

Offshore

1999/No.264

OFFSHORE 264号

平成11年1月25日発行(毎月25日発行)

発行 社団法人 日本外洋帆走協会

編集：本部会報小委員会

平成10年9月1日第三種郵便物認可

〒108-0014 東京都港区芝5-15-5 泉ビル4F

電話・東京 03 (3452) 5812

FAX・東京 03 (3452) 5815

ホームページ <http://www.norc.com>

印刷：気生堂印刷所

1部定価 300円 (郵送料別)

NORC ホームページ会員専用ページの

アクセス方法

NORC ホームページのメニューで「会員専用」をクリックし、半角文字で

(1) ユーザー名に member,

(2) パスワードに yacht と入力すると、NORC 会員専用のページに入ることができます。

目次	1 頁	会長挨拶	2 頁	ジャパングラムヨットレース
	5 頁	総会議事録	7 頁	1999 年レーススケジュール

年頭にあたって

会長 戸田邦司



新年あけましておめでとうございます。

1999年の新春を迎え、いよいよ日本のヨット界にとりましては長年の懸案でありました唯一のナショナルオーソリティの実現による、より大きな発展の時代を迎えることになりました。

昨年一年は、日本外洋帆走協会の財政再建を進めながら事業の推進も可能な限り

あるべき姿にし、一方で日本ヨット協会との合併のための具体的問題の解決に当たるという、想像をはるかに越える作業に追われてきました。これらの作業において血の滲むような努力をされた方々には心から感謝する次第であります。

日本ヨット協会との合併につきましては今なお意見のあるところではありますが、私が会長を引き受ける以前から合併のための話し合いを進めることにつきまして、すでに方針が決まっていたこと、合併により、より機動的に事業を展開できる可能性がひろがったこと、対外的には一つのナショナルオーソリティとして活動できること、経費をより効果的にできること、人材のより効果的な登用が可能になること等々、大きなメリットをあげることができます。ただ、これらのメリットを十分生かすことができるかどうかは、それぞれの担当者が事業の企画を具体的に提言できるかどうか懸念しております。そのためにも、本部役員、委員の方々には大変ご苦勞ではありますが、実務的な仕事もお願いしなければなりません。そのような方々こそ、こ

れからの会の運営にとって貴重な存在であるといえるでしょう。

昨年暮にはグラムレースが復活し、無事終了することができました。〈たか〉裁判も終って我々の主張を続けるためにも、また最近どうも元気がない我々の活動を活性化させるためにも重要なことであると思います。

一方、昨年暮のシドニー・ホバートレースにおいては7艇が沈没、6名のクルーの命が失われるという大事故がありました。ヨットレースの主催の問題、其の責任、オーナー、スキッパー、クルーの責任の問題を今こそ改めて明確に社会的常識として定着させなければなりません。

これからの時代には、できるだけ各支部、フリートあるいはクラブ等がそれぞれの地域の特徴を生かし、創意工夫を凝らして自分達の楽しい活動を展開していくことが望ましい、そのための組織であり、本部であり、事業でなければなりません。

会員の皆さんのご協力を切にお願い致しますと共に、新しい年がより大きくより良い方向で発展することを期待したいと思います。

ジャパングラムヨットレース 1998-1999



優勝した〈第一花丸〉(HAYASHI35)



〈第一花丸〉福田祐一郎オーナー(左)と池田栄宏レース委員長

△夢ひょうたん▽(N/M67)



△ルナ・プロミネンス▽
(YAMAHA44)



<夢ひょうたん>佐野康夫オーナー



<ルナ・プロミネンス>宇都光伸オーナー(左)

写真/大谷正彦 (NORC 通信委員長)、市原恭夫 (第一花丸)

最高の風を受けフィニッシュ 優勝は<第一花丸> 1999-2000 グラムレースも決定!!

レポート/レース委員長 池田栄宏

97年年末に長かった裁判も終わりグラムレースを再開しよう、98年春から準備に入るが NORC と JYA の合併問題等もあり状況は厳しくなるばかりであったが、9月頃より参加艇、スタッフも決まり、グアム政府観光局、コンチネンタルマイクロネシア航空、日本イリジウム、笹川スポーツ財団、クアーズジャパン、のスポンサーを受け NORC 内海支部、関西ヨットクラブ (KYC) がスタート及び前夜祭を担当、フィニッシュ及び表彰式をグアムのマリアナスヨットクラブ (MYC) が担当することでレースが成立できました事、心よりお礼申し上げます。

楽しいレース状況は参加艇の報告が次号にある予定ですので今回はレース本部の状況をお伝えしたいと思います。12月25日関西スタッフとの打ち合わせ及び艇長会議、前夜祭参加のため KYC に PM1:00 ごろ到着、参加艇も明日のスタートを控え準備に忙しそうであるが、4:00 よりイリジウム衛星携帯電話の使用説明会、艇長会議と無事終り前夜祭では KYC スタッフによる心温まる楽しいパーティーで参加艇の皆様も十分に堪能して頂けたと思います。感謝 感謝 !!

ここで、イリジウム衛星携帯電話について少し説明します。今回のレース再開の条件として通信方法の確保が絶対条件であったが、VHF では届かないし、SSB 無線では心もとなし外洋レースの幅みであったが、イリジウム衛星携帯電話がレースで使用できるということで解決できたこと非常にラッキーでした。免許も資格も要らずだれでも簡単に通話ができ設置場所、設置工事もいらず艇内、艇外どちらでも使用可能となっています。今回は怪我、病気等の時はイリジウムで直接陸上の医師と話しながら治療できる体制で望み、艇上からは家族に新年の挨拶をした人もいたようです。

ロールコールは毎日 08:00 と 20:00 に非常にクリアな音声で無線と違い楽しい話も聞け、新しい通信機器に感謝 感謝!!

翌 26 日 10:00 に新西宮ヨットハーバー沖よりスタートするが、全くの無風、強い潮に流されスタートできず 5 分遅れで夢ひょうたん (N/M67) が本部艇にマークタッチをしながらスタート、続いて 7 分遅れでルナ・プロミネンス (YAMAHA44f)、15 分遅れで第一花丸 (HAYASHI35f) がやっとスタート、こんな調子で大阪湾を脱出できる心配であり実行委員長の古川氏などエンジンかけて潮岬まで行かせてそこから再スタートさせるなど怒鳴っておりますが、30 分もすると腰のある北西風が吹き出し全艇やっとグアムに向けてスタート、20:00 のロールコールでは全艇潮岬の南まで足をのばし快調に帆走っている。26 日より 29 日までのロールコールは KYC 担当、30 日からはグアム島レース

本部がロールコール担当であったが、ここで問題発生、グアム島との電話とイリジウムが通信できないことが判明、急遽東京本部がロールコールを担当することになり、艇→東京本部→グアム島レース本部と連絡体制を変更する。

27 日 08:00 ロールコール 全艇 S の微風で天気快晴、順調なセーリング

本日のディラン (26 日 10:00 ~ 27 日 08:00)

夢ひょうたん 187M ルナ・プロミネンス 160M

第一花丸 151M

28 日 08:00 ロールコール 全艇 N の 20Knot で快調に帆走している。徐々に 3 艇がばらけ出しルナ・プロミネンスは南下、夢ひょうたんは東にのぼしている。

本日のディラン (27 日 8:00 ~ 28 日 08:00)

夢ひょうたん 219M ルナ・プロミネンス 204M

第一花丸 167M

29 日 08:00 ロールコール 全艇 NE ~ NNE の 10 ~ 15Knot で帆走している。ルナ・プロミネンスのイリジウム電話機が不調であるとの報告。

本日のディラン (28 日 8:00 ~ 29 日 08:00)

夢ひょうたん 253M ルナ・プロミネンス 185M

第一花丸 175M

30 日 08:00 ロールコール 全艇 N ~ NNE の 20N ~ 25Knot でスピランを楽しんでいると思われる。ルナ・プロミネンスのイリジウム電話機がダウン、スベアの電話機にチェンジ (全艇 2 台のイリジウム電話機を持っている。安心 安心)

本日よりグアム島レース本部スタッフが現地入り (高田氏、古川氏、池田の 3 人のみ早速、MYC の MrTOR (レース副委員長であり MYC のバイスコモド) と打ち合わせ(宴会)、南の島で飲むビールは最高!!

本日のディラン (29 日 8:00 ~ 30 日 08:00)

夢ひょうたん 250M ルナ・プロミネンス 218M

第一花丸 169M

31 日の 08:00 ロールコール 夢ひょうたんが ESE の貿易風をとらえはじめた様子、他の 2 艇は NE の風であるが、ルナ・プロミネンスは一番西に位置するため微風に悩まされている模様である。第一花丸が快調に飛ばしはじめる。

グアム島スタッフは本日も MrTOR と日本料理屋で打ち合わせ、時々、NHK 紅白を見ながらトップ艇のフィニッシュは元旦の夜と決定、続いて 2 日に次艇、3 日に最終艇と勝手な予測をたて、その後新年のカウントダウンで見た打ち上げ花火に無事レースが終了することをお願いする。

本日のディラン (30 日 8:00 ~ 31 日 08:00)

夢ひょうたん 238M ルナ・プロミネンス 200M

第一花丸 177M

1 日 08:00 ロールコール 夢ひょうたんが残航 120M と今日中のフィニッシュが確実に元日よりの本当の仕事始めにスタッフも気合が入るところであるが、おとそに、おせち料理、お雑煮といまいち気合不足、20:00 のロールコールで残航 29M となり MYC に全員集合、今回は池田、MrTOR、まなみさん (TOR さんの奥様) がフィニッシュライン担当、古川氏及び MYC メンバーがエスコート テンダーボート、高田氏が MYC にてコントローラーとなる体制、全員ハンディ VHF にて艇と連絡をとりながらフィニッシュに備える。

22:46:45 にトップ艇夢ひょうたんが無事にフィニッシュ おめでとう!!

第一花丸が N の 35 ~ 45Knot で爆走状態である模様、ルナ・プロミネンスに追いつきそうである。

本日のディラン (31 日 8:00 ~ 1 日 08:00)

夢ひょうたん 168M ルナ・プロミネンス 133M

第一花丸 190M

2 日 20:00 ロールコール ルナ・プロミネンス残航 33M 第一花丸残航 89M となり夜間フィニッシュとなる模様、昨日と同じ体制でフィニッシュに備える。

23:48:15 にルナ・プロミネンスがフィニッシュ おめでとう!!

本日のディラン (1 日 8:00 ~ 2 日 08:00)

ルナ・プロミネンス 174M 第一花丸 201M (驚異)

3 日 早朝より 1ヶ月ぶりの雨である、夜間フィニッシュの次は雨のフィニッシュと船社のカメラマンが写真が撮れないと嘆いている。

08:23:00 に第一花丸がフィニッシュする。運も実力もある艇はすごい、フィニッシュ 20 分前から雨がやみ最高のフィニッシュ、すばらしい写真が KAZI を飾ることは間違いないだろう。優勝艇で昼間のフィニッシュは 1 艇のみと条件がそろいすぎた。ロングレースには珍しく先行艇が風が落ち後続艇にいい風がはいりスピンを 3 枚も破る帆走りで優勝を勝ちとった 第一花丸 おめでとう!!

最後にフィニッシュ、パーティーと MYC のメンバーが大活躍してくれた事、又、日本のスタッフの協力なくしてレースが成立することはなかった事、皆さんに心よりお礼申し上げます。又、表彰式の会場にて今回は 1999 ~ 2000 にかけてレースを実施することが決定、優勝艇の福田オーナーと市原氏が中心になり実行委員会が作られることになりました。皆さんも次回にむけて準備のほどよろしくお祈りします。

ORC 会長 ハンス・ズイダーバン氏からのメッセージ

国際委員長 富田 稔

オーリン・スティーブンス氏のメッセージと同時に ORC 会長ハンス・ズイダーバン氏からも以下のように ORC の将来と舵誌に掲載されている英国のジャーナリストティム・ジェフェリー氏への反論を寄せてくれているので紹介したい。

手紙の冒頭に、ズイダーバン氏はオーリン氏の英国ソレント海峡での IMS の適用がその強い海流により失敗したと言う意見には賛成できない。ズイダーバン氏の所属するオランダではソレントと同じ強い潮があるにもかかわらず成功している、要はレースマネジメント次第で IMS はどんな海域でも使用出来るシステムだと理解している。

私は日本のヨット雑誌“舵”1月号に掲載されたティム・ジェフェリー氏の意見は英国の立場から考える典型的な例だと思っているし、自国の事情を世界のヨット界に押し付けようとする英国のジャーナリストの傲慢さが気に食わない、しかも彼の説明する歴史認識についても正確ではないとして以下のように説明してくれた。

ドイツ、スウェーデン、英国、そしてアメリカのヨットマン達が ORC の設立をリードし、オーリン・スティーブンス氏やリッカス・バンデシュタッド氏(彼は暫くして彼の思うようなルールが作られない事に失望してコミッティーを辞めてしまう事になる)やディック・カーター氏のような世界のトップ計測技術者やデザイナーが後ほど IOR と呼ばれるルールを作り上げる事となった。当時はまだ IOR は理想的ではなかったが、我々が今クルーザー・レーサーと呼んでいる広い範囲のヨットに対して適用できるルールを目標としていた。しかしデザイナー達はルールを理解するに当たって計測ルールの盲点を利用し、次々と新しいレーシングヨットが考案される事となり、新しく作った艇の性能がレースとしてたちまち役に立たなくなるといった事や、意に介さないルールの抜け穴を補修する為の、計測方法やルールのあまり意味のない変更は毎年追まわられる羽目となってしまった。しかも古い型の船体には充分適用できるはずのポイント測定は非常に特殊な船体構造を生む事にもなってしまう、この為に多くの国で IOR をあきらめより有効で簡単なハンディキャップルールに移行する事となった。

ORC はアメリカの MHS システムをベースに IMS システムを開発した時、最後まで IOR に固執していた英国の RORC はフランスの UNCL と組んで CHS (チャンネル・ハンディキャップ・システム)をやっとスタートさせたばかりであった。英国は CHS システムでレースを行う事に不満を感じていなかったし、アメリカ

からやってきた多少複雑なシステムに対抗意識もあったと思う。RORC は最初 IMS システムに移行する気持ちはあったのだが、当時高価であった IMS 証書を取り IMS レースを立ち上げようとするオーナーの動機がなかった。したがってデザイナーにはそのルールによる新艇を設計するメリットもなかった。当時の英国のフリートは非常に保守的なクルーザー・レーサーがほとんどであったうえ、グランプリレースでは IOR を使い、アドミラルカップは国際レースの頂点であり異を唱える者など誰もいなかったのである。

しかも、最も重要な事として、RORC は他の国々と違ってナショナル・オーソリティーとしての地位を持っていない事が問題であり、英国の RYA (ロイヤル・ヨットイング・アソシエーション)は RORC に対してオブショア・ハンディキャップの管理をまかせているにしても、RORC は他のクラブに対して戦略的な指示や、命令を出す何の権限も持っていないのである。

今や IMS が IOR という典型的なモンスターにくらべて、クルーザー・レーサーの為に作られ、魅力的なセーリングポートを作り出す優れたルールである事を誰もが認めると思う。それ故にグランプリレースにおいても IOR からあつという間に IMS に交代したし、そのレースの結果が IMS の改良に結びついてきた。しかしこのルールの変更は1年一回11月の ORC 総会で議論される為、適切なタイミングを失う事も有るし、あまりルールに変更が多すぎるとその普遍性に対してしばしば感情的な対立が起きる事も有る。

ネイル・シーゲル(アメリカの ORC カウンセルのメンバー)の言う通り、ハンディキャップ上“似たもの同士”のレースが出来る ILC (レベルクラス)の導入に期待する向きも多い。今日 49 フィートレンジでのレースで最も期待されているし、40 フィートクラスのオーナーからも関心が高まっている。

最新の ORC 総会においてはヒール状態においてのライティング・モーメントの修正も完成して IMS 99 として発行した。IMS ルールをベースにしてヨットをデザインする場合もはやデザイナーによる差はあまり多く出ない、レーシングヨットかクルーザー・レーサーか? 軽量艇か中重量艇か? どの艇を選ぶにしろその装備と艇をうまく操る事によって勝つチャンスが有る様に今の VPP (艇予測システム)は完成して来ている。スキャンジナビア、ドイツ、オランダ、イタリア、スペイン、ギリシャ、アメリカ、ブラジル、アルゼンチン、南アフリカ、オーストラリア、ニュージーランド、日本で IMS のトップクラスのレース

が行われ新しいヨットが建造されている。さらに ORC-CLUB という簡易型 IMS システムの導入によってクルーザー・レーサーのレースは更にさかんになると予想される。

ティム・ジェフェリー氏の言う“ORC-Club はライバル CHS (IR-2000) に対抗して急いで発表された”というのは全く間違いである。ORC-Club は IR-2000 が取りざたされる以前からあまり報道されないように注意深く開発を進めていたのであって、たまたま発表が IR-2000 のあとになってしまっただけである。但し残念な事に英国ヨット誌上であまり宣伝されていないのも事実であろう。

最後に ORC、ISAF 及びに RORC の関係について少し述べたい。

最近の ORC と ISAF の関係

最近の10年間というもののオブショアヨット界においては縄張り上の対立が目立っている。これはエネルギーの無駄な消費でありヨットマン自身の為になるものではないという事で ISAF のポール・ヘンダーソンと私は一致したのである。ORC は ISAF に取って代わられるわけではなく ISAF の一部として活動する事になり、ORC のその技術とデータを世界のヨット界に広く役立てようとするものである。すでに RYA や RORC との具体的な話し合いでは、近い将来グランプリレースにおいて一つのルールでいこうと云う点で一致している。IMS は既に20年の経験と実績があるものの現在のルールの実施方法や事務上の改善の余地があり、さらにこれから2年間をかけて研究していくつもりだ。

低価格での測定方法やその精度、レースマネジメント・プログラム、レベルレーティングシステムについて注意深く吟味するつもりである。そして最新のインターネットを使ったコミュニケーションにより世界のヨットマンの為にサービス機関であるような組織を作りたいと考えている。オフィスについてもサザンプトンにある ISAF のオフィスと共用する事もその一つと言えるのである。

膨大な VPP システムのデータを出来る限り多くのヨットマンに使って欲しい。140ヶ国のメンバーを持つ ISAF との統合がオブショアレースのよりよき将来とグローバルな遂行の為に最も近い道であると信じている。

ORC 会長 ハンス・ズイダーバン

IMSの変更について (1998年 ORC 総会レポートの追加報告)

NORC 計測委員会 矢嶋 滋

ORC メジャメントコミッティの高橋太郎氏の代理として、メジャメントコミッティを軸にITCなどのIMS関係の会議に出席できたので、富田氏報告の1998年ORC総会レポートの追加として、1999年のIMSに関する変更事項について報告します。

1. キールの有効長さに関する変更

IMS デザインにおいて過度に深いキールとする傾向が見られるため、有効なドラフトの要素について若干見直され、浅いドラフトの艇は遅く、深いドラフトの艇では速くなるように変更することになった。これにより通常でGPHで $\pm 0.2\%$ の変化となる。

2. ライティングモーメント傾向

1998年のシーズンにおいてキールバラストを移動して高くする傾向(腰を軽くする)があった。これについては、風が強くなったときにセイルをフラットにして上部を開いてツイストさせるセイルトリムが一般的に行われるが、このときにセイルの風圧点の変化をVPPにおいて考慮していないことに問題があり修正をすることになった。セイルのツイストによる影響は風洞実験結果により導かれ、セイルのツイストでセイルのパワーを逃がした場合、実際にはセイルの風圧点が下がりヒールさせる力が減少することをVPPは取り入れていなかったため、計算上の速度以上の性能を引き出すことが出来、腰の軽い艇にすることによりハンディキャップを有利にする傾向が見られたが、修正によりもっとも腰の軽い艇においてGPHで約1.2%速くなるようである。

3. 軽風時の海の状態

軽風のコンディションでの波の抵抗について検討し、真風速6ktにおける波のエネルギーを現在の値より40%削減し、真風速10-12ktについて最大値となるように変更することになった。この変更による影響は小さい艇ほど大きく、GPHで0.1-0.25%速くなる。

4. 非対称スピンのセイルの力

非対称スピンのセイルの力係数は、はじめに若干高めに設定されていたので、風洞実験の結果から、クローズからビームリーチングの範囲における非対称スピンのセイル係数をより公正な値に変更することになった。見かけの風向が110度より大きい場合において、センターライン上にタックがつけられる非対称スピンの係数は変更されない。ポールにつけられる非対称スピンは、センターライン上につけられるもののクローズリーチングと同じに扱われ、広い見かけの風向をもつ対象スピンと同じに扱われる。タックをセンターライン上につける非対称スピンのダウンウインドでのドライブングフォースが意味的に減ることになる。

5. ダイナミックアローワンス

クルーザー/レーサーディビジョンの艇のうち、ヘビーアイテムと規定されるギ装を備えている艇について、クレジットが環動アジャストメントに加えられる。これにより、中ぐらいの長さの艇でリストの装備をすべて備えている場合、GPHにおいて0.2%またはおよそ1秒の影響となる。ヘビーアイテムとされるものは次の通りで、それぞれに最低重量や取り付け位置などについての規定がされており、申告はオーナーによるものとなるであろう。アンカーとチェーン、アンカーウインドラス、エアコンデショニング装置、造水器、温水器、発電機、バウスラスタ、デッキ上のライフラフト、ジェノア

ファーラー、レーダー、メインファーラー、ヘビーデッキ、船内内張り、高い構造物

6. シングルーナンバーハンディキャップ(GPH) 主にクラス分けに使われることが多いGPHの値について、25%の距離を風上航としたサーキュラーランダムを使用していたが、IMSではブイ回りのレースが実際には多い傾向にあり、風上航50%、リーチング20%、ランニング30%のILCアベレージの方が実情に近いので、シングルーナンバーハンディキャップの値として証書の上段に記載することになった。

7. 構造材について

アラミドペーパーのハニカムコアがすべてのレーシングディビジョンの艇と17m以上の長さのクルーザー/レーサーディビジョンの艇に許可されることになった。この場合、環動調整が適用される。

8. タンク容量

ルール313を次のように書き直すことになった。「貯蔵品の不当な量は、このルールではバラストとみなされる。1日に1人あたり2リットルを超える飲料水や12時間機走するのに必要な量を超える燃料をタンクあるいは他の容器に入れて搭載することは許可されない。」過度な量のタンクを搭載し、強風においてそれらのタンクに水を搭載することにより、排水量を増加しライティングモーメントを向上させる艇があったために検討された。タンクの計測状態は、レーティングが最大となるように設定するように決められている(IMS402.2.i)が、このような艇ではタンクを空にした方が全体的にはレーティングが高くなるにもかかわらず、強風においてはタンクをフルの状態にしたほうがレーティング以上の性能を引き出せることがあるからである。また、これに関連して、計測時のタンクの状態については、「タンクはすべて空」にすることで同意し適用される。

9. 左右に振れるバウスプリット

左右にスイングするバウスプリットにスピンを展開する艇の扱いについて、IMS 804.3に次の文章を追加することになった。「スピンの取り付けられるバウスプリットの船外側のタックポイントが(スピンポールのように)弧を描くように振れる場合、TPSはバウスプリットを最長に伸ばして計測され、スピンはIMS 804.1(C)(ポールに付けられる非対称)と記録される。」

10. ギ装パーツにおけるカーボンファイバー

カーボンファイバーが次のもの許可材料となった。ウインチの非構造部品、ステアリングティラーまたはホイール、ベデスタル、コートランド、ブロック、クリート、ストッパー、他のデッキとリグのフィッティング、但し、バルビット、スタンション、ウインチギア、ドラムとドライブシャフトは除く。最近では、ケブラーやSグラスで作るのも、カーボンで作るのも価格が変わらないとの声を反映させたと言える。

11. PBO セイルクロス

液体結晶繊維(例:PBO)は関連としてカーボンが使用されないことを条件としてセイルクロスとして正式に認めることになった。

12. IMSレギュレーション416A & Bへの適合への改造

レギュレーションにおいて明確にする次の文章を追加することになった。「ヨットがIMSレギュレーション416aまたは416bに適合するために改造される場合(与えられたヨットのエージあるいはシリーズデッドに適合するように)、要求されるべき

必要条件是改造が完成した時点において通用しているIMSレギュレーションに記載されている必要条件である。」レギュレーションのcockpitの基準をクリアするための改造において、適用するルールを明確にしたものである。

13. WCとシンク/手洗いの排水

(IMSレギュレーション309.2 & 310.2) 次の文章をレギュレーション310.3へ新しい段落として追加することになった。「シンクと手洗いは別々に排水するよう設備され、トイレのシステムを通して排水されてはならない。すべてのシーコックはレース中に使用可能のようにされていなければならない。」

14. ランニングバックステイの数(IMS 810.2 c)

IMS 810.2 cに次の追加を行うことになった。「一对以上のバックステイ(ランナー、チェックステイ、等)がある場合、ランナーと記録される。マストトップからのパーマネントバックステイはランナー一对とは数えられない。マストへの取り付け点毎に数えた対数は、記録されなければならない(724.6参照)ランナーに略直交する二次的なランナー張力調節は数えない。」フラクショナルリグにおける解釈の誤解を防ぐために改正された。また、インナーバックステイという言葉はランナーで統一される予定。

15. ノンスピネーカーでのジブとジェノアのセッティング

スピンを使用しないレース現場からの報告から、IMS 100のノンスピネーカーのd)を下記の文章に訂正することになった。

「d) L P Gが110%より小さなインナーステイスルをフライイングでかつセンターライン上にタックをとることが許される。」これは、ノンスピンのレースにおいてジェノア2枚を観音開きでセットするレース艇が出現し、これにVPPが対応していないために採用された。

16. キャビン床下のバラスト

IMS 402.2. hに下記変更をすることになった。「バラストはキャビン床より下か、各々位置での最も低い位置に固定されなければならない、そして…」これは、ライティングモーメントを小さくするために、デッキ裏やバルクヘッドにバラストを取り付ける艇が出現したために提案され、安全の観点から賛成者が多く採用された。

17. キログラム単位における重量

IMS 106を下記の文章に変更することになった。「重量はキログラムでは小数点以下第1位までとする。」すでに証書上では小数点以下第1位まで表示しているため、これに合わせてルールを修正することになった。

以上が主な変更事項であるが、詳細については会議議事録(Annual General Meeting held on 7th November 1998)を参照して下さい。

夫、有田一郎、木村光宏、富川則之、北村勝彦、永田正人、野田傑、板倉英明、溝手博之、竹内保史、関根照久、鳥嶋信吾、荒木裕、井田圭治、小田良司、森下一義、守屋弓男、池内貞二、井口芳郎、和田光弘、二宮英夫、竹島吾郎、森輝夫、宮井成悟、脇利博、上口通義、浦野光央、瀬古和也、鈴木克精、宮澤忍、小幡直樹、菊池晃(D)、藤田昌弘、中井潔、小林和夫、井上一夫、菊池晃(M)、加賀山忠夫、秋元功、浅井康正、菅井英夫、多門信
※ D=津軽海峡支部 M=無所属 以上 56名

(b) 棄権
大儀見薫、安岡信一 以上 2名
(c) 賛
会場出席者(55名)、議決権行使書提出者(2,111名)、統合資料・議決権行使書を受取った会員で、議決権行使書の返送がなく出席とみなす者(1,357名)、合計3,649名中上記の否(56名)、上記の棄権(2名)、議長(1名)を除く者(有効出席者名簿参照)以上 3,464名

(d) 結果
議案 議決
(e) 付記事項
総会資料において「返送された議決権行使書中、賛否の記入なきものは賛のご表示があったものとして取り扱います」としたが、本採決に関しその数を明かにしてほしい要請があったので付記する。
議決権行使書提出者2111名中賛否の表示が無かった者107名

③ 第3号議案 清算人の選任を決議(案)する件
(ア) 議案説明
「民法第74条の規定に基づき、社団法人日本外洋帆走協会の解散後の清算人として、戸田邦司・尾島裕太郎・高田尚之・鈴木保夫・市原恭夫の5名を選任する」以上決議する。

(参考)
1. 民法第74条:「法人が解散シタルトキハ(略)理事其清算人ト為ル但(略)総会ニ於テ他人ヲ選任シタルトキハ比限ニ在ラス」
2. 選任しないと、現理事30名が清算人となり、人数が多すぎる。市原氏は現監事だが問題はない。
3. 代表者は清算人が互選する。

(イ) 質疑
なし
(ウ) 採決
(a) 否 60名
(b) 棄権 1名
(c) 賛 3461名
(d) 結果
議案 議決

④ 第4号議案 残余財産の処分を決議(案)する件
(ア) 議案説明
(a) 「定款第43条に基づき、社団法人日本外洋帆走協会の解散にともなう清算後の残余財産は、これを、財団法人日本セーリング連盟に寄附する」以上決議する。
(清算人が運輸大臣の許可を得ます。)

(b) 高田常務理事は清算についてつぎの補足説明を行った。
○ 清算は本部・支部連結決算で行う。各支部の清算終了後の残余財産は、新しく出来る加盟団体へ還元するよう考えている。
○ 清算終了後残余財産は基本財産と運用財産に分けて、それぞれ財産額を指定し財団法人日本セーリング連盟に寄附することとする。

(イ) 質疑
Q: 小田泰義会員(内海支部)
清算終了後JSAFにある金額を基本財産として寄附するとき、支部の清算金からも提出を求めめるのか。

A: 高田常務理事
本部清算額の中で検討する予定である。会員からの募金も将来の選択肢の一つとして考えられます。

(ウ) 採決
(a) 否 72名
(b) 棄権 1名
(c) 賛 3,449名
(d) 結果
議案 議決

⑤ 補足連絡説明事項
高田常務理事はつぎの事項について説明をした。
本日の総会において議案はすべて議決されたので、これから具体的な統合事務手続を進めることとする。当面第一に行うことはJSAFのNORC系理事候補補及び評議員候補を選出することである。
新しい事項なのでこれから早急に選出要領を策定して、1999年1月10日の理事会及び新代議員による代議員会で承認をいただきたい。2月中旬に選出を終えるようにしないと、統合スケジュールが進まないのて会員各位のご協力を願います。

他に質疑意見等なく、以上で審議を終了し、1998年度第3回総会(臨時総会)を終えた。
上記議事録に誤りのないことを証明し、記名押印する。

平成10年12月13日
議長 戸田 邦 司
署名人 山本 高 靖
署名人 浪川 宏

注) 全氏名掲載の議事録が必要な方はNORC本部事務局にご請求下さい。

1999年度代議員決定 120名

支 部	会員コード	会 員 名	
東京湾支部	A1060062	福田 義一	
	A1081115	別部 尚司	
	A1085025	斎藤 晴彦	
	A1086046	野口 隆司	
	A1088005	米原 守	
	A1089254	尾口 一章	
	A1090004	足立 利男	
	A1090062	矢野 守夫	
	A2079161	山本 高靖	
	A2090091	地曳 源樹	
	A2091063	大川 和好	
	三崎支部	A1065576	方 栄世
		A1071024	川久保史朗
		A1071185	市村 俊明
A1073337		鳥山 睦郎	
A1080113		鈴木 利夫	
A1082001		高村 宏	
A1082049		池田 栄宏	
A1085128		福田 祐一郎	
A1086090		和久井喜治郎	
A1091016		日向野行平	
A2064432		服部 一良	
A2074090		富田 稔	
A2077151		関 恭一郎	
A2086113		山中 昭弘	
A2090252	近藤 等		
A2091191	安本 邦貴		
A2093089	渡邊 晋也		
A2094048	中里 英一		
三浦支部	A1058199	大儀見 薫	
	A1076165	蘭 信雄	
	A1077127	蒲谷 和行	
	A1078012	北村 勝彦	
	A1084113	馬目 徳彦	
	A1088053	中村 寛	
	A2061189	周東 英脚	
	A2066731	山本 憲生	
	A2067804	鈴木 知二	
	A2068965	平賀 威	

支 部	会員コード	会 員 名	
湘南支部	A2071090	羽柴 宏次	
	A2089174	丹羽 秀夫	
	A1084005	稲葉 文則	
	A1086024	沼田 尚文	
	A1087181	林 幹雄	
	A1090067	堀口 三備	
	A1091004	大野 健作	
	A1092145	後藤 賢治	
	A2066637	渡辺 康夫	
	A2067818	横山 一郎	
	A2091110	榛葉 克也	
	A2092143	浪川 宏	
	A2094074	松村 茂	
	A2094188	大坪 明	
北海道支部	H2088001	早瀬 次郎	
西内海支部	I1000205	小林 勝海	
	I1000261	金井 寿雄	
	I1000321	野田 福美	
	I1000400	井岡 裕昭	
	I1000720	藤本 直樹	
	I1000907	大須賀 文生	
	I2000045	余田 実	
	I2000102	飯田 栄一	
	I2000247	田村 治久	
	I2000334	長浦 勝則	
	I2000368	立川 敏章	
	I2000548	西 啓	
	いわき支部	J1091025	藤谷 俊哉
	近畿北陸支部	K1089528	原 島 徹
K1090546		笠原 文和	
K1092597		安久 彰	
K1093630		識谷 勲	
K1096685		山本 一博	
K1096690		岡田 清春	
K2088517		猪狩 博	
内海支部		N1000164	貞松 猛郎
		N1000379	小田 泰義
		N1000860	室井 誠
		N1000979	植松 由量

支 部	会員コード	会 員 名
南九州支部	N1000991	鈴木 重行
	N1001057	土井 收二
	N1001165	村野 裕
	N1001188	門田 久志
	N1001220	山本 昌弘
	N1001364	馬場 益弘
	N1000902	大倉 俊
	N2000526	妹尾 達樹
	N2001071	松本 剛一
	N2001174	小林 昇
	N2001230	寺川 良孝
	N2001313	山本 善徳
	N2001573	片山 隆博
	N2001686	横山 昭蔵
駿河湾支部	Q1093001	刺岩 政次
東海支部	S1070172	西田 兼義
	S1071008	杉本 光昭
	S1076029	松永 一生
	S1077019	柴田 邦敏
	S2077011	白井 義博
	S2088025	田畑 勝年
	T1000100	渡辺 行彦
	T1000129	大矢 隆
	T1000193	竹内 聡一
	T1000254	鈴木 幹夫
	T1000293	都築 勝利
	T1074006	松本 太一
	T1076030	阿部 嶺男
	T1079010	長谷川 富延
T1085023	森岡 稔夫	
T1085034	山本 秀紀	
T1092007	坂倉 純二	
T1093035	加藤 強	
T2000167	山田 邦彦	
T2080020	坂谷 定生	
T2080034	河内 道夫	
T2082048	大島 茂樹	
津軽海峡支部	D1092001	亀谷 雄朗
大洗支部	J2091004	関野 文夫
沖繩支部	O2082001	桃原 秀明
玄海支部	G1000022	末松 明
	G1000108	原田 芳治

お詫びと訂正 offshore 263号で東京湾支部に誤りがありました。(誤) A2089275 斎藤晴彦→正) A1085025 斎藤晴彦
訂正するとともにお詫びいたします。

1999年度 レース スケジュール (予定)

■北海道支部 未定

- 6月末 石狩湾レース
- 7月末 YAMAHA CUP
- 8月末 小樽～岩内レース
- 9月初 祝津マリーナ CUP
- 9月中 小樽 CUP
- 10月10日 オータム CUP

■津軽海峡支部

■いわき支部

- 4月18日 オリーブカップポイントレースシリーズ第1戦
- 5月3日 館山-いわきレース
- 5月17日 オリーブカップポイントレースシリーズ第2戦
- 6月14日 オリーブカップポイントレースシリーズ第3戦
- 10月10日 大洗-小名浜間外洋ヨットレース大会
- 10月18日 オリーブカップポイントレースシリーズ第4戦
- 11月1日 オリーブカップポイントレースシリーズ第5戦

■大洗支部

- 10月10日 小名浜～大洗間外洋ヨットレース大会

■関東水域 (東京湾・三崎・三浦・湘南の各支部)

- 1月2日 新春レース
- 3月21日～22日 逗子レガッタ
- 4月3日 初島卯月R
- 4月25日 ゴールデンウィークレガッタ
- 5月1日～5日 全日本ミドルボート選手権
- 5月22日～23日 大島R
- 6月未定 油壺-伊東R
- 6月未定 ダブルハンドR
- 7月3日 初島R
- 7月17日～18日 鳥羽R
- 7月20日 相模湾オープンR
- 7月31日～8月1日 トウキョウズカップ
- 8月29日 相模湾ヨットフェスティバル
- 9月未定 御蔵島R
- 10月2日～3日

- 9日～11日 関東選手権 (初島R 神子元島 R含む)

- 11月未定 小網代カップ
- 11月23日 逗子マリーナカップ

■ジャパンカップ情報

12月13日の関東4支部長会議にて4支部共催で1999年10月～11月の実施。

1998年12月中にジャパンカップ実行委員会を組織する。

1999年2月下旬詳細発表予定。

■駿河湾支部

- 1月1日 初日の出レース
- 未定 駿河湾チャンピオンシップ
- 未定 駿河湾横断レース

■東海支部

- 4月4日 第9回三河湾周遊レース
- 5月3日 第24回五ヶ所湾合同レース
- 5月23日 第13回NTTエリカカップヨットレース
- 6月20日 第19回伊勢湾合同レース
- 7月17日 第40回鳥羽パールレース
- 8月8日 第9回伊勢湾マリンカップレース
- 9月25日 第9回ムーンライトレース
- 9月12日 第10回デニスコナーカップレース
- 11月7.13.14日 第24回東海チャンピオンシップスレース

■近畿北陸支部

<琵琶湖フリート>

- 2月7日 ポイントレース1・2回戦
- 4月4日 さくらライオンズカップ
- 4月24日 ～25日 13th 関西ミニトン選手権
- 5月23日 アサヒスーパードライカップ
- 6月13日 ポイントレース3・4回戦

- 7月18日 ポイントレース5回戦
- 9月19日 ポイントレース6・7回戦
- 10月3日 ポイントレース8・9回戦
- 11月21日

～23日 ビワコ・チャンピオン・ヨットレース

<若狭湾フリート>

<福井フリート>

- 5月16日 第9回ツルガカップヨットレース

■内海支部

■西内海支部

- 5月 別府レース
- 11月 SKK カップ

■玄海支部

■沖縄支部

- 1月10日 新春ヨットレース
- 2月14日 ポイントレース (バレンタインデーカップ)
- 3月21日 ルカン礁ヨットレース
- 5月1日 ～5日 宜野湾～奄美ヨットレース
- 5月26日 久米島ヨットレース
- 6月26日 座間味ヨットレース
- 7月20日 海の日ヨットレース
- 8月7日 伊是名ヨットレース
- 9月11日 ～12日 宜野湾～渡名喜～宜野湾ヨットレース
- 10月17日 ポイントレース
- 11月13日 ～14日 沖縄本島一周ヨットレース
- 12月5日 Final Yacht Race

注) 日程は予定です。詳細は各支部にお問い合わせ下さい。

関東4支部だより

■1998年度 KSC 総合成績

- IMS-A 優勝 ORIHIME
(総参加艇 14) 第2位 ROCINANTE
第3位 CORVATSCH III
- IMS-B 優勝 ALPHA
(総参加艇 71) 第2位 GREAT PEOPLE
第3位 第一花丸
- C R 優勝 AOBA
(総参加艇 29) 第2位 E2
第3位 UFO

各クラス参加艇をみても今年は特に常連艇が多く新規参加艇が少ないと思われます。不況の為なのか、クルー不足なのか、ロングレースに限らずインショアレースでも参加艇が少なかったようです。来年はJYAとの合併も含め外洋艇としての真価が問われそうな年ではないでしょうか。原点にかえて参加艇にとって楽しいレースとは.....?

考えてみたいとおもいます。

さて、1998年のKSCシリーズですが、IMS-Aクラスは非常に寂しく結果としてKSC常連艇

のオリヒメが優勝となりました。激戦のIMS-Bクラスはグレートピープルの逃げきりかと思われましたが、最終レースの小網代レースに無念のDNF、おまけに2位、3位のプロバガンダ、ファーストと次々に脱落、結果虎視眈々と狙っていたアルファが大逆転でシリーズ優勝に輝きました。CRクラスはこれまた参加艇が寂しく、最終戦の小網代レースでは参加艇が1艇しかなく悲しい限りでしたがアオバが優勝となりました。

◆関東相模湾サーキットシリーズ (KSC) 1998年度 総合成績

IMS-A クラス

順位	SAIL NO.	艇名	R1	R2	R3	R4	R5	R7
1	3335	ORIHIME			1		3	3
2	4444	ROCINANTE					4	1
3	4111	CORVATSCH III	1	10	2			
4	4500	KARASU	2				5	
5	4790	CALIFORNIA DREAMER					1	

IMS-B クラス

順位	SAIL NO.	艇名	R1	R2	R3	R4	R5	R7
1	4014	ALPHA	6	6	10			2
2	2677	GREAT PEOPLE	2	3	4		10	DNF
3	4071	DAIICHI HANAMARU	8		14	DNS	8	4
4	5400	PROPAGANDA		4	2		18	DNF
5	5670	FIRST	3	9	7		21	DNC

CR クラス

順位	SAIL NO.	艇名	R1	R2	R3	R4	R5	R7
1	2422	AOBA		1	2	1	4	
2	3802	E2	2	2	3		3	DNF
3	1733	UFO	6			DNF	2	
4	5537	RAIA	1		1		1	
5	4323	TERESUKO III	4	DNF	6			

◆1999 相模湾新春親善レース

Class : IMS

順位	SAIL NO.	艇名	艇種
1	4500	KARASU	J/V 43
2	5735	ROUGE	YAMAHA 33S+1
3	3592	LAHAINA W	N/M 35

Class : CR

順位	SAIL NO.	艇名	艇種
1	5537	RAIA	SLOT 31
2	4919	ZETA XII	TAK 30IT
3	3749	STARBOARD Jr	YAM 31S

事務局通信

社団法人日本外洋航海協会 平成11年1月25日(毎月1回25日発行)
 定価3000円

航行安全指導及び航行警報等の周知徹底について

常日頃から、海上保安業務につきまして格別のご理解、ご協力を賜り深く感謝いたしております。

さて、新聞報道等でご承知のとおり、去る12月18日対馬南西海域において、韓国海軍による北朝鮮小型潜水艇撃沈事件が発生し、さらに、12月21日には、日本の小型漁船が韓国海軍から威嚇射撃を受ける事態が発生しました。

当庁といたしましては、船舶交通の安全確保の観点から、航行警報等により情報提供するとともに、関係海上保安部署から地元海事関係団体や漁業共同組合等に対し、注意喚起及び航行指導を実施したところであります。

幸いにして、小型漁船に被害は生じなかったものの、一歩間違えば重大な被害が生じた可能性も否定できません。

朝鮮半島をめぐる国際情勢は予断を許さない状況が続いており、今後この種の事態が再発する可能性は否定できないところであり、引き続き航行警報等に十分注意していただく必要があります。

つきましては、貴協会におかれましては、引き続き同海域について発出している航行警報に十分注意されるよう傘下会員に周知徹底していただくとともに、今後この種の事案に関して当庁から伝達する航行安全指導及び航行警報等について、必要に応じて、迅速かつ適切に傘下会員に周知徹底していただきますようお願いいたします。

1998年12月28日
 社団法人 日本外洋航海協会
 常務理事 加藤正義

海上保安庁からの指導文書について

標記について、さる12月18日対馬南西海域で発生した韓国海軍による北朝鮮小型潜水艇撃沈事件に関連し、この種の事件があったとき海上保安庁は航行警報等を発して注意喚起を図るので十分留意するよう、別紙文書により要請がありました。一般的にこの種の事件情報をテレビや新聞等にて入手したときは、改めて海上保安部署への問い合わせや航行警報の確認等をして、安全航行に配慮して下さい。とりあえずお知らせします。

保安第 91号
 保水報第 110号
 平成10年12月22日
 (社)日本外洋航海協会
 会長 戸田 邦司
 海上保安庁水路部長
 大島 章一

第10回「ヨットの科学」ヨットデザイン講座「緊急のお知らせ」

日時:1999年2月13日(土曜日)
 午前11時~午後5時(延長可)まで
 主題:「ヨットデザイン講座」その1
 講師:野本謙作氏 大阪大学名誉教授
 教科書:「ヨットデザイン原論」(舵社刊)を持参ください

会費:一回につき4,800円(当日料金6,000円)
 連絡先明記の上、必ず予約を(できればFAX, E-MAIL)してください。予約のない場合は当日料金となります。予約と送金は2月6日までにお願いします。連絡先のない場合、変更中等の連絡ができないのでご注意ください。

会場:東京都江東区夢の島3夢の島マリナー会議室 (TEL 03-5569-2710)

申込先:〒104-0032 東京都中央区八丁堀2-3-7 和田ビル ヴァンデスユタット大橋内

「ヨットの科学」事務局 TEL, FAX 03-3555-0109

振込口座:「ヨットの科学」郵便振替 00160-1-419603, 又は 東京三菱銀行八重洲通支店 普通 0498040

「ヨットデザイン講座」の概要:
 「ヨットの科学」では過去にも「ヨットデザイン塾」としてヨットデザインの勉強会を3クール合計22回開いてきました。また昨年は「ヨットデザイン原論」という、この種の講座にはもってこいの教科書も翻訳出版することができました。当会ではこの機会をとらえて、ヨットデザインの理論を奥深く教授できる講師として、日本で最高最良の先生方を招いて、毎年ボートショー期間中の土曜日に集中して、「ヨットデザイン講座」を開講するという計画をたてました。今回は水力系の先生方として、おなじみの野本謙作氏をお願いしました。

セーリングヨット研究会との合同スケジュール:
 「日本の頭脳集団」セーリングヨット研究会から、東京ボートショーにあわせての合同スケジュール開催の打診を受けました。ありがたくお受けしました。今回ははじめてのことでもあるので、先生方には「ヨットの科学」の実態をつぶさにご覧いただいたのち、合同の懇親会を催すことになりました。当日の予定表は以下のとおりです。

11:00から12:30まで 「ヨットデザイン講座」第一時限
 12:30から13:30まで 昼食、お弁当持ち込み可、隣にレストラン有

13:30から15:00まで 「ヨットデザイン講座」第二時限 (第二時限には、セーリングヨット研究会のメンバーがオブザーバーとして参加します)

15:00から17:00まで 合同懇親会(この懇親会は、前回11月に採用して大好評を博した「持ち寄り形式」で行います。自分の好みの飲み物、おつまみを各自持参してください。前回ボルトキープをされた方は、それなりに残っているはずですが、夢の島マリナーの階下にはビールの自動販売機もあります。)

講師をお願いした先生方 (講義順は前後する場合があります):

- 第1章を含むイントロダクション: 野本謙作氏 大阪大学名誉教授
 - 第4章 流体力学とスタビリティ: 野本謙作氏 大阪大学名誉教授
 - 第5章 ハルデザイン: 野本謙作氏 大阪大学名誉教授
 - 第6章 キールとラダーのデザイン: 桜井晃氏 九州大学教授
 - 第7章 セールとリグのデザイン: 増山豊氏 金沢工業大学教授
 - 第8章 バランス: 野本謙作氏 大阪大学名誉教授
- その他の章は現在未定

1999年度その後の予定

- 第11回「ヨットの科学」勉強会
 日時:1999年4月 未定
 12:00から13:00まで、昼食会(持ち寄り)
 13:00から15:00まで、講演
 15:00から17:00(延長可)まで、講師を囲んで懇親会(持ち寄り)
 主題:ヨットレース規則
 講師:石井正行氏 インターナショナルジュリー
 教科書:最新の ISAF 国際ヨットレース規則を持参ください
 会費:一回につき4,800円(当日料金6,000円)
 会場:東京都江東区夢の島3夢の島マリナー会議室 (TEL 03-5569-2710)
- 第12回「ヨットの科学」勉強会
 日時:1999年6月 未定
 12:00から13:00まで、昼食会(持ち寄り)
 13:00から15:00まで、講演
 15:00から17:00(延長可)まで、講師を囲んで懇親会(持ち寄り)

主題:NORCと JYAと JSAFと
 講師:尾島裕太郎 氏、他
 会費:未定
 会場:東京都江東区夢の島3夢の島マリナー会議室 (TEL 03-5569-2710)

第13回「ヨットの科学」勉強会
 日時:1999年9月 未定
 12:00から13:00まで、昼食会(持ち寄り)
 13:00から15:00まで、講演
 15:00から17:00(延長可)まで、講師を囲んで懇親会(持ち寄り)
 主題:堀内ワールド
 講師:堀内浩太郎 氏、
 会費:一回につき4,800円(当日料金6,000円)
 会場:東京都江東区夢の島3夢の島マリナー会議室 (TEL 03-5569-2710)

「ヨットの科学」懇親会
 日時:1999年11月27日(土曜日)
 12:00から13:00まで、昼食会(持ち寄り)
 13:00から17:00まで、懇親会(持ち寄り)
 主題:懇親会
 会費:1,000円
 会場:東京都江東区夢の島3夢の島マリナー会議室 (TEL 03-5569-2710)

「ヨットの科学」勉強会の概要
 日程の要領:土曜日午後1時から5時まで、後半少しドリンク
 主題の基本:ヨットの科学に関するもの
 講師の先生:その主題において現在の日本で最も造詣が深いと思われる方

- おかげさまで
- | | |
|-------------|-------------|
| 横山晃氏1(ヨット塾) | 熊沢時寛氏(ヨット塾) |
| 横山晃氏2(ヨット塾) | 横山晃氏3(ヨット塾) |
| 第1回林賢之輔氏 | 第2回沢地繁氏 |
| 第3回松井亨介氏 | 第4回高橋太郎氏 |
| 第5回野本謙作氏 | 第6回永井潤氏 |
| 第7回増山豊氏 | 第8回馬場邦彦氏 |
| 第9回堀内浩太郎氏 | |

を迎えて開催した勉強会はどれも大盛況のうちに終了しています。ありがとうございました。

第38回東京国際ボートショーに NORCとJYAが共同出展に

1999年度開催の第38回東京国際ボートショーに、NORCとJYAが共同出展する運びとなりました。両協会のGOODSなどを販売する予定にしております。会員各位におかれまして是非お運びください。

第38回東京国際ボートショー
 期間:平成11年2月10日(水)~14日(日)
 主催:社団法人日本舟艇工業会
 会場:東京ビックサイト東1~4ホール

編集後記

★おめでとうございます。いよいよ正念場の年に入りました。もう目前の3月31日と4月1日に大きな節目を迎え、その後は怖ろしい実務の山が待ち受けています★ということは昨年暮れの臨時総会にはなにも終焉を決めたわけではなく新たな出発を決めたのです★とはいっても総会の出席者数55人は非常に淋しい思いをしました。十一年に一度の議題を扱うのですから2~300人の出席を期待していたのですが、もしかしたらドラマの中の白熱する株主総会の見過ぎかもしれません★でも55人で新たな組織のセクションを支えるのは、いままでも同じになります。一人でも多くの方がJSAFの発展と自分の利益をオーバーラップさせて欲しいのですが★そのためクリアしなくてはならない課題もまた山積みのように心配です。(H)