

和国法人日本外洋帆走協会

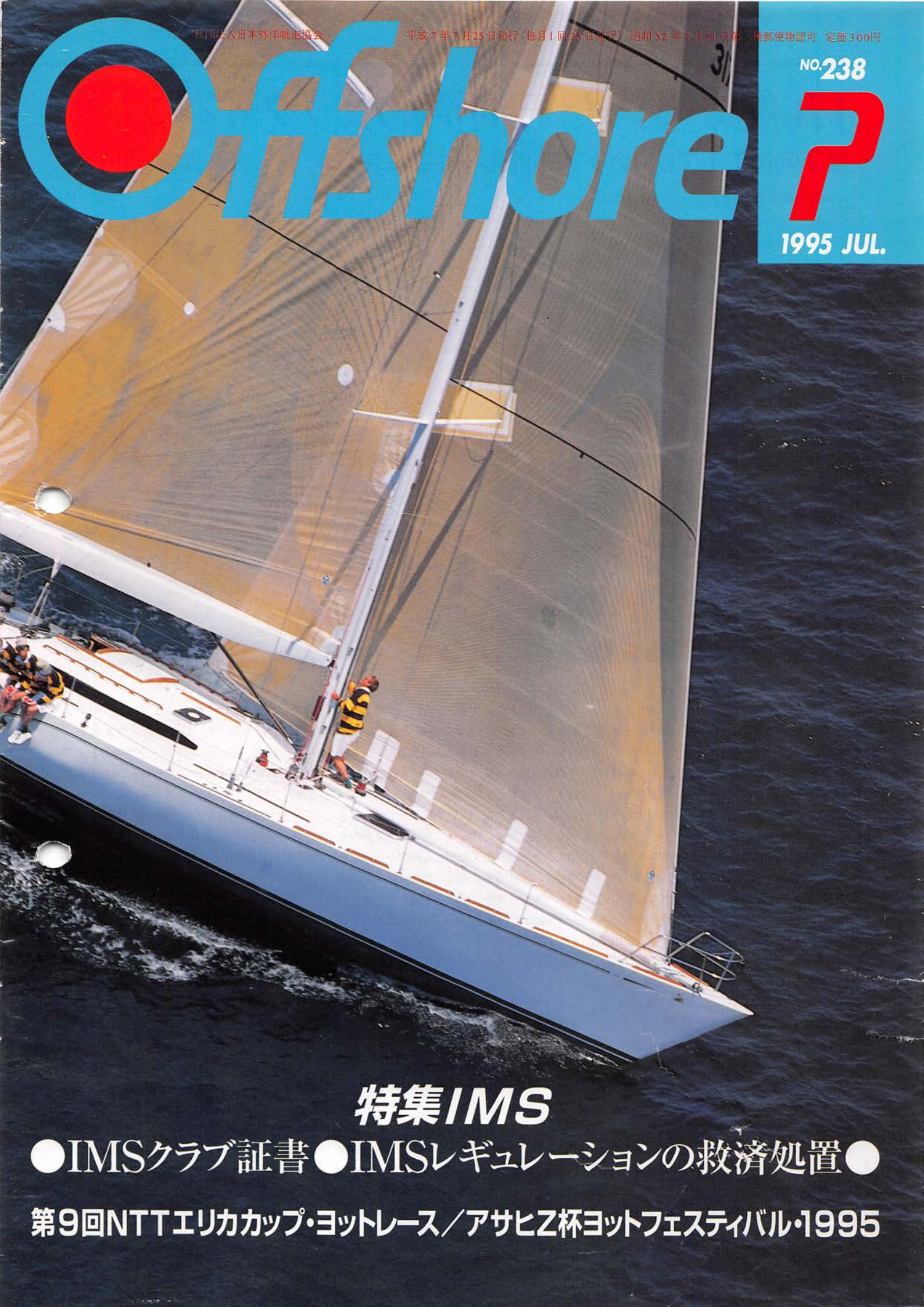
平成7年7月25日発行(毎月1回25日発行) 昭和52年7月25日創刊 増郵便物認可 定価300円

Offshore

NO.238

P

1995 JUL.



特集IMS

●IMSクラブ証書●IMSレギュレーションの救済処置●

第9回NTTエリカカップ・ヨットレース／アサヒZ杯ヨットフェスティバル・1995

176艇が集った三河湾のビッグイベント

第9回NTTエリカカップヨットレース〈6月4日〉

レース委員長 伴野宗彦（東海支部）



クルーザークラスを追い抜いていくレーサークラス。#2210はカレラ(Farr43)

ファミリーグループからレーサーまで、多くのヨットマンやヨットウーマンから愛され育まれてきた「NTTエリカカップヨットレース」(6月4日)も迎えて9回目、日本でも最大級のレースとして定着してきた感がある。今年も初出場の新鋭レーサー「mam36」の2艇を含めクルーザークラス98艇(A;31艇、B;33艇、C;34艇)、レーサークラス78艇(A;20艇、B;31艇、C;27艇)合計176艇の参加があり、天候にはやや恵まれないものの、盛大かつ無事に開催することができた。

レース前日の艇長会議では、今レース適用規則の内、I.Y.R.R.第I章、第IV章に置き換え、初めて適用することにした「試験的航路権規則及び定義」について、その趣旨と内容を解説しました。ご理解いただけましたでしょうか。この規則は「Simplified RULES」(簡略化ルール)の名の示すとおり、現在のIRYU競技規則(I.Y.R.R.)が複雑で分かりにくいいため、これを簡略化しようという要請でできたものです。基本的には大きな変化はありませんが、レースの最も重要な局面以外の部分、すなわち余り重要でない部分を圧縮・削除したものです。

限られた時間内での説明でしたので、お分かりにくかったかもしれません。今一度配布

資料をお読みいただくとともに、実戦での体験も踏まえ皆様のご質問をお寄せください(NORC東海支部レース委員会宛)。

艇長会議終了後の夕方からは一段と風雨が強まり、翌日の天候(強風下のレースか!?)が懸念されましたが、夜半になって風もおさまり、明けて4日(日)レース当日、前夜来の風雨もおさまり、曇天ながらも南東からの微風を受け、AM0930運営艇に乗船しレース海面へ向け出港。途中、風向を確認しつつスタート予定海面へ到着。1000頃には各港から参集した170余艇の大小クルーザーがスタートラインの設定を今や遅しと走り回っているにもかかわらず、期待の風はますますおちてほとんど無風、風向きも定まらない状態で、とうとうスタート時刻を延期し風待ちの羽目になってしまいました。

待機すること1時間あまり、ようやく吹き出した北東からの3~4 m/sの風を得て、AM1140にまずクルーザークラスのスタート(2艇リコール)、続いてAM1200にレーサークラスがスタート(オールフェア)し、御津沖の風上第①マークを目指す。スタートからの距離1.5マイル(当初2マイルを予定)と、やや短めに設置した第①マークをトップで回航したのはクルーザークラスの「だいどう2

(ヤマハ40EX)」、2番目に「クォーターデッキ(ヤマハ30S2)」、以下「キーウエスト」「ARIES」が追行。レーサークラスのトップ回航は新艇で参加の「フローレス(mam36)」、続いて「カレラ(ファール43)」、「ジャスト7(N/M35)」、「ブーメラン姉(J-35)」、「セクシーユー(mam36)」の順。いずれもレーサー艇らしい素早いスピナーカーの展開で風下へ向かいました。その後、最終レグでの上位艇の一部のミスコースが結果明暗を分けることとなりました。帆走指示書本文をよく読んでいただければ、「思い込みや勘違い」によるミスコースは防げたと思うのですが……。落ちつつある風のなか、竹島沖のフィニッシュラインに先頭をきって「ジャスト7」がフィニッシュ。そして「フローレス」、「クォーターデッキ」が続き、タイムリミット内に1艇を残して全てフィニッシュすることができました。レース結果は、「ジャスト7」が1stホームと総合優勝を獲得しました。

風待ちによる待機やハブニングなど超微風下のもと長時間のレースになりご迷惑をおかけしましたが、大きな事故もなく無事に終了できました。参加各艇のご協力感謝いたします。

来年の第10回大会にも多数のご参加をお待ちいたします。

第9回NTTエリカカップヨットレース

〈ジャストチーム〉3回目の優勝

リポート/木塚一男

今回のエリカカップヨットレースに優勝できて、今まで味わったことのないうれしい思いにジャストチーム全員が浸っています。

堀田和正オーナーが優勝インタビューで答えていたとおり、ほんとうに運がよくていただいたファーストフォーム賞であり、総合優勝であったからです。

エリカカップレースは、エリカ号の偉業を讃える東海のヨットが最も多く集まる、ほんとうに楽しいお祭りです。参加艇が多だけでなく、観覧艇にテレビの放映（今年はなかった？）、大きな写真入りの新聞報道等、ヨットの楽しさを広くアピールする、大変意義あるイベントだと思います。

ジャストチームはこの意義あるレースに第2回から毎回参加（第1回は船がなかった）し、過去に2回の優勝を経験させていただきました。

しかし昨年、新艇（JUST7）になってからはCRレーティングがあまりにも高く、このルールが変わらない限りエリカカップの上位入賞はありえないと思っていました。

そんなこともあり、今回レースにはリラックスした気持ちで臨みました。スタート前の〈テクイク1〉との水かけ合戦（一部の船に大変ご



ファーストホーム、総合優勝「ジャスト7」のクルーのよろこびの表情

迷惑をおかけしましたことをお詫びします。『あれはひんしゅくだった』とミーティングで反省）やスタート後のオーバーセイルを気にもせず、〈カレラ〉と〈フローレス〉に大きく水をあけられてしまっていました。

ところが、……竹島の沖のゴールに向かう艇は、クルーザークラスの2艇と我が艇のみ。不安から喜びへの微妙な時間を、みんなで体験でき、今（6/17 23:30）も喜びに浸っています。

NORC東海支部の役員およびレース運営の

スタッフのみなさん、ほんとうにご苦労さまでした。そして一緒にレースを楽しんだ仲間たちへ、ありがとうございました。来年の第10回記念大会にまた会いましょう。

ジャストチームはエリカカップでつかんだ運をはなさないように練習を重ねて、夏のパールレース・秋の関東選手権・東海チャンピオンシップに挑む予定です。



ニッポンチャレンジベースキャンプ隣の仮泊地風景

第9回NTTエリカカップヨットレース総合成績 参加艇183艇

総合順位	セールNo.	艇名	艇種	オーナー名	フリート
1	5208	ジャスト7	N/M 35	堀田 和正	幡 豆
2	5366	フローレス	NUMM 36	森 幸実	碧 南
3	5321	サザンウインド	YAM-26IIS	杉田 雄二	碧 南
4	434	クォーターデッキ	YAM-30SII	鬼頭 基治	武 豊
5	1708	CHANTEY	YOK 29	久保 良明	碧 南
6	5072	エルセーラ	YAM-10.3IMS	鈴木 秀明	幡 豆
7	5015	シュビシュバ	IMS 1030	山本 秀紀	津
8	4621	ARIES	エスプリデュバン	牧野 秀明	白 谷
9	210	QUERIDA 3	ハイテック 30	竹内 聡一	鬼 崎
10	2927	あけあ	フレンドシップ32	青山 秋成	碧 南
11	2870	うずしお3	YOK 32	岡山 滋	鬼 崎
12	1606	アルミス3	SWING 31	稲垣 錦一	三河湾
13	4009	ロク2	SWING 31	水野 耕一	武 豊
14	4955	臥竜3	YAM-31S	石川 三郎	富 貴
15	2762	カイト	SWING 34	河崎 金徳	富 貴
16	4550	さつき	YAM-31S	加藤 正彦	白 谷
17	4885	聖丸	J-24	高村 芳樹	幡 豆
18	3710	MARTINIQUE	X 3/4	大橋 哲二	武 豊
19	5020	MERRY-SUN	ベネトウチャレンジ	田中 良尚	三河湾
20	5298	ホーネット3	IMS 950	十八田 信夫	三河湾

ダブルハンドは豊富な経験と信頼関係にあり

初島ダブルハンドレース〈6月24日〉逗子マリーナヨットクラブ主催／関東支部後援

リポート・写真／沼田尚文（逗子マリーナヨットクラブ）



IMSクラス優勝 植松／関組「ジェロニモ」のフィニッシュ

「風はちょっともの足りなかったけど楽しいレースだった」…と上位入賞者がこのレースを振り返った。過去のどのレースよりも今年は気象条件がよかった。天気予報が梅雨を予想していたのに反し、スタートこそ曇りだったものの、間もなく太陽が顔をだし参加者たちは夕日が西に傾くころには日焼けした顔をほこらせて続々とフィニッシュしてきた。このレースは日本で唯一の島周りダブルハンドレースでもあり、常連の参加者たちに支えられて第7回目を迎える。参加艇数は40艇前後と安定し、このレースの人気を物語る。各クラスへのエントリー数は変化している。例えばIMSは増えつづけ、来年はクルーザーとレーサーを別クラスにする必要がありそうだ。またCRクラスも大型化しつつある。参加者の年齢は比較的高いが、これはたった2人だけのショートハンドレースに必要なのは圧倒的な経験とスキッパーとクルーの絶対的な信頼関係にほかならないという事を意味しているように思える。

レースは6月24日(土)早朝6時、南東の風3～4 m/sの中、相模湾逗子沖をスタート。風は2時間ほど続いた後いったん止まったが、それまでに艇団はスピランで次の吹き出しを予測しながら、バラけながらもかなりの距離をゲインしていた。その後風は南から吹き出し、39艇の大フリートは再終結するかたちで初島を回航。南からの軽風に再びスピランが上がりアビーム気味のやや単調なコースになったものの、大フリートはお互いのライバルを視野にとらえながらのバトルとなった。ファーストホームは、〈サモア〉や〈セクシー・ユー〉との激しいしのぎあいを演じた〈クリストファー〉(市原・大坪組)。ファーストホームと最終艇フィニッシュは2時間以内という緊迫したレースだった。

このレースは、逗子マリーナヨットクラブ全員のボランティアと各スポンサーの支援で成り立っている。ハイネケン、レミージャポン、日立など各社からも大きなバックアップをいただいているからこそ、このレースを格調高く運営できている。翌日の表彰式には、ほとんどの参加者が出席。逗子マリーナヨットクラブのスタッフはジャケットを着用し、レセプションラインに並び拍手で迎えた。参加者からの「楽しかった!」のひと声に支えられて来年はもっと楽しいレースを開催

しようとスタッフは意欲を燃やしている。

日本でヨットレースは、ほぼ男のスポーツであり、しかも閉鎖的である。男が妻や家族、ガールフレンドを家に残してレースをしている限り、あるいは職場の上司や同僚をヨットレースに巻き込まない限り、ヨットレースが社会的に認知される日はほど遠い。表彰式には入賞しなければ出席しない艇すらいる。よしんば出席したとしても、自艇のクルーだけでビールと料理を抱え込み、車座になって宴会をしたり、余ったビールを持ちかえってしまう。これではヨットを食と言われても仕方がない。初島ダブルハンドヨットレースには親子、夫婦、家族でのペアを組んでの参加も多い。またパーティーにはエントラントのみならず、その家族や友人などが集まり「パーティーも楽しみにしています」という言葉もいただく。表彰式とは激しいレースでのバトルを讃えあい、たった一艇の勝者を大勢の敗者で讃えるのが古来からのならわしであるはずだ。

初島W・Hレース成績表

IMSクラス 参加艇13艇

総合順位	セール No.	艇 名	艇 種	スキッパー／クルー
1	5275	ジェロニモ	FARR 1020X	植松／関
2	3055	サモア	FARR 31	大石／松永
3	3639	クリストファーIII	IMS10.3	市原／大坪
4	4959	ファンデーション	HNK42C	藤巻／神影
5	180	だぼはぜスーパー 6	FST 42S7	川原／桑原

CR-Aクラス 参加艇7艇

総合順位	セール No.	艇 名	艇 種	スキッパー／クルー
1	1985	波勝	SK-32	佐藤／富士本
2	4577	エルフィン	YAM-28S	松井／西村
3	663	マックス	バンデスユタット	横沢／臼井
4	3959	ミサ		米山／楠原
5	3387	ベーシック	YOK-28	小林／伊藤

CR-Bクラス 参加艇6艇

総合順位	セール No.	艇 名	艇 種	スキッパー／クルー
1	2028	さきがけ3	SWING 31	野崎／本波
2	4311	リトルスター	YOK	浪川／高橋
3	4214	七福神	YAM-30SII	原／余川
4	3592	ラハイナ	SWING 31	佐藤／石井
5	4302	C-SKY	YOK 33RC	久保田／小高

CR-Cクラス 参加艇6艇

総合順位	セール No.	艇 名	艇 種	スキッパー／クルー
1	4781	マロロ	J-80	児玉／前田
2	3740	ツバマロス	YOK 33	鈴木／畑田
3	2662	アリアドネ	SWING 34	樺田／仲
4	4919	ゼータ	T 301	高原／北村
5	3768	フレンチキス	X 402	山田／田中

特集

IMS

IMSクラブ証書について

IMS委員会/計測委員会

1. IMSクラブ証書とは

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複雑さ・費用の高さゆえに、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、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。

2. IMSクラブ証書の概要

- ・プロダクション艇を対象として、より取得しやすくしかも精度の高い、IMS証書の普及版を設ける。
- ・証書のタイトルは「BASED ON CLUB MEASUREMENT」とし、「IMSクラブ証書」と呼ぶ。対して現行の証書はIMSフル計測証書と呼ぶ。
- ・IMSクラブ証書は国内レースに限って有効とする。ただし、最終採用権は当該レース委員会が保有する。
- ・実際に計測するのはフリーボード（FFM、FAM）と、リグ、セールとする。
- ・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。スタンダード重心位置は、既存数値のうちで最も低いものを使用する。
- ・インナーバラストはスタンダード重心位置を採用した艇の量を最大値とする。それを超える量の艇はクラブ証書の対象とはならない。
- ・マストはビルダー標準仕様のものとし、それ以外はクラブ証書の対象とならない。
- ・プロペラ（およびその取り付け）は、スタンダードデータとする。その値はビルダーの標準仕様値とする。標準仕様と異なる場合、実測する。

- ・スタンダードデータは本部計測委員会がこれを定め、時に応じて更新する（原則として一年更新とする）。
- ・計測実施料は、フル計測料金から傾斜テストとプロペラ関係（実測の場合は必要）を除いたものとする。
- ・際立って優秀なレース成績を収めたクラブ証書ヨットに対して、IMS委員会はフル計測証書に移ることを要求できる。ただし、それに必要なNORC計測料金はIMS委員会が負担する。

3. IMSクラブ証書適合艇種の決定基準

原則：3艇以上のフル計測データを有し、その整合性が見られた場合、クラブ証書適合艇種とみなす。

- ・当面の過渡的措置：上記原則を満たさない場合でも、1艇以上のフル計測データを持つプロダクションヨットはクラブ証書適合とみなす。ただしこの場合は、クラブ証書計測であっても傾斜テストが必要となる。この傾斜テストのNORC計測実施料は当面、IMS委員会が負担する。

4. IMSクラブ証書取得のための条件

日本国内でIMSクラブ証書を取得しようとする場合、下記の条件を満たしていることが必要です。

- ・艇はNORCの舟艇登録済みであり、オーナーは特別会員であること（会友艇不可）。
- ・IMSレギュレーションを満足していること。

5. IMSレギュレーションについて

IMSではレーシングディビジョンとクルザー/レーサーディビジョンに分かれ、居住設備に関する規定がIMSレギュレーション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、ギャレー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ています。国内ではIMSのレースでは全て適用されており、この規定を満足しなければなりません。IMSレギュレー

ションに関するチェックは、各艇の自己申告によって行われています。このために、計測委員会で作成したIMSアコモデーション証書のチェックリストに従って自己診断し、満足してい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。アコモデーション証書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らないかもしれません。IMSアコモデーション証書はNORC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。

6. IMSクラブ証書適合艇種リスト

現在、IMSクラブ証書取得可能な艇種は以下のとおりです（1995/5/15現在）。

- (B) BAL35、40、43
BEN375、41S5、45F5、53F5
- (C) CAPE35
- (D) DEH36DB、38
- (E) ELL1935
- (F) FARR31、MRX FRERS33、38
FIRST38S5、40.7、41S5、42S7、
class challenge
- (H) HNK42C
- (I) IMS950、1030 IMX38
- (J) J29、33、35、39 JEAN O.D.、41、
JONMER I 40
- (L) LID IMS8
- (N) NSX36、38
- (S) SAWAJI41 SIGMA38
SWAN36、40、44、53 SWING31、34
- (T) TRIPP36
- (X) X79、99、119、372、402、412、442
- (Y) YAM9.5、31S

ただし、この中には傾斜テスト（計測実施料はIMS委員会が負担する）が必要な艇種が含まれています。

7. 実測が必要な箇所

IMSクラブ計測に必要な箇所は以下のと

特 集

IMS

おりです。

- ・フローテーション計測
(フリーボード：FFM、FAM)
 - ・備品目録の作成（船内重量物等のチェック及び記載）
 - ・リグ
 - ・セイル（セイルメジャラーのロフトでも計測可能）
 - ・プロペラ（標準タイプのプロペラではないものを使用している場合）
- 計測時間は3～4時間必要となります。

8. 計測の準備

計測を受けるためには以下の準備が必要です。事前にチェックし、不足がないようにしてください。

- ・IMSレギュレーションを満足していること（IMSアコモデーション証書の提出）。
- ・安全検査に合格していること（出場するレースの安全のカテゴリーに満足する備品を搭載していなければならない）。
- ・計測状態に艇を準備すること（別紙計測状態チェックリスト参照）。

9. 計測証書発行までの手順

全ての実測が終了して証書が発行されるまでに約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（参加するレースから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予定をたててください。以下の手順に従ってください。

- ・計測の申込をする。添付の申込書を記入のうえ申込料16,000円を添えてNORC計測委員会あてに送付する。
- ・オーナーはIMSレギュレーションに合格するか、IMSアコモデーション証書に従ってチェックし、合格ならばコピーを1部提出する（不合格ならば改善）。
- ・IMS質問表を提出する（別紙）。
- ・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ち合わせをする（計測員リスト参照）。
- ・計測場所を確保する（マリーナ等への連絡）。
- ・艇を計測状態に準備する。

- ・実測する。実測にはオーナーまたは代理人の立ち会いが必要です。
- ・計測員は実測データを整理して計測委員会に送付する。
- ・計測委員会はデータにもとづきコンピュータ処理を行い計測証書を作成する。
- ・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。
- ・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ともに艇内に保管する。

10. IMSクラブ証書取得費用

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および計測員の交通宿泊費と移動時間手当から構成される計測実施料が必要で、以下のとおりとなります。

申 込 料	16,000円	NORC計測委員会に納入
計測実施手当	800×全長(ft)+10,000円	計測員の請求に従って指定の方法(口座)で納入
交通宿泊費	実費	
移動時間手当	1時間あたり1800円	

※セイル計測料(1枚あたり)：

メイン70円×全長(ft)

ジブ 50円×全長(ft)

スピン55円×全長(ft)

※プロペラ計測(標準以外)：

100円×全長(ft)

11. 計測証書について

計測証書は、NORCチーフメジャラー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（インベントリーリスト）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。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、算出後の正の復原力消失角度が103度未満のヨットには証書は発行されません。

12. クルー重量の宣告について

IMSではクルー重量リミットがその65%から120%までの範囲内で、自己申告が可能です。クルー重量リミットを自艇の実状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および排水量に変化）、IMSタイムアローワンス値を自艇に合ったものに変えることができます。クルー重量申告は、再計測扱いとなります。

13. 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ください。

関東支部	伊藤静美	0466-22-0805(会)
		0466-24-3120(自)
	矢嶋 滋	030-577-3793
駿河湾支部	中村隆彦	0468-41-8389
		0559-22-2152(会)
	木内安夫	0559-49-0559(自)
東海支部	花川幸一朗	052-582-5511(会)
		0572-55-3599(自)
内海支部	飯塚功二	0799-24-0401(会)
		0799-22-9311(自)
西内海支部	平岡俊一郎	06-536-6555(会)
		082-505-0657(会)
	田村治久	082-278-0904(自)
本部	風祭徳行	03-3504-1911

特集

IMS

IMSクラブ証書に対するQ&A

Q1. IMSクラブ証書はIMSの簡易なものだと聞いていますが、実際のレースでは、IMSクラブ証書という特別なクラスがあるのですか。

A1. IMSクラブ証書クラスというような特別なクラスはありません。IMSクラブ証書は国内レースにおいては、従来から存在するIMSフル計測証書と同等のステータスを持った証書です。

Q2. IMSクラブ証書で現在行われている正式なIMSレースに出場できますか。

A2. できます。国内のIMSレースは全て出場できます(但し、最終採用権は当該レース委員会が保有する)。しかし、国際レースでは出場できないケースもあります。

例外：ジャパンカップシリーズは国内で行われますが、これはナショナルノミネートのレースですから、IMSクラブ証書では出場できません。ただし、それ用のクラスが特別に作られれば、出場可能となります。

Q3. IMSクラブ証書はクルーザー/レーサー・ディビジョンのみで取得可能だといううわさを聞きました。本当ですか。

A3. 違います。クルーザー/レーサーディビジョンかレーシング・ディビジョンかというのはIMSレギュレーションの問題で、証書

のステータスの問題ではありません。IMSクラブ証書はクルーザー/レーサー・ディビジョンでもレーシング・ディビジョンでもどちらでも可能です。

Q4. IMSクラブ証書は計測はしなくてよいのですか。

A4. 計測はします。しかし計測の手間と時間は従来のIMSフル計測証書と比べると、実質的に半減しています。結果として、計測ポイントの数はNORCクルーザーレーティング(CR)よりも少なくなっている程です。

Q5. 具体的にはどこどこを測るのですか。

A5. 基本的に、乾舷の高さと、リグ、セール、だけです。

ただし、スタビリティ関係のデータが3艇分を満たしていないクラスは、傾斜テストが必要です。しかし、この傾斜テストのNORC計測実施料は、キャンペーンの意味で当面IMS委員会が負担します。プロペラ関係でスタンダードと異なるものは計測します。

Q6. IMSクラブ証書に該当するヨットにはどんなものがありますか。

A6. IMS証書を一艇でも持っているプロダクションボートはIMSクラブ証書に適格です。具体的には別表を参照してください。

Q7. 本来のIMS証書とIMSクラブ証書と、

レーティング的にどちらが有利ですか。

A7. 一方的に、どちらが有利不利ということはないはずです。ただIMSクラブ証書の場合、スタビリティデータはスタンダード艇の重心位置から算出するのに対して、IMSフル計測証書の方は個々にそのデータを実測しています。つまり、IMSフル計測証書の方が精度は高く不利にはならないといえます。

Q8. IMSクラブ証書を取ったあとで、IMSフル計測証書に移行することはできますか。

A8. できます。その場合は傾斜テストとプロペラ計測が必要です。

(注) IMS証書には、IMSフル計測証書、IMSクラブ証書、IMSワンデザイン証書の3種類があります。IMSワンデザイン証書は、現在マム36・クラスのみに発行されています。

IMSレギュレーション103.2「レーシングディビジョンにおける救済措置」の緩和のお知らせ

本部IMS委員会委員長 稲葉文則/本部計測委員会委員長 大橋且典

IMSレギュレーションでは、現在エージデートまたはシリーズデートのうち早い方が1994年1月より前のヨットはIORレーティングに応じたORCの「CHAMPIONSHIP RULES FOR OFFSHORE CLASSES」(グリーンブック)の13 YACHT CHARACTERISTICSの規定に合格していればレーシングディビジョンのアコモデーション規則(IMSレギュレーションPart3)に適合しているものとみなされ

ますが、それに加えて下記のとおり全長に際しても分けてもよいこととし、即日実施することといたします。

全長7.5m未満のヨット	→ミニトンの規定
全長7.5m以上、8.5m未満のヨット	→1/4トンの規定
全長8.5m以上、10m未満のヨット	→1/2トンの規定
全長10m以上、11.5m未満のヨット	→3/4トンの規定
全長11.5m以上、13m未満のヨット	→1トンの規定
全長13m以上のヨット	→2トンの規定

(理由)

・有効なIORレーティング値を確定する作業が微妙で困難なため

(適用例)

・全長9.5mのヤマハ31Sやスウィング31はグリーンブック(13.YACHT CHARACTERISTICS)の1/2トンの規定をクリアしていれば、IMSレーシングディビジョンのアコモデーション規則に適合しているものとみなされる。

特集

IMS

IMSレギュレーションの救済措置の緩和に関するQ&A

Q1. IORが今後どんどん先細りになって、IORボートが出場できるレースがなくなってしまう可能性があるのを、それを救済する意味でこの措置が発動されたと聞いています。IORボートならば、どんなものでもIMSレギュレーションに適合とみなされるのですか。

A1. IORでもアコモデーションを規定したルールがありました。レベルレーサーを対象にした通称、グリーンブック（アコモデーションの項）です。そこではレーティングの大きさによってそのアコモデーションを規定しています。この規定に合格していれば、IMSレギュレーションに適合しているものとみなす、というのがこの救済措置の主旨です。

Q2. この救済措置を受けるためには、IOR証書を持っていなければならないのですか。

A2. 原文どおりだとIOR証書が必要になってくるように解釈できるのですが、今回の緩和措置（前出）ではグリーンブックの摘要条件をレーティングで分けるのに加えて、全長でも区分けするとしているので、その必要

はなくなりました。

Q3. つまり、IORボートでなくても、この救済措置が受けられるということですか。

A3. そのとおりです。ただし、あくまでもエイジデイトまたはシリーズデイトが1994年1月より前のものに限りです。

Q4. クルーザー／レーサー・ディビジョンでもレーシング・ディビジョンでもこの救済措置が受けられますか。

A4. IORのグリーンブック適合艇に対する救済措置は、あくまでもレーシング・ディビジョンに対してのみの適用となります。クルーザー／レーサー・ディビジョンについては、また別の救済措置があります（注1）。

Q5. この救済措置によれば、スウィング31はスタンダードのままで、IMSに適合できますか。

A5. スウィング31はわかりませんが、ヤマハ31Sは後述の通りです。

Q6. 以前にIMSレギュレーションに合うように改造してIMS証書を取得したのです

が、この救済措置が適用されそうなので、それに合わせて、アコモデーションを減らそうと考えています。許されますか。

A6. そういう行為はIMSレギュレーションの103.2.の項によって明確に否定されています（注2）。

（注1）クルーザー／レーサー・ディビジョンの救済措置：エイジデイトまたはシリーズデイトが1989年7月より前のヨットは、旧IMSレギュレーションの規定を満たしていれば適格となります。

（注2）IMSレギュレーションの103.2.レーシングディビジョン：「…前略…このことは既存のアコモデーションを減らしてもよいということではない。救済措置を受けなくともIMSアコモデーション規則にもとから適合していたヨットには、救済措置は適用されない。また、1994年1月より前にあったアコモデーションを減らしたヨットはレーシングディビジョンに適合しない」。

IMSレギュレーション103.2.GRANDFATHERING(救済措置)適用例

YAMAHA-31Sの場合

Y-31Sは初号艇が1991年進水のため、103.2のC/R DIVのGRANDFATHERINGは適用されず（AGE 1989年7月以前）、R DIVのGRANDFATHERINGが適用される。

R DIVのGRANDFATHERINGは、GREEN BOOKのSEC 13. ヨットの特徴（YACHT CHARACTERISTICS）に適合すれば、IMS R DIVとしてIMSレギュレーションPART3およびPART2.203（許可される材料と構造）に適合しているとみなされるものである。IMSレギュレーションのアコモデーション要求に比べ、GREEN BOOKの要求は非常に軽く、多くの艇がIMSにてレースを楽しめるように

なる。

以下、具体例としてフリートの大きなY-31SをGREEN BOOKに適合しているかシミュレーションしてみる。

Y-31S：全長=9.50m 従って1/2TONとして扱われる。

1/2TONのG.B.規定とY31Sの比較

G.B 13.1、13.2

インテリアディメンジョン

（キャビンソールエリアとヘッドルーム）

	G.B	Y-31S
AREA A	0.5m ²	0.8m ² 以上
長さ LC	1.2m	1.6m以上
幅 W	0.35m	0.5m以上
ヘッドルーム H	1.70m	1.7m以上

G.B 13.3

清水容量	50 Q	標準40 Q (20 Q × 2)	*
------	------	----------------------	---

G.B 13.4 寝台およびマットレス数

	3	3以上
マットの大きさ	1.9m×0.55/0.35m	←

G.B 13.5 チャートテーブル

チャートワークに必要な平面 | 専用チャートテーブル有

G.B 13.6

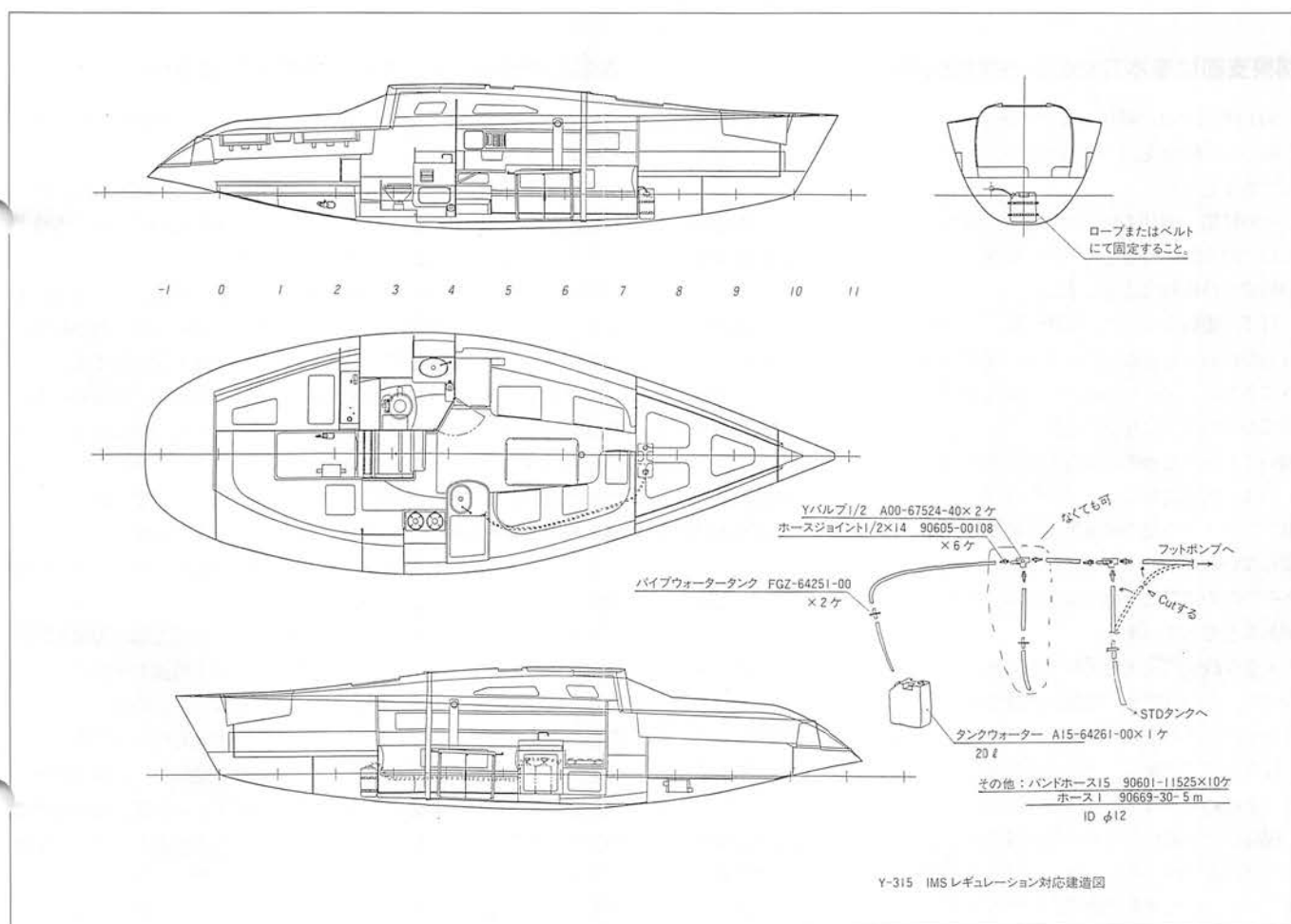
炊事設備	2口ジンバル付 ストーブ	標準では無	*
------	-----------------	-------	---

（13.7、13.8、13.9は略）

以上5項目のうち、末尾に*をつけた項目が要対応となる。通常、ジンバル+ストーブを進水時または進水後取付けている場合が多

特集

IMS



いと思われるので(Y-31Sではストープ取付スペースは標準で設定されている)、GB.13.3に關し対策の一例を示す。

・Y-31Sは、20ℓポリタンクを2本ギャレーシンク下に装備している。従って、ルールを

満たすには10ℓ以上のポリタンクを増設(固定が必要)すれば良いことになっている。したがって、ギャレー下のスペースに10ℓタンクを上手く入れられれば、それでOKだが(ベルト等でしっかりと固定する必要はある)、上

手く納まらない場合、別図のようにフォクスルバース下部にタンクを固定し配管を追加する方法が良い。日曜大工程度のことで作業可なので、自分で工事してみるのも艇を知る上で良いのではないだろうか。

YAMAHA31SのIMSクラブ証書料金の実例

別表のとおり計算すると下記ようになります。

計測申込料：16,000円

計測実施手当：800×31ft+10,000=34,800円

(IMS全計測の場合：138,500円)

スタンダード計測の場合：56,500円)

合計：50,800円

*合計金額に移動時間手当(1800円/1時間)

と交通費/宿泊費(実費)と、セイル計測料金(メイン：70円×全長ft ジブ：50円×全長 スピン：55円×全長)が、加算されたものがトータル費用となります(プロペラが標準タイプでない場合は100円×全長ftが加算されます)。

*IMSの全計測やスタンダード計測と比較

すると費用が少なくてすみ、また傾斜テストを行わないためにそれぞれの係留場所にて計測を実施できるため、回航等に関わる費用時間もかかりません(傾斜テストは、関東の場合、通常三崎で実施しています)。

*IMSクラブ計測の時間は3～4時間が必要となります。

新しい風に、新しい帆を(その5)

関東支部規約運営等検討94年12月設置特別委員会

略称9412委員会 委員長 高田尚之

7月26日関東支部では臨時代議員会を開催します。9412委員会から5つの議案を提出し、いよいよ関東支部の将来をステップごとに決めていくことになりました。誌面の都合で議案や提出要旨の全文を掲載できません。ここでは要点だけをお伝えします。詳しくは、代議員からの報告を聞いてください。

関東支部は基本方針のおおはば転換が必要……

9412委員会は、9310委員会を発展的に継承して以来、代議員の議決に従って、関東支部の規則改定や運営の方針を探るため活発に活動をしてきました。

その結果、9310委員会で解析した関東支部の現状認識、その対応策としての本部の公益法人化と関東支部のクラブ活動化、組織の細分化の結論を積極的に是認しました。

目下、委員会がしている仕事は、その路線上で将来の関東支部のあり方の細目案を模索しています。模索の中心課題は、自然発生的にできてきたクラブと、組織として個人加盟で社団を形成している会員・組織がどのように互いに連携できるかです。特に、クラブにこちらを向いてもらうための具体的施策を検討しています。

いま、関東支部はクラブとの連携だけではなく、赤字体質の改善、ボランティア不足の解消等、重要な諸問題の同時解決をも目指さねばならないのです。

そのために委員会は、関東支部は政策を相当に大きく変更する必要があると考えています。

大きな政策的変更を決断するにあたっては、選択肢のひとつずつを吟味し、その段階その段階で決断しながら具体案につめて行かねばなりません。その決断が民主的に行われることがもっとも重要です。選択肢を仮定で決断し、それを繰り返す、その仮定の元に作業を進めると、きわめて多岐・多数の案を描かねばなりません。

現時点では委員会はかなり細目にわたる素案を整理する作業にかかっていますが、それらをもとに政策転換をもとめ、審議をすすめて行くのは、いたずらに細目にわたる議論にはまりこむおそれがある、本筋を忘れてしまうことになりかねません。

幸いなことには、本部が並木執行部になって以来、本部構造改革委員会が本格的に始動し、すでに数回の委員会では、本部の公益法人化、支部のクラブ活動主体化が今後のNORCの基本政策の柱となることで合意され、まもなく成文化されるところまでできています。これは、関東支部がかねてより9310の審議や代議員会の審議を通じて望んでいたことで、それが実を結ぼうとしているのです。関東支部も本部構造改革委員会の審議に呼応して、関東支部の基本方針を確定せねばならない状況にあります。

そこで私たちの委員会は、臨時関東代議員会の開催を要求し、関東支部運営の将来にわたる基本方針を確定するよう促すことにし、関連議案を提出しました。そのうち、関東支部の将来にかかわる議案を中心にご報告します。

本部との仕事、人、もの、金を分けよう……

「NORC本部と関東支部の分離方針の再確認および早期実施に関する決議」案

関東支部・本部の分離については93年10月、代議員会で議決され、「できるところから開始する」ということであつたのですが、当時より1年半を経過した現在も分離は一向に進捗していません。

理由は、本部が暫定内閣であつたことや本部の構造改革の審議が進んでいなかったことと関連があります。関東支部も本部も動かしている人は同じ人々。財布も関東支部の財布は、現在もないのです。

関東支部がいろいろな問題点を抱えていると同時に、本部もいろいろな問題点を抱えています。理想的には、それらを一挙に解決できるのかもしれませんが、それには時間もエネルギーもたくさんかかります。本部と関東支部とを仕事＝機能、人、もの、金と、まず分離して、本部は本部、関東支部は関東支部と、糸をほぐしながら解決策を求めていこうというのが9310委員会の方針で、重点は関東支部をキチンと整理してみようということになったのです。

その後この考えが9412委員会へと継承され、関東支部の大幅方針転換が具体的に組上りにはじめたとたん、一部上層部より公式の席上でも分離にたいする異論が散見されるようになり、このままではこの問題で混乱を招きかねない状況になることが考えられるのです。

本部は専ら公益的活動を、支部は専らクラブ活動を、というのが今回の関東水域における変革・整理の大前提です。いわば、何のためにNORCに入るのか、NORCに入って何のメリットがあるのかの命題に答えるカギの一つがここにあるのです。そこでこの際、その大前提のもとに関東支部を考えて行こうではないか、との再確認が必要なのです。

「本部・支部をわけると、金がかかる」……

「本部・関東支部分離にともなう経費の支出を関東支部基金から支出することを認める決議」案

本部と支部を分離すると、その実施に伴い分離過程でのコストの発生、つまり当面、一時的に費用がかかることは予想されます。具体的には、会計分離作業における人増し、設備増し等です。

委員会では、私たちが外洋帆走艇にまつわって活動するにあたり、活発にやればやるほど、また、会を民主的に運営しようとすればするほど、金がかかると思っています。何もせず、独断でやれば金はかかりません。

必要な総事務量は、本部と支部が分離しようがしまいが、同じように発生すると考えています。

私たちは、会を活性化させ、民主化させ、しかも金のかからない方策を考えなくてはなりません。つまり、金＝活動に必要なコストをどう納得しながら皆が払うか、どこまでなら、どの活動になら払えるのか、を考えようとしているのです。関東支部が抱えている問題も、本部が抱えている問題も、「金」さえあれば、その大部分はOKなのです。

いま、関東支部は組織が大きすぎて、大きすぎる組織のためにボランティアでやってやろうという人が極端に少なくなってしまったのです。つまり、ボランティアでいろいろなコストを吸収できないのです。遊ぶ人と苦勞する人が分かれてしまったのです。

知らない人のためにボランティアはできない。ヤツテヤルばかりではいやだ、か普通でしょう。身近のクラブでは、確かに凸凹はあるでしょうが、見事に皆が労力を出し合い、金をかけずにやっています。組織が小さく、お互いが見える範囲の活動をしているからです。交代でボランティアをしているからです。

ボランティアが育ちやすいし、育てようともしているはずですが。

とりあえず、かかる費用はたいした費用ではないはずなので、まず本部と支部を分ける。そして、支部の仕事を完全に洗いなおす。庶務や会計についても業務分析をし、業務の整理や業務の分散、会計システムの簡略化等、検討をして行く。金を払わないで、お互いに労力を出し合って吸収して行こう。そのためには、次に提案するように、関東支部を小さな活動単位にくりなおし、そこにすべての権限を委譲し、小さな活動単位でボランティアをしながらコストを吸収して行く。これが簡単にいえば委員会が考えているシナリオなのです。

別な言い方でいえば、NORC発足の時代、原点にもどってみようとしているのです。

小さいことは、いいことだ……

「関東支部を小活動単位に分割し、その各々を支部化する決議」案・全文

「関東支部は民主化の面、人的・経済的・社会的状況の変化に積極的に対応する必要があるが、関東支部が現在の大きさのままでそれらに適合し、維持し続けて行くことは困難である。従って、本部は公益法人としての機能を強化し、支部は、他の地方支部程度の大きさを念頭に引きつつ、風通しが良く、会員同志が互いに顔が見える範囲の小集団（小さな活動単位）に分割組織し運営する。その際、できる限りの権限をその小さな活動単位に直接下し、その各集団は支部としての機能を発揮できるようにする。

小集団の構築には、各地域事情を考慮しながら、その地域の自治を尊重し進める。小単位で権限を委譲されたNORCの会員とヨットクラブの会員とが一緒になって行動し、その地域の特性に応じ、多様化するニーズに応えながら、やがてヨットマンとしての同一の目標に向けて努力を積み上げて行くことを目指す。

小活動単位は、自然発生した各地域のクラブと連携を取り、競合関係を脱する。現在の関東水域に基盤を持つこれらのヨットクラブをリードしている人々はNORCの会員であるので、この人々の力を借りながら、目に見える範囲にくり直した大きさの単位の中で調整を続け

て行く。その際の原則は、NORCのサイドからクラブにお願ひし、協力を求めて行くことである」。

関東水域における支部の役割とその問題点……

この決議がつけられるまでには、私たちはとても多くの議論をしてきました。つまり、9310・9412委員会の審議を通じて、「関東水域における支部の役割」と「現在の関東支部の問題点」を話し合ってきたわけですから。まとめてみると以下のようになります。

「関東水域における支部の役割」

1. クラブ的な活動に専念し、公益的活動は本部がする。
2. 会員が個人としてはなし得ない事柄を関係機関に具申して行く窓口の役割をはたす。いわば、下意上達の側面をも強化する。
3. 「自分たちの会であるとか、自分たちの声が通る会なのだ」とかの自覚を高めるために、真に民主的で客観的に透明度の高い組織を会員に保証する。
4. 3を構築するためには、会員参加のもとにこれを行う。
5. 同時に支部に高い自主性が必要である。
6. 新たなボランティアに参入を求め、新たなボランティアを開拓する。
7. 地域と密着した活動を行う。

「現在の関東支部の問題点」

1. 組織が大きすぎることによる欠陥に翻弄されている。大きいまままで、真に民主化し、活性化させて行くには、多大な労力と多大な資金の投入が必要である（誰が引き受けるか、負担するか）。巨大な人数の利益のためにボランティア活動をするのは困難である（ボランティアの不足、新たなボランティアに参入を求め、新たなボランティアを開拓することが極めて難しい状況）。
2. 現在、会員が負担している会費では、活動も限界に近い。
3. 現在の支部活動は、フリート主体の活動とはいえない。従来より踏襲してきたフリートを主体とする政策は、有名無実に近いものになっている（フリートに所属し、責任を持たされた個人が、個人的に仲間を集めボランティア活動することにより成り立っていて、あたかも「フリートが活動しているように見えている」）。
4. 現実の支部活動は、自然発生した各地域のクラブが次第に中心的な役割を担いつつあり、関東支部はそれに対応できていない（目の前のヨットクラブで、会員がヨットライフを楽しめる状況に変わってきたため、会員の脱落を積極的にくい止めることができない）。
5. 各ヨットクラブとの共存共栄の接点を見つけないのが必要なのに、関東支部が現在の大きさでは気の遠くなる程の手続きが必要である。

そこで、委員会ではこれらの問題点を解決して行くには、この際、思い切った政策的変更が必要と考え、関東代議員会が会員を代表し、これらの政策変更の決断をすべき時期と考えたのです。（つづく）

NORCの主張、総括終わる

JGYR92訴訟対策委員会 服部一良

5月31日に、NORCは「準備書面(7)」および「準備書面(8)」を裁判所に提出しました。(7)は、原告の求めに応じた、復原力に関するORCの規定、NORCの登録基準、国の船検の検査基準などの関係を詳しく述べたものです。(8)は、これまでの原告の主張に対するNORCの反論を整理した、いわば総括です。今後、特別の事情が生まれない限り、(7)および(8)がNORC側の最終の「準備書面」になりそうです。

以下にその概要をご紹介します。

原告は、かねてからNORCの復原力に関する規定が甘く、「危険なヨットをすべて安全であると認める結果となっている(原告の準備書面(9)および準備書面(12))と主張しています。これに対しNORCは、ORCの特別規定では自己復原力消失角度の数値が定められていないが、ORCの適用を受ける「IORによると、その角度は90度であると定められている」。また同じくORCの適用を受ける「IMSによると、その角度は103度であるとされている」。「ヨットを含む船舶の安全性に関しては様々な法律や規則が定められているが」「小型帆船特殊基準」において、次のように規定されている「

「沿海区域以上90度」。「第二種小型帆船である本件ヨットにおいては、正の自己復原力を保持する角度は、最大限90度でよいというのが日本の小型帆船に関する規定である」。そして「NORCは登録艇の最低基準として安全規則を定め」「マストヘッドが水面に接触するまで傾けても、復原力が正であることをいう」と、きわめて明解に指摘、「NORCの登録艇でかつ、ORCの適用を受けるレースに参加する艇は、以上のすべての基準を満たす必要がある」「本件たか号の正の自己復原力を消失する最低限度の角度は、そのIMS証書によると108度であった。したがって、たか号は必要とされた適正な自己復原力を十分に有していたことになる」と結論しました。

準備書面(8)では、まず「危険を絶対的に回避する方法は、外洋帆走レースを開催しない以外にあり得ない」とし、かつて「長距離の外洋レースの危険は計り知れない」から「開催すべきでない」と主張した英国の著名なジャーナリストの説を引用、「にもかかわらず、今日なお、世界の各地で外洋帆走レースが開催され、これに参加するヨットとクルーが存在するのは何故だろうか」と前提。クルーは「自らの生命ばかりか仲間の命を落とす危険性のあることを承知でレース艇に乗り込むの

である。遭遇するかも知れないあらゆる危険は、自己と相互信頼の絆で結ばれたヨット仲間の全人格的な知識・経験・ノウハウによってこれを回避できると確信し、かりに危険に遭遇して最悪の事態に至ったとしても、他に責任を転嫁することなく、最後まで自己責任を貫き、シーマンシップに殉じるのである」。クルーの価値観は「近代法の過失責任の原則(過失なきところに責任なしとする枠内での個人活動の自由を保証する原則)に、もっとも忠実なのかも知れない」と述べました。

開催者の責任に関しては「被告協会と会員との関係をみるに、両者間には、雇用関係もしくはこれに類する関係にみられる監督と服従の関係や、親権者と未成年者の保護者関係にみられる保護・指導と服従の関係、さらには、競技の性格から危険が予想されるものであっても人為的管理が可能であるが故に安全配慮義務の有無が争点となるトライアスロンやモトクロスなどの競技の場合のような関係は存在しないと解される」「レース参加は強制でも義務でもなく、自らの意思でシーマンシップを発揮するか否かに過ぎない。参加と参加放棄に関して、なんら協会の意思に拘束されるものは存在しない」と指摘しました。

その他、原告の主張への逐次の反論として「原告が立脚していると思われるスタンスは、まず初めに外洋帆走に関するプロ級の集団としての被告協会があって、その協会は、いわゆる知識・経験等に乏しいレース参加希望会員に対し、手を取り足を取り、舟艇の安全性の確保等に関する情報の提供とともに、レース中における具体的航行における舟艇の安全を確保し指導する法的義務を負担しているものであり、あたかも、初心者たる小中学生が沿岸でヨットレースに参加する場合の主催者と参加者の関係の法的責任と同様と思われる」「原告の被告協会の主張そのものがまったく理論的でないとするところは理解に苦しむところであり、それは、おそらく外洋ヨットレースの本質や実態および協会と会員・レース参加者(艇)との関係を十分に理解できないか、あるいは理解したくないとする気持ちが強過ぎるせいであろうと思われる」「被告協会と会員の関係を理解すれば、主催者としての被告協会の責任の範囲は自ら明らかになり、本件事故に関して被告協会の注意義務違反が存在しないこと、かりに原告主張の注意義務違反があったとしても本件事故との間に因果

関係がないことは理解できるはずである」「被告協会は、会員に対して危険なスポーツを強要して、自らの利益のために開催し、参加艇を選定することにはあり得ない。外洋ヨットレースは、本来、レース参加者(オーナーが中心)が、(自然の外洋を相手の危険なスポーツ)であることを承知(危険の引受け)で参加することを決断するものであるから、(細心の注意をはらって、できる限りの危険を避ける)ために、クルーをして知識・経験等を高め、より高度な技量を習得させるとともに、参加ヨットの性能等を外洋帆走に相応しい水準に適合させ、そのうえで自らが承認した(レースの公平さとスポーツマンシップの確保のための)ルールを遵守することを誓約したうえで、各レース委員会の開催するレースに参加するものである。原告の主張する(細心の注意)も(危険を避ける)方法も、具体的な帆走においては参加者自ら負担するものである」「被告協会にレースの中止義務を負担させると、中止する要件を定めなければならない、その要件に該当する場合に限り中止が発表されることになる。しかし広域な外洋の自然条件は陸上での確に把握できず、あらかじめ規定して概要自体を明文化するのは困難である」「原告も指摘しているように、レース開始前からコース海域に低気圧の接近が予想されていたのであるから、救命装備品としてもっとも重要なイーバブの作動・操作に熟達しておく基本的な義務があったのに、これを安易に懈怠して事前の作動確認を怠ったために、本件事故の被害拡大につながったものと解される」「事前確認しなかったことは、本件レース開始時点から危険遭遇時点までの間に、原告が主張しているような切迫した危険が連続して存在したものではないことを推定させるものである」「文書すら読んでいないクルーは、その文書の曖昧さ故にイーバブの作動を誤ることはあり得ないのであるから、本件事故と原告主張の文書の曖昧さとの間に、法的な因果関係は存在しない」などと展開しました。

準備書面(8)は、B5版23頁におよんでいて、以上はほんのさわりです。できれば全文をお伝えしたかったのですが紙面の都合上、残りの部分は機会を選んで改めてご紹介します。なお6月28日と7月19日の法廷で双方の証人を決める予定です。初秋から、どうやらやっと証人尋問の段階に入れそうです。以上

NORC海岸局訪問記(その3)

淡輪(たんのわ)ヨット局

内海支部通信委員会／淡輪ヨットクラブ副会長 吉田恒男

淡輪ヨット局は大阪湾の南西部に位置する淡輪ヨットハーバー（大阪府泉南郡岬町淡輪6190番地（財大阪府マリーナ協会）内に設置されている。ロケーションとしては南側背後に桜やつつじで有名な「淡輪遊園」の小高い丘が迫っているが、北側正面に神戸や六甲の山並みが広がり、左に淡路島から友ヶ島が連なり、右には大阪市に至る沿岸の各市町が見通せるという場所である。無線機の置かれているマリーナ協会旧管理棟2階の無線室からは270度の展望が開け、天気の良い日には大阪湾の全域を見通すことができる。

NORC関係の無線機は国際VHF (74ch) およびHF・SSBであるが、この他に今急成長中のマリンVHF（おおさかわんセンター局、77、87ch）や小型船安全協会の400MHz帯、アマ無線のクラブ局（JK3YXP）が開局され、同居している。

VHF用のアンテナは、この管理棟の直ぐ東に聳える自立型の25メートルタワーに、アマ無線用の3エレ、4エレ八木と一緒に取付けられており、また、HF・SSB用のダイポールは、このタワーと管理棟屋根の間に、東西方向に張られている。

従って、国際VHFやマリンVHFでは大阪湾全域がカバーでき、また、回折波によるものが見通し外の姫路沖の家島群島や淡路島南の沼島、和歌山の犬崎あたりとも、交信に成功している。HFの伝搬は南北に開けており、西にある博多局方面とは昨年の環太平洋レース時のテストでは、2メガ、4メガとも成功しなかった。

淡輪ヨット局の開局は1991年で、NORCが主管して行われた、第2回メルボルン〜大阪レースをサポートするためであった。その後あまり運用される機会がなかったが、昨年の環太平洋レースでは、HFによる上海コースのロールコールおよび24時間体制で、大阪湾に入った全艇とVHFによる交信を行った。また、このレースで駿河湾沖を航行していたロス・コースの参加艇に病人が発生、ヘリによる医師の派遣要請があり、結局「金がかかるなら我慢する」となり、淡輪ハーバーで救急車が待機するハメになったが、ここでもHF、VHFが大活躍した。

また、この無線室に1994年4月〜9月にかけて環太平洋レースおよび関西国際空港開港を記念して、日本アマチュア無線連盟により



たんのわヨット局外観



無線室からハーバーを見る

記念局（8J3KIX）が開局され、1万8千局との交信が達成された。

当海岸局の運用はマリーナ協会職員および淡輪ヨットクラブ員の中の有資格者（1総、3総、4海通、1海特）が当ることになっているが、環太平洋レースの様な特別な行事を除いて、平素はマリーナ協会の執務時間帯のみ、協会職員によって運用されている。

NORC関係以外のものについては、マリンVHFは大阪湾内の各マリーナで組織されている大阪湾マリンVHF協議会の海岸局として、現在160艇の加盟をみている。そして昨年7月、相互に海岸局を利用可能にするために四国、中国、北九州の瀬戸内の各局と瀬戸内マリン協議会を結成、さらに近く開局が予定されている和歌山の局も含め、紀伊水道から瀬戸内海までの広範囲をカバーする、広域通信が実現し、将来の主要通信手段として発展が見込まれている。

また、アマ無線は今年3月に淡輪マリンハ

ムクラブとして正式に発足し、現在15名の会員が登録している。今後無線知識の普及や外洋に出る艇のサポート等、マリンVHFと合わせて、フネの楽しみをより充実させようという関係者は力を入れている。

残念ながら、小型船安全協会の無線は普及が進まず現在は休眠中というのが実状である。

「みやけヨット」「ちたヨット」「おたるNORCヨット」が開局 船政局普及に弾み

かねてより準備を進めていましたNORCの国際VHF海岸局「みやけヨット」と「ちたヨット」、「おたるNORCヨット」が、この6月末相次いで開局、各支部での運用が開始されました。これでNORCの海岸局は、小樽、三崎、三宅、知多、宮津、淡輪、博多の7局となりました。三宅と知多は、財日本船舶振興会の補助金事業を受け開設したもので、従来の三崎ヨットとともに鳥羽レースをはじめ両支部主催のレースで活躍が期待されます。また小樽は、同居させていただく祝津マリーナのマリンVHF海岸局とのコ・オペレーションでの活躍が期待されます。三宅・知多は当面レース時のみ運用となります。小樽は委託による常時運用ですので、一度所属船政局から呼んでみて、通信状況の状況把握をお願いいたします。詳細は、順次本誌連載「海岸局訪問」で紹介いたします。

「みやけヨット」東京都三宅島北端

25W CH71（三崎ヨットで遠隔操作可）

「ちたヨット」愛知県知多半島南端

50W CH74

「おたるNORCヨット」北海道小樽市祝津

10W CH71

たまには机の上でヨットを学んでみよう

デザインや建造の知識が身につく「ヨットの科学」勉強会

ゲスト：「ヨットの科学」勉強会主宰／大橋且典氏

聞き手：OFFSHORE 市川和彦

以前、ヨットの設計・建造を学ぶ「ヨットデザイン塾」を企画したヨットデザイナー（NORC計測委員長）大橋且典氏が、このたび新たに「ヨットの科学」という勉強会を発足させた。「ヨットデザイン塾」は、設計の基礎を身につけるためカリキュラムに従って受講内容が進んだが、「ヨットの科学」は1回ごとにテーマが決められた講演会スタイルを取っており、興味のあるテーマだけ受講してもかまわない。ヨットの設計・建造に興味があれば誰でも出席できるということなので、その内容について大橋氏に聞いてみた。

●まず、「ヨットデザイン塾」の経緯について教えてください。

建築ベースの塾を開いている知人から、「教室が空いているときに何か利用してみないか」と言われたのが、きっかけでした。隔週1回の講義×12回（約半年）を1クールとして、'93年6月～'94年12月までの間に計3クール、つまり3期生まで消化しました。

●どんな内容でしたか。

カリキュラムに従って、チェンプレートやFRPの強度計算、プランメーターの使い方、水線長／排水量比などについて解説したり、実際に造船所で現場工程を視察しました。宿題もありましたよ。受講者の大半は、ごく一般的なセーリングクルーザーのオーナー層で、自作経験者はほとんどいませんでした。プロ指向の人も何人かいましたが、一般の工業デザイナーでヨットもテリトリーに加えたいという人も3人ほどいました。1クール4～5人の受講者で3期生まで出たから、卒業者は計14～15人というところですよ。講師は私と、林賢之輔氏、角崎彦氏の3人が担当しました。

●3期で終了した理由は何ですか。

借りていた建築ベースの教室が移転のために使えなくなったこともありましたが、3回も同じことを繰り返してやって、私たち講師が飽きてしまったことが大きな理由でした。ビジネスとしてやっていたわけではなかったですからね。続けてくれという声もありましたが、学校としてどのように体裁を整えて行ったら良いのかわかりませんでした。何とか手さぐりで3回やってみましたが、もし継続的に行

うとなったら、これは非常に難しい問題です。

●それで、発想を変えた「ヨットの科学」勉強会となったのですか。

「ヨットデザイン塾」の最後の頃、横山晃氏や熊沢時寛氏を招いて講演会を行いました。そのとき、こういう方法が面白いなと感じました。一方通行の授業とちがって講演会なら話す側も楽しいし、質問もしやすいです。講演を交えた勉強会、シンポジウムみたいな性格ですね。

●「ヨットの科学」は、どのようなスケジュールと内容で進んで行くのですか。

第1回は、4月15日に行われました。基本的に、偶数月中旬の土曜日に開催して行く予定です。初回のテーマは「キール取り付け部の構造」で、講師は「小型ヨット安全検討委員会」のメンバーである林賢之輔氏に頼みました。同委員会で話し合われた内容の報告を兼ねた講演といった感じで進みました。このとき、専門誌に告知を打って20人ほど集まりましたが、塾時代の生徒さんが多数来てくれました。

第2回は6月10日に行われ、沢地繁氏による「IMSのVPPプログラムの内部」というテーマでした。これには25人ほどが集まり、セールメーカーやデザイナー、ビルダー関係者の他、NORCレースで活躍しているスキッパー格の人が多数集まりました。質問も多く出され、内容的には話題が深く掘り下げられたり、逆に広がったりして、かなり充実しました。第3回は8月26日の予定で、「ヨットと水槽試験」というテーマです。講師は、ニッポンチャレンジの水槽試験に携わった、三井造船の松井亨介氏。実際に三井造船の研究室で実際にタンクを動かすので私自身も興味があります。ヨットの理論はわかったつもりでも、水槽試験の意義や仕組みなどがはっきりわからないというセーラーにとっては、大いに参考になるはずです。

その後の予定としては、IACC艇の構造について高橋太郎氏にお願いしている他、金沢工大の増山教授や野本謙作氏などにもご登壇いただきたいと思います。

●幅の広い教授陣ですね。

シンポジウムのな性格が強いですから、講師



熱心な勉強会風景

間の交流も楽しみなのです。先生方にしても知りたい分野があるわけで、そうなると次はあの人に来ていただくという感じになって輪が広がるのです。だから、テーマも無理をしてレベルを下げたりしません。生徒に物を教える学校ではありませんからね。こう言う堅苦しさを感じるかも知れませんが、皆の顔を見るのが楽しみで来る人が多いような気がします。ヨットクラブのような雰囲気が出米上がっていますよ。

●それでも実際、話について行けない人も出ますね。

第1回目から、講演の後にアンケートを取っているのですが、わからない人のためにまとめて勉強会をやりたいと思っています。その方法については考え中ですが、もし行こうとしたら講演のない月を選んで交互に行うことになるでしょう。

●「ヨットの科学」になってからは毎回、講演場所を探さなくてはならないのでしょうか。運営して行く上での悩みはありませんか。今のところ、1人1回7,400円（当日9,000円）の会費をいただいております。講師の方には車代程度の謝礼を出しています。でも、講演するからには研究材料を整理したり資料を作成しなければなりませんので、本当はもっと運営予算が必要です。どこかスポンサーになってくれるところがありませんかね（笑）。一般セーラーを交えて先生方が自由に発言できる場というのは大変に重要です。

追記

以前、ヨットデザイナー協会を作ったことがあったそうだが、あまり機能しなかったという。やはり形から入るより、「ヨットの科学」の中身から入って行く方が現実的である。識者同士の意見交流の場として機能する一方、それに一般セーラーも自由に参加できるというオープンな発想に期待したい。専門的な理論がよくわからなくても、参加することで得るものは大きいはずである。（市川）

※「ヨットの科学」勉強会

問い合わせ先：ヴァンデスユタット大橋／

TEL&FAX 03-3669-8140

NIFTY ID：CXJ05026

第9回 石原裕次郎メモリアル・ヨット・レース'95のお知らせ

開催日：1995年8月27日(日)

スタート予定時刻：8月27日(日)

10:00 IMS・IORクラス

10:10 ノンレーティングクラス

10:20 CRクラス

参加申込み：8月1日(火)～8月18日(金) 17:00

所定の申込み用紙を使用のこと。

エントリー費の払込みをもって申込み完了とする。

実施要項及び申込書の入手はFAXサービスにてお願いします。

03-3504-1910

エントリー費：1艇につき¥10,000(パーティ費3名分含む)

*申し込みの締切りに遅れた艇は、

レイトエントリーとして受け付ける。

ただし、22日(火)正午までとする。その場合ペナルティとしてエントリー費は¥13,000とする。

参加申し込み先：日本外洋航海協会(NORC)

TEL 03(3504)1911

FAX 03(3504)1914

〒105東京都港区虎ノ門1-11-2

(第2船舶振興ビル)

振込口座：住友銀行東京公務部

普通預金289150

パーティ費：1名につき¥2,000(3名まではエントリー費に含まれる)

記念ダンガリーシャツ：予約受付中

1枚¥3,900(税込) NORCにて

(※前号でボロシャツ¥3,500と掲載しましたが、左下の通りに変更いたします)

出艇申告・艇長会議：8月24日(木)

会場：国会会館 8F

(東京駅八重洲口より京橋側へ徒歩3分)

●出艇申告17:00～19:00

※出艇申告時提出書類：

1. レーティング証書コピー

2. 所定の出艇申告用紙(裕次郎レース用)

●艇長会議 19:00～20:00

※艇長会議に欠席の艇はレース出場不可とする。

第5回 関根久メモリアルヨットレースのお知らせ

主催：浦賀黒船倶楽部

共催：NORC浦賀フリート

開催日：10月22日11時スタート

コース：三浦海岸沖、ソーセージコース(約8マイル)

クラス分け：CR7.25メートル以上Aクラス、

7.20メートル以下Bクラス(参加艇

数により変更することがあります)

CRをもたない艇のレーティングはレース委員会で決定する。

参加費：1艇5,000円(期限後の申し込みは1艇10,000円)

外来艇については、21日の臨時係留

費、前夜祭の参加費を含む予定です。

前夜祭：10月21日(土)18時30分

コーチャ内バーベキューガーデン

参加費、1名1,000円。ただし外来艇のクルーは無料の予定。飲み物など持ち込み歓迎します。

申し込み期限：10月14日(土)

問い合わせ及び申込先：

マリンボート・コーチャ内黒船倶楽部

☎0468-43-4123 FAX0468-41-8219

豪華なパーティーありません。豪華な副賞ありません。倶楽部メンバーの手作りのレースとして原点に戻り、心のこもった歓迎とキチンとした

レースを運営することによって、心からヨットが好きで、派手なことの嫌いだった故人を偲んで、第5回メモリアルヨットレースを開催いたします。相模湾からも近く(小網代より2時間程度)東京湾各地からも集まりやすい浦賀、電車の駅から歩いても15分程度ですので、外来艇、そして前夜祭だけの参加も倶楽部員一同大歓迎いたします。

問合先：黒船倶楽部レース委員長 関根照久

自宅 ☎03-3465-9426

FAX03-3465-6446

勤務先 フリーチケット

月曜除く11時～20時

☎FAX03-3414-3720

Advanced Marine Stage マリンアクセサリ・マリンカジュアルウェア・マリンインテリアのトータルショップ

Marine Vance

さくらぎちょう

HH* 仲間が2人以上集まったら
オリジナルマーキングウェアを楽しもう。



1995年、第29回アメリカズカップに挑む「ニッポン」のクルー達が、今着用しているレインウェア。オフショアレインスーツとインショアレインスーツの2タイプ。



HENRI LLOYD



1F マリンウェア・マリンインテリア

ヘリーハンセン シナコバ ウィットブレッド

ヘンリーロイド カンタベリー

セールバック
キャップ
トレーナー
オイルスキン
ウインドブレーカー



2F 船具機製品

ロープ・船舶安全備品

アンカー・シーアンカー

コンパス各種

フェンダー・ライフジャケット その他全般

便利な全国通信販売をご利用下さい。

- お電話、FAXでもご注文いただけます。
- メーカー、型番、色、サイズ、納期を確認の上注文して下さい。
- ご注文の商品は銀行振込確認後、発送させていただきます。又は、代金引換発送とさせていただきます。
- 振込料はお客様負担になります。
- 振込先) マリンヴァンス 三和銀行 横浜支店 ①190810
- 振込は電話にてお願いします。
- TEL: 045-681-0943 FAX: 045-641-1503

HARKEN • LEWMAR

Marlow • RIKS

SPINLOCK

Marine Vance

マリンカタログ
定価¥5,000
好評発売中

マリンヴァンス/〒231 横浜市中区相生町6-104 TEL (045) 681-0942(代)
平日 AM10:00～PM7:00 休日 日・祝・祭日 ●各種クレジット取扱い及び通信販売取扱い



アフターレースに芝生の上で飲むビールは最高だ!

アサヒZカップ ヨットフェスティバル1995 (5月28日)

レポート/近畿北陸支部 三井祥功 写真/かじのゆういち

去る5月28日、15回目を数える“琵琶湖ヨットフェスティバル”は、今年は「アサヒZカップヨットフェスティバル1995」と銘打って186艇のエントリーのもと華やかに開催された。

11時にこの大会特別の号砲のもと、北北東3m/sの風を受け、一斉にスピンスター。艇数が多いのでコールしたら戻ることが困難なのを見越してか、少し押さえ気味に見事にレースは始まった。

大型艇とヤマハ-31S船団がトップグループを形成し、中に大きなジェネカーにモノいわせてメルジェス24が頑張り、第1マーク目指して南下した。

第1マークは、前半の貯金を効かせて「EROS」が先頭で回航。勝負は上りのコースに持ち越された。上りのレグで差を詰められるも、結局ファーストフィニッシュを飾ったのは、「EROS」(B/F-35S7)で、号砲の白煙の中で喜びの歓声をクルーが挙げる。

次いで「AGNES」(YAM-31S)、「Noah Brothers」(JEAN-35)、「IBIZA」(JEAN-36.5)、「HYSTERIC KIDS」(YAM-31S)の順でフィニッシュラインを横切る。

修正でそれぞれクラス優勝を果たしたのは、クラスIでは所要時間80秒の差を引っ繰り返した「AGNES」。クラスIIは、着順21位と大健闘の「Swift」(YAM-26SS)。以下IIIは「I am III」(YAM-21SS)、IVは「流斗」(YAM-21C)。Zクラスは「AQUAMARINE」がそれぞれクラス優勝。特製のアサヒZカップを手にした。

昨年は、冠スポンサーがつかず、NORC近畿北陸支部の自主運営となり、やや質素に開かれたが、やはりこの大会一年に一度のヨットマンの祭典という要素もあり、華やかさもある程度必要で、参加者は表彰式の琵琶湖ホテルの緑いっぱいの芝生の上でビール缶片手に心地よいひとときをすごした。



180余艇のスピンスターは圧巻

関東ミドルの遠征でつけたチームワークが優勝の原動力でした。

「AGNES」 田中 慎一

去る5月28日、「アサヒZカップヨットフェスティバル」に出場。エントリー艇が186隻で、この艇数がスタートラインにひしめく様子は、全く壮観で何時になく興奮しました。

この日は久々の日曜日の天気恵まれ、風も例年どおりの北風で、5〜8ノットと最高のフェスティバル日和でした。

我が「アグネス」(YAM-31S)は、少し東よりでのスピンスターでのスタート。スタートして20分程で、トップ艇団の数艇が出揃い横一列となつたところで、これからが正念場だとクルー全員に、より一段と気合いが入りました。スピンスターでの競り合いには、ある程度の自信があり徐々に艇団から前に抜けだし、「エロス」(BEN-F 35S7)には、前にいかれるものの2位の位置につけられました。

そして第1マークは2番手回航で、第2マークまでは、スターボートのクロズドリーチングで、この順位を落とすわけにはいかないし、3番手には、「ノアブラザーズ」(JEAN-35)が追ってきており気が抜けません。第2マークを回り、クロズ

ホールドになり、上手く行けば前の船を抜けるかもしれない、ここまで来たのだからもう少しと気合いを入れ直し、頑張ったが差は縮めたもののレグが短く、逆転はならず結局着順2位でフィニッシュ。その差1分余り、修正での逆転に期待をもって方々の表彰式に臨みました。

クラスI優勝「アグネス」。レース委員長の発表にクルー全員跳び上がりばかりに喜びを表す。

前々回のヨットフェスティバルも着順2位でフィニッシュ、クラス2位で涙をのみましたが、今回は、優勝出来た本当にうれしく思います。これも、アグネスチームが、先日の関東ミドルボートに出場したのと同じメンバーで、遠征によってより強力なチームワークが出来たおかげだと思います。

終わりに「アサヒZカップ」を開催するにあたり、協賛していただいた方々、またこのレースを運営していただいた方々には、心よりお礼申し上げます。また、これからもこのヨットフェスティバルが続きますように、お祈り申し上げます。

大変楽しい一日を、ありがとうございました。

アサヒZカップヨットフェスティバル 1995成績表

CLASS I 参加艇74艇

総合順位	セーラーNo	艇名	艇種	オーナー名
1	5001	AGNES	YAM-31S	田中慎一
2	2833	EROS V	BEN-F-35S7	南 衛宏
3	4022	HYSTERIC KIDS	YAM-31S	原島 徹
4	4608	NOSIDE	YAM-31S	粉川正行
5	5270	BOY'S	YAM-31S	神川 薫

CLASS II 参加艇61艇

総合順位	セーラーNo	艇名	艇種	オーナー名
1	4476	SWIFT	YAM-25MLSS	平河猪基
2	3752	CREEK V	TAK-I/8	入江 孝
3	561	DEJAVU	YAM-26S	柿本秀治
4	2914	MIYAKO II	YAM-26CSS	小泉忠久
5	657	NAUGHTY	YAM-23II	竹浦正史

CLASS III 参加艇26艇

総合順位	セーラーNo	艇名	艇種	オーナー名
1	2566	I am III	YAM-21SS	野村知史
2	2239	PECKER II	FARR-727	吉井久夫
3	4015	PAVO	PAIO-9	早川東秀
4	484	LITTLE ISLAND	YAM-25II	小島正敏
5	1796	茜	CAN-30	和田 久

CLASS IV 参加艇20艇

総合順位	セーラーNo	艇名	艇種	オーナー名
1	4806	流斗	YAM-21C	川本 真
2	4699	Mola Mola	YAM-21S	松本真一
3	2565	JOKER IV	YAM-21S	藤井 浩
4	3956	MARIE	YAM-21C	行田勝之
5	4697	O-CUBE	YAM-21C	佐藤久添

CLASS Z 参加艇5艇

総合順位	セーラーNo	艇名	艇種	オーナー名
1		AQUAMARINE	TREK-42	電谷 均
2		CHAKO II	OKA-33	藤田耕治
3		EVE	N-300T	吉良仁吉
4		NORTH 7	YAM-21C/B	中山弘一朗
5		FLOWER CHILD	TATO-29	永田秀一

タカキューカップ'95第7回ミドルボート選手権総合成績

1995年4月29日～5月4日

IMS総合 参加艇25艇

順位	セール No.	艇名	艇種	RATING G.P.H.	第1レース 順位 得点	第2レース 順位 得点	第3レース 順位 得点	第4レース 順位 得点	第5レース 順位 得点	オーナー名	フリート	総合 得点
1	3055	サモア	Farr 31	636.5	0	0	3 23.00	0	2 24.00	大石 巖	シーボニア	47
2	4417	APHROS	YOK 950	650.9	0	0	9 17.00	0	1 25.25	森 正人	京 急	42.25
3	324	あきづき	Farr 31	636.9	0	0	7 19.00	0	3 23.00	和久井 喜治郎	油 壺	42
4	5208	JUST 7	N/M 35IMS	614.0	0	0	1 25.25	0	10 16.00	堀田 和正	幡 豆	41.25
5	3954	夕焼け小焼け	YAM 9.5IMS	652.3	0	0	8 18.00	0	4 22.00	西 駿 豊	葉 山	40
6	5072	エルセーラ	YAM 10.3IMS	620.3	0	0	6 20.00	0	9 17.00	鈴木 秀明	幡 豆	37
7	5070	シャラク	N/M 35	606.6	0	0	4 22.00	0	11 15.00	熱田 二士行	遼 子	37
8	5118	CENTURY FAST II	TRIPP 36	622.8	0	0	10 16.00	0	7 19.00	段名 久美	夢の島	35
9	4777	NO PLOBULEM	MUMM 36	595.1	0	0	2 24.00	0	15 11.00	内 海 哲	葉 山	35
10	3719	FLAMME	N/M 9.5IMS	653.1	0	0	14 12.00	0	6 20.00	谷口 正一	京 急	32
11	4280	SARA	YR 9.5IMS	652.9	0	0	17 9.00	0	5 21.00	渡辺 俊一	木更津	30
12	4026	SWEET BASIL	N/M 9.5	652.4	0	0	16 10.00	0	8 18.00	坂東 陽一郎	京 急	28
13	5333	BJ 7	MUMM 36	595.1	0	0	5 21.00	0	21 5.00	緒狩 光晴	三崎マリン	26
14	3639	クリストファーIII	YOK 10.2	615.0	0	0	12 14.00	0	17 9.00	佐々木 康治	遼 子	23
15	5203	TRACER	TAK 34IMS	606.6	0	0	11 15.00	0	19 7.00	三宅 智久	京 急	22
16	4889	NOZOMI	シイベル325	650.6	0	0	18 8.00	0	13 13.00	久保田 利明	沼 津	21
17	4091	ハートオブニッポン	Farr MRX	644.3	0	0	15 11.00	0	18 8.00	太田 祥一	浦 賀	19
18	3373	アフロディーテ	ファーストチャレンジ	633.1	0	0	21 5.00	0	12 14.00	菅野 道	シーボニア	19
19	4218	NAPOLEON	TAK 34IMS	611.5	0	0	13 13.00	0	22 4.00	石田 和久	芦 名	17
20	3711	BIG BULE	エリオット 935	619.1	0	0	20 6.00	0	16 10.00	弘 義行	夢の島	16
21	5185	ジュルピアン	ツボイIMS1030	614.9	0	0	22 4.00	0	14 12.00	三宅 直晴	遼 子	16
22	3426	Dance Of Magic	JANN 350	627.9	0	0	19 7.00	0	20 6.00	原田 八郎	浦 賀	13
23	1118	BONANZA	エリオット 935	618.6	0	0	23 3.00	0	23 3.00	吉田 豊	油 壺	6
24	3715	MISTRAL	エリオット 935	623.1	0	0	24 2.00	0	24 2.00	小畑 千安紀	諸 磯	4
25	5302	ブレスト	MUMM 36	595.1	0	0	DNC 1.00	0	DNC 1.00	菅野 隆	葉 山	2

IOR総合 参加艇11艇

順位	セール No.	艇名	艇種	RATING G.P.H.	第1レース 順位 得点	第2レース 順位 得点	第3レース 順位 得点	第4レース 順位 得点	第5レース 順位 得点	オーナー名	フリート	総合 得点
1	3561	サエラ	FARR 3/4	24.59	0	0	1 11.25	0	2 10.00	沼田 尚文	遼 子	21.25
2	3002	SYLPHIDES 3	FARR 3/4	24.58	0	0	2 10.00	0	3 9.00	蒲谷 和行	シーボニア	19.00
3	4379	SAIKEN	YOK 30R	23.23	0	0	5 7.00	0	1 11.25	高橋 伸博	油 壺	18.25
4	3306	RIFFLE 3	YOK 31SR	23.21	0	0	4 8.00	0	6 6.00	松 俊弘	油 壺	14.00
5	3018	DONKEY-IMPULSE	X-3/4	24.62	0	0	3 9.00	0	7 5.00	内藤 恒夫	東 京	14.00
6	3414	ASIAN STORM	YOK 32S	22.91	0	0	8 4.00	0	5 7.00	井上 一典	遼 子	11.00
7	3825	ROUGE	YR 30	22.94	0	0	10 2.00	0	4 8.00	能條 秀夫	シーボニア	10.00
8	3001	HALF TIME	YOK-35	25.90	0	0	6 6.00	0	9 3.00	朝河 清	シーボニア	9.00
9	1088	INDEPENDENCE V	YOK 30SR	23.09	0	0	7 5.00	0	10 2.00	平松 栄一	シーボニア	7.00
10	5172	U. L.A. LA	YAM 30R	23.38	0	0	9 3.00	0	8 4.00	杉浦 孝志	横 浜	7.00
11	2221	AZUSA	YOK 33	24.60	0	0	11 1.00	0	11 1.00	杉村 直樹	諸 磯	2.00

CR総合 参加艇30艇

順位	セール No.	艇名	艇種	RATING G.P.H.	第1レース 順位 得点	第2レース 順位 得点	第3レース 順位 得点	第4レース 順位 得点	第5レース 順位 得点	オーナー名	フリート	総合 得点
1	3592	LAHAINA V	スウィング31	7.55	0	0	2 29.00	0	5 26.00	佐藤 文昭	京 急	55.00
2	1965	波勝	SK 32A	6.40	0	0	11 20.00	0	1 30.25	吉岡 久光	小網代	50.25
3	2466	メルルーサ	スウィング31	7.55	0	0	4 27.00	0	8 23.00	杉田 泰一	諸 磯	50.00
4	4577	ELFIN	YAM 28S	6.60	0	0	10 21.00	0	3 28.00	松井 久芳	京 急	49.00
5	4604	ファースト	スウィング34	8.05	0	0	3 28.00	0	12 19.00	池田 栄宏	三崎マリン	47.00
6	4262	かすみ	YAM 30SII	7.05	0	0	6 25.00	0	10 21.00	佐藤 邦男	三崎マリン	46.00
7	5001	アグネス	YAM 31S	7.95	0	0	7 24.00	0	9 22.00	田中 慎一	琵琶湖	46.00
8	3307	BASIC	YOK 28	6.60	0	0	13 18.00	0	6 25.00	小坂橋 博行	シーボニア	43.00
9	4511	CUANDALINA	FST 38S5	8.85	0	0	5 26.00	0	14 17.00	喜 悦 克	シーボニア	43.00
10	2003	ODIN VII	YAM 30SII	7.05	0	0	18 13.00	0	2 29.00	吉田 貞治	諸 磯	42.00
11	4843	シンデレラエクスプレス	YAM 28S	6.60	0	0	15 16.00	0	7 24.00	鈴木 登志男	葉 山	40.00
12	3749	Starboard Jr.	YAM 31S	8.00	0	0	9 22.00	0	13 18.00	村越 一夫	葉 山	40.00
13	4512	TAKE I	スウィング34	8.20	0	0	1 30.25	0	23 8.00	武部 芳宣	碧 南	38.25
14	4524	JOJO	YAM 28S	6.60	0	0	23 8.00	0	4 27.00	日向野 秋紀	京 急	35.00
15	3295	蒼海	YAM 38R	8.80	0	0	8 23.00	0	24 7.00	佐藤 三次	シーボニア	30.00
16	4792	MINTBREEZE	YAM 31S	7.95	0	0	19 12.00	0	15 16.00	鈴木 章高	浜名湖	28.00
17	4469	未央	X 312	6.95	0	0	16 15.00	0	20 11.00	荒木 鉦一	浦 安	26.00
18	3757	風小僧東京	YOK 33	7.80	0	0	12 19.00	0	26 5.00	加藤 亨	浦 安	24.00
19	4400	IDEAL	スウィング31	7.55	0	0	28 3.00	0	11 20.00	飯塚 哲生	小網代	23.00
20	4323	テレスコ3	スウィング28	6.60	0	0	24 7.00	0	17 14.00	三浦 征幸	三崎マリン	21.00
21	3554	VALKYRIE II	YOK 26	6.65	0	0	22 9.00	0	19 12.00	今泉 健一	芦 名	21.00
22	4991	テセーサIII	YAM 31S	8.00	0	0	17 14.00	0	25 6.00	佐古田 正美	葉 山	20.00
23	3835	CHEERS	FCC	8.25	0	0	20 11.00	0	22 3.00	稲垣 治	芦 名	20.00
24	3518	は組	YAM 2611S	6.90	0	0	14 17.00	0	29 2.00	野口 隆司	木更津	19.00
25	2690	くろしおIV	スウィング34	8.20	0	0	25 6.00	0	18 13.00	藤村 真示	小網代	19.00
26	4316	MANJU	スウィング34	8.20	0	0	PMS 1.00	0	16 15.00	吉田 比呂充	東 京	16.00
27	4919	ZETA XII	T 301	8.00	0	0	26 5.00	0	21 10.00	高原 俊弥	諸 磯	15.00
28	4113	ADVANTAGE	T-301	8.05	0	0	21 10.00	0	27 4.00	小屋 忠史	佐 島	14.00
29	2219	PEGASUS	T-26	6.65	0	0	27 4.00	0	DNC 1.00	北村 勝彦	シーボニア	5.00
30	4151	LIBRA	X-99	8.75	0	0	PMS 1.00	0	28 3.00	植村 秀則	シーボニア	4.00

第4戦を終え熾烈な中盤戦に

リポート/植松清(支部帆走委員長)

島回りレースの活性化、そしてオフショアセーラーの育成をめざして今シーズンからはじまったKSCシリーズ。この関東支部ならではの企画は「STCのオフショア版」として、多くの艇の支持を受け、ほぼ定着してきた感があります。7月5日現在、すでに年間8本のうち4本を消化し、毎月1本のオフショアレース出場という忙しさはありますが毎回30~40艇(IMS、IOR、CR)の参加があり帆走委員会としても企画の趣旨に沿った形になってきたと自負しています。

これまでの4戦を振り返ってみますと微風から強風、そして潮との戦い、インショアレースとはまた違ったタクティクスの駆使、そして重要なナビゲーション技術、短時間ではあるけどナイトセーリングなど文字通りオフショアレースを戦うためのまたとない絶好な体験レースとなっています。ベテランセーラーは別として、参加艇の若手クルーにはなによりの実戦訓練となっているのではないのでしょうか。各クラスの参加艇も強豪からニューカマーなど多彩です。フリートをリードするIMS-Aクラスの大型艇はともかく、サイズも色々です。ワントンは今秋のワールドのトレーニングを兼ね

て毎回出場しています。CRクラスも数にばらつきはありますが大健闘しています。年間のポイントシステムも発表され、各参加艇は各レースの成績もさることながら通算ポイントの計算に一喜一憂しているようです。正式なオフショアレースの年間シリーズ戦はこのKSCがNORC史上初のことです。帆走委員会としてはこのシリーズを将来にわたり大きく育てていこうと考えています。若手セーラーの技量向上にも役立ちたいと思っています。

そしてこのシリーズは毎回、関東の各フリートが巡りてレース運営を担当しています。フリートキャプテンが中心になり、各フリートのメンバーに声をかけコミッティに参加してもらっています。「フリートキャプテンコールフリート」といった声も一部にありますが、こうしたレースに各フリートのメンバーが徐々にではあるけど力を貸してくれている事実もあります。フリート活動の活性化のためにも「新しい風」が必要です。よろしくお願い致します。

さてKSCはあと残り4戦です。年末には楽しいパーティを考えています。KSCに奮ってご参加下さい。

第45回大島レース (KSCシリーズ第2戦・5月27日)

5月27日午前11時晴、北東の風13ノット。絶好のレースコンディションのもとで、リミットマークと本部艇よりの2グループにわかれた23艇は、スタート時のちょっとした駆引きを楽しみながら全艇リコールすることもなく、初島を目指し、スピンをはってスタートしていった。

午前2時46分、ライトに照らされたセールナンバーは4722<ドリニック>。15時間46分のタイムでファーストフィニッシュ。また、タイムリミットに1時間を残した午後3時、<ベシック>が静かにフィニッシュ。ベシックのクルーから本部艇「どうも本当にありがとう、お疲れさまでした。」とのあいさつ。こうして、第45回大島レースは無事終了しました。参加した艇の皆様お疲れ様でした。運営スタッフの皆さん御苦労さん!来年もまた5月の葉山沖で目にかかりましょう!

レース委員長/西脇豊

船令11年。 古参艇のガンバリ

リポート/〈織姫〉クルー

〈織姫〉が建造されたのは、1984年の春。ジャーマン・フリーズがワンオフの最新鋭ワントナーとしてデザインし、進水直後は、素直でオーソドックスなハルラインが印象的なボートでした。同じ年の夏、限られた時間内での慌ただしいチューニングを終えると、ハワイへ船積みされて当時のパンナムクリッパー・カップを闘い、帰国後も、NORC主催の主要レースを中心に、沖縄~東京、ジャパンカップ、ビッグボートシリーズ、さらにはナホカ~室蘭、グアムレースなど、国内外のレースウィークに積極的に参加をし、それなりの戦績を残してきました。

その〈織姫〉も、外洋レース界の時代変換の波をもろに受けIORボートからIMSボートへと仕様変更および改造を施され、インナーバラストやマストの変更まで受けました。しかし、建造後すでに11年を経過してしまった〈織姫〉ですが、チームとしては、オーナーである古川保夫(NORC副会長/関東支部長)ともども古参艇としての意気は揚がる一方なのです。

わりと古くから外洋レースに参加している古参艇の特徴として、島回りのレ

ースには強い、というのがあります。ひょっとしたら、古参艇はクルーの平均年齢が高い場合が多いせいとか、インショアのレースよりも老練な駆け引きを駆使しやすい、というのがあるのかもしれませんが。事の真意はともかく、今年から開始されたKSCシリーズは、〈織姫〉にとってもまたとない恰好の闘いの場であると判断し、早々とシリーズ全戦(8戦)への意欲的な参加を決定したことはいうまでもありません。

KSCシリーズの初戦となった4月の初島月レースをIMSクラス優勝で終え、伝統を誇る「葉山スタートの初島・大島レース」が、シリーズ第2戦。この第2戦のレース運びを再点検してみると、まず初島までのアプローチは比較的思考通りの運びとなり、ギリギリではありましたがワントンを従えての初島2番手回航(第1のポイント)。はやる気持ちを押さえずながら、先行する<ドリニック>や回航後にかわされた<シーホーク>、<アーカンベイ>などのワントンの動きを参考にしながら、大島へのアプローチを試行錯誤するのですが、どうやら多大な潮の影響が考えられます。定石より早めの沖出しで大島へのコースへ踏み出し、眼鏡でチェックすると、どうも元町近辺に張り付き先行する艇団の船足が延びていないように映るのです。そこで、無理に大島へ近づくことをしないで、潮と風、そして波を読みながら文字通りジワジワと竜王を目指す作戦をとりました(第2のポイント)。その後、竜王沖でカームに掴まってしまうのですが、ある程度先行していたおかげで北からの吹き出しを取り込むことも早く(第3のポイント)、後続艇に追いつかれる前に一路葉山沖のフィニッシュラインへ向かうことができたわけです。もし、今年の初島・大島に勝因のようなものが存在するとすれば、〈織姫〉の場合は、報告させていただいた前記の3つのポイントが決め手ではないでしょうか。

〈織姫〉の島回り作戦としては、潮、気象など入手可能なデータを徹底的に活用してコースを引く、ということです。もちろん、風のシフトにも十分に注意しなければいけませんし、他艇の動きも気にはなります。要するに、〈織姫〉だけが何か新機軸の作戦を密かに実行しているわけではなく、島回りレースの原則にひたすら忠実にセーリングする、ということに尽きています。後は、現場での迅速かつ的確な状況判断しかありません。余談ですが、この古参艇の徹底したデータ活用作戦が功を奏したのか、6月17日シリーズ第3戦もクラス優勝を遂げることができ3連勝。年間のシリーズ優勝も夢ではありません。あと5戦頑張ります。ありがとうございました。

※同レースの成績表は前号参照。

初島レース (KSCシリーズ第3戦・6月17日)

ビッグアップルが 堂々ファーストホーム

リポート/レース委員長 小坂橋博行 (シーボニアフリート)

梅雨の真っ最中とは思えぬ好天に恵まれた6月17日、初島レースが開催されました。関東支部主催のKSCシリーズは、毎回多くの艇に参加していただき盛大に展開してきました。今回も37艇の参加がありました。

レースは、予定通り午前10時にスタートしました。レース海面では、風が弱く潮が強いので、本部船の近くでケース(接触)が発生しました。スタート後、岸よりのコースをとるフリートと、沖よりのコースをとるフリートの半々にわかれてゆくのを本部船から見送りました。

15時前に〈CORVATSCHIII〉から電話連絡の第一報があり、初島到着が近づいたことを知りました。定期連絡担当者は電話で各艇に連絡をとりましたが、初島の北側で団子状になったようでした。スタート時の心配をよそに、順調なレース展開となり、スタッフ一同安心しました。本部船では、16時頃からフィニッシュ準備のために、灯火類の準備をしていましたが、同時刻にトップ艇から連絡が入り、約1時間でフィニッシュとのこと。またまたあわてて出航することになりました。

ファーストホーム艇となった〈ビッグアップル〉は17時51分にフィニッシュ。その後、美しい夕陽の中を続々とフィニッシュ艇が入り、20時31分に全艇フィニッシュとなりました。予想外に早く、無事レースが終了しました。一刻も早くパソコンで成績を出して、打ち上げをと思いましたが、パソコンの取扱に不備があり、終了したのは夜中となってしまいました。

全艇の航跡図を見ると、おおよそプロパーコースをとった艇の成績が良いという結果になりました。

最後に、レース運営にご協力下さった皆様にお礼を申し上げます。

レースに参加された皆さん、ごろうさまでした。残りのKSCシリーズ(残り5戦)も楽しみにしております。

初島レース(KSC第3戦)総合成績

IMS-Aクラス 参加艇8艇

総合順位	セールNo.	艇名	艇種	オーナー名	フリート
1	3335	織姫	FRE-41	古川保夫	油壺
2	4241	ゼネット	J-39	神部静江	逗子
3	2299	ビッグアップル	N/M46	松田栄夫	シーボニア

IMS-Bクラス 参加艇8艇

総合順位	セールNo.	艇名	艇種	オーナー名	フリート
1	3055	サモア	ファ-31	大石 巖	シーボニア
2	4218	ナポレオン	TAK34IMS	石田和久	佐島
3	324	あきづき	ファ-31	和久井喜治郎	油壺

IORクラス 参加艇8艇

総合順位	セールNo.	艇名	艇種	オーナー名	フリート
1	5050	シーホーク	J/V40	世良直彦	逗子
2	3606	ボーイ	ファ-40	山田 隆	シーボニア
3	4272	プロバガンダ	ファ-40	石渡一夫	熱海伊東

CR-Aクラス 参加艇7艇

総合順位	セールNo.	艇名	艇種	オーナー名	フリート
1	3802	イーツー	YAM31S	市原恭夫	諸磯
2	3835	チアーズ	BNT FCC	下江 浩	佐島
3	4919	ゼータⅧ	T-301	高原俊弥	諸磯

CR-Bクラス 参加艇10艇

総合順位	セールNo.	艇名	艇種	オーナー名	フリート
1	1985	波勝	SK32	吉岡久光	小網代
2	3480	そよかぜⅦ	BLT35	古川三郎	浦賀
3	4524	JOJO	YAM28S	日向野行平	諸磯

1995 関東相模湾サーキットシリーズ(KSC)通算成績(第4戦 終了時)

総合順位	セールNo.	艇名	1R 順位 得点	2R 順位 得点	3R 順位 得点	4R 順位 得点	総合得点
------	--------	----	-------------	-------------	-------------	-------------	------

IMS-A

1	3335	織姫	1 20.25	1 20.25	1 20.25	2 19	79.75
2	1733	U.F.O.	3 18	3 18	5 16	6 15	67.00
3	4722	ドリームピック	7 14	2 19	8 13	1 20.25	66.25

IMS-B

1	324	あきづき	4 17	1 20.25	3 18	1 20.25	75.50
2	4111	コルバッチⅢ	2 19	4 17	5 16	2 19	71.00
3	4218	ナポレオン	1 20.25	3 18	2 19	DNS 12	69.25

IOR-A

1	5050	シーホーク	1 20.25	1 20.25	1 20.25	DNF 13	73.75
2	4272	プロバガンダ	6 15	4 17	3 18	DNF 13	63.00
3	4040	シャドウ	7 14	5 16	5 16	DNC 4	50.00

総合順位	セールNo.	艇名	1R 順位 得点	2R 順位 得点	3R 順位 得点	4R 順位 得点	総合得点
------	--------	----	-------------	-------------	-------------	-------------	------

IOR-B

1	3306	リップルⅢ	4 17	2 19	4 17	4 17	70.00
2	3002	シルフィードⅢ	5 16	1 20.25		3 18	54.25
3	2221	あずさ	8 13	DNC 4	6 15	5 16	48.00

CR-A

1	4604	ファースト	1 20.25	3 18	5 16	1 20.25	74.50
2	4600	ゆきかぜⅦ	RET 13		6 15	DNF 16	44.00
3	3802	イーツー			1 20.25	3 18	38.25

CR-B

1	3531	かげろう	1 20.25	1 20.25	4 17	2 19	76.50
2	3592	ラハイナⅤ	RET 13	2 19	7 14	1 20.25	66.25
3	1985	波勝	3 18	4 17	1 20.25	DNC 4	59.25

保管係留中の事故に備えて……

NORC保険デスク

「保険事故」と聞くと、どんな種類の事故を連想するのでしょうか。

事故の多発性・損害額・重大性・社会性等、その観点によって各人各種の保険事故に考えが及ぶことと思います。「事故といえば帆船中やレース中で、保管係留中は心配ない」といった意見が多いと思われますが、係留中の事故も事故の上位に位置します。

今回は係留中の事故を取り上げます。

団体ヨット保険 6年間の船体保険事故状況によると、事故種類別（上位5種）の事故件数比率と損害額比率は次のとおりです。

事故種類	件数比	損害額比
座礁	18%	32%
マストトラブル	10%	28%
係留中の暴風雨	10%	9%
各部損傷	7%	6%
係留中の他艇接触	5%	2%

保管係留場所は、全国のマリーナ・漁港・河川等あり、管理形態や保管リスクも一様ではありません。上表の暴風雨による船体損害についても、マリーナ・漁港の泊地に関わらず、共に事故は発生しています。

ともすると、マリーナ保管艇の場合、保管業者に暴風雨等による船体損害の責任を問うケースが見られますが、保管業者としての管理を越える台風等の暴風雨は、自艇の船体保険でその損害が補償できるよう手配することが必要になります。

また、管理者のいない漁港等の場合には、気象海況変化に対応して、暴風雨損害から艇

を守る行動はもちろんですが、最善を尽くしても未然に防げない事態には、その損害が保険で補償されるような用意が必要でしょう。

団体ヨット保険の特長のひとつとして、保管係留中の風水災に関しては、保管場所での船体リスクを判断してその補償範囲を決めて加入することができます。

保管業者の保管中に限らず、漁港等の管理者のいないバース・海域での係留中の風水災による船体損害を補償するコースもありますのでご相談ください。

船体保管係留中の風水害危険補償コースは次の3種類で選択できます。

「ワイド補償」—管理者のいない泊地でも風水害損害を補償。

「基本補償」—保管業者とNORC認定安全泊地での風水害損害を補償。

「補償なし」—保管係留中の風水害損害のみ補償しない。

ここで、NORC認定安全泊地についてお知らせします。この認定安全泊地の風水害危険補償に関し、保管業者保管艇と同率率適応（13%割安レート）という制度は、92年度団体ヨット保険から採用になり、現在9泊地が認定されています。

自主管理泊地に係留している皆様には大変有利な制度になっていますので、そのフリーの泊地責任者から保険小委員会宛に申告されることをお勧めします。

申請に必要な資料は次の通りです。

位置図・全体図・断面図・メンテナンス記録・係留施設接合図・組織名簿等
上記資料による申告内容が保険小委員会の

定めた安全な係留方法の基準を満たしていれば、安全泊地認定が受けられます。

その安全泊地に係留する艇は、認定後の保険申込時には、自艇の係留方法の申告だけで、前記の基本補償コースでの加入が可能になります。NORCだけのメリットとなっていますので、是非ご利用ください。

また、このところ各地で漁港の一部がプレジャーボートの泊地としての利用整備が進められているようです。

新規に発足する予定段階であっても、前記の申請資料が用意できれば事前の申請も可能です。早めに準備していただければ、施設利用開始に認定が間に合う場合もあります。

どうぞご検討ください。

認定安全泊地の説明が長くなりましたが、ワイド補償コースではその他の管理者のいない漁港や河川係留時の船体風水害損害も補償できます。

このような泊地の場合、その艇の係留状況については、関係者が把握できるように、定期的に見回るとかその艇独自の管理方法が、決められているかと思います。放置艇と間違われられないような管理を是非ともお願いしたいと思います。

何カ月ぶりか泊地に行ってみて、艇の損害に気がつくと言ったことのないように、個々の泊地の事情にあわせて、艇管理を保険加入の前提として、オーナー及びクルーの皆様をお願いいたします。

詳細はヨット保険パンフレットでご確認ください。なお、ご不明な点はお問い合わせますようお願いいたします。

練習帆船「海王丸」体験乗船のご案内

（財）練習船教育後援会

新「海王丸」は、初代「海王丸」の59年に亘る輝かしい歴史を引き継いで誕生。その建造に当っては国民多数の皆様から寄付をいただいた経緯から、船内に20名分の客室を設け、実習生と訓練を体験できるようになっています。今年度のスケジュール

を掲載いたしますので、関心のある方は下記へお問い合わせください。

問合先：財練習船教育後援会
〒104 東京都中央区入船2-3-6

細矢ビル

電話：03(3552)7689・7716

FAX：03(3552)7716

●平成7年度スケジュール

コース名	実施期間	航海区間	参加料
5泊6日コース	10月20日金～10月25日水	函館港(北海道)～加古川港(兵庫)	21,000円
4泊5日コース	10月30日月～11月3日金	加古川港(兵庫)～衣浦(愛知)	17,500円
4泊5日コース	11月20日月～11月24日金	大阪港(大阪)～門司港(福岡)	17,500円
5泊6日コース	1月31日水～2月5日月	長崎港(長崎)～那覇港(沖縄)	21,000円
5泊6日コース	2月9日金～2月14日水	那覇港(沖縄)～横浜港(神奈川)	21,000円

注：天候その他の事情により、変更または中止することがあります。

平成7年度全国海難防止強調運動用ポスター及びキャッチコピー決定

社日本海難防止協会

かがやく海・ただし操船・きれいなマナー

全国海難防止強調運動（9月16～30日）などのキャンペーンに使用されるポスター図案とキャッチコピーが決定した。1995年度のキャンペーンテーマは「基本的な操船マナーの励行」。広報用ポスター、パンフレットに採用されたのは、津田佳名子さん（香川県・ポスター図案一般の部）、田中恵子さん（名古屋市・キャッチコピー）に決定した。



Enjoy Sailing & Safety Sailing



ヨットセーリングを支えるもの。
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

お問い合わせ・お申し込みはNORC保険デスクまたは会員代理店まで
☎フリーダイヤル0120-024-410

SWANS<GULLWINGII> サングラスを5名様に

提供/山本光学株式会社

SWANS

強烈な陽射しから、精度の高い明瞭な視界を守るスポーツグラス“SWANS”。スワNZ・ガルウィングはマルチ・スポーツ・ギアとして著名です。今回は、特に強烈な太陽光線から目を保護し、肉眼にまぶしく感じるオレンジ光を反射して快適な視界を実現するミラーコーティングレンズ使用のフラッシュオレンジミラー（定価¥9,800）を5名様にプレゼントいたします。

希望される方は、ハガキに製品名・住所・氏名・年令・電話番号・NORCの会員番号・所属フリート・所属艇名・OFFSHORE誌の感想をご記入の上、8月10日まで必着にて「OFFSHORE編集部読者プレゼント」係までご応募ください。



Gullwing
SWANS Super Multi Sports Glasses

問 山本光学株式会社/東京TEL03-3834-1878・大阪TEL06-783-1103

★前月号「スペリー・トップサイダーの新製品M1 off shore」の当選者は抽選の結果、下記10名様に決定しました（敬称略）。中林靖治（東京）、野田裕二（東京）、篠原淳史（兵庫）、及川明徳（東京）、長洲史郎（千葉）、小村年則（神奈川）、原田文和（埼玉）、萩澤昌次（岐阜）、山本秀実（兵庫）、斎藤晴彦（千葉）

<OFFSHORE>8、9月合併号 と発行日変更のお知らせ

女性セーラーのページ新設のお知らせ

毎月<OFFSHORE>をご愛読いただきありがとうございます。来月号は<OFFSHORE 8・9月合併号>とし、9月15日に発行いたします。また、この合併号から、毎月号の発行日を従来の25日から15日に変更させていただきます。今後とも会員の皆様の情報を多数お待ちしております。また、8・9月合併号より新連載ページとして「女性セーラーのページ」（仮称）を新設、進め始めたい女性セーラーにスポットをあてた連載を開始します。第1弾として鳥羽レース参加の女性セーラーを採り上げる予定です。乞うご期待。

IYRU簡略化ルール（試験的航路権規則及び定義）

正誤表

オフショア1994-12月号（No.231）に掲載された「試験的航路権規則及び定義」の中に誤りがりました。謹んでお詫び申し上げますと同時に、次の通り訂正いたします。

頁	条項	行	誤	正
5	航路権規則	8	第2条	第4条
5	5.1	1	ボード・タック	ポート・タック
5	5.2	3	ボード・タック	ポート・タック

オフショア1995-4月号（No.235）に掲載された「試験的航路権規則及び定義（1995）解説」の中に誤りがりました。謹んでお詫び申し上げます

と同時に、訂正いたします。

9頁 風下のlegで 全文を次の通り訂正いたします。

ランニングでポート・タックの艇がジャイブした場合、X5.2（2艇身以内でSは、Pを余分に避けさせるようなコースの変更をしてはならない）の制約を受けるから、たとえプロバークースをとるためといえども、Pが更に避けなければならないようなコースの変更をしてはならない。

以上

OFFSHORE 1995年7月号（No.238）目次

第9回NTTエリカカップヨットレース	1
'95初島ダブルハンドレース	3
特集：IMS	4
新しい風に新しい帆を（その5）	9
〈たか〉提訴シリーズ（第16回）	11
NORC海岸局訪問記（その3）「淡輪（たんのわ）」	12

「ヨットの科学」勉強会	13
「第9回石原裕次郎メモリアル・ヨットレース'95」その他お知らせ	14
アサヒZカップヨットフェスティバル1995	15
第7回ミドルポート選手権総合成績	16
KSCシリーズ（第45回大島レース／初島レース：第3弾）	17
NORC保険デスクより	19
読者プレゼント	21

編集長より

本号がお手元にとどく頃は梅雨も明け、夏本番を迎えていることでしょう。本部では恒例の鳥羽レースが終了し、関東支部では裕次郎杯の準備に入ります。以前にもお伝えしたように、各支部のみなさんの近況レポートも、どしどしお送りください。

次号は8・9月合併号となって9月15日発行の予定です。また、その後は毎月15日発行となりますのでよろしくお願い申し上げます。

最近、読者プレゼントのハガキで、誌面に関するさまざまなご意見をいただいております。編集部一同お礼申し上げます。今後の誌面づくりに反映させていただきたいと思っております。

表紙：6月にサンフランシスコをスタートしたトランスバックスレースに参加した唯一の日本艇「ハツ」。撮影/添畑 薫

OFFSHORE 238号

第238号 平成7年7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 日本外洋航海協会

発行人 浅野英武

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

America's Cup '95



限定
200
セット

その栄光は、風に聞け。

お待たせしました。'95マリンスポーツを席卷した「America's Cup '95オフィシャルビデオ」がいよいよ登場します。世界の強豪を相手に、わがニッポンチャレンジがいかに戦ったか。そしてアメリカと対戦したニュージーランドの底知れぬパワーは……。風を制するものだけが、勝利を勝ちとることができる。アグレッシブにダイナミックに、見どころいっぱいの集大成にご期待ください。

いよいよ待望のオフィシャルビデオ登場。

■オフィシャルビデオ[全8巻] VHS

- America's Cup Television 公式映像 (英語版)
- オリジナル・ビデオバッグ付
(セール生地で作ったオリジナル・ビデオバッグです。)
- 価格 **68,000円** (税・送料込)

■先行申込み受付中 (販売開始7月末日)

- 先着200セットで締め切らせていただきます。
限定商品のため売り切れの際はご容赦ください。
- お届けは8月以降になります。

● お申込み・お問い合わせは / Tel.03-5485-1262 株式会社 エクスプレス ビデオ通信販売係 〒150 東京都渋谷区渋谷1丁目11番8号

●先行お申込み用紙 (必要事項をご記入の上、FAXまたは郵便でお送りください。)

Fax.03-5485-1266

ふりがな お名前 ご住所 TEL ご職業	印 ■お申込みセット数 () セット 〈お支払い方法〉 ご希望の支払い方法を○で囲んでください。 ● 代金引き換え (着払い) ● 現金書留 ● 郵便振り替え ● 銀行振り込み
--	---

* 先着200セットで締め切らせていただきます。限定商品のため売り切れの際はご容赦ください。

勝利の武装、それはハーケン。



29thアメリカスカップ。最後まで戦い抜いた挑戦艇、チームニュージーランドと防衛艇、チームデニスコナーの両艇。その2艇の強さに隠された真実の中には、ハル形状、キールデザインやスーパーコンピュータをはじめ過去のデータを基に革新的で豊富なアイデア

が盛り込まれていた。その中、実は一見なんの相違変送もないアバウブデッキフィッティングにその秘密が潜っていた。

ニュージーランド艇を例えると、ハル設計が完了した後、構造解析し、デッキアレンジメントの決定になんのためらいもなくHARKENエクイップメントをチョイスした。これはそのエクイップメントの性能はいうにおよばずデッキデザインのトータルバランスを重視し、ボートの持つポテンシャル、クルーのテクニック、タクティクスを最大限に引き出すためには、必要不可欠な選択と考えられた。それが、HARKEN、BLOCKS、HEXARATCHET、SHEAVES、CAM、JAMMERS、TRAVELERS、CARS、そしてWINCHESに至るまで、この2艇はいわゆるALL HARKENでアメリカスカップを戦っていたのです。



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

関東事務所

TEL.0468-76-0404 FAX.0468-76-3647