

Offshore

NO.233

2

1995 FEB.

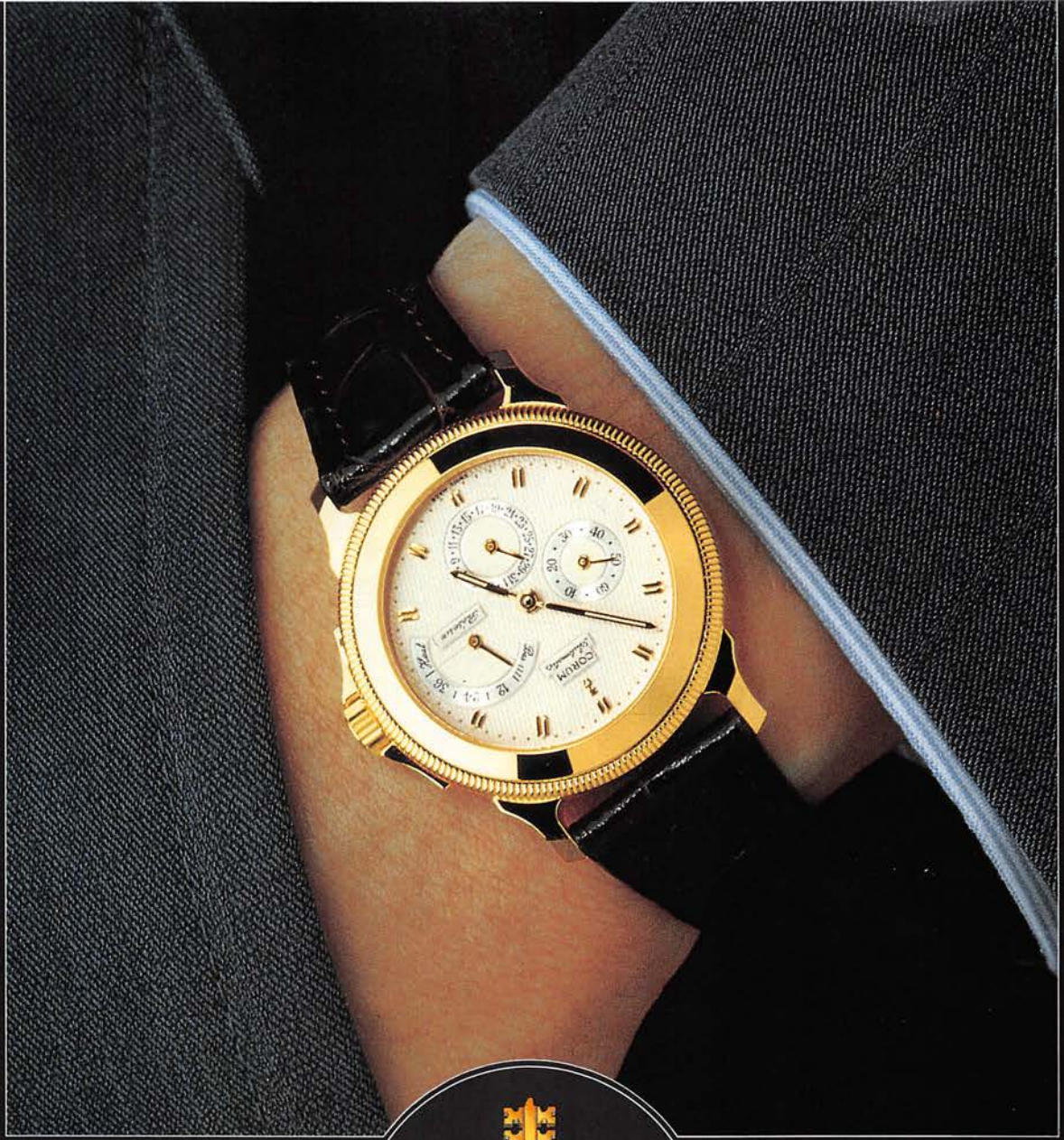
阪神大震災
緊急レポート
義援金受付開始

グアムラリー
レポート

ORC総会報告

関東支部の
IMS勉強会
IMS証書の読み方





CORUM

Maîtres Artisans d'Horlogerie
SUISSE

RÉSERVE DE MARCHE



Temps Mécanique
Ref.74 111 21 M84
(自動巻)
¥640,000



Temps Mécanique
Ref.74 111 20
(自動巻)
¥400,000



**Temps Mécanique
"S-Line"**
Ref.89 111 20 M84
(自動巻)
¥300,000

純粋な伝統的技法によって、優美さと機能性を完成させた時計“リザーブ・ド・マルシェ”。コルムから。

《写真/上》Ref.73 109 56 (18K YG 自動巻、秒針、日付、自動巻残量表示、ストラップ付) ¥1,390,000 (税抜価格)

コルム日本総発売元 **日本アイエー株式会社** 〒101東京都千代田区神田松永町18ビオレ秋葉原TEL.03(3253)1331/〒541大阪市中央区北久宝寺町1-9-8三京ビルTEL.06(271)6137
●カタログご希望の方は、ハガキに住所・氏名・年齢・職業・電話番号を明記の上、上記のカタログ係までご請求ください。

関東支部
義援金募集を
開始

緊急報

お見舞い

兵庫県南部地震の被災地の皆様に
心からお見舞い申し上げます。

社団法人 日本外洋帆走協会

阪神大震災 阪神地域のハーバーに被害発生

戦後最大の自然災害となった阪神大震災では、
各メディアで逐一報道されているように多くの人命や財産が奪われました。

心からのお見舞いを申し上げるとともに
一日も早い復興をお祈りするばかりです。

今回の地震では幸いにも津波の心配はありませんでしたが、
被災地周辺のハーバーには多少なりとも被害が出ているようです。
こうした状況を伝える第一報が、神戸に近い須磨フリートの岡田真一氏から
送られてきましたので、ここに紹介します。(編集部)

レポート/写真：内海支部須磨フリート 岡田真一

去る1月17日未明、阪神地区は明石海峡を震源とする兵庫県南部地震に襲われた。

この未曾有の震災により、淡路島北部を含む阪神地区は死者5千人以上、倒壊家屋7万軒以上と潰滅的打撃を受けた。

焦眉を極めた状況は各報道でご承知のとおりだが、現場は画面や写真以上のもので、神戸から西宮に至る町は破壊され尽くしたと言ってよい。神戸の中心三宮ビル群の被害もさることながら、一足路地に踏み込めば民家は軒並み崩壊している。無惨と言う他はなく、我々は自然の猛威を侮り過ぎていたようだ。

一方、地元のヨットハーバーの被害も甚大で、西宮の新しいヨットハーバーも連絡橋が通行出来ず陸の孤島となり、岸壁や揚降設備も使用不能になったと聞く。市立須磨ヨットハーバーは岸壁が陥没、ヤードは波うち、引きちぎられ、棧橋への橋は全て落下した。また、揚降設備や給油設備も修復の見通しは立たない。ただ、海上係留艇の被害はなく、陸の悲惨さに比べ何



岸壁がくずれ、ボンツーンへの架け橋も海へ…

事も無かったかのごとく静かに揺れていた。

いずれにせよ、現時点で両ハーバーの復旧見通しは全く立たず、内海支部の対応も未定の状態だ。幸い、大阪湾では洲本サントピア大阪北港及び淡輪は無事と聞いている。当面状況把握が急務だが、各オーナーとも身の回りの事に精一杯で艇まで気が回らない状況であろう。取りあえず第一報をお伝えする。

義援金募集にご協力ください

関東支部では支部理事会において義援金募集を決議し、即日受付活動を開始しました。一人でも多くの会員の皆様のご協力、ご支援をお願い申し上げます。銀行振入、現金書留による郵送、直接持参の3つの方法にて受け付けます。

●義援金額：特別会員5,000円以上/正会員3,000円以上 ●メ切日：3月20日

●振込口座：住友銀行 虎ノ門支店 普通預金 1076662 エヌオーアールシー ナミキシゲル

●現金書留：〒105 東京都港区虎ノ門1-11-2 第2船船振興ビル 社日本外洋帆走協会 阪神大震災義援金係

●直接持参の方：NORC本部事務局まで

Japan-Guam Sailing Rally $\frac{95}{94}$



酷寒の海、一路南へ

厳寒の日本から、 常夏のグアムへ

写真:久保泰史(VOLANSIII) / 平井淳一(浪速:舵社提供)

今までのジャパン〜グアムレースは「速さ」だけを競うものだった。今回のラリーは「安全に完走を」をスローガンに、日本のロングオフショアセーラーに新しい刺激を与えてくれた。真っ黒に日焼けして帰ってきた〈VOLANSIII〉と〈浪速〉のクルーたちは、さらに新たな目標に夢をふくらませていた。

スタート / 1994年12月28日水・29日木

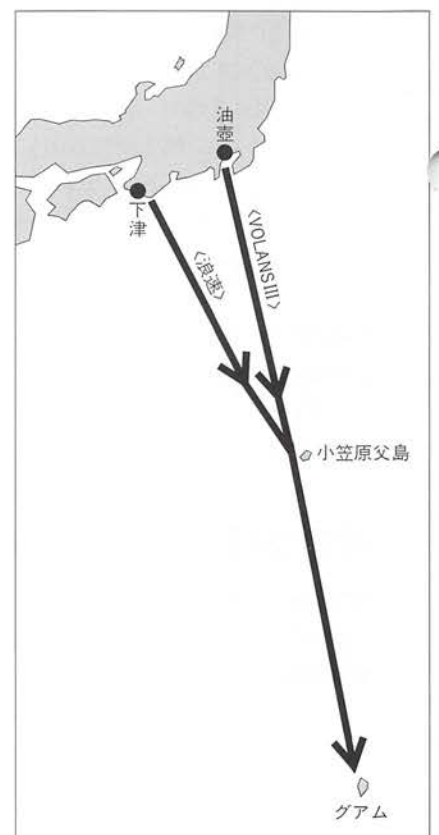
第1レグ / 和歌山県下津港・神奈川県油壺港〜小笠原父島

第2レグ / 父島〜グアム・アブラハーバー

第3レグ / アブラハーバー〜沖縄

第4レグ / 沖縄〜ホームポート

回航コース



Japan-Guam Sailing Rally⁹⁵/₉₄

厳寒のサバイバル海域と それにつづく夢の航海

〈VOLANSIII〉 高田尚之



1995年1月1日 暹か太平洋上、大波にも笑顔が…

私たちにとって、ジャパン・グアム・セーリング・ラリーはまだ済んでいない。

ようやく第1レグの厳寒期のサバイバル海域を無事にのりきり、第2レグのグアムへの夢の航海を終えたばかりなのである。いま、私たちの〈VOLANSIII〉はアブラハマーの奥深く、たくさんのモヤイを海底のコンクリートブロックにとられ、どんな強風にも耐えられるように確保されて私たちの再訪を待っている。グアムフィニッシュ後3日目、早くも襲ってきた台風にも艇は耐えしのんだ。第3レグは、グアム→沖縄であり、これを3月の半ばに、そして最終レグは沖縄→油壺。5月の連休を予定している。

つまり、今回のジャパン・グアム・セーリング・ラリーはホームポート⇒小笠原⇒グアム⇒沖縄⇒ホームポートを結ぶ「大三角ラリー」なのである。友艇〈浪速〉も、スタート日こそ違え、これを帆走する。

厳寒期のグアムへの航海、これはまさに過去のグアムレースと実体なんの変わりもない。婦婦岩(30°ライン)を越えてしまえば、一朝こ

とが起ころうともセーリングクルーザーでは南に針路をとる方が、卓越して吹きすさぶ季節風に立ち向かうよりはよほど安全。1300マイルを越える航海であれば、プロベラの助けなんてないに等しい。ましてや、正月の挨拶は遅刻。「拝み倒してやっともらえた休暇」にも拘束され、出発の日も、帰国の日も、ガンジがらめなのだから。

結果からみるとグアムレースでの完走率は決して高くない。あまり語られてはいないが、ホームポートまでの艇体無傷帰着達成率はさらにぐんと悪くなる。

このたび油壺ベイヨットクラブの呼びかけにこたえて、グアムのマリアナスヨットクラブがジャパン・グアム・セーリング・ラリーのメイン・オーガナイザーとなってくれた経緯には、長い間、ABYCとMYCがグアムレースを共に支えてきたという自負があり、グアムレースを消滅させてなるものか、日本のオフショア・セーラーに格好の目標が必要だ、との思いが合致を見て、レースをも包含するラリーを開催し、レース艇だけでなく、広く

日本のセーラーが自分たちの力量とシーワージネスを高めるための射的になるよう企画されたのである。

〈VOLANSIII〉の乗り組み員のうち、3名はグアム経験者、他の5名は初体験者であった。しかし、いまは両者等しく、苦労も忘れ、あの忘れがたい体験と夢の航海の思い出に浸りきって、「生きている幸せ」をじつとかみしめている今日この頃なのである。



グアムに到着後、一息のクルー

※次号より〈VOLANSIII〉グアム・ラリー航海記の連載を開始します。(編集部)

JAPAN-GUAM SAILING RALLY

1994-1995に参加して

〈浪速〉 北原伸浩



冬の太平洋、1500マイルを走破した勇敢な7人のクルー達

思い起こせば4年前、当時〈風小町〉のクルーとして初参加。惜しくもデスマストにより航行不能になり無念のリタイア。その時思い知らされた冬の海の怖さを教訓に〈浪速〉のクルーとして再度のチャレンジとなった。

今回は、東京回航がない分時間的にも余裕ができ、前回のような慌ただしさもなく、整備・練習も完璧とまではいかないが、なんとかスタートまでこぎついた。

いよいよ1994年12月28日。和歌山県下津港を午前11時にスタートした。天候にも恵まれ快調に走り、日の入り頃には紀伊水道に達していた。そこで少しアクシデント。40ノットの風の中ワイルドジャブでブリベンダーのブロックがとび、クルーの一人がシートで足を強打した。しかし、3日後にはなんとか歩けるぐらいまでに回復し、みんなも一安心。その後も、快調に走り時にはボートスピードが12ノットのメータを振りきる程のスピードでもました。1日程風の日もあり予定より半日遅れたけれどなんとか、1995年1月1日の午前中に父島に入港できた。一時上陸の手

続きをすませ、島の人々のご厚意によりお風呂も入らせていただき、食事もでき、ちょうど中日にいい休息を取ることが出来た。

その日の午後4時、〈VOLANSIII〉と父島沖2マイルのブイをスタート。〈VOLANSIII〉とグアムまでのスクラッチレースをする。しばらく走ると貿易風にあたるはずが、波は東の方向から来るが、大陸の気圧配置が強いのか、なかなか風は東にふれない。東にふれかけたと思うとまた南にふれ、ジェネカーとNo.2を交互に張り替えてアビームと上りの中での帆走。しかし、波のうねりは大きいのが安定し、風速もある程度安定していたので、ボートスピードも約6~8ノットで快走できた。

グアムまで200マイル程になった頃から何度かスコールに遭い、その時はひたすら角度をおとして逃げるのみ。なぜ、スコールからあのような強風が吹き付けるのか不思議に思った。

入港予定の6日の朝から風は弱まり、夕方に入港できるか不安になった。しかし、再び

スコールがやってきた。これが恵みの風になるように祈ったかいがあり、スコールの後、風も順調に吹き出した。予定より少し遅れたが、日本時間の1995年1月6日午後4時37分無事ファーストフィニッシュでゴールすることができた。

全行程、気候にも恵まれ特に厳しい寒さもなく、アクシデントや多少のトラブルはあったが、今回の経験は一生忘れることはできないでしょう。また、機会があれば参加したいと思っています。

そして、勇敢な7人の男達と約1500マイルという大海原を9日間共に過ごし無事にグアムまでこれたことを感謝するとともに、今回のレースにご協力くださった方々、〈VOLANSIII〉の皆さん、および未熟な私を支えていただきともに過ごした原オーナーを始め6人のクルーに、お礼申し上げます。これからもこのグアムまで走るイベントがますます発展することを祈ってます。

1995 ゴールデンウィークシリーズのお知らせ

(新島ウィーク'95)

新島ウィーク'95 開催にあたって

「白砂青松、風光明媚な新島でシリーズレースをしませんか」

「新島に上陸し、おおいに楽しみませんか」

(社)日本外洋帆走協会(NORC)は今日まで、伊豆諸島を回航するレースを数多く開催してきました。しかし、島をベース(レース本部を設置して)に実施されたことはありませんでした。

そこで今回、ゴールデンウィークを利用して、「1995ゴールデンウィークシリーズ(新島ウィーク'95)(関東支部組織運営)を企画いたしました。シリーズレースをこよなく愛する会員の皆様の奮ってのご参加を期待しています。

実行委員長：並木茂士

〈日 程〉

- 4月20日(木) 艇長会議
29日(土) 第1レース(ショートオフショア) 55マイル
シーボニア沖-大島-利島-新島
30日(日) ウェルカムパーティ
5月1日(月) 第2レース(ブイレース) 10マイル 新島沖
2日(火) 第3レース 16マイル 新島一周
3日(水) 第4レース(ロングオフショア) 150マイル
新島-神津島-三宅島-大島-新島
5日(金) パーティ
6日(土) 第5レース(ブイレース) 10マイル 新島沖
表彰式・パーティ

※第1レース(ショートオフショア)は変更になる場合があります。

レースコースは随時変更になる場合があります。

〈参加資格〉

IMSクラス：IMS1994による有効なレーティング証書を有するGHP660以下の艇で、IMSレギュレーションズ1994、ORC特別規定1994カテゴリ-III、NORC設備規定B以上の有効な安全検査証を所有している艇

IORクラス：IOR/JORの有効なレーティング証書を有する、クラスI~IIIの艇でORC特別規定1994カテゴリ-III、NORC設備規定B以上の有効な安全検査証を所有している艇

艇長及び乗員：NORC外洋レース規則第4条・2による。義務として、第三者賠償責任保険に加入していなければならない

〈参加申し込み〉

申込締切日：4月7日(金) 17:00

参加申込書に必要事項を記入の上、下記提出書類と共に参加料を添えてNORC事務局までお申し込み下さい

〈参加料〉(オフショアレースのみ参加料も同様)

IMSクラス：¥100,000

IORクラス：¥100,000

〈泊 地〉

新島B堤防150m

〈提出書類〉

1. 所定の申込書
2. 有効なレーティング証書のコピー
3. 有効な安全検査証のコピー
4. 乗員登録リスト
5. NORC会員証のコピー
6. ライフラフトの検査証書
7. 第三者賠償責任保険の証券のコピー

〈艇長会議〉

艇長会議は次の一回とし、本シリーズ共通事項を連絡いたします

日時：1995年4月19日(水) 18:00~20:00

会場：虎ノ門 西桜福祉会館

ただし、必要に応じ、新島で召集することもある

クルージング ランデブー併催

クルージング委員会

クルージング委員会では、関東支部組織運営の「1995ゴールデンウィークシリーズ(新島ウィーク'95)」と併催して「クルージングランデブー」を企画予定しています。詳細は今後オフショア誌面で発表いたします。

'95 JAPAN MIDDLE BOAT CHAMPIONSHIP

taka-Q Cupのお知らせ

第7回 日本ミドルボート選手権

〈日 程〉

- 4月21日(金) 18:00 艇長会議(八重洲 国鉄労働会館)
4月29日(土) 7:30~8:30 ウエイイン
10:30 第1レース インショア(佐島沖)
第2レース インショア(佐島沖)
19:00 ウェルカム・パーティ
4月30日(日) 10:00 第3レース インショア(佐島沖)
第4レース インショア(佐島沖)
5月3日(水) 10:00 第5レース ショートディスタンス(相模湾内)
5月4日(木) 10:00 オーナーヘルムレース
16:00 表彰式(シーボニアベシヨア)
5/3、4にオープンレースを企画しております

〈参加資格〉

IORクラス：IOR/JORの有効なレーティング証書を有するRf18.5~25.99の艇

IMSクラス：IMS1995による有効なレーティング証書を有するGPH600/M以上720/Mまでの艇でLOA11m未満とする。

CRクラス：NORCクルーザーレーティング'95バージョン6.0の有効なレーティング証書を有するRm6.0~8.95の艇
ただし、IMSレーサーのCRクラス参加はお断りいたします

〈参加申し込み〉

申し込み締切日 4月5日

ミドルボートオーナーズクラブ事務局宛に申し込みください。

〈参加料〉

各クラス共通 ¥60,000(パーティフィー含む)

ただしミドルボートオーナーズクラブ会員艇は ¥50,000(パーティフィー含む)

〈提出書類〉

1. 所定の参加申込書
 2. 有効なレーティング証書のコピー
 3. 有効な安全検査証のコピー
 4. 乗員登録リスト
 5. 第三者賠償保険、保険証のコピー
- 以上を艇長会議時に必ず提出して下さい

〈艇長会議〉

艇長会議は次の1回のみとし、本シリーズの共通事項を連絡します

日時：95年4月21日(金) 18:00~20:00

会場：八重洲国会会館

〈お問い合わせ、資料請求〉

関東ミドルボートオーナーズクラブ事務局 佐藤 文昭
東京都台東区東上野2-11-2 STYビル2F 佐藤歯科医院内
TEL 03-3835-8160

FAX 03-3835-8172 (なるべくFAXをご利用ください)

※詳細につきましては、本シリーズ・オープンレースともに(社)日本外洋帆走協会(NORC) FAXサービスでもご利用になれます(03-3504-1914)

ORC新体制、全ての外洋ヨット組織に参加の道を開く

NORC理事・国際小委員会 大儀見 薫

昨年のORCの年次総会は、外洋レース界にとって、文字通り画期的な意味合いを持った歴史的な総会であった。

ORCはこの総会で、そのIOR時代を象徴するワントン等のトンクラスを所管してきたLevel Rating Classes Committeeを「改組」し、新たにこれをOffshore Classes Committeeとして位置付け、世界のすべての外洋ヨットレースの組織の、ORCへの参加と加盟を呼びかけたのである。

ORCは、これを自らlandmark restructuring(画期的な構造改革)と表現し、従来のIORもしくはIMSルールのみを司る組織として自らの手を縛ってしまっていた、その基本的な枠を取り外し、without regard to the measurement or rating rule under which they race(レースのために採用している計測もしくはレーティングルールの如何にかかわらず)、すべての外洋ヨットレースの組織のORCへの参加の門戸を開いたのである。

その現れとして、ホイットブレッド60、MAXIクラス、IMS45のクルーザー・レーサー、MUMM-36等、従来のORCの狭い枠の外で独自の活動をしてきた多様な外洋ヨットレースの各組織への参加の呼びかけを積極的にしたばかりでなく、それらの組織が新設のOffshore Classes Committeeに所属し、ORCの内部で活動し、発言力を持つことを保証した。

同時にこれはORCの運営がInternational Technical Committeeを中心とする「レーティング屋」さん主体のものから、新設のOffshore Classes Committeeを通じて、外洋ヨットレースの近年における多様な展開を支えてきた世界の外洋ヨットのオーナー/セラーの声と立場を反映する方向に転換しようとしていることを示している。

Offshore Classes Committeeには従来の9名の委員の枠の外、クラス協会代表6名の増

加が認められ、Councilにもクラス協会代表が1名追加されることが決った。

グランプリ志向から脱却できるか

今回の年次大会で世界の海で活躍している様々なタイプの外洋レーサーにその組織を開放したORCにとって、もう一つの大きなチャレンジは、グランプリ志向ではない、いわゆるクルーザー/レーサーによる外洋ヨットレースに対してどう対応できるかということだろう。

事実、グランプリ(つまり、スポンサー)志向の圧力は厳然と存続しており、IMSによる多様な可能性が大きく広がっている一方、それをILCクラス、あるいはIMSレーサー・クラスといった従来のIORのグランプリ・レーサーの流れを継承するものを中心とする動きは顕著である。

そのことを最も雄弁に示しているのが、MUMM-36のワンデザイン・クラスの制定、採用をめぐってRORCが(ORCの協力も得て)、アドミラルズ・カップの最小クラスとして採用し、そのクラス名に特定のレースにすぎないアドミラルズ・カップのスポンサー名(これも永続するとは限らない)を付けるといった、「常識外れ」の行動であろう。MUMM-36の艇が、IMSをベースとした素晴らしい新しいレーサーであることは、すでにその実績が証明していることであり、その登場は世界のトップレベルの外洋ヨット乗りの大きな関心と呼んでいることだが、この艇が、どこで、どのようなレースを(カテゴリーAだろうが、Bだろうが)やっても、そのレース及び各オーナーにしてみれば、無償でチャンペン・マムの宣伝に一役買わされるというのは筋が通る話ではない。

ILCクラスに代表されるグランプリ志向の分野では、今回の年次総会でILC MAXI(70)、ILC-46、ILC-40、ILC-30という全体構想が承

認された。1995年のレース・シーズンの始まりまでには新しいILC-30も、すでにルールが制定されている他クラスと肩を並べることができるようになる。これは従来のIOR1/2トン、3/4トンのクラスに代わるものである。その下の1/4トンに代わるものとして、ILC-24の検討が要請されているが、ILC-30同様コストのコントロールが大きな課題である。

IMSルールをどうするか

グアム・レースの悲劇を直接体験した我々としては、ABSルールの構造面での再検討強化及びスタビリティ指数の再検討をORCに対して提起している。しかし、この小型外洋艇の制定に関するORCの論議では、コスト低減という観点からこのクラス(ILC-30、24)でのABSの適用免除およびスタビリティ指数(LPS)の引き下げ(120から115へ)が逆に提起されたが、今回は一応却下された。これは外洋ヨットの在り方の基本にかかわる重要なポイントであり、外洋レースのグランプリ化の引き起こしたカッコ付きの「外洋ヨット」に対してどう対応するかという難しい課題をORCが背負っていることを示している。

しかし、この種の問題より深刻なのは、IMSレギュレーションの内、ハル及びデッキに限定されていたカーボンの使用が、激しい議論の末、インテリア構造(interior joinery work)にも許容(IMSレース級のみ)とした経緯に示されている。わずかの差で多数を占めたこの許容派は、「デッキ/ハルと内部構造の区別が難しい、現実には多くのレース艇が内部構造にカーボンを使っている」と主張していた。デザイナー、ビルダーがカーボンの使用を一部のオーナーへの売り込み材料に使っていることが、このような事態となった原因であり、これを追認した今回のORCの決定は、「ルール・チーティング」を認める結果となるものである。

このことは別の決議で、IMSのアコモデーションに関するルールが、レース級では十分に守られていない（つまりデザイナーとビルダーにより無視されている）現状について注意を喚起していることと矛盾している。この決議では、「IMSレギュレーションが十分に理解され、「一貫してそれが守られる」（consistently applied）ことを保証する全ての手段をチーフ・メジャーがとる」ことを求めており、更に、計測員、デザイナー、そして適当と思われる他の人達（つまり、ルールを守っていない人達全部）に、このことを周知せしめることを決めている。

クラス協会の拡大とその民主的運営

一方で、今回のORC年次総会は、IMSの「クラブ計測」（club certificate）の普及と活用を推進することも決定した。これは、とかく置き去りにされてきた「クラブレーサー」に対して積極的に対応していこうというものであり、今回の大きな政策的方向転換のもう一つの注目されるべき側面である。一般オーナーの計測のコストと時間を大幅に軽減し、なお且つ他のIMSクラスとレースへの合同参加等のメリットにつながるものである。

もう一つ指摘しておきたいのは、オフショア委員会の新設に伴って、従来から我々が主張していた太平洋海域での外洋ヨットの目覚ましい活躍が（特にワントン等のいわゆるクラス協会の運営などで）十分反映されていないことがクローズアップされ、オフショア委員会に加盟するこの種の「クラス協会」が真に国際的なそのクラスの実勢を代表されるべきである点が、はっきり確認されたことである。

これは日本のワントン・オーナーズ・クラブの石渡会長のここ何年間かの活動およびハワイ、アメリカ・カナダの太平洋岸、さらにニュージーランド、オーストラリア勢の地域

的連帯が反映したものとと言える。その一つの具体的な証しは、「パシフィック地域外洋ヨット会議（仮称）」（Pacific Region Offshore Sailing Conference）が、非公式とはいえ以上の関係者により今年も開かれたことである。こういった動きの中で、新設のOffshore Classes Committeeには、太平洋地域の「声」の反映を強めるという意味合いで、退任するフランス選出の委員の後任に私が選出された。同時にワントン（ILC-40）等のクラス協会での太平洋地域の活動を積極的に進めることが確認された。種々雑音もあった本年度の日本ワントン・オーナーズ・クラブの主催によるワントン世界選手権の開催も再度明確に決定確認された。

この延長線上で、太平洋地域の代表的な外洋レースの選手権シリーズといえる各レース、（日本カップ、ケンウッド、サザンクロス、チャイナーシー・シリーズ等）では、グランプリ・クラス（ILC、IMSレース級）だけでなく、クルーザー・レーサー等の参加を実施要項の主項目を共通化するなどして促進することも申し合わされた。

IYRUがISFとなる

世界のヨット界にとってのもう一つの「構造改革」が行われた。これはIYRUとORCとの従来は並立的な色彩の濃かったものを、ORCが、改組されたIYRUの新しい基本組織であるMain Committeeの一つであるオフショア委員会に参加することとなり、ORCの会長は、このオフショア委員会の委員長となるばかりでなく、IYRUの新しい執行機関であるCouncilの委員も務めることとなった。

IYRUは名称もISF（International Sailing Federation）と変更されることになっており、全てのヨットレースのInternational Authorityとしての形を整えることになったものである。

ISFの基本構成組織は、従来通り各国のNational Authority（その国における全てのヨットレース組織を代表する組織と定義されている）であるが、このほか、ORCのような国際ヨットレースの特定分野を代表する組織は、「独自性を認められた構成組織」（Autonomous Constituent Organisation）として位置付けられることになった。

これらACOについては、ISFの組織への参加とその活動の如何にかかわらず、「従来通り、その組織と運営の責任を持つもの」（will continue to be responsible for their own administration and organisation）と特別に注釈されているものであり、ORCの外洋ヨットレースの分野におけるその独自性と機能は従来と変わりない。

ISFは総会（General Assembly）の下に、新たにCouncil（従来のPermanent Committee）によって運営されるようになる。Councilの下には、四つのMain Committeeが置かれる。これは1) Board Sailing、2) Development（青少年、身障者等を対象とした訓練、開発）、3) Inshore（International Classes、match racing、Olympic、America's Cup等を含むInshoreヨットレースの全て）と、それに4) Offshore Committeeとされる。

ORCの、全ての外洋ヨット組織に門戸を開くといった基本的な構造改革は、このIYRUの改組と関連したものであることは明白である。しかし、より本質的には、グランプリ志向の袋小路で行き詰まってしまったORCそのものの抜本的活性化につながる大きな可能性を持った改革として、それが結実することが期待される。特に外洋レースの第一線で活躍している各「クラス協会」に所属するセーラーの声を、どれだけ反映させることができるかが、改革の行方を左右するものとなることは間違いない。

ORCは一度の総会で大変革を…

ワントンボートオーナーズクラブ会長/国際小委員会 石渡一夫

今年のORC総会は、ORCの過去の歴史の中で大きな転換期であった。会長のジョン・デアーは、「この数年様々な組織からORCに対し、新ルールの設定やその他様々な問題を解決するための援助を依頼されることが増大してきている。今こそその時が来たのである。その時とは、ORCは過去のさまざまな世界選手権の運営や、レーティングシステムの開発、安全に関するレギュレーションの設置などを通して得た経験を、各クラスの組織に供与して行くべきである」と語った。

この25年間ORCは、IORルールやIMSルールなどをORCに認められた、各国のナショナルオーソリティーから選出された代表である「カウンスル」を通じ決定してきた。新しい考え方は、常に世界のグランプリレースをリードしてきたレベルレーティングコミティのメンバーに各国のナショナルオーソリティーから選出された「カウンスル」だけでなく、各クラスの代表(ワントン、スリークオータード、ILC40、ママ36、ホイットブレッド60、インターナショナル45クルーザーレーサー等)を加え、新たに「オフショアクラスコミティ」と名称を変更し、世界選手権や様々なクラスのルールやグリーンブックなどを作成していきこうというのである。

このことは、ORCは様々な事柄を決定する機関ではあるが、実際にレースを行なっているオーナーや、それらの組織の意見を尊重し、ORCとしての業務は決定機関としての要素と、様々なルールなどを設定するサービス機関としていきこうというものである。この理由には、グランプリレーサーが多様化し、単にORCがレースに関して決定しても、経済的な理由やその他様々な要素がからみあい、主催する側

の意見を取り入れなくてはレース運営が難しくなっている事情もうかがえる。

現在のNORCで行なわれているさまざまな変革に沢山の方が努力されているが、長い時間をかけて少しずつである。ORCは一度の総会でこのことを決定し、大きな変革を行なった。我々も見習うべきではないだろうか。

今回のレベルレーティングコミティでは、2つの案件が日本に関係したことで大きく議論された。まず、各クラスの代表をレベルレーティングコミティに送り、新しくオフショアクラスコミティのメンバーに加わることは述べたが、ワントンに関しては、ヨーロッパのワントンクラスアソシエーションがクラスの代表として代表者を送ると主張した。私は、「日本のワントンボートオーナーズクラブは、15艇以上のメンバーで構成されているが、ワントンクラスアソシエーションは、単にヨーロッパのオーナーの集まりであって、数も10艇以下である。どうして、この組織が世界の代表といえるのか? ORCはヨーロッパ中心主義ではないのか?」と質問したところ、チェアマンであるマーセル・リーマンが「いっしょになって活動することは出来ないのか?」と仲裁に入った。私は、「彼らが民主的な活動をするならばそれが出来るが、現在はそうではないので、それは出来ない」と発言したところ、コミティのメンバーでありワントンクラスアソシエーションの会長である、ランドルフィが「オレ達が民主的でない!?!」とどなり返してきた。結局他のメンバーからも、太平洋地域は地理的な問題もあるので、(この発言すらも、ヨーロッパを中心とした考え方に他ならない)新たに2人のメンバーを加えようということになり、カナダ代表の

ウイング・ボーグが選ばれ、あと一人は、後に開かれるカウンスルミーティングで決定されることになり、最終的にそこで大儀見氏が選出された。

もう一件はワントンカップに関してであるが、一昨年よりカップの所有者であるフランスのサークル・デ・ボイレ・デ・パリが、ワントンのワールドカップの優勝者に授与してきたワントンカップを授与するにあたり、条件をつけてきた問題があった。今回のミーティングでも、事前にORC会長であるジョン・デアーを通じ、「日本のワントンカップに夫婦で招待して欲しい」と主張してきており、さらに彼らは、カップの授与にUS\$8,000.-の金額を要求しようとしてきたのである。1994年の優勝艇である〈ピンタ〉にも、この問題が解決していないので、まだカップを授与されていなかった。会議の中で、リーマンは、このクラブの会長であるジャン・ビレビークに、「あなた方は、来年の日本のワントンカップを日本に持っていきますか?」と尋ねると、彼は口ごもった様子で、「持って行くには行くが、詳しい条件に関しては、日本の代表に後で話す」と発言し、リーマンが、「今この場で話してほしい」と要求しても「皆の前で話す内容ではないので、後からMR. ISHIWATAと直接話す」と応えようとしなかった。この時会場に居た全ての人々は金を要求しようとしているのだと私も含めて理解した。リーマンは「勝手にしろ」と発言したが、委員であるポール・ベネットが、「ヨットレースは名誉をかけて戦うものであるし、アメリカズカップでさえ、そのカップの授与にお金が払われたことはない。ORCとしては、ワントンカップの授与に一切のお金の授受を認めたくないし、するべきでない。もしあなたのクラブがそのよ

うなことをすれば、100年続いた歴史に不名誉な歴史を残すことになる」と、温厚な彼が、大きな声でさっぱりと発言した。一瞬しんと静まりかえった場内から、われんばかりの拍手がおこり、フランスの代表はそそくさと会場を後にした。私は、この時、名誉を重んずるヨットの代表者達の見識に感動させられたものだった。このような議論を経て、ワントンカップは無事日本に来ることになった。

その他具体的なイベントとして、'95年のILC40のワールドは6月30日～7月8日、デンマークで、ILC30は9月初旬にスペインで開催されることになった。このILC30はスペインが中心になって、現行のIOR3/4を最小限の改造でILC30にする具体的な改造案を新たなレーティング証書をそえて提出している。これは非常によく研究されたデータで、スペインの代表は、「是非日本にも参加してもらいたい」と希望していた。また、1/4トンは9月1日より10日までポーランドで開催されることになった。我々にとって興味深いのは、'96年ILC40の世界選手権。これはILC40を使用する最初のワントンカップであるが、ハワイのケンウッドカップで開催されることが決定した。さらに、'97年はポーランド、'98年はLUDECK YACHT CLUBが、すでに立候補している。この様に、ILC40による新しいワントンカップには各国がそれぞれ立候補し、全盛期のIORのワントンカップのようにレベルレースをリードする大会になるであろう。

様々な意味で意義のあった今大会で感じたことは、「ORCの決定事項は、日本のヨットマンに大きな影響を及ぼすことになるような重要な決定が多いのだが、そのことがあまり知られていないのが現状である」ということで

ある。たとえば、今回6つのクラスの代表組織がオフショアクラスコミティに参加することを希望した。すなわち、

“ONE TON, THREE QUATER TON, ILC40, MUMM36, WHITBREAD60, INTERNATIONAL45' CRUISER/RACER”である。しかし、正式に彼らがそのクラスの代表の資格があるのか、またそれらのクラスだけでよいのかも含めて、最終的にORCにより現在検討されている。

MUMM36は日本でもオーナーズクラブが発足したということを知っているが、是非ORCに代表を送り、彼らと対等に話し合い日本の意見を述べ、世界選手権なども主催してほしいと思う。

また、現在3/4を所有しているオーナー達も、このクラスの代表と密接な連絡をとり、多分スペインについてIOR3/4を多数所有する日本の立場を主張してほしいものである。NORCとしては、国際小委員会を活発に活動させ、ORCの議事録を翻訳し各オーナーに理解していただいたり、外国の様々な組織との連絡役になるとかの積極的な行動をし、ナショナルオーソリティとしての義務を果たしていかなければならないと強く思う。

ORCのアニュアルディナーが、伝統的なイギリス海軍の建物であるトリニティーハウスで行なわれ、なごやかに食事を楽しんでいた。最後に会長であるジョン・デアーが、演説を行なったが、話の最初に大事なゲストを4-5人紹介していたが、突然、日本のワントンポートオーナーズクラブ会長のMr. Ishiwataと紹介され、立って挨拶をしたのだが、そんなことは全然予期していなかったのが驚いたが、とても感激したものであった。あんなに

議論したランドルフィでさえ大きな拍手で喜んでくれた。日本のオーナー組織として世界の場に出て自分達の意見を主張してきたことが、ようやく世界に認められはじめて来たことを実感した。

IMS証書の読み方について

関東支部IMS委員会

解説：中村隆彦(本部計測委員会)

IMS証書は、所定の陸上計測、水上計測を受け、アコモデーション証書、IMS質問表を提出していただき要求をクリアしていると、発行という手続きになります。

そして、IMS証書を受け取り、オーナー署名をしてはじめて証書として有効なものとなります。IMS証書はハンディキャップ値を提供するだけではなく、その艇の性能を表わすデータがたくさん記載されております。サンプル艇〈エスメラルダ〉のIMS証書を参考にしながら証書の事項、データを解説いたします。

証書1頁目(左側)上段より見て行きましょう。まず証書番号〈277〉、フルメジャメントによる計測、証書有効期限(同年12月31日)があります。ここでフルメジャメントとはORCの承認したハル計測機器を使用して船体を計測した場合と、スタンダードハルデータを使った場合になります。それ以外にワンデザインルールを基に発行されるワンデザイン証書と、簡易計測法を基に発行されるクラブ証書があります。

証書有効期限の右側に、GPHと書かれた枠に囲まれた数値があります。GPHはジェネラル・パーパス・ハンディキャップ値で、コンピューターを使用しない場合(ローカルレース、クラブレース等)にこの値を使用してレース運営することができます。しかし、支部レース等ではGPHを使用した場合によりも、より公平、より正確なレース運営が可能なPCS(パフォーマンス・カーブ・スコアリング)を利用したRMS(レース・マネジメント・システム)を使用しています。

A) 一般事項・艇名、セールナンバー、クラス名、全長、幅(最大幅)デザイナー、建造所、リグ、キール/センターボード、プロペラ据え付け方法、前部居住設備の有無、ハル構造、ラダー構造、フォアステー、インナーフォアステー、スプレッダーの数、ジャンパーの有無、ランナーの数、パテンの種類、エージデイト、シリーズデイトがあります。前部居室設備以降の事項は、前もって提出していただいた質問表に基づいてインプットしておりますので、まちがえのないように記入してください。それらの数値等をVPP(性能予測プログラム)にインプットし、ピッチングモーメント係数を計算し、ハンディキャップ値に反映させております。

B-1) レーティングオフィス・証書発行のナショナルオーソリティー名、住所、証書発行日、計測実施日があります。レーティングオフィスと書かれているつぎのアンダーラインの上に、チーフメジャーの署名が入ります(署名のないものは無効です)。

B-2) オーナー署名欄、オーナー署名欄の上に書かれている“私はIMSのルールの下で責任(計測前の責任、計測後の責任、レース中の責任)を理解したことを証明する。”を理

解した上で署名してください(署名のないものは無効です)

B-3) 水上計測を行った計測員の氏名。

C) 制限と規定

●正の復原力の制限に対する合否があります。IMSでは正の復原力消失角が103度未満の艇には、証書は発行されないことになって

います。
●最小排水量の数値〈2425kg〉に対する合否があります(数値より重くならない)。IMSでは極端に軽い艇に対して公正なハンディキャップを設定することが難しいので、制限しております。

●最大クルー重量があります。クルー重量とは町の中を歩ける程度の軽装で計った重量であり、下段NOTE TO OWNERの欄に書かれている範囲で、申告により変更することが出来ます。しかし、変更した場合は、以前の証書は無効になります。常に最新の証書のみが有効です。

●スタビリティインデックスの数値があります。ORCレースカテゴリー別に最小スタビリティインデックスを規定しています。120度以上(カテゴリー0)、115度以上(カテゴリー1)、110度以上(カテゴリー2)となっております。

●インベントリー計測日

●アコモデーション長さがあります。アコモデーション長さに応じ、アコモデーションの下限值、基準値、上限値を定めています。

●アコモデーション証書がレーシングディビジョンであるか、クルーザー/レーサーディビジョンであるかを表わしています。

●ABS図面承認証書が提出されているか、いないかを表わしています。スペシャルレギュレーションでレースカテゴリー、全長によりABS図面承認証書の提出、搭載が義務づけられております。

D) 真風速と真風向に対するタイムアローワンス(秒/マイル)表があります。最適上り角度、最適上りVMG、最適下りVMG、ジャイビング角度が記載されています。艇速(ノット)が $3600 \div$ タイムアローワンスで求めることができます。自艇の参考にしてください。

E) コース別に対するタイムアローワンス(秒/マイル)があります。

風上コース、風下コース、オリンピックコース(6レグ)、サーキュラーランダム(円)コース、ノンスピンネーカー、オーシャンコース(PCS)があり、コンピューター(レースマネジメントシステム)を使用しないレース運営の場合に利用できます。

F) 1994年度改訂、証書番号〈277〉、ハルオフセット計測実施日、オフセット番号があります。〈USI9923,BOF〉はUSで作成されたオフセットであることがわかります。

G) センターボード艇についての項目・センターボード長さ、重量、重心移動距離等が記載されます。

H) プロペラと据え付け方法・プロペラ直径(PRD)、ブレード最大幅(PBW)、シャフト径(PSD)、ストラットの諸寸法(ST1~5)、プロペラハブ長さ(PHL)、プロペラハブ長さ(PLH)、シャフト長さ(ESL)、プロペラ投影面積(PIPA)等があります。

I) 水上計測データ・陸上でのベースラインからの計測値(FFPS, AFPS)、水上でのフリーボード計測値(FFM, FAM)、計測点のステムからの距離(SFFP, SAFF)、インクラニング(傾斜)テストの計測値と、その値を元に計算された艇の復元性能データが記載されております。

C) の事項にあった正の復原力消失角の計算値〈123.1度〉があり、制限値103度を越えているのが解ります。またスタビリティ・カーブの正の面積と負の面積の比率〈3.522〉が計算され記載されております。

J) 流体力学・計算により計測状態とセーリング状態でのキール深さ(DHKO, DHKA)、二次モーメント長さ(LSMO, LSMI)、排水量(DSPM, DSPS)、浸水表面積(WSM, WSS)等があります。その他VPP(速度予測プログラム)に使われる数値が記載されています。また下段にはTRIM〈1mm/7.429m-kg〉、SINK〈1mm/16.353kg〉があり計測された艇にトリムをつける場合、艇を浮き沈みさせてみる場合、参考として使用できます。ただし計測状態を変えた場合には再計測が必要となります。トリム、シンクを試された場合には必ずもとの計測状態に戻してください。

K) セール面積・VPPIに使用されるセール面積(SA)があります。

L) フォアトライアングル、メイン、マスと計測値があります。フォアトライアングルの計測点は、ほぼIORとおなじです。ただし、1下端の計測点が変わりました(IGの下端が1の下端)。マスと計測値が加わり、計測値よりマスと空気抵抗値がVPPで考慮されています。

M) ミズンセール、ミズンマストの計測値

インベントリー・リスト(備品目録)・誌面の都合上証書のコピーは掲載されていませんが、証書の3頁めとして必要なものです。重量物(インナーバラスト、アンカー、バッテリー、工具、エンジン)の重量、ステムからの距離、

IMS RATING CERTIFICATE No 277
Based on: FULL MEASUREMENT (Metric)

IMS AMENDED TO JANUARY 1994
Offshore Racing Council
19 St James's Place, London
Copyright 1994

IMS AMENDED TO JANUARY 1994 VPP: 28/APR/94 11:42:04
Cert No 277 0277.DAT 28/APR/94 11:41:24
OFF Meas'd: 17/?-?/20 US19923.BOF 07/AUG/91 21:51:24

NOT VALID AFTER 31 DECEMB

GPH
625.8

YACHT DESCRIPTION
Name: ESMERALDA
Sail No: 4821
Class: TRIPP 36
LOA: 10.973m Beam(MB) 3.475m
Designer: TRIPP
Builder: CARROLL MARINE
Rig: MASTHEAD SLOOP 150% Jib
Keel/CB: FIXED KEEL
PropInst: EXPOSED FOLDING
FwdAccom: NO
HullCnst: LIGHT RudCnst: STNDRD
Forestay: ADJST AFT InrFsty: NONE
Spreads: 3 Sets Jumpers: NONE
Runners: 2 Sets Battens: SHORT
Dates: AGE: 6/92
COMMENTS
US Cert No.30302

RATING OFFICE:
Issued: 28/APR/94 NIPPON OCEAN RACING CLUB
Measured: 11-2 TORANOMON 1-CHOME
04/JUN/92 MINATO-KU TOKYO JAPAN

Revalidation Authority: N.O.R.C.
Measurer: ANTHONY L KNOWLES

"I CERTIFY THAT I UNDERSTAND MY
RESPONSIBILITIES UNDER THE IMS."

OWNER:.....
MAKOTO UEMATSU
3-6-11-304 UEHARA SHIBUYA-KU
TOKYO

FLOTATION BY N.KAZAMATSURI

LIMITS AND REGULATIONS

Limit of Positive Stability: MEETS REQ Measurement Inventory: 02/MAR/94
Minimum Displacem't 2425kg: MEETS REQ Accommodation Length: 10.9m
Maximum Crew Weight: 646 kg Accom Certificate: RACING
Stability Index: 120.9 ABS Plan Approval: NONE FILED

NOTE TO OWNER: The range available to revise crew weight is 382- 705 kg.

TIME ALLOWANCES IN SEC/MI BY TRUE WIND VELOCITY & ANGLE

Wind Velocity:	6kt	8kt	10kt	12kt	14kt	16kt	20kt	CHECKSUM
BEAT ANGLES:	46.7*	44.4*	42.8*	41.7*	41.2*	41.2*	41.8*	(299.8)
BEAT VMG:	1039.1	876.3	805.9	770.5	752.1	743.7	739.2	(5726.8)
52°:	656.8	566.7	534.5	520.3	512.7	508.1	502.7	(3801.8)
R 60°:	608.0	535.3	512.6	501.4	494.6	489.7	483.1	(3624.7)
E 75°:	571.3	514.5	491.4	478.4	470.6	464.4	454.8	(3445.4)
A 90°:	555.1	504.1	484.4	470.0	455.7	445.0	432.7	(3347.0)
C 110°:	564.7	506.5	479.4	459.7	445.3	435.2	418.4	(3309.2)
H 120°:	598.9	520.3	487.3	462.9	442.4	425.6	403.1	(3340.5)
135°:	705.0	569.1	512.7	482.7	457.7	434.5	395.6	(3557.3)
150°:	856.0	672.2	572.3	517.7	487.6	462.9	417.0	(3985.7)
RUN VMG:	988.4	776.2	660.8	580.8	528.9	497.2	449.5	(4481.8)
GYBE ANGLES:	139.5*	143.9*	150.3*	163.5*	171.1*	174.0*	173.5*	(1115.8)

NOTE: To convert any time allowance above to speed in knots: Kt = 3600/TA

WIND-AVERAGED TIME ALLOWANCES FOR SELECTED COURSES

Windward VMG	1163.6	956.1	851.2	796.0	766.8	751.7	740.6	(6026.0)
Leeward VMG	1039.5	811.0	680.3	597.9	542.7	503.6	450.0	(4625.0)
Olympic 6-leg	1039.3	842.8	739.5	681.1	646.2	624.0	597.0	(5169.9)
Circular Rndm	841.5	688.2	608.4	563.3	536.0	518.1	494.7	(4250.2)
Non-Spinnaker	943.1	758.5	658.8	600.5	564.7	541.8	514.8	(4582.2)
Ocean for PCS	976.4	768.5	652.1	580.4	533.0	499.4	452.5	(4462.3)

CENTREBOARD AND DRAFT
ECM 0.000 CBRC 0.000 CBMC 0.000 CBCT 0.000
WCBA 0.0 CBDA 0.000 KCDA 0.000 ECE 0.000
WCBB 0.0 CBDB 0.000 ENDPATE ADJ (KEDA) 0.000

PROPELLER AND INSTALLATION
PRD 0.408 PBW 0.110 PHD 0.046 PHL 0.152 ESL 1.073
ST1 0.024 ST2 0.104 ST3 0.104 ST4 0.055 ST5 0.219
PSA 16.000 PSD 0.027 PIPA 0.0039

FLOTATION DATA
FFM 1.269 FPPS 1.295 SFPP 0.458 SG 1.021
FAM 1.010 AFPS 1.067 SAFF 9.312 WD 11.410
W1 12.000 PD1 36.000 PLM 1525.000 PL 1517.099
W2 24.000 PD2 72.000 GSA 38.465 RSA 7386.1
W3 36.000 PD3 108.000 RM 100.8 RMC 100.8
W4 48.000 PD4 145.000
RM2 106.2 RM20 99.6 RM40 85.3 RM60 62.2
RM90 29.5 CREW ARM (CRA) 1.331
CALCULATED LIMIT OF POSITIVE STABILITY: 123.1 DEGREES
RATIO STABILITY CURVE AREAS, POSITIVE/NEGATIVE 3.522
HYDROSTATICS—MEASUREMENT TRIM—SAILING TRIM—
KEEL DRAFT (DHKO) 2.116 (DHKA) 2.161
2ND MOMENT LENGTH (LSMO) 8.687 (LSM1) 9.044
DISPLACEMENT (WEIGHT) (DSPM) 4472 (DSPS) 5265
WETTED SURFACE (WSM) 22.63 (WSS) 24.22
VCG FROM OFFSETS DATUM (For CLUB RM) (VCGD) -0.051
VCG FROM MEASUREMENT TRIM WATERLINE (VCGM) -0.094
INTEGRATED BEAM ATTENUATED WITH DEPTH (B) 2.776
MAXIMUM SECTION AREA (AMS1) 1.201
BEAM/DEPTH RATIO (BTR) 4.464
EFFECTIVE DRAFT (D) 1.880
2° HEEL (LSM2) 9.043 25° HEEL (LSM3) 8.931
SUNK (LSM4) 10.688 AVG LENGTH (L) 9.191
TRIM: 1mm/7.429m-kg SINK: 1mm/16.353kg

SAILED AREA: MAIN + FORETRIANGLE + MIZZEN (SA) 63.49
MAIN: 32.34 SPIN: 66.56 GENOA: 48.61 MIZ'N: 0.00

FORETRIANGLE—MAIN—MAST—BTNS
JG 14.515 SPL 4.252 HB 0.170 TL 2.243
MW 0.122 J 4.255 MGT 0.91 MDT1 0.113
GO 0.158 LPG 6.31 MGU 1.62 MDL1 0.180
ISP 14.594 FSP 0.067 MGM 2.77 MDT2 0.091
IM 14.639 LP 6.38 MGL 3.60 MDL2 0.125
HBI 1.078 SFJ 0.000 MSW 13.0 BATX 0.000
MXSL 14.48 MXSMW 7.66 P 12.771 BL1 0.896
SL 14.48 SMW 7.66 E 4.270 BL2 1.042
SPS 3.636 BAL 0.152 BAS 1.634 BL3 1.450
LPIS 0.00 BD 0.152 BLP 2.57 BL4 1.450
CPW 0.000 BL5 0.000

MIZZEN
IY 0.000 PY 0.000 BY1 0.000 MDT1Y 0.000
EB 0.000 EY 0.000 BY2 0.000 MDL1Y 0.000
YSD 0.00 BAYD 0.000 BY3 0.000 MDT2Y 0.000
YSF 0.00 BAYF 0.000 BY4 0.000 MDL2Y 0.000
YSMG 0.00 BDY 0.000 BY5 0.000 TLY 0.000
HBIY 0.000 HBY 0.000 MGUY 0.000 MGYM 0.000

ILC WEIGHTED AVERAGE: 707.0

およびタンク (水、燃料) の容量、ステムからの距離等が記載されております (オーナー署名のないものは無効です)。

誌面の関係上簡単な説明になってしまいましたが、より詳しく知りたい方は、舵誌1991年10月号およびヨットイング誌1991年5月号を参照してください。

証書をよく理解するためには、IMSルールブック、IMSレギュレーション、IMSパフォーマンス・パッケージを購読されることをお勧めいたします。

IMSクラブ証書

IMS委員会

昨1994年は日本のIMSが急速に普及した年でした。普及に伴ってその信頼性、優秀性もまた明らかになり、IMSレースの数も着実に増加しています。しかしこうした一方で、IMSがその精度を高めるために本質的に持つ計測の繁雑さ費用の高さ故に、いまだにIMS証書を取りそびれているレース艇も数多いと思われます。そういったIMSポート予備軍、特にプロダクションボートの皆さんに、より容易により安価にIMS証書を取得してもらおうという主旨で、本1995年度からIMSクラブ証書という新しいジャンルが創設されることになりました。その条項、詳細等は近々発表される予定ですが、ここではそれに先立って、現在までのところ明らかになっている概要をお知らせします。

基本的な考え方

- 名称はIMSクラブ証書とする。対して現行の証書はIMSフル計測証書と呼ぶ。
- 国内レースにのみ有効とする (国内でもジ

ャパンカップ等ナショナルノミネート・レースには原則として使用できない。

- IMSの精度、信頼性を損わないものとする。つまりフル計測証書とクラブ証書は国内レースにおいて対等とする。
- フル計測証書がクラブ証書と比べて不利にならないよう配慮する。
- IMS94 (およびIOR) ルールのクラブ証書の概念に沿って運用する。

計測方法の概要

- 対象はプロダクション・ボートとする。つまり (海外を含めて) IMSフル計測に何艇かの実績があり、データの整合性が認められた艇種を対象とする。
- 計測はフリーボート (FAM, FFM)、リグ、セールとする。
- 傾斜テストとプロペラ関係計測は行わない。
- 傾斜テストのデータはスタンダード重心位置から算出する。
- プロペラ関係はスタンダード値を設定する。
- ハルデータはフル計測証書、クラブ証書共にスタンダードとなっている。

IMSクラブ証書のメリット

- 傾斜テストが不要となれば、今まで限定されてきた計測場所の選択度が大きく広がる。特に関東の場合、今まではその (計測のための) 条件の良さから計測地は三崎 (しかもウイークデイ) に限定されてきた。これがどのマリナーでも可となれば、計測の度の回航の手間、費用が大幅に緩和される。場所によって土、日曜日でも可となれば、立ち会いのための条件も随分と軽減される。
 - プロペラ関係の計測が不要となれば、そのための上架の手間、費用が軽減される。
 - 以上、直接的な計測実施手当の軽減ばかりでなく、実質的な手間と費用が大幅に軽減される。
- (注) IMS委員会 (稲葉文則委員長) はNORC特別会員、関東支部、東海支部、内海支部、関東支部IMS委員会、本部の (以下同) 総務委員会、帆走委員会、安全委員会、技術委員会、計測委員会からのメンバーによって構成されています。

〈たか〉提訴シリーズ (第11回) 原告vsオーナーサイド

JGYR92訴訟対策委員会 服部一良

原告対被告3者ということは、原告は3通りの裁判を同時進行させているのと同じで、原告の繁忙さは単純に言えば、それぞれの被告の3倍、われわれの忙しさはまだしも思っています。というようなことはともかく、本誌昨年の11月号と12月号でお伝えしたように、昨年の中頃に集中した原告対被告国のやりとりはなかなか勉強になりました。双方それぞれの主張は、当方から見れば思想上の対決に近く、いずれ下る司法の判決は、原告と被告国のどちらかを確信犯のようにしてしまうはずで、対決の過程はもちろん、裁判官の判断に非常な関心を持たざるを得ません。また、原告対被告国の一段落後に続いた原告対被告オーナーサイドも、同様な関心事なのはいうまでもありません。ただしこれらの内容は、原告対被告国とは大きく異なって、事実関係の有無とか語句の解釈を争う、素人からすれば裁判らしい裁判で、通常の裁判のプロセスが学び易いモデルといえます。しかしながら、艇の全長の定義などが法廷で争われる事実と直面すると、日常の、正直に言えば曖昧なままでも別に困らない常識と法の厳密な解釈との段差に、少なからずうろたえ、ためいきがでます。そこで、今回は原告対被告国の後に続いた原告vsオーナーサイドの経過をお伝えします。

本誌昨年の10月号で大雑把なところはお伝えしましたが、原告は、昨年の9月21日に提出した「準備書面(5)」でもって、訴状で述べた、「亡水川(注:〈たか〉のオーナースキッパー)が〈たか〉の長さを偽装し、法律上備えるべき備品を積んでいなかった」「亡水川は、船舶救命設備規則の適用を免れる意図から、〈たか〉を輸入したのち、舵の位置を船首の方向に約数十センチメートル移行し、12メートル未満の小型船舶として長さを測定させて、船籍簿にも同様の記載をさせた後、舵の位置を元にもどしたのである」という従来の主張の一部を変更しました。以下がその「準備書面(5)」の要旨です。「亡水川は、ヨットデザイン社を訪れ、同社に対し、輸入条件に適合させるため、デザインナンバー105の舵を船首方向に移動してほしいと申し入れた。この申し入れは、日本で船籍登録する際の船の長さを12メートル未満にして登録することが目的であった」ところが、日本で船籍登録する際の船の長さは、船首から舵(舵頭材の中心線)までの長さであるところ、輸入さ

れて来た〈たか号〉の船首から舵(舵頭材の中心線)までは、12.60メートルあった。そのため、亡水川は、〈たか号〉の舵の位置をさらに船首側に移動することとし、船首から舵(舵頭材の中心線)までを、11.99メートルとする改造工事を行った。そして神奈川県が同年11月21日に行った計測では、〈たか号〉の船の長さは、11.99メートルと計測され、この長さで船籍登録された」「このような舵の位置の船首側への移動は、ヨットの操舵性能、直進性能を大幅に低下させることになり、荒天下での帆走は極めて危険である」「本件事故は、亡水川が行った改造のために、〈たか号〉の操舵性能、直進性能が低下していたことによって生じたものである」「従前の原告らの主張では、亡水川が、舵の位置を輸入時の位置に戻したと主張していたが、前記のとおり、この主張は撤回する。〈たか号〉の舵の位置は、船籍登録の際の位置のままであった」などです。

これに対し、被告オーナーサイドは同年10月26日の6回目の円卓会議で「準備書面(3)」を提出、「原モデルから、船首側に2回の改造を経て、合計90センチメートル移動させた位置にあったとの、原告らの主張は、否認する」「船首側への30センチメートルの移動があったようにも推測されるが、現段階では敢えて不知とする」「船首側の起点については、上甲板の下面における船首材の前面(船舶法施行細則17条の2)と規定されており、〈たか号〉におけるその位置が、〈たか号〉の船首先端部であるとするのは、早計である」「何れにせよ、2度の改造により舵を船首側へ90センチメートル移動させなければ、〈たか号〉の長さは、12メートル未満とならないのであるから、亡水川は、かかる2度の改造を行ったはずである。行ったに相違ない、との原告らの推論に基づく主張は、否認ないし争う」などと反論。また「原告らの主張は、上甲板の下面における船首材の前面から舵頭材の中心までの距離が、12メートル未満の船舶であっても、それが12メートルを超える船舶として安全備品等の装備をなすべき船があることを前提とするものと理解するが、如何なる場合がそのような船となるのか、その基準を明らかにされたい」と原告側の釈明を求めました。続いて同年11月25日付けて裁判所に提出された、〈たか〉の船籍登録を担当した神奈川県農政部水産課計画振興班勤務の方の陳述書には、項目として「船の長さの測度方法」「上甲

板の意義」「総トン数の測度に関する法律の規定」「たか号の上甲板」などが並んでいて、少々当方の理解は怪しくなり、同年11月30日の第7回の円卓会議に提出された原告「準備書面(8)」の中の「船籍票に記載されるべき総トン数20トン未満の小型船舶の長さの測度方法は、運輸省船舶局長通達・昭和57年6月18日付け船監第384号船舶の総トン数の測度に関する法律の施行に伴う小型船舶に係わる船舶法関係事務の取り扱いについてより、船舶法施行細則第17条の2第8号が準用されー」などに出会うに至って、理解は遠く及ばずになりました。パウのアンカーウエルを巡る解釈の相違が、争点のようで、そこまでは理解できるのですが、パウデッキのアンカーウエルのハッチが水密構造でないから、これは上甲板であるとかないとか、アンカーウエルには恒常的なドレインがあるのだから、上甲板の下といえとかいえないとか、アンカーウエルのハッチ部分はたしかに上甲板ではないが、といってアンカーウエルとキャビンを仕切る水密のバルクヘッドは、上甲板の延長とはみなせないとかいう論議は、もちろん個人的ですが、あまり興味が持てません。もっとも、これらに決着が付かない限り、船の長さを測る船首側の起点が定まらないのですから、避けては通れませんが、日常には無縁な法的な論理の一面を垣間見て、大きなためいきが否めません。

原告の「準備書面(8)」が提出された第7回の円卓会議には、被告オーナーサイドも「準備書面(4)」を提出、「舵の位置が操舵性能等に与える影響を問題としている」が「操船上の問題は、本件海難事故の原因とはならないというのが、本件の海難審判の審理にかかわった審判官および理事官の共通の理解である」などと反論を重ねています。だいたい以上が昨年の後半に目立った原告対被告オーナーサイドのあらましです。

なお同日には被告国からも、裁判官も要望していた、〈たか〉捜索に関する資料が「準備書面(4)」として提出されました。本文は、「捜索開始に至る経緯」「他機関に対する救助要請等」「捜索海域の設定及びその分担、調整」「情報収集活動」「投入勢力及び捜索実施結果」「捜索日誌」などの項目に別れ、19頁に及んでいて、他に捜索勢力一覧表1頁、捜索海域を示す詳細なチャートが16枚付属しています。これでどうやら、原告対被告国の争点整理はめどがついた感じですが。以上

関東支部に吹き始めた新しい風 (その8)

9310委員会委員長 高田尚之

役員のリストラ…

昨年の暮れ、臨時関東代議員会が開催され、関東支部の執行部の小型化が可決されました。新しい執行部は、迅速な意志決定ができるようにと、関東支部長1名、副支部長2名、支部理事4名の計7名の構成になり、完全な責任執行体制が確立しました。この7名プラス関東支部監事2名が「関東支部の役員」というわけです。

長い間、関東支部では20数名を越える常任委員会という名の執行部が代議員会をもほとんど開くことなく関東支部の方針を決め、関東支部を動かしてきました。そのため責任の所在がアイマイとなり、ものごとの決定もまことに回りくどく、会員の声の吸い上げも常任委員を通じて、というパイプの細いものでしかありませんでした。

9310委員会では、将来の関東支部のあり方を考えるのと同時に、当面の関東支部の運営を、いかに能率よく、責任の所在を明らかにしながら、会員の声をいかによく反映できるか、と考えたのですが、代議員制度の重視と執行部の小型化が当面必要な処置であるとの結論に達し、関東支部変革の第一段階としてこれらを法案化し決定していただいたのです。

会員の声は代議員が代弁…

関東支部会員は2700名。その声は代議員を通じて集約されます。新しい規約では、代議員会がきわめて強い権限をもつこととなります。従って、従来は役員でありながら代議員でもある、などという、およそその組織では考えられないようなことも明確に禁止になりました。つまり、議決機関と議決機関から委託されたことから執行する執行機関との完全な分離が計られたのです。

というわけで、代議員の重要性が増したわけですので、9310委員会では、各フリートキャプテンを通じ、代議員立候補者が定数を越えるほど探しだし、平成7・8年担当の代議員はフリートで郵便投票をして決めるよう要請し、そのためのルールを敷いて実施をうながしました。結果はいかがだったでしょうか？

総会の委任状は廃止…

代議員制度を充実させることにともない、関東支部の会員の決定権は大幅に代議員に委託されることになり、従来おこなわれていたような総会での委任状集めの作業はしないことになりました。総会では代議員会で決まったことを報告するだけということになり、総会そのものも集まった会員で成立するように変更しました。

つまり、必要なところはガッチリ代議員会で審議する代わりに、不必要なところは労力も郵便代も節約することにしたのです。

ここでも指摘しておきたいことは、関東支部には代議員会で決まったことを会員に知らせる手段としての関東支部広報がないことです。従来から、代議員なり、フリートキャプテンなりが、おのおの自分のフリートで報告し、広報することになっているのですが、そんなのはムリに決まっています。したがって、会員はツンボさじきにおかれてしまっているのです。これをなんとかしなければなりません。

このコーナーもOFFSHORE編集部の手配で9310の考え方ややり方を会員に説明するために割いていただいているのですが、代議員会で決まったことを報告しなければ会員は代議員会の決定も知らされることはないのです。関東支部は大きくなりすぎて「総身に血通わず」になってしまっているのです。会員は更なる負担を増やしこの大きさを維持しつづけるか、リストラをして自分たちのボランティア活動で会費増分を吸収してゆくか、の2つの道のどちらかを選択しなければならぬ時が間もなくくるでしょう。

関東支部基金も代議員の手に…

かつてグアム・レース事故での出費が必要で、本部から関東支部基金の借用を要請された時のことです。代議員会でモメました。しかし、つい先頃まで関東支部基金の運用に関する決定権は代議員会ではなく、前の役員会、すなわち、常任委員会がもっていました。

常任委員会はフリートキャプテンや専門委員長も入っている、いわば、会員から直接付託をうけていない方々もそのメンバーになっているので、その是正が指摘されました。

そこで、やはり昨年未の会議で、関東支部基金も代議員会が決定権をにぎることに改めたのです。

9310委員会もリニューアル…

活発に活動してきた当委員会も、構成員の代議員の任期満了となり、新代議員が選出されるのと同時に「9412委員会」として発展的に改組することになりました。新しい代議員の中から、積極的に自主登録していただき、委員を決め、2月の定時代議員会で新規発足になります。前からの審議経過を尊重しながらあらたな課題に向かって検討をつけることとなります。

9310委員会同様、みなさまの関心をお寄せくださるようお願いいたします。

CHAMPAGNE MUMM ADMIRAL'S CUP 1995の RACE NOTICEについて

アドミラルズカップ1995のNOTICEが届きましたので、コピーを入手したい方は本部事務局までお問い合わせ下さい。

1995年度NORC各支部レーススケジュール

■津軽海峡支部

期 日	レース名
5月21日	セールカップ
6月23・24・25日	松前小島廻航レース
7月22・23日	青函カップ外洋ヨットレース
8月26・27日	エンルムカップ津軽海峡横断レース
9月23・24日	津軽海峡横断レース
11月3日	シナエラ杯

■関東支部

1月2日	相模湾新春親善レース
3月12日	3rdバージョンレース
4月1日	初島卯月レース(KSCシリーズ第1戦)
4月29日～5月6日	1995ゴールデンウィークシリーズ
5月27日	第45回 大島レース(KSCシリーズ第2戦)
6月17日	初島レース(KSCシリーズ第3戦)
7月1日	KSCシリーズ第4戦 初島レース
7月9日	4thバージョンレース
7月21日	第36回 鳥羽パールレース
8月5日	KSCシリーズ第5戦 初島レース
8月27日	第9回 石原裕次郎メモリアルレース
9月9日	KSCシリーズ第6戦 初島レース
9月17日	5thバージョンレース
10月7日～15日	関東選手権シリーズ(1995(第18回フリート対抗)・KSCシリーズ第7戦(初島レース))
10月19日～29日	ワントン・ワールド1995
11月3日	第25回 八丈島レース
11月5日	6thバージョンレース
11月11日	KSCシリーズ第8戦 初島レース
11月18日	第32回 小網代カップ

★KSCシリーズ：Kanto Sagami-wan Circuitシリーズ(8戦中5戦の年間ポイントシリーズ戦)

■駿河湾支部

1月1日	初日の出レース
1月8日	ウインターシリーズ 第1戦
2月12日	ウインターシリーズ 第2戦
3月12日	ウインターシリーズ 第3戦
4月2日	第5回 浜名湖親善レース
4月9日	スプリングシリーズ 第1戦
6月11日	スプリングシリーズ 第2戦
7月9日	スプリングシリーズ 第3戦
5月3日・4日	春のフリート対抗レース
5月14日	海人祭レース
6月10日	第1回 浜名湖サンセットレース
7月8日・9日	第1回 駿河湾10時間耐久レース
8月6日	夏の駿河湾横断オープンヨットレース
9月10日	田子島レース
10月8日・10日	秋のフリート対抗レース
10月1日	オータムシリーズ 第1戦
11月12日	オータムシリーズ 第2戦
12月10日	オータムシリーズ 第3戦
12月17日	第6回 4時間耐久レース

■東海支部

4月2日	第5回 三河湾周遊レース
5月3日	第20回 五ヶ所湾合同レース パートI
5月4日	五ヶ所湾オープンレース
5月5日	第20回 五ヶ所湾合同レース パートII
5月28日	NTT第9回 エリカカップヨットレースin蒲郡
7月2日	第8回 野島レース
9月9日	第5回 ムーンライトレース
10月8日	第6回 デニスコナーカップ
10月22日	第15回 伊勢湾合同レース
11月12・18・19日	第19回 東海チャンピオンシップレース

関東支部会員の皆様にお詫びと訂正のお願い

先月号(1月号)の差込み(1995年度NORC関東支部レースカレンダー)に誤りがありました。ご関係者にご迷惑をおかけしたことをお詫びし、以下のとおり訂正いたします。

(誤)3月12日 3rdバージョンレース(兼第1回清水栄太郎メモリアルレース)

(正)3月12日 3rdバージョンレース

(誤)7月1日 KSCシリーズ第4戦初島レース(共催 初島WHレース)

(正)7月1日 KSCシリーズ第4戦(初島レース)

■近畿北陸支部

期 日	レース名
4月	関西ミニトン選手権大会
10月	全日本ミニトン選手権
5月21日	ヨットフェスティバル
9月15日～17日	Hanes cup
1月22日	ソーセージコース①②回戦
2月19日	ソーセージコース③④回戦
3月12日	ソーセージコース⑤⑥回戦
4月2日	ショートディスタンス⑦回戦 Sakura Lions Cup共催
6月11日	ソーセージコース①②回戦
7月23日	ソーセージコース③④回戦
8月20日	ソーセージコース⑤⑥回戦
9月17日	ショートディスタンス⑦回戦 Hanes cup最終戦共催
5月14日	第5回 敦賀カップヨットレース
8月12日	第3回 ジャパンシームメモリアルレース
9月24日	第4回 三国カップヨットレース
7月8日	若狭湾クルージングツアー

■内海支部

4月9日	7TH SPRING CUP IN 宝伝
4月16日	第20回 舵杯レース
5月3日～5日	第21回 オレンジカップ
5月3日～5日	内海ランデブー
6月17日・18日	第22回 大阪湾一周レース
7月2日	笠岡市長杯ヨットレース
7月29日・30日	家島群島一周レース
7月30日	21世紀ファミリーレガッタ
8月6日・7日	第37回 紀伊水道レース
8月12日	第13回 徳島レース
8月13日	第23回 阿波踊りレース
9月15～18日	シアトルカップ30回大阪湾横断
10月7・8日14・15日	関西外洋ヨット選手権シリーズ
10月29日	播磨灘レース
11月19日	淡輪フリート紅葉レース

■玄海支部

3月12日	ポイントレース インショア
6月11日	ポイントレース オリニック
7月9日	ポイントレース インショア
9月10日	ポイントレース オリニック
10月7日・8日	ポイントレース オフショア 大原杯：沖ノ島81M
11月12日	ポイントレース オリニック

(日韓親善レース)

4月23日	ウェルカムレース
4月29日	対馬レース
5月4日	アリアンレース

■南九州支部

1月22日	池田杯新春ヨットレース NORC南九州支部総会・懇親会
2月19日	松元杯ヨットレース
3月19日	ルール講習会
5月28日	アロハカップヨットレース
6月18日	安全講習会
7月21日～27日	火山めぐりヨットレース
8月5日・6日	MISIMA CUPヨットレース
10月10日	海連カップヨットレース
11月中旬	シーガイアカップヨットレース
12月3日	KMSカップヨットレース

■沖縄支部

1月22日	新春ヨットレース
2月12日	バレンタインデー・カップ
3月19日	ルカン礁ヨットレース
4月8日	久米島ヨットレース
6月24日・25日	ブルーオーシャンヨットレース
7月29日	座間味ヨットレース
8月6日	那覇市長杯ヨットレース
9月17日	Clean Beach Club
11月11日・12日	沖縄本島一周ヨットレース
未定	ハロウィーン・カップ
11月19日	ターキー・カップ
12月10日	Final Yacht Race

第36回鳥羽パールレースへのお誘い

本部帆走委員会

本年度鳥羽パールレースは以下の要項で行います。ふるってご参加下さい。

鳥羽における泊地に関する詳細につきましては東京及び東海支部での連絡会議で説明いたします。艇長もしくは代理人の方は必ず出席して下さい。また、艇長会議後に安全セミナーを開催し、義務づけとします。

なお、本年より「IYR93～96のI章とIV章をSimplified RULESに置き換えて」適用します。艇長会議で説明しますがよく勉強して参加ください。

スタート日時：

Aコース 7月21日(金) 12:00

Bコース 7月21日(金) 12:20

タイムリミット：7月23日(日) 18:00

コース

Aコース 鳥羽→神津島(反時計)

→三崎港(180M)

Bコース 鳥羽→三崎港(150M)

参加資格

Aコース：

- 1) IORもしくはJORの有効なレーティングを所有している艇。
- 2) IMSの有効なレーティングを所有している艇。

Bコース：

- 1) 有効なNORCクルーザーレーティング(CR)を所有している艇。

A、Bコース共通

- 1) NORC登録艇、または、会友艇であり、艇長はNORCの会員であること。乗員は4人以上であること。また、1/2以上はNORCの会員であること。
- 2) 安全セミナーに出席した艇。

- 3) レース期間中、ヨット賠償責任保険に加入している艇(鳥羽でも加入出来ます)

- 4) ORC特別規定カテゴリーIII以上及び、NORC-B以上の安全検査に合格している艇で、「鳥羽パールレース特別規定」としてライフラフトを搭載のこと(乗員の1/2以上が乗れるもの)

- 4)-2 ただし、ORC特別規定カテゴリーIIIの10.61「船舶用無線送受信機」の項について、「通信手段1)SSB、2)国際VHF、3)マリンVHF、4)アマチュア無線、5)船舶電話、のいずれかを搭載していること」(連絡会議で申告)とします。*陸上の携帯電話は使用出来ません。

ただし、この措置は第37回(平成8年)までとし、第38回(平成9年)からは国際VHFだけとします。

クルーザーレーティングのHSCについて

- 1) IMS仕様艇、ハイテク素材艇等はCRルール3.8によりハンディキャップを与えます。
- 2) ハンディキャップをいくつかにするかは、艇長会議までに行います。
- 3) IMS、IOR・JORとCRの両方のレーティングを所有している艇は、Aコースしか参加出来ません。

参加料：出艇料 登録艇 6,000円
会友艇 10,000円
(申し込み締切りまでに納入して下さい)

・乗員参加料 会員1名 2,000円

非会員及び会費未納者 6,000円

15歳未満 2,000円

・鳥羽協力費(泊地、ゴミ、水道等)

3,000円

・パーティー費(一般)

全長 40フィート以上 30,000円

35～40フィート未満 25,000円

35フィート未満 20,000円

(出艇申告時に納入して下さい。)

参加申込：7月1日(土)18:30までに所定の申込用紙に必要事項を記入し、出艇料を振り込んでNORCの本部またはNORC東海支部事務局にお申込ください。

出艇申告：7月20日(木) 10:00～14:30
(時間厳守)

於 鳥羽グランドホテル(4F しんじゅ)

提出書類：A、Bコース共通

出艇申告書(2部)、会員証のコピー、

「鳥羽パール特別規定」申告書

(連絡会議で配布)

NORC安全検査証コピー

艇長会議：7月20日(木) 15:30～16:30

於 鳥羽グランドホテル

(4F三つ島)

安全セミナー：7月20日(木)16:30～17:00

於 鳥羽グランドホテル

(4F三つ島)

連絡会議：東京

7月7日(金) 18:30～

於 国労会館

東海

7月12日(水) 18:30～

於 シャンテ(旧華寿殿)

*必ずどちらかの連絡会に出席をお願いします。

第36回鳥羽パールレースTシャツデザイン募集のお知らせ

東海支部第36回鳥羽パールレース実行委員会

毎年、ご好評をいただいています鳥羽パールレースのTシャツデザインを、下記のとおり募集いたします。昨年は全国からご応募をいただきまして、大変ありがとうございました。今年も多数のご応募をお待ちしています。

(募集要項)

1 デザインの条件

- (1) 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するもの
- (3) 次の文字が入っていること
ア 「第36回」英文字の場合「36th」または「The 36th」
イ 「鳥羽パールレース」または「TOBA PEARL

RACE」

ウ 「95」または「1995」

エ 「日本外洋帆走協会」または「NORC」または「NIPPON OCEAN RACING CLUB」それぞれのいずれか1つ。ただし、英文・和文・字体・書体および入れる位置は自由とする。

2 デザインの提出方法

- (1) Tシャツの実寸法、着色図とする。
プリント位置(胸側か背中側か等)を指定すること
- (2) 地色も含めたカラーバリエーションの指定があれば、併せて提出する。

3 提出先、提出の締切り

NORC東海支部事務局・平成7年5月31日(水)必着

4 賞

(1) 特選 1点 賞金 5万円

佳作 5点まで

(2) 賞金総額 10万円

詳細についての問い合わせは、下記東海支部事務局まで

〒460 名古屋市中区丸の内3-21-21

丸の内東桜ビル902号

☎ 052-971-5835

1995年関東支部相模湾新春親善レース 新年からヨットフリークの仲間たちが集う

●1995.1.2、参加55艇 ●相模湾・シーボニア沖

レポート／菅野 道 (レース委員長)

新年明けましておめでとうございます。

今年も恒例の相模湾新春親善レースを1月2日にシーボニア・フリートの主催で開催いたしました。この不況の中、主催者としてはどのくらいの参加艇があるか危惧しておりました。このレースは当初NHKの洋上中継実験としてスタートし、その後はボルボ自動車に支援していただいておりますが、数年前より全く自前のレースとして運営してきたからです。幸い50艇余りの多数の参加していただき、関係者一同胸を撫で降ろしたところです。また東京湾からの遠来艇もあり、感謝いたしております。

当日は快晴で寒さも和らぎ穏やかな初帆走でした。しかし、北々東から東の間で刻々と風向が変化し、スタートを延期しましたが、風速が次第に落ちてきたため、上マークが偏ったままのコースでスタートとなりました。このため、オーバーセイルした艇があったようですが、新春ということでご容赦ください。また、特にケースもなく無事終了いたしました。

レース終了後のパーティではティラーならぬ杵を持ち、鏡開きのお酒のせいも多少怪しげな腰付きの方や、今回が初体験の外国からの仲間が餅付きを楽しんでおられ、和やかな

雰囲気の内に行われました。

しかしながら、この寒中に、そして新年早々に良く大勢の仲間が集まったものだと感じます。そもそも中毒には次第にエスカレートしてしまう耐性、止めようとしても止められない習慣性・依存性、止めると落ち着かず、イライラするなどの症状が出る禁断症状の3つの症状があり、そして家庭生活や社会生活に影響が出るようになります。私もおせち料理や娘の着物姿に後ろ髪を引かれつつも、また風邪気味にもかかわらず、元旦から海が恋しくなり、当日には喜んで運営に参加させていただきました。まさにヨット中毒以外の何



富士山をバックに新春らしいレースとなった

物でもありません。

皆様もご同様であろうと思います。秋から春の間は大きなレースがなく、禁断症状が出る寸前の皆様のためにも、このレースは貴重な存在であると思われます。手作りのレースのため何かと不備な点が多いと思いますが、今後とも一度参加したら止められないような習慣性のある、そして魅力あるレースにしていきたいと思っております。

なお、忘年会など暮れの忙しい時期の艇長会議などにつきましては、少し工夫してみる予定です。今後さらに大勢のヨット中毒の仲間がこの親善レースに参加されることを期待いたします。

最後になりましたが、本部運営を担当された北村氏はじめベガサスの皆様、パーティの司会を担当された能條氏、このレース開設以来海上運営やパーティ会場の提供などでご支援をいただいている(株)シーボニアの皆様にも心より感謝いたします。

(菅野氏はドクターです：編集部)

'95相模湾新春親善レース総合成績

IMSクラス 参加艇数：12艇

順位	セールNo.	艇名	艇種	オーナー	フリート
1	4959	FOUNDATION	HKL-42	藤巻正人	逗子
2	4111	CORVATSCH III	BLT-43	加藤忠男	油壺
3	3719	FLAMME	N/M950	谷口正一	油壺
4	4417	APHROS	IMS950	森 正人	諸磯
5	1118	BONANZA V	ELT935	吉田 豊	油壺

IORクラス 参加艇数：3艇

順位	セールNo.	艇名	艇種	オーナー	フリート
1	3001	HALF TIME	YOK35	朝河 清	シーボニア
2	3994	アルカンジェル	YOK30	岸本忠平	シーボニア
3	2221	AZUSA	YOK33	杉村直樹	諸磯

CRクラス 参加艇数：34艇

順位	セールNo.	艇名	艇種	オーナー	フリート
1	3592	LAHAINA V	SWING31	佐藤文昭	諸磯
2	3821	SEVEN SEAS	JAN37	織田沢茂生	葉山
3	2466	MERLUZA	SWING31	杉田泰一	諸磯
4	1881	ANGUILLA	YAM30S	市橋 衛	横浜
5	3749	STARBOARD JR	YAM31S	村越一夫	葉山

OFFSHORE 1995年2月号(No.233)目次

阪神大震災のお見舞い.....	1
Japan-Guam Sailing Rally '94~'95.....	2
1995ゴールデンウィークシリーズ(新島ウィーク'95)のお知らせ.....	5
第7回日本ミドルボート選手権のお知らせ.....	5
ORC1994年総会報告.....	6

IMS勉強会.....	10
(たか)提訴シリーズ(第11回).....	12
関東支部に吹き始めた新しい風(その8).....	13
1995年度NORC各支部レーススケジュール.....	14
第36回鳥羽パールレースのお知らせ.....	15
1995年関東支部相模湾新春親善レース.....	16

編集長より

新年あけましておめでとうございますと言った次の号のトップ記事が、まさか震災レポートになるとは想像もできませんでした。被災地に住む会員の方々に、いまはヨットどころではないと思います。あらためて、ここにお見舞い申し上げます。

災害のひどさは、テレビや新聞の報道で知ることができましたが、マリナーの保管艇は

どうなったのだろうか、ふと思ったとき、須磨フリートの岡田さんから一報が入りました。マリナーの復旧工事には時間がかかるかも知れませんが、関西選手権大会の華やかなスピンの群れをまた見させていただく日が来るのを楽しみにしています。

●今月の表紙：NZ艇と激しく競り合う「ニッポン」。この号が出る頃はラウンドロビンも最終第4戦を残すのみとなり、緊張が一気に加速するだろう。(写真/添畑 薫)

OFFSHORE 233号

第233号 平成7年2月25日発行
毎月1回25日発行
昭和52年7月21日 第三郵便物認可
1部定価300円(郵送料別)
発行 社団法人 日本外洋帆走協会
発行人 今岡又彦
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
FAX・東京03(3504)1914 〒105
郵便振替番号2-21787
印刷 株式会社気生堂印刷所



もう一人の頼れるクルー！

いつでも、どこでも船舶電話は

船と一緒にクルーリング。

船と陸、船と船のコミュニケーション。

そして安全航行に、今や船に欠かせない

大切なパートナーです。



● 携帯形船舶電話 (毎月の使用料30,400円)

※電池バックをセットして持ち運び可能になります。
重量 3.4kg (電池バック別売)



● 設置形船舶電話 (毎月の使用料31,600円)



※サービスエリアは沿岸から50~100km、伊豆諸島・小笠原・沖縄先島もカバーしています。
※船舶電話は度数表示機能をセットして顧客への貸出サービスもできます。
※シーズンのみご利用になり、オフシーズンはお休み(利用休止)いただく方法もあります。

お申し込み・お問い合わせは下記のフリーダイヤルへ

0120-399-360

日本船舶通信株式会社

本社 〒100 東京都千代田区丸の内2-2-1岸本ビル ☎03(3282)0192

HARKEN SAILING APPARELS



HARKEN Dry Suit

Nylon oxfordでラミネートされた素材は耐水性に優れ、その上縫い目もシールドされ、高耐水性を保障しています。
また、LATEXラバーネックはリスト、くるぶしを完全に保護し、セイラーをサポートしています。更に自然排水ネックポケット、キールニヤード、耐久ジッパー、またダブルレイヤードの自然排水ひじ、シートパッチに加え、アジャスタブルコード付ウェスト等万全の装備です。
SIZE: S/M/L/XL/XXL
COLOR: 2427: Royal w/black trim
PRICE: ¥58,000



HARKEN Sailing Jacket

マルチシーズン対応の3 in 1 ジャケットはセイラーのためにつくられたジャケットです。気象条件に応じてジャケット、ライナーのみの着用が可能で、また、ジャケットとライナーの組み合わせ(ジッパーによるフィッティング)は非常に暖かく、ハードなセーリングに適しています。
SIZE: S/M/L/XL/XXL
COLOR: 2391: Red shell/navy liner
COLOR: 2392: Navy shell/navy liner
PRICE: ¥28,000

HARKEN Watch Hat

HARKENの利しゅうロゴが入った100%ニットワール素材のワッチハットは、おどろくほどの暖かさをもたらしてくれます。
SIZE: Free
COLOR: 2417: Navy
PRICE: ¥2,400



HARKEN Waterproof Jacket

軽いナイロン素材でありながら、高耐水性に優れたジャケットです。しかもナイロン素材にコーティングに加え縫い目もシールドされ耐水性を増しています。またポケットにはバイルライン素材が使用され手の保温に最適です。裾はアジャスト機能付。
SIZE: S/M/L/XL/XXL
COLOR: 2426: Royal w/black trim
PRICE: ¥12,000

HARKEN Cotton Hat

コットン100%素材のサンシェイド用キャップ。
SIZE: Free
COLOR: 2419: Washed navy
PRICE: ¥2,500



HARKEN Vests

シーズンを問わず快適さを誇るベストです。Expedition Cloth taslan製、ポーラフリース素材採用で暖かく、また強風時でもフラップを立てることでより耐寒性もアップし、更にフリースハンドウォーマーで保温性も抜群です。胸にはHARKEN利しゅうロゴ入り。
SIZE: S/M/L/XL/XXL
COLOR: 2421: Red w/navy
COLOR: 2422: Black w/black
PRICE: ¥11,000



HARKEN BOAT SHOES

HS-1はスウェードとメッシュのコンビソルト製造。HS-2は軽量、且つ通気性に優れた合成皮革を採用した速乾性、高グリップとセイラーのために開発された、運動性に優れたボートシューズです。
SIZE: 5inch~14inch
2020 TYPE: HS1 (Suede & mesh) PRICE: ¥10,800
2021 TYPE: HS2 (Synthetic leather) PRICE: ¥14,200

HS-2

HS-1



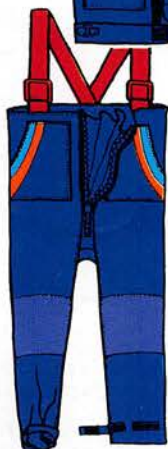
HARKEN LA-Z Laces

画期的なスリッパオンシステムのLA-Z Laces(くつひも)です。取り付けはラバーピンでフィットするだけです。*あらゆるシューズにフィットします。
COLOR: 2389 B-Black 2389 W-White 2389 G-Grey 2389 P-Purple
PRICE: ¥1,600



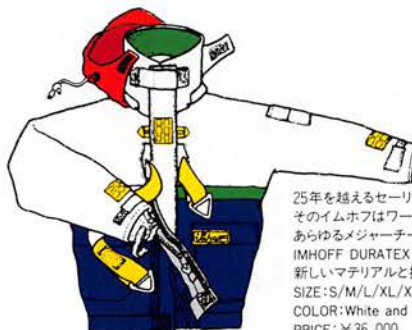
CHANNEL JACKET OCEAN TROUSERS

このチャンネルジャケットがセーリングの新しい楽しさを提供します。スプレー、風、耐寒性に優れたチャンネルジャケットはセーリングシーズンを引きのばし、ヨットライフを長くエンジョイさせてくれます。その性能は、スポーツ性、運動性の良さもさることながら着こなしの良さも特筆できます。
SIZE: S/M/L/XL/XXL
COLOR: Navy/Red
PRICE: ¥28,000 (CHANNEL JACKET)
¥20,000 (OCEAN TROUSERS)



HARKEN Sailing Gloves

ハーケン $\frac{3}{4}$ フィンガーグローブはAMRA LEATHERを採用し、耐久性、且つソフトです。また、ナイロンバンデックメッシュは常にドライで通気性に優れています。更に手のひら、指部はダブルステッチでハードセーリングにも最適です。
SIZE: XL/S/M/L/XL/XXL *2385 $\frac{3}{4}$ FingerとFull-fingerタイプの2種。
PRICE: ¥4,800



OCEAN JACKET

25年を超えるセーリングの歴史を持つイモフ。そのイモフはワールドチャンピオン、オリンピックセーラーをはじめあらゆるメジャーチームが愛用しています。IMHOFF DURATEX 2000ラインは、新しいマテリアルと技術で快適なセーリングを可能にしています。
SIZE: S/M/L/XL/XXL
COLOR: White and Navy
PRICE: ¥36,000

HARKEN

ハーケンジャパン株式会社 〒663 西宮市今津西浜町2-16 今津パワーポートセンター2F
TEL 0798(22)2520 FAX 0798(33)2100

OSPC
OSAKA BAY
SAIL PRACTICE
CLUB