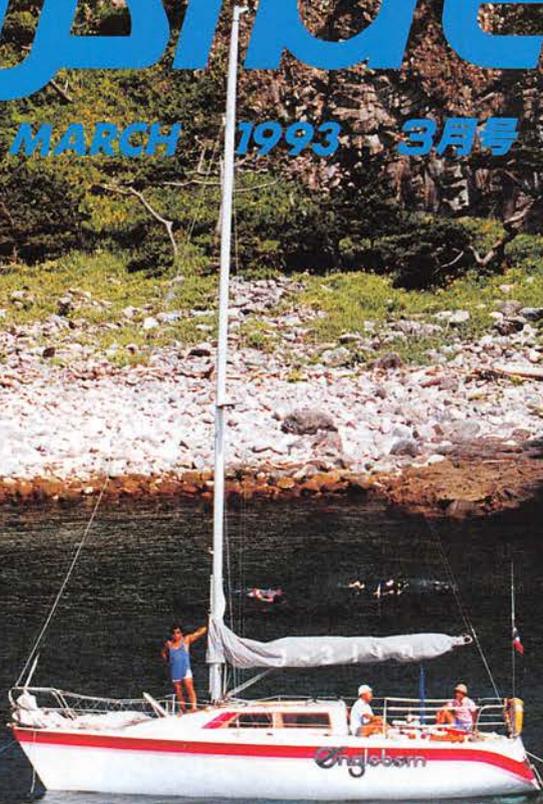


社団法人日本外洋協会 平成5年3月15日発行(毎月1回15日発行) 昭和52年7月21日第二種郵便物認可 定価300円

Offshore No. 212

MARCH 1993 3月号



Panasonic

世界最小・最軽量の高精度ナビゲーター、登場。

ヨットで日本人女性初の単独無寄港の世界一周をした
いま、さいれ きょうこ
今給黎 教子さんが驚いた。

いまいる場所の緯度・経度・高度
だけじゃなく、目的地までの方向や
距離まで分かるなんて！
これ一台あればヨットはもちろん、
山でも空でも、アウトドアライフが
もっともっと楽しくなりそうよ。

こんなに小さいサイズなのに、
衛星からの電波をキャッチして
測定できるなんて。

アウトドアはこのサイズを
要求した。世界最小・最軽量。

霧が出たときなんか進路に迷いやすい。
こんなとき現在地点や方向が手軽に
測定できるのが便利よね。

スピーディーに高精度測定。
32ビットCPU、5chパラレル受信で、
状況変化に対応。

操作もずいぶんカンタンね。
激しく揺れるヨットの上でも、
これならラクに使いこなせるわ。

多機能なのにシンプル操作。

充電電池も使えるなんて、
短いクルージングには、
かさばらなくていいわね。

活動範囲を大きく広げる
充電電池/アルカリ乾電池2電源方式。



NEW

現在位置や目的地への方向・距離を教えてくれる。
登録したルートに沿ってナビゲーションをしてくれる。



「距離はあと残りどれだけ？」
POS(ポジション)モード
目的地までの方向と距離を表示。
(方向は磁北を基準としているので、
偏差の修正は不要)



「正しいコースを進んでいるか？」
NAV(ナビゲーション)モード:
クロストラックエラー
予定コースとのズレを表示。

GLOBAL POSITIONING SYSTEM

G5500

GPSレシーバー

●雨や水しぶきのかかる場所でも測定できる日常生活防水(防水構造:IP54級) ●ライ
付液晶画面で夜間使用も可能 ●付属品:単3アルカリ乾電池用ケース、充電電池パック、
充電器、充電器用ACアダプター、ソフトケース
KX-G5500 本体標準価格 158,000円(税別)



「到着までの時間はどれくらいか？」
NAV(ナビゲーション)モード:
推定到着所要時間
目的地までの推定到着所要時間を表示。



「前に行ったあつ場所、地図の上どこ？」
CONF(コンファメーション)モード
測定し登録した地点の
緯度・経度を表示。

●本機を、生命に危険を伴うような場合に於ける、危険回
避のための装置としては使用しないでください。●使用温
度範囲は、-10℃~50℃です。●水中では使用できません。

※'92年7月新聞報道 ●GPSシステムの完成(24の衛星が稼働)までは、「日のうちで測定できない時間帯があります」 ●本機は建築物など
障害物がある場所では測定できないことがあります。空全体を見渡せる屋外でご利用ください。 ●表示画面は国内バージョンのものです
●この海図は広告表現のためのものであり、実際の航海等には使用しないでください。 ●水路図誌複製「海上保安庁承認第040358号」

●カタログ差し上げます。〒812 福岡市博多区美野島4-1-62 九州松下電器株式会社 九州松下電器株式会社 九州松下電器株式会社
心をつなぐ先端技術—Human Electronics—松下電器・九州松下電器

発見！体験！

(文・写真／五十嵐 薫)

真夏のオーストラリアの2つのヨットレースから……

シドニー～ホバートヨットレース / コフスハーバーオーシャンレースシリーズ



この文章には、ヨットが大好きな女性が夏真っ盛りのオーストラリアへ一人で行き、見て聞いて感じたことが書かれています。シドニー～ホバートレースを観戦し、コフスハーバーレースという5日間のレースに参加したことが中心ですが、他国のヨット環境を理解される少しの手助けになれば幸いです。

1. シドニー～ホバートレース レース前日

12月25日昼過ぎ、このレースのホストマリーナであるクルージングヨットクラブオブオーストラリア(CYCA)を訪れた。ここは、ロイヤ

ルシドニーヨットスコードロンと並んでシドニーを代表するマリーナであるが、こちらの方が活気があって親しみやすい。

まず驚いたのは参加艇が多いこと。エントリーリストには114艇の艇名が並んでいた。その殆どがその日CYCAにいて、スポンサーであるKODAKの旗を一斉にフォアステイに掲げている…その様子は実に見事。クリスマスのためシドニー市内は、みな家でパーティーをしているせいか閑散としていてマクドナルドさえ開いていないというのに、ここは大変賑わっている。それに市内でオーストラリア人に話しかけられて「ヨットレースに参加するために来た」と言うと、全員が「シドニー～ホバ

ートレースか？」と聞く。ヨットをやらない人にとっても、シドニー～ホバートレースは認知度が高く関心も高い。TV・ラジオ・新聞もこぞってこのレースのことを報道していた。

クラブハウス前の特等席には唯一の日本艇「ZEROIII」がいた。遠方から参加しているのが優遇されているのだろうか。

棧橋を歩いてヨットを見学。J／



スタートの朝、賑わうCYCA

24サイズの艇のみ陸置きされている。それにしても水置きされている艇のなんときれいなこと。ハルはピカピカだし、船底に藻なんて付いていない。オーストラリア人はとても船を大切に使う。

シドニーの夏の夜は8時まで明るい。どのハーバーもウィークデイの夕方5時位から週一回トワイライトレースをやるらしい。そういう日には多くのセイラーは仕事をシフトして4時頃には退社し、ハーバーへ向かう。他の日も仕事の後に船の手入れをしに来るので、船がピカピカと言う訳だ。週末は土曜日にレース、日曜日は奥さんや恋人と一緒に過ごす人が多いようだ。その様に日頃から恋人などを大切にしているから、レースの時には見送ったり迎えに来たり応援したりしてくれるのだろうか。多くの女性がヨットマンの夫や恋人を誇りに思っているようだ。

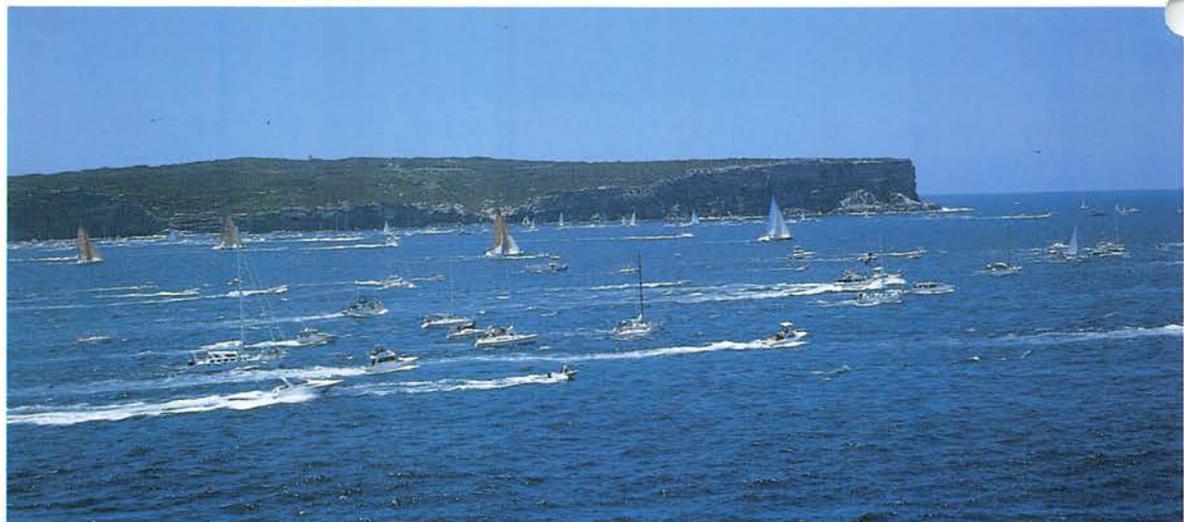
次に驚いたのは、スポンサードを企業から受けている船が多いこと。しかも、聞き覚えのある日本の企業。船のハルにはSEGA, RYOBI, FUJITU...などが書かれている。不景気の日本では、スポンサーがないためレース自体の開催も危ぶまれているというのに…。(しかしオーストラリアにおけるヨットのスポンサーとは、丸がかえではなく年間数百万円



ニュージーランドエンデバーは、ウィットブレッド用のケッチ・マキ



シドニー〜ホバートレースに参加したレディスチーム



シドニー〜ホバートレース、スタート直後。シドニーのノースヘッドをバックに。

といった資金援助のみを受けている場合が多いらしいが。)

この苛酷と言われるシドニー～ホバートレースに女性だけのチームが2艇エントリーしているらしい。その内の1艇のみ見かけたが、ピンクと黒のウェアの彼女たちはさすがに体格も良くて勇ましい。日本で女性だけの1トンレース艇に乗っている私としては、彼女たちの結果が最も気になるころだ。

レース当日

朝9時CYCAに寄った後、11時過ぎにサウスヘッドという岬へ行った。スタートはシドニー湾内。そこから外洋つまりホバートへ向かうには、ノースヘッドとサウスヘッドに挟まれた所を通らねばならない。もちろん両方の岬はレースの見学者で既にいっぱい。

1時スタート。ものすごい勢いでものすごい数の船が私たちの立っている岬に向かってくる。110艇を越えるレース艇の他に、それ以上の数のヨットやモーターボートが一斉にこちらへ向かって来るのだ。それらが立てる白波で、シドニー湾の中は海が白っぽくなっている。

サウスヘッドをトップ艇「ニュージーランドエンデバー」(ウィットブレッド世界一周レース用の2本マス

トの船)が通過する頃、もう既に各艇の差がついていた。そしていつまでも多くの観覧艇が名残惜しそうに、レース艇に伴走している。本当に華やかなスタート…きっと市民あげてのヨットに対する関心の高さがその華やかさを盛り上げているのだろう。

2. PITTWATER～COFFSHARBOUR OCEAN RACE SERIES

年末年始の休暇を利用して何かヨットレースに参加したいと考えた私は、残念ながらグアムレースがないため海外はどうかと思い、知り合いのオーストラリア人のセールメーカー、イアン・マクダイアミッドに頼んでこのレースの参加をオーガナイズしてもらった。

シドニー北部のピットウォーターから北へ230マイルのコフスハーバーと言う地名のところまで行くレースである。南へ向かうシドニー～ホバートレースと違って、こちらは北上するので日に日に暖かくなる。(南半球だから北上すると暖かくなる。)3日間の230マイルのロングと、15マイル・22マイルの島回りショートが1日ずつ…計5日間のシリーズレースである。参加艇は92艇で、シドニーではまあまあ有名なレースらしい。

私が乗るのは船齢10年目のIMS

艇、ノースショア38。オーストラリアでポピュラーな艇種であり、このレースには他に6艇参加していた。オーナー同士も同型艇ということで親しく、常にお互いの順位を意識しあって、スクラッチのおもしろさも感じられた。

私たちのチームのメンバーは私も含んで9名。もちろん女性は私一人、日本人も私一人。他の8人はシドニーに住んでいるオリジナルクルーである。しかしオーストラリアは移民の国だけあって、その構成はオーストラリア人の他にニュージーランド人・フランス人・インド人・イタリア人とバラエティーに富んでいる。

レース前日の12月26日夕方、艇長会議に出席。何点か日本との違いを感じた。まず、出席しているのが殆どオーナー又はスキッパー自身であること。それに艇長会議で、日出入時間・満潮干潮時間・海洋速報(潮流図)・レース中の天気予想図を配布してくれたこと。これは実に効率的なことと思う。私たちは日本でこれらの資料を手に入れるのに、各艇とも少なからず手間をかけているのだから。

レーススタート当日。11時のスタートに向けて私たちがハーバーを出てから、オーナーが全員をデッキに集合させた。スタートの仕方の打合せかなと思っていると、安全対策に対する細かな説明が十分な時間をかけて行われた。コックピットの中に置いてあるライフラフトを開く手順。消火器の位置。イーパブの位置。イーパブはラフト使用の際必ず持参すること。ハーネス・ライジャケの位置。ハーネスはライフラインではなくジャックスティにかけること。プロパンガスは使ったら必ず都度元栓をしめること。ストーム・トライスルの位置(荒天時でも取り出し易いようにコックピットの両サイドのハッチに入れていた)。トイレは詰まらないようドライ・ウェット・ドライを各10回ずつポンプすること。わか



コフスハーバーレースは、こんなに岸寄りに走っていました。

っていることとはいえ、ロングレースのスタート直前にみんなで確認することはとても大切だと思う。

オーストラリアはオゾン層が破壊されているため紫外線が多く、あつという間に日焼けしてしまう。また、温度が低いので汗はあまりかかかないが、体内の水分が目に見えず蒸発しているらしい。みな、まめに日焼け止めを塗り、信じられない程の量の水分を取る。これには本当にビックリしたが、脱水症状を起こさないための自己防衛策だろうか。しかし、船の上では水でもビールでもなくもっぱらジュースで水分を取っており、糖分の取り過ぎが他人事とはいえないことになる。

チャートテーブルの近くに、ワッチ表と食事のメニューが貼ってあった。ワッチは8時と20時が昼夜の区切りとなっており、昼は1チーム4人ずつで3チーム×4時間、夜は1チーム3人ずつで4チーム×3時間。私はきつと正式なワッチには入れてもらっていないだろうと思っていたのに、その表にはちゃんと一人前と計算されて含まれていたのがとても嬉しかった。そして、少しでも皆の役に立とうと意義込んだ。夜のワッチの方が昼より少ない人数だが、担当する時間は短い。この割り振りの善し悪しについてはわからないが、私にとってはちょうど良く感じた。

ロングレーススタート。距離は鳥羽レースの1.5倍。岸から少し離れたところで逆潮があるので、フィニッシュするまでどの艇も岸ベタ。そして岸にはほとんどこころ岬があり、各岬を結んだ線がラムラインとなる。その線から、逆潮にぶつからない程度に沖に出るか、水深を気にしながら岸にわずかでも寄るか勝負どころとなる。あまり各艇のコースがばらばらにならないせいか常に30艇位の姿が見えており、「さっきの岬ではあっちの方が先行していたのにここで抜けたということは、沖出しがいみたいだから次の岬までも沖出し



筆者が乗艇したノースショア38。「PYXIS III

で行こう」とか「次の岬まではあの艇を抜こう」というふうにセールトリムにも自然と力が入る。夜も30艇程のマスト灯が見えているので、常にライバル意識が感じられて飽きることなくセイリングに取り組める。又、仲間が近くにいると安心できる。何かあったとしても安心できる。

日本で私が経験したオフショアレースは各艇のコース取りがばらばらで、時間が経つにしたがって他艇が見えなくなり、自分は一体どのあたりの順位にいるのかわかり難いし、レースの緊張感も持続し難い。それに夜間他のマスト灯が見えないと心細くなりがちで、フィニッシュラインが近くなるとどこからともなく他艇が見え始める。こういったレースに比べると、今回の方がレースの緊張感やおもしろさが常に味わえて楽しかった様に思う。

12/29, 17:00頃フィニッシュ。54時間のレースだった。最高25ノットだったが平均して15ノット位の風で、しかもスピンのアビームばかりでとても楽なレースであった。コフスハーバーに着いてからは毎晩パーティー。船上でビールを飲まないセイラーもクラブハウスでは浴びるようにビールを飲む。本当によく飲む。そして立派なクラブハウスのバーで、ビールやカクテルをととても安価で出

していることに感激した。

2本のショートオフショアはともにスピンスターであった。オーストラリアでは三角レースが少なく、島まわりのショートレースが多いらしい。だから、マーク回航でスピンを上げる・下ろす・ジャイブするというお決まりの作業ではなく、「この位の風向ならぎりぎりスピンははれる」というようなセールの選択や判断力がより磨かれていると感じた。それにスピンのトリムのきめが細かく、ポールの上・前後の位置を常に意識している。そして極力、ジェノアではなくスピンを使おうと心がけている。

私たちのチームはクラス総合11位でなかなかの成績。同じクラスの1位は船齢13年の古い艇だった。

今回の体験で様々なことを垣間見ることができた。シドニーは本当にヨットをしやすい環境にある。しかしそれにも増して、レースを楽しもうクルージングを楽しもうという単純な気持ちそして安全に対する万全な対策を、オーストラリアのセイラーがとても大切にしていることが私にとって最も印象的だった。

NORC保険デスクより

団体ヨット保険募集中!

3月1日、5年目の団体ヨット保険がスタートします。

登録艇・会友艇を被保険艇とするヨット保険のために、特別会員と会友の皆様だけに、2月初旬団体ヨット保険パンフレットを送付致しました。正会員の方でも、パンフレットを希望される場合は別途お知らせいただければ、お送りします。

4年前に会員への保険サービスとして、団体ヨット保険をご案内した当初から、他のヨット保険とは異なる独自のお引受方法で、ヨットマンに「これは納得!」と言われるような内容に近付ける検討を続けてきました。

そのひとつは、プラン別引受方法の採用です。

文字どおり、レースに参加する方はレーサープラン、レースに参加しない方はクルーザープランと、レース中のリスクを保険料率に反映させて、レースをしないクルーザープランを割安にしたことです。

さらに'93年度からは、クルーザープランで補償するレースの条件を大幅に見直し、NORC主催(共催・後援を含む)の親善レースについては他のレース海域・レース形式・レース距離が条件を満たせば、クルーザープランで、その該当するレース中の船体損傷が保険でカバーされるようになります。

詳細はパンフレット5ページ下をお読みください。

ふたつ目は、船体保険でお引受けする場合、船体部分とマスト部分の保険金額を設定している点です。

船体部分はその艇の時価100%とし、マスト部分は申し込む時点でのマスト装備全体の新規購入価格を上限として、任意に保険金額を選択して契約金額とします。ただし新規購入価格未満でご契約の場合には、支払保険金が新規購入価格に対する契

約金額とする比例支払になりますので、十分ご注意ください。例えば、新規購入価格200万円に対して契約金額150万円とした場合には、マストトラブルによる損害100万円のケースでは、保険損害額=100万×150万/200万となります。

なお、マスト部分新規購入価格の内訳には、マスト部分全装備の各購入費以外に、運賃とマスト立て費用が含まれます。(詳細はパンフレット5ページ右下でご確認ください。)

マスト運賃につきましては、外国マストの場合、船便によるものか、航空運賃なのかを、新規購入価格を把握される時点で、オーナーご自身がお決めくださることをお勧めします。また、現在のマストは外国マストだけれども、トラブル後は同等の国産マストでの修理を了承される場合には、国産マスト手配に要する新規購入価格にご決定ください。

当然のことのように、後者の方が保険金額も少なく済む結果となります。

3つ目は、船体保険の無事故割引と事故割増制度の採用があります。

2年前からカウントしはじめたのですが、3年目にして継続契約をされる会員の等級に大きな差が見られるようになりました。

等級は-2(-4%)~+4(+8%)までとなっていますので、最も割引の高い方と最も割増の高い方の差は12%です。実態は、等級枠を超えて+6(+12%)を適応すべき事故処理が行われた方もいますが、割増最大+4にとどまっています。

4番目は、保管業者ではない自主管理泊地係留艇へのメリットの増加です。

昨年度よりNORC認定安全泊地係留艇の船体保険は、保管業者での保管艇と同料率で風水害危険補償が受けられるようになっています。

現在8泊地が認定されていますが、その他の自主管理泊地でも申請によりそのメリットを受けられる可能性がありますから、保険小委宛ご相談下さい。

詳しい手続はパンフレット5ページ上部をお読みください。

その他の特長につきましては、パンフレット2ページの各項目でご確認の上、お問合せをお願いします。

申込方法は次のとおりです。

申込書はパンフレットにさし込んでありますが、両面印刷となっていますので、『'93NORCヨット保険申込書』側をご使用ください。

初めてお申込される方は、その申込書の右中央、⑩申込書記入方法の説明を順序どおり進んで、⑤によりご提出ください。

その後は見積書発行→申込決定→保険料振込→保険スタートとなります。なお、申込書の記載内容どおりで保険加入者証(保険証券相当)が発行されますので、記入もれや、誤りのないように、おねがいします。

団体ヨット保険申込についてのご質問は、NORC保険デスクのフリーダイヤル(0120-024410)をご利用ください。

会員の皆様からお申込・お問合せをお待ちします。

パナソニック
GPS

KX-G5500

NORC会員に限り

126,400円

で限定頒布中!

詳しくは本部事務局まで



デスマスト, ファーストホームの八丈レース

11月3日朝, フィニッシュラインのあるシーホニアを目前にシュリーグで帆走する「ハーフタイム」(コックピットより撮影)

ハーフタイム 朝河 清

春うらかなある日曜日, セイリングを終えハーバーに帰る途中「あずさ」がアンカリングをし釣り糸を垂れているのをみかけ, 沖縄レースを終えたばかりであったが, つい「八丈レースどうしますか」と声をかけ

てしまった。

翌週「あずさ」より請け状なるものがとどき「ハーフタイム」の挑戦をしかと請けたときだ。「あずさ」が'79年'80年と2年連続勝って以来台風だったり参加艇がいなかったりて

八丈レースは成立していない。

八丈レースには28フィートの「ガメラZ」で13年前に参加した事があったが, 強風のスピランであつというまに八丈島に, と安心した途端八丈の島陰での強烈な潮に苦戦し,

やっとう島をかわしたと思った途端の強烈な上り。オフショアレースのなんたるかを身をもって知った。艇内にまわったビルジのためバッグの中までウエットになり、着替えは全部使い物にならず、寒さに震えた強烈な思い出以来2度とチャレンジする気にはならなかった。

沖縄、小笠原、ナホトカレース等々は見知らぬ土地、人々と交わされる挨拶などレース以外の楽しみがあるが、八丈レースはなんの楽しみもない。「例えばナホトカの消防署の裏とか沖縄のなんとカ町などの」。

300マイルもの往復、それもまぢがなくて厳しい海況、仇やオロソカにも参加出来ない。500マイル以上の4レースにまぐれながらも勝利しつつ慢心したか、請け状をためすすがめつ眺めながら反省した。

気をとりなおし参加することとし準備にとりかかった。グアムレース以来安全には十分気をつかってきた。

また万が一に備えイーパブは衛星系と従来のものと2個、無線機も2セット、無線オペレーターも2人と、笑ってはいけない、又笑えることではないが。

大きな自然の中では人間なんて小さなものだし、まして小さなヨットでは何が起きてても不思議はない。がしかしと思いつつも敢えて海へ出てく、そんな小さな冒険心が心を奮い立たせ非日常性の中に置く我が身に幸せを感じる。

IORクラスも参加艇は“あずさ”とわか艇2艇のマッチレース。12時間ごとの定時無線交信で相手の位置はわかる。最初の夜のロールコールでは6マイル先行。まずまずと一安心、夜半すぎに風は北から南西の強風になりセイルチェンジも4度5度とたて続け皆疲労困ばい。波も悪くなり叩かれはじめ2ポンNO3でもきつくなりセイルチェンジと思うがデッキの2人以外はへばって起き上がれない。こんなに波の悪いところで無理して落水でもしたら大変、ま

6マイル離れていることだしここは安全第一とジブを降ろしメインセイルのみでと、たぶん、“あずさ”も苦労しているだろうなと思いつつ朝を迎え風の十分収まるのをまってNO1ジブを上げリーフ解除。八丈を真近に景色を堪能しているとき島沿いに“あずさ”が見えた。しまったと思うが後の祭り、ミートした時は5艇身ほど後方につかわれてしまった。大反省再スタートと気を取りなおし“あずさ”を振りとうと気合を入れる。八丈をかわすと案の定北の強風、しかし“あずさ”がいつまでも視界から消えない。見えている内は負けとロデオ顔負けと波に叩かれ翻弄されつつも今度は目一杯頑張ってしまった。夜まだ航海灯がすぐ後ろに見えてなんとしても離れない。明け方ワッチ交代で出て来た松田が「大変だマストが前に曲がっている」と騒ぎだした。もはやこれまで悪運つきたかと思う。これ以上マストに負担がかかって折れないようにとトライスルに交換。エンジンは昨夜ヒールがきついのも気にせずチャージのためかけていたところエアーを吸って、かからなくなっている。こんな酷いマストの曲がりでは折れるのも時間の問題だな、風がおちたらエアー抜きをしてエンジンがかかるかやってみるか、マストが折れてエンジンがかからなければリタイヤは風下の熱海だなと思っていると無線を聞いていた東山が“あずさ”がディスマ

ストで大島の波浮に入港したという。とするとあそこに見えているのはIMSクラスの“どんがめ”だ。夕べから“あずさ”と勘違いしていた。タイムリミットなしだからフィニッシュラインを切れば勝ちだ。複雑な気持ちがあいかわらず風向はかわらず北、苦労して上っていく。

昼、シーボニアが見えまずは一安心とおもい早く帰ろうと、トリスルにブームが触れているのでとメインシートを少し引いた時、大きな音と共にマストが根元と中間から3つに折れてしまった。ジュリーリグを作成、これで何とか帰れるかとおもいうが、風は東にふれあるかないの勢い、潮に流されタックを何度も繰り返すがフィニッシュラインまでの距離は縮まらない。6マイルを16時間かけ明け方6時ようやくフィニッシュラインを切ることが出来た。ここにディスマスト、ファーストホームという世にもまれな記録ができた。

2月20日都内某所にてロングディスタンス愛好会なるものが開かれ、今年の八丈レースは王の中の王、海の男の中の男、これを決めよう、IORだIMSだ等いわないで勝利者は八丈レーティングによりただ1艇、小網代スタート熱海フィニッシュ、レース終了後熱海で奇麗どころを呼んで美酒に酔いしれよう、と談合悪巧みが行われた。次号でそのレポートを掲載します。



マストが前に折れ曲がった状態で帆走する“ハーフタイム”(“どんがめ”より撮影)

1993年度 全国計測委員会 会議議事録

場 所：油壺マリーナホテル・三崎マリン

日 時：1月30日～31日

出席者：計測委員会 林賢之輔 大橋且典
伊藤静美 矢嶋滋 平岡俊一郎
長谷川淳 中村隆彦
技術委員会 高橋太郎 沢地繁
角晴彦 東島和幸
帆走委員会 初鹿野幸生
CR委員会 鈴木利夫 尾田英明 野村明宏
駿河湾支部 木内安夫 林政幸
東海支部 大矢隆 花川幸一郎
近北支部 栗林裕之 田中康一郎
内海支部 柏元孝博 飯塚功二 田中龍雄
西内海支部 田村治久 五十川純一
玄海支部 大原元太
常磐支部 青野忠純
北海道支部 鈴木喜博
南九州支部 剝岩政次
桑原 俊太郎
セールスマジヤラー 野崎輝夫 高橋良寿
水越英次 山田裕治 大原義昭
八木達郎 前田利一 豊田哲郎
高野佳雄

1月30日

1. 計測委員会事業報告と事業計画 (林)

92年度証書発行実績と計測技術の向上並びにインスペクション関係 (KENWOOD・JAPAN CUP) の報告と今年度のルール並びにプログラム (ORC事情) の遅れについて説明があった。

2. NOV. ミーティングの報告 (高橋)

議事録を中心に下記項目についての説明があった。

- ・全世界的にIMS艇が増加しIOR艇の激減、そんな状況下だがTONカップのみ今後4年間現行のIORルールにて開催が決定された。
- ・IMSレースマネジメントシステム運用上の問題点について表面化されORCの再検討課題となった。
- ・ORC計測関係の中心人物が、NOV. ミーティング直後に亡くなられ今年度のルール並びにプログラムへの影響が懸念される。
- ・94年度よりIMSにリビジョン分けが発生し、VPの強化 (ピッチングモーメントの導入) 計画、又今年度はその暫定措置として建造年度、リグ、内装、ハル構造などでレーサーとクルーザーレーサーの格差を縮める。

レギュレーションについては、94年度の変更点も含んで発表される。

3. IMSレギュレーション (沢地)

今年度のルールブックは、94年度の変更点も含めてORCより発表され、特にクルーザーレーサー部門の追加部分など次回のミーティングまでに内容を各国で検討する必要あり。

変更概要

- ・レーサーとクルーザーレーサーリデジョン分けについて
 - ・禁じられた素材の追加
 - ・内装の仕切りについての明確化
 - ・内部の高さや幅の規定強化
- ## 4. IMSレギュレーションの実態 (大橋)
- オーナーサイドから提出されているチェックリストの提出が義務づけられ、内容はオーナーサイドの責任としている。
- ・チェックリストの内容責任について今後どうあるべきか。
- 公平な状況にする為には、誰がレギュレーションを計測し作成するのがベストなのか、委員会内部にて代行する場合の問題点などが検討課題として論議された。
- ・今回の検討事項からの結論は、レースカテゴリー別に、たとえば国際レースなどは、しかるべき機関にて対処し、その他のレースはオーナーサイドにて問題点があれば審議する方向性で進める。

5. CR委員会からの報告 (鈴木)

92年度の更新状況、スタンダード・ハルデータや、タイムテーブルの見直しなど、現状の問題点の洗い出し作業中との報告があった。

6. 計測員からの報告

○内海支部 (飯塚)

前年度IOR・IMS計測実績は再計測やスタンダード計測などの、フローティションを中心におこなった。本年度から支部レースにCRを導入する方針であり、積極的なバックアップをする方向である。

○玄海支部 (大原)

南九州支部との分離に対する問題点は特に発生せず、前年より導入したCRの計測実績は24艇となった。今年度はアリランレースにCRも採用し韓国で何艇かの計測予定がある。

○常磐支部 (青野)

支部登録艇中9艇をCR計測にて実績を上げ、関東支部にてCR計測を受けた20艇ほどが現在支部に所



2日目には実艇を使ったテストも行われた

属する。

レース運営上、CR風速レンジのセレクトによる問題点が報告された。

○西内海支部 (田村)

前年IMS・IOR計測実績はなかったが、今年度はオークランド・福岡に出場する艇の計測を予定する、CRの更新実績は87艇である。

○東海支部 (花川)

前年実績はミントン全日本前に、かなりの実績を上げ、IMSについては、全計測・スタンダード各1艇の実績があった。

○駿河湾支部 (林)

新バージョンのCR証書発行実績は、22艇である。今年度の、支部主催レースにCRを使用して開催する予定である。

○近北支部 (栗林)

新バージョンのCR証書発行実績は、37艇である。日本海レースでは、ロシアバージョンのIORを変換してCR証書を発行しレースを行った。友好レースにて、他国からCRレーティングに対する興味や問い合わせがあった。

○南九州支部 (剝岩)

支部レースは、ローカルレーティング (パフォーマンス・ハンデに近い) にて主催している。CRの計測依頼も何艇があり早急性はないが前向きに検討する。

○本部 (矢嶋)

前年実績は、IOR全計測1艇、再計測21艇
IMS全計測7艇、再計測3艇、
スタンダード6艇である。

また前年7月から8月にかけてKENWOOD 2TON
ワールドのインスペクション委員として参加した。

○本部 (中村)

前年実績は、IOR全計測2艇、再計測5艇
IMSについてはアシスタントとして
数艇の実績を上げる。

○事務局 (夏目)

オーナーサイドからの計測員実費手数料の支払が遅れ (最長半年)、計測実務に問題が生じる可能性あり。

IMS推進委員会とレースマネジメントシステムの運用について普及活動をおこない、関東支部レースにて実績を上げる。

7. セールメジャーラの資格について

メジャーラ登録者の活動状況並びに技術向上と、新規資格希望者の手続き等を明確にする為、活発な意見交換があった。

各メジャーラからは、現在のメジャーラも何らかの資格更新の必要性があり、新規資格希望者にも条件が必要であるとの意見であった。

結論としては、全国委員会に合わせ年1回の講習会を開催する事とし、新規資格希望者は必ず出席、資格更新の場合はロフトの代表者が参加、またロフトに所属しない個人メジャーラは最低2年に1度は講習会に参加を義務づける事に決定した。

次回講習会責任者：野崎・高橋・八木・長谷川

1月31日 (計測テスト)

三崎マリンにて、IOR (チャーチャン) を使用したドライ・ウェットのコンディションがインディキャップに与える影響をテストした。

1993年度 全国安全委員会 会議議事録

NORC安全委員会 委員長 長江博人

- 場所：1/30(土) 油壺マリーナホテル (14:00～18:00)
 1/31(日) 油壺・オリヒメにて実習 (9:30～12:00)
 議題：1/30(土) 1. 各支部からの報告 (安全講習会, 安全検査等)
 2. 安全講習会について
 3. ORC. スペシャルレギュレーション1993について
 4. 無線について
 5. 安全検査の方法について
 6. CRでの安全の扱いについて
 1/31(日) 7. クイックストップについて (落水者救助実習)

1. 各支部からの報告 (安全講習会, 安全検査等)

(北海道支部)

- ・昨年一管本部, ライフラフトメーカーの協力で安全講習会を実施。
(落水者救助, ライフラフト, フレアー類等)
- ・北海道では乗艇時期が短いので安全に関する意識が低い, 今年度も安全講習会を実施する予定。
- ・安全検査は実施していない。

(常磐支部)

- ・昨年7月に海上保安部の協力を得て, 安全講習会を実施。
(陸上—海上保安部講習, 海上—ライフラフト, 落水者救助)
- ・今年度も安全講習会を実施する予定。
- ・2/13, 14 無線講習会を実施する予定。
- ・現在, マリンVHFの海岸局開局の申請中
- ・安全検査25艇実施

(関東支部)

- ・諸磯フリートを中心に安全講習会を実施。(運輸省, 海上保安部の協力)
(無線, 気象, 技術講習, ヘリコプターからの救助, ライフラフト, フレアー類, 赤十字救命訓練等)
- ・関心が高く参加者は多かったが, 一点にしぼって実施しないと身につかない。本年度はしぼって実施したい。
- ・他フリート (逗子, 葉山, シーボニア, 久里浜, 油壺京急等) にも安全講習会を実施。
- ・安全検査93艇実施。

(東海支部)

保安庁の協力を得て, 安全講習会を実施。

(EPIRBの使い方, ヘリコプターからの救助, 人工呼吸等)

・今年度も安全フェスティバルを10月に実施。(ライフラフト, フレアー類等)

・安全検査14艇実施。

(近畿北陸支部)

・今年度は8管とコンタクトを取り, JAPAN SEARACEのスタート前に安全講習会を実施予定。

・宮津に海岸局を開局の予定。

・安全検査15艇実施。

(内海支部)

・昨年度は各フリート, クラブにて安全講習会を実施。(ライフラフト, EPIRB等)

・今年度も実施の予定。

・安全検査15艇実施。

(西内海支部)

・海上保安部のバックアップを受け, 安全講習会を実施。

(海難事故の対処方法, 航海備品, ライフラフト, 人工呼吸, 心臓マッサージ, レーダーの実演, 携帯食等)

・レーダーリフレクターの効果性, 期限内のフレアーの不発, 揺れている中での操作性等, 自己防衛の必要がある。

・内海では, 波がたたないし, 事故が起きてもどこかに流れ着くという安全に対する意識が低く, 改善していきたい。また, 内海独自の霧, オンザロック, 本船等の条件を考えて今年度は安全講習会を実施の予定。

・安全検査2艇実施。(自己申告)

(南九州支部)

・1/24に発足集会が開かれ, 現在鹿児島で80艇, 宮崎で20艇, 熊本で数艇のフリートを持ち, 個別にレース活動を行っている。

(オフショアレースは2レース。今後は支部レースを設け, まとめていく。)

・2/20に安全講習会を実施予定。

2. 安全講習会について

・昨年はJGYRでの事故の直後だったので安全に対する関心が高く, 今後も同様に関心を持たれるかは疑問であるが, 安全委員会としては積極的に, 啓蒙をはかっていく。

・USセーリングでは, “セーフティ・アット・

シー・セミナー”を開催しており、レース参加の条件にもなっている。また、ライフリングを使った、“クイックストップ”が落水者救助に有効との報告があった。

- ・本部安全委員会では、様々な分野での講師の各支部への派遣を検討中。
(交通費は1/2負担ぐらいになる。講師希望があれば、本部安全委員会まで連絡。)
 - ・すぐにはできないかもしれないが、将来的には艇の安全責任者の、安全講習会等への参加を、レースへの参加条件とする必要がある。
 - ・安全講習会は実施すれば良いというものではなく、内容を吟味し、地域事情を考慮し、また実施にそくしたものが必要。
- *昨年、各支部にて実施したノウハウ、問題点、感じたことをまとめ、NORCでの安全講習会の基準を作成することが合意された。
(’93 2月中に各支部より収集。)

3. ORC. スペシャルレギュレーション1993について

- ・技術委員会作成の“ORC NOVEMBER MEETING 1992議事録から”(議事録抜粋訳)が、NORC特別会員に送付される報告があり、それに基づき報告がされた。
- ・NORC安全委員会では大儀見氏に依頼してORCへのサブミッションとして提出し、検討事項となったが、今後の再検討事項となった。

12.1 ライフラフトに2個目のEPIRBを搭載する。

(12.1 EPIRB 10.64)

毎時最初の5分間信号3回のみ普通のFMラジオに向けて発信することが許可されているが、日本では許可されない。なお、試験電波の確認も日本ではメーカーでしかできない。(通信委員会検討中)

(12.3 スペシャルレギュレーション使用実態の調査)

常磐支部	25艇	
関東支部	93艇	
東海支部	14艇	
内海支部	15艇	
西内海支部	2艇	
近畿北陸支部	15艇	NORC合計 164艇

(12.4 USセーリング安全セミナー)

NORC安全講習会フォーマットの参考とする。

(12.6 VHFアンテナ)

同軸ケーブルのパワーロスは20%以下。

また、カテゴリ3より、最低25ワットの無線機とマストヘッドのアンテナが必要備品となっ

た。(NORCでの対応は4.項参照)

(12.7 セーフティーハーネス)

ロープの両サイドでのカラビナが必要。しかし、個人が1人でナイフを1つ持っていれば可。

(12.8 スタビリティ)

IMSレギュレーションのスタビリティインデックスの推奨基準をスペシャルレギュレーションに引用することを検討。

(12.10 ガスボンベ格納法)

推奨として、追加された。

(12.11 ダイマーカー)

必要備品から廃止。

(12.12 花火類)

有効期限、「3年を超えて」を「6年を超えて」に変更。

日本では船検の関係で有効期限が3年となっているので、3年とする。

(13.13 救急箱の内容の検討)

日本でも現在、検討中、日本の事情も含めORCへ提案する。

*その他資料参照

4. 無線について

- ・1994年のレースよりカテゴリ3のレースは最低20ワットの国際VHF無線機を必要備品とする。なおアンテナはエージデットが1994年1月1日以降の艇についてはマストヘッドに設置していなければならない。それ以前の艇に関してはアンテナはマストヘッドに設置することが望ましいが、装着不可能な場合は他の適切な場所に設置してもよい。いずれの場合も、配線に使用する同軸ケーブルによる出力の減衰は20%を越えてはならない。レースにおける通信手段は、レース委員会が特に定めた場合はその通信手段によってもよい。

(1993年はVHF無線機の普及をはかる。)

- ・通信委員会では無線の講習会を全国で実施の予定。
- ・通信委員会が実験中のマリンVHFはレースの規模にもよるが、大きなレースの運営には難しい。
- ・公式レースとしての20ワットと底辺の拡大として5Wの両方を進めていく必要がある。
- ・1993年の安全検査時には通信手段を記入しておき、レースではレース委員会の指定した通信手段による。

5. 安全検査の方法について

- ・現在の安全検査チェックリストは抜粋であり、またオーナー側でもルールが徹底されていない



参加者を集め、落水者救助実習も行われた

場合も多いので、次のように変更する。

①安全検査の申込時

スペシャルレギュレーション (和文)

NORC 設備規則

安全のこころえ

チェックリスト を渡す。

②準備ができたなら検査員へ連絡し、安全検査を実施。

- ・それにともない、安全検査料を6,000円にする。
- ・安全検査時に業者だけの立会いの場合があり、艇側の安全に対する姿勢が懸念される。
- ・チェックリストには次の事項を追加する。

①立会い人を記入

②艇の責任者 (オーナー、スキッパー、安全責任者) の署名

③通信手段

- ・安全検査は各支部にて実施しているが、手数料、交通費に関して全国的な統一がある程度必要。
- ・スペシャルレギュレーション (和文) はNORCオーナーへ配布する必要がある。(予算もあり、未定)

6. CRでの安全に対する扱いについて

- ・海上での安全に対する適用はレーティング等にはかかわらずされるべきなので検討が必要。



- ・いきなりの安全検査の適用は難しいが、レースの安全規定を増やしていくことが必要。

7. クイックストップ (落水者救助) について

- ・ORC推奨のクイックストップ、およびライフスリングにより落水者救助の実習を行った。

1993年度全国安全委員会出席者一覧

(敬称略)

本部安全委員会 委員長	：	長江 博人
本部安全委員会	：	原 均
NORC 副会長	：	大儀見 薫
安全担当理事	：	古川 保夫
北海道支部	：	増川 准巳
常警支部	：	岡山 寿
関東支部安全委員会 委員長	：	前田 泰明
関東支部 (諸磯)	：	佐藤 静治
関東支部 (シーボニア)	：	河口 秀夫
関東支部 (佐島)	：	松原 康孝
関東支部 (逗子)	：	永野 隆雄
関東支部 (浦賀)	：	中島 照二
東海支部	：	大島 茂樹
近畿北陸支部	：	上羽 正男
近畿北陸支部	：	野田 秀一
内海支部	：	瀬川 洗城
西内海支部	：	藤川 辰生
西内海支部	：	山本 一弘
西内海支部	：	松田 徳康
南九州支部	：	真野 美詠子

(ジャパン・グアムレース) チャリティオークションも折りませ 大いに盛り上がった北海道支部主催新年パーティ

北海道支部 鈴木喜博

平成5年1月22日PM7時、暴風雪の中、北海道支部主催新年パーティーがスタート。今回のパーティーには約120名の仲間が参加。会員の方のみならず、会員のクルーの皆さん、恋人、家族、友人等広く集ってもらい、楽しいヨットライフの1年の始まりとして企画致しました。

冒頭の挨拶で、田中支部長より JAPAN・GUAMレースでの海難事故のお話があり、二度とこの様な事故が起きない様、また一人一人が安全面に気を付けて楽しいヨットライフを行える様お願いのお話があり、引続き御来賓の小樽海上保安部長高崎武人様からも、より安全な航海を行なう様、参加者に呼掛けておりました。宴会では終始、外の吹雪(-10℃)とは一転してヨット談義に花が咲き、皆さん雪焼けならぬ酒焼けした顔でクイズ、ゲームにと楽しんでおりました。また各メーカー、ショップのご協力、協賛により「ジャパン・グアムレース事故対策協力金チャリティーオークション」を行ない、参加者の御好意により129,500円のオークション収入を得、山本さん(アラジンYA26S)より田中支部長へ手渡されました。

無事、ゼネリコせず新年パーティーも終了し、あとはスキーウェアからオイルスキン(北海道の春は寒い)に着換え、4月のシーズンを待つばかりの北海道です。最後に今回御協力して戴いた会員の皆様、関係者の方々ありがとうございました。また各支部会員の皆様、冬の北海道は最高です。ヨットからスキーに乗換えて、白銀のゲレンデにシュプールを描きませんか。北海道支部会員一同お待ちしておりますので、お気軽に当事務局まで御連絡下さい。END



チャリティ募金は約13万円が集まった



熱の入るオークション(左)、海上保安部から安全航海についてのお話(右)



4月29日, 5月1, 2, 3日

'93 JAPAN MIDDLE BOAT CHAMPIONSHIP
taka-Q Cup は

ミドルボートの日!

今年もタカキューカップ'93日本ミドルボート選手権をゴールデンウィークに相模湾で開催致します。皆様のご参加をお待ちしております。

事務局 〒231 横浜市中区山手町15-24
(株)五條建設内 事務局長 能條秀夫
TEL 045-651-5200 FAX 045-651-5300
申込締切日 4月10日(土) お早めに!

IMS推進委員会議事録

場所：NORC会議室

日時：2月26日

出席者：林賢之輔 大橋且典 沢地繁 高橋太郎
東島和幸 角晴彦 矢嶋滋 尾田英明
宮坂敬三 初鹿野幸生 浅野英武 才田忠利
風間德行 夏目正人

1. オークランド・福岡レースにおけるIMSの取扱いについて

93年度IMSプログラムの完成が遅れている事、スタートが4月下旬であることなどを考慮した結果、同レースは92年IMSハンデキャップを用いることになった。IMSレギュレーションも実質的に92年版を適用することとし、セール枚数制限については、長距離レースであることを考慮し適切な変更が望ましい。スタビリティインデックス値はカテゴリー1 (115°) を適用する。ハンデキャップの方式は、第1レグ(オークランド→スパ)、及び第2レグ(スパ→グアム)については、オークランド(NZ)側の意向を取り入れて、オーシャン・レーシング・コースによるPCS (パフォーマンス・カーブ・スコアリング) を採用する予定。第3レグ(グアム・福岡)については、GPHを含めて当事者間で最終決定する。

2. IMSプログラム遅延について

- ① 93年プログラムの完成が遅れているため、レース開幕に間に合わないことが予想される。そこで、93年前半8月末日までは92年度版プログラムを使用し、後半12月末日までは、93年度版を使用しIMS証書を発行する。ただし92年度版プログラムを使用する前半のレースであっても更新を必要とする。
- ② レースマネジメント・プログラムについては、現在稼働中のものが使用可能であるが93年度の新規プロ

ラムに切り替え時にはチェックが必要である。

3. IMSレギュレーション・質問表について

- ① 93年度版レギュレーションをレース開幕から使用する。
- ② 93年度版IMSプログラムを適用するためには、オーナーサイドからの情報提出が必要不可欠となり、93年度の更新申込時に質問表の提出を義務付けることに決定した。(提出書類の発想は速やかに事務局にて対応)

4. IMS推進方法について

- ① スタンダード艇のリスト(輸入艇・国産艇)をOFFSHORE誌に掲載する。

IMS・スタンダード艇リスト

Baltic	Hunter	Cybelle 325
Bavaria	J33	NM 9.5
Beneteau	Jeaneau	Swing 31
Catalina	Swan	34
Dehler	X	Yamaha 30S
Farr MRX		30SII
Feeling		31S
First		YR30MK II
Frers		Sawaj 41

この他、たくさんの艇がIMSスタンダードハルを持っています。

詳細については事務局へお問い合わせ下さい。

- ② Club Measurementの導入方法・時期等について、93年度プログラムの内容を理解した上で再検討する。
- ③ IMSブックレットの発行を検討する。(有料)
- ④ パフォーマンス・パッケージの宣伝、効用をOFFSHORE誌に掲載する。

無線従事者国家試験について

通信委員会

第1級、2級、3級の各海上特殊無線技士の国家試験が、この6月に実施されることになりました、それに先立ち受験申請受付が4月1日より20日までの期間で行われますのでお知らせ致します。尚、来年より日本においても実施されます、ORC特別規定カテゴリー3を満足する、20W以上の国際VHF無線機の操作資格は、第1級若しくは第2級海上特殊無線技士の資格が必要となります。本年度試験は6月の他10月も予定されておりますが、こ

の機会に是非資格取得をお奨め致します。各資格の概略については本誌92年4月号に記載があります。また受験申請書、参考書についてはNORC事務局(担当:小山)にお問い合わせ下さい。

尚、出力5WのマリンVHF無線機は安全、通信、帆走の各委員会の協議により、カテゴリー3の必需品とは認められませんのでご注意ください。これらの無線関係についてはまた次号に関係記事を掲載致します。

クルーザー・レイティング (CR)について

計測委員会

現在、全国で500隻以上の船がCRを獲得し、各地で活発な活動が行われている。計測は比較的簡単で、ボランティアメジャラーによって実施される。そのため計測料金も安く、レース入門艇にとって、レイティング・ルールやハンディキャップを知る1つのステップともなっている。

CRは、IORやIMSと異なり、各支部計測委員会がその管理と運営を任されている。メジャラーの育成と任命、証書の発行と更新(3年毎)、計測料の決定、各地の実情に合わせたHSC(ハイスピード・コレクション)の取り扱い、レース委員会に対する助言などを行っている。

そうすることによって、各地での活動がより柔軟性を持ち、適応性を持つと考えられるからである。

各地でのCRによるレースが盛んになるにつれて、また鳥羽レースを初めとする支部間レースや、日本海レース、アリランレースなど海外との交流レースもCRが採用されてくるにつれて、一部参加者の中には、CR本来の目的を理解せずに、逆用する人達も現われ始めた。レースでの栄光を商業的に利用しようとする人達である。

オーナーやクルーの人達は、レースに参加して優勝できれば最高というシンプルな原理に基づいて行動しているのだろうが、この様な人達が介在し、誤った指導をしているのである。

レース参加者とコミッティの善意で成り立っているCRレースにこの様な攻撃が加えられると、ひとたまりもない。CRはIORやIMSと異なり、スピードファクターを正しく算出するものではないし、盲点だらけのルールである。防衛対策として、ルール3.7及び3.8を適用する以外にない。

しかし、そうする前に、ルールブックの1番最初に書かれている、このルールの目的をよく理解して、参加者自身が健全なCRレースを創りだして欲しい。

世界中のどのレイティングルール、ハンディキャップルールもすべて、レース参加者のために存在するのである。



CRクラスでレースを楽しむ艇は圧倒的な数にのぼる

安全委員会よりのお知らせ

安全検査のシステム変更にともなう 安全検査料の値上げについて

安全委員会 委員長
長江 博人

現在安全検査ではスペシャルレギュレーションの簡単なチェックリストのみを用いており、完全な日本語訳がなく、各艇においては今ひとつルールの理解が難しい面がありました。NORCには安全関係のルールとしてスペシャルレギュレーションの他に、NORC特別規定、NORC設備規定、NORC安全規則があり、これらを全部見られる小冊子を作成することにいたしました。

1993年度より、安全検査を申し込まれた艇のオーナーにそれを渡し、あらかじめ自艇のチェックをお願いしておき、その後安全検査員が出向いてチェックリストにし

たがって検査するというスタイルにいたします。

つきましては、小冊子印刷代として安全検査料を1000円値上げして6000円とすることが2月20日の理事会において承認されましたので、よろしく願いいたします。

※あくまでも、この日本語訳は安全委員会による仮訳であり、疑義が生じた場合は英文を正として下さい。

1993年度 関東支部レース日程表 追加分

関東支部帆走委員会

レース名	関東支部'93 ゴールデンウィークシリーズ ビックボート選手権 / 大島・初島レース / ミドルボート選手権			第23回 八丈島レース
担当	関東支部		ミドルボートオーナーズクラブ	関東支部
コース	第1R オフショア 65M 大島・初島レース と共催 第2R インショア 10M 第3R インショア 10M 第4R インショア 10M 第5R インショア 10M	小網代 ↓ 大島風早マーク(時計) ↓ 初島(時計) ↓ 小網代 65マイル	第1R インショア 10M 第2R インショア 10M 第3R ショートデイズコース 20M 第4R インショア 10M 第5R インショア 10M 第6R インショア 10M	小網代 ↓ 八丈島(反時計) ↓ 小網代 290マイル
日程	第1R 5/1 (土) 第2R 5/3 (休) 第3R 5/4 (休) 第4R 5/4 (休) 第5R 5/5 (休)	5/1 (土) 10:00 : CR スタート 10:10 : IMSスタート 10:20 : IORスタート タイムリミット 5/2 06:00	第1R・2R 4/29 (休) 第3R 5/1 (土) 第4R・5R 5/2 (休) 第6R 5/3 (休)	未定
参加資格	IOR: I ~ III IMS: GPH 650 以下 CR : LOA 10m以上 IOR・IMS ORC特別規定カテゴリ-3 CR 当レースの特別規定 賞 : 各グループ1~3位 ワントンカップ	IOR: I ~ VI IMS: GPH 650 以下 CR : Rm 7.0m 以上 IOR・IMS: ORC特別規定カテゴリ-3 CR: 当レースの特別規定 賞 : 各グループ1~3位	IOR: IV, V, VI IMS: GPH 620以上 CR : Rm 6.5~9.0 IOR・IMS: ORC特別規定カテゴリ-3 CR: 当レースの特別規定 賞 : 各グループ1~3位	未定
通信手段	推奨: VHF・船舶電話 義務: 何らかの通信手段	推奨: VHF・船舶電話 義務: 何らかの通信手段	推奨: VHF・船舶電話 義務: 何らかの通信手段	

※詳しくは事務局小山までお問い合わせ下さい。

実施要項抜粋

ビックボート選手権

'93 ゴールデンウィークシリーズヨットレース

参加資格

1. IOR/JORの有効なレーティングを有するクラスIII以上の艇でORC特別規定1992カテゴリ-3、NORC設備規定B以上の安全検査に合格した艇。
2. IMS1992による有効なレーティングを有するGPH650以下の艇で、IMSレギュレーション1992、ORC特別規定1992カテゴリ-3、NORC設備規定B以上の安全検査に合格した艇。
3. CRレギュレーション5.02の有効なレーティングを有するLOA10m以上の艇で、艇登録され当レース委員会の指定する特別規定を満足する艇。
4. 艇長及び乗員は、NORC外洋レース規則4条.2による。

競技の種類

IOR、IMS、CR、各デベロップメント別の艇対抗シリーズレース。
 IORデベロップメントには「ワントンカップ」が含まれています。

関西国際空港開港記念 環太平洋ヨットレース・ガイド PAN-PACIFIC YACHT RACE 1994

関西新国際空港の開港を機会に開催される、環太平洋ヨットレース。内容はロサンゼルス、ブリスベン、上海、釜山、ウラジオストックの5都市からスタートし、ほぼ

同時期に大阪市へフィニッシュする国際外洋レースであるが、このたび、参加艇のクラス分けが変更となったので、お知らせする。

新たに決定したクラス分けは次の通り。

長距離コース

(ロサンゼルスおよびブリスベン・スタート)
クラスA：全長16メートルを超え20メートル以下
クラスB：全長14メートルを超え16メートル以下
クラスC：全長12メートルを超え14メートル以下

短距離コース

(ウラジオストック、上海、釜山・スタート)
クラスA：全長14メートルを超え16メートル以下
クラスB：全長12メートルを超え14メートル以下
クラスC：全長9メートルを超え12メートル以下

長距離コースの場合、ブリスベン・スタートを例にとると、これまでは全長16メートル以上の艇でなければ参加できなかったが、今回の改定では、12メートル以上の艇でも参加可能となった。

また、長距離コースでは従来A、B2つのクラス分けのみであったが、今回の改定で3クラスに細分化されてい

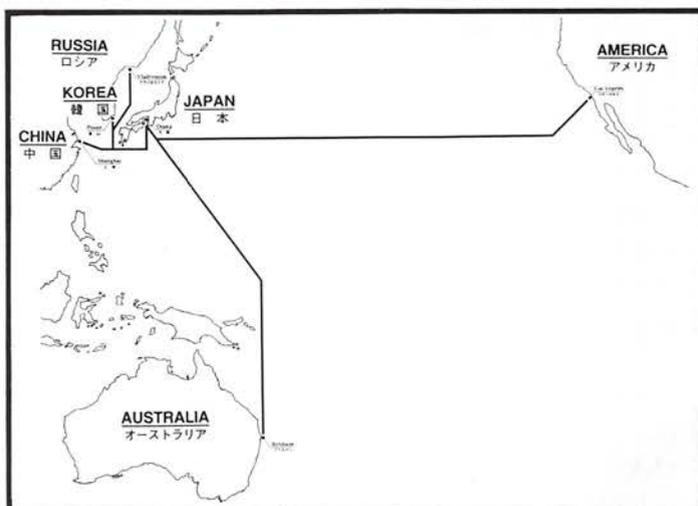
一方、短距離コースの場合は、従来の3クラスのうちA、B、クラスの全長リミットがそれぞれ1メートルずつ繰り下げられている。

これらの改正は、少しでも多くの艇が参加できるようにとの配慮から生まれたものであり、スタートを1年後に控え、さらに多くの参加希望艇が集まることを期待している。

なお、スタート日程や賞、安全対策などについては、今のところ当初の通りで変更はない。

スタート日程 (1994年)

ロサンゼルス・コース：
4月24日／距離6,000マイル
ブリスベン・コース：
5月8日／距離4,000マイル
ウラジオストック・コース：
5月22日／距離1,100マイル
上海・コース：
5月30日／距離800マイル
釜山・コース：
5月29日／距離600マイル



ゼロⅡ

’92シドニーホバートの魅力

関東フリート対抗IMSクラスに総合優勝して間もない頃オーナー津村重孝氏から私の所にご相談があった。「ケンウッドカップの時は未だチームの期が熟していないと思ったが、クルーもよく頑張ってくれている。ここで海外レースで腕だめしてみてもいい」。それがゼロチーム二度目のシドニーホバードへの挑戦の始まりであった。

しかしながら、その時はすでにレースの申し込み締切り1週間前であった。82歳の津村オーナーはヨットレースを始めてかれこれ12年。その間、数かぎりない国内レースと海外レースに挑戦しつづけてきた。そして、さらに今・・・、これが最後の海外レースになるかもしれない我々にとっても、是が非でも勝って締めくりたいとこでもあった。

ラシカタンベイC.Y.C.Aでレースの準備と余念がない頃、多くの地元クルーが私たちを冷かしに来る。そして、その言葉は決まってフィフティーンノットオンザノーズと言って自分の鼻を指すのである。つまり、50ノットののぼりに合わせておけと言うことらしい。私自身何度かバス海峡や吃える40度線の経験はあるが、それほど吹いた事はなかった。ダブルハンドの時などベタなぎで困ったくらいである。どうも信じられないが、今年のシドニーはいやに雨がが多く肌寒く天候が不順だ。とにかくデスマストだけはごめんと、すべてを強風仕様に変えてレースに望んだ。

12月26日1:00、ボートジャクソン湾にしかれた2つのスタートライン(大型艇のスタートライン後方300mに小型艇のスタートラインがあ

る)。から一斉に130艇のヨットがスタートした。83フィートのホイッドブレット向け新艇ニューゼalandエディンバーもいれば、船齢20年の33フィートレーサクルーザーまでさまざま。皆ホバードを目指しフィフティーンノットオンザノーズを覚悟して、吃える40度線を越える、そしてそれを見送る500隻以上のヨットやボート、レーサー達との別れを惜しむかの様にいつまでもいつまでもついてくる。この時ばかりは、パワーボート乗りを嫌なやつらだと思わなかったほど素晴らしいスタートと見送りであった。48回も続いたシドニーホバードの魅力の一つはここにあるのかもしれない。

26日の夜は静かな風で終わった。さすがに、コンドア、ニューゼalandエディンバー、アマゾン等のマキシクラスは足がのびている。コダックエクスプレスことフューチャーショックも先頭集団にいる。ゼロⅢも強敵アサシンを抜いてトップを引いている。07.15の気象FAXが入った。来た来た!!バス海峡の西側に前線とその前後の木目のような等圧線が。フィフティーンノットオンザノーズが我々を迎えに来た。

27日の夜になって快調に飛ばしていたゼロⅢに予想はしていたがあまりにも突然に40ノットののぼりが襲ってきた。ゼロⅢはスピランからツーポンのナンバー4に姿をかえた。しかし幸いにも風向きは片のぼりからリーチングで船首はホバードを向いているアサシンとは相変わらず着かず離れずのシーソーゲームを展開している。

28日になって、やや風が20~30ktと落ち着いてきた。悪名高きバス海峡も間もなく通過し、タスマニアも視認し、気分もだいぶ楽になってきた。

29日、昨夜のリーチングでアサシンを10マイル引き離れた。そしてホバードへの入口アイアンロック(オルガン岩)を遠くにみとめ、またイニッシュまで100マイル以上あるのに、私たちはレースがこのまま終わるものと思いワッチ制を解いた。しかし南極からの風はそれではすまなかった。風は次第に南にかわり、風速を30~40ノットへと力を増してきた。真のぼりである。トゥルーウィンドスピードは48ノットを指し、ついに私たちはフィフティーンノットオンザノーズと出会った。最後の気力をつくしているクルー達は皆、日焼けと潮焼けで異様な形相になってきた。頑張れゼロⅢ、もうすこしてフィニッシュである。南氷洋に胸をはだけて立ち向かっているかのようなアイアンロックと10mはゆうに越える山の様な波と、フィフティーンノットオンザノーズ。そして小さく揺れる濃紺のゼロⅢ。私達はしばしシドニーホバードの2つ目の魅力に我を忘れた。

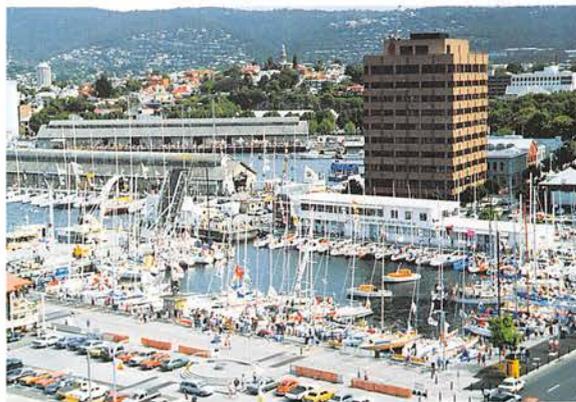
29日夜、10時53分46秒ゼロⅢの闘いは終わった。着順14位であった。悔しい事にあれだけ離れたアサシンにホバードダーエントリバーの15マイルの微風の闘いでわずか2分差で破れてしまった。身も心もぐったりと疲れ果てた我々に津村オーナー、そして奥様は夜遅くまで待って、出迎えてくれ励ましてくれた。

30日からシドニーホバードの3つ



オーナーを囲んでのひととき

恒例のピックイベントでにぎわう現地ハーバー



目の魅力が始まった。次々とコンステーションドックに入ってくるレースボートを皆で拍手と口笛で迎える。そしてビールで狂い出す。その狂いは延々と続き終わる事を知らない。どこの船も吃える40度線とフィフティノットオンザノーズを越してきた海の男達の賛美酒でにぎわう。気さくなオージー達にとってレースの成績よりもシドニーホバードレースを完走し、ホバードで狂い酒に酔う事の方が重要なのかもしれな

い。大晦日、0時を過ぎると誰かれなくキスをし新年を祝福し、セレモニーは最高潮に達するのだ。

ゼロIIIはクラス2位総合3位と言う高成績であった。表彰パーティーで津村オーナーの身体を支え、壇上まで上がり、そしてオーナーがカップと盾を頭上にかざした時、会場はオージー、キウイーからの破れるような歓声と拍手で埋もれた。その津村オーナーを見た時、私達は、目に潤むものを感じた。オーナーのヨット

レースへの強い熱望のおかげで私達クルーは多くの海外レースと国内レースを経験する事ができた。そしてさらにこれからも続くであろう強い精神力に再び感涙せずにはいられなかった。

今月の表紙：夏になると、いつもの場所もカリブの海になる。ふとしたタイミングのずれて、いつもは混み合うはずの入江を独り占め。(写真/小林建一)

OFFSHORE 第212号 平成5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46円)

発行 社団法人 日本外洋帆走協会
東京都港区虎ノ門1-11-2(第2船舶振興ビル5階)
電話・東京03(3504)1911~3 〒105
郵便振替番号2-21787
印刷 明宏印刷株式会社

HARKEN

JIB REEFING & FURLING FEATURES



レーシングドラム仕様

ハーケンジブフーラーの鍛えぬかれたエアロダイナミックフォイルは、レースでも大きな威力を発揮します。クルーシクモートからレーシングモートへの変更は、巻き取りドラムの6本のビスの脱着だけで完了。作業は簡単、所要時間はわずか10分です。

ドラム部はビスだけで簡単に離脱できます。ドラム部をはずせば、今までどおりシブ交換が可能。レーシングセールも無駄になりません。

ハーケンジブフーリング&フーリングシステムは、フットスターの特許のもとに製造されています。

ハーケンジブフーリング&フーリングは、コクビットから簡単にセイルを縮められるシステムです。しかもスムーズな回転や、強度を備えています。通常のフーリングシステムではフーリングすることにセイルが深く入り過ぎ、航海性能に悪影響をおよぼしていますが、ハーケン・ジブフーリング&フーリングシステムは、これらのすべてを解決しています。(通常はフーリング時、スプリットドラムと上部ビンが回転するのみでヘッドステイ中心部が強く巻き取れませんが、ハーケンはヘッドステイ(フォイル)中心部がドラムとビンよりも速く回転し始め、ドラムとビンが遅れて回転するため、美しく均一に巻け、フーリングしてもセイルが深くなる心配がありません。)

1993 ジブフーラー価格表

UNIT-0 (20~29フィートの小型艇) Sビン〜ビン9.5mまで	Cモデル ¥210,000
UNIT-1 (28~37フィートの小型艇) Sビン〜ビン11.8mまで	Cモデル ¥308,000
UNIT-1.5 (35~38フィートの小型艇) ビン〜ビン14.2mまで ※35~38フィートの小型艇でヘッドステイが8mmの艇	Cモデル ¥373,000
UNIT-2 (36~46フィートの中型艇) Sビン〜ビン16.2mまで	Cモデル ¥472,000
UNIT-2.5 (36~46フィートの中型艇) ビン〜ビン18.4mまで ※40~50フィートの中型艇でロッドステイ-22の艇	Cモデル ¥588,000
UNIT-3 (44~70フィートの大型艇) ビン〜ビン20.0mまで	Cモデル ¥787,500

●艇の長さだけがシステムを選ぶ基準ではありませんから注意してください。ヘッドステイの直径・全長によってユニットNoが変わります。
●ワイヤーのみスウェーデン加工・フーラー取付工事・レーシングドラムは別送料金です。

BOAT SHOES

世界のトップセーラーのノウハウから誕生した「HS-2/HS-1」水分、塩分、紫外線を考慮した素材、技術と90ものハターンから厳選されたデザインは本物のボートシューズです。軽く、通気性に優れた微細気孔のステッドシェルに加え、Lyca採用のホティは速乾性を配慮し、また3ハターンのトライラジアル、プラスW、E、Tグループのボトムは水はけの良さとボートシューズの命とも云えるノンスリップ構造であらゆる状況下に対応しています。海のギアを代表するHARKENの海のノウハウと、フットウェアを代表するSanconyのハイテクロジックが、次世代のボートシューズを完成させました。



HS-1:
US SIZE 5 to 14
¥11,800

HS-2:
LEATHER TYPE
US SIZE 5 to 14
¥16,500

HARKEN



オースターリングの予感。

ヨット・モーターボート総合保険

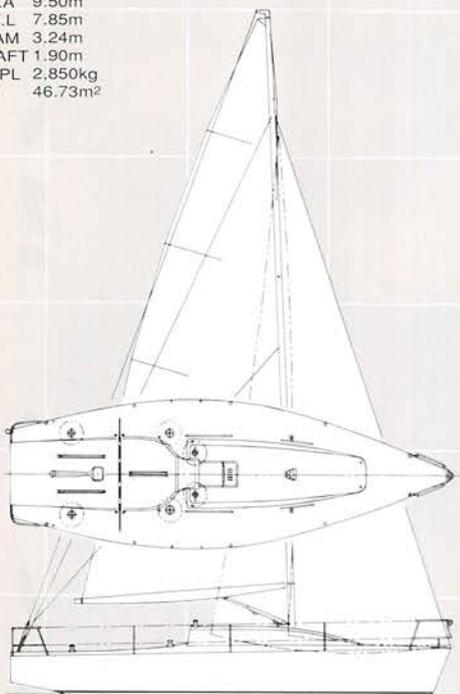
東京海上火災保険株式会社
住友海上火災保険株式会社

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)

YAMAHA R SERIES IMS

9.5m

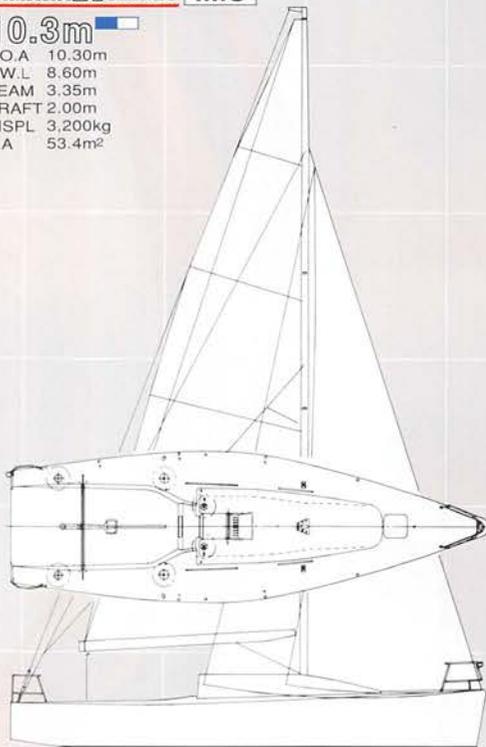
L.O.A 9.50m
L.W.L 7.85m
BEAM 3.24m
DRAFT 1.90m
DISPL 2,850kg
S.A 46.73m²



YAMAHA R SERIES IMS

10.3m

L.O.A 10.30m
L.W.L 8.60m
BEAM 3.35m
DRAFT 2.00m
DISPL 3,200kg
S.A 53.4m²



血統は、ポテンシャルを物語る。

YAMAHA R SERIES

ニッポンチャレンジ・アメリカ杯1992の熱い風を受けて
ピュア・レーサー「YAMAHA Rシリーズ」新登場。

YAMAHA Rシリーズ (IOR・IMS) は、アメリカスカップ、日本チャレンジ艇の開発を通して蓄積したテクノロジーを、オフショア・レースシーンに向けて磨き上げたモデルです。ヤマハ独自のVPP (速度予測プログラム)、構造解析プログラムをはじめとするヨットデザインの先端を行く設計システムとアメリカスカップ艇のノウハウをベースとした建造システム、さらに、新素材の探求まで含めたトータルテクノロジーから最新鋭のポテンシャルを確立しました。ニッポンチャレンジのヨット・クラフティング技術の情熱と精神を秘めて、ヤマハは、いま日本のレースシーンに、その真価を問いかけてます。



▲IOR 3/4TON 構造解析用モデル

SERIES & SPECIFICATIONS

SERIES	IOR			IMS			
	3/4TON	1TON	2TON	9.5m	10.3m	12m	13.5m
TYPE	3/4TON	1TON	2TON	9.5m	10.3m	12m	13.5m
L.O.A	9.95m	12.00m	13.55m	9.50m	10.30m	11.99m	13.55m
L.W.L	7.90m	9.50m	10.70m	7.85m	8.60m	10.20m	11.50m
BEAM	3.30m	3.80m	4.20m	3.24m	3.35m	3.92m	4.10m
DRAFT	1.95m	2.30m	2.65m	1.90m	2.00m	2.40m	2.60m
DISPL	3,000kg	5,400kg	7,500kg	2,850kg	3,200kg	5,000kg	7,000kg
S.A	50.8m ²	74.4m ²	94.5m ²	46.73m ²	53.4m ²	78.23m ²	94.0m ²

FOR GOOD MARINE LIFE!

安全がマリンスポーツの基本です。

北海道ヤマハ (株) Tel. 011-612-1060
 ヤマハ東北 (株) Tel. 022-235-1031
 ヤマハ東京 (株) Tel. 03-3444-9971
 ヤマハ中部 (株) Tel. 052-913-2121
 ヤマハ関西 (株) Tel. 06-535-1671
 ヤマハ中国 (株) Tel. 082-285-4911
 ヤマハ四国 (株) Tel. 0878-67-3800
 ヤマハ九州 (株) Tel. 092-472-5261
 ヤマハ熊本 (株) Tel. 096-357-7161
 *設計・建造に関するご相談・お問い合わせは ●ヤマハヨット新宿店 03-3342-8551 ●ヤマハボート肥後橋店ヨット課 06-445-0912