

Offshore 3 1988

社団法人 日本外洋帆走協会発行 No.156/300円

昭和63年3月15日発行(毎月1回15日発行) 昭和52年7月21日第三種郵便物認可



東京国際ボートショー
マリンスフェスティバル'88
写真提供：オーシャンライフ

の立場を考えると数は増やさなければならないしこの点は冠レース運営の一番の難しいところです。グアムレースはIORレースとは違うのだからルールもきちぎちに厳しくなく最低限のルールで楽しくやってみようということで、帆走指示書もかなりゆるやかに作ってみました。レースは8艇が完走し2艇がリタイアしました。実はこの結果はレースの前からある程度予測ができていました。完走した8艇についてはすべての面で安心して見ていられました。批判を承知で書くならば、リタイアの2艇についてはその原因を起すべくして起こしているのです。参加させておきながら何を言うかという声があるかと思いますが、この2艇のレースへの考え方は他の8艇と大きく違っていました。レースをリタイアした時のコミッティへの対応もこの2艇は不勉強だったようです。最低限のルールの中にもヨット乗りとしての常識があるはずで、これからは回を重ねるであろうグアムレース、参加艇の数の問題は冠レースである限りずっとついてまわる問題です。レースの質的向上も求められてきます。グアムまでの1,330マイルはハード、ハードの連続です。冬から夏への楽しいレースをといったキャッチフレーズもそろそろおろして本格的な外洋レースとして、このグアムレースを育てていく時期に来ているようです。

●〈クイックシルバー〉のイーバブ発信

おみそかの夜から新年の2日までの間、NORCの幹部とレースコミッティは水面下で正月返上のあわただしい動きをしていました。横須賀保安部からの「27°45'N 141°30'E 付近からイーバブが発信されている、レース参加艇と思われるので大至急コミッティとして確認をして欲しい」との連絡があったためです。確認をするといってもロールコールは1日1回20:00におこなわれているため、1月1日の同時刻まで待つしか方法がありません。位置的に考えると後続艇の2~3艇しか該当しません。誤発射であってくれと祈るばかりで、30分おきにかかる保安部からの電話にも明確な答えが出来ませんでした。通信委員長篠原さんの協力のもと、三崎ヨット局からの各艇への呼びかけもおこなわれましたがそれもむなしく、時間ばかりが経過していきました。元旦の早朝の保安からの連絡では、上空を通過する各国の航空機が相変わらずイーバブを受信しているとのこと。第三管区からYSと巡視船が出動することになりました。イーバブを搭載している艇は一部の大型艇と外国船籍の艇しか考えられません。消去法でたぶん〈クイックシルバー〉だろうという予測がついたのですが、エビデンスもなしに不用意な発言も出来ず、レースコミッティとしてはお手あげ状態のまま後を東京に残っている清田実行委員長、篠原通信委員長に託してグアムに出発しました。「該当艇は〈クイックシルバー〉で、巡視船に発見され父島に曳航中。原因はラダートラブルの模様」との東京か

らの連絡を受けたのは2日の夕刻でした。コミッティ全員安堵の胸をなでおろしました。結果を知ってしまえばナンダですみますが、今回の〈クイックシルバー〉のイーバブ反射については議論のわかれるところです。同艇からは未だに事故報告がおこなわれていませんので真相はわかりませんが、個人的見解としては安易な発信ではなかったかと思います。イーバブの発信は慎重でなくてはなりません。船体・人命に重大な危険が生じた時、それも他に連絡手段が無い場合に限られているはずで、〈クイックシルバー〉はコミッティへの申告では2メガ、4メガの無線を搭載していることになっており、三崎ヨットあるいは他の地上局への連絡も可能だったはずなのです。無線がだめだったとのコメントがあったそうですが、事前の無線チェックをすませて出場したのかどうか疑問です。外人だけならいざしらず、日本人、しかも国際レース経験者が乗っているのです。危険回避のためのあらゆる手段を講じて後のイーバブならば理解も出来ますが、どうもことは安直に進められたような気がしてなりません。再三の要請にもかかわらず、コミッティへの直接連絡もおこなわず、周囲の心配をよそに小笠原ではスピニカイトに興じている陽気な外人クルーの姿をテレビで見るとおよんでは、なにをかいわんやの心境です。保安庁は今回のレースにあたっては大変好意的でした。スタートの時は視艇と大型巡視船が海上にあらわれ、特に巡視船は伊豆大島付近まで伴走をしたとのことでした。無線についてもすべての交信を傍受していた様子がうかがわれ、レース艇間の交信の合間にはレース艇に対し激励の声をかけてくれたそうです。大臣の威光なのかもしれませんが、今回の保安庁の対応には感謝と恐縮の連続でした。ヨットレースへの理解も以前とはだいぶ違っている印象を受けました。そのための税金だといってしまうえばそれまでですが、〈クイックシルバー〉遭難事件ではかなりの国費が使われたことは事実です。〈クイックシルバー〉からの報告が待たれるところです。

●〈デュゴン〉のリタイア

〈デュゴン〉(HER 47)はメルボルン大阪レースの出場艇です。全員日本人クルーで今回のグアムに参加しました。無線はVHFのみの搭載です。当然のことながらスタートしてからコミッティとの連絡は途絶えてしまいました。しかし見るからに頑丈そうな大型クルージングヨットですから、その安全性には疑問を抱きませんでした。我々コミッティとしてはVHFの届く距離までその連絡を待つしか方法がありませんでした。案の上、コミッティの推測どおり1月6日19時頃、グアムのアブラハムハーバー港口手前の5マイルの位置からフィニッシュ予告がはいりました。消息を心配していた船から9日振りの連絡ですからコミッティ側でも歓声があがりました。フィニッシュ方法の案内、入国手続きの案内など一連の通告をおこない、〈デュ

ゴン〉側からの全員元気である旨を受け、日本から空輸した高速テンダーでフィニッシュラインから2マイル離れた港口の入港ブイまでの出迎えをおこないました。今年のグアムはあまり天気が良くなく、ふしぎなことに夜のフィニッシュの時は必ずといっていいぐらいスコールに見舞われました。コミッティの若頭役の鳴海君、名ドライバーの柿沼君がフルスピードで港口にかけつけ、フィニッシュラインまでのサポートをそれこそびしょ濡れになりながらおこないました。グアムマリアナスヨットクラブに長期滞在中の「飛天」の井上さんも自艇を出して伴走してくれました。風の弱いハーバーの中をフルセールの巨体がタック、タックでラインに近づいてきました。港口到着から約90分、ようやくフィニッシュしました。いつもですとフィニッシュの様子をトランシーバーで伝えてくるコミッティですが、この時に限りどうも様子が変わります。ムアリングブイにて跡かたづけをしている〈デュゴン〉からコミッティが戻ってきました。「フィニッシュしても歓声があがらず、心なしか元気がありません」との報告がありました。何かあったかと直感しましたが、その時までにはそれらしき報告も〈デュゴン〉から無かったため“?”マークで〈デュゴン〉一行をヨットクラブで待ち受けました。深夜の入国手続がMYCでおこなわれました。一段落ついたところでスキッパーが私のところにやってきました。「実は我々リタイアなのです。小笠原近くからずっと機走で帆走してきました。ついつい言いそびれてしまいました。すみません」コミッティとしてはこのひと言、ショックでした。ただ、同じヨット仲間としてこのスキッパーの気持、大変よく判ります。コミッティルームの中で自分たちがそうだったらどうする?の話がしばらく続きました。〈デュゴン〉は申告通り失格となりました。午前1時すぎ、宿泊先のホテルへ向かう〈デュゴン〉一行の背中には疲労の色がありありと出ていました。オーストラリアへ回航をかねてレースに出場したそうですが、グアムレース参加がクルージング艇の同艇にとって良かったことなのかどうか、人気の去ったMYCに残ったコミッティ5名の思いは複雑でした。

●SSB VS アマチュア

グアムレースの最大の課題は“無線通信”です。これは毎回繰り返し語られていることです。私自身、無線についてはくわしくないのですが、先にも記したように、今回のルールでは何らかの通信手段を持てばよいとだけを明記しました。出場艇の枠を少しでも広げて多数の艇の参加を募るためのやむを得ない措置でした。出場艇の無線機の事前チェックをおこなった結果、その内容は色々で、SSBありアマチュアありVHFありで予想通り統一がとれません。前回通りアマチュアの運用でかまわないじゃないかとの意見が強くあったのですが、結局、今回はSSBを“公式”無線に設定し、そのサポートとしてのアマチュアをリレー使用

するといった変則的な方法を用いることにしました。SSBについてはNORCの通信委員会の協力をあおぐしか方法がありません。この判断に対してレース艇の一部から強い批判がございました。その内容はoffshore誌その他にとりあげられていますので参照していただくのが一番ですが、ありていに言えば、NORC主催と銘うつからには対役所への政治的対策もあり、こうした方法をとるしかなかったというのがコミッティとしての正直なところだと思います。いまだに不思議でならないのは、ヨットレースにおいてアマチュア無線を使用するのは電波法に違反するといった見解がNORC内部に強くあることです。今回に限って言えばSSBが思ったほど効力がなく、どちらかというとかケラネットの活躍でレース艇の把握を助けてもらったというのが現地コミッティの実態だったのです。高品質の無線機を現地に持ち込みながら、色々なしがらみのため正々堂々とその力を発揮出来なかったことは実に残念なことでした。今回のコミッティは、がんこなまでに原則論を貫くべくSSBの通信委員会に気を使いすぎた、との声も強かったようです。遺憾ながら私としては甘んじてそれを認めざるを得ません。色々気を使うあまりレース艇に彼等が望む情報を適確に与えられなかったくやしさが、今もなお心に残っています。グアムレースの無線については参加艇の意向を優先し、双方納得づくの運用を今後心がける必要があります。次回へのステップとして今回のことについては、機会あるごとに十分なる検討をおこない、最大問題の早期解決をはかるつもりです。

●MYC “飛天” 井上さんの協力

コミッティ報告として是非とも記録に残しておきたいことがあります。3年前に日本を出発し、グアムのMYCに長期停泊中の“飛天”(KL41)のオーナースキッパー井上さんのまさに寝食を忘れた献身的な協力のことを記さないわけにはいきません。グアムレースの成功の陰の力として最大の功労者は井上さんであることは、誰しもが認めることです。井上さんは、今回ボランティアとして活躍されたMYCの長期停泊中の艇団のクルーの方々の方々の幹事役としてなにくれとなく、我々のみならず、すべてのレース参加艇に対し世話を焼いていただき、優しい思いやりを示してくださいました。コミッティとMYCのコーディネーターとして八面六臂の活躍をしていただきました。レース終了1週間後にグアムを襲った台風の時も居残り、クルーの先頭にたち、停泊中の艇の安全確保に奔走していただいたとのこと。紙面をお借りして全関係者を代表し、あらためて御礼を申し上げるしだいです。

●〈マリシテン〉の驚異的なスピードと〈シーフィーバー〉の健闘

完走艇8艇の健闘に対し、心からの敬意を表したいと思います。それぞれにすばらしい帆走りを発揮しました。56フィートのULDB艇〈マリシテン〉はコミッ

(5)

第4回コンチネンタルカップ
ジャパングラムレース

> 座談会 つづき

—今のお話はあらためてご指適をいただくまでもなく、検討課題となっております。

第1回はSSB登載を義務付けて催されました。ところがこのときに、すでに今回と同様に音信不通の艇が現われたのです。電源にトラブルを生じてもう送信できないと、たしか2日目か3日目に連絡してきて、理由は判りましたから心配はしませんでした。先程のお話にもそのような、ライバルのポジションを知ることができないいらいはかなりなもので、第1回のときの反省会では無線があるからいいけない、昔はなくても大洋を渡ったはずだ、一緒にスタートしてパイパイ、それっきりというのもひとつの興味の極論もだされてきて、そこで無線とは何なのかとの深刻な課題に直面せざるを得なかった経過があります。

清田 ロングオフショアの運営には、参加艇の位置把握が必須条件だと思います。今回、2艇の位置がつかめず不安だったときに、追い打ちのようにEPIRBが飛び込んできて、大騒ぎしてしまいました。各艇のポジションが正確に判っていれば、たとえEPIRBが発信されてるぞと知らされても、少しはまともに答えられたはずで、今回のような状況では、海上保安庁からも指適を受けましたが、動きたくても動けず、ホトホト参りました。

話が飛びますけれども、EPIRBの有効性が実際に判って、これは、今回貴重な経験を得たと思います。多少時間を要しましたが、救援には巡視船だけでなくヘリコプターまで出動し、見付けてくれました。私の艇にもぜひ備えたいと思います。もっとも、その救援活動の経費は税金以外の何物でもなく、慎重に取り扱わないと別な問題を生みそうですけれども——。

浅野 同じような話ですが、EPIRBの、何処の誰からかというのが判らない、それでもってあれまで追い回されるとは思ってもみませんでした。何しろ海上保安庁からの電話がほしい15分おきで終夜続き、それも不明の2艇との連絡はまだつかないのか、いつになったらとれるかと、この内容ですから、ただひたすら途方にくれました。

大儀見 いろいろなお話を、それも切実なお話を伺っていて、ロングオフショアレースに最適なのは、アルゴスだなと感じています。SSBでもアマチュアでも電波の伝搬上の特性で100%は信頼できません。またEPIRBは先程のお話のように緊急時以外は使えません。しかしアルゴスは数時間のタイムラグがあるものの、非常に高い精度でもって、先程からの、家族や知人への無事な知らせ、また艇にトラブルが発生したか否か、あるいは運営サイドに必要なフリート全体の状況掌握など、すべての課題を解決します。

メルボルン大阪のとき、大阪市はアルゴスを75セット用意し参加各艇に貸与しました。まだ戻ってないのがあるようですが、それでも数十セットはあるはずで、もちろん大阪市と折衝しなければなりませんけれども、グラムレースだけに限らず、似たようなスケールのロングオフショアレースに転用できたら、一番いいのではないかと思います。

ワンセットの価格はたしか120万円ぐらいでしたが、直接の運用費を含めたシステムのリース料というのを考えると、別の計算が成立するはずで。ですから、すべてを運営サイドが負担した、メルボルン大阪のケースとまで行かなくても、一部を参加艇が負担する方法も含め、スポンサーシップの理解が得られれば、採用可能だと思います。

清田 それはぜひ、その方向でお願いしたいと思います。今回、グラムへ渡ったコミティメンバーは10人弱でしたが、参加艇の位置がしっかりつかめなかったために、ワッチは息を入れる暇もなく緊張のしっぱなしでした。例のEPIRB事件のあとであったから、なおさらだったかもしれませんが、とにかく運営上は参加艇のポジションが確実に判ることが、必須だと、つくづく感じました。

それで、大儀見さんがお話された、アルゴスが最高のようですが、これが使えらるまで、せめてアマチュアの、今回お世話になったオケラネットをお手本にして、NORC ネットとして充実させる方向などを考えたらと思います。

高田 あ、そのオケラネットのことでお尋ねしたいのですが、あの周波数帯を使うについて、どなたかが、あらかじめ、オケラネットの方と接触された上でのことなのでしょう。

武田 こちらのクルーのひとりが、オケラネットの一人です。

高田 そうですか。私が聞いた範囲では、先方の方々は知らないかと——。

浅野 コミティ側からの、事前の連絡は、していません。

高田 そうですか。あの帯域をしじゅう使っておられる、常連の方々に、やはりあらかじめ話をされた方が、やはりよかったのではないかと感じています。

私どもは先程もお話しましたが、アマチュアでのテストのため、7メガ、21メガ、28メガ、50メガ、以上4つの帯域を使いました。その結果、どれかのバンドが日本のどこかへ必ずつながり、そこから私どもの陸上支援本部へコレクトコールの電話をお願いして、艇からの連絡は確実にできました。ただし、この反対、陸から艇への場合、先程のEPIRB騒ぎのよう

なときに、誰がわれわれにそれを伝えるか、ここに難しい問題が残りますが—。

究極的にはアルゴスが一番とは、私も思いますが、NORC がリリースできるような態勢がとれるまで、アマチュアの各バンドを活用されたら、と思います。

私どもはみな忙しい身で、5月の連休に艇を取りに行く予定ですが、今回のレースで協力して下さった、各地のアマチュアの方々がネットを構成し、ふたたび応援していただけることになってます。ですから、これらのネットが増えれば、今後、ますます有望だと考えます。

—ありがとうございます。無線に関する皆さんの苦勞話、それでアルゴスが使えたら最高、でもアマチュアにしてもいろいろ研究し十分なフォローを考えれば、プロのSSBに決して劣らない働きが、期待できる、と言うところですね。この話は続けられきらないし、もちろん煮つめる必要があるときは、トコトンやらなくては駄目ですが、ここでちょっと話題をかせ、次回はどうぞされるかを伺いたいと思います。

武田 体の続く限り、何回でも参加したいと思ってます。

榊 次回もでる予定でいます。

小林 うちもそうです。

砂田 次回は50フィート以上の艇で参加したいと考えてます。それで来年は無理で再来年になりそうです。とにかく今回は艇が小さすぎました。

河口 うちコミッティに迷惑をかけてますが、コミッティから拒否されない限り、続けたいと思ってます。

高田 うちの方はたぶんでられません。うちのメンバーはみな忙しい連中ばかりで、意欲はありますけれども、次回も続けてとは、おそらく無理だろうと思います。次回は、今回の素晴らしく楽しかったことを、まだ参加していない他の艇に伝えるような形で、協力したいと考えてます。

清田 コミッティサイドとして、次回は先程の武田さんが述べられた仕事の分担を、しっかりと決めてやらなければと、この点、今回ご迷惑をお掛けしたことを、あらためて公式にお詫び申し上げます。

この仕事の分担については、先方の関係者もはっきりした意見を持っていて、ガバナーを中心にしたグアム政府観光局サイド、NORC、現地のマリアナスヨットクラブ、それにスポンサーとその代理店サイドと、それぞれが何を担うかというところが、あたりまえですが大事だと痛感しました。カバナーが非常に好意的で、あのような大パーティを催していただいただけに、今度は直接の運営サイドを充実させる問題が残るかと思っています。

今回、現実の人的資源は、われわれのメンバーと、大活躍をしていただけた現地滞在の井上さんだけであって、たしかに手不足でした。といって、こちらか

ら渡航するコミッティメンバーを増すのは、経費の問題も生れ、現地のマリアナスヨットクラブの協力を、今後どのように求めるか、ここもひとつの鍵だと感じています。

大儀見 その点はですね、当初からお願いしていて、第一回、第二回、第三回と、メンバーの一部の方々にはテンドーサービスなどに献身的な協力をいただけてきました。でもメンバーの方々ほとんどが通常の仕事をお持ちで、現状以上はあまり期待できないのではないかという気がします。

それから今回ちょっと気になったのは、前回までは現地のトヨタがスポンサーとなり、車とかパーティなどを提供して、それなりのサービスになってましたが、今回どのような事情でこれが切れたのか、全然知らないのですが、ともかく先方のクラブへの依存が困難なのを現実的に捉え、それにかわる企業を探すのも、ひとつの方法だと思います。

清田 いや、あの、今回はガバナーも非常に乗り気で、合せてマリアナスヨットクラブの移転の話を、日本からの資金援助うんぬんにまで、〈摩利支天〉の武田さんを含めて立ち入ったこともあって、もしこの方向が確実になれば、スポンサーなどよりも、先方のクラブにより協力を得られるのではないかと感じたのです。

武田 お話を伺っていて思うのですが、それにコミッティのお手伝いを何もせず意見ばかりで申し訳けないのですが、コミッティのメンバーが今回のように全部異なる方と変わってしまうところにもちょっと問題がある気がします。コミッティ業務の内容を思うと、一回で懲りられるのは当然のようで、それで変わるのでしょうが、せめて半分の方には残っていただき、あらたな方にいろいろ引き継いで行く態勢を、何とかお願いできないものではないでしょうか。

先方のヨットクラブや先方の観光局とのコミュニケーションを考えても、前回にそれなりにできていたところへ、あらたな人が出掛けてあらたなアプローチでまた最初からつくるとするのは、あまり得じゃない気がします。

それから今の清田さんのお話ですが、いつも向こうで遊ばせていただいているのですから、先方が困っているのなら話は何おうと、ただしこのような話はクラブとクラブとの間でなければおかしいし、先方がコモドアならばこちらサイドもコモドアでなければという点で、ちょっと話は戻りますが、第一回からグアムレースに深く関わっておられる大儀見さんが、今回居られなかったのが残念でした。もっとも、NORCと現地のクラブとの協力が一段と進めば、先程の砂田さんのいわれた問題や、とりわけグアムレースに限らなくても、あちら方面へでかける日本の艇のためにも、環境は改善されるはずで、賛同者は多いだろうとは伝えました。

大儀見 そのあたりの気運は当初からすでに現われて

ます。グアムの経済は軍事基地と日本からのベルトコンベア式ツアーと、これだけに依存していて、したがって歴代の知事がわれわれに終始一貫して訴えているのは、日本とグアムを中心にしたマリアナ諸島との間を、メインランドとカリブ海の島々との関係のようにしたいと、新婚旅行のお客さんも大事だが、これだけではなく、総合的な海洋レジャーの基地として開発しなければならない、というポリシーです。それでグアム政府はサイドは、あのアブラハムハーバー北岸を何とか民間で使いたい、軍事基地は南岸の方に集結してもらって、それにはマリアナスヨットクラブがひとつの既得権になるのではないかと、NORC としても大変に結構な話であり、具体化の過程で協力が必要であれば、その方向で進みたいと思います。

それからコミッティがらみの問題ですが、冒頭で述べたことの繰り返しになりますが、このレースは参加した人、参加したい人が手造りで支えてきた伝統があります。先程服部さんもいっていた、運営側のポリシーに参加側が従うのではなく、NORC 結成当時からの、それこそ30年来の夢だった航海を夢で終わらせないためには、どうすればよいか、コミッティと艇側の区別なく、一緒に考えてきています。ここは今後ぜひ続けて下さい。

——関連しますけれども、第一回目の前後、第二回目もそうでしたが、今回のような会合を持っていたのですが、それがいつのまにか疎遠になってしまっています。またコミッティの陣営も前回までは何人かの方がオーバーラップして残留しいろいろ引き継がれていました。ですが前回が相当にハードだったのか、今回は全員が初めての方々で、結果的には畜積がブツン、今回のコミッティはさぞ苦勞されたと思います。これらは何故か、今さらとやかく言っても始まらないので、今回のこのミーティングを今後も続けて行き、それが当初の出発点でもあるのですが、その会合で無線のこともコミッティのことも討議を重ねたいと思います。いかがでしょうか。

大儀見 最初からこだわっていたのがそのところで、参加サイドの体験が運営にどのように反映されるか、この点にグアムレースの将来の展望がかかっていると思います。何々でなければならない、というがんじがらめのスタンスに、あえて逆らうレースも、参加サイド主体のレースもひとつづくらいあってもいいじゃないかと、この素朴な原点を見失わずに行きたいと思います。

鈴木 今回初めて参加したのですが、このレースの内容を知るのに苦勞しました。今回、レースをやるぞという紙片一枚の次は、いきなり帆走指示書になって、この間の説明が一切ありませんでした。初めて参加させていただいて注文を申すのも失礼かと思いますが、今後も広く参加を呼び掛けるのであれば、もう少し親切なインフォメーション、たとえば過去のレース概

要を含めて、初めての方でも戸惑わなくてすみ参加しとなるような説明が欲しいと思います。

武田 せめて半年前には説明会を開いていただきたいですね。

鈴木 それが必要だと思います。

大儀見 清田さんらの奮闘のおかげもあって、第4回目の今回、ふた桁の参加艇数を見て、これでどうやらスポンサーサイドも現地サイドも納得する基盤ができたと思います。前回までは正直なところ、不安材料の方が多く、ギリギリの土壇場にならなければ見通しが立ちませんでした。ですが今回は、今までの積み重ねとともに今回の実績をふまえ、5月でも6月でも基本的な実施要領のアウトラインが提示できると思います。それで参加の意志がある方々と討議を続けられれば、あらかたの問題はこのリードタイムのところで解決するのではないかと思います。

鈴木 今回いろいろ知りたくても、問い合わせ先が判らないので、結局は事務局でしかなく、相当にしつこく電話してしまいました。お忙しい最中迷惑をお掛けしたと思っています。

武田 海外レースに参加して、たとえばトランスパックの場合など、終って帰ったとたんに、レースは楽しめたかどうかなどのアンケートが届いて、以後、だいたい2ヵ月に1度の割り合いで、さまざまなニュースが届きます。あれではまた次回も行きたくなってしまい、あちらの広報活動は非常に活発です。

以下、省略。

付 記

服部一良

このあとも各氏の話はしばらく続いたが、微に入り細に入るにつれて、これはオフレコだけでもかくかくしかじかと、個人名がポンポン飛び出してしまい、収録が不可能となった。でも基本的なテーマはこのあたりまでで十分に出尽している。

あえて要約すれば、レースは楽しかった、時間が許せば、チャンスがあれば、体が続けば、また参加したいと、出席の全員が述べられた。だがただしと但書きが付き、これが次回をより楽しくするための提言に他ならず、それは無線の運用形態を質するところから始まり、運用サイドの部門別担当を明解に、回を重ねるにつれてサービス内容が低下している、事前のインフォメーション不足もそのひとつ、etc…と、注文は仮借なく続いた。でもこれらは決して途方もない無理難題ではない。どれもが時間を費やすのを恐れずに考えれば、間違いなく処理できそうである。

話はちょっと飛ぶけれども、NORC のメインレースにおいて、参加サイドの一流レーサーと目される方々は、ほとんどが例外なく NORC の蚊帳の外に居られる。言い方を変えれば、この方々は NORC の組織とか運営とかにはまったく関心を示さない。だからか、レース中あるいはレース後を問わず、コミッティ

サイドと艇サイドの間は、往々にして真摯の意味で友好的とは言えなくなる。

初めて海外のイベントに参加し、表彰式のセレモニーが、コミッティの労苦に感謝する万場の拍手から始まったのに驚いた覚えがある。あれはカルチャーショックもどきの感銘だった。

したがって、せめてグামレースぐらいは、運営してやる運営させてやるという気配がまったく感じられないレースに、コミッティが決して社交辞令ではない本物の感謝を、参加艇から得られるようなレースに、ぜひとも育て欲しいと願わずには居られないのだ。

幸いにも今回の参加艇サイドの方々には、素晴らしい情熱をお持ちでこの方々を中心に、過去に参加された方々、またこの次の参加の意欲を秘められる方々を包み込み、運営の能動受身関係なく、グামレースが占める意義を関係者全員が認めれば、懸案は立ち所に解決すると信じる。

具体的には、今回ご出席の各位プラスアルファの会合を、今後とりあえず定期的に続けなければなるまい。各位のご協力をお願いする。

国際VHF無線機頒布について 通信委員会

国際VHF無線機を頒布します。ご希望の方はNORC事務局へ申し込んでください。

☆MR-2001 固定型 国際VHF無線機

メーカー：ゼネラル・リサーチ・オブ・エレクトロニクス
出力：24W／1W切り替え式
電源：12.5V（船内電源）
寸法：H7.7cm×W25cm×D25.4cm
重量：2.2kg

頒布価格 75,000円（附属品含む）

☆MR-1001 携帯型 国際VHF無線機

メーカー：ゼネラル・リサーチ・オブ・エレクトロニクス
出力：4W／1W切り替え式
電源：11V（ニッカド電池）
寸法：H19cm×W68cm×D60.5cm
重量：0.6kg

頒布価格 72,000円（附属品含む）

☆国際VHF帯用アンテナ

メーカー：サガ電子工業
寸法：1.02m
重量：180g

頒布価格6,500円（同軸ケーブル5D-FB20m付き）

これらの無線機はゼネラル・リサーチ・オブ・エレクトロニクス社製で、海外ではAPELCOブランドで売られているもので、郵政省の型式認定に合格した機種です。

また、これらの無線機はPLLシンセサイザー方式を採用しているので、全ての国際VHFチャンネルに対応していますが、免許上はチャンネルは指定されます。

また、携帯型無線機のみでは免許されませんのでご注意ください。

取り付け工事

取り付け工事は難しくないので自分で出来ます。MR-2001型の取り付け工事はネジを4本止め、電源ケーブルを極性（プラスとマイナス）に注意しながら、スイッチボードあるいはバッテリーに接続します。

アンテナは附属の取り付け金具を利用してスターンバルビットあるいはマストトップに取り付けます。同軸ケーブルは20m附属していますので余りは適当な長さに切って、付属のM型コネクターを確実に半田付けしてください。長さが不足する場合、50オームの同軸ケーブルを足してください。その際には必ずM型中継コネクターを入れてください。中継コネクターの上は自己融着テープを巻き、防水してください。

免許申請

無線機を購入し、取り付け後の、免許の申請手順は次の通りです。

取り付け工事までは簡単に出来る国際VHF無線機も残念なことに「免許手続き」となると簡単ではありません。それは、申請書の作成が複雑な上に、各艇毎の状況がばらばらだからです。ここでは新たに「新設」する際の手順に限って話を進めます。

- 1) 申請書を作成し、
- 2) 各地方電波監理局に提出する。
- 3) 約1月ぐらいで「予備免許」がおりるので、
- 4) 検査データを作成し、落成検査を受ける。
- 5) 合格すると免許状がもらえ、運用できる。

簡単に書くところいった手順で免許がもらえるわけで、この内で1) 申請書を作成し、2) 各地方電気通信監理局に提出することは自分で出来、その分、書類作成費が安くできます。しかし、4) の検査データを作成し、落成検査を受けるには測定器が必要なことから無線工事業者に依頼しなくてはなりません。

したがって、1)、2) を自分でやり申請費用をやすく抑えるか、全部を無線工事業者に任せてしまうかのふたつにひとつです。

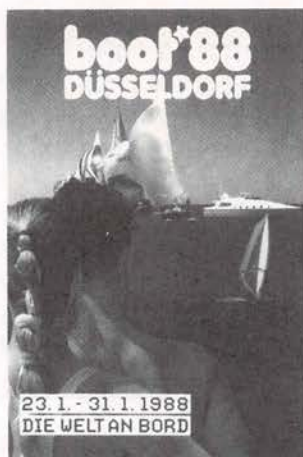
また、取り付け工事も無線工事業者に委託することでもできると思いますが、何れも簡単に出来ることなので自分でやることをおすすめします。

なお、詳しくは「自分で出来る無線局免許申請書作成の手引」を作成中ですので、送料実費240円を同封して請求してください。

プレスインフォーメーション

boot 88

(1988年1月23日～31日)



- 過去最高の注文件数
- 中国、チリ、また日本、ウルグアイにまで及んだ訪問者の国籍
- 前回とほぼ同じ訪問者数

デュッセルドルフ見本市会社
ノヴェア boot88報道部

28ヵ国、1,388社が出展したデュッセルドルフのboot88は展示品に高い評価が集まり、多くの注文件数を記録して好評のうちに1月31日(日)に幕を閉じた。訪問者は415,000人で前回とほぼ同じで、内60,000人以上が専門バイヤーでその質・国際性の高さからデュッセルドルフのboot88が第1級のマリンスポーツ専門見本市であることが証明された。

訪問者の国際性は上がっており、全体の11%が54ヵ国からのビジターであった。また国内的には北西・南西ドイツからの訪問者数が増加した。

業界関係者はboot88での注文数から判断して過去2年と同様今年もマリンスポーツ業界の状況が上向きだろうと予想している。この分野の将来的な発展については、出展者は「良好」という一致した見方をしていいる。

出展者の最大の関心はヨットとクルーザー、モーターヨットに集まり、48%を占めモーターボートのブームにもかかわらずヨットスポーツがトップだった。2位は32%でウインドサーフィンと装備品で、モーターボート、モーターヨットが28%でそれに続いた。4位はボート装備品、備品、モーター等であった。訪問者の89%がboot88の視察と展示品に「満足した」、あるいは「非常に満足した」と答えていることからboot88のグレードの高さが裏付けられよう。

81%の出展者が個人の訪問者の購買意図に関しては手ごたえを感じ、6%が満足のゆく結果が得られなかったとしている。またboot88で新たなビジネスコンタクトができたという出展者のパーセンテージも非

常に高く46%であった。特にドイツ以外の国からの出展者はboot88でビジネスの成果が上がったとしているがこれはドルの状況と集まった訪問者の購買力が要因となっている。

ウインドサーフィン部門では現在、市場状況がかなり明白に上向きになってきているがこれに対するディーラーの見方は楽観的なものから懐疑的なもので様々である。注文数は特に東南アジア、またヨーロッパ全域からが多くきわだった。

注文状況は見本市全体的にきわめて良好で、マリリン・ツーリズムのチャーター部門では見本市の会期が3分の2経過した段階で今シーズン分が予約一杯となった業者がでたほどであった。この部門では来年更に成長が期待される。

ボート製造関係では注文が増え、出展者を喜ばせた。特にスポーツ性をも重視したファミリー向けの大型ボートとヨットの需要の伸びが目立った。牽引可能な小型ボートも人気を集めた。

次のデュッセルドルフboot88は1989年1月21日～29日に開催予定である。パートナー国は今回のノルウェーに続きオーストラリアである。

Tel : 03-593-1642(直通)

Fax : 03-593-1737

在日ドイツ商工会議所・見本市部

担当 山本/佐伯

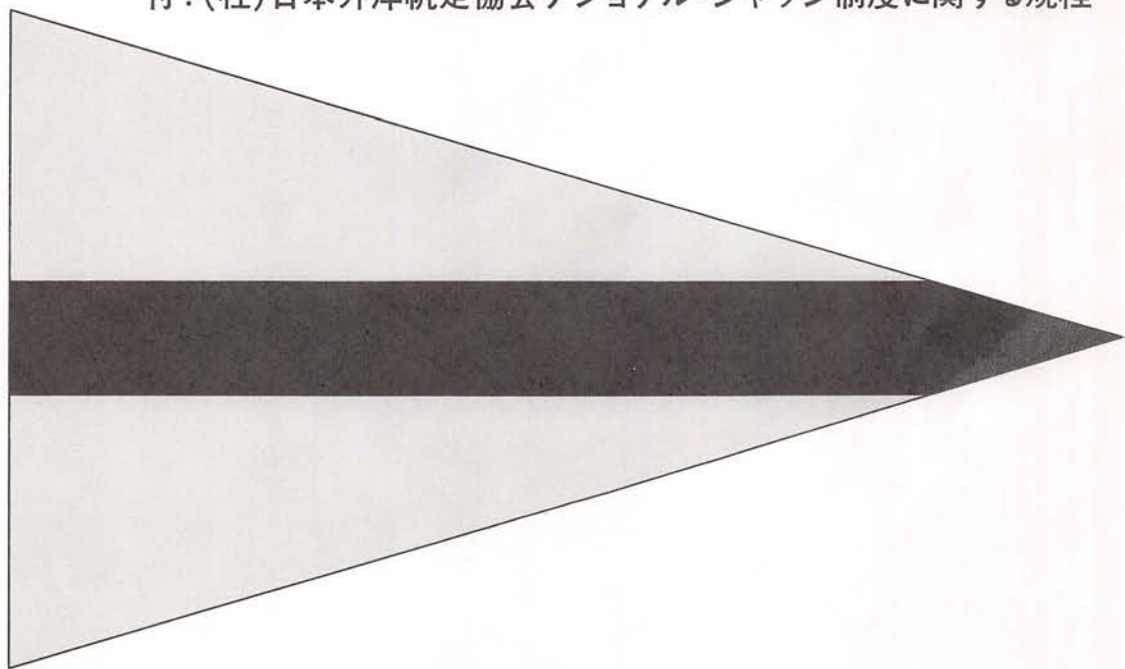
〒100 東京都千代田区永田町2-14-3

赤坂東急ビル10F

N.O.R.C.

外洋レース規則—1988

付：(社)日本外洋帆走協会ナショナル・ジャッジ制度に関する規程

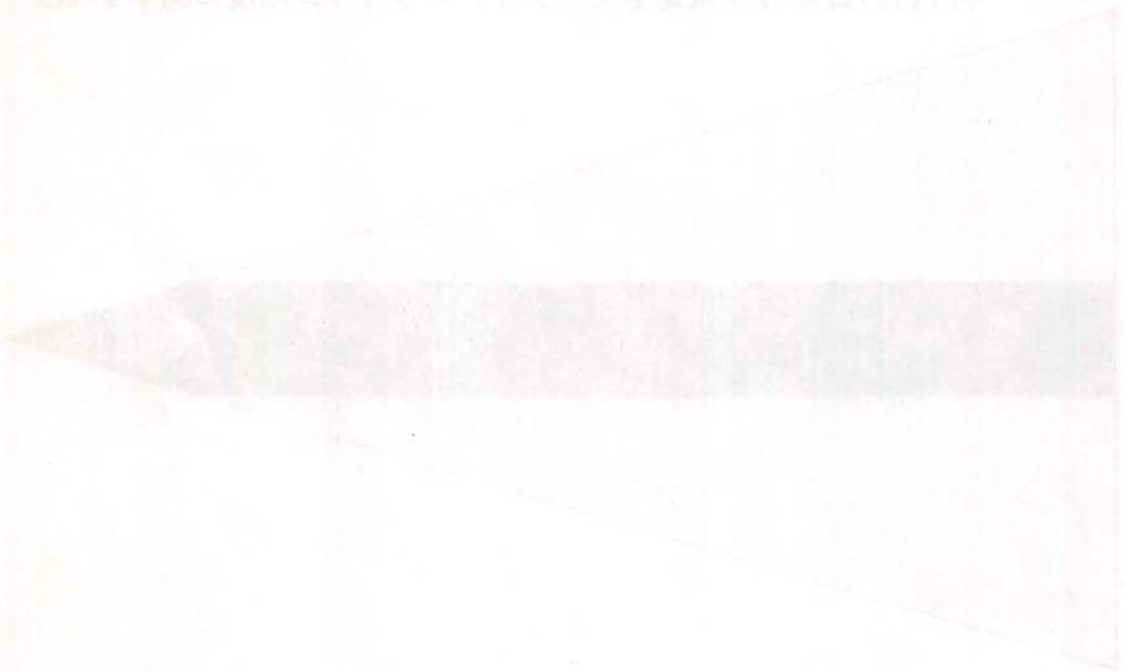


N.O.R.C.ルール委員会

N.O.F.O.

外務省一〇・五・五〇

昭和二十一年五月五日（日）



N.O.F.O.

取りはずして保管して下さい

前文

レースは、スポーツマン・シップに基づき、フェアプレーの精神をもって行われなければならない。

外洋レースは広い海面で行われ、レース艇間相互の確認ができない場合も多く、従って、規則が守られているかどうか、またフェアプレーの精神が生かされているかどうか判断するのは、各艇長および乗組員自身である。

またレース参加者は、直接間接を問わず、不当な個人の宣伝あるいは企業の商業宣伝に、レースならびにレース艇を利用してはならない。

第1条 責任の所在

1. 艇と乗組員の安全の確保はオーナーの避けられない責任であり、オーナーは、所有艇が十分に機装され、かつ必要な耐航性を保ち、荒天の海にも適した経験豊かなクルーを乗り組ませるように全力をつくさねばならない。

オーナーは、船体、スパー、リギン、セールおよびすべての備品を確実に整備し、また安全備品が適正に維持格納され、それらの使用法と置き場所を乗組員に熟知させておかねばならない。

2. N. O. R. C. 外洋レース規則、N. O. R. C. 安全規則（以下安全規則という）およびその他の規定の制定、適用およびこれら諸規定に基づく検査の実施によって、オーナーの全面的な責任は何等軽減されるものではない。

3. レース艇がスタートするか否か、またレースを続行するか否かは、すべて各艇の責任のみで決定される。

4. 参加艇や乗組員の事故（死亡、傷害、沈没、破損等）および第三者に与えた損害についてはN. O. R. C. はいかなる責任も負わない。

第2条 レース規則

レースは、すべてN. O. R. C. 外洋レース規則、I. Y. R. U. のインターナショナル・ヨット・レーシング・ルール（以下I. Y. R. U. といい、英文を正とする）、O. R. C. のインターナショナル・オフショア・ルール（以下I. O. R. といい、英文を正とする）。安全規則およびその他N. O. R. C. の定める規定に従って行われる。

第3条 クラス別分類

1. レース参加艇は、レーティング証明書に記載されたレーティングにより、下記のクラスに分けられる。

クラス	レーティング
I	33.00 ft(10.06 m)~70.00 ft(21.33 m)
II	30.00 ft(9.14 m)~32.99 ft
III	26.00 ft(7.92 m)~29.99 ft
IV	23.00 ft(7.01 m)~25.99 ft
V	20.00 ft(6.10 m)~22.99 ft
VI	17.00 ft(5.18 m)~19.99 ft
VII	16.99 ft(5.15 m)以下

(1m=3.281 ftにて換算し、少数点3位を4捨5入)

(参考数値)

①レーティングならびにT. C. F. およびT. M. F

レーティング	$T. C. F. = \frac{\sqrt{R} + 2.6}{10}$	$T. M. F. = \frac{K\sqrt{R}}{1 + q\sqrt{R}}$
70.00	1.0967	1.4682
33.00	0.8345	1.1211
30.00	0.8077	1.0813
26.00	0.7699	1.0234
23.00	0.7396	0.9756
20.00	0.7072	0.9230
17.00	0.6723	0.8646

ただし、Rはレーティング（フィート）

$$k=0.25873 \quad q=0.0567$$

②トナーのレーティング

1 トン	30.55 ft (9.31 m)
3/4 トン	24.55 ft (7.48 m)
1/2 トン	22.05 ft (6.72 m)
1/4 トン	18.55 ft (5.65 m)
1/8 トン	16.55 ft (5.04 m)

2. 出艇申告艇の数が1クラス1艇のみの場合には上記分類の2クラス以上を単一のクラスとすることができる。

3. 1クラスに26艇以上の参加がある場合には1クラスをレーティング順にAおよびBのクラスに2分することができる。

4. 上記の分類とは別に、レースごとに、レースの性格に応じて参加制限を定めることができる。

第4条 参加資格

1. レースに参加する艇は次の各号を満たすものでなければならない。

(1)N. O. R. C. の登録艇またはN. O. R. C. の会員がチャーターしている艇でI. O. R., J. O. R. 若しく

は N. O. R. C. が定める規則による有効なレーティングを所持していること。

(2)安全規則に基づく安全委員会の有効な検査証明書(有効期限は合格の日から翌年の3月31日まで)を所持していること。

(3)N. O. R. C. に所属しない外国船籍の艇は、レースに必要な法定手続(不開港入港許可書の交付等)を完了し、I. O. R. または J. O. R. の有効なレーティング証明書を有していること。

2. レースに参加する艇の乗組員については次の各号を満たすものでなければならない。

(1)艇長は N. O. R. C. の会員であること。

(2)全乗組員(含艇長)の過半数は会員であること。

(3)特に定める場合を除き乗組員(含艇長)は4名以上であること。

3. 以上の規定にかかわらず、N. O. R. C. が招待した艇または乗組員については、会長またはレース委員長の決定を得て、参加資格の一部を適用しないことができる。

第5条 参加申込、レース参加料、出艇申告および乗員参加料

1. レースへの参加申込は、規定の申込用紙に記入の上、レース参加料を添えて指定された日時までに申し込まなければならない。

2. レース参加料は参加しなかった場合でも返還されない。

3. 出艇申告は、所定の申告書に必要事項を記入の上、乗員参加料を添えてこれを艇長会議までに提出しなければならない。ただし、その後、乗組員に変更があった場合には、スタート15分前までに文書を以てレース委員会に届けなければならない。

4. 乗員参加料は、別に定める場合を除き、参加する全乗組員を対象とし、乗艇しなかった場合でも返還されない。乗員参加料を払った乗組員が交代する場合には、新たに乗艇した乗組員についてはこれを徴収しない。

5. レースを取消または中止した場合には、レース参加料および乗員参加料は、その時までにはレースの運営に要した費用を差し引いた後、各オーナーに返還される。

第6条 順位決定および賞

1. レースの成績は、帆走指示書に示された修正時間システムにより、所要時間(E. T.)を修正した修正時間(C. T.)が小なるものを上位とし、修正時間が同一のものは同位として取り扱い、次位は空位とする。第1位が同位となった場合には、レーティングが小さい艇を第1位とする。

2. 修正時間システムに T. C. F. 方式または T. M. F. 方式を採用する場合には下記の方程式によるものとする。

のとする。

$$T. C. F. = \frac{\sqrt{R} + 2.6}{10} \quad T. M. F. = \frac{K\sqrt{R}}{1 + q\sqrt{R}}$$

3. 帆走指示書に示された各艇の修正時間係数(T. C. F. または T. M. F. 等)は当該レースにつき最終のものとする。ただし、計測委員会の決定に基づく修正時間係数(T. C. F. または T. M. F. 等)の変更があった場合にはこの限りではない。

4. レース艇に授与される賞は、各クラスごとに出艇申告艇の数に応じ、あらかじめ帆走委員会において別に定める基準によりその数を決定し、帆走指示書に明示する。

5. 前項による賞は、賞状、メダル、カップ、トロフィー、旗、楯等とする。

副賞を別途に設ける場合、この副賞は参加者の射幸心を刺激し、またはアマチュアスポーツの精神(I. Y. R. R. 付則1)に反するようなものであってはならない。

第7条 レース運営の細目

レース運営の細目は、各レースの帆走指示書の規定によるものとし、帆走指示書は第1回艇長会議までに各オーナーまたは艇長に渡される。

第8条 レース委員会

1. すべてのレースは、そのレースを主催する本部または支部の帆走委員会の管理の下で、レース委員会によって準備され、運営される。

2. レース委員会は、そのレースを主催する本部または支部の帆走委員会が会員の中より指名し、本部レースにおいては本部帆走委員会が、支部レースにおいては支部帆走委員会が任命する1名の委員長と、3名以上の委員によって構成される。

3. レース委員長は自己の運営するレースに自ら参加することはできない。

4. レース委員会の任命する補助委員は会員以外でも差支えない。

5. レース委員会は、担当レースについては安全委員会の権限を代行するものとし、随時レース参加艇の安全検査を行うことができる。

6. ジュリー又はプロテスト委員会はそのレースの主催団体によって任命される。

7. ジュリー又はプロテスト委員会は3名以上で構成され、本部レースは全員が、支部レースは過半数が、N. O. R. C. の承認したナショナル・ジャッジでなければならない。

但し1989年3月末日までは、ナショナル・ジャッジの要件は適用しない。

第9条 帆走指示書

1. 帆走指示書は、ジュリー又はプロテスト委員会と

協議の上レース委員会が起案し、本部においては本部帆走委員会が、支部においては支部帆走委員会が決定し、各レースごとの運営細目をすべて規定し、本規則の施行規則としてレース運営の要件を定める。

2. 帆走指示書には I. Y. R. R. の規定以外に次の事項を記載しなければならない。

- (1) 緊急救助態勢に入る時刻
- (2) 修正時間システムの有無およびその方式
- (3) 参加艇の修正時間係数およびクラス別
- (4) 参加制限についての特別規定
- (5) レース終了後提出を求める書類およびその提出期限
- (6) レース委員会の所在および連絡方法

第10条 航路権規定およびその他の帆走規則

航路権規定およびその他の帆走規則は I. Y. R. R. 第4章および第5章によるものとする。ただし、以下の規定はこれと抵触する I. Y. R. R. の規定に優先するものとする。

1. リコール(I. Y. R. R. 8.1. a(Ⅲ)の例外)

リコール番号は表示されない。早過ぎるスタートをした艇は、自らの責任で再スタートしなければならない。

2. レース中の離艇および上陸(I. Y. R. R. 58. 59. および60の例外)

スタート以降、乗組員の下船、一時的上陸および物資の積み下ろしは自由であるが、負傷、発病、その他緊急を要する場合以外は艇の直接の接岸または、人力のみを使用するその艇のディンギー以外の方法で行ってはならない。下船者はできるだけ速やかにレース委員会に報告しなければならない。

ただし、乗員の落水、遊泳、修理のための離艇、あるいは、座礁、または他の船舶その他と衝突した後、艇をこれから引き離すために離艇した場合は、そのヨットはレースを継続する前に、これらの乗員を艇内に復帰させなければならない。

3. エンジンの使用(I. Y. R. R. 54. 55. および57の例外)

(1) 排水、投揚錨および充電のためにエンジンを使用してもよいが、この場合にはプロペラが回転しないようにしなければならない。

(2) 落水者救助、他艇救援、衝突回避、その他緊急事態に対処するため、あるいは第10条2による接岸時にエンジンを使用することは差し支えないが、使用した場合には、その状況(時間、地点等)をレース終了後直ちにレース委員会に報告しなければならない。

(3) スタート準備信号以後はエンジンを使用してはならない。ただし、スタート信号後15分経過してもスタートライン付近に到達出来なかった場合に

は、スタートライン付近まで機走し、あるいは曳航されてもかまわない。この場合には、帆走に移ってから360°以上旋回した後、正しくスタートしてはじめて航路権を得るものとし、それまでは正常にスタートしたか若しくはしつつある艇を妨害してはならない。

機走し、あるいは曳航された場合には、その状況をレース終了後直ちにレース委員会に報告しなければならない。

4. レースに関する安全規則の適用

(1) レース前の検査により、安全規則に違反していることが判明した場合には、スタート前に安全要件を満たさない限り出場を禁止される。

(2) レース中、安全規則に違反のやむなきに至った場合には、艇長はフィニッシュ後直ちにレース委員会に届け出なければならない。この場合にはジュリー又はプロテスト委員会は審問のうえ第11条2に準じてタイム・ペナルティまたは失格とすることができる。

(3) 前項による届け出がなく、レース後の検査により安全規則に違反していることが判明した場合には、失格またはタイム・ペナルティを課すことができる。

5. 登録番号の表示

登録番号はメンスル、L. P. G. が1.3Jを超えるジブ、トライスルおよびスピナーカーに表示されなければならない。またこれらのセールを使用しない場合には、これに代わる明確な方法で登録番号を表示しなければならない。表示する登録番号の最小の大きさは次の規準によるものとする。

艇の全長	高さ	幅	太さ	字間
(1) 11.0m超	450 mm	300 mm	60 mm	90 mm
(2) 8.5m~11m	375 mm	250 mm	50 mm	70 mm
(3) 8.5m未満	300 mm	200 mm	45 mm	60 mm

但し、本規定は1988年4月1日以降に製作されたセールに適用されるものとする。

6. レース旗、エンサイン等

(1) レース参加艇は、N. O. R. C. 所定のレース旗をスタート10分前からレース終了まで、若しくは棄権するときまで、バックステーに掲げなければならない。その高さは旗の下端がデッキの上1.5 m以上とする。

(2) レースを棄権する場合には、直ちにレース旗を降ろし、エンサインを掲げなければならない。

(3) レース中はエンサインを掲げないものとする。

7. 棄権艇の通知義務

(1) 棄権艇はできるだけすみやかに棄権の事実をレース委員会に報告しなければならない。

電話、電報による場合には、必ず艇の責任者がこれを行い、第三者による伝言は避けなければならない。

らない。

(2)出艇申告をした艇がスタートをしない場合には、すみやかにその事実をレース委員会に報告しなければならない。

8. 無線送信機は、遭難、緊急ならびに安全通信の場合以外に使用してはならない。

9. 自動操舵装置またはウインドベインを使用してはならない。

第11条 レース後の報告ならびに規則違反および上告

1. 航跡図および報告書

特に定める場合を除き、レース艇の艇長は、レース終了後、レース委員会に所定の航跡図およびレース報告書を提出しなければならない。艇長は、レース中の事故の有無ならびにレース規則・安全規則に違反した事実の有無および違反したかも知れないケースについて、報告しなければならない。

航跡図およびレース報告書の提出を怠った艇は以後のレース参加を拒否されることがある。

2. 規則違反があった場合には、ジュリー又はプロテスト委員会は、I. Y. R. R. (第6章および付則VI)によって処理するほか、I. Y. R. R. 第4章以外の規則違反については5%のタイム・ペナルティを課することができる。またI. Y. R. R. 75に従いN. O. R. C. 理事会に事案を付託するよう帆走委員会に勧告することができる。

3. タイム・ペナルティを課せられた艇の順位は、その所要時間に5%を加えて算出する。

4. 上告

上告はN. O. R. C. 本部の最高審判委員会の判定をもって最終とする。(I. Y. R. R. 77の例外)

第12条 広告制限の緩和申請

I. Y. R. R. 26の特認を得ようとする場合には、文書で申請しなければならない。この申請書は当該レース参加申込締切期日の30日以前にN. O. R. C. 本部に提出するものとする。

第13条 規則の変更

この規則は理事会の議決を得なければ変更出来ない。理事会が必要と認める場合には総会の議決を必要とする。

改訂：1971年12月5日 理事会

改訂：1973年6月2日 理事会

改訂：1974年12月28日 理事会

改訂：1975年6月30日 理事会

改訂：1977年7月2日 理事会

改訂：1980年1月26日 理事会

改訂：1980年12月6日 理事会

改訂：1983年7月28日 理事会

改訂：1986年8月23日 理事会

改訂：1987年11月21日 理事会

改訂：1988年2月20日 理事会

(注)最高審判委員会の人員構成は次のとおりとする

ルール委員(委員長を含む) 5名

総務委員 () 4名

帆走委員 () 2名

合 計 11名

ただし、総務委員は委員長の他、支部長2名および総務委員1名とする。

(制定：1973年9月25日第34回理事会)

(改訂：1986年8月23日第99回理事会)

(社)日本外洋帆走協会ナショナル・ジャッジ制度に関する規程

(社)日本外洋帆走協会（NIPPON OCEAN RACING CLUB-NORC）ナショナル・ジャッジ制度は、本規程により実施し、かつ、本部ルール委員会が管理する。

1. 資 格

- 1) NORC の会員であり、かつ、NORC の会員として3年以上登録されていること。
- 2) 年齢が30歳以上であること。
- 3) ヨット・レースに競技者として3年以上参加した経験があること。
- 4) ヨット・レースにレース・コミッティまたはジュリー若しくはプロテスト・コミッティのメンバーとして3年以上レース運営に参加した経験があること。
- 5) ナショナル・ジャッジとしての適性があること。
- 6) NORC の支部長及び支部ルール委員長からナショナル・ジャッジの適任者として推薦されていること。

2. 申請手続

ナショナル・ジャッジの資格を取得しようとする者は、NORC 所定の申請書に必要事項を記入し、かつ、NORC の支部長及び支部ルール委員長から推薦を証する署名を取得の上、別に定める認定手数料を添えて、NORC 本部事務局に毎年12月20日迄に申請すること。

3. 資格認定

NORC（本部ルール委員会）は、書類審査の上、理事会の承認を得た後、認定書を交付する。

4. 有効期間

ナショナル・ジャッジの資格の有効期間は4年間とする。

但し、NORC（本部ルール委員会）が行う外洋ヨット・レースの諸規則に関する講習会に参加することとし、受講しなかった場合には上記有効期間に拘らず、ナショナル・ジャッジの資格は失効する。

5. 更新手続

- 1) ナショナル・ジャッジの資格の更新手続は一本規程2-に準じて行うこととし、別に定める更新手数料を添えて、NORC 本部事務局に有効期間が満了する年の前年12月20日迄に申請すること。
- 2) NORC（本部ルール委員会）は、過去の実績 etc. を審査の上、適任者には理事会の承認を得た後、新しい認定書を交付する。

6. 資格の停止または取消

ナショナル・ジャッジの資格は次に掲げる場合には停止または取消されることがある。

- 1) ナショナル・ジャッジとしての適性がないと認められた場合。
- 2) ナショナル・ジャッジ制度の実施に支障を及ぼす恐れがあると認められた場合。
- 3) その他 理事会が前項の1) 及び2) に準ずるものと認めた場合。

7. 付 則

- 1) 本規程は1988年3月1日より実施する。
- 2) 本規程2の申請期限は、1988年度に限り、6月20日及び12月20日とする。但し、ナショナル・ジャッジの資格の有効期間は、それぞれ1992年2月29日及び1993年2月28日までとする。

ニッポンチャレンジニュース

ソリング級世界選手権日本代表チームとしてオーストラリア遠征結果報告

1月2日から12日迄冷たい強風と真夏の陽射しのもとオーストラリアメルボルンでソリング級世界選手権が開催されました。

この大会にニッポンチャレンジ、チームキャプテンの小松選手とスタッフクルーの花岡選手が出場しました。結果は47艇中21位。“ニッポンカップの優勝者ピー

ターギルモア”が35位でニッポンカップの雪辱を果たすことが出来ました。

また、同地でソリング級世界選手権の前哨戦として'87年12月26日からオーストラリア選手権が開催され、昼からきまったように吹く南の強風下日本チームは6位と健闘いたしました。

テクニカル・シリーズ リポート

5m模型によるタンク(水槽)テストがスタート

設計部では昨年から続けられていた実物の1/8模型(全長約2.5m)によるシリーズのタンク(水槽)テストが終りに近づき、今度は1/4模型(全長約5m)によるテストが1月21日からIHIにおいてスタートしました。

これらのテストは1/8と1/4模型の相関関係を調べ、実船への絶対値推定を正確に行うことと、より精度の高い実験において母型やシリーズ艇の改良部分を摘出することが目的です。

今回、実験に使われた曳航装置はニッポンチャレンジがヨット専用に開発した自動制御装置で高さ2.5m

にも及び、世界で最大のものと言えます。

また、この1/4模型は湖などで乗られる2人用の手漕ぎボートよりも大きくメカニカルな装置の中で6度のリーウェイをしながら実船換算8ノットのスピードで24度もヒールする様は実にダイナミックなものです。

水槽には5mの底から模型の動きを観察する窓もあり、ストロボライトに照らし出される水の輝きは、まるでサンディエゴの海に潜り実船のボディーと水の粒子の戦いを見ている様でした。

●リーウェイ：船体の横流れ

●ヒール：船体の傾斜

第4回 油壺杯ヨットレースを終わって

コミッティ MINX 遠山芳樹

「レース艇でないヨットも気軽にレースを楽しもう」油壺フリートの各艇が親睦を深めるために月1回のペースで始めたこのレースも4回目を迎え、ますます盛り上がりを見せている。88年最初のレースは、晴天にめぐまれ、1月31日に行われた。

真冬にもかかわらず21艇が参加。コースは前回同様、油壺沖スタート、亀城北方の大綱をまわり、三崎の釜根をまわり、油壺フィニッシュ。約10マイル。朝のうち風が弱く、コース短縮の可能性も考えられたが、9時ごろからどんどんいい風が吹いてきて、スタート時は7~8mと絶好のレース日和となった。

11:00、全艇オールフェアでスタート。なかでも〈コルパッチⅡ〉がうまいスタートをきった。レースは、最大型艇の〈織姫〉とオーストラリアから来た新26f艇〈ROCKET〉がダントツの走りを見せグングン他艇に水をあげリード、この2艇のデットヒートになった。スピンランになっても〈ROCKET〉は〈織姫〉にビタリとくっついて、信じられないぐらい素晴らしいボートスピードを見せつけた。最後ののぼりで〈織

姫〉は〈ROCKET〉をふりきってファーストフィニッシュ。面目をたもった。2着に10分余り遅れて〈MAYBE〉が3着でフィニッシュ、あとは続々とつづき、最終艇〈NUVOLA〉がはいって全艇無事レースを終えた。全艇2時間以内にフィニッシュしていただきコミッティは大変楽しい思いをさせていただいた。

レース後のパーティも1,000円会費で和気あいあいのうちに終了、〈ROCKET〉は、初参加で仮のクルーザーレーティングということもあり、総合0位にさせていただき、〈織姫〉が優勝の栄冠に輝いた。

レースコミッティは我々MINXグループにとって初めての経験でどうなることかと心配だったが、同乗していただいた初鹿野さんたちに1から10まで教えていただき大変に勉強になりました。紙面をお借りしてお礼を申し上げます。水深40m、波のある海面でアンカーを上げたり、下ろしたりするのって体力いりますね。次回、〈織姫〉さん、ガンバッテください。みなさん、お疲れ様でした。

IOR Nov. 1987 変更箇所について

計測委員会

Part I

103 Measurements

.2 Edge of working deck 末尾に追加

BMAX ステーションより後方で、どの点でも、ワーキング・デッキのエッジの線が平面上で、コンケーブ（凹形）になってはならない。

109 Owner's Responsibility Whilst Racing

.8 クルー重量の制限

クルー人数の制限に代わって、クルーの合計重量の制限を優先する。帆走指示書により（従来通り）乗員数を制限してもよい。

.9 セールス広告

スピネーカーを除き、IYRR 26 .1の制限を超えて、セールに広告をすることは禁止される。これは、IYRR 26の下に、広告が認可された IOR イベントについても適用する。

Part II

208 Hull Surface 追加

船体及び／またはアペンデージ（付加物）に抵抗を減じたり（その可能性をも含む）する目的で、特別に作られた表面材を持つヨットは、このルールの下で計測しレースしてはならない。

209 Scantling（構造寸法）追加

ヨットが、ABS（American Bureau of Shipping）から図面承認を受けた場合、オーナーはレーティング更新を司る機関に図面承認の証書のコピーを提出しなければならない。

ABS 証書番号は、レーティング証書のコメント欄に記入されなければならない。

Part III

326 Measurements at Depth Station

.2 曲率半径

B. MD ステーション 末尾に追加

11/1987以降のハルデイトを持つヨットは、船体表面に直角方向にかつ CMD 及び MD の計測点を通る前後方向の曲率をチェックすること。計測点の前後少なくとも0.25 BMAX 延長し、この区間にある全ての箇所での曲率半径が少なくとも1.0B以上ある線が存在しない場合、CCC 及び／または CCM に0.005 Bを加える。

329 Freeboards Measured Afloat and for Measurement of Standard Hulls

B. Specific Gravity Freeboard Increment (SGFI)（海水比重によるフリーボードの増加分）追加

202 .2に従って SG が記録されている場合

公式 $SINK = FFS - FFM$

$TRIM = FAM - (FAS - SINK)$

は、MDIA の初期値を計算するために使われる。1006（Standard Hull）に指示された計測が行われた場合、BWL1005 .3, 1006及び335（DepthImmersed）を用いて計算される。

SGFI は次の公式を用いて計算する。

$SGFI = 0.92B \times MDIA (1.0 / SG - 1.0)$

フローテーション・デートが1/1/82より古いヨットにたいしては、（SG を計測していないので）上の計算式中の SG の値として1.015を用いる。

C. レーティングを計算するため（MDIA の計算を含む）に用いられるフリーボードの値は、オリジナルまたはスタンダード・シアーラインを用いて、1004 .6, .7及び1005に記載されているように、次の公式を用いて計算する。

$SINK = FFS - FFM - SGFI \times 1.1$

$TRIM = FAM + SGFI \times 0.9 - (FAS - SINK)$

BWL は、上記、B に用いられた値とする。

Part VI

608 Propeller Size (PS) 削除変更

608 Propeller Hub Diameter (PHD) 追加

PHD はプロペラハブの最小の投影された直径である。

609 Propeller Installation

.1 In Aperture 末尾に追加

PRDC は、RDD または4.0PBW のうち小さい方の値とする。

.2 Out of Aperture

A. Exposed Shaft Length (ESL)

文中0.5PRD を8.0PSD に変更

H. Exposed Shaft Diameter (PSD) を I. に変更

I. Propeller Shaft Diameter (PSD) を K. に変更

H. Strut Hub Diameter (ST4) 追加

ST4は、ST2の範囲内にあるストラットハブの後端で、ストラットハブの投影された部分の中で、シャフトの中心線を通る最小の寸法である。

I. Propeller Hub Length (PHL) 追加

PHL は、プロペラハブのシャフトの端末からブレードの軸とシャフトとの交点までの距

離である。

J. 旧 H.

K. 旧 I.

L. Strut Drive Hub Diameter (DHD) 追加

DHD は、ドライブハブの投影された部分の中でシャフトの中心線を通る最小の寸法である。

M. Propeller Size (PS)

1. ソリッドプロペラに対しては、PS は PRD または 4.0PBW のうち小さい方の値とする。

2. フォールディングプロペラまたはフェザリングプロペラに対しては、PS は 10.0 PHD または 4.0 PBW のうち小さい方の値とする。

1/1/88より前に計測された艇については、PRD または 4.0 PBW のうち小さい方の値とする。

610 Propeller Factor (PF)

表中 フォールディングプロペラの係数を変更。

Out of Aperture

Exposed Shaft 0.90 (旧0.85)

Strut Drive 0.90 (旧0.85)

Other 0.40 (旧0.35)

末尾に追加

アウト・オブ・アパーチャーの据え付けに対して、PHD が 0 より大きい値が記録された場合、フェザリングプロペラに対するプロペラ係数をフォールディングにもフェザリングプロペラにも適用する。

Part VII

701 Inclining Test

4 最初の文を変更

(傾斜テストに用いる) ウェイトは、各舷毎に 3～5 状態の傾斜角で計測できるように重量を準備する。

703 Weight Distance (SWD) (PWD)

最初の文を変更

SWD, PWD は、スターボード及びポートサイドの傾斜でこの長さとする。ウェイトは、各舷の計測時に WD が一定であるように取り付けなければならない。

704 Pendulum Deflection (SPD 1～SPD 5) (PPD 1～PPD 5)

最初の文に追加

SPD, PPD は、ウェイトをセットしたときにスターボード及びポートサイドに傾斜計のゲージの変位量とする。

705 Weights (W1～W5)

W 1～W 5 は、各傾斜角に対応して用いられるウェイトの重量とする。これらのウェイトは、スター

ボード (はじめの) サイドでの PD の最小値が $0.01 PL \pm 5 \text{ mm}$ 以内であり、PD の最大値が $0.52 PL \pm 5 \text{ mm}$ 以内であるようにし、かつ、中間値がほぼ等間隔となるように選ばなければならない。

707 Formulae 変更

各舷における W/PD の値をプロットした (直線の) スロープ (SSLP, PSLP) は、下記の公式で計算した値とし、計測値に対して最小二乗法による直線回帰を得るものとする。

WNUM は、使用されたウェイトの数とする。

SUM 1 は、変位量の合計値とする。

(PD 1+PD 2+～etc)

SUM 2 は、ウェイト重量の合計値とする。

(W 1+W 2+～etc)

SUM 3 は、ウェイト重量と変位量の積の合計値とする。

(W 1×PD 1+W 2×PD 2+～etc)

SUM 4 は、変位量の二乗の合計値とする。

(PD 1²+PD 2²+～etc)

SUM 5 は、ウェイト重量の二乗の合計値とする。

(W 1²+W 2²+～etc)

SLP = $(WNUM \times SUM 3 - SUM 1 \times SUM 2) / (WNUM \times SUM 4 - SUM 1^2)$

最小二乗法による修正項 (SCOR, PCOR) は、次の公式を用いて計算する。

COR = $(WNUM \times SUM 3 - SUM 1 \times SUM 2) / \sqrt{[(WNUM \times SUM 4 - SUM 1^2) \times (WNUM \times SUM 5 - SUM 2^2)]}$

708 Righting Moment (RM)

RM は、次の式により決定される。

RM = $0.25 \times (SSLP + PSLP) \times (SWD + PWD) \times PL \times 0.0175$

Part VIII

807 Base of Foretriangle (J)

最初の文に挿入追加

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、デッキ上またはコーチルーフ上の最下点に於けるマスト前面…

809 Mast Measurement .5～.9を追加

.5 Maximum Transverse Dimension of Mainmast (MDT 1)

MDT 1 は、0.5 P より上部におけるマストの横方向の最大寸法とする。

.6 Maximum Longitudinal Dimension of Mainmast (MDL 1)

MDL 1 は、0.5 P より上部におけるマストの前後方向の最大寸法とする。

.7 Tapered Length (TL)

TL は、MDT 1 または MDL 1 が存在する点のうち、どちらか低い方の点から上部の P の計測点までの距離とする。

.8 Upper Transverse Dimension of Mainmast (MDT 2)

MDT 2 は、上部の P の計測点より下部におけるマストの横方向の最小寸法とする。

.9 Upper Longitudinal Demension of Mainmast (MDL 2)

MDL 2 は、上部の P の計測点より下方におけるマストの前後方向の最小寸法とする。

もし、マスト（木製ではない材質で作られているもの）の横方向の寸法が、MDT 1 の計測点より低い場所で MDT 1 より小さい値を持っているか、あるいは、前後方向の寸法が MDL 1 の計測点より低い場所で MDL 1 より小さい値を持っている場合は、最小の横方向の寸法及び最小の前後方向の寸法をそれぞれ MDT 1, MDL 1 とする。MDT 1 Y, MDL 1 Y, MDT 2 Y, MDL 2 Y は、.5 から .9 を同様にヨール及びケッチのミズンマストに適用するものとする。

806 Limitation of Jibs

.4 MAXLPG (LP-FSP) に変更

828 Determination of Spinnaker Limits

.1 LL は、 $0.95 \times (I^2 + JC^2)^{0.5}$

842 Mainsail weight (MSW) 追加

MSW は、パテンを含まないメインセールの乾燥重量である。これは、801 .2 に記載されているディ

メンジョンに追加して ORC 承認のスタンプに記録すること。

計算に用いられる MSW の値は、レースにしようするメインセールの内で最も軽いものの値とする。

848 Mainsail Penalties

.2 MGUL, MGML 一部追加

MGUL は $0.28 E + 0.016 P + 0.26 (m)$ または $0.38 E$ のうちどちらか大きい方の値とする。

MGML は、 $0.5 E + 0.022 P + 0.37 (m)$ または $0.65 E$ のうちどちらか大きい方の値とする。

.3 パテン

上部パテンは、 $0.1 E + 0.305 (m)$ または $0.21 E$ のうちどちらか大きい方の値とする。

中間パテンは、 $0.12 E + 0.305 (m)$ または $0.34 E$ のうちどちらか大きい方の値とする。

下部パテンは、 $0.1 E + 0.305 (m)$ または $0.25 E$ のうちどちらか大きい方の値とする。

Appendix 1

ルール変更に対応して変更

Appendix 7

旧傾斜テストに関するルールをそのまま Appendix 7 とする。(保存)

サンマリーナカップ

アシカ島回航ヨットレース開催のお知らせ

主催：NORC 関東支部 横浜フリート

後援：株式会社 サンマリーナ

日時：昭和63年4月10日(日)

スタート 09:00

タイムリミット 16:00

パーティ及び表彰式 17:30～

(於：横浜市民ヨットハーバー)

艇長会議：昭和63年4月9日(土)19:00～

(於：横浜市民ヨットハーバー)

コース：金沢材木沖⇄沖の根ブイ西側⇄アシカ島

(反時計回り)

(スタート、フィニッシュラインは同じ)

約20マイル

資格：船検済安全備品積載の外洋ヨット

競技：レーサクラス } に分ける
クルーザークラス }

※ルール、レーティングは主催者にて決める

参加費：レース 一艇 1,000円

パーティ 一人 1,000円

賞品：多数あり、参加賞全艇

連絡先：NORC 横浜フリートキャプテン

橋本 博 045-253-2917

横浜市民ヨットハーバースター

加藤 博 045-761-0437

申込締切：4月3日(日)

1988 KENWOOD CUP 案内

(Official Notice and Conditions of Regatta 抜粋)

日程

7月30日第1 オーシャントライアングルレース	27マイル
7月31日第2 オーシャントライアングルレース	27マイル
8月1日中距離 モロカイレース	150マイル
8月4日第3 オーシャントライアングルレース	27マイル
8月7日長距離 州一周レース	725マイル
8月13日表彰式	

参加資格

IOR レーティング30.0~70.0 ft

ORC 特別規定カテゴリー II (一部改正あり)

(詳しくは Notice 参照のこと)

申込締切 7月1日

問い合わせ先

ROYAL HAWAIIAN OCEAN RACING CLUB
P. O. Box 88648 HONOLULU HAWAII 96830
Phone : (808)941-1273
Fax : (808)946-9179
TLX(RCA) : (723)8813 RHORC HR

(注) NORC より

○レガッタ期間中有効なレーティング証書を7月15日12時以前に RHORC に届けなければなりません。改造・調整のための再計測や新艇建造で新規計測をされる方は十分注意して余裕をもって計画して下さい。

○参加を予定されている艇の方は、NORC へ御一報下さい。

メインセイルガース及びバテンのルール変更に関して

新ルール

MGU	38% E
MGM	65% E
TOP BATTEN	21% E
Bottom BATTEN	25% E
Intermediate BATTEN A	34% E

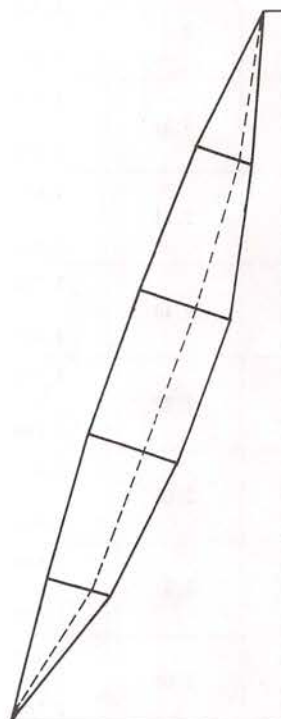
旧ルール

MGM	$0.28 E + 0.016 P + 0.26 M$
MGM	$0.5 E + 0.022 P + 0.37 M$
BL 1, 2	$0.1 E + 0.305 M$ or $0.16 E$
BL 3, 4	$0.12 E + 0.305 M$ or $0.18 E$

以上のルール変更により別表のような数値になり、どちらか大きい方がペナルティーのかからないリミット値となります。

図のようにバテン長さが変ることにより、メインセイルの寿命は、多少なりとも長くなると思われます。現在のセイルが、バテンのエンドで折れているような場合、バテンを長くすることによってセイルのリフレッシュも可能となるかもしれません。

公認セールメジャー (SMOI) 長谷川 淳



----- 旧ルールによるバテンエンド

———— 新ルールによるバテンエンド
(※ ガースは同じとする)

データ比較表

	アスペクト レシオ P/E	M G U	M G M	B L ₁	B L ₂	B L _{3・4}	
TA ⅛ P 8.3 E 3.35	2.48	1.331 1.273	2.228 2.178	640 704	640 838	707 1139	上段旧ルール 下段新ルール
Libeccio P 8.04 E 2.75	2.92	1.159 1.045	1.922 1.788	580 580	580 688	635 935	以下同様
YA 26S P 8.9 E 3.4	2.62	1.354 1.292	2.266 2.210	645 714	645 850	713 1156	
TA ¼ P 9.248 E 3.702	2.50	1.445 1.407	2.424 2.406	675 777	675 926	749 1.259	
ARICA 27 P 9.5 E 3.5	2.71	1.392 1.33	2.329 2.275	655 735	655 875	725 1190	
VENT DE FETE P=10.05 E=3.00	3.35	1.26 1.14	2.09 1.95	605 630	605 750	665 1.020	
YA -30 S P=11.20 E=3.9	2.87	1.531 1.482	2.566 2.535	695 819	695 975	773 1326	
ARICA 30 P=11.55 E=3.85	3	1.523 1.463	2.549 2.503	690 809	690 963	767 1309	
YA 33 P=11.4 E=3.25	3.5	1.352 1.235	2.246 2.113	630 683	630 813	695 1105	
YO 32 P=12.011 E=4.439	2.71	1.695 1.686	2.854 2.885	749 932	749 1110	838 1509	
TA 32 P=11.8 E=4.75	2.48	1.779 1.805	3.005 3.088	780 998	780 1188	875 1615	
YR 34 P=12.8 E=4.7	2.72	1.781 1.786	3.002 3.055	775 987	775 1175	869 1598	
X ¾ P=13.00 E=4.9	2.65	1.84 1.862	3.106 3.185	795 1029	795 1225	893 1666	
X 402 P=14.00 E=4.0	3.5	1.604 1.520	2.678 2.600	705 840	705 1000	785 1.360	
X 170N P=16.1 E=6.0	2.68	2.198 2.28	3.724 3.900	905 1260	905 1500	1025 2040	
FIRST 405 P=14.1 E=4.6	3.07	1.774 1.748	2.980 2.990	765 966	765 1150	857 1564	

第二回 ミニトン関西選手権

下記の予定は第二回ミニトン関西選手権大会を開催したいと思います。皆様のふるっての参加をお待ち申し上げます。

1. 主 催 日本ミニトン協会関西支部
2. 主 管 社団法人日本外洋帆走協会近畿北陸支部

3. 適用規則

本大会は、NORC 外洋レース規則（但し第4条は除外し、本実施要項の8を適用する）および大会帆走指示書を適する。

4. レースの日程及び開催場所

- 4月16日(土) 17:00~17:40 艇長会議(会議室)
 18:00~20:00 前夜祭
- 4月17日(日) 10:30~ 第1レース
 オリニック コース
 13:30~ 第2レース
 オリニック コース
- 4月24日(日) 09:30~ 第3レース
 ショート ディスタンス コース
 13:00~ 第4レース
 オリニック コース
 17:00~ 表彰式
 (クラブハウス)

於：琵琶湖レークウエストヨットクラブ

5. クラス分け

本大会は、下記のクラスに分けられる。

- ①クラス A ②クラス B

6. 参加資格

クラス A

- (a)NORC の登録艇もしくは会友艇で、艇長は会員か会友であること。
- (b)IOR もしくは JOR 17.4 ft 以下の有効なレーティングを有すること。(但し、16.5 ft 以下の艇は16.5 ft とする)
- (c)ORC 安全カテゴリー 4、および NORC 設備規定 C 以上の安全検査に合格していること。本大会に限り、次の備品は免除する。
 (1)木栓 (2)レーダーレフレクター (3)水容器 (4)測深儀または測深索

クラス B

- (a)全長23 ft 以下のプロダクション艇で、3桁および4桁のセイル No. を有しレース委員会が承認した艇。
- (b)レーティングは、本レース委員会が指定したものを採用する。
- (c)船舶安全法に基づく検査済の艇に限る。

クラス A、クラス B 共に日本ミニトン協会の登録艇であること。

7. 参加申込

申 込 先 〒550 大阪市西区北堀江3-6-13

☎06-535-1671

ヤマハ発動機(株)大阪マリン企画室内
 関西ミニトン選手権実行委員会事務局
 担当 松田

締 切 日 昭和63年04月03日(日)

申込方法 申込用紙に参加料を添えて、事務局へ郵送または持参。

参 加 料 1艇につき12,000円 1人につき2,000円

8. 艇長会議

日 時 昭和63年04月16日 17:00~17:40

場 所 L.W.Y.C クラブハウス内会議室

9. 出艇申告

日 時 昭和63年04月17日 08:00~
 04月24日 08:00~

申 告 先 L.W.Y.C 内に設置するレース本部およびスタート運営艇

提 出 品 乗員氏名リスト

10. 賞

クラス A 優勝………日本ミニトン協会杯

クラス B 優勝………関西選手権杯

クラス2~3位………トロフィー

注：総合順位は、公表するが賞の対象としない。

11. 前夜祭

日 時 昭和63年04月16日 18:00~20:00

場 所 L.W.Y.C クラブハウス

会 費 1人につき1,000円

持ち込み 1艇につきボトル1本(種類は問わず)

服 装 自由

12. 表彰式

日 時 昭和63年04月24日 17:00~

場 所 L.W.Y.C クラブハウス

13. 問い合わせ先

関西ミニトン選手権実行委員会 担当, 松田

☎06-535-1671

レークウエストヨットクラブ

担当, 石塚

☎0775-72-2114

ビワコスモールヨットクラブ

担当, 入江

☎0726-71-4817

太平洋縦断ヨットレース

オークランド—福岡

5,500マイル

玄海支部 片倉静江



一昨年、「オフ・ショア」5月号の玄海便りで、福岡市制100周年を記念して開催されるアジア太平洋博覧会を紹介させて頂きました。内容の99パーセントは博覧会の紹介でしたが、最後の二行で「博覧会開催中、会場沖合いで記念ヨットレースをと、玄海支部も検討中」と結びました。

あの時点で、今回のこの大きなレース開催等想像も出来ませんでした。メルボルン大阪レース並ですね。正式名は「オークランド福岡ヤマハカップヨットレース1989」で、支援団体として、昨在地元のヨットキチ30数名による「福岡ヨットクラブ」(FYC)も結成されました。NORC 玄海支部会員の一部も入会済で、レース予定は次の通りです。

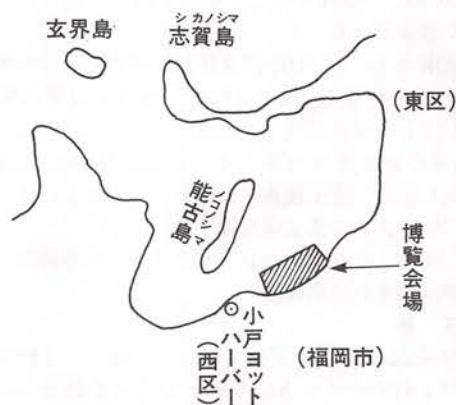
- 第一レグ 1989年4月22日(土)オークランド港をスタート—スパ(フィジー)迄約1,200マイル(ロイヤルニュージーランドヨットスコードロンの受け持ち区間)
- 第二レグ 5月9日(火)2,700マイル(ロイヤルスパヨットクラブ)
- 第三レグ 6月13日(火)1,700マイル、グアム—福岡(福岡ヨットクラブ)

完走予想日数を約60日と計算しますと、一番艇が博覧会場沖のゴールに入るのは6月下旬頃ですね。

福岡市にある港は「博多港」で、オークランド港とはかなり以前から姉妹港の関係にあり、三年前姉妹都市としても結ばれました。博多港開港90周年にもあたる1989年に開かれるこの大規模なヨットレース、そして博覧会、福岡市は沸きかえる事でしょう。ヨットレースなのに「博多」を使わず福岡を使用したのは、姉妹都市にもなった事と、ヨットマンや海運関係以外の人達には福岡の方がわかりやすいからです。上記の様に港名も博多、また、駅名も博多なのに、私達がよびなれている博多湾は正式には福岡湾なんです(これ、クイズ番組に出しましょうか?)

去る2月4日(休)中央区のホテルで記者会見を開き公式発表致しました。R・ノテジ駐日ニュージーランド大使も出席され、NORC 本部からは大儀見副会長、オークランドからはロイヤルニュージーランドヨットスコードロン(RNZYS)のブルック会長とエイツ部長も列席されました。

福岡在住のヨットマンによる外洋レースは、すでに12年前から行われているアリランレース(釜山—博多)だけで、受け持ち区間グアム—福岡の第三レグは、釜山—博多の何十倍の距離です。運営も大変だと思います。RNZYS が117年の歴史を持ち会員2,600名に比べ、こちらは一年わずかで30数名の会員、組織力、行動範囲、団結、資金、ETC、これからスタート迄が大事な期間です。もう、舳いロープはとかれ岸壁を離れた



のと同じです。あとは全員ベストをつくして帆走するだけです。まずは会員を増やす事でしょうね。レセプションや連絡その他いろいろありますので、簡単な英会話ができるメンバーが多い程楽しいと思います。(しゃべれるのに面倒くさいやら何やらで話さない人もいます！いけませんね)

参加費用

全コース 一艇につき¥30,000

第一レグ ¥15,000

第二・三レグ 各¥10,000

全コース完走艇に補助金100万円が贈られます。

申し込み締切日 1989年 1月22日(日)

尚、申し込み用紙その他詳細については下記へお問い合わせ下さい。

〒814 福岡市西区小戸 3-58-1

小戸ヨットハーバー内 同レース事務局

TEL (092) 882-5055

新登録艇の紹介

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

3215 ドンキー 4 世 Hi-Tec 42 サントピア
12.83×9.73×4.00×2.20 土井牧二／艇名の由来：オーナー及び20年末の仲間の頭文字を単に並べました。Doi, Oga, Nosoe, Kimura, Yasue: Donky IV／抱負：ショートレース、クルージング等で、格調高いヨットライフを楽しみたい。／クルー：大賀、野添、木村、土井(皇)、広野、丹羽、榎本、藤原、瓦谷、山取、岡、水野の各氏／NORC への要望：マリナーの整備、拡充を全国的に呼びかけてほしい。大型ヨット等を外国並みにレジャーボートとして取扱う様、船舶法等の改正を強くおしすすめてほしい。

3823 SABBATH パイオニア 9 岸和田 8.99×7.30×3.10×1.70 住吉建夫／艇名の由来：ヘブライ語で休息の意から安息日(仕事を休み娯楽を慎み祈りと休息にあてる日；キリスト教では日曜日、ユダヤ教では土曜日、浄土真宗では不明)つまり、出来ればいつも舟の上、海の上に居りたいと…／抱負：クルージング主体、SABBATH I 世では RACE COMMITTEE で熊野Ⅲ、寅丸の足舟として協力して来たが、Ⅱ世ではたまにはレース参加もと思います。安全第一。／クルー：遠矢成吉；ピンクのパジャマ、徳田哲也；コック長、進藤氏；無線の鬼、松崎氏；落水にもメゲず、大石守；おそれ多くも熊野Ⅲ艇長他

S.T.C. 1988年度

日程変更のお知らせ

第5回と第9回の日程が変更となりましたので、お間違えないように！

	日 程		日 程
第1回	1月24日(日)	第7回	7月3日(日)
第2回	2月21日(日)	第8回	8月21日(日)
第3回	3月13日(日)	※第9回	9月11日(日)
第4回	4月17日(日)	第10回	11月13日(日)
※第5回	5月8日(日)	第11回	12月11日(日)
第6回	6月12日(日)	パーティー	12月中旬

※変更となった回

今年も基本的な約束事ですが、申込書の郵送、参加料の振込、当日会場本部への参加の意志表示、リタイア艇の運営艇への連絡 etc。

なにとぞよろしく願います。

振込先 住友銀行 有楽町支店

当座 no. 270006

口座名 (株)セゾン

S.T.C. 事務所

TEL 03-286-5412

有楽町西武 3 F マリンスポーツデスク内

売りたい／買いたい

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〉

①33 ft 艇名／はやまる T & M 設計 図面一式添付 ②1968年進水 つばい造船製作 ハル堅牢 ③木造 手入れ良好 ④2～3週間のクルージング可能 ⑤¥3,500,000 ⑥東京都大田区南馬込5-6-16-903 ⑦尾島裕太郎 ⑧福留清彦 電話0468-82-6543

OFFSHORE 第156号 昭和63年 3月15日発行
毎月 1回15日発行
昭和52年 7月21日 第三種郵便物認可
1部定価300円(郵送料45円)

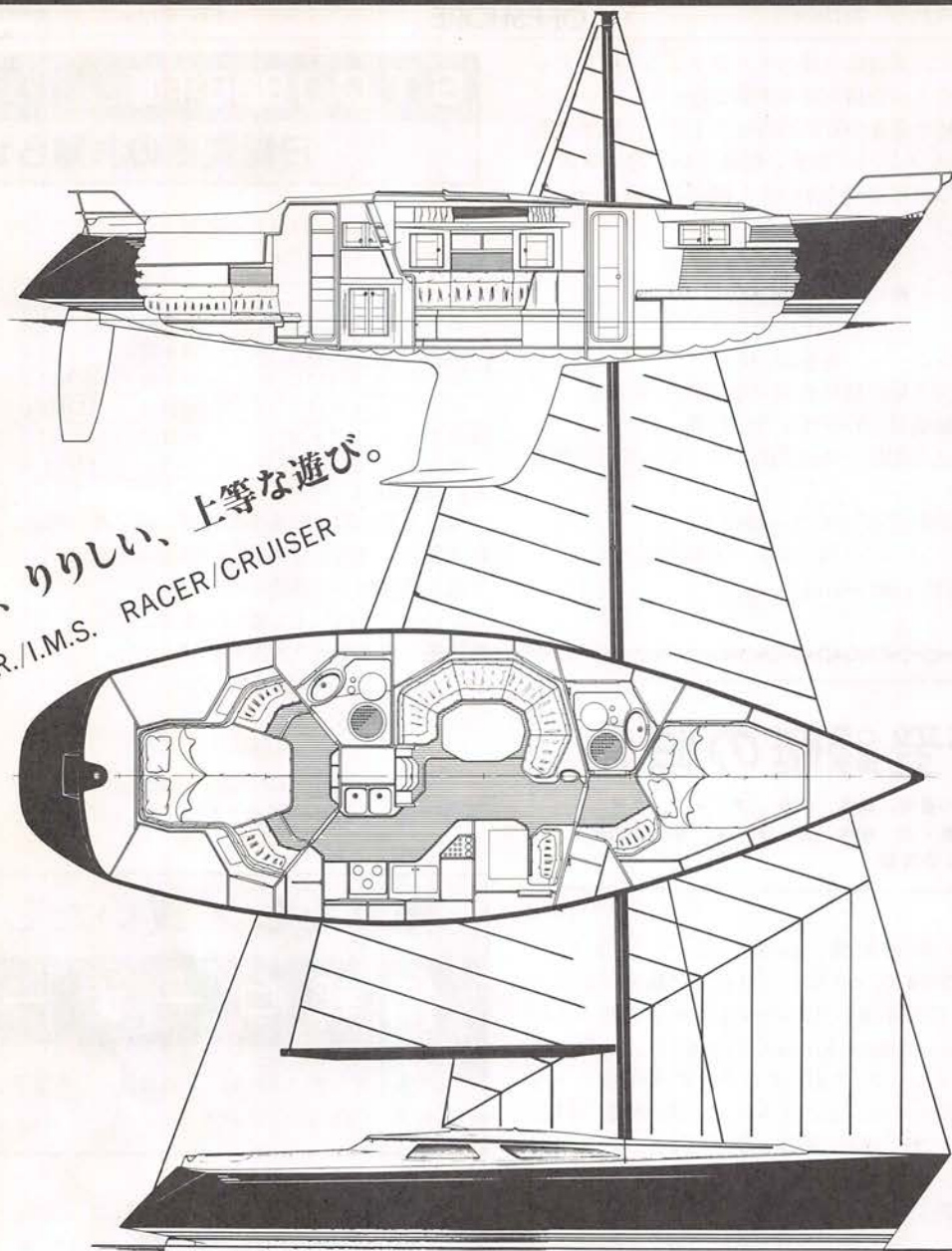
発行 社団法人 日本外洋帆走協会
東京都港区虎ノ門1-15-16(船舶振興ビル4階)
電話・東京03(504)1911～3 〒105
郵便振替番号 2-21787
印刷 正進社印刷株式会社

Precision makes perfect.

—逸品に、妥協はない。—

あなたご自身で、
世界のNO.1を体感して下さい。

でっかく、りりしい、上等な遊び。
I.O.R./I.M.S. RACER/CRUISER



バルティック 40 '88 NEW MODEL

MAIN DIMENSIONS

L.O.A.	12.000m	39.37ft	I	16.400m	53.81ft
L.W.L.	9.975m	32.73ft	J	4.605m	15.11ft
BEAM	3.880m	12.73ft	P	14.600m	47.90ft
DRAFT	2.180m	7.15ft	E	4.765m	15.63ft
DISPL.	6.800kg	14990lbs	RATING	I.O.R.	Approx 31.6ft
BALLAST	2.800kg	6173lbs			

design
JUDEL/VROLIJK
BALTIC YACHTS

Baltic Yachts
J A P A N LTD



BALTIC 35 BALTIC 38DP BALTIC 40 BALTIC 43 BALTIC 48DP BALTIC 55DP BALTIC 64

お問い合わせ、資料請求先は
バルティックヨット ジャパン(株)

本社
〒531 大阪市大淀区中津6丁目7-18
Tel.(06)454-3881 代 Fax.(06)454-3888 Tlx J64980

フィンランド
P.O.Box 2320, SF-68555 Bosund Pietarsaari Finland
Tel.(9)67-83070 Fax.(9)67-83216 Tlx 7562 yacht sf