

Offshore 9

1987

社団法人 日本外洋帆走協会発行 No. 150/300円

昭和62年9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



7月31日10:59'50"

鳥羽パールレース、スタート10秒前

写真提供：毎日新聞

撮影：森 顕治

アドミラルズ カップ 87

志賀 仁郎

アドミラルズカップ87は、8月15日、プリマスのギルドホールでの表彰式で、ニュージーランドチームのキャプテン、ドン・ブロックの手に黄金のカップが手渡されて、その幕を閉じた。

1957年にイギリス・アメリカ2カ国の6艇によって始まったこのアドミラルズカップは、今年で30年、第16回を数え、アメリカスカップとならぶビッグイベントとなっている。その30年は、外洋ヨットの歴史であり、名勝負と語りつがれる数多くの物語りを生んだ舞台であり、名艇、名ヨットマンとたたえられるフネと人を選び出した試練の場であった。

外洋ヨットレースは、このレースと共に綴られて来たし、外洋ヨットの進歩は、このレースによって捉えられて来たのである。

第16回を教える今年のレースは、参加国14、参加艇数42と、1977年から79年までの19カ国にくらべると、ちょっと淋しい数字といえるはずだが、レースに参加した14カ国のレベルの高さ、そして参加した42ハイのフネの素晴らしさによって、これまでのどの年のレースよりもエキサイティングなレースとなったのである。

今回のレースでは、従来の参加艇のレーティングレンジ、30フィートから40フィートという条件に、各国3艇のレーティング合計が、95フィートを上廻らなければならないという条項が加わったため、前回の様にワントン勢ばかりのレースとはならず、各国とも新鋭ワントナー2ハイに、2トンクラス以上の大型艇を配する布陣でのぞむことになって、新鋭2トン勢に大きな比重がかかるレースとなった。

レース前、各国チームの目算は、とにかくワントン勢で得点をかせぎ、2トンには、できるだけ失点をおさえてもらうといったところにあったと思われる。

しかしながら、こうした予想は、第1レースから、外れ、今回のアドミラルズカップの勝敗の鍵を握ったのは、レーティング34フィートから35フィートの2トンクラスで、ニュージーランドの〈キウイ〉、イギリスの〈インダルジャンス〉、デンマークの〈オリジナル・バックマン〉、アメリカの〈サイドワインダー〉、といったフネの走りが、レースそのものをリードする

といった展開となったのである。

最終成績は、別表・Ⅰの通りであり、5レースを終えて、艇別順位は、表・Ⅱの通りとなったが、各国の編成をレーティング集計から見ると、レーティング合計が、96フィート以内に納まった国が、上位にならび、96フィート以上のチーム4カ国は、アメリカチームの例外を除けば、全チームが下位に並ぶという現象を示している。

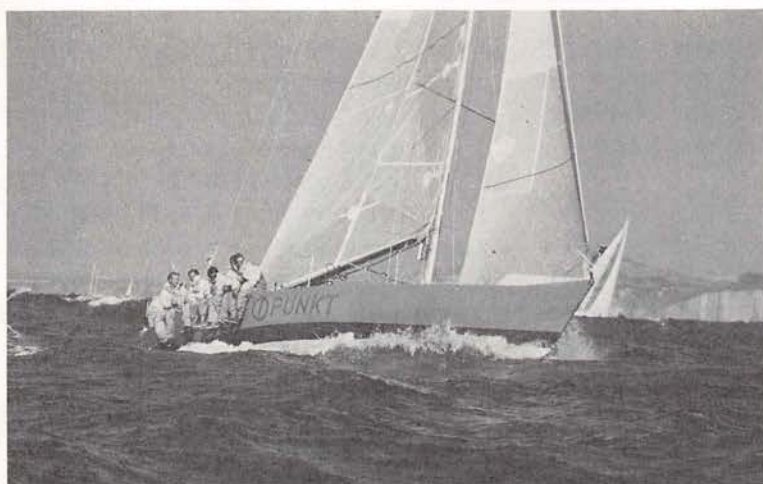
いちばん重い104.39と35フィート前後のフネ3艇をそろえたアメリカが6位、続いて105.04のオランダ11位、100.73のスウェーデン13位、99.83のイタリア12位、となった。

レースは、第1レースのソレント海峡でのインショアレースが微風だっただけで、2レース以降の全てのレースは軽風から順風と、恵まれたコンディションとなつてほとんど運・不運といったものが介在せず公平なレースであったといえるだろう。

大ざっぱに、レースをふり返ってみよう。

7月30日のインショアレースは、ソレント海峡の東側海面での約24マイルのコースで行なわれたが、超微風から10ノット以下の風が時おり吹くといったコンディション潮流の読みが、わずかばかり、各艇のナビゲーターを悩ませるといったレース。このレースは、大型艇群の快走の目立ったレースとなった。修正1位は、デンマークの〈オリジナルバックマン〉、2位はオランダの〈プロモーション〉、3位アメリカの〈サイドワインダー〉以下12位までを2トン以上の大型艇が占め、ワントン勢は、〈アイリッシュインデペンデントベルト〉の13位、ロドニー・パティソンの乗るイギリスの〈ジャーマレラ〉が14位とわずかに気をはいていた。大型艇ゴールの頃から風が落ち潮が変わったことが、ワントン勢を後方に押しやる結果になったともいえるはずだが。各マークの修正順位でも大型艇のリードが続いていたことから見ると、上位にならんだ大型艇が、微風で充分、小型艇群に走り勝てる力を持っていたといえるはずである。

トップをとった〈オリジナル・バックマン〉は前回、大活躍したX-ワントンのシリーズの最新2トンでイブセン設計の44フィートX-345である。



J3063 日本のセーラーナンバーをつけて快走した〈イ・プンクト〉ユードル・フロリックの新鋭ワントナー、西ドイツの〈コンティナー〉と姉妹艇で、そのスピードポテンシャルは高い

第2レースは、7月31日スタートの恒例のチャンネルレース。今回のコースは、従来のどのレースのパターンとも異なった全く新しいコースが採用された。カウズ沖をスタートし、ニードル沖からブルフェアウェイをまわり、ワイト島の南岸を東へ走り、オワーズをまわり、イングリッシュチャンネルのほぼ中間のEC-2ブイをまわる、大きなソーセージを2回まわるというコース。

従来のフランス、シェルブル港中のCH-1をまわるコースと比べ、海流による影響の少ないコースとして、各チームから支持を受けたコースであった。

レースは、終始、15~30ノットのいい風が吹き、各艇の力量がそのまま順位に現われるといった結果になった。ニュージーランドの〈プロバガンダ〉イギリスの〈ジャーマレラ〉の2ハイのファーストの新鋭ワントナーが、第1マークからフィニッシュまで、凄絶なトップ争いを演じ、7つある各マーク回航ごとに秒差の接戦となった。

213マイルを走ってフィニッシュタイムは、レーティングでわずか0.05高い〈プロバガンダ〉が、30時間19分11秒、そして〈ジャーマレラ〉は、30時間20分31秒と、1分に満たない差で記録している修正タイムの差は、わずかに16秒で〈プロバガンダ〉が逃げ切った。31時間にわたって、オリンピックコースを走る以上の緊張感の中にあった2艇の健闘は、外洋ヨットの歴史に残る名勝負となった。

7位までをワントン勢が占め、イギリスの〈インダルジャンス〉(34.52) 8位デンマークの〈オリジナル・バックマン〉(34.51) 12位、西ドイツの〈ディーバ〉(34.42) 13位の健闘が光っている。広い海域でのワントン勢の力が証明されたレースとなった。

ファースト・フィニッシュのスクラッチボート、スウェーデンの〈ローヤル・ブルー〉(40.00)の所要時間28時間54分16秒からラダーを落としたアメリカの〈ブルーヤンキー〉のフィニッシュ31時間13分40秒ま

で、わずか2時間でレースは終了しているのである。修正時間では、1時間以内に35艇が入っている。いかに全艇の走りがミスのないものであったかが、うかがえるはずである。

日本人のオーナーで今回オーストリアからエントリーされた〈イ・プンクト〉(U/V 30.50)は、3位とその快足ぶりを披露した。

8月3日第3レースは、ソレント海峡を離れて、クライストチャーチベイでのオリンピックコースレース、北北東の風15ノットから20ノットと波もなくスムーズな海面での絶好のコンディション、世界のトップレーサーの競演は、見ごたえのある素晴らしいものであった。

レースは、J3063のセーラーナンバーをつけたピンクのハル、〈イ・プンクト〉の快走で始まった。このワントンは、ドイツチームのトライアルレースに敗れ、オーストリアにチャーターされたフネだが、コミティボート側からスタートするや、まっすぐ岸へのコースをひいて、上マークを大型艇群の中で5番目に廻航、その順位をサイドマーク、下マーク、そして上マークと続け、圧倒的な優位に立った。この〈イ・プンクト〉に続いたのは〈プロバガンダ〉〈ジャーマレラ〉の2ハイのワントン勢で、この3艇によるトップ争いは、5時間にわたって続けられ、最終的には、1位〈プロバガンダ〉2位〈イ・プンクト〉3位に〈キウイ〉4位〈ジャマレラ〉5位〈サイドワインダー〉となった。そして、3レースまでの艇別得点順位は、1位〈プロバガンダ〉2位〈イ・プンクト〉3位〈キウイ〉4位〈ジャマレラ〉5位〈サイドワインダー〉となり、国別では、1位イギリス、2位ニュージーランド、3位オーストラリア、となった。イギリスとニュージーランドの差はわずかに1点であった。

8月5日クライストチャーチベイでの第4レースは、長い風待ちの後、第3レースとほぼ同じ様なコンディションとなった海域で、13時50分にスタート、第

2レース第3レースと快走した〈イ・プンクト〉が、リコールをおかして、一気にトップ艇群から離れ、ワントンの一角が崩れ〈ジャマレラ〉も大型艇にかこまれて苦戦、大型艇群の中で健闘しているワントン勢は、〈プロバガンダ〉〈ゴールドコープ〉の2ハイのニュージーランド艇だけとなった。

アメリカの〈サイドワインダー〉〈インサッタブル〉(ネルソン・マレック45 35.18)が、終始トップをゆずらず、1位〈インサッタブル〉2位〈サイドワインダー〉とワントーフィニッシュを決め、3位にアイルランドの〈ターキッシュ・デライト〉(カストロ43 34.21)となり、ニュージーランドは、5位に〈キウイ〉6位〈プロバガンダ〉8位〈ゴールドコープ〉と、大量点を上げて国別得点でトップに躍り出た。イギリスは、7位に〈インダルジャンス〉24位に〈ジャマレラ〉そして〈ジュノー〉はケースを起こして最下位に転落、2位に後退、1位と2位の差は94点とひらいた。

8月8日11時スタートした伝統のファストネットレース(600マイル)は、終始いい風にめぐまれての早いレースとなった。スタートしてからソレント海峡を抜け、リザードヘッドまでが上りで、中盤からフィニッシュまでは、フリーと走りやすいコンディションで、ファーストフィニッシュの〈ローヤル・ブルー〉の所要時間は81時間25分29秒となった。このレースをリードしたのは、〈アイリッシュインデペンデントペルト〉で、ファストネットロックでの修正順位1位、続いて、日本のスポンサーを持つイタリアの〈マリサ・コニカ〉〈オリジナル・バックマン〉〈サイドワインダー〉〈ピンタ〉と2トン勢、さらに〈ジャマレラ〉〈プロバガンダ〉と艇別得点のトップを争う2艇が続いていた。

最終結果は、終始トップを走り続けた〈アイリッシュインデペンデントペルト〉が、そのまま1位、2位にイギリスの〈ジュノー〉3位も同じイギリスの〈ジャ

マレラ〉そして4位に〈プロバガンダ〉となった。前半快走した〈コニカ〉はデイスマスト、〈イ・プンクト〉はラダーを折ってリタイア。

伝統のこのファストネットレースに勝った〈アイリッシュインデペンデントペルト〉は、昨シーズン、サルディニアカップの最多得点艇〈フルベット〉(デュボア40 RAT 30.49)で、イギリス国内予選の第一レースにデイスマストして、イギリスからの出場をあきらめ、アイルランドにチャーターされたのである。

5つのレースを終えて、ニュージーランドの初優勝、2位イギリス、3位オーストラリア、4位アイルランド、5位西ドイツ、6位アメリカとなったが、この順位は現在の外洋ヨット界の勢力図として順当な結果といえるだろう。2回連続優勝で、今回のレースに史上初の3連勝の夢をかけていた西ドイツの惨敗は意外といえ意外だが、レース前のキールの取り替え、輸送中の事故、そしてクルー同志の反目といった事実を考えると、この順位もまた仕方のないところと言えるだろう。

ニュージーランドの勝因は何か、艇別得点の上で、1位の〈プロバガンダ〉6位〈ゴールドコープ〉(マッドマックス)7位の〈キウイ〉と3艇がともに上位を占めるという見事なレース振りから見れば当然といえるだろうし、前回1985年のレースでスピードがありながら、しばしばケースを起こして敗退した教訓が生きていたともいえるはずである。5回目の挑戦によって得た栄光は海洋王国ニュージーランドを更に高いレベルに押し上げるに違いない。前回に続き2位となったイギリスの敗因は何か、2つのオリンピックコースのレースに、ニュージーランドに26点、110点と引き離された。その結果が、そのままこの順位となっているのである。チャンネルレース、ファストネットレースで、どちらも最多得点チームとなっていながら、ショートレースによって〈ジュノー〉の不用意なマーク回航のケースが惜まれる。このチームの焦りが取



オリンピックコース 上マーク付近の混戦、2トンクラスのすぐ後ろにワントン勢が迫る

り戻せたはずのカップを南太平洋に送る結果となった。

西ドイツチームに何が起きたのだろうか、1973年、そして1983年、85年と栄光の黄金のカップをキラーヨットクラブのクラブハウスに飾ったドイツチームは、第1レースに信じられない最下位に落ち、わずかながら2つのオフショアに面目を保っただけで、惨めな敗戦を味わった。

彼らはこのレースを前に自信満々だった。北の海が凍りつく季節、彼らはボートをスペインに送り、そこでトレーニングを積み、5月にはキールにフネを戻し、そこでこのカップ死守のためのチームを選び出した、ユーデル・フローリックの画き出したフネは、負けるはずのない新鋭艇であつたし、クルーの編成、そしてその練度もこのカップ死守のために充分なものであつた。

第1レーススタート前夜にスキッパーが替るといった不協和音が惨敗の因といえるだろう。

艇別順位表を見ると、1位〈プロバガンダ〉2位〈ジャーマレラ〉の2ハイのファアのワントンが快走したことが判る。〈プロバガンダ〉は、レーティング30.59とわずかにワントンをオーバーしているが、そのフリーでのスピードは優に2トン勢をしのいでいた。スキッパーは1977年日本の初挑戦の時、〈サンバード〉のナビゲーターをつとめた、ベバン・ウーリー、彼はクリス・ブゼー（ボーザイド）の片腕として、あのレインボーで、ワントンカップを制した名クルーで、かつて〈ボリスカー〉のタクティシャンをつとめたことのある名手だ。そしてヘルムスマンは、ペーター・レスター、タクティシャンにブラッド・バッドワースと12メーター〈キウイマジック〉の名クルー達が乗っている。1位2回、4位、6位と4レースにシングルを獲った力量は、世界最高の艇とクルーと賞賛されて当然といえるのである。



オリンピックコース サイドマークへ向かうレース艇群



チャンネルレース ソレント海峡を走る

2位の〈ジャーマレラ〉は、第4レースのスタートのもたつきがなければ〈プロバガンダ〉から栄誉を奪い取ることができたはず、終始〈プロバガンダ〉とせり合った力は、ほぼ互角であるといえるだろう。

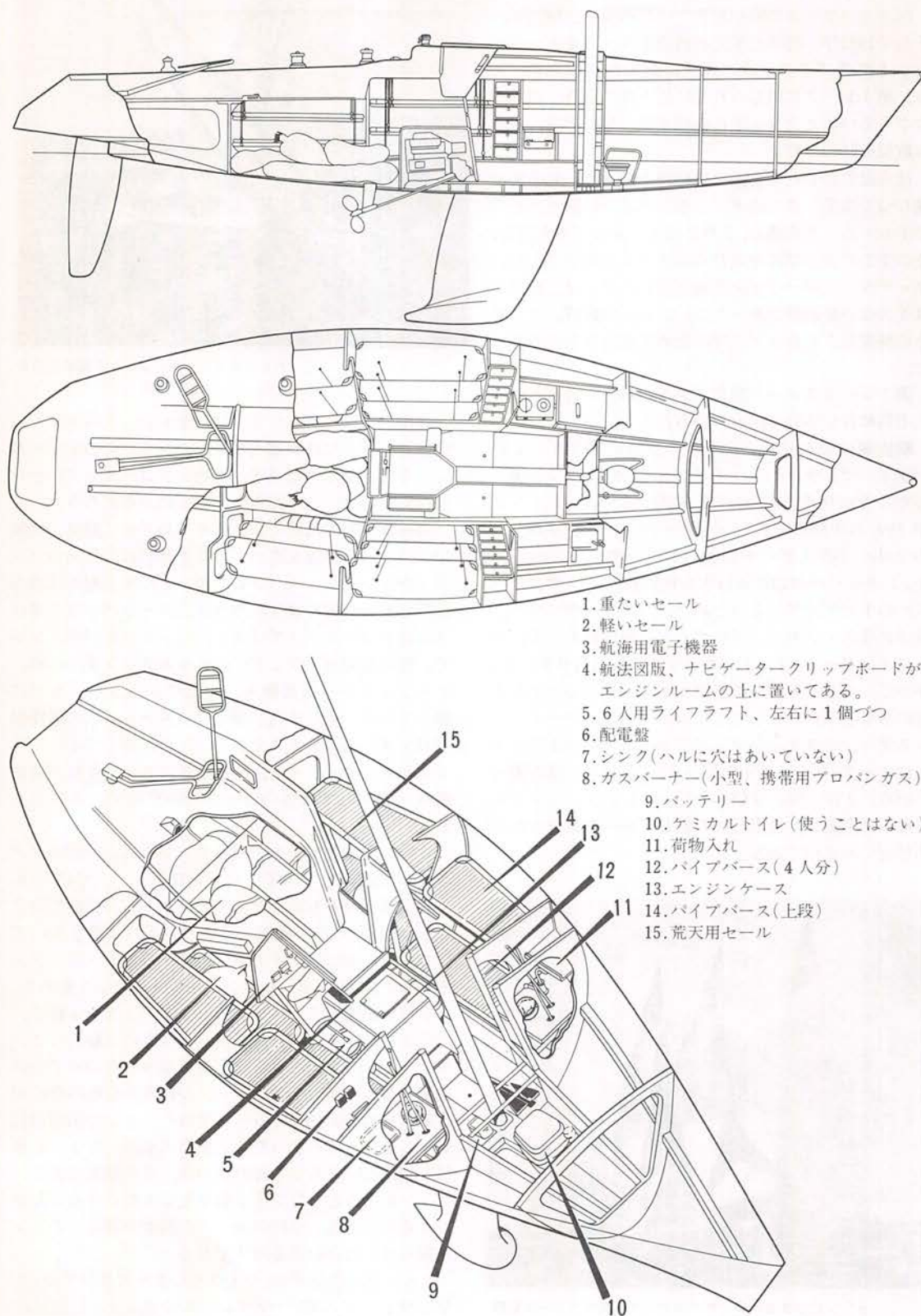
ヨーロッパの海域に合わせて、わずかに微風、軽風でのフリーの性能を高めてあると言われ、今回のコンディションでならば〈プロバガンダ〉を上回る成績も当然であったのではなかろうか。スキッパーはイギリスの誇るゴールドメダリスト、ロドニー・パティソンで、彼は前回は〈ジェド〉のヘルムスマンをつとめ、チャンネルレースに勝ち、またワントンワールドに勝っている。そして同じ年のファストネットの優勝艇〈パンダ〉のヘルムスマンをつとめたローリー・スミスはタクティシャン、サブヘルムスマンとして迎え豪華な顔ぶれで今回のレースにのぞんでいるのである。

3位の〈オリジナル・バックマン〉は、前回のアドミラルズ85そして86年ワントンワールド、3/4ワールドの台風の目ともいえたあのXワントンの発展型の2トン（34.51）で、微風、軽風での走りは群を抜いていた。セールは、ダイヤモンドセールとカールソン・セールで、トム・カールソンがヘルムスマンを勤めた。

上位10艇を見ると、ワントン6艇、2トン4艇で、20位までにひろげると、2トンはさらに5艇入って、ワントンと2トンとはほぼ互角に走ったといっている成績となる。かつてこのレースが軽量小型艇の優位が定着し、前回の1985年レースではワントンの国別対抗レースとなってしまったことを考えると、ちょっと意外な結果といえるかも知れないが、この結果は逆に、2トンがとうとうワントン勢をとらえたと見るのであつたのである。今回のレースの勝敗の鍵は、2トンが握っていたといえるはずである。

ニュージーランドの〈キウイ〉、オーストラリアの〈スワンプレミアムⅢ〉（マドレーヌスドーター）は共に

図.1 西ドイツのユーデルフローリック設計の2トン



ファアの43フィートでスワンの方がわずかに重く作られているという。そのファア43の2艇と、イギリスの〈インダルジャンス〉(アンドリュウ44, 34.52)の3艇の得点が、ニュージーランド、イギリス、オーストラリアの上位3チームの順位を決定したといえるだろう。

注目の2トン勢を見ると、どのフネもまさにビックディンギーで、「外洋レーサーはついにここまで来てしまったのか」との印象を受ける。かつて、IORボートのディンギー化の傾向は、1973年にクォータートンに現われ、1977年頃にハーフトン、3/4トンクラスをおおい、1979年頃にワントン勢にいたった流れであった。そしてこの2トンクラスのレーサーには、まだ「秀れたレーサーは良いクルーザーである」といった思想が読みとれたのである。1977年の〈スカラムーチェ〉、1979年の〈ビクトリー〉〈ラガマフィン〉1983年の〈ブラバ〉らには美しく、しかも豪華なフネとしてのムードが感じられたのである。今回のレースの2トンクラスには、そんな甘い感情は全く感じられない。デッキ上に配されたウィンチはシートウィンチ4個、ハリヤードウィンチ2個がほぼ一般的な配置で、かつてはキャビンの中央に聖域としてあった、ナビゲーションテーブルもなく、トイレ、ギャレーのシンクも全くハルに穴をあけずに取りつけられ、ほとんど使用することがない。という徹底ぶりなのである。(図・1参照)

IORボートは、一日走ってわずか数秒先着するために、デザイナーはしのぎを削り、ビルダーはわずかに何グラムかを軽くするために心血を注ぐ、こうした現象は、それが競争である限り、当然起きるわけで、オーナーは勝つために金をおしんではならないといった蟻地獄に落ち入るのである。1パイのワントンに80枚のセールがカッティングされ、テストされてレースに積み込まれる。そしてそのハイテクセールも、100時間程度で新しいものに変えられるといった狂気といえる時代が既に来ているのである。

自動車におけるF-1の開発競争に似た現実がそこにある。

そして、そうしたハイテクボートには、人間に人間らしくふるまうことも拒否するきびしさがある。クルーひとりひとりの体重が、スピードを生むためのバラストとして計算され、速さの方程式の中に組み込まれているとあれば、クルー達は常にデッキサイドにはりついていることが強要されるはずで、ポケットの中

につめ込んだ、宇宙食のようなカロリー食品と、チョコレートだけで30時間、40時間を過すという非人間的なことが当り前になっているのである。

F-1の車で、モンテカルロラリーを走るといった過酷な状況が、アドミラルズカップなのである。そしてそのきびしさは、アドミラルズカップを例外とせず、他のレースへも浸透しているのである。

アドミラルズカップが行なわれる期間とその海域は、恒例のカウズウィークと重なり合っていて、アドミラルズカップにスケジュールされているチャンネルレース、ファストネットレースは一般の外洋ヨットも出場する、いうならばオープンレースなのだが。

従来人気のあったチャンネルレースには今回は、わずかに80パイ前後のフネしかスタートしていない。かつて、ソレント海峡からスタートする600パイの大型外洋レーサーで賑わった時を知る者にとって、この惨状は何と考えたら良いのだろうか。

IORボート、しかも先端のデザインの最新鋭艇でなければ勝てないという時代に入って、多くのオーナー達は这个世界から去って行った。そしてクルー達もまた、あまりにも過酷な外洋レースの世界に身をひかざるを得なくなったと思われる。

そしてかつてわずか10年前まであった良き時代は終って、外洋レースは冬の時代に入ってしまったのである。

ヨーロッパのヨット雑誌には、IORとは関係のない安全と快適な航海をうたったクルージングボートの広告が目立つ、ダブルエンダーのモーターセーラーや、ディープキール、ロングキールのヨットが人気を取りもどしていると見える。

かつて、IORボートを追い続けたオーナー達も、また、こうした生活のあるフネに戻って来ているという。レース艇の周りをうずめたスペクテーターボートの大型のクルーザー群には、古き良き時代の臭いがあった。

そして、ノーターの豪華なプロダクションボート、スワンシリーズによるスワンワールドが高い人気を獲得しているといった現実を見ると、外洋ヨットの世界は大きく2極に分れて行く様に思われる。

プロでなくとも乗れるフネで、プロでなくとも勝てるレース、勝てないまでも楽しめるレース、そうした方向を模索しながら外洋ヨットの世界は大きく動いて行くに違いない。

race	date	course	length	fact.	exp.	start	reap	sea	wind(kn.dir.)
1	30/07/1987	SOLENT COURSE	23.5	2	11:30	14:10	1	6-315°	7-300° 9-300°
2	31/07/1987	CHANNEL RACE	213.6	3	15:00	15:00	1/2	12-300°	18-320° 25-290° 18-295° 14-320°
3	03/08/1987	TRIANGLE(S.P.2)	28.7	2	11:30	11:30	2	15-315°	14-315° 14-315° 17-315° 19-315°
4	05/08/1987	TRIANGLE(S.P.1)	28.2	2	11:30	13:50	1/2	8-235°	14-245° 16-245° 18-245° 16-245°
5	08/08/1987	FASTNET RACE	591.0	5	10:40	11:00	1/3	16-240°	14-310° 23-170° 24-200° 15-180°

SERIES RESULTS-INDIVIDUAL YACHTS

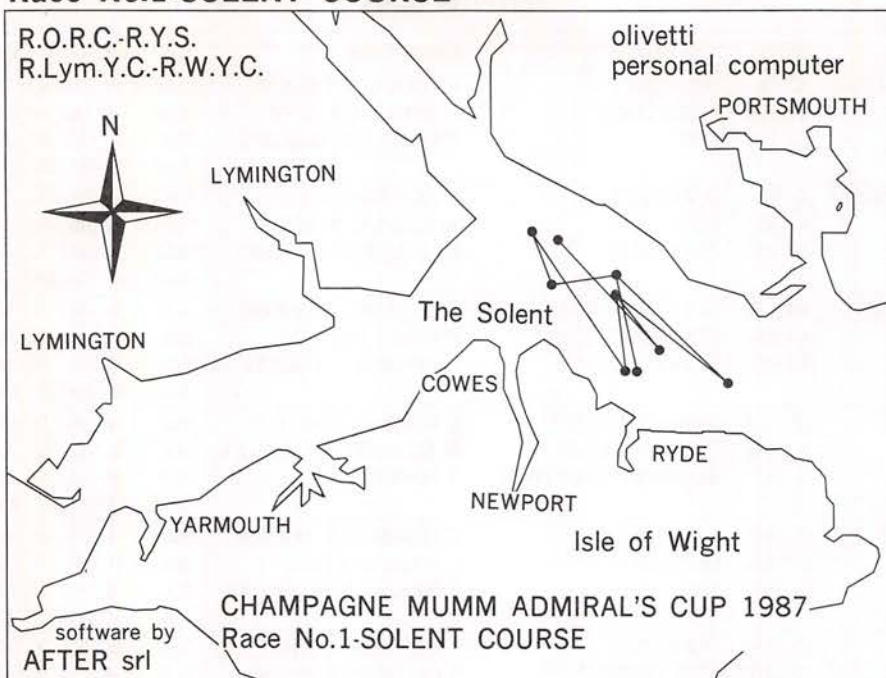
FINAL-AFTER 5 RACES

Cl.	Sail No.	Yacht Name	Designer	Builder	Sails	Mast	Rat.	R.1	R.2	R.3	R.4	R.5	Pts
1	KZ 6161	PROPAGANDA	FARR	COOKSON	WINDWARD	SPARCRAFT	30.59	19	1	1	6	4	527
2	K 180	JAMARELLA	FARR	BUSHE	SHORE	SPARCRAFT	30.54	14	2	4	24	3	497
3	D 1211	ORIGINAL BECKMANN PLETTJERNER	JEPPESEN	X-YACHTS	CARLSSON	SPARCRAFT	34.51	1	12	14	9	12	457
4	US 18968	SIDEWINDER	REICHEL/PUGH	ESPRIT	NORTH	SPARCRAFT	34.99	3	20	5	2	14	452
5	K 243	IRISHINDEPENDENTPELT	DUBOIS	HUTTON	BANKS	SPARCRAFT	30.49	13	15	18	31	1	427
6	KZ 296	GOLDCORP	DAVIDSON	SPRIGGONS	NORTH	MSF	30.58	34	6	10	8	11	425
7	KZ 6191	KIWI	FARR	FRANKLIN	NORTH	SPARCRAFT	34.47	8	19	3	5	20	413
8	K 919	INDULGENCE	ANDRIEU	B & B	BANKS	SPARCRAFT	34.52	16	8	7	7	25	393
9	K 505	JUNO	HUMPHREYS	THOMPSON	NORTH	SPARCRAFT	30.50	31	7	16	43	2	391
10	KA 4000	SWAN PREMIUM II	FARR	MCCONAGHY	FRASER	YACHTMASTS	30.55	25	9	8	19	16	391
11	G 1909	CONTAINER	JUDELV/ROLIJK	SCHUETZ/WERKE	NORTH	SPARCRAFT	30.52	39	4	18	21	9	388
12	G 3417	PINTA	JUDELV/ROLIJK	SCHUETZ	ULMER & KOLIUS	SPARCRAFT	34.21	9	22	13	15	15	387
13	KA 3000	SWAN PREMIUM III	FARR	MCCONAGHY	NORTH	ZAPSPAR	34.31	4	36	9	4	19	365
14	KA 25M	SWAN PREMIUM I	DUBOIS	JAGO	HOOD	SPARCRAFT	30.55	28	11	31	36	6	349
15	F 9247	CENTURION-MUSCLOIR	HUMPHREYS	THOMPSON	ELVSTROEM	PROCTOR	30.45	22	16	35	34	5	347
16	G 1919	SAUDADE	JUDELV/ROLIJK	SCHUETZ	DIAMOND	RECKMANN	30.55	21	14	24	43	8	344
17	K 1036	TURKISH DELIGHT	CASTRO	RAISEDALE	BANKS	SPARCRAFT	34.21	12	29	17	3	23	336
18	US 41241	INSATABLE	NELSON/MAREK	GOETZ	NORTH	SPARCRAFT	35.18	6	30	22	1	31	299
19	F 9287	CORUM	BRIAND	BENETEAU	AMG	SPARCRAFT	34.59	7	28	11	12	32	298
20	E 2747	MAYURCA	GONZALEZ	BARRACUDA	BANKS	SPARCRAFT	30.54	39	5	33	25	20	293
21	J 3063	I PUNKT	JUDELV/ROLIJK	SCHUETZ	SOBSTAD	SPARCRAFT	30.50	29	3	2	37	33	292
22	K 2772	VENTO	CASTRO	SCHET	ULMER & KOLIUS	SPARCRAFT	30.54	27	17	32	33	17	282
23	F 9070	XERYUS	BERRET/FINOT/FAUR.	BENETEAU	NORTH	SPARCRAFT	30.21	37	32	31	27	7	281
24	IR 1780	JAMESON WHISKEY	DUBOIS	VISION	MCWILLIAN	SPARCRAFT	30.55	38	10	35	43	13	275
25	I 11023	MANDRAKE-KRIZIA	BRIAND	SCHUETZ	NORTH	SPARCRAFT	34.60	15	26	29	11	28	274
26	G 2994	DIVA	JEPPESEN	MAGG	NORTH	MAGG	34.42	43	13	12	24	27	270
27	D 1215	ANDELSBANKEN	BRENTA	X-YACHTS	DIAMOND	SPARACE	30.55	20	21	25	29	26	261
28	I 11001	MARISA-KONICA	FARR	NAUTICA C4	NORTH	PROCTOR	34.68	5	33	6	13	RET	255
29	H 189	MEAN MACHINE	ANDRIEU	HUTTON	RELLING	SPARCRAFT	30.55	36	25	20	43	18	239
30	F 9213	C.G.I.	JEPPESEN	JEANNEAU	TECHNIQUE VOILE	SPARCRAFT	30.47	26	24	36	32	21	237
31	D 1226	STOCKBROKER LEIF JENSEN & CO	JEPPESEN	X-YACHTS	DIAMOND	SPARACE	30.55	23	23	26	43	24	229
32	US 41110	BLUE YANKEE	JUDELV/ROLIJK	WIGGERS	ULLMAN	SPARCRAFT	34.20	40	42	14	18	22	221
33	H 36	CAIMAN	JUDELV/ROLIJK	STANDFAST	ULMER & KOLIUS	SPARCRAFT	34.68	10	37	21	23	34	213
34	S 10010	ROYAL BLUE	BRIAND	BATBYGGARNA	DIAMOND	SPARCRAFT	40.00	11	40	34	10	34	202
35	H 96	PRO-MOTION V	FERS	BENETEAU	NORTH	HALLSPARS	39.81	2	43	39	14	35	188
36	S 9121	CIVIC	NORLIN	VIBRAMAT	GRAN	SPARCRAFT	30.19	35	18	41	22	36	172
37	E 2525	ANQUIN'S TOO	JOUBERT/NIVELT	BIANCA	DIAMOND	SPARCRAFT	34.22	43	38	30	20	29	157
38	S 9171	EUROCARD	NORLINV	BOSOVARVET	NORTH	SPARCRAFT	30.54	25	31	37	40	37	120
39	I 10790	MEUROPE	VALLICELLI	NAUTICA C4	ULMER & KOLIUS	SPARCRAFT	30.55	24	42	38	30	38	102
40	H 61	RITEC	BRIAND	STANDFAST	NORTH	FRANCESPAR	30.47	30	35	40	41	39	80
41	F 9230	PORT DU CROUESTY	BERRET	BENETEAU	TECHNIQUE VOILE Z SPAR	SPARCRAFT	30.38	32	27	DNF	RET	DNC	76
42	F 9229	R.E.F. VAL MAUBUEE	DUMAS	MAAS	TECHNIQUE VOILE	SPARCRAFT	34.59	42	39	41	39	DNC	28

国別順位表

Cl.	Team	Sail No.	Yacht Name	Skipper/Owner	Rat.	R.1	R.2	R.3	R.4	R.5	Total
1	NEW ZEALAND	KZ 296	GOLDCORP	R. DODSON/M. CANNING	30.58	18	111	66	70	160	425
		KZ 6161	PROPAGANDA	B. WOOLLEY/A. BURR	30.59	48	126	84	74	195	527
		KZ 6191	KIWI	P. WALKER/ADMIRAL'S CUP C	34.47	70	72	80	76	115	413
				Total		136	309	230	220	470->	1365
2	UNITED KINGDOM	K 180	JAMARELLA	R. PATTISSON/A. GRAY	30.54	58	123	78	38	200	497
		K 505	JUNO	A. HURST/M. PEACOCK	30.50	24	108	54	0	205	391
		K 919	INDULGENCE	H.CUDMORE/G. WALKER	34.52	54	105	72	72	90	393
				Total		136	336	204	110	495->	1281
3	AUSTRALIA	KA 2 SM	SWAN PREMIUM I	L. ABRAHAMS/L. ABRAHAMS	30.55	30	96	24	14	185	349
		KA 3000	SWAN PREMIUM III	P. KURTS/P. KURTS	34.31	78	21	68	78	120	365
		KA 4000	SWAN PREMIUM II	G. APPLEBY/G. APPLEBY	30.55	36	102	70	48	135	391
				Total		144	219	162	140	440->	1105
4	IRELAND	IR 1780	JAMESON WHISKEY	R. BURROWS/B.BUTKUS	30.55	10	99	16	0	150	275
		K 1036	TURKISH DELIGHT	M. MANSFIELD/H. BEZMAN	34.21	62	42	52	80	100	336
		K 243	IRISHINDEPENDENTPELT	T. POWER/S.FEIN	30.49	60	84	49	24	210	427
				Total		132	225	117	104	460->	1038
5	GERMANY	G 1909	CONTAINER	G. EIERMANN/U. SCHUETZ	30.52	8	117	49	44	170	388
		G 1919	SAUDADE	U. MARES/A. BUELL	30.55	44	87	38	0	175	344
		G 2994	DIVA	B. BEILKEN/P. WESTPHAL-LAN	34.42	0	90	62	38	80	270
				Total		52	294	149	82	425->	1002
6	U.S.A	US 18968	SEWINDER	J. BERTRAND/R. SHORT	34.99	80	69	76	82	145	452
		US 41110	BLUE YANKEE	S. BENJAMIN/R. TOWSE	34.20	6	3	57	50	105	221
		US 41241	INSATIABLE	G. WEISMAN/KREHBIEL/TANK/	35.18	74	39	42	84	60	299
				Total		160	111	175	216	310->	972
7	DENMARK	D 1211	ORIGINAL BECKMANN PLETFJERNER	P. JESPERSEN/P. JESPERSEN	34.51	84	93	57	68	155	457
		D 1215	ANDELSBANKEN	P. KAMPMANN/V. GREULICH	30.55	46	66	36	28	85	261
		D 1226	STOCKBROKER LEIF JENSEN & CO	J. HOST/J. HOST	30.55	40	60	34	0	95	229
				Total		170	219	127	96	335->	947
8	FRANCE	F 9070	XERYUS	B. TROUBLE/CO-YACHT	30.21	12	33	24	32	180	281
		F 9247	CENTURION-MUSCLOR	L. DELAGE/J. DICK	30.45	42	81	16	18	190	347
		F 9287	CORUM	P. BRIAND/BENETEAU	34.59	72	45	64	62	55	298
				Total		126	159	104	112	425->	926
9	AUSTRIA	G 3417	PINTA	W. ILLBRUCK/W. ILLBRUCK	34.21	68	63	60	56	140	387
		H 61	RITEC	J. BOUSCHOLTE/T. VINKE	30.47	26	24	6	4	20	80
		J 3063	I PUNKT	H. RAUDASCHL/T. FRIESE	30.50	28	120	82	12	50	292
				Total		122	207	148	72	210->	759
10	SPAIN	E 2525	ANQUIN'S TOO	U. COSTA/A. QUINTEIRO	34.22	0	15	26	46	70	157
		E 2747	MAYURCA	P. ZENDRERA/G. CRYNS	30.54	8	114	20	36	115	293
		K 2772	VENTO	J. ABASCAL/M. FERNANDEZ	30.54	32	78	22	20	130	282
				Total		40	207	68	102	315->	732
11	HOLLAND	H 189	MEAN MACHINE	P. DE RIDDER/P. DE RIDDER	30.55	14	54	46	0	125	239
		H 36	CAIMAN	G. JELOF/G. JELOF	34.68	66	18	44	40	45	213
		H 96	PRO-MOTION V	B. DOLK/B. DOLK	39.81	82	0	8	58	40	188
				Total		162	72	98	98	210->	640
12	ITALY	I 10790	MEROPE	M. TUMIATI/MARINA MILITAR	30.55	38	3	10	26	25	102
		I 11001	MARISA-KONICA	U. LUCARELLI/U. LUCARELLI	34.68	76	30	74	60	15	255
		I 11023	MANDRAKE-KRIZIA	G. CARRIERO/G. CARRIERO	34.60	56	51	28	64	75	274
				Total		170	84	112	150	115->	631
13	SWEDEN	S 10010	ROYAL BLUE	G. EKDAHL/R. GUSTAFSON	40.00	64	9	18	66	45	202
		S 9121	CIVIC	J. NORRMAN/J. NORRMAN	30.19	16	75	4	42	35	172
		S 9171	EUROCARO	B. SALL/B. SALL	30.54	36	36	12	6	30	120
				Total		116	120	34	114	110->	494
14	BELGIUM	F 9213	C.G.I.	B. CAIGNAERT/TOUR VOILE	30.47	34	57	14	22	110	237
		F 9229	R.E.F. VAL MAUBUEE	G. RIBADEAU DUMAS/J. DUMON	34.59	2	12	4	8	2	28
		F 9230	PORT DU CROUESTY	C. FACQUE/CROUESTY	30.38	22	48	2	2	2	76
				Total		58	117	20	32	114->	341

Race No.1-SOLENT COURSE

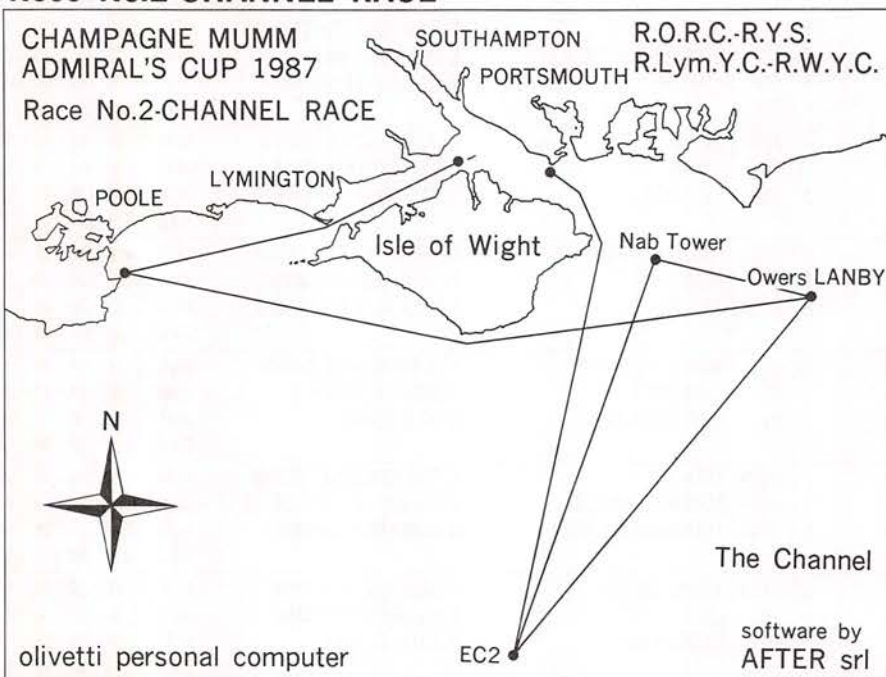


WIND



DURATION: start 14:10 18:14 Finish

Rece No.2-CHANNEL RACE



WIND



COURSE



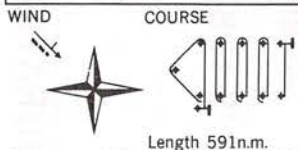
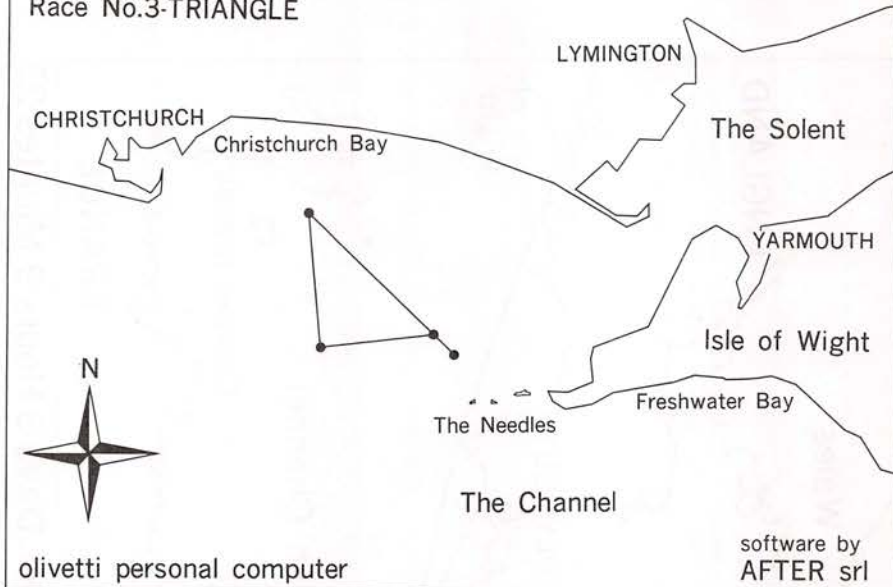
Length 213.6n.m.

DURATION: Days 1 Hours 4 Minutes 65

Race No.3-TRIANGLE

CHAMPAGNE MUMM
ADMIRAL'S CUP 1987
Race No.3-TRIANGLE

R.O.R.C.-R.Y.S.
R.Lym.Y.C.-R.W.Y.C.

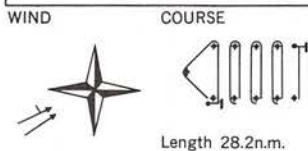
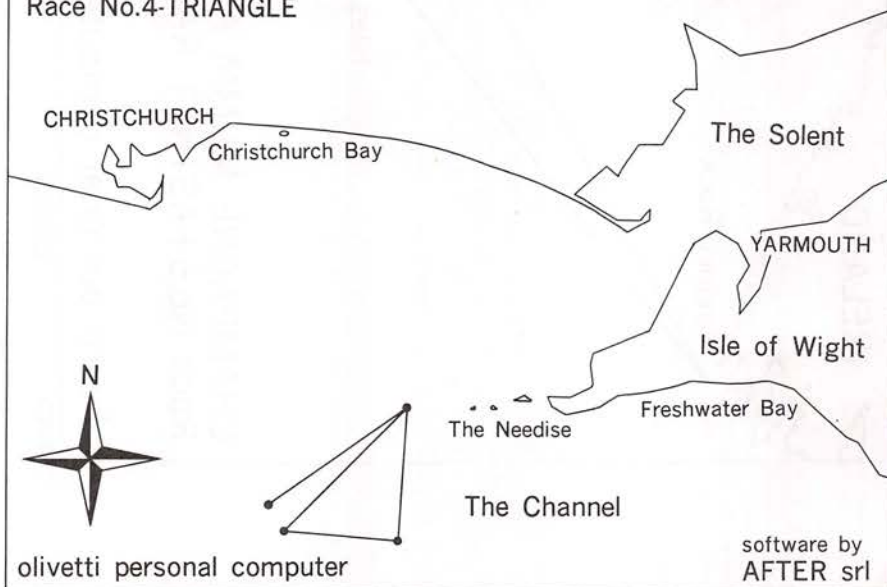


DURATION:Start 11:30 16:03Finish

Race No.4-TRIANGLE

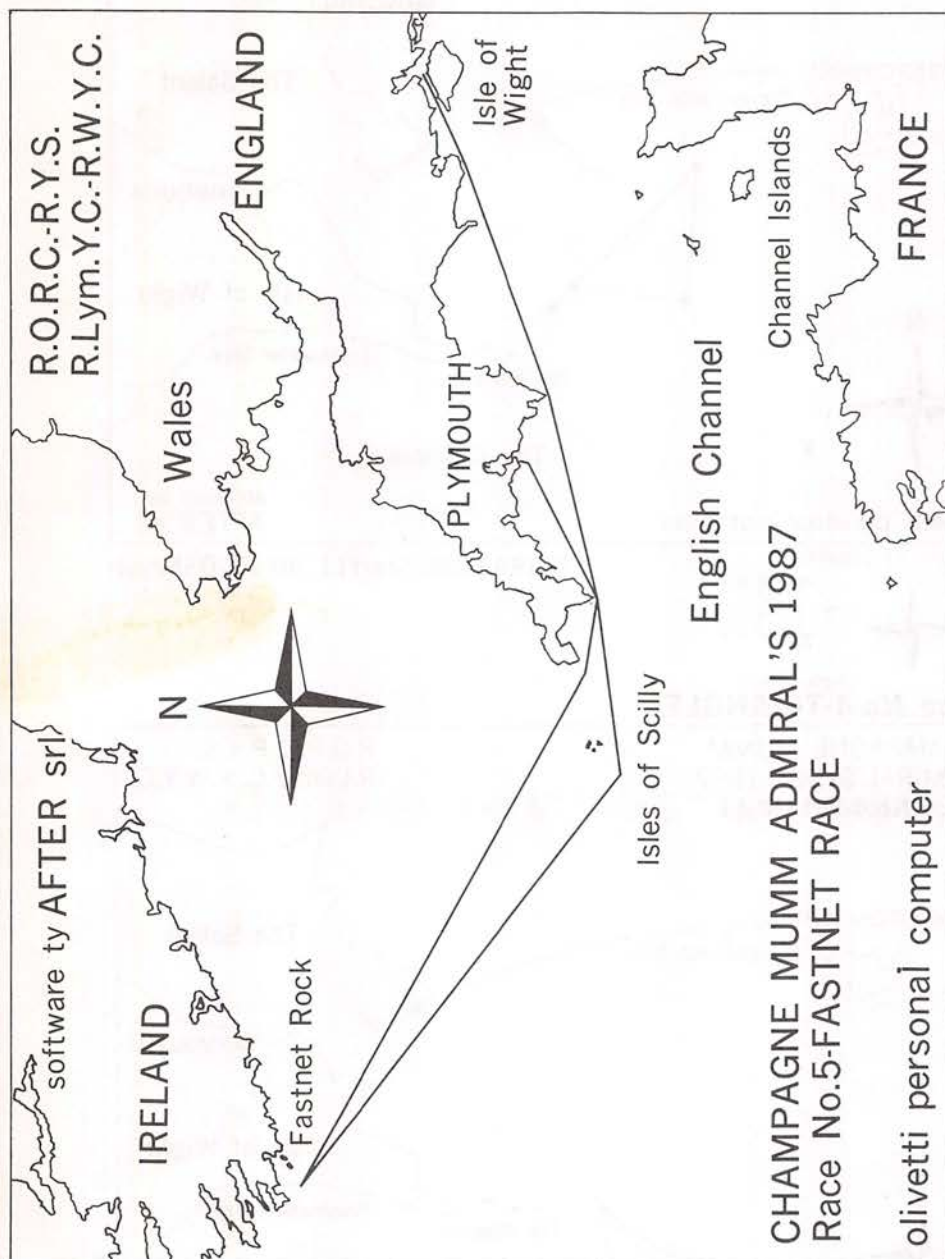
CHAMPAGNE MUMM
ADMIRAL'S CUP 1987
Race No.4-TRIANGLE

R.O.R.C.-R.Y.S.
R.Lym.Y.C.-R.W.Y.C.



DURATION:Start 13:50 18:12Finish

Rece No.5-FASTNET RACE ロングオフショア



DURATION: Days 3 Hours 9 Minutes 25

WIND COURSE





第28回 鳥羽パールレース

クルーザーレーティングクラスに参加して

初陣〈ル・シール〉奪闘記

服部 一良

あらたまっていうのもおかしいが、適用されるレーティングシステムのカテゴリーが違ったからといって、艇の走り方までが変わるわけではないのだ。

たしかに、海外の桟舞台をのぞむ IOR のトップグループと比べて、CR クラスのフリートはクルーの技倆の差に比例し、そこそこにリラックスしている傾向は否めない。でも、それぞれの艇の周辺、前後左右にさしあたっての競争相手が林立する状況は、IOR や CR の区別にかかわりなくまったく同じである。それぞれの技倆の差はともかく、シート 1 cm の出し入れにこめる心意気は少しも変わらない、と思う。

そこで、クルーザーレーティングクラスに参加して、とタイトルにうたっても、レースそのものの報告に何も特別なトピックスが見当らない。はなはだしく困る。ただし、関東支部の CR 委員会に籍を置く身として、今回の大盛会に至ったまでの経過と、そして実際のイベントに参加してあらたに考えられる今後の問題点を、ひとつの流れと捉えることができれば、どうか体裁もでき、合わせていささかの義務も果せそうな気もしないではなく、以下、それを試してみる。

レース事前

NORCの現状打開を計るためにも、レースをより身近に感じられるレーティングシステムを、との声に応じ、技術委員会からの答申案が出されたのが一昨年の後半。そして理事会の承認を経て昨年初春に関東支部特別委員会が発足した。

なかなか腰は上がらないけれども、いったん上がったとなると今度はがむしゃらにというのは、なにもNORCだけの専売特許ではなく、大方の日本人の傾向らしいが、初顔合せの委員会を待っていたのは、数ヵ月後に迫ったシーズンオープンのレースから、あらたなレーティングクラスを施行せよとの無理難題に近い至上命令だった。でも一瞬はあつけにとられたものの、そこは純粋な日本人でしかも NORC の模範的な会員でもあるわれわれは、すぐさま立ち直り、がむしゃらにつつま走り出したのである。

以後、技術委員会の渡辺修治委員長や沢地繁委員などの指導と協力を得て、東に西に、そもそもの趣旨はもちろんのこと、あらたなシステムの解説と実際の計測方法を説くために飛び回り、同時に、保険のおばさんの勧誘と等しく、新任の各委員が知る艇々をなかば強迫し、CR を取得させたりして、その結果、5月17日の初島レースに CR クラスを設けるのにどうやら成功したのだった。

その後も、三浦半島周辺のマリーナなどを歴訪、NORC に直接は関係のないクラブレースの主催サイドにも、CR の採用を頼んだりの努力を続け、日々 CR のアピールに精進した。一年は慌ただしく過ぎた。やりたいことではなく、やらなくてはいけないことが、まだ沢山残っている。でも、第一段階の普及のパロメーターとみなしていた、鳥羽パールレースのエントリー状況に、ひとつの成果ははっきりと現われた。昨年は CR クラスは26艇、それが今年は倍増に迫まる勢いで41艇も数えたのだ。

裏方を一年余り務めて、ここから表から眺めるのもまた必要と、理屈をこね参加した次第。

レース本番

さて、クルーで乗せていただいた艇は、艇名〈ル・シール〉。種別はシレナ38といわれるフィンランド製の量産艇である。格調高いチークデッキ、インテリアも木をふんだんに使った優雅な装いで、しかもスペースたっぷりのアフタキャビンも備えるという、純クルージング仕様の艇だ。

6月の相模湾セゾンオープンレースのとき、ハーバーをぶらぶらしていて、吹いているにしては人手が足りないのではないかと、助っ人の押売りをして、このときが〈ル・シール〉のオーナー足立さんとの初対面。そしてこのレースのおかげで、その後の予定がだいぶ変わってしまったのである。というのも、スタートを文句なしのジャストスタートを決め、エントリー

118艇中断然トップ。世界に冠たる〈エクサドア〉はもちろん、名艇の誇れ高い〈ゼロⅡ〉も、西宮の雄〈WILL〉も、話題の新艇〈青海波〉も、しばしの間はスターンにのぞみ、結局のところ、これらの畏れ多い艇の他に2艇を加えただけにしか抜かれずに、フィニッシュしてしまったのだ。

この日までは孤高のクルージング派だったオーナーも、おそらく予想外の成績で大いに喜ばれたとは思いますが、チークデッキの艇にお仕着せの白無垢のセイルを掲げ、これでもってギンギンのスーパーレーサーに喰らい付き、あわよくばというささかクライ趣向は、この世界にどっぷりとはまり、散々な辛酸をなめないと、本物の快樂には至らない。この点、〈ル・シール〉に集った面々は、海外雄飛を続ける〈摩利支天〉の、国内残留というよりはっきりいえば落ちこぼれクルーであって、ネクラのセンスにかけては他にひけをとらない。素直でないレースの楽しみ方には自信がある。

だからこのレースではオーナーをほったらかしにしてクルーの方がはしゃいでしまい、フィニッシュ後、これで終わりじゃもったいない、次へゆこう、次もゆける、次は鳥羽だ、とたちまち衆議一決してしまったのだった。そして艇には付属の数点セットのセイルの他に、せめてスピンとライトゼノアが欲しいと、オーナーを巻き込み、もちろん CR 計測も正式に申し込んで、クルーにとっては久しぶりの、〈ル・シール〉には初めての鳥羽パールレース参加が本決まりとなったのだった。

待望のスピンが届きシート類も揃ったのは、レースも間近で練習は丸一日間だけ。それでもわれわれの特技であるぶっつけ本番ではなく、〈ル・シール〉としても初体験のスピンランがテストできたのだから幸せ。数回の上げ下ろし、数回のジャイブを試み、これで用意万端ととのったことにした。

台風第7号の接近をみて最悪の場合はレース中止もと気を病んだが、スタート前後に南岸沖にそれてひと安心。いよいよ当日。スタートは依然好調。正確には断トツとはいえないものの、数艇ダンゴのトップグループの中に位置を占めた。とはいっても、ラムラインはポートタックの追手であって、時間を読みラインに突入したところへ、案の上スターボー・スターボーと叫ぶ艇群が現われ大混乱。必死に逃げたが周囲に十分なミズがあるわけがなく、ついにスターボー艇のひとつをタックさせて、たまたま救われた結果である。抗議が出されたらどうなったか、セールナンバー3699〈NOVA〉、ゴメンナサイ。

スタート後30分ほどで参加艇群は、AコースBコースのフリートに大別される。沖に向かうIORクラスの艇群に、遠回り御苦労さまですと手を振って別れを告げる。伝統のコースをのぞむわがフリートのトップは、やはり〈ゼーアドラーV〉。二番手争いがきびしく、



日没寸前まで競った、手前〈光〉と〈スウィング〉

ゴージャス極め付けのスワン39〈光〉か、もしくはわれわれ〈ル・シール〉か、それとも一番岸寄りの位置でオーバーラップしている、クルーに西宮のトップセーラーを揃える、デヘラ38〈スウィング〉か、大激戦を展開した。このセカンドフィニッシュをめぐる闘いは、フィニッシュラインを実際に切るまで、逆転また逆転のシーソーゲームを演じて、それは9回の表に勝越点を取られながらも、その裏2死後のサヨナラに等しい見せ場も披露したほどだった。

〈ル・シール〉のプロパーコースは、遠州灘から相模湾にかけての、最新の潮流情報と天気図を基に、前夜のミーティングではしっかりと定めておいた。すなわち遠州灘は岸寄り、御前崎も寄せてかわす、反対に神子元島は大外回り、その後は大島元町沖、大島をかわしあとはひたすら一直線という具合である。

夕方、風速は30 kt 前後を示し、艇はブローチング気配を見せ、たった一枚しかない1.2オンスのスピンドだけに、大事をとって30分ほどスピンドを下ろし、この間に残念ながら〈光〉と〈スウィング〉に先行された。でも日没頃も〈ゼーアドラーV〉のスピンドははっきりと視界内で、勝負はこれからの夜戦とかまえる。

伊豆半島波勝崎の灯台が見える頃、コースは定めたラインよりも内側で、思い切ってジャイブ、先行艇群とはコースがはっきり違う、予定の神子元島はるか沖を狙った。

各種の資料を蒐集し緻密な考えを重ねて、予定のコースをつくりあげても、なかなかそのとおりに走れない。実際の気象海象に直面してたじろかず、ましてライバル艇の意外なふるまいにも決して惑わされない、というのは並大抵でない勇気がある。場当たりの選択の方がはるかに楽である。

このときのジャイブもひとつの決断だったが、そのかいあって沖出しは結果的に大正解。先行艇群の尾燈はまたたくまに青燈に代わっていった。

もう6年も前か、鳥羽パールレースで初代〈摩利支天〉がデビュー。それをファーストホームで飾ったが、このときもトップ集団よりも早目の返しタックがズバリ当たって、一気に追い付き追い抜いた、あのときのパターンとまったく同じなのを思い出し、ニヤリ。

やがてそれらの航海燈は伊豆半島東岸の街灯りにまぎれ判らなくなったが、あとから思うと、大島アビームの頃に、〈ル・シール〉はBコースフリートのトップを切っていたようなのだ。夜が白み始めそそくさと双眼鏡を持ち出し戦況の解読に努め、風下に〈光〉を発見、そしてほどなくポートサイドの朝霧の中から何と〈ゼーアドラーV〉が出現、〈ル・シール〉のスターンをかすめていったのである。

だが手放しのよろこびもこのあたりまでで、ピーターソン最後の傑作といわれる〈ゼーアドラーV〉は、風の変った微風の風上航に目をみはるスピードを見せ付け、あれよあれよという間に先行してしまい、それに〈スウィング〉と同型艇の〈デクブライトⅢ〉がすばらしい追い込みを見せ、われわれとクロス、ここに及んで風模様の中でおよそ5時間、四ツ巴えのデットヒートが始ったのだ。これはコミッティポート数百米手前でもまだ勝負が付かない、激しいものとなった。

小網代湾口の定置網の横に、数十米の間隔で4艇はまだダンゴ状態のだった。

だがわずかに先行していた〈光〉が、やはり最初のブローを捉えダンゴを抜けてフィニッシュ。〈スウィング〉の猛追撃を受け、一時はダンゴ集団の最下位に落ちた〈ル・シール〉だったが、湾内に入ってから〈スウィング〉のスターンをなめたシフトタックが見事に成功。〈スウィング〉を文字通りの鼻の差の4秒差で押えた。かわいそうだったのは〈デクブライトⅢ〉で、風模様の数時間、終始四ツ巴えのトップにいたのだが、小網代湾口の定置網へのアプローチがややふくらみ、あとに続く艇に揃って内側を攻められ、しかもあらたな風がようやく海面を掃いたときは、高さのまったくない最悪の風下に位置してしまい、それまでのリードを一挙に失ってしまった。

ともあれ、強風のスピンドランも、戦略上の決断を迫られるときも、また一転してただひたすら忍耐を強いられる時間もあって、そして何よりも、最後の最後まで呼べば答える距離のライバルに恵まれて、今回の鳥羽パールレースは、暑さを忘れるほどに楽しかった。

成績が、欲をいえば今ひとつで、でも、純クルージング艇の初陣としては着順3番目、クラス2位、総合4位というのは妥当か、もしかしたら出来過ぎかもしれない。このあたりの判断を誤ると、即時に底無し沼に直行してしまい、結論を得ない方が無難である。

なお、所要時間に10分のタイムペナルティを頂戴してしまっ、幸いにも順位に影響なくほっとしたが、後発のクルーの到着が遅れ、定刻までに会員証の必要数が揃わなかったのを咎められたようで、内部事情を承知しているにもかかわらず、粗末な次元でコミッティを煩わし、スママセン。

レース事後

実際に CR クラスへ参加して、スタート前とフィ

ニッシュ後では、少し考えが変わった。

いうまでもなく、CR のコンセプトは IOR の現状を反面教師に見立てて育った。計測は複雑ではない、シンプルなシステムであること——、レーティングの取得に関する経費はできるだけ廉価に——、システムを意識した設計が生れないようなシステム——、新艇が必ずしも有利ではなく、船齢を重ねた艇でも十分に闘えるシステム——、欲をいえば設計の意図が異なる艇でも、お互いに納得が可能なレーティングを与えられるシステム——、etc. というニーズからである。

もちろん現行の CR が、これらの注文をすべて満足させているとは思っていない。あらゆる種類のセーリングボートの、オーナーとクルーが満足するような究極のハンデキャップシステムなど、存在するわけがなく、ただし、試行錯誤の果てに少しでもそれに近づくことは可能で、現行のシステムは、そのひとつの試み、と考えた方が間違いが少ない。ともかく IOR では処理が不能な、IOR が故の弊害が生じたのなら、IOR とは異なるアプローチでという機運がたまたま実ったのが、現行のシステムだと思う。

そこで、CR の趣旨は、停滞を続ける NORC の殻をぶち破る起爆剤に、いいかえれば NORC の明日を支える中枢になって然るべきと、当方は当方なりに前文で述べたようにつつ走ったのだ。

だけれども、レースを終えてみると、この過程に個人的な勇み足があったような気がしないでもないのだ。

場合によってはダブル計測も要求されるほどに精緻になってしまった、IOR への反動からか、それとも普及を急ぐ余りの結果的な片手落ちになったのか、どうも CR の精度に関してのこだわりが、今ひとつ欠けていたきらいを覚えるのである。

冒頭のリードで述べたように、ハンデキャップシステムの如何を問わず、レースともなれば人の意気込みは同じレベルになる。だいたいと同じに燃えなくては楽しくならない。まして今回のように24時間後の差が4秒ともなると、気持ちはがぜん高揚して、そしてメジャーイベントに参加する一流レーサーに等しく、に



明け方、〈ル・シール〉のスターンを通った〈ゼアドラV〉

わかに他艇の CR 値が気になったのだ。あさましいのだが、〈ル・シール〉のレーティングがあと0.05小さければ、順位がひとつ上がったと計算したほどである。

この点、携わってしまった CR がらみの一切の、並々ならない重みが、あらためてズシリと感じざるを得ない、貴重な経験が得られた。今後の課題に十分に反映してゆきたい。

最後に、注文なのだが、帆走指示書によると、IOR クラスの賞は、パールカップ、運輸大臣杯、メールエスプリ賞、シーラ杯、神奈川県知事杯、鳥羽商船杯、三重県知事杯、三重県議会議長杯、鳥羽市長杯、三浦市長杯、バレーナカップ、秋田トロフィー、鳥羽市観光協会会長杯と、計13のカップ、及びクラス別表彰の銀杯おそらく計15個が数えられるが、CR クラスは、カップひとつと3枚の楯だけである。

NORC の財政に関してこちらはまったく不勉強なのだが、主催するレースからいささかの収益をあげ、どうやら息を付いているのがまぎれない実情らしい。

われわれサイドの委員会は、あらたな出発にあたって、CR の計測料はもとよりそれに基づくレースフィーの低廉化を強硬に主張した。将来はともかく、当面 CR の周辺は赤字セクションであることを覚悟している。だがこれは、NORC 財政を陰に日向に支えてきた昨日までのレース参加サイド、すなわち IOR 艇のオーナー及びクルーにとって、あらたな負担が増えるに等しいのである。

今回の鳥羽パールレースにしても、IOR クラスは、従来通り、クラス別のエントリーフィーの他に乗員参加料が必要だが、CR クラスは一律 ¥10,000 で押えている。

だから、受益者負担の反意議語を何というのか知らないが、少ないフィーしか納めない以上、せめて表彰の内容をそれにスライドさせてバランスを計ったとしか理解できないのだが、NORC 内部のジレンマをこのような形でつくろっていて、もし近い将来、IOR クラスと CR クラスのエントリー数が逆転したら、どうするのか、内部の一員としてもすごく気になるところである。

以上、委員会の活動状況と、ルンルン気分の否めないレース報告と、ちょっぴりの反省と今後の問題提起を含めて、一連のレポートを終わりたい。再度繰り返すが、CR の定着と発展は明日の NORC の存亡に直結していると思っている。シレナ38やデヘラ38のようなタイプの艇が、のびのびと遊べるような場を、NORC は余りにも疎んじ続けてきた。その結果が現状に他ならない。この認識を常に忘れずに今後の諸問題にあたりたい。

なお最後になったが、〈ル・シール〉に乗せていただけなかったら、反省も問題提起もできなかった。オーナーの足立さんにあらためて感謝したい。



石原裕次郎さんメモリアルレース顛末記

総務委員会 朝河清

7月17日石原裕次郎さんがお亡くなりになりました。石原裕次郎さんは、数々の海外及び国内レースに参加されました。国内では〈サンパード〉でコースレコードを作った鳥羽レースの事は昨日の事のように思われます。78年のクォータートンワールドの運営協力やSSCRの裕次郎カップの提供等と我々新NORCのメンバーとしても直接お話をさせていただいた事はないにしても、充分お世話になっていました。にもかかわらず一言も御礼も言わせていただかない内に亡くなられてしまい、せめてものヨット葬には御手伝いさせていただきたいと思いました。そこで私達が日頃手慣れているレースを兼ねたヨット葬が出来ないものかと清水専務理事に御相談した所、密葬の会場でもその話は出ていたとの事で、準備に掛かるお許しをいただきました。

主旨としてNORCの会員が誰でも気軽に参加出来る事が第一条件で有ると思ひ、追悼レースフイも無料にという案もありました。しかし整理の都合上1,000円とし追悼パーティも極力安くしたいと(株)シーボニアと折衝に入りましたが、これがまた大変でした。

シーボニア側としてはNORCの集団には会場を貸したくない。なぜなら先日の鳥羽レースの時もフィニッシュしてシーボニアの岸壁に接岸した艇の人が垣根を乗り越えてプールに入ろうとして垣根を壊した。パーティの時にはいつもプールに人を落としているが、もし死んだらシーボニアのイメージが壊れるからあのような野蛮な集団には貸したくない、等今迄の我々の悪行の数々を並べたてられました。善処するとの前提の上で交渉に入り1人2,500円450人の料理と決める事ができました。

そうこうする内、我が優秀なる広報委員会の活躍でたちまち報道関係の取材申し込みが30社100人を超えはじめ、嬉しい誤算でしたが、その処理に当惑しました。費用もさきながら夏の書き入れ時の事とて、チャーターしようにも漁船も無いという事、困りはてていたところ、ヤナセ、ヤマハ、ジャパンゲームフィッシュ協会の方々がモーターボートをボランティアで出してくださるとの事を広報の浅野さんから聞いた時は大変嬉しく、おもわず手を合わせました。今後とも是を御縁にモーターボートの方々とも同じ海の仲間としてお付き合い出来たら嬉しいではありませんか。

エントリー数は130を超えレーティングはクルザーレーティングを採用する事になりクルザーレーティング委員会の別府さんが1週間毎日船舶ビルの守衛さ

んに怒られながら、23時までクルザーレーティングの算出に努力していただきました。

〈コンテッサ〉の今岡さんからは、裕次郎さんゆかりの会社からビール、お酒、コーヒー、ウーロン茶等合わせて5,000缶の飲物が提供されるとの連絡が入りました。御寄付いただいたビールだけでは、賑やかな事が好きだった裕次郎さんの追悼パーティがアルコール切れで湿っぽくなってはいけないと思ひ、新たに1,900本用意しました。その他各社から賞品の提供等のお話が2,3ありましたが、追悼レースの性格上、お気持ちだけありがたくいただき、賞は三枝子夫人提供の裕次郎カップの1位のみと決定されました。報道関係が予想をはるかに超える100人に達して大幅な予算超過という、厳しい現実と直面し、清水専務理事に相談申しあげた所、特別会計なので予算は無いので、とりあえず関東の特別会員に御寄付を募り、それでも足りない時は清水専務が御負担いただけるという力強いお言葉を頂戴いたし、安心して準備に掛かる事が出来ました。基金募集の1手段として、テレフォンカードを1000枚〈コンテッサ〉の写真入りで発注しました。このテレフォンカードは当日完売いたしました。御協力有難うございました。

何処で調べるのか、一般の方が、NORCに電話をかけてきて裕次郎さんの追悼パーティに参加したいがどうすればよいかと問合わせが多くありましたが、我々NORCの仲間だけの集りとの説明をして、丁寧に御断わり申し上げました。

私個人としては裕次郎さんへの御礼と哀悼の意を及ぼすながらこの追悼レースの1スタッフとして、尽す事が願ひでした。裕次郎さんと御一緒に帆走されたNORCの創設者の方々が中心になって運営していただき、現在充分NORCのレースその他を満喫させていただいている、我々新NORCのメンバーで縁の下の力持ちの役目をやらせていただければと思ひ、関東支部帆走委員長であられる〈織姫〉の古川さんに御相談申しあげた所、大変気持ちよく快諾していただき、〈織姫〉と〈青海波〉それに私達の〈ハーフタイム〉のメンバーが駐車場係、会場準備、整備、後方づけを受持ち、海上ではレース委員長として福吉信夫さん、〈サンパード〉の鷺尾さんを中心とするクルーの方々が本部船を運営され、その他ここに列記しきれない程の多くの方々が、骨身を惜しまず御協力していただきました。

当初心配した費用も、多勢の方の心温まる御寄付と

御好意のお蔭で、清水専務理事の銀行定期を解約する事もなく多少残りました。残金はこのメモリアルレースを毎年定例化の機運が高まっていますので、正式に決まるまで、事務局で御預かりするようにさせて頂きました。実行委員会として、参加頂いた皆さんに厚く御礼申し上げます。

メモリアルレースと追悼パーティが翌日のテレビ、新聞には大きく報道され、改めて石原裕次郎さんの偉大さを感じました。いつの日か NORC のレースがいつもこのように大きく報道される日が、真近に来るのではないかと錯覚したのはいけない事だったでしょう



か。

メモリアルレースでは、千葉さんの〈海太朗〉が新艇の第一戦で優勝され、裕次郎カップを獲得し、幸先の良い事でした。

レース終了後のパーティの無いレースは、ワサビの無い握り寿司のようなものですから、今回のような氣を使わなくても出来る、NORC 自前のクラブハウスの早期実現を期待し、会長をはじめとする理事の方々及び会員の方々の御理解、御協力を仰げたらと思います。

男の価値は棺の蓋を閉じた時に解けるといいます。青山葬儀場での本葬にいらした何万という一般の人々、8月30日の追悼式に集まった200艇のヨットの人々、空前絶後の事だと思います。真に素晴らしい人生を過された石原裕次郎さんが、NORC のメンバーであられた事に大いなる誇りと喜びを感じております。

裕次郎さん安らかに眠り下さい。



石原裕次郎メモリアルレース・追悼会ご参加の御礼と収支報告

レース・追悼会には高知より遠来の〈パルマックス〉と多数の支部と森繁久弥さんをはじめとする多くの会員・ご家族の皆さんにご参加をいただき誠に有難うございました。レース参加艇数は鳥羽レース並みで、風は微風でしたが大成功でした。海上追悼式は一部報道されて居りますが、200余艇が集まった光景は一時はどうなるかと心配いたしました。一艇々々連なって〈コンテッサ〉のマストに菊の花で飾った遺影と、その前に石原会長以下〈コンテッサ〉のクルーが整列している舷側を、各艇、今までの御世話になった御礼とご冥福を願って通過して行くところは素晴らしいものでした。この有様は追悼会に於て石原会長のご挨拶にもありましたが、裕次郎さんもどこぞよりご覧になって、さぞかしご満足されたことと思っております。当

日ご参加の皆様やご協力いただいた多数のご協力者、ご都合がつかず、ご寄付で参加された方々、実行委員の皆様へ厚く御礼申し上げます。また下記の通り収支報告をさせていただきます。

収 入 3,687,500円

(エントリー費182艇、石原裕次郎をしのぶ会
38名、パーティ会費、テレフォンカード売上)

支 出 2,775,045円

(レース運営費、パーティ費、印刷費、その他)

収支差額 912,455円

尚収支差額については次回開催が決定されるまで、本部事務局に今回の銀行口座にて保管させていただきます。

実行委員長 清水栄太郎

スタート 年月日 1987 8 30 10:00

CL	SAIL No.	艇 名	オーナー	TYPE	R.m	T.A	到着時間	所要時間	修正時間	到着順位	総合順位
II	3290	海 太 郎	千葉 育夫	FARR-40	9.40	608	8 30 11 35 35	1 35 35	-345.0	1	1
II	3093	FORTY	星沢 寛	YOK-40	9.25	611	8 30 11 41 2	1 41 2	-48.0	4	2
II	3544	BLUE NOTE	五十井 進	ITO-41	9.40	608	8 30 11 41 4	1 41 4	-16.0	5	3
II	355	スリーパー	武部 喜一	N/M 42	9.80	600	8 30 11 41 20	1 41 20	80.0	6	4
III	1687	竜 王	陳 英雄	DOU 35	7.50	650	8 30 11 50 47	1 50 47	147.0	14	5
I	3738	バルマックス III	大川 勲	YOK-46	11.20	576	8 30 11 38 34	1 38 34	154.0	2	6
II	118	CONTESSA VIII	石原慎太郎	DOU-42	9.95	597	8 30 11 42 20	1 42 20	170.0	7	7
III	2220	慎 記 郎	蝶野春太郎	CAST 37	8.50	626	8 30 11 47 26	1 47 26	186.0	11	8
II	3031	SUPER SUNBIRD	山崎 達光	YR-41	9.50	606	8 30 11 44 15	1 44 15	195.0	8	9
II	3355	雪 風 V	斉藤 昌邦	YOK-40	9.35	609	8 30 11 45 55	1 45 55	265.0	9	10
II	3215	SEA LION	西田隆太郎	KIHA-42	9.50	606	8 30 11 46 0	1 46 0	300.0	10	11
I	3070	ZERO	津村 重孝	FRE-54	12.15	563	8 30 11 38 57	1 38 57	307.0	3	12
II	3755	B・J 5	猪狩 光清	FC 12	9.60	604	8 30 11 47 30	1 47 30	410.0	12	13
V	3387	BASIC	小坂橋博行	YOK-28	6.45	680	8 30 12 0 18	2 0 18	418.0	26	14
II	3660	青海波	清田 博	X-1	9.25	611	8 30 11 49 34	1 49 34	464.0	13	15
IV	2175	JUNE BRIDE III	鈴木 礼三	HOL-33	7.60	648	8 30 11 57 4	1 57 4	544.0	19	16
IV	3741	岳 洋	長島 定則	U-33	7.40	653	8 30 11 58 0	1 58 0	550.0	21	17
III	3606	BOY	山田 隆	YR-34II	7.85	641	8 30 11 56 36	1 56 36	586.0	18	18
II	3519	ラビアンローズ	沢野 裕治	J-41	9.50	606	8 30 11 50 53	1 50 53	593.0	15	19
IV	3018	DONKEY-GALE	内藤 恒夫	SLOOP	7.80	643	8 30 11 57 8	1 57 8	598.0	20	20
III	1767	無 双	山崎 芳夫	HAYA-36	8.10	635	8 30 11 56 27	1 56 27	637.0	17	21
IV	1465	マウビティ	岩田 祐夫	N-320	7.45	651	8 30 11 59 14	1 59 14	644.0	22	22
V	3510	TRACER	三宅 智久	TAK-30	7.15	660	8 30 12 0 45	2 0 45	645.0	28	23
V	3558	MAY BE	吉成 康之	YOK-31N	7.25	657	8 30 12 0 40	2 0 40	670.0	27	24
V	3204	スーパード・フィービー	二宮 宏光	YOK-31N	7.15	660	8 30 12 1 45	2 1 45	705.0	32	25
V	3646	亜蘭酔人	能 秀夫	Y 26CX	5.75	704	8 30 12 9 16	2 9 16	716.0	49	26
V	3641	LEILANI	田中 維大	Y 30C2	6.90	667	8 30 12 3 50	2 3 50	760.0	35	27
VI	4062	TONNEAU	道幸 久司	J-24	7.05	662	8 30 12 3 58	2 3 58	818.0	36	28
V	1960	HIPPO	殿井 宏志	GS 30	6.85	668	8 30 12 4 59	2 4 59	819.0	38	29
IV	3373	アフロディータ	菅野 道	YOK-28	6.75	671	8 30 12 5 37	2 5 37	827.0	40	30
VI	2219	PEGASUS	北村 勝彦	TAK-26	6.20	688	8 30 12 9 6	2 9 6	866.0	47	31
IV	3002	シルフィード	蒲谷 和行	YOK32S	7.40	653	8 30 12 3 28	2 3 28	878.0	34	32
V	3601	MINX	遠山 芳樹	EDV 30	6.95	665	8 30 12 5 58	2 5 58	908.0	41	33
V	3510	SUNNLUME	戸田 宏	YOK 31N	7.25	657	8 30 12 4 44	2 4 44	914.0	37	34
I	669	KAYSEVEN	栗田 定友	ODA 45A	9.80	600	8 30 11 56 19	1 56 19	979.0	16	35
III	380	テティス	山崎 利治	U-34	8.40	628	8 30 12 1 18	2 1 18	998.0	31	36
III	1771	潮路 III	池田 晴秋	BEN 375	8.70	622	8 30 12 1 4	2 1 4	1044.0	30	37
II	3705	MATTENROW	千早 康洋	YOK-40	9.35	609	8 30 11 59 40	1 59 40	1090.0	23	38
	669	コルパッチ	加藤 忠男	U 32	7.30	655	8 30 12 7 21	2 7 21	1091.0	45	39
II	3771	エクサドア	小林 正和	FARR-40	9.30	610	8 30 12 0 11	2 0 11	1111.0	25	40
VI	670	ヴァレットオブロシナンテ	大口 真司	BEN 235	5.25	724	8 30 12 19 17	2 19 17	1117.0	73	41
IV	2182	ケロニア	大谷 正彦	YOK-33	7.75	644	8 30 12 6 7	2 6 7	1127.0	43	42
II	3267	BIC BANG	名保 勇治	YA-42	9.50	606	8 30 11 59 50	1 59 50	1130.0	24	43
IV	319	かまくらII	青山 恒昌	ESP-30	7.05	662	8 30 12 9 13	2 9 13	1133.0	48	44
VI	2693	インディペンデンス	平松 栄一	J-24	7.05	662	8 30 12 9 20	2 9 20	1140.0	50	45
VI	2114	KEI	保莉 隆	N-240	5.55	712	8 30 12 18 21	2 18 21	1181.0	72	46
V	2303	COUNTRY-BUN V	楠本 育平	YOK-30	7.05	662	8 30 12 10 17	2 10 17	1197.0	51	47
III	3555	OIDON	藤田 弘治	Y-35CR	8.15	634	8 30 12 6 4	2 6 4	1224.0	42	48
III	3001	ハームタイム	朝河 清	YOK-35	8.05	637	8 30 12 6 41	2 6 41	1231.0	44	49
V	2967	HOLIDAY	馬目 徳雄	BW-30	6.40	682	8 30 12 14 20	2 14 20	1240.0	61	50
	2090	黒潮 3	大浜 白利	NAK 33	7.80	643	8 30 12 7 34	2 7 34	1244.0	46	51
III	2814	光風	永田 守	Y-37	8.50	626	8 30 12 5 18	2 5 18	1258.0	39	52
V	668	AURORA	船越 康男	VAND 30	7.00	664	8 30 12 12 26	2 12 26	1306.0	53	53
V	2970	ボインシアナ II	山田 幸夫	U-30	6.85	668	8 30 12 13 19	2 13 19	1319.0	55	54
V	3536	絵 街 人	向井 豊	VAN 30	6.75	671	8 30 12 13 50	2 13 50	1320.0	58	55
I	3210	ロシナンテ	大口 真司	TAK-46	10.50	588	8 30 12 0 46	2 0 46	1366.0	29	56
V	3574	ベルマリーヤ	東原洋一郎	NIH-30	7.15	660	8 30 12 13 30	2 13 30	1410.0	57	57
V	2968	CROSS WIND	福島 敏郎	Y 26S	5.75	704	8 30 12 21 20	2 21 20	1440.0	79	58
V	2234	桃 李 III(トリー)	佐々木研一	BNT 29	6.50	679	8 30 12 17 27	2 17 27	1457.0	70	59
V	3541	GOOD ONE	高橋 徹生	YAM-30CII	6.90	667	8 30 12 15 28	2 15 28	1458.0	64	60
III	388	稲 龍	早稲田大学	WAT 36	7.60	648	8 30 12 12 44	2 12 44	1484.0	54	61
IV	1985	波 勝	野野 敏男	SK-32	6.85	668	8 30 12 16 14	2 16 14	1494.0	68	62
V	3593	スブラッシュ	畔上 光生	VAN 30	7.05	662	8 30 12 15 23	2 15 23	1503.0	63	63
I	2299	ビッグアップル	松田 栄夫	FRE-45	10.95	580	8 30 12 1 50	2 1 50	1510.0	33	64
III	3707	PLUMAGE	井上 修一	HAYA-36	7.45	651	8 30 12 14 7	2 14 7	1537.0	60	65
V	3551	フィンマルショ	渡辺 伸一	YR-30	7.25	657	8 30 12 15 56	2 15 56	1586.0	67	66
IV	1850	ベ ガ V	宮沢 英夫	DOU 33	7.60	648	8 30 12 15 40	2 15 40	1660.0	66	67
VI	3749	Starboard jr.	村越 一夫	YA-25	5.85	700	8 30 12 24 44	2 24 44	1684.0	84	68
V	3485	イ シ ス	北中 壮彦	YR-30	7.25	657	8 30 12 17 50	2 17 50	1700.0	71	69
	199	SALMON 3		ORY 33	7.80	643	8 30 12 15 36	2 15 36	1706.0	65	70
V	663	MAX	横沢 真則	VAND-30	7.00	664	8 30 12 19 47	2 19 47	1747.0	75	71
V	3672	ジ タ ン III	石関 功	YAM-30	6.85	668	8 30 12 20 27	2 20 27	1747.0	78	72
V	3494	アルカンシェル II	福田祐一郎	YOK-30	6.95	665	8 30 12 20 4	2 20 4	1754.0	76	73
V	3306	LIPPLE	船 俊弘	YOK-31	7.15	660	8 30 12 19 26	2 19 26	1766.0	74	74
	1111	カムシン		SS 38	8.50	626	8 30 12 15 3	2 15 3	1843.0	62	75
II	3410	ZERO II	津村 重孝	FRE-41	9.60	604	8 30 12 12 7	2 12 7	1887.0	52	76

CL	SAIL No.	艇 名	オーナー	TYPE	R.m	T.A	到着時間	所要時間	修正時間	到着順位	総合順位
VII	3698	BABY STORM	清水 晃	YAM-21CEX	4.90	739	8 30 12 34 44	2 34 44	1894.0	95	77
V	3750	エクスタシー	今津 信治	YAM-30CII	6.90	667	8 30 12 23 16	2 23 16	1926.0	83	78
IV	3577	都 風	中村 文彦	DOU 33	7.60	648	8 30 12 20 21	2 20 21	1941.0	77	79
V	3305	FLING-TINKERBELL	別部 尚司	YAM30C	6.60	676	8 30 12 25 25	2 25 25	1965.0	88	80
VI	3677	ワンダーサマー	喜納 信勝	Y-25 II	5.65	708	8 30 12 30 46	2 30 46	1966.0	92	81
II	2000	GEKKO V	並木 茂士	FRE 41	9.60	604	8 30 12 13 56	2 13 56	1996.0	59	82
V	2398	TSIGANE 3	橋田 隆夫	カーター-30	6.80	670	8 30 12 25 44	2 25 44	2044.0	89	83
VI	2455	矢 矧	池田 武邦	J-24	7.05	662	8 30 12 24 48	2 24 48	2068.0	85	84
V	2034	那由多	小島 康	BERA 24	5.30	722	8 30 12 34 59	2 34 59	2079.0	96	85
IV	3035	MARTHA	平田 克巳	WAG-34	7.60	648	8 30 12 22 57	2 22 57	2097.0	80	86
V	3479	こぐま IV世	熊沢 時寛	K-30	6.75	671	8 30 12 27 28	2 27 28	2138.0	90	87
I	2112	FUJI III	藤本 達雄	FRE-45	10.60	586	8 30 12 13 22	2 13 22	2142.0	56	88
IV	3050	CYGNUS III	日本郵船	ITO-34	7.80	643	8 30 12 23 11	2 23 11	2161.0	82	89
IV	3152	CRIMSON	竹川 節男	TAK 36	8.20	633	8 30 12 23 4	2 23 4	2254.0	81	90
IV	2640	サンビーム II	中村正三郎	KIH-33	7.90	640	8 30 12 25 7	2 25 7	2307.0	87	91
I	3760	童 夢(ドーム)	仁平恵司郎	CT 47	10.55	587	8 30 12 16 21	2 16 21	2311.0	69	92
III	386	MORE JOY CINQ	石川 幸久	BNT 345	8.00	638	8 30 12 24 58	2 24 58	2318.0	86	93
VI	3788	KOALA II	猪俣 東三	YAM-25 II	5.65	708	8 30 12 36 39	2 36 39	2319.0	98	94
V	1075	サン・スピナー	森村 謙二	SLOOP	6.75	671	8 30 12 30 33	2 30 33	2323.0	91	95
V	3649	Sweet Heart's	岡田 伸浩	YAM26SC	5.75	704	8 30 12 37 26	2 37 26	2406.0	99	96
VI	3790	スーパードリョウマ	岡田 敏久	YAM-25 II	5.65	708	8 30 12 38 49	2 38 49	2449.0	100	97
VI	1083	DIANA	松戸 和雄	TK-25	5.40	718	8 30 12 42 48	2 42 48	2588.0	101	98
V	3179	サンティエ	種村 道彦	PIO 10-2	7.65	646	8 30 12 31 57	2 31 57	2657.0	93	99
V	1255	May Storm	松田 悠八	BEN 305	6.80	670	8 30 12 36 19	2 36 19	2679.0	97	100
IV	3713	さち 風	岡安 幸子	Y 30CR	7.20	658	8 30 12 34 30	2 34 30	2690.0	94	101
II	1413	湘南魔火矢	今岡 又彦	DUF 41	9.20	612	8 30		DNF		
IV	678	YAMATOTAKERU	山口 德行	YOK 33	7.75	644	8 30		DNF		
IV	2862	おのみずなぎどり	北村宗アキ	U-34	7.75	644	8 30		DNF		
III	2422	青 葉	福田 義一	YAM-R34	7.85	641	8 30		DNF		
II	2777	光(ヒカリ)	砂田 信一	SW 391	9.25	611	8 30		DNF		
II	3537	WILL	小田 良司	YR-FARR40	9.40	608	8 30		DNF		
II	3335	織 姫	古川 保夫	FRE 41	9.76	601	8 30		DNF		
	3521	美 帆	浜田 茂	YOK 42	9.86	600	8 30		DNF		
II	3233	SEE ADLER V	堀内 滋彦	DOU 42	9.90	598	8 30		DNF		
I	2333	TOGO-X	山田 東吾	TAK-44	10.40	589	8 30		DNF		
VII	3633	DORACHEN	龍 誠之助	LEPT-21	4.90	739	8 30		DNF		
VI	179	SIRENA	大儀見 薫	YOK 24	5.00	734	8 30		DNF		
VII	1188	げんよう	篠原 要	YOK 18	5.00	734	8 30		DNF		
VI	1724	続 WILD ZOO	足立 尚史	BERA 24	5.30	722	8 30		DNF		
VI	2356	月 波	斎藤 清隆	YAM-24	5.30	722	8 30		DNF		
VI	3380	イーグル 3	田口しげる	日本オー	5.65	708	8 30		DNF		
VI	3406	トワイライト	吉田 謙	Y-26S	5.65	708	8 30		DNF		
VI	3235	瑞 美 蘭	西川 正洋	Y-26	5.75	704	8 30		DNF		
V	2844	テレスコ	三浦	HOL 26	5.95	697	8 30		DNF		
VI	3782	AMITY	安藤 宗幸	N-260	6.30	685	8 30		DNF		
IV	3213	CAPTAIN CARIBE	桜田 隆	SUN850	6.35	683	8 30		DNF		
VI	2835	ARANJUEZ-III	石川 馨	ARI-27	6.40	682	8 30		DNF		
V	3471	奈 美	米原 守	FRI-28	6.60	676	8 30		DNF		
V	2100	コーラル II	高橋 格夫	CAN 30	6.75	671	8 30		DNF		
V	1580	RYU RYU II	熊谷 洋	PION-30	6.85	668	8 30		DNF		
V	1672	GORGON	市村 俊明	YAM 30	6.85	668	8 30		DNF		
V	2430	アイダベアベア	植木 勝美	DOU 30	6.85	668	8 30		DNF		
V	1405	ハ 熊	行方 邦次	PION 30	6.90	667	8 30		DNF		
V	3443	レビアタン	中村 忠善	YAM-30C2	6.90	667	8 30		DNF		
V	3770	FAR EAST	大川 雅士	YAM30S	6.90	667	8 30		DNF		
V	3055	SAMOA V	大石 巖	U-31	6.95	665	8 30		DNF		
V	3099	ルバイヤート II	神津 仁	NISAN-30	6.95	665	8 30		DNF		
VI	3575	PINK KISS	土屋美紀子	J-24	7.05	662	8 30		DNF		
VI	2680	からすの子	斜森 保雄	J-24	7.05	662	8 30		DNF		
IV	3039	SOUJI-Y(ソウミ)	佐藤 三次	VEN 30	7.15	660	8 30		DNF		
V	2011	SAVAGE	中村 寛	TAK-31	7.15	660	8 30		DNF		
V	3333	ダバサ III	名保田 茂	YOK-31	7.15	660	8 30		DNF		
	2011	さべじ	中村	TAK31	7.15	660	8 30		DNF		
V	1978	せれんていびてい III	中野 昭	YOK 31N	7.25	657	8 30		DNF		
IV	3575	かぐや姫	初鹿野幸生	YOK 32	7.45	651	8 30		DNF		
V	3580	竜 王 丸	倉持 和夫	BNT 325	7.50	650	8 30		DNF		

NIPPON CUP INTERNATIONAL YACHT MATCH RACE

三洋証券がニッポンカップの冠スポンサーに

三洋証券(株)がこのほどニッポンカップのタイトルスポンサー(特別協賛)に決まりました。これによって大会名は今後：三洋証券・ニッポンカップ国際ヨットマッチレース

英語では：NIPPON CUP International Yacht match race by SANYO SECURITIES

となります。

これにあたって三洋証券の土屋陽一社長は次のようなごあいさつを寄せられました。

特別協賛ごあいさつ

三洋証券株式会社

代表取締役社長 土屋陽一

アメリカズカップをはじめ、世界のビッグヨットレースに出場している第一線スキッパー(艇長)とそのクルーを招き、日本で初めての大型艇による国際ヨットマッチレースを開催することは、ヨットファンだけでなく、全てのスポーツファンが待ち望んでいたことです。そんな夢が三洋証券・ニッポンカップ国際ヨットマッチレースでいよいよ実現します。

私ども三洋証券では、従来から、各種スポーツイベントを通じて、皆様に楽しんでいただくことが、弊社が皆様に提供できるサービスの一つだと考えてまいりました。ニッポンカップにつきましても、そのような願いを込めまして、特別協賛させていただくことにいたしました。

この日本で、'88ワールドカップマッチレースセーリングシリーズの第3戦として承認された三洋証券ニッポンカップが皆様の胸に熱い感動を呼びおこし、その感動が、スポーツの一層の振興を促す種子となりますならば、これに勝るよろこびはありません。

三洋証券ニッポンカップが、これから更に充実し、日本のヨット界の発展にお役に立てるよう私共も努力を重ねてまいります所存でございます。

今後とも皆様の絶大なるご支援、ご協力を賜りたく、何卒、宜しくお願い申し上げます。

海外招待選手が確定しました

三洋証券・ニッポンカップは8チームで競いますが、この内海外から招待するスキッパー6人が以下の通り確定しました。(ABC順)

●クリス・ディクソン (Chris DICKSON)

ニュージーランド

87年A杯(アメリカズカップ)で大活躍した〈ニュージールランド〉のスキッパー。弱冠25歳のニュージーランドヨット界の希望の星。82、85年シチズンカップ(ニュージーランド)を制す。今年はコングレシヨナルカップ(米)2位、バミュダカップ優勝など。

●ピーター・ギルモア (Peter GILMOUR)

オーストラリア

豪のA杯防衛艇〈クッカバラⅢ〉のスターティングヘルムスマン。艇長のマレーを良く補佐し、特に持ち前の強気を買われて、スタートの際の舵を任された。次回A杯レースでは、マレーがマネジャー役となり、ギルモアが〈クッカバラ〉のスキッパーを務めると言われ、積極的に世界のマッチレースに参加している。

●ピーター・アイスラー (Peter ISLER) アメリカ
87年にA杯を奪回した〈スターズ&ストライプス〉のナビゲーター。最近マッチレースでも頭角を現し、86年シチズンカップ、レミントンカップ(英)、バミュダカップに優勝。ソウルで金メダル確実とも言われるJ. J. Isler選手の夫君。ニッポンカップにはJ. J. も同行の予定。

●ゲーリー・ジョブソン (Gary JOBSON) アメリカ
A杯に長く関わり、77、80年を〈カレイジャス〉、83年は〈ディフェンダー〉、更に87年も途中まで〈ハートオブアメリカ〉チームに参加。A杯とマッチレースの経験でこの人の右に出る者はないとも言われる。最近では85、86年にリパティカップ(米)で優勝している。

●エディ・ワーデン-オーエン (Eddie WARDEN-OWEN)

イギリス

87年A杯では〈ホワイトクルセイダー〉のナビゲーター。87年コングレシヨナルカップ優勝。IORレースでも85年のアドミラルズカップを〈フェニックス〉で制した他、86年の3/4トンワールド優勝。

家島

レース

報告 内海支部

レース名	第5回 家島レース(A)				昭和62年8月1日
参加艇数	7		コミッティボート	しおかぜ	
1	5	サ キ	32127	32127	1.00
2	1	フェイタス	33710	30339	0.90
3	2	R・ローズ	34617	31155	0.90
4	3	インプレッション	34764	31287	0.90
5	4	パンペール	34774	31296	0.90
6	6	タカトラ	43074	36612	0.85
7	7	セイザン	46494	39519	0.85
		スタート	22° 00' 00"		
		レース終了	10° 54' 54"		

レース名	第5回 家島レース(B)				昭和62年8月1日
参加艇数	19		コミッティボート	しおかぜ	
着順	修正	艇 名	所要時間	C. T	T.C.F
1	4	サーティー	37252	31664	0.85
2	7	パンパン	43684	32763	0.75
3	1	竹 馬	43721	28418	0.65
4	8	マナンド	43807	32855	0.75
5	9	リトルレーサー	44484	33363	0.75
6	17	ブルーサンシャイン	44864 PMS	45761	0.85
7	3	ラ・メール	45184	31628	0.70
8	13	バンドラ	45407	36325	0.80
9	5	ルナ III	45784	32048	0.70
10	16	カノーブス	45976	39079	0.85
11	6	ミルキーウェイ	46144	32300	0.70
12	2	ライブ	47425	30826	0.65
13	12	カザグルマ	47594	35695	0.75
14	15	エスプリ	48963	36722	0.75
15	10	コギク	49288	34501	0.70
16	14	アルキミスト	52170	36519	0.70
17	11	アルバトロス	54259	35268	0.65
	20	シカサン	RET		0.85
	20	アリゲーター	RET		0.60
		スタート	22° 00' 00"		
		レース終了	13° 04' 19"		

メルボルン—大阪ダブルハNZ

いよいよ本格的にマスコミに登場!

同レースをめぐるマスメディアあがての報道、とくに〈波切大王〉のファーストフィニッシュ前後は、未曾有のスケールで新聞、テレビを賑わした。そしてそれが一段落して、今度はニュースの枠を越えたドキュメントの装いで改めて新たに登場した。全国紙毎日新聞の夕刊一面に、8月24日から連載が始まった。題して〈勇気に風を〉がそれである。

マスコミがヨットレースのコンセプトを間違いなく認め、そこに生まれるヒューマン・ドキュメントをこれほどまでに評価したのは、おそらく初めてのことと思う。

連載の規模は3ヵ月以上といわれて、現在、きめこまやかなレポートが始まったばかりである。ぜひ一読を。

24日夕刊からスタート

その経歴者、大隈良雄氏の思いはもとより、「冒険家の聖地」江ノ島、タキシードの多田雄幸氏、そして、夫婦、兄弟、師弟、女性同士などレース参加クルーそれぞれに海にかけた夢とロマンは――。

自前の生き方で、冒険社会を突き抜けた潮風人間たちと、ともに、もう一度、太平洋を渡ってみよう。

夕刊「ノンフィクション・シリーズ」(「勇気に風を」を14日(月)から連載します。執筆担当は大隈良雄氏編集委員です。



編集委員・大隈幸夫

個性の時代、である。さまざまに、こそ新たな人生の旅立ち。ちょっとした勇気があれば、ときめきの時も見えてくる。

今春、大阪府が企画し、日本外洋航走協会が主催して世界初の太平洋航走「ヤマハ大阪カップ・メルボルン—大阪ダブルハND(二人乗)ヨットレース」が行われ、参加七カ国六十四艇、真っ先にフィニッシュしたのは五十七歳と五十五歳の日米混血コンビだった。

八丈島レース 再開(第17回)

本部帆走委員会

しばらくお休みしておりました八丈島レースを下記により再開することになりました。奮って御参加下さい。

記

1. コース

小網代→八丈島(反時計)→小網代(290哩)

2. 参加資格

IOR/JOR クラス I~V, ORC-2, NORC-A, 八丈島レース特別規定無線機(SSB 2MHz~)…推奨備品

3. スタート

10月31日(土) 10:00

(OFF SHORE 1及び3月号の訂正)

4. 申込み締切

10月23日(金) 17:00 NORC

5. 出艇申告及び艇長会議

10月31日(土) 07:30

(OFF SHORE 1及び3号の訂正)

シーボニアキャプテンズルーム

6. 賞

関谷杯, 山口杯, シレナ杯, サンバード・トロフィー

—詳細は NORC 事務局迄問合せ下さい—

21st Century YAMAHA CUP MBS Family Reggatta

鹿島 郁夫

大阪マリンフェスティバル'87が7月24日, 25日, 26日, の3日間淡輪で行なわれた。

今年で第3回目であるが, 夏の海の名物行事として, しっかりと定着した感じである。今回から, 大阪マリンフェスティバルイン淡輪のイン淡輪が取りはずされた。淡輪だけにとらわれない, より広域な, 大阪を代表する, 海のイベントとして育てていくためである。今年は, NBS 毎日放送が加わったせいもあり, 例年にもまして, より盛りだくさんなイベントが行なわれた。中でも, 圧巻だったのは, 24日夕方から行なわれた, レベッカ・コンサートである。淡輪海水浴場に超大型の特設ステージが仮設された。数千本の鉄パイプと500人を超す人手で組み上げられた特設ステージは, 高層ビル建築現場さながらに, 壮大なものである。林立する20mを越す照明塔群。関西にあるすべてのPA音響機器を集めたといわれる強烈なサウンズシステ

ム。一説には, そのPAを最大ボリュームにすると, 対岸の淡路島まで聞こえるというものすごさである。夏の海の夜空を焦がす鋭いレーザービーム。音と光の交錯する中で, レベッカは, 2万人の若人を, 熱く燃え上がらせたのである。

25日には, 海水浴場で真夏の雪祭りが行なわれた。じりじりと焼けつく太陽の中で, 白く透明に輝きながら冷たく降りそそぐ雪に, 淡輪の真夏の名物レパトリーが, また一つ増えそうである。

また, 海の魚のつかみ取り大会も好評であった。海水浴場に張りめぐらされた網に, 海の魚が放なされた。水しぶきと, 歓声を上げて, イルカになった少年達は, 豊饒な海の世界の喜びをつかみ取りしていた。

そして, DOノマリンスポーツも行なわれた。普段はあまり親しむ事のない, 海のスポーツ。デンギーヨット, マリンジェット, などの人間ガイドと試乗会であ

る。

夜には、約300発の花火が打ち上げられた。

26日には、ヘリコプター体験試乗会。海上保安庁巡視船くわの、の公開見学などが行なわれた。そして、26日に行なわれた「21世紀ヤマハカップ NBS ファミリーレガッタ」は今年で第3回目を迎える事になった。

第1回目は、21世紀・ジャパンコスモカップファミリーレガッタ。第2回目は、21世紀・全労済カップファミリーレガッタ。と毎年タイトルスポンサーは変わっているが、それだけに、より充実したレースを目ざしている模様であった。

今回のレースも参加出走数270隻と、関西における最大級のレースとなった。内分けは、ディンギー101隻、クルーザー169隻である。

例年ならば、7月20日を過ぎれば梅雨も明け、入道雲のわき立つ夏空になるのであるが、今年は、20日になっても男性的な大雨が降り、それに連日の強風である。レース前日の25日夜になっても、風は南の7~8mであった。100隻を超えるディンギーの参加があるので、レースには、救助艇の数をもっと増やす必要があるのではないかと心配しつつ、26日、レース当日を迎えた。昨夜の心配とは裏腹に、風はそよとも無く、海はさざ波一つない。あの、瀬戸内特有のベタ風である。

クルーザー・Aクラス、定刻9時45分にスタート、Bクラスは、10時10分であった。スタート直後、かす

かな風があった。

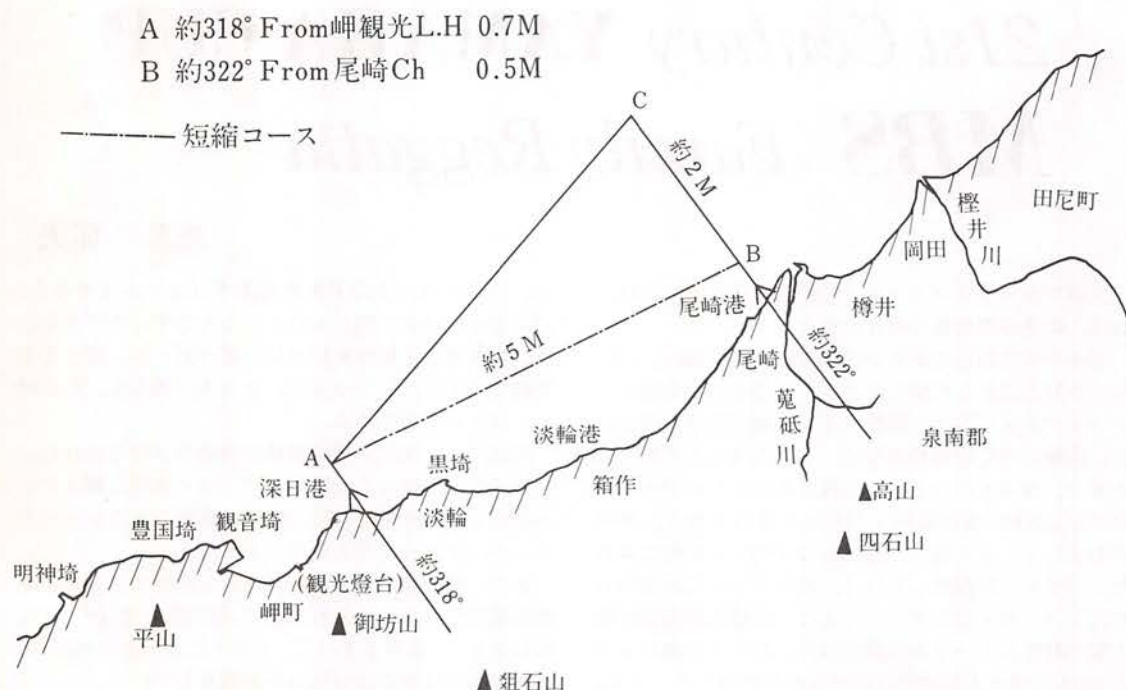
Aクラスのレーサーは、その微風を逃がさずしっかりとつかんで、少しづつ前へ進んでいったが、その微風もつかの間であった。ほとんどの艇はスタートラインに固まったまま、磁石にでも吸いつけられたように、ピタリと動かない。朔日の大潮である。その上、10時に逆潮の最強となる。無風で逆潮最強時のスタートとなれば、おおよそ、そのレースの結末が見えたも同じである。何隻かの艇がゴールするのかと、賞品の分け方が心配になる。

11時になっても、大部分の艇はスタート附近にかたまっていたままである。前進するどころか、むしろスタートラインからバックして遠ざかって行く艇などが出て来た。

12時を過ぎた頃になると、レース・コミッティーは、無線を通じて、早々とコース短縮の打ち合わせを行い始めた。

14時、タイムリミットである。コース短縮。No1マーク・5マイルの地点でフィニッシュとする。フィニッシュしたのは〈パッフィーⅡ〉〈PALMAXⅢ〉の2隻のみであった。

ディンギー・クラスも、11時スタートであったが、レース運びはクルーザーとほぼ同じである。コースが短い事もあるが、ディンギーはクラスA、11隻、クラスB、10隻のフィニッシュであった。



クルーザー、ディンギー共に、このレースでは、ただひたすらに海にしがみつき、潮に流されないようふんばり、強烈な太陽に身を焼き焦がしながらのサウナさながらのレースであった。

数多く用意した豪華な賞品の山も、行きどころがなくなり、表彰式に出席した人々に抽選振るまいとなった。

表彰式であるが、毎回出席率は良くないのである。今回は特に悪かった。炎天の中、1時間程の立ちづくめは大変な事ではあるが、たったの2隻しかフィニッシュしなかった、いわば「熾烈なる、サウナ大レース？」だったのである。無風の中、良く戦った友のために、やはり、大勢の熱い拍手がほしいものでした。それに、このレースに力をかしていただいた、来賓の皆様に対しても、申しわけない事だと思います。

来年とはいえば、今から早過ぎるかもしれませんが。この暑い日本の夏、ヨットレースにとっては、不作の時期かもしれません。しかし、この不作の時期に、何かもっと趣向をこらした型破りの熱いレースはないものかと、考えております。

来年もまた、21世紀杯の暑い熱いレースにご参加下さいますように。

参 加 数

	エントリー		出 走	
クルーザー	175隻	855名	A) 30隻 B) 139隻 169隻	887名
ディンギー	105隻	148名	A) 61隻 B) 40隻 101隻	143名
計	280隻	1003名	270隻	1030名

レース成績

	ディンギーA	ディンギーB	クルーザーA	クルーザーB
1	武田浩樹	武田 誠	バツフィーII	
2	石川義明	蜂須賀弘美	PALMAXIII	
3	古谷全邦	渡内信嘉		
4	松下隆一	高木 健		
完走	11	10	2	0

射撃訓練海域について

NORC 事務局

標記について、次のとおり、海上保安庁水路通報課長から連絡がありましたので、十分ご注意をして下さい。

盛夏の候 貴会におかれましてはますます御隆昌のこととお慶び申し上げます。また、業務御多忙にもかかわらず常日頃から水路業務への御協力を賜り深く感謝いたしております。

さて、最近我が国沿岸におきまして、船舶の被弾及び漁船至近への物体の落下事件が惹起いたしました。

つきましては、射撃訓練等についての情報を当部では下記より提供しておりますので、かかる状況から一層の周知をいたしたく、貴会員への周知方よろしくお願いいたします。

記

1 在日アメリカ合衆国軍関係

(1) 海図第6973号『日本近海演習区域一覧図』

本図は日本近海に設定されている射撃及び爆撃等の訓練区域を図載したものである。

(2) 水路通報昭和60年32号別冊『在日アメリカ合衆国軍海上訓練区域一覧表』

本別冊は、日本沿岸に設定されている射撃及び爆撃等の訓練区域、期間及び注意事項を掲載したものである。

2 自衛隊関係

(1) 水路通報昭和62年17号第Ⅱ部(135)『日本沿岸射撃訓練実施』

本通報は昭和62年度の航空自衛隊が実施する空対空の射撃訓練について、区域、期間及び注意事項を掲載したものである。

3 別に通知される訓練関係

(1) 水路通報第Ⅱ部に掲載する情報

その都度通知される在日アメリカ合衆国軍及び自衛隊が実施する訓練の種類、区域、期間及び注意事項を掲載する。

(2) 無線航行警報で放送する情報

その都度通知される在日アメリカ合衆国軍及び自衛隊が実施する訓練の種類、区域及び期間を放送する。

「貿易風」便り

玄海支部 片倉静江

「今晚は、お元気ですか？エー、僕達は今日、何日だったっけ？今日は1980年12月13日、沖縄を出てから17日目グアムに着きました。エー、グアムタイムで言うとなにニマルヨン、JSTでは9時34分です。エー、我々は今日アプラハーバーに入りそこねてハーバーの近所に漂泊しとります。そこで我々はイッパイも二杯も飲んどります。当然そちらも飲みながら聞いて(テープを) いますよね？」

6年7ヵ月前、松本研司スキッパー、クルーの稲光良寛、浅見 健、三人の楽しい声の便りを受け取った時は本当に嬉しかった。彼等の愛唱歌だった「我は海の子」をわざわざ三番まで合唱した後のおしゃべりで、先方は酔っぱらってふざけているのに、こちらは涙があふれて仕方がなかった。初めての外国の港を目の前にして、三人共ペロペロで、ゲップさえ聞こえる。日



ヴァレリアさんと松本スキッパー (唐泊にて)

ヨットینگ Yachting

SAIL & POWER GRAPHIC MAGAZINE

ヨット&ボートの
本格派月刊誌
10月号

オールグラビア&オフセット
A4変型 定価850円



次号・11月号
10月9日発売

別冊付録
ヨットینگ特製ビッグカレンダー(540×760mm)

特別企画
鳥羽パールレース
●日本中から集まった1000艇の
フィニッシュの瞬間を撮る！

大好評
連載 **ドラム号の冒険**
●ロックスター、サイモン・ルボンの
世界一周チャレンジャー

特集
**クルーサーズスペシャル
外洋ヨットを
乗りこなそう！**
基礎の復習から、スキルアップアドバイスまで、外洋ヨットのすべて！

〒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

本出国前までは三人共タバコは吸わなかった。一番若い浅見が「片倉さん知ってますか？僕達三人、今タバコを吸っているんですよ。あ、俺裏切っちゃった」、すぐつづけて稲光が「片倉さんの大嫌いな煙をあげましょうね」と、マイクに二、三回吹きかけ三人は笑いころげる。こちら引き込まれてしまう。このテープ、何度聞いただろう？その度に安全航海を祈った。

その後一年目に浅見が帰国、稲光は4年目にロードス島（ギリシャ）で下りた。ロードス島で別れる時に二人で話し合ったテープが2本目だった。A面だけ使っていたので、B面にこのグアムからのテープを移した。ロードス島からのテープの内容は二人だけの問題の話し合いで、他人が憶測したり、口を出すもので

はないが、ひとつだけ印象に残ったのが稲光の一言だった。「四年にもなると、もう冒険ではなく生活になる。男と女ならまだしも、野郎二人の生活なんて成り立たない」と。

そして1987年8月1日、「貿易風」は松本研司と新しく参加した女性クルーをのせ6年9ヶ月ぶりに唐泊漁港（博多湾）に無事帰港した。これでひとつの冒険が終わった。ケンウッドカップ、アメリカズカップ等のヨットレースへの参加が年を追う毎に盛んになってきた。九州の田舎でも、ニュージーランド、博多間のヨットレースが予定されている。今後、三番手四番手の地球一周男が、この福岡から果して出現するだろうか？

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

3765 M PROJECT J-29 松山 8.99×7.62×3.35×1.71 岡本和憲／艇名の由来：帆走は複数の人間の協同作業が必要なので PROJECT を艇名に入れた。最初に付いているMは何となく付けてみたが仲間には、MAD, MISS, MASOCHISM のMではないかと言われている。／抱負：当分はレースに力を入れたいと思っているがオーナーは気まぐれな性格なので抱負と言えるようなものは無い。しかし帆走は必ず続けていくだろうし、仲間もふやして楽しいお遊びをしていきたいと思います。／クルー：ヨット命というタイプは少ないが、生活とヨットをうまくバランスさせている人が多い。みんな昼夜海上陸上を問わず大酒のみ。

3786 チャンボサーV N/M 50 50.0×39.5×15.0×9.01 盛田正敏／艇名の由来：海の恐竜“チャンボサザウス”より命名しました。

3484 うらなみⅦ TAK 30° 蒲郡、三谷 YH 9.39×7.91×2.88×1.867 市川 勇／艇名の由来：三河湾の静かな海を連想して／抱負：クルーの練度が上がったので、ワンステップ速い艇を選んだ。長い間、長時間勤務をお願いしていたレースコミッティーの皆様にもこれで、喜んで戴けるものと思っておりますが、「ジャジャ馬」と一部の人から言われている艇、果してコントロール出来るか？不安もいっぱい。／クルー：嶋田博行、嶋田陽三、嶋田二郎、近藤勝美、安藤充彦、竹内一陽、河野忠雄、白井収、服部和香子、中西則子

STAR MORE BENETEAU FIRST-285 江の島ヨットハーバー 860×740×299×160 林 幹雄

3738 PAL MAX III YOK46 徳島ケンチュピア 46 feet 大川勲／艇名の由来：これまでのピーターソン42はビッグバルだったのだが、さらに大きくなったのでこの艇名を選んだ。／抱負：年末のグアムレースに出場予定。秋に行なわれる内海支部主催の紀伊水道レースは30回記念レースにあたるので、このレースにファーストホームをめざしている。／クルー：梶田隆（スキッパー）、八田立、中野憲芳、瀬川洗城

2333 TOGO-X スループ 西宮 13.45×10.6×4.018×？ 山田東吾／艇名の由来：Adomiral TOGO と自分の First Name をかけたもの。他にいろいろ美しい艇名をつけても仲間が呼んでくれないので、現在までこのままで来てしまいました。／抱負：もはや50歳をとうに越え、老武者になりはてて、日本中から首を狙われていますが、引退への道づれに出来るだけ若者や、実年者を打ち負かして養老院での自慢の種にするつもりです。／NORC への要望：いろいろなレースで海外に出ていますと、港々にすばらしいクルーザーの集いがみられます。レーサーの発展とともに大型クルーザー群のハワイや、タヒチへの周航等、将来是非企図して下さい。

からすの子 J-24 三崎マリン 7.32×？×2.11×1.21 斜森保雄

OFFSHORE 第150号 昭和62年9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

サンクス、Y-R。

賞賛はいつもスキッパーにあつまる。運こそが勝利の条件かもしれない。

しかし栄光を手にしたクルーたちの「サンクス」を、

もっとも心のこもった言葉をかけられるのはこいつなかもしれない。Y-Rシリーズ。

ヤマハがもてる技術と経験のすべてを注いで建造する、

世界のレーシングシーンで「勝つ」ためのY-Rシリーズ。

今日もどこかで「サンクス」の音が。



YAMAHA-R 30STD



L.O.A. 9.98m
BEAM 3.10m
DRAFT 1.85m
DISPL. 2.70ton
BALLAST 1.20ton
SAIL AREA 38.57m²
I.O.R.R. (about) 22.5feet

YAMAHA-R 34II



L.O.A. 10.40m
BEAM 3.35m
DRAFT 1.90m
DISPL. 3.70ton
BALLAST 1.80ton
SAIL AREA 50.03m²
I.O.R.R. (about) 25.9feet

YAMAHA-C 35CR



L.O.A. 10.60m
BEAM 3.35m
DRAFT 1.90m
DISPL. 3.95ton
BALLAST 1.80ton
SAIL AREA 45.73m²
I.O.R.R. (about) 25.45feet

YAMAHA-R 38



L.O.A. 11.51m
BEAM 3.60m
DRAFT 2.10m
DISPL. 5.70ton
BALLAST 2.45ton
SAIL AREA 62.26m²
I.O.R.R. (about) 28.1feet

YAMAHA-R FARR40



L.O.A. 12.19m
BEAM 3.99m
DRAFT 2.29m
DISPL. 5.76ton
BALLAST 3.39ton
SAIL AREA 73.66m²
I.O.R.R. (about) 30.5feet



YAMAHA-R SERIES

●Y-Rシリーズは基本仕様をベースに、お客様のご要望により、仕様の変更、レーシング対策などをお打合せのうえ建造いたします。なお、シリーズ船以外のご相談もお受けいたします。

FOR GOOD MARINE LIFE! 安全がマリンスポーツの基本です。

■天気予報を確認して、無理のない航行を。■法規やマナーを守りましょう。■立入禁止水域や船舶航行の頻繁な水域は避けましょう。■点検・整備を忘れずに。■乗船前に、免許と法定備品の確認を。■漁業者に迷惑をかけない様にしましょう。■カタログご希望の方は、船名・雑誌名を明記のうえ、宣伝課まで。●ヤマハ発動機株式会社 〒438 静岡県静岡市新井2500

ヤマハ製品についてのお問い合わせは、下記までどうぞ。

北海道ヤマハ株式会社 ☎011-612-1060
ヤマハ東北株式会社 ☎022-235-1031
ヤマハ東京株式会社 ☎03-444-9971
ヤマハ中部株式会社 ☎052-913-2121

ヤマハ関西株式会社 ☎06-535-1671
ヤマハ中国株式会社 ☎082-285-4911
ヤマハ四国株式会社 ☎0878-67-3800
ヤマハ九州株式会社 ☎092-472-5261