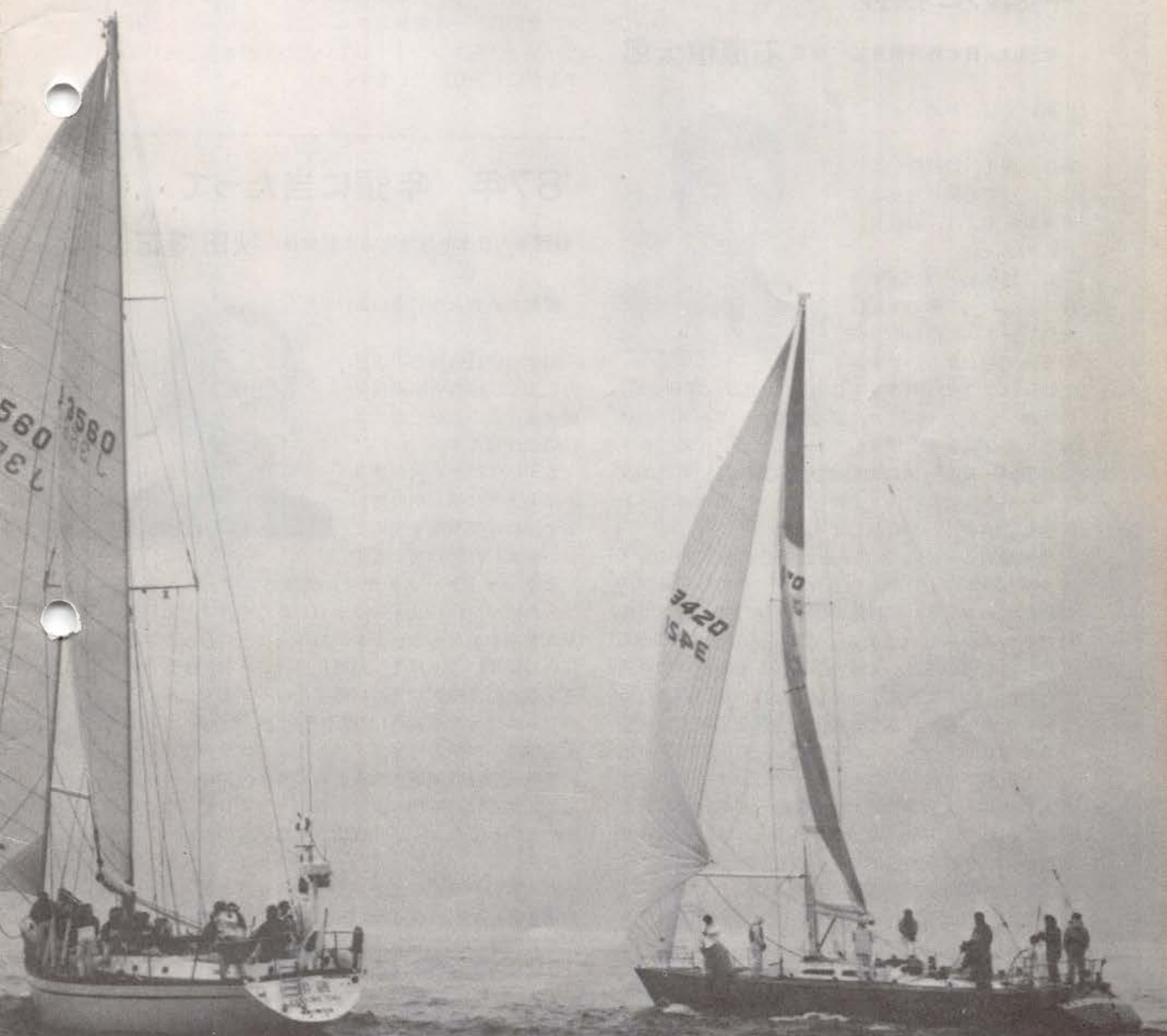


Offshore 1 1987

社団法人 日本外洋帆走協会発行 No.142/300円

昭和62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



第3回ジャパン・グアムレース
完全優勝の《摩利支天》：右と、
5位の《かもめとぶ》：左

1987 謹賀新年

年頭のご挨拶

社団法人日本外洋帆走協 会長 石原慎太郎

明けましておめでとうございます。

新年を迎え、1987年が昨年にもまして充実した良き年でありますよう、お祈りいたします。

ここ数年来の我が国の外洋ヨットレース界の発展は海外レースへの積極的参加数をみてもあきらかです。

昨年はケンウッドカップにおいて〈ゼロ〉〈摩利支天〉の活躍、サルディニアカップの〈レガードレス〉の活躍と大きな成果を上げました。又国内に目を転じますと鳥羽パールレースにおいて大会記録の139隻のエントリーがあり着実にヨットがメジャーなスポーツへと躍進していることがわかります。

今年最大のイベントであるといわれるアメリカズカップも今年の1月末より2月上旬に最終レースが行なわれオーストラリア以外の国がアメリカズカップを持ちかえるかもしれません。このことはNHKのNC9及び日曜日のNHKスポーツスペシャルでも取りあげられ徐々にではありますが日本国民の中に浸透しつつありますがしかしまだまだ国民全体の応援支援を受けるまでにはいたっておりません。又今年はメルボン・大阪ダブルハンドヨットレースのスタートの年でもあります。大阪港開港120周年を記念して行なわれる世界で初めての太平洋縦回り2人乗ヨットレースは参加艇が80隻を超え90隻にせまろうとしております。又この他に西南海支部が広島—ハワイ間のヨットレースを、玄海支部が福岡—ニュージーランド間のヨットレースを企画検討中であるとききます。国内でも現在行なわれている海外とのレースとしてはアリランレース、ジャパン・グァムレース、日本海横断レースと今年は海外レースが目白押しです。我が会員諸氏におかれてもいやがうえにも海外との関係強化の年となるの



ではないでしょうか。

今年もどのレースに出場するかをよく考えていただき、全会員が一年間無事クルージングにレーシングにセーリングをエンジョイしていただく良き年でありますようにお祈りいたします。

'87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。

旧年は会員皆様方のご尽力により当協会も順調な発展を遂げることができてご同慶に存じます。

本年は年初から何か夢多いい年のような感じがいたします。数年来準備を進めてまいりました世界初の太平



洋縦断ヨットレースのヤマハ大阪カップ・メルボルン・大阪ダブルハンドヨットレースも愈々3月21日メルボルンをスタートします。旧年来12月31日がエントリーの締切日ではありますが現在のところ参加艇数は70隻を超え日本艇も20隻近い数字になっております。このレースは大阪港開港120周年を記念して企画大阪市、主催日本外洋帆走協会、タイトルスポンサーヤマハ発動機株式会で開催されるものですが、初のレースとしてこれだけの参加を世界各国から得ましたことは画期的と申してもよく是非成功させたいものと願っております。

昨年夏のハワイでのケンウッドカップヨットレースも従来のパンナムクリッパー航空がスポンサーをやめた為、日本のケンウッド株式会社が引き継いだものですが各国から40有余の精鋭を集めて素晴らしいレースでした。

このように日本のヨット界は国際的に立派な拡がりを見せておりますが、国内的にもより充実した発展を

めざして進みたいと念願しております。それには先づヨットハーバーの増設であり、又当協会の会員並に加入艇の増強であります。前者は景気振興策なり地域開発策として国の政策としても、又各地の希望としても採り上げられており、是非全国の会員の皆様方と共に協力して当協会の会員の増強と併せて実現に努力してまいりたいと願っております。

このように今年も夢の多い年であります。けれども何よりも安全を第一として地に足のついた着実な前進を会員の皆様と共に推し進めたいものと年初に当たりあらためて心に誓っております。

年頭所感

元気が出るヨットの時代が来た

社団法人日本外洋帆走協会副会長 **大儀見 薫**

「楽しく、安全に、夢とロマンと冒険を求め大海原に羽を伸ばしたい」——こんなことを年の初めに思うことは、現実離れた夢なのだろうか。

メルボルン—大阪ダブルハンドレースのスタートまであと3ヵ月ちょっとしかないけれども、この壮大なレースに世界中から集まって来た80隻近い（あるいはこれをオーバーするかも知れない）ヨットに夢を託した、160人前後の、老若男女、様々な人々の、多様な経歴と背景を見てみると、1984年—96年の Joshua Slocum の〈Spray 号〉による初のシングル・ハンド世界一周航海の伝統が、どっこい生きていることがはっきり見て取れる。

「どっこい生きている」とあえて言うのは、没個性の巨大なメカニズムの化け物となってしまった現在の産業社会が、全ての人間性を規格化し、そのメカニズムの中でのくるくる転る歯車として、その仕組の中に取り込んでしまっているのが圧倒的な現実だと思うからである。

そこでは、一人一人の人間の生々しい夢も、ロマンを求める素朴な心も、なかなか生かされない。巨大なシステム化された組織の中では、そういった個性豊かな心情はむしろ邪魔であり、それが芽生える可能性を制度的に押し潰してさえないと思えるからだ。ある意味で、だからこういったメルボルン・レースのような素朴な夢とロマンの世界は現在のシステム社会とは両立し難い、極めて異質な存在といえるのかも知れない。



このレースに参加する人々は、一人一人が、何らかの意味で、一つの決断、一つのケジメをつけて、自分の夢を追い、冒険に身をまかせるために、組織と仕組み、制度と慣わしの束縛を超えて来ている者たちばかりであろう。

これは、やはりとてつもなく素晴らしいことだと思う。

オリンピックの商業化、プロ化がどんどん進む中でヨットがアマチュア・スポーツとしての性格を強く残して、スキーとか、陸上競技とか殆んどスポーツ種目で見られるような、競技者自身が、走る広告塔となってしまう世界とは一線を引いて、ヨットの艇体、セール、ユニフォーム等への広告表示は原則として禁じて来たことは、このスポーツの一つの大きな特色でもあったわけだ。

1985年に改正された IYRU のルールでは、この原則に例外が認められるようになり、一定の制限と、ナショナル・オーソリティの承認を必要とする等の手続上の手順を踏めば、国際的イベント、世界選手権といったレース以外では、この種の広告表示も OK となり、現行の1985—1988年版 IYRR にはその条項が生きている。昨秋の IYRU の年次大会では極めて異例の措置が取られた。本来、IYRR の改正は1989年までは行なわないとするのが原則なのだが、1986年の IYRU の大会で、広告表示に関する IYRR26条を現ルールの有効期間中に変更して、国際的イベントでも、世界選手権でも、個々のヨットに対する広告表示を認めることを決め、それを即日有効とした。1985—99年ルールの制約はそのまま残っているけれども、この決定はヨットも他の各種競技同様のコマーシャリズムとプロ化の土俵に上ったことを意味している。

これについては、コマーシャリズムは当然であり、スポーツの発展のためには金が必要であり、だからそれはむしろ結構なことであるとの意見も当然あることは明確であり、その是非をここで取り上げて言うつもりはない。現にオリンピックの商業化を推進して来た IOC のサラマンチ会長は昨年の IYRU の年次総会では主賓として挨拶し、その中で「コマーシャリズムは善」であると力強く主張していたのが印象的であった。

問題は、ヨットの世界でのコマーシャリズムが善か悪かといった段階を超えて、現実の問題として他のスポーツ同様、プロとアマの二つの異った分野が共存するといった形が、ヨットでも急速に定着するようになるだろうということである。

これは、オリンピック種目だけのことではない。IYRU の年次総会は昨年の11月8日、土曜に開かれ、ここでこの異例の IYRR26条の広告表示緩和が可決されたのだが、即日有効のこの決定の次の日に ORC の総会が開かれ、この新しい IYRR26条の適用第一号として、本年のアドミラルズ・カップで、主催団体の RORC の強い要請を受けて、個々の参加艇の広告表

示が原則として認められることになったのである。断わっておくが、これは「冠スポンサー」の名前の表示の問題ではなく、冠スポンサーは勿論のこと、個々の艇のスポンサー表示を認めるというものであり、「走る広告塔」としての外洋ヨットの初登場ということになったわけである。

勿論 IOR の公式レースとは全く別の分野で、世界一周シングルハンドレースとか、大西洋横断シングルハンドレース等では、船名を含めてスポンサー表示は認められてきており、日本でも第一回の太平洋横断シングルハンドレースでは定着してきたものだけでも、こういった特種な限られた分野に限定されたものではなく、ディンギークラスのオリンピック種目を初め、外洋ヨットの看板レースであるアドミラルズ・カップ等で参加艇の広告表示が認められるということは、まさに画期的なことである。

ORC では、このような他のスポーツと同様に、ヨットというスポーツにおける二極分化——極限のスピードを追求する先鋭的な F-1 レーサーの世界と、圧倒的多数のアマチュアヨットマンのレジャーとスポーツの世界——に対応するため、ここ 2~3 年来準備して来た IMS (International Measurement System) の採用とその全面的推進のための本格的な体勢を取ることに踏み切った。

ORC の世界ではこれ又、画期的なことである。つまり、従来の IOR 一辺倒の対応から、外洋ヨットの二極分化の実態を正面から見すえて、IOR と IMS の二本立てで行くことを決めたわけである。

IOR は本来、RORC ルールと CCA ルールの統合という型で、世界中の各種各様のさまざまな外洋ヨットが世界共通のハンディキャップ・ルールの元にフェアで楽しいレースをやろうということで発足したわけだ。そして発足当初は初の世界共通ルールということで外洋ヨットマンの期待が大きく盛り上がり、IOR 採用の1975年以降 IOR 登録艇は急速に増え、1979年には世界の IOR 艇は10,834隻となった。しかし、その後の事態は、当初の目論見とは違って、IOR ルールはハンディキャップ・ルールというよりも一種のクラス・ルールとして発展・「進化」してしまい、従来から在った一般の外洋ヨットとは一見して歴然と区別ができるような「IOR 型」を生み出し、この方程式にはまらない、「規格外」のヨットは殆んど勝ち目がないという事になってしまった。これはアドミラルズ・カップを初め世界中の外洋ヨットのトップ・レガッタの実態を見るまでもなく、IOR 艇のフォーミュラー・レーサー化を意味していた。同時にそれは IOR 艇の「ディンギー化」と乗り手のプロ化をもたらした。

素人のオーナーが一人一人自分達の思い入れのままに、様々なタイプの外洋ヨットを入手して、自分の家族と、気心の知れた仲間たちとで乗り廻し、たまさか

のレースでは、重い船も、軽いのも、アコモデーションにそれなりの比重をかけた船も、ストリップアウトの駿馬も一様にエンジョイできるような、本来の外洋ヨットの世界は急速に変貌して行ったのである。

1978年には10,834隻在った IOR 艇は、その後一貫して減少し、IOR 発足後、丁度10年たった1985年には、その総数は8,172隻と、最勢時の75%を切るまでになっていった。特にアメリカ、イギリス等のヨット先進国でこの傾向が強く、アメリカ(カナダを含む)は1976年の3,183隻から1986年には1,478隻と半分以上に落ちている。イギリスも1976年の1,888隻から1985年には1,185隻と6掛けの実態となっている。

考えて見ると、しかし、これは不思議ではない。IOR 艇は、金が掛り、寿命が短いばかりでなく、扱いが難かしく、スピードを追求する余り、安全性、居住性、航洋性が犠牲になっている場合が多く、複雑な IOR ルールに精通したデザイナーとプロ化したクルーの独壇場となってしまい、素人のオーナーは置いてきぼりを喰っているといったら言い過ぎになるのだろうか。

ORC の会議での IMS の全面的採用は、今度こそは、正真正銘のハンディキャップ・ルールを育てたいという、固い決意に裏付けされている。ORC の財政は IOR 計測の上納金で成り立っているわけだが、これが、長期低落と在っては、財政面からも組織として存続できないばかりでなく、世界の大多数の外洋ヨット乗りの要求に正面から応えるためにも、フェアなハンディキャップ・ルールを制定することは、オフショアヨットのインターナショナルオーソリティとしての ORC にとって一種の至上命令でさえ在ったと言える。

IOR のクラス・ルール化に伴い、アメリカでは早くから、新しいハンディキャップ・ルールへの模索が行なわれていたが、数年にわたるアメリカでの外洋ヨットレースの膨大な実測データをデータベース化して開発されたのが MHS (Measurement Handicap System) である。ORC は1985年の総会でこれの採用を基本的に決定し、昨年の総会でこれを IMS として全面的に推進する態勢を確立したものである。

IMS は機械計測が前提となっており、ハルを全面的に実測するという意味でも、「点」の計測を主体とした IOR より進んだ、より正確なルールと言える。更に IOR のように特定の計測点を設定していないために、クラス・ルール化が難かしいのではないと思われる。実測ベースで、様々なタイプの艇のスピードポテンシャルを、実測値に基づくデータベースによるハンディキャップを、三段階の風速のレンジではじき出そうというものであり、違った風力のコンディションに応じて、それぞれにフェアなハンディキャップを付けていこうという考え方で一貫している。この点でも、IOR のシングル・レーティングよりは多様な

艇を広い範囲のコンディションでフェアに評価して、精度の高いハンディを付けようという考え方ははっきりしている。

計測に要する時間はIORとあまり変わらないだろう（アメリカでも約6時間掛っている）と言われているのでコストも同じ位になる可能性は高いが、プロダクション艇は基本的に共通のレーティングが出るのでこの面での急速な普及と計測料のコストダウンが期待されているのが実情である。IMSはNORCのクルーザーレーティングのようにコストが安くて、手軽だという点に利点があるのではなくて、あくまでも機械計測と実測データに基づくフェアな、精度の高い、様々なタイプのヨットにフェアなハンディキャップを付けることができることに在る。この点をはっきりわきまえて置く必要があるだろう。

勿論、IMSが、再びIORのたどった道を追っかけて、クラス・ルール化してしまう危険が無いわけではないが、機械計測によるハルの全面的実測と、各種外洋ヨットの実測パフォーマンスのデータベース処理による実態反映のスタンスが、維持される限り、最も精度の高い、フェアなハンディキャップ・ルールとし

て発展することが期待できるのではないだろうか。

何よりもORC自身が、IORの現状と歴史を踏まえて、IMSのクラス・ルール化は絶対に避けなければならないと考えていることが重要である。

ヨット界が他のスポーツのようにプロとアマ、少数精鋭の極限のスピード追求の世界と、大衆スポーツとしての最大多数が自らのレジャーとしてエンジョイできる分野とに二極分化する（既にしてている）ことは避けられないだろう。

しかし、IMSが期待通りの精度の高い、フェアなハンディキャップ・ルールとして育てば、多くのオーナーが、様々な自分のヨットライフを自分なりに設定して、それに最も相応しいタイプのヨットを入手してヨットライフを楽しみながら、レースに出た時にはそれなりに正確なハンディキャップで他の多くの違ったタイプのヨットと一緒にレースをエンジョイできるようになるのではないだろうか。健全で、素人でも楽しめて、永持ちして、安全な、しかもそれなりに早い船を持ちたいと思っていたオーナーにとっては、それこそ、元気の出るヨットの時代が来たことになりはしないだろうか。

IOR RATING CERTIFICATES-WORLD FLEET

COUNTRY	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	
ARGENTINA	147	86	105	84	102	118	71	73	80	65	45	(30.6)
AUSTRALIA	434	278	331	349	530	495	526	540	583	559	563	(96.6)
AUSTRIA	16	19	25	33	—	12	11	★★	★★	★★	★★	(—)
BELGIUM	85	83	82	82	105	103	95	91	80	70	49	(46.6)
BRAZIL	69	40	57	75	81	81	71	100	113	162	123	(75.9)
CHILE								25				(—)
DENMARK	213	146	228	256	242	196	202	163	182	201	170	(66.4)
FINLAND	146	175	221	208	114	133	121	120	122	84	85	(38.4)
FRANCE	607	551	515	830	631	742	742	589	567	465	430	(51.8)
W.GERMANY	953	1120	1290	1210	1348	1265	1196	1285	1109	1007	1018	(75.5)
GREECE	50	56	64	51	62	69	79	58	54	45	45	(56.9)
HONG KONG	20	27	12	27	30	31	28	51	35	40	20	(39.2)
ITALY	421	613	683	743	843	844	919	860	857	930	1140	(—)
JAPAN	215	270	297	283	129	93	130	130	111	120	153	(51.5)
NETHERLANDS	595	638	737	760	784	813	777	702	700	634	612	(75.3)
NEW ZEALAND	174	87	201	157	74	91	107	95	87	92	106	(52.7)
NORWAY	125	139	138	162	167	165	142	162	155	120	147	(88.0)
POLAND	—	—	12	15	20	20	20	15	15	15	15	(75.0)
SOUTH AFRICA	107	128	70	208	93	141	255	143	96	141	105	(41.2)
SPAIN	137	98	91	96	162	182	172	220	197	203	236	(—)
SWEDEN	682	408	383	435	369	311	289	281	261	238	210	(48.3)
SWITZERLAND	—	60	60	72	85	66	45	★★	★★	★★	★★	(—)
TURKEY	—	—	—	—	—	25	28	31	28	20	NYD	(—)
U.K.	1873	1888	1852	1807	1763	1696	1679	1655	1529	1354	1185	(62.8)
USA & CANADA	2416	3183	2956	2906	2593	2363	2382	2122	2023	1885	1715	(53.9)
YUGOSLAVIA	19	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	(—)
TOTALS	9504	10193	10410	10834	10327	10055	10076	9511	8984	8405	8172	(74.5)

★★ Statistics for West Germany include Austria and Switzerland.

NYD-not yet declared.

※かっこ内の数字は最盛期と現在との比較 単位は%

コンチネンタル カップ 第3回

ジャパン・グアムヨットレース

1月4日 〈摩利支天〉 FT 08h 52m 48s フィニッシュ,
ET164, 52, 48,
AT180, 25, 28

ー15:32:40, ファースト
フォーム総合1位

1月5日 〈カモメトブ〉 FT 14h 25m 38s フィニッシュ,
ET194:25:38,
AT178:12:22

+16:13:16, 2nd フィニッシュ。
総合5位

1月5日 〈キティー〉 FT 21h 16m 07s フィニッシュ,
ET200:16:07,
AT198:54:38

+1:21:29, 3rd フィニッシュ。
総合2位

1月6日 〈つばくろ〉 FT 21h 56m 39s フィニッシュ,
ET224:56:39, AT214:
26:20

+10:30:19, 4th フィニッシュ。
総合3位

1月7日 〈ダーマン〉 FT 05h 51m 49s フィニッシュ,
ET232:51:49,
AT219:14:43

+13:37:06, 5th フィニッシュ。
総合4位

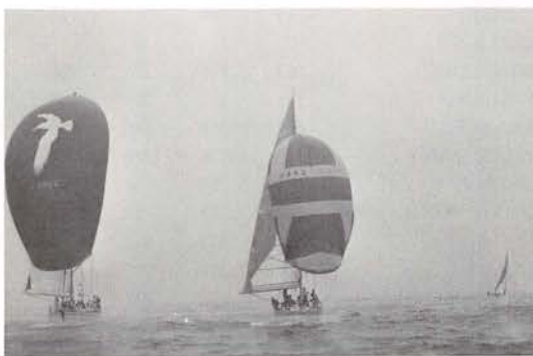
FT:フィニッシュ時間

ET:所要時間

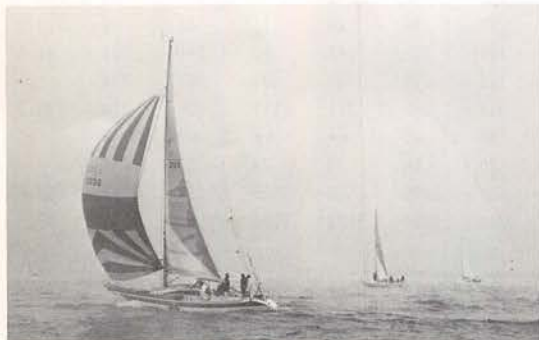
TD:タイムディスタンス



堂々の優勝〈摩利支天〉右の艇



〈キティー〉着順3位, 総合2位, 右の艇



総合3位の〈つばくろ〉 この後メルボルンまで廻航し、ダブルハンドヨットレースに出場する



大健闘の〈ダーマン〉クルージングしながら総合4位



〈摩利支天〉



〈カモメトフ〉



〈キティー〉



〈つばくろ〉



メインスポンサーであるコンチネンタル航空の野々田様より御挨拶をいただいた

前夜祭

12月27日18時より
シーボニアクラブハウスにて



乾杯の音頭は朝河清さん



12月27日17時よりシーボニア ベイショアー ミーティングルームにて艇長会議を行った



〈ダーマ〉



左より大義見氏、(株)シーボニア小野社長、(株)シーボニア高木課長、児玉副委員長

関西ビッグボート選手権実施案内

(社)日本外洋帆走協会内海支部

1. レース名

関西ビッグボート選手権1987

2. プログラム

艇長会議、受付	: 3月13日	午後 6時
第1レース	: 14日	正午
ウェルカムパーティー (予定)	: 14日	午後 6時半
第2レース	: 15日	午前11時
第3レース	: 20日	午前10時
第4レース	: 20日	午後 6時半
第5レース	: 22日	午前10時
表彰式	: 22日	午後 4時

3. レース

第1レース	トライアングルコース
第2レース	トライアングルコース
第3レース	トライアングルコース
第4レース	大阪湾二周レース
第5レース	トライアングルレース

※各レースの得点及びタイムリミットは帆走指示書による。

4. 参加資格

- ・NORC 外洋レース規則1980—第4条に規定する参加資格を有する艇。
- ・IOR/JOR による現在有効なレーティング26.0以上を保有する艇。
- ・安全規則カテゴリーⅢ以上及び NORC—B 以上に合格している艇。
- ・参加艇はレース期間中有効なレーティング証書及び安全検査合格証明書を3月13日受付の際提出のこと。

5. 適用規則

レース委員会が布告する実施要綱、帆走指示書並びに下記の規則。

IYRR (1985-1988), NORC 外洋レース規則 (1986), IOR MK—Ⅲ, ORC 特別規定1986, NORC 特別規定, NORC 設備規定

6. 乗員登録: 昭和62年 3月13日 午後 6時~9時

艇長会議: 昭和62年 3月13日 午後 7時~8時

各レースに於ける乗員の補充, 減員, 交替は乗員登録の名簿内に於いて任意に行うことが出来る。レース艇間に於ける相互乗艇は禁止する。締切後の追加登録は出来ない。

7. 艇参加費: 1艇について 60,000円

乗員登録費: 1名について (会員の場合) 3,000円
(非会員 ヶ) 6,000円

☆会員は有効な会員証またはその写を必ず持参して下さい。会員の確認が出来ない乗員は非会員として取扱います。

8. 係留費

エントリー艇は下記の期間 KYC のバースが使用できます。

係留期間 (レース期間中/3/12~3/23) 無料
上記期間を超えて係留希望の方は西宮マリーナまでご連絡下さい ☎0798-35-7758

9. 参加申込

下記へ昭和62年 2月28日までに艇エントリー費と共に申し込んで下さい。乗員登録費は艇長会議の際にいただきます。

*書類送付先

〒672 姫路市八家前浜1296-39

日本外洋帆走協会内海支部事務局 ☎0792-46-2836

*エントリー費の振込先 (60,000円)

太陽神戸銀行姫路駅前支店 普通預金 1243644

日本外洋帆走協会内海支部

10. 得点及び順位

得点: 帆走指示書による

得点係数: 1, 2, 3, 5レースを X 1 とする
4レースを X 2 とする

順位: 本シリーズで実施された全レースの得点合計による総合順位

11. 時間修正システム

TCF 方式を採用し、各艇の所要時間に TCF を乗じた修正時間により順位を決定する。

修正時間が全く同じ場合艇のレーティングが小さい艇を上位とする。

12. シリーズの成立

天候, その他の事情により、レースを中止, 又は取消した場合には再レースを行わない。全レースが実施出来なかった場合帆走指示書の条件に基づきシリーズ成立とする。

13. 本レース特別規定

全ての参加艇は、各レースのスタート前に、レース中の如何なる位置よりも機走帰港するに充分な燃料

を搭載しなければならない。

14. 表彰式

昭和62年3月22日 午後4時
関西ヨットクラブにて行います。
下記の艇を表彰します。

総合優勝, 2位, 3位, 4位, 5位
参加賞及び飛び賞

15. 係泊地

全ての参加艇は原則として西宮ヨットハーバーに係泊しなければならない。シリーズ期間中に上架してはならない。事故等によって艇を上架する場合レース委員長の事前の承認を要する。

16. 宿泊施設

参加各艇で手配して下さい。

17. 問い合わせ先

レース委員長, 内海支部帆走副委員長 諏訪 禎男
☎0798-35-7758 (勤務先)
☎0798-36-3770 (自宅)

18. 注意事項

*各艇は必ず NORC 会員を過半数乗艇させなければならない。

*昭和62年度年会費未納者については外帆規 第16号によって非会員として取り扱われるが上記の乗艇注意事項においては会員数に含まれる。

座談会

'86 ケンウッドカップを終えて 第二弾 つづき

歌田 先程のボーラーカーブのことですが、トップクラスの艇のボーラーカーブを想定して、もちろんレーティングは同じとしてですね、それとオーバーラップさせ、勝てるか負けるかなどやられたのか、もしやられたのなら、データの数字をどのように扱ったのか教えていただきたいのですが……。

C そこまではやってません。

F アメリカなどでは、艇の性能を解析してデータをつくる専門会社があって、僕らはデザイナーからそれをもたらしてます。一見、乱数表みたいなやつで、僕ら、昨年のトランスバックはまったく時間がなくぶつつけ本番で走ったんですけど、このデータだけを頼りに走って、2,000マイルちょっと走って、同型艇に2時間ぐらいの遅れでフィニッシュ出来て……、一度、試しにデータの指示に逆してみたら、その一日は最悪の結果になって……、このようなソフトの面でも、アメリカなどの進歩はすごいと思いました。

歌田 そうですか、なるほど。そこらあたりをもうしっかりやらないと……、勝てそうもない艇で何回も出掛けて、有能なクルーの方々がそのたびに自信をなくして、それにオーナーの方々も巨額な出費でつぶれていく……、これは見ていてホントにつらくて……、データがしっかりしていて、そこからおよそにしても勝つ

か負けるかが判れば、レベル以下の艇は……。

B 参加しても、結果はこの程度と見当が付けば、それなりの乗り方も出来るし……、確かに……。

E でも、そのレベルは12メートルのチューニングに使うようなレベルの高いソフトがあつての話で……、それにベアチューニングでしょ。

歌田 12メートルではタンクテストの段階で想定のスปีドが出なかったら、すでにそこで落としていて……。

E それは判るけれども、最終的にはベアチューニングですよ。で、いま乗り手か艇かというテーマに戻ってみて、オーナーサイドは人に不安を感じておられるようで、でも乗り手は艇がよくないといっている。そこで僕は、まずは艇がと思うんです。でもその艇がなぜ遅いか、これは乗り手がそのようにしかつくれなかったと考えると、結局は乗り手の責任……、だけれどもベアチューニングが出来ない状況は、これは乗り手だけの責任じゃない。〈瑠璃光〉がいくら走っても相手がいないければ……、僕ら見ていて、ひとりで行かんばっても本来のチューニングにはならないと思っていました。〈サンバード〉にいたってはハワイに舫ったままで、これはもう論外……。

歌田 しつこいんですが、〈瑠璃光〉のボーラーデー

タは、他艇との比較……、世界に通じるかどうかというのが判るんですか。

C まあまあ……(笑)。

E 僕は前に〈ゼロ〉に乗ってたんですけど、日本ではからむ相手がなくて、ポラーデータみたいなものを参考にして、でもこれじゃ判らないし、それで結局、同型艇のいるニューポートへ行ったりして……、同じクラスがいるのといないのとはえらい違い……。

歌田 確かに、この前のアドミラルズのとき、デンマークの2艇が速いのは、おそらくシスターボートを造ってチューニングした結果だろうと感じましたが、これはなかなか国内では難しく、例外が〈ウィル〉と〈チャチャ〉の場合で、ほんとによかったと思っています。

B そうですね、同じレーティングの艇まででなくとも同じようなところの艇を揃えてレースをやるのが、大事ですね。

大儀見 そこのところだけでも、問題は単純ではないと思います。今年のハワイでもサルディニアでも、IORの数は増えてません。勝てるような、トップランクに常にいられる艇は、人材にしろ物量にしろ、それに時間とが、たっぷり必要で、だから従来のちょっと楽しみながらという世界ではなくって、もう普通ではついていけないわけですから。

もともと、アラウンドザステイツはワイキキヨットクラブのメインのクラブレースで、大勢が楽しんでいたらいいけれど、今では皆さん知ってるように、地元の艇はひとつかふたつ、誰も出て来ないといってもいいぐらいで、もう出ても最初から勝てないのが判っているから、そうなったわけで、僕はもうこのところは割り切って考えるしかないと感じます。NORCにしても、普及して大勢で楽しむということと、IORで勝つということは、座標軸がまったく違ってきていて、もう両立するわけがなく、この点を完全に割り切って対応しなくてはいけない……、ここが今回の大きな反省点だと思います。国際的なIORの艇数は、数年前にピークを迎えて、一番多い順で11,000隻ぐらいだったか、現在は8,000隻ぐらいだと思うけれども、そして目の色を変えてメインのレースで勝とうとするのはこの中の1/10ぐらいのはずで、だからIORの艇数を増すことが、必ずしもIORのレースに勝つことに結び付くとは思えないので……、ちょっと違う気がします。必要なのはシビアナ土俵で、シビアナであればあるほど、それに魅力を感じて土俵にあがるような艇と人材を……、逆にいえば艇と人材がフルイにかけられるような土俵をつくることだと思うんだけども……。

各種のデータの蓄積はもちろん、世界のトップに迫るにはどうしたらよいのか、そのスケジュールを専門に研究してプログラムをつくる、あるいは必要なら艇のデータ解析のソフトウェアを外から買ってくるのか、で、そのフォーマットをきめて有効にフィードバック

するシステムをつくるとか、精神論じゃない具体的に活動する、何か委員会みたいな機関をNORCの中におかなければ、もう駄目な気がする……。

B 次回に参加する意志を明らかにしてる艇、もういくつかありますよね。

大儀見 ある。

B そういったところから、その初めてチャレンジする艇なり人なりが知りたいことを……。

大儀見 〈サンバート〉も〈瑠璃光〉も、またやるって……、そうなんですよ。

B それは、ひたすら反省するところからで……(笑)。

C とりえず今のを、もう少し、たとえばキールを動かしたり全体を軽くしたり、ま、いろいろな方法がまだあると思うのでそれを考えて、あのラインでどこまで可能なかをやってみたいと思っています。新艇はその後でしょうね。それからメンバーは、今回、あまりにも揃えすぎたので、次回は若手で、もちろん練習をしっかりとやってと…。

大儀見 そこのところ、道具を実際に使う立場の人間の意見をしっかりと反映させて……、〈エクサドア〉や〈マドマックス〉を見ても、非常にシンプルだし、そこをよく学んで……、〈瑠璃光〉はちょっとそこが……。

D まったくすごくシンプルですね。だから、使う人間の問題で……、使う立場の方が判っていなければどうしようもなく、(笑)結局、日本では判ってるクルーがあんまりいないということになる……。

B だけど、道具がよければ、それは判るし、それなりに気合も入って練習にも張りが出て来て……、いい艇というのはやはり必要……、ま、いずれにしても乗り手に問題があるのは確かで……、オーナーをがっかりさせないためにも、正直なところをしっかりと伝えて、それなりに理解してもらったうえで出掛けなくては、というところが次回では大事……。

D 話が戻るけれども、艇をつくるにしろ走らせるにしろ、注文を言える人間はいないことはない。だからそれにどんどん言わせればまだレベルアップは可能だと思えますね。アラウンドザステイツのときの〈エクイティ〉と〈サンダーバード〉、最後のレグ、どちらもクルーがふたりでバンピング合戦していて、あとで聞いたら手の指文が消えてしまうほどに気合が入って、それやってたらしいけど、僕ら、その盛り上がりがぜんぜんなかった……、やっぱり艇が……。

B 今、感じるのは、試合が終わってからこういう話が出来ることで、(笑)試合の前に今いわれているようなことが話せるほどの、真の仲間意識があったら、今回これほどガッカリする成績ではなかったかもしれない。

C だから、次のハワイのために、今回のすごく楽しい思いの、今回のこういう場が必要なんでしょう。

大儀見 まあだからね、毎回のようにこれをやっている、今回のこの座談会のシリーズでも、反省点の問題

提起だけではなく、その反省点を解決するための具体策は何かというところがテーマであるわけだから……、そしてそこところはさほど多くない……、NORC サイドで言えば、さっきもいったように、政策的に IOR のトップレベルを育てるコンセプトが明確な、専門委員会をつくって、明けても暮れてもそれに専任するとかね……。

B あ、海外のレースに参加するのに、もちろんチームでいって、何も向こうであらためて日本選手権をやるわけでないということを、出掛ける前にはっきりさせないと駄目ですね。あたりまえのことだけでも……。国内選手権の場合は、自分の艇以外はライバルだから、何か気付いても何も言えないけれども、海外へ出たときは、お互いに一歩も二歩も踏み込んだ協力が必要だと思います。それが出来れば、たとえば自分たちのレベルも少しは判ってきて、心意気が空回りするのも少しは避けられて、冷静な目標を持てるはず……。それから……艇の面では、クルーの人数制限の点で、ここをしっかりと押えた日本人向けの設計が欲しいですね。今回、40フィートぐらいの日本艇が多く、次回もたぶんその傾向と思うのですが、まったく同じの40フィート並べて、片方は乗員重量1,000 kg で片方が700 kg だったら、この300 kg の差、ふつうの風が吹いたらもう結果は明らかです。どんなに腕がよくても追いつかない……。この日本人の平均体重を考えた、このハンデをうまく処理した設計が、と思います。

歌田 そうですね。前回のアドミラルズにしても、ティラー握っているヘルムスマンの後に、完全に3人並べるスペースがある艇が多かったですね。ここにきて、こちらのデザインもそうなりますけど、こちらあたりの配慮がない艇で、すべてスキッパーの責任にされたら、それはたまったもんじゃなくて……。こちらの点も含めて、さきほどの10年捨てても育てるという話、もちろん大事なことで、これにあまりこだわっていると違う面がしんどくなる……。優秀な乗り手がこの間に駄目になるかもしれないし、(笑) 勝負の世界の非情なところは、それなりに率直に認めないと……。

人数のことは、ORC に持ち込めるものなら、やはり NORC としても持ち込むべきだと思います。平均して想像すると、B さんの言われた通りに向うとこっちは20 kg 前後の差があって、まったく不公平……。大儀見 そのところはもちろん課題としては残るだろうけれども、今、IOR の現状とかルールがどうかとかいうよりも、とにかくその土俵に上がって闘うのかどうか、その意志があるのかないのか、それが先決で、だったら体重のあるクルーを探してきて鍛えろとかの割り切りがなければ……。

B NORC に何を言っても、個々の人間の意識のレベルがやはり問題で、早目のチームの結成とか情報の交換の場とか、NORC を中心にしたリーダーシップは必要ですが、最終的には個人の力量の問題だと思

います。特にハワイは、六本木の隣りでレースをやっているような、誘惑の多いところで、私個人としても反省が多いのですが、それに耐えられるチームづくりというのは、並でない意志がそれぞれに求められるわけで……。

大儀見 それはその通りですね。出掛ける前にどこまでシビアなレベルでの中身が出来るかどうか、どうすればそれがつくれるか、もう問題提起だけではなく、最後は個人の力量には違いないけれども、その個人の力量が組織的に系統的にレベルアップするシステムづくりが NORC の課題だと思いますね。で、あとそれをどう活用するかは、もうタッチ出来ないけれども……。

D それに関して、とりあえずトライアルの時期が10月というのは、あまりよくないと思いますけど。

大儀見 ジャパンカップという……。

D そうです。五月の連休あたりにそれがあれば、それを目的に練習して、それから続いて出掛けるという具合にステップがあるわけで、こちらの方が好成績につながる気がします。今、国内で一番シビアなシリーズレースは、あのジャパンカップで、これが10月というのはね……。ちょっと……。

大儀見 ジャパンカップだけを捉めるのではなく、日常的なレベルでの、たとえば IOR のトップレベルボートの月例のポイントシステムをつくらせれば……。

D それもいいですね。

大儀見 オリンピックコースだけに絞ってもいいから、まとめて休暇をとる必要のない、ウィークエンドのシリーズを息長く積み重ねて、地道なチームづくりをするとかね。もうそろそろ、まだ何かありますか。

B 次はデザイナーに集まっていたいで、このような会をやっていたく、どうですか。最初はオーナーから始まってクルーにきたのですから、次はとにかく話題になる艇のデザインに関して、専門家に話していただく、そしてまたという具合に、いろいろな立場の人から意見を聞く、どうでしょうか。

全員 賛成賛成。

大儀見 その他何か……。

F 先程の歌田さんのこだわっていた、解析の方法は、アメリカ……僕はアメリカしか知らないのですが、あちらではもう一般の……。

歌田 そうらしいですね、それを伺って、これから勉強しなくてはいけないと思ってた矢先のときで、それをあちらではもうとつくと、それを知って今がつくりしているところですよ。

F すごくソフトですよ、それは。一般の人でも自由に手に入るし、それから12メーターの連中のチューニングに使っているものは、もっとシビアな細かいもので、気の遠くなるようなことをやって……。

C いろいろな面で、艇の性能の方だけではなく、実際の、たとえば今回のアラウンドザステイツのコース

の分析なども必要でしょう。今回、みんな同じようなところを走っていて、結局同じ狙いなのか、このあたりの分析がね……。

F それから、我々、今回、ニュージーランドのチームと付き合いが出来て、彼等のチームとしてのムードはすごくよくて、日本とは比較にならない感じで……。

B オーナーの話、しませんか。

—いづれ読んでいただければ判るんですが、先日のオーナーズミーティングで、たとえば山崎さんの場合、今回のハワイが海外イベントチャレンジの14回目という大変なキャリアなんです、これを前程にして今まではまああの成績で、今回、艇ももう古いしそれも向うへ置いたままという状況で、経験からいっても成績のほどはそれなりに覚悟していた、だけれどもあれまでじゃなくてももう少しと思っていた……。そこでですね、やはりトータルして考えて自分の認識がすべてに甘かったと、これしかない、そしてこの自分の甘さがチーム全体に広がったのかもしれない、ともかくクルーに不満をお持ちで、でもそれは自分自身が甘かったからだ、だいたいこのようなトーンの実現をされておられました。

B そこのところは、成績がよかったらまったく出て来ないニュアンスで……。 (笑)。好成绩であれば、あいつはこういうことをやったなんて、笑ってすまされるはずで、もうそこのところは、理解されていると思いますけれども……。良ければシャンシャンで終わって、悪ければ、それはいろいろ出てくるにしても、そこらはヨットレースに限らず、他のスポーツの場合でもまったく同じだと……。 (笑)

C もちろん、もちろん。 (笑)

歌田 デザインのことですが、新しい楕円のキールを見ても、日本の今の状況ではテストも出来ないし、オリジナルなところが難しいですね。僕なんかでも外国のいろんなデータを見てやってるだけでして……。だから正直なところデザインで勝るとはとても……。

B それじゃ、ぜひデザイナーのミーティングを……。

F Yさんなど、一番、数値的なデータを持って、解析もしてるんじゃないですか。

歌田 そうですね、説得力をおもちですね。

C 公表してくれるか、ここが問題だけれども……。

D サルディニアの帰りに、ローマのバルチェリの事務所へよったんですが、来年のワントンカップとアドミラルズに向けて、シュミレーションをさかんにやってみました。どのようなキールで、どのくらいの波なら、それもヒールの角度を変えて、ヘルムがどうなるか、どのときにいいシェーブが出るかなんかも、あちこの方向から眺められて、今度はラインさえも変えてまたやるなんて……。すごかったですよ。

B 課題は掘り下げられそうじゃないですか、オーナーの巨額な負担が、ひょっとすると無駄使いのケースもあるんじゃないかなんて……。 (笑)

歌田 そうですね。だからいい艇を選ぶセンスを、オーナーはもちろんですが、とくにここにおられるトップセーラーの方々に、それをお願いしたいですね。

F 莫大なお金がかかるスポーツで、そのあたりをクリアにするのはきわめて大事なことで、それをスムーズに通すのは、どうも日本の場合はいろいろあって難しいようですね。

E 次回に備えての、フネづくり、基本のテーマはこれですか……。

B デザイナーのミーティングの次はビルダー、そして一順したらまたオーナーに集っていただいて、それらを論じてもらう、それもあまり間を空けないうちにですね。

歌田 そうしましょうか、するとセールメーカーの方々にも声を掛けないと……。

B 各方面からのいろいろな意見、それをどう消化するかは個人の能力で……。

F 誰か、時間的にも余裕のある人で、まとめの出来る立場の人が、中心になって具体的なイベントを目標にして、何回もこういうミーティングをやる必要がありますね。

歌田 そうですね。資料もそれで集まって、それ自体が資料にもなって、大賛成です。

—どうも、まだまだ尽きない感じですが、本日はこちらあたりで、またちょっと状況が変わったときに、またお集まりいただいて、それぞれのキャンペーンがどうなっているかなど、ぜひ伺いたいので、そのときはまたよろしくお願いします。どうもありがとうございました。



〈後記〉

以上がクルーの方々の発言要旨だが、後半はそれぞれの方々が文字通りに口角泡をとばす感じで、発言が重複してしまっていて、筆記不能な箇所が多かった。間違いなく肝心の箇所であり、残念だった。したがって後半は相当に、はしょらざるを得ず、おかげで話のつながりも不自然なのだが、出席の方々も含めて、そこはご容赦いただきたい。

乱暴に大要をまとめると、オーナーの方々はご自身の反省もさりながら、どちらかといえば、クルーの働き今ひとつ満足されてなく、一方のクルーサイドは、自負の揺ぐところを知らず、艇さえよければとの意向が強烈、となる。さて次回の企画はどうなるか……。

(服部一良記)

メルボルン／大阪 ダブルハンドヨットレース 1987 応援ツアー

この世界初の赤道越え縦断ヨットレースのスタートを是非ともみんなで見送ろう!!

日 程：昭和62年 3月17日(火)～23日(月) 〈7日間〉

※旅行日数等別行動の希望があればご相談下さい。

旅行代金

- ・シンガポール航空利用（シンガポール乗り換え）
268,000円
230,000円（飛行機のみ利用）
- ・カンタス航空利用（直行便）
338,000円
288,000円（飛行機のみ利用）

主催：日本交通公社 海外旅行本社内支店

共催：S & B エンタープライズ

問い合わせ：エスピーエンタープライズトラベルセンター

担当：杉 山

03-669-9581

〒103 東京都中央区日本橋茅場町2-13-11 国際ビル

《募集要項》

1. 旅行期間：昭和62年 3月17日(火)～23日(月)〈7日間〉
2. 旅行代金：前記の記載料金をご参照下さい。
3. 最少催行人員：15名（定員：各コース共20名）
4. ご旅行代金に含まれるもの
 - (1) ご旅行日程に明示した航空運賃（エコノミークラス）、バス等の運賃、料金
 - (2) ご旅行日程に明示した送迎バス旅行（空港～ホテル間等）
 - (3) ご旅行日程に明示した観光料金（バス料金、ガイド料金）
 - (4) ご旅行日程に明示した宿泊におけるスタンダードクラスのホテルの宿泊料金及び税・サービス料金
（2人部屋にお2人ずつの宿泊を基準とします。）
 - (5) ご旅行日程に明示した食事料金

日 程

日次	月日(曜)	地 名	現地時間	交通機関	予 定	食 事
1	昭和62年 3月17日(火)	東京発 シンガポール着	19:00 01:25	SQ 011	着後：ホテルへ 《シンガポール泊》	夕：機内
2	3月18日(水)	シンガポール発	21:00	SQ 31A	着後：シンガポール市内観光の後 空港へ 《機中泊》	朝：× 昼：× 夕：機内
3	3月19日(木)	メルボルン着	10:30		着後：メルボルン市内観光 《メルボルン泊》	朝：× 昼：○ 夕：×
4	3月20日(金)	メルボルン			終日：自由行動 夜：ヤンドリンガムヨットクラブでの パーティー 参加については現在交渉中 別途費用 《メルボルン泊》	朝：× 昼：× 夕：×
5	3月21日(土)	メルボルン			メルボルン港よりのスタートを見学 (観覧艇の利用については現在 交渉中です) 別途費用 《メルボルン泊》	朝：× 昼：× 夕：×
6	3月22日(日)	メルボルン発 シンガポール着 シンガポール発	15:45 20:10 23:59	SQ 22A SQ 074		夕：機内 《機中泊》
7	3月23日(月)	東京着	07:20			

二注意 発着時間、交通機関等は変更になる場合がございます。

日程

日次	月日(曜)	地 名	現地時間	交通機関	予 定	食 事
1	昭和62年 3月17日(火)	東京発	20:30	QF 022	《機中泊》	夕：機内
2	3月18日(水)	メルボルン着	10:20		着後：メルボルン市内観光 《メルボルン泊》	朝：機内 昼：○ 夕：×
3	3月19日(木)	メルボルン			終日：自由行動 《メルボルン泊》	朝：× 昼：× 夕：×
4	3月20日(金)	メルボルン			終日：自由行動 夜：ヤンドリンガムヨットクラブでの パーティー 参加については現在交渉中 別途費用 《メルボルン泊》	朝：× 昼：× 夕：×
5	3月21日(土)	メルボルン			メルボルン港よりのスタートを見学 (観覧艇の利用については現在 交渉中です) 別途費用 《メルボルン泊》	朝：× 昼：× 夕：×
6	3月22日(日)	メルボルン発 シドニー着 シドニー発	午前 21:00	航空機 QF 021	着後：シドニー市内観光 《機中泊》	朝：× 昼：○ 夕：機内
7	3月23日(月)	東京着	06:10			

二注意 発着時間、交通機関等は変更になる場合がございます。

(6) お1人スーツケース1個の手荷物運搬料金(お1人20kg以内が原則となっておりますが、方面により異なりますので詳しく係員におたずねください)。

(7) 団体行動中の心付

5. ご旅行代金に含まれないもの

前第4項のほかは、旅行代金に含まれません。その一部を例示します。

(1) 渡航手続関係諸費用……旅券印紙代、渡航手続取扱料金

〈渡航手続取扱料金〉

有効な旅券とオーストラリア査証をお持ちの方

¥4,000.-

上記のいずれかをお持ちの方

¥7,500.-

上記のいずれもお持ちでない方

¥9,500.-

(2) お客様のご希望により、お1人部屋を使用される場合の追加料金

(3) クリーニング代、電話・電報・郵便料、その他個人的性質の諸費用及びこれらに伴う税・サービス料

(4) 超過手荷物運搬料金

(5) ご旅行日程に明示のない国内旅費

(6) 成田空港使用料(@2,000円)

(7) オーストラリア及びシンガポール空港税

6. 取 消 料

お申込み後、お客様のご都合によりご参加を取消しになる場合は、次の取消料をお支払いいただきます。また、すでに渡航手続を開始されている場合は、取消料のほかに所要実費を申し受けます。(旅行取消料) 出発日の前日より起算してさかのぼって

30日目にあたる日以降8日目まで、お1人当り

30,000円

7日目にあたる日以降 前日まで、お1人当り
100,000円
出発日当日以降 お1人当り
全 額

7. 申し込み先及び方法

別の申込み書に必要事項を記入の上、同封の封筒又は一般の封筒にて下記宛御送付下さい。

同時に申込み金¥30,000.-をお振込み下さるか、現金書留にてお送り下さい。

(申し込み締切 昭和62年1月末日、但し、それ以前に定員に達した場合にはその時点にて締切りとさせていただきます。)

〈お申し込み先・お問い合わせ先〉

〒103 東京都中央区日本橋茅場町2-13-11 国際ビル

株式会社 エスピーエンタープライズ トラベルセンター

担当者：杉 山

電 話：(03)669-9581

(注) ローンご希望の場合はご遠慮なくお申し出下さい。

〈申込金お振り込み先〉

(株)エスピーエンタープライズ

第一勧業銀行茅場町支店

当座預金 0109494

口座名 (株)エスピーエンタープライズ

小網代フリートレース (K.F.R; ビジター歓迎)のスケジュール

ウィスキーレースの別名でおなじみ、小網代フリートレースの1987年度スケジュールが決まりました。ビジター艇大歓迎です。楽しいレースにしたいと思います。みなさま奮ってご参加ください。

(1)日 程：1～12月の毎月第3日曜日。

(2)スタート：10時30分小網代沖(ただし、5月ならびに10月は初島廻航レースのため、前日土曜日22時スタート)。

(3)コース：6コースの中から毎回コミッティが選択(ただし5・10月は初島反時計廻り)。

(4)表 彰：1～6月を前期、7～12月を後期とし、それぞれ8月、1月に表彰いたします。

(5)参 加 料：1艇あたり¥2,000(1レースにつき)です。当然ビジターも同じです。

(6)備 考：小網代フリート参加艇はNORCクルーザーレーティングが必要です。ビジター艇は予め所属フリートで計測の上、取得してください。

(7)連絡先：大谷正彦(KELONIA)

☎044-733-3763(宅)

☎045-473-3785(勤、直通)

1987年 本部レース・スケジュール

レース名	第5回 小笠原レース	第14回 江の島・清水レース	第28回 鳥羽パールレース		第5回 ミキモト ジャパンカップ オフショアシリーズ 1987	第15回 八丈島レース
コース	小笠原 (父島) ↓ 小網代 (515哩)	江の島 ↓ 清水 (95哩)	(Aコース) 鳥羽 ↓ 神津島 (反時計) ↓ 小網代 (180哩)	(Bコース) 鳥羽 ↓ 小網代 (150哩)	第1レース トライアングル (27哩) 第2レース トライアングル (27哩) 第3レース S. オフショア (150哩) (オープンレース) 第4レース トライアングル (27哩) 第5レース L. オフショア (240哩) (オープンレース)	小網代 ↓ 八丈島 (反時計) ↓ 小網代 (290哩)
優勝杯	防衛庁長官杯 東京都知事杯 小笠原村長杯 NORC会長杯 石原杯 ローデム トロフィー 舵杯 他	駿河湾支部長杯 静岡県知事杯 清水市長杯 藤沢市長杯 舵杯 他	パール・カップ 運輸大臣杯 神奈川県知事杯 三重県知事杯 メー・エスプリ杯 シーラ杯 鳥羽商船杯 秋田トロフィー 他	Bコースは 別途に定める賞 他	ミキモト カップ テレビ朝日カップ コラム カップ ヤマハ カップ サンバード トロフィー ゴールドウイン トロフィー 熱海市長杯 熱海市議会議員杯 舵杯 熱海商工会議所会頭杯 熱海市温泉旅館組合長杯 他	関谷杯 山口杯 シレナ杯 サンバード・トロフィー 他
スタート	4/29 (水) 12:00	7/18 (土) 12:00	7/31 (金) 11:00	9/11(金) インスペクション 12(日) 第1レース 10:00 13(日) 第2レース 10:00 14(月) 第3レース 10:00 18(土) 予備日 19(日) 第4レース 10:00 20(月) 第5レース 10:00 23(火) 表彰式 13:00	10/31 (金) 10:00	
申込締切	4/10 (金)	7/3 (金)	7/3 (金)	9/4 (金)	10/23 (金)	
出艇申告 および 艇長会議	4/28 (火) 16:30 (小笠原)	7/17 (金) 18:30 NORC本部	7/30 (木) (鳥羽・朝雲館)	9/11 (金) 19:30~ レース本部会議室 (熱海商工会議所)	10/31 (金) 07:30~ シーボニア・ キャプテンズルーム	
参加資格	IOR I~V ORC-1 NORC-A 小笠原レース特別規定 無線機 (2MHz~) 必要備品	IOR/JOR I~VI ORC-3 NORC-B	IOR/JOR クルーザーレーティング I~VI および IOR/JOR VII ORC-3 別途に定める NORC-B 安全規則	IOR I~V ORC-3 NORC-B シリーズ特別規則 オープンレース参加艇はJORでも可	IOR/JOR I~V ORC-2 NORC-A 八丈島レース特別規定 無線機 (2MHz~) 推奨備品	
その他の 事項	連絡会議 4/19 (金) 18:30~ (NORC本部)		連絡会議 7/17 (金) 19:30~ 船舶振興ビル10F会議室 (虎ノ門)	Bコースは会友艇も可 連絡会議 / () : ミキモト本社会議室 (銀座)	連絡会議 / () : :	

↓ 玄海 支部 ↓

1987年 支部レース・スケジュール

3月21日 (土) ~22 (日)

ポイントレース 小呂ノ島→鳥帽子→相ノ島

4月12日 (日) ポイントレース 玄界島

4月28日 (火) ~5月5日 (火)

日韓親善レース 4/28 対島レース

5/2 釜山レース

5/3~5アリランレース

6月14日 (日) ポイントレース オリピック

7月12日 (日) ポイントレース オリピック

9月13日 (日) ポイントレース オリピック

10月10日 (土) ~11日 (日)

ポイントレース 大原杯

11月 8日 (日) ポイントレース

ショートオフショア

↓ 沖縄 支部 ↓

2月 8日 (日) ルカン礁レース

3月22日 (月) 試乗会

4月26日 (日) 座間味レース

7月19日 (日) 那覇一本部レース

9月27日 (日) 試乗会

11月 3日 (火) 沖縄1周レース

↓ 西内海 支部 ↓

- 3月 1日 (日) 春のランデブー
 4月12日 (日) 第1回ポイントレース
 5月 3日 (日) 4日 (月) 別府レース
 5月17日 (日) 第2回ポイントレース
 6月14日 (日) 第3回ポイントレース
 (あきなだレース)
 7月12日 (日) ミッドサマーフェスティバル
 7月19日 (日) 宮島1周レース
 9月 6日 (日) 河上 哲太郎 記念レース
 9月13日 (日) 第4回ポイントレース
 10月11日 (日) 第5回ポイントレース
 10月31日 (土) ~11月1日 (日)
 第6回ポイントレース (安居島)
 11月22日 (日) ~23日 (月)
 瀬戸内海汽船カップレース
 12月 5日 (土) 納会

↓ 東海 支部 ↓

レース名	野 島 レ ー ス	第12回 五ヶ所湾 合同レー ス	第5回 スプリング シリーズ レー ス	第11回 伊勢湾 合同レー ス	第5回 オータム シリーズ レー ス	第5回 津 合同レー ス	第12回 東海フェ スティバ ル 合同 レー ス
主 管	三河湾 フリート	衣通武豊 フリート	支 部	四日市 フリート	支 部	津 フリート	支 部
コ ー ス	幡豆 ↓ 生 田 ↓ 野 島 ↓ 豊 橋 ↓ 幡豆 (30M)	衣 通 ↓ 五ヶ所	第1レース 三 角 第2レース ロング60M (熊野) 第3レース 三 角	四日市 ↓ 津	第1レース 三 角 第2レース ロング50M (東海) 第3レース 三 角	津 沖 ↓ 三 角	衣通沖 ↓ 三 角
スタート	4/5 (日) 08:00	4/26 (日) 03:00	第1レース 5/3 (日) 11:00 第2レース 5/4 (月) 06:00 第3レース 5/5 (火) 09:00	5/31 (日) 07:00	第1レース 9/12 (土) 11:00 第2レース 9/13 (日) 06:00 第3レース 9/15 (火) 09:00	第1レース 10/4 (日) 07:00 第2レース 10/4 (日) 10:00	11/1 (日) 13:00
申込締切	3/29 (日)	4/19 (日)	4/5 (土)	5/24 (日)	9/6 (日)	9/27 (日)	10/25 (日)
艇申告及び 艇長会議	4/4 (土) 17:00	4/25 (土) 20:00	5/2 (土) 20:00	5/30 (土) 17:00	9/11 (金) 20:00	10/3 (土) 18:00	10/31 (土) 16:00
参加資格	JOR 東海 S ORC-N NORC-C	JOR 東海 S ORC-N NORC-C	JOR 東海 S ORC-N NORC-C	JOR 東海 S ORC-N NORC-C	JOR 東海 S ORC-N NORC-C	JOR 東海 S ORC-N NORC-C	JOR 東海 S ORC-N NORC-C
その他の 事 項		会友艇 可 非会員艇 可		会友艇 可 非会員艇 可		会友艇 可 非会員艇 可	会友艇 可 非会員艇 可
担 当	三河湾	武 豊	幡 豆	四日市	豊 南	津	武・豊・富

↓ 内海 支部 ↓

レース・行事名	主 催	場所・海域	開催月日	後 援
関西ビッグボート選手権 レー ス	支 部	大 阪 湾	3/1~3/2 3/2~3/2	関西ヨットクラブ
第12回 輪 杯 レース	支 部 舵 社	的 形	4/1	高 松 フ リ ー ト 岡 山 フ リ ー ト
第13回 オレンジカップ R	サントピアヨットクラブ	大 阪 湾	5/1~5/2	支 部
21世紀カップ淡輪レース	支部/関西ヨット協会 大阪府マリーナ協会	淡 輪 沖	5/1	大阪21世紀協会 淡輪ヨットクラブ
家島群島一周レース	姫路ヨット協会	家 島 群 島	9/1~9/2	支 部
オリブラインレース	クルージングクラブ 琴 塚	牛志港外~琴塚沖	9/1	支 部
徳島フリートレース	徳島フリート	徳 島 沖	9/1	徳島ヨットクラブ
阿 波 諸 島 レース	徳島ヨットクラブ	徳島港沖~ 鳥取灯台~徳島港沖	9/1	支 部
マスカットレース	岡山フリート	岡 山 港 外	9/1	玉島ヨットクラブ
フリート対抗レース	支 部	大 阪 湾	9/1~9/2	西宮フリート
牛志カップレース	牛 志 町	牛志港外~播磨灘 北西部~牛志港外	9/1	岡山フリート
小豆島オータムレガッタ	小豆島・土庄 ヨットレース実行委	小豆島・池田湾	9/1	土庄町・支部 クルージングクラブ等
小 豆 島 レース	支 部		9/1, 9/2	クルージングクラブ 琴 塚
播 磨 灘 レース	支 部	的形沖~播磨灘 中 部~的形沖	9/1	姫路ヨット協会
第30回紀伊水道レース	支 部	洲 本 沖~四 国 牟岐大島~洲本沖	9/1~9/2	サントピアヨットクラブ
洲本~五ヶ所湾レース	サントピアヨットクラブ ビーブルオーシャンY.C.	五ヶ所湾口~洲本沖	9/1, 9/2	支 部

↓ 駿河湾 支部 ↓

- 1月11日 (日) ウィンターシリーズ 第1戦
 (沼津フリート)
 2月 8日 (日) ウィンターシリーズ 第2戦 (〃)
 3月 8日 (日) ウィンターシリーズ 第3戦 (〃)
 4月12日 (日) スプリングシリーズ 第1戦 (〃)
 5月 3日 (日) , 4日 (月) 春のフリート対抗レース
 (支部レース)
 3日 8:30~9:00 艇長会議
 10:00スタート 第1R オリンピックコース
 13:00スタート 第2 R 〃
 4日 9:00スタート ショートオフショア
 5月10日 (日) スプリングシリーズ 第2戦
 (沼津フリート)
 6月14日 (日) スプリングシリーズ 第3戦 (〃)
 8月15日 (土) 16日 (日) 宇久須ランデブーレース
 9:00スタート (支部レース)
 9月13日 (日) オータムシリーズ 第1戦
 (沼津フリート)
 10月10日 (土) 11日 (日) 秋のフリート対抗レース
 スケジュールは春と同じ (支部レース)
 10月11日 (日) オータムシリーズ 第2戦
 (沼津フリート)
 11月22日 (日) オータムシリーズ 第3戦 (〃)

↓ 関東 支部 ↓

	第一日曜	第二日曜	第三日曜	第四日曜	第五日曜
一月	ノンビリレース		ウイスキーレース	S. T. C	
二月	ノンビリレース		は毎月第三日曜日恒例	S. T. C	
三月	ノンビリレース		S. T. C	クルーザーR油産	
四月	(土) 初 島 ノンビリレース	クルーザーR (諸磯)	S. T. C	4月29日(水) 小笠原レース スタート	
五月	ノンビリレース		16日オリンピック	23日オリンピック	30日(土) 大島レース
4日南サムタイムカップ	S. T. C	初島(シーボニア)	24日オリンピック		
六月	ノンビリレース	S. T. C/クルーザーR(小網代)第三			
七月	クルーザーR 葉山 S. T. C	ノンビリレース	18日(土) 江の島清水		31日(金) 鳥羽レース
八月	ノンビリレース	15日ナホトカレース	S. T. C	クルーザーR葉	
九月	ノンビリレース (クルーザーR)	11日よりジャパンカップ 12日オリンピック 14日ショートオフショア 20日ロングオフショア 13日オリンピック 19日オリンピック 23日表彰式			
十月	セゾンカップ葉	10日 神子元	S. T. C	ノンビリレース	31日 八丈島
十一月	ノンビリレース	S. T. C	小網代カップ		
十二月	ノンビリレース	S. T. C			

三月 オールジャパンミドルボート選手権 西の宮マリーナ
14.15 20.21.22

↓ 津軽海峡 支部 ↓

5月3日(日) 4日(月) 第1回マツモレース
6月7日(日) 第5回セイルカップ
6月14日(日) シナラ杯
7月3日(金)～5日(日) 松前小島回航レース
8月1日(土)～3日(月)
第7回セゾン函館湾オープンヨットレース
9月6日(日) 第4回シングルハンドレース
9月27日(日) 第1回ダブルハンドレース
10月10日(土)～11日(日) 津軽海峡横断レース
11月1日(日) 納会レース

↓ 北海道 支部 ↓

5月10日(日) 石狩新港レース(仮)
6月14日(日) 〃
7月12日(日) 〃
8月23日(日) 24日(土) オロロンラインレース(仮)
9月13日(日) 石狩新港レース(仮)
10月10日(土) 〃
8月17日(月)～22日(土) 日本海横断ヨットレース

↓ 近畿北陸 支部 ↓

月	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	11	12
日	18	15	15	4	24	14	12		19.20	25	8	22.23	13
レース名	ポイント レース①	ポイント レース②	第2回 チャンピオン カップ・レース	CABIN ヨット フェスティバル	ポイント レース⑤	ポイント レース⑥	ランデ ブー	多 景 島 レース	ポイント レース⑦	ポイント レース⑧	竹生島2周 レース	ポイント レース⑨	
ホストマリーナ	L.W.Y.C	L.W.Y.C	志賀Y.C	L.W.Y.C		L.W.Y.C		柳 が 崎	L.W.Y.C	名 鉄	志賀Y.C	名 鉄	
スタート	10:30	10:00	11:00	10:00	11:00			22:00	11:00	11:00	12:00	11:00	
タイムリミット		14:00	15:00	14:00	210分			9/20 16:00	210分	210分	11/23 14:00	210分	
賞	総合1位	総合1~3位	クラス別1位		総合1位	総合1位		F.H賞 総合1~3位		F.H賞,総合1~3位 クラス別1位		1~3位	
申込締切	08:50	2/10 L.W.Y.C	3/9 志賀Y.C・L.W.Y.C		08:50			9/19 20:00	08:50		09:50	08:50	
艇長会議	09:00	—	—		09:00			20:00	09:00		10:00	09:00	
出 艇 料	¥ 5,000	¥ 5,000	¥ 6,000		¥ 5,000	¥ 5,000		¥ 5,000 (I)24,000/(II)20,000/(III)16,000		¥ 10,000		¥ 5,000	
積 立 金	—	—	—	—	—	—		¥ 500	—	—	¥ 500	—	
得点係数	×1.0	×1.0	×1.0	×1.0	×1.0	×1.0		×1.5	×1.0	×1.0	×2.0		
パーティ	—	アフター パーティ	—	アフター パーティ	—	アフター パーティ		—		11/8フター パーティ	—	納 会	
備 考		L.W.Y.C BSCA共催	L.W.Y.C 志賀Y.C 主催				JEUGIA 共催			琵琶湖チャンピオンシリーズ			
	春季シリーズ(1月~4月)				年間最高得点艇(9 レースにおける得点合計)								

1987年J/24クラス九州選手権

〈兼1987年ワールドセレクションレース〉 レース案内

1. 開催者

主催 日本J/24クラス協会
主管 日本J/24クラス協会博多フリース

2. 期間

1987年 3月15日～22日

3. ホストマーナ

福岡市立小戸ヨットハーバー
福岡市西区小戸 3—58—1

4. ルール

I. Y. R. U. ヘーシングルール (1985年度版)
J/24クラスルール (1986年度版)
帆走指示書、及び公示

5. 参加資格

- (1)乗員の全員が日本又は海外のJ/24クラス協会の正准会員であること
(62. 3. 15. 現在62年会費納入者に限る)
- (2)合計10人までの登録を認める。(交代の場合はレース委員会の承認が必要)
- (3)艇長及びヘルムスマンは日本又は海外のJ/24クラス協会の正会員であること。
- (4)乗員の合計は3～5名とし、レース期間中乗員の数は同一であること。
- (5)乗員の中に小型船舶操従士免許4級以上の所持者が1名以上居ること。

6. プログラム

3月15日(日) 10:00 計測, 登録
3月19日(木) 9:00 ~17:00 計測, 登録
3月20日(金) 8:00 スキッパーズ・ミーティング
10:00 レース①
13:00 レース②
3月21日(土) 10:00 レース③
13:00 レース④
3月22日(日) 10:00 レース⑤
14:00 成績発表

7. レース海面及びレース

- (1)レース海面は博多湾
- (2)全レースオリンピックコース

8. スコアリングシステム

- (1)得点方法は着順と同じ得点とする。
(例えば 1位 1点 2位 2点…)
- (2)1レースをもって成立する。
- (3)失格に代わる罰則として、I. Y. R. U. 競技規則付則3.2.1～6の規定に従い全レースにパーセナージュルールを適用する。

9. 賞

上位3チームを表彰する。

10. 計測

艇体及びセールを計測する。フローティングマークは各艇計測前に付けること。

11. 登録メ切は3月20日8:00とする。

12. 帆走指示書は3月20日8:00迄に配布する。

13. エントリー料 1艇 30,000円

〈レートエントリー〉

ペナルティー 30,000円

14. 申し込み要領

- (1)別の申し込み書にエントリー料の銀行振込金受取書のコピーを付して下記住所へ送付して下さい。

*福岡市早良区室見一丁目13—17

〒814 高野 由美子

年会費納入のお願い

—— 事務局より ——

年会費は毎年2月末までに納めていただくことになっておりますが(組織及び運営規定第5章第13条)、61年度もいまだ未納の方が沢山いらっしゃいます。年会費は協会を運営するにあたって大切な財源となります。どうぞ皆様にご理解いただき速やかにお支払いをお願い致します。併せて以前よりお薦めしております年会費の預金口座振替依頼もできるだけ多くの方に手続きをしていただけますようにご協力をお願い致します。手続きは所定様式の「預金口座振替依頼書」を提出していただくだけで毎年自動的に年会費の納入が完了します。ご希望の方は所属支部事務局(関東は本部事務局)までお申出下さるようお願い致します。

〈関東支部の会員の方々へ〉

本号に添付してある振込票は年会費の納入にご利用下さい。

大島へのお見舞

横浜にヨットを停泊するヨットマンたちが、クルージング、レースでお世話になる大島町民の皆様にも少し役立てればとの気持ちから義援金を12月20日に渡しました。窓口となっていたのは、東京都福祉局です。この紙面をお借りして今回ご援助してくださった方々へ厚くお礼申し上げます。

その他のお見舞

募金箱による集金 72,660円(市民ハーバー内に設置)

団体

1. 拾万円也 日本外洋帆走協会横浜フリート
住所は上記、安岡信一気付
2. 拾万円也 横浜市民ヨットハーバー
横浜市磯子区磯子1-5-28
3. 五万円也 社団法人横浜ヨット協会
横浜市磯子区磯子1-5-16
4. 五万円也 横浜クルージングクラブ
横浜市中区新山下町3-16-19
岡本造船所内

※引渡し立会人 津野 守邦(市民ハーバー),
小林 良彰(Y.Y.C.)
安岡 信一(NORC 横浜フリート)

要図 信一

大島お見舞寄贈者名簿

横浜市民ヨットハーバー係留艇有志

世話人代表 安岡信一

横浜市磯子区磯子1-5-28

No.	氏名	艇名	住所
1	柿島亮一	えまのん	横浜市南区六ツ川1-310
2	関 壮好	エクスプローラ	横浜市磯子区中浜町14番地5号
3	後藤雄三	ブーメラン	横浜市中区仲尾台30-23
4	鈴木弥彦	ジュール	横浜市中区大和町2-34
5	深川知明	鐘 鬼	前橋市元総社町上信143コーポ616
6	福田義一	青 葉	横浜市港北区日吉本町2065
7	安岡信一	鶴鬼大将	川崎市幸区南幸町1-33
8	陳 秀雄	龍丸(小鯛代)	横浜市鶴見区梶山1-1-8
9	岩波勝身	アマテラス	川崎市麻生区東百合ヶ丘4-38-6
10	橋本 博	メーブル	横浜市神奈川区神之木台11-21
以上NORC横浜フリート所属艇			
11	関根邦弘	ピンクチョゴランマ	東京都大田区山王1-31-12
12	小林良彰	マナアンドユカ	東京都目黒区八雲3-15-6
13	平垣義登	スカイラーク	調布市布田5-35-3
14	篠竹正範	カグー	埼玉県北足立郡伊奈町栄4-135
15	梅本竜一	ステイヤー	三浦市南下浦町上宮田1430
16	鈴木茂夫	風	横浜市鶴見区下の谷町3-105
17	和田 晃	オブテミスト 5世	横浜市鶴見区岸谷3-22-14

大島災害義援金の報告

昨年12月、伊豆大島災害義援金をお願いしましたところ、会員各位の熱烈な御支援により、1,112,810円を集計いたしました。このうち当初の立替分50万円を関東支部基金へ返却し、諸経費(案内状印刷費7,000円、同発送費等80,860円、計87,860円)を差引いた、524,950円を大島町へ再度寄附いたしました。義援金は合計1,524,950円となりました。御支援をいただいた御芳名は、関東支部基金を始め次のとおりです。厚く御礼を申し上げますとともに御報告いたします。

関東支部長 大儀見 薫

イムラ ハルヨシ/タケダ カツヒコ/ミヤザキ ヒロユキ/クラモト ショウジ/タニ ノブオ/サトウ マサル/マスダ セイジ/シマダ セイシロウ/コアジロフリート ア/イマイズミ ケンイチ/ハシダ タカオ/カワムラ カンジ/ヨシカワ ヒロシ/マツオ ハルツネ/キムラ ブンジ/ハヤシ ヒデオ/コセキ ユウシ/カメイ スミオ/マツザキ ヒロノブ/カ) シービーエスソニ/カマタ ヒロヒサ/イワマ タカオ/モアジョイ グルー/ノムラ フミヒデ/オ

オグチ セイホン/タカハシ ヨシアキ/マツウラ トモノリ, A/ミヤイ セイゴ/BEBE タナカ ノブ/トウカイショウセン (カ/ワタナベ ヨシヒロ/セキ タダヨシ/ヤマサキ トシハル/クノ タイジ/ミアケ ナオハル/オカモト シュウゾウ/イトウ シュウジ/エスピーショクヒン/イチジョウ/ハギワラ ケンジ/モリムラ ジョウジ/アズサ イチドウ/トリヤマ ノブオ/ホリエ ジロウ/ユウカリ シラトリ ヨ/ウメモト リュウイチ/ニホンアナリスト (カ/フルタ アキトシ/エチゴ シュウジ/タカダ ノブユキ/77042 ナガブ/キタヤマ ヨウイチマ/ツムラジユウシャ/ブンキョウクユシマヨ/タテヤマカリプソブ/カスヤ タカオ/ナイトウ ツネオ/コマツ カズノリ/トオヤマ ヨシキ/タカハシ トシオ/コダカ トシオ/(ボレアス ヒラハエ/クリバヤシ サダト/タケウチ トシオ/タナカ アツシ/セキ マサアキ/シバタ テツオ/マツムラ コウゾウ/ヤノ ケンジ/シミズ エイタロウ/ショウナンマフィア, タ/CONTESSA 8/フジタ アキオ/サンゴウ クニオ/タシロ ユウイチ/トミナガ

ヒロシ/クラモチ カズオ/ヒロセ ジュンヤ/オオキ
 タツオ/キリュウ マサオ/アキモト トシオ/フルヤ
 トモエ/シミズ トシオ/コイタバシ ヒロユキ/アサヒナ
 シン/ヨシハラ ヒロユキ/マツシマ ヒロシ/タケウチ
 リョウサブ/カワサキ タツトシ/チン ヒデオ/ヒガシデ
 ミノル/オオムラ マサカズ/ノウムラ ツネアキ/イシイ
 ユタカ/マノメ ノリオ/リュウ セイノスケ/ウノ トミオ/ホリ
 ゼンコウ/アブラツボ フリー/ノブ シゲオ/モリ
 カズヒロ/モリタ カズオ/ミノワ ヒデツグ/サシダ
 カズアキ/タカツキ エイジ/ジョージ シカタテ/モチヅキ
 ナガフミ/ウエハラ トシオ/フクシマ ハジメ/クリバヤシ
 ヒロヨシ/イトウ ヒデトシ/スキガラ タケオ/イイジマ
 モトジ/ヤエスムセンヨットブ/ムラタ シュウイチ/シャ) ニ

ホンガイヨウ/コバヤシ マコト/シマダ ケンイチ/イチジョウ/ヨコザワ/タマノ ヒデユキ/イケダ
 タケクニ/シャ) ニホンガイヨウ/忘年会オークション
 売上/サクラダ タカシ/キタヤマ トオル/ハコモリ
 ヤスユキ/マルヤマ ヨシアキ/イノウエ タケシ/ニホンセッケイジムシ/イケ ミチマサ/オー
 プンヨットレース1/2/トウカイシブ/キヌガサ/グレート
 ビーブル/クロウ/カグヤヒメ/ポインシアナ II/サカニシ
 マサアキ/ブルー ノート/ハーフ タイム/イガラシ
 マサヒコ/サトウ ヒサヨシ/ヒッポ グループ/ホリエ
 カズヒロ/ケロニア/ナカクキ タダシ/サイトウ
 タカシ/サイトウ ヤスヨ/タカギ ヒデトシ/スイー
 クラウン/イイジマ セイシロウ

外洋ヨットの古典的航海術の終焉

藤井哲博

1. 外洋ヨットで大洋を渡るには、二種の技術が必要だ。それは、ナビゲーション（航法）とシーマンシップ（運用術）である。前者は、(1)現在自分の艇が大洋上のどの地点にいるか（位置決定法）、(2)そこから最終目的地に最も速く行くにはどのようなコースをとればよいかを定めること（航路決定法）である。後者は、(1)そのコースに乗るための帆と舵の操り方であり、(2)またスピンネーカー、ロープ、ウィンドヴェーン、錨など船具の扱い方である。

2. 航法にはアカデミックな部分が多く、運用術には経験的な部分が多かった。この二つの組合せが、外洋ヨットの面白さ（ディンギー等とくらべて）の特徴だったと思うが、位置決定法はこの30年の間にエレクトロニクスの器械がやってくれるようになり、精度もその方が高いために、外洋ヨットの面白さの重心も運用術の方に傾き、ディンギーのそれと余り変わらなくなってしまった。

3. 日本で外洋ヨットが本格的に盛んになったのは、戦後米人がこの遊びを持込んでからだ。その頃は外洋といってもむしろオフ・ショアの程度で、陸が見えるか見えぬかの海面が舞台であった。大西洋は太平洋に比べて大分小さいから、大西洋を渡った記録は古くからかなりあったが、太平洋は殆んどなかった。トランス・バックなどと大きなことを言っても、ロングビーチ・ホノルル間で、太平洋の約3分の1の横断であり、シドニー・ホバート、香港・マニラなどは別に大した距離ではない。しかしその後あれよあれよという間にレース距離がのび、遂に世界一周の単独レース

まで行われるようになった。

4. この期間の初期の頃は、航法の技量が本当にものを言った時代であったが、このための教科書は余りなく、小生の知るところでは

Mary Blewitt: Celestial Navigation for yachtsmen (Yachting World 社)

位のものであった。この本は外洋ヨットでかろうじて実施可能と思われる天文航法のことが書いてあった。英海軍水路部が開発した簡易な天測暦と天測計算表を使うもので、恐らくダンケルクの撤退作戦やノルマンジーの上陸作戦などで必要性を痛感されて作った、小型艇用の航海諸表を利用したものである。驚いたことに、ロンドンの書店では表紙はカラフルになっているが、内容は昔と変らぬ Mary Blewitt が今でも売られている。この本の初版は1950年である。

5. 〈ジプシー・モス〉を駆って、1960年、1962年の大西洋横断レースに優勝し、1964年エリザベス二世女王からサーの称号を貰ったフランシス・チチェスターはもともと飛行機乗り（空軍予備大尉）であった。彼はロンドンから小型機による世界一周を企てていた。従って〈ジプシー・モス I〉と〈II〉はいわゆる赤トンボにフロートをつけて水上機に改造したものであった。〈I 世〉はロンドンからシドニーまで行ったとき沈没した。彼はそれにもめげずオンボロ水上機の〈ジプシー・モス II 世〉を購入してシドニーを発って紀州勝浦まできて離水したとき、送電線にひっかかって墜落し九死に一生を得たが、飛行機は大破して使えなくなった。この間の天測は艦船用の天測表を使うために

超低空飛行をして普通の六分儀で行っている。この事故で飛行機による世界一周をあきらめ、ヨットに転向した。だから〈ジブシー・モス三世〉以後が外洋ヨットである。

6. 昔は科学技術庁というようなものはなかったから、新技術の開発は専ら軍事費でまかなわれており、予算も実質的に青天井といってもよかった。天測暦や天測計算表も海軍の軍事費で開発され、日本海軍は小倉表という仮定位置をつかう天測表の世界最高峰のものを完成した。また、米村表という推定位置を使うものも常用されていた。これらは大型艦船用だが、両表を使って計算・作図していた位置の誤差は1~1/2海里であった。

7. ところが二式大艇のような飛行艇は、横浜・トラック島間の定期便になる程飛行距離が長かったから、機上天測が必要で、松丸三郎航空兵曹長(後に大尉)の着想により、天測暦と併用する航空天測表(航空関係の人は松丸表と通称する)が作られた。昭和15年のことである。気泡六分儀・航空時計とこれら両表を使って得た位置の誤差は5~10海里といわれたが、飛行機でのこの距離巾は視界の範囲内であったから、実用上一向に差支えなかった。松丸表の標準高度は4千米であった。

8. この標準高度を小型艦艇で使用できるように下げ、水路部の塚本裕四郎技師らが、昭和18年分から天測略暦・簡易天測表として発表した。これは太平洋の南北線に並べられた補鯨用キャッチャー・ボートを主とする哨戒艇隊でも使用され、その中の一隻〈第十一日東丸〉は米空母〈ホーネット〉から発艦し、ドーリットル東京爆撃隊を発見し、その位置を打電した後、撃沈された。これら諸表による計算・作図の位置の誤差は標準1海里で何れも艇の視界内であった。これによる天測は、戦後遠洋漁業用として大いに活用された。

9. 筆者は昭和30年代に、『舵』誌に外洋ヨットの天文航法としてこの方法を連載・推奨した。この方法による位置の誤差は1海里というが、これを達成するには太陽の高度測定と測角時の時刻測定の二つの精度が高くないといけないので、そのノウハウに重点をおいて説明した。測時の方は、その後高級なクォーツの腕時計が比較的安く市販されるようになり、きわめて容易になった。測時誤差4秒(時間)は経度誤差1分(距離)に相当するが、これは高級クォーツ時計の月差の程度であり、この時計は時報で毎回校正する必要もない。

10. 測角・測時の次に時間をとるのは修正差法のための作用であるが、これも狭い機上作図用に山岡三子雄大尉(後に大佐)が霞ヶ浦海軍航空隊時代に考察した航法図板を使えば簡単にできる。そのための位置決定用図には米海軍の Weems 大佐が作った Universal Plotting Sheet(米水路部発行)がそのまま使える。

11. 位置が分ったら目的地に風とシオを利用して最も

速くいくコースは、英海軍水路部が約一世紀かかって経験的にまとめた NP136: Ocean Passages For The World (Part II Sailing Vessel Routes) が、今のところ最も役に立つだろう。この初版は1895年である。

12. これを要するに私が『舵』誌で推奨した外洋ヨット天文航海術は、各国海軍が軍事費で開発した簡易航海術と航空術のいいところどりをしてシステム化したものにすぎない。この藤井式天文航海術システムの各コンポーネントは各国海軍(特に日本海軍)が開発し、実際に使って実行可能なものであることを確かめたものばかりである。

すなわち、^{セキスタント}六分儀(マイクロメータ・ドラム式)

クォーツ腕時計(月差4秒位)

天測暦: 天測略暦(日本海軍)

天測表: 簡易天測表(日本海軍)

計算用紙: 簡易天測表附表(日本海軍)

作図用紙: Universal Plotting Sheet(米海軍)

作図用具: 航法図板(日本海軍)

デバイダー

航路図: NP136 Ocean Passages For The World (英国海軍)(Part II Sailing Vessel Routes)

天測は一日一回、太陽正中時附近の両同高度法で足りる。暇があり、海上の条件がよければ朝夕の薄明時の星測をやっても勿論よい。このシステムは各コンポーネントが優秀なものばかりだから、Mary Blewitt 女史のものに数等まさはることは、実施してみても確かめ得た。(この記事の連載中)大河原明徳氏がヨットの天文航法なるものを刊行されたが、これは米村表を使うもので大型艦船用である。艇が狭く動揺が大きくおまけに素人の船乗りであるヨットメンには、アンブラクティブルである。営業妨害の意図はないので当時は沈黙していたが、この本は売切れたそうであるので、ついでに一言触れておく。)

13. ところがこの40年間に、米海軍のロランCが北太平洋全体を大体カバーし、衛星航法システムが全世界をカバーしたので、位置決定法は天測を必要としなくなり、エレクトロニクスの器械がやってくれるようになった。その器械はオン・タイムで精度のよい位置が出せ、価格も段々安くなりヨットメンの射程に入りつつある。古典的測量術は完全にその使命を終えたといつてよい。エレクトロニクス・航法装置の難点をあえていえば、数十ワットの直流電源(蓄電池)が必要なこと、戦争が起れば使えないであろうことが考えられるが、戦争の時ヨット遊びでもあるまいから、これは致命的な欠陥とはいえないだろう。

参考のためにエレクトロニクス航法装置のデータ例をあげておこう。

	位置精度	価格	電源
ロラン C	約1/2海里	約40万円	D,C,10~42V,9W
衛星航法システム(SNS)	約1/15海里	約80万円	D,C,10~40V,20W

戦端を開いたアメリカズカップ

TIME誌12月15日号が予戦レースを特集

アメリカズカップは1対1のマッチレースとして有名だが、実際にはまず前回優勝した国がディフェンダー（防衛艇）を、そして他の国々の中からチャレンジャーを選び、その2艇の対決するのがアメリカズカップ本戦、というわけである。本戦は87年1月31日から2月15日までの間に行われるが、その前哨戦——ディフェンダーを決めるディフェンダーカップ・レースと、チャレンジャーを決めるルイビトンカップ・セミファイナル・レースは、すでに86年10月から始まっている。

この予備戦レースを、英文週刊誌タイムが12月15日号で報じている。我こそはディフェンダーに、チャレンジャーにならんと意気込む各国チームの真剣さ、意地と威信にかけての白熱ぶり、新素材やハイテク機器を駆使した新しいボート、アメリカズカップ景気に沸くオーストラリア、フリーマントルの街など、7ページを費やしてレポート。表紙は〈ニュージーランド〉号、記事の中では〈フレンチ・キス〉(仏)、〈ホワイ

クルセイダー〉(英)や、〈アメリカⅡ〉(スターズ・アンド・ストライプス) (米)などの有力チャレンジャー候補艇、そしてアメリカズカップに最も近いと評されている〈クカブラⅢ〉(豪)各艇の写真をカラーで楽しませてくれる。

ディフェンダーとチャレンジャーが決まるのは本戦が始まる直前の1月下旬。そしてアメリカズカップの決着がつけば、各国とも様々な形で大きく報道するだろうが、参加艇が多いだけに、むしろ本戦以上の熱気を感じさせ、世界の注目を集めているこの前哨戦は、我々にとっても非常に興味深い。タイムのこの特集もツボを得たもので、ヨットマンとしてはぜひ持っていたい資料の1つである。定価600円。

問い合わせ先：洋書ビブロス

〒160 東京都新宿区高田馬場1-26-5

F1ビル4F ☎03-200-4531



Yachting

SAIL & POWER GRAPHIC MAGAZINE



創刊2号
2月10日発売

海の博物誌
モノドンの「風」に吹かれて
ポルトシエルボの休日
石原慎太郎
菅能勝一
田辺英蔵

ワールドクルージング
極海の神秘の中へ
航海記
「ノーザン・ライト」より

ニューポート・ガイダンス
ヨット編 ファースト29・シスターズ
ボート編 ヤマハLC650

フリーマントルの熱い予感
77アメリカス・カップ
劇烈無類のコンペティション始まる

巻頭特集

ヨット&ボートの
本格派月刊誌

創刊号

オールグラビア&オフセット
A4変型 定価850円

〒141 東京都品川区東五反田3-6-18

立風書房

TEL 447-1191 振替 東京5-74493

売りたいし／買いたし 情報コーナー

- ①全長 ②船齢 ③材質 ④装備品 ⑤希望価格
⑥住所 ⑦氏名 ⑧連絡先

〈売りたい〉

CAROLINE (前 SWEET CAROLINE)

①全長: 44 ft 設計: Dubois ②進水: 1982年5月
レーティング: 33.8 ft ③船体構造: ケブラー／カー
ボン／クレジセル 造船所: John McConaghy Boats
④セール多数, カテゴリー1 装備, スパーマスト, サ
テナビ, 他, 完全レース機装で, 程度良好 ⑤価格
\$190,000 詳しくは下記へお問い合わせ下さい。

⑦Mr. DAVID HALES

⑧ ☎ 03-690-2766 (Australia) Telex AA34435
(Australia) FAX 03-690-8418 (Australia)



〈売りたい〉

①YAMAHA-30S (J3317) ②船齢 2年半美艇/
事情により惜譲 ③FRP製／船検沿海12人 ④デジ
タル計器, ロラン LC-88, 無線, エア・ブームバンク,
ヘッドフォイル他オプション多数, 内装極上, バルク
ヘッドとびら特注, ノースマイラセツア他セール6枚
⑤希望価格570~600万円 (江ノ島渡し) ⑥厚木市岡
田1701-3-12-403 ⑦加藤哲夫
⑧ ☎ 0462-30-5626

1986年 OFFSHORE 索引 NO.131~NO.141

※ 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。



表紙 1月グアムレースのスタート〈シナウラ〉船上
にて／2, 3月第2回ジャパン〜グアムレース, う
れしいグアム島上陸: 白崎謙太郎／4月オランダ・
アイセル湖のクラシックボートレース: 東康生／5
月第8回沖縄レース〈織姫〉: 朝日新聞社／6月
チャールズ殿下, ダイアナ妃より下賜された The
Prince & Princess of Wales Cup: 朝日新聞社／7
月 MAY SAIL CHAMPIONSHIPS 第2レース,
スタート／8月鳥羽パールレース〈シャチⅢ〉: ス
カイ・マリン企画／9月'86ケンウッドカップ
〈ZERO〉: 添畑薫／10月'86サルディニアカップに
て: 添畑薫／11月'86ジャパンカップにて: 添畑薫
／12月サルディニアカップ〈FULL PELT〉: 添畑
薫

理事会・代議会・総会など

1985年 ORC Meeting	林賢之輔	1月P7
簡易ハンディ・キャップ対策会議		1月P16
NORC 協会ニュース 第97回理事会議事録		4月P13
石原慎太郎会長あいさつ (第30会総会)		4月P13
第8回代議員会議事録		4月P14
日本外洋帆走協会 役員及びその他主要役職者名簿		4月P15
第2回関東支部代議員会議事録		4月P21
関東支部役員名簿		4月P22
第98回 緊急理事会議事録		6月P28
第99回 理事会議事録		10月P9
国内レース関連		

23回 小網代カップレース成績表	1月P23	第8回ミニトン全日本選手権	松葉宣洋	12月P10
1985年度本部・関東支部成績一覧表	1月P24	第4回大原杯レース&第1回対馬カップレース	片倉静江	12月P24
'85年東海フェスティバル報告 小林義彦	2,3月P16	SSBM オータムレガッタ in Tokyo Bay	木村太郎	12月P30
横浜フリートだより 安岡信一	2,3月P18	第31回神子元島レース成績表		12月P31
S. T. C結果報告	4月P7	国際レース関連		
参加艇及び総合結果一覧表	4月P8	第2回ジャパン・グアムヨットレース		1月P27
第8回沖縄〜東京レース	5月P2	パナナム・クリッパー・カップからケンウッド・カップへ		2,3月P11
成績表	5月P3	ハワイ IOR シリーズの日本代表決定について		5月P11
SSBM スプリングガレット	5月P18	メルボルン/大阪ダブルハンド・ヨットレース		1987 6月P14
関西ビッグボート選手権'86 レース速報	5月P20	メルボルン/大阪ダブルハンド・ヨットレース		1987 (つづき) 8月P9
第1回ミドルボートクラブ全日本選手権	5月P20	1986ケンウッドカップを振り返って	山崎達光	9月P2
1986年初島卯月レース・成績表	5月P21	ケンウッドカップ第5レース優勝について	甲斐勝己	9月P8
英国皇太子・皇太子妃盃は〈BORN FREEⅢ〉に	6月P2	敗軍の将、兵を語る	菅原留意	9月P10
第8回沖縄〜東京レース	6月P3	サルディニアカップ参戦記	小林昇	12月P2
初島レース(クルーザー・レーティング・クラス)	6月P17	成績表		12月P7
1986年初島レース成績表	6月P18	NEW ZEALAND の AMERICA'S CUP 出場艇のクルーについて	武田陽信	12月P26
第12回オレンジカップレース成績表	6月P19	レースの案内		
第5回オレンジフェスティバルレース成績表	6月P20	1986年度 NORC 年間行事予定表		1月P21
サムタイムカップ成績表	6月P21	チャイナ・シー・レースシリーズ1986		1月P22
第6回J-24クラス全日本選手権成績	7月P14	クリッパー・カップ・ヨットシリーズ1986		1月P22
鳥羽パールレース、ウエルカムパーティ&表彰式及び安全フェスティバル準備経過報告 清田博	7月P16	サムタイムカップ湘南ヨットフェスティバル開催のお知らせ		2,3月P17
S. T. C. 結果報告	7月P18	61年度スモールボートミーティングのお知らせ		2,3月P19
第9回関東支部フリート対抗チームレース	7月P26	沖縄レースに参加予定の皆さまへ		
第10回伊勢湾合同レース	7月P31	通信委員会 帆走委員会 安全委員会		2,3月P19
SSBM サマーレガッタ結果	7月P34	1986年度本部・関東支部レース・スケジュール		2,3月P20
初島レースクルーザーレーティング成績表	7月P35	1986年度 NORC 内海支部年間行事予定表		2,3月P21
鳥羽パールレース	8月P2	'86年玄海支部レース日程表		2,3月P23
関東支部フリート対抗レース優勝をふり返る・成績表	8月P13	ハワイ・インターナショナル・オーシャン・レーシング・シリーズ(旧クリッパー・カップ)		4月P22
第13回江ノ島・清水レース成績表	8月P20	ミドルボート関東選手権のお知らせ		4月P23
第27回鳥羽パールレース		第27回鳥羽パールレースのお知らせ		5月P12
総合優勝の記 福原幸洋	9月P12	'86年第5回熱海ケッチミーティング		5月P16
ファーストホーム記 古川浩二	9月P13	三島間(日本海)レース(仮)開催のお知らせ		5月P22
レース報告 今岡又彦・芳賀治一	9月P17	帆走委員会からのお知らせ		6月P29
パールレースを終えて 小林義彦	9月P18	ミキモト ジャパン カップ 実行委員会		7月P15
パールレースによせて 加藤蔵男	9月P18	関東支部オープンレースのお知らせ		7月P35
SSBM ミッドサマーレガッタ 木村太郎	9月P22	ミキモト ジャパンカップ オフショアシリーズ'86		8月P12
SSBM アーリーオータムレガッタ 木村太郎	10月P13			
S. T. C. 結果報告書	10月P23			
第2回小浜大洗外洋ヨットレース(第4回悠子杯)	10月P26			
ミキモト・ジャパンカップ 1986				
〈白鯨Ⅲ〉優勝記 酒井雅幸	11月P2			
成績表	11月P4			

第8回ミニトン全日本選手権のお知らせ	8月P19
ジャパン ビッグボート開催のお知らせ	8月P24
ミキモト ジャパンカップ オフショアシリーズ	9月P21
オータムレガッタのご案内	9月P25
ゲーム往復航空券が当たる!! オープン参加ーオータムレガッタのご案内	10月P13
第3回ジャパンーゲームヨットレース実施要項	12月P28

安全関係

鳥羽パールレースについて	安全委員会	7月P17
安全に関するアンケート調査結果報告	関東支部安全委員会	12月P15

計測・技術関係

Measurers' Conference	林寛之輔	1月P4
1985年 ORC Meeting	林寛之輔	1月P7
簡易ハンディ・キャップ対策会議		1月P16
計測委員会からのお知らせ		4月P22
IOR 計測員新規募集!!		4月P23
計測マシン・フィールド・テスト		8月P26

ルール関係

1985年 ORC Meeting	林寛之輔	1月P7
簡易ハンディ・キャップ対策会議		1月P16
計測委員会からのお知らせ		4月P22
NORC 外洋レース規則の改訂について		10月P11

各委員会関係

1985年 ORC Meeting	林寛之輔	1月P7
簡易ハンディ・キャップ対策会議		1月P16
専門委員会委員名簿		4月P16
'86年第1回計測委員会議事録		5月P10
計測委員会よりお知らせ		5月P22
クルーザーレーティング委員会からのお知らせ	武田勝彦	6月P28

帆走委員会からのお知らせ

6月P29

法規・免許・制度関係

浮標式変更シリーズ(4)		1月P26
無線電話「甲」から電話級通信士の資格が取れる!	通信委員会	4月P4
運輸省による日本外洋帆走協会の業務等の監査		10月P12

無線・通信関係

無線従事者選(解)任届のご案内		1月P25
電話級無線通信士臨時国家試験のお知らせ		2,3月P13
沖縄レースに参加予定の皆さまへ		
通信委員会 帆走委員会 安全委員会		2,3月P19
電話級無線通信士特別講習と臨時国家試験第2報		4月P4

無線電話「甲」から電話級通信士の資格が取れる!

通信委員会 4月P4

沖縄レース参加艇の無線について 清水栄太郎

4月P23

気象・海象

新しい台風の進路予報の表示	気象庁	8月P25
海上保安庁水路部「海流予測情報の提供」の本運用開始		10月P20
海流推測図		11月P28

各水域だより

厳原	片倉静江	2,3月P14
横浜フリートだより	安岡信一	2,3月P18
玄海だよりーアジア太平洋博覧会	片倉静江	5月P15
東海だよりー1986年度野島レース優勝記		

小川伸也 6月P25

レース雑感 八木正雄 6月P25

玄海だよりー玄海ウィークレースー片倉静江 6月P27

東海だよりー第1回メイ・セイル・チャンピオンシップー 矢野敏邦 7月P29

大阪湾メモリアルヨットレース1986

内海支部 浮田尚子 8月P21

各レース成績表 8月P22

第8回日韓親善ヨットレースー玄海だよりー

片倉静江 9月P24

大原杯レース&対馬カップレースー玄海だよりー

片倉静江 10月P15

泊地問題

新設マリーナの計画ラッシュ 平野喜美夫 7月P11

ルポ・レポート・座談会

第2回ジャパン・ゲームヨットレースを振りかえって 2,3月P2

南太平洋最新情報 斉藤孝 2,3月P7

'85年東海フェスティバル報告 小林義彦 2,3月P16

東海フェスティバルを終えて 鈴木幹夫

安全訓練報告 杵名洋一

前夜祭報告 森 章 2,3月P17

第2回ジャパン・ゲームヨットレースを振りかえって (つづき) 4月P2

シーボニアハーバー修復される 5月P9

ボンフリー夢航海ー沖縄レース優勝記ー

平生進一 6月P8

頑張ります!ハワイ I. O. R. シリーズ '86 壮行会及び結団式 7月P2

いざ出陣!ミストラル待つ地中海へー'86サルディニアカップ日本チーム結団式・壮行会 8月P11

座談会 '86ケンウッドカップを終えて 10月P2

ミキモト・ジャパンカップ・オフショア・シリーズに参加して ハンス・シュローダー 11月P6

ドンキーゲイルの戦い(ジャパンカップ'86をふりかえって) 内藤恒夫 11月P7

ミキモトジャパンカップー熱海運営報告

稲葉文則 11月P8

「86ジャパンカップ」海上レース運営について

谷川晴彦 11月P9

ミキモトジャパンカップ インспекション

長江博人 11月P10	お知らせ・その他	
インスペクション 委員会報告 林賢之輔 11月P11	謹賀新年 新年のご挨拶	石原慎太郎 1月P2
座談会 '86ケンウッドカップを終えて—第2弾— 11月P12	'86年 年頭に当たって	秋田博正 1月P2
海洋レクリエーションの現状と展望 11月P18	年頭所感	大儀見薫 1月P3
第8回ミニトン全日本レース報告	関東支部—関東支部預金口座振替手続の会員の方々へ	1月P6
菅原留意 12月P12	会費納入についてのお願い—本部事務局	1月P25
NEW ZEALANDのAMERICA'S CUP 出場艇のクルーについて 武田陽信 12月P26	理事会・代議員会・総会のお知らせ	1月P25
紀行・クルージング	エリカ号だより	2,3月P12
〈コルパッチII〉リタイア後悔記 浅野英武 9月P19	電話級無線通信士臨時国家試験のお知らせ	2,3月P13
エッセイ・読物	NORCの新職員紹介	2,3月P13
「大名」という名のヨット 白崎謙太郎 5月P8	東京湾ミーティングのお知らせ 安岡信一	2,3月P18
石橋庄蔵氏(三崎マリン社長)のこと	61年度スモールボートミーティングのお知らせ	2,3月P19
平田克己 5月P14	会費納入についてのお願い 本部事務局	2,3月P24
木造船シリーズ③〈飛車角II〉 5月P17	電話級無線通信士特別講習と臨時国家試験第2報	4月P4
“Prince & Princess of Wales Cup”の誕生	投稿 簡易レーティングへの期待 白崎謙太郎	4月P5
大儀見薫 6月P12	沖縄レース 24時間テレホンサービス	4月P23
アメリカズカップへの挑戦 NORCで決定ノ 7月P4	IOR 計測員新規募集!!	4月P23
座礁 片倉静江 10月P16	クルーザーレーティング委員会報告にかえて	
講習会関係	服部一良 5月P6	
電話級無線通信士特別講習と臨時国家試験第2報 4月P4	安全担当理事就任にあたって 山崎達光 5月P13	
NORC クルーザーレーティング講習会報告	新任のあいさつ 常務理事 久保和男 5月P19	
飯塚功二 7月P17	1986年度 IOR セールメジャラー名簿追加 6月P30	
日本トールシップクラブセミナー—帆船とセイル・トレイニングのすべて— 10月P17	ケンウッドカップ観戦ツアーのお知らせ 7月P10	
頒布物品	サマーレガッタに出ると…グアムへ行けるぞ!!	
ヨット・カレンダーのお知らせ 10月P27 11月P30	関東支部帆走委員会 7月P28	
America's Cup Calender 10月P28 11月P31	大島ランデブのお知らせ 安岡信一 7月P35	
新登録艇の紹介 5月P22 6月P30 8月P26	ごあいさつ 運営委員長 8月P22	
9月P27 10月P28 11月P31	年会費未納者へ 8月P27	
12月P32	メルボルン・大阪ダブルハンドレース 参加者激励市民の集い (社)大阪太平洋協会 9月P26	
本を紹介	UNDE WATER ROMANCE '86—石井浩一・フィアーナ 夫婦展ご案内 9月P27	
写真集帆船「日本丸」—半世紀を越える歴史のすべて— 8月P24	編集委員会からのお知らせ 9月P27	
「The Paintings of the America's Cup」(1851~1987) 10月P27	“あのアメリカズカップのパス市へのご招待”が当る「'86 NORC 忘年会」のお知らせ 11月P17	
「船員日記(62年版)」 11月P29	大島義援金をお願い 大儀見薫 12月P31	
「PACIFIC PASSION」 11月P29		
「アメリカズカップ'87—インサイド・ストーリー」 11月P30		
売りたい/買いたい 情報コーナー 10月P28 11月P31		
広告		
ヤマハ 1月P32 4月P24 5月P24 7月P36 9月P28 11月P32		
South Bay—レストラン CLINKER 2,3月P24		
(株)エスピーエンタープライズ 6月P31		
スカイ・マリン企画 6月P32 8月P28		

OFFSHORE 第142号 昭和62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

風よりも、前へ。

世界のレーシングシーンでも通用する、高性能で「勝てる」ヨットを。こうした熱い期待にお応えして、ヤマハがもてる技術と経験のすべてを注いで建造するY-Rシリーズ。すでに、数多くの精鋭を生み出し、国内はもとより海外でも高い評価を得ています。Y-Rシリーズは、今年も、今年こそ、ただ勝つために走り続けます。



YAMAHA-R30STD

L.O.A 8.98m • BEAM 3.10m • DRAFT 1.85m • DISPL 2.70ton •
BALLAST 1.20ton • SAIL AREA 38.57m² •
I.O.R.R (about) 22.5feet



YAMAHA-R34II

L.O.A 10.40m • BEAM 3.35m • DRAFT 1.90m • DISPL 3.70ton •
BALLAST 1.80ton • SAIL AREA 50.03m² •
I.O.R.R (about) 25.0feet



YAMAHA-C35CR

L.O.A 10.60m • BEAM 3.35m • DRAFT 1.90m • DISPL 3.95ton •
BALLAST 1.80ton • SAIL AREA 45.73m² •
I.O.R.R (about) 25.45feet



YAMAHA-R38

L.O.A 11.51m • BEAM 3.60m • DRAFT 2.10m • DISPL 5.10ton •
BALLAST 2.45ton • SAIL AREA 62.26m² •
I.O.R.R (about) 29.1feet



YAMAHA-R FARR40

L.O.A 12.19m • BEAM 3.99m • DRAFT 2.29m • DISPL 5.76ton •
BALLAST 3.39ton • SAIL AREA 73.66m² •
I.O.R.R (about) 30.5feet



YAMAHA-R SERIES

●Y-Rシリーズは基本仕様をベースに、お客様の要望により、仕様の変更、レーティング対策などを打ち合わせのうえ建造いたします。
●なお、シリーズ船以外のご相談もお受けいたします。



YAMAHA OSAKA CUP メルボルン/大阪 ダブルハンドヨットレース1987

世界初の太平洋縦断ヨットレース「YAMAHA OSAKA CUP」。メルボルン・大阪間、約5,500マイル(10,200km)を結ぶ。夢と冒険にあふれたこのレースに、すでに10カ国80艇以上がエントリー。うち国内からも20艇以上、Y-Rシリーズを含む精鋭

が参加を決定しています。ビッグな舞台と、国際的な参加艇。まさに世界が注目する、このドリーム・レース。いよいよ今年3月21日、スタートです。

企画/大阪市 主催/(社)日本外洋航海協会 タイトルスポンサー/ヤマハ発動機株式会社

●第26回東京国際ヨットショー開催/会期:昭和62年2月11日~15日 会場:晴海国際貿易センター ●第2回大阪国際ヨットショー開催/会期:昭和62年2月20日~23日 会場:南港インテックス大阪

FOR GOOD MARINE LIFE! 安全がマリンスポーツの基本です。

■天気予報を確認して、無理のない航行を。■法規やマナーを守りましょう。■立入禁止水域や船舶航行の頻繁な水域は避けましょう。■点検・整備を忘れず。■乗船前に、免許と法定備品の確認を。■漁業者に迷惑をかけないようにしましょう。●カログクご希望の方は、船名・雑誌名を明記のうえ、宣伝課まで。●ヤマハ発動機株式会社 千438 静岡県磐田市新貝2500

ヤマハ製品についてのお問い合わせは、下記までどうぞ。

北海道ヤマハ株式会社 ☎011-612-1060 ヤマハ関西株式会社 ☎06-535-1671
ヤマハ東北株式会社 ☎022-235-1031 ヤマハ中国株式会社 ☎082-285-4911
ヤマハ東京株式会社 ☎03-572-2021 ヤマハ四国株式会社 ☎0878-61-3800
ヤマハ中部株式会社 ☎052-913-2121 ヤマハ九州株式会社 ☎092-472-5261



ミドルボート全日本選手権1987 レース案内

ミドルボート全日本選手権1987は大阪湾において日本ミドルボートクラブが主催する唯一の全日本レベルのヨットレースです。オフィシャルクラス(レーティング20.0フィート以上、25.9フィート以下)、及びオープンクラス(全長26フィート以上、36フィート以下)の2クラスで行われ、本年のオープンレースにしてはちょっとホットなシリーズレースになりそうです。東のミキモトジャパンカップ同様、西のミドルボート全日本もレーサーの目標レースとなる様、実行委員一同、気合を入れて運営してまいります。腕に覚えのあるレーサー諸兄の参加をお待ち申しあげます。又このレースは関西ビッグボート選手権と同時期に、同じ海面を使って開催され、参加艇の総数は50艇を超えるものと予想されます。

主 催 日本ミドルボートクラブ
主 管 日本外洋帆走協会内海支部
日 程

オフィシャルクラス

出 艇 申 告	昭和62年3月13日(金)	1800~2100
艇 長 会 議	昭和62年3月13日(金)	1900~2000
	(関西ヨットクラブ3階)	
第 1 レ ー ス	昭和62年3月14日(土)	1215~
	(トライアングルコース 西宮沖に定める)	
クラブ主催パーティー	昭和62年3月14日(土)	1800~
	(西宮神社会館)	
第 2 レ ー ス	昭和62年3月15日(日)	1115~
	(トライアングルコース 西宮沖に定める)	
第 3 レ ー ス	昭和62年3月20日(金)	1015~
	(トライアングルコース 西宮沖に定める)	
第 4 レ ー ス	昭和62年3月20日(金)	1800~ 翌日1600
	(大阪湾2周レース 約100マイル)	
ウェルカムパーティー	昭和62年3月21日(土)	
	(関西ヨットクラブ)	
第 5 レ ー ス	昭和62年3月22日(日)	1015~
	(トライアングルコース 西宮沖に定める)	
表 彰 式	昭和62年3月22日(日)	1600~

オープンクラス

第3、第4レースをのぞく、トライアングルコース3レースで行う。

参加資格

オフィシャルクラス

IOR MK-ⅢもしくはIOR MK-Ⅲ及びJORの有効なレーティングを保有しORC特別規定カテゴリーⅢ以上、NORC特別規定カテゴリーB以上の有効な安全検査証書を保有しているレーティング20.0フィート以上25.9フィート以下の艇とする。

オープンクラス

船舶安全法にもとづく、日本小型船舶検査機構の安全検査(大阪湾及び接続する限定沿海)を受検合格した全長26フィート以上36フィート未満の艇で、当レース委員会が決定するレーティングに従ってエントリーを行った艇とする。

レース委員会は参加艇がライフラフトを搭載することを強く推奨する。

参加申込

申込先 日本ミドルボートクラブ関西事務局

提出書類 所定の申込書

オフィシャルクラスは、レーティング証書のコピー、安全検査証のコピー

出艇料 1艇につき、オフィシャルクラス5万円、オープンクラス3万円

参加料 1名につき、1万円(クラブ主催パーティー費を含む)

締切日 昭和62年2月28日(土)

提出書類の発送と同時に出艇料を所定の口座へ振込まなければならない。参加料(乗員参加料)は乗員登録時に支払わなければならない。

安全検査・インスペクション

すべての参加艇は昭和62年3月13日1800までにレース委員会が行う安全査及びインスペクションを受験し合格しなければならない。参加資格の各項目を満す事が出来ない艇の出艇申告は受理されないことがある。

係留地

西宮ヨットハーバー

無料係留の期間 3月8日→3月29日

長期係留、上下架の問合せは、ミドルボート関西事務局迄(有料)

問合せ先

芦屋市東山町7-21 ウェザーサイド内

日本ミドルボートクラブ関西事務局 原 均・浦谷 峰男

電話 0797-31-3228 火曜定休 0900~2000

ファックス 0797-31-2234