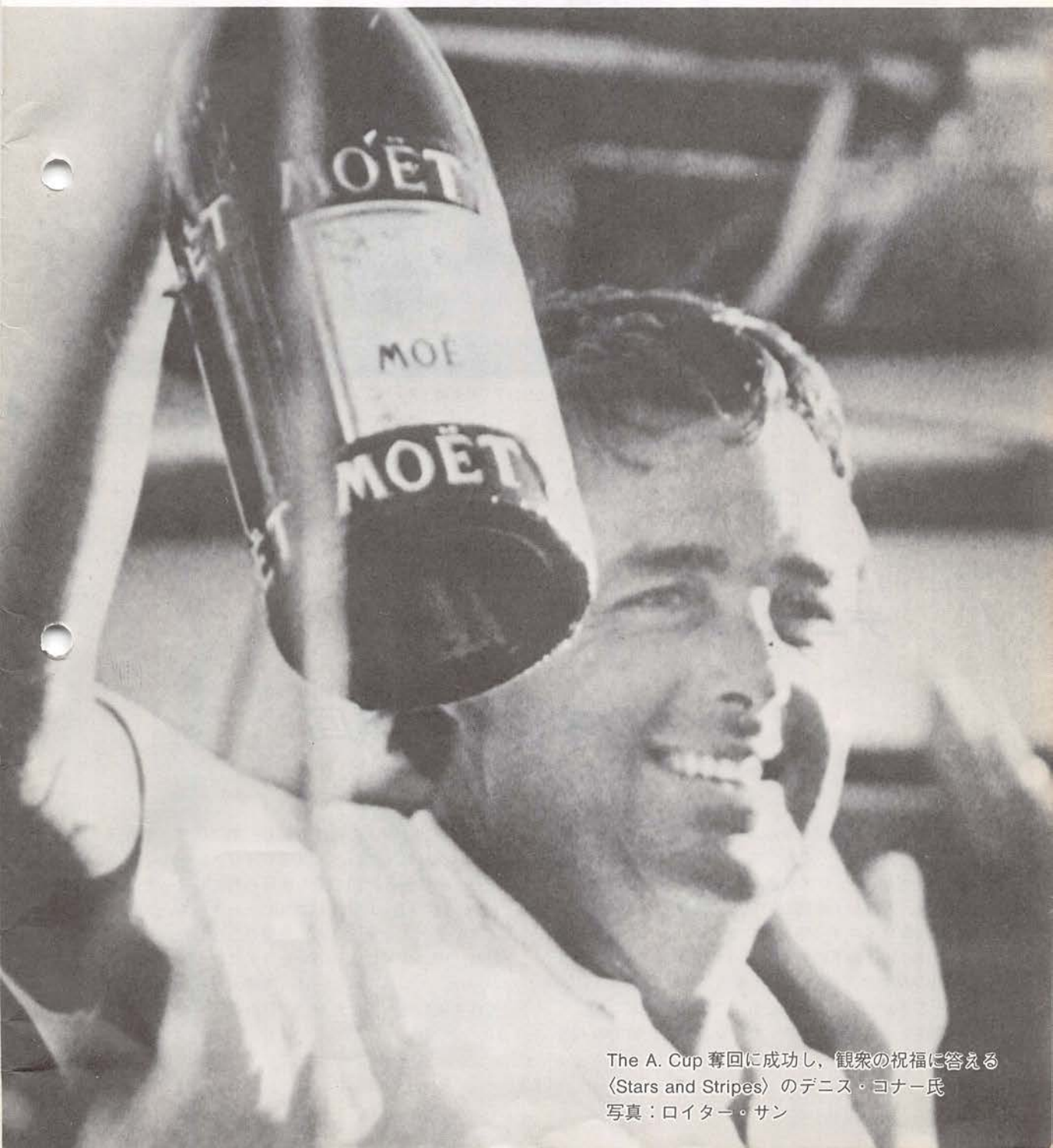


Offshore ² 1987

社団法人 日本外洋帆走協会発行 No.143/300円

昭和62年2月15日発行(毎月1回15日発行) 昭和52年7月21日第三種郵便物認可



The A. Cup 奪回に成功し、観衆の祝福に答える
〈Stars and Stripes〉のデニス・コナー氏
写真：ロイター・サン



アメリカズ・カップ4回戦、最初の上リレグで防衛艇〈クッカブラⅢ〉(豪)の前をタックしてお
 〈スターズ・アンド・ストライプス〉

写真：ロイター・サン

《速 報》

デニス・コナー

アメリカズ・カップ奪回

第26回アメリカズ・カップ決勝は今月4日、第4戦が行われ、米国、〈スターズ・アンド・ストライプス〉が、豪州、〈クッカブラⅢ〉を1分59秒差で抑え、この結果、米国が4連勝し、見事に優勝した。

前回のレース(83年米国ニューポート)では、豪州が、1851年以来不動のままだったカップを奪ったが、今回の敗北で再びカップは米国の手に返り、次回のレース(1990年)は米国で開催されることになる。

最終レースでは、〈クッカブラⅢ〉に比較的有利と

される16—20ノットの風速であり、第二区間、第五区間で〈スターズ・アンド・ストライプス〉との差を縮めたが、その他各区間で差を広げられてしまった。

〈クッカブラⅢ〉の自慢のコンピューターも、〈スターズ・アンド・ストライプス〉を乗り越えなかった。ベテラン艇長、デニス・コナーのキャリアには今一步、及ばなかった。デニス・コナーは、決勝出場三度目で、前回苦杯を喫したが、これが二度目の優勝となる。

アメリカズ・カップ成績

アメリカ	4 — 0	オーストラリア
〈スターズ・アンド・ストライプス〉		〈クッカブラⅢ〉

○	1 回戦	×
	1 分41秒差	
○	2 回戦	×
	1 分10秒差	
○	3 回戦	×
	1 分46秒差	
○	4 回戦	×
	1 分59秒差	

アメリカズ・カップを語る

田辺英蔵×大義見薫

オーストラリアのパースで行われている「アメリカスカップ」の挑戦艇を決めるシリーズの緒戦を見てきた田辺英蔵氏を迎え、その現場報告をお願いした。この企画は対談の形をとり、インタビューアーには大義見薫氏があたった。

大義見 さっそくですが、パースの現地を見てこられて、その状況と、田辺さん自身が感じられた事などをお伺いできればと思います。

田辺 今回、行きたいきさつというのは、『ルイ・ヴィトン』が、アメリカスカップの緒戦を見せようというので、日本のジャーナリストを招待したんです。それで、ある雑誌社が、僕に書く方で行ってこれということで、カメラマンと編集長と僕とで行ったんですが、これにあまりたくさん行かなかった。それが非常におかしいと思うんです。つまり、どうしてそんなに話に日本のジャーナリズムがとびつかないのか……。日本のジャーナリズムのアメリカスカップに対する認識と姿勢が非常によく出ていると思うんです。夏も終わっちゃったし、何も今頃11月、12月にヨットレースの記

事なんかに1ページも2ページも割けるかと、……そんなものに付き合っちゃいられない。『いったいアメリカスカップとは何だい?』という姿勢だったと思うんです。出だしからそういうことで。

大義見 いま言われた『アメリカスカップとは何ぞや』というあたりが、『要するに南半球のえらい遠い所でやっている。たかだかヨットレースじゃないか』というその実、アメリカスカップはもちろんヨットレースには違いないんだけど、今やスポーツの世界でも類例を見ないような非常にユニークでスケールの大きい事業であると同時にPRという側面で見れば大へんなイベントになっている。それが全然わかっていないということですね。

田辺 いや、もうその通りだと思います。まず世界中どこへ行っても日本人に会わないことは少ないけど、今回のように日本人に会わなかったこともめずらしい。

大義見 ああ、パースでね、なるほど。

田辺 パースでもフリーマントルでも、もう、我々だけ……。パースはご承知の通り The most iso-lated

capital in the world と『ナショナル ジオグラフィック』が書いた、これは自他共に認める定説で、世界で最も隔離されたキャピタル、西オーストラリア州の州都です。向うで全クルーが集まって沸くがごときパーティーがあったんです。その時に一人のヨット界のVIPが、おそらく相当、社会的地位もある人でしょうが「今やフリーマントルが、世界の中心になった」と言っていましたよ。それが酒の勢いのおだでもあるんですが、「まさにそうだなあ」と思いました。それではなければ世界の先進文明国から、これだけ多くの人間が集まって、しかも何億円という船が集まってくるといことは考えられない。しかも地球の果てみたいな所でしょ。どこへでもアメリカスカップさえあれば、世界中のヨットが集まってくるという……。

大儀見 世界中のヨットというよりも、ヨットに関わりを持つようなVIPが集まってくるということですよ。

田辺 そういうことです。

大儀見 だからスポンサーとしても、今まで普通のヨットには関わりがないようなところでも、アメリカスカップということになれば、文字通りそれぞれの国のトップレベルの、国際的な企業集団がみんな手を挙げて参加しているということですね。

田辺 その通りです。あのルイ・ヴィトン、説明の要もないですが、アメリカスカップの事実上のスポンサーですね。アメリカスカップ争奪戦自体は2週間しかやらないんだけど、チャレンジャーの選抜はご承知の通り4ヵ月にわたって延々とやるわけで、それ全部についてルイ・ヴィトン、ルイ・ヴィトン、……というんだから、こっちをおさえたというのは非常に賢明な判断をしたと思います。おそらく、各国から来ている船の後についているスポンサーというのも、そんなじよ、そこらのスポンサーじゃできませんよ。

大儀見 要するに世界のトップ企業100社というようなものにリストアップされてくるような企業です。オリベッティとかグッチとか、IBM、ユナイテッド航空、変り種ではニューズウィークとか……。

田辺 うーん、日本を除くと、こういうのが付くわけですね、日本だってこの間までは日立がシドニー〜ホバートのスポンサーをやっていたし、今回はケンウッドがハワイのシリーズをやったわけですけど、シドニー〜ホバートの日立が降りちゃったですね。

大儀見 それも現地法人だったんですよ。日本で大々的に国際的なヨットレースで手を上げたのはケンウッドが初めてですね。

田辺 とにかく今回行って、非常に印象に残ったのは、ヨットレースというものは、なる程、日本人向きなスポーツではない、と思うのは、見えないんですよ、観客を予定しないスポーツである。これは一種の逆説ですが、海の上を使うのはちょっと無理。世界中から集まっている13隻のヨットと、その回りに集まってい

るスポンサー、オーナー、これはどこの国をとっても財界の指導的な人達でしょう。そしてスタッフ、クルーという人達が軒を並べて本拠を作っている。日本人の感覚だと、お客さんに「さあ、いらはい、いらはい」と切符を売って、どれが儲かるかというのがスポーツだという感覚がある。僕は本当はこれは間違いだと思いますが、戦後の日本の経済成長過程でそうってしまった……。パースではどこにもそんなのはないんです。みんなその試合をやって勝つということに集中していて、「邪魔しないでくれ」というのが正直な感じですよ。そこへ来る人たちを、お客に、ということよりも、先程申し上げたようにスポンサーがついて、それが世界中の媒体に流れる。朝、毎、読を除いてですね。そのことの価値は世界を覆ったといえます。だから我々みたいに、そこに来て何だろうかと、そういう感覚では全然ない。そういう意味では逆に、そこに誰もいないがゆえに世界規模のイベントだ、という感じですよ。

大儀見 観客を前提としたスポーツじゃない、というのは、ひっくり返して言う、メディアで生きてくるというか、メディアとの関わりあいの中で成り立っているという側面が非常に強いんですよ、だからテレビの放映権でも、何百万ドルというようなもので、そういった文字通りワールドワイドの大変な媒体力というか、そのイベント自身が媒体になっているという感じですよ。……それが分かっているかどうかで対応が違ってくる。分っていないのは日本のマスコミとトップ企業だけだということです、極端な事を言いますと……。

田辺 たぶん日本人が行っても、「ちっとも盛り上げてねえじゃねえか、どこでやってるんだい？」と、それで「これから4ヵ月かかって、ものすごい勝ち抜き戦をやるんだ」と、もう、それを聞いただけでウンザリしちゃうでしょうね、それだけの時間をずーっとカバーしていく根気が日本人にも日本のジャーナリズムにもないんじゃないかしら。

大儀見 まだ、そんな数字になっていないけど、僕が得た情報だとね、チャレンジャーシリーズにオーストラリアのディフェンダーシリーズも並行してやっていますよね、それから本番と、全部でマスコミ関係者がのべ2,000人は下らないだろうといわれている。それが何ヵ月にも亘って発信する情報量ですから……。比較のために、レーガンがレイキャビックとかジュネーブへ首脳会談に行く時に、世界中のマスコミの数が4,000人というんです。ですからそれに匹敵するし、しかも情報量と持続する期間の長さを考えると、負けず劣らずの、マスコミのイベントだと言われています。しかも、場所がそれこそ地の果てと言ってもオーストラリアとパースの人に失礼だが、そういう所でやっていて2,000人ですから。その辺が非常に大きな特徴でしょうね。

田辺 世界で最も孤立した首都……ですからね。

大儀見 3年前にアメリカスカップのアラン・ボンドがロイヤルパース・ヨットクラブを代表して、アメリカの132年続いた独占を初めて破るまでは、パースといっても、ほとんど誰も知らなかった。多少知っている人がいたとすれば、人工衛星が回った時に町中で明りをつけて話題になったぐらいです。

田辺 そのパースへ行ってみますと、きれいな立派な町なんです。非常に水準の高いホテルがあって、ロイヤルパース・ヨットクラブなどは200年近い歴史で堂々としている。僕らが滞在したのは1週間で、実際に見たのは3、4日でしたが、関係者全部、根拠地の中に入っちゃっていて、あまり表をウロウロしていないんです。要するに見物人が大ぜい来ている訳ではなくて、いわゆるシドニー〜ホバートレースのホバートみたいな感じじゃないんです。船は陸側からはマストしか見えないので、ボートをチャーターして港の中を回ってみたら、いるわいるわという感じなんです。それぞれの根拠地のランプのところの浮いていたり、吊してあったり……。〈スターアンドストライプス〉は完全なスカートをはいっているんです。ちょうど降すところへ前を通りかかったんでスピードを緩めて見ていたんですけど、スカートをはいたままで水の中に入ります。水の中に入ってからスカートを取るんじゃないですかね。デニス・コナーが腕組みしてテンダーの上からずっと見てましたよ。それからクルーに船外機の運転をさせて他の船を見てあるいてるんです。僕達の船のオーナーが「敵情視察してるぞ」っていうんで、望遠レンズで見ていたら、1つ1つ他の船を熱心に見てまわっていました。

ご承知の通り、12メートルというのは自走力がありませんからテンダーに引っぱられて次々と港を出ていくんですが、これを岸で見ていて大変だなあーと実感しました。もちろん理屈ではわかっているんですが、要するに何百試合という勝ち抜き戦を、4カ月に亘ってやるわけで、スポーツイベントとしても、ものすごい長丁場の試合ですよ、考えてみると、結局、ワールドシリーズですね。これを観客なしでやるという感じじゃないかしら。

大儀見 もう一つ、それが一対一で勝つか負けるしかないということね、チャレンジャーが13隻でディフェンダーが6隻手を上げていますよね、計19チームで、どちらも2隻ずつの総あたり戦というのが非常にシビアでユニークだということでしょうね。2位になったとか3位になったとかいう話はいっさいなし。もう一つは巨大な事業化されて、ほとんどのシンジケートが一番安いところでも1千万ドルからのお金をつぎ込んでいる。高いところは2千ドルとか言われている……。

田辺 ということは15〜30億円。

大儀見 そうですね、名誉もかかっていますが、やはり巨大な金も動いているわけで、スポンサーとのコミッ

ト、媒体とのいろんな関わりとかが掛ってる。勝つか負けるかによって、それこそ天国と地獄、元が取れるか取れないかというスケールが、ちょっと普通のスポーツじゃ考えられない、途方もない巨大な、あえて言えばバケモノみたいな存在……。

田辺 その通りです。そのことをあらゆる場面で感じました。だから「邪魔しないでくれ」というの分るんですね、「それどころじゃないよ!」と欧米人が冗談ひとつ言わないでやっているという雰囲気ですね。

大儀見 これはもう、スポーツじゃない、戦争なんだ。ということがよく言われてるんです。デニス・コナーが、今おっしゃったように港をブラブラと敵情視察なんて、非常に可愛い、たわいのない話で、この前の時も、もっとすごい情報戦をやっているんです。今、おそらくパースでもみんなやっていると思うんですけど、水中にバリケード網を張って、フロッグマンが入れないようにしているとか、銃を持ったセキュリティが立っているとか、そういった厳しさも感じられたでしょう。

田辺 いやー、ひしひしと感じますね、俺達は命がけで必死にやっているんだから、あんまり回りで騒がないでくれ、あまり寄ってこないでくれという感じですね、それと欧米のしたたかなジャーナリストとの戦争が、またおもしろい。

大儀見 その情報戦ということ言うと、ゴールデンゲート・シンジケートの〈USA〉という、今度出ている中で一番ラディカルなデザインだと言われている船なんですけど、このシンジケートのヘッドのロブスコットと2時間近く話す機会が最近あったんですが、とにかくデータベース化した情報の集積から始まったんだと、確かに今までアメリカスカップの経験はあるけどサンフランシスコは初めてだから、ゼロから始まったようなもんだというんです。そこで、コンピューターの会社がスポンサーになっていたんで、実際にコンピュータータイマーを現金で買ったわけじゃないけど、現物支給で、システム開発と運用とそのデータの蓄積情報だけで、現金換算すると350万ドルかけて、結局、コンピューターエーデッドデザインという形で、水槽実験に代わるものとして、いろんなパラメータでシュミレーションをやって「よし、これでいける」ということで本番のデザインに入ってしまったということです。ですから単に船を造って出る、というんじゃないで、海の上でレースをやる前に素材の開発、コンピューターの情報システムの開発、斜めに傾いて走るヨットの複雑なタンクテストとか、そういう総合力の最終的な結果として、2隻の船が海の上へ出て行ってチャンバラをやるという側面が非常に強いですね。

田辺 言わば、そこへ出てきた時には、勝負は半分以上決まっているという……。

大儀見 それはデニス・コナーが前からさかんに言ってるんですが、結局、2年間に亘って同じ11人のチー

ムがトレーニングする、その11人を支えるトータルな一種のそんなに小さくもないベンチャービジネスをやるのと同じだと。それも、民間の事業の世界で言えばいい所までいったというなぐさみもあるし、先につながる話ですが、これは勝つか負けるかしかないので非常に厳しいですよ。

田辺 まるで戦争ですよ。非常によく似てます。準備に準備を重ね、訓練に訓練を重ねて、宣戦した時にはある程度の勝負は、もう、ついちやっている……。それから先の士気、統率、戦意などは、なきやあ負けるけど、あってもそんなことでカバーできるものではない。

大儀見 それと、程々のところで善戦したというような、なぐさみがあまり通用しない。

田辺 軍人がいい兵器をくれ、という時に、NO.2はないという論法と同じですね。

大儀見 実際の試合もいくつかご覧になったんですか。

田辺 ええ、空の上から1時間と、それから水上で半日見ました。報道規制がすごくうるさいですね。少し話が前になりますが、前の日にメディアセンター呼ばれてすごく深刻な話を、あの有名な事務局長のブルーノー・トルブレにされました。

大儀見 前のフランスのチャレンジ艇のスキッパーをやっていた人ですね。アメリカスカップに実際に自分でチャレンジやった人が事務局長をやっている……。

田辺 それで司会がうまいし、冗談は言うし、それからヨットのことをすごく知っているから、ある人についての個人的な冗談をボンと言えんですね。そうすると皆んながドッと笑うという……。なんか神々の争いみたいな感じのところがあるんですが、そのダンナが一見紳士でもないようなのを集めて、図を書いて説明している。それは観戦艇と報道艇のスキッパー達で皆んながうなずいている。僕達の乗った船の船長もそこにいて、その時に言っていましたよ。とにかく、あなたの方で初めての人がいるけれども、この勝負には信じられない金がかかっているんだと、だからこの2隻の勝負は本当に真剣勝負だと、だから観戦艇がなにかちょっとでも波を立てたとか、そういうような事をやっても、必ずプロテストの理由になる、必ずする。俺達は、その裁定はかなわないから、頼むから観戦艇や報道艇でプロテストが出ないようにしてくれ、ということをしつこく言ってるんです。だから寄ってこないんですよ。我々は翌日、飛行機で上空へ行ったんだけど近寄ってこないから、カメラマンも写真が撮れないと言っていました。また、レース海面が2つあって、そこへ我々が翌日行ったテレビのボートともう一隻いるんですが、それらが交互に2つのレース海面をカバーするんです。そうじゃないと報道が均等にいかないということでしょうね。その船にコーストガードがやって来て何だかんだもめているんです。どうも

ルール以上に寄っているからチェックしろなんてどなっているんです。

大儀見 空からの取材でなかなか降りてくれないというのは、もう一つ側面があると聞いています。それはさっき、キールを隠すためにスカートをはいているという話が出たけれど、前回、オーストラリアチームがフィンを出したキールを初めて採用してから、今は何らかの形でみんなキールの工夫をしているんだけど、それが上から見ると、水が澄んでいますから、わりと良く見えちゃうんですね、それが非常に問題になって、特にオーストラリアのディフェンダー同志でテレビのローカル局のヘリコプターを飛ばしたりしている。やっぱりそのテレビ局がどちらかのチームについて、相手のキールを空から盗み撮りしてデータにする可能性がある。確かそういう理由で、申し合わせによって近くに寄らないようになっているはずですよ。

田辺 そういうこともあるんでしょうね。一般的な印象として日本人はジョークに弱いけど、欧米人はどんな時もジョークを忘れないという先入意識がありますが、現地ではそれが『冗談じゃねえや』という雰囲気です。かかっているお金が大き過ぎるんですよ、だから、見せるなんてとんでもない。無駄話もしない。お客も他の船のスタッフも区別がつかないから、見知らぬ人間を寄せつけないという印象ですね。

ちょうど2日目は、まあまあいい風で、僕は12メートルの作業のディテールについてあまり詳しくないし、それが分るような所まで近付きませんが、どの船を見てもコーヒングライNDERを回す速さにはびっくりしました。何百キロというものを巻いているとはとても思えない。2人の男が、その真似をしているんじゃないかと思うばかりです。

大儀見 11名のクルーがみんなそれぞれ専門化しちゃって、グラインダーマンはヨットの事なんて何も知らなくていい。馬力とスタミナでレースの間中、そのポストを離れずに、状況の変化に応じて、ただひたすら巻いているわけです。これを見ただけでもただ事じゃない。

田辺 それをまた、例のデニス・コナーのこの前の時みたいに47回もタックして、そのたびごとに巻くわけでしょう……。

大儀見 ええ、タックだけじゃないですからね、普通の微調整チューニングでも、スピンのチューニングでも四六時中ですね。

田辺 ……人間業じゃないですね、ゴリラの体力と宇宙飛行士の頭脳を持っている人間を恐らく、何十人と集めて、その中から11名を選んで……。

田辺 コンピューターガンという言葉が非常に一般的に使われているんですけど、要するにガンの様な形をしたコンピューターの端末機で、それでブイを狙って方角がどうかプログラムが組んであって、それを規準にして絶対角度、相対角度、それから船をどうい

ふうんに持っていっていいか、理論上はオプチマムであるかということはずいぶんブラウ管に出てくる。それを見ているのがナビゲーターの仕事という具合で、コンピュータ砲あるいは銃を使って……、実におもしろいですね。

大儀見 それだけじゃなくて、ハル、セール、リギンにしても、センサーをたくさん入れて、乗り組みの人間の判断を越えたデータが全部、しかもオンショアのロストコンピューターに蓄積されて、そのデータに基づいた解析が即日、その走り方について検討できるような形になっているはずですね。

田辺 ですから、本当にゴリラと宇宙飛行士の組み合わせだね。

大儀見 一方では非常にハイテックでね、素材などはもちろんだけど、情報産業といっていけるくらい、ちょっと考えられないくらいの処理能力を持っています。実際、宇宙開発関係の企業などが非常にたくさん参加しています。実際のスポンサーとしても参加してはいますが、建造、開発、分析など、目に見えない分野でも参加しています。

また、現場に着いてからでも、シリーズ中総あたりのラウンドロビンでは、間に空き日がありますから、その時のキールを換えるとか、リギンを換えるとか、しよっ中やっているんですね、技術的にはなかなか難しいんですがね。

田辺 ある程度の変更は許更は許容されるんですか？

大儀見 ええ、12メートルのフォーミュラーの中でですね。前回もデニス・コナーが〈リパティエ〉をやって、アラン・ポンドがね「相手が一隻かと思ったら三隻だ。色分けして、どれと戦っているのか知らせてくれ」というようなケースがありました。

田辺 そうそう、ありましたね。

大儀見 あれば強風と中風、微風と三つのフォーマットで、それぞれに合うハルとハキールパラストのコンビネーションを持って、時間さえあればレースの途中ですら、それをやったわけですからね。

田辺 パラストを上げたり下ろしたり、下を重くしたり……。

大儀見 それに応じてリグも変わってきますね、セールエリアその他も。

田辺 だから、そういうハイテックな技術の理解できない人は、もうヨットはやめて、頭のいらぬスポーツに転向した方がいいんじゃないかと……（笑）。

大儀見 おそらくそういう実感を、特に12メートルを見てると、普通の我々アマチュアヨットマンの世界とは全然、違う世界だという感じを、ひしひしと持たれたと思うんですが、日本がこれからチャレンジすることについては……。

田辺 一般論として、まずお金が大前提。これができないなら GNP 第2位なんていうのやめよう。これは悪いジョークだと。ニュージーランドが人口300万

しかない国が、船を3隻造って、せり合わせて1隻出てきたんですから。それから、今のハイテックはあるだろう。そしてそれを受け皿のヨットにどうアダプトしていくか、それから設計ですよ。そして人間……。ハイテックになり、お金がかかればかかる程、スキッパーの瞬時の判断とかが大切になってくるでしょう。プレッシャーがすごいと思います。換算すれば何十億という船をあずけられて国際試合へ出て行って、「はい、やってこい。スクラッチだよ」と、勝ったか負けたか見てりや分かるよという所へ、「よきた！」というスキッパーが日本にいるのか、いないのか。それから宇宙飛行士の頭脳を持ったゴリラをまとめていくリーダーも大変です。……先程からの話の通り、1隻の船を出すことの組織力は大変なことだと思います。それが結局は1人の人間の名前に結び付くんですよ。

大儀見 トータルなシステムとして、全体の一種のベンチャービジネスとしての総合力が、最終的に水面で決着をつけるわけです。

田辺 僕は日本人はおそらく、それをやる力量は持っていると思うんですよ、金もテクノロジーも……。それでね「こいつはやらなきゃあならない」と思った時はやるんです。やろうとして皆んなが声援する形になれば人材も出てくるし、突っ込んでやっている人達も安心して自分の全力を投入できる。だけど周囲が「キミはいったい何をしてるんだね？」という雰囲気じゃとてもできる勝負じゃない。

大儀見 真偽の程は分らないけど、この次のアメリカスカップには韓国が手を上げてくるという話もあるんですよ。ヨットの歴史は浅いけど、次期オリンピックをやるということや、韓国ヨット協会の会長が、大造船所の会長も兼ねているという背景もあるようで……。それこそ国としてやる気になれば、やってのけるんじゃないかという気はするんです。

田辺 日本では、結局、日本人は本当にヨット好きなんだらうか、という点に戻っちゃうような気がするんですが、……だけど、ここ数年、非常に流れが変わってきたと感じます。昔は金持ちの遊びみたいに言われたのが、行政の対応なども変わってきている。

大儀見 ま、ヨット全般と、このアメリカスカップとはかなり異質なもののじゃないですか。

田辺 ええ、異質だと思います。幸か不幸か、日本国民はその区別もつかない……。よくいわれる国際性という問題を非常に劇的に象徴しているテーマだと思うんです、このアメリカスカップというのは。

大儀見 日本でも英字紙には出てますが、チャレンジャーシリーズもディフェンダーも。

田辺 世界の先進国と言われながら、国民の大多数が知らないという事態は、いささか異常ですね。

大儀見 どうしたらいいですか？

田辺 やっぱ、これはまずいんじゃないかと思うん

だなあ(笑)。日本というのは意図されてるか否かにかかわらず、非常に報道管制がひかれていますと思うんですね。「外国へ行ってヨットをやりたいけど、国際免許はどこで手に入れるんでしょうか?」という若者がNORCへ現われるというのは恐いですね。世界の知識と文明の共通の基盤がおかしい。だから僕は、逆に言えばこの報道管制を突破する一つの突破口はヨットだと思います。ヨットは国際性があるんだから。ヨット乗りというのは基本的に国際性そのもので、自由の心の持ち主ですよ、だから、ヨット乗りから日本国民に国際性を注入していく、という意味では、100億や200億をアメリカスカップにかけけるのは安いことだと思いますね、日本の将来の生存に関わる問題を解決しようというんだから……。

大儀見 ま、そこまではかからない話だから、ぜひ実現させたいですね。今は特に円高で、状況は有利に働くと思いますね。

田辺 それでね、僕はルイ・ヴィトンのレガミアさんという社長と話をしたんですが、「ルイ・ヴィトンがアメリカスカップをスポンサーした御経験に基づいて日本のヨット乗りに対してアドバイスを頂きたい」と言ったら、非常にいいねいに「是非おいで下さい」と言うんですね、

大儀見 「おいで下さい」というのは、アメリカスカップにチャレンジして下さいと……。

田辺 ええ、そうです。「当然、来なきゃあならなく

て来ないのは西独と日本で……」という話があったんでアドバイスを求めたら、彼は非常ににっこりしてね、もう70歳近い、鼻はとがってるけど柔和な顔をした地味な紳士でね、そのステキなダンナが諄々と話をしてくれて、最後に「信念を持ってやってください」と言うんですよ。つまり、「不退転の決意でやって下さい」これは面白半分に来ることではないから、まず始めに必要なことは「参加するという意志だ」と、次は「ねばり強いこと」これは長丁場だから、カッとなって出来ることじゃない。これはながーい勝負だから、その間中、緊張を維持するのは大変なことですよ。……それで最後に、実にいい事を言ってくれたんですよ、それは「経験をつむために出場するのではなく、勝とうと思って来て下さい」と言うんですね、これ、矛盾があるけど、とにかく出なきゃあ右も左もわからない。だけど、とても1回や2回の挑戦じゃカップはとれるもんじゃないと……。

大儀見 オーストラリアだって、勝つ為に4回かかったんですから、とにかくスタートしないことにはね。それで、僕は究極的に見れば金もテクノロジーも日本にある。ハードの部分では、本質的に勝てるだけのものがあるけど、どうしても克服しなきゃならないのはソフトだね、内部分裂を起こさないマネージメントというか、日本人が最もにが手なヒューマンエンジニアリングでしょうね。……といったところで、本日はどうも有難うございました。

大島災害義援金に対し先日、大島町長から下記のご挨拶をいただいた

ご挨拶

此の度の三原山噴火災害に際しましては早速全国の皆様から御鄭重なる御見舞と心あたたまる激励を賜り誠に有難く心から厚く御礼申し上げます
私どもは避難先の皆様方の御厚情に支えられ全島民が島外脱出したあの日のショックから日毎に立ちなおり平常どりの生活を迎えることができました

深く感謝いたしております

今後共一層の御支援御鞭撻をお願い申し上げます
甚だ簡単ですが御礼の御挨拶にかえさせていただきます

昭和六十二年一月

東京都大島町長

植村秀正

9カ国84艇がエントリー

YAMAHA OSAKA CUP

メルボルン/大阪

ダブルハンドヨットレース1987

3月21日スタート

1. 「YAMAHA OSAKA CUP メルボルン/大阪
ダブルハンドヨットレース1987」について

太平洋を南半球から北半球へ縦断する世界で初めての国際外洋ヨットレース「YAMAHA OSAKA CUP メルボルン/大阪ダブルハンドヨットレース1987」は、国内23艇、海外67艇の計90艇の参加を得て、昭和62年3月21日オーストラリアのメルボルン港をスタートし、5,500海里（約10,200 km）の波濤を越えてゴールの大阪港を目指します。

大阪港開港120年を記念したこのヨットレースは、大阪港と姉妹港であるメルボルン港を結ぶものとして、企画・大阪市、主催・社団法人日本外洋帆走協会、タイトルスポンサー・ヤマハ発動機株式会社によって開催される国際外洋ヨットレースです。

このダブルハンドヨットレースは、スキッパーとクルーの二人だけの乗り組みで全長10 m～16 mの外洋クルーザーを操船し、日本近海から大阪港まで複雑で変化に富んだ気象海象の荒海を走破する世界でも屈指の国際的な海洋イベントです。

多くのクルーザーレースでは、乗組員はその艇の定員まで許され、それぞれの役割をフルに発揮するとともに、交代により十分な休息も可能となりますが、今回のダブルハンド（二人乗り）ヨットレースはシングルハンド（一人乗り）ヨットレースとともに「ショートハンドヨットレース（クルーの少ないヨットレース）」と呼ばれ、スキッパー（艇長）とクルー（乗組員）の二人のびったりと息の合ったチームワークと信頼性が厳しく要求される、スポーツ性と冒険性に富んだヨットレースです。

レース艇は、種類と長さによって帆走性能が異なるため、「クルーザーグループ」と「レーサーグループ」

に区分けしています。

重量がスピード上不利と思われる艇は「クルーザーグループ」に属します。また軽量でスピード上有利と思われる艇は「レーサーグループ」に属し、さらに艇長12 mを超え16 mまでの「クラスA」と、艇長10 mから12 mまでの「クラスB」に分けられています。

1969年3月に行なわれた第一回太平洋横断シングルハンドレースはサンフランシスコから神奈川県三浦市まで、全て海外からの参加艇5艇によって競われたレースでした。

沖縄海洋博記念の第2回太平洋横断シングルハンドレースは、サンフランシスコからハワイ、モロカイ水道を経て海洋博会場までを参加8艇（うち日本艇が5艇）で行なわれ、また第3回のポートピア博記念太平洋横断シングルハンドレースも参加11艇中日本艇が10艇を占めるレースでした。

今回のヤマハ大阪カップは参加艇・参加国数の多さでも、これまで太平洋を舞台に繰りひろげられたヨットレースに比べ、群を抜く規模の国際的なヨットレースとなりました。

2. レース概要

- 1) 名 称 YAMAHA OSAKA CUP
メルボルン/大阪ダブルハンドヨット
レース1987
- 2) コー ス メルボルン港→大阪港
約10,200 km＝約5,500海里
- 3) スタート 1987年3月21日（土）
メルボルン港内
- 4) 所要日数 40～60日と予想
- 5) タイ プ ダブルハンド（2人乗り）
- 6) 参加資格 ①モノハル艇（全長10 m以上16 m以

下の艇)

- ②スキッパー、クルーともスタート時点で18歳以上。
- ③スキッパー、クルーとも外洋で500海里以上の無寄港航海をシングルハンドまたはダブルハンドで経験していること。

7) グループ及びクラス分け

- ①クルーザーグループ
(重くてスピード上不利と思われる艇)

$$\frac{\sqrt[3]{\text{排水量(kg)}}}{\text{全長(m)}} \geq 1.75$$

- ②レーサーグループ
(軽くてスピード上有利と思われる艇)

$$\frac{\sqrt[3]{\text{排水量(kg)}}}{\text{全長(m)}} < 1.75$$

クラスA: 全長が12.0 mを超え、
16.0 m以下の艇

クラスB: 全長が10.0 m以上、12.0 m以下の艇

8) 賞

- 到達順に順位を決定
- ・一番最初に到着した艇
- ・各グループ及びクラスの3位まで
- ・完走艇には記念品

9) 参加補助

完走艇に100万円(完走艇とはタイムリミット内にフィニッシュした艇)

10) タイミット

- ①クルーザーグループ
トップ艇のフィニッシュから6週間
- ②レーサーグループ
クラスごとにトップ艇のフィニッシュから4週間

11) 安全対策

- ①参加全艇にアルゴス発信機を搭載させ、レース委員会は全艇の動静を把握する。また、緊急・遭難時に備えて同発信機にはレスキュー信号発信ボタンを設け、緊急遭難の事態が発生した場合、直ちにレース委員会に通報できるシステムを採用する。

- ②参加艇には、無線通信機の設備を義務づけている。
- ③救命無線機(EPIRB クラスB)の搭載を義務づける。

※ EPIRB (Emergency Position Indicating Radio Beacon)

救命無線機(EPIRB クラスB) 規格

使用海域	外洋
到達距離	200海里以上
受信相手方	全民間商用機/西側軍用機
送信周波数	121.5/243 MHz 同時送信
送信時間	連続48時間以上送信

電池有効期間 3年 専用電池に依る

浮力 有り

作動 手動 ON/OFF

- ④レース委員会は、全参加艇のリスト及び写真を添付したファイルを事前に海上保安庁・米国沿岸警備隊・オーストラリア沿岸監視センターに送付するとともに、レース開始後アルゴスシステムにより入手したレース艇の動静データを上記救助機関のJASREP・AMVER・AUSREPの担当セクションに毎日通報する。

- ⑤参加艇の堪航性を考慮して、ORC スペシャルレギュレーション特別規定カテゴリー0を適用する。

- ⑥参加者の参加資格として年齢は18才以上とし、また、500海里以上のシングルハンドもしくはダブルハンドでの航海の経験者とする。

- ⑦スタート前々日に開催される艇長会議に於いて、気象情報や艇海情報及び無線運用法などの説明を実施する。

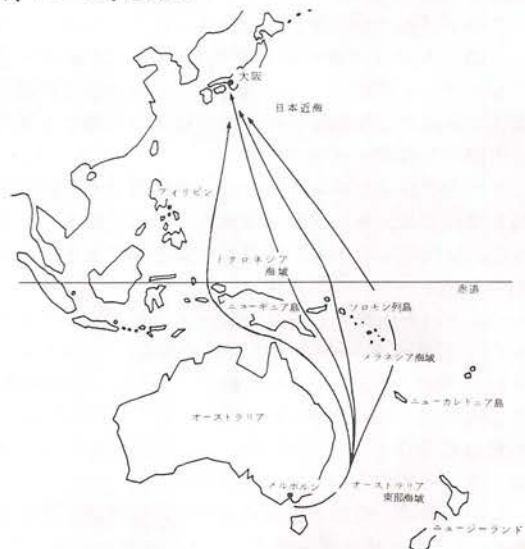
3. 最終エントリー状況(1986年12月31日締め切り)

10ヶ国90艇

1) 国別内訳

オーストラリア	36
日本	20
ニュージーランド	13
アメリカ	4
フランス	5
イギリス	2
カナダ	2
デンマーク	1
オランダ	1
合計	84 (1987. 1. 31)

4. コース予想略図



5. コースの特徴

「YAMAHA OSAKA CUP メルボルン／大阪ダブルハンドヨットレース1987」は、1987年3月21日(土)にオーストラリア・メルボルン港をスタートし、ゴールの大阪港に向けて太平洋縦断の帆走を開始します。

〈オーストラリア東部海域〉

オーストラリア東部沿岸海域には、珊瑚海からオーストラリア沿岸に沿って南下し、ニュージーランド沿岸では北上する東オーストラリア海流があります。

また、メルボルン付近は南半球の中緯度高圧帯の南側に位置し、西風の吹く海域です。さらに北上すると風の弱い海域に入り、南緯25度付近からは南東貿易風帯になります。

レース艇は海流に逆らい風を選んで北上するか、海流に乗るためにニュージーランド側に針路をとるかのコースを選ぶことになります。

〈メラネシア海域〉

南緯10度付近にはソロモン列島が行手をばはむように横たわっています。水深2,000 m という深さからいきなり海面下数メートルという珊瑚礁があらわれるなど、変化に富んだ海域です。

また南緯10度から5度あたりは赤道収斂帯と呼ばれる無風の海域となります。この赤道直下の海域では強い太陽の熱射のため海水がどんどん蒸発し、上昇気流を発生させているところで、周囲から流れこむ空気がお互いに反発しあって無風の状況を作り出しています。

最短距離のコースをとり、ソロモン群島を抜ける場合には海底の状況に気を配る必要があります、またいかに早く風を見つけて帆走距離を伸ばすかがポイントとなります。

〈ミクロネシア周辺海域〉

赤道無風帯の海域を抜けると北赤道海流が東から西へ流れています。

この海流はフィリピンから台湾にかけて西岸強化流として勢いを増し、日本の太平洋岸を洗う黒潮となります。

各レース艇はこの北赤道海流に乗り、北東貿易風を利用した快調な航海が予想されます。

〈日本近海〉

中緯度高圧帯の北側に当たる日本近海ではレース艇が通過する4月から5月にかけて温帯低気圧が急激に発生しやすい時期にあたっています。これはメイスームと呼ばれ、日本近海に厳しい気象海況をもたらしています。

黒潮の強い流れと変わりやすい風をとらえ、ゴールの大阪港を目指します。

6. 出場艇のプロフィール

(1) レーサーグループ クラスA

オーストラリア

NO. 17 〈HAVE KNOTS〉 ロバート・ペリー設計 14.58 m カッター 1980年12月進水 ビル・オクスレー(44)貿易商、ウィル・オクスレー(21)(ニューサウスウェールズ州)スキッパーとクルーは、ホンコンで進水した〈ハブ・ノッツ〉に乗り、ホンコンからオーストラリア、ヨーロッパ、及びオーストラリアの沿岸をクルージング。ダブルハンドの経験としては、子息ウィルと1981年に行った、パラオからパプアニューギニアへの1,000マイルがあります。

NO. 18 〈SITKA〉 タスカー／スワーブリック設計 14.80 m マストヘッドケッチ 1969年進水 ブレンダン・ハント(30)ヨットブローカー、(共同スキッパー)サイモン・ケレット(26)オーストラリアサーフライダー協会(ヴィクトリア州)ハント氏は少人数でのクルージングを8,000マイルにわたって楽しんできました。共同スキッパーのケレット氏は長距離の外洋レースの経験が500マイル以上あります。

NO. 35 〈GRAYHOUND〉 ジョー・アダムズ設計 13.50 m スループ 1985年10月進水 キース・グレイ(45)、フィリップ・ユニス(31)(ヴィクトリア州)スキッパーのグレイ氏は、クルージングとして1966年の大西洋横断、1967年の太平洋横断を経験し、レースとしては、シドニー〜ホバートレースに4回出場し、3万マイルを航海してきました。クルーのユニス氏はシドニー〜ヌーメアレース、メルボルン〜ホバートレース、そしてニュージーランドへのクルージングを含む1万マイルの経験を持っています。

NO. 41 〈DUGONG〉 ハーマン・ボード設計 14.50 m ケッチ 1979年進水 ロナルド・スペンス(60)、(共同スキッパー)マレー・スペンス(29)土木技士(ヴィクトリア州)共同スキッパーの2人は、オーストラリアのバス海峡で行われたヴィクトリアオーシャンレーシングクラブ発足記念ダブルハンドレース(100マイル)の優勝者。ロナルドはシドニー〜ホバートレース6回、メルボルン〜ホバートレース5回に出場し、マレー氏は地中海からカリブ海までをケープタウンからプンタデルエステ(ウルグアイ)までの大西洋横断の経験があります。

NO. 50 〈VALKYRIE〉 ジョー・アダムズ設計 15.50 m スループ 1986年7月進水 ゲリー・ハンフリー(47)獣医、(共同スキッパー)グレッグ・ブラウン(39)ボート建造業(クィーンズランド州)ハンフリー氏のヨット歴は30年。レース経験はシドニー〜ホバートレース11回出場。ハワイクリッパーカップ、シドニー〜ヌーメアレース5回出場(1983年優勝)、1976年、78年シドニー〜スバレース優勝、1984年シドニー〜ヴィラレース優勝。無寄港でオーストラリアを一周したこともありま

す。ブラウン氏のヨット歴は15年、1986年シドニー〜コフスハーバーレースダブルハンド部門で優勝。その他、回航経験も豊富です。

NO. 51 〈DELICADO〉 ジョー・アダムス設計 14.00 m カッター／スループ 1986年11月進水 ウィリアム・フォード(34)公務員(無線通信士)、マーギュリート・フォード(39)公務員(クィーンズランド州)夫妻はこの3年間、オーストラリアの沿岸を航海してきました。

NO. 59 〈BAHLOO II〉 ジョン・ビュー設計 14.97 m カッターヘッドケッチ 1980年12月進水 ジョン・ピアーズ(33)住宅建設業、トーマス・フェルプス(34)住宅建設業(ニューサウスウェールズ州)ヨット歴14年のスキッパーと6年のクルーは、シドニー〜ホバート、シドニー〜トレス海峡、シドニー〜ロードハウエ、メルボルン〜ケアンズをダブルハンドでクルージングしてきました。

NO. 61 〈SCARPA〉 ジョー・アダムズ設計 13.90 m スループ 1979年進水 トニー・ヴィック(42)ダイバーチャータースキッパー、アーノルド・ティクル(40)(クィーンズランド州)ヴィック氏は10年のヨット歴を持ち、オーストラリア一周、オーストラリア〜ニュージーランド〜フィジー往復等をクルージングし、ニュージーランドからオーストラリアまでの1,500マイルのシングルハンドレースに出場しました。クルー、ティクル氏はこの4年間に、ダブルハンドのレースやその他沿岸のレースに参加。スポンサーはウィットサンデーレンタヨット。

NO. 64 〈KNOT GUILTY〉 フィリップ・ブリアン設計 12.64 m スループ 1987年2月進水予定 セドリック・ホワイト(45)外航商船船員、マルコム・フィールド(45)外航商船船員(ニューサウスウェールズ州)スキッパーとクルーはそれぞれ20年、10年のヨット歴を持つ外航商船の船員。ホワイト氏は1975年にイギリスからニュージーランドを30フィートのヨットで、また1984年にフィールド氏と共に、イギリスからタヒチ、タヒチからホノルル、ホノルルからロサンゼルスまで40フィートのヨットで航海。

NO. 80 〈SYRENKA〉 14.80 m スループ 1967年進水 ジュリアン・ボイド(30)、コリン・バン(ヴィクトリア州)彼らの長距離航海は西オーストラリアのバンベリーからメルボルンまでの回航です。

NO. 86 〈MALEW OF MAN〉 P・ジュバート設計 13.00 m スループ／カッター 1974年7月進水 ドン・ウッド(52)、(共同スキッパー)ロッド・ウォーターハウス(27)(ニューサウスウェールズ州)ウッド氏は20年間、グレートバリアリーフ等でクルージングやレースを楽しんでおり、1985年、1986年にはタスマン海峡とバス海峡を渡りました。共同スキッパーのウォーターハウス氏は1985年、1986年の太平洋横断を含む、25,000マイルのクルージングやレースを経験。

NO. 95 〈ALSTAR〉 ジョー・アダムス設計 15.90

m カッター 1985年12月進水 アルビー・バーギン(71)、グレッグ・コーワン(29)(ニューサウスウェールズ州)スキッパーは275,000マイルの航海距離を持ち、シドニー〜ホバート、シドニー〜スバ、タスマン海峡縦断、シドニー〜ニュープリモス等、南太平洋で行われるほとんどのレースやハワイのクリッパーカップでも好成績を収めてきました。クルー、コーワン氏と共に1986年にはダブルハンドのトランスフィールドトランスタスマンレースで優勝しました。

NO. 96 〈QUICKSILVER〉 ロン・スワンソン設計 12.64 m マストヘッドスループ 1984年3月進水 ニール・レイルトン(46)、(共同スキッパー)トレバー・マーサー(29)(クィーンズランド州)共同スキッパーの2人は1983年ソロモン諸島のギンガからオーストラリアのケアンズまでの1,000マイルをダブルハンドでセーリング、その他、タスマン海峡縦断等、オーストラリアの沿岸でクルージングやレースを楽しんできました。

日本

NO. 1 〈BENGAL II〉 ヴァンデスタット／大橋設計 16.00 m スループ 1986年10月進水 丹羽徳子(50)ヨット製造業、丹羽由昌(50)ヨット製造業(愛知県尾西市)丹羽由昌氏は名古屋大学在学中からヨットを趣味とし、これまでトランスバックレース、チャイナシーレース、沖縄〜東京レースに参加している我国で有名なヨットマンです。徳子夫人も御主人同様、名古屋大学時代からのキャリアを持っています。スポンサーはホテル慶屋(よしや)。スキッパーは徳子夫人。

NO. 7 〈KODEN OKERA VII〉 齊藤茂夫設計 16.00 m マストヘッドスループ 1986年9月進水 齊藤茂夫(44)ヨット設計建造業(東京都小笠原村)、多田雄幸(56)タクシードライバー(東京都世田谷区)ヨット歴25年の齊藤氏は、これまでに東京〜ロサンゼルス、東京〜アラスカを含む1万マイル以上のクルージング、鳥羽レースや八丈レースに出場しています。多田氏も20年のヨット歴の中で1975年沖縄海洋博覧会記念太平洋横断シングルハンドヨットレース4位、1983年BOC世界一周シングルハンドレースでは、〈オケラ5〉でクラスII優勝などの記録を持っています。

NO. 21 艇名未定 高井 理設計 16.00 m スループ 1987年1月進水予定 堀江謙一(48)ヨット冒険家(兵庫県芦屋市)、クルー未定 ヨット冒険家として堀江氏が作った数々の記録の中には、1962年19フィートのマーメイド号での単独太平洋横断、1974年マーメイドⅢでの西回り単独無寄港世界一周、1982年世界初縦回り世界一周、1985年ソーラーボートでのハワイから日本までの航海等があります。

NO. 28 〈ALBIREO II〉 T & P設計 12.74 m スループ 1971年進水 西川勝正(38)会社員(大阪市住吉区)、神田哲也(30)養護学校教員(兵庫県伊丹市)西川氏は14年のヨット歴の中で、沖縄〜東京レース、1982年ジャパ〜ン〜ゲームレース、鳥羽レースに出場してきました。

NO. 39 〈DR. RAI〉 高井 理設計 16.00 m スループ
1986年10月進水 5,500 kg 岡本頼(39)医師(大阪府和泉市), クルー未定 岡本氏のヨット歴は10年。1981年のポートピア記念太平洋横断シングルハンドレースに出場し2位の成績を収めました。今回は軽排水量の16 mのレーサーを建造し, クルーは数名の候補者から選考中。

NO. 57艇名未定 ジョー・アダムズ設計 15.20 m スループ 1985年進水 小田義秀(41)会社員(兵庫県神戸市), クルー未定 小田氏は国内クルーザーレースはもとより, 1975年沖縄海洋博覧会記念太平洋横断シングルハンドヨットレース, 1978年シドニー〜ホバートレース, 1981年ポートピア記念太平洋横断シングルハンドヨットレース, 1982年香港〜マニラレース等の海外レースに参加してきました。1977年には大西洋横断を行いました。ジョー・アダムズ設計15.2 mのスループをチャーターして参加。艇名及びクルーは未定。

NO. 72 〈SHUSETSU〉 ダグ・ピーターソン設計 13.00 m スループ 1977年3月進水 神吉勝宏(48)飲食店経営(大阪市北区), 寺田順(37)ハーバースタマスタ(三重県度会郡)ヨット歴10年のスキッパー神吉氏は三重県五ヶ所湾を中心に関西, 関東へクルージング, ヨット歴19年の寺田氏は同じく五ヶ所湾から, 沖縄や伊豆諸島へのクルージングを楽しんできました。

アメリカ

NO. 19 〈SIR ISAAC〉 チャック・パーンズ設計 14.87 m スティスルスクナー 1984年6月進水 ロッド・ホルト(52), ボブ・グーディ(44)(カリフォルニア州)スキッパーはダブルハンドで1982, 84, 85年の3回, ハワイからサンフランシスコへ, それぞれ3,300マイルを航海しました。また, サンフランシスコからハワイのカウアイまでのカウアイレースに2回出場。クルーのグーディ氏はシドニーからポートマコリーのレースのダブルハンド部門に出場し, 優勝したばかりの人数での回航クルーズ経験が豊かです。

NO. 46 〈NAKIRI DAIO〉 ブルース・ファー/ボブ・スミス設計 16.00 m スループ 1987年1月進水 ワーウィック・トンブキンズ(54)セーリングコンサルタント(カリフォルニア), クルー未定 トンブキンズ氏のダブルハンドの経験は, 1972年〜73年, マル設計41フィートのヨットによるフロリダ州からスペイン, グラナダまでの1,700マイル, 1982年〜83年, ファー設計38フィートのヨットによるニュージーランドからカリフォルニア州までの9,000マイル等, たいへん豊富です。ニュージーランドで新艇建造。

ニュージーランド

NO. 54 〈DEVONA〉 スパークマン&スティーブンス設計 16.00 m マストヘッドスループ 1976年進水 マイケル・ヤング(39)エンジニア(パラパラウム), ジョ

ン・ミラー(47)建築業(パラマッタ)スキッパーのヤング氏はニュージーランドノースアイランド一周を含む沿岸でのクルージングを10年間楽しんでできました。クルーのミラー氏は20年間, ニュージーランドの2つの島を一周したり, ニュージーランド, ウェリントンからフィジーへのレースやウェリントンからオーストラリア, ムールラバへのレースに参加してきました。

NO. 81 〈CASTAWAY〉 ローリー・ダビッドソン設計 16.00 m スループ 1987年進水 ディグビー・テイラー(45), コリン・アーカスト(オークランド市)長年外洋レースで活躍してきたスキッパーのテイラー氏は1981/82年ウィッドブレッド世界一周レースで〈アウトワードバウンド〉のスキッパーを努め, 小型艇クラスDの優勝者となりました。また1985/86年ウィットブレッドには惜しくもリタイヤした, マキシヨット, 〈NZ1 エンタープライズ〉の艇長として参加。クルーも太平洋の島々へのレースに出場。スポンサーはキャスタウェイホテル。

カナダ フランス

NO. 45 〈ZEEVOGEL〉 スパークマン&スティーブンス設計 13.10 m カッター/スループ 1971年進水 フランク・ティーママンズ(40), パトリシア・ティーママンズ(40)(カナダ ユーコン)カナダからのエントリー第1号の2人は, これまでに, カナダ〜ハワイ〜西サモアを帆走した経験があります。スキッパーのヨット歴は20年, クルーは5年。

NO. 85艇名未定 フィノー設計 15.00 m スループ 1986年7月進水 ロワー・ボシュ(23), (共同スキッパー)パトリック・モルヴァン(42)(フランス ラローシェル)2人は共同スキッパー。ボシュ氏は1984年, 1985年にボルニシェ〜カサブランカ等いくつかのレースに出場。モルヴァン氏は1982年のラローシェルからニューオリンズまでの大西洋横断レースに15.20 mの〈ジェットサービス〉で出場し, クラス3で優勝。また1985年にはモナコからニューヨークの大西洋横断レースに26 mの〈ジェットサービス〉に乗り, 3位になりました。

(2) レーサーグループ クラスB

日本

NO. 3 〈OIDON〉 ヤマハ C 35 CR 10.50 m スループ 1986年4月進水 藤田弘治(40)飲食店経営(東京都千代田区), 矢嶋滋(28)(東京都新宿区)スキッパーの藤田氏は, 居酒屋“神田南蛮亭”など5つの飲食店を経営するヨットマン, ヨットには12年前に買った21フィートのクルーザーから乗り始めました。今回はこのレースのためにヤマハに新艇 C 35 CR の建造を依頼, 進水は1986年4月。クルーは小笠原レース, 日本海横断レースに出場し, 日本沿岸でクルージングを15年間楽しんでできました。

NO. 4 〈DONGAMEⅧ〉 渡辺修治設計 10.60 m スループ 1986年12月進水 渡辺康夫(36)会社員(神奈川県逗子市), 松浦剛(29)(東京都品川区)渡辺氏のヨット歴は30年, 約30,000マイル, クルーの松浦氏のヨット歴は15年, 15,000マイル以上に及びます。〈どんがめⅧ〉は1月に船積みでオーストラリアに送られます。

NO. 5 〈CANAN〉 T & R設計 11.115 m スループ 1975年進水 三宅新(39)サービス業(岡山県玉野市), クルー未定, 三宅氏は12~13年前からヨットを始め, モス級から21 JOG とシングルハンドで楽しんできたセーラーです。〈カナン〉は三宅氏に所有される前は〈サンバードⅣ世〉としてレースで活躍しました。

NO. 8 〈HEART OF GLICO〉 ヤマハ R-38 11.99 m マストヘッドスループ 1983年3月進水 岡本卓也(49)海洋冒険家(大阪市東住吉区), 宇野浩助(19)学生(京都市左京区)岡本氏は, これまでに, 1983年第1回ジャパン〜グアムレースに出場, 1979年には父子で大阪からサンフランシスコの太平洋横断を行っています。クルーはヤマハジュニアヨットスクールの第1期卒業生です。スポンサーは江崎グリコ。

NO. 26 〈KOBE-GAUFRES〉 木原俊男設計 12.00 m スループ 1979年進水 佐野康夫(40)(大阪市城東区), 岸本信弘(28)会社員(大阪府箕面市)佐野氏は, 20年のヨット歴を持ち, 1983年にジャパン〜グアムレースに出場した後, 続いてグアム〜ボナペ〜グアム〜テニアン〜沖縄をダブルハンドで3,000マイル航海しています。岸本氏のヨット歴は13年。1980, 1981年には国際OK ディンギー級で全日本1位になり, ジャパン〜グアムレースにも出場しています。セーリングインストラクターとしての経験も豊かです。

NO. 38 〈SAILA〉 ピーターソン設計 10.00 m スループ 1977年進水 四本泉(32)海洋生物調査ダイバー, 四本智子(26)(大阪市西淀川区)四本氏のヨット歴は14年, 智子夫人は1年余り。12月にメルボルンへの回航に出発, 途中グアム, ニューカレドニア等を経て, 3月初めにメルボルン入りの予定。

NO. 44 〈ALPHA CUBIC〉 ニール・ジュッペセン設計 11.90 m スループ 1987年1月進水 菱山夕美(36)美術企画(東京都世田谷区), 岡村清子(35)造船所勤務(静岡県賀茂郡)女性二人によるエントリー第1号です。二人ともヨットによる外洋航海の経験はありませんが, 普通の女性でも5,500マイルの太平洋縦断を成しとげることができることを証明するのが参加の動機です。

スポンサーは服飾メーカーのアルファキュービック。
NO. 60 〈ZOO〉 E. G. ヴァンデスタット設計 10.36 m スループ 1984年1月進水 坂田重樹(33)会社員(大阪府豊中市), 中川英子(32)会社員(大阪府豊中市)スキッパーとクルーは共にヨットを始めて, 14年になります。現在, 南太平洋をクルージング中のヨット ZOO のオーナーの, 世界の自然と動植物を探究するという大

きな夢に共感し, 今回の出場を決めました。人と人との心のふれあいを大切にし, レースに臨みたいと考えています。

NO. 69 〈TSUBAKURO〉 ヤマハ発動機設計 10.53 m スループ 1982年4月進水 幸村至峻(40)(東京都豊島区), 岡田敏久(42)会社経営(東京都大田区)2人はエントリー艇〈つばくろ〉で1986年12月28日スタートのジャパン〜グアムヨットレースに出場後, グアムからメルボルンへ船を回航する予定です。

NO. 75艇名未定 岡安幸子(35)会社員(東京都東久留米市), クルー未定 大学時代ヨット部に所属し, 1973年女子インカレ全国大会に出場。同時に次兄が艇長を勤めるクルーザーにクルーとして乗り組み, 国内主要外洋レースを経験。社会人になってからは共同でクルーザーを購入し, このレースのためにトレーニングを兼ねたクルージングを行っています。

NO. 94 〈DONJU〉 池 正道設計 四辻敬一(24), 平田富士男(24)(長崎県福江市)

NO. 98 〈FUJI Ⅲ〉 11.90 m スループ 1982年進水 矢原直(48)(神奈川県横浜市), クルー未定

オーストラリア

NO. 40 〈MELSAKA〉 ジョー・アダムズ設計 11.90 m スループ 建造中 グラハム・ワーナー(61)電気技師会社重役, (共同スキッパー)レスリー・ベリマン(60)マリン設備会社重役(ヴィクトリア州)ワーナー氏の長路離航海は, シドニー〜ホバートが14回, ホバート〜メルボルンが16回, その他ニュージーランドのオークランドにもセーリングしています。ベリマン氏も主にオーストラリア東部沿岸をクルージングしてきました。艇名はレースのスタート地とフィニッシュ地にちなんでいます。

NO. 42 〈BUBGET OF THE ORIENT〉 スパークマン & スティーブンス設計 10.23 m マストヘッドスループ 1977年進水 ピーター・ハンセン(48)会社役員, ジョン・ロングデン(42)警官(ヴィクトリア州)20年来のヨット仲間であるスキッパーとクルーはヴィクトリア州からタスマニア州や西オーストラリア州へ, また, パス海峡を何度も航海してきました。

NO. 48 〈CITY OF ADELAIDE〉 スパークマン & スティーブンス設計 11.80 m スループ 1982年進水 マイケル・ウィルキンソン(37)医師, アン・ウィルキンソン(32)物理療法士(南オーストラリア州)スキッパーのヨット歴は20年, この間, 1971年にはスコットランド〜ノルウェー, 1981年にはニュージーランド〜フォークランド, 同年12月にホーン岬回り, 1982年にカリブ海へ航海しました。同じ年に大西洋横断を行い, 1983年にはシドニー〜ホバートレースに出場。クルーのヨット歴は1年。

NO. 52艇名未定 スタンマン設計 11.99 m スループ 1986年2月進水 ディビッド・アダムズ(33), ディビッ

ド・ギディ(34) (ニューサウスウェールズ州) アダムズ氏はシドニー〜ホバートレースに3回、1,300マイルの1986年シングルハンドトランスマンレースに出場。ギディ氏は5歳〜18歳までディンギーでのレースで活躍し、最近ではドラゴン級でのクラブレースを楽しんでいます。

NO. 62 <BOUNDARY RIDER> ジェームズ・イングリシ設計 11.40 m スループ 1985年12月進水
ジェームズ・イングリシ(47)不動産業、コンリ・メッチャー(48)セールメーカー(クィーンズランド州)スキッパー、イングリシ氏はヨット歴30年、レース、クルージング、回航に親しみ、1980年ハワイのクリッパーカップシリーズではクラスB優勝の<ゴールドコーストエクスプレス>のスキッパーを勤めました。クルーも32年のヨット歴を持ち、パース〜シドニーの航海3回、小型艇及びマキシボートによる外洋レースに多数出場してきました。

NO. 63艇名未定 J. R. キング設計 11.99 m スループ 1987年1月進水予定 カンガ・パートルズ(43)ヨット製作会社重役、ミック・リー(35)セールメーカー(ニューサウスウェールズ州)スキッパーのパートルズ氏はヨット歴30年のヨット製作会社重役。1970年にダブルハンドで大西洋を横断。また、テネリフェからバルパドスへの2,750マイルをクルージングしました。レース経験は、シドニー〜ホバートレース8回、シドニー〜スバレース3回等。クルーはセールメーカー、25年のヨット歴の中で、シドニー〜スバレース、シドニー〜ムールラバレースなどに出場してきました。

NO. 66 <KOOKABURRA> ブルース・ファー設計 11.60 m スループ 1980年10月進水 ロナルド・ノット(35)電気技師、パトリック・ディビス(29) (フィニンズランド州) 2人の航海路離はロードハウエ島へのクルージング等、オーストラリアの近海で40,000マイルを越えています。

NO. 73 <BOHEMIAN> ディック・カーター設計 11.28 m スループ 1974年進水 ティモシー・エドキンズ(32)、(共同スキッパー) ロバート・ハリソン(33) (南オーストラリア州) 共同スキッパーの2人はアデレード〜ポートヴィラ往復、パース〜アデレードのクルージングや、シドニー〜ホバートレースをはじめとする様々な外洋レースに出場しました。

NO. 77 <SNOW GOOSE III> HE コックス設計 10.00 m スループ 1949年進水 ピーター・ニール(31)、テリー・ニール(20) (ヴィクトリア州) スキッパーとクルーの長距離航海には、オーストラリア〜ニュージーランド、ニュージーランド〜フィジー、フィジー〜オーストラリア等があります。

NO. 79 <MAGIC CARPET> K・ハルバーソン設計 10.00 m スループ 1976年進水 L・クーパー(59)クロップダスティン・パイロット、エイドリアンティンボートーブラット(23)船大工 (ニューサウスウェール

ズ州)20年前、ヨットを購入したスキッパーはジャービス湾でのヨットレースに参加してきました。ディンギーで育ったクルーとともに出場します。

NO. 88 <JOHANNA> ピーター・ブライン設計 11.60 m カッター 1986年12月進水 リンドン・シェパード(40) (ヴィクトリア州) クルー未定 スキッパーの長距離航海経験はオーストラリア東部海域での800マイルです。

ニュージーランド 西ドイツ

NO. 49 <RENEGADE> ジョン・リドガード設計 11.00 m スループ 1968年進水 トレパー・スミス(51) (ニュージーランドワンガレイ)、クルー未定 スミス氏は夫妻でタスマン海峡の横断、プリズベンからワンガレイまでの航海に加えて、南太平洋のクルージングを楽しんできました。

NO. 74 <SECOND GLANCE> ハンス/ウェスト設計 11.50 m スループ 1984年12月進水 ピーター・ハンス(27)、サイモン・ジェニングズ(28) (ニュージーランドウェリントン市) スキッパーのハンス氏は1986年タウランガ〜プリズベンのタスマンレースに、今回の出場艇でスキッパーとして参加。クルーのジェニングズ氏はナビゲーターとしてケープタウンから大西洋を横断した経験があります。

NO. 12 <JEANTEX III> ゲオルグ・ニッセン設計 12.00 m スループ 1984年9月進水 ウルフガング・クイックス(49)ヨット建造業、アリス・ザイロス(31) (西ドイツエバーズパーク) スキッパーのクイックス氏は大西洋横断シングルハンドレース2回、英国・アイルランド一周ダブルハンドレース4回、ホーン岬を回る世界一周航海、1986年大西洋横断ダブルハンドレース参加者。クルーは、ウィットブレッドレースなどに参加経験のあるプロのチャータースキッパー。

(3) クルーザーグループ

オーストラリア

NO. 10 <SOUTHERN SOJOURN> ハートレー設計 10.29 m スループ 1982年9月進水 ニコラス・ブレッティングガムムーア(32)、ニコラ・イーストウッド(28) (タスマニア州) スキッパーのブレッティングガムムーア氏はホバート〜ニュージーランド〜ホバート〜シドニー(2回)、ホバート〜メルボルン、パース〜バリの航海を経験、1984年3月にクルーと現在の航海に出航。この間にホバート〜ニュージーランド、ニュージーランド〜トンガ、トンガ〜フィジー〜ニューカレドニア〜フィジー〜ニュージーランドの合計1万マイルをクルージングしました。

NO. 37 <STARWAVE> スパークマン&ステイーブンズ設計 12.52 m スループ 1985年10月進水 ジョン・カークヴリート(43)、ジェニファー・カークヴリート(34) (クィーンズランド州) 2人のこれまでの航海は、

1974年メルボルン～ニュージーランド往復、1977年メルボルン～シドニー～ブリスベン～ケアンズ。1980年ケアンズ～ニューギニア～ソロモン諸島～バヌアツ～ニューカレドニア～ニュージーランド、1981年ニュージーランド～オーストラリア、クィーンズランド州のブリスベン。すべてダブルハンドで。

NO. 65 〈BRUMBY〉 ロバート・ベリー設計 12.70 m スループ 1986年10月進水 ハンフリー・ジョーンズ(40)指圧療法師、クレア・ジョーンズ(41)レントゲン技師(クィーンズランド州)夫妻がダブルハンドで行った航海は1977年から1980年の間に9回、その中にはメキシコ～フレンチポリネシアへの2,600マイル、フィジー～ニュージーランドへの1,100マイル、シドニー～ヌーメアへの1,200マイルが含まれています。

NO. 67 〈TERRA AUSTRALIS〉 ジョック・ミュー設計 15.24 m スループ 1982年11月進水 ブライアン・ジェフリーズ(50)ドライクリーニング店経営、ルーシー・ジェフリーズ(50)(ニューサウスウェールズ州)4人の子供を持つ夫妻は家族でグレートバリアリーフでのクルージングを楽しみ、子供達が成人したあとは1983年にソロモンやバブアニューギニアを訪問、1984年にオーストラリア北端のトレス海峡へクルージングし、1985年にシドニーへもどりました。

NO. 70 〈GEMINI 5〉 ベン・ミラー(レクセン)修正設計 マストヘッドスループ11.75 m 1981年8月進水 ピーター・スミートン(59)、(共同スキッパー)アン・スミートン(53)(ニューサウスウェールズ州)共同スキッパーである夫妻は、14年にわたってオーストラリアの沿岸をクルージングしてきました。

NO. 71 〈BROWN CREEK GOLD〉 ジョー・アダムス設計 12.19 m カッター 1978年12月進水 デビー・エリックソン(33)建築家、(共同スキッパー)ペル・エリックソン(37)艇庫管理(ニューサウスウェールズ州)艇庫の管理をするご主人と建築家の夫人は、この12年間、ムールーラバ～シドニー等、オーストラリア沿岸でのクルージングを楽しんできました。

NO. 76 〈SHENANDOAH II〉 スパークマン/ステイブンズ設計 10.36 m スループ 1981年進水 ロナルド・ホワイ(63)、ケン・マイケル(64)エンジニア(ヴィクトリア州)共に40年以上のヨット歴をもつスキッパーとクルーはサンドリಂಗムヨットクラブ所属。メルボルン～ホバート、シドニー～ホバート、メルボルン～スタンレー(タスマニア)、メルボルン～デボンポート(タスマニア)等のレースに出場してきました。

NO. 83 〈SPANISH EYES〉 ウィリアム・ガーデン設計 12.80 m ケッチ 1978年5月進水 リチャード・ジャラシウス(48)、シャーロット・コリンホール(27)(ニューサウスウェールズ州)スキッパーはこの8年間に外洋で57,000マイル航海してきました。クルーもスキッパーとともに、4,000マイルセーリングし、一番最近の航海はオークランド～ニューカレドニア～シド

ニーでした。

NO. 87 〈GIN RUMMY〉 サウスコーストヨット設計 11.00 m ケッチ 1981年進水 マックス・マイアー(41)(ヴィクトリア州)、クルー未定 マイアー氏の航海経験にはクルーとして西ドイツのブレーメンからカナリア諸島と、オーストラリア、ブリスベンからグレートケッセル諸島までがあり、また、ブリスベン～グランドストーンレースに参加したこともあります。

NO. 89 〈DANCING SHOES〉 ブルース・ロバーツ設計 12.20 m ケッチ 1985年11月進水 ジョン・チャンピオン(46)(ニューサウスウェールズ州)、クルー未定

NO. 90 〈MOONSTAR〉 C. S. Y. 設計 13.20 m カッター 1971年進水 ロッキー・ボノー(32)、キム・ボノー(19)(西オーストラリア州)クルージング歴10年のスキッパーと2年のクルーは南太平洋とインド洋を横断した経験があります。

NO. 91 〈SUNCHASER〉 ジョン・ビュー設計 1979年5月進水 イアン・ランデル(ニューサウスウェールズ州)、クルー未定 スキッパーは長距離航海の経験として、シドニー～ロードハウエ島～シドニー～パース往復と、シドニー～ホバート往復の2つの航海があります。

NO. 97 〈ANACONDA〉 アラン・ブキャナン設計 16.00 m スループ 1972年進水 トニ・ウイルキンソン(33)、バリー・フィッシャー(42)(ニューサウスウェールズ州)2人の長距離航海の経験は、ニュージーランドからロードハウエ島を経てオーストラリアまでの800マイルです。

ニュージーランド

NO. 9 〈ASTRAL ROSE〉 アラン・ママリー設計 15.25 m スループ 1973年進水 グレアム・ケンドール(40)不動産業、スタン・ピアソン(28)ヨット建造業(クライストチャーチ)スキッパーのケンドール氏は、これまでにホノルル～ニュージーランド、ニュージーランド～オーストラリア、太平洋の島々へ10万マイルに及ぶクルージングと5,000マイルのレース経験があります。クルーのピアソン氏も同様の豊かな外洋でのレース、クルージングの経験を持っています。

NO. 15 〈REWARD〉 ジョン・リドガード設計 13.50 m カッター 1984年11月進水 ジョン・リドガード(65)ヨット設計建設業、ヘザー・リドガード(64)(オークランド市)スキッパーのジョン・リドガード氏は、これまでにニュージーランド～ハワイの回航3回、シドニー～ホバートレース6回、ホバート～オークランドレース4回、オークランド～スパレーレース4回、オークランド～ヌーメアレース4回、シドニー～ヌーメアレース1回、タウランガ～ヴィラレース1回、オークランド～ムールーラバレース1回、ニュージーランドのノースアイランド一周ダブルハンドレース3回、その他太平洋上の航海を数多く経験。今回のレースには

ヘザー夫人と参加します。

NO. 22 (PECO) ポール・ホワイティング設計 14.46 m カッター 1984年11月進水 ビーター・ジョンソン(47), コリーン・ジョンソン(45)(オークランド市) ニュージーランド沿岸部及び、トンガ〜サモア〜フィジーへのクルージングに加えて、夫妻はフィジーのマロリからバヌアツのヴィラへのダブルハンドレースに出場しました。

NO. 29 (TAITOA) フランシス・ハレチョフ設計 11.23 m ガフケッチ 1976年進水 ロバート・スワン(44), レスリー・スワン(39)(オークランド市) 夫妻の航海経験は、1976年オークランド〜トンガ往復3,000マイル、1980年、1981年のオークランドからタヒチ、ハワイ、サンフランシスコ、シアトルを経てカナダに至った12,000マイルです。

NO. 30 (GEMMA) ペリン設計 15.98 m カッター 1985年1月進水 ゴードン・プラウト(40)会社役員、ハーバート・ウイルソン(64)(オークランド市) スキッパー、クルー共に、セーリングを愛し、かねてより出場してみたかったタイプのレースであったためエントリーを決めました。

NO. 47 (RAKOA) ジョン・リドガード設計 12.40 m スループ 1982年12月進水 ダイソン・ギリバー(55), デラ・ギリバー(51)(タウランガ) ラコアは、やはり、ニュージーランドからこのレースに出場するジョン・リドガード氏設計のヨットです。ダイソン氏はスキッパーとして太平洋を33,000マイルをセーリングし、イギリスで行われているファーストネットレースに参加したこともあります。クルーは主にニュージーランド沿岸をセーリングしてきました。

NO. 56 (MAWINGO) デニス・ガンレー設計 10.36 m カッター 1980年11月進水 ブライアン・ハンフリーズ(39)自動車機械工、ルイ・スメット(38)ヨット建造業(オークランド州) スキッパーのハンフリーズ氏のヨット歴は30年。1981年には夫人とオークランド〜フィジー〜ニューカレドニア〜オークランドをクルージング。レース経験としては、クルーのスメット氏と、スメット氏の船で1985年にオークランド〜ムールラバレースに出場して、クラス優勝しました。

フランス

NO. 25 (MEIGE) マルセル・シュブレレ設計 13.00 m ケッチ 1984年8月進水 アラン・デュラント(29)(アンティープ市), クルー未定 フランスからのエントリー第1号です。デュラント氏は1984年、85年にフランスからサンフランシスコへ13,000マイルの航海を経験しています。クルーは現在のところ未定。

NO. 36 (MARARA) クロード・ガユイサン, エマニュエル・ボード設計 12.00 m スループ 1982年5月進水 クロード・ガユイサン(31), (共同スキッパー) エマニュエル・ボードゥノン(24) スキッパーとクルーは鋼製

のマララで1982年のフランスのトゥーロンを出発し、スエズを抜け、インド洋のジブティ、モルジブ、スリランカを経てリユニオン島に到着。1984年にはリユニオン島からオーストラリアのパースまで、いわゆる「吠える40度」の荒波を越えた経験があります。マララはポリネシア語で飛び魚の意味。

NO. 43 (LE MUTIN) マルセル・シュブレレ設計 12.80 m 1983年10月進水 ジャン・リエック・エスブラ(27), ダニエル・ルクール(31)(ニューカレドニア) エントリーはフランス) 2人は1,200マイルのシドニー〜ヌーメア(ニューカレドニア) レース等地元のレースに参加し、また南太平洋を1万マイルにわたってクルージングしています。

NO. 53 (THELEME) ジャン・ルイ・ノワール設計 12.40 m マストヘッドスループ 1983年9月進水 リシャル・デュフォー(33)テレコミュニケーション技師、フランソワーズ・マンジュ(28)秘書(フランス) スキッパーのデュフォー氏は小さい頃からヨットに親しみ、地中海でのレースに参加してきました。1983年にクルーと2人で世界一周航海に出発し、スペイン、ポルトガル、西インド諸島、ポリネシア、サモア、ニュージーランドを経て、ニューカレドニアに到着し、その航程の半分を終えています。

日本

NO. 24 (TASAKI SHINJUYATCHAN) バンデスタット設計 11.00 m マルコニススループ 1986年9月進水 鉾方志郎(57), 鉾方令子(54)(兵庫県神戸市) 35年余りのヨット歴の中で、太平洋を渡る夢を叶えるため、また亡くなったご長男がオセアニアに抱いていた夢を代りに果たすためこのレースに出場します。

NO. 31 (S&B FRESH O₂) ヤマハ35 CS 10.42 m スループ 1983年 内海昭雄(20)学生、内海俊雄(18)学生(静岡県清水市) これまでのエントリーの中で最年少のペアです。1978年〜1981年の間に、家族とともに31フィートのスループで、太平洋、大西洋を横断し、米国、メキシコ、パナマ、英国、ポルトガル、スペイン、ブラジル等の国々を訪問してきました。スポンサーはエスビー食品。

NO. 92 (TSUTA) 10.60 m ケッチ 1963年11月進水 津田徹志(36), 竹中哲次郎(64)(山口県徳山市)

イギリス

NO. 2 (SULEIKA) ブルース・ロバーツ設計 13.44 m カッターヘッドケッチ 1984年進水 スチュアート・ドッド(38)エンジニア, サリー・ドッド(38)経理士(西サセックス州) ドッド氏は子供の頃からヨットに親しみ、ヨットを最上の趣味とし、1976年に大西洋を渡って以来、1983年にもイギリス〜デンマークを帆走しています。サリー夫人もご主人と共に15年間のヨット歴をもつヨットウーマンです。ドッド夫妻は昨年9月英

国からメルボルンに向けて出港。10月にはフランス、スペインを経てポルトガルをクルージング、その後カリブ海、パナマ運河を経て太平洋へというルートでメルボルンへ向かうようです。

NO. 23 (ELEGANCE) G・スタデルⅢ設計 14.63 m
ケッチ 1981年10月進水 ジョン・ハンター(47)、キヨミ・ハンター(40)(サリー州)台湾で建造された〈エレガンス〉は夫妻と2人の息子に乗せ、ホンコン、フィリピン、パラオ、ニューギニア、オーストラリア、インド洋を横断して、アフリカ、ブラジル、カリブ海、ヨーロッパを航海しました。航海距離は32,000マイル、これから太平洋を横断し、オーストラリアへ向い、世界一周を達成します。

NO. 27 (TIKITAS) スパークマン&スティーブンス設計 13.10 m スループ 1970年進水 ピーター・バーナード(47)(デボン州)、クルー未定 スキッパーは今回の出場艇に乗り、ダブルハンドでギリシャからカリブ海へ、また同じくダブルハンドでパナマからオーストラリアへ航海した経験があります。

アメリカ

NO. 6 (ANDIAMO Ⅲ) ハーウッド S. アイヴス設計 12.979 m カッター ハンスクリスチャン43 T 1982年8月進水 スーザン・カー(39)法律家、アンディー・カー(64)退役米海軍大佐(コロラド州)この6年間、ヨットで生活をしながら5万マイル以上航海してきました。1979年にはヨーロッパをクルージング、1982年には大西洋を横断、現在太平洋を横断中でニュージーランド付近をクルージングしています。エントリー艇はスーザンがスキッパーを務める〈アンディアモⅢ〉。

NO. 84 (MELUSINE Ⅲ) アイランズヨット社設計 11.20 m スループ 1970年進水 ジョーガン・ホーカー(36)、チャーリー・スミス(33)(アイダホ州)女性スキッパー、ホーカー氏はダブルハンドで8年間、フロリダ、カリブ海、中央アメリカ、南太平洋やニュージーランドをクルージング。クルーのチャーリーもやはりイギリス、カリブ海、北・中央・南アメリカ、南太平洋を広範囲にクルージングし、単独で大西洋横断の経験もあります。

NO. 93 (CONCERTO) デッド・フッド設計 14.87 m ヨール 1969年進水 ビル・コルサースト(32)、佐藤優子(26)(テキサス州)スキッパーはシングルハンドまたはダブルハンドで50,000マイル以上の経験を持ち、その中で、アメリカのボストンからタヒチまでなどシングルハンドで3回太平洋を渡っています。ダブルハンドをタヒチからオーストラリアまでのセーリング経験を持つクルーは少人数で10,000マイル以上クルージングしてきました。

カナダ デンマーク オランダ

NO. 58 (COOKIE CUTTER) ダグ・ピーターソン設

計 11.00 m カッター 1981年8月進水 ライル・チェイス(48)、キャロル・チェイス(44)(カナダブリティッシュコロンビア)夫妻は1975年から1976年にかけて、43フィートの〈コピーキャット〉に乗り、カナダのバンクーバーから南太平洋へ航海しました。1983年6月、今回の参加艇に乗り、再びバンクーバーを出発し、南太平洋の島々を経て、現在オーストラリアのシドニーに滞在しています。

NO. 34 (JOSEPHINE) ジャーマン・フレーズ設計 12.74 m スループ 1981年進水 ワーナー・グラム(50)医師、インゲ・リセ・ステファンセン(46)弁護士(デンマーク)夫妻のこれまでの航海距離10万マイルはすべてダブルハンドです。この中には、大西洋横断3回、太平洋横断3回が含まれ、最長無寄港距離は5,300マイルです。また1981年にはシドニー〜ホバートレースに出場しました。

NO. 68艇名未定 アラン・バレイブ設計 12.19 m カッター 1979年進水 ヤープ・テディン・ファン・ベルクホウト(42)(オランダアムステルダム)、クルー未定 オランダから初のエントリーです。スキッパーはこれまでに、オランダからポルトガル領アソレス諸島往復をシングルハンドで、またオランダからスペイン、スコットランドのシェトランド諸島への航海をダブルハンドで行ったことがあります。

(4) クラス分け未定

NO. 78 (酒呑童子) ジョー・アダムズ設計 13.00 m スループ 1986年12月進水 ピーター・ブラウン(32)、斉藤ミノル(52)(東京都台東区)スキッパーのブラウン氏は10年間、ショートハンドでタスマン海峡、バス海峡、東オーストラリアの海を渡り、レースにも参加してきました。斉藤氏は日本国内を13年にわたってセーリングしてきました。

NO. 82 (FOREVER YOUNG) 11.00 m 1985年12月進水 ボイド・スミス、ジョン・ハミルトン(オーストラリアニューサウスウェールズ州)スキッパーのスミス氏の航海距離は50,000マイル。そのうち10,000マイルがレースです。クルーのハミルトン氏は10,000マイルの航海経験のうち700マイルをダブルハンドで行っています。2人とも昨年の暮れのシドニー〜ホバートレースに出場していました。スミス氏はエントリー No. 49レネゲイドのスミス氏の子息です。



7. カップ・トロフィー紹介

・YAMAHA OSAKA CUP (優勝カップ)



・2位 トロフィー



・3位 トレイ



・ファストホームカップ



・記念メダル



クルーザーグループ、レーサーグループクラスA及びクラスBの優勝艇に贈られる。高さ45 cm, 重さ7.2 kg。南半球から赤道を超え、北半球のゴールに向かって走るヨット群がカップの周囲にレリーフされている。

各グループ、各クラスの2位に贈られる。

各グループ、各クラスの3位に贈られる。

参加全艇を通じ最初にフィニッシュラインを越えた艇に贈られる。高さ60 cm, 重さ5.6 kg。風とほほえむ女神が表現されている。

完走艇のスキッパーとクルーに贈られる。直径6 cm, 重さ130 kg。表には光琳風の荒波が、裏には本レースのシンボルマークが浮き彫りされています。材質：銅製、金メッキ。

以上 YAMAHA OSAKA CUP '87 推進協議会から授与されるカップ、トロフィーの他、協力団体からも多数の賞や記念品が贈られる予定です。

8. 行事予定

大 阪

開催日	行 事	会 場
5月中旬	■表彰式 フィニッシュした参加選手をはじめレース関係者、協力者が集うフォーマルな表彰式で、招待者に限り参加できる。 主催：YAMAHA OSAKA CUP '87 推進協議会	都ホテル大阪
5月2日(土)～5日(月)	■第14回全国自治体職員ヨット競技大会(予定) 全国自治体職員ヨット連盟のディンギーレースを実施する。(約40艇参加予定)あわせて小・中学生の海上見学招待をおこなう予定。 主催：(財)日本ヨット協会	北港ヨットハーバー
5月5日(日)	■YAMAHA OSAKA CUP '87 国際親善ヨットレース全国自治体職員ヨット連盟の有志と、YAMAHA OSAKA CUP メルボルン/大阪ダブルハンドヨットレース1987の参加選手によるスナイプ級の親善ディンギーレースを実施する予定。 主催：大阪市役所体育会ヨット部	北港ヨットハーバー
5月上旬～中旬	■帆船「日本丸」「海王丸」などの寄港要請 運輸省航海訓練所の練習帆船「日本丸」や「海王丸」をはじめ、練習船「青雲丸」など6隻の大阪寄港を要請しており、実現すれば一般公開も検討中。 主催：(社)大阪港振興協会 (社)近畿海事広報協会	大阪港内
5月中旬	■YAMAHA OSAKA CUP '87 参加選手歓迎パーティ レース関係者、到着した参加選手、ボランティアなどと、一般市民の交流を図るカジュアルなアウトドアパーティ。 ビジターの来場も歓迎します。 主催：YAMAHA OSAKA CUP '87 推進協議会	北港ヨットハーバー
5月中旬	■オーストラリア・ヴィクトリア州展 YAMAHA OSAKA CUP メルボルン/大阪ダブルハンドヨットレース1987のスタート地メルボルン港があるヴィクトリア州の文化、物産、ファッションなどを広く展示紹介する企画。 主催：ヴィクトリア州実行委員会	近鉄百貨店 上本町店
必要の都度	■参加選手観光ツアー フィニッシュした参加選手のうち希望者に対し、一般市民のボランティア・ガイドによる奈良・京都の観光ツアーを実施する。 主催：大阪システマタイズ・グッドウィル・ガイド・クラブ YAMAHA OSAKA CUP '87 推進協議会	
必要の都度	■参加選手ホームステイ フィニッシュした参加選手のうち希望者に対し、ボランティア団体の受け入でホームステイを実施、国際親善を図る。 主催：国際親善ボランティアセンター YAMAHA OSAKA CUP '87 推進協議会	近畿一円

メルボルン

開催日	行 事	会 場
3月17日(水)～ 21日(日)	■日本文化週間 ・展示部門 生花、書画、日本画、児童絵画、写真 など ・実演部門 華道、茶道、書道 など 主催：メルボルン港湾局、メルボルン市	メルボルン タウンホール
3月19日(木)	■記者会見 レースのスタートにあたって、最終参加 選手及び関連事項のプレス発表 主催：(社)日本外帆走協会 サンドリンガムヨットクラブ ■艇長会議 ルールを中心に気象・海象状態を含めた 参加全艇長に対する最終説明会 主催：(社)日本外帆走協会 サンドリンガムヨットクラブ	メルボルン ワールド トレードセンター
	■公式パーティ 現地関係者、協力者に対し、参加選手の 紹介をするフォーマルなパーティで、招 待者に限り参加できる。 主催：YAMAHA OSAKA CUP '87 推進協議会	メルボルン メンチーズ アト リアルト ホテル
3月20日(金)	■クラブパーティ 参加選手及びサポーター、家族などが自 由に集うカジュアルなパーティ。 主催：(社)日本外帆走協会 サンドリンガムヨットクラブ	サンドリンガム ヨットクラブ

9. 実施団体・協力・協賛・後援一覧

企画：大阪市

主催：社団法人 日本外帆走協会

主催協力：サンドリンガムヨットクラブ

タイトルスポンサー：ヤマハ発動機株式会社

協力：メルボルン市

メルボルン港湾局

メルボルン日本人商工会議所

メルボルン日本人会

スローカム協会

社団法人 大阪港振興協会

大阪 S.G.G. クラブ

国際親善ボランティアセンター

日本貿易振興会 (JETRO)

財団法人 日本ヨット協会

協賛：東洋通信機株式会社

カンタスオーストラリア航空会社

株式会社 都ホテル大阪

サントリー株式会社

日本コンベンションサービス株式会社

株式会社 角川書店

N E C

後援：大阪府

大阪商工会議所

財団法人 大阪21世紀協会

財団法人 日本海事広報協会

社団法人 日本舟艇工業会

在大阪神戸アメリカ合衆国総領事館

英国総領事館

オーストラリア大使館

オーストラリア総領事館

オーストラリア ヴィクトリア州政府

カナダ大使館

カナダ総領事館

デンマーク大使館

ニュージーランド大使館

オランダ大使館

関西日豪協会

10. プレスセンターの設置について

大阪

①場 所 大阪市港湾局 1 階
大阪市港区築港2-8-24
Tel. 06-572-5121開設期間 3月14日(土)～レース終了
※日曜・祝日を除く

開設時間 9:00～17:00

②場 所 大阪北港ヨットハーバー
大阪市此花区常吉2丁目
Tel 決定次第お知らせし
ます開設期間 4月20日(月)～5月15日(金)
(必要に応じて延長)

開設時間 9:00～17:00

メルボルン

場 所 ワールドトレードセンター1階
World Trade Centre,
Melbourne, Victoria
3005開設期間 2月17日(火)～5月1日(金)
※土・日曜を除く

開設時間 9:00～16:00(現地時間)

担当者 Mr. John Dickinson
Ms. Robyn Swain
Mr. Doug Russell

11. プレスセンターでの情報提供

3月21日(土)のスタート以降、アルゴシステムにより得られる全ての情報をお伝えすることができ、備え付けのPC(パソコン)端末機により、必要な情報のみを取り出してご利用いただくことができます。また、週報を発行します。

■PCで得られる情報(予定)

1. YAMAHA OSAKA CUP メルボルン/大阪

ダブルハンドヨットレース1987プロフィール

レースの概要をはじめ、大阪・メルボルンの街や港についてまた、レースコースの解説、見どころに加え、アルゴスシステムの解説が得られます。

2. ヨットとは何? ヨットレースとはどんなもの?

ヨットレースとは何か? 世界の大きなレースは? そしてヨットの種類や歴史についての情報が得られます。

3. エントリーリスト

グループ別、クラス別、国別の参加艇リストや、参加選手のプロフィールなどが得られます。

4. 参加艇の動静

全艇の位置図をはじめ、海域ごとの位置図やクラス別や国の順位図、順位表が得られます。

5. 気象・海象データ

全体の天気図をはじめ、レース期間中の気象概況、レースコース局部の予想天気図などが得られます。

6. フィニッシュ予想

各艇のフィニッシュ予想日や、トップ艇のプロフィールなどが得られます。

7. 到着状況

全体、グループ別、クラス別、国別の到着艇一覧表が得られます。

8. 関連行事

メルボルンや大阪での関連行事の紹介が得られます。

ただし、メルボルンのプレスセンターにおいては、一部提供情報のメニューが異なります。

12. プレスセンター利用案内

各プレスセンターのご利用に際しては、YAMAHA OSAKA CUP '87推進協議会が発行する“記者章”を提示してください。

PC 端末機をはじめ、電話や FAX など自由にお使いいただくことができます。

〔記者章のお渡しについて〕

別添の葉書にて、2月14日(土)までにお申し込みいただければ、取材要領とあわせて送付いたします。

13. プレスセンター開設前、閉鎖後の問い合わせ

大阪

大阪市港湾局振興課

大阪市港区築港2-8-24

Tel: 06-572-5121

担当者 中井貞幸、大谷昌弘、山岡真澄

メルボルン

メルボルン港湾局 (Port of Melbourne Authority)

World Trade Centre, Melbourne, Victoria 3005

Tel: 03-611-1681 Tlx: AA34211

Fax: 03-611-1905

担当者 Mr. John Dickinson / Ms. Robyn Swain

サンドリンガムヨットクラブ (Sandringham Yacht Club)

Jetty Road, Sandringham, Victoria 3191

★ アルゴスシステムを採用 ★

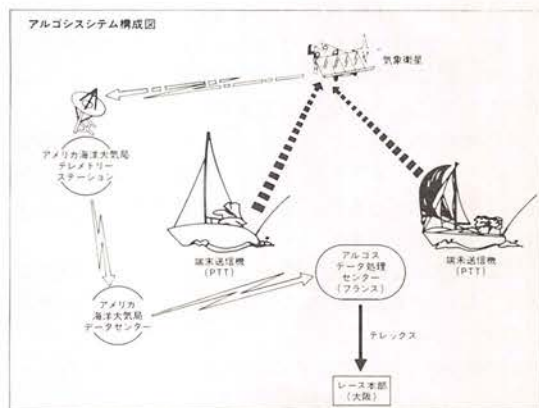
YAMAHA OSAKA CUP では、参加ヨットの追跡手段として、アルゴスシステムと呼ばれる人工衛星を使った位置確認システムが使用されます。

フランスと、アメリカの共同開発によるこのシステムは、物体の位置確認や気象・海象のデータを収集するために使われています。このシステムの最大の特徴は、システム利用者の端末送信機の位置が地球上の全域で確認できることです。本来の使用目的に加えて、近年、欧米諸国では、気象・海象データの収集と捜索救難を兼ねて、端末送信機をヨットに積み、外洋レースにも盛んに利用されています。

収集したデータを周期的に送信する端末送信機を PTT と呼び、32チャンネルまでのデータを送信することが可能です。YAMAHA OSAKA CUP では、2チャンネル—気象・海象データの収集に1チャンネル、緊急事態用に1チャンネルが使われます。PTT の位置は、送信周波数のドップラー偏移量から計算されます。アメリカの気象衛星に受信された PTT からのデータは衛星メモリーに蓄積され、地上テレメトリーステーションに収集されます。フランスで処理された後、データは衛星が受信してから、3～

6時間以内にシステム利用者のもとへ送られます。

YAMAHA OSAKA CUP では、オフィシャルサプライヤーである東洋通信機株式会社 (トヨコム) のご好意により、アルゴス用端末送信機が参加艇に提供され、レース経過についてホットな情報を皆さんにお届けすることになっています。尚、“アルゴス”とは、100の眼を持つといわれるギリシャ神話の怪物です。



Tel : 03-598-7444 Fax : 03-598-8109
担当者 Mr. Doug Russell

14. スタート時の現地取材について

3月21日(土)のメルボルン港スタートの海上取材については、現地に共同取材船の運航を計画しています。乗船定員の都合上、別添の葉書にて事前にお申し込みくださるようお願いいたします。

なお、独自に航空機やボートのチャーターを希望される場合はメルボルン側で予約を代行してくれることになっています。この場合、まとめて申し込みますので、別添の葉書にて2月14日(土)までにお申し込みくださるようお願いいたします。

また、現地取材に関わる航空券の手配やホテル予約は下記でお手伝いできます。

☆株式会社 ジャパングレイス
営業企画部 野田・窪田
〒150 東京都渋谷区2-11-13松田ビル
Tel : 03-406-0006 Fax : 03-406-6779

☆近畿日本ツーリスト株式会社

大阪海外旅行支店 清座・朝井・渡辺・小沢
〒530 大阪市北区曽根崎2-11-8日興ビル
Tel : 06-313-6811 Fax : 06-313-6858

15. 一般広報活動について

①広報コーナーの設置

大阪市内(大阪市役所他3ヵ所予定)に参加艇の位置表示パネルとあわせ、PC端末・モニターテレビを設置、アルゴシステムにより得られる情報を画面に送ります。

②BBS(プレティン・ボード・システム)による情報提供

日本全国にアクセスポイントを持つBBSにヨットレース情報を昭和62年3月21日からレース終了日まで提供する予定です。

BBSの概要

略称BBS正式名は「プレティン・ボード・システム」と呼ばれ電子伝言板と訳されています。

これはその名前からもわかるように、大学のキャンパスや、駅にある伝言板、町の回覧板と同じものを、電話とコンピュータを使って実現したものです。

通信機能を付加したコンピュータの中に伝言板をつくり、パソコンでアクセスして、情報を検索したり伝言がインプット出来る、みんなの連絡場所にしてしまおうというものです。

情報を書き込む場合や探すときには、パソコンを電話につないでBBSのホストコンピュータにアクセスします。

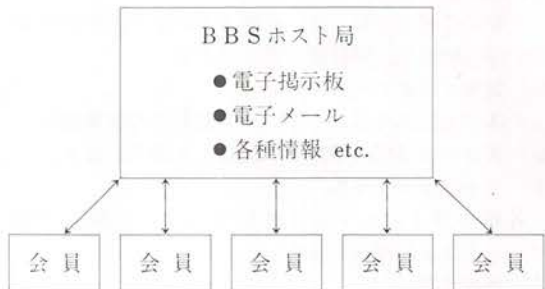
BBSの中にはいくつかのカテゴリーに分かれているので、その中から必要なものを選びパソコンのキー

ボードを使って入力します。

BBSには、パソコン+ディスプレイ、音響カプラかモデム、電話、それにパソコン通信用ソフトを用意し、BBSの会員になれば(無料・有料)誰でも簡単にアクセスすることができます。

BBSはアメリカではすでに3000以上もあると言われていますが、その多くはクラブや自治体などのネットワークの道具として使われています。

日本では50~60のBBSが開設されているようです。



BBSにアクセスするために必要な装置

1) パソコン+ディスプレイ

RS-232C インターフェイスを装備しているか、オプションで増設できること。

2) 電話

モデムとして音響カプラを用いるときは、600型(通称 黒電話)、専用のモデム装置を使うときは、電話器と回線がモジュラ式になっていること。

3) モデム装置

パソコンからのデジタル信号を、電話回線で伝送できるアナログ信号に変換(変調)したり、その逆変換(復調)をする装置。

4) RS-232C ケーブル

パソコンとモデム装置を接続するためのケーブル。

5) パソコン通信用ソフト(ターミナルソフト)

パソコン通信をより簡単・便利に出来るソフト。

レース情報をサービスするBBS

NECが主宰するPC-VANを予定しています。

その他のBBSにも協力を要請する予定。

レース情報をサービスするBBSが決定すればリストを配布します。

③その他

市民参加による関連行事の実施や、市内各所へのニュースの掲示など多くの機会を得て、ヨットレースの状況をお伝えします。

フィニッシュ海域



YAMAHA OSAKA CUP 1987

日本参加艇 回航／船積スケジュール 1987年 1月17日

船 名	回航 船積	出 航 日	出 航 場 所	メルボルン到着予定日	備 考
1. ベンガル II	回 航	1986. 11. 15	伊勢湾マリーナ	1987. 1. 25-31	現在シドニー
3. オイドン	船 積	1986. 11. 30	横 浜	1986. 12. 15	メルボルン・ホバートレース 出場
5. カナーン	回 航	1986. 10. 15 0800	岡山県宇野港日之出		
7. コーデン オケラ	回 航	1986. 12. 14	静岡県清水港	1987. 2 月末	1. 16 ラバウル到着
8. ハートオブグリコ	回 航	1986. 10. 26 1100	大阪港北港	1987. 2. 20	1. 16 ヌーメア到着
24. タサキシンジェヤ・チャン	回 航	1986. 12. 7 1100	兵庫県芦屋浜	1987. 2. 20 頃	現在ラバウル
26. コウベゴーフ	回 航	1986. 12. 14 1100	淡輪ヨットハーバー	1987. 2. 20	1. 16 ガタルカナル 南付近
28. アルビレオ II	回 航	1986. 12. 27 0800	和歌山県下津港	1987. 2. 28	
21. 堀江艇	船 積	1987. 2 予定			
31. S&B フレッシュO ₂	船 積	1986. 12. 20	横 浜	1987. 1. 12	クルー 1. 13 メルボルン 到着
4. どんがめ VIII	船 積	1987. 1. 13	東 京	1987. 1. 28 予定	
38. セイラ	回 航	1986. 12. 14 0800	堺 出島ハーバー	1987. 2月末 / 3月初旬	1. 18 グラム 出航
39. ドクター ライ	回 航	1987. 1. 23 予定	横須賀		
44. アルファ キュービック	船 積		デンマーク	1987. 1 中旬	クルー 1. 20 頃メルボルン 到着
57. 小田艇	チャーター				艇は、オーストラリアでチャーター
60. ズー	在オーストラリア				
69. つばくろ	回 航	1987. 1. 予定	グラム		ジャパン・グラムレース出場
72. 酒 一 号	船 積	1987. 1. 月末	名古屋	1987. 2月初旬予定	
78. 酒呑童子	在オーストラリア				

75. 岡安艇、92. 鳥、94. ドンジュ、98. フジIIIは、未定。

出場者からのメッセージ

堀江 謙一氏 48歳 兵庫県芦屋市在住
ヨット冒険家

(主な経歴)

1962年 マーメイド号で単独太平洋横断
1974年 マーメイドⅢ号で西回り単独無寄港世界一周
1982年 世界初縦回り単独世界一周
1985年 ソーラーボートでハワイ/日本海航海
(寄せられたメッセージ)

90艇にものぼるエントリー。またその大半が海外艇ということで、海外のヨットマンに逢えるのを楽しみにしています。

できれば上位入賞したい。

小田 義秀氏 41歳 兵庫県神戸市在住
会社員

(主な経歴)

1975年 沖縄海洋博記念太平洋横断シングルハンドヨットレース
1977年 大西洋横断
1978年 シドニー/ホバートレース
1981年 ポートピア記念太平洋横断シングルハンドヨットレース
1982年 香港/マニラレース
(寄せられたメッセージ)

三月秋、樹々のいろづくメルボルンを後にし、赤道で灼熱の夏を通過、花咲き緑溢れる春に大阪へ、季節を逆に体験する世界初、第一回目の縦断ヨットレースであり、世界の強豪が多数参加するこのレースに多くの友人、知人のご協力と理解ある会社の首脳陣により参加できることを心より感謝しています。この意に答えるべく最善を尽くしレースを完遂するものです。

貴方の“ロランC”受信機は使えない!!

NORC 通信委員会

①ロランC 9970-Z 送信局は1987年春 Yap 島から Guam 島へ移転ノ

米国コーストガードが運営しているロランC 9970-Z 送信局は1987年春 Yap 島から Guam 島へ移転するとの情報がコーストガードから発表されました。正確な日時は不明です。この移転によって現在貴方の艇に搭載しているロランC 受信機では、硫黄島から南で緯度・経度指示が得られません。この対策として米国コーストガードから発表されるデータを基準に作られた自動計算機能のプログラムを変更した新 CPU に、買い求めたメーカーで組み替えて貰う必要があります。

新しい CPU の取り替えなどに就いては各メーカーにお問合わせして下さい。

②この移転に先立ち、硫黄島の9970-M局が昭和62年2月13日00:00 UTC から3月31日07:00 UTC の間停止します。この停止によって本州周辺海上のロランC システムによる船位測定は出来無いでしょう。又、停止・移転などの理由についても米国民の税金による軍事施設の一部ですので一切不明です。日本周辺海域のロランシステムについて問合せ先

Commander, Coast Guard Far East Section APO San Francisco 96328 Tel 225-8405 です。今シーズンのレースは、セキスタントのレンズ研いての天文・地文航法かデッカ、オメガなど又他艇より一足先に新プログラムの CPU を入手して、電子帆船で闘うかは貴方の艇の問題ですね。

現在のロランC 9970チエンの INFORMATION は下記の通りです。時間差測定など機器調整に御利用下さい。新しいロランチエンではありません念のため。

9970 Northwest Pacific

Station	Emission Delay	Coding Delay	Power in KW	WGS-72 Coordinates
M-Iwo Jima, Japan				24° 48' 03.6" N 141° 19' 30.3" E
W-Marcus Is, Japan	15283.98	11000	1800	24° 17' 07.9" N 153° 58' 53.2" E
X-Hokkaido, Japan	36685.17	30000	1000	42° 44' 37.1" N 143° 43' 09.2" E
Y-Gesashi, Japan	59463.29	55000	1000	26° 36' 25.0" N 128° 08' 56.4" E
Z-Yap, US Trust	80746.75	75000	1000	9° 32' 45.8" N 138° 09' 55.0" E
Monitor-Yokota, Japan				35° 44' 34.6" N 139° 21' 41.3" E
Monitor-Changsan, Korea				35° 11' 27.0" N 129° 08' 48.0" E
Monitor-Guam Is, USA				13° 35' 19.8" N 144° 50' 24.6" E

コンチネンタルカップ ジャパングラムレース コミッティ報告に代えて 服部一良

■第3回目とにかく終わった。

〈摩利支天〉によるコースレコードの更新、失礼きわまる予断と偏見を持てたことを、恥入らなくてはならない、〈ダーマII〉の快走など、素晴らしい収穫も見た。だが、エントリーが5艇だったところが、やはり淋しくて、せっかくの素晴らしい収穫もプラスマイナスでちょんにされるかもしれず、ひと仕事を終えたわりには、スッキリしてない。

その他、参加は5艇といえども、スケールはインターナショナルレースであって、それ故のハプニングにも幾つか遭遇し、こちらサイドからのダメージも、まだ幾分か残っている。

今回は図らずもコミッティを務めたけれども、当方は第1回と第2回はクルーとして参加していて、このイベントへの個人的な思い入れは、おそらく人一倍激しく、だから反動も人一倍に強くて必要以上に感じているのかもしれない。

もっとも、シコリの質は実行委員会やコミッティサイドで解決が可能だったものと、そうではないものとに区別は出来て、たとえば、今回に限って、ファーストホームトロフィが欠落して、それもセレモニーの土壇場まで気付かずにいたのは、今回の運営サイドがもたらした大失態に他ならないが、参加艇数を巡る諸問題は、実行委員会やコミッティなどの運営サイドだけで片づく問題ではない。われわれは参加しやすい環境をつくることに、せい一杯に務めるのがせいぜいで、ゆきつくところはNORC 全体に関わるころだと思ふ。

そこで、当方のやや反応過剰な症状の間に、運営サイドの反省点の総濼えはもちろん、あちこちへの注文も考えてみたい。なお、コミッティサイドはこちらに戻って早々に、あたりまえのことだが反省会を開いた。出掛ける前のミーティングとは異なり、事後の話は、これまたあたりまえだが、なにもかもはっきり判って、内容はきわめて濃かった。でも見解が別れたものも残った。近々に次回へ向っての、エージェントを含めた会合も予定されている。そしてこの会合で何かは決まらだろうが、望まれる全部に答えが出るとは期待し

てない。

全員一致は民主主義に反する、とかのセリフがひところ流行したような記憶があるが、安易なコンセンサスを頭から疑がう、骨太の精神が伺えて、今もって耳ざわりは悪くないと思っている。したがって、以下はコミッティサイドの、決して総意ではない。

■参加艇数の多寡に振り回されて

今となって悔やむのは、このレースの独自とするところを、思ってたほどには理解していなかったということに尽きる。当方は、最初にこの企画が生まれた頃から付き合っていて、それだけに多少は舞い上がっていたかもしれず、なおさらである。

グラムまでのレースはほんとうに素晴らしい。すでにあちこちで述べたことだが、真冬の日本から異国の常夏の島へ一路。スタート直後は生半可でない試練に耐えなくてはならないが、これをパスすれば、あとは一日の航程で1ヶ月の季節が振り返る、夢航海となる。夜空にはオリオンが終夜輝き、コースの中途からは、南半球の王者カノプスも次第に高度を上げてきて、やがては南十字星も捉えられる。新聞もテレビもなく、もちろん電話も鳴らない、この自然の刻々たる歩みの中だけで、シーマンシップとナビゲーションの技術が問われるのだ。

そしてわれわれは、この南の島への航海を決して冒険ではなく実現させる、ハードとソフトをすでに獲得しているのである。

さらに、これを逐げるのに必要な期間は年末年始に掛かるおよそ10日間前後。それほどの無理難題な期間ではない。

だからこのようなレースを、NORCの現状の中でどのように位置付けるか、あと一歩か二歩詰め寄っていけば、参加艇数に対するこだわりを、あそこまで持たずにすんだかと思うのである。

トランスバックレースの第1回は、参加3艇で始まった。1906年のことである。そして参加艇数がふた桁の12艇に達したのは1934年。この間第一次世界大戦のブランクがあるけれども、実に28年間も要している。これが今や、み桁のフリートに迫まる勢いを見せてい

る。

われわれはこの確固たるポリシーに学ぶのに不用意だった。企画のポリシーに自負があるのなら、参加が5艇だろうが10艇だろうが、たとえ2艇であろうとも、頑迷に開催する気概が必要だったのだ。

このところが、ステアリングセクションのまずはの反省点。そしてこの至らなさが、次のようなアクションをも呼んだ。

■気概が足りなかった

ゲームレースは、NORCの経理から必要経費の持ち出しが認められていない。それ故に、現在の運営のシステムではスポンサーが存在しなければ開催が出来ない。幸いにも、前回からコンチネンタル・マイクロシア航空という、願ってもないところからの後援がいただけで、合わせてゲーム政府観光局やシーボニアの協力も得て、イベントは可能になっている。したがって当然、われわれはこちらに戻って直ぐさま、このスポンサーサイドに出向き、報告かたがたお礼を述べた。だがここまではあたりまえなのだけれども、エントリーが5艇という数が明らかになったとき、その多寡にうろたえを隠せず、スポンサーのもとへ走ってしまい、今となっては、あれは意気地がなかったきらいが濃厚で、残念に思わざるを得ないのである。

前述したようなポリシーがあれば、参加艇数そのものに怯えることもなく、スポンサーサイドもそれを認めてくれた気がする。聞くところによると、企画の段階での今回は15～6艇の参加が期待出来るのではないかと、まったくの希望的観測でしかない数が、希望的観測という但し書きが抜けて、スポンサーに伝わったという話もあり、これが事実だとすると、これはまた次元が異なる運営サイドの汚点になりかねない。

ともかく、話は一人歩きしてニュアンスが変わるといふ教訓を含め、あのアクションの前後は、反省するところ大である。

■理想的なシステムとは

現地でのフィニッシュ業務には、こちらから要員が渡航しそれを担いでいるが、これからも現行のままでよいものなのか、そろそろながらも疑問が否めない。

鳥羽パールレースは、いうまでもなく前夜祭とスタートを東海支部が担当し、フィニッシュとアフタパーティが関東支部に委ねられている。前述のトランスバックレースにしても同様なケースである。

せっかくの航海であるからには、見送る側と歓迎する側とのカラーが違えば違うほど、それに越した事はない。スタート時の耐寒完全武装姿が短パンTシャツに変わっただけで、同じ顔振れがヤァヤァと現われるのは、おそらくシラケさせているに違いないと、気に病んでいる。

冗談はさておいて、第3回目を終えたからには、もうこのあたりに明確なビジョンを持ちたいと思う。

現地マリアナスヨットクラブの方々は、みな暖かく

親切このうえもないのだが、組織化された機能の面となると、これがよく判らない。

本来のクラブライフとは、自主的でそれでいて偶然のような集いこそが理想らしく、いくら共通の目的を抱えるからとはいえ、個人にパートとしての機能を求めるなどは、似ての外らしい。この意味ではマリアナスヨットクラブは真のアナーキーの至上のクラブかもしれない。といて困るときはやはり困ってしまいジレンマに悩まされて、そこでもういつそのこと、多少の何かは承知のうえで、一度すべてをお願いしてみたらと思う。

失礼にあたるかもしれないけれども、最悪の場合、ファーストホーム艇はフィニッシュタイムを自己申告して、その後はこの艇がコミッティボートを務めるなどの、フォローの方法をあらかじめ考えておけば、十分に可能なのではないかと思える。

今回、コミッティは3名を一組として三組を編成し、フィニッシュは二組6名で迎えるローテーションを考え、計9名が現地の渡ったが、要領にさほどの悪さを覚えないうちにもかかわらず、忙しかった。ローテーションは崩れ、一度だけだが過半数が24時間勤務を余儀なくされたほどだった。

何しろこちらでの場合のように、フォグホーンを鳴らしタイムを記録し、あと申告書などを受け取ってOK、ではない。これらの通常の業務の他に、海上勤務員は、まず冷い飲物を差し入れ、それから指定されたブイのころまで艇を誘導し舳いを手伝い、その後、必要に応じたカスタマーの送り迎えが入って、最後にクルーを上陸させ、ここでようやくワンサイクルの義務が終わるのである。陸勤も決して楽ではない。カスタマーの呼び出しとその応待も大変で、クルーをホテルまで送るのも忘れてはならず、その他電話がジャンジャン騒いでも処理出来るのは限られる人であり、その人はそれにだけに追われるという、ともかく異国での、それも地の利もよくない、それにボンツーンもない、岸の利も欠けているところで、プラスアルファを抱えての仕事であったのだ。

この点だけに限れば、われながらまったく勝手にフィニッシュが5艇ですんだのがまことにありがたく、希望的観測の15～6艇の参加が実現していたら、コミッティサイドの修羅場が必至、それがどの程度か、考えたくもないほどである。

以上のような状況も、現地にバトンタッチが可能となれば、ガラリと変わるのではないかと思う。コミッティ要員に必要な経費も決して少なくなく、それでいてそれぞれは何か必要以上に苦労している感じで、すでにそろそろという悠長なレベルの課題ではないかもしれない。

■すわ抗議、でも含むところは永遠の課題で

オフィシャルな形では表面に浮ばなかったけれども、〈摩利支天〉のあまりの早さに、それもファース

トホームは然りとしても、ハンデキャップ修正後でも、ぶっちぎりの優勝に、一部の艇から決して穏やかでない発言が出たと聞いた。伝聞に接するたびに、青くなったり赤くなったりするほどの、感受性を、とうに失っている当方だが、クルーザーレーティング委員会のメンバーでもある当方としては、聞き流せなかった。悪い噂でも、世論のひとつである。そこでまず、IORのレーティングに基づいたレース結果を算出してみた。でもこれでも、〈摩利支天〉のぶっちぎりの優勝の、その率はたしかに低下したものの、〈摩利支天〉はまだ余裕たっぷりて勝利していた。たとえIORの計算でもって優勝の行方が変わったとしても、このレースではクルーザーレーティング適用を最初から明記していて、このレースに関しては何の問題も生れない。問題があるとしたらそれは今後の課題に過ぎない。だからクルーザーレーティングでもIORでも、そのどちらを適用しても順位の結果が同じなら、一部の艇の発言を支えた根拠はいったい何なのか、まったく見当も付かず、ただ困ってしまう。

まさか、海外のイベント参加のために国内ではダブル計測を受け、さらに先方のメジャーによるきびしいチェックをパスした、〈摩利支天〉の計測値そのものを疑っているとは考えられず、他に何が残るのか、ますます判らない。

ともあれ、誰もが満足する絶対に正しく公平なハンデキャップシステムは、今もないし、人々はそれを求めている努力は重ねるだろうが、今後も現われるわけがない。IMSにしても素晴らしいシステムのようなのだが、現行の類に比較した話であって、IMSでも、わずかなポジションの違いにもかかわらず、風に恵まれた艇と恵まれなかった艇との差は、救えない。

今回は〈摩利支天〉にとって、絶好のコンディションだったからの結果であって、もし前回のように南風が吹きつづいた状況ならば、それこそ結果は変わったかもしれない、このように考えた方が妥当と思うのだが、というところで、次の問題。

■まったく残念だったこと

ガムのガバメントハウスは眺望の素晴らしい小高い丘のうえにある。そして建物はまさに植民地の領事館を彷彿させる、満面ただずまいを見せている。インテリアももちろんシックで、十九世紀を舞台にした大人の恋の物語の背景は、かくあったというような雰囲気である。

第1回目の表彰式は、このガバメントハウスで催され、すごく感激した。第2回目もそうで、今回もそれを信じて疑わず、秘かな楽しみにしていたのだが、ところが違ってしまったのである。あたらしい州知事が誕生したという政変の、とばっちりというとはなはだしく勝手だが、とにかくその結果、ガバメントハウスが改装中とかで使えず、新築された公会堂のようなところが会場だった。

開いていただいて、文句のいえる筋はまったくないのだけれども、こちらはビニタイルの会議室の仕切りを外したような場所で、椅子も会議室に似合いの折り畳みパイプだった。敷き詰められた絨毯のうえでゆったりした藤椅子にもたれ、手にするワイングラスにはテーブルのキャンドルの灯りが妖しく映えて、などいう贅沢を一度でも味合ってしまうと、やはり身体はどこかがうずいてしまう。

それに、前夜祭のパーティでシーボニアが出血を厭わずに提供されたメニューが、これが素晴らしく、列記してみると、鰯のマリネ、鰯のタンタルステーキ、鰯のスマーク、地ダコのマリネ、鯛の生き造り、ブイヤベース、ムール貝のカレー風味、生ハム、鯛雑炊、南赤座海老のサラダ、仔午のテリーヌ、その他フルーツ各種山盛り、飲物は、ビール、日本酒、ウイスキー、ワイン、ソフトドリンクと、お好み次第、そのうえこれらのテーブル以外に、焼き鳥屋さん和海老のシューマイ屋さん、もうひとつが本格的せいろ使用の帆立貝入りのおこわ屋さんという、模擬店が三軒も並んで、失礼なのを承知でいえば、思っても見なかった最大級の豪華さだったのである。

だから、前夜祭がこれほどの内容なら、向うに渡ってあのヒルトップでのパーティはさぞかしと、この伏線があっただけに、期待通りではなかったショックはなおさらだったといえる。

今回のタイミングの悪さは、たまたまの不運と思いたく、次回はふたたび、あのゆったりとした優雅なひとときに、何とかまた出たい。ひとり個人の思い込みかもしれないが、丘の上のガバメントハウスでの表彰式はもうガムレースの看板のひとつなのだ。

■臨気応変には程遠かった数々

前述したように、公称1331マイルのロングレースにもかかわらず、ファーストホームトロフィがなかった。

このまったくの初歩的なミスが何故生じたのか。本来ならば手にしたはずのオーナーからの、関係者の思考の根底に、大きい艇は早くてあたりまえという意識が強く、大きい艇をそのポテンシャルにふさわしく走らせたクルーの努力を軽視しているからに他ならない。如何に失念したからとはいえ、総合優勝のカップを忘れるはずがないのだから、という言葉の通りで、運営サイドはひたすら頭を垂れるしかない。

それにしても、物理的に運搬が間に合いませんでした、本日のところは目録をもってそれに代えさせていただきます。などという気転もまったく利かなくて、ここも非常に悔しい。

その他、〈ダーマII〉に敢闘賞をぜひと思ったのだけれども、これも思っただけで臨機応変な具体策はとれなかった。

現地でのセレモニーは、NORC事務局の担当者、実行委員会、コミッティ、メインスポンサーのエージェント、ガム政府観光局、現地スポンサーサイドの関

係者、マリナスヨットクラブの代表、その他 etc, etc, で成立していて、コミュニケーションの問題から、とどのつまりは責任の所在が曖昧になったとも考えられる。

今回はこのレベルでの醜態を繰り返さないように、せめてしっかりと申し送りしたい。

以上が主だった反省点である。

この種の仕事はパーフェクトに完遂出来てあたりまえという、はなはだしく割りの合わないのを大前提としていて、これは百も承知だったのだが、今回はどうやら一方的に弁解の余地のないミスが目立ってしまった。

なお、最後になったけれども、ステアリングセクションはいささかミスったけれども、コミッティのメンバーは大奮闘してくれた。

石井竹彦、児玉万平両巨頭以下、スタッフの、留学のキャリアも持つ抜群の語学力で、窓口業務をフォ

ローしてくれた坂東美枝子さん、荷物運搬人兼送迎車運転手など、ことあるごとの雑用を黙々と片付けてくれた、新井俊明さんと伊藤望くん、後半、コミッティボードがエンジントラブルから使えなくなり、やむをえずに、昼夜を問わず導標のブイによじのぼり、フィニッシュのワッチを務めた最前線実動部隊の、市川徹くん、長谷川浩史くん、木庭康くん、ボランティアの参加ながらも、優しい配慮でもって何かと助けてくれた、里吉美恵子さん、そして黒柳徹子も顔色を失いかねない、頭と舌のおどろくべき回転で周囲をいつも明るくしてくれた、正木京子さん、これらの各氏なしでは、いうまでもなく今回のガムレースコミッティは成立しなかった。

ご苦労さんでした。それからどうもありがとう。

以上をもって、とりあえず第3回目の、コミッティ報告の代わりとさせていただきます。

第三回 ジャパングラムレース クルーリスト

〈つばくろ〉

(Y-34)

オーナー/幸村 至峻

スキッパー/幸村 至峻

クルー/川本 義英

小黒 一郎

岡田 敏久

磯野 辰成

岩瀬 雅彦

座間 一郎

笠原 教幸

〈DHARMA II〉

(フジ-45)

オーナー/五島 徳雄

スキッパー/安原 達朗

クルー/江原 茂雄

喜多持道男

葛西 久元

飯塚 修弘

五島 徳雄

五島 洋

花井 司郎

磯部 啓子

森 郁世子

〈KITTY〉

(Y-42)

オーナー/山内 広光

スキッパー/山内 広光

クルー/西浦 正康

上阪 和功

阿部 貴吉

岡田 憲佳

秋和 良雄

菊池 貞之

大地 常己

泉雅 丈

飯田 康貴

〈KAMOME TOBU〉

(林-61)

オーナー/能崎知文

スキッパー/能崎 和文

クルー/林 賢之輔

大迫 修三

長谷山 裕

長谷川 学

岩崎 哲也

石崎 成樹

八尾 正孝

石田 富一

仲西 信二

豊田 たみ

岡本 広志

〈摩利支天〉

(N&M-56)

オーナー/武田 勝彦

スキッパー/羽柴 宏次

クルー/大儀見 薫

前田 博

池田 正

八木 達郎

中野 智治

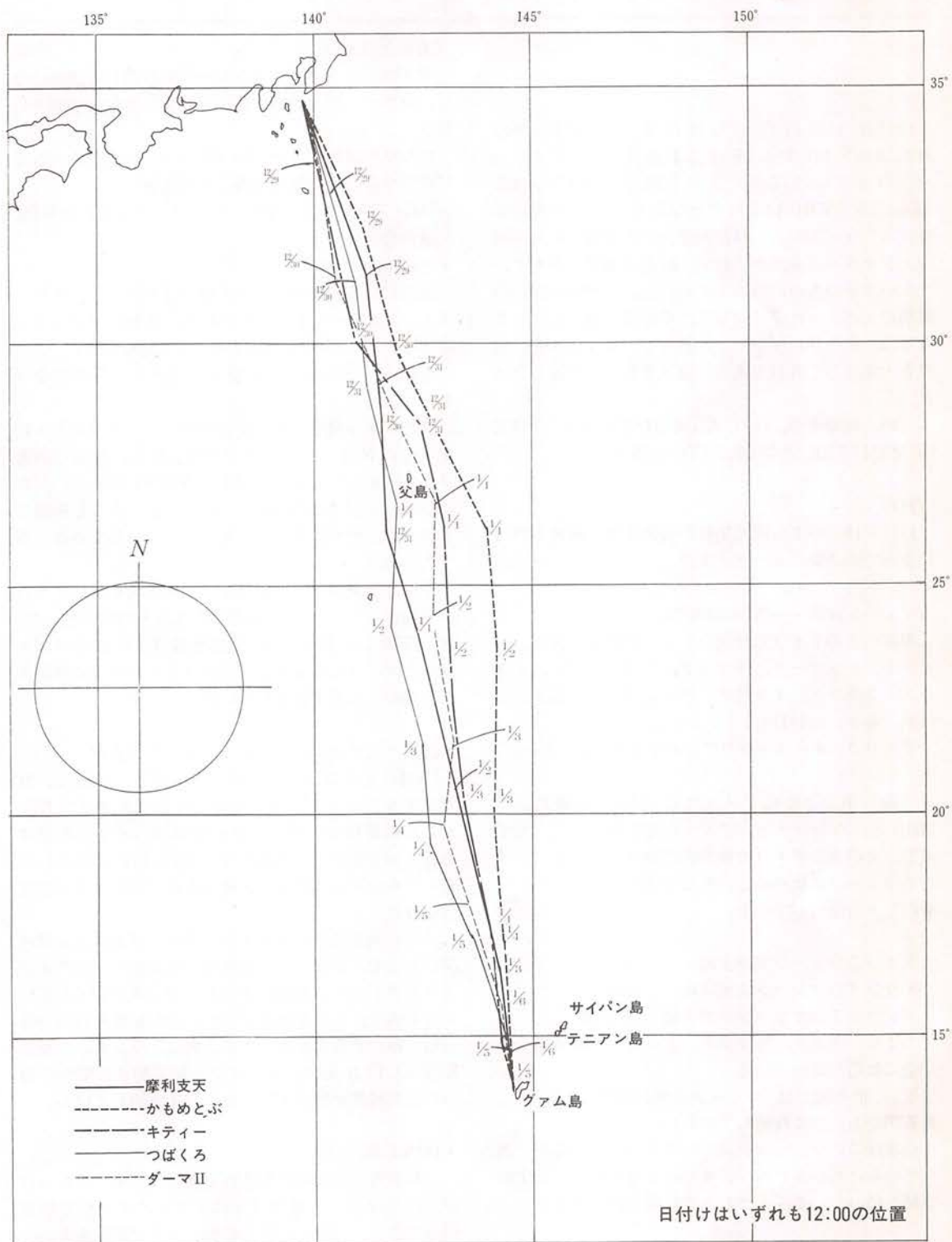
中里 英一

畠中 正人

若田 部洋

会員30名 非会員20名 合計50名

JAPAN・GUAM RACE 航跡図



1987 ORC MACHINE MEASUREMENT 講習会 報告

計測委員 大橋且典

1987年1月17日から19日まで3日間 ORC MACHINE MEASUREMENT 講習会が、ドイツ・ハンブルクのドイツ・ヨット連盟 (DEUTSCHE SEGLER VERBAND) で行なわれた。出席者は私を含めて9ヶ国20人。林計測委員長の出席された前回のメジャラーズ会議が、時間、時期の問題もあって、マシンそのものについての紹介と、一般的取扱いの説明にとどまったのに対して、その第2弾ともいえる今回は、名実共にマシンに徹して、より具体的に規模も大きくして各自の実習に重きを置いた内容となった。

同時、同場所で、ORC ADMINISTRATIVE COMMITTEE、及び ORC ITC も開かれた。

〈日程〉

17日と18日の2日間で実艇の実測実習。最後の19日に室内でのコンピューター実習。

〈マシン計測……各国の現状〉

現在のこのドイツ型計測マシンの普及状況は、ドイツ2、デンマーク、オランダ、スウェーデン、イギリス、フランス、イタリア、フィンランド、日本、その他、各1、合計11台。

アメリカ、オーストラリア、ギリシャ、オーダー済。

注) 御存事のようにアメリカはIMSの前身であるMHSというレーティングルールを広範に普及させており、その為のアメリカ独自の計測マシンを(ドイツのマシンに比べると、かなり大げさなものだが)を現在6台保有している。

ドイツのマシン実測実績 ; 22隻

オランダのマシン実測実績 ; 20隻

デンマークのマシン実測実績 ; 約15隻

つまり、ドイツ、オランダ、デンマークの各国では完全に軌道にのっている。

反面、他の国では(マシンの無い国ではもちろん、ある国でも)全く稼動していない。

日本はこのマシン発祥の地ドイツからはるかに離れているにもかかわらず、すでに2隻のマシン実測実績を持っている。…きわめて特異な例である。

〈講習会の概要〉

ドイツ、オランダ、デンマークの計測員が講師になり、マシン計測体験の無い計測員に実技の指導を行なう。

合わせて計測マシン用プログラムの改良版と計算プログラムの改良版の発表とその実習。

IMS プログラムが完成したので、その発表と実習。

〈講習会の実習〉

・実艇実測実習

実習には5台のマシンを使い(ドイツ2、オランダ1、デンマーク1、イタリア1)、実艇にはデヘーレスプリンタースポーツ、H-ボートの2艇を使った。

全体を4班に分け、各艇の各サイドを各班で受けもった。

講習をする側もそれを受ける側も、さすがに大多数が現役のIOR メジャラーなので、動き、段取り共素早くしっかりしており、出てくる質問も的確なものが多く、日本のIOR メジャラー達の実力も相当なものだが、それにまさるともおとらない程であると感じ入った。

今回は計測用ソフトにマシン精度測定プログラムが追加されたので、その実習にかなりの時間を割いた。注) 今回この講習会への出席者には、IOR のメジャラーと共に(私のような)そのメジャラー達に講習をする側の人も若干含まれている。

・計算プログラム、コンピューター操作実習

IBM (又はコンパチ) マシンを3台使って、計測結果をフィールド用コンピューターエプソン HC-20から計算用コンピューターIBM マシンへ転送することから始まり、計算ソフト IOR-MP により IOR データを出すところまで、逐一各自自分の手で実習を行なった。

又、今回追加されたラインズプログラムは大変興味深いもので、採取データからその計測ボートのラインズをセクション、側面、平面共、ディスプレイしてしまふもので、これを使えば自分の計測結果を自分自身の目で確かめることができる。現にオランダの計測員 E. WALTER 氏は、このソフトが追加されてから自分の計測精度が数倍上がったとさき言明している。

・IMS 計算ソフト

これは残念ながら時間ぎれで実習には至らなかったが、他のソフト同様フロッピーディスクの形で持ち帰ったので、国内でも早晚稼働させる予定である。

J/24クラスの世界選手権大会

日本J/24クラス協会

毎年開催されています

世界選手権	開催期間	開催地	参加艇数	チャンピオン	日本選手代表
第1回	1979年8月6日～10日	ニューボート/アメリカ	78	チャーリー スコット/アメリカ	未参加
第2回	1980年10月3日～10日	サンレモ/イタリア	49	ジョン コーリアス/アメリカ	未参加
第3回	1982年1月6日～16日	シドニー/オーストラ	40	マーク ベスウェイト/オーストラリア	石田幸博/萩原重一/波多江研一
第4回	1982年10月6日～16日	サンフランシスコ/アメリカ	62	ジョン コーリアス/アメリカ	圧崎義雄/前田 博/金指昭郎/植村 真
第5回	1983年6月11日～18日	マルモ/スウェーデン	31	エド ベアード/アメリカ	福元征四郎/前田 博/林 基
第6回	1984年9月29日～10月6日	ブール/イギリス	51	デーブ カーテス/アメリカ	辻村安太郎/波多江研一/村山未明
第7回	1985年11月15日～24日	渥美湾/日本	42	ケン リード/アメリカ	小松一憲/ロバートフライ/飯田武之/二宮隆雄/辻村安太郎 波多江研一/伊藤清美/三船和馬/塩川孝二/市川 徹 村瀬治美/佐藤三郎/田代 誠/井上幸三/米谷万利/島岡 孝
第8回	1986年9月13日～19日	ニューボート/アメリカ	68	ケン リード/アメリカ	林 基/山田貴久/圧崎義雄
第9回	1987年6月14日～21日/予定	カプリ島/イタリア	未定	未選考	未選考
第10回	1988年1月7日～14日/予定	シドニー/オーストラリア	未定	未選考	未選考
第11回	1989年/月未定	/アイルランド	未定	未選考	未選考
第12回	1990年/月未定	/アメリカ	未定	未選考	未選考

1987年開催予定の主要レース

日本J/24クラス協会員であれば自由に参加できます

海外主要レース	日程	開催地
北米選手権	7月25日～8月1日	サンフランシスコ/アメリカ
第2回 国際女子テールボート選手権	10月2日～10月9日	ニューボート/アメリカ

国内主要レース	日程	開催地
九州選手権……………第9回 J/24世界選手権日本代表選手選考レース	3月15日～ 22日	小戸ヨットハーバー/博多
関東選手権……………プレ全日本選手権	9月12日～ 15日	佐島マリーナ/横須賀
東海選手権……………津、伊勢志摩、中部、沼津、清水の各フリート	9月13日～ 15日	五ヶ所湾/伊勢志摩
第7回 全日本選手権……………第10回 J/24世界選手権日本代表選手選考レース	10月30日～11月3日	佐島マリーナ/横須賀

このほか、全国16フリートで合計約150回以上のフリートレースが開催されます。

詳細は、日本J/24クラス協会/横須賀市佐原2-2-2 日産自動車マリン部内 電話0468-34-8323へお問合せ下さい。



後期表彰式



第27回 鳥羽パールレース

IOR JORクラス			
総合優勝	運輸大臣賞	SACHI III	運輸政策局参事官 水田嘉憲
	神奈川県知事杯	〃	(代)
	三重県知事賞	〃	(代)
	三重県議会議長賞	〃	(代)
	鳥羽商船杯	〃	鳥羽商船同窓会 副会長 佐藤静雄
	パールカップ	〃	(代)
	メールエスプリ賞	〃	(代)
	シーラ杯	〃	竹下政彦
ファーストホーム賞	鳥羽市観光協会会長杯	CARINO	(代)
	秋田トロフィー	〃	秋田博正
	NORCレプリカタテ	〃	
クラスⅠ～Ⅱ優勝	鳥羽市長杯	MISTRES HANA	(代)
	NORCレプリカタテ	〃	
クラスⅢ～Ⅳ優勝	三浦市長杯	SACHI III	(代)
	NORCレプリカタテ	〃	
クルーザーレーティングクラス			
総合優勝	ヤマハカップ	酒雪	ヤマハマリン事業部長 長谷川至
ファーストホーム	NORCタテ	酒雪	

サケカップ

クラスⅠ 1位 LALA

クラスⅢ 1位 HATSU

2位 ELECTRON

クラスⅡ 1位 MISTERES HANA

クラスⅣ 1位 SACHI III

2位 CARINO

3位 LAVIEE ROSE

4位 CAZA-7

5位 織姫

第13回江ノ島 清水レース

総 合 優 勝	駿河湾支部長杯	ZERO II	支部長 柴 田 邦 敏
クラスⅠ～Ⅲ優勝	静岡県知事杯	ZERO II	代 理
	NORCレプリカタテ	〃	
クラスⅣ優勝	清水市長杯	KELONIA	代 理
	NORCレプリカタテ	〃	
クラスⅤ優勝	藤沢市長杯	GREAT PEOPLE	代 理
	NORCレプリカタテ	〃	

サケカップ

クラスⅠ～Ⅱ 1位 ZERO II
2位 BLUE NOTE

クラスⅤ 1位 GREAT PEOPLE
2位 SEA CROWN
3位 一乗Ⅲ
4位 TRACER

クラスⅣ 1位 KELONIA
2位 一寸法師
3位 つばくろ
4位 青海波

第31回 神子元島レース

総 合 優 勝	神子元島杯	慎 記 郎	
	神子元トロフィー	〃	
ファーストホーム賞	暖 流 杯	ROCINANTE	
	NORCレプリカタテ	〃	
Aグループ優勝	インデペンデンスカップ	慎 記 郎	平 松 栄 一
	NORCレプリカタテ	〃	
Bグループ優勝	ジューイカップ	CROW	
	NORCレプリカタテ	〃	

サケカップ

クラスⅠ 1位 ROCINANTE

クラスⅣ 1位 SUMMER KNOWS
2位 SYPHIDES
3位 海太朗

クラスⅡ～Ⅲ 1位 慎記郎
2位 FORTY

クラスⅤ～Ⅵ 1位 CROW
2位 SEA CROWN Ⅲ
3位 RIPPLE Ⅱ

クルーザーレーティング初年度総括

服部一良

振り返ると、すごかった1年

早くも1年がすぎた。正確には、1 昨年の秋の理事会が新しいハンデキャップシステム導入を決定し、これを受け、関東支部に委員会が発足して初会合を持ったのは、昨年の3月だから、ここから数えればまだ1年にはちょっと足りない。

だがこの間、5月の初島レースに向けただひたすらに準備し、7艇のエントリーを無事に終え、大島レースを経て、第27回鳥羽パールレースでは、関東支部だけでない各支部の方々の大奮闘のおかげもあって、クルーザーレーティングクラスに26艇ものエントリーを数えるほどに発展した。このあと関東支部では、サマーレガッタ、オータムレガッタなどの企画をなんとかこなし、年末年始に掛けてのグアムへ渡るコンチネンタルカップと、正月2日恒例のシーボニアカップをどうやら終え、気が付いたらワンシーズンが巡っていたというところである。

どちらかといえば、大義名分の御宣託が先行してしまい、現場は夢中でそれを追い掛けるに終始した一手だった。でも何か新しいことを発足させる場合、最初にやるぞやるぞと吹きまくって、それが嘘にならないように必死でフォローする、という方法はごく普通に見受けられるパターンで、我々が遭遇した一年間が、とくにメチャクチャとはいえないかもしれない。かえって冷酷なスケジュールが存在していたからこそ、ともかくここまでの、とてもまだ実績などとはいえないけれども、ともかく第一歩が踏めたのは確かである。

振り返っての反省点だが、これはちょっと後に回して、クルーザーレーティングがなぜ生れたか、そのアピールを今一度繰り返したい。正直にいうと、クルーザーレーティングのことを知らない方々が、まだまだ多く、やはり再三再四のアピールが必要と思うからである。

CRの必要性、再キャンペーン開始

さて、NORCの活動分野は、多岐に渡っているけれども、メインはレースの主催に絞られる。そしてこのレースは、初期はRORCルールに従っていて、それからIORに移ったのはいうまでもなく、RORCルールの時代はともかく、IORの発展に伴って顕著となった一種のあつれきが、実はクルーザーレーティング誕生をうながした母体なのである。少々キザに言い換えれば、NORCの現状改革の具体的な政策として、クルーザーレーティングというシステムが必然となっ

たのだ。

これらのプロセスの前後はきわめて判りやすく、以下にそれを試みしてみる。

技術の発達やハウツウの蓄積に歯止めをかけるのは、容易ではないというより、まず不可能に近い。どちらにしろ、一刻たりとも止まらないのが普通である。

陸の上の二輪や四輪のレースを思ってみると、このあたりのことは如実に判る。かつては腕に多少の覚えがあって、それに多少の経済力が伴えば、レベルの高いイベントでも個人でのチャレンジが可能であった。浅間や鈴鹿のヒーローは、少くともデビューは自分の宝物のような愛車を駆ったはずだ。だが現代はあらためていうまでもなく、サーキットの主人公はファクトリーに他ならず、ドライバーはファクトリーに属する一部門のパートに過ぎない。いいかえれば、個人は、どこのファクトリーにつながるか、この選択がすべてであって、個人の栄誉はその段階で決まってしまう。かつての時代は、チャンピオンの有力候補にスポンサーが付いた。でもまだこの時代の主人公はあくまでライダーその人だった。だけれども、現代は、好むと好まざるにかかわらずあらゆる分野のトータルゲインが問われる時代で、主人公のウエイトはまったく入れ替ったのだ。

IORのレースにしても、一步二歩は遅れているにしろ、陸上のグランプリレースの歩みを忠実に辿っているようで、周囲の状況がF1化するのには、もう時間の問題の気がする。デザインの日進月歩、同様な開発が進む各種マテリアル、そしてソフトな面でもハンドリングに高度な技術を要し、ますますプロフェッショナル化する傾向など、すでにディレクタントの立場だけのアマチュアオーナーやアマチュアセラーの手に余りつつある状況は、とうの昔に芽生え確実に育ってきた。

時代の趨勢はOCRでも止められない

そしてついに、昨年末のORC決定は時代の趨勢以外のなにものでもなく、いよいよ来るべきものが来たというのか、ゆきつくところについにゆきついたか、どちらにしろオフショアの世界も陸上のレーサーとまったく同じ環境に突入したのである。

今年のアドミラルズから、代表艇のセールやハルが、F1のボディとそっくりなコスチュームに、まだならないとは思っているけれども、いづれ近いうちに、企業名や商品名を艇名にして、その名を大きくセールにもハル

にもディスプレイしたレーサーが出現するのはまず間違いない。ロゴのレタリングそのままに、ちょっと時代を先取りしてノミネートしてしまうと、何年か先のアドミラルズなどで、ヤマハだとかミノルタだとか、もしかしたら、味の素とか永谷園とかのネームの入った、テブドライブのハイテクセールを眺められるかもしれない。

繰り返しいうけれども、このようなIORのイベントへのコマーシャルイズム参加が、この世界のプロ化にますますの拍車をかけるのは必至で、そしてここにいたり、我々の選択肢はきわめて整理され目の前にあるのを、認めざるを得ないのである。

どちらに向うか、とりあえず三叉路

オーナーは、企業を相手にしてもひけをとらない経済的能力を備え、クルーは、生半可なウィークエンドセーラーから全生活をトレーニングに向けられる道を選び、容赦のない取捨選択にもかかわらず、晴れの舞台に登場して立派に働ける実力を貯えなくてはならない。これが、まずひとつ。またひとつは、オープンたとえば青梅マラソンに参加したふつうのランナーが、一流選手と同じゼッケンをもらって喜ぶのと同じで、大きなイベントにそこそこの艇とそれなりのクルーで出場し、参加したことに意義を感じるケース。そしてもうひとつは、ORCとかがごちゃごちゃ何かいってようだけれども、こちらは今も昔もそれから今後も、ウィークエンドセーラーのペースはまったく変わらない、とする場合である。

ことさら断るまでもないと思うが、帳簿上の見返りの収支決算が可能な、税務署もそれを認めるような企業を相手に、個人の資力を注ぎ込むようなことは、バカ、だとは決して思えない。また将来のトップセーラーを夢見て、一流会社の席を棒に振ったとしても、これも無責任にアホとはいえない。むしろこのような人々の行為こそが、あらゆるジャンルを通していえることだが、人のアクションの結果を、ときには文化のランクまで押し上げる。また参加するだけで満足するのを、ナンセンスとは一概には片付けられない。男女平等法を持ち出すのはいささかオーバーだけれども、時代を人々の可能性の領域が拡がる方向へ間違いなく動いていて、チャレンジの意義が、結果の如何にで左右されるのは、やはり避けるべきである。私事のエピソードで恐縮だが、ハワイのイベントを初めて経験したとき、カレンダーや雑誌の写真でしか見たことのない数々の各艇を、実際にナマで目の前に、あまつさえ一緒に走れたわけであって、もう頭はカーときてパァのまま、何をしたのか判らないままスケジュールが終ってしまったような気がしている。まさに初体験でただやみくもに感激しただけだった。でもあのときから二度三度、その後の積み重ねが、昨年のアラウンドザスティツレースで、〈摩利支天〉(NM 56)の総合

7位、日本艇で初めてのクラスA優勝に、少々は貢献出来たと思っている。

話は戻って、自分相応をわきまえて、とくに年齢がまだまだ若くて夢見る持ち時間がたっぷりであるのにもかかわらず、すっかり心得てしまいウィークエンドセーラーでもって充足されている人々を、とやかくあげつらうのも、これまたおかしい。時代のコンディションをしるいでインターナショナルレースに勝つだけが、セーリングボートの全世界であるわけがない。週末毎にハーバーへ通って、夕日を眺め一杯ひっかけ頭の中をからっぽにするのも、ライフスタイルとしては間違いなく羨ましがられるはずである。

どれもまったく自由、まったく平等

このように、幾つかの選択肢に我々は直面して、否応もなくひとつの方向を強制されて、でもその選択肢の如何によって、我々自身の軽重が問われてはならないのである。

F1化に向けて邁進するIORの舞台にしても、臆することなく、チャレンジは続けなくてはならない。NORCとしても、先進諸国に追い付け追い越せるの最短距離の道標をつくり、ガードするのは焦眉の課題であるのはいうまでもない。だけれども、だからといってIORではない世界に、何の政策も持たなくてよいわけにはならない。

現在のNORC会員数からみて、インターナショナルなIORレーサーのクルーは、100人の会員の中でひとりかふたり。今後のプロ化が進めば、生き残れるレーサーは限られて、この率はさらに低くなる。

ORCがIORレーサーのF1化をいわば追認したのと同時に、IMSの具体的な適用に踏み込んだのは、F1はF1の世界で究極に達すればよく、F1ではない圧倒的大多数の世界には、それなりの価値と楽しみがあるという、ごくあたりまえのセオリーを、これまたあらためて追認したのに他ならない。

というわけで、CRを成功させよう

やっとテーマに戻れそうだが、NORCとして、100人の会員中ひとりかふたりを除いた、98人が99人のために、そのウィークエンドを少しでも豊かにとの願いを込めたのが、クルーザーレーティング発足の趣旨なのである。

古参の艇でもさほどの格差を覚えずにすむハンデキャップシステム…クラブレースを優雅に過ごすために、可能な限り簡易なハンデキャップシステム…隣のクラブに遊びに出掛け、そこで一諸に走れる共通なハンデキャップシステムetc…。とどのつまり、要望はふくらんで、IORの舞台からは引退を強いられた艇や、最初からIORのレースには無関心だった艇までが、リートを組むのを楽しめるようなハンデキャップシステム…と欲ばった。

普及を見たからこそ、盛大なイベントが組めた、いや魅力あるイベントが先行したからこそ普及したと、この点の路線の判断と選択が、誰今現在のネックなのだが、スタートしてしまった以上、なりふりにかまってはられない、というのが本音に近い。

というところで、委員会のスタート後の反省点を考えてみると、もう沢山ありすぎて判らないほどである。

今年はもう少し落ち着いて

まず、これは反省というよりはいちゃもんに近いのだが、最初に新しい専門委員会の結成を求められたとき、白紙からの出発ではなく、すでにレールに等しい採用のシステムや実施の時期などは、すでに決っていたのにはいささか驚かされた。もっとも白紙で委ねられるのはいささか驚かされたが、委員会一同は頭の中まで白紙に等しく、突っ走るレールが敷かれていた方が結果的にはよかったかもしれない。とはいうもののいささか淋しかったのは否めない事実だった。

恨み言はこれぐらいにしておいて、本来の自己批判となると、言い訳がましいけれども、後悔のすべては時間の不足から生じている。

渡辺修治さんから、システム全般の解説と実際の計

測方法を教えていただくところから始まったのだが、趣旨を理解し、あらたな意欲に燃え、そして休日のボランティア活動を厭わない人材が、あうんの呼吸で揃うわけがなかった。計画では、各フリートから2名程度の計測員をと考え、そして当然これは時間切れで目論見倒れとなり、特定フリートのそれもどちらかといえば類稀れな殊勝な人々に、大変な負担が掛ってしまったのである。文字通りの泥縄式であったにしろ、これらの人々の働きなくしては、スケジュールが進まなかったのはいうまでもない。身内で称えるのも何だけれども、縁の下の支えに徹したこれらの人々に、感謝をささげたい。

その他、委員会のたびに提案されたグッドアイデアの数々も、ほとんどが未消化となっている。

関東支部では昨年末の段階で、クルーザーレーティング取得の艇は56艇となった。今年の末には100艇を越えるかと思うが、今年は計測に追われるだけでなく、少しは落着き腰を据えて、残された昨年からの課題への取り組みと同時に、各種イベントの充実に力をそぎたいと考えている。

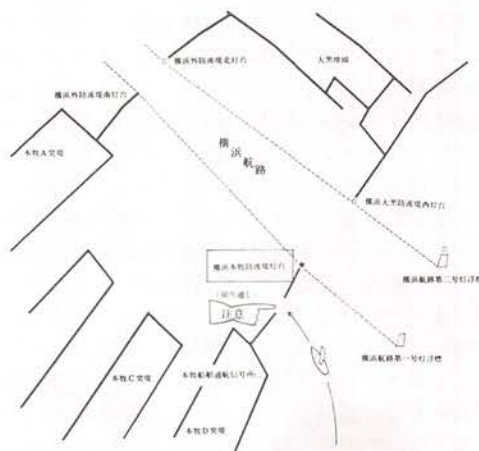
御協力のほどをお願いしたい。

第三管区海上保安 本部からのお願い

最近、横浜本牧防波堤灯台に施設されている架空配電線が、切り通しを通航するヨットに切断される事故が再三発生しております。

この配電線が切断されると、灯台の機能に重大な影響を及ぼすこととなり、海難が憂慮されますので十分注意して下さい。

なお、防波堤には注意を喚起するための表示がなされております。



第5回 小笠原レース・スタート 時間変更のお知らせ 帆走委員会

オフショア1月号p16、本部レース・スケジュールの第5回小笠原レースのスタート時間を次のように訂正します。

スタート 4/29 (水) 10:00

なお、小笠原丸(小笠原海運)は、12:00に父島・二見港を東京に向け出港しますので、しばらくの間、レース艇と並んで走ることになりスタート後のレース艇の様子を本船の上から見る事が出来ます。

参加資格、申込み締め切りの日時等に関してはオフショア1月号に掲載されている本部レース・スケジュール表を参照してください。

小笠原村では第5回小笠原レースに関連して、地元主催の前夜祭をはじめ、さまざまな行事が予定され、島をあげてレースを盛り上げてくれます。特に小笠原特産の超大型の五色海老、海亀のステーキ、パパイヤなどといった小笠原ならではの食べ物の話題も盛りだくさんです。

また都合のいいことに今年は小笠原丸の運航スケジュールが4月25日に、東京・竹芝桟橋を出港することになったため本船での合流組も母島に渡れる時間がとれ、母島歓迎パーティ・幻のグリーンベベ見物、母島レース参加といった、例年に比べてより多彩のプログラムに参加することが可能になっています。

行事予定および小笠原丸の運航スケジュールは次の通りです。

- 4月25日 東京発(小笠原丸・竹芝桟橋) 10:00
- 26日 父島着 14:00
母島行き15:00(母島丸)
- 27日 母島・歓迎パーティ
- 28日 母島レース(主催・小笠原ヨットクラブ)
母島→父島(マイル)
小笠原レース前夜祭 18:00
母島レース表彰式
- 29日 第5回 小笠原レース 10:00スタート
- 29日 小笠原丸・父島発 12:00
- 5月4日 小笠原丸・父島発 12:00
- 5月5日 表彰式・パーティ 16:00(予定)

※このほかの小笠原丸の運航予定については直接小笠原海運にお問い合わせください。

なお、オフショア3月号では、小笠原に回航・短期係留する際の最新情報を掲載する予定です。乞うご期待ください。

ポスタープレゼントのお知らせ

第5回小笠原レースのポスターを小笠原村のご厚意により制作しました。オフショア2月号が皆さんのお手元に届く頃には各ハーバー、マリーナ等でご覧になっていることと思います。残部が多少あります。ポスターご希望の方は事務局宛申し込んでください。

第4回 平和の白い帆'87 日本海レース 開催のお知らせ

昨年にひきつづき日本海をはさんで北海道室蘭市とソビエト連邦・ナホトカ市の間を帆走する国際親善ヨットレース「平和の白い帆'87日本海ヨットレース」が今年も行われます。このヨットレースはいままで小樽市とナホトカ市の間でスタート地を1年交替で行ってききましたが、今年は室蘭港をスタート地として行われます。

また、今年からレース後援の規模も拡大され北海道庁・室蘭市・朝日新聞社その他が予定されています。ソビエト側も昨年までの沿海州スポーツ委員会から全ソスポーツ委員会へと格上げされました。

このレースは、外国からのエントリーも歓迎する国際レースであり、すでにフランス、アメリカ、ポーランドなどからの参加希望が寄せられています。

また、この日本海レースに関連して、室蘭市地球岬沖で室蘭市長杯ヨットレース、さらにナホトカ港沖での親善レースなど盛りだくさんのレースが企画されています。

平和の白い帆'87 日本海レースの日程は次の通りです。

- 8月15日(土) 歓迎パーティ(室蘭)
- 16日(日) 室蘭市長杯レース
- 17日(月) インспекション
- 18日(火) 第4回平和の白い帆'87日本海レース
- 22日(土) 歓迎パーティ(ナホトカ)
- 23日(日) 全ソスポーツ委員会杯レース

さらに隠岐、佐渡島、大島(江差)の3島を結ぶ日本海3島間レースも企画されています。

第4回平和の白い帆'87日本海レースの詳細は次の号でお知らせいたします。

「航跡」

玄海支部 片倉静江

玄海支部の〈ジグザグ〉(FAR 38)が現役でバリバリ活躍している頃、レースの後にはよく〈カラコルム〉で合同宴会を開いたものだった。古いタイプのハーフトンのキャビンはすし詰めで、折り重なる感じだったが、良き仲間と飲む一杯は格別だった。それよりも何よりも楽しかったのは、当時玄海支部長だった大原敦先生のお話で、「この人本当に内科医?」といぶかる程、考古学、人文学其の他諸々、実に驚くべき(凡人が)読書家。酒蔵をそのままヨットにした様な〈カラコルム〉の在庫もしばしば底をつき、お開きにするのが勿体なくて、全員近所の小料理屋にাগりこむ事もあった。おかげ様でいろいろと勉強させて頂いた。しかしその後、支部長を勇退された頃からハーバーから遠ざかり、〈ジグザグ〉もどこかへお嫁にいき、スナック・カラコルムでのアカデミックな話題が酒の肴になる宴会も立ち消えてしまった。

去年の11月、随筆集「航跡」を出版され、部厚い本を受け取った時何かしら胸がどきどきしてしまった。NORC 玄海支部登録第一号艇だった名艇〈志摩〉(FB III)が朝日をうけて帆走している表紙、そして題字は、武蔵野美大在学中のお嬢さんのレイアウトで、玄界灘に面した高台にある別荘から撮った写真を使っている。病気がちだった母上の療養の為に海岸近くで少年時代を過ごされたそうだが、大海原への夢は果しくなく広がり、ついに5米のヨットを造り、6米に移り、そして〈志摩〉〈ジグザグ〉と続いていったと思われる。アメリカズカップのメンバーの生い立ち、その経歴をみてもわかる様に、3歳とか4歳の頃からヨットिंगに親しんでいる人達ばかり。友人で、おしめをつけている頃からヨットに乗ってた人がいる。かなり時化た日に出かけ様としているおやじさんに、「一寸荒れそうですね。オムツを余分に持って行って下さい」とおふくろさんは言ったとか。こういう環境が良いヨットマンを育てている様な気がする。

尚、校正は奥様がなさったと伺ったが、これは大変な仕事! 辛抱強さと、細心の注意、そしてかなりの神経とエネルギーを要する。一家総出でおやじさんの夢とロマンを盛り上げた熱気を感じた。

姪の嫁ぎ先の舅(佐藤 剛氏)がやはり筆がたつ人で、西南の役で戦った薩摩藩士だった祖父の事や、母方の大伯母にあたる村田アサの事、その他動乱を生きた人達、夢破れた藩士やその家族の事を記した「ア

サ女覚え書」を昭和55年に出版している。佐藤家の墓所が西郷どんと同じ場所だとは聞いていたが、この本を読んでやっと諒解出来た。この出版物が知人が書いた最初の本だったが、「航跡」は、NORC 玄海支部の追い立ちや、アリランレース開催迄の苦労話、その他ヨット関係の話が入っており、身近な話題だけに楽しい。アリランレースを発足させようと、正に東奔西走している時、福岡側からそれを妨害しようとした団体がいた話は何度聞いても腹立たしかった。又、アリランレース参加に必要な書類の提出のおくれが、小戸ハーバーに籍をおくヨットばかりで、しかも何時もレースで上位入賞している艇程ルーズさがひどいと嘆き、「帆走技術と社会人としての常識とは逆相関にあるのでは?」の一行には吹き出した。何故なら、その傾向はまだ続いており、とうとう8回目の今年からペナルティを課す事にした。「良きスポーツマンは、その前に良き社会人でなければならぬ」の言葉通り、小戸ハーバーでの出・帰港届さえ書かない、バース代も滞納等々の艇は、たとえどんなに立派なレース成績を打ち立てても無意味の様に思える。「航跡」の中で再度その事を書いて下さったので今年は期日迄に揃うだろう。

第二部の史話は、以前〈カラコルム〉で披露されたお話の総まとめの部もあり、もう一度ゆっくりと素面で読ませて頂いた。又、絵画的なサンカ文字(三角寛著)が気に入り、彫刻家の友人達と年賀状はサンカ文字で楽しんだ。

12月20日(土)、市内のホテルで開かれた祝賀会は盛大だった。定員をはるかにこえ、とうとう廊下を狭んで向う側の会場も使わなくてはならなくなり、にわか役員の先生方も汗びっしょり。挨拶に立った学友の一人は、自己紹介の際興奮のあまり、自分の名前を忘れて人の名前を言いかけてしまい大爆笑だった。玄海支部の末松支部長のスピーチはよかった。医師会関係のゲストスピーカー数名が先に挨拶され、文章のすばらしさ、ロマンあふれる内容、感激、感動等の読後感をのべられ、会場は何となくしんみりしたムードだった。ところが末松支部長は全く違っていった。マイクを持つなり開口一番、かつては我々ヨットマンをけしかけ、外洋に押し出しておきながら、最近はハーバーにさえも姿を見せなくなった大原先生の、ヨットマンとしての怠慢(ノ)をなじり、「隠居する年でもないのに、

老けこまないで下さいよ」と。スピーチが苦手だなんて言っていたが、どうしてどうして、ウィットに富んだ暖かい抗議だった。スピーチと女性のスカートは短い程よいと言われるが、長さも丁度よく、年輩のお客様の中で、若々しくて光っていた。

何をかくそう、〈カラコルム〉のオーナーも大原ヨット教室の優等生だと自負しており、おかげ様で、まがりなりにも玄界灘や朝鮮海峡が走れる様になった。ル

フトハンザから貰うサラリーの殆どを博多湾や玄界灘に捨てている。そのうちに魚達がドイツ語をしゃべり出しても驚かない位ばらまいている。今後一生徒としても、NORC 玄海支部の為に、大原校長を再び海へひっぱり出し、以前の様に我々にハッパをかけて欲しいし、勿論面白いお話も是非聞かせて頂きたいと思う。(気をつけないと、本当に老けこみますよ?)



ヨット仲間にかこまれて



愛娘にはメロメロの大原先生

サムタイムシリーズ S.T.C. 結果報告

10月26日 第9回 レース概況

今日は、風がなく、のんびり気分だとスタッフと話しながらレース海面へと向かった。この時点では、半袖、短パンスタイルでも充分の天候であった。

最大30ノット近くまで吹くとは思ってもみなかった。

マッチレース：Mrs. 〈メデューサ〉、〈DISCODORI〉を征す!

スタート前からタッキングマッチが繰り広げられていた。

スタート時刻になっても2艇は、スタートラインからはるか下に位置し、好位置を取ろうともうレースが始まっていた。

ラインを切ったのは、スタート時刻より5分位後のことであった。ポートタックで上サイドに〈PISCO-

DORI〉、それを嫌って、〈メデューサ〉がタックを、続いて〈DISCODORI〉がタック。これが数回繰り返され、〈DISCODORI〉がポートタックの上サイドの位置でレースが始まった。

〈DISCODORI〉優利なレース運びであったが、〈DISCODORI〉の上り角度が、〈メデューサ〉と比べかなり違っていた。

次のタックの時に、〈メデューサ〉が〈DISCODORI〉を押え、上サイドとなった。この後は、ポートタックと、スターボードタックに分かれてしまい、上マークを〈メデューサ〉が5艇身ほど先行し廻航、サイドマークへと向かった。

第2上マークへ向かって、〈DISCODORI〉が右海面からレグを引いていたのに対し、〈メデューサ〉は岸寄りのコースを引いて、それぞれ上マークに向かっていた。

第2上マークも〈メデューサ〉が先行し、そのまま

〈メデューサ〉がフィニッシュして、マッチレースが終了した。

〈メデューサ〉の方が上り角度と、スピードに勝り、〈DISCODORI〉が普段のポテンシャルを発揮できなかったのが残念であった。

午後からのレースコースは、上～下の距離がとれず、短かすぎた。

距離を伸ばす予定であったが、サイドマークのコースに、佐島の数ヶ所あった網がかかるため、やむをえずサイドマークを大きく振ったコースとなった。

レースは、全マークを〈コンテッサ〉がトップ廻航し、修正で2位につけた。

久々に蝶のスピニングが見られ、ロバートのヘルムスのもとに、順当な滑りを見せ、修正1位をかちとった。又、特に目立ったのは、〈シルフィード〉の5位、そして〈ベシック〉の9位という成績ではないでしょう。

〔外野席から〕

〈メデューサ〉と〈DIS CODORI〉のマッチレースは面白くなかった。マッチレースではないんじゃないの！

途中でコースを左右に分けてしまっは！

もっとタッキングマッチを見たかったなー！

(今回特別寄稿：初鹿野氏 記)

11月26日 第10回 レース概況

11月16日、集まった42艇は、練習コースから気合が入り、3回のゼネラルコール後、S. T. C. ハードワンミニッツルールの適用で、やっとスタートした。

〈シーライオン〉が罰金3千円を徴収される結果となったが、5～6 m/sec、60°のコンディションで良い練習ができた。

練習コースレースの時間的なずれ込みから本番レースのスタートは13:30になってしまった。

5時日没及び各マリーナの終業時間等を考慮し、最初からS. T. C. ハードワンミニッツルールの適用した。レーティング27フィート以上(クラスA)を別スタートとして、5分インターバルでその他のクラスをスタートさせた。

風向は、60°を中心に左右プラスマイナス20°のブローがはっきり別れて、どちらを選ぶか難かしい判断であった。

4 m/secの風が、第2上マークへのアプローチ時には、3 m/secに落ち、最終レグにおいてはクラスA艇がコースの1/3に到達した頃から、30°も左に振れ、後続のクラスB艇の大半は下マークからフィニッシュまで、1本コースとなった。

練習コースでは、〈フォーティー〉〈あさま〉〈ゼロ〉

S. T. C 第9回戦総合順位成績表

艇 名	修正時間	フィニッシュ 時 間	総合 順位
慎記郎	00.01:04'39	00.01:22'26	1
CONTESSA	00.01:05'14	00.01:18'26	2
MAPLE	00.01:06'06	00.01:21'45	3
BLUE NOTE	00.01:08'03	00.01:22'58	4
SYLPHIDES 5	00.01:08'32	00.01:32'33	5
MRS.MEDAUSAE 5	00.01:10'01	00.01:33'15	6
DISCO DORI	00.01:10'17	00.01:32'59	7
LAVIEEN ROSE	00.01:11'03	00.01:27'46	8
BASIC	00.01:11'21	00.01:38'27	9
TRACER	00.01:11'59	00.01:38'27	10
BIG APPLE	00.01:12'07	00.01:25'28	11
NEFUNOREO	00.01:13'16	00.01:40'04	12
海太郎 3	00.01:13'57	00.01:37'50	13
TABATHA 3	00.01:15'25	00.01:42'42	14
VERMILION	00.01:15'43	00.01:43'16	15
一乗 3	00.01:15'50	00.01:43'26	16
ISIS	00.01:16'01	00.01:43'32	17
メルルーサ	00.01:19'05	00.01:48'20	18
LAHAINA 3	00.01:19'56	00.01:47'29	19
陽炎	00.01:20'04	00.01:47'58	20
ジュビリアン	00.01:20'13	00.01:50'22	21
SAMOA 5	00.01:21'39	00.01:51'50	22
FIN MARCHEUR	00.01:21'51	00.01:51'09	23
MAYBE	00.01:22'20	00.01:51'49	24
ARC-EN-CIEL 2	00.01:23'06	00.01:52'51	25
桃李 3	00.01:23'57	00.01:54'20	26
MORE JOY-CINQ	00.01:26'00	00.01:52'08	27
蒼海	00.01:28'19	00.01:58'55	28
SEA LION			RET
POINCIANA 2			RET
BIG DEAL 5			RET
BIG BANG			RET
RIPPLE 2			RET
CRIMSOM			RET
あさま			RET
FORTY			DSQ

という順になったが、本番レースでは、デビュー戦の〈オッシュサン〉(横山30)、〈海太郎〉〈メデューサ〉〈ISIS〉〈MAYBE〉と、Bクラスが上位を独占した。

この理由は、大型艇フィニッシュ後の1本のぼりコース、すなわち後続艇有利の展開ということもあるが、競争の激しいBクラス艇群が着々と、実力を着けて来た結果とも言える。

又、クラス別にスタートさせた8/24(5 m/sec)も、〈海太郎〉が総合トップとなっている。

合同スタートになると、大型艇に壁を作られ、余計なタッキングを強いられたり、行きたい方向に行けなかったり、ブランケットの中を我慢して走らなければ

ならなかったりと、大切な第1マークまでの間を苦しめられる事が多い。

クラス別スタートの効果が表われたという気がしてならない。Aクラス艇が下マーク3〜4艇身の所で、4艇が横一線にオーバーラップしてきたり、Bクラス艇が下マークに15〜6艇1団となって近づいてきたりといったケースがあり、見ている大いにエキサイトした。

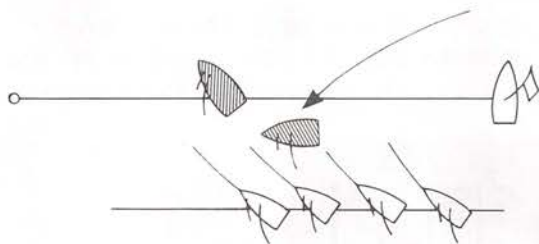
〈海太郎〉の好走、〈オッシュサン〉の見事な追い上げ、〈メデューサ〉のくい下がり、J/24クラス、〈スーパーキッズ〉と〈チャイナ タウン〉の競い合い、女性クルー〈ピンクキッズ〉の健闘と、各艇に乗り込んだ女性のクルーの多さが印象的であった。

〈小 松 記〉

〔外野席から〕

1. スタートでいつもリコール組の中にいて、真先にリコールしていく艇の特徴

艇団の前に位置し、ラインにぎりぎり、かつ平行して、セールをシバーさせ、タイミングを取っている。下からつき上げられて、待ちきれず、セールをしばってラフィング。



艇団が列を作って下からつき上げてくる。

※クローズホールドで、スタートラインを切る練習をすべきである。

2. ブローが20〜30°の幅で振れ、左右から来る場合、右なら右、左なら左と決めてブローを待ち、来たブローに乗せてコースの中に寄せるといったコース取りが必要である。

途中、右が良いから右へ行く、左が良いから左方向へ行くという具合に、コースをむりやり横切っても、右にたどり着いた時には、左ブローに、左に行けば右ブローといった逆パターンになることが多々ある。

左右どちらかを選ぶかは、風の勢いで決める。

1つの周期をまちがえても、短かいコースでは致命傷になる。

3. 各艇とも、スピニングアップには練習の成果が見られるが、スピニングダウンに問題がある。

スムーズに取り込み、マークを回ってきちんとクローズホールドになる艇が少ない。

集団でマークに近づいたら、水(ルーム)取り合

戦よりも、スピンを先に収納してマークをぎりぎりに回り、きちとしたクローズホールドになることを考えた方がよい。

4. 「良い練習をする為に」という目的に対し、投書がありました。

お送りいただいた方の了解を得て、匿名にてここに掲載させていただきます。なお、内容中の艇名も伏せさせていただきます。レース及び練習中の失敗は誰にもあり、関係する艇が、それにどう対応するかという所が問題です。

強引な行動に出た方が勝ちというムード、あるいはB旗がそこいら中でひるがえるレースのムードだけは、作りたくないものです。心あたりのある艇は、自重させることを切に希望いたします。

〔投書より〕

前略、10月26日に行われたレース中に起こったケースについて報告し、2度とこういったケースが起こらないような措置をとっていただきたいと思います。筆をとった次第でございます。

最終の上りのレグで、基本的事柄ですが。

ポートタックのA艇は、スターボードタックのB艇を避けなければならない、と云ったルールを無視し、又、B艇の再三に渡る“スターボー”といった呼びかけにも反応せず、B艇の船腹中央部に衝突する寸前になるまで、ベア又はタックの意志を示さず、半艇身に詰ったところでB艇の存在に気付く、急いでタックしました。

B艇は、衝突を回避すべく風に立て、クルーは、A艇のパウバルビットを押え込み、最悪の事態を脱出した次第です。

その他のケース

上マークから下マークへの下りのレグで、ラムライン上で操業していた漁船を避けるべくX艇は、ポートタックからジャイブを打ち、スターボードタックに変えたにもかかわらず、右舷を帆走中のポートタックのY艇は、それにつき合わず、ポートタックのまま帆走しました。

X艇は、Y艇と漁船の間、一艇身の中を帆走余儀なくさせられたが幸いにして、両船との衝突は回避できました。

これから、こういったケースは増えてくると思われます。

S.T.C.の基本理念たる「良い練習」を行う事を周知徹底すると共に、何らかのペナルティ(期限つきで、出場停止処分)を科すとかしないと今後、大変な問題が起きると思われま。

善処の程よろしく申し上げます。

S.T.C.第10回戦総合順位成績表

フ イ ニ ッ シ ュ 順 位				
艇 名	総合 順位	修 正 時 間	フイニッシュ 時 間	着順
Otshosan	1	1' 38' 37"	2' 13' 32"	4
海太郎	2	1' 39' 29"	2' 11' 36"	1
Mrs.メデューサ	3	1' 39' 57"	2' 13' 06"	3
ISIS	4	1' 40' 00"	2' 16' 12"	6
MAYBE	5	1' 40' 15"	2' 16' 08"	5
FORTY	6	1' 40' 57"	2' 04' 33"	A 2
シークラウン	7	1' 40' 57"	2' 16' 42"	7
ラビアンローズ	8	1' 41' 03"	2' 04' 50"	A 3
あさま	9	1' 41' 05"	2' 07' 38"	A 5
BOY	10	1' 41' 29"	2' 13' 00"	2
TRACER	11	1' 41' 42"	2' 19' 06"	10
ベーシック	12	1' 41' 51"	2' 20' 31"	13
ゼ ロ	13	1' 42' 07"	1' 53' 19"	A 1
シルフィード	14	1' 42' 16"	2' 18' 05"	8
かぐや姫	15	1' 42' 31"	2' 18' 13"	9
フインマルショ	16	1' 42' 43"	2' 19' 29"	11
バーミリオン	17	1' 42' 57"	2' 20' 24"	12
ブルーノート	18	1' 43' 34"	2' 06' 14"	A 4
リップル	19	1' 43' 48"	2' 21' 22"	17
AFRODITA	20	1' 44' 00"	2' 23' 04"	21
MAUPITI	21	1' 44' 46"	2' 20' 52"	14
シーライオン	22	1' 45' 37"	2' 09' 02"	A 6
タバサ III	23	1' 45' 45"	2' 24' 01"	22
一乗 III	24	1' 45' 52"	2' 24' 22"	23
ラハイナ III	25	1' 45' 53"	2' 22' 22"	19
DOLLY	26	1' 46' 27"	2' 26' 13"	27
アルカンシェル	27	1' 47' 12"	2' 25' 35"	24
コンテッサ	28	1' 49' 02"	2' 11' 05"	A 7
サエラ	29	1' 51' 58"	2' 29' 56"	30
ウィンドフェアリー	30	1' 52' 35"	2' 43' 41"	32
エボニイ			2' 33' 34"	31
ジュルピアン	DSQ		2' 25' 51"	26
桃 李	RET			
メルルーサ	DNS			
オリヒメ	DNS			
J/24クラス				
スーパーキッズ	1		2' 21' 00"	15
チャイナタウン	2		2' 21' 01"	16
ハゼドン	3		2' 21' 57"	18
ピンクキッズ	4		2' 22' 24"	20
エスカルゴ	5		2' 25' 50"	25
レティーシャ	6		2' 26' 19"	28
カレーシュ	7		2' 28' 29"	29

ヨット招福の冒険 —世界一周クルージング—

笹岡耕平 著

何かを成し遂げたい。そして、それが困難であるほど、人は奮い立ち困難を克服しようと努力する。

本書は、北インド洋横断、紅海北航というクルージング史上稀有な航路で、世界一周を成し遂げた男の冒険の記録である。

クルージング日数655日、訪問国30カ国、訪問地73カ所。通常の世界一周に要する日数は4年半であるが、「招福」は2年以内に一周するという快挙を成し遂げた。

クルージングの楽しさだけでなく、行く先々での様々な出来事を、そこで出合った人々との心の交流とともに語り、読む者を退屈させない。また、本書は一つの事を成し遂げることの喜びを教えてくれる一冊である。

(四六判・266頁・定価1,600円・送料300円 発行所＝
〒160 東京都新宿区南元町4-51成山堂ビル内 (株)成
山堂書店 TEL 03(357)5861 FAX 03(357)5867)



「ヨット招福の冒険」
—世界一周クルージング—
笹岡耕平 著

S.T.C.第11回報告と、年間総合成績は来月号に載せます。

・・・・・・・・・・・・・・・・

お詫び

前号の「モンロー氏逝く」の記事の中で、「朝日新聞より転載」「神奈川新聞より転載」の記入もれがありましたので追加訂正し、関係方面にお詫び致します。

ビギナーのヨット教室
テキスト
笹岡耕平 著



ビギナーのヨット教室テキスト

笹岡耕平 著

入門書として、ヨットの基本を初心者にも分り易く解説した本が今まであったろうか。詳しくすぎる本はかえって難解で馴じめないばかりか、実際の練習手順をもつかめないことが多い。

本書は、日本ヨット協会の指導員であり、世界一周も成し遂げた著者が、独習者や小グループの学習にも活用され易いよう具体的な事例と豊富な図を用いて説明している。小冊子ではあるが、巻末の索引でわかるように充実した内容になっており、誰にでもヨットの総合知識が得られるように仕上げられている。ヨット教室のテキストとしても最適な一冊である。

(A 5判・76頁・定価900円・送料250円 発行所＝〒160 東京都新宿区南元町4-51成山堂ビル内 (株)成山堂書店 TEL 03(357)5861 FAX 03(357)5867)

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

ジャパンカップ86年のビデオができましたので頒布いたします。

①β、②VHS、③8m/mビデオ 各 4,500円(郵送料を含む) このビデオは、1986年10月3日より12日まで熱海を基地として相模湾を中心として5レース行なわれたものを30分に編集しなおして作られたものです。申込は下記まで

〒105 港区虎ノ門1-15-16 船舶振興ビル4階

(社)日本外洋帆走協会 ☎ 03-504-1911~3

振込先 住友銀行 東京公務部 普通 289150まで
尚、引きつづきまして、第3回ジャパン・グランドレースのビデオを製作中です。ご希望の方は、お申込み下さい。

ヨット&ボートの本格派月刊誌 ヨッティング Yachting SAIL & POWER GRAPHIC MAGAZINE



エッセイ
石原慎太郎
菅能秀一他

40年代の
ウッドボート
クリスクラフト
ヴィンテージ

の異色参
加者ブレ
ビユー

特別取材
太平洋を縦断するメルボル
ン／大阪ダブルハンドレース

巻頭特集
いま地球上でもっとも熱いバトル!!
アメリカス
カップレース
詳報第2弾!!
豪の防衛成るか、米の奪還か!?

話題満載の 好評発売中
『ヨッティング』創刊2号

創刊2号

3月号

2月10日発売

A4変型 定価850円

〒141 東京都品川区東五反田3-6-18

立風書房

TEL 447-1191 振替 東京5-74493

クルーと家族のために——

ライフ・ア・ライン

レーダーに反応する救命気球、発売中。

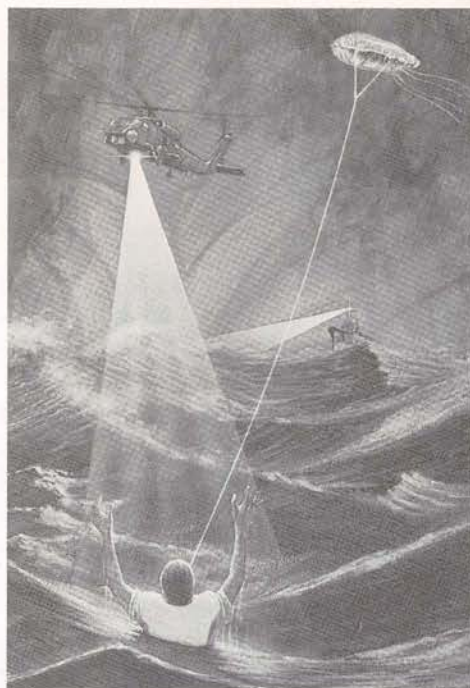
74/83 SOLAS 基準合格品として U.S.C.G が認定したライフ・ア・ラインが日本でも販売されている。救命気球とは耳なれないが、個人装備が可能で、しかも40 m 索で気球を飛ばすと、肉眼でも2~3 NM で発見可能。レーダーによれば、6~7 NM (3 cm 波) でエコー確認できるというもの。

日本での総販売代理店(株)トーパルでは、このライフ・ア・ラインを普及するために現在運輸省の型式承認を申請中である。また、同社ではユニークな保証期間中の「無償補てん」システムをとっており、期間中に緊急使用した場合、無料で新品を補充してくれる。3年間保証で定価6万9千円。

問い合わせ先：(株)トーパル

住所 東京都港区虎ノ門5-11-4

☎ 03(432)8581



年会費納入のお願い

本部事務局

会員の皆様には、ご壮健の内に来るシーズンに備えて、何かと準備に怠りないことと推察致します。平素より会の運営に協力して戴き、深く感謝しております。

さて、昭和62年度会費は、従来通り2月末日が納入期限と定められております。

就きましては、会費は会運営の源泉であることを、ご理解いただき下記料金を期限までに各支部事務局宛お払い込み下さるようお願い致します。なお、なるべく預金口座振替制度を利用されるようお願いいたします。

特別会員	20,000円
正会員	7,000円
準会員	3,000円

(注) 1. 関東支部会員の方は、関東支部基金1,000円を合わせてお払い込み下さるようお願い致します。

2. 預金口座振替制度を利用したい方は、各支部事務局へお問合せ下さい。

NORC 本部の銀行口座は

住友銀行東京公務部、普通預金289150

社団法人 日本外洋帆走協会です。

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、その他の順
☆印は会友艇

すばる C & C 30 東京湾マリーナ 29.5×23.1×9.5×4.3 廣田英夫/艇名の由来：「星はすばる」と清少納言が『枕草子』のなかで言っていた様に、すばるは古来より親しまれていた星座です。また、この名は私の長男(4歳)の名前でもあるのです。/抱負：何と言っても、あこがれの鳥羽レースに出てみたいですね。トライアングル・レースでは勝ち目がないし、長距離レースに出る程には休みがとれないので、50マイル~100マイル程度のレースがあれば出たいですね。/クルー：ディンギーに乗ってる松原君、もともとは釣人の林氏、以前はレーサーに乗っていた村田君などいろんな人がいますよ。

OFFSHORE 第143号 昭和62年2月15日発行
毎月1回15日発行
昭和52年7月21日 第三種郵便物認可
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