

# Offshore

No.171 1989.6





BMW CUP 関東外洋ヨット選手権シリーズ1989

# 「シーボニアA」がチーム優勝 艇別総合は〈海太郎〉が手中に

撮影／関東支部広報委員会

## 風は吹かなかったが

今年も関東支部主催の最大のイベント、フリート対抗レースが5月13日(土)より28日(日)の毎土、日曜日にかけて開催された。今年より冠スポンサーとしてBMW東京株式会社の後援を受けることができ、名称も「BMW CUP関東外洋ヨット選手権シリーズ'89」と変更され、また、サントリー株式会社より協賛として支援をうけることができました。

5月20日には、スポンサーと協賛のサントリーの協力を得て中間成績発表懇親パーティが行われ、個別艇

## レースは無事終わった

3位までにプレゼントが授与されたり、抽選会があったりと、大変盛りあがりのあるパーティを開催することもできた。

運営組織は、今年の10月に三崎市で開催が予定されているジャパンカップを前提として、実行委員長の並木茂士氏をはじめ、各フリートキャプテン等の皆様に御協力を頂いた。また、トライアングル、丸十丸両社の協力を得、4艇の運営艇を使用し、少人数で円滑な運営を行うことができた。

レース委員長  
古川保夫

レースの概要としては、天候、風に恵まれず、微風から軽風に終始し、やや、小型艇有利の展開だった。今年はスタート方法を変え、小型艇を先に、その10分後に大型艇をスタートさせたが、有利不利はあまり感じなかった。

最後に、後援のBMW東京株式会社、協賛のサントリー株式会社、そして協力会社に今後ともなお一層の御協力をお願いし、また厚く御礼申し上げます。



レース委員長古川保夫氏(右)





|             |     |         |
|-------------|-----|---------|
| 5月13日       | 第1戦 | トライアングル |
| 〈インデペンデンスV〉 |     | 平 松 隆   |

すべてのレグを気持ち良くトップで回航、完璧に勝ちました。

勝因は右海面を走ったことと関東ミドルボート選手権の後のチューニ

ングがうまくいったことなどです。

チームのモットーは業界の人のお世話にならないで、独力で勝つことです。月いちレーサーですが、過去

の豊富な経験とヘッドワークでカバーしています。寺山/三船コンビの乗る同型艇の<リップル>に勝てて最高です。



|               |     |           |
|---------------|-----|-----------|
| 5月13日         | 第2戦 | 初 島 レ ー ス |
| 〈セレンディビティIII〉 |     | 中 野 昭     |

5月3日のミドルボート選手権終了後、南西の強風のなか、逗子マリーナへ帰港中3名の人命救助をしましたが、残念ながらそのうちのひとりが病院で帰らぬ人となりました。このレースは故人のための弔い合戦

であると同時に、先日の初島卯月レースで惜しくもクラス優勝を逃がしたことの雪辱だと思って頑張りました。

勝因は初島付近でのラッキーな風に恵まれ、我々だけがスターボード

・タックいっぱいまで島の北側まで上りきれて、集団に追いついたこと。

勝てて故人の良い供養ができたと思っています。





|           |     |         |
|-----------|-----|---------|
| 5月20日     | 第3戦 | トライアングル |
| 〈アフロディーテ〉 |     | 大 津 勉   |

とにかく、ひとつ勝ててホッとしています。

我々は8月にギリシャで行われる3/4トン世界選手権に挑戦します。春

から小松一憲さんを迎え、関東ミドルボート選手権、フリート対抗と実戦をこなしている訳ですが、テーマは“いつも基本に忠実に”。まだま

だ、基本的なミスが多いのが現状です。今後に期待してください。



|         |     |         |
|---------|-----|---------|
| 5月21日   | 第4戦 | トライアングル |
| 〈海 太 朗〉 |     | 千 葉 育 夫 |

残念ながら超微風のため第1上マークでフィニッシュという展開となりました。参加艇の皆様の御心情を察するに、ウィナーとしてのコメントは控えさせて頂きます。

レース中、浮遊している海藻が皆様大変な御苦労をなさっているようですが、我々は特製の藻切りカッターを備え付けて対処しています。

シリーズはここまで軽風での展開

となっていますが、最終戦こそ強風を願っています。〈海太郎〉本来の持ち味を十二分に出したいと思っています。





|         |     |         |
|---------|-----|---------|
| 5月27日   | 第5戦 | 大島レース   |
| 〈海 太 朗〉 |     | 千 葉 育 夫 |

伝統ある花の大島レースで念願のファーストホームと総合優勝の栄誉に輝き、大変感激しています。

勝因は事前の研究どおりのコースを走れたこと。これは昨年のケン

ウッドカップで学んだことを生かせました。大島の千波から竜王仙人鼻まで岸から1マイル離して回航し、先行していた〈ニンジャ〉、〈カラス〉に並ぶことができました。

大島からフィニッシュまで風向、風速に恵まれ、スピンランでラムラインをドーンといっぽんで帰ってこれたのも勝因のひとつでしょう。

(成績は18頁参照)



# 第6回小笠原レースを終わって

帆走委員長 宮坂敬三



出港式での久野三浦市長(右)



表彰式での安藤小笠原村長

第6回小笠原レースは去る4月29日12:00スタート、小網代～小笠原島二見港までの510マイルのコースで行われた。

今回の参加艇は〈衣笠〉、〈友架里〉、〈あずさ〉、〈NACHI

〉、〈NEW TOPCAT〉の5艇で、前回に比べるとややさびしいものだったが、参加する艇のすべては、このレースの魅力に取りつかれたセイラーばかりで、アットホームな大会となった。

スタート当日、油壺の三崎マリナで艇長会議が行われ、その折、久野隆作三崎市長のメッセージが〈衣笠〉の鈴木康之艇長に手渡され、レース後の表彰式で安藤光一小笠原村長に渡された。

レースの経過および結果は、後掲の各艇の参加記に譲るが、ジャパンカップレースなどに見る大フリーのインショアレースとまた一味違った、オーシャンレースの醍醐味を各艇が十分に味わって、レースは無事終了した。

最後に、久野三浦市長、安藤小笠原村長をはじめ、関係各位のご協力のもとに、第6回小笠原レースを無事終了したことをご報告して、このレポートを終わる。

## 大まぐれ完全優勝の記 〈衣笠〉

鈴木康之

本当に嬉しいことです。何しろ33ft艇ではファーストフィニッシュするチャンスが少ないので、完全優勝はなかなか出来ません。

しかし、今の〈衣笠〉になってから清水レースと今回で2度目なのです。その時親父さん(渡辺修治氏、〈衣笠〉の設計者でメンバーの一人)曰く、“お前達すげーまぐれだなあ”と。今回もまたまぐれをやってしまいました。この艇の設計は600マイルを8人でレースをすることを基本にしており、最初から小笠原レースに参加することを目指していました。

しかし、サラリーマンの悲しさで仲々長期に渡って休暇をとることが難しく、今回も駆け込み乗船するクルーがでる始末です。クルーの最低年齢が32歳で20歳代が一人もいなく、平均年齢を出すまでもなく、こ

れだけは欧米のロングレースの平均に近づいたようです。

小笠原レースは今回で3回目ですが、前回の時は一晩手抜きをしてジブ張らずに走り惜しいところで〈ハーフタイム〉、〈あずさ〉に負けましたので、今回はとにかく手抜きをしないよう心に誓ったのであります。

作戦はと聞かれても、人様に云える程のものはありません。とにかくラムラインに近く、なるべく風が続く方にタックするぐらいです。天気図をとって風の振れを読み、潮の流れを予測するなどは今まで余り当たったためしがないのです。おじさんパワーは出たとこ勝負、明日は明日の風が吹く。壊れたら直す、食料と酒と水さえあれば何とかなんと、今回もビールと食料は参加艇の中では一番量が多かったでしょう。何し

る定位置の食料庫では入らずクォーターバースの一つをつぶしたくらいですから。

スタートは我が〈衣笠〉にとっては上出来でした。我が愛すべき宿〈あずさ〉が西へ向かったのを幸いに東京湾の出しの潮を捕まえるべく岸よりに向かい、野島のすれすれを通過するコースをとりました。1日目のロールコールでは高さで〈ナチ〉には9マイル、〈あずさ〉には5マイル負けていましたが、2日目はやはり高さで〈ナチ〉には15マイル、〈あずさ〉には4マイル、〈友架里〉には15マイル勝っていました。無線も良しあして勝っている時は励みになりますが、負けている時は本当にかがっかりします。幸い我が重たい船向きに2日目の午後からは15～20ノットの風が吹き、3日目の夜中からは30ノット前後の風となり、午



後には40から50ノットで一時ストームをはる程でしたが、夜半から少しおさまってNo.3 ジブが使えるようになりました。

1日目には差入れのびんちょうのトロで“あずさどん”ならぬ“あずまどん”を食し、2日目の夜は釜飯を作ったのに殆ど食べることが出来ず残念、全て魚の餌に。食当のブーちゃんごめんなさい。

3日目(5/1)のロールコールでは<ナチ>のリタイヤを知り、<あずさ>には24マイル勝ち、<友架里>には8マイル負けていました。やはり我が艇は飯を食わんといかんです。

4日目の昼間は大体20から30ノットの風で、No.3 ジブでフルメンにしたり1Pにしたりで、午後になって風が北に変わり、少し波の悪いのが残っていましたが、1.5オンスのスピンを上げて2時間頑張ったのも束の間、ステーに巻き付かせて、何とか明い内に下ろそうと気ばかり焦り、結局マストに登るはめとなり、切って落とすことに相なりました。この間ロスタイムがちょうど1時間、これで負けたかなと思ったら、今度はバッテリー電圧の異常低下でロランのメモリー内容が全てNGとなり、慌ててチェーンナンバー9970から全てセットし直す騒ぎで、ついてない時はこんなものでしょう。この晩のロールコールで<あずさ>のリタイヤを知り、<友架里>には高さで20マイル勝っていましたので、風が無くならない限り勝てそうだと沸き立ったせいか、この晩は何を食べたのか思い出せず、ログブックにも記入洩れの始末です。

ロールコール時にフィニッシュ予告の時間を明朝06:00頃と通告しましたが、一向に風が落ちず早めにフィニッシュすることになりそうで、誰も居ないかなあと勝手に心配して居りました。

少し西よりからアプローチしましたので5月3日 04:00に父島列島



艇上より



鈴木康之艇長

の北側を確認し、二見港の手前で格好を付けてジブをNo.1に替えて06:23無事フィニッシュ。

小笠原ヨットクラブの渡辺会長以下メンバーの方々ありがとう。何と朝早く4時頃から待って居てくれたそうです。寒い朝でしたが全員心はホット、早速海の中へ放り込まれて、上がる間際にやったことはコクピットのスカッパー掃除、皆呆れておりました。

結局サバイバルレースになったので勝てたのでしょう。しかし、心から拍手を送りたいのは我が最愛の宿敵<あずさ>です。マストを折ってから200マイルをジュリーリーグで父島まで着いたとのことでした。

最近では八丈レースやハードなロングレースの参加艇が減少していることは寂しい限りです。社会人が長く休暇をとることの難しさもあるでしょう。誰も見ていないので面白くないと云う人もいるでしょう。中には無線等がネックになっている等とんちんかんな見方をする人もいます。興行主は無理してでも参加者を多く集めようともしますが、面白い、興味あるレースなら参加艇が自然と増えるでしょう。ロングレースがメインとは云いませんがNORCとは、

クルーザーの集まりなのですから。クルージングクラブとレースクラブを分けよう云う人もいますが、私は反対ですね。

偉そうに脱線してごめんなさい。どこかの雑誌でどなたかが主張しておられましたが、我々だって普通のサラリーマンの普通のヨットマンのつもりなのですが違うかなあ。

裏方であるコミッティの皆さん、せっかくの連休をふいにして三崎無線局のオペレーションを引き受けてくれた金子さんやオペレータの皆さん本当にご苦労様でした。そして、小笠原の皆さん本当に有難うございました。また、関東には無い青い透明な海を見に行きますので、その節は宜しくお願いします。そして、行く時はどちらが早いか競争するのが、また面白いではありませんか。

どういはずみか柄にもなく三浦市長のメッセージを小笠原村長に届けると云う大役を仰せつかり、返書も三浦市長に無事届けることが出来ました。きっと次回はメッセージを届けると優勝するかも知れませんよ。<あずさ>の皆さん、<友架里>の皆さん次回も頑張りましょう。今回は<あずさ>とウィスキーを賭けるのを忘れたのが返すがえすも残念。

今年は去年の帰りの回航の時みたいに60ノット以上も吹かれなくてやれやれでした。しかし、我が艇も多くの犠牲を優勝の為に払いました。それは5人で入歯5本も駄目にしたことです。原因はと言われると普通ですと、ブームパンチでやられた等と書きますが、それがなんと、時化た時に、湿気たフランスパンをかじり、喰いちぎれなくてさし歯がとれて駄目にしてしまったのです。

皆さん湿気たフランスパンにはくれぐれも注意しましょう。もつとも、他の艇にはこんなことないでしょう。

喉元過ぎたら、もうすぐに小笠原の青灯台が懐かしくなり、もう一度ぐらい、まぐれもあるかなあなどと期待している<衣笠>です。



## 第6回小笠原レース出場の記〈友架里〉艇長 白鳥裕市



〈友架里〉の艇上より

〈友架里〉の小笠原レース出場も今度で4回目。前3回は全長30ftのクルーザーで出場し頑張りました。

今回は、艇もひとまわり大きくし33ft艇で挑戦し、無事完走、総合2位という成績をあげることが出来ま

した。

レースの詳細は後掲の内田雅晴君に譲りますが、ここでは、わが、〈友架里〉グループの基本的なレース対策について簡単に記します。

今度のレースでも、我々は安全第一をモットーにいくつかの規則を作りました。つまり、厳守事項として、①夜のワッチはハーネス着用、②リーフしたらライフジャケット着用、③ワッチの交替は速やかに、④バッテリー充電は朝、昼、夕方、の3回必ず行う、⑤天気予報、ファクシミリは予定通り、耳で聞き目で見る……などです。

つまり、乗員8人が無事に小笠原

の二見港に入港することが第一の目的で、一応レースなので8人の持っている帆走技術、ならびにヨットでの生活技術を100%出し、満足のいくレースをしようではないかというものでした。

結果は目的通りの完走で総合2位というおまけ付き。

最後に、我々のモットーとしている格言を紹介してこの報告を終わります。

「海での経験の深さと、海で生き残ることに相関関係はない」

「海での生存の可能性を高めるのは、本人の用心でしかない」

—ロブ・ジェイムス(英)より—

### 次回もまた頑張ります

〈友架里〉 クルー 内田雅晴

第6回小笠原レース。私にとっては昨年に続き2度目の小笠原レースである。本来、私はアルコールの必要なブルーウォーター派なのだが、小笠原の良さにレースの苦しみも忘れ、〈友架里〉クルーの甘い言葉にだまされて出場することになった。

昨年は、ゴール真近にして微風に把かまり、時間の関係でリタイヤしたのだが、今年は艇を〔高井33〕に変えたこともあり、優勝を狙って全員やる気満々！

メンバーは混成チームで、〈友架里〉のメンバーは、艇長の白鳥祐一以下、小幡武、大江勝、鳥海道夫、また〈友架里〉のホームポートである葉山マリーナから選抜された(?)伊藤ジイジ——本当に60歳のジイジなのである——と私。コーチヤからの助っ人である小林健一、そして、正体不明の川上一久の合計8名。

4月29日、昨年と違って天気は良く、風もまあまあ。今年は素敵なく

ルージング？が楽しめそうだと期待していた。スタート時刻の12:00頃には風が落ちて来て、全艇時間に余裕を持ってスタートラインを横切った。風は南東の為、ポートタックで大島へ向かう。一艇〈衣笠〉のみスターボーで房総寄りへ。

〈ナチ〉先頭で上前方に〈あずさ〉、下後方に〈ニュートップキャット〉。風が南へまわって来た為、スターボーへタック。我が〈友架里〉は、この時の上りが良く、〈あずさ〉、〈ニュートップ〉より切り上りが良く、夜には下側一列に4艇のマストヘッドライトを見る様になった。

この時は星空の下、皆で優勝のスピーチを考えていたのだが……

夜半、初のワッチオフでバースに入ると「なんでまた、こんな苦勞をしなくては？」と考えてしまう。本当の苦勞がこれから来るとは知らずに……

4月30日晴のち曇。朝、東側下手にみえるのは一艇のみ。残り3艇は下側前方にいる。いつの間に変わったのだろうか？昼間はずっとそのままスターボーで、夕方になってポートヘタック。次第に風が強くなり、

夜半には30ノットを超え、遂にオールハンズがかかるが、この時から「ジイジ」がキャビンの主人に。

5月1日、雨。朝方には40～50ノットになり、3ポンのメインにストームジブ。09:00頃、「洗岩が見える」の一言で大騒ぎ！。実はかなり遠かったのだが洗岩に見えたのはスミス島で、見なければならぬ心配をせずに済んだものを、この時は回りの波が全て洗岩に見えてくる。この時から、メンバーの口ぐせは「海神様、風の神様……」となる。

夕方になってやっと風も落ちてきて、夜には久々の星空。こうなると、やはり来て良かったとか、他艇はどうなっているなどと余裕がでてくる。昼間は、ただ無事に着くことを考えていたのに……。

5月2日、夜明け前より再び前線にひっかかり、風も30ノットへ。誰かがきつと夜食の梅干の種を海へ捨てたに違いない！この風も昼前には20ノット以下に落ちて来て、追手となった。やっと南へ来た感じで太陽も顔を出し、ジイジも天の岩戸を開けて出てくる様になった。

ところが、夕方、バッテリーの充



電の為にエンジンをかけようとしたところ、エンジンがかからない。何やかんや30分程やって、シリンダーに水が入っていることが判った。本当ならここで私の出番——実は私は、某自動車会社でディーゼルエンジンの設計をしているのです——なのだ

が作ることはできても直すのは……。結局、あと1日できる限り、電気を使わずに行こうということになった。風も気合も十分だったのに、夜のロールコールで、〈衣笠〉が先行していると知った時は全員がつくり。さすが〈衣笠〉と感心。

5月3日快晴。セイルはフルで一路父島へ。快調！快調！そして13:12遂にゴール！2位ではあったが、終わり良ければ全て良しで、この時から、2年後の楽しい楽しい？小笠原レースをまた考える始末でした。

## 三浦～小笠原100時間の旅

〈NEW TOP CAT〉

高原俊弥



スタート直後

初めての小笠原レース参加でした。レースもさることながら、準備でも随分と苦労しました。ロングレース未経験者がほとんどのメンバー構成で、NORCのカテゴリーIをクリアし、無線機等の準備など、初めてのことはばかりでどたばたし、レース実行委員の方々にも多々ご迷惑をかけたことと思います。

そして、レースが始まった訳ですが、レース中で最も感動したのは、フィニッシュの瞬間でした。

最終艇、しかも時間は夜10時まじか。「フィニッシュしても誰もいないんじゃないか？ さびしいな！」と話しながら二見港に到着、すると堤防には30人近い出迎えの人と「ご苦労さん」の声。これには驚きと嬉しさとともに、今までの苦労がけし飛び、また、これまでのレースでは感じられなかった「完走することのすばらしさ」を十分に味あわせてくれました。

レース実行委員会、小笠原ヨットクラブ並びに応援団の皆さん、ありがとうございました。

さてレースの概要ですが、

1日目：スタートは南～南西の軽風、目標「100時間以内フィニッ

シュ」をかがげて三崎を後にしました。このころは、肉眼で他艇を確認でき、クルーも元気いっぱいでした。

2日目：風は次第に強まり、夕方からは3ポイントまで縮帆。夜半には風速30ノットを超えはじめ、上りの不得意な我艇は、徐々におとされはじまりました。

3日目：低気圧に突入、ブローで40ノットを超える風の中、2時間交代のワッチでまる1日耐えました。

20時のロールコールでは他艇と50マイル近くも離され、1時間で2マイルしか進めない状態、おまけに全員人間から塵になりかけ、先行がやぶられました。

4日目に前線を抜け、風もうしろにまわり、朝日が差し込んでくる中、目が覚めた私は、横に寝ていた竹井君と思わず握手。風向、風速計とアンテナが破壊されましたが、ヘディングを父島に向けクォーターでの快走開始。

5日目：朝9時間頃までは8～9ノットでしており、山下達郎のBGMに乗りながら日没までには入港できる気配でした。しかし最後の一波乱、“自然は人の思うようには成らぬもの……”残り50マイルのところ

で南東風のベタにつかまり、目標は急変「今日中のフィニッシュ」に変わってしまったのです。無線がダメなため2時間前のコールがとどかず、その上夜間入港で、オールハンズで緊張しながら21時50分フィニッシュしました。

その後は、応援メンバーのおかげで暖い風呂、ホテルシップに入ることができました。父島滞在中の天気は、あいにくの雨つづきでしたが、1日半の充電の後レースメンバー4人に、回航メンバー2人を加えた、計6人で二見港を出発、鳥島あたりで、ゴールデン・ウィークも終わり、会社の机を心配しながらの帰港となりました。

最後に乗員の紹介。カッパとハーネスを着たまま7時間も熟睡したバウマン是枝修一。最後までハーネスで身を固めつづけたナビゲーター鈴木宏保。ゴミの山から食料捜しに苦労したコック長小林茂。船酔い？マクロ族無線士大森貴夫。一時は塵から泥になりかけた機関士三浦透。明け方は、いつも元気にラットを握っていた、夜明けのセイラー竹井勤、これで引退する……と言っている艇長桑原孝雄。そして、常にフネでの娯楽を求めつづけるオールラウンド、何んでもOKの私高原俊弥です。

<トップ キャット>チームに埼玉大ヨット部OBを加えての総勢8人は、ロングレース未経験者がほとんどで、当初不安ではありましたが、まずは完走できました。これは、良きチームワークとクルーの潜



在的技量のすばらしさによるものでしょう。また、回航メンバーの河内、大谷、応援団の竹内、森下、他の皆さんも御苦労様でした。レース

の成功は、皆さんのおかげです。重ねて、御心配をかけたレース実行委員会の方々、そして、お世話になった小笠原ヨットクラブ、応援の皆さんに深く感謝して、筆を置きます。

最後に一言「数あるクルーザークラス艇よ、ロングレースに参戦せよ！」

## デismastで無念のリタイヤ 〈NACHI〉



〈ナチ〉のメンバー

4月29日スタートの小笠原レース。しかし、レース前に描いた夢は3日後、無残にも破れ去った。

5月1日12時15分ごろ、八丈島の南約130マイル地点でデismast。風は南々東約20m前後、波高4～5m。セイルは2ポイントリーフ、No.4ジブのスターボードタック。

〈ナチ〉の得意とする強風の上りで艇速約7kt。乗員12名の夢を乗せ、一路小笠原へ向けて走り続けて

いたとき、ドーンという音とともに、キャビンの中のマストが折れぬけていくのが見えた。本当にアッという間の出来事だった。外に出ると、風と波と雨、そして「ア然」としたクルーの顔と顔。

すぐにオールハンズでマストの切り放し作業にかかったが、リギンカッターの刃は役にたたず、マストがポート側のハルに当たり、無気味な音をたてている。すぐにライジャケやフェンダーなどをハルにあてて破損を防ぎ、今度はターンバックルをはずしにかかった。

クルーの必死の作業のかいあって全部のターンバックルをはずし終え、新品のリグが海底へと消えるまでの約1時間、改めてロッドステイの強さを思い知らされた。

一段落した後、とりあえず一番近い八丈島に向かうことに決まり機走を始めたところ、燃料残約100ℓで八丈までギリギリとのこと。そこで応救リグを作ろうとスピンプールを立ててストームでの帆走に切り換えた。するとアビーム位で2kt前後まで加速したが、八丈へ行くには風が徐々に向い風になり、結局機走で5～6ktの艇速を保ちながら進む。

八丈島到着は翌日の昼過ぎ。そこには強風の為、漁船や本船が40～50隻避難していた。

結果は去年に引き続きリタイヤ。しかし、〈ナチ〉はこれにめげず外洋レースにチャレンジを続けるだろう。外洋にロマンと夢がある限り。また来年もあの風と波の中でお会いしましょう。

## デismast！ 220マイルをジュリーリグで走り切る

〈あずさ〉 杉村直樹

〈あずさ〉の小笠原レースチャレンジも3回目となった。計画では90時間程度で515マイルを走り切り、小笠原二見港に入港するべく参加した。しかし、事は予測通りには運ばず、大変な事態で終わることとなった。「デismast」——こうした自艇の反省材料は、出来ることなら衆目にさらされることなく、ひそかに自己反省して逃れてしまいたいものだが、レース委員長宮坂御大の「書くように」の一言に被告人のごとく縮み上がり、やむなく悪筆を示すことをせざるを得ない。

5月のロングレースでは一つや二つの低気圧、前線が現れ、また快調なら初夏を思わせるようなセイリング日和もある。いずれにしてもこの季節の気候条件はバラエティに満ち

たオールラウンドな状況が多い。

4月29日1200小網代沖をスタートし、一路小笠原を目指した。スタート時10ノット程度の風でクロス。18～20ノットでコース170°～230°と快調に走った。30日夜半より天候は予想通り悪化して来た。5月2日0000、風は低気圧に入ったか40ノットと強まり、波も高くオーシャンレースらしい厳しさを増してきた。セイルは2ポイントリーフのNo.3ジブである。これより風が上ればNo.4にするぎりぎりである。

0230ころ風が落ち始め25ノット。メインのリーフを一気にフルメインとし、ジブはNo.3のままとした。やや落とし気味のクロスでの走りである。コース165°でスターボードのベストコースであった。

5月2日0300ワッチを宮崎らに交代。このコースで波は良くないが、風は20～25ノットで5.1ノットの艇速で進んでいた。バースに入り寝る。0330ごろ不快な“バーン”“カーン”という音に目を覚ます。「何か起きた」一瞬強い不安を感じる。同時にデッキ上より「デismast」と声が掛る。飛び起きる。船は大きくヒールし、その後不安定な揺れ、振れとなる。「皆だいじょうぶか」、「ハイ」、「工具！ 工具！」とさけば同時に外に出る。マストが闇夜の中、左舷に真横に沈んでいる。こんな時、海中にあるマスト、セイルに夜光虫が光るのが奇妙に見える。マストにまっすぐ相った状況でステアが狂っている。このままでは波で船が倒されるようで危険である。マス



トを捨てるべきだと決した。リギンカッターでサイドステーを切り始める。テンションのかかっているステーは注意して切る。船を身軽にするよう急ぐ。初めてのデイスラスト作業中落水しないよう声をかける。前横後ろのステーを切り、マストは3,000mの海底へ新しいセイルと共に落ちた。まずは一応の安心をし、改めて全体を考える。ここからまさにいろいろな問題が山積みしていた。位置からしてこれはとんでもない事態である。北緯30.22東経141.01は鳥島の40マイル東である。八丈島まで約200マイル父島まで220マイルぐらいの距離。マストのないヨットを考えると悲観的な長さである。軽油は今日までに充電に使用していることから残量25ℓ程度であろうとのこと。2.5マイル/ℓとしても50マイル〜60マイル分ということか。この真黒な夜ではどうしようもない、夜が明けてジュリーリグをスピンポールを使ってやるよりなかなうと、私と中川以外はバースに入り明けるのを待つこととした。明るくなり一応無線で三崎ヨット他に連絡をつけられるかどうかやってみる。マストがなく、アンテナ無しでは仕方がない。補修用アンテナをスタンションサイドにはわせてみるが伝わらない。

ジュリーリグにかかる。スピンポールを立てることとして、フォアにブロックを入れテークルで引けるようにして、サイド左右2本ずつ、バックステー1本とし、計6本で立ち上げる。スピンポールのトップにブロックを入れ、これをシートで引き、マストステップの下に板を噛ませ、ジュリーマストが立った。セイルはメインの位置にストームジブを横に展開した。西の風を受け1.7ノットで走る。

八丈島を目指すか、父島かで、一晚考えたすえ父島とした。八丈に向かうとするとさきほどの低気圧、前線をクロスで走ることとなるだろう。天気図から風は西から北へ、そして

東へと変わることを考え、多少距離は長くとも父島へ向かうこととした。ジュリーをセットしたことで、何か一段階生きられることに近づいたような気がした(今となっては大げさな気がするが)。予備アンテナとなるコードを3m強のジュリーマストにつけて三崎ヨットを呼ぶが何も聴こえない。夜になり風が北に変わり、小笠原に向けて走る。ジュリージブも展開できるように昼の内に手を加えた。ジブはスパンカーを使い、ヨットらしい形となり帆走らしくなった。保安庁の飛行機が上空を飛び、無線で話せた。自力で父島まで行くことを伝える。巡視船<ヤシマ>が近くを走りながら、八丈に向かって行き、我々の無事を願ってくれた。心配していただき有難かった。また三崎ヨットとも交信が可能となった。船はジュリーリグながら快走し、3ノット〜5ノットという艇速となり、改めてジュリーリグで走れることを実感した。さいわい天候がデイスラスト後大きくずれることなく、父島に向かえる風向と風力で雨ながら幸いであった。小笠原では小笠原ヨットクラブの皆様、コミッティの<フジ>宮坂氏、坂西氏、優勝をはたした<衣笠>の鈴木艇長はじめ多くの方々に迎え入れていただき、なんとか無事に着けたことを喜んだ。ヨットは小笠原海運により竹芝まで運び、機走で諸磯母港に帰った。

今改めて考えさせられることは、マストの折れた原因の追求とオーシャンレースでのマスト強度と船体の安全性に問題はないかということだ。デイスラスト時タックしたわけでもなく、ランナー、チェックステーも適当なテンションの帆走であった。ロッドリギンのマスト接点での破損があり、抜けたかどうかは夜間でのことでもあり不明である。マスト折断面を切りとり、ある金属会社のエンジニアに見てもらった。その結果では「アルミ合金製マスト



ジュリーリグのすえ小笠原到着

の破断面を見ると、全て延性破壊の剪断による破面を呈している。破面に平坦部がないこと、かつ貝殻模様の疲労破壊特有のビーチマークが認められないことから疲労に起因する破断面とは考えられない。衝撃的な荷重に耐え切れず、破断面即ち強度不足による破壊と思われる」との結果を受けた。

マストメーカーであるT社と打ち合わせ、この点を話した。マストメーカーも「IORのインショアー型とオーシャンレーサーとでは厳しさの点でも考えさせられるものがあり、安全性について船の設計者たちがった、マストメーカーとしての製品保証における問題点もあると思う」と答えている。彼等もインショアー型の船とオーシャン、ロングレースを行う船とマストを2本立てで選択の余地をオーナーに示して、今後やって行く必要があると話していた。また、その準備を行っているようである。

ちなみに設計者からは、船やマストに強度上の問題はなく十分であるとの返事であり、自分の船は自ら守るという原点で考える必要があるようである。

いずれにしても我々は素人であり、いくら長くヨットに乗っているとはいえ、専門家の信頼のおける船造りを期待せざるを得ないこともたしかだ。

今回の反省を基に、より安全な航海をしたいと念じている。



# 鳥羽にしかない! 第30回鳥羽パールレース実行委員会 (東海支部)

## 「第30回鳥羽パールレース」の開催のお知らせ

「全国のクルーザーを、鳥羽に集めよう」

今年、鳥羽パールレースは第30回を迎えます。NORC 40年の歴史に30回を重ねるこの鳥羽パールレースは、幾多の苦難と輝かしい歴史によるものと誰もが認めるレースです。

このレースは、夏の幕開けの時期に、「青い空、碧い海に白い帆」と絵のような、誰もがあこがれるすばらしいシーンを再現します。また、遠州灘から相模灘への比較的単純で、クルージング・スポットの多い伊豆七島・伊

豆半島に沿った魅力的でかつ安全なコースです。しかし、天竜川河口や干満の潮汐、黒潮の流れ、本船航路とけってあなどれないコースですが、外洋レースの入門として誰もが参加できるレースです。特に、「いつかは鳥羽パールレースに出たい」と思っている皆さん、第30回の記念すべきレースにこぞって出場し、鳥羽の海に150艇、いや200艇のヨットを浮かべて、海の仲間のお祭りをしましょう。

### 第30回鳥羽パールレースの開催にあたって 実行委員長 川端治夫

今年で第30回を迎える伝統ある鳥羽パールレースの実行委員長を昨年に引き続きお引き受けしますのでよろしくお願いします。(ノ)

第1回鳥羽パールレースは、1960年、横浜から鳥羽までのコースを微風と逆潮の遠州灘でタックを繰り返して、90時間余りかかって21フィートの東海艇<チタ1世>が優勝しました。今、30回を迎えようとしている鳥羽パールレースは、NORC所属艇1191艇の内、約150艇の参加が見込まれる国内最大級の外洋レースに成長しました。



鳥羽パールレースのスタート風景

振り返りますと、第20回から地元鳥羽市および鳥羽市観光協会の全面的バックアップを頂き、市民に愛され、親しまれる鳥羽パールレースとなってきました。今や日本列島各地の県市町村が開催するイベント・ブームの中、我々の手作りの鳥羽パールレースは、どこにも負けないNORCの一大イベントだと思えます。

30回という年輪の意義は、この鳥羽パールレースが礎となって、我が国外洋ヨットの発展に、また、世の中にNORCを知っていただく接点としての役割を果たしてきたことであり、今後も歴史のページを積み重ね、益々NORCを代表するレースへと皆様と一緒に育てていき

たいと思います。

みなさん、ぜひ今年も鳥羽でお会いしましょう。

少年がおじさんになってもヨットはヨット!!  
東海支部・鬼崎フリート(OYC)  
〈ハイビスカス〉グループ 梅原啓三

我々〈ハイビスカス〉グループにとって1988年は最良の年でした。

目標として①鳥羽パールレースに出場すること、②OYCポイントレースで年間総合優勝することを掲げ1年間頑張ってきました。総合優勝を逃したものの2年連続



で2位を獲得することができました。一方、鳥羽パールレースはクルーザーコースで出場を果たし、完走、52艇中28位の好成績を収めることができました。年明けから幾多の準備をし、成就できたことは、無上の喜びでした。

昭和40年代前半、鬼崎の浜でA級ディンギーとスナイプに乗っていた少年たち（今ではおじさんと呼ばれている）が、夢にまで見た鳥羽パールレース、皆さんにはおおげさに写るかも知れませんが、我々にとっては晴天の霹靂のようなものであります。「パールに出たらヨットをやめてもいい」と思っていたのですが、「今年も出るぞ」と叫んだりして。

（人間の欲望には限りがないものです）

今年は、鬼崎フリートに「タカイ31」、「ヤマハ30R」とレーサーが加わるとのこと、我々も気合いを入れてさらに精進します。そこで今年の目標は①鳥羽パールレースで上位入賞、②OYC年間総合優勝。ちょっと難しい

かも知れませんが、理想は高ければ高い程よいということですので、ジャンプして超えたいと思います。

**実行委員会から今年の鳥羽の受入れについてお知らせ**  
・レース本部を「望海楼」に変更します。

永い間お世話になりました「海上ホテル朝雲」から変更しましたが、「望海楼」は場所が大型浮き桟橋に近く、海に面して広く明るく本部に最適なため、ご協力をお願いしました。着艇申告、出艇申告及び艇長会議もここで行ないます。

・鳥羽市から記念フラッグを全艇に贈呈

鳥羽市から第30回を記念して参加全艇にフラッグが贈られる予定です。

・前夜祭のはオーナーパーティとクルーパーティを開催

今年の前夜祭は、オーナーパーティとクルーパーティを分けて開催します。参加される皆様に満足していただけるよう、いろいろ企画しています。

## 1989 第30回鳥羽パールレース 実施要項

本部 帆走委員会

1. コース：Aコース鳥羽→神津島（反時計）→三崎港（180漕）

Bコース鳥羽→三崎港（150漕）

2. レース日程：スタート時刻 7月28日（金）12：00  
タイムリミット 7月30日（日）18：00

3. 適用規則：Aコース IYRR1985-1988, NORC外洋レース規則1988, IORMK III1989, ORC特別規定1989, NORC特別規定, NORC設備規定, 実施要項及び帆走指示書。

Bコース IYRR1985-1988, NORC外洋レース規則1988, NORCクルーザーレーティング規則, 実施要項及び帆走指示書。

4. 参加資格：Aコース IORもしくはJORの有効なレーティングを所有し、ORCIII以上及びNORC-B以上の安全検査に合格しているクラスI～VIの艇。乗員制限はレーティング証書記載の人数+2とします。但し、安全検査の人員内とします。

Bコース NORCクルーザーレーティングを所有し、NORCの登録艇または会友艇であること。小型船舶安全検査「沿海区域」以上の検査に合格し、加えて乗員分のハーネス及びパラシュートフレア4本を搭載している艇。乗員制限は船検で定められた人員内とします。

（注）：IOR/JORのクラスI～VIの証書

を取得している艇は、クルーザーレーティングでBコースに参加することは出来ません。但し、クラスVIIIはクルーザーレーティングでBコースに参加出来ます。

5. A, Bコース共通の条件：艇長はNORCの会員であること。乗組員は4名以上であること。全乗組員の過半数はNORC会員であること。

6. 参加費用（A, Bコース共通）：参加申込み1艇 6,000円。

乗員参加料 会員（準会員を含む）2,500円（1人）。非会員及び会費未納者 5,500円（1人）。

7. 申し込み締切り：6月30日（金）18：30（NORC）

8. 連絡会議：東京 7月14日（金）18：30 NORC本部。  
東海 7月19日（水）19：00 華寿殿。

※必ずどちらかの連絡会に出席をお願いします（艇長もしくは代理人）。

9. その他：出艇申告時（7月27日）には下記の書類のコピーを提出すること。事前に準備をして下さい。

Aコース 安全検査証、会員証、出艇申告書（2枚）。

Bコース 船検証、会員証、出艇申告書（2枚）。

問い合わせはNORC本部事務局（03-504-1911）担当神田まで。

なお、鳥羽及びフィニッシュ後の泊地については連絡会議で説明します。



# 広告表示に関するQ&A

I. Y. R. R. 付則14 (イベントの分類, 広告) の規定は, 新設ルールであるだけにまだ十分に消化されておりません。これはI. Y. R. U. が作成したQ&Aですが, 付則14の規定を正しく理解して頂くための一助になれば幸いです。

NORCルール委員会

石井正行

Q. 艇種別協会又はナショナル・オーソリティーが「すべてのレースをカテゴリーBのイベントとする」と決めた場合, レースの公示にイベントの分類を明記する義務は免除されますか?

A. 義務は免除されません。1. 2の規定は, カテゴリー分類をレースの公示及び帆走指示書に明記することを義務づけています。

もし, カテゴリー分類に関する特記事項がなければ, そのレースは自動的にカテゴリーAとなります。

Q. (1. 4) に於いて, 「艇種別協会」という言葉は「インターナショナル・クラス・アソシエーション」だけでなく, その他の国内クラスの艇種別協会(クラス・アソシエーション) も指しますか?

A. 「艇種別協会」という言葉は, I.Y.R.U.又はナショナル・オーソリティーに承認されたすべての艇種別協会(クラス・アソシエーション) を対象としています。

Q. 世界選手権に於いて, レースの公示に「付則14は, レース中に限り適用されると書いてあった場合, 主催団体は, レース中以外であれば参加者に対して広告の表示を要求したり強制したりすることができますか?

A. 否, (1. 6) は世界選手権大会及び大陸選手権大会だけに適用されます。

クラス・ルールによる特別な規定がない限り, この種の大会中の何時でも, 競技者に対して, そのヨット, 衣装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することはできません。

Q. スポンサーのついた大会に, あるクラスのヨットが参加する場合, 主催団体はそのクラスの艇種別協会の承認を得る必要がありますか?

A. 大会がその艇種別協会の管轄下で行われる場合には, その承認を得る必要があります。

Keil WeekやHyeresのような大会の場合は, 艇種別の大会ではありませんから, 通常は艇種別協会の承認は必要ではありません。ナショナル・オーソリティーの承認だけが必要となります。

しかし, 例えば世界選手権大会に於いて, 艇種別の管轄下で大会が行われるというような場合は, ナショナル・オーソリティーの承認と同様に艇種別協会の承認を取り付けなければなりません。[1. 9]

Q. イベント・スポンサーのステッカーは艇体の両側につけることができますか?

A. その通り。イベントスポンサーのステッカーは, 艇体の両舷に1つずつ付けることが出来る。[1. 9(a)]

Q. イベント・スポンサーに選定されたスポンサーであれば, 同一のステッカーに2つのスポンサー名を表示することができますか?

A. 否, スポンサーの広告 (Advertising by the sponsor) という意味は1つだけです。[1. 9]

Q. 付則14に対する違反の事実を確認した場合は, 最初に警告を発しななければならないでしょうか?

A. 否, (1. 10) に記載されたものの中から自由に選択することができます。

Q. 1. 10(c)の規定は, 「ヨットがレース中でない時に違反が起った場合は, 必ず失格とする」という意味でしょうか?

A. 否, 他の如何なる処置でも自由に選択することができます。

Q. カテゴリーAの場合, レースの公示に「付則14はレース中に限り適用される」とあれば, 参加者は, レース中でない時には広告を表示することができますか?

A. その通りです。但し, 世界選手権大会及び大陸選手権大会に於いては, 広告表示を要求又は強制されることはありません。

Q. カテゴリーBの場合, ヨットが表示することのできる広告は, 1. 9によるスポンサーの広告, 3. 2による例えばナショナル・オーソリティーの広告, 及び, 3. 1による2つの個別広告の4つと考えてよいでしょうか?

A. 3. 1はヨットの広告に関する規定であり, 1. 9はイベント・スポンサーの広告に関する規定であり, 3. 2(a)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に関する規定です。

以上により, 合計4つの広告を表示することができます。つまり, 3. 1による2つの個別広告, 1. 9による1つのイベント・スポンサーの広告, それと3. 2による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合計4つです。

Q. ナショナル・オーソリティーが広告表示を要求した場合, その管轄下に於けるレースに関してはすべての艇に対して有効と考えてよいでしょうか?

A. ナショナル・オーソリティーの広告表示要求は, そ



のナショナル・オーソリティーの権限の範囲で運営される大会でレースをするすべてのヨットに適用されます。即ち、ナショナル・オーソリティーは、この様な大会で、すべての艇に対して、最初の25%に広告を表示することができます。例えばフランスで開催される大会でレースをするアメリカの艇は、フランスのナショナル・オーソリティーの要求に従わなければなりません。[3. 2(a)]

Q. 広告表示に関するナショナル・オーソリティーの要求は、世界選手権大会及び大陸選手権大会にも適用されますか？

A. 否。クラス・ルールによる特別な規定がない限り、世界選手権大会及び大陸選手権大会に於いて、競技者は如何なる広告も、ヨット、衣類又は装備に表示することを要求されたり強制されたりすることはありません。[1. 6, 3. 2(a)]

Q. I.Y.R.U.、ナショナル・オーソリティー、O.R.C.、又はクラス・アソシエーションは、イベント・スポンサーの名前を艇体前部25%に表示することを要求できますか？

A. 然り。I.Y.R.U.、ナショナル・オーソリティー、O.R.C.、又は艇種別協会が、艇体前部25%を使用する場合は、艇体の両側及びデッキを使用することができます。[3. 2(a)]

Q. カテゴリーBのイベントに於いて、「残り75%の50%」というのは、デッキも含みますか？

A. 否。[3. 2(b)]

Q. カテゴリーBのイベントに於いて、艇体に表示する広告は、艇の長さによって分割することができますか？

A. 然り。残り75%の50%を使う限り分割しても差し支えありません。[3. 2(b)]

Q. イベント・スポンサーの名前又はロゴをセイルの上

に表示することができますか？

A. 否。カテゴリーA又はBの場合はNOです。[1. 9, 3. 3]

Q. 乗員の着用する衣類には、幾つ広告を表示することができますか？

A. 最大限4つの団体の広告を表示することができます。その内の2つを超えない広告は、ヨットに広告した団体と違って構いません。これに加えて1. 8(d)も適用されます。[3. 6]

Q. 誰でもカテゴリーCの申請をすることができますか？

A. 然り。申請は、ナショナル・オーソリティーの管轄の下に開催される大会に対して、そのナショナル・オーソリティーによる特別広告規定の認可を得た後、I.Y.R.U.に提出することになります。

I.Y.R.U.のエグゼクティブ・コミTEEは、パーマナント・コミTEEの指導により、カテゴリーBでも十分に広告できるという様な申請はできるだけ認めない方針です。しかし、特別な広告を例外的に認める場合もあります。[4]

#### ●前号の正誤表

| 頁  | 条 項    | 誤                                    | 正                                                            |
|----|--------|--------------------------------------|--------------------------------------------------------------|
| 9  | 右 33   | レース関係者に <del>対して</del>               | レース関係者 <del>に</del> に対して                                     |
| 9  | 右 34   | 始動の強化を                               | 指導の強化を                                                       |
| 10 | 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 | I.Y.R.U.、ナショナル・オーソリティー、O.R.C.又は艇種別協会は                        |
| 10 | (2)    | IYRR (1989~92)の大会の分類及び広告 付則14        | IYRR (1989~92) 中の 付則14                                       |
| 10 | 1.7    | この付則と矛盾しない範囲内において、                   | この付則と矛盾する範囲内に限り、                                             |
| 10 | 1.8(a) | セイルメーカーのマーク(……)は、セイルのフットの…           | セイルメーカーのマーク(……)は、セイルの両面に各1個を付けることができる。このマークは、タックから、セイルのフットの… |
| 10 | 1.9(a) | 模様又はステッカーの艇体貼付は、                     | 模様又はステッカーの艇体各舷への貼付は、                                         |
| 11 | 3.4(c) | 1つの団体の名称、又はロゴに限られる。                  | 1つの団体の名称、ブランド或いは製品名、又はロゴに限られる。                               |
| 11 | 3.5(b) | セイルメーカーのロゴを掲げることができる。                | セイルメーカーのラベル又はロゴを掲げることができる。                                   |

「4000マイルを乗り切ったヨットマンを讃え、ともに、瀬戸内海の夏をおう歌しよう」

ヒロシマカップ'89ヨットレースのプレイベント

1989 RCC ミッドサマーフェスティバル

### ヒロシマカップ開催要項



●開催日／7月29日(土)、30日(日)

●レース海域／宮島大島居～宮島水道

●参加資格／クルーザーヨット全般(ただし、法定検

査済の艇でレース委員会が認可した艇)

●参加艇数／先着100艇

●適用規定／国際ヨット競技規則及び帆走指示書

●レーティング／1989 NORC クルーザーレーティングを使用。未取得艇はレース委員会が決定

●乗員規則／最低成人(20歳以上) 2名以上

●申し込み締切／7月20日まで

●申し込み・問い合わせ先／広島市南区宇品海岸1-11-21 チャートハウス内 NORC 西内海支部広島フリート (Tel 251-9262)



# EPIRBについて

帆走委員会, 安全委員会, 通信委員会

たびたび、この「オフショア」でも紹介していますが、なかなか不徹底な部分があるので、ダブる部分もありますが再度紹介します。

EPIRBとは

EPIRB（イーパブと読む）とは非常用位置表示無線標識の略で、いわゆるSOS発信機です。それらの種類としてはFCC（アメリカ連邦通信委員会）で日本の電気通信監理局に相当します）の呼称でA、B、Cの3タイプと衛星係があります。

今回からORCの指示に従って、NORCが採用しているものはその内のBタイプです。

タイプA：従来の2180KHzを使用するもので日本でもすべての本船には搭載され、以前はヨットにも搭載されていました。

受信点は短波の海岸局及び海上保安庁の巡視船、各保安庁所属海岸局。外国の海岸局も常時受信。

タイプB：本来航空機の遭難救助用に開発された為、航空機のエマージェンシー用周波数121.5MHzと243MHzを同時に発射します。

受信機は定期旅客機、巡視船及び海上保安庁所属の航空機に搭載されており、一部外国では、既に衛星での受信も始まっています。衛星受信については国内でも約2年後に開始すべく地上設備を整備しています。

タイプC：一部アメリカ等で沿岸の小型船用に使用され、国際VHF帯エマージェンシーチャンネルの16chを使用します。日本国内では現在認められず、使用されていません。

衛星系：外国の一部では既に本船やヨットに使用されており、406MHzを使用した4個の低高度極軌道衛星で受信し、その結果を各国の地球局にデータとして送ります。

以上が現在使用されているSOSを発信するEPIRBの種類です。

この内ORC及びNORCが採用しているBタイプについて説明します。

現用EPIRBについて

カテゴリー0、1のレースに参加する艇には今年から遅ればせながら必要備品となりました。

機材について

現在使用出来る機材には、日本製の本船用のものとNORCが頒布しているアメリカACR社の2種類があります。大きな価格の点からACR社のRLB-20が最も

ヨットに適しているの、これをNORCが輸入し、60,000円（現地正価350\$）で頒布しています。

このタイプはアメリカでは時々安売りをしていますのでNORCで購入するより多少安くなる場合があります。しかし、このままでは日本で正式免許が取得できません。その為、NORCでは正式免許を取得出来るように各種データを測定し、電監から正式免許を取得出来るようにして頒布しています。従って、NORC以外の所で購入されても、そのままでは免許取得は出来ませんが、NORCが行っているように、手間は掛かりますが、各種データを測定し、図面を作成、申請をすれば免許を取得することは可能です。

その他に同じACR社のもので小型でポケットタイプのRLB-21もあります。このタイプは防水型ですがフロートタイプでないことと、電池の交換が面倒なので今回は輸入していません。国産品ではJRC社が製造販売していることを確認していますが、現在NORCでは取り扱っていません。

免許について

EPIRBのみの単独免許は現在許可されていません。他のVHFや短波又は2MHzの無線設備を持っていることが条件です。勿論、変更手続きは必要で、現在事務局で取り扱ってます。（担当 小山）

電監に納める変更手数料は基本料金9,600円とEPIRB追加料金の3,700円（合計13,300円）です。

以前からNORCでは一括免許を取得するべく当局と交渉しておりますが、可能性はあるものの現場ではNORCに対する一括免許は実現していません。

使用法について

機材にも書いてある通り救命無線機EPIRBは、船舶が重大かつ急迫の危険に陥った場合に使用することとなっています。これはその他のEPIRBも全て同じ取り扱いです。実際に急迫する危険に陥る状態の判断は艇長がすることは当然ですし、艇長によって多少の判断基準が違ってくることは当然考えられますが、乗員の生命の危機、艇の航行不能の状態が一つの基準となるでしょう。

使用法は本体サイドに折り曲げてあるアンテナを延ばし、上部にあるスイッチのロックを外しONにすれば自動的に最小48時間、最大8日連続してSOS電波が発射されます。電波が発射されていれば本体上部のスイッチの近くの赤ランプが点灯しています。

現在のRLB-20は本体が防水機構になっており、内部には浮力材が入っている為、水中に落としても海面上に浮いた状態で動作します。



電池は使用しない状態で6年保証されますが、本体に装入されている場合は3年毎に交換します。

交換電池は事務局にも用意しており、約11,000円です。

くれぐれも誤発射に注意してください。その度に救難機や巡視船が出勤することになります。

#### 救難システムについて

まず、ヨットからEPIRBの電波が発射されますと、岸から離れている場合は上空を飛ぶ定期便がエマージェンシー信号をキャッチし、キャッチした航空機から航空基地局経由で海上保安庁に連絡されます。大ざっぱな位置をもとにして、救援機又は近くにいる巡視船がいる場合は遭難地点に派遣し、現場近くで信号源の位置の正確な測定を行い、現場に急行して救助作業を開始します。場所によっては海上自衛隊に救助依頼をする場合もあります。

現在遠距離では航空機に頼っていますが、約2年後には日本も衛星系のEPIRBの地上設備が完備されますので、衛星系のみならず、このBタイプも受信出来るようにNORCから要請し、測定精度は専用の衛星系に比べるとおちますが、実用上問題ない範囲で受信出来ることとなります。

この衛星系のシステムが今後使用されるGMDSS (Global Maritime Distress and Safety System) と云うシステムの一部で、集まったSOSの信号をデータ処理して各船のプリンターに自動的に打ち出す、NAVTECシステムとの組合せてGMDSSのシステムが完成します。GMDSSに使用する衛星は米ソ両方の4個の衛星を使用し、既に外国では使用を開始している国もあります。従って現在使用しているこのBタイプがGMDSSシステムに組み入れられて使用が可能になったわけです。

将来衛星系が現在のBタイプと同等の価格で販売されるようになれば、勿論測定精度からも衛星系に切り替えた方が得策であることは言うまでもありませんが、その

時になっても一応はそのまま使用出来ることは大きなメリットでしょう。

#### Bタイプの欠点について

国内に於て免許取得にあたって一番問題になったのはIDが入らない事です。要するにSOSの電波が発射されても何処の船か解らない事です。これはAタイプや衛星系のものについては全て船名が登録されて電波発射と共に船名が解るようになっています。

又、今後Bタイプを衛星で受信した場合、本来の衛星系のものは測定誤差が約5km以内ですが、Bタイプは約10kmと大きくなります。しかし、衛星で受信しても実際には現場へ船又は救助機が飛ぶことになり、その時点で正確な測定が可能なので実用上問題はないでしょう。

免許に関しては上記の通り他の無線免許との併設が条件ですが。

しかし、単独に免許取得出来るようNORCとしても今後関係官庁に要請していくことにしています。

#### 終わりに

このBタイプのEPIRBは国内でも1986年7月1日発効のSOLAS条約により、本船の救命設備拡大強化として救命用の端艇及びいかだの非常用の位置指示無線標識設備として義務づけられています。

電波を発射すると上記のごとく国内はもとより外国でも救助体制をとります。既にヨットでもこれを使用したことにより救助された実績はかなりの数にのぼっています。

設置場所は素早く取り出せて、尚簡単には触れられないところを選んで取り付けて置きましょう。

取り付け方法は消火器を取り付ける方法と同じで誰でも簡単に取り付けることが出来ます。

非常設備であることを頭に入れてくれぐれも誤発射を行わないように注意して、非常時には有効に使用しましょう。

電話級無線通信士 無線従事者  
国家試験受験者講習会のお知らせ  
通信委員会

無線従事者国家試験に向けての短期集中勉強会を開催します。受験希望者はふるってご参加ください。

期 間：6月21日から7月24日 (計6回)

場 所：虎ノ門船泊振興ビル10F会議室

費 用：20,000円 (問題集等含む)

申 込・問い合わせ：NORC事務局

なお、電話級無線通信士の国家試験は毎年2月と8月に実施されます。次回、来年2月期受験をめざしている方も、早めのスタートをお進めします。平成1年度8月期の電話級無線通信士の国家試験申請書は各地電気通信監理局検定課にて受け付けています。

受付期間：1年6月8日から6月22日

受験申請料：3,400円

輸送の場合は、6月22日の消印があれば、有効です。

関東電気通信監理局管内の場合、工学と法規の筆記試験は8月3日(木)です。

電気通信術の試験日程は8月1日から14日の間で行われる予定です。



## BMW CUP 1989関東外洋ヨット選手権シリーズ チーム別成績表

| チーム名                  | SAIL                 | 艇名                                          | 名 | オーナー名                   | TYPE                       | CL          | R (ft)                  | T.C.F.                     | 第1レース<br>得点             | 第2レース<br>得点             | 第3レース<br>得点             | 第4レース<br>得点             | 第5レース<br>得点             | 合計<br>得点                   | 順位             |
|-----------------------|----------------------|---------------------------------------------|---|-------------------------|----------------------------|-------------|-------------------------|----------------------------|-------------------------|-------------------------|-------------------------|-------------------------|-------------------------|----------------------------|----------------|
| 横浜                    | 3670                 | 再見                                          | 松 | 高橋 伸博                   | K-30R                      | 5           | 22.53                   | 0.7347                     | 27.00                   | 22.50                   | 5.00                    | 8.00                    | 40.00                   | 102.50                     | 11             |
| 横浜                    | 1725                 | SUMMER GIRL                                 |   | 馬場 益弘                   | Y-30R2                     | 5           | 22.88                   | 0.7383                     | 13.00                   | 24.00                   | 11.00                   | 2.00                    | 34.00                   | 84.00                      | 20             |
| 横浜                    | 2422                 | 青葉                                          |   | 福田 義一                   | YOK-40                     | 2           | 30.82                   | 0.8152                     | 9.00                    | 1.50                    | 15.00                   | 28.00                   | 30.00                   | 83.50                      | 21             |
| 諸磯<br>諸磯              | 1579<br>3510<br>3531 | しょうかく坊<br>TRACER<br>陽炎                      |   | 神保 和也<br>三宅 智久<br>川久保史郎 | YOK32M<br>TAK31<br>YOK32M  | 5<br>5<br>4 | 22.82<br>22.08<br>23.03 | 0.7377<br>0.7299<br>0.7399 | 7.00<br>4.00<br>1.00    | 37.50<br>21.00<br>25.50 | 8.00<br>16.00<br>2.00   | 3.00<br>6.00<br>4.00    | 42.00<br>6.00<br>2.00   | 97.50<br>63.00<br>34.50    | 7<br>14<br>30  |
| 油壺<br>油壺<br>油壺        | 3530<br>188<br>3888  | SUMMER KNOWS<br>CONTESSA<br>PHOBEB          |   | 高村 宏<br>石原慎太郎<br>二宮 宏光  | TAK34<br>DOU42<br>YOK31N   | 4<br>2<br>5 | 24.63<br>32.32<br>22.49 | 0.7563<br>0.8285<br>0.7342 | 10.00<br>17.00<br>8.00  | 36.00<br>6.00<br>13.50  | 6.00<br>14.00<br>12.00  | 22.00<br>20.00<br>14.00 | 26.00<br>14.00<br>4.00  | 100.00<br>71.00<br>51.50   | 13<br>24<br>28 |
| 油壺<br>油壺<br>油壺        | 3306<br>3800<br>3335 | RIPPLE 3<br>カラス<br>織姫                       |   | 裕 俊弘<br>斜森 保雄<br>古川 保夫  | YOK30R<br>TAK40<br>FRE40   | 4<br>2<br>2 | 23.09<br>31.08<br>31.49 | 0.7405<br>0.8175<br>0.8212 | 29.00<br>23.00<br>19.00 | 43.50<br>19.50<br>7.50  | 23.00<br>29.00<br>20.00 | 26.00<br>19.00<br>20.00 | 58.00<br>54.00<br>32.00 | 179.50<br>154.50<br>97.50  | 2<br>4<br>14   |
| シボ7 A                 | 3373<br>1088<br>3002 | AFRODITE<br>INDEPENDENCE 5<br>SYLPHIDES III |   | 菅野 道<br>平松 栄一<br>蒲谷 和行  | FAR3/4<br>YOK30R<br>YOK-32 | 4<br>4<br>5 | 24.58<br>23.09<br>22.90 | 0.7558<br>0.7405<br>0.7385 | 25.00<br>30.25<br>16.00 | 40.50<br>42.00<br>31.50 | 30.25<br>17.00<br>26.00 | 25.00<br>15.00<br>18.00 | 50.00<br>44.00<br>28.00 | 171.75<br>148.25<br>119.50 | 3<br>5<br>9    |
| シボ7 B<br>シボ7 B<br>シボ7 | 3001<br>3519<br>4014 | HALF TIME<br>LAVIEN ROSE<br>ESMERALDA       |   | 田沼 英明<br>沢野 裕治<br>植松 真  | YOK-35<br>J-41<br>J-33     | 4<br>2<br>2 | 25.92<br>30.01<br>31.25 | 0.7691<br>0.8078<br>0.8190 | 21.00<br>24.00<br>11.00 | 28.50<br>10.50<br>12.00 | 19.00<br>18.00<br>10.00 | 6.00<br>13.00<br>5.00   | 20.00<br>24.00<br>22.00 | 94.50<br>89.50<br>60.00    | 17<br>18<br>27 |
| シボ7 C<br>シボ7 C        | 3699<br>1978<br>3606 | NOVA<br>SERENDIPITY 3<br>BOY                |   | 植原 俊雄<br>中野 昭<br>山田 隆   | HAY-30<br>YOK31N<br>YAM34R | 5<br>5<br>4 | 22.87<br>22.52<br>24.96 | 0.7382<br>0.7356<br>0.7596 | 25.00<br>12.00<br>2.00  | 39.00<br>45.38<br>18.00 | 22.00<br>13.00<br>25.00 | 12.00<br>11.00<br>21.00 | 12.00<br>16.00<br>8.00  | 244.00<br>97.38<br>74.00   | 8<br>16<br>23  |
| 葉山<br>葉山<br>葉山        | 3290<br>3839<br>3236 | 海太朗<br>海援隊<br>NEFUNOREO                     |   | 千葉 育夫<br>永田 敏二<br>馬谷原宣彦 | FAR-40<br>HOL 34<br>YOK 34 | 2<br>4<br>5 | 30.61<br>24.54<br>22.24 | 0.8133<br>0.7554<br>0.7316 | 28.00<br>15.00<br>6.00  | 34.50<br>27.00<br>9.00  | 28.00<br>4.00<br>9.00   | 30.25<br>1.00<br>9.00   | 60.50<br>38.00<br>10.00 | 181.25<br>85.00<br>43.00   | 1<br>19<br>29  |
| 逗子<br>逗子<br>逗子        | 3809<br>3561<br>3414 | 写楽<br>CAETLA<br>OTSHOSAN                    |   | 熱田二十行<br>沼田 尚文<br>井上 一典 | YAM34R<br>X-3/4<br>YOK32S  | 4<br>4<br>5 | 25.23<br>24.67<br>22.93 | 0.7623<br>0.7567<br>0.7389 | 20.00<br>5.00<br>3.00   | 30.00<br>33.00<br>15.00 | 27.00<br>21.00<br>7.00  | 10.00<br>24.00<br>17.00 | 48.00<br>46.00<br>36.00 | 135.00<br>129.00<br>78.00  | 6<br>7<br>22   |
| 江の島<br>江の島<br>江の島     | 3544<br>3880<br>3714 | BLUE NOTE<br>NINJA<br>風神丸                   |   | 五十井 進<br>西田隆太郎<br>高橋 真明 | ITO-40<br>DAV44<br>YOK31N  | 2<br>1<br>5 | 31.21<br>33.90<br>22.76 | 0.8187<br>0.8422<br>0.7371 | 14.00<br>22.00<br>18.00 | 3.00<br>4.50<br>16.50   | 24.00<br>1.00<br>3.00   | 27.00<br>23.00<br>7.00  | 56.00<br>52.00<br>18.00 | 124.00<br>102.50<br>62.50  | 8<br>11<br>26  |
|                       |                      |                                             |   |                         |                            |             | 54.00                   |                            | 24.00                   |                         | 28.00                   | 57.00                   | 126.00                  | 289.00                     | 5              |



# BMW CUP 1989関東外洋ヨット選手権シリーズ 艇別成績表

| チーム名   | SAIL | 艇名             | オーナー名  | TYPE   | CL | R (ft) | T.C.F. | 第1レース<br>得点 | 第2レース<br>得点 | 第3レース<br>得点 | 第4レース<br>得点 | 第5レース<br>得点 | 合計<br>得点 | 順位 |
|--------|------|----------------|--------|--------|----|--------|--------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|----------|----|
| 横浜     | 3670 | 再見             | 高橋 伸博  | K-30R  | 5  | 22.53  | 0.7347 | 30.00       | 27.00       | 6.00        | 9.00        | 46.00       | 118.00   | 11 |
| 横浜     | 1725 | SUMMER GIRL    | 馬場 益弘  | Y-30R2 | 5  | 22.88  | 0.7383 | 14.00       | 28.50       | 13.00       | 3.00        | 40.00       | 98.50    | 20 |
| 横浜     | 2422 | 青葉             | 福田 義一  | YOK-40 | 2  | 30.82  | 0.8152 | 10.00       | 3.00        | 17.00       | 31.00       | 36.00       | 97.00    | 21 |
| 諸磯     | 1579 | しょうかく坊         | 神保 智也  | YOK32M | 5  | 22.82  | 0.7377 | 8.00        | 42.00       | 9.00        | 4.00        | 48.00       | 111.00   | 16 |
| 諸磯     | 3510 | TRACER         | 三宅 和久  | TAK31  | 5  | 22.08  | 0.7299 | 5.00        | 25.50       | 18.00       | 18.00       | 10.00       | 76.50    | 26 |
| 油壺     | 3531 | 陽炎             | 川久保史郎  | YOK32M | 4  | 23.03  | 0.7399 | 2.00        | 30.00       | 3.00        | 5.00        | 6.00        | 46.00    | 32 |
| 油壺     | 3530 | SUMMER KNOWS   | 高村 宏   | TAK34  | 4  | 24.63  | 0.7563 | 11.00       | 40.50       | 7.00        | 25.00       | 32.00       | 115.50   | 13 |
| 油壺     | 188  | CONTESSA       | 石原 慎太郎 | DOU42  | 2  | 32.32  | 0.8285 | 19.00       | 7.50        | 16.00       | 23.00       | 20.00       | 85.50    | 25 |
| 油壺     | 3888 | PHOBEB         | 二宮 宏光  | YOK31N | 5  | 22.49  | 0.7342 | 9.00        | 15.00       | 14.00       | 16.00       | 8.00        | 62.00    | 30 |
| 油壺     | 3306 | RIPPLE 3       | 碓 俊弘   | YOK30R | 4  | 23.09  | 0.7405 | 32.00       | 48.00       | 26.00       | 29.00       | 64.00       | 199.00   | ②  |
| 油壺     | 3800 | カラス            | 斜森 保雄  | TAK40  | 2  | 31.08  | 0.8175 | 26.00       | 24.00       | 32.00       | 32.00       | 60.00       | 174.00   | 4  |
| 油壺     | 3335 | 織姫             | 古川 保夫  | FRE40  | 2  | 31.49  | 0.8212 | 21.00       | 9.00        | 23.00       | 22.00       | 38.00       | 113.00   | 14 |
| シボ-7 A | 3373 | AFRODITE       | 菅野 道一  | FAR3/4 | 4  | 24.58  | 0.7558 | 29.00       | 45.00       | 33.25       | 28.00       | 56.00       | 191.25   | 3  |
| シボ-7 A | 1088 | INDEPENDENCE 5 | 平松 栄一  | YOK30R | 4  | 23.09  | 0.7405 | 33.25       | 46.50       | 19.00       | 17.00       | 50.00       | 165.75   | 5  |
| シボ-7 A | 3002 | SYLPHIDES III  | 蒲谷 和行  | YOK-32 | 5  | 22.90  | 0.7385 | 18.00       | 36.00       | 29.00       | 21.00       | 34.00       | 138.00   | 9  |
| シボ-7 B | 3001 | HALF TIME      | 田沼 英明  | YOK-35 | 4  | 25.92  | 0.7691 | 23.00       | 33.00       | 22.00       | 7.00        | 26.00       | 111.00   | 16 |
| シボ-7 B | 3519 | LAVIEN ROSE    | 沢野 裕治  | J-41   | 2  | 30.01  | 0.8078 | 27.00       | 12.00       | 20.00       | 15.00       | 30.00       | 104.00   | 18 |
| シボ-7 B | 4014 | ESMERALDA      | 植松 真   | J-33   | 2  | 31.25  | 0.8190 | 12.00       | 13.50       | 12.00       | 6.00        | 28.00       | 71.50    | 28 |
| シボ-7 C | 3699 | NOVA           | 植原 俊雄  | HAY-30 | 5  | 22.87  | 0.7382 | 28.00       | 43.50       | 25.00       | 14.00       | 18.00       | 128.50   | 10 |
| シボ-7 C | 1978 | SERENDIPITY 3  | 中野 昭   | YOK31N | 5  | 22.52  | 0.7356 | 13.00       | 49.88       | 15.00       | 13.00       | 22.00       | 112.88   | 15 |
| シボ-7 C | 3606 | BOY            | 山田 隆   | YAM34R | 4  | 24.96  | 0.7596 | 3.00        | 21.00       | 28.00       | 24.00       | 14.00       | 90.00    | 24 |
| 葉山     | 3290 | 海太朗            | 千葉 育夫  | FAR-40 | 2  | 30.61  | 0.8133 | 31.00       | 39.00       | 31.00       | 33.25       | 66.50       | 200.75   | ①  |
| 葉山     | 3839 | 海援隊            | 永田 敬二  | HOL 34 | 4  | 24.54  | 0.7554 | 17.00       | 31.50       | 5.00        | 2.00        | 44.00       | 99.50    | 19 |
| 葉山     | 3236 | NEFUNOREO      | 馬谷原宣彦  | YOK 34 | 5  | 22.24  | 0.7316 | 7.00        | 10.50       | 11.00       | 10.00       | 16.00       | 54.50    | 31 |
| 逗子     | 3809 | 写楽             | 熱田 二士行 | YAM34R | 4  | 25.23  | 0.7623 | 22.00       | 34.50       | 30.00       | 12.00       | 54.00       | 152.50   | 6  |
| 逗子     | 3561 | CAETLA         | 沼田 尚文  | X-3/4  | 4  | 24.67  | 0.7567 | 6.00        | 37.50       | 24.00       | 27.00       | 52.00       | 146.50   | 7  |
| 逗子     | 3414 | OTSHOSAN       | 井上 一典  | YOK32S | 5  | 22.93  | 0.7389 | 4.00        | 18.00       | 8.00        | 20.00       | 42.00       | 92.00    | 22 |
| 江の島    | 3544 | BLUE NOTE      | 五十井 進  | ITO-40 | 2  | 31.21  | 0.8187 | 16.00       | 4.50        | 27.00       | 30.00       | 62.00       | 139.50   | 8  |
| 江の島    | 3880 | NINJA          | 西田隆太郎  | DAV44  | 1  | 33.90  | 0.8422 | 25.00       | 6.00        | 2.00        | 26.00       | 58.00       | 117.00   | 12 |
| 江の島    | 3714 | 風神丸            | 高橋 真明  | YOK31N | 5  | 22.76  | 0.7371 | 20.00       | 19.50       | 4.00        | 8.00        | 24.00       | 75.50    | 27 |
| 油壺     | 2979 | SEA CROWN      | 中立 堯   | TAK-32 | 5  | 22.81  | 0.7376 | 24.00       | 22.50       | 21.00       | 19.00       | 4.00        | 90.50    | 23 |
| 油壺     | 355  | SLEEPER        | 武部 喜一  | N/M 42 | 2  | 32.64  | 0.8313 | 1.00        | 1.50        | 1.00        | 1.00        | 2.00        | 6.50     | 33 |
| 小網代    | 1155 | 一乗 3           | 青山 恒昌  | YOK31N | 5  | 22.37  | 0.7330 | 15.00       | 16.50       | 10.00       | 11.00       | 12.00       | 64.50    | 29 |



# 第39回大島レース成績表

スタート時刻1989年5月27日11時00分 (Ⅳ～Ⅵ, CR)

\*JORクラス (Ⅰ～Ⅵ)

11時10分 (Ⅰ～Ⅲ)

| クラス 順位 | SAIL    | 艇 名          | 初島回航     | 大島回航     | 到着時間     | T.C.F  | 修正時間 (秒) | 総合順位 |
|--------|---------|--------------|----------|----------|----------|--------|----------|------|
| Ⅰ ①    | 3880    | NINJA        | 16:30'00 | 21:00'00 | 2:36'17  | 0.8422 | 46807    | 5    |
| Ⅱ      | 10 188  | CONTESSA Ⅷ   | 16:50'00 | 22:23'00 | 4:44'21  | 0.8285 | 52412    | 26   |
|        | 5 2422  | AOBA         | 16:47'00 | 21:40'00 | 3:59'11  | 0.8152 | 49361    | 15   |
|        | ① 3290  | KAITARO      | 16:40'00 | 21:05'00 | 2:32'04  | 0.8133 | 44995    | ①    |
|        | 4 3335  | ORIHOME      | 16:50'00 | 21:45'00 | 3:45'25  | 0.8212 | 49046    | 12   |
|        | 9 3355  | YUKIKAZE Ⅴ   | 16:50'00 | 22:05'00 | 4:49'12  | 0.8088 | 51401    | 24   |
|        | 7 3519  | LAVIEEN ROSE | 16:45'00 | 22:00'00 | 4:16'57  | 0.8078 | 49774    | 18   |
|        | 2 3544  | BLUE NOTE    | 16:45'00 | 21:05'00 | 2:50'32  | 0.8187 | 46201    | 2    |
|        | 6 3660  | SEIKAIHA     | 16:53'00 | 21:50'00 | 4:10'11  | 0.8131 | 49771    | 17   |
|        | 3 3800  | KARASU       | 16:35'00 | 21:18'00 | 3:00'08  | 0.8175 | 46604    | 3    |
|        | 8 4014  | ESMERALDA    | 17:07'00 | 21:50'00 | 4:13'50  | 0.8190 | 50311    | 21   |
| Ⅲ ①    | 3896    | SHIKON       | 17:20'00 | 23:05'00 | 8:02'47  | 0.8060 | 60585    | 34   |
| Ⅳ      | 5 1088  | INDEPENDENCE | 17:00'00 | 22:30'00 | 5:16'00  | 0.7405 | 48695    | 9    |
|        | 8 3001  | HALF TIME    | 16:51'00 | 22:37'00 | 5:28'30  | 0.7691 | 51153    | 22   |
|        | ① 3306  | RIPPLE Ⅲ     | 16:45'00 | 21:53'00 | 4:29'01  | 0.7405 | 46608    | 4    |
|        | 2 3373  | AFRODITE     | 16:43'00 | 21:48'00 | 4:28'18  | 0.7558 | 47538    | 6    |
|        | 7 3530  | SUMMER KNOWS | 17:12'00 | 22:25'00 | 5:25'49  | 0.7563 | 50180    | 20   |
|        | 10 3531 | KAGEROH      | 17:30'00 | 21:20'00 | 11:24'55 | 0.7399 | 68285*   | 37   |
|        | 4 3561  | CAETLA       | 16:58'00 | 22:10'00 | 4:44'22  | 0.7567 | 48324    | 8    |
|        | 9 3606  | BOY          | 17:15'00 | 23:00'00 | 8:09'20  | 0.7596 | 57851    | 29   |
|        | 3 3809  | SHARAKU      | 16:53'00 | 21:55'00 | 4:36'21  | 0.7623 | 48315    | 7    |
|        | 6 3839  | KAIENTAI     | 16:50'00 | 22:10'00 | 5:03'50  | 0.7554 | 49124    | 13   |
| Ⅴ      | 13 1155 | ICHIJO Ⅲ     | 17:03'00 | 23:40'00 | 9:53'07  | 0.7330 | 60390    | 33   |
|        | ① 1579  | SHOUGAKUBOU  | 17:00'00 | 22:30'00 | 5:24'45  | 0.7377 | 48898    | 10   |
|        | 4 1725  | SUMMER GIRL  | 17:15'00 | 22:30'00 | 5:37'56  | 0.7383 | 49522    | 16   |
|        | 7 1978  | SERENDIPITY  | 17:18'00 | 20:50'00 | 6:41'22  | 0.7356 | 52141    | 25   |
|        | 5 3002  | SYLPHIDES    | 17:10'00 | 22:37'00 | 5:46'36  | 0.7385 | 49920    | 19   |
|        | 12 3228 | ALPHA        | 17:22'00 | 23:20'00 | 8:27'28  | 0.7391 | 59949*   | 32   |
|        | 9 3236  | NEFUNOREO    | 17:30'00 | 22:50'00 | 8:23'19  | 0.7316 | 56332    | 28   |
|        | 3 3414  | OTSHOSAN     | 17:15'00 | 23:00'00 | 5:31'50  | 0.7389 | 49292    | 14   |
|        | 10 3494 | ARC-EN-CIEL  | 17:00'00 | 23:00'00 | 9:17'48  | 0.7355 | 59037    | 30   |
|        | 11 3501 | SONN BLUME   | 17:30'00 | 24:20'00 | 9:33'31  | 0.7346 | 59658    | 31   |
|        | 14 3510 | TRACER       | 17:40'00 | 24:25'00 | 10:10'36 | 0.7299 | 60900    | 35   |
|        | 8 3699  | NOVA         | 17:10'00 | 22:27'00 | 7:14'19  | 0.7382 | 53785    | 27   |
|        | 2 3670  | SAIKEN       | 17:06'00 | 22:20'00 | 5:30'48  | 0.7347 | 48966    | 11   |
|        | 6 3714  | FUUJINMARU   | 17:10'00 | 22:25'00 | 6:22'18  | 0.7362 | 51341    | 23   |
|        | 15 3888 | PHOEBE       | 17:28'00 | 23:18'00 | 9:08'28  | 0.7342 | 61448*   | 36   |

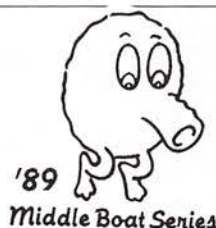
\*クルーザー・レーティングクラス (距離: 85漙 タイムテーブル: Ⅱ)

| クラス 順位 | SAIL   | 艇 名       | 初島回航     | 大島回航     | 到着時間    | R.m  | 修正時間 (秒) | 総合順位 |
|--------|--------|-----------|----------|----------|---------|------|----------|------|
| CR 5   | 1115   | STAYER    | 17:08'00 | 21:28'00 | 9:27'59 | 8.75 | 33194    | 5    |
|        | 3 1993 | ASTERIX Ⅲ | 17:20'00 | 22:40'00 | 9:11'25 | 7.20 | 28375    | 3    |
|        | 4 3466 | AZZURRA   | 18:15'00 | 23:00'00 | 9:35'35 | 7.30 | 30110    | 4    |
|        | 2 3568 | BANBOO Ⅱ  | 17:30'00 | 23:50'00 | 9:29'40 | 6.75 | 28110    | 2    |
|        | ① 3901 | SPRING    | 16:55'00 | 22:10'00 | 4:45'38 | 9.40 | 18494*   | ①    |
|        | 6 3980 | FIRST     | 17:23'00 | 23:18'00 | 9:28'13 | 8.75 | 33208    | 6    |



# 関東ミドルボール選手権を 終えて

関東ミドルボールクラブ



ミドルボートクラスのレースシーン

関東ミドルボート選手権とは、NORCのミドルボートクラスを持つオーナーのクラブ活動です。

何年も前からミドルボートクラブはありましたが、今年は自前のレースをやってみようと12人のオーナー有志が集まり、鳩首会談の結果、少々変わったレースを5月の連休にすることにしました。

最初はプロ（ヨット業界で生計を立てている人）は乗せないレースにしようという過激な意見もありましたが、良識が勝って、IORのみは乗せても良いが、乗っていない艇の1位にはベストアマ賞をつくらうということになり、クルーザークラスには乗せてはいけない事になりました。

レースの目的は、「あまりカリカリしないように楽しくやろう」という事ですが、なかでもプロを乗せたい人は乗せて、全体のレベルアップをはかる事は悪いことではないという事になり、また、NORC発行の有効なレーティング証書さえあれば、会員以外のビジターも受け入れようとオーナーの広い心を持とうということです。

今回初めてにもかかわらず、参加艇28艇（内CRから3艇）が集まり、スタート、マーク廻航、スピランと、素晴らしいレースを展開しました。

第1レースは順風、第2レースは30ノットを越える強風、デismast1艇、マストトラブルが3艇もあったシビアなレースになりました。

第3レースは前日と打って変わった風の弱さに、風待ち数時間後、やっと風の出て来たところを見計らって下マークスタート、上フィニッシュという変則ショートコースになりました。

第4レースは順風、第5レースは7日のS.T.Cにミドルボートクラブだけ別スタートをさせてもらう予定でしたが、強風のため中止になりました。

自前の、独自のとイキマテなもの、関東支部帆走委員長の小沢美弘さん、＜織姫＞の古川オーナー、クルーの皆さんの友好的なお手伝いをいただき感謝しています。

ルール委員会からは石井さん、周東さん、大村さんにお出まして頂き、抗議審問をやっていただきました。

「レースは楽しく、しかし、スポーツだからルールはルール、なあなあはダメ」という＜OTSHOSAN＞の井上オーナーの意向どおり、楽しいなかにも、キチンとしたレースが出来て参加者全員満足しています。

ミドルボートオーナーズクラブは、オーナーの権威と義務を守り、オーナー全員で口も手も金も出して、楽しい中にもマナーを尊守して各艇との親睦をはかっていると思っています。あまりの好評に、来年の5月の連休まで待てないので9月にもう一度やろうとオーナー全員はりきっています。

クラブ名誉会長 平松栄一

会員

＜再見＞高橋 伸博、＜写楽＞熱田 二土行、＜HALF TIME＞朝河 清、＜一乗III＞青山 恒昌、＜AFRODITA＞菅野 道、＜OTSHOSAN＞井上 一典、＜クーベラ＞藤沢 武司、＜SYLPHIDESIII＞蒲谷 和行、＜SAMOAV＞大石 巖、＜KELONIA＞大谷 正彦、＜RIPPLEIII＞碓 俊弘、＜SEA CROWN＞植木 正裕、＜FLYING-TINKERBELL＞別部 尚司、＜LAHA INAMI＞佐藤 文昭、＜SERENDIPTYII＞中野 昭、＜PHOEBE＞二宮 宏光、＜ルージュ＞能條 秀夫、＜CAETLA＞沼田 尚文、＜BASIC＞小坂橋博行。



# サムタイム湘南ヨットフェスティバル1989

## 119艇が相模湾に競う

今年で第4回目を迎えた「サムタイム湘南ヨットフェスティバル1989」は、去る5月5日、神奈川県葉山沖で開催された。

レースのエントリーはディンギー、クルーザー合わせて600隻。しかし、当日は強風のためディンギークラスのレースが中止になり、クルーザークラスのみのレースとなった。

クルーザーでは119艇がこいのぼりをはためかせながらの白熱したレースを展開した。

また、レース終了後のパーティは会場となった逗子マリーナに2500人余の参加者が集まり、盛大に行われた。

〔成績〕 クラスA ①〈CAETLA〉 ②〈ブルーノート〉 ③〈海太郎IV〉  
クラスB ①〈サマーガール〉 ②〈セレンディピティIII〉 ③〈ジュルビアン〉  
クラスC ①〈BA・SIC〉 ②〈バルギリ-II〉 ③〈ゼアドラー〉  
クラスD ①〈スイ・スイ〉 ②〈CENTRO〉 ③〈ミー・ハイ〉  
総合 ①〈スイ・スイ〉 ②〈CENTRO〉 ③〈ミー・ハイ〉



119艇が競ったレース風景



総合優勝した「スイ・スイ」チーム

## 第2回東京港ボート天国開催のお知らせ

東京フリートキャプテン

内藤恒夫

今年で第2回を迎える東京港ボート天国が来る7月23日(日)に、中央区晴海埠頭特設会場で開催されることになりました。

今回は、NORC関東支部主催のクルーザーレースを中心に、OP級ディンギーレース、ラジコンヨットレース、巡視艇体験航海などイベントも盛りだくさん。あいにく、参議院選挙と重なってしまいましたが、不在投票または早めに投票されて、海上、陸上からぜひ

ご参加下さい。

### 〔スケジュール〕

|          |       |                    |
|----------|-------|--------------------|
| 7月22日(土) | 17:00 | 艇長会議(晴海会場)         |
| 7月23日(日) | 12:00 | 〈新さくら丸〉入港歓迎ヨットパレード |
|          | 13:00 | ジャルパックカップレーススタート   |
|          | 15:30 | 表彰式                |



# 「ニッポンチャレンジ」の オリジナルTシャツを販売します



次回アメリカス・カップに挑戦するニッポンチャレンジアメリカ杯1991委員会の公式マークを使用したオフィシャルグッズが、NORCから販売されます。

このグッズは同委員会のオリジナル商品で、今回販売するものは、そのなかで最も人気のあるTシャツ(写真)。サイズはL、Mの2種類で、価格は2000円(消費税含)。

なお、申し込みはNORC本部事務局まで現金現留でお送り下さい(送料は着払い)。

## ICOM

高品質がテーマです。

## そのとき、連絡したい。

### 船舶用無線電話装置



船舶用国際VHF/FM無線電話装置  
**IC-M80**  
郵政省認定機種 認定番号VC85ED09

- 船舶用国際VHF/FM携帯型無線電話装置  
**IC-M5** 郵政省認定機種 認定番号VC85ED08

#### 船舶用HF帯SSB無線電話装置

### IC-M700J

郵政省型式検定合格機 検定番号S86004  
検定合格年月日 昭和61年11月14日  
型式名 SS2ED2/23-50J3E・12.5H3E48-1



400MHz帯小型船舶用無線電話装置  
**IC-M30**

郵政省型式検定合格機 検定番号F87005  
検定合格年月日 昭和62年2月6日  
型式名 FFM2ED351.9/364.2-5F3E12-1

- 400MHz帯小型船舶用携帯型無線電話装置  
**IC-M6** 郵政省型式検定合格機 検定番号F87041

検定合格年月日 昭和62年7月8日  
型式名 FFM2ED351.9/364.2-5F3E6-1

アイコム株式会社 本社 547 大阪市平野区加美東6丁目9-16

● 北海道営業所 ☎011(251)3888 ● 仙台営業所 ☎022(285)7785 ● 東京営業所 ☎03(621)8649 ● 名古屋営業所 ☎052(842)2288 ● 金沢出張所 ☎0762(91)8881  
● 大阪営業所 ☎06(793)0331 ● 広島営業所 ☎082(295)0331 ● 四国営業所 ☎0878(35)3723 ● 九州営業所 ☎092(541)0211

※カタログをご希望の方は、製品名、住所、氏名、年令およびご覧になった雑誌名をご記入の上、大阪営業所<547 大阪市平野区加美南1丁目8-35>OS係まで。

JARA

## 駿河湾は青い風!

## 第6回江の島～清水レース

## 「シャンソンカップ'89」開催のお知らせ

駿河湾支部よりのインフォメーションです。

まず、第16回江の島～清水レースのお知らせから。

毎回、フィニッシュすると冷たいビールとバーベキュー、流しソーメンが待っている恒例のレース。今年は鳥羽レースの一週間後にスタートします。東海、関西の方にも参加しやすい日程となりましたので、ぜひご参加下さるようお願い致します。

そして、翌週の8月13日には、真夏の駿河湾ファミリーレース「シャンソンカップ'89」がスタートします。

レーティングの持っている艇、持っていない艇を問わず、誰でもが参加できるアットホームなイベントがこのレースです。

清水をスタートし沼津の〈スカンジナビア〉沖にフィニッシュするコースで、賞品も盛りだくさん。

江の島～清水レースを終え、この「シャンソンカップ'89」で沼津までレースを楽しみながらクルージング。そして、レース終了後は家族や友人たちと西伊豆をのんびりクルージングなさってはいかがでしょうか。

楽しい駿河湾のレースウィーク、他支部からの参加も大歓迎。下記の実施要項をご参考にご参加下さい。

## [第16回江の島～清水レース]

## ●日程 8月5日(土)

10:30～11:00 出艇申告(江の島YC会議室)

11:00～11:30 艇長会議(江の島YC会議室)

13:00 スタート

## ●申し込み締切 7月21日(金)

\*フィニッシュ後、ビール、バーベキューパーティを開催。また、1週間程度の係留ができますので、参加申し込み時に申請して下さい。

## 夏の駿河湾横断ファミリーレース

## 「シャンソンカップ'89」

●日程 8月13日(日) 08:00～08:30 出艇申告  
08:30～09:00 艇長会議

10:00 スタート

16:00 タイムリミット

18:00 表彰式

●コース スタート/清水市三保真崎防波堤沖  
フィニッシュ/沼津市内浦木負スカンジナビア沖

●適用規則 I Y R R '89及び帆走指示書

●参加の条件 自艇の責任においてレース海面を航行できるクルーザーヨット

●レーティング J O R に準ずる(レーティングを所有していない艇は計測委員が決定)

●参加申し込み 申し込み先NORC駿河湾支部事務局  
〒424 清水市港町4-25-15  
静岡観光汽船ビル2F  
0543-52-1526

締切日 8月6日(日)

方法 電話もしくは官製ハガキにて期日までにお申し込み下さい。  
出艇申告時の申し込みは遅延金3,000円を申し受けることがあります。

●参加費用 乗員数別 1～5名 10,000円  
6～10名 15,000円  
10～15名 20,000円  
以下1名増ごとに1,000円加算

●出艇申告及び日時 8月13日(日) 08:00～08:30  
出艇申告

●艇長会議 08:30～09:00艇長会議

●表彰式パーティ 場所 NORC駿河湾支部事務局

日時 8月13日(日)18:00より

場所 重須ヨットクラブハウス付近

●レース委員会 レース本部 清水市港町4-25-15  
静岡観光汽船ビル2F  
NORC駿河湾支部  
0543-52-1526

## 「訂正」

本誌4月号「1989年度NORCルール委員会名簿」中、下記の箇所に誤りがありましたので訂正してお詫び申し上げます。

(誤) 広島県広島市中区牛田本町5-12-24

(正) " 東区 "

(誤) Tel 082-262-3913 (自)

(正) Tel " (勤)

(追加) Tel 082-223-4411 (自)



# JAPAN CUP OFFSHORE SERIES 1989

## 開催のお知らせ ジャパンカップ1989実行委員会



昨年の優勝艇「アフロディーテ」。さて、今年の勝者は……

本年度より開催地を神奈川県三浦市に移し、開催することになりました。ふるって御参加下さい。

尚、「オフショア」4月号誌上で帆走委員会からのお知らせした「IMS Division」を追加する件に関しては、これを取消し今年度はIOR艇のみのシリーズレースとして行います。

1. 開催地 神奈川県三浦市

2. 泊地 三崎港城ヶ島側

3. 日程

- |           |                               |
|-----------|-------------------------------|
| 10月6日(金)  | インスペクション (於 三浦市)              |
| 10月7日(土)  | 開会式<br>第1レース (インショアレース約27マイル) |
| 10月8日(日)  | 第2レース (インショアレース約27マイル)        |
| 10月9日(月)  | 第3レース (ショートオフショアレース 約150マイル)  |
| 10月10日(火) | 懇親パーティ (於 三浦市)                |
| 10月11日(水) | 予備日                           |
| 10月12日(木) | 第4レース (インショアレース約27マイル)        |
| 10月13日(金) | 第5レース (ロングオフショアレース 約300マイル)   |
| 日時未定      | 表彰式 (於 東京)                    |

4. 適用規則 IURR1989~1992, NORC外洋レース規則, IORMKIII1989, ORC特規則1989, NORC特別規定, NORC設備規定, 並びに本シリーズの実施要項及び帆走指示書。

5. 参加資格 IORMKIIIもしくはMKIIIの有効な

レーティングを所有し, ORC特別規定1989カテゴリIII以上, NORC特別規定, NORC設備規定のカテゴリB以上の安全検査に合格している, レーティング20ft以上70ft以下の艇。

6. 競技の種類 艇対抗競技及びチーム対抗競技。

7. クラス分け

|         |        |                   |
|---------|--------|-------------------|
| マキシクラス  | レーティング | 50.00 ft~70.00 ft |
| クラス I   | "      | 33.00 ft~49.99 ft |
| クラス II  | "      | 30.00 ft~32.99 ft |
| クラス III | "      | 26.00 ft~29.99 ft |
| クラス IV  | "      | 23.00 ft~25.99 ft |
| クラス V   | "      | 20.00 ft~22.99 ft |

8. 参加費

マキシクラス 150,000円 (パーティ代12名分及表彰式2名分を含む)

|         |                    |
|---------|--------------------|
| クラス I   | 100,000円 ( " 9 " ) |
| クラス II  | 90,000円 ( " 8 " )  |
| クラス III | 80,000円 ( " 7 " )  |
| クラス IV  | 70,000円 ( " 6 " )  |
| クラス V   | 60,000円 ( " 5 " )  |

9. 参加申込み

(1)事前登録 参加艇数の確認およびプログラムの参加艇紹介などのため、次の期日までに事前登録をして下さい。

7月31日(月)18:30 NORC本部

事前登録費10,000円 (参加費の一部)

(なお、プログラムに掲載する艇の写真、プロフィールを添えて下さい。)

(2)最終登録締切り

8月31日(木)18:30 NORC本部

必要書類 レーティングの証書コピー (含む備品目録), 安全検査合格証のコピー, 乗員登録リスト (1989年度会員証のコピー及び体重), チーム編成表 (チーム対抗競技に参加する艇)。

但し、参加艇が50艇を越えたときは、事前登録を済ませた艇、外国からの参加艇を優先とし、参加を受付けないこともあります。

10. VHFを推薦備品とする。コミッティは71chで運営します。(開局, 変更手続きについては通信委員会にご相談下さい)

11. 問い合わせ先 NORC本部事務局担当 神田まで。詳細は追ってお知らせします。

玄海支部より

# オークランド～福岡ヤマハ 裏方たち Made in Yumiko



私達仲間だけのジョークですが、メンテナンス関係の仕事を何々のマリーナにさせているとしますと、「あなたのヨットはどこにまかせています?」、「私はメイド・イン・山下です。そちらは?」、「僕のところはメイドイン田中です」。文法的にはメチャクチャですが、よく使います。メイドイン農協の帽子といえ、麦藁帽子のことです。

テレビ、新聞などですでにご存じ

だと思いますが、「オークランド～福岡ヤマハカップ」レースの各参加艇は、バウ両舷に黄色にダークブルーの識別番号をつけています。その作業を毎晩真夜中までぶっつづけ1週間かかって作ったのが、私達のポスターやパンフレット等を製作担当している樋口夫妻です。夫妻といっても殆ど奥さんの裕美子さんの手作りです。

その頃レース事務局は樋口氏の事





# カップの

片倉静江



作業中の  
樋口裕美  
子さん



務所内に同居していましたので、裕美子さんのご苦勞は私がよく知っております。一枚一枚カッターで切り、番号とヤマハの文字をふきつけていく作業は大変です。カッターを握る指がこわばって開かなくなったり、もちろん肩はこりっぱなし。ヤマハの赤い文字のカッティングに上からスプレーをかけると、隙間からスプレーが漏れて、ヤマハの文字のまわりがにじむ。それではスポン

サーに申し訳けないと、後で剥ぎ取る…(スポンサーの方、聞いていますか?)。とにかく大変な手作業でした。しかし、それだけに感慨もひとしおでしょう。30数艇が、メイドイン裕美子をつけて、メラネシヤ、ミクロネシヤ、赤道を越え東支那海を走り、そして博多湾に姿を見せることになるんですもの。「貴女が作った識別番号をつけたヨットが、遙か南半球から博多に

やって来るのよ? 感激ね?」と彼女に言いましたら、「しあわせです! こんな感激ってもう二度とないでしょうね」と、美しい目に涙を浮かべ本当に嬉しそうでした。

さて、ファーストホーム艇の識別番号を目にした裕美子さんの感激、こちらにも伝わってきます。一生に一度、こういう感激が味わえる人って幸せですね。



玄海支部より

アリランレース

## 第9回日韓親善NTTカップ



＜Karakorum＞の艇上にて……

5月5日(祭)16:00, <シーワイフ> (EOU33), <オリンピア> (自作33ft), そして<エラン> (ケッチ40ft) の3艇の韓国艇を含む総勢42艇が, 無事フィニッシュ。DNF 5艇。

そして, <シーワイフ>と<オリンピア>は5月8日, <エラン>は遅れて9日, それぞれの思い出を抱いて博多を後に釜山へ帰っていきま

した。

2年ぶりに訪れた釜山はオリンピックの後でもあり, ますます活気にあふれていました。去年開店したばかりの立派なホテルに泊まり, すぐ前の海雲台の砂浜を散歩しましたが, 2年前に比べて, 心なしか砂浜が汚れてきたような気がしました。釜山滞在中, 学生運動の騒ぎが連日現地の新聞紙上に報道されていまし

たが, ちょうど東京オリンピック後の日本を思い出しました。

18年前, 初代NORC玄海支部の大原敦支部長が苦勞に苦勞を重ねて開拓した国際ヨットレースの草分け, それがこの釜山〜博多レースです。中国に「(井戸) 水を飲む時, 井戸を掘った人を忘れるな」という諺がありますが, 95パーセント軌道乗ったこのレースに参加する度に, 井戸を掘った人達を思い出します。

大原先生が乗っていらっしゃった名艇<ジグザグ> (ファー38) が達成した第5回 (1981年) の時のコースレコード13時間38分10秒はまだ破られていません。玄海支部は「ジグザグ賞」としてカップを作っておりますが, これだけ, 大型化してきたのにも関わらず, 無理な様ですね。たしか, あの時はすぐ横をくかず (DOU42, 有田 郎オーナー) が走っていたのがレコードを作らせる動機になったのではないのでしょうか? まわりに誰かいると, おのずと士気が上がってきますもの。

そして, 今回開局ホヤホヤの航路局も活動開始, 一緒に戴いた携帯用のVHF用無線機3台もおおいに活躍しました。<カラコルム>もロールコール時にアマチュア無線の方がなかなか開かず, VHFで報告しました。

このレースには博多〜対馬レースが第1レースとして組み込まれていますが, 今年から, 成績は別々にすることになりました。仕事の都合で, 広島や関西方面のヨットは対馬に直行しますので, 総合成績はやめました。

厳原出国の際, 玄海支部の役員の大半が「オークランド〜福岡」ヨットレースのためフィジーに出かけ





歓迎レセプション会場にて……



釜山での記念に……

たので、廣方洋一郎帆走委員長は孤軍奮闘、＜キャプテーン＞の松雪満オーナーに手伝って頂き、小雨の中300人をさばいて出港しました。厳原の＜きたたき＞（DOU34、田中節孝オーナー）のクルーに税関や入管の方が乗り組んでいましたので、

おかげさまでスムーズにいきました。

毎回お世話になる対馬の厳原町も、町の隅々までわかってきましたし、また、役員の皆様ともすっかり顔見知りになりました。対馬レースの表彰式で毎回素晴らしいと思うのは、奥様たち全員が、接待や会場の

設置などにかいがいしく働いていることです。どなたでしたか、博多の人が「羨ましい！」と言ってました。いい奥様達でご主人たちもしあわせですね。再来年も宜しくお願ひします。

### 第9回日韓親善NTTカップ成績表

4日釜山スタート時、南西風9～10m、5日未明対馬沖、3～5m、5日博多湾周辺、超微風／霧雨

| 順位 | 艇名            | 艇種     | 所属   | 修正時間     |
|----|---------------|--------|------|----------|
| 1  | Panidax       | X-402  | 西内松山 | 16:32:18 |
| 2  | Vanguard      | VDO36  | 玄海博多 | 16:36:19 |
| 3  | 美美            | FAR43  | 西内広島 | 16:44:54 |
| 4  | スピリット オブ ヒロシマ | TAK40  | 西内広島 | 16:47:43 |
| 5  | Sleeper       | N/M42  | 関東油壺 | 16:55:12 |
| 6  | ビクトリーげん       | TAK39  | 西内 呉 | 16:57:36 |
| 7  | ステラ           | TAK32  | 玄海博多 | 17:13:14 |
| 8  | Capitaine     | VDF30  | 玄海博多 | 17:19:24 |
| 9  | ピクニック         | FS 32  | 玄海博多 | 17:26:09 |
| 10 | かず            | スワン43  | 西内広島 | 17:35:08 |
| 11 | Dr. Hiro      | ED 30  | 玄海博多 | 17:35:49 |
| 12 | KAZAHAYAIII   | YOK30  | 西内松山 | 17:39:10 |
| 13 | みずねずみ         | YA30ST | 関東   | 17:39:28 |
| 14 | コスモス7         | 池 35   | 西内希刈 | 17:44:56 |
| 15 | レディ K         | KIH30  | 玄海博多 | 18:04:03 |
| 16 | サンタマリア        | ED 37  | 玄海北九 | 18:14:01 |
| 17 | ダルネシアン        | YA 33  | 玄海天草 | 18:14:47 |
| 18 | Karakoram     | EDV30  | 玄海博多 | 18:17:50 |

| 順位 | 艇名       | 艇種      | 所属   | 修正時間     |
|----|----------|---------|------|----------|
| 19 | シンシア     | VDF30   | 小戸   | 18:21:21 |
| 20 | エスポア     | YA 30   | 玄海博多 | 18:21:41 |
| 21 | ゼフィルス    | FS 32   | 小戸   | 18:26:36 |
| 22 | Marylou  | TAK30   | 玄海唐津 | 18:32:19 |
| 23 | 寿宝V世     | YR 30   | 玄海室津 | 18:36:53 |
| 24 | Tomboy   | DOU34   | 小戸   | 18:39:25 |
| 25 | 海燕       | ARB35   | 玄海博多 | 18:43:16 |
| 26 | 加那       | ST 30   | 玄海八代 | 18:49:05 |
| 27 | 鯨        | KIH30   | 玄海博多 | 18:51:18 |
| 28 | 120 -MO  | アダムス 51 | 内海西宮 | 18:52:24 |
| 29 | きたたき     | DOU34   | 玄海対馬 | 18:56:18 |
| 30 | ブルーコスモ   | YA 26   | 玄海博多 | 18:58:27 |
| 31 | バイバイポルシェ | TAK30   | 西内広島 | 18:59:04 |
| 32 | Sea Wife | DOU33   | 釜山   | 19:04:30 |
| 33 | クリスタル    | DOU33   | 西内広島 | 19:10:01 |
| 34 | Olympia  | 自作 33   | 釜山   | 19:14:02 |
| 35 | 鯨丸       | 35S     | 西内呉  | 19:55:52 |
| 36 | Elan     | ケッチ40   | 釜山   | 20:30:24 |

# NORC保険デスクより

事故に生きるヨット保険

ヨット保険のお問い合わせの中には、「船体保険を外した申し込みも可能か」といった内容でご相談を受けることがあります。その場合、万一事故発生となれば船体損害が避けられないことや、それに伴う出費は修理費だけでなく曳航・運搬費用等かなりの経済的損失になること等をご説明しお申し込みをいただいております。

今回は具体的に、保険会社の事故ファイルの中から最近の保険事故の例をひとつご紹介し、ヨット保険をよりご理解いただきたいと思ひます。

\*

オーナー／艇長 年令39才。ヨット歴20年、一級小型船舶操縦免許所有。

ヨット／昭和62年新造、FRP



製、エンジン付25ft。

事故場所／静岡県内某マリーナ付近。

事故日／昭和63年4月。

〈事故内容〉

事故日前日、艇長は友人を伴いセイリングのため泊りがけて、マリーナに來た。

事故日当日、西風強く（最大風速11m）、波高かったが、ジブセイルとエンジンを使い出港した。出港後約15分でエンジンが停止した。風に流されないようアンカーを打ったが走錨してどんどん流され、定置網の中に入り込んでしまった。そのまま岩場まで流されるのを恐れた艇長は、艇を定置網に固定した。水に潜って調べるとプロペラにロープが絡み付いて止まったことがわかった。ナイフで切ろうとしたが外れなかった。

その間付近の漁協の人間が発見し、マリーナに連絡。マリーナは和船を出して救助に向かったが、波高く乗り移ることができず、漁船に救助を依頼した。漁船が2隻出動し、救助活動を行い、最終的にヨット乗員2名は無事救出されたが、接舷の

際、漁船とヨットが接触し、両船とも損傷を受けた。

〈契約中のヨット保険の内容〉

○賠償責任 2,000万円。

○搭乗者傷害 1名 500万円。  
1事故 3,000万円。

○搜索救助費用 200万円

〈保険金の内容〉

○搜索救助費用

マリーナ和船・漁船出動費13万円。

漁船修繕費5万円。

○賠償責任 定置網修理費15万円

以上の通り、保険金33万円が支払われましたが、このケースでは自艇に船体保険がつけられていなかったために、自艇の修繕費、回収、曳航費は支払われませんでした。

ご契約の際は船体保険をセットしたNORCヨット保険にお申し込みいただきますようお願い致します。

お問い合わせはNORC保険デスク（フリーダイヤル 0120-024410）まで。

〔訂正〕本誌5月号の「NORC保険デスクより」の記事中、「料率は年間14%」とあるのは、正しくは「料率は年間4.14%」です。訂正してお詫び申し上げます。

## ■新登録艇のご紹介

2500 ホライズン6世 碧南新川港  
9.38×7.40×3.18×1.76代表オーナー／邨瀬愛彦 抱負／新メンバーの加入により年令的にも若がり、よりアクティブなレース活動をめざしています。グループの最終目標はトランスオーシャンであるが、現在は仕事、家庭の都合でインショアレースが中心。今後もお世話になりますのでよろしく。

4040 SHADOW 横浜ヨットクラブ  
9.39×7.20×3.15×1.80 オーナー／梅本寛

3409 海燕 島根県浜田市 9.50×3.28×1.55 オーナー／西川正

艇名の由来／言うまでもなく「ウミツバメ」の意味。広く仲間たちと海に陸に楽しい時を過せる様にと願い名付けたもの 抱負／日本海でのクルージングを主体に、ヨット技術の向上と、「海燕流」のそう快で真摯

なヨットライフに一層の磨きをかけること。

今月の表紙：オークランドから福岡まで、10200kmにおよぶ壮大な海のドラマが幕を閉じた。全航程を無事走り切った「風神」たちに拍手を送りたい。写真は、第1レグで優勝した「リベルテ・エクスプレス」の勇姿。（撮影／山本聖司）

OFFSHORE 第171号 平成元年6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 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)



# セリングに新境地をひらく 抜群のスタビリティ。



## ユーデル・ヴォローリックがみだした 走りのグレード。

バルティック40は、将来、外洋レースの主流となるであろうIMSを想定したハルデザインと北欧造船技術の粋を集めた豪華な居住性を誇る最新モデルです。フーリングジブ、セルフテーリングウインチを装備してのシングルハンドセーリングから、チーム一丸となつての白熱したクラブレースまで、思いのままに対応します。

## 軽量、そして優れた耐久性。

厳選されたマテリアルと独自の工法によつて、60%の軽量化、200%のハル強度を実現(G.R.P.製同型艇比)。コストか品質かという選択では、断固として後者を優先させる。決して妥協を許さない「質」へのこだわりから生まれた確かな手応え。走りの喜びを余すところなく味わえ、乗る人を選ばすステイタスヨットです。

The BALTIC  
NEW 40  
IOR / IMS RACER / CRUISER

| MAIN DIMENSIONS |         |           |
|-----------------|---------|-----------|
| L.O.A.          | 12.000m | 39.37ft   |
| L.W.L.          | 9.975m  | 32.73ft   |
| Beam            | 3.880m  | 12.73ft   |
| Draft           | 2.180m  | 7.15ft    |
| Displ           | 6.800kg | 14.990lbs |
| Ballast         | 2.800kg | 6.173lbs  |
| I               | 16.400m | 53.81ft   |
| J               | 4.605m  | 15.11ft   |
| P               | 14.600m | 47.90ft   |
| E               | 4.765m  | 15.63ft   |



お問い合わせ、資料請求先は、

バルティックヨットジャパン(株)

● 本社：〒531 大阪市北区中津6丁目7-18 Tel.(06)454・3881(代) Fax.(06)454・3888 Tlx.J64980 ● 東京オフィス ● 香港オフィス

● フィンランド：P.O.Box2320.SF-68555 Bosund Pietarsaari Finland Tel.(9)67・83070 Fax.(9)67・83216 Tlx.7562yachtsf.