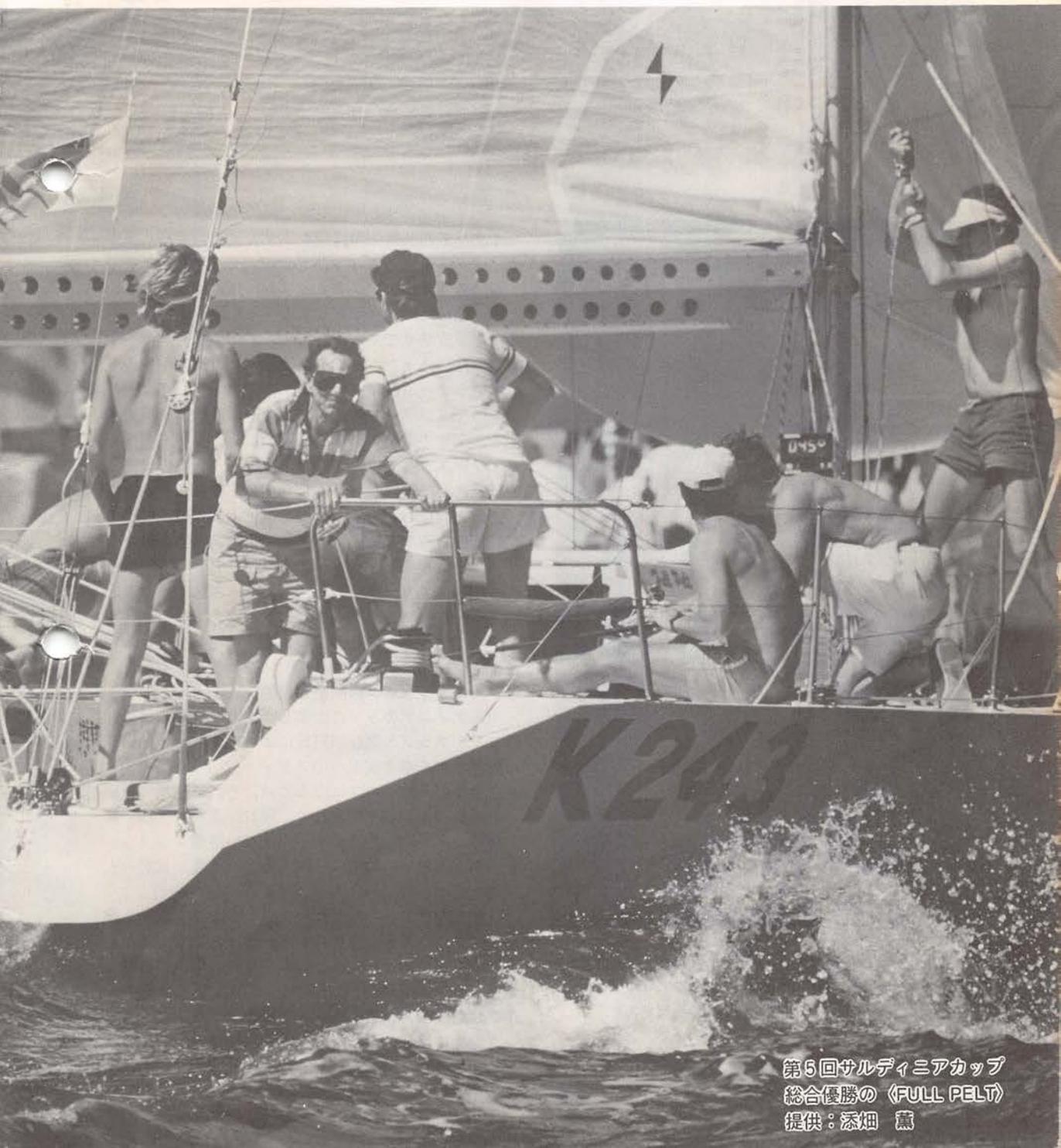


# Offshore 12 1986

社団法人 日本外洋帆走協会発行 No.141/300円

昭和61年12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5回サルディニアカップ  
総合優勝の〈FULL PELT〉  
提供：添畑 薫

# 第5回サルディニアカップ参戦記

日本チームマネージャー 小林 昇



ワントンカップではいまひとつの成績であったが、今大会では安定した走りを見せて優勝を飾った〈FULL PELT〉設計者のE. デュボアも乗り組んでの戦いとなった。提供：添畑 薫

イタリア西部地中海に浮かぶサルディニア島北東部のコスタスメラルダヨットクラブ(C.S.Y.C)が主催する第5回サルディニアカップレースに出場しよう、という話がたのは1985年3月の「東京ボートショー」の会場が皮切りであった。以来、本年の9月まで約1年6カ月のキャンペーンを展開し、12カ国参加中の5位というチーム成績を残す事が出来た。

このキャンペーンを通じて、企画、建造、準備、遠征を、全ての段階に直接的に関わるチャンスを得、とくにレース本番ではチームマネージャーという役割を経験させて頂いた。日本より初めて参加するレースに、個人的にも初めての大役で試行錯誤の連続であったが、色んな意味で、非常に特色のある幾多のトライアルを含むキャンペーンであり、今回の経験は今後、サルディニアカップに限らず海外レースにチームで出場する際に生かされるべきであると考えている。

ここでは、レースそのものより、キャンペーンの経過や、チームとしての活動について報告をする。

## 1. キャンペーン開始と目的

サルディニアカップに出場しようという発想は、関西ヨットクラブの諏訪禎男氏によってヤマハ発動機㈱に提言される事で実現へのスタートを切った。

- a. 世界の一流レースに出るには、それに出場する艇と同レベルの艇を用意して、設計、素材、工法、艀装等の全ての面で言い訳の出来ない準備をしよう。
- b. チームとしての成績を第一とし、3隻が統制のとれた活動をし、総合力を上げよう。

という内容であり、ヤマハへはレーシングヨット建造のノウハウ蓄積と世界のレベルを認識する必要があるとの提案があった。その提案を受け、数次の打合せ後に、B. ファー設計のFARR-40の3隻でチームを作り建造、船価、チューニング等の効率を上げようという合意に達し、遠征への援助内容も決定した。歴史



惜しくも今一步のところで優勝を逃したドイツチームの〈RUBIN IN〉総合2位 提供：添畑 薫

は浅いが、アドミラルズカップと交互の年(偶数年)に開催され、その評価も急速に高まっているサルディニアカップは、気象海象的にも内海に近似し、地中海という魅力的なロケーションと、主催クラブのハイレベルな国際ヨット界への活動と共に、日本チームとして経験すべきレースであるとの考えも大きな理由であった。また、アドミラルズカップ2連勝と前回のサルディニアカップ優勝の西ドイツチームや、ニュージーランドのアドミラルズカップキャンペーンでの手法等を手本として、出来るだけ組織的なチームチャレンジを目指そうとした。

この段階で、設計のB.ファーや、工法と素材でのエビグラス社との交渉について(株)武田の武田陽信氏に多くの助言や援助を得る事が出来た。

## 2. 船の建造

このようにスタートした企画に、関西ヨットクラブの2人のオーナーである山村彰氏と小田良司氏の賛同を得て具体的な艇の建造に着手した。本番レースまでの短期間に同型艇を同時にチューニング、トレーニングするというニュージーランド方式を試みようという訳である。艇も同じファー40であり、工法、素材も、同じ方法で建造するため、基本積層の段階でニュージーランドによりエビグラス社の技術者がヤマハの工場に約3週間指導に入った。1985年10月、このように開始した建造工程もその年末には第1号艇の〈WILL〉が進水し、計測を済ませ、年を越した2月には2号艇の〈CHACHA〉も進水、チューニングとトレーニングに入った。3月のデビュー戦の前に、設計のファース事務所よりジェフリースタッグ氏をオーナーが招聘し、チューニングとトレーニング方法の教示に来日、2隻にとっては急速なレベルアップの成果が持たされた。同時に艇に関して問題点の指摘があり、キールやラダーの形状や内装の軽量化、重量の集中化等、当然と言えばあまりにも当然ではあるが、徹底という意

味ではまだまだ甘い我われの認識レベルにショックを与えられた。幸いデビュー戦の関西ビッグボートレースでは関東水域の強豪や関西の新鋭艇を含む4フィートクラスを押え切る快走を見せ、〈WILL〉が優勝を飾り、艇とチームの能力の確認と同時に、ナショナルチームとしてサルディニアカップに出場するに足るキャンペーン継続の自信を得る事ができた。

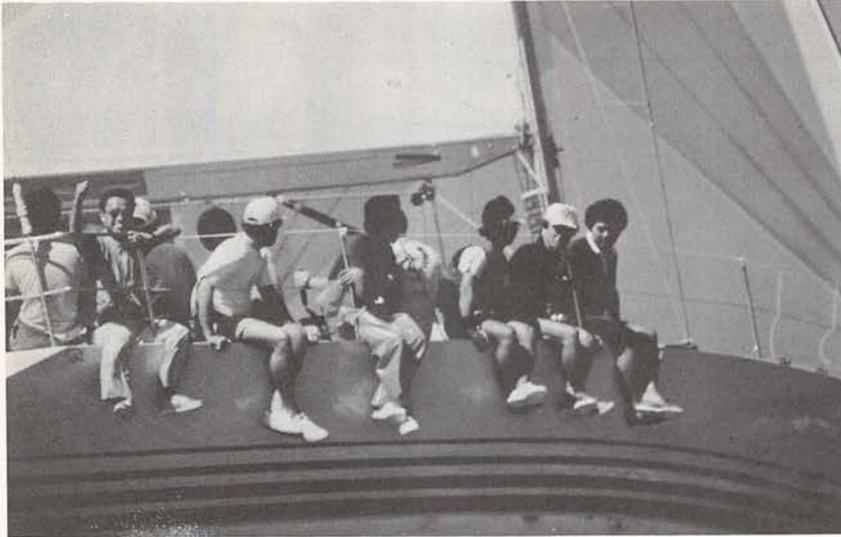
このレースの終了後、G.スタッグ氏の指摘した箇所やレーティング対応を含む両艇の改善工事が実施された。

## 3. チームの結成

2隻のファー40は、その後、5月初旬のオレンジカップレースや関西ヨットクラブのポイントレース等での実戦トレーニングや、艀装の改善、セーリングデーターの蓄積等、2隻の比較帆走を基に仕上げ作業が続けられた。しかしながら、サルディニアカップに出場する為の3隻目の艇として同型艇の建造では間に合わないタイミングとなり、早急に新たなグループを決定する必要があった。この対策に関しては、予備のプランとして〈ZERO〉の小林克美氏とコンタクトを早期に開始をしてから、正式な打診を行った。同時に〈TOGO〉の山田東吾氏からも協力を得られる事となり、〈ZERO〉と〈TOGO〉という前年度全日本オフショアチャンピオン艇の合同チームという三隻目にとっては願ってもないパートナーの成立に向けて話が進んだ。幸い〈ZERO〉の津村重孝オーナーと山田東吾氏の従来からの親交もあり、一度の会談でチャレンジチームへの参加について快諾が得られ、ナショナルチームとして申し分のないメンバーが揃う事になった。山田氏を通じて、NORCへのチーム承認申請も認可を得る事が出来、ようやく日本チームが成立した。

## 4. レースへの準備

以上のような、レースに参加する為の条件を充たす作業と共に、具体的な準備作業が必要であった。即ち、



よく健闘し総合4位に食い込んだ〈TOGO〉・〈ZERO〉の混成チーム艇はチャーターの〈REGARDLESS〉

提供：添畑 薫

- a. 艇をイタリアへ運ぶための必要作業。
- b. コスタスメラルダヨットクラブとのコンタクト。  
イ) レースエントリーについて。  
ロ) 宿泊, 上架, 修理施設, 廻航手順, 係留等々細部の問合せと予約。  
ハ) レースについての情報問合せ。
- c. 航空券の手配。
- d. 持参食料品の調達。
- e. チャートの手配。
- f. 前回のレース関係文書(帆走指示書等)の翻訳。
- g. チームユニフォームの準備。
- h. 数次のオーナーミーティングによるチーム内調整。等々, メジャーな問題から気使いの部分まで, 数多くの作業を短時間の内に処理する事となった。これ等の準備については, 各オーナー, クルーメンバーとサポートの人達の協力と作業分担は当然の事ながら, 関西ヨットクラブと(株)西宮マリーナの御支援に負うところが大きかった。また, サルディニクカップについての取材を通じて現地事情に詳しいカメラマンの添畑薫氏よりの情報とアドバイスが大変参考となった。添畑氏の御協力は遠征中を通じても続けられ, 今回のキャンペーンの陰のマネージャーとも言える程お世話になった。

5. 日本チームの構成

多くの問題を乗り越えて準備が整ったサルディニアカップ'86ジャパンチームは以下のような構成をとなり, 現地へ向かうばかりとなった。

役員	団長	津村 重考
	チームキャプテン	山村 彰
	チームマネージャー	小林 昇
参加艇	〈WILL〉	小田 良司オーナー

〈CHA CHA〉	山村 彰オーナー
〈REGARDLESS〉*	津村 重考オーナー
	山田 東吾オーナー

\*アメリカ艇を現地にて2チャーター

乗員については

〈WILL〉には

艇長	諏訪 禎男
ヘルムス	箱守 康之
ナビゲーター	西村 一広
セールトリム	三船 清治
フォアデッキ	黒瀬 学

をメンバーとし, 若手のクルーを登用する事で本レース以降にその経験を生かす目的もあって日本人クルーのみで戦う事とした。

〈CHA CHA〉には

艇長	山村 彰
ヘルムス	山村 彰
ナビゲーター	大谷たかお
	AXEL MOHNHAUPT

セールトリム 所 和彦, 山村尚史

という, オーナーの友人であるドイツ人セーラーとの混成チームを組み, 本大会の本命であるドイツチームの情報を, 艇建造時点より得てレースに生かす狙いを持っていた。

〈REGARDLESS〉には

艇長	小林 克美
ヘルムス	寺山 茂
ナビゲーター	黒川健一郎
セールトリム	菊地 誠

を中心に海外レース経験豊富なクルーを揃え, 同艇の設計者のB. ネルソンが序番戦に乗艇して艇の性能を



日本からはるばるイタリアまで運ばれたヤマハ建造、B・ファー設計の新艇〈CHA CHA〉(J 3538)総合22位 提供：添畑 薫

引き出す基本的なノウハウを早期に習得するというチャーター艇での参戦のモデルケースとなった。

#### 6. チーム出発まで

チャレンジチームが決定して以降、各艇内での遠征準備と共に、オーナー及び幹部クルーを集めての情報伝達と打合せ会を月一回のペースで開催し、チームワーク作りを含め、意志の統一を図っていった。この席では各艇の準備進行のチェックと、情報の共有化、作業分担決定、艇運送の事務処理、費用負担の確認まで、オープンに検討し合い、参加者全員が関西ヨットクラブのメンバーであり、アドミラルズカップ等の経験者も多かったため、まとまりの良い進行ができたと言える。

7月初旬に、神戸港より2隻のFARR 40を積み出し、中旬に関西ヨットクラブにて結団式壮行会を開催して載き、後はクルーの出発を待つばかりとなった。

8月12日に私を含む6名の先発準備隊が船の受取地であるイタリアのジェノバに出発し、いよいよレースへの本番行動が開始された。この時点でも基本的なスケジュールを各所への予約と打合せは終わっているものの、現場で何が発生してくるか予測が付きかねる事も多く、不安な出発であった。

#### 7. 現地でのレース準備

8月14日にジェノバにてコンテナ船から〈WILL〉と〈CHA CHA〉の2艇を受取り、ジェノバ港の一隅にあるヨットクラブイタリアーノにて、サルディニア島への廻航を含む準備を行った。このクラブは伝統と格式を誇る由緒正しいクラブであったが、マスト起倒作業や保留等についても無償で、それ以上に友好的な協力を得られた。クラブメンバーからもサルディニアカップについての様々な情報を得る事ができ、先発隊としては比較的楽にイタリアに慣れていった。

ジェノバから、コスタスメラルダヨットクラブまでは南方へ約200マイルの廻航で、ミストラル（北西の

強風）に乗って早いペースでの航海であった。これには〈CHA CHA〉のドイツ人クルーも早々と乗艇し、8月20日には両艇共、最終目的地のヨットクラブに入港した。レース開始までの約2週間で、メンバーの受入れ、開催クラブとの各種交渉、レース艇の整備、海象気象の情報集収、等々の多くの作業を消化する必要があった。この辺りからイタリア式社会習慣に苦勞する事が増加していった。

イタリアでの各種の交渉は全て英語で行ったが、ヨットクラブの各窓口にしても宿にしても対応には女性が出てくるケースが多く、彼女達は英語が出来た。勿論レースに関する文書、会話は英語が優先して使用されるので、特にイタリア語が必要という事は無かった。また、窓口の女性はかなり実務的な権限を持っており、彼女達とのコミュニケーションを良好に保つ事が問題解決に不可欠なケースが多かった。

8月26日には、3艇の主力クルーも揃い日本チームとしてのまとまった活動が開始され、オーナーが到着した30日には、日本チームパーティを宿舎のテラスで開催し、士気とチームワークを盛り上げる機会とした。宿舎はハーバーへ徒歩で通えるアパート形式のレントハウスで、食事は支援部隊が、持参の米やそうめんを中心に、スーパーマーケットで仕入れる生鮮食品を加えた日本食を作り、クルーの士気を支えた。

コスタスメラルダは基本的に健康的なリゾートであり、遊興地は各国選手の集まるパブしかなく、レースに打ち込むには最適の環境であった。また8月26日からSWANのワールドカップが始まり、70隻のSWANが4日にわたってレースや夜毎のパーティを繰りひろげ、サルディニアカップエントリーの各国艇も日毎に入港してくる事もあって、バカンスムードのハーバーの空気も徐々に引き締った雰囲気となってきた。

ロングレースに備えて、ボートをチャーターしてのコースの下見を実施し、地形のチェックや、滝岩位置の確認、湖流の調査も実施し、艇の仕上げと共に、いよいよ本番に向けて日本チームも緊張感が高まっていった。ジェフスタッフを混えてのチームでのセーリング練習を実施し、トライアングルを走るうちに各国艇がすぐに走り合せに参加するに至って、そのムードは本番さながらのものになった。

#### 8. レースの開始

9月2日のインスペクション、3日の艇長会場に始まり、4日の第1レースへと、日程は進みレースそのものの経過は、専門誌の記事の通りである。日本チームはレース毎に健闘し、国別で5位を獲得した。これは、〈REGARDLESS〉の個別艇4位という素晴らしい成績と、ロングオフショアレースでの国別最高得点が大きな原因である。36隻の参加艇の中で約20隻がワントンに近いレーティングを持つという、ほぼスクラッチのレースではスタートをはじめ攻撃的な展開を

仕掛ける必要がある事を強く感じた。チームワークの点では、各艇の幹部でのレース前夜ミーティングと、レース当日に機構でのミーティングを実施し、気象変化、レースコース、無線交信などの打ち合わせを行なった。山村チームキャプテンを中心としたこのミーティングは、全レース終了まで続けられ、連帯感の維持に大いに役立ったと思われる。マネージャーとしては、各種申告や、公示の連絡等を中心に、各艇のメンバーがレースに集中できるように努力はしたが、ドイツチームのサポート隊のように、サポートボートを出すような積極的な支援には遠く及ばず、情報集収も深いところでは言語の問題もあって、不十分なものであったと反省している。

レースは、手慣れた運営体制の下に、整然と消化され、オーナーズディナーパーティやクルーパーティ、夜毎のVTRでのレースフィルムショー等、社交的な色彩も強い中で、スマートに進んでいった。

レースの終りに近い13日には、インショアレースの終了後、棧橋にて日本パーティを開催し、日本酒のロックをこれも持参の樽でサービスし、そうめんとおにぎりを大量に提供し大好評を博した。これも後方支援部隊の準備と、レースでの疲れを隠して接客に努めた各艇クルーの試意が評価されたと思われる。

いずれにしても、ケースを起こさず、チームとしての成績を優先し、日本チームとして国際的に恥ずかしくない態度でレースをやろう、という目標はほぼ達成されたと思っている。

## 9. 最後に

長ながと、サルディニアキャンペーンについて記してきたが、1年6ヵ月の長期に渡りオーナーをはじめ、これに関与した人達には、夫々に目的とそれに対する自己評価があると思われる。終了後のオーナーを中心とするミーティングでは、このキャンペーンを一つの始まりと捉える人が多かった。艇について、キャンペーンのマネジメントについて、学ぶべき事は山程あった。今回のキャンペーンをこれだけに終らせず、継続的に続けていかなければ、日本の外洋レースは、時々やってくるお客さん、にしか過ぎない存在であり続ける。パーティで、棧橋で、外国艇チームの人達から出る言葉は、「日本はアメリカンズカップに何時出てくるのか?」という質問であり、日本の経済的国力と、ホンダF-1勝利に象徴される技術力と組織力を評価するものであった。また、今回は2隻のファー40と、優秀なチャーター艇でチームを固めての参加で、初参加という興味を越えて、注目された事も事実であった。日本チームのセーリング練習に加わってきた各国艇は、我われの走りをチェックに来た事は間違いない。

海外レースに遠征する、特にヨーロッパまで行くには多大の予算と、時間的な余裕が必要となる。しかしながら、外洋レースという国際社会での評価と注目度の高いイベントに継続して参加していく事は、一種の

文化的外交的の事業である。今回参加の主要国は、7月のスペインでのワントンカップワールドと、このサルディニアカップ、そして1987年のアドミラルズカップへと、連続した流れの中で活動しており、これに国家としてバックアップしているチームもあって、我彼の格差に大きなものを感じるのも事実であったが、何とか継続して参加していきたいものである。

今回のキャンペーンの特色として、艇の準備は国際的に見てもベストの水準のレベルを、チャーター艇も含めて用意した事。最初からチームの目的と計画を立てられ、その線で実行されていった事。出来る限り、外国のチームキャンペーン形成を導入しようとした事。ヤマハがスポンサーとしてバックアップした事。セールメーカー、艀装品や機器業者からも有形無形の援助があった事。関西ヨットクラブという組織の力が働いた事。オーナーや幹部クルーの国際化意識が高かった事。食事やハウスキーピングに活躍した支援隊の努力があった事。等々、数多くの事柄がある。しかしながら、初めてのレース、土地という事で、調査や準備不足も多々あり、次回はもっと余裕を持って挑戦出来ると思われる。

今回の経験は、しっかり資料として残し、次回挑戦チームに確実に引き渡していきたいと思う。

最後に、全ての段階で暖いご支援を頂戴した皆様に厚く御礼申し上げます。



(CHA CHA)と同型艇の(WILL)(J3537)は総合24位となった

提供：添畑 薫

\*

(別表の成績をご参照下さい)

# SARDINIA CUP 1986 成績表

## OVERALL GENERAL RESULTS

Cl.	Sail No.	Yacht Name	Team	Skipper/Owner	Rat.	R. 1	R. 2	R. 4	R. 5	R. 3	Total
1	K 243	FULL PELT	UNITED KINGDOM	RICHARDS/FEIN	30.5	5	1	2	1	3	226.63
2	G 1919	RUBIN IX	GERMANY	SCHMIDT/SCHUEMANN	30.5	2	4	9	2	7	205.50
3	E 2525	ANQUIN'S TOO	SPAIN	QUINTEIRO/QUINTEIRO	34.2	6	16	5	22	4	174.50
4	US 40625	REGARDLESS	JAPAN	KOBAYASHI/YAMADA	30.5	10	17	6	7	18	168.00
5	I 10790	MEROPE	ITALY	RAVSIO/MARINA MILITARE	30.5	22	25	3	8	1	166.25
6	I 10900	BRAVA LES COPAINS	ITALY	LANDOLFI/LANDOLFI	30.5	16	11	19	4	2	164.00
7	KA 4343	WILD OATS	AUSTRALIA	OATLEY/OATLEY	33.4	11	3	25	5	8	162.00
8	K 747	CENTURION	IRELAND	DELAGE/DICK	30.5	23	21	4	6	12	160.
9	K 7800	PORT BARCELONA	ARGENTINA	URANI/URANI	30.5	13	15	16	9	11	152.50
10	G 3417	PINTA	GERMANY	ILLBRUCK/ILLBRUCK	33.3	4	8	28	10	9	149.00
11	S 9121	CIVIC	SWEDEN	NORRMAN/NORRMAN	30.5	27	5	12	13	21	148.00
12	E 2586	SIRIUS IV	SPAIN	TOUBES/ARMADA ESPANOLA	30.5	9	14	22	14	5	147.50
13	E 2611	AMELDOS	SPAIN	GOROSTEGUI/MARTINEZ	30.5	DNF	13	10	3	23	139.00
14	G 89	CONTAINER	HOLLAND	VROLIJK/SCHUETZ	31.9	12	6	29	12	13	136.50
15	K 985	MARIONETTE IX	UNITED KINGDOM	HOWLETT/DUNNING	34.0	8	12	20	32	15	127.50
16	S 10001	CARAT VI	SWEDEN	FORSS/FORSS	40.0	1	17	18	34	20	124.25
17	K 707	POCKET BATTLESHIP	UNITED KINGDOM	GIBSON/GIBSON	35.4	15	9	24	24	19	121.00
18	I 10448	GUIA	ITALY	FALCK/FALCK	34.5	13	31	32	18	22	120.00
19	US 40149	SLIP SLIDING AWAY	U. S. A.	MALEC/MALEC	30.5	18	30	8	28	16	116.00
20	G 99	DIVA	GERMANY	MARES/WESTPHAL-LANGLOH	33.5	3	DNF	31	15	6	109.50
21	I 10801	CAPRICORNO	IRELAND	BORTOLOTTI/DEL BONO	33.3	32	30	1	17	28	106.50
22	J 3538	CHA CHA	JAPAN	YAMAMURA/YAMAMURA	30.5	24	27	7	19	32	106.50
23	H 188	MEAN MACHINE	HOLLAND	DE RIDDER/DE RIDDER	30.4	26	25	11	16	31	105.00
24	J 3537	WILL	JAPAN	SUWA/ODA	30.5	17	22	23	21	14	105.000
25	K 4321	NADIA CATCHER	SWITZERLAND	CHRISTEN/MATTHEWS	30.5	DSQ	26	1	23	17	104.50
26	H 36	CAIMAN	HOLLAND	JEELOF/JEELOF	34.3	7	DNF	27	27	10	103.50
27	A 1	DAPHNE	ARGENTINA	FRERS/FRERS	30.8	30	29	15	10	24	92.00
28	Z 3056	PAGOSTAR	SWITZERLAND	SCHELKER/MOECKLI	30.5	28	28	14	29	25	87.00
29	I 10148	TEMPLARS'C	SWITZERLAND	UGGE/DAL LAGO	34.0	19	20	17	33	33	79.50
30	K 222	SUMMER WINE	SWEDEN	FLECK/FLECK	30.5	33	19	26	20	29	76.50
31	I 10302	NUOVA	U. S. A.	QUINN/SINDACATO TOSCANO	30.1	29	7	21	31	34	76.00
32	US 41143	ABRACADABRA	U. S. A.	HEINEMANN/ANDREWS	32.8	31	31	30	37	27	75.00
33	G 3443	I PUNKT	AUSTRALIA	ROBERTS/ROBERTS-DRENT	31.9	20	31	33	25	26	57.00
34	A 1896	MATRERO II	ARGENTINA	DE ACHAVAL/DE ACHAVAL	35.0	21	32	35	37	30	34.50
35	G 217	LA PINTA	IRELAND	POWER/LOPEZ	32.5	25	34	DNF	30	35	27.500
36	F 8186	FANTASQUE	AUSTRALIA	HILL/HALL	33.8	34	37	34	36	36	11.00

## GENERAL RESULTS BY TEAM

Cl.	Team	Sail No.	Yact Name	Skipper	Rat.	Race 1	Race 2	Race 4	Race 5	Race 3	Total
1	UNITED KINGDOM	K 243	FULL PELT	RICHARDS	30.5	32.00	54.38	70.00	36.25	34.00	226.63
		K 707	POCKET BATTLESHIP	GIBSON	35.4	22.00	42.00	26.00	13.00	18.00	121.00
		K 985	MARIONETTE IX	HOWLETT	34.0	29.00	37.50	34.00	5.00	22.00	127.50
					Totale	Totale	83.00	133.88	130.00	54.25	74.00
2	GERMANY	G 1919	RUEIN IX	SCHMIDT	30.5	35.00	49.50	56.00	35.00	30.00	205.50
		G 3417	PINTA	ILLBRUCK	33.3	33.00	43.50	18.00	26.50	28.00	149.00
		G 99	DIVA	MARES	33.5	34.00	10.50	12.00	22.00	31.00	109.50
					Totale	Totale	102.00	103.50	86.00	83.50	89.00
3	SPAIN	E 2525	ANQUIN'S TOO	QUINTEIRO	34.2	31.00	31.50	64.00	15.00	33.00	174.50
		E 2586	SIRIUS IV	TOUBES	30.5	28.00	34.50	30.00	23.00	32.00	147.50
		E 2611	AMELDOS	GOROSTEGUI	30.5	1.00	36.00	54.00	34.00	14.00	139.00
					Totale	Totale	60.00	102.00	148.00	72.00	79.00
4	ITALY	I 10448	GUIA	FALCK	34.5	23.50	52.50	10.00	19.00	15.00	120.00
		I 10790	MEROPE	RAVASIO	30.5	15.00	18.00	68.00	29.00	36.25	166.25
		I 10900	BRAVA LES COPAINS	LANDOLFI	30.5	21.00	39.00	36.00	33.00	35.00	164.00
					Totale	Totale	59.50	109.50	114.00	81.00	86.25
5	JAPAN	J 3537	WILL	SUWA	30.5	20.00	18.00	28.00	16.00	23.00	105.00
		J 3538	CHA CHA	YAMAMURA	30.5	13.00	10.50	60.00	18.00	5.00	106.50
		US 40625	REGARDLESS	KOBAYASHI	30.5	27.00	30.00	62.00	30.00	19.00	168.00
					Totale	Totale	60.00	58.50	150.00	64.00	47.00
6	SWEDEN	K 222	SUMMER WINE	FLECK	30.5	4.00	25.50	22.00	17.00	8.00	76.50
		S 10001	CARAT VI	FORSS	40.0	36.25	30.00	38.00	3.00	17.00	124.25
		S 9121	CIVIC	NORRMAN	30.5	10.00	48.00	50.00	24.00	16.00	148.00
					Totale	Totale	50.25	103.50	110.00	44.00	41.00
7	HOLLAND	G 89	CONTAINER	VROLIJK	31.9	25.00	46.50	16.00	25.00	24.00	136.50
		H 188	MEAN MACHINE	DE RIDDER	30.4	11.00	15.00	52.00	21.00	6.00	105.00
		H 36	CAIMAN	JEELOF	34.3	30.00	16.50	20.00	10.00	27.00	103.50
					Totale	Totale	66.00	78.00	88.00	56.00	57.00
8	IRELAND	G 217	LA PINTA	POWER	32.5	12.00	4.50	2.00	7.00	2.00	27.50
		I 10801	CAPRICORNO	BORTOLTTI	33.3	5.00	0.00	72.50	20.00	9.00	106.50
		K 747	CENTURION	DELAGE	30.5	14.00	24.00	66.00	31.00	25.00	160.00
					Totale	Totale	31.00	28.50	140.50	58.00	36.00
9	ARGENTINA	A 1	DAPHNE	FRERS	30.8	7.00	1.50	44.00	26.50	13.00	92.00
		A 1896	MATRERO II	DE ACHAVAL	35.0	16.00	7.50	4.00	0.00	7.00	34.50
		K 7800	PORT BARCELONA	URANI	30.5	23.50	33.00	42.00	28.00	26.00	152.50
					Totale	Totale	46.50	42.00	90.00	54.50	46.00
10	SWITZERLAND	I 10148	TEMPLARS'C	UGGE'	34.0	18.00	13.50	40.00	4.00	4.00	79.50
		K 4321	NADIA CATCHER	CHRISTEN	30.5	0.00	22.50	48.00	14.00	20.00	104.50
		Z 3056	PAGOSTAR	SCHELKER	30.5	9.00	12.00	46.00	8.00	12.00	87.00
					Totale	Totale	27.00	48.00	134.00	26.00	36.00
11	U. S. A.	I 10302	NUOVA	QUINN	30.1	8.00	27.00	32.00	6.00	3.00	76.00
		US 40149	SLIP SLIDING AWY	MALEC	30.5	19.00	9.00	58.00	9.00	21.00	116.00
		US 41143	ABRACADABRA	HEINEMANN	32.8	6.00	45.00	14.00	0.00	10.00	75.00
					Totale	Totale	33.00	81.00	104.00	15.00	34.00
12	AUSTRALIA	F 8186	FANTASQUE	HILL	33.8	3.00	0.00	6.00	1.00	1.00	11.00
		G 3443	I PUNKT	ROBERTS	31.9	17.00	9.00	8.00	12.00	11.00	57.00
		KA 4343	WILD OATS	OATLEY	33.4	26.00	51.00	24.00	32.00	29.00	162.00
					Totale	Totale	46.00	60.00	38.00	45.00	41.00

## LIST OF ENTRIES BY DESIGNER

Designer	No.	Sail No.	Yacht Name	Team	Owner
BERRET/FAROUX/FIN.	1	K 7800	PORT BARCELONA	ARGENTINA	URANI
DUBOIS	1	K 243	FULL PELT	UNITED KINGDOM	FEIN
DUBOIS/HUMPHREYS	1	K 222	SUMMER WINE	SWEDEN	FLEOK
	2	K 707	POCKET BATTLESHIP	UNITED KINGDOM	GIBSON
	3	K 985	MARIONETTE IX	UNITED KINGDOM	DUNNING
FARR	1	E 2586	SIRIUS IV	SPAIN	ROBERTS-DRENT
	2	E 2611	AMELDOS	SPAIN	MARTINEZ
	3	J 3537	WILL	JAPAN	ODA
	4	J 3538	CHA CHA	JAPAN	YAMAMURA
	5	KA 4343	WILD OATS	AUSTRALIA	OATLEY
FRERS	1	A 1	DAPHNE	ARGENTINA	FRERS
	2	A 1896	MATRERO II	ARGENTINA	DE AOHAVAL
	3	I 10448	GUIA	ITALY	FALCK
	4	S 10001	CARAT VI	SWEDEN	FORSS
G&S	1	US 40149	SLIP SLIDING AWAY	U.S.A.	MALEC
HOLLAND	1	I 10148	TEMPLAR'S	SWITZERLAND	DAL LAGO
HUMPHREYS	1	K 747	CENTURION	IRELAND	DICK
JEPPESEN	1	Z 3056	PAGOSTAR	SWITZERLAND	MOECKLI
JONES	1	K 4221	NADIA CATCHER	SWITZERLAND	MATTHEWS
JOUBERT/NIVELT	1	E 2525	ANQUINS TOO	SPAIN	QUINTEIRO
	2	US 41143	ABRACADABRA	U.S.A.	ANDREWS
JUDEL/VROLIJK	1	G 1919	RUBIN IX	GERMANY	SCHUEMANN
	2	G 217	LA PINTA	IRELAND	LOBEZ
	3	G 3417	PINTA	GERMANY	ILLBRUCK
	4	G 3443	I PUNKT	AUSTRALIA	ARMADA ESPANOLA
	5	G 89	CONTAINER	HOLLAND	SCHUETZ
	6	G 99	DIVA	GERMANY	WESTPHAL-LANGLO
	7	H 188	MEAN MACHINE	HOLLAND	DE RIDDER
	8	H 36	CAIMAN	HOLLAND	JEELOF
NELSON/MAREK	1	US 40625	REGARDLESS	JAPAN	YAMADA
NORLIN	1	S 912c	CIVIC	SWEDEN	NORRMAN
VALLICELLI	1	F 8186	FANTASQUE	AUSTRALIA	NALLH
	2	I 10302	NUOVA	U.S.A.	SINDACATO TOSCA
	3	I 10790	MEROPE	ITALY	MARINA MILITARE
	4	I 10801	CAPRICORNO	IRELAND	DEL BONO
	5	I 10900	BARVA LES EOPAINS	ITALY	LANDOLFI

# 第8回 ミニトン全日本選手権

実行委員長 松葉宣洋



見事に優勝を飾った〈TWIN CAM〉(左)と3位の〈CREEK〉(右)

10月9日(木)～12日(日) 三重県津市の伊勢湾海洋スポーツセンターに於いて第8回ミニトン全日本選手権大会が開催された。第1回、第4回大会以来、4年ぶりの中部での開催である。レーシングヨット大型化の時代にありながら、毎年、着実に艇数を集め、今大会は第1回大会に次ぐ16艇が全国より津に集結した。参加水域を見ても、霞ヶ浦2、関東4、琵琶湖2、関西3、地元中部5と全国均一に集まりこれまでにない盛り上がりを感じさせられた。また諸事情で今回は参加を見送った艇も4～5艇あり、まだまだミニトンの健在ぶりがうかがえる。

9日のインスペクション、受付等の時間中、海面では5～6 m/sの良い風が吹いており各艇のヤル気を増々のものにしていった。夜のパーティーはいつものようにミニトンならではの顔馴染み同士の和気あいあい

の賑やかさ、そして初参加の者もその会話に解け合っていた。出場は出来なかったが、四国より運営の協力にと駆けつけていただいた〈サマンサ〉の中平女史の姿もあり、最近のミニトンのパーティーは同窓会の雰囲気すら感じる程である。石原慎太郎氏よりミニトン協会会長職を引き継がれた、菅原氏も参加者の顔を見てほっとしたという面持ちであった。

明けて10日9:00スタート予定のオリンピックコース、風は0～1 m/s、上空を飛ぶNHKの取材ヘリコプターの風が何とも恨めしいこと、風を待つこと約2時間、結局、無風の為のノーレースとなる。12:30風はまだまだ1～2 m/sと弱い、ショートディスタンスのスタート、〈TWINCAM〉(KN-23)がより好スタート。〈CREEK〉(KN-23)が続く、ウェザー廻航後は単調なレグのためか、艇の性能が大きくものをいい、

プロダクション群はやや遅れている。河芸港沖マークはまず〈TWINCAM〉が〈KATANA〉(KN-23)、〈CREEK〉、〈AKAVAIT〉(TAK-23)と続く。〈TWINCAM〉は、ケンウツのウップンをこのミニトンで晴らすかのごとく、快走している。霞ヶ浦より出場の注目の自作艇、〈TAKE FIVE〉(U-23)は微風の中、苦戦して11位とレーティング対策のインサイドが相当重そうな走りである。プロダクション艇では〈まれし〉の木村太郎氏が乗る予定で準備した、〈ハヤマ・エクスプレス〉(Y-21 S)が7位廻航と健闘、米ソ首脳会議のレポーターとして急遽、体育の日は伊勢湾のはずが寒い北海へと飛んで行った、太郎氏に代わり息子さんが乗り組み、終始、良い滑りを見せていた。マーク廻航後クォーターランとなるが風は超微風、結局コース短縮となり、1着〈TWINCAM〉、2着〈CREEK〉、3着〈AKAVAIT〉の順でフィニッシュ。

翌11日はロングディスタンス、風は相変わらず微風ではあるが、昨日と比べればましな感じ。しかしスタート時風は大きくシフト、短いスタートライン中でも風向きが違い、上りスタートあればスピンは開く、クロスシーティングしそうな2艇が互いにスターボを連呼、ジュリー委員長の石井氏が心配そうな顔つきで眺めていたが、オールフェア、いい風をいち早くつかみ、スピンを展開した、〈TWINCAM〉、〈CREEK〉が良いスタートを切り、ウェザーマークを回り北上して



優勝の〈TWIN CAM〉

いった。千代崎港沖マークまで順位変わらず約70秒差で廻航5位で〈む〉(Y-21RC)が健闘、江ノ島のSSBMの名物艇〈ブルーパルサー〉(HA-19)も6位と例によって良い滑りである。津ハーバー沖マーク廻航の頃にはやっと3~5 m/sの順風が吹きはじめ、また〈CREEK〉が〈TWINCAM〉との差を締め肉薄した展開となってきた。また〈ハヤマ・エクスプレス〉と〈AKAVAIT〉がほぼ同タイムで廻航、9位まではトップと13分の差で走り合っている。南下した松阪ブイでは〈KATANA〉が3位に浮上、修正タイムにすれば2位の〈CREEK〉と互角の走りである。フィニッシュラインにまず顔を見せた、〈TWINCAM〉、〈CREEK〉の2艇、しかしこの頃落ち始めた風が2艇のフィニッシュ手前でピタリノおまけにフィニッシュラインが河口入り口で潮に流され、共に後方へとバックする一幕もあったが、先に〈TWINCAM〉が風をキャッチしようやくフィニッシュ、堤防より見ていた応援団の方も手に汗を握っていた。3着でフィニッシュした〈KATANA〉は無風につかまらず、修正で2位となる。

1着より95分遅れて、秋の夕焼けも消えた静かな海に〈アドニス Jr〉(U-23)も無事フィニッシュ、ミニトンにとっては長い一日が終った。優勝争いはディスタンス2本が先に成立し、先の1位が〈TWINCAM〉とややレースのおもしろ味はなくなったが、2~4位のポイント争いは微妙でちょっとしたミスも許されぬ気配である。

最終日12日は今までのウップンを吹き飛ばそうかと思う程、早朝より北西の風約7~8 m/s、第4レースのオリンピックコースは予定通り9時スタート、全艇、オーバーヒール気味に上っていく。やはり〈TWINCAM〉が速く、上、サイドをトップで廻航、しかし下マーク廻航の際スピン回収に失敗、又〈CREEK〉がサイドマーク付近でトラブル、この間に〈KATANA〉がトップに出た。(レース終了後〈TWINCAM〉のクルーにこのことを質問したら「いや、土産に新鮮な魚でもと思ってネエ〜」と余裕の答えではあったが)しかし〈KATANA〉も強風でもがき、結局〈TWINCAM〉が追い上げ、またベテラン庄崎氏乗る、〈アカゼット〉がやっと実力を発揮しだし、2着で入った。この時点で〈TWINCAM〉の優勝はよほどのアクシデントがない限り動かぬものとなったが、悪いジョークを言う人がいて、「抗議以外に手はないか。」

今回の〈TWINCAM〉の快走ぶりは、少しのミスは、即カバーしていき、下位に落ちることはまずないと思われる。

最終第5レース、オリンピックコースは、風速が10 m/sを超えリーフする艇も出ていたが、この風になると実力とコンビネーションが物を言い、やはり〈TWINCAM〉〈CREEK〉〈AKAVAIT〉の三つ巴

の戦いとなったが、ここでやっと〈CREEK〉がトップをとり、一矢をむくいた。しかし、時すでに遅く、総合優勝〈TWINCAM〉2位〈CREEK〉3位〈AKAVAIT〉そして、プロダクショングランプリは総合6位と大健闘の〈ハヤマ エキスプレス〉が手中にした。

微風から強風の全ての風の吹いた3日間で、それぞれに満足していただけたと思う。プロダクションの部に3位まで順位をつけたりして、少しレース本来の意図をはずしているとおしかりを受けるかもしれないが、出場艇がマシンとプロダクションに大きく別れるこのクラスでは、功を奏し出場者がそれぞれ自分達の

目指すものに向かって走っていたと思う。そして、少し停滞していたニューデザインも来年あたりにと、うわさに聞く。2年後に10周年を控えるこのクラス、入門クラスとして大型艇のトレーニングクラス、そして、とにかくこのクラスとがんばっている人の為に増々発展してもらいたい。最後に「出場したいが、裏方がいなくては、レースは出来ぬ」と運営に協力いただいた、地元ヨットクラブの方々、役員の方々、御協賛いただいたメーカーの方々に誌面をおかりして心よりお礼申し上げます。

第8回ミニトン全日本実行委員長 松葉宜洋

## 第8回 ミニトン全日本レース報告

日本ミニトン協会 菅原留意

今年の第8回ミニトン全日本選手権大会は、三重県津市の伊勢湾海岸スポーツセンターをベースに、例年通り体育の日を含む土・日の3日間で行われた。その運営等に関しては、実行委員長として大活躍の松葉氏が本誌に書かれると思うので、早速レース報告に入ろう。

ここではこの季節に朝から曇天微風だと、風が振れまわり、やがて無風になることが多い、と前夜のパーティーのとき地元のセーラーから聞いた。10月10日第1レースは、まさにその通りとなった。風は100度を超えて10~15分おきに振れ、2回スタートをやり直すうちに無風となり、第2レースがショートディスタンスなので、いつまでも風待ちするわけにもいかず、早々にノーレースとなった。

午後の第2レースは多少の風をつかまえてとにかくスタート。微風の上りレグで津の北方、河芸沖マーク回航は1位〈ツインカム〉(KN-23葉山)、3分遅れて〈アクアビット〉(TAK-23琵琶湖)、さらに4分遅れて〈クリーク〉(KN-23琵琶湖)の順。いかに微風とはいえ1~3位の距離は各艇500m以上離れており、ほとんど決定的な差とも思われた。ところが河芸~津の中間点で〈アクアビット〉が〈ツインカム〉との差をほとんどゼロとオーバーラップ。〈クリーク〉も上りで有利だった風下岸側を走り、この3艇が横一線に並んでスピランを続け、期せずして予想通り小川〈ツインカム〉、庄崎〈アクアビット〉、三船〈クリーク〉



見事な快走ぶりをみせ、総合優勝に輝いた〈TWINCAM〉

のトップ争いとなった。超微風の中で神経戦が続いた結果、潮を利した〈クリーク〉が他の2艇を抜いて4~500m前に出てトップを奪った。このころすでにコース短縮が決っていたので、誰が見ても〈クリーク〉の逆転トップは動かぬものと見えた。だが勝負はわからぬもので、風がやや前にふれ〈クリーク〉、〈アクアビット〉、〈カタナ〉(KN-23津)と次々にスピンを降すなか、一艇だけ降さずに頑張った〈ツインカム〉が正解で、フィニッシュ直前〈クリーク〉を抜き去り再び逆転。そのままフィニッシュ。1位〈ツインカム〉、2位〈クリーク〉、3位〈アクアビット〉となる。その後、風は更に前に振れ全艇上りレグとなって次々

フィニッシュしたが、風はふたたび落ち、霞ヶ浦からはるばる遠征してきた〈アドニス Jr〉(U-23)は遂に1艇だけタイムリミットにかかった。約20哩の短縮コースで、トップとラストの差が2時間も出るガマンレースだった。



最終レースでトップをとった〈CREEK〉総合2位

明けて10月11日第3レースはロングディスタンスで、風は昨日よりややある。しかし振れは相変わらず。スタート直前風は本部船側に大きくシフトし、上から出た〈ミックスマックス〉(KN-23泉南)が好スタート、〈アクアビット〉、〈カタナ〉等下から出た艇はグンと遅れた。このシフトを予じめ読んだ〈ツインカム〉1艇だけスタート直後スピンを上げ、たちまちトップとなりウェザーマークを回航。またも出遅れた〈クリーク〉は回航後、昨日同様追い上げて2位となり、1、2位は岸につこんで行く。この後の岸よりでのマッチレースも見込めがあったが、最高の見せ場はまたもフィニッシュ寸前であった。この2艇の競り合いはツメたり離したりで最後の松阪沖ブイ回航後も続き、レース後半多少吹いてきた風に乗って〈ツインカム〉が〈クリーク〉を2~300m離しフィニッシュラインに近づいてきた。あと1kmもないところでドラマが起った。突然トップの船足がとまり、やがて右往左往。〈クリーク〉もそこまで来て同じ状態となり、両艇の差はほとんど無くなった。ハーバーの突堤で見ていた応援団が手に汗にぎるなか、やがて風が突堤の方から吹き出し、幸運の女神は突堤側にいた〈ツインカム〉につき、風をつかむと同時にフィニッシュ。〈クリーク〉はまたも不運に泣いた。だけでなく、後続艇にこのベタはなかったので追いこまれ、修正で3着の〈カタナ〉に負けて3位に落ちた。

最終日は初日と打って違って強風、10 m/secを超しブローは時に15 m/secを超える、ミニトンにはややこたえる風である。第1レースがノーレースとなり、そのあと得点1.5倍、2倍のショート、ロングとも〈ツインカム〉が1位をとってしまったので、優勝の興味は薄れたが、2、3、4位は団子となり、こちらは面白い競り合いとなった。しかも強風でいまままでと違う

チャンスもある。案の定第4レースが始まるや、スタート前から〈アクアビット〉のジブタックトラブル、第1上〈カタナ〉がトップ回航、〈ツインカム〉だいは遅れて3位とそれまでのレースと展開が変わって来た。上-サイドでは恐怖のスピンクローズドリーチとなりスピントラブル、ブローチングの連続で、乗り手は修羅場だったろうが、カメラマン、観戦者には全艇目の離せぬ見ごたえ満点のレースだった。トップで第1下を回った〈ツインカム〉すらスピンを流して一度〈カタナ〉に抜かれ、その〈カタナ〉も折角トップに立ちながらジブ上りでNo 3を破きファイになった。このなかでNC 9でおなじみの木村太郎氏チャーターの〈ハヤマ エキスプレス〉(ヤマハ21S葉山、彼は例のレイキャビックで涙をのみ、息子のみ参加)ははじめからスピンを張らずにコンスタントに走り、第1下3位で回航と大健闘。総じて重いプロダクションボートも強風になると目を覚ます。また風に強いUボートもよく走り、それまで2桁で低迷していた〈テイクファイブ〉(U-23霞浦)は艇名通り5位を獲得した。ジブトラブルでドン尻スタートの〈アクアビット〉は追いに追って1位〈ツインカム〉について2位。さすがである。

第5レースとなっても風は落ちず、本部船が走錨するほど。第4レースでこりたか上マークを回ってもトップ3艇を除いてスピンを上げる艇が一艇もない。第1上で〈ブルーパルサー〉(林19江ノ島)ボートでスターボー艇をよけきれずサドンタックして本大会唯一の失格となる。ディンギーなみにキールを全部出して横倒しになる艇もあり、第5レースも荒れに荒れた。このレース、〈クリーク〉はこの荒れた海象のなか、よく状況をつかみ1位となって〈ツインカム〉の完全優勝をはばみ一矢をむくいた。

充実した大会であった。協力していただいた各社各位に深甚の謝意を表する。(成績別表)



常に安定した走りを見せた〈AKVAIT〉総合3位

# 第8回 MINI TON 全日本選手権大会成績表

於：三重県 津市 伊勢湾海洋スポーツセンター 昭和61年10月10日～12日

SAIL	艇名	オーナー	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		合計得点	総合順位
			着順	得点	着順	得点	着順	得点	着順	得点	着順	得点		
3506	TWINCAM KN-23	菅原 留意	0	0.00	1	24.38	1	32.50	1	16.25	2	15.00	88.13	1
3652	KATANA KN-23	兼田 敏雄	0	0.00	5	18.00	3	30.00	3	14.00	4	13.00	75.00	4
3324	CREEK KN-23	入江 学	0	0.00	2	22.50	2	28.00	4	13.00	1	16.25	79.75	2
3300	AKVAVIT TAK-23	太田 光重	0	0.00	3	21.00	4	26.00	2	15.00	3	14.00	76.00	3
3657	ハヤマ エキスプレス Y-2IS	中野 一良	0	0.00	8	13.50	7	20.00	6	11.00	11	8.00	52.50	6
3653	シュビ・シュボ Y-2IS	山本 秀紀	0	0.00	14	4.50	12	10.00	10	7.00	15	3.00	24.50	13
3598	フリーク NOCE-23	安達 敏文	0	0.00	11	9.00	10	14.00	14	3.00	14	4.00	30.00	12
3547	EDマジック DUB-23	谷口 裕介	0	0.00	12	7.50	8	18.00	11	6.00	13	5.00	36.50	11
2531	む Y-21R/C	奥部 昭一	0	0.00	7	15.00	9	16.00	8	9.00	5	12.00	52.00	7
3358	ADONIS-JR U-23	伊藤 猛	0	0.00	0	DNF	16	2.00	15	2.00	12	6.00	11.50	16
3578	TAKE FIVE U-23	藤井 正範	0	0.00	10	10.50	11	12.00	5	12.00	8	10.00	44.50	9
3659	あい Y-2IS	村木 裕	0	0.00	15	3.00	15	4.00	13	4.00	10	7.00	18.00	14
3656	スカディー Y-2IS	河合 守	0	0.00	9	12.00	13	8.00	9	8.00	9	9.00	37.00	10
3542	ジャジャウマ Y-2IS	小出 治男	0	0.00	13	6.00	14	6.00	16	1.00	16	2.00	15.00	15
3370	MIX-MAX KN-23	伊藤 良	0	0.00	4	19.50	6	24.00	12	5.00	7	6.00	59.50	5
2513	ブルーバルサール HAY-19	池田 政寛	0	0.00	6	16.50	5	22.00	7	10.00	6	DSQ	48.50	8

# 安全に関する アンケート調査結果報告

関東支部安全委員会

## □調査概要□

### 1. 調査目的

この調査は、「ヨットの安全な航行」に関し、回答者（調査対象者）の認識と実際を知り、できればヨットマンの「本音とたてまえ」にまで立ち入ってその実体を分析しようと企画した。

周知のようにオフショアセーリングの安全について極論すれば「絶対的な安全はあり得ない」と言うことができる。とすれば艇を出すものにとって「より安全な航行」を期するために考えを整理しておくことは必須である。本アンケートは回答者が記入しながら、いろいろな危険を想定し、イメージトレーニングできるよう、設問を配慮して調査を実施したものである。

### 2. アンケートの三つの主題

- (1) 「危険」に関する事項。（危険に対する認識について）
- (2) 「安全対策」に関する事項。
- (3) 個々の安全備品に関する事項。（本主題は62年度アンケート予定）

### 3. 調査方法

- (1) 調査期間  
昭和61年8月～9月
- (2) 調査対象  
関東水域のクルーザー、特に NORC クルーザーレーティング・サマーレガッタおよび各フリートの協力による。

### (3) 回答者のプロフィール

[ヨットの危険について] [普段実行している安全対策]

①サンプル数	45	35
②ホームポート		
葉山マリーナ	20	13
逗子マリーナ	8	6
シーボニア	6	1
三崎マリン	4	4
油壺	1	4
諸磯	0	3
京急マリーナ	1	0
無記入	5	4

[ヨットの危険について] [普段実行している安全対策]

③プロフィール		
オーナー	27	18
スキッパー	8	9
クルー	11	8
無記入	3	3

（オーナー、スキッパー重複有り）

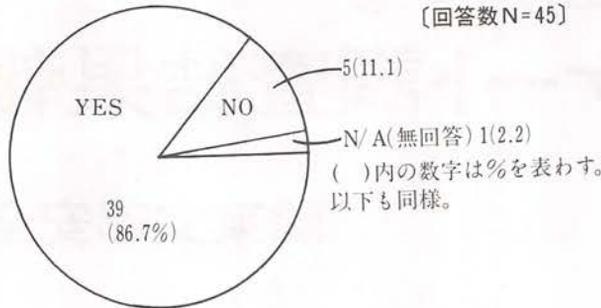
④年令		
10代	0	0
20代	9	6
30代	18	17
40代	13	7
50代	2	2
無記入	3	3

⑤乗船歴		
1～5年	10	7
6～10年	13	7
11～15年	9	7
16～20年	7	9
21年以上	3	2
無記入	3	3

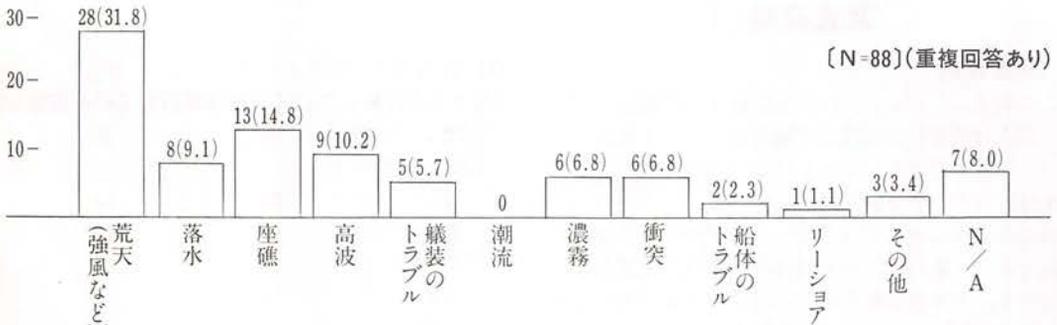
アンケート(1) [ヨットの危険について]

※あなたが普段考えているヨットの危険についてお伺いします※

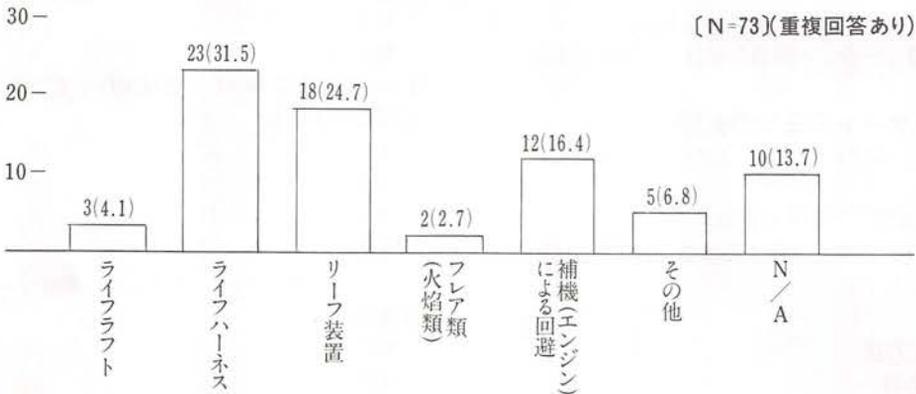
[Q1] あなたはヨットで危険を感じたことがありますか？



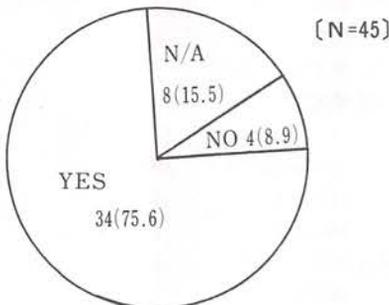
① その危険とはどんなものでしたか？



② その時にどのような安全備品または装置を使用しましたか？



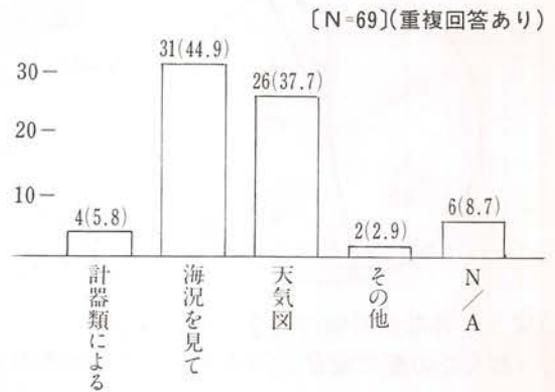
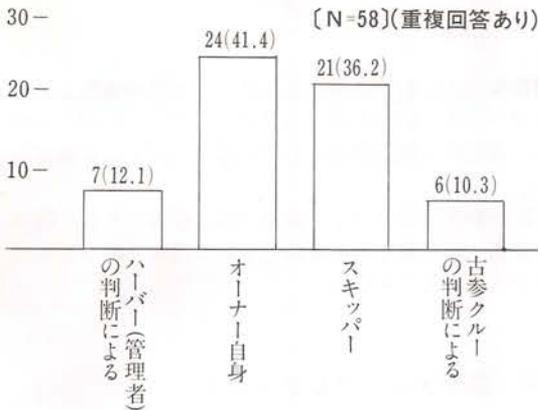
③ その時あなたとクルーはその危険に適切に対処できた



■乗船中に87%の人が危険を体験している。項目別では荒天が他を圧倒して多く(32%)座礁(15%)高波(10%)と続き、その時に使用した安全備品、装置は、ライフハーネス、リーフ装置などである。そして、その危険に遭遇した時、76%が適切に対処できたと答えている。

今回、潮流に対し危険を感じたとの回答がなかったのは、比較的潮汐の影響を受けない関東水域が調査対象だったためと考えられる。

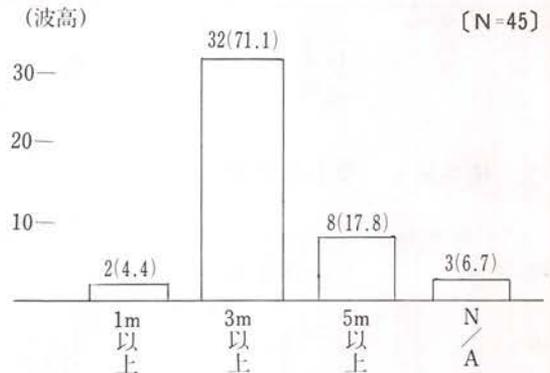
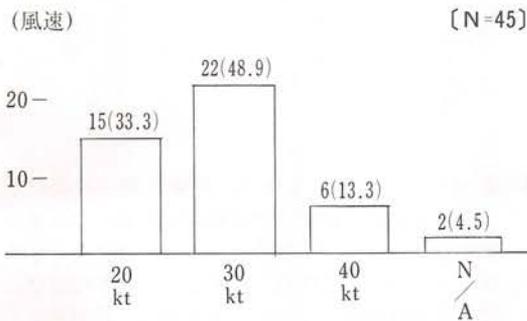
[Q 2] ① あなたは荒天時に出港する、しない ② その判断の目安は？  
の判断をどのようにしていますか？



■荒天時に出航する、しないの判断はオーナー自身(41%)とスキッパー(36%)にほとんど集中しているが、スキッパーが36%と多いのは調査対象者を見る限り、オーナーがスキッパーに権限を委任している例と考えられる。

その判断の目安は、海況を見て(45%)天気図(38%)で、この二つで全体の83%を占めている。出港をハーバーの判断によると答えたものは、陸置艇の場合で着水がハーバーの権限に委ねられているためとおもわれる。

[Q 3] あなたはどんな時に危険を感じ、荒天準備をしますか？

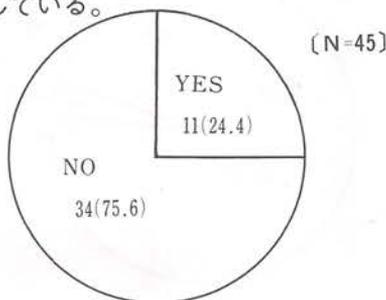


■風速は、30 kt でも49%、20 kt でも33%が危険を感じ、波高では3 m 以上で71%の人が危険を感じ、荒天準備をしている。これは予測どりの回答であったが、この場合『荒天準備』をいつ、どのようにするかが回答の鍵となったのだろう。特に風速については、フルメイン、No 3 ジブまでの順風を安全と考えたもの

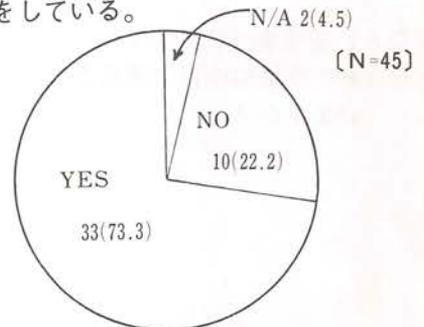
のは20 kt、リーフしたメインにNo 3 またはNo 4 ジブまでをレースなどで普段から経験しているものは30 kt、ストームジブでなんとか走れば良しとしたものは40 kt と答えたと推測され、従って20~30 kt に集中したのであろう。

[Q 4] あなたとクルーの練度について

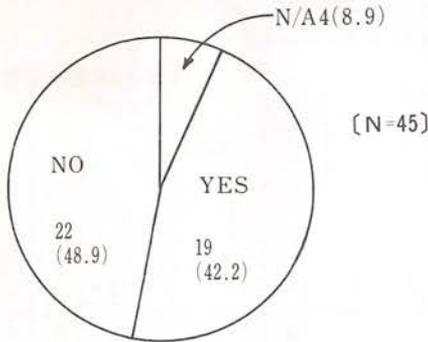
① 信頼できるクルーが常時乗船している。



② クルーと安全について、いつも話をしている。



③ 荒天時の帆走の練習をしている。



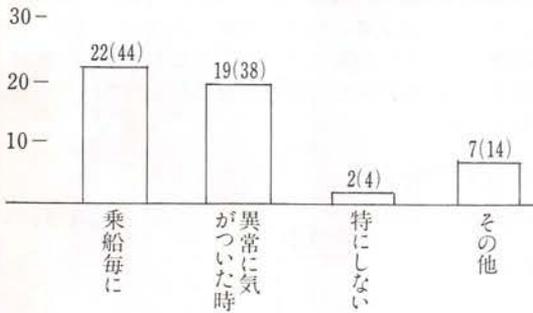
■70%以上の艇に信頼できるクルーが常時乗船し、安全について、いつも話をしていると答えている。しかし、荒天時の帆走訓練をしているものは半数に満たない。

天候の激変はオフショアでは日常茶飯事であり、数多く遭遇する現象でもあるのでそれに備えてのトレーニングは不可欠であろう。

〔Q5〕 あなたの艇の安全のチェック

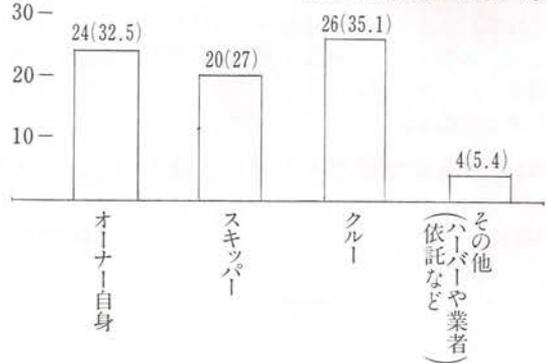
① あなたの艇の安全を何時チェックしますか？

[N=50](重複回答あり)

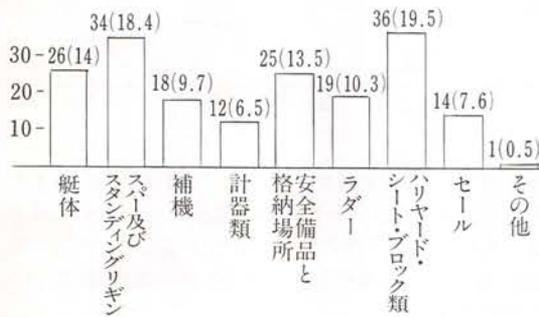


② 誰がチェックしますか？

[N=74](重複回答あり)



③ 何をチェックしますか？

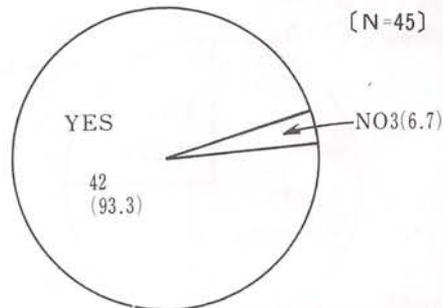


■乗船毎にチェックする艇と、異常に気づかないとチェックしない艇とが半々で両極端な結果になっている。艇の安全チェックも見やすい部分だけにとどまらず、チェックリストを作成し、チェックの手順並びにいつやるかも規格化しておくべきだろう。誰がチェックするかについては重複回答が多く、複数の人間が点検に当たっているものとみられる。

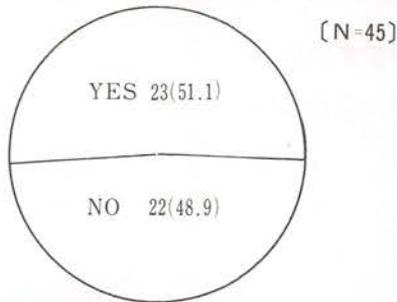
チェック項目ではスタンディングリギンとハリヤード・ブロック類の二項に集中しているが、これは安全な帆走のためと同時に、レース時に艇を速く走らせるためのチェックとも受け取れる。

〔Q6〕 安全備品について

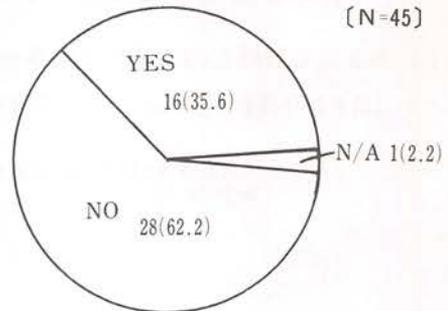
① あなたは船検安全備品を知っていますか？



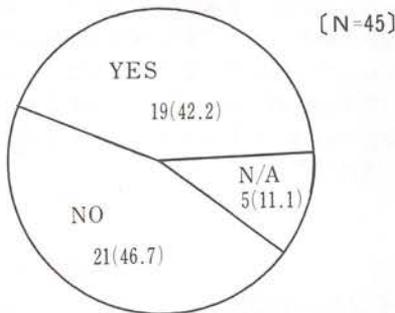
② あなたは ORC カテゴリー安全備品を知っていますか？



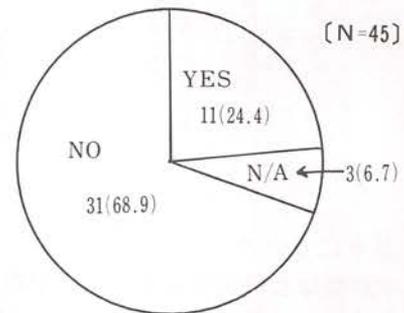
③ それらを艇に積載、使用することで安全が確保されると思いますか？



④ それら安全備品の使用方法を熟知していますか？



⑤ それら安全備品のうち、あなたが試用してみたものがありますか？

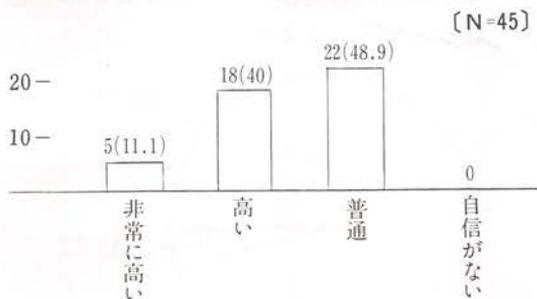


YES (試用してみた安全備品)の内訳 (複数回答あり)  
 (ライフラフト4, フレア類3, ライフジャケット3, ハーネス2, ライフリング1, クセノン1, 紅炎1, 発煙1)

■船検安全備品は93%に知られているが、ORC カテゴリーの安全備品に関しては半数にしか知られていない。使用方法も熟知しているものは半数以下である。また、それらを積載しても62%が安全は確保されない

としているが、一方、積載することにより安全が確保されると答えたものも36%もあるのは一考を要するのではないだろう。

[Q 7] あなたの艇の安全度は高いと思いますか？



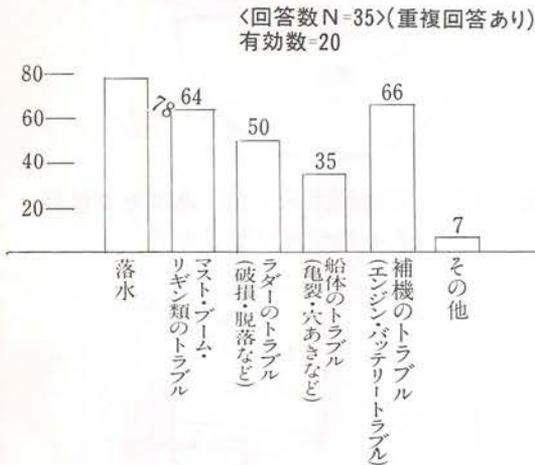
■それぞれが程度の差こそあれ自艇の安全度は高いと考えているものが過半数を占めるが、『普通』と答えた大部分の人は日本的発想から中庸をとった回答であるような気がする。オーナーおよびスキッパーは自らの責任において自艇の安全度を『非常に高い』あるいは『高い』と言えるようにすべきであろう。

アンケート(2) [普段実行している安全対策]

※あなたが普段実行している安全対策についてお伺いします※

[Q1] あなたは普段どのような非常事態を想定していますか？

(最も起り得ると思う順に1～6の番号を□の中へ記入して下さい)

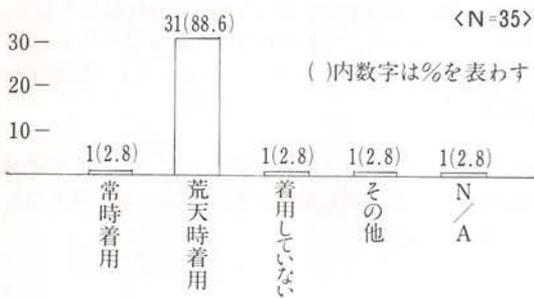


数字は1位5点, 2位4点, 3位3点, 4位2点, 5位1点6位0点とした合計数である。

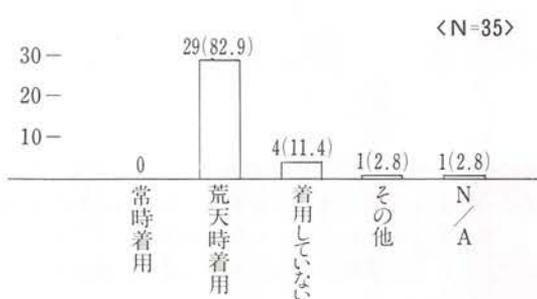
■非常事態の想定はQ7の経験したトラブルの結果とはほぼ一致している。落水は生命直接関与するだけに関心が高い。補機のトラブルは日部常の点検でかなり防止できるはずなのに高位にランクされているのも、経験に由来するものだろう。また、3位のマストトラブルも最近の細いベンディングマストを懸念することによるものだろう。

[Q2] 落水について

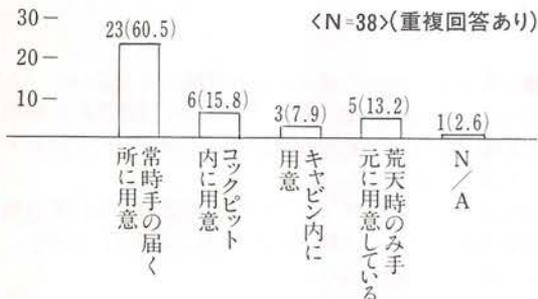
① 落水対策はどのようにしていますか？  
(ライフジャケットを)



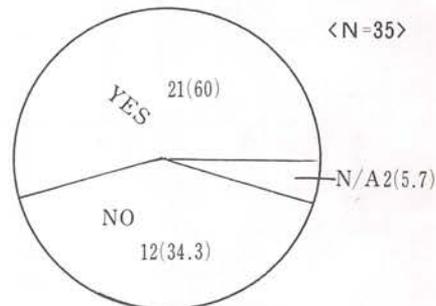
(ライフハーネスを)



〈馬蹄型ブイ・自己点火燈・ヒービングライン・ライフボールなどを〉



② 落水時の救助方法について常にクルーと話し合っていますか？

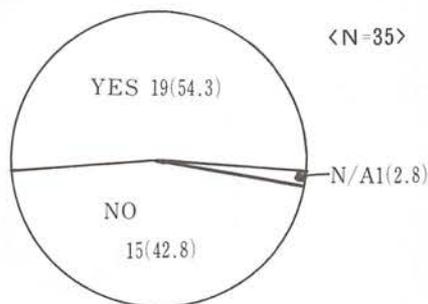


■落水対策でライフジャケット及びライフハネスを着用するのは『荒天時着用』が89%、83%と大多数である。しかしハネスに関しては11%が荒天時でも着用しないと答えている。 レース艇では、タック時にヘルムスマンのハネスがティラーなどに引っ掛かる不便さから着用していない場合も予想されるが、ヘルムスマンは落水の危険性の最も高いポジションのひとつ

でもあるので着用は必須であろう。落水時に用いる安全備品は常時、手の届く所に置いている(61%)にも関わらず、その救助方法については34%が、クルーと話し合ったことがないと答えているのも気になることである。今回の設問にはなかったが、夜間の帆走中の着用状態も気になることである。

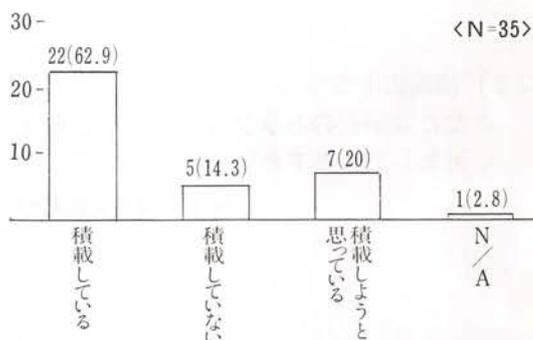
[Q 3] マスト・ブーム・リギンなどのトラブル

① マスト・ブーム・リギンの折損対策をたてていますか？



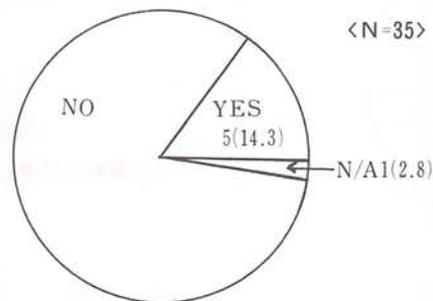
■54%が折損対策をたて、リギンカッターなどを積載している(63%)。 予め練習のできるトラブルではないが、マストは細く、長くなってきているおり、大いにあり得ることなので備品の積載およびイメージトレーニングは必ずしておきたいものである。

② マストやリギンの折損に対してリギンカッター(ニコプレスなど)を

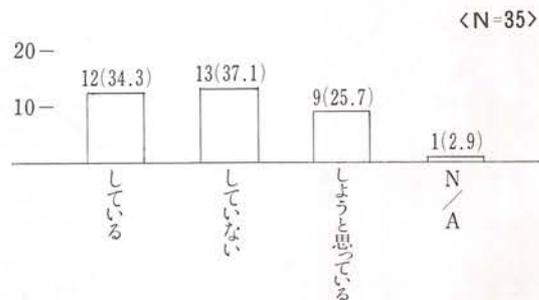


[Q 4] ラダートラブル

① あなたはラダー折損を想定した練習をしていますか？



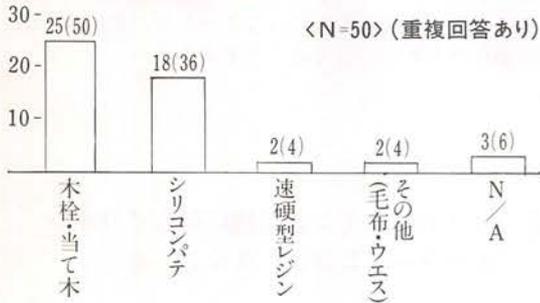
② あなたは応急ラダーとして、ねりがいい、床板などではなく十分機能するものを用意していますか？



■使用に耐え得る応急ラダーを用意している艇は約1/3の34%と少なく、用意している艇もラダートラブルを想定した練習はしていない。これは床板の代用などではなく確実に実用に足る応急ラダーがないためでもあるであろう。

[Q5] 船体トラブル(亀裂・穴あきなど)

① あなたは船体の亀裂・穴あきなどに対処するために何を用意していますか？



■ほとんどの艇がなんらかの用意をしている。木栓・当て木(50%)のほか、最近ではシリコンパテや即硬性レジンなど(40%)化学反応型の材料も採用されているようだが、化学変化を起こす物質なので保存方法などによる変質も考慮したい。

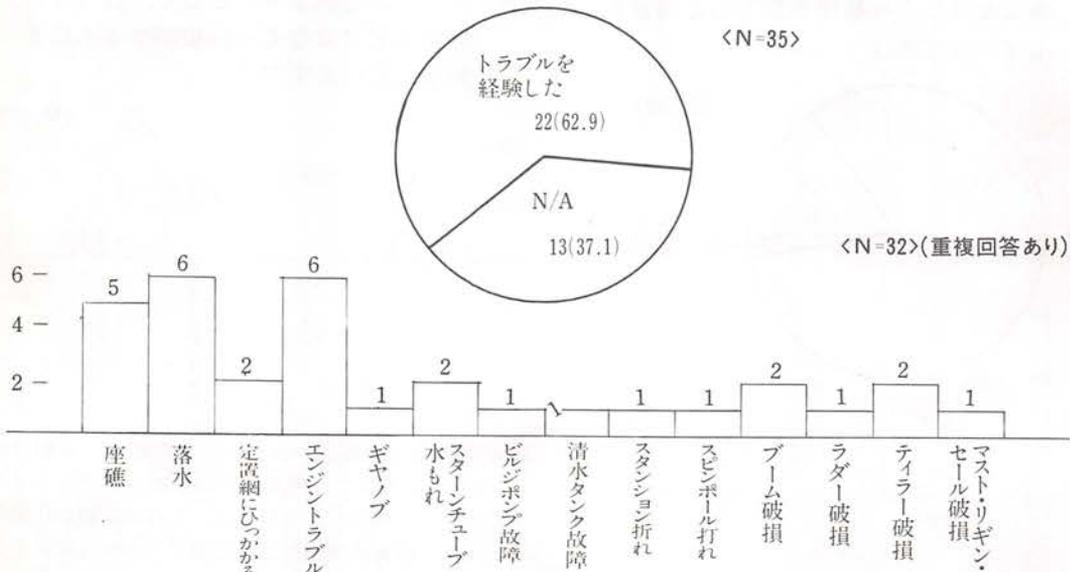
[Q6] 補機のトラブル

① あなたは補機のトラブルに備えてどんな対策をしていますか？

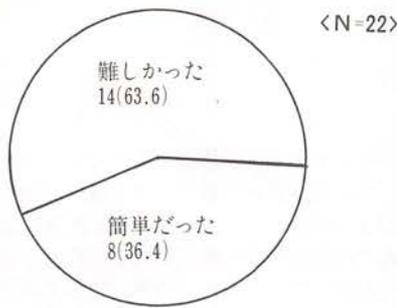


■基本的には定期点検など、日常の整備でトラブルを回避できるのでほとんどの艇が対策をたてている。落水、マストトラブルなどの対処の際も補機にたよることが多いので、点検の時期や項目などを規格化しておけば、より安全といえる。

[Q7] あなたが経験したことがあるトラブルをお書き下さい。



① そのトラブルの対処は



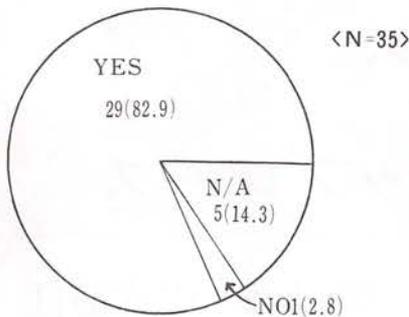
■無回答の(37%)が『トラブル経験なし』ということかどうかは不明。項目別では落水、補機のトラブル、座礁が多い。落水に関しては設問の不備から離艇した完全落水なのか、ハーネスなどに保持されて艇外へ吊り下げられた状態なのかは不明であった。また、トラブルから回避する難度も遭遇したトラブルの度合が不明のため評価の分かれるところだが『難しかった』(64%)と答えたものが『簡単だった』(36%)を圧倒しているのは不気味な警告でもある。

② その際、最も難しかったことは

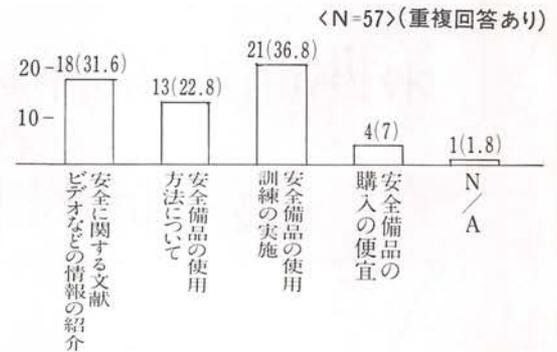
(トラブル)	(難しかったこと)
座礁(5)	クルーの掌握、離礁、自力脱出不可能
落水(6)	ラダーとキールの間に2本ロープが入り、はずすのが難しかった。
定置網にひっかかる(2)	エンジンに水がかからぬようにした。
エンジントラブル(6)	水のかみ出し
ギャノブ(1)	
スタンチューブ水もれ(2)	
ビルジポンプ故障(1)	
清水タンク故障(1)	
スタンション折れ(1)	スピンドウン
スピンボール折れ(1)	
ブーム破損(2)	
ラダー破損(1)	コントロールできない
ティラー破損(2)	折れたティラーの修理
マスト・リギン・セール破損(1)	破損物の除去

[Q 8] 安全対策の広報について

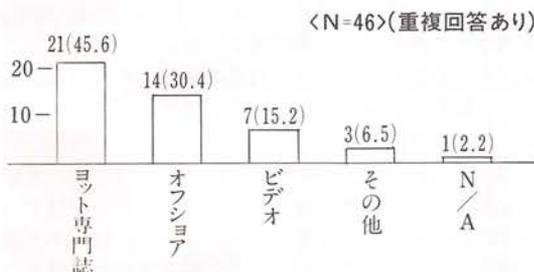
① あなたは安全対策に関する広報の必要があると思いますか？



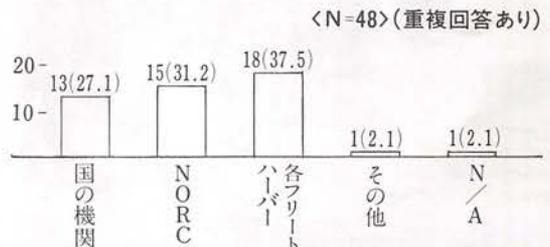
② どのような広報が必要だと思いますか？



③ 広報はどのような手段によるのが良いと思いますか？



④ 広報はどんな機関がすべきだと考えますか？



■広報の必要性は大多数(83%)が認め、その情報をヨット専門誌に求めている(46%)。また、安全備品の使用方法と訓練の実施も大半(合計60%)が望んでおり、NORCの主管で各フリートまたはハーバー単位で実施するのが、より実現性が高いだろう。また広報の手段としては、ヨット専門誌だけではなく、訓練の実施およびビデオなど視覚に訴える方が理解しやすく、より効果的だろう。

\* \* \*

最近のヨットの進歩は帆走理論のみならず、それを支えるハイテク素材にまでおよび、とどまるところを知らない。マストはより高く、より細く、ハルはより軽く硬く造られている。レース艇に限って言えば、進水から何年も経ずして第一線で活躍する例は少なく、次々と新鋭艇が造られている。同時にそれらは、『新しい基準の安全』をヨットのハードとソフトの両面に要求しているはずである。速く走ることと安全は決して裏腹ではないし、速く走するために安全を犠牲にはならない。そして考えなければならないのは、この数年で格段の進歩をとげたヨットの理論、素材、帆走技術と共に、シーワージネスや安全に対するオーナー、スキッパー及びブルー個人個人の認識および安全備品も進歩を続けているかということである。

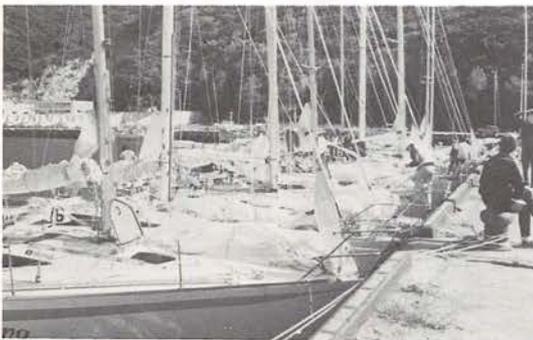
今回のアンケートは個体数も十分とはいえず、設問の不備、集計処理方法の検討など今後の課題として残りますがアンケートから普段あまり表面に出てこない、一般的なクルーザー乗りの『生の声』がある程度得られたものと思われます。不備についてのおしかりは今後、一層の努力をすることで御容赦をいただき、今後の為に御意見、御希望を寄せていただきたいと思います。

最後になりましたがアンケートに御協力いただいた回答者の皆様に感謝し、御礼を申し上げますと共に、今後もアンケートなどを通じ“多くのヨット乗りの安全”を考え皆様方のお役に立つ様努力いたしますので、より多くの方々に一層の御協力と御理解をいただければ幸いです。

尚、来年度は5月の連休から夏場の最盛期にかけて『個々の安全備品』などについてアンケートを実施する予定です。

## 第四回大原杯レース & 第一回対馬カップレース

玄海支部 片倉静江



11月2日、久田浦(厳原港内)に集結したヨット群

NORC 玄海支部創立以来、支部の発展、ヨットマンの育成に、そしてアリランレースの発起人仕掛人でもある大原 敦前支部長(現在監査役)の業績を称え、支部レースとして4年前にスタートした大原杯レースは、今回町制30周年を祝う対馬の厳原迄をコースに選んだ。到着後、対馬では第一回対馬カップヨットレースが行われた。

「大きな海へ出る、外洋を走れ、」が口ぐせの大原前支部長のこの言葉を胸に秘め、世界一周を夢見ている仲間が多勢いる。外洋レースとなると、目がキラキラ輝やく連中である。国道202号線の車の列を見ながら、又、焼却場の煙突の煙をみながらの湾チェロレー



永尾巖原町議会議長 大原 敦氏 松村対馬支庁長

ス(湾内チョロチョロ)なんでおよびでない人達で、一年に一回の大原杯レース、そして二年おきに行われるアランレースを楽しみにしている。

それなのに(ああ、それなのに!)今年も又ベタ尻ぎに泣かされ、強い潮に押しまわれ、15艇中7艇が涙をのんでリタイヤ、次の対馬カップレース出場の為巖原港へむかった。

11月2日(日)、12:00頃には長崎からの3艇も揃い、13:00、17艇仲好く(?)スタートした。去年の佐世保カップレースの時と同じく、海上自衛隊の御協力を得て、本部船は掃海艇がやってくれた。艦上後部に機関砲三基をすえつけた本部船のまわりを走りまわるスタート前の10分間、画になったのではないだろうか?鉛色の無骨そのものといった感じの舟と、色とりどりのハルの色を、ひけらかす様に走りまわるヨット群、友人の彫刻家がいたらきつとこう言っただろう。「軍艦とヨットの組み合わせなんて、まるで男性と女性みたいじゃない?ロマンチックだわァ」と。コースを走りながら、釜山沖のショートコースレースに似ていると思った。

対馬カップヨットレース 主催 巖原町

11月2日(日) 13:00スタート 巖原沖約8マイルコース 快晴 北東5~6m

艇名(艇種)	フリート	TCF	所要時間	着順	修正時間	順位
さくら(YA 36)	博多	.7815	1-49-00	①	1-25-11	①
飛梅(TAK 39)	博多	.8031	1-51-10	2	1-29-16	②
ピクニック(YOK 32)	博多	.7417	2-02-09	6	1-29-51	③
リベルテ(KIH 34)	博多	.7620	1-59-02	3	1-30-42	4
ゼファイルス(YOK 32)	博多	.7417	2-03-23	8	1-31-30	5
バンガード(VDO 36)	博多	.7709	1-59-23	4	1-32-01	6
ステラ(YA 30S)	博多	.7417	2-05-46	9	1-32-42	7
ブルーコスモ(YA 26S)	博多	.6947	2-15-04	12	1-33-49	8
ビーターバン(YA 26S)	長崎	.6947	2-16-31	15	1-34-28	9
エスポアル(FAR 36)	長崎	.8050	1-59-44	5	1-36-23	10
キャプティヌ(VDF 30)	博多	.7417	2-10-56	11	1-37-06	11
レディK(KIH 30)	博多	.7269	2-15-10	13	1-38-15	12
カラコルム(DOU 30)	博多	.7237	2-16-30	14	1-38-41	13
高嶺(ST 34)	長崎	.8000	2-07-08	10	1-41-42	14
麻理絵(VDO 41)	博多	.8168	2-02-53	7	1-42-22	15
シベール(YA 33)	博多	.7458	2-22-43	16	1-46-26	16
きたたき(YA 26S)	対馬	.6947	2-39-40	17	1-50-55	17

ヨットレースの運営は初めてという巖原町には実にスムーズだった。巖原町、海上保安部、海上自衛隊、対馬防備隊、対馬セーリングクラブ、ボランティアの人達等も参加して熱気さえ感じられた。長崎県側からの出場艇が少なかったのがチョッピリ淋しかった。巖原町主催のパーティーでは、今なら何でも最高の海の幸に疲れを忘れてしまった。ただし、残念だったのは、来賓が挨拶しているのにペチャクチャ大声でしゃべっている人達がいて悲しかった。「長崎県」というよそ様の家にお邪魔している以上、もう少しお行儀よく出来ないものだろうか?以前にも何度かあったが、お行儀がいいグループと丁度二分されているのが興味深い。3年後、ニュージーランドからのヨットマンを迎える博多勢としてもパーティー会場でのマナーに気をつけてほしいと思う。



長巖原町長より感謝状をうける末松玄海支部長

さあ、来年の4月30日、又、この巖原港で釜山行の出港手づきその他でお世話になる。そして、海の幸を満載して浅茅湾へ。待遠しい。

(海上自衛隊、海上保安部、対馬防備隊、JARLつしまクラブ、対馬セーリングクラブ、そして巖原町観光協会、漁協、対馬農協、真珠養殖漁協、下県郡森林組合その他ボランティアの皆様、本当にありがとうございました。御苦勞様でした。)

大原杯ヨットレース 主催 NORC玄海支部

11月1日(土) 18:15スタート 博多-対馬約60マイルコース 快晴 南東2~3m

艇名(艇種)	フリート	TCF	所要時間	着順	修正時間	順位
レディK(KIH 30)	博多	.7269	16-45-56	7	12-11-12	①
ステラ(YA 30S)	博多	.7417	16-36-50	5	12-19-21	②
ピクニック(YOK 32)	博多	.7431	16-41-08	6	12-23-50	③
バンガード(VDO 36)	博多	.7709	16-09-03	2	12-27-00	4
リベルテ(KIH 34)	博多	.7620	16-34-13	4	12-37-35	5
キャプティヌ(VDF 30)	博多	.7417	17-04-37	9	12-43-40	6
麻理絵(VDO 41)	博多	.8168	15-52-55	①	12-57-35	7
飛梅(TAK 39)	博多	.8031	16-21-34	3	13-08-17	8
カラコルム(DOU 30)	博多			R		
ゼファイルス(YOK 32)	博多			R		
きたたき(YA 26S)	対馬			R		
さくら(YA 36)	博多			R		
シンシア(VDF 30)	博多			R		
シベール(YA 33)	博多			R		
プーメラン(YA 30S)	博多			R		

# NEW ZEALANDの AMERICA'S CUP 出場艇のクルーについて

武田陽信

NEW ZEALANDよりの代表艇は〈KZ-7〉であり、予備艇として〈KZ-5〉が用意されている。代表艇〈KZ-7〉のクルーは次の通りである。

1. Chris Dickson (Helmsman) 24歳

NEW ZEALAND の代表的 Yachtman. World Youth Champion に三回選ばれており、1984年の World 470 Championship に二位、Citizen Series に三回優勝、1985年 One Ton Cup に出場。1985年の Admiral's Cups には〈Highland Fling〉の Helmsman を務めた。

2. Brad Butterworth (Tactician) 27歳 Sailmaker

Citizen Series に四回、1983年 Admiral's Cups 及び1985年 Southern Cross Cups に出場した。

3. Mike Quilter (Navigator) 33歳 Sailmaker

Clipper Cups に三回、Admiral's Cups に二回、Southern Cross Cups に二回出場。1983年の America's Cup には〈Australia II〉に乗り組み、1985年には Whitbread Race に Watch Captain として〈Lion New Zealand〉に乗り組んだ。

4. Tony Rae (Mainsheet) 25歳 Sailmaker

Clipper Cups に二回、San Francisco の Big Boat Series に二回出場。1985年には Whitbread Race に〈Lion New Zealand〉に乗り組んだ。

5. Andrew Taylor (Grinder) 23歳 Boatbuilder

小さいときから Dinghies の経験が豊富で、Citizen Series に六回、Clipper Cups に二回、1983年の Southern Cross Cup に出場し、1985年には Whitbread Race に〈Lion New Zealand〉に乗り組んだ。

6. Brian Phillimore (Grinder) 25歳 会計士

P Class, OK Dinghies や Lasers の乗り手。人名救助のライセンスを持ち、Kayaks でも Olympic で活躍した。

7. Simon Daubney (Trimmer) 27歳 Sail Consultant

Dinghies 上がりで、1984年の Olympic に出場。One Ton Cup, Admiral's Cup, Southern Cross Cup に出場。1985/1986年の 12 Metre World や Congressional Cup にも出場。

8. Kevin Shoebridge (Trimmer) 23歳 Sailmaker

Citizen Series に五回、Admiral's Cups や Clipper Cup に出場。1985年には Whitbread Race に〈Lion New Zealand〉に乗り組んだ。

9. Jeremy Scantlebury (Mast) 22歳 Boatbuilder

1984年の Citizen Series, 1984年の Clipper Cup に出場。1985年の Whitbread Race には〈NZI Enterprise〉に乗り組んだ。

10. Ed Danby (pit) 26歳 Yacht Rigger

小さいときから Dinghies の経験が豊富で、1975年の Admiral's Cup, 1980年の America's Cup には〈Lionheart〉に乗り組み、1983年の America's Cup には〈Victory '83〉に乗り組んだ。1982年 Sydney Hobart Race には〈Condor〉に、1985年の Whitbread Race には〈Lion New Zealand〉に乗り組んだ。

11. Erle Williams (Bow) 27歳 Professional Yachtman

Dinghies や 18 Footers の経験を経て、〈Shockwave〉の Sailing Master を務め、Southern Cross Series, Admiral's Cup, Clipper Cup, San Francisco Big Boat Series を歴戦し、1981年の Whitbread Race には〈Flyer〉の Watch Captain を務めた。

代表艇〈KZ-7〉のクルーは Skipper を含めて11人であり、年齢的には30代を超えるクルーは僅か一名に過ぎず、すべて20代である。クルー全員の平均年齢は25.63歳となる。各クルーのヨット暦は上記のように非常に豊富である。全員4～5歳の時からヨットに親しみ、経験を積んできた。

上記のクルー以上の能力を持つ Yachtman が代表艇の選考から漏れ、予備艇のクルーに回された事実は興味がある。

クルーの選考に際しては、「能力と共に体力、性格に重点を置いた」と Executive Sailing Squad の Roy Dickson は言っている。能力の点で、クルーのレース暦を表にすると表のようになる。○の中の数字は参加回数。

※One Ton Cup, San Francisco Big Boat Series は除外した。

Crew Name	Citizen Series	Admiral's Cup	Southern Cross	Clipper Cup	Whitbread Race	America's Cup
C. Dickson	③	①	①			
B. Butterworth	④	①	①			
M. Quilter		②	②	③	①	①
T. Rae				②	①	
A. Taylor	⑥		①	②	①	
B. Phillimore						
S. Daubney		①	①			
K. Shoebridge	⑤	①		①	①	
J. Scantlebury	①			①	①	
E. Danby		①	①		①	②
E. Williams		①	①	①	①	

有名なYachtmanであるにもかかわらず、予備艇のクルーとなった人々に焦点を集めてみる。

1. Graeme Woodroffe (Helmsman) 41歳 会社役員

30年のヨット暦を誇り、British OK Champion, World OK Championであり、1975年One Ton Cupで二位、1983年にChina Sea Series一位、1985年Southern Cross Cupで(Exador)のHelmsman: (KZ 3)で12 Metre Worldに出場。

2. David Barnes (Helmsman) 28歳 会社役員

P-Class, Starling, Junior OKのChampion。New ZealandのYouth Championに二度選ばれる。1976年のOlympicに出場。470世界選手権に三度優勝。

3. Richard Morris (Navigator) 42歳

4. Warwick Fleury (Mainsheet) 25歳 商業美術  
Citizen Seriesに三回出場。Congressional Cup, Liberty Cup, PBS Cupに出場。1985年World 12 Metre Championshipに参加。

5. Simon Greenwood (Grinder) 20歳 学生

Laser乗り。P Class, Starling, Finn u, 470の経験豊富で、スキーもこなし、万能である。

6. David Rodger (Grinder) 31歳 会社役員

モントリオールOlympicのボートの銅メダリスト。1974年以来世界選手権に参加。

7. Marcus Brown (Grinder) 24歳 空軍軍人

有名なラグビーの選手。

8. Grant Spanhake (Trimmer) 26歳 Sailmaker

One Ton Cup, 1982年及び1984年のClipper Cupに出場。1984年Big Boat Series, 1985年Citizen Series, 1986年Newport Maxi Series, 1985年Sydney Hobart, 1985年Whitbread Raceに(Lion New Zealand)に乗り組む。

9. Robert Salthouse (Trimmer) 20歳 Sailmaker

1982年と1984年のSouthern Cross Cup, 1983年のClipper Cup, 1985年のAdmiral's Cup, 1985年のOne Ton Cup, 1986年の12 Metre Worldに参加。

10. Paul Match (Mast) 22歳

P Class出身。その後Keel Boatsで経験を積む。

11. Grant Dalton (Pit) 28歳 Marketing Representative

18 Footer出身。Southern Cross Cup, Admiral's Cup, Clipper Cupを経て、1981年Whitbread Raceに(Flyer)に乗船。1985年Whitbread Raceでは(Lion New Zealand)のWatch Captainを務める。

12. Peter Warren (Bow) 22歳 大工

ラグビーの選手。

13. Alan Smith (Bow) 22歳 建築家

ラグビーの選手。

(KZ-7)はエビグラス・エポキシ樹脂でつくられたアメリカズ・カップ出場艇のなかでただ一艇の複合資材によるレース艇であり、ロイドの承認を得ている。

(KZ-7)をバックアップする海上支援軍は、

Roy Dickson——Executive Sailing Squad.

Laurent Esquier——Operations Director

Harold Bennett——Crew Liaison

Richard Morris——Computer Analysis

Peter Jackson——Computer Analysis

Peter Vandersloot——Tender Driver

David Clark——Chase Boat and Maintenance

Matheww Montgomery——Tender Driver

となっており、更に陸上支援軍は多岐に分かれ、次のようになっている。

PR and Marketing Co-ordinator/Shore Manager  
/Special Projects/Helicopter Pilot/Comptroller  
/Accountant/Ececutive Secretary/International  
Committee Boat/Legal Adviser Rules/Physiotherapist/catering

(Chdirman)……Engineering and Design Draughtsman/Engineering and Spar Design/Electronics/Engineer Fitter/Sparmaker and maintenance/Rigger/Maintenance and Rigger/Fibreglass maintenance/Fitter and Maintenance/Maintenance/Photographic Analysis/Sail Designer/Sail Loft Manager/Sailmaker

今日のNewsは(KZ-7)がTop Scoreとなったことを伝えている。

# 第3回 ジャパン—グアムヨットレース

## 実施要項

1. 主催 (社)日本外洋帆走協会/マリアナスヨットクラブ
2. 協賛 コンチネンタルマイクロネシア航空(株)/グアム政府観光局
3. 後援 神奈川県/三浦市
4. 協力 (株)シーボニア
5. コース及び日時

本レースは小網代沖に設定されるスタートラインとグアム島アプラハーバー内に設定されるフィニッシュラインとの間で行なわれる。

帆走距離：約1,400海里

スタート日時：昭和61年12月28日(日)12時

6. 艇長会議、前夜祭及び表彰式  
艇長会議：昭和61年12月27日(土)17：00～シーボニアキャプテンズルームにて  
前夜祭：昭和61年12月27日(土)18：00～21：00までシーボニア プールサイド レストラン  
表彰式：昭和62年1月7日(水)18：00
7. 参加資格

クルザーレーティング、現行のCRC 特別規定カテゴリー1以上 NORC 設備規定Aの安全検査に合格又はレースコミッティーが合格とみなした水線長7メートル以上の艇とする。尚、JOR・IOR を持つ艇は参加締切までにクルザーレーティングに移行すること。

8. 参加申込み及び問合せ先  
参加申込みの締切：昭和61年12月15日(月)17時30分まで。

参加申込み料

クラス I	100,000円(前夜祭代 9 名分含む)		
〃 II	85,000円(	〃 8	〃 )
クラス III	75,000円(	〃 7	〃 )
〃 IV	60,000円(	〃 6	〃 )
〃 V	50,000円(	〃 5	〃 )

クラス	レーティングフィート
クラス I	33.0～70.0
〃 II	30.0～32.9
〃 III	26.0～29.9
〃 IV	23.0～25.9
〃 V	20.0～22.9

参加申込み先

〒105 東京都港区虎ノ門5-15-16船舶振興ビル 4 階  
社団法人 日本外洋帆走協会  
TEL 03-504-1911～3  
Fax 03-504-1914 Cable : NORC KANTO

## 帆 走 指 示 書

### I 一般規定

#### 1. 適用規則

本レースは現行の NORC 外洋レース規則・IYRU 競技規則・クルザーレーティング、JOR 及び IOR-MARK III A・ORC 特別規定—カテゴリー1及び NORC 設備規定 A・本レース帆走指示書の規定に従う。

#### 2. 責任の所在

1) 艇及び乗員の安全の確保はオーナーの避けられない責任であり、オーナーは所有艇を最良の状態、かつ、十分な耐航性を有するように保持し、荒天の海にも適した経験十分なクルーを乗組ませるように全力をつかさねばならない。オーナーは艇体、スパー、リギン、セール及びすべての備品を確実に整備し、安全備品が適正に維持格納され、それらの使用法と置き場所を乗組員に熟知させておかねばならない。

2) レース艇が、スタートするか否か、又レースを続行するか否か、これらはすべて各艇の責任においてのみ決定される。

### 3. ハンディキャップ

本レースにおけるタイムアロウンスシステムは NORC クルザーレーティングタイムアロウンスシステムを使用する。

レース結果の計算

$$CT = ET - TA \times D$$

$$TA = \frac{K}{R^n}$$

C T : 修正時間  
 E T : 所要時間  
 T A : タイムアロウンス  
 D : 距離  
 k : 1335  
 n : 0.4

尚、タイムテーブルは別表を艇長会議にてさしあげます。

### 4. 無線通信

通信に必要ななんらかの手段を持つこと。

### 5. レース委員会

レース委員会は、本レースを準備し、かつ運営し、かつ審判する。

委員長 大儀見薫 自宅 ☎0463-72-3116  
会社 ☎03-989-5314

副委員長 児玉萬平 服部一良

委員 浅野英武 石井竹彦 宮崎順吉 片山恭子  
坂東美枝子 木庭 康 篠原 要  
川上京子

所 在 日本標準時 (J. B. T. による)

12月7日(土)1230までは NORC 本部

☎03-504-1911~3

12月7日(土)1230~1月3日(金)0900

☎0463-72-3116 (大儀見自宅)

1月3日(金)0900~1月7日(水)

1月8日(木)0930~NORC

☎03-504-1911~3

## II 帆走規定

1. スタート/12月28日(日)1200

2. コース/神奈川県三浦市三崎町小網代沖よりグアム島アブラハーバー内まで (1400浬)。

3. スタートライン/小網代沖に錨泊する大エンサインを掲げた本部船と黄色のブイとの見通し線とする。但し、本部船を右舷に見てスタートするものとする。

4. 予告信号・準備信号・スタート信号及びスタート方法

1) 予告信号/スタート10分前には、クラブ旗が掲げられ、号笛短音1声が鳴らされる。

2) 準備信号/スタート5分前には、P旗が掲げられ、号笛短音1声が鳴らされる。

3) スタート信号/スタート時には、クラブ旗及びP旗が降ろされ、号笛短音1声が鳴らされる。但しス

タート時間はラジオの時報にはよらない。

### 5. リコール

1) リコール艇があった場合には、本部船より号笛短音が連続して鳴らされ、マストに第3代表旗が掲げられる。

リコール艇は NORC 外洋レース規則第10条第1項により再スタートすること。

2) ゼネラル・リコールは行わない。

3) リコール艇は、スタート・ラインまたはその延長線の正しい側に完全に復帰した上、正しく再スタートしなかった場合には、失格またはタイム・ペナルティを課せられる。

### 6. フィニッシュ・ライン

グアム島アブラハーバー内にある (添付海図参照) 入港標識ブイの見通し線として本部船を左舷に見てフィニッシュするものとする。

### 7. 夜間フィニッシュの予告

夜間フィニッシュする場合には、約10分前に発光信号A符連送 (・-・-・-) でフィニッシュの予告をすること。

尚、フィニッシュ時には自己のセールナンバーを照射すること。

### 8. タイム・リミット

タイム・リミットは設けない。

但し、1月7日(水)1700 (JST) を過ぎてフィニッシュする艇は、自艇でフィニッシュ時刻を確認し、航跡図に記入の上、レース委員会に報告すること、この場合フィニッシュ時刻とは入港標識ブイを Mag 180°に見た時刻をいう。

### 9. 航路図への記入

毎日の正午位置並びにフィニッシュ時刻 (JST)。

### 10. 無線による位置報告

無線通信は三崎ヨット局、又はグアム海岸局へ毎日の1200 (JST) の位置を報告する。

定時通信はスタート後毎日一回行なう。

くわしくは、無線実施用項による。

### 11. レース艇の義務

1) 出艇申告し、スタートしない艇は、直ちに、レース委員会に連絡しなければならない。

3) 艇長は、レース報告書及び航路図に必要な事項を記入し、署名の上、フィニッシュ後2時間以内にレース委員会に提出すること。但し、棄権艇は、帰港後署名のうえ、速やかにレース委員会に提出すること。

### 12. 抗議

抗議のある艇は、所定の抗議書に抗議料10,000円を添えて、フィニッシュ後の2時間以内にレース委員会へ提出すること。

## SSBMオータムレガッタ in Tokyo Bay 木村太郎

SSBM（相模湾スモールボート・ミーティング）の今年の最終戦は、舞台を東京湾に移して10月26日に横須賀沖で行われた。相模湾からの回航組が12艇、地元勢が9艇集まった。

コースは金沢八景沖→走水往復10マイルで、秋晴の下、海面も風もスモールボートにとって“優”のコンディションとなった。スタートは11:00、それまで風は“E”でマーク側ボートでのスタートが有利と見られていたが、直前の5分前頃になって風が“S”にふれはじめて“SSW”となり、一転マーク側のスタートは不利になり、本部艇側からのスターボードでのスタート有利のかたちになって、風の読みがレースの明暗を分けることになった。

中でも良いスタートをきいたのは（Blue Pulsar）で本部艇横からジャストタイミングでとびだしたのに続いて（Sui Sui）（そよかぜV）（Finlandia）が続いた。

その後（そよかぜV）は風の吹き出しやふれを地元勢らしく巧みにとらえて走水のマークをトップで回航、このマークでは好位置でアプローチしていた〈あ

い〉と〈Finlandia〉のマークタッチで後退したのが残念。

再び金沢八景沖へのフリーのレグでは、自衛隊の護衛艦や大型クレーンがコースを横切中を、カラフルなスピンを掲げたスモールボートが敏捷に走り抜けて、見る人の目を見張らせ、SSBMの盛り上がりにもふさわしい幕切れの光景だった。

結局〈そよかぜV〉がトップで入り、続いて〈Blue Pulsar〉〈Sui Sui〉と走水回航の順位でフィニッシュ、その後も僅差のフィニッシュが続き、各艇の力の接近



風を巧みにとらえて見事優勝した〈そよかぜV〉

撮影：中村 知行

## '86 SSBM オータム・レガッタ in TOKYO BAY

10月26日、金沢八景沖→走水沖→金沢八景沖、天候：晴、風：SW7M スタート11:00

No.	艇名	SAIL NO. 艇種	艇長名	フリート	第2上	走水沖マーク回航	フィニッシュ	着順
1	そよかぜV	3480 Y-23	古川 秀敏	金沢八景	①	11:57:40	12:46:20	1
2	BLUE PULSAR	2513 H-19	黒田 高正	江の島	②	11:58:43	12:50:25	2
3	SUI SUI	2995 H-19	松崎 孝男	江の島	③	12:01:35	12:53:20	3
4	あい	3759 Y-21S	村木 裕	葉山マリーナ	④	12:03:01	12:55:35	4
5	MISTY	3369 レプトン21	青柳 慎一郎	金沢八景	⑥	12:04:19	12:55:45	5
6	FINLANDIA	2392 キャナル23	藤島 幹郎	葉山マリーナ	⑧	12:05:10	12:55:55	6
7	ESMERALDA	Y-21JOG	藤井 孝	葉山マリーナ	⑦	12:05:08	12:56:10	7
8	異邦人	Y-21JOG	小山 祐	京急油壺マリーナ	⑨	12:06:27	12:57:45	8
9	ベラミ	Y-21C	藤原 克巳	横浜マリーナ	⑤	12:03:16	12:58:00	9
10	美童女	1263 レインジャー23	小堀 真理子	シーボニア	⑫	12:07:50	13:00:55	10
11	メビウス	Y-24	金子 英明	京急油壺マリーナ	⑩	12:07:13	13:01:15	11
12	DRY CAT	サンシャインX-24	音田 晃	金沢八景	⑪	12:07:38	13:01:30	12
13	サムシングII	Y-25II		金沢八景	⑬	12:08:55	13:02:55	13
14	ビリケン	サンシャインX-24	今泉 豊行	金沢八景	⑰	12:11:55	13:06:50	14
15	かもめ丸	SK-25	大平 健治	金沢八景	⑱	12:14:43	13:10:20	15
16	まれし	3517 K-21	木村 和子	葉山マリーナ	⑮	12:10:51	13:10:30	16
17	那由多	2034 ベラ24	有本 徹	京急油壺マリーナ	⑮	12:10:27	13:15:04	17
18	JAM	リュンドメ	加納 孝夫	葉山マリーナ	⑲	12:17:55	13:18:40	18
19	秋桜（コスモス）	Y-21JOG	岡本 秀雄	横浜富岡	⑳	12:30:00	13:38:15	19
20	チェックメイトII	BW-21	大津 武雄	横浜富岡	㉑	12:40:00	13:46:15	20
21	パキトン	2556 Y-21JOG	鈴木 信三	金沢八景	⑭	12:08:59	RET	RET
22	朝涼III	3359 Y-21S	中村 知行	横浜マリーナ		DEC	DEC	DNC

が感ぜられたが、今回の頑張り No. 1は〈美童女〉、艇齡10年以上のこのレインジャー23をもう少しでシングルに入れる順位でフィニッシュさせたのには「ご立派」の一言。またY-21 JOGの〈Esmeralda〉と〈異邦人〉も素晴らしいしりを見せて来年の活躍に期待がかけられた。

SSBMもこれで今年は5レースを各水域の持ちまわりで開催し、参加艇はのべ126艇に達した。「スモールボートの、スモールボートのための、スモールボ-

トによる集まり」として始まったこの“手製”のレースも、回を重ねる毎に連帯の輪が広がっていった。来年は一層の発展を目標に、より楽しい集まりを心掛けてゆきたい。

このレースの開催に多大な御尽力いただいた金沢八景マリンクラブの皆様、又、この一年惜しまれご協力いただいたヤマハ発動機(株)、関東自動車工業(株)の方々に厚く御礼申しあげたい。(横浜 中村知行記)

第31回神子元島レース成績表

1986. 11. 02スタート時間：11時00分00秒 レース委員長：兵藤 茂

SAIL	艇名	オーナー名	TYPE	T.C.F.	所要時間	修正時間	着順	総合順位	グループ順位
2220	慎記郎	蝶野 春太郎	COS37	0.7844	0.19:50'02	0.15:33'28	5	1	A-1
3571	CROW	高井 理	TAK26	0.6959	0.22:21'46	0.15:33'44	14	2	B-1
3530	SUMMER KNOWS	高村 宏	TAK34	0.7580	0.20:39'02	0.15:39'11	6	3	A-2
3093	FORTY	星沢 寛	YOK40	0.8105	0.19:19'11	0.15:39'31	3	4	A-3
3002	SYLPHIDES 5	浦谷 和行	YOK32	0.7406	0.21:37'59	0.16:01'17	11	5	A-4
3544	BLUE NOTE	五十井 進	ITO40	0.8204	0.19:33'51	0.16:03'02	4	6	A-5
3210	ROCINANTE	大口 真司	TAK46	0.8550	0.18:50'31	0.16:06'36	1	7	A-6
2299	BIG APPLE	松田 栄夫	HOL44	0.8440	0.19:10'29	0.16:11'00	2	8	A-7
2979	SEA CROWN	中立 堯	TAK32	0.7385	0.21:55'44	0.16:11'40	12	10	B-2
3290	海太郎 3	千葉 育夫	HOL33	0.7560	0.21:25'20	0.16:11'43	10	9	A-8
3306	RIPPLE 2	碓 俊弘	YOK31	0.7333	0.22:22'46	0.16:24'39	15	11	B-3
3387	BASIC	小坂橋 博行	YOK28	0.7248	0.22:41'45	0.16:27'00	18	12	B-4
3485	ISIS	北中 社彦	YAM30R	0.7343	0.22:24'54	0.16:27'34	16	13	B-5
3519	LAVIEEN ROSE	沢野 裕治	J-41	0.8095	0.20:46'52	0.16:49'20	8	14	A-9
2182	ケロニア	大谷 正彦	YOK33	0.7519	0.22:40'32	0.17:02'59	17	15	A-10
188	CONTESSA	石原 慎太郎	DOU42	0.8318	0.20:42'22	0.17:13'24	7	16	A-11
3355	雪風 5	斎藤 昌邦	YOK40	0.8132	0.21:11'11	0.17:13'44	9	17	A-12
1155	一乗 3	青山 恒昌	YOK31N	0.7333	1.00:05'24	0.17:39'55	20	18	B-6
3494	ARC EN-CIEL 2	福田 祐一郎	YOK30N	0.7364	1.00:11'01	0.17:48'32	21	19	B-7
3035	MARTHA	平田 克己	WAG34	0.7610	0.23:55'43	0.17:12'35	19	20	A-13
3575	かぐや姫	初鹿野 幸生	YOK32M	0.7417	1.01:30'12	0.18:54'57	22	21	A-14
2112	FUJI 3	藤本 達雄	FRE45	0.8707	0.22:02'35	0.18:11'34	13	22	A-15
3531	陽 炎	川久保 史郎	YOK32M	0.7417	1.03:00'56	0.29:02'15	24	23	A-16
386	MORE JOY-CINQ	石川 幸久	BNT345	0.7670	1.02:07'37	0.20:02'22	23	24	A-17

昭和61年12月2日

関東支部会員各位殿  
NORC関東支部長 大儀見 薫

前略、209年ぶりの大島の大噴火は大島全島民の退避という異常事態を迎えており、3日から日帰り帰島が許されたとはいえ島の方々の御苦労は並大抵のものではないと思います。

日頃、我々 NORC 関東支部としてはレースにクルージングに大島には大変お世話になっています。緊急関東支部常任委員会を開き、何かお役にたてる事はと慎重審議いたしました、非常の折、義援金を受取って載く事が一番よろしいと決議いたしました。

義援金の額は百万円としました。

内訳は皆様から御預りしている関東支部基金より50万円、残り50万円を関東支部会員の方の御寄付に仰ぎたいと思います。

目標は50万円ですがそれ以上集まれば全額大島義援金として寄付いたします。

募集要項は下記の通りです。額の多少にかかわらず御協力いただければ幸いです。

なお大噴火直後の小網代カップを中止いたしました。がエントリーフィーの4,000円は直接経費を引いた残り3,170円を返却します。

記

関東支部大島義援金募集の件

〔振込先〕住友銀行虎の門支店 普通預金

口座番号 839992

口座名 NORC 大島義援金関東支部

大儀見 薫

一口 貳千円(口数に関係なく端数が出て結構です)

期日 昭和61年12月25日迄

なお受付は NORC 事務局又は12月17日の NORC 忘年会会場(霞が関ビル東京会館)でもいたします。

以上

OFFSHORE

☆ヨット・カレンダーのお知らせ☆



NORC では昨年に引き続き、ヨットカレンダーを販売いたしますので、身近な支部までお申し込み下さい。お待ち申し上げております。

〈内容〉 全カラー7枚、写真は'86年度ケンウッドカップ、サルディニアカップ、そしてアメリカズカップ。また、NORC 支部連絡先と全国レーススケジュールが記載されています。

〈価格〉 会員価格1,200円  
(送料は別途実費を申し受けます)

〈部数〉 1,300部。昨年は約1ヵ月で完販いたしました。今年も同じ部数です。お早目に各支部までお申し込み下さい。

〈申し込み先〉

- 関東 ☎03-504-1911
- 駿河湾 ☎0543-52-1526 (今尾)
- 東海 ☎052-971-5835 (都築)
- 近北 ☎075-661-0325 (三井)
- 内海 ☎0792-46-2836 (妹尾)
- 西内海 ☎082-243-4111 (井岡)
- 玄海 ☎092-714-2413 (原田)
- 沖縄 ☎0898-39-2277 (桃原)
- 津軽海峡 ☎0138-59-1234 (米山)
- 北海道 ☎011-231-0015 (城丸)

新登録艇の紹介

セール番号、艇名、帆装、フリート、全長×水線長×巾×吃水、オーナー名、その他の願  
☆印は会友艇

3636 レオ SLOOP 重須 佐藤忠弘/艇名の由来:私の星座であります、しし座「LEO」より命名しました。/抱負:まだ初心者ですができる限り多くのレースに参加し、多くのヨット仲間を作りたいと思いますのでよろしくお願い致します。

3652 KATANA KAN23 津 6.94×5.32×2.49×1.45 兼田敏雄/艇名の由来:出場するレースにはカタナあかん。/抱負:61年ミニトン全日本出場。/クルー:小泉明夫、金谷茂明、井口純一、喜田淳子。

3093 FORTY 横山-40 江の島 12.066×9.976×3.995×2.219 星沢 寛/艇名の由来:これまでクルージング派だったけれど、40歳の時、いきなりレース派に変身したので、それを記念して、40つまりFORTYという艇名にした。

OFFSHORE 第141号 昭和61年12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 日本外洋帆走協会  
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

## 新春相模湾オープンヨットレースのお知らせ

下記要項でシーボニア杯新春相模湾オープンヨットレースを開催します、多くの艇の参加をお待しております。

なお放映にかんしては N H K と現在交渉中です。

主催 新春相模湾実行委員会  
 実行委員長 朝河 清  
 員 高木 久夫 古川 保夫 清田 博  
 後援 (株)シーボニア  
 協力 N O R C 関東支部, シーボニアフリート, シーボニアヨットクラブ  
 期日 昭和 6 2 年 1 月 2 日 1 1 時スタート予定

レース海域 相模湾

レース委員長 薬師寺千代美  
 参加資格 帆走出来るキャビンの有るヨット

参加費用 出艇料 2, 0 0 0 円 (当日受付 3, 0 0 0 円)  
 乗員参加料 無料

パーティー 1 名 2, 0 0 0 円

パーティー参加者にはシーボニアよりウインドブレーカーが提供されます、なお例年パーティー参加申し込人数以上に参加者があり飲物食物等が行き渡らないで参加者に御迷惑をおかけしておりますので、このウインドブレーカーを入場券のかわりとししますので前日迄にシーボニアにて受取って下さい。但し当日申し込みの方はウインドブレーカーはありません (この場合は入場券を発行します)。

申し込み場所 N O R C 本部事務局, シーボニア事務所, 葉山マリーナ事務所, 逗子マリーナ事務所のいずれかに現金を添えて申し込んでください。  
 申し込み用紙は上記受付場所にあります。

## 申し込み受付及び締切

12月15日より同月28日迄  
 パソコンにてデータ処理をいたしますのでなるべく  
 期日迄の申し込みをお願いいたします，フィニッシュ後直ち  
 に成績発表をいたします。

## ウインドブレーカー受渡し方法

パーティー参加料受領書を持ってシーボニア事務所高木迄  
 12月21日以降受取にきて下さい。  
 遠方の方で取りにこられない方は着払いにて宅配便で  
 発送いたしますが年末の混雑で年内につかない事もあり  
 ますので早めの申し込みをお願い致します。

## 同発送申し込み先

0468-82-1212 シーボニア 高木  
 問合わせ先 上記高木 又は 朝河 (03-503-4783)

なお本レースはクルザーレーティング普及の為のレースとします，よって  
 本レース委員長（薬師寺千代美）及び当実行委員会はクルザーレーテ  
 ングをお持ちでない艇については資料を元に仮のクルザーレーテ  
 ングを定めそれによりレース成績を発表いたします，IOR, JORをお持ちの  
 艇については実則しないでもその数値を利用してクルザーレーテ  
 ング証を発行しております，現在は普及推進期間でもありますので2,000  
 円にて証書をNORC本部事務局にて発行しておりますのでこの機会に  
 お取りいただければ幸いです，なおNORCでは来年度はクルザーレー  
 テングだけのポイントレースを計画しております。

IOR, JORをお持ちでない艇についてのクルザーレーテング計測  
 については各フリートキャプテン又はNORC事務局迄お問合わせねが  
 います。