

# Offshore

9  
1988

社団 法人 日本外洋帆走協会発行 No.162/300円

昭和63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



'88KENWOOD CUP

健闘のく海太朗

提供:佐藤伝次郎



## KENWOOD CUP

### 〈海太朗〉奮戦記

8月4日、第4レースサードトライアングルレース(27マイル)の最中、第1戦で総合18位、Eクラス4位、第2戦で総合9位、Eクラスで6位、通算ポイント122を数えていた「海太朗IV」(千葉育夫オーナー)がマストをゆがめ、リタイアしてしまった。

翌日、アラワイマリンサービスの作業場で、かたや、横腹に1メートルの穴を開けられた「ジュノ」(U.K)(「ジェネラル・ホスピタル(U.S.A.)」にマーク回航時に衝突された)、そしてマスト全体をS字型に曲げた「海太朗」とそれぞれのクルー達が無言で修復に打ちこんでいた。このサードトライアングルレースでは、各艇共、人も船も疲労が目立ち、「海太朗」ばかりではなく、トラブルが多かったようだ。偶然、千葉オーナーに接する機会を得たが、「ああ、今日でハワイに来て35日……」と、無念さでガックリ肩を落とされている姿に何の励ましもお追従もかけられない雰囲気の中、常夏の風だけがそよそよとわたって行きました。

#### 「海太朗IV」大進撃

8月13日、この大会の企画・広報等を担当した(株)博報堂、国際PR局からFAXされてきた大会のメインイベント、アラウン・ザ・ステイツの途中経過報告には……

『ハワイ時間、8/11、午後7時30分の状況をお知らせします。まだEクラスなど小型艇は12日の深夜にかけ、ワイキキに戻って来ると思われますが、上位の成績については修正時間が出ており、プロテストの状況を見たとしても3位迄は変更がないと思われます。この修正時間を加味した段階で、日本の「海太朗」が3位に入る健闘を見せています。(先のオフショア誌でお知らせしました通り、1位は「インセーシャブル」USA、クラスD。2位は、「プラブーラ」USA、クラスE。「海太朗」との差、2位とは7分16秒。)』日本艇を含め、全て翌日か翌々日にフィニッシュを持ちこされて、775マイルを6日間かけて走る船が多い中、「海太朗IV」のモヤモヤした思いが一氣呵成に吹き飛んだに違いない迫力ある内容で、この時の「海太朗」諸氏の意気揚揚ぶりが伺われます。

#### やがて、東京で……KENWOOD CUPへの挑戦

8月26日、小ざっぱりした背広姿の千葉育夫オーナーにインタビューで、思いのだけを語っていただきました。

「1986年に、1988年には必ず出るぞ! という思い



話手  
「海太朗IV」オーナー  
千葉育夫氏

聞き手  
オフショア誌 戸塚由理恵  
近藤慎之

で下見に行きました。色々勉強になったけれど、クラス優勝は狙えるな、とまあ、確信して帰国し、それ以来、ニュージーランドの「Kボート」のヘルムスマン、ピーター・レスター氏の作ってくれたメニューと指導を受け、また、前回も出場されている「瑠璃光」オーナーの菅原さんやケースに対応すべくNORCのルール委員長石井さんを招いて、経験談を伺ったり、自分達の練習風景を添畠薰さんにビデオカメラで撮ってもらい、5月に1週間の合宿練習後、夕食時にそのビデオをコマ送りして、アデモナイ、コウデモアロウと、反省とミーティングを重ねました。』の概略から始まり、「ボクは血液型Aだからね……」と、こちらの質問と答えは千葉氏の頭脳と察知力の中すでに用意されており、その準備されたメモのおかげでスムーズに会話を遊び、周到さに驚き入って拝聴する結果になったのですが……。「いつ頃からヨットを始めたのですか?」と伺うと、「ほんの偶然、慶應大学の相撲部に居た友人達と飲み屋で談笑していた時、彼らがヨットはおもしろい! とアンマリ言うんで、彼らと翌日ヤマハへ行って、26ftを弁護士の友人やらと買った時からです。ボクは、全くのしろうと。』としらつと笑われ、それ以来レースに興味が湧いて、「海太朗」の誕生になり、第1回のグアムレースでクラス優勝、総合第2位になった頃、ご自身のクルーとして体力の限界は45歳位かなと思い、かつてはパンナムクリッパーカップと呼ばれていたこのレース出場にかける燃える思いと共に、その下見後、「考えられる事、全てはやった。』と後悔の様子はなく、さっぱりとした口調で「準備段階で、海太朗各委員会を作り、ルール、予備備品、セール、チャート、食料、ストレッチ体操等、各委員長をクルーに任命。自主管理と工夫を繰り返し、「ほら、これ見て下さい」と見せられたコピーの厚い束は、86年のケンウッドカップについて書かれた当オフショア誌を始めとする膨大な資料でした。各ポイントに塗られた、青、黄色のマジック部分を何度も検討し、「各クルー達全員これを持っていて、徹底的に計画を練り上げ、スキッパーの戸谷さんとナビの本間さんにも言っておいたけど、最後のアラウン・ザ・ステイツのコースもすでに今年5月の連休には決めて、何



〈海太郎〉のメンバー

が起ころうがこのコースを妥協せずに走ってくれとたのみ、そして彼はそれを守ってくれましたから賭けに勝つべきして勝った。ボクは臆病な処もあるし、プロ相手に挑戦するんですから不安でしょ？ まあ他の日本艇の皆さんも同じような努力はなさってたと思いますが……？」

相模湾を舞台に、社会人クルーで構成されている「海太郎」の練習は、やはり、土、日、祭日、それでも全員そろう事は難しかったが、「メンバーは船に乗る前に、社会人としてしっかり働いている人間が前提、内のクルーは結構優良企業に勤めていますが、スポーツなんだから毎回ストレッチ体操をしてから乗船し、ハワイへ来てからも毎朝6時30分起床後、30分～1時間のジョギングと体操、ピーター・レスター氏から貰ったニュージーランドの12M級のトレーニングメニューA～Fをワイキキ沖で練習。例えばCメニューは、上マークに行く時のペナルティーに対し360度回転、720度回転を何分で回るか？ ワイキキ沖で2週間前から繰り返しました。ハワイを吹き抜く北東貿易風の24ノット、そんな風に体も硬直し、恐怖感で動作もにぶくなりがちだったのが、筋肉トレーニングと、ピーター・レスター氏のメニューのおかげでか、18～20ノットは既に微風に感じられていた。ある日、20ノットの風で720度回転を約40秒で回わたる瞬間、ああこれはイケルナ？ と誰もが予感しました。相模湾でやる事をきちんとこなしていればこそその自覚でした。お酒ですか？ 門限は10時とし、食後の部屋のみはフリードリンク。10時過ぎは禁酒です。友人の九州・小戸ハーバーの「風太郎」という船のオーナー、大森康弘医師にチームドクター兼カウンセラーとして同行を

願い、毎朝全員に整腸剤を飲んでもらう。中には肩をはずして、腕がクルクル回る奴も出る。怪我は日常茶飯事。ドクターの処は良い避難場所だったかな？ そんな医師が居るのは心強かったです。規則正しく体育会ぽいから、睡眠欲が勝って、余分な欲の出る暇はなかったのでは？」

総合プロデューサー兼ディレクターの図式は、クルーの健康管理に迄及ぶのですが、それでもハプニングは起きる。第4レース、リタイア時の心境について、「ボクはね、とってもくやしくて、一晩中泣きました。クルーも同じだと思います。「海太郎」と焼印してプロテストに対応する為、外国艇との事前の人間関係を結ぶために持参した酒用の升、手ぬぐい、グラス、ブレザー、その思い入れが無駄に終わるのか！ 何の為の練習と努力だったんだ！ 顔がはれる程泣き、ただ無念でした。」男心の純情が、聞き手にも恥ずかしい程伝わってきます。「そんな時に……」と千葉氏は続けられ、「内のクルーが成績を調べて、今迄の処、上位に居る日本艇は、『トーゴX』（山田東吾オーナー）と『ヴィクトリア』（荻野禎武オーナー）だけでしたので、もしかしたらと予感が働いて……。

### 最終レースに賭ける

ただ考える処があり、最後の島巡りレースからボクは降りる事にした。」乗船しなかった理由については、「アラウン・ザ・ステイツ」の長丁場とダイゴ味を味わいたくて、「海太郎」の全レースに出場して来た千葉氏でしたが、千葉氏がいる事で、クルーも、ご自身も、相互に甘えと厳しさがでてしまう。レース中は、一介のクルーとして、ランナー係等の役割をこなして



無惨にも曲がったマスト

いるが、「モロカイレースのフィニッシュの頃だったか、後方から迫ってくる『プラブーラ』が、あれよという間に『海太朗』を抜いてゆく。彼らはパンピングを絶えずしてます。

内の船の外人クルーはじめ、こちらは波があるから無駄だと、誰一人やらない。呆然と抜かれてゆく。

その努力の差、一秒の重みについて、皆に考えて欲しかった。今迄培ってきた潜在エネルギーを出しきってみろ、という賭けでした。」

前夜、一人で考え、自分は乗らないと戸谷スキッパーにだけ告げ、レース当日、クルーはオーナーの乗船しない旨を知り、大いにショックを受けた。千葉氏が、乗りたくて乗りたくて夢に描いてきたレース、千葉氏の乗るに乗れない心境に到了た。このレースの価値と重さを悟って欲しい！ と願った結果、誰一人文句も言わず、折り返しのハワイ島をかわす頃、一人一人、入れかわり立ちかわり、パンピングもし、機敏に動いたそうです。他の日本艇に日頃負けない努力をしてきた自信が、第4レースを捨てた「海太朗」としてはせめて日本勢の中ではトップに立ちたい！ その願いと、かねてチャート委員会で決めた通りのコースに、風が上手くふれた幸運も重なったのでしょうか。大いに溜飲を下げる快進撃となりました。

### 世界の壁は厚くない

各国のチームについて感想を伺うと、「例えば、オーストラリア。レースの練習終了後、モロカイの下見にナイトで行くんです。その体力も驚きですが、日本勢には、そんな打診をしようという気もない」と批判も少し、残念だけど、『トーゴ』、『スリーパー』の方々

と余り語りようがなかったのは、『海太朗』が一匹狼のせいかな？」と自嘲も皮肉も少し漂うようで、「ケンウッドカップ86年のニュージーランドチーム、勝利の努力を3艇合同でやってます。日本艇もそうしたいですね。」と希望され、「トーゴX」さんを拝見すると、豊かな海外のレース経験が生かされていて、ずっと同じクルーが居て、我々のように練習しなくても含み資産で常に良い成績を納める船とメンバーが在る。これには合同練習しましょうと持ちかけるのも恥ずかしく、素晴らしいと、しみじみほめられる。将来の展望については、「このケンウッドでみじめな結果だったら、もうヨットは止めようと思っていた。第4レースに慚愧の思いは残るが、キャンペーン自体は成功だった。これからも日頃、努力する分野は多々あり、何かの折には生かしたい。このレースの為、クルー全員に1ヶ月休暇を下さるよう、勤務先の社長宛に、直筆の手紙を切々と送った。

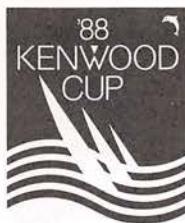
ダメなら直談判し、いかに貴社社員を育て人間形成に力を貸し、各社長に代わって教育を施してきたかも訴えるつもりだった。千葉氏を始め、ヨット部出身者は誰も居ず、大抵しろうとから始め、しろうとだって細心の準備と練習と、意欲と勇気さえあれば、これだけできるんだ！ 決して世界の壁は厚くない！」

「海太朗」のクルーに向かって語るがごとく、日本のヨットマン達に告げる様子に、目を見すえられていきました。

ヨットに興味を覚えて7年間、休日は全部ヨットライフの千葉氏にお年を尋ねると、「ある日から、34歳に決めました。年齢は、人から強制されて取るものじゃないですからね。」艶やかで真黒、精悍な面持ちは青年そのものです。渋谷の雑踏にすいこまれてゆく中内中背のこの人を、つい2週間前迄、激しく競われた、世界4大レースで、見事栄冠を獲得した「海太朗」のオーナーとは道往く人は知りません。しかし、その後姿は何んと生き生きとし、その背筋は、凜と輝きを放っていました。

↓マストの改修作業の後には横腹に穴を開けた(JUNO)が…





# ケンウッド カップ参戦記

〈TOGO X〉オーナー

山田東吾



写真提供：ヨッティング

ハワイの海でヨットレースのシリーズをする時に自分達の艇としては、一生懸命戦うのであるが、レースの途中から自己のアイデンティティーがぐらつき出す。

俺は日本チームとして走っているのだろうか、自分のクラス（クラスD）の中での有利な位置をねらうべきなのか、それとも全艇の中での順位を争うべきなのだろうかと。

大本営たる NORC としては色々優秀なチームを組んで送り出した最前線のチーム・キャプテンが、こんな迷いで走っているとは夢にも思っていないだろうが実際はそうなのである。時にはあの日本艇にだけは負けたくないと思い入れて進撃するなんて事に迄なりかねない。

それはこのレースの表彰の多様性によるもので、例えば、1979年度のファストネット・レースを含むアドミラルズ・カップの時に、コテルテル・月光・トーゴの3艇のキャプテン達が集った時、チーム・キャプテンの山口照雄氏以下、我々が申し合せをした。

「まず第一に、3艇の日本艇の中で、どの艇が一番早かったか等は、各艇員にもデザイナー等にも一切言わせない。」「第二にスタートやレース走行中に日本艇同志は、多少自艇に不利になつてもポイント・ゲーターを先行させよう。」

これは一国一チーム三艇の限定された環境で、目的はただ一つ、チームの合計点（総力）にしばられていたからである。

サルジニア・カップは歴史が浅いが、やはり同じ形態をとり、同じような話し合いをしている。しなくてもアウンの呼吸でそれは行われてきた。今回のレースの場合は様子が少し違った。

もちろん、ハイライトはチーム別の優勝ではあるが、その他に全レースにおける各クラスの表彰、特に全レース優勝艇のそれは、チーム優勝をしのぐくらいだった。さらに各レースにスポンサーがつき1位から3位まで個々に表彰もされた。まさにアメリカー日本（ケンウッド）カップズバーゲン・ホリデイだった。

明るくって、楽しくって、カップがたくさんあって海があたたかなレースとしてずっとこのシリーズは続くと考えられるが、それに対するチーム参加艇の戦略も少しあは変って来てもよいのではないかと思う。

そこで、問題を大きくしばって、二点ほどあげてみたい。まず第一にチームレースにおいて各艇のとる行動として、各艇がチームメートの艇の行動を絶対に妨げない、もしくは走行に制限を加える航路をとらないということである。

日本艇はD, E クラスが多いためか、どのレースのビデオを見ても、同じ様な所から群れでスタートしている。もちろん計器が発達して、上有利、下有利等は歴然と数値として出ているのだから、この傾向があるのは当然であるが、問題はそれ以前にある。レース前10分～数分にかけて、もし同クラスに同チーム艇があれば、それらの位置関係を考慮する位の高度の戦術が必要なのである。観覧していて、しばしば見るのはスタート数分前 A 艇（日本チーム）があそこでタックを入れたから今がタックだ。と自艇の標準を比較的のレース上手と言われている日本艇に合わせる傾向があったので笑ってしまったことがある。すると日本艇同志はますますかたまり混乱する。日本艇の下もその下も、後も日本艇が続いている。

クラス別のレースの場合 BRAVURA, INSATIABLE, INDULGENCE VI 等の様に世界的な名手達が舵をにぎる名艇達がいるのだから、それに合せると、少くとも日本チームの艇が同チームや日本の他チームの艇を追いあげてしまいリコールさせるようなケースは起らないのではないだろうか。

我々の D クラスで INSATIABLE, INDULGENCE 等のスタートを見ていても、安全に混乱の予想される位置からはスタートしていなかった。

我々トーゴ・チームはトライアングル・レースでは彼らと互角に戦いあえたし、D クラス内では第1 レース 2 位（総合 4 位）第2 レースではクラス 3 位（総合 23 位）第3 レースではクラス 2 位（総合 3 位）の成績を残している。ただどのレースでも 1 位を走っていて

も後半または最後のレグでクラス優勝を逃がしてしまった。

もう少し、そのもう少しだけが彼我の実力の差なのだろうと思う。最終レースまでクラス2位、3位、3位、2位ともつれ込み、クラス上位3艇の順位が、そのまま全シリーズの順位になり優勝に手がとどいていながら最終レースがクラス3位でシリーズ・クラス優勝を逸してしまった。

自分の艇の敗因を想い出して話が横にそれてしまつたが、問題の第2点は、ケンウッド・カップの場合に限って言えば、どの時点でチームとしての戦略（もしあるとすればだが）から各艇が解き離されるかという問題である。

わかりやすく言えば、戦場で「我が軍は崩壊した。各部隊はその地区（クラスがこれに当る）各艇で善戦せよ！」との命令をいつチーム・キャプテンが発令するかである。

仮に勝利を3位入賞とするならば、それから得点が程遠くなってしまった時、すなわち終盤戦に入る頃の問題となろう。自然に各艇間のムードでわかってくるが、チームに属するかぎりロング・レースで奇矯な一発コースは引けないに違いない。個々の艇の戦略目的も1回でもクラス内1位をと冒険をする点に変えるかもしれない。

ふりかえってみて、常に眼の前にクラス優勝をみながら、それを逸した、悔い多きシリーズではありました。

最後に、個艇としてのトーゴX、Dクラス艇としてのトーゴX、日本ブルーチームとしてのトーゴXについてお話しします。

個艇としては第1レース総合4位（意気はあがっていたのですが、第2レースで同じブルーチーム艇のスリーパーに追いあげられ、リコールとなり、上位入賞の夢は早くもバチリと風船のように飛び散りました。夢を見ます。“スリーパー、何でほんのちょっぴりスピード落してくれんのや！”

Dクラス艇としては、大望がくじけた後だけに徹底的に貧乏たらしく「皿ネライ」に目的をしぼりました。

これは案外成功して、Dクラス2-3-3-2-3位、シリーズ3位で見事なお皿（今回は皿がカップ）が6枚も集まりました。今年の暮れからはトーゴ名物ケンウッド、裸皿踊りを興業するつもりです。テープの御入用の方は早目に御申し込み下さい。

チームとしては、快走していた海太朗のマスト・トラブルによるD.N.F.の時に上位入賞は絶たれましたがそれまで10位以内にいたし、その後もアラウンド・ザ・ステーツ3位と活躍し、日本のこれからの方々界を背おって行く萌芽を見る思いが致しました。

## '88 KENWOOD CUP 総合成績

Position	Yacht	Total
1	BRAVURA	525
2	JUBILATION	495
3	GREAT NEWS	490
4	WINDWARD PASSAGE II	482
5	INSATIABLE	449
6	RONSTAN ULTIMATE CHALLENGE	422
7	JUNO	415
8	THE ESANDA WAY	406
9	SAGACIOUS V	399
10	INDULGENCE VI	385
11	KAITARO IV	384
12	TOGO X	376
13	ONCE A JOLLY SWAGMAN	353
14	VICTORIA	348
15	MATADOR	345
16	VENTURE I	344
17	CHAMPOSA V	324
18	SORCERY	318
19	WINTERHAWK	312
20	BLACK JACK	305
21	IL MORO DI VENEZIA	305
22	KARASU	278
23	MATENROW	275
24	RAGAMUFFIN	270
25	SOVEREIGN	269
26	CONGERE	249
27	MIMI	228
28	MIHO	225
29	YEOMAN XXVII	221
30	EMERAUDE	219
31	VANGUARD	206
32	SLEEPER	191
33	NINJA	185
34	SEIKAIHA	173
35	MARISHITEN	156
36	CUINTESSENCE	150
37	MAUNA LANI FLASH	149
38	EMOTIONAL RESCUE	136
39	GENERAL HOSPITAL	129
40	RENOMA	122
41	CANE FIRE	86
42	HIGH ROLER	84
43	ONDINE VII	6



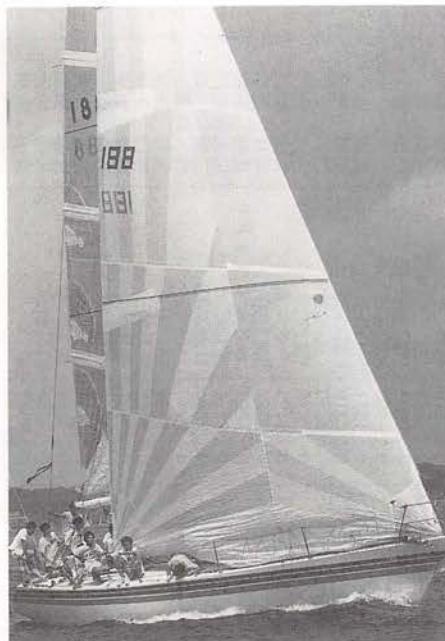
# 裕ちゃん一周忌

今年で2回目を迎えた『石原裕次郎メモリアルヨットレース』が、快晴の8月28日、NORC関東支部主催、大塚製薬(株)協賛、15社・団体協力(後記)にて行われた。故裕次郎の兄、石原慎太郎運輸大臣の『コンテッサⅧ世』をはじめ、国内レースとしては最大の147艇が参加。クルーザーレーティングによるAクラスと、ヨードン、早いもん勝ちのBクラスに分かれ、油壺沖→江ノ島沖マーク→葉山沖マーク→油壺沖、全長37kmのコースに臨んだ。Aクラスでは初めての試みとして、風の強弱により3種類のタインアローワンスを設定するシステムを採用。当日は風速4mのため、微風用タイムアローワンスが適用された。

午前10時、ゲストの神田正輝氏が打ち上げた照明弾を合図にスタート。コンテッサⅧ世には館ひろし氏も乗船、8艇のプレスボートに分乗した報道陣のレンズを一手に集めていた。レースの結果は別表の通り。優勝艇には石原裕次郎杯が贈られた。

レース終了後石原運輸大臣が記者会見し、参加艇への謝辞を述べた後、森戸海岸沖の名島に建設予定の“裕次郎灯台”に触れ、「弟とよく魚をとった場所だし、地元の協力を得て、来年のレースまでに完成できたら最高ですね」とコメントを残した。建設実現に向けて大きな一歩となったことは間違いない。

なお、協力会社・団体、抽選会賞品提供会社は右の通り。(順不同、敬称略)



## 石原裕次郎メモリアルヨットレース



協力：(株)ヤナセ、ジャパン・ゲーム・フィッシュ協会、(有)トライ・アングル、(株)石原プロモーション、ティチク(株)、上島珈琲(株)、宝酒造(株)、(株)伊藤園、エスビー食品(株)、サッポロビール(株)、(株)広屋、(株)舵社、オーシャンライフ(株)、『ヨッティング』誌、油壺ベイヨットクラブ

賞品提供会社：コンチネンタルミクロネシア航空(株)、ヒノキ新薬(株)、東洋ゴム、(株)ソレイユ、ヤマハ発動機(株)、(株)東京トロイ、ミドリインターナショナル(株)、(株)ミキモト、日本タイムマート(株)、(株)ヤナセ、バルティックヨット・ジャパン(株)、ウルマーセイルズジャパン(株)、日本信号旗(株)、中村船具工業(株)、浅田船本舗(株)、堀内伊太郎商店、(株)ノースセール・ジャパン、一点鐘、ドール、日産自動車(株)、オーシャンライフ(株)、花王(株)、フッドセイルメイカーズジャパン(株)、(株)セイルスパイワツツジャパン、ニュージャパンヨット(株)、(株)舵社、(株)ノルディックスポーツ、(株)ゴールドワイン、スポーツニッポン新聞社、(株)イチサンゴイースト、『ヨッティング』誌



## Aクラス

RET	CLS	SAIL No.	艇名	オーナー	TYPE	R.m	ペナルティ %	T.A	到着時間			所要時間 H M S	修正時	到着順位	総合順位
									M	D	H				
0	90019	AMATORA	佐々木義隆	佐々木義隆	BRN 40	9.35		609	8 28	13	18	4	3	8	4
0	22220	慎記館	澤野春太郎	澤野春太郎	CAS 37	8.75		621	8 28	13	26	0	3	16	0
0	3519	LAVIEN ROSE	J. - 41	J. - 41	YOK 33	9.60		604	8 28	13	22	59	3	12	59
0	3544	BLUE NOTE	I TO 41	I TO 41	YOK 33	9.60		604	8 28	13	23	10	3	13	10
0	678	僕達	X - 372	X - 372	YOK 33	7.85		641	8 28	13	34	58	3	24	58
0	11115	STAYER			YOK 40	8.40		628	8 28	13	32	22	3	22	22
0	33335	織姫			FRE 41	9.70		602	8 28	13	25	17	3	15	17
0	3002	SYLPHIDES	YOK 325	YOK 325	YOK 41	7.50		650	8 28	13	40	7	3	30	7
0	3031	SUPER SUNBIRD	YAM 41	YAM 41	YAM R30	9.70		602	8 28	13	29	24	3	19	24
0	3825	ROUGE	YOK 330	YOK 330	YOK 31N	7.50	5	650	8 28	13	42	1	3	32	1
0	3355	雪風 V	YOK 40	YOK 40	YOK 40	9.50		606	8 28	13	31	12	3	21	12
0	2299	BIG APPLE	HOL 44	HOL 44	HOL 44	10.35		590	8 28	13	26	53	3	16	53
0	2000	月光 V	FRE 41	FRE 41	FRE 41	9.45		607	8 28	13	33	44	3	23	44
0	188	CONTESSA VIII	DOU 42	DOU 42	DOU 42	10.05		596	8 28	13	31	0	3	21	0
0	3001	HALF TIME	YOK 35	YOK 35	YOK 35	8.25		632	8 28	13	41	29	3	31	29
0	35558	MAY BE	YOK 35	YOK 35	YOK 35	7.30		655	8 28	13	48	28	3	38	28
0	2112	FUJI III	FRE 45	FRE 45	FRE 45	10.65		585	8 28	13	29	7	3	19	7
0	386	MORE JOY SEIS	FC 12	FC 12	FC 12	9.60		604	8 28	13	35	10	3	25	10
0	3035	MARTHA	WAG 34	WAG 34	TAK 46	7.80		643	8 28	13	46	26	3	36	26
0	3224	LUCKY LADY	TAK 46	TAK 46	U - 34	10.60		586	8 28	13	31	9	3	21	9
0	380	THELIS	U - 34	U - 34	U - 34	8.65		623	8 28	13	42	20	3	32	20
0	3387	BASIC	YOK 28	YOK 28	YOK 28	6.55		677	8 28	13	58	6	3	48	6
0	2814	光風	YAM 37	YAM 37	YAM 37	8.50		626	8 28	13	43	44	3	33	44
0	3768	FRENCH KISS	X - 402	X - 402	X - 402	9.40	5	608	8 28	13	37	1	3	27	1
0	3922	ANT	X - 372	X - 372	YOK 31N	8.45		627	8 28	13	48	5	3	38	5
0	3055	SAMOA V	U - 31	U - 31	BNT 375	7.05		662	8 28	13	58	39	3	48	39
0	180	だいばせ	N - 375	N - 375	AVN 36	8.25		632	8 28	13	50	42	3	40	42
0	3878	JOJO	N - 240	N - 240	J - 34C	5.25		724	8 28	14	18	20	4	8	20
0	3670	再見	KUM 30R	KUM 30R	KUM 30R	7.05		658	8 28	14	0	25	3	50	25
0	0	3494	ARC-EN-CIEL II	YOK 31N	YOK 31N	YOK 31N	7.05		662	8 28	14	3	8	3	53
0	0	3501	SONN BLUME	YOK 31N	YOK 31N	YOK 31N	7.30		655	8 28	14	1	19	3	51
0	0	1993	ASTERIX IV	YOK 31N	YOK 31N	YOK 31N	7.95		639	8 28	13	56	56	3	46
0	0	1311	TACHYON	YOK 31N	YOK 31N	YOK 31N	6.80		639	8 28	13	57	16	3	47
0	0	2219	PEGASUS	YOK 31N	YOK 31N	YOK 31N	6.30		685	8 28	14	11	32	4	1
0	0	3590	VIGOROUS	EDV 30	EDV 30	EDV 30	7.05		658	8 28	14	5	10	3	55
0	0	670	VALET OF ROCINANTE	BEN 235	BEN 235	BEN 235	5.25		662	8 28	14	3	8	3	53
0	0	1155	一乗 III	YOK 31N	YOK 31N	YOK 31N	7.30		724	8 28	14	23	0	4	13
0	0	2967	HOLIDAY	YOK 29	YOK 29	YOK 29	6.80		655	8 28	14	4	4	3	54
0	0	2862	おおみずなぎどり	YOK 31N	YOK 31N	YOK 31N	8.10		670	8 28	14	8	31	3	58
0	0	3531	陽焰	YOK 31N	YOK 31N	YOK 31N	7.85		641	8 28	14	0	35	3	50
0	0	2844	TERESUKO	YOK 31N	YOK 31N	YOK 31N	7.60		648	8 28	14	2	35	3	52
0	0	2905	JACKTAR II	YOK 31N	YOK 31N	YOK 31N	7.95		697	8 28	14	16	47	4	6
0	0	2182	KELONIA	YOK 31N	YOK 31N	YOK 31N	7.85		639	8 28	14	0	24	3	50
0	0	3719	FLAMME	YOK 31N	YOK 31N	YOK 31N	5.65		641	8 28	14	1	14	3	51
0	0	2331	竜馬	YOK 31N	YOK 31N	YOK 31N	7.85		708	8 28	14	20	52	4	10
0	0	2466	MERLUZA V	YOK 31N	YOK 31N	YOK 31N	7.10		657	8 28	14	6	46	3	56
0	0	3414	OTOSHOSAN	YOK 325	YOK 325	YOK 325	7.55		661	8 28	14	8	54	3	58
0	0	381	八丈 V	H T 34	H T 34	H T 34	8.00		649	8 28	14	5	46	3	55
0	0	3267	BIG BANG	YAM 42	YAM 42	YAM 42	9.70		638	8 28	14	3	46	3	53
0	0	3601	MINX	EDV 30	EDV 30	EDV 30	6.95		602	8 28	13	52	59	3	42
								665	8 28	14	11	43	4	1	43

石原裕次郎メモリアルヨットレース成績表

A-2

RET	CLS	SAIL No.	艇名	オーナー	TYPE	R.m	ペナルティ %	T.A	到着時間	所要時間 H M S	修正時	到着順位	総合順位
0	3530	SUMMER KNOWS	高村 宏信一	TAK 34	8.00	638	8 28 14	4 8	3 54	8	3202	51	52
0	2777	SUMMER 光	砂田 紀美子	SWN 391	9.25	611	8 28 13	58 15	3 48	15	3308	53	53
0	3898	AEOLOS	飛鳥 陽一郎	YAM 30S	6.95	665	8 28 14	13 58	4 3	58	3333	54	54
0	2970	POINCIANA	大杉 昌彦	U - 30	6.90	667	8 28 14	15 20	4 5	20	3381	57	54
0	3541	GOOD ONE	小林 昌忠	YAM 30S	6.95	665	8 28 14	16 1	4 6	1	3456	59	55
0	3806	CHAPPY	吉田 幸明	YAM 26	5.45	716	8 28 14	30 38	4 20	38	3466	81	56
0	2534	SWEET BASIL	坂井 明三郎	ECM 26	5.45	716	8 28 14	30 43	4 20	43	3471	82	57
0	3657	ELANOR II	正三郎	YAM 5	5.00	734	8 28 14	35 59	4 25	59	3481	88	58
0	1044	TELEMATIQUE	弘夫	JEAN34	7.60	648	8 28 14	12 33	4 2	33	3537	53	59
0	669	CORVATSCH II	義治	U - 32	7.30	655	8 28 14	14 34	4 4	34	3539	56	60
0	3713	さち風	定友	YAM 30E	7.20	658	8 28 14	15 31	4 5	31	3545	58	61
0	1672	GORGON	智久	NOL 30	6.50	679	8 28 14	21 54	4 11	54	3571	68	62
0	2640	SUNBEAM II	藤井 隆	KTH 33	7.70	645	8 28 14	12 18	4 2	18	3573	52	63
0	3555	おいどん	昭利	YAM 35C	8.15	634	8 28 14	9 17	3 59	17	3579	48	64
0	3580	童王丸	堀利	BNT 325	7.45	651	8 28 14	14 19	4 4	19	3592	55	65
0	2827	MORNING CLOUD II	昭利	VEN 30	6.90	667	8 28 14	19 18	4 9	18	3619	65	66
0	667	KAY SEVEN	豊	ODA 45A	9.80	600	8 28 14	0 34	3 50	34	3634	34	67
0	3510	TRACER	隆	TAK 31F	7.30	655	8 28 14	16 24	4 6	24	3649	60	68
0	1881	ANGUILLA	堀江	YAM 30S	6.95	665	8 28 14	19 29	4 9	29	3664	66	69
0	2114	KEI	江井	N - 240	5.60	710	8 28 14	32 18	4 22	18	3668	83	70
0	3019	BIG DEAL	江井	NAK 295	7.05	662	8 28 14	18 55	4 4	8	3681	63	71
0	3213	CAPTAIN CARIBEE	木	SNY 850	6.35	683	8 28 14	25 38	4 15	38	3727	75	72
0	3536	繪笛人	木	VEN 30	6.75	671	8 28 14	23 36	4 13	36	3809	70	73
0	3939	CONTESSINA	木	OCN 390	8.75	621	8 28 14	9 31	3 59	31	3814	49	74
0	3655	PASSAGE	木	EDV 30	6.80	670	8 28 14	24 14	4 14	14	3864	74	75
0	3018	D'S HEART	木	DHR 34	7.45	651	8 28 14	19 1	4 9	1	3874	64	76
0	2234	桃季 III	木	BNT 29	6.55	677	8 28 14	27 1	4 17	1	3912	78	77
0	1702	NUVOLA	木	S K 31	6.60	676	8 28 14	28 15	4 18	15	4003	80	78
0	2965	つるぎ	木	NAK 31	7.15	660	8 28 14	24 12	4 14	12	4032	73	79
0	3718	BAD BOY	木	YAM 26S	6.05	693	8 28 14	33 35	4 23	35	4034	85	80
0	0	NEO PATHOS	木	YAM 30S	6.90	667	8 28 14	26 17	4 16	17	4038	76	81
0	1735	桜工 II	木	PST 28	6.20	688	8 28 14	34 10	4 24	10	4154	86	82
0	3367	PAULISTANA	木	G R 34	7.50	650	8 28 14	23 54	4 13	54	4184	71	83
0	3633	DRACHEN	木	LPT 21	4.90	739	8 28 14	49 41	4 39	41	4218	91	84
0	1075	SUNSPINNER	木	SPN 27	5.85	700	8 28 14	39 0	4 29	0	4240	90	85
0	2725	DAPHNE V	木	NOL 35	7.80	643	8 28 14	24 2	4 14	2	4311	72	86
0	3577	都風	木	DOU 33	7.60	648	8 28 14	26 59	4 16	59	4403	77	87
0	0	199 SALMON III	木	ORN 33	7.45	651	8 28 14	28 11	4 18	11	4424	79	88
0	3305	FLYING TINKERBELL	木	YAM 30C	6.60	676	8 28 14	35 42	4 25	42	4450	87	89
0	1724	FLYING WILD ZOO	木	VEL 24	5.45	716	8 28 14	50 22	4 40	22	4650	92	90
0	1850	VEGA V	木	DOU 33	7.60	648	8 28 14	33 20	4 23	20	4784	84	91
0	0	後継丸	木	VEN 30	7.00	664	8 28 14	38 4	4 28	4	4796	89	92
0	3298	TSIGANE III	木	KUM 30R	6.90	667	8 28 15	4 26	4 54	26	6327	93	93
0	3161	DHARMA II	木	FUJ 45K	8.15	634	8 28 15	5 10	4 5	10	6932	94	94
1	1	0	1579 ラ・ラ・ガ・カ	木	YOK 32	7.50	653				RET		
1	1	0	2979 SEA CROWN	木	ITD 34	7.85	650				DNC		
1	1	0	SEE ADLER V	木	DOU 42	10.00	641				RET		
1	1	0	BONJOUR V	木	OCN 430	9.70	602				RET		

## Bクラス

RET	CLS	SAIL No.	艇名	オーナー	TYPE	R.m	ペナルティ %	T.A	到着時間 M D H M S	所要時間 H M S	修正時間 S	到着順位	総合順位
	0	3868	OPABINIA	赤坂勝良	SWN 53	0.00			8 28 13 16 23	3 16	23	11783	1
	0	3896	紫魂	照泰重和	X - 99	0.00			8 28 13 23 39	3 23	39	12219	2
	0	3901	SPRING	YOKO木玲	J - 33	0.00			8 28 13 28	3 28	26	12506	3
	0	3306	RIPPLE III	YOKO SOTS	0.00				8 28 13 34	3 34	26	12866	4
	0	1767	無双	HAY 36	0.00				8 28 13 44	3 44	48	13488	5
	0	1978	SERENDIPTY	YOK 31N	0.00				8 28 13 46	3 46	2	13562	6
	0	3663	EBB TIDE	0	J - 24	0.00			8 28 13 55	3 55	18	14118	7
	0	83794	SUPER KIDS	英武昭一	J - 24	0.00			8 28 13 55	3 55	44	14144	8
	0	83566	SUPER STAR	美紀子	J - 24	0.00			8 28 14 0	4 0	5	14405	9
	0	83397	PINK KISS	礼秋芳夫	J - 24	0.00			8 28 14 0	51	0	14451	10
	0	2175	JUNE BRIDE	山崎昭	HOL 33	0.00			8 28 14 6	4	0	14760	11
	0	3464	PAPEEDE II	外山英一	VEN 30	0.00			8 28 14 7	39	4	14859	12
	0	90007	DOLCE & GABBANA	田中重弘	J - 24	0.00			8 28 14 10	45	10	15045	13
	0	83834	DHARMA	田中俊弘	BNT 305	0.00			8 28 14 13	29	4	15209	14
	0	3877	GUANDALINA	田中英信	BNT 405	0.00			8 28 14 14	31	4	15271	15
	0	3666	MARIE V	田中真康	PION30	0.00			8 28 14 19	48	4	15588	16
	0	1495	八熊	田中亨	0	0.00			8 28 14 20	8	4	156608	17
	0	90004	LEO VI	田中洋輔	0	0.00			8 28 14 23	21	4	15801	18
	0	83726	WIND JAMMER	木崎嘉一	J - 24	0.00			8 28 14 26	2	4	15962	19
	0	2759	IXORA III	木崎豊	VEN 30	0.00			8 28 14 26	58	4	16018	20
	0	2835	ARANJUEZ III	木崎洋	ARC 27	0.00			8 28 14 28	17	4	16097	21
	0	90009	TANI II	木崎清	0	0.00			8 28 14 28	35	4	16115	22
	0	90002	タタタ火の焼け	木崎泰	N - 240	0			8 28 14 29	43	4	16183	23
	0	3782	AMITY	木崎幸三	0	0.00			8 28 14 30	5	4	16205	24
	0	1234	MORAMORA III	木崎三三	0	0.00			8 28 14 32	1	4	16321	25
	0	90017	ラハイナ	木崎守	YAM 28	0.00			8 28 14 32	53	4	16373	26
	0	3684	HOT POTATO 3	木崎義道	YAM 0	0.00			8 28 14 33	2	4	16382	27
	0	90003	TAMA III	木崎格	N - 270	0.00			8 28 14 33	50	4	16430	28
	0	90006	アーテンス	木崎進	0	0.00			8 28 14 34	26	4	16466	29
	0	90018	のーびん	木崎泰	TSB 36	0.00			8 28 14 35	10	4	16510	30
	0	333	ERICKS V	木崎裕一	YAM 26S	0.00			8 28 14 35	13	4	16513	31
	0	3649	SWEET HEART'S	木崎健一	J - 24	0.00			8 28 14 36	20	4	16580	32
	0	84055	AHODORI	木崎邦夫	N - 270	0.00			8 28 14 37	56	4	16676	33
	0	3802	TINKER BELL	木崎義明	YAM 0	0.00			8 28 14 40	27	4	16827	34
	0	1025	EVER GREEN	木崎正信	YAM 21R	0.00			8 28 14 40	51	4	16851	35
	0	90013	トシカチ	木崎雄二	DUF 27	0.00			8 28 14 43	41	4	17021	36
	0	2467	STORK	木崎正雄	YAM 30	0.00			8 28 14 46	32	4	17192	37
	0	90005	WINGS II	木崎佐一	ARIADNE III	0			8 28 14 46	32	4	17205	38
	0	3677	MAMENCH-SAURUS	木崎雄一	BLUE ROMAN	0			8 28 14 46	57	4	17817	39
	0	90008	WONDER SUMMER	木崎秀雄	PION 9	0.00			8 28 15 23	57	5	17973	40
	5	0	677	ベルソニヤ	YAM 25	0.00			8 28 15 28	23	5	19795	41
	5	0	1252	SILVER	YAM 26	0.00			8 28 15 29	55	5	DNC	DNC
	1	0	2153	葉月	JDY 25	0.00			8 28 15 29	55	5	RET	RET
	5	0	2662	神陵	NAK 295	0.00			8 28 15 29	55	5	DNC	DNC
	5	0	2879	アリエーヌ	ARIADNE	0			8 28 15 29	55	5	RET	RET
	1	0	3347	トマロ	BLUE ROMAN	0.00			8 28 15 29	55	5	DNC	DNC
	5	0	3807	アーリアノット	PION 9	0.00			8 28 15 29	55	5	RET	RET
	1	0	83661	ウイスラーノット	VEN 24	0.00			8 28 15 29	55	5	DNC	DNC
	5	0	90010	マイ	VEN 30	0.00			8 28 15 29	55	5	RET	RET
	5	0	90012	トレー	YAM 25	0.00			8 28 15 29	55	5	DNC	DNC
	0	90014	ヤン	BONANZA II	YAM 0	0.00			8 28 15 29	55	5	DNC	DNC



## CHALLENGE NEWS

### 第三回 海の祭典開催

名古屋港で12m級の模擬マッチレース

#### 東海支部広報委員会

去る7月20日～24日の間、第三回海の祭典が名古屋港で開催され、皇族はじめ石原運輸大臣をお迎えしての記念式典および、名古屋港を中心とした各種行事が実施されました。

東海支部では、7月19日の前日祭において、ニッポンチャレンジチームの12m級2艇による模擬マッチレースを主管し、レースの運営およびレース模様の解説等に協力し、行事を盛り上げました。また、レースに先立ち行われたヨットパレードにはメキシコから「マリガランテ」も参加し、東海支部では志摩ヨットハーバーおよび碧南ヨットクラブから6艇が参加し、花を添えました。

12m級の模擬マッチレースは、2レース行いました。第1レースは、風が弱く方向も定まらない状態で、絶えずマークが移動していましたが、第2レース後半からは風も安定し、12m級らしい走りを披露できました。

重要港湾の海面でヨットレースをするなど、初めての経験でしたが、観覧船に港湾監督官庁の関係者を乗せレース艇を追いかけての解説はきっとヨットに対する理解を深められたと期待しています。

また、7月20日の記念式典には、東海支部の支部長以下役員が参加しました。会場では石原運輸大臣を囲み、ヨットの話題に花を咲せました。



### アメリカズカップ速報

#### スターズ・アンド・ストライプス大差で圧勝

第27回アメリカズカップは、9月7～11日、2戦先勝方式で、サンディエゴ沖で行われた。レース前から、LOA60feetの超軽量カタマラン“スターズアンドストライプス”的優位が予測されていたが、予想通り“S & S”が大差でアメリカズカップを防衛した。

第一レースは、9月7日正午スタート40マイルソーセージコース。3～5m/sの南風の中、LOA123ftのスーパー馬鹿“ニュージーランド”は“S & S”に10秒先行してスタートしたが、風上マークでは9分4秒の差をつけられてしまった。“S & S”は所要時間4時間53分、18分15秒差で圧勝した。

第二レースは、9月9日正午スタート、3～5m/sの西風で39マイルトライアングルコース。“S & S”がスタートから先行、所要時間3時間、21分10秒差で第一戦に続き連勝した。

## 運輸省等官庁及び海事関係団体主催委員会へのNORCの参加状況について

NORC専務理事 清水栄太郎

近年、海洋性レクリエーション振興の施策と相まって運輸省はじめ各官庁及び海事関係諸団体の NORC に対する委員会への参加呼びかけが多くなってきています。

NORC では、専門委員会の協力を得て、できる限りこれらの呼びかけに応じて出席し、NORC サイドの意見を申述し、諸政策あるいは海事諸団体の意見醸成に反映させるよう努力しています。

今までの各種委員会への出席状況を次のようにまとめましたのでご報告いたします。

(記載項目 委員会名, (1)主催者, (2)委員会の設置目的・審議内容, (3)NORC からの出席者, (4)開催回数, (5)構成員, (6)その他)

### 1. 海洋レクリエーション関係団体連絡会議

- (1)運輸省運輸政策局
- (2)海洋レクリエーション関係行政機関、関係団体間の情報交換、連絡調整、及び海事思想の普及
- (3)専務理事…清水栄太郎、常務理事…久保和男
- (4)年4～5回
- (5)運輸省、海上保安庁、及び日本海事広報協会、日本小型船舶検査機構、日本マリーナ協会、日本舟艇工業会、等13団体

### 2. 使用済み FRP 船解撤処理体制検討会議

- (1)運輸省海上技術安全局
- (2)FRP 小型船舶の解撤処理体制の確立審議
- (3)技術委員長…渡辺修治
- (4)年3回
- (5)運輸省、海上保安庁、水産庁、東京大学、関係都県市、及び日本小型船舶検査機構、日本舟艇工業会、等10団体
- (6)63年6月で終了

### 3. 運輸省と NORC との連絡会

- (1)
- (2)ヨットに関する法規についての情報交換及び業務連絡
- (3)法政委員長…今岡又彦、法政委員…久保和男、専務理事…清水栄太郎、常務理事…嶋田武夫、計測委員長…林賢之輔、総務委員…児玉萬平、等
- (4)月1回
- (5)運輸省海洋海事課課長以下3名 NORC 4～5名

### 4. 日本工業標準調査会船舶部会舟艇専門委員会

- (1)通商産業省工業技術院
- (2)日本工業規格の制定、改正、確認、廃止の調査審議

(3)技術委員、計測委員…大橋且典

(4)年5～6回

(5)運輸省、東京商船大学及び日本舟艇工業会、日本小型船舶検査機構、中村船具、日産自動車、ヤマハ発動機、IHI クラフト、等13団体

### 5. 日本小型船舶検査機構評議員会

- (1)日本小型船舶検査機構
- (2)日本小型船舶検査機構の運営に関する重要事項の審議（船舶安全法第25条の23に基づく機関）
- (3)専務理事…清水栄太郎
- (4)理事長が必要と認めたとき
- (5)日本海事協会、日本舟艇工業会、日本海難防止協会、漁船協会、日本マリーナ協会、等の代表者15名

### 6. 多胴型小型帆船の安全基準に関する調査委員会

- (1)日本小型船舶検査機構
- (2)多胴型小型帆船の安全基準の策定
- (3)技術委員長…渡辺修治、計測委員長…林賢之輔
- (4)年6回
- (5)運輸省、東京大学、大阪大学、及び日本ヨット協会、日本海事協会、日本舟艇工業会、等5団体

### 7. NORC と JYA との連絡会

- (1)NORC・JYA
- (2)NORC・JYA の情報交換連絡
- (3)副会長代行…大儀見薰、専務理事…清水栄太郎、常務理事…嶋田武夫・久保和男、ルール委員長…石井正行、技術委員長…渡辺修治、財務委員長…児玉萬平、監事…飯島元治、等
- (4)年6回
- (5)NORC・JYA とも各4～5名出席

### 8. 小型船舶流通・利用基地システム調査研究委員会

- (1)日本造船振興財團
- (2)マリーナの機能整備、新たな流通利用基地の概念設計と実現方策の策定
- (3)専務理事…清水栄太郎
- (4)年3回
- (5)運輸省、東京大学及び日本マリーナ協会、日本ヨット協会、日本舟艇工業会、等5団体
- (6)63年3月で終了

### 9. プレジャーボート等小型船委員会

- (1)日本船舶標準協会
- (2)プレジャーボート等小型船舶に関する日本工業規格標準化の検討
- (3)本部事務局課長代理…矢嶋滋

- (4)年6回  
 (5)東京商船大学及びNK、日本小型船舶検査機構、舟艇工業会、横浜ヨット、ヤマハ発動機、岡本造船所、等22団体
- 10. 横浜港プレジャーボート等小型船舶対策調査委員会**  
 (1)横浜市港湾局  
 (2)港湾の管理、開発、水面利用面からの小型船舶対策の研究  
 (3)専務理事…清水栄太郎  
 (4)年4回  
 (5)関東運輸局、第二港湾建設局、横浜海上保安部、神奈川県及び日本マリーナ協会、等6団体
- 11. 海難防止の国際的動向に関する調査研究委員会**  
 (1)日本海難防止協会  
 (2)IMOで審議される海難防止事項に関する各国の動向調査及び我が国における問題点、対処方針の検討  
 (3)専務理事…久保和男  
 (4)年3回  
 (5)運輸省、海上保安庁、水産庁、東京商船大学、東京水産大学、海上保安大学校等及び日本パイロット協会、日本船主協会、大日本水産会、等7団体
- 12. GMDSSの導入に関する調査研究委員会**  
 (1)日本海難防止協会  
 (2)1991年から実施される「全世界的な海上における遭難・安全制度(GMDSS)」のシステムとして採用されているコスパス・サーサット地上局(LUT)及びNAVTEXシステムを導入するための技術的要件の調査及び陸上通信施設の整備指針の作成  
 (3)通信委員長…鈴木康之  
 (4)年6回  
 (5)運輸省、郵政省、海上保安庁、東北大学、電通大学、海上保安大学校及び日本海技協会、電子航法研究所、日本無線、日本郵船、等9団体
- 13. 全国海難防止強調運動実行委員会**  
 (1)日本海難防止協会  
 (2)海難防止知識の向上及び海難防止思想の普及啓発の事業に関する方針策定  
 (3)専務理事…久保和男  
 (4)年2回  
 (5)海上保安庁、気象庁及び日本マリーナ協会、日本小型船舶検査機構、日本船主協会、大日本水産会、等14団体
- 14. 航路標識調査研究会**  
 (1)日本航路標識協会  
 (2)航路標識の性能向上と安定化を図るために認定期度、設置管理の合理化に資するための設置基準の研究  
 (3)専務理事…久保和男  
 (4)年4回  
 (5)運輸省、海上保安庁、水産庁、東京商船大学、東京水産大学、東京理科大学及び日本海難防止協会、日本船長協会、日本港湾協会、等8団体
- 15. 水路図誌に関する検討会**  
 (1)日本水路協会  
 (2)ヨット・モーターボート用海図その他水路図誌に関する検討  
 (3)顧問…福永昭、専務理事…久保和男  
 (4)年2回  
 (5)海上保安庁、東京商船大学及び日本マリーナ協会、大日本水産会、日本船長協会、等17団体
- 16. 海上防犯連絡協議会**  
 (1)海上保安協会  
 (2)海上における防犯意識の高揚及び通報体制確立の計画策定  
 (3)専務理事…久保和男  
 (4)年2回  
 (5)運輸省、海上保安庁及び日本船主協会、大日本水産会、日本船長協会、日本マリーナ協会、等10団体

## INFORMATION

### 1989 アドミラルカップ参加予定艇へ

来年開催されるアドミラルカップに向けて、NORC国際小委員会にアドミラルカップ小委員会を設置した。メンバーには小田良司氏他が決定しました。

尚、アドミラルカップ出場を予定されている艇、検討中の艇がございましたら、10月10日までにアドミラルカップ小委員会まで申し出て下さい。

大儀見国際小委員長

### NORC忘年会のお知らせ

日時 12月2日(金) 18時30分より21時迄

場所 高輪プリンスホテル プリンスルーム

会費 1名13,000円(着席ビッフェスタイル)

先着230名にてしめ切らせていただきます。

今年は着席テーブル式にいたしましたので、ゆっくりくつろいでいただけると思います。多くの会員の方の参加をお願いします。

お早めにNORC事務局迄申し込み下さい。盛りたくさんのアトラクションを用意します。

# ハンディキャップについての解析

計測委員会 松崎孝男

## 1. はじめに

レーティングとハンディキャップとは全く別物である。かなり厳密な、言いかえるとメンドクサイ計測と計算によって得られるレーティングに対して、外洋レースのハンディキャップの方法は、たくさんのレース結果から割り出されたものであって、いろいろな外的条件を平均化して得られたものである。従って、すべての条件下で、大小さまざまな艇に公平な結果を与えるものではない。また、艇の性能の進歩に対しても、当然鈍感である。

毎年、秋に熱海で行われる JAPAN・CUP には各地から優秀なレーザーが集まり、名実ともにオフショア・レーザーの全日本選手権になりつつあるが、台風シーズンの影響もあって、強風が吹く確率も他のレースにくらべて多いようである。そこで、現在のハンディキャップ方式では、小型艇にほとんどが勝目がないという意見が提出され、このシリーズ・レースについてのハンディを study することになった。

現在 NORC が用いているハンディキャップの方法は、イギリス流の時間修正方式であり、Kenwood Cup では、アメリカ流の距離修正方式が採用されている。ハンディキャップ・システムを論ずるには、この TOT にするのか、TOD にするのかといった基本的なものから論議する必要があるが、現在あるレース結果のデータは、レーティング(RT)と経過時間(ET)のファクターしか記録されていないのが実情のため、TOT の解析に限定される。

今後、本格的にこの問題に取組んでいくには、風向、風速、潮流、等の経過とかマーク／ポジション(LAT, LONG) 及びマーク間の距離等の記録の蓄積が必要となろう。(外国のレース結果の表は参考になりうる)

## 2. 分析方法

$$TCF = \frac{\sqrt{R} + K_1}{K_2}$$

とした時、各レース毎に「K1」はいくらが一番公平かを、実際のレース結果より、最少二乗法により求めた。なお、サンプル数は1レース当たり、合計12艇としてあり、各クラスでの上位3~4艇を公平に取上げ、これを「正しいデータ」として採用した。

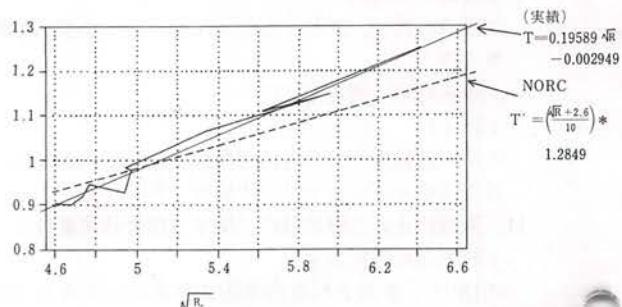
「K2」の数値はいくらであっても順位には関係しないが、ここでは「25フィートの艇の TCF が0.76になる様な K2」を求めてある。

$$K_2 = (\sqrt{25} + K_1) / 0.76$$

## 3. 結果

第1図～第18図まで、84～87年のレースのグラフを示す(省略)。その1例を右上に示し、説明すると、

(例) '85-2R RETING と TCF 係数



縦軸=スピードファクターを係数化したもの(TCF係数)  
具体的には平均所要タイム/当該艦の所要タイムにより求めてある。

横軸=レーティングの平方根  $\sqrt{R}$  としてある。

このグラフ上で、データが直線に並べば、上記2項で記した式が当てはまることになる。そして最少二乗法による式(回帰式)を算出し、これから  $K_1(*)$  を算出した。参考までに NORC の式と比較してみた(点線)。

\* (回帰式が  $Y = AX + B$  で表わされる時,  $K_1 = B/A$  となる)

第1表はこれで求めた  $K_1$ ,  $K_2$  および回帰式の相関係数等について全18レース分を纏めたものである。この結果を、 $K_1$  の少ない順に並べたものが第2表である。これで見ると全18レース中、 $K_1 > 2.6$  のレースは僅かに6レース(33%)で、他の12レース(67%)は

(第1表)

TIME CORRECTION FACTOR STUDY IN JAPAN CUP 84-87

YR	RACE	REMARKS	K1	K2	R2 CORR	AVE RT
84	1		3.1927	10.7799	0.9058	27.44
84	3		0.7290	7.5382	0.9202	27.41
84	4		1.4031	8.4251	0.9739	26.95
84	5		5.8267	14.2457	0.8326	27.16
85	1		4.1180	11.9974	0.9688	27.19
85	2		-0.0151	6.5591	0.9767	27.00
85	3		-1.8611	4.1301	0.9037	25.95
85	5		6.3210	14.8961	0.9504	26.83
86	1		5.4050	13.6908	0.6592	26.14
86	2		1.6458	8.7445	0.9629	26.06
86	3		-1.7406	4.2887	0.7129	26.32
86	4		0.4212	7.1332	0.7734	25.96
86	5		5.9340	14.3868	0.9680	25.74
87	1		0.9126	7.7797	0.8770	25.86
87	2		-0.8320	5.4842	0.9730	25.93
87	3		-0.9543	5.3233	0.9730	26.29
87	4		-1.9800	3.9737	0.9640	26.50
87	5		1.1021	8.0291	0.9100	26.57
		AVE TTL	1.6460	8.7447	0.9003	26.52

K1は2.6以下であり、平均的にもK1=1.646と小さい。少なくともこのシリーズに関しては大型艇に有利なケースが多かったといえよう。もともと、この式はRORCで開発された、マキシからミニトン迄を包括した簡単にして中々すたれないのであるが、厳密には色々問題もある。その1つが「微風の時は小型艇有利」、「強風の時は大型艇有利」となる点であろうが、これはTOTの欠点でもあり、利点でもあるのではないか。即ち「何時かは自艇にもチャンスが訪れる可能性がある」という期待を持ち得るからである。

(第2表)

TIME CORRECTION FACTOR STUDY IN JAPAN CUP 84-87  
(ORDERED BY K1)

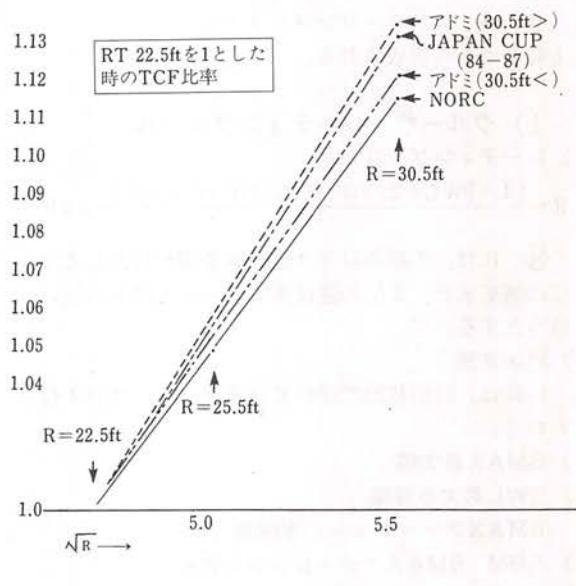
YR	RACE	REMARKS	K1	K2	R2	CORR	AVE	RT
87	4		-1.9800	3.9737	0.9640	26.50		
85	3		-1.8611	4.1301	0.9037	25.95		
86	3		-1.7406	4.2887	0.7129	26.32		
87	3		-0.9543	5.3233	0.9730	26.29		
87	2		-0.8320	5.4842	0.9730	25.93		
85	2		-0.0151	6.5591	0.9767	27.00		
86	4		0.4212	7.1332	0.7734	25.96		
84	3		0.7290	7.5382	0.9202	27.41		
87	1		0.9126	7.7797	0.8770	25.86		
87	5		1.1021	8.0291	0.9100	26.57		
84	4		1.4031	8.4251	0.9739	26.95		
86	2		1.6458	8.7445	0.9629	26.06		
84	1		3.1927	10.7799	0.9058	27.44		
85	1		4.1180	11.9974	0.9688	27.19		
86	1		5.4050	13.6908	0.6592	26.14		
84	5		5.8267	14.2457	0.8326	27.16		
86	5		5.9340	14.3868	0.9680	25.74		
85	5		6.3210	14.8961	0.9504	26.83		
AVE TTL			1.6460	8.7447	0.9003	26.52		
K1<0	6 CASES		-1.6340	4.4289	0.8884	26.27		
K1<1	9 CASES		-0.5911	5.8011	0.8971	26.36		
K1<2	12 CASES		0.1556	6.7837	0.9097	26.48		

次に、RORCがアドミラルカップで採用しているTOTの式、NORCでいま使用している式がどのような水準の数値か、又、今回ここで解析したK1=1.646というものがどの程度の水準かを次に比較してみる。

(夫々 R=22.5F, 25.5F, 30.5F の例で計算)

種類	式	TCF, TMF		RATIO	
		22.5ft	25.5	30.5	25.5 / 22.5
NORC	$\frac{\sqrt{R} + 2.6}{10}$	0.7343	0.7650	0.8123	1.0418
RORC ADMIRALS UNDER 30.5	$\frac{0.2424 \sqrt{R}}{1 + 0.0567 \sqrt{R}}$	0.9061	0.9516	1.0195	1.0502
ABOVE 30.5	$\frac{0.2738 \sqrt{R}}{1 + 0.0875 \sqrt{R}}$	0.9178	0.9589	1.0195	1.0448
JAPAN CUP (84-87)	$\frac{\sqrt{R} + 1.646}{8.7447}$	0.7307	0.7657	0.8198	1.0479
					1.1219

左下をグラフ化したものが下図である。アドミラルカップでは1989年よりUNDER 30.5の式を改訂し(大型有利を是正)運用することをアナウンスしている。この式は図でもわかる通り、JAPAN CUPの実績にかなり近い。少なくともこの比較に於いては現NORCのシステムは「かなり大型艇有利」といえるかもしれない。



これらの結果から、今年のJAPAN CUPに対してどの修正公式を用いるべきなのか、このシリーズ・レースの将来の展望を含めたポリシーにもかかわる問題であり、十分に討議がなされるべきである。

前にも述べた通り、直線回帰による式(式の分母に $\sqrt{R}$ が含まれていない式)による場合は、分母の値は修正順位に影響を及ぼさないから、84~87年までの平均値をとるならば、

$$TCF = \frac{\sqrt{R} + 1.646}{8.7447} \text{ 又は } \frac{\sqrt{R} + 1.646}{10}$$

となる。

今まで使用してきた $\frac{\sqrt{R} + 2.6}{10}$ との差が大きすぎること、新鋭艇がワントンクラス(30.5 ft)付近に集まっていることから判断するならば、 $TCF = \frac{\sqrt{R} + 1.9}{10} (1.9 = 1.646 + \frac{1}{4}(2.6 - 1.646))$ をとることも、1つの妥協案である。

# NORCクルーザーレーティング 1988

- ① 本ルールは、本部計測委員会クルーザーレーティング部会が統轄し、各支部が管理する。NORCの本部レースや支部レースに用いる場合は、各支部が任命した計測委員が審査し、計測証書は、各支部の責任者が署名し、有効とする。
- ② I) クルーザーレーティングルール  
II) タイムアローワンスシステム  
上記2つから構成される。

## I) クルーザーレーティングルール

### 1) レーティング $\textcircled{R}m$

$$R = \frac{(L - BWL + 2/3G + 0.75 \times RF \times \sqrt{S}) \times PF}{2} \times AF$$

(R) Rは、小数点以下3位の値を四捨五入して2位の値を求め、2位の値は更に、0または5の近いほうとする。

### 2) 計測状態

計測は、計測状態で浮いているヨットについて行われる。

### 3) BMAX 最大幅

### 4) BWL 最大水線幅

BMAXステーションの水線幅

### 5) FBM BMAXステーションの乾舷

### 6) G=GMAX-2FBM

GMAXは左右のシャーラインからキールの底部を通るチェインガースの最大値

### 7) G チェインガースの長さ

### 8) L 有効水線長

計測状態のヨットの呑水線の上方0.03(BWL+G)の距離の呑水線に平行な長さ

$$L = LOA - OHF - OHA + OHC$$

OHF 前部オーバーハング

OHA 後部オーバーハング

OHC 後部オーバーハング修正(未定)

Y トランサムの水平方向の前後長さ

### 9) RF リゲファクター(バミューダリゲのみ)

スループ RF=1.0

ヨール 0.95

ケッチ 0.90

### 10) S セール面積

$$S = SAM + SAZ + SAF + SPC$$

SAM メインセール面積

SAZ ミズンセール面積

SAF フォアトライアングル面積

SPC スピンネーカー修正

## 本部計測委員会クルーザーレーティング部会

### a) メインセール面積

$$SAM = 1/2 \times P \times EC$$

P メインセールラフの長さ

EC メインセールフットの長さ

### b) ミズンセール面積

$$SAZ = 1/2 \times PY \times EYC$$

PY ミズンセールラフの長さ

EYC ミズンセールフットの長さ

### c) フォアトライアングルの面積

$$SAF = 1/4 \times JL \times (JC + LPG + FSP)$$

JL フォアトライアングルのラフの長さ

$$JL = 0.96 \sqrt{I^2 + J^2}$$

J フォアトライアングルのベース

JC JとSPL(スピナーネーカーボールの長さ)  
の内大きいほうの値

I フォアトライアングルの高さ

LPG ジブの最大LP(実測値)

FSP ラフグループの前後幅

### d) スピナーネーカー修正 SPC

$$SPC = \frac{SPA - (SAM + SAZ + SAF)}{2} \geq 1.0$$

$$SPA = 0.06 (2 \times SL + SMW)^2$$

SL スピナーネーカーの最大ラフ/リーチの長さ(実測値)

SMW スピナーネーカーの最大幅(実測値)

### 11) PF プロペラファクター

#### Out of Aperture

フォルディング PF=0.99

フェザーリング 0.99

固定 2翼 0.96

" 3翼 0.94

#### In Aperture

フォールディング PF=0.995

フェザーリング 0.995

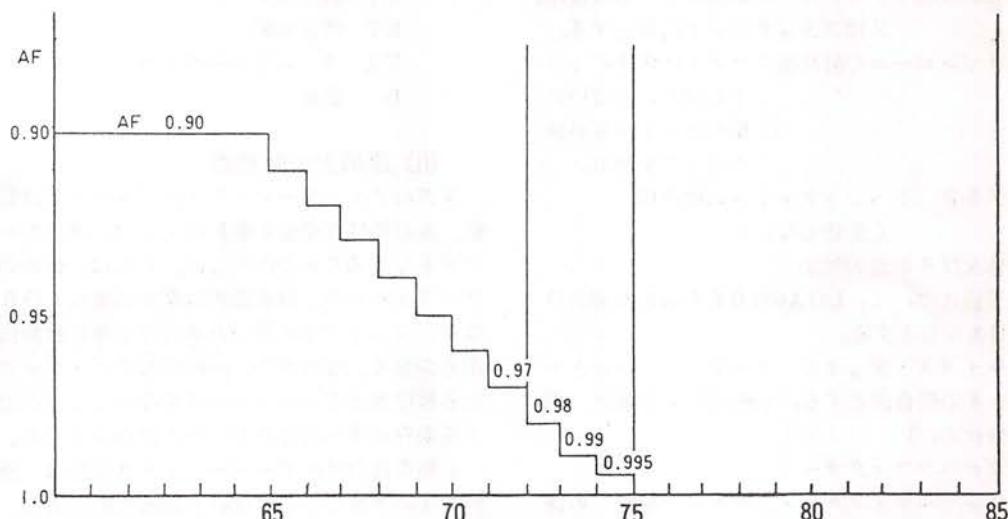
固定 2翼 0.98

" 3翼 0.96

プロペラの無いヨットおよび平水中の機走速力が、  
1.811(R)ノット未満のヨットは  
PF=1.0とする。

### 12) AF 船齢ファクター

1975年(昭和50年)12月以前に進水した艇は、レーティングR(ラウンドする前)に下記AFを乗じた後、Rを求める。(船齢は、各艇ごとの進水年月日を用い、IORのシリーズデータは用いない)。



### 13) 計測の種類

- ① 全計測 IOR、JORを取得したことのない艇
  - ② 部分計測 過去に IOR、JORを取得したことのある艇で、Y値がLOAの10%以下の場合。  
OHAのみ計測。
  - ③ 無計測 IOR JOR取得艇でY値がLOAの10%以上の艇。  
注) OHA以外は IOR値からコンピューターにて算出。
- 以上の3種類がある。

### 14) 計測

#### ① 艇の計測状態

- a レース時の帆走状態であること。
- b セール及び移動物は船内のマストより前方に積んではならない。セールは船内マスト直後の床に置く。
- c メインセールはブームに取付けておいてよい。
- d アンカーローラー等に固定してある場合を除き、バウトリムの為、バウのアンカーウェルにアンカーを入れておいてはいけない。
- 注) 実際のスピードとはウラハラだが、浮上するとレーティングが小さくなる傾向がある。コンピュータによる試計算では、同一艇種の総重量が異なってフリーポートの高さが変っても、水平に沈みこむ場合には、R値の変化は小さい。前後トリム(傾斜)に対しては、スターン部の長さが大きく影響を受けるので要注意である。

(特に小型艇)

- ② リグ/セールの計測。  
IORのIC、JC、PC、EC、ペナルティという考え方を除き、より実質的なセールエリアを参入する方針とする。
  - a I ポイント上端：シップハリヤードのシープの上端
  - b I ポイント下端：マスト正横のシアーポイント。
  - 注) I = IG (IORのIG) IORの0.04 B及びFJ超過の項は適用しない。
  - c P ポイント上端：メインセールの上端又はハリヤードシープの上端又はブラックバンドの下端。
  - d P ポイント下端：ブーム上面(グループの外端)の延長上のポイント又はブラックバンド上端。
  - 注) IORのBASペナルティは適用しない。
  - e フアーリングメインセール。Pの上端は、ハリヤードシープの上端とし、Pの下端はタック取付シャックルの下端又は、メインセールを展開できる最下部とする。
  - f フルバテン・メインセール  
バテンの本数を制限しないが、MGUが38%E、MGMが65%Eを超える場合、超過量の合計の3/4をEに加える。  
(この計測は通常のメインセールにも適用する。)
  - g Eの前端：マストグループの後面。フアーリング・メインセールで、外付けの

ファーラーを使用している場合は、  
フォイルの前面とする。

- h Eの後端：メインセールが展開できる最後端、又はブラックバンド内側とする。
- i スピンポールの計測法：マストに水平にセッショニ横にいっぽいに振り出して一番外側の点までを測る。
- j FSP：ヘッドフォイルの前後幅（2倍しない）

#### ③ 船体及びその他の計測

- a Y値について。LOAの10%を超えた場合 HA=0とする。
- b レイズド・デッキのシアーライン。ハルとデッキの接合面とする。（疑問のある場合、問合せる。）
- c プロペラファクター  
フォールディングとフェザリングを同一の係数とする。
- ④ その他
  - a SPC値の最小値は1.0とする。（1.0以下にはならない）スピンなしは0。
  - b 混乱を妨じる為、CRで用いる記号をIORと同じにする。（例）B-BWL F-FBM

## II) タイムアローワンシステム

### 1) 距離(D)

海図上でスタートラインから、マーク、または島を回り、フィニッシュラインまでの直線距離(浬)

### 2) タイムアローワンステーブル

タイムアローワンス（TA）は、レーティング®（5cmきざみ）に対応して、1浬当たりの所要秒時(sec/nautical mile)を示している。

タイムアローワンステーブルは、風速によって、I、II、IIIに分かれている。

- I 風速5m/sec以下(ビューフォート3以下)
- II 風速5~9m/sec(ビューフォート4)
- III 風速9m/sec(ビューフォート5以上)

レースコミッティーは、スタート前にどのテーブルを用いるかを知らせたほうがいい。

タイムアローワンステーブルの計算根拠

$$TA = \frac{K}{R} n \text{ sec/nautical mile}$$

風速 K n

5m/s以下 1190 0.3

5~9m/s 1335 0.4

9m/s以上 1825 0.55

### 3) レース結果の計算

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

CT 修正時間

ET 所要時間

TA タイムアローワンス

D 距離

## III) 運用上の問題点

現在のクルーザーレーティングルールでは軽排水量艇、及び特殊な船型の艇に対しては、適正なレーティングを与えることが出来ない。これは、費用のかかるプロフィールや、排水量の計測が必要なIORとは異なり、ヨットが水に浮いた状態で簡単に計測出来、費用も少なく、なおかつ、一般的なクルーザーに対し、ある程度適正なレーティングを与へることが出来るこことを条件に考へだされたルールだからである。

計測委員会クルザーレーティング部会は、適正なレーティングを与へられないと認めた艇に対し、適当なハンディキャップを与へることが出来るものとする。これは、HSC(High Speed Correction)の項目で証書に記載する。

例、CR + α ポイント (+1 = 0.05m)

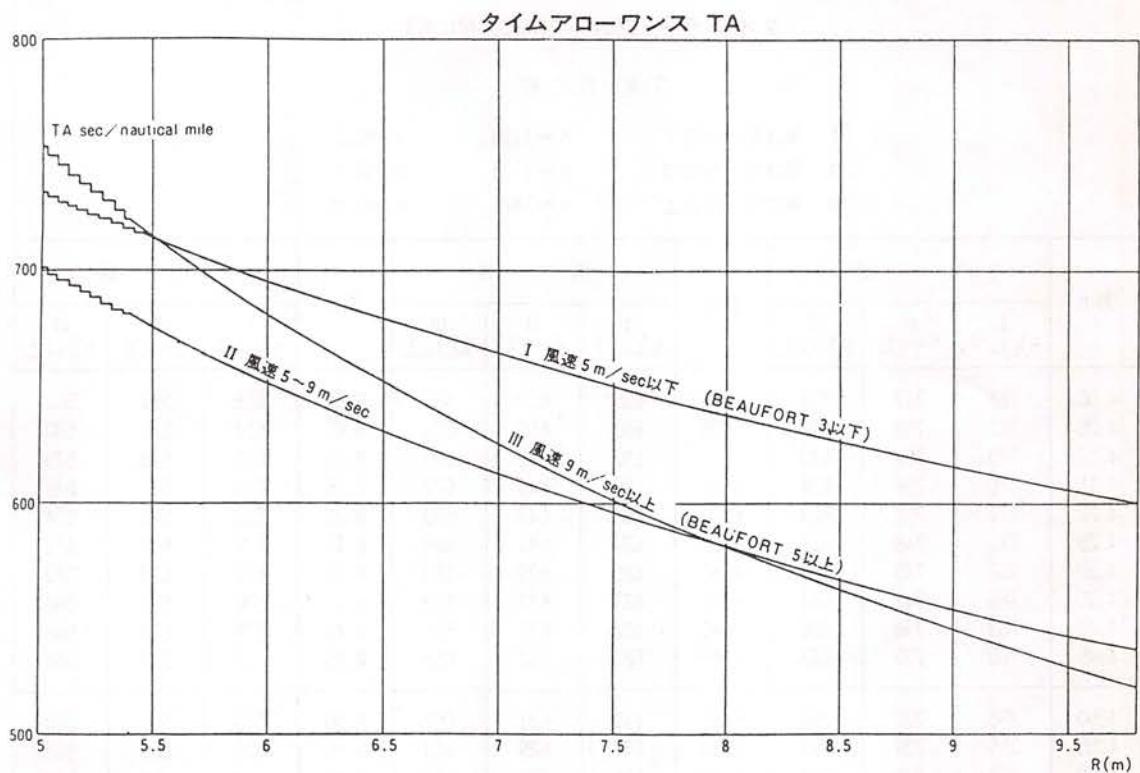
$$4.00m + 3P = 4.15$$

タイムテーブル表の3段階上の値

88年4月現在、ハンディキャップが必要と認めた艇種のリストは次の通り、数字は、決定したハンディキャップ。

☆各クラブ等のレースに於ても速すぎる艇、ケブラー等のハイテクセール使用艇等レーティングで表わしにくい艇のバランスをとる場合、この様にレーティングそのものをいじらず、タイムテーブル表の適用段階を上げていく方法を採用すると大変便利かつ適性なものになる。

◎NORCクルザーレーティングルールの運用が成功するか、否かは、参加者の意識次第である。クルザーレーティングルールの目的は、多くのヨットが気軽にレースを楽しむことにある。参加者は、レースコミッティーを信頼して応援し、レースコミッティーはできるだけ多くのヨットにレースを楽しんでもらうために、大局的な視野に立って、システムの運用を計って欲しい。



艇種	HSC
X-79	17
X-99	23
J-24	18
J-29(アウトボード)	18
J-29(インボード)	13
J-33	
First 8	20
First 10	
Rocket 780	30

艇種	HSC
Eureka	
Swing 28	
Dehler 28	
Hobby 33	

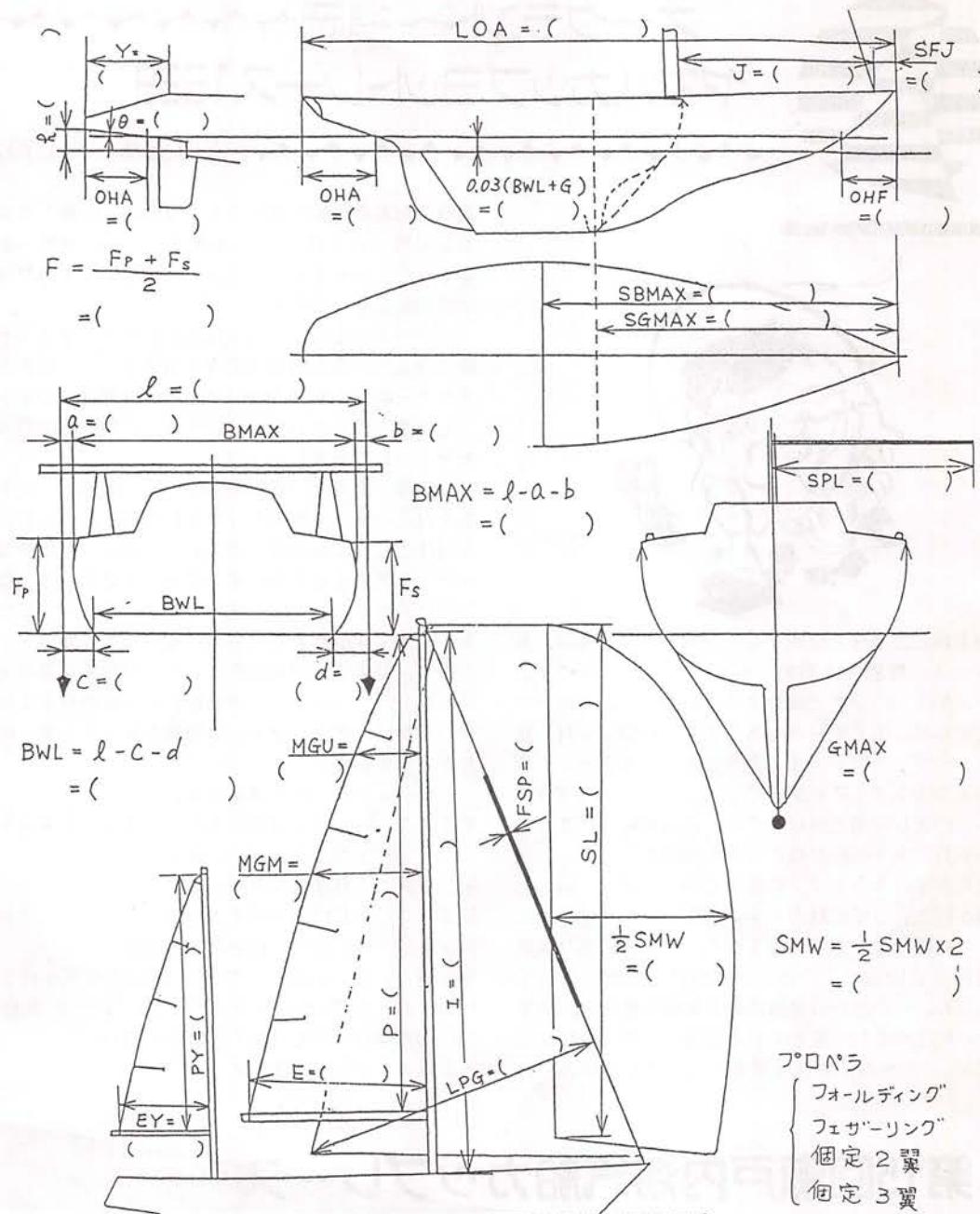
新艇種が出たらお知らせ下さい。

## タイムテーブル (SEC/MILE)

$$T A = K / R^n$$

I 風速5m/s以下	K=1190	n=0.3
II 風速5~9m/s	K=1335	n=0.4
III 風速9m/s以上	K=1825	n=0.55

R/m	風速			R/m	風速			R/m	風速		
	I 5%以下	II 5~9%	III 9%以上		I 5%以下	II 5~9%	III 9%以上		I 5%以下	II 5~9%	III 9%以上
4.00	785	767	851	6.00	695	652	681	8.00	638	581	582
4.05	782	763	846	6.05	693	650	678	8.05	637	580	580
4.10	779	759	840	6.10	692	648	675	8.10	635	578	578
4.15	776	756	834	6.15	690	646	672	8.15	634	577	576
4.20	774	752	829	6.20	688	643	669	8.20	633	575	574
4.25	771	748	823	6.25	687	641	666	8.25	632	574	572
4.30	768	745	818	4.30	685	639	663	8.30	631	573	570
4.35	766	741	813	6.35	683	637	660	8.35	630	571	568
4.40	763	738	808	6.40	682	635	657	8.40	628	570	566
4.45	760	735	803	6.45	680	633	655	8.45	627	569	564
4.50	758	731	798	6.50	679	631	652	8.50	626	567	562
4.55	755	728	793	6.55	677	629	649	8.55	625	566	561
4.60	753	725	788	6.60	676	628	646	8.60	624	565	559
4.65	750	722	784	6.65	674	626	644	8.65	623	563	557
4.70	748	719	779	6.70	673	624	641	8.70	622	562	555
4.75	746	716	775	6.75	671	622	638	8.75	621	561	554
4.80	743	713	770	6.80	670	620	636	8.80	620	559	552
4.85	741	710	766	6.85	668	618	633	8.85	619	558	550
4.90	739	707	761	6.90	667	617	631	8.90	618	557	548
4.95	736	704	757	6.95	665	615	628	8.95	617	556	547
5.00	734	701	753	7.00	664	613	626	9.00	616	554	545
5.05	732	698	749	7.05	662	611	623	9.05	615	553	543
5.10	730	696	745	7.10	661	610	621	9.10	614	552	542
5.15	728	693	741	7.15	660	608	619	9.15	613	551	540
5.20	726	690	737	7.20	658	606	616	9.20	612	549	538
5.25	724	688	733	7.25	657	604	614	9.25	611	548	537
5.30	722	685	729	7.30	655	603	612	9.30	610	547	535
5.35	720	683	726	7.35	654	601	609	9.35	609	546	534
5.40	718	680	722	7.40	653	599	607	9.40	608	545	532
5.45	716	678	718	7.45	651	598	605	9.45	607	544	531
5.50	714	675	715	7.50	650	596	603	9.50	606	542	529
5.55	712	673	711	7.55	649	595	600	9.55	605	541	528
5.60	710	670	708	7.60	648	593	598	9.60	604	540	526
5.65	708	668	704	7.65	646	592	596	9.65	603	539	525
5.70	706	665	701	7.70	645	590	594	9.70	602	538	523
5.75	704	663	697	7.75	644	589	592	9.75	601	537	522
5.80	702	661	694	7.80	643	587	590	9.80	600	536	520
5.85	700	659	691	7.85	641	586	588	9.85	599	535	519
5.90	699	656	688	7.90	640	584	586	9.90	598	534	517
5.95	697	654	684	7.95	639	583	584	9.95	597	533	516



## 第33回神子元島レースのご案内

関東支部帆走委員長 小沢美弘

〈コース〉 江ノ島→神子元島(反時計回り)→江ノ島

〈スタート〉 10月29日(土)11:00 AM

〈艇長会議〉 10月28日(金)18:30~ NORC 事務局

〈泊地〉 10月16日(日)より江ノ島に係留希望の方は  
NORC 事務局までご連絡下さい

〈申し込み締切〉 10月14日(金)



Auckland Fukuoka YAMAHA CUP Yacht Race 1989



南半球と北半球を縦断するこのヨットレースは、外洋レースの醍醐味を濃縮したダイジェスト版です。コースが3つのレグで構成されているので、クルーの交替が容易に出来る利点もあります。1989年4月、秋のニュージーランド（オークランド）をスタート、真夏のメラネシア（斐ジー）、そしてミクロネシア（グアム）の美しい海を駆けめぐり、赤道を越え、2ヵ月後の6月、木々の緑が目にしみる福岡がフィニッシュになります。ヨットマンにとってバラエティに富んだ海域が何といっても魅力です。南東の風を受けて速いレース展開になりそうな第1レグ、一寸意地悪な無風地帯の赤道周辺、このあたりは自然との根くらべでしょうね。その後の貿易風に乗る北緯10度付近、気象条件が目まぐるしく変わる日本近海、沖縄、長崎そして福岡。（あ～あ！会社は閉鎖になってヒマはありません、

## オークランド～福岡 ヤマハカップヨットレース1989

玄海支部 片倉静江

退職金もあり、船も買えるというのに、準備とクルー不足で残念ですわ）。ヨット乗りにとって世界一周は夢ですが、せめてミクロネシア、メラネシアあたり位は帆走してみたいですね。

全コース完走し、7月8日正午のタイムリミットに間に合えば、百万円の完走費が出ます。シンボルキャラクターの「風神」も発表され、その風神入りのTシャツも出来上がりました。私の子分、広報の樋口君のモノをうつしてみました。

「我等 風人と 成りて 以って 風神と 化す。風を自在に操って風の人『風人』となり、そして自然と同体となって風の神『風神』となる—。風神は、ヨットを帆走させる為に風を操り、自然と一体となねばならぬヨットマンの願いをシンボライズしております。太平洋縦断という台本のない壮大な海のドラマの中で、見果てぬ夢を追うヨットマンたちを導くメシアとなり、マスコット（守り神）となる祈りをこめ、風神雷神図（俵屋宗達筆）の風神をキャラクター化したもののです」と。

スケジュールは次の通りです。

第1レグ 1989年4月22日(土)オークランドスタート→スパ（斐ジー）まで。

第2レグ 5月9日(火)スパ→グアム

第3レグ 6月13日(火)グアム→福岡

エントリー締め切り：1989年1月22日

申し込み、問い合わせ：〒814 福岡市西区小戸3丁目58-1、市立ヨットハーバー内 レース事務局  
TEL 092-882-5055、FAX 092-881-2344

ふるって御参加下さい！

## 第15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
- 後援 瀬戸内海汽船(株) 宮島町 舶社 ヨッティング誌
- 日程 10月9日(日) 第1レース、レセプション  
10月10日(月) 第2レース、表彰式
- 適用規則  
1980年度 NORC 外洋レース規則  
1985～88IYRU レース規則および帆走指示書による
- 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ようレース委員会

の判断に依り、レーティング  $m$  割増する場合もある。  
(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。

### 6. 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。また、NORC の会員 2名以上が乗艇すること。

- ③レーサークラスは NORC 西内海支部安全規則を満たさねばならない。安全規則を満たさない艇にはペナルティ 5 %を課せる。クルージングクラスは安全規則を満たされることが望ましい。
- ④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。
- ⑤クルーザークラスのケッチ、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。
- ⑥乗員が 2 名以上であること。
- ⑦参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。
7. 種目 個別レース、チームレース(フリート対抗)
8. 参加料
- ①出艇料／NORC 登録艇…1 艇につき15,000円  
(含会友艇) (含レセプション 2 名分)

- 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／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／会員・女性…3,500円  
一般 …5,000円  
⑤クルージングクラス／1 レースにつき3,000円
9. 申込期限 昭和63年9月20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局宛に申込下さい。(レーティング証書同封)
10. レース申込み・連絡先  
〒734 広島市南区海岸通り1-11-21 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 ☎082-251-8683(8:00~19:00)  
(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

## 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

3932 LE-SOLEIL III Y-30 S II 沼津 フリート  
8.98×7.71×3.22×1.85 野中秀樹、白井義博、八重樫武久、他／艇名の由来：第2代目のオセアン25以来ルソレユを艇名にしているが、いずれ変更も考へていてる(レース派からクルージング派への転向に合わせて)／抱負：フリート主催のポイントレース及びクラブの親善レースへの参加、伊豆方面へのクルージング

202 SERENA オーシャン1100 志摩ヨットハーバー 11.0×8.7×3.6×6.2 丸山暢／艇名の由来：スペイン語で平穏無事とか静かなという意味／クルー：丸山成子(妻)スキッパー

1655 潮鵬 ブルーシー41 五ヶ所 41×36×14×6.3 木村圓四郎／艇名の由来：洋上(潮)を悠然と翔く大きな鳥(鵬)の様でありたいとの願いをこめて潮鵬としました。／抱負：現在60歳で、少し早目ですが、会社を非常勤役員となり現役を引退しましたので、これからは日本各地はもとより、グアム・ハワイ等へのシングルハンドまたはダブル(妻と2人)で、クルージングして廻りたいと思っています。／NORCへの要望：レースだけの NORC ではなく我々の様にクルージングだけを楽しむヨットマンのためにも各種のイベントを計画されたい。

## 投書欄 “プロテスト” 新設

来月号より、コラム風の“プロテスト”欄を設けます。NORCへの要望や折りにふれ感じられた事など、会員各位からの投稿をお待ちしています。「ちょっと一言いいたい」といった短文でもかまいません。会員各位と NORC 本部支部、また、会員同志の相互理解・意志疎通の一助となればと考えます。

Offshore 編集局 近藤禎之

### 内海支部・近畿北陸支部 住所変更のお知らせ

#### 内海支部新住所

〒653 神戸市長田区大橋町7-4-7 (藤原方)  
TEL 078-611-5941

#### 近畿北陸支部新住所

〒601 京都市南区東九条南烏丸町35-6  
南烏丸団地1-114 (三井方)  
TEL 075-661-0325 (変更ナシ)

OFFSHORE 第162号 昭和63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

走り、どこまでも、とぎすまされて。



## Y-R 30 II

L.O.A 8.99m · BEAM 3.22m · DRAFT 1.823m

DISPL 2.80ton · BALLAST 1.30ton

SAIL AREA 43.40 m<sup>2</sup> · I.O.R.R. (about) 23.0feet

※数値はすべてケブラー®サンドイッチ仕様のものです。

OFFSHORE  
NO.162

昭和  
5263  
年9月  
21日第  
三種郵  
便認可  
発行(毎月1  
日発行)

オールラウンドな走りで評価の高いY-R30が、生粋のレーザーとして一新。長く狭い水線面形状とシャープなエントランスアングル、大きなセイルエリア、水槽テストによりエアを最小限に抑えた新形状キールなど、あらゆるせい肉をそぎ落とし、強風時はもちろん特に軽風時の帆走性能をどこまでも高めました。その走りはミドルポート全日本選手権1988での総合優勝ではやくも証明されています。さらに、幅広のビームとクルーによるスタビリティの向上、クルーウークがしやすく広いコックピットと、エクステリアは走りを最優先。そのうえで、ハル構造はコアマット仕様、GRPサンドイッチ仕様、そしてケブラー®サンドイッチ仕様の3タイプを用意。インテリアも、チーク材を使用し居住性を重視したオーソドックスな仕様と重量の中央集中化をはかったアグレッシブな仕様を用意しました。とぎすまされた走りに徹するか、くつろぎをも両立するか。お好きなアレンジでどうぞ。

### 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、無理のないセイリングを。 ■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。

●カタログご希望の方は、船名・姓志名を明記のうえ、宣伝課まで。 ●ヤマハ発動機株式会社〒438 静岡県磐田市新具2500

●ヤマハ製品についてのお問い合わせ サマハ東京㈱……………03-444-9971 サマハ中国㈱……………082-285-4911  
北海道サマハ㈱……………011-612-1060 ナマハ中部㈱……………052-913-2121 サマハ四国㈱……………0878-67-3800  
ヤマハ東北㈱……………022-235-1031 ナマハ関西㈱……………06-535-1671 サマハ九州㈱……………092-472-5261



### YAMAHA-R SERIES

	Y-R30 II	Y-R34 II	Y-C35ex	Y-RFARR40
L.O.A	8.99m	10.40m	10.60m	12.19m
BEAM	3.22m	3.35m	3.35m	3.99m
DRAFT	1.823m	1.90m	1.90m	2.29m
DISPL	2.80ton	3.70ton	3.95ton	5.76ton
BALLAST	1.30ton	1.80ton	1.80ton	3.39ton
SAIL AREA	43.40 m <sup>2</sup>	50.03 m <sup>2</sup>	45.73 m <sup>2</sup>	73.66 m <sup>2</sup>
I.O.R.R.(about)	23.0 feet	25.0feet	25.45feet	30.5feet

●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、レーティング封鎖などを打ち合わせのうえ建造いたします。

●なお、シリーズ範囲以外のご相談もお受けいたします。 ■ケブラー®は、米国デュボン社のアラミド繊維の登録商標です。



わたしたちはニッポンチャレンジ  
NIPPON CHALLENGE  
AMERICAS CUP 1991 アメリカ杯1991を応援しています。