

Offshore

11
1987

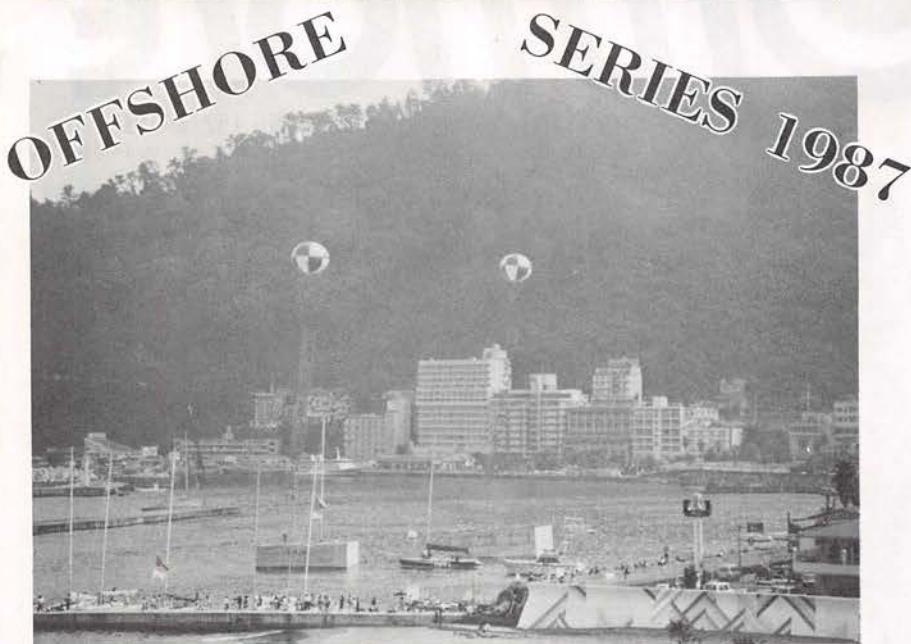
社団 法人 日本外洋帆走協会発行 No. 152/300円

昭和62年11月15日発行(毎月1回15日発行) 昭和52年7月21日第三種郵便物認可



第9回ミニトラン日本選手権大会優勝艇
<ポーラワンダーボーイ>と<ツインカム>
写真提供: 舶社 撮影: 岡本 甫

MIKIMOTO JAPAN CUP



レース運営について

レース委員長 柴田邦敏

ミキモトジャパンカップも回を重ね、先人の努力と貴重な経験の積み重ねにより、レース運営も確たるものとなってまいりました。レース運営の更なる発展と、より多くの会員に体験していただく為、本年度は初の試みとして、単一支部に運営を委ねるとの方向を模索され、開催地熱海に近いとの理由からか、まず駿河湾支部が担当を仰せ付かりました。

さて、一番、頭を悩ました事は、NORC 各支部の中でも会員数150名程の中堅支部である駿河湾支部が、シリーズ中延べ140名もの運営スタッフの動員が確保出来るかという事と、加えて準備期間も短かく、支部会員相互の事前打ち合せも満足に出来ないという事でした。しかし、NORC の発展を願う会員の心意気で、ふたを開けてみますと、延べ180名もの協力によりシリーズを滞りなく消化させて頂きました。

又、本来全日本レベルのレース委員会とは、レースが実施される海域を熟知している事と、ルールに精通した経験豊富な人達が担当するものと考えておりましたから、我々にとって当レースの経験不足が、もう一つの大きな不安材料でしたが、「85年レース副委員長、

86年レース委員長を務められた谷川晴彦氏が今回アドバイザーとして御参加下さいました。我々のぎこちない運営にもよく耐えて頂き、要所要所で当を得たさりげない助言、大変、心強く、あらためて御礼を申し上げます。今後多くの会員がレース運営を担当される事と思いますが、是非、見守って欲しく、重要なポストに最適な人選であったと思います。

海上運営を全面的に第3者の組織に委託した昨年度と、頼りない我々の精一杯の努力を比較するつもりは毛頭ありませんが、駿河湾支部の手作りレースを成功させようという心意気が参加各位に伝わったのか、お陰様でレース委員会へのクレームは無かったと自負致す次第です。

さて、レース期間途中、台風13号の影響でレース艇が熱海港をはなれ各避難港へ退避するアクシデントはあったものの、レース日は全般的に風に恵まれ、注目されたワンツン勢を主体とした大型艇が上位を占める結果となりました。又、ロングオフショアコース三宅島東岸において落水事故が発生致しましたが、落水者の冷静な判断により、大事に至る事なくレースを終了する事が出来ました。

本来であれば白熱したレース状況を記すべきでしょうが、なにせ、レース運営が手一杯で、細部に渡るレース展開が把握されておりませんので、運営サイドの記録に止めさせて頂きます。

第1レースは、予定通り、10時スタートを目指しマークの設置を完了したが、レース艇の集まりが悪く、10:20スタートとなる。ゼネラルリコールののち、10:40オールフェアにてのスタート。風向30°、8m/secと最高のコンディションとなるが、レース艇に迷惑をかけない様にと大廻りした観覧艇にフリートが引っぱられた為か、右海面、初島よりコースを引いた大型艇団のほとんどがオーバーコースのハプニングとなり、もしや我々のコース設置ミスではと、ロランやコンパスにて何度も確認して、胸をなでおろす場面もありました。

第2レースは、40°、5m/secの中、第1レースより大分慣れてきた為か、スムースに運んだ。ただ、熱海の地形により各マークからの風向報告が大変違っており、万全を期したはずのコースであるが、第2マーク→第3マークレグが若干タイトとなり、マストヘッド艇はきついコース設定となった事は、チャート上のきれいなコースセットより風向の変化を加味したコースにすべきであったと反省する。

第4レースは、25°、7m/secのコンディションの中、かなり満足のゆくコースセットが出来、順調にレースが展開された。昨夜のミーティングにて慣れによるボカのない様にと全員に念を押し、マークのアンカーをより完全にすべく2倍のアンカーを用意したにもかかわらず、あろうことかフィニッシュラインのアンカーロープが切れ、急拗800mのラインを流して対応。その結果大変広いフィニッシュラインとなってしまった事をおわびします。

第3レースのショートオフショアは、始んど全てが夜間のフィッシュとなり、第5レースのロングオフショアも又、3分の2のレース艇が同じく夜間のフィッシュとなつた。

夜間フィッシュに関する設備器具については、昨年のM.J.C後、offshore 140号にも、すでに反省点としてあげられている事もあるが、本部艇スプレッダー上に固定した黄色回転灯がレース艇のフィッシュアプローチの方向によっては、マストの影となり、非常に見にくくなり、加えて熱海の不夜城ともいえる明るさをバックにすると、どんな光も効果が無い。本年度も改めて次回の反省点となりました。

幸いにも両レース共風にめぐまれ、比較的短時間でのフィッシュとなり、緊張の糸が切れない範囲の本部船上でした。

又、第5レースでは、落水事故が発生しており、22艇のレース艇がレースを中断しての対応を見せてくれました。別項に事故報告書を記します。

本年度は、9月中旬と例年より1ヵ月早く開催されたのですが、幸いな事にシリーズ中ずっと風には恵まれました。心配された台風も、レース艇にベストウインドを与えてくれ、直接の被害は無かった様子です。しかし、事故報告書によると、5艇がディスマストし



ており、中には、シリーズ優勝目前にして消え去った艇も含まれております。他に艤装、艇体の破損が11件あり、スピードの為に安全性が置き忘れたと思われる面も、のぞかせてくれました。

駿河湾スタッフが一丸となって取り組んだ手作りレース運営ですが、同時に、全ての陸上、海上運営委員会の皆様と、地元熱海の皆様の努力に厚く感謝の意を表します。

来年度は更なる発展と充実された大会となる事を願います。

事故概況報告

レース名 ミキモトジャパンカップ1987

第5レース ロングオフショアコース

コース スタート→初島→三宅島→神子元島→大島→利島→初島→フィニッシュ 約210マイル

スタート時刻 昭和62年9月20日(日) 10時40分

参加艇数 37艇

検索参加艇数 22艇

事故発生日時 昭和62年9月20日 午後7時00分

事故発生場所 三宅島三池港沖

事故艇 セール番号 3705

艇名 MATENRW (マテンロウ)

落水者 牧田充 三浦市栄町9-27

オーナー 杉山直行 川崎市中原区井田798
(非乗艇)

スキッパー 北川正俊 池田市空港1-10-7

乗艇者 小泉宏、小川宏、高橋伸博、石橋善博、米野豊男、大関健司、小谷周二

乗員数 9名

事故経過

9月20日

18時47分

フルメン、No.3ゼノア、6ノットにてサダ

ト一岬を270度見て沖合500mをヘディング、167度で通過。前方に6艇、左舷前方に〈美帆〉、さらにその沖合いに〈ゼ・アドラー〉、後方には〈ラッキーレディ〉〈青海波〉〈慎記郎〉〈BJ5〉等が帆走中であった。

19時00分

大きな波の谷へ入ったと同時に、かくれ根に座礁、艇は次の巻波により110°横転した。30秒後に次の波により離脱、復元、海面上より落水者より「オーエー」の声があり、落水事故発生と判断する。

セールダウン、エンジンスタートを行ない、事故再発を防ぐ為、三宅島反対方向へ向った。落水者の2回目の声を聞く。

19時10分

後続艇の〈慎記郎〉〈BJ5〉に口頭にて、落水事故発生を伝え、捜索協力の依頼をする。

19時15分

〈慎記郎〉は2発のフレイバーを発射、付近の船舶に事故発生を伝えると共に、緊急の手配の為阿古港に向う。

付近にいたレース艇22艇は〈マテンロウ〉と共に現場到着次第、捜索活動を開始し、各艇が上げるフレイバーは10発近くに達した。

19時50分

〈フジIII〉は無線にて横浜保安に事故発生状況を連絡するが、電波状態が悪く、一部誤報となる。

20時00分

落水した牧田氏は波及び風向等を加味すると共に、事故の再発を防ぐ為に、自力で三宅島へ上陸する事を決め、ハーネス、靴、オイルスキンを脱ぎ、三宅島へ向う。無事に上陸した牧田氏は、他にも落水者の可能性がある、暗礁付近はヨットでの捜索は困難と考え、漁船に捜索を依頼、現場に到着した。

20時30分

牧田氏同乗の2はい目の漁船が捜索中の〈マテンロウ〉とコンタクトが取れた結果、他に落水者の無き事、牧田氏が無事であった事の確認がされた。

〈マテンロウ〉は付近の艇に口頭にて無事を通知、同時に無線にて〈リベルテ〉〈フレース〉に連絡した。

20時40分

〈マテンロウ〉は相当の浸水があり、原因不明の為、阿古港へ向う。

一部には女性の落水者も有る、との誤報が流れた。

20時50分

無事を知ったレース艇は順次レースに復帰

し、帆走し始めた。

21時10分

阿古港に進路を移した〈マテンロウ〉の後方を10艇のレース艇が神子元島方向へ向うのを確認する。

21時30分

〈マテンロウ〉阿古港に到着、艇のチェック及び関係先に事故状況の連絡をとる。

レース艇の大半はレースに復帰したが〈リベルテ〉は救助活動の際、メンセールに支障をきたしリタイヤ。

〈サエラ〉は正確なレース続行不可能と判断しリタイヤ。

〈オセアンド〉はフレイバー確認、海難事故発生と思いリタイヤ。

21日 11時00分

〈マテンロウ〉は前夜に引き続き、関係官庁の事故聴取と捜索活動に御協力頂いた三宅島の方々への御礼をすませ、艇のチェックを終えてシーボニアへ向った。

以上

レース委員長 柴田邦敏



インスペクションについて

インスペクション副委員長 林 賢之輔

インスペクション期日 9月11日08:00~17:00

担当 安全規則 長江、松浦 計2名

計測規則 渡辺、林、木内、田中、飯塚

田村、大橋、伊藤 計8名

当日、午前中は曇、午後から雨という悪コンディションであったが、セールのインスペクションは事前に各地のセールメジャラーにより実施されていたので、無事終了した。

レース期間中、松浦、田村両氏が常駐し、問題解決に当られ成果を上げた。

○安全規則関係

今年で3回目となった事前の安全検査チェックリスト配布によりスムースに行なわれた。

応急ティラーの取付ボルト不備	5隻
未完成艇	1隻
書類不備艇	1隻
外国人所有で正規手続きがされていない艇	1隻
レース中ライフライン支柱破損・修理	1隻
レース中落水事故・救助	1隻
マスト破損	2隻
ハル外板破損（衝突）	1隻

ライフライン支柱溶接修理されたものは
好ましい形でなかった。再発する恐れがある。
ワーキングデッキからの張り出し
寸法はルール規定内。

○計測規則関係

レーティング調整及び新規則計測などのため 証書未発行（オーナーの手に届いていない）	6隻
証書にオーナーのサインのないもの	5隻
ブラックバンドがメーカーから渡された	7隻
テープのもの	9隻
スペアメインセールの確認	2隻
スピンドル寸法超過	1隻
J寸法超過	1隻
証書のインプットミス	1隻
インベントリーリストの記載ミス	2隻
レース中にマスト破損・交換した艇	1隻
レース中にスピンドル破損・交換した艇	2隻

セール枚数制限

今年度からルール改正になっているが、混乱はしなかった。しかし、これをチェックするためには、レース終了後海上でレース艇をチェックする以外確認する方法はない。また、レベルレースの場合のように、シリーズ期間を通して枚数とセール（の種類）を決めてしまうかである。

スペアメインセールについて

艇長会議で質疑が提出された。今年度改正ルールの解釈について、計測委員会では前年度までのルール及びグリーンブック（IORルールの中のより厳しいルールと考えられる）などから、IOR全体の解釈の中で考え方方が矛盾しない方針をとり、スペアメインセールはあくまでもスペアであるという考え方を今回採用した。

今年度改正ルールだけを読むならば、別の解釈も可能であり、ジブセール同様、陸上に海況に応じたメインを用意することも可能である。この解釈について、今年のORC会議でもう少し明確になることを期待している。

また、レース参加者の意志が反映される方向で、特定のレースについて修正することも可能であるから、ジブセール枚数制限と共に検討されるとよい。

○蛇足

ミキモトジャパンカップと直接関係がないが、人数制限と重量制限について将来のためにどのような形で重量制限をとり入れていくのか、具体的な方法・ポリシーなど検討されるとよいと思う。

ジュリー・リポート

昭和62年9月23日

ジュリー 石井 正行

[第2レース]

〈青海波〉の抗議

〈青海波〉より〈LIBERTE〉に対して抗議あり。〈LIBERTE〉はIYRR 36の違反により失格となる。失格に代わる罰則は帆走指示書1.21.1により、インショア・レースに於いては720度回転（IYRR付則3-1）が適用されることになっているが、〈LIBERTE〉は720度回転を行わなかった。〈LIBERTE〉は違反を自認してI旗を掲揚したが、それはオフショア・レースに於けるパーセンテージ・ペナルティーと錯覚したものである。

帆走指示書を正確に理解していれば失格せずに済んだケースである。同艇は違反を自認している訳であるから、帆走指示書がきちんと頭に入っているれば720度回転をしていた筈である。720度回転のペナルティーによるロスは僅かだが、失格によるロスは大きい。

〈LIBERTE〉のヘルムマンは有名な一流選手であった。そんなベテランが何故？と耳を疑いたくなる話だが、これはベテランなるが故のイージー・ミスではなかったか。つまり、見馴れた帆走指示書と軽く考えて、内容をしっかりと見なかったのではないだろうか。それにもしても惜しまれるケースである。

[第3レース]

(1) 〈織姫〉の抗議

〈織姫〉より〈スリーパー〉に対して抗議あり。抗議書に記載された違反の事実なく本抗議は却下。審問の過程で、同艇の抗議取下げ意向が判明した。後で取下げたいと思うような抗議を何故提出したかというジュリーの質問に対し、同艇の回答は「フィニッシュ後抗議の提出を見合せようと思ったが、一旦P旗を掲揚した以上抗議を出さなければいけないと、レース委員会から言われた」「抗議を出しておかないと自分も失格になると思った」というものである。抗議を出さないと双方共に失格となるというのは、二艇間に接触があった場合のことである。今回のケースでは接触はなかった。（両艇及び証人の証言一致）

(2) 〈ZERO〉の抗議

「フィニッシュ・ラインの設定が遅れた為に不利を被った」とする、レース委員会に対する抗議であるが

本抗議は受理されない。理由は次の通り。

- ① 〈ZERO〉のフィニッシュは9月15日01:25:19であったが、この抗議が提出されたのは17:40であった。即ち抗議締切り時間(04:25:19)後であった。
- ② 帆走指示書1.22で規定している「正規の抗議書」を用いていない。また、IYRR68.5の要件も満たしていない。
- ③ もし仮に抗議がその要件を満たしていたとしても、フィニッシュ・ラインの設置に関してコミッティー側に手落ちはなかった。

フィニッシュ・ラインの設置及び点灯に関するコミッティーの証言は次の通り。

第3レースに於けるフィニッシュ・ラインの予定位は、スタート前に各艇に通告済みであった。レースコミッティーは14日12:00時頃、ほぼ正確に予定位にフィニッシュ・ラインを設置した。

18:30、フィニッシュ・ラインのボード・エンドのマークにキセノンを点灯した。本部艇は00:10頃出港し、00:30にはスター・ボード・エンドのマークに点灯した。その後、本部艇のマストに黄色回転灯を点灯した(00:50)。しかし艇がNWの風位を向いていたので、レース艇からこの黄色燈が見にくくと判断して180度向きを変えた(01:00)。

〈ZERO〉のフィニッシュはそれから25分後の01:25:19であった。同艇はクローズ・ホールドで帆走しており、フィニッシュ・ラインをオーバーすることもなくフィニッシュした。即ち8~10分のロスではなかった。

〔第5レース〕

(1) 〈TOGO〉 〈一乗〉 〈LUCKY LADY〉 3艇の接触事故

第5レースのスタートに於けるケースであるが、ジュリーは目撃していなかった。以下は関係者から聴取した内容を要約したものである。

各艇がスター・ボード・タックでスタート・ラインに向かっている時であった。セールをシパーさせて停っていた〈一乗〉の風上側後方から〈TOGO〉が追突の形で接触した。この接触により〈TOGO〉はパウのシステムとボート・サイドを破損した。特にボート側の外板は穴があいたので水中ボンドで補修した(〈TOGO〉のクルー談、ジュリー補修跡を確認)。〈一乗〉もスター・ボード側のライフ・ライン切断、スタンション破損等のダメージを受けた。

〈TOGO〉は右舷風上側の〈LUCKY LADY〉にも衝突した。これにより〈TOGO〉はスター・ボード側の外板も破損した。〈TOGO〉はリタイヤした。〈一乗〉と〈LUCKY LADY〉の両艇はB旗を掲揚した。

このレースは第1回目のスタートに於て発生したものであるが、その後ゼネラル・リコールによって再スタートとなつたため、このケースは無視される(IYRR8.2(b))。従つて再スタート以後はB旗を掲揚

する必要はなかったのであるが、両艇ともB旗を掲揚したまま再スタートし、ウェザー・マーク廻航後初島に向うコースでも掲揚したままであった。

また、もし損害賠償交渉となつた場合には、権利艇と非権利艇の判定はルールに従うべきであると思うが、その場合にもB旗は必要条件ではない。海上に於ける無線連絡では「〈TOGO〉のクルーに怪我人あり」とのことであったが、それは誤報であった。また、〈TOGO〉のクルーは「〈一乗〉のクルーが怪我をした」と思っていた。このことからも衝突の程度が想像される。

(2) 〈BJ 5〉 の抗議

スタート1分前にスタート・ラインの本部艇付近にて〈ZERO〉との間で起つたケース。

風上艇の〈ZERO〉がIYRR 37.1に違反した為、両艇が接触した。〈BJ 5〉は直ちに〈ZERO〉に声をかけ、B旗を掲揚した(IYRR付則3.2.3)。〈ZERO〉は違反を認めてI旗を掲揚し、違反を認めた旨をレース委員会に報告した(IYRR付則3.2.4)。従つて、〈ZERO〉はIYRR付則3.2.1により、フィニッシュの順位を出走艇数(37)の20%(7位)だけ下がった順位の得点を与えることとする。

(3) 〈MARENROW〉 の落水事故と、その救助活動に時間費やした艇の救済

別記「ジュリー・メモ」の通り。

ジュリー・メモ

第5レース(ロングオフショア・レース)に於ける救済について

「事故概況報告」(柴田レース委員長)の通り、三宅島三池港沖で発生した落水事故に際し、落水者の救助活動に従事した22艇のうち、リタイヤした2艇を除く



20艇から IYRR 69(b)による救済の要求がなされた。ジュリーは当該20艇が実質的に不利になったと認め (IYRR70.3) 救済を考慮することとした (IYRR 74.2)。

救済を考慮するに当って、ジュリーは次の方針で臨むことを確認した。

- (1)この救済措置が、第5レースのみならずシリーズ全般に及ぼす影響の大きさを勘案し、できるだけ公平な処置を講ずる事を基本方針とする。
- (2)信頼度の高い客観的な資料を集め、公平な処置をとることに確信が得られれば、不利を被ったヨットのフィニッシュの時刻を修正する。
- (3)修正作業は、全体のバランスを考えて公平第一とする。のために各艇の要求をそのまま容認できないケースがでてくる可能性もあるが、これは止むを得ないものと割り切る。
- (4)データ不足等により、各艇の所要時間を公平に修正することが困難となった場合には、確信のない修正をするよりは、第5レースを取消す方がむしろ公平と考える。

以上により、できるだけ正確なデータを集めることに全力を注入した。幸いなことに玄海支部から来たジュリーの広方氏が事故発生と同時にレース本部に詰めて、刻々と集まる情報を整理してくれた。フィニッシュ後各艇から提出された救済要求受付けの際にも夫々の事情を聴取してメモをつけた。更に、三宅島付近のチャートのコピーを20枚用意し、1艇毎に航跡と時刻を記入した。

これにより各艇の救助活動開始時刻、レース復帰時刻並びにその位置、周辺の他艇の状況等、必要な情報が大量に把握できた。これはその後の作業に大変有効であった。

こうして集まった情報のうち、更に詳細な状況の説明が欲しいと思われる数艇について、22日夕刻個別聴取を行なった。情報は次第に正確さを増していった。

その後、救済を要求した艇の責任者に集まっていただけ、相互の位置関係を確認し合い、レースに復帰した時刻やその位置等に関する錯誤を補正した。

以上により、ほぼ満足の得られるデータが揃ったと判断したので、上記ジュリーの方針を説明し、出席者全員の同意を得て、この方針に従って修正作業を進めることとした。

また、救助活動に時間を費やした結果、利島からフィニッシュに至るレグが微風となったグループと、事故発生前に落水地点を通過していた為救助活動に参加せず、いい風をうけてフィニッシュした先行グループとのギャップも埋めて欲しいという要請も考慮することとした。

利島～フィニッシュ間の微風ロスに対する救済は、先行艇グループの所要時間平均5時間41分と、後続グループの所要時間平均8時間28分を基準に、各艇のTCF等を勘案して計算した。

各艇の所要時間を修正するジュリーの作業は22日深夜に開始され、23日午前4時まで続いた。こうして出来上がった修正が別表「落水者救助活動に対する救済」である。

落水者救助活動に対する救済

昭和62年9月23日 J U R Y

艇名	救助開始 サタード	レース 復帰時刻	神子元島 90時刻	所要時間 三～神	FINISH 時刻	救済要求 時間	復帰時刻 位置修正	所要時間			修正 FINISH 修正時刻
								救助ロス	微風ロス	合計	
B J 5	18:50	22:06	03:40	5:34	20:14:38	2:53	坪田南西	2:23	2:01:57	4:24:57	15:49:41
慎記郎	18:54	22:40	04:00	5:20	20:16:49	3:40	阿古港	2:20	1:57:38	4:17:38	15:59:11
織姫	19:04	20:51	03:08	6:17	20:25:17	1:31		1:47	2:03:12	3:50:12	16:35:05
HALF TIME	19:10	21:00	03:45	6:45	20:24:20	1:50		1:42	1:55:20	3:37:20	16:47:00
MRS.MEDAUSAE	19:10	21:05	04:10	7:05	20:20:33	1:50		1:55	1:52:41	3:47:41	16:32:52
MARK	19:10	20:50	04:15	7:25	19:46:48	—		2:00	2:01:49	4:01:49	15:44:59
CONTESSA	19:12	20:50	03:01	6:11	19:00:20	1:25		1:38	2:04:25	3:42:25	15:17:55
BOY	19:14	21:50	03:23	5:33	20:43:52	1:30	20:50	1:36	1:54:21	3:30:21	17:13:11
FUJI	19:15	21:40	03:28	5:48	20:23:19	2:22	坪田南西	1:52	2:10:14	4:02:14	16:21:05
FLAWLESS	19:15	21:15	04:00	7:45	20:17:43	2:00		1:59	1:53:14	3:52:14	16:25:29
は組	19:25	21:07	04:30	7:23	20:31:25	1:37		1:42	1:50:21	3:32:21	16:59:04
DONKEY GALE	19:30	21:45	03:43	5:58	20:23:48	2:10	坪田南西	1:20	1:53:31	3:13:31	17:10:17
FRONT RUNNER	19:34	21:45	04:00	6:45	20:47:54	1:40		1:55	1:53:18	3:48:18	16:59:36
一乗	19:40	22:45	05:10	6:25	21:14:16	3:05	新鼻南	2:20	1:50:03	4:10:03	17:04:13
かぐや姫	19:40	21:45	04:18	6:33	20:23:32	2:05	21:05	1:25	1:51:09	3:16:09	17:06:23
SYLPHIDES	19:40	20:20	03:20	7:00	20:47:19	0:40		1:00	1:50:56	2:50:56	17:56:23
OTSHOSAN	19:55	21:35	04:00	6:25	20:31:49	1:30	坪田付近	1:10	1:50:50	3:00:50	17:30:59
TRACER	19:55	20:55	04:20	7:25	21:13:33	1:00		1:05	1:49:52	2:54:52	18:18:41
青波行	20:00	21:00	04:05	7:05	20:21:24	0:55		1:00	1:49:26	2:49:26	17:41:58
SEA CROWN	20:08	20:40	04:08	7:28	20:28:11	0:32		0:38	1:50:46	2:48:46	17:59:25

ミキモト ジャパン カップ オフショア シリーズ1987 受賞リスト

種別	順位	賞杯名	受賞艇名	
艇別総合	1位	ミキモトカップ NORCサケカップ	WILL	
	2位	ミキモト橋 NORCサケカップ	海太朗	
	3位	ミキモト橋 NORCサケカップ	EXADOR	
	4位	ミキモト橋 ミキモト橋	CHA CHA	
		ミキモト橋	BLUE NOTE	
		ミキモト橋	HALF TIME	
NORC 支 部 チ 一 ム 対 抗	1位	熱海市議会議長杯 サンバードトロフィー NORCサケカップ	内海チーム CHA CHA TOGO X SEE ADLER	
	2位	NORCサケカップ	関東ABF BLUE NOTE FORTY WILL	
	3位	NORCサケカップ	関東ZEK EXADOR KAGUYAHIME ZERO	
クラス別	I ~ III	1位	ゴールドウインドトロフィー NORCサケカップ	WILL
		2位	舵杯 NORCサケカップ	海太朗
		3位	NORCサケカップ	EXADOR
	IV	1位	ゴールドウインドトロフィー NORCサケカップ	HALF TIME
		2位	ヨッティング杯 NORCサケカップ	FRONT RUNNER
		3位	NORCサケカップ	FLAWLESS
	V	1位	ゴールドウインドトロフィー NORCサケカップ	青波行
		2位	オーシャンライフ杯 NORCサケカップ	OTSHOSAN
		3位	NORCサケカップ	は組
	IV ~ V	1位	ビーターストーム賞	HALF TIME
レース別	第1R	1位	BOYAカップ	HALF TIME
	第2R	1位	熱海市長杯 熱海マリーナ杯	EXADOR
	第3R	1位	コルムカップ 熱海商工会議所会頭杯 熱海温泉旅館組合長杯	TOGO X
		FH	コルム賞	ZERO
	第4R	1位	テレビ朝日カップ 熱海市観光協会長杯	FORTY
	第5R	1位	ヤマハカップ 熱海市ヨット協会長杯 伊豆小型船交通安全協議会杯	WILL
		FH	オールハズ	ZERO
トン別	3/4	1位	スリーコータートンカップ オールハズ杯	HALF TIME
	1/2	1位	ハーフトンカップ オールハズ杯	青波行
オープン	第3R	1位	ショートオフショアオープントロフィー NORCサケカップ	TOGO X
		2位	NORCサケカップ	海太朗
		3位	NORCサケカップ	WILL
レース	第5R	1位	ロングオフショアオープントロフィー NORCサケカップ	WILL
		2位	NORCサケカップ	EXADOR
		3位	NORCサケカップ	海太朗

第9回ミニトン全日本選手権大会レポート



量産艇部門優勝のY21 Sくみス ピンゴ

日本ミニトン協会

菅原 留意

まず参加艇を増やすという主旨で第4回からミニトン16.55 ftの制限をはずし、NORCグループⅦ17.4 ftに枠を広げ、かつギンギンのレーサーではない量産艇にもそのトップにプロダクション・グランプリを出している。そして今年からはさらに参加艇を増やし、アメリカのMORCのムードを日本へということで、クルーザー・レーティングまで参加枠を広げてみた。この辺のいきさつは「舵」10月号NC・KAZI木村太郎氏の記事にあるので省略するが、受け入れる方は大変だし、参加する人にもいろいろ思惑があって、これからの課題になるようだ。

艇の計測・受入は相模湾開催のときいつも計測委員長をお願いしている渡辺修治大先輩の質問と解説と教育にヘドモしながら「ミニトン全日本はすべて最後は大会会長の独断と偏見によって決めるならわし」を納得していただき、これも毎度の伊藤静美氏に駆け回ってもらい何とかツジツマがあった。

しかし出走クラス分けでひとつ問題がでた。6時の艇長会議までには全艇下架しなければならないのに、1艇だけハーバー内のヤマハSF前で何やらやっている。受入事務局に聞くと、量産艇のトップを狙って参加した〈ミス・バーゴ〉(ヤマハ21s)がブレーニング・ボードを付けてきたという。かつて〈ブルー・パルサー〉(林19)が同じことをしてあって、結局大会会長の独断と偏見でそのときは認めたが、以後は量産艇と認めないことになっているからダメだと裁定したら、執念は恐ろしいものでその場で切り取り始めたのだ。ところがボードが船外機のブラケットと一緒にになっているので全部切り落とせず大半が残っている。裁定はパーティーでの参加者全員の意見によることになった。

結局参加17艇(1艇オープン参加があったがこれは艇数に入れず)でクルーザー・クラスまで広げた効果はあまり無かった。これは相模湾のSSBM仲間がどうせ出るなら少しでも良い成績をということで、2~3艇の乗り手を選びすぐって1艇でというのが結構あり、艇数が増えなかった大きな理由のひとつだった。事実そういう艇は確かにいつものSSBMより良く走っていた。しかし〈まれし〉〈美童女(みやらび)〉〈サラドール〉や〈ドラヘン〉のように、家族やいつもの仲間とレースを楽しみに出てくるムードも広がらなければ、我々の期待する日本のMORCにはなかなか

ミニトン全日本も早いもので第9回、来年は10周年を迎えることになる。それなりの歴史と、スモール・ボート仲間特有のムードが伝統とも言える形でできあがってきた。前者については「舵」誌にそのダイジェストを述べるのでここには省略し、以下レース関連記事に限って述べさせてもらう。

ミニトン全日本はクルーザーの底辺拡大という協会設立の主旨で、初回から全国各水域持ち回りとなっており、今年は関東の番。相模湾海域ハヤママリーナがホームポートで、毎年恒例の体育の日を狹んだ10月7日~11日にかけて行われた。7日艇搬入・艇長会議、そのあとオープニング・パーティー、8日オリンピック2レース、9日ショート、10日ロング、11日オリンピック1レース、午後表彰閉会式というスケジュール。

今迄こういう予定を組んでも、風がない、風がありすぎる、雨が降る、海が荒れる等々何か運営に支障を来すことが必ずあった。ところが今回は全くそういうことがなく、6日まで降った雨が7日に上がり、毎日薄曇りか晴天、風は北東5~6 m/sから8 m/sプロードで5割増しがらの腰の強いミニトン風が連日吹き、この海域での北東の風なので波もほとんど立たなかつた。そして終った翌12日からはまた雨。開催が1週間遅れていれば、この原稿を書いている今日が真っ最中、台風19号の影響で多分レースは半分以上ダメだったろう。どこまでも今回はツイていた。大会準備に殆ど一人で駆け回ったヤマハの神戸君の想いが天に通じたとしか思えない今回のミニトン全日本だった。したがって各レースとも本部が想定した予定よりはるかに早く終り、3日目のロングなどは早出のスタートであったが、朝詰ぎもなく予定より三時間も早く昼には終ってしまった。選手もだが運営サイドにとっても、これほど楽な大会は初めてで、とにかくツイっていた。

か育たないだろう。

だが、艇種は10艇種で過去最高、国内デザイナー・チャレンジの場によく相応しくなった。今年のワールドに出た高井君の最新作〈ポーラ・マジック〉、同じく5年前のデザインで今まで優勝チャンスに恵まれなかった旧〈エバーマウント〉の〈ワンダーボーイ〉(これは予選をかねた琵琶湖の関西選手権で優勝してきた)、阿波踊りのレースで総合優勝した〈む〉は都合で出られなかったが、同じ横山君設計の〈オフ〉、人には任せられないと歌田君自ら舵を引いたU22(おとこでござる)、これに〈ターボ〉(ツインカム)とのところ常勝のKAN23、各々設計年度は違うがレーサーの役者は揃った。

ところが〈マジック〉は女子だけでチャレンジし、歌田君のエントリーはクルーザー・クラスだった。また前回優勝の〈ツインカム〉はスキッパーの小川君が韓国釜山から帰ったばかりでマストも艇受入の日に立て、この1年間クルー共々この艇に一度も乗っておらずブツケ本番。これでは正当なデザイン評価はできず、せっかく役者が揃ったのにいさか残念だった。

すこし本題から離れるが、艇名というのは各オーナーそれぞれの知恵を絞ってつけるようだが、横文字で何と読んでよいのが分からぬのと、長い艇名は毎度レース運営サイド泣かせである。ことに長い艇名はレースメモをとるときなど、ダンゴのブイ回航で苦労するし、コンピュータやワープロで打ち出す艇名の枠も広がり良いところ無しである。さあたって〈おとこでござる〉などは事務局泣かせの最たるもので、パーティで聞いた〈ポーラ・マジック〉の正式には〈ポーラ・マジック・タカイ・インターナショナルなんとかんとか〉などというのは最早論外。この次からよろしく頼みますよ。

ヨット・ライフではセーリングと同じ比重か、それ以上にビフォー・アーフター・セーリングに価値がある。要するに社交スポーツだ。ミニトン仲間のパーティはこれを順守し、フォーマルで羽目を外さずかつ盛大である。オープニング・パーティーのこういう寛容な雰囲気とドサクサに紛れ、前述の〈ミス・バー



IORクラス2位のKAN 23(ツインカム)

ゴ〉は大きな拍手でたく量産艇として認知された。そして〈きん斗雲〉(これも「きん」という字がワープロですぐ出ず、別枠から探さなければならぬので事務局泣かせの艇名。平仮名でカンベン)などプロダクション・グランプリを狙っていた他の艇は、レースが始まってから拍手を悔やむことになる。

さて、全レースを通じ毎度のことだが、ギンギンのトップ争いの4~5艇、1~2艇がどちらともつかずボツボツと出たり入ったりして、第2集団がまた5~6艇。後はバラバラに距離が伸び2~3艇の第3集団となり、最後に必ず2艇か3艇トップから1レグ以上はなれてマイペースで、しかし絶対にあきらめず完走する豪の者といおうか、塩氣があるといおうか、本当にヨットを愛しレースを楽しんでいる人達がいる。今回のこれら海の勇者は〈サラドール〉であり〈ドラヘン〉であり〈美童女〉であり〈まれし〉であった。海の勇者は皮肉でなく、彼らこそが日本のヨット・スポーツを支えているのであり、このうち後者2艇はファミリー参加でスキッパーは両艇ともミセスである。こういう艇がどんどん増えてくればクルーザー・クラスを設けたことが生き、スマール・ボート仲間の輪はさらに広がっていくだろう。アメリカのMORCはこういうのがジャンジャン出てくるそうである。次回以降に期待しよう。



ミニトンワールドに出場、11位となった
〈ポーラマジック〉(TAKAI 22)

第1レース

9:20スタート、風向30度、風速4~5 m/s。スタート前に風が20~25度に振れ下有利になったが、これを生かしたのは〈ワンダーボーイ〉。下1に出る。上1は〈オフ〉、続いて〈クリーク〉(KAN23)。10分ほどしてほとんどの艇はタック、右葉山方向にコースを採ったが、〈ポーラ・マジック〉だけはひたすらスタートボードで鎌倉方向に突っ込む。右のコースが良かったようで、第一上回航トップは〈オフ〉、2艇身差で〈ツインカム〉、やや離れて〈クリーク〉、同じく離れて〈ワンダーボーイ〉、主戦場を左海面に採ったこの艇は1艇身差で続いて回航した〈ポーラ・マジック〉



1988年全日本選手権主催の琵琶湖代表(クリーク)(KAN 23)

とともに、スタートのマージンを全部吐き出してしまった。

総じて第1レース第1上この大会初めてのスピンドルは、トップ艇も含めてほとんどメタメタ。ジュリーボート上での石井正行さんの批評の辛辣なこと、辛辣なこと…。

その後サイド、下、と回るうちに〈ツインカム〉がジリジリ遅れ、〈ワンダーボーイ〉が本来のスピードで追い上げ、第2上でその差が半艇身となった。〈ポーラ・マジック〉は予想通り走りは良いのだが、スピンドル、ジャイブ、スピンドル降ろしでモタツキ、順位は変わらぬが段々遅れていく。最後の上りで〈オフ〉が風のふれをこまめに拾ってトップでフィニッシュ。これに反し〈ツインカム〉はポートで突っ込みすぎてミスコース、大きく遅れ2位から4位に落ちてしまった。2位、3位には真面目に走った〈ワンダーボーイ〉と〈クリーク〉がそれぞれ入り、走りは最高の〈ポーラ・マジック〉は5位と順位は変わらぬが、上記のことで大きく遅れた。

量産艇トップは〈きん斗雲〉、クルーザークラスのトップは〈ブルー・パルサー〉であった。

第2レース

12:25スタート、風向75度、風速5~6 m/s。風がやや強くなったのに風向に応じて打ち出した上マークがヤケに近い。後でレース委員長に聞いたら、風が落ちるんじゃないかと気配りをしそうたんだとのこと。真ん中から1艇（よく見えなかったが多分〈オフ〉）リコール気味で出た艇があったがあつたが、旗は揚がらなかつたから理想的なジャスト・スタートだったのだろう。それに反し〈ワンダーボーイ〉は前回に味を占め、下気味で出て今度はすぐタック、ところが団子の艇群にブツカッてほとんど全艇を避けなければなら

なくなった。この明暗は第1上でハッキリ出た。〈オフ〉は2位〈ツインカム〉を50m近く離して回航したが、さらに同じくらい離れた3、4、5、6位〈ポーラ・マジック〉〈あい〉（驚き！日頃のSSBMからは想像もできない。レーザーをおさえて4位で回った）〈クリーク〉〈うただ〉（〈おどこでござる〉は前述のようにどうにもカナワ。私のレース・メモには仕方なく〈うただ〉〈うただ〉と書いてある。大会期間中、会長の独断と偏見で〈うただ〉と勝手に改名）の艇群の後を〈ワンダーボーイ〉は7位で回る結果になった。

このレース途中、〈ツインカム〉が多少〈オフ〉を詰める場面もあったが、フィニッシュでは200mと差はさらに広がって〈オフ〉がダントツ。3位には女子で固めた〈ポーラ・マジック〉が顔を出してきた。量産艇トップは〈ミス・バーゴ〉、〈きん斗雲〉との競り合いになってきた。クルーザー・クラスは〈うただ〉がトップ。

初日を終えて1-1で戸田君が舵を引く〈オフ〉がトップ。5点差で〈ツインカム〉、さらに1点差で〈ワンダーボーイ〉と〈クリーク〉が並ぶという、ほぼ予想通りの展開となり、2日目からのショート、ロングが楽しみになってきた。

ショート・ディスタンス

2日目のショートは葉山沖スタート、城ヶ島沖に打ったブイを回って逗子湾口アブズリのハーバー横フィニッシュ。風が北から南から往復いずれかが真上りになるのだが、当日は風向40度で往路アビーム帰路スタートボート一本レグとなり、真上りは森戸をかわしてフィニッシュまでわずかな距離しかなくなつた。したがつて戦術的には面白くなつたが、北東の風で波もなく風速7~9m/sと昨日よりも1ランク上がつた、ミニトンにとって最もダイナミックかつハイスピードで走れる条件下での、各艇の走り比べに大きな興味が持たれた。

スピンドル・スタートは〈ワンダーボーイ〉が群れから飛び出しナイス・スタート。いつもスタートがあまりうまくない〈ブルー・パルサー〉が、スピンドルが揚がらずモタモタしている〈まれし〉よりさらに遅れたドンケツ・スタート。それにしてもと後で聞いたら、時計を間違えたのか何があったのか、照れくさいのでハッキリ言ってくれなかつたが、とにかく大失敗でスタートが40秒も遅れたらしい。さすがチョンボのパルサーと親しまれている〈ブルー・パルサー〉今大会でも期待を裏切らなかつた。

トップで出た〈ワンダーボーイ〉はスピンドル・トリムが合わぬのかスピードに乗れず、長者ヶ崎をこえたあたりですでに〈ツインカム〉と〈オフ〉に抜かれ一時は3位になつたが、その後〈オフ〉を振り切って城ヶ島沖ブイは2位で回航。ところが此處でハプニングが起こつた。トップに回つた〈ツインカム〉に大会ブツケ本番のつけも回ってきた。ジブハリがフォーステ

イに絡まったく交換ジブを揚げてキンクし、揚げも下げるもならず立往生、〈オフ〉にも抜かれて3位に落ち、これを抜き返すのに亀城の沖までかかる大きなハンディを背負い、上りレグに入つて本来の走りを取り戻した〈ワンダーボーイ〉を抜くのは不可能になつた。フィニッシュは結局1位〈ワンダーボーイ〉、52秒遅れで2位〈ツインカム〉、帰りの風上航で足の伸びなかつた〈オフ〉はさらに2分遅れて3位、〈ポーラ・マジック〉はスタートでスタート後ジャイブチャンスを逸し、1艇だけが遙か沖のコースを探ることになり、回航10位と遅れたが上りの快速で猛追しゴボウ抜き、4位〈クリーク〉に次いで5位で入つた。

プロダクション・グランプリを狙う〈きん斗雲〉(前回の「ハヤマ・エクスプレス」でグランプリ艇)は前日まで〈ミス・バーゴ〉と同点で量産艇トップ、その相手を押えて7位で入つてきたが、勝ちを急いで最後のタックをフィニッシュ直前で打ち、ジブ・シートがウインチでキンク。立往生してリーウエイ、〈ミス・バーゴ〉だけでなく一団で入つてきた〈ブルー・パルサー〉〈朝涼〉にもアップといふに抜かれ、10位となつて賞獲りは厳しいものになつた。

さて、ミニトン全日本ではグループVIIまで枠を広げたとき、国際ルールの16.55 ftまではスクラッチ、それを超える艇はレーティングでハンディキャップを付けるという方式で戦われている。〈ワンダーボーイ〉〈ツインカム〉とともに16.55を超えているが修正の結果1、2位が入れ替わつた。このニュースはたまたま〈ワンダーボーイ〉が勝つた喜びで〈ツインカム〉のクルーに昼食を奢つて入つて、『奢るのは止めだ』『早く食べちゃえ』の一幕もあったし、諦め切れぬ〈ワンダーボーイ〉のクルーが本部に来て計算機を借りて確認する二幕もあった。結局納得して帰つたが、これには本部大チョンボの後日談があるがそれは後段に述べる。

ロング・ディスタンス

ロングはショートのコースに辻堂沖の姥ヶ島(通称鳥帽子岩)回航をプラスしたコースで行われた。早朝7時スタートは起床5時でいさかきついが、清々しく気持が良い。遅刻艇もなく定刻にスタート。風向30度、風速5~9 m/sとまたまた絶好のミニトン日和。スタートはショートとまったく逆で〈ツインカム〉がダントツで飛び出し、すぐに〈ワンダーボーイ〉が抜き返すという展開でレースは始つた。その後トップと2位との差はどんどん広がり、城ヶ島沖回航では200 mをこえた。このレグで〈ミス・バーゴ〉は良く走り4位と〈オフ〉に続き〈うただ〉も5位に食い込んできた。マークで見ていると総じてデッキ・ワーク未熟で、特に動作の多い下回航でその差が大きく出ている。そのなかで、この回航では東京湾から出てきた〈ミスティ〉が2艇の混成チームにもかかわらず出色的回航とデッキワークでギャラリーをうならせた。

さて、葉山沖のマークを回つて姥ヶ島近くまでの上りで1、2位の差は500 m以上に広がつたが、ここでハプニングが続いて起こつた。最近地元のレースでもこの島を回るものはほとんど無くなつた。したがつてこの付近の定置網の位置を正確に知つてゐる者は少ない。まして〈ワンダーボーイ〉は関西の艇である。島を目の前にしてこれにもろにぶつかった。風上岸側に避けねばすぐかわせたのに、トップの変針をみて落し始めた〈ツインカム〉が気になつたのか、そのコースの方、つまり距離も長く風位も落ちる方に避け始めた。これで500 m以上のマージンを吐き出し、さらに100 m以上〈ツインカム〉に先行されてしまつた。すぐ島に取りつき、落した分だけ両艇上り始めた。もうワン・タックというところで〈ワンダーボーイ〉がオカシクなつた。ジブをシバーさせ、やがて降ろし、リタイアするのかと思う方向に艇首をむけた。何かあったなと見つけるうちにまた向きを変え、何と地元のヨットマンも恐れて近寄らぬ、島と大きな岩場との間の狭い水道に入つてはいた。何とか無事通り抜けクルーがマストに上り始めた。これでジブハリのトラブルと分かつたが、これには参つた。ここを通るものはいないだらうということで、帆走禁止区域に明記はしなかつたが、念のため暗礁も含め全部を回るのだぞという意味で、帆走指示書の記事にも、地元で言い慣れた鳥帽子岩を使わざわざ姥ヶ島を使つて、略図にも全部を回る破線でコースを示したのだが…。確かに通るなどは書かなかつたし言わなかつた。まさに参つた参つただった。後でジュリーの石井さんと相談し、茅ヶ崎の市役所や警察などに電話し姥ヶ島の範囲を聞くなどえらい時間を食つたが結局ハッキリせず、今回は警告だけにしておこうということに決つた。これが前例となってまたどんな無茶な者が出てくるか分からぬ。この次はちゃんと帆走禁止区域に明記しなければ…。

葉山沖に帰るレグでまた網にぶつかり、江ノ島付近



ごぞんじ葉山の顔、木村太郎氏のくまれし

の不安定な状況を嫌った〈ツインカム〉が沖に避けて以後風の振れで上り切れず、この2艇の争いは勝負あったとなった。

4レース終ったところで〈ワンダーボーイ〉〈ツインカム〉〈オフ〉の得点が1点差の範囲に集まり、最後の明日のレースにトップを取ったものが優勝ということになった。

レースは順風のおかげで予定より3時間近くも早く終り、その後に予定されたHMYC（ハヤマ・マリーナ・ヨット・クラブ）の歓迎パーティーは時間を早めて行なわれた。大いに食べ飲み語っているうちにふと気付いたら、事務局の面々が一人もいない。気になつて本部に行ったらサア大変。ショートの修正時間の計算ミスが見付かり、修正の修正に大わらわ。秒への換算計算にミスがあったとのこと。1位、2位の逆転は結局無かつたことになり〈ワンダーボーイ〉以外はトップを取っても優勝とは決まらなくなつた。先に述べた事務局の大チョンボとはこのことで、早く皆にいきさつを説明して頭を下げておかないと後で文句も出るだろうし、優勝に絡む3艇の明日のレースの作戦にも関係するだろう。急いでパーティー会場に取つて返したが、既に散会気味でいきさつ説明の場ではなくつていだ。明日の朝が気になつたが、ミスはミスだから仕方がないと諦めた。



IORクラス3位の(YOK 23)〈オフ〉



クルーザーレーティング部門2位の〈ブルーパラサー〉

第5レース

昨日発見したチョンボを気にしながら本部に顔を出したが、さすがはミニトン仲間。修正された成績表をみて文句の一つも言いたい艇もあつただろうが「本部も一生懸命やってくれてミスったんだから仕方がない」と思つてくれたのか、別にどうということもなかつたとのこと。ヤレヤレであった。

最後のレースも風向30度、風速6m/sと波もなく恵まれたコンディション。だが昨日から本部のツキが落ち始めたのか、本部船のエンジンがおかしくなり慌ててジュリーボートで沖まで引っ張つていった。それでも定期9時ジャストにスタートはさすが。

〈オフ〉〈ツインカム〉が良いスタートを切り、〈ポーラ・マジック〉も慣れてきたのか、今までになく良いスタートで真ん中から飛び出す。スタート後〈ワンダーボーイ〉と〈ポーラ・マジック〉は鎌倉寄りを走り、〈オフ〉〈ツインカム〉は右と二手に別れた。

第1上のトップは〈オフ〉、2艇身離れて〈ツインカム〉。右が正解だったようで〈ワンダーボーイ〉はやや離された。〈ミス・バーゴ〉が大健闘で〈ポーラ・マジック〉を押えて4位で回航。第1下までの間に風がやや落ち、こうなると重い量産艇はどうしても不利で、殿（しんがり）を固める艇群はここで既にトップから1レグ以上離れてしまった。第2上までの間で風が振れ、これをうまく掴んだ〈ツインカム〉がマーク寸前で〈オフ〉を抜きトップになる。第2下までのランニングで〈オフ〉は〈ツインカム〉との差を4艇身程に詰めたが、最後のレグでこのままでは頭を押えられて勝てぬとみたのか、風の振れに賭けてけてそのまま右に突っ込み大博打を打つ。これが裏目に出でトップに3分も離され〈ワンダーボーイ〉にも追いつかれたが、どうにか2位を確保。前回優勝の〈ツインカム〉は最後のレースでダントツのトップを取つて意地を示した。

このレースは風が落ちたり振れたりもしたせいか、艇の性能よりも乗り手の腕や運が左右したようで、トップ以下これまでと違つてほとんど集団とならずバラけにバラけて、トップが1時間17分で終つたレースで、殿は30分も遅れた。レースも4日目で皆疲れてきたのか、ご苦労様というところ。常にトップ集団のなかにいた〈クリーク〉も昨日あたりから冴えないながら、マークタッチで念入りに2回まわつたり（入江さんは関西選手権でリコール艇でもないのに、誰も戻らぬので自分ではないかと戻つて出直した人）お人柄が偲ばれるレース運びであった。

総合成績はレース成績表を付けたのでそれを見てください。

表彰閉会式

ミニトン全日本は勝つのは1艇。2,3位など過保護な賞はないという考え方で始まったので、優勝艇には本賞、石原慎太郎杯、トヨタ・カップと豪華なカップ、トロフィーが出るが、それ以外の艇には何もなかった。しかし長い間にプロダクション・グランプリやショート、ロングの勝者へのトロフィー等人並みに賞が増えてきた。今年は「舵」「ヨッティング」からのトロフィー、カップ寄贈もあり、賑々しく色々な艇が出てきてその都度拍手と適当な野次が飛んだ。(ミス・バーゴ)は来年はダメだぞと会長に念を押されて執念のプロダクション・グランプリを手に入れ、歌田君の〈男でござる〉は「クルーザー・クラスで出てくるとはケシカラン、来年はレーサー・クラスで出てこい」と冷やかされながら、クルーザー・クラスのトロフィーを手にした。

そのあとビールと東海支部長松葉氏寄贈の酒樽を開けて来年の琵琶湖再会を約した。

所感

全レポートのそこかしこで述べたのであらためて言うこともないが、とにかく全期間を通じて天気にも恵まれ、ミニトン全日本らしいアットホームな暖かい大会だった。ここまで書いて気が付いたが参加したなかで〈ティク・ファイブ〉だけ名前が出なかった。来年はガンバッて下さい。木村太郎氏一家の〈まれし〉は今回も殿を免れなかったが、レーティングも低く重い



クルーザーレーティング部門優勝の〈おとこでござる〉
以上、写真提供は舵社、撮影は岡本甫氏デシタ。

艇なので以て冥すべしか。最後になったが大会を豊かなものにしたいいただいたケンウッド他多くの方々のご協力に厚く御礼申し上げます。

第9回 ミニトン 全日本 選手権 成績表		第1 R 4 ^{m/s}		第2 R 5~6 ^{m/s}		第3 R 7~9 ^{m/s}		第4 R 5~9 ^{m/s}		第5 R 6 ^{m/s}		総 合		
SAIL NO.	艇名	クラス	IOR	CR	IOR	CR	IOR	CR	IOR	CR	IOR	CR	IOR	CR
3 5 7 8	TAKE FIVE	(U-23)	9		9		9		8		9		9	
3 6 3 3	DRACHEN	(LEP-21)		7		7		6		5		6		6
3 6 5 7	きん斗雲	(YA-21s)	6		7		8		7		7		7	
3 7 2 4	OFF	(YOK1/8)	1		1		3		3		2		③	
3 5 1 7	まれし	(K-21)	5		5		8		8		8		8	
3 6 5 9	あい	(YA-21s)	2		2		4		7		3		4	
3 3 5 9	朝涼	(YA-21s)	8		8		7		9		8		8	
3 5 0 6	TWIN CAM	(KAN-23)	4		2		2		2		1		②	
3 9 8 2	SARA D'OR	(LEP-21)	6		6		7		6		7		7	
3 2 5 7	POLE WANDER BOY	(TAK-23)	2		5		1		1		3		①	
3 3 2 4	CREEK	(KAN-23)	3		4		4		5		6		5	
1 2 6 3	美童女	(RANGER-23)	8		8		5		4		5		5	
2 5 1 3	BLUE PULSAR	(林-22)	1		3		2		2		2		②	
2 9 8 3	Miss VIRGO	(YA-22s)	7		6		6		6		5		6	
3 0 0 4	おとこでござる	(U-22)	3		1		1		1		1		①	
3 7 5 2	POLA MAGIC	(TAK-22)	5		3		5		4		4		4	
3 3 6 9	MISTY	(LEP-21)	4		4		3		3		4		③	
2 9 9 5	SUI-SUI	(林-19)		DNS		DNS		DNS				(2)		

IOR: IORレーティングクラス(9隻) CR: クルーザーレーティングクラス(8隻) SUI SUIはオープン参加

コンチネンタルカップ
第4回ジャパン—グアムヨットレース

“1,400マイル、真冬の日本を抜け出して真夏のグアムへ。1987から1988へ、貴艇はどこで新しい年を迎えるのでしょうか。

12月28日(月)12:00 油壺をスタートします。

現在10数艇がエントリーを希望しています。ある油壺の某艇は楽しい計画をたてています。まずはこのジャパン一グアムレースに出艇、フィニッシュ後、来年5月連休前までグアムに定係泊、そして沖縄一小笠原レースに出場のため、沖縄まで廻航する……というプランです。メルボルン大阪ダブルハンド出場艇もエ



実施要項

1. 主催 (社)日本外洋帆走協会、マリアナズヨットクラブ
2. 協賛 コンチネンタルミクロネシア航空、グアム政府観光局
3. 協力 (株)シーボニア、AKトヨタ(グアム)
4. コース及び日時 小網代沖よりグアム島アプラハーバーまでの約1,400マイル。
スタート日時：昭和62年12月28日(月) 12時
5. 参加資格 クルーザーレーティング、現行の ORC カテゴリー“1”以上 NORC-A の安全検査に合格またはレースコミッティーが合格とみなした水線長7メートル以上の艇、また今回よりダブルハンド艇の参加も受け付けます。
6. 申込みの締切 昭和62年12月7日(月)17:30まで

締切り迫まる

ントリーする予定です。

バラエティに富んだヨットレースです。珊瑚礁の海、エメラルドグリーンの海で、南太平洋気分を味わってみませんか。

私もと思われる方、まだ間に合います。すぐ、NORC事務局にお電話下さい。折り返し、すぐ帆走指示書をお送り致します。

実行委員長
清田 博

「コンチネンタル・カップ 第4回ジャパン—グアム・ヨットレース」は、真冬の日本から真夏のグアムまで総行程2,500キロ(1,400海里)、そして1987年から1988年へ、6日間から8日間かけて帆走する、日本で最大のインターナショナル・ヨットレースです。

過去3回のレースにおいても、幾多のドラマと感動を生んだジャパン—グアム・ヨットレース。参加艇は、1日に1ヵ月の割合で季節の推移を体験しながら、ひたすら南下。途中、時化、落雷、目まぐるしく変わる風向、あるいは艇の動きを止めてしまうような辛い無風状態。数多くの危険と困難のなかで信頼合い、助け合うクルー。その者だけが理解しあえる、障害を乗り越えた時の喜び、あるいは充実感。そして太平洋のまっ只中で迎える新しい年の初日の出。

第4回目を迎えた1988年、今年もヨットマン達の夢とロマンをかけて、12月28日、三浦市三崎町小網代沖より、グアム・アプラハーバーに向けて出発します。

7. 参加料

- | | | |
|---------|----------|--------------------|
| クラス I | 100,000円 | 前夜祭代 9名分含む |
| クラス II | 90,000円 | 前夜祭代 8名分含む |
| クラス III | 80,000円 | 前夜祭代 7名分含む |
| クラス IV | 70,000円 | 前夜祭代 6名分含む |
| クラス V | 60,000円 | 前夜祭代 5名分含む |
| ダブルハンド艇 | | 50,000円 前夜祭代 4名分含む |
8. 実行委員会 委員長 清田 博
レース委員会 委員長 浅野英武
 9. 通信関係 有効な通信手段を持つこと。
 10. 泊地、スタート側、油壺特別泊地に昭和62年12月20日より27日まで10,000円にてご用意いたします。またグアム・アプラハーバーに短、中、長期間係留の交渉をいたしますので12月7日の申込み締切日前までにご連絡下さい。

申込み、問合せ先

〒104 港区虎ノ門1-15-16 船舶振興ビル4F
社団法人 日本外洋帆走協会 ☎03-504-1911~3
FAX 03-504-1914

第14回瀬戸内海汽船カップレース

- 主催 (社)日本外洋帆走協会西内海支部
- 主管 (社)日本外洋帆走協会西内海支部広島フリート
- 後援 瀬戸内海汽船(株)
- 競技

(1)日 程 11月22日, 23日

第1日 (22日 日曜日)

07:00 艇長会議絵島

09:00 第1レーススタート クルージングクラス

09:15 タ レーサークラス

16:00 第1レースタイムリミット

18:00 レセプション開会

第2日 (23日 月曜日)

09:00 第2レーススタート クルージングクラス

08:45 タ レーサークラス

13:30 第2レースタイムリミット

15:00 成績発表, 表彰

(2)適用規則

1980年度 NORC 外洋レース規則

1985~88 IYRU レース規則および当レース帆走指示書による。

(3)適用レーティング

クルーザーレーティングを使用する。ただし計測艇であってもより公平なレースとなる様レース委員会の判断に依り、レーティング m に割増しする場合もある。(例 ULDB)

未計測艇は、同種の艇のレーティングを参考に、5%~15%増しの仮レーティングをレース委員会で決定する。

(4)参加資格

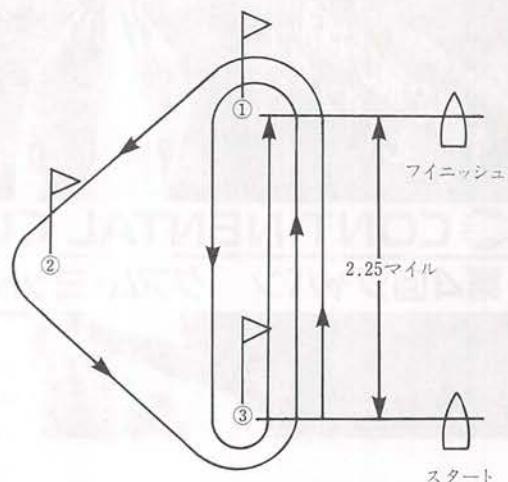
- 全長 6 m 以上のクルーザーヨットであること。
- レーサークラスは本年度有効なクルーザーレーティング証書を有し、NORC 登録艇(会友艇を含む)であること。
- クルージングクラスは、レーティング証書、及び、登録艇の有無を問わない。
- クルージングクラスのスケッチ、オールドボートについてはクルーザーレーティングにボーナスを与える場合もある。
- 乗員が 2 名以上であること。
- 参加する艇に適する海技免状を所持した者が乗り組み、かつ船検を受けた艇であること。
- また、法定安全備品を積んでいること。

(5)レース海面・レースコース

- 第1レースは、絵島・宮島間をスタートし、ウェザーマークを反時計回りで廻航後、阿多田島を時計回りし、宮島水道を北上し大鳥居の前でフィニッシュ。

第2レースは宮島沿岸海域とし、下図のようなコースにより行う。

但し、クルージングクラスはコースを短縮する。第1レースは、スタート後阿多田島を廻らず可部島の西側を廻り大鳥居の前でフィニッシュ。レース海面及び泊地付近見取図参照のこと。第2レースは、スタート③→①→②→③→①フィニッシュ。



(6)種 目

①個別レース 順位及び得点はクラス別(1%以下, 2%, ピックボート, クルージングクラス)及び総合で決定する。クラス別で5艇未満の場合はレース委員会で決定する。なお、チームエントリー艇も順位に含める。

②チームレース(フリート対抗レース)

チームレース参加艇は、原則として同一フリート内の3艇を1チームとする。艇の大小は、チームに於て自由に組み合わせてよい。

③全2レースを通じてエントリー出来ない艇は、各レース毎にも参加出来ます。この場合別途に各レース毎に成績を出し、表彰します。

5. 安全責任 レース中、廻航中を問わず艇と乗組員のすべての安全責任は、各艇にあるものとする。

6. 参加申込

(1)参 加 料

①出 艇 料 NORC 登録艇(含会友艇)

1艇につき 8,000円

NORC 非登録艇 タ 10,000円

②チームエントリー料 1チーム 3,000円

③レーティング仮認定料 タ 2,000円

(本年度有効なクルーザーレーティング計測を受けて

いない艇のみ)

④レセプション出席料

1人につき会員女性 3,500円

一般 5,000円

参加料は当日(23日)レセプション会場に於て徴収します。

⑤クルージングクラス

1レースにつき3,000円 参加賞、賞品多数

(2)申込期限 昭和62年11月15日

参加申込書に記入のうえ参加料を添えて広島フリート事務所宛に申込下さい。なお、クルーザーレーティング取得艇は本年度有効なレーティング証書の写しを同封してください。もしレーティング証書同封なき場合はレース委員会で決定し仮認定料2,000円をいただきます。

7. 係留及びレセプション

(1)係 留 11月22日・23日(レース当日)

大会運営委員会の指定する係留場所。

遠来艇の係留

前週回航予定の方、レース後日をおいて回航予定の方は事務所宛に問い合わせ下さい。海楽園(宮島口)に於てレース前後の係留が可能です。

(2)レセプション(交歓パーティー)

船上パーティー

レセプション会場にてラッキーナンバーの抽選により盛沢山の景品も用意しています。

8. クルーザーレーティングのお問い合わせ

広島フリート 田村治久 ☎(082)253-8606

(自宅)278-0904

中村享司 (自宅) (082)51-4502

松山フリート 安部正彦 ☎(089)22-6300

布刈フリート 村瀬保文 (自宅) (0842)48-0880

徳山フリート 布田康人 ☎(0834)28-2223

(自宅) 31-0677

9. レーティング未計測艇は、できるだけ地元でクルーザーレーティングを受けてください。

他支部からの参加艇で、どうしても計測できない艇は、IOR、JORの本年度有効な証書をお持ちの艇は、1週間前までに広島に入港されると当支部で計測いたします。

問い合わせ先: 田村治久 ☎(082)253-8606

(夜) 278-0904

10. 帆走指示書は艇長会議の時に配布します。

11. 宿泊希望者は広島フリート事務局まで宿泊・食事料を添えて郵送で申込み下さい。

申込締切 10月末日必着 当日の申込みは受けない。

〒734 広島市南区海岸通り1丁目11-21

チャートハウス内

日本外洋帆走協会西支部広島フリート

事務局 宮本秀彦

FAX受付 15:00以降 TEL・FAX (082)251-9262

12. レース申込み・連絡先

(1)レース申込先及びレース前日迄の連絡先

〒734 広島市南区海岸通り1丁目11-21

チャートハウス内

日本外洋帆走協会西内海支部広島フリート

事務局 宮本秀彦

☎(082)251-9262(FAX兼用)

8:00~19:00(木曜日定休日)

(2)レース当日の連絡先

佐伯郡宮島町包ヶ浦 宮島町包ヶ浦管理センター

☎(08294)4-2902

13. レース観覧船「しろがね」運行について。

11月23日(月) 宇品港発: 08:00

宇品港着: 10:00

コース——トライアングル

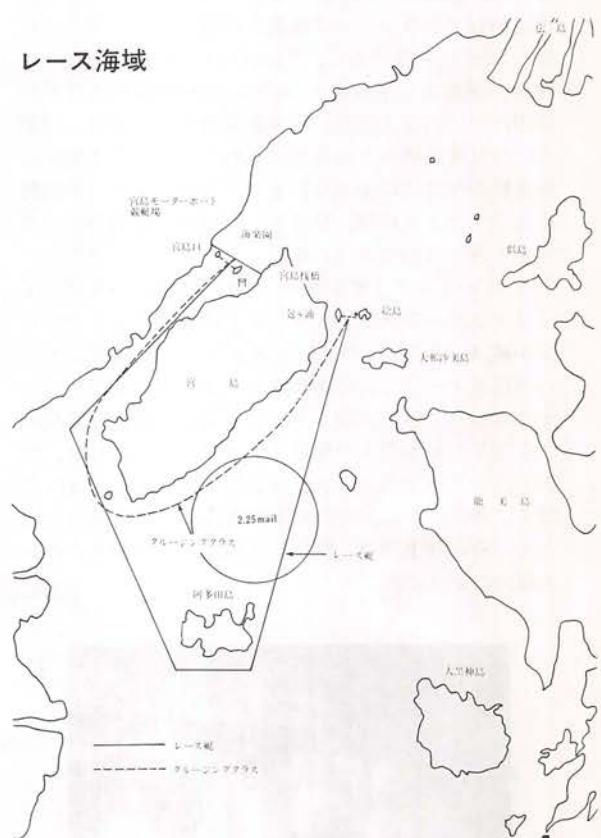
料金 大人 3,800円(昼食付)

小人 2,000円(昼食付)

6才以下 無料(昼食なし)

詳細は瀬戸内海汽船 ☎(082)255-3344にお問い合わせください。

レース海域



1987 RCC ミッドサマーフェスティバル

ヒロシマカップ宮島ヨットレース

7月25日・26日
真夏の夜の夢醒め切らぬ

7月25日18:00、日本三景、宮島の大鳥居を南東に見る安芸グランドホテルのテラスにて、艇長会議が行なわれる。

クラス別出走旗、ラッキー賞木札、帰着申告札の配布後、帆走指示書の説明に全員耳を傾ける。質疑応答の後、解散。出艇申告書を受付に提出する。

同テラスに、ブレザーにエンブレム、衿元には蝶ネクタイ、カクテルドレスを身にまとい、紳士淑女が集う。今までの半パンにTシャツのパーティにくらべみんな美男・美女に見えるのが不思議…。どうもテレビカメラを意識し、各人目一杯おしゃれされたようで、19:00、前夜祭「思い切りおしゃれパーティ」が中国放送植野アナウンサーの流調な司会のもと、開会された。ヨット仲間であり、NORCの会員でもあるこの大会の発起人、平岡敬大会会長、(株)中国放送社長)岩田行央西内海支部長、沼津薰大野町長の歓迎の言葉をいただき乾杯へと前夜祭は進行する。テラス眼下に外来艇が夕焼けに染まり、宴たけなわとなる。参加費以上のフランス料理、ワイン、ビール、水割りがつぎつぎと各々の口に運ばれる。

ラテンバンド「オルケスタ'84」の演奏、ちびっ子「フィンガーファイブジュニア」の歌とアトラクションが続き、「チャー今井ジャズダンス」ではダンサーと共にステージで共に踊るクルーまで出るほど、パーティは盛り上る。夕闇もトップリ暮れ、岩田支部長の「安芸V」がホテルの沖にアンカリングし、パウ、マスト、ミズンマスト、スターンとイルミネーションが輝く。さきほどの夕焼けが参加者全員の顔に染ったごとく、みんな上機嫌。明日は本当にレースがあるのかと疑いたいほどだ。



ミスミッドサマー水着コンテストが始まった。目をランランと輝かせ、波が打ち寄せるがごとく、ステージに群がる。各人、一人一人、頭のトップから、足の爪の先まで、視線が上、下を往復する。司会者のインタビューのあと、審査委員の審査が始まる。審査委員長、平岡大会会長より、ガム旅行招待準ミス

2名が発表、その一人に我がクルーのヤンキー娘が選ばれ、我がクルー3名がステージに踊り上り、喜びの握手、小生までステージに上るはめになった。最後にハワイ旅行招待のミス水着が発表され、旅行券が手渡され「一諸に行こう」の言葉が会場から湧き上る。

司会者の閉会の言葉で、約450名が潮が引くがごとく、テラスから退く。照明に照らされたステージの中国放送社旗、NORCバージがやっと静かになったねと、話しかけているようだ。

7月26日快晴、ホテルのポンツーンでは、レースに備え、本部船、各レース艇、手早に装備を終了し、帆いをとく。1時間特別番組作成のため、ヘリコプター、モーターーボート、ホテルのテラスに、取材用テレビカメラが配備された。続々と宮島の鳥居前のスタートラインに74艇が集う。チェックガードを通過し、出艇の確認を受ける。北東の風がだんだん落ちていく。

10:00、クルージングクラススタート。瀬戸内特有の風の変り目の微風をスピンにはらませるのが精一杯。ボーナス娘7名の重量が艇走を鈍らせる。瀬戸内名物の潮流(追潮)が参加艇を前に進める。各艇、スピントリムに苦慮、煙草の煙にたよらざるをえない苦闘の時が30分位づく。風より、潮流に流されたといつていいほどだ。運よく、南の風10ノットが早くも吹き始め、今レースのスポンサーの中国放送の「ブルースカイ」が30分間トップを独走する。宮島水道の狭い海域を浅瀬に気をつけながら、タックの連続。1、2艇、浅瀬に乗り上げた様子。



15分遅れスタートのレーシングクラスとミーティング、「スター・ボーン」の声を発する。女性1名3%, 7人の顔がどうなることかと見るのみ。スターンギリギリに〈美々〉が通過、7人の女性クルー解らぬままにほっとした顔。広島名物のカキの養殖イカダがタックするごとに行手をさえぎる。風下ワッチに気を付けて、イカダあと何メートル、イカダとイカダの間にワイヤーの有無を逐一報告させる。

タックのたびに7人の女性移動バラストの指示係が、タックの声と共に移動を指示する。ウインチにひざ小憎をぶつける娘、ブームに頭をぶつけかける娘、様々。

ライトゼノアでギリギリの風、宮島水道の海域性で沿岸側と水道の中央では風が異なり、各水面の風を先行艇で確かめつつ走る。我が艇はバラスト要員が多い



ため、タックはできるだけ回数を少なくした。秋の瀬戸内海汽船カップの時はこの水道を19回もタックし、ウインチマンが、レース終了後、マークをはいた記憶がある。1.2マーク回航後、アビームのスピンドルとなる。カキのイカダ群の間を通過する艇、外を通過する艇、様々。10m足らずのイカダの間を追い越す様は、クルーのピクピクした表情、ヘルムスマンの風とイカダの距離をみきわめ、ティラーを握る手は汗ビッショリでしょう。両艇、壯觀と悲觀の両極点を見る。

電話級無線通信士 国家試験受験講習会のお知らせ

昭和63年2月に実施される電話級無線通信士の国家試験を受験する方で、すでに受験申請書の提出が終っている方を対象に講習会を実施します。この講習会では電気の「いろいろ」から無線工学・法規まで細かい指導を行います。また、国家試験は今までに出題された問題から出題されることから既出問題を分析した特製資料による「出題問題予想」も好評で、今までの講習会参加者の合格率は60%以上と他に類を見ない合格率を誇っています。

講師は「口は悪いが教え方は抜群」と今までの参加者に定評の岩瀬靖近氏。脱線した話の中に国家試験の鋭いヒント・無線の奥義が隠されているとか。難しいと思った問題も説明されてみれば何と小学校高学年程度の問題ばかり、「わからない」のではなく「忘れてしまっている」計算ばかりです。電気は何となくとか、今まで自分でやってみたけれどもだめだったという方も、諦めてしまう前にこの講習会に参加しませんか。

日程：予定 12月2日(水) 18:30~21:00
9日(水) 18:30~21:00
16日(水) 18:30~21:00
23日(水) 18:30~21:00

63年1月13日(水) 18:30~21:00

20日(水) 18:30~21:00

27日(水) 18:30~21:00

場所：船舶振興ビル10F会議室 東京虎ノ門

費用：1名／25,000円 問題集、教課書、資料含む
定員：30名

参加希望者は電話でNORC事務局宛申し込んでください。定員になりしだい締め切ります。

また、既出問題集、特製資料のみ希望の方は、実費送料として5,500円を添えて事務局に申し込んでください。

講師派遣のお知らせ

講習会を開催する予定がある支部に岩瀬講師を派遣します。

派遣の条件としては、

- (1) 受験希望人員が一定人数確保できること。
 - (2) 会場が確保できること。
 - (3) 独自に講師の手配が困難なこと。
 - (4) 岩瀬講師のスケジュールとマッチすること。
- などです。ご希望の支部は通信委員会宛連絡してください。派遣費用等についてはご相談ください。

風がクォーターになる。取材用ヘリコプターが近づく。マストの高さと変らぬ高さに停止し、テレビカメラが廻る。全員手を振り、一杯いい顔をつくりあげる。ヘリの風を感じながら快走。

「ブルーパー UP」の号令、タックの結び目が悪く、2度も飛ばす。やっと、風をはらみ、気分壮快。ブルーパーを上げた時に取材用ヘリや、モーターボートが来てくれたなら、話が出る。ブルーパーを降ろし、手際よいジャイブではなかったが、ジャイブ完了。スタン後方を見ると、スピングルが逆光で美しい。カメラを構えたくなるほどの魅力的な光景だ。「トリムに気を付けるよう」声をかけ、アドバルーンを上げて、本部艇寄りにコースをとる。

12時19分55秒、フィニッシュラインを通過。鈴なりの本部船より、「2622フィニッシュ、お疲れさま」の声と拍手を浴び、クルー全員、緊張が解け、笑顔がこぼれる。7人のボーナス娘、おしゃべりが始まる。初めて乗艇した娘は、クルーのたくましさにほれたようだ。特に限定はしない様子。セールを降ろし、全員にビールを手渡し、「おつかれさま」と乾杯。乾いた喉にビールがここちよく流れこむ。何というここちよさ。1ヵ月間で準備し開会したこのレースが好天と風に恵まれ、終った安堵感を感じる。

安芸グランドホテルのポンツーンに帆を取り、続いて入港の平岡大会会長の〈ザワグレー〉の帆を取りる。平岡会長より「参加艇も74艇と、風に恵まれいいレースになった」と握手を求められる。

昨夜のテラスの片隅でコンピュータで成績表が打ち出されている。成績表を待つ人は、テラスにホテルから出された屋台でトロピカルジュース、ビール、フランクフルトソーセージ、ポップコーンを口にしつつレース談話に花を咲せ、発表を待つ。テラスとガラス越しのティールーム、そこでも各艇ごとに集い、テラス同様話が進んでいる様子。

レース成績がステージの成績表に書き込まれ、定刻通り、表彰式が開催された。クルージングクラス、レーシングクラス、ヤマハマイレディー25位賞と進む。今大会の超目玉オートラマ、フェスティバキャンバストップ「ラッキー賞」の抽選が始まる。ラッキー賞の木札が箱の中でかきまぜられ、我がクルー準ミスのヤンキー娘が、「No. 44」の木札を引き、〈ロブスター〉が好運をとめた。クルーの飛びはね喜ぶさま、万場の拍手のもとフォード社の駐在員から特製の鍵を受け取ったオーナーは優勝した者以上の笑顔だった。

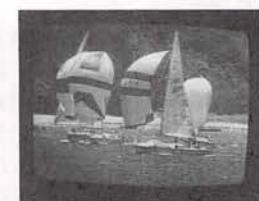
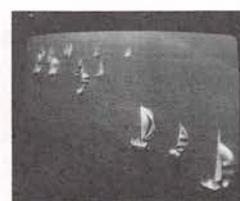
順位飛賞と大野海岸で採れたアサリの参加賞を手に、各艇ハーバーへと帆を解く。テラスから見送る人、それに答え、手を振り返し別れを告げる。

総合・クルージングクラス優勝
(RED TUXEDO) (YAMAHA 33)
オーナー・艇長 小林勝海
(広島フリート広報委員)

追記 8月2日広島地方では民放視聴率のトップの中国放送(通称 RCC)の1時間特別番組「1987 RCC ミッドサマーフェスティバルヒロシマカップ宮島ヨットレース」が放映され、我々その番組に家族全員で喰いつくがごとく、見入った。知人より放映が終了したかのようにお祝いの電話をいただく。また近所の平常物を言わない人々まで「見たよ」の言葉をかけられ、我々ヨットマンとしてはいかに報道関係者と共存するかがヨットの啓蒙並び普及の近道かを身をもって知ることが出来ました。

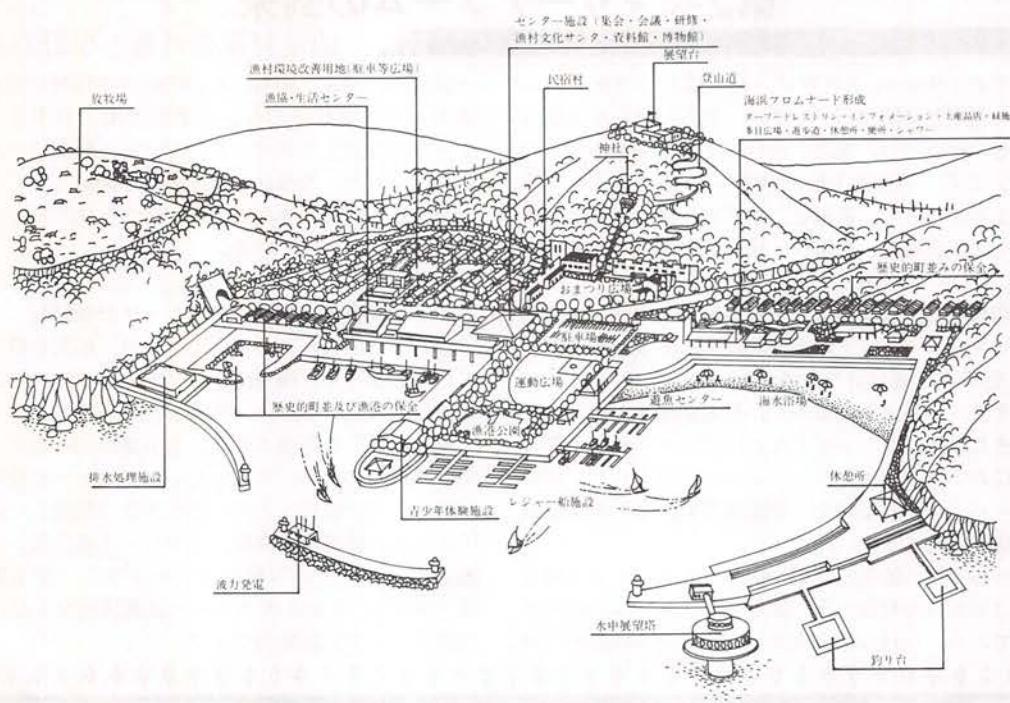
次回は、今年以上の、より一層盛大に開催いたしたく存じますので、各艇、お誘い合せの上、参加をお願いいたします。

最後に、認識の薄いヨットに対し、勇気を持って共催いただいた(株)中国放送に厚く感謝申し上げます。



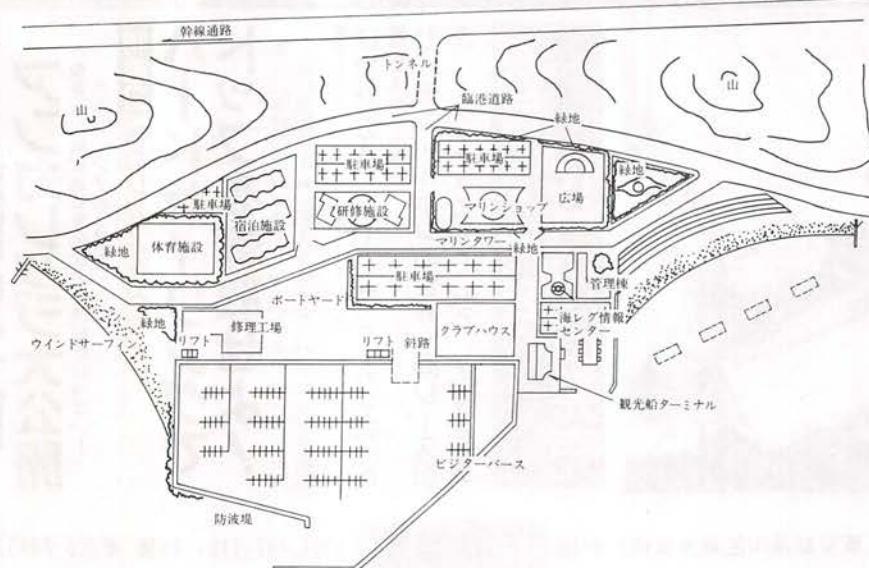
①ふれあい漁港漁村構想

出典：水産庁漁港部 “第8次漁港整備
長期計画資料作成にあたっての
考え方 (61/7)” の資料より



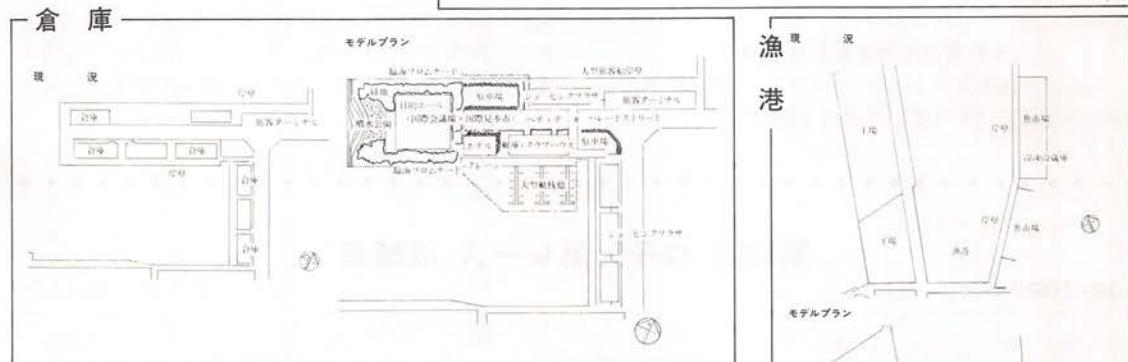
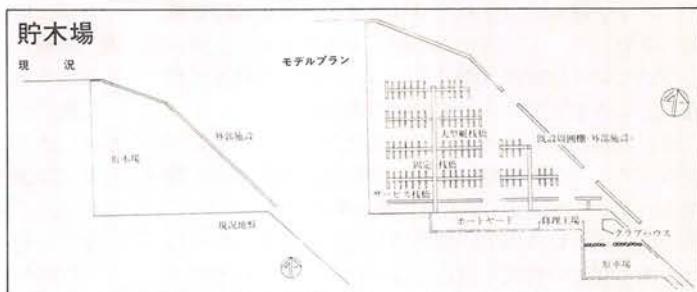
②マリーナ概念図

出典：運輸省港湾局 “これからのマリーナの
あり方について (62/3)” より

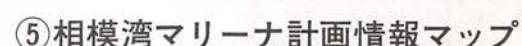


③既存施設のマリーナへの転用モデルプラン

出典：運輸省港湾局“これからのマリーナのあり方について(62/3)”より



④東京湾のマリーナ計画情報マップ



千葉県浦安マリーナ見学会

9月11日14時30分から泊地対策委員会委員のメンバーと会員有志ら10数名で正式オープン間近い浦安マリーナを見学した。同マリーナは財千葉県都市公社が経営する約320隻収容する陸置き中心のマリーナである。高橋所長の説明と質疑応答のち、施設を見学した。

これまで種々注目されたマリーナで、現在は陸置施設の半分にヨット・ポートが陸置きされており、残りの空いている陸置部分の募集については、方針など現在のところ未定であるとの説明であった。

東京の都心から極めて近く、またディズニーランドから車で5分の近距離にあり、新京葉線の駅も近く開業されることでもあり、交通の便は極めてよい。ただ、東京湾の奥という点で、相模湾などへの外洋へ出るには、ある程度の時間を覚悟しなければならない不便さはある。

9月度泊地対策委員会を開催

9月17日18時30分から20時00分までNORC本部事務局の会議室で9月度の委員会を開催した。

議題は東京都新島マリーナ計画、真鶴町マリーナ計画、運輸省“小型船舶の流通・利用基地システムに関する調査研究”の現況報告その他であった。

真鶴マリーナ計画の調査研究をするのは、当協会でもはじめての作業でもあり、会員各位の中から有能な方々の参加も呼びかけることとなり、総務委員会に協力して、立派な提案書をつくりたいと思う。

小型船舶の流通・利用システムに関する調査研究は3年前から、運輸省海上技術安全局舶用工業課の担当官に協力、種々下準備のお手伝いをしてきたもので、現在、作業の中程まで進んでいる。当協会からは清水専務理事が委員として、また松木理事が作業部会長として調査研究に参加している。

第32回 神子元島レース 成績表

IOR・JORクラス

レース委員長 小沢 美弘
スタート10/10 11:15.00

Cl	S.No	艇名	TYPE	R ft	神子元島回航 月日時分	フィニッシュ 月日時分秒	着順	所要時間 時 分 秒	TCF	修 正 時間秒	グレ ープ順位	総合 順位	OWNER
I	2112	FUJI III	FRE 45	36.99	10/10 16:54	10/11 05:44.46	5	18:29.46	0.8682	57810	A 10	16	森本 達雄
	2299	BIG APPLE	HOL 44	34.01		RET			0.8432		A		松田 茂夫
II	188	CONTESSA VIII	DOU 42	32.42	17:02	04:34.31	3	17:19.31	0.8294	51731	A 3	4	石原慎太郎
	2611	MAPLE	YOK 40	29.98		DNC			0.8075		A		橋本 博
	3290	海太朗	FAR 40	30.50	16:55	04:26.20	2	17:11.20	0.8123	50265	A 1	2	千葉 育夫
	3335	織姫	FRE 41	31.52	17:05	04:14.54	1	16:59.54	0.8214	50265	A 2	3	古川 保夫
	2255	青風 V	YOK 40	30.56	17:10	05:30.04	4	18:15.04	0.8128	53404	A 4	7	斉藤 昌邦
	3544	BLUE NOTE	ITO 41	31.09		DNC			0.8176		A		五十井 進
III	3161	DHARMA II	FUJ45K	28.25		16:58.55	17	29:43.55	0.7915	84718	A 11	17	五島 徳雄
IV	2182	KELONIA	YOK 33	24.23	17:22	07:21.46	11	20:06.46	0.7522	54464	A 8	12	大谷 正彦
	2212	衣笠	WAT 34	23.65	17:35	07:24.30	12	20:09.30	0.7463	54159	A 6	10	鈴木 康之
	2221	AZUSA	YOK 33	24.72	17:24	07:01.26	7	19:46.26	0.7572	53902	A 5	9	杉村 直樹
	2422	青葉	YAM 34	24.50	17:28	07:14.39	9	19:59.39	0.7550	54344	A 7	11	福田 義一
	3001	HALF TIME	YOK 35	25.90		DNC			0.7689		A		田沼 英明
	3002	SYLPHIDES	YOK32S	23.00		DNC			0.7396		A		蒲谷 和行
	3044	MRS.MEDAUSA	TAK 33	24.14	17:32	08:10.49	14	20:55.49	0.7513	56610	A 9	14	木原 和喜
	3152	CRIMSON	TAK 36	25.90		RET			0.7689		A		竹川 節男
	3530	SUMMER KNOWS	TAK 34	24.75		RET			0.7575		A		高村 宏
V	3228	ALPHA	YOK 32	22.69	17:30	08:30.21	15	21:15.21	0.7363	56342	B 5	13	関 建治
	3306	ripple II	YOK 31	22.34	17:45	07:36.01	13	20:21.01	0.7327	53678	B 4	8	裕 俊弘
	3333	TABATHA III	YOK 31	22.44	17:25	07:19.38	10	20:04.38	0.7337	53030	B 3	6	久保田 茂
	3373	AFRODITA	YOK 28	21.77		RET			0.7266		B		菅野 道
	3414	OTSHOSAN	YOK32S	22.93	17:20	05:59.42	6	18:44.42	0.7341	49862	B 1	1	井上 一典
	3485	ISIS	YR 30	22.48	17:35	07:12.52	8	19:57.25	0.7389	52741	B 2	5	北中 壮彦
	3711	RACCOON	YR 30	22.77	17:55	08:59.06	16	21:44.06	0.7372	57683	B 6	15	弘 義行
VI	3571	CROW	TAK 26	19.02		RET			0.6961		B		高井 理

クルーザーレーティングクラス

風速レンジ III

スタート 10/10 11:15.00

S.No	艇名	TYPE	R m	神子元島回航 月日時分	フィニッシュ 月日時分秒	着順	所要時間 時 分 秒	T A	修 正 時間秒	総合 順位	OWNER
1403	VOLANS III	BNT 42	9.750	10/10 17:40	10/11 07:24.51	1	20:09.51	522	17781	2	原 記道
1771	潮路 III	BNT375	8.700	17:35	07:39.50	2	20:24.50	555	15215	1	池田 春秋
2196	VOYAGER	NOL 30	6.850	19:15	12:46.13	3	25:31.13	633	25408	3	木庭 康

1987年 $\frac{1}{8}$ TON 全日本選手権レース成績表

1987年10月8~11日 葉山沖

	セール番号	艇名	TYPE	第1レース		第2レース		第3レース		第4レース		第5レース		総合成績	
				順位	得点	順位	得点	順位	得点	順位	得点	順位	得点	最終得点	順位
レ 一 サ 一 ク ラ ス	3578	TAKE FIVE	U 23	9	1	9	1	9	1.5	5	4	9	1	8.5	9
	3657	きん斗雲	YAM 21S	5	4	7	3	8	3	7	6	7	3	19.0	7
	3724	OFF	YOK $\frac{1}{4}$	1	9.25	1	9.25	3	10.5	3	14	2	8	51.0	3
	3359	朝涼	YAM 21S	8	2	8	2	7	4.5	9	2	8	2	12.5	8
	3506	TWIN CAM	KAN 23	4	6	2	8	2	12	2	16	1	9.25	51.25	2
	3257	POLE WONDER BOY	TAK $\frac{1}{4}$	2	8	6	5	1	13.875	1	18.5	3	7	52.375	1
	3324	CREEK	KAN 23	3	7	4	6	4	9	5	10	6	4	36.0	5
	2983	Miss VIRGO	YAM 21S	7	3	5	4	6	6	6	8	5	5	26.0	6
ク ル 一 ザ ー ク ラ ス	3752	POLA MAGIC	TAK $\frac{1}{4}$	6	5	3	7	5	7.5	4	12	4	6	37.5	4
	3633	DRACHEN	LEP 21	7	2	7	2	6	4.5	5	8	6	3	19.5	6
	3517	まれし	K 21	5	4	5	4	8	1.5	8	2	8	1	12.5	8
	3659	あい	YAM 21S	2	7	2	7	4	7.5	7	4	3	6	31.5	4
	3982	SARA D'OR	LEP 21	6	3	6	3	7	3	6	6	7	2	17.0	7
	1263	美童女	RAN 23	8	1	8	1	5	6	4	10	5	4	22.0	5
	2513	BLUE PULSAR	HAY 19	1	8.25	3	6	2	10.5	2	14	2	7	45.75	2
	3004	おとこでござる	U 23	3	6	1	8.25	1	12.375	1	16.5	1	8.25	51.375	1
	3369	MISTY	LEP 21	4	5	4	5	3	9	3	12	4	5	36.0	3

琵琶湖チャンピオンシリーズ
のお知らせ

NORC近畿北陸支部 三井祥功

この秋の琵琶湖チャンピオンシリーズを下記の要項に変更し、ひろく参加艇を募ることにしました。奮って参加されますようご案内と、お願ひを申し上げます。

レース要項の概要

シリーズ名	琵琶湖チャンピオン		
日 程	10月25日	11月08日	11月22日
レース名	ポイントレース	ポイントレース	白石レース
コース	オリンピック	別掲	※
ホストマリーナ	L.W.Y.C		
ス タ ー ト	10:30 13:00	10:30 13:00	09:00
タ イ ム リ ミ ッ ト	120	120	17:00
ク ラ ス 分	I 3/4 ton	II 1/2 ton	III 1/4 1/8
賞	クラス別1位		
申込締切	10/25 08:50	11/08 08:50	11/08 17:00
艇長会議	09:00	09:00	—
出艇料(一括)	12,000円		
〃(分割)	5,000円	5,000円	5,000円
得点係数	×1.0	×1.0	×1.5
ハーティ	17:00L.W.Y.C		

ニッポンチャレンジニュース

NORC事務局

- オフィシャルスポンサーは、18社（9月末）を数え10月初旬には20社になる予定。
- アメリカズカップ次回開催予定地正式発表
サンディエゴ・ヨットクラブ発 ('87. 9. 11)
- 開催地 サンディエゴ（アメリカ）
- 10月31までに挑戦の意思を明示すること
- カップシリーズは、1991年5月1日開始。
- 現在日本、オーストラリア、スペイン、ニュージーランド、イタリア、フランスの18艇がエントリーしている。
- アメリカズカップをリードしていく委員会の名は「セールアメリカ」。この委員会は、ロスオリンピック実行委員会の実力者であったピーター・ウペロスを含む7名のメンバーで結成された。
- クルー合宿始まる
クルー総数24名、平均年齢23.0才、平均身長181.1cm、平均体重80.2kg。10月1日から浜名湖で合宿に入る。

※白石レース 和邇沖～Wマーク～白石～和邇沖 約25M

▲NORCの会員以外でも参加できます。

▲IOR, JORを持たない艇には、レース委員会がレーティングを与える。

▲上記レースの本部船求めています。ご協力いただける艇ありましたらご一報下さい。

▲12月06日にNORCパーティを開催します。ご期待下さい。

第一回関東支部CRメジャラー連絡会

船舶振興ビル10F会議室 87年10月7日

関東支部CRメジャラー連絡会議長 別部 尚司

来年はより広範囲な地域からの参加が予想される
「小笠原ミーティング：仮称（沖縄、東京スタート）」
にもクルーザーレーティングが採用される予定とい
ている。

このようにクルーザーレーティング採用のレースが
増えれば当然クルーザーレーティングに対する需要も
増えるわけで既にクルーザーレーティングを取得した
艇は、現在まで計測開始後一年半を待たずに、
NORCに登録されているだけで118艇を数え、当初フ
リートごとに証書を発行してよいということがあった
ので、登録されていない計測艇もあり、また初期の事
務処理の不手際から計測記入済みデーターシートの紛
失などもあって少なくとも、150艇は越えていると予
想されている。

現在、NORCに登録されているIOR、JOR、登録艇
を数えると、それぞれ155、54艇となっている。これ
を数字で比較すると、いかに急速に普及してきている
かがわかる。この分でいくと、数の上では、来年には
IOR、JOR登録艇を上回る事は必至という状態である。
いかにボランティアの計測員が頑張って活動した
かその努力の程が伺い知れる。また、このように登録
艇が急増した一つにはクルーザーレーティング・コン
ピューターシステムを採用したことによる。それは、
ここ数年間IOR、JORに登録されている艇からは、
その実測数値を使用してクルーザーレーティングを算
出させたということである。

さて、これから先のことであるが、今後もキールボート
を含めた数多くのクルーザーのオーナーがNORC
クルーザーレーティングを取得してゆく傾向は、先に
触れたように、クルーザーレーティング採用のレース
が増えている以上、ますます増加するものと推測され
る。

また、現実にも、この予想外のクルーザーレーティ
ング取得の急激な勢いに押されて、今までの体制では
メジャリングサービスが行き届かなくなってきたの
で、やや遅ればせではあるが、7月9日のクルーザー^{レーティング}委員会でCRメジャラーの部門と事務
局の部門とを独立させ、今後、メジャリングサービス
も事務処理も、より強力な体制でオーナーの要求に対
応し、サービスを向上させていく、という決定がなさ
れた。また、同時に、完全にボランティアであるクル
ーザーレーティングの計測員と外の計測員とを区別する
ために、「CRメジャラー」と呼称することも決定した。
そこで、それを受けてCRメジャラーの部門では
• CRメジャラーを養成し、認定して、必要な数を
確保する。

クルーザーレーティングは少数のIORレーサー以外の大多数のセーリング・クルーザー、キールボート、及び古参となったレーサーがさほど大きな格差を覚えずにクラブレースを楽しく過ごすことが出来る、可能な限り簡易で公平なハンディキャップシステムとして望まれ誕生した。

'85年秋の理事会でこれを導入することに決定し、それを受け翌年の'86.3月に関東支部クルーザーレーティング委員会が発足した。

5月には一回めのCRメジャラー講習会をシーボニアで行い、同時にクルーザーレーティングの計測が開始された。同月の初島レースにはクルーザーレーティング・クラスとして7艇のエントリーが記録されている。

その後はご存じのよう、

- フリート対抗レースを除く関東支部レース（初島卯月、初島、大島、神子元島、小網代）
- 新春相模湾オープンヨットレース、セゾンカップ、サムタイムカップ、などのイベントレース
- '86クルーザーレーティング・ポイントレース（サマー、オータムシリーズ）
- '87クルーザーレーティング沿岸レース
- 葉山フリート主催の全レース
- 小網代フリート主催のウイスキーカップ（毎月第3日曜日）
- シーボニアフリート主催のんびりレース（毎月第1日曜日）、同初島レース
- 油壺フリート主催のポイントレース（仮称、'87年9月から毎月第4日曜日、12月は除く予定）
- 諸磯フリート主催のポイントレース（毎月第2日曜日）、同布良レース
- 油壺、諸磯フリート主催の伊東レース

など各フリートレースに採用され、相模湾では、ほぼ毎週末少なくとも1レースは開催されている勘定となってきた。

その上、本部主催の「鳥羽パールレース」、「グアム・コンチネンタルカップレース」など、各支部間の連絡と協力を要する、より大規模なレガッタにも採用されてきている。そして、「'87SSBMミニトン全日本選手権」にもクルーザーレーティング部門として公式採用された。

また、先日全国のテレビ放送や雑誌を賑わし、200艇を集めたと大々的に報道された「石原裕次郎メモリアルヨットレース」もクルーザーレーティングが基本として採用されていたことは記憶に新しいことと思う。

- ・連絡網を公開発表しフリート内の誰に相談したら良いかを解りやすくする。
 - ・申し込みから取得までのシステムが単純化され、解りやすくなつたことをオーナーにお知らせする。
 - ・横の連絡を強化しサービス体制を高める。
 - ・CR メジャラー間の連絡を徹底しメジャリングのばらつきを無くす。
 - ・計測における問題点を討議し、いち早く最新情報が伝わるように連絡会を持つ。
- など多くの事が急務となり、取り急ぎ、連絡会を招集した。

後で資料Ⅰに示すように、ほぼ関東の全フリート、主だった泊地よりCR メジャラーやクルーザーレーティングを導入しようとする責任者が集まり、また、関連の委員会の方々の出席により、20名の参加者を得て第1回 CR メジャラー連絡会が10月7日に開催された。

資料Ⅱは、その議事進行である。

以下、進行順に必要な項目について要点を記すと

- 1.「クルーザーレーティングについて」の講演の中で、渡辺修治技術委員長は
 - ・IOR はより職業的なものとなり、機械計測 (IMS など) になるだろう。
 - ・より楽しむためのレーティングとしては
 - 1) 内容を知らせないでレーティングのみ知らせる、ポーツマスヤードスティックナンバー式のもの
 - 2) メルボルンで体験した、パフォーマンスレーティング式のもの (艇のみでなく、スキッパーにもハ

関東CR メジャラー連絡会出席者一覧

資料Ⅰ

武田 勝彦	委員長	摩利支天
佐々木 宏	横浜 F	
三井 健一	葉山 F	KARUNO
子上 一夫	"	
船原 明	小網代 F	KELONIA
白崎謙太郎	"	NADJA
渡辺 修治	"	DONGAME
別部 尚司	油壺 F	FLYING TINKERBEL
春田 隆三	"	
長谷川 淳	"	
鈴木 利夫	諸磯 F	TRADE WIND'S CLOUD
安藤 豊	"	MERLUZA
石井 竹彦	"	
小野 康夫	シーボニア	
島崎 一郎	東京湾マリーナ	風見鶲
野口 隆司	木更津	は組
飛内 秋彦		
高橋 良寿		
沢地 繁	計測委員会	
矢島 滋	NORC事務局	

資料II

第1回CR メジャラー連絡会 議事進行

一、開会挨拶	CR メジャラー連絡会議長 別部尚司
一、CR委員長挨拶	関東支部CR委員長 武田勝彦
一、乾杯 CR委員	CR委員会事務局長 石井武彦
一、クルーザーレーティングについて	
IORとの違い	
会後の変更点及び方向	技術委員会委員長 渡辺修治
一、現状報告	CR メジャラー連絡会議長 別部尚司
一、CRパソコンシステム	計測委員会委員 沢地 繁
一、各フリート自己紹介	
一、連絡網の確認	CR メジャラー 連絡会副議長 鈴木利夫
一、CR事務処理手続き	NORC事務局 矢島 滋
一、フリーディスカッション(現在の問題点等)	
一、今後の連絡会	
一、閉会	

ンディキヤップが掛かっており結果として艇を変えられない)

3) NORC クルーザーレーティングの元である多くのレース経験に基づく SCANDICUP 式のものなどがある。

- ・NORC クルーザーレーティングは、SCANDICUP を簡単にし要約したもので、レーティングとしては穴だらけのものである。しかし、これが日本のオーナーがおおらかに受け入れられなければ、日本に楽しむためのレーティングは定着しないだろう。楽しむためのレーティングが定着するかどうかの試金石といえる。
- ・2年を待たずに、これほど急速に普及したが、重いクルーザーのオーナーから排水量(D)が含まれていないため大きな不満が訴えられている。これについては是非対処しなければならない。技術委員会としては不公平感を少なくするため1984年以降の新しいSCANDICUP に基づいて、排水量(D)をどのような形で入れていくか考え準備している。
- ・具体的な計算例を示すと、

$$R = \frac{L - B + \frac{2}{3}G + 0.75AR\sqrt{S \times SAF}}{2} \times RF$$

$$\times \left(\frac{L \times B_{MAX}}{D} \right)^{0.15} \times \left(\frac{\sqrt{S}}{\sqrt[3]{D}} \right)^{0.30} \times \left(\frac{K}{D} \right)^{0.1} \times 0.5$$

資料IIIの結果

クラス名 レーティング名	Nissan (RUBAYATHII)	W33 (AMAGII)	W36 (DONGAMEVII)	J/24(G21)
IOR M.(Ft)	6.774(22.22)	7.599(24.40)	9.10(29.56)	6.458(21.19)
CR M	6.748	7.260	8.688	5.500
SCANDICAPM	6.532	6.550	8.110	5.748

資料III

		J/24 G 21	Nissan30 RUBAYAT II	W33 AMAGI II	W36 DONGAME 8
1)	L O R	7.298	8.943	10.073	11.119
	B M A X	2.709	3.117	3.147	3.616
	B W L	1.990	2.472	2.852	3.088
	L	7.032	7.636	8.515	10.367
	B	2.348	3.015	3.145	3.459
	D	0.759	0.958	1.196	1.299
	D S P L	1393	2685	4353	6242
	D M	1.251	1.709	1.783	2.147
	R S A F		25.88	39.47	47.68
	R S A M		17.98	15.71	21.26
2)	R S A T	27.597	43.88	56.88	70.66
	B D R	1.064	1.013		1.019
	S H R	14.704	15.263		14.44
	S H R	6.458	6.774	7.599	9.010
	R(M)(IOR)	(21.19)	(22.22)	(24.40)	(29.56)
	L W L	6.300	7.050	8.080	9.400
	△ ^t (浮いた状態)	1.380	3.200	5.400	6.680
	Bal ^t	0.430	1.130	2.200	2.600
	△'/($\frac{L}{100}$) ³	153.6	254.5	285.0	224.0
3)	B	1.990	2.472	2.852	3.088
	G	3.370	4.500	4.520	5.480
	C R 簡易計測	6.840	8.113	8.913	10.510
	L	15.070	22.351	34.456	40.806
	Fore△	12.230	21.713	18.077	26.773
	Main	27.390	44.304	55.624	75.528
	S	5.500	6.748	7.260	8.688
	R(C R)				
3) 重量を入れた計算(スキャンディカップによる)					
(1)					
a=(L×BMAX/△) ^{0.15}		1.476	1.367	1.280	1.298
b=($\sqrt{S} \times \frac{1}{\Delta}$) ^{0.3}		$(\frac{5.234}{1.113})^{0.3}$	$(\frac{6.656}{1.474})^{0.3}$	$(\frac{7.458}{1.754})^{0.3}$	$(\frac{8.691}{1.883})^{0.3}$
c=(Cal/△) ^{0.1}		=1.591	=1.572	=1.544	=0.582
a×b×c×0.5		$(0.311)^{0.1}$	$(0.353)^{0.1}$	$(0.407)^{0.1}$	$(0.39)^{0.1}$
R'		=0.890	=0.901	=0.914	=0.910
(2)					
係数を0.55にした場合		1.150	1.065	0.993	1.027
R		6.322	7.190	7.211	8.926

となり、重い W-33では R' が小さくなり、やや重い N-30, W-36でも同様の傾向で、軽い J-24ではやや大きくなっている。それでも J-24はグラフ上に乗らない小さすぎる R' である。

- ・セールについてはフルバテンメインセールより、むしろケブラー、マイラーなどのハイテクセールにペナルティーをかけたら良いのではないかという意見もある。
 - ・安全備品などの積載についても、ルールに入っている必要があると考えている。
 - ・クルーザーレーティングの不公平感を縮小するためにはディビジョンを分ける方法とルールの適性化の2つの方法とがある。

その他、技術委員会レベルで急速な普及に伴い、よりリーズナブルなルールとなるよう改良を検討している。という主旨の講演をしていただいた。

2. 「現状報告」('87.10.7現在)では

 - ・NORC 登録艇は CR 118+@, IOR 115, JOR 54, となつた。現在、需要に追いつかない所もあるがお互い良く連絡を取り合い、フリート間で都合を付けて、より一層のサービス体制で計測要求に答えた。
 - ・コンピューター処理の都合上、インプットシートを統一する。(資料IV)

資料IV

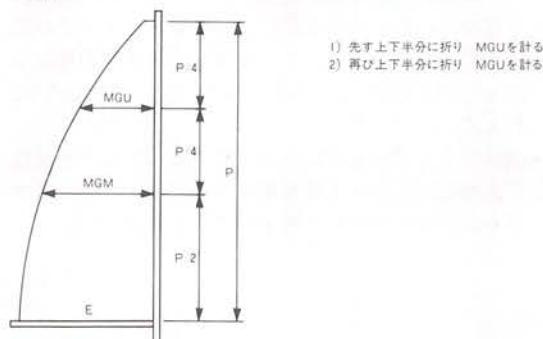
NORC Cruiser Rating Input Sheet			
Sail No.		(N 2.20)	
Yacht Name			
Owner's Name			
Designer's Name			
Class Name			
Builder's Name			
Floating Date		(YY MM DD)	
Rig Type		(SLOOP Yawl KETCH OTHER)	
Propeller Type		(FO FE SO2 SO3)	
Pr. Installation		(OUT IN)	
Full Battien		(Yes No)	
Measurer's Name			
Measure Date		(YY MM DD)	
Comment			
Hull Data			
LOA	-	GMAX	-
SFJ	-	SGMAX	-
Y	-	OHF	-
BMAX	-	OHA	-
SBMAX	-	h	-
B	-	theta	-
F	-		(*)
Rig & Sail Data			
P	-	I	-
E	-	LPG	-
MGU	-	FSP	-
MGM	-	SL	-
J	-	SMW	-
SPL	-		
オーナー氏名		電話 ()	
住所			
I hereby certify that this measurement was made in strict compliance with the NORC Cruiser Rating Rule.			
Date 198		Signature of CR Measurer	

- ・インプットシートに特記する約束事項
 - 1) スタンダードハルに後からプレニングボードを足した艇は「プレニングボード_Ft」と注意書きをし、Y値の扱いに注意をする。
 - 2) マスト及びセールプランを後から変更した艇は

「マスト延長」、「セールエリア変更」などと記入する。

- 3) フルバテンセールについてはセールメーカーから、MGM, MGU, のデーターを提出してもらいインプットシートに貼付する。(資料V)
 - 4) 再計測を行う場合はその理由を付記する。
「セール更新」, 「キール交換」など。
 - フルバテンセールについて。3月11日のクルーザーレーティング委員会で賛否はあったが小人数での扱いやすさなどを考慮して、禁止をせずにはっきりとした結果が出るまでの間は暫定的に使用を認めた。ただし、バテン以外は IOR のリミットを越えさせないようにセールメーカーから MCM, MCL の

資料V フルバテンセールのPCの計算



$$MGUL = 0.28 \cdot E + 0.016 \cdot P + 0.26 \text{ m}$$

$$MGML = 0.5 \cdot E + 0.022 \cdot P + 0.37 \text{ m}$$

$$+ \text{MGU} - \text{MGUL} = \text{MGUP}$$

(0>MGUP の場合は MGUP=0)

$$+MGM - MGML = MGMP$$

(0>MGMP の場合は MGMP=0)

$$PC = P + (MGUP + MGMP) \cdot P/E$$

※ただし、実計測はセールメーカーの計測員が行いそ
のデータを添付してもらう事（CR メジャラーが
測るのではない）

※要するに現在の IOR メインセールのリミットを守りバテン以外は変更させない。とくにフルバテンにより不自然に大きなローチを付加し、セール面積を増やさないために記入する。

尚、本年度の鳥羽パールレースにも東海支部と話し合った結果、この付則を採用した。

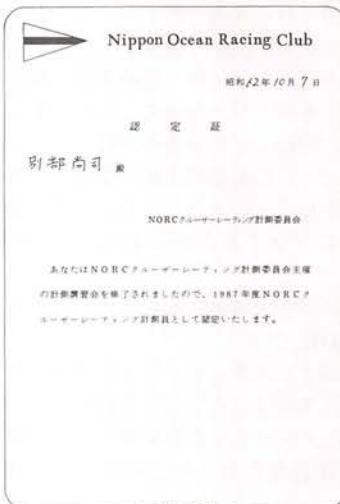
かねてからの懸案であった「CR メジャラー認定書」を発行した。(資料VI)

クルーザーレーティング委員会で決定。

書の発行を本日より行う。
参加したCP メジャラーにはこの場で毛渡したが

参画したCRアソシエーにはこの場で手渡したが、現時点で漏れている方は各フリートのチーフメジャーの要求により発行する。

資料 VI



今後は講習会受講者に随時発行していく。

- ・本年度は下記の講習会をおこなった。

- 1) 柏崎(新潟県)講師、別部尚司、鈴木利夫
参加者 14名(6月13, 14日)
 - 2) 駿河湾支部清水フリート 講師、別部尚司、鈴木利夫
参加者 8名(7月11, 12日)
 - 3) 室蘭フリート 講師、渡辺修治、別部尚司(8月)
ナホトカレースの対応で請われていったが、レース前のドタバタから完全受講者は0名だったが、ナホトカレース対応のため、外国艇2艇、室蘭艇1艇を計測した。

現在、浜名湖フリートより講習会開催の希望があると聞きます。今後も御希望があれば、いつ頃、どこで、～フリートの誰々が約何人の講習会を開いて欲しいと、事務局にお知らせ下さい。折合が付き次第、できるだけお伝いしたいと思っています。

3. 「クルーザーレーティング・パソコンシステム」ではプログラムを組んでいただいた、計測委員会の沢地繁さんより、内容の説明を受けた。また、希望があり請求を受けた支部にはすでに、ディスクファイルを送ってあり、これからも責任者より請求されれば送ってさしあげて良いと了承を得た。また、変更点があれば連絡することです。
 4. 「フリート紹介」では自己紹介を行い、顔合わせをした後、今後、各フリートで何艇を計測したか最大値、最少値、問題艇などトピックスを報告し合うと申し合わせた。
 5. 「連絡網の確認」では、フリートごとに確認した後、オフショアに「CR メジャラーネーム簿」として隨時発表する。(資料Ⅷ) また、現在メジャラーとしてお手伝をしている、ヨットメーカー、セールメーカーの方々も名簿に登録した。
 6. 「クルーザーレーティング事務処理手順」

- これは9月7日にクルーザーレーティング委員会で決定されたことの連絡である。
- オーナーの方々から「申し込み方法が解からない」また、CR メジャラーからも、「どの様にして、誰が算出し、記録しているのかがはつきりしない」と免角不評だった事務処理手順を整理し一本化して、誰もが解かりやすいよう、また、より正確に出せ、より確実にファイルされるように分担を明確にした。
- これを事務局の矢島滋さんに発表してもらい確認した。(資料Ⅷ, Ⅸ)
- 関東支部クルーザーレーティング委員長の武田勝彦さんより次のような主旨の挨拶をいただいた。
- まず、CR メジャラー全員の努力で、短期間にこのように急速普及したことに感謝しお礼を申し上げる。

資料Ⅷ

関東クルーザーレーティング・メジャラー

★印:チーフメジャラー

登記者	船名	所	リ	属	種	平	住	所	平	日	月	年
★ 鳩谷 達也	江ノ島F BLUE NOTE	江ノ島中原区木月伊勢町2248	宇	211	川崎市中原区木月伊勢町2248	044-434-3510 03-982-1211						
仁藤 智彦	江ノ島F BLUE NOTE	江ノ島中原区木月伊勢町2248	宇	248	川崎市中原区木月伊勢町2248	0467-21-7852 03-453-9511						
★ 井上 一典	葉山F (葉子) おじょさん	葉山中材木塚5-8-37	宇	248	葉山中材木塚5-8-37	0467-24-8783 03-254-4151						
高橋 良寿	葉山F S E ADLER V	葉山中材木塚3-3-4	宇	240-01	葉山中材木塚3-3-4	0468-58-9339 0468-57-2655						
★ 三井 錠一	葉山F (葉山) KARUNO	葉山中一色1345-8	宇	240	葉山中一色1345-8	0468-75-9314 03-976-3544						
★ 井上 一夫	葉山F (HMYC) ヒーナツ	葉山中一色12-3	宇	959	葉山中一色12-3	0429-22-8241 03-993-8676						
鍛田 匠夫	葉山F (HMYC)	葉山中一色12-3	宇	187	葉山中一色12-3	03-994-8139						
飛内 秋章	葉山F	葉山中一色12-3	宇	157	葉山中一色12-3	03-415-8886 03-572-2020						
★ 船原 一明	小網代F ケロニア	葉山中一色12-3	宇	245	葉山中一色12-3	045-891-9789 03-216-4411						
長瀬 国夫	小網代F	葉山中一色12-3	宇	251	葉山中一色12-3	0468-82-8714 045-782-7321						
★ 大津 駿	シーボニアF AFRODITA	葉山中一色12-3	宇	251	葉山中一色12-3	0468-28-8926						
小堀 均	シーボニアF	葉山中一色12-3	宇	154	葉山中一色12-3	03-487-2810 03-589-7825						
小野 康夫	シーボニアF AFRODITA	葉山中一色12-3	宇	255	葉山中一色12-3	0463-61-4404 03-346-1111						
★ 漁船公認長 船屋 尚司	油安F フランク・ピンカーベル	葉山中一色12-3	宇	155	葉山中一色12-3	03-841-0144 03-541-9399						
木庭 康	油安F ボイジャー	葉山中一色12-3	宇	238	葉山中一色12-3	0468-23-0786 03-728-6301						
春田 雄三	油安F HIPPPO	葉山中一色12-3	宇	107	葉山中一色12-3	03-592-7839 03-584-4251						
山下 昌良	油安F	葉山中一色12-3	宇	238-02	葉山中一色12-3	0468-82-3102 0468-81-7876						
藤田 弘治	油安F おひとん	葉山中一色12-3	宇	101	葉山中一色12-3	03-256-8107 03-254-6380						
和久井 喜裕郎	油安F アキラ	葉山中一色12-3	宇	101	葉山中一色12-3	03-254-4351 03-254-4351						
★ 進船会議議長 鈴木 利夫	諸磯F トレードウインドクラウド	葉山中一色12-3	宇	110	葉山中一色12-3	03-822-3370 0471-82-1111						
安藤 貴	諸磯F マルルーサ	葉山中一色12-3	宇	238	葉山中一色12-3	0468-34-0683 03-438-2721						
石井 竹彦	諸磯F ハジ	葉山中一色12-3	宇	215	葉山中一色12-3	044-986-3742						
★ 平野 駿一	横浜F BIG SHOT	葉山中一色12-3	宇	237	葉山中一色12-3	0468-81-6396 045-822-0214						
佐々木 宏	横浜F	葉山中一色12-3	宇	231	葉山中一色12-3	045-201-3121						
★ 島崎 一郎	東京湾マリーナ 風見鶏	葉山中一色12-3	宇	134	葉山中一色12-3	03-888-3444 03-888-7373						
飯田 伸雄	東京湾マリーナ 七洋	葉山中一色12-3	宇	134	葉山中一色12-3	03-888-2641 03-853-1511						
清水 俊考	東京湾マリーナ 七洋	葉山中一色12-3	宇	227-01	葉山中一色12-3	0473-57-8128 03-888-4832						
平田 永久	東京湾マリーナ キャノンボル	葉山中一色12-3	宇	132	葉山中一色12-3	03-884-1768						
鈴守 秀行	東京湾マリーナ グーフィーキッズ	葉山中一色12-3	宇	136	葉山中一色12-3	03-883-4841						
・ 莫谷 先子	東京湾マリーナ	葉山中一色12-3	宇	226	葉山中一色12-3	045-932-2074						

- いろいろと問題は出てくるだろうが、是非必要な価値あるものなので、長い目で見て、今後とも長く続けて下さい。
- フリーディスカッションでは技術委員長の渡辺さんが、原稿に追われ忙しいなか、残っていただけたので、我々としては直接お話し合える貴重な体験を得ることができた。次のような話し合いがあった。
- レーティングの公正化を行う方法としては、ディビジョンを分けてやっていく方法とレーティングルールの適正化の二つがあり、この両方からやっていく必要がある。
- ・ ウイングキール、バルブキール、エリプティカルキールで下に平坦な面のないキールの計測上の問題は今後の技術課題とする。
- ・ 現在は帆走状態の艇を、セールのみキャビン内のマスト後縁に固めて置いた後、計測するという約束だけだが、いろいろな条件によってレーティングが変化しやすい艇もあるので、今後は計測状態の徹底を計っていかたい。ルール上ではどのようになるのか、教えていただきたい。
- ・ 講演の中で排水量(D)について触れられたことを受けて、なるべく計測手順を増やすに、よりリーズナブルなクルーザーレーティングとして欲しい。

資料VII

クルーザーレーティング	第	回	年	月	日
N O R C クルーザーレーティング委員会					
船名	セールナンバー				
氏名	(会員 会友 会員会員外)				
上記の額の計測を申し込みます。					

クルーザーレーティング	第	回	年	月	日
N O R C クルーザーレーティング委員会					
会期	開				
船名	(会員 会友 会員会員外)				
氏名	社員会員名				
上記額の計測をして受領しました。					

クルーザーレーティング	第	回	年	月	日
N O R C クルーザーレーティング委員会					
会期	開				
船名	(会員 会友 会員会員外)				
氏名	社員会員名				
上記額の計測をして受領しました。					

資料IX

クルーザーレーティング事務処理手順

1. 申し込み受付け

- NORC 事務局にお金を添えて申し込む。(一本化を計る) 但し、申し込み書類は各フリート及びハーバー窓口に置く。(利用者の便宜を計る。各フリートごとに通し No を入れておく。)

2. 各チーフメジャラーへの連絡

- 申込み者は、領収書または振り込みひかえを受け取った後、各フリートのチーフメジャラーと連絡を取り、日時、場所を打ち合わせる。

3. 計測

- チーフメジャラーは誰れと誰れで測定するかを調整し、申し込み艇の責任者と日付、時間を打ち合せる。(艇の責任者の立合いが必要)
- 当日、艇責任者は領収書または振り込み控を提示し計測してもらう。
- この際 CR メジャラーは、交通費￥1,000を受け取っても良い。

4. 計測ワークシートを NORC 事務局へ発送

- 計測に使用したワークシートを NORC 事務局(矢島)にすみやかに郵送または Fax で送る。(コピーを取り置くこと)

5. レーティングの算出、登録 (NORC 事務局)

- NEC9801にてクルーザーレーティングシステム 1 より算出する。(計算ミスを除く為)
- アウトプットデータを当該メジャラーがチェックする。
- サイン済み証書を艇責任者に送る。
- 一部をファイルし台帳に記録する。
- 同時にディスクファイルも行う。

(注) セール等再計測の場合にはその都度、計測費用をもらう。

- CR メジャラーも増えてくるので、「計測マニュアル」を作る必要がある。(文書、ビデオなど)
- 計測を行なうにあたっては、できるだけ CR メジャラーが 2 人でチームを組み、オーナーや艇を良く知っているクルーの協力によって行なうことが望ましい。
- 各フリートで月一度程度の計測日を決めて広報してもらいたい。
- その他。

9. 今後の CR メジャラー連絡会について。

年 4 回位の開催を予定し、親睦と情報交換の場所としていく。また今回、技術委員長の渡辺修治さんに講演していただいた様に、関連各委員会の方々に御協力をいただき、必要事項やトピックスについて折に触れ、お話をいただく企画も継続していきたい。CR メジャラーとして、知識を深めていくために、幅広く題材を選んでいきたい。その他、こんな事をやりたい、あんな事をやったら良いという希望を出し合い、自分達のこの連絡会を活用していって欲しいと思う。

以上のような内容で終了したが、終始活発に意見交換がなされた。遠くからまた、無理に時間の都合をつけて参加された方が多かったにもかかわらず、最後まで話し合っていただいたことをみて、今まで各フリートで、個々の CR メジャラーが完全ボランティアの中で、どんなに対応に苦慮されてきて、また、問題意識を持続続けていたかが良く解かり、この種の連絡会の必要性をあらためて感じた。

前文でも触れた様に今後共、他支部間にまたがるレースにクルーザーレーティングが採用されることも多くなることだろう。

支部に任せたこのルールも、どこのどんな艇が日本中のどこにいってもこのレーティングを所持してさえいれば、気軽に一緒に交ざって楽しくレースをすることができますという前提で誕生したものであるからには、今後、同種の連絡会が全国レベルで定期的に開催される必要があるのではないだろうか。

ともあれ、我々は NORC クルーザーレーティングシステム全体の手始めである、艇の計測の部分担当するものである。そこで、これからクルーザーレーティングを使って遊ぼうとするオーナーや責任者と最初に直接言葉を交わすことになるわけである。

クルーザーレーティングは参加者全員で楽しみながら造り上げていくものだという基本理念をよく説明し、ご理解をいただいたうえで一緒に楽しく計測し、ヨット仲間の良いリレーションシップの輪を広げていくお手伝いができれば幸いである。

1987年NORC近畿北陸支部レース
琵琶湖チャンピオンシリーズ
ポイントレース1回戦

(10/25)

クラス Sail No.	艇名	艇種	T.C.F.	持点	着順	所要時間	修正時間	順位	得点	合計点	総合順
II 3448	HYOTTOKO IV	FARR-30	.7258		1	1:31:20	3,977	1	1.25		
III 3652	KATANA	KAN-23	.6663		2	1:35:20	3,811	1	6.25		
3506	TWIN CAM	KAN-23	.6674		3	1:35:42	3,832	2	5		
3300	AKVAVIT	TAK-1/8	.6691		5	1:36:02	3,855	3	4		
3324	CREEK	KAN-23	.6696		4	1:36:00	3,857	4	3		
3370	MIX MAX	KAN-23	.6662		6	1:36:34	3,860	5	2		
3735	ESPERANZA	YAM-21S	.6650		7	1:40:56	4,027	6	1		

スタート

風向

風力

11:00

30°

1~5 m/s

帆走委員長: 真田 恒男



☆ヨット・カレンダーのお知らせ☆



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

〈内容〉87年度アドミラルズカップ 1位から7位までのカラー写真7枚 (①プロバガンダ, ②ジャーマレラ, ③オリジナル パックマン, ④サイドワインダー, ⑤アイリッシュインディペンデントペトル, ⑥ゴールドコープ, ⑦キュウイ)

NORC のオリジナルカレンダーです。

〈価格〉会員価格 1,500円 (送料別)

〈部数〉限定600部。昨年は約1ヵ月で完販いたしました。お早目に各支部までお申し込み下さい。

〈申し込み先〉

関 東 ☎03-504-1911

駿河湾 ☎0543-52-1526 (今尾)

東 海 ☎052-971-5835 (都築)

近 北 ☎075-661-0325 (三井)

内 海 ☎0792-46-2836 (妹尾)

西内海 ☎082-243-4111 (井岡)

玄 海 ☎092-714-2413 (原田)

沖 繩 ☎0898-39-2277 (桃原)

津軽海峡 ☎0138-59-1234 (米山)

北海道 ☎011-231-0015 (城丸)



1988 KENWOOD CUP 案内

(Official Notice and Conditions of Regatta 抜粹)

日程

7月30日第1オーシャントライアングルレース	27マイル
7月31日第2オーシャントライアングルレース	27マイル
8月1日中距離 モロカイレース	150マイル
8月4日第3オーシャントライアングルレース	27マイル
8月7日長距離 州一周レース	725マイル
8月13日表彰式	

参加資格

IOR レーティング30.0~70.0 ft
 ORC 特別規定カテゴリーⅡ (一部改正あり)
 (詳しくは Notice 参照のこと)

申込締切 7月1日

問い合わせ先

ROYAL HAWAIIAN OCEAN RACING CLUB
 P. O. Box 88648 HONOLULU HAWAII 96830
 Phone : (808)941-1273
 Fax : (808)946-9179
 TLX(RCA) : (723)8813 RHORC HR

(注) NORC より

○レガッタ期間中有効なレーティング証書を7月15日
 12時以前にRHORCに届けなければなりません。
 改造・調整のための再計測や新艇建造で新規計測を
 される方は十分注意して余裕をもって計画して下さ
 い。

○参加を予定されている艇の方は、NORCへ御一報
 下さい。

ATTENTION!!

1987 NORC 大忘年 PARTY

忘年会シーズン開幕!! 第一弾はNORCで! MUSIC付

※“ペアで行こう香港グルメとショッピングの旅”と
 豪華賞品が当るお楽しみ大抽選会

※貴方も Gambler! CASINO 大会

※お馴染みオーナー㊙秘蔵品チャリティオークション

※表彰式(鳥羽パールレース、神子元レース)

※GUAM レース出場艇 激励

來たる12月8日(火) 18:30より

於: 霞ヶ関東京会館(霞ヶ関ビル35F)
 ゴールドスタールーム ☎581-9161

Please keep the day open for party

Old yacht man, young girl 大歓迎

お一人様 壱萬圓也

パーティー券お求め先: NORC 事務局

振り込み先

富士銀行虎ノ門支店

口座No. (管133(店番号)1488117

口座名 (社)日本外洋帆走協会

理事 清田 博

スワンビール飲み放題!!

ご来場を心よりお待ちしています。

海事思想普及委員会

昭和63年度NORC関東支部オーナーズ新年会のお知らせ

関東支部の所属艇は現在約408艇あまり。昨今オーナー同志で集まる機会も少なくなりました。

クルー主体の人、レース専門の人、デイレースの人、そして艇の上でワイワイ騒いでお酒を飲む人。いろいろいます。

たまには年一回、オーナーが一堂に集まり情報交換をしたり、お示いに顔見知りになる機会を持とうと企画しました。大勢のオーナーが参加され、会を盛り上げて下さい。

世話人代表 安岡信一
 副支部長

記

とき: 昭和63年1月29日(金) 18:30~

ところ: 新橋第一ホテル

参加者: オーナー、ご家族、友人、クルー

締切: 1月20日まで

連絡先: NORC 事務局

持つべきものは友

玄海支部 片倉静江

まったくその通りです。聞いて下さい。私の親友のお話を。「前方から巡視艇が走ってくるのが見えるでしょう？片倉船長は言いますよ。“皆さん、ライフジャケットを着て下さい。巡視艇が行ってしまったら脱いでいいですよ”って」この言葉を、巡視艇の親分にあたる福岡海上保安部警備救難課長と、その上の大親分さんの本部長、熊本から来福されたもう一人の本部長の前で言ったらどうなります？本部長御二人のうち、熊本の部長はまったくの下戸で、黙々と蝶の唐揚げを食べていました。福岡の部長と課長はいける方なので、飲みながら、ヨットレースの話や何やら話していました。もちろん町中の店ですから三人共スーツ姿です。

この彼女の発言を聞いて笑い出したのが福岡組ですが、熊本の下戸部長は彼女をジロッと睨みつけましたっけ。そうでしょう、巡視艇の親分さん三人を前に、友人（私）に不利な発言をしたんですから。特にその日は、下戸部長と私の発案で開いた酒席ですもの。課長は笑いながらおっしゃいました。「いやあ、わかりますよ。あれは夏は暑くて長時間着れませんからね」（ありがたいお言葉で）

ところが彼女は福岡組が笑っているので「これはいけるぞ？」とでも思ったのか「もうひとつあるんですよ、エピソードが」。今度は何を言い出すのかと、私もヒヤッとしたが、こちらもすでにアルコールが入っていましたので豊かな気持になっており、あえて止めませんでした。「ホホウ？ 聞きたいですね？」と下戸部長。「サセホレースの帰り、呼子（佐賀県呼子港）の沖を機走していたんです。機走って御存じですかね？ エンジンだけで走るのが機走。帆で走るのを帆走って言います」三人は御存じのくせに素直に合槌を打っていました。

「その呼子の沖で巡視艇が漁船を追いかけていましたね。ものすごいスピードなんです」

「巡視艇…ですか？」

「とんでもない！漁船の方ですよ。かっこよかったです。しばらく見ていましたが追いつけない、そこで片倉船長、ティラーをはなし、さっと立ち上がって言いました。“逃げろ！捕まるな！頑張れ！”って大声で応援するんですよ？」

上戸部長と課長は吹き出しましたが、下戸部長はまたまた、彼女を睨みつけました。私？御想像下さい。上戸部長「イヤイヤ、参りましたな。…しかし、何でですな、これで…色々わかりました。これからは〈カラコルム〉を追いかけますかな？」ここまで言えば、オヤ？この人達ひょっとしたら巡視艇の人？…と気がつくのが普通ですよね？ところが、彼女は自分が披露した話が意外と受けた事に大満足でニコニコ笑っていました。素晴らしい友人です。この会席での彼女の失言のおかげで、初対面同志の全員が打ちとけ、それ以来、海保の敷居もグッと低くなり、ヘリ塔載大型巡視艇「ちくぜん」に招待されたり、アリランレースの書類の受け付けもスムーズに運びました。

実は、この会席を持つ事になった発端が、これまた不思議な御縁というか、偶然に偶然が重なりあったものなんです。去年の9月頃でしたか、朝日新聞で、三池（熊本県）海上保安部の副部長が〈有明海のお天気ことわざ集〉を発刊した記事をよみ、海に関するものは何でも読みたい私、早速注文しました。一冊120円でしたが、小銭を入れるのが面倒で御札を同封し、「おつりは、○○育英会に寄付させて下さい」とちょっとエエカッコしたんです。ところが受けとった側は、公務員の立場として、たとえ寄付金でも他人のお金をたらい廻しする訳にもいかず、本と一緒におつりが送られてきました。その中に本部長のお手紙も入っており、ディンギー乗りだったそうでクルーザーにも御興味がおありと、また「福岡の本部長は二年先輩ですが親しくしております」とありましたので「御来福の節、三人でイッパイ如何ですか？」という事になった訳です。そのうちに熊本での小型船舶安全協会設立のため、すでに発足していた福岡側の資料をもらいに「来福します」となり、「では一席」と決まったのが今年の2月でした。アリランレース三ヵ月前ですね。

さあ、たとえ年下ではあっても、全く初対面の部長二人と食事では人見知りしない私にちょっと荷が重かったので彼女を誘いました。「何をなさる人?」と聞かれ私は確かに言いました。海上保安部の部長二人よと。ところが、大らかに育ち、素適な男性にめぐりあって結婚、二人の娘を育て上げ孫にかこまれて趣味の彫刻に打ちこんでいる人には「海上保安部」と巡視艇がつながらないんですよね。また、その日は別のハプニングもありました。まったく忙しい日でした。二年前、アリランレースのスタート地点の事で、当時赴任して一週間目だった警備救難課長と玄海支部との間に意見の対立があり、それ以来何となくギクシャク



花田菊子女史

(お孫さん)

花田 進氏

しておりました。その日部長二人だけと思いきや、その課長も連れていらっしゃったんです。後で聞きましたが下戸部長は来福する迄、課長と玄海支部との事は全然知らなかったそうです。思いがけない飛び入りに、思いがけない友人の失言、楽しい酒席でした。

もうひとつ私を驚かせた事があるんです。その翌日(土)、少し二日酔い気味でハーバーに行きましたら、子



「ちくせん」にて。 太目のK船長

売りたし／買いたし 情報コーナー

- ①全長 ②船齢 ③材質 ④装備品 ⑤希望価格
⑥住所 ⑦氏名 ⑧連絡先

〈売りたし〉

①77年進水 ③ニコルソン31英國製FRP製クルーザースーパーパーボード ④ウインドバーン、セール7枚、ヤンマー20HP、暖房、電気冷蔵庫、ホットシャワーなど付。完全整備済。在油壺 ⑤価格相談 ⑥〒145 東京都大田区田園調布5-23-13 ⑦ハセ ⑧03-721-2405



供さん連れの課長が、ニコニコ笑ってポンツーンに立っているではありませんか?「二年ぶりに来ました」と。その晩友人に早速御礼状を書きました。「貴女の失言のおかげで宴席も賑わい、課長も二年ぶりにハーバーに来ておりました」そしてもう一度三人の身分をつけ加えました。そうです!今度は彼女が驚く番です。すぐ返事がきました。「あの三人巡視艇の連中?本当?つまり、いつも〈カラコルム〉を臨検していた連中の仲間? (親分じゃ) 知らなかった。私服なんか着こんで、私をだましおったな? この純情可憐なる花菊姐さんをだましたのだ。これこそ陰謀である。もう怒った! オイ? 海上保安部出て来い! この中央区が今どんな所か知らないな? このあたりはうろつかない方がええで? ETC ETC」涙が出る程笑いました。

それから一ヶ月後、上戸部長、課長それぞれが転勤になり、今度は大原敦前支部長にもお出で頂き、失言居士と一緒にお別れ会をしました。この友人、前回のアリランレース総合五位の立役者(食当専門)でもあります。また今年のアリランレースの大マグロの一匹でもあります。海上保安部寸劇の一幕これにて、おあとが宜しい様で。

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

レディホーク ヤマハ26C 西宮マリーナ 7.98×
6.40×2.80×1.55 芝野雅亜規/艇名の由来:イギリスの古い物語「レディホーク」に由来します。ある王子と姫の美しい愛のストーリーで、悪い司祭によって狼に変えられた王子と鷹に変えられた姫とが人間の姿で会えないが、最後には司祭と戦い人間の姿にもどり、2人の愛が結ばれるという物語です。/抱負:先日、シドニーとロスアンジェルスのマリナデルレイでクルージングをしてきました。仕事の関係で海外出張が多いので、できれば世界のいろんな所でセーリングをしたいと思います。またこれからはレースにも参加してヨット仲間を広げてゆきたいと思います。

OFFSHORE 第152号 昭和62年11月15日発行
毎月1回15日発行
昭和62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。

賛美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。

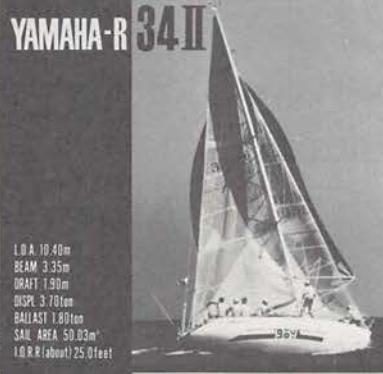
しかし栄光を手にしたクルーたちの「サンクス」を、

もっとも心のこもった言葉をかけられるのはこいつなのかもしれない。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」の声が。



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ようにしましょう。

■カクログニ希望の方は、艇名、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 静岡県磐田市新貝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㈱……☎011-612-1060 ヤマハ関西㈱……☎06-535-1671

ヤマハ東北㈱……☎022-235-1031 ヤマハ中国㈱……☎082-285-4911

ヤマハ東京㈱……☎03-444-9971 ヤマハ四国㈱……☎0878-67-3800

ヤマハ中部㈱……☎052-913-2121 ヤマハ九州㈱……☎092-472-5261

昭和
52年
7月
21日
第三種
郵便物
認可
毎月1
日発行

速

報

石原慎太郎会長運輸大臣就任
 森繁久弥氏勲二等瑞宝章受章
 祝賀会のお知らせ

(社)日本外洋帆走協会

専務理事 清水栄太郎

すでにご高承の通り、この度石原会長は運輸大臣に就任されました。又、古くからのヨットマンであり、当協会々員の森繁久弥氏が勲二等瑞宝章を受章されました。

昨今、ダブルハンドヨットレース、アメリカズカップ、ニッポン・チャレンジマッチレースと、ヨットも日本の社会に於いて、マスコミその他で話題になりつつあるなかで、私達の古くからの仲間である石原慎太郎さん、森繁久弥さん、この度のご慶事は私達ヨットマンにとって、この上ない喜びであります。

就きましては、ご両人のお祝いとともに今後のご活躍を祈念して下記により祝賀会を開催致します。
 多数のご出席をお願い申し上げます。

☆ なお、オフショア11月号のP33の年末忘年会は、この祝賀会と兼ねさせて頂きますので中止変更致します。但し、内容はすべて祝賀会へ移行します。

記

1. 名 称 石原慎太郎会長 運輸大臣就任
 森繁久弥氏 勲二等瑞宝章 受章
 祝賀会（併催・年末忘年会及び表彰式）
2. と き 昭和62年12月23日（水） 午後6時30分開宴
3. と こ ろ 東京会館（千代田区丸の内3-2-1） TEL 215-2111
 JR 有楽町駅下車
4. 会 費 1名 1万円
5. 申込先 及び詳細 N.O.R.C事務局 TEL 03-504-1911
6. 申込方 法 ① 会場入数制限がありますので、事前の申込みを優先させて頂きます。
 ② 事前に下記の口座にお振り込みをお願い申し上げます。
 振り込み銀行・口座
 富士銀行 虎ノ門支店
 口座名 店番号133-（普）1488117
 口座名 (社)日本外洋帆走協会
 理事 清田 博
 ※ お振り込みの際は艇名・氏名をお願い申し上げます。
 ③ 締切 12月14日（月）
7. 主 催 N.O.R.C 海事思想普及委員会

