

社団法人 日本外洋帆走協会 平成元年4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/定価300円

No.169 1989 4

Offshore



The Traditional Gib'Sea



Gib'Sea

242	—	7.30m	24'
76	—	8.20m	26'
282	—	8.40m	28'
312	—	9.50m	31'
352	—	10.55m	35'
372	—	11.45m	37'
402	—	12.40m	41'
442	—	13.70m	44'
522	—	16.00m	52'

Gib'Sea Masterシリーズ

372	Master
402	Master
442	Master
522	Master

コストパフォーマンスの高い Gib'Sea シリーズ

フランスのプロダクション・メーカー、ギバート・マリソンの伝統的なクルージング・ボード Gib'Sea シリーズ。スッキリと落ち着いたあるメインサロンをはじめ、使いやすさを考えた広いギャレー、機能的なデッキアレンジメントによる動きやすいコックピット、などなど居住性と帆走性能のバランスが最大限に調和された Gib'Sea シリーズ。実用性を重視した造りと、ヨットマインドを満たしてくれる走りは、オフのリフレッシュ・クルーズに、クラブレースにとあなたのマリン・ライフを限りなく広げます。
THE TRADITIONAL Gib'Sea — THE SEA BELONGS TO YOU



JAMAICA 30

● フランス ラ・ロッシュェルの気品

この船を一言で表現するならば「清楚」ホワイトで統一されたシンプルかつ機能的なデザイン EXCELLENTな貴男に

DIMENSIONS：全長／9.10m 水線長／7.50m

全幅／3.30m 喫水／0.80m

船体重量／4,100kg 水タンク容量／300ℓ

エンジン／200HP×2 (VOLVO) 150HP×2 (VOLVO)



東日本地区発売元

アリカトレーディング(株)

〒150 東京都渋谷区恵比寿4-5-25
TEL. 03-473-3111(代) FAX. 03-473-3114

西日本地区発売元

(有)ハイテックシステム

〒532 大阪市淀川区西中島6-2-3地産7ビル711
TEL. 06-302-6851 FAX. 06-302-6852

日本総輸入元

巴工業株式会社

〒103 東京都中央区日本橋3-9-2第2丸善ビル TEL. 03-274-0451
〒550 大阪市西区立売堀1-3-13第3富士ビル TEL. 06-532-2676



シリーズのベースとなった西宮ヨットハーバー

内海支部定例の年度開幕レースは、早春の関西ビックボート選手権でありましたが、本年度は、NORC登録艇および会友艇であれば出場を歓迎することとし、IORレーティング所有艇の大型および小型のクラス別艇対抗競技と、その2クラスの総合艇対抗競技、および、レーティング不所有艇の艇対抗競技を開催いたしました。

当初、レース名を大阪湾シリーズレースとしていましたが、コルム(日本タイマート(株))のレース運営に対する援助の厚かったことから、今回はコルム・フリート・シリーズとした次第です。レースが終わったいま、改めて厚くお礼申し上げます。

さて、レースは4日間にわたり7つのトライアングル・コースで実施されましたが、強風から微風までとバラエティに富み、さらに、カームと潮流も加わって、見る側としては楽しみなレース展開となりました。

風の振れの多い海域での慎重なマーク設置、そして、風力の強弱を読んでのフィニッシングラインの設定など、レース委員の海上運営は苦勞が多かったのですが、結果は上手いき、今後の運営に対する自信を持ちました。陸上運営も何とかスムーズにいき、運営面での問題はなく、冬の練習の成果を十分に発揮できたのではないかと考えています。

来年度も、この開幕レースは盛大に実施する予定で、運営面でもより充実させた内容にするつもりです。

コルム・フリート・シリーズ1989に 大阪湾は燃えた!



コルム・フリート・シリーズ1989を終えて

レース委員会 谷川晴彦

関西ヨットクラブをベースに西宮沖で行なわれた新企画のコラムカップ・シリーズはヨットレースの今後を模索する要素を持った注目すべきイベントであった。

このレースは、初春の連休を使い、まとめて7本のオリンピックコースレースを行ない、ベスト5レースのポイントで競うものとした。シリーズレースにつきものであるオーバーナイトレースを、徹夜で寒い思いをして走るよりは、アフターレースのパーティなどで楽しくやろうといった考え方が今後さらに強まると思う。

欧米ではすでにこのような楽しみ方が増えているようだし、これからの“遊び”は家族や友人達が参加できるものに変えていかなければ発展(を続けていく事)は難しくなると思われる。

そのためにはレースを観戦して楽しむ所までもって行く努力が今後必要となってくると思われ、スポンサーシップのもとに、観覧艇をチャーターして家族等を乗船させて、楽しませる所までもって行くような考え方で発展させるともっと楽しくなると思う。

レース期間中は天候にもめぐまれ、7レース全て順調に熱戦が繰り広げられたが、頻繁に訪れる大きなウィンドシフトと風ムラに各艇大いに悩まされ、時として“片ノボリ”の競馬レースとなってしまったケースも数度見られた。参加艇のスピード差が大きかったためにマーク移動も簡単に行えず、レース運営に苦しさも見えた。

第4のマークを用意してコース変更を行なう事も必要であろう。

今シリーズは新しい企画であり、当初、ミドルボート選手権とのパッ

注目された新シリーズを観戦して



ティングもあり、いま一つ盛り上がりを感じられなかったが、29隻のエントリーとなり、クラスA（ビッグボート）、クラスA（ミドルボート）、クラスB（クルーザークラス）の3クラスに分けてレースは行われた。クラスA（ビッグボート）では〈トーゴー〉、〈スウィング〉、〈シティ・ボーイ〉の三つ巴の競り合いとなり、最終レースでうまく集団から抜け出し独走した〈トーゴー〉が勝利を手にした。

福岡から遠征して来た〈シティ・ボーイ〉は三船和馬、鬼塚、のコン

ビで風を読み、うまく走らせ手堅いレースを見せて周囲をうならせた。クラスA（ミドルボート）では〈フィデリア〉と〈ハート〉の一騎打ちに〈ノーサイド〉が食いさがる展開となった。

歴戦の〈フィデリア〉に対し新艇〈ハート〉はクローズホールドで、角度、スピードともに勝り、ヘッドステア破損によるリタイアがあったにもかかわらず勝利を手にしたが、今後が楽しみな艇である。

クラスB（クルーザークラス）では〈摩訶伽羅〉が文句なしの圧勝であ

った。

今回のシリーズを支配した風は六甲山の東側から西宮沖に吹出す北風であったが、時として明石海峡から抜けてくる西風、時として南から来る風が、レース海面付近で喧嘩していたようで、スタートの延期、大きなウィンドシフト、極端なブローの帯等にレース艇群は翻弄された。

このような状況を予測したレース運営プログラムを今後さらに発展させて、参加して楽しい、見て楽しいレースに発展して行く事を期待したい。



シーズン開幕にふさわしい迫力あるレースシーン



ミドルボートのジャイビングシーン



六甲の山並みを背景にビッグボートの激しい競り合いが演じられた



〈シティ・ボーイ〉の挑戦

内 光行

〈シティ・ボーイ〉はXシリーズのワントナーで昨年の12月に進水した。目的はもちろんレースで、10月頃からメジャーなレースに目標をおき、日本はもとより、本家のデンマークから最新の情報を入手し、大阪湾と三河湾に照準を置いて練習を開

始した。

メンバーは12名。まず、2月まで月3日以上での練習日を設定し、500m以内（直径）の三角コースで、タッキング、スピニアップ、ジャイビング、マーキングなどのコンビネーショントレーニングを行った。それと

平行してレーティングの見直しを行い、ダイヤモンドセイルと密接に連絡してセイルプランを決定し、2月の時点では、大阪湾で他のワントナーに引けを取らないと判断する。

今回のレースで、相手は〈トーゴ>〈スウィング〉に的を絞る。しかし、レース結果はご覧のとおり。強風での小さなミスがビッグボートを捉えることが出来なかった大きな要因だと反省しているが、最終レースの最終マークまで優勝争いが出来たことは、クルーの見事な成長振りを示しており、誇りを持つことが出来たように思う。

レースで勝つ最大の要因は、適度な人集めと艇のポテンシャルを正確に把握しコントロールすること。

〈シティ・ボーイ〉は次の目標に向けて挑戦を続ける。

〈ハート〉は昨年10月末に進水し、ミドルボートレースを目標にしていたのですが、残念ながらレースは中止。これはこまった！と急拠、目標をコラム・カップに変更。しかし、平均年齢36歳の〈ハート〉クルーにとって、やる気はあるが4日間7レースの長丁場に体力が持つかどうか不安！不安！

そのうえ、レース前に整備やレーティングを下げるなどほとんど練習は出来ず、コンビネーションの方も上手くいくかどうか、これまた不安！不安！といった感じでレースに挑んだ。

それでも、平均年齢が高い分みんな冷静で、フォアスターが切れるなどのトラブルにもめげず、無難にレースをこなし、目標の優勝が出来たので、ボースンとしてはホッとしているところ。

最後に、レースコミッティー、運営のスタッフの方々にお礼を申し上げます。



総合1位は関西の雄〈トーゴ〉



クルーザークラス優勝の〈黒鉄加羅〉

4日間7レースの長丁場に挑む！

佐藤昌弘



ミドルボートクラスを制した〈ハート〉

コルム・フリート・シリーズ成績表

内海支部帆走委員長 谷川晴彦

クラスA総合成績

			1	2	3	4	5	6	7	TOTAL	順位
TOGO	西宮	TAKAI 43	X	1	4	PMS	3	5	1	75.5	1
CITY BOY	玄海支部		X	6	3	1	5	3	2	75.25	2
SWING	西宮	FARR 42	X	2	5	PMS	2	2	7	73.0	3
KARASU	関東支部	TAKAI	X	5	9	2	6	1	11	70.25	4
WILL	西宮	FARR 40	X	DNF	13	4	1	9	4	66.25	5
CHA CHA	西宮	FARR 40	X	7	8	3	4	4	13	66.0	6
ハート	堺	YOK 30	X	4	2	DNF	PMS	7	5	66.0	7
フィデリア	近畿北陸	TAK 1/2	X	3	1	9	PMS	6	10	65.25	8
SIESTA	泉北	YOK 40	X	8	14	5	DNF	8	3	60.0	9
IM SORRY	サントピア	YOK 40	X	10	15	6	7	10	6	55.0	10
ノーサイド	近畿北陸		X	9	6	8	DNF	12	8	53.0	11
CARERA	東海		X	12	17	7	10	11	16	44.0	12
CARINO	近畿北陸	YOK 40	X	14	16	10	9	14	14	37.00	13
安清丸	近畿北陸		X	16	10	12	DNF	15	12	35.0	14
ウェーブスルー	堺		X	15	11	15	11	17	15	32.0	15
ウィザード	西宮	JUV-1/2	X	11	7	14	DNC	DNC	DNC	32.0	16
トライアングル	近畿北陸	KIHARA 33	X	13	18	16	12	16	18	27.0	17
ブルーサンシャイン	今津	YOK 3/4	X	19	20	11	DNC	DNC	9	25.0	18
サチ	西宮	YA-33 R	X	17	19	13	DNF	13	17	24.0	19
流星	泉南		X	18	12	17	DNC	DNC	DNC	17.0	20

クラスAの総合成績の計算方法は上記の各艇成績のベスト4を以て計算する。



日本タイムマートの加藤社長より優勝カップを受ける〈トーゴ〉の山田オーナー



〈チャチャ〉、〈シティ・ボーイ〉、〈ウイル〉、〈カラス〉のビッグボート群(左より)

クルーザークラス総合成績

			1	2	3	4	5	6	7	ベスト5順位
摩訶伽羅	西宮	YA-30S	1	1	1	1	1	DNS	DNC	1
サウサリート	西宮	X-99	4	3	4	2	2	1	1	2
スケアクロウ	西宮	フレンドシップ	2	2	2	5	DNF	3	3	3
ルベルソー	西宮	YA-30R	3	4	3	3	DNF	2	4	4
サバス	西宮	PIONEER-9	5	5	5	DNF	DNF	4	5	5
バンベール	的形	YOK-31	DNS	DNC	6	4	DNF	DNF	2	6
MOMI	西宮	PETERSON	DNS	DNC	DNC	DNC	DNC	DNC	DNC	7
む	今津	PP-MINI TONNER	DNS	DNC	DNC	DNC	DNC	DNC	DNC	7
BY THE WIND SAILER	須磨	X-99	DNS	DNC	DNC	DNC	DNC	DNC	DNC	7

IORクラス I-II

1	TOGO	46.5
2	SWING	46.5
3	CITYBOY	44.5
4	WILL	36.25
5	CHA CHA	33.0
6	KARASU	33.0
7	SIESTA	32.0
8	IM SORRY	24.0
9	CARERA	11.0
10	CARINO	11.0

IORクラス III以下

1	ハート	47.5
2	フィデリア	46.75
3	ノーサイド	44.25
4	安清丸	33.0
5	ウェーブスルー	31.25
6	トライアングル	26.0
7	サチ	26.0
8	ウィザード	24.0
9	ブルーサンシャイン	19.0
10	流星	10.0

相模湾にレースシーズン到来

初島卯月レースに精鋭が覇を競う



4月1日、初島卯月レース（小網代—初島〈反時計〉—小網代）が行われ、IORクラス38艇、クルーザークラス9艇が参加した。

初島までポートの片上りとなる15～17ノットの南西風が吹いていたが、スタート後徐々に西に振れ始め、風速も4～5ノットまでに落ちた。しかし、〈海太郎〉、〈ニンジャ〉などの大型艇が初島にとつたところ、強い西風が吹き込み始め、タックを繰り返して島にアプローチする後続艇はここで大きな山場を迎えた。

ブローで35ノット程度まで達したこの西風と大きなうねりのため、帰りの追手では各艇にトラブルが続出。乗りの技量の高いチームが上位をしめる結果となった。



シーズン開幕レースにクルーの表情も明るく燃える。スタート直後のシーンより。

初島卯月レース成績表 スタート4月1日11時25分00秒

CI	艇名	所要時間 時 分 秒	T.C.F.	修正時間 秒	クラス 順位	グループ 順位	総合 順位
I	BIG APPLE	7:14:36	0.8401	21906	2	12	17
	NINJA	6:39:43	0.8422	20198	1	②	②
II	CONTESSA VIII	7:16:44	0.8285	21710	4	8	12
	AOBA	—	0.8152	—	DNS	DNS	DNS
	KAITARO	6:39:41	0.8133	19503	1	①	①
	ORIHIME	7:23:58	0.8212	21875	5	11	15
	YUKIKAZE V	7:00:24	0.8088	20401	2	③	③
	LAVIEN ROSE	7:55:50	0.8078	23063	6	15	25
	BLUE NOTE	—	0.8187	—	DNS	DNS	DN
III	SEIKAIHA	7:02:15	0.8131	20600	3	4	4
	SOUJI-Y	8:10:08	0.7919	23288	2	16	27
IV	SHIKON	7:45:06	0.8060	22492	1	14	23
	INDEPENDENCE V	7:56:26	0.7402	21174	2	6	7
	KELONIA	—	0.7511	—	RET	RET	RET
	AZUSA	8:00:48	0.7562	21815	5	10	14
	HALF TIME	7:46:16	0.7691	21516	3	7	10
	MARTHA	8:01:13	0.7687	22195	6	13	19
	RIPPLE III	—	0.7405	—	RET	RET	RET
	BIG SHOT	8:56:19	0.7426	23896	8	18	31
	APHRODITE	8:02:19	0.7524	21774	4	9	13
	SUMMER KNOWS	8:46:00	0.7563	23869	7	17	30
V	CAETLA	7:39:05	0.7567	20843	1	5	5
	KAIENTAI	—	0.7554	—	DSQ	DSQ	DSQ
	SERENDIPITY III	8:11:45	0.7356	21704	4	4	11
	POINCIANA II	9:20:54	0.7197	24221	13	14	32
	SEA CROWN III	8:23:03	0.7376	22263	7	8	21
	SYLPHIDES	8:04:03	0.7385	21448	3	③	9
	SAMOA V	8:05:05	0.7275	21174	2	②	8
	AZIZA	8:20:21	0.7385	22171	6	6	18
	ALPHA	8:32:57	0.7391	22747	9	10	20
	NEFUNOREO	8:31:38	0.7310	22440	8	9	22
	OTSHOSAN	7:55:29	0.7389	21081	1	①	6
VI	ARC-EN-CIEL II	8:43:13	0.7355	23090	10	11	26
	MAY BE	8:53:25	0.7351	23527	11	12	28
	SAIKE	8:16:43	0.7347	21896	5	5	16
	FUJINN MARU	—	0.7362	—	RET	RET	RET
	PHOEBE	8:57:08	0.7335	23639	12	13	29
C	PEGASUS	8:52:20	0.6951	22201	①	7	20
	CORVATSCH II	8:08:45	(TA×48) 27136	3789	4	4	4
	TELEMATIQUE	9:35:00	27552	6948	6	6	6
	STAYER	7:46:31	26592	1399	3	3	③
	KUVERA II	8:42:56	31008	368	1	1	①
	HOLIDAY	9:40:36	29808	5028	5	5	5
	BAMBOO II	(9:43:50)	30624	—	DSQ	DSQ	DSQ
	SEVEN SEAS	—	29808	—	RET	RET	RET
GOOD NEWS	HANAKO III	(9:45:50)	30288	—	DSQ	DSQ	DSQ
	GOOD NEWS	7:43:22	29302	1306	2	2	②

NORC

クルーザーレーティング 1989

本部計測委員会クルーザーレーティング部会

①本ルールは、本部計測委員会クルーザーレーティング部会が統轄し、各支部が管理する。NORCの本部レースや支部レースに使用する場合は、各支部が任命した計測委員が計測し、計測証書は、各支部の責任者が署名し、有効とする。

I) クルーザーレーティングルール

II) タイムアローワンスシステム

上記2つから構成される。

I) クルーザーレーティングルール

1) レーティング $\text{\textcircled{R}}$

$$R = \frac{(L - BWL + \frac{1}{2}G \times G / W + 0.75 \times RF \times SQR(S))}{2}$$

$$\times PF \times AF \times WF$$

$\text{\textcircled{R}}$ は、小数点以下3位の値を四捨五入して2位の値を求め、2位の値は更に、0または5の近い方とする。

2) 計測状態

計測は、計測状態で浮いているヨットについて行なわれる。

3) BMAX 最大幅

4) BWL 最大水線幅

BMAXステーションの水線幅

5) FBM BMAXステーションの乾舷

6) BMG BMAXステーションの船体ガース

7) GMAX 左右のシアラインからキールの底部を通るチェーンガースの最大値

8) G GMAX-2 FBM

9) L 有効水線長

計測状態のヨットの吃水線の上方0.03 (BML + G) の距離の吃水線に平行な長さ

$$L = LOA - OHF - OHA + OHC$$

OHF 前部オーバーハング

OHA 後部オーバーハング

Y トランサムを水平方向の前後長さ

Y > 0.1 LOAの場合 OHA = 0

10) F リグファクター (バミューダリグのみ)

スループ RF = 1.0

ヨール 0.95

ケッチ 0.90

11) S セール面積

$$S = SAM + SAZ + SAF + SPC$$

SAM メインセール面積

SAZ ミズンセール面積

SAF フォアトライアングル面積

SPC スピンネーカー修正

a) メインセール面積

$$SAM = \frac{1}{2} \times P \times EC$$

P メインセールラフの長さ

E メインセールフットの長さ

EC バテンの本数を制限しないが、MGUが38%E、MGMが65%Eを超える場合、超過量の合計の%をEに加える。

b) ミズンセール面積

$$SAZ = \frac{1}{2} \times PY \times EYC$$

PY ミズンセールラフの長さ

EY ミズンセールフットの長さ

c) フォアトライアングルの面積

$$SAF = \frac{1}{4} \times JL \times (JC + LPG + FSP)$$

JL フォアトライアングルのラフの長さ

$$JL = 0.96 \sqrt{I^2 + J^2}$$

J フォアトライアングルのベース

I フォアトライアングルの高さ

LPG ジブの最大LP (実測値)

FSP ラフグループの前後幅

d) スピンネーカー修正 SPC

$$SPC = \frac{SPA - SAF}{2} > 0$$

$$SPA = 0.06 (2 \times SL + SMW + 1.8 (SPL - JY))^2$$

$$SPL - J \geq 0$$

SL スピンネーカーの最大ラフ/リーチの長さ (実測値)

SMW スピンネーカーの最大幅 (実測値)

12) PF プロペラファクター

Out of Aperture

In Aperture

フォルディング

PF = 0.99

フェザリング

0.99

固定2翼

0.96

固定3翼

0.94

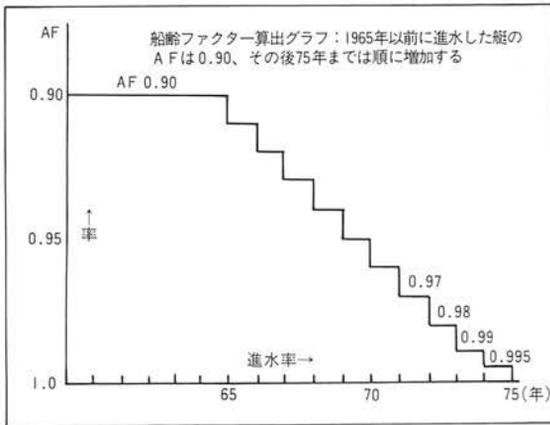
プロペラの無いヨットおよび平水中の機走速力が

$1.811\sqrt{\text{\textcircled{R}}}$ ノット未満のヨットは、

PF = 1.0とする。

13) AF 船齢ファクター

1975年 (昭和50年) 12月以前に進水した艇は、レーティングR (ラウンドする前) にAFを乗じた後、 $\text{\textcircled{R}}$ を求める。(船齢は、各艇ごとの進水年月日を用



い、IORのシリーズデータは用いない。))

14) ウェイト・ファクター (ウェットガスファクター)

$$W = BMG - SQR ((BMA \times BWL)^2 + 4 \times FBM^2)$$

$$WF = 0.45 \times (SQA(S) / W)^{0.65}$$

ロングキール艇のBMG 別に定める計算式によりGMAXより算出する。

15) 計測の種類

①全計測 IOR, JORを取得したことのない艇

②部分計測 過去にIOR, JORを取得したことのある艇で、Y値がLOAの10%以下の場合OHAのみ計測

③無計測 IOR, JOR取得艇でY値がLOAの10%以上の艇

(注)OHA以外はIOR値からコンピューターにて算出

以上の3種類がある

16) 計測

①艇の計測状態

- レースの時の帆走状態であること。
- セール及び移動物は船内のマストより前方に積んではならない。セールは船内マスト直後の床に置く。
- メインセールはブームに取付けておいてもよい。
- アンカーローラー等に固定してある場合を除き、バウトリムの為、バウのアンカーウェルにアンカーを入れておいてはいけない。
- センターボーダー、ドロップキール等、可動キール艇はキールを一番下まで下げて計測する。

②リグ/セールの計測

IORのIC, JC, PC, EC, ペナルティという考え方を除き、より実質的なセールエリアを参入する方針とする。

a Iポイント上端：ジブハリヤードのシープの上端

b Iポイント下端：マスト正横のシアーポイント

(注)I = IG (IORのIG) IORの0.04B及びFJ超過の項は適用しない。

c Pポイント上端：メインセールの上端又はハリヤードシープの上端又はブラックバンドの下端。

d Pポイント下端：ブーム上面 (グループの外端) の延長上のポイント又はブラックバンド上端。

(注) IORのBASペナルティは適用しない。

e ファーリングメインセール：Pの上端は、ハリヤードシープの上端とし、Pの下端はタック取付シャックルの下端又は、メインセールの展開できる最下部とする。

f フルバテン・メインセール：バテンの本数を制限しないが、MGUが38%E, MGMが65%Eを超える場合、超過量の合計の%をEに加える。

(この計測は通常のメインセールにも適用する)

g Eの前端：マストグループの後面。ファーリング・メインセールで、外付けのファラーを使用している場合はフォイルの前面とする。

h Eの後端：メインセールが展開できる最後端、又はブラックバンド内側とする。

i スピンボールの計測法：マストに水平にセットし、横に一杯に振り出して一番外測の点までを測る。

j FSP：ヘッドフォイルの前後幅 (2倍しない)

k SPL：Jよりオーバー分を1.8倍してスピンネーカーのSMWに加える。

l 左右非対称のスピンネーカー：いわゆるクルージングスピンネーカーと称する左右非対称のスピンネーカーも、スピンネーカーとして計測する。SLは長い方のリーチ、SMWは最大幅

m スピンネーカーのミッドガースは、SMWの75%以上であること。

◎ガフ、スクナーリグ計測、その他特に記していない限り基本的にIORに準じるものとする。

③船体及びその他の計測

a Y値について：LOAの10%を超えた場合OHA=0とする。

b レイズド・デッキのシアーライン：ハルとデッキの接合面とする。(疑問のある場合、

問い合わせる)

- c BMG:キール、プロペラシャフト等は含まない船体ガス

II) タイムアローワンスシステム

1) 距離 (D)

海図上でスタートラインから、マーク、または島を回り、フィニッシュラインまでの直線距離 (浬)

2) タイムアローワンステーブル

タイムアローワンス (TA) は、レーティング® (5cmきざみ) に対応して、1 浬あたりの所要秒時 (sec / nautical mile) を示している。

タイムアローワンステーブルは、風速によって、I, II, IIIに分かれている。

I) 風速 5 m/sec (ビューフォート 3 以下)

II) 風速 5 ~ 9 m/sec (ビューフォート 4)

III) 風速 9 m/sec (ビューフォート 5 以上)

タイムアローワンステーブルの計算根拠

$$TA = \frac{K}{R} n \quad \text{sec/nautical mile}$$

風速	K	n
5 m/s 以下	1190	0.3
5 ~ 9 m/s	1335	0.4
9 m/s 以上	1825	0.55

3) レース結果の計算

$$CT = ET - TA \times D$$

CT 修正時間

ET 所要時間

TA タイムアローワンス

D 距離

◎特別規程

計測委員会クルーザーレーティング部会は、適正なレーティングを与えられないと認めた特殊な艇に対し、適当なハンディキャップを与えることが出来るものとする。これは、HSC (High Speed Correction) の項目で証書に記載する。

例. CR + αポイント (+1 = 0.05m)

$$4.00m + 3P = 4.15$$

タイムテーブル表の3段階上の値

◎88年度HSCは、89年度は適用しない

III) 運用上の問題点

☆各クラブ等のレースに於いても速すぎる艇、ケブラー等のハイテクセイル使用艇等レーティングで表わしにくい艇のバランスをとる場合、この様にレーティングそのものをいじらず、タイムテーブル表の適用段階を上げていく方法を採用すると大変便利かつ適正なものになる。

◎NORCクルーザーレーティングルール運用が成功するか、否かは、参加者の意識次第である。クルーザーレーティングルールの目的は、多くのヨットが気軽にレースを楽しむことにある。参加者は、レースコミッティーを信頼して応援し、レースコミッティーはできるだけ多くのヨットにレースを楽しんでもらうために、大局的な視野に立って、システムの運用を計ってほしい。

リフレッシュされた“クルーザーレーティング”

石井竹彦

クルーザーレーティングが生まれ変わりました。大きさやタイプの異なる多数のヨットが、気軽にレースに参加することが出来る様な、公平なハンディキャップシステムでNORCに正式に採用されて3年を経過し、ほとんどの支部が採用または採用準備中と、ほぼ全国に普及しつつあります。

IORに対して、クルーザーレーティングは、最初からタイプの異なった艇に対し、いかに公平なハンディキャップを与えられるか、と言うことが大前提でした。

円高、物品税の廃止等で輸入艇も増え、ヨットもますます多様化していく中で、やや見切り発車の傾向があったクルーザーレーティングとしても、より公平さを求めて見直しせざるを得なくなって来たのです。とにかく日本中のヨットに公平でなくてはならないのですから。そんなことは不可能にしても、少しでも公平になる様に近づけなければ存在価値がなくなってしまいます。クルーザーレーティング部会としては3年間の実績をふまえ、各種シミュレーションをくり返し(なんと沢地繁君宅のパソコンがシミュレーションのやり過ぎて動かなくなっ

てしまった)、やっと意図していた結果に近い数値を得ることに成功し、皆さんに発表出来るルールを完成させることが出来ました。

変更内容の意図したものは、実質的に軽く、浸水面積の少ない船、実効Lの長い船、セイル面積の大きい船、船体に比してキールが深く帆走性能の良い船、等々、R値は高く、その反対の船は、より低いR値が出る様に考えられています。IOR, ULDB, 一般的なクルーザー等々、いろいろなタイプの艇が、一諸になってレースが楽しめる様、より公平なレーティングづくりを目指しました。このルールの本家、スカンディ・キャップレーティングより、細かな配慮をしたつもり、と自負しています。

88年度までのルールと、一味ちがう“クルーザーレーティング'89”ルールをレースに参加して皆さんの艇で確認して下さい。納得の行く結果が出ると思います。

なお本ルールは、“ちょっとした風のいたずら”に関しては責任を負わないものとします。くれぐれも風の振れにはお気を付けて—。

第2回IMS推進委員会報告

出席者 大儀見薫, 林賢之輔, 清水栄太郎, 児玉萬平,
宮坂敬三, 浅野英武, 初鹿野幸生, 周東英卿,
大橋且典, 沢地繁, 高橋太郎, 石井竹彦, 永井
潤

日時 2月22日(水) 18:30~20:40

場所 NORC本部事務局

1. 前回議事録の確認
2. 「IMSについて」(オフショア掲載原稿,
渡辺技術委員長提出)の内容確認
3. IMS推進のためのポリシー, 予算案, 他

3. 1 背景

IORは華やかなレースをやりすぎてオーナー艇ともに疲れ気味である。CRは簡単でよいが内容に不満を感じる人もある。IMS計測はIORと同程度の時間と労力を必要とするので、ボランティアによる計測は不可能である。IMSの計測料金がIOR並であれば普及の見込みはない。

3. 2 予算案

計測料金をブレイクダウンすると、管理費(ORC登録料, コンピューター管理費, 事務経費), 計測員手当(日当, 交通費), 艇を計測状態にセットする費用(上下架費用など)になる。

ここでIORと比較して、管理費を削減し計測員手当をNORCで補助することにより、オーナーが負担する料金をIORの場合の約 $\frac{1}{2}$ ~ $\frac{1}{3}$ ぐらいにすることにし、サンプルとして年間90隻の計測を実施したとすると、約450万円の補助金が必要となる。

資金源としては、下記の方法が考えられる。

- ①現在進めている賛助金(スポンサー)から充当する。
- ②関東支部基金を借用する。(同支部承認済)
- ③運輸省の事業補助金を申請する。(運輸省首席検査官戸田氏と接触済)
- ④造船振興基金を利用する。(運輸省海洋海事課と接触済)
- ⑤舟艇工業会(造船所, 輸入業者)とタイアップする。

3. 3 IMSはIOR, JOR艇の救済策ではなく, CR艇の救済策でもない。

言い換えると、IMSはIORの代替ではなく、CRやパフォーマンスハンディキャップの代替でもない。本来レースは参加者の意識(ニーズ)を反映し

て実施されるものであり、レーティングやハンディキャップはさまざまなものが並列で存在するはずであり、自分に合ったディビジョンを選択できることが望ましい。

たとえば、初心者にとってIORレースは単なる浪費にすぎないかもしれないし、かつてのバリバリレーサーにとってCRは物足りないかもしれない。

IMSがこれらの不満をすべて解決しようとは言えないが、少なくともそれらに見られるハンディキャップシステムに対する不公平さを解決したものと見なすことができる。IMSの出発点がここにあるからである。

今まで積極的にレースをサポートしてきた(NORCの事業をサポートしてきたとも言える)、IOR艇に対して救済策を施したとしてもIMSオプションルレギュレーション(艇内居住設備の数や寸法などの規則・点数制)があり、一筋縄ではいかない。経過措置として、2~3年間の適用除外を検討する必要がある。

3. 4 CRの問題

CRメジャラーに対する待遇がIOR/IMSメジャラーと違いすぎる。現在、CRメジャラーの待遇は各支部やフリートに一任されているが、基本的にボランティアであり、わずかな計測料では交通費にも満たない。

CRを普及させCRレースを実施することにより会友艇の数が増加している。会友艇の増加による増収分は各フリート助成金に振り替えられているから、この助成金の運用により解決可能であろう。

また、メジャラーはクラブオフィサーとしての自覚を持って欲しい。

3. 5 広報活動

IMSパンフレットを作り、造船所・輸入業者等の関係者に配布し協力を求める。

オフショアにIMSコラムを設け、継続的に推進する。オプションルレギュレーションの和訳。(技術委員長担当)

レースコミッティーガイドの和訳。(帆走委員会担当)

IMSのロゴマークを作成し、推進手段とする。

ステッカーを製作する。

1989年全国計測委員会 セイルメジャー講習会報告

出席者 計測&技術/渡辺修治, 林賢之輔, 大橋且典, 沢地繁, 高橋太郎, 松崎孝男, 長谷川淳, 中井次男, 木内安夫, 大矢隆, 花川幸一郎, 田中康一郎, 飯塚功二, 田中龍雄, 田村治久, 中村享司, 大原元太, 平岡俊一郎, 吉田豊, 柴木幹男, 高野由美子, 矢嶋滋

セイルメジャー/ 高橋良寿, 亀田豊, 庄崎義雄, 吉川誠一, 野崎輝夫, 伊吹誠一, 河本義夫, 豊田哲郎, 村山進, 大原義昭

日時 2月18日 14:00~17:00 各ルールについての解説
21:00~23:50 座学

2月19日 08:00~16:00 マシンメジャー実習
10:00~15:00 セイルメジャー講習

場所 NCAC蒲郡ベースキャンプ

1. 1988年の実績報告及び1989年の事業計画・予算案(林)

IORについては従来どうりであり、今年度からIMSを積極的に取り組む旨発表があった。

CRは、各支部間のすり合わせにより改良されたものとなってきた旨報告された。

2. IMSについて(渡辺)

IOR艇のグランプリ化、健全な外洋艇の推奨、その経緯などを含めて、IORとの関係及びIMSのベーシックな考え方や運用について解説があった。

3. 1989年IORの主な変更箇所(林)

ルール326. 1. B MDステーションにおけるデプスの計測箇所が片舷3カ所から6カ所に増え、それぞれの計測値がレーティングに算入される。

ルール701 傾斜テストにおいて、あらかじめポールを2本セットし、傾斜テスト実施中に艇の全体の重量が変わらないようにすることとなった。ヒール角と傾斜計の読みが一直線上に並び、更に0点が0に回帰することを確認する方法が採用された。

ルール801 セイルの一部が取り外しできるようなセイルは禁止された。

アペンディックス10が増設され、ダブルメジャメントに関する詳細の補則が決定された。ここでは、イベントリーリストの内容も更に細目化され、各項目の最大重量も規制される。

4. インスペクションチェックリストについて(飯塚)

安全委員会が作成しジャパンカップで使用している

チェックリストにならない、計測についてのチェックリストが作成された。

改良を加えてIOR艇のオーナー/スキッパーに配布することとなった。また、ORCからの警告書も和訳され(矢嶋)、オーナー/スキッパーへ証書発行時に同封することとなった。

5. CRについて(石井, 沢地)

全国支部で合計約550隻のCRを所有しており、各支部間とのすり合わせにより軽排水量艇による差を簡単な計測(最大幅におけるガス)を追加することにより、少しでも解決しようと試みた。沢地委員の献身的努力によるコンピューター計算が繰り返され、妥当と思われる係数を算出することができた。これは1989年のCRとして採用される予定である旨発表があった。

6. パフォーマンスハンディキャップシステム(飯塚)

CRが全国的な展開を見せる一方で、PFハンデは依然として人気がある。これは実用的であるからで、各地の事情により異なるが、クラブ組織がしっかりしているところほどスムーズに実施されているようだと言及があった。

7. セイルメジャー講習会(長谷川)

新規受講者3名を含む11名が参加し、計測委員も加わって熱心な討議が行われた。

メインセイルのヘッドボードとスライダーの問題、スピネーカーのヘッドボードと補強の問題、ルーズフットのメインセイルの問題、異常(UNUSUAL)なセイルとして見落とされていたECの計測の問題など、実際にセイルメイキングを行っている立場からの意見交換はとても有意義であった。

午後にはNCACのセイルロフトにて、ヤマハ30Sのセイルを使用して実測実習が行われ、注意事項が確認された。

8. マシン計測実習

ヤマハ30S(約150隻建造)をサンプル艇として実測実習が行われ、大きなテント構造の屋内のため条件がよく無事終了した。

1月にサントピアで行われたソレイユルボンや昨年行われたJ-33, 林-30と合わせて4艇種のスタンダードハルを得たことになった。

'89NORC BEST YACHT of the YEAR

(年間最優秀ヨット選抜ポイント シリーズ) 開催のお知らせ

海事思想普及、関東支部広報委員会

海事思想普及および外洋ヨットレースの活性化をはかる目的で、標記ポイントシリーズを実施します。

現在、本部帆走委員会にてポイントシリーズの詳細な実施要項を作成中ですが、下記の通り初島卯月レースが第1戦として設定されています。この初戦より10レースがポイントの対象となり、シリーズポイントはオフショア誌を通じ発表する予定です。

●シリーズ概要

①NORC主催の'89公式ヨットレース全10戦をシリーズとするポイントランキングシステム。

②全10戦を対象レースとするが、各艇ベスト8戦でランキングを争う。

③10戦のうち5レースを出場義務付けとする。

④前記5レースはポイント係数をアップする。

⑤チャンピオン艇に優勝カップなどを贈呈。

⑥上位入賞艇に表彰盾などを贈呈

⑦対象はIORクラス艇とする。

●対象レース

第1戦 初島卯月レース (4月)

第2戦 初島レース (5月)

第3戦※フリート対抗オリンピック
レース (関東選手権/5月)

第4戦 大島レース (5月)

第5戦※鳥羽レース (7月)

第6戦 江の島-清水レース (8月)

第7戦※裕次郎メモリアルレース
(8月)

第8戦※ジャパンカップシリーズレ
ース (全日本選手権/10月)

第9戦 神子元島レース (10月)

第10戦※小網代カップレース (11月)

なお、※印は出場義務付けレース。第3戦はオリンピックトライアングル3レースのトータル、第7戦はIORレーティング換算、第8戦のJCは5レーストータルとする。

本部帆走委員会からの お知らせ

1 ジャパン・カップ1989にIMS
ディビジョンを追加

IMS (International Measurement System) によるレーティングの採用に関しては、理事会において採用の方向で承認されIMS推進委員会が設けられました。オプション・レギュレーションの中味、技術的な面、費用的な面などに関しては、さらにつめてから全面採用の時期が決定されると思いますが、本年度の本部主催のレースとしては、10月開催のジャパン・カップに、従来のIORに加えてIMSレーティングのディビジョンを追加し推進をはかることになりました。

実施要項については、ジャパン・カップ実行委員会につめて行きたいと考えていますが、とりあえずお知らせいたします。

2 第30回鳥羽レースのコースについて

去る4月1日、NORC本部において東海支部、関東支部および本部帆走委員会のメンバーにより、第30回鳥羽レースの実行委員会が開催されました。そのなかで、A・Bコースの参加資格について再検討され、「オフショア」2月号誌上でお知らせした内容を下記の通り変更することになりました。

①Aコース (神津島まわり) はIOR/JORクラスI~VI艇のみとする。

②Bコース (ストレートコース) はクルーザーレーティング艇のみとする。

※IOR/JORI~VIの証書を取得している艇は、クルーザーレーティングでBコースに参加することは出来ない。ただし、IOR/JORクラスVIIに関しては、クルーザーレーティングでBコースに参加出来る。

第30回 鳥羽パールレース

Tシャツ・デザインの募集について

東海支部 海事普及委員会

東海支部では、今年第30回を迎える鳥羽パールレースを盛大に実施するため、その準備委員会を去る3月1日、各常任委員により開催いたしました。

準備委員会では昨年の反省点を改善すべく各種対策を検討しております。また、毎年皆様から御好評をいただいておりますTシャツのデザインについて、今年は広く全国の会員の皆様に募集することといたしましたので、下記募集要項により多数応募されますようお知らせいたします。

1. デザインの内容

Tシャツ等に使用できるもの

(2) ヨットまたはヨットレースに関わるもの

(3) 「第30回・鳥羽パールレース」の文字を入れること。

英文・和文・字体・書体および表・裏自由

2. デザインの提出方法

提出は、Tシャツの実寸法、着色図とする。

3. 提出先 NORC東海支部 事務局〒460名古屋市中区丸の内3-21-21丸の内東桜ビル 902号
(株)ミヤコ内

〒460 Tel052-971-5835

4. 提出締切 平成元年5月19日

(金)必着

5. 賞金 特選 1点 10万円

佳作 10点 各1万円

6. 発表 発表は応募者本人に直接通知する。

7. その他 応募作品は返却しない。

版権は、当支部に帰属する。

詳細・問い合わせは、支部事務局へ。



1989年度NORCルール委員会名簿

[委員長]

石井 正行 (関東支部)

〒236 神奈川県横浜市金沢区片吹15-11
Tel 045-783-2166(自) 03-541-7557 (勤)

[副委員長]

平松 栄一 (関東支部)

〒158 東京都世田谷区尾山台1-11-18
Tel 03-701-3067 (自)

周東 英卿 (関東支部)

〒143 東京都大田区中馬込1-11-1
Tel 03-771-7678 (自) 03-237-4307 (勤)

[委員]

稲葉 俊彦 (関東支部)

〒223 神奈川県横浜市港北区日吉本町2-35-29
コト一日吉 101号

Tel 044-62-4876 (自) 03-458-7968 (勤)

大儀見 薫 (関東支部)

〒259-01 神奈川県中郡二宮町山西45
Tel 0463-72-3116 (自) 03-593-8505 (勤)

大村 雅一 (関東支部)

〒141 東京都品川区東五反田1-25-19-202
Tel 03-443-2151 (自) 03-212-5111 (勤)

高村 孝 (関東支部)

〒168 東京都杉並区久我山2-18-21
Tel 03-331-5823 (自) 03-472-8271 (勤)

鳥本 洋一 (関東支部)

〒352 埼玉県新座市新堀3-6-31
Tel 0424-92-3379 (自) 03-252-2919 (勤)

中山 善光 (関東支部)

〒236 神奈川県横浜市金沢区寺前2-6-6
Tel 045-782-2976 (自) 03-448-4300 (勤)

藤田 亨 (関東支部)

〒215 神奈川県川崎市麻生区上麻生2-17-15
Tel 044-966-3176 (自) 03-274-8745 (勤)

松崎 義邦 (関東支部)

〒240-01 神奈川県三浦郡葉山町長柄1642-425
Tel 0468-78-8678 (自) 03-747-5292 (勤)

三宅 智久 (関東支部)

〒245 神奈川県横浜市泉区上飯田254
Tel 045-802-5902 (自) 03-480-1123 (勤)

中井 次男 (北海道支部)

〒004 北海道札幌市白石区厚別町上野幌728-75
Tel 011-894-2724 (自) 011-221-4411 (勤)

上河 睦美 (津軽海峡支部)

〒041 北海道函館市神山1-7-7-201
Tel 0138-53-1928 (自) 0138-52-1112 (勤)

浅井 一省 (駿河湾支部)

〒424 静岡県清水市草薙1898
Tel 0543-46-9602 (自) 0559-63-5151 (勤)

都築 勝利 (東海支部)

〒444-13 愛知県高浜市吉浜町小池50
Tel 0566-53-3484 (自) 052-262-3211 (勤)

秋山 福夫 (近畿北陸支部)

〒607 京都府京都市山科区清水焼団地
Tel 075-592-0415 (自・勤)

濱永 裕 (内海支部)

〒553 大阪府大阪市福島区福島3-49-207
Tel 06-452-5304 (自) 078-341-7441 (勤)

石田 光勝

〒732 広島県広島市東区中田本町5-12-24
Tel 082-262-3913 (自)

広方洋一郎 (玄海支部)

〒814-01 福岡県福岡市中央区笹丘3-27-43
Tel 092-752-0802 (自) 092-714-0151 (勤)

保井 明博 (沖縄支部)

〒901-11 沖縄県南風原町字兼城351-7
Tel 0988-89-7859 (自) 0988-79-3756 (勤)

西洋ヨット事情

ノースから五大湖へ

石田順康(談) 三木貞守(文)



オンタリオ湖でセイリングを楽しむ。後ろはトロント市街

ジョン万次郎

前号で記述のNewport R. I. を出て、艇首をノース(NE)に向けるとすぐマサチューセッツ州に入り、New Bedfordと対岸にフェアヘブンの町があります。19世紀の中頃までアメリカ東海岸きっての捕鯨基地として栄え、当時は300隻を越える400トン位の帆船が錨をおろしていたそうです。

その頃の捕鯨業を描いた文学にハーマン・メルビルのモービーディック(白鯨)があります。New BedfordにはWhaling Museumがあって、館内には巨大な捕鯨船の模型をはじめ、19世紀の捕鯨業に関するあらゆる資料が展示されています。

ジョン万次郎、足摺岬中浜の出身、当時16歳の漂流漁民がニュージーランドの静かな町フェアヘブン

に上陸したのは1843年の春でした。

1841年正月、土佐湾に出漁した3日め、荒天に巻き込まれた漁船は黒潮に乗って東に流され、無人の鳥島に漂着、アホウ鳥を食べて命をつなぐこと40日余り、たまたま沖を通りかかったアメリカの捕鯨船<ジョン・ホーランド>号に救助されました。ホイットフィールド船長は、救助した5人の日本人漂流民のうち、最も年少であった万次郎の才能を見抜き、一人前の船乗りになりたいと考え、アメリカに連れて帰り、本当の息子のように扱い、教育したのです。

航海術の勉強と、航海の経験を積み、一等航海士にまで成長した万次郎が望郷の念にかられ帰国したのは1851年、ペリー来航の2年前であり、彼のアメリカ漂流の体験と見聞は、当時の日本には最も必要な情報

でありました。

足摺岬に近く、遠く太平洋の彼方にフェアヘブンを望んで建つ、中浜万次郎の銅像の手は三角定規とコンパスを持ち、開成中学(のちの東大)の教授時代の姿を模して作られたものと聞いています。

フェアヘブンの人々は、由緒ある町の歴史を誇りにし、町そのものを大切に保存しているのです。万次郎が住んだ家や学んだ学校や教会などの建物を、140年前そのままに見ることができるとのことです。

「万次郎は、今でもフェアヘブンの誇りである」として、町役場の事務室には肖像写真が掲げられ、町のハイスクールの郷土史の時間に、万次郎に関する授業があるのです。

漂流漁民万次郎の物語は、それがあたたかも、古き良き時代のアメリカ

のシンボルのように、ニューイングランドの小さな町に生き続けているのです。

ケーブコッド辺り

夏のシーズンには、遠く南のフロリダあたりから涼しい海面を求めて北上してくる豪華で、威風堂々の大型ヨット群が目立ちます。

この辺りの海の水深は浅く、海底は砂地、潮流はけっこう早いし、霧で視界を失うこともしばしばです。航路標識には笛、ゴング、ベルなど多くの種類のブイが浮かんでいて、帆走の判断に欠かせない常識になっています。

コッド岬のすぐ南にマーサズビニヤード島があり、ニューイングランド風の別荘地、サマーリゾートとして有名です。エドガータウンが中心の町になりますが、1858年の夏、今から130年も前にニューヨークヨットクラブのフリートが訪れ、ダンスパーティを催しています。グルメ党には、このクラムチャウダーが逸品です。

西端に位置する漁港風メムシヤハーバーは、先年の映画「Jaws」のロケ地舞台として脚光を浴びました。東端にチャパコディック島が隣接しております。

ナンタケット島は昔の捕鯨基地で賑い、現在は庶民的なサマーリゾートとして、若者で活気が溢れています。マーサズビニヤードがベルボトムなら、こちらはホットパンツスタイルです。ウインドペーンをシンボ

ルとする昔の捕鯨船の船長宅の家並みが街路を形成し、滞在客のホテルになっています。鯨の歯の彫刻細工ものをスクリムショウと言い、土産物の逸品でしたが、今は本物は禁止でプラスチックになっています。

コッド岬のハイヤニスハーバーの西側にはケネディ邸が見え、Wood HoleのOceanographic Inst.は魚と海洋学の世界的権威です。

ボストンから北へ

ボストン郊外のMarbleheadには著名なフッド・セイルメーカーがあり、そのすぐ近くのSalemの町にPeabody Museumを訪れました。帆船時代の極東航路の船長の蒐集品が展示され、海事博物館としても充実していますが、古い日本の看板や、道具類などの日用品のコレクションが素晴らしいと思いました。

この辺りからメイン州にかけて、昔の造船所や、ロブスタートラップ（海老捕りの籠）が積まれている漁港などが見え隠れする、入り組んだ海岸線が続いています。なかでもAcadiaは「アメリカで一番美しい島」と言われ、国立公園になっており、対岸はもうカナダのノバスコシアです。フェリーボートの着くヤーマスから、ハリファッスまでの南岸は、「灯台ルート」と呼ばれるドライブコースで、その途中に北大西洋の女王<Bluenose>の故郷、ルネンバーグがあります。第2次世界大戦前、International Fishermans Raceで活躍した伝説的なこのスクナー

はカナダの10セント貨になっています。

五大湖地方

2度目の米国勤務の後半は、ニューヨーク兼務のまま、ミシガン州のデトロイトに移りました。（Great Lakes）五大湖も、古くからセイリングの盛んな地域です。

米国の開拓は水路を利用して進められたわけで、とくに北部ではシカゴまでの航路が現在でも重要な輸送手段となっています。ここに最初に入ったのはフランス人で、Quebec, Montrol, Petroitなど伝説の地名がついています。

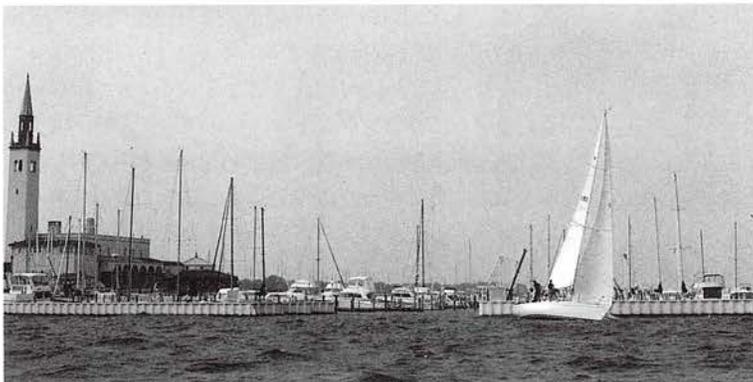
五大湖のヨットライフは、なんといっても湖のセイリングであって、夏場では、波打際までつづく自邸の庭先にアンカー1つでフレ回しにし、気ままにテンダーを漕ぎ出し乗りにいく、といった光景も見られます。

デトロイトの高級居住区にGrosse Pointe Y.C.があり、尖塔のあるクラブハウスが特徴です。この辺りの冬の寒さは東部より更に厳しく、セントローレンス河が凍結すると、本船も入って来なくなります。ここでは係留したままのヨットが、水面の凍結で損傷するのを防ぐため、穴を開けたチューブで囲い、バブリングするのを見ました。

ミシガン湖州のロアーペニンシュラと呼ばれる半島の先、Huron湖がミシガンに通じるところに、伝統のレースで有名なMackinac島があります。シカゴあたりから避暑に来るところで、島内は車禁止、木造でその名もGrand Hotelと言う、世界一長いプロムナードデッキを持つホテルが、昔ながらの優雅なたたずまいを見せています。

シカゴからは、広大なミシガン湖を、のんびりクルージングで一週間の航程です。夏場はより静かな水面を求めて、更にSuperior湖までクルージングを楽しむ人もいます。

—つづく—



グロスポイントY.C.は尖塔のあるクラブハウスが特徴

第11回代議会及び 第33回総会議事録

社団法人 日本外洋帆走協会

1. 日 時
1989年2月25日(土)15:20 ~ 17:10
2. 場 所
東京都港区虎ノ門1-15-16
船舶振興ビル 10F 会議室
3. 出席者
(1)代議員会
110名(うち代議員79名)
代議員(出席22名)
柿島亮一, 安岡信一, 石井竹彦, 小黒公一,
市村俊明, 井上 武, 尾島祐太郎, 高田尚之,
平田克己, 古川保夫, 別部尚司, 大儀見薫,
菅野 道, 北村勝彦, 周東英卿, 平野喜美夫,
大河原孫一, 矢吹秀邦, 小沢美弘, 井上一典,
野口隆司, 小田良司,
(委任状57名)
橋本 博ほか56名
代議員以外の出席
石原慎太郎ほか30名
(2)総 会
803名(出席53名, 委任状750名)
4. 議 題
(1)代議員会
①昭和63年度事業報告及び収支決算報告
②1989年度事業計画及び収支予算案
③1989~1990年度担当の選挙管理委員の選任
④昭和63年度会費滞納者(除名予定者)の処置
⑤その他
(2)総 会
報告事項
①昭和63年度事業報告及び収支決算報告
②1989年度事業計画及び収支予算報告
③その他報告事項
④その他
5. 議 事
15:20, 大儀見副会長の司会により開会, 久保常務理
事から, 出席代議員は79名で代議員113名の過半数であ

る旨の報告があり定足数を確認, 大儀見副会長が議長となり, 議事録署名人に小沢, 古川両氏を指名し, 議事に入った。

大儀見議長から, 先程の理事会で石原理事をNORC会長に互選した旨の報告があり, 石原会長から, 次の挨拶があった。

運輸大臣在任中は, 大儀見さんに会長を代行していただき, 皆さんの力で滞りなく運営されありがとうございました。今さらの感がありますが, 再び会長のお声がありましたので, 再任ですがよろしくお願ひします。

議題①昭和63年度事業報告及び収支決算報告について

久保常務理事から, 資料にもとづき昭和63年度事業報告があり, 児玉財務委員長から決算報告書にもとづき, 昭和63年度の収支決算について大要次の報告があった。収入面では, 会費収入, 舟艇登録収入, 事業収入とも予算に対して大幅増となっており, 会費収入は各支部とも増, 舟艇登録収入は会友艇制度が6年経過して定着してきたための増で特に関東支部で著しい。支出面では, 管理費は, 予算に対して若干下まわっている。事業費では, 総務委員会費用が大幅増になっているが, これは会員管理をコンピューター化したことに伴う外注費用が突出したためである。今年度からは予算面で修正することとした。全体としては, バランスのとれた収支決算で収入14,380万円, 支出14,114万円, 約276万円の黒字決算となった。したがって正味財産は昨年より270万円増となった。また, 収支計算書(内訳)については, 収入の部泊地対策委員会の580万円は眞鶴マリナーの調査研究委託費の2分の1が入っており, 特別事業その他の4,067万円はジャパンカップと小笠原記念レースが含まれている。本部についての収支は, 収入9,971万円, 支出9,992万円若干支出が上まわっているが, 実際はコンピューター等についての資産増となっている。特に財務委員会としてコメントしておきたいのは, 津軽海峡支部及び北海道支部の会費収入が31千円, 98千円と少なく支部としてのあるべき姿なのか問題となるところである。

なお決算報告書にミスプリントがあるが, 正しい数字(字句)は, 次のとおりである旨の訂正があった。

P10. (雑収入)	決算額	1,263,481
	差異	(1,125,519)
受取利息	決算額	402,883
	差異	323,117

当期収入合計	決算額143,797,416 差異△ 6,387,416
前期繰越収支差額	決算額 18,571,885 差異△ 4,170,718
収入合計	決算額162,369,301 差異△ 10,558,134
P11. 帆走委員会	
次期繰越収支差額	決算額 21,234,241 差異△ 6,447,074
支出合計	決算額162,369,301 差異△ 10,558,134
P12. 正味財産合計	決算額 27,234,153
P13. (雑収入)	計 (1,263,481)
P15. (事業費)	計 (54,124,217)
海事思想普及委員会	計 3,383,782
P17. 負債合計	18,366,105

飯島、横山両監事から、2月3日会計及び業務監査を行ったが、会計については適法且つ正確であり、業務については法令定款に違反する事実はなかった旨の監査報告があった。

特に質疑等はなく、本案を議決した。

議題②1989年度事業計画及び収支予算案について

清水専務理事から、1989年度事業計画は、資料のとおりほぼ昭和63年度の事業を継続して実施することとなるが、IMSの推進は、重要な事業でありIMS推進委員会を設置して鋭意普及につとめる。三崎ヨット海岸局が老朽化してきたので移転するとともに、移転を機会に国際VHF帯を増設する。国際VHFについては、移転と同時に免許される予定である。レースの冠関連の問題を処理するため前回の理事会で26条委員会を発展的に解消して広告問題特別委員会を設置した。従来総務委員会を取り扱っていたコマーシャル問題を専門的に対応する当委員会の活動を強化する。マリナー関係の諸問題については、泊地対策委員会を中心として、国、地方自治体、関係団体の協議会、委員会に参加してNORCの意見具申につとめる。メルボルン・大阪ダブルハンド特別委員会では、去る2月8日1991年レース概要を発表した。今後のエントリー受付、レース案内等対処する。旨の説明があった。次いで児玉財務委員長から、資料にもとづき大要次の説明があった。予算作成の基本的考えは、会費、登録料等の収入は従来どおり、管理費については、現在すすめている事務のコンピューター化に伴う管理費を減、支部の要望はそのまま、委員会の要求は若干調整した。収入については、賛助会費1,300万円は、スポンサーからの協賛金を事業運営とは関係のない資金を会費という形でいただくというものである。支出については、通信委員会事業費の954万円は、三崎ヨット海岸局の移設費及び国際VHF増設費であり、今年度の重要事

業であるIMS推進費に450万円を計上した。本部予算としては、対前年度比20%増の拡大予算で、全体としては、収入16,290万円、支出16,562万円がバランスのとれた予算を組んだ。

清水専務理事から、消費税についての質問があり、児玉財務委員長から、運輸省とも連絡をとって対応しているが、会費以外は全部消費税の対象になると思っていたが、昨年度の決算をもとに概略の試算をしたところ年間60万円ぐらゐの負担になる。現在コンピューターに関連のプログラムをいれて対応しつつある。また、支部関連の消費税については、場合によっては本部での一括納税を検討中である旨説明があった。

清水専務理事から、事業計画のうちレーススケジュールについて、江ノ島一清水レースは、従来の鳥羽レース回航レースとしての意義が失われてきたのでスタートを鳥羽レース後の8月5日とした。ジャパンカップの参加資格にIMSをとり入れる。事業計画案の国際レースにニッポンカップ国際ヨットマッチレース(11月)及びジャパン・グアムヨットレース(12月)を加える旨、また大儀見議長から、ニッポンカップ国際ヨットマッチレースは、ワールドマッチレースコンファレンスに暫定加入として過去2回のレースが行われたが、昨年正式加盟を認められたので、NORCとしては正式な本部レースとして位置づける必要があるレースである。旨の補足説明があった。

16:05 石原会長退席

高田代議員から、アドミラルカップレースに対する予算はついているのかとの質問があり、清水専務理事から、予算の裏付けはしていない。国際レースへ選手を派遣するという事業である旨、また、大儀見議長から、理事会の決定にもとづき国際小委員会の中にアドミラルカップ部会を設け運営している。このレースはスポンサーのつくBカテゴリーのレースであり、これに参加するという形でNORCとしてチームの指名をしているものでNORCの事業であり、予算は国際小委員会の中で処理している。旨の説明があった。

高田代議員から、グアムレースについては、レースは2年度にまたがるが、収支はレース毎の収支がわかるように説明してもらいたい旨の要望があり児玉財務委員長から、本年度でも可能であるが、事業が終了しないと決算できない、入金しても前受金という形になり決算は翌年度の決算の中で行われるので、たしかに年度はまたがっているが、決算上はレース毎に対応した形でてくる。旨説明があった。

菅野代議員から、ジャパンカップについて、広告表示に関するレースカテゴリーはどうなるのか、外国艇の広告表示はどうあるのか、外国人スキッパーの艇は参加資格があるのか等の質問があり、大儀見議長及び清水専務

理事から、大要次の説明があった。NORCが主催する国内レースは原則としてAカテゴリー即ち冠スポンサーはいいが、個々の艇の広告表示は認めないというレースであり、ジャパンカップもカテゴリーAのレースである。国際レースであるオークランドー福岡、広島カップ（ハワイー広島）、日本海国際の3レースはBカテゴリーであるがメルボルンー大阪レースでの広告表示の範囲内にとどめるという考え方で理事会でも了承されている。外国艇については、ジャパン・カップはAカテゴリーのレースであるので、外国艇であっても当然それに見合った広告表示となる。艇長の件はNORC外洋レース規則では艇長はNORCの会員であることとなっており、レース規則にあるレース参加資格の一部を変更するかどうかは、会長または当該レース委員長が決定する事項である。

そのほか、質疑に応じて宮坂帆走委員長から、イーパブが一括輸入できるようになったので、安全委員会、通信委員会とも協議して今年からカテゴリー1のレースにイーパブ搭載を義務づけた旨、鈴木通信委員長から、電話級無線通信士免許取得のための勉強会を年2回ぐらい計画している旨の説明があった。

大儀見議長から、IMSの推進について大要次の説明があった。昨年11月のORC会議でIORは先鋭なF-1的レーサーの中で最高の水準を確保する一方で、公正なレーティングルールとして多数のプロダクション艇を対象に普及拡大を図るというポリシーが再確認され、これを受けてNORCでは、前回理事会においてIMSの推進のためIMS推進委員会を設け、本年度の重要施策として普及、拡大、採用、レース運営を行っていくこととなったものである。ジャパンカップにおいても、IMS部門を設ける方向に進んでおり、IMSの推進について、会員の皆さんのご理解とご協力をお願いする。また、児玉財務委員長から、推進のための予算は、IMS推進事業費450万円及び計測委事業費399万円計849万円と考えている。この事業費は、登録料、計測料の補助費としての性格のもので、新規取得の場合は取得費用の2分の1程度、IORを取得している艇がIMSに切り替える場合は更新料を少し上まわる程度、以前IORを持っていて現在レースからリタイヤしている艇に対しては2分の1程度の補助を考えており、そのほか、広報活動、造船所への案内協力依頼の費用もみこんでいる旨それぞれ説明があった。

他に質疑等はなく、本案を議決した。

清水専務理事から、第33回総会開始の時間になっているので、総会出席の会員に入室してもらいたいがいかがとの提案があり、了承のうえで、全員入室した。

久保常務理事から、出席者は委任状を含め803名で特別会員及び正会員3570名の5分の1以上である旨の報告

があり定足数を確認のうえ、大儀見議長から、第33回総会の議題は、議決事項はなく、何れも報告事項であり、時間の制約もあるので、第11回代議員会と第33回総会を合同で行ないたいと提案があり、了承を得、さらに総会出席会員に、総会報告事項の昭和63年度事業報告及び収支決算報告ならびに1989年度事業計画及び収支予算報告については、大要資料のとおりの内容であるので了承を得たい旨の提案を行ない了承を得たうえ、総会議事録署名人に、小沢、古川両会員を指名、以後第11回代議員会及び第33回総会合同会議として議事を進めた。

議題③1989～1990年度担当の選挙管理委員選任について
清水専務理事から、選挙管理委員の任期満了に伴い各支部から、資料のとおり候補者が推薦されている旨の説明があり、異議なく全員を選任した。

議題④昭和63年度会費滞納者（除名予定者）の処置について

久保常務理事から、資料別紙6の名簿のうち名簿作成後昨日までの間に会費を納付された16名については、未納者名簿から削除していただきたい旨の説明があり、清水専務理事から、予定者については、直ちに除名ということではなく、昨年同様しばらく猶予期間をおいてから除名手続をとることとしたい旨の説明があり異議なく本案を議決した。

議題⑤その他について

イ、大儀見議長から、総会出席会員に対し先程の理事会で、石原理事をNORC会長に互選した旨の報告があった。

ロ、菅原氏から、スモールボートについて、大要次の発言があった。近年ミントン協会を含めて各レベル協会の活動も一時期に比較すれば低下してはいるが、なお150艇以上のレーサーがいる。スモールボートの会合でNORCに入会しても、あまりメリットがないなど云われて仲々入会しない。かつては、帆走委員会の下部組織のような扱いを受けてそれなりの情報を受けていたので、従来どおりスモールボートにも関心を向けていただき、スモールボートのレースを開くなど願いたい。

大儀見議長から、同じ外洋レーサーであり、ヨット仲間として、やってゆかなくてはならない。アメリカでのIOR艇の現状は、1トン以下の新艇は昨年1年間で6隻であり、レースもクラスボート同志でスクラッチでやっている状況である。等の説明があった。

他に、質疑意見等はなく、以上で議事を終了17:10第11回代議員会及び第33回総会合同会議を終了した。

上記議事録に誤りのないことを証明し、記名押印する。
1989年2月25日

議長	大儀見薫	㊟
署名人	小沢美弘	㊟
署名人	古川保夫	㊟

ニッポンチャレンジ 「コングレッショナルカップ1989」 で3勝!



追熱したレースシーン

去る3月13日よりカリフォルニアロングビーチ(米国)で開催された「コングレッショナルカップ1989」(参加5ヶ国10チーム)に参加した、ニッポンチャレンジチーム(南波誠艇長以下クルー6名)は、純粋な日本人のみのチームとして海外で初めて3勝(9レース中)をあげた。

今年のコングレッショナルカップは25周年記念大会でもあり、多数の観覧船がレースエリアを囲み、激戦が繰り返された。

天候は、平均気温20℃と初夏を思わせ、風速もベストコンディションが続く中、第6レースで本大会3位のピーター・アイスラー(サンディエゴヨットクラブ)を12秒差で破っ

た他、第5レースでビル・リン(アメリカンヨットクラブ)を1分51秒差で、第9レースではジョン・シャデン(ロングビーチヨットクラブ)

を3秒差で破った。

総合成績は3勝6敗(8位)に甘んじたものの、優勝者ロッド・デービス(ニュージーランド)との戦い

第25回コングレッショナルカップ成績

順位	スキッパー	勝 敗	ヨット クラブ
1	ROD DAVIS	9 勝	Royal New Zealand Y.C
2	PETER GILMOUR	7 - 2	Royal Perth Y.C
3	PETER ISLER	6 - 3	San Diego Y.C
4	JOHN BERTARND	5 - 4	St.Francis Y.C
5	JOHN SHADDEN	5 - 4	Long Beach Y.C
6	EDWARD WARDEN OWEN	4 - 5	Holyhead Sailing Club
7	DAVE PERRY	4 - 5	Pequot Y.C
* 8	MAKOTO NANBA	3 - 6	Nippon Ocean Racing Club
9	BILL LYNN	1 - 8	American Y.C
10	STEVEN STEINER	1 - 8	Long Beach Y.C



マッチレースは一瞬の気も抜けないシビアなレースだ

では、唯一レース中盤リードを取ったチームとして健闘した。ロッド・デービスはレース後のコメントで「これまでの様にニッポンチャレンジにレースアドバイスをする必要が

なくなった。このレース結果でもわかる様に、もう彼らは世界的レーサー集団になった」という嬉しいメッセージを伝えてくれた。

コングレッショナルカップ参戦記

南波 誠

わがニッポンチャレンジチームも結成以来18か月が過ぎ、毎日のトレーニングにも少し余裕が出てきて、同じ一日の練習でも効率が良くなり、今年の冬場は大きな進歩を成し遂げました。

特にその中でも、我々のコーチ、

ロイ・ディクソン（クリス・ディクソンの父）のもっとも得意とするマッチレースにおけるスタート方法、早朝からの体力トレーニングによる筋力アップ、そして、海上においてのシステムチックな実戦等と、サポート隊の支援の歯車がうま

く噛み合い、今年のコングレッショナルカップは、9戦中3勝という好成績をあげることができました。

その3勝の3秒~12秒という僅差のレースを守り切った所に、冬場のトレーニング成果が現われたと思われます。

その差1艇身のダウンウインドは、まさに狩人に追われるエモノの様です。

僅か0.5マイルの下マークからフィニッシュラインまでの間に、20数回にも及ぶタッキングマッチは、簡単に我々を体力の限界に近づけ、そして、精神的限界も味わわせてくれます。

特にマッチレースというのはセーリングの中でも特殊分野で、コースの長さ、大会規模、そして、一流選手ばかりのエントリーなどにより、相当のプレッシャーが全選手にかかります。

それに打ち勝つには動物的感覚のセーリングを身に付けなければなりません。反射神経の鋭いチームが短い時間内に多くの情報を掴み、それを良い方向に判断します。僅かのテルテルの動きも見逃さない頻繁なセイルトリミング、わずかな海面の異常波の立ち方も、相手艇のスピードの変化、角度の変化も見逃さないクルーの集中力が艇を勝利に導きます。

残りの6レースは、何かが欠けていたのだと思います。しかし、3レースとはいえ、この白星は、我々の練習の方向性が間違っていなかったと、確信出来る有意義な参戦であったと思います。



南波誠選手



大健闘したニッポンチャレンジチーム

「アメリカス・カップ」ホットニュース

- ニューヨーク最高裁「米国艇」失格の判決
- アメリカス・カップ歴史展開催

サンディエゴYCは控訴

ニューヨーク州最高裁判所は3月28日、昨年9月に開催された第27回アメリカ杯の勝者<スターズ&ストライプス>を失格とし、ニュージーランドを“カップ”保有国と認める劇的な判決を下した。

しかし、サンディエゴYCは数日後にこの判決を不服として控訴したため、カップの行方は再び法廷闘争へと持ち込まれた。

カップ保有国はいずれになるにせ

よ、1991年の次回大会はニュー・アメリカス・カップの採用により、複数の挑戦国の中で関われることは既に決定しており、ニッポンチャレンジは法廷闘争の行方を見守りながら、従来通りの挑戦キャンペーンを続けていく方針を打ちだしている。

横浜博マリタイムミュージアムに特設展示

去る3月25日に開幕した横浜博覧会のマリタイムミュージアム特設展示場で、「アメリカス・カップ展示展」が開催されている。

ニッポンチャレンジもそのキャンペーン活動の一環として、展示物を出展し、草の根応援団の受付とインフォメーションコーナーを設置している。

日時・3月25日～10月1日

会場・横浜博内マリタイムミュージアム特設会場

出展・アメリカス・カップ140年の歴史と各種の展示物。ニッポンチャレンジのスケールモデル艇と活動の紹介パネル、VTRなど。

玄海支部より

片倉静江

博多ヨット基地局が開局

HF 国際VHFの会員募集中



「博多ヨット」のアンテナが立った



小戸ヨットハーバーは玄海支部のホームポート

小戸ヨットハーバーの南側に建てられた、鷺が羽を広げたような立派なアンテナを見上げた時、ついに完成したかと感慨無量で暫く眺めておりました。クラブハウス2階の玄海支部事務室内にも、数々のリグが運び込まれました。どれもこれも講習で習ったはずの機器ですが、もの珍しくて、レストランから食事とビールを持ってきて、食べながらリグとにらめっこです。

ゴチャゴチャしていた事務室が、急に威厳を持ってきましたし、外洋帆走協会の名前さえ光っています。昔また21フィートのクルーだった頃、あの“外洋帆走”の4文字を眩しく眺めたものでした。入会後初めて自分のヨットで朝鮮海峡を渡った時の感激を、まだ覚えております。

そして、今度はHF及び国際VHFの基地局を開局、またまた感激です。あとはどんどん会員を増やして、この素晴らしい基地局を育てていかなくてなりません。ヨットだけでなく、会員層もグーンと広げたいと思います。

すでにどこかのスポーツ団体が27メガヘルツ局の「福岡ヨット」を使っていますので、こちらは「博多ヨット」になりましたが、博多の名前の方が粹で、洒落てていい感じだと思いませんか？

近畿北陸支部ポイントレース4回戦、5回戦成績

(1989年3月12日、NE5~6sec: レース委員長 三井祥功)

クラス	Sail#	Yacht Name	Type	T.C.F	持点	層順	時間	修正秒	クラス順	得点	合計点
I	1195	FRONT RUNNER	X-3/4	0.7553	12.00	①	0:50:53	2,305.9	①	3.25	15.25
II	3556	FIRE BIRD IV	YAM-26SS	0.7237	5.00	⑧	1: 2:28	2,711.0	③	1.00	6.00
II	3918	CENTENARIO	YAM-30S II	0.7237	11.00	②	0:58:50	2,467.8	②	2.00	13.00
IV	3324	CREEK	KAN-23	0.6694	17.00	③	0:56:51	2,283.3	①	9.25	26.25
IV	3950	POISSON ROUGE	TAK-1/8	0.6674	17.50	④	0:57:46	2,313.2	②	8.00	25.50
IV	3506	TWIN CAM	KAN-23	0.6874	18.25	⑦	1: 0: 2	2,404.0	⑤	5.00	23.25
IV	3724	ESPERANZA II	TAK-1/8	0.6660	9.00	⑤	0:58:27	2,335.7	③	7.00	16.00
IV	3370	MIX MAX	KAN-23	0.6676	4.00	⑥	0:59: 5	2,366.6	④	6.00	10.00
IV	3257	Wonder Boy	TAK-1/8	0.6689	0	⑧	1: 0:17	2,419.4	⑥	4.00	4.00
V	3956	MARIE	YAM-21C	0.6606	10.00	⑩	1: 7: 8	2,660.9	⑦	3.00	13.00
V	562	HIWIND NU	YAM-21R/C	0.6600	4.00	⑪	1: 9:46	2,762.8	⑧	2.00	6.00
V	3856	Petit TAKO	YAM-21S	0.6612	1.00	⑫	1:19:58	3,172.4	⑨	1.00	2.00

クラス	Sail#	Yacht Name	Type	T.C.F	持点	層順	時間	修正秒	クラス順	得点	合計点	順位
I	1195	FRONT RUNNER	X-3/4	0.7553	15.25	①	0:54:27	2,467.6	②	2.00	17.25	②
II	3556	FIRE BIRD IV	YAM-26SS	0.7237	6.00	⑧	1: 4:13	2,788.4	③	1.00	7.00	⑤
II	3918	CENTENARIO	YAM-30S II	0.7237	13.00	②	0:56:10	2,438.9	①	3.25	16.25	③
II	2022	めるへん	YAM-R30	0.7385	11.00						11.00	④
II	3808	NOSIDE	FARR-30	0.7280	18.75						18.75	①
II	3486	TAKO	SUN-850	0.7072	2.00						2.00	⑦
II	2673	HAYATE IV	J-24	0.7193	2.00						2.00	⑦
III	4022	SNOBBY CONNECTION	YAM-26S	0.6878	8.00						6.00	⑥
IV	3324	CREEK	KAN-23	0.6694	26.25	⑨	1: 4:40	2,597.3	⑥	4.00	30.25	②
IV	3950	POISSON ROUGE	TAK-1/8	0.6674	25.50	⑥	1: 4: 4	2,565.5	④	6.00	31.50	①
IV	3506	TWIN CAM	KAN-23	0.6674	23.25	⑦	1: 4: 6	2,568.8	⑤	5.00	28.25	③
IV	3724	ESPERANZA II	TAK-1/8	0.6660	16.00	⑤	1: 3:18	2,529.5	③	7.00	23.00	④
IV	3370	MIX MAX	KAN-23	0.6676	10.00	③	1: 1:27	2,461.4	①	9.25	19.25	⑤
IV	3257	Wonder Boy	TAK-1/8	0.6689	4.00	④	1: 2:20	2,501.7	②	8.00	12.00	⑦
V	3956	MARIE	YAM-21C	0.6606	13.00	⑩	1:12:47	2,884.8	⑦	3.00	16.00	⑥
V	562	HIWIND NU	YAM-21R/C	0.6600	6.00	⑪	1:14:12	2,938.3	⑧	2.00	8.00	⑧
V	3856	Petit TAKO	YAM-21S	0.6612	2.00	⑫	1:23:31	3,313.3	⑨	1.00	3.00	⑩
V	553	MICHIKO	YAM-21R/C	0.6600	4.00						4.00	⑨

頒布物品

THE OFFICIAL VTR

JAPAN CUP OFFSHORE SERIES 1988

制作：(株)日本外洋帆走協会
 定価：5000円 (送料500円)
 ご希望の方は電話かハガキでお申し込み下さい。VHSまたはベーターどちらかご指定下さい。代金は下記へお振り込みお願いします。

申し込み先

〒106 港区西麻布2-23-7 田村方
 電話 (406)8219 道津千恵子

振り込み先

住友銀行 麻布支店 普通預金
 口座番号 114627 ドウツチエコ



ルール関係頒布本リスト

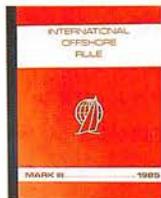
① IOR

(INTERNATIONAL OFFSHORE RULE)

IOR計測のルール。レーティング算出のための計測点の規定や計算式が記載。

1989年用 (1985年版で1988年11月までの改正を含む) (英文=2,500円：発行ORC)

①



② ORC特別規定

(SPECIAL REGULATIONS GOVERNING OFFSHORE RACING)

ORCによる安全に関するルール。レース種別ごとの必要な安全備品や構造上の規定が記載。

(英文=1,000円：発行ORC)

②



③



③ レベルレース規定(グリーンブック)

(RULES FOR THE WORLD CHAMPIONSHIPS OF THE LEVEL RATING CLASSES)

レベルレース (1ton, 3/4ton, 1/2 ton, 1/4ton, 1/8 ton) に関するルール。各クラスの艇の設備・乗員数・レーティングリミット等やレースの条件が記載。

(英文=1,000円：発行ORC)

国際VHF無線機頒布について

●MR-2001固定式国際VHF無線機
 出力：24W/1W切り替式、電源：12.5V、重量：2.2kg、価格：77,300円 (附属品含む)

●MR-1001携帯型国際VHF無線機
 出力：4W/1W切り替式、電源：11V、重量：0.6kg、価格：74,200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、重量：180kg、価格：6,700円。
 *ご希望の方はNORC本部事務局まで。

NORC 保険デスクより

団体ヨット保険海外クルーズ契約のご案内

すでに、オフショア誌上でご案内のとおりNORCでは団体ヨット保険の募集をいたしておりますが、この団体保険は、日本国内のみを対象にしています。したがって、補償が得られるのは、北海道、本州、四国、九州、奄美の各島および沖縄諸島の陸岸から200km以内の水域、内陸に限られます。

そこで、今回、NORC保険サービスの第2弾として、国内外を問わず補償が得られる海外ヨット保険を企画いたしました。

この海外ヨット保険の概要は以下のとおり。

(1)この保険は、英国の保険約款 Institute Yacht Clauses (1985年1月11日)をもとにいくつかの点を改訂した約款を使用し、「ヨットの損傷」「第3者に対する賠償責任」「救助費用」についての損害に対し、保険金をお支払いする内容になっています。

(2)保険料は「個別のヨットの明細」や「クルーズ、レース等の予定」「スキッパー、クルーのヨット歴」を参考に、一隻毎に決定いたします。

(3)NORCをひとつのフリートとしての保険としますので、フリート全体の事故率が各会員の翌年の保険料に反映いたします。

なお、詳細はNORC保険デスク(フリーダイヤル0120-024410)までお問い合わせ下さい。

NORC認定会員代理店一覧

名称・会員名	住所	TEL・FAX
錦石川保険事務所 石川 昇	東京都港区赤坂3-1-2 A I C赤坂ビル	T: 03-586-6297 F: 03-584-6203
オフィス・マリン 二階堂 隆	横浜市鶴見区市場大和町4-1 仙台屋ビル	T: 045-503-5377 F: 045-503-1406
青梅代理店 根岸 径樹	青梅市新町 848 新町台マンション 107	T: 0428-31-5894
錦ビーアイエー 秋岡 康夫	東京都港区赤坂3-1-2 A I C赤坂ビル	T: 03-586-4411 F: 03-583-2696
㈱T・A・代理店 酒井 直樹	東京都港区赤坂3-1-2 A I C赤坂ビル	T: 03-583-0783 F: 03-584-6269
錦太陽保険事務所 山口 憲二	東京都港区赤坂3-1-2 A I C赤坂ビル	T: 03-586-3511 F: 03-586-6528
錦横浜マリンサービス 飯山 浩司	横浜市中区長者町9-175	T: 045-253-2917 F: 045-261-2919
錦オフィス・ギンザ 竹内 誠	横浜市鶴見区市場大和町4-1 仙台屋ビル 202	T: 045-503-16 F: 045-503-1406
笹岡損害保険サービス 笹岡 耕平	大阪市鶴見区浜2-4-47	T: 06-911-2017 F: 06-911-1649
保険のカトー 加藤 幸雄	静岡市石田3-15-5	T: 0542-81-3928 F: 0542-83-1316
T. I. C 田中 資英	鎌倉市由比ヶ浜2-17-22	T: 03-405-8269
K A T O 加藤 繁雄	半田市亀崎6-80-14	T: 0569-28-2340
サトー インシヤランス オフィス 佐藤 克則	広島市西区天満町3-19-203	T: 082-293-0860 F: 082-231-5231
鈴木総合保険事務所 鈴木 幹夫	半田市吉田町4-108-1	T: 0569-27-5051 F: 0569-27-6581
知久事務所 知久 良広	広島市中区富士見町2-9 マリンショップノア内	T: 082-244-5380 F: 082-244-5381

団体窓口

NORC保険デスク

東京都千代田区神田錦町1-9天理ビル フリーダイヤル: 0120-024410
東南興産株式会社東京営業所内 FAX: 03-295-6390

■価格変更のお知らせ

本部事務局

NORC頒布物品の価格が下記の通り変更になりました。新価格には消費税が含まれています。なお、詳細は本部事務局にお問い合わせ下さい。

VHF・MR2001	77250円
VHF専用アンテナ	6700円
VHFMR1001	74200円
イーパブ	62000円

クラブ旗、レース旗	2050円
エンブレム	8250円
エンブレム(艇名入り)	10300円
バージネクタイ	5150円
I O Rルールブック	2600円
O R C特別規程	1050円
レベルレース規程	1050円

今月の表紙: いよいよレースシーズンの本格的な幕明け。西宮沖で開催されたコルム・フリート・シリーズも精鋭29艇が参集し、エキサイティング・シーンが随所に展開された。写真は福岡から参加の〈シティ・ボーイ〉(撮影/内坪則彦)

OFFSHORE 第169号 平成元年4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 明宏印刷株式会社

オースセーリングズの予感。

ヨット・モーターボート 総合保険

東京海上火災保険株式会社
住友海上火災保険株式会社

お問合せ先：会員代理店またはNORC保険デスク(フリーダイヤル0120-024-410)

セイリングに新境地をひらく

抜群のスタビリティ



ユーデル・ヴォーリックが
走りのグレード。

バルティック40は、将来、外洋レースの主流となるであろうIMSを想定したハルデザインと北欧造船技術の粋を集めた豪華な居住性を誇る最新モデルです。ファーリングジブ、セルフテラーリングウインチを装備してのシングルハンドセーリングから、チーム一丸となつての白熱したクラブレースまで、思いのままに対応します。

軽量、そして優れた耐久性。

厳選されたマテリアルと独自の工法に60%の軽量化、200%のハル強度を実現(G.R.P.製同型艇比)。コストか品質かという選択では、断固として後者を優先させる。決して妥協を許さない「質」へのこだわりから生まれた確かな手応え。走りの喜びを余すところなく味わえ、乗る人を選ばステイタスヨットです。

The BALTIC
NEW 40
IOR / IMS RACER / CRUISER

MAIN DIMENSIONS		
L.O.A.	12.000m	39.37ft
L.W.L.	9.975m	32.73ft
Beam	3.880m	12.73ft
Draft	2.180m	7.15ft
Displ	6.800kg	14.990lbs
Ballast	2.800kg	6.173lbs
I	16.400m	53.81ft
J	4.605m	15.11ft
P	14.600m	47.90ft
E	4.765m	15.63ft

