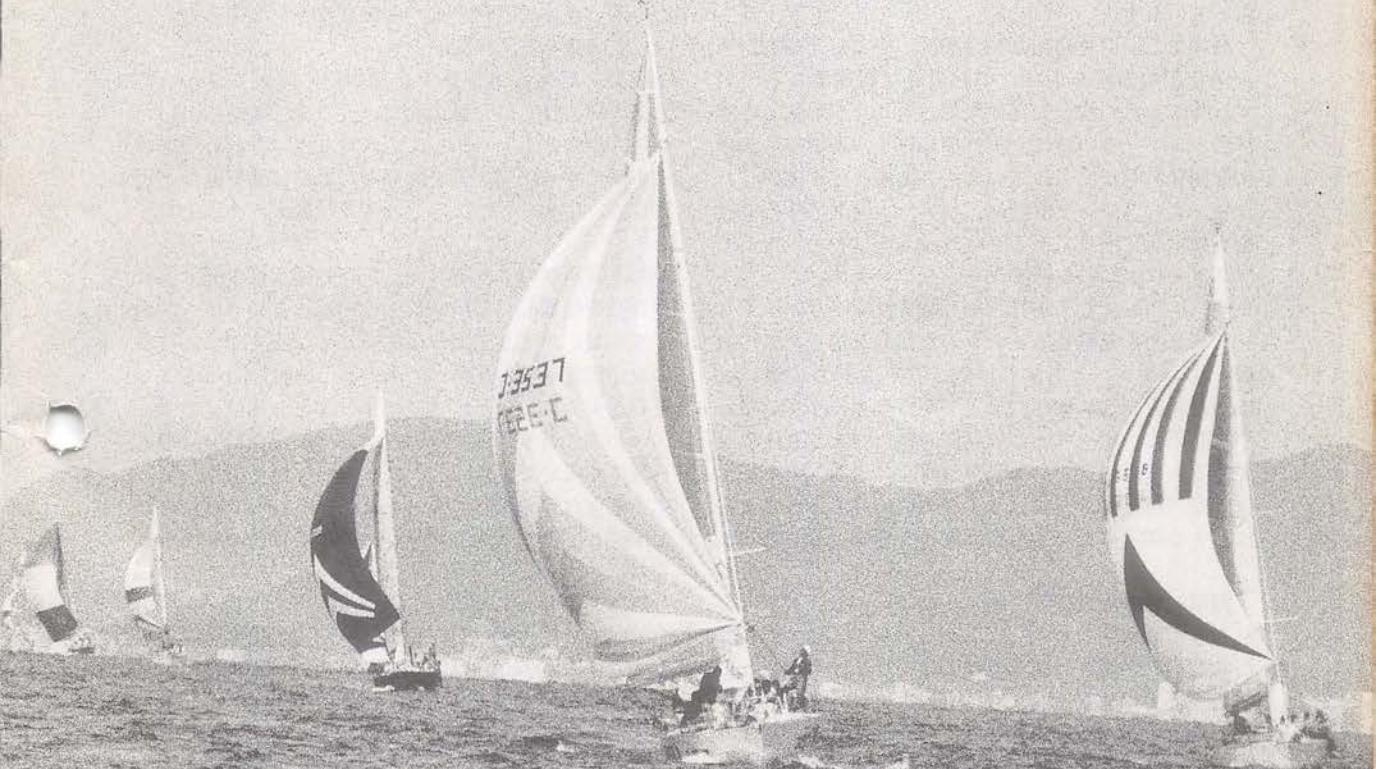


Offshore

11
1988

社团 法人 日本外洋帆走協会発行 No.164/300円

昭和63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



ジャパンピックボートシリーズ'88
優勝のWILL (Sail No.3537)



JAPAN CUP OFFSHORE SERIES



■ ジャパンカップ・オフショアシリーズ1988を終えて

実行委員長 小林義彦

日本を代表する外洋ヨットが覇を競ったジャパンカップ・オフショア・シリーズ1988は、10月8日から15日まで、静岡県熱海市沖の相模湾を中心に開催されました。参加32艇の健闘、レース委員会などのスタッフの努力、運輸省や協賛企業などの熱っぽい応援が一体となって全日本選手権ともいえるこの大会を成功させてくれたことに、実行委員長として感謝の念に堪えません。市民のヨットへの関心の高まり、ヨットマンの国際舞台への進出が大きな動きとなっている中、ジャパンカップは“NORCの国際レース”としてのステータスを確立する手ごたえもしっかり感じ取れました。多くの人の友情の風が、日本のヨット界を希望に満ちた21世紀の世界の海に向け出帆させてくれたと思っています。

今年で6回目を迎えた今大会は、初めて運輸省、海上保安庁の後援を頂けたのが大きな特徴のひとつです。昨年6月の総合保養地整備法（リゾート法）の施行で、リゾートの波は全国へ押し寄せ、各地でさまざまな開発計画が出されています。海岸などに注目したウォーターフロント計画は、リゾート開発の中心的役割を果たしており、そこではヨットをはじめとする海洋スポーツがにわかに脚光を浴びています。

「マリン'99計画」を打ち出し海洋性レクリエーション振興を図る運輸省も、こうした傾向を踏まえての後援と思います。ともすれば数少ない金持ちの遊びと偏った見方をされてきたヨットが、今では多くの市民が楽しめるスポーツとして見直されつつあることの証であるとも思います。海難事故防止に力を入れる海上保安庁の後援も、日本ヨット界の最高峰である本大会に対する期待の表れと責任の重さを痛感させられました。

台風24号の接近の中で始まったレースは、大きな混乱もなく無事5レースを終えることができました。熱海沖特有の無風エリアを避けての初島フィニッシュの導入などレース委員会には大変な苦労をかけましたが、選手にとっては不条理性がひとつクリアーできた試みだったと思います。第2レースで「SWING」一艇以外がDNFとなったことは、帆走指示書の延長規定を再考する反省点のひとつでしょう。

ハワイのケンウッドカップやイギリスのアドミラルカップなど国際大会に出場する日本艇が増え、アメリカズカップに挑戦するところまで来ている日本のヨッ



トマンの力もレースから十分うかがえました。セールの上げ下げ、シートの扱いなどマークを回るときの極限の忙しさをこなす体力とチームワーク。練習を重ね、高度なテクニックを自分のものにしているレベルの高さに正直驚き、たのもしく思えました。

香港から「SWITCH BLADE」艇が参加したことでも特筆できます。初めての外国ヨットが出場したことは、本大会を真に国際的レースとしてとらえる第一歩で重要な意味があります。日本艇に外国人クルーが乗っている姿も目立ちました。彼らが「気持ちのいいレースができた」と語ってくれたことはうれしく思いますが、さらに国際化を進めるためには運営面など研究していくかなくてはならないことは数多くあるでしょう。

例えば語学力のあるスタッフで外国人選手受け入れ委員会を組織し、レース規則や宿泊などいつでも説明できる対応ができるようにする必要があります。彼らに良い印象を持って帰ってもらうことは、日本のヨット界を世界に上げる大きなサポートとなるはずです。

わが国のヨット発祥の地である相模湾を使い、日本有数の観光地で素晴らしいロケーションを持ち、惜みなく多大な協力をしてくれた熱海市をレース基地として開催してきた本大会ですが、若干の課題に気づきました。

熱海沖のレース海面は、1海里沖で400m、2海里沖で600mと深すぎることが一点です。マークのアンカーロープの長さは800mにもなり、結果的にアンカーは捨てざるを得ないです。もう一点は完全なヨットハーバー施設がないことです。台風が来たときの避難場所が確保されてないことは、大切な各オーナーの艇を緊急時にどう安全に保管するか、実行委員会として悩まされた問題でした。

恒常的なヨット基地でないことは修理部品の手当などの面でも難点があったようです。わが国最高レベルのスリリングなレースが展開されたにもかかわらず

ず、観覧艇は予想外の少なさでした。潜在的なヨットマンの多い三浦半島だったら、デインギーから小さいクルーザーなど多くのヨットが集まつたのではないか、レースの楽しさをもっと大勢の人に味わってもらえたのではないか、という疑問が頭に残っているのです。

広告表示の問題も早急に考えなければならないこととの思いを強くしました。今大会でも1、2の問題点がありました。レースにかかる費用等を考慮すると、IYRR 26条の規定を良く検討しなければならない時期に来ていると思います。“走る広告塔”といわれるF1レースやオリンピックへのプロ参加など、我々ヨット界においても時代の流れの中で積極的に検討する必要がありそうです。理事会、26条委員会などで討議、NORCとして個々のレースの位置づけのなかで対応の確立を節に望みたいと思います。

これまでレースに出場する立場でしたが、初めてスタッフ側に回り、多くのことを学ばせてもらいました。大会運営に尽力する会員のみなさんの情熱と奮闘には

本当に頭が下がる思いでした。レースに専念する選手を前に、自分のレースへの思いを捨てて働く委員らの気持ちは痛いほど分かりました。「来年、オレは出るぞ」という叫び声が聞こえてくるようでした。選手のみなさんに改めてこの思いを伝えたいと思います。

最後になりましたが、株式会社ミキモト、飛島建設株式会社、ヤマハ発動機株式会社、株式会社ヤマダ、富士写真フィルム株式会社の協賛企業、静岡県、熱海市をはじめとする協力各関係団体のみなさまに重ねてお礼を申し上げます。本当にありがとうございました。

夕陽が太平洋に沈みかけた夕刻の静寂の中、熱海の港に30艇ものヨットが並び、風がステーを打つ音が響いていました。国境を越えたヨットマンが談笑し、レース前特有の雰囲気がかもし出された光景は、いつもの熱海には見られないものだったに違いありません。そこには日本を取り巻く海から生まれたひとつの“文化”が確かに存在していました。ジャパンカップ・オフショア・シリーズが、この“海の文化”を高揚するイベントとなることを願ってやみません。



■ ジャパンカップ・レース報告

レース委員長 並木茂士



数ヶ月前より、総務、帆走、レース委員会等、何度も何度も打合せをし、10月6日のインスペクションになりましたが、その頃より陛下の御容体、または台風発生により7日の艇長会議もなかなか結論が出ず、やっと10月8日の第1レースをスタートさせほっとしました。レース委員会において、今回は8個のマークを置いて、トライアングルを行うと発表してまいりましたが、実のところ、10月6日、7日に打ちましたが、その時点でまず1個流失。結果的には、最終4個のマークしか固定出来ず、失敗に終り反省しております。

レース自体、第1レースは良しとして、第2レース以後、いろいろと問題がありました。スタート時間の延期またはコース短縮等については、現場におりますと、レース艇の考え方とは多少なり違ってきますが、まあまあだと思っております。

ショートオフショアレースとロングオフショアレースに関しては、ショートオフショアレースにおける江島沖マークが夜間廻航になった艇より、発見が困難であったとの抗議と多少の非難がありましたが、レース自体に大きなダメージになる様な事体ではないのですが、夜間点燈等でわかりやすくしてあげたら問題が無かったと思い、これも反省の一つにしておきます。

ロングオフショアレースのコースについては、自衛隊の演習の関係でコースが取れず、ごく平凡なコースになり、レース艇の皆さんには、物足りないとは思いますが、やはりもう少し長いコースを引くべきだったと、これもレース委員会の反省材料の1つにしておきます。最大30ktぐらいの風速でのレースでマスト、ヘッ

ドステー、セイル等のトラブルで5艇がリタイアをしましたが、最近のレース艇の軽量化を極限まで追求した結果なのか、これも今後の課題だと思います。今回のレースに初めて外国艇（香港）のエントリーがあり、また外国人クルーが非常に多く参加されました。これに対する対応も今後考えなくてはならず、英語の話せる受付、英文の書類等を作り、対応する様にすべきだと思います。また外国プロクルーの対応も一考が必要かも知れません。

今回、多くの学生さんや地元のヨット関係者に大変お世話になりましたが、レースも無事終了しましたが、まったくのボランティアであって、今後この様な長期間のレース運営にあたるため、多少なりアルバイト的なスタッフをも集めないと、なかなか大変だと思います。マーク打ち、運営船等でお世話になったトライアングル株式会社の協力があったので、非常に助かり心よりお礼申し上げると共に、朝河さん、小沢さん、原さん、特に稻葉さんの東京と熱海におけるお手伝い、宮坂さんはじめフジⅢのクルーの皆さんのお協力、心底より感謝すると共にお礼申し上げます。ありがとうございました。

熱海運営報告

今回のJAPAN CUPは、地元運営委員長と、自艇LUCKY LADYの初参加という、二足のワラジをはいてしまい、十分な受入準備体制が遅れ、参加選手に御迷惑をかけた事をお詫びし、また自艇の不成績も重ねて恥入っている次第です。

レース本部は、恒例の商工会議所大会議室が諸般の事情で使用出来ず、臨時クラブハウスの一角に設け運営したが、これは意外に選手に好評で、運営側としても、泊地がすぐ見え好都合であった。またクラブハウスもにぎわい、キャラクターグッズの売上も増したようだった。

今回は、クラブハウスにて三回もパーティを行ったので、地元の運営委員も大活躍だった。

初回は、未公認のマツダパーティ。謀議者、総務委員A、扇動者地元I、始まればただで飲み食い出来るパーティ。大いに結構、一番楽しんだのは香港より参加のスイッチブレードのクルー達だった。

二回目は、いつものウエルカムパーティ。今回は予算削減の折、名物のサザエの壺焼は出なかったが、大いに盛りあがり、食べ物は全て出尽くした。

第三弾は、はるばる北海道より来年の日本海レースのPR、北海道テレビ主催「北海道名物を食べる会」鮭、帆立、ツブ貝にホッケ、十勝ワインにサッポロビール、どれもこれも食べ放題、飲み放題という大盤振る舞い！北海道の人は、気持ちが大きい。これを味わったヨットマンは、是非ソ連、ナホトカ経由、北海道は室蘭まで駆けつけなければ男がすたる。来年の夏のスケジュールはこれで決まり！よかったね、HTVの次郎サン。

参加艇が一番気になる泊地の整備、これが熱海でJAPAN CUPを行う一番のネックだ。日本で最高の

熱海運営委員長

稻葉文則



レースを5年も開催したって、市長さんが皆様の前で「ヨットハーバーつくります」と毎回公約したって、運輸大臣がかわったって、何の具体的な計画も出来てこない熱海ヨットハーバー計画だ。

海のリゾートに、ヨットハーバーは不可欠なもの…なんて、今では子供だって知っているのに、これが実現できぬもどかしさ。住む人のいらないような離島や過疎地に、何十億もかけた漁港がいくつも作られているのに…。

でも嘆いてばかりはいられない。他人に期待してもダメなのだ。自分達でやるしかないじゃないか。一本の砂止の突堤があれば、全日本のチャンピオンレガッタが出来たのだ。

突堤に穴をあけ、係船環を付け、足場パイプを組み、桟橋をかけ、水道を何とか引き込み、電気だって持つてこれる。ポンツーンを浮かべ、ついに今回はコンクリートの係船アンカーまで設置出来た。

行政には出来ない手作りハーバーだ。少々見栄えは悪くても、何とか参加艇の皆様には喜んでもらえたようだ。台風が来なくてよかった。(これは本音)しかし、こんな不完全な泊地において、この6年間、台風の接近が数度もあったが、レース艇の損傷や事故が一度もなかった事が、熱海運営委員の誇りとする事だ。

苦節6年、この泊地が出来たのも、NORCのお蔭です。有難うございました。

来年は、全レースに乗艇して良い成績をあげよう頑張ります。



ジュリー記録

今回のジャパンカップはケースもなく、昨年の様な複雑な救済要求の問題もなく、ジュリーの立場から見ると比較的平穏なレースで、抗議は次の2件だけであった。

1件目は、10月10日にスタートしたショート・オフショア・レースに於ける「サエラ」からの抗議である。同艇は江ノ島燈台の南々西1マイルに設置したオレンジ色円筒マークを発見することができずにリタイアした。抗議の内容は概要次の通りである。

- ①昼と夜ではマークの発見に著しく公平を欠く。
- ②マークを確認できないまま推測航法で次の廻航点に向かった競技艇はIYRR 9.2に違反している。
- ③これはIYRR 74.2(c)にある「出来るだけ公平な

ジュリー委員長 石井正行

「処置」ではなく運営の手落ちである。

従ってレースは中止又は取消されるべきである。

これに対するジュリーの見解は次の通りであった。

- ①昼と夜ではマークの発見に難易の差があることは事実である。しかしマークが夜間点灯しない事は艇長会議にて説明済みであり、サエラを含むすべての出席者が了解していた事である。
- ②推測航法で廻航した艇はIYRR 9.2の違反であると主張しているが、「…推測航法だけでは、必ずしもそのマークを廻航あるいは通過した証拠としてはならない」という訳文は、やや正確さを欠くくらいがある。9.2の英文の意味は「…推測航法を以て、必ずしもそのマークを廻航あるいは通過

した証拠として採択する必要はない」というものである。英文を正とする NORC としては、邦訳文に拘らず「推測航法を廻航の証拠として採択するか否かはジュリーの判断による」と解釈する。一方サエラの前後にいた数艇から事情を聞いた所、マークを確認できなかったのは 2 艇だけであり、その他の艇はすべてマークを確認して通過している。しかもその 2 艇はロランやデッカを使用して、十分に余裕のあるコースを確認して走っており、マークを確認廻航した艇の外側を通過していることから、ジュリーはこれらの艇がすべて正しくマークを廻航したものと認めた。

従ってサエラが指摘している様に「他のレース艇は IYRR 9.2 に違反している」ものではない。

③IYRR 74.2(c)の「できるだけ公平な処置」というのは救済の要求に対する処置である。勿論レース運営の面に於いてもできるだけ公平であるべきことは言うまでもないが、昼夜でマーク発見に難易の差があることは必ずしもレース委員の手落ちとは考えられない。

「レースは中止または取消されるべきものと判断する」と述べているが、それなら IYRR 69 に基づく救済要求となる筈であるが、抗議書の適用規則の欄には 69 が記載されていない。もし仮に 69 による救済要求という形で抗議が出されたとしても、運営上の手落ちもなく、且つ全艇が正しく廻航した状況から見て、リタイアしたサエラの要求は救済の対象とはならない。

更に、若しサエラがリタイアせずフィニッシュしたものと仮定して、IYRR 70.3 及び 74.2 により救済を考慮するとしても、その救済方法としてレースを中止または取消す事が最善とは考えられない。

即ち、少なくとも上位 11 艇は正しく廻航している事をレース委員が確認しているし、その後の 4 艇は日没前に廻航しており、その後の 5 艇も日没前にマークを確認している。

救済方法は(1)レースの成績をそのままにするか

- (2)不利を被ったヨットの得点または
フィニッシュの時刻を修正するか
- (3)レースを中止または取消すか
- (4)その他の方法

となっているが、そのいずれをとるのが最も公平であるかはジュリーの判断であり抗議者が取消しを要求したとしても、必ずしもその要求通りになるとは限らない。

以上により「サエラ」の抗議は却下された。

抗議の 2 件目は「ボイ」から「フィデリア」に対して出されたものである。その内容は、スタートボード・タックで風上のマークに向かって帆走中のボイの前で、ポート・タックからスタートボード・タックにタッ

キングしたフィデリアが規則 41 に違反したというものである。

審問に於ける当事者、証人、及びこのケースを目撃したコミッティー等の証言から、違反の事実ではなく、本件は却下された。

抗議は上記の 2 件であったが、抗議以外で今後検討を要すると思われる問題点もあったので思いつくままに列記してみる。

(1)スタート

A クラスと B クラスのスタートが 5 分間隔というのは、トラブルの発生する可能性が大きい。A クラスのスタートと同時に B クラスの準備信号となる訳であるから、A クラスの中でリコールした艇や遅れてスタートする艇と、B クラスの艇（準備信号が発せられているのでレース中であり航路権もある）との間でケースが起こる可能性がある。また、信号旗も紛らわしく、不明確となる。これは、

①大型艇と小型艇が同時にスタートすると、小型艇は大型艇のブランケットに入り著しく不利となるという事から 2 グループに分けてスタートする事とした。

②2 グループに分けてスタートする場合、海象の変化により条件が異なってくる事もある。総合成績を出す関係から 2 グループのレース条件は出来るだけ同一にしたいという配慮から、その間隔を 5 分としたものである。

①についてはその通りであり 2 グループに分けてスタートする事は良い。しかしトラブルを防ぐためには従来通り 10 分間隔でスタートした方が良いと思う。そこで条件をなるべく同一にしたいという事であれば小型艇を先にスタートさせて、大型艇が 10 分後にスタートする様にしたらどうだろう。大型艇が先にスタートする場合よりは同一条件という理想により近づく事となる。問題は途中で小型艇が大型艇に追越されるケースが出てくるという点である。しかしこれは同時スタートの場合ほど深刻ではないと考えられる。何故ならレグの途中でレース艇は広い海面に散っているからである。

以上により、5 分間隔が本当に理想的かどうか、もう一度再検討する余地があるのではなかろうか。

(2)タイム・リミット

インショア・レースに於けるタイム・リミットはスタート後 6 時間となっていた。そして、第 2 レースではタイム・リミット内にフィニッシュしたのは 1 艇だけという事態が発生した。そのため得点に大差ができる、レースの興味が、一時的ではあったが、薄らいでしまった。従来のレースに於ける一般的な帆走指示書は「タイム・リミットはスタート後〇〇時間、またはトップ艇フィニッシュ後〇〇分のいずれか遅い方」としていた。若し、この様なタイム・リミットであれば 1 艇だけフィニッシュという可能性は少なくなる。

(3) ウィンド・シフトの対応

第4レースのスタート直後に風向きが大幅に変化した。最終的には180度変わった為に風上マークと風下マークが丁度逆になってしまった。それまでの途中のシフトに対するコミッティーの対応は大変な苦心があった。マークを移動してクロース・ホールドのコースを維持しようと努力したが、最終艇が風上マークを廻航するかしないうちにトップ艇が風下マークを廻航してしまい、マーク移動のチャンスが掴みにくかった。

完全な上りのコースがないまま終わってしまった場合に、レース艇から苦情が出る事も予想された。レースをこのまま続行すべきか否かコミッティーは迷った。しかし並木レース委員長の「このまま続行」という判断は正しかった。コミッティーの苦衷を察してジュリー・ボートから「レース委員長の判断を支持する」旨を送信。本部船から「このまま続行して問題はないか?」との問い合わせにも「問題なし」と回答。これで続行は決定した。

問題なしと回答した根拠は、IYRR 5.4(c)である。それは次の様に規定している。



■ インスペクションについて

今年も、31艇の精鋭たちが熱海に集結してきた。今年から、インスペクションの日程を2日間とてある。もし、なにかがひっかかると、リカバーするのに1日あった方が良い、という参加者の意見を尊重したからである。

インスペクションは、お互いに慣れてきたせいか、スムースに流れた。セールメジャラーの協力による事前のセール・チェックが完了していることも、大きな要因である。天候も悪化せずに済んだが、迷走台風が色気を見せたため、油壺に漁船が避難し、3艇がとじこめられた。これらの艇からはレース参加への強い意志表明があり、渡辺委員長のはからいにより、出張サービスを行った。実際にインスペクターの立場から言えば、いつ到着するかわからない艇を、夜通しイライラしながら待つより、現地へ行った方が楽でもある。また、香港から遠征の〈SWITCH BLADE〉は、レーティング証書の最新版がなかったり、インサイド・バラストを降したり、ライフラフトの固定法に考え方の違いがあったり、問題児になりかかったが、無事パスした。さすがに場数を踏んだメンバーであり、迅速に対応した態度に好感が持てた。

このジャパンカップは、外洋レーサーの全日本選手権であり、国際レース参加へのステップとなること、そして、眞の国際レースに育つように、というポリシーの下に実施されているわけだが、インスペクションに關していくれば、所期の目標を一応達成したように見える。

今後の方向としては2つの道があるようと思われ

スタート信号後に、レース委員会は、…次の場合は、…コースを短縮するか、あるいはレースを中止または取消すことができる。

(I)ヨットに危険を及ぼすような悪天候、または

(II)タイム・リミット内に、レースが終了できそうもない風力の不足、または

(III)マークの紛失または移動、あるいは

(IV)競技の安全、または公平に直接影響を及ぼすような他の理由(天候の変化を除く)がある場合、

ここで関係してくるのは(IV)の(天候の変化を除く)という部分である。つまり、単なる天候の変化だけでレースを中止したり取消したりすることはできないのである。勿論コースの変更(IYRR 5.4(b)、帆走指示書2.4)はしてもよい。しかし今回の様に対応できない場合にはコースの変更をしなくてもルールには抵触しない。

今回の様な大幅なシフトも珍しいことと思うが、混乱の最中に於けるレース委員長の英断に敬意を表する次第である。

インスペクション副委員長 林賢之輔

る。一つは、トンカップ・ワールドのように、非常にきびしいインスペクションを実施する方向(大変すぎる?)と、もう一つは、セール・チェックと同様に、艇体関係・安全検査も各地で事前にチェックを済ませてしまう方向である。そして、レース終了後、抜き打ちに海上でインスペクションを実施することも、実際には困難が伴うにしても、考える価値のある方法ではないだろうか。

ハンデキャップ(T.C.F)の算出式を今回変更したことに対して、参加艇からもっと多くの議論が出てくることを予想していたが、やや拍子抜けの感じがしている。レース海面が例年より静かだったことも、その理由のひとつだと思われる。

総合成績をクラス毎の隻数に分けると下表のようになる。

	総合1~5位	6~10	11~15	16~20	20~25	26~31	計
クラス 1	1 [■] ^{★3}	0	2	0	0	1 ^{★30}	4
2	2	3	0	2	1	3	11
3	0	0	0	0	0	0	0
4	1 ^{★1}	1	2	3	1	1 ^{★29}	9
5	1 ^{★2}	1	1	0	3	1 ^{★31}	7
							31

(★印の数字は総合順位を示す)

上位から下位まで、各クラスに分散していて、むしろ公平なハンデなのかもしれない。

今回採用したハンデは、あくまでも、この時期にこの海域で行われるレースに対して平均値的(人為的な部分も含まれてはいるが)な値を算出したものであり、

他のレースに、やみくもに流用されるべき値ではない。

(OFFSHORE 9月号参照)

レース時のデータや正しい結果が記録されている

レースについては、同じような方法で、ハンデキャップを算することができるので、試算してみることは価値あることと思われる。



APHRODITE

総合優勝の記

総合優勝、

クラスⅣ 1位

長年、ハーフナーでの苦労が実り、
ファーの3/4トン新艇で見事な優勝、
今年もファーの神話は現実のものとな
った

カシノ・オサム
オーナー 菅野道

今回のジャパンカップシリーズの勝利は、1年前より本大会へ向けて準備したものとは言え、クラス優勝のみならず、総合優勝してしまったことは、我々自身もただ驚きというほかありません。

これまでの船はクルーザー・レーサーというよりも純粋なクルーザーでしたが今回は思い切って完全なレーサーをめざし建造を依頼することに踏み切りました。我々としては出来るだけ、自分達の手で設計依頼、造船所との交渉をやろうということでスタート、昨年10月ブルース・ファー氏の設計を引き受けたという電話を受け取るに至りました。設計に際しては、我々の仲間の平均身長と体重を提示したのみですべてをまかせ3月設計完了、造船所選択の運びとなりました。この選択についてはいくつかの候補の中から、クルーの会社社長である、リチャード・B・ウイングフィールド氏の紹介で、イアン・フランクリンの造船所に建造をお願いすることになりました。本年3月契約に際し、イアン・フランクリン氏に会い、彼が好人物であり、部下の方々も日曜、祭日、残業もおしまず働く姿に触れ、きっとすばらしい船になると直感したものでした。その後、細部にわたっては、ファックスの交換、最終的に7月にクルーとの打ち合せを経て、9月に船が日本に到着するに至りました。この経過の中で充分な語学力が必要とされ、我々のクルーの中にそれに対応できる者がいたことは幸いなことでした。

9月15日、台風の近づく荒れた日、逗子聖マリア小学校校長の木村師より祝福の聖水をいただき、「めざせ世界一」のくす玉と共に門出を祝ったものの、マストはイギリスのスーパークラフト社製、電装品はスエーデン製という調整が待ち受けっていました。これは我々の力では不十分であり、シーボニアの鈴木氏、宮崎氏、T & M マリンの武村氏、古谷造船所の古谷氏の御援助で急仕上げの完成となりました。船を海に出せることができたのは大会数日前、チューニングに

至っては、インスペクションで熱海に行った数日という有様でした。

今回のレースにあたりマイク・ロジャースとジョン・プリンカーの2人を、今後も一緒にレースに参加する仲間として迎えましたが、彼らのレースに対する取り組み方は予想を上まわるものがありました。我々も、レースに対しては真剣に取り組んでいたつもりでも、レース中の彼らの迫力ある罵声（…幸い言われても意味がわからぬ時もあったが…）の飛びかう場面、オフショアレースでも船のヒールをつぶすための5分おきの体重移動など印象的なものでした。彼らのセーリングテクニックがたいへんなことはもちろん、そのスタミナはおどろくべきもので、寝ずのレースの帰港後もその体力には閉口する程の力がありました。彼らは自分達のレベルはニュージーランドでは普通なのだと謙遜を交えて述べていますがその言葉を聞くと、我々が日本から外へ向けて活動する時必要なことは、セーリングテクニックはもちろんのこと、基礎体力の充実、語学力等というセーリング以外のこともきたえていかなければならぬと痛感した次第です。

私のヨット歴といえば、大学時代にヨット部に在籍したものの、A級ディンギー、しかも医学部対抗戦というレベルの低いものでした。大学卒業後、創設もまもないシーボニアヨットクラブに出世払い入会、週末に遊ぶブルーウォーター派として細々と楽しんできました。その後5年前に知人の紹介から現在のクルー、リーダーである大津勉君と知り合い、その後のすすめもあって横山一郎氏の設計のヨットに乗りかえることとなりました。この船はクルーザーにもかかわらず、すばらしい走りを見せ、84年度S・S・C・Rの年間クラス優勝、85年小綱代カップのクラス優勝、同年ミドルボートクラブの優勝を果しました。

こうなってくると、週末は何事をおいても海へという生活が始まり、レース病に取りつかれていったこと

になるのですから、病原因の元はこのふたりにあるのではないかとも思っています。

私の本業は精神科の医者ですが、このレース病だけは当分直りそうもない病気のようです。しかもこの病気は、病気に重くかかっているという意識がない。つまり病識がないようなので、やっかいな病気といえるでしょう。

近年、私の専門の精神医学の分野では老人病、中年のウツ病が社会問題となっています。これらの患者さんに共通したことのひとつに、若い頃から趣味らしい趣味をもっていないということが言えます。つまり精神的なストレスを解消する手段をもたない人達なのです。ストレス解消の中でも、自然と接する解消法が最もよいとされていますからその意味でもヨットは最高

のスポーツと言えましょう。しかしヨットの高い物品税、泊地問題などでお金がかかるスポーツになってしまっている現状は何とも残念だと言わなければなりません。精神科患者にはばく大な治療費が使われている今日、この幾つかを精神衛生のためのスポーツへお金をまわすことによって、中年ストレス予防、老人の精神病予防につながるのではないかと思うのは、私のようにヨットにのめりこんだ者の幻想でしょうか。

最後に、本大会の運営にたずさわってくださった方々の御尽力に感謝し、ますますの御発展をお祈りしつつ、また休暇をやりくりしつつ、ここまでがんばってきた我々 APHRODITE のクルー全員に最大の賛辞を送り、このジャパンカップ優勝の感想とさせていただきます。



レース奮戦記の原稿依頼というものは、船を持った身にとって、やはり心地良いものである。しかし、僅差で総合優勝を逃した今回の場合は、多少、複雑な心境でなくもないのだが……。

さて、私共のハーフトンカップ制覇への布石は、遡ること4年前の本大会に打たれた。瞬間最大風速60ノット、完走艇わずか5隻というロングオフショアを目の当たりにして、生涯忘ることのできない屈辱感とともに、眞の意味でのオーシャン・レーサーへの憧憬を確固たるものとした。

そして、昨年の11月以来、私共のプロジェクトは開始された。まず完成された艇を買うのではなく、自らのコンセプトにより近いものを造ろうということで、月一回のペースで、設計ミーティングを催した。デザイナー横山一郎氏への私からの注文は、「熱海で勝てるハーフトン」という一言だけで、(それが最も難しい命題であることは重々承知していたが) 索装・内装・計器等は、前艇との対比で、クルーの希望を最大限生かす方向で依頼した。

青写真では完璧であろう新艇は、予定通り7月の中

RIPPLE III 念願の ハーフトンカップ

総合2位、クラスV 1位

リンゴ2個で強風のロングを制す、ショートでのミスが痛い、総合優勝の目は十二分にあった、デザイナー自ら乗り、ファー軍団の一画を崩す

オーナー 硕 俊弘

旬に進水した。しかし、だ。スパークラフトのマストが待てど暮らせど届かないのだ。聞けば「スターズ&ストライプス」のウイング・セールに職人が懸かりつきりで、作業が進展していないとのこと。所詮、国家の威信をかけてのアメリカズカップーと、極東のスマールボートの違いなのだろうか。(今だにデニス・コナー氏から、何の挨拶もないのだが……) おかげさまで、2ヵ月間という貴重な時間を、船底磨きと機走の練習に当てることができた。

S社のマストが到着したのは、実にシリーズ開始1ヵ月をきってからのことだ。チューニングとバラスト調整、そしてトレーニングが分割みのスケジュールの中で行われていった。艇の走りは至極、満足のゆくものであった。クローズ、フリーともに、並のスリーキューターなど寄せつけない。その驚異的なポテンシャルに魅せられ、半ば熱海でのシングルは、当然、手中に納めたものと確信した。

しかし、だ。またまた事態は、思わしくない方向にシフトした。シリーズ10日前になっておりたレーティングが、ナ、ヌアンと、23.20 ftなのだ。私が横山氏

に注文したのは「永遠の1/2」だ。この一年間のプロジェクトは、ハーフトンカップ制覇のみにターゲットを絞っていたのではないか。

再び、夜を徹しての作業が始まった。バラストを増加し、セールエリアを縮め、ハルの型状まで変えてしまうという大手術が施された。この結果、22.97 ft という、ハーフトンぎりぎりのレーティングが取得できたのは、インスペクションの僅か2日前のことであった。(くどい様だが、サンディエゴから、マルボロ10カーボン、ペプシ10ダースくらい送ってきててもよさそうなものなのに…)

さて、こうした準備過程を経て出来上がった〈RIPPLE III〉は、徹夜作業でバテぎみのクルーとともに熱海に乗り込んだ。そして、インスペクション終了後、ノースセール川島会長より御紹介頂いた強力な助人、ポール・リチャード・ジェンセン氏と合流し、最後のトレーニングに励んだ。川島氏曰く、「ただ者でない」というこのデンマーク人、聞けば、オリンピックでは二度連続ソリング・チャンピオン、ワールドの優勝は、面倒臭いから数えるのを止めてしまったという豪傑。どこが凄いか分からぬくらい、やはり凄い。「ただモンじゃねー」が、レース中の合言葉になるくらいであった。

さて、いざレースが始まると、流石全日本、錚々たる各艇の中にはあっては、そう安々とは勝たしてくれない。特に同じハーフトンクラスでは、〈FIDERRIA〉、〈Summer Girl〉など強豪がひしめきあい、デッ

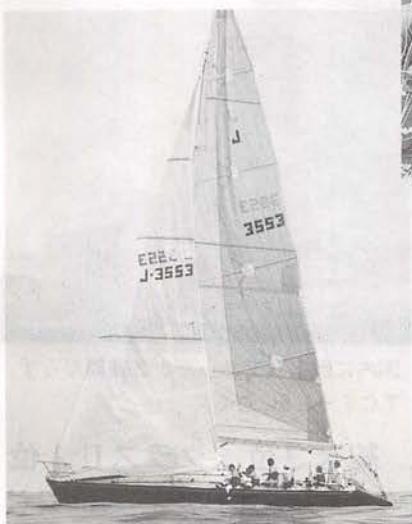
トヒート。それでも、第4レースが終わった時点で、クラス2位、総合でも5位。最終のロング・オフショア如何では、「ひょっとして、ひょっとするぞ!」という位置につけていた。

そして、その最終レース。過去2度のチャレンジで完走すらできなかったロングにおいて、よもやの優勝。これぞ至上の喜びというものであろうか。裏ドア3つ、いやトリプル役満を上がっても、これだけの感激は得られないであろう。なぜならば、それは幸運と呼ぶべきものではなく、一年間のプロジェクトの成果であり、4年越しの雪辱だったのだから。

シリーズ通算成績は、総合2位、クラス1位、チーム優勝というオマケまでついた。大型艇有利といわれる10月の熱海で、我々の成績は予想をはるかに上回るものであった。そして、一年間のプロジェクトを貫徹したということ自体、きっと我々の自信になっていくであろう。また、偉大なるポールから、平均年令20代半ばの若いクルー達が彼のテクニックを何パーセント盗みとったかは分からぬが、彼の勝負に対する執念だけは完璧に体感し得たはずである。このことこそが、貴重な財産であると思う。そして、あと一歩、頂点に及ばなかったということが、来年に向けての新たなるプロジェクトのスタートとなるであろう。

最後になりましたが、このような盛大な大会を企画、運営された多くの皆様に、誌面を通じて感謝、御礼いたします。

SWING 初陣SWING奮戦記 総合4位、クラスI 1位



第3レースのフィニッシュ



第2回戦でスウイングしたが、後半2レースで貯金をはき出す、唯一艇のフィニッシュは立派

オーナー 鈴木重行

5月のオレンジカップのウイナーとなって、我々は誰言うとなく、次回の目標を熱海において。関東の海を知らない我々に良き協力者が現われた。彼はクルーザーレースでの経験が豊かであり、そのシーマンシップに関しては言うまでもなく、クルー一同からの信望は厚かった。私も無論日頃より彼の指導力及び勝負に対する執念は高く評価していたし、三船清治がスキッ

バーとなる事で熱海は決定的となった。そして段取りが始まった。マスト・ブーム・リギン及びラダーの変更、セールの補充、結果的にラダーはニュージーランドに発注したが、計測までに間に合わなかった。ボートを速く走らせることのみに専念した結果が、後々大きなトラブルを生む原因となった。

SWINGは元々芦屋の小さなカフェバーに来る学連出身者及びウインドサーファー等で今年1月、酒の上で意気投合して出来たチーム、何事も酒の上で物事が決められる。全く強度等には無関心でいたし、また、大阪湾ではこれで良かったのかも知れない。デンマークダイヤモンドから2人の助人を迎えたことは、後々のため測り知れないことを学んだと思う。

回航は業者に依頼し、10月2日セゾンカップを取り、その夕刻意気揚々と熱海への船出を見送った。先発隊はボースンの船山と稻本・寺崎の3人でサポートカーのボンゴで5日早朝出発した。稻本は医師国試に今年失敗、これが最後のレースとなる。寺崎は大学5年生、この3人が日頃のメンテナンスに大きく貢献してくれたお陰で今季のトレーニングはスムーズに運んだ。しかし私も子を持つ親として御家族の心中察するに甚だ胸が痛い。

10月8日第1レース、スタートラインへ向かう我々に予期せぬ事故が早速襲って来た。真風速約22ノット、ペーのタイミングがわずか狂った瞬間、細身のトラスブームはくの字に変形、スタート40分前である。1~2分の時間的空間が有ったと思う。この間に色々のことが脳裏をよぎる。とにかくK.Y.C.のチームの一員である。すごすごとこのままでは西宮に帰れない。レース本部への承認申請に門田が、小林・井原・中島・柏原の重量若手4人がホテルガレージに持てて来たスペアーブームを取りに、船山はサポートカーにパングを取りにそれぞれ走る。残った者でブームの解体を行なうことを決めハーバーへと全速で向った。自作ヨット経験者の山崎等、こういう場合非常に手際良く作業をこなしてくれたので大いに助かった。かくして初陣SWINGは第1レース、着順2位総合6位と無難なスタートを切ることができた。

第2レースは我艇のみフィニッシュするという全く信じられないようなレース展開となった。並のセラーならば誰もが一度は夢にまで見る光景であろう。それがまた、ジャパンカップという大一番で、その夜の宴席が大いに沸いたのも当然のことと言える。腕は未熟、しかし酒は達者、今シリーズは我家に備蓄してあったボトル20本を差し入れたのだが最終日には在庫が1本のみという状況であった。

ショートの第3レースが済み、翌日はレイディであった。朝寝、朝酒、私はデッキでの昼寝を楽しむ為ゆっくりとハーバーへ行った。一応のチェックを終えホテルへの帰り間際、船山がマストの点検に上った。これより10数時間、上や下への大騒ぎ、悪戦苦闘の末、

疲れて床についたのはレース当日の朝5時となった。マスト上部、フォアステイのイクジットカップが割れ、またそのマスト側面に幅4m/m、長さ90m/m程のクラックが発生していたのだ。どうしてこれを朝のうちに発見しておかなかったのか、悔いが残る。

しかし第1レースのトラブルでの試練が、今回SWINGのギブアップを許さなかった。ハーバー前の交番所で電話帳を借り、熱海市内での熔接、板金、ステンレス業者12社に電話で修理を依頼するも話しにならず、結局藤沢のマストメーカーさんに電話で熔接の了解を得、車で東名高速菊川インターまで走り、そこよりマストメーカーさんの道案内を戴き早く修理して戴くということに相成った。このマストメーカーさんは他社製品の修理にもかかわらず、勤務時間外での作業、誠に恐縮致しました。夜を徹してのマスト上で作業御助力いただいた黒瀬氏、平岡氏には大変お世話になりました。

旅は情、人は心、かくして我々は全レースを完走し、特に最終のロングではファーストホームという栄誉にあずかり、稻本の引退レースに花を添えることが出来た。この拙稿を書くに当り、まあよくぞいろいろな方々のお世話になってしまったというのが初陣SWINGのいつわりのない気持ちである。



国内に敵なしであったが2連覇ならず、
T.C.F.+1.9に泣く

WILL 総合3位、クラスII 1位
オーナー 小田良司

JAPAN CUP OFFSHORE SERIES 1988

表彰式

ジャパンカップ・オフショアシリーズ1988の表彰式が10月21日、新高輪プリンス平安の間で行われた。

まず、実行委員会委員長の小林義彦氏の挨拶があり、レースが盛り上がり、無事に終了したことの報告と、協賛各社へのお礼が述べられた。

次いで協賛各社を代表し、飛島建設株式会社社長の飛島章氏から、「大変素晴らしいレース展開であり、今後の一層の発展を希望したい。また、社としても、日本のマリンレジャー発展の一翼を担いたい。また、利益の社会還元という考え方からヨット界の発展に協力したい。」との挨拶をいただいた。

続いてトロフィー・プレゼンテーションが行われ、昨年の優勝艇 WILL の小田良司氏よりカップが返還され、表彰式が始った。

大儀見 NORC 会長代行より、「6年前に日本でも世界水準のレガッタをやりたいと考え、第1回ジャパンカップを開催したが、以来、このジャパンカップ・シリーズ・レースを育てて下さった理解ある皆様に対し、お礼を申し上げたい。今回は香港より SWITCH BLADE の参加があり、真の国際レース化への第一

次いで並木レース委員長より、「このような大きなイベントのレース委員長は私にとって初めての経験であり、運営サイドの苦労を初めて理解できた。運営に携われた各位の協力にまずお礼を申し上げたい。水深数百メートルという海域で、マークセットには大変苦労し、参加艇には御満足いただけなかった点が少なからずあり、また江の島マークの設置には不手際があり、各艇に迷惑をおかけした点、とくにお詫びする。」との挨拶があった。「最後に来年のレース委員長は誰かより適任の方にお願いしたい。」という並木氏の希望に対し、会場全員から「ノー」という答えがかえり、笑いの渦となった。

続いて、石原運輸大臣より、「自粛ムードの中、大臣という立場もあり、コンテッサが出られず、残念だった。来年は絶対に出席したい。オリンピックコースは見込みがないが、島回りは自信があるから、運輸大臣杯は取り返したい。」とのご挨拶をいただいた。

さらに中締めとして清水栄太郎 NORC 専務理事から、石原運輸大臣、山田保安庁長官に対し本日の御出席のお礼、協賛各社へのお礼、また運営に当った会員各位に感謝する旨の挨拶があった。各艇のオーナー、クルーはジャパンカップでのお互いの健闘をたたえ合い、来年の再会を約束し、会場はなごやかな雰囲気に包まれ、大変な盛会であった。今回のパーティは朝河清レース副委員長の肝煎りで、大変落ちついた着席スタイルで、こんなに行儀のよい上品なパーティは NORC 開幕以来のことでは?との評もあった。



懇親パーティで挨拶をする SWITCH BLADE

歩をふみ出し、レガッタとして世界の水準に近付きつつある。今後共このシリーズをより盛大に健全な形で育てたい。また、マスコミはじめ世間一般のクルーザーレースの認識を新たにするに至り、各企業の方々も単なる協賛、スポンサーということだけでなく、レース出場やクルージングで我々の仲間に加わって下さる方々が年々増加している。運輸省、海上保安庁の後援も頂き、運輸大臣杯、海上保安庁長官杯を頂いているが、近い将来保安庁も帆安丸などというヨットで参加してもらいたいものだ。」との挨拶があった。



飛島建設株式会社取締役社長、飛島章氏の挨拶

以下、賞杯受賞艇を御紹介する。注()内は贈呈者
艇別総合1位のAPHRODITEには運輸大臣杯(運輸
大臣、石原慎太郎)、海上保安庁長官杯(海上保安庁
長官、山田隆英)、ミキモトカップ(株式会社ミキモ
ト代表取締役、杉田勝時)、NORCサケカップが贈
られた。同2位のRIPPLEⅢには、ミキモト楯(同上)、
NORCサケカップが、同3位には、ミキモト楯(同上)、
NORCサケカップがWILLに贈られた。以下、同4
位SWING、同5位海太朗、同6位HALF TIMEには
ミキモト楯(同上)がそれぞれ贈られた。

オリンピック、トライアングルレース1位のSW-
INGには飛島カップ(飛島建設株式会社取締役社長、
飛島章)、熱海市ヨット協会会長杯が贈られた。

NORC支部チーム対抗1位の三崎Pチーム[RIP-
PLEⅢ、HALF TIME、MARENROW]には、熱海
市長杯、サンバードトロフィー(NORC会長代行、
大儀見薰)、NORCサケカップが、同2位の関西Y.
C.[WILL、SWING、TOGOⅩ]にはNORCサケカッ
プが、同3位のシーボニアY.C.[APHRODITE,
BOY,SYLPHIDES]にはNORCサケカップが贈
られた。

各クラス1位の艇にはNORC会長杯(NORC会長
代行、大儀見薰)とNORCサケカップが、各クラス
2、3位の艇にはそれぞれNORCサケカップが贈
られた。(成績表参照)

各レース毎にも賞杯がつき、まず第1レース1位の
海太朗には、飛島カップ(同上)、BOYAカップ(株
式会社ヤマダ代表取締役社長、山田隆)が、第2レ
ース1位のSWINGには飛島カップ(同上)が贈られた。
第3レースのショートオフショアの1位のSUM-
MER GIRLには、ヤマハカップ(ヤマハ発動機株式
会社海洋普及室長、小谷雅直)、熱海市観光協会会長杯、
熱海商工会議所会頭杯、熱海温泉旅館組合長杯、



コルムカップを手にするRIPPLEⅢのオーナー、福田弘氏



第5RファーストホームのSWINGに日本タイマート(株)
代表取締役、加藤忠男氏よりコルム賞が贈られた

NORCサケカップが、同2位のAPHRODITE、同3
位のSYLPHIDESにNORCサケカップがそれぞれ
贈られた。第4レース1位のAPHRODITEには飛島
カップ(同上)が贈られ、第5レースのロングオフショ
ア1位のRIPPLEⅢには、コルムカップ(日本タイ
マート株式会社代表取締役、加藤忠男)、熱海市議会
議長杯、伊豆小型船交通安全協議会杯、熱海マリーナ
杯、NORCサケカップが贈られ、同2位のWILL、
同3位の海太朗にはNORCサケカップがそれぞれ贈
られた。また、このレースのファーストホーム賞とし
てコルム賞(同上)がSWINGに贈られた。

ハーフトンカップはRIPPLEⅢに、スリークォー
タートンカップはAPHRODITEに贈られた。



カップに囲まれ、ごきげんな横山一郎氏

チーム名	SAIL	艇 名	オーナー名	TYPE	CL	Rft	T.C.F.	第1レース 点 得 点	第2レース 点 得 点	第3レース 点 得 点	第4レース 点 得 点	第5レース 点 得 点	得点 合計	順位
関西 Y.C	3537 3553 2333	WILL SWING TOGO X	小田 良司 鈴木 重行 山田 東吾	FAR-40 FAR-43 TAK-44	2 1 1	30.45 33.53 34.95	0.7418 0.7691 0.7812	29.00 26.00 21.00	2.00 31.25 2.00	37.50 21.00 30.00	22.00 16.00 23.00	60.00 46.00 20.00	150.50 140.25 96.00	3 4 11
F.S.S	3803 3737 1725	SIESTA 「サイデリア」Ⅲ SUMMERGIRL	川口 正敏 越 船 益弘 馬場	YOK-40 TAK-30 Y-R30	2 5 5	31.37 22.02 22.88	0.7501 0.6593 0.6683	16.00 25.00 8.00	2.00 2.00 2.00	28.50 36.00 46.88	26.00 30.00 24.00	44.00 6.00 6.00	116.50 99.00 86.88	8 10 15
I.C.E	3386 3838 3130	SUPER ESUMERALDA CURRENTENERA 一寸法師	天野 则義 高尾 和秀 土手 秀三	YOK-33 X-3/4 YAM34	4 4 4	24.99 24.52 24.36	0.6899 0.6852 0.6836	17.00 18.00 20.00	2.00 2.00 2.00	10.50 19.50 4.50	20.00 19.00 21.00	50.00 24.00 28.00	86.50 82.50 75.50	16 18 23
2.1/4	3290 3561 3414	海太郎Ⅳ CAETLA OTSHOSAN	千葉 育夫 沼田 尚文 井上 一典	FAR-40 X-3/4 YOK-32	2 4 5	30.61 24.67 22.88	0.7433 0.6867 0.6683	31.25 23.00 6.00	2.00 2.00 2.00	15.00 19.50 13.50	29.00 19.00 25.00	58.00 40.00 32.00	135.25 95.00 78.50	5 13 21
シード二ア Y.C	3373 3606 3002	APHRODITE BOY SYLPHIDES Ⅲ	菅野 道 山田 隆 蒲谷 和行	FAR3/4 YAM34R YOK-32	4 4 5	24.26 24.96 22.92	0.6825 0.6896 0.6687	28.00 22.00 11.00	2.00 2.00 2.00	45.00 3.00 43.50	31.25 27.00 14.00	56.00 40.00 32.00	162.25 80.00 76.50	1 20 22
三崎 P	3306 3001 3705	RIPPLE Ⅲ HALF TIME MATENROW	谷 俊弘 田沼 英明 杉山 直行	YOK-30 YOK-35 YOK40	5 4 2	22.97 25.92 30.82	0.6693 0.6991 0.7452	27.00 13.00 15.00	2.00 2.00 2.00	61.00 97.50 60.25	62.25 92.00 31.50	92.00 130.00 81.00	318.75 308.75 244.50	3 4 6
関東ABH	3965 3544 3518	AMATORA BLUE NOTE 1/2組	佐々木義隆 五十井 達 野口 隆司	BRI-40 ITO-41 YAM30R	2 2 5	30.42 31.21 22.57	0.7415 0.7487 0.6651	24.00 1.00 2.00	2.00 2.00 2.00	24.00 25.50 12.00	8.00 10.00 9.00	52.00 42.00 39.00	110.00 80.50 6.00	9 19 31
油 壺	3660 3335 3410	青 海 波 艦 姫 ZERO II	清田 博 古川 保夫 津村 重幸	X-1 FRE40 FRE40	2 2 2	30.59 31.49 31.39	0.7431 0.7512 0.7503	14.00 7.00 12.00	2.00 2.00 2.00	34.50 16.50 18.00	1.00 5.00 3.00	2.00 22.00 6.00	53.50 52.50 41.00	26 27 28
	381 3044 3510 3224 3755 3771 1200	八 支 V MRS. MEDUSA V TRACER LUCKY LADY BJ V EXADOR SWITCH BLADE	近藤 植之 木原 和喜 三宅 智久 稻葉 文則 光洋 信 小林 正和 JOHN WHIT	HT34 TAK33 TAK31 TAK46 FC-12 FAR 40 FAR 43	4 4 5 1 2 2 1	25.54 24.04 22.08 35.63 30.69 30.09 33.76	0.6954 0.6803 0.6599 0.7863 4.00 0.7440 0.7385	10.00 5.00 2.00 2.00 9.00 2.00 30.00	2.00 2.00 1.00 2.00 2.00 2.00 2.00	6.00 40.50 1.50 7.50 31.50 15.00 69.00	4.00 12.00 13.00 2.00 6.00 22.50 9.00	18.00 34.00 38.00 16.00 36.00 2.00 30.00	40.00 93.50 55.50 31.50 84.50 60.50 147.00	29 14 25 30 17 24 8

チ | ム別・艇別総合成績表



クラス別成績表

YACHT	SAIL No.	TYPE	OWNER	RACE 1 POINTS	RACE 2 POINTS	RACE 3 POINTS	RACE 4 POINTS	RACE 5 POINTS	合計得点	順位
CLASS I										
SWING	3553	FAR-43	鎌木 重行 JOHN WHYTE	3.00	4.25	3.000	3.00	8.500	21.750	1
SWITCH BLADE	1200	FAR-43	東吉 文則 山田 稲葉	4.25	2.00	4.500	2.00	6.000	18.750	2
TOGO X	2333	TAK-44		2.00	2.00	6.375	4.25	4.000	18.625	3
LUCKY LADY	3224	TAK-46		1.00	1.00	1.500	1.00	2.000	7.500	4
CLASS II										
WILL	3537	FAR-40	小田 良司 杉山 育夫	10.00	2.00	15.000	9.00	22.500	58.500	1
MATENROW	3705	YOK-40	山口 育敏 佐々木義隆	6.00	2.00	16.750	8.00	16.000	48.750	2
KAITAROU VI	3290	FAR-40	川口 光清 猪狩 伸一	11.25	2.00	1.500	11.25	20.000	46.000	3
SIESTA	3803	YOK-40	佐々木義隆 猪狩 伸一	7.00	2.00	10.500	10.00	14.000	43.500	4
AMATORA	3965	BRI-40	佐々木義隆 猪狩 伸一	8.00	2.00	7.500	5.00	18.000	40.500	5
BJ-V	3755	FC-12	佐々木義隆 猪狩 伸一	3.00	2.00	12.000	4.00	10.000	31.000	6
BLUE NOTE	3544	ITO-41	五十井 光進 小林 正和	1.00	2.00	9.000	6.00	12.000	30.000	7
EXADOR	3771	FAR-40	小林 博 清津村 重幸	8.00	2.00	6.000	7.00	2.000	25.000	8
SEIKAIHA	3660	X-1	清津村 重幸 古川 保夫	5.00	2.00	13.500	1.00	2.000	23.500	9
ZERO II	3070	FRE-40	清津村 重幸 古川 保夫	4.00	2.00	4.500	2.00	6.000	18.500	10
ORIHIME	3335	FRE-40		2.00	2.00	3.000	3.000	8.000	18.000	11
CLASS W										
APRODITE	3373	FAR-3/4	菅野 道明 沼田 英尚	9.25	2.00	13.750	9.25	18.500	52.750	1
PIAA HALF TIME	3001	YOK-35	菅野 文英 沼田 刚	3.00	2.00	12.000	6.00	16.000	39.000	2
CAETLA	3561	X-3/4	天野 隆 山田 和喜	8.00	2.00	3.000	8.00	12.000	33.000	3
SUPER ESMERALDA	3386	YOK-33	天野 和喜 木原 秀三	4.00	2.00	7.500	2.00	14.000	29.500	4
BOY	3606	YAM-34R	山野 伸之 木原 秀三	7.00	2.00	6.000	4.00	8.000	27.000	5
MRS. MEADUSA V	3044	TAK-33	木原 秀三 高尾 伸之	1.00	2.00	10.500	3.00	10.000	26.500	6
CORRENTE NERA	3562	X-3/4	木原 秀三 高尾 伸之	5.00	2.00	9.000	5.00	4.000	25.000	7
ISSUNNBO-SHI	3130	YAM-34	高尾 伸之 近藤 伸之	6.00	2.00	3.000	7.00	6.000	24.000	8
HACHIO V	381	HT-34	近藤 伸之 鈴木 伸之	2.00	2.00	4.500	1.00	2.000	11.500	9
CLASS V										
RIPLE III	3306	YOK-30SR	鈴木 俊弘 越谷 益弘	7.25	2.00	6.000	6.00	14.500	35.750	1
FIDEELIA III	3737	TAK-30	鈴木 俊弘 越谷 益弘	6.00	2.00	7.500	7.25	6.000	28.750	2
SUMMER GIRL	1725	Y-R30 II	鈴木 俊弘 和行 一典	4.00	2.00	10.750	4.00	6.000	26.750	3
SYLPHIDES III	3002	YOK-32S	鈴木 俊弘 和行 一典	5.00	2.00	9.000	3.00	6.000	25.000	4
OTSHOSAN	3414	YOK-32	鈴木 俊弘 和行 一典	3.00	2.00	4.500	5.00	10.000	24.500	5
TRACER	3510	TAK-30F	鈴木 俊弘 和行 一典	2.00	2.00	1.500	2.00	12.000	19.500	6
HAGUMI	3518	YAM-30R	鈴木 俊弘 和行 一典			3.000	1.00	6.000	14.000	7



TOGOX 不発におわる,
来年のアドミに期待しましょう

青海波 ハワイでの疲れか,
4・5レース DNC は残念

ZERO II
往年の名レーサー 5回目の参加



SWITCH BLADE
香港から遠征の弾刃団,
初戦の2位が光る

海太朗IV ハワイからの連戦,
またまた1レース落とす,
第3回戦のスタートが悔やまれる

MARENROW
ケンウッドの経験を活かし,
手堅くまとめ昨年の無念を晴らす

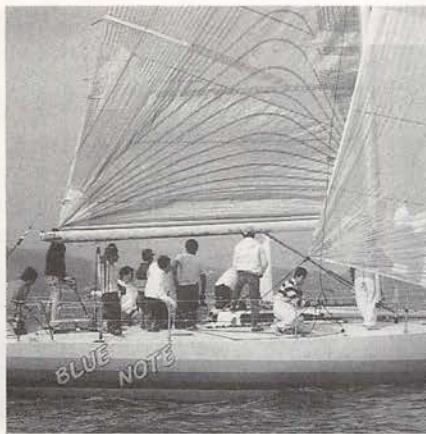


LUCKY LADY

地元熱海のホスト艇に徹する、感謝！

織姫

J・Cのレギュラーメンバー 4年連続出場 世界のエクサドア歴戦の雄今年は奮わず
ベンガルベイクラブからチャレンジ



BLUE NOTE

3年連続5度目の挑戦、江ノ島から



AMATORA

85'ワントンカップ3位、元英国の名艇

SIESTA

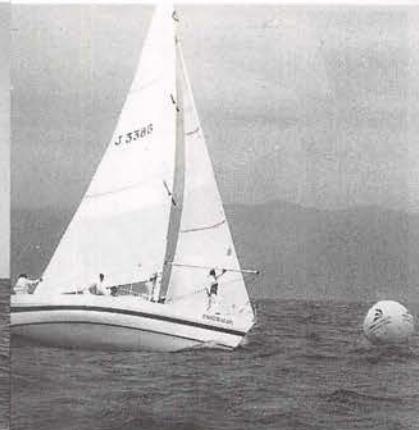
関西から初出場、シングル入り



BJ-V

2年連続の出場で着実に実力をつける、
今後に期待

HALF TIME

オリンピックレースはハーフタイム、
二つのオフショアでポイントを稼ぐ

SUPER ESUMERALDA

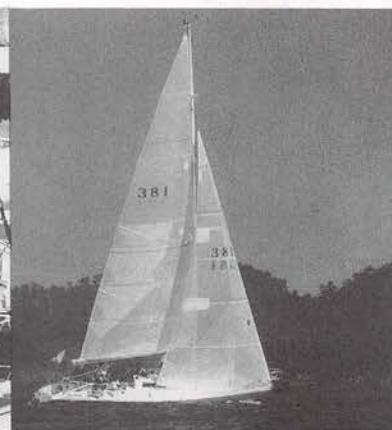
チューニング不足か、来年に期待



一寸法師 (3130)

去年の不運なマストトラブルを晴らしたか、BOYA・CUPを来年は新艇で奪取を
沼津から2回目のチャレンジ

BOY

去年の不運なマストトラブルを晴らしたか、BOYA・CUPを来年は新艇で奪取を
沼津から2回目のチャレンジ

八丈V

練習に終わった今年のJ・C、
よみがえれセールNo.381



Corrente Nera (3838)

今年はXの3/4トナーで、
4年連続の参加



Caetla

フリート対抗のサエがなかった、
88'STC ベストボート



Mrs. Medusa (3044)

4回目の挑戦今年も無冠におわる、
来年こそガンバレ桜色のハル



FIDELIA III

ハーフトナーでの実力は日本一、
関西の雄



SUMMER GIRL

ショートオフショアで金星、
琵琶湖からチャレンジ



SYLPHIDES J・Cの歴史と共に

あゆむ、6年連続の最多出場、
第5レース無念のリタイア



Otshosan

ショートオフショアで大魚を逃がす、
もうヤケクソだ、はオーナーの弁



は組 2年前のロングの再演ならず、

86'ロングオフショアのウイナー、
木更津から参加



TRACER (3510)

初戦のマストトラブルにもめげず、
後半2レースで55点は立派

CONTINENTAL CUP '89

+++++ 第5回ジャパン・グアムヨットレース

レース委員長 浅野英武

- 主 催 社団法人 日本外洋帆走協会
- 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 (G.V.B.) コルム (スイス) / 日本タイマート株式会社
- 後 援 神奈川県、三浦市
(予定)
- 協 力 マリアナスヨットクラブ (M.Y.C)
(予定) 油壺ベイヨットクラブ (A.B.Y.C)
三崎マリン(株)
東洋通信機(株)
(株)気象海洋コンサルタント
(株)シーボニア

5. コース及びスタート日時

本レースは、神奈川県三浦市小網代沖に設置されるスタートラインとグアム島アラハーバー内にて設置されるフィニッシュラインをレースコースとして行なわれる。

公式距離 (D) : 1,333海浬(海上保安庁水路部調査による)

スタート日時 : 1988年12月29日(木)正午(12:00)

6. 参加資格

- NORC クルーザーレーティング'88の有効なレーティングを有し、ORC 特別規定1988カテゴリー 1 以上、NORC 設備規定 A、NORC 特別規定、及び当レース特別規定の安全検査に合格している全長10 m 以上の艇とする。
- ORC 特別規定1988カテゴリー 1 の6.0 (ABS ルールの適用) については除外する。
- 本レースはアルゴスシステム(後述)を採用のためアルゴス機材の調達との兼ね合いから参加艇をエントリー申込み先着15艇とする。

7. 主管及び責任…略

8. 適用規則

- International Yacht Racing Rules (IYRR) 1985-88, NORC 外洋レース規則1988, NORC クルーザーレーティング'88, Offshore Racing Council (ORC) 特別規定1988, NORC 特別規定、NORC 設備規定 A 並びに本レースの実施要項及び帆走指示書による。但し、日没から日の出までの間は、IYRR-PART IV 航路権規則を適用せず、国際海上衝突予防規則の条項による。
- IYRR, ORC 特別規定については英文を正とする。

9. 適用レーティング…略

10. インスペクション

ORC 特別規定 (1988), 本レース特別規定,

NORC 特別規定及び設備規定に適合しない艇は、出艇申告を受理しない。

11. 無線通信

- 第5回グアム・レース実行委員会は、アルゴス・システムを採用する。従って ORC レギュレーション 1 以上の無線に関する規定は、この要項によるものとする。
- レース参加各艇は通信の実施にあたり日本の法令ばかりでなく、米国の法令をも遵守しなければならない。
- レース委員会は、グアム・レース参加各艇の位置確認とその地点の気象データおよび非常信号の有無、データ送信のための残余電池量をアルゴス・システムから得る。従って、従来行なわれた無線によるロールコールは行なわない。
- 非常信号と非常通信は参加各艇の責任において行なわれる。
- グアム・レース参加各艇は、有効な通信手段を持つこと。
- グアム・レース参加各艇は、レースのフィニッシュ 2 時間前にフィニッシュ予告信号をすること。
- J3E (2182 kHz を含む) の SSB 無線機の搭載を推奨する。
- EPIRB (CLASS B) の搭載を推奨する。
- 国際 VHF (72 チャンネルを含む) 無線機の搭載を義務づける。
但し、時間の関係で開局が間に合わない場合でも、機器の搭載・申請が済んでいる場合はこの限りではない。
- グアム・レース参加各艇は、非常通信とフィニッシュ予告信号を、いかに有効に行なうかについて、あらかじめ書面による計画書をレース委員会に提出し、その納得を得なければならない。
- 有効なフィニッシュ予告信号を送れなかったとレース委員会が判断した艇には、5 % のタイム・ペナルティが課せられることがある。有効なフィニッシュ予告信号を送れなかったとレース委員会が判断した艇は、送れなかった理由を書面により届けなければならない。
- アルゴス設置・運用については、別途レース委員会より参加艇に対し詳しい説明を行ない予定である。
- 各艇の無線通信担当者は必ず艇長会議に出席すること。

12. 出国手続…略
13. 出艇申告 1988年12月28日(木)13:00~15:00
シーボニアヨットクラブ キャプテンズルーム
- 出艇申告提出書類および提示物
- 13-1. 第5回ジャパン・グアムヨットレース出艇申告書 2通
- 13-2. NORC クルーザーレーティング証書のコピー
- 13-3. 1988年度安全検査合格証のコピー
- 13-4. 船検(近海)証書および海技免状(1級)
- 13-5. 乗員リスト及びNORC会員の1988年会員証コピー
- 13-6. 誓約書
- 13-7. 無線通信運用書
- 13-8. 艇に掲揚する予定の日本国旗、米国旗、イエローフラッグ
- 13-9. ネズミ駆除証明物または同免除証明書
- 13-10. グアムフィニッシュ後の運航予定表
- 13-11. グアム宿泊滞在予定表
14. 艇長会議 1988年12月28日(木)16:00~17:00
シーボニアヨットクラブ キャプテンズルーム
15. 前夜祭 1988年12月28日(木)18:30~20:30
シーボニアヨットクラブ クラブハウス
16. 表彰式 1989年1月7日(土)18:00~21:00
グアム知事公邸
17. 順位の計算方式…略
18. 参加申込み
- 18-1. 参加申込みの締切: 1988年12月9日(金)17:00
- 18-2. エントリーフィー
- 全長 15m 以上 ¥190,000
15m~12m ¥180,000
12m~10m ¥170,000
- ※参加料に含まれる内容
前夜祭パーティ費 (人数問わず)
- 現地表彰パーティ費 ()
アルゴスシステム費用の一部
(電池・返却時のオーバーホール代)
- 18-3. エントリーフィーは申込み時に支払うことを原則とする。
支払いを確認し、正式エントリーとする。
- 18-4. 参加申込み先
〒105東京都港区虎ノ門5-15-16船舶振興ビル4F
社団法人 日本外洋帆走協会
TEL. 03-504-1911~3 FAX. 03-504-1914
- 18-5. エントリー後、レース委員会がそのエントリーを拒否した場合を除いて、自らの事情により本レース不参加となつても18-2の費用は返却しない。
- 18-6. レース委員会が参加を拒否した艇については、アルゴス関係費用を除いたエントリーフィーを返却する。

11/18現在参加(出場)表明している艇一覧

(1) KITT Y	(パンデ)	70)	関 西
(2) 摩利支天	(N/M	68)	関 東
(3) FLYING CLOUD	(SWEDE	55)	グアム
(4) LUCKY LADY	(タカイ	46)	熱 海
(5) DHARMA II	(フジ	45)	関 東
(6) 風見鶏	(タカイ	43)	関 東
(7) レディ アヤ	(ベネトウ	43)	熱 海
(8) スピカ	(ヨコヤマ	40)	関 西
(9) MAPLE	(ヨコヤマ	40)	関 東
(10) FOXY LADY	(BEN-FC-1239)		鹿児島
(11) ココリン	(BEN-FC-1239)		沖縄
(12) VICTORY GEN	(タカイ	39)	広 島
(13) ANI	(X	37)	関 東
(14) OIDON	(ヤマハ	35)	関 東
(15) サンシャイン	(ヤマハ	33)	沼 津
(16) コナカイ	(デヘラー	38)	関 西
(17) 月光	(FRE	41)	関 東

UP TO THE NORTH!!

「'89日本海国際ヨットレース」

合同クルー、チャーター艇募集!

シアトルY.C.……12~14mのIOR 1tクラス艇

▷ホンコン

ロイヤルホンコンY.C.

▷シンガポール

チャンギY.C., リバブリックY.C.

※お問い合わせは

日本海国際ヨットレース実行委員会事務局

〒052札幌市豊平区平岸4条13丁目北海道テレビ内

TEL 011-831-6323(直通) 011-821-4411(代表)

FAX 011-841-4284

※NORC本部事務局の神田が窓口となります。

'89日本海国際ヨットレースに参加希望の世界各国から合同クルー、チャーターの要請がレース事務局に来ています。要請に応えていただける方、ぜひ御一報ください。

▷オーストラリア・ホバート

ロイヤルY.C.オブ・タスマニア…12~14mのIOR 1tクラス艇

▷カナダ・バンクーバー

ロイヤルバンクーバーY.C., ウエストバンクーバーY.C.

ディープコブY.C.等カナダヨット協会の合同チーム

▷アメリカ・ポートランド、シアトル

ポートランドY.C.…12~14mのIOR 1tクラス艇

第5回 ジャパン・グアムレース(JGYR)に使用する アルゴス・システムについて

副実行委員長 高田尚之

アルゴス・システム採用の理由

過去4回のJGYRで、常に問題になったものは、無線でした。無線は運営する側にとって、レースの進行状況の把握のために、出場する側にとって、非常の場合の通信の確保のために大切なものです。

JGYRの場合、遠距離であり、レース期間も長いこともあって、従来NORCの本部レースで必需備品であったJ3EのSSBだけの運用では、混信等も多く、艇の動静を確実に把握することができず、第4回JGYRでは、同機器を推奨備品として、一部の艇ではアマチュア無線を利用しながらレースが運営されました。第4回JGYRで起きたような遭難事故の場合には特にその弱点が現れました。

そこで、今回は長距離ヨットレースで、艇の動静を確実に把握することができること、また同時に、艇からの非常信号を送ることができ、それが24時間ワッチされ、非常信号を送った艇名と位置を確実に同定把握できる点から、アルゴス・システムを採用することにしました。

アルゴス・システムを採用すれば、毎日、一日最低3回の割合で数百メートルの誤差でレース本部は衛星からの艇位置のデータを入手できます。同時にその艇のその時点の気圧、気温、残余電池量を自動的に把握できるため、海洋気象学的に有益なデータも収集することができます。また、機器に備えつけの緊急ビンを引き抜くことにより、その艇が遭難の危機に瀕していることが通報され、その位置は前記同様、極めて正確に指示されます。

機器の本体は、14センチの太さ、68センチの高さの消火器のような形をしていて、それに40センチの長さのアンテナがついています。この機器は東洋通信機がメルボルン—大阪レースのために特に開発したT2021型という送信機で、CNES(フランス国立宇宙開発センター)の厳しい技術基準をパスしたもので、温度、振動、衝撃などの苛酷な環境条件に耐えられるものです。この機器をスターのスタンションにロープで固縛していただくのがベストです。

アルゴス・システム機器の貸与

この機器は一台150万円ですが、購入していただく必要はありません。購入しても普段は使えません。実行委員会では、メルボルン—大阪レースのために大阪市が購入して保有している機器を借り出して、JGYRの参加艇に貸与します。したがって、誤って海に落としてしまったり、修理のきかないほど壊してしまったりした場合(全損)だけ、各艇の責任で購入返却していただきます。

実行委員会では、各艇に貸与する機器について、事前の作業チェックをメーカーに依頼して行い、事後、またメーカーに出て壊れた個所の修理とオーバーホールをして大阪市に一括返します。

機器については、借用品であることを十分認識したうえで、大切に取り扱っていただきたいのが、実行委員会の願いです。…来年もまた、借用できるために!

実際の取扱い

機器の取扱いは、極めて簡単です。むしろ、「さわらないこと」が肝要です。艇が油壺またはシーボニアに回航された段階で、実行委員会の責任で、各艇の機器のメイン・スイッチをONにします。そして、電波が確実にでていて位置が正確かどうかをフランスのアルゴス・サービスと連絡をとり確認します。各艇バラバラにやる訳にはゆきませんので、回航終了はスタート数日前には完了できるよう、ご協力ください。詳細な予定日は追ってご相談、通知させていただきます。

その後は、異常気象による緊急事態の通報を除き、レース中、艇の乗員はこの機器に一切触れる必要はありません。スイッチをONにした段階から、衛星が上空にくる度にその艇からのデータを衛星は自動的に収集しはじめます。但し、各艇の義務として、実行委員会の決めた定時に、アンテナの異常の有無の確認が必要です。なんらかの理由で電波が衛星にとどかないと沈没と間違えてしまうからです。実行委員会作成の「確認票に確認者のサインをする」方法で誤りをなくす予定です。グアムにフィニッシュしたら、実行委員会が回収し、スイッチをOFFにします。スイッチがOFFにならないで、定点にとどまっていると、座礁等が考えられ、緊急出動要請の対象となり、混乱を与えます。

途中リタイアして他の港に入港した場合だけ、各艇の責任で、実行委員会に連絡しスイッチをOFFにして下さい。実行委員会は直ちにフランスのデータ監視本部にその旨連絡します。

緊急事態の時のスイッチについては、別途、講習します。

実行委員会としては、今後このアルゴス・システム実験局の開設に関し、電波整理局やフランスの“サービス”アルゴスとの間で交渉をつめるべき点が多々あります。

設置開局その他に関する情報は参加予定の各艇に詳細をお知らせします。お問い合わせはJGYR実行委員会へお寄せ下さい。

■ 小笠原諸島返還20周年記念ヨットレースについて ■

NORC 本部に対していろいろな御意見がよせられていますが、この度、小笠原ヨットクラブ会長、渡辺溶氏から、先に行われた小笠原諸島返還20周年記念ヨットレースについて御意見、御批判がありましたので下記に全文掲載いたします。

貴職におかれましては、ますますご清祥のこととお慶び申し上げます。

さて、去る4月から5月にかけて行なわれました東京～父島間の上記記念ヨットレースについては荒天にもかかわらずさしたる事故もなく、なによりのことと喜んでおりますが、本レースを実施するにあたり、いくつかの問題が生じましたことはご存じの事と思います。

小笠原ヨットクラブとしましては残念なことと受け止めておりますが、今回の問題を明確にして、願わくば今後の末永い貴協会との関係および小笠原レースの将来の発展のために資することができればと考え別紙「小笠原諸島返還20周年記念ヨットレースについて」を同封しました。ご査収ください。

小笠原ヨットクラブ 会長 渡辺 溶

はじめに

本年は小笠原諸島返還20周年にあたり、これを記念して小笠原村では小笠原返還20周年実行委員会を組織し、村長を実行委員長として様々なイベントを企画し実施してきた。

この事業の一環として、東京～小笠原間のヨットレースも企画された。

事業主催：小笠原返還20周年実行委員会
レース主催：社団法人日本外洋帆走協会(NORC)
という体制で、本年4月29日正午東京港をスタート地点として東京～小笠原間のヨットレースは開催された。参加艇数は10艇であった。

我々小笠原ヨットクラブ(O.Y.C)も本レースの協力団体のひとつとして、現地での受け入れに協力した。

なお、同じ29日には小笠原レースに先だって、東京港において小笠原諸島返還20周年記念ヨットパレードも実施された。また、本年はNORC主催の沖縄レースの年にあたっていたが、例年のコースを変更して、ゴールを父島とするレースも同時に実行された。参加は4艇であった。

小笠原諸島返還20周年記念ヨットレースを行うにあたって、いくつかの重要な問題が生じ、そのうちのいくつかは未解決のまま今日に至っている。ここにその

問題点を明らかにし、ささやかながら今後のヨットレースに資することができればと願うものである。

経過 PART 1

1987.1月 OYC 理事会開催

*議題：小笠原諸島返還20周年記念ヨットレースについて

2月2日 東京、三笠会館において会合

(村側) 安藤光一村長・山本・森下・渡辺・松本(NORC) 宮坂・初鹿野・大村・笠井・薬師寺・清水・歌田

(都側) 港湾局課長

*議題：小笠原諸島返還20周年記念ヨットレースについて

・村予算負担額は500万円程度との話がNORCからあった。

4月29日(1987年小笠原レースのスタート後に会合。於：ブーゲン)

(村側) 村長・河野・山本・渋谷・森下・渡辺・菊池

(NORC) 薬師寺・笠井・坂西

*議題：小笠原諸島返還20周年記念ヨットレースについて

(NORC) 「返還20周年記念ヨットレースについて、参加艇30艇はある。アンケートを実施する」旨の発言がある。

6月7日。アンケートを実施する。

・返還20周年記念ヨットレースの父島での受入れ態勢について(案)

7月 OYC側、受入れ案～30艇係留場所の検討等

・村長・山本沖縄へ(NORC側同行する)用件(沖縄レースのコース変更について)

9月 NORC打合せ

9日。総額44,705千円の予算(案)

25日。薬師寺・大村・坂西

10月 アンケート結果がでる。
かなりの艇が参加意思を表す。(16+22)

7日。CR メジャラー報告会、別部尚司氏「オフショア」11月号一来年は広範囲な地域からの参加艇が予想される。「小笠原ミニティング：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

28日。NORC 打合せ
 30日。NORC 打合せ
 1988. 1月。村予算計上
 26日。NORC 委員会（於、東京）
 28日。海上保安庁・第三管区海上保安本部との打合せ。
 「舵」誌、2月号に薬師寺氏による記事掲載
 30日。OYC 総会開催
 3月10日。予算(案)可決（村議会）～村の一般財源から13,000千円～
 4月8日。エントリー締切り
 10日。OYC 渡辺・水野・菅野「参加艇が少ない」との情報入手。
 理事会開催 於、青灯台「予算が大きすぎる、村負担500万円で実施可能」との方針を決定。
 13日。参加艇についての情報が NORC から入る。(FAX)
 OYC 理事会開催 於、村長室
 15日。最終エントリー締切り…参加艇数確定

経過・Part 2

レースの構想が最初に出たのは1986年末か87年の初め頃であった。というのは1987年1月頃、小笠原村からOYCに「小笠原村主催の外洋ヨットレースを返還20周年記念事業として行う場合、どのようなレースが可能で島側としてはどのような準備が必要であるか」という相談を受け、我々はOYCとしての意見を出したからである。その時一番の関心事項は、過去に行われた小笠原レースではなく、もっと多くの艇が参加できるようなレースにしてほしいということであった。そのため、他の地域（東海・関西地域他）のクルーザーにも声をかけて、より多くのヨットマンに周知する必要とレースへの参加資格の変更…特に無線SSB搭載の件（このことについては後述する）についての変更等が必要との話が出ていた。…しかし我々OYCとしてはこの時点で〈東京湾スタート・東京湾パレード〉について、計画等があることを全く知らなかった。この時点では、とにかくより盛大で返還20周年記念事業に相応しいレースになるようにしたい、と思っていた。…二見湾内に数十艇ものヨットが一時に集結したら素晴らしい眺めで、このことは絶対に島内外にアピールするであろうと単純に考えていた。しかし、この時点での残された準備期間は1年3か月位しかなく、事前のPR等の問題が解決できるかとの疑問は残っていた。…各地を転戦しているレース艇はともかくとして、一般的のクルージング艇が小笠原レースに参加するためには一年近い準備期間が必要であろう、との判断からである。

1987年2月、東京で NORC・村・OYC 三者間の話し合いがもたれたが、この時点ですでに〈東京スタート

～小笠原ゴール〉以外は考えられないという情勢であった。この会議においてOYCでは「より多くの艇が参加できるような措置をとって欲しい」との要望をだした。この件についてはNORC側も了承していた。とくに無線の件についても「SSBの搭載を義務付けず、HAMを使うこと。広範囲にPRすること等」を話しあった。

87年5月の時点（この年の小笠原レースの父島スタート終了後）NORC・村・OYC三者間の話し合いがあり、「返還20周年記念レースには30艇は参加する」との声明がNORCからあった。このことを受けて、我々OYCとしても受け入れ体制を作るべく、内部では様々な案が出された。特に、30艇参加実現のためには二見港内に2～3か月の長期係留を可能としなければならない問題があった。現状のままでは長期係留の実現は困難であった。しかし、村が補助金を出すというので、ある程度の施設を臨時に造ることにより長期係留については可能であろう、との見込みを持った。このことについては、報告書を作成して「小笠原返還20周年実行委員会」（以下「委員会」）に提出した。

その後、NORCは会員にたいして、小笠原返還20周年記念レースのアンケートを実施（6月）し、40艇前後が参加したいとの結果がでた。我々OYCがその結果を知ったのは10月頃であった。

その後は何の連絡もなく、我々としては順調に事はすすんでいるものと思っていた。ただ係留施設を設置するにあたって、工事規模の関係もあり、参加艇数の決定ないし確度の高い情報をNORCに求めていた。しかし、連絡はなかった。

88年1月、小笠原諸島返還20周年記念事業の村予算(案)が計上された。この時点では我々はこの予算(案)の内容については知らなかった。また、NORC（東京）において実施要項のたたき台なるものが出来ていたようだが、我々は知らされてなかった。

1月31日、OYC総会において係留施設の設置を議題として取り上げ、検討をした。「舵」2月号にNORC薬師寺氏による小さな囲み記事が掲載される。（「小笠原～東京レース・東京湾スタート」が出ていた）

その後、係留施設の設置について具体的な準備に着手しようとしたが、参加艇数の見込みもたたないまま3月に入ってしまった。そして、このとき参加艇数が極端に減っているという情報（12～13艇）を得た。

3月10日、村予算(案)が村議会において議決された。参加艇数の減により、これでは例年の小笠原レースと変りなく、返還20周年記念レースとしての意味が半減又はイメージダウンになってしまう事を考え、委員会に予算の削減を求めた。

村予算(案)13,000千円は「30艇は参加する」という前提条件に基づいて計上されたものである。また、東京都では10,000千円の予算を計上していた。合計すると23,000千円の予算である。（この他にNORCの

負担額が別に計上されていた)

この予算については、我々 OYC は当初から関与していないかった。また、30艇参加して村の負担が13,000千円ということが妥当か否かについては検討していなかった。しかし、参加艇が少なくなっては、減らせるところは減らすべきであると考えた。このことは、ヨットマンとしてまた小笠原でヨットを愛好している我々 OYC としては、レース運営に過大な経費をかけては、小笠原諸島の返還20周年記念事業としてのヨットレースへの村民の理解を得ることが困難になり、かつ今後の活動においても、更にヨットそのものに対するイメージダウンにも直結する由々しき問題として受止めたからである。

そこで、OYC としては、NORC のレース予算内訳を検討した結果（東京湾パレードを含めて）この参加艇数では、村として5,000千円程度の予算措置で充分にレースを開催できるとの結論に達した。村として上記の負担でレースを実施するならレースコミッティ、その他受け入れ態勢等について全面的に支援協力する旨委員会に報告した。NORC 側は村負担額5,000千円という数字には納得していなかった。

しかし、期日は迫っていたので、委員会委員長（＝村長）の判断で、できるだけ村負担額を削減する方向で NORC とは交渉してゆく、とのことで我々 OYC はレース運営に参加することとなった。しかし、このことについて NORC の対応は非常に不明確であった。

疑問点

以下、我々 OYC が NORC との折衝過程で抱いた疑問点を列挙する。

1. PR 活動に不備はなかったか？
例えば、88年4月にポスターが配布されたが、レース直前に配ったポスターにどれだけ効果があったのか？
2. なぜ、参加艇が大幅に減ったにもかかわらず、予算を縮小する努力がなされなかったのか？
3. NORC は、レースとパレードとどちらを重視していたのか？
4. 父島でのヨット受け入れの困難さが理解されているのか？例えば、泊地及び宿泊の問題。
5. 情報交換がスムーズにいかなかったのは何故か？
…受け入れに必要な情報が適確に伝わってこなかった…

コメント

三者はこのレースに何を期待したのか？

OYC…より多くのクルーザー・ヨットマンが一時に集まり、ここ小笠原のロケーションの素晴らしさを島内外に知らしめ、ヨットマンたちとのコミュニケーションを通じ、ヨッティングなるスポーツを島民に対して身近なものにすること。また、ヨッティングのよ

いイメージをつくり今後の我々の活動を盛んにし、泊地問題が解決するような方向にもってゆくこと。

委員会…より多くのヨットの参加を通じて小笠原諸島の米国からの施政権返還20周年を祝うとともに、この機会に小笠原を広く村内外にアピールすること。

NORC…東京湾にて帆船パレードを行うこと。

上記のように、このレースに対する思惑は三者三様であったと思うが、特に NORC とのギャップは埋め難かった。また、委員会と NORC とのコミュニケーションも良くなかったように聞いている。

我々 OYC についても、NORC からは当初予定されていた約30艇受け入れのための係留施設の設置等について何の問い合わせもなかった。ただ、11月か12月頃にレース開催にあたって10,000千円位の不足があるとの話を聞いていた。しかし、資金については村・都が協力するのでレースは実行可能との事であった。多分この時点でも NORC は参加艇を増やす等の努力がなされていないし、我々の側でも NORC 側の意図に気がつくべきであったのだろうと思う。単に東京湾パレードを行うというのでは関係官庁から許可のおりる可能性は少ないと、小笠原諸島返還20周年記念事業として位置付ければ状況は大きく変わらんだろう…NORC としては東京湾での帆船パレードは魅力的で、全国的にアピールするイベントであったと思う。しかし、我々 OYC にとっては、東京湾パレードと返還20周年記念レースとは全く関係のないことである。

予算書を見て驚いた事に、計画はあるのに実際の PR などはほとんどなく、NORC の会員のなかにも直前になるまで知らない人もいたようである。88年2月に NORC の機関紙「オフショア」に要項が掲載されているだけである。これでは、グアムよりアクセスにおいて時間的に遠い小笠原では参加艇が少ないので当然である。（87年12月スタートのグアムレースにしても、すでに87年7月「オフショア」に通知がある）

例年参加している艇は状況がわかっているが、これでは初参加艇などより多くの艇を期待するのは無理というものである。

また、参加資格にしても、SSB 必携という制約についての疑問を、参加艇数の関係から我々が最初に提案しているにもかかわらず、また、87年グアムレースにて考慮されているにもかかわらず、小笠原諸島返還20周年記念レースについては全く考慮されていない。

（オフショア 4月号、グアムレースでの話あり）

今、各地の市町村では村おこしやウォーターフロント構想等でヨットレースを開催するところが多くなっていて、「舵」誌等の専門誌では毎月のように PR が掲載されている。徳島の「阿波おどりレース」のように各クラスのレースが集まっているレースもあるというのに、小笠原諸島返還20周年記念事業に位置づけ、村・都の予算23,000千円に NORC が5,160千円相当の事業費を負担するという…合計で28,160千円もかけ

るというレースの参加艇が10艇だけというのは…全く納得できなかった。それ故、前述のように我々OYCは申し入れをしたのだが、この時のNORCの対応が不明確であった。それで前述の疑問がのこって今日に至っている。

OYCとしては前述した疑問点に答えることはできないが、NORCには答えることができるはずだし、また答えなければならない責任があるはずである。更にOYCとしては、このレースに関する委員会の予算執行内容について明確に知りたいと思うし、知ることが必要である。このままでは一村民としても納得できない。NORC側は村が委員会に補助する(=村のヨットレースへの負担金)13,000円はたいした金額ではないと思うかもしれないが、この額は赤ちゃんからおじいさんおばあさんまで含めて小笠原村民一人一人で割り返すと一人につき10千円近い額になるのという事

実に眼を向けてもらいたい。それを10艇が島に来るために使用したとなるとどれだけの島民が納得するだろうか?

因みに、当地を訪れる外国および本土のヨットは年間30艇を越えている。彼等に島の良さを味わって帰ってもらい、小笠原の話をしてもらう方が小さいけれど確実に小笠原のPRになるであろう。そのための施設を今後つくってもらった方がより有効な金の使い道というものである。

我々OYCは委員会と共に、今回のレースで出来るだけの対応はしてきたと自負している。しかし、前述したように参加艇の減、コミュニケーションの不足等、様々な問題点があったのも事実であった。今後このような問題が再び起きないようにするために、是非NORCにおいては、我々の疑問に答えてもらいたい。

渡辺氏書簡に対する返書

社団法人 日本外洋帆走協会
小笠原諸島返還20周年記念
東京一小笠原レース
実行委員長 朝河 清

秋冷の候となりましたが、貴殿益々ご健勝のこととお慶び申し上げます。

さて、昭和63年10月11日付、貴殿から当協会副会長会長代行大儀見薰宛の「小笠原諸島返還20周年記念ヨットレースについて」の文書について、当該レース実行委員長から、下記のとおりご返答いたします。

記

1. ご指摘の事項の中には多少の誤解があると考えますので、まず、事業の前提を述べたいと存じます。このレースは小笠原村からの懇請に基づいて企画されたものでありNORCはそれに応えた形でレース実行委員会を組織し、予算の提示を行い、準備を始めたものです。従って予算の擦り合わせ等は両者の協議の上で決定されるべきものであり、NORCが勝手に決定し実行できる性格のものではありません。また、状況が変化すれば当然修正されるべきものであると考えます。

2. このレースを受託するにあたって理事会では、独立採算で行うこと、運営費は受託料の範囲内であること、沖縄側の完全な了解を得ること、告知の目的もかねてアンケート調査によって会員のコンセンサスを得ること等を条件に承認された経緯がありました。この時点ではNORC側の費用負担はまったく考慮されませんでした。

3. 企画段階でこのレースが成功するための必要条件を両者で検討したところ、参加艇募集のキーポイントは往復の乗船券補助にかかっていると考えました。ち

なみに小笠原までの船賃は片道43,000円、しかも1週間ごとの運行であり、沖縄～小笠原レースの場合にはさらに航空運賃も加わることになります。特に交代要員の多い大型艇等はクルーの足代だけでも1艇で100万円近くの負担になります。またグアムの様に毎日、数時間で成田とアクセスできるところと比べ、1週間ごと2日の船旅は休日計画を大きく左右することが考えられました。そこでNORCとしては参加艇を増やす条件として運賃全面補助を打ち出しました。そしてこの条件を前提に予算組みをし、東京都担当者とも協議し、その上でアンケート調査を行ったものです。その限りでは当初目論見の30艇前後は確保できると予測致しました。その後62年秋になって運賃補助の協力が得られないことを知らされました。この時点で当初約束した運賃補助の扱いをめぐって、レース実行委員会では予算の見直しや参加艇の減少をいかに止めるかをテーマに奔走することになりました。いわば最大の条件が崩れてしまった訳で開催そのものも危ぶまれました。しかし何回かの交渉の結果は復活がかなはず、ここで初めてNORC負担による運賃の半額程度の補助を目安に続行が決められました。これは本来、理事会の承認事項を覆すものでありましたが担当理事諸氏の決裁を経て決定されたものです。この間すべての準備(ポスターの印刷も含めて)をストップさせ事の推移を見守った時期があり、実質的な準備は63年にずれこんでしまいました。渡辺氏のご指摘では事前PRと無線の扱いが参加艇減少の主原因とされています。も

ちろんそれらの問題も多々あろうかと思いますが、上に述べました状況が大きく響いたのではないかと考えます。

4. 次に東京湾パレード、前夜祭パーティについてであります、NORC がこれらのイベントを希望し、実施を強行した事実はありません。そもそもこの企画は東京都からの要請であり、返還20周年記念事業をPR する都側の事業として位置づけられていたからです。また東京都からの1000万円の補助金もまさにこのために予算組みされたものであり、補助金の条件としてこのイベントが存在していたものです。ヨット乗り個人として実行委員の多くはこの企画に消極的ありました。安全航行の問題、泊地の問題、海上保安庁との折衝の工数等々多くの障害があったからです。当然三崎スタートを考慮したこともあり、最後まで帆走指示書には湾内スタートが困難になった時のレースの運営方法が記載されていました。また、当初からの小笠原村としての要望の一つにできるだけ多くの機会にこのイベントをアピールしてもらいたいとの強い希望が出され、数多くの記念品の製作も示唆されました。パーティの参加者もその線に沿って NORC 関係者と云うより関連諸団体のお客様が中心であります。またパレード参加50艇のうちレース参加艇を除くほぼ全艇が開催主旨に賛同いただいた非会員艇で占められていた事はご承知の通りです。パレードの結果は専門誌は別としてテレビ取材3局、新聞掲載14回にのぼり、その総てに小笠原返還20周年記念のタイトルが掲載されほぼ所定の目的は達したと考えられます。

5. 次に小笠原レースの決算書を参考として下記に示させていただきます。結果として小笠原村の補助金は減額され決算は赤字になっております。レースパレード運営費のうち乗船券の支払い300万円が含まれており純粋なレースの運営費は150万円程度であり事前準備費と合わせて600万円弱となります。つまり実際に

は、渡辺氏が500万円程度と指摘される線にはほぼ近い金額で運営されているわけです。(決算書は13ページにわたる詳細なものです) ご希望の方にはお配り致します)

つまり、このレースの目的がレースそれ自体を目的としたものなのか、このレースを材料に記念事業全体をアピールするものなのか、の捉え方によって評価が全く異なるであろうと思われます。少なくとも NORC としては、組織としての立場上必然的に後者

の方に力点を置かざるを得なかったことは事実であり、要望された背景もそうであったと考えます。しかし一方でヨット乗りとして、スポンサーの要望に応えイベントをコーディネートして行くことは本来不得手でありさらに云えば苦痛であったことも確かに、渡辺氏のご指摘と批判はむしろ共感さえ感ずるところがあります。恐らくこの2年間ご協力いただいた実行委員の皆さんにとって〈レースの事だけ考えて努力しろ!〉といわれたらどんなにか気持ちよく活動して頂けただろうと思います。その意味で実行委員の各氏の根底には渡辺氏と同様ヨット乗りとしてのベースがあるわけで、ご指摘の通りヨット乗り同士のコミュニケーションでお互いの役割の擦り合わせを行っていればここまでスレ違いは無かったろうと思います。今後への反省点として捉えたいと思います。加えて62年秋以降、NORC と現地実行委員会との直接の話し合いが無かったことも事実で、特に連絡等の役割りをレース実行委員会の一員で都職員として直接小笠原村を担当していた方に、安易に押しつけてしまった事も原因として考えられます。本人にとっては両者の間にたって大いに悩まれたことと思います。

最後に渡辺氏のご批判や誤解を招かれた事項を謙虚に反省し、また小笠原特有の問題点を冷静に分析して次回以降の運営に当たってまいりたいと存じます。私ども本土のヨット乗りは今回のレースでダウンサウスの魅力を改めて知りました。今はまだ多くの障害はありますがヨット乗りのパラダイスである小笠原の海の魅力は言葉に尽くせないものがあります。私どもヨット乗りの共有の財産として、小笠原の海をもっともっと身近なものとするために NORC としても多くの仕事が待ち受けております。その意味でこの度の渡辺氏の率直な苦言に感謝いたしますと共に今後にこの教訓を活かしてまいりたいと存じます。何卒、なお一層のご理解とご協力を賜りたく存じます。

1988年度 東京～小笠原レース

収支計算書 (88/6/20現在)

支出の部		収入の部	
事前準備費	4,340,048	事業受託金(未収)	18,150,000
レースパレード運営費	7,224,688	出艇料	385,000
広報費	2,436,992	乗員参加料	485,000
記念品購入費	2,310,710	パレード参加料	47,000
レセプション費	4,170,770	その他(係留料、観覧艇乗船料等)	123,000
支出総額	20,483,208	収入総額	19,190,000
		差し引き不足額	1,293,208



神子元島レース優勝雑感

スリーパー オーナー

武部喜一

数ヵ月前のケンウッドカップ騒ぎも一段落。久しぶりにオーバーナイトレース出場をと、クルーより申し入れがあり、私にとっては15年ぶり位の神子元島レース出場となりました。

以前は安全面からか、明るいうちの神子元島回航であったように憶えていますが、この度初めて夜間の神子元島回航に少々緊張してのぞみました。しかし、レースは平穏に進み、幸運にも総合優勝することが出来、参加したクルー一同、大変喜んでいます。ケンウッドカップ前後より、出入りの多かったクルーの中でも「厳選した精鋭」で手にした勝利であり、喜びもひとしおです。

もっとも私はレース当日、にわかの腰痛でスタート後、1時間半程で舵を他のヘルムスマニに任せ、もっぱらクォーターパースで横になったままではありました。

レースの方はスタートよりフィニッシュまで風向はめぐるしく変化し、ほぼ360度振れまわりました。クルーの政井君が入手した潮流図をもとに、ラムライ

ンを最短距離で走ろうとの作戦をたて、コース上をほぼ直線で往復し、レースを終了しました。フィニッシュ2時間位前に一時止まった風が、再び江の島方向より吹き出し、真のぼりとなりましたが、風もほどほどで強い潮流に悩まされることもなく、比較的楽な神子元島レースではありました。

フィニッシュ後、コミッティの方々の心尽しの豚汁とお酒をいただき、身心とも温まり大変感激し、油壺への帰路につきました。



神子元島レース優勝のスリーパー
(写真は'88フリート対抗レースより)

第33回神子元島レース成績表

レース委員長 小沢美弘
スタート 10月29日12時00分00秒

Cl	S.No	艇名	TYPE	Rft	神子元島回航 月日時分	フィニッシュ 月日時分秒	着順	T.C.F.	修正時間 時分秒	総合 順位	OWNER
JOR クラス											
II	188	CONTESSA VII	DOU42	32.32	21:58	10/30 07:34'11	2	0.8285	16:12'49	5	石原慎太郎
	355	SLEEPER	N/M42	32.64	21:01	04:42'46	1	0.8313	13:53'03	1	武部喜一
	3355	雪風V	YOK40	30.12	22:25	08:36'20	6	0.8088	16:22'09	6	齊藤昌邦
III	3922	ANI	X372	28.19	23:07	09:14'19	7	0.7909	16:47'51	8	井上美悠紀
IV	2422	青葉	YAM34	24.40	23:15	10:06'52	8	0.7540	16:40'27	7	福田義一
	3001	HALF TIME	YOK35	25.92	22:37	07:35'58	3	0.7691	15:04'27	4	田沼英明
	3530	SUMMER KNOWS	TAK34	24.63	22:25	07:43'52	4	0.7563	14:55'22	3	高村 宏
	3839	海援隊	HOL33	24.54	23:40	13:08'00	9	0.7554	18:59'09	9	永田敬二
V	3306	RIPPLE III	YOK31R	22.97	22:48	07:59'58	5	0.7393	14:47'08	2	裕 俊弘
	3670	再見	KUM31	22.53	23:45	13:55'20	10	0.7347	19:02'42	10	高橋伸博
CR クラス (風速II)											
	1115	STAYER	X372	8.40	22:45	10/30 08:01'30	2	570	12240	2	吉田 修
	1579	しょうがく坊	YOK32	7.40	23:43	12:09'49	3	599	24094	3	神保和也
	3826	MARISHITEN	N/M70	17.80	19:32	02:04'51	1	422	6381	1	武田勝彦

セントフランシス ヨットクラブから

先月号に掲載いたしましたサンフランシスコビッグボートシリーズ1988の記事の中、セントフランシスヨットクラブのコモドラー、キーフ氏からエアーメールが届きましたのでお知らせします。

親愛なる NORC メンバーの皆様。

“ビッグボートシリーズ” レースとして、皆様ご存じの “St. Francis Perpetual Trophy Regatta” は、セントフランシスヨットクラブが主催する特別招待レースとして1964年に始まり、本年1988年で25周年を迎えました。サンフランシスコ湾に於るラウンドブイのクローズのコース、それは大型外洋レース艇にとって、一瞬の気も抜けない高等戦術を強制される、非常にユニークなレースであります。

魅力溢れる著名なスーパー大型艇群のダイナミックな迫力に、ビッグボートシリーズ観戦の大群集を一週間、興奮の渦に巻き込むのであります。本年のハイライトは、マキシ世界選手権参加のマキシ巨大艇群、ワントン世界選手権帰りのワントナー艇群に加えて、多くの50フィート艇群が競演する華麗なレースぶりであります。

来年は、レーティング70クラスの超軽量マキシ艇群、Mongoose, Blondie, Pyewacket など始め、Santa Cruz50フィートクラス、ワントナーなどのIORレーティングが参加します。再来年1990年はまた、巨大マキシ艇群、50フッター、ワントナーが出揃い、前記ULDBマキシも期待されております。

NORC のメンバーの皆様、1989、1990の素晴らしい “St. Francis Perpetual Trophy Regatta” へのご参加を、セントフランシスヨットクラブから心からご招待申し上げます。またメンバーのかたがサンフランシスコに御出かけの節は、セントフランシスヨットクラブへようこそ。

敬具

John H. Keefe, Jr
Commodore
St. Francis Yacht Club

編注：セントフランシスヨットクラブは、西海岸きっての伝統ある名門、サンフランシスコ湾でのリッチでハイプロウ、アメリカズカップ挑戦も予定されております。

MAXI YACHT WORLD CHAMPIONSHIP 1988

	St. Thomas	Honolulu	R1	R2	R3	R4	R5	Total
1 Il Moro Di Venezia	11.75	6.25	0.75	0.75	0.75	0.75	0.75	21.75
2 Matador	14.50	12.75	4.00	5.00	3.00	5.00	6.00	50.25
3 Kialoa	8.50	35.00	2.00	3.00	2.00	4.00	2.00	56.50
4 Emeraude	23.00	19.75	5.00	4.00	4.00	2.00	3.00	60.75
5 Ondine	29.00	16.00	7.00	7.00	7.00	7.00	7.00	80.00
6 Congere	35.00	22.00	6.00	6.00	5.00	6.00	5.00	85.00
7 Milene	28.00	35.00	7.00	7.00	7.00	7.00	7.00	98.00
7 Boomerang	45.00	35.00	3.00	2.00	6.00	3.00	4.00	98.00
9 Inspiration	37.00	35.00	7.00	7.00	7.00	7.00	7.00	107.00

1988 Japan Big Boat Series Race 報告

11月3日～6日、第8回ジャパンビッグボートシリーズレースが、サントピア＝マリーナに於て催された。

参加艇は、TOGOX (87' 優勝艇), CHACHA, WILL, DONKYIV, SPICAIV, I'M SORRY, PAL MAX III, CAZA7 の内海支部と CARIÑO (近北支部), BIG APPLE (関東支部), MIMI (西内海支部), LIBERT (玄海支部) の12艇であった。

11月3日の第1レースは、オリンピック20浬で、NWN15～25ノットのいい風に恵まれ、快適なレースコンディションで、修正順位は1位WILL, 2位TOGOX, 3位MIMI, 4位CARIÑO, 5位CHACHAとほぼ前評判通り。

4日の第2レースはオリンピック25浬で、スタート時はNE17ノットの風が後半5ノットまで落ち、しかも風向が安定せず、40°近いシフトもあり、順位が目まぐるしく変わった。修正順位は1位I'M SORRY, 2位CHACHA, 3位TOGOX, 4位WILL, 5位BIG APPLE であった。

2レースを終った時点での得点はWILL 21.25, TOGO 21, CHACHA 19, I'M SORRY 18.25, BIG APPLE 18, CARIÑO 16と僅差で、2倍の得点の第3レースの結果如何で、上位6艇のだれが栄冠をかち



第2R修正1位のI'm sorry

とるか予断を許さぬ状況であった。

11月5日の第3レースは120浬オフショアレースで、第31回紀伊水道レース(サントピア→沼島→ムギ大島→サントピアのコース)も兼ね行われ、B.B.シリーズ以外の6艇も加わり、10:00, 18艇が一齐にスタート、風20ノットと快調なすべり出し、四国沿岸では最高40ノットも吹き、上位艇は16時間台でフィニッシュした。ファーストフォームは所要時間16h:8m:22sで歴戦のTOGOX(修正3位), 2番手は16h:38m:59sで練習量No.1のCARIÑO(修正2位), 3番手は16:40:15のWILL(修正1位)であった。

シリーズ総合1位は45.75のWILL, 2位はTOGOX, 3位はCARIÑOと第3レース上位の艇が総合でも上位を占めた。

次回のビッグボートシリーズは、日産マリーナ東海に決定し、位置的にもより多くの艇の参加が見込まれ、本年以上の盛り上りが期待されている。



左からTOGO X, WILL, CAZA7, MIMI

第8回 ジャパンビッグボートシリーズレース成績表

帆走委員長 谷川晴彦

総合順位	セールNo.	艇名	艇種	Rf	第1R			第2R			第3R			合計得点
					着順	修正順	得点	着順	修正順	得点	着順	修正順	得点	
1	3537	WILL	FARR 40	30.45	3	1	12.25	4	4	9	3	1	24.5	45.75
2	2333	TOGO X	TAKA 44	34.95	1	2	11	1	3	10	1	3	20	41
3	2211	CARINO	YOK 40	30.72	5	4	9	7	6	7	2	2	22	38
4	3538	CHA CHA	FARR 40	30.49	6	5	8	2	2	11	4	4	18	37
5	3669	I'M SORRY	YOK 40	30.27	8	7	6	3	1	12.25	6	5	16	34.25
6	3135	MI MI	FARR 43	33.11	2	3	10	8	10	3	5	7	12	25
7	1777	CAZA 7	TAKA 41	30.40	7	6	7	11	11	2	7	6	14	23
8	2299	BIG APPLE	HOL 44	33.65	9	10	3	6	5	8	9	10	6	17
9	3557	SPICA	YOK 40	30.48	10	9	4	12	12	1	10	8	10	15
10	3738	PALMAX	YOK 46	36.83	4	8	5	5	7	6	8	11	4	15
11	3695	LIBERTE	FC 12	30.56	11	11	2	10	9	4	11	9	8	14
12	3215	DONKY	KIHA 42	31.10	12	12	1	9	8	5	12	12	2	8

第31回紀伊水道レース成績表

帆走委員長 谷川晴彦

SAIL No	艇名	艇種	Rf	所用時間 h. m. s	修正時間(秒)	着順	修正順位
2333	TOGO	TAK44	34.95	16: 8:22	49456	1	3位
2211	CARINO	YOK40	30.72	16:38:59	48808	2	2位
3537	WILL	FARR40	30.45	16:40:15	48720	3	1位
3538	CHACHA	FARR40	30.49	16:56:32	49538	4	4位
3135	MIMI	FARR43	33.11	16:57:39	51009	5	9
3669	I'm SORRY	YOK40	30.27	17: 9:22	50040	6	6
1777	CAZA 7	TAK41	30.40	17:14:00	50339	7	7
3738	PALMAX	YOK46	36.83	17:15:17	53849	8	14
2299	BIG APPLE	HOL44	33.65	17:25:41	52709	9	12
3557	SPICA	YOK40	30.48	17:42:40	51779	10	10
3695	LIBERTE	FC12	30.56	17:42:57	51838	11	11
3852	BLUE SUNSHINE	YOK34	25.14	18:24:46	50470	12	8
3926	HEART	YOK30R	23.48	18:35:33	49838	13	5位
3215	DONKY	KIH42	31.10	19:37:30	57771	14	17
3279	SACHI	YR-34	25.34	19:42:42	54172	15	16
2998	WAVE THROUGH	TAK31	22.02	20: 5:00	52728	16	13
3607	PENELOPE	Y-30R	22.63	20:22:30	53964	17	15
3232	AQUARIUS	U-36	23.48	RET	—	RET	—

代議員の選挙について

NORC 専務理事 清水栄太郎

秋冷の候、会員の皆様には、ますますご清栄のことと、お慶び申しあげます。

さて、現在ご活躍中の代議員（全国108名）の方々の任期は、定款第32条第1項の規定により2年と定められており、本年12月31日をもって任期が終了いたします。したがって、各支部（各フリート）ごとにNORC選挙規則の定める手続により、各支部選挙管理委員会により、12月5日までの適宜の日に代議員の改選を行うことになりました。

代議員会は、定款第28条により、NORCの事業計画及び収支予算、事業報告及び収支決算、会費の件、役員及び選挙管理委員の選任等を審議決定する重要な機関であります。会員の皆様のご協力をお願いします。

なお、今回の代議員の支部別改選数は、関東58名、駿河湾7名、東海17名、近畿北陸5名、内海15名、西内海6名、玄海2名、沖縄、津軽海峡、北海道各1名計113名です。詳細については、各支部選挙管理委員にご連絡下さい。

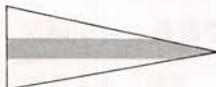
関東支部会員の皆様には、関東支部選挙管理委員会から次のとおり選挙公報が発行されていますのでお知らせいたします。

選挙公報 昭和63年11月4日

NORC関東支部 委員長 大谷 正彦
選挙管理委員会 委員 亀井 澄夫
NORC選挙規則の定めるところにより、下記のとおり選挙を行う。

- 選挙の対象 昭和64年—65年担当の代議員
- 選挙の期日 昭和63年12月4日
- 選挙の場所 NORC関東支部の各フリート
- 選挙権者 9月30日現在の関東支部会員
- 被選挙権者 9月30日現在、2年以上会員である者
- 選挙権者名簿の閲覧 11月4日から11月14日まで、各フリート
- フリート別選出代議員の定数

横浜…3名,	諸磯…5名,	油壺…15名,
シーボニア…11名,	小網代…6名,	佐島…1名,
葉山…5名,	江ノ島…5名,	下田…1名,
逗子…3名,	東京湾…3名,	(合計…58名)
- 立候補及び候補者推薦の受付 11月4日～11月19日
- 投票 選挙の日に一人一票、定数連記無記名にて行う。ただし、選挙の日の前日までに、資格審査に合格した候補者が、定数をこえないときは、投票は行わない。
- 当選の決定 投票終了後直ちに開票を行い決定する。
- その他、次点者をもって予備代議員とし、代議員に欠員が生じたとき代議員に繰り上げる。
- その他、選挙関係の事務は選挙管理委員会が行う。



航行安全の確保について

このほど運輸省から、下記のとおり昭和63年10月14日付にて(社)日本外洋帆走協会に対して、航行安全の確保について、再度通達がありましたので、会員各位におかれましては通達の主旨に則り、措置事項にじゅう分留意し、事故の発生を未然に防止するよう努めて下さい。

なお、国際VHF無線電話を設置している艇は、特に1(1)(2)項を励行して下さい。

NORC 事務理事 清水栄太郎

船舶航行の安全に関する対策要綱について

今般、政府の第一富士丸事故対策本部において、下記のとおり「船舶航行の安全に関する対策要綱」が決定されました。

つきましては、貴会におかれましてもその趣旨を御承知のうえ、関係者各位に対し周知を図り、船舶航行の安全の確保に万全を期されるようお願いします。

なお、本対策要綱に基づく各事項の実施について、別途お願いする場合もありますので、その御協力についてもよろしくお願いします。

運輸省運輸政策局長 塩田澄夫

船舶航行の安全に関する対策要綱

第一富士丸事故対策本部

1. 海上交通の安全を期するため、政府の関係機関においては今後とも海事関係者に対してルールの忠実な遵守、シーマンシップに従った行動、良好なマナーの重要性についてあらゆる機会をとらえて徹底するとともに、とくに船舶運航者等に関して次の措置を講ずる。

(1)民間船舶の安全航行に関し、次の事項等について指導の徹底を図る。

(イ)常時適切な見張りを行うこと
(ロ)周囲の状況に応じて安全な速力で航行すること
(ハ)適時に適切な避航動作を行うなど海上交通ルールを忠実に遵守すること

(2)船舶輻輳水域における船舶相互間の直接の連絡を補完するため、国際VHF無線電話を設置している船舶については、可能な限りその共通の周波数の聴守を行うこと

(2)緊急時における民間船舶の安全を確保するため、次の事項について指導の徹底を図る。

(イ)救命設備等を法定どおり備え付け、かつ旅客等が使用し易い状態に保っていること

(ロ)旅客の避難誘導・連絡通報等の応急処理体制を十分に整えていること

(3)旅客の安全を確保するため、緊急事態の発生時に救助機関等に対する無線電話その他の通報手段の確保を促進する。

(4)遊漁船の組織化を推進し、組織を通じての安全指導の徹底を図る。

(5)自衛隊の艦艇の安全運航に関し、(1)に掲げる事項等について実施の徹底を図る。

(6)自衛隊の艦艇に関し、東京湾等船舶輻輳水域において見張り等の要員を増強した運航体制等を整備する。

(7)緊急時における自衛隊の艦艇の対応体制を強化するため、次の事項を実施する。

(イ)潜水艦等について救難用装備品を整備すること

(ロ)不測の事態発生時における情報伝達要領を改善すること

2. 東京湾海上交通センターの機能の充実強化を図るとともに自衛隊の艦艇を含め同センターと連絡をとるべき船舶の範囲を拡大する。備讃瀬戸海上交通センター等についてもその充実強化等を図る。

また、東京湾内における海上保安庁の巡視船艇による航行安全指導体制の強化を図る。

3. 浦賀水道航路に隣接する第3海堡の撤去及び中ノ瀬航路における浅所浚渫を推進する。

4. 次の安全対策について検討・研究を進める。

(1)船舶設備

(イ)非常時における旅客脱出のための出入口等の検討
(ロ)自衛隊の艦艇に係る航行安全・救難装備等の検討・研究

(2)航路体系及び航路環境

東京湾内の航路体系の再検討及びこれに伴い必要となる湾内浅所の浚渫等航路環境の整備の検討

(3)遊漁船等の安全対策

(イ)遊漁船事業の適正化方策の検討
(ロ)航路内、狭水道における遊漁活動等と船舶航行との調整の検討

(4)連絡体制

船舶相互間の連絡の容易化の検討

船舶航行の安全に関する船舶局等の適正運用の励行について

去る7月に発生した潜水艦と遊漁船との衝突事故に関連し、郵政省から別紙のとおり昭和63年10月21付にて(社)日本外洋帆走協会に対し、通達がありましたのでご連絡します。

船舶局を開設している艇は、通達された「船舶局等の適正運用に関する励行指針」に従った適正な運用をされるようお願いします。

NORC 事務理事 清水栄太郎

船舶航行の安全に関する船舶局等の適正運用の励行について

拝啓 仲秋の候益々御清栄のこととお喜び申し上げます。

平素から当省の推進している電気通信行政に御理解、御協力を頂いていることに感謝申し上げます。

さて、7月23日に発生した自衛隊の潜水艦と民間の遊漁船との衝突事故の重大性にかんがみ、下記のとおり「船舶局等の適正運用に関する励行指針」を決定しました。

つきましては、本指針について、貴団体内の船舶通信関係者に対し周知、指導されますよう御依頼申し上げます。

郵政省電気通信局長 塩谷 稔

船舶局等の適正運用に関する

励行指針について

郵政省

船舶の航行の安全の確保と人命、財産の保全にとって、船舶局等の適正な運用は欠くことのできないものです。船舶局等に従事している皆さんは、日頃から電波法令の定めに従って運用に当たっておられることと思いますが、多数の尊い人命が犠牲となつた潜水艦「なだしお」と遊漁船「第一富士丸」の衝突事故の重大性にかんがみ、次のとおり「船舶局等の適正運用に関する励行指針」を決定しました。今後とも、船舶の安全な航行を確保するために本指針に従った適正な運用をお願いします。

船舶局等の適正運用に関する励行指針

1. 船舶局の無線従事者は、次の事項を励行すること。

(1) 航海の開始前

次の事項を確認するとともに、必要な場合は船舶の責任者にその結果を報告すること。

ア. 無線設備が完全に作動できる状態にあること。

イ. 無線設備の電源用電池が十分充電されていること。

ウ. 無線室の時計が正確であること。

(2) 航海中

次の事項を確実に行うとともに、必要な場合は船舶の責任者に報告すること。

ア. 無線設備は常に完全な作動ができるよう維持すること。

イ. 無線設備の保守は計画的に行い、定期的に機能試験を実施すること。

ウ. 無線設備の機能に異常を認めた場合は、その事実、原因及び修理の内容を記録、保管しておくこと。

エ. 新しい船位を定期的に入手するとともに、可能な限り付近にある船舶の名称、呼出符号等を無線業務日誌に記録すること。

オ. 安全のための情報はできる限り他船にも提供すること。

カ. 定期的な気象通報又は航行警報は受信後直ちに船橋の責任者に通知すること。

(3) 船舶の非常の場合

船舶が非常な事態に遭遇した時に的確な操作ができるよう、次の事項を行うこと。

ア. 遭難通信、緊急通信及び安全通信等を迅速かつ確実に実施するため、これらの通信方法に精通しておくこと。

イ. 遭難周波数の聽守は、確実に聽守できる方法により、できる限り航海中続けること。

ウ. 船舶局を運用していないときは、運用開始後即時に対応できるよう遭難周波数に同調させておくこと。

エ. 船舶が非常な際に使用する無線設備について、関係乗組員にその取扱方法等を実地に説明しておくこと。

2. 海岸局の無線従事者は、次の事項を励行すること。

(1) 遭難通信周波数の聽守をできる限り行うこと。

(2) 無線設備は常に完全な作動ができるように維持すること。

(3) 気象警報等船舶の航行に必要な情報を入手できる体制を確保するとともに周知放送の充実を図ること。

(4) 緊急事態に対応するため、捜索救助機関等との間で迅速な連絡ができる体制を整えておくこと。

ニッポンカップ国内予選出場チームの選抜について

NORC 専務理事 清水栄太郎

標記について、次のとおり報告します。

ニッポンカップ本戦は、11月17日から20日までの間、外国チーム6、日本チーム2の8チームにより葉山沖で行われるが、本戦に出場する日本2チームのうち1チームを選ぶための国内予選は11月12日13日に本戦同様葉山沖に於て8チーム総当たりにより実施されることになり、NORCは、この8チームを全国的規模で選抜することとなった。(以下「国内選抜」という)

NORCの年間レーススケジュールは、年当初、理事会、代議員会等の承認を受けたもので年間約100レースを数え、他レースをこの間に行なうことは、日程上からもレース出場者のスケジュールからも非常に多くの無理を伴うこととなるが、わが国唯一のマッチレースを盛り上げようとの方針に基づき、各支部には相当の無理をしいて、支部毎に選抜レースの企画をたて実施したものである。

実施状況は、次のとおりである。

1. 国内予選出場チームの支部別割当

所属会員数等を勘案のうえ、支部別の割当チーム数を次のとおりとした。

関東支部	北海道支部	津軽海峡支部	… 3 チーム
駿河湾支部	東海支部		… 2 チーム
近畿北陸支部	内海支部		… 2 チーム
西内海支部	玄海支部	沖縄支部	… 1 チーム

各支部は、相互に連絡をとり、チームを選定することとした。

2. 各支部において選定作業を進めたところ

(1)北海道、津軽海峡、西内海、玄海、沖縄各支部においては、エントリーがなかった。
関東支部では5チーム、駿河湾支部では1チーム、東海支部では4チーム、近畿北陸支部では1チーム、

内海支部では1チームのエントリーがあった。

(2)西内海支部、玄海支部、沖縄支部への割当数1を東海支部へ回した。

3. 各支部における選抜状況は、つぎのとおりである。

関東支部

5チームから3チームを選抜することとなった。

ジャパンカップ(10月6日～16日)の準備、実施等のため、日程の都合がとれず、10月22日、23日、蒲郡において選抜レースを実施することとしていたが2チームがエントリーを取りやめたため、他の3チームを選抜した。

東海支部

4チームから2チームを選抜することとなった。

10月15日、16日蒲郡のニッポンチャレンジベースキャンプにおいて選抜レース(4チーム総当たり)を実施し上位2チーム(2位チームが辞退したので第1位、第3位チーム)を選抜した。

駿河湾、近畿北陸、内海各支部

各支部ともエントリーが1チームであったのでエントリーしたチームを選抜した。

4. 国内予選出場チーム

次の8チームが、国内予選出場チームに選抜された。

永井チーム	関東支部
-------	------

日本チャレンジ東京Aチーム	タ
---------------	---

日本チャレンジ東京Bチーム	タ
---------------	---

アローエクスプレスチーム	駿河湾支部
--------------	-------

田中チーム	東海支部
-------	------

南波チーム	タ
-------	---

上羽チーム	近畿北陸支部
-------	--------

山村チーム	内海支部
-------	------

(国内予選出場チーム一覧表 参照)

国内予選出場チーム一覧表

支 部	チ ム 名	ス キ ッ パ ー	連絡担当者	住 所	電 話
関 東	永井チーム	永井 潤	永井 潤	231 横浜市中区小港町1-24-4-302 045-621-9174	
関 東	日本チャレンジ東京Aチーム	小松 一憲	野本 謙作	443 蒲郡市港町1035 ニッポンチャレンジベースキャンプ 0533-67-1148	
関 東	日本チャレンジ東京Bチーム	ロバート・フライ		同 上	
駿 河 湾	アローエクスプレスチーム	桶口 敏康	渡辺 克己	424 清水市袖師町552 駿河マリン 0543-65-1140	
東 海	田中チーム	田中 良三	田中 良三	443 蒲郡市港町1035 ニッポンチャレンジベースキャンプ 0533-67-1148	
東 海	南波チーム	南波 誠	南波 誠	同 上	
近畿北陸	上羽チーム	上羽 正男	上羽 正男	607 京都市山科区川田菱尾田20-3 075-501-1740	
内 海	山村チーム	山村 尚史	山村 尚史	662 西宮市甲陽園神山町1-32 0798-74-4456	

国際無線電話講習会

in FUKUOKA

玄海支部 片倉静江

関東の三崎局について第二の基地局を目指し、博多のオジサン41名と、お嬢さん4名の総勢45名が国際無線電話級に挑戦し、全員無事合格しました。9月28日から延々3週間、英語受講組はそれからまた30時間(5日間)、よく頑張りました。

平均年齢41歳(マジに計算しました)、夕方の講習は7時から10時半ですから、飲みにいく時間がなく、また毎日テストがありますので復習もしておかないとなりません。夜遅く迄勉強しているオヤジを見て「パパ、凄い!」と娘さんに誉められた人、「貴方、見直したわ」と奥方に二度惚れされた幸福な人等、講習にまつわる美談(?)も色々聞きました。

朝日のアとか、切手のキだの、やれロメオがジュリエットとアルファ米を食べながらタンゴを踊ったとか何とか、一人ずつ読まされますので皆必死でした。「あいつに負けてたまるか!」も多分あったでしょうね。久し振りに使った脳ミソもフル回転で、ついでにレーダーの免許もとっちゃやるか?という気にさえなりました。

英語の講習で面白かったのは、あの独特な言い回しです。何と簡素なこと!殆ど命令調で、丁寧な言い方なく、冠詞やBE動詞もあまり気にせず、英会話が苦手な人でも気楽に入れる内容です。しかし、メイディだけは覚えたくない、絶対発信したくないというのが正直な気持です。



国際無線電話講習会(福岡) 東築也先生

これで基地局が開局されれば、東の三崎局、西の玄海支部局となり、日本をすっぽり二局でカバー出来る事になります。NORC 玄海支部主催レースのロールコールも、暫くはこの無線英語を使用しては?全艇無線機を搭載していますし、発音なんかにこだわらず稽古も兼ねてやってみては?「英会話の上達の早道は聞く事から」と一番初めの先生はおっしゃっていました。相手が何を言っているのか聞き取る稽古が先で、顔が見えないから上達は早いと思います。ADVISE YOUR OPINION IMMEDIATELY, OVER?

第9回日韓親善NTTカップレース参加費用決定

来年1989年4月29日(土)~5月5日(金)に行われる上記レースの参加費用がきました。

会員 ￥38,000 非会員 ￥43,000

受け付けはすでに始まっており、締切日は次の通りです。艇は3月15日、参加メンバーは3月31日迄となりました。来年は、おくれた申し込み艇のペナルティは取り止め、締切り後は絶対受け付けませんのでお早目に申し込んで下さい。

問い合わせ先: 福岡市中央区笹丘3-27-40 NORC 玄海支部 原田芳治
電話 午後 092-714-2413 (夜間18:00以降) 092-281-5877 「文楽」。

第6回大原杯ヨットレース

玄海支部 片倉静江

4年前から、日韓親善ヨットレース（通称アリランレース）の参加資格条件のひとつとして、博多湾水域及びその周辺の艇に対して玄界灘を走り回るこのレースが加えられました。過去、いかなる輝かしい実績を持った艇でも、去年の大原杯、ついで厳原（対馬）レース、そして今年の大原杯に出場していないと参加をお断りする事になります。博多以外の艇の場合は既報の通り各水域での夜間帆走を含む外洋レース出場の内容を考慮します。

今年のコースは佐賀県沖の二神島を時計回り、そして壱岐（長崎県）をまわる、約120マイルのコースでした。

出場艇16、DNS 1艇（油圧計故障）、DNF 3艇、10月9日(日)11:00スタート、一番艇は翌日10日(月)の03:00頃フィニッシュ。平均風速7m～8m、相変らず玄界灘独特の悪い波に全艇悩まされたものの、順調に帆走しました。ディスマストした艇、新調したラットのパッキングからの浸水騒ぎ等もありましたが、2艇とも一応壱岐に寄港、翌日無事戻りました。スタート5分前に油圧計の故障でDNSしたヨットのオーナーいわく「オリンピックで、ストレスで優勝を逃した選手の気持ちがよくわかった！」。



順位	艇名	艇種	所要時間	TCF	修正時間
1.	ゼフィルス	FS32	16-36-02	.7417	12-18-45
2.	ヴァンガード	VDO36	16-20-01	.7689	12-33-32
3.	キャビテース	VDF30	17-09-25	.7354	12-37-01
4.	ピクニック	FS32	17-05-55	.7417	12-40-55
5.	リベルテ	FC12	16-00-58	.8147	13-02-53
6.	ステラ	YA30S	18-16-25	.7354	13-26-18
7.	山笠	YA30	19-03-45	.7182	13-41-26
8.	ブルーコスモ	YA26	19-49-00	.6981	13-50-02
9.	トムボイ	DOU34	18-29-10	.7540	13-56-18
10.	メリールー	TAK30	19-14-55	.7290	14-01-56
11.	CYNTHIA	VDF30	20-45-48	.7354	15-16-09
12.	エスボアール	YA30C	21-41-44	.7247	15-43-21
	鰐	KIH30	DNF		
	マルコ	HAY34	DNF		
	ブーメラン	YA30S	DNF		
	カラコルム	DOU30	DNS		

第24回大阪湾横断レース

去る9月18日(日)恒例の第24回大阪湾横断レースが開催された。

このレースは昨年まで5月に実施していましたが、今回から9月開催としました。とくに新企画としてナイトレースを採り入れました。大阪湾内ではナイトレースは多くなく、夜間帆走の入門編として定着出来ればと考えています。レースの目玉、前夜祭はSYC江見会長の挨拶を皮切りにbingoゲームなど終始和やかに行われました。

さて、レースは2トン1艇、1トン2艇を含む21艇の参加をみて、午後2時微風下、須磨ヨットハーバー沖をスタートした。淡路津

名港沖のマークまでは順風が吹き未明にはスピカ、カリーニョ、バイザウンドの順で回航した。優勝候補のスイングは4番手回航でしたがさすがに強く、フィニッシュ地点の淡輪沖までのレグにおいて、先行3艇をごぼう抜きし、見事な完全優勝をなし遂げました。その後風は落ちタイムリミットの正午までにフィニッシュ出来た艇は6艇のみとなり、ハーフトン以下は全てDNFとなりました。

今回いまひとつ風には恵まれませんでしたが、ナイトレースにも拘わらず多数の参加艇があり、無事レースが実施出来たことは関係各位の御協力の結果だと、主催者一同誌面を借りて感謝いたします。

須磨フリート 岡田真一

昭和63年9月18日午前2時スタート

順位	艇名	クラス	セールNo	艇長名	到着時刻	所要時間	修正時間	Rm
1	スイング	FAR 43	3553	鈴木重行	8時46分00秒	24360秒	8541秒	10.20
2	スピカ 4	YOK 40	2211	室井 誠	9時26分43秒	26803秒	19353秒	9.35
3	カリーニョ	YOK 40	3357	古川浩二	10時22分36秒	30156秒	13777秒	9.25
4	バイザウンドセラー	X 99	3680	己斐健一	10時30分18秒	30618秒	13837秒	8.80
5	パフマジック	J 29	69111	松井隆尚	10時57分15秒	32235秒	14579秒	7.75
6	サチ 3	YR 34	3279	福原幸洋	11時25分28秒	33928秒	16226秒	7.70
DNF	ブルーウェーブ(TAK 34), ブルーサンシャイン3(YOK 33), ブルメリア(EDV 30), ベネロープ2(YR 30), コウリュウ8(YOK 30), サザンブリーズ2(DUB 30), ケルビーノ(VAN 30), アサカゼ(NIC 30), オーラム3(NIC 30), ウエイブスルー(TAK 31), サムシング(JOY 26), カウベル(J 24), スイングベル(DEH 28), セントエルモ(SOL 26), ノブ(K 25)							

頒布物品の紹介

申し込み先：(社)日本外洋帆走協会
〒105 東京都港区虎ノ門1-15-16
船舶振興ビル4階
☎(03)504-1911

ジャパンカップオフショアシリーズ1988
のオリジナルグッズ

- ・ジャンパー (M,L) ¥8,500 (送料込)
- ・ポロシャツ (M,L) ¥3,500 タ
- ・Tシャツ (M,L) ¥2,500 タ
- ・マグカップ ¥1,400 タ

サイズ、数量、住所、氏名を名記の上、現金書留でNORC事務局までお申し込み下さい。

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

1094 王白大王 さむらい24 清水 720×630×205
×145 植木崇雄／艇名の由来：私が最初にクルーとして乗艇したクルーザーが「王白 (Sail No. 1488)」でした。今回念願のオーナーとなるに当って、王白の初代オーナー岡村氏より艇名を頂き命名しました。／抱負：レースより家族クルージングをメインとして楽しんでいきたいと思います。将来、家族でロングクルージングをしてみたいと夢みております。

3986 DAWN OF THE ASTRAL パルティック43
サントピア 13.21×10.90×4.2×2.45 マキムラヨシツグ／艇名の由来：宇宙からの夜明／抱負：グアムレース等にも参加しながら、瀬戸内のクルージングも楽しみたい。お客様に世界のトップクラスの船に乗って頂き、本当のぜいたくな時を過してもらいたいと考えている。

3980 ファースト F-C-10 三崎マリン 10.78×9.20×2.98×1.81 池田栄宏／艇名の由来：10年以上のヨット歴で初めて個人オーナーとなり、一艇目ということで、ファーストと決めました。(できればレース等でも一番になりたいとの意味もあり？)／抱負：レースにクルージングに楽しく活動していきたい。

3869 勇魚(いさな) Y30ST 市川 8.97×7.34×3.18×1.75 五洋建設株式会社／艇名の由来：鯨の古称。C. W. ニコル氏の同名の小説に登場する主人公ジム・スカイこと甚助のような海の男を育てることを目指しています。／抱負：4月に進水して以来、東京湾で行われたレースには積極的に参加してきました。来年は鳥羽パールレースへの参加を計画しています。東京湾ではちょっと目立った艇になろうと思います。／クルー：ディンギー中心の同好会から部に昇格して1年、総勢29名の大所帯になりました。／NORCへの要望：東京湾内で大々的なレースを企画していただきたいと思います。

89年度ヨットカレンダー

NORCでは毎年好評をいただいているヨットカレンダーを販売いたします。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〉'88 KEN WOOD CUPの上位の7艇(予定)
NORCのオリジナルカレンダーです。

〈価格〉会員価格1,800円(送料込)

〈部数〉限定1000部。毎年、約1ヶ月間程で完販いたします。お早目に各支部までお申し込み下さい。

なお、発送は12月中旬以降になります。

NORC忘年会会費変更のお知らせ

オフショア誌10月号で会費13,000円とお知らせしましたが、お一人でも多く参加いただけるよう、お一人10,000円に変更させていただきます。

お席は250席用意いたしました。準備等の都合もありますのでお早めにお申し込み下さい。

日時：1988年12月2日(金)18:30～21:00

場所：高輪プリンスホテル プリンスの間

会費：1人 10,000円

申し込み方法：NORC本部事務局へ直接御来社の上お申し込み戴くか、またはNORC本部事務局へお電話にてお申し込みのうえ下記に御振込み下さい。

振込先：富士銀行虎の門支店 普通預金1488117
口座名…(社)日本外洋帆走協会理事朝河清

締切日：1988年11月25日(金)

OFFSHORE 第164号 昭和63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
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

OFFSHORE
海はスポーツ新大陸

YAMAHA

ヤマハ発動機株式会社

No.164

It's a new trend.



エリプティカルキール

水平線から吹く風を、セイルが捕える。パウは波を切り裂き、鋭い加速感がカラダを貫く。まるで、風に、波に、自分に挑むような走り。そんなクルーザーを、僕たちは待っていた。YAMAHA-23II・23IIEX誕生。洗練された美しいフォルム。ボリューム感あふれるハル。大きめのセイルエリアは、パワフルな帆走性能を発揮する。さらに、エリプティカルキール&ラダーの採用など、走りの真髄を追求。また、明るいキャビンやオープンスライドハッチなど、居住性も充実している。抜群のコストパフォーマンスも見逃せない。これは23フィートの概念を変えるニュートレンド・クルーザーだ。

新・壹・場 **YAMAHA-23II・23IIEX**

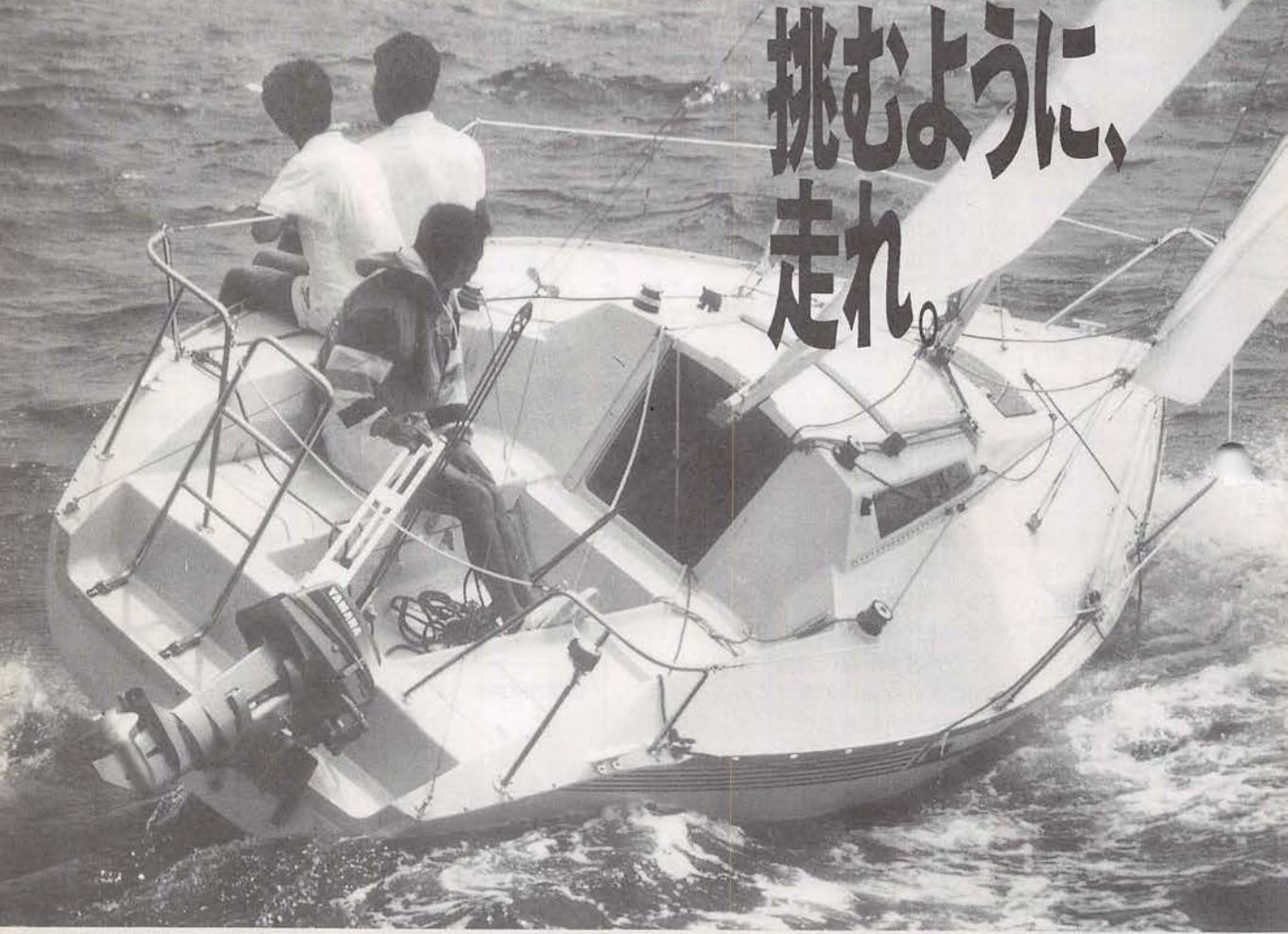
●全長7.01m ●水線長6.35m ●全幅2.70m ●吃水1.45m ●船体重量1,291(1,341)kg ●完成1,300(1,350)kg ●バラスト重量410kg ●全セイル面積23.1m² ●バース数5(4) ●呼称最大馬力---

●定員10名・平水・航行区域・沿海(内)はEX、非写真は23IIEX・オプションを含みます。

■平水限定沿海標準現金価格例 ￥3,409,100(23II) / ￥3,999,100(23IIEX)

(ヤマハ80馬力付、法定安全備品等が含まれております。オプション・船舶検査費用・運賃等は含まれておりません)

挑むように、
走れ。



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、艇名・雑誌名を明記のうえ、宣伝団まで。■ヤマハ発動機株式会社 TEL438 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 サービスセンター TEL03-444-9971 ヤマハ中国株 TEL082-285-4911
北海道ヤマハ株 TEL011-612-1060 ヤマハ中部株 TEL052-913-2121 ヤマハ四国株 TEL0878-67-3800
ヤマハ東北株 TEL022-235-1031 ヤマハ関西株 TEL06-535-1671 ヤマハ九州株 TEL092-472-5261

Nippon

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

昭和
52年
7月
21日
第三種
郵便
物認
可
上