

Offshore

No.190 MARCH 1991



第6回 相模湾 JBC オープンヨットレース The 6th SAGAMI-WAN JAPAN BAY CUP OPEN YACHT RACE

朝日海洋



開催日:1991年6月2日(日) [参加者募集中]

参加対象:アマチュアヨット愛好者すべてを対象とする。

参加費用:1艇につき8,000円(8人まで)/9人以上の場合は1人追加ごとに1,000円

賞:参加者全員に参加賞、各クラス優勝～6位にトロフィー、他特別賞を多数用意しています。

■主催:株式会社朝日海洋

■主管:社団法人日本外洋帆走協会関東支部/STC(セールボート・トレーニング・クラブ)

■後援:神奈川県、三浦市

■協賛:株式会社西洋環境開発

■協力:シーボニア、葉山マリーナ、逗子マリーナ

■お申し込み/お問い合わせ:相模湾JBCオープンヨットレース事務局03-5487-8920(朝日海洋内)

世界は、海でつながっている。



SEIYO MARINE NETWORK PRESENTS



編集長
見聞録

J24 沈と遭難捜索

相模湾葉山沖STCレース海面にて

写真／田口 蕃

平成3年2月17日晴れ渡った日曜日、今日はオフショア取材班としてSTCの本部船丸十九に乗せてもらい、風も20ノットオーバー、豪快なレース展開が期待出来ると楽しみにしつつ、スタート海面につくとほとんどの艇がフルメイン、No.3ゼノアにてスタート海面に集まってきた。

小松さん、亀山さんの指示の下スタッフ全員キビキビと気持ちよく働いている。久ぶりに吹いたせいとかAクラスのスタートはリコール艇はなかったものの、腰がひけたかバラバラのスタートであった。上マークに行く間、段々と風力があがりブローで30ノットオーバー



写真上はブローチング後沈みゆく「ハラカラ」。写真下は当日のレース海面、強い北風が吹きつけていた



はあったかと思う。

2, 3 艇がリタイヤしていき、他 2 艇が調整不足かマストを折っていた。

30度風向が振れ上マーク打替えが手際良く行われ、失礼して濡れない船内がひと眠りしているとなにやら騒がしい。

J24「ハラカラ」が沈して乗員 1 人行方不明とのこと、レース中止の合図もそこそこに運営船 2 艇遭難者捜索に向かう。現場では写真にあるようにハルの 1 部と破れたセールがまわりついたマストの見る無残な J24 が沈していた。

本部船からは、近くの帰港途中の漁船への捜索協力依頼と、各ハーバーへ助けて帰った艇がいなかったとの問い合わせと、保安庁への連絡等々、捜索方々漁業無線、船舶電話で慌しく連絡をとっていた。

スタート時当該艇の乗員が本部船の Y 旗の指示どおりライフジャケットを着用していたのを確認していたので、絶対浮いているぞ、

なんとか発見しようと全員気合い立つが、波頭が風で吹き飛び、太陽は出ているものの逆光の部分はないも見えず、この海にもまれている落水者の気持ちを思うとき焦りと苛立ちでいてもたってもいられなかった。

おおよそ 3 時頃全員無事と連絡が入り、よかったなーと全員大声で喜び会う。

吹きすさぶ海に沈みつたあるヨットは悲しげで、マストにからむ千切られたセールのはためきは、近頃とんと忘れていた恐怖をまざまざと脳裏を刻みつけてくれた。

本部船への一報は乗員 5 人の内 1 名行方不明ということであったが、実際は乗員 8 名であったという。うち男性 1 人女性 7 名、見ていた艇の証言によると上りでセールに当たる風を逃がしきらないのかブローチングして切りあがっては又戻るといふ帆走で、大丈夫かなと心配しつつ側を帆走していたという。

一安心してからスタッフの方との話の中で、やはりこんな時は情報収拾伝達的手段として参加艇との間、なんかの方法が欲しい、やはり無線という VHF がよろしいのではないか、と言うことになり、については非会員の方にも会員になっていただき、VHF 無線機搭載を勧めなければと一人思う。

いままで何度もあったことだが、真っ暗闇の荒れた海でスピン帆走中ブローチングして艇が起き上がるまで、真下に真っ黒の海面を足下に見て恐怖に只なすすべもなくライフラインにしがみついたあの時、ハッチから今回のように水が入り沈していたからと思うと背筋が凍る思いがした。

STC の運営も立派だが、今回の事故の処理に当たったの処理も沈着にして冷静適切に処理をされていた。STC スタッフの皆さんに最大級の賛辞を贈りたいと思うものです。



写真左頁は波にもまれる「ハラカラ」この後、必死の搜索が行われた。写真上は当日快晴、強風のもとでスタートを切った各レース艇



レース当日はこのような豪快なセーリングシーンも見られたのであったが……



STCの運営スタッフ一同。中央グリーンのウェアが小松一憲さん

編集部注

STCとはセイルボート・トレーニングクラブの略で7年まえに、ジャパンカップ、フリート対抗等でのトライアングルコースが盛んになるにつれ、スタート、タック、シャイビング等その他の基本練習をしたいという我が日本外洋帆走

協会の会員の要望に答えて、小松一憲さんが有志の方々とボランティアで始めたトレーニングレースです。最初の頃は6艇からはじめ、素晴らしいレース運営と運営の方々の献身的な努力に、7年たったいまではつねに60艇を超えるエントリーがある。

あいかわらず、ボランティアの方々の熱意によって運営されています。主なメンバーは小松さん、亀山さん、鷺尾さん、石田さん、尾田さん、山崎さんです。



NIPPON CHALLENGE
AMERICA'S CUP 1992

いよいよサンディエゴへ!

木村太郎の 日本チャレンジ 応援レポート

〈ニッポン〉がセーリングを始めると、どこからともなくヘリコプターが飛んできたそうです。それも1機ではなく3機も。

艇がサンディエゴに到着し、テストセーリングに出た時のことでした。クルーたちは初め報道機関のヘリコプターか何かと思っていたそうですが、まわり方が尋常でないばかりか、カメラの他に計器のようなもので〈ニッポン〉を狙ってきたので他のシンジケートのスパイ機と分かったということです。

スパイ機は〈ニッポン〉をあらゆる角度から写真に収めるだけでなく、野球でピッチャーの球速を計る「スピードガン」などを使って艇の性能を捉えようとしたのでした。

しかしスキッパーのクリス・ディ

クソンその時少しもあわてず、メインシート・トリマーに少しセールを出すように指示し、艇のスピード・ポテンシャルが分からないようにはしらせただけだそうです。

次の日はヘリコプターの代わりに大型のラバーディンギーが出てきて〈ニッポン〉を追跡していました。アメリカズカップではレース艇の365メートル以内には他のシンジケートのサポート艇などは入らないという不文律があるそうですが、そうしたことにおかまいなく近づいてきて写真を撮ったり、スピードを計ったりするそうで、〈ニッポン〉のクルーたちも「これじゃ練習もできない」と文句を言っています。

それもこれも「ニッポンチャレンジ」に対する前評判が異常なほどに

日本チャレンジ・木村太郎応援団長高かったことによる一種の“有名税”のようなものと諦めざるを得ないところもあるのです。

2隻の〈ニッポン〉がサンディエゴ到着した頃、地元サンディエゴの新聞が各国チームの下馬評をまとめて今の時点の「ランキング」を発表しました。ランキングは「資金力」「艇の性能」「クルーの力量」をそれぞれ10点ずつに配分し30点満点で採点していますが、トップは地元のデニス・コナーのチームで28点、次がニュージーランドで27点、そして3位に我々「ニッポンチャレンジ」が26点を与えられていたのです。その採点の内訳は資金力が10点満点、艇が8点、クルーが8点となっていました。コメントとして「日本のハイテクが艇の開発に寄与していれば、採点はさらに高くなる」とありました。

未だに資金ぐりに頭を痛めている私たちにしてみれば、資金力で満点というのは“過大評価”と思えますが、「経済大国日本」とオーバーラップして見られるのはしょうがない、というよりもむしろそれを利用して他チームにプレッシャーをかけるのも“かけひきの内”とあえて否定はしないことにしました。

不満なのはクルーの力量を「8」に採点されたことです。クリスに率いられたクルーは現在の世界の超一流の水準に達していると信じていますが、これも5月にサンディエゴで行われる“プレアメリカズカップ”



先月行なわれた壮行会でガッチリ握手する南波キャプテンとクリス・ディクソン



とも言える「アメリカズカップ級世界選手権」を境に評価が変わってくるだろうと、あえてこの評価も黙殺することにしました。

問題は艇の性能です。技術陣を率いた野本謙作先生は絶対の自信をお持ちですが、こればかりは他の艇とはしり合わせてみなければ分からないからです。しかしそれは他のチームとても同じなのです。そこで日本の艇がはしりだすと執拗に追跡が始まったということなのでしょうが、もう一つ地元紙がコメントで触れていたように〈ニッポン〉については日本のハイテクがどう使われたのか相手にとっては“不気味”な要素があるようなのです。

昨年4月22日〈ニッポン〉1号艇が進水した時、取材に来た海外のヨットジャーナリストはそのハルの形状に驚きながら、首を傾げたものでした。IORボートのそれのように箱型の断面ではなく、水線に向かって逆三角形のように絞りこまれた形に「クファジ」(ソ連のウィットブレッド艇) みたいだな」と皮肉っぽく

言う者もいました。

しかしそのハルが「30種類の模型を使って700回以上水槽実験と、スーパーコンピューターを150時間回した結果の産物」と分かると態度が一変したものです。

このデータに目を剥いたのはジャーナリストばかりではなかったようです。その後の進水したニュージーランドの三艇の内一艇はこの“逆三角形”を採用していました。あのブルース・ファーも迷ったのでしょうか。イタリアの2号艇も〈ニッポン〉のハルに似たものになったようです。さらに防衛側の「アメリカ3」チームが建造中の艇も〈ニッポン〉と「コンセプトでは良く似たモノになるだろう」と言われています。

何か世界中のチームが日本のハイテクの影に脅えているようにも見えますが、それがヘリコプターでの執拗な追跡を招いているようにも思えるのです。その影がホンモノかどうかは5月の世界選手権が証明することになるのでしょう。

しかし“ハイテク競争”は世界選

進水式当日、見事な走りを見せてくれた「ニッポン」(撮影 藤掛昭雄)

手権で終わるわけではありません。むしろ競争は新しい段階に入ると考えられるのです。

それは世界選手権でハル形状など流体力学の上での回答が出された後、それを基礎にレース艇を完成させる新たな課題に各チームとも直面すると思われるからです。

それらの課題は各パーツの軽量化であったり、セールの素材であったり、あるいはオンボードコンピュータを使ったタクティカル・システムの完成等々ハイテクの分野でのさらなる追求が始まるのです。

湾岸戦争も終わり、軍港サンディエゴも次なる“戦い”アメリカズカップへ向けて雰囲気が高まってきているようです。そうしたなか「ニッポンチャレンジ」は警戒されつつも、大歓迎を受けています。

チャレンジング・クラブの皆さんも是非応援にお出かけいただけるよう現地でスタッフがお待ちしています。



ボートショー出展についての報告書

MARINE FESTIVAL'91

第30回東京国際ボートショー

海事思想普及委員会
委員長 朝河 清

期間 平成3年2月9日～14日

場所 東京晴海 南館1階

目的1 セールナンバー取得のおすすめと特別会員への入会の案内と受付（NORCのPR）

2 会員の年会費の受付

3 会友艇への入会の案内と受付

4 会員への飲物の提供

5 若者への体験乗船申し込み受付（会員艇の協力による）

6 クルー希望者受付

7 レース風景等の写真の提示

8 ジャパンカップ 日本海レース ケンウッドカップ等のビデオの放映

9 NORC保険のPR

10 アンケートの収集

11 NORCグッズの販売

主旨

海にヨットに興味のある人々が集まるボートショーは日本外洋帆走協会のPRの場として最適であると思い、1月初旬にボートショーの取り扱い機関の舟艇工業会に問い合わせた所、ブースに空きがあり海事関係団体ということで出展も無料であるというご返事をいただいた。

清水専務理事と相談の上、急ではありましたが上記目的を以て出展させていただきましたので結果と経過を報告いたします。

経過

初めての事で今年は取りあえずできることは全部やってみようと、左記11項目に試みてみました。

それぞれに反応はありました。特筆すべきは非会員のNORCへの入会希望者が、入会の機会がなくて、この場所という問い合わせが多数あったことです。

舵誌他のヨット関係誌に事前PRをすれば、多くの反応が望めます。会員増を考え、NORCの一般へのPRは必要ではないでしょうか。会場で多く聞かれたのは入会メリットでしたが、あえてありませんと答えました。

今回は会員メリットの一つとして、NORC専用71チャンネルのVHF無線機の実演等が効果があると思われるます。

アンケートも約1000人近い方々から戴きました。ただ大変な労力と場所を必要とする事を考えるとNORC本来のPR、会員募集、ヨットスクール等に費用と労力を費やすべきで、今回はアンケートはしばらくは必要ないと考えます。

クルー募集についてはこちらから積極的に声をかけると色々質疑応答があり一人一人には時間がかかりましたが、声をかけた大半が申し込み書に記入してくれました。ほとんど初心者ですが各艇に紹介し今後の追跡調査をしていきたいと思います。会期終了後もNORC事務局に問い合わせが入っています。

体験乗船(ヨットスクール)にも40人を越える人々が応募され、会員のご協力で全員乗船可能です(3月21日三崎マリン)。

会員の方々にも多く立ち寄りいただき、会員同士の旧交を暖める場としてご利用いただきました、ブースにおけるコーヒーマービスも「NORC会員になって20年ですが、初めてサービスしてもらった」と冗談も出ました。

非会員の方も気楽にカウンターに來られ、色々お話をさせていただきましたが、NORCについて多くの誤解があるようでした。

例としては、会員になるには20万円近い費用がかかるという、誰でもが会員になれる等々。

聞いていて、会員を増やそうと思うならば、一般のヨット乗りの方々にむけてのNORCのPRの必要性を切実に感じさせられました。

ボートショーのブースを利用して、NORC門戸を広く開き、レース関係者だけでなく、それ以外の会員を増やすことを試みたいと思います。

外国に商用でいかれる会員の話では、商談の途中雑談の中でNORCの会員であると分かり、会員カードを見せてからはすっかりうちとけ、仕事人間ではない心のゆとりある人と、すっかり信用されたというように、ステータスとしてのNORCの位置づけを大いに考察すべきだと思います。

の尾田英明さん、宮坂敬三帆走委員長、私、他の方々で勤めさせていただきましたが、次回はより多くの方々のご協力を仰ぎたいと念願しております。

また、会場で業者の方々にオフショア誌の広告の依頼をいたしました、多くの良い感触を得ました。

開催期間6日間を有効に使うため、ご賛同を得ましたら、1年かけて充分な準備をして次回はよりよいブースを開きたいものです。

結果

- 1 チラシの配布(4000枚)と個別説明
- 2 41人(会費納入)
- 3 チラシの配布と(4000枚)個別説明
- 4 コーヒーマービス
- 5 クルーズ教室応募:男29人,女16人,2/21現在
- 6 クルー応募:7人
- 7 ジャパンカップ,ニッポンチャレンジ,ヤマハカップダブルハンド,日本海レースのポスター掲示
- 8 テレビ(16インチ)2台によるテレビ放映終日
- 9 保険デスク有光さんによる説明
- 10 アンケート1000枚収集(アンケート結果は別紙による)
- 11 NORCトレーナー,パッチ,ネクタイ,NORCシール 売上53,200円

以上

追記

ニッポンチャレンジのドナーは2月現在8千人弱、これからますます増えていくこととおもわれます。これに対しNORCは30年の歴史があって、年々徐々に会員が増えつつあるとはいえ、2月現在4千2百人、比較の対象としてどうかと言う方もおられるかと思いますが、彼我の会員を増やそうと言う努力の差を考えなくてはと思います。

横山晃NORC監事の数年来のご指摘の、会員を増やす努力は、常にしていかななくてはと思いつつ、レース活動以外でできる良い機会がボートショーの会場での、これからヨットを始めようとおもわれる方々へのPRとお手伝い、NORCを誤解されているセイラーの方々への前向きでソフトな姿勢での勧誘、一般の方々へのNORCのPR等々がここ数年地道にやっていくべき事業ではないかと考えます。

私達の日本外洋帆走協会会員であるという誇りが、世間の方々に認められ、会員のステータスが必然と上がってくれば、良質な会員がおのづと増え1万人を越える日も遠くないと思います。

ボートショー・アンケート内容

質問1：ボートショーは何で知りましたか

a 新聞 b 雑誌 c マリンショップ d 知人から e その他

質問2：ボートショーは何回目ですか

a 初めて b () 回目

質問3：ヨットに乗ったことがありますか

a ない b ある c 操船できる

質問4：(a)と答えられた方のみお答えください。あなたのヨットに対するイメージは次のうちどれですか(複数回答可)

a スポーツ b レース c 娯楽 d マニア e 高価 f 無駄 g あこがれ h 精練 i ヘビー j 優雅 k その他

質問5：ヨットに乗ってみたいと思いますか(複数回答可)

a ぜひ乗ってみたい b 機会があれば乗ってみたい c 操船してみたい d レースに参加してみたい e 興味が無い

質問6：(d)と答えられた方のみ、その理由をお聞かせください

質問7：(b)(c)と答えられた方のみお答えください。ヨットを所有していますか

a 持っている(ハバー名) b 持っていない c これから持つ予定である

質問8：レースに参加されたことはありますか

a ある(レース名) b 参加したいと思っている c ない

質問9：日本外洋帆走協会をご存じですか

a 知っている(何で知りましたか) b 知らない

質問10：あなたの知っているヨットレース名をお書きください

アンケート結果

年齢構成			各質問の統計			質問 1			質問 2			質問 3			質問 4			質問 5			質問 7			質問 8			質問 9					
男	女		男	女		男	女		男	女		男	女		男	女		男	女		男	女		男	女		男	女				
15～20歳	28人	3人																														
20～25歳	74人	46人																														
25～30歳	156人	36人																														
30～35歳	164人	14人																														
35～40歳	113人	4人																														
45～45歳	111人	3人																														
45～50歳	48人	1人																														
50～55歳	36人	0人																														
55～60歳	20人	0人																														
60～65歳	8人	0人																														
不明	19人	11人																														
※質問 7 のハーバー名、質問 8 のレース名は、ほとんどのハーバー、レースが出てきたので、特にここでは表記いたしません。																																

1991年度 全国計測委員会報告

1991年度全国計測委員会が以下のとおり催されたので報告します。

場所：1/26油壺マリーナホテル 1/27三崎マリン

日時：1991年1月26日(土)午後2時～27日(日)午後4時

出席者：林賢之輔 大橋且典 伊藤静美 中村隆彦 平岡俊一郎 長谷川淳 渡辺修治 高橋太郎 沢地 繁 松崎孝男 長江博人 (安全委員会)
初鹿野幸生 (帆走委員会) 周東英卿 (ルール委員会) 木内安夫 花川幸一郎 飯塚功二 田中龍雄 田中康一郎 栗林裕之 栗林章代 瑞慶覧実 鈴木利夫 尾田英明 八木達郎 水越英次 村山進 大原義昭 豊田哲郎 野崎輝夫 吉川誠一 田中俊英 川島正通 亀田豊 前田利一 戸谷壽男 黒川健一郎 曾我部悦弘 松石晋 後藤早巳 野村明宏 風祭德行 夏目正人

1/26. 油壺マリーナホテル会議室

1. 林委員長の挨拶 (スケジュール, 資料の説明)

2. IOR, IMS現状報告

・証書の発行数 (世界各国) の報告

IOR-4,888隻, IMS-3,565隻 (1990,9,30), とIMSは増加している。

・日本の現状報告

日本の現状はIOR-140隻IMS-30隻である。1990年12月には『グアムレース』が実施され、そのうちIMS艇は8艇であった。1991年は、NORCにとってIMS元年となる。

3. クルーザーレーティング現状報告 (鈴木)

・CR部門, 現状及び活動報告

・12/2CR部門全国連絡会議において, 更新制度導入とスタンダードデータ採用が決定され, 3月までに作業を進める。尚, 更新制度の導入については理事会に報告する。

・8月に実施される『日本海国際レース』の準備のために, NORCクルーザーレーティングとCRMジャーナルズマニュアルの英訳版を作成。

4. IMSルールブックの説明 (林)

5. IMSレギュレーションの説明 (大橋)

6. IMSハンドブックの説明 (初鹿野)

7. スペシャルレギュレーションの変更部分の説明 (長江)

8. IOR, IMSルール変更部分の説明 (高橋)

1/27. 三崎マリン会議室, ポンツーン

1. IMS計測の実習 (伊藤, 花川, 田中, 平岡 他)

・フローテーション, リグ, レギュレーション他

2. セール計測の実習 (長谷川 他)

3. メジャーラーの認定について

・セールメジャーラーについては, 計測委員会より出題するレポートを提出していただき, 後日, 林チーフメジャーラーより認定される。

・IOR, IMS, セールメジャーラーの希望者については, 計測委員会より出題するレポートを提出していただいた後, 実測に参加していただき, 経験をつんでいただいて, 適当であると判断された希望者は, 林チーフメジャーラーより認定される。
(計測委員会)

NORC本部事務局移転のお知らせ

専務理事 清水栄太郎

関東支部長 並木 茂士

このたび、本部及び関東支部事務局が次の予定により移転することになりましたので、お知らせいたします。年末から準備にかかっています。会員の皆様には種々ご迷惑をおかけすることと思いますが、ご理解をお願いいたします。

移転先

東京都港区虎ノ門1-11-2

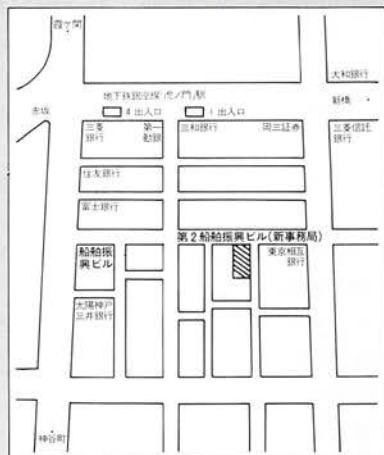
第2船舶振興ビル (仮称) 5階

移転月日

平成3年3月26日

移転中の、3月25日(月)～同27日(水)の間、電話、FAX等ご迷惑をおかけすることになると思いますが、ご理解ご協力をお願いいたします。

第2船舶振興ビルは、新築で事務室も若干広くなりますので、現在手狭の為、なにかとご迷惑をおかけしていましたが、会議室設置を予定しており、サービスも向上できるとおもいます。是非、ご来訪をお待ちしています。



RACE INFORMATION

第5回(1991年)関西ミニトン選手権大会

実施要項(抜粋)

- 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:レース日程

4月13日(土)インスペクション

前夜祭

14日(日)第1レース(オリンピックコース)

第2レース(オリンピックコース)

21日(日)第3レース(オリンピックコース)

第4レース(ショートディスタンス)

表彰式

4:クラス分け

- 1)クラスA:レーサークラス
 2)クラスB:クルーザークラス
 3)クラスC:クルーザークラス(ヤマハ23に限る)

5:参加資格

クラスA

- a) NORCの登録艇で、艇長は会員であること。
 b) IOR17.4ft以下の有効なレーティングを有すること。
 c) ORC安全カテゴリー4、及びNORC設備規定C以上の安全検査に合格していること。

クラスB及びC

- a) 全長23ft以下のプロダクション艇で、IYRR25.2に基づくセイルナンバーを有し、本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みの艇に限る。
 d) 参加を認めるプロダクション艇は、原則として工場出荷時の標準装備(艇体、マスト、ブーム)による。その他疑義の生じた場合には、レース委員会の判断による。

各クラス共、日本ミニトン協会の会員艇であること。
 入会は、最終申告時に完了していなければならない。
 入会金1人5,000円 年会費1年2,400円

6:開催場所

レークウエストヨットクラブ(L. W. Y. C)〒520-02
 大津市今堅田1丁目2-20 TEL0775-72-2114
 上記をホームポートとする琵琶湖

7:参加申し込み

申し込み先 〒550大阪市西区北堀江3-6-13TEL

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 山本
 締切日 4月13日(土) 15:00

申し込み方法 申し込み用紙に参加料を添えて、事務局へ現金書留にて郵送のこと。但し、4月13日に限り現金払いも可とする。

参加料 1艇につき12,000円

4月13日のみ事務局をLWYCに出張設置する。

8:問い合わせ

関西ミニトン選手権大会実行委員会事務局

担当 山本 Tel 06-535-4442

レークウエストヨットクラブ

担当 石塚 Tel 0775-72-2114

ビワコスモールヨットクラブ

担当 栗林 Tel 06-876-0547

'91日本海国際ヨットレース

1. ス日程

8月1日(木) 参加者集会(ラジサール)

8月3日(土) 第1レース

ウラジオストック→ナホトカ(約60マイル)

8月5日(日) 第2レース

ナホトカ→小樽(約40マイル)

8月11日(日) 第3レース

小樽湾内ショートレース(約30マイル)

参加資格

NORCクルーザーレーティング、ORC-II、モノハル艇で艇長8m以上、等、詳細は問い合わせを。

スポンサーシップ カテゴリーB

締切: 四月末日 参加料: 50,000円

申し込み先:

〒062札幌市豊平区平岸4条13丁目 HTB内 '91日本海ヨットレース実行委員会事務局 TEL.011-831-6323, 824-4134(代表), FAX.011-841-4284

1991関東外洋ヨット選手権シリーズ フリート対抗レース

申込締切: 4月26日(金)

日程:

- | | | | |
|----|---------------|--------|---------|
| 1R | 5月11日(土)10:30 | スタート予定 | トライアングル |
| 2R | 5月11日(土)17:00 | スタート予定 | (初島レース) |
| 3R | 5月18日(土)10:30 | スタート予定 | トライアングル |
| 4R | 5月19日(日)10:30 | スタート予定 | トライアングル |
| 5R | 5月25日(土)11:00 | スタート予定 | (大島レース) |

連絡会議

NORC本部移転につき、日時と場所を変更します。

日 時：4月25日(木)18:30～

場 所：西桜福祉会館

港区虎ノ門1-21-9 ☎03-3501-2743

出艇申告及び艇長会議：5月11日(土)07:30～ シーボニア

参加資格：IOR/JORI～VI, IMS

参加申込料：クラスVI35,000円, クラスV40,000円

クラスIV45,000円, クラスIII以上50,000円

(2R, 5Rについては、『初島レース』と『大島レース』に準じ乗員参加料のみ別途支払い必要)

ジャパン IOR ワントンカップ

この数年来、日本のレース界においても国際化の波が押し寄せ、海外のレースに出場する機会も非常に多くなっている。当然のことながら、艇は先鋭化し、外国人クルーを載せることなどは日常のこととなり、各艇のオーナーは、新艇建造からクルーの問題、レースのオーガナイズ等、多くの問題を解決しなければならず、より豊富な知識と情報を収集することが不可欠になってきた。又、欧米諸国のオーナー間で行われているような、各オーナー同士が交流し、情報の交換を行うことは、自らのレース活動を進めていくうえで大変重要になっている。

しかしながら、日本での現状は、各オーナー同士が十分な情報交換をする場がなく、レース海面でいつも戦っている、同クラスのボートのオーナーの顔さえ知らないことが多いのが現実である。

こうした中で、ワントンボートのオーナーから自然発生的に、自分達の交流を深め、技術の向上を計る目的で、レースを行おうという話が持ち上がり、まず5月の連休に最初のレースを行うことになった。このレースは、各オーナー自らが手弁当で分担された仕事を受け持ち、レースを作っていくというのである。必然的にたびたびミーティングを行い、お互いが協力していく姿勢が生まれ、海外レースなども協力していくという話まで持ち上がってきている。又、レース当日は、各艇のクルーたちにも十分交流してもらおうとパーティなどの企画も進行している。レースの詳細は以下のとおり。

主 催 ワントンボートオーナーズクラブ

レース海域 城ヶ島沖

泊地場所 三崎マリーナ

日 程

5月3日(金)	08:00-08:30	艇長会議
	08:30-08:45	開会式
	10:00-	第1レース
	13:00-	第2レース
	18:00-	ウェルカムパーティ

5月4日(土)	09:30-	第3レース
	13:00-	第4レース
5月5日(日)	10:00-	第5レース
	14:00-	表彰式 パーティ

参加艇

"ARE CAN BAY"	J4033	後藤 裕
"青海波"	J3660	清田 博
"AMATORA"	J3965	佐々木 義隆
"FICKLE"	J3800	竹川 節男
"魔天狼"	J3705	青山 紀
"BOY"	J3606	山田 隆
"PROPAGANDA"	J4272	石渡 一夫
"BLUE NOTE"	J4305	五十井 進

参加希望、詳細に関しては、レース事務局までお問い合わせください。

レース事務局

電話 03-3769-0303, FAX 03-3769-0301

(株)ジェフコーポレーション 石渡 一夫

I Y R R 講習会開催!

I YRUヨット競技規則(I YRR)の講習会を下記の通り開催致しますので奮って御参加下さい。

記

◎初級クラス：ルールについて基礎的な知識を勉強したい人の為のクラス。

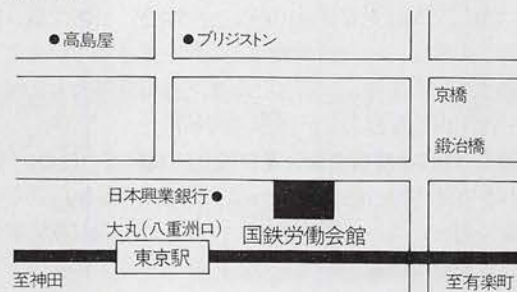
日 時：4月22日(月)1800～2100

◎中級クラス：ルールについて基礎的なことは知っているが、より一層、勉強したい人の為のクラス。

日 時：5月8日(木)1800～2100

◎会 場：国鉄労働会館・8Fホール(東京駅・八重洲南口より徒歩3分) TEL.03-3214-9415(8Fホール直通)

<略図>



◎会 費：各クラスー会員500円/非会員1,000円

◎申込先：NORC本部事務局(TEL.03-3504-1911)

◎締切日：初級クラスー4月19日(金)1800

中級クラスー5月7日(火)1800

1991年度第1回関東支部代議員会議事録

社団法人日本外洋帆走協会 関東支部

1 日時

1991年2月16日 1300～1410

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

代議員 50名

(出席者 28名)

柿島亮一 山本高靖 小黒公一 前田泰明 市村俊明
尾島裕太郎 加藤正敏 高田尚之 中谷林平 並木茂士
初鹿野幸生 古川保夫 朝河 清 大儀見薫 蒲谷和行
菅野 道 北村勝彦 藤山勝済 飯島征四郎 中馬 勇
矢吹秀邦 安原達朗 多田将三 沼田尚文 大田黒俊一
野口隆司 畑田晴彦 稲葉文則

(委任状22名)

津野守邦 橋本 博 倉持和夫 井上 武 高村 宏
斜森保雄 平田克己 藤田弘治 別部尚司 樹田政治
周東英卿 仁藤勝朗 林 正明 石原拓治 田中一美
藤井 茂 伊藤秀利 大河原雅之 三宅直晴 榊 正寛
内藤恒夫 高橋哲郎

代議員以外の出席

安岡信一(副支部長) 中上川貞次郎(財務担当総務委員)ほか

4 議題

- (1) 1990年度事業報告及び収支決算報告
- (2) 1991年度事業計画及び収支予算案
- (3) 1990年度関東支部基金決算報告
- (4) 関東支部推薦選挙管理委員候補者の選出
- (5) その他

5 議事

1300、安岡副支部長の司会により開会、出席代議員は50名で代議員73名の過半数で定足数を充足していることを確認、並木支部長が議長となり、議事録署名人に初鹿野、古川両氏を指名し、議事に入った。

議題(1) 1990年度事業報告及び収支決算報告 について

中上川財務担当総務委員から、資料に基づき1990年度事業の内容について報告があり、さらに、同収支決算について大要次の報告があった。

90年度の収支概要は、単年度では751千円の黒字計上となった。89年度が750千円の赤字決算であったのに比べ健全な決算を終えることができた。これにより、来年度への繰越収支差額は、4,820千円となる。

収入面では、会費収入は対予算599千円の増、舟艇登録は会友艇等の増加で対予算716千円の増となった。事業収

入では、レース関係収入が対予算2,357千円増と好調なもの、スポンサー協賛金が対予算1,910千円の減収となった。これは、予算時に『裕次郎メモリアルレース』に5,000千円の協賛金を予定していたが、各委員の努力にもかかわらず実際には3,000千円となったことにある。しかし、『裕次郎レース』については、支出の徹底的な削減、パーティ参加料の増収等の努力により、約1,000千円の黒字を計上し、その他のレースの増収策を図ったこともあり約2,300千円の増収となった。その結果、収入合計としては、対予算1,578千円の増収となった。

支出面では、管理費関係で768千円の対予算増、要因は人件費の増で事務局職員の事務引継のための一時的な員増があげられる。事業費関係では、帆走委員会の1,734千円の支出増がある。これは、協賛金が減少した分をレース参加料の増収で補った結果、付随する支出が増加したものと考えられる。その他の事業費については総務委員会は7月の代議員会開催費、通信委員会は、VHF海岸局の休日定期運用の人的問題による定期検査費であり、フリート助成金の支出減は予算は承認されているにもかかわらず、フリートからの請求がないためであり、その他事業費は、横浜フリートの大島ランデブー補助金が主体である。

なお、本件については、2月14日横山、渡辺両監事による監査をうけ、適正・正確との監査報告をいただいている。

本件については、特に質疑等はなく承認した。

議題(2) 1991年度事業計画及び収支予算案 について

中上川財務担当総務委員から、資料に基づき1991年度事業計画について説明があり、さらに、同予算案について大要次の説明があった。

予算案は、12月初旬までに各委員会、フリートキャプテンの要求案の提出を求め、それを基に1月及び2月の常任委員会において決算見込みを対比しながら策定したもので、内容的にはほぼ前年度実績を基に計画されている。

収入面では、レース参加料を7,300千円と考え、スポンサー協賛金は、『裕次郎メモリアルレース』3,000千円、『関東選手権』3,000千円計6,000千円を計画した。

支出面では、管理費の中の家屋費を移転のため増加し、人件費の増額を織り込んだ。事業費関係では、帆走委員会に若干の増を見込み、その他は実績を基に計画した。その結果、予算案では、収支同額を計画することとなった。

なお、実際の運用には、常任委員会及び財務担当において内容を充分吟味して、予算執行を公正にとり行う所

存である。

本件については、特に質疑等はなく承認した。

議題(3) 1990年度関東支部基金決算報告 について

中上川財務担当総務委員から、資料に基づき報告があり、並木支部長から支部基金運営委員会である常任委員会においては、支部基金は暫く現状のとおり運用し、元金が約1億円になった時点で改めて運用を協議するという意見である。旨の報告があった。

議題(4) 関東支部推薦選挙管理委員候補者の選出 について

並木支部長から、大谷正彦、大石巖両氏を1991～1992年度担当選挙管理委員として関東支部から推薦したい、旨提案があり、異議なく承認した。

議題(5) その他 について

①NORCとJYAの合併の件

②昨年提案の理事を代議員から選出する件の再提案

③NORCの協会の面とクラブの面の業務

についての質問があり、並木支部長から大要次の回答があった。

①については、関東支部として次回の理事会等において質問をする予定である。

②については、本年度は関東支部代議員会を1～2回開催する予定であり、理事会の意向も確認し、その際改めて討議することとしたい。

③については、関東支部としてはクラブ主体になりつつある。職員法、通信関係等においては、協会としての業務を進めており長い目でみてもらいたい。

以上をもって審議を終了し、1410、1991年度第1回関東支部代議員会を終了した。

上記議事録に誤りのないことを証明し、記名押印する。

1991年2月16日

議長 並木茂士 印

署名人 初鹿野幸生 印

署名人 古川保夫 印

第35回関東支部総会議事録

社団法人日本外洋帆走協会 関東支部

1 日時

1991年2月16日 1420～1520

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

581名(出席39名 委任状542名)

4 議事

安岡副支部長の司会により開会、出席特別会員及び正会員は581名で、特別会員及び正会員2207名の5分の1以上で、定足数を充足していることを確認、並木支部長が議長となり議事録署名人に初鹿野幸生、児玉万平両氏を指名、議事に入った。

議題1 1990年度事業報告及び収支決算報告 について

中上川財務担当総務委員から、資料に基づき事業実施内容及び収支決算に関する説明報告があり、さらに本件については、監事から適法正確であるとの監査結果をいただいた旨の報告があった。

本議案については、特に質疑はなかった。

議題2 1991年度事業計画及び収支予算案 について

中上川財務担当総務委員から、資料に基づき事業計画の説明と収支予算案の報告があった。

本議案については、特に質疑はなかった。

議題3 1990年度関東支部基金決算報告 について

並木支部長から、本件については支部基金規約に基づき支部基金総会として審議願いたい旨の発言があり、中上川財務担当総務委員から、資料に基づき報告説明があ

った。特に質疑はなく本案を承認した。

議題4 常任委員会及び代議員会報告 について

並木支部長から、先ほどの代議員会において、関東支部から大谷正彦、大石巖両氏を1991年同2年度担当の選挙管理委員候補者として推薦することが決定された。旨の報告があった。

また、3月23日のNORC理事会に、関東支部から会友艇の更新制度に関する意見の提出を考えている。旨の報告があった。

議題5 その他について

特に発言はなかった。

ほかに、発言提案等はなく、以上で審議を終了し、1520、第35回関東支部総会を終了した。

上記議事録に誤りのないことを証明し、記名押印する。

1991年2月16日

議長 並木茂士 印

署名人 初鹿野幸生 印

署名人 児玉万平 印

『'91ジャパンカップ』は
カテゴリーB
に決定
実行委員長 並木茂士

IMS

(International Measurement System)

に関する基礎知識

(社)日本外洋帆走協会計測委員会

1. IMSとは

色々な大きさの艇と一緒にレースを行うためには、ハンディキャップが必要になります。現在、世界的にはグランプリレースのためのIOR、国内ではファミリーレース的なCRがあり、レースの目的に応じて使い分けられています。しかし、IORでは艇がスペシャルレーサーでないとならずに勝てないとか、CRでは計測が簡単のため公平さに少し欠ける等の不満が、多少あるようです。

IMSは、グランプリ化するIORに対抗してクルージング艇まで幅広く対応出来るように考慮され、ORCにより採用されました。基本的な対象が健全な外洋ヨット（クルーザー／レーサー）であり、ストリップアウトされたスペシャルレーサーを除外しているため、今後は世界的に主要なレースで使用されて普及していくと考えられています。

IMSでは、計測に関するルール（名称：IMS）と居住設備に関するルール（名称：IMSレギュレーションズ）の2つのルールで構成されています。

特に居住設備に関するルールは今までのIORやCRではなかったもので、居住設備をもった艇でも不利益を蒙らない（一定以上の居住設備を持たなくてはならない）ように考慮した結果制定されました（「3. IMSレギュレーションズ」について参照）。

IMSでは実際に個々の艇を計測する実測が必要です。実測は、CRのように簡略化はされていませんが、船体の計測を必要としないスタンダード艇では、半日程の時間で計測でき、IORの全計測よりも簡単になっています。

IMSでは、機械（ハルスカナ）により船体を立体的に測定したデータに、さらにリグ、セイル、プロペラ、フローテーション等のデータを加えコンピュータにより解析してハンディキャップを算出します。このときに使用されるプログラムは速力予測プログラム（VPP）と呼ばれ、タンクテストや実際の艇の性能の蓄積の

うえに作成されており、艇の性能がそのままハンディキャップとして計測証書上に記載されます。

以降はIMS取得のための条件や取得方法および注意次項等が書かれていますので、各事項を満足しているか順番に確認して下さい。

2. IMS取得のための基本条件

国内でIMS計測を受けようとする場合、下記の基本条件を満たしていることが必要ですので、条件を満たしていない場合には、入会等の手続きを済ませて下さい。

2-a. 艇はNORCの船艇登録済みであること。（セイル番号の取得）

会友艇は不可。

2-b. オーナーは、NORCの特別会員であること。

2-c. IMSレギュレーションを満足していること。（絶対必要条件ではありませんが、IMSレギュレーションを満足していない場合、国内でのレースには参加できません）（「3. IMSレギュレーションズ」について参照）

3. IMSレギュレーションズについて

IMSでは、居住設備に関する規定がIMSレギュレーションズとして定められています。これは、ストリップアウトした艇を排除するためのもので、バースの大きさや数、トイレ、ギャレイ設備等に関して規定しており、適用は各レース主催者により決められます。

国内では、すべて適用する方針なので、この規定を満足しなければなりません。IMSレギュレーションズに関するチェックは、各艇の自己申告によって行われます。このために、計測委員会ではIMSレギュレーションズチェックリストを作成しましたので、チェックリストに従って自己診断し、満足しない場合には改善をしてすべて合格するようにして下さい。チェックリストのコピー

は、計測時に提出する必要があります。居住設備は、船内の重量に大きく影響を与え、浮いた状態（フローテーション）に変化を与えますので、改善の必要がある場合には、フローテーション計測を受ける前に行わなければなりません。

IMSチェックリストは、NORC本部計測委員会にて無料で配布していますので、ご請求下さい。

4. 実測について

4-1. IMSスタンダード艇と船体計測必要艇

IMSの実測は、スタンダード艇と船体計測必要艇と分けられます。スタンダード艇とは、量産（プロダクション）艇で同型艇が船体計測を受けて船体データが認定されている艇のことです。量産艇でも認定を受けていない艇はスタンダード艇とは見なされず、また、スタンダード艇でも全長を変えたりキール形状を変えたりの改造を行った場合には、スタンダード艇として見なされません。主なスタンダード艇は、4-3.スタンダード艇リストの通りですが、他にも輸入艇を含め多数ありますので、詳しくは計測委員会までお問い合わせ下さい。

4-2. 実測が必要な箇所

4-2-a. IMSスタンダード艇

リグ、プロペラ、セイル、フローテーション（フリーボード、インクライニングテスト）、備品目録作成の実測が行われ、約半日を必要とします。

4-2-b. 船体計測必要艇

スタンダード艇と同じ実測を行う前に機械により行われる船体の実測が必要です。船体の計測には全長30ftの艇で約1日必要とし、フローテーション等の計測とは分けて別の日に行います。

4-3. スタンダード艇リスト

(国産艇) ヤマハ (30S, 30S2, 36) ソレイユルボ
シン
スイング (31)
(輸入艇) バルティック (35, 38, 40, 43, 48, 64) ベネ
トウ (1 ton, 1st CL 10, 1
st CL 112, 305, 345, 375, 435) C&C
(30, 33, 35, 38) キャル (33, 39) デヘラー
(31, 34, 38, 36db) エリクソン (37, 38, 39)
ファー (9.20) フィーリング (1050, 1090)
ファースト (29, 375, 435) フレーズ
(33, 38, 41) ハンター (30) J
(24, 29, 33) ジャスー (38, 41) ニューポー
ト (31) オルソン (30, 34) ピアソン
(31, 34, 36, 37, 39) ショック (35) シグマ
(33, 38) スワン (36, 391, 43, 46, 53) X

(119, 342, 372, 402, 79, 99)

4-4. 実績における必要事項(各項をチェックのこと)

実測における必要事項は次の通りですので、各項目を事前にチェックし、不足事項がないようにして下さい。

◎船体計測必要艇の場合（スタンダード艇は不要）

船体の実測を必要とする艇は、スタンダード艇の場合の必要事項に加えて上架して船体の実測を受けなければなりません。上架の計測場所についてはさらに次の事項が必要です。実測を行うハーバーに確認して艇の上架および設置を依頼すること。

4-4-a. 計測場所を確保する。機械による実測を行うために、機械の設置スペースとして艇の前後左右に各2m以上の空きスペースが必要。

4-4-b. 地面は舗装（コンクリート）で、できるだけ平で水平なこと。スロープでは出来ません。

4-4-c. 計測中に艇の移動を生じないこと。（計測が始まると艇を動かすことはできません。）

4-4-d. 船台は、キールに対して直角で垂直方向のバーによりボトムを支えるタイプのものであること。不都合な場合は、ハーバー等の修理用の船台にのせかえる必要があります。

◎スタンダード艇の場合

4-4-e. IMSレギュレーションを満足していること（申し込み時にIMSレギュレーションチェックリストを提出すること）。

4-4-f. 安全関係の備品がすべて揃っていること（出場するレースの安全のカテゴリーを満足する備品を搭載していなければならない）。

4-4-g. 計測場所の確保をする。フローテーションの実測は、風や波の影響を受けやすく、天候によっては実測を行うことができないので、計測員とよく相談して決定し、事前にハーバー等に使用許可を得ておくこと。

4-4-h. 上架の手配をする。プロペラ関係を実測するために30分ぐらい上架する必要があります。

4-4-i. 計測状態（「7. 計測状態」を参照）に艇を準備すること。

5. IMS取得費用

費用としては、コンピュータによる計算や証書発行に使われる申込料と、実際に艇を計測するための計測実施手当ておよび計測員の交通宿泊費と旅行時間手当てから構成される計測実施料が必要で、各費用はIMS料金表の通りです。

IMS料金表には、マリナーやハーバーの上下架費および場所使用料等は含まれておらず、必要な場合には各艇の負担となります。

※計測実施料金表は次頁。

IMS 料金表	申 込 料	計測実施資料		
		計測実 施手当	交 通 宿泊費	旅行時 間手当
船体計測 必要艇	16,000円	現在 改訂中	実 費	1時間当り 1,000円 もしくは 10km当り 300円
スタンダード艇	同 上	同 上	同 上	同 上
費用納入先	実測を受ける 前に日本外洋 帆走協会計測 委員会に納入	実測終了後、計測員の指示 (請求)に従って、指定の 方法(口座)で納入		

6. 計測証書発行までの手続き(手順)

すべての実測が終了して証書が発行されるまで(6-8~6-9)に約10日間必要とします。実測は天候に左右されやすく、場合によっては実施不可能で延期する場合がありますので、はやめに(3週間以上前)実測を終了するように計測員と連絡をとり計測の予定をたてて下さい。以下は、計測証書が発行されまでの流れを表わしていますので、オーナー(代表者)は手順に従って手続き等を行って下さい。

- 6-1. オーナーは、IMSレギュレーションに合格するか、チェックリストに従って自艇を調べる。(不合格ならば改善すること)。
- 6-2. オーナーは、計測申し込みをする。添付の申込書を記入のうえIMSレギュレーションチェックリストと申込料の16000円を添えて日本外洋帆走協会計測委員会に現金書留で送付すること。
- 6-3. オーナーは、地区担当の計測員と直接連絡をとり、実測日および場所の打合せをする(計測員リスト参照)。
- 6-4. オーナーは、実測場所の確保する(ハーバーやマリナに使用の申し込みをする)。(4-3.実測の為の必要事項を参照)。
- 6-5. オーナーは、艇を計測状態の用意をする(7.計測状態を参照)。
- 6-6. 計測員は、実測を行う。実測に際しては、オーナーまたはオーナーに任命された責任を持った代理人が1名以上立ち会うこと。立会いの際には、次の書類を用意しておくこと。
 - a. 進年年月日を証明するもの。b. 設計者や造船所が明記されたカタログ等。
 - c. 記入済みのIMSレギュレーションチェックリスト
- 6-7. 計測員は、実測のデータを整理して計測委員会

に送付する。

- 6-8. 計測委員会は、届いたデータを基にコンピュータ処理を行い計測証書を作成する(6-2.の申し込みがされていない場合、処理を行いません)。
- 6-9. 計測委員会は、計測員による証書のチェックを受け、合格ならばチーフメジャラーの署名をもらい、証書をオーナーへ発送する。
- 6-10. オーナーは、届いた証書をチェックし、誤りがなければ指定の欄に署名をし、計測時備品目録や他の重要書類と共に艇内に保管する。
- 6-11. オーナーは、計測員の指示(請求)に従って、計測実施料を納入する。計測実施料の納入がない場合、計測委員会では協議のうえ発行した証書を無効とします。

7. 計測状態

外洋ヨットのレースでは、食料や飲料水や私物を搭載してレースを行います。各レース毎に搭載する量が異なるために、計測時には制限を設けて常に計測時の状態が一定であるようにしています。これを計測状態と言い、フローテーションの計測の前に事前に計測状態に艇を用意することは艇の責任です。下記に従って用意を行って下さい。計測時に用意がされていない場合、計測日の延期や中止をすることもあります。

- 7-1. レース中に使用されるぎ装品は、通常使用される位置に取りつけること。
- 7-2. マスト前のすべてのハリヤード類は先端をマスト根本に取り付けて引っ張り、後端は通常使用の状態にしておくこと。
- 7-3. マスト後ろのランニンググリギン(ランナー等)は、使用する位置のもっとも後ろに取り付け引っ張ること。
- 7-4. 通常使用するシートとガイ(スピンシート)及びマストに恒久的に取り付けられていないランニンググリギンは、船内のマスト後ろの床の上に置くこと。
- 7-5. ブームはPの最も低い位置に設置し、マストは調節可能な範囲で後傾させること。
- 7-6. すべてのセールを降ろすこと。
- 7-7. マットレス、クッション、枕は、通常の収納場所に収納すること。
- 7-8. 通常マストより後ろに収納している安全備品、航海用具、炊事用品は、それぞれの所定の場所に収納すること。
- 7-9. 通常マストより前に収納される備品は、船内のマスト後ろの床の上に置くこと。
- 7-10. 洋服、寝具、食料、貯藏品、ライフボール、ライフラフトは、すべて降ろすこと。

- 7-11. インサイドバラストを搭載している場合には、固定してあること。また、それらの正確な搭載位置と重量を計測員に申告出来るようにしておくこと。
- 7-12. アンカー及びアンカーチェインは、通常の保管場所に固定し、アンカーロープをマスト前方に収納する場合には、マストの後ろの床の上に置くこと。
- 7-13. すべてのタンク（燃料、水、等）は、すべて空にすること。携帯用タンクを使用している場合には、収納位置を明確にして固定しておくこと。
- 7-14. ビルジ（水垢）は、排出してないようにしておくこと。
- 7-15. スピンボールを2本用意しておくこと。1本しか持たない艇は、同サイズ艇より借用するなどすること。
- ※その他詳細については、IOR PART IIを参照して下さい。

8. 計測証書について

計測証書は、NORCチーフメジャー（計測委員会委員長）の署名とオーナーの署名がされて初めて有効なものとなります。また、計測証書は計測時備品目録（インベントリリスト）と対のものです。レース中は、計測証書を艇内に保管しておかなければなりませんので、計測時備品目録や他の書類と共にファイルなどしておくことをお勧めしますが、また、レース申し込みの際に計測証書のコピーを提出することが義務となっていることがありますので、コピーを数部用意しておくことも合わせてお勧めします。

毎年ルール改正が1月に施行されるので、すべての計測証書の有効期限は12月末日となります。改造等の変更をしていなければ次年度には更新の手続きを行い、新しく証書の交付を受けなければなりません。改造などを行った場合には証書は無効となり、変更箇所の実測を受けて新証書の交付を受けなければなりません。なお、算出復原力消失角度が103度未満のヨットには、IMS証書は発行されません。

9. クルー重量の宣告について

1991年度よりIMSでは、クルー重量リミットがその65%までの範囲内で、自己申告できるようになりました。クルー重量リミットを自艇の実情に合わせて変更することによって（計算上のスタビリティ及び排水量が変わるので）IMSタイムアローワンス値を自艇に合ったものに変わる事ができます。クルー重量申告は、再計測扱いとなります（クルー重量リミットを変更すると、計算上の復原力消失角度が変わる可能性があります。ご注意ください。

下さい）。

10. レース結果算出方法

IMSでは、ハンディキャップはその艇が1マイル帆走するのに何秒必要かという形で表わされます。これはTA（タイムアローワンス）と呼ばれ、IMSではレースのコース種類別および風速別により表示されますので、レース主催者はコースの種類と適用風速を決めて各艇のTAを決定します。TAは1マイルに必要な時間であり、実際の所要時間（ET）との差を出して修正時間（CT）として各艇の修正時間を比較して順位を決定します。次式参照 $CT = ET - TA \times D$

したがって、CTが0に近いほど速いということになりますが、理論上より速く走った場合には、CTが0より小さくなることもあるので、エントリーの中から基本になる艇を1隻決めて、その艇のTA×Dを全艇に加えることにより表示がマイナスにならないようにすることもあります。

また、その他にもコンピュータにより最適な風の中を走ってきた艇を上位とするような方法もあります。

IMSの計測証書には、その艇の理論上のスピードが1マイルに要する秒数という形で表示されているために、レース結果の算出のみならず、H頃の艇のチューニングに役立てることも可能であるため、非常に有効なものです。

11. 計測員リスト

計測員は専従ではありません。所属支部に計測員のいない支部では、近くの計測員にご相談下さい。

関東支部	伊藤 静美	TEL:0466-22-0805(会)	TEL:0466-24-3120(自)
	矢嶋 滋		TEL:03-3207-0680(自)
駿河湾支部	木内 安夫	TEL:0559-22-2152(会)	TEL:0559-49-0559(自)
東海支部	花川 幸一郎	TEL:052-582-5511(会)	TEL:0572-55-3599(自)
内海支部	飯塚 功二	TEL:0799-24-0401(会)	TEL:0799-22-9311(自)
西内海支部	田村 治久	TEL:082-885-1171(会)	TEL:082-278-0904(自)
本部	風祭 德行	TEL:03-3504-1911	
	夏目 正人		

社団法人 日本外用帆走協会 計測委員会

〒105 港区虎ノ門1-11-2

第二船舶振興ビル5階

電話 03 (3504) 1911

レース中止のお知らせ

ウラジオストック市の事情により、日本海レースで同市～小樽のオフショアレースが中止となりました。



多田雄幸さん亡くなる

写真提供 / 舵社

前回のBOCチャレンジ・シングルハンド・世界一周レースで見事クラス優勝を果たし、世界にその名を知らしめた、日本を代表するショート・ハンド・レーサー多田雄幸さん。

多田さんは今回の同レースにおいても、自作のヨットで挑戦して元気な姿を見せていましたが、シドニーで無念のリタイアの後、みずから、その生涯に終止符を打たれました。

あまりにも急なできごとでしたので、詳細についてはお知らせできませんが、BOCチャレンジのレース・ディレクター、Mark Schrader さんのコメントをお借りし、この誌面にて多田さんのご冥福をお祈り申し上げます。

「多田雄幸氏は1983年の第1回レ

ースにおいてクラスIIで優勝し、技術的にも卓越したヨットマンでした。今回のレースは、自分自身で設計、建造したヨットの性能に不満な点が生じ、レース続行に懸念を感じたため、シドニーでリタイアしました。

今回の悲劇的な結末に、彼を知る人は深い悲しみを感じています。誰からも愛された人でした。素晴らしい人間性、周囲に対する優しい心くばり、非常に寛大な心は誰もが認めるところです。BOCチャレンジ関係者は、大切な友を失ってしまったことを心から残念に思います」
(Statement by Mark Schrader, Race Director The BOC challenge)

取材協力 / 豊崎 謙



ニューポートでスタートを切る今回のレースの「コーデン・オケラVIII」

基礎編 海の知識①

船舶操縦士免許を取得していないクルーの方が最近多いと聞く。クルーに免許は必要ない。だが、法令、船体構造等の知識は、知らねばならないことがらである。そこで『オフショア』

では不定期で、『基礎編—海の知識集—』を掲載することにした。船舶免許をお持ちの方には退屈な内容であろうが、上記趣旨を汲みとり、ご理解いただきたい。

海と船の法律集（抜粋）

(A) 海上衝突予防法（抄録）

(総則)

第1条(3)の4 機関を用いて推進する船舶であっても、帆を用いていて動力を用いていないときは、帆船とみなし、動力を用いているとき船舶は、帆を用いているとしないにかかわらず、動力船とする。

- (11)「短音」とは、約1秒間継続する吹鳴をいう。
(12)「長音」とは、4秒間から6秒間までの継続する吹鳴をいう。

(霧中等における信号)

第15条2の(2) 帆船にあっては、フォグ・ホーン

3の(3) 航行中の帆船は、1分間をこえない間隔で、右げん開きのときは1回の吹鳴、左げん開きのときは連続した2回の吹鳴、正横後から風を受けるときは連続した3回の吹鳴を行わなければならない。

3の(9) ろかい舟及びろかい舟以外の長さ12.19メートル未満の船舶は、前各号の信号を行うことを要しない。ただし、これらの信号を行わない場合は、1分間をこえない間隔で他の有効な音響による信号を行わなければならない。

(帆船の航法)

第17条 2隻の帆船が互いに接近し、衝突のおそれがある場合は、その航法については、左の各号による。

- (1) 2隻の船舶の風を受けるげんが異なるときは、左げんに風を受ける船舶は、右げんに風を受ける船舶の進路を避けなければならない。
(2) 2隻の船舶の風を受けるげんが同じであるときは、風上船舶は、風下の船舶の進路を避けなければならない。

2 前項第2号の規定の適用については、風の方向は、

メインスル（横帆船にあっては、最大の縦帆）の張っている側の反対側を風上とする。

(動力船と帆船とが接近する場合の航法等)

第20条 動力船と帆船とが互いに衝突のおそれがある方向で進行する場合は、動力船は、第24条(追越し船)及び第26条（漁ろうに従事している船舶）に規定する場合を除き、帆船の進路を避けなければならない。

2 前項の規定は、狭い水道において、帆船が、その水道の航路筋しか航行できない動力船の安全通航を妨げることができるとするものではない。

(針路信号等)

- 第28条 (1) 針路を右に転じているときは短音1回
(2) 針路を左に転じているときは短音2回
(3) 機関を後進にかけているときは短音3回

(遭難信号)

第31条 船舶又は水上航空機が遭難して他の船舶又は陸岸からの救助を求める場合は、次の各号に掲げる信号の全部又は一部を用いるものとする。

- (1) 約1分間の間隔で行う1回の発砲その他の爆発による信号
(2) 霧中信号器による連続音響の信号
(3) 短時間の間隔で発射され、赤色の星火を発するロケット又はりゅう弾による信号
(4) 無線電信その他の信号方法によるモールス符号の「— — — — —」の信号
(5) 無線電信による「メーデー」という語の信号
(6) 国際旗りゅう信号によるNCの遭難信号
(7) 方形旗であって、その上又は下に球又はこれに類似するもの1個の付いたものの信号
(8) 船舶上の発炎（タールおけ、油たる等の燃焼）による信号
(9) 落下さんの付いた赤色の炎火ロケット又は赤色の手持炎火による信号

- (10) オレンジ色の煙を多量に発する発煙信号
 (11) 左右に伸ばした腕を繰り返してゆっくり上下させる信号
 2 船舶又は水上航空機は、遭難して救助を求めていることを示す目的以外に、前項の信号又はこれと混同されるおそれのある信号を行ってはならない。

(B) 海上交通安全法 (概要)

海上交通安全法は、

東京湾 (浦賀水道航路及び中ノ瀬航路)

伊勢湾 (伊良湖水道航路)

瀬戸内海 (明石海峡航路)

- // (備讃瀬戸東航路、宇高東航路及び宇高西航路)
 // (備讃瀬戸北航路、備讃瀬戸南航路及び水島航路)
 // (来島海峡航路)

の3海域での海上交通ルールを定め、その安全を図ることを目的としたものである。このような混雑の激しい海上交通の安全を守るには、幅員 (ふくそう) 海域のため特別の交通ルールを確立することが必要であって、今までの海上衝突予防法と港則法だけでは、交通安全確保が不充分のため、海上交通安全法のような特別な交通ルールが制定され、この海域においては海上衝突予防法に優先し、また今まで政令によって定められていた特定水域航行令は廃止されたのである。

帆船艇とこの新しい法律と関係は、

- この海域では、海上衝突予防法第20条第1項によって認められていた、帆船が汽船を避航させる権利の適用がなくなり、帆船の他の船舶を避航しなければならない義務が与えられた (法第3条、第1項及び第2項)。
- 特別な扱いを受ける船舶の灯火、標識を知らなければ、この海域の航行ができなくなる。すなわち「巨大船」「漁ろう船等」「危険物積載船」「長大物えい航船等」「緊急船舶」は特殊な灯火、標識を掲げる。
- 従来、他の船舶が接近してくるときだけ両舷灯を掲げればよかった帆船艇も、この法律の適用される海域では、これからは常時これを掲げておかねばならない。
- ヨットは強い航路内を通る必要はない。
- 航路を横断するときは、なるべく航路に直角に横断すること。
- 航路内では錨泊 (他船への繁留も含む) は禁止されている。
- 浦賀水道航路、明石海峡航路、備讃瀬戸東航路、伊良湖水道航路及び水島航路を航行する場合は、航

路の中央線の右側の部分を航行すること。

- 汽船が追いつくときは、次のような汽笛で信号をすることがある。
 長音一声に短音一声 右舷側を超越す
 長音一声に短音二声 左舷側を超越す
- 100トン以上の船舶が、航路に出入りしたり航路を横断しようとするときは、行先を表示するので、その表示を知っておく必要がある。

(C) 港則法 (抄録)

(法律の目的)

第1条 この法律は、港内における船舶交通の安全及び港内の整とんを図るを目的とする。

(港及びその区域)

第2条 この法律を適用する港は、別表のとおりとし、その区域は政令で定める。

(入出港の届出)

第4条 特定港に入港したとき又は特定港を出港しようとするときは、命令の定めるところにより、港長に届出なければならない。

(航 法)

第16条 2 帆船は港内では、帆を減じ又は引船を用いて航行しなければならない。

第17条 船舶は、港内においては、防波堤、ふとうその他の工作物の突端又は停船船舶を右舷に見て航行するときは、できるだけこれに近寄り、左舷に見て航行するときは、できるだけこれに遠ざかって航行しなければならない。

ロープの強度・使用安全率など

1. ロープの寸法

(1) 太さ

外接円の直径をmm単位で表すが、インチで表されているものは外接円周を示すもので、その関係は8:1である。

(例) 16cmのロープは2インチロープである。

(2) 長さ

ロープの長さは1巻(200)mを定尺としているが、米英では1巻120尋(219m)とされている。

(3) 重さ

麻索は200mを、鋼索は1mを単位としている。

2. ロープの強度

(1) 麻索の切断荷重概算式

麻 $P \approx \left(\frac{d}{8}\right)^2 \times \frac{1}{3}$ P ……切断荷重(トン)
 d ……ロープの直径(mm)

(2) 合成繊維索の切断荷重比較表 (概略)

(マニラ索との比較)

マニラ索	ナイロン	テトロン	ハイゼックス
1	2.7	2	1.5
クレモナ	T.H.CRP		
1.4	1.8		

(3) マニラ索の強度および重量表

「マニラ」索強度および重量表							
索の周 (インチ)	一 (ストラン ド) ノ (ヤ ン) ノ数	破断力 (トン)	100 尋 の重量 (kg)	索の周 (インチ)	一 (ストラン ド) ノ (ヤ ン) ノ数	破断力 (トン)	100 尋 の重量 (kg)
1/8	3	.194	5.22	4	44	5.52	145.15
1/4	4	.345	9.07	4 1/8	50	6.24	163.75
1 1/8	5	.539	14.06	4 1/4	56	7.00	183.71
1 1/4	7	.777	20.41	4 3/8	62	7.80	204.57
1 1/2	9	1.04	27.67	5	69	8.64	226.80
2	11	1.38	36.29	5 1/8	76	9.52	249.93
2 1/8	14	1.75	45.81	5 1/4	84	10.43	274.43
2 1/4	17	2.16	5.670	5 3/8	92	11.42	299.83
2 1/2	21	2.61	6.849	6	100	12.41	326.59
3	25	3.10	81.65	6 1/8	108	13.47	354.26
3 1/8	29	3.64	95.71	6 1/4	117	14.60	383.29
3 1/4	34	4.23	111.13	6 3/8	126	15.72	413.23
3 1/2	39	4.86	127.46				

3. 使用安全率

麻索	動索	切断荷重の 1/2 以下
	静索	" " 1/3 "

合成繊維索に対する注意

強度において麻索よりすぐれているので利用度は高くなったが、次の点に注意が必要である。

(1) 熱に弱い

激しく摩擦すると、その部分が熱で融けロープが傷むので、すれ当てを施す必要がある。

(2) 伸び易い

伸び率が麻索に比して大きいので (30~50%) 使用場所に注意が必要である。しかも弾力性があるので戻りについても考慮を払うべきである。

(3) スリップし易い

キャプスタンやボラードに巻くときスリップし易いことを心得て行うように。

(4) 日光 (紫外線) に弱い

乾いたロープは直射日光を避け、なるべくカバーを掛けておくか、日陰に入れておくこと。

4. 結索によるロープの強度の低下

(在来ロープの強度に対して)

オーバーハンドノット (固結び)	45%
フィギアオブエイトノット (8の字結び)	45%
リーフノット (蝶結び)	50%
ボーラインノット (もやい結び)	60%
フィッシャーマンズバンド (錨結び)	65%
ツーハーフヒッチ (二重結び)	65%
ティンバーヒッチ (材木結び)	70%
ショートスプライス	90%
ロングスプライス	95%

PROSS 四級ボート免許教室

ボート免許は

シーマンシップ

の第一歩です

NORC 会員のご家族, クルーの方
特別割引

詳しい資料ご希望の方は、下記宛、官製ハガキ、電話、FAXにてお申し込み下さい。

PROSS プロス・ライセンススクール オフショア係

〒150.東京都渋谷区恵比寿西2-2-6 EBISU FIVEビル3F TEL.03(3780)7051 FAX.03(3780)7052

Q²ダイアルで海の情報が聞ける!

風向・風速、潮流の変化など、ヨットマンならのどから手が出る情報を、リアルタイムで提供するサービスが登場した。2月9日より営業を開始した『ナスカ・ネット』である。電話（音声）、FAX、パソコン通信の3種の手段で、情報を提供している。また、掲示板サービス、伝言板サービスもあり、友人同士のコミュニケーション、仲間募集などの告知にも利用できる。表に『オフショア』読者に関係深いと思われるものを列挙したが、これ以外にも種々の情報が流されている。

料金設定は少々複雑。これらのサービスを利用するには、まず会員になることが必要。ただし電話（音声）サービスの一部は非会員でも利用できる。その上でQ²ダイアルのチャージが、電話（音声）で30円/分、FAXで100円/分、パソコン通信で20円/3分かかる。また、Q²ダイアルが利用できない船舶電話から利用したい方には、特別会員制度もある。詳しくはお問い合わせを。

テレホン情報案内サービスメニュー

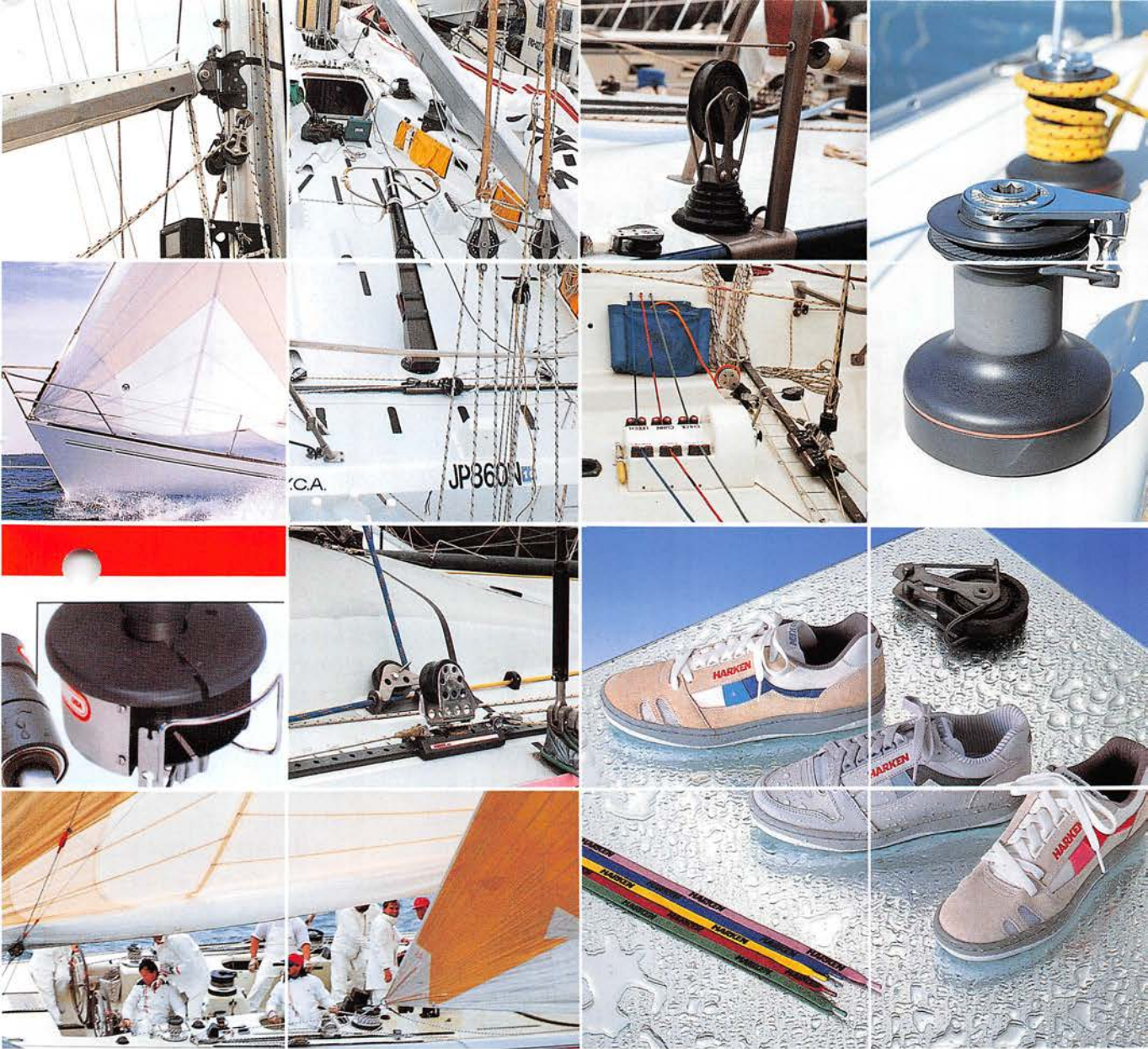
関東WINDインフォメーション（1時間毎の風向風速）
台風情報（日本気象協会）
注意報・警報（県別発生状況）
茨城県の天気予報、風情報、注意報・警報（詳細情報）
千葉県 — “ —
東京及び伊豆諸島 — “ —
神奈川県 — “ —
静岡県 — “ —
関東沿岸の週間天気予報（関東甲信地方の概況含む）
横浜RAINインフォメーション
黒潮情報（日本水路協会）
東海沿岸海水温度情報（漁業情報サービスセンター）
マリンスポーツ・ゲレンデコンディションⅠ（房総～東京湾）
マリンスポーツ・ゲレンデコンディションⅡ（三浦・湘南～大磯）
マリンスポーツ・ゲレンデコンディションⅢ（伊豆半島～御前崎）
湘南・シルフィードからの静止画像によるゲレンデ・交通情報（3時間毎）
江の島ヨットクラブからのお知らせ
マリーナ、ショップからのお知らせ
マリンスポーツ・レース予定
マリンスポーツ・レース結果

ファクシミリ情報サービスメニュー

最新の地上天気図
過去の地上天気図（前回の天気図）
地上天気図・予想天気図・風の推移図の3枚セット
予想天気図（明朝09時の予想図）
東海沿岸の漁海況速報
海洋速報（海流）
海流推測図
台風情報
過去の台風情報（前回・前々回）
富士山レーダーの降水最新分布図及び関東の降水短時間予報
関東の風の最新分布図及び過去6時間の風の推移図
関東天気予報一覧及び警報・注意報一覧表
茨城県の天気予報及び警報・注意報の詳細
千葉県（外房・九十九里方面）の天気解説及び警報・注意報の詳細
東京湾岸の天気解説及び警報・注意報の詳細
相模湾沿岸の天気解説及び警報・注意報の詳細
静岡県の天気解説及び警報・注意報の詳細
伊豆諸島の天気解説及び警報・注意報の詳細
関東・甲信越の天気概況及び週間天気予報
現地マリーナ・ショップからのお知らせ
マリンスポーツ・レース予定
マリンスポーツ・レース結果

パソコン通信サービスメニュー

天気予報・注意報・警報
台風情報
海象情報
海象・気象の基礎知識
イベント情報
ヨット・レース予定、結果
ウィンドサーフィン・レース予定、結果
マリンスポーツ現地情報
[1] 関東地区の現地報告
[2] マリーナ、ショップ情報



ハーケンは強力なクルーです。

(しかもハーケンは食べず、眠らず、場所もとらず、口答えもしません!!)

ハーケンのレースで鍛え上げたハードウェアは、

堅牢で、美しく、しかも信頼性の高い、ギ装品にそのノウハウを余すところなく生かしています。

ボールベアリングブロック、超軽量のセルフテリングウインチ、トラベラーシステムなどを艇にセットすれば、

あなたひとりの有能なクルーを手に入れたも同然です。

ハーケンは常にレースやクルージングをもっと安全で、もっと快適なものにしたいと考えています。

HARKEN

ハーケンジャパン株式会社 〒662 兵庫県西宮市西宮浜2-21-9 TEL.0798-22-2520/FAX.0798-33-2100



IORボートオーナーに求められるもの

“ブルーノート”“スター&スター”“プロパガンダ”による伊東レガッタより

IORボートのオーナー達にとって、家族の賛同あるいは家族と艇を持つ喜びを分かちあう事は、カップを得るのと同じくらい難しい事なのだろう。

『'90KENWOOD CUP』では1日のレースが終わり、我々がホテルに引き上げる時、外国人クルーの多くが子供の手を引き、あるいは肩に寄せ、夫人と夕食に出かける場面によく出会った。日本人クルーの中にも家族同伴でやって来ている人達もいるが、どう見ても多国籍クルーから見れば少数に見える。“プロパガンダ”に乗った4人のキウイ達のうち、3人までが夫人かガールフレンドを呼んでいた。

今回伊東マリーナをベースとして行われた“ブルーノート”“スター&スター”“プロパガンダ”によるレガッタは、今まであまり行われた事のない、ビッグレースへの合同アプローチの第一歩でもあった。

昨年11月末に行われた熱海・伊東フリートの発足レースは好評のうちに終わったが、参加艇のほとんどがクルージングボートであり、レースボートもこんな催しが出来たらとその時思ったものであった。

前出の3艇は昨年の『KENWOOD CUP』までは、それぞれ独

自に練習を行い、準備を終え、艇とチームをハワイに持ち込んだ。

このシリーズを通じ、色々なパーティ等でオーナー達が顔を合わせるうちに、いわゆる馬が合い始め、『ジャパンカップ』ではチームBPSを組み、2位になった。私の目から見てこれらのオーナーに共通する点は、目的を遂行するのに何が重要かをよく分かっている事であり、又自分だけで楽しもうとしない点である。彼らは早々と『'92KENWOOD CUP』にこのチームで参加する事を表明すると共にプロジェクトの一步を踏み出した。その具体的な第一歩がこのレガッタである。チームを組むというのは外国ではあたり前の様に行われていて、『アドミラルズ カップ』等では度々紹介されている。

2月9日に伊東マリーナに集合した3艇は、宿舎の伊豆エクシブでまず前夜祭のパーティを行った。この日は3連休の初日という事もあって135号線の大渋滞とぶつかり、パーティ開始時間になってもなかなかオーナー、クルー達が到着せず、進行に支障をきたしたが、終了時間ギリギリになって3人のオーナー、家族が揃い、各オーナーからチーム紹介、今回の意図が発表された。公式レースの前夜なら夜おそくまで飲み明か

す事も無いのだが、今回は親睦を深める意味でもあり、某セールメーカ代表者などはかなりごきげんであった。

明けて10日は曇空。天気予報では降水確率が60%を越えており、昼前からやはり雨になった。

レースは伊東港沖と初島を結ぶ海域で行われた。予定では第1レース：ソーセージコース、第2レース：初島を回るコースを想定していたが、あまりの風の無さに第2レースは比較的風のある海面を選び、変形三角コースに変更した。

今回のレースに臨んでオーナー達の間で新たな試みが話し合われ、行われた。それはそれぞれのチームが第2レースには艇を替える事であった。この狙いは他艇に乗る事により、システム等参考になる所があればそれを自艇にとり入れるようにするの1つの目的であるが、何より応用力を養うのが主な目的であった。

第1レースは9:50にスタートし、上下1マイルのコース5レグで競われ、NE 6~8 Ktの弱い風をうまく握んだ“スター&スター”が11:03:50フィニッシュした。続いて“ブルーノート”“プロパガンダ”の順であった。第2レースは12:00にスタートした。今度は第1上、サイドマークと

“ブルーノート”に乗る“プロパガンダ”チームが先行したが、第1下マークで“プロパガンダ”に乗る“スター&スター”チームがトップを奪い、そのままの順位で13:12:10フィニッシュした。

マリーナに戻った各艇は伊豆エクスプロードで入浴の後、車でパーティ会場である“プロパガンダ”石渡オーナーの別荘へ向かった。あいにく雨は止まず、予定した屋外でのバーベキューパーティは出来なかったが、幾

部屋かに分散し、ペランダ及びキッチンで料理長が腕をふるった各種バーベキュー、焼きソバ、豚汁それに各種おにぎりがどんどんアルコールと共に消化されていった。そんな中でハワイでの1シーンが他艇のクルーと熱っぽく語られるなど、総勢60名に及ぶパーティは夜遅くまで続いた。

熱海、伊東はこんなイベントを開くには恰好の場所であり協力者も多い。今回は伊東マリーナの大高氏並

びに長井氏が色々配慮して下さった。

このプロジェクトが『'92 KENWOOD CUP』までに色々解決しなくてはならない事もあるが、過去には無かったIORボートオーナーの結束力と強い意志を感じる事が出来た。今後がとてもしみである。

なお5月の『関東外洋ヨット選手権』はこのチームで臨む事は言うまでもない。

熱海伊東フリート

広報担当 関 恭一郎

NORC保険デスクより

1991年度NORC団体ヨット保険は、新規加入をはじめ継続加入に多数ご協力いただき、3月1日に3年目をスタートしました。

本年度は改定内容も多く、パンフレットだけでは十分ご理解いただけない様子がお問い合わせをお受けしでの感想です。

そこで、皆様からお問い合わせの多かったご質問についてご紹介し、これを参考にさせていただき、より多くの皆様にお申込についてご検討いただければと思います。

①NORC標準マスト価額

本年度から初めて登場した単語です。船体の内、マスト素管・ブーム・ピンポール・ワイヤーリギン・ハリヤードを『マスト部分』と称し、その他の船体部分と区分してお引受しています。

『マスト部分』は新規購入価格とマスト立て費用の合計額を最高限度として、マスト保険金額をお決めいただきますが、その目安となる値が『NORC標準マスト価額』です。

自艇マスト部の正確な新規購入価格は造船所、マストメーカーにおたずねいただくことが必要です。

②NORC標準船価

本年度から前述の『マスト部』を除いた『船体部分』の時価額の目安としてご提示致しております。

基本的な算出方法は次のとおりです。クルーザーレーサータイプの場合、10年定率償却、残存率35%として船体全体の時価を算出し、その値の95%が『船体部分』と評価します。

『NORC標準船価(船体部分)』は基準となる数値ですので、±10%範囲で、中古艇の実勢価格等も勘案し、調整した上でご提示申し上げております。

③無事故割引・事故割増制度

「90年度無事故だったから安くなるでしょう？」との問い合わせが多いのですが、割引割増制度は本年度から採用になった内容です。

原則として、本年度1年契約にご加入いただいた方で無事故の場合、翌年度・92年度継続契約の際には、船体・マスト料率が共に割引となります。

一方、事故割増とは、保険事故として保険金を受理した場合、翌年度・92年度割増保険料によるご契約となります。

今回はお問い合わせの多かった3点についてご説明いたしました。

皆様の加入申込をお待ちいたしております。

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
東南興産株式会社東京営業所内
担当：有光 光
TEL: 0120-024410 FAX: 03-3291-2289

NORC認定代理店一覧 1991.2.1現在

名称・会員名	〒	住所	TEL・FAX
柳石川保険事務所 石川 昇	107	東京都港区赤坂 3-1-2 A I U 赤坂ビル	T: 03-3586-6297 F: 03-3584-6203
仰オフィス・マリン 二階堂 隆	231	横浜市中区南仲通4-49-2 福久ビル 4F	T: 045-212-0309 F: 045-212-0319
根岸保険事務所 根岸 隆樹	198	青森市新町 848 新町台マンション107	T: 0428-31-5894
柳ビーアイエー 秋岡 康夫	107	東京都港区赤坂 3-1-2 A I U 赤坂ビル	T: 03-3586-4411 F: 03-3583-2696
仰T・A 代理店 酒井 直樹	107	東京都港区赤坂 3-1-2 A I U 赤坂ビル	T: 03-3583-0783 F: 03-3584-6296
仰タケウチ エンジェン 竹内 誠	230	横浜市中区鶴見区 下末吉1-8-14 岡安ビル 202	T: 045-584-6650 F: 045-584-6656
笹岡損害保険サービス 笹岡 耕平	538	大阪府鶴見区 浜2-4-47	T: 06-911-2017 F: 06-911-1649
保険の カトー 加藤 幸雄	422	静岡市石田 3-15-5	T: 0542-81-3928 F: 0542-83-1316
T・I・C 田中 幸英	106	東京都港区南青山 3-8-14 パーク青山	T: 03-3405-8269
KATO 加藤 繁雄	475	半田市亀崎 6-80-14	T: 0569-28-2340
仰サトー 佐藤 克明	733	広島市西区 天満町3-19	T: 082-293-0860 F: 082-231-5231
鈴木総合 保険事務所 鈴木 幹夫	475	半田市吉田町 4-108-1	T: 0569-27-5051 F: 0569-27-6581
柳ファミリー 旅行社 寺田 順	516-01	三重県度会郡南勢町 船越3113	T: 05996-6-0933 F: 05996-6-0341
知久 保険事務所 知久 良広	730	広島市中区 富士見町 2-9-103	T: 082-244-5380 F: 082-244-5381
柳山 保険事務所 片山 彰造	711	倉敷市児島 梅田町 67	T: 0864-72-7678 F: 0864-72-4071
エージェンシー サワダ 澤田 順一	520	大津市比叡平 1-14-8	T: 0775-29-2277 F: 0775-29-0003

OFFSHORE WOMAN'S INTERVIEW

「いつまでも現役選手 でいたいですね」

今月のお話し：STCの亀山翠さん

インタビュー：五十嵐薫

ヨット界は圧倒的に男性が多く、NORC会員のほとんども男性です。そんな中で活躍している女性……亀山翠さんにインタビューしてみました。わずかな女性セーラーたちの励ましになればと思います。

亀山翠さん……青山学院大学卒、ヤマハに就職、その後、有楽町西武マリデスクへ。STCの運営を統括する一方、女性だけのクルー艇“ピンクキッス”のメンバーでもあります。

1. ヨット歴

ヨットは大学から始めました。高校時代はバスケットをやっていましたが、大学に入り大学から始める人が多いスポーツということで、ヨットに乗り始めました。皆同じスタートなのでハンディがないと思ったからです。その頃の青学のヨット部は女性の最盛期で、先輩が10人程いてスナイプに乗っていました。その中で今でも続けている女性は私の他に1人だけ。今、J-24の“ピンクキッス”と一緒に乗っている方です。

大学を出てからは、ヤマハの仕事の関係で船に乗る機会が多かったです。

クルーザーレースをするきっかけになったのは、Jの前に“カラ



インタビューに応える亀山翠さん

ス”(ハーフトーン)に乗っていた頃のこと。7～8年くらい前の半年間程ですが、“カラス”は私たち女性だけに船を貸してくれました。

そして、その翌年から、Jのレディス全日本が始まりました。

2. STCの発足

有楽町西武開店時に、マリデスクの仕事をはじめました。

STCが発足したのはその時です。きっかけは、クルーザーレースの練習のための三角レースがなかったの、それを望む声があったから。しかも、当時関東が関西にレースで負けていて関西に勝つための本格的な練習をしたいと感じていた人が、少なくありません

でした。

ということでプロジェクトを組みSTCを始めたわけですが、第1回目は、淋しいことに8艇のエントリーしかありませんでした。当時アドバイザーだった小松さんと、いっしょはじめました。

今でこそSTCも7年目となり、参加艇数の平均が65艇になりましたが……(STCは内容が充実しているので、どんどん参加艇が増えました。これも、運営する方々の地道な努力の賜と聞いています)。

3. STCの運営

運営は、以前に比べて楽になりました。

忘れもしない第1回目は大西が吹き、本部船は逗子のヨットでした。でも、今は丸十丸の協力のおかげで、とても助かっています。丸十丸は遊魚船ですが、レースについて勉強していただき、レースに使えるよう計器を載せていただきました。今ではどんな時にも、最良のスタート位置を作ってくださいし、本当にありがたいと思っています。

現在、運営は7人位で行っています。ほとんどがボランティアの方です。STC当日は1人2役3役もこなして乗り切っています。

レーススタートした後は……ゼネリコがなく、スタート前の風のふれもなければ……レースの度にホッと胸をなで下ろしています。運営を手伝って下さる方、大歓迎です。コミッティをしてレースを観察するのも、いい勉強になると思います。

今困っているのは、カテゴリーBのこと。ヨット協会に申請を出したら、NORCから、こららに申請を出すようにと言われました。STCとしては、ヨット協会とNORCが話し合っ、オーソリティーのルールを決めて欲しいと思います。NORCとヨット協会が役わりを線引きしようとする風潮あるようです。そこに、日本のヨット界が発展しない原因が1つあるのではないのでしょうか。



STC運営中の亀山翠さん

4. 女性セイラーとして

確かに女性だけのチーム“ピンクキッス”では、パワー不足を感じています。J-24は体重制限400kgですが、私たちの場合、今のところ6人でも300kgです。それ以上たくさん人がいても狭くて動けませんから…。

女性だけのチーム同士のレースでは、そういう意味からいけば体重等のハンディがなく同じ条件なので、問われるのは腕の差です。

男性と混合のチームだと、女性は男性を頼ってしまうし、男性は女性をかばってしまいがちです。男性と一緒にだと、自分の責任で判断を下すことが難しいですね。

そして、男性から言われたことだけやりがちです。女性だけなら、自分達で船を動かしているんだという、おもしろさがあります。そこが魅力です。

5. これからの抱負

いつまでも現役選手でいること。そのためには、いつでも元気で船に乗れるよう、体力をつけておかねばなりませんね。

そして、参加艇にSTCでトレーニングをして良かったと思ってもらえるような内容で、これからもSTCを続けていきたいなと思います。

STCの運営はみなボランティアで支えられている



新設支部紹介——常磐支部

松井利簡

この度、皆様の仲間入りする常磐支部の紹介をさせていただきます。総勢50人足らずの小所帯ですが、宜しくをお願いします。

常磐支部は、いわきフリートと大洗フリートの二つからなっています。いわきフリートは、端から端まで6kmはある、国の重要港湾であり、国際貿易港である小名浜港を中心にいわき七浜に散在する、福島県外洋帆走協会いわきフリートの有志がメンバーとなって結成したものです。夏祭りには、地域と一緒に、体験乗船とかボート天国とか或いは海難救助訓練などレース以外にも色々と活躍しております。

いわきでは、今、小名浜港の西側にマリナを建設中で、今年の秋頃より一部供用開始され、平成5年には完成し、7年には、第50回国体のヨットレースの本拠地になります。このマリナは、即外洋ですのでディングーよりは、クルーザー向きと言われている、完成の暁には、30~40フィートの艇200艇が係留され、陸置

にも200艇ぐらいいは置けるのではないかと思われる、湘南港にも優るとも劣らぬような大きさです。

大洗フリートは、茨城県の中央、水戸市の東隣に位置し、太平洋を望む大洗港を中心にした大洗海洋クラブの有志です。「磯で名所は、大洗様よーイソデネ」の磯節で有名なところですから皆さん良くご存じでしょう。ヨットよりお酒で酔って、「ヨットヨット」と言うほうが得意かもしれない、賑やかなお祭り好きな連中です。町も観光立町ですので、影に日向に町と協力し、地域の発展に寄与しております。大洗も目下マリナを建設中で、今年中には、供用開始になる予定です。

この二つのフリート間の外洋ヨットレースを企画したのは昭和58年で、実施に移されたのは昭和60年です。始まって既に6回、毎回20艇くらいですが、楽しくレースを行っています。毎年9月15日頃レースを行っていますので、どうぞ参加してください。

このレースも段々発展させて、銚子

⇒大洗⇒小名浜⇒相馬⇒松島と言ったコースで東日本のメインイベントになれないか、一つの夢ではありますが、叶えられる様努力しますので、皆様からのご協力をお願いいたします。

支部の概要

1. 支部名 常磐支部
2. 事務所所在地 いわき市泉町三丁目11-1 松井利簡方
3. 管轄 福島、茨城両県近海
4. いわきフリート
参加人員 31名
参加艇数 15艇
5. 大洗フリート
参加人員 19名
参加艇数 7艇



小名浜マリナ俯瞰イラスト

■新登録艇紹介

3336 タック X-412 西宮 41.0f×32.2f×3.9×2.2m ◎オーナー氏名/小出拓巳 ◎艇名の由来/オーナーのニックネームが、タクちゃん、からタックとなりました。オーナーの名前、タクミ→タクちゃん→タックとなりました。スウェーデン語でタック (TACK) はありがとう、という意味もあります。◎これからの抱負/楽しく安全に、お酒を飲みながら、かつオシャレにクルージングにレースに頑張っていきたいと思います。◎クルーの顔ぶれ/

神戸一のグルメ古屋進、ボースン片山博仁以下、松岡哲夫、寺田一友、寺井彰、相馬玲子、松原峰吉、斉藤一、松井孝夫。◎その他NORCへの要望/グルメなクルージングが兼ねられるような、レースがあればいいと思います。

新艇紹介原稿募集

従来より、新規登録艇の皆さまには、NORC本部より『新艇紹介』原稿をお願いしております。しかしながら、事務手続上の行き違い等により、「原稿依頼がこなかった」との

苦情を頂きました。そこで、お詫びの意味を含め、『新艇紹介』原稿を募集します。条件は過去に『オフショア』誌上において紹介原稿が掲載されていない会員艇の皆さま（会友艇は除く）。上記条件を満たせば十一年前の『新艇』でもけっこうです。奮ってご寄稿下さい。なお、今号の記事にならない、同一の質問にお答えいただくようお願いいたします。

今月の表紙：2月に行なわれたSTCレースは、快晴強風のレースとなり、相模湾の奥にクッキリと富士山が見える一日だった。（撮影/田口 蕃）



オースペーリングの予感。

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）



風を知るクルーザー

YAMAHA

28s

Length overall: 8.96m
Beam: 2.96m
Displacement: 2,500kg
Ballast: 847kg
Total sail area: 35m²

潮風が頬をかすめるたびに、
こころは海に染まってゆきます。
ファーストフィニッシュを狙うか、クルージングを楽しむか。
自由気ままに、YAMAHA-28s。
気付かなかった海の魅力に、
出会えそうな予感がします。

●全長8.96m ●水線長7.20m ●全幅2.96m ●吃水1.80m ●完成重量2,500kg
●ハラスト重量847kg ●全セイル面積35m² ●バース数6
●呼称最大馬力18ps ●定員12名(平水) ●航行区域 沿海
■平水限定沿海標準価格例 ¥ 7,634,000
※ 2GM-20B付。法定安全備品が含まれています。
オプション、船舶検査費用、運賃、消費税は含まれていません。

NEW

はだかのこころ。

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、無理のないセーリングを。■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・整備を忘れずに。■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。■カタログご希望の方は、船名・雑誌名を明記のうえ、右記まで、〒438 静岡県磐田市新貝2500 ヤマハ発動機株式会社 広報室 宛に。

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…………… ☎03-3444-9971	ヤマハ四国株式会社…………… ☎0878-67-3800
ヤマハ中部株式会社…………… ☎052-913-2121	ヤマハ九州株式会社…………… ☎092-472-5261