Offshore

1
1986

社団法人 日本外洋帆走協会発行 No.131/300円

昭和61年1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

グァムレースのスタート
〈シナーラ〉船上にて
中央は大儀見レース委員長

1986 謹賀新年

新年のご挨拶

社団法人日本外洋帆走協会会長　石原慎太郎

新年明けましておめでとうございます。

新年にあたり日本外洋帆走協会々長として，一言御挨拶を申し上げます。本年も会員各位においては，レースにクルージングにさまざまな計画を胸に秘めて，新しい年を迎えられたことと思います。

今年は五黄の寅年，五黄も寅も火に関りがあるそうで，ハレー彗星も76年ぶりに接近し，縁起をかつぐわけではありませんが世界的になにか大きな出来ごとが起るのではないかと言う気がいたします。ヨット界とりわけクルーザーの分野においても，現在すでに過渡期にある事は論をまちませんが，今年は大きな変革の年になるのではないかと思います。

それは，IORタイプのクルーザーが果して，外洋帆走ヨットとしての必要最低限の性能を備えているかが，ここ数年にわたり議論の対照となってきているということです。

我が国において，八丈島レースや三宅島レースといったオーソドックスな島回りのレースに出場艇が集まらないという現象が，実は船それ自体の性能と大きく関っていると言って過言でない情況になってきています。いわば大型ディンギーと化したIORタイプのクルーザーにとっては，オリンピックコースのレースでは，素晴らしい性能を発揮するかもしれませんが，荒天時の本格的な外洋レースにおいては，殆どの場合リタイヤせざるを得ないような致命的なダメージを受けてしまうといったことが日常的に起って来ています。

これは世界的な現象のようですが，特に気象の変化が激しく海象の厳しい我が国においては，座視できない問題だと思います。我が国のヨット界も漸く世界的レベルに近付きつつありますが，こうした問題を解決していかなければ，我が国だけでは解決出来ない問題ではありますが，外洋帆走ヨット界の健全な発展，向上は無いのではないでしょうか。そうした意味で今年が，変革の年になってもらいたいと思います。

又，私は毎年，新年の挨拶のなかで安全を呼び掛けて来ましたが，幸に昨年は人命に関る事故はありませんでした。安全な航海をするためには，船自体の安全性も不可欠ですが，また一方では，乗員ひとりひとりの自覚と日頃からの心掛け，訓練がなんといっても必要なことだと思います。

本年も無事故で，レースにクルージングに大いに活躍されますことを祈念し，新年のご挨拶とさせて頂きます。

'86年　年頭に当たって

社団法人日本外洋帆走協会副会長　秋田博正

新年おめでとうございます。心より皆様のご健勝と幸多いセーリングをお慶び申し上げます。

新春も既に初乗りを楽しまれ，あるいはこの1年の多彩な計画に胸をふくらませておられることでしょう。

新年に当たって当協会のこれからの一層の発展，充実を心より期する次第でありますが，現在当協会会員は高度の性能を有する艇を駆使して世界のオーシャンレースのトップレベルを競うグループと，クルージング及至はレースにおいてもクルージングをエンジョイする延長においてのレースを楽しもうとするグループの2タイプに分れているように思います。前者は日本ヨット界の技術，艇の性能の向上のために是非更に一段の飛躍が望まれ協会においてもかかる艇を主たる対象とするレースの新設，強化や海外遠征への協力等諸対策を講じております。一方，後者これが圧倒的に多数であると思いますが，この方々の期待に添えるような協会の活動が絶対に必要であり，そのためにはセーリングの現場に近いフリート，支部のきめ細かい適切な具体的対応を何よりも願っております。何れにしても安全に愉しくセーリングが出来る環境づくり，ヨットハーバーの建設の推進，ヨットマンの行動を制約する法規，課税への対応，安全確立の指導等に力を大いに注いでわが国のクルーザーの健全にして充実した発展が出来る基礎づくりに皆様と共に努力し実をあげて行きたいと強く念じております。

それについても安全の確立に，協会，全会員挙げて取り組みたいと思います。毎年，年頭に当たり，あるいは各地での海開きにおいて安全を祈り，事故のないように声を大にして訴え誓うのでありますが本年は是非絶無を期したいとかたく願うものであります。ライフジャケットやハーネスをつけようとは常に私ども互いに戒め合っていることではありますが，実際にはなかなか行われておりません。ともかく，クルーザーは大変快適で，また安全性も高いものですが，一歩間違えば事故と紙一重であるということを更に強く認識し会員一同心を引き締めて進みたく思います。

大阪市企画，NORC 主催，ヤマハ発動機スポンサー，サンドリンガムヨットクラブ（メルボルン近郊）協力のヤマハ・メルボルン・大阪ダブルハンドヨットレース1987も愈々来年に迫りました。その準備も順調に進んでおりますが，今年は参加艇確保の年であり現在オーストラリア，ニュージーランド方面よりの参加が約20艇見込まれ，その他米国，英国を始め諸外国からの参加があり，国内からも約20艇位が参加するものと予想され盛大なレースになるものと期待しております。世界初の太平洋縦断レースであり第1回を是非成功させ定着したレースとしたく思います。当協会のメンバーからも出来るだけ多くのご参加を得たくこの上ともご声援ご協力をお願いいたします。

海，それは私どもに夢と希望を与えてくれる場です。お互いに一日でも多く海に出て潮気にふれようではありませんか。当協会の最大の課題はその機会を多くつくり，安全に楽しくセーリング出来る諸条件づくりだと思います。皆様方全員の積極的なご活躍とご協力を心から期待しお願い申し上げて年頭のご挨拶とさせて頂きます。

年頭所感

「外洋ヨット」は
外洋ヨットでなければならない！

社団法人日本外洋帆走協会副会長　**大儀見薫**

「今こそ，行き過ぎを是正すべきである」との強烈な呼びかけを，イギリスの Yachting World 誌がその巻頭言に掲げたのは、昨年のアドミラルズ・カップが終った時で，世界の外洋ヨット界を代表する，この最高のレースの現状を踏まえてのことである。

同誌は外洋ヨットレースが今ではスポーツとして危険であるばかりでなく，文字通り馬鹿げた（ridiculous）状況となりつつあると指摘した上で，外洋ヨットの主催団体は，そのような傾向に断固ストップをかけるべきであり，もしそれが出来ないのなら，全ての「外洋」レースを安全なインショアの海域に限定して行う可きであるとまで極論している。

アドミラルズカップ等の世界の檜舞台で，今日活躍している IOR のハイテック，スーパーレーサー艇群は確かにレーシング・マシーンとして「完成された」と言える最高のレベルに到達しており，そのパフォーマンスは旧来の常識をはるかに超えていることも事実である。しかし，外洋艇としての基本的な航洋性，安全性，居住性等については，単にそれらが充分ではないということではなく，むしろ大きな欠陥を露呈しているというのがここ2～3年，内外で強く指摘されてきたところである。

昨年のアドミラルズ・カップの優勝艇のヘルムスマンは「現在の IOR タイプの艇では2度とロングレースには出ない」と明言し，しかも，これがトップレベルのクルーの多数の意見でもあると Yachting World は報じている。

日本でも IOR タイプの艇による素晴らしいレベルアップが見られたが，一方で八丈レースとか沖縄レース等の本格的外洋レースへの参加艇が伸びない――どちらかというと，むしろこれ等のレースが敬遠される傾向が見られることは周知の通りだ。レーシングマシーンとしての IOR 艇のディンギー化の進行とちょうど対をなしての現象である。

Yachting World の指摘をまつまでもなく，外洋艇としての基本的な航洋能力，安全性――他から援助を求めず，あくまでも自力で，遭遇すると予想されるあらゆる海象，気象に対応する能力――が充分に保証されるような IOR のルール上の対応等が外洋レース界にとっての緊急かつ最も重要な課題であると言わざるを得ない。

それと同時に，外洋レース全般にかかわりを持つ NORC の立場にたって考えれば，IOR に対する対応ばかりでなく，本格的外洋レースと外洋クルーザーの復権のために成すべきことが多々あるだろうことは明白だ。

その意味で，昨年発表された，1987年のヤマハ・大阪カップ・メルボルン～大阪ダブルハンドレースは画期的な意義を持つレースとなるだろう。発表以来，国内，海外でのこのレースに対する反応は素晴らしく，今までの資料請求件数は450件以上，参加の意志表示もかなりの数に上っている。反響の大きさもさることながら，このレースが何故このように多くのヨットマンに期待されているかを，参加希望者のコメント等に照らして見ると，南北太平洋を結ぶ，ユニークなコース取り，ダブルハンドという参加し易い条件，クルーザータイプも包含したこと，IOR 規格を排除したこ

と等があげられる。

ひとこと言えば，これこそ「小型のヨットで海を渡り，未知の島，新しい世界を求めて航海をしたい」という外洋ヨットの原点に即した企画であるということ，そしてモノハルという基本を守りながら，ミニマムのルールを原則として，参加者の選択の自由と，自らの責任で参加するという原則を貫いたことに在るのではないかと思われる。参加希望者が共鳴しているのはこのレースのこういった基本的構想であって見れば今後とも，この基本的性格を堅持していけば世界の大型レース企画として大きく発展することになるのではないだろうか。

南北縦断のコースによる，ダブルハンダーとしてのこのレースの基本条件が，少人数で扱い易く，安全で，充分な航洋力を持った，オール・アランドな，——上りでも良し，追手での性能も充分，強風にも強く，微風でもほどほどの走りが期待できるような——本来の健全な外洋艇の発展の促進であれば，それはそのまま本来の外洋艇の復権につながるのではないだろうか。

素人のオーナーが自らヘルムを取り，数人の仲間と，そして家族と共に通常の外洋レースに出られる，そして，その気になれば，金とか時間とか，社会的な束縛からの解放を勝ち取ることができ，南太平洋の島々の航海も不可能ではない——例えば手初めに，航程1400浬のジャパン—グアムレースへの参加も，無理なく企画することもできる——そのような外洋ヨットは正月の夢物語で終ってしまってはならないだろう。

むしろ，こういうヨットこそが，一般のオーナーの期待にほんとうに応えることのできるものであろう。メルボルン——大阪レースをきっかけに，このレースへの参加艇が，前述したように充分な航洋性を持ち，艇型も基本的に素直で，安全で，小人数で扱い易く，かつ5000浬のノンストップの航海に充分堪えられるものになっていけば，そしてこのレースを指向する艇が一つのプロトタイプとなって，従来のスーパーレーシングマシーンとしてのIOR艇とは本質的に違うタイプのユーザーフレンドリーな外洋レーサーが誕生して来れば，こんなに楽しいことはないだろう。このレース自体が大きく育つばかりでなく，もう少し広い意味で，健全な外洋艇の開発をも促すきっかけとなれば，別の意味で外洋ヨットの今後の発展に大きく貢献することになるだろう。

ヨット先進国では，海とヨットの長い伝統の上にスポーツとしての外洋ヨットが育ち，そのピラミッドの頂点としてIORが在る。日本では，この底辺の開拓が充分熟成されないまま急速なIOR先行型の過程をたどって来た。Yachting Worldも指摘するような，IORの行き過ぎ現象は，日本の場合更に深刻な形で現われている事情がそこにあるのではなかろうか。

このところ，毎年言われてきていることだが，もう一度自前で，安全に外洋を航海するという原点を踏まえた外洋ヨットと外洋レースの復権を進めなければならない。

Measurers' Conference

計測委員長
林賢之輔

前回のメジャラー会議には，当時JETROのロンドン駐在員だった今北丈男さん（元計測委員）に出席して載き，現役が出席しなければいけない，とお叱りを受けていました。今回は，コンピューターにくわしく，通訳の免許も持っ高橋太郎さん（計測委員兼技術委員）に出席を依頼しましたが，J—24ワールドの開催時期にぶつかり不可能ということで，小生が出席するはめになりました。

開催のブロッケンハーストは，ロンドンから南西へ電車で1時間40分の小さな田舎町で，田園の中にスポーツクラブが点在するリゾート地となっており，海辺のリミントンから約10 km北に位置しています。同じ電車から，この駅に降りた人数は全部で5～6人，それぞれ車で消えてしまい，残ったのは，大きなカバンを持った3人で，他の2人はデンマークのメジャラーでした。ホテルのバーで一休みしているうちに，ハワイで1度会ったことのあるチーフ·メジャラーのK·ウェラーさんが現われ，各国のメジャラーも集りだし，紹介されました。困ったことは，次第に英語がわからなくなってくることでした。総勢14ヵ国30人。

会議の目的は，IORの正しく統一された解釈，計測上の問題点，メジャラーの訓練法，機械計測（マシン・メジャメント）の取扱い訓練，及び，これに伴うコンピュータ・プログラム等で，今回は，マシン計測に大きな比重が置かれており，これらを3日間のカンヅメでやっつけようというものです。

傾斜テスト

《条件》カームの時に行なわれるべきであり，潮流はあってはいけない。風はMax 8 ktまでで，4～6 ktが実際上の限界のように思われる。潮流は，風よりも影

響が大きいので要注意である。夜明け時や日没時等に実施することが多い。

傾斜計のサンプルとして，オランダで使われているものが提示された。

水管式の傾斜計では0（ゼロ）ポイントの設定について，なるべく重い重量をのせて設定する方法，ダンピングさせて（1 mm 以内）読む方法，回数を良く読み平均する方法，ルールの範囲外まで傾斜させて確認する方法等，議論百出したが，いづれにしても，片側5カ所以上の点をとり，直線上にのることを確認するべきである。

電気式の傾斜計はドイツで試用された。ダンピングが簡単で読みとり易く，オーナーにとってもわかり易いという利点があるが，ダンピング性能を悪用して条件が悪くても実行される可能性があり，不確実な結果を得るおそれがあること，保守に注意が必要であることが指摘された。

計測マニュアル

オーストラリアのJ・グリーン氏が作成した約150頁の大著である。ルールの解説書であり，新人メジャラーの訓練用に書かれたもので，小委員でチェックし最終版とする。

各国メジャラーの現状

北アメリカ（カナダ，バミューダ，メキシコを含む）。55～60人。メジャラーとしては，造船所のマネージャー，引退したエンジニヤーや海軍軍人，学校教師等が適任だと思う。新人メジャラーの訓練は，4日半のカリキュラムで，2日間がマシン計測，2日間がフリーボード，傾斜テスト，リグ計測等，半日間がインプットシートやその他の事務処理にあてられる。

イギリス—18人。オーストラリア—？人。フランス—17人。スペイン—20人。日本—6人。ギリシャ—1人。フィンランド—6人。このうち2～3人は非常勤，新人トレーニングは1対1で行っている。オランダ，4人うち3人はフルタイム・メジャラーでディンギーを含むワンデザイン艇の計測も担当する。ノルウェー—6人。スウェーデン—10人。マシン計測になればIORは3人位ですむと思う，他の人は他クラスの計測をする。ドイツ—15人，実際に活動しているのは11人。デンマーク，ハルメジャラー3人，セールメジャラー11人。イタリア—20人，そのうち6人が全計測をできる。

マシン計測

マシン計測は，艇のハルの寸法を三次元でとらえて，得られたデータをコンピューター処理し，IORレーティングに必要なハル・データを得るというものである。更に，速力見積プログラム（Vpp）等の処理を経て，IMS（旧MHS）ハンディキャップを得るというものである。

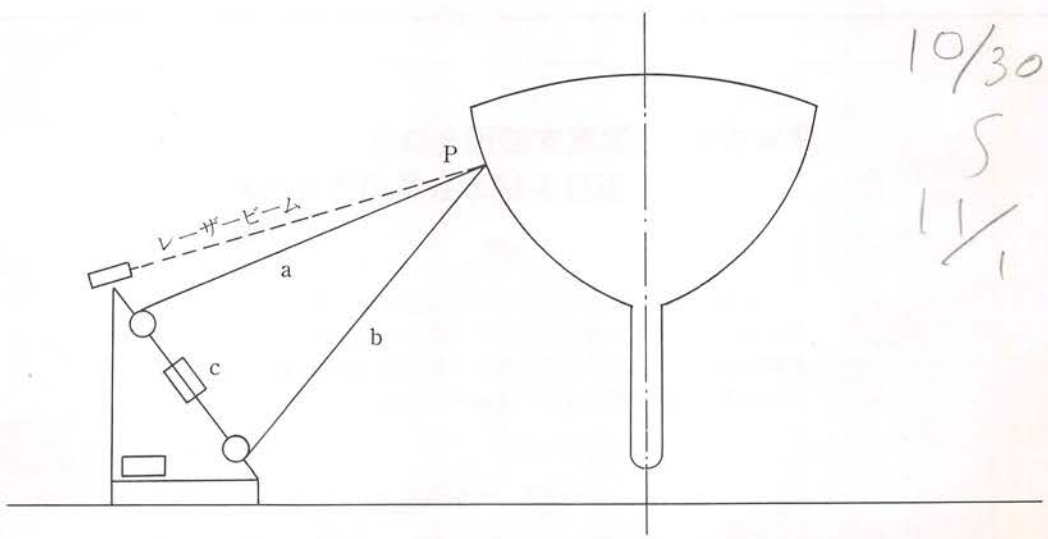
マシンは，水準器のついた三脚，バッテリー電源，レーザー・ビーム，距離を測るワイヤーとカウンター，手持ちコンピューターにリンクした，ブラックボックス，及び，測定桿（ワンド）から成立っている。

原理は，a, bの距離を測定して（Cの距離は既知なので），船体上の点Pの座標（位置）を決定するということである。1断面について約40個所，片舷約20断面をとり，これにバラスト・キール，舵，プロペラ関係をとると，船体計測が終了することになる。実際の計測テクニックについて，リミントンの造船所で実施訓練が行なわれたが，詳細は省略する。

データ処理は次のようになり，実艇計測後のコンピューター作業が重要になってくる。

マシン計測の問題点と方向

マシンの要求度は，各国，各地で異なる。艇数が少ないところでは（例＝ギリシヤIOR艇約50）マシンの値段の点からも問題がある。マシンの精度を上げた



10/30
5
11/1

り，もっと便利なもの（例＝光学的なもの）を考えると，もっと値段が高くなってしまう。使い方やメンテナンスになれないと，こわれる。部品供給の問題。

ハルの計測時間は，約7時間でセットするのに時間がかかるが，慣れてくれば5～6時間で済むと思われる。

マシン計測はORCのP·S·G（ポリシー·ステアリング·グループ）の意向である。現行のマニュアル計測が点計測の弱点をもっており，マシン計測により，バンプ等の問題を解決し，IMSに移行することも可能になる。

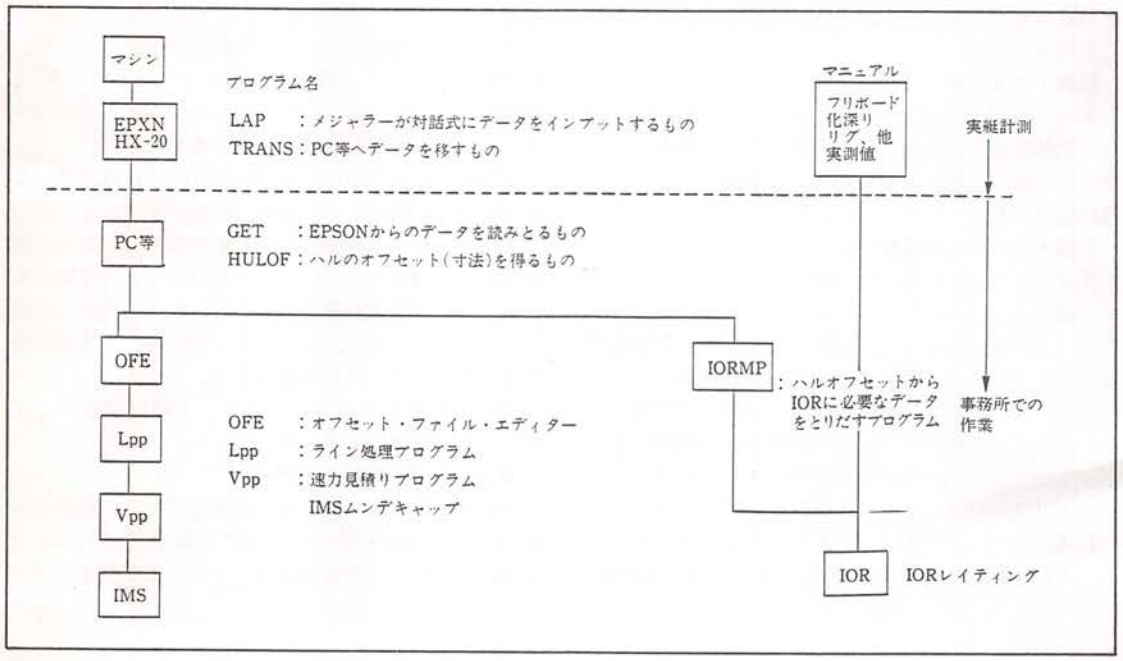
マシン計測とマニュアル計測による結果の比較では，計測値で1/100，レーティングで1/10，程度の違いがあるが，データのつき合せすることは，計測ポイントが異なるので，あまり意味がないと思われる。プロダクション艇の計測では，マシン計測により，ハルラインズをとってしまえば，スタンダード・ハル化は容易であり，ルールの変更に対しても即対応することができる。

その他

各国語に翻訳されたルールブックの言葉の持つ差に多少問題があるようである。

ある国でスタンダード・ハルが確立された艇については，再度計測する必要はない。同一艇種に対して，国によりスタンダード・データが異なり，混乱する原因となるおそれがあるからである。

各国のIORプログラムをチェックするために，同一のデータを入れて，チェックすること。



関東支部　〈関東支部預金口座振替手続の会員の方々へ〉

年会費の預金口座振替は本年も各口座から一斉に2月6日に引き落としさせていただきますのでよろしくお願い致します。尚，口座変更などある場合はお手数ですが速やかに事務局までご連絡下さい。

1985年 ORC Meeting

計測委員長　林賢之輔

85年度ORC会議は次の日程で開催されました。

11月3日(日)　順法委員会
4日(月)　技術委員会
5日(火)　計測委員会
6日(水)　レベルレーティングクラス委員会
　　計測委員会
7日(木)　技術委員会
　　特別規程委員会
8日(金)　レーティングシステム委員会
　　順法委員会
9日(土)　総会

日本代表の大儀見副会長が所用により欠席のため，メジャラー会議に続き，ITC, M.C. 及び総会にオブザーバーとして出席しました。必死にメモをとりましたが，ITCなどは出席者も多く，その上，ボソボソ話をする委員もいて，なかなか聞きとり難いものでした。

総会の議事録が届きましたので，これを概略訳出して，報告にかえます。

各種のルールの修正，変更等の正確なものは，86年に出てくるBulltin及びAmendment Listによること。

1985年 ORC 総会議事録

1．代理人：略
2．84年度議事録承認：略
3．議長報告
前略。

今年度はマシン計測が導入され，セカンド・ルールが導入された年として記憶されるだろう。マシン計測についてはUSYRUに負うところが大きい。IORレースは相変らず盛んであり，ワントンカップやアドミラルカップのような素晴しいレースもできた。強風のレースでは古い艇でも優勝するチャンスは十分にあるということも明らかである。しかし，同時にこれらのIORレースが，すべての人達のためのレースではなくなってきていることも事実であり，ORCは，機械によるインテグレイテッド・メジャメントにより，より広い範囲のヨットにより公平なレーティングやハンディキャップを与える，もう1つのルール（このルールは，IORのように特定のタイプを生み出さない）を採用すべきであるという結論に達した。

このルールはUSYRUではMHSと呼ばれるもので，長い時間をかけて生み出されたものであり，今日IMS（インタナショナル・メジャメント・システム）と名称を変えて，ORCの管理下に置かれたものである。IMSの採用は，ORCの歴史の中で最も重大な発展の1つである。

後略。

4．決算書の承認
5．レヴィ

1985年9月30日に有効なIOR証書を持っている艇数に応じて，SF22（スイスフラン）を1986年2月までに支払うこと。

6．監事の任命
7．会計の任命
8．ORCへの代表

イタリア1名から2名へ。ニュージーランド0(ゼロ)名から1名へ。

9．議長選出
10．副議長選出
11．各委員会の委員
12．ポリシー・ステアリング・グループ（PSG）

PSGは，ABSルール（構造寸法ルール）がカテゴリー0及び1のレースに1986年1月から必須であること，及びカテゴリー2のレースに対して，1987年から適用すべきかどうか綿密に調査する。

レーティング・システム委員会での検討内容として，タイムアロワンスに関する情報整理を含むこととした。

13．技術委員会（ITC）
13-1．10月5日6日の議事録の承認
13-2．IMS

IORと併用してIMSを採用することは，広範囲の艇の公平なレースを準備することになり，レースへの関心も広げる有効な手段であると考える。ITCとしては，IORルールの開発も続けると同時に，クルーザー・レーサー向けといえるIMSについても考慮を払うこととする。これら2つのレーティング・システムから得られるデータは，レース・コミッテーにとっても有用なはずである。この2つのシステムは同等に扱

われ，マシン計測によれば，IOR でも IMS でも，どちらのレーティングでも出場できる。各種の制限，禁止事項等は，両ルールとも共通とし，いちいち変更のないようにする。

13-3. マシン計測

導入に不安はなく，IORMP も良好に作動している。マシン計測によって得られるデータに関し，デザイナーの所有に属する部分（権利）が守られるような方法を，十分考慮すること。このことはデザイナーの支持を得る上で，大変重要である。

13-4. インテグレイテッド・メジャメント，MDIA

ITC はマシン計測により，MDIA の値を算出することを検討しており，86年11月に発表したい。これは，ワイングラス・セクションに近い中央断面形をもつバンプのない艇を優遇し，デプス・スティションのバンプが無効となるように考慮されるものである。

13-5. クルーによる増加スタビリティ

最大幅が大きく，フレアをつけて，スターンの幅も大きくとり，レーティングに試算されない重量のバランスによって復原力を稼ごうというデザイン傾向に対して，制限を加えるルールを追加する。

IOR 712. クルー・スタビリティ・ファクター・CSF

1986年1月以降のハルデイトを持つヨットは，CSF は次式で与えられる。

CSF＝((1.98*(.2*(BMAX＋1.5*BAI)*BMAX/B
－.085*(FBM＋FAI)))/
(1.41/K＋.16*(MR/DLF)))^.05
K＝0.3048. ff.＝1.0 m.

CSF は1.0より小さくとってはならない.

ハルデイトが1985年12月以前のヨットでは CSF＝1.0

13-6. スカントリング(構造寸法)・ABS

ABS ニューヨーク事務所の B・カリー氏が ABS スカントリング・ガイドの修正版を提出。これは沢山の細分明確化，修正がなされており，現在のすべての造船材料，工法をカバーしている。ABS が承認するのに必要なすべての情報やデータをわかり易い形でまとめたデザイナーや，ビルダー用のワークブックも提出された。また，ABS では，IBM 又は HP で作動するコンピュータープログラムを作成中で，色々な構造寸法の計算に使えるものである。(有料で入手可能)

13-7. バンプ半径

マシン計測の導入により，MD, FD ともにバンプ半径を増大する案を取りやめる。

13-8. スターンとコックピット

次項を12ヵ月ノーティスとする。

IOR 103.2.C　トランサムとデッキの後端との結合部（Junction）がハルを横切って連続しており，AGS と AIGS でのシアー・ポイントを通る平面より低くない場合，ワーキング・デッキのエッジは，デッキとトランサムの結合部とする。

13-9. ⅢA が適用される大型艇

現状のまま。

13-10. バラスト・キール後端のプロペラシャフト及びシャフト径 IOR 601に次の事項を加える。

IOR 601.4. 水の流れの中に出ているシャフトは円形断面であること.

IOR609.3D を変更する。

ハルデイトが1986年1月1日以後のヨットでは，

K*(ESD－1.3*CMDI＋0.27*MDI－.07*OMDI)
/.3*PRD　ソリッドプロペラーに対し K＝1,
その他のプロペラに対し K＝0.5

細いプロペラシャフトや流線形のシャフトを規制するために次のルールを追加する。

IOR 608.1. プロペラシャフト直径（PSD）

PSD は，水の流れの中に出ているシャフトの最小直径である。ハルデイトが1986年1月1日以後のヨットでは，PS は，PRD, 4*PBW, PRDC 又は，15*PDS のうち最小値をとることとする。

ITC は，フェザリング・プロペラーに対するプロペラ・ファクターを変更する可能性があることを発表する。

13-11, フリーボード修正（FC）

10R 404を変更する。

FC＝0.25*(FB－FM)

13-12. バテン

USYRJ からバテンリミットを伸す提案があったが変更しない。

13-13. チャイン・ビルト・ヨット

チャインビルト・ヨットとは，曲率半径が0.1 ft (0.03 M) 以下のチャインがあり，これが FDS から AGS，または，ヨットのセンターライン上でなくなるところまで，連続して存在している艇と定義する。

IOR 326.2.C3を変更。

これらの修正は，急激な曲率の変化がチャイン上にある艇については適用しない。

13-14. サブミッション

前後トリム。陸上及び水上計測での前後トリムの変化を現在の1°から1/2°に変更する案は，採用しない。

86年度に CGF に関連して，復原力を増大する方向の修正の可能性を検討する。

フラクショナル・リグとマストヘッド・リグの問題を検討する。

ORC はウィング・キールについて，ITC に検討する許可を与えたが，検討優先順位は低い。

現在導入されている排水量と長さのファクターを再検討する。

IOR を3年間凍結する案は，IOR レーサーの大部分にとって，あまり関心のあることとは思えない。

クルー・リミットの変更案は，CSF が導入されたことでもあり，これがどのように機能するかを見た上で再検討する。

IOR 202.2 B 及び202. 2 C を変更し，水上計測時に全セールを陸揚げする案が同意された。しかし，他の固定されていない装備品（Equipment）を水上計測時に陸揚げすると，真のクルーザーレーサータイプの艇を不利にしてしまうことを強調したい。また，IMS の管理条件に関して相反することになる。

アルティメイト・スタビリティの問題を86年中に検討する。

13-15. その他

a・マストを動かすことについては，メジャメント・インタープリテイション ルール解説の中にある，マストステップやマストジャッキがレース中，機械的にロックされ，そして，または，シムをはさんで動かないようにするという文で十分制限されている。

b·ITC 用に，IOR ルールブックの主題別インデックスが作られた。

c．ピッチングとローリングに関する件は，ITC の検討事項からはずした。しかし委員は，この問題を各個で調べ，なにか新しい方向があれば再検討する。

d·センターボード艇のルール上の吃水を決定する，キールの厚み（8％B）について検討する。IMS で用いられている方法も調べる。

e·現行のルールは，トランサムはハルの一部であることが明白に書かれていると確信する。

1986年 ITC の議題は次の事項を含む。

①IMS の実行と IOR との整合
②マシン計測によるインテグレイティド・メジャメント（IOR）
③アルティメイト・スタビリティ
④ⅢA適用の大型艇
⑤構造寸法．特に'エキゾチック'材料について
⑥スピネーカーのラフリミット
⑦シャーラインのバンプ
⑧通常（コンベンショナル）プロペラストラットについての規制
⑨フェザリング・プロペラのプロペラファクター
⑩復原力の大きい艇の CGF の優遇
⑪フラクショナル対マストヘッド・リグのレーティング
⑫排水量・長さ関係
⑬クルー・リミット
⑭プロペラーに関する実験
⑮ウィングレット

14. ABS 構造（スカントリング）ガイド・第二段について

B·カリー氏が ORC に2冊の書類を提出，1つは新しい構造のガイドブック，1つは ABS の承認が必要な図面やデータに関するガイドブックである。各地の ABS 事務所宛，US 15ドルを支払うとこれらが入手できて，最終版ができた時にも自動的に入手できる。同氏は，船級を与えることに対立して，図面承認が必要なことのすべてであると考えている。これに対して，議論が白熱し，ABS が図面承認の唯一の機関であることはおかしい。ABS の勢力には感謝するが，専一の機関は ORC の方針に反する。既に他の船級協会のルールに従って建造中の艇もある。ABS は他の船級協会が ABS 図面承認を行うことができるよう許可することはできないか……。ABS としては，このガイドを作成するのに多大な費用がかかっているし，ABS が図面承認を与える唯一の機関であるべきだと考える。また，もし，他の船級協会が ABS ガイドに従って承認することが許される場合にも，もし意見の不一致があれば ABS の解釈が優先すべきである。最後に同氏は，ABS の事務所へ戻ったのち，他の船級協会に許可を与える可能性について検討することに同意した。

議場からの参加者の質問に答えて，ヨットのオーナーは，ビルダーから，そのヨットが ABS が承認した図面に従って建造されたという証明書を要求し受け取ることが確認された。

ABS の検査費用は約 US 1500ドルであるが，ABS は艇のサイズによる料金を検討する。

他の船級協会が ABS ガイドにより承認することを許され，艇のサイズによる料金態勢がとられるならば1987年1月1日から，カテゴリー2のレースに対しても，ABS スカントリングルールを必須とすべきであるという意見が出，86年11月に結論を出すことになった。

ITC は，各国の船級協会のマスト寸法ルールについて調査することに同意した。

15. レベルレーティング・クラス委員会

備考：世界選手権についてのルールはグリーンブック（GnB）参照。

15-1. サブミッション

GnB 15.1を変更

レース前のインスペクションでは，そのシリーズに使われるすべてのセールを各ヨットの計測証書を対照しながらチェックすること。これらのセールは，目録として記入され，船主又は，チャーター主又は借り主のサインがなければならない。この目録に記されたセールのみがそのシリーズ中に使用が許され，かつ，これらのセール全部が，すべてのレースを行なう間，艇に積み込まれていなければならない。スペア・メインセールを申告した艇は，これを積込んでいなければならないし，IOR 851.2を満足しなければならない。

各クラスに許されるセール枚数のリストに1スペアメインセールを追加する。

GnB 13.1. 船内の寸法。(a)を変更

1986年1月1日以降のヨットに対しては，キャビン・ソール(床)は，エンジンとエンジン・ボックス・キールソン，シャフト・トンネル又はセンターボードケースにより，前後方向に1度だけ分割されてもよいが，それ以外のものによって邪魔されない平らな連続した

表面と定義する。

下記(b)に定義されたヘッドルームHは，キャビン・ソールの上から測ること。キャビン・ソールは次項の最小寸法以上を有すること。

(i)前後の連続した長さ(LC)

(ii)合計面積(A)

(ii)横方向の連続面での最大幅(W)

Aの計算に，連続面の幅が1/2 Wより狭い部分を算入してはいけない。

LCの計算に，連続面の幅が1/2 Wより狭い部分を算入してはいけない。

13-2. 最小寸法

GnB中の図を次のものへ変更。

ミニトンの座席上の高さ，0.9 mから0.75 mに変更することが提案され，86年のミニトンで結果を見る。

《GnB10.1. 乗員数》

ワントンクラスを10名から9名に変更，他クラスは変更しない。

GnB 6-1. レース日程を1年間変更し，86年中試用することになった。

《1/4トンとミニトンを除くクラス》

Day 1 ……開催国の艇のインスペクション
Day 2. 3&4……インスペクション
Day 5 ……オリンピック・タイプ
Day 6. 7&8……ロングオフショア
Day 9 ……休み
Day 10 ……オリンピックタイプ
Day 11&12……ショート・オフショア
Day 13 ……オリンピックタイプ及び表彰式

《1/4トン》

Day 1 ……開催国の艇のインスペクション
Day 2. 3&4……インスペクション
Day 5 ……オリンピック・タイプ
Day 6&7……ロング・オフショア
Day 8 ……休み
Day 9&10 ……ショートオフショア
Day 11 ……オリンピックタイプ及び表彰式

ツートン・クラスの再導入について，各地の意見要望をよく聴取の上，決定する。

15-2. トンカップについての報告

ミニトンとハーフトンカップの報告につづき，GnB 11.4(a)(ii)をより明確化することになった。

Appendix 3 para. 2.5(YRU)の三行目「失格する」を削除し，50%ペナルティ（但し，5順位より小さくない）を加える。を挿入。同五行目「50%又は最小でも6順位」を削除し，30%ペナルティ（但し，4順位より小さくないこと）を加える。を挿入する。

15-3. 帆走指示書(セイリング・インストラクション)—順位ペナルティ

IYRU Part Ⅳをのぞく他のルールに違反したヨットに加える順位ペナルティは次のとおり。

	〈インショア〉	〈オフショア〉
IYRR 51.1	50%	30%
IYRR 51.2	50%又DSQ	30/50%又DSQ
IYRR 52マークタッチ，52.1(a)及び52.2が適用の場合	10%	10%

その他のルール……10，20，又50%

15-4. 1986年トンカップ予定

▷ワント……スペイン　7月15—28日
▷3/4トン ……イギリス　8月11—24日
▷ハーフトン……フィンランド　8月10—23日
▷1/4トン ……デンマーク　8月13—24日
▷ミニトン……イタリア　9月11—20日

15-5. 1987，88年の予定

	87年	88年
▷ワント	ドイツ	アメリカ
▷3/4トン	ベルギー	イタリア
▷ハーフトン	フランス	イギリス
▷1/4トン	アイルランド	ドイツ
▷ミニトン	オランダ	スウェーデン

15-6. 86年，3/4トンカップのインスペクション日程を1日増すことに決定。

15-7. ヨットをさまざまな国に移動する場合の合理的な手続き。ヨーロッパ各国の一般的なガイドをレースのノーティスに加える。

15-8. ルール26及びトンカップ・イベントでの広告

86年3/4トンカップで，IYRR 26.2(a)(i)を採用することが否決された。

15-9. 85年の3/4トンカップで使用したインスペクション用の水槽の貸出し。

16. 計測委員会

16-1. 特記のあるもの以外，IORの変更は1986年1月1日から有効。

16-2. IORルールブックがワープロによるものになって少々，タイプミスがあるが，殆ど問題ない。但し，IOR 326-2. ハルデイト1/1984は1/1980の間違いである。

16-3. IMSについて。USYRUで試みられ使われているが，他国では具体的に作動していない。86年の前半には引続き作業がすすめられる。MCとしては，IMSについて，なんの決定も下さないが，ORCのIMS小委員がこれを担当するであろう。USYRUはMHSプログラムをフォートラン77に書き直してある。これを各国のレーティング事務所のコンピューターで使えるようにするのはORCの仕事である。

16-4. サブミッション

(a)ジブの計測

フットローチを規制するルールは変更しない。ガースを測る方法を変更する。1987年1月1日より有効。

IOR 811-2.　スピンネーカーとジブの区別。(訳注. 内容は同一)，セールは次の条件が満されない限り

スピンネーカーとして計測してはならない。即ち，ミッドガースがフット長さの75%以上で，ヘッドとフットの中点を結ぶ線に対象であること。

セールは次の条件が満されない限りジブとして計測してはならない。即ち，そのガースが812-1の規定を満足すること。これらのスピンネーカー及びジブに対する条件に合致しないセールは，許されない。

IOR 812-1. ジブのガースは，リーチの1/4, 1/2, 3/4, の点から，ラフまでの最短距離とし，どのジブについても，そのジブの LPG の1/4, 1/2, 3/4を超えてはならない。(訳注. 計測方法が変る) ガース計測に用いられる方法は，IYRU メジャメント・インストラクション2, 2. 4の第二文以降を除いたメインセールの項を適用すること。

(b)水上(アフロート)計測にセールを積まないこと

セールを陸揚げして計測することにより，これに関連したルールが変更になる。

IOR 202-2B. 第一文を削除

IOR 202-2C. 1986年1月1日より，セールは積込まない。1986年より前に計測した艇は——Appendix 3 に指示されているように積み込んで計測されたものでよい。

(c)最低機走スピードについて，変更しない

(d)ガスタンク（ボンベ）について，明確化する

IOR 202-2I. 第一文「Fuel」の言葉のあとに，圧縮ガスを含む，を挿入。第四文「tank」の言葉のあとに，固定されていようと，ポータブルであろうと，を挿入。

(e)J の計測。J の後端について明確化する

IOR 807. の第一文，J は実際のフォアトライアングルのベースの長さであり，デッキ又はコーチルーフの上で，マストの前面から水平に測る……。

（訳注. 極端な例を除いて，同一）

(f)IQ と ISP の計測，変更しない

(g)陸上計測時のトリム

IOR 202-1. の第一文及び第二文を変更する。

陸上での主たる船体計測は，横方向に略水平とし，前後方向には，計測状態で浮揚している時と同一と思われる傾斜(トリム)とすること。

(h)ジブのヘッド

IOR 203. の図のタイトルを変更する。(訳注. 同一)

Normal head of Jibs→Other Jibs

Head of Storm Jibs→Storm Jibs

(i)EMF. IOR 602エンジン重量の項で，特注したエンジンの重量として，カタログ重量を用いることは適当ではない。ルールは変更しないが，第一文の「pounds」のあとに，kilograms を挿入。

(j)EPF. IOR 609-3B. の Note の項の内容と目的に合致するように，ORC のプログラムを修正する。IOR 611-1. の末尾に（Note 609-3B. を参照）を加える。

(k)ダブル・メジャメント

ナショナル・オーソリティが Appendix 5-3(c)を満足する完全な再計測を行った場合，二回目の計測値を用いて新しい計測証書を発行すること。「in the same condition」という言葉は，そのヨットの構成要素が変っていないということを意味し，二回目の計測が行なわれなければならないということである。

(l)Appendix 5-3(c)に関連して。再計測により，レーティングが0.1 ft 以内の変更なら，モデファイにならないということを意味するわけではない。

(m)セールを水上計測時に積み込まない変更により，計測状態チェックリストを変更する。

(n)同様に，メジャメント・インベントリー・リストを変更する。

16-5. フォア・スティの取付

ローラーファーリング装置がある場合を除き，フォアスティがデッキを貫通している取付け方法は，IOR 802-6. に書かれている通常の取付け方法を満足しているとは思われないので，ルール解説を出す必要がある。

16-6. ルール解説(メジャメント・インタープリテイション)はルールブックと共に配布する。

16-7. マスト・ジャッキ及び可動式のマストステップ

ルール解説 No. 16(D)1983が，これらを有効にカバーしている。マスト基部は，レース直前及びレース中には，ブロックやボルトで固定し，油圧ラムは不接続（adiconnected）としなければならない。

16-8. プロペラの据付け

(a)IOR 609. 3A. の図は，ルール解説 No. 24に従って修正する。

(b)通常（コンベンショナル）のストラット

フェザリング・プロペラを持つ艇では，デザイナーは601. 2に記述されているコンベンショナルという言葉の限界に挑戦している。チーフメジャラーは，各国のオーソリティに，判定に際しては，常に保守的であるべきであると忠告する。

(c)ESD

IOR 609. 2B2. の第一文の末尾に，上記 A で定義されているように，を加える。

IOR 609. 2H. の第一文の末尾に，同文を加える。

16-9. スタンダード・ハル

(a)ある国でナショナル・スタンダードが確立した後に，他国に入ってきた最初の艇を計測するということが破棄された。IOR 1002. 4を削除する。

(b)すべてのスタンダード・データは，周期的に少なくとも1年に1回，各国オーソリティに回覧されるべきである。すべてのナショナル・オーソリティは，スタンダードのリストを ORC に送付すること。

(c)ORC のスタンダード・ハル・コンピューター・プログラムは存在しない。(あっても役に立たない) IOR 1003. 1を削除。

16-10. 傾斜テストの手順

T・アシュミード氏の提案を取入れ，1986年11月に

決定する。

16-11. IOR コンピューター・プログラム

各国のプログラムをチェックするために，スタンダード・インプット・データを回覧し，各国でインプットする。

16-12. スピンネーカーのラフ・リミット　LL. LL の計算に I のかわりに ISP を用いることを ITC に提案。

16-13. メトリット・レーティングの変換

メトリックからレーティング ft を得るための換算率は，0.3048を用いること。四捨五入された3.281は用いない。

（IOR 104. 末尾より2節めを変更）

16-14. 不連続なシァーライン

シァラインに部分的なバンプがある場合，ルールの言葉不足があるので，ITC に検討依頼。

16-15. PDT 及び DMT　　IOR 1003. 2D.

これらをスタンダード・ハル・データに加える。

16-16. J・グリーン氏の提案事項

(a)略

(b)証書中のハルデイト。変更なし。但し，プログラムを修正して，データ・エントリーの変更に対処できるようにする。

(c)略

(d)ジブのバテン。ケブラーを数枚重ねて縫込んだものは，フレキンブルであるが，バテンと同等の効果があるので，ITC に検討依頼。

(e)マスト間距離 EB. IOR 86. 文中，又はトラック・ベースのフェアな延長線上。を削除

(f)スクーナー・フォアセール。IOR 873. 第一文中，shall のあとに，ガース計測を除いて。を挿入。

(g)リグデイトの年，のかかわりに月と年が入るようにプログラムを修正する。

(h)略

(i)略

(j)IOR 202. 2J. 文中，「油圧装置」のうしろに油圧タンクを含む。を挿入。

16-17. マシン計測

マシン計測に関して公開討議が開かれ，質問に答えた。IORMP の手法と結果，テストの過程も議論された。IORMP で出てくるデータとくり返しマニュアル計測した値（スタンダード・ハルの値）との比較の重要性が強調された。スタンダード・ハル計測でわかるように，マニュアル計測の場合，計測値はある程度，明らかにバラツキが出る。マシン計測—IORMP の計測値は正確であるか，またはマニュアル計測で出てくる差と同等以下である。注意深く実行すると，計測値の差は0.01 ft 以下であり，レーティングは0.1 ft 以下の差である。同一ハルに対するマニュアル計測の場合には，各計測値はそれほど差がなくても，時としてレーティングに差がでてくることがある。

マシンの修理マニュアルとスペア・パーツ・リストをつくるべきである。ORC の IMS 採用により，マシン計測のマニュアルも見直し，必要があれば修正し，IMS 計測の手順が正しく説明されるようにする。

IOR 105.1 E. を修正し，第一文中の“an”を削除し，単に，certificate とする。ORC チーフメジャラーが，マシン計測した IOR 証書を個別に承認できるようにするためである。

ORC は新しいヨットに対し，新しい計画法，即ちマシン計測が1987年1月1日から必須になるだろうことに賛成している。PSG は，86年の導入期間中になにかあったら，柔軟に対処する。

16-18. 計測マニュアル。J・グリーン氏によるマニュアルがほぼ完成，小委員会で回覧検討。

16-19. MSAM。明確化のため，IOR 850を修正する。IOR 805. RSAM の決定，RSAM はメインセールのレイテッド・セールエリアである。

《850》

①RSAM＝SAM*RGF

②MSAM の決定 MSAM＝0.094*IC 2*RGF スクーナーに対しては MSAM＝0.094*（IS＋BADX）2*RGF

③RSAM は MSAM より小さな値をとってはいけない。

④ヨットはメインセールなしでレーティングを計算してはいけない。

17. 特別規定委員会

S.R. はスペシャル・レギュレイション小冊子を意味する。

17-1. ライフラフト

ORC 規定に合致する装備の必要性を各国オーソリティに通告する。

17-2. 膨張式のレーダー反射板「RADAREF」

ORC は型式を承認する団体ではない。現在あるルールを変更するような要求は，各国オーソリティを通じて，なされるべきである。

17-3. SR 小冊子

カテゴリーの表示を星印から，カテゴリー・ナンバーに変更する。

17-4. S. R. 1-3　末尾の文中，the most compelling を exceptional に変更。

17-5. SR 5-3　を全面書き変える。

推進用エンジンを装備しているヨットは，最小基準量以上の燃料を恒久的に据付けた燃料タンクに搭載しなければならない。この燃料の最小基準量は，レースのノーティスに明記されてもよいし，明記しない場合には，レースの期間中のバッテリー充電のために必要な量及び，$\sqrt{L}$（$\sqrt{Lm}$）ノットで最低8時間機走できる十分な量であること。

17-6. SR 5-4.

equipment and fittings を equipment, fifttings and

internal ballast に変更

17-7. SR 6-1.

ORC はヨットの水密性の重要性をクラブや各国オーソリティに強調する。

17-8. SR 6.55……を追加する

マストステップ。マストの下端はマストステップ，又は隣接する構造物に確実に固着されていること。

17-9. SR 6-61.1……を書き直す

ライフラインの端末及び材質

ワイヤー・ライフラインが必要な部分のワイヤーは，多芯の鋼線とすること（IYRR 62参照）。合成繊維による強く張ったラニヤードをライフラインの固定に使用してもよいが，その場合には，使用状態でラニヤードは4″（10 cm）をこえてはならない。

17-10, SR 10-1……に追加

緊急用航海灯は，9.8に述べた航海灯の最低基準と同等以上でなければならず，電源（power source）は通常の航海灯に使われるものと別物（seperate）でなければならない。

17-11. SR 10.21.1及び10.21.2

USYRU はこれらを書き直す提案をしたが現状のままとする。

来年再検討する。

末尾に次文を追加する。

デッキ上にこれらのセールをシーティングできるところを用意すること。

17-12. SR 10.23

末尾の「or wire ruff」を切削。

17-13, SR 10.24.　現状のまま。

17-14, SR 10.5.　次文を追加

1987年1月1日以後，ライフラフト及びライフジャケットには，蛍光反射材（retro-reflective materal）を取付けること。

17-15. SR 11.65及び11.67の Note

11.65 より（Solas regulation 37）を削除し，11.67. Note は，（SR. 11.61, 11.62, 11.63, 11.64, 11.65及び11.66は87年1月1日より必須となる）

17-16. SR Appendix Ⅱ. ライフラフトのマーキング

末尾に追加。

87年1月1日以後，蛍光反射材をとりつけること。

この問題に関しては，IMCO が開発したものを，各国オーソリティに回覧する。

17-17. SR 10.61及び11.41

USYRU から提案があったが，クルー全員を支持することのできる浮力体の詳細は提案が必要である。また，カテゴリー3のレースの無線機として，ライフラフトのように，荒っぽい状態に対して搭載可能なものは，もっと改良され，低価格となった無線機，ポータブルの VHF や EPIRB ができてくることであろう。

17-18. SR 11.41.　ライフラフト

シーアンカー及びドローグについての，NMI 報告（記註不明 NMI）を SRC のメンバー及び，各国オーソリティへ回覧する。各国オーソリティは，1986年6月までに，その国で適用されているライフラフトに関する規則を報告すること。

もし，規定を変更することになっても，現在持っているライフラフトについては，有効とする。

17-19. SR 11.53.　ライフリング

Halky-Roberts パーソナル救助システム，（訳註，詳細不明）委員会は，この方法がすべてのテストに合格するならば好ましいと考える。再検討する。

17-20. レース・カテゴリーの定義

各国オーソリティは，いろいろなレースに適用しているカテゴリーのリストを送付すること。あるところでは，ライフラフトの搭載をさけるためカテゴリーをおとしていると思われる。

18. 順法委員会

18-1. 重量物の移動　IYRR 22及び IOR 109.7

性能を上げる目的で，重量物（dead weight）を移動することは，チーティングであり，上記ルールに違反する。他の多くのルールと同様，自己管理が要求される。セール，ライフラフト及び他のギアを移動することは禁じられており，オーナーとすべてのクルーにより，それがチーティングであることを自覚して貰わなければならない。この問題をヨット雑誌等に発表することが望ましい。簡単なポスターやステッカーを作り各ヨットに配ること。

レベル・レーティング・クラスのグリーンブックに，この件を明記する。

ORC は IRYU レース規則委員会へ，ルール22をもっとわかり易い言葉で書き直すことを依頼する。IYRU, RRC の議長は，特定の言葉に対する提案を受け入れるだろうし，ORC は，その結論に従う。簡単化したルールや，基本的なルールだけを抜粋して使っているナショナル・オーソリティに対しては，ルール22を落さないように勧告する。

セールの移動は，IYRR 22及び IOR 109.7から除外されるべきではないことが確認された。

18.2. オーナーの責任

ORC は IOR ルールブックから，オーナーの責任に関する項だけを抜粋する。各国オーソリティは，これらを印刷物とし，毎年，証書を持っているすべての人達へ配布すること。抜粋は2章からなり，レース中の責任，計測前と計測後の責任からなる。これらは要約された形は望ましくない，単に混乱させることになりかねないからである。

18.3. IOR Appendix 5及び6

ある範囲のレーティングの不一致が，これらの章により容認されているように思われる。また、レース組織者も，ある範囲のチーティングを，それが重大（Major）であるか，重大でない（Minor）かを，レーティングの変化量により判断しているということが問

題になった。

プロテスト委員と審判委員は,不一致があった場合,それが重大でないかどうかを,自分達の判断により決定することが必要である。もし、ジャッジがこれをできないか又はしない場合,レース組織者は,それができる人と直ち交替して貰う。

Appendix 5を明確化するために,5.2(b)を修正しレーティング証書とレーティングに関する文を削除する。

5.2(b). 不一致がマイナーであるとは考えられない場合,このヨットは,そのレーティングが正しくないまま参加したどのレースについても,50%の順位ペナルティを加える。

18.4. レベルレーティングの問題

IOR Appendix 5-1(a)によれば,イベント・メジャラーは,レース前のインスペクションで発見された不一致,たとえ,それがIYRR 70.4に従って修正されても,これらをすべて報告しなければならない。世界選手権のルール(グリーンブック)には,この要求が明確にされていなければならないし,メジャラーとジュリーはそれを理解しなければならない。

IYRR 70.4の許容範囲にあろうがなかろうが,不一致が一カ所だけでなかったり,意図的(修正可能であっても)であった場合には,ジュリーはIYRR 1.3及び75に従って行動することが望ましい。

メジャラーの報告書,計測や関連した違反についての抗議書のコピーをすべてORCに送り,RCCによってチェックできるようにすること。このことは委員会が,どこに問題があるのかを判断し,よい解決法を見出すことができるかもしれない。

18-5. メジャラーズ・マニュアル

レース前のインスペノションで不一致を,すべてプロテスト委員又はジュリーへ報告することを要求しているIYRR 70.4を拡張したIOR Appendix 5-1(a)は,マニュアルに指摘しておくべきである。

18-6. 計測時にセールを陸揚げすること

このITCの注意は,インスペクション時のチェックを簡単化し,チーティングの機会をいくらか減ずるものである。

18-7. 審判委員に対する援助(assistance)一計測プロテスト報告

ジュリーを補佐するために,IOR計測に関するケースの報告書を集めることに,配慮が払われるべきである。

18.8. 吃水マーク(Floatation Mark)

かなりの議論がなされた。吃水マークは,レース参加者にとっても,計測チェックにとっても有用であり,オーナーやクルーがトリムを変更するのを妨ぐための良い刺激になる。ITC, MC, RCCによって検討されるべきである。

19. レーティング・システム委員会

この委員会は,レーティング・システムとタイム・アロワンス・コミッティに拡大した。各国の種々なタイムアロワンスを蒐集しており,1986年の総会には,まとまる予定。

20. 総務委員会(Admistrative Comittee)

20-1. 年鑑(Year Booh)略

20-2. 略

21. IMS

K. カークマン氏がIMSについて要約を述べた。

この起源は,1975～1977年にMITによる40万ドルのリサーチ・プロジェクトから始まったもので,USYRUが方向づけをし,IORや他のヨットマンにより資金援助された。プロジェクトは,主要なタイムアロワンスに関する報告書と,Vppプログラム,船体のハルラインを採取する機械をつくり出した。

1976年にUSYRUは,MHSを承認し,IORと並行して採用した。MHSは,より広範囲の船型に公平なハンデを与え,IOR下では,レースにならない艇のためのルールであるような感じもあった。

計測マシンは,点計測による限界がないので,計測点でのバンプの附加や変形させる意味がなくなる。ハルラインズを得ることによって必要なデータ,排水量,浸水表面積,側面積,等が得られる。また現在のIORの計測からは,正確なセールプランのデータが得られるし,傾斜テストにより復原力に関する必要なデータが得られる。このように,IMSはハル計測を除いてIOR計測とほぼ同じ計測をすることになり,計測管理上の差は少ない。

速力見積りプログラムVppは,複雑なプログラムであるが,これは計測諸数値とハンディキャップの関係を実際上簡単化している。なぜなら,第1にこれが,造船学上の主要なパラメーターを直接拾い出していること,第2にさまざまな状況でのスピードの見積りが可能なためである。スピードの見積りにより,1マイル当りの所要時間が直接計算できて,やっかいなタイムアロワンスを避けることができる。

Vppは,風速や風向に対して速力見積り(又はハンデ)を与えるので,例えば,微風海域でのレースに,やや保守的なリグ(セールエリアの小さい)の艇にも勝つチャンスが生れるように,レース組織者がコントロールできるのも良い点の1つである。特定の地域の風速風向をとるか,又は一般的な1つのハンディキャップにするかは,これを使うレース組織者の判断である。USでの経験から言えば,初めてこのハンデキャップを使用する人は,固定ハンデ方式をとり,なれてくると,その地区に適合したハンデを選ぶようになったり,レースの直前や直後の風速により,適当なハンデを与えるようになる。

IORと同様,計測証書がナショナル・オーソリティにより発行されるが,そこには,計測値と計算値があり,1つのレーティングftが記載されるのではなく,

風速の変化（8，10，12，14，16ノット）及び，仮定的な四方向の風向に対するハンデキャップが1マイル当りの所要時間の形で表になって記載される。また，スピネーカーが展開できない場合のハンデキャップ及び一般的な固定ハンデキャップも，記載されている。IORと共通の計測値は，IOR証書と同様の書式で記載されている。

IORの計測にマシンが導入されるが，マシン計測によれば，IORもIMSも同じ計測の基盤を持っており，この2つの計測を別々に行う必要がない。USでは，IMSフリートの約半数がIMSを持っており，両方のシステムが支持されている地区では，ほぼ同数のフリートがある。IMSのレースでは，最近のIORレーサーのプロダクション・モデルを含む，さまざまなデザインの艇が参加している。IMSを採用して7年になるが，375のスタンダード・プロダクション・ハル・ラインが保管されている。基本的にIORに於けるSMRと同様に，簡素化されたIMSを既に動作している。IORとIMSのオーナーは，性能予測や正確な水力学のデータといったIMSの副産物を楽しんでいるように見える。

IMSの導入は，マシン計測の普及によることなので，必然的に徐々に普及することになる。また，IMSのプログラムは，現在USYRUにのみあるが，これを各国オーソリティのコンピューターのフォーマットに合致するよう作業を進めなければならない。IMSを採用しようとする各国オーソリティは，U.Sで行われたように，最初は一般的なプロダクションボートの計測から始めると良いと思う。

IORとIMSは，同一の計測システムを持つものであり，トップレベルのIORレーサーだけのレースを好むオーナーにも，プロダクションボートやレーサークルーザー，または引退した元IORレーサーを含むレースを好むオーナーにとっても，両者は，互いに非常に有効に補い合うシステムである。

22. International Measurement System（IMS）の採用

Measurement Handicap System（MHS）を第二のルールとして，IMSと名付け，採用することが，満場一致で可決された。組織上の必要な変更等は，86年の総会に提案する。

23. IYRU関連事項

IYRUは1986年4月のCPOC会議に於いて

(a)セーリングの他の分野（即ちクルージングの分野）まで視野（Scope）を広げるかどうか——

(b)プロフェッショナルとアマチュアの問題を考えるかどうか——

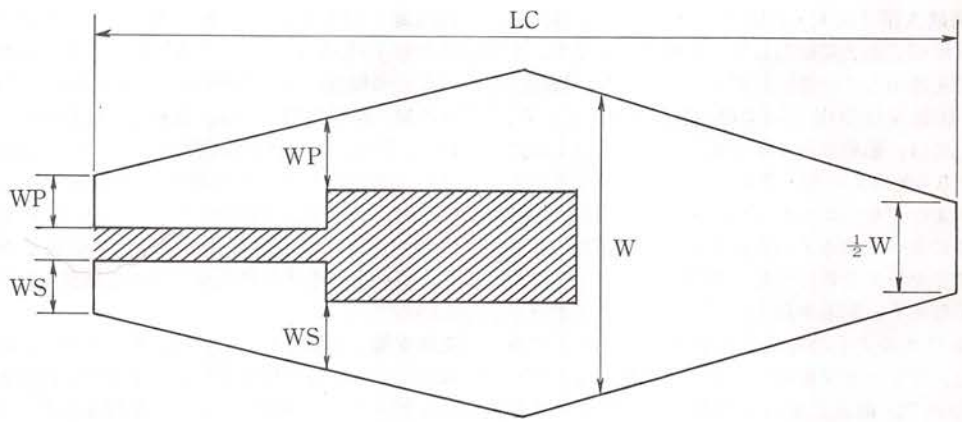
——という2つの重要な決定を下すと思われる。

24. 1986年予定

ACとITCは1月11日，12日にバルセロナで会議を開く。ITCは春と秋にも会議を開く。

総会は，11月2日の日曜日を含む週に開く予定

25. オシマイ。



斜線部分は、ヘッドルームが十分ないところ
必要なヘッドルームが要求されるキャビンソールの境界数
WS及びWPは½Wに等しいかより大きいこと。

簡易ハンディ・キャップ対策会議

昭和60年10月30日　船舶振興ビル会議室

出席者　林賢之輔（計測委員会）沢地　繁（技術委員会）武市　俊（帆走委員会）米山義勝（津軽海峡支部）佐和和夫（関東支部）浅井一省，西田兼義（駿河湾支部）大矢　隆（東海支部）谷川晴彦，飯塚功二（内海支部）田村治久（西内海支部）大原元太（玄海支部）山城洋祐（沖縄支部）矢嶋　滋（事務局）

1．ルールの内容，使用する道具について

技術委員長渡辺修治氏が風邪により欠席のため，代わって計測委員長林賢之輔氏によりルールの内容，使用する道具について説明が行なわれた。

参考資料：OFFSHORE 9月号 NORC 簡易ハンディキャップシステム（案），10月号各国の簡易レーティング・ハンディキャップシステム，11月号第95回理事会議事録および図-A，B，C．

使用する道具に関しては，渡辺修治氏が小網代フリートで実際に使用していること，計測精度についてはトライアルを行なっていないので不明であるが，あまり神経質になってはいけないのではないか，などの点について話があった。

2．各支部の現状

レース・ハンディキャップの決め方について，現在行なわれている各支部の方法について発表を行なった。

津軽海峡支部：IOR・JOR 取得艇については，その数値を使用。過去に取得していた艇についても，その時の値を使用している。計測を受けていない艇については，IOR 又は JOR の同型艇の数値を用いている。特徴としては，船齢0～4年0％，5年以上は1年について−0.5％のエージ・アローワンスを与えていること，およびプレーニング・ボードの長さの制限を艇の大きさによって決めている点である。問題点としては，リグやセールを新しくした場合のエージ・アローワンスの与え方，制限を越えたプレーニング・ボードに対するペナルティの与え方に基準が無いことにある。また，ワン・オフ艇については，基準になるデータが無いので，過去において問題になったケースがあった。

関東支部：支部主催では，IOR および JOR を使用。

フリート単位レースでは，各レース担当者又は委員会が過去の成績などを基に決めている。

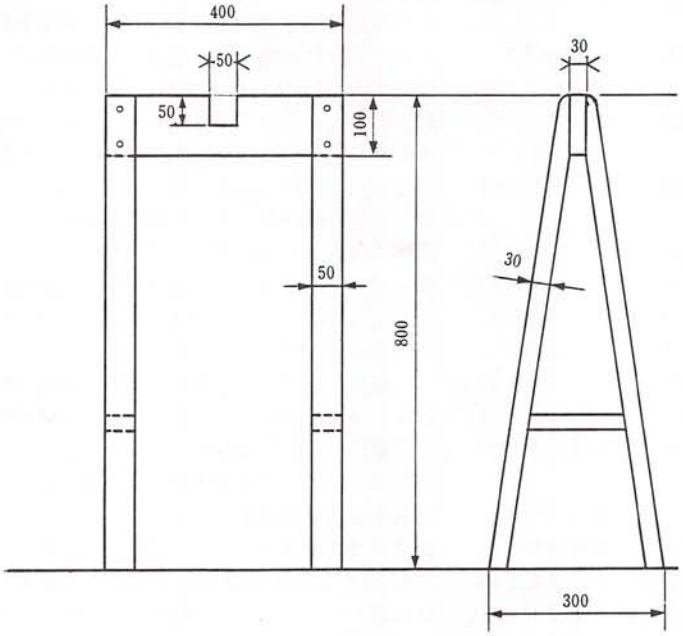
駿河湾支部：公式レースでは，IOR 又は JOR を使用。親善レースなどについては，コミッティーが今までの走りなどに応じてレーティングを与えている。全体的傾向としては，親善レースの方が人気があり，公式レースの倍以上の出場艇があるが，無制限にレーティングを与えるわけにはいかず，ある程度理論的根拠のあるシステムの採用および参加者がより出場しやすいシステムを検討する必要がある。

東海支部：支部レースでは，IOR・JOR を採用。その他では，東海レーティングという形で計測した艇のデータの艇種ごとの平均をパソコンで出して使用している。問題点としては，最新のデータを取得しにくいので，84から85年度 IOR ルールの変更などの場合，昨年のデータを基準にするか，今年のデータを基準にするかで悩んでいる。同型艇でセールの大きさを変えた場合などでは，特に修正はしていない。

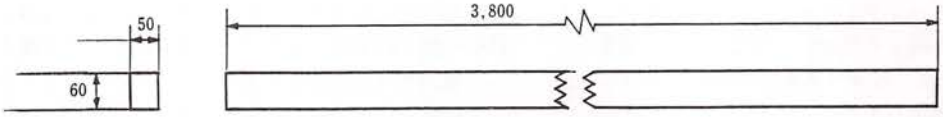
内海支部：支部主催レースでは，IOR・JORを使用。但し，JOR は減少傾向にある。これは，支部レースには新らしい艇しか出て来ないからである。オープン・レースについては，計測員飯塚功二氏の経験を基に，主催者側の意図に合せレーティングを決めており，現状では特に不満は無いようである。お祭りレースに IOR 取得艇が参加した場合には，1.5倍などのハンディを与え勝てるチャンスを少なくするなどして，他の艇でもセールを整備し練習をすれば勝つことが出来るようにして，参加艇の意欲が上がるような配慮も行なっている。

西内海：IOR 又は JOR 艇が少ないのが現状で，出来るだけ JOR を取るように誘っているが，お祭りレースなどの場合には，同型艇のデータを利用したり，データの無い艇種に関しては，他艇との比較をして決めている。西内海の場合，風が安定していることが少なく，3～4時間のレース中に無風から10 m 以上の風と変化が激しいので，現段階で使っている TCF の修正方式が吹き方によって有利不利が大きい感じがするので，資料をそろえて修正システムを検討したいと考えている。

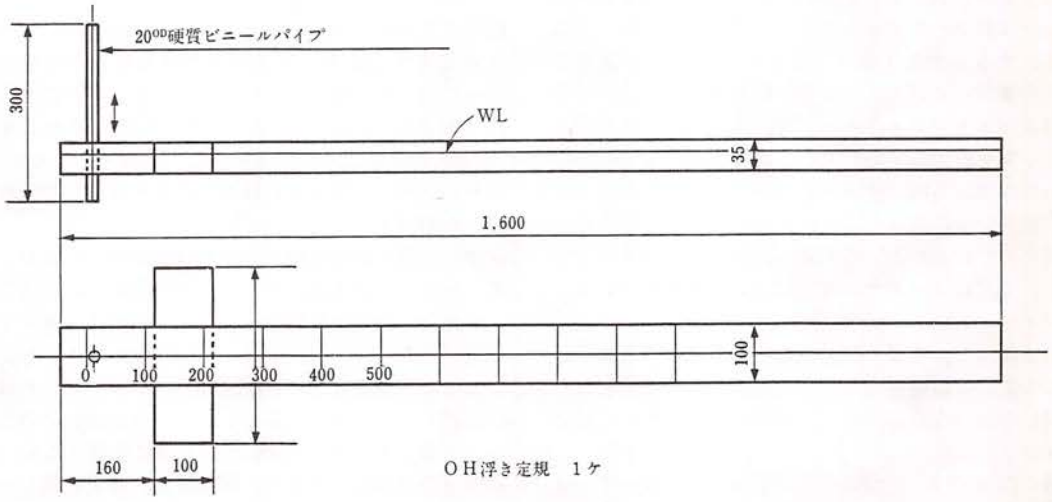
玄海支部：お祭りレースでは，順位を争うのが目的では無く，みんなで集まり一緒に走るのを目的として，ハンディキャップ無しでレースを行なうことがある。従って表彰式では，順位にこだわらずに表彰艇を決めるなどしてレースを盛り上げている。ハンディキャップを決めなければならない場合には，JOR 基準という名の玄海支部独得のものを使っている。これは，CGF の計測が導入される前の JOR をさらに簡素化して，ハル計測無し，リグ計測はマストに登らずにハリヤードでメジャーを上げて計るというように計測を



脚立　2ケ



直線定規　1本



OH浮き定規　1ケ

小網代フリートSCANDICAP計測要具(木製)

行なっている。

沖縄支部：艇数が少ないので，レーティングを持っている艇はその数値，持っていない艇は船齢や走りに応じて決めている。

3．簡易ハンディキャップシステムの運用について

簡易ハンディキャップ・システムの運用およびこのシステムの位置付けについて討議が行なわれた。

林：各支部で色々な実状があることが分かりましたが，次に各支部で運用を行なった場合についての御意見をお願いいたします。

飯塚：IOR 艇と一緒にレースを行なうという位置付けでは，JOR が導入されたときと同じ運命にあるのではないでしょうか。つまり，IOR と簡易ハンディの精度のギャップの差を少なくするために，簡易ハンディがより複雑に IOR 的になってしまうのでは，と思うのです。現在の JOR が CGF その他の導入でほとんど IOR と同じになってしまったのと同じ道をたどってしまう恐れがあるということです。

谷川：この簡易ハンディが沖縄レースや鳥羽パール，全日本に出場出来るというのでなければ普及はむずかしいのではないでしょうか。オープンレースなどでは100隻前後の参加艇があり，全艇を計測するのは不可能ですので，現在みなさんが行なっている同型艇などのデータを基にハンディキャップを決めるカンピュータ的なものを使用する他ないからです。この簡易ハンディが IOR とカンピュータの間の中途はんぱな位置にあるような気がします。

林：理事会で脱 IOR 艇が増え，レース参加艇が減ってきていることを問題にされまして，簡易ハンディ・システムの作成の依頼があったのですが，本部計測委員会では簡易ハンディシステムを扱いきれるものではなく，ナショナル・オーソリティーとして IOR をきちっと管理していくことで手一杯な状態のもと，技術委員会がスカンディキャップを手本にしたこの簡易ハンディ案を提出していただいた訳ですが，少し残念に思ったのは，各国に色々あるハンディキャップシステムの紹介が後になったこと，どの様な情報を各支部で必要としているかという討議がぬけてしまったことです。各支部によっては，すでに NZ で使われている，パフォーマンス・ハンディキャップ・システムに近いものを使って，うまく運営出来ているところもあるようなので，この簡易ハンディ案をどのように運営したら良いかという点について，さらに検討したいと思います。

飯塚：内海では，いわゆるカンピュータを使っていますが，ルールがあって無いようなものなので，今までの実績をふまえ，艇種ごとの基本的なハンディ・キャップを決めたうえ，別にレースのニーズに従って付加することが出来る船齢などのファクターを表わすようなシステムの表を作ろうと思っていたのですが，今回の簡易ハンディ案が理事会で認定されてしまったので少し困っています。

武市：この案の目的としては，お祭りレースなどに使うのではなく，本来 NORC の公式レースであったレースに使用することによって，費用や計測の簡素化によって参加を増やすという所にあると思います。

谷川：IOR の保有艇が少なくなってきているのは，計測料が高いというのではないと考えています。レースのエスカレートが進みすぎてしまったためで，新艇を作った人はほとんど IOR を取得しています。クルージング化の傾向があるのも関係しています。

飯塚：公式レースに使用していくということになると先に述べましたように，IOR との兼ね合いの問題が生じてくるのではないでしょうか。IOR で25.0 ft なのに簡易ハンディでは24.5 ft になったなどの差が生じ，簡易ハンディが計測の簡素化を目的に作られたことを皆さんが知っていながらも，レースが始まり勝敗の段階になると不満が生じてしまう恐れがあると思うのです。くれぐれも JOR の二の舞にならないように運営することが必要です。

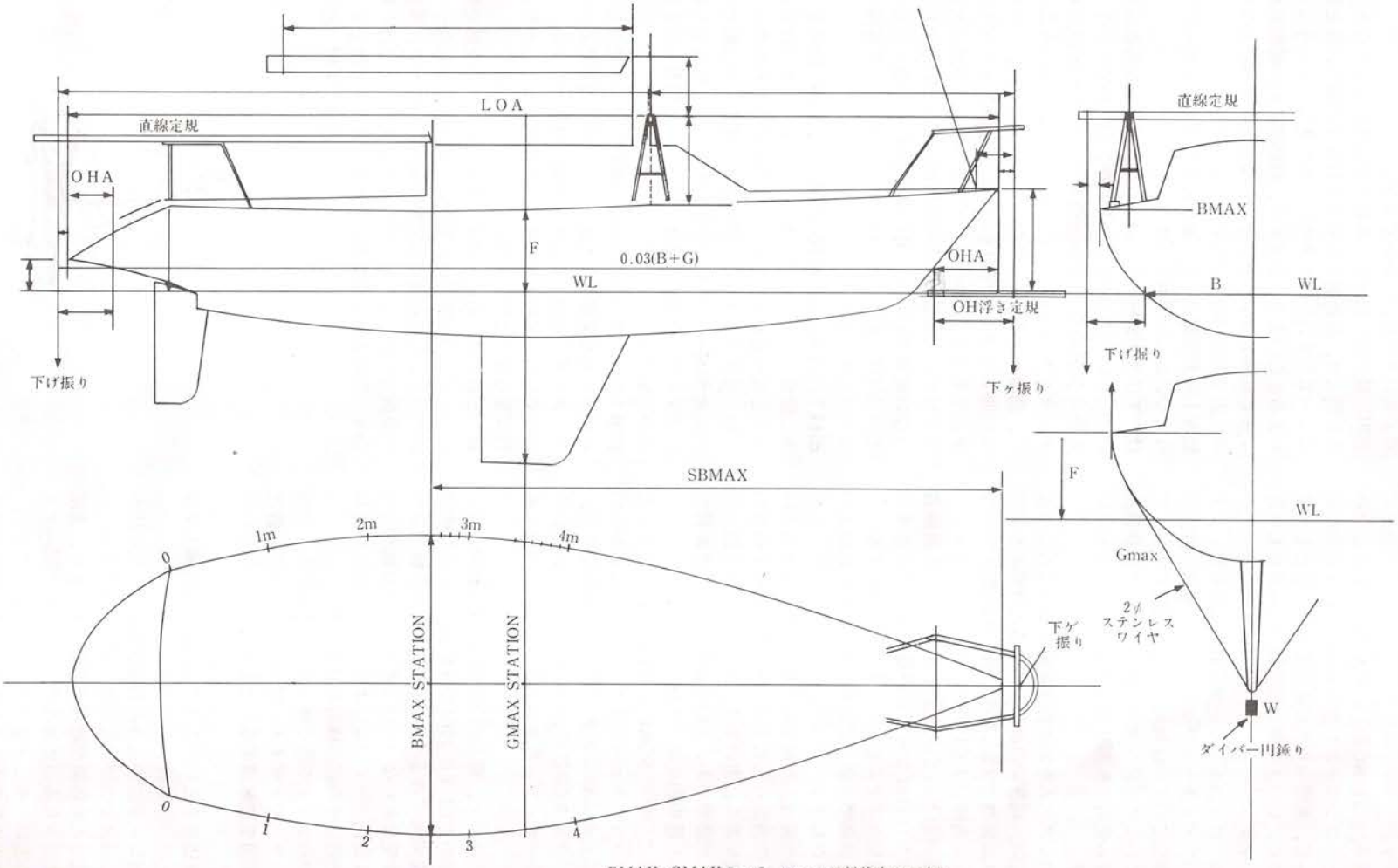
武市：そもそも IOR は，国際レースなどに使用されており，JOR は IOR のスタンダード基準が日本の実状に合わないので，日本独得の基準によってスタンダード値を決めていることを考えれば，JOR は今後 IOR の一部として考えて行くしか無いと思います。

西田：個人的意見としては，今までのデータを使えることを考えると，JOR を生かしている方が多少メリットがあるように感じています。また，簡易ハンディのルールを見て，この程度のもので本当に公平な値を決めることが出来るのか多少疑問に思っているのですが。

飯塚：その点については，長さや計測状態のバラつきを考えますと，カンピュータとあまり変わらないと思っています。従って，帆走委員会がこのシステムを使うときに，IOR と一緒に使うのか別にクラスを作るのか，などによって問題の生じ方が違ってくるので，簡易ハンディ・クラスだけを作り走らせるのであれば皆さん納得するとは思います。

武市：支部によって使えない所は使わなければ良いと思います。たとえば，フリートで20隻ぐらいの所で使えれば良いのではないですか。その中でインタークラブという形でレースをやるときに IOR 以外にもこのようなものがあるという形で簡易ハンディがあれば良いと思っています。お遊びレースのうちはいいのですが，お遊びレースと IOR との中間に位置するものが必要なのではないですか。関東では，神子元島レースや初島レースなどをやっているのですが，あれにまで IOR を使うことはないのではないかというのが関東の意見です。IOR のレースは全日本の他 2 ～ 3 および国際レースに行く艇が取得という形で良いのではないでしょうか。

飯塚：IOR しかないから取らざるをえないというの



BMAX、GMAXのステーションは船体中心に直角

小網代フリートSCANDICAP船体計測要領

が現状であることは確かで，本来の方向からずれていると思います。

武市：現段階では，NORC レースの活性化にこのハンディキャップシステムが使えるのか使えないのかの問題であって，支部の実状によっては使うことも出来るのですから，レースで使う運営側での検討がもっと必要と思います。

林：簡易とつけていることが少しおかしいと思いますが，このハンディキャップシステムを，現状の計測委員会で掌握していくのは無理なことは明白ですが，これを使っていくことのシステム作り，例えば，計算式をプログラム化して配布するようなことは行なっていく方向です。

武市：このシステムをある程度の形でやって行こうという場合には，現在の計測のシステムとは別のシステムがなければ無理ですが，現在は何も無い状態なので，計測委員会にお願いする以外無いと思っています。

林：計測委員会としては，IOR メジャラーの後継者作りを始めなければならない時期を感じていますので，この様なシステムで少しでも計測についてかじり始めることは必要と思っておりシステム作りには大いに協力をいたします。

佐藤：関東の場合，計測を各フリート単位でするというような下の方からもち上げて来るような形で行なわないと無理があると思います。各フリートから統一されたルールが必要であるというような話や動きが持ち上ってくると理想的なのですが……。

武市：IOR について NORC の会員にしか与えないというのはナショナルオーソリティとして少しおかしい話で同じことがこのシステムでも言えるのですが，レーティングを NORC の会員にしか与えないということになるとオープン参加のような場合，まったく無理ですね。

佐藤：その通りで，現在の NORC の登録艇のうち，ほんの一部が IOR 又は JOR かを取得しているにすぎないことを考えてみますと，NORC の登録艇でなければ計測を受けられないという考えは，会員艇をふやすことには役に立っていないようですね。広くゆきわたせるためにはその辺の検討も必要です。

飯塚：このハンディを広く使っていくことになった場合，ディーラーやデザイナー関係など，ヨットの普及に対する問題まで考慮することも必要なのではないでしょうか？

林：底辺を広げるということで鳥羽レースに導入するということについてはいかがですか。

大矢：鳥羽レースに導入されれば東海では一気に広がり，支部レースでの使用も可能と考えられますが，そのための受け入れ体勢が絶対に必要です。また，支部に運用をまかされるのであれば，常に最新のデータを管理出来るという所にメリットがあると思います。

佐藤：このようなシステムがあれば，古い船を救済するということに対して，ある程度役に立つのでは，と考えていますが，いかがですか。

谷川：最近古い船がレースに出てこないというひとつの原因には，最新艇とレースを行なった場合，雲と霞になってしまい一緒に争うことができないということがあると思います。ですから，最終的に何十時間遅れて来ても勝てるよ，というようなことを言ってもなかなか出て来ないのではないでしょうか。

飯塚：現実問題として，楽しんでもらおうと思ってもうまくいかない所もありますね。

林：アリランレースでこのようなシステムがあれば使いたいという発言がありましたが，いかがですか？

大原：JORのひとつの弱点はスタンダードのハルデータが無いとレーティングが出せないということで，簡易ハンディのようなシステムであれば，その場で計測してある程度のものが出せるのがメリットです。今年はどうにか，すべてのハルデータがあったのでクリヤー出来ましたが今後韓国などからわけのわからない艇種の船が出て来た場合 JOR や，我々の使っている JOR 基準というものではどうしようも無くなってしまいます。

田村：西内海では，艇数の関係から，IOR, JOR クラスと簡易ハンディクラスという形でレースを分けてしまうと成り立たなくなってしまうのでどちらかの一方に統一せざるをえないと思います。また，同じ艇でも IOR と簡易ハンディとの差が生じることがあると思いますので，その点を各オーナーなどが納得してくれるか心配です。

武市：現在，渡辺修治さんが小網代フリートでさんざん使って来た実績などもあるので，その辺も考え合せて，各支部で検討することが必要ではないですか。そのためにも，後日，再度集まって協議することがなければならないと思います。

林：それでは，時間もせまりましたので，各支部で簡易ハンディの位置付け，運用などについて話し合っていただくことを宿題として持ち帰っていただき，本日の委員会を終了したいと思います。次回は，2月の総会後，この委員会を開きたいと思いますので御了承下さい。　（記録：矢嶋　滋）

1986年度 NORC年間行事予定表

月	月　日	レース名	フリート	支　部
1月	1/5	のんびりR	シーボニア	関　東
	1/15	初夢R	松　山	西内海
	1/19	定期R	周　南	西内海
	1/19	小網代フリートR	小網代	関　東
2月	2/2	のんびりR	シーボニア	関　東
	2/9	ルカン礁R		沖　縄
	2/16	定期R	周　南	西内海
	2/16	小網代フリートR	小網代	関　東
3月	3/2	のんびりR	シーボニア	関　東
	3/9	春のランデブー	広　島	西内海
	3/16	小網代フリートR	小網代	関　東
	3/20～23	関西ビッグボート選手権		内　海
	3/21～23	スプリング・シリーズ		東　海
	3/22	グリーン・カップR	周　南	西内海
	3/23	試乗会		沖　縄
	3/23	野島R		東　海
4月	4/5	初島卯月R		関　東
	4/6	のんびりR	シーボニア	関　東
	4/13	ポイントR ①	広　島	西内海
	4/13	あしか島R	横　浜	関　東
	4/13	諸磯カップ	諸　磯	関　東
	4/20	第11回舵杯		内　海
	4/20	定期R	周　南	西内海
	4/20	小網代フリートR	小網代	関　東
	4/26～28	オレンジ・カップ		内　海
	4/27	座間味R		沖　縄
	4/29～5/5	第8回　沖縄・東京R		本　部
5月	5/3	油壺・諸磯合同伊東R	油壺・諸磯	関　東
	5/3～4	春のフリート対抗R		駿河湾
	5/4～5	別府R		西内海
	5/4	五ヶ所湾合同R		東　海
	5/4	のんびりR	シーボニア	関　東
	5/4	ランデブー		内　海
	5/11,18	第4回セール・カップ		津　軽
	5/17	初島R		関　東
	5/17～31	第9回フリート対抗R		関　東
	5/18	ポイントR ②	広　島	関　東
	5/18	定期R	周　南	西内海
	5/18	小網代フリート初島R	小網代	関　東
	5/25	穴持R		津　軽
	5/25	伊勢湾合同R		東　海
	5/31	第36回大島R		関　東
6月	6/1	大阪湾横断R		内　海
	6/1	招待試乗会	広　島	西内海
	6/1	ポイントR	布　刈	西内海
	6/1	のんびりR	シーボニア	関　東
	6/1	諸磯カップ	諸　磯	関　東
	6/7～8	熊野R		東　海
	6/8	ファミリーR	江ノ島	関　東
	6/14～15	ポイントR ③	広　島	西内海
	6/15	定期R	周　南	西内海
	6/15	小網代フリートR	小網代	関　東
	6/20～22	松前・小島回航R		津　軽
7月	7/6	のんびりR	シーボニア	関　東
	7/12～13	第13回江ノ島-清水R		本　部
	7/13	シナーラ杯R		津　軽
	7/13	横浜市長杯R	横　浜	関　東
	7/20	21世紀カップ淡輪R		内　海
	7/20	海の日協賛オープンR		関　東
	7/20	定期R	周　南	西内海
	7/20	那覇-本部R		沖　縄
	7/20	小網代フリートR	小網代	関　東
	7/25～27	第27回鳥羽パールR		本　部
	7/27	鳥羽レースウエルカムパーティー		関　東
	7/27	第3回日本海横断R		北海道

月	月　日	レース名	フリート	支　部
8月	8/2	家島群島一周R		内　海
	8/2～3	函館湾オープンR		津　軽
	8/3	のんびりR	シーボニア	関　東
	8/10	オリーブ・ラインR		内　海
	8/12	徳島フリートR		内　海
	8/13	阿波踊R		内　海
	8/17	定期R	周　南	西内海
	8/17	穴持R		津　海
	8/17	小網代フリートR	小網代	関　東
	8/23	ファミリーR	江ノ島	関　東
	8/24	マスカットR		内　海
	8/31	諸磯夏祭りR	諸　磯	関　東
9月	9/7	招待クルージング	広　島	西内海
	9/7	のんびりR	シーボニア	関　東
	9/13	第3回オロロンラインR		北海道
	9/14	定期R	周　南	西内海
	9/14	東海フェスティバル合同R		東　海
	9/14	諸磯・油壺合同R	諸磯・油壺	関　東
	9/14～15	魚島R	布　刈	西内海
	9/14～15	秋のフリート対抗R		駿河湾
	9/14,15,21,23	オータムシリーズ（フリート対抗東海チャンピオン）		東　海
	9/21	ポイントR ④	広　島	西内海
	9/21	小網代フリートR	小網代	関　東
	9/21	牛窓町カップR		内　海
	9/21～22	津軽海峡横断R		津　軽
	9/28	試乗会		沖　縄
10月	10/2～12	ジャパンカップ オフショアシリーズ1986		本　部
	10/5	小豆島オータムレガッタ		内　海
	10/5	津合同R		東　海
	10/5	諸磯カップR	諸　磯	関　東
	10/10	ポイントR ⑤	広　島	西内海
	10/10	山口杯	葉　山	関　東
	10/10	石狩湾R		北海道
	10/10	江ノ島ウィーク	江ノ島	関　東
	10/10～13	第8回ミニトン全日本		
	10/11	小豆島R		内　海
	10/11～12	神子元島R		駿河湾
	10/12	三浦市民招待 ファミリークルージング		関　東
	10/19	のんびりR	シーボニア	関　東
	10/19	定期R	周　南	西内海
	10/19	穴持R		津　軽
	10/19	小網代フリート初島R	小網代	関　東
	10/19	ファミリーR	江ノ島	関　東
	10/19	播磨灘R		内　海
11月	11/2	第29回紀伊水道R		内　海
	11/2	第31回神子元島R		関　東
	11/2	ポイントR	布　刈	西内海
	11/2	東海R		東　海
	11/2～3	安居島R	広　島	西内海
	11/3	沖縄一周R		沖　縄
	11/9	のんびりR	シーボニア	関　東
	11/9	穴持R		津　軽
	11/16	定期R	周　南	西内海
	11/16	小網代フリートR	小網代	関　東
	11/16	あしか島R	横　浜	関　東
	11/22	洲本・五ヶ所湾R		内　海
	11/23	第24回小網代カップR		関　東
	11/23～24	SKKカップR	広　島	西内海
12月	12/7	のんびりR	シーボニア	関　東
	12/7	納会	広　島	西内海
	12/21	小網代フリートR	小網代	関　東

＊海外レース案内＊

チャイナ・シー・レース　シリーズ　1986

★レース日程　第1レース　120マイルオフショア（於ホンコン）　3月15日
第2レース　30マイルインショア（於ホンコン）　3月18日
第3レース　30マイルインショア（於ホンコン）　3月19日
第4レース　30マイルインショア（於ホンコン）　3月20日
第5レース　650マイル　ロングオフショア（ホンコン―マニラ）　3月23日

★出場資格　IORクラス　レーティング20.0～70.0 ft
CHS クラス　全長30以上

★申し込み　1986年2月1日までに　ロイヤル・ホンコン・ヨット・クラブへ
Mr. B. Lavoo
Chairman-Race Committee
Silk Cut China Sea Race Series 1986
Royal Hong Kong Yacht Club
Kellett Island
Hong Kong

クリッパー・カップ・ヨット・シリーズ　1986

★レース日程　第1レース　27マイルトライアングル　8月2日
第2レース　27マイルトライアングル　8月3日
第3レース　150マイル　モロカイレース　8月4日
第4レース　27マイルトライアングル　8月7日
第5レース　775マイル　ハワイ州一周レース　8月9日

★出場資格　IOR レーティング30.0～70.0 ft

★申し込み　1986年7月14日12：00までにロイヤル・ハワイアン・オーシャン・レーシング・クラブへ
Royal Hawaiian Ocean Racing Club
P. O. Box 88648
Honolulu, Hawaii 96830
U. S. A.

●以上，詳しいインフォメーションは NORC 事務局へお問い合せ下さい。

NORC 85年度

23 小網代カップレース成績表

帆走委員長 鈴木駿一郎
85.11.23. 11:01START

クラス順位	セール番号	艇名	TYPE	大島回航	フィニッシュタイム	着順	所要時間	T.C.F	修正時間	総合順位
I 4	188	CONTESSA Ⅷ	DOU 42	17.15	00.10.45	7	13.09.45	0.8345	10.59.03	8
5	2112	FUJI Ⅲ	FRE 45	17.05	00.31.30	9	13.30.30	0.8567	11.35.21	10
2	2299	GIG APPLE	HOL 44	16.55	23.25.55	4	12.24.55	0.8457	10.29.58	5
1	3170	ZERO	FRE 52	16.21	21.31.29	1	10.30.29	0.9011	9.28.08	1
3	3210	ROCINANTE	TAK 46	17.00	23.29.25	5	12.28.25	0.8558	10.40.29	7
II 3	2611	雪柱	YOK 39	17.05	23.54.10	6	12.53.10	0.8095	10.25.52	4
—	3215	SEA LION	HIT 42	—	—		—	0.8177	—	RET
1	3220	カラス	TAK 40	17.44	23.06.30	3	12.05.30	0.8095	9.47.18	2
4	3335	織姫	FRE 40	17.36	00.43.55	10	13.42.55	0.8212	11.15.46	9
2	3410	ZERO II	FRE 40	16.43	23.00.40	2	11.55.40	0.8212	9.50.59	3
5	3519	LAVIE EN ROSE	J — 41	18.25	01.58.07	11	14.57.07	0.8105	12.07.07	13
III 2	3152	CRIMSON	TAK 36	18.00	03.26.30	13	16.25.30	0.7699	12.38.44	16
1	3295	あさま	YAM 38	17.22	00.18.40	8	13.17.40	0.7920	10.31.45	6
IV 4	2640	青海波	KIH 33	18.10	05.22.25	25	18.21.25	0.7570	13.53.46	28
5	2690	くろしお Ⅲ	NAK 33	18.38	06.40.25	29	19.39.25	0.7530	14.48.06	29
1	3044	MRS.MEDUSAE Ⅴ	TAK 33	18.03	03.43.09	15	16.42.09	0.7540	12.35.37	15
7	3083	SONN BLUME	VEN 30	19.45	10.57.40	32	23.56.40	0.7468	17.52.54	32
3	3290	海太郎 Ⅲ	HOL 33	18.30	04.39.12	18	17.38.12	0.7560	13.20.00	24
2	3351	BIG SHOT	OKA 33	18.00	04.39.10	17	17.38.10	0.7448	13.08.07	19
6	3435	友架里	VEN 30	19.03	09.06.00	30	22.05.00	0.7437	16.25.24	30
—	3443	LEVIATHAN	YAM30S	—	—		—	0.7396	—	RET
V 15	610	飛車角 II	WAT 36	20.30	15.15.20	33	28.14.20	0.7312	20.38.53	34
3	1733	UFO	FAR 30	18.02	04.09.25	16	17.08.25	0.7269	12.27.33	14
—	1735	桜工 II	PAST 28	—	—		—	0.7128	—	RET
6	2011	がめら	TAK 31	18.33	05.06.05	23	18.05.05	0.7322	13.14.29	20
11	2182	KELONIA	DOU 30	18.10	06.03.45	28	19.02.45	0.7237	13.47.01	26
14	2234	桃季 II	DOU 30	20.42	15.29.57	34	28.28.57	0.7204	20.31.08	33
—	2615	ACADEMY Ⅴ	PION 30	—	—		—	0.7204	—	DNF
—	2970	POIN CIANA II	U — 30	—	—		—	0.7215	—	RET
13	2979	SEA CORWN Ⅲ	TAK 32	19.03	10.08.00	31	23.07.00	0.7385	17.04.18	31
12	3055	SAMOA Ⅴ	U — 31	18.05	05.56.00	27	18.55.00	0.7301	13.48.39	27
8	3306	PIPPLE II	YOK 30	18.40	05.05.40	22	18.04.40	0.7343	13.16.28	22
7	3333	TABATHA	YOK 31	18.40	05.05.00	21	18.04.00	0.7343	13.15.58	21
1	3373	AFRODITA	YOK 28	18.10	03.25.15	12	16.24.15	0.7269	11.55.27	11
4	3387	BASIC	YOK 28	18.00	04.57.00	20	17.56.00	0.7258	13.00.58	17
10	3485	ISIS	YAM30R	18.18	05.41.55	26	18.40.55	0.7343	13.43.05	25
9	3494	ARC-EN-CIEL II	YOK 31N	18.15	05.06.40	24	18.05.40	0.7364	13.19.29	23
2	3500	ANETTE	BEN 29	17.50	03.29.50	14	16.28.50	0.7301	12.01.57	12
	3510	TRACER	TAK 310	18.25	04.55.45	19	17.54.45	0.7322	13.06.56	18

1985年度　本部・関東支部 成績一覧表

レース名		初島卯月レース	第4回 小笠原レース	初島レース	第35回 大島レース	関東支部 フリート対抗レース
ファーストホーム賞			石原杯 ZERO			
総合賞		オリンパスカップ RIPPLE II	東京都知事杯 NORC会長杯 防衛庁長官杯 ASAMA	初島シルバーカップ UNCHU	シルバーカップ CONTESSA VIII	関東支部長杯 油壺Aチーム CONTESSA VIII ZERO II ORIHIME
総合賞		Aグループ K7カップ UNCHU Bグループ 中戸杯 RIPPLE II	I～II ローデムトロフィー YUKIKAZE V III 小笠原村村長杯 ASAMA IV～V 小笠原マリーナ杯 GAMERA	Aグループ 初島杯 UNCHU Bグループ NORC初島カップ RIPPLE II	Aグループ どんがめ杯 CONTESSA VIII Bグループ 横山杯 RIPPLE II	ポイントゲッター賞 ① ZERO II ② UNCHU ③ CONTESSA VIII
サケ・カップ	I	① CONTESSA VIII	① YUKIKAZE V	① UNCHU ② ZERO II	① CONTESSA VIII ② BIG APPLE	
	II	① UNCHU			① UNCHU ② ZERO II	
	III	① ASAMA	① ASAMA	① ASAMA	① SEA HAIL	
	IV	① BIG SHOT	① GAMERA	① SEACROWN III ② FORTY	① SEA CROWN III ② FORTY ③ Mrs. MEDAUSEA V	
	V	① PIPPLE ② JACKPOT II ③ SYLPHIDES III ④ SAMOA V		① RIPPLE II ② JACKPOT II ③ COASTGUARD ④ TABATHA	① RIPPLE II ② TABATHA ③ EASIC	
	VI	① BLUE PULSAR				

レース名		第12回 江の島　清水レース	第26回 鳥羽　パールレース	MIKIMOTO JAPAN CUP OFFSHORE SERIES 1985	第30回 神子元島レース	第23回 小網代カップ
ファーストホーム賞			秋田、トロフィー 鳥羽市観光協会長杯 ZERO		無風のため全艇D・N・F	
総合賞		駿河湾支部長杯 ZERO II	運輸大臣賞　三重県知事賞　三重県議会議長賞 メールエスプリ賞 鳥羽商船杯 パールカップ シーラ杯　ZERO II	総合1位 ミキモトカップ テレビ朝日賞 ZERO TOGO VIII		小網代カップ ZERO
クグルラースプ賞		I～III 静岡県知事杯 ZERO II IV 清水市長杯 LEVIATHAN V～VI 藤沢市長杯 BASIC	I～II 鳥羽市長杯 ZERO II III～VI 三浦市長杯 ASAMA V～VI バレリーナ・カップ FIDELIA II	支部チーム対抗1位 西宮KYCチーム TOGO VIII WILL S&D BLONDINE クラス1位 ヘンリーハン セントロフィー、ピーターストーム賞 I～III　ZERO IV　DISCO DORI V　WAVE DANCER		
サケ・カップ	I	① ZERO II	① ZERO II ② SEE ADLER V ③ VIND 7 ④ SAKI VI ⑤ GINGA VII	第1レース1位 テレビ朝日カップ 熱海市議会議長杯 熱海市観光協会長杯 DISCO DORI 第2レース1位 テレビ朝日カップ 熱海後楽園杯 舵杯 ZERO 第3レース1位 日本タイマート・カップ 熱海商工会議所会頭杯 熱海温泉旅館組合長杯 ROCINANTE 第5レース1位 ヤマハ・カップ 熱海市ヨット協会長杯 伊豆小型船交通安全協議会杯 ZERO		① ZERO ② BIG APPLE
	II					① KARASU ② ZERO II
	III		① ASAMA ② TRYANGLE ③ WACKY III			① ASAMA
	IV	① LEVIATNAN ② Mrs. MEDAUSAE V	④ CYGNUS ⑤ DISCO DORI ⑥ RIVAGE			① Mrs. MEDUSAE V ② BIG SHOT ③ KAITARO III
	V	① BASIC ② ELECTRON ③ COASTGUARD	① FIDELIA II ② IAM SORRY ③ RIPPLE II ④ ISIS ⑤ SUPER LUCY ⑥ JACKPOT II ⑦ COASTGUARD ⑧ MAPLE			① AFRODITA ② ANETTE ③ UFO ④ BASIC ⑤ TRACER
	VI	① RODEM V				

無線従事者選（解）任届のご案内

ヨットに開設した無線局の従事者（オペレーター）について移動および変更，追加があった場合は，無線従事者選（解）任届に記入し無線局免許人（オーナ，法人所有の場合は代表者）の署名捺印をし，各地方電気通信管理局宛てお送りください。手続きは無線従事者選（解）任届を2部作成し，切手を貼った返信用の封筒を同封して送るだけです。1部が「受理」の印を押され送りかえされてきます。それを無線関係の書類のなかの無線局事項書にはさんで，次回の検査まで保管しておいてください。

無線従事者選（解）任届を出すことによって，旧届けに記載されていた選任従事者は自動的に解任されますので改めて解任届をだす必要はありません。しかし，一部変更の場合，引きつずき選任する従事者の名前も消えてしまいますので，再度記入してください。

また，選任従事者は1名だけというわけではありません。「資格」を持っているクルー全員を選任しておけば，レースだけでなく，廻航やクルージングに出かけたとき無線機を使用するさいのオペレーター不在の問題も，次回の定期検査のときの従事者立会いのときの時間のやり繰りも，解決します。

無線従事者を選任するさいには下の表を参照してください。

運用周波数帯	出力	搭載無線機(例)	無線従事者の資格
中短波帯・2メガ帯	10W	SS-16 （安立無線）	特殊無線技士(甲)
短波帯・4～22メガ帯 中短波帯・2メガ帯	50W	FT-400C （八重州無線）	電話級無線通信士

◎NORC通信委員会では電話級無線通信士の国家試験のための受験勉強会を定期的に行っています。詳細はNORC通信委員会までお問合わせください。

◎廻航計画あるいはクルージング計画を2182KHZで海上保安庁局を呼出して，船名，目的地，到着予定時間などを通報しておき，到着時に再度呼出し，到着報告をしておきますと留守宅からの電話の問合わせに応じてもらえます。ただし，到着報告をしない場合はこの限りではありません。聞いていてくれる人はあなたの味方です。

無線機はけっして安いものではありません。効果的に使用してください。

NORC会員の皆様へ

会費納入についてのお願い

本部事務局

会員の皆様には，ご壮健の内に来るシーズンに備えて，何かと準備に怠りないことと推察致します。平素より会の運営に協力して戴き，深く感謝しております。

さて，昭和60年度会費は，従来通り2月末日が納入期限と定められております。

就きましては，会費は会運営の源泉であることを，ご理解いただき下記料金を期限までに各支部事務局宛お払い込み下さるようお願い致します。なお，なるべく預金口座振替制度を利用されるようお願いします。

特別会員	20,000円
正会員	4,000円
準会員	3,000円

㈱1．東京支部会員の方は，関東支部基金1,000円を合わせてお払い込み下さるようお願い致します。

2．預金口座振替制度を利用したい方は，各支部事務局へお問合せ下さい。

NORC本部の銀行口座は

住友銀行東京公務部，普通預金289150

社団法人。日本外洋帆走協会です。

お知らせ（予告）

NORCでは，第96回及び第97回理事会，第30回関東支部総会，第8回代議員会，第30回総会を，来る2月22日㈯1230～1700，船舶振興ビル10階会議室において開催する予定としております。なお，このとき理事，監事等の役員及び各専門委員会委員長の改選が行われる予定であります。

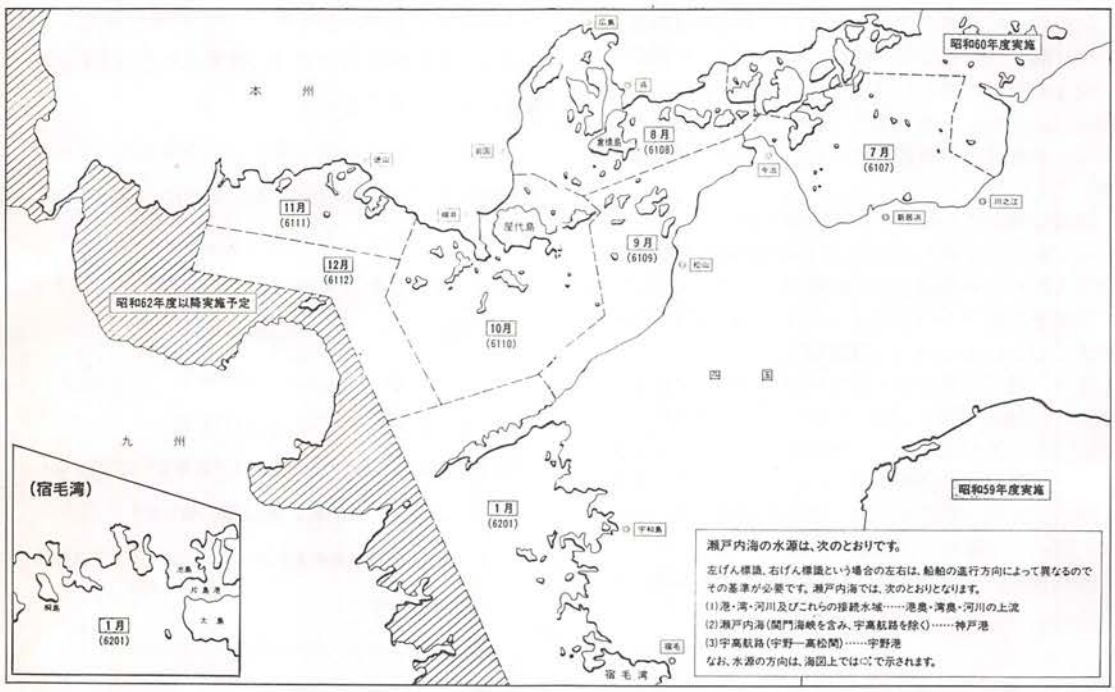
浮標式変更シリーズ(4)

海上保安庁灯台部では，国際条約に基いて昭和58年から浮標式の変更を実施しておりますが，昭和61年は瀬戸内海西部の海域について変更が行われます。

これの詳細についての小冊子は，NORC の本部及び内海，西内海，玄海の各支部にて無料で差上げます。

昭和61年度・浮標式変更スケジュール(瀬戸内海西部・四国西岸)

(注)　1.(　)内の数字は、変更区域符号を示し、この符号は、水路通報等による周知の際引用されます。
　　2.たとえば(6107)は、昭和61年7月に当該区域で変更が行われることを示します。



①前日 28 日に行われた艇長会議

②主催者による説明

第2回 ジャパン グァム ヨットレース

1985～1986にかけて，太平洋上で年を越す1400浬のレースが行われ，12月29日（日）参加艇は，一路グァムに向けて横須賀をスタートしていった。

③前夜祭

④ナギの中のスローなスタート

⑤前夜祭

⑥スタートの朝・横須賀新港／右上は本部船〈シナーラ〉

1985年 OFFSHORE 索引

NO.118～NO.130

※　昨年1年間の記事をテーマ別，月号，ページ順に掲載した。なお，記事により，2つ以上のテーマにかかる場合は2つの項目に記してある。

理事会・代議員会・総会など

NORC 新代議員名簿　1月P25
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　3月P16
第93回 NORC 理事会（議事録）　4月P2
第6回 NORC 代議員会（議事録）　4月P4
第29回 NORC 関東支部総会（議事録）　4月P5
NORC 協会ニュース
NORC 関東支部運営規則　関東支部基金規約　5月P16
NORC 協会ニュース　第95回理事会　議事録　11月P16

国内レース関連

熱海オールジャパンのその後
――山田東吾氏からの質問および要求文　1月P15
――㈳日本外洋帆走協会からの回答文　1月P16
第22回　小網代カップレース成績表　1月P21
JAPAN BIG BOAT SERIES '84　1月P24
初島卯月レース　レース寸評　石井秀哉　5月P2
初島卯月レース成績表　5月P3
第4回小笠原レース　総合成績表　レース参加人員表
ロールコールポジションレポート　6月P4
小笠原レース航跡図　6月P5
5th ALL JAPAN J-24 CLASS CHAMPIONSHIP 成績表　6月P27
初島レース成績表　6月P28
"1985" KANSAI BIG BOAT SERIES NISHINOMIYA REGATTAS 成績表　6月P28
NORC　近畿北陸支部　第3回ポイントレース　6月P29
第4回熱海ケッチ・ミーティング報告書　稲葉文則　6月P29
第4回熱海ケッチ・ミーティング成績表　6月P29
第11回オレンジカップレース成績表　6月P30
くにうみの祭典記念第4回オレンジフェスティバルレース（クラスB）　6月P31
第5回琵琶湖クルーザーフェスティバル　7月P6
CABIN YACHT FESTIVAL BIWAKO 1985 成績表　7月P8
第9回伊勢湾合同レース
レース優勝記　小川伸也　7月P10
コース選択がよく3位に　中根康雄　7月P11
レース参加記　水谷節生　7月P11
第2回油壺――伊東親善ヨットレース報告　清田博　7月P16
NORC 関東支部フリート対抗レース成績表　7月P17
第35回大島レース成績表　7月P17
第12回江の島～清水レース　8月P2
第26回鳥羽パールレース成績表　8月P18
熊野レース成績表　8月P22
第26回鳥羽パールレース　篠原要　9月P23
鳥羽パールレースウェルカムパーティー　清田博　9月P23
ウェルカムパーティーを主催して　石井竹彦　9月P24
鳥羽パールレースの泊地を担当して　鈴木保夫　9月P28
'85ミキモト　ジャパン・カップ　熱海運営報告　稲葉文則　11月P2
第7回・ジャパン・ビッグボート・シリーズ　関山光二　小松一憲　11月P14
ミキモト　ジャパンカップシリーズ1985　宮坂敬三　12月P2
第7回ミニトン全日本選手権大会　菅原留意　12月P10
第3回大原杯レース　片倉静江　12月P19
NANSEICHO RACE ENTRY LIST　12月P20
第1回大洗～小名浜レース　青野忠純　12月P21

国際レース関連

Osaka Cup メルボルン―大阪・ダブルハンド・ヨットレース1987　2月P6
メルボルン／大阪　ダブルハンドヨットレース　1987　6月P2
第7回アリランレース　歌田道教　6月P12
アリランレース（まとめ）　片倉静江　6月P16
'85トランスパックレース速報　8月P22
1985年　アドミラルズ・カップ　9月P2
TRANSPAC '85　地獄から這いずり上がった勇者たち　〈スーパーサンバード〉11人の男共における太平洋2週間　西村一広　9月P19
1985年　アドミラルズ・カップ（続）　10月P2

第2回日本海レース　朝河清　10月P11
幻のラウンドブリテン　村上由美　11月P6
ジャパン～グァム・ヨットレース特別規定　11月P22
'87メルボルン―大阪・ダブルハンドレース参加予定の皆様へ　12月P22

レースの案内

メルボルン～大阪　ダブルハンドヨットレース　1987　1月P5
1986年パンナム・クリッパー・カップについてのお知らせ　1月P25
1985年玄海支部レース・スケジュール　1月P29
1985年西内海支部レース・スケジュール　1月P29
1985年東海支部レース・スケジュール　1月P30
1985年駿河湾支部レース・スケジュール　1月P30
1985年本部・関東支部レース・スケジュール　1月P31
とっても楽しい第2回日本海横断国際ヨットレース　2月P14
第4回小笠原レースの日程変更　武市俊　2月P14
1988年オーストラリア一周200年祭ヨットレース　2月P14
1985年近畿北陸支部レース・スケジュール　2月P18
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）　2月P18
第4回小笠原レースについて　3月P8
第4回熱海ケッチミーティングのお知らせ　3月P10
アリランレースのご案内　3月P10
第2回日本海レースのご案内　3月P10
第4回小笠原ヨットレース〈おがさわら丸〉予約のご案内　4月P16
J-24クラス選手権のお知らせ　4月P17
内海支部レーススケジュール　4月P22
60年度　江の島ヨットクラブ親睦レースのお知らせ　5月P13
'85全日本選手権レース　第1回実行委員会　5月P21
1986　クリッパーカップヨットシリーズの案内　6月P7
'85ジャパンビッグボートシリーズ実施のお知らせ　松田栄夫　6月P24
「第5回相模湾スモールボートミーティング」開催のお知らせ　7月P18
VI REGATA OCEANICA "MILMILLAS" のお知らせ　7月P19
MIKIMOTO JAPAN CUP OFFSHORE SERIES'85　7月P19
MIKIMOTO JAPAN CUP OFFSHORE SERIES'85　8月P7
ジャパン・グアムレースについてのお知らせ　10月P10
第2回ジャパン――グアム・ヨットレースのご案内　11月P20
ジャパン～グアム・ヨットレース特別規定　11月P22
ニッサン7th J/24クラス・ワールド・チャンピオンシップ　11月P23

安全関係

安全委員会報告　3月P20
昭和60年度全国海難防止強調運動実施計画　9月P18

計測・技術関係

セール計測員の講習会　3月P22
計測委員会よりお知らせ　4月P12
計測委員会報告　5月P19
淡水における計測（ORCより）　7月P13
NORC簡易レーティング（試案）ができた！　9月P12
NORC簡易ハンディキャップシステムについて　NORC技術委員会　9月P15
SCANDICAP　タイムテーブル　9月P16
SCANDICAP　簡易レーティング　9月P17
各国の簡易レーティング・ハンディキャップシステム　NORC計測委員会　10月P18
MJC'85　計測関係インスペクション　林賢之輔　12月P8

ルール関係

1985年度のIOR　渡辺修治　2月P2
第3回ルール委員会議事録　3月P21

各委員会関係

専門委員長会議　2月P15
'85年度　第1回計測委員会議事録　3月P19
計測委員会名簿　3月P20
安全委員会報告　3月P20
第3回ルール委員会議事録　3月P21
通信委員会より　4月P14
NORC協会ニュース　全国帆走委員会議事録　各専門委員会報告　4月P19
計測委員会報告　5月P19
NORC国際委員会報告　6月P6
NORC協会ニュース〈ルール委員会よりお知らせ〉　6月P31
昭和60年度全国海難防止強調運動実施計画　全国海難防止強調運動実行委員会　9月P18
'87メルボルン―大阪・ダブルハンドレース参加予定の皆様へ　NORC通信委員会　12月P22

法規・免許・制度関係

舟艇用艤装品の日本工業規格（JIS）決まる　4月P7

無線・通信関係

特殊無線技士「国際無線電話」,「甲受験勉強会延期の

お知らせ　5月P15
新時代を迎える通信　'85年第1回通信委員会より　5月P20
電話級無線技士・国家試験受験勉強会のお知らせ　NORC通信委員会　6月P31
中波標識局の電波発射方式変更　7月P15
'87メルボルン　大阪・ダブルハンドレース参加予定の皆様へ　NORC通信委員会　12月P22

気象・海象

海洋速報　海上保安庁　6月P11
気象一口メモ　沖合いの風と沿岸の風（夏）　池田徹　6月P22
海洋速報　海上保安庁　7月P5
気象一口メモ　台風(1)　池田徹　7月P12
気象一口メモ　海霧　池田徹　8月P16
海洋速報　海上保安庁　8月P17
気象一口メモ　台風(2)　池田徹　9月P30
気象一口メモ　寒気と突風　池田徹　11月P18
海洋速報　海上保安庁　11月P19
ジャパン～グアム　ヨットレース予想天気予報　池田徹　12月P13

各水域だより

玄海だより
韓国のヨット，アリランレース初出場　片倉静江　1月P20
外国艇の無料駐艇期間　片倉静江　3月P12
ようこそ，小戸ヨットハーバーへ　片倉静江　4月P17
〈飛梅〉につづけ　〈リトル・ママ〉　片倉静江　5月P15
東海だより
1985スプリングシリーズレースを顧みる　小川伸也　6月P17
野島レース成績表，第5回東海チャンピオン・フリート対抗レース成績表　6月P17
第10回五ケ所湾合同レース成績表　6月P18
南勢町30周年記念レース案内　6月P19
玄海だより
博多・壱岐レース　片倉静江　9月P29
鹿子前ボートサービス　台風13号通過　片倉静江　10月P22

泊地問題

波浮マリーナ（仮称）建設計画　藤森紀明　1月P19
泊地対策委員会レポート　平野喜美夫　5月P20
マリーナ利用者連絡協議会を結成　5月P20
マリーナ視察研修会に出席して　5月P21
ヨットハーバー構想浮上〈熱海港〉　12月P9

ルポ・レポート・座談会

座談会　オールジャパン　チャンピオンシリーズ'84　1月P7
59年度三浦市ちびっ子ヨットレース報告　2月P10
NORC後期表彰式および忘年ディナーパーティー　2月P12
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　3月P2
〈SIRENA〉25周年記念パーティー開かれる
新生〈SIRENA〉を祝って“兎と亀の物語”　植木勝水　3月P4
大儀見さん，〈SIRENA〉，海，仲間……　小栗章二　3月P5
〈SIRENA〉の“誕生”に寄せて　関根久　3月P5
〈RIRENA〉銀婚式バンザイ　武田勝彦　3月P5
ニュー〈摩利支天〉レポート　第二報　3月P6
玄海支部海事普及事業　3月P23
ニュー〈摩利支天〉レポート　第三報　4月P10
プロダクション・ボート・シリーズ①
30ftスポーツ・クルーザー JACKPOT Ⅱ　5月P7
千石船の帆走　松木哲　6月P8
ニュー〈摩利支天〉レポート　第四報　6月P20
オーストラリア・ヨットクラブ見て歩き　梅本寛　8月P4
堀江謙一さんのソーラー・ボート〈シクリナーク〉について　林賢之輔　8月P10
惨！　シーボニアヨットハーバー台風第6号によって堤防倒壊　8月P11
'85 NORC安全フェスティバル報告　今岡又彦　長江博人　8月P15
レースの報告
南勢町30周年記念レース　都築勝利　11月P10
五ケ所湾の町民体験乗船　長森章　11月P10
オータムシリーズ・成績表　11月P10
南勢町30周年記念レース　中村孝　11月P11

紀行・クルージング

南洋クルージング失敗記　佐野康夫　5月P9
ホノルル足軽旅行　片倉静江　8月P12
長崎オランダ村　片倉静江　10月P15

エッセイ・読物

レディスセーラーは今……　高野由美子　1月P5
ういらぶせいりんぐ
アンカー　レッコー　わかいとおる　1月P22
ヨットマンの大敵とは？　わかいとおる　2月P10
うわさのうわさ　3月P7
ういらぶせいりんぐ
ここはどこ？　わかいとおる　3月P12
“ういらぶせいりんぐ”を読んで　キャビンにて　どいえつ　3月P14

うわさのうわさ　4月P16
ういらぶせいりんぐ
　鰹のメッタ打ち　わかいとおる　4月P18
ういらぶせいりんぐ
　モーターボートと私　わかいとおる　6月P24
木造船シリーズ②　〈足柄〉　7月P14
ラフィンさんをたずねて　白崎謙太郎　11月P13

講習会関係
セール計測員の講習会　3月P22
無線従事者国家試験講習会のお知らせ　4月P14
特殊無線技士「国際無線電話」,「甲」受験勉強会延期のお知らせ　5月P15
計測委員会報告　5月P19
電話級無線技士・国家試験受験勉強会のお知らせ　NORC通信委員会　6月P13
'87メルボルン－大阪・ダブルハンドレース参加予定の皆様へ　NORC通信委員会　12月P22

頒布物品
ヨットカレンダー　2月P19
LINE 7　アメリカズ・カップ・ギヤー　2月P20
女性&子供用 LINE 7　アメリカズ・カップ・ギヤー　4月P20　5月P22　7月P20　8月P22　12月P23
アメリカズ・カップビデオカセット　4月P21　5月P23　7月P21
'84パンナム・クリッパーカップ・レースビデオカセット“Sailing on Sunshine”　7月P20　8月P22
「ひねもす航海記」　国重熙著　10月P24　12月P24
「おけら五世優勝す」　多田雄幸著　10月P24　12月P24
ヨット・カレンダー　11月P12
ヨット・カレンダー　12月P24

新登録艇の紹介　3月P23　6月P32　7月P21　8月P23　10月P23

広告
ヤマハ　1月P32　3月P24　5月P24　7月P24　9月P32　11月P24
日本船舶通信株式会社
4月P24　5月P11　6月P32　7月P22　8月P3
㈱ポニー　4月P24
ハーケンジャパン株式会社　7月P23　8月P21

お知らせ・その他
謹賀新年　新年のご挨拶　石原慎太郎　1月P2
'85年　年頭に当たって　秋田博正　1月P2
外洋ヨットの原点に立って――年頭所感　大儀見薫　1月P3
帆走委員会からのお知らせ　2月P5
NORCからのお知らせ　2月P5
「みなとみらい21」計画図　2月P13
総会等のお知らせ　2月P19
年会費未納者へのお願い　2月P19
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　3月P11
投稿　NORC はいかに……　3月P15
海技免状の引換えをお忘れなく　3月P23
'85 NORC安全フェスティバルおよび前期表彰式のお知らせ　4月P15
～事務局より～　4月P22
「第4回横浜どんたく」開催についてのお知らせ　5月P12
海洋アドベンチャー「冒険アイランド」テレビ東京でスタート　5月P14
戸塚裁判の異常事態
　特別寄稿　戸塚宏　5月P4
　戸塚ヨットスクール事件――その後――　山本秀師　5月P5
NORC への道案内　5月P23
第12回　大島らんでぶ―　安岡信一　6月P16
'85 NORC安全フェスティバル開催のお知らせ　6月P23
60年鳥羽レース　ウェルカムパーティー　6月P25
ミキモトカップの名称変更に関するお知らせ　ミキモトカップ実行委員会　6月P26
輸入促進を阻害するもの　武田陽信　6月P26
船舶操縦性の研究でコロンブス賞　日本人ではじめて世界海事大学の野本謙作教授　7月P2
まず開かるべし拘置の門　杉山正義　7月P4
国際レース出場艇の船名表示について　武田陽信　8月P9
お願い　ヨットの歴史を残そう！　白崎謙太郎　10月P14
親愛なるミスター戸塚　片倉静江　12月P18
会員の著書紹介「咸臨丸航海長　小野友五郎の生涯」　藤井哲博著　12月P22
年会費納入のお願い――事務局より――　12月P22
'87メルボルン―大阪・ダブルハンドレース参加予定の皆様へ　12月P22

OFFSHORE　第131号　昭和61年1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

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。

Y-R
DESIGNED BY B.FARR
FARR
BUILT BY YAMAHA
40

そして今、

デザインは、あのブルース・ファー。彼の手がけた艇について、今ここで語る必要はないだろう。そのデザインに、ヤマハが先進の技術で応えたY-R FARR 40。エポキシ、ケブラーを採用し、ニュージーランドの12m級と肩を並べる、最もハイテックな工法で建造されています。日本のカスタムレーシングヨットを代表するY-Rシリーズ。そして今、世界に挑む時がきた。

SPECIFICATION

L.O.A	12.19m
BEAM	3.99m
DRAFT	2.29m
DISPL	5,760kg
BALLAST	3,393kg
SAIL AREA	73.66m²
I.O.R.R(about)	30.5feet

世界に挑む。

CHALLENGE THE SARDINIA CUP '86

新春よりセイリングを始める1号艇、続いて進水する2号艇は、'86年9月のサルディニアカップへチャレンジします。

YAMAHA CUSTOM YACHT SERIES

YAMAHA-R SERIES

	Y-R30 STD	Y-R34Ⅱ	Y-C35 CR	Y-R38
L.O.A	8.98m	10.40m	10.60m	11.51m
BEAM	3.10m	3.35m	3.35m	3.60m
DRAFT	1.85m	1.90m	1.90m	2.10m
DISPL	2.70ton	3.70ton	3.95ton	5.10ton
BALLAST	1.20ton	1.80ton	1.80ton	2.45ton
SAIL AREA	38.57m²	50.03m²	45.73m²	62.26m²
I.O.R.R(about)	22.5feet	25.0feet	25.4feet	29.1feet

●Rシリーズは基本仕様をベースに、お客様の要求に従い、仕様の変更、レーティング対策などを打合せの上建造いたします。
●尚、シリーズ艇以外のご相談もお受けいたします。

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OS係 TEL.05383-2-1111 YAMAHA