

Offshore³ 1985

社団法人 日本外洋帆走協会発行No.120/300円

昭和60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



新〈コンテッサ〉

撮影：大野晴一郎／提供：オーシャンライフ

座談会レポート

第2回三浦〜グアムインター
ナショナルレースに向けて

参加艇数はわずか6隻という淋しいものであったが、女性2名と9歳の少年をクルーとするフリートは、1艇の脱落も見せずに完走し、少なからず人々を驚かせた。とくに参加艇は、誰もの視線が集中するような最新のトップレーサーではなく、それだけに NORC 主催のレースとしては結果論にしてもはなはだしく異質となった。

あの、暗示さえ含んだ第1回三浦グアムインターナショナルレースから、もう1年余、本年末には第2回のスタートを迎える。

そこで本誌では、このユニークなイベントを巡って座談会を試みた。出席は第1回のレース委員会を務めた朝河清、第2回のレース委員長に予定される大儀見、続いて第1回参加艇サイドから、武田勝彦、鈴木弥彦、ジョージ・アンドリュウ、堀暁彦、以上の各氏である。本誌からは服部一良、歌田道教が参加した。

レースはほんとうに楽しかったけれども

レースには違いないが、レースというよりもその航海の素晴らしかったこと、すなわち、真冬の季節に一路南へ向かうヘッディングに夢があり、事実、1日か2日の辛抱は必要だが、これさえ浚げばあとはまるで嘘のように1日で1カ月の季節が過ぎ、3日目でセーターを脱ぎ、4・5日目はTシャツ姿、6・7日目はもう汗ばむ感じの初夏で、裸、そしてフィニッシュは当然に真夏——、風のコンディションにしても、スタート後2日ほどは、本州南岸を東進する低気圧の直撃を受ける可能性もあるが、それに耐える覚悟さえきめれば、再度の時化は心配なく、後半の徐々に力を増す貿易風を受けてセーリングの醍醐味を満喫できる——、とにかく国内で味わえるレースとしては、比類がなく最高——、というようなことは参加艇サイドがレース直後にあちこちで語り、すでに衆知の、お互いにあらためるまでもない共通の認識とするところから、ミーティングは始まった。

そして参加艇側の唯一——といっている不満は、参加艇の少なかったことだけに集中して、第2回を迎えるにあたり、どちらに向けて何をアピールすればよいのか、数多くの意見が出された。

第1回はインフォメーションすら、これだけのレースにしては目茶苦茶に遅かった、参加を考える艇の立

場をまったく考えていない、第2回のアピールにしても今でも遅いぐらい——、完全なクルージング仕様の《海太郎》が目を見張る快走を続け、立派な成績を残したのは、計り知れないニュアンスを秘めている、これを読み損いその処理を誤ると、明日の NORC はたいへんなことになる——、先日の専門委員長会議では、定期的な開催を危ぶむ意見があった、理由は所要日数の点などで無理なところが多く、回を重ねるにつれて参加艇数はむしろ減るのではないかという——、回航が大きなネック、ここさえ解決できれば参加艇数は二桁になる——、などなどと続いた。

参加艇をふやすには

まず、ともかく国の内外を問わず積極的な広報活動を行うことで一致した。そしてそのためにはスポンサーの問題は重要、しかるべきスポンサーを付けて参加艇の便宜を計るのはもちろんだが、スポンサーサイドに直結する機関は人を集めるノウハウを持っているはずで、その協力を求めるのが効果的という意見が出され、全員が賛同した。

その他、日ごろはレース活動に馴んでいない艇を、どのような方法で仲間にするか、数々の提案がなされた。

主なところは、グループを別にして表彰を二本立にする、グループは同じだがハンデキャップで優遇する、安全備品のリースを考える、通信機や航法機器類もそれに含む、船会社、米海軍、海上自衛隊に交渉して、後援を求め、回航の船積みが可能になるか検討する、いっそのこと、このレースをワンレグにする大きなラウンドレースを考えれば、回航の心配がなくなる、というものであった。

レースの位置付けをどこに置くか

多数の参加艇を集めるには、何をしなくては行けないかという試議は、当然にこのレースの今後のビジョンを、どこにどこに置くかという、はなはだしくシビアな課題に直面した。

広く海外へも呼び掛け、名実ともにインターナショナルレースとして育てる目的意識を持つのか、それとも国内の、どちらかといえば NORC から離れている層を掘り起こし、フリートでオーシャンパッセージを



三浦〜グアムインターナショナルレース座談会にて

右より〈月光V〉の嶋氏、大儀見氏、服部氏

右より〈がめら〉のオーナー朝河氏、〈摩利支天〉のオーナー武田氏、〈海太郎〉のジョージ・アンドリュース氏、〈ジュール〉のオーナー鈴木氏

行う楽しみを、より充実させる方向に進むのか、いうまでもなく前者はIORの世界で、後者は脱IORにならざるを得ず、この二者択一を避けることは許されまい、NORCはどちらを選ぶのかとなったのである。

ことはきわめて重大で、安易な結論は避けなくてはならないが、出席の参加艇サイドは、後者のポリシーを好まれたようで、ともかく主催サイドとしてのNORCの態度決定を、早急に待ちたいということだった。

運営上の問題点

今後のために改善をと、いくつかの事例が参加艇側からあげられた。

レース後の、回航に出港するまでの係留期間を巡って、第1回のとき、現地で若干の混乱が生じたのは、すでに知られているが、受け入れサイドとの事前協議は徹底して行うように、あらためて要望が出された。言葉だけではなく、おそらく事々の慣行も違うはずで、完璧なコミュニケーションは容易ではないだろうが、とくに金銭上の問題を派生しやすい事項には、注意ぶかく十分な確認をお願いしたいとのことであった。

次は、これは運営上だけの問題ではなく、先方のヨットクラブに出入りした人々全員に反省を求めたいとして、そこにおけるマナーの悪さがアピールされた。

先方のクラブではホスピタリティの一端にと、連日にわたって冷たいビールとジュース類が提供されていた。もちろん無料で誰でも頂戴できる。だが、いや、だから問題が生まれたのだろうが、無料であるが、その飲みっぷりと後始末がひどかったというのである。

国内とは違ってあちらでは銘柄が豊富でひとつひとつに個性がある。だからひとつを手にして1口2口飲んでまた次、またというのを、大勢で行ったのではないかとしか考えられないような、飲み残しの放置が多かったらしいのだ。しかも艇か宿かで飲むために、こっそりとまとめて持ち出す者も見られたという。

あれらの品々は天から降ってきたものでも、地から湧いてきたものでもない。間違いなくクラブのメン

バーの経済的負担を通して生まれたものである。

あらたまって教えずにはならないのは残念だが、今後はコミティとなり参加各艇のオーナーを通して、参加者全員の自覚を促す必要がある、ということまで一致した。

もうひとつ、定時交信に空白を生じる懸念から、第1回のときは小笠原父島の基地局と交信可能な範囲を、一種のゲートとして設定し、その通過を義務付けたが、実質的な弊害は何も生じなかったにしろ、オフショアレースの本来のセオリーから見て、あれはやはりおかしいとの意見が出された。もっとも第1回の実績によって、小笠原父島を中継局とする必要性はなくなったはずで、次回は何の拘束もないだろうと結論された。

クラブをつくろう

ミーティングのおわり近くで、いろいろと提案されたそれらの方向を考えると、従来のお仕着せのようなそれだけに運営サイドにまかせっぱなしのフォームでは、処理が難しい問題も多いようで、このレースに関心を持つ人々が集い、企画の段階から手伝う、手伝うというよりも自分たちが楽しむレースは、自分たちの手造りで育てる、このような取り組み方はどうだろうかとの意見が出された。

慢性的な手不足の故に、ひとつのレースにだけ専念してはられない運営サイドの現状からすると、非常にユニークな提案であって、出席者全員の注目を浴びた。

以上、一時間余の懇談は、終始前向きの姿勢で続けられ、たいへんに実りの大きいものだった。とくに最後の、参加側を中心に据える集いの呼び掛けは、大きな意義があるように思われ、早急な具体化が望まれる。

なお、このレースをふたたび成功させるキャンペーンとして、本誌では以後毎号、企画の進行程度などを報告する。

2月24日、岡本造船内YCCにてレポート服部一良

〈SIRENA〉25周年記念

パーティー開かれる

NORCの歴史とともにあるような、そして間違いなく一世を風靡し、栄光の日々を重ねた〈SIRENA〉が、25年を迎え、大々的なお化粧直しを行い、新艇と見紛うほどの美しさをお披露目した。

場所は25年前に進水した、横浜岡本造船の同じスロープ、祝福に集まった人々の中には25年前に立ち合った人も多く、歴史の浅い日本ではきわめて珍しい光景を見せた。参加者計112名。年代の著しい差がある新旧のセーラーが、同じ思いを込めて同じ花を咲かせていた。下記はその方々から寄せられた言葉である。

新生〈SIRENA〉を祝って

“兎と亀の物語”

植木勝水

美しく生まれ変わった〈SIRENA〉の進水式にお招きいただき、オーナーの艇への慈しみが心から感じられ、尊敬の念を深くいたしました。

〈SIRENA〉および大儀見さんとのお付き合いも江ノ島係留当時からですので20年近くになるのでしょうか。

思えば、あれは1970年夏のポイントレースだったかと思えます。

長者ヶ崎付近で風がなくなり、出場艇すべてが固まってしまい、再スタートの様相を呈してしまいました。どうにか騙しだまし走らせてはきたものの、江ノ島のポイントを目前にして、“ベタ風”の憂き目にあい、各艇、あっちこっちを向いて文字どおり“ひねもすのたり”のたりかな”の有様です。我が〈ハンゴオーバー〉は軽い故



25年前進水式をしたスロープにて〈SIRENA〉は第二の人生(?)に向かう(岡本造船・YCC前)

かトップクラス3艇の中において、〈SIRENA〉はと見ればはるか後方にあり、どんなにオーナーの腕が素晴らしいとしても、あの重い艇でこの風の無さでは、我が艇に勝算ありと踏むのは当然ではありませんか。

しかれどもです。喜んではみたものの、風はそよとも吹かず、30分たち、1時間たちするうちに、不貞腐ってしまい、風が出るまで寝ようとバースにひっくりか

大儀見氏(右)、妹のあやめさん(左)



在りし日の〈SIRENA〉、ライバルの〈レッドシャーク〉より撮影(関根氏提供)

青春の日を想う? 武市俊氏(左)、生みの親横山晃氏(右)





大儀見氏のお母様を中心に学習院ヨット部(SIRENA)初代クルー小栗章二氏(左)、(VAGO)オーナーの武田陽信氏(右)

えてしまいました。ところがです。クルーからは一向にお呼びがかからず、目ざめて見ればかわいかに、この無風の中、いつのまにやら前方のポイントを(SIRENA)が回りこんでいるではありませんか。我身の未熟さはさておき、その悔しさは計りしれません。

幸いノーレースとは相なりましたものの、これぞ兎と亀のお話を地でいったようなもので、おかしさとともに懐しく思い出されます。

建造以来25年、新しく美しく変身した(SIRENA)の今後一層の活躍を願って心からおめでとくと申し上げます。

大儀見さん、〈SIRENA〉、 海、仲間……

小栗章二

〈SIRENA〉進水25周年パーティーのため貯木場を20年ぶりに訪れた。昭和23年、小学5年生の時初めてヨット(Lクラス)に乗ったのも、学生時代のインカレでレース艇の大部分が“チン”したのも、“(翔鶴)”の進水、そして“〈シレナ〉”の進水したのも……思い出深いこの貯木場も今はコンテナ埠頭に囲まれていた。

当時からそのままの、防波堤、風に鳴くステーの音、そして造船場のランチングスロープが大儀見さん、海、ヨット仲間……を鮮明に追憶させてくれた。

時の流れ、世代の移り変わりを感ぜないわけにはいかなかったが、パーティー会場は和気あいあいで、仲間の消息、レースの思い出……趣味を通じた仲間の心のふれあいのひとときであった。——ヨットの係留もなかった佐島、油壺、勝山などへのクルージングの集いをおはじめになった大儀見さんの父君は、〈SIRENA〉の、ヨットの仲間の和がこんなに広がっていることをあの笑顔で天国からご覧になったことであらう。

〈SIRENA〉に幸いあれ！
(〈SIRENA〉航海日誌第1ページに記されているクルー)



記念すべき記念撮影

〈SIRENA〉の“誕生”

に寄せて

関根 久

今から24年前に進水した〈SIRENA〉が、またきれいになって、パーティーが行われた。残念ながらその会には出席できなかったが、24年前の進水のことはよく覚えている。当時のシーホースクラブを使っていただいて進水式を開いたのだが、あいにく冷たい雨が降って、N・Eが吹きつけ、きびしい天候だった。

確か“ビルショウ”の24呎艇を父上が気に入られて、それをモデルにして作られたと聞いているが、ギャレーのサイドの細いスペースにオイルスキソロッカーを作ったって、感心したものだった。それから6、7年たったところに、渡辺さん設計になる〈明日香〉に乗るチャンスがあって、ポイントレースで〈SIRENA〉を目標に走った。サイズも同じくらいで、なかなか面白かったが、大体において〈SIRENA〉の方が走り勝っていた。

作った船を満足に走らせることもできず、十分に手入れもしないで次の船に乗りかえて行く風潮の中での貴重な歴史としてしっかり頭に残しておきたい。

〈SIRENA〉銀婚式バンザイ

武田勝彦

木造船の気品を、晴天の空の下いっぱいキラキラと輝かせている、蘇った〈SIRENA〉の姿は、25年の歴史をまったく感じさせない美しさでした。

思えば私がまだ学生で、諸磯や油壺のあたりを騒がしい音を響かせてモーターボートで乗り回していたころ、優雅なヨールリグの〈SIRENA〉を初めて眺め、いつの日か私もあのように美しく、ギャレーもヘッドもある艇で、美人をはべらせ何日も何日もクルージングをしたいとの思いに耽っていたものでした。それだけに懐かしさは格別です。

四分の一世紀もの長い間、これだけ愛情を込めて持ち続けているオーナーの、なんと素晴らしいことか——、われわれのよき手本として、今後も頑張ってくださいと思います。

これからも〈SIRENA〉の航海の安全を祈っております。

ニュー〈摩利支天〉レポート

第二報

とくにデザイナーでなくても、それなりの道で著名になれば、何かと忙しくなり当然に時間が足りなくなる。しかもそのうえで、デザイナーは個性を主張するアイデアを確立しなければならないという、その使命故に、与えられた時間をフルに使って試行錯誤を続け、切羽詰った段階でどうにかひとつの結論をまとめるらしい。

ニュー〈摩利支天〉のデザイナー、ネルソン・マレックもその例外ではなく、詳細な図面は一括してドカンと送られては来ずに、工程の進行に沿う形でバラバラと届いたという。なかでも一番遅れたのがキールであって、プロジェクトチームのマネージャーも、これにはいささかハラハラさせられたようである。

だがやっと届いた図面を見せてもらい、ちよいと考えてみると、その理由が遠からず近からずの感じで見えてきた。

〈オーストラリアⅡ〉のウイングキールは、まさに劇的な登場をして、しかもなお大成功をおさめた。

理論のよく判らないアマチュアにも、すでに手を加える余地はないと思われていたキールに、まだこれだけのすさまじいアプローチの手法が残されていたのかと、いわゆる固定概念のその怖しさを、まざまざと見せ付け、ひとつの教訓さえ残した。だけれどもアマチュアすなわちギャラリーは、そのランクに留まってもすむが、プロフェッショナルな関係者には、情緒的なレベルを一気に越えた激しいショックを与えたに違いない。今なお残るオーソリティによる賛否両論の討議が、それをいっそう際立たせている。

次期チャレンジャーのスタッフにノミネートされているネルソン・マレックとしては、その過中の、それも中心に巻き込まれたはずである。

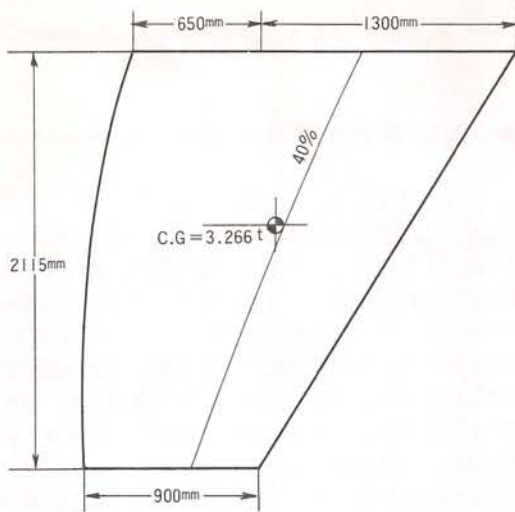
ニュー〈摩利支天〉のデザインを正式に依頼した後のコンタクトで、ネルソン・マレックは、キールはこのようなプロフィールも考えていると、ウイングこそ付いていないが、かつてエルブストロームが試みたような、パルバスバウもどきが突き出ているスケッチを送って来て、オーナーを仰天させたこともあったらしい。このことから、ネルソン・マレックは他のデザイナーとは違って、単純に従来のパターンを踏襲せず、あらためてゼロから再出発を始め、タイムリミットの限界まで、数々のアイデアを転がしていた経過が



容易に想像できるのである。

どうやら決定されやっと届いた図面は、そのようなプロセスの痕跡が伺えない。ごく常識的なプロフィールを見せていて、安心したりまた少々がっかりしたり、ニュー〈摩利支天〉の関係者の反応も、それぞれの立場でまちまちであったようだ。だがプロフィールをよく眺めると、一般のIOR艇には見られない新しい試みが、ひとつふたつ示されているのが判る。

図で一目瞭然のように、キールの後縁はストレートではなく、前方に向かって大きくカーブしている。デザイナーのコメントによると、このフォームを採用した結果、キール全体の効率を落とすことなく浸水面積の減少に成功したという。キールの上端すなわち船底に近いところは、浮力中心位置からのモーメントも効果的でなく、また水流も乱れていて、いっそのことこのところは削って摩擦低抗を少なくした方が、とい



う計算が成立したのだろう。

もうひとつ、図にはないが、キールの厚みは下端に向かうほど徐々に膨らんでいる。当然に重心を下げるための手段と思われるが、キール断面の翼面形状はそれなりに変化しているはずで、このあたりはなかなか興味ぶかい。実際の走りがどのようなものか、楽しみである。

さて、工程かというと、現場ではチタンのあまりの堅さに、少々てこずっているようである。もちろん板材の厚みにもよるが、1mの切断に要する時間が、単位は分ではなく時というから、これは並の仕事ではない。それに合わせて、世界で初のチャレンジに、現場の担当者も燃え、フレーム一本一本の仕上げが、ここまで磨かなくてもという感じでできていて、この素材からの切り出しとその整形に予想を超える時間を費やし、全体見合いの工程の進行具合は、若干の遅れが見られるようだ。

でも1月いっぱい、その一番困難だった仕事をほぼ終えており、写真のように2月上旬にはデッキが完成、以後、溶接工事を担当する要員を増し、3月中旬に予定されているハルの進水に向けて、工程のピッチを上げるという。

なお、現場を覗かせていただいてたくさんの方の事を教えられたが、面白かったことのひとつは、その製作工程の順序である。まず現図を描きそれに合わせて素材を刻むまでは同じだが、最初に製作に入るのは、何とデッキなのだ。これを完全に完成させて、ひっくり返えす、そしてこの裏返しのデッキをベースにしてフレームを組み立て、外板を張る、張り終わった時点でも一度ひっくり返してまともな恰好に戻し、キールやエンジンなどの取り付けに入る、というのである。

今まで承知していた手順とは全然違って、まったくびっくりした。そこで現場の責任者の方にいろいろ尋ねたら、今度は先方がびっくりした。フレームを

先に組み立てて外板を張り、最後にデッキを乗せる方法など、知らないというのだ。

片や専門家、片や門外漢の故に、会話にスムーズさを欠いたけれども、デッキから始めるにしろ、フレームから始めるにしろ、それらを支える仮の基盤が必要であって、その精度とコストを考えると、フレームよりはデッキから手を付けた方が、断然有利らしいのが、どうやら理解できた。

もっとも金属素材だからこそ、このデッキをベースとする組み立て方が可能なわけで、他の素材の場合は、とうてい真似ができない。ただし、この会話を続けているうちに、総アルミの高速キャッチャーボートなどの造船にも実績を持つ、先方の専門家は、デッキの強度をハルと同じ程度に考えているのが伝わってきて、これは工程の順序の違いを面白がるレベルではなく、舟艇に関するトータルな思想の違いのような気がして、きわめて強い印象が残った。

今回の訪問までに、せいぜい構造をめぐるにわか勉強に励み、再度、いろいろと教えていただきたいと思っている、というところで、あとは次号……。

取材/文：服部一良

うわさのうわさ

2年後の1987年3月にスタートするメルボルン～大阪ダブルハンドレースが今年1月中旬に正式発表されてから3週間の間に、約30人の人達から資料請求がきている。このうちの何割かは当然レース出場の意志ありと思うのだが……。

観戦者として顔触れを見ていると様々な組み合わせがあるようで、なかなか面白い。

今一番の注目は丹羽さんご夫妻。ずいぶん以前からこのレースを狙っていた節がある。太平洋単独横断の東山君は友人と出る意志のよう。〈月光〉の並木さんはスポンサーさがしで走り回っているようだ。どこかの艇のオーナーは2艇で出場するとか……。ユニークなのは武市俊さんとお嬢さんの美帆ちゃんというウワサ、これは気になる存在。そのほか、デザイナー達も出場者の意向からデザインしはじめているとか、デザイナー自身が出場するために資料を集めているとか……。

しかし、どの人達も自費で出ない限りは資金に悩みがあるよう。

皆さんの健闘をお祈り致します。

第4回小笠原レースについて

小笠原レース・レース委員長 薬師寺千代美

すでに前月号でお知らせしてありますが、二見港内の模様が前回と多少異っておりますのでお知らせします。

現在二見港では港奥の岸壁の手前に一文字の（波消しのため）防波堤の工事中ですので（別図 No. 1 を参照下さい）、レースのための回航艇は入港後、〈おがさわら丸〉係船岸壁に続いて設置されています興洋岸壁に、前後係留で停泊して下さい。そして4月28日（前夜祭当日）の朝、例の通り共勝丸岸壁に係留替えをして下さい。

次に、その後、小笠原村役場等地元からの要望もありまして、小笠原レース（4月29日1000二見湾スタート）前に、地元との「親善レース」として、母島沖港の「御幸浜（みゆき浜）」沖スタート、父島「二見港」間（約30マイル）のレースは如何でしょうか、ということがありましたのでお知らせします。

実施要領の概略は

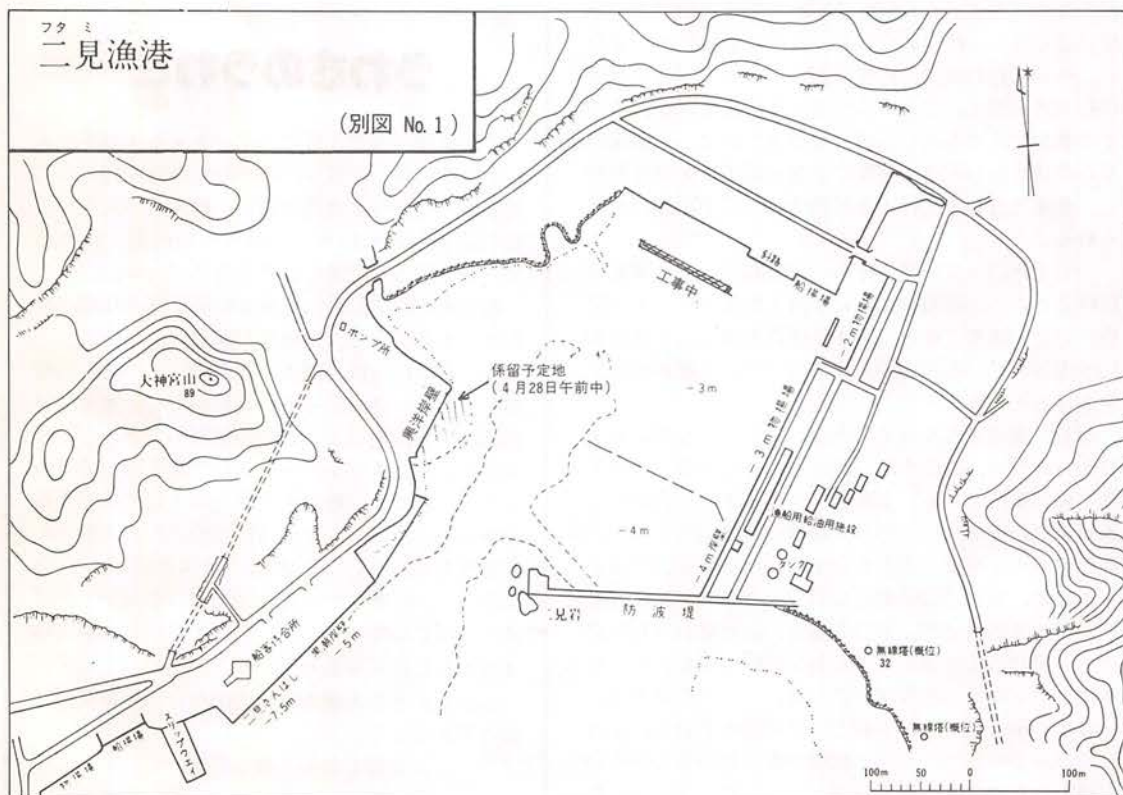
1. 母島沖村での親睦会（前夜祭） 4月26日1800～
2. スタート時刻 4月27日0800
3. フィニッシュ 二見港

4. タイムリミット 4月27日1900

なお、この母島→父島間のレースは昨年4月22日、村制確立5周年記念の行事の一環として、村役場の主催により、地元父島より4艇、母島より1艇、外国艇（オーストラリア）1艇の計6艇でレースが行われて、村長杯等の外に参加賞が出ております。今回は、2回目になりますが、小笠原海運の〈おがさわら丸〉運航表によりますと、4月26日1000、東京竹芝岸壁発、同27日1430、二見港着となっておりますので、東京発26日便で小笠原に行かれるレース参加者は、この母島→父島間のレースには残念ながら時間の都合上参加できませんが、若し同航要員等だけでも、また回航要員兼レース要員等で参加を希望される艇は、4月26日、1800までに母島沖港にお集り下さい。

なお今回も地元父島からは4艇が参加する予定です。また、母島沖村でも食料品の購入、真水の給水、燃料の給油等は可能ですし、沖港内でのレース参加艇の係留岸壁は（別図 No. 2）を参照下さい。

なお母島の現状につきましては、すでにご承知のことと思いますが、一応簡単に説明いたします。（別図



No. 3) を参照下さい。

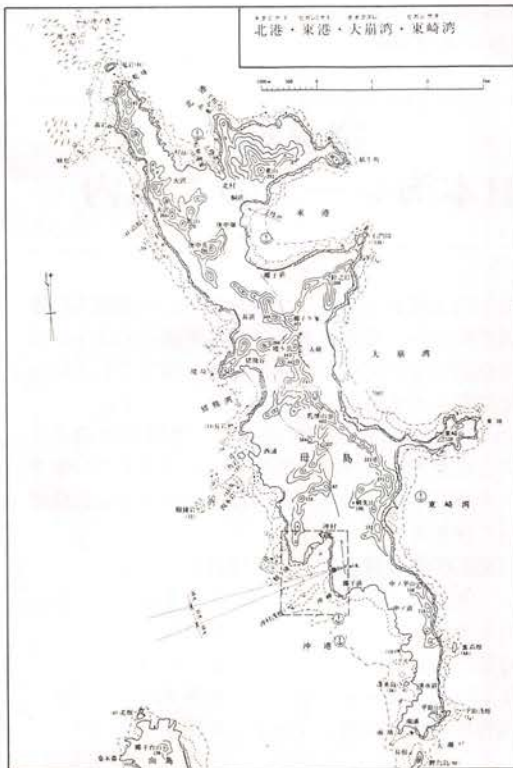
母島は父島に比べて平均気温は約2℃高いといわれていますが、島の植生の状況は父島によく似ています。

海上の状況ですが、父島→母島には一定した海流はありませんが、潮流には影響を受けるようです。

下げ潮の場合(上げ潮の場合はこの現象と正反対)、父島南端から南島の南端付近では最高2 kt ぐらいの北西に流れる潮流があり、母島北端付近では東に3 kt と、意外に早い潮流があるようですし、また母島北端付近には、沖ノ碗、池ノ碗等の暗礁群があり、北端西側には鱒(さわら)根等の暗礁群があり、波の荒い時には遠くから白波で良く目立ちますが、海面が静かな時には近づいて、海面の色の変化によりはじめて気付くようです。このことは沖港入口の南側にある浅根という暗礁群も同様です。[小型船用簡易港湾案内「南方諸島」(財団法人日本水路協会発行)を参照下さい]



薬師寺千代美



次に、沖港南側の山腹(標高25 m)に指向灯(灯台)が設置されました(白色)G・W・紅・の3色を同時に照射しております(別図 No. 4 参照)。昼間は、向島に向かって南下し、指向灯台(白色)と灯台背後の農業用貯水タンク(白色。付近にも何個もありますので、ゴミ焼却場の煙突の背後近くにあるもの)をトランシットに見た点で変針して、そのままトランシットで進入し、灯台の約300 m 手前、沖港兩岸の中央付近で〈ははじ丸〉係留岸壁にある船客待合所に向けて入港すれば安全です。

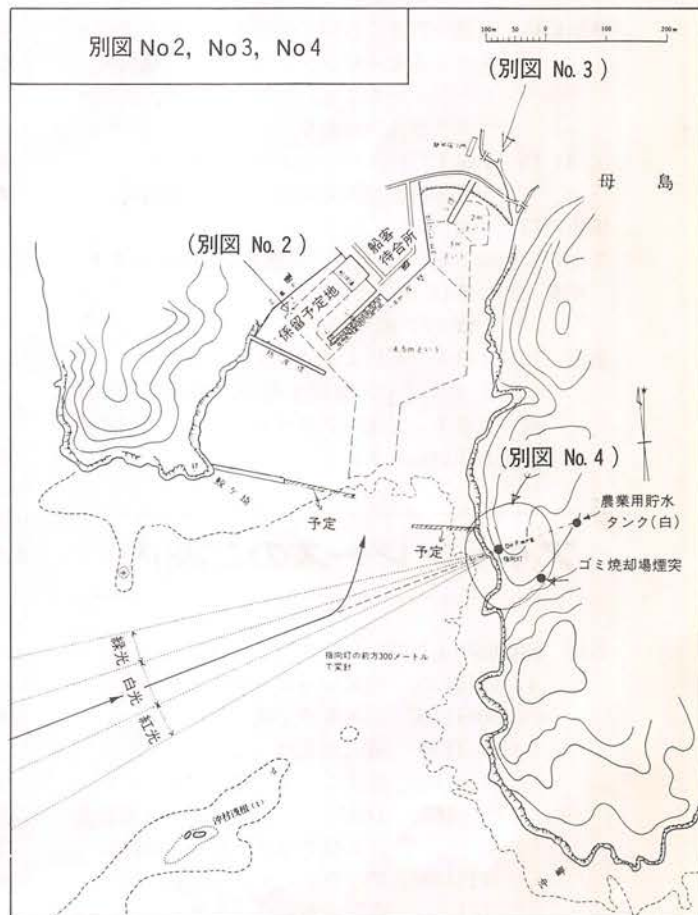
夜間は、向島に近づくまでは昼間同様に注意して南下し、照射灯の色がGからWに変わった地点で変針し(南下し過ぎると、Rに変わります)Wの範囲内を航行し、灯台(陸岸)の約300 m 手前で岸壁に向けて変針して入港すれば安全です。

以上母島の現状等を簡単に記しました。何がしかでも参考になれば幸いです。

小笠原レース観船ツアー特別割引

小笠原海運(株)定期船にて、一等68,800円、二等34,400円(いずれも2割引されています)東京発4月19日または26日の1000、父島着は翌日1430、帰りは父島発29日1200です。早目にお申し込み下さい。

別図 No2, No3, No4



第4回 熱海ケッチミーティング のお知らせ

クルージング派のゴールデンウィークの船出を飾る熱海ケッチミーティングが第4回を迎えました。初島第二漁港集合、熱海港ゴールのショートレースと名物の温泉大パーティーを行います。連休の前半は仲間のクルージングヨットが集まり、中間は熱海に艇を置き職場にUターン。後半は各艇気ままに伊豆諸島をクルージングという遊び人間フルタイムのうれしい企画です。

主催 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、熱海商工会議所、熱海温泉旅館組合

スケジュール

日時 昭和60年 4月28日(日) 1200初島集合
1400スタート、ゴール熱海港(タイムリミット1700)
1830～2030パーティー(陸上からのパーティー参加歓迎 入浴無料)

参加資格 自己の責任において航行する、2本マストを有するセーリングクルーザー(艀装可)レーティングなし。ただしケッチ、スループのクラス分けあり。

出艇料 1艇1万円、パーティー1名4千円
5月3日まで熱海臨時ハーバー係留可

申込締切 4月15日

参加希望艇は下記まで(後日、実施要領を郵送します)
稲葉文則 〒413熱海市林ヶ丘18-5
☎0557-82-3492

追信 5月4日より6日まで、第1回全日本ジュニアヨットクラブOP級選手権が、熱海湾にて開催されます。ジュニアヨットマン達へアツイ声援をお願いします。

アリランレースのご案内

日程 昭和60年 4月28日(日)～5月5日(日)
4月28日1200 対馬レース(小戸スタート)
30日1700 対馬厳原出航
5月1日1200 釜山港入港
2日1100 釜山レース(釜山スタート)
1800 対馬レース、釜山レース表彰式
およびアリランレース前夜祭
3日1500 アリランレース(釜山スタート)
5日 表彰式およびパーティー

(表彰) 対馬レース/総合1,2,3位
釜山レース/総合1,2,3位
アリランレース/ファーストフィニッシュ
賞、総合優勝、準優勝、
3,4,5位
シリーズトータル/総合1,2,3,4,5,6位

お申込金

NORC 会員/38,000円、非会員/40,000円
上記費用の他に ENTRYFEE として、
全レース参加の場合 1艇に付30,000円
対馬レースのみ参加の場合 1艇に付15,000円

お申込先

福岡市南区井尻3-10-17 ☎(092)581-9121
末松 明
NORC 玄海支部事務局
福岡市早良区内野205-7 ☎(092)804-5225
光安咸尚

お申込締切日 昭和60年 3月15日

申込注意事項

参加資格は NORC 登録艇または NORC 会友艇に限ります。

※パスポート作成のご案内

パスポートをお持ちの方は、残存期間6カ月以上あるか否かの確認をして下さい。万一期限が切れていたり、お持ちでない方はポップツアーインターナショナルにて申請手続きをして下さい。
株式会社ポップツアーインターナショナル
福岡市博多区博多駅東1-12-5
☎(092)481-0404

第2回 日本海レースのご案内

第2回日本海レースは、ソ連沿海州と社団法人日本外洋帆走協会が、北海道および朝日新聞社のほか、松山青年会議所など関係諸団体の協賛・協力のもとに日本海で開催される外洋国際ヨットレースです。

このレースは、石狩湾新港から江差港までの第1レースと江差港からソ連沿海州ナホトカ港までの第2レースで構成されており、成績は両レースの総合成績によって決定されます。

日程(昭和60年 8月5日～8月16日)

インスペクション	8月5日
石狩レセプション	8月5日
前夜祭	8月6日
第1レーススタート	8月7日
松山青年会議所レセプション	8月9日
(第1レース表彰式)	

第2レーススタート

8月10日

表彰式

8月16日(ナホトカ)

参加資格

完全な耐航性を有する24フィート以上の外洋艇で、IORの有効なレーティングを有するか、またはソ連沿海州スポーツ委員会とNORCレース委員会が認めた艇とします。

参加費用 艇(NORC登録艇) 10,000円

(NORC非登録艇) 40,000円

乗艇者(NORC会員) 2,000円

(NORC非会員) 10,000円

注:参加費用は、申し込み後に不参加となった場合でもこれを返却しません。

申し込み締切

参加申し込みは昭和60年4月30日までに準備委員会に申し込み書が到着したものとします。

参加申し込み・問い合わせ先

〒003 札幌市白石区菊水4条2丁目アルファビル

第2回日本海レース準備委員会 ☎011-812-8257

(資料ご希望の方にはノーティスを送ります)

大阪湾、紀伊水道付近の 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の2図と近海帆走用図の10図を発行し、好評をいただいておりますが、今回引き続き大阪湾全域および紀伊水道を対象とした「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4図の発行に当たって、日本外洋帆走協会歌田事務局長、内海支部の松木哲氏、入江、三宅設計事務所の福永昭氏に基本的計画から参画していただきました。また、神戸、大阪において地元内海支部の方々が中心となって関係の操艇専門家の参集をお願いし、打ち合わせ会を開催して要望をお伺いし、十分に図上に反映しました。

このシリーズは、図横47×31cm既刊の東京湾、伊勢湾と同様に多色刷で、表図にはマリーナ基地、自然、人工目標、海中危険物、定置網、等深線による浅所の表示、潮流記事、主要道路、無線局、海水浴場など図載してあります。航路標識は、灯台、灯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。

裏面は操艇上必要な海域の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、対景図を豊富に取り入れています。

これらの図は大阪湾から友ヶ島水道、沼島、鳴門、和歌山、徳島、小松島方面への操艇には最適の図です。

索引図



H-135 日ノ御崎—友ヶ島水道

H-136 蒲生田岬—鳴門海峡

H-137 大阪湾南部

H-138 大阪湾北部

1 : 100,000
(Lat. 35°)

昭和60年3月発行 定価各1,200円

●お申し込み方法

(例)

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1枚1,200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

☎No. 0923403

郵送振替の場合……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-135 日ノ御崎—友ヶ島水道 枚

H-136 蒲生田岬—鳴門海峡 枚

H-137 大阪湾南部 枚

H-138 大阪湾北部 枚

お送り先

住所〒

氏名

電話番号



外国艇の無料駐艇期間

NORC玄海支部 片倉静江

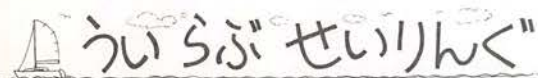
沖縄から黒潮にのって北上するコースが多い故か、外国艇が小戸ヨットハーバーに入港するのは稀で、は

るばるやって来た外国艇の場合、修理等に費やされる日数を考慮して、ビジターパス使用料金は無料になっている。過去10年間の記録を見ても、一艇を除き、ほとんどの訪問客は二週間から1カ月以内に出港している。料金は1日当たり7米未満が1,400円、9米未満は1,600円、9米以上は2,550円になっている。入港時間からの24時間制で、出港時間については口頭で報告し、支払いを済ませるだけで、少しぐらいのズレはかまわないことになっている。

「二週間滞在します」と申告し、その後ずるずると一年も滞在した場合はどうなるだろう？ 逆算して80数万円いただくわけにはいかないし、かといって何も言わなければ、二年、三年と滞在するかもしれない。

「福岡のヨットハーバーは、一年も無料でおかせてくれる！」という評判が広まれば、外国艇が次から次へと入港してくるに違いない。

オーストラリアでは、一年以上滞在する外国艇は、そのヨットの購入価格の140パーセント分を支払うことになっているとかで、世界一周中の〈貿易風〉は、



その3

わかいとおる

ここはどこ？

数年前の鳥羽レースでの事だったが、私が乗艇したヨットは、誠に残念ながらナビゲーションのミスで、なんとDNF（途中でリタイア）してしまった。と言うのも、伊豆大島だとクルー全員が思い込んでいた山が、何と伊豆半島の天城山だったのである。これにはクルー全員はもちろん、オーナーですらもあきれ果てて笑い出すくらいのミスだった。

何故そんなミスを犯したのか、原因は簡単な事で、要するにナビゲーション（ここでは船の位置出し）を3時間ばかりさぼったがためなのだ。当時、船の位置を出すのはDF（方向探知機）で2～3点の位置を出し、その交点を船の位置とする一種の三角航法が主流であり、現在のようにロランや衛星航法等はヨットにおいては今ほど普及していなかった。我々の艇も前者のDFによる航法をとっていたのだった。

鳥羽からスタートして御前崎あたりまでは順調だったが、御前崎をかわし駿河湾を横断し伊豆半島を越えるというレースにおいて、最も重要ともいえるコース

選択時とクルーのワッチ交替時が重なり、船の位置出しを3時間ばかり忘れてしまったのだった。

当時の海象は、風はまあまあであったが、時刻は夜中の1時ごろ、その上霧がかかっているので視界は悪かったが、艇はクローズホールドで一路大島の西側へと向かっているはずだった。スキッパーはコンパス針路を守り、クルーは風に合わせセールをトリムした。数時間が過ぎ夜が明けかけてきたが、依然として辺りは霧に包まれていた。軽い朝食を取った後、DFを持ち出して船位を出したが、その結果、大島は右前方1時の方向で距離10マイルくらいの所だった。我々全員「フム、フム、予定通りでベストのコース。この分だと上位入賞も夢じゃない」と歓声を上げた。

「左前方10時の方向にヨット1艇!! かなり大きな艇だ」クルーのひとりが声を上げた。確かに近づくに従って我々の艇よりもクラスが上であることが分かってきた。全員興奮している。「優勝。優勝。優勝」とつぶやく声すら聞こえてくる。しかし、その大型艇は何とスピンを上げて我々の艇の直前を南下していく。「あの艇ちょっと変なコースだなあ」とだれかが言った。その一言で我々の艇も再度船位の確認をすることに決定した。しかし、結果は前回同様、伊豆大島は右前方1時の方向ビタリである。我々は大型艇がコースを間違っていると判断し、内心ホクホクだった。

DFで得られる電波は山などの障害物に当たると、時には全く違った方向に反射するという事は知っていたが、まさか右前方1時の方向から来る電波が反射波だったなどとだれひとり露とも疑わなかったのだから始末が悪い。「よし、最短コースを採って優勝だ。コー

363日目にダーウィンから印度へ向かって出港した。もちろん彼等はオーストラリア内のそれぞれの寄港地でパス代を払っていたし、ジブラルタルからの便りにも「セールを受け取ったあのハーバーはすごく高いので、安い今のハーバーに移りました」とあった。日本艇が外国の港の規則に従って係留費を払っている以上、外国艇も日本の港のルールを守っていただきたい



この立派なハーバーにも、いろいろ問題があって……。昭和60年2月3日撮影

と思う。小戸のヨットマンの中には「親善の意味で無料でもいいじゃないか？」との意見を持つ人達もいるそうだが、その親善組の皆さんも、一度外国の港に入って高いパス代を払わされる身になれば考えも変わるだろう。

係留権を持っている我々、つまり福岡市に市民税を払っている人達がうっかり係留費を滞納すると、出港届の左下に赤い大きなハンコをいただく。滞納はルール違反だから注意を受ける方が悪いのはわかるが、あのハンコ、もう少し工夫してもらえないだろうか？例えば、バレンタインデーのチョコレートの箱に押されているような可愛いアウトラインにして、スタンプの色もピンクとか……。

さて、ハーバー公社に提案させていただきたいのは、外国艇のために早急に英文の案内書を作成しては？受付の後ろの壁の料金表も英文を入れるべきだと思う。口頭より、文書を渡す方が確実だし、英会話が苦手な職員や夜警の学生でも気軽にできる。修理、上架その他を含め無料駐艇は2カ月が限度だろう。

スをおとして行くぞ!! スピード、スピード、ウッシシ」艇は速度を増して一路相模湾へ?

2時間ぐらいたったところ、クルーのひとりが、「右前方2時の方向に大島三原山の山頂」と声にした。確かに霧の上に山らしい物が見えているのだが、その山はいやに高い山なのである。「うん間違いない。大島の三原山だ」スキッパーの一声で我々全員、三原山なのだ納得してしまった。もし我々の中にひとりでも疑り深い奴がいれば良かったのだが、あいにく全員が純真無垢の好青年だったのだからたまらない。「左方向に伊豆半島が見えるはずだから、視認したら教えてね」などとスキッパーが言ったものだから、全員DFで船位の再確認ということなどだれも考えず、有視界航法なる伊豆半島探しに全員神経を集中させている。数時間がたった12時(正午)近く、やっと左前方に陸地らしい物がうっすらと見えてきた。その時も全員その陸地らしい物が伊豆半島の東側であると信じきっていた。

そのころになって徐々に霧が晴れ始めてきた。「そろそろ左に天城山が見えてくると思うから視認してよ」と言われたが、一向に天城山らしい物は見えてこない。

「それにしても三原山ってあんなに裾野が長かったっけ」

「そう言えばそうだな。でも割と島に近い所を帆走っているから、そう感じるんじゃない」と、海図の上に記入した船位を指して答える。

「あれ〜『静岡ミカン』なんて書いてあるゴミが流れてますよ」



「馬鹿だなあ、伊豆だって静岡県だぜ」

「それもそうだよなあ、へへへ……。あれ、また静岡〇〇水産だって、あっ!! 今度は静岡茶の袋だ。いやにゴミが多いなあ。けっこう陸地が近かったりして……なあんちゃって」

「スキッパー、三原山が、三原山が……つながってる山のように見えるんですけど」

「そんなことないって、錯覚、錯覚……でもないか」

1時間後、我々の艇は今来たコースを180度逆戻りしていた。駿河湾の奥へ奥へと入り込んでしまった我々が、伊豆下田港に臨時入港したのは、夏の夕暮も深まった午後7時過ぎだった。

「ヨットマン達よ、レースの時でもクルージングの時でも船位はこまめに出示しましょう」という教訓を残した情けない話でした。おたいくつまさ。

“ういらぶ せいりんぐ” を読んで

どい えつ

キャビンにて

「こないだの“OFFSHORE”に面白い話ののっていたね」

「“アンカーレッコ” だろ、俺も読んだよ。あの画は面白かったね」

「あれが本当の“当たりゴースタン”だ。乱棒な漁船がよくやる、舳を岸壁にぶつけてからゴースタンをかける手合だね」

「それにしてもパルピットをつぶしただけで済んだのだろうか。事後のことは何も書いてなかったけど、俺だったらスノコから何から全部はがして艇内の総点検をやるね。ヒビ割れから洩水でもしていたら大変だ」

「今ごろ沈しているんじゃないかな」笑

「だいたい、アンカーで艇の行脚を止めようということと自体間違っているよ」

「船を接岸させるときは数艇身手前でいったん停止して行脚を止め、それからワンタッチアヘッドを繰り返しながら徐々に岸壁に接近してゆくのが原則だ」

「後ろから強い風が吹いていて、フルゴースタンかけても艇が止まらない場合以外は、アンカーブレーキに頼るべきではないね」

「それはそうだよ。接岸する前にアンカー打つのは、艇が停泊中に岸壁に接触しないためと、離岸するときのためだからね」

「この艇長は入港前にチャートを見たのだろうか？ 波浮の湾内は岸からちょっと離れると急に深くなって水深は17mあるぜ。それに潮升1m、艇のフリーボード1mとしても合計19mになるから、短時間泊まるとしてもアンカーロープは60m、荒天係留なら100mは必要だ。ヨットのアンカーロープは通常25m程度だから、入港前に3本ぐらいつないでおかなければ間に合わないのだが、その作業も命じてなかったようだね」

「アンカーロープごと捨ててしまわなかったとしても、ブレーキは効かなかっただろうね」

「それにしても岸壁に接近する前にクラッチテストはやらなかったのだろうか。クラッチテストは単にゴースタンかけたときスクリュウが後進に回るかどうかを見るだけでなく、後ろから風が吹いているときは、

どの程度の回転数で艇の行脚が止まるかも見るわけだから」

「クラッチテストはやってないね。それをやるくらいならアンカーロープを放してしまっても岸壁に激突させることはないもの」

「それに岸壁に直角に近い角度で接近して行ったんじゃないのかな。接岸するときは岸壁と30°の角度で接近するのが原則だが、これは行脚が強すぎたとき艇首を振って衝突をさせられるようにするためなんだ。近くに他の船がいたんじゃないただだね」

「漁船の間に突っ込んで行ったんだろう、そういうことにしておいてやろうよ」

「と、なると、この艇長はいくつのミスをおかしているだろうか？ 入港前に水深や底質を調べてない、従ってアンカーロープの準備すべき長さも指示してない(たぶん)、クラッチテストをやってない、接岸の進入針路不適當(これもたぶん)、数艇身手前でいったん停止をやってない、アンカーブレーキに頼ろうとした、衝突後の洩水点検(これもたぶん)やってない、岸壁に与えた損傷の有無の調査(これもたぶん)、それに港内での徐行無視を加えると10項目になる」

「それにアンカーの下ろし方も数えていなかったことと、一番重要な作業を初めて乗った人にやらせたミスを加えると1ダースになる」

「特にダンフォースアンカーは、投げ込むと水中でグライダーみたいに滑走して、思わぬところまで行ってしまう。だから錨がアンカーロープを伴って沈降してゆくように下ろさなければならない。それをレッツゴーというんじゃないのかな。どうもみんな錨をほうり込んでいるようだが、これは投錨という日本語のイメージが原因のようだ」

「マリーナに常係している艇はアンカーを使いつけないからね、投錨のときは起錨になったところでいったんロープの送出を止めて、使用する方向に錨を倒さなければならないのだから、ロープごと投げ込んでしまうなんて考えられないよ」

「まあ他艇の失敗を失敗談だけに終わらせないで、これを教訓にして、我々自身がこのような失敗をしないようにお互に気をつけようじゃないか」

「何か失敗をやらかした人は遠慮なしに“OFFSHORE”や“舵”に投稿してもらいたいね。それが他艇にとって何よりの教科書になるのだから、その点でこの“アンカーレッコ”の記事は良かった」

「またどうぞ、かい」(笑)

*

投稿

NORCはいかに……

昨年30周年を迎えた NORC は、当然すべてのヨット乗り期待され、愛用され、信頼されるべき組織であるはずなのだが、巷の評判は非常に悪い。

10年くらい前までは、ことヨットに関しては、国内レースを行うにしても、国際レースに行くにしても、すべて NORC が頼りであり、唯一のナショナル・オーソリティとして君臨しており、我々もその発展に陰ながら協力してきたつもりである。

最近に至って、NORC は、くそみそにいわれだした。なんで評判が悪いのかを聞いてみると、これが複雑で、多種多様である。その代表的なものを上げてみると、

- NORC は金持ちのレーサーたちのためにあり、普通のヨット乗りには関係ない。
- NORC に入って会費を払っても、何もメリットはない。
- NORC は役所みたいだ。

昔の NORC は今日のような複雑な組織でもなく、小さくまとまって、地道に日本のヨットの発展に努力していた。殊に、ルールの解説、制約法規、課税に対する反駁、航海型のオーシャン・レーシングの発展には、顕著な活躍をしていたことは認めるべきだと思う。

NORC が努力してきたヨットの原点であるべき航海型のオーシャン・レーシングは、IOR 艇の「ディンギー化」とともに消え去ろうとしているように見える。しかも最近のレーサー指向のヨット乗りは「ディンギー化」された IOR 艇のレースが最高のヨットレースだと思っている。事実パナナムやアドミラルズのような国際レースにせよ、熱海オーシャン・カップのような国内レースにせよ、艇の大小にかかわらず、艇の安全性、基本的なシーマン・シップ、確実なナビゲーションよりも、ぎりぎりのタクティクスが優先する。普通のヨット乗りが介入できる分野ではない。ここに「NORC は金と暇のあるヨット乗りのためにある」という批判がでてくるのだろう。

NORC の登録艇は増え、会員の数も増加し、行動半径も拡大したといっているが、やはりごく一部のレーサーたちを対象にしているように見られたときは、やはり「NORC に入って会費を払っても、何もメリットはない」ということになる。

「NORC は役所みたいだ」との批判は、いろいろの意味があるようだ。レースに出てみたいと思うヨット乗りも多いのだが、レースの規則を見て、おじ気をふるってしまう。NORC のほうでは、親切に規則を

説明したつもりでも、聞くほうは入学試験のような気になって、敬遠してしまうらしい。

NORC は「ヨットに関しては、なんでも屋だから、遠慮なく相談したらよいし、面白くない点があれば、皆の組織なのだから、どんどん面と向かって文句を言えばよい」といっても、なかなか言いづらいらしい。

NORC の会員のどのくらいがグランプリのレース屋さんかは分からないが、タクティクスを必要とする三角レースは苦手でも、結構暇なときに長距離を走っているヨット乗が多い。この連中はなかなかのヨット乗りで、自分の艇の安全性を知っており、ナビゲーションやシーマンシップもしっかりしており、神子元、三宅、八丈、小笠原、沖縄、グアムなどの単発の長距離レースに参加したがつていることは確かだ。外洋ヨットの原点に返って、NORC はこれらのレースの計画を練り直すべきだ。

ヨットはもっともっと面白いものだ。いったん味わうと二度と忘れることはできないものだ。NORC は一部のグランプリ・レーサーのためにあると誤解されて、30年の歴史を汚さないように、細心の注意を払ってもらいたいものだ。大きくなって、けなされたり、その存在をも否定されたりする言動を聞くことは、NORC の価値を知っている古いヨット乗りとして、残念でたまらない。

現状から判断すると、これからは、NORC が主催するレース以外にいろいろなレースがヨットクラブ単位で、日本中で行われていくだろう。あらゆるレースに NORC が主導権をとることは事実上不可能となるだろう。大きな意味では、多彩なレースが各地でクラブ単位で開かれていくのは、日本のヨット界の発展に役立つことは確かである。このような状態では、NORC の役割も自ずから変わっていくものと思われる。NORC はいかにあるべきかは大切な問題であり、唯一のナショナル・オーソリティとしての権威からも、国内のヨット界のリーダーシップをとる権威からも、今後の方針を検討し、発表すべきではないかと思われる。

NORC を愛するひとりのヨット乗りから

投稿歓迎

OFFSHORE 編集部では、皆様からの投稿をお待ちしております。どしどしお寄せください。



NORC協会ニュース

第93回理事会、第6回 代議員会、第29回総会 開催される

NORCでは、2月23日(土)船舶振興ビル10階会議室で、恒例の標記の会議が催されて盛会裡に終了し、事業報告、事業計画、予算案、規程類の一部改正等重要事項が決定されました。主要なものは以下のとおりですが、議事録は次号に掲載します。

石原会長あいさつ

本日はご参集下さりありがとうございます。まず、冒頭に大変非礼のおわびをしなければなりません。実は政務のため、午後の飛行機で関西へ行かなければなりませんので、途中中座させていただきますが、お許しいただきたいと思います。いろいろと今日ご審議いただくことがあると思いますが、まず第一に申し上げたいのは、昨年全日本選手権は良いスポンサーが続きまして、新しいシリーズのレースを構えましたが、みなさんご存知のようにいろいろと問題がありました。その中で抗議をしてくる側の姿勢の中に、少し我々の古い伝統とは違うものがあるような気がいたします。それが何処から出てきたのかいろいろと見方があるとは思いますが、ヨットの性能が日本の技術で向上し、サーキットを走るレーサーのような性能を、外洋レーサーが備えることは結構なことではありますが、マシンとしてのポテンシャルばかりを重視するレースという価値観に対しては、少なくとも私は異論があります。これに関して、大方のNORCの古い方もご異存ないと思いますが、レースの構築の仕方、表彰の仕方、採点の仕方というものを考え直しませんと、岸から見えている所におけるオリンピックコースを走り回る船が優秀で価値あるものだと、それを表彰するために協会が動いているということでは、何のために沖にこれだけ変化に富んだ厳しく素晴らしい条件があるのかということになり、むしろブルーウォーター派の方々の方が日本外洋帆走協会の精神に即した活動をしているとさえいえるぐらいです。プログラムの案が提出される段階では、もっと島を回るレースを据えたレースの展開を考えていかなければいけないと思います。昨年のミキモトの神子元島をクロックで回るレースで、レース前に何人かの方々と「あそこでのし上げる船が出るぞ」と話していたところ、果たせるかな3隻が乗り上げ、うち1隻が沈んでしまったのですが、これは全く恥かしい話で、手の内のごとく知っているはずの



立ってあいさつする石原会長

神子元で、あれだけ恵まれた条件の中でトラブルを起こすことは、オーシャンレースとしては全く考えられない話なわけです。例えば荒天の八丈島レースで小島の水道をどのようにして突破するのか、あるいは悪い波や、5～6ノットの潮の中でどういう船の操り方をするのか、いろいろな条件がいろいろなところにあるとは思いますが、昨年途中からですが参加した私は、ダメだなあという感じがしました。私の独断かも知れませんが、長い間NORCにお世話になって、長い年数を楽しみ、その中から人生の何かをつかんできた人間として、最近のNORCのレースの展開の仕方に対し、私はメンバーとして異存がございます。

世界の傾向かも知れませんが、それで済むことではありません。船の構造と性能のどちらを選ぶかということは、オーナーの選択ではありますが、ある条件を越して海が荒れれば、参加艇の3分の1の船がデスマストするという状況は、好ましくもなく非常に危険ではないかと思います。私達は、外洋帆走協会であり、最もはげしい独自の海をもっているのです、この素晴らしい財産を生かす運営の仕方、レースのあり方というものを皆さんでご検討願って、レース比重というものをどこに置かなければならないか、ということを考えていただきたいと思います。

ほかに、ずい分と長くかかってしまったのですけれども、2月25日の月曜日に長洲神奈川県知事に私ほかNORCの代表が何人かで会ってまいります。なんとと言っても関東水域の中心地は神奈川県ですが、前知事が非常に間違った環境保全ということで、いっさい神奈川県の海岸線は手を付けないというように決め、これを長洲知事が踏襲しているわけですが、神奈川県こそ環境保全というものに重点を置きながら、積極的な開発をヨッティングのためにしてくれなくてはならないと思うのです。ここに自動車労連会長でもある塩路理事ほか神奈川県で有力な方々がおられますし、多角的な圧力を加えて知事の目を開かせたいと思いますので、塩路さんにご同行願ひ、NORCの

会長より自動車労連の方が力があると思いますので、大圧力をかけるための注文等についても今日ご討議をしていただき、それを受けて、知事と話をしてくるつもりであります。

以上、お願いを兼ねまして、中座のおわびとともにあいさつとさせていただきます。

NORC 選挙管理委員名簿

(筆頭者＝委員長)

任期 昭和60年3月1日から同62年2月28日まで

〈関 東〉 大谷正彦、亀井澄夫
 〈駿 河 湾〉 隅倉正員、金沢昇五、秋山泰広
 〈東 海〉 大橋郁夫、長尾好泰
 〈近畿北陸〉 堤章、吉岡靖郎、磯田康夫
 〈内 海〉 芦田照夫、神原修
 〈西 内 海〉 田中敬一、坂本真、田中敏昭
 〈玄 海〉 小島周三、光安咸尚、木下隆一郎
 〈沖 縄〉 東江正喜
 〈津軽海峡〉 片岡健司、山本和英
 〈北 海 道〉 中村毅、中山久明

以上23名

NORC 船艇登録規程

NORC 船艇登録規程(昭和49年1月1日)を次のとおり改正する。(——下線を施した部分が主要改正点)

(規程の適用)

第1条 (社)日本外洋帆走協会(以下「NORC」という。)に船艇を登録するときは、この規程による。

(登録の条件)

第2条 NORC に登録する艇は、次の条件のすべてを満たすものでなければならない。

- (1) NORC 特別会員の所有する艇であること。
- (2) 健全な外洋帆走艇であること。
- 2 前項に定める艇で、外洋ヨット・レース出場資格に適合しない艇は、軽クルーザーとして登録することができる。

(登録の手続)

第3条 NORC に船艇を登録しようとする者(共同オーナー艇にあっては代表者)は、外洋帆走艇登録申込書(様式第3号)に所要事項を記入し、船舶検査証書写及び登録料を添えて会長に提出し、固有の登録番号記載の登録証明書(様式第4号)の交付を受けるものとする。

但し、J-24協会の登録証明書写を添えて申請したときは、J-24協会の登録番号で登録することができる。

(登録艇のオーナーの変更)

第4条 登録艇のオーナーが変更するときは、新たにオーナーになる者は、改めてその艇について外

洋帆走艇登録申込書に、船舶検査証書写及び登録料を添えて会長に提出し、新オーナー名義の登録証明書の交付を受けるものとする。

但し、この場合原則としてその艇の登録番号は継承できるが、旧オーナーがその登録番号を自己の新艇に使用したいときは、これを優先させるものとする。

(共同オーナー艇の代表者の名義変更)

第5条 共同オーナー艇の代表者の名義を変更する場合は、共同オーナー艇名義変更届(様式第5号)に船舶検査証書写を添えて会長に提出し、登録証明書の書換えを受けるものとする。

(艇名等の変更)

第6条 オーナーは登録艇の艇名その他登録証明書記載の要目等に変更があったときは、艇名等変更届(様式第6号)に船舶検査証書写を添えて会長に提出し、登録証明書の書換えを受けるものとする。

(登録の抹消)

第7条 オーナーが登録艇の登録を抹消しようとするときは、登録抹消届(様式第7号)に登録証明書を添えて会長に提出し、登録の抹消を受けるものとする。

2 オーナーが退会したときは、同時にその所有艇の登録は抹消するものとし、その登録番号を使用してはならない。

3 前項により登録が抹消された登録番号は、旧オーナーが再登録する場合を除き、他の艇の登録番号として使用しないものとする。

(登録料)

第8条 船艇登録料は、7.5 m 以下の艇一件について22,000円とし、7.5 m を超え0.5 m 迄を増す毎に2,000円を加算するものとする。

(手数料)

第9条 登録証明書を滅失又は損傷して再交付を受けるとき、もしくは第5条、第6条により登録証明書の書換えを受けるときは、手数料として一件につき2,000円を納付するものとする。

(登録番号の表示)

第10条 登録番号は、メンスル、オーバーラップ・ジブ、トライスル、及びスピンネーカーに表示しなければならない。又これらのセールを使用しない場合は、これに代る明確な方法で登録番号を表示しなければならない。

2 表示する登録番号の最小の大きさは下表のとおりとする。

艇の全長	高 さ	幅	太 さ	字 間
12m以上	45 cm	30 cm	7 cm	9 cm
8～12m	38 cm	25 cm	6 cm	7 cm
8 m未満	32 cm	21 cm	5 cm	6 cm



総会にて

(変更)

第11条 この規程は、理事会の議決を得なければ変更することができない。

附 則

この規程は、昭和60年2月23日より施行する。

様式第6号(改正)

艇 名 等 変 更 届

- 登録番号 第 号
- 変更事項
旧
新
- 変更年月日 昭和 年 月 日
上記のとおりお届けしますので、船艇登録証明書
の書換え交付をお願いします。
昭和 年 月 日
社団法人 日本外洋帆走協会 会長 殿
特別会員(会員番号)
署 名 (印)

NORC 外洋レース規則の改正

昭和60年2月23日

「NORC 外洋レース規則」を次のとおり改正する。

第10条第6項を次のとおり改正する。

6. 登録番号の表示

登録番号はメンスル、オーバーラップ・ジブ、トラ
イスル及びスピナーカーに表示されなければならない。
又これらのセールを使用しない場合には、これに
代る明確な方法で登録番号を表示しなければならない。
表示する登録番号の最小の大きさは次の基準によ
るものとする。

艇の全長	高さ	幅	字の太さ	字間
12m以上	45 cm	30 cm	7 cm	9 cm
8～12m	38 cm	25 cm	6 cm	7 cm
8 m未満	32 cm	21 cm	5 cm	6 cm

計測料改正について

昭和60年2月23日

計測の種類	内 容	IOR料金	JOR料金
(1) 全計測 (新規に計測 を受ける場合)	NORCに納付分	40,000	18,000
	計測員手当		
	25ftまで	55,000	15,000
	1 ft増毎に	2,000	1,000
ただしセールの分を除く			
(2) 再計測 (改装等を行っ た場合)	NORCに納付分	16,000	16,000
	計測員手当		
	備品目録	2,000	2,000
	フリーボード	3,000	3,000
	傾斜テスト	6,000	5,000
	リ グ	3,000	3,000
	セール・ ワンセット	4,000	3,000
	プロペラ	2,000	2,000
	ハルの変更	5,000	—
	# (追加一箇 所に付)	1,000	—
	他一件に付	1,000	1,000
(3) 確認計測 (同一仕様にて 改装した場合)	NORCに納付分	—	—
	計測員手当	再計測の場合に同じ	
(4) 公認セール・メジャラーによるセ ール計測の料金		4,000	3,000
(5) 計測証書の更新(毎年) NORCに納付分		7,000	7,000
(6) 計測員の交通費、宿泊費及び旅行時間手当(計測の都度、 別途支払) 旅費、宿泊料……ガソリン代、電車賃等を含む実費 旅行時間手当……旅行時間一時間当たり1,000円もしくは、 旅行距離10km当たり300円			
(7) 計測証書コピー料		1 通	200円

会費未納者について

下記の各位は会費未納者(除名対象予定者)名簿から
削除します。(敬称 略)

1. 60年2月23日(第6回代議員会)までに会費を納
入された方

真道恒平, 岩村恒樹, 入江紀一, 井上関次, 今田福
成, 神保好夫, 松野敬宣, 水沢明良, 成川一男, 才
田秀人, 高沢好一, 佐藤泰一郎, 吉村福徳, 吉川昭
一, 岡田正弘, 板倉四郎, 桑光治, 後藤康夫, 馬杉
久三, 萬木寛次, 畠山雅史, 今村孝司, 藤井忠, 工
藤弘太郎, 三波健, 北島房之助, 堀田総八郎

2. 事務局の記録の誤りにより、会費未納者名簿に掲
載された方(謹んで粗相をお詫び致します。)

樫崎純一, 安高知二

'85年度 第1回計測委員会議事録

日時 2月16日1300~2100

場所 横須賀市佐島・はまゆう荘

出席者 山城洋祐(沖縄), 斉藤彰, 大原元太(玄海),
布田康人(西内海), 飯塚功二, 田中龍男(内
海), 花川幸一郎(東海), 田中康一郎(近畿北
隆), 木内安夫, 大坪六男(駿河湾), 伊藤静
美(関東), 林賢之輔, 大橋且典, 沢地繁, 中
村真, 松崎孝男(本部)
渡辺修治(技術), 矢島滋(事務局)
オブザーバー・周東英卿(ルール), 石井兼良

議題

1. '85年 IOR 改正点について

ORC 議事録, Bulltin および'85年版 IOR ルールブックに従って, 改正点の確認を行った。渡辺技術委員長より, 新しい CGF についての説明, および計測マシンについての報告があった。最新の ORC からの連絡によると, 1986年からマシン計測が実施されるようである。NORC も, これに対応する必要がある, 予算化, トレーニングのための人員派遣等が検討された。

2. 計測の手順

計測の手続き, 手順が再確認され, メジャラーの責任分担が広がった。下記のとおり。

(IOR 計測手順)

- ①申し込み……………(所要日数)
オーナー会員→公認メジャラー
計測料払い込み, 日程場所打ち合わせ, セール計測に関する公認メジャラーとの打ち合わせ
- ②計測……………状況による
陸上計測, 水上計測, インベントリーリスト作成, リグ計測, セール計測, 計測状態チェックリスト作成, メジャラーズワークシート(データシート)作成
- ③データ整理・送付……………最大10日
メジャラー→NORC レーティング事務局
インプットシート作成・送付(ファックス使用可)
インベントリーリスト作成・送付(ファックス使用可), 計測料金本部チャージ・送付(郵便振替)
- ④コンピューターによる計算……………最小14日・最大20日
NORC レーティング事務局→コンピューター(IBM)
- ⑤チェック……………約3日
NORC レーティング事務局→メジャラー
アウトプット送付, メジャラー・アウトプットチェック, チーフメジャラー・サイン

⑥発行……………約7日

NORC レーティング事務局→メジャラー→オーナー会員

チーフメジャラー・サイン済アウトプット送付(ファックス不可), アウトプット送付(ファックス不可)

3. 計測料金改訂案

料金改訂には, 代議員会および総会の承認が必要であるので, よく検討し, 案をまとめ, 提出することとした。

4. 本部コンピューター使用について

計測委員会, 技術委員会合同のコンピューター・ワーキング・グループの活躍により, 松崎委員作成の BASIC プログラムが正しく作動し, IBM からのデータ移し替えは, 高橋委員の夜を徹する尽力により成功した。インプット・シートも新版となり, 本年の JOR 艇はすべて, 本部コンピューターによりアウトプットすることになった。

ソフトの取り扱いについては, NORC 計測・技術委員会の管理下に置き, 外部へは出さないことが確認された。また, ORC へ送付し, チェックを受けることも検討された。

IOR 艇については, 本年は IBM を利用するが, NORC・アウトプットを照合して問題がなければ, 来年度からは, IOR 艇も NORC・アウトプットとする。

5. JOR および来るべき簡易レーティングについて

各地での JOR の使用状況, 同計測員の能力等が話し合われた。傾斜テスト(SIT)の導入により, 計測技術が要求されるため, 現在はほとんど IOR メジャラーが計測を行っていること, JOR 艇のデータの整合性も重要視したため(3艇以上の IOR 実測, 整合)現実に JOR を取得できる艇が少なくなっていることが明らかとなった。そして, JOR は, IOR のスタンダー



佐島はまゆう荘にて(右より花川, 大坪, 木内, 石井, 斉藤, 布田, 大橋, 山城の各委員, オブザーバーの周東氏)

ドハルまたは SMR としての性格をもつものであり、その方向へ進むことが予想される。JOR に計測員育成のため、IOR メジャーが指導することが再確認された。

一方、国際的にも IOR から脱落する艇が増加しており、ORC は各国簡易レーティングの見直し、収集を行っており、当委員会も、これらを検討することになった。渡辺技術委員長も、すでに問い合わせを行っており、MORC (アメリカ) ルールを入手したこと、および小網代フリートでの SCANDI CAP (ノルウェーなど) の使用状況について報告があった。

技術委員会が中心になって、積極的に簡易レーティングに取り組むことになった。

計測委員会名簿

委員長

林 賢之輔 〒240-01 横須賀市秋谷1-1-29
☎0468-57-5336

副委員長

大橋且典 〒136 東京都江東区南砂2-3-7-1430
☎03-646-9240(自), 03-552-1750(勤)

委員

中村 真 〒240 横浜市保土ヶ谷区上星川町291
☎045-381-3478(自)

沢地 繁 〒154 横浜市神奈川区台町10-15メゾン
タカシマ507
☎045-312-4041

高橋太郎 〒247 横浜市戸塚区大山町54-7
☎045-891-3815(自), 03-543-5523(勤)

桜井常雄 〒247 横浜市戸塚区小菅谷町2804-437
☎045-892-3829(自), 03-486-7241(勤)

松崎孝男 〒253 神奈川県茅ヶ崎市南湖3-2-20
☎0467-85-9214(自), 0466-34-5116(勤)

IOR 計測員

伊藤静美 〒251 神奈川県藤沢市鵠沼松ヶ岡1-3-2
☎0466-22-8607(自)

木内安夫 〒410-21 静岡県田方郡菰山町奈古谷
1170-2
☎05594-9-0559(自), 0559-75-7020(勤)

花川幸一郎 〒509-51 岐阜県土岐市泉ヶ丘町5-60
☎05725-5-3599(自), 052-582-5511(勤)

飯塚功二 〒656 兵庫県洲本市宇原1565
☎07992-2-9311(自), 07992-4-0401(勤)

田中龍雄 〒592 大阪府堺市浜寺石津町西5-10-17
☎0722-65-6527(自), 0722-62-8651(勤)

齊藤 彰 〒816 福岡県大野城市緑ヶ丘4-3-12
☎092-596-2846(自), 092-801-5151(勤)

支部計測委員長

(関東)
伊藤静美 前記に同じ

(駿河)

大坪六男 〒420 静岡市瀬名2554-1
☎0542-61-1269(自), 0543-45-0060(勤)

(東海)

大矢 隆 〒453 名古屋市中村区下中村町1-101
☎052-471-0432(自), 052-241-8111(勤)

(近北)

田中康一郎 〒611 京都府宇治市広野町宮谷56-64
☎0774-44-3871(自), 075-921-0311(勤)

(北陸)

増山 豊 〒921 金沢市四十万町北イ42
☎0762-98-2096(自)
0762-48-1100内261(勤)

(内海)

飯塚功二 前記に同じ

(西内海)

未定

(玄海)

大原元太 〒815 福岡市南区大橋4-21-3
☎092-541-5006

(沖縄)

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)

(北海道)

海老名敏男 〒047 小樽市稲穂4-12-7
☎0134-25-4182(自), 0134-24-2333(勤)

安全委員会報告

ORC スペシャルレギュレーションについて

今年度のスペシャルレギュレーション関係の主な改正点を述べます。

1. スカントリングルールの採用 (1986年)

——スペシャルレギュレーション6.0

IOR のエージデットが1986年1月1日以降の艇は、ABS (American Beaurau of Shipping) の Guide for Building and Classing Offshore Racing Yachts に準拠して設計され、ABS によって承認されなければならないというルールが、カテゴリー 0 および 1 の艇に関しては適用されます。

2. 木栓に関する規則の変更

——スペシャルレギュレーション6.52

従来は、テーパーしたいろいろなサイズの木栓があればよかったのですが、今年度より、艇の(木栓でふさごうとする)開口部の寸法に正確に合ったサイズのもの、その開口部の金物等に(ビニールテープ等で)取りつけるか、または近くにおいておかなければなら



安全委員会にて（左より才田氏、委員長の長江氏、松浦氏、矢島氏）

なくります。これはカテゴリー0～4の艇に適用されます。

3. 救難信号に SOLAS の規定が適用されます。 (1987年より)

——スペシャルレギュレーション11.61～11.67

1987年1月1日より救難信号が、SOLASの規定(海上での人命の安全に関する国際条約)に合ったものでないと認められなくなります。——この規定はカテゴリー0～4まで適用。

4. 「ヨットマンのためのライフラフトの標準仕様」 が実施されます。

特別規定のアペンディックスⅡにある「ヨットマンのためのライフラフトの標準仕様」が1985年より適用されます。

NORC の対応

基本的には、NORC としても ORC と同様にします。ただし、救難信号に関しては、現在市販されているものが、この SOLAS 規定に合致したのかどうかを現在調査中です。

ライフラフトに関しては、現在市販されているものはほとんど問題はありますが、ライフラフトの装備品等に若干のくい違いがあるため、1986年1月1日以降に定期点検または新規購入する際にこの規定を適用する方向で、今後、各ライフラフトメーカーと連絡をとっていく方針です。(ただし、アドミラルズカップ等の国際レースでは、この規定は今年度より採用されます。)

なお、このスペシャルレギュレーション1985年版は、現在、安全委員会にて翻訳作業中です。4月末ごろには、日本語の印刷物ができ上がる予定ですので、くわしくは、そちらを参照して下さい。

第3回ルール委員会議事録

日 時 昭和60年 2月19日(火)1830～
場 所 船舶振興ビル10F B会議室

- 議 題
1. 審判マニュアルの作成について
 2. 公式審判員制度について
 3. 全日本選手権レース／東京～グアムレースについて
 4. その他

出席者 石井、周東、平松、島本、三宅、藤田、松崎

1. 審判マニュアルの作成について

前回専門委員長会議の席上、大儀見副会長より要請のあった標記の件については、IYRR 付則 6 抗議処理要領があり、これが審判のマニュアルとして有効と思われるので、その旨を副会長に説明し、それでもなお更に細部にわたるマニュアルが必要であるならば改めて作成することとする。

2. 公式審判制度について

日本ヨット協会と共通の制度にという案により、一時 NORC 独自の作業は中断したが、両団体の具体的方針が固まる前に委員会ベースの作業が先行するのも好ましくないという意見もあって、日本ヨット協会との共同作業は見送ることとし、再度、NORC 独自の制度確立を目指して作業を進めることとする。

本制度の具体化については支部からの要望も強く、早急に実施できるよう、作業を進めなければならないが、現在のルール委員会の予算5万円では、講習会の開催、試験問題の作成、試験の実施、登録用書類の印刷、整理保管、等を賄うことはできないので、予算オーバーを認めてもらうよう、陳情することとする。

今後の進め方としては

- (1) 実行委員会が中心となって具体化を進める。メンバーは、周東、島本、三宅、藤田とする。
- (2) ルール委員会の強化に併せて、公式審判員制度の確立をはかり、各支部からルール委員を選出してもらい、全国ルール委員会を開催する。

3. 全日本選手権レース／東京～グアムレースについて

当該レースの実行委員会 (2/5) において決定した



ルール委員会にて（左より周東氏、島本氏、副委員長の平松氏、藤田氏、委員長の石井氏、松崎氏）

事項について、周東委員より概要下記の通り説明あり。

1. 実行委員会

東京〜グアムレース 委員長・大儀見氏、副委員長・佐藤氏。

熱海 OCS 委員長・清水氏、副委員長・朝河氏。

2. 実行委員会は両レースの企画・立案を行い実施する。

3. 実施要領と帆走指示書の原案作成。

4. 次回理事会までに実行委員会のメンバーを確定し、スポンサーとも交渉を進める。

本件に関し、ルール委員長としては次のように対応する。

(A) ルール委員会に審判員の選出要請があった場合は、先般帆走委員会に提出した条件を守ってもらうこと。

(B) 特に帆走指示書の作成については緊密な連絡のもとに意志の疎通をはかり、両委員会の意見を取り入れて作成すること。

4. その他

(A) 昨年のミキモトカップレースにおける〈ウイル〉の救済について、石井委員長の説明が舵誌12月号に掲載されたが、文章と同時に掲載を希望したグラフがカットされたため、一般の理解が得られにくいとも知れないと思われるので、ルール委員にこのグラフを配布し、質問があれば回答できるような態勢にした。

(B) 2の予算については実行委員会で策定し、次回理事会までに概略の額を算出することとする。

(C) 2月23日のレース関係連絡会議には、周東、島本、藤田の3名がルール委員会より出席する。



セール計測講習会にて（左より所氏、伊藤氏、飯塚氏）

IOR ルール103. にセールメーカーの立場について記述されていないこと、および1958年 ORC 議事録・19.20 Sail measuring の項にセールロフトでの計測が認められていることにより、NORC もセール計測員を認定することとした。

2. 内容

計測の全体の流れ、計測料金(案)、データの送付方法、計測ノート作成義務、'85年 IOR ルール・セールおよびリグについての解説、Special Regulation におけるセールの制限、Green Book におけるセールの制限などが講議され、午後から諸注意事項とともに実測が行われた。

3. 認定

受講者は全員、セールメイキングにたずさわる人達であり、寸法の持つ意味は良く理解していると思われる。計測員としてのルールの理解度を見るため、各項

セール計測員の講習会

計測委員会

日時 2月17日 1000~1345

場所 横須賀市長井、ノースセイル・長井ロフト

出席者 吉川隆三、三船清治、所和彦、山田裕治、戸谷寿男、亀田豊、庄崎義雄、戸叶幹男、長谷川淳、高橋良寿、前田利一、川本義夫

講師 林賢之輔、伊藤静美、飯塚功二、田中龍男、大橋典他

1. 開催主旨

IOR セール計測を、より迅速かつ正確に行うためおよび再計測、確認計測等を円滑に処理するため、セールメーカーを対象とした、セール計測員を認定すること。

セール計測講習会受講者リスト

メーカ名	出席者名	人数
NORTH SAILS 0468-57-1262	吉川隆三 三船清治 所和彦 山田裕治	4
HOOD SAILMAKERS JAPAN 0468-57-2345	戸谷寿男 亀田豊	2
KING SAIL 0798-26-0409	庄崎義男	1
SOBSTAD SAILMAKERS INC 0468-82-5451	戸叶幹男 長谷川淳	2
ウルマーセイルズ・ジャパン 0468-57-2655	高橋良寿	1
ドイルセールメーカーズ・ジャパン 0468-57-3022	前田利一	1
ノット 0798-33-1161	川本義夫	1
	計 12名	

目別にレポートを提出してもらうこととし、認定は、その後とした。

4. セール計測員として認定された人には、計測員ナンバーを割り当て、IOR スタンプを授与する。

今後 IOR および JOR 艇のセール計測を行うことができる。

セールを計測することができる人は、IOR 計測員、セール計測員および IOR 艇のセールのみ公認 JOR 計測員に限定される。

5. セール計測員および JOR 計測員名簿は次号に発表予定。

(船舶振興会補助事業)

玄海支部海事普及事業

事業内容

59年4月28日より5月3日までの間、福岡市立小戸ヨットハーバーにおいて、J-24全日本選手権大会の期間に合わせて、NORC 玄海支部主催で開催いたしました。

J-24級の選手の方々が全国より35艇200名ほどの集合になりましたので、NORC 玄海支部としては、同数の200名の動員を予定し計画いたしました。

4月28日よりJ-24の関係者(運営)と協力し合い、小戸ヨットハーバーにおいて行われる全日本選手権の運営の方法、設営、ボランティア活動、懇談会、パーティー等にNORC 会員のめざましい活動がありました。もともとJ-24級の博多フリートのメンバーはすべてNORC 玄海支部の会員で構成されているため、J-24協会よりNORC 玄海支長宛の協力依頼書もいただきました。

全艇無事上架も終え、レース内容は“舵”誌等で報道されましたとおり、我がNORC 玄海支部登録艇である支部長・福元征四郎氏の所有艇〈アポロニア〉が優勝をかざりました。1位、4位、5位と博多の仲間で上位をかざることもできました。

レース運営等は1レースのノーレースがありましたが、各レースとも多くの会員艇の観覧船を出して、一般市民のレースに関する感心をよぶことができました。また新聞にも報道されました。

新登録艇の紹介

セール番号、艇名、帆装、フリート、全長×水線長×巾×吃水、オーナー名、その他の順
☆印は会友艇

3187 ALICE-V キハラ30 RC 名鉄マリーナ 8.99×7.24×3.20×1.85 竹井信好/艇名の由来:クルージングを楽しむべくヨットを始め、子供達をも乗せた

りするため、かわいい名前が良いとのことで「ふしぎの国のアリス」に因んで「ALICE」と命名。その後レース派となってVICTORYのVをとって「ALICE-V」となる。/抱負:琵琶湖にも多様のヨットクラブが活動し運営も個性があってよいが、時には不満を覚える。公正のもとにレースをやりたく、先輩会員の方々に真のヨットを教えて頂きたい入会を希望。今後よろしくご指導下さい。/NORCへの要望:特にありません。

3378 vague de soie Libeccio 7.9×6.5×2.78×1.5 瓜生昭一

3400 FATES フェイテス7 横山-32 姫路木場YC 9.60×7.50×3.36×1.800 稲継一洋、大島俊喜、出口朗、尾上大輔、前川弘(共同)/艇名の由来:THEFATESとして運命の3女神。3女神とは何か知らない。フェイテスのところフェイタスと呼ばれてますます意味不明。この艇で7世号になる。/抱負:旧フェイテス同様、内海を中心にレース、クルージングに、また各クルーの時間の許す範囲遠征し、ビッグイベントに、各地の穴場を求めてクルージングにと活動する予定。/クルー:稲継一洋、出口朗、大島俊喜、尾上大輔、前川弘、小西一弘、大釜文広、井奥斎、井垣武彦、その他数名

海技免状の引換えをお忘れなく

小型船舶操縦士(1級~3級)免状で、交付年月日が昭和49年10月1日~昭和50年6月30日の方は、昭和60年3月31日が引換え期限です。また、昭和50年7月1日~昭和50年12月31日までの間に交付を受けた方は、昭和60年4月1日~昭和61年3月31日の間に引換えなければなりません。お忘れのないように。

なお、4級は昭和63年4月1日以降に引換えが行われます。引換えは、各地海運支局で行われます。

OFFSHORE 第120号 昭和60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

1/4トンにスタンを見せて走れ！ スリリングな帆走を実現したワンデザイン。



熱き心を持ったシーマンたちに、いま贈るYAMAHA-23。すべてにおいて23フィートの概念を打ち破る艇の登場です。安定感のあるワイドなハル、パワフルな走りを約束するビッグなセイルエリア、オーバーナイトが楽しめる広くゆったりとしたキャビン。23フィートの可能性をあますところなく極限まで追求しました。そのスリリングな帆走は、クォータートンをも凌ぐほど。スポーツ志向のセイラーの期待にも十分に応えます。いま、23フィートの真価とは何かを問う艇の誕生です。

YAMAHA-23

主要諸元 ●全長7.01(m) ●水線長6.35(m) ●全幅2.70(m) ●吃水1.45(m)
●船体重量1,291(kg) ●完成重量1,300(kg) ●バラスト重量410(kg) ●全セイル面積23.1(m²)
●バース数 2(名) ●呼称最大馬力8(ps) ●連続最大馬力8(ps) ●航行区域 沿海

▶ヤマハ・インフォメーション

●ヤマハボート免許教室「半日コース」新登場

ヤマハボート免許教室「半日コース」は簡単なオリエンテーションと半日の実技講習を受けていただくだけ。拘束時間がグンと短くなりました。*低料金で気軽に*という方にピッタリのコースの登場です。

●使用前点検実施中

いよいよ、マリンスーシーズンの開幕も近づいてきました。海へ出る前に、愛艇の手入れをキチンと済ませましょう。

海の安全—みんなの願い—

点検整備は忘れずに
天気予報を確認しよう

◎詳しくは、お近くのヤマハボート取扱い店に御相談ください。

YAMAHA

資料ご希望の方は——〒438 静岡県磐田市新貝2500
ヤマハ発動機株式会社 宣伝課OF係 TEL.05383(2)1111