

No.174 1989.9

# Offshore



# WILL快挙!!

## アドミラルカップ総合2位

### 国別成績でも日本<sup>チーム</sup>7位獲得!



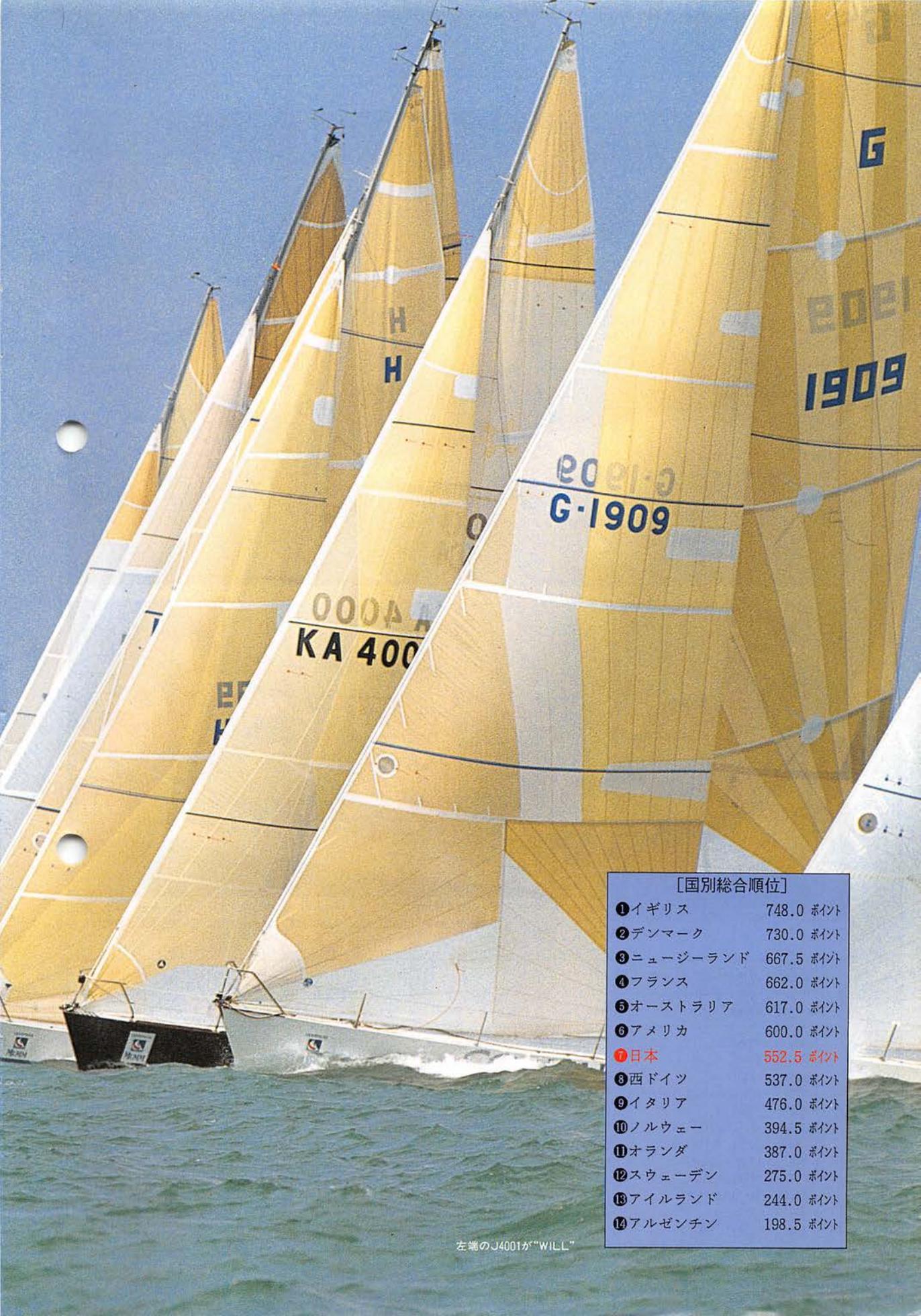
7月23日より開催された、第17回アドミラルズカップ'89(英国・カウズ沖)にてニッポンチャレンジアメリカ杯1991クルーチーム19名は3艇に分乗して、国別成績として7位獲得の好成績を上げた。

レース期間中は、例年になく軽風というコンディションと好天に恵まれ、艇の性能がウェートを高めるレース展開となった。

国別ランキング上位は、やはりAMERICA'S CUP参

加をめざす国々に占められている。艇別では第2レースで"WILL(小田良司オーナー)"が、1位を獲得し、総合成績でも日本チームとしては初の上位入賞をはずす、2位の大健闘を見せている。

AMERICA'S CUPに向けての重要なトレーニングとしてのビックレースを終えたニッポンチャレンジクルーは、世界のレベルを再確認し、またひとまわり大きなセーラーとして帰国した。



〔国別総合順位〕

①イギリス	748.0 ポイント
②デンマーク	730.0 ポイント
③ニュージーランド	667.5 ポイント
④フランス	662.0 ポイント
⑤オーストラリア	617.0 ポイント
⑥アメリカ	600.0 ポイント
⑦日本	552.5 ポイント
⑧西ドイツ	537.0 ポイント
⑨イタリア	476.0 ポイント
⑩ノルウェー	394.5 ポイント
⑪オランダ	387.0 ポイント
⑫スウェーデン	275.0 ポイント
⑬アイルランド	244.0 ポイント
⑭アルゼンチン	198.5 ポイント

左端のJ4001が“WILL”

WILL

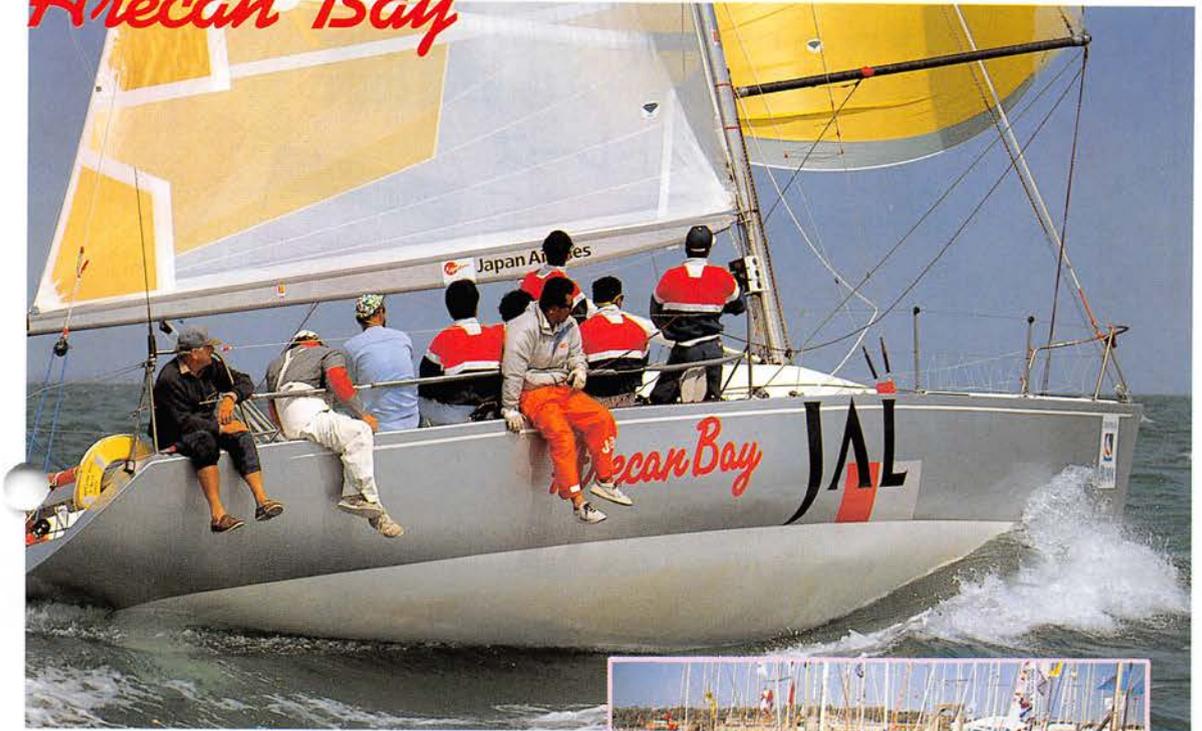


㊦ ㊦ カップを手にする“WILL”。スキッパー：小田良司。クルー：三船、菊地、寺山、船山、佐藤、吉村、井原、小林、西川、水津、白石、清水、プラス外人助っ人6名の精鋭たち。

## ADMIRAL'S CUP '89 SERIES RESULTS

Sail No	Yacht Name	Team	Skipper / Owner(Charterer)	Rt.	R.1	R.2	R.3	R.4	R.5	R.6	Total
1	K 180 JAMARELLA	UNITED KINGDOM	G.MAGUIRE / A.GRAY	40.00	1	3	2	3	2	4	321.5
㊦	J 4001 WILL	JAPAN	R.ODA / R.ODA	40.03	8	1	4	6	4	5	308.0
3	KZ 395 LIBRAH	NEW ZEALAND	P.LESTER / D.RICHWHITE	34.43	2	11	7	12	6	6	285.5
4	G 1909 STOCKBROKER'S CONTAINER	DENMARK	J.HOEST / J.HOEST	40.03	32	4	1	5	1	7	281.5
5	F 9337 CORUM 89	FRANCE	P.BRIAND / P.BRIAND	34.85	11	14	6	1	3	14	267.0
6	D 1245 ANDELSBANKEN N	DENMARK	J.CHRISTENSEN / V.GREULICH	40.01	17	2	3	8	DNF	3	263.5
7	KA SM50 JOINT VENTURE III	AUSTRALIA	C.BEASHEL / R.ELLIOTT	30.55	10	27	10	9	12	9	240.0
8	H 188 MEAN MACHINE	NETHERLANDS	P.DE RIDDER / P.DE RIDDER	30.50	15	5	19	14	16	16	232.5
9	KA 1770 GREAT NEWS	U.S.A.	R.SHORT / CALY.JONES/FORBES	40.00	20	37	5	30	5	1	226.0
10	I 11023 MANDRAKE KRIZIA	ITALY	F.PAVINI / G.CARRIERO	34.51	35	16	9	2	10	18	219.0
㊦	J 4033 ARECAN BAY	JAPAN	R.FRY / NIPPON CHALLENGE	30.55	16	28	25	23	38	23	143.5
㊦	K 1036 TURKISH DELIGHT	JAPAN	M.NANBA / NIPPON CHALLENGE	33.56	41	34	23	36	17	30	101.0

# Arecan Bay



◎右・“ARECAN BAY”。スキッパー：R・フライ。クルー：吉沢、山田、谷路、柴田、菊地、中島、助っ人2名。左・“TURKISH DELIGHT”。スキッパー：南波誠。クルー：R・ディクソン、東島、岡部、原、佐々木、松原、藤井、八神、川原、田中、助っ人2名。

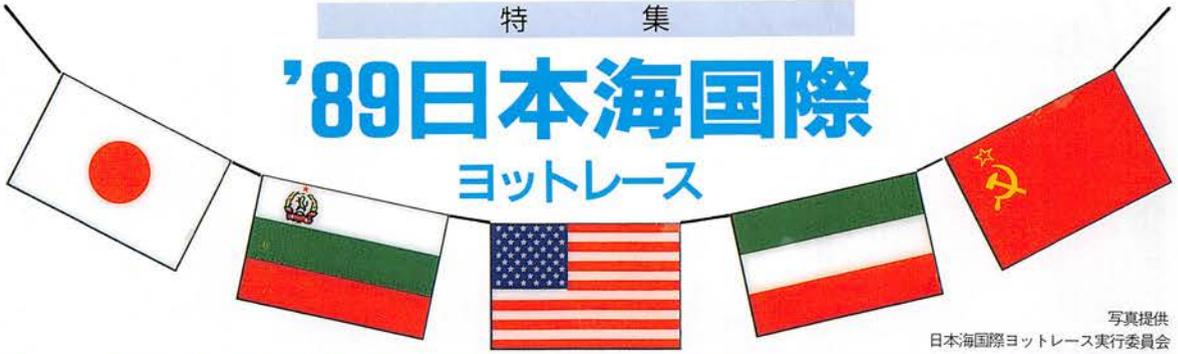


# Turkish Delight



特 集

# '89日本海国際 ヨットレース



写真提供

日本海国際ヨットレース実行委員会

## レースを終えて

このレースは今年で5回目を迎え、8月15日室蘭港での東側選手団の出港式を最後に無事スケジュールを終了しました。いま、我々スタッフは精算や報告書の作成等残務整理に毎日おわけております。ふり返りますと、この一年間は、我々にとって長いようでとても短い時間でした。このレースを運営するにあたり、まず最初にとり組んだ仕事がルールづくりでした。ヨットのヨの字も知らない私と木原局長はNORC宮坂、朝河両氏と新潟空港で待ち合わせ、初対面の御二方と一緒にハバロフスクに直行。インツェリストホテルに缶詰になり、実施要項や基本的なレース運営についてソ連側と交渉、調整を始めました。4泊5日連日深夜に及ぶ会議の結果、ソ連側副委員長エメリアノフ氏が心臓病で倒れるというハプニングもありましたが、一応の形をつけ帰国することが出来ました。その後我々“ヨットを知らない”チームは参加艇を募るためアメリカ、カナダ、ヨーロッパを始め世界各国に出発しました。その結果一時はエントリー艇及び意志表示艇は内外併せて40艇近くになり、



我々事務局は熱気につつまれました。

が、しかし一艇、また一艇とキャンセルや音信不通の状況が続き、これは第3レースのエントリーまでもつれ込みました。こんな時NORC北海道支部長船木さんは私達に、「ヨットは海に浮かんでみないとわからない、レースはそんなものだと思って準備を進めよう」と言われ私達素人チームは頭をかかえ込んだものです。(これは現実でした) こうした中、レース開催に向け、参加艇や陸上の無線局開局申請手続き、ヨットマンや、艇の輸送の手配、各レースのカップの準備、通訳の手配、室蘭での受け入れ、パーティの準備、etc,etc、等。さらに中村部長と私達はスポンサー集めに東奔西走しておりました。雪まつりが終わり札幌にも春が訪れるころ、レース全体の輪郭がおぼろげながら我々にも見えて来ました、と同時にこのイベントに向け、しておかなければならない事の膨大さにも気がつき始めました。恐らく同じ頃ソ連側も同じような状況であったと私は感じております。このとき私達はこのレースをサポートしきれぬのかどうか不安になった事もありましたがスタッフ一同1ヶ月半ほど休日返上、連日深夜勤務を続けなんとかカナホトカ出発の前に参加者の皆さん、コミッティ、プレスの方々のビザ発給に漕ぎつけることが出来ました。大勢の方々のご援助によって'89日本海国際ヨットレースは無事終了させていただくことが

'89日本海国際ヨットレース事務局長 早瀬次郎



5枚帆が美しいケッチ、リートム(ソ連)

出来ました。南は九州のオークランドー福岡レース事務局の皆さん、ハワイー広島レースの皆さん、北はNORC北海道の皆さん、室蘭フリートの方々、もちろんNORC本部の皆さん、さらに外務省、海上保安庁を始め、諸官庁の方々、参加ヨットマンの皆さんそして室蘭港でセールにミシンをかけてくれた奥さん方、そしてそして有形無形で、この日本海レースを支援していただいた方々にこの誌面を拝借して我々スタッフ一同御礼申し上げます。

本当にありがとうございました。



ヴィベカのオーナー・スキッパー、M・PETERSEN氏(上&下写真左端)とクルー

『オークランドー福岡』から転戦のDICTATOR(NZ)

# 1位、1位、また1位、そして優勝!

ハーフタイム 朝河 清

85年江差—ナホトカにハーフトンのがめらで参加して台風の直撃にあいからくも2位、1位はロシナンテ、ペーチェルはラダートラブルでリタイアという寒く辛い思い出がある。

**進水** 87年ハーフトナーのロングにおけるつらさを散々味わい、多少でも大きくしてみたいと、エミリーの井本オーナーと共同でハーフタイムを進水させた。設計思想としてレーティングはクラスIVリミット即ち26フィート以下に押さえ1トン勢に伍して帆走ろうという事であった。当然ロングにもトライアングルのショートコースにも対応出来るオールラウンドの艇である。

**戦績** この年室蘭—ナホトカの日本海レースがあったが資金不足等の種々の理由により出場を断念し秋のジャパンカップ六位入賞。88年東京—小笠原レース550マイルに総合優勝。東京—小笠原レースのような強風の上りにはめっぽう強いが軽風のレースには問題を残す。89年5月の関東ミドルボート選手権では6位と振わず対策を検討。

**日本海レース参加の動機** 私はロングレースが大好きである。何故な

ら海とヨットを週単位で丸ごと堪能出来るし、心ある仲間と語り多くの新しい知故を得られる。星空の下デッキに横たわればきらめく星座と天の川のなかを遊浴しているようであり、どこまでも続く青空と青い海に恵まれれば心の至福極まり生きている幸せに酔いしれる。経験則からいえばそんな幸せは3日のレースのうち半日あれば良いほうだ。第二に今回の後援である北海道テレビの早瀬さんをはじめとする皆様のレースに対する熱意、アメリカ、ニュージーランド、オーストラリア等熱心に参加艇を集めに行き名実ともに国際レースにしようという努力に共感した。第三に前艇の「がめら」で果たせなかった優勝という夢に挑戦した。

**準備** 前回のような台風さえ来なければナホトカ—室蘭の2/3は軽風のリーチング又はフリーと読み改造を計画。資金の当てがつかずスポンサーを探してみたが断念、改造が遅れ船積2週間前に完成、改造点は1トン7百のキールを1トン2百にし形状も小さくし、インナーバラストを560キロ積み増しし、マストを交換した。クルー8人とするが2週間の休みとなると都合が付かないもの

が多く、2人は昨年東京—小笠原にのつた市原執行さんに頼む。船積1週間前テストセーリングをしてみるが軽風のためニューマスト・ニューキールの強風時のテストが出来ず不安を残す。資金面を初めとする種々の問題が次々と発生し何度も参加を諦めねばならないかと思った事もないではなかったが、オーナーとしての責任とHTBの早瀬さんの苦勞を偲べばなんのこれしきと不転の決意で臨む。

**ナホトカへ** 艇は、織姫、オッシュヨサン共々横浜から船積みでナホトカへ。船積みの便がなかなか決まらず、夏休みの最盛期とあって同行のクルーの便が無く、出発間際までオッシュヨサンの井上オーナーと横浜マリンサービスとHTBの山崎さんの獅子奮迅の努力で無事船積み完了。別便のクルーは新潟から飛行機でハバロフスクへ、ハバロフスクから汽車で15時間かけて、ナホトカへ行く予定であったが、台風で橋が流れてしまったとかで復旧には3日はかかるだろうと、全員茫然。ハバロフスクの公園の1ループルデスコでおおいに騒ぐ。急拠沿海州スポーツ委員会イリイン委員長が普段は外国人は乗れないハバロフスク—ウラジオストックの飛行機を用意してくれ無事ナホトカへ予定どおり着いた。4年まえには艇の整備等で自分の艇に行くにもいちいちパスポートをチェックされていたが、今回は自由に行き来できなんの不自由も感じなかった。テストセーリング等自由に港内を帆走出来第一レース迄には十分整備ができた。

**第一レース** ビョートル大帝湾22マイルのトライアングルコース—南の風、風力1~2緯度経度でマークを指示されるがロラン、デッキ共働かずチャートに位置を落としてみるが指定位置にマークブイが無い。マーク探しは1トン2トン勢におま





第1レースでのハーフタイム

かせて帆走に集中する。このレースにあわせて新調したライトゼノアが小気味良く綺麗なカーブを描きパワフルに展開している。上り角度もスピードも申し分無い。これはいけるとこの段階で自信を深める。結果修正1位。

**第二レース ナホトカ—室蘭—**台風13号の進行方向が気になる。オッシュサン織姫と多少の台風だったら予定どおりスタートさせて欲しいと舟木レース委員長に談判、ソ連の記者から神風だねとひやかされる。

## <光>航海2,007海里

“光”はすでにご存知の方も多いと思いますが、砂田信一オーナーが率いる世界のプレステージ、ナウターズワンの39フィートです。

“光”は、7月17日にホームポートの逗子マリナを出港。往路は女川、江差、函館を経て8月1日に沿海州ナホトカへ入港。復路は室蘭、宮古、小名浜などに寄港し、母港のポンツーンへ無事に舫いをとったのが8月21日でした。この航跡は“光”にとって初めての経験で、エピソードを満載して戻ったユニークな船旅でした。まして航海の主な目的だった3回のレースを、1位、4位、1位と決め、総合優勝を獲得、現地の表彰式で頂戴したカップ類は総計26点という、艇への収納に困ったほどのおまけ(?)がついて、もうオーナー以下クルー全員の顔は崩れっぱなしに

心配した台風もスタート時にはそれてしまい、それでも奥尻島まで12ノットから25ノットの南西の風のスピランを楽しんだ。ロランもデッキも利かないなか、ナビの松田が皆に文句を言われながらも位置出しに成功し霧で視界の悪いなか奥尻のエンドを見事ランドホールに成功、松田は迷ナビから名ナビに昇格。

霧が晴れると織姫を視認、他にもソ連艇4艇も前後に確認、後はビーチエル、オッシュサンの動向が気になる。奥尻から松前の上りレグでは織姫にどんどん離され見失ってしまう。津軽海峡では19時のロールコールの時間には青森側の竜飛崎の灯台を確認。視界良好、下北半島の大間崎北海道側の汐首岬の灯が近くに見えるなかを潮に乗ってストームスピンドで気持ち良く快走、恵山岬にむけジャイブをしたがジャイブ中に雷雨とブローに襲われデッキ上は混乱の極致になってしまった。スピンを降ろしゼノアをあげ船上を整理してさてコースを確認と中の松田に声をかけると、そこにみえる恵山岬をかわ

りました。

もっともすべてが順風満帆だったわけではありません。往路、やはり三陸沖の海霧には悩まされ、オーナーの決断で装備したレーダーとレースへの参加を六本木筋と霞ヶ関筋が難色を示し、やむえずデリバリーに回った長嶺公成海自一佐の適切なフォローがなければ、スムーズには運べなかったかも知れません。江差から出国手続きのために函館に戻ったレグも相当なものでした。松前から白神岬沖にかけての津軽海峡の逆潮は5Kt近く、運悪く風も真向かい30Kt。全身にスプレイを浴びる機帆走のフルスピードでも対地スピードはほとんどゼロで、一時は青くなりました。未知の日本海横断は東の風を得て一気呵成。初めてのシベリア大地をおそろおそろ踏み、若

したら345度で上ってくれと言う。全員で恵山の灯台を確認、よしメイン、ゼノアを引き込み、レース本部に恵山通過時間を連絡しろと慌しい中にも残り僅か30マイルに全員元気づく。真っ暗な海に轟く雷、光る稲妻、正面の稲光のなかに連なる山々がみえる。30マイル向こうの山にしては大きくみえるぜと言っているうち、ヘルムを取っていた市原がアッ綱だと叫び舵を切る。舷側1メートルに定置網のブイが連なっている。灯質を確認すると恵山と思っただのは日浦岬だった。レース本部に訂正の連絡をし、網にかからなかった幸せを噛しめながら、気をとりなおして恵山に向かう。恵山岬を交わすと丁度良い吹き下ろしがありカムにかかる事無く無事朝を迎える。朝方地球岬を確認、前方に4艇を視認先行艇は織姫、よくぞここまで詰められたと岸ギリギリコースを走らせた松田ナビの名声大いに上がる。後ろを振り返れば遙か彼方に何艇も見え、風も落ちる事無く益々上がる様子にオッシュサンの動向が大いに気になった。

### 服部一良

い女性の目を疑うほどの美貌と壮齢のご婦人のご立派な体軀との関連を、いかに納得するか、悩んでいる間に第1レースが始まりました。“光”は超微風の中、10分前にスタートしたIORグループに追い付き半数近くを抜き去ったほどに見事にすべり、あっけなく優勝、でもこの圧倒的な調子がかえって災いしてか、第2レースは不運また不運に見舞われたのでした。外洋に出た直



スピランで突っ走る第2レースの光

(提供：オーシャンライフ社)

修正結果1位ハーフタイム2位オッシュヨサン3位織姫だった。

**第三レース** 地球岬沖トライアングルコース——第一、第二レースの疲れを登別の温泉で癒し秘かに第三レースもトップを狙う。トラブったり、ケースでもおこせばシリーズレースの勝利は無くなってしまふ。無理は禁物と安全策を取る。あいにくの天気晴れていれば地球岬からレースの模様を地元の人々にお見せ出来たのに残念だった。

ひたすら前の大型艇団に食い付き離れない、小半鯨戦法に徹して今回、に素晴らしいハルスピードを十分活かした。ただ潮の流れが異常に早く2回目のNo.2ブイで十分余裕を持って回ったが非常にブイと近かった為後続のソ連艇からマークタッチのアピールがあり当方接触していないのでノータッチと怒鳴り野球のセイフのジェスチャーで答えるが、考えてみたらソ連艇が野球のサインが分かるか問題だ。

審問に備え各艇の位置関係を頭に叩き込む。過去のケースのこじれた

場面を思い出し憂鬱になり、もっと楽しくレースをやらうぜ、疑われるようなコースをひくな、とおもわずヘルムスとパウマンに当ててしまう。結果ソ連艇から抗議も出ず修正1位ハーフタイム、2位オッシュヨサン、3位織姫となった。

**結果** 総合優勝全レース1位——幸運と努力(クルー全員の)と精進の結果夢のような素晴らしい賞を得た。カップひとつひとつに想いでがあり汗と笑いがある。

関係者の皆様ありがとうございました。何時も笑って送り出してくれたやさしい奥さんにカップを捧げます。

**後書** 今回テレビ、新聞等の報道は常になく派手にしていただいた。特に8月27日のビックスポーツでは45分に渡り番組が組まれヨットを知らない人にも分かりやすく全国に放映された。NORC海事思想委員長としても北海道テレビに感謝します。NORCの全てのレースが新聞、テレビを賑あわす日が来ることを願います。

**回航** 帰りは室蘭からクルージング方々楽しく帰りました。残念ながら台風に恵まれ4日間も宮古にとじこめられましたが、岩手外洋帆走協会の方々のおかげで港の人々のいつまでおいてもいいぞ、よかったら1年でも置いておけ、という関東では信じられない言葉も聞け、東北の人の優しさを肌と感じました。岩手外洋帆走協会と漁師の方々の素晴らしい地元に着した信頼関係を見るにつけNORC(誤解を恐れて言い換えれば海事思想委員会)の覇権主義も反省の時期かなと考えさせられた。

宮古籠城で懐が寂しくなり飛び込みで入り、言い値で泊めてくれた旅館のおかみさん、食べきれないほどのおいしい料理、みんな良い思い出だ。次回参加される方には行き帰りと回航で行かれることを勧めます。最後になってしまいましたが、ソ連沿海州スポーツ委員会のイリイン委員長殿の我々参加者への暖かい思いやりと待遇に感謝します。日本とソ連のヨット乗りの友情が益々大きくなる事を願います。

後、ふたつに別れたフリートの風の乏しい方に位置したり、厄介なスピントラブルを起こしたりして、それでも12Ktを表示するスピランを脱け必死に逃げたのですが、津軽海峡を渡って恵山岬を回り込んだ最後のレグに入ったところで、まず1時間の風、そしてフィニッシュの直前、あとわずか2マイルのところ、3時間半、ゆらりゆらりと漂ってしまったのです。艇上は次第に声なくなりました。無言のクルーの胸の内は、おそらく第1レースに圧勝して飲みまくったシャンパンの祟りか、キャビアを食べ過ぎた罰か、それとも女の子に視線を吸い取られた反動とかが渦巻いていたはず。そのように思わなければこの不公平さには耐えられない程の時間でした。

でもチームは、初代の“光”で鳥羽パールレースA総合優勝、二代目

“光”では小笠原レースを完全優勝で飾ったメンバーとほとんど同じです。十数年来の仲間です。しっかりと立ち直り、第3レースでは極度の視界不良にもかかわらずコースのミスもなく手際よく走り、ふたたび優勝を手中にしたのでした。

終わってみれば、ハラハラドキドキ血が昇ったり下がったり大忙しの舞台でしたが、第2レースでは1位2位3位の座を僚艇に譲りながらも、総合優勝はしっかりと戴いたところが、どこかのクラスのどこかの艇のように、オール1位を独占し恨みを買ったのに比べ、“光”は親善のキャッチフレーズに大いに貢献したフレンドリーなチームだったと自負しています。

ともあれ、すべてが未知の航海、これは関係者の一部からは相当なひんしゆくを買ったようですが、“光”が

提出したプロテスト(詳細はオフィシャルな報告に述べられると思いますので省きます)を含め、何から何まで初体験のアクションでした。只今現在はひとつひとつのエピソードを肴にしみじみと杯を傾けています。それにしても、裏方に徹し嫌な顔をチラリとも見せずに飛び回って下さった、HTBの早瀬さん。思い詰めて提出した抗議書をにこやかにウンウンと頷きながら受け取って下さった、レース委員長のNORC北海道支部長、船木さん。ほんとうにお世話になりました。存分に遊ばせて戴きひたすら感謝する次第です。

なお、今回“光”のレースメンバーは、砂田信一オーナー以下、市川徹、高橋良寿、服部一良、松本正美、大嵩義幸、川辺隆、西松輝兼の計8名でした。今後もよろしく願います。

# 「三崎ヨット」のサポート運用について

通信委員会/帆走委員会 坂西正明

今回のレース期間中の無線通信については、レース実行委員会、本部帆走委員会、本部通信委員会、北海道支部通信委員会との事前協議を綿密に行なうことによりスタートした。このレースは、ソビエトから室蘭という2国にわたって開催される国際ヨットレースであること。HTB(北海道テレビ)をはじめ、報道機関がスポンサーであること、北海道ならではの特殊事情があることなど、解決しなければならぬ問題が山積みされていた。そのうえ、ソビエト、北海道、東京の距離は遠く、一つのことを決めるのも簡単に行かない。こういった苦勞のすえ、通信システムおよび運用は次の通りと決まった。

- 1) 参加艇全艇に国際VHF帯無線機を搭載義務とする。
- 2) ロール・コールの時間を設定し、参加艇は短波搭載艇(織姫、ハーフタイム)に位置を通報する。
- 3) 織姫、ハーフタイムはSSB短波帯で直接三崎ヨットと交信をする。
- 4) 直接織姫、ハーフタイムと交信できない場合は、各艇協力して位置を通報する。
- 5) 近くに海上保安庁船舶、および航空機が見えた場合、各艇は直接海上保安庁船舶、航空機を呼びだし、16CHで位置を通報する。
- 6) フィニッシュ通信については各艇、恵山岬手前から室蘭ヨット宛71CHで通信を行なう。
- 7) アマチュア無線については参加艇の独自補助運用とする。
- 8) 三崎ヨットと織姫、ハーフタイムとの交信内容は、レース本部に連絡するとともに、NTTテレフォンプサービスに録音しておき、関係者からの問い合わせに応じる。
- 8) 織姫に同乗取材する予定の報道記者からの新聞記事原稿を三崎ヨットで受信し、新聞社に転送する。

以上が事前の打ち合せで決定した

無線運用の概略であるが、このうち既にある「三崎ヨットの運用」以外、今年の春の段階では全く白紙の状態だった。レース実行委員会が一から始めなくてはならなかったのだ。

- 1) 特に、このレースに合わせて全艇に国際VHF無線機を搭載させる。
- 2) さらに、無線従事者を確保するために特別講習会を行なう。
- 3) 非常な苦勞をしてこのレースのために国際VHF海岸局「室蘭ヨット」を開設するなど、現地で苦勞された実行委員会・HTBの皆さんの努力を考えると、改めてレース開催までの準備作業の大変さがわかる。実際どれくらい大変であったかは、「当事者のみ知る」で、担当者が書かれると思うので、ここではサポートを担当した「三崎ヨット」無線局の様子と室蘭でのコミッティー雑感について書くことにする。

◎「三崎ヨット」は、今までの南向けレースでは十分な経験と実績をもっているが北向きにはそのいずれもない。今だから言えるが今回のサポートも全く手探りの状態だったのだ。もっとも今年春の新局舎移転時に油壺湾を見下ろす丘の上に新設された、高性能ログペリアンテナの性能には期待以上のものがある。実際、今年の小笠原レースでの運用を見ると、今までのアンテナよりはるかに効率がよいとのレポートがあった。その他の電波情報等を総合判断すると十分行けるという答えが返ってくる。失敗はないものと確信してアンテナのビームをナホトカに向けてレースのスタートを待った。

◎8月7日19:30、第1回目の交信を行なうために三崎ヨットに向かう。既に今回のレースでオペレーターを担当する吉岡君が無線機に電源をいれスタンバイしている。吉岡はプロの通信士の卵で将来は遠洋漁船の通信士を目指している。三崎ヨットで

の実績もあり、若くても頼りになる奴だ。簡単な打ち合せの後、時間のくるのを待つ。なお今回から、三崎ヨットからは、NEC9800を使ったファックスで受信情報を関係各所に送ることにした。

20:05三崎ヨットより、織姫、ハーフタイムを呼ぶ。カンパツをいれず織姫が応答してくる。何とマイクをもっているのは古川オーナーだ。興奮しているような声が聞こえてくる。受信状態は多少のフェージングがあるものの、混信もなく最高の状態だ。まるで隣の部屋から電話をかけているようだ。

早速、各艇のポジションを送ってくる。日本艇については、国際VHFでつながっているという。外国艇についてはヴィベカとペーチェル以外の入電はない。言葉の問題があるという織姫の説明だ。海況は西の風4メートル、うねりが高いという。もっと風が欲しいという織姫の言葉には歴戦のレース艇の余裕さえ感じられる。

◎参加各艇のポジションレポートの後、同乗取材している朝日新聞の中村記者が代わって無線に出てくる。若い吉岡にとって、プロの新聞記者が送ってくる原稿を受信するのは初めての経験だ。「早すぎたらどうすればいいのか」、「ちゃんと通話表どなりに送ってくれるだろうか」とかなり気にしている。そこへ中村記者からの第1声、「明日は新聞休刊日なので送る記事はありません」。

緊張からは一時に解放されたが、今日が新聞休刊日だったはず。その旨中村記者に伝えると、「5分後にもう一度呼びます」という。その間にファックス原稿を作成し、次々と送信していく。若い吉岡の機械の扱いをマスターしていくスピードは脱帽物だ。

5分後に中村記者から送信されて

きた記事は「和文通話表」を使った電報型式ではなく、通常の「平文」で吉岡は手こずっている。朝日新聞からの電話を待っていたのではいつまでも帰れないので、取り合えずこちらから連絡をいれることにする。中村記者との事前の打ち合せでは、朝日新聞側から聞いてくることになっていたはずなのに、電話口で運動部の人に「次は何時ですか。わかったら連絡してください」といわれ、つい気迫につられて「わかりました」と言ってしまったと吉岡は悔やんでいる。若さの負けである。

残念ながら、この記事は翌日の新聞には載らなかった。その後、ロール・コールの度に中村記者から送られてきた記事は朝日新聞上に載り、一般の読者にこのヨットレースを周知させるのに大いに役立った。その新聞報道のボリュームと内容はさすがHTBのサポートの力である。

◎織姫からの交信は、11:05と20:05の1日2回行なったが、スタート後2日目のスピランで各艇の距離が離れてしまったのか、3回目の交信時(8月8日19:00)にはハーフタイム、オッシュサンの2艇からの入電しか無かった。しかし、津軽海峡を抜ける辺りからは、再び日本艇の情報が入っているが、依然として外艇の位置については入電がない。

三崎ヨット無線局は織姫およびハーフタイムがフィニッシュしたので、8月10日11:05のロール・コールを待たずにスタンバイに入ることにした。その後、最終結果をテレフォンサービスに録音した後、全ての作業を終了し閉局した。

◎今回のレース期間を通じて、北向きの空中状態はすばらしく良く、心配された漁船等による混信、意味不明のウッドペッカーノイズに妨害されることも無かった。使用する周波数、混信の少ない通信時間帯の設定、ヨット側での無線機の適切な保守点検が行なわれていれば、短波帯SSBを使った通信方法は「現段階」

では、長距離外洋ヨットレースのもっとも有効な通信手段であることが改めて確認できた。

◎最後に、室蘭でのコミッティーで気のついたことを書いておく。

ヨットレースも年々その規模を拡大させ、イベントとしての性格をもつようになると参加者に加えて、さまざまな外部関係者、スタッフ、コミッティーが動くようになる。そして、規模が大きくなればなるほど、レースの成功を我がごとのように喜んで動いてくれる人が必要になり、その数の多い少ないでそのイベントの成功、失敗は決まるといっても過言ではない。

一方、レース参加者は風任せ。十分レースを楽しんで帰ってくれば良いわけで、参加者がどれくらい楽しめたかで、レースそのものの価値が決まるところもある。運営サイドを担当している関係者、スタッフ、コミッティーの努力などに表面に出なければ出ないほど、パーティーは盛り上がるというものだから。

ところが今回のようにマスコミを始め民間、市行政が一丸となってサポートしているレースの場合、それぞれに、さまざまな「難しい事情」があり、通常のヨットレースコミッティーとは違った対応が必要となる。コミッティーには参加艇の動静を把握していることが普段以上に要求されるのだ。まして、フィニッシュ時間が深夜ともなると、それぞれ対応する部署によっては人の手配が難しいといった問題も出てくる。ピザをもたない外国人クルーが乗っているなどという、不確実な情報にも対応を迫られるのだ。こちらは遊びでも、相手は違うというわけだ。

参加艇として、疲れて帰ってくるわけだし、未知の港に始めてフィニッシュするほど厭なものはない。早く安全にフィニッシュして欲しい。何とか暖かく迎えてやりたい。室蘭に、北海道に来てよかったなという印象をもって帰って欲しいと民、行

政サイドの誰もが願っていた。中には、丸2日間、寝ないで対応に追われていたスタッフもいたくらいだ。

そういった状況の中で、プロテストが提出された。レースコミッティーが無線で情報を与えすぎたことにより、自分たちが不利益を被ったというのだ。プロテストの詳しい内容については、ここには書かない。しかし、このレースの「親善」という主旨を考えたら、理解に苦しむという関係者、スタッフが多くいて、コミッティーとしては、ただただ説明に困った場面があったことだけは書いておきたい。

もう一つやり切れない気持ちにさせられた事があった。プロテスト処理の段階で見つかった、プロテスト提出者側の出艇申告書の記載不備という「失格に値するような」ミスだ。これなどはレース中何もしなかったから良いようなもの、わずか2週間前の鳥羽レースでの一件を考えると、人には言えないだけになおのこと、やり場のない気持ちにさせられた。「ルールはルールだから」と言ってプロテストを出す行為と、最低限必要な書類のスマにまで目がいきとどかない事との間のギャップは広すぎる。だからこそ対応に苦しむのだ。

ヨットレースは各地で今後とも発展し、参加艇も益々増えていくだろう。そして、参加艇が増えれば増えるほど、今以上に多くの地元の部外関係者の協力が必要になる。確かにヨットレースはルールを楽しむスポーツかも知れない。ルールは複雑で部外者にとっては難しいかも知れない。しかし外部の協力者がヨットレースを理解してつき合う接点は、ルールではなく、自然とひたむきに戦っている人間に対する基本的な、あこがれにも似た「共感」なのではないだろうか。今回も、この善意の第3者が大勢いて、ヨットレースが成り立ち、成功したことを忘れないで欲しい。「美酒」を飲むためには細心の注意を払うことが必要なのです。

## '89 JAPAN SEA INTERNATIONAL YACHT RACE

1st RACE  
IOR CLASSRACE COMMITTEE G.V.DRAGILEV  
START 1989 8/5-10:25:0 SCOR.COEFFI. N=1 WIND C 8m/s DISTANCE 22 M

ENTRY NO.	YACHT NAME	OWNER	NATIONALITY	LOA	R.ft	T.C.F.	所要タイム H M S	修正タイム (秒)	着順	修正 順位	SCORE
5	HALF TIME	KIYOSHI ASAKAWA	JAPAN	10.67	25.90	0.7689	6 9 3	17025.8	4	1	12.250
8	ORIHINE	YASUO FURUKAWA	JAPAN	11.03	31.49	0.8211	5 55 29	17513.2	1	2	11.000
12	VETER	DVNO/FESCO	USSR	13.64	33.94	0.8425	5 58 8	18103.6	2	3	10.000
9	OTSHOSAN	KAZUSUKE INOUE	JAPAN	9.75	22.86	0.7381	6 56 28	18443.6	8	4	9.000
11	RYBAK PRINOR'JA	VOSTKRYBHOLODFLOT	USSR	13.60	34.22	0.8449	6 5 31	18529.5	3	5	8.000
10	RIF	OB'EDINENIE BOR	USSR	13.62	34.94	0.8511	6 11 16	18959.1	5	6	7.000
1	ADMIRAL NEVEL'SKOJ	DVYIMU NORSKOJ KOLEDG	POLAND	13.50	34.71	0.8491	6 38 54	20322.4	6	7	6.000
2	BAGIRA	NAHODKINSKIJ SUDORENZAVOD	USSR	13.60	34.55	0.8477	6 41 7	20401.6	7	8	5.000
6	KAMANDOR BERING		BULGARIA		34.84	0.8502	7 1 50	21518.6	9	9	4.000
7	LIDER	SAHALINSKOE PAROHODSTAVO	USSR		34.45	0.8469	7 5 54	21641.7	10	10	3.000
4	DICTATOR	B. D. PETERSEN	NEW ZEALAND	12.00	29.74	0.8053	7 30 58	21789.8	12	11	2.000
3	CAPTAIN PENAEV		HUNGARY	13.63	33.99	0.8430	7 24 47	22497.1	11	12	1.000

## SCANDICAP DIVISION

ENTRY NO.	YACHT NAME	OWNER	NATIONALITY	LOA	R.m	T.A.	所要タイム H M S	修正タイム (秒)	着順	修正 順位	SCORE
5	HIKARI	SHINNICHI SUNADA	JAPAN	12.20	9.05	553	6 28 35	10928	1	1	8.250
6	HIMEKAMI EXPRESS	TORU SATO	JAPAN	10.40	7.90	584	7 25 21	13639	2	2	7.000
8	MEROBY	MITSUTOSHI IMAZAWA	JAPAN	8.53	6.95	615	7 53 18	14622	5	3	6.000
1	DONA SECIRIA	MAKOTO OGU	JAPAN	12.46	8.85	558	7 32 36	14657	3	4	5.000
4	GALOPER	AKIRA ISHIKAWA	JAPAN	9.65	7.30	603	7 51 15	14768	4	5	4.000
3	GEORGE & HUDOSON	SATOSHI FUKUDA	JAPAN	11.15	8.90	557	7 59 9	16272	6	6	3.000
9	RITM	KRAJSPORTKOMITET	USSR		9.80	536					1.000
2	FLYING	NORIHICO MIZUNO	JAPAN	10.08	5.80	661			DNF		1.000
11	VIVEKA	MERLIN PETERSEM	U.S.A	22.86	12.45	487			---		
10	SINDBAD III	HIROHARU KATO	JAPAN	10.30	7.50	596			---		
7	MORNING STAR	AKIRA KIKUCHI	JAPAN	10.10	7.35	601			---		

2nd RACE  
IOR CLASSRACE COMMITTEE MIKIYA FUNAKI  
START 1989 8/7 10:0:0 DISTANCE 437 M SCOR.COEFFI. N=2

ENTRY NO.	YACHT NAME	OWNER	NATIONALITY	LOA	R.ft	T.C.F.	所要タイム H M S	修正タイム (秒)	着順	修正 順位	SCORE
5	HALF TIME	KIYOSHI ASAKAWA	JAPAN	10.67	25.90	0.7689	70h 1 15	195665.8	6	1	24.500
9	OTSHOSAN	KAZUSUKE INOUE	JAPAN	9.75	22.86	0.7381	76 10 4	202390.0	10	2	22.000
8	ORIHINE	YASUO FURUKAWA	JAPAN	11.03	31.49	0.8211	69 48 38	206357.2	2	3	20.000
4	DICTATOR	B. D. PETERSEN	NEW ZEALAND	12.00	29.74	0.8053	71 14 12	206520.8	7	4	18.000
12	VETER	DVNO/FESCO	USSR	13.64	33.94	0.8425	68 42 52	208410.9	1	5	16.000
11	RYBAK PRINOR'JA	VOSTKRYBHOLODFLOT	USSR	13.60	34.22	0.8449	70 0 28	212938.5	3	6	14.000
2	BAGIRA	MAHODKINSKIJ SUDORENZAVOD	USSR	13.60	34.55	0.8477	70 1 34	213700.1	4	7	12.000
1	ADMIRAL NEVEL'SKOJ	DVYIMU NORSKOJ KOLEDG	POLAND	13.50	34.71	0.8491	70 15 37	214768.8	5	8	10.000
3	CAPTAIN PENAEV		HUNGARY	13.63	33.99	0.8430	71 51 0	218050.4	8	9	8.000
7	LIDER	SAHALINSKOE PAROHODSTAVO	USSR		34.45	0.8469	71 57 59	219414.0	9	10	6.000
10	RIF	OB'EDINENIE BOR	USSR	13.62	34.94	0.8511	81 38 4	250124.7	11	11	4.000
6	KAMANDOR BERING		BULGARIA		34.84	0.8502			RET		2.000

## SCANDICAP DIVISION

START 1989 8/7 10:0:0 DISTANCE 427 M SCOR.COEFFI. N=2

ENTRY NO.	YACHT NAME	OWNER	NATIONALITY	LOA	R.m	T.A.	所要タイム H M S	修正タイム (秒)	着順	修正 順位	SCORE
10	SINDBAD III	HIROHARU KATO	JAPAN	10.30	7.50	603	68 55 7	-9374	3	1	22.500
4	GALOPER	AKIRA ISHIKAWA	JAPAN	9.65	7.30	612	70 21 42	-8022	4	2	20.000
7	MORNING STAR	AKIRA KIKUCHI	JAPAN	10.10	7.35	609	71 26 50	-2833	6	3	18.000
5	HIKARI	SHINNICHI SUNADA	JAPAN	12.20	9.05	543	66 50 45	8784	2	4	16.000
2	FLYING	NORIHICO MIZUNO	JAPAN	10.08	5.80	694	87 45 12	19574	10	5	14.000
8	MEROBY	MITSUTOSHI IMAZAWA	JAPAN	8.53	6.95	628	80 10 9	20453	9	6	12.000
1	DONA SECIRIA	MAKOTO OGU	JAPAN	12.46	8.85	550	71 26 32	22342	5	7	10.000
3	GEORGE & HUDOSON	SATOSHI FUKUDA	JAPAN	11.15	8.90	548	71 38 7	23891	7	8	8.000
6	HIMEKAMI EXPRESS	TORU SATO	JAPAN	10.40	7.90	586	76 9 44	23962	8	9	6.000
11	VIVEKA	MERLIN PETERSEM	U.S.A	22.86	12.45	456	66 9 59	43487	1	10	4.000
9	RITM	KRAJSPORTKOMITET	USSR		9.80	520			RET		2.000

(注: シリーズ成績は 8月号13頁に掲載)

## 3rd RACE

I OR CLASS

START 1989 8/13 9:00

RACE COMMITTEE MIKIYA FUNAKI  
SCOR.COEFFI. N=1 WIND COND. 8m/s DISTANCE 21 N

ENTRY NO.	YACHT NAME	OWNER	NATIONALITY	LOA	R.ft	T.C.F.	所要タイム H M S	修正タイム (秒)	着順	修正 順位	SCORE
5	HALF TIME	KIYOSHI ASAKAWA	JAPAN	10.67	25.90	0.7689	4 33 17	12607.7	5	1	12.250
9	OTSHOSAN	KAZUSUKE INOUE	JAPAN	9.75	22.86	0.7381	4 54 3	13022.3	11	2	11.000
8	ORIHIME	YASUO FURUKAWA	JAPAN	11.03	31.49	0.8211	4 27 40	13186.9	2	3	10.000
12	VETER	DVNO/FESCO	USSR	13.64	33.94	0.8425	4 25 5	13400.0	1	4	9.000
3	CAPTAIN PENAEV		HUNGARY		33.99	0.8430	4 29 45	13644.0	3	5	8.000
2	BAGIRA	MAHODKINSKI J SUDORENZAYOD	USSR	13.60	34.55	0.8477	4 31 23	13803.1	4	6	7.000
4	DICTATOR	B. D. PETERSEN	NEW ZEALAND	17.00	29.74	0.8053	4 45 46	13807.7	10	7	6.000
7	LIDER	SAHALINSKOE PAROHODSTAVO	USSR		34.45	0.8469	4 33 37	13903.6	6	8	5.000
11	RYBAK PRIMOR' JA	VOSTKRYBHOLODFLOT	USSR		34.22	0.8449	4 36 34	14020.3	7	9	4.000
10	RIF	OB' EDINENIE BOR	USSR	13.62	34.94	0.8511	4 37 3	14147.8	8	10	3.000
1	ADMIRAL NEVEL'SKOJ	DVVINU MORSKOJ KOLEDG	POLAND	13.50	34.71	0.8491	4 39 13	14225.0	9	11	2.000
6	KAMANDOR BERING		BULGARIA		34.84	0.8502			DNS		1.000

## SCANDICAP DIVISION

ENTRY No.	YACHT NAME	OWNER	NATIONALITY	LOA	R.m	T.A.	所要タイム H M S	修正タイム (秒)	着順	修正 順位	SCORE
5	HIKARI	SINNACHI SUNADA	JAPAN	12.20	9.05	553	4 38 22	5089	1	1	11.250
10	SINDBAD III	HIROHARU KATO	JAPAN	10.30	7.50	596	5 2 41	5645	2	2	10.000
1	DONA SECIRIA	NAKOTO OGU	JAPAN	12.46	8.85	558	5 3 0	6462	3	3	9.000
8	NERODY	WITSUTOSHI IMAZAWA	JAPAN	8.53	6.95	615	6 0 3	8688	8	4	8.000
7	MORNING STAR	AKIRA KIRUCHI	JAPAN	10.10	7.35	601	5 55 38	8717	5	5	7.000
4	GALOPEP	AKIRA ISHIKAWA	JAPAN	9.65	7.30	603	5 57 17	8774	6	6	6.000
6	HINEKAWI EXPRESS	TORU SATO	JAPAN	10.40	7.90	584	5 57 51	9207	7	7	5.000
3	GEORGE & HUDSON	SATOSHI FUKUDA	JAPAN	11.15	8.90	557	5 55 3	9606	4	8	4.000
11	VIVEKA	NERLIN PETERSEN	U.S.A	22.86	12.45	487			RET		1.000
9	RITN	KRAJSPORTKOMITET	USSR		9.80	536			RET		1.000
2	FLYING	NORHIKO MIZUNO	JAPAN	10.08	5.80	661			RET		1.000

## 室蘭 OPEN CLASS

ENTRY NO.	YACHT NAME	OWNER	NATIONALITY	LOA	R.ft	T.C.F.	所要タイム H M S	修正タイム (秒)	着順	修正 順位	SCORE
2	スナッティ	木立 博	青森	22.20	0.7311	5 7 23	13483.7		1	1	
4	ゲンゴロウ	小野 栄一	青森	23.30	0.7427	5 58 41	15983.6		2	2	
1	NYX	和泉 周二	青森	25.00	0.7600	5 58 0	16324.8		3	3	
7	タイフーン	岩本 聖午	室蘭	14.89	0.6458				DNF		
8	アフィニティ	岸 信一	室蘭	15.84	0.6579				DNF		
6	静香	富山 稔	室蘭	18.54	0.6905				RET		
3	けんよし	若井 敏一郎	青森	19.90	0.7060				DNF		
5	翼 III	奈良崎	室蘭	22.90	0.7385				DNF		

## EPIRB頒布のお知らせ

安全委員会  
通信委員会

EPIRB(Emergency Position Indicating Radio Beacon)とは、緊急時に自艇の位置を知らせる電波を発信する無線機です。その効力は多くの海難事故で証明されており、その有用性は広く認められています。

そこでORCでは1986年より、カテゴリ0~1の外洋レース参加艇に搭載を義務付け、ヨットの安全を図っていました。わが国では諸法令との関連があって採用が遅れていましたが、今年、1989年よりNORCのカテゴリ0~1のレースに採用を予定しています。

そこで通信委員会では、米国製のヨット用EPIRB(通常型)の輸入窓口となり、会員の便を図ることにしました。現行法の規制ではEPIRB搭載にはSSBまたはVHFの船舶局の免許が必要で、EPIRB単独では免許が取れませんが、自艇の安全確保のため、ぜひとも搭載をおすすめします。

- ACRエレクトロニクス製RLB-20
- 使用周波数 121.5および243.0MHz
- 出力 75mW
- 電源 専用電池
- 操作 完全防水なので水上でも使用可。デッキ上、ライフラフト、又はライフジャケット等にラニヤード

で取り付け、アンテナを立て、垂直にしてスイッチをONにするだけで電波を発信。

- サイズ・重量 高さ40.6cm(アンテナを立てると99cm)、直径7.6cm、重量約1.8kg
- 価格61,800円(消費税を含む)
- ★EPIRBのお申し込み、およびご質問はNORC本部事務局(☎03-504-1911)まで。



EPIRB本体(右下)とその専用ブラケット

## 石原裕次郎メモリアルヨットレース '89成績表

レース委員長 小沢 美弘

スタート 1989年9月10日10時45分0秒

風速 6m/s 距離 17M

Aクラスレース成績表

class	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			
							M	D	H	M	S						
A	3290	海太郎	千葉 育夫	FAR 40	10.10	595	9	10	14	24	17	3	39	17	3042	4	1
	3826	摩利支天	武田 勝彦	N/M 70	19.75	486	9	10	13	55	30	3	10	30	3168	1	2
	3880	NINJA	西田 隆太郎	DAV 44	10.95	580	9	10	14	22	20	3	37	20	3180	2	3
	3800	KARASU	斜森 保雄	TAK 40	10.65	585	9	10	14	24	11	3	39	11	3206	3	4
	2777	光	砂田 信一	SWN 391	7.90	640	9	10	14	41	8	3	56	8	3288	15	5
	3965	AMATORA	佐々木 義隆	BRN 40	10.25	592	9	10	14	28	5	3	43	5	3321	5	6
	3001	HALF TIME	田沼 英明	YOK 35	8.65	623	9	10	14	37	16	3	52	16	3345	12	7
	355	SLEEPER	武部 喜一	N/M 42	10.45	589	9	10	14	29	34	3	44	34	3461	6	8
	3335	織姫	古川 保夫	FRE 41	10.00	596	9	10	14	33	43	3	48	43	3591	9	9
	4137	BJ-7	猪狩 光清	F C 11	9.90	598	9	10	14	35	4	3	50	4	3638	11	10
	3544	BLUE NOTE	五十井 進	ITO 41	10.25	592	9	10	14	34	51	3	49	51	3727	10	11
	3519	LAVIEN ROSE	沢野 裕治	J- 41	9.80	600	9	10	14	37	16	3	52	16	3736	13	12
	3768	FRENCH KISS	山科 誠	X- 402	9.70	602	9	10	14	39	8	3	54	8	3814	14	13
	3738	PALMAX III	大川 勲	YOK 46	11.75	568	9	10	14	31	12	3	46	12	3916	7	14
	3306	RIPPLE III	畷 俊弘	YOK 30R	7.60	648	9	10	14	54	4	4	9	4	3928	23	15
	4026	GOOD NEWS	金原 泰博	N/M 9.5	8.55	625	9	10	14	50	16	4	5	16	4091	19	16
	3360	ELECTRON	小高 敏夫	YAM 39	9.20	612	9	10	14	49	16	4	4	16	4252	18	17
	188	CONTESSA VII	石原 慎太郎	DOU 42	10.50	588	9	10	14	43	21	3	58	21	4305	16	18
	3070	BE-ONE	合田 耕平	FRE 52	13.15	549	9	10	14	32	21	3	47	21	4308	8	19
	2299	BIG APPLE	松田 栄夫	HOL 44	10.50	588	9	10	14	44	16	3	59	16	4360	17	20
	2466	MERLUZA V	杉田 泰一	SWG 31	7.40	653	9	10	15	4	9	4	19	9	4448	28	21
	2960	Q'ROKU O	溝口 誓也	FAR 12.2	9.45	607	9	10	14	51	30	4	6	30	4471	20	22
	1088	INDEPENDENCE V	平松 栄一	YOK 30R	7.50	650	9	10	15	5	30	4	20	30	4580	30	23
	2220	慎記郎	蝶野 春太郎	CAS 37	9.10	614	9	10	14	55	32	4	10	32	4594	24	24
	1767	無双	山崎 芳夫	HAY 36	7.55	649	9	10	15	6	6	4	21	6	4633	32	25
	678	倭建	山口 徳行	D P 38	9.70	602	9	10	14	52	56	4	7	56	4642	22	26
	4014	ESMELARDA	植松 真	J- 33	9.10	614	9	10	14	56	43	4	11	43	4665	25	27
	3002	SYLPHIDES	蒲谷 和行	YOK 32S	7.70	645	9	10	15	6	5	4	21	5	4700	31	28
	3530	SUMMER KNOWS	高村 宏	TAK 34	8.60	624	9	10	15	3	43	4	18	43	4915	26	29
	3510	TRACER	三宅 智久	TAK 31F	7.75	644	9	10	15	9	42	4	24	42	4934	35	30
	3896	紫魂	土橋 照泰	X- 99	8.90	618	9	10	15	3	59	4	18	59	5033	27	31
	3809	享楽	熱田 二土行	YAM 34R	7.90	640	9	10	15	10	18	4	25	18	5038	36	32
	2112	FUJI III	藤本 達雄	FRE 45	11.20	576	9	10	14	52	25	4	7	25	5053	21	33
	189	きんぱち	森 輝夫	X- 79	6.55	677	9	10	15	22	32	4	37	32	5143	50	34
	3670	再見	高橋 伸博	KUM 30R	7.40	653	9	10	15	15	45	4	30	45	5144	40	35
	3954	夕焼け小焼け	西脇 豊	YAM 30S2	6.75	671	9	10	15	21	52	4	36	52	5205	49	36
	4065	SOARING	梶木 勝	FST 32S5	6.95	665	9	10	15	20	20	4	35	20	5215	46	37
	180	だぼはぜ V	土肥 文志	BNT 375	7.25	657	9	10	15	18	36	4	33	36	5247	42	38
	3711	RACCOON	弘 義行	YAM 30R	7.65	646	9	10	15	15	38	4	30	38	5256	39	39
	3055	SAMOA V	大石 巖	U- 31	7.10	661	9	10	15	20	13	4	35	13	5276	45	40
	3387	BASIC	小坂橋 博行	YOK 28	6.70	673	9	10	15	23	59	4	38	59	5298	54	41
	2221	あずさ	杉村 直樹	YOK 33	8.10	635	9	10	15	13	57	4	28	57	5342	37	42
	3494	ARC-EN-CIEL II	福田 祐一郎	YOK 31N	7.10	661	9	10	15	21	44	4	36	44	5367	48	43
	4003	ANI II	井上 美悠紀	X- 402	9.15	613	9	10	15	8	41	4	23	41	5400	33	44
	2000	月光 V	並木 茂士	FRE 41	9.20	612	9	10	15	8	48	4	23	48	5424	34	45
	2970	POINCIANA	大杉 文哉	U- 30	6.70	673	9	10	15	26	48	4	41	48	5467	57	46
	3558	KAY BE	小川 利男	YOK 31N	7.40	653	9	10	15	22	46	4	37	46	5565	51	47
	1155	一乗 III	鈴木 道雄	YOK 31N	7.25	657	9	10	15	24	0	4	39	0	5571	55	48
	3610	TURTLE IV	増田 順一	DOU 42	10.55	587	9	10	15	4	45	4	19	45	5606	29	49
	3980	FIRST	池田 栄宏	F C 10	8.75	621	9	10	15	14	54	4	29	54	5637	38	50
	3088	BUMBLE BEE III	山崎 隆幸	YAM 30S	6.65	674	9	10	15	30	53	4	45	53	5695	60	51
	3825	ROUGE	能藤 秀夫	YAM 30R	7.80	643	9	10	15	23	2	4	38	2	5751	52	52
	2534	SWEET BASIL	坂東 陽一郎	ECM 26	4.85	741	9	10	15	51	11	5	6	11	5774	76	53
	2905	JACKTAR II	林 列成	TAK 34	8.30	631	9	10	15	20	43	4	35	43	5816	47	54
	380	THETIS	山崎 利治	U- 34	8.60	624	9	10	15	19	29	4	34	29	5861	44	55
	2182	KELONIA	大谷 正彦	YOK 33	8.00	638	9	10	15	23	56	4	38	56	5890	53	56
	3485	ISIS	北中 壮彦	YAM 30R	7.65	646	9	10	15	26	19	4	41	19	5897	56	57
	4092	Dr. WITCH	野内 宏之	ARC 30	6.35	683	9	10	15	36	48	4	51	48	5897	68	57
	3551	FIN MARCHEUR	渡辺 伸一	YAM 30R	7.60	648	9	10	15	27	8	4	42	8	5912	58	59
	667	KAY SEVEN	栗林 定友	ODA 45A	9.20	612	9	10	15	17	20	4	32	20	5936	41	60
	3501	SONN BLUME	戸田 宏	YOK 31N	7.35	654	9	10	15	29	28	4	44	28	5950	59	61
	3303	AEOLUS	西尾 正昭	YOK 31	7.25	657	9	10	15	32	14	4	47	14	6065	62	62
	3213	CAPTAIN CARIBE	桜田 隆	YAM 30S2	7.00	664	9	10	15	34	21	4	49	21	6073	66	63
	3580	竜王丸	倉持 和夫	BNT 325	7.35	654	9	10	15	31	39	4	46	39	6081	61	64

class	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	
							M	D	H	M	S	H	M				S
A	3426	DANCE OF MAGIC	原田 八郎	SWG 28	6.55	677	9	10	15	38	11	4	53	11	6082	69	65
	1403	VOLANS III	高田 尚之	BNT 42	9.50	606	9	10	15	19	16	4	34	16	6154	43	66
	3592	LAHAINA III	佐藤 文昭	EDV 30	7.35	654	9	10	15	32	58	4	47	58	6160	64	67
	3967	CARIBBEAN III	浜村 尊司	YAM 30S2	7.25	657	9	10	15	35	29	4	50	29	6260	67	68
	3531	陽焔	川久保史郎	YOK 32	7.90	640	9	10	15	33	40	4	48	40	6440	65	69
	3877	GUANDALINA	嘉悦 康人	BNT 305	6.30	685	9	10	15	47	11	5	2	11	6486	72	70
	381	八丈 V	近藤 禎之	H T 34	8.15	634	9	10	15	32	49	4	47	49	6491	63	71
	3479	STARBOARD Jr.	村越 一夫	YAM-25ML	5.20	726	9	10	15	59	23	5	14	23	6521	82	72
	3713	さち風	岡安 幸子	YAM 30E	7.40	653	9	10	15	39	1	4	54	1	6540	70	73
	3590	VIGOROUS	岩沢 文男	EDV 30	7.15	660	9	10	15	41	22	4	56	22	6562	71	74
	1960	HIPPO	殿井 宏志	G S 30	6.60	676	9	10	15	48	24	5	3	24	6712	73	75
	3719	FLAMME	谷口 正一	YAM 25ML	5.45	716	9	10	15	59	46	5	14	46	6714	83	76
	1978	SERENDIPITY III	中野 昭	YOK 31N	6.90	667	9	10	15	48	40	5	3	40	6881	74	77
	2219	PEGASUS	北村 勝彦	TAK 26	6.70	673	9	10	15	54	31	5	9	31	7130	78	78
	2662	ARIADNE III	棋田 敏雄	NAK 295	6.45	680	9	10	15	56	54	5	11	54	7154	80	79
	2011	SAVAGE	中村 寛	TAK 31	7.45	651	9	10	15	48	47	5	3	47	7160	75	80
	2967	HOLIDAY	馬目 徳男	YOK 29	7.10	661	9	10	15	52	56	5	7	56	7239	77	81
	2965	つるぎ	鷗飼 恵	NAK 31	7.05	662	9	10	15	54	33	5	9	33	7319	79	82
	1044	TELENATIQUE	高城 昌彦	JEAN34	8.20	633	9	10	15	57	55	5	12	55	8014	81	83

DNF: ROCINANTE, あきづき, SUNSPINNER, STAYER, TACHYON, GORGON, 桜工 II, 潮路 III, VEGA V, TORNADO II, KEI, KUVERA II, SUNBEAMII, TRADE WIND'S CLOUD, おおみずなぎどり, BIG DEAL, FLYING TINKERBELL, PAULISTANA, TWILIGHT, 奈美, GOOD ONE, おいどん, 都風, DRACHEN, LEI LANI, PASSAGE, ELANOR II, 風神丸, MISTRAL, BAD BOY, AKI-I, 海援隊, 後継丸, JOJO, SPRING, CONTESSINA, ASSOCIATE, SUN RISE, MORE JOY SEIS, PUSSY CATS, MORNING CLOUD, OTSHOSAN, WIND JAMMER, 第一花丸

## Bクラス レース成績表

スタート 9月10日10時55分0秒

class	SAIL No.	艇名	オーナー	TYPE	R.m			所要時間			修正時	到着順位	総合順位
								H	M	S			
B	4139	NO PROBLEM	内海 哲	FST 35S5	0.00			4	7	42	14862	1	1
	3868	OPABINIA	赤坂 勝良	SWN 53	0.00			4	10	56	15056	2	2
	3363	WOOD STOCK	古川 哲信	YOK 31N	0.00			4	23	2	15782	3	3
	8481	フェリシア	岡田 進	SWN 37	0.00			4	27	22	16042	4	4
	4156	ROMAN	大武 幸夫	GIB 402	0.00			4	34	44	16484	5	5
	157	BLUE RIBON	藤原 孝一	NIS 30	0.00			4	38	39	16719	6	6
	3770	FAR EAST	大川 雅士	YAM 30S	0.00			4	41	43	16903	7	7
	2175	JUNE BRIDE III	鈴木 礼三	HOL 33	0.00			4	45	23	17123	8	8
	4032	ブルーハ	石塚 益男	VEN 30	0.00			4	47	15	17235	9	9
	3528	SCHEHERAZADE	田口 隆也	LIB 26	0.00			4	50	31	17431	10	10
	3584	NO PROBLEM	北崎 敦	J-24	0.00			4	50	46	17446	11	11
	319	かまくらII	平賀 威	EDV 30	0.00			4	50	55	17455	12	12
	3556	SUPER STAR	林 秀雄	J-24	0.00			4	52	26	17546	13	13
	3578	PERO	保刈 理	J-24	0.00			4	52	41	17561	14	14
	3834	DHARMA	江崎 真澄	J-24	0.00			4	54	3	17643	15	15
	3524	ラ シャンテーズ	天野 貴之	VEN 30	0.00			4	59	32	17972	16	16
	3347	BLUE ROMAN	岩間 孝雄	OCN 350	0.00			4	59	57	17997	17	17
	4050	TIME PASSAGE	田中 秀亨	YAM 26C	0.00			5	0	38	18038	18	18
	2570	マンボウ	小川 精二	EDV 30	0.00			5	2	48	18168	19	19

DNF: SIRENA, エリックス, MAX, DIANA, BONANZA I, ミズナギドリ, ZEPHYR, 葉月, JOLENE, IXORA III, PAPEETE II, SUN MAGIC, SUNDAY, AMITY, SUPER KIDS, PINK KISS, 歩, 阿久里, MOULIN ROUGE, AHODORI, SAITA MARIA, STAR DUST, HIMIKO 3, TANI, BELLSONIYA, AMARANTH, 大明王, ドルシネア, ERICKS, タマ III, スタージョン, ラハイナ, ノービン, OFFSHORE, C-CLUSTER, 貿易風, MAMENCH-SAURS, モラモラ III, PENGUIN CLUB, レディーバード

9月10日(日)に行なわれました、第3回石原裕次郎メモリアルヨットレースに多数(186艇)のご参加を頂き有難うございました。

当日の表彰パーティーにて、Aクラスの成績が機械の不調にて発表出来ず、4~5日遅れにて成績表を参加各艇にお送りしましたが、これにも順位に大きな誤りがあり、

誌上をおかりして深くお詫びを申し上げるとともに、成績表の訂正をさせて頂きます。

なお、この為オフショア誌の刊行が遅れましたことも、あわせてお詫び申し上げます。

平成元年9月25日 レース委員長 小澤美弘  
会報小委員会委員長 近藤禎之

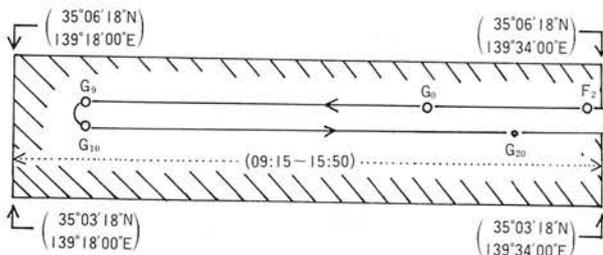
# 自衛隊観艦式のお知らせ

NORC 専務理事 清水 栄太郎

横須賀地方総監部から、本年の自衛隊観艦式行事について、次の連絡があったので、会員各位におかれては、行事内容を理解し、事故が発生しないようヨットの航行の安全に充分留意してください。

1. 年月日 平成元年11月1日 観艦式事前訓練, 同2日 予備日, 同3日 観艦式予行, 同4日 予備日, 同5日 観艦式。
2. 場所及び時刻 - 別図「航路予定及び通過予定時刻」とおり。
3. 観艦式行事
  - (1) 観閲官 内閣総理大臣または防衛庁長官
  - (2) 参加部隊 艦艇約55隻 航空機約50機
  - (3) 観閲行動等 観閲式実施海面 (及びその上空) において観閲行動及び祝砲発射等の展示作業

## 航路予定及び主要地点通過予定時刻



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、年令および二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。



# 高田氏の提言について

NORC通信委員長 鈴木康之

私の記事に反論が有りましたのでそれに対して一言を述べさせていただきます。NORCのロングレースの不人気の原因の中に無線の義務づけが大きなネックの一つであるとのご意見とJ3EのSSBは良くないとの主旨かと思えます。

無線の免許を取得することは多くの方から面倒であるとの意見を聞きます。現行法では、ヨーロッパ以外諸国と比較をしますと面倒な手続きがいるのも事実ですし、何よりもプレジャーボートのジャンルが無い為、本船或は漁船を対象としたやり方には現実にそぐわないことが多々あります。しかし、最近免許制度の見直しやら、定期検査に代わる簡単な認定点検制度が出来たり、従事者の試験制度が改正されたり、不満は残りますが、かなりの改善が行われています。

これらが本当にネックでレースに出ない、出れないとは詭弁ではないでしょうか。先のダブルハンドレース等は2名というハンデで多くの参加者が努力をして試験を受けて免許を取得して参加しています。しかし、面倒な試験が必要な無線等やめろと意見が出るかもしれません。同じように試験に関しては、かつての小型船舶操縦士の免許の時も当時NORCの一部では小型船舶の免許は不要の意見が出されましたが、残念ながら不要には至らず現在に至っているのは御存知の通りです。勿論、無線は現在ではまだ義務付ける動きはありません。私はこれらの制度については全面的に賛成している訳ではありません。只、現行のルールであり、そのルールの善し悪しは別に討議するなり、改善すべきでしょう。しかし、基本的に面倒でも、ルールの無い競技は考えられないでしょう。

私とて、レースに参加するには、

無線のみならず、面倒で、金銭のかかることが沢山あると感じます。一例として、火せん類にしても、本当にあれだけ必要か、ラフトも大きく重い2気室が必要か等と思うことが有ります。しかし、残念ながら幸か不幸か現在まで使用に至っておりませんが、ORCのルールとてやはり、過去の経験から生まれ、必要なものと信じて乗せています。

## 短波・SSBとは

短波は小電力で長距離通信に適しており、上空にある電波の反射板にあたる電離層の反射を利用して地球の裏側まで通信が可能で、通信衛星や海底ケーブルが開発されるまではアメリカ等の長距離電話にも使用されていました。しかし、その電離層が季節や時間、太陽の活動等に左右され24時間安定して通信が出来ない事があり、現在は常時安定して使用出来る衛星通信や海底ケーブルに代わっています。しかし、小型、小電力で長距離通信が出来る魅力は捨てがたく、未だ電話回線の予備、船舶、航空機等の移動通信に利用され、特にSSB方式の実用化以後、電波に代わって電話方式が盛んに使用され、限られた資源である電波が現在は満杯の状態で使用されています。その為状態のよい時には長距離に電波が飛ぶ事が逆に混信の問題になる訳です。これらの混信問題は運用の仕方でも避けるしか、有効な方法は有りません。

お説のJ3EのSSBとの表現はSSB方式は大きく分けてJ3Eと航空機等が使用しているH3Eがあり、言葉の解釈でJ3EのSSBが評判が悪いとの事ですとH3EのSSBは良いと解釈出来ます。しかし、これとて辻褄が合いません。多分この辺は誤解されているものと思います。J3EのSSBが評判が悪いとの意味は単にSSBの方

式が悪いと解釈しても意味が通じません。技術的な内容は省略しますが、SSB方式は短波のみならず、現在音声による通信手段では一番進んだ通信方式の一つだからです。多分、短波を使用した通信方式が評判が悪いと解釈するのが妥当と考えます。残念ながら短波を使用する限りは前記の不安定さ、混信は避けられません。商業通信が全面的に衛星系に移行すれば、短波帯は多少混雑緩和されるでしょう。

## レースと通信について

レースに通信手段を採用するか否かは帆走及びレース委員会に委ねるとして、無線が艇の安全性の向上には何等意味がありませんが、レースの運営側からは各艇の位置の把握が運営上やアクシデントが起きた時に非常に有用であることはコミッティは痛感していると思います。遭難救助を義務付けられている海上保安庁のレスキュー対応についても、運営側としてはレース艇の把握は現在では社会的責務となってきました。

数少ない例ですが、前回のグアムレースの回航時の沈没事故等の例では無線を使用して直接、海上保安庁との連絡で硫黄島付近で全員救助されています。鳥羽レースではポータブル自動車電話、不十分な通信手段で大騒ぎになった例があります。これなども通信手段をまったく採らなければ、騒ぎにならなかったかも知れませんが、これらの教訓として持つなら出来るだけ直接に、確実な通信手段を持つことでしょう。

ヨットは勝手に好きなどころに行く為、通信手段など必要ないとも言えますが、組織が運営する場合やはり有効な手段であることをご理解頂きたいと思います。この為艇側で多少の負担を負う事は現在の社会情勢では仕方のないことと思います。

## 通信手段について

以上は音声による通信の話ですが、単にデータのやりとりをするデータ通信が近年盛んになってきております。身近な例ではアルゴシステムがあります。これは極軌道衛星を使用して一方的に船からデータを送り、コンピュータでデータ処理をする方法で、船上設備は小型になり、自動化が可能で大変便利なものです。船上設備の小型、小出力を補う為にコンピュータの力を借りて弱い信号の処理を行ないますので、地上設備のコストが高くなり、何時でも簡単に、とはいきません。これはフランスのシステムの為、フランスとの間の通信コストも嵩む欠点があります。予算に余裕のある場合は運営には大いに利用される手段ですが、簡単に鳥羽レースに、とはいきません。現にグアム、メルボルンレースには利用され実績をあげましたが、グアムレースでは1艇に付き約50万円の費用がかかりました。これは短波の無線機が購入出来る価格です。しかし、日本でも地上設備を造りデータ処理を推進する計画もあり、それらに便乗出来れば、かなりのコスト減につながり、使いやすくなるでしょう。

## おわりに

通信委員長の発言で、ハッと胸を突かれる思いをされた様ですが、ク

ルージング志向の艇といわゆるレーサーとしての差別は設計上のレーティングの不公平さの是正は必要でしょうが、それ以外で差別するのは如何かと思えます。現行のルールで無線の必要をうたっているのであれば、むしろ、NORCとしては装備しやすい方法を考えるのが筋でしょう。金銭面でもグアムレースでアルゴスの費用を無線機購入に当てていれば、今年も参加する艇にはそのまま利用出来たでしょう。これらは無線を使用する、しない、の各々の立場にたつての視点の違いがありますので論争は仲々かみ合わないと思えます。

世界中の長距離ヨットレースにはNORCと同じ方式を採用しているのが現状です。他に不人気を推察するに機材の大きさ、重さ、価格の点かと思えます。機材については現在かなり改善されました。価格も、漁船用の半額程度になり、数が出れば更に安価になるでしょう。本船はいち早く衛星通信を採用することで、コスト高ではあるが良質で安定な通信を確保しましたが、残念ながら現在の通信衛星では船上設備の小型化が出来ません。現在実験中の新しい移動体衛星通信では、10年ぐらゐの間に小型ハンディタイプのトランシーバが開発実用化されるでしょうし、NORCとしてもアプローチを始めたところです。

他に良い通信手段があれば是非共にお教え頂きたいのが心境です。

最後に、無線に対するPRは通信委員会の仕事で、これが今まで不足していたとすれば反省しなければなりません。しかし、間違ったことを流言する人が多いことには驚かされます。一例として、NORCが取得採用している国際VHFについても音質が良く混信が無いので短波SSBよりVHFを採用すべきである等と公言している方も居られます。これらの意見は一部正解ですが、VHFは性質上短距離通信しか出来ない為に用途の違う長距離通信の短波SSBにとって代わることは不可能です。しかし、30マイル前後の近距離では有効な方式であり、NTTの電話回線に接続も可能ですし、NORCにもチャンネル割当があります。機材もアマチュア無線機材の価格と同程度で、従事者免許もアマチュア無線（電話級）とほぼ同程度の試験内容の特殊無線電話甲で済みます。出力もアマチュアの場合は、10W（電話級）ですが、国際VHFは25Wまで許可されます。何れも、これらの無線は便利に使われてこそ意味があるのです。毛嫌いせずに積極的に利用すると、レース以外でも、こんな便利なものかとご理解頂けると思えます。私のつたない文章で再び胸を突かせる思いをさせないよう切望致します。

## 投稿 高田尚之さんの提言を全面的に支持する

東海支部  
大橋都夫

Off Shore誌173号、高田尚之さんの、『オフショアレースの無線通信に関する提言』を支持し、これに関し更に賛否の発言が続出することを期待します。

十数年レースからは離れている小生ながら、紋次郎を決めこむには余りにも重要な発言でした。「無線通信に関する」御提言は、読めば勿論判る通りレースの取り上げ方と運営の全般、むしろ協会の運営方針全体

に関する提言を含んでいます。

この十年来、ヨット界全体の華々しさに比し、NORCの相対的沈下はもう明らかなです。どの地方でも、必要上自然発生した、隣組型のヨットクラブがあって、親陸から地方行政対応まで様々な機能を担っていますが、これへの加入率の高さに比してNORCのフリートへ重ねて加入している艇はわずかです。レース中心のNORCに加入するメリットを

見出しえない艇が多い実情の中で、フリートが隣組の機能を併せ持つことは無理があります。

無線にしるレーティングにしる、最近には単に事をツツカシクするためルールが存在するように見えます。地球の大きさも、それに対するヨットの能力も、そろそろ見通しがついてきた今日、ルールが複雑・厳密であることに何の意味が残っているのでしょうか。ギンギンのレースを生

き甲斐とする人たちからルールを取り上げる必要はありませんが、同じコースを別のルールで「伴走」するのも面白いと思います。

たいのみのレースは地方支部や地方クラブで自由にやらせた方が面白いし、主管者の負担も各艇単位で本来負すべき責任を見直せば軽くしてやれる筈です。

ナショナルオーソリティの存在意義は、ナショナルレベルで、YAC

HTINGという文化活動の各態様へのアプローチを妨害・制限している要素を解明し、周知させ、対応していくことでしょう。

泊地問題にしろ、無線の件にしろ、また免許の問題にしても、レースの企画に劣らぬ重要問題ですが、理事会議事録を見る限り殆ど検討の様子がありません。すでにこれらのいくつかはNORC以外の機関が取り上げにかかっています。積極的に

動き出さない限りNORCは、その件に関しては見捨てられるでしょう。

無線を例としていうならば、これだけ技術が進歩変動する時代、1つの電波で統制することは続くワケがない。実際積んでいるものの多い2~3を選択させて見れば、時代と共に主流が動いてゆくのが判る筈です。陸上局とか法規の改正といった外部要素は、選択のとき考慮されるファクターであるにすぎません。

## IMSの計測について

IMS (INTERNATIONAL MEASUREMENT SYSTEM) は、グランプリ化するIORに対抗してクルージング艇まで幅広く対応出来るように考案され、ORCにより採用、今後世界的に普及していくと考えられます。今までの計測方法とは異なり、機械 (HULLSCANNER) により船体を計りコンピュータにより解析することにより船のポテンシャルを算出します。計測は、基本的にIORと同じように陸上での計測と水上での計測が必要ですが、プロダクション艇でIMSスタンダードに認定された艇は、リグ関係・ペラ関係・フリーボード及び傾斜テストを計測することで取得でき、船体計測の必要が無いために簡単に取得できます。現在、IMSスタンダードに認定された主な艇は、輸入艇を含め下記の通りですが、特に輸入艇では他にも認定されている艇がありますので、NORC本部計測委員会迄お問い合わせ下さい。

NORCでは、来年度からのレース使用をめざし、IMSを普及していくためにIMS普及推進キャンペーンを設け、オーナーの負担を補助いたします。取得の為の手順及び費用の概略は次の通りですが、詳細及び申込書の必要な方はNORC本部計測委員会にご請求ください。

◎取得手順 NORCへの申し込み → 日程の打ち合せ → 陸上計測 (1日) → 海上計測 (半日) → コンピューター処理 → IMS証書の発行 (IMSスタンダードの艇は、陸上計測はプロペラ関係のみの計測)

### ◎取得費用

	NORC 申込料	計測員手当
全計測	16,000円	30ftまで80,000円で 1ft増加毎に2,000円 加算+諸経費
IMS スタンダード の艇の 計測	16,000円	20,000円+諸経費

◎IMS推進キャンペーンとして、1990年3月末日までに全計測またはスタンダードの艇の計測を申し込まれた艇に対して2万円を補助します。また、1989年12月末日までに全計測を申し込まれた艇に対して4万円を補助します。

◎来年度の公式戦にはIMSが採用されますので、お早めに申し込んで下さい。

◎IMSスタンダード艇リスト  
ヤマハ30S ソレイユルボン ロ  
ケット780 バルティック (35, 3  
8, 40, 43, 48, 64) ベネトウ (1  
ton, 1stCL10, 1st CL12, 30

5, 345, 375, 435) C&C (30, 3  
3, 35, 38) キャル (33, 39) デ  
ヘラー (31, 34, 38, ) エリクソ  
ン (37, 38, 39) ファー 9 .20  
フィーリング (1050, 1090)  
ファースト (29, 375, 435) フ  
レーズ (33, 38, 41) ハンター 30  
J (24, 29, 33) ジャスー (38,  
41) ニューポート 31 オルソン  
(30, 34) パーソン (31, 34, 36,  
37, 39) スカンピ ショック 35  
シグマ (33, 38) スワン (36, 391,  
43, 46, 53) X (119, 342, 372,  
402, 79, 99) ヤマハ 36

(上記はリストの1部です。詳しくはNORC本部計測委員会にお問い合わせ下さい。また、国産艇でIMSスタンダードに新たに認定された艇は、順次オフショアの誌上にて発表いたします。)

追記：計測に興味のあるアルバイト学生を求めています。(高給優遇いたします！)

御希望の方はNORC事務局矢島までご連絡下さい。

TEL.03-504-1911

NORC計測委員会

# PACIFIC SAILING SCHOOL からの誘い



拝啓 NORCの皆様、すでにお聞きおよびかと存じますが、さる7月15日にホノルルのワイキキヨットクラブでの記者会見において、トランスパックレース艇“Merlin”のオーナー、Campion氏がこの艇をハワイに当分の間おくことを発表しました。“Merlin”は世界で最初につくられ、そして多分一番有名な超軽量級(ULDB)艇で、過去12回のトランスパックに参加し、いまだに破られていない最短時間記録(1977)を含めて、3回のファーストホームを果しています。オーナーは“Merlin”をPacific Sailing Schoolにあずけ、ヨットマン、レーサー、インストラクターの養成などのプログラムに参加させることを明らかにしました。

私どもPacific Sailing Schoolは、1985年に創立された。ハワイにおける唯一のUSYRU(米国ヨットレース連合)公認のセーリングスクールで、入門からレーシング、インストラクター養成にいたるまで、

ディングーから36ftまでの艇を使い、幅広くヨットマンの教育にあたっております。当スクールは主にMogle家のメンバー、Jo, Dale and Rickで構成されて、USYRUの養成プログラムに従って運営されています。私共2人はUSYRUのハワイ地区クリニックの代表であり、とりまとめ役でもあります。息子Rick MogleはUSYRUのディングー、キールボートのインストラクターで、もとコーストガードのナビゲーターです。Rickは優秀なヨットマンで、1982年のクリッパーカップではDクラス一位のSuper Witch(Yamaha41)のタクティシャンとして活躍、トランスパック5回出場、そしてJ24ハワイ州チャンピオン(1985,88)などの記録をもっています。

この度この“Merlin”ともう一艇のトランスパック艇“サンタクルーズ50”の2つのレーシングマシンによって、ハワイや日本、その他の地域からの皆様にレーシングとクルージングの両方をハワイの海で一年中楽しんでいただけることになりました。ぜひ、日本外洋帆走協会の皆様方にセーリング、レーシング、トレーニングそしてチャーター艇としても幅広くこの“ハイテクレーシングヨット”を御利用いただきたいと思ひます。日本語通訳付きでの個

人あるいはグループ指導・コマースシャル・写真撮影・広告・ハワイ諸島めぐりのクルージング、レース等多様な使い方と冬季トレーニングに半日、一日、あるいは1~2週間のトレーニングコースなど各種のスケジュールを用意しております。

“Merlin”と“サンタクルーズ50”の両艇ともダウンウインドに強いレーサーですのでスキッパーとクルーの方々にはその速さとエキサイトメントなヨットの醍醐を味わっていただけます。

ただいま詳細なパンフレット・料金表などを作成中ですが、とりあえず、ごあいさつと概略のインフォメーションをお送りした次第です。なお、パンフレットはできしだいお送りいたします。ハワイにいらっしゃる御予定の方で“Merlin”“サンタクルーズ50”、また私共のセーリングスクールについてお問い合わせは、どうぞ下記の郵便・電話あるいはFAXで、私共まで御連絡下さい。NORCの皆様からのおたよりを心からお待ちしています。パシフィック セーリング スクール代表兼オーナー

Dale and Jo Mogle  
1263 Wanaka Street Honolulu,  
Hawaii 96818  
Tel.(808)422-6240 Fax 845-1858

## ■新登録艇のご紹介

4114 崇寿 III SWAN-36 東海  
五ヶ所 11.16×9.06×3.65×2.1  
オーナー/中島崇夫 艇名の由来/  
オーナー夫妻、及び子供の名前による。3艇目 抱負/小人数でのファミリークルージングに徹する。南太平洋及びカリブ海域のチャータークルージング計画。ハーバーライフを大切にしたい。クルーの顔ぶれ/寿子一針路決定以外の全権限を掌握中。三和一娘11才。将来潮気のある

女に生長するか?

1250 ひねもす-3 Y30S II 愛知 鬼崎 8.98×7.71×3.22×1.85  
オーナー代表/出口武治 共同オーナー/稲垣英俊、角田裕康、大矢賢治、土屋正夫、池田良三、椿谷修、荒木康充、浦山正美、入江宏、森久昌、矢田重明、長谷智司。艇名の由来/大海をひねもすのたりのたかな!とのんびりと気ままにセーリングするグループから。抱負/のんびりとクルージングするブルーウォ

ター派主流となるも、一度は出たいパールレース。新艇を機会にシーズンプレーヤーにならないようがんばりたい。クルーの顔ぶれ/会社の仲間、年齢に関係なくヨットの好きなもの同士。

3521 NACHI-X YK41 知多武豊港 12×10×4×2.4 オーナー/二村昭治

3606 BÖY FARR40 シーボニア 11.99×10.23×3.66×1.205  
オーナー/山田隆

# ハワイ広島レース無線報告

私たちは“パイドパイパー5”(X-1ton)にてハワイ広島ヨットレースに参加いたしました。その時の無線通信に関して得た知見を報告いたします。レースは6月18日ハワイ、パールハーバーをスタート、広島島の宮島に向かうもので我々は31日間かかって6番目でフィニッシュいたしました。リグはヤエス無線より提供していただきラインアップは下図の通りです。



アンテナは当艇がレーサー仕様のため、儀装が複雑でアンテナによるトラブルをさけるため毎回ロングワイヤーをマストに引っ張り上げました。予備アンテナとして14・21MH用のホイップアンテナを準備しました。どんなアンテナを使用するか選択に悩みましたが、FAX受信、マリン短波、アマチュア無線帯と使用周波数が多岐に渡るため、結局漁船・航空機と同様にロングワイヤーアンテナにならざるを得ない様です。

運用に関しては、オートアンテナチューナーがとても役に立ちました。いざという時の事を考えると手動のチューナーも必要と思われます。レースに参加した何艇かはオートチューナートラブルで非常に細かい信号しか発射できなくなっていた様でした。ヤエスのFC-1000は完全防水となっているため湿気の多いヨットには非常に適した機種と思われます。アースは各艇とももともと悩んでいた様です。いままで言われていた様に銅板を艇体に張りつけてレースにのぞんだ艇もありました。我艇は交信のたびに亜鉛板を海中に沈めました。(引っ張るといった方が適当かもしれませんが)。エンジン・スクリュシャフト等にアースをとってみましたが、エンジンを回し

た時の雑音をひろって%比が悪くなり、この方法はあきらめました。レースなかばにして亜鉛板はぶつちぎれてしまいました。結局銅線を海中に流すだけで充分なようです。ただし海が荒れた時は若干SWRが変化しましたが実用上問題ない様です。

運用は各周波数にわたって試みました。日中は21MH夜間は14MHが適している様です。7MH帯のCWがハワイから日本までオールラウンドに、しかもFBに入感していたのはおどろきました。マリン短波用のリグも準備しておりましたが実用になりませんでした。これに運用上に問題点がある様に思われます。現在の様に基地局がわずか2局ではリグはあっても使えずといった所ではないでしょうか。アマチュア無線局が全世界を網羅していること、絶対的な数の多さ、最近のリグの優秀さ及びコストパフォーマンスの点も相まってオペレーターの質の向上も目覚ましく今の所アマチュア無線に軍配が上がる様です。

ハワイにもマリン短波の基地局は設置されていましたが、この様なロングレースでは結局使い物にならず、アメリカその他からの参加艇もアマチュア無線に頼っていました。私も何度かスケジュールタイムにハワイ基地局とコンタクトを試みましたが一度も交信はできませんでした。

21MH帯では海連ネットワークの



方々に大変お世話になりましたが、これからのマリンスポーツの隆盛を考えるともっとももっとこうゆうアマチュア無線の使われ方も考えられていい時期にきていると思います。事実アメリカ、オーストラリア(他の国は詳しく知りませんが)ではボランティアによるアマチュア無線のネットワークが網羅されていてとても活発にしかもスマートに運用されているのには感心いたします。いい意味で日本でもこの様なネットワークを早く作り上げたいものです。

マリンVHFは大変有用です。広い大海原で本船が我々のヨットを大きく、しかも神事的によてくれた事が二度ありましたがマリンVHFでお礼を言う事ができました。同じ海域を走っている船仲間としてお互いの安航を祈る言葉を交わせる事位うれしい事はありません。

最後にこのレースでお世話になったヤエス無線、CQ出版、海運ネットワーク、カナダワールドワイドネットワーク、カリフォルニア・ハワイネットワーク、NORC無線委員の皆様、ポトラジオのオペレーターの方々に心より感謝いたします。(内海支部 周南フリート)

J A 4 E G F 津田徹志

## 訂正とお詫び

Offshore誌スタッフ一同、夏バテとパールバテの為誤植多出し、深くお詫びいたします。以下正誤(おもな)一覽です。

7月号4・5頁写真提供の名富氏・伊沖氏(誤)→名富氏・伊神氏(正)。8月号12頁久野三浦市長(誤)→小西横須賀海上保安部長(正)。23頁藤沢真則氏(誤)

→横沢真則氏(正)。7月号7頁「当時のレース艇はライフラインもない」(誤)→「ライフラインのない艇もあった」(正)・小生の乗っていた「くろしお(千葉大)」などもバウパルピットのみで、レース・荒天の際にはロープをバウパルピット→サイドシュラウド→スターンと張ってライフラインの代用としておりました。

Offshore: 近藤禎之

# 国際化の波にのって! 阿波踊りレース

瀬川 洸城

ヨットレースの成否は風しだい。過去16回の『阿波踊りレース』から導き出されたこの公理は厳しい数式を用いなくても立証できるが、天気ばかりはどうすることもできない。わが徳島ケンチョピアにましますヨット神社の神に御加護を祈るしかないのである。

『阿波踊りレース』の前哨戦として、8月13日には『NORC徳島フリートレース』と『J24阿波踊りチャンピオンシップ』が行われた。

『NORCレース』を制したのは、地元の“パルマックスIII” (YOK 46)。『J24』は“クラリス”と“リトルハツ”が1-3, 3-1で分けた。

さて、『阿波踊りレース』本番の8月14日。私は風のざわめきで早朝5時に目が覚めた。「しめた!」とその瞬間はくそ笑むのであった。

今年の『阿波踊りレース』のテーマは「ジョンパイクが招いている」。“ジョンパイク”というのは、阿波踊りレースのスポンサーである大阪・大東市に本社のある『シャロン・インターナショナル社』が阿波踊りレースのために、アメリカ・シアトルから呼び寄せた65呎の大型スクナーの艇名である。

100艇以上が集うと、普通のヨットをコミッティ・ボートにするほどにこののか判別がつきにくい。さしもの“ジョンパイク”でさえ、セール群に紛れかねないけれども、やはり後傾した2本マストは他のヨットと違って目立つ。東の“シナーラ”, 西の“ジョンパイク”ということになれば楽しい。何なら、来年のパルマックスIIIのコミッティボートとして、“ジョンパイク”を派遣いたしましょうか?。

午前8時、煙火がバリバリと中空ではじめて113艇のスタートが切ら

れた。あいにく曇空で、ハワイの海というわけにはいかないが、南の風6mは最高のコンディションである。

昨年ファースト・ホームを飾った“120MO”がいい感じで沖寄りを走り、『ファー』に乗り変えた“ドンキーV”も快調。56呎『スワン』の“のりこアンドきさぶろう”も、悠然とトップグループを行く。“パルマックス”“アイムソーリー”“シエスタ”などの関西の大型艇に混じり“ラッキーレディ (TAK46)”も健闘する。

これらの大型艇の活躍ぶりを目のあたりにすると、わが国でもマキシ艇の登場も時間の問題だと思われる。ヨットハーバーを計画中の自治体のお役人さん、大企業の若き戦士の皆さん、このことを夢、お忘れなく。

今年の阿波踊りレースはこれらの大型艇以外に、外国艇が3艇もエントリー。一挙に国際化の波が押し寄せた、とついつい常套句を使ってしまう。3艇のうち2艇は、『オークランド福岡レース』に出たオーストラリアの“AKA IHO”とニュージーランドの“ノットギルティ”。そしてもう一艇はドイツからクルージングに来ていた“ノルマ”。これらの艇が『阿波踊りレース』ならではの遠来賞を受けたことはいままでもない。

また、9年連続出場という“墜落亭酒楽”にも荣誉ある最多出場賞を受け取っていただいた。そのほか最年少スキッパー賞は、中学2年の鈴木順是君。彼は、レースの成績もク

ラスII準優勝と堂々たるものだった。

スタート時の状況から判断して、風はますます強まり、トップは昼前にフィニッシュすると同時に、強風によるリタイア艇が何艇か着るかも知れないという危惧は見事にはずれず、トップ集団が回航点の舟磯灯台に達する頃から微風になってしまった。こうなると、運営側も乗り手同様、胃の痛くなる思いになるのだが、お昼過ぎからやや吹き出し、艇フィニッシュにこぎつけることができた。「ヨット神社の神様、ありがとうございます」と感謝を捧げたのに、表彰式が始まる直前から雨となってしまった。

『阿波踊りレース』の呼び物は何といてもレース終了後の阿波踊り。この踊りを盛りあげなければ、遠くから参加していただいた皆様の労苦に報いることができない。そのためにも雨は最大の敵なのだ。

クリンカー張りのテンダー用ローボートの抽選会などで盛り上がった表彰式とパーティ終了後は、いよいよ一年のウサを晴らす絶好の機会である阿波踊り。約500名の黒い旋風児たちは、雨など気にせず、「ヨットサー、ヨットヤー」の掛け声も凄まじく、踊りまくるのであった。

来年は、阿波踊り期間中、徳島の海がハワイの海のように紺碧に澄み渡るよう、今から精進するつもりです。全国のヨットマンの皆様、どうか『ケンウッドカップ』のつもりで御参加を……。



曇空ながら風は最高! 阿波踊りレースのスタート風景

## 阿波踊りレース成績表

レース委員長 片山隆博

総合順位	着順	艇名	TCF	艇種	ホームポート	着時間	所要時間	修正(秒)	クラス
1	11	PANADORA	0.743	FS29Ⅱ	福山	12:42:51	4:42:51	12609	I
2	60	ミニズル	0.682	ズル1/8	淡輪	13:11:15	5:11:15	12736	Ⅱ
3	26	ベラミⅡ	0.730	J/24	琴塚	12:52:17	4:52:17	12802	I
4	68	ビバーチュ	0.681	I KE22	福山	13:14:04	5:14:04	12833	Ⅱ
5	32	CROW	0.726	TAK26	淡輪	12:55:29	4:55:29	12871	Ⅱ
6	31	ムーブ	0.730	J/24	マリーナ	12:55:28	4:55:28	12941	I
7	14	ウィザードⅣ	0.755	J. B.	関西	12:45:41	4:45:41	12941	I
8	35	プレイボーヤ	0.730	J/24	プレイボーヤ	12:56:38	4:56:38	12993	I
9	36	飛翔Ⅲ	0.730	J/24	徳島	12:57:21	4:57:21	13024	I
10	37	カプリコーン	0.730	J/24	徳島	12:57:48	4:57:48	13044	I
11	22	セーラーズ	0.749	Y30SⅡ	マリーナ	12:50:24	4:50:24	13051	I
12	19	ウェイクアップ	0.752	横山-31	和歌山	12:49:23	4:49:23	13057	I
13	21	オーラムⅤ	0.752	横山30C	須磨	12:50:02	4:50:02	13086	I
14	28	朝風	0.751	ニコルソ1/2	須磨	12:51:00	4:51:00	13112	I
15	17	スケアクロウ	0.762	横山32	淡輪	12:47:09	4:47:09	13128	I
16	28	光英Ⅲ世	0.749	YA-30S	玉島	12:52:29	4:52:29	13144	I
17	13	BLUE SUNSHINEⅢ	0.776	横山33	鳴尾	12:44:13	4:44:13	13233	I
18	40	ウェーブダンサー	0.730	J/24	浜寺	13:03:10	5:03:10	13279	I
19	41	リトルハイツ	0.730	J/24	高松	13:03:34	5:03:34	13296	I
20	12	コスモス 7	0.781	池35	福山ロイヤル	12:44:12	4:44:12	13318	I
21	42	Episode	0.730	J/24	和歌山	13:04:06	5:04:06	13320	I
22	25	コナ・ウィンドー	0.762	横山-32	大阪北港	12:51:40	4:51:40	13335	I
23	64	B. B. SHANTY	0.712	Y32	マリーナ	13:12:11	5:12:11	13336	Ⅱ
24	6	青藍	0.792	J/33	徳島	12:40:44	4:40:44	13340	I
25	30	HIRO	0.758	DOU 1/2	徳島	12:54:22	4:52:22	13388	I
26	58	D&G	0.720	フンドシップ26	淡輪	13:10:00	5:10:00	13392	I
27	16	SACHI-Ⅲ	0.779	34RⅢ	関西	12:46:56	4:46:56	13411	I
28	20	ペンギンクラブ	0.773	X-102	徳島	12:49:43	4:49:43	13437	I
29	18	EM 1	0.776	横山33	淡輪	12:49:00	4:49:00	13456	I
30	27	ティファニー	0.771	木原30	マリーナ	12:52:28	4:52:28	13530	I

## 以下総合順位

31. 秋櫻 32. 魔女Ⅲ 33. SWING BELLE DOM 77. パルマックスⅢ 78. 旭 (ASAHI) 79. キティ 80. MOWE 81. ESPERANT 82. トンム 83. SECOND LOVE 84. TODO 85. LAZY UNCLE 86. アイオロス・ジュニア 87. ラッキーレディー 88. ミリオンストーン 89. スイング 90. 招福 91. シルバーズスーパー 92. フロンティア VI 93. ウィンドウスイーパー 94. SABBATHⅡ 95. CHIVAS 96. 120-MO 97. ノリコ&キサブロー 98. スターダスト 99. SUIKYO 100. S a i n t e s sⅣ 101. サラマンドラ 102. Sch o o lⅠ 103. Daracing89 104. 墜落亭酒 105. グリーンパワー 106. 赤兎<sup>セキト</sup> 107. AKA I-HO 108. ブラシュール 109. シーオッダⅢ 110. ALL WEATHER 111. グレイトベア 112. KONT&GILTY 113. NORMA



# 駿河湾は青い風



駿河湾支部 望月 誠

第一回夏の駿河湾横断ファミリーレース〈シャンソンカップ'89〉「報告書」…などと書きだすと、どんな厳しい事が書いてあるかと、思いめぐらすでしょうが、残念な事にそのような格調ある文章は一切登場しません。(ドボルザーク作曲の交響曲新世界よりのシンバルの出番程度にはあるかも?)、…読者一同『こいつは何を言いたいんだ?』と考えだす。…

では正式タイトルを…

## 「駿河湾は青い風」

4ビートのBGMに琥珀色のグラスを傾ける貴方、今年の夏物語はいかがでした?

「鳥羽パール」「江の島清水」。両レースとも、雨にぬれながらの相当厳しいレース展開でしたが、8月13日、駿河湾は素晴らしい夏の顔となっていました。そして10:00にはシッカリ「青い風が吹き始めた」のです。

19艇が参加したこのレース…コースは清水スタートの沼津内浦・スカンジナビア号沖をフィニッシュとする約19マイル。南々東から南西へと変化した風に、全艇軽快なスピラン、ショートパンツにTシャツ、今年の夏一番トラッドなスタイルで、みなさんレースを楽しまれたことと思います。レース結果は成績表の通りです。

絶好のレース日和にめぐまれ、それに加えて、アフターパーティーが、大変素晴らしく、シーフードバーベキューが大好評!多数の賞をもらい御機嫌な家族や、パワー全開で「濡れたTシャツ競走」(狂走? シツレイ!)に参加した。ヨットウイドウ達、そして柴田邦敏支部長自ら参加しての水泳大会!だまっていたり、隠れていたりに、気のきいた人たちに、シッカリ海へ投げ込んでいただけのんです。駿河湾の

ヨットマンはみんな物静かで、ヤサシイ人達ばかりです。

そんなこんなで8月13日は、メ IPPAI 8ビートのサマーレースを楽しんだのデス。ハイ

なお、今回参加出来なかった貴艇も、御安心下さい。

そんな貴艇のために、お知らせします。それは今年同様、来年早々、1月1日「初日の出駿河湾横断ヨットレース」という企画が秘密の内に着々と準備されています。

そして1月1日のこのレースのサブタイトルは「あなたの愛、海から伝えてみませんか」

コレデス☆

詳しい事を知りたいアナタ!

駿河湾支部の電話番号は

0543(52)1526 デス!

なおレース参加の申し込みは、勝手ながら、100艇をもって打ち切りさせていただきます。御早目にどうぞ。

シャンソンカップ '89レース成績表 レース委員長峰田昌矩

艇名	艇種	艇長	T C F	所要時間	修正時間	順位
A クラス						
ラッツ	YA 2 4	陣内 信 夫	0.6842	3:52:00	2:38:44	8
アフロディーテ	YA 2 3	竹 田 明	0.6783	3:37:45	2:27:42	6
ジョリーロジャー	F- 2 7	杉 山 芳 考	0.9528	2:56:35	2:48:15	9
サマータイム	YA 3 0	中 島 稔 弘	0.7332	3:03:57	2:14:52	1
ウインドマシーン	J- 2 4	英 井 正 仁	0.7332	3:15:09	2:23:05	5
オヨヨ	YA 2 1	高 橋 勝	0.6662	3:31:47	2:21:05	4
ハルミ	ウィンザー 9.5	那 倉 賢 一	0.7447	3:20:10	2:29:04	7
トルーブルー	ダッチ 3 0	松 永 昌 平	0.8077	2:53:20	2:20:00	2
チャンティック	YA 2 5	近 藤 進	0.6783			10
カブリシャス	ニスブリ 3 0	松 本 達 男	0.7290	3:12:45	2:20:30	3
B クラス						
メルアミ	YA 3 0	齊 藤 均	0.7290	3:10:30	2:18:52	6
サムシィング	OCE 2 2	田 中 満	0.6273	3:31:38	2:12:45	2
エスメラルダ	YOK 3 3	天 野 則 英	0.7595	3:04:41	2:20:16	7
スルガ III	次郎長 3 0	藪 田 金 二	0.7250	3:19:51	2:24:53	9
マンボウ V	K I H 1 / 4	星 栄 一	0.6906	3:13:03	2:13:19	3
ボリアス	F- 7 2 7	浅 井 一 省	0.6820	3:12:58	2:11:36	1
ベルム	X 3 / 4	小 沢 達 史	0.7559	2:57:05	2:13:54	4
ブレアデスクラスター	NAK- 2 9 5	大 坪 六 男	0.7269	3:05:38	2:14:56	5
ブリマ	N. M. 6 8	柴 田 邦 敏	1.0951	2:09:44	2:22:04	8

玄海支部だより

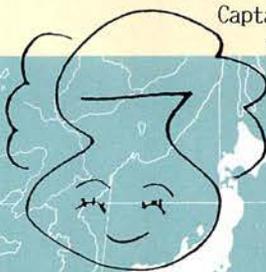
# あちら側の裏方さん

## ロイヤルアカラナヨットクラブ

ニュージーランドのオークランド市に今回のヨットレースで、福岡ヨットクラブと並んで主管協力として名前を連ねていたのがロイヤルニュージーランドヨットスコードロンという120年あまり続いている古いヨットクラブですが、今回はあちら側の裏方さんだったロイヤルアカラナヨットクラブを紹介させて載せます。

私達は前者をスコードロンと呼び、後者をアカラナと呼んでおりますが、私個人がこのロイヤルアカラナヨットクラブを知ったのは、なんと今回のヤマハカップレースがスタートするわずか8ヶ月前でした。勉強不足といえばそれまでですが、アカラナは過去33年間毎年、オークランドレースバンを競う外洋ヨットレースを主催してきたクラブです。

このクラブの生い立ちは、1894年ノースショアセーリングクラブを母体に設立され、その後1937年に英国ジョージ6世からロイヤルの称号を授かったと聞いておりますから通算しますと95年になります。平均年齢がスコードロンよりグーンと若く、メンバーも現役バリバリの外洋レーサー達で、今回のオークランドレースでも、外洋レース運営に義務づけられている無線での定時交信を担当したのがアカラナヨットクラブでした。又外洋レースに慣れているアカラナが、第1レグ・オークランドレースバを、彼等のスパレースと一緒に担



Captain Katakura,  
The Greatest,

当して下さって助かりました。

全レグ無線担当したのがジョン・ウィリアムス氏でコンピューターシート係はテリー・マカーシー氏でした。この二人と参加艇『フリーサ』のお蔭でロールコールも実にスムーズに運び、それを報道関係始め博覧会協会など各方面に流しました。

無線担当は大変だったでしょうね。福岡の様にどんどん入港するヨット群をむかえながらの仕事ならまだ張り合いがあります。赤道までは先方が母船の『フリーサ』から受信しましたが、赤道近辺からは福岡が直接受信し、アカラナにファックスで渡しそれをコンピューターに打ち込み、別書き直したポジションリポートと一緒に又福岡に返す仕事なんですもの。それも1日に2回ですよ？「どうしても2回欲しいですか？」と一度聞いて来たことがありましたね。きっと疲れていたんでしょう。

レース終了後、アカラナのコモドール、ケリー・ダブス氏の手紙に

も、「この二人は良く頑張ってくれた」と特記しておりましたが、せめてウィリアムス氏だけでも福岡での表彰式に招待したかったと思います。

レース終了1ヶ月後の7月下旬、アカラナ

の副会長、ブルース・タントラム氏が、少年少女親善ヨットレース参加の為、ニュージーランドの子供さん達を連れて来福しました。毎日ウィリアムス氏と交わっていた通信文の署名は、私も彼もイラストを使用しており、又私は、いつも「偉大なる船長」のサインをいれておりましたので、「是非偉大なる船長に会ってきてくれ」とオークランドを出発する時ウィリアム氏に頼まれたそうです。それはそれとして、4年後の第2回レースの事もあり、早速玄海支部役員及びオークランドヨットレースの主だった実行委員達が集まり、タントラム氏を囲んで今回のレースについての率直でかなり突っ込んだ話し合いをしました。皆さんのやりとりを聞きながら、さすがアカラナだなあと考えた内容もありましたし、もし第2回を4年後に開催するとしたら、経費、労力、そしてスムーズな運営面の事を考慮し、切るべきものは思い切って切り捨てる位の前向きな対策が打ち出されるべきだと痛感しました。

このレースを通じ色々な事も学びました。思いがけない人物像を垣間見て驚いたり、あの人が…？と見直す位よく働いた人達等々。そのうちに、その人達と組んで『外洋ヨットレース運営代行株式会社』でも開設しますか？ 玄海支部 片倉静江



John Williams



遅まきながら寄せ書きにサインするタントラム氏

## フリート紹介

## 東海支部 四日市フリート



四日市は、古くは東海道五十三次の44番目の宿場町として栄え、安藤広重の描いた四日市宿、三重川の図の背景にクルーザーのマストが5本見えるのを御存知の方は少ないであろう。それが今から話に出てくる四日市ヨットクラブの前身かどうか定かでない。

近年はコンビナートの町として栄え、それを象徴する200mクラスの煙突が林立し、好天には30マイル隔てたパルレースのスタート地鳥羽からほぼ真北に眺めることができる。赤白の煙突に囲まれて見えない所にあるのが四日市ヨットクラブ、四日市フリートである。

四日市ヨットクラブは伊勢湾の北西部に位置し、ボトムに生物の繁殖していない、ごく普通のヨットでお隣の鬼崎フリート、津フリートから約3時間、鳥羽フリートから約7時間で全貌を見ることができ。車では名古屋からは国道23号線で約1時間、東名阪自動車道で約40分でポンツーンの横（但しクラブ員のみ）に到着する。ポンツーンの正面がクラブハウス、少し離れて、オーストラリア政府から寄贈された日本万国博オーストラリア記念館（四日市ヨットクラブのパーティー会場）があ

り、両方から係留施設が一望できる。

係留の方法は、水深3mの所に直径35cm、長さ20mの鋼管杭を縦15m、横10m間隔に打った4本の杭にシートで繋ぐものである。設計者の計算によると、2本の杭に繋がれた40フィートのヨットが50m程度の横風をまともに受けても大丈夫とか。

ここで四日市ヨットクラブの歴史に触れてみよう。クラブのある四日市市の富田浜、霞ヶ浦沖は古くは昭和の初期よりヨットの盛んな海域であり、又、三重県、東海地方のヨットの発祥の地でもある。昭和9～10年頃には伊勢湾セーリングクラブが組織され、昭和12年6月には旧制富田中学校（現四日市高等学校）に帆船部が創設され、その基地はすべて現在の富田港であった。戦後になってからも、昭和40年頃までの三重県のヨット人口は、ほとんどが北勢（三重県北部）地方に集中しており、四日市市民体育大会、三重県民体育大会はもとより、国民体育大会等の三重県予選はすべて四日市で行われていた。昭和33年には、高松宮妃殿下をお招きして、全日本実業団選手権大会も行われた。四日市市には、全国的な企業が揃っており、その優秀な選手の影響を受けてか、輝

かしい成績を上げていた。

その白い砂、蒼い海の霞ヶ浦一帯も、伊勢湾台風の被害による、防潮堤の復旧に合わせた名四国道（現国道23号線）の建設を始め、幾度となくおこなわれた工場建設のための埋立てにより、様相は一変した。以来、海面の消滅と港則法により、エンジンをもたない小型のヨットの航行は不可能となり、小型のヨットも一つ減り、二つ減りして現在エンジンを持たないヨットの活動は殆どなくなってしまった。

一方、クルーザーも昭和40年頃から霞ヶ浦を中心に盛んとなり、伊勢湾セーリングクラブの生残りか、四日市セーリングクラブの名称で、約10艇が活動していた。

四日市ヨットクラブは、昭和52年にやむなく小型ヨットを断念した仲間を加えた30艇が、四日市セーリングクラブを改称し組織されたもので、名称が変わったものの50年以上の歴史を誇る由緒正しいクラブでもある。3年前には、伊勢湾合同レースの前夜祭を兼ねて、四日市の名士を含め200人を越える参加により、四日市ヨットクラブ結成50周年記念パーティーを大々的に行ったのは記憶に新しい。

四日市市はアメリカのロングビーチ市と、四日市港はオーストラリアのシドニー港と姉妹提携を結んでおり、御存知の通り両市とも世界で最もヨットの盛んな所である。ロングビーチ・ヨットクラブはロングビーチに数多くあるヨットクラブの中で最も権威のあるヨットクラブである。一昨年から小松一憲氏をヘルムスマンとして、NORCより参加しているコングレショナル・カップのホストクラブでもある。このクラブの会長を2度務めたロバート・ピアス氏とは旧知の間柄。伊勢湾で一緒にクルージングをしたこともある。

昨年は姉妹提携25周年記念にあたり、四日市市民の代表、四日市ヨットクラブの代表として、6月末に5名がロングビーチ・ヨットクラブを訪れ、ロバート・ピアス氏に会う機会に恵まれた。予定していたクルージングこそ時間の都合で出来なかったが、大いに親交を深めることが出来た。数年前に交換したバージ（奇遇にも星の有無を除いて同一デザイン）がクラブハウスの2階のバー上の梁の中央に飾られているのを確認してきた。

四日市ヨットクラブは小さなクラブではあるが、海の彼方には大きな姉妹がいるのが自慢なのである。いふはシドニーにも姉妹クラブを作るのが夢でもある。

NORC東海支部四日市フリートの母体だが、この四日市ヨットクラブなのである。会員艇は30、これ以上増えも減りもしない。何故ならば艇を安全に係留出来るのはこれが限度。ほとんどがNORCの会員、会友艇である。

会長は御存知加藤蔵男、艇名“アルコバレーノ”、クラブハウスに一番近い所が会長のバースである。艇はほとんど動かず、まるで動植物の養殖場で、たまに動いたかと思うと、養殖した動植物を採集し、厚化粧をするためにクラブハウス横の陸置場への移動である。

海上、陸上の施設を管理するのがハーバースターの“あかとんぼ”、毎日愛犬の散歩を兼ねての巡回に頭が上がりません。お手伝いは“オクトーバー”、“ピーターパン”、“オリオン”、“ロードス”、“ブイ・マックス”。四日市ヨットクラブでは第3日曜日が月1回のレース日であり、その前日がミーティングになっている。そのうち4月と10月は対岸の鬼崎ヨットクラブとの親善レースになっており、8月には伊勢志摩方面でのミーティングと四日市に向けてレースがありポイントが高い。加藤会長のアルコール以外には殆ど参加すると言って過言だろうか。レース委員は昔懐かしい我等が“ハリマオ”、オーナーはアルコール依存症。その他お手伝いに“アニー”、“グーニーズ”、“龍”。

圧巻は年末の納会、四日市の経済人が、政治家が一堂に会し、家族共々我を忘れての2時間、担当は“ぽっかす”改め“弥次喜多”を長に“ブルー”、“ミッキー・マウス”、“ゴロンドミナス”、“あさかぜ”、“碧洞”の面々。

四日市ヨットクラブの財布を握っているのも“ハリマオ”。お手伝いは“童夢”。

全国の四日市ヨットクラブの会員が、月一回の発行を楽しみに待っている（時々待つだけの月もある）Y Y C（わいわいしい）ニュースの印刷は“キャッスル”。クラブハウス

には各艇の素晴らしい水彩画が掲示してある。特に“シー・ハミング”の出来が良い。作者は言わないでおこう。百聞は一見にしかず、是非見に来て頂きたい。

その他、書記に“キャンディー・キャンディー”、安全に“シルバー・ウエーブ”、“観空”とレースが仕事みたくない“富羊”、“ラフアール”、無線に“プロパンガス”いや違った“プロパックス”、計測に元祖“ゼロ”（最近名を真似た？艇がある）、それとどんじりに控えた“トム・ボーイ”（これも類似品が出回っている）。以上が四日市ヨットクラブの全メンバーで、各艇が何らかの役目についている。これが嫌でクラブを脱退した艇はいない、と思う。

現在の施設は、先に延べた係留杭、クラブハウスと斜路、陸置場、駐車場、それとゲスト優先の長さ約50mのポンツーンしか無いが、今後はロングビーチ並にクラブ前の幅200m、長さ2,000mの運河を四日市ヨットクラブのヨットで一杯にするのが夢である。今年がリゾート元年。休暇も増え、サンベルトゾーン構想に基づき、三重県もマリーナリゾートが建設されようとしている。これが起爆剤となって、四日市一のヨット基地となるよう、今後とも関係諸氏の御理解と御協力をお願いする。

四日市ヨットクラブ 鈴木史郎



工業地帯に囲まれたハーバー

# 石原裕次郎メモリアルヨットレース'89

史上最大の大盛況!

去りゆく夏も待っていた! 『石原裕次郎メモリアルレース』(関東支部主催)が9月10日行われた。今年で3回目を迎え、夏の終わりを告げる風物詩となりつつあったが、今年台風のため2週間順延。だが、高気圧も裕ちゃんファンなのか、しっかりと太平洋上に居残り、絶好の真夏日をもたらしてくれた。

レースは油壺沖→上マーク→江ノ島沖、そして今年7月点灯した葉山・森戸海岸にある『裕次郎灯台』沖のマークを回って油壺沖に戻るコース。昨年より導入の、風の強さによって3段階のCRレーティングのうちい

ずれかを適用するAクラスと、レーティングなし、ヨーイドンで早いもの勝ちのBクラスに別れて行われた。

参加艇はAクラス127艇、Bクラス59艇の計186艇。昨年を45艇上回り、もちろん国内では最大規模のレースだ。

午前10時45分、ゼネリコによる仕切り直しののち、“メイキッス号”で駆けつけていただいた森繁久弥氏の打ち上げた号砲でスタート。午前中は南の風・3mと軽量艇有利のコンディションであったが、各艇が江ノ島沖ブイを回る前後から風が強まり、重量艇有利に。ファーストホー

ムはおおかたの予想通りULDB“摩利支天”。Aクラス優勝は、“海太郎”が勝ちとった。(仔細成績は別表P14参照)

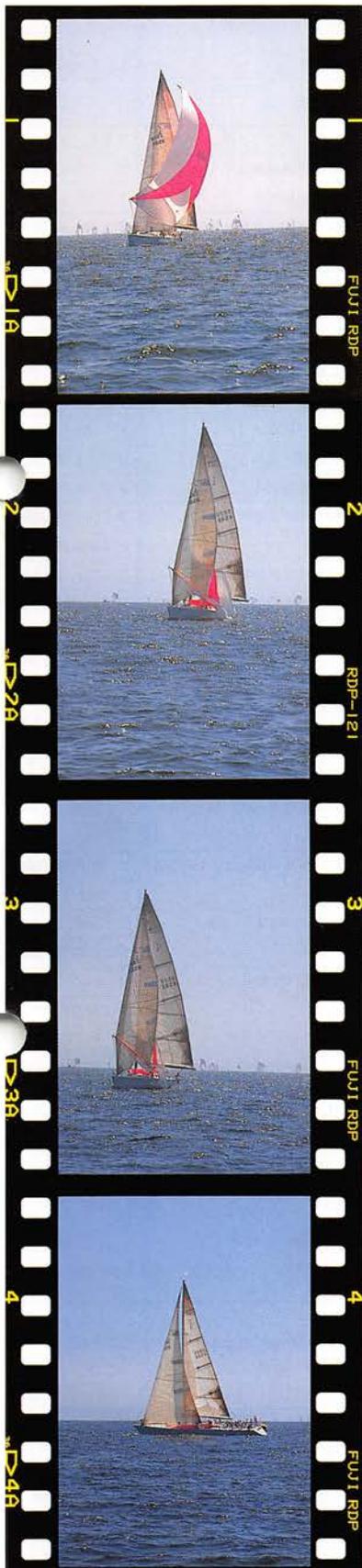
レース後、午前6時よりパーティが『油壺ベイヨットクラブ』で行われた。レース参加者、および家族が集い、総勢1,000人の大イベントに。飲み放題のSUNTORYビール、お楽しみ抽選会、ビンゴゲーム、シズバンドの生演奏といった趣向を楽しみながら、参加者は、今日のレースに、いく夏に、そして裕ちゃんにと、それぞれ思いを馳せていた。



スタートの指示をする森繁久弥氏



スタートラインの本部艇“エプタ1”



上：左から“アマトラ”、“ニンジャ”、“カラス”。中左：“海太郎”。中央：光。中右：“コンテッサⅧ”。下：左側に“ハーファタイム”



左：「ビールはいらんかねー、おいしい SUNTORY MALTS はいらんかねー」左下：パーティー会場は1000人の参加者でこったがえした。下：あいさつに立つ並木関東支部長

# NORC 保険デスクより

愛艇の価値は高い方がよい?

「ヨット保険は高いから…」というお話を伺うことが多いです。トータル的に高いと感じられるのは、平均的に申し上げて、その保険料の約8割を占める、船体保険料が高いということではないかと思いますが本当にそうでしょうか。

船体保険料は船体保険金額と船体保険料率の積で算出されますので、今回は船体保険金額の決め方についてご説明致します。

船体保険金額は、その船体時価で決まります。ヨットも経年数と共に価値が下がりますので、その基準として、NORC標準船価の考え方を導入しています。船令と艇のタイプから減価償却率を求めて、その艇の建造価格の積で算出されます。

この標準船価はあくまで基準ですから、同年製同艇種の中古艇価格等を参考にして修正を加え、船体保険金額を決定しています。

この様にして決定された船体保険金額が高い(?)と船体保険料は高く(?)なります。

少し観点をかえてみますと、船体保険金額とは、艇が全損になったときに保険金として支払われる最大値と考えると判りやすいでしょう。

万一事故発生となって保険金を受け取る立場になりますと、ご自身の経済的損失の全てが保険金でカバーされることを大多数の方が希望されます。

すると、船体保険金額をNORC標準船価の許容範囲内で最高値に決定することになりますので、結果として船体保険料が高くなってしまふことになるのです。

十分な補償を受けるためには、若干の負担は必要になってきますのでご了承いただければと思います。

詳細はお問合せ下さい。



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認定代理店一覧

名称・会員名	住所	TEL・FAX
株式会社 石川 昇	東京都港区赤坂3-1-2	T: 03-586-6297
	AIC赤坂ビル	F: 03-584-6203
オフィス・マリン 二階堂 隆	横浜市鶴見区市場大和町4-1	T: 045-503-5377
	仙台屋ビル	F: 045-503-1406
青梅代理店 根岸 径樹	青梅市新町 848	T: 0428-31-5894
	新町台マンション 107	
株式会社 アイエー 秋岡 康夫	東京都港区赤坂3-1-2	T: 03-586-4411
	AIC赤坂ビル	F: 03-583-2696
㈱T・A・代理店 酒井 直樹	東京都港区赤坂3-1-2	T: 03-583-0783
	AIC赤坂ビル	F: 03-584-6269
㈱太陽保険事務所 山口 憲二	東京都港区赤坂3-1-2	T: 03-586-3511
	AIC赤坂ビル	F: 03-586-6511
㈱横浜マリンサービス 飯山 浩司	横浜市中区長者町9-175	T: 045-253-2917
		F: 045-261-2918
㈱オフィス・ギンザ 竹内 誠	横浜市鶴見区市場大和町4-1	T: 045-503-1601
	仙台屋ビル 202	F: 045-503-1406
笹岡損害保険サービス 笹岡 耕平	大阪市鶴見区浜2-4-47	T: 06-911-2017
		F: 06-911-1649
保険のカトー 加藤 幸雄	静岡県石田3-15-5	T: 0542-81-3928
		F: 0542-83-1316
T. I. C 田中 斎英	鎌倉市由比ヶ浜2-17-22	T: 03-405-8269
KATO 加藤 繁雄	半田市亀崎6-80-14	T: 0569-28-2340
サトー インシurances オフィス 佐藤 克則	広島市西区天満町3-19-205	T: 082-293-0860
		F: 082-231-5231
鈴木総合保険事務所 鈴木 幹夫	半田市吉田町4-108-1	T: 0569-27-5051
		F: 0569-27-6581
㈱ファミリー旅行社 寺田 順	大阪府北区曾根崎2-15-29	T: 06-312-8431
		F: 06-312-8434
知久保険事務所 知久 良広	広島市中区富士見町2-9-103	T: 082-244-5311
		F: 082-244-5381

## NORCオリジナルトレーナー頒布

新たに極上の布地を使用した、オリジナルデザインのトレーナー(写真——長そで; サイズ M, L)が出来ました。事務局で、6000円(送料込)にて頒布中です。

◎申し込みは NORC事務局まで。

電話 TEL. 03-504-1911 FAX. 03-504-1914

### 今月の表紙:

アドミラルズカップ89で見事艇別2位の“WILL”  
 (撮影/添畑 薫; 提供/ニッポンチャレンジ  
 アメリカ杯'91委員会)

OFFSHORE 第174号 平成元年9月15日発行  
 毎月1回15日発行  
 昭和52年7月21日 第三種郵便物認可  
 1部定価300円(郵送料46円)

発行 社団法人 日本外洋航海協会  
 東京都港区虎ノ門1-15-16(船舶振興ビル4階)  
 電話・東京03(504)1911~3 〒105  
 郵便振替番号2-21787  
 印刷 明宏印刷株式会社

だ〜れもない家の窓が  
開くのを、ボクは見た。

だ〜れもないのに

だ〜れもないのに

雨がふるとマドが閉るなあ

だ〜れもないのに

暑くなるとマドが開くなあ

だ〜れもないのになあ

それは、電動ガラスルーバー窓

エアリンが付いているからです。

それは、トステムの自信作です。

(電動ガラスルーバー窓)

○室温約28度でルーバーが勝手に開く温度センサー内蔵  
○雨の感知で自動的にルーバーが閉る雨センサー付  
○センサーによる自動開閉のほか、赤外線リモコン、壁スイッチによる任意操作も可能  
○カラー：ブロンズブラウン、ホワイト、ブラック



エアリン  
ヨサツシ株式会社



海はスポーツ新大陸

**YAMAHA**

ヤマハ発動機株式会社

# 限界を切り拓くもの。

## Y-R30II

L.O.A 8.99m(ブレーニングボードを含まず)・BEAM 3.22m  
DRAFT 1.823m・DISPL 2.80ton・BALLAST 1.30ton  
SAIL AREA 43.40m<sup>2</sup>・I.O.R.R.(about)23.0feet

- \*数値はすべてBASE仕様のものです。
- Y-R30IIは基本仕様をベースに、お客様のご要望により、仕様の変更、レーティング対策などをお打合せのうえ建造いたします。
- なお、シリース艇以外のご相談もお受けいたします。
- \*ケブラー®は、米国デュポン社のアラミド繊維の登録商標です。

有能なクルー、経験豊かなスキッパー、そして幸運。レースに勝利をおさめるためには、好条件を揃えすぎることはない。ここに勝利を目指すための条件を結晶させたクルーザーがある。Y-R30II。長く狭い水線面形状とシャープなエントランスアングル、大きなセイルエリア、水槽テストにより抵抗を最小限におさえた新形状キールが、切れ味のいい走りを生み出す。さらに、幅広いのビームとクルーによるスタビリティの向上、クルーワークがしやすい広いコクピットと、エクステリアも走りを最優先。ブレーニングボードも標準装備。ハル構造はバルーンマット仕様、GRPサンドイッチ仕様、ケブラー®サンドイッチ仕様の3タイプから選べる。勝利を目指して、限界に挑戦し続ける男達におくる、生粋のレーサーだ。



### FOR GOOD MARINE LIFE! 安全がマリンスポーツの基本です。

- 天気予報を確認して、無理のないセーリングを。■法規やマナーを守りましょう。■立入禁止水域や船舶航行の頻繁な水域は避けましょう。■点検・整備を忘れずに。■乗船前に、免許と法定備品の確認を。■漁業者に迷惑をかけないようにしましょう。
  - カテゴリーご希望の方は、船名・雑誌名を明記のうえ、宣伝課まで。●ヤマハ発動機株式会社 〒438 静岡県磐田市新貝2500
  - ヤマハ製品についてのお問い合わせ
- |                           |                          |                          |
|---------------------------|--------------------------|--------------------------|
| 北海道ヤマハ㈱……………☎011-612-1060 | ヤマハ東京㈱……………☎03-444-9971  | ヤマハ中国㈱……………☎082-285-4911 |
| ヤマハ東北㈱……………☎022-235-1031  | ヤマハ中部㈱……………☎052-913-2121 | ヤマハ四国㈱……………☎0878-67-3800 |
|                           | ヤマハ関西㈱……………☎06-535-1671  | ヤマハ九州㈱……………☎092-472-5261 |



NIPPON CHALLENGE AMERICA'S CUP 1991

わたしたちはニッポンチャレンジ  
アメリカ杯1991を応援しています。