

Offshore

国王誕生日を祝う伝統あるレース

タイ・キングス カップ参戦記



.....ヨットの科学.....

耐航力を信じている
外洋ヨットを再考する

1996

2

February

No.244

第9回ブーケット・キングス・カップ奮戦記

リポート 大野健作 (関東支部事務局長 関東/江ノ島フリート〈LADY KYOKO〉オーナー)/写真提供 森下嘉樹 (舵社)



初参加の江ノ島チームは〈Simpatico〉をチャーター。前方マークを見つめるクルーの真剣な目

ブーケット・キングスカップレースは(主催:ブーケットヨットクラブ) プミボン・タイ国王(1927. 12. 05生まれ)の誕生日をお祝いするために行われ、今回で第9回目を迎えた、昨年の12月31日～8日にかけて開催された。これには初めて日本から8チームが参戦した。我々も

江ノ島ヨットクラブに届いたノーティスにより、8月から急遽江ノ島(神奈川県藤沢市)の有志を募って参戦の努力を開始した。しかし、チャーター艇の手配は大変で、いろいろなルートからアタックしたが、時期が遅く(有力な艇は3月頃にはほとんど決まってしまうらしい)ハーバー仲

間の個人的紹介で現地エージェン特との直接交渉により、ようやく11月に確保ができた(チャーター艇が手配できず、参加を諦めたチームもいくつかあったようだ)。



前半3レースは微風。後半2レースは強風となった

参加クラスは1)レーサークラス 2)クルーザークラス 3)ビーチカタマランクラスに大別され、クルーザークラスはクルージング、オーシャンクルージング、クラシッククラス、さらにCHS Div-A,Bなどに細分化され、シナラのような艇も参加していた。

ハンディキャップ・システムはCHSルールを採用。CHSはチャンネルハンディキャップシステムの略で、英国を中心に東南アジアなどでも広く普及し、全世界で4,500艇以上の実績があり、TCF値で表される。ただし、実測値でなく申告値でOKだったり、ハル係数やセールの材質でクラスが異なるなど、艇により不満が生じる場合が起こり得るので、可能なら事前にレーティング値とクラスを確認した方がよいだろう。現地でチャーターした我々の艇は、艇名〈SIMPATICO〉(ADAMS40)。TCF 1,000、クルージングクラスCHS DIV-Aでのエントリーとなった。ちなみに艇名はEverything going wellの意のスペイン語で、船齢15年のオーストラリア籍のクルージング艇。2年前から当地でチャーターボートを営んでいる。

シリーズは全5レース(捨てレース1)。第1、5レース:ブイ廻り、第2、3レース:ビビ島往路、復路、第4レース:ショートディスタンス。1日1レース、途中1日レイディがある。

レース海面は風光明媚で変化に富み、ブイ廻りでもマークの数が多く、さらに他クラスのブイも加わるので、どのブイを廻るのか懸命に探さなくてはならない。フリーフィング時にブイの形



CHSクルージングクラスで総合3位と大健闘した江ノ島チームの面々

状や位置関係など詳細に確認すべきであった。事実、マークを誤認した多くの艇から抗議、救済要求が出され、それで順位がかなり変更された。我々も第1、第5レースで抗議書を提出し、ともにOKとなり、特に最終戦では他艇のマーク不回収の抗議で7位から2位となり、クルーザークラス総合成績でも3位という快挙につながることとなった。

この時期は乾期で、年間を通して一番過ごしやすく、風も北東で波も少なく快適である。風力は強いが弱いけどどちらかで、前半3レースの微風と後半2レースの強風と極端であったが、一般に朝方が強く、午後になると風が落ちる。潮もあり、ベアポートチャーター、特に小型艇にはきつい展開であったと思われる。

前年度の舵誌のレポートでは午前中にレースが終了し……とあったが、最終レース、強風下、表彰式睨みのコース短縮以外はタフなレースばかりで、遊びの時間がなかったのが残念だった。そのかわり、パーティまでの時間待ちで屋台の常連になってしまった(我々は3年ぶりの日本人だと言われた)。香辛料の得意な方には最適の環境だ。

各レースは冠としてスポンサーが付き、その表彰式を兼ねて毎晩パーティ、それもタイ舞踊や演劇、その他アトラクションがあり、ゆったりした会場(ほぼ全員着席可能)に、豊富な食べ物と、飲料などなどで、これにはハマってしまう。この場での他艇との交流も楽しく、こうした人のつながりでブーケットヨットクラブ会長RACHAN KANJANA-VANIT氏との会見にも成功し、クラブパージを交換した。

今回の江ノ島チームの日本での練習は、帆走より英会話主体だった。今回持参した物は小型のベアリングコンパス、双眼鏡、ハンディGPS、スナッチブロック、細引き、セールタイ、シートバッグ、風見用毛糸、ガムテープなどムダになったものはなく、逆になかったら困ることになった。さらにあったら良かったものは潤滑剤と国旗だった(潤滑剤はブーケットタウンまで買いに行った)。結構トラブルは多く、スピンボールのアイヤブロックが飛んだり、航海計器が故障したり、スピンハリを飛ばしたりしたが、さすが日頃からメンテナンスをまめにしている江ノ島メンバーのケアで、遅滞なく処理ができた。特に最終レースで吹いている中、スピンハリをスプレッターまで登って取ってきた落合君の頑張りに感謝する。

今回は、日程の厳しさとレースのホスピタリ



ブーケットヨットクラブ会長のRACHAN KANJANA-VANIT氏(右)とクラブパージの交換をし、友好を深めた大野氏(左)。中央は沖尚武スキッパー

ティの高さでレースとパーティ以外の要素の入り込む余地がなく、一部の方々の期待したことがなかったのは、長い目で見て幸せだったかもしれない。もう一日予備日があれば、買い物や海水浴などゆっくりできるので、会社を首になる心配のない方は日程に余裕を持った方がよいと思う。

今回のチャレンジではオーナーのマーカス、サポート役のミッシェル、各自の役割を遂行した江ノ島メンバーのおかげで(13)-3-12-1-2(?)クルージングクラス総合3位の好運に恵まれた。表彰式では国王代理の将軍からクラス総合3位までの各艇に楯とメダルが授与された。全員長ズボン着用を義務付けられ、格式高い式典だった。日本から服装について事前に問い合わせたら、プレザーは入賞者以外不要だからNO PROBLEMだと言われたが、念のためにと用意したプレザーが幸いにも役に立った。正装には白ズボンが不可欠とのことなので、腕に自信のあるチームは用意をおすすめする。

今回は第10回で、盛況が予測される。日本各地から、勝敗より友好を第一とするチームの参加を期待する。我々江ノ島チームも、語学力と体力を強化して再チャレンジの予定である。

第10回ブーケットキングスカップ日程

12月8日	オープニングパーティ
9日	第1レース
10~11日	ビビ島レース
12日	レイディ
13日	第4レース
14日	第5レース表彰式

CHS CRUISING 成績表(参加21艇)

- 1 Thida II
- 2 Simba
- 3 Simpatico (JPN)
- 4 Sweet Robin
- 5 Crossroads
- 6 Bellatrix
- 7 Passiona
- 8 Canta
- 9 Piraya (JPN)

ORCはOffshore Sailing Councilを指向する? (2)

1995年ORC総会について

理事 大儀見 薫

昨年11月のORC総会の最大の特徴は、ISFの組織改編との関連で、主として外洋レースの各種ルールを司る国際的組織としての従来のその性格の枠を大きく超えて、基本的には全ての外洋ヨット（レース艇以外も、そしてマルチハルも含む多様な形態のもの）を対象とする方向に踏み出したことといえる。今回の報告のタイトルを“ORCは、Offshore Sailing Councilを指向する?”としたのは、ORCにとってのこの自ら限定していたRacingの枠を超えて、外洋のSailing全般をその守備範囲とする昨年の会議の基本性格を明確にするためであった。

このORCの性格の変更には2つの側面がある。1つは「横への広がり」とでもいえる側面である。これは従来のモノハルのレース艇の世界に基本的に限定されていたORCが、これからは、マルチハルを含む全ての外洋艇を広く包含するという方向が打ち出され、レースも、シングルハンドとかダブルハンドといった分野にもスペシャル・レギュレーションの面から関与するといった形で検討されているという、この横への広がりという側面である。

もう1つのORCの守備範囲の拡大は「タテ方向」での拡大といっても良いと思われる。従来からのグランプリ指向から脱却して、クルーザー・レーサー、さらに新たにワンデザイン艇の分野まで、「底辺」を拡大する方向である。

グランプリ指向からの脱却

1994年11月のORC総会の報告でも記したとおり、昨年「グランプリ指向から脱却できるか」という問題が提起されていたが、今回の総会では、ISFとの話し合いの中でクルーザー・レーサーなどは勿論のこと、ワンデザインの外洋艇はORCが今後所管することが決定されたことはすでに報告したとおりである。また、外洋レース艇のレーティング・ルールについては、ISFはこれを今後ともORCに任せ、自らこの分野には関与しないこととなり、今後IMS (ILC) 以外のレーティング・ルールをORCが所管していくこと

が方向づけられた。

今大会では、ORCははまだ未加盟であるが、INTERNATIONAL 45' CRUISER CLASSが発足したことが報告された。これはIMSのクルーザー・レーサー・ルールをベースにした、非グランプリ指向をその基本に置いているものであり、今後こういったクラスがどの程度伸びるかが、ORCの将来の在り方にも大きなインパクトがあると思われる。

この45' ORクラスでもう1つ物議をかもししたのは、このクラス協会が、従来のIORワントン・クラスの名称の根拠となっていた、パリのCircle de Voile de Parisが所有し、運用していた歴史的なワントンカップを、このクラスのレースで引き継ぐことが決まったことだ。

以下に記すワントン・クラスの世界選手権をめぐるこのカップの所有クラブとORCとの対立という側面を別にすれば、近代外洋ヨットの全盛時代のさきがけとなったワントン・クラスに、その出生の時から付与されていたこの歴史的なカップが、F-1的なグランプリ指向のクラスと決別してクルーザー・レーサー・クラスのレースに今後提供されるということは、クルーザー・レーサーの復権という外洋レースの歴史の流れの方向を示しているといえる。

日本で昨年行うことが決定されていた旧IORのワントンカップの世界選手権レースで、このカップの使用をめぐる、パリのクラブから「有料ならば認める」といった意志表示が行われた。また、ORCに対しても同じ趣旨の主張が同クラブの代表によって行われ、ORCからはこの栄光のカップを「資産」として運用しようとする同クラブのこの方針に強い反発と抗議が表明されたという経緯があった。いわくつきのカップである。この件に関しては、ORCの今回の会議でもCR45クラスへの提供に関しても「有料の契約」があるのではといった質問も出されたが、結局パリのクラブとCR45クラス協会の間の問題であるということで、ORCとしては報告を求めてその上で対応するというで終わった。

ワントンクラス協会の暴走

今回のORC大会の最大の問題は、ワントンクラスの世界大会の開催日程等をめぐる、ワントンクラス協会の強引な、手段を選ばぬ事前工作が、ついに正式なORCの機関決定を覆す結果となってしまったことであった。

昨年度からこのワントンカップは、旧IORのワントンクラスをILC-40のクラスが継承することが決められていたが、合わせてILC-40によるワントンクラスの1996年度の大会は、8月に行われるケンウッド・カップの一部として行われるということが正式に1994年のORC年次総会で決定されていたものである。ケンウッドのレース告示にもこれは印刷され、同じような方式でハワイで開かれたワントンクラスの選手権が大きく盛り上がった過去の実績もあって、日本をはじめILC-40クラスの新しいオーナーの期待を呼ぶものとなっていた。

従来から、イタリアを中心とするヨーロッパのワントンクラスの一部のオーナーが、ヨーロッパ以外の、特に太平洋地域でのこのクラスの活発なレース活動を見放し、一方的なクラス協会の運営をしてきたものであるが、今回はORC総会の正式な決定を強引にひっくり返して、自分たちの思惑どおりの結果を押しつけてしまったのである。

このワントンクラス協会が、1994年のORC総会で決定済みのケンウッド大会で96年のワントン・ワールドを行うという方針を見放し、ヨーロッパでのサルディニア・カップをこのケンウッドのスケジュールにぶつけて決定し、年間を通したヨーロッパ中心の年間サーキットの実施を推し進めた。そしてケンウッド大会のスケジュールのほうを変更する、もしくは、ワントン・ワールドをケンウッドから切り離して、別建ての企画として実施することを強硬に要求する等、「ハワイの大会は正式決定ではない」として、強引な既成事実作りを進め、ヨーロッパ中心の（というよりもグローバルな同クラスの発展という展望を全く無視した）運動を進めてきたものである。この結果、今回のORC大会までには、このよ

'95 ORC総会

うな開催地をめぐる様々な動きが、新たにILC40クラスを発注しようとしていたオーナーたちに対して大きな不安要因となり、ハワイで「参加艇10隻、4カ国以上」というレベル・レーティング・クラスの大会基準を満たす見込みが立たないということになり、ケノウッド・カップの主催クラブがワントン選手権の開催を辞退せざるを得ないという事態となってしまった。そしてその結果、イタリアを中心とするヨーロッパのワントン (ILC-40) 勢の思惑どおりギリシャでの開催ということで当初のORCの正式決定がひっくり返ったものである。

グローバルで民主的な運営を

このワントン・クラスの一方的な運営の実態は、毎回ORCの大会で問題となってきたものであり、今後ORCがワントンに限らず、クルーザー・レーサー、ワンデザイン等も含む世界の外洋ヨットのクラス組織の加盟を促し、ボトム・アップの、つまり、ヨット乗りが自ら組織するクラス協会の自主的、民主的な運営をベースに、その要求と意見を汲み上げて政策決定等を行い、ORCの運営を計るというその新方針の基本をゆるがしかなない大問題である。

前回 (1994年) 大会の報告でも「クラス協会の拡大とその民主的運営」ということで報告したとおり、ORCの「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」すべきである点がクローズアップされたと指摘していたことが、最悪の形で「反面教師」的な意味合いで今回の経緯の中で明確となった。

今後、ワントンクラスのみならず、日本でも早速発足し、立派な自主的活動を展開しているMumm-36、あるいはこれから予想されるMumm-30等々のクラス協会に参集するであろう日本のヨット乗りにとっては極めて重要な問題を提起している。

今回の大会でも、我々が世界大会の決定については各クラスのグローバルな活動を十分に反映して一定 (つまりヨーロッパ) の地域にその開催地が限定されないよう十分に配慮

する必要がある、そのためには大西洋・太平洋地域での開催をローテーションする等を保証する必要があることを主張したと合わせて、ORCの決定はORC加盟のクラス協会によって全面的に尊重されなければならないこと等が、ILC-40クラス協会に対する不満として表明されたことが記録された。このようなことは「行儀の良い」従来のORCの総会としては異例のことであり、今回のILC-40クラスの「暴走」に対するORCの多くの委員の反発の強さを反映したものといえる。

前回のORC総会で打ち出された「すべての外洋ヨット組織にその門戸を開く」方針が、今回の総会でいよいよ軌道に乗ったわけだが、今後のORCの組織の運営という面で考えた場合、今回のワントン (ILC-40) クラス協会の騒動は、こういった組織の民主的な運営と、それらのクラスのオーナーを中心とするセーラーの声をどれだけ正確に反映させることができるかが決定的に重要となることを示したといえる。

因に、昨年11月の段階でILC-40は世界でアメリカの5、イタリアの4を中心に21艇が現存し、さらに10隻前後がILC-40の規格に合わせて改造できると報告されていた。

同じくILC-46 (今後、従来の2トンクラスに代わるもの) は11隻 (アメリカ4、オーストラリア2等) のほか、受注済みの艇が5隻前後、また、ILC-30は既に12隻、建造中もしくは改造できるものがさらに10隻前後であるとされていた。

全体としてのORCが発行したIOR及びIMSの計測証書は次頁別表のとおりである。

この数字でも明らかとなり、IORは合計300隻程度のもので5〜6カ国で引き続き活動している以外は、基本的には消滅したといえるだろう。

IMSはILCも含んだ数だが、1993年から1995年までの2年間で約1,000隻 (20%弱) 増え、合計6,300隻 (一部クラブ証書を含む) のレベルに達している。

この中で、500隻以上の水準に達しているのはオーストラリア、ドイツ、イタリア、オラ

ンダ、スペインおよびアメリカだが、目立って大きく伸びているのは754隻のオーストラリアである。逆にイタリア、オランダ等では減少傾向が見られ、本家本元のアメリカでも横ばい状態であるほか、肝心のイギリスでも327隻のレベルで低迷している現状である。ORC (と外洋ヨット) の将来はIMSのクルーザー・レーサーと急速に伸びているMUMM 36 (100隻) 等のワンデザインの分野での伸長にかかっている。因みにMUMM30 (すでに40隻受注) では、そのクラスルールで「プロ」がヘルムを取ることを禁止しており、これがこのクラスの発足にはずみをつけている。

ヨットを「統括」する組織はいらない

ORCは文字どおり、Offshore Sailing Councilとしての位置付けへ向けて、さらに具体的な形で踏み出した。しかし、こういったORCの所管分野を、多様な形態の外洋ヨットを包含する方向で「横に」広げる場合であれ、「縦に」クルーザー・レーサー、クラブ・レーサー等の底辺の拡大を計る場合であれ、上意下達管理機関として外洋ヨットを上から「統括」するというスタンスを取るのか、それとも、個々のヨット組織では対応が難しいレーティング等の分野での活動を中心とする「サービス提供」的な「横から」の支援活動を中心とするのか、の2つの方向がある。

ORCはその発生がRating Councilとしてのものであり、明らかに後者のサービス提供型の組織として発足した。NORCもRORCのレーティング・ルールを発足時に採用したが、新しく、統一された国際ルールとしてIORがORCによって制定された時点で、ORCに参加した。組織としてはNORCが最初に在り、レーティング・ルール等の「サービス」を受けるという目的を中心に、ORCに参加した。ORCの定款もIOR等々の外洋ヨットに関わる諸ルールを所管する (つまりルールの制定、運営、改正、そして管理-administration) のための組織であるとしている。NORCとの関係も、従って「上部団体」といったものではなく、ORC

自体も上記のような「外洋ヨットの諸ルールを所管するための」インターナショナル・オーソリティとして限定された役割を自ら規定している。

一方、ISFは何のためのInternational Authorityかといえば、その定款に自ら定めているのは、“the controlling authority of the sport of sailing in all its forms throughout the world” ということである。

ORCの場合と違って、ISFはルール等の「サービス提供」の機関ではなく、まさに「上部団体」として、「世界中の全ての形態のセーリングというスポーツをコントロールするオーソリティ」であるとしているところに顕著な違いがある。

今回のORCとISFとの組織の位置付けの問題は、実はより本質的な両組織の、ヨット界に対するスタンスの違いが、その根底にあるといえる。つまり、ORCが今後、ISFの傘下で外洋ヨット部門を「統括」するcontrolling authorityとして変貌するのか、それとも従来の「サービス提供機関」としての基本を維持しながら、その守備範囲を広げていくというのか、ということである。

今回のORCの将来と組織上の諸問題を検討する過程ではっきりしたことは、本来ORCは(そしてISFも)「ヨットマンのための、ヨットマンによる、ヨットマンの」組織であるべきだということであり、ヨットを上から「統括」するための組織であってはならないということではなかろうか。

もって「他山の石」とすべし。(了)

IMS RATING CERTIFICATES - WORLD FLEET

COUNTRY	1993	1994	1994	1995	1995
		Yachts	Certs Issued	Yachts	Certs Issued
ARGENTINA	81	152	152	147	147
AUSTRALIA	349	372	465	559	754
BELGIUM	40	34	34	36	36
BRAZIL	37	91	91	105	105
CHILE	28	27	51		
DENMARK	30	27	27	24	24
ECUADOR	11	10			
FINLAND	217	200	211	190	194
FRANCE	79	152	168	169	187
GERMANY	657	682	727	702	733
GREECE	80	122	161	192	192
HONG KONG	6	22	22		
ITALY	960	877	877	780	895
JAPAN	51	83	113	109	126
NETHERLANDS	613	573	618	566	586
NEW ZEALAND	51	64	75	70	78
NORWAY	19	19	20	26	26
PERU	11	11	11		
POLAND	—	—	—	10	10
PORTUGAL	7	14	16	32	34
SOUTH AFRICA	110	107	107	78	83
SPAIN	450	423	512	459	511
SWEDEN	198	216	216	201	201
TURKEY	—	?	22	?	36
UK	341	339	356	319	327
USA	873	825	1039	678	892
TOTAL	5299	5463	6069	5443	6168

Note : Argentina declared a further 122 IMS "Club" Certificates.

IOR RATING CERTIFICATES - WORLD FLEET

COUNTRY	1993	1994	1994	1995	1995
		Yachts	Certs Issued	Yachts	Certs Issued
ARGENTINA	29	0	0	0	0
AUSTRALIA	140	99	104	48	52
BELGIUM	0	0	0	0	0
BRAZIL	23	0	0	0	0
CHILE	99	0	0		
DENMARK	0	1	1	0	0
FINLAND	0	1	1	0	0
FRANCE	28	0	0	1	1
GERMANY	138	78	81	39	41
GREECE	57	40	43	20	20
HONG KONG	3	0	0		
ITALY	118	98	98	15	15
JAPAN	73	49	53	30	33
NETHERLANDS	62	28	28	29	29
NEW ZEALAND	0	2	2	0	0
NORWAY	6	0	0	0	0
PERU	0	0	0		
POLAND	2	7	7	16	16
PORTUGAL	—	—	—	0	0
SOUTH AFRICA	3	3	3	0	0
SPAIN	102	25	32	0	0
SWEDEN	26	9	9	2	2
TURKEY	—	—	—		
UKRAINE	30	13	13		
UK	291	200	200	0	0
USA	200	130	142	72	84
TOTAL	1559	927	962	272	293

ジュリールームより(その4)

「ルール・クイズ」

NORCルール委員長 石井正行

【問題】 風上マークを回航する時マークに接触した艇が、そのマークを回り直した。ポート・タックとなったこの艇がマークに近付いた時、スターボード・タックでアプローチしてくる多数の権利艇のために、レイラインの手前でタックを余儀なくされ、再びマークに接触した。そこでこの艇はもう一度マークを回り直したが、今度は全艇回航後であったため、マーク・タッチもせずに回った。

レース終了後、他の選手から「現行ルールでは、マーク・タッチした場合のペナルティーは、マークの回り直しではなく360度回転ではないか」と指摘されたが、元来負けず嫌いのベテラン氏は「いいじゃないか。私が360度回転をした時に、たまたまマークがその中にあっただけの事だ」と言い返した。

このベテラン氏の考え方や行動は正しかったのだろうか？

【答】

正解はNOである。

- (1) 360度回転の円の中にマークが入っていてもいい。規則にしたがって、1回のタッキングと1回のジャイピングを含む完全な360度回転を行えば罪を償ったことになる。

しかし、360度回転は、「他のヨットから離れた所で行わなければならない」という点で規則に抵触している。

IYRR 52.2(a)

ヨットがマークに接触した場合には、できるだけ速やかに他のすべてのヨットから十分離れて帆走し、離れたまま直ちに1回のタッキングと、1回のジャイピングを含む完全な360度の回転を行うことによってその罪を償うことができる。

多数の艇がアプローチしてくるマークを回って360度の回転を行っても、それは「他艇から十分離れていた」とは言えない。すなわち、この艇はIYRR 52.2(a)にしたがって罪の償いをしていないことになるので失格となる。

この場合、もう1度正しく360度回転を行ったとしても「できるだけ速やかに」という部分に抵触するので、IYRR 52.2(a)による免罪とはならない。

- (2) マーク・タッチした艇が360度回転を行う時は、他艇を避けなければならない(IYRR 45)。ところがこの艇は、マーク回航中の他艇にとって邪魔になる位置でマークの回り直しを行った。これは「他艇を避けた」ことにならない。

IYRR 45

マークと接触した後、その罪を償おうとしているヨットは、その罪の償いを完了するまで、他のすべてのヨットを避けなければならない。

この艇はIYRR 45にも違反している。

この艇は(1)ですでに失格となっているか

ら、それ以上に追加のペナルティーはないが、仮に(1)の失格がなかった(他艇から離れたところで360°回転を行ったが、その回転中に他艇を妨害した)とすれば、失格に代わる罰則として720度回転が帆走指示書に記載されている場合には、速やかに他艇から離れて直ちに720度回転を行わなければならない。

- (3) この艇は回り直しの時に再びマーク・タッチをしたので、2度目の回り直しを行った。この時は全艇回航後であったから、IYRR 45の違反とはならない。偶然の結果ではあるが、他艇から十分離れていたためIYRR 52.2(a)にも違反しないので済んだ。この360度は有効と考えられる。
- (4) この艇はIYRR 41.2にも違反している可能性がある。

ポート・タックとなったこの艇がマークに近付いた時、スターボード・タックでアプローチしてくる多数の権利艇のために、レイラインの手前でタックを余儀なくされ、タッキングを完了する前にスターボード・タックの艇がこれを選けたとすれば(問題には含まれていないので、仮定の話であるが通常はこのようになる) IYRR 41.2の違反である。

IYRR 41.2

タッキングして航路権を得ようとするヨットは、そのタッキングを完了するまでの間、タックの状態にある

他のヨットが、何らコースの変更を開始しなくても避けることができるように、十分離れてタッキングしなければならない。

もし、IYRR 41.2に違反しているとすれば、これによりもう一度720度回転を行わなければならない。

- (5) 前項の仮定通り、もしIYRR 41.2違反があったとすれば、2度目の回り直しは必要なかったかもしれない。というのは、この2度目のマーク・タッチが、前項IYRR 41.2違反の結果と見られる場合には、付則B1-1.1が適用されるからである。

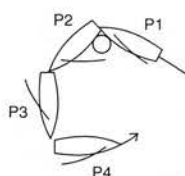
付則B1-1.1

レース中に……規則違反して……720度回転をしようとするヨットは……速やかに他艇から離れて……360度回転を2回(720度)行わなければならない。

同じケースでそのヨットが規則52.1に違反(マーク・タッチ)した場合、追加の回転は必要ない。

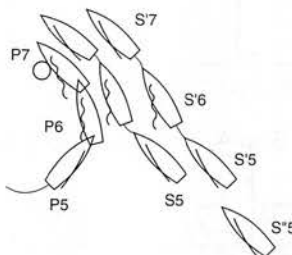
すなわち、IYRR 41.2に違反してスターボード・タックのヨットと接触し、その結果マーク・タッチとなったような場合は、41.2違反に対する720度回転を行えばマーク・タッチの360度回転は免除されるというものである。

Fig 1



マークタッチしたPはそのマークを回り直しはじめた。

Fig 2



その時、スターボード・タックの艇が多数マークにアプローチしていたため、P6でタックしP7で再びマークに接触した。

「ヨットの科学」勉強会(その3)

「外洋ヨットと転覆」

解説：野本謙作（NORC顧問・〈春一番II〉オーナー・大阪大学名誉教授）

「ヨットの科学」勉強会（主宰：大橋且典／連絡先 03(3669)8140）の3回目は、昨年12月2日に表題のテーマのもとに野本謙作氏から解説があった。今回はヨットのサバイバルスタビリティという安全の観点からも重要な問題であり、受講者は熱心に耳を傾けていた。

重いバラストキールを持ち、デッキも全体水密になっているクルーザー・ヨットはディンギーとちがって転覆しない、という話はよく聞いたものだ。それはある程度まではほんとうだが、しかし絶対そうだとはいえないことが最近ではよく分かってきた。特に気をつけねばならないのは、この20年くらいの間にヨットはずいぶん速くなったのだが、その速力向上をもたらした設計の変化が一方では転覆に対して弱いヨットを生む結果になっていることだ。

（図1）は最近の比較研究に使った3種類のヨットだが、レース指向の強い、速いヨットほど水線幅のわりに船体が浅い。それは長さのわりに排水量の小さい、軽いヨットほど速く走るといって、よく知られた事実とも話が合う。

ヨットの転覆耐性は、（図2）の「復原力曲線」で代表される。横のスケールはヒール角で、90°が横転、180°が裏返しとなる。縦のスケールは図に示す「復原てこ」GZの長さで、このてこが長い程、起き上がろうとする力が強い。このてこがゼロになるまで船を傾けて放すと、船はますます傾いて行って裏返しになって静止する。この復原てこゼロになる角度を「復原力消失角」と呼ぶ。

ヨットに働く水の浮力は、水面下の容積の中心に作用する。ヨットが傾くとその容積中心は傾いた側に寄るから、そこに働く浮力と、船体重心に働く重力とで船を起き上がらせる回転力（モーメント）が発生する。この回転力の腕の長さが「復原てこ」すなわちGZだ。

さきの3隻の復原てこがヒールに応じてどう変るか、（図2）で見よう。レース指向の強いIOR型(A)はヒール角が小さい間は大きい復

原力を持ち腰が強い。しかし50°も傾くと復原力は頭を打ち、120°でゼロになる。ロングキールの重いクルーザー(C)は普通のヒール角では腰が弱い、傾くにつれて復原力が増し、ほとんど裏返しに近い170°でもまだ少しの復原力を残している。中排水量のクルーザー(B)は両者の中間になる。

なぜこうなるのか？ 幅が広くて船体の浅い船型は普通のヒール角では浮力の中心の片寄りが大きいので、復原てこが大きくなり腰が強い。したがって大きな帆面積を支えることができる。こんな船型は押しのける水の量が少なくてすむから、前進抵抗が小さい。両方助け合って速く走る、いわば単胴のカタマランのようなものだ。ところが何か特別大きい外力が働いて船が横倒しに近く傾くと、もう復原力は腰くだけになっており、転覆まで余り余裕は残っていない。

特別大きい外力の代表例として大きく崩れながら進む「一発大波」を実験水槽で起こし、いろいろなヨットの模型を横転させた実験がある（運輸省船舶技術研究所）。（図3）がその結果で、横のスケールは「復原力消失角」、縦のスケールはヨットを裏返しに転覆させる波の大きさを示す。また、わざと裏返しに浮かべておいたヨットを再転覆、すなわち正立に戻す一発大波の高さも合わせて示している。

復原力消失角が100°くらいのヨットは艇長の1/4くらいの高さの崩れ波を横に受けると簡単に裏返しになってしまい、同じくらいの大波を受けないと正立しない。消失角が130°くらいから転覆耐性は高まり、140°から150°もあれば裏返しになる可能性は少ないように見える。同

図1 ヨットの典型的な3種類の実例
いずれも全長約10メートル

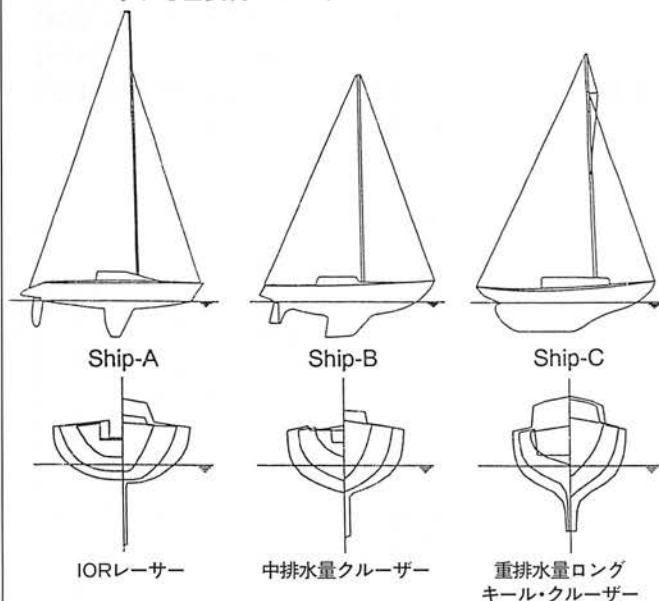
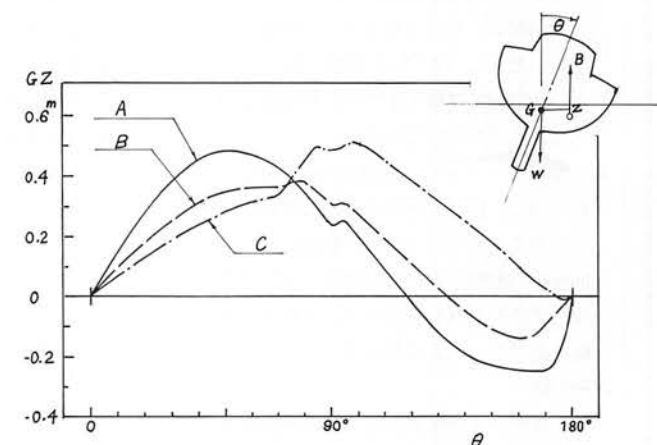


図2 ヨットA、B、C 3隻の復原力曲線——GZカーブ



GZ：復原てこ（メートル）

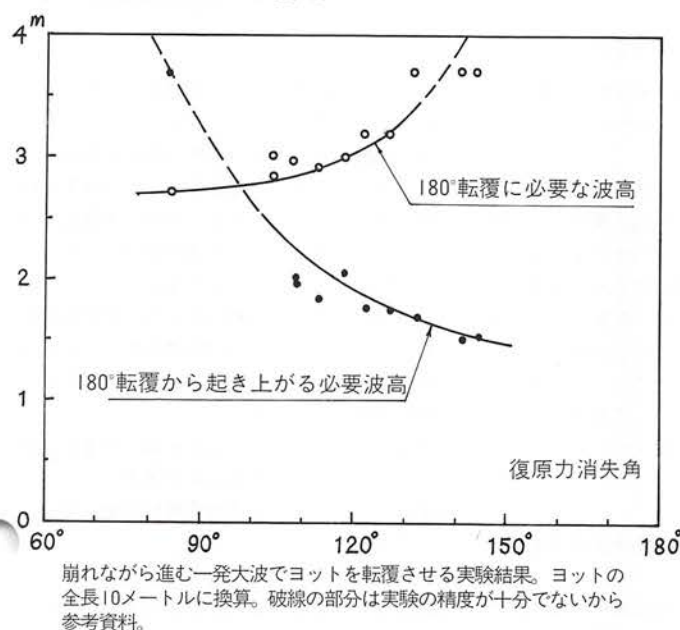
W：重力

B：浮力

θ：ヒール角

ヨットの全長10メートルとして計算

図3 復原力消失角と転覆耐性



時に消失角が大きい船はたとえ裏返しになっていても、かなり小さい波のショックで起き上がることも分かる。

特別大きな外力としては、この実験のような崩れ大波ばかりではなく、ブローチングや突風にタイミング悪く重なってきた横波とか、いろいろなケースが考えられる。いずれにしても「復原力消失角」がヨットの転覆耐性の基本的要素であることはまず疑いないだろう。そしておそらく120°では十分とは言いがたく、一方140°~150°もあれば転覆裏返しの可能性は少ないのではないだろうか。

問題は速いヨットを追求すると、さきのIOR型とまでは行かなくとも、幅が広くて浅い船体の軽排水量に向かわざるを得ない。その理由はすでに述べた。そしてこのような設計のヨットで、復原力消失角を130°以上にするにはまず無理だろう。

レースのことは念頭になく、ショートハンドの硬派のクルージングに徹するつもりなら、いくら軽排水量で復原性消失角の大きいヨットはいい選択だ。しかし外洋レースに野心を燃やす気鋭のヨットマンは、軽排水量を離れるわけには行かない。そしてそのヨットに十分な転覆耐性を持たせることは、まずできない。どうすればいいか？

大切なことは自分の船の限界を正しく知って行動することだと私は思う。大なり小なりリスクを承知で速い船に乗っているのだ、と分っていれば対処のしかたもちがうだろう。不幸にしてひどい目に会っても、そんなはずはないと思っていて不意を突かれるのに比べればずっとよいと思う。一番怖いのは、少し前までは常識だった「クルージングヨットはなかなか転覆するものではない。引っくり返っても少しすると起き上がる」をそのまま信じて最近の外洋レーサーの影響の強い、いわゆるレーサー／クルーザーで外海に行くことだ。冬山に登るのを承知の上で冬山に登るのは果敢な行為だと思う。しかしハイキングに行くつもりで冬山に登ったらどうなるだろうか。

ヨットデザイナーの方にはお願いしたいのはレーティング証書に書くためだけの計算ではなくて、復原性消失角を正しく計算してオーナーに説明して欲しい。このヨットの消失角は何度で、その転覆耐性はこの程度です、ということ。ビルダーやディーラーにも同じことが望まれる。

ところで現在のかなり多数のヨットの復原力消失角は十分大きいとは言えず、したがって非常に悪い状況では裏返し転覆して、そのまま30分とか、相当長い時間裏返しで浮いている可能性がある。こうなってからあとのヨットの挙動は最終的な安全の見地からきわめて大切である。

まず注意したいのは船室入口、いわゆるコンパニオン開口の水密性だ。差し板を入れ、スライドハッチを閉めていても、この構造はほんとうの水密ではない。実験水槽に30フィートばかりのほんもののヨットを裏返しに浮かべた実験があるが(舵誌1995年1月号に紹介)、差し板の隙間から空気が抜けてスライドハッチから水が吹き出し、ものの5分もすると船内の水面はコンパニオンのしきいの高さまで上がってしまった。こうなるともう空気の抜け場がないから浸水は一応止まる。シンクの弁を閉めろと言うのはこのためで、これが開いていれば船は沈んでしまう。また船室入口のしきいの低いのは日常の出入りには便利だが、裏返しになるとそれだけ大量の水が一気に入ってくることになる。

こうして一応止まった浸水はその後徐々に増える。船の動揺で船室入口から空気が抜けたり、コクピットロッカーから空気の抜け道のある船もある。スタンチューブからの空気洩れもあるかも知れない。

船内の水が増えるほど裏返しに浮いているヨットの安定は悪くなる。言いかえれば裏返しから転覆しやすくなる、すなわち起き上がりやすくなるわけだ。計算や実験の結果によるとどんなヨットでも浸水が増えるといつかは再転覆、すなわち起き上がる。大切なことは、正立状態で復原力消失角の大きいヨットは裏返しの安定性がもともと弱いのので少量の浸水で起き上がる。消失角の小さいヨットは裏返しで安定しているのでとても大量の浸水があつてのちにやっと起き上がる。起き上がってから排水の難易を考えると、再び復原力消失角の大きい船の優位が明らかになる。

船内に閉じこめられた乗員にとって、なるべく早いうちに起き上がることを助ける手段はないだろうか。これはまだ実際に試していないので自信をもって申し上げられないが、計算上は裏返しに浮いているヨットの前後のトリムが大きい程、早く起き上がるのは確かだ。船尾トリムでも船首トリムでもよいのだが、現実にはフォクスルに全員が集まり、船内の水もそちらに移動するとかなりの船首トリムになり、比較的早期に起き上がる可能性があると思う。

このような実験とか、また自動膨張浮力体をデッキやバルビットなどにつけておいて転覆の際に作動させる工夫など、裏返し転覆から早期に復原する方法の開発が強く望まれる。現在のヨットの設計の大勢を眺めると、復原力消失角が例えば140°に近いようなヨットはおそらく少数派に止まりそうに思われるから。

第135回理事会議事録(要旨)

1. 日 時 平成7年12月2日(出)

2. 出席者 理事30名(出席28名)

3. 議 題

- (1) 新入会員承認の件
- (2) 平成7年度実行予算について
- (3) 補助金について
- (4) 支部及び専門委員会報告
- (5) その他

議題1) 新入会員承認の件

埴原専務理事から、7月から10月の間の新入会員は資料のとおり、特別会員11名、正会員126名、準会員1名の計138名で、総計では特別会員975名、正会員4,219名、準会員24名、計5,218名となる旨説明があり、並木議長から諮られ138名の入会が承認された。

議題2) 平成7年度実行予算について

児玉常務理事から資料に基づき大要次の説明があった。

資料の収支計算書(本部)は本年1月から9月末までの数字である。予算額は年間の9/12の額である。決算額は実数である。まず[収入の部]会費収入及び船艇登録収入は予算を上回っている。借入金収入は1,740万円は関東支部基金からの借入金である。補助金収入2,520万円、執行できたのは無線局の約660万円となっている。

[支出の部]管理費についてはほぼ予算どおり推移している。事業費は予算額とほぼ同額で推移している。特別事業のダブルハンドレースの決算が一応締まった。あとは内海支部との事務費のやりとりが残っている。

全体として支出は、1億300万円、9月末の段階で収支では2,400万円ほどの余裕をもっている、その内1,700万円ほどは借入金となっている。

今後、9月以降10～12月の概数の見込みでは、会費収入および事業収入についてはさほど伸びない。管理費についてはさほど伸びる予定はない。会報関係の支出については1,000万円強の予定で借入金に見合う部分程度マイナスとなる。

たか裁判対策臨時会費の納入については、結審するまでと代議員会で承認されて運用をしている。約1,700万円収入が見込める。これを見込むと本部の収支はトントンとなる。

補助金収入をあてにしているところが、入らないところから経常支出で様々な事業を行っている。このままでいくと赤字の状態になる。

財務担当としては、この臨時会費の納入がある収支的にはプラスとなる。そこで1つは、臨時会費を経常収入として受入れさせてもらいたい。

2つは、臨時会費の総額は未収勘定になっている。各支部から受け入れがないと、実際には執行できない。

目的外使用としては、代議員会の決議が必要であり、基本的には臨時的に運用して、結果として決算時に代議員会の承認を得ることになろうかと思う。事前に各支部、代議員会の了解をとりつけることは、年末のため物理的に決算に間に合わないとの説明があった。

来年度補助金交渉については、埴原専務理事がもっぱら担当している。昨年までの感触に比べ良くなっている。現実性が高くなっている。

並木議長 臨時会費については、各支部よろしくをお願いします。

児玉常務理事 いままで裁判関係で出ている金額は多くはない、総計約1,300万円前後である。昨年および今年の臨時会費が納入されれば、裁判費用に関しては十分である。

芦田理事 経常収支が赤字にならないように検討されていることと思う。たか裁判について支部は心配をしている。臨時会費は裁判目的で使用してほしい。そのために会長が会員に協力依頼をする必要がある。

児玉常務理事 臨時会費は昨年度は1,350万円を納入されたが、その目的としてさえ足りていない。たか裁判ではなかりかかっているが、まだ臨時会費では埋めきれではない。関東支部からの借入金で運用しているのが現状である。資金ぐりが厳しいのは大きなイベントを動かして、結果は黒字となるが、途中経費が入ってこない。その間借入金で運用せざるを得ない。できれば、たか裁判臨時会費を2,000円程度の会費の値上げをして通常会費として徴収をしたい。

戸田理事 9月の段階で繰越金約2,100万円ある。借入金を返金できる。10月～12月で赤字になるのか?

児玉常務理事 収支的には数百万円の赤字となる。

並木議長 3年前から赤字にならないよう努力してきた。赤字をださない方法、他に何か方法はまたできるものがあるのではないか。イベントでスポンサー付きを検討する必要がある。代議員会で赤字だからというのはどうかと思う。関東支部基金からの借入れも検討してほしい。

児玉常務理事 実際の運用をするためには代議員会に諮る必要がある。本部・関東支部の分離・分割の問題がある。分けるに当たり本部・支部に会計上もセットしつつあるが9月の段階で関東支部は本部よりも厳しい状況にある。

本部・関東支部は一体に流れている。関東支部の構造を変えていく、それを含めて資金

繰りを行っている。会計の分離が行われると不自然な数字の出方はなくなる。

並木議長 次年度から臨時会費を会費値上げで入れ込むことは問題である。今の理事の任期は平成7年までである。本部・関東支部は分離する、本部・支部理事を分ける、まったく運営の仕方が変わってくる。

各理事が集まって検討をして、次年度値上げを図るのか。たか裁判臨時会費については、代議員会にかけないであと1年だけは臨時会費で集めたらどうか。

戸田理事 ケリをつけるならば、今までの経費と徴収金を周知する必要がある。

都築理事 たか裁判臨時会費は流用を認めないことになっている。

児玉常務理事 みなさんの声を聞きたい。今回はまだ数字が見えないところでいわせてもらった。現状は資金繰り的にはなんとかなっているが、問題をはらんだ決算になりそうである。各支部の臨時会費継続徴収のご意見がほしい。また会費値上げについての考え方をぜひ聞かせてほしい。

並木議長 値上げを先に話すと問題である。まずは'94、'95年分を納入してもらおう。

児玉常務理事 埴原専務理事名で、OFF-SHORE12月号に掲載する予定である。皆様にご理解いただける資料を作る。

並木議長 今の児玉常務理事の説明でよろしいでしょうか。臨時会費の扱いは児玉常務理事の私案でよろしいか諮られ、了承された。

議題3) 補助金について

埴原専務理事から資料に基づき大要次の説明があった。

平成7年度補助金要求に対し4月に正式に認められない旨回答があった。

その後、2次募集があり再度要求することができるとのことで、前回の理事会で了承をいただき、平成7年度要求をしたものを年度内に実施可能なものに再度絞り込んだもので要求をさせてほしい旨、船舶振興会と9月下旬まで折衝をしてきた。

しかし、時間の経過もありまた平成8年度要求も9月末が提出期限となるため、諸般の情勢から平成7年度要求は無理であるとの判断をせざるを得ず、平成7年度が平成8年度要求とずれこむこととなった。

このことについては、先般書面決議で了承を得たとおりである。

平成8年度要求内容は「外洋ヨットの安全確保に関する調査研究」①IMS船内設備規定の調査研究 ②VHF船舶局搭載推進 総額2,000万円、補助金1,600万円である。船舶振興会に要求書を9月29日提出、11月7日要求説明、11月21日細目説明をし、現在事務的に検討をしている。運輸省海上交通局及び補助

金業務を担当している海上技術安全局に対し要望をした。

今までは、補助金の要求がずれ込んできている。本来の要求の流れは、12月の理事会で補助事業の大筋を固め、翌年2月の代議員会等で事業の骨格及び事業規模を固め、そして7月の理事会で要求を決定して、9月末に要求する。

要求説明の感触は、国際VHF海岸局関係は平成6年度の実績もあり理解されているようであるが、調査研究事業は相当厳しいものがあった。今後の予定は、11月末まで各団体が船舶振興会に対し要求説明をし、その後査定作業に入り、新年1月に内示があり、新年度に正式決定となる。

●1996スポーツエイド募集要項について

児玉常務理事から資料に基づき次のとおり説明があった。笹川スポーツ財団がスポーツイベントに対して補助金を出している。各支部で補助金を受けられるイベントがあれば、本部はお手伝いをする。

議題(4) 支部及び専門委員会報告

●支部報告

①内海支部 (芦田理事)

フリートがレースを行うとき、NORCの世話にならずにレースはできない。私案であるが、個人会費を上げないでフリート単位で上納金をとれないか。

②東海支部 (小林副会長)

11月29日に代議員会を開催し、4人の新理事候補者を選出した。役員について、本部の理事である以上はできる限り理事会に出席するようにと条件をつけられた。知多VHF局の設置のお礼があった。

③関東支部 (古川副会長)

支部9412委員会の高田、尾島両氏が出席している。後程説明があるが、本部と支部の理事の兼任ができなくなった。9412委員会から詳細に説明をする。

●専門委員会

①総務委員会

埴原委員長から資料に基づき次の報告及び提案があった。

●平成8年(1996年)度総会等資料の提出依頼について、期日までに必ず資料等提出されたい。(総会等…8.2.24予定)

並木議長から話のあった役員の任期満了に伴う手続きは追って連絡をする。

●組織及び運営規定の一部改正についてすでに総務委員会です承を得ている本件について、骨格について了承を得たい。

稲葉理事 本部の中に会員を増やす委員会を作る必要がある。会員になりたい者、外洋ヨットをやる者は全てNORCの会員へ。

戸田理事 会員を増やすことはやっていない。各支部に具体的に実施面を示すべきである。

海事思想普及委員会で作るのか。

児玉常務理事 政策委員会で検討して、海事思想普及委員会で具体的に対応をする。

並木議長から、稲葉氏の主旨を踏まえてこの改正案が諮られ、承認された。

②会報小委員会

浅野委員長から次の通り提案説明があり了承された。

OFFSHOREに来春から「支部・本部専門委員会動向」(仮称)のページを新設したい。今はNORCは何をめぐし何をしているのかまたNORCはこのような努力・活動をしていることを広報する。簡単な原稿・短信でよい。報告のないところは「報告なし」と掲載をする。

③構造改革委員会

9412委員会高田委員から資料に基づき次の通り大要説明があった。

●関東支部代議員の直接の諮問委員会として「9412」が設置された。95.7.26と95.9.19の両日、関東支部代議員会が開催され、その1〜その5までが決議された。これらの経緯はOFFSHOREに掲載をして、会員に告知をしている。

12月12日に代議員会選挙が行われる。支部理事と支部選出本部理事を選ぶ本格的な選挙となる、今までとまったく異なっている。分割は地方支部を考えている、ある程度小さく分ける。関東の水域ではかなり変わっていく。

関東支部事務局の仕事洗い直す、事務局がどういう仕事をするのか検討をしなければならぬ。お互いに納得してやるのか、多少混乱があるかもしれない。

資金については、基盤整備基金を使用することについて了解をとってある。会員管理をどうやるのか、コンピュータ利用など、多少金額がかかると思われる。

外洋帆走艇を全て掌握するようにしたい。自然発生して出来たクラブと私どもと競合している。本部がどうあるべきか(公益的なものは何か)明確にして行く予定である。資料は沢山ある、他の支部での利用ができます。

これからは、本部のほうに問題が移る。

●戸田委員長から本部業務の考え方について、次の通り説明があった。

本部のやるべき仕事は、支部のやるべき仕事を実施するための共通事項を整理してやる。レーティング、登録等。

各支部でそれぞれの地域で、例えば、泊地で県・市への陳情(本部の名前を使う)する場合において、本部が協力してやっていく。

公的、対外的なもので、本部が出なければならぬところは、本部の仕事である。各委員長と事務局だけでは動いていけないから、

本部はかなりそれぞれの協力をする必要がある。

今まで以上に支出は減るが、それ以上に収入が減る。そこはどうしていくのか、各支部との関係である。

各支部で安全検査を実施している。海上保安庁の臨検は必要がないとアピールをしていく。

並木議長 JCIとの関係は会員にとってメリットがある。

戸田委員長 現在土・日の検査が受けられない。NORCの検査員をJCIの嘱託検査員にしておく、その人によりNORCの会員は土・日でも検査が受けられる。こうしたことを推進することは会員を増やす1つの大きなことである。

④JYAの問題について

児玉常務理事から、資料に基づき次の通り大要説明があった。

JYA、NORC合同問題についてワーキンググループ会合の経過を資料に基づき報告があった。本件は、昭和54年から始まった問題である。

JYAの米沢氏からIYRU憲章とORCイヤーブックの翻訳を行い、その関係を検証してきた。この内容についてJYAの会員に理解してもらうため、JYAの協会報に掲載するよう理事会で決定したのでご了承をとることであった。

当方もこれまでの経過と考え方をOFFSHORE1月号に掲載する予定である。なぜ合同しなければならないか、会員に知らせる必要がある。

原稿主旨を提示、これを整理してOFFSHOREに載せたい。

並木議長 載せてもよいのではないか。

石井ルール委員長 前回の理事会で、できるところから統合をするということで、当方からJYAに対してルール委員会に関する文書を出した。ところが最近になってJYAから文書がきた。昨今の情勢から先送りしたいとの文書であった。後日配布する。

戸田理事 クルザーに乗っている人はディンギーにも乗っている。ヨット界が1つでないのは時代に合わない。

並木会長からOFFSHORE掲載方について諮られ、了承された。

議題(5) その他

*日本マム36協会の報告について

並木議長から時間がないので、読んでおいてほしいとのことであった。

*児玉保険小委員長から次の通り報告があった。

いま保険契約345件、1年間500件になるとさらに割引になる。

集金事務費の累計で1,000万円を越えた。

関東支部執行部発インフォメーション(1)

新関東支部長 古川保夫

このたび、関東支部長の重責を担うことになりました。理事は私を除いてはオール新任でまったく新しい執行部が誕生しました。

新執行部の顔ぶれは以下のとおりです。

古川保夫	支部長・本部理事兼任
高田尚之	副支部長・本部構造改革委員兼任
山本高靖	財務担当
中村 寛	総務担当、会員管理、事務局管理
植松 清	レース事業担当 レースの実施・IMS帆走委員会
野口隆司	その他事業担当（レース・クルージング・安全・無線・CRレーティングなど）
和久井喜治郎	クルージング・海事思想普及事業担当

2年間精一杯努力いたしますので、よろしくお願いいたします。

新しい執行部では、このコーナーを通じて関東支部の情報の要点を解説していく予定です。

●96年事業計画（総論）

- ◆95年7月の本部・支部分離決議と同10月の支部細分割決議を受け、本年は本部と支部の分離の実施をおこないます。支部細分割については、本年はその条件整備・環境整備および会員の理解獲得に注力することとします。
- ◆事業は、当面昨年を踏襲し、特にレースの運営および財務状況を中心に分析をします。
- ◆財務的には経常費を会費で賄うことができず、スポンサーの獲得も時節柄期待することは困難であり、年初より相当程度の赤字が見込まれます。これらの積算については本部支部の分離とも関連しますので、年度の途中で代議員会を開き修正予算を提出する予定です。

●会務関係

- ◆本年5月をメドに本部・支部分離案を決定します。
6月中旬に臨時代議員会を開き案の承認を求めます。7・8月中旬に事務局の移動も視野に含め実施の予定です。
- ◆9月から、来年度からの事業の見直しをするために、各方面からのヒアリングを開始します。
- ◆事務局のボリュームは従来そのままを維持し、分離実施後、レース事務の移行等、事務の再構成を考えます。

●代議員会について

- ◆議員の中に出席もせず委任状も出さない方がいます。
フリートと相談し辞任を求め交代選挙を促します。
- ◆臨時代議員会を3回程度求め今後を相談します。
- ◆関東支部の選挙制度の再確認をします。前回の反省点と改善点をふくめ、そのための委員会を代議員会に設置依頼します。
- ◆その他代議員規則の補充を求めます。欠員代議員の補充などです。

●定例（毎月）会議は

- ◆理事会（第1木曜 18:30～）傍聴を歓迎します。議事録の公表をします。
- ◆フリート・キャプテン会議（第2木曜 18:30～）行事打ち合わせと意見集約をします。

会員の意見をフリートキャプテンを通じて、どうぞ。

◆専門委員会委員長会議（第2木曜 19:30～）

●レース事業について

- ◆昨年来を踏襲して実施します。実施主体はフリートまたはその集団となります。日程は本誌1月号に添付済をごらん下さい。日程・細目の変更にご注意ください。
- ◆レーサーにとっては昨年以上に実力が試される構成になっています。
- ◆原則として支部主催レースはありません。「支部主催」でも実施委員会中心主義になります。支部自体が旗ふりをするのではない、という意味です。
- ◆ジャパン・カップは本部主催レースです。

●会員の理解獲得と団結のために

- ◆各フリートに出向き、関東支部の現状と対策を話し合う機会をつくりまします。会合にお出かけください。
- ◆フリートのまわりのクラブとの連携を計るためにクラブ代表者との懇談を計画、実施します。
- ◆7月20日の海の日に、相模湾、東京湾ともども、クルージング・ハレードを実施する予定です。保安庁、各ヨットクラブ、モータークルーザーにも参加要請中です。世の中の人々に、「エッ！、こんなにたくさんの!？」と認識してもらい絶好の機会です。

●クルージング志向の会員のために

- ◆ゴールデン・ウィークに「新島ランデブー」を実施します。
- ◆新島に専用泊地を用意します。
- ◆初心者むけレースを実施します。
- ◆アドバンスド・レースも同時に計画中です。
- ◆東京湾からの参加者のために中間係留地・油壺を用意します。
- ◆東京都の支援を受け、地元民との交流パーティで盛り上がります。
地元との「なじみ」をつくり夏などに備えてください。

●ロングレース志向会員のために

- ◆御蔵島ドルフィンレースを新設します。
「御蔵島」は伊豆諸島の秘境です。島は緑深く、滝が海に直接落ち、まわりには岩礁もなく、急に深海に落ち込んでいます。すばらしい島です。
- ◆レースは9月のよい時期に組みました。
- ◆関東支部はじまって以来の新規レースです。
- ◆速さだけでなく完走をも称えます。
- ◆レース不参加でも伴走クルージングも歓迎します。
- ◆主催する熱海・伊東フリートのホスピタリティはピカイチです。

●その他

- ◆新執行部では、今後の会の運営を考えるためにいくつかの新しい委員会の設置を検討しています。それらへの会員の自発的参加を要望します。
- ◆当面は設置の確定しているものは「本部支部インターフェイス検討および実施に関する委員会」（仮称）です。

◆委員会の任務内容は概略つぎのとおりです

1. 本部支部の会計分離研究部門

連結決算の解除/法人会計の研究・法人収益事業とは・公益法人事業の税務・春の法改正への調査
他支部なみの会費の納入方法
初期運転資金の導入/支部基金からの融資

2. 本部支部事務分離研究部門

事務の内容整理/季節的変動要因
事務機器/コスト
事務所/人事/処遇

3. 本部の支部にかかわる規則・事業の調整に関する研究部門

◆エネルギー提供可能会員は高田副支部長まで連絡ください。

■NORC総会等諸会議のお知らせ

平成8年度NORC定例の諸会議は、次の日程で開催されます。

会議名：理事会 代議員会 総会

日 程：平成8年2月24日(土) 11:00~17:00

場 所：第1オカモトヤビル (4階 会議室)

■NORC関東支部総会等のお知らせ

平成8年度NORC関東支部定例の代議員会、総会は次の日程で開催されます。

会議名：関東支部代議員会 関東支部総会

日 程：平成8年2月17日(土) 14:00~18:00

場 所：国立教育会館 (601大会議室)

新しい風に、新しい帆を (その11・最終回)

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

別紙、「理事選挙結果のお知らせ」のとおり、委員会から新しい執行部へ5名（関東支部理事4名、本部理事1名）が入閣することになり、実質的に委員会は12月18日をもって活動を終了しました。

委員会の総括については、すでに前回までに会員のみなさまにもご報告したとおりです。手続き的には、きたる2月の定時代議員会で委員会終了の了承を得て、正式に委員会を閉じることになります。

長い間のおつきあい、ありがとうございました。かざられた紙面で、なかなか意をつくすことはできませんでしたが、委員会で検討したことを会員のみなさまに直接お伝えすることが大切と考え、微力をつくしたつもりです。

しかし、個々に会員のみなさまとお話ししてみると、やはりまだ関東支部の問題点の本質への理解が充分なされていないことを痛感します。つまり、財務的にはもういまのままではやっていけないこと、支部活動を支えているのがごく一部の人々にかざられてしまっていて、新たなボランティアの発掘ができない現状であることを、まだ充分に理解していただけていないと感じているからです。

会員のみなさまは、委員会が検討してきて、提案してきたことは、まだまだ他人ごとであると感じておられると思います。

委員会からの会員への最後のお願いとして、次のことからについて、会員自身がご自分の気持ちを決めていただきたいと思います。

- 1) 会員の意見を集約するために、自分たちの代議員をキチンと選任し、代議員に責任をもって討議に参加してもらい、自分たちの意見を民主的に採用して欲しいとするのか、あるいは、あいかわらずの「知らぬ半兵衛」、無関心・無参加派でいつづけるおつもりなのか。

- 2) 財務的に破綻している関東支部を建て直すのに、会員がみずから労力を提供し、つまり、ボランティアに参加し、かかる費用を吸収していこうとするのか、金をもっと支払ってでも、他人まかせにしたいのか、それとも組織を投げだそうと思っているのか。
- 3) 2,500人を超える人々を集約し、他人に会を運営してもらうのではなく、みずからがそのためにエネルギーを提供できるのか、それとも自分たちの目に見える範囲に活動単位をくりなしておいて、その範囲程度の中でなら、エネルギーの提供をしようと思っているのか、いやとんでもない、自分は他人のためにエネルギーは提供できない、ただ「あそばせてもらう」人でありつづけたいと思っているのか。

1996年は年初より相当額の赤字が見込まれます。スポンサーを当てにする事業収入も現状の社会状況では中期的にも期待できず、会員の急激な伸びもありません。

もうマッタナして、関東支部を真底から見直さねばならないときになっています。新しい執行部では、代議員会の議決にもとづきいろいろな案を提出することになろうかと思っています。そのどれを、いつ、どう選択するかは会員自身が決めることです。

いま関東支部は新しい風に帆にはらみ、新しい進路に向け船出をしようとしています。どの進路を選択するにせよ、低気圧の1つや2つに遭遇する覚悟が必要でしょう。そして、なにより大切なのはそのときの会員の冷静な判断と行動力なのだと思います。

どうかよい航海ができますよう！ 祈ってやみません。

ながいあいだ、ご精読ありがとうございました。

第22回瀬戸内海汽船(SKK)カップヨットレース 第1回SKKヨットフェスティバルレース

リポート 西 啓(NORC西内海支部)／写真 藤川龍生(NORC西内海支部)

西内海支部では、11月25日・26日に第22回瀬戸内海汽船(SKK)カップヨットレース(第1回SKKヨットフェスティバル)を、広島県宮島沖で開催した。

西内海支部でもIMS艇が多くなり、よりコンペティティブなレースをするために、IMS・MUMM36・CRクラスの艇はSKKカップとした。また、日頃ヨットレースに馴染みのない人達にトップレーサーのレースを観ながら気軽にレースを楽しんでもらうという目的で、SKKヨットフェスティバルを今回から始めることにした。

SKKカップは、IMSクラスにMUMM36を4艇含む19艇が、CRクラスには27艇の合わせて46艇がエントリー。SKKヨットフェスティバルにも地元の21艇のエントリーがあった。SKKカップは、25日に宮島南東沖のソーセージコースでの2本のレースと、26日の阿多田島・甲島の回航レースで、フェスティバルは26日に阿多田島の回航レースで実施した。

SKKカップ各クラスの優勝艇は、IMS各クラスは、第3レースで1位を取った〈Sled〉と〈海星丸〉。MUMM36西日本選手権を兼ねたMUMM36クラスの優勝は、IMS・Aクラス総合優勝艇の〈Sled〉。CRの各クラスの総合優勝は、終始安定した走りをした〈VOYAGER5〉と〈遊民II〉。また、SKKヨットフェスティバルの優勝は、ファーストホームの〈MAHORU〉となった。

「幸運の女神が Winkしたレース」

リポート

松本剛一〈Sled〉

’95年10月のKYC WEEKで惨敗を喫した〈Sled〉チームは「このままでは年が越せない」と予定していたキングスカップをキャンセル、急遽SKK KUPにエントリーを決定。今回は日頃からお世話になっている寺山氏にタクティクスをお願いして、少しでも勝利を期待しながら、レース前日、クルーおよび艇が広島へ集結した。

レース当日6時に広島港を出航。高まる緊張を抑えつつチョ〜と遠いレースエリアへ艇を向け、8時にスタート海面の宮島沖に到



22回を数える伝統のSKKカップ 46艇が参加

着。フラッグが上がるまでの間、風向・風速のトレンドをさぐるも40°〜50°振れる風の中で確信がないままスタート。艇速もあがらずコースも決まらずにタイムリミットギリギリにフィニッシュ。つづく第2レースは第1レースの反省を踏まえ、スタートよりトップスピードを維持し、カームにつかまる艇群を尻目にトップフィニッシュを飾った。

翌第3レースは、微風の中で先行する〈MARIO EXPRESS〉〈SWING A〉をお手本にコースをとり、タイムリミットを気に掛けながらWS1〜2ノットの中でロールタックを繰り返して甲島へアブローチ。〈SWING A〉、〈NEO COSMOS〉、〈CARING〉、〈Sled〉、〈MARIO EXPRESS〉、〈SANTA RED〉の順で回航。S旗をあげた本部船は目前……。このままのオーダーでフィニッシュかと思った瞬間スターボサイドより神風のごとくブローが入った。〈NEO COSMOS〉、〈Sled〉の順にセールに風を受けフィニッシュし、〈Sled〉艇上に歓声が上がった。

今年最後のシリーズレースにおいて、幸運の女神がウインクしてくれたおかげで勝利の美酒を受けることができたが、これは〈Sled〉チームの若いクルー全員が1年間頑張ったごほうびだと思い、胸を張って荣誉を受けることができた。今後は第22回SKK CUPの覇者の一員として、恥ずかしくないチームであるよう、一層の切磋琢磨に務め、第23回も参加したく思う。

SKKカップ総合成績

IMS-A

(参加12艇)

総合成績	艇名	艇性	第1レース	第2レース	第3レース	総合得点
1	Sled	マム36	7	1	1	8,875
2	SANTA RED	マム36	5	2	3	11,500
3	CARINO chiko	マム36	6	5	2	14,000

IMS-B

(参加7艇)

総合成績	艇名	艇性	第1レース	第2レース	第3レース	総合得点
1	海星丸	横山31	3	2	1	6,125
2	セラナーデ	J/V IMS9.6	2	1	4	8,750
3	BEFREE VI	ファア-25	4	4	2	11,000

CR-A

(参加17艇)

総合成績	艇名	艇性	第1レース	第2レース	第3レース	総合得点
1	VOYAGER5	J/V40	1	1	2	4,500
2	SUPER BITCH	E-770	11	5	1	17,125
3	PIED PIPERS	X-1トン	10	3	3	17,500

CR-B

(参加10艇)

総合成績	艇名	艇性	第1レース	第2レース	第3レース	総合得点
1	遊民II	YAM28S	4	2	3	10,500
2	BIG BIRD I	タカイ23	DNS	1	1	12,875
3	SUPER BIRD	タカイ23	1	3	8	15,750

世界の帆船と帆走る。 SAIL OSAKA '97のご案内 香港/沖縄/鹿児島/大阪国際帆船レース



大阪府は古くから海運の港とともに発展してきた。その港は海外に開かれた門戸として、また背後都市圏の産業や経済基盤を支える物流拠点として大きな役割を果たし、近年は、生活の場としてのウォーターフロントに対する関心を集めている。

大阪港では、天保山において海遊館やマーケットプレイス、南港においてATC、WTC、ふれあい港館、野鳥園、海水遊泳場など市民の皆さんが港に親しめる場を積極的に整備するとともに、北港地区ではヨットハーバーを整備、さらにスポーツアイランドでは舞洲アリーナやバーベキュー広場がオープンして人気を博している。

ハード面だけではなく、大阪府では、1983年に世界から集まった10隻の帆船が大阪湾で優雅なパレードを繰り広げた「大阪世界帆船まつり」にはじまり、1987年からは継続する海の国際イベントとして4年ごとに「メルボルン/大阪ダブルハンドヨットレース」を開催してショートハンド・セーリングの普及に貢献。さらに、一般市民が海の文化をもっと身近に体験できるように、自治体として初めて帆船「あこがれ」を建造。1994年から大阪府民に限らず広く一般方を対象にセール・トレーニング事業を開始して、すでに2,000名を超える方に乗船していただいている。

セール・トレーニングとは、一般の方に帆走での生活やセーリングを通じて、協調性・チームワーク・チャレンジ精神などを養うプログラムで、ヨーロッパ、南北アメリカ、オセアニア、アジアと広い範囲で、政府機関や商船学校でのトレーニング、さらに一般青少年の育成にすばらしい効果を上げている。

1997年に、大阪港は築港100周年を迎える。これを記念して大阪府では、1997年3月下旬から5月上旬にかけて、世界各国のセール・トレーニング帆船が参加する「SAIL OSAKA '97 香港/沖縄/鹿児島/大阪国際帆船レース」を開催する。この帆船レースには、参加船の乗員の半数が15～25歳であることを条件に、大型帆船から水線長30フィート以上のヨットまで参加でき、香港をスタートした後、那覇港と鹿児島港に寄港してゴールの大阪を目指す。香港から大阪までの全航程ではなく、部分参加も可能。また大阪では大型帆船とともに壮大な帆船パレードに参加できる。

SAIL OSAKA '97は、これまで大阪府が開催した海のイベントから一歩進み、一般市民の方々が帆船やヨットに乗船してレースに参加



したり、各寄港地での歓迎行事にボランティアとして参加できる「市民参加型イベント」だ。

SAIL OSAKA '97レース概要

1. コース及び日程

コース スタート タイムリミット
第1レース:

香港→那覇 1997年3月28日 4月10日
クルーズ・イン・カンパニー:

那覇→鹿児島 4月13日 4月18日

第2レース:

鹿児島→大阪 4月22日 4月27日

*香港から大阪までの全航程でなく部分的にも参加できる。「クルーズ・イン・カンパニー」とは、レースをするのではなく、乗員を一部交換して楽しくクルージングするもの。

2. クラス分け

クラスA: 全長36.6m以上のあらゆる横帆船
全長48.8m以上の縦帆船。

クラスAII: 全長36.6m未満のあらゆる横帆船。横帆船とは、シップ、バーク、バーカントン、ブリッグ、ブリガントンをいう。

クラスB: 全長48.8m未満30.5mまでの縦帆船。縦帆船とは、トップスル・スクナー、スクナー、ケッチ、ヨール、カッター、スループをいう。

クラスC: その他水線長が9.14m (30ft) 以上のあらゆる縦帆船 (ヨット)。

3. 参加条件

(1) 乗員の構成

- クラスA及びAII: 乗員の半数以上が15歳から25歳の訓練生 (トレーニー) でな

ければならない。

- クラスB及びC: 上記の条件に加え、16歳未満のトレーニーは乗員25%を越えてはならない。

- 本行事中のいかなる時点においても15歳未満のものは乗船できない。

(2) 参加帆船

- 登録国の法規及び安全装備に関する海上法規あるいは規制に適合していなければならない。

- クラスCの参加隻数は100隻を上限とする。

4. 参加申し込み

- (1) 申し込み締切り: 平成8年11月30日
- (2) 参加料: 2万円 (平成8年7月30日までは1万円)

イベント

- 香港、沖縄、鹿児島での歓迎イベント
- 大阪湾到着後、4月29日にレース参加帆船・ヨットによる帆走パレード
- 大阪湾到着後、参加帆船一般公開
- 市民との交流を目的としたスポーツプログラムやホームステイ、ホームビジット

資料請求・お問い合わせ

- SAIL OSAKA '97香港/沖縄/鹿児島/大阪国際帆船レースについて

SAIL OSAKA '97準備室

552 大阪市港区築港3-7-15-112

TEL: 06-572-9376 FAX: 06-572-9382

- 帆船「あこがれ」のセール・トレーニングについて

セイル大阪

559 大阪市住之江区南港北2-1-10 O's 636

TEL: 06-615-5383 FAX: 06-615-5384

'96 JAPAN CUPスケジュール決定

本部JAPAN CUP準備委員会

本年は2年に1回開催されるジャパンカップ・オフショアシリーズ（全日本外洋ヨット選手権シリーズ）の開催年にあたります。

このほど本部のJC'96準備委員会より本年度の日程が発表（1月22日付）されましたのでお知らせします。

今年のジャパンカップでは台頭めざましいマム36の全日本選手権シリーズも併催されます。レガッタのベースキャンプは前回同様神奈川県油壺。レース海面はロングオフショアをのぞいては全て相模湾内。レースの構成はインショア3本、ショートディスタンス1本、ショートオフショアとロングオフショアが各1本の計6レースで日本選手権を争うことになっています。日程を見ると先に発表されたミドルボート選手権のレース内容及びレース海面とのバッティングを避けJCをスムーズに運営しようとの苦心の様子がうかがえます。なお準備委員会（2月以降、実行委員会に移行）では今回のJCはタイトルスポンサー未決定のため予算規模も従来より縮小せざるを得ず、参加艇が一室に艇泊する指定泊地制は採用せず参加艇が独自に泊地を設定する方向で検討にはいっているとのこととです。

詳細は3月1日発行予定の公式実施要項（オフィシャル・ノート）にて発表されます。



4月20日(土)	インスペクション・ラジオチェック	4月30日(火)～	休み
4月21日(日)	//	1日(水)	
4月27日(土)	09:00 艇長会議（油壺） 10:00 （開会式） 13:00 第1レースインショア（佐島沖）	5月2日(木)	11:00 第4レースインショア（佐島沖） 18:00 ジャパンカップ・パーティ（油壺）
4月28日(日)	10:00 第2レースショートディスタンス（油壺沖スタート/フィニッシュ約25マイル） 18:00 ウェルカムパーティ（三浦市内）	5月3日(金)	10:00 第5レースロングオフショア（油壺沖スタート/フィニッシュ約150マイル）
4月29日(月)	09:00 第3レースショートオフショア（油壺沖スタート/フィニッシュ約50マイル）	5月5日(日)	第6レースインショア（佐島沖） 18:00 表彰式・フェアウェルパーティ（三浦市内）

タカキューカップ'96 第8回日本ミドルボート選手権のお知らせ

日 程

4月28日(日)	ウェイトイン 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） ウェルカム・パーティー
4月29日(月)	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(金)	第5レース インショア（佐島沖） 第6レース インショア（佐島沖）
5月4日(土)	オーナーヘルムレース 表彰式（シーボニアベイショア）

参加資格

IORクラス IOR/JORのRf18.5～25.99の艇。
IMSクラス IMS1996のGPH600/Mから720/MまでのLOA11m未満の艇。
CRクラス NORC CR'95 Ver.6.0のRm6.0～8.95の艇。
参加申し込み
申し込み締切日 4月5日(金)
参加料
各クラス共通¥65,000（パーティーフィー含む）
ただし、ミドルボートオーナーズクラブ会員艇は¥50,000（パーティーフィー含む）



泊地、宿泊

遠来艇には、泊地、宿泊場所の用意をしております。早めに、ご相談下さい。

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 野口 隆司
〒274 千葉県船橋市二和東5-32-20 野口歯科医院内

FAX 0474-49-3331（FAX又は郵送でお願い致します。）

詳細は、OFFSHORE 1月号(前月号)をご覧ください。または、NORC FAXサービスをご利用下さい（FAX 03-3504-1910）

平成8年K・Y・C SPRING REGATTAのご案内

1) 主催：関西ヨットクラブ

2) 日程：

●IMS関西選手権ビッグボートシリーズ

3月16日(土) 艇長会議 第1レース
17日(日) 第2レース 第3レース
23日(土) 第4レース 第5レース
24日(日) 第6レース 第7レース

●IMS関西選手権ミドルボートシリーズ

3月20日(祝) 艇長会議 第1レース 第2レース
23日(土) 第3レース 第4レース
24日(日) 第5レース 第6レース

●DORAGON/J-24スプリングカップ

3月30日(土) 艇長会議 第1レース 第2レース
31日(日) 第3レース 第4レース

●KYCオープンスプリングカップ

3月31日(日) 西宮沖大三角コース
アフターパーティー (各レース表彰式)

3) 申込問合先：

〒662 西宮市西宮浜2-42

社団法人関西ヨットクラブ

TEL 0798-26-0691

FAX 0798-33-2768

〈たか〉提訴シリーズ(第22回)

お知らせ

JGYR92訴訟対策委員会 服部一良

やはり年末年始がはさまったせいか、前回の佐野三治氏の第2回原告側尋問とNORC側の反対尋問の調書が、本稿掲載までに届きませんでした。催促する筋ではなさそうで、遅くとも1月中には届くと勝手に思っ、ひたすら待っているところです。

それにしても、毎回ためいきをついて毎回こぼしていますが、証人佐野三治氏が登場したのが、昨年の10月、そしてこの2月の3回目まで終わったとしても、その調書は3月に入ってからになるかも知れず、とどのつまり証人ひとりに半年かかったことになります。も

っとも唯一の生存者である同氏は特別だったとは思いますが、ひかえている原告被告双方の証人の数を指折って、証人尋問だけでいったい何年と、裁判というものが費やす膨大なエネルギーに、またまた頭がくらくらきています。

Advanced Marine Stage Marine Vance

さくらざちよう

★秋、冬物大量入荷 在庫豊富

1F

NEW セーリングトラウザーズ HSU 7553 ¥18,000

NEW セーリングジャケット HSU 7552 ¥21,000

NEW ポーラライトフルオーバー HMS 7565 ¥20,000

NEW ポーラライトフルオーバー HMS 7566 ¥12,000

NEW マルチフルオーバー HOB 7555 ¥18,000

NEW パイルジャケット クラシック HMR 7456 ¥16,000

NEW ポーラライトフルオーバー HMR 7559 ¥12,000

NEW マルチフルオーバー HOB 7555 ¥18,000

2F

Step商品 臭いの洗浄力!!

バイバークラス用 クリーナー&ワックス 9009 473ml ¥7,100

プロテクティブ リキッドワックス 9026 473ml ¥7,300

ファイバークラス用 レストア&ワックス 9005 473ml ¥7,100

ボートソープ 9034 473ml ¥7,160~

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

プラスチック マイボートフィッシング 200=全長200cm 全幅115cm 深さ38cm 重量22kg ¥58,000

特価提供品

フェンダーラック2連/3連 各種 ¥17,800~¥28,000→ ¥8,900~¥14,000

高圧洗浄機(東芝)HP-400A(100V) ¥65,000→¥45,000

アキレスナビ フォーゲル 上下 ¥15,600→¥5,000

CAVINESS パドル

3FT ¥3,900→¥3,120

2FT ¥3,300→¥2,640

『マリンヴァンス海外
通販カタログ会員募集中!!』

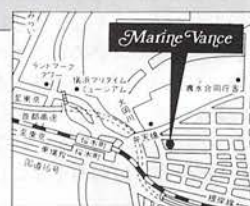
話題のUSAトップマリンカタログ
WESTMARINE 社製 Port Supply のカタログ掲載商品が手に入ります。
詳しくはお問合せ下さい。

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、納期を確認の上ご注文して下さい。
- 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 19081
- 振込は電話にてお願いします。
- TEL: 045-681-0943 FAX: 045-641-1503

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・祝・祭日 ●各種クレジット取扱い及び通信販売取扱い



気象ファクス受信ソフト、ICS-IIIを1名さまに

提供/株エイジツ ☎03-3426-1247

ノート型パソコンの普及にともない、海外では手軽に気象ファクスを受信できるソフトがいくつか開発されています。今回は、そのなかでも信頼が高い英国製のソフトICS-IIIを、輸入元の株エイジツから1名さまにプレゼントします。

ICS-IIIを使った気象ファクスの仕組みを簡単に言うと、短波ラジオや無線のレシーバーをパソコンのシリアルポートに接続し、受信したファクス信号を解析して画面に表示するものです(モデムは不要)。ICS-IIIはIBM(DOS/V)マシンで作動。他に短波帯SSBが受信できるラジオまたは無線レシーバーが必要です。

希望される方は、ハガキに住所・氏名・年齢・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、2月29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。

★1月号のナビゲータバックとダブルバックのプレゼント当選者は抽選の結果、長堀守利(千葉県)、若井 徹(東京都)、後野 真(大阪府)の3名様に決定しました。

ICS-IIIセット内容

- 英文ならびに日本語マニュアル
- 3.5インチFDD×3
- 受信デモ用カセットテープ
- ラジオ接続用モジュラーケーブル×1
- 価格/35,000円

適応環境

- IBM-PCコンパチ(DOS/V)対応。ウィンドウズ未対応
- VGA以上の画面(640×480×16階調レベル以上を推奨)
- 640K以上のメモリー ●ハードディスク仕様



短波ラジオ(パナソニックRFB-65)とパソコン(東芝ダイナブックSS-450)を組み合わせた例

OFFSHORE 1995年12月号(No.244)目次

第9回ブーケット・キングス・カップ奮戦記.....	1
'95ORC総会レポート(2)	3
ジュリールームより(その4)「ルール・クイズ」	6
「ヨットの科学」勉強会(その3)「外洋ヨットと転覆」	7
第135回理事会議事録(要旨)	9
関東支部・執行部発インフォメーション/新しい風に、新しい帆を(最終回)	11

第22回SKKカップヨットレース/第1回SKKヨットフェスティバルレース	13
SAIL OSAKA '97のご案内	14
'96 JAPAN CUPスケジュール決定のお知らせ	15
タカキューカップ'96 第8回ミドルボート選手権のお知らせ	15
〈たか〉訴訟シリーズ(第22回)	16
平成8年K・Y・C SPRING REGATTAのご案内	16
読者プレゼント	17

編集長より

わが国のハイテク産業は、町工場の熟練工によって支えられてきたとよく言われる。先日、あるテレビ番組が彼らを取り上げていた。紹介されたのは、電車のブレーキに使う安全バルブで国内屈指のシェアを持つ小さな工場。鋳物製造においては、どこにも負けない技術が自慢だが、年々受注が減ってきた。

理由は、頻繁なモデルチェンジで電車の寿命が従来の20年から5年ほど短くなったこと。結果、これまで要求された部品の耐久基準も緩くなり、それなら安価な市販品でよいという風潮になった。しかも、年々速さを追求するため、かぎりなく軽い部品が要求される。番組は、ブレーキなど安全に関わる部品まで寿命を削ってよいのだろうかという疑問を投げかけていたが、軽く速くを追求し寿命が短くなってきたのはヨットも同じ。速い艇は喜ばしいが、電車の安全バルブ同様、人命に関わる部分だけはおろそかにはできない。乗り

手も、それを自覚しておきたいものである。

熟練工が部品を作るときは、それが使用される状態を考慮しながら、長年の勘から微妙な「遊び」を加えるという。だから、たかが1つの部品であっても、機械の全体像や稼働する環境を知ることが大切なのだという。

ア杯で〈ブラックマジック〉が勝てたのは、ヘルムスを含めたすべての作業をクルー全員がこなせる力を持っていたからだと聞く。クルーワークばかりで、自分はたんなる部品だと思っている人がいたら、機会を狙って舵を握ってみたいいかがか。きっと、これまで自分がこなしてきたポジションの大切さが分かるはずだ。

表紙：避寒地カリブ海。客船で過ごすのもよし、セーリングで汗を流すのもよし。

写真/添畑 薫

お詫びと訂正

OFFSHORE 1月号の女性セーラーのページ(12~13頁)で1行欠落していましたので下記のとおり訂正するとともに(Be-One)チームと会員のみなさまにお詫びいたします。

- 12頁最後の行から13頁最初にかけて
正) 動くと危ないのじっとしている、スプレ-を浴びながらね。そんな中で……

関東支部会員のみなさまにお詫び

差込み原稿の手違いによりOFFSHORE 1月号の発行日(毎月15日発行)が、遅れましたことをお詫び申し上げます。

株気生堂印刷所

OFFSHORE 244号

第244号 平成8年2月15日発行
毎月1回15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 浅野英武
編集人 市川和彦
〒105 東京都港区虎ノ門1-11-2(第2船船振興ビル5階)
電話・東京03(3504)1911
FAX・東京03(3504)1914
印刷 株式会社気生堂印刷所



PERFECT RESULT



IMS-C SAMOA-VI



IOR ARECAN BAY

■関東フリート対抗レース

関東外洋ヨット選手権シリーズ1995

IMS-Aクラス	SEA HAWK HIGH5	優勝
IMS-Bクラス	AZUSA	優勝
IMS-Cクラス	SAMOA-VI	優勝
IORクラス	ARECAN BAY	優勝
CRクラス	LAHAINA-V(一部使用)	優勝

■ヘインズカップ選手権

ヨットینگシリーズ1995

総合	IBIZA	優勝
----	-------	----

■シアトルカップヨットレース1995

IMSクラス	SUMMER BOY	優勝
CRクラス	COWBELL	優勝

■KYCウィーク

J24クラス	WINDSAILOR	優勝
--------	------------	----

ミドル・スモールボートカップレース

IMSクラス	THIRTY-V	優勝
--------	----------	----

ビックボートカップレース

IMSクラス	AOBA(一部使用)	優勝
--------	------------	----



DIAMOND
sailmakers
Japan

●鎌倉ロフト

鎌倉市台4-3-17 TEL 0467(45)3666 FAX 0467(44)6777

●神戸ロフト

神戸市須磨区衣掛町4-1-25 平野ビル301号 TEL 078(734)1125 FAX 078(734)1124



Admiral's Cup

Ref.39.810.56 V85
(18K YG.クォーツ)
¥2,280,000



CORUM

Maîtres Artisans d'Horlogerie

SUISSE



Coin Watch
Ref.55.145.56
(18K YG.手巻き)
¥1,190,000



AUTOMATIC 100
Ref.295.101.59
(18K WG.
約100時間の自動巻き)
¥1,290,000



ROMVLVS
Ref.50.103.56 V48
(18K YG.クオーツ)
¥1,820,000

創業以来、コルム社は時計創造への独創性を通じて絶えずウォッチ・ファッションをリードし続けています。
超薄型のケースに手巻きムーブメントを組み込んだ“コイン・ウォッチ”から、約100時間の自動巻き上げを可能にした“オートマチック100”、
古代ローマ建国の祖を名に戴く“ロムルス”、また国際信号旗を文字盤に配した“アドミラルズ・カップ”など数々のモデルがその真価を証明しています。
スイスの時計造りの伝統を受けつづ職人の手によるコルム時計は、
十分なアフターサービスの保証とともにあなたの個性をも満足させることを約束いたします。

コラム日本総発売元 **日本アイマート株式会社** 〒101 東京都千代田区神田松永18ビロテ秋葉原 TEL.03(3253)1331/〒542 大阪市中央区西心斎橋1-15-7 心斎橋アサノビル TEL.06(281)1831
直営店 (レクレードル) 〒100 東京都千代田区内幸町1-1-1 インベリアルプラザ3F TEL.03(3501)2721

●表記の価格は希望小売価格(税抜価格)です。●カタログご希望の方は、ハガキに住所・氏名・年令・職業・電話番号・ご覧になった雑誌名を明記の上、上記の日本タイマート株式会社カタログ係までご請求ください。

[illegible]