

社団法人 日本外洋帆走協会 平成元年8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

No.173 1989 8

Offshore



偉大なる 大人の遊びが、 好きです。

週末は、海で暮らす。

そのために、ウィークデイは、都市で頑張る。
つまり、積極的に仕事をこなしていく人ほど、
自分自身のプライベートな時間を大切にする。
こんなバランス感覚のライフスタイルが、

日本に定着する日も近いであろう。

「偉大なる大人の遊び」といわれ、
世界中が注目するアメリカスカップへの
日本初チャレンジを応援するHASEKO。

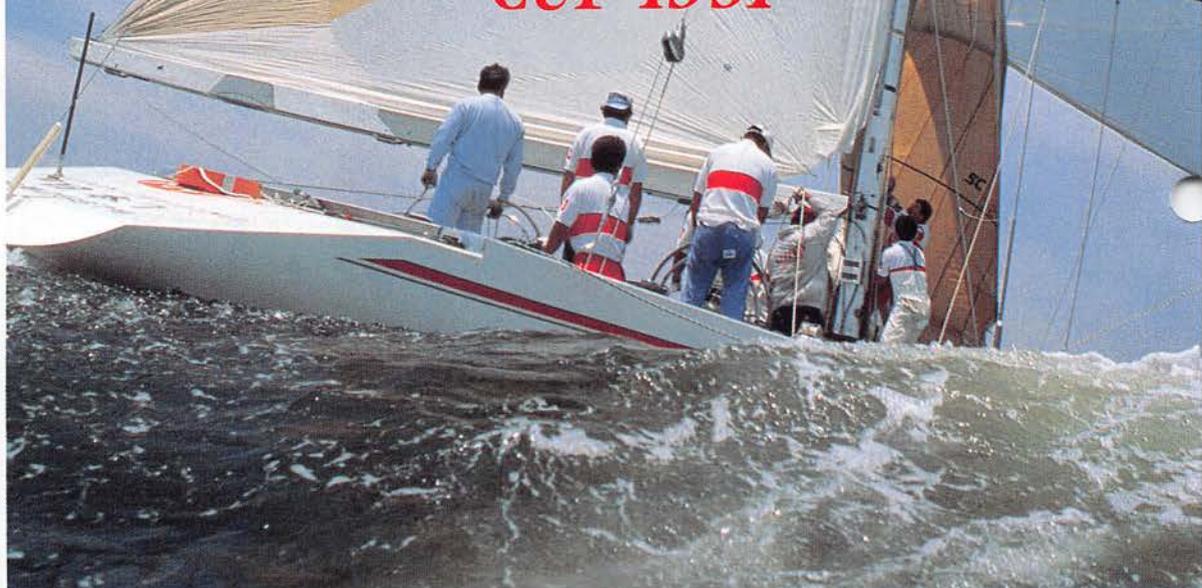
新しいライフスタイルにふさわしい

都市環境を創造するため、

私たちはさまざまな可能性に取り組む姿勢を
つねに大切にしていきます。



NIPPON CHALLENGE
AMERICA'S
CUP 1991



私たち、HASEKOは、ニッポンチャレンジ・アメリカ杯1991を日本を代表する企業とともにオフィシャルスポンサーとして応援しています。



長谷工 コーポレーション

長谷工不動産 長谷工都市開発 長谷工 アーベスト
長谷工 コミュニティ 長谷工 ライフネット HASEKO (U.S.A.) Corporation



疾風怒涛の

第30回鳥羽パールレース

鳥羽パールレースに思う

鳥羽パールレース委員会
委員長 中村 孝

レースに参加の皆さん、スタッフの皆さん大変お疲れさまでした。

私は今回のレース委員長を引受けるにあたり第30回記念大会に相応しい運営を実施し、鳥羽パールレースが今後益々盛んになり、より充実したものになろうと考えました。その一つは帆走指示書のスタイル一新、連絡会議や艇長会議の在り方、公式掲示板の活用など判断しやすい運営です。それに100艇をこすため長いスタートライン（1km以上）が必要で、この監視方法とリコール艇を無くすスタート方法の改善です。

結果、帆走指示書を読み易くしたものの時間不足から印刷校正しなかったため印刷ミスが沢山出てしまい、変更一覧表を作成し交付、ルールの注意喚起としてNORCレース規則（特に責任の所在、乗組員の変更等にはアンダーライン）やIOR109レース中のオーナーの責任、規則の例外などIYRR対象部分の掲示、そして航行禁止海域の図示、フィニッシュ海域の図示など沢山の告示掲示物を公式掲示板に張出すこととなりました。

他に変わったこととして外国籍の参加がありました。IORのプリマは規則上は問題ありませんがBコース、

クルーザーRでのフーチャーショック（オークランド福岡レース参加艇）こちらは参加資格の例外を認め、参加いただきました。今後もこのような外国艇の参加も多くなりそうなので、条件整備をする必要がありそうですね。

準備万端整えて事前の参加申込みは165艇を数え、夏も本番、史上最大の鳥羽パールレース第30回記念大会の開催は目前にきました。ところが台風11号の接近から天候不順となり、まずクルーパーティの中止を決定し、続いてウエルカムレースの中止を決め、レースについては28日朝の天候によって最終決定することと決めました。

台風の接近は係留したヨット群にも影響し、アンカーが軽かったり、チェーンが無かったり、自艇のみならず他艇にも損傷を与える等、これを防ぐためにスタッフが徹夜で監視、アンカーの打ち直し等対策を実施しました。中には損傷のためレース参加を断念した艇も出ました。これら自艇の係留には責任の持てる設備と方法を常に持ってほしいものと痛感いたしました。

その後のことは参加された皆さんのご存知のように天候回復の兆しも見える中、風速10m/s程度、波高3m程度、本部艇のアンカーもスタート30分前には決り、レー

スはいよいよGOとなりました。前日145艇の申込み、1艇がスタートに間に合わずDNS。144艇が夏空のもと、三崎に向けて元気にスタートしました。

今回のスタートは最初からラウンド・ジ・エンド・スタートを適用、またスタートラインが長いため中間に見通し船を2艇配置したこと、風強く向かい風でのスタートなどからレース艇群はみごと一線に並び、きれいなスタートができオールフェア、本部船では思わず拍手が上がりました。

ところが、スタート後風が強くなったと思ったらさっそく1艇がジャンパースティ切断のためリタイア、続いて3艇がマスト折損、救助のため近寄りましたが2艇は自力で鳥羽に戻りました。このようにスタート直後から先が思いやられる大変なレースとなってしまいました。

その後、海上保安部から電話があり、伊良湖水道航行禁止海域(伊勢湾No.1ブイ北側)に50艇ぐらい向かっている、至急指導せよと依頼がありました。我々としては努力はするものとうてい間に合わず、あれだけお願いしたのだから各艇が神島手前でタックするだろうと現場での指導はあきらめました。帰港後、保安部から聞きますと、大型船が通行中で現場にいたパイロットボートから抗議がきた、現場での航行禁止の注意をしたところ「そのようなことは聞いていない」との答があった。大型船の直前横断をしたヨットもあったそうで、主催者に嚴重注意をという事で苦情を受けました。これは当然のことで守らない我々が悪いのです。帆走指示書にもはっきり指示してあります。違反艇は失格です。

この件については、フィニッシュ後も数艇から抗議の意思は聞いたものの書面では提出されず、たまたま数日後に抗議書が提出されましたが、期限切れのため受けできません。私としては航跡図、レース報告書での申告チェックをしたものの疑わしき艇はなく、審問すべきには至りませんでした。アンフェアな艇を見逃したくはなく、正しい抗議または自発的な受賞放棄がほしくおもいました。我々の伊良湖水道航行禁止海域PRとしては、東京・名古屋の連絡会で今回はコースに航行禁止が表示してあることの説明、鳥羽レース本部でチャート表示での告知を努力しましたが、結果30~40艇(パイロットボートの報告)が航行禁止海域を航行してしまつたよ

うで残念に思います。艇長は帆走指示書をよく読み守るべきは守っていたかねばペナルティーをかけます。今回のレースでは艇を特定することができないためペナルティーを付加できなかったことを残念に思っています。レース参加者も運営側もフェアで公平でなければ楽しくまた高度なレースになりません。アンフェアな不公平なレースは廃れてしまいます。伝統あるパールレースを汚すことなく皆さんの協力の下に今後益々盛んとし、より充実したものにしてゆえではありませんか。

他にも守っていただかなければならないことに、途中リタイアの連絡とレース報告書の提出があります。リタイアの連絡は電話連絡で十分できていますが、残念にもレース報告書をフィニッシュ後2時間以内に提出すべきところを何時間も経過しても出してくれない艇があり、ペナルティーの付加も考えましたが、今回は警告のみとしました。母港が近いためレース本部を後回しにしたようですが、今後このようなことの無いように各艇お願いします。また、途中リタイアの艇も連絡の他にレース報告書の提出(郵送)も義務付けています。お忘れの無いよう各艇をお願いします。

レースは非常に厳しいレースでした。スタート後の夕方から深夜にかけてさらに風は強まり、スコールのような雨が次から次へとレース艇群を襲い、各艇御前崎までをどうクリアしたかで優劣が決まったようである。暗夜、向かい風、波悪し、強風雨、視界悪し、そんな悪コンディションの中如何に艇をコントロールしたか……。

145艇中完走66艇、リタイア79艇、内マスト折損が6艇、ステー破損3艇、セイル破損13艇、他に何らかの破損14艇という結果が出ています。中でも「アクエリアス」と「一寸法師」が衝突。「アクエリアス」がシバウに穴をあけ浸水という事故が発生しました。このてんまつはご存知のとおりでマスコミに乗って全国に周知されました。

私としてはこのような非常事態に遭遇したとき、各艇がどうすべきかをよく考えてほしいと思います。それぞれからの報告や反省をよく読んでいただき、もしかの時に何か一番大事なのかよくお考えいただくようお願いいたします。陸上の家族、レース本部、海上保安部等大変心配します。今回のように社会問題としてとりあげられる場合もあります。今後NORCとして指示、指導すべきことがあればそれに従ってもらいますが、お互い余分な心配を掛けず手立てと対策をたててほしいことをお願いし、報告させていただきます。

追記、えい航救助されても何のお礼も言わない艇もあったと聞きました。非常に残念ですね。

乗員リスト申告の誤りもありました。このようなことは論外です。



スキップミーティングの
中村委員長



浜辺浦を埋めつくしたレース群



インディペンデンス平松オーナー（顧問会議長）と近藤オフショア委員長（八丈）



「雑誌でしか見たことのないあこがれのレース」と仙台から参加の渡辺。さが、オーナー



パーティーで取材中の田島洋子さん



▲東海支部選り抜きのお会場係、右より安田・岡本・安藤・後藤・井村・岡本の諸嬢。電話番号を知りたい方は「来年も鳥羽へおいなさい」

Ｔシャツは完売。佐藤美枝子さん（右）と田島洋子さん（左）



抱負はと聞かれて「レースは勝つこと、ぜったい1位」と森。キンパチ、オーナー



IOR、Aコース優勝“海太郎”



スタート海面へ向う“海太郎”

大嵐の中を快走し優勝を勝ち得た千葉育夫オーナーに電話でインタビューしたのは、フィニッシュの2日後のことでした。快調、猛進撃のご容子で、電話口でも威勢の良いテンポの会話で終始しました。

鳥羽から7通りのコースを用意設定し、ラムラインを行く風ならラムラインを行く風を追うというふうには、いかようにでもあろうと設定していた1つがまず的中。沖出しして、走ったが、後続艇のような大暴風雨には連続して遭遇しなかったようだ。それでも2ポイントNo.4にセイルチェンジ、“海太郎”始まって以来の2ポイント、これがずーと続いたら、これはヤバイと思ったそうです。

雷雲の中を26時間、32時間23分41秒でフィニッシュしたが、PRIMAに次ぐ着順2位、勿論12名の誰も不眠不休、今回はオリジナルクルーだけで挑戦した。(いつもだったらプロに乗ってもらう所だが)。

ジャパンカップへ臨み、価値あるレースだった。ナビゲーションは神津島の東、大島の東とコースをとり、島回りレース4連続優勝にかなり気を良くして、全員自信を更に深めたとのこと。

「しかしあのドシャドシャ雨とスプレー、スプレーなんてもんじゃないね、あの海水で、体中、ビショビショ、一番困ったのは飯だね。もうキュウリー本一口かじっては、他に

回し食い、リングもね。あんなに吹いてなければもう少し楽しくセーリングもできたけれど…」と千葉氏。

皆さんに言いたい事がある、「ボクは、まだまだ素人だけど、他の人より少しだけ外洋は走ってる。スタート前の天候から予測して、あんな状態ではいけないと思ったけど…。女の子で水着きたままスタートしたり、男でもオイルスキンを着てない、短パンだけの船がいっぱいあった。長距離で、しかも暴風雨が予想されているのだから、一刻でも、体を温めとかなきゃいけないのに…。各艇とも、もっと外洋レースはシビアだという事をわかって、心構えを作っておかないといけないよ。」“八丈”の私達はそうしてましたと口に出かかったが、歴戦の千葉オーナー言葉の重みをズシリと感じた一言でした。

今回の鳥羽パールレースの印象は…。

「レース自体はクローズだけで、余りおもしろくなかった。周りに船は見えないし、夜は距離もわからず、本船に3回会ったけど、進路変更してくれた、燃料は満タンにしていたし、別に大したことなかった！運がよかったのかな？」とのこと。(インタビューー戸塚由理恵)

“BE ONE”初挑戦, Bクラス初優勝

昨年10月以来「旧ゼロ」を買って(株)長谷工コーポレーションのヨットマンを中心に練習に励んだ。

今日は鳥羽の30周年ということなので、コーチの梅澤勇氏(横浜ヨット協会理事)の勧めもあり、「協力するからやってみろ」のお励ましに全員意気盛り上がり、今回の出場となった。

数名の外洋レース経験者を中心に18名のクルー(含女性2名)で参加

した。

風速24m、でもフルメインにNo.3で「とにかく、かっ飛びました」と中川美奈雄取締役(スキッパー)の弁ですが、長谷工コーポレーションが、日本チャレンジ(アメリカズカップ)のスポンサーをしている背景もあり、社内ヨット部は意気けんこうです。

「確かに悪天候だったけど18名のクルーオールハンドで頑張った。ジ



初陣“BE ONE”のクルー達

ブハリ1本、ジブシート2本飛んだ位がトラブルで、すぐ直した。船を信用していたから何にも心配していなかった。」と中川さん。

下田沖でヘビージェノアにチェンジした位だが、「ま、まいったのは食事ができなかった事位。全員優勝に大喜び。わきかえっている。サム

タイムでスピンをあげずにひんしゆくをかかったが、この次の裕次郎メモリアルレースに向け、またまたヤルゾー！」と大変なお元気づけでした。

BコースクラスIII 1位の手記

BANBOO II オーナー
宮崎久彦

我々BAMBOO II は葉山マリナーをホームポートにクラブレースと初島レース、大島レース等クルーザーレーティングで楽しめるレースを中心に活動しております。そして今年度は鳥羽パールレースを最大の目標とし、三浦秋彦を中心に若田部洋、保科由弘、斉藤秀樹、菊池正、今野奈々子の若手6名と共にチームワークを固めて準備をしてみました。

さてレース当日、台風の進路もそれてクルーはやる気満々、上位入賞めざして下側からジャストスタート、あとは三崎へ一直線。

夜になると共に風とうねりはしだいに強まり、1ポン、2ポンと入れましたが、それにしてもあのスコールはすごかった。スコールが来ると目は痛いし、視界は一気に落ちるし、まさに忍耐の闘いとなりました。朝になり、少し風も落ち視界が開くとIORのハーフトンや我々より

レーティングの高い艇が確認できたので、ひとまず元気づけられました。

夕方、石廊崎をかわすころには、風もすっかりおさまりこのレース最初の暖い食事を取り、これより先の相模湾にそなえました。夜と共にやって来るスコールを受けながら、爪木崎そして風早の灯台のあかりを背に一路三崎へ。30日朝8時48分フィニッシュ。全員の感想は「あーあ長かった」であります。



チームワークのBAMBOOクルー

[Aコース]

◎総合 (I~VI) 1位

3290 海太朗 パールカップ、運輸大臣杯、メール・エスブリ賞、シーラ杯、神奈川県知事杯、鳥羽商船杯、神奈川県議会議長杯、三重県知事杯、三重県議会議長杯、三浦市議会議長杯

◎グループ賞

☆クラスI~II 1位

海太朗 鳥羽市長杯

☆クラスIII~IV 1位

3705 Diamond 三浦市長杯

☆クラスV~VI 1位

3714 風神丸 バレリーナカップ

◎ファーストフォーム賞

40140 PRIMA 秋田トロフィー、鳥羽市観光協会会長杯

[Bコース]

◎総合 1位

3070 Be-One NORCカップ、フィンランドカップ

◎グループ賞

☆CRクラスI 1位

Be-One 楯

☆CRクラスII 1位

3740 TUPAMAROSS 楯

☆CRクラスIII 1位

3568 BAMBOO II 楯

◎ファーストフォーム賞

Be-One NORCカップ、三浦市観光協会会長杯

Aコースのファーストフィニッシュ「PRIMA」の勇姿 N/M68・R.69.75ft；所要時間28時間42分24秒でフィニッシュ

「早すぎたら、スピードを落すためケンケンを買いました」と余裕シャクシャクの柴田「プリマ」オーナー(右)



リタイヤ艇の報告より

第30回鳥羽パールレースは、台風11号の影響で、真上りの強風に見舞われ、参加145艇中79艇がリタイヤを余儀なくされた。

リタイヤ艇の報告から、リタイヤ理由をまとめてみると、大要下記の通りである。

| リタイヤの理由 | Aコース | Bコース | 合計 |
|----------------|------|------|----|
| デイスマスト | 4 | 2 | 6 |
| セール破損 | 7 | 6 | 13 |
| スティ・ハブ・ヘッド等の破損 | 6 | 1 | 7 |
| 浸水・漏水・衝突 | 2 | 3 | 5 |
| 機器故障 | 3 | 4 | 7 |
| 病人発生 | 2 | 1 | 3 |
| 状況判断 | 5 | 29 | 34 |
| 不明 | 2 | 3 | 5 |
| 計 | 30 | 49 | 79 |

デイスマストは、スタート直後に“友架里”“トライアングル”“HANAKOIII”の三艇、16:30に浜名湖沖で“フューチャーショック”、23:55に御前崎西南西15哩で“エオラス”、翌29日10:00に神津島灯台東で“グレートピープル”、と合計6艇であった。ほとんどの艇はリタイヤ後自力で入港したが、“エオラス”は、航行不自由・陸岸が近

く危険なため、御前崎海上保安所に曳航を要請し、9:30より巡視船“おきつ”11:00より“あしたか”に曳航され、16:30御前崎港に入航した。

“アクエリアス”と“一寸法師”の衝突は、28日の22:46、浜名湖のSSE (N34°26'38", E137°38'05") で起きた。両艇共ポートタックで帆走中、リーフ作業中にアクエリアスがアピームの状態で急接近し、その右舷前部に“一寸法師”のバウ及びスピンプールが衝突した。そのため“アクエリアス”の右舷に亀裂(70×70cm)が生じ浸水した。浸水は補修により止まり、また水線上であったので、機帆走で御前崎港に向い、29日10:30入港した。

衝突後30分ほど“一寸法師”は併走、安全を確認している。アクエリアスの機帆走速度が勝り、“一寸法師”は機走で御前崎へ向い15:10に入港した。

アクエリアスの携帯電話による保安庁への通報が途中で途切れ、再通話不能のために二艇が危険との判断

から、海上保安庁機・巡視船による大がかりな捜索が行われたのは新聞・TV等で御承知のとうりである。

夜間、しかも荒天のもとでの、捜索により、03頃保安庁機に“アクエリアス”が発見されたが、“一寸法師”は行方不明とされ、御前入港まで、安否が気づかわれた。

また、CARINOは29日08:00下田南方22哩で、キール取付部周辺に亀裂が入り浸水し、事故艇のうちで一番危険な状態におちいったようである。詳細は古川オーナーの手記のとうりである。沈着冷静な処置を講じ、無事、自力で下田港に避難入港している。

リタイヤ理由の中で、最も多い形になっている「状況判断」は細分すれば、乗員疲労・悪天候・日程不足・完走見込の有無などをまとめたものだが、Aコース5、Bコース29の計34艇にのぼった。予想外の悪天候に遭遇した際の各艇長の判断が自艇の能力・乗員の限界等を考慮し、安全を重視した健全妥当なものであったと考えてよいだろう。

Offshore編集局 近藤禎之

スタート直後、無念のデイスマストのトライアングル(第26回クラス1位、25回総合3位、24回総合1位の見事な戦歴の持主)



リタイヤし、蒲郡に入港した“フューチャーショック”(オークランド一福岡レース出場、左)と“K7”(小田44・木造船、右)“K7”の栗林オーナーは「15年ぶり(S50第16回でクラスI-III3位)の出場、新艇の中でどれだけゆっくり走れるか、楽しみ」と語っていた。

CARINŌの事故・リタイヤ報告

オーナー
古川浩二

7月28日正午台風11号が西に去って少しは波は残るが、高気圧の中のレース展開になるだろうと甘く予測したのとは反対に、スタート間際になって風速が上がり(20ノット)No.3 ジェノア、フルメイン、のベストセーリングとなった。スタートからうまく飛び出して快適な出足であった。ややアウトリミットよからのスタートで一時間もたたないうちに下前はスリーパーだけとなり伊良湖水道沖では全艇(怪物フューチャー・ショック、プリマ、ビーワン以外)の下前に出た。よしこのまま前にいって、潮の流れと風の振れに合わせて神津島へのラインを引くだけだ。どうして大型艇は冲出したのだろうか?早く冲出しをして本流に乗りに行ったのだろうか。日没が近付いて来て、ただ前方にはビーワンがいるだけ。あまり離れず、いつまでも視界にある。我が艇のスピードに満足しながら、ただタックとセール交換、リーフを繰り返しながら一晩中神津島を目指して鯉の滝のぼりではないが、ただ、ただ昇りたおしていた。ところが29日明け方、AM5時ごろ船内にやたらに水が多いのでビルジポンプでアカ汲み初めるも一向に無くならない、おかしいな。すべてのバルブを調べて閉じる、床板を開けてみると同時に、わーえらいこっちゃクラックが入っている。浸水している。ヤバイ!!!と、ここまでがレース結果です。

とにかくリタイヤしよう。最寄りの港はどこだ?下田港か御前崎港か、どっちにしよう。御前崎港に入った経験がない、下田港は何度も寄ったことがある、よし下田港に避難だ。何とか、それまでキールが離れずにもってほしい。セールをだせ、艇にむりをさせるな。波にたたかれなないように静かに走らせろ、後

は全員でとった行動を順序を追って書く。

◎通信はすべて船舶電話によるもの

①AM7:00レース本部にリタイヤの報告と同時に事故報告及海上保安庁への救助依頼。

②AM7:30保安庁より連絡が入る。現在地乗員数及名前・生年月日・住所・状況報告。

③船底・キール・取り付け回り全部にクラックが入り泉が沸き出るように浸水している。

④手動式ビルジポンプでは、間に合わないの、バケツで10分毎に60パイぐらいづつ交替で汲み出す

⑤ライフラフトをデッキに出し準備、私物出し、信号フレア用意。

⑥まわりに本船の数が多くなり何となく安心。伴走艇がいればもっと助かるが、無理。

⑦保安庁の飛行機が飛んで来た。2, 3回旋回して西へ行く。

⑧保安庁より電話、現状を知らせよ。下田港の受入れ体制完了のこと。

⑨下田ボートサービス・下田ドッグ。タグボートを出し寄港を待つとのこと。手回しがいい

⑩ヘリコプター現われる。読売テレビらしい何回も旋回、カメラのまとなっているのか。

⑪保安庁より電話、他の場所で衝突事故・行方不明者が出たとの報告。我が艇も航行不能に近い。マスコミさん、頼みますよ。

⑫我がハウスドラゴン(奥さま)より電話、クルーがでる。小生恐くて出ず。連絡が付いて安心したようだ。電話の有難さを感じる。

⑬風が少し弱く、波も小さくなってきた。なるべく岸よりに走ろう。

⑭正午、石廊崎をかわした。あと二時間もかからない。暑くなってきた。

⑮食物がほとんどない、水びたしてだめ。ジュース・ビールでしのぐ。

⑯村田クルーの嫁さんより電話。本

人青くなる、連絡がついてなにより。

⑰ヘリコプター飛来、今度は何処のテレビ局だと全員ゆとりが出てくる。

⑱保安庁からの情報ですべて把握。沖合に保安庁船現われる。

⑲キールはだんだん揺れがひどくなり、浸水も少し早くなっている。

⑳キール様、あとすこし落ちないでくれ、目の前に下田港がある。ようやく港に入った。

㉑曳航してくれるタグボートがない。電話で下田ボートサービスから曳航にきてくれて助かる。

㉒下田ドックに無事横付け、マスコミの写真のまと、あんまり多いのでビックリ。

㉓早くしないと沈んでしまう、ドックの処置が素早く簡単にあがった。

㉔上げてびっくりキール全体にクラック、今にも落ちそう。割れ目から船内の水がザーザーとおちてくる。疲れがいっぺんにでた。

㉕保安庁の立ち合い現場・検査写真。

㉖保安庁本船での事情聴取・書類検査・保安検査・何の問題もなくパス。

㉗船内の潮抜き洗い、かたづけ。

㉘PM4:30レース本部へすべて完了したことを報告。以上

原因 パンチング・流木・その他
艇概要 デザイナー・横山一郎 40F
・三河ヨット研究所・船令3年
7月・材質 FRP+一部カーボン
・キール 鉛+アンチモン

幸いに全員無事帰還出来たことを全能の神に感謝します。

水谷鳥羽市長のメッセージを託される古川オーナー



第30回 鳥羽一パールレース Aコース レース成績表

スタート 1989年7月28日12時0分0秒 風速 10m/s 距離 180m レース委員長 中村 孝

| CLS | SAIL No | 艇名 | オーナー | TYPE | R.ft | T.C.F | 到着時間 | | | | 所要時間 | 修正時 | 到着順位 | 総合順位 | クラス順位 | | | |
|-----|---------|----------------|-------|---------|-------|--------|------|----|----|----|------|-----|------|------|----------|----|----|----------|
| | | | | | | | M | D | H | M | | | | | | S | H | M | S |
| II | 3290 | 海太朗 | 千葉 育夫 | FAR-40 | 30.61 | 0.8133 | 7 | 29 | 20 | 23 | 41 | 32 | 23 | 41 | 94843.5 | 2 | ① | I-II ① |
| II | 3771 | EXADOR | 小林 正和 | FARR-40 | 30.07 | 0.8084 | 7 | 29 | 20 | 55 | 40 | 32 | 55 | 40 | 95823.1 | 3 | ② | I-II ② |
| II | 3355 | 雪風 V | 斉藤 昌邦 | YOK-40 | 30.12 | 0.8088 | 7 | 29 | 23 | 40 | 56 | 35 | 40 | 56 | 103897.4 | 5 | ③ | I-II ③ |
| N | 3705 | DIAMOND | 杉山 直行 | YOK-30R | 23.94 | 0.7493 | 7 | 30 | 2 | 39 | 40 | 38 | 39 | 40 | 104285.5 | 10 | 4 | III-IV ① |
| II | 3800 | KARASU | 斜森 保雄 | TAK-40 | 31.08 | 0.8175 | 7 | 29 | 23 | 33 | 16 | 35 | 33 | 16 | 104636.0 | 4 | 5 | 4 |
| II | 3803 | SIESTA | 川口 正敏 | YOK-40 | 31.37 | 0.8201 | 7 | 30 | 0 | 0 | 24 | 36 | 0 | 24 | 106303.3 | 7 | 6 | 5 |
| II | 188 | CONTESSA V III | 石原慎太郎 | DOU-42 | 32.32 | 0.8285 | 7 | 29 | 23 | 50 | 27 | 35 | 50 | 27 | 106899.7 | 6 | 7 | 6 |
| N | 3306 | RIPPLE 3 | 碓 俊弘 | YOK-30R | 23.09 | 0.7405 | 7 | 30 | 4 | 40 | 5 | 40 | 40 | 5 | 108415.9 | 14 | 8 | III-IV ② |
| I | 2210 | CARRELA | 渡辺 行彦 | FAR-43 | 33.08 | 0.8352 | 7 | 30 | 0 | 8 | 26 | 36 | 8 | 26 | 108658.3 | 8 | 9 | 7 |
| II | 3519 | LAVIEEN ROSE | 沢野 裕治 | J-41 | 30.01 | 0.8078 | 7 | 30 | 2 | 10 | 30 | 38 | 10 | 30 | 111017.9 | 9 | 10 | 8 |
| N | 3841 | JUST 6 | 堀田 和正 | YOK-33R | 24.92 | 0.7592 | 7 | 30 | 5 | 21 | 27 | 41 | 21 | 27 | 113034.9 | 16 | 11 | III-IV ③ |
| I | 40140 | PRIMA | 柴田 邦敏 | N/M 68 | 69.75 | 1.0952 | 7 | 29 | 16 | 42 | 24 | 28 | 42 | 24 | 113178.7 | 1 | 12 | 9 |
| V | 3714 | 風神丸 | 高橋 真明 | YOK-31N | 22.76 | 0.7371 | 7 | 30 | 7 | 14 | 3 | 43 | 14 | 3 | 114720.5 | 17 | 13 | V-W ① |
| III | 4003 | ANI 2 | 井上美悠紀 | X-402 | 28.96 | 0.7981 | 7 | 30 | 4 | 24 | 18 | 40 | 24 | 18 | 116096.6 | 12 | 14 | 4 |
| III | 3360 | ELECTRON | 小高 敏夫 | YAM-39 | 29.06 | 0.7991 | 7 | 30 | 4 | 40 | 5 | 40 | 40 | 5 | 116988.3 | 13 | 15 | 5 |
| II | 4014 | エスメラルダ | 植松 真 | J-33 | 31.25 | 0.8190 | 7 | 30 | 3 | 51 | 47 | 39 | 51 | 47 | 117534.7 | 11 | 16 | |
| N | 1088 | INDEPENDENCE 5 | 平松 栄一 | YOK-30R | 23.09 | 0.7405 | 7 | 30 | 8 | 51 | 15 | 44 | 51 | 15 | 119575.6 | 24 | 17 | 6 |
| V | 1579 | しょうかく坊 | 神保 和也 | YOK-32 | 22.82 | 0.7377 | 7 | 30 | 9 | 8 | 10 | 45 | 8 | 10 | 119869.3 | 25 | 18 | V-W ② |
| N | 2182 | KELONIA | 大谷 正彦 | YOK-33 | 24.12 | 0.7511 | 7 | 30 | 8 | 22 | 55 | 44 | 22 | 55 | 120010.4 | 20 | 19 | 7 |
| II | 3660 | 青海波 | 清田 博 | X-1 | 30.59 | 0.8131 | 7 | 30 | 5 | 11 | 8 | 41 | 11 | 8 | 120554.1 | 15 | 20 | 11 |
| V | 3670 | 再見 | 高橋 伸博 | KUM 31 | 22.53 | 0.7347 | 7 | 30 | 9 | 45 | 23 | 45 | 45 | 23 | 121015.0 | 27 | 21 | V-W ③ |
| N | 2500 | HORIZON | 頼瀬 愛彦 | YOK-30R | 23.11 | 0.7407 | 7 | 30 | 9 | 26 | 29 | 45 | 26 | 29 | 121170.4 | 26 | 22 | 8 |
| V | 3510 | TRACER | 三宅 智久 | TAK-30 | 22.08 | 0.7299 | 7 | 30 | 10 | 6 | 51 | 46 | 6 | 51 | 121170.4 | 29 | 22 | 4 |
| N | 3279 | SACHI III | 福原 幸洋 | Y-34 II | 25.34 | 0.7634 | 7 | 30 | 8 | 31 | 31 | 44 | 31 | 31 | 122364.3 | 21 | 24 | 9 |
| V | 3228 | ALPHA | 関 健治 | YOK-32 | 22.95 | 0.7390 | 7 | 30 | 10 | 27 | 26 | 46 | 27 | 26 | 123594.8 | 30 | 25 | 5 |
| N | 3035 | MARTHA | 平田 克巳 | WAG-34 | 25.88 | 0.7687 | 7 | 30 | 8 | 40 | 53 | 44 | 40 | 53 | 123651.5 | 23 | 26 | 10 |
| III | 3006 | BORN FREE V | 佐藤泰一郎 | DER-38 | 28.40 | 0.7929 | 7 | 30 | 8 | 0 | 11 | 44 | 0 | 11 | 125606.7 | 18 | 27 | 11 |
| III | 3295 | 蒼海 | 佐藤 三次 | YR-38 | 28.29 | 0.7919 | 7 | 30 | 8 | 7 | 45 | 44 | 7 | 45 | 125802.6 | 19 | 28 | 12 |
| III | 3896 | 紫魂 | 工橋 照泰 | X-99 | 29.81 | 0.8060 | 7 | 30 | 8 | 37 | 57 | 44 | 37 | 57 | 129503.3 | 22 | 29 | 13 |
| V | 1978 | せれんでいびてい III | 中野 昭 | YOK-31N | 22.62 | 0.7356 | 7 | 30 | 12 | 58 | 31 | 48 | 58 | 31 | 129695.2 | 31 | 30 | 6 |
| N | 3839 | 海援隊 | 永田 敬二 | HOL-33 | 24.58 | 0.7558 | 7 | 30 | 12 | 59 | 34 | 48 | 59 | 34 | 133300.3 | 32 | 31 | 14 |
| II | 3901 | SPRING | 鈴木 重和 | J-33 | 30.99 | 0.8167 | 7 | 30 | 9 | 58 | | 45 | 58 | 0 | 135145.3 | 28 | 32 | 12 |
| V | 3333 | TABATHA III | 久保田 茂 | YOK-31 | 22.37 | 0.7330 | 7 | 30 | 17 | 28 | 5 | 53 | 28 | 5 | 141085.6 | 33 | 33 | 7 |

《RET》

(クラスI) 3339 風見鶏(柳正寛 TAK-43); (クラスII) 3537 WILL(小田良司 FAR-40); 3357 SPICA N(室井誠 YOK-40); 4102 CHALLENGER(長谷川富延 N/M 40); 2211 CARIN O(古川浩二 YOK-40); 3544 BLUE NOTE(五十井進 ITO-41); 3980 ファースト(池田栄宏 FC-10); 3600 VIND-7(小林義彦 TAK-42); 355 SLEEPER(武部喜一 N/M 42); (クラスIV) 2765 OCEANID(吉田節美 YOK-31N); 3592 LAHAINA-III(佐藤文昭 EDV-30); 3435 YUKARI(白鳥芳一 TAK-33); 3130 一寸法師(土手秀三 Y-34R); 2640 サンビームII(中村正三郎 KIH-33); 3050 CYGNUS III(嶋田武夫 ITO-34); 3386 SUPER ESMERALDA(天野則英 YOK-33SR); 3302 TRYANGLE(長谷川隆男 HITEC-34); 381 I 八丈V(近藤植之 HT-34); 3818 PIETER SAARI(沼谷裕正 BAL-35); 3387 BASIC(小坂橋博行 YOK-28); (クラスV) 3869 勇魚(遠藤繁樹 YAM-30ST); 3303 AEOLUS(大村唯一 YOK-31); 3558 MAY BE(小川利男 YOK 31N); 3711 RACCOON(弘義行 YR-30); 3607 PENELOPE 2(植松由量 YR-30); 2677 GREAT PEOPLE(藤野子 YOK-31N); 3699 NOVA(植原俊雄 HAY-30); 1725 SUMMER GIRL(馬場益弘 YAM-R30); 3827 CHOVE CHUVA(山本秀紀 YOK-30S); 3002 SYLPHIDES(浦谷和行 YOK-S); 3103 AJIZA(佐藤美紀 YAM30R2); 3700 BOOMERANG(加藤強 YOK-30S);

《DNS》

2362 GALIBER(下津芳郎 NIC-30)

振り返って見れば、まず発見が早かったこと。夏で暖かかったこと。朝方であったこと。クルーワークが巧く行っていたこと。比較的冷静だったこと。11人のメンバーで9人までがこの海域の経験者であったこと。クラックと船酔い以外トラブルがなかったこと……などが無事帰還の原因であろう。何といても船舶電話を付けていたおかげですべての状況が把握出来た。さもなくばパニックになったことだろう。家族・友人達に電話で正確な状況を伝えら

れた。海上保安庁の冷静な状況連絡・誘導に大変力づけられました。

最後にすべての関係者、家族、仲間、保安庁、応援を頂いた方々に、ご心配を掛けましたことを、深くお詫び申し上げます。

独り言

近年何となく豊かになり、余裕からレジャーに——ボート・ヨットにと国を上げての風潮で、流れが海へマリンへと騒ぐようになってきたこのごろです(小生もその一人です

が)。しかし、ボート免許を取ったからといって、法的には乗れても実際には乗れるものではなく、特にヨットの場合はなおさらです。この辺の取り組み方が何処か間違っているのではないのでしょうか。

まず原点に還ってディングーヨットに乗り、一人で岸を離れて乗り出したとしましょう。ひとたび沖へ出たら、どんな場合でも自力で還らなければならない。何かのトラブル(強風・無風・艇の損傷・本人の問題)が起これば、自力で対処しな

第30回 鳥羽一パールレース Bコース レース成績表

スタート 1989年7月28日12時0分0秒 風速 10m/s 距離 150m レース委員長 中村 孝

| CLS | SAIL No | 艇名 | オーナー | TYPE | R.m | T.A | 到着時間 | | | | | 所要時間 | | | 修正時 | 到着順位 | 総合順位 | クラス順位 | |
|-----|---------|----------------|-------|-----------|-------|-----|------|----|----|----|----|------|----|----|-------|------|------|-------|----|
| | | | | | | | M | D | H | M | S | H | M | S | | | | | |
| I | 3070 | BE-ONE | 合田 耕平 | FRE-52 | 13.15 | 442 | 7 | 29 | 14 | 53 | 16 | 26 | 53 | 16 | 30469 | 1 | ① | I | ① |
| I | 2558 | 酒雷 | 神吉 勝宏 | CON-43 | 10.00 | 514 | 7 | 29 | 18 | 36 | 13 | 30 | 36 | 13 | 33073 | 2 | ② | I | ② |
| I | 3768 | FRENCH KISS | 山科 定則 | X-402 | 9.70 | 523 | 7 | 29 | 20 | 59 | 14 | 32 | 59 | 14 | 40304 | 3 | ③ | I | ③ |
| I | 4137 | BJ 7 | 猪狩 光清 | FC-11 | 9.90 | 517 | 7 | 29 | 21 | 26 | 56 | 33 | 26 | 56 | 42866 | 4 | 4 | | 4 |
| II | 3740 | TUPAMAROSS | 鈴木 克精 | YOK-33 | 7.90 | 586 | 7 | 30 | 2 | 16 | 27 | 38 | 16 | 27 | 49887 | 7 | 5 | II | ① |
| I | 3881 | ABLE | 八木 宏 | BAL-35 | 7.85 | 588 | 7 | 30 | 2 | 24 | 19 | 38 | 24 | 19 | 50059 | 8 | 6 | II | ② |
| I | 4130 | HIPPOCRATES | 飯島 俊彦 | FCE-36 | 9.45 | 531 | 7 | 30 | 0 | 46 | 57 | 36 | 46 | 57 | 52767 | 6 | 7 | | 5 |
| I | 380 | ティリス | 山崎 利治 | U-38 | 8.60 | 559 | 7 | 30 | 2 | 32 | 51 | 38 | 32 | 51 | 54921 | 9 | 8 | | 6 |
| I | 4026 | GOOD NEWS | 金原 泰博 | N/M9.5 | 8.55 | 561 | 7 | 30 | 2 | 41 | 36 | 38 | 41 | 36 | 55146 | 10 | 9 | | 7 |
| II | 2466 | MERLUZA | 杉田 泰一 | SWING31 | 7.40 | 607 | 7 | 30 | 4 | 43 | 47 | 40 | 43 | 47 | 55577 | 14 | 10 | II | ③ |
| I | 3610 | タートルIV | 増田 順一 | DOU-42 | 10.55 | 499 | 7 | 30 | 0 | 34 | 8 | 36 | 34 | 8 | 56798 | 5 | 11 | | 8 |
| II | 4060 | 鬼冠坊 | 川島 信行 | DEH-34 | 7.60 | 598 | 7 | 30 | 4 | 45 | 55 | 40 | 45 | 55 | 57055 | 16 | 12 | | 4 |
| II | 2764 | OPUS | 橋本 久俊 | GBS-372 | 7.75 | 592 | 7 | 30 | 4 | 43 | 11 | 40 | 43 | 11 | 57791 | 13 | 13 | | 5 |
| I | 2230 | BYE BYE | 清川 恒 | TAK-33 | 8.00 | 582 | 7 | 30 | 5 | 8 | 48 | 41 | 8 | 48 | 60828 | 17 | 14 | | 9 |
| I | 1115 | STAYER | 吉田 修 | X-372 | 8.75 | 554 | 7 | 30 | 4 | 23 | 26 | 40 | 23 | 26 | 62306 | 12 | 15 | | 10 |
| II | 3639 | CRISTPHER 2 | 佐々木康治 | YOK-31N | 7.15 | 619 | 7 | 30 | 7 | 23 | 56 | 43 | 23 | 56 | 63386 | 20 | 16 | | 6 |
| II | 4128 | 海坊主 | 岡本 通 | YAM-30CRS | 7.10 | 621 | 7 | 30 | 7 | 45 | 45 | 43 | 45 | 45 | 64395 | 22 | 17 | | 7 |
| II | 3426 | DANCE OF MAGIC | 原田 八郎 | SWING-30 | 7.20 | 616 | 7 | 30 | 7 | 37 | 55 | 43 | 37 | 55 | 64675 | 21 | 18 | | 8 |
| II | 210 | QUERIDA III | 浅原 和也 | HIT 31 | 7.15 | 619 | 7 | 30 | 7 | 54 | 48 | 43 | 54 | 48 | 65238 | 23 | 19 | | 9 |
| I | 3828 | AGNES IV | 石黒 徳衛 | WAT-38 | 9.05 | 543 | 7 | 30 | 4 | 45 | 27 | 40 | 45 | 27 | 65277 | 15 | 20 | | 11 |
| III | 3568 | BANBOO | 宮崎 久彦 | YAM-30C2 | 6.75 | 638 | 7 | 30 | 8 | 48 | 15 | 44 | 48 | 15 | 65595 | 26 | 21 | III | ① |
| I | 3912 | BONJULE V | 山下 哲範 | OCN430 | 9.70 | 523 | 7 | 30 | 4 | 21 | 4 | 40 | 21 | 4 | 66814 | 11 | 22 | | 12 |
| I | 2311 | BLUE WAVE | 奥田 和雄 | TAK-34R&C | 8.30 | 570 | 7 | 30 | 6 | 27 | 41 | 42 | 27 | 41 | 67361 | 18 | 23 | | 13 |
| II | 3821 | SEVEN SEAS | 織田沢茂正 | Y-33 II | 7.45 | 605 | 7 | 30 | 7 | 59 | 49 | 43 | 59 | 49 | 67639 | 24 | 24 | | 10 |
| II | 2965 | TURUGI | 鶴飼 恵 | KIH-30 | 7.05 | 623 | 7 | 30 | 9 | 6 | 51 | 45 | 6 | 51 | 68961 | 27 | 25 | | 11 |
| III | 324 | AKIZUKI | 和久井喜次 | DEH-31 | 6.40 | 657 | 7 | 30 | 10 | 45 | 26 | 46 | 45 | 26 | 69776 | 29 | 26 | III | ② |
| III | 3043 | MER AMI | 林 政幸 | YAM-30S | 6.70 | 641 | 7 | 30 | 10 | 18 | 3 | 46 | 18 | 3 | 70533 | 28 | 27 | III | ③ |
| I | 678 | 倭建 | 山口 德行 | DP-38 | 9.00 | 545 | 7 | 30 | 6 | 39 | 5 | 42 | 39 | 5 | 71795 | 19 | 28 | | 14 |
| II | 3834 | AKI-I | 高田 明彦 | FST-345 | 7.90 | 586 | 7 | 30 | 8 | 38 | 2 | 44 | 38 | 2 | 72782 | 25 | 29 | | 12 |
| I | 1311 | TACHYON | 高村 孝 | C-34C | 8.05 | 580 | 7 | 30 | 10 | 56 | 11 | 46 | 56 | 11 | 81971 | 30 | 30 | | 15 |
| II | 4015 | PAVO | 早川 東秀 | PION-9 | 6.85 | 633 | 7 | 30 | 13 | 8 | 59 | 49 | 8 | 59 | 81989 | 32 | 31 | | 13 |
| III | 4058 | INFINI | 水沼 昇 | YOK-29 | 6.95 | 628 | 7 | 30 | 12 | 57 | 10 | 48 | 57 | 10 | 82030 | 31 | 32 | | 4 |
| III | 189 | きんばち | 森 輝夫 | X-79 | 6.55 | 649 | 7 | 30 | 16 | 2 | 28 | 52 | 2 | 28 | 89998 | 33 | 33 | | 5 |

《RET》

(クラスI) 6717 FUTURE SHOCK(ian Margan ELLIOTT-17); 4073 ヘルバ(市川裕通 SUG-36); 4152 鯉鯉(渡辺孝志 F-435); 667 KAYSEVEN(栗林定友 ODA-45A); 2463 TURE BLUE(松永昌平 RICHII-30); 4156 ROMAN(大武幸夫 GIBS-402); 3810 MIWA(久保田浩 WRB-375); 2962 HO-UN 3 (水谷大康 FAR-35); 1771 潮路 III (池田晴秋 BEN 375); 3661 AQUARIUS(小川和好 BEN-35); (クラスII) 3860 BLAZER(加藤氏夫 X-99); 2623 BLUE(古川正雄 YOK-33); 2658 MOSSY-TIE (小林潤一 YAM-34R); 4023 VIRGO(小野田泉 YR-302); 3484 URANAMI(市川勇 TAK-30C); 3617 SCEPTER(加本利之YAM-30S2); 2927 HARI MAO (藤山卓男 YOK-32); 3181 HENRIQUE (鈴木秀夫 X-342); 3545 NEW TOP CAT(桑原孝雄 MA-34); 3756 ARROW EXPRESS(大滝義晴 J-29); 3203 VIVACE(福本金生 YOK-31); 4037 METEOR(牧野保 Y-30S2); 180 だぼはげ(土肥丈志 BNT-375); 3967 CARIBBEAN-3(浜村尊司 YAM-30S2); 3640 CAPRICIOUS(松本幸男 ESP); 4093 オブセッション(野口壮一 ARIC-30CR); 3590 VIGOROUS(岩沢 男 ESP); 3889 MIZUNEZUMI(重松良周 Y-30ST); 3918 CENTENARIO(服部元満 YAM-30S2); (クラスIII) 4018 HANAKO-3(樋口亮一 YOK-26); 3211 MERCURE (大矢隆 司 Y-30S); 3898 AEOLUS(飛鳥章 Y30C); 4138 QUESTION(武部芳宜 SWG-28); 1190 HERIOS (宮崎順吉 PION-10); 3612 ANGLER(大塚克巳 YOK-28); 3605 CIERITO LIWDO (長野晋策 Y-30C2); 3801 FAIRY STER(市橋 繁之 Y-30S); 3762 WIND JAMMER(植村貞道 VAN-FE); 3913 HIBISCUS II (古川章二 TAK-29); 3371 WHITE CROW(菅沼慎一 Y-30S); 1324 MAY-DEW(増田綾字 PION-10); 3877 GUANDALINA(嘉悦康人 F-30S); 4144 AMUSER(清水和夫 GS-352); 3015 MANBOU (齊藤 晃 NAK-26); 2844 テレスコ(三浦征幸 HOL-26); 3910 CHANCE 3(山本和彦 Y-30C)

ければならない。これが原点ではないでしょうか。外からの助けをあてにしてヨットに乗ることはできません。“自力”これがすべてではないかと小生は考えます。

何故ヨットに乗るのか? 楽しいからか? ロマンがあるからか? カッコイイ・ファッションだからか? 流行だからか? ただ乗ってみたかったからか? いずれの動機も何となく他人任せなところが、感じられません。

でも最初のとっかかりは、この中のどれでも良いと小生は思います。

それが今の時代は此処までで終わってしまうのです。多くの方は此処から先へは進んで行こうとしないのです。又これぐらいでヨットをやったと思っている人が多いのです。…となるといつ迄経っても自力での行動は出来ないのではないのでしょうか。

どこかおかしくなっていると思いませんか。ここから先は、人に言われてするものではありません。自分自身で考え、教わり、他の人の行動を見てディスカッションをして、専門誌を読んで、体験をして、自分の

ものにしていくものなのです。

何にも言ってくれなければ、わからないと反論があるでしょうが、ヨットは自力がなければ、だめなのです。自分の頭で身体で会得してください。ヨットは遊びやロマンや流行りや、カッコを付けるだけではありません。綿密な計画や、準備や健全な肉体と心身を鍛え自力を養うところなのです。

ヨットのオーナーとして、信頼出来る“自力”意識を持ったクルーが多く育つことを願います。

第30回鳥羽レースウェルカムパーティ



久野三浦市長挨拶

油壺でウェルカムパーティーを始めてから五回目となりました。第26回から第29回まで、係留場所は油壺湾でしたが、今回は三浦市などの協力で城ヶ島の岸壁を200m、参加艇の為に解放していただきました。昨年までは沖係りの為バウとスターンにアンカーを打ち、上陸の時のテンドーサービスにも苦労しました。また、フィニッシュラインからも距離があったため、いつ参加艇が油壺湾に入ってくるか判らず、常に交替でワッチしていました。それに引き替え今回は、岸壁にバウ付け出来るのでアンカーはスターンのみ、テンドーサービスもせずすみしました。またフィニッシュラインも三崎港の外防波堤のそばとなり、レース本部からフィニッシュがよく見え、それから岸壁に行って係留案内をしても十分間に合いました。今年も例年の通り油壺からボランスグループ、諸磯からは、川久保氏、赤間氏以下の

諸磯グループ、また、小網代フリート、浦賀フリートからも応援に来てくれましたのでいつもよりも楽に泊地の整理をする事が出来ました。泊地についての問題は動力船による引き波でヨットのマストが接触するほど揺れる事です。

しかし、レース本部、パーティ会場、泊地と全てが一ヶ所に集中したので、運営しやすかったと思います。悪天候のため79艇がリタイア、またアクエリアスと一寸法師の接触事故と一時はパーティーもどうなるのかと思いましたが、午後1時より海上保安庁のヘリコプターによる救命訓練のデモンストレーション、パラシュートフレアーを打ち上げたり、ライフラフトを膨らませての救助方法の説明、救急法の説明などが行われ、次にウェルカムパーティーへと移りました。

三浦市役所地域振興推進本部の柳井氏の進行、長谷由子さんの司会で、久野三浦市長の挨拶に始まり、鳥羽市長のメッセージを託されたカ



救命訓練デモンストレーション



フィニッシュ後城ヶ島に係留中の参加艇

リーニョがリタイアしたため三浦市長へのメッセージはパーティーには間に合いませんでしたが、久野三浦市長が鳥羽市長宛のメッセージをレース委員長に手渡し、来賓の挨拶、関東支部の前期表彰を並木氏が行い鳥羽レースの表彰へと移りました。久野三浦市長を始め、市議会議長、三浦市観光協会々長、城ヶ島観光協会々長、三浦市商工会議所会頭、神奈川県鯉鮪漁業者協会々長、神奈川県大型イカ釣り漁業協会々長、神奈川県東部漁業港事務所々長を来賓に迎え、会場では三浦市三青会による屋台、三崎魚市場で毎週行われている朝市を特別に夕方開いていただいたの夕市、三浦太鼓など会場は大変盛り上がりしました。

今年は三浦市、サーフ'90のイベントとして、神奈川県の後援・三青会の皆さんの協力を得、今までとはまた一味違った素晴らしいパーティーになったと思います。関係者の皆さん、お疲れさまでした。来年はもっと盛大なパーティーとなる様に祈りましょう。

ボランス 鈴木保夫



Aコース優勝の海太郎チーム



フィンランドカップを授与される合田BE ONEオーナー

'89日本海国際ヨットレース HALF TIME・光優勝

8月13日、第3R「地球岬レース」が室蘭沖にて、6ヶ国29艇が参加して行われた。IORでは「ハーフタイム」が、スキヤンディキャップでは「光」が優勝し、第1R「ピョ

ートル大帝湾レース(8/5)」第2R「日本海横断レース(8/7スタート)」を合わせた総合優勝も両艇に輝いた。「ハーフタイム」は全レース1位の完勝、「光」も1-4-1位であった。



ナホトカ港のレース艇群

| ENTRY No. | YACHT NAME | OWNER | NATIONALITY | LOA | R.ft | SCORE 1st RACE | SCORE 2nd RACE | SCORE 3rd RACE | TOTAL SCORE | OVERALL POSITION |
|-----------|------------|-------|-------------|-----|------|----------------|----------------|----------------|-------------|------------------|
|-----------|------------|-------|-------------|-----|------|----------------|----------------|----------------|-------------|------------------|

■IOR CLASS

| | | | | | | | | | | |
|----|--|----------------------------|-------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|----|
| 5 | HALF TIME | KIYOSHI ASAKAWA | JAPAN | 10.67 | 25.90 | 12.25 | 24.50 | 12.25 | 49.00 | 1 |
| 9 | OTSHOSAN | KAZUSUKE INOUE | JAPAN | 9.75 | 22.86 | 9.00 | 22.00 | 11.00 | 42.00 | 2 |
| 8 | ORIHIME | YASUO FURUKAWA | JAPAN | 11.03 | 31.49 | 11.00 | 20.00 | 10.00 | 41.00 | 3 |
| 12 | VETER ベーチュル | DVNO/FESCO | USSR | 13.64 | 33.94 | 10.00 | 16.00 | 9.00 | 35.00 | 4 |
| 4 | DICTATOR | B.D.PETERSEN | NEW ZEALAND | 17.00 | 29.74 | 2.00 | 18.00 | 6.00 | 26.00 | 5 |
| 11 | RYBAK PRIMOR' JA <small>ルバクプリモール</small> | VOSTKRYBHOLODFLOT | USSR | | 34.22 | 8.00 | 14.00 | 4.00 | 26.00 | 6 |
| 2 | BAGIRA バギーラ <small>リモリエ</small> | NAHODKINSKI J SUDOREMZAVOD | USSR | 13.60 | 34.55 | 5.00 | 12.00 | 7.00 | 24.00 | 7 |
| 1 | ADMIRAL NEVEL' KOJ <small>ネベリ</small> | DVIMU MORSKOJ KOLEDG | POLAND | 13.50 | 34.71 | 6.00 | 10.00 | 2.00 | 18.00 | 8 |
| 3 | CAPTAIN PENAEV <small>パナーエフ</small> | | HUNGARY | | 33.99 | 1.00 | 8.00 | 8.00 | 17.00 | 9 |
| 7 | LIDER リーデル | SAHALINSKOE PAROHODSTAVO | USSR | | 34.45 | 3.00 | 6.00 | 5.00 | 14.00 | 10 |
| 10 | RIF リーフ | OB' EDINENIE BOR | USSR | 13.62 | 34.94 | 7.00 | 4.00 | 3.00 | 14.00 | 11 |
| 6 | KAMANDOR BERING <small>カムンドール</small> | | BULGARIA | | 34.84 | 4.00 | 2.00 | 1.00 | 7.00 | 12 |

■SCANDICAP CLASS

| | | | | | | | | | | |
|----|------------------|-------------------|--------|-------|-------|------|-------|-------|-------|----|
| 5 | HIKARI | SHINNICHI SUNADA | JAPAN | 12.20 | 9.05 | 8.25 | 16.00 | 11.25 | 35.50 | 1 |
| 10 | SINDBAD III | HIROHARU KATO | JAPAN | 10.30 | 7.50 | - | 22.50 | 10.00 | 32.50 | 2 |
| 4 | GALOPER | AKIRA ISHIKAWA | JAPAN | 9.65 | 7.30 | 4.00 | 20.00 | 6.00 | 30.00 | 3 |
| 1 | DONA SECIRIA | MAKOTO OGU | JAPAN | 12.46 | 8.85 | 5.00 | 14.00 | 9.00 | 28.00 | 4 |
| 7 | MORNING STAR | AKIRA KIKUCHI | JAPAN | 10.10 | 7.35 | - | 18.00 | 7.00 | 25.00 | 5 |
| 6 | HIMEKAMI EXPRESS | TORU SATO | JAPAN | 10.40 | 7.90 | 7.00 | 10.00 | 5.00 | 22.00 | 6 |
| 8 | MEROBY | MITSUOSHI IMAZAWA | JAPAN | 8.53 | 6.95 | 6.00 | 8.00 | 8.00 | 22.00 | 7 |
| 3 | GEORGE & HUDOSON | SATOSHI FUKUDA | JAPAN | 11.15 | 8.90 | 3.00 | 12.00 | 4.00 | 19.00 | 8 |
| 11 | VIVEKA | MERLIN PETERSEN | U.S.A. | 22.86 | 12.45 | - | 6.00 | 1.00 | 7.00 | 9 |
| 2 | FLYING | NORIIHIKO MIZUNO | JAPAN | 10.08 | 5.80 | 1.00 | 4.00 | 1.00 | 6.00 | 10 |
| 9 | RITM リートム | KRAJSPOKMITET | USSR | | 9.80 | 1.00 | 2.00 | 1.00 | 4.00 | 11 |

'89アドミラズカップ速報 WILL総合第2位

今年のアドミラズカップには、WILL (ファー50ft; 小田良司オーナー・スキッパー)、ARECAN BAY (40ft; ニッポンチャレンジ・R・フライスキッパー)、TURKISH DELIGHT (43ft; ニッポンチャレンジ・南波誠スキッパー) の三艇からなる日本チームが参戦した。

WILLは第1R 8位・第2レース

(チャンネルレース197漕) 1位・第3R 4位・第4R 6位・第5R 4位・第5R (ファーストネットR605漕) 5位と、好成績を挙げ、堂々艇別2位入勝の快挙を果たした。ARECAN BAYは艇別27位、TURKISH DELIGHTは同34位であった。

チーム順位は、1位イギリス、2位デンマーク、3位ニュージーラン

ド、4位フランス、5位オーストラリア、6位アメリカ、7位日本、8位西ドイツ、9位イタリア、10位ノルウェー、11位オランダ、12位スウェーデン、13位アイルランド、14位アルゼンチンであった。

WILLはチャンネルレースで、ファーストホーム・総合優勝という日本艇として国際レースでは初めての一大快挙をなしとげた。

第16回江ノ島～清水レース

第16回江ノ島～清水レース成績表 スタート8月5日 13:00

| IOR | 艇名 | 艇種 | フィニッシュタイム | 所用時間 | T.C.F | 修正秒 | 順位 |
|-----|---------|---------|--------------|----------|--------|-----------|----|
| | PRIMA | (N/M68) | 8/5 23:15:43 | 9:44:43 | 1.0952 | 38,423.00 | 1位 |
| | BELLM | (X3/4) | 8/6 6:02:18 | 17:29:18 | 0.7551 | 47,539.58 | 2位 |
| CR | アローキプレス | (J-29) | 8/6 1:52:35 | 12:21:35 | - | - | 1位 |

DNS ボンフリー

今年から日程を8月5日スタートに変更し、開催されたが、折から台風13号が父島付近にあり、北上の気配を見せていた。鳥羽レースで79艇のリタイアを出したこともあって、本レースに参加したのはわずか3艇にとどまった。

玄海支部だより

オークランド福岡ヤマハカップ ヨットレースを終わって

レース委員長 末松 明

3年余りの準備期間を費やしたレースは2ヵ月でアツという間に終わってしまった。

オークランドのスタートの時の華やかさは今はもうなく、十数艇のレース艇が静かにハーバーにもやわれている。まさに^{つわもの}兵どもが夢のあとといった感。

玄海支部長兼福岡ヨットクラブのレース委員長をしている為にレース委員長のお鉢がこっちに廻ってきたのは4年前だった。終わってみるとアランレースと基本的に何の変わるもなく、ただスタートとフィニッシュの回数が多いのとパーティーや艇長会議等で英語が必要な事くらいで、玄海支部18年の国際レースの経験が遺憾なく発揮されたレースだった。レースの詳細は専門誌に任せておいて、ここでは協力してくれた各国のヨットクラブについて少し報告させて頂く。

ニュージーランド

Royal New Zealand Yacht Squadron

レースを主管した福岡ヨットクラブが主に北半球を担当するのに対してR.N.Z.Y.S.は南半球を担当する。いわば共同主管ヨットクラブ。120年の歴史を持つ名実共にニュージーランドNo.1のクラブ。その証拠にクラブハウスのロビーには持ち回りのアドミラルズカップとワントンカップがさりげなく飾られていた。

会長のドン・ブルック氏を始めこのレースの担当者はいずれも60才以上で40年以上のヨット経験を持つ超ベテランぞろい。それに比べ我々は

35~45才とまるで親子以上に年齢がはなれている。いろいろと勉強をさせてもらったが、なかなか話が通じない部分もあり、(言葉の問題ではなく)、後になって出て来たトラブルはこいしらへんに原因があり、もっとよく話し合っていたら良かったとしきりに反省している。

Royal Akarana Yacht Club

R.N.Z.Y.S.が親父ならここは兄貴といった感じのヨットクラブ。スタッフの年齢も40~50才台と若く、ケンウッドカップ等で活躍しているN.Z.チームはここに所属している。第1レグのスタート前の安全セミナーや艇長会議を観ていると実に慣れたものでN.Z.で現在一番活躍しているクラブのように感じられた。グアムまでのロールコールはここが受け取り、コンピューターで秒単位までの到着予定時間を出して、福岡に毎日2回FAX.してくれた。日本のように業務用であるが為に莫大な費用をかけないと開設できない海岸局(それなりにリッパではあるが)を見慣れている我々にはアッケナイほどの簡単な設備(スバも同じく)だったが、これで充分機能する事はいうまでもない。後述するグアムのクラブと共に我々と非常に息のあうクラブだった。

フィジー

Royal Suva Yacht Club

第1レグのフィニッシュから第2レグのスタートまでを担当。準備段階ではR.N.Z.Y.S.が窓口になっていた為、現地に行くまで予備知識はなにもなかった。ただ8年前に訪れたフィジーの思い出が忘れられずにアランレースを棒に振ってまでして行った甲斐はあった。まるで絵に描いた様なクラブハウス。ヤシの木の下の緑の芝生に真っ白のテーブルとイス、24時間オープンなバーと

デイスコハウス。後1週間もスタートが伸びていたらアル中が続出したのではないかと思われた。レース運営は全てクラブのスタッフがやってくれる為、私は朝からただひたすらビール片手に親陸に専念した。

グアム

Marianas Yacht Club

ジャパン・グアムレースで日本にはおなじみのクラブ。第2レグのフィニッシュと第3レグのスタートを担当。実は3月中旬まで何も準備が進んでいなかった為、本気でグアムを素通りしてスバ→福岡を考えていた。それが急に現実味を帯びて来たのはジョージ・ジョンソン氏をムーア会長から紹介されてから。毎日FAX.でレースの概要や要望を伝え、彼からはグアムで毎晩開かれていたミーティングの結果を聞き1ヵ月余りで準備を完了した。

たまたまクラブハウスの移転と重なった為、泊地は3ヵ所に分散し、ゴムボートで毎晩12時過ぎまで陸とピストン輸送する事にした。

M.Y.C.のメンバー総出でレース運営に協力してくれた。特に会長は仕事そっちのけで毎日陣頭指揮にあたっていただいた。

観光局からも「グアム始まって以来最大の盛り上がりで、ジャイアンツがキャンプに来てこんなに島民が注目した事はありません。」とお褒めの言葉を戴いた。

レース終了後のアンケートでも一番良かったクラブに挙げられており、ポンツーン等の施設がなくても充分やれるという見本を示してくれた。無事グアムをスタートさせた時、会長の目が潤んでいたのが印象的だった。

日本

Fukuoka Yacht Club

グアムの運営の手伝いと第3レグ



ウエルカムレース表彰式

のフィニッシュを担当。グアムに30名ほど送りこみ、3週間にわたり24時間ワッチ2交替で手伝いをした為、肝心の福岡フィニッシュではスタッフ一同少々バテ気味であった。

できたてホヤホヤのクラブで会員数も約40名とまだこれからのクラブだが、クルーザー、ディンギーを問わず福岡の有力なヨットマン多数が入会している。外国に通用するクラブを合い言葉にレースが終わった今、当面の目標をバーカウンターのあある海辺のクラブハウス建設におい

ている。レースは会員親睦の為のクラブレース以外は海外レースしか行わないのを原則としている。香港～福岡レースと福岡～グアムレースを検討中。

まとめとして

私はレース期間中、レース艇の事よりも、ヨットクラブとの友好関係の確立に精力をつぎこんできました。

海外レース、特に今回の様に7割以上を外国艇が占める場合、どんなに日本側が努力しても限度があり、成功の鍵は外国ヨットクラブの積極

的な応援協力にあると思います。

次回(1993年)、誰がレース委員長のピンボウ籤をひくのかは分かりませんが、今回の海外ヨットクラブとの友好関係を基に準備を進めれば僅かな期間と労力でやれると確信しております。5回の歴史を誇るジャパン・グアムレースも、今後より一層の信頼関係を深めていかれる事を期待致します。

最後に大儀見副会長を始め多数のNORCの関係者のご支援、ご協力に感謝申し上げます。

玄海支部 片倉静江

去年の9月1日から正式にお手伝いを始めましたが、2年おきにやっている釜山～博多レースよりちょっと大型なレースが三つ重なった感じでした。結局国際レースの基本的なものは同じですから、小人数で十分運営出来ました。

6月15日「フューチャーショック」フィニッシュ、翌16日「飛梅」、続いてレーサー艇が続々入港しだしてから、仕事大幅に広がりだし、悲鳴を上げたい毎日が1週間位続きました。なにせ失業中ですから時間はたっぷり、その上チョックラ英語が喋れるときたら便利ですよ。100人近い人達が入替わり立ち替わり入ってきて、やれコインランドリー、やれプロパンが欲しい、やれ電話で通訳してください、銭湯に入りたい等々。その間、検疫、入管、税関への連絡、入港艇のプロフィールを博覧会協会へファックスで流す。昼食は食堂でとればつかまる恐れがあるので事務局のすみっこでこっそり食べました。しかし「お食事中すみませんが」といつの間にか後に立っており、その後にも2、3人いるではありませんか。冷えたピラフ、かさかさに干乾びたスパゲッティを何回たべましたっけ。昼間は人が右往左往して落ちていて仕事ができず、260名分のIDカード作成もとうとう午前1時に出勤。名

前をワープロでたたき、スペルをチェック、そして小型ポーチでラミネートしました。次の段取りを考えながら、食欲は減退する、なにを食べても急行列車、こんなことではいけないと、無理に食べた、というより、押し込んだこともありました。

レースを振り返った時、仕事の量は以前働いていたルフトハンザ航空の3倍近くだったのは確かですが、その辛さも無事故でレースが終了した途端すっかり忘れてしまいました。

そこで声を大にして彼等に言いたいの、今後日本に来るときは片言でいいから日本語を勉強して来て欲しいことと、もう一つはハーバーのルールを是非守って戴きたい事です。まず語学ですが、私達が海外に行くとき、必ず例の会話集を持ていきますよね。彼等も日本語会話集を持って来るべきです。無線中継をした帆船「フリーサ」の美人無線技士パトリシア・ウィーラー嬢も、立派な日本語会話集を持っていて、かなり喋っていました。日本語はむづかしいから無理だろうなんてとんでもない！「ローンビーバー」のクルーも現地の日本語学校で1年勉強したそう、オーナーと入管のお役人さんの通訳をしていました。

それと、決められた期日をすぎたら私達と同様にバース代を払って戴きたいです。バースが空いているからとか、何とか親善をふりかざして

ただで駐艇しようなんてあまりスカッとしませんね。私達は白人を甘やかしてはいないでしょうか？

6年前小戸ヨットハーバーに1年も無料駐艇した外国のヨットに出ていっていただく英文の書類を作成し、オフショアにその事を書きました。その頃世界一周していた「貿易風」も各港でのバース代にヒイヒイでしたし、たしか「エリカ」号もその事を書いていました。J24の海外での大会に出場している仲間も「外国のハーバーは我々に冷たいものですよ」と言っております。白人のヨットが入港すると、きまってチャホヤするグループがいます。それなのに、アリランレースで入港した韓国のヨットにはしらんぷりなんです。親善の旗をふりかざすなら、韓国のヨットも歓迎すべきではないでしょうか？

今後日本に入って来る外国のヨットマンには出来るだけ日本語を喋って頂きましょう。言葉さえ通じれば彼等にとっても日本は楽しい国だと思います。そして良きシーマンとしては是非港のルールを守って戴きたいと思っています。



ナノウ号(ポーランド)のソフィア・クッチェラちゃん(8ヶ月)

広島カップ'89

オーシャンヨットレース を終えて



6月18日、クルーザークラスのスタート。中央7743がKIALOA

思い起せば3年余の長く苦しい準備期間であった。この間の紆余曲折とよくもこんな大イベントが自分達の手でできたものだという深い感慨を懐きつつ前夜祭に臨んだものだった。

6月17日18:00より前夜祭、平岡大会代行、ジレット会長、大儀見大会委員長、来賓の挨拶につづき、参加艇紹介が続き、各艇の健闘を祈りお開きとなる。

18日10:00よりレース艇、本部艇、観覧船、プレスボート、125ftのラガー型帆船の観覧船がアラモアナヨットハーバーを続々と出港し、太平洋のうねりにピッチングをしながらスタート海域へと向う、パール

レーザークラス(カゲロウ)のスタート



ハーバー沖にスタートラインが設置され12:00にスタートの号砲が鳴る。目頭に熱いものを感じ、涙が頬をつたって行くのをいくら手の甲でぬぐっても、スタートタインを切るレーシングクラスの4艇がにじんで見えた、苦勞した多くの大会役員から聞く。レーシングクラスの4艇は、艇数が少くさみしいのか、15分遅れのクルーザークラスを待つかのようにスタートライン付近まで帰り、16艇のクルーザークラスとともに太平洋のうねりをバウで切りさき、真白いスプレーを飛ばし、クロスホールドでダイヤモンドヘッド沖の灯浮標を目指す。

ダイヤモンド沖の灯浮標付近には、レース艇より早く到着した、家族・恋人・大会役員を乗せた観覧船、プレスボート数艇がスターンからスプレーを浴びながらレース艇を待つ。灯浮標を回航して行く一艇毎に、安全なる航海を祈る激励が飛び交い、ちぎれるほど手を振る。胸つまる光景が続く。逆光の中、スピナーカーの色が鮮かに映える。一刻一刻と水平線に吸い込まれるがごとく小さくなっていく。

そして、広島でのフィニッシュの日が近づいた。

7月14日の朝、一番艇は、「かげろう」ということは、無線交信がで

きなくても、アルゴスのデーターから判明していた。諸島水道通過は、瀬戸内海の気候と潮流に泣かされている広島ヨット乗りは、15日の早朝か午後の順朝でないかと予測していたが、安全・無事故を第一の保安庁、昼過、早々と誘導船の出勤を要請。吉岡・藤原委員が急拠出動。我々の判断が的中し翌15日14:00微風の諸島水道を通過。微風の南風をつかみながらのスピラン、和気オーナーをはじめハワイで見送った時より、皆んな日焼で真黒、男らしさを誇示しているようだ。和気オーナーに声を掛けると真白い歯が輝き、4,000マイルを帆走したぞといわんばかりの笑を顔一杯に、スタンションにもたれながらあと残り25マイルだといきかせているように見える。

プレスボートが近づく、「お父さんが出迎えにプレスボートに乗られている」の呼び掛けに、プレスボートを射るようにつめていたのが印象的。頭上にはプレス用ヘリが飛び交ひ「かげろう」を激励している。出迎えヨットがボートが次々と海の勇者を讃えるがごとく集ってくる。南風が段々強まり6.5~7ノットのスピードとなる。

夕焼の中、多くの報道陣が待つなか、19時29分29秒ファーストフィ



1 スクーナー〈ビブカ〉



フィニッシュ後厳島神社を海上より参拝する〈波切大王〉

ニッシュでフィニッシュラインを切った。ホーンが鳴り、棧橋は黒山の人だかりの出迎への「おめでとう」の歓声が響き渡る。大会役員互に握手を交していた。

入国手続きが終了すると、花束、シャンペン、ビール、お祝いの言葉がシャワーのように降り注ぐ、その様子をテレビカメラが収録する。一段落したところで、宮島棧橋広場のヨットレース経過パネル前の特設歓迎ステージで、有本宮島町長、岩田大会副委員長、井岡実行副委員長の歓迎の言葉、花束、宮島の大しゃもじ等数々の記念品の贈呈、オーナー、スキッパーのお礼の言葉、クルー紹介で、次の記者会見場に会場を移す。記者団との質疑応答で「無線の故障で、佐田岬までトップとは知らなかった。セスナが飛行してきてトップかなと思った。」の言葉が脳裏に残る。長い一日の幕が降りた。

19日は、宮島の大祭、管絃祭が開催されるため、瀬戸内海の漁船が目一杯飾り付け参拝に集結するので、棧橋整理に実行委員は総動員でワッチに当り、「波切大王」「MIX MAX」「KIALOA2」を無事フィニッシュに誘導することができた。

23日14:30より海島博のメイン会場のマーメイドホールにて小笠原副知事、荒木市長、有本宮島町長、大

片海島博事務局長、ハワイ総領事夫人、ハワイサイドの運営を手伝っていただいた、R. グッチ氏、マックスオール夫妻、J. キャンベル氏、L. メカプリー女史、ご出席のもと表彰式が開催された。ファーストフィニッシュの「かげろう」を先頭にフィニッシュ順に満場の観客の拍手に迎えられ8艇が入場、大儀見大会委員長、来賓の挨拶に続き表彰式が続く、やっと表彰式に間に合った「坊ちゃんEXPRES」「QUIXOTE」「XXX」の3艇が満場の拍手により入場し表彰式を成功裡に終了することができた。終了後、平和慰霊碑に主な大会役員と「VIVEKA」「KIALOA2」のオーナー・クルーが平和を願い献花を行なった。

アフターパーティーは、全日空ホテル万葉の間において、来賓、役員、参加選手など300余人を迎え、広島太鼓のオープニングセレモニーで開会、大会会長、運営委員長、大会委員長の挨拶、来賓の祝辞、参加艇の紹介とオーナーからの謝辞、浜田レース委員長のレース状況の報告等続き皆んな笑顔の楽しいひとときが流れお開きとなる。

8月7日12:35、「一番星」(リタイア)が機帆走で到着、「美美」のミッドウェイ東方のパールアンドハームズリーフでの座礁、船体放棄という

フィニッシュまであと1漕 MIXMAX



フィニッシュ KIALOA II と MIXMAX



HIROSHIMA CUP '89 OCEAN YACHT RACE 大会成績表

| 順位 | 艇No. | 艇名 | オーナー | フィニッシュタイム | | | | 所要時間 | | | 修正時間 | | | TCF | | | |
|-------------------------------|------|-------------------|-------------------|-----------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|------|------|-----|----|--------|
| | | | | M. | D. | h. | m. | s | D. | h. | m. | s | D. | | h. | m. | s |
| ■レーサークラス | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ファーストホーム艇 レーサークラス 総合優勝 | 20 | KAGERO | 和気五一郎 | 7. | 15. | 19. | 29. | 30 | 26. | 12. | 29. | 30 | 23. | 01. | 18. | 08 | 0.8693 |
| 第2位 | 12 | MIX MAX | 伊藤 良 | 7. | 19. | 17. | 58. | 25 | 30. | 10. | 58. | 25 | 24. | 18. | 43. | 12 | 0.8136 |
| 第3位 | 13 | MARINE TECHNO | 山村 俊太 | 7. | 21. | 11. | 29. | 29 | 32. | 04. | 29. | 29 | 26. | 00. | 42. | 50 | 0.8087 |
| 第4位 | 2 | PIED PIPER 5 | 布田 康人 | 7. | 21. | 11. | 42. | 50 | 32. | 04. | 42. | 50 | 26. | 02. | 17. | 05 | 0.8105 |
| ■クルーザークラスA | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| クルーザークラス クルーザークラスA 総合優勝 | 46 | 波切大王 | 大儀見 薫 | 7. | 19. | 15. | 10. | 14 | 30. | 07. | 55. | 14 | | | | | |
| 第2位 | 17 | KIALOA 2 | FRNK ROBBEN | 7. | 19. | 19. | 30. | 56 | 30. | 12. | 15. | 56 | | | | | |
| 第3位 | 7 | VIVEKA | MERHIN A.PETERSEN | 7. | 21. | 19. | 34. | 21 | 32. | 12. | 19. | 21 | | | | | |
| 第4位 | 9 | BRIGHT STAR | JOHN W.CAMPBELL | 7. | 23. | 17. | 28. | 03 | 34. | 10. | 13. | 03 | | | | | |
| 第5位 | 8 | WAIMEA | DICKY DERICKSON | 7. | 29. | 06. | 34. | 00 | 39. | 23. | 19. | 00 | | | | | |
| | 10 | KAZU | NOEMAN DAVISON | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 7.20 | リタイア | | | |
| ■クルーザークラスB | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| クルーザークラスB 優勝 | 4 | SUN MARINA | 早川 浩一 | 7. | 22. | 19. | 41. | 36 | 33. | 12. | 26. | 36 | | | | | |
| 第2位 | 3 | 坊っちゃん EXPRESS | 豊島 邦彦 | 7. | 23. | 11. | 33. | 21 | 34. | 04. | 18. | 21 | | | | | |
| 第3位 | 15 | QUIXOTE | 西村 良雄 | 7. | 23. | 11. | 42. | 43 | 34. | 04. | 27. | 43 | | | | | |
| 第4位 | 19 | XXX | PAUL STEINERT | 7. | 23. | 12. | 33. | 18 | 34. | 05. | 18. | 18 | | | | | |
| 第5位 | 14 | KONA WIND With an | 井上美由紀 | 7. | 25. | 11. | 52. | 01 | 36. | 04. | 37. | 01 | | | | | |
| 第6位 | 5 | SHIMODA | DONALD SAXTON | 7. | 25. | 15. | 02. | 26 | 36. | 07. | 47. | 26 | | | | | |
| 第7位 | 6 | MY SWEET LORD | GENE CARAPETYAN | 7. | 26. | 13. | 45. | 06 | 37. | 06. | 30. | 06 | | | | | |
| 第8位 | 21 | AUTORAMA | 脇坂 敬二 | 7. | 29. | 02. | 12. | 35 | 39. | 18. | 57. | 35 | | | | | |
| | 11 | 美美 | 金井 準一 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 6.26 | リタイア | | | |
| | 1 | 一番星 | 佐藤 健一 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 7.27 | リタイア | | | |

事故(乗員は無事救出)が残念であったが、「一番星」の入港でレースは無事終了した。「美美」のリタイアを除く18艇が無事フィニッシュできた。

思い起せば、このレースの企画の発端は広島ヨットクラブの例会であった。前年ガイ・ガニー氏(ヨットिंगのフォトジャーナリスト)の瀬戸内海の取材に触発されたもので、86年秋平岡敬一氏の提案「広島市制百周年記念の広島一ハワイを結ぶヨットレースで文化都市広島と風

光明媚な瀬戸内海を世にアピールしよう」に全員賛同し、全員手弁当での奔走がはじまった。会員が一致協力してのボランティア集団の手作りのイベントであった。ロイヤルハワイアン・オーシャンレーシングクラブ会長シー・ジレット氏の協力受諾、運輸省の後援と西武セゾングループの協賛を得、また藤田正明先生に大会会長に就任いただきようやく体をなした。

歌田道教大会事務局長・NORC本部の矢島滋氏・吉岡好英無線委員の

現地でのインスペクション、無線・アルゴスの点検等の御苦労でスタート手続を終えたこと。また受入れ側では、海岸局開設担当の吉岡好英、吉村明久無線委員、誘導艇に乗船いただいた。吉岡好英、山本寅太郎委員、無線の吉村明久、石田光勝委員、NTTから出向してお手伝いいただいた浜村和男氏、歌田道教事務局長のお陰と関係各位に厚く感謝してやみません。誌上を借りて厚くお礼申し上げます。

西内海支部 小林勝海

平和慰霊碑に献花 前列右より大儀見大会委員長、ピーターソン氏、ロビン夫人、岩田大会副委員長



有本宮島町長から宮島名物大シャモジが贈られる。町長と握手する和気オーナー。



支部・フリートだより

近畿北陸支部より

近北支部のビワコセーラーたち



近畿北陸支部 支部長/三井祥功 事務局/前渡豊

写真提供/KAZK〈琵琶湖〉 シンジケート:ヘミングウェイ

通りを埋めつくした観光客の雑踏の音に消されながらも、格子窓越しに聞く祇園囃子をBGMに、浴衣すがたで鱧ずしをつまむ。7月も下旬に入り、夏の盛りを前にした、古都の街。ここ京都では、雪の降りしきる真冬でもセーリングに狂うビワコセーラーたちの間でさえ、30回目を数えた鳥羽パールレースや、お盆恒例の阿波踊りレースなどのヨット話しもあまり耳にしなくなる。ヨットのことをわすれてしまう訳ではないが、祇園祭に始まり、大文字の送り火でピークを迎える。暑くも風流な京の夏を楽しむことに、心が奪われているかのようである。春、秋のレースシーズンでさえ、微風、無風に悩まされる琵琶湖を活動拠点とするNORC近畿北陸支部ならではの、夏の活動傾向かもしれない。

通称、近北（キンボク）支部と呼ばれる私たちのフリートは、1965年にNORC京都支部として発足した。京都支部といっても、活動水域は滋賀県の琵琶湖が中心であるが、発足から8年後の1973年には、活動エリアが日本海にまで広がったこともあり、フリート名を、近畿北陸支

部に改称し現在に至っている。

登録メンバー160名。登録艇数は45艇。また会友艇も同じく45艇を数える。（いずれの数字も1989年7月現在）。フリート活動の拠点は、ここ最近のミニトン勢の活発な動きもあって、彼らの多くが所属する、琵琶湖大橋西詰に位置するレクウエストヨットクラブが、目下のところ中心である。活動状況は、年間を3つのシリーズに分けたポイントレース、元気度No.1のミニトン関西選手権、そして毎年5月に行う、お祭りヨットレースの元祖、サムタイム・ヨットフェスティバルなど。このサムタイム・フェスティバルは、来年には記念すべき第10回大会を迎える。エントリーするクルーザーも、300パイに近づく勢いである。

今年は、5月28日のラストサンデーに盛大に開催されました。梅雨



レクウエストヨットクラブ

入りを前に、心配された空模様も、初夏を思わせる好天に恵まれ、エントリー艇数232。琵琶湖名物の観覧船ミシガンからのギャラリー、選手合わせて1,900余名の参加者。いずれもお祭りヨットレースの老舗を誇るに足る数字ではないでしょうか。

レースの方は、運営本部の期待通り、北からの2~3m/secの風（要はフリーでのスタートになる。）で、am11:00、全艇いっせいのスタート。232艇もの船がライン上に集まる訳であり、いくつもの船だまりをいかにくぐり抜けるかが、勝敗の大きな要素になります。この時には運も大きく左右します。ビギナーの艇もたくさんおり、ベストポジションをとっても、思い通りスタートを切れないところが、良くも悪くもお祭り



琵琶湖大橋

レースの、お祭レースたるどころかもしれません。琵琶湖大橋の南寄りからスタートし、大津沖を回航する、南湖をいっぱいにとってのコースをひいていますが、フリースタートでのロス、後のレグでの挽回は容易ではありません。

そんななか、東側から上手く船だまりをかわしてスタートを切ったクラスIの〈IBIZA〉は、早々と先頭グループを抜け出し、終始トップをひいてフィニッシュ。このレースは、運に大きく左右されるのですが、今回の〈IBIZA〉チームに関しては、自分達でマークを買い、真冬の猛練習の成果が見事に花開いたものです。ファーストホーマー、クラスI総合優勝、そしてサムタイム賞の三冠獲得には、表彰会場での出席者全員から大きな拍手が送られました。クラスIIでは、琵琶湖の実力派人気者〈Agnes〉が、クラスIIIでは、4月の関西ミニトン選手権で美酒の

味を知った〈IYASAKA〉が、クラスIVでは、志賀の走り屋スモール〈SAYURD〉が、そしてクラスZでは、ベテランのおしどりディンギーセーラーの乗りこんだ〈BOYC〉が、それぞれクラス優勝の栄冠を手に入れました。

このサムタイムヨットフェスティバル琵琶湖も、9回目を数えましたが、年々参加者が増え、エントリー艇数も、300という数字が現実のものとして見えてきました。また今年には、ニッポンチャレンジ1991委員会の山崎達光会長、招待コーチのロイ・ディクソン氏のお二人に、御参加いただき、いちだんと盛りあがりました。ニッポンチャレンジチームに参加したばかりの地元出身、琵琶湖育ちの、兵藤氏（スナイプクラスで活躍）を「ニッポンチームの期待の星である」と山崎氏が紹介され、レセプション会場を埋めたピワコセーラーから拍手、歓声が渦巻きました。



それに応えて、近畿北陸支部を代表して三井祥功支部長から、ニッポンチャレンジチームに金一封の援助金が贈られ、山崎、三井両氏のかたい握手が交わされました。

また、10月に迫った、葉山でのミニトン全日本へ向けて、ピワコのスモールたちも、狙いはひとつ、と、チームそれぞれ秘策を練り、練習に励んでいます。近畿北陸支部、今後も琵琶湖だけの、井の中の蛙になることなく、各水域のヨットマン、ヨットウーマンの皆さんと交流を深めたいものです。来京、来湖、大歓迎！

東京フリートより

東京港ポート天国協賛イベント

'89 JALPAK CUP

クルーザーオープンレース報告



NORC東京フリート
フリートキャプテン 内藤恒夫

昨年にひきつづき、去る7月23日(日)海の表玄関、東京港内、晴海埠頭沖、特設海域に於いて関東支部主催の標記オープンレースが開催されました。(オフショア'88.10月号7

ページ参照)東京海上保安部様のご厚意により、当協会関東支部を含む東京港ポート天国実行委員会により企画運営されました。

当日は東京フリート主管のクルー

ザーレースを中心に盛りだくさんのイベントがあり、盛大にとり行われました。

当関東支部の来賓として、矢田中央区長様をはじめ、中央区企画部、



コミッティボート上の矢田中央区長(中央)と
清水専務理事(右)



中央区地域振興課の皆様、磯野中央区議会議員及び遠路より三浦市の地域振興推進本部の皆様等々多数のV. I. Pをお招きし楽しんでいただきました。

大勢の一般のお客様の見守る中、13:30中央区長様によりスタートが切られ18艇のクルーザーが順風の中、高層ビルを背景に競い合い、なかなか見ごたえのあるレースとな

り、特に海域に制限があるため、オリンピックコースではなく周廻コースとしたため、かえって一般の方にわかりやすく、クルーザーヨットのデモンストレーションという感じを受けた方も少なくないと思います。

残念な事は泊地が無く、遠方からのお問い合わせに対しお断りをさせていただきます。近い将来このエリアにメト

ロポリス東京にふさわしい立派なヨット泊地の整備が進められることを首都圏の全ヨットマンが期待しております。そして、常時、ゲストバース等が設置された設備で、盛大な東京港ボート天国が開催される事を望んでやみません。

最後になりましたが役員、スタッフ及びご協賛各社に対し、紙面をおかりして厚く御礼申し上げます。

'89 JALPAK CUP イン東京港

スタート：13:30 23. JUL. 1989 レース委員長 内藤恒夫

| No | 艇名 | S-No | 艇種 | Rf | T.C.F | 着順 | 所要時間 | 修正(s) | 艇長 |
|----|--------------|------|---------|------|-------|-----|----------|-------|-------|
| 1 | Lucky Dragon | 3964 | Y-23 I | 18.5 | 0.690 | 3 | 01:13:53 | 3059 | 刈谷 道郎 |
| 2 | RACCOON | 3711 | Y- R30 | 22.8 | 0.737 | 1 | 01:10:21 | 3113 | 弘 義行 |
| 3 | ホーネット | | Y-30 S | 21.4 | 0.723 | 2 | 01:13:38 | 3192 | 足立 治重 |
| 4 | CRAZY BLOW 2 | 4069 | J-24 | 20.9 | 0.717 | 5 | 01:15:00 | 3227 | 大窪 淑史 |
| 5 | ミネルバ | 3505 | Y-30 S | 21.4 | 0.723 | 6 | 01:16:11 | 3303 | 長田 信彦 |
| 6 | SPICA | 3975 | Y-33 II | 23.7 | 0.747 | 4 | 01:14:41 | 3347 | 堀越 和雄 |
| 7 | ブリリアントマリーン | | Y-23 | 18.5 | 0.690 | 8 | 01:21:37 | 3379 | 星野 富雄 |
| 8 | アロフィー | 3252 | C&C 30 | 20.8 | 0.716 | 7 | 01:19:16 | 3406 | 矢野 顯治 |
| 9 | Miss VIRGO | 2983 | Y-21 S | 16.2 | 0.662 | 1 4 | 01:27:27 | 3476 | 野口 隆司 |
| 10 | レキント | | Y-26 S | 18.5 | 0.690 | 1 2 | 01:24:43 | 3508 | 徳井 信之 |
| 11 | ルンルン | 2247 | PSA V | 19.1 | 0.697 | 1 0 | 01:23:56 | 3510 | 梶田 一雄 |
| 12 | グーフィーキッズ | 1769 | EQM SP | 17.5 | 0.678 | 1 3 | 01:26:43 | 3529 | 大堂 晃 |
| 13 | ホワイト ドルフィン | | PAS VAC | 19.5 | 0.702 | 9 | 01:23:53 | 3531 | 内田 次郎 |
| 14 | NOAH | 2973 | N-300 | 20.5 | 0.713 | 1 1 | 01:24:13 | 3602 | 古川 清治 |
| 15 | ライトブリーズ II | | CU-23 | 16.4 | 0.665 | 1 6 | 01:34:16 | 3761 | 猪野 弘行 |
| 16 | コーラルドリーム | | BW-24 | 16.4 | 0.665 | 1 7 | 01:36:01 | 3831 | 山田 芳己 |
| 17 | FUJI | 2324 | HOL-26 | 18.8 | 0.694 | 1 5 | 01:33:02 | 3872 | 藤沢 正治 |
| 18 | HUNG OVER | | N-260 | 17.2 | 0.675 | DNF | | | 池上 明 |



第1回初島Wハンドレースを終えて

逗子フリートキャプテン 井上一典

「レースは好きだが、毎度クルー集めに苦勞させられたのではやりきれない。」「自分の艇は自分で全責任をもって自分の技量と判断で運行する。」「信頼できるクルーとペアで日頃のライバルと存分勝負したい。」「初島シングルハンドレースがなくなって淋しい。」「親子夫婦でレースに挑戦したい。」「等々の思いを一つならずとも持ったことがある根っからのヨット好きのオーナー仲間がNORC関東支部の後援を得て同逗子フリートと共催したのが第1回初島Wハンドレースです。当初はテストケースとして仲間での小規模レースを予定していた為に皆様への案内が遅れ、且つ不行き届きであったことを最初にお詫びします。

「非常に疲れたけれどもオモシロかった」というのが今回のレースに参加された方々の殆どがフィニッシュ後もらされた感想です。私自身もかつてSSCRの初島シングルハンドレースに出場していた経験から、ショートハンドレースに特有の興味については少々憶えがありまし

たが、今またその思いを新たにしました。スピントラブルでの悪戦苦闘に息切れしはしたもののとにかく愉快でした。タック一回にしてもそれなりの工夫を要する等々通常のレースとは異なる要素が数多くある事も魅力の一因であると思います。しかし魅力の根原が単に他のレースと変わっているだけの事にあるのなら、この種のイベントが度重なるにつれて新鮮さを失い、やがては飽きられてしまうでしょう。

私は、ショートハンドの魅力は出場者それぞれが互いに畏敬の念を持ってレースすることにあると思っています。実際今回も、ワントンレーサー「月光V」で悠々とスピンスターを切っていった並木関東支部長。同じくスピンスターをした直後、漁網に遭遇し乍らも巧みな操船で辛くも回避した「たばはぜV」の土肥オーナー。参加艇中最大の45フィートIORボート「FUJI III」で快走した藤本オーナーと宮坂氏のコンビ。夫婦で見事な帆走を見せてくれた「おいどん」の藤田氏夫妻。船令19年の「サン・スピナー」で乗員2人の合計年令106才をものともせずレース4回のジブチェンを繰り返した服部・長嶺組。他20ノット近い風の中、徹夜で健闘された出場者全員に対し心から敬意を払います。

レースを企画・運営した者の一人として今後の参考にするため問題点をいくつか検討して見たいと思いま

す。まず、今回参加しなかった方々から指摘された事項として、①一艇1万5千円の参加費が高過ぎる。出場艇長の資格として艇のオーナー若しくはオーナーの委任を受けて責任を持って常日頃から艇の管理運行に携わっている者に限定したことは閉鎖的である。③ヨット業界関係者をクルーとして乗船させてはならないとの規格は不当であるの3点。

参加費の件ですが、これは②とも関係があります。このイベントの目的の一つは最近影が薄くなっているオーナーシップの交流にあります。参加費の使途はパーティ（会場で各船全員が自分のレース作戦及び結果についてコメントする）費@5,000×二人で1万円。完走艇全艇に授与されるプレート（艇名、セールナンバー、乗員名、レース結果—入賞艇—入り）代4,500円、NORC上納金（ORC上納金に充当）1,000円で全艇完走すると1艇500円の赤字となるので、レース運営費、カップ代等は逗子フリート運営補助金と寄付金とで賄わなければなりません。

③についてはたった一人の相方に何故プロを選ぶのか逆にお伺いしたいと思います。技量を持ったプロのアシスタントがなければ不安という方は出場資格に問題があります。プロを乗せて勝ちたいと思う方はジャパンカップ等技術レベルの高い艇が参集するレースに出場して下さい。プロ以外クルーがない方はシング



フィニッシュ直後の OTSHOSAN。井上スキッパー(右)と金子さん

ルハンドの部が設けられたらそちらにお願い致します。

ただIORの部についてはプロクルーの乗艇も考慮の余地があり、今後の検討に付したいと思います。

また、総合順位算定の根拠として

採用したCRレーティング⁸⁹の合理性に疑問があり(特にIOR艇には適用が難しい。例、YOK30NとYOK32SのIOR値の差は0.3~0.5Ftであるが、CRレーティングでの差は何と0.65Mであった。)レースに

公平を期すため今後の採用にあつては慎重に対処する必要があります。

最後に、レース運営、パーティ会場の提供など多くの協力を賜りました、逗子マリナ及び同ヨットクラブの皆様へ深く感謝致します。

初島ダブルハンドレース優勝の記

MAX 藤沢真則

私の船(MAX)にはクルーが一人も居ない。だからレースに出るにはまず乗員探しが必要となるわけだが、今回のレースはケロニアの大谷さんからMAXで参加しないかと誘いがあった。乗員探しの心配があった事と、ダブルハンドであればファーストジブの船でもそれをメリットとして活かせる場面もあるだろう、私のMAXには最適のレースかも知れないと思い参加させてもらった。艇長会議でスタート及びフィニッシュ海域は暗礁や網も多いと知り早めに行って調べておこうと言うことになった。最近はこの辺の岸に近づいた事はなかった。

7月1日スタートの2時間程前に逗子湾沖へ到着したMAXは付近の定置網や生け簀や標識ブイ等すべて、初島までのプロパーラインをロランにプロットした。18:30参加艇も集まりスタートラインもセットされた、真追手のコースである。艇長会議で「スピンは扱えない」と言った艇もみなスピンの用意がしてある。

19:00スタート。ポートタックとスターボードタック同数ぐらいある、MAXはスターボードで初島へ向かう。スキッパーは大谷さん。暗

くなる前に周辺の艇名を確認しておく、真ん前に現在トップのオショサンその左側に月光Vその後ろでMAXの横位置がダボハゼ、右手後ろにオーロラとオイドンが追ってくる。オショサンについてゆければ順当とターゲットを決めた。往路の中間地点でジャイブしてそのまま初島へアプローチする。初島に近づくと反対タックの艇が寄ってきたり、変な方向へ行く艇があったりで、艇名の確定が出来なくなってしまった。ジャイブやスピン降下の際のトラブルでコースミスをしたらしい。

島の北側の浅瀬をかわしてからアビームで走りスピン降下をしながらジブをセット、登りコースへ向けた所で初島のチェックポイント通過。

22:52、5番手位で回航出来たと思う。ポートタックのクロズホールド、フルセールで先行艇の船尾燈を追う。江ノ島に向けられる地点でタック。明るくなりだした頃から少し東に風が振れ登り角度が良くなった。

葉山沖でタックして岸へ寄せ定置網の手前でまたタック。後方を横切る艇がある、オショサンだ。ヤッタ、と二人で叫んだ。オショサンの

総合優勝に輝いたMAXのフィニッシュ



前にいるとは思わなかった。押さえたいこうとタックを返すと、ジブシートがキンクしてターニングブロックに食い込んでしまった。しかたなくタックをやり直している間に前へ出られてしまった。レース中のトラブルはこの一回だけでした。このレースの提唱者でホスト役でご苦労されている人の艇を押さえよう等と考えたのが罰当たりのタックになったのかもしれない。だが、そのおかげでフィニッシュへのアプローチは地の利を得ているオショサンについてゆけばよかった。7月2日05:25フィニッシュ。コミッティーポートからカンビールを受取ながら、「着順6位で総合優勝間違いないでしょう」と聞かされ、再び、ヤッタ、と叫んだ。スタッフのみなさん、ご苦労さまでした。

初島W^{ワIF}ハンドレースを終わって (“おいどん”の場合、WはWIFEの略; 編集局注記)

“おいどん” 藤田弘治

私にとって今回のWハンドレースは二年ぶり3回目です。第1回は3年前大阪でおこなわれた淡輪~北港Wハンドレースで100パイに近い艇が参加したと思います。その時は昼間で風もなくDFNでした。体も疲れずなんとなく不完全燃焼でした。

2回目は2年前のメルボルン~大阪レースです。これはむしろ交代式シングルハンドレース、または三人乗組というべきものでした。三人目はもちろんウインドベーンの玄さんです。この玄さんの活躍はすさまじく、ウェザーがきつすぎて人間では

とれない舵もコントロールロープがすり切れるまでひきつけます。私達の役目は天気図を検討し、その風が吹き増すのか落るのかを検討することです。何しろセールチェンジは大変ですし、そうそう風に合せて上げたり下げたりこまかくはできません



Wハンドで出場のおいどん。ヘルムスは藤田夫人

ん。また、吹きついたらそれこそ地獄を見ますから！

逗子フリートキャプテンの井上さんから相模湾Wハンドレースを企画しているときそわれたのは去年です。ウインドペーン・オートヘルムは禁止して二人でやるということです。「昔のSSCRシングルハンドレースに出ていた人も出てくるのではないか……」一なるほど！私も昔シングルハンドに出たかったのです。が、当時の艇にはオートヘルムもウインドペーンもなく“一人ぼっち”という自信もなく、支援部隊でシーボニアで待っていました。その後、毎年エントリーの時期になると今年こそと思いつつやはり出場できませんでした。セールを上げる時、下げる時、舵はどうするのか？これが当時の私の心にひっかかってやまない問

題でした。今思えば何のことはない、広い海面で船は振り回しにしてメインもジブも上げればいいのです。

ただし、やはりスピンはむりだと思えます。実は今回が1番難しかったのです。夕暮れせまる逗子沖、大謀網、それでなくとも水深がわからない葉山・逗子は近づいたことが無いのです。白状しますと私はすごい方向オンチ、スタートラインを流してもどのタックでスピンを上げるべきかわからなかったのです。ジブを上げればしまわなければなりません。

メルボルンで丹羽さんに聞いた話では、「吹いてきてジブを下げてスターションにしばっておいたら、そのうち吹きつって、大波に片側のスターションを全部折られてしまった」。それ以来ジブは必ずとりこむことにしています。たしかプリスペイン沖で急に吹かれて、No.1リーチャーをあわてて袋に入ずキャビンにとりこみ、それから1週間、ぬれたリーチャーの下をくぐってキャビンに出入りし、意を決して外に出してたただ後のキャビンの広いこと、そういう訳で追手の風でジブを上げて様子を見るなどは私にはとんでもない話。結局スターボのスピラン、^{しも}下一番から出ようとした所、ちょっと早すぎてコミッティに向

け、幸い皆やさしくて“しも”と声もかけられず後で聞いたら3秒残してのジャスト・スタートとか、まったくラッキーでした。

初島まではポートタックの真ランがベスト、ところがジャイブができません。理由の1、クルーの女房は真ランスピンの舵をひかせたことがない。女房はヘルム拒否、ブローチングこわがる。その2、どうせ微風となめきって、レーザーを入れ忘れ。以上の為、スターボの真ランで初島をめざす。ジャイブプリベンダーの威力！メンチャンに裏入ること10回以上なるもワイルドせず。この後位置をかんちがいしてあわててスピを降ろしてしまう。ジブで上って間違いに気づいてカンノンにしたり、初島回航までドタバタさわぎをする。

次の日、体のふしぶしがいたくてマイッタ。何はともあれ自分の体を動かすことが一番。女房ともウェディングケーキ以来の共同作業、アフターパーティでの酒の旨さはひさかたぶりでした。これからも毎年続けて頂きたいレースです。

アフターパーティでおいしいお酒を飲みたい人、家族に白い目で見られているヨットマン諸君、来年はぜひ奥様御同伴で御一緒しましょう。まっております。

FRENCH KISSのWハンドレース

菱山夕美

第1回の初島ダブルハンドレースに“おいどん”の藤田弘治さんのおさそいで参加いたしました。藤田さんとは、1987年のメルボルン～大阪ダブルハンドレースで一緒にご縁で、多くの事を教えていただきました。本当のヨットレースはレースそのものより、レースの裏側に隠されている沢山の人間であるという事を身をもって示して下さいました。

せっかくのおさそいでしたが、多勢の仲間と乗り始めていた矢先で、久し振りのダブルハンドレースに私自身すこしばかり不安はありました。

しかし私よりクルーの藤本さんの方が恐怖に近いものを感じていたのではないかと思います。藤本さんは15年間バテンをムチがわりに私をしごいて来た恐い先生でしたが、我が“フレンチキス”に船が新しくなったとたん、私がスキッパーで彼はマネージャーと立場が逆転しました。先生にはこの不肖の弟子の技術・性格・体力のすべてが信用できなかったわけです。私の操船技術の未熟さは先生の責任が大であるとしても、一言文句を言えば十言にもして憎まれ口を返してくる性格と、三十肩で

左手は効かず、多少シルーバーアイ気味でチャートも遠くにかざして見ている私の姿に、不安を感じたのも無理はありません。日没スタートのレースに決断しかねていました。

しかし、レース前日の艇長会議は私たちの不安を少し楽にしてくれました。ベテランの方たちが皆さん口々に「雨が降って来たらリタイヤする」とか「熱海に寄り温泉に入ってこよう」とか「2人ではセールが揚げられないから、若いクルーをモーターボートで沖まで連れて来てセールを揚げさせる。風が強くなっ

ダブル 第1回 初島Wハンドレース成績表

(距離:49浬 タイムテーブル:Ⅱ, '89年7月1日 19:00 逗子沖スタート) レース委員長:三宅直晴

| クラス | SAILNo | 艇名 | 艇種 | CRR | オーナー/クルー | 性・年齢 | 到着時間 | 修正時間 | 着順位 | 総合順位 | クラス順位 | 特別賞 |
|-------------------|--------|-------------------|--------------|-------|----------|----------|---------|-------|-----|------|-------|-----------|
| I O R (0.8145) | 2000 | 月光V | Frers 41 | 9.20 | 並木・新里 | (計77才) | 5-18-19 | 10198 | 2 | 6 | 2 | |
| I O R (0.8664) | 2112 | F U J I Ⅲ | Frers 45 | 11.20 | 藤本・宮坂 | (計105才) | 5-49-20 | 13039 | 7 | 10 | 4 | ビクトリー賞 |
| I O R (0.7503) | 3435 | 友架里 | TAK-33 | 7.95 | 白鳥・竹内 | 男女(計61才) | 6-54-40 | 14313 | 10 | 13 | 3 | |
| I O R (0.7388) | 3414 | OTSHOSAN | YOK-32S | 7.80 | 井上・金子 | 男女(計70才) | 5-27-43 | 8900 | 4 | 4 | 1 | ベストカップ賞 |
| C R | 3555 | おいどん | Y-35CR | 7.80 | 藤田・藤田 | 男女(計78才) | 5-31-20 | 9117 | 6 | 5 | 4 | ベストファミリー賞 |
| C R | 3305 | FLYING-TINKERBELL | YAMAHA30C | 5.95 | 別部・岩名地 | (計63才) | 7-57-48 | 14622 | 16 | 14 | 10 | |
| C R | 180 | だぼはぜV | ベト-375 | 7.25 | 土肥・吉川 | (計103才) | 6-10-19 | 10623 | 8 | 7 | 5 | ベストシニア賞 |
| C R | 324 | あきづき | テラ-31 | 6.40 | 和久井・山田 | (計79才) | 6-57-34 | 11939 | 11 | 8 | 6 | |
| C R | 2662 | ARIADNE Ⅲ | たかよし295 | 6.45 | 様田・堤 | (計80才) | 7-35-08 | 14291 | 14 | 12 | 9 | |
| C R | 3639 | クリストファーⅡ | YOKYAMA-30N | 7.15 | 佐々木・渋谷 | (計75才) | | | RET | | | |
| C R | 1702 | PUSSY CATS V | SK-31 | 6.45 | 岩井・遠藤 | 男女(計67才) | 8-28-20 | 17483 | 17 | 17 | 13 | |
| C R | 3768 | FRENCH KISS | X-402 | 9.40 | 菱山・藤本 | 男女(計82才) | 6-31-14 | 14769 | 9 | 15 | 11 | |
| C R | 1993 | ASTERIX N | AVANCE 36 | 7.20 | B H・J L | (計92才) | 5-23-05 | 7691 | 3 | 2 | 2 | |
| C R | 668 | AURORA | VENT.DE.PETE | 6.60 | 船越・近藤 | (計106才) | 7-12-51 | 13199 | 12 | 11 | 8 | |
| C R | 1403 | VOLANS Ⅲ | ベト-42 | 9.50 | 鈴木・高梨 | (計84才) | | | DNC | | | |
| C R | 663 | M A X | VENT.DE.PETE | 6.60 | 横沢・大谷 | (計93才) | 5-28-45 | 6953 | 5 | 1 | 1 | |
| C R | 3489 | フラーネ | ベトウ オセ7=ス320 | 7.40 | 丸山・福島 | (計65才) | 7-44-15 | 16504 | 15 | 16 | 12 | |
| C R | 2777 | 光 | SWAN 391 | 7.90 | 砂田・市川 | (計93才) | 5-11-54 | 8098 | 1 | 3 | 3 | ファーストホム賞 |
| C R | 1075 | サン・スピナー | スピナ-27 | 5.85 | 服部・長嶺 | (計106才) | 7-18-38 | 12027 | 13 | 9 | 7 | オールドシップ賞 |
| C R | 4145 | HINIKO 3 | ヤマ 24 | 5.40 | 八野田・飯田 | (計69才) | | | RET | | | |

たら今度はセールが降ろせなくなるから早目にリタイヤする」などなど、かわいらしい事をおっしゃっていたのです。そこで私ものんびり無理をせずに楽しんでくればとクルーを説得したのです。ところが一晩明けて、スタート海面に集まった皆さんは、人間こうも変わるものかといふ程、昨晚と眼付きが違うのです。ここでまた私の男を見る目のなさが、証明されたわけです。

皆さん眼を三角にしてスピンを揚げはじめました。我が艇は最悪の場合を予想してメインに1ポイント入っていました。初島をかわせば上りです。普段はヒールのきつさを人数で殺しながら乗っていますが、今回は2人です。セール面積をあらかじめ小さくした方が真夜中の波の悪い島付近でのリーフより楽だと思ったのです。ところが私の先生でもあるクルーはスピンスターをする他の艇を見るなり顔色を変えて「うちもスピンド」と言い出しました。勿論私の答はNOです。さすがに私の強

引にスピンは諦めたものの「せめてリーフをとかないと恥ずかしい、お願いだからリーフをほどかせてくれ」です。「ほどく」「ほどかない」の叫び合いでスタートの号砲を聞きもらしました。

結局1ポイントを入れたままののんびりレースでしたが、初島で他の艇と並らびましたし、食事もきちんとフルコースが用意できました。スキッパーの絶対命令と強硬採決を歯ぎしりをしながらも聞き入れてくれたクルーへのお詫びの意味もありました。もっとも、あれだけ私とのダブルハンドを渡っていた先生でしたが、フィニッシュ後ホームポートへ向かいながらの科白は「ああ楽しいレースだった。来年はクルージングスピンを用意しよう」でした。またまた男が解からなくなりました。

レースのたびに、企画を下さる方やスタート、フィニッシュを見届けて下さる方々の御苦労を思い頭が下がります。まして今回は日没スタート、夜明けのフィニッシュです。

菱山タ美オーナースキッパーのFRENCH KISS

本当に有難うございました。今回の御世話役の井上様はじめこのレースで一緒させていただいた各艇の皆様にお礼申し上げます。こんなに暖かく楽しいレースは久しぶりでした。恒例となってもっと沢山の方にも楽しんでいただきたいと思います。

尚、レース後のパーティーでの「来年はセールとクルーを新品にして優勝します」という失言は取り消します。なにしろクルーといえども先生ですから。パテンのムチが飛んでくると困ります。せめてセールだけでも新しくして来年もぜひ参加させていただけたらと思っております。どうぞよろしくお祈りします。



第109回理事会議事録

1. 日時

平成元年7月15日(土) 13:00~16:00

2. 場所

東京都港区虎ノ門1-15-16
船舶振興ビル10F会議室

3. 出席者

理事30名中 出席12名 委任状16名
(出席)

大儀見薫, 清水栄太郎, 久保和男, 朝河清,
石井正行, 今岡又彦, 児玉萬平, 渡辺修治,
小林義彦, 川端治夫, 都築勝利, 矢野敏邦

(委任状)

石原慎太郎, 秋田博正, 並木茂士, 鈴木康之,
林賢之輔, 宮坂敬三, 山崎達光, 柴田邦敏,
峰田昌矩, 三井祥功, 秋山福夫, 平岡英信,
松木哲, 山田東吾, 岩田行史, 末松明

理事以外出席

平松栄一(顧問会議長)

4. 議題

- (1) 50FT協会主催レースの後援問題
- (2) ニッポンカップマッチレースについて
- (3) その他

13:00, 大儀見副会長の司会により開会, 久保常務理事から出席理事は28名で全理事の過半数である旨の報告があり, 本理事会の成立を確認, 大儀見副会長が議長となり, 議事録署名人に今岡, 児玉両理事を指名し議事に入った。

議題(1) 50FT協会主催レースの後援問題

大儀見副会長から, 資料にもとづき大要次の説明報告があった。

本年4月4日付文書で, 国際50FT協会会長及び同協会日本支部長の連名により, 本年10月31日から11月5日までの間, 三浦市(沖)において国際50FT協会主催により開催される「国際50FTワールドカップ」レースにNORCの後援をお願いしたい旨の申し出があった。

ついて, 本年6月16日付文書で, 国際50FT協会日本支部長及び同事務局長の連名により, 4月26日NORC会長と国際50FT協会日本支部事務局長が面談した際, NORCも後援する旨確認をいただき, 正式には機関会議に咨って回答する旨の言葉をいただいた。ついては, 正式回答を6月23日までにいただきたい。との連絡を受けた。

NORCは, 6月23日付で専務理事名により, 国際50FT協会日本支部専務局長あて, 次の回答をした。4月下旬NORC会長と面談された際, NORC後援に関しいくつかの条件を出していたが, この時までには全く未回答であること。NORCは, かねてから国際50FT協会本部からの後援依頼文書をいただくことを前提にして, その旨連絡していたが, 未だにいただけていないこと。当該レース企画書等にあたかもNORCが後援を認めたごとく外部に発表されているが, NORCとしては, 後援を正式に認めていない。NORCとしては, 大変困惑しているので早急に訂正していただきたい。

本件については, 昨年末, 国際50FT協会日本支部から, 接触を受けて以来NORCは一貫してこのレース, IOR艇のレースであるので, IORを管轄するORCの日本における唯一の組織であるNORCとIORのクラス協会である国際50FT協会とは密接な連携が必要で, そのためにも国際50FT協会(本部)からの正式な後援依頼文書が必要である旨を同協会日本支部に申し入れており, 後刻その旨の文書をデトロイトの同協会(本部)に送付したが, 未だに回答がない。

また, 4月26日, 在京理事会を開催したが, その際の結論は, 国際50FT協会日本支部のレースの企画, 後援, 協賛団体の状況, 運営状況等を検討したところ, 現状ではレースを後援するにいたらない, というところであった。

種々討論のうえ, 国際50FT協会主催ヨットレースの後援については, 実質的な同協会の今までのレースの企画, 運営状況, NORCへの期待等を判断して, NORCとしては一切関知しない。また, レース企画書等のNORC後援レースである旨の記載については, 改めて訂正を求める等の処置をとる。ことが承認された。

議題(2) ニッポンカップマッチレースについて

大儀見副会長から, 資料にもとづき大要次の説明があった。

ニッポンカップレース事務局から, スポンサーの強い意向があり, 同レースを今年から賞金レースとしたいので検討していただきたい旨の文書がきている。

6月15日開催された同レースの組織委員会において私は, 今年からの早急な導入は, 日本のヨット界の健全な発展に寄与するか問題である。旨の発言をした。ヨットレースはヨットクラブが主催し必要ならそれにスポンサーがつくというのが原則で, スポンサーが主導する形になるのは通常でない。

各理事から種々発言があったが, 児玉理事から, NORCはアマチュアの団体であることを明確にするために

も、賞金レースに出場することは認めるが、賞金を受取れば以後NORCレースに参加できない。ということを確認してはどうか。の発言があり、また、石井、小林理事等から、プロ・アマの区分けが判然としていない現在、早急な導入には反対である。旨の意見が出された。

決論として、大儀見議長から、ニッポンカップ組織委員会での山崎会長の発言の主旨のとおり、NORCの意見は、賞金レースの今年の実施には障害が多いので早急に決めず、慎重に対処すべきである。旨返答してはどうかとの提案があり、承認された。

また、大儀見副会長から、アマ問題は、今までオリンピック種目に関してのことがあったので、ORCは関知していなかった。現在の社会風潮の中でNORCとして関係規定を持つべきではないか。との提案があり、石井理事から、アマチュアの定義、プロ・アマの区別、賞金レースへの出場等に関する規定等を、ルール委員会で立案し、NORC外洋レース規則の改正という形で次回理事會に提出したい。旨の発言があり承認された。

議題(3)その他

(1)鳥羽カップマッチレースの後援について

久保常務理事から、本年9月14日から17日までの間、鳥羽沖で開催される鳥羽カップマッチレースに関し、同実行委員会から、NORCの後援をいただきたいとの文書による申請がきている旨資料にもとづき概要説明があった。

実行委員会の構成員、東海支部が懸念した鳥羽レース関連の問題等種々に論議のうえ、同レース実行委員会の構成員に東海支部又はそのフリートが参加することが必要であること、及び以後NORCの窓口は、IMS等に関連して児玉理事があたることが了承された。

また、大儀見副会長、石井理事から、広告問題については、NORC主催レースは、国内レースではカテゴリーA、国際レースではカテゴリーBと理事会で決定されているが、後援レースは、Aと限定することは、避けた方がよいとの提案があり、了承された。

(2)新入会員の承認について

清水専務理事から、資料にもとづき、本年2月1日から、6月30日までの新入会員は、311名であることが報告され、全員の入会が承認された。6月30日現在の総会員は3,906名となった。

(3)IMSの計測方法について

大儀見副会長から資料にもとづき次の報告があった。

計測は、セットアップに時間がかかるが、オーストラリア(シドニー)では、この資料のとおり、ヨットの両側にルールを敷設し、大幅にセットアップの時間を短縮している。計測委員会でスタディーし、必要な予算請求し、能率の向上に資してもらいたい。

(4)委員会報告

○ルール委員会

石井ルール委員長から次の提案があり承認された。但し、ハ項については、IOR艇に関しては、即実施となった。

イ. I.Y.R.R.1989-1992の適用開始時期

国際レースについては本年5月より適用されているが、国内レースについては本年10月以降に開催されるレースから適用することとしたい。

但し、付則14は本年5月より適用。

ロ. I.Y.R.R.付則14の変更

1. 9(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各舷への貼付は、いづれも45cm×60cmより大きくてはならない。
3. 4(c)マスト又はブーム上の広告は、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。

[OFFSHORE No.171 P. 15参照]

適用時期は1. に準ずる。

ハ. I.O.R.109.9の変更

109.9セールへの広告

カテゴリーA以外に分類されたI.O.R.イベントに参加する場合でも、I.Y.R.R.付則14カテゴリーAの制限を越える広告をセールに表示することは許可されない。但しスピナーカーは除く。適用時期は1990.1.1以降としたい。

ニ. ナショナル・ジャッジの認定について

前回認定(1988.11.26)以後の次の申請者5名についての認定を承認していただきたい。

阪田栄一(西内海)、辻文治(西内海)、石田光勝(西内海)、田村治久(西内海)、瀬川洗城(内海)

また、大儀見副会長から、6月23日付で日本ヨット協会から、I.Y.R.R.26条の改正に伴ってJYAでは「日本協会付則9」を制定し、日本の水域で開催される大会においてヨットに広告を表示する場合、カテゴリーBのレースを開催し広告を表示する場合、カテゴリーCのレースを開催する場合は、主催団体は、JYAの許可を得るとともに、それぞれ定められた料金をJYAに納付しなければならないこととなるので、協力をお願いする旨の文書を受けているが、NORCはJYAと併立したオフショアヨットに関するナショナルオーソリティであるので、この付則にはとらわれない。

次期理事會において、ルール委員会から提案してもらいたい旨の発言があった。

○技術委員会

渡辺技術委員長から、日本海レースで適用されるスキャンディキャップレーティングについて説明があった。

○法政委員会

今岡法政委員長から、12m以下の大型外洋レーシングヨットの技術基準について本年3月運輸省へ陳情書を提出した

が、今月担当官に対し再度口頭説明を行った旨の報告があった。

○ 総務委員会

清水総務委員長から、次の報告があった。

① 大儀見副会長が、7月20日横浜市の県立県民ホールにおける第4回海の祭典記念式典において多年にわたる海事関係事業への貢献という功績により、運輸大臣表彰を受けられることとなっている。

NORCとしても、誠に喜ばしいことである。

② 7月17日、葉山灯台という名称で石原裕次郎灯台の竣工、点灯式が行われる。

③ 海上保安庁から、次の指導を受けているので海外クルー

ジングに行くヨットは充分留意してもらいたい。6月下旬、日本のヨットが馬祖列島付近で警告威嚇射撃を受けた事件があり、また、東シナ海方面では、海賊が出没する話も聞くので、訪問先等の国及び海域の事情を調べて航海計画を立ててもらいたい。

他に、質疑意見等はなく、以上で審議を終了し、16:00第109回理事会を終了した。

上記議事録に誤りのないことを証明し、記名押印する。

平成元年7月15日

議長 大儀見 薫
署名人 今岡 又彦
署名人 児玉 萬平

JAPAN CUP 登録締切り迫る!!

◎ JAPAN CUP オフショアシリーズ'89の最終登録締切りは8月31日(木)18:00です。

◎ 詳細はOff shore誌6月号にてお知らせしたとおりです。会員各位には奮って御参加下さるよう御案内いたします。

◎ なお、参加艇が50艇を超えた場合には、事前登録済の艇・外国参加艇を優先いたします。

〔新しいIYRR-1989~1992 の適用時期について〕 ルール委員会

新しい国際ヨット競技規則—International Yacht Racing Rules—1989~1992の適用時期について下記の通り決定しましたのでお知らせします。

国際レース：本年5月1日より適用する。

国内レース：本年10月1日より適用する。

但し、IYRR—26条及び付則14（イベント分類・広告表示）については本年5月1日より適用されます。



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VO85ED09

- 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 VO85ED08

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。



投稿

オフショアレースの無線通信に関する提言

日本中に広まっている「見られるレース」やグランプリ・レース礼賛の情勢の中で、本来的な、大洋に帆かけて走るレースに、勝負には勝てなくても自分たちのシーワージネスを賭けて出場したいと願っている艇は、昔でも今でも変わらず、かなり多い。だが、時間の制約や種々の事情でなかなか思うにまかせないのが実情だろう。

最近では、とくに海洋レジャーに口向き、クルーザー界にも新規参加者が増えていることを考えると、ひよっとすると、昔よりその潜在量は多いかもしれない。

はじめ、初島をまわれば、次ぎは大島、大島をめぐれば、次ぎは三宅、三宅をめぐれば、つぎは八丈、八丈をめぐれば、次ぎは小笠原——と、まさにNORCのレースが伊豆諸島を次第々々に南下するレースを企画していったと同じ軌跡をたどりながらクルーザー乗りは成長してゆくのだと思う。

新規参加者が増えれば増えるほど、ロングの航海をしたいと考える人々が増えるのは当然で、ロングレースは益々盛んになるのが当たり前だと思う。だが、実際にはNORC本部の主催する八丈島レースや小笠原レースの出場者は往年に比べて減りこそすれ、増えることがないのが実情である。

先般行なわれた小笠原レースはたった5艇という寂しさであった。なぜ、そんなに少ないのであろうか。小笠原レースに魅力がないからなのか——、小笠原の受入れ態勢は昔に比べ格段によくなっている。あんなに美しい小笠原への航海を皆は望まないのだろうか。本当に皆はロングレースを好まないのだろうか。クルーザー乗りの底辺が広がれば広がった分だけロングレースに挑戦す

る人々が増えるのは当然ではないのか。

私は八丈島レースや小笠原レースの出場者が往年に比べて減りこそすれ、増えることがない大きな理由に無線設備の義務設置がおおきく響いていると考えている者の一人である。

本誌6月号、〈衣笠〉小笠原レース優勝の弁で、鈴木康之氏が八丈島レースや小笠原レースの出場者が少ないのは「無線等がネックになっている等というトンチンカンな見方をしている人がいる」と述べておられるが、無線は本当にネックになってはいないのだろうか。通信委員長の言葉だけに胸を突かれる思いをした。

私はどちらかといえば、レース志向よりクルージング志向ではあるが、自分たちの休暇や仲間との連繋などを考えるとレースに参加するのは面白いと思っている。そういうことから、前回のゴム・レースには出場し、今回のゴム・レースでは、無線には全くの素人ではあったが無線担当コミティの一員として働いた。それらを通じて多くの人々と意見の交換をしたが、J3EのSSBの評判は全く良くなかった。

NORCはJ3EのSSBが認可されてから沖縄レース・八丈島レース・小笠原レース・初期のゴム・レースで、それを設置義務とした。J3EのSSBの認可以来、17年の歳月が流れたが、NORC所属艇の内、何%の艇がそれを設置したであろうか。ほんの一握りの数でしかないはずだ。そして、設置した艇ですら不満たらたらという具合なのである。

ただ、みんな、流れに棹さすのはめんどくさいから、言わないだけなのだ。当該のレースに出なければ良いただけだからだ。

こうして、八丈島レースも小笠原レースも参加艇が減っていったのだ

と思う。現に八丈島レースや小笠原レースよりもっとシビアなゴム・レースは無線を緩めただけで急激に参加数が増えている。

私は無線だけがネックの全てだとはいわない。だが、無線は大きなネックになっていて、私の考えは決して「トンチンカンな考え」ではなく、相当数の人々に支持されることと思う。だからこそ、今回勇気を奮って投稿する気になったのである。誰かが言わなければ議論は起こらないからだ。

NORCの地盤沈下は著しい。クルーザー界に新規参加者がどんどん増えているというのに、それらをも吸収し得ず、地方ではNORCの支部を造るより、違う組織をつくっているのが実情なのである。そして、その組織は目を見張る活動をしているのだ。

具体的な提言をしよう。

NORCの本部はナショナル・オーソリティの仕事だけに専念し、国際間レースを除いて今の本部レースを全て下部におろす。NORC設備規定のJ3EのSSBの設置義務をゆるめる。ガリガリのレースはそれはそれでやるとして、あらゆる部分でクルージング志向の艇でも安全面さえクリアされればレースにも参加できるようなレース運営に切り換える。クルージング志向の艇のことをもっと考える一、と。

沈黙しているマジョリティの中からの一声は百声をも代弁するものだ、ということをお忘れいただきたい。

沈黙しているマジョリティよ！支持、不支持の声をあげて下さい！

本誌上で議論が起こることを期待します。

高田尚之 〈ボランスIII〉

**大儀見副会長
運輸大臣表彰を受ける。**

専務理事 清水栄太郎

今年も盛夏の候となり、海の記念日関連の行事が運輸省主導のもと各地でくりひろげられています。

このときにあたって、NORC大儀見副会長が、7月20日第4回海の

祭典記念式典会場(横浜市、県立県民ホール)で、皇太子殿下ご臨席のもと、我が国唯一の外洋帆走の指導団体及び外洋ヨットの振興に寄与し海事思想の普及に貢献した功績により、運輸大臣表彰を受けました。NORCの名誉でもありますので、会員皆様とともに、心からお祝いしたいと思います。

**浜岡デッキ局
業務休止のお知らせ**

第三管区海上保安本部より
下記の期間、改修工事のために電波が止まりますので、航海を予定されている方は御注意下さい。

期間 8月29日～9月6日

毎日 0800～1800

但し、悪天の場合順延あり

**ミニトン全日本選手権 in 相模湾
プレビュー**

**日本ミニトン協会関東支部
全日本選手権大会実行委員会**

今年のミニトン全日本選手権大会は例年のとおり、10月7日(土)から10日(日)の4日間で開催されます。開催地は、江ノ島ヨットクラブにご協力をいただき、江ノ島湘南港に決定。2年ぶりの相模湾での開催です。

日程は、10月7日(土):インスペクション、パーティー 8日(日):オリンピック×1、ショート・オフショア 9日(月):ロング・オフショア

10日(日):オリンピック×2、表彰式、パーティーの予定です。

参加資格、レーティング、レーサー・クルーザーの2クラス制も例年どおりです。ただし安全備品等は、レースが外洋で行われるため、それなりに厳しいものとなる模様です。クルーザー・クラスには、全長23ft以下の改造してないプロダクション艇で有効なクルーザーレーティングを有し、船舶安全法に基づく検査済みであること、等が必要。レーサークラスはIOR、またはJOR17.4ft以下の有効なレーティングを持ち、ORC安全カテゴリー4、

及びNORC設備規定C以上の安全検査に合格していることが必要です。

あとは、NORCの登録艇か会友艇になってセールナンバーをもらい、日本ミニトン協会に入会すればもうあなたは立派なミニトン・レーサー。3人の仲間て休みを取り、秋の相模湾で存分に楽しんでください。

問い合わせ及び「かわら版」(SSB M会報無料)申し込み先は下記まで 〒104 東京都中央区銀座8-8-5 陽栄銀座ビル ヤマハ発動機株式会社 東京マリン企画室 内 日本ミニトン協会 全日本選手権実行委員会 Tel 03-574-9617

■新登録艇のご紹介

3070 Be-One 無所属 15.8×13.9×3.7×1.9 **オーナー/合田耕平** 艇名の由来/一番になろう、一番になりたい。抱負/最低週1日のセーリングで技術の向上を図ると共に航行安全には充分留意しつつレースにも積極的に参加して行きたい。今夏、鳥羽パールレースに参加し、社内での再認識とマリンスポーツへの理解を深めるのが当面の目標です。クルーの顔ぶれ/長谷工グループの社員約20名(うち女性4名)でBe-One-Sailing-Clubを結成し活動中。

4113 ARCACHON III Kirie-33 9.90×8.28×3.37×1.64 **オーナー/小屋忠史** 艇名の由来/革命200年のフランス、南仏の港町の意、アルカシオン。抱負/多くのレースに参加し、次艇へのステップにした

い。よろしく願います。

4020 SUMMER TIME Y-30S II 沼津 8.98×7.71×3.22×1.85 **オーナー代表/関朗** **共同オーナー/中島稔弘、新井勉、藤井正裕、松本巨人、萩原史陽、平田利幸、井上博、古屋孝人、宮内伸彦、青木代司** 艇名の由来/ギラギラと照りつける夏の陽、一日のセーリングを終えてポンツーンに舳を取り“ほっと”一息、時のたつのも忘れいつまでも海に留まっていた時間“SUMMER: TIME”いつまでもこの艇がグループの寛ぎの場であることを願って。抱負/自分達の船を/そんな夢がようやく実現した現在、レース指向、クルージング派etc、いろいろな考えのオーナーがいます。片寄らず幅広い活動をして行きたい、いつの日か南の海でSUMMER TIME。

4054 SCHEHERAZADE デヘラー 大阪北港Y. H 10.6×8.60×3.40×1.75 **オーナー/荻野宣夫** 艇名の由来/英和事典によると「(アラビアンナイト中の)インド王の妻(毎夜物語を聞かせ王を傷心をなぐさめる)」とありこの様な女性(艇)ならばきっと安らぎを与えてくれるであろう。…本当のところ他に同名艇はいないであろうという理由。おられたら申しわけございません。追記…リムスキー・コルサコフ作曲(交響組曲)の曲名でもある。抱負/夢と希望とちょっとした暇をみつけて瀬戸内海クルージング、フリートレース等に参加、勇気が出れば大太平洋の彼方へ。クルーの顔ぶれ/甲南大学ヨット部OBで私より若い連中、野口君、舟元君他4名(口だけ達者)で構成、由に昔体力有、今???, 頭脳×××, 声の大きさは◎。

NORC 保険デスクより

盗難事故への対応

本年7月、都内某マリーナで盗難事故があり、係留中の多数の艇が被害を受けました。

この事故で会員艇の被害は幸い(?)にも無線計測機器の1台だけでしたが、他艇では無線計測機器一式を持ち去られ、しかも保険に加入しておらず、大きな損害がでた模様です。

被害にあわれた会員の迅速な事故通知をいただき、現在保険デスクで事故処理手続を進めています。盗難事故の場合には、遅滞なく警察署に届出をお願い致します。

ご存知の通り、ヨット保険で盗難損害はカバーされますが、特殊セール、無線計測機器、電気製品等の附属機器は、その保険契約時に申込書に明記してはじめて船体に共に保険の目的となります。また船外エンジンについては、メーカー、型式、製造番号まで詳細に明記する必要があります。NORCヨット保険では、前述の明記すべき付属機器に関して、申込書に○印を付けていただくだけで、簡単に保険の目的として追加できるようになっています。お申込の際にはご確認いただければと思います。

今回の盗難事故のケースでは、盗まれた無線計測機器は確実に明記され、保険の目的になっていますので、今後の手続を終えて、盗難品時価一免責金額(10万円)の保険金が支払われる予定です。

仮りに、申込書に明記すべき附属機器が搭載されているにもかかわらず明記されていない場合に、その付属機器に事故があったとしても、保険の目的になっていないとして判定されますので、ご注意ください。

保険デスクではヨット保険のお申込を受ける際には、付属機器の搭載について会員の皆様方に必ず確認をとらせていただいておりますが、申込書の付属機器分類についてご紹介致します。

- 特殊セール一式：予備セール・スピナーカー・ストームジブなどレース用・荒天用の特殊セール
- 無線計測機器一式：無線機・方向探知機・レーダー・気圧計等
- 電気製品一式：テレビ・冷蔵庫等

なお不明な点は保険デスク(フリーダイヤル0120-024410)までお問合わせください。

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 |
|------------------|------------------|----------------|
| 鎌石川保険事務所 | 東京都港区赤坂3-1-2 | T：03-586-6297 |
| 石川 昇 | A I C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 | 仙台屋ビル | F：045-503-1406 |
| 青梅代理店 | 青梅市新町 848 | T：0428-31-5894 |
| 根岸 径樹 | 新町台マンション 107 | |
| 船ビーアイエー | 東京都港区赤坂3-1-2 | T：03-586-4411 |
| 秋岡 康夫 | A I C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 | A I C赤坂ビル | F：03-584-6269 |
| 船太陽保険事務所 | 東京都港区赤坂3-1-2 | T：03-586-3511 |
| 山口 憲二 | A I C赤坂ビル | F：03-586-6528 |
| 船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：045-261-2918 |
| 船オフィス・ギンザ | 横浜市鶴見区市場大和町4-1 | T：045-503-1601 |
| 竹内 誠 | 仙台屋ビル 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 嘉英 | | |
| K A T O | 半田市亀崎6-80-14 | T：0569-28-2340 |
| 加藤 繁雄 | | |
| サトー イシヤフランス 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 |
| 船ファミリー旅行社 | 大阪市北区曾根崎2-15-29 | T：06-312-8431 |
| 寺田 順 | | F：06-312-8434 |

<編集後記> Offshore 編集局 近藤 禎之

大変厳しい第30回鳥羽パールレースでした。小生の「八丈V」もリタイヤーに終わり、フィニッシュ後の各艇の取材ができず申し訳ありませんでした。

また、7月号で第1回の貴重な写真を御提供頂いた伊神豊氏のお名前(伊神は誤り)に誤植がありました。お詫び申し上げます。なお、伊神氏は葉山に北斗(横山30、木造)を置かれ、現在もヨットライフを楽しんでいらっしゃるとのことでした。

今月の表紙：

第30回鳥羽パールレース・C Rクラス優勝のBE ONE
 (撮影/関東広報委員会)

OFFSHORE 第173号 平成元年8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

セイ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。ファーリングジブ、セルフテール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。

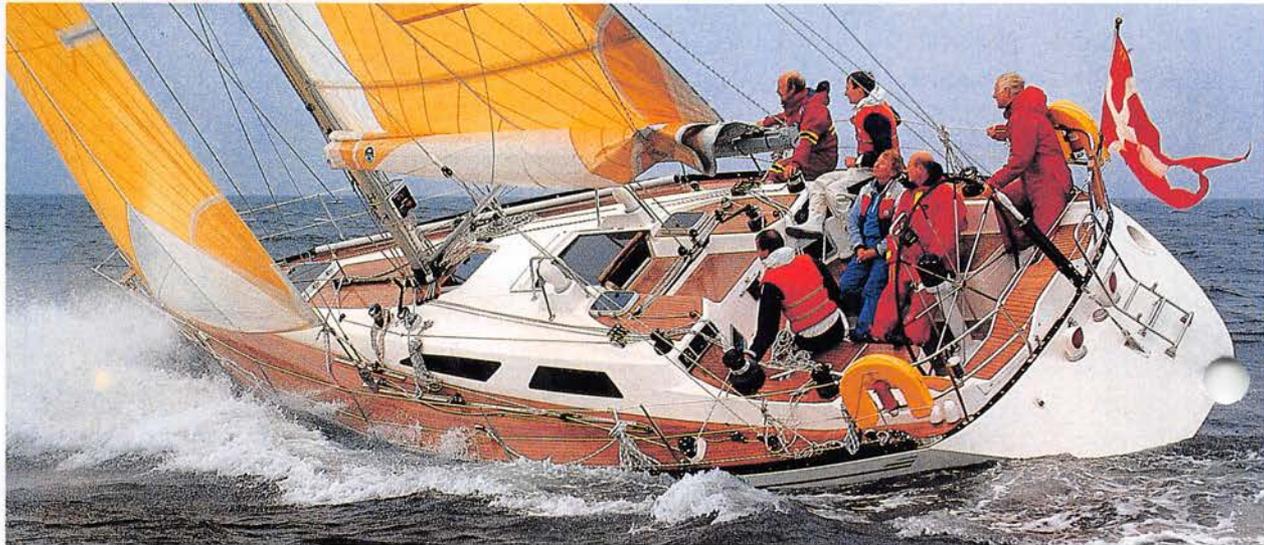
軽量、そして優れた耐久性。

厳選されたマテリアルと独自の工法により、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 |



Baltic Yachts
JAPAN LTD
Precision makes perfect.

