

Offshore

ジュリールームより「IYRU新ルール(案)」
'96ケンウッドカップ・プレビュー
NORC全国支部だより



1996
7
July
No. 249

IYRU新ルール(案)

NORCルール委員長 石井正行

レース規制は、IYRUによって4年毎に改訂されることになっており、今回改訂される新ルールは1997年4月1日から施行され、2000年まではこのルールでレースが行われることになります。この新ルールの原案が本年3月にできあがりしましたので、その中から我々のレースに最も密接な部分だけ(第1章～第3章と定義)を、とりあえずご紹介します(この他に、第4章～第7章と付則があります)。

この新ルールは、本年11月に行われるIYRUの総会で最終決定するわけですから、その時に部分的に修正される可能性もあります。

従って、まだ日本語訳のルール・ブックは出ておりません。今回これをご紹介する意図は、来年の新ルールへの移行をよりスムーズにするための、NORC会員に対するサービスです。

差支えない範囲内で、本年度のレースにこのルールを採用して、今のうちに慣れておかれることをお勧めします。

用語

“艇”とは、艇とその乗員を意味し、これがレースを行う実体である。

“レース”には、レガッタまたはレースのシリーズが含まれる。

“レース委員会”という用語は、レース委員会の機能を果たす責任のある人または委員会を含む。

付則

付則の規定が適用される場合には、第1章～第7章の中で矛盾するいかなる規則にも優先する。付則中の個々の規定の参照符号は、付則の文字と規定の条項からなる。例えば、“A1.1”

規則の変更

帆走指示書、クラス規則および各国協会の規程は、86条の制限に従ってこの競技規則を変更することができる。

〔訳者注〕86条 規則の変更

スポーツマンシップ

セーリングのスポーツは規則の本文によって管理され、この基本原則に基づいている。すなわち、競技者は規則の範囲内でのみ勝つ努力をするものであり、レース中に自ら規制に違反したことを認めた競技者は、速やかにリタイアするか、またはペナルティーが規定されている場合は、自発的にこのペナルティーを履行する。

第1章 基本原則

1 安全

1.1 危険に瀕したものを救助すること

可能な限り、艇または競技者は危険に瀕している人や船を助けなければならない。本規定は、矛盾するいかなる規定にも優先する。

1.2 救命具および個人用浮力体

艇には、直ちに使用できるように用意された

もの1種類を含み、乗艇者全員分の適切な救命具を搭載しなければならない。但し、クラス規則に他の規定がある場合はこの限りではない。各競技者が、その時の状況に適した個人用浮力体を着用することは、各競技者自身の責任である。

2 公正な帆走

艇とそのオーナーは、規則を遵守し、一般に認められたフェア・プレイおよびスポーツマンシップの原則に従い、個人の努力によって競技しなければならない。艇がこの規定を破ったことが明らかに立証された場合には、本規定によってのみペナルティーを課せられることがある。

3 規則の受諾

本規則に従って運営されるレースに参加することにより、各競技者および艇のオーナーは次の事項に同意する：〔訳者注…自動的に同意したことになる〕

(a) 本規則によって管理されること；

(b) 本規則によって課せられたペナルティー、および取られた他の処置を、本規則に定められた上告および再審の手続きに従い、本規則に基づいて提起された案件の最終決定として受け入れること；および

(c) このような決定に関しては、本規則に定めのないいかなる裁判所または法廷にも訴えないこと。

4 レース参加の決定

スタートするかしないか、またはレースを継続するかしないかを決めるのは、各艇固有の責任である。

5 薬物

競技者は、IYRU医療リストの現行版で禁止されている物質を服用したり、禁止されてい

る方法を用いたりしてはならない。60条および64条1項に拘らず、本規定に対する違反の申し立て自体を抗議の根拠としてはならない。付則1を参照せよ。

〔訳者注〕

60条 抗議権および救済要求

64条1項 審問の要件

第2章 艇が出会った場合

本規則は、レース・エリアまたはその近くを帆走して、レースをしようかとしている艇、レース中の艇、またはレースをしていた艇に適用される。しかし、17条を除き、レース中ではない場合には本規則の違反についてペナルティーを受けることはない。本規則に従って帆走している艇と他の船舶との間には、国際海上衝突予防法または航路権に関する国内法規が適用され、帆走指示書に記載されている場合はこれらの法規が本規則に代替する。

A節 航路権

或る艇が他艇を避けなければならないという場合、他艇が航路権を持っている。しかし、B節とのC節の一部の規定は権利艇の行動を制限する。

10 反対タック

反対タックの艇の間では、ポート・タックの艇がスターボード・タックの艇を避けなければならない。

11 同じタック

11.1 同じタックで、オーバーラップしている艇の間では、風上艇が風下艇を避けなければならない。

11.2 同じタックで、オーバーラップしていない艇の間では、クリア・アスターンの艇がクリア・アヘッドの艇を避けなければならない。

12 タッキング

風位を越えた艇は、クロースホールドのコースとなるまでは他艇を避けなければならない。その間、10条と11条は適用されない。

B節 総合的規則

13 接触の回避

常識的に可能な限り、各艇は他艇との接触を回避しなければならない。しかし、航路権艇またはルームの権利をもつ艇は、他艇がその義務を履行し損じたことが明白となるまでは、接触回避の行動をとる必要はない。そしてこの艇は些細な接触によりペナルティーを課せられることはない。

14 航路権を得ること

艇が航路権を得る場合、他艇の行動により航路権を得たとき以外は、先ず他艇に避けるルームと時間を与えなければならない。

15 コースの変更

15.1 航路権艇がコースを変える場合は、他艇に避けるルームを与えなければならない。

15.2 風上に向かうレグにおける反対タックの艇の間では、ポート・タック艇の2艇身以内にいるスターボード・タック艇は、もしコースの変更をすればそのためにポート・タック艇が避けるために余分な行動をとらなければならないようになるようなコースの変更をしてはならない。

16 プロパー・コース

16.1 フリーのレグで、クリア・アスターンから風下側にオーバーラップした艇は、風上艇から2艇身以内にいる間は、そのプロパー・コースより風上を帆走してはならない。

16.2 フリーのレグで、同じタックの風下艇または風下側にコースをとっているクリア・アスターンの艇から2艇身以内にいる艇は、そのプロパー・コースより風下を帆走してはならない。但し、ジャイブする場合はその限りではない。

17 レース中でない場合

常識的に可能な限り、レース中でない艇は、レース中の艇を妨害することを避けなければならない。

○節 マークまたは障害物に於いて

○節の規定が適用される場合、○節の規定がA節やB節の規定を修正せず、またはA節やB節の規定が適用されないとき、A節やB節の規定はそのまま適用される。

18 マークまたは障害物を通過するルーム

18条は、マークまたは障害物において、艇が同一の側を通過しようとする時からこれを通過してしまうまでの間適用されるものとする。しかし艇がスタートしようとして、近付いているかまたは通過中の、スタート・マークおよびそのアンカー・ラインにおいて、または風上レグの反対タックの艇には適用されない。

18.1 ルームを与えること；避けること

(a) 艇がオーバーラップしている場合には、航路権のある外側艇は内側艇にマークまたは障害物を通過するルームを与えなければならない。航路権のない外側艇は避けなければならない。但しオーバーラップが始まった時、外側艇がそうすることができない場

合はこの限りではない。

本規定は、最初の艇が2艇身区域に入った時にオーバーラップしている場合にのみ適用されるものとする。この場合、その後オーバーラップが解けたとしても、外側艇の義務は続くものとする。

(b) 或る艇がクリア・アヘッドで2艇身区域に入った場合、クリア・アスターンの艇は、その後オーバーラップしたとしても避けなければならない。しかし、クリア・アヘッドの艇がタックする場合は12条が適用され、本規定は適用されない。

フリーのレグで本規定が適用される場合には、10条は適用されない。

(c) オーバーラップが、適当な時に、成立したかまたは解けたかという点について相当な疑義がある場合には、オーバーラップしていなかった、または解けていなかった、と推定しなければならない。

18.2 タッキング

2艇が反対のタックで、一方の艇がマークまたは障害物を通過するため2艇身区域内でタックする場合には、18条1項は適用されず、タックする艇は

(a) 他の艇に、同艇を避けるためクロスホールドより風上に帆走させてはならない。

(b) 他の艇が内側でオーバーラップすることになれば、これを避けなければならない。この場合には14条は適用されない。

18.3 ジャイビング

18条1項(a)が適用されており、内側でオーバーラップした航路権艇がプロパー・コースを帆走するためにはマークまたは障害物でジャイブしなければならない場合には、そのコースを帆走するのに必要とする以上にマークまたは障害物から遠ざかって帆走してはならない。

18.4 連続する障害物におけるルーム

連続する障害物においては、18条1項は適用されず、クリア・アスターンの艇は、その時にクリア・アヘッドの艇と障害物との間を通過するルームがある場合にのみ、内側でオーバーラップすることができる。この場合、その艇はルームの権利がある。

19 障害物においてタックするためのルーム

19.1 クロスホールドの艇が障害物を避けるためには、安全上、大幅なコースの変更をする必要があり、その艇がタックしようとする

き、タックして同一タックの艇を避けるルームがない場合には、その艇はタックするためのルームを求めて声を掛けなければならない。その艇はタックする前に、声を掛けられた艇がこれに應ずる時間的余裕を与えなければならない。

声を掛けられた艇は、

(a) できるだけ速やかにタックしなければならない。この場合、声を掛けた艇もできるだけ速やかにタックしなければならない。

または、

(b) 直ちに“タックせよ”と応えなければならない。この場合、声を掛けた艇は直ちにタックしなければならない。声を掛けられた艇はルームを与えなければならない。10条および12条は適用されない。

19.2 この規定は、スタート・マークおよびそのアンカー・ライン、または声を掛けられた艇がかわすことのできるマークでは適用されない。

○節 その他の規則

○節の規定が2艇の間に適用される場合には、A節の規定は適用されない。

20 ペナルティーの回転；後方への帆走；スタート・エラーの訂正

ペナルティーの回転をしている艇または後進している艇は、そうでない艇を避けなければならない。28条または28条2項に従ってスタート・ラインまたはその延長線の内側に帆走している艇は、そうでない艇を、完全に内側に入るまで避けなければならない。

21 転覆、座礁、投錨または救助

可能であれば、艇は、転覆してマスト・ヘッドが水中にある艇若しくは転覆した後コントロールを回復していない艇、または座礁中若しくは投錨中の艇、または危険に瀕している船舶若しくは人を救助しようとしている艇を避けなければならない。

以後「第3章 レースの運営」については次号にて掲載いたします。

〈東海支部だより〉 第10回NTTエリカカップヨットレース

リポート／実行委員長 森岡稔夫 写真／NORC東海支部

私たち海を愛するものたちの季節到来と心を踊らせています。

エリカカップヨットレースは、多くの人々の支援によって作られた手作りのヨット（全長13.4m）で、1981年7月13日から、長江さん夫妻が長女絵梨佳ちゃん（当時4歳7か月）と4年9か月の歳月を掛けて世界一周をし、国際親善を深め、1986年4月13日に蒲郡港に帰ってきました。その〈エリカ号〉を記念して作られたレースです。

第10回という節目のレースの実行委員長となり「私にできるかな？」と不安でした。

'94年から実行委員として運営を手伝ってきたとはいえ、それは実行委員会への参加と指示どおり動いていればよかったのです。昨年の6月に第9回の反省会をした後に、5月25・26日の2日間、第10回大会に向けて約10回におよぶ実行委員会を開催しました。

遠来のヨットに参加しやすい環境とするにはどうしたらよいか？、前回までの課題でした。ニッポンチャレンジ・ベースキャンプ前は、レースの2日間しか泊められません。前夜祭・アフターパーティをゆっくり楽しんでもらえるようにならないものか考えたのが、近くの三谷漁港でした。三谷漁港協同組合へ行き、短期間の臨時係留の願いをしました。ラッキーなことに、専務理事は昔からのヨットマンでよく理解者でした。嫌われもののヨットを快く迎えて下さり、レース前後の2週間は漁港に安く泊められることができました。「遠くのヨットも参加して下さい」と大見栄が切れそうです。

レース当日の5月26日は好天気。ちょっと風が足りないかな？ 集合7時で戦闘開始。昨夜のミーティングのおかげか？ 動きがよい、さすがレース委員長、後はお任せと陸上の準備の手伝いをするが、昨日から参加賞（例年よりもたくさんの協賛品や賞品で分配を担当した人は大変でした）の分配、そして昨夕の前夜祭の準備・アフターパーティと表彰式等のスケジュールや賞品の準備は、実行副委員長の指示のもと陸上運営係の人達の敏速な動きにより余裕綽々です。

西南西の風3m/s。クルーザークラスのスタート予定（10:00）がゼネラルリコールで20分遅れ、10:40にレーサークラスのスタート。三河湾に168艇が初夏の風にセールを膨らませ、フリーではスピンのお花畑、年に1



10:40 レーサークラススタート

回のすばらしい光景です。そしてクルーザークラスの「ニッポンチャレンジ」が12:04にフィニッシュしてから続々のフィニッシュ。団子状態のフィニッシュをとっていた方々は大変だったと思います。

最終成績が出るまで待てずに、13:00からアフターパーティを開始。生バンドをベースにしてムードは最高。蒲郡旅館組合の協力により綺麗な女性による「フィリピンショー」でパーティの華やかさはさらに盛り上げてくれます。レースを終えたクルーや招待のみなさん・一般参加の方々の満足な顔・顔・顔。私もほっとしました。「エリカカップレース」はお祭りレースです。参加された方ばかりでなく、一般市民の方々も含めて、皆さんが楽しんでくだされば運営側としても苦労のしがいがあるというものです。クイズやじゃんけん大会等はワイワイ・ガヤガヤ、笑顔のちびっ子が一杯の一般市民参加パーティです。

14:00頃からホームポートに向かって出港する参加艇。遠くから参加して下さった方たちなのでしょう。ホームポートへの帰港が遅くなるからと、最後までアフターパーティを楽しんでおられないのでしょうか。安心できる泊地のないせいなのか？ 残念です。来年は三谷漁港の短期間の臨時係留を利用してください。『安全な航海を！また、来年きてください！』と願いつつ見送りました。

二日間とも天気にも恵まれ、ケガもなく、このイベントとレースを大成功の内に終了することができました。これも蒲郡市役所・三

谷漁港協同組合の後援・協力の方々や、特別協賛のNTTを始めとする多大な協賛や援助をいただいたおかげだと思います。

みなさま方のご支援・ご協力をいただきまして深くお礼申し上げます。来年も「第11回NTTエリカカップヨットレース・イン蒲郡」を開催します。また、たくさんのクルーザーとたくさんの方の人にお会いできるのを楽しみにしています。

ファーストホーム：

〈フローレス〉 1時間28分56秒

総合優勝：〈WISE ONE〉1時間34分14秒



市民体験模擬レース



総合優勝〈WISE ONE〉のみなさん

〈西内海支部だより〉 第25回別府レース

リポート／レース委員長 長浦勝則 (周南フリートキャプテン) 写真／NORC西内海支部

- 主催：(社)日本外洋帆走協会西内海支部
- 日程：5月4日(土)・5日(日)
- レースコース：大分県別府湾から山口県光市沖(伊予灘・周防灘)
CRクラス：48マイル
BWクラス：30マイル
- エントリー数 CRクラス：14艇
BWクラス：4艇

今回のレースはスポンサーがなく、緊縮財政でのレースとなり、スタートは別府フリートが、フィニッシュは周南フリートが担当するという形でのレース運営となった。

スタートは微風の中、CR・BWクラスが同時スタート・CR・BWクラスが同時スタート、同時フィニッシュするようレースコースを設定したため、BWクラスはフィニッシュ地点の光市を目指し北東に、CRクラスは18マイル先の航路ブイを目指して東へ向かってスタート。

レースは微風・逆潮のため、珍しいケースが起きてしまった。本部船がレース艇に接触してしまったのだ。スタート後、本部船がスタートラインのアウトマークを撤収する際に、微風・逆潮のためマークのすぐ側にいたレース艇に操船ミスで接触、損害を与えてしまった。レース艇は航行に支障がないためそのままレースを続行。「オーバーナイトのレース委員長なんてやるもんじゃない」と皆がいう。これが胃の痛くなる始まり。やがてフィニッシュライン海域では、風が上がり、雨も



フィニッシュ光市(光井港)でのレース艇

降りだしてきた。レース艇は楽しそうが、アンカーリングしての雨とうねりの中でのワッチは、船酔いとアルコールとのダブルパンチで大変であった。

明けて5月5日、8時過ぎに全艇フィニッシュ。天候も急速に回復してきた。胃の痛みも治まった。それにしても、トップから12時間差。潮、コース、艇、セール、乗員の技量、風の強弱、アルコールの量、食料、雨などと要因が考えられるが無事でよかった。

10時から、表彰式までの時間潰しの周南フリート名物豚の丸焼きパーティを始めた。天候が回復したせいか、冷えたビールのせいか、完走の解放感からか、用意した豚がみるみるうちになくなっていった。

以上でレースは終了した。上記の事故も支

部とオーナーの協力により保険で処理できるらしい。善意で協力していただいた別府の方々の重荷にならずにホッとしている。

第25回別府レース総合成績

CRクラス 参加14艇

総合順位	セールNo.	艇名	艇種
1	70	NEO COSMOS	E-13
2	4230	MALTI MAX	E-12
3	3142	Dimple	ROSS 10.6
4	3931	KILAUEA	E-935
5	3900	国士無双	FCヨーロッパII

BWクラス 参加4艇

1	5008	安芸八世	オセアニス440
2	3784	Dear Ellie	ジャーヌーSF36
3	5254	キャサリン	ジャーヌー44

〈近畿・北陸支部だより〉

Asahi Z-CUP Yacht Festival 1996 総合成績表

《クラスI》66艇

順位	SAIL	艇名	艇種	オーナー
1	5001	AGNES	YAM-31S	田中 慎一
2	4933	OLIVE-5	YAM-31SLTD	岩元 則幸
3	3561	KONA WIND	FARR-3/4	吉永 豊一
4	3792	IBIZA	JEAN-36.5	坂本 博
5	4022	HYSTERIC KIDS	YAM-31S	原島 徹
6	3556	Fire Bird	YAM-31SLTD	杉田 雅信
7	1195	FRONT RUNNER	X-3/4	沢田 順一
8	4105	ADRIAN	YAM-31S	田中 一郎
9	3678	安清丸	YAM-31S	辻村満三朗
10	4492	大地	YAM-31SLTD	刀根 一郎
11	5367	Southern Comfort	YAM-31SLTD	中尾 登
12	3733	SYLPHY	E.V-30	長谷川創一
13	3017	ALL HANDS 5	YAM-31SLTD	高橋 直之
14	5270	BOY'S	YAM-31S	神川 薫
15	2833	EROS V	BEN-F-35S7	南 衛宏
16	4513	SEA BLUES V	YAM-31S	鈴木 敏春
17	759	mugen	YAM-31SLTD	萬木 寛次
18	2847	STRAWBERRY	YAM-R30II	坂井 隆男
19	4780	BOWGA II	YAM-31SLTD	三上 良治
20	5540	KONA	YAM-31SLTD	中田 哲嗣

《クラスII》48艇

順位	SAIL	艇名	艇種	オーナー
1	4581	BAHN FREI	YAM-25MLIB	谷口 修賢
2	3752	CREEKV	TAK-1/8	入江 学
3	4476	Swift	YAM-25MLSS	平川 猶基
4	5044	NEIAFU	YAM-23II	岡田 清春
5	5447	Swift Magic	YAM-23III	平川 猶基
6	641	海姫	YAM-23II	西村 俊雄
7	313	来夢来人	YAM-23II	森本 真雄
8	2914	MIYAKO II	YAM-26CSS	小泉 忠久
9	3971	MICHIKO	YAM-23II	渋谷 勲
10	5259	風雲児	R-23	三輪 年
11	465	グラナマス	YAM-26S	伊東 邦夫
12	561	De ja vu	YAM-26S	柿本 秀治
13	5139	ONLY HEARTS	YAM-23II	西野 哲朗
14	4917	Antares	YAM-23II	伊藤 哲哉
15	5058	VIERGE	YAM-23IIX	中井 英貴
16	283	EAST RIVER	YAM-26SS	東 孝一
17	3300	AKAVIT	YAM-23III	太田 光重
18	602	Juno	YAM-23	木村 美夫
19	3969	SAYUTO	YAM-23II	高橋 利明
20	3441	WIND EXPRESS	YAM-26C	沖中 一史

《クラスIII》18艇

順位	SAIL	艇名	艇種	オーナー
1	3598	HAWK WIND	OCE-23	前田 章
2	2566	I am III	YAM-21SS	野村 知史
3	444	LITTLE ISLAND	YAM-25II	小島 正敏
4	4015	PAVO	PAIO-91	早川 東秀
5	2239	PECKER II	FARR-727	吉井 久夫
6	389	CHIKO	YAM-31EXII	中川 郁三
7	3845	BOSTONIAN II	SOL-LEV	中村 保幸
8	494	BON VIVUER	YAM-30C	石井 孝
9	550	SCIROCCO	F.S-28	吉兼 和男
10	593	MICHIKO II	DEH-25	田中 一樹

《クラスIV》16艇

順位	SAIL	艇名	艇種	オーナー
1	4699	Mola Mola	YAM-21S	松本 真一
2	2565	JOKER IV	YAM-21S	藤井 浩
3	5426	Pure	YAM-21S	木下 弘幸
4	4697	O-CUBE	YAM-21C	佐藤 久寿
5	3361	IMP	YAM-21C	河原 透
6	3956	MARIE	YAM-21C	行田 勝之
7	4806	流斗	YAM-21C	川本 真
8	691	はるか	YAM-21S	浜 宏隆
9	3925	Lady Cat	YAM-21S	坂下 和広
10	475	GONTAら	YAM-21S	早川 浩義

《クラスZ》8艇

順位	SAIL	艇名	艇種	オーナー
1	5538	ENDRESS LOVE	SUN B-33	飯田 順彦
2	510	eve	N-301T	吉良 仁吉
3	1040	Blue Hex	TK-25	辻 康三
4	637	AQUAMARINE	TREK-42	亀谷 均
5	5562	MAMACHIRI	MAC-26	小林 正記
6	706	Flower Child	TATO-30	永田 秀一
7	702	DARLING	SEA-W-25	平林 綱広
8	680	BaBiBoo	SEA-W-25	久保 直巳

内海支部 だより

内海支部もガンバッテます

NORC内海支部 徳島フリート 瀬川 洗城

内海支部は、4月21日神戸市において1996年度第1回常任委員会を開きました。

3月のKYCスプリングレガッタ、4月のスプリングレガッタイン宝伝、第21回舵杯の報告がありました。舵杯は87艇のエントリーがあり、CR部門は12艇IMS部門は7艇でした。

内海でもCR取得艇が100艇に達しつつありますので、今後はCR主体にレースができるものとみられています。CRを取っていない艇はできるだけ早く取って下さい。

今後のレースは、サントピアのオレンジカップ(5月3～5日終了)、内海伝統の紀伊水道レースなどが予定されており、準備状況が報告されました。また、須磨フリートのシアトルカップはハーバーの修復状況により、現在のところどうするか決定できていないので、できるだけ早く決定してアナウンスしたいとのことです。

以前から課題になっていた安全講習会を、6月14日に新西宮ハーバーでKYCと共同で開

催することになりました。内海支部会員の多数の参加をお願いします。

最後に、事務局から4月初めにわが国ではじめてのフローティングヨットショーにNORCから出艇した経過が報告されました。同ショーは好評だったため、秋にも開催の聲があがっているとのことです。

以上、内海も神戸もガンバッテいます。

第38回紀伊水道レースのお誘い 「黒潮に夜光虫の航跡を引く」

経済大国を謳歌したわが国も、さまざまな事件事故、あるいは転載などにさらされ、混乱を続けております。

これらの事象を歴史の一コマとして鳥瞰すれば「もっと余裕を持って生きようよ」という天からの啓示といえなくもないでしょう。

余裕を持つということこそ「無為」な時間を過ごすことができる環境にあると考えるならば、太平洋へのオーバーナイトセーリングなど最適ではありませんか。

それはなんの経済効果ももたらすことはありませんが、黒潮に夜光虫の航跡を引くという男のロマンは具現化できるのです。さあ、この夏は太平洋へ……。

■日 時…8月3日 11:00スタート

■コース…サントピア沖→牟岐大島→徳島約100マイル

■参加資格…NORC登録艇または会友艇

■レーティング…IMS、CR、取得艇

■安全規則…カテゴリIII以上(ライフラフト

は不要、通信は船舶電話で行う予定)

■出 艇 量…1艇 5,000円

参 加 費…会員 1,000円

非会員2,000円

■問い合わせ先

NORC内海支部(078-271-8750)または徳島フリート瀬川まで(0886-25-3706)

'96 Mid Summer 阿波證券カップ 阿波踊りレースのお誘い

24回目と伝統を誇るまでになった阿波踊りレース。ヨットレースもさることながら、やっぱり楽しみは、ヨット連での阿波踊り。

今年は、ア杯のNZ艇ブラックマジックの故事をまねて、参加者全員揃いの靴下、ラッキーレッドソックスで、踊り棧敷へ繰り込む計画です。

今年の夏も、あなたのセーリング計画は、8月14日の阿波踊りレースを中心に決めて下さい。今年もスポンサーは阿波證券です。

徳島ヨットクラブ 会長 片山隆博

8月13日(火)

■AM10:00 受付開始(ヨット神社ボンツーンのグランドバンクまたはシーマンライク)

■PM5:00 艇長会議(徳島プリンスホテル)

8月14日(水)

■AM8:00 スタート(タイムリミットPM3:30)

■PM5:00 表彰式・パーティ

■PM7:00 阿波踊り



'95阿波踊りレースより

来年の鳥羽レースまでにVHFを開局するには、 今から準備を——10月の受験が早道・ベスト・リミット

鳥羽レース準備に余念のない艇も多いと思うが、次回1997年から同レースでは、通信手段に国際VHF搭載が義務づけられていることはご存じのことと思う。また関東支部でも、本年10月5日のKSC第7戦初島レース(関東外洋ヨット選手権シリーズ、関東フリート対抗レースを兼ねる)から、通信手段が全て国際VHF(マリンVHF可)に統一される。

ORCカテゴリ3以上のレースに国際VHF搭載が義務づけられてからもう3年。諸事情から日本での適用は猶予期間を重ねてきたが、安全のための通信手段は必要不可欠からざるものとの認識は固まってきたと考える。

OFFSHORE誌上でも、数年前から通信に関する記事を、意識的に掲載してきた。今号ではその集大成として、例年150杯を超えるエントリーをみる鳥羽レースに的を合わせ、来年以降参加の為に必要となる国際VHFの開局準備について解説してみる。

鳥羽にはまだあと1年もあるではないかと言われるが、諸準備を考えると実はそんなに悠長に構えてもいられない。迫りくるその日の為に、早めの準備をお願いします。

さて船に搭載する無線機、アンテナ等の据付工事

および開局申請は、取扱業者者に依頼し3ヵ月で十分。しかし無線従事者資格取得には多少時間が必要なので、今から準備が肝要である。

国際VHF操作に必要な資格は、国際航海をする場合で第一級海上特殊無線技士、国内のみでは同2級海特で良い。

取得には財日本無線協会の養成講習会受講と国家試験受験の2通りがある。養成講習会は、1海特で45時間(8日間)、2海特で17時間(3日間)無遅刻無欠席とかなり負担が重い。ヨットマンには困難なのでここでは国家試験受験のケースで解説する。

直近の国家試験は今秋10月に各地で開催される。受験申込受付は2ヵ月前の8月1日から20日。郵送でも可(当日消印)。申込書は日本無線協会で頒布されているが、NORC本部通信委員会でも入手可能。この場合は直接事務局へ来るか、申込書代120円分と返送代80円分を別々の切手で同封の上、早めに入手し、必要事項を記入して、郵便局または銀行の受取料振込証書を貼付して郵送する。写真も試験日までに必要。

試験科目は、電波法、工学と和文電気通信術(1海特は選択式英語と欧文通信術が加わる)。1日で終了。テキストは、試験問題集も加え一式4700円。財

電気通信振興協会へ申し込むか、書店で入手する。

次に、独学で取得する自信のある人は、試験までに猛勉強する事になる。自己管理に自信の無い人は、通信委員会の主催する速習勉強会の受講が適所になる。正に合格のための即席講座であり、自動車学校の様な「養成講習会」とは違うので合格のポイントも学習あるのみ。半月ほどの覚悟は必要である。また電気通信術は、個々の読み方を覚えなくては通動通学の電車内で広告(カタカナ、英字)をみて、訓練し慣れることがポイント。

開設申請は約2ヵ月掛かる。1997年6月末に開局として逆算すると申請は4月末となる。この場合申請時に有資格者がいること。今年10月の受験で合格し免許証を入手すれば余裕を持って開局に臨める。

1997年の3月にも試験はあるが、これでは選任従事者に誰れが頼まないで無理である。また2月には短波も扱える第4級海上無線通信士の試験がありギリギリ間に合うが、海特に比べより難しい。

本年10月の受験が、最適な時期であり、8月の受験申請をお忘れなく。勉強会も企画されるが定員10名程度。国家試験開催案内は、関東支部FAXサービスで入手できる。

'96ケンウッドカップ プレビュー

NORC国際小委員会

今年もハワイ沖での熱いレースが、来る8月5日より始まります。

すでに7ヶ国、50艇以上がエントリーを済ませており、日本からも過去最大の17チームの参加が予定されています。特に今回はマム36の太平洋選手権が併催され、日本から日本マム36協会の熱風で6艇が参加しカップを狙います。ナショナルチームの優勝チームには、過去1度だけ日本チームが手にしたケンウッドカップが贈呈されます。

すでにこのカップを持ち帰るため、オーストラリア、香港、ニュージーランド、米国が早々と強力なナショナルチームを発表。すでに水面下で戦いが始まっています。

我ら、日本チームも今回は3チームを編成し、カップを目指します。

●JAPAN REDチーム

他国では40フィート以上の大型艇が多い中、日本マム36協会の活発な運営によってレベルアップされたマム36によるチームです。特にJAPAN CUPで好成績を残した、シーホークチームの新艇〈Seahawk〉、〈Mario Express〉、〈Santa Red〉と〈AOBA〉による強力なチームワークの陣容です。

●JAPAN Whiteチーム

〈Take-1〉、〈Just-7〉、〈X-Dream〉とIMS艇による、東海支部よりの初チームでの参戦です。最近の東海支部全体の強さと新鋭艇との組み合わせにより、初参加艇の多いチームですが期待できます。

●JAPAN Blueチーム

海外レースにおいて最も経験が深く実力のある〈Dreampic〉(関東)と、〈Liberte Express〉(玄海)に、名門シーボニアヨットクラブメンバーのチャーターによる〈The Spirit of Seabornia〉といった編成。海を知りつくしたメンバーで、安定した力を発揮するチームです。

以上3チームが、今回のナショナルチームとしてハワイの海を走ります。単独参加でも〈Love A'Luck〉、〈Server〉、〈Seahawk High5〉、〈Team Moroisio〉、〈G'NET〉、〈Grand AYA〉など実力艇が上位入賞を狙います。

会員の皆様におかれましてはぜひ参加各艇、クルーに大きな声で応援をお願いいたします。

'96 KENWOOD CUP エントリー ('96 5月24日現在)

●65～80フィート

BOOMERANG(Frers80')	USA
CASSIOPEIA(Davidon72')	USA
EXILE(Reichel/Pugh65')	HKG
FALCON2000(N/M78')	USA
MORNING GLORY(R/P80')	GER
SAGAMORE(S&S78')	USA
SAYONARA(Farr78')	USA

●44～55フィート

AUSMAID(Farr47)	AUS
DREAMPIC(Farr44)	JPN
INFINITY(N/M49)	USA
LIBERTE EXPRESS(Yamaha44')	JPN
RAGAMUFFIN(Farr50')	AUS
THAI AIRWAYS(Dav55')	NZL
SEALAND X-RATED(ILC46)	HKG

●41～43フィート

SEAVIEW CHALLENGE AGAIN(Bsh41)	AUS
FLASH GORDON(Farr43)	USA
GEORGIA(Farr43)	NZL
G'NET(Farr ILC40)	JPN
GRAND AYA(Farr41)	JPN
SEALAND ORION EXPRESS(ILC40)	HKG
QUEST(N/M43)	AUS
TERRAFIRMA(Murray41)	AUS
SEALAND WIZARD THE SEQUEL(41)	HKG

●35～39フィート

DESPERADO(Lidgard36)	USA
JACK RABBIT(N/M39)	USA
JUBILEE(IMX38)	USA
JUST SEVEN(N/M35)	JPN
LOVE A LUCK(Elliott39)	JPN
RECIDIVIST(Schumaker39)	USA
SPIRIT OF SEABORNIA(J-35 Charter)	JPN
STACKERLEE(Farr39)	NZL
SURFACE TENSION(N/M36)	CAN
TAKE1(Farr39)	JPN
TEAM MOROISO(X-119 Charter)	JPN
TOTAL RECALL(Elliott39)	NZL
X-DREAM(X-119 Charter)	JPN

●MUMM36クラス

AOBA EXPRESS	JPN
BLUE CHIP	USA
GEORGIA EXPRESS	NZL
JAMESON	IRL
MARIO EXPRESS	JPN
NO PROBLEM	USA
SERVER	JPN
SANTA RED	JPN
SEA HAWK	JPN
SEA HAWK HIGH5	JPN

ナショナルチーム

AUSTRALIA:	AUSMAID QUEST RAGAMUFFIN
HONG KONG:	SEALAND ORION EXPRESS SEALAND WIZARD THE SEQUEL SEALAND X-RATED
NEW ZEALAND:	GEORGIA GEORGIA EXPRESS STACKERLEE
USA BLUE:	FLASH GORDONII INFINITY NO PROBLEM
USA GOLD:	DESPERADO RECIDIVIST 未定
JAPAN RED:	Santa Red(Mumm36) Mario Express(Mumm36) Sea hawk(Mumm36) (Aoba) (Mumm36)
JAPAN WHITE:	X-Dream(X-119) Take-1(IMS-40) Just-7(IMS-35)
JAPAN BLUE:	Dreampic(IMS-44) Liberte Express(IMS-44) The Sprit of Seaboria(J-35)

KENWOOD CUPに「草の根軍団」がチャレンジ 俺たちにもできる！ 国際オーシャンヨットレースの楽しみ方！

ゼネラルマネージャー 中村 寛 (The Spirit of Seabornia)

〈The Spirit of Seabornia〉は、昨年6月、NORCシーボニアフリートが初島レースのコミティを担当。レース艇をスタートさせた後、芝生で寝転びながらの会話からはじまった。

「KENWOOD CUPって本当に楽しいんだぞ〜、半端じゃないぞ〜、皆で行こうよ！ 後悔させないよ！」と、何回かKENWOODを経験している私がアジテーターとなった。

Seabornia Yacht ClubとNORCシーボニアフリートの有志が中心となり、国際的オーシャンヨットレースで活躍したいと願う若者たちを広く公募。日本中から〈The Spirit of Seabornia〉の名のもとに35名の会員を募り、今年の1月からKENWOOD CUP Chal-

lenge'96強化合宿をシーボニアで開始し毎週末に充実したトレーニングを実施している。チャーター艇は前回〈ビッグモーニング〉がチャーターした〈アーバンリニューール〉(J35)に決定した。

チーム編成には、ヘルムスに戸谷寿男氏を擁し、〈ベーシック〉の小林君と若手を中心とした自主管理の「草の根軍団」で日本ナショナルチームの一員として挑む。

〈The Spirit of Seabornia〉の目的は、国際オーシャンヨットレースで上位入賞を目指すとともに、海外ヨットマンとの交流を深めることにより、オーシャンヨットレースの運営およびホスピタリティを研究すること。また、チーム編成の基本的な考え方はセーリングマスターやコーチ



ングスタッフを充実させ、カリキュラムに従った、システマチックなトレーニングを実施する“本格的グランプリレーサー養成機関”となればと考えている。

現在、遠征選手チーム28名、サポートチーム、観戦ツアーチームに合わせて総勢50名を送り出す。また、帰国後は、12月のタイ“Kings Cup”にもチャレンジできたらと計画している。

ウッディンヨットレースのお知らせ

主催：小網代オーナーズクラブ

写真提供／舵社

〈ウッディンヨットレース開催の意義〉

四方を海に囲まれた我が国は、かつては遣唐船遣唐船により中国を往来したように海洋民族として活躍してきました。しかしながら、江戸時代の鎖国政策により造船技術や操船技術の発展が妨げられ、海洋民族としての伝統が衰退してきました。近代においても、その傾向は引続き継承され、海洋文化の希薄な国家となってしまいました。

「広辞苑」には、「シーマンシップ」という言葉はなく、また「潮気」という言葉の説明は「塩分を含んだしめりけ」とあり、船乗りが使う「潮気」の説明はありません。

私たちは、7月20日の「海の日」にちなんで、本当の海洋文化とは何かを考え、海と語り合い、海と共生して培わなければならないものは何かを考えてきました。古来から変わらぬ七つの海を乗



り越えてきた「木造船」は、現在でも中国のジャンクや中近東のダウ船として脈々とその伝統が引き継がれておりますが、残念なことに我が国の木造船の伝統は近い将来消滅する運命に見受けられます。欧米では50年も60年も前に建造された木造ヨットが現役で活躍しているのは当たり前のことであり、海洋民族の誇りを見る思いがします。

日本で生きている木造ヨットは年々少なくなっ

ており、現役の木造ヨットを今後も日本の文化遺産として残し、また木造ヨットのもつ素晴らしさを多くの方々へ披露するために、ひいては海洋文化を醸成するために、ウッディンヨットレースを開催します。

〈開催要綱〉

日 時：1996年7月20日(土)「海の日」

スタート：午前10時30分

午前10時に小網代湾に全艇集合して、スタート海面に向かう

コース：小網代沖→亀城沖ブイ→小網代湾口 約10マイル

表彰式：午後2時開始 小網代オーナーズクラブハウス前

参加希望の方は 担当 吉岡久光

TEL・FAX兼用 03-3466-5491

『海から見よう！日本』キャンペーン

ヨット〈うみまる〉7月19日に日本一周達成予定

「海から見よう！日本」事務局

今年から祝日に制定された「海の日」にちなんで、海から日本を見つめ直してみようとする『海から見よう！日本』キャンペーンのヨット〈うみまる〉による日本一周の旅は、5月14日に横浜ベイサイドマリーナから始まりました。

横浜出航後北上した〈うみまる〉は順調に航海を続け、これまで立ち寄った15カ所の港ではどこでも暖かい歓迎を持って迎えられ、最北端の稚内から小樽間はフラッグリレーのお手伝いもしました。本州から北海道へ北上するコースでは、海に落ちる滝を見たり、桜前線を追い抜いたりまた、ロシアが主張するところの国境線を、海上保安庁の巡視船に守られるように航行するなど、南波誠艇長以下、ヨットレースではキャリアが豊富なクルーたちも感激の連続のようです。

〈うみまる〉の航海と共に季節もこの1ヵ月で冬から夏へと変わってきています。情報発信を担当する秋和良於クルーからの5月20日前後の根室

近辺からの通信は「寒い。着込んだ上に、目だし帽に冷凍作業用の手袋という格好でワッチについて」といった内容でデッキ作業の辛さが伝わるレポートでした。

その約1ヵ月後ともなると、目だし帽に冷凍作業用の手袋などが、ダンボール箱に詰められてキャンペーン事務局に送られてきます。6月24日の最新レポートでは、本州南岸に横たわる梅雨前線の南側に出た〈うみまる〉艇上の晴れ晴れとした雰囲気伝わってきます。

——〈うみまる〉の前方には、薄い高層雲がしっかりと張り付いた青空が見えます。夕方のトカラ群島の沖で、ぼくたちは勝手に「梅雨明け宣言」を出してしまいました。

日が暮れて星空が見えてきました。日本海では曇りが多かったのに、本当に久しぶりの星空です。しかも空気がきれいなので天の川までが肉眼でくっきり見えます。(6月22日)

——南風を斜め前から受けて、沖縄本島を目指しました。左手には徳之島が見えてきました。イルカが2頭揃ってジャンプしています。もう夏の海です。デッキ上には、昨日までの雨で濡れて湿ったままのカップを並べて干しました。(6月23日)

6月24日現在、〈うみまる〉は寄港地では最南端となる、沖縄県・那覇に入港しています。全行程の3/5を終え、これからは奄美大島、屋久島を巡り、太平洋高気圧とともに徐々に北上しながら瀬戸内に入り広島、高松、徳島、大阪などに入港します。その後紀伊半島沿いにぐりと航海を続け7月15日には最終寄港地となる河芸に寄り、7月19日に再び横浜に戻ってきます。

7月19日、横浜ベイサイドマリーナへの入港は、13時の予定です。ぜひ、NORCのエンサインをかけた〈うみまる〉日本一周の旅の終結を、ヨット仲間として出迎えていただければ幸いです。

TOKYO'S CUP '96

YACHT FESTIVAL



TOKYO'S CUP '96 YACHT FESTIVAL

ヨットレース開催案内

主催 トウキョウズ・カップ'96ヨットフェスティバル実行委員会

後援 東京都島嶼町村会、財団法人日本ヨット協会、(社)日本外洋帆走協会
東京都ヨット連盟、NHK、読売新聞、TOKYO FM、NTT DoCoMo

日程 1996年8月2日(金)から8月4日(日)まで

コース Aコース トウキョウズ・カップ

スタート 8月3日(土)9時

場所 大島波浮港沖マーク

コース 通過ポイント ①利島 西側通過 ②新島 西側通過 ③式根島 西側通過 ④神津島 西側通過 ⑤三宅島 反時計回り

フィニッシュ場所 大島波浮港沖マーク

Bコース トウキョウアイランズ・カップ

スタート 8月4日(日)9時

場所 大島波浮港沖マーク

コース 大島波浮港沖スタート

利島沖フィニッシュ

フィニッシュ場所 利根港岸壁沖マーク

適用規則 国際ヨット競技規則(1993-1996)と本大会実施要項及び本レースの帆走指示書を適用する。

参加資格 クルーザーの愛好者なら誰でも参加できます。但し、

1) Aコースは、IMS'96又はCR'95の有効なレーティングを所有し、船舶安全法に基づく「沿海」以上の基準に合格している艇。且つ、4名以上の乗員を有し、艇長は、NORCの会員であること。

2) Bコースは、船舶安全法に基づく「限定沿海」以上の基準に合格している艇。且つ、レース経験のあ

る4名以上の乗員を有すること。

3) A、Bコース共通: 「TOKYO'S CUP '96レース安全基準」を満たしていること。

参加料 1艇8,000円(8人まで) それ以上は1人につき1,000円追加

申込み締切 平成8年7月22日まで

参加申込並びに問い合わせ先:

トウキョウズカップ'96ヨットフェスティバルレース委員会

〒105 東京都港区東新橋1-1-8 ヌノフビル4F

スターボード株式会社 内

TEL: 03-3289-1899 FAX: 03-3289-1790

ハーバー参加受付: 下記ハーバーでも参加申し込みを受け付けます。

(7月14日まで)

夢の島マリーナ、逗子マリーナ、三崎マリン、シーボニア、佐島マリーナ、芦名マリーナ、油壺京急マリーナ、葉山マリーナ、マリンポート・コーチャ、横浜クルージングクラブ、湘南サニーサイド



関東・執行部発 INFORMATION (その6)

関東会員はFAX情報サービスをご利用下さい。

やり方のわからない方は

044-244-8600へ

●修正予算がきまる…

去る6月22日、関東臨時時代議員会と総会がひらかれ、この2月に暫定でスタートした新執行部の本年予算が本決まりとなりました。

昨年実績で1,900万の管理費をけずりに削った暫定予算では、1,270万の管理費でスタートしたのですが、特に人件費の重圧のために年度末には550万からの赤字を覚悟しなければならない状況でした。会費収入は1,000万しかないのです。

関東支部は数年前から構造的に赤字がでてしまう体質となっていたため、早急になんらかの「手」をうたねばならなかったのですが、有効な手だてがありませんでした。たまたま、4月に事務員の退職がかなり、あえて補充を雇わず、昔にかえって役員がボランティアで事務を代行、思い切って事務の分散化、機械化、外注化を試みることに、こんど提出した修正予算では管理費をさらに240万ほど削減できることになりました。

●赤字体質からの脱却が計れそうです…

今年はすでに従来型で半年をすぎたことでもあり、また従来からの職員の退職金もまとまってドンと支払う必要もあり、家賃の削減も半分の効果しか生みませんので、来年には200万程度の赤字が見込まれます。この赤字は支部基金をとりくずすことなく、役員が分担、自分たちから担保を出して銀行から借金を覚悟です。職員の退職金の総額が230万にのびますので、来年はそれで赤字をキレイに埋め、借金もなくなる見通しです。ようやく関東支部は赤字体質からの脱却が計れそうです。当初は関東支部を維持するだけでも、会費を2,000円値上げしなければ…と考えていたのですが、いまは「多分その必要がなくなった」と言える段階にあると思われます。

●事務を合理化するためには…

いま執行部がやっている仕事は「関東支部の事務」の徹底的な分析作業です。

会員サービスを低下させないで事務を合理化するためには、まず執行部みずから、すべての事務を掌握し、それを鋭く分析することからはじめなければならないと考えます。今、役員はほとんどすべての事務を分担、自分の仕事の合間を使って関東支部の事務をこなしている毎日です。会員のご協力をせつに望みます。できるだけまわりで教

えあい、聞き合い、また、よく実施要項などを読んで下さい。FAX情報サービスと044-244-8600の案内を十分にご活用ください。会員が必要とされるものはどんどん充実してゆく予定です。ご要望もお聞かせください。

レースの事務も担当のフリートが中心になってやってくれています。また、安全検査にかかわる事務も大幅に簡素化させてもらいました。CRについても同様です。こうして、できるところから「人手」つまり「人件費」をはふいてまいります。

しかし、会員の問い合わせやら、役所のとどけ、銀行の口座づくりから封筒の印刷の発注、などなど、2,000人を超える会員の事務は実にたくさんあるものです。とくに、本部と支部の分離にかかわる仕事は小さな会社を設立するよりももっと大変でした。

本部と支部の分離作業もここにきてようやく峠を超えたように思われます。長い間、つもりつもったホコリをとりのぞき、やり方を変えるというのは実には大変なものです。また、関東の会員の中では、意識として「本部」や「関東」が分かれていないためにとくに混乱が起きがちです。会員が本部と直接かわりあうのは「IMS」と「無線関係」だけです。関東会員は「本部」に安直に電話をかけないで下さい。本部は公益的な仕事に専念してもらわねばならないのです。

●誰が、どう費用を負担するのか…

さて、本年後半から執行部は「事務の合理化」で人件費を削減できるだけ削減したあと、今後、関東支部の事務はどうあるべきか、どうボランティアに分担・分散できるのか、どのような人を雇えばいいのか、その人の将来を保証できるのか、将来をも見据えてどのぐらいの賃金が支払えるのか、などを本格的に考えようとしています。「総事務量」はどう分散しようが変わらないのですから、最後には、誰が、どう労力を提供するのか、労力を提供しないのなら、誰が、どうその費用を負担するのかの議論になっていくと思われます。深く議論する必要があると思います。

また、レースにかかわる固定的費用の洗い出しをする作業にもかかっています。会員が負担するレース参加費をできるだけ安くしなければなりません。固定的にでいく費用を誰がどう負担すべきか、を考えようとしています。つまり、今年後半からすぐに来年のための予算策定作業にかかります。関東支部は赤字体質から脱却できたとはいえ、あいかわらず経費膨張の圧力は高いものがあります。

関東支部レース成績はインターネットで世界に発信しています。

アドレスは、「関東支部RACE INDEX」

<http://www.imasy.or.jp/~sail-jpn/norc/racekanto.html>

関東会員は本部に安易に電話をしないで下さい。

関東会員用の電話は03-3452-8021

FAXは03-3452-8031

支部会員各位への急告！

関東支部会員用「NORC関東」瓦版(かわらばん)を発行します。

162...#287-03-3452-8031-20#

今後必ず毎月1回アクセスして下さい。

●利用できない会員がいる...

FAX情報サービスはおかげさまで順調に稼働しています。すでに、取り出し枚数は3,000枚を数えます。大変な数です。会員のご協力に感謝しています。

一部、会社のFAXをお使いの会員の中にFAX情報サービスをご利用になれない会員がいることも承知しております。会社のFAX番号が追加番号の形態をとっている場合はNORC側のコンピュータがメイン番号しか確認できず、その追加番号を認識できないためご利用にならないのです。ダイヤル・インという形態がこれに属します。

162...#287-03-5251-7077-01#でFAXを取り出すことができない場合は、上記の仕掛けになっているFAXと考えられますので、恐縮ですが、お仲間の違うFAXからアクセスして下さるようお願いいたします。

●さまざまな情報を迅速に提供しています...

実施要項・申込書ばかりでなく、レース成績・航跡図・レース委員長のコメントまで、レース委員会からまわってくるものは全部収録して迅速に提供しています。関東支部のレース結果はインターネットで世界にも発信しています。今後、本誌のページ数も削減される見通しです。関東に割り当てられているページは現在でも全体で2ページしかありません。したがって、頻繁におこなわれるレースの成績も本誌上では上位艇しか紹介できないこともたびたびになります。上位艇だけの掲載は止めて、全出場艇の名前を載せよとか、いや、ボランティアでレースを運営した人々の名前こそ載せるべきだとかの議論が起きています。どうお考えでしょうか。

いづれにしても、紙面がひろがることはない情勢です。また、関東支部もまだまだ、会員に願っている事柄がみつづく情勢で、このコーナーは必要です。どうか、レース結果詳細ほか、もろもろ、FAX情報サービスをご活用ください。代議員会の議題や資料、議事録も本誌に掲載できないので、FAX情報サービスで提供させていただいています。

現状の関東支部をどう運営するのがいいのか、いまが正念場、しっかりと考えねばならない時だといえます。NORCはボランティアで成り立っている会です。会員の協力が必要です。

NORC関東・総合FAX情報サービス USEFULアドレス

鳥羽レース成績

162...#287-044-233-1658-03#

裕次郎レース

実施要項・申込書..... //

11#

特別出艇申告用紙..... //

12#

成績..... //

13#

小網代フリート年間レース・参加呼びかけ・スケジュール

162...#287-03-3452-8115-07#

ウッディン・ヨットレース //

8115-99#へ移動

代議員会・総会議事録 //

8021-40#

支部基金代議員会・総会議事録 //

8021-41#

KSC#5戦(8/17)・実施要項 //

8115-76#

1996年 初島レース(兼KSC第3戦) 総合成績表

●6月15日、10:00スタート、相模湾、参加26艇

IMS Aクラス 参加8艇

総合 順位	セール No.	艇 名	艇 種	オーナー名
1	3465	TIBURON	FARR 44 MOD	高橋 敏男
2	3335	ORIHIME	FRE-41	古川 保夫
3	4111	CORVATSCH III	BALTIC 43	加藤 忠男
4	2112	FUJI V	FRE-45	藤本 達雄
5	5494	FOXX	MUIR 41	広瀬 泰彦
6	5333	BJ 7	BNT40.7	猪狩 光清
7	4591	LUCKY LADY V	JON SAYER 12	稲葉 文則
8	2299	BIG APPLE	N/M 46	松田 栄夫

IMS Bクラス 参加9艇

1	5275	GERONIMO	FARR 1020 X	後藤 豊
2	2221	AZUSA	FARR 34	杉村 直樹
3	2777	HIKARI	SWAN 40	砂田 信一
4	3639	CHRISTO-PHER III	IMS 1030	佐々木康治
5	2850	PASSAT	JV 9.6 CR	鳥山 睦郎
6	4218	NAPOLEON	TAKAI 34 IMS	石田 和久
7	4307	CRISTALLA II	BALTIC 35	堀口 三備
8	4014	ALPHA	J-33	長谷川孝男
9	3715	MISTRAL	ELLIOTT 935	小畑千安紀

CR-Aクラス 参加4艇

1	4604	FIRST	SWING 34	池田 栄宏
2	3802	E2	YAM 31S	市原 恭夫
3	4404	ADONIS	YAM 31S	大野 洋一
4	380	THETIS III	U 38	山崎 利治

CR-Bクラス 参加5艇

1	3592	LAHAINA V	SWING 31	佐藤 文昭
2	3306	RIPPLE III	YOK 30R	裕 俊弘
3	3531	KAGELOW	SWING 31	川久保史朗
4	3501	SONN BLUME	YOK 31N	村田 修弘
5	3485	ISIS	YAM 30R	大杉 文哉

またまたですが、証人調書の入手が間に合わず、先月号の速報でお伝えした部分の詳細は来月号に回しました。現在、法定は隔月で開かれていて、7月4日の後は8月一杯が休み、次の予定は9月19日なので、多分来月号と来々月号ではしっかりとご報告できると思います。

なお7月4日の法定は、尾島裕太郎氏の3回目の出廷以外に、オーナー側代理人の要請

で、前NORC事務局員の矢島滋氏が証人として出廷する予定です。原告vs被告オーナー側の焦点のひとつは、〈たか〉の大きさですが、矢島氏は、当時〈たか〉のIMS計測を担当したメジャーの立場で、〈たか〉のハルデータを証言すると聞いています。それによって、〈たか〉の船検上の艇のデータとIMS計測上のデータの違いが明らかにされるわけで、以後の展開はどのようになるのか、様々な可能

性が考えられ、こちらの面にも大きな関心をもたざるを得ません。

ちょっと先、おそらく9月頃、まだ梅雨の前だというのに夏の盛りが過ぎた頃をいうのもおかしいのですが、その頃には矢島氏の証言内容と各代理人の反応などをお伝えできると思います。

以上

計測委員会からのお知らせ

A 証書発行の新しい動き

1. IMSレギュレーションを満たしていないヨットにも、IMS計測証書を発行する。
2. IMSレギュレーションはIMS委員会が担当する。

という2点が1996年5月29日のIMS委員会で議決され、同6月5日の政策委員会で承認されました。これを受けて、計測委員会は上記2項目を即日実施します。

(注意1)

IMSレギュレーション101に「IMSレギュレーションは、帆走指示書で特に免除されないかぎり、「IMS」レースで適用する。……」

とあるように、IMSレギュレーションは現在

NORCのすべてのIMSレースで適用されています。よって、同レギュレーションを満足していない艇は、たとえIMS計測証書を持っていても同レースに出場できない場合があるのでご注意ください。

(注意2)

今後、IMS証書のAccom Certificate(いわゆる、レギュレーション)の項目は、RACING、CRUISER/RACER、NONE FILEDの三種類となります。

B レーティングオフィス開設について

6月より本部事務局とは独立して、下記にレーティングオフィスを開設いたしました。今後、

IMS/IOR証書の発行などの計測処理は、このオフィスで行っていきます。

担当者は常勤ではないため、問い合わせ等において留守の場合には、お手数ですがファックスにて伝言をお願いいたします。

なお、計測の申し込みや入金については従来通り本部事務局が行いますので、間違いのないようにお願いいたします。

レーティング オフィス

〒238-01

神奈川県三浦市南下浦町上宮田3253

八秀ビル303

矢島 滋

TEL&FAX 0468-89-8164

飲料水は海水から造ります。 NORC会員の方は平成8年8月まで20%引です。 サバイバーシリーズ造水器

SURVIVOR-35

造水能力：4.6ℓ/時±15%
重量：3kg 寸法：14×56×9cm
型式承認：米国 USCG 160.058/6/0
日本 運輸省 第3717号
船員災害防止協会認定 0097

¥400,000



SURVIVOR-06

造水能力：180ml/10分±15%
重量：1.1kg 寸法：13×20×6cm
型式承認：米国 USCG 160.058/7/0
日本 運輸省 第3716号
船員災害防止協会認定 0096

¥160,000



P.SURVIVOR-80

造水能力：12.5ℓ/h±15%
電源：8A、12V、DC 重量：19.5kg
寸法：23.6×52.8×43.2cm ¥800,000



P.SURVIVOR-35

造水能力：5.0ℓ/h±15%
電源：4A、12V、DC 重量：9.5kg
寸法：14.6×69.0×36.0cm ¥500,000



◆分割払例

型 式	定 価	回数	初回金額	2回目以降金額
SURVIVOR-06	160,000	18	10,420	9,900×17
SURVIVOR-35	400,000	36	14,100	13,700×35
POWER SURVIVOR-35	500,000	36	18,500	17,100×35
POWER SURVIVOR-80	800,000	36	28,200	27,400×35

株式会社 **救命**

〒411 静岡県駿東郡長泉町下土狩991-19
TEL 0559-87-8811 / FAX 0559-87-8812

グッド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

NORC保険デスクより

会員メリットである 団体ヨット保険を ご利用下さい!

ヨットシーズンが本格的にスタートする頃です。保険は先行投資そのものですから、団体ヨット保険募集開始は3月1日で、会員の皆さまが艇のメンテナンスに忙しい時に、保険加入のDMやら電話PRを実施し、保険加入を呼びかけています。

募集開始から3ヶ月経過し、5月末現在の保険加入数は、支部別に別表のとおりです。

表中、登録艇と会友艇の総数は、1月1日付ですから、誤差は大目に見ていただくとし、団体ヨット保険の利用状況の概略がうかがえます。

支部別に保険加入率の差が大きく、会員メリットが活用されていないのが残念です。

団体ヨット保険は、登録艇のオーナーである特別会員と会友艇の代表である会友の、いずれかの資格者だけが加入できるヨット保険で、その引き受けの独自性はオリジナルパンフレットやオフショア誌上で、再三ご紹介しています。

特別会員と会友であることによるメリットとして、大いに団体ヨット保険をご利用いただきたいと思います。

話は少しそれますが、保険業界も自由化の真只中にあり、自由レートの先鋒ともいうような団体ヨット保険の価格競争が目立つようになってきています。

NORC団体ヨット保険は、過去7年間の利用状況と発生した事故状況の分析データから、独自の引き受けを保険会社と協議し、健全なヨット保険が安定して利用できるシステムづくりを目指しています。

まだまだ会員個々の団体ヨット保険に対する要望が織り込まれるには年数が必要かと思われそうですが、まずは利用してみて率直なご意見をお寄せいただきたいと思います。

団体ヨット保険の会員メリットは次のとおりです。

① 船体保険では無事故割引・事故割増制度(一3等級から+6等級)を他に先駆けて導入し、公平な保険料を適用します。前年度1年間無事故の場合は、料率または免責金額が下がります。

② 船体保険では船体とマストに区分して、

船体部分はNORC標準船価、マスト部分はNORC標準マスト価格を基準に、2つの保険金額で引き受けます。

●船体部分はNORC標準船価(時価)の100%を船体部分保険金額としてお引受けします。

●マスト部分は再調達価格(新規購入価格)をマスト部分保険金額としてお引受けしますので、マスト損傷時の保険査定や保険金支払がスムーズに行われます。

③ レースをする・しないの2プランです。

●レースに参加する方はレーサープラン、レースをしない方はクルーザープランが割安です。

●クルーザープランに、さらに有利なクルーザー・1/2プランを艇種を限定して新設します。

④ 保管中・係留中の風水災に対する船体リスクを判断して、船体保険の補償範囲を決めることができます。

●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での係留中の風水災による船体損害も補償します。

●自主管理泊地でもNORC認定安全泊地の基準を満たせば、保管業者と同じ料率で風水災リスクを補償します。

NORC認定安全泊地…佐島・油壺・諸磯・小網代・重須・鬼崎・碧南・白谷・重極・形原漁港特別区域

⑤ レース中・帆走中・保管中を問わず第3者への法律上の賠償責任は、対人・対物合算で5億円まで補償します。

⑥ 搭乗者障害保険の死亡時補償、1名1億円までとします。

●通院・入院時にも1日1名1万円の保険金が支払われる内容で、艇の最大搭乗人数までお引受けします。

⑦ 搭乗者の捜索救助費用は最高400万円でお引受けします。

⑧ NORC指定検査員が事故時には対応します。

さらに、会員メリットの他に、団体であるNORCには、保険会社から団体保険料の3%が集金事務費として支払われ、会員への保険サービスの向上に役立てられています。

団体ヨット保険の利用率の低い各支部の会員の皆さまへは、支部単位のPR方法を相談して、お祭りレースやイベントなどの場に保険デスクが出張したりして、意見交換の機会を持つよう進めています。

なお、各支部では団体ヨット保険の協力店として、会員代理店が各地でご相談に当たっていますので、ご利用下さい。

NORC団体ヨット保険利用状況

支 部	登録艇+会友艇		
	総 数	保険加入数	加入率(%)
北 海 道	16	0	0.0
津軽海峡	16	0	0.0
常 磐	18	5	27.8
関 東	747	165	22.1
駿 河 湾	102	17	16.7
東 海	198	57	28.8
近畿北陸	166	8	4.8
内 海	246	24	9.8
西 内 海	136	11	8.1
玄 海	67	18	26.9
南 九 州	18	0	0.0
沖 縄	6	4	66.7
無 所 属	16	0	0.0
合 計	1,752	309	17.6

(96.1.1現在)(96.5.31現在)

ご相談は

各保険窓口でお受けしています。

☐ **0120-024410**

全国どこからでも無料でつながります。

NORC保険デスク

東南興産株式会社 東京営業所

関東支部

株ビーアイエー

秋岡康夫

03-3586-4411

保険サービスタケウチ

竹内 誠

03-3562-8025

ブルーフリート

伊吹誠一

0468-72-1447

株石川保険事務所

石川 昇

03-3586-6297

南オフィス・マリン

二階堂 隆

03-3561-0833

南T A 代理店 酒井直樹 03-3583-0783
根岸保険事務所 根岸直樹 0426-31-5894
T・I・C 田中源英 0467-31-5451

東海支部

株ファミリー旅行社

寺田 順

0599-66-0933

鈴木総合保険事務所

鈴木幹夫

0569-27-5051

KATO 加藤繁雄 0569-28-2340

駿河湾支部

保険のカトー

加藤幸雄

0542-81-3929

奈木保険事務所

奈木三郎

0559-71-1502

西内海支部

南サトー

佐藤克則

082-293-0860

内海支部

南片山保険事務所

片山彰造

0864-72-7678

近畿・北陸支部

エー Johnsonシーサワダ 澤田順一 0775-29-2277

OFFSHORE存続についての意見

先月号で本誌が岐路に立たされていることをご報告したところ、さっそく会員の方々からご意見をいただきました。そのうちの2通をここに原文のまま掲載させていただきます。

前略 平素は貴誌を楽しく読ませて頂いております。

さて、私は西内海支部〇〇フリート所属「〇〇〇〇」にてレース等に参加させていただいている者ですが、OFFSHORE No.248において貴誌が岐路に立たされていると聞き、一筆とらせて頂きました。何かのお役にたてれば幸いです。

数年前から編集者が代わられて、さすがにプロの仕事と言いますか、貴誌の質があらゆる面で格段に向上しました。「〇〇〇〇」のメンバーは、私が特別会員の他、現在正会員が6名、あと2名が加わる予定です。私はクルーに会員になるのを勧めるにあたって、「送られてくる会報だけでも見る価値はあるよ」と言っています。それでも入会金・年会費・臨時会費の合計21,000円に抵抗が相当ありますが、ヨットがより面白くなると入り始めるようです。

会員の直接メリットは、レース参加費の軽減と会報しかないかと思えます。「レース参加は〇名以上が会員であること」の条項で悩むのはオーナーくらいでしょう（→この条項はじんわりと効果があるので、各支部が主管のレースはきちんと適用することを十分確認しあってはどうかと思います）。しかし、NORC会員であるか否かに関係しないレースも多く、また、軽減があっても額がわずかなのでレースにかなり出ないと年会費には届きません。そういう環境のなかで会報が弱体化すると、現実的に「会員になってもたいした利点

がない」と思う会員がより増えるのではないかと危惧します。

現在のOFFSHOREの「発行期間、ページ数、郵送システム、全体のバランス」は、ほぼ適当であると考えます。「K誌」の存在を考えると貴誌は隔月でも良いかという感も多少ありますが、第三種郵便物の特典が消えるということではほとんど経費削減につながるなら、現行で良いと思います。ただ、私も〇〇フリートの広報に多少関わっている関係で、毎月だと編集労力（経費を含め）が大変だろうと推察いたします。

内容に関しては、「K誌」を読む者にとっては実質内容が重なる部分が少し多いかと思いますが、そうでない会員には丁度良いのでしょう。「関東支部」関連の記事が目立ちますが（他支部のページが見あたらないせいか?）、会員数が多い、いずれは他支部にも関係する、ということでしょうが、ややわずらわしく感じることがあります。それだけでなく「訴訟シリーズ」が重いので（よく読めますが）、夢と華のある話題でバランスしたいものです。「女性セーラーのページ」などは、男性会員多数のNORCにとっては素晴らしいアイデアかと思えます。

個人的には、単なるレース参戦記「喜びの言葉」のたぐいを減らし、具体的にどういう工夫をこらしたか?（スピンシート12mmをスペクトラの10mmに換えたことによって…、etc）、どういう手間・経費がかかったか?（トラック郵送に35万円とシ

ッピングに…、etc）などの「データ情報」があると思うと嬉しく思います。業者が書く宣伝になる危険があるのかもしれませんが「速くなるための最新情報（技術・機装品・etc）」も興味があります。地方にいて何かと情報が遅れるので、期待しています。

NORCがクルージング艇をどのように位置付けるかについて議論があるようですが、私はNORC（貴誌）は今後もレースが中心で良いと考えます（私はほぼ毎年1～3週間のクルージングを行っており、個人的には両方ともに興味があります）。自動車で考えてみても、個人行動を基本とするキャンピング愛好家の全国組織はなく、レースという複数が競争相手になって団体・組織が必要になるのだと思います。「社団法人」でもあり、政治力をつけるためにも「全てのヨットを網羅」としたいのかもしれませんが、難しいところです。むしろ、ディンギーセーラー（日本ヨット協会ということでもなく）の取込にもっと本気で取り組んではどうでしょうか。

乱文並びに勝手な意見にて大変失礼いたしました。より良い誌面作りを目指して、今後とも益々ご活躍されますことを心より念じております。

草々

NORC西内海支部〇〇フリート「〇〇〇〇」

匿名希望

いつも楽しいレースや会報を提供いただきありがとうございます。以下に会報に関する意見を述べさせていただきます。会報が縮小や廃刊をしたら、どこにNORC加入のメリットがあるのでしょうか。

現在、会員の特典としてレース参加費の割引と会報がありますが、前者は、そもそも個人乗艇料を徴収すること自体に疑問を感じます。乗せるのは艇であって、主催者の利益とは無関係と考えます。よって、乗艇料が2,000円であることは会員のメリットとは考えられません。特に非会員の高額な乗艇料はヨットの敷居を高くし、益はありま

せん。

また現在の会員で、NORCに魅力を感じ加入した人はわずかではないでしょうか。レース参加のため、しかたなく加入している会員の気持ちを少しでも慰めているのが、後者の会報だと思えます。会報の廃刊はNORC加入のメリットを失い、脱会を促すか（特にレースに参加されていない方）、レースのため強制加入させられているという意識のみ植え付ける結果になると考えます。

そこで会報縮小ではなく反対に充実させ、将来的にはY誌やK誌のような一般誌として販売（例えばRORCの『Sea Horse』、CYCAの『Off

Shore』）され、収入が大きくNORCに貢献するような展開は不可能でしょうか。やむをえず縮小の場合は、冊子ではなく新聞のような形態（例えばハワイ、ワイキキ両YC）ならいざ知らずでも違和感はなく、ボリュームも保てると思います。

財政危機であるからこそNORCの魅力を高めることが必要で、それには会報の積極的な活用が効果大であると考えます。財政危機→活動縮小→会員減→財政危機という悪循環を断ち切り、ナショナルオーソリティにふさわしい会報を期待します。以上、会報に対する私見です。

<FOXX> 小松崎 健一

6月号のスペリー・トップサイダーのセーリングサンダルの読者プレゼント当選者は抽選の結果、倉田峰一様（富山県）、篠原淳史様（兵庫県）、井上卓郎様（京都府）、石崎慶太様（福岡県）、市川茂木様（東京都）の5名様に決定しました。

OFFSHORE 1996年7月号(No.249)目次

ジュリールームより(その7)YRU新ルール(案) ……………	1
第10回NTTエリカカップヨットレース ……………	3
第25回別府レース ……………	4
Asahi Z-CUP Yacht Festival 1996総合成績 ……………	4
内海だより ……………	5
ケンウッドカップ プレビュー ……………	6

海から見よう日本(うみまる)日本一周 ……………	7
ウッディンヨットレースお知らせ ……………	7
関東・執行部発INFORMATION(その6) ……………	9
〈たか〉訴訟シリーズ(第27回) ……………	11
計測委員会からのお知らせ ……………	11
NORC保険デスクより ……………	13
読者プレゼント ……………	14
OFFSHORE存続についての意見 ……………	14

表紙：ヨット
くみまる
北海道
ウラル岳を
背景に快走
撮影：添畑 薫

編集長より

前号は、本誌制作費の削減要請を突然に受け、編集後記ではなく会報小委員会担当理事からの緊急メッセージとなってしまった。その後、上記のように会員の方々から何通かのご意見をいただき強く思ったものの、今度は本号の校正段階で理事会決定として休刊の要請が届いてしまった。理由は前号で述べたように、NORC本部の逼迫した財政難にある。それなら、なぜもっと早期に予算の見直し

できなかったのか、さらには会報の重要性の議論をしなかったのかと思う次第だが、とにかく来月号(250号)でNORC会員のための会報「OFFSHORE」は姿を消すことになった。※休刊に至る経過については来月号で紹介しますが、将来また復刊する望みをかけて会員のみなさんからご意見をいただき、最後の号を飾りたいと思います。7月末までに本部事務局までFAXしてください。可能な限り最終誌面にて公表したいと思えます。創刊以来23年間、ご愛読ありがとうございました。

OFFSHORE 249号

第249号 平成8年7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 日本外洋航海協会
発行人 浅野英武
編集人 市川和彦
〒105 東京都港区芝5-15-5 泉ビル4階
電話・東京03(3452)5812
FAX・東京03(3452)5815
印刷 株式会社気生堂印刷所

技術が支える信頼のセール

その時代の最高のセールメーカー・テクノロジーが求められるアメリカズカップ。長期間に渡って最も過酷な条件でセールの限界が試されるウイットブレッド世界一周レース。ひと握りの選ばれた者だけが、その国の期待を担って至上の栄光をめざすオリンピック。私たちノース・ダイヤモンド・セールメーカーズが、これらの厳しいヨットレースのためにセールを開発し続けているのは、その分野でも長く続いている私たちの世界一の座を他に明け渡さないためだけではありません。

私たちは広く一般のセーラーの皆さんのことをいつも思っています。世界最高・最速のセールを開発することによって培われた私たちの技術力は、セーリングのもうひとつの原点であるロング・クルージングやデイ・セーリングのためのセールにも生かされているのです。

外洋を長く走るクルージング・セーラーたちに信頼されている、丈夫で型崩れが少なく、しかも軽くて扱いやすいクルージング・セールや、手軽に小型艇でデイ・セーリングを楽しむための手頃なセールも、私たちの得意分野なのです。

ハーバーを歩いている私たちのスタッフに声をかけるか、電話でロフトに気軽に問い合わせしてみてください。経験豊かな担当者がいろいろな相談にのることができると思います。

私たちは価格をこえた価値をお届けします。



NORTH DIAMOND
SAILMAKERS JAPAN

本社・鎌倉ロフト 鎌倉市台4-3-17 〒247
Phone 0467(45)3666 Fax 0467(44)6777
横須賀ロフト 横須賀市長井3-23-26 〒238-03
Phone 0468(57)1262 Fax 0468(57)0370
神戸ロフト 神戸市須磨区衣掛町4-1-25平野ビル301号 〒654
Phone 078(734)1125 Fax 078(734)1124