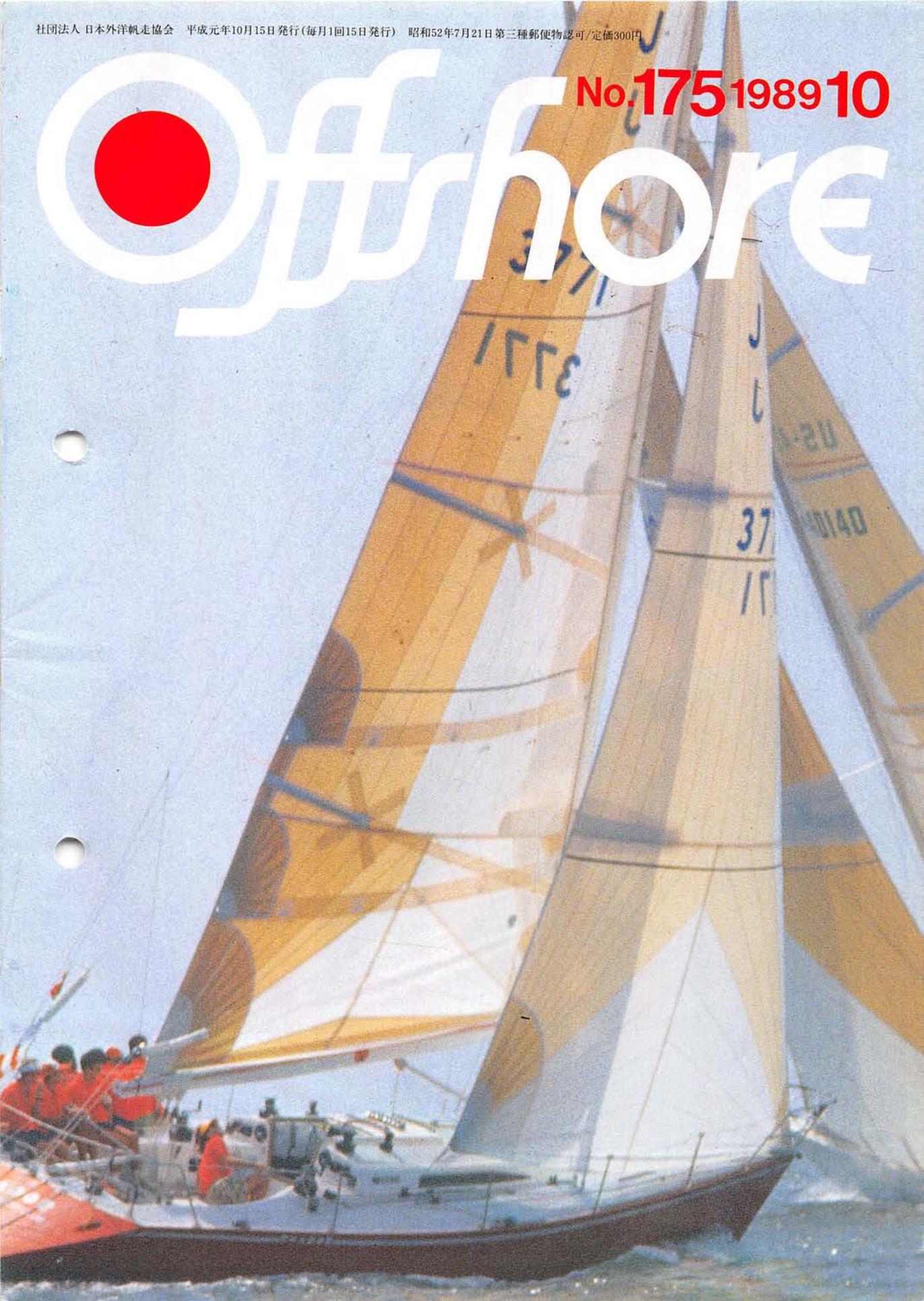


社団法人 日本外洋帆走協会 平成元年10月15日発行(毎月1回15日発行) 昭和52年7月21日第三種郵便物認可/定価300円

Offshore

No.175 1989 10



GINZA STYLE



変わって、変わった。銀座三越。



MITSUKOSHI

銀座 千104 東京都中央区銀座4-6-16
TEL / 03-562-1111 大代表 ●月曜定休

'89 JAPAN CUP 速報 OFFSHORE SERIES 報

本年度の「ジャパンカップ全日本外洋ヨット選手権シリーズ」は、これまでの静岡県熱海市から神奈川県三浦市（城ヶ島）に舞台を移し、10月6日～15日の日程で開催された。

当初予定されていたIMSディビジョンは中止されたが、昨年を上回る35隻のエントリーがあった。特に回初めての登場となったマキシ

ポートやアドミラルズカップで活躍のポート・クルーの参加などが注目され、古豪・新鋭を集めた、名実共にIORポート日本一を決めるのにふさわしい大会となった。

昨年のジャパンカップでやや小型艇有利に変更され話題を呼んだTCFについては、昨年のものでそのまま適用されることになった。

レースは全般的に軽風に終始したが、大型艇の“スイング”（ファー44鈴木重行オーナー）が完成度の高い走りを見せ、見事初優勝の栄冠に輝いた。

なお、10月7日第1レースにおいて“オッシュサン”のクルー、五十嵐努君が落水、死亡された。謹んで御冥福をお祈りする。



三船清治スキッパーを中心として、スキのないセーリングを見せてくれた“スイング”。



'89 ジャパンカップ-SWING優勝!

写真撮影/添畑 薫
ジャパンカップ実行委員会

●第1レース (インショア)

今年のジャパンカップのインショア・レースは城ヶ島の南西という三浦半島のヨット乗りにとって、あまりなじみのない海面で行われることになった。

10月7日、風向30° 15ノットという風の中、定刻通りBクラス(クラスIV・V)が12:00に、Aクラス(クラスIII以上)が12:05にスタートを切り、熱戦の火ぶたが切られて落とされた。

コースは上下2.5マイル、本部船には数字旗2枚掲げられ、トライアングル+ソーセージ×2本(距離は18.5マイル)。

下馬評通り素晴らしい走りを見せたのが“スイング”(ファー44)。このボートの前身は今夏のアドミラルズカップで艇別3位となったニュージーランドの“リブラ”である。同じくアドミに出場してきた“アーカン・ベイ”(ファー40)に所要時間で約10分、修正で約2分の

差をつけてのトップであった。3位以下には“海太郎”、“カラス”、“ダンディ・ライオン”とおなじみのワントナーが続いた。中小型艇では、3/4トナーの“アフロディーテ”が6位、新鋭ハーフトンの“ダイヤモンド”が8位にくい込んだにとどまり、大型艇有利のシリーズを暗示させた。

●第3レース(ショート・オフショア)
第1レースの不幸な事故により第2レースは延期され、次のレースは

① ショート・オフショアのスタート・シーン(Aクラス)。カラス(3800)、ダンディ・ライオン(3887)、海太郎(3290)、トーゴX(2333)、ドンキーV(3215)、ボーイ(3606)等が見える。

② 左よりリベルテ・エクスプレス、エクサドア、ブルーノート、ダンディ・ライオン、海太郎、アフロディーテ、Char Chan。





④ ショート・オフショアにおける「スイング」の江の島マ
ーク回航。このあとのジャイブも見事な決め手だった。



その巨体で見るものを驚かした「摩利
支天」(ネルソン/マレック 70)。

R・ヘインズ、E・ペアードというアメリカを代表する
セーラーが乗り組んだ「カラス」。



① 今年のアドミラルズカップのメンバーが多数
乗り組んだ「アーカン・ベイ」。「スイング」
の後塵を拝しているかのように見えたが、最
終ロング・オフショアを残して点差は3.125
に過ぎなかった。



② 歴戦の雄「海太郎」。チームワークの良さは
抜群だった。



③ 3/4トンワールド4位の勢いで乗り込んできた
「アフロディーデ」。抜群の走りに見えた
が意外にもインショア・レースでは大型艇に
喰い込むことはできなかった。総合3位。

④ 第1レースのスピン・ラン。スリーバー(355)、
ダンディ・ライオン(3887)、リップルIII(3306)、
シエスタ(3803)、ダイヤモンド(3705)の各
艇。

⑤ ショート・オフショアのスタート直後。左よりシエ
スタ、カラス、スイング、アーカン・ベイ。





9日10時スタートのショート・オフショア(約120マイル)となった。風向60°, 18ノットの風の中, ウェザーマークを廻った艇団は江の島マークへとクローズ・リーチで向う。風は徐々に落ちたが, トップの“摩利支天”は江の島マークを11時05分台に回航, 平均10ノットという快速ぶりを発揮し, 2番手の“スイング”に15分という差をつけて大島へ向った。

この後風はさらに東にまわり, 風速は6ノットまで落ちた。

大島東側の風の弱い海域をどう避けるかが第1のポイント。大島か神子元へのランニングのレグを潮へ艇速を考えて, どうジャイブを入れていくかが第2のポイントとなったようである。

トップを航く“摩利支天”は神子元島回航後, 風が北東に戻ったた

①開会式・大橋見副会長あいさつ



親睦パーティであいさつする久野三浦市長(左)・並木実行委員長(中)・今岡レース委員長(右)

日本 CUP OFFSHORE SERIES 1989 艇別成績表

SAIL	艇名	オーナー名		TYPE	CL	Rft	T.C.F.	第1レース		第2レース		第3レース	
								順位	得点	順位	得点	順位	得点
3553	SWING	鈴木	重行	FARR44	I	34.42	0.7767	1	35.25	2	34.00	1	52.88
4033	ARECAN BAY	後藤	裕	FARR40	II	30.55	0.7427	2	34.00	1	35.25	2	51.00
3373	APHRODITE	菅野	道	FAR3/4	N	24.55	0.6855	6	30.00	7	29.00	6	45.00
3800	カラス	斜森	保雄	TAK40	II	30.94	0.7462	4	32.00	5	31.00	5	46.50
3705	DIAMOND	杉山	直行	YOK30R	N	23.30	0.6727	8	28.00	11	25.00	12	36.00
3290	海太朗 IV	千葉	育夫	FAR-40	II	30.52	0.7424	3	33.00	6	30.00	7	43.50
3306	RIPPLE III	碓	俊弘	YOK30R	N	23.09	0.6705	11	25.00	4	32.00	4	48.00
3695	LIBERTE EXPRESS	川村	安正	FARR40	II	30.44	0.7417	7	29.00	9	27.00	18	27.00
3606	BOY	山田	隆	FARR40	II	30.68	0.7439	DNC	1.00	8	28.00	9	40.50
3215	DONKY V	土井	収二	FARR43	I	33.55	0.7692	10	26.00	12	24.00	10	39.00
1088	INDEPENDENCE V	平松	栄一	YOK30R	N	23.09	0.6705	15	21.00	10	26.00	23	19.50
3887	DANDE LION	望月	誠	TAK 40	II	30.39	0.7413	5	31.00	19	17.00	11	37.50
2333	TOGO X	山田	東吾	TAK-44	I	35.09	0.7824	16	20.00	13	23.00	3	49.50
4147	CHAR CHAN	吉田	信明	TAK3/4	N	24.66	0.6866	23	13.00	17	19.00	14	33.00
3561	CAETLA	沼田	尚文	X-3/4	N	24.59	0.6859	18	18.00	24	12.00	13	34.50
3803	SIESTA	川口	正敏	YOK-40	II	31.04	0.7471	PMS	2.00	18	18.00	8	42.00
3002	SYLPHIDES III	蒲谷	和行	YOK-32	V	22.90	0.6685	19	17.00	PMS	4.00	17	28.50
3965	AMATORA	佐々木	義隆	BRI-40	II	30.55	0.7427	21	15.00	3	33.00	22	21.00
3771	EXADOR	小林	正和	FAR 40	II	30.09	0.7385	9	27.00	14	22.00	20	24.00
3018	DONKY-IMPULSE	内藤	恒夫	X-3/4	N	24.62	0.6862	22	14.00	22	14.00	21	22.50
3838	CORRENTE NERA	高尾	和秀	X 3/4	N	24.54	0.6854	17	19.00	28	8.00	16	30.00
355	SLEEPER	武部	喜一	N/M 42	II	32.64	0.7613	12	24.00	20	16.00	19	25.50
3544	BLUE NOTE	五十井	進	ITO-41	II	31.06	0.7473	13	23.00	21	15.00	15	31.50
3510	TRACER	三宅	智久	TAK31F	V	22.08	0.6599	26	10.00	23	13.00	27	12.00
3001	HALF TIME	田沼	英明	YOK-35	N	25.90	0.6989	20	16.00	15	21.00	31	6.00
3880	NINJYA	西田	隆太郎	DAV44	I	33.90	0.7722	14	22.00	16	20.00	28	10.50
4003	ANI II	井上	美悠紀	X-402	II	29.08	0.7293	27	9.00	27	9.00	24	18.00
2422	青葉	福田	義一	YOK-40	II	30.82	0.7452	24	12.00	29	7.00	25	15.00
3335	織姫	古川	保夫	FRE40	II	31.49	0.7512	28	8.00	26	10.00	26	13.50
3224	LUCKY LADY	稲葉	文則	TAK46	I	35.52	0.7860	29	7.00	25	11.00	29	9.00
3826	MARISHITEN	武田	勝彦	N/M70	I	70.00	1.0267	25	11.00	30	6.00	31	6.00
2112	FUJI III	藤本	達雄	FRE45	I	36.72	0.7960	30	6.00	31	5.00	30	7.50
4040	SHADOW	梅本	寛	STM31	V	22.17	0.6609	RET	2.00	DNC	1.00	DNC	1.50
3711	RACCOON	弘	義行	YAM30R	V	22.68	0.6662	DSQ	0.00	DNC	1.00	DNC	1.50
3414	OTSHOSAN	井上	一典	YOK32S	V	22.86	0.6681	DSQ	0.00	DNC	1.00	DNC	1.50

め、タックをくり返しながらの真上りのレグとなったが、後続艇はさらに北に振れた風のなか、ほぼポートタックのクローズホールド1本で城ヶ島へ走り込んだ。“摩利支天”フィニッシュ後、なんと11分で“スイング”がフィニッシュするという結果になった。

1位の“スイング”と2位の“アーカン・ベイ”の修正時間の差は20時間近く走って、わずか17秒。3位に“トーゴX”。中小型艇では4位に“リップルIII”，6位に“アフロディーテ”が入った。

●第4レース (インショア)

10月12日には第4、そして延期されていた第2レースが続けて行われることになり、コースはトライアングル+ソーセージのオリンピック・コース (13.6マイル)。

朝のうち残っていた低気圧の風

(20° 18ノット)でスタートした第4レースはすぐに10ノットまで風速は落ち、各艇は風のシフトと強い潮に悩まされることになった。このレースも当然のように1位“スイング”，2位“アーカン・ベイ”と定位置。3位には“リベルテ・エクスプレス”。特に大型艇有利となったレースで、“アフロディーテ”が5位に入ったにすぎず、9位までをクラスI、IIの艇が占めることになった。

●第2レース (インショア)

続いて行われた第2レースは、それまでとはやや展開の異なったレースとなった。Bクラスで最初のトライアングルをリードしたのは何と、“インディペンデンス”，“ダイヤモンド”，“リップルIII”の国産30ft軍団。かなり差をつけられた“アフロディーテ”も後半挽回したが、7位にとどまった。前のレースで

マークタッチのミスを犯した“リップル”は気合を入れ直した走りて4位。クラスAでは初めて“アーカン・ベイ”が“スイング”に土を付け“アマトラ”が3位に入る健闘を見せた。上位3艇の修正時間の差は21秒というものだった。

●第5レース (ロング・オフショア)

最終レース、ロング・オフショアは得点が2倍となる。ここまでリードしている“スイング”としてはこのレース“アーカン・ベイ”の次位なら優勝だが、2番以上離されることは許されないという状況であった。

コースは城ヶ島一江の島沖—網代崎沖—御蔵島 (時計まわり)—城ヶ島の約200マイル。北東の軽風に乗り各艇御蔵島までは順調に南下していったが、大島までの上りのレグは風も弱く、西へ流れる潮のため先行艇の船脚は止まり、初めて小型艇有利の展開となった。特に三宅島を通過するまでが大変だったようである。前半遅れていた“アフロディーテ”が先行艇をよく見て風のある所を走り、三宅をうまく岸ベタで通過し、このレース1位に輝いた。

注目の“スイング”は“アーカン・ベイ”を6秒差で抑えて7位に入り、見事な初優勝を決めた。2位“アーカン・ベイ”，3位にはロング・オフショアの得点が効いて“アフロディーテ”が入賞を果した。

全体的には“スイング”と“アーカン・ベイ”の安定した走りが目立ち、また最後に中小型艇が意地を見せてくれた、レベルの高い大会となった。

第4レース 順位	第5レース 順位	第4レース 得点	第5レース 得点	得点合計	順位	クラス別 順位
1	7	35.25	58.00	215.38	1	I-1
2	8	34.00	56.00	210.25	2	II-1
5	1	31.00	70.50	205.50	3	IV-1
4	9	32.00	54.00	195.50	4	II-2
10	3	26.00	66.00	181.00	5	IV-2
6	15	30.00	42.00	178.50	6	II-3
16	10	20.00	52.00	177.00	7	IV-3
3	16	33.00	40.00	156.00	8	II-4
12	6	24.00	60.00	153.50	9	II-5
8	18	28.00	36.00	153.00	10	I-2
21	2	15.00	68.00	149.50	11	IV-4
7	20	29.00	32.00	146.50	12	II-6
9	23	27.00	26.00	145.50	13	I-3
18	5	18.00	62.00	145.00	14	IV-5
15	11	21.00	50.00	135.50	15	IV-6
13	13	23.00	46.00	131.00	16	II-7
19	4	17.00	64.00	130.50	17	V-1
11	19	25.00	34.00	128.00	18	II-8
14	22	22.00	28.00	123.00	19	II-9
25	12	11.00	48.00	109.50	20	IV-7
22	17	14.00	38.00	109.00	21	IV-8
17	24	19.00	24.00	108.50	22	II-10
20	26	16.00	20.00	105.50	23	II-11
27	14	9.00	44.00	88.00	24	V-2
24	21	12.00	30.00	85.00	25	IV-9
23	28	13.00	16.00	81.50	26	I-4
26	25	10.00	22.00	68.00	27	II-12
28	27	8.00	18.00	60.00	28	II-13
29	30	7.00	12.00	50.50	29	II-14
30	29	6.00	14.00	47.00	30	I-5
31	32	5.00	8.00	36.00	31	I-6
32	31	4.00	10.00	32.50	32	I-7
DNC	DNC	1.00	2.00	7.50	33	V-3
DNC	DNC	1.00	2.00	5.50	34	V-4
DNC	DNC	1.00	2.00	5.50	34	V-4

城ヶ島ベースに勢揃いしたレース艇



ジャパンカップ第1レースの落水死亡事故について

新聞報道等で既報のように、ジャパンカップ初日の10月7日、第1レースに於て、不幸な落水・死亡事故が発生した。

死亡されたのは“オッシュヨサン”のクルー、五十嵐努君(21才)。落水地点は城ヶ島南西約3マイル、時刻は14時45分過ぎ。海況は北北東の風約15ノット、天候曇、波は高くはないが、台風の影響で沖からのうねりが入ってくるという状況であった。

事故の経過は次の通り。

(1)最終下マークにて、ポートタックで回航動作に入ろうとしていた“ラクーン”の内側に、“オッシュヨサン”がスターボードタックでオーバーラップした状態で、両艇は接触、“ラクーン”はハルのポートサイド(マスト前方)に損傷、“オッシュヨサン”もパルピットとスターボード側スタンションにダメージを受けた。

なお互いに出された抗議の結果“オッシュヨサン”はIYRR42.2(a)違反により失格。“ラクーン”も衝突回避努力が不十分(IYRR32.1)として失格となった。(2)衝突後“オッシュヨサン”では五十嵐君がバックステーに抗議旗を掲揚。(3)1~2分して“オッシュヨサン”は南方向へスターボードタックのランニングで走り始め、両艇は離れる。(4)メインシートのブロックの1個が外れ、これを修復。(5)ジャイブを行いブームが返った瞬間、五十嵐君が落水。事故当時ティラーを持っていた井上スキッパーの証言によれば、このとき五十嵐君は井上氏の真後ろに位置していた。なお、ライフジャケットは着用していなかった。(6)直ちにライフリングを投げ込み、近くにいたマークボートに大声で救助を求める。

(7)この時点で五十嵐君は水面ギリギリにうつぶせに浮かぶ。

(8)落水約3分後にマークボートが五十嵐君を引き上げ、人工呼吸等を施す。

(9)帰港後直ちに救急車で病院に運ばれたが、約1時間後、死亡が確認された。

(10)検視の結果「でき死」と判明。

第1レース帰港後のオッシュヨサン



五十嵐君の死を悼む



故五十嵐 努君

故五十嵐 努君の略歴

昭和43年1月20日生(21才)

住所 東京都世田谷区経堂3-21-27

身長 174cm 体重 74kg

事故当時 武蔵工業大学4年生・同大学体育会ヨット部副将・全日本学生外洋帆走連盟前副レース委員長

本年5月初旬、すでにOTSHOSANのクルーになっていた武工(ムサコウ)ヨット部同期生の紹介によりOTSHOSANチームの一員となる。すぐに練習及びレース活動に参加、6月の逗子マリーナヨットクラブレースの優勝メンバーとなったのを始め「'89日本海国際ヨットレース」ではナビゲーター、ヘルムス、トリマーと重要な役割をこなし、総合2位入賞に大きく貢献した。9月に行われた「第1回東京湾館山レース」ではメイントリマーとして活躍し総合優勝の原動力となった。本人も自分が優勝に役担った事に大きく満足して、12月東京ベイヒルトンホテルで行われる表彰式参列を楽しみにしていた。

大変素直で明るい性格で、誰にも

よく好かれ、特に女性にはよくもてた。武蔵工大付属中学でサッカー部に所属して以来のスポーツマンであり、長身でガッチリした体格の持ち主であった。

OTSHOSANの井上とは6ヶ月の付き合いであったが、「日本海レース」期間中及び回航の20日間を寝起きをともしたのを始め、短い期間に幾度となくレースに練習に寝食をともし非常に親密な仲間となり、本人も最近動作言葉遣いか艇長の井上に似ているなどと仲間から冷やかされ、井上のことを親分と呼んでいた。井上も将来を大変楽しみにしていた矢先の事故で悲痛に耐えない。

(OTSHOSANチーム)

在京理事会議事録

社団法人日本外洋帆走協会

1. 日時

平成元年9月25日(月) 18:30~21:00

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 14名

理事 11名

大儀見薫, 清水栄太郎, 久保和男, 並木茂士, 朝河清, 石井正行, 児玉萬平, 鈴木康之, 林賢之輔, 宮坂敬三, 渡辺修治

理事以外 3名

平松栄一(顧問会議長)

木村太郎(ニッポンカップ国際ヨット・マッチレース組織委員, 同事務局長)

小田切満寿雄(ニッポンカップ国際ヨット・マッチレース組織委員・葉山マリーナヨットクラブ会長)

4. 議題

- (1)ニッポンカップ国際ヨット・マッチレースの現状報告
- (2)I2M級ヨット・ワールドカップ・ヨコハマ(仮称)の主催問題
- (3)J. Cupの進行状況報告
- (4)鳥羽レース実施報告
- (5)ジャパングラムレース要項報告
- (6)NORC外洋レース規則の改正

議事

18:30, 大儀見副会長の司会により開会, 大儀見副会長が議長となり, 議事に入った。

議題(1)ニッポンカップ国際ヨット・マッチレースの現状報告について

大儀見議長から, ニッポンカップ・マッチレースについては, スポンサーである三洋証券の賞金レースとして本年から実施したいとの強い意向により, 同事務局長からの主催者であるNORCへの意向打診に対し, NORCは去る7月の第109回理事会での結論により, 賞金レースの本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との回答を文書で行った。これを受けて同事務局長は三洋証券と接渉をしたが, その経過, 結果にもとづき, NORCにお願いしたいことがある, との申し出があったので, 木村事務局長に発言してもらうこととした。その後質疑応答の後, 在京理事会としての態度をきめたいと思う, との説明があった。

木村事務局長から, 大要次の発言があった。

ニッポンカップの組織上のことで, ご了解をいただきたいことがある。まず, 山崎達光氏が会長をしている組織委員会がある。これは最高決定機関である。その下に機能的には二機関があり, 一つは競技委員会で, 競技を実施するのに必要な諸機能を持っており, 一つは財務委員会である。財務委員会は, 電通そのもので, (株)電通の営業行為として資金集めをしている。組織委員会としては, 電通から入ってきた大会運営費については把握しているが, 三洋証券と電通との間の金の流れはタッチしていない。ということ念頭において説明させていただきたい。

昨年, 大会終了後, 三洋証券土屋社長から, もう少しレースを活性化できないかとの意向があり, 賞金レースのアイデアが出された。これを受けて, 三洋証券と電通との間で営業上の交渉があり, その結果組織委員会に賞金レース問題が提案されてきた。組織委員会はNORCに諮り, NORCからは「時機尚早である。もう少し, 検討の必要がある」との回答をいただき, 組織委員会では, 山崎会長一任となった。山崎会長は, 「賞金レースは, 現組織では実施不可能である」の結論を出した。

組織委員会事務局は, 電通を通じて三洋証券に対し, ①賞金レースは, 現組織では実施不可能である。②賞金なしレースを実施する。③三洋証券は, スポンサーをおりていただく。のいずれかを選択していただきたい旨を連絡した。

三洋証券社長から, 山崎会長との面談を求めてきたが, この件は現在まで組織として対応してきた事項である等の理由から, 私(木村事務局長)が代りに会った。面談中, 土屋社長から, 賞金レースの実施を今年一年待てばNORCは, 来年は必ずOKするだろうかとの質問があり, 私はその保証はない旨返答した。面談の結論として同社長から「レースは, 賞金付きで実施してもらいたい。形はおまかせする」との意思表示があった。

この結果を山崎会長に報告, 山崎会長は, 「現組織では運営できない。本年は, ニッポンカップ組織委員会を通じての大会開催はしない」の結論を出した。

しかし, 一方で昨年までの実績をふまえ本年も開催に向けての現場の準備が進んでおり, レースを存続させたいという希望が葉山マリーナ・ヨットクラブにある。については, 本年賞金レースが開催できるようにするため, 次のことをNORCにお願いしたい。本年は, NORCは, 賞金レースの実態を把握し次回決定のための参考とするイレギュラー大会として扱ってもらえないか。現在までの経過からみて本年はNORCの主催はあり得ないので, 後援あるいはそれに類似した形で大会開催を見守ってもらえないか。

以上, 経過報告とNORCへのお願いについて説明したが, よろしくお願ひしたい。

大儀見議長から、葉山マリーナヨットクラブ小田切会長からもNORCへのお願いをしたいとの申し出があったので、発言してもらうこととしたい。との説明があった。

小田切氏から大要次の発言があった。

ニッポンカップレースの主催者の一員である葉山マリーナヨットクラブは、レース現場の運営を担当しどうやら自信もついてきたところで、多くの人々に喜んでもらえて、ありがたいと思っている。

本年は、賞金レースということで、葉山でも種々論議があり、皆さんに喜んでもらえれば良いということで賞金レースを受入れることとした。

NORCの協力を得て、本年のレースを実現させたいと思っており、よろしくお願ひしたい。

大儀見議長から、NORCとしては正式に回答している。三洋証券はどうしても賞金レースでやってゆきたいとのことである。この事態のなかで両者がたつような良い案を出してもらいたい。というのが、今のお二人の依頼の主旨と思う。質問にはいつてもらいたい。との発言があり、大要、次の質疑応答があった。

渡辺理事

ヨットレースは、オーナーが自分の意思で参加するものである。ニッポンカップが賞金レースでないというのとは、スポンサーの考えであり、誰のためのレースであるのか、参加するヨットマンの立場を全く無視されたような気がする。

木村氏

IORレースの場合はオーナーの意思が大きく、マッチレースは、まさにスキッパーのレースである。ニッポンカップは、ヨットに縁のない人、ヨットに関心を持つようとする人、高度のヨット技術を観たい人のために行う、エキシビションに似た性格のものであり、今回からの賞金レース化は他スポーツのプロ化の過程と同じである。間違った方向に進んでいるとは思われない。

石井理事

アマのプロ化が、他のスポーツで進んでおり、プロ・アマ混在の大会もかなりあるが、アマは賞金の対象にしないという一線が明確にされている。NORCには、この規定がないので、プロ・アマの区別を明確にして、賞金を獲得してプロになった者は、以後NORCのレースには参加できないことを骨子とした規定をルール委員会で作成中である。将来は、この規定を厳格に運用することでアマの立場は保持できると思うが、現在、NORCが賞金レースに参加するというには抵抗がある。

木村氏

アマチュアが、賞金をもらっても、それを受取らなければ、返却すれば、あるいは協会に委託すればアマの資格を保つことは可能である。日本に1レースぐらいは、プロの高度の技術を観せるレースがあってもいいのではないかと、思っている。

ちなみに、ワールド・マッチレース・コンファレンス

(WMC)のレースの中で賞金を付けているレースは、ワールドカップ最終戦、グレンディッヒカップ、バミューダカップ(今年から)、リバティカップ(来年から)等がある。

児玉理事、鈴木理事

賞金でなく、選手に講演等をさせて、その料金として、あるいは、ギャランティとして支払う形はとれないのか。

木村氏

「賞金〇千万円」をうたい文句にするのが最大のメリットであるとスポンサーは考えているので、そのようなことは、あり得ないと思う。

児玉理事

スポンサーが、主催者の意向を認めず、待ってもらえないということは、NORCのこのレースに対する主体性を無視しているとしか思えない。また、他のイベントについて圧力をかけてくるようなことは許されることではないと思う。

清水専務理事

現在の組織委員会では賞金レース実施は不可能であるから、組織委員会は解体し、レースはNORCに返ってくることとなる。

木村氏

実体としてレースは残るので、今年は見守って来年の判断のかてにしてもらいたい。

また、JYAには、NORCがすんでから話しをすることとしており、NORCと同じレベルでの協力をお願いしたいと考えている。

木村氏からの依頼に対しては、清水専務理事から、返答することとなった。

以上で、質疑応答は終了し、19:37、木村、小田切両氏は退席した。

大儀見議長から、今まで、レース主催者であるNORCとスポンサー三洋証券土屋社長と公式に話しをしたとがない。直接土屋社長と面談したら解決できると思う。面談の結果どうしても賞金レースということであれば、NORCが主催という形では、今年はできないので、その旨をWMCに報告するというにしたい、旨提案があり、了承された。

議題②12米級ヨット・ワールドカップ・ヨコハマ(仮称)の主催問題について

大儀見議長から、資料にもとずき大要次の説明があった。

デニス・コナーから、来年5～6月頃横浜で、日本チャレンジのヨット等4艇を使用して招待形式のマッチレースを開催したいという申し入れがあった。

当初、日本チャレンジにこの話があったときに、開催時期、ヨット借上げの条件がOKなら協力する。ただし、資金面、事業面、海面でのレース運営面をデニス・コナー・スポーツが担当するなら日本チャレンジとしては前向きに検討する。と回答していた。また、NORC

のお墨付きをいただきたいとの申し入れについては、NORCの所要機関に諮る必要があるが財政、及び海面での運営の責任については、組織上余力がないので期待できない。ただし許認可関係で官庁への申請については、検討の可能性がある旨非公式に回答していた。

このような経過の後、9月8日付文書で、デニス・コナー・スポーツの代理店の立場でJ・坂崎マーケティングからNORCに対し、このレースの主権を引き受けたいと申し入れがあり、先週デニス・コナーから文書で

- 1) NORCの名前を、許可申請等の名義人として使わせてもらいたい。
- 2) NORCで、海面のレース運営を引き受けてもらいたい。

との依頼があったが、「レースを運営してもらいたい」旨があるので、承諾するわけにはいかない。と考えている。

NORCが主催する必要性、NORCの運営余力、名義料等種々議論があったが、大儀見議長から、組織の余力からみてレース運営は引受けられない、レース海面の設定に疑義がある旨デニス・コナーあて返答することとした旨の提案があり、了承された。

議題(3)J・Cupの進行状況報告

宮坂理事から、本部主催レースであるJ・Cupは実行委員会ベースで進んでいる。実行委員長は並木理事、レース委員長は今岡理事である。現在のエントリー数は、35隻である旨の報告があった。

並木理事から大要次の報告があった。

本年から、開催地が三浦市に移り、地元の三浦市長始め市の関係者、また、東部漁港事務所等非常に協力して

いただいている。

J・Cup、鳥羽レース、および50Ftレースは3点セットで、サーフ90のプレイベントとされており、来年もイベントとなることは確実である。

ただ、鳥羽レースについては、フィニッシュの時期が多数の漁船が集まる三崎港での海の祭りと重なるが、しかし、時間があるので、調整の余地はあろう。

議題(4)鳥羽レース実施報告について

宮坂帆走委員長から、乗員3名について虚偽の申告をした艇があった。大きな問題であり、清水専務理事、帆走及びルール各委員長とて対策を協議した結果、レース委員長名で全体に勧告をする。という措置をとりたい旨の提案があり了承された。

議題(5)ジャパングラムレース要項報告

児玉理事から、資料にもとづき要項の提案があり、大要については了承されたが、レーティング、無線通信、個別艇スポンサーの斡旋の各項及び主催、共催、の英文を含めての表示方法等について、さらに担当においてつめることとされた。

議題(6)NORC外洋レース規則の改正

石井ルール委員長から、プロ・アマの規定に関連する事項の改正案について資料により説明があったが、審議は次回理事会に委ねることとされ、再提案されることとなった。

他に質疑意見等はなく、以上審議を終了し、21:00在京理事会を終了した。

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9月25日

議長 大義見 薫

NORC '89ニッポンカップ・マッチヨットレースの主権を降りる

ニッポンカップ賞金問題の経緯について

去る10月11日、石原会長を含む緊急総務委員会が持たれニッポンカップを賞金付きレースとして認めるべきか否かの問題の最終討議が行われました。その結果、準備担当グループによってなし崩し的に賞金レースへの道を歩んでいることに対し、NORCは現段階における賞金レースは認めるべきではないとの見地から、本年度のニッポンカップ主催団体を降りることに決定致しました。以下、これまでに至る経緯についてご報告申し上げます。

皆様もご承知のように、このニッポンカップ・マッチヨットレースは4年ほど前より木村太郎氏が中心になって企画し、NORCが主催運営するものとしてWMC(ワールド・マッチレース・コンファレンス)に申請し、WMCはとりあえずNORCの準加盟(プロビジョナル・メンバー)を認め、二年間(二回)のレース運営の実績を見た上で、正式加盟としたいとの決定を受けて実施されたものです。日本における具体的なレース運営については三洋証券をメイン・スポンサーとし、NORCのほか、葉山マリナー・ヨットクラブ及び日本ヨット協会を加えた共催の形を取り、かつ実質的な運営は

木村氏がメンバーでもある葉山マリナー・ヨットクラブを中心にして行うことが決まりました。同時にNORCも構成員として参加したニッポンカップ組織委員会(山崎達光会長、木村太郎事務局長、その他関連団体よりの委員によって構成)が結成され、この委員会がこのレースの全体の企画・運営に当たって来ました。

一昨年と昨年の二回のレースは、トップ・レベルの世界各国の選手の参加を得て、大きな成果をあげ、国際的に高い評価を得ることができました。この実績を踏まえて、WMCは昨年度の年次総会で、NORCの正式加盟を認め、本年度のレースは

WMCの公式レースの一つとして開催されることとなっていたものです。

本年度6月の組織委員会で、事務局より、本年度のレースはスポンサーの極めて強い要望により、我が国で初めての賞金付きレースとして話題性の高い大会にしたいとの提案がありました。この会議では、結論は出ず、各構成組織に持ち帰って賞金レースとして行われることについての可否を検討することとなり、NORCとしては、7月に定例の理事会において検討の結果、次の二つの理由で、今回の大会を賞金レースとすることは時期尚早であるとの見解が出されました。

第一は、あらゆるスポーツに商業化の波が押し寄せ、マスコミによって大衆化されていくことが時代の趨勢とは言え、ことヨットレースにあってはオーナーシップが根底にあり、賞金という概念をヨットマンに受け入れてもらうには、もっと深い議論をつくす必要があること。

第二は、現在のNORCの競技規則には、プロ・アマの規定がなく、レース規則の改定が必要であり、そのためには検討と決定に時間が必要であること。でありました。

しかしながら、その後においても、スポンサーや他の共催団体の賞金レース開催の希望は極めて強く、同事務局はNORCの最終的な了承を見越して、対外的に賞金レース実施を打ち出してしまっておりました。

9月25日にNORCの緊急在京理事會が開かれ、組織委員会の木村事務局長と葉山マリーナ・ヨットクラブの小田切会長とが出席し、スポンサーの三洋証券の立場は極めて強硬で「賞金を認めなければスポンサーを降る」ということであり、NORCとしては本年度のレースの主催団体の立場を降りて（後援などの形で）、賞金付きの本レースを見守ってもらえないだろうかとの「最終的」要請がありました。

また、一方では、「NORCを主催者とした形での組織委員会の維持

・存続は不可能となりましたので、本組織委員会を一旦解散することに相成りました」という文書が出されるなど、開催を目前に大変混乱した状況が生まれてしまいました。

なお、この間、WMCに対しては、組織委員会事務局より、葉山マリーナ・ヨットクラブを、NORCに代わって日本における主催団体としたなどの働きかけも行われ、国内の混乱は海外にまで及ぶ結果となりました。

NORCとしては、メイン・スポンサーである三洋証券との直接の対話（10月2日）を試みるなど、事態打開の可能性を求めて参りましたが、賞金レースの実施は既にスポンサーとの間で最終決定済み（9月20日の組織委員会事務局長と三洋証券との会議）との事態となっているという状況で、これ以上の混乱を避ける意味で、前段の緊急総務委員会を開催した結果、賞金レースを前提とした今年度のレース主催は取りやめることにし、WMCに対して、NORCは日本におけるWMCの正式加盟団体としての立場はまったく変わるものではないこと、今後の日本におけるマッチレースの健全な発展については本年度の経験を踏まえてWMCと協議の上、対処していきたいことなどを確認の上、本年度の「異常事態」について説明、了承を得ることで、当面の事態を收拾することに致しました。これによって、今年度は関連諸団体のいずれかによって本大会の主催運営がなされることになりました。

なお、WMCは、当然、従来通りNORCを日本におけるWMCの正式加盟団体として認知しており、本年度の大会が不要な混乱を避けて、成功裡におこなわれるよう協力してもらいたいこと、今後の大会運営については本大会のため来日した際、十分にNORCと検討したいことなどを表明しております。

NORCとしては、いかに時間が無いとはいえ、ヨットレースにおけるアマチュアリズム、オーナーシップの在り方について十分な議論を尽

くさないまま、賞金レースが実施されることを大変残念に思っており、この問題を含めて、次回からはこのような不要な混乱を二度と繰り返さず、更に一層充実した形でニッポンカップ・マッチレース・シリーズが行えるよう具体的な対応策をWMCともども検討していきたいと考えております。

この件につき会員諸氏のご意見をお待ちしております。

最後に、意見の相違はあるとは思いますが、本大会の実現に誠心誠意努力された全ての方々に感謝の意を表すると共に、NORCの今回の決定によって心ならずもご迷惑をおかけする方々に心からお詫び申し上げます。

Japan Guam Yacht Race に関するお知らせ

◎10月5日に Guam MYC のジョージ・ジャンセン氏と協議の上、以下の理由により Japan Guam Y. R. の本年度の開催は困難との見解に至りました。

1. 現在、旧クラブハウスも取り払われ、新クラブハウスの基礎工事を12月より始める。従って受け入れのファシリティが無いこと。
2. 上記工事を為、ボランティア活動が必要とされ、コミティ要員のやり繰りがつかないこと。
3. 停泊ブイはコンクリートブロックが15あるが、それを設置する工事業者がいらないこと。

◎関係各位にはご協力いただき、誠に申し訳ありませんでしたが、MYCのボードコミティの正式な返事を待って、来年の開催に向けて準備いたしたく、本年度についてはキャンセルとしたいと思えます。

J.G.Y.R. 担当理事 児玉萬平

投稿—ロングレースの無線について—

〈鈴木委員長に再反論〉

私の提言を本誌にとりあげていただき有難うございます。

先月号で、通信委員長鈴木氏から早速反対のご意見をいただきましたので、本誌の求めに応じ、これに再反論いたしたいと思ひます。

鈴木氏の反論はロングオフショアレースにおいてNORCの短波無線<J3EのSSB>を義務搭載させるべきであるという従来からの考え方をいささかも変える必要はない、ということのようですが、この考え方を会員にさらに理解してもらうにはいささか説得力に欠ける内容だと思ひます。

私は8月号に本誌上で議論が起ることを期待して次ぎのように投稿、提言をしました。

「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をもっと考える」——。

また、八丈レースや小笠原レースなどロングレースが沈滞している大きな理由に、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こと、そしてその設置義務のJ3EのSSBが(会員艇の間で)評判が悪いと述べました。

これに対して鈴木氏は『(短波無線設置義務があるのでロングオフショア)レースに出ない、出られないというのは詭弁である』と反論されました。

氏はその理由の一つに、レース運営サイドの社会的責任をあげています。私とて社会的責任は大切だと考えています。ただ、ここで問題にしたいのは、従来からレースの無線の

議論は運営サイドの無線への依存(艇の位置把握など)と艇のサイドでの無線への依存(安全・非常通信)がゴチャゴチャに議論されて来たことです。NORC所属艇にもVHFやEPIRBの搭載が認可された現在、この辺でそれらを分離議論するようにしないと混乱を招きます。私は電波の到達距離からVHFがJ3Eの(短波)SSBにとって代わられると論じた覚えはありません。鈴木氏はJ3EのSSBの問題を敢えて避けほかの問題にすり替えようとなさっています。

また、鈴木氏が『(短波無線設置義務があるので)レースに出ない、出られないというのは詭弁である』と断ずるもう一つの論拠にメルボルン大阪レースでは乗員がたった2人なのにも拘らず、全艇が努力してJ3EのSSBを搭載したことを挙げ、氏の意見の補強材料にしておられます。

私はここに1つの反証を挙げたいと思ひます。

それはKAZI本年5月号358頁に掲載された『無線の規則っておかしいんじゃない?』と題した<シャングリラIII>の丹羽氏がお書きになった文章です。一読していただければ判りますが、この文章はNORCの無線政策に対する強烈な批判の文章です。

丹羽氏はこの文章の中で、EPIRBと私たちが今論じているNORCのJ3Eの短波SSBについての意見をのべておられます。今回は私はあえてEPIRBには触れません。

丹羽氏は<ベンガルII>のってご夫妻でメルボルン大阪レースに出場されました。その時の経験から『日本のヨットに搭載が許されている(NORCのJ3E)SSBは出力が弱くてまったく使用に耐えない』『日本艇の多くは少し離れてしまうと交信不能で、リレーによる助けを得なくては通信ができないとい

う有様であった』とのべておられます。また、沖縄レースに出場なさった経験では、『日本で現在使っている(NORCのJ3E)SSBは、全く名目だけのものであって、目で見える距離の範囲でしか使えなかった』と述べておられます。

これが、鈴木氏が『詭弁』と断じ全艇が搭載した無線の実態の断面なのです。

搭載した艇の心が休まるはずはありません。搭載しなければレースに出られないという規則(搭載義務)にしばられて搭載したに過ぎないからです。NORCが義務搭載政策を実施してから15年以上の日々が過ぎた現在、そろそろ会員の意見を聞いて見なおしを検討したらどうだろう、というのが私の意見なのです。そして、その見なおしも廃止ではなく、ゆるめたらどうだろう、という穏やかな提案なのです。

つい先頃行われたハワイ広島レースでもNORCのJ3E(短波)SSBが有効に働かなかったと本誌9月号で内海支部の津田氏が報告しています。

津田氏は<マリン短波>という呼び方をしていますが、これがまさしく今論じている<J3EのSSB>なのです。

鈴木氏はこの<J3EのSSB>が(会員艇の間で)評判が悪いというのをお認めになりたくないからなのでしょうが、私が<NORC所属艇が特定の相手方との間で運用が許されている電波形式J3Eの短波SSB無線>を省略して単に<J3EのSSB>と表現したのをわざわざとりあげ、それでは『H3Eはよいと解釈できる』などと揶揄されています。

私の8月号の文章全体を読いただければ、私が短波そのものやSSBのことや電波形式の良し悪しを論じているのではないことは誰の目にも明らかです。

私はクルーザー界に新規参入者がどんどん増えているにも拘らず、NORCがそれらを吸収し得ず、八丈島レースや小笠原レースのようなロ

ングレースが沈滞気味なことは何かおかしい現象だと思っているのです。そして本部が行っているこれらのロングレースを活発化する方策としていくつかの提言をまとめてみました。私は無線がロングレースの大きなネックの一つになっているのではないかと考えているのです。この考えを鈴木氏は『トンチンカンな考え』と言われますが私はちっともトンチンカンではなく、相当数の人々に支持される考えだと思っています。NORCの短波無線<J3EのSSB>はいままで義務設置の一本槍で来ましたが、このへんで義務設置を設置推奨に切り換えた方が実情に合い、ロングレースの活発化に繋がるのではないかと考え提言の一つに挙げているのです。

鈴木氏は<J3EのSSB>という表現がロングレースで義務搭載になっている<NORC所属艇が特定の相手方との間で運用が許されている電波形式J3Eの短波SSB無線>の省略形だということは百も承知なのです。

なぜなら、本部・通信委員会が開局を全面支援したオークランド博多レースの公式文書でもアマチュア無線の短波と区別するためにNORCの短波を<J3EのSSB>とだけで表現していますし、私が関係した前回のグアムレースでも私たちが鈴

木氏とNORC清水専務を混じえて作製した公式文書の中でもNORCの短波をアマチュア短波無線と区別するために<J3EのSSB>とだけで表現しているのです。

それなのにも拘らず、クルーザー界の無線のリーダーたる鈴木氏が本筋を離れ、たかだか<J3EのSSB>という言葉の端を取り上げ抑鬱なざる遣り方に私は胸を突かれる思いがするのです。

鈴木氏は本部の無線専門部会の委員長であり、本職の専門家であり、私は街の一介の歯科医師です。無線についてはいわば横綱と幕下です。本筋を議論するのではなく、言葉の端々を捕えられての技術論にされたのでは敵うわけはありません。

また鈴木氏は前回のグアムレースで『アルゴスに使用した費用で短波無線を購入しておけば今年も参加する艇はそのまま利用出来たでしょう』と述べられていますが、これも我田引水もいいとこで、グアムレース参加各艇のアルゴス分担金は電池代プラス2万円の計10万円てしかなく運営費はすべて寄付でまかなわれていることは、皆さんよくご存じのはずです。寄付金で短波無線機を購入して参加各艇に配ったらよかったというご意見なのでしょうか。NORCの歴史でもそんなことをした例は見当たらないはずです。

ちなみに今年はアルゴスの準備を早く始めたために一艇あたり28万5千円の経費で賄うことが出来る予定です。工夫次第でこの経費はまだまだ安くなるはずで、今年の一艇あたりのアルゴス分担金は5万円にとどまると予想されています。

私たちはいろいろな可能性にトライしてクラブの会員が広く帆走を楽しめるように会が運営されることを願っています。

横綱は横綱らしく相撲をとってもらいたいと願っています。いまは少なくとも会員からの声を耳を長くして待っている時だと思えます。是非「聞く耳」を持って下さい。そしてそれによっては「検討しましょうか」という寛容さを見せて下さい。

本会のような趣味の会では会員はなかなか発言しないものです。ほとんどの会員は意見があってもリーダーにまかせて言わないのが通例です。リーダーの方針が良かったかどうかはやがて歴史が証明することを知っているからです。会員が黙っているからといってリーダーの方針が大方の賛同をえていると錯覚しないでください。

NORCの規則も会員が決めるものです。この問題について更に会員諸氏の賛否のご意見が本誌にあがることを期待します。

高田尚之<ボリスIII>

逗子マリーナカップ ヨットレース実施要項

- ①開催日；1989年11月23日（木）
- ②主催；NORC 逗子フリート・逗子マリーナヨットクラブ
- ③大会会長；並木茂士
（NORC関東支部長）
- ④レース委員長；小沢美弘（NORC 関東支部）・副委員長；三宅直晴
- ⑤主幹；逗子マリーナカップ実行委員会一実行委員長；三宅直晴（逗子マリーナヨットクラブ）
実行委員；青山恒昌・別部尚司・浅野英武・藤沢武司
事務局長；横山忠弘・事務局委員；河目清和・岡崎利貴男

- ・横山忠司・脇本豊・梶恒義
- ⑥協賛—逗子マリーナ（株）エスエルビー・他各社
- ⑦支援—逗子市
- ⑧協力—株式会社朝日海洋・シーボニア事業所
- ⑨コース—相模湾ポイントレース（簡易オリンピックコース）
- ⑩適用規則—国際ヨット競技規則（1985～1988年）及び帆走指示書を適用する。レースの目的は、帆走の練習と親睦にあり、オーナー及び乗員の良識に基づくものとする。
- ⑪参加資格—アマチュアヨット愛好者とする。（クルーザー）
- ⑫参加費用—一艇 ¥8,000

- 但し逗子マリーナ所属艇は一艇 ¥5,000
- ⑬参加申込—所定の参加申込書に必要事項を記入し、参加費用をそえて11月15日（水）までにお申込下さい。
- ⑭艇長会議—参加艇のスキッパーは必ず出席して下さい。一'89年11月18日（土）17:30～18:30—逗子マリーナ事務所棟2F
- ⑮申込—逗子マリーナヨット事務所
お問い合わせ—逗子市小坪5-419-2；
（株）エスエルビー・ハーバー事務所内—Tel 0467-23-2111；担当—横山・岡崎★レース当日 Tel 0467-24-1000
（ハーバー事務所）

近畿北陸支部 1989NORCポイントレース成績表

【1回戦】 '89/06/11 NE 2~4m/sec

クラス	Sail#	Yacht Name	Type	T.C.F	持点	着順	時間	修正秒	クラス順	得点	合計点	順位
II	3448	HYOTTOKO IV	FARR-30	0.7258	0.00	③	1:10:51	3,085.4	②	2.00	2.00	②
II	3808	NOSIDE	FARR-30	0.7280	0.00	②	1:10:37	3,084.5	①	3.25	3.25	①
III	4022	SNOBBY CONNCTION	YAM-26S	0.6878	0.00	⑥	1:20:08	3,306.9	③	1.00	1.00	③
IV	3752	CREEK V	TAK-1/8	0.6664	0.00	④	1:17:26	3,096.1	②	6.00	6.00	②
IV	3950	POISSON ROUGE	TAK-1/8	0.6674	0.00	①	1:10:02	2,804.4	①	7.25	7.25	①
IV	3506	TWIN CAM	KAN-23	0.6674	0.00	⑤	1:19:14	3,172.8	③	5.00	5.00	③
IV	3724	ESPERANZA II	TAK-1/8	0.6660	0.00	⑧	1:21:27	3,254.7	⑤	3.00	3.00	⑤
V	3956	MARIE	YAM-21C	0.6606	0.00	⑦	1:21:06	3,214.5	④	4.00	4.00	④
V	3856	Petit TAKO	YAM-21S	0.6612	0.00	⑨	1:34:49	3,761.6	⑥	2.00	2.00	⑥
V	3893	TAKO Spirits	YAM-21C	0.6606	0.00		D: N: F			1.00	1.00	⑦

【2回戦】 '89/06/11 N 4~5m/sec

クラス	Sail#	Yacht Name	Type	T.C.F	持点	着順	時間	修正秒	クラス順	得点	合計点	順位
II	3448	HYOTTOKO IV	FARR-30	0.7258	2.00	③	1:12: 6	3,139.8	③	1.00	3.00	②
II	3808	NOSIDE	FARR-30	0.7280	3.25	①	1: 2:11	2,716.2	①	3.25	6.50	①
III	4022	SNOBBY CONNCTION	YAM-26S	0.6878	1.00	④	1:13:25	3,029.8	②	2.00	3.00	②
IV	3752	CREEK V	TAK-1/8	0.6664	6.00	⑤	1:14:24	2,974.8	②	6.00	12.00	②
IV	3950	POISSON ROUGE	TAK-1/8	0.6674	7.25	②	1: 9:35	2,786.4	①	7.25	14.50	①
IV	3506	TWIN CAM	KAN-23	0.6674	5.00	⑦	1:19:26	3,180.8	④	4.00	9.00	③
IV	3724	ESPERANZA II	TAK-1/8	0.6660	3.00	⑥	1:15:51	3,031.0	③	5.00	8.00	④
V	3956	MARIE	YAM-21C	0.6606	4.00	⑧	1:22:50	3,283.2	⑤	3.00	7.00	⑤
V	3856	Petit TAKO	YAM-21S	0.6612	2.00	⑩	1:53:45	4,512.7	⑦	1.00	3.00	⑥
V	3893	TAKO Spirits	YAM-21C	0.6606	1.00	⑨	1:36:36	3,828.8	⑥	2.00	3.00	⑥

【3回戦】 '89/07/09 S 2~3m/sec

クラス	Sail#	Yacht Name	Type	T.C.F	持点	着順	時間	修正秒	クラス順	得点	合計点	順位
I	1195	FRONT RUNNER	X-3/4	0.7553	0.00	①	1: 5:37	2,973.6	②	3.00	3.00	②
II	3808	NOSIDE	FARR-30	0.7280	6.50	②	1: 7:41	2,956.4	①	4.25	10.75	①
II	3678	安清丸	YAM-R30	0.7343	0.00	③	1:14:32	3,283.8	③	2.00	2.00	⑤
II	330	PURPOSE VIII	YAM-25MLS	0.7016	0.00	⑤	1:19:30	3,346.6	④	1.00	1.00	⑥
IV	3752	CREEK V	TAK-1/8	0.6664	12.00	④	1:17: 0	3,078.8	①	2.25	14.25	②
V	3956	MARIE	YAM-21C	0.6606	7.00	⑥	1:24:58	3,367.7	②	1.00	8.00	④

つづく

ICOM

高品質がテーマです。

そのとき、連絡したい。

船舶用無線電話装置



船舶用国際VHF/FM無線電話装置

IC-M80

郵政省認定機種 認定番号VC85ED09

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

船舶用HF帯SSB無線電話装置

IC-M700J

郵政省型式検定合格機 検定番号S86004

検定合格年月日 昭和61年11月14日

型式名 SS2ED2/23-50J3E・12.5H3E48-1



400MHz帯小型船舶用無線電話装置

IC-M30

郵政省型式検定合格機 検定番号 F 87005

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 F 87041

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 大阪市平野区加美東1丁目8-35) OS係まで。

JARA

【4回戦】 '89/07/09 S 3~4m/sec

クラス	Sail#	Yacht Name	Type	T.C.F	持点	着順	時間	修正秒	クラス順	得点	合計点	順位
I	1195	FRONT RUNNER	X-3/4	0.7553	3.00	①	1:13:36	3,335.4	①	4.25	7.25	②
II	3808	NOSIDE	FARR-30	0.7280	10.75	②	1:16:27	3,339.3	②	3.00	13.75	①
II	3678	安清丸	YAM-R30	0.7343	2.00	③	1:20:37	3,551.8	③	2.00	4.00	③
II	330	PURPOSE VII	YAM-25MLS	0.7016	1.00	⑤	1:31:16	3,842.0	④	1.00	2.00	⑥
IV	3752	CREEK V	TAK-1/8	0.6664	14.25	④	1:25:51	3,432.6	①	2.25	16.50	①
V	3956	MARIE	YAM-21C	0.6606	8.00	⑥	1:34:9	3,731.7	②	1.00	9.00	③

【5回戦】 '89/09/10 NE 2~3m/sec

クラス	Sail#	Yacht Name	Type	T.C.F	持点	着順	時間	修正秒	クラス順	得点	合計点	順位
I	1195	FRONT RUNNER	X-3/4	0.7553	7.25	②	1:11:54	3,258.4	②	6.00	13.25	②
I	3947	あうん	FIR-35.5	0.7650	0.00	⑬	1:29:14	4,095.8	⑦	1.00	1.00	⑩
II	3808	NOSIDE	FARR-30	0.7280	13.75	①	1:6:17	2,895.3	①	7.25	21.00	①
II	330	PURPOSE VII	YAM-25MLS	0.7016	2.00	⑩	1:22:2	3,453.3	④	4.00	6.00	③
II	315	PURPOSE 7	TAK-26	0.6959	0.00	⑧	1:21:1	3,382.8	③	5.00	5.00	④
III	338	STARDUST	YAM-23 II	0.6662	0.00	⑭	1:35:8	3,802.7	⑤	3.00	3.00	⑥
III	3971	MICHIKO	YAM-23 II	0.6662	0.00	⑮	1:37:30	3,897.3	⑥	2.00	2.00	⑨
II	3678	安清丸	YAM-R30	0.7343	4.00						4.00	⑤
II	3448	HYOTTOKO IV	FARR-30	0.7258	3.00						3.00	⑥
III	4022	SNOBBY CONNCTION	YAM-26S	0.6878	3.00						3.00	⑥
IV	4155	DOOBIE	TAK-1/8	0.6694	0.00	③	1:13:25	2,948.7	①	8.25	8.25	⑤
IV	3752	CREEK V	TAK-1/8	0.6664	16.50	⑤	1:17:26	3,096.1	③	6.00	22.50	①
IV	3324	CREEK	KAN-23	0.6694	0.00	⑦	1:20:34	3,235.9	⑤	4.00	4.00	⑧
IV	3300	AKVAVIT	TAK-1/8	0.6685	0.00	⑨	1:21:28	3,267.6	⑥	3.00	3.00	⑨
IV	3370	MIX MAX	KAN-23	0.6676	0.00	⑥	1:19:45	3,194.5	④	5.00	5.00	⑦
IV	3950	POISSON ROUGE	TAK-1/8	0.6674	14.50	④	1:17:7	3,088.1	②	7.00	21.50	②
V	3956	MARIE	YAM-21C	0.6606	9.00	⑫	1:28:51	3,521.7	⑧	1.00	10.00	③
V	3925	LADY CAT	YAM-21S	0.6612	0.00	⑪	1:28:23	3,506.3	⑦	2.00	2.00	⑫
IV	3506	TWIN CAN	KAN-23	0.6674	9.00						9.00	④
IV	3724	ESPERANZA II	TAK-1/8	0.6660	8.00						8.00	⑥
V	3856	Petit TAKO	YAM-21S	0.6612	3.00						3.00	⑨
V	3893	TAKO Spirits	YAM-21C	0.6606	3.00						3.00	⑨

【6回戦】 '89/09/10 NE 3~4m/sec

クラス	Sail#	Yacht Name	Type	T.C.F	持点	着順	時間	修正秒	クラス順	得点	合計点	順位
I	1195	FRONT RUNNER	X-3/4	0.7553	13.25	①	1:16:46	3,478.9	①	7.25	20.50	②
I	3947	あうん	FIR-35.5	0.7650	1.00	⑩	1:29:17	4,098.1	⑦	1.00	2.00	⑩
II	3808	NOSIDE	FARR-30	0.7280	21.00	⑤	1:21:40	3,567.2	②	6.00	27.00	①
II	330	PURPOSE VII	YAM-25MLS	0.7016	6.00	⑧	1:25:14	3,588.0	③	5.00	11.00	③
II	315	PURPOSE 7	TAK-26	0.6959	5.00	⑪	1:30:16	3,769.0	④	4.00	9.00	④
III	338	STARDUST	YAM-23 II	0.6662	3.00	⑬	1:35:30	3,817.3	⑤	3.00	6.00	⑤
III	3971	MICHIKO	YAM-23 II	0.6662	2.00	⑭	1:37:19	3,889.9	⑥	2.00	4.00	⑥
II	3678	安清丸	YAM-R30	0.7343	4.00						4.00	⑥
II	3448	HYOTTOKO IV	FARR-30	0.7258	3.00						3.00	⑧
III	4022	SNOBBY CONNCTION	YAM-26S	0.6878	3.00						3.00	⑧
IV	4155	DOOBIE	TAK-1/8	0.6694	8.25	②	1:18:52	3,167.6	①	8.25	16.50	③
IV	3752	CREEK V	TAK-1/8	0.6664	22.50	③	1:20:11	3,206.1	②	7.00	29.50	①
IV	3324	CREEK	KAN-23	0.6694	4.00	⑦	1:23:35	3,357.0	⑤	4.00	8.00	⑦
IV	3300	AKVAVIT	TAK-1/8	0.6685	3.00	⑨	1:25:34	3,432.1	⑥	3.00	6.00	⑨
IV	3370	MIX MAX	KAN-23	0.6676	5.00	⑥	1:22:2	3,285.9	④	5.00	10.00	⑤
IV	3950	POISSON ROUGE	TAK-1/8	0.6674	21.50	④	1:21:40	3,270.3	③	6.00	27.50	②
V	3956	MARIE	YAM-21C	0.6606	10.00	⑫	1:35:11	3,772.7	⑦	2.00	12.00	④
V	3925	LADY CAT	YAM-21S	0.6612	2.00	⑮	1:41:13	4,015.5	⑧	1.00	3.00	⑩
IV	3506	TWIN CAN	KAN-23	0.6674	9.00						9.00	⑥
IV	3724	ESPERANZA II	TAK-1/8	0.6660	8.00						8.00	⑦
V	3856	Petit TAKO	YAM-21S	0.6612	3.00						3.00	⑩
V	3893	TAKO Spirits	YAM-21C	0.6606	3.00						3.00	⑩

J24“ウインドセーラー”，最後の風に泣く！

第25回大阪湾横断レース

去る9月17日(日)、恒例の第25回大阪湾横断レースが開催されました。

このレースは昨年から9月開催となりましたが、今回レース実施要項を検討する段階でもっとレースを楽しめる企画はないものかということから、このレースの呼び物前夜祭を盛大にしようと決まり、神戸海洋博物館のメインホールでのパーティを開催することになりました。

前夜祭も今までとはイメージを変え、講演会を含むセミフォーマルなものにしました。それと同時に、大儀見副会長が須磨沖を通過予定であるとの情報を入手、無理をお願いしたところ、快く寄港して頂き、素晴らしい講演と共にそのお人柄が参加者全員に感銘を与え、大いに盛り上がりました。

さて、明けて17日午前6時、早朝スタートとなったレースは50フィートオーバー2艇、1トン1艇、3/4トン3艇を含む26艇の参加をみて、定刻午前6時、順風下須磨ヨットハーバー沖をスタートしました。良い風の中、各艇は順調に距離を伸ばし、そのままレース終了かと思わせましたがそこは大阪湾、フィニッシュラインの淡輪ヨットハーバー沖を目の前にして風が落ち、潮との戦いが始まりました。

各艇苦闘する中、“波切大王”はそのセールパワーに物を言わせ、午

前9時48分8秒、2番手に39分12秒の大差をつけてファーストフィニッシュ、修正1位をもぎ取り堂々完全優勝をなし遂げました。しかし、ここで特筆すべきは“ウインドセーラー”，最小艇のJ24を駆って驚異の4着、優勝の期待を持たせましたが、やはりフィニッシュ近くの風は痛く、修正2位に終わりました。

今回、“波切大王”に尽きるレー

スでしたが、一時風に遭ったものの全般に風に恵まれ、出走全艇がフィニッシュできました。天気も良く、各艇気持ちのいいセーリングだったのではないかと思います。

最後に、近年にない多数の参加艇があり、無事レースが実施出来たことは、関係各位の御協力の賜物だと誌面を借りて感謝いたします。

内海支部 須磨フリート 岡田真一



修正2位に輝いたJ24“ウインドセーラー”



スタート直後。右端に修正3位・“サムシング”

第25回大阪湾横断レース成績一覧表

平成元年9月17日午前6時スタート

順位	艇名	クラス	セー No.	艇長名	到着時刻	所要時間	修正時間	Rm
1	波切大王	FAR53	3030	大儀見 薫	9時48分08秒	13688 秒	4073秒	12.90
2	ウインドセーラー	J 24	2864	己斐 健一	10時34分53秒	16493 秒	4656秒	6.45
3	サムシング	YA30S2	2951	岡田 正弘	10時33分28秒	16408 秒	4833秒	6.95
4	ザンフリー2	DUB30	2852	司宮 涼	10時40分14秒	16814 秒	5163秒	6.80
5	ベロープ2	YA 30R	3607	植松 由量	10時42分35秒	16955 秒	5355秒	6.90
6	朝風	NIC30	3455	伊藤 耕磁	10時53分55秒	17635 秒	5958秒	6.75
7	ブルーサンシャイン	YOK33	3852	皆川 秀夫	10時52分39秒	17559 秒	6313秒	7.65
8	ハマジャック	J 29	69111	飯塚 正人	10時50分14秒	17414 秒	6338秒	8.05
9	120 MO	ADM54	3861	飯田 義輝	10時27分20秒	16040 秒	6425秒	12.90
10	オーラム5	YOK30C	4034	河村 公逸	11時02分31秒	18151 秒	6526秒	6.85
11	アップウインド	J 24	2863	浜田 紀雄	11時07分56秒	18476 秒	6639秒	6.45
12	スノーマン	J 24	2899	池田 隆	11時11分24秒	18684 秒	6847秒	6.45
13	フェアリー	YOK30C	3721	福尾 寿高	11時10分38秒	18638 秒	7013秒	6.85
14	翔赤兎	YOK36	2606	後藤 憲治	11時05分24秒	18324 秒	7389秒	8.40
15	サチ	YA 34R	3279	福原 幸洋	11時12分50秒	18770 秒	7545秒	7.70
16	甲龍8	YOK30C	1203	山野 雅彦	11時22分07秒	19327 秒	7702秒	6.85
17	スイングブル	DEH28	3221	美藤 裕志	11時29分24秒	19764 秒	7727秒	6.10
18	アカウペン	YOK28	4070	小野寺信二	11時36分03秒	20163 秒	8126秒	6.10
19	ブルメリア	EDV30	3499	永信 修二	11時35分41秒	20141 秒	8616秒	7.05
20	カウベル	J 24	2689	三浦克比古	11時43分52秒	20632 秒	8795秒	6.45
21	エスプラント	YA 26S	4053	宮武 清寛	11時58分58秒	21538 秒	9188秒	5.60
22	ボリス	YA 33	3155	門田 久志	11時43分22秒	20602 秒	9196秒	7.30
23	ザンライ	L1826		片岡真太郎	12時33分12秒	23592 秒	11242秒	5.60
24	ベシック	YA 26C		前田 耕治	12時46分30秒	24390 秒	11973秒	5.50
25	メリアナモナ	YA 26C		長沢 征憲	12時47分44秒	24464 秒	12047秒	5.50
		X 79	3853	畑 昭夫	DNC			7.20
参加艇数26艇								以上



大儀見副会長を囲んでの前夜祭

“エクサドア”、ビッグボートレースを制す！

Tクラスは“酒雪”が優勝



左から“スーパーサンバード”、“マーク”、“チャレンジャー”、“アムソラー”、“リベルテエクスプレス”、“酒雪”、“ピンド”



左に“エクサドア”、右に“リベルテエクスプレス”



左・“トーゴX”、右・“ドンキーV”

第9回ジャパンビッグボートレース

I OR30フィート以上のレーシングクルーザーが覇を競い合うジャパンビッグボートレースは今年9回目を迎え、9月15日から24日まで、愛知県蒲郡市の三河大島沖で開かれた。アメリカズカップを目指すニッポンチャレンジチームのベースキャンプ地である蒲郡市の市制35周年記念事業としての開催で、例年以上の盛り上がりが見られた。

89年度のビッグボートレースは14艇が参加し、Tクラス（マストヘッドリグ）とFクラス（フラクショナルリグ）の2クラスが設けられた。

Fクラスは11艇で、歴戦の“エクサドア”（FARR40）がクラス順位3-3-6-2-4で、得点60½を得、クラス1位・総合1位となり、次いで“ドンキーV”（FARR44）が2-6-1-3-5位で、クラス2位・総合2位を、“チャレンジャー”（%40）が4-2-3-5-3位をとりクラス3位・総合3位を獲得した。

『オー克蘭ドー福岡レース』2位の“リベルテエクスプレス”（FARR40）は、1-4-4-RET-1位と、1位2回の好成績を挙げながら、クラス4位・総合4位にとどまった。

一方のTクラスは、“コンテッサVIII”（DOU42），“酒雪”（DOU43），“プリマ”（%40）の3艇で争われ、クラス順位2-RET-1-1-1で“酒雪”がクラス1位（総合12位）を獲得した。

東海支部オータムシリーズレース

ジャパンビッグボートレースと同海面で、'89東海支部オータムシリーズレースが開催され、クラスIV 3艇、クラスV 9艇が参加した。

次頁の成績表の通り、“ブーメラン”（YOK30S）が総合1位、“ジャストVI”（YOK33R）が同2位、“ナルミVII”（YOK32N）が同3位となった。



撮影：東海支部・岩瀬喜直



左・“ビンド”、中・“マーク”、右・“カレラ”

玄海支部だより

マリナー建設へ一言

4月22日から6月26日まで約2ヶ月間の長期に渡って開催された『オーランドー福岡ヨットレース』のお陰で、ヨット又はヨットレースに対する理解が福岡市民の間にやっと芽生えて来たような気がします。

オーランドスタート5分前の号砲を打たせて戴いた桑原敬一市長も、帰福直後の記者会見で、約800収容可能なマリナー建設を発表しました。場所はちょうど現在のヨットハーバーの東隣の漁港横埋立地で、9月まで開催されていましたアジア太平洋博覧会場跡とヨットハーバーの中間地点になります。完成予定は4年後の1993年です。

先週、博多湾内の各漁港に係留中のヨット群を見てきましたが、どのヨットも傷だらけ、かき、ゴミだらけで、何となく寂しそうな顔をしていましたね。湾内に浮かぶ能古島の漁港にも3艇係留中でした。すでに漁業をやめているこの漁港も埋め立てが始まり、大型クレーン船が忙しくアームを動かしていました。マリナー用かしらと聞いてみました。観光用の単なる緑地がそうで、がっかりしました。亡くなられた檀



遠くに見える名瀬川沿いがマリナー予定地。「福岡タワー」より。手前に見えるのは室見川

一男氏がこよなく愛した能古島、かつては唐十郎氏の劇団もこの島で公演したことがある素敵可愛い島で、現在観光島として人気を呼んでおり、フェリーで片道わずか15分の近さです。以前港全体をマリナーにするとか聞いていましたが、立ち消えの様です。

マリナー施設の動きも全国的に活発になりましたが、利用者側の要望も是非聞いた上での建設であって欲しいと思います。西日本一と言われる現在の福岡市立ヨットハーバーでも不満があります。ゴミ処理場とか北側の水場やロッカーの汚れ、専用駐車場がない、ポンツーンに水も電気も引かれていない不便さ、誰でも入場可能なので“観光客”がヨット

に乗ったり座ったりする等々の細かい事は別にして、私の不満は港口の北防波堤が短すぎる事です。あと20米、せめて15米位でも長かったら西風が真正面から吹く季節でも楽に入港できたのにと残念です。あの短さでは防波堤の役目は果たしていないような気がします。強い西風が吹くころの出港は技術を要します。フルエンジンでも押しもどされますので、ストーム併用になり、北と南の防波堤突端に衝突しないよう斜めに入口をすり抜けるわけです。秋から冬、そして春になるといつも不満がフツフツと湧いて来るんです。

オフショアを含め、各マリナー関係の雑誌にも民間人やヨットマン達によるヨットハーバー建設の楽しいお話が出ていますが、羨ましいですね。ここ福岡、佐賀等九州北岸の一部海岸は玄海国立公園内に入っているため、個人でマリナー等の建設が禁じられているからです。となりますと行政に任せる、しかしあちら側にヨットマンがおればオンの字ですが、そうでない事が殆どで出来上がってみると、利用者にとって不満が残るのが現実の様です。何でもかんでも取り上げて下さいなどと贅沢は申しませんが、防波堤の様に危険につながる内容への利用者側からの要望等は、建設前に幅広く是非聞いて戴きたいと思います。 片倉静江



能古島に係留中のヨット

NORC保険デスクより 傷害事故からのアドバイス

ヨット保険では、搭乗中のクルーの傷害事故を補償するために搭乗者傷害保険を組み入れて、ご案内しています。

搭乗中の傷害がもとで不幸にして死亡されたり、後遺傷害が生じたり、また大事に至らなくてもケガで医師の治療を受けた場合などを補償する内容になっています。

最近の事故例から、搭乗者傷害保険の理解を深めていただければと思います。

〈事故A〉陸置保管中の艇にハシゴをかけて昇っていたところ、ハシゴの足場が不安定だったために、艇に乗り込む前にハシゴから転倒し、負傷した。

〈事故B〉係留中の艇に乗船し見回り中、足をすべらせ、隣接艇のサイドデッキの間に片足をはさまれ、負傷した。

上記A・B共に軽微な傷害で済みましたが、医師の診察を受けるために数日通院されたと報告がありました。

搭乗者傷害保険のご契約で、医療補償付き1名1千万円の場合、医療保険金は治療日数1日当たり1万円が180日の限度で支払われます。

さて上記A・Bについて保険金のお支払い対象になるかどうかを考えてみたいと思います。

搭乗中とは、「手か足のどちらかがヨットにかかったときから、身体の一部がヨットから離れるまでを言い、場所は海上・陸上・保管中を問わない」と定められています。

Aの場合、ハシゴの途中で転倒したために、ヨットに手がかかる以前の事故となり、搭乗中とは判定されません。従って、Aは保険金をお支払いできないケースということになります。

ではBの場合はどうでしょうか。Bは紛れもなく搭乗中の事故であり、通院日数(治療日数)分の保険金がかかります。

予期せぬ事態が突然起きても、「自分の安全は自分で守る」姿勢での出帆を希望いたします。

ご不明な点はお問合せください。(以上)

NORC忘年会・後期レース表彰式のお知らせ

日時：1989年12月22日(金) 18:00~20:30

場所：新高輪プリンスホテル

会費：1万円(立席パーティ)

詳細はわかり次第次号にて

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
神石川保険事務所 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	
神ビーアイエー 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
神太陽保険事務所 山口 憲二	東京都港区赤坂3-1-2	T：03-586-3511
	AIC赤坂ビル	F：03-586-61
神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
神オフィス・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	静岡市石田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 インテリアズ オフィス 佐藤 克則	広島市西区天満町3-19-203	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
神ファミリー旅行社 寺田 順	大阪市北区曾根崎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：082-244-53
		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(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:

第9回JAPAN BIG BOAT RACE
優勝の「エクサドア」
(撮影/岩瀬真真)

OFFSHORE 第175号 平成元年10月15日発行
毎月1回15日発行
昭和52年7月21日 第三種郵便物認可
1部定価300円(郵送料46円)

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

だ〜れもない家の窓が
開くの、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

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
トステム株式会社





MAIN DIMENSIONS

L.O.A.	10.64 m	34.90 ft
L.W.L.	8.25 m	27.07 ft
Beam	3.50 m	11.48 ft
Depth	1.85 m	6.07 ft
Displ.	1,450 kg	3,200 lbs
Ballast	1,380 kg	3,045 lbs
J	21.43 m	70.63 ft
J ₁	3.87 m	12.70 ft
P	12.65 m	41.50 ft
F	1.55 m	5.08 ft
I.O.R. Rating		25.7 ft

35

THE BALTIC
IOM / IMS RACER / CRUISER

「本物がわかり始めた方に。」

世界のファーストクラス。

世界の男達を魅了し続けるBALTIC YACHTS。その最高峰のテクノロジーと北欧の文化が、この艇のすみずみにいたるまで息づいています。徹底的に練りあげられた居住性、操作性、そしてあくまでも華麗なハルライン…。I.O.R.デザイナー、ユーテル・ヴォーリックが手がけた走りの正統、NWEバルティック35。

軽量、そして優れた耐久性。

厳選された材料と独自の工法により、40%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、乗る人を選ぶスティクスヨットです。

ウィッド・ブレッド世界一周レースに挑戦!

"BALTIC 81 feet CUSTOM MAXIRACER"ご注目下さい。



P.O.Box 2320 SF-68555 Bos und Pietarsaari Finland. Tel.(9)67-83070 Fax.(9)67-83216 Tlx.7562yachtst.



極東地区総輸入元: バルティックヨットジャパン(株) ●本社: 〒531 大阪市北区中津6丁目7-18 Tel. (06) 454-3881代 Fax. (06) 454-3888 Tlx. J64980
お問合せ先: 三井物産株式会社 〒530 大阪市北区中之島2丁目3-33 Tel. (06) 226-3581 Fax. (06) 226-2970 東京 Tel. (03) 255-5651 Fax. (03) 255-3948