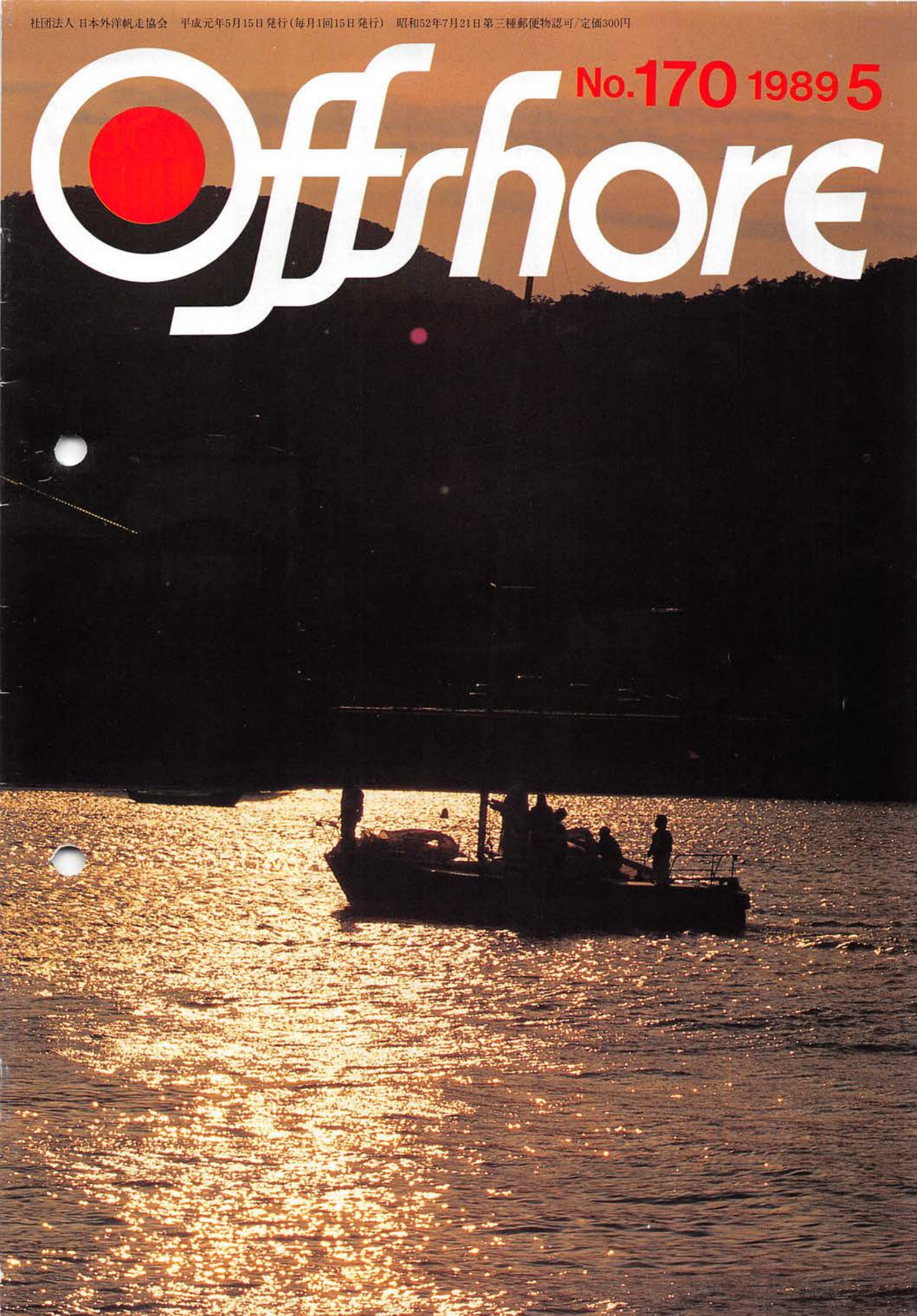


社団法人 日本外洋帆走協会 平成元年5月15日発行(毎月1回15日発行) 昭和52年7月21日第三種郵便物認可/定価300円

Offshore

No.170 1989 5



The Traditional Gib'Sea



Gib'Sea

242	7.30m	24'
76	8.20m	26'
282	8.40m	28'
312	9.50m	31'
352	10.55m	35'
372	11.45m	37'
402	12.40m	41'
442	13.70m	44'
522	16.00m	52'

Gib'Sea Masterシリーズ

372	Master
402	Master
442	Master
522	Master

コストパフォーマンスの高い Gib'Sea シリーズ

フランスのプロダクション・メーカー、ギバート・マリン社の伝統的なクルージング・ボート Gib Sea シリーズ。

スッキリと落ち着いたあるメインサロンをはじめ、使いやすさを考えた広いギャレー、機能的なデッキアレンジメントによる動きやすいコックピット、などなど居住性と帆走性能のバランスが最大限に調和された Gib Sea シリーズ。

実用性を重視した造りと、ヨットマインドを満たしてくれる走りは、オフのリフレッシュ・クルーズに、クラブレースにとあなたのマリン・ライフを限りなく広がめます。

THE TRADITIONAL Gib Sea — THE SEA BELONGS TO YOU



JAMAICA 30

● フランス ラ・ロッシュェルの気品

この船を一言で表現するならば「清楚」ホワイトで統一されたシンプルかつ機能的なデザイン EXCELLENTな貴男に

DIMENSIONS: 全長/9.10m 水線長/7.50m

全幅/3.30m 喫水/0.80m

船体重量/4,100kg 水タンク容量/300ℓ

エンジン/200HP×2(VOLVO) 150HP×2(VOLVO)



東日本地区発売元

アリカトレーディング(株)

〒150 東京都渋谷区恵比寿4-5-25

TEL. 03-473-3111 FAX. 03-473-3114

西日本地区発売元

(有)ハイテックシステム

〒532 大阪市淀川区西中島6-2-3地産7ビル711

TEL. 06-302-6851 FAX. 06-302-6852

日本総輸入元

巴工業株式会社

〒103 東京都中央区日本橋3-9-2第2丸善ビル TEL. 03-274-0451

〒550 大阪市西区立売堀1-3-13第3富士ビル TEL. 06-532-2676

オークランド～福岡ヤマハカップ1989

遙かなる大洋に挑むレーサーたちの航跡
〈リベルテ・エクスプレス〉
第1レグで優勝

Photo by レース委員会, GEN



今年最大のビッグイベント「オークランド～福岡」レースの幕が切って落とされた。

4月22日10:00、ニュージーランドのオークランド港外をスタートしたレース艇は39隻（IORクラス12艇、GHクラス27艇）。最初の目的地は、第1レグ（オークランド～フィジー間2140km）のフィニッシュ地点となる南太平洋のスパ。

スタート後、レース艇群は快調に船足を伸ばし、特に、前評判通り、ニュージーランドの話題艇〈フューチャー・ショック〉（G. エリオット設計のノンIORボート）がトッ

「リベルテ・エクスプレス」を展開して一路スパへ向かうレース艇群



第1レグで優勝した〈リベルテ・エクスプレス〉

プを快走し、全長17m~18mの大型艇群がトップグループを形成した。

4月27日、スパーヘッドで入ったのは〈フューチャー・ショック〉。

続いて、〈NBLテクノベーター〉

(豪・全長16m)、そして、3番手に〈フィデリス〉(ニュージーランド・全長18.65m)と大型艇が続いた。

日本勢のエントリーが多いIORクラスでは、〈BBCチャレンジ飛梅〉(全長14.8m、才田忠利オーナー)が、28日2時47分19秒にIOR

クラスではトップフィニッシュし、修正で2位となった。

IORクラスの第1レグの勝者は〈リベルテ・エクスプレス〉(全長12.08m、川村安正オーナー)。

〈ラッキー・レディ〉(全長14.02m、幸村至峻スキッパー)は修正4位、〈an〉(全長12.10m、前田多満枝スキッパー)は修正9位と、各艇第1レグの出足は好調だった。

一方、ノンIORボートのGHクラスでは、〈オケラⅦ〉(全長15m、

斉藤茂夫オーナー)が修正9位、〈酒吞童子〉(全長13.14m、斉藤実オーナー)が修正8位、〈キティ〉(全長21.30m、山内広光オーナー)が修正17位、〈セカンド・グランズ〉(全長11.50m、大野俊也オーナー)が修正5位と、いずれも健闘した。

第2レグ(スパーグアム間)のスタートは5月9日、この号がお手元に届くころは全艇がレースの真最中のことと思うが、そのレポートは次号に詳報する。

関東から参加した〈ラッキー・レディ〉



ニュージーランドから参加したGHクラスの大型艇



総合2位の〈BBCチャレンジ飛梅〉

第1レグ オークランド〜スバ(フィジー)

4月22日

14:00 スタート(現地時間)

5月3日

12:08 最終艇フィニッシュ(現地時間)

IOR クラス

順位	艇名	国 国 籍	修正時間
1	リベルテ エクスプレス	福岡	118.17.31
2	BBC チャレンジ飛梅	福岡	121.09.22
3	ブラック シープ	ニュージーランド	123.32.39
4	ラッキー レディ	静岡	123.42.36
5	デイク テイター	ニュージーランド	124.31.32
6	ラッカティヤー	ニュージーランド	125.42.10
7	バラクーダ	英国	127.42.06
8	オーストラリアン メイド	オーストラリア	130.56.20
9	アン	東京	134.09.13
10	フージュティブ	ニュージーランド	135.18.33
11	ボヘミアン チーフ	オーストラリア	138.11.46
12	マギー メイ II	ニュージーランド	151.48.03

GHS クラス

順位	艇名	国 籍	修正時間
1	フィデリス	ニュージーランド	123.22.52
2	ビクトリア	ニュージーランド	127.16.24
3	プロビンシャルカウボーイ	ニュージーランド	129.24.11
4	フリーダム ウォン	ニュージーランド	129.27.15
5	セカンド グランス	神奈川	129.39.20
6	ドミニア	ニュージーランド	130.13.57
7	ジュピター	ニュージーランド	132.49.49
8	酒呑童子	東京	133.35.35
9	JTB オケラー7	神奈川	133.50.31
10	アローサ	ニュージーランド	134.27.28
11	アカイ ホ (AKai HO)	オーストラリア	137.37.43
12	NBL テクノベーター	オーストラリア	138.11.02
13	ノーザン クエスト	ノルウェー	142.32.53
14	シー サファリ	ニュージーランド	143.45.58
15	フューチャーショック	ニュージーランド	143.54.44
16	フランボワヤン	米国	149.59.15
17	キティ	大阪	161.55.07
18	サウダーデ	米国	164.50.41
19	フリーサ	ニュージーランド	169.04.30
20	ヤン ハーリング	オランダ	188.44.10
21	クリステイ	オーストラリア	189.00.53
22	ウルティマ チューレ	スウェーデン	203.30.16

28, 29, 34, 46, 49番の5艇は、タイムリミット内にフィニッシュ出来なかった艇

第15回オレンジカップレース

西日本チャンプに輝いたのは 〈シエスタ〉

Report & Photo by offshore



↑ オレンジ・カップ名物の微風のスピニング・ラン
← 迫熱したレースシーンが随所に展開された

第15回オレンジカップレースは、5月3日～5日、日本の代表的リゾート地淡路島サントピアマリーナで、54艇が参加して開催された。主な参加艇は、先に開催されたコラムフリーシリーズ（関西ビッグボート）で活躍した〈トーゴ〉、〈スウィング〉、〈シティー・ボーイ〉、〈ウィル〉、〈ハート〉、〈フィデリア〉を

中心として、西日本を代表するレーサーが参加した。

第1、第2レースは強風のため、大型艇有利の展開となった。第3レースは早朝7時スタート（関東では考えられない！）で、微風のスピンスターとなり、沼島廻航時点で、タイムリミットにあと2～3時間という頃から吹き出した強風に、21艇

がフィニッシュ。結果は〈クロウ〉が健闘し総合1位となった。第4レースは〈シティー・ボーイ〉着順、総合とも1位となり、シリーズ総合成績では、J24全米チャンプのマーク・ローラ、ニッポン・チャレンジの南波誠らの強力助人で挑戦した〈シエスタ〉が昨年の雪辱を果たした。（成績は22頁参照）。



総合優勝した〈シエスタ〉の豪快な走り



優勝の喜びにわく〈シエスタ〉チーム

第4レースで優勝した〈クロウ〉



第6回小笠原レース

〈衣笠〉総合優勝

撮影／関東支部広報委員会

今年で第6回を迎えた小笠原レースは、さる4月29日12:00、参加5艇が小網代沖をスタートし、一路小笠原へと向かった。

今年は、IORクラスが〈衣笠〉、〈友架里〉、〈NACHI VII〉、〈あずさ〉の4艇、クルーザークラスは〈NEW TOPCAT〉1艇のみと、非常にさびしい出場艇でのレースとなったが、全艇元気いっぱいにスタートしていった。

スタート前、参加全艇が三崎マリン前に集まり、少人数ならではの和やかな艇長会議。その後、軽風下の小網代沖をスタートしたレース艇群だったが、まず〈NACHI VII〉、次いで〈あずさ〉がトラブルのためリタイヤ、結局、515マイルを走破したのは3艇のみとなってしまった。

5月3日6時23分7秒、まず最初に小笠原のフィニッシュラインをクロスしたのは〈衣笠〉。次いで、7時間後の5月3日13時13分25秒に〈友架里〉が、5月3日21時49分23秒には〈NEW TOPCAT〉がフィニッシュした。

修正順位はIORクラスで〈衣笠〉が総合優勝、クルーザークラスでは〈NEW TOPCAT〉が無事完走し優勝を手中に収めた。



IORクラス総合優勝の〈衣笠〉

スタート直後の〈友架里〉と〈NACHI VII〉(手前)



スタート直後の〈あずさ〉



■クルーザークラス優勝の〈NEW TOPCAT〉



ヨットレースにおける広告表示について

NORC 広告問題特別委員会委員長 石井正行



(1) 最近の事例

過日相模湾で行われたレースにおいて、あるヨットが、特定企業の広告を表示したスピネーカーを使用した。そのレースはカテゴリーB又はCの認定を受けたものではなく、カテゴリーAのレースであった。これは旧ルールの26条、新ルールの付則14、いずれにも違反していることは明白である。

ところがレース関係者の一人は「このレースはNORCの主催するレースではない。練習である。従って広告表示は違法ではない」と弁明しているが、この思想は、広告表示に関するルールを正しく理解しなければならないヨット界にとって非常に危険である。

如何なるスポーツにも必ずルールがあり、競技参加者はそのルールを守る事を前提に参加している筈である。従って、主催者が誰であっても、レースの性格や目的が練習であっても、I.Y.R.R.を使用している以上、その規定に違反していい筈はない。特に26条や付則14は帆走指示書によっても変更することの出来ない規定である(I.Y.R.R. 3.1)から、これは例外なく常に遵守すべき規則である。

「練習」とはいうものの、このレースの事務局から送られてくる封筒には「レース案内在中」と明記しており、参加申込書にも「トレーニング及びレースに参加申込みを致します。」と印刷されている。又、帆走指示書にも、1. 適用規則(I.Y.R.R.) 2. 練習及びレースの日程、とあり、結果報告書の内容も、冒頭に「レース概況」とある。更に、ヨット雑誌にもレースとして成績が掲載されている。それでもなお、「練習である」と言い切れるのだろうか。

また、例え練習であったとしても、ルールを無視していいということではない。練習ならなおさらルールを守れることを訓練すべきではなからうか。

付則14の違反は、第IV章や第V章の違反と異なり、他に及ぼす影響が大きい。もし、仮に「セールへの広告表示は自由である」というような、誤った認識がヨットマンの間に広まると、ヨットは安易な広告媒体となり、広告のスラム化を促進することになる。そして「資金援助さえ受けられればどんな広告でも安易に受けてしまう」という風潮が横行すれば、アマチュア・スポーツの尊厳は失われる。この様な傾向が一部の誤解によって助長され、ルールに関する認識の甘さからヨット界が墮落してゆくことに、耐えられないと感ずるヨットマンは

少なくない。

このような事態が予想される情勢の下で、その発端とも言うべき、ルール無視の誤った認識を放置しておいてはいけぬ。

参加艇がルールに違反した場合には、第IV章の違反に対して罰則を課するのと同じ様に、付則14に対する違反についてもルールに基づいたペナルティーを課すべきである。

付則14の1.10によれば「この種の違反を確認した場合、プロテスト委員会は次のうちのいずれかの処置をとらなければならない」ことになっている。しかもここではShall(…ねばならない)と明記されている。つまり、その様な処置をとることがプロテスト委員会に義務付けられているのである。

その処置というのは、

- (a)違反したヨットに対し、これ以上の違反については、規則70.2(レース委員会又はプロテスト委員会の処置)が適用される旨を警告する。又は、
- (b)そのヨットを失格とする。又は、
- (c)ヨットがレース中でないときに違反が起こった場合は、違反の直前のレース、或いは次のレースにおいてそのヨットを失格とする。又は、
- (d)この付則に対する重大な違反があったと判定した場合には、1レース以上もしくは全シリーズを通じてそのヨットを失格とする。

以上でお分かりの通り、違反の事実を確認していながらこれを容認すれば、今度はコミッティーがルールに違反したことになる。

ところが、レースの関係者が、誤った認識をもっている場合には、違反を違反として摘発することができない。この場合、ナショナル・オーソリティーはそのレース関係者に大して、誤った認識の是正を勧告し、参加艇がルールを正しく理解し確実に遵守する様、始動の強化を要請する必要がある。その意味で、「NORCの主催ではないから、NORCの指示は受けない」という議論は成り立たない。

NORCが、外洋ヨットの分野において、ナショナル・オーソリティーとしての機能を果たしていることは周知の事実である。(舟艇登録、セール番号の発行、計測及び計測証書の発行、安全検査、外洋レース規則の制定及び改廃、レースの主催運営、等々)

以上の趣旨により、NORC広告問題特別委員会は、ナショナル・オーソリティーの立場で、誤った解釈がこれ

以上拡大しないよう警告する次第である。

参加艇からの広告表示に関する問い合わせに対しては、常に正しい解答を与える事ができるように、まず主催者自身がルールを正しく理解していなければならない。

(広告表示に関するルールの解釈は、Q&A形式で、分かりやすく解説して次号に掲載する予定です。)

なお、参考までに1989I.Y.R.R.付則14の訳文を以下に付記する。

(2) I Y R R (1989~92) の大会の分類及び広告

付則14—大会の分類及び広告

(1993年まで変更はない。しかしパーマネント・コミティーは、暫定的な変更を認めることがある。)

1. 総則

1.1 この付則が適用されるのは、レース中、更にはレースの公示による特別な規定がない限り、レガッタ又はシリーズの第1レース当日の午前7時から最終レースの抗議締切り時刻までとする。

1.2 大会は、この付則の2、3、及び4に従って、カテゴリーA、B、又はCに分類されるものとする。レースの公示及び帆走指示書による特別な規定がない場合は、大会はカテゴリーAに分類されるものとする。

1.3 レースの公示及び帆走指示書は、どのカテゴリーの大会に対しても、そのカテゴリー本来の基準よりも厳しい制限を規定することができる。

1.4 I.Y.R.U., ナショナル・オーソリティー, O.R.C.は艇種別協会は、その管轄下の大会を、カテゴリー別に認可する規定、並びに個々の広告を認める規定を制定することができる。この場合、費用を徴収してもよい。

1.5 広告する製品は、道徳的倫理的基準に従ったものでなくてはならない。

1.6 ワールド及びコンチネンタル大会においては、クラス・ルールによる特別な規定がない限り、何人も競技者に対して、ヨット、衣類、又は装備に広告を表示することを要求したり、強制したりしてはならない。

1.7 ヨットに影響を及ぼす行政上の要求は、この付則と矛盾しない範囲内において、この付則に優先するものとする。

1.8 次の広告は、常に認められる。

- (a) セイルメーカーのマーク(セイル生地メーカーの名称又はマーク及びセイルのパターン又はモデルの表示を含む)は、セイルのフットの長さの15%、又は300mmのいずれか大きい方の範囲を超えない位置に付けなければならない。この300mmの制限は、スピナーカーにつけるマークの位置には適用されない。
- (b) 造船所のマーク(設計者の氏名又はマークを含む)は、艇体に1個をつけることができる。スパー及び艀装には、それぞれメーカーのマーク1個をつけることができる。
- (c) これらのマーク(又はプレート)は、150mm×150mmの正方形に収めなければならない。
- (d) 乗員が身に付ける衣類及び装備には、それぞれメーカーのマーク1個をつけることができる。但し、マークは100mm×100mmの正方形に収めなければならない。
- (e) ヨットのタイプは、艇体の各舷に一度表示することができる。但し表示の高さはヨットの全長の1%以内、長さはヨットの全長の5%以内とするが、高さ100mm及び長さ700mmを超えてはならない。
- (f) セールボードのタイプは、艇体上2ヶ所に表示することができる。表示の高さは200mmを超えてはならない。

1.9 スポンサーのついた大会の主催者は、ナショナル・オーソリティー, O.R.C.及び(又は)艇種別協会のそれぞれ関係先から認可を得た後、次の制限の範囲内で、当該スポンサーの広告を各ヨット及びセールボードに表示することを許可し、又は要求することができる。

- (a) ヨットの場合: 旗の掲揚、及び(又は)模様又はステッカーの艇体貼付は、いずれも45cm×60cmより大きくてはならない。
- (b) セールボードの場合: 2個以内のステッカーの表示は、セイルの片面に1個とし、いずれも、1辺の長さが80cm以内で、面積2,500cm²の矩形に収めなければならない。レースの公示には、セイルの片面だけを使用するか、或いは両面を使用する事とするかを明記しておかなければならない。両面を使用する場合には、ステッカーは背中合わせに付けなければならない。ステッカーはウィッシュボーンより上に付けるものとするが、少なくともその一部はセイルの下半分には掛かっていなければならない。
- (c) この許可又は要求は、レースの公示に規定しなければならない。

1.10 プロテスト委員会が、事実認定の後、ヨット又は

その乗員がこの付則に違反した事を確認した場合には、規則74.4（罰則及び免除）は適用されず、プロテスト委員会は、次のいずれかの処置をとらなければならない。

- (a) 違反したヨットに対し、これ以上の違反については、規則70.2（レース委員会又はプロテスト委員会の処置）が適用される旨を警告する。又は、
- (b) そのヨットを失格とする。又は、
- (c) ヨットがレース中でないときに違反が起こった場合は、違反の直前のレース、或いは次のレースにおいてそのヨットを失格とする。又は、
- (d) この付則に対する重大な違反があったと判定した場合には、1レース以上もしくは全シリーズを通じてそのヨットを失格とする。

2. カテゴリーA

1.8及び1.9により認められる場合を除き、カテゴリーAの大会に参加するヨットは、その艇体、スパー、セイル、及び艀装に広告を表示してはならない。また乗艇中のクルーが着用する衣類や装備にも広告を表示してはならない。

3. カテゴリーB

1.8及び1.9により認められた広告に加えて、カテゴリーBの大会に参加するヨットは、3.1～3.4に従い、またセールボードの場合は3.5に従って広告を表示することができる。

3.1 ヨットの広告—総則

- (a) ヨットは、同時に2つを超える団体の広告を表示してはならない。
- (b) それぞれの広告は、次のうちの1つ又は2つからなるものとする。
 - ①団体の名称
 - ②ブランド（商標）又は製品名
 - ③ロゴ（略称）

3.2 艇体上の広告

- (a) 艇体の全長の前部25%はデッキを含めて個々の広告を表示してはならない。この場所は、I.Y.R.U.、ナショナル・オーソリティー、O.R.C.又は艇種別協会の要求のために空けておかなければならない。
- (b) 艇体の全長の残り75%の50%は個々の広告に使用することができる。

3.3 セイル上の広告

- (a) スピネーカー上の広告は3.3(c)の規定以外に制限はない。

- (b) 他のセイルには、同時に1つの広告をセイルの両面に掲げることができる。この場合、広告はセイルのラフとリーチ各々の中間点を結んだ仮想線の下に付けなくてはならない。その幅はセイルのフットの長さの%以下とし、高さはその幅の%以下とする。
- (c) すべてのセイル上の広告は、セイル番号と分離してその下に付けなければ成らない。

3.4 スパー上の広告

- (a) メイン・マストの $\frac{1}{3}$ を使用することができる。
- (b) メイン・ブームの $\frac{1}{3}$ を使用することができる。
- (c) マスト又はブーム上の広告は、1つの団体の名称、又はロゴに限られる。

3.5 セールボード上の広告

- (a) ウィッシュボーンの上のセイルの上半分には、セールボード制作者のロゴのみを掲げることができる。
- (b) セイルのタック部分の両面には、セールボード制作者又はセールメーカーのロゴを掲げることができる。
- (c) ウィッシュボーンの上のセイルの下半分には、セールメーカーのロゴのみを掲げることができる。
- (d) ウィッシュボーンの下は、競技者の自由な広告用のスペースとする。いかなる広告も4,000cm²の長方形の中に収めなければならない。

3.6 衣類及び個人的装備上の広告

ヨット又はセールボードに掲げられた特定団体の広告に加えて、さらに1つ又は2つの団体の広告を、乗員の着用する衣類及び装備に表示することができる。

4. カテゴリーC

カテゴリーCの大会に参加するヨットは、1.8及び1.9により認められた広告に加えて、特別な広告規定に従って広告を表示することができる。

その規定は、

- (a) ナショナル・オーソリティーが、その管轄下の大会に対して規定し又は承認したものでなくてはならない。
- (b) I.Y.R.U.の承認を受けたものでなくてはならない。
- (c) レースの公示及び帆走指示書に記載されたものでなくてはならない。

参考までに26条を付記する。

I.Y.R.R.26 大会の分類、広告

ヨット及びそのクルーは、付則14.（大会の分類及び広告）に従ってレースを行わなければならない。

小網代湾口に灯浮標が完成

法制委員会

NORC本部及び関東支部レースのフランチヤイズというべき小網代湾口に、3月24日海上保安庁により待望の灯浮標が設置されました。

この灯浮標は、かねてより当委員会が中心となり、関係省庁に対し、江の島、葉山沖を含め3ヶ所に設置を要望してきたもので、ヨットを含む小型船舶の航行安全を図る目的から、まず小網代沖の1基が設置されたものです。

また、この灯浮標は、石原会長が運輸大臣在任中の昨年春に問題提起され話題となった、夜間や荒天時の航行に危険な定置網の位置確認にも大変役立つことは言うまでもありません。

なお、海上保安庁では、今後ユーザーの声を聞きながら、好評であれば関東だけでなく全国で、小型船舶用灯浮標の設置を、順次図っていく意向と聞いております。

関東支部の皆様には、レースの時だけでなく、普段の

練習時にもこの灯浮標を積極的に活用され、安全航行と帆走技術の向上に役立てて頂きたいと思っております。

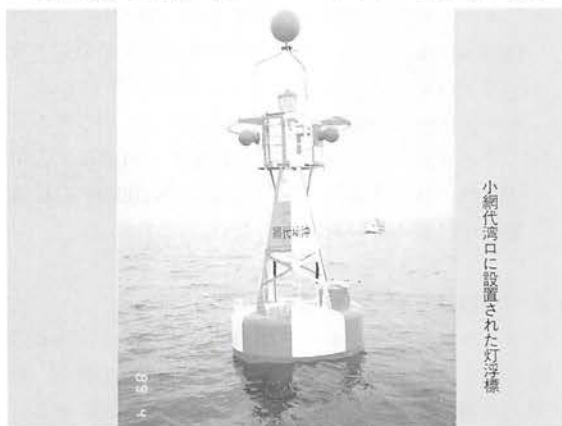
当委員会では、運輸省のNORC担当セクションである運輸政策局海洋・海事課と定例のミーティングを持ち意見交換を図っております。その場でもとり上げられた外洋ヨットの乗員資格の拡大適用（IORマキシ艇まで小型船舶免許で運航できるよう）及び大型ヨット技術基準の是正（ORC安全規定との整合）については、現在当該局に陳情書の提出を済ませております。

これらについても、年内には何らかの指針が得られるものと期待しております。

行政府に対する法令関係整備の接衝は非常に時間が掛かるのが常ですが、外洋ヨット界の抱える諸問題の改善を、一步一步図っていきたく思っておりますので、皆様のご支援をお願い申し上げます。

●灯浮標の概要●

名 称	網代湾沖灯浮標
位 置	N35-10-00 E139-36-00 (諸磯埼灯台のNNW約1.9km)
塗色・構造	赤色球形頭標1個付、赤色縦じま塗櫓形
灯 質	等明暗白光 明2秒 暗2秒
光 度	270カンデラ
光 達 距 離	9海里
高 さ	水面上4.5m レーダー反射器付
* 消灯など異状発見の場合は、城ヶ島航路標識事務所 (Tel. 0468-81-2330) へご連絡下さい。	



小網代湾口に設置された灯浮標

第6回三浦～伊東相模湾横断ヨットレースのお知らせ

実行委員長

別部尚司

油壺ヨットクラブ、伊東市ヨット協会が主催して、恒例の「三浦～伊東」相模湾ヨットレースが今年も開催されます。

下記の実施要項をご覧のうえ、奮ってご参加下さるようお願い致します。

記

1. 日時：6月3日（土）09：00第1レグのスタート。タイムリミット16：30。
6月4日（日）08：30第2レグのスタート。タイムリミット16：00。

2. コース：第1レグ／油壺～伊東32マイル。
第2レグ／伊東～油壺32マイル。
3. ハンディキャップ：NORCクルーザーレーティングを参考に、当レース委員会で決定する。
4. 参加資格：NORCクルーザーレーティングを取得している艇、または申し込み中の艇で、船検合格、海技免状を所有し、当レース委員会が参加を認めたもの。
5. 募集艇数：60隻。
6. 参加費用：9,000円（ただし、1レグの場合には5,000円、パー

- ティ費は1人3,500円。その他、レーシングフラッグ1,000円)
7. 申し込み、問い合わせ先：油壺ヨットクラブ、三浦～伊東相模湾ヨットレース事務局（〒238-02三浦市三崎町小網代1003-6三崎マリン内）または、伊東市ヨット協会堀崎龍夫（〒414伊東市竹の台5-22、伊東接骨院内Tel0557-37-6780）。詳細は別部尚司（Tel0474-74-1180、FAX0474-74-1950）まで。
8. 締切：5月28日（ただし、60隻に成り次第締切とします）

「NORCクルーザーレーティング」とスキャンディキャップ MARK II

NORC技術委員会委員長 渡辺修治



NORCは、1986年のシーズンから、SCANDICAPルールをスキャンディナビア・ヨット協会の了解を得て、NORC向きに簡易化し、「NORCクルーザーレーティング」と名付けて使い始めた。

その狙いは、最近、年毎に激しくなってきたIOR艇の設計競争と、短距離のレースマシン化について行けなくなったNORCフレートの大部分を占めているヨットや、IOR以前の古いヨットを、各地のフリート、クラブのヨットマンが自分達の手で計測し、レーティングを計算して手作りのフリートレース、クラブレースを盛んにすることであった。

従って、本ルールは各地のフリート、クラブの自主的運営に任されることになった。

後に述べるように、1973年に発効したSCANDICAPルールは、当時活躍していたヨットを対象としてつくられたもので、新しいデザインのヨットのことは考慮していない。

しかし、「NORCクルーザーレーティング」が発行されると、軽排水量、高性能のIOR艇も計測をうけて「クルーザーレーティング」で古いヨットと一緒に走るようになった。

本家のスキャンディナビアでも、70年の後半になると、新しいデザイン、最新の工業材料を使った新艇が続々とSCANDICAPレーティングを取得するようになって公平なレース運営が困難になった。

スキャンディナビア・ヨット協会のSCANDICAP委員会は、1981年からルール全体を見直し、改正作業に取り掛かって、1984年には、SCANDICAP MARK IIが生まれた。新ルールは、排水量、セイル面積、長さによる修正が加味され、デザインの新旧、排水量の軽重のバランスがほぼよくレーティングにあらわされている。

「NORCクルーザーレーティング」も、当然、SCANDICAP MARK IIに倣うべきであったが、支障となったのは排水量の実測であった。

新ルールの修正項には、ヨットの速力ファクターである、長さ/排水量比、セイル面積/排水量比が含まれていて、排水量が重要な役割を担っている。

スキャンディナビアでは、新ルールの運用は、シリーズ生産されたヨットのスタンダード・レーティングを中心にやっていくらしく、ルールブックのAppendixには625艇種のシリーズ生産艇のスタンダード排水量をふくむスタンダード計測のデータが載っている。

NORCの場合、スタンダード化がスキャンディナビアほど進んでいないので、個々のヨットを対象にするやり方が主体になる。幸い、新ルールでは排水量の求め方をカテゴリーで分けて、ケース別にオプションを認めている。

例えば、IORの有効なレーティングを持っている艇は、IORのDSPLを使って、

D (排水量) = $1.05 * (DSPL)$ とする。

重量実測が不可能、または困難な場合は、ナショナルオーソリティが妥当と認める計測法、または計算によって排水量 D を決めることができる。

この場合、例えば、ラインズ・プランがあれば、フリーボードを計測した上でプランメーターを回して排水量を求めるとか、設計者、造船所の信頼できる報告書に、オーナーの宣誓、署名したものを認める等のやり方が考えられる。

1989年8月5日から行われる「'89日本海国際ヨットレース」の参加艇は、

クラスA : レーシング・クラス

IOR MARK IIIA

クラスB : クルージング・クラス

SCANDICAP MARK II

クラスC : オープンクラス

ハンディキャップルール未定

となっている。

NORCとしては、この国際レースから、SCANDICAP MARK IIを使い始めることになるが、「NORCクルーザーレーティング」にくらべると、ハル計測は排水量を除いて殆ど同じで、セイルの計測がやや本格的になるが、測るのは、メイン、最大のラフ、LPのジブ、スピネーカーと、3~4枚だけである。

SCANDICAP MARK IIは冒頭で、ルールの正確を次のように述べている。

1) 目標、狙い (Goal)

a) 本ルールの目的は、大きさ、タイプの様々に異なるヨット (NORCの場合は、外洋ヨット) にタイム・オン・ディスタンスによるハンディキャップを与えることである。

b) ヨットの計測は浮いている状態で行う。(排水量は別)

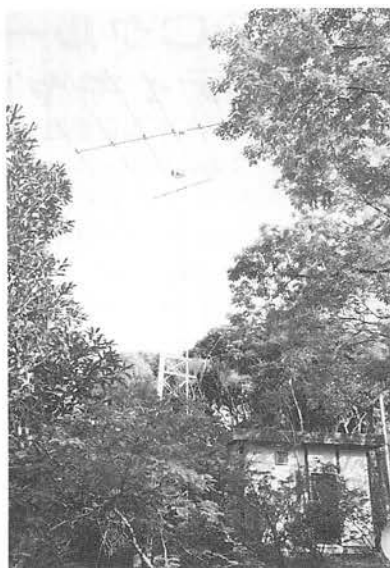
計測は単純で、エラーは少なく、費用は安い。

レーティングの計算は、その場でポケット計算機でできる。

通信委員会報告

新しい海岸局が
誕生しました

通信委員会委員長 鈴木康之



約10数年の間使用してきた三崎ヨット海岸局がこの程新装なり、国際VHFの許可と共に施設の増強を計りアンテナ群も性能アップとなりました。

三崎海岸局は4月6日地鎮祭が行われ即日工事着工で4月19日完成、翌20日電監検査合格となりました。地元の林氏所有地を借用し、約9.5㎡プレハブ局舎と15mの鉄塔と回転式アンテナが主な施設です。場所は油壺湾南側屋根上のアンテナは油壺湾に入ると視認出来ます。

これと前後して福岡玄海支部にも短波、国際VHFの海岸局が小戸ヨットハーバークラブハウス内に新設されました。

これらはヨットの運航に有効利用され、長距離には短波、中短波を、短距離には国際VHFが多く利用出来ることとなります。

既に三崎局は小笠原、八丈レースに利用され、博多局はニュージーランド〜博多レースに利用されています。相互に補助的な役割を果たすことが出来ると共に、今後は太平洋地域ではニュージーランド、オーストラリア、ハワイ等のプレジャーボート用海岸局と連携でサポートすることになります。又、国内においても各地で海岸局の計画があり、三崎のVHFはジャパンカップレースの運営や相模湾や伊豆諸島近辺のヨットとの連絡に役立つ事になり、益々有効に利用されることでしょう。

テレホンサービス 0468-81-0005

運用時間 週末、祭日の昼間
(暫定) レース期間中

運用者 本部、関東支部
通信委員会

設備

国際VHF 71ch 20W
無指向スリプアンテナ

短波中短波 2150 KHz
2182 KHz
4143.6KHz
8291.1KHz
12429.2KHz
16587.1KHz
22124.0KHz

第一装置 50w

第二装置 150w

回転式ログペリアンテナ

垂直型アンテナ

受信設備 短波受信機 2台

垂直型受信用アンテナ2本

その他 1989/4/20

短波の周波数は1991/7/1 0900より全世界変更になります。

週末、祭日の昼間
レース期間中

玄海支部
通信委員

71ch 25W

無指向ホイップアンテナ

2150 KHz 50w
2182 KHz 50w
4143.6KHz 150W
8291.1 KHz 150w
12429.2KHz 150w
16587.1KHz 150w
22124.1KHz 150w

垂直型アンテナ

双扇型アンテナ

RG51A型受信機

逆L型アンテナ

1989/4/3 開局

	三崎海岸局	福岡海岸局
呼出名称	三崎ヨット	博多ヨット
場所	三浦市油壺	福岡市立ヨットハーバー
	35° 09' 16" N	33° 35' 14" N
	139° 37' 20" E	130° 18' 53" E
住所	三浦市三崎町 小網代 1006	福岡市西区小戸 3-58-1
電話	0468-82-5556	092-881-6207

VHFについて

この度、当協会の海岸局に対して念願の国際VHFが許可になりましたので、この機会にVHFについて説明致します

VHFとは

VHFとは単に無線の周波数表示のことで、これには

30MHz (メガヘルツ) から 300MHzまでの周波数をいいます。一般のFM放送やテレビ放送もVHFを使用してあります。その電波の性質は短波 (通常HFと表現) よりも直線的に電波が飛んで行きますので、地上では短距離の見透し間で使用、上空では航空通信や宇宙通信にも利用されています。帯域が短波に比べ広い為FMと云う音質の良い方式が使用出来ませんが、この方式は混信に弱いのも特徴で、使用に当たっては注意が必要となります。国際VHF帯とは

VHFの中で国際的には航空用と船舶用のVHF帯があり、これらは各々国際的に共通の周波数を使用して他国でも同一の設備で運用が出来るように国際的に統一を図っております。但し船舶と航空機とは違う周波数を定めていますが、NORC (ORC) が定めているいるEPIRB (Bタイプ) は航空用の周波数を使用しております。現在船舶用国際VHFには前部で88chあり各チャンネルは国際的に用途が決められています。

現在ヨットに許可になっているchは次の通りです。

- 6 ch 船舶相互間の通信用
 - 8 ch 船舶相互間の通信用
 - 12ch 港務通信を行う海岸局とヨット間の通信用
 - 14ch 港務通信を行う海岸局とヨット間の通信用
 - 16ch 呼び出し及び遭難、緊急、安全通信用
 - 23ch N T T電話回線通信用
 - 24ch N T T電話回線通信用
 - 25ch N T T電話回線通信用
 - 26ch N T T電話回線呼び出し用
 - 27ch N T T電話回線通信用
 - 28ch N T T電話回線通信用
 - 68ch 国際航海及び国際レースに参加するヨット用
 - 71ch NORC海岸局とヨット間の呼び出し及び通信
 - 72ch 国際レースに参加するヨット用。ORC推奨
- 以上のチャンネルがNORC会員艇には最大25Wまでが許可になります。

NORC海岸局の割当

- 71ch 三崎ヨット海岸局 (4月20日開局済み) 20W
 - 博多ヨット海岸局 (4月3日開局済み) 25W
- 残念ながらフェリーポートと共用の為、混信には要注意。通話距離は海岸局を中心に約40Mがサービスエリアです。

ヨット用の機材について

現在NORC事務局で25W GRE社製の無線機とサガ電子製のアンテナを実費で頒布しております。(担当小山)

- GRE 25W国際VHF無線機 75,000円
- GRE 5Wハンディ無線機 72,000円
- サガ電子VHFアンテナ 6,500円

上記の5Wのハンディ機は単独では免許が取れません。

必要な場合は25W機と併設で申請が出来ますが、不要の場合はもちろん25W機のみで構いません。

工事についてはアマチュア無線をやっている人や多少の知識のある方は自身で工事出来ます。現に仙台の方は自分で工事から申請をして取得しました。簡単な方法は近くの工事店に依頼して工事と申請をも任せるのがよい方法です。関東地域では三浦市の三崎電気が扱っております。この場合工事費 (約5,000円/h) と申請手数料が別途必要になります。しかし、調整箇所がありませんので他の無線機に比べると安価です。又一般に市販している機材を使用しても何等差し支えありません。但し、認定機種であることと使用する電源電圧に注意して下さい。ヨットのバッテリーは殆どが12Vになっています。外国等で購入したもので例え日本性であってもそのままでは許可になりません。外国製でも許可をとる事は可能ですが、費用と時間が掛かる為、返って不経済でお勧め出来ません。

ヨット用VHFの申請について

ヨット用といえども国際的に通用する無線局ですから各地方の電気通信監理局に申請をし許可を得なければなりません。申請は工事店に代行して貰うのが一番簡単な方法ですが、経費を省く為、自身が行うことも出来ます。自分で申請をする方法は事務局に手引書を用意しましたので、そちらを参考にして下さい。但し、NORCの会員艇であることが必要で会友艇では許可されません。免許を取得する為にはNORCの発行する加入証明書が必要な為です。

オペレータの資格については

国内のみで使用する場合は 特殊無線技士甲

外国でも使用する場合は 特殊無線技士国際級

が必要で、何れも国家試験ですが試験内容が易しくなりましたので特別な無線知識が無くとも取得できますし、委員会では年2回の講習会を開いて手助けをしております。

N T T電話接続サービスについて

N T Tの電話への接続が上記のchを使用して出来ますが関東地域では南は大島、下田付近までと、関西地域は神戸を中心として約40Mのエリアを対照にサービスを行っています。使用に当たっては予めN T Tとの契約が必要で、申し込みには所定の用紙に記入の上、無線局の免許申請前にN T Tと契約をしますが契約料金は不要で、通話料金のみが経費とります。所属マリーナが上記の神戸、横浜以外の地域でも契約は出来ます。陸上との電話接続は自動ダイヤル方式とは違い船舶用交換台を呼び出して手動で接続されます。コレクトコール、国際通信も可能ですが公衆電話は陸上からのコレクトコール以外使用出来ません。

陸上の一般加入電話からのヨットへの呼び出し申し込

みは

関東地域 045-201-2951 横浜電話

関西地域 078-371-2951 神戸電話

但し、陸上からの呼び出しを受けるヨットは上記26chを受信していなければ接続出来ません。ヨットからの申し込みは26chで横浜、神戸電話を呼び出して指示されたchで通信をします。陸上の電話は送話信、受話が同時に出来ますが、船舶電話は無線機を使用しますので送信、受信を交互に繰り返して通信を行い送受同時通話は出来ません。

その他のVHF (UHF) 無線機

NORC以外の団体では小型船安全協会の400MHz、一般プレジャーボート用の40MHz、コミニティホーンマリネットフォーン、自動船舶電話等があります。もちろんヨットも任意に加入出来ます。それぞれ特徴があり、オペレータの資格が不要のものもありますが、一般的には資格の不要なものはコストが高くなります。何れも国際VHF以外は日本国内独自のもので、国際的には通用しません。

国際VHFの使用方法

全ての通常船舶は16chを常時受信をしており、16chで呼び出し又は応答した後、通信チャンネルに変更して通信を行い、通信終了後は16chに戻して受信状態にして置くのが通例です。

ヨット用海岸局は16chを使用せず直接71chで呼び出し、通信を行いますので、ヨット側は工夫が必要です。

又電話呼び出しが有りそうなヨットは26chも受信しなければならず、更に一般の船舶や海岸局との呼び出し応答は16chですので、場合によってはこれも受信しなければなりません。3台の受信機を持っていれば問題は無いのですが、それも不可能でしょう。よって次の様な要領で受信を状態しておくのがよいでしょう。

受信chは 16ch一般応答、呼び出し用

26ch電話用呼び出し応答用

71chNORC海岸局の呼び出し応答、通信

以上の3chの受信で特別指定がある場合を除き、次の様に使い分けることを提案します。(暫定)

NORC海岸局から20M以内では71chとする。

それ以外では16chとする。

GRE社のものはプライオリティ機能で自動的2chを切り替えて受信出来るので16chと71chをセットする。電話接続の出来るエリアで電話の掛かる可能性がある時は26chを適時受信することとする。

国際VHFの今後

この国際VHFは一般本船、大型漁船は殆ど搭載していますし、特にアメリカの領海に入る場合は全ての船舶は義務付けられています。現在欧米のレースではスタート時のリコールの通報や局地天気予報のサービス等も

行っております。三崎ヨットの場合は整備が済み次第、週末祭日の昼間、及びレース期間中を通信サービス時間とする予定です。加入艇が増加した場合は専従オペレータを置き毎日のサービスも可能ですが、現状の予算では週末を中心とすることが妥当でしょう。それ以外の時間では、NTTのサービスエリアでは電話接続を利用して下さい。

今後、予算が許せば各支部単位、フリート単位で小型の海岸局を設置し、ヨット陸上間の連絡、レース運営連絡や港の出入りの連絡等に便利に使用できます。又、作業船に設置すればコミッティボートとして陸上のコミッティとの連絡が楽になります。

無線アレルギーを持つ人が多いようですが、線の無い(無線)連絡方法は大変便利なシステムですが、使用する側も手軽に使用するようでなければ意味が有りません。機材の価格にしても、現在のNORCの頒布価格は比較的廉価(アマ無線機材と同程度)になり、今後需要が増えれば益々廉価になっていくでしょう。

既存VHF設備に71chを増設する場合

既にVHFを装置し、今度NORC用の71chを増設する艇でNORC配布の機材を使用している場合は何等手を加える必要がありません。しかし申請と検査は必要です。その場合EPIRBをも申請をすると手間が省けます。工事店手数料を除き法定変更手数料金次の通りです。

変更基本料金 9600円

71ch追加分 5300円

EPIRB追加 3700円 合計18,600円

但し、EPIRBの機材費が別途60,000円掛かります。EPIRBについては現在事務局で配布しておりますが、一般市販品は多少安く手に入るようですが(350\$)、正規に免許をとる場合は測定が必要な為返って手数料が高くなります。以上、不明な点は事務局又は通信委員まで。

緊急連絡(ロラン局の変更について) 通信委員会

一般に公表されて居りませんでしたが、この程調査の結果、昭和62年7月17日よりロランCの日本チェーン(9970)のZ局がヤップ島からグアム島へ移転しました。これに伴い、使用中のロランCの機材によってはデータの修正等を行う必要があります。但し、昨年新品で購入したものについては対策がされておりますが、それ以前に購入された機材については、購入店又は製造会社に至急連絡の上、改造及び調整をして下さい。日本の沿岸で使用する場合は誤差は少ないですが、南へ行くほど誤差を生じます。詳細は各メーカーに問い合わせして下さい。

頒布物品

THE OFFICIAL VTR

JAPAN CUP OFFSHORE SERIES 1988

制作：(株)日本外洋帆走協会

定価：5000円（送料500円）

ご希望の方は電話かハガキでお申し込み下さい。VHSまたはベーターどちらかご指定下さい。代金は下記へお振り込みお願いします。

申し込み先

〒106 港区西麻布2-23-7 田村方

電話 (406)8219 道津千恵子

振り込み先

住友銀行 麻布支店 普通預金

口座番号 114627 ドウツチエコ



ルール関係頒布本リスト

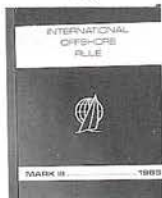
① IOR

(INTERNATIONAL OFFSHORE RULE)

IOR計測のルール。レーティング算出のための計測点の規定や計算式が記載。

1989年用 (1985年版で1988年11月までの改正を含む) (英文=2,500円：発行ORC)

①



② ORC特別規定

(SPECIAL REGULATIONS GOVERNING OFFSHORE RACING)

ORCによる安全に関するルール。レース種別ごとの必要な安全備品や構造上の規定が記載。
(英文=1,000円：発行ORC)

②



③



③ レベルレース規定(グリーンブック)

(RULES FOR THE WORLD CHAMPIONSHIPS OF THE LEVEL RATING CLASSES)
レベルレース (1ton, 3/4ton, 1/2ton, 1/4ton, 1/8ton) に関するルール。各クラスの艇の設備・乗員数・レーティングリミット等やレースの条件が記載。

(英文=1,000円：発行ORC)

国際VHF無線機頒布について

●MR-2001固定式国際VHF無線機
出力：24W/1W切り替式、電源：12.5V、重量：2.2kg、価格：77,300円（附属品含む）

●MR-1001携帯型国際VHF無線機
出力：4W/1W切り替式、電源：11V、重量：0.6kg、価格：74,200円（附属品含む）

●国際VHF常用アンテナ
メーカー：サガ電子工業、重量：180kg、価格：6,700円。
*ご希望の方はNORC本部事務局まで。

フリート紹介

■
関東支部■
葉山フリート
(錨摺の巻)■
三浦三生

錨摺港に係留されたクルーザー群



「日本ヨット発祥の地」の看板が立つ

J R横須賀線逗子駅から（別に京浜急行新逗子駅からでも、自家用車で来てもかまわないのですが）海岸廻り葉山行というバスで「錨摺」で下車すると目の前に「日本ヨット発祥の地」と云う看板が目に入ってきます。

「何時、誰が、どんな歴史的事実をもって、ここを日本のヨットの発祥の地と決めたんだ！」なんて固いことはいっことなし、諸兄に御不満があらうとなかろうと、決めてしまえばこっちのもの。

マンジュウ屋だって、元祖の名乗

りは早くあげた方が勝ち。あとの方は本家とか、開祖をお名乗り下さいと云わんばかり。これは観光協会の仕業だと思うのですが……（気にさわったらお許しあれ。）

さて、ご承知の方もあると思いますが、関東支部葉山フリートはふたつのハーバーに分かれております。

一つは私も艇を置いている錨摺港。もう一つは商業マリーナの元祖ともいえる葉山マリーナです。（日本マリーナ発祥の地という看板はありません。念のため。）

錨摺とは「アブズリ」とも「アブ

ズル」とも呼ばれています。地元の人でも混用していますから、どちらでも一向にさしつかえありません。この地名の由来は「昔々源頼朝がこの地を訪れた時に、道が細くけわしく、馬のアブミを山腹に摺ったところからつけられた」といわれます。しかし、近頃は「葉山マリーナ」のフランス料理、「日影茶屋」の日本料理、「チャヤ」のケーキ、マレー・ド・チャヤのこれまたフランス料理など、ヨットにあまり関係のないギャルやオバタリアンに人気上昇の地でもあります。

というわけで（なんでという訳か、は判りませんが）、今回は、葉山フリートの中の鑑摺ハーバー分駐隊について御紹介いたします。

鑑摺港は県営の漁船とプレジャーボートが混在する港です。それも昨日今日そうだったのではなく、初めから一緒だったのです。今頃、漁港の活性化のために水産庁あたりが漁港にプレジャーボートを、なんていうのは遅いって言うの！ もっとも現在共存共栄という訳ではありませんが。

もともと、ここは岩陰の小さな船溜だったところを、堤防でかこったところなんです。いつからここにヨットが置かれたかは正確には判りません。

明治時代という人もあれば、大正だという人もあります。とにかく、逗子、葉山あたりに別荘をお持ちの方がヨットを置いたのが最初でしょう。一説によると外国人であったということです。クルーザーらしいクルーザーが出現する前には〔6メートル〕級のフリートがあったようで、戦前の幻の東京オリンピックにそなえてレースをしていたということです。最初の大島レースもこの〔6メートル〕級がここをスタート／フィニッシュ地にして行なわれたということです。もちろんNORCが生まれる前の話です。さて話は変わって終戦後、お定まりの進駐軍の人々が、あるいは挑発し、あるいはは

建造して、さまざまなタイプのクルーザーをここに置きました。これらの人々のうち何人かは日本外洋帆走協会の前身に参加して、フリートらしくなったわけです。そして、その人たちが帰国するにつれて日本人のオーナーが一艇また一艇とふえて来たという次第です。

つい先頃まで、100番台の前半のセイルナンバーを持つ（ご承知のように関東支部は101番から始まりました）、〈ヨーヨー〉、〈アルバトロス〉などが浮いていましたが、いまでは一艇もなくなりました。

しかし、古い港だけに艇が変わっても人は変わらず、NORC初期のメンバーもよく顔を見せています。と同時に、NORCの公式レースに出る艇はほとんどなく、年に一度の大島レースの支援だけが、NORCとのかかわりというのが現状です。

しかし、それだけに本当に海を楽しむのぼのとした雰囲気を楽しめるヨットライフを送っています。

ハーバーとしては、NORCに入っている艇も、そうでない艇も一緒になっていくつかの行事を行なっております。

まず夏の逗子の花火大会にあわせてのバーベキュー大会。なにしろこ

の花火は岸壁から数100メートルのところで打ちあげられるのですから見ごたえがあります。この時、始めのうちは各艇ごとに酒をのんでいても、そのうち、焼方のうまい肉を求めて、人を求めてあちこちに移動がはじまり、ゲストを含めてどこの誰か判らないくらい楽しい交歓会になります。そして、夏の終りには地元の子供を招待してのセイリングとパーティ。オジサンも子供に帰つての盛りあがりです。

つづけて10月の山口杯レース。このレースは、昨年は江の島ウィークに合流してしまいましたが、日本ヨット界の功労者山口氏を記念したものです。

これらの行事は、フリートとしてではなく言い出した人が音頭をとって計画し、それに賛同した人が参加するというようなスタイルをとっています。

これらの行事の時には是非おいで下さいといいたいのですが、残念なことに港が狭く、ゲストバースもありませんので艇でおいでいただくわけにはいきません。おいでになればあの官僚的な声で「そのヨット！ 港に入ってはいけません！」というカンゲイをうけることは確実です。



この港にはヨットと漁船が同居している

西洋ヨット事情

歴史に甦る〈DE LIEFDE〉

ヴァンデスユタット大橋且典(抄録) 三木貞守



東京駅の近くにある〈デ・リーフデ〉の模型

200年間に606隻も！

今から390年前の1600年4月、大分県の臼杵湾北部の佐志生に漂着した220フィートのオランダ帆船〈リーフデ〉号。ロッテルダムを出港した時の110人のクルーの生存者は24名に過ぎず、想像を絶する非情、過酷な探検と開拓の航海でした。

その時、大阪城にいた徳川家康が東インド会社の航海士、ウィリアム・アダムスを引見、事情聴取しているが、彼が按針祭で著名な三浦按針であり、後に幕府の通商顧問として招かれ、日本橋三越近くの邸宅跡は、現在史跡になっています。

オランダ帆船はその後、1609年に平戸、1641年に長崎の出島に来航、以来1641～1847年の間に実に606隻に及び、厳しい鎖国の江戸時代に秘められた、知られざる友好と交易の歴史を、先日のおランダ展のとき、マッカム焼窯元のフーク氏より直接教示を受け、感動しました。

日本史には登場しない、長崎の出

島での交易と共に、蘭学を通じて西欧文化や芸術、化学や医学の新知識が伝えられたのです。

NORCのシニア会員の方は、20年程前に24フィートスループの登録艇〈LIEFDE〉が油壺に浮かび、また按針祭での伊東港で、交流されたと思います。

400年以前の帆船のことを各種資料で特定することの困難さを、オランダ大使館文化部の芦塚さんに学んだ後、荒々しいまでに勇壮な全長2メートルのモデル〈デ・リーフデ〉号の勇姿と対峙したのは、丸の内中通りのプロムナードでした。東京駅南口、中央郵便局の前を直進150メートル、丸ビルと郵便ビル間の反対側、三菱電機本社ビル拓銀の前の歩道橋にこのモデルシップがあったのです。

その由来は、オランダ王国政府の代表として、ファン・アット首相が昭和55年に来日した時に日本政府に寄贈されたものと聞きます。

大橋且典ヨーロッパ修業

名古屋大学ヨット部主将を努め、第1回沖縄～東京レースで優勝した〈チタIII〉のヘルムスマン。その後外洋レースにのめりこんでいく。

本職の造船設計は、横山晃氏の事務所です。初歩を学び、その後、「何でも見てやろう、経験してやろう」と雄飛した先が、オランダの誇るヨットデザイン界の巨匠、E. G. ヴァンデスユタット事務所だった。

1982年沖縄～東京レースのファーストホーム艇〈エビキュリアン〉(全長40フィート)は、彼の代表作品のひとつとして高い評価を受けた。

「耐航性のあるオールラウンドな性能」という設計思想を求め続けた巨匠の伝統を継承する大橋且典さんは現在、広範囲な設計活動を行っています。また、修行の場として、ヨーロッパのヨット事情を肌で直接吸収した大橋さんは、本部計測委員会やIMS推進のコミッティとしても活躍中です。



ジェノバ・ボートショーより



ジェノバ・ポートショーより

ジェノバ ポートショー

ジェノバと言えばコロンブス、それとヨーロッパ最大のポートショーが有名です。イタリア北部、ミラノやモナコにも近いところがジェノバです。

ミラノからはプリンチーペ駅で降りると、駅前広場にコロンブスの像が見られ、ローマ方面からはブリニョーレ駅となり、小ぶりの凱旋門を横に見て真っ直ぐ海岸へ、ジェノバ港は大きくはないが何となく、神戸中央突堤回りを連想させる穏やかな港です。

港口近くのショー会場の構成は、ヨーロッパ各地のポートショーと異なり、フローティングショーと館内ショーの並行展示、特にモーターボートが多く。海上には60~100フィートクラスがずらりと並び、見込み客を乗せて港外を試乗させます。しかし、このジャイアント達はただ大きいだけで、特別に凝った造りのものは以外と少ないのです。

一方、セイルボートはパワーボートの1/3程度と少ないのですが、それでもイタリア国内のメーカーに加えて、ベネトー、ジャスー、デヘラー等の大所は揃って出展しており、わ

りと景気の良い話が聞かれ、さすがに客層は厚い感じです。

スワンのナウター社へ

氷雨に濡れる10月、ヘルシンキを経由としてピエタルサリー着。フィンランドの北緯61度のところで、北極圏はすぐ目と鼻の先にあります。ハンブルグのポートショー会場で、これからスワンのナウター社に行くと言すと、周りのドイツ人達が、あそこは寒い、防寒具は大丈夫かと、真剣に心配してくれました。

空港でナウター社のモニカ嬢の明るい笑顔に迎えられホッとしましたが、彼女はアメリカのセイルメーカーに勤めていたので、英語は達者、造艇にも非情に詳しい美人でした。フィンランドの国民的デザイナーのエイベン・スティールのお嬢さんで、子供の時からヨット造りを手伝っていたそうです。

大規模で高級大型ヨットを量産しているナウターは、世界広しといえどもここだけだと思います。生産総額で比較すると、フランスのベネトーやジャスーには及ばないが、ドイツのデヘラーと肩を並べています。

ナウター社の場合、普通の量産

メーカーや大型艇ビルダーとは、工場の様子が明らかに違い、特に顕著なのは内装工事用の工場です。

小型艇の量産ラインでは、艇自体の背が低いので、コンクリート床の上を、艇とそれを囲む作業用のプラットフォームが並んで動いていきます。

ナウターの工場では、艇自体が大型で背も高いので、工場の一棟全体にきっちり収まるプラットフォームを作り、デッキから上を出して艇体を据えるのです。一見2階建てで風で、上階では内装作業、地下室風の階下附近では、下まわりの工事を進めています。

量産ではあっても、高級大型ヨットですから、オーナーの注文にはかなりフレキシブルに対応しているようです。船内配置やデッキアレンジメントへのスペシャルオーダーはもとより、水線下部分でもシャローキールあり、シールキールあり、中には鉛キールの中心に大きな窓を空けて重量の調節をしているものまであり、驚きでありました。

ピエタルサリーは北の街

社員食堂で、とてもフィンランド製と思えない程おいしい昼食を戴いたあと、モニカ嬢の案内で市内観光となりました。

ここピエタルサリーは、ボスニア湾を隔て対岸はスウェーデン。人口1万位の小さい町で、スウェーデン人入植当時の古い木造の家並みが残る一角は、何の変哲もないペンキ塗りの掘立て小屋です。ここで零下何十度の厳冬を過ごすとは聞くだけで恐ろしい限りです。会話や標識もスウェーデン語が一般的なのには驚きました。

ピエタルサリーのヨットクラブは、割としっかりした造りのクラブハウスがあり、人の気配はなく、空地に上架されたクルーザーが並んでいたのが妙に印象的でした。

アメリカス・カップ1991に向けて 「ニッポンチャレンジ」の活動

ニッポンチャレンジ海外参戦

ベースキャンプのオープン1周年を迎え、連日充実したトレーニングに励むクルーは、世界のトップクラスの選手の中でいかに戦うかを問うため、世界8大マッチレースのうち1989年の第4戦オーストラリアカップ及び第5戦リバティーカップに主催者よりの招待選手として参戦致します。

マッチレースは各主催者が世界的レベルにいる選手を抽出し、8~10チームに対して招待状を送るシステムがとられています。

今年に入りニッポンチャレンジでは、'89年第1戦ホンコンカップ(0勝7敗)、第2戦コングレッションナルカップ(3勝6敗)と徐々に勝星をあげつつあり、大きな期待をかけての参戦となります。

■オーストラリアカップ(豪洲・パース)

日程 5/22-5/28 スkipパー
南波誠他5名。

出場チーム 10チーム クリス・ディクソン(NZ)、ロッド・デービス(NZ)、ピーター・ギハモア(豪洲)、エーディー・オーエン(英国)、ラッセル・クーツ(NZ)他。

■リバティーカップ(米国・ニューヨーク)

日程 6/28-7/2 スkipパー
南波誠他4名。 出場8チーム

5月のベースキャンプでのトレーニングは、クリス・ディクソン氏(NZ)、ロイ・ディクソン氏(NZ・クリスの父)他、ニュージーランドのクルーを招聘し「ボートスピードアップ」をテーマに実戦マッチを行い、また同時期にニュージーランドのオールブラックス(フットボールチーム)トレーナーのジム・ブライヤー氏によるフィジカル・トレーニングも実施します。

ジム・ブライヤー氏はオールブラックス及び1987年のニュージーランドのア杯初挑戦のクルーを体力面で作り上げたトレーナーとしての実績を持っています。ニッポンチャレンジのトレーナーとしては2度目の来日となります。

IORの世界でもクルートレーニング アドミラルズ・カップ参戦

IORボートレースの最高峰としてヨットマン注目のアドミラルズ・カップレース(英国7/23~8/1)にニッポンチャレンジでは2チームを編成し参戦致します。これはすでに18ヶ月以上も合宿を続け、

基礎技術を作り上げたクルーのヨットマンとしての幅を広げる目的と次回アメリカズ・カップ採用艇

「ニューアメリカズカップクラス」がこれまでの12m級ヨットよりパワフルで敏捷な性格を持っており、IORボートの軽快な走りの中でクルーワークを作り上げるための参戦となります。

ベースキャンプでの見学は

[月~土10:00 ~16:00]

自由に出来ます。

但し 残念ながらこの時間帯は大半海上(三河湾)でのトレーニングとなっております。

住所 愛知県蒲郡市三港町1035

(蒲郡駅徒歩5分)

TEL 0533-67-1148

第15回オレンジカップレース成績表

セーラー	艇名	艇種	第1レース		第2レース		第3レース		第4レース		TOTAL	総合				
			着順	得点	着順	得点	着順	得点	着順	得点						
3803	SIESTA	YOKO-40	4	3	52.00	3	2	53.00	2	11	66.00	3	4	61.20	232.20	1
3999	EMI	YOKO-33	11	7	48.00	15	15	48.00	9	2	79.50	12	2	63.60	231.10	2
3926	HEART	YOKO-38SR	14	10	45.00	14	8	47.00	18	10	67.50	14	3	62.40	221.90	3
3412	CITY BOY	X-ITON	5	4	51.00	4	4	51.00	10	19	54.00	1	1	65.10	221.10	4
3533	WIZARD	HITWC 1/2	16	11	44.00	22	11	44.00	16	6	73.50	18	6	58.80	220.30	5
3553	SWING	FARR-43	1	2	53.00	1	1	54.25	1	17	57.00	2	10	54.00	218.25	6
3737	FIDELIA	TAKA-30	23	17	38.00	20	9	46.00	17	5	75.00	20	8	56.40	215.40	7
2211	CALINO	YOKO-40	7	8	47.00	5	6	49.00	8	16	58.50	4	5	60.00	214.50	8
3669	I'M SORRY	YOKO-40	6	6	49.00	8	7	48.00	6	14	61.50	7	9	55.20	213.70	9
3201	SEIHAHO	TAKA-30	17	12	43.00	23	18	37.00	19	9	69.00	19	11	52.80	201.80	10
6911	PUFF MAGIC	J-29	18	19	36.00	16	14	41.00	13	12	64.50	15	12	51.60	193.10	11
2857	BAKUGUJI	IKE-34	PMS	PMS	4.00	13	12	43.00	11	3	78.00	13	7	57.60	182.60	12
3852	BLUE SUNSHIN	YOKO-33	15	15	40.00	18	17	39.00	12	4	76.50	21	37	21.60	176.10	13
2333	TOGO	TAKA-44	2	5	50.00	2	9	52.00	5	21	51.00	6	36	22.80	175.80	14
3215	DONKY	KIHA-42	8	9	46.00	12	30	25.00	7	18	55.50	9	14	49.20	175.70	15
3537	WILL	FARR-40	3	1	54.25	6	5	50.00	4	13	63.00	PMS	PMS	8.40	175.65	16
3571	CROW	TAKA-26	35	20	35.00	44	40	15.00	21	1	81.38	41	30	30.00	161.38	17
3445	WAKE UP	YOKO-30N	27	26	29.00	36	38	17.00	20	8	70.50	31	28	32.40	148.90	18
3891	HIKARI	YOKO-32	33	35	20.00	37	43	12.00	14	7	72.00	22	20	42.00	146.00	19
3279	SACHI	YR-34	20	27	28.00	RET	RET	6.00	15	15	60.00	16	21	40.80	134.80	20
3950	POISSON ROUGE	TAKA-1/8	39	16	39.00	40	24	31.00	DNF	DNF	10.50	44	13	50.40	130.90	21
4097	AN	X-119	12	37	18.00	10	21	34.00	3	20	52.50	5	35	24.00	128.50	22
3607	PENELOPE	YR-30	21	18	37.00	24	23	32.00	DNF	DNF	10.50	23	16	46.80	126.30	23
3182	NENE	NAKA-295	28	21	34.00	27	20	35.00	DNF	DNF	10.50	34	17	45.60	125.10	24
4016	ROKUBEI	Y-30S	26	25	30.00	29	25	30.00	DNF	DNF	10.50	24	15	48.00	118.50	25
3540	BAFFI	YOKO-39	10	14	41.00	11	28	27.00	DNF	DNF	10.50	11	24	37.20	115.70	26
2264	NORA	J-29	19	23	32.00	21	22	33.00	DNF	DNF	10.50	17	22	39.60	115.10	27
3323	RYUSEI	YOKO-31	24	22	33.00	31	29	26.00	DNF	DNF	10.50	28	18	44.40	113.90	28
3721	FAIRY	YOKO-30	PMS	PMS	4.00	19	10	45.00	DNF	DNF	10.50	29	19	43.20	102.70	29
2929	ARGONAUT	TAKA-26	30	24	31.00	43	36	19.00	DNF	DNF	10.50	40	25	36.00	96.50	30
3020	SCARECROW	YOKO-32	25	28	27.00	26	26	29.00	DNF	DNF	10.50	26	31	28.80	95.30	31
2867	TOUNEI	TAKA-32	31	29	26.00	34	35	20.00	DNF	DNF	10.50	33	23	38.40	94.90	32
1203	KORYU	YOKO-30	32	32	23.00	32	33	22.00	DNF	DNF	10.50	32	27	33.60	89.10	33
3287	PAT CAT	YOKO-43	13	36	19.00	9	13	42.00	DNF	DNF	10.50	10	41	16.80	88.30	34
3826	CLARIS	J-24	PMS	PMS	4.00	26	19	36.00	DNF	DNF	10.50	38	26	34.80	85.30	35
3723	VENT VERT	YOKO-31	38	31	24.00	30	27	28.00	DNF	DNF	10.50	37	38	20.40	82.90	36
3302	TRYANGLE	HITWC-34	22	30	25.00	25	31	24.00	DNF	DNF	10.50	25	42	15.60	75.10	37
3977	MINI ZULU	ZULU-1/8	43	40	15.00	46	41	14.00	DNF	DNF	10.50	45	29	31.20	70.70	38
3357	SPICA	YOKO-40	9	13	42.00	17	32	23.00	DNC	DNC	1.50	DNC	DNC	1.20	67.70	39
3738	PAL MAX	YOKO-46	PMS	PMS	4.00	7	16	39.00	DNF	DNF	10.50	8	45	12.00	65.50	40
3775	OCTOPUSSY	YOKO-32	34	34	21.00	35	39	16.00	DNF	DNF	10.50	35	40	18.00	65.50	41
3995	TAKATORA	YOKO-32	37	41	14.00	41	45	10.00	DNF	DNF	10.50	30	32	27.60	62.10	42
3455	ASAKAZE	NICO-30	RET	RET	4.00	33	34	21.00	DNF	DNF	10.50	36	33	26.40	61.90	43
3914	KIKILALA	FARR-1/2	41	44	11.00	38	42	13.00	DNF	DNF	10.50	39	34	25.20	59.78	44
2568	WING	TAKA-1/8	42	42	13.00	45	37	18.00	DNF	DNF	10.50	46	43	14.40	55.90	45
2311	BLUE WAVE	TAKA-34	29	33	22.00	39	46	9.00	DNF	DNF	10.50	27	44	13.20	54.70	46
2531	WU	YOKO-1/3	44	43	12.00	47	47	8.00	DNF	DNF	10.50	47	39	19.20	49.70	47
3353	MOANA	X-79	38	39	16.00	42	44	11.00	DNF	DNF	10.50	42	46	10.80	48.30	48
2862	KATANA	J-24	40	38	17.00	RET	RET	6.00	DNF	DNF	10.50	43	47	9.60	43.18	49
3316	LE VERSEAU	YR-30	RET	RET	4.00	DNC	DNC	1.00	DNC	DNC	1.50	DNC	DNC	1.20	7.70	50
3566	TWO OF A MIN	EUREKA	RET	RET	4.00	DNC	DNC	1.00	DNC	DNC	1.50	DNC	DNC	1.20	7.70	51
2626	UMPU TEMPU	DUB-23	DNC	DNC	1.00	DNC	DNC	1.00	DNC	DNC	1.50	DNC	DNC	1.20	4.70	52
2689	COW BELL	J-24	DNC	DNC	1.00	DNC	DNC	1.00	DNC	DNC	1.50	DNC	DNC	1.20	4.70	53
3009	RAMBLING ROS	YOKO-31	DNC	DNC	1.00	DNC	DNC	1.00	DNC	DNC	1.50	DNC	DNC	1.20	4.70	54

強風下の初島卯月レース

報告

帆走委員長

三宅智久



初島卯月レースのスタート風景

毎年、この初島卯月レースは出場艇数が多いのだが、今年も47艇のエントリーとなった。4月1日、前日よりの雨も上り低気圧も東へ抜け、絶好のレース日和りとなった。

スタート海面では、南西の7m前後の良い風が吹き、スタートラインも全艇同時スタートのため長めに設定し、準備完了。5分間…1分前とスタートが近づくにつれ、アウターマークから各艇きれいに並び、ジャストスタートとなるかに見えたが、10秒程早く、相当数がラインを切ってしまうゼネラルリコール。残念！

早速、フラグ、フォーンにてゼネリコを宣言するも、アウターマーク寄りの艇は、入れ込み過ぎか、気が付かずドンドン行ってしまう。こんな時は、コミッティーに機動性があれば……と嘆くが、とにかく全艇の戻ってくるのを確認し、25分の遅れにて再スタート。二度目は全艇きれ

いにスタート。但し、二度目はラウンド・ザ・エンドルールを適用したが、この1分前の信号をスタート信号と間違えスタートしたり、リコールの解消方法を知らない艇がいてコミッティーを驚かせた。

とにかく全艇無事スタートし、コミッティーは一段落。しかし、午後より西南西に風が振れ、20m程に吹き出したため、16:30フィニッシュラインを設定し、待っていると17:00頃より、＜海太郎＞、＜N I N J A＞がマッチレースの様にファーストホームを争って、フィニッシュラインに突っ込んで来る。激しいデッドヒートの末＜海太郎＞が2秒先着、夕焼けの中の見ごたえのあるトップ争いであった。

その後西南西の強風に乗り各艇が続々とフィニッシュ。これは早くレースも終り楽なコミッティーかなと期待したが21時06分＜H O L I D

A Y＞のフィニッシュ後＜海援隊＞がフィニッシュしてこない、各艇の帰着申告によると、途中20m程の風に吹かれたとことで心配したが、午前1時30分頃リタイヤし、葉山入港との連絡が入った。

無事レース終了。コミッティー一同安心してフィニッシュ後のパーティー会場へ向かった。

今回のレースは風も強く海も悪かったせいか、リタイヤ艇も多かったが、それ以上に網代崎の東端南側を通り失格した艇や帰着申告をしなかったり、遅れた艇等があり、今後各艇ともこうした基本的なルールはスタート前に確認の上出艇して欲しいと思う。

とにかくコミッティーは久しぶりでしたが、ジャッジの周東氏、フリートキャプテンの川久保氏の協力のもと無事務められました。

クラス優勝！我が艇の損害は軽微なり

〈OTSHOSAN〉 井上一典

当初はすべてが順調であった。風速15~18Kt, No.2ジブでのスタート。ボートタック, クローズリーチで初島西端から0.2Mの海上に設定したポイントへと向かう。初島付近での北振れに備へ、針路をラムラインより若干風上にとりながら中間点を過ぎ、しばらくしたあたりから気温の上昇とともに風が落ち始めNo.1へとジブチェンジをする。

目前では〈サエラ〉がライトジェノアを展開している。更に前方風下ではリップルがゆっくりと進んでいる。多少のうねりはあるものの長閑な情景である。

このレース展開はスタート前念頭に置いたいくつかの予想パターンの一つでもある『いまの風は若干の強弱を繰り返しながらも夕刻まで続き、気温の下降とともに再び強くなるだろう。夜間は吹くかも知れないがせいぜい25Kt止まり、勝負は後半だ。帰路は今回のキール改造によっ

てもたらされたランニング性能のアップが物を云うはずだ。』との虫のいい予測をクルーに伝える。しかしこの後、海況は一変しレースは思いがけない方向へと進展した。

島に近づくに従って弱くなることになっていたはずの風は真西の強風へと彪変し、以後レース終了まで落ちることはなかった。つまり地型の変化ではなく天気図の変化が大きく起こったのだ。

以後レースは悪戦苦闘のサバイバルゲームの様相を呈し、このなかで初島へのアプローチに卒のなかった艇、および帰路スピランでのトラブルが少なかった艇がそれぞれのクラスで上位を占めたのではないかと思う。

我々も中小のミスはいくつかあったが大事に致らず幸運であった。初島レースは“行って来い”の単調なスピードレースなので面白くないという人がある。しかし、事実がそう

でない事は今回のレースがよく物語っている。往路数回のジブチェンジ、島付近での大きな風の振れ、帰路の豪快なスピラン等々、40Mの短いコースに外洋レースのエッセンスが数多く含まれていた。単純に思えて複雑、何回やっても同じパターンが二度とないこの初島レースへの興味は尽きない。

なお、この度新設された小網代浮標は沖からの視認が難しく、我々回転灯を点けた小船を浮標と誤認した為、自船と危険水域との位置関係が不明となり、強風下でもあり慌ててジャイブして冲出しするなど一時的にパニック状態となり、大きくロスタイムを出した。沿岸の環境そのものが変化したわけではないので、従来の経験を優先させればなんなくフィニッシュ出来たと思う。便利なものでも不馴れなうちは、かえって混乱をきたす典型的な例である。

“優勝”は天使のささやき

〈Kuvera II〉 藤沢武司

進水7年目にして、〈Kuvera II〉(VEN-30)は初めてNORC関東支部レースに出場する事になりました。経緯は、JGYRレースコミティー有志の反省会において、浅野レース委員長(前年度卯月初島レースCRクラス優勝艇〈コルバッチII〉スキッパー)の「悪魔のささやき」から始まりました。

その時のコミティー7名が4艇(CRクラス3艇に6名)に分かれて出場することになり、1月からの舌戦は凄まじく、吹き飛ばしがそのままの強風になったのではと思っている次第です。「今回のレース参

加メンバーは、葉山の名艇〈ゼ・アドラー〉から島本、高橋、芳原各氏の強力トリオと菅谷、内藤、藤沢のオリジナル素人トリオで結成され、強風対策を主とした作戦を立て、1週間前にNo.1, No.2を発注してしまい、暴走族症候群に感染していく自覚症状を感じました。

時間に制約される我々は、いままでクラブレースなど数時間のレースが精一杯であると思っていましたが、時間をやりくりしエイと飛び乗ってしまえばどうにかなるものなのです。CRクラスの皆さん奮って、多くの仲間とCRレースに参加

しようではありませんか。(「悪魔のささやき」)

長時間強風と大きなうねりのなか、フィニッシュラインで頑張られたコミティーの皆様、ご苦労さまでした。また、無所属フリートの艇をご多忙中にもかかわらず、計測してくださいました井上フリートキャプテンと大河原計測委員、ありがとうございました。

一日後の体の痛さに全員「オジサン」を自覚しましたが、「優勝」という言葉がその痛さをスーと心地好く取り去り、「悪魔のささやき」が「天使のささやき」に思えました。



セイル3枚小破で優勝を手中に収めた〈OTSHOSAN〉チーム

初めてずくしでクルーザークラスに優勝した〈KUIVERA II〉チームの艇上より



第1回関東ミドルボート選手権 相模湾に新しい風

関東ミドルボートオーナーズクラブ



風下マーク回航の迫力あるシーン

「多数のミドルンボートが5月のGWの相模湾に集い、過激派（IOR）からそれなり派（CR）までがインショアシリーズを楽しみ、レース後はバーベキューとビールで心ゆくまで、海と人生を語る。」

これが私達のクラブが企画した選手権です。レース内容は、5戦すべてがトライアングルで構成され、そのうち1つを捨てレースとしました。独自の企画として、ヨット業界の人にお世話にならない艇にはベストアマ賞を設けました。

初回の話題は、28艇もが参加したこと、小松一憲選手を迎え3/4トンワールドに挑戦する〈アフロディーテ〉の走りぶり、期待の〈リップル〉、箱守、川島氏で西から攻め

こんだ〈サマーガール〉等の業界艇と、練習量では負けないう〈シルフィード〉、〈サエラ〉、〈BOY〉などのアマ軍団との対決、初のCRによる選手権と、楽しみいっぱいなシリーズになりました。

第1戦：5月3日快晴。10時スタート、南西15ノットの順風、No.1フルメインで28艇が〈アフロ〉をマークして走る。右海面をソツなく走った〈インデペンディンス〉と〈クラウン〉が2位、3位に入る。トップからビリまで15分差の熱戦に終始した。

第2戦：5月3日13時、南西30-38ノットの強風。各艇No.3-4のワンポンでラインを切る。どちらの海面もイーブン。ヒールを殺し、波と仲良くし、練習量の豊富



快晴の相模湾にスピンの花が咲く



快晴・順風下にきれいなスタートが切られた

艇が上位をしめる。〈カリブ〉と〈クラブ〉の好走が目立つ。フリーでのスピンの見れず3レグでフィニッシュ。トラブルで9艇がリタイア、〈セレンドピテイ〉が帰港中3名を人命救助する。連休なのに相模湾にヨット見えぬ。

第3戦：5月4日快晴。2時間の風待ちの後南の超微風でスタート、しかし、微風のため第1マークで終了、右海面を伸した〈海援隊〉が優勝。〈ラハイナ〉が好走し、DSQが5艇もでた。

第4戦：5月4日午後、南の軽風から中風。美しい空

と海に恵まれるが、息つく暇もなくレースは終了、修正で6分差の好勝負で〈アフロ〉の見事な優勝。

第5戦は北東の強風で中止、ラストに賭けた艇には残念な結果に終わった。

終わってみればやっぱり〈アフロディーテ〉でした。

28艇も参加して頂き誠にありがとうございました。お世話になった皆様へのお礼とクラブの主旨は次号で改めて述べさせていただきます。

第一回関東ミドルボール選手権成績表

◇IOR-クラス

順位	艇名	オーナー名	7マ	得点	R	艇種	第1戦	第2戦	第3戦	第4戦	第5戦	合計点	捨戦	捨点	賞
1	AFRODITA	菅野 道	○	75.75	24.26	FAR-3/4	1位 25.25	1位 25.25	3 23	1位 25.25	強風のため	98.75	3R	23	総合優勝
2	SYLPHIDES III	清谷 和行	○	67	22.90	YOK-32S	4 22	2 24	5 21	6 20		87	4R	20	〃2位・ベスト7マ
3	しょうがく坊	神保 和也	○	62	22.82	YOK-32	10 16	4 22	16 10	2 24		72	3R	10	〃3位
4	CAETLA	沼田 尚文	○	56	24.67	X-3/4	9 17	10 16	6 20	7 19		72	2R	16	〃4位・7マ2位
4	写楽	熱田 二士行	○	56	25.19	YAM-34R	7 19	3 23	12 14	16 10		66	4R	10	〃4位・7マ2位
6	海援隊	永田 敬二	○	54.25	24.54	HOL-33	18 7	8 18	1位 25.25	14 12	ノ	62.25	1R	8	〃6位・7マ4位
7	再見	高橋 伸博	○	54	22.53	K-30R	22 4	6 20	13 13	5 21	レ	58	1R	4	
7	TRACER	三宅 晋久	○	54	22.08	TAK-310	11 15	5 21	8 18	21 5	レ	59	4R	5	7マ5位
9	インディペンデンスV	平松 栄一	○	53	23.09	YOK-32SR	2 24	RET 3	14 12	9 17	レ	56	2R	3	7マ6位
10	RIPPLE III	碓 俊弘	○	50	23.09	YOK-32SR	DNC 1	RET 3	2 24	3 23	ス	51	1R	1	
11	HALF TIME	朝河 清	○	49	25.92	YOK-35	5 21	12 14	DSQ 0	12 14		49	3R	0	
12	SERENDIPITY III	中野 昭	○	48	22.62	YOK-31N	13 13	9 17	15 11	8 18		59	3R	11	
13	BASIC	小坂橋博行	○	47	21.58	YOK-28	14 12	DNC 1	7 19	10 16		48	2R	1	
14	・乗III	青山 恒昌	○	42	22.37	YOK-31N	16 10	13 13	10 16	13 13		52	1R	10	
15	PHOEBE	二宮 宏光	○	40	22.49	YOK-31S	RET 3	DNC 1	11 15	4 22		41	2R	1	
16	OTSHOSAN	井上 一典	○	39	22.93	YOK-32S	15 11	11 15	DSQ 0	11 15		41	3R	0	
17	KELONIA	大谷 正彦	○	38	24.12	YOK-33	17 9	16 10	9 17	15 11		47	1R	9	
18	クラブトーン	佐々木義隆	○	37	22.38	YAM-30S	20 6	7 19	17 9	17 9		43	1R	6	
18	BOY	山田 隆	○	37	24.96	YAM-34R	8 18	14 12	DSQ 0	19 7		37	3R	0	
20	SEA CROWN III	植木 正裕	○	27	22.81	TAK-32	3 23	RET 3	DNC 1	DNC 1		28	3R	1	
21	NEFUNOREO	馬谷原宜彦	○	26	22.18	YOK-30	12 14	15 11	DNC 1	DNC 1		27	3R	1	
22	SUMMER BIRL	馬場 益弘	○	24	22.85	YAM-30R II	6 20	RET 3	DNC 1	DNC 1		25	3R	1	
23	ルージュ GIRL	能 秀夫	○	21	22.94	YAM-30R II	DNC 1	RET 3	4 12	20 6		22	1R	1	
24	AMISTAD II	菊地 康文	○	15	22.38	YAM-30S	21 5	RET 3	DSQ 0	18 8		16	3R	1	
25	SAMOA V	大石 巖	○	11	21.86	U-31	19 7	DNS 3	DNC 1	DNC 1		12	3R	1	

特別賞 オールドハルスマズ賞・清谷和行 ベストコーディネイト賞・再見チーム フェアプレイ賞・TRACERチーム 逸米賞・SUMMER GIRLチーム

◇クルーザークラス

1	CAPTAIN CARIBE	坂田 隆	○	18.75	7.20	YAM-30S II	1位 6.25	1 6.25	2 4	1 6.25	22.75	3R	4	CR優勝
2	CORVATSC II	加藤 忠男	○	12	7.32	U-32	2 4	2 4	DSQ 0	2 4	12.00	3R	0	
3	LAHAINA III	佐藤 文昭	○	10.25	7.30	ESPRIDU	3 2	RET 1	1 6.25	3 2	11.25	2R	1	

フリートだより シーボニアフリート

フリートキャプテン 平野喜美夫



さる4月16日(日)15時30分から、シーボニアヨットクラブのクラブハウス2階で、フリート役員会と'89年度第12回関東選手権フリート対抗チームレースに、フリートから出場する艇の編成などのミーティングを行った。

シーボニアフリートは62年、63年度の2年連続でフリート対抗チームレースに優勝している。3年連続してチーム優勝することを目指して、出席者全員で熱心な討議が行われた。その結果、平成元年の関東選手権に当フリートから出場する艇と編成は次のとおりとなった。

Aチーム——〈ハーフタイム〉、〈シルフィード〉、〈アフロディータ〉

Bチーム——〈インディペンデンス〉、〈エスメラルダ〉、〈ラビアンローズ〉

過去2年連続優勝したときの当フリートのチーム編成は、62年度優勝チーム——〈ハーフタイム〉、〈マテンロウ〉、〈ボーイ〉、また63年度優勝チーム——〈シルフィード〉、〈マ

テンロウ〉、〈スーパーウィッチII〉であった。

シーボニアフリートの誕生は、昭和38年にシーボニアが誕生してからであり、25年近くの歴史がある。

現在のシーボニアには、約200艇のクルーザーがあり、NORCの登録艇は平成元年3月現在で50数艇。NORC正会員は168名である。

シーボニアフリートの特別会員には、NORCの副会長である大儀見薫氏 (〈シレナ〉のオーナー)、アメリカス・カップニッポンチャレンジ1991委員会会長でNORC理事の山崎達光氏 (〈スーパーサンバード〉のオーナー)、同じく理事で海事思想普及委員長の朝河清氏 (〈ハーフタイム〉のオーナー)、顧問団議長平松栄一氏 (〈インディペンデンス〉のオーナー)、シーボニアヨットクラブ理事長で、ビッグボートの松田栄夫氏 (〈ビッグアップル〉のオーナー) らがいる。

また、〈ロシナンテ〉(大口眞司オーナー)、〈ケイセブン〉(栗林定

友オーナー) や〈シルフィード〉(蒲谷和行オーナー) らの活躍も目立つ。

'89年度のシーボニアフリートでは、フリート予算でマークブイを購入して、毎月1~2回、レースのための練習に、何杯かの艇が参加している。

また、毎月第1日曜日に、シーボニアにある艇の有志に呼びかけ、“んびりレース”が行われており、当フリートからはフリートキャプテン杯を寄贈し、レース志向艇にとって、レースへの参加機会がより多くなるよう期待している。

'89年度シーボニアフリート代議員などの役員は次の構成である。

平野喜美夫 (代議員・フリートキャプテン)

蒲谷 和行 (バイスキャプテン)

菅野 道 (代議員・帆走委員長)

服部 一良 (クルーザーレーティング委員長)

河口 秀夫 (クルーザーレーティング計測委員長)

仁藤 勝朗 (安全委員長)

藤山 勝済 (代議員)
 岩瀬 慶一 (")
 周東 英卿 (")

大儀見 薫 (")
 戸田 宏 (")
 田中 淳 (")

村本 信男 (")
 多門 信 (")
 北村 勝彦 (")



↑シーボニアフリート役員の面々。
 写真中央がキャプテンの平野氏。
 →シーボニアヨットハーバーとレストラン (↓)



シーボニア概要

- ① 場 所 神奈川県三浦市三崎町小網代1286
 ③ 運営主体 (株)朝日海洋シーボニア事業所
 ④ 開設年月 昭和38年
 ⑤ 施設規模 陸域 51,450㎡, 水域 8,890㎡, 計 60,340 ㎡
 ⑥ 収容能力 陸上保管 350隻, 水面保管 70隻, 計 420隻
 ⑦ 収容隻数 (S 62.8時点)

	ディンギーヨット	クルーザーヨット	モーターボート	その他	計
(陸 置)	16	152	128	40	336隻
(水面係留)	0	57	9	3	69隻
(計)	16	209	137	43	405隻

他にラック45隻 計 405+45=450 隻

NORC 保険デスクより

団体ヨット保険海外
クルーズ契約のご案内

「海外ヨット保険」の契約はお早目に

日本国内を対象にした「NORCヨット保険」のご案内中、海外も対象とするヨット保険への問い合わせや要望を多数の会員から直接お伺いし、「NORC海外ヨット保険」の企画に拍車がかかり、何とかオークランドー福岡「ヤマハカップ」に間に合わせる事ができました。

契約第1号は「セカンドグランス」で、2月末クルーがニュージーランドへ出国前にその保険契約の一切を保険デスクに任せて出発され、保険料算出に必要なレポートがその後次々と決定するというドロナワで、その都度ニュージーランドと連絡をとりながら内容を確定していききました。

参考までに、本ケースの料率は年間14%、船体1千万円で保険料は41万4000円となっております。

また、この保険は船舶保険のために、クルーの傷害は海外旅行傷害保険を併せてご契約いただき、国内のNORCヨット保険と同等の内容にしてスタートいたしました。

「ヒロシマカップ'89」、「'89日本海国際レース」等の海外レース参加艇は、ぜひお問い合わせください。お引受けには、ボトムを含むコンディション、サーベいの受検等、諸資料が必要なため早目に保険デスク宛ご一報を。

団体窓口

NORC保険デスク

東京都千代田区神田錦町1-9 天理ビル フリーダイヤル：0120-024410
東南興産株式会社東京営業所内 FAX：03-295-6390

NORC 認定会員代理店一覧

名 称・会員名	住 所	TEL・FAX
練石川保険事務所	東京都港区赤坂3-1-2	T：03-586-6297
石川 昇	AIC赤坂ビル	F：03-584-6203
オフィス・マリン	横浜市鶴見区市場大和町4-1	T：045-503-5377
二階堂 隆	仙台東ビル	F：045-503-1406
青梅代理店	青森市新町 848	T：0428-31-5894
根岸 啓樹	新町台マンション 107	
狭ビーアイエー	東京都港区赤坂3-1-2	T：03-586-4411
秋岡 康夫	AIC赤坂ビル	F：03-583-2696
㈱T・A・代理店	東京都港区赤坂3-1-2	T：03-583-0783
酒井 直樹	AIC赤坂ビル	F：03-584-6269
練太陽保険事務所	東京都港区赤坂3-1-2	T：03-586-3511
山口 憲二	AIC赤坂ビル	F：03-586-6528
練横浜マリンサービス	横浜市中区長者町9-175	T：045-253-2917
飯山 浩司		F：045-261-2911
練オフィス・ギンザ	横浜市鶴見区市場大和町4-1	T：045-503-1601
竹内 誠	仙台東ビル 202	F：045-503-1406
笹岡損害保険サービス	大阪市鶴見区浜2-4-47	T：06-911-2017
笹岡 耕平		F：06-911-1649
保険のカトー	静岡市石田3-15-5	T：0542-81-3928
加藤 幸雄		F：0542-83-1316
T. I. C.	鎌倉市由比ヶ浜2-17-22	T：03-405-8269
田中 育英		
KATO	半田市亀崎6-80-14	T：0569-28-2340
加藤 繁雄		
サトー インジュアランス オフィス	広島市西区天満町3-19-203	T：082-293-0860
佐藤 克則		F：082-231-5231
鈴木総合保険事務所	半田市吉田町4-108-1	T：0569-27-5051
鈴木 幹夫		F：0569-27-6581
知久事務所	広島市中区富士見町2-9	T：082-244-5380
知久 良広	マリンショップノア内	F：082-244-5381

■新登録艇のご紹介

4058 INFINI 沼津フリート Y
OK29 (8.80×7.00×2.90×1.70)

オーナー／水沼昇 (代表) 艇名の由来／フランス語で“アンフィニ”と読み、無限、終わりのない、永遠という意味から、無限の可能性を秘めた艇であることを暗示している。抱負／NORCの各種レースおよび催しに積極的に参加し、沼津に“アンフィニ”有りと誇れるグループになることが目的です。

3714 風神丸 東京湾マリーナ Y
OK30 (8.99×7.30×3.26×1.75)

オーナー／高橋真明 艇名の由来／読みやすく覚えやすい名前という条件で考えたうえ、ヨットは風で走り、風の神様に守ってもらえば安全と思い、この名前をつけました。抱負／レースに出来るだけ多く参加していきたい。

3889 みずねずみ 木更津 Y30S
T (8.97×7.34×3.18×1.75) オー
ナー／重松良周 艇名の由来／アメリカにはミッキーマウスやマイティ

マウスがいる。日本には“みずねずみ”がいる。いま、東京の“みずねずみ”は、レースにクルージングにと出航します。

今月の表紙：関西のヨットマンが一堂に会して競いあうビッグイベントがオレンジ・カップ。今年も50余隻が参加して5月3日から開催された。写真は、戦いすんでハーバーに帰るサントビ・マリーナ沖のレース艇。
(撮影／オフショア編集部)

OFFSHORE 第170号 平成元年5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46円)

発行 社団法人 日本外洋航海協会
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 明宏印刷株式会社

ナイスセーリングの予感。

ヨット・モーターボート 総合保険

東京海上火災保険株式会社
住友海上火災保険株式会社

お問合せ先：会員代理店またはNORC保険デスク(フリーダイヤル 0120-024-410)

限界を切り拓くもの。

Y-R30II

L.O.A 8.99m(プレーニングボードを含まず)・BEAM 3.22m・
DRAFT 1.823m・DISPL 2.80ton・BALLAST 1.30ton・
SAIL AREA 43.40m²・I.O.R.R.(about)23.0feet

- *数値はすべてBASE仕様のものです。
- Y-R30II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、レーティング対策などをお打合せのうえ建造いたします。
- なお、シリーズ船以外のご相談もお受けいたします。
- *ケブラー®は、米国デュポン社のアラミド繊維の登録商標です。

有能なクルー、経験豊かなスキッパー、そして幸運。レースに勝利をおさめるためには、好条件を揃えすぎることにはない。ここに勝利を白くするための条件を結晶させたクルーザーがある。Y-R30II。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、水槽テストにより抵抗を最小限におさえた新形状キールが、切れ味のいい走りを生み出す。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、クルーワークがしやすい広いコクピットと、エクステリアも走りを最優先。プレーニングボードも標準装備。ハル構造はバルーンマット仕様、GRPサンドイッチ仕様、ケブラー®サンドイッチ仕様の3タイプから選べる。勝利を目指して、限界に挑戦し続ける男達におくる、生粋のレーサーだ。



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、無理のないセーリングを。■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、宛名・雑誌名を明記のうえ、宣伝課まで。●ヤマハ発動機株式会社 平438 静岡県磐田市新貝2500

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



NIPPON CHALLENGE
AMERICAS CUP 1991

わたしたちはニッポンチャレンジ
アメリカ杯1991を応援しています。