義。必要なヘッドルーム(H)を持つケビンソールの前後の長さ。

(d) ケビンソールの幅(W)は、必要なヘッドルーム(H)を持つケビンソールの横幅、または邪魔物がある場合は、それを除いたケビンソールの幅の合計。

3.3 スコアリング(採点)

11.2を若干改正する。

(a) 最初にフィニッシュした艇のポイントはエントリー艇数。第2位艇のポイントはエントリー艇数マイナス1。第3位艇のポイントはエントリー艇数マイナス2。以下同じやり方。

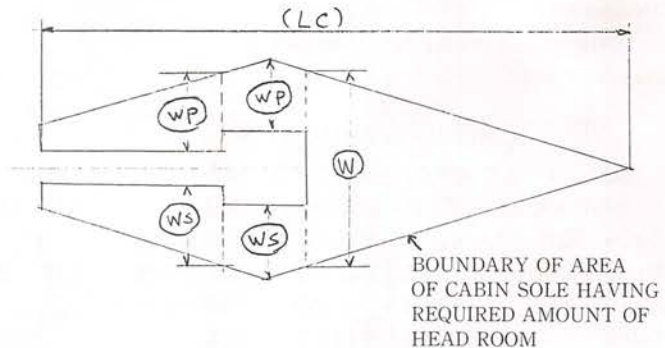
(b) 最上位艇は1/4ポイントを与えられる。

クォーターターのショートオフショアレースは24

A、LC、W、Hの最小値

	Area (A)		Length(LC)		Width (W)		Headroom(H)	
	Sq.M	Sq.Ft	M	Ft	M	Ft	M	Ft
One Ton	1.5	16.14	1.8	5'11"	0.45	1'5 3/4"	1.83	6'0"
3/4 Ton	1.3	13.988	1.8	5'11"	0.4	1'3 3/4"	1.75	5'9"
1/2 Ton	0.5	5.380	1.2	3'11 1/4"	0.35	1'1 1/4"	1.7	5'7"
1/4 Ton	0.4	4.304	1.2	3'11 1/4"	0.35	1'1 1/4"	1.3	4'3"
Mini Ton	0.4	4.304	1.2	3'11 1/4"	0.35	1'1 1/4"	1.24	4'1 1/4"

ミニトナーの場合、シート(腰掛)上、ヘッドルームは最小0.9 Mの面積が0.5Sq. M必要。



時間、ロングオフショアは36時間に短縮する。

3.4 1985年、トンカップイベント

ワントン Poole Harbour U. K.
(Royal Thames Y. C.) ORC 代表
7月9~22日 G. Scott

3/4トン Marstrand Sweden
(Royal Gothenburg Y. C.)
7月22日~8月4日 K. Ludlaw

1/2トン Porto Ercole, Tuscany, Italy
(Circolo Nautico e Della Vel Argentario)

9月12~29日 E. Roed

1/4トン Ajaccio, Corsica
(Societe Nautique d'Ajaccio)

6月23日~7月7日 M. Leeman

ミニトン Hanko, Norway
(Royal Norwegian Y. C.)
7月4~14日 R. Glover

3.5 1986年、1987年(申し出のあった国名)

	1986	1987
ワントン	スペイン	西独
3/4トン	U. K.	ベルギー
1/2トン	フィンランド	フランス
1/4トン	デンマーク	アイルランド
ミニトン	イタリア	オランダ

4. 計測委員会

重要事項なし。

5. 特別規定(安全)委員会

5.1 規定6.52改訂

「LWL下の外舷開口の寸法に正確に合わせ、テーパーさせた軟材の木栓は、対応する外舷金物に取りつけるか、または近くに置く。」

5.2 下記の規定は、1987年1月1日から発効するが、現在では、実行を推薦する。

(a) 11.61改訂

「SOLASの規定(第三章、可視信号)を満足する救難信号(Distress Signals)を水密の容器に格納する。」

(b) 11.63, 11.64, 11.65の後に、

(SOLASの規定35, 36, 37)を挿入する。

(c) 11.66を追加する。

「上記救難信号の design criteria は SOLAS の規定36によること。」

(d) 11.67を追加する。

「1984年に購入した non-SOLAS の救難信号は、1986年12月31日まで使うことができる。製造後3年以上経過した救難信号は認められない。」

5.3 ライフラフト

ライフラフトの設計に関し、International Council of Marine Industry Association (ICOMIA) は様々な研究を行い、その成果は各国の政府機関やナショナルオーソリティーに勧告として送られる予定である。ORCとしては特別規定の APPENDIX II の「ヨットマン用ライフラフト」の標準仕様を1985年から実施する。

5.4 構造 (Structural Features) 6.1

チーフメジャラーの報告によると、あるヨットは、ランニングバックステーの金物でトランサムに穴をあけているという。これは規定違反で認められない。

6. 尊法 (Rule Compliance) 委員会

6.1 IOR ルール各章の中から「オーナーの義務(責任)」に関する事項の完全な抜粋を毎年作成し、レーティング証書保持者に示すことにする。ORC は正確な抜粋を作り、ナショナルオーソリティーに回示する。

6.2 レース主催者 (Organizer) への支援

それぞれの地方によって、レース、フリート、その他の条件が違うので、唯一の計測チェックの指導書 (a single set of guidelines for measurement check) で済ますことは不可能である。

当委員会は、チェックしやすい事項、違反を犯しやすい事項等を研究中である。

レース終了後、上位艇に対してある決められたスポットチェックを行うやり方は、ローカルフリートが尊法の自覚をするのに役立つと思われる。

7. レーティングシステム委員会

7.1 ORC に呈出された各国のレーティングシステム

ブラジル簡易ハンディキャップルール (RHC)

デンマークハンディキャップ1984

JOG オーストラリア1984

フランス "Croiseurs a Handicap"

PHRF (ニュージーランド)

チャンネルハンディキャップシステム

(RORC/UNCL)

クルーザー、レーティングクラス (ベルギー)

オランダクルーザークラス (NKK)

Echo ハンディキャップシステム (アイルランド)

PHRF (USA)

8. IYRU ルール26

IYRU ルール26 (宣伝、スポンサーシップ) の拡張に関し、ORC はここ1年現状のままとすることとした。

(文責・渡辺修治)

帆走委員会からのお知らせ

①クルーリミットについて

レースにおけるクルーリミットに関して、IOR 第109条8項の式(リミット・オブ・クリューメンパー)を適用せず、レーティング証書のクルーリミットにプラス2とする。

②ケブラーについて

ケブラーセールの使用は可能とする。

NORCからのお知らせ

小冊子「浮標式の変更」無料進呈

社団法人燈光会
発行の小冊子・

「浮標式の変更
(大阪湾・播磨

灘・瀬戸内海東部)」を無料で差し上げます。ご希望の方は所属支部にご請求下さい。

郵便切手170円をお送り下されば郵送もいたします。



Osaka Cup メルボルン-大阪・ ダブルハンド・ヨットレース1987

収録—記者発表

日 時 昭和60年1月14日(月)
場 所 東京・有楽町電気ビル北館20階
日本外国特派員協会
出席者 佐々木伸 大阪市港湾局長
秋田博正 NORC 副会長・大阪カップ委員長
大儀見薫 NORC 副会長・大阪カップ副委員長
ロバート・ヒッチナー (通訳)
山岡真澄 (通訳)
竹内輝幸 (司会者) 大阪市港湾局振興課長

竹内 ただいまより1987年にメルボルンと大阪間で行われます、太平洋縦断のダブルハンドヨットレースの記者会見を始めたいと思います。

まず、このヨットレースを企画いたしました大阪市を代表いたしまして、港湾局長の佐々木からレースの開催主旨についてご説明申し上げます。

佐々木 ただいま紹介いただきました、大阪市港湾局長の佐々木でございます。本日は、Osaka Cup を発表する機会をいただきまして、ありがとうございます。

大阪市では、大阪を21世紀にむけプロモートしようという考えから、種々の行事を企画・実行しております。そのひとつとして、1983年10月に世界の帆船を集め、大阪世界帆船祭りとして皆様にお楽しみいただいたわけでございます。この帆船祭りに引き続きまして、大阪市では1987年に Osaka Cup・メルボルン-大阪・ダブルハンドヨットレース1987を企画いたします。このレースは、世界で最初の太平洋を縦断するコースをとりまして、レース中には南半球・赤道・北半球の3つの異なった季節を体験できる、非常に苛酷で興味のあるレースでございます。

このレースが行われる1987年は、大阪が開港してから120年を迎えることを記念する年であり、また、現在建設中でありますマリーナが完成する年でもあります。レースの出発点がオーストラリア・メルボルンとなっていますのは、大阪市とメルボルン市あるいは大



会場にて(右から2番目より大儀見氏、秋田氏、佐々木氏、左端は竹内氏)

阪港とメルボルン港がシスターシティ、シスターポートの関係にあるからで、ご存知の通りオーストラリアはヨットが非常に盛んで、ヨットレース等が盛んに行われており、このレースの出発点として申し分ないと私達は考えております。

また、このレースの特徴または今までと変わった点は、このレースはただ1回だけのものではなく、3年ないしは4年に1回ずつ続けていき、世界的な名レースに育てあげていきたいと考えております。過日行われましたアメリカズ・カップのようにするには、100年以上もの年月が必要ですが、とにかくこのレースを育てていきたいと考えているのでございます。

簡単ではございますが、このレースを行う主旨説明は以上でございます。また後ほどご質問にお答えしていきたいと考えています。

竹内 レースの主催者であります日本外洋帆走協会の秋田副会長よりレースの運営全般についてご説明申し上げます。

秋田 ご紹介いただきました日本外洋帆走協会の副会長で、この度のメルボルン-大阪・ダブルハンドヨットレースの委員長をしている秋田博正でございます。ただいま大阪市の佐々木港湾局長から、このレースを開催するに至りました経緯ならびに主旨などについてご説明がありましたので、私からはこのレースの運営にあたる日本外洋帆走協会の立場から、レース全般についてご説明いたします。

このレースは、ただいまお話がありましたように、大阪開港120年ならびに市民のレクリエーションセン

ターとして建設中の大阪市北港マリーナの完成記念事業として、1987年すなわち昭和62年に開催いたします。南半球からスタートし、赤道を通過、北半球の日本に到着する世界でも初めての太平洋を縦断するヨットレースであり、気象のうえからも、コース選定のうえからも大変興味深いヨットレースといえると思います。

なお、このレースは先ほどもお話がありましたように、今回のみにとどまらず、これを第一回として、3～4年間隔で定期的に開催する、定着した世界でも指折りのヨットレースに育てあげたいと考えております。以下、プレスリリースを参照いただきながら進めてまいりたいと思います。

まず、名称ですが、Osaka Cup・メルボルン大阪ダブルハンドヨットレース1987。スタートは、1987年すなわち昭和62年3月21日を予定いたしております。コースは、メルボルン港から大阪港まで、厳密に言えば、メルボルンのあるポートフリップ港内に設けられるスタートラインから、大阪湾内に設けられたフィニッシュラインすなわちゴールまでであります。距離は、約10,200km、約5,500海里でございます。所要日数は、速い艇でおよそ40日、差がつきますが、遅い艇では60日または若干それを超えると考えています。タイプは、ダブルハンドすなわち2人乗りであります。参加資格は第一にモノハル艇すなわち胴体がひとつの艇で、双胴体いわゆる胴体が2つの艇などの参加は認めません。なお、艇の全長は、10m以上、16m以下のものに限ります。参加者は、2人がいずれもスタート時点において18歳以上であること。運営の安全を計るため、参加者はいずれもシングルハンドすなわちひとり乗り、またはダブルハンドすなわち2人乗りで、外洋で500海里以上の無寄港航海を経験しており、それを立証すること。クラス別けは、①クルーザーグループ——オーストラリアその他南太平洋の水域には、のんびりとセーリングを楽しんでいるヨットが多くありますが、そのような艇のことで、重くてスピードの出ない艇のグループです。②レーサーグループ——すなわち軽くてスピードの出る艇です。なお、このグループをA、Bの2クラスに分けます。クラスAは艇の全長が12mを超え16m以下の艇。クラスBは艇の全長が10m以上、12m以下の艇。このようにしておりますのは、種々のタイプの艇に参加・入賞の機会を与えて、勝てる可能性をもって多くの艇に参加してもらおうとするからです。賞は、ハンディキャップを付けず、着順により順位を決定します。第一にクルーザーグループ・レーサーグループに関係なく、全参加艇を通じて一番最初に到着した艇に賞を与えます。次に、先に述べた各グループおよびそのグループ内各クラスの1着、2着、3着に賞を与えます。なお、全コースを完走した艇すべてに記念品を差し上げます。参加補助として、全コースを完走した艇には、1艇あたり100

万円を補助します。実施主体は、企画・大阪市、主催・社団法人日本外洋帆走協会であります。

ここで少し日本外洋帆走協会について簡単に申し上げます。1948年に在日アメリカ人を中心として、クルージング・クラブ・オブ・ジャパンが設立されました。1945年1月に日本オーシャン・レーシング・クラブ(NORC)と名前を改めました。1964年社団法人の許可を受け、日本外洋帆走協会として、日本の外洋ヨットを代表する組織に発展しました。NORCは、現在まで3回の単独太平洋横断レースを実施しました。第1回は、1969年、第2回は、沖縄海洋博を記念して1975年に、第3回は、神戸ポートピア博を記念して1981年に、いずれもサンフランシスコから日本までのレースでありました。現在、会員数は約3,200名、登録艇数約1,000隻。沖縄・玄海・西内海・内海・近畿北陸・東海・駿河湾・関東・津軽海峡・北海道の10支部に分かれております。

このレースの協力団体としては、まずサンドリಂಗム・ヨット・クラブであります。このヨットクラブは、このレースのスタートの面倒を見ていただくクラブで、メルボルン市から8kmぐらい離れた所にあり、ビクトリア州最大のヨット・クラブで、レース運営に非常に馴れており、今回本レースのスタートに当たりスタートの行事はもちろん、このレースのために集まって来る多数の参加艇のお世話をさせていただくことを承認していただいております。次にスローカム協会。これは、長距離ヨットレースに関し、情報交換その他のいろいろとお世話を下さる協会であります。そして社団法人大阪港振興協会。

なお、参加申し込みおよび問い合わせ先は、社団法人日本外洋帆走協会、申し込み締め切りは、1986年12月31日であります。航法機器および無線機については、ノーティスの中にありますように、レーダー・その他電子航法機器を使用してもよく、また、いかなる形の自動操舵装置を使用してもよい。ただし、自動操舵装置に電子航法機器を接続して使用してはならないと決めました。これまで認めることは、極端に言えば乗員がなにもしないでヨットが目的地に向かって走るということで、本レースの主旨に合わないからであります。

以上をもちまして、レース運営にあたっての基本的な事柄についての説明を終わります。

竹内 引き続きまして、ご質問等を受けたいと思いますので、よろしく願いいたします。

質問 賞金はいくらですか？

佐々木 賞金というのは未だ決めておりません。賞金ではなく優勝賞品ということになると思います。なお、先ほど述べました100万円とは、完走した艇に補助をするということです。

質問 参加艇数の制限はあるのですか。

佐々木 制限はありません。

質問 資格さえあれば良いのですか。

秋田 そうでございまして、多くの艇が参加して下さることを期待しております。

質問 予想として、何艇ぐらいの参加が見込まれていますか。

大儀見 現時点で正確に何隻かということは非常に難しいと思いますが、このレースを準備する段階で、スタートを司りますサンドリンガムヨットクラブ、それからメルボルン市やオーストラリア、ニュージーランドのヨットマンといろいろと意見を交換する機会があり、反応は非常によろしいというのが具体的な手掛かりということなんです。今日初めて正式な開催の通知が流れるので、何処のだれが申し込んでくるということは分かりませんが、オーストラリアやニュージーランドあたりからは20隻ぐらい出るかも知れないという話があります。

質問 ノーティス・オブ・レースは何か国に出すのですか。

大儀見 ほとんどいろいろなヨットクラブ団体等があるところとできるだけすみやかに流すという予定になっております。

秋田 主なヨット関係の雑誌にも流します。

大儀見 22カ国のリストを作っており、先ほど秋田副会長が申しましたように、世界の主要ヨット国で発行されていますヨット関係雑誌の編集者あてにも出します。98社あります。ちなみに送付するヨットクラブの数は2,279です。

質問 最近はシングルハンドでレースを行うものが多いのですが、ダブルハンドと指定した理由は何かあるのですか。

大儀見 ダブルハンドにした理由はいくつかあります。ひとつはシングルハンドを過去3回行いまして、いずれもアメリカのサンフランシスコをスタートして日本の近海でフィニッシュするレースだったわけですが、ご存知のように日本近海は気象海象が非常に厳しく、日本近海に近づいてからのレース終了段階で、参加者がかなり難儀したということがあげられます。

もうひとつの理由は、今までの世界最大の太平洋を横断するコースだったのですが、今回は縦回りということで、コースの途中で島、特に赤道前後のサンゴ礁の非常に多い海域を航海するので、常時ひとりのワッチを立てられるということをレースの条件として配慮したほうがいいのではないかとということです。

第3の理由としては、今回大阪市がこのレースを継続的にやっていくということで、NORCとしては非常に感謝しているわけでありませうけれども、小さな帆船で他人の力を借りないで航海するというのがヨットの伝統の原点にあるのではないかとということで、通常の外洋レースとは別に大洋を航海するという企画のもとにシングルハンドを行ってきたのですが、今回もその伝統にのっとったレースではありますが、スタント的な興業的レースではなく、シーマンシップの原則

にのっとるべきではないかという反省もふくまれており、全航程の1/4ぐらいをワッチ無しで走らなければならないというシングルハンドの実状を配慮したということがいえると思います。

質問 参加資格に外洋で500海里以上の無寄港航海経験者とありますが、かなり厳しい条件だと思います。日本で実際に乗っている人で、これに合致する人はかなりの数いるのですか。

大儀見 過去のシングルハンドレースに参加した人は参加資格があるわけですが、全航程5,500マイルのコースで500マイルというのは約1/10、対象艇を考えますと約3日ぐらいの航程なので、5,500マイルのレースに参加する以上、3日間ぐらいのコースをそれぞれひとりで走るという経験をしていただくというのは、むしろ苛酷な条件ではないと我々は考えております。ちなみに、3レグからなるBOCチャレンジという世界一周のヨットレース参加資格は、当該参加艇に乗って、2000マイルの単独航海です。この事と関連していますが、日本から参加した場合、シドニーまで船積みで持って行き、そこからメルボルンまで航海すれば参加資格が得られるということも考えたうえで。

質問 今の件に関連しますが、この500マイルの資格は2人とも持っていなければならないのか。それから、完走艇に100万円ということで、皆さん頑張っておられると思いますが、タイムリミットはあるのか。予定の総運営費はいくらぐらいか。以上3つをお願いします。

大儀見 ノーティスに書かれているように、両名とも500マイルの航海の経験者でなければなりません。シングルハンドの必要はなく、ダブルハンドでもかまわないとなっております。

タイムリミットはありませんが、完走としたということは、レースの条件を満たして走ったということなので無寄港ということになり、おのずから艇の性能からくる制約があると思います。

佐々木 運営費としては、完走艇に100万円ということで、参加艇数により変わってくるわけですが、一応1億5千万円程度考えております。内分けは、レース運営費4千万円、広報活動費5千万円、参加艇の補助、これは一応40隻と考えまして4千万円、その他にいろいろな行事を行うのに2千万円。以上1億5千万円程度必要だと考えております。

質問 アドミラルズカップなどのレースに比べて、今回のレースの難しさはどのようでしょうか。

大儀見 アドミラルズカップの中のファーストネットレースが600マイル、サザンクロスカップシリーズの中のシドニー・ホーバートも600マイルほど、太平洋横断のレースでロサンゼルスからハワイまでのトランスバックで2,200マイルあり、距離だけで比べますと大変長いといえます。しかしながら、3つのレグからなる単独世界一周レースは3万マイルあり、これに比

べますと大変短いといえます。ダブルハンドレース、特にこのレースはチャレンジングなコースといえ、南半球から北半球へのコースではさまざまな風や海のコンディションを経験することが考えられ、コースやセール装備の選択などにおいて、同じぐらいの距離のサンフランシスコから大阪までの太平洋横断レースに比べ、非常に異なったものであるといえます。

質問 台風の影響はどうでしょうか？

大儀見 スタートの時期を選ぶにあたり、一番配慮したのが台風で、特に南半球と北半球にまたがっており、オーストラリア北部で台風並の時化があります。3月21日スタートというのはオーストラリアの台風季節の終わりの時期で、日本には5月から6月にフィニッシュすることになると考えられ、本土に近づく台風シーズンの前になります。途中、南太平洋地域で台風が発生する可能性はないわけではありませんが、北半球でいう秋口の大型台風の時期は完全にずれます。

質問 このレースにスポンサーを付ける考えがあるかどうか。もしあるならば、費用はどのくらいかお聞かせください。

佐々木 このようなレースは、スポンサーを付けることが国際的慣例となっておりますが、まだレースが2年先の話であり、また日本ではそのような慣習がまだあまりないということもありまして、まだ現在決定はしていませんが、我々としては、しかるべき日本を代表するような企業の中で、スポンサーを探してみたいと考えております。もし、適当なスポンサーがない場合、スポンサーがないからやめるというのではなく、実行していくという考えであります。世界的には、ハワイにおいて行われているレースでは飛行機会社がスポンサーです。あるいはガス会社、あるいはその他のいろいろな会社がスポンサーとなっているようですが、我々としてはできるだけ日本の中で考えていきたいと考えております。

質問 何故メルボルンから大阪までのコースが選ばれたのか背景を教えてください。

佐々木 先ほども述べましたとおり、メルボルンは大阪市とシスターシティで、大阪港とメルボルン港はシスターポートの関係だからです。

大儀見 NORC としての理由は、南太平洋の島々にクルージングを楽しんでいる人々がたくさんおり、それらの艇は厳密に言えばレーサーではありませんが、本来の外洋を走るヨットの性格をもっており、これらの艇に参加していただくために、レースに2つのグループを設けました。レーサーグループは高性能なレーシングマシーンを魅了するでしょうし、クルーザーグループを設けることによって現在、世界の海をクルージングしている艇にも参加していただけると考えたからです。

質問 このレースは、ヨットマンだけでなく、一般の市民も参加できるような行事があるのでしょうか。

佐々木 1983年に世界の帆船を集めた帆船祭りをを行い、世界から来たシーマン、シーメンと市民との非常に大きな交換が行われました。そのようなことを頭に置き、ただ単にレース艇が大阪あるいは大阪湾に着いたということだけではなく、その人達を歓迎するような市民参加の行事を考えております。具体的には、まだありませんが、いろいろな行事の例等をみながら、ぜひ遠路はるばる大阪に来た人々を歓迎し、日本の良さというものを外国の人々に理解していただくような行事を考えていきたいと思っております。

大儀見 ここで今回のレースが、過去に行われた前2回のシングルハンドレースとの違いについてアンダーラインをしたいと思います。前2回は、インターナショナル・オフショア・ルール(IOR)という外洋レース艇の規則を適用しまして、そのレーティングに合致する艇を参加資格としたのですけれども、昨年のシドニー・ホーバートレースにおいて時化たこともありますが、参加艇156隻のうち大半が途中棄権し、デスマスト等の事故が出たという状況があり、最近のIOR艇では2人乗りで安全に乗りこなせるかという点について考慮し、IORの規定にのっとらない、安全で、少人数で5,500マイルの航海を十分にこなせる艇の開発をうながすというような意味で、IORの規定をはずして、全長という規定にしたということが大きなひとつの特徴となっております。

質問 IORを使わないということは、さらに厳しい条件にするということですか。

大儀見 今回のレースでは、オフショアレシングカウンスル(ORC)のカテゴリー0という規則にのっとって安全について規定していますので、そういう意味では最も条件の厳しいORCのレースといえます。IORは、その開発という観点から、絶対スピードを求めるがために耐航性、安全性を犠牲にしてきたという面があります。またIORはフルクルー、今回の参加可能艇の場合10~20名の艇を対象としているため、フルクルー用に設計されたレーサー艇で2名のクルーに参加を要請するのは、不公平かつ危険でさえあるといえます。IORのレーティングルール規定をはずすことによって、IOR艇でなければ参加できないという形を改めたということです。

竹内 他にご質問ございませんでしょうか。ないようでしたら、本日の記者会見はこれをもって終了させていただきたいと思っております。今後、ご質問等ありましたら、日本外洋帆走協会大阪カップレース委員会までお願いいたします。

*

船舶振興会補助事業

59年度 三浦市ちびっ子 ヨットレース報告

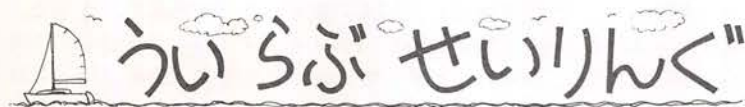
皆様方のご協力のおかげで、59年度ちびっ子ヨットレースも無事盛会裡のうちに終了いたしました。今回は地元諸磯町会・小網代町会にも協力を要請したところ、124名もの多数の参加者を得ました。

7月21日(土)の練習は、時々はげしく降る雨のために参加者が集まらず中止かと思われましたが、2時ごろ

6名の子供と父兄がこられたので、雨の中、マンツーマンの中味の濃い指導を行いました。

7月22日(日)は快晴・風速2~3mで、ちょっと風がものたりないコンディションでした。午前9時30分、三浦市教育長の開会のごあいさつ、今回の実行委員長・〈雲柱〉の中谷氏の実施要項の説明を子供達は皆熱心に聞いています。レース後のファミリークルージング用のクルーザーも多数レース海面をとり囲み、また本部船・無線担当船・ファミリークルージングの渡し船として三崎マリン(株)の大型モータークルーザーも待機しています。レスキューボートの集まりが悪く、今回4ハイだけでしたが、風もなく十分であろうと判断し、早速レースを開始しました。

今回のレース艇はヤマハ東京(株)の協力を得て、ダックリング(子供用ディンギー)13艇を葉山のヤマハヨットスクールから借用しました。大人にはものたりない風も初めての子供にはちょうどよく、ノートラブルで



その2

わかいとおる

ヨットマンの 大敵とは？

いよいよ冬も本番となり、北西の季節風が肌を刺すように吹きつける。夜ともなれば、だれもが炬燵に入り、テレビでも見ながら鍋物でもつき舌鼓を打つ、そんな季節になってきた。

ところが、ヨットマン達とはいうと、何の因果かコートの襟を立てながらも「いい風だ」などとうそぶいて、くそ寒い中、艇に乗る。船上ではスプレーをいやというほどかぶり、濡れネズミとなり、滴り落ちる雫を、乾いた北風が体温とともにさらう。唇はカサカサに乾き、時にはひび割れた箇所から血すら^{にじ}滲む。歯は合わずに「ガタガタ」と鳴り続け、鼻水を^{すす}吸いながらも、なお艇を突っ走らせる。

「寒さは大敵だ!!」とばかりに、防寒服を次から次へと重ね着する。

冬場のセーリングは実際大変なことであり、ウエアの選択等にも頭を痛める。

しかし、それはヨットに乗れる人の言う^{せりふ}台詞である。ヨットに乗る時間がなかなか取れない私にとっては、贅沢な悩みにしか過ぎないのである。

一時期の私は、毎週日曜日は必ず、祭日はもちろん、平日も含めると年間100日以上もヨットに乗っていた。(これは、私がヨットに乗艇した日にはカレンダーに赤い丸を付けており、最後には赤丸だらけになったのだから確かである)そこまでヨットに乗っていた私が、ここ数年は年間1~2回しか乗艇できないのだから、ヨットの上で寒いということぐらいは、贅沢な悩みだと思うが、理解していただけたと思う。そうなんです私は、ヨットに乗る時間すら許されない、仕事の鬼? 本当は寂しい会社員なのであります。

私にとってヨットの大敵は「仕事」なのである。仕事忙しい限りヨットには乗れず、かといって暇すぎれば生活ができない。なんとも悲しい現実である。適度に暇で、適度に忙しく、そして心も健康。これこそ私の望んで止まない条件なのだが、ちょっと虫が良すぎるだろうか。

私の友人のY氏は、この条件にピッタリ適合しているのだが、実は、なかなかヨットに乗れないのだ。というのはY氏にとっての大敵は彼の「カミさん」つまり奥方なのである。Y氏の弁によると「独身の時はヨットライフを十分満喫していたが、結婚と同時に、まず右足に足枷をかけられ、自由を奪われた。こんなはずじゃなかったのになあ、と嘆く。それでもY氏は残された自由な両手と左足で、何とかヨットに乗り続けたが、一年後に長女が誕生すると同時に、今度は左足にも足枷がかけられた。こうなるともう何処かに出かけ

NORC後期表彰式 および忘年ディナーパーティー

海事思想普及委員会

昨年12月20日1800～2100まで東京都新宿区上新宿にある東京ヒルトンインターナショナルホテル菊苑の間で後期表彰式および忘年パーティーを行いました。

当日は石原会長、秋田・大儀見副会長、清水専務理事をはじめ、森繁久彌氏など約250名が参加して一大パーティーとなりました。皆夜のふけるのも忘れてビンゴ大会等に熱中する一幕もあり、楽しいうちに無事終了いたしました。

なお、その模様を進行順に追ってみたいと思います。1805開場、1830開会・NORC 後期表彰式(熱海オールジャパンチャンピオンシップ)、1900開会の辞(秋田

博正副会長)、1905挨拶(石原慎太郎会長)、1910来賓代表挨拶(ミキモト株式会社社長・杉田勝時氏)、1915森繁久彌氏へ記念品贈呈(文化功労賞受賞)・森繁久彌氏の答辞、1920乾杯(大儀見副会長)、1925歓談、1945ビンゴゲーム(司会・E. H. エリック氏)、2030カルチエバンドームのタバコサービス(タバコエクスポートーズインターナショナルより)、2045閉会の辞(清水栄太郎専務理事)

また、今回のパーティーには各社より多数の協賛をいただきました。この誌面をお借りして厚くお礼申し上げます。



総合優勝〈ゼロ〉のオーナー津村重孝氏とミキモトカップ



総合第2位〈コテルテル〉のオーナー代理・諏訪貞男氏と日本タイマート賞

総合5位(青波行)の
オーナー原均氏



総合6位
〈ウエーブダンサー〉



乾杯の音頭をとる
大儀見副会長



タバコサービス



杉田氏による挨拶



グラスを片手に語り合う



E. H. エリック氏の巧みな司会でなじみとなったピンコゲーム



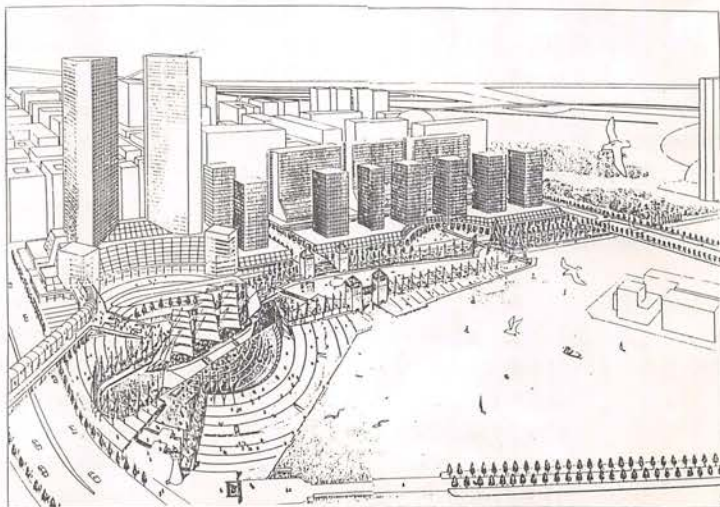
森繁久彌ご夫妻と石原会長

1984年度忘年パーティー協賛リスト(あいうえお順)

(株)朝河電気商会／(株)アシックス・アルモス／アリカ・トレーディング(株)／エクスポートーズ・インターナショナル／エーグル・ジャパン／エスピー食品(株)／オズマピーアール(株)／(株)オムニ／カティースーク・スコッチウイスキージャパン／カルチエ・ヴァンドーム／関東自動車工業(株)／(株)極東／(株)ゴールド・ウイン／(株)佐浦計器製作所／ジャパン・リグ／セナー(株)／宝酒造(株)／タバコエクスポートーズインターナショナル／東洋ゴム工業(株)／(合)徳力商店／中村船具工業(株)／日産自動車(株)／日本タイマート(株)／日本無線(株)／(株)ノルディック・スポーツ／(株)ピーターストーム／フッド・セール・メーカー／古野電気(株)東京支店／本田技研工業(株)／(株)ミキモト／御木本製薬(株)／モリシゲ・コーポレーション(株)／八重洲無線(株)／ヤマハ発動機(株)／ヤマハ東京(株)／レブコ(株)

「みなとみらい21」計画図

「みなとみらい21」は、横浜市が21世紀に向け、横浜を魅力と活力あふれる都市にしようという、都心再開発の事業計画で、我が国の21世紀を展望する都市づくりの先導的な役割を担う、国家的プロジェクトとして注目と期待を集めています。この図は、その「みなとみらい21」構想の完成予定図です。この図に描かれているように、完成後のドッグパークには、帆船〈日本丸〉が係留されることになっています。



レースのお知らせ

とっても楽しい

第2回日本海横断

国際ヨットレース

今年行われた第1回レースでは、ソ連2隻、日本11隻の参加があり、ロシア人の人なつっこさとか、国資並の歓迎があつて、とても楽しく成功させていただきました。ソ連沿海州スポーツ委員会と、私達北海道支部は、もっと楽しく大きなレースにしようと、はりきっています。

日本海は、海象変化の激しい海です。そこで、練度の高いソ連のヨットマンと技を競ったり、楽しいパーティーを重ねたりすることは、あなたのヨットライフに楽しい思い出をひとつ加えることになるものと確信し、ここに参加のごあんないをいたします。

レースの概要

主催 ソ連沿海州・北海道・NORC
運営 NORC 北海道支部
後援 朝日新聞・北海道テレビ・日刊スポーツ
協賛 電通・日ソ協会・北の誉酒造・松山 JC・石狩町
コース 第1レース

石狩湾新港→江差 140マイル

第2レース

江差→ナホトカ 360マイル

日程	エントリー締切	4月30日
	知事レセプション	8月5日
	前夜祭	8月6日
	第1レーススタート	8月7日
	江差 JC レセプション	8月9日
	第2レーススタート	8月10日
	表彰式	8月16日

参加艇数 ソ連5隻・日本10隻・計15隻(隻数限定)

表彰 国際親善が大きな目的でもありますので、たくさんの賞を用意します。

ソ連での滞在費 一切を沿海州スポーツ委員会が負担します。

参加料(会員) 艇 10,000円 乗員 2,000円
(非会員) 艇 40,000円 乗員 10,000円

問い合わせ先 日本海横断国際ヨットレース準備委員会事務局
札幌市白石区菊水4条2丁目
アルファビル
TEL. (011) 813-3232

第4回小笠原レースの日程変更

NORC帆走委員長 武市 俊

来たる5月1日1200スタート予定の小笠原レースのスタート時間が次のように変更になりました。

スタート 4月29日(月)1000

出艇申告および艇長会議 4月28日(日)1630～

(小笠原にて)

その他については本誌1月号の1985年本部・関東支部レース・スケジュール通りです。

なお、現地では安全備品の調達は不可能ですので、事前に安全検査を受けておいて下さい。また、搭載無線機(2メガ帯)の免許の期限も合わせて確認をお願いします。

1988年オーストラリア一周

200年祭ヨットレース

オーストラリアでは、1988年の200年祭を迎えるにあたり、1976年アメリカ独立200年祭に匹敵するようなイベントのひとつとして、9つの区間から構成されるオーストラリア一周レースを計画しています。エントリーは全区間または区間ごとの両者とも可能であり、パースにおいては英国からのパーメリアⅡレースの参加艇が加わることも予想されています。オーストラリアヨット協会では海外からの参加者を歓迎しております。スケジュール、問い合わせ先は下記の通りです。

スケジュール

LEG	START
1 Sydney-Brisbane	Saturday, 20th August, 1988
2 Brisbane-Cairns	Sunday, 28th August, 1988
3 Cairns-Darwin	Saturday, 10th September, 1988
4 Darwin-Dampier	Sunday, 25th September, 1988
5 Dampier-Fremantle	Thursday, 6th October, 1988
6 Fremantle-Adelaide	Saturday, 22nd October, 1988
7 Adelaide-Hobart	Saturday, 5th November, 1988
8 Hobart-Melbourne	Wednesday, 16th November, 1988
9 Melbourne-Sydney	Saturday, 26th November, 1988

問い合わせ先

The Executive Director
Round Australia Bi-Centennial Ocean
Yacht Race, 1988
Australian Yachting Federation
33 Peel Street
Milsons Point NSW 2061
Australia

NORC協会ニュース

専門委員長会議

1月23日1830より本部事務局で専門委員長会議が行われましたので、その模様をお伝えします。

出席者（順不同）

大儀見薫（副会長）
清水栄太郎（専務理事）
宮坂敬三（帆走副委員長）
渡辺修治（技術委員長）
中上川貞次郎（財務委員）
石井正行（ルール委員長）
平野喜美夫（泊地対策委員長）
林賢之輔（計測委員長）
長江博人（安全委員長）
篠原要（通信委員長）
河村次郎（常務理事）
歌田道教（事務局長）

清水 それでは、各委員長より改正点または決定事項について報告して下さい。

まず最初に安全委員会よりお願いいたします。

長江 ORC 議事録39では、安全委員会関係のスペシャルレギュレーションにおいて、昨年度のものからの改正点が大きくわけますと3つほどあります。

第一に、木栓が今まではテーパーでいろいろなサイズのものがあれば良いということであったのですが、今年からは、木栓でふさごうとする場所近くに正しいサイズのを置いておきなさい、ということになります。

第二にこれは予告なんですけれども、1987年から信号焔は、SOLASという海上における人命の安全に関する国際条約に合致したものでなければ認めないとい



林氏(左)と長江氏(右)



本部事務局にて（正面中央は石井氏）

うことがあります。これに関しては、日本国内で市販されているものが合致しているか、調査しておりませんので、これから調査して、これに対する安全委員会としての対応を決めたいと思います。

第三はライフラフトの細かな規定というものが1983年度より予告されており、1985年度から採用となりました。JCIの規定のものでほとんどよろしいのですが、装備品に若干違いがあります。不足備品を手に入れるのはそんなに難しくありませんので、どうするかは委員会で決めたいと思います。

大儀見 海外レースのIORを適用している場合には搭載しなければだめです。

長江 その通りで、この2年間スペシャル・レギュレーションの和訳が出ておりませんので、85年度に早急に出し、各艇に知らしめたいと思っております。

大儀見 オフショアで、海外レースに出る場合と国内での場合の2本立てで告知したらどうでしょうか。

清水 リストみたいなのを作ってもいいんじゃないですか。

長江 備品の追加の中で船酔止薬は問題ありませんが、生き残り方法を書いたプラスチック・シートに問題があると思います。

清水 例のサバイバルシートのことですね。

長江 プラスチック・シートという所に問題があります。

大儀見 広告をとって作ってもいいですね。

清水 発泡体の浮くものに印刷すればいいですよ。

長江 もうひとつ、1984年の改正のときに、ライフラフトの非常水と食糧を浮力のある防水のグラブバックいわゆる袋に入れておかなければならないというのがあります。浮力のあるというのが問題で、メーカーによると食糧などを入れた場合のテストをしたことがないということです。今年度のライフラフトの規定の中にもリコメンデーションがあり、グラブバックの中にもこんな物を入れておいたほうがいいよ、というような物がいろいろあるのですけれども、それらを入れた場合、沈んでしまうのではと思われます。

清水 そうすると、どこかでオスミ付をもらわなければならないとなりますね。例えばJCIとか……。

長江 その辺の問題がありますので、業界と連絡を取



平野氏



篠原氏(右)

りながら、安全委員会としての見解を出したいと思えます。他のリコメンドですが、ライフラフトに艇名などを書きなさいというものもあります。レース主催者によっては、リコメンドを規定として用いることはないのでしょうか？

大儀見 例えばアドミラルズカップはそうでもないですけれども、オーストラリアなどでは、安全規則はORCよりも厳しいものが必ず出てきています。

ほかにバックステアのトランサムオープンホールについてはどうですか？

長江 チーフメジャーからの報告として、ある国ではランニングバックステアをトランサムにオープンホールを開けてとっているものがあり、これはハルがウォータータイトであるべきであるという規定に反するという事です。国内では問題ないと思われませんが、ひとつ考えられるのは、トランサムに穴を開け、デッキまでパイプを通してある場合、ブロックのとり方、例えばパイプに穴を開けてブロックを付けた場合にはウォータータイトでなくなる場合がありますので、各安全検査員に注意しておきたいと思えます。

清水 ほかにございませんか？

林 それでは、長江さんがおっしゃったことに平行してレーティングの変わった主な点について述べたいと思えます。プロペラの関係で言いますと、キールの後ろから出てるプロペラで、図のような場合にはESLを取り直します。これは、最近キールの後ろをわざわざ減らしている艇がありけしからんということで、こ

れによってプロペラファクターが変わって、レーティングが高くなる可能性があります。

それからCGFの公式が変わりまして、主旨としては、スタビリティのある船についてはレーティングが下がるもしくは同じレーティングでも、もっとスタビリティをとれるということです。

大儀見 要するにクルーリミットと対をなしているんですよ。

林 そうです。新しくできた船のCGF ミニマムは決まっていますが、以前の古い、幅の狭くてパラストが重い船については、ミニマムの数値が下がります。

それからSV値、スクリング・バリューといいまして、横倒しのときの重心位置と浮力中心位置の関係を示すような値で復原てこがプラスの場合にはSV値がマイナスになります。それが、今まではマイナスであれば良かったのですが、今後はマイナスでも-0.25より大きければ警告付きで計測証を発行することになります。

それから、来年度から出てくるであろうというノーティスがありまして、それはクルーインデューストスタビリティというもので、クルーによるスタビリティをかき過ぎているのではないかとということに対するルールです。

次にスカントリング（構造寸法）ですが、これはABSルールに従って進んでおりまして、1986年1月からカテゴリー0と1に適用されます。

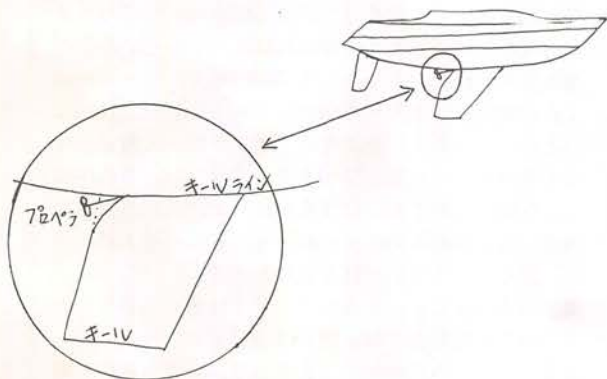
大儀見 カテゴリー1は沖縄や小笠原レースがあり、新艇を作るときに問題となるので、はっきり出しておく必要がありますね。

林 実際には、どのような形でやっていくのか、はっきりは出てきておりませんが、日本にもABSはあるので、適用していくことになると思います。

大儀見 レコメンドですけれども、エージアローワンスについては、JORとのからみがあるのでは……。

林 これは、MARK III Aではエージアローワンスとしてはっきりした数値がでないものですから、昔の議論を再度検討するようです。

ほかにノーティスで、バンブを付けた場合の最小半





宮坂氏(左)、渡辺氏(中央)、中上川氏(右)



川村氏(左)、清水氏(中央)、大儀見氏(右)

径が厳しくなります。これは MDS, FDS 両方ともです。

それから、大きなものではセールに関するケブラーなどの使用制限の削除があります。

B および BWL の計測が1985年1月1日以降は今のルールよりも厳しくなります。

ジブの追加としては、ミッドガースが50%以上のジブというものは実際上ないのだけれども、ミッドガースのほかに、ラフの midpoint からフットの midpoint までの距離がリーチの長さの55%を超えてはならないというものがあります。

大儀見 林さん、日本ではスピンの左右非対称でないという問題は出ていないですね。

林 ありませんね。これは、スピンの形が左右対称ということだけではなくて、材質、繊維の方向まで対称でなければならないというものです。以上で私の報告は終わります。

清水 ほかになければ、私のほうから実行委員についてなんですけれども、グアムレースについて早く骨格を決め、スポンサーの選択に入らなければならないので、早急に予算案、実施要領などを決めていただきたいということ、そして計画に乗っている全日本の問題についても今年度どうするかということです。関連ある委員会で行行委員会を形成していったほうがいいと思うのだけれども、本日集まっていたいただいたメンバーが支点になると思いますので、第一回の会合をお知らせしたいと思います。そして、実際になって、それぞれのやるべき委員会にバトンタッチしていきたいと思っています。スポンサー関係のため、タイムリミットは3月の中ごろまでにすべて決めていただかなければなりませんので非常に忙しいことになるかもしれませんが、両レースともまだ日が浅い事業なので慎重に内容を検討していただきたいと思っています。

宮坂 帆走委員会のほうでも、大きなイベントに関しては総務委員会との連携プレーが絶対に避けられないということ。そして、我々実施委員会としては、いろいろなフィードバックもあるので、それらを実行委員会のようなものに拡げておかなければいけないと思います。

大儀見 関東支部のことになるかもしれませんが、レースのスケジュールのたてかたについて、特に大島レースは5月中、神子元島レースは10月中に行うという形になっているのが、それぞれずれており、以前も注意を受けたことがあるのだけれども、歴史と伝統のあるレースでは安易に日程コース等はいじらないというポリシーを再確認していただきたいと思います。

宮坂 基本的にはずらさないほうがもちろんベターなんですけれども、NORC のレースはほとんど休日を使っているわけで、最近の傾向としてシリーズレースに人気があり、関東の場合、前半がフリート対抗、後半では熱海の全日本というように、ポイントが2つに分かれてきており、単独ではできなくなってきているのです。シリーズ5レースの中に、例えば大島レースと初島レースを組み入れることによって、ずれが生じってしまうのです。神子元島の場合には、江ノ島ウィークの一環という話に昨年からなっております。

ちょっと話は変わりますが、先ほどのセールに対するケブラーなどの使用について、帆走委員会としては、使用を認めてもいいのではないかという見解が出ております。使用が禁止になっていた主な理由はなんでしょうか？

長江 価格が高い点もありますが、耐候性、特に紫外線に弱くて、1年ももたないという点ではないですか。

清水 アメリカ勢の大勢に押されてしまったんですね。リッチマンのレースにならないようにしようというのがくずれてしまったのですね。

大儀見 まあ、航海機器など全般にいえることで、スーパー・レーサーの世界になってしまったのですね。

清水 それでは、本日決定いたしましたことを第93回理事会にて決定事項として報告したいと思いますのでご了承をお願いいたします。

また今後は、専門委員長会議を決定審議機関としておまかせいただき、理事会報告し、施行したいと思います。従来不明確であったこの点について、今後はこのような方向で処理していきたいと考えておりますのでご協力のほどよろしくお願いします。

1985年 近畿北陸支部レース・スケジュール

月/日	レース名	コース	スタート T.L.	シリーズ 倍	参加料 開催地	パーティー	協力艇
○ 1/20	ポイントレース	オリンピックコース	10:30 15:00	① × 1	5,000 LWYC	バ	ZERO FIGHTER
○ 2/17	ポイントレース	オリンピックコース	10:00 14:00	② × 1	5,000 LWYC	バ	BSCA LWYC 共催
3/17	琵琶湖縦断彦根レース	彦根～白石～大橋	8:30 16:00	③ × 1	5,000 彦根	——	BCYC主管
4/14	第2回琵琶湖カップレース	柳～近江大橋～雄琴～柳	10:00 14:00		5,000 柳	バ	BSCA 主催
○ 4/21	ポイントレース	オリンピックコース	10:30 15:00	④ × 1	5,000 LWYC	バ	CREEK MIX MAX
5/5	長浜城ひょうたんヨットレース	長浜～竹生～長浜	10:00 15:00		3,000	バ	長浜市主催
5/6	BSCA 長浜レース	長浜～大橋	08:00 16:00		2,000	——	BSCA 主催
○ 5/26	CABIN Y.F.						
○ 6/16	ポイントレース	オリンピックコース	10:30 15:00	⑤ × 1	5,000 名	バ	PENELOPE
○ 7/14	ポイントレース	オリンピックコース	10:30 15:00	⑥ × 1	5,000 柳	バ	ひょうとこ
8/5	第8回びわ湖祭ヨットレース	名鉄～守山～わに浜～名鉄	10:00 14:00		5,000	バ	びわ湖祭主催
○ 8/25	ランデブー						
○ 9/7	第9回多景島レース	柳～多景～白石～柳	22:00 18:00	⑦ × 1.5	5,000 柳		はやて
○ 10/20	ポイントレース	オリンピックコース	10:30 15:00	⑧ × 1	5,000	バ	めるへん
○ 11/3	第9回 竹生2周レース	わに～竹生～多景～白石～ 竹生～多景～わに	12:00 14:00	⑨ × 2	10,000 志		
○ 11/17	琵琶湖	オリンピックコース		⑩ × 1.5	10,000		レース委員会
○ 11/23	クラス別チャンピオンシリーズ	ショートジスタンス					
○ 11/24		オリンピックコース					
○ 12/15	ポイントレース	オリンピックコース	10:30 15:00	⑪ × 1	5,000 名 納会		

○印はNORC主催

1985年 レース・スケジュール

(沖縄支部、内海支部、
津軽海峡支部、北海道支部)

■ 3月

9日(土) 59年総会・表彰式 (内海)

16日(土), 17日(日), 21日(木) 関西ビッグボート選手権 (内海)

17日(日) ルカン礁レース (沖縄)

■ 4月

14日(日) 第10回舵杯レース (内海)

27日(土)～29日(月) 第11回オレンジカップレース (内海)

28日(日) くにうみ祭典レース (内海)

28日(日) 座間味レース (沖縄)

29日(月) 第4回フェスティバルレース (内海)

■ 5月

3日(金)～4日(土) 洲本・五ヶ所湾レース (内海)

5日(日) ランデブー (内海)

5日(日)～6日(月) 第3回函館湾SC (津軽)

19日(日) 第17回穴持レース (津軽)

■ 6月

2日(日) 大阪湾横断レース (内海)

7日(金)～8日(土) 第3回松前小島回航レース (津軽)

15日(土) 石狩湾レース (北海)

23日(日) 謝敷マリーナ杯 (沖縄)

■ 7月

14日(日) 第4回シナーラ杯ヨットレース (津軽)

21日(日) 那覇～本部レース (沖縄)

■8月

3日(土)~4日(日) 函館湾オープンヨットレース

(津軽)

10日(土) 日本海横断ヨットレース

(北海)

13日(火) 徳島フリートレース

(内海)

14日(水) 阿波踊りレース

(内海)

18日(日) 第18回穴持レース

(津軽)

25日(日) マスカットレース

(内海)

25日(日) 謝敷マリナーレース

(沖縄)

■9月

14日(土)~16日(月) フリート対抗レース

(内海)

15日(日) シングルハンドレース

(津軽)

20日(金) オロロンラインヨットレース

(北海)

22日(日)~23日(月) 津軽海峡横断ヨットレース

(津軽)

22日(日) 牛窓町カップレース

(内海)

■10月

6日(日) 土庄町レース

(内海)

12日(土)~13日(日) 小豆島レース

(内海)

20日(日) 播磨灘レース

(内海)

20日(日) 第19回穴持レース

(津軽)

■11月

2日(土)~3日(日) 紀伊水道レース

(内海)

3日(日)~4日(月) 沖縄本島一周レース

(沖縄)

10日(日) 第20回穴持レース

(津軽)

総会等のお知らせ

昭和60年総会等の日程が次のとおり決定されました。ご多忙中と存じますが、多数会員のご出席をお願いします。ご都合で出席できない方は、必ず委任状をお送り下さい。

日時 昭和60年2月23日(土)

場所 東京都港区虎ノ門1-15-16

船舶振興ビル 10階会議室

第93回理事会 1300~1450

第29回関東支部総会 1500~1550

第6回代議員会 1600~1650

第29回総会 1700~1730

会員懇談会 1740~1900

年会費未納者へのお願い

昭和60年分の年会費納入期限は、例年どおり2月末日までとなっております。ご承知のとおり当協会の経費は、その大部分が会員の会費によって賄われており、正に活動の源泉であります。殊に年度当初は従来から資金繰りに窮屈を感じております。以上の事情をご

賢察下され、なるべく早期に所属支部あて会費を納入されるようお願いいたします。会費納入については預金口座自動振替をなるべくご利用下さい。

なお、年会費を滞納された場合はその間、「年会費滞納者取扱規程」によって処置させていただきます。すなわち、レースへの出艇料が倍額、乗員参加料が非会員並、賞の対象から除外、計測証書その他証書類の発行停止、オフショア等の送達停止、頒布物品のあつせん中止、その他の処置がとられ、更に一箇年以上にわたって滞納の場合は除名処分となることもあります。ただし、外国に長期間出張される場合は、その旨届出て下さればその期間中に除名はありません。

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

ヨットカレンダー

NORCでは昨年に引き続きヨットカレンダーを販売しております。つきましては身近な支部までお申し込み下さい。お待ち申し上げます。

〈内容〉

全カラー7枚 写真は'84年クリッパーカップ総合1位〈ブーメラン〉~総合7位までおよび支部名と全国レース日程表

〈価格〉

定価：1,000円 NORC 会員価格：800円

送料は別途実費を申し受けます。

〈申し込み先〉

関 東 (03)504-1911~3

駿 河 湾 (0543)52-1526 (今尾)

東 海 (052)971-5835 (谷口)

近畿北陸 (075)661-0325 (三井)

内 海 (0792)46-2836 (妹尾)



西内海 (082)243-4111 (井岡)
 玄海 (092)731-1370 または、
 804-5225 (光安)
 沖縄 (0989)39-2277 (桃原)
 津軽海峡 (0138)59-1234 (米山)
 北海道 (011)231-0015 (城丸)
 協力：マリーン企画

LINE 7

アメリカズ・カップ・ギヤー

NORC では、ニュージーランドのライン7社で制作された LINE 7 アメリカズ・カップギヤーを頒布いたしておりますのでお知らせします。

このギヤーは、一昨年のアメリカズ・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、品質機能ともに申し分ありません。

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・バーズのマークが入っており、(ただし、外国人サイズの M、

Lには入りません) 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)でお買上げの方には、ラインセブントオル(1,700円)をさしあげます。また、これまでさしあげていたポスターは郵送中の破損がひどいため中止させていただきます。なお、送料は、上記金額には含まれておりません。

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
XXS	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

申し込み方法

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)。料金を受け取り次第発送します。(NORC 事務局に見本があります)

協力：(株)武田 LINE SEVEN

OFFSHORE 第119号 昭和60年2月15日発行
 毎月1回15日発行
 昭和52年7月21日 第三種郵便物認可
 1部定価300円(郵送料45円)

発行 社団法人 日本外洋帆走協会
 東京都港区虎ノ門1-15-16(船舶振興ビル4階)
 電話・東京03(504)1911~3 〒105
 郵便振替番号2-21787

印刷 正進社印刷株式会社

