

Offshore 11 1984

社団法人 日本外洋帆走協会発行No.116/300円

昭和59年11月15日発行(毎月1回15日発行)昭和52年7月21日第三種郵便物認可



第6回ミントン全日本選手権レース総合優勝の
〈AKVAVIT〉 撮影：岡本甫

'84 パンナムクリッパーカップ ヨットシリーズをふりかえって オーナーズ編

9月8日(土) '84クリッパーカップに出場したオーナー各位と NORC 国際委員会のミーティングが東京港区虎ノ門の NORC 事務局において1700~2000まで行われましたので報告いたします。

出席者(順不同・敬称略)

石坂啓一——〈ゼロ〉のオーナー代理
金森準一——〈ミミ〉のオーナー
才田忠利——〈飛梅〉のオーナー
武田勝彦——〈摩利支天〉のオーナー
多胡康敬——〈サキVI〉のオーナー
斜森保雄——〈カラス〉のオーナー
山田東吾——〈トゴー8〉のオーナー
大儀見薫——NORC 副会長・国際委員
武市俊——NORC 理事・帆走委員長
服部一良——NORC 編集委員
歌田道教——NORC 事務局長

■最強チームを送り出すために

司会・大儀見 さて今回は特にオーナー各位に集まっていたいただき、大会を通じていろいろとお感じになったところをお聞かせいただき、今後どのように対応していけば国際レースに NORC として対応できるかきいたんのないご意見をお聞かせいただければ幸いです。

では最初に今年のクリッパーカップについて、選考シリーズ、チームの編成、現場での問題など、皆様のきたんのないご意見を伺いたいと思います。

山田 チーム編成について、ナショナルチームとしての意識はアドミラルほど強くもてないのでは…。どうすればナショナルチームとしてのアイデンティティを持つか。見ておられますとニュージーランドチームなどはレースが終わってからも集まってミーティングを持っていたですね。ナショナルチームとビッグボートチームとしての話し合いが今回は少なかったように思います。

私の艇ではテーマとしてスキッパーに第1レースについてはフライングのケースを絶対に起こさないように、第1レースでつぶれてしまえばオーナーにとって次のレースからは面白くなってしまわないので絶対に守るよるといってあった。しかし第1レースでフライングしてしまった。〈TOGO〉は4~5番目のフラ

イング艇であったけれども自分のチームですら思うように意志が伝わらない。3艇のチームではもっと意志が伝わりにくくなる。

第1, 2, レースで日本チームは壊滅してしまったけれど、壊滅してしまっても作戦のやりようはあると思う。アドミラルズですらナショナルチームとしての意識を持ちにくい状態です。クリッパーカップでナショナルチームとしての意識を持つにはそれを持てるような形を作れなければ。そのためにナショナルチームが1チームであろうと2チームであろうとかまわないと思う。

多胡 私のチームは日本を代表して出ているという意識はなかったのです。選抜レースでも東日本では選考にガタガタして抽選で選ぶとかでは日本を代表して出ているんだという意識がなくなるのは当然で個人で出ているという意識が強かったです。ニュージーランドでは3艇と限定してメンバーを選んで国の名誉をかけて出ている。

金井 多胡さんのご意見と同じなのですが、ナショナルチームを東と西に分けられたのはいいと思います。3艇ずつというのもよかったと思います。ただレースをやっている情報交換がなかなか出来ないし、現地で一緒にすることが出来なかったですね。それとオーナー同士意見が通じてもスキッパーはライバルになるわけですのでなかなか自分の得た情報を相手に出さない。できることなら NORC の事務局が情報を收拾して一方的に流してくれば結構だと思います。

今までの例ですと各艇にセールメーカーが乗っていますが、メーカーから各艇に A 情報, B 情報という形で情報は流れています。その情報を選択するのはオーナーですから一方的に情報を流してもらえればよいと思います。チャンスがあれば現地でミーティングをする機会を作ればよかったですね。一回でもミーティングをもっていけばムードも変わったかも知れませんか。

才田 予選をしてナショナルチームを選考するのもよいと思いますが、ハワイに行ってレースをする場合、もう少し違った選考も考えられるのではないかと思います。たとえばクラスによって有利不利もありますし、風によってもコースによってもあると思います。ですからクラスによって分けるとか、もう少し可能性のあ

るチーム作りをする方法もあると思いますのでいろいろの観点から考えていただきたいと思います。

斜森 自分のところは修理に追われてしまってレースどころではなかったのですが、チーム編成としては資料を見ているとどの艇でも代表になれるという形になります。やはり先ほど才田さんがおっしゃっていたようにもう少し勝つチームを作るのにはヨーイドンの予選ではなくていろいろなものを加味して、1チーム強力なチームを作ればよいのではないかと思います。あとはクラブチームでも出られますし、ナショナルチームとしては勝てる強い艇が代表になってもらったほうがよいのではないかと強く感じました。

石坂 オーナーが今日風邪で私が代理でまいりました。私のオーナーの希望としては楽しくレースをやりたいということでクラブチームに入れてもらうため早い時期から山田先生と連絡をとっていました。また東では仲のよい〈織姫〉チームとクラブチームの話が出来ていました。艇をもやった位置も考えてやったのですが、かりに話し合いを行ったにしても、先ほど話がありましたように難しかったと思います。今お話のありました強いチームであったなら統制がもてたのではないかと思います。

武田 私どものチームも最初から修理ばかりであり練習もできなかったのですが、先ほどからお話に出ていますようにひとつの問題としては、NORCでせかく部屋をとったのですからレース前、レース後ぐらいはオーナー・スキッパー・ナビゲーターぐらいは最少限度集まってミーティングしなければならなかったと思います。

また先ほど山田先生のほうから出たご意見でナショナルチームであるという自覚をもちナショナルチームとして試合に行くんだという意識を植えつける方法論としては才田さんがおっしゃっていたように勝った艇（予選に）が行くというのではなくて、選ばれた3艇での練習が出来るようなことを考えないと、ナショナルチームで行くんだという意識が生まれてこないのではないかと思います。私のチーム内でもクルーの意識がなかなか高まらなかったのです。オーナーがいくらナショナルチームだナショナルチームだといっても、セールメーカー等の業者からの情報および応援をえないと走れないという状況では、ナショナルチームとしての意識を高めるためには極力長い時間きまったチームで練習できる、またその時間をとれる艇が代表になるというふうな方法でないかだめではないかだと思います。

大儀見 選考の問題を国際委員会の立場でいいますと帆走委員会との情報・意見の交換も十分ではなくて日程もぎりぎりであったり、また最初選考シリーズは一カ所で行うという考えで進行させていながら、実際には参加艇の意見等を聞いてみたところ、クルーの休暇の問題等を含めて現実的には無理であるということ

でした。選考シリーズが成り立たないということではしかたがないので、選考シリーズを東と西に分けて行うのもやむを得ないではないかということとなった次第です。

結果論として、反省してみると、選び方の技術論に終止してしまっただけで、要するに集まるのか集まらないのか、東でやるのか西でやるのかとか、上から選ぶのかどうかというふうなことになってしまったわけで、今皆さんがここで指摘されているような日本を代表する強いチームを選ぶにはどうしたらよいかという基本的なテーマがあいまいになってしまった。

これからの課題としては、日本チームの持っている実力を出しきるにはどうしたらよいかということが最大のテーマではないかだと思います。たとえば枠が3チームあるからといって3チーム選ぶこともないのではないかと思いますし、難しいとは思いますが、選考レースを一カ所で行うということも考えなければならぬと思います。

これは関東のことですが、勝ったら行くということに条件にしたのに、ふたをあけてみたらやっと3艇が残ったということになってしまった。選考シリーズに対する取り組み方がはなはだ真剣ではなかった。

NORCの役割としては、本当に日本を代表できる1チームを出すということが国際委員会の結論でもありました。

金井 東チームと西チームを2チーム出すということについては、私はそれでよかったと思います。なぜかという、たとえば関東の一カ所で行うということになると当然問題も出てきますし、これからはずっと選考レースは続くわけですし、続くものとしてやっていかないと失望したり話が元にもどってしまうと思います。

ただ行ったからには日本代表チームであるという自覚が生まれるようなことを何か考えないと。

大儀見 たまたま才田さんの艇がハワイにいるからということがあるのですが、東と西の上位1, 2, 3, がナショナルチームになるだけではないだろうという意見は正論ですが難しいと思います。アドミラルズカップの選考でも、ニュージーランドにしるオーストラリアにしる非常に問題となっているところですよ。

才田 悲しいかな日本はそこまでいっていないということがすべての問題の根元だと思うのです。そのような状況の中で国際レースをやっているという以上は、もっとヨットが普及して、良い状態になるまでの間は皆様に同じ条件を出して同じ条件の中で予選を行って選考していくという方法が一見フェアに見えますけれど、実際にはフェアでないかもしれません。参加する艇にこのことが普及されていない間はやはりある程度指導的立場にある方が非難を覚悟の上で、申しわけありませんが、いろいろの条件を考慮に入れて決めてもらいたいと思います。

ニュージーランドやオーストラリアのように勝てるチームを選考していくようになるにはもっともっとヨットが日本で普及していかなければならないのではないかと思います。

多胡 選考レースがあまりにも本レース直前で、レースまでの期間がないものですから。クリッパーカップのように大きなレースになると2年前ぐらいから準備をしなければならないもので、1年ぐらい前に選考レースを行ってもらえばますます練習もできますし、日本チームとしての意識がクルーの間にも出てくるのではないかと思いますので、できるだけ早く予選レースをやってほしいと思います。

大儀見 頂点の艇だけをレベルアップするのではなく、全体をレベルアップし、その上に海外に出て行く艇があるという考え方が正しいと思う。今回10月に行われる熱海オールジャパンがあります。このレースがクリッパーカップと同等のレベルで行われていくということが必要であり、このような土俵で切磋琢磨して実力がわかってくるような仕組みにならないと「選考、選考」といったってだめではないか。やはり国内において国際レースなみのレースを育てないと、あとに何をいっても始まらないと思います。

金井 私の場合ナショナルチームに入ろうと、そうでなかりとクリッパーカップに行くことは決めていたわけです。たまたま予戦に出たというわけですけれど強いチームを出すことになれば今おっしゃったような方法しかないと思いますね。年間を通じて成績の良い艇を選出するとか、何か NORC のほうでそのようなルールまたはシステムを作っていたらだめではないでしょうか。

山田 西宮の人達と話をよくするのですが、たとえば西で1隻、東で1隻、そして監督推薦1隻で3隻1チームを作る方法もあると思います。そしてこれは出来るだけ早くチームを作って、レース展開については NORC に対して報告を出すという方式があると思います。

大儀見 皆さんのご意見としてはほぼ同じ方向に向かっていていると思います。根本的には日本を代表するような強力なチームを作ることですから、あと方法論はもう少し皆さんのご意見を聞いて決めていきたい。

多胡 このような海外レースに行く艇は、日本にはあまりないと思います。だいたい行く艇は決まっていると思います。ですから早めに決めていけば意識も高まるとは思いますが……。

武田 スポーツなんですから意識を高めるためには、選考するだけではなくて、チームと一緒に共通の練習をするという部分がないとクルーの意識が高まらないと思います。いくらオーナーがナショナルチームだといっているだけでもだめなような気がするんです。

■クルーの編成をどうするか

大儀見 次のテーマにもなるのですが、各艇内のチー

ム作りが出来なければプロの助っ人が何人きてもトラブル等があった時にチームとしてのまとまりが欠けるし、それが各艇の実力を出しきれないことにもなる。チームとして送り出す以上、どの艇を送り出すかということとともに、ソフトウェアの部分も重要です。そのためには時間をかけて練習をしていくしかない。

才田 補助金の使用をその部分に使ってしまうのい

いかもかもしれませんね。

斜森 選ばれたチームはたとえば10日前にいて現地で練習してもよいのではないか。それが出来るチームが選ばれるべきではないかと思えますね。

武田 時間がなくて練習もできないようなチームは選ばれなくてもよいという意識でよいのではないかと思えますね。今回行って強く感じたのですが、艇をチャーターしてみて、艇のポテンシャルはあまり差がないのではないかと思うんですね、乗っている人々のレベルによって成績が左右されている。

才田 今回ファー40が4隻出てきましたけれど、チューニングによってあんなにスピードが違うものだとは思いませんでした。

武市 予選、現地でのレース等いろいろみていますと一番の問題はクルーがどれだけの時間を取れるかだと思えます。中にはレース2~3日前にこれからレースに行くというクルーがいるわけですね。

大儀見 日本ヨット協会では国体、オリンピックに出場する場合、選手の会社の社長に休暇のための書類を出すわけですが NORC でもそのような方法を考える時がきたように思えますね。

武市 大儀見さんがおっしゃったような方法を、また、社会的にもっとヨットに乗るための休暇を取れるような形態を作らないといけない。学生の時にはよく乗艇でき、戦力になる良いクルーになったが、社会に出てだんだん責任が重くなってくと休暇が取れなくなってしまっていますね。このことが予選から本番まで一番大きなネックになってしまっている。

多胡 オリンピックだというところこの会社でも1カ月2カ月と休暇を取れるわけですから、クリッパーカップもこれだけ大きな大会であるという意識を会社の幹部に植え付けることを NORC がやってもらいたいと思えますね。

金井 少しオーバーなくらいのほうがより効果的だと思いますね。

斜森 レースに出場するために何週間も前から勝つために準備のできるチームというのは何チームもないと思えますね。ですからそれができるチームをナショナルチームとして1チーム作ればよいと思えますね。あとはオーナーがこのレースに出なければクラブチームなりその他の方法で出場すればよいと思えますね。

山田 ナショナルチームとして出たチームの戦績が悪いと恥ずかしいと思うムードを周囲が作らないと、ただ出たということだけになってしまうと思えますね。

才田 私の艇もレースごとにボートスピードは上がっていったのですが、チューニング不足は否めない事実です。

斜森 ナショナルチームに選ばれる艇は事前にクルーをそろえられるということのひとつの最低条件として設けるべきではないでしょうか。

武田 時間がたくさんとれば練習の時にクルーの交換をしてもよいと思いますね。自分のところだけでよいクルーをそろえるのは、今の日本ではなかなか難しい。オーナー同志またはNORCがもっと強いイニシヤチブを取ってチーム作りをするぐらいのことはしたほうが、より強いチーム作りができるのでは。

多胡 私は結果として優勝するよりも自分達の仲間で一生懸命やって順位を上げていって勝ち抜くという考え方なんです。

才田 私はオーナースキッパーとして前回参加したのですが、今回参加するかどうかしようかまよったわけなんです。自分の艇を持ってクルーをそろえていくということは大変な経済負担になってしまうわけで、私としてはレースに出て勝ちたいと思いますので、できれば私を受け入れてくれる艇があればヘルムスマンとして参加したいと思います。私はオーナーでありながらそのように思います。ですからそのような場を作っていただければ私のような考えを持っている人もおられると思いますので人的にはある程度カバーできるのではないのでしょうか。(笑いながら)私もオーナーでありますので頭を下げてなかなかお願いしにくいものですから。

武田 私は今回チャーター艇で参加したのですが、艇名が〈インチュション〉と呼ばれるばかりで〈摩利支天〉という名前がどこにも出てこなかったのはまいりました。だから勝つためには、やはり経済と時間を惜しんではいけないことになると思いますね。

大儀見 チャーター艇も問題だし、「チャータークルー」も問題ですね。

山田 クラブチームの場合、クラブがサポートしてあげればよいのですから、クルーの面では相当助かるのではないのでしょうか。

■オーナーシップの確立

山田 オーナーシップをもっとはっきりさせないといけないと思います。NORCがオーナーとクルーの会という形式をとっているだけに、いつの間にかそれがよそに出た時に通用するものだという錯覚があると思うんやね。外国へ行った時にはオーナーまたはスキッパーが確実に責任を取る態勢だけはとっておかんと。

大儀見 それは抗議・審問の場での問題もそうだと思うんですが、艇をぶつけてダメージをあたえた時の責任の所在があいまいになり、だれに話をつければよいかわからないことになってしまいます。

才田 今回私の艇がぶつけられたんですけど、今でも私が正しく、ジャッジが間違っていると思っています。

ぶつかってこわれた時に絶対相手に弁償させてやろうと思って抗議を出したんですが、結果は逆に私が失格になってしまったのです。相手艇もどうして請求してこないのか不思議でたまらないんですがそういう話は全然出なかったんですか？

大儀見 全然出なかったですね。

才田 当然相手はそうなると思わないですからびっくりして喜こんだんじゃないですか。

武田 たしか今回はぶつかったりした時の問題は帆走指示書から削除されていたと思いますよ。

大儀見 計測上の問題だとそれに伴う上架とか計測費用を支払うことについてはルールに入っているのですが、一般のダメージは、入っていないですね。国民的な風土とか習慣などのいろいろな違いから難しい問題ですね。

山田 いずれにしてもそれが当然だというふうを考えるべきでしょうね。

大儀見 そうですね。やはり向こうは性悪説で成り立つような社会ですから裁判などにはなれていると思いますね。日本の場合は性善説でしょう、同一民族の中で適当にやっているからね、ことを構えて裁判までもっていくということはない。

山田 相手と交渉する時はオーナーの委任状でも持って全責任を委任されるという形をとって行かないと。

石坂 たまたまあの時オーナーがいなかったので東吾先生がおっしゃったようにいいました。そうせざるをえないですね。相手からこちらに対して不当な要求があったものですから、こちらとしては専門家にまかせるしかしかたなくなりまして、たまたま相手が日系の方だったので、日本的なところがこちらにもいろいろから聞こえてきたのですが。

山田 オーナーシップを確立せなあきませんね。

大儀見 〈ZERO〉の場合には必要以上にこじれてしまったと思う部分もあるのですが、ひとことオーナーがおっしゃっておけば、もう少しスムーズに話し合えたかもしれませんね。

石坂 そうですね。

山田 石坂さんからオーナーに話しくかったらその周辺にいるオーナーからオーナーに話してもらったってええわけやし、皆で話し合っていけばええと思うし。

石坂 最初ぶつけたのを抗議して、必ずしもこちらが悪いという意識はなかったのです。たしかに客観的にみると、こちらがぶつけたのかもしれないけれど、ヘルムスマンはそうは思っていなかったので一応抗議を出したのです。その抗議自体が成立しなかったので、ヘルムスマンとか私とかは、あまり大した事故ではないなと思ったのですが、相手が……。その後、マストが折れましたが、マストが折れたことはこちらの責任ではないと思っていますけど。

金井 向こうはマストが折れたのはぶつけられたのが原因だと一生懸命いっていましたね。

石坂 ところがそのあと向こうのヘルムスマンと合っ
て話を聞いた時には、ぶつかったのが原因でマストが
折れたのではないといっているわけですね。その後向
こうのオーナーと話し合って納得はしていただいたの
ですが。

山田 私達は状況がわからなかったのですが、レース
が終わったあと〈リバリア〉のオーナーが〈ZERO〉の
オーナーと話したいといってきた時に、多少ニアン
スが違うかもしれないけれど〈リバリア〉のオーナーが
「おまえらと話をしてもらいたくない」というふうにい
っていて、この人ずいぶん失礼なことをいう人だな
と思えましたね。私は精神科の医者ですが、精神科の
医者からみてもずいぶん失礼な人だなと思えました
ね。

大儀見 今まで〈リバリア〉のオーナーは日本チーム
に対して非常に好意的でしかも第1回の大会から世話
にもなっていますし、日本チームに対する態度を見
てきて、なんか今回こんなこじれかたをしてしまっ
て非常に残念に思うのですが。

武田 私達もトランスパックに出た時、感じのいい人
だなと思えましたね。

大儀見 東海の〈ビンド7〉の小林義彦先生が家族ぐ
るみで親密なつき合いをなさっていますね。

あと、このような大会にどのように取り組むかとい
うことに最終的に集約されると思うんですが。クリッ
パーカップ自体が第4回を迎えて世界一流のレースに
なっている。デザイナー、クルー、スキッパーを見て
も、オリンピックのメダリスト、アメリカズカップの
出場者がごろごろいるわけですから。

山田 外国チームは国を代表しているということ意識
してきていますね。ですから前回までとはムードが
違ってきていますね。

大儀見 クルーのどんちゃかパーティーもやらない
し、カネオへのパーティー券も22枚しか売れない。

■抗議をめぐる問題

大儀見 〈織姫〉と〈エクサドール〉の時の抗議も〈エ
クサドール〉のメンバーは夜11時30分ごろだったと思
いますが、だれも帰らなかった。

才田 私の時も相手はだれも帰らなかったですね。

大儀見 外国チームは抗議もこれも勝負のうちだとい
うんで筋書をお互いに調整してきていますよ。

才田 私は学生のレースばかりやってきたので、今回
のケースで、相手方が証人を自分の艇から出してきて
証言させたのには驚きましたね。あの時は相手のミ
ジップに私のバウが平行してあたっていますから、2
艇身前に水がなければ私の艇がわずか2、3秒の間に
9メートル走ったことになります(約18ノットのスピ
ード)。そうでないとあの位置にはあたらないわけ
ですね。この物的証拠から見ていただいてもわかる
と思うんですが、なにせひとり人間とふたりの人間の
いうことだからということで、今回のようなかたちに

終わってしまったんですけれど。

日本で抗議する時と違うんだということ認識しな
いとまた同じようなことになると思うんですね。

大儀見 これは国内と国外だけの違いではないと思
うんですね。ひとつにはオフショアレースであるとい
うこと、レーティングの異なる艇でレースを行っている
ため周囲に艇が少ない。また艇自体が大きいので確認
しづらい、それからコミッティーボートがどんなに
マークに近づいても5艇身は離れているから相当目が
よい人でないとなかなか確認できないですね。

〈ZERO〉の時は両方とも抗議が成立しなかったの
ですが、失格にかわるパーセントのペナルティーが
ルールとして採用されているので、すぐに抗議の意志
を明確に行わなければならない。〈リバリア〉のほう
が〈ZERO〉に対して抗議の意志表示をしなければなら
ないのだが、オーナーの奥様が出てきて抗議は聞か
なかったと発言しているので抗議は成立しなかったこ
とになってしまったのです。〈ZERO〉のほうも抗議
旗もI旗も上げていないということで〈ZERO〉の抗
議も成立しない。両方の抗議が成立しないのだから接
触の事実は立証されていない。ところが現実には艇に穴
があいているからジュリーのほうで独自に審問するこ
とになったわけです。〈ZERO〉のスキッパーがそれ
ではリタイアしますということで、I旗が上がって
いないから20%ではなくて50%のペナルティーとな
ったのです。

〈ZERO〉のヘルムスマンだったドイル氏は自分の
ほうに非があると思っていたようで、このケースは審
問を開始する前に抗議が適法に成立しているかどうか
ということで2時間ぐらい時間をかけた。結局両方却
下。あと言葉の問題も本当にしんどい話ですね。

才田 私も大儀見さんにお世話になって、大儀見さん
がジュリーであるのに通訳をお願いしたので、その使
いわけでいろいろ大変だっただろうと思います。そ
のこを後で反省したのですが、言葉がないならばな
い、勝負ですので、なまなましく訴えていくほうが
よいのではないかなと思いました。

昨年スエーデンで行われたJ-24のワールドに行
った時も審問の席で絵をかいて訴えつづけたのです。審
問委員もちがいがあかずに困っていたのですが、たまた
まそのレースをビデオで撮ってありまして、その結果
我々が勝ったのですが、言葉がないもんですから相手
が理解していなかったのです。

私は今回も、もっと食らい付きたかったのですけれ
ど答えが出されたものをひっくり返せないこともわ
かっておりますし残念ではあったのですけれど……。

前は高村さんがいらしておったのですけれど、親
身になって私の感情まで理解して通訳していただいた
ので感謝しております。今後このような形での通訳が
ぜひとも必要ではないかと思えます。NORCのサポー
ト態勢と関連しまして考えていただきたい。

大儀見 〈織姫〉のケースの時は外人と小松氏のどちらが出てくるかというときに外人が全権委任されて出てくるというので、小松氏に聞いたところ、全権委任ではないという。ジュリーの中には小松氏のことを知らない人もいたので私のほうから小松氏は470級の元全日本チャンピオンで国際レースにも出場している超一流の優秀なヘルムスマンだといったところ、それなら言葉がわかってわかるまいと小松氏が出てくるべきではないかということになった。

実際の審問に行く前に、これはきわめて日本的な話で、〈エクサドール〉は優勝の可能性があるので、〈織姫〉側がおりてしまったんですね。後でそれを説明したらジュリーのほうはきょんとして外国では考えられないという感じです。もうひとつ〈カラス〉の場合はふたりの日本人の証言がまったく違っていた。

斜森 全然下準備もしていなかったもんですから、抗議に対し完全に勝っていると思ひまして、それでなんのきなしに行った。

才田 あれはかなり陰険ですよ。

大儀見 上マークでポート、スターボアのケースでしょう。そのまま真つすぐいったら接触なしで行けるかどうかと聞いたらね、貝道君はもちろんポートで通れたと、ただマークがあるからタックしたと証言した。ところが、その前に来ていた〈織姫〉のスキッパーはぶつかったと思うといっているわけなんです。また2艇間の距離とマークからの距離でいっていることが全然違うんですね。

最終的にはポート艇が相手に十分な余裕をあたえてタックした証明の義務があるわけだ。

ジュリーの意見が完全に割れたのだが、このことは証明できなかったということの証明ではないかという委員長長の裁定でああいう結果になったんだけど、〈織姫〉側の証言があまりにもくい違っているということが不利になった。

才田 私の場合の抗議書の読み合わせが始まった時、事前に相手のスキッパーが説明したこと、抗議書の内容が違っていたと思ひましたね。違っているではないかといったら、それはタックティシャンが書いたんだといっておりまして、あれは大きな問題ですよ。最後にはタックティシャンとうまくつじつまを合わせましたよね。

大儀見 全体として、抗議書の形体は外国チームを含めてかなり雑であったと思ひますね。

斜森 どんなに勝っていると思ひていても完全なる筋書を持っていかないとだめではないでしょうか。

大儀見 ジュリーは現場にいて現認している部分もあったんですけど、マークから10艇身以上も離れている所から見ているので、ジュリーは審問の場に出た証言に基づいて判断するというをやっていたわけですね。

才田 それしかありませんね。

■シビアな国内レースがベースに

大儀見 あとクリッパーカップについては今後の対応は選考のしかたにつきると思うんですけど、日常からのシビアなレースの運営が出来るような土俵を作っていかなければならないと思います。ソフトの問題は簡単にかたづく問題ではない。多胡さんのように仲間で行くんだという人もあれば勝つために人材を集めていくんだという方法もある。

斜森 でもそれはあまり気にすることは無いと思うんです。それはオーナーの考え方であってチームの考え方ではないですから。オーナーが自分で決めることであって、選ばれた時にその条件を満たせるようにすればいいんじゃないですか。チームを組まれて練習が出来るような艇であればいいんじゃないでしょうか。練習する場所はどこでもかまわないと思ひます。

武田 そこにもうひとつ、オーナーの考え方であるんだけどそれに付随してNORC自身もう少し強いリーダーシップみたいなものがないとそこへいきづらい部分というのがあると思うんです。

斜森 そういう意味では総監督がひとりいればよいんじゃないでしょうか。

武田 そうですね。

斜森 練習期間中であればクルー交換をして情報交換が出来るのではないかなと思うんです。

武田 いまおっしゃったようなやりかたにいくまでのリーダーシップは、やはりNORCがとらないとなかなかやりにくいのではなからうかと思うんです。

山田 だれがリーダーになれるかわからないけれどもなかなか固まるとは思ひないけど、難しいな。総監督も今までの様子では手もちぶさたやってみたいやな。

大儀見 情報交換にしても向こうへ行ってからやれているのも無理な話でね。初めて行く人には海域・海象がこうだったという経験の継承が個々の艇ではしていても、全体としてはなされてないと思ひます。

島回りは日本チームは総体的には良い成績を残していますね。

才田 FARR40の〈エクサドール〉にはどうかと思うんですけど、〈インディアンギバー〉と〈ジェネラルホスピタル〉には勝てると思うんです。ただ2年前に乗って以来今回ハワイに行つて初めて乗つたという状況で。

大儀見 2年前はだいたい早目に行つていたでしょう。

大田 早目に行つてました。今回は中途半端でした。

大儀見 熱海オールジャパンについては、アドミラルズカップの選考レースということなんです。まずアドミラルズカップに出場する3艇がそろつかどうかということが問題なんです。明確な意志表示で参加の方向に動いているのは、山田東吾先生と津村さんの〈ZERO II〉だと思ひます。3隻目の〈織姫〉が行くかどうかなんです。

アドミラルズカップの選考レースとして熱海オール

ジャパンをやりますといっても3隻そろわないという可能性もあるようなのでこれについては国際委員会で参考にするということでフリーハンドで様子を見ることにした。今日の意見にもあったようにヨーイドンで1, 2, 3と決めることはかなりが能じゃないし、特にアドミラルズカップの場合はどれが行けるかという問題がある。オールジャパンを登龍門としてシビアなレースをやる。またこのレースを制することによって海外のレースに出て行くというように、武市さんを中心に準備していただいています。

東吾先生、当事者として、今の艇で行く予定ですか。

山田 今ので行きます。

大儀見 〈ZERO〉はいかがですか。

石坂 アドミラルズにⅡ世で出るつもりですが、ここへ来る前にオーナーにもどういふ話をしたらよいかということで話してきたんですけれど、とにかく早くスケジュールをNORCの独断と偏見でもいいですけれど強気に決めて知らせてほしい。そうでないとやはりチームを作るにしても大変なものですからとにかく早くスケジュールを決めていただきたいと思います。

大儀見 日本チームとしてオーナーと艇をノミネートするだけだと、クルーは極端なことをいえば向こうでだれをやってもいいことになってしまふ。要するにレースルールを満たしていれば、オリンピックコースでのヘルムスマンの条件とかは考えなくてもよいではないかということになってしまふ。

石坂 今の話で外国の場合どうなんでしょうか。

大儀見 その辺が伝統の深さ層の厚さにつながってくると思うんだけど、外国の一流艇は自分の艇にソフトウエアとしてのチームに明確なアイデンティティーをもってうごいてますからね。基本的にそれがくずれるというのはめったにないと思う。それがあってそれに文字通り助手としてローカルなナビゲーターとかが参加する形はあるけれど、チームの主体そのものになっているというケースはあまりないんじゃないんですか。

実例としては、2年前のクリッパーカップの〈スパーウイッチ〉が艇はヤマハの艇だけれど、ロウエル、ノースを中心に行っていたので、日本チームに入ることは遠慮しますという意志表示がヤマハのほうから出てきたわけです。このケースで日本チームとして出させてくれとやってきた時に問題が起きてくるわけなんだけれどね。

クリッパーカップについていうと次回は7月の初めごろから始める予定があるみたいで、日本としては8月初めから開催してほしい旨を主張するつもりですけれど。

石坂 7月19日開催と決まっちゃったようですよ。

最後のスキッパーブリーフィングに出たんですけれど、満月にロングレースを合わせたい。そのために日を決めたといっていましたね。

あのレース(熱海オールジャパン)なんてのは海外艇をよべないんですかね。

武市 帆走委員会としては、今回はあちこちに招待状を出して、気長にやっていくつもりなんですけれど。

大儀見 日本のトップフリートを見ていると、デザイナー、クルー、セールメーカー等は'78年のQトワールドで育ってきた人々が中核になっているんです。今レベルレースは、世界的には低調になっているし、日本までヨーロッパや南米から来てくれるかという疑問はあるんですけれど、日本でもう一度シビアなレースを行うことが飛躍につながると思うんです。それが世界選手権は無理でも太平洋選手権のような形でワントングラス(30.5ft)のボートで、クリッパーカップに出られるような艇でレースを行いたいですね。

ここでまた問題になるのは、クルーの休暇の問題なんです。クリッパーカップが8月に行われるとすると、5月か6月に極東選手権をやってクリッパーカップに行くというふうな太平洋循環コースみたいなものが画けるんですけれどね。このように5月に2週間のレースをやって、8月のクリッパーカップに出場できるかという問題はあるんだけどね。これは日本の艇だけではなくて、前にホンコンの連中にも話したんだけど、沖縄レースに参加して本土まで来てハワイに回航してといったんだけど、ホンコンの連中でも時間がとれないとのことでしたね。

ところで、ぼちぼち時間もせまってきたんですが、これだけは絶対についておきたいということがありましたら、どうぞ、どんな素直な意見でも結構です。

武田 先ほどから抗議の話が出ておりましたが、私達はあえて今までの国内レースで抗議を出すようにしてきたのですが、そういうことに基づいてNORCのほうも極力シビアなレース運営をお願いしたい。遊ばなくてレースらしいレースの運営を希望します。

武市 今回の熱海レースは審問委員会をレース委員会とは別において行うつもりです。

才田 失格であるということにくせつけないと、安易なレース運営ではよくありませんね。

武田 抗議等はやりつけていないとなかなかすぐには出来ないと思いますね。

大儀見 関東では伝統的にやっていないね。

武市 ケースを起こした時は“カーツ”ときてB旗を上げるんですね、ところが帰ってくる時分には少しはさめているもんですからやめてしまおうんですね。

山田 ケンカするのもレースの楽しみのうちやね。(笑う)

山田 もらった航空券のことなんですけれど、大阪の人間は東京まで行かなきゃならなかったんですけれど、ずいぶん皆不自由な思いをしたんです。あんなやたらもらわんほうがええと。

武田 我々は決定が遅かったの、あとでお金でも

らったのですが、安いチケットですとひどいのは韓国回りだったのですね。うちのクルーで一番ひどいのはこういうことがありましたよ。東京～大阪～ソウル～ロサンゼルス～ハワイ。

石坂 うちのオーナーからこれ（CYCAの'85年度レース予定に関する小冊子）を見せるといわれたんですが、NORCとして外国なみに十分にオーガナイズをして下さいということだと思っただけですけれど。

大儀見 NORCとしてはレースにメリハリをつけて区別しないといかんと思っています。IORのギンギンの熱海オールジャパンと鳥羽パールレースのようなクラブレースとを今一緒にやっているから、シビアなレースが育たないのではないですかね。各支部で目玉になるシビアなレースを組んで行くことが必要なんじゃないですかね。

才田 IOR自体にも限界みたいなものが感じられますね。というのは、私は2年前にクルーザーのヨットレースをやめて以来J-24のレースをやっているのですが、玄海支部ではJ-24クラスにほとんど移行してしまったのですね。玄海支部ではJのレースに参加させてくれという有り様なんですよ。なぜかといいますと、クルーが変わってしまいますし、新しい艇が出てくると古い艇が勝てないということになって、レースも先細りになる。IORレースは普及レースが非常に大事になると思いますね。それとは別に完全に切り離れた人間だけでいかないとだめだと思っただけです。

大儀見 沖縄・八丈島レース等本格的なオフショアレースへの参加艇が少なくなっている理由のひとつはIORの艇がレーシングマシンになってしまったということなんです。IORの艇で八丈島へ行っってこいなんでいうと、どこぶっこわれるかわかんない。今までは、オフショアヨットが逆様にひっくり返るっていうことは絶対ないと我々みんな思っていたが、（摩利支天）はひっくり返ったままで5分間も安定してしまうし、1回ならず2回もひっくり返ってしまう。

外国でもオーストラリアの連中は自走してきているのが多いですけど、IORのボートだとオンデッキでソオットもってって向こうでレースをやるのだという考え方が国際的にもだんだん定着してきています。

山田 帰りはええねん。行きしにつぶれたらどうしようもないもんね。

武田 今のIORのボートって学生時代からヨットをやってきた人でないと舵引けないですもんね。他のものが舵引いて勝るかという勝てないですものね。ヨットになじんでこなかったオーナーの方も相当数おられると思うんですけど、その中でIORだけ追いかけてレースをやろうというのは舵引も苦しいし、経済的にも苦しくなってくるし。

大儀見 外国でも厳密な意味でのオーナースキッパーというのは前よりも少なくなってきた。RORCの時

代には100%オーナースキッパーだったと思う。

武田 正直いってしょっちゅう舵もっている人でないと舵を持ってないですよ。

大儀見 今このテーマと直接関係ないんですけど、オリンピックの松本富士也さんが監督でロサンゼルスロングビーチヨットクラブによった時、あそこがマッチレース（同型艇）のコングレッションナルカップを10人のスキッパーにかぎってやっているんだけど、日本からもそろそろ参加を考えてみないかという話がきているんです。このレースは文字通りソフトウェアの問題で、参加者はアメリカズカップでヘルムスをやっているような連中、たとえばデック、ディーバーやデニスコナーのような人達で、今度イタリーから初めてひとり参加するみたいで、彼も〈アズーラ〉に乗艇していたし、チームとしてソフトウェアをもちこんで戦うことになる、日本から出さないかというのは、名誉な話なんだけれど、現状からするとだいぶ早いような感じだ。

今日は大変ナマのお話を聞かせていただきありがとうございました。やはりオーナー中心ということで、責任ある発言を大事にしていかないと本当のシビアな充実した対応ができないのではないかとこのことを今日の会議で痛感しました。こういうフォーマルな会議でなくても気が付いたことは文章であれ、電話であれ、どどんぶつけていただきたい。要は振り向いてみて恥ずかしいようなことや、残念なことや、食い足りないような思いをしないような強いチームを送りたいというのが我々全員の共通な願いだと思います。今後とも貴重なご意見をぶつけていただきたいと思っております。2年後のクリッパーカップに向かって充実したチームを送りたいと思っております。

船舶振興会補助事業

熱海オールジャパン チャンピオンシップ 放映のお知らせ

去る10月10～21日まで、熱海沖を中心に熱戦が繰り広げられてまいりましたオールジャパンが、いよいよ11月26日夜、“VIVA マリーン”で放映されることになりましたのでお知らせします。

時間：2330～

テレビ東京 12

テレビ大阪 19

テレビ愛知 25

の各チャンネルです。どうぞお見逃しなく。



第6回

ミニトン

全日本選手権

日本ミニトン協会

ミニトン全日本は昨年第5回を四国松山で開催し、そこで激しい潮流と台風影響下の強風、波を経験したが、今年第6回は一転、微風と風のフレで定評のある琵琶湖での開催となった。

琵琶湖は“湖”という閉鎖水域の特性から今までクルーザーのビッグイベントが行われたことがない。しかしそのセーリングの歴史は古く、その特殊性から小型クルーザーの数も多い。これらが参加してくれば全日本も活気を持つし、小型艇の普及という我々ミニトン協会の主旨も生きる。しかも大型艇と違って全国各水域からの参加は今までも100%陸送（ディングー並）であるから、海につながっていないくともミニトンの場合は全く関係がない。

そういうことで、前々から石原会長も一度琵琶湖でやろうといわれていたのが今回実現のはこびとなったわけだ。現地には秋山さんという面倒見のよい方もおられるので、ミニトン協会も多少手を抜けるのではという助平根性もあったことは否定しない。

下打ち合わせでNORC近畿北陸支部三井さん、秋山さん、今回ミニトン近畿北陸支部長をお願いした藤井さんらと京都でお会いしたとき「ミニトン全日本はキンキンの全日本をやるのか、できるだけ多くのスモールクルーザーを集めて多少お祭りのでも盛大にやるのか、どちらを希望しているのか」と第一に尋ねられた。我々は協会のスモールボート普及の主旨からすでにミニトンの上限レーティング16.5 ftの枠を17.4 ftにまで広げて第4回から全日本をやっているの、後者であることを明言した。そうしたら現地の方々は「琵琶湖のオーナー連中はお祭り慣れはしているが、レースにはなじみが少ない。したがってIORレーティングを受けていない艇も多いので、そういうことなら今回に限ってJORも出場を認めたら」という提案をされた。そして今回のミニトン全日本は、レーティング17.4 ft以下、ただし16.5 ft以下はスクラッチ。NORC会員および会友艇という参加資格で行うことになった。

ところが蓋をあけてみたら、会友艇の参加は僅か2

艇。予想外であった。また琵琶湖水域からの多数参加を期待し、水域にスモールボートレースの種を植つけようと思ったにもかかわらず、ご当地参加は参加12艇中約1/3。第5回までの全日本とは大分様相が異なっていた。なぜか？きくところによると本番を盛り上げるためローカルレースを組んで助走しはじめたところ、昨年優勝の〈レプトン・ターボ〉と同型の関東自工デザインKAN23と、それと好勝負した高井氏デザインTAK1/8のレースマシーン達が、走りすぎたのに恐れをなして一般の参加艇が激減したとか。盛り上げるのもよし悪しという皮肉なことになったようだ。

また参加艇種も予想以上に様が変わりした。現在レーティング17.4 ft以下のレースマシンを2分する前述KAN23とTAK1/8が各3艇ずつで参加12艇の半分を占め、かつて活躍したデュポア1/8は1艇も参加がなく過去の艇種となった。昨年気配が感じられた艇種の世代交替が急激な形であられたといえよう。これにヤマハファクトリーが仕立てた〈ヒント〉がオーナーと艇名を変え、生き残った艇を加えレースマシンは7艇。普及レース的性格があつて2~3回は続くと思われた我々の予想も嬉しいほうに外れ、勝つためにレーサーが競う、レベルレース本来のムードが予想外の水域で出てきた。

そういうことで、レース前夜の艇長会議も今までにない活発な質疑応答が繰り返された。

艇長会議の後、開催ハーバーである志賀ヨットクラブのメンバーによる歓迎パーティーに招待された。これも今までの大会になかったことで、お祭り好きの地元気質はこちらで存分に発揮され、参加オーナー、クルーほか大喜び。開催のすべてをお願いしたNORC三井支部長、秋山氏、石原慎太郎ミニトン協会長代理の関東支部長菅原氏、四国支部長中平女史、毎回顔なじみのジュリー委員長石井正行氏ほかのあいさつの後、志賀ヨットクラブから最遠地参加（鹿児島）の〈コンディション・グリーン〉（TAK1/8）に酒を入れられるガラスのボトルヨットが手渡され、そのホストスピリットに全員感謝。その後、恒例の各艇紹介では爆笑、

野次も飛びかい、回を重ねるごとに顔見知りも増えたこともあり、前夜パーティーは大いに盛り上がった。誌面をかりて地元メンバーの方々にあらためてお礼申し上げる次第である。

■第1レース

一夜あけて10月7日レース初日。これまた微風の琵琶湖の予想はよいほうに外れ、早朝から強い風。ミニトンにとって最適なレースコンディションとなった。この風は地元の人々の予想も外れて終日落ちず、むしろ午後からの第2レースはさらに風がつのった。琵琶湖らしからぬダイナミックなシーンの連続で、見ごたえある第1、第2レース（オリンピック）であった。

第1レースは風速6m/sec前後でスタート、その後ブローで9m/secぐらいまで吹いた。風のフレは予想通りで、北東から30度以上北にふれ、最後の上りはマーク打ち直しの閑もなくポート1本のレグになった。スタートは470の小川が乗る前回優勝艇（レプトン・ターボ）（KAN23）がアウトマークからトップで出、続いて歴戦のレーサー庄崎が舵を引く地元（アクアビット）（TAK1/8）が本部船側から出、（アイムⅢ）（ヤマハ21Sレーサー仕様）がアウトマークから（ターボ）に続いたが、あとは第1戦で緊張のせいかやや出

遅れた。第1上は（アクアビット）、（ターボ）が1、2位で回り、この2艇の順位は最後まで変わらなかった。ただ、最後の上りレグで風がふれポート1本になったとき（アクアビット）が2度ワイルドタックをし、コツコツ追ってきた（ターボ）に差をつめられ、着順1位ながら修正6秒差で1位を（ターボ）にとられ、2位となってしまった。

■第2レース

第2レース風はさらに8~11m/secと上り、各艇それぞれにセールのコンビネーションに特徴が出てきた。スタートはまたアウトマークから出た（ターボ）がダントツ。（アクアビット）は出遅れてドンジリスタートだったが、かえってこれが幸し、やむをえずポートで他艇の後ろを走ったため早くフレッシュな風をつかみ、かつ（ターボ）のつかんだ右有利な風をもつかまえることができ、その後のワンタックでアツというまにドンジリからトップ集団に入ってきた。まさに庄崎氏の腕によるものだろう。

第1上は（ターボ）がうまく走って他を寄せつけずダントツ、大差で2位（クリーク）（KAN23）、3位（アクアビット）だった。（ターボ）はその後サイドマークを回ってから下マーク誤認の大ミスをして（アクア

ミニトン全日本選手権レース成績表

レース委員長：秋山福夫

| 艇名 (セール番号) | 艇種 | T.C.F. | 第1レース10/7 スタート：0925 | | 第2レース10/7 スタート：1335 | | 第4レース10/9 スタート：0900 | | 第5レース10/9 スタート：1345 | | 総合 得点 | 総合 順位 | |
|---------------------------|---------------|--------|------------------------|-------|------------------------|-------|---------------------------------|--------------------|------------------------|---------------------|----------|----------|----|
| | | | 到着時間 (所要秒) | 得点 | 到着時間 (所要秒) | 得点 | 到着時間 (所要秒) | 得点 | 到着時間 (所要秒) | 得点 | | | |
| AKVAVIT (3300) | タカイ% | 0.6711 | 10:46:49 (4909) | 11.00 | 15:46:06 (7866) | 12.25 | 第 3 レ ス ノ イ ス | 10:10:26 (4226) | 11.00 | 19:59:30 (22470) | 24.25 | 58.75 | 1 |
| レプトンターボ (3280) | KAN-23 | 0.6662 | 10:47:16 (4936) | 12.25 | 15:48:54 (8034) | 11.00 | | 10:09:36 (4176) | 12.25 | 20:14:12 (23352) | 20.00 | 55.50 | 2 |
| EVER MOUNT (3257) | タカイ% | 0.6723 | 10:48:13 (4993) | 10.00 | 15:49:50 (8090) | 10.00 | | 10:22:59 (4979) | 7.00 | 20:09:45 (23085) | 22.00 | 49.00 | 3 |
| CREEK (3324) | KAN-23 | 0.6711 | 10:49:31 (5071) | 9.00 | 15:51:26 (8186) | 9.00 | | 10:12:33 (4353) | 10.00 | 20:29:21 (24261) | 16.00 | 44.00 | 4 |
| MIX-MAX (3370) | KAN-23 | 0.6699 | 10:50:04 (5104) | 8.00 | 15:57:32 (8552) | 6.00 | | 10:14:02 (4442) | 9.00 | 20:14:47 (23387) | 18.00 | 41.00 | 5 |
| Iam 3 (2566) | Y-21S | 0.6662 | 10:51:18 (5178) | 6.00 | 15:53:18 (8298) | 8.00 | | 10:26:09 (5169) | 6.00 | 20:50:01 (25501) | 14.00 | 34.00 | 6 |
| サマンサ (2532) | オセアン 21GTS | 0.6662 | 10:51:58 (5218) | 5.00 | 15:55:23 (8423) | 7.00 | | 10:23:36 (5016) | 8.00 | 21:11:11 (26771) | 8.00 | 28.00 | 7 |
| SILVER MONK (3340) | U-25 | 0.6771 | 10:49:47 (5087) | 7.00 | 15:58:09 (8589) | 4.00 | | 10:35:37 (5737) | 4.00 | 20:58:30 (26010) | 10.00 | 25.00 | 8 |
| CONDITION GREEN (2815) | タカイ% | 0.6735 | 10:52:56 (5276) | 4.00 | 15:57:10 (8530) | 5.00 | | 10:37:36 (5856) | 3.00 | 20:45:29 (25229) | 12.00 | 24.00 | 9 |
| MU II (2531) | R&C21 | 0.6662 | 10:55:22 (5422) | 3.00 | 16:04:29 (8969) | 3.00 | | D.N.F. | 1.00 | 21:11:57 (26817) | 6.00 | 13.00 | 10 |
| Rvenger (2670) | Y-21S | 0.6662 | 10:59:44 (5684) | 1.00 | 16:04:58 (8998) | 2.00 | | 10:33:29 (5609) | 5.00 | 22:13:53 (30533) | 4.00 | 12.00 | 11 |
| ADONIS-Jr (3358) | U-23 | 0.6662 | 10:57:24 (5544) | 2.00 | D.N.F. | 1.00 | | D.N.F. | 1.00 | 23:18:44 (34424) | 2.00 | 6.00 | 12 |



優勝した〈アクアビット〉チーム



プロダクションランプリを手にした〈リベンジャー〉のメンバー

ビット〉に先行され、第2上では〈クリーク〉、〈エパーマウント〉(TAK1/8)にも抜かれて4位に落ちた。KAN 23の中で、インボードエンジンを積み、レーティング16.5ftに抑えているのは〈ターボ〉だけで、〈クリーク〉、〈ミックス・マックス〉は船外機。したがって衆目の見るところ、この2艇、とくに〈ミックス・マックス〉の走りが〈ターボ〉よりグッとよかったようだ。地元の利で風をうまくつかんだ〈クリーク〉が前に出たのもうなずける。その〈クリーク〉が第2下でマークタッチしたドサクサに〈ターボ〉が生きかえり、フィニッシュは1着〈アクアビット〉、2着〈ターボ〉、3着〈エパーマウント〉。今度は修正での入れ替わりはなかった。なおTAK 1/8も、新艇〈アクアビット〉は昨年の〈エパーマウント〉のレース経験からラダー面積を幅、長さとも広げて大きくしたようで、それでも名手庄崎をして2度もワイルドダックをさせたが、走りは〈アクアビット〉がTAK 1/8中一番だったようだ。さて、初日を終わって〈アクアビット〉、〈レプトン・ターボ〉が同率1位。この2レースの走りっぷりから庄崎、小川のトップ争いが2日目以降続くものと思われた。

初日レース後、今度はミニトン協会主催のプレザーにドレスアップしたパーティーが行われた。所用で帰られた石井氏に代わって東海支部長小林氏も半田から車で駆けつけられ、前夜とは一味違う落ちついたムードの夜が過ごされ、1~2レースの経過を語り、明日のレースを期して早目に開散となった。

■第3レースノーレース

2日目、ショートディスタンスの第3レースは前日と一変して微風、無風。風もフレが激しくマークの打ち直しも含めてスタートが遅れに遅れ、結局多景島を回って各艇見切をつけ、大差で1、2位にいた〈クリーク〉〈アイアムⅢ〉にはまことに残念だったが、全艇リタイヤー、ノーレースとなった。

■第4レース

3日目、風は1~3 m/secと微風。東から北東と相変わらず50度近い琵琶湖特有のフレの中、オリンピックコースの第4レースが行われた。スタートは相変わらず〈ターボ〉がジャスト。しかしこの風では同じKAN 23でもインボードの〈ターボ〉は〈ミックス・マックス〉、〈クリーク〉に走り負け、第1上では〈ミックス・マックス〉がダントツとはじめてトップに顔を出した。第2上ではさすがに庄崎が腕と琵琶湖での経験を生かしてトップとなった。しかしその後のランニングで〈ターボ〉が秘密兵器の超微風用マイラースピンを上げ、大差をつけて下を回った。フィニッシュは〈ターボ〉、〈アクアビット〉、〈クリーク〉の順。この結果僅差で〈レプトン・ターボ〉が4レースまでの総合トップとなったが、最後の第5レース(ロング、得点2倍)が勝負となる非常に面白いレース展開となった。

■第5レース

3日目第4レース終了後、午後スタートの第5レースは風も弱いので、スタート位置、コースとも変更。志賀ヨットクラブから大分離れた沖の島前スタート、竹生島行って来いのコースとなった。

さて、歌田氏デザイン(Uボート)が毎回出る出るで参加できなかったが、今回初めて2艇、しかもユニークな形で参加した。1艇は自作のU-23、自作艇は6回を通じこの霞ヶ浦から参加の〈アドニス Jr〉が初めてである。もう1艇はなんとU-26に大きな空冷インボードエンジンを積み(口の悪いのが農耕機といていたが)、無理やりレーティング17.4ftギリギリに押し込んだものをウルマーの羽紫氏、フィン、ソリグ乗りの池田氏等が持ちこんできた(オーナー蘭氏)。この怪物は当初水線長の長さ抜群でダークホース視されたが、戦績いまひとつバツとせず、この第5レースではスタート位置が変わって遠くなり、そこまで機走

すると空冷エンジンがオーバーヒートするという予想外の事態で、他艇に引いてもらうお愛敬もあった。

第5レース、風はなんとか3~4 m/sec.このスタートで、それまで抜群のスタートを続けた〈ターボ〉が入れこみすぎてアウトターをかわせず、ポートでドンジリからスタート。これでトップ争いの庄崎、小川とも仲良く1回ずつドンジリスタートをしたことになった。唯一のプロダクションボート〈リベンジャー〉(ヤマハ21S)は、全艇左岸よりに走るなかで一発バクチに出たのか、右沖の島沖を一本で沖に出た。プレスポートに乗る地元役員の中には「あれが正解」という人もあったが、結局このバクチは裏目に出たようだ。その後舟木崎あたりまで、スターボーで地元の艇でも近づくかぬほど西岸によった艇群がよく上り、東側はやはり足が伸びなかった。舟木崎通過後、先行した〈アクアビット〉が北西のプロローを一番先にひろい、竹生島回航は(エバーマウント)、〈ターボ〉に10分ほどの差をつけた。〈ターボ〉は、同じコースでは〈アクアビット〉との差がつまらぬと見て、風のフレと岸寄り有利の神頼みで舟木に寄せたが裏目に出、差はさらに開き、〈エバーマウント〉も抜けずフィニッシュ3位に落ち、〈アクアビット〉の逆転優勝となった。1位フィニッシュが午後8時、最終艇が11時20分に入った。トップ6時間15分所要のレースで、ラストとの差が4時間20分。琵琶湖ならではのレース展開であった。

翌10月10日表彰式、閉会式が行われ、総合優勝〈ア

クアビット〉に、レース委員長秋山氏から本賞、石原慎太郎杯、トヨタカップが贈られた。オーナー太田氏およびクルーは、大きな慎太郎杯の中に〈アクアビット〉(アクア=水、ビット=命、命の水すなわち酒)を入れ、飲みほして優勝を祝った。

プロダクションボートのトップに与えられるプロダクショングランプリ(舵誌寄贈の楯)は唯一艇参加善戦の〈リベンジャー〉に贈られた。

来年は相模湾、葉山マリーナをポートに例年通り、10月10日前後に第7回を行う予定である。勝逃は許さぬミニトン協会申し合わせもあるから〈アクアビット〉もトロフィー、カップを持って参加する。プロダクションボートにもグランプリは出る。打倒〈アクアビット〉を目指すレーサーも、プロダクションボートに乗るオーナーも、ぜひ参加してもらいたいと思う。

また、ヨットデザイナー諸氏も関東自工、高井氏にミニトンデザインを独占させず、オーナーの負担も少なくすむ、このクラス艇デザインに目を向けて欲しいと思う。大型艇ほど華々しいステージではないが、新しい試みを気楽にトライできるクラスなのだから、デザイナーにとっても魅力のあるテーマではないだろうか。

終りに誌面を借り、このイベントに協力というより全面的に運営ほかで動いて下さった地元ヨットマン諸氏、志賀ヨットクラブ、そのメンバーの方々にあらためてお礼申し上げます。

船舶振興会補助事業

第77回 大島わんてぶー

NORC横浜フリートキャプテン 藤森紀明

第11回大島ランデブーは、7月27日(金)~28日(土)の2日間、4年に一度の波布比咩神社の大祭に合わせて開催された。

波布比咩神社は、波浮港入口右側の、こんもりとした森の中にあり、お祭神は「はふ大后」で、三島大明神縁記によると、三島の神(事代主命)が大島に置給ふた后であり、古代伊豆地方を活められた三島の神は、島々に后を置いて七島を開拓に努力せられた。後年大島の人々は、崇拜する「はふ大后」を神としてあがめ、火口池として清水をたたえた美しい波浮の池辺に神社を建てたものといわれる。寛政12年(1800年)波浮港村の誕生とともに、波浮の人達の鎮守様となり、毎年7月27日を祭儀として、200年近く先人達によってお祭りされてきたものであります。波浮港の港口に鎮座する波布比咩神社に、朝夕出入港する船頭達が、帽子

や手拭をとって頭を下げる姿が見られる。今年はこの波布比咩神社の大祭の開催年にあたり、ヨット・マンも参加して盛大にお祭りがとり行われた。

離島の静かな漁村のお祭りは、どこかの田舎で見たような雰囲気を感じさせて、お祭りの歴史の古さを感じさせている。頭にほうきの先!!のような飾りをつけ、色とりどりの吹流しを流して、“波布比咩大明神”の大きな幟を波浮漁協と対岸の波布神社の入口に、見あげるような高さにはためかしている。お祭りの行列は、大鼓と鐘の音に合わせて、おかめ・ひよっとこの面をつけた滑稽な踊り手を先頭に、獅子舞が町の家々を訪れ、はしゃぎまわる子供達のおみこしがついて行く。こんな雰囲気の中に、ヨットマン達が波布神社のお祭りのハッピーを着て、ぞろぞろとついて行く。何とも場違いの感じと、手持ちぶたさの中で、波布神

社の鳥居をくぐり、神社の境内に勢揃いした島の子供達や、漁師の船頭さん、町の人達とにより大宴会となる。やっとお祭りに“なじんできて”ヨットマン達の出番が回ってきた。波浮の漁村の人達との温かい交流の場となった。

夜には波浮港花火大会が開催された。この花火大会には石原会長始め、各フリートのご協力をお願いして、花火打ち上げ基金として、総額18万円を協賛させて頂いた。各フリートの皆さんのご協力に対して、この誌面をお借りしてお礼を申し上げます。

波浮港の花火大会は、全国を回る花火師の話として“波浮港での花火ほど良い響きがある花火大会はない!!”といわれるほど。四面絶壁に囲まれている波浮港での花火大会は、腹の中まで響き渡るようなすさまじい音がある!!この花火の音を聞くだけでも一見!!の価値があるが、花火を見るにはえらく首がくたびれる。

今年の大島ランデブーでは、社会福祉施設の藤倉学園の人達に、車イスや衣類を毎年贈っている国重光熙さんを始めとするボランティア・グループがあり、その荷物をヨットにて輸送しようという話がまとまり、車イスや30数個の荷物を横浜より波浮港まで輸送の協力をした。その大島藤倉学園の園長さんや、ボランティア・グループの国重さんも本部船を訪れ、各艇のコックピットでは花火を見ながらの酒もりが開かれていた。朝からお祭りの酒とともに、酒…酒…酒の夏の長い一日が暮れていった。

第11回大島ランデブーの本番は、翌日の7月28日に開催された。今年の大島ランデブーはスポーツ大会を目指して、テニスコート2面、サイクリング車30台、ボーリング6レーン等を準備したが、南方海上にある台風(今年、日本本土に接近した、ただひとつの台風!!)の影響か、風は北東にふれ、朝早くから雷雲が大雨を降らせながら東から西へ抜けて行った。

鳥羽レースのレース艇団も、この強風と向かい風と大雨にさぞかし苦しんでいることと予想され、昼までにフィニッシュしたら大島に飛んで来るといっていた

おかめ・ひょっとこの面をつけた踊り手や獅子舞も楽しい波布神社のお祭り



名古屋の〈ビンド7〉ほかの船は……!! そんな中、朝から参加艇は入港し始めた。テニス、サイクリングはやむなく中止となり、各艇参加のボーリング大会が行なわれて、諸磯より参加の〈はやて〉が総合優勝、清水より参加の〈大世〉がハイゲーム賞を獲得した。

特設本部には、佐島の〈赤い鳥〉(昨年も台風のため大島ランデブーに参加出来なかった)ほかの数艇のランデブー不参加の電話が入る。お前がやると“台風が来る”などと皆んなにいわれながらも、夕刻、雨も上がりかけたころ、油壺より参加の〈ロータス〉が竜王崎の悪い波の中、マストを大きく揺らして、夕日が暮れようとしている波浮港を目指している。〈ロータス〉の金原艇長いわく、「〈ロータス〉は、どんな時化の時でもパーティーの時間に遅くれないのが自慢の一つである」と、その勇姿には少なからず感動するものがあった。

第11回大島ランデブー、パーティーは定刻1800より大島勤労福祉会館にて開催された。大島町長代理、大島町議会副議長・高田吉松氏始め、大島町助役・秋田壽氏、大島町議会議員・藤田周三氏ほか町議会議員の皆様、大島観光協会専務理事・宮川鎮夫氏、波浮漁協の皆様ほか多数の来賓のご出席を頂き、またミス大島・金子ゆかりさん、ミスアンコ・浅沼ふじこさんもパーティーに華を添えて、パーティーは始まった。

油壺より参加の〈マリー〉によるギター演奏に始まる各艇の自己紹介および各艇の自慢の出し物、歌などが披露されていき、恒例の大島御神火太鼓の勇壮な太鼓の響きに酔いしれて、波浮港の夜はふけていった。

毎年大島ランデブーを楽しみに参加して頂く各フリートの皆さん、今年も多数の艇に参加頂き心よりお礼を申し上げるとともに、末永く大島ランデブーを続けていきたいという思いが、心の中を駆け巡ります。

波浮港では現在、波浮港漁業協同組合と、大島町およびヨット関係者により、波浮港にマリーナ施設の建設の計画がされている。伊豆大島は相模湾の中心に位置しており、伊豆七島唯一の天然の良港である波浮港は、ヨットマンのメッカとしてクルージングに、レースに利用されており、クルーの休息、補給、および緊急避難港として重要な役割をはたしている。この波浮港にマリーナ施設が建設されることにより、波浮港は“中間的外洋基地”として、さらにその役割は重要となっていくものと思われる。NORCにとっても、各フリートの各種行事、ランデブー等の活動の基地として利用できることと、鳥羽パールレース時等の泊地問題の解決の一助ともなり得、NORCのクラブ・ハーバー的な存在として活用される事が可能となっていくものと思われる。

ここにヨット関係者の総意を結集して、“中間的外洋基地”としてのマリーナ施設の建設を目指して、この計画を推進していきたいと思う。ヨット関係者の皆様方のご協力をさらにお願ひ致たく思います。

第2回J-24全日本 レディース チャンピオンシップ

Ms.〔miz〕 の結成をふり返って

高原宏子

2年前の12月のことでした。J-24中部フリートでは、第1回全日本レディースチャンピオンシップに向けて、レディースチームを結成することになりました。中部フリートのカッコいい(?)ヨットマンに町で声をかけられた者、スナイプの団体選手だった者、ディングーと遊んでいた者、それぞれ適当に誘われ、ヨットという名にだまされて、見知らぬ10数名の美女達があの寒い日産マリーナ東海に集合したのです。話はトントン拍子に進み、2つのレディースチームがつけられ、第1回のレディースチャンピオンシップに向けて練習が始まりました。その日を境に、ヨットのヨの字も知らない普通のお嬢さんだった私達の生活が180°回転してしまいました。

今思えば、何が楽しくってあの凍りつくような海へ出かけていったんでしょうか? ブローチングして海に放り出されたり、タックの時に反対側の海に飛び込んだり、それでも必死にシートをつかんで、生き残ってきたのです。何も知らないって言うことほど恐ろしいものはないって、こういうことをいうんでしょうね。その当時は「これしかない」というか半分「後にはひけない」みたいなところがあつたんでしょう。こうして第1回レディースチャンピオンシップが行われ、その結果は、私達に増々やる気を起こさせ、もっとヨットをやってみたいと思うようになったのです。

そのころ幸運にもJ-24を購入できることになり、中部フリートの男性の手を離れ、ひとり歩きをするようになり、Ms.〔miz〕と名付けられ、現在に至っています。学生のころから鍛えられたヨットマン達から見れば、礼儀知らずなところがいっぱいあるんでしょうけど、ほとんどが社会人になってからヨットを始めた私達にとっては、ヨットは遊びの範囲をこえるものではないので、楽しく乗れて、その中で目標をもち続けられたらと考えています。

一応1年を区切りに、数回ミーティングをして目標を出していくようにしています。

今年の目標は、9月に行われた第2回J-24レディースチャンピオンシップに1チームは優勝することでした。(プレッシャーが大きすぎてか(?)残念ながら

3位、6位に甘んじてしまいました……)

来年の目標は、4月の全日本、11月のワールドと大きくふくらんでいます。もちろんホストマリーナとして、このイベントを成功させる役割を果たしたいと思っています。

ところで、若い(!!)女性ばかり10名も集まればなんかのひとつやふたつ……もちろん例外なくあるのです。船の上では、ヘルムスウーマンの足げりや、Tシャツひっぱりもありますし、名古屋弁、三河弁が飛び交うけんかもあります。船の上でのことはスキッパー、それ以外ではオーナーに集中して解決しているようです。根本的には、ヨットが皆どんどん好きになっていて、なくてはならない存在であり、ヨット仲間としても良い関係に育ちあってきたので、ここまでこれたのでしょうか?

そして、どうやら皆、目標に向かって一生懸命努力するという勝気で、細かなことはこだわらないというあっさりした性格を持ち合わせているようです。

今は、いろんなマリーナへ出かけて行って様々なヨット人間達と出会い、たくさん見たり聞いたりしたいと欲ばりな Ms. です。皆さんのところで Ms. をみかけたら、気軽に声をかけてやって下さい。

最後に、私達が本当の“おばさん”になってもヨットが続けられるよう、理解する独身男性達と Ms. との集団見合いなどを企画していただけるよう、全国に訴えて失礼しましょう。

Ms.奮戦記

Ms.スキッパー 中嶋美津子

第2回J-24全日本レディースチャンピオンシップは9月23,24日、日産マリーナ東海で6艇のエントリーで行われました。

Ms.のメンバーは、フォアデッキ山中恵子(Ms.マネージャー)ハリヤード山田晴子、ジブトリマー山田芽弘美、スピントリマー松岡葉子、そしてヘルムス私の5名です。

私以外の4名は、ヨットは素人で、昨年第1回のレディースレースのために集められたメンバーで、J-24には2年弱乗っていますが、レースの経験が全くなかったため、昨年のレースはひどいものでした。上マークを回航し、スピニングがやっとセットできたと思ったらサイドマークで、ジャイブであたふたしていると、すでに下マークで、ジブがダウンできなかったほどです。だから今年は、一応形通りに出来るようにと、冬、雪が降っても、強風でだれも練習しないような日でも、一生懸命練習しました。

私は、碧南高校ヨット部でFJに乗り、卒業後スナイプに乗り、クルーザーにも時々乗ってはいたものの、J-24に関しては全く練習不足で、8メートル以上吹

くと、上りすぎて走ったり、メインの引きが甘かったりで、昨年は不満足なレースでした。

今大会は、エントリー数は少なかったものの、昨年優勝の“ピンクキッス”，そして博多の全日本で Ms. が負けてしまった“リトルママ”，やはり高校時代からヨットに乗り、今年国体に出たペアと日産マリーナ東海のギャル“フェアレディー TOKAI”，これまた手ごわい岐阜県の団体選手で、優勝の経験があるというすぐ腕ペア+3名の“オーテテ”，それに Ms. II の“Ms. ララ”の6チームです。もうこれだけでレベルの高さはおわかり頂けたと思います。

■第1レース

1日目は1・2・3レースを行う予定でしたが、第1レースが無風のため時間が遅れ、第3レースがノーレースになった。

Ms. は、レース前日にサイドステーのテンションを中風用に変えてしまったので、微風になった第1レースのクロスの走りが悪く、スタートでとび出したにもかかわらず第1上はドベ2。これではいけないと頑張っただけで2艇抜き、1下3番で回航。

風の振れが不規則で風に合わせてタックができず、テルテルを見て走るとジグザグになってしまう。だから後続艇をしっかりと押さえないと、すぐ前に出られてしまうという状態だった。ほぼ2時間近いレースだったのに、6艇がほとんど離れずフィニッシュしたのは本部の方々も驚かされていた。3位フィニッシュ。

■第2レース

1上を2番で回れなくなったのに、無理してタックして、スターボ艇に当たった艇の巻き添えをくって4番、風が出てきて艇がまあまあ走っていたので、2上では2番まで上がったが、2下でスピンのダウンでトラブルを起こし、1艇抜かれ、最後のクロスで風が振られて、ポート1本になってしまい、2下で4~5艇身あった差をオーバーラップするところまで追いついたが、抜くまでにはフィニッシングラインが近くで、3位フィニッシュ。

■第4レース

次の日、第4レースも微風で、風の振れが予想された。スタートラインが下有利にセットされた。下2番でよいスピードでスタート。

1上2番、3番に大分水をあけていたので1番のミスをおねらって前に出ようと後を追った。ところが悪夢はこの時始まった。パタッと無風状態になった。サイドマークまではほんの3艇身ほどなのに、大丈夫と思っていた3番艇がどんどんせまってきて、とうとう抜かれ、私は風のないほうに行ってしまう、1下、ドベ2番。2上でコース短縮とされ、なんとか1艇抜き返して4位フィニッシュ。ああ、なんという アホ!

■第5レース

今度こそ意地でもトップをと意気込んだのは私だけではなかったようだ。

みんな同じ気持ちで、スタートラインに付くのが早すぎて流され、スタート20秒前、あっ!! リミットに入れない。ジャイブもサドンジャイブできない。え〜いタックだ。少し早いかも知れないがくだったらスターボ艇が来る、リミットマークでタックもできない、行ってしまえ。スタート号砲2発とX旗が。リコールしたかな? もうその時は10艇身ほど走ってしまっていた。もう今から帰ってもドベだから走ってしまえ。

1上トップ、サイド〜1下とトップだったが、今日の風は10度ほどずつパタパタ振れる。しかしその周期が短いのでそれに合わせてタックすると、スピードをつけることが出来ず、どうしようと迷っていたため、2上、2番、フリーのコースで1番と全く逆のコースを走ってみたがダメ。2下、2番で2艇身の差。艇にスピードもあり、上り角度もよかったので、同じコースでついて行き、途中で抜いたが、彼女らも必死で逃げようとする。最後ポートからタックして、フィニッシングラインに向かうのに、スターボを長くとりてしまい、風が振れ、オーバーセールしてしまった。バカ。1/3艇身ほどの差で2艇がフィニッシュ。しかし号砲は1発鳴っただけである。

私の暗い過去が思い出された。高3のインターハイ、このレースで優勝が決定するという大事なときにリコールし、そのまま走り、失格したのだ。

やっぱりリコールだったんだ。でも3番以下のチームには半マーク以上も差をつけて走ったんだから、“気持ちよかったもん”なんてすねていたら、観覧艇の人達が人さし指をかざしてニコニコしている。

ヤッタ!! ヤッタ!! Ms. じゃない。リコールしたのは Ms. じゃなかったんだ。パンザーイ。

クルーは思いあまって泣き出す仕末。これだからヨットレースってやめられないんですよ。

私はインターハイで運よく、金、銀、銅メダルを頂きました。金と銅はエントリーさせていただいて、銀は3年生の時、スキッパーで出て頂いたものです。その後、国体に2回、J-24の全日本に2回、そしてJ-24レディースの全日本に1回出ました。それぞれ心に残る色々な思い出がありますが、今大会のようにハイレベルでしかも楽しいというレースは初めてです。遠くから来てくださった“リトルママ”，“ピンクキッス”のみなさんも十分楽しんで頂けたと思います。

J-24、レディースの全日本はこれからも3回、4回と回を重ねて充実したものにしたいと思います。みなさん、Ms. はもちろんJ-24のレディースチーム全員をこれからも応援して下さい。

船舶振興会補助事業



**MIKIMOTO CUP
ATAMI ALL JAPAN OFFSHORE
CHAMPIONSERIES '84**

10月10日～21日

シリーズ総合成績表

| 順位 | セーラーNo. | 艇名 | 修正係数 | 第1レース | 第2レース | 第3レース | 第4レース | 第5レース |
|----|---------|-----------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| 1 | 3070 | ZERO | 0.9019 | 20.000 | 68.500 | 32.000 | 23.000 | 39.000 |
| 2 | 2301 | KOTERU TERU | 0.8257 | 23.000 | 62.000 | 30.000 | 16.000 | 25.500 |
| 3 | 3410 | ZERO II | 0.8239 | 25.000 | 64.000 | 19.000 | 34.250 | 12.000 |
| 4 | 3007 | KAGERO | 0.7560 | 30.000 | 12.000 | 28.000 | 30.000 | 43.500 |
| 5 | 3201 | 青波行 | 0.7322 | 26.000 | 12.000 | 20.000 | 32.000 | 49.500 |
| 6 | 3322 | WAVE DANCER | 0.7301 | 29.000 | 12.000 | 27.000 | 19.000 | 51.375 |
| 7 | 2220 | 慎記郎 | 0.7863 | 34.250 | 12.000 | 31.000 | 28.000 | 31.500 |
| 8 | 2333 | TOGO VIII | 0.8301 | 32.000 | 66.000 | 0.000 | 31.000 | 0.000 |
| 9 | 3210 | ROCINANTE | 0.8567 | 27.000 | 12.000 | 33.000 | 33.000 | 21.000 |
| 10 | 2713 | CAVOK II | 0.7519 | 11.000 | 60.000 | 13.000 | 8.000 | 27.000 |
| 11 | 1090 | St. APPOLONIA | 0.7540 | 33.000 | 12.000 | 26.000 | 27.000 | 12.000 |
| 12 | 3018 | ENDSVILLE | 0.7590 | 0.000 | 12.000 | 29.000 | 21.000 | 48.000 |
| 13 | 3050 | BLUE NOTE II | 0.7620 | 21.000 | 12.000 | 21.000 | 13.000 | 42.000 |
| 14 | 3284 | VANGUARD | 0.7709 | 0.000 | 12.000 | 24.000 | 29.000 | 40.500 |
| 15 | 3344 | WILL | 0.7375 | 0.000 | 2.000 | 25.000 | 26.000 | 46.500 |
| 16 | 2011 | がめら | 0.7312 | 16.000 | 12.000 | 14.000 | 11.000 | 45.000 |
| 17 | 3355 | 青風V | 0.8168 | 0.000 | 12.000 | 34.250 | 20.000 | 28.500 |
| 18 | 3020 | COASTGUARD | 0.7396 | 14.000 | 12.000 | 16.000 | 16.000 | 36.000 |
| 19 | 3295 | あさま | 0.7948 | 18.000 | 12.000 | 0.000 | 25.000 | 30.000 |
| 20 | 1909 | DANDE LION | 0.7689 | 0.000 | 12.000 | 18.000 | 17.000 | 37.500 |
| 21 | 3306 | RIPPLE II | 0.7364 | 12.000 | 2.000 | 12.000 | 18.000 | 34.500 |
| 22 | 3044 | Mrs. MEDAUSAE V | 0.7550 | 0.000 | 12.000 | 17.000 | 14.000 | 24.000 |
| 23 | 3093 | FORTY | 0.7580 | 31.000 | 12.000 | 0.000 | 1.000 | 22.500 |
| 24 | 3001 | EMILY III | 0.7333 | 19.000 | 12.000 | 22.000 | 12.000 | 0.000 |
| 25 | 188 | CONTESSA VIII | 0.8371 | 1.000 | 2.000 | 23.000 | 15.000 | 19.500 |
| 26 | 3333 | TABATHA III | 0.7364 | 17.000 | 2.000 | 15.000 | 7.000 | 12.000 |
| 27 | 3003 | つばくろ | 0.7709 | 0.000 | 2.000 | 0.000 | 9.000 | 33.000 |
| 28 | 3228 | FIDELIA II | 0.7385 | 28.000 | 12.000 | 1.000 | 1.000 | 1.500 |
| 29 | 3331 | RIVAGE | 0.7640 | 24.000 | 12.000 | 1.000 | 1.000 | 1.500 |
| 30 | 3031 | super SUNBIRD | 0.8221 | 22.000 | 12.000 | 1.000 | 1.000 | 1.500 |
| 31 | 3002 | SYLPHIDES III | 0.7301 | 13.000 | 0.000 | 7.000 | 10.000 | 1.500 |
| 32 | 3240 | 八洲 | 0.8474 | 15.000 | 12.000 | 1.000 | 1.000 | 1.500 |
| 33 | 3152 | CRIMSON | 0.7719 | 0.000 | 0.000 | 1.000 | 24.000 | 1.500 |
| 34 | 3006 | BORN FREE III | 0.7580 | 0.000 | 0.000 | 1.000 | 1.000 | 1.500 |

第29回神子元島レース成績表

スタート：9/29 1100

帆走委員長 兵藤 茂

| クラス | セーラー番号 | 艇名 | TYPE | 神子元回航 | フィニッシュタイム | 着順 | 所要時間 | T C F | 修正時間 Sec | 総順位 | 合位 |
|-----|--------|----------------|--------|-----------|----------------|----|------------|--------|----------|-----|----|
| I | 3210 | ROCINANTE | TAK46 | 29日 21:50 | 30日 08:12' 20" | 1 | 21:12' 20" | 0.8583 | 65522 | 2 | |
| II | 3355 | YUKIKAZE V | YOK40 | 29日 22:35 | 30日 08:45' 42" | 2 | 21:45' 42" | 0.8186 | 64130 | 1 | |
| I | 2112 | FUJI III | FRE46 | 29日 23:27 | 30日 12:45' 20" | 3 | 25:45' 20" | 0.8567 | 79433 | 5 | |
| III | 3152 | CRIMSON | TAK36 | 29日 23:45 | 30日 13:43' 43" | 4 | 26:43' 43" | 0.7719 | 74274 | 3 | |
| IV | 3050 | BLUE NOTE II | ITO34 | 29日 23:38 | 30日 15:01' 40" | 5 | 28:01' 40" | 0.7620 | 76885 | 4 | |
| IV | 2713 | CAVOK II | GRA34 | | D.N.F. | | | | | | |
| | 2853 | TOPLINER | KAN30 | | D.N.F. | | | | | | |
| | 2857 | HAKUGEI III | IKE34 | | D.N.F. | | | | | | |
| | 3035 | MARTHA | WAG34 | | D.N.F. | | | | | | |
| | 3351 | BIG SHOT | K33R | | D.N.F. | | | | | | |
| V | 1897 | SEA TIGER | BW33 | | D.N.F. | | | | | | |
| | 2182 | KERONIA | DOU30 | | D.N.F. | | | | | | |
| | 2954 | ALPHA | NAK295 | | D.N.F. | | | | | | |
| | 3001 | EMILY III | YOK31 | | D.N.F. | | | | | | |
| | 3002 | SYLPHIDES III | NAK31 | | D.N.F. | | | | | | |
| | 3088 | BUMBLE BEE III | YAM30S | | D.N.F. | | | | | | |
| | 3306 | RIPPLE II | YOK31 | | D.N.F. | | | | | | |
| | 3373 | AFRODITA | YOK28 | | D.N.F. | | | | | | |
| VI | 2260 | RODEM V | T&P26 | | D.N.F. | | | | | | |

ファストホーム賞.....ROCINANTE クラス賞..... I・ROCINANTE
 暖流杯 II・YUKIKAZE V
 総合優勝.....YUKIKAZE V III・CRIMSON
 神子元島杯 IV・BLUENOTE II
 NORC神子元トロフィー
 Aグループ優勝.....YUKIKAZE V
 インディペンデンス・カップ
 Bグループ優勝.....概当艇なし
 ジューイ・カップ



NORC協会ニュース

第92回 理事会

日時 昭和59年9月22日(土)1310~1710
 場所 東京都港区虎ノ門1-15-16 船舶振興ビル
 出席者 27名(内理事23名)
 出席理事(16名) 秋田博正, 大儀見薫, 清水栄太郎, 河村次郎, 石井正行, 今岡又彦, 塩路一郎, 篠原要, 武市俊, 林賢之輔, 都築勝利, 市川勇, 小林義彦, 山田東吾, 松木哲, 岩田行史
 委任状提出理事(7名) 山崎達光, 渡辺修治, 加藤蔵男, 三井祥功, 貴伝名一良, 福元征四郎, 城間祥行
 出席監事(2名) 飯島元次, 平松栄一

その他の出席者(2名) 児玉萬平(財務委員長), 歌田道教(事務局長)

議題

- 第一号議案 昭和59年上半年決算
- 第二号議案 昭和60年予算編成方針および予算原案
- 第三号議案 新入会員の承認について
- 第四号議案 特別委員会の設置について
- 第五号議案 NORC 選挙規則の一部改正案
- 第六号議案 NORC 組織および運営規程の一部改正案
- 第七号議案 支部および専門委員会報告
- 第八号議案 その他

議事の経過

清水専務理事の司会により, 1310開会, まず出席理事を確かめたところ出席16名, 委任状提出7名, 合計23名で過半数が出席しており, 本理事会は成立する旨報告され, 秋田副委員長が議長となりあいさつの後, 議長より議事録置名人として武市, 林の両理事を指名し議事に入った。

議事

第一号議案

児玉財務委員長——配布資料に基づき、本年6月末現在の決算状況について説明された。まず財産状況については、前年末の資産および負債との対比が数字および比率により説明され、58年度はかなりの好決算であったが、本年6月期はそのバランスが崩れ、繰越収支差額が減少し、したがって正味財産も減少している。

次に、半期の収支バランスを見ると、収入が会費、艇登録、レース、計測、通信等の事業、雑取等を合わせ約3,377万、支出が給与、家屋費等の管理費、レース、会報等の事業費その他で、3,554万と、支出がかなり上回っている。

次に、収支予算と半期実績とを比較すると、収入では年会費、レース、計測関係等はほぼ目標どおりであるが、入会金、艇登録ではやや少ない。支出では、給与等管理費、レース関係は問題なく推移しているが、頒布物品および通信委員会関係が予算を大きく上回っている。当協会の性格上、この点クリアーしておく必要があるため、関係者の説明に待つことにする。

歌田事務局長——頒布物品は原則として在庫を残さず完売してゆく主義で、買注文を受けて代金が到着しない限り現品を渡さないようにしていたため、予算の収入は利益のみを記入し、支出はゼロとしてあるが、半期決算には収入に売り上げ代金が、支出には仕入れ代金が入っている。

児玉財務委員長——売り上げ、仕入れの差額すなわち粗利益が約60万あり、この点で順調であるが、監査等で問題なので、このような予算組みの仕方については考え方を考えることにしたい。

篠原通信委員長——通信委員会では講習会のほか通信機器等の物品のあっせんを行ってきたが、このときの工事や申請手続き関係の費用が必要で、これを事後に清算するためこの分が請求を起こす段階で残ってしまうことと、レースのとき海岸局運用のため有資格者を雇う費用および毎年のごとく海岸局の検査準備工事や検査料等で支出がかさんだものである。

無線機器等は財務委員会との話し合いで、今後は頒布物品として扱い通信委員会から離れ、事業活動としての収支と物品を明確に分けることとなったので、通信委員会としては12月度には収支はむしろプラスとなると思う。

第一号議案についてはその他若干の質疑応答が交されたのち、秋田議長から本議案についての了承を求めたところ、異議なく了承された。

第二号議案

児玉財務委員長——資料説明に入る前に従来から懸案となっていた本部会計と関東支部会計の分離について、種々検討を加えた結果この度成案を得て、関東支部フリートキャプテン会議の了承を得たので、分離案

の概要を報告する。分離は補助金項目を除く収支の費用について、実績比例、会員比例、役割比例で配分し、これを58年度決算に当てはめてみた結果、収支とも本部76%、関東支部24%とでたが、これは妥当なところではないかと思われるので、60年度予算案からこれを基本に本部、関東支部を分離することにしたい。

大儀見関東支部長——ただ今の説明によって従来から本部が関東支部の財政をサポートしているのではないかととの疑惑はなくなり、また、関東支部の実態が明確にされ、会計上もスッキリすると思う。

児玉財務委員長——60年度予算編成方針について基本的にはゼロベースで59年度並みとせざるを得ない状況で、家賃等管理費の値上がりのため、事業費は厳しいものとなる。

歌田事務局長——資料に基づき予算案の細目の説明を行い、各支部、専門委員会からの要求額を下方修正した総額9,042万円で提出された。

大儀見関東支部長——予算案の考え方としてはおおむね妥当と思われるが、一部に先ほど説明のあった本部、関東支部会計分離案との整合性に疑問のある箇所があり、修正の必要がある。

児玉財務委員長——ご指摘については整合性のあるよう修正する。ほかに、委員会、支部からの意見および補助金支出の割り振りについて意見を求めた。

篠原通信委員長——来年度はVHF電波の割り当てに伴う通信機のあっせん、手続費用が見込まれるので考慮されたい。

児玉財務委員長——頒布物品については予算の9%の実績を占めるので、総務委員会からの委託による特別なシステムにより決算上の問題をなくしたい。

清水専務理事——本年度関連補足説明あり。

歌田事務局長——配布資料に基づき日本船舶振興会補助金の60年度分交付申請について、本年は58年実績を基準にして小笠原レース、鳥羽パールレース、全日本支部対抗レース、世界選手権レース、海事思想普及講習会、国際会議出席の各項目の申請を、事業総額2,660万円、補助金申請額2,120万円としたことおよび申請内容についての細目を説明し、数日中に申請書を提出したので了承を願いたい。

大儀見副会長および児玉財務委員長より補助金申請は従来のパターンどおりとしたが、船舶振興会のモーターボート収益が伸び悩んでいる現状では増額要求もならず、それかといって当方の事業を縮小することもならず、結局は前例踏襲が無難という判断をしたこと等が補足説明された。

大儀見関東支部長より、関東支部基金の現状と、これはNORC本会計とははっきり分離され、運用については支部活動の活性化のため有効に使用すると説明があった。

秋田議長より、第二号議案について替否を問うたところ、予算原案のうち補助金以外については、審議さ

れた部分的修正を行い、次回に決定することで全員異議なく了承された。

第三号議案

清水専務理事——資料に基づき本年の2月1日から8月31日の間に新入会員となった208名について承認を求め、続いて8月末現在の会員、会友、登録艇の現状として会員数が昨年比マイナス174名となっているが、これは2月代議員会で除名決定された者のうち、6月末までに年会費の納入のなかった者を、正式除名としたための一時的なものと思われ、年末までには昨年の水準にもどると思う。

秋田副会長より、質疑の有無が問われたが、全員異議なく本議案は承認された。

第四号議案

清水専務理事より、前回理事会で承認された、大阪市より依頼のメルボルン・大阪・ダブルハンドレースの運営について、定款の規定により特別委員会を設けて、これに対処しようという趣旨説明を行い、続いて委員会の目的および事業、組織および委員候補者名、運営および経費について規定案を説明し委員会設置の承認を求めた。

秋田副会長より、このレースについての計画概要、大阪市当局との接衝状況が説明された。

大儀見副会長より、9月14日から3日間メルボルンにて現地ヨットクラブ、知事、市長等と会談し、かつ、現地視察の結果、先方ではきわめて積極的で、ビクトリア州挙げて歓迎の意向で、かつ一回限りではなく恒久的なレースとして続けることを望んでおり、オーストラリアからは40艇ぐらい出場するだろうから、NORCに大いに期待すること等が報告された。

理事数名より関連質疑応答ののち、秋田議長より本議案の賛否を問うたところ、全員異議なく承認された。

第五号議案

河村常務理事より、現代議員が本年12月末で任期が満了することに伴い、12月1日前後に選挙が行われることになるが、選挙規則の一部現実と合わない部分として、選管委員の任期の始期および代議員の数の決定時期があるとして、改正案および改正理由が説明され、改正の承認を求めた。

秋田議長より、本議案の賛否を問うたところ、全員異議なく承認された。

第六号議案

河村常務理事より、現行のものは支部に関する規定において、昭和54年発足した代議員制度との整合性に欠け、また昨年12月北日本に二支部が設立されたことおよび会長が支部の状況把握するのを容易にするために必要な改正を行おうとするもの、との趣旨説明のあ

と、改正案および改正理由を説明し承認を求めた。

秋田議長より、質疑の有無をただしたのち、賛否を問うたところ、全員異議なく本議案は承認された。

第七号議案

清水専務理事——本日資料を提出された渡辺技術委員長が欠席のため、内容を詳細説明できないが、技術委員会が現在進めている作業として、VPP (Velocity Prediction Program) これはIORはもとより、各種簡易レーティングの方向づけおよび修正に利用されるものであるが、これの日本版ともいえるべきNORC BASIC VPP作成に当たっている。また、各国のレーティングシステムの調査もほぼ完了している。

林計測委員長——現在技術委員会と共同でコンピュータ・ワーキング・グループ6名で、JORレーティング証書発行をNORCで行う作業を進めている。これにより、JORについてのIBMへの費用を節約し、事務局に設置したコンピュータの代金は5年で消却できる。パンナム・クリッパー・カップにおいては、参加全艇のダブルメジャラメントおよびインベントリーリストの再チェックを行ったため、成績は不振だったが過去のような計測上のトラブルは皆無であった。事業では引き続きメジャラーの質の向上、IORルールブック和文の発行、メジャラー網の整備、簡易レーティングの調査研究等を行う予定である。

篠原通信委員長——NORC登録艇の無線局開設が増加しているが、船舶登録の所有者名義と船籍票、船検証書のそれとが相違しているため、免許申請ができない例がある。今後ともヨットに開設する無線局はNORC会員でなければ免許されないの、NORC船艇登録と船籍票、船検証書で所有名義人は必ず一致させる必要がある。近くVHFがNORCに免許され、会員の利用者が激増すると思われるが、この点十分に心得ていただきたい。

数名の理事より、関連質問および艇名が同一の艇の取り扱い、船艇登録上の問題点等が討議された。

秋田議長より、この問題はNORC船艇登録規程の改正を含め、総務、通信両委員会よく協議されたいとのことで、本議案の報告事項の了承を求めたところ、全員異議なく了承した。

第八号議案

清水専務理事——名当理事が本日出席できなかったが、提案が資料提出されているので、一読されたい。本人がいないので説明できないが、創立40周年へ向けてのNORCのビジョンが努力目標として掲げられている。他日、本人からの説明を聞くこととしたい。

大儀見副会長——かねてから理事会として要望している簡易レーティングの制定について、技術、計画、ルール、レース等委員会によるブレイクストレーミングをやり、なるべく早く結論を出してもらいたい。

山田、塩路、小林、松木ほか多数の理事から、NORC レースでも3年以上の古い船の救済策、何回出場しても下位の艇への特別な配慮、ハンディキャップをつけるのは各クラブの問題であるが、簡易レーティングそのものはNORCによる全国的統一が必要ではないか、鳥羽パールレースを例にとると参加100艇のうち30艇ぐらいは上位を狙い、他は参加することに意義ありでやっているように見えるが、オチコボレ救済策としてのローカルルールを認めるべきではないか等の意見が出され、活発な討論が行われた。

秋田議長より、これら意見を総合してみると、トップレーサー以外でも楽しくレースができるような処置が必要であるので、関係委員会で検討されたいとして討議を終了した。

市川、小林理事——鳥羽パールレースのフィニッシュについて、フィニッシュライン付近は漁網やイケスが長く、関東以外の参加艇はトラブルを嫌って、夜間フィニッシュの見込となると早々にリタイヤーする艇もある。フィニッシュラインを沖に出すとか、他の場所にしてもらいたい。また、フィニッシュ後の泊地がないため乗員の休暇時間の制約もからんでリタイヤーせざるを得ない場合もあるので、次年度以降の対策をお願いする。

大儀見副会長、清水専務理事より神奈川県の漁港管理のやり方がきわめて厳しいため、泊地確保が非常に困難である実情が説明され、このため種々の対策を考えているが、石原会長、塩路理事等の力をかりて神奈川県に対し全力投球で働きかけを行う。来年のパールレースまでに間に合わない予測が立てば、フィニッシュ地点の変更を考えたい。

石井ルール委員長——ミキモトカップ・オールジャパンレースの副賞にかなり高価なものがあり、ルール委員会としてはレース規則に触れる恐れありとしてノーとしたが、帆走委員会からレース活性化のため認めてほしいとのことで、今回は帆走委員会の良識に任せることとしたが、疑問が残るので理事会で副賞の基準または目安、許容範囲を決めてもらいたい。

大儀見副会長——本件のようにスポンサーのからむものについては、基本的には総務委員会が社団法人対企業体の問題として対処すべきであって、金額がどうこういう問題でなく、NORCのポリシーを貫くことそのものが重要である。本件では事前に総務委員会なり、スポンサー関係で責任ある理事に協議しておれば、このような問題は起こらないだろう。

武市帆走委員長より、このレースについてミキモトと接衝した経過が説明され、大儀見副会長、石井ルール委員長その他理事等との間に本件に関する活発な討論がなされた。

秋田議長より、本件事案のような対スポンサー関係のものはすべて総務委員会の判断をまっして今後はやってゆくことで全員了承した。

石井ルール委員長より、公式審判員の制度化については、日本ヨット協会の制度をモデルにして作業を進めているが、日本ヨット協会のルール委員長から公式審判員はNORCと共通のものにしてはとの提案もある。次回理事会には規定案を提議したいと報告された。

武市帆走委員長——本年7月行われたナホトカー小樽レースについて経過が報告され、このレースに対してはソ連側が非常に熱心で沿海州と北海道の支援を得るが、日本のトップレーサーが参加しやすい日程を至急決定してもらいたいとの連絡があり、これは国際委員会においても検討してもらいたい。

以上をもって、本理事会の全議案を議了し、1710秋田議長より閉会が宣せられ、第92回理事会を終了した。

上記議事録に誤りのないことを証明して記名捺印する。

昭和59年9月22日 議長 秋田 博正
理事 武市 俊
理事 林 賢之輔

(追記) 第四号議案関係

大阪市では、昭和62年大阪開港120周年を記念して、昭和62年3月、メルボルンをスタートし、大阪までのダブルハンドによるヨットレースを企画し、その運営をNORCに委託することとなった。

これを受けて、NORCでは、

「メルボルン～大阪・ダブルハンド・オーシャン・レース特別委員会(略称MODOR委員会)」の設置を理事会において決定し、下記の委員が選ばれて活動中であります。

委員長・秋田博正、副委員長・大儀見薫、委員・清水栄太郎、貴伝名一良、松木哲、武市俊、谷川晴彦、篠原要、近藤絃一郎、

第五号、第六号議案関係

本誌10月号P17所載のとおり

代議員会のお知らせ NORC 総務委員会

現在NORCの代議員として、NORC発展のためご活躍して頂いている94名の諸氏には、本年12月末日をもって任期が満了いたします。これに伴って、NORC各支部では選挙管理委員の管理のもと、12月1日ごろに新代議員の選挙が行われる予定であります。

支部別の新代議員割当数は次のとおりですが、会員各位のご協力をお願いします。

(関東)50、(駿河湾)6、(東海)15、(近畿北陸)6、(内海)12、(西内海)5、(玄海)6、(沖縄)1、(津軽海峡)1、(北海道)1、合計103

'84NORC忘年ディナーパーティー

今年も納会を兼ねた NORC 忘年ディナーパーティーを下記の通り行いますので、皆様方の奮っての参加を委員一同心よりお待ち申し上げます。

日時 12月20日(木) 1830～ 後期表彰式

1900～2100 パーティー

場所 東京ヒルトンインターナショナル・菊苑の間(4階)

〒160 東京都新宿区西新宿6丁目6の2

☎(03)344-5111

会費 1名1万円(オーナーの方はできるだけルーの方々をとりまとめて申し込んで下さ

いますようお願い申し上げます。)

交通 国鉄、私鉄、地下鉄「新宿駅西口」徒歩8分
車は首都高速4号線(新宿ランプ)が便利です。

内容 ヨットレースビデオ上映、アトラクションとしておなじみの E. H. エリック氏によるビンゴ大会、オークションなどを予定しております。

申し込み先 (社)日本外洋帆走協会

〒105 東京都港区虎ノ門1-15-16
船舶振興ビル4F

頒布物品の紹介

申し込み先: (社)日本外洋帆走協会

〒105 東京都港区虎ノ門1-15-16

船舶振興ビル4階

☎(03)504-1911

ヨットカレンダー

NORC では昨年に引き続きヨットカレンダーを販売することになりました。つきましては身近な支部までお申し込み下さい。お待ち申し上げます。

〈内容〉

全カラー7枚 写真は'84年クリッパーカップ総合1位(ブーメラン)～総合7位までおよび支部名と全国レース日程表

〈価格〉

定価: 1,000円 NORC 会員価格: 800円



送料は別途実費を申し受けます。

〈申し込み先〉

関 東 (03)504-1911～3

駿 河 湾 (0543)52-1526 (今尾)

東 海 (052)971-5835 (谷口)

近畿北陸 (075)661-0325 (三井)

内 海 (0792)46-2836 (妹尾)

西内海 (082)243-4111 (井岡)

玄 海 (092)731-1370 または、
804-5225 (光安)

沖 縄 (0989)39-2277 (桃原)

津軽海峡 (0138)59-1234 (米山)

北 海 道 (011)231-0015 (城丸)

協力: マリーナ企画

LINE 7

アメリカズ・カップ・ギヤー

NORC では、ニュージーランドのライン7社で制作された LINE 7 アメリカズ・カップギヤーを頒布いたしておりますのでお知らせします。

このギヤーは、昨年のアメリカズ・カップに参加したオーストラリアなどの乗員が着用したもので、品質機能ともに申し分ありません。

アメリカズ・カップ用ギヤーは、ジャケット(630)、ズボン(631)、およびチョッキ(530)、の3点から成っており、全天候に適用できます。生地はポリエステル上に PVC をコーティングしたもので、頑丈なチャックまたはマジックテープで覆われるようになっています。

また、ジャケットの胸部には、ラインセブンのマークと、その下には NORC の文字とクラブ・パージの

マークが入っており、(ただし、外国人サイズのM、Lには入りません) オリジナリティー豊かなギヤーとなっています。これを NORC 会員各位に別記の価格にて頒布いたします。

また、セット (ジャケット、ズボン、チョッキ) でお買上げの方には、ラインセブタオル (1,700円) をさしあげます。また、これまでさしあげていたポスターは郵送中の破損がひどいため中止させていただきます。なお、送料は、上記金額には含まれておりません。

申し込み方法
現金書留にて、サイズ、色等を明記の上、前記の申し込み先へお申し込み下さい (会員番号、名前、住所、電話(昼)番号をお忘れなく)。料金を受け取り次第発送します。(NORC 事務局に見本があります)

協力：(株)武田 LINE SEVEN

サイズと枚数 (限定100枚)

| 外国サイズ | 日本サイズ | 摘要 | 枚数 |
|-------|-------|----------|----|
| XXXXS | XS | 女性用 | 7 |
| XXS | S | 小さな男性 | 20 |
| XS | M | 普通の男性 | 30 |
| S | L | 幾分大きな男性 | 30 |
| M | XL | 大きな男性 | 10 |
| L | XXL | 非常に大きな男性 | 3 |

サイズと色の割合

ジャケット(630)、ズボン(631)、チョッキ(530)

| 色 | XXL | XL | L | M | S | XS | ストライプ |
|-----|-----|----|----|----|----|----|-------|
| 白 | 3 | 8 | 25 | 25 | 18 | 6 | 赤/ブルー |
| ブルー | 0 | 2 | 5 | 5 | 2 | 1 | 白/ブルー |

※ズボン(631)には、ストライプは入りません。下記サイズは日本人サイズです。

価格

| | 定価 | NORC会員 | NORC会友 |
|-------------|--------|--------|--------|
| ジャケット (630) | 32,000 | 22,400 | 24,000 |
| ズボン (631) | 17,000 | 11,900 | 12,700 |
| チョッキ (530) | 27,000 | 18,900 | 20,200 |
| 合計 | 76,000 | 53,200 | 56,900 |

**「電話級無線通信士」
受験講習会のお知らせ**

合格率70%以上を誇る講習会です。なお、国家試験は2月と8月の年2回しか行われません。無線局開設を希望される方は早めに「電話級無線通信士」の資格を取るようにしましょう。

日程 12月6日(木) 1800~2100

虎ノ門・船舶振興ビル10F会議室

講師 岩瀬靖近氏 (JAL 理事 養成コース講師)

費用 会員10,000円 (教科書代含む)

非会員12,000円 (教科書代含む)

講習会の参加申し込みは NORC 事務局へ。

☎03-504-1911

★受験申請書受付の期日は11月5日現在未定ですが、11月号のオフショアが発行された時には、わかっていると思いますので、NORC 事務局、各地地方電波監理局検定課へ問い合わせ下さい。



OFFSHORE 第116号 昭和59年11月15日発行

毎月1回15日発行

昭和52年7月21日 第三種郵便物認可

1部定価300円 (郵送料45円)

発行 社団法人 日本外洋航海協会

東京都港区虎ノ門1-15-16 (船舶振興ビル4階)

電話・東京03 (504) 1911~3 〒105

郵便振替番号 2-21787

印刷 正進社印刷株式会社

1/4トンにスタンを見せて走れ！ スリリングな帆走を実現したワンデザイン。



熱き心を持ったシーマンたちに、いま贈るYAMAHA-23。すべてにおいて23フィートの概念を打ち破る艇の登場です。安定感のあるワイドなハル、パワフルな走りを約束するビッグなセイルエリア、オーバーナイトが楽しめる広くゆったりとしたキャビン。23フィートの可能性をあますところなく極限まで追求しました。そのスリリングな帆走は、クォータートンをも凌ぐほど。スポーツ志向のセイラーの期待にも十分に応えます。いま、23フィートの真価とは何かを問う艇の誕生です。

新 登 場 YAMAHA-23

主要諸元 ●全長7.01(m) ●水線長6.35(m) ●全幅2.70(m) ●吃水1.45(m)
●船体重量1,291(kg) ●完成重量1,300(kg) ●バラスト重量410(kg) ●全セイル面積23.1(m²)
●バース数 2(名) ●呼称最大馬力8(ps) ●連続最大馬力8(ps) ●航行区域 沿海
●△/△(船) 約199 ●SA/△¹ 約168 ●適合風速 約8.3(%)

▶ヤマハインフォメーション

●ヤマハボート免許教室「半日コース」新登場

ヤマハボート免許教室「半日コース」は簡単なオリエンテーションと半日の実技講習を受けていただくだけ。拘束時間がグンと短くなりました。*低料金で気軽に*という方にピッタリのコースの登場です。

●ヤマハボート冬期点検実施中

あなたの艇の整備はゆき届いていますか。ボートは手入れが肝心です。いま、ヤマハでは冬期点検を実施中。

◎詳しくは、お近くのヤマハボート取扱い店に御相談ください。

海の安全—みんなの願い—
点検整備は忘れずに。
天気予報を確認しよう

YAMAHA

資料ご希望の方は——〒438 静岡県静岡市新貝2500
ヤマハ発動機株式会社 宣伝課OF係 TEL.05383(2)1111