

社団法人日本外洋帆走協会

平成2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

Offshore¹⁹⁹⁰ 10

No.185





'90ジャパンカ

JAPANCUP OFFSH

第2レースサイドマーク回航の“ブルーノート”後方に“プロバガンダ”と香港の“ステッドファースト”が続く

PHOTO BY K. ICHIKAWA



今年で第8回を迎えたジャパンカップは、前回と同じく三浦市の城ヶ島沖を中心にコースを認定。総勢33艇の精鋭が日本の頂点を目指して集まった。

第2レース終了時点での成績は、“海太郎”が“タイガー”とそれに続く“サイクロン”をわずかに押さえ、トップの座を守っている。今回は、速報のかたちでシリーズ前半戦、第2レースまでを紹介します。

今年のジャパンカップは、予期せぬトラブルから始まったといえよう。と言うのも、当初、泊地の予定とされていた三浦市の三崎港が、レース開催間際になって使えなくなり、急拠三崎マリン、油壺、シーボニアに分散したかたちでバースを確保しなければならなくなったためである（新たな泊地を確保するため、いろいろと手を貸してくださった各関係者の方々にお礼申し上げます）。

加えて、懸念していた台風が接近。避難漁船で油壺の出入り口がふさがれてしまい、レース初日の10月6日から3日間というもの、何も身動きが取れない状態が続いてしまった。

そのためレース日程は大幅に変更され、10月9日：第1レース（インショア）、翌10日：第2レース（インショア）、11日：第3レース

（ショートオフショア）、13日：第4レース（インショア）、そして当初予定のロングオフショアの代わりに、最終日の14日、第5レースとしてインショアを行うというスケジュールになった。

今回の参加艇で特徴的なのは、総勢33艇のうち、外国からのエントリーが3艇を数えたことだろう。今年のケンウッドカップに出場した、オーストラリアの50フッター“サイクロン”。香港の、ニール・プライド率いる“ステッドファースト”（1 ton）。そして、ノルウェー艇籍

トップ速報！

ORE SERIES 1990



油壺は避難の魚船で一杯になった

昨年のレースで亡くなられた五十嵐君の追悼式を第1レースの前に行った



第2レース終了時点で通算成績1位の“海太朗”（写真右）



で、Xヨットのプロトタイプ“グレート・バンビデイドー”(3/4ton)である。ジャパンカップが、海外からも注目されていることを表しているといえよう。

一方、日本艇はケンウッド参戦組が11艇を数え、大いに気を吐いているが、今年から新たに設けられたIMSクラスは、結局参加なしで成立しなかった。

第1レース（飛鳥カップ）

10月9日天気晴れ、出艇数33艇。風向60°風速6%。これまで足止めされていた憂さを晴らすには、絶好のレースコンディションとなった。

大型艇クラスAのスタートで、まず飛び出して行ったのは“タイガー”、次いで“サイクロン”の50フッター勢。後を追うかたちの2トン勢は“ラビアンローズ”“海太朗”が、1トンでは“プロバガンダ”が幸先のよいスタートを切った。

そのなかでも“海太朗”は、集団の下側から先行するかたちでスピー

ドをつけ、50フッター勢を追ったが、第1上マークからは“ラビアンローズ”に先を越され、2トンではこの2艇が最後まで競り合うこととなった。結果的には、最終の第3下マーク回航後に“海太朗”が“ラビアンローズ”を捕らえ、逆転フィニッシュを果たしたが、このあたりは“海太朗”の今回のレースに賭ける意気込みを感じさせた。

一方、小型艇クラスBでは、Xヨットの“グレート・バンビデイドー”が終始リードを保ち、追う“シルフィード”“セレンディプティV”を振り切った。

レース結果は、着順で1位“タイガー”2位“サイクロン”3位“海太朗”がそのまま修正順位となった。

第2レース（飛鳥カップ）

10月10日天気曇りのち晴れ、出艇数33艇（うち完走26艇）。風向45°風速12~14%。朝のうちかかっていた雲は、レース開始時には抜けて晴れ間が広がった。ただし、北東から強

風が吹き、小型艇はリーフを余儀なくされたレース展開となった。

クラスAはゼネリコの後、きれいにスタート。昨日同様、2艇の50フッターの後を追うようにして“海太朗”“スイング”などの2トン、“マテンロウ”“ブルーノート”などの1トンが続く。クラスBでは“海坊主”“再見”がリコールを食らわれた。また、このスタート直前に“セレンディプティ”が、そして直後には“再見”が相次いでデスマスト。さらに第1上マークを回った後で“アーカンベイ”もマストを折った。このようなトラブルが続くなかで、ランナートラブルの“チャーチャン”はトリスルを上げレースを続行し、意地を見せた。

第1上マーク回航時点での順位は、“タイガー”“サイクロン”。その後を、今日も“海太朗”と“ラビアンローズ”が接戦を行い、また、昨年の覇者“スイング”が調子を上げ、“ニンジャ”“プロバガン



今年のケンウッドの覇者“マテンロウ”は、第2レースで2位に食い込んだ

クラクBでダントツの走りを見せる“グレート・バンビドー”



50フッターの2艇，“サイクロン”“タイガー”

写真：添畑 薫

ダ”といった艇と共に、この2艇に続いた。

レース後半に入ると、“トーゴークX”“マテンロウ”が徐々に順位を上げてきた。“タイガー”は、第2上マーク後、スピルハリヤードのトラブルで“サイクロン”に抜かれたが、最後の上りで抜き返し、フィッシュした。

クラスBでは“グレート・バンビドー”が、やはり昨日と同じように安定した走りをして、続く“シルフィード”を押さえた。

結果、第2レースの総合順位は、1位“海太朗”、2位に“スイング”と“マテンロウ”が入り、4位は“ラビアンローズ”となった。第1レースからの通算成績で、“海太朗”がトップ。これに“タイガー”が続いている。

なお、この後のレースについては、泊地の問題など、運営側からのレポートとともに、ジャパンカップ特集として掲載の予定です。

速報 艇別最終成績表(上位10艇)

艇名	オーナー名	TYPE	総合合計	順位
BLUE NOTE	五十井 進	FAR40	154.50	1
海太朗 5	千葉 郁夫	FAR44	151.74	2
GLADE VANDIDO	N.JEPPESEN	X-3/4	149.88	3
SYLPHIDES 4	蒲谷 和行	FAR3/4	149.25	4
TIGER	小林 正和	FAR50	147.25	5
MATENROW	青木 紀	YOK40	141.00	6
STEADFAST	N.PRYDE	FAR40	138.50	7
BOY	山田 隆	FAR40	138.00	8
海坊主	岡本 通	YAM33R	134.50	9
CYCLONE	M.RYAN	FAR50	126.00	10



マリアナス・ヨット・クラブへ援助を！



現在あるマリアナス・ヨット・クラブの仮クラブハウス。新ハウスは、この裏手に建設される予定で、写真左手に土盛りをすてに行っている



マリアナス・ヨット・クラブを訪れた、レース委員長尾島裕太郎氏は当クラブコモドアJ. E. ムーア氏と堅い握手



当クラブ理事のジョージ・ジョンソン氏(右)、コモドアのJ. E. ムーア氏

南の島グアムを目指すレースが、初めてスタートしたのは83年の年末でした。今年12月28日に行われる、91年トヨコカップ・ジャパン・グアム・ヨットレースは、もう6回目になります。また89年のオークランド・福岡・ヨットレースでは、最後のレグの中継基地としてグアムが重要な役を果たしています。その他、イベントだけではなく、日本からのクルージングボートのグアム寄港も、決して少ない数ではありません。

このようなグアムで、常にホストを務めてくれていたのが、マリアナス・ヨットクラブ (MYC) です。

MYCは、グアム・アプラハーバー内の国有地に所在しています。ところがこのたび、ハーバーの整備計画進展のために立ち退きを求められ、あらたに提供された近くの代替地に移転することになりました。しかしその場所は隆起したサンゴ礁で、建物を造るためには十分な盛土が必要な、その工事のための道路から切り開かなくてはならない土地でした。もちろん水道も電気もこれからです。

移転のための工事は昨年後半から始まりましたが、クラブメンバーを動員しての労働や各自持ち寄りが主体の資金では、一大の難事業。昨年のジャパン・グアム・ヨットレースが中止になったのは、レースのフィニッシュを担当する余裕がまったくなくなったという、この

MYCの事情が、その理由のひとつでした。そこで、過去のジャパン・グアム・ヨットレースの関係者が多数在籍、同レースの次回の実質的な運営を担う、油壺・ベイ・ヨットクラブ (ABYC) の有志が先方の窮状を協議。資金の援助を行うことを決めました。

すでに奉加帳は回り始めており、この9月現在で、およそ440万円が集まっている。ABYCは、これを第一回分の基金として、同クラブ武田勝彦コモドアの親書を添え、9月28日に打ち合わせのためにグアムへ渡った次回のレース委員会委員長尾島裕太郎氏に委託。MYCのJ. E. ムーアコモドアに贈りました。

ABYCでは、クラブメンバーだけではなく、ジャパン・グアム・ヨットレースに参加した、また今後参加を予定する方々を中心に、ホスピタリティー豊かなMYCのメンバーへの支援の輪を、さらに広げたい希望を持っています。

一口1万円、何口でも結構です。ご協力いただける方は、下記までお願いいたします。

連絡先 東京都港区虎ノ門1-24-14 Tel 03-580-7749

朝河 清

振込先 三井銀行五反田支店 口座番号 (当) 5438656

油壺ベイヨットクラブ 服部一良



トーヨコカップJAPAN —GUAMヨットレース'91 説明会開催

1 トーヨコカップJAPAN-GUAMヨットレース'91説明会開催

トーヨコカップJAPAN-GUAMヨットレース'91エントリーの問い合わせと、仮エントリーがNORC事務局へ入り始めた。レース委員会が協議の結果、9月21日説明会の開催を決定。メールによる通知を行った。当日開催時間前15分、既に10数名が来場。トーヨコカップJAPAN-GUAMヨットレース'91に対する熱意を感じる。定刻10分過ぎ、当レース実行委員会である朝河清氏が説明会開会の挨拶と出席委員の紹介を行う。スタートクラブの油壺ベイヨットクラブ服部一良、通信委員会坂西正明、計測委員会沢池繁、安全検査委員会松浦剛、広報委員会浅野英武、レース委員会芳賀治一、尾島裕太郎以上各委員諸氏と、レース参加者に対する、ビザ&パスポート関係の説明に東急観光エージェンシー多幸氏の挨拶があった。エントリーリストと出席者の照合の結果、仮エントリーを含め20艇(内IMS11艇、IOR8艇、不明1艇)、27名の出席を数えた。芳賀委員より実施要項に添い説明開始。活発な質疑応答を交えながら進行する。特にグアムでの宿泊先と唯一の交通機関であるレンタカーの確保について、芳賀氏より詳細に説明があった。質問の中で目立つのは無線関係が多く、これは国際VHFのアンテナをマストトップに付ける義務を課したことが原因であると思われる。国際VHFのアンテナは、低い物より高い方が、古い物より新しい方がよりリレーションを保ち易いと、無線委員会より提言があり、レース委員会により安全なレースを願い、これを受入れた結果である。エントリーリスト20艇中SSB搭載艇は11艇、搭載予定が1艇となっている。なお、この席上レース委員会のメンバーは9月29日グアムに出張、フィニッシュクラブのマリアナスヨットクラブとグアム関係官公庁を訪問。円滑なレースの運営が行れるように詳細な打合わせをする旨伝えた。

2 “JAPAN-GUAMヨットレースの円滑な運営”には、スタートクラブとフィニッシュクラブの機能が大きく影響します。激しい季節風と、毎年寒さの厳しくなるクリスマスに送られてスタート。緊張感のあるゲームの始まりです。2~3日後から太陽に到着している物を一枚ずつはぎ取られ、青い海と紺碧の空、真っ白な雲の夏まった中へ。心地よい緊張感が得られるなら…。脳裡にグッドウィルを焼き付け、日本に持って

帰れるなら……。私達はヨットレースの様な形のないものにも時間という余裕を多く配分するのを厭はなくなりました。永い時間をかけても、グッドウィルを増大させるためには“受入れ施設”が重要です。ここアプラハーバーにあるマリアナスヨットクラブは10月2日クラブハウス新築工事に着工しました。土地は珊瑚礁の上、数回土盛りをしても沈下は進み、止まったのは今年の7月の終り頃。予算オーバーの一部として、油壺ベイヨットクラブ武田コモドアより\$30,000の寄付を持参、マリアナスヨットクラブコモドアJHON E. MOORE氏に手渡した。当レース委員会は、J. E. MOORE氏のアテンドでグアム政府知事、UNITED STATES COAST GUARDに当レース実施要項を説明、つぎにグアム政府観光局を訪問、当レースに対する500万円のスポンサーに共々謝礼をした。

3 マリアナスヨットクラブのボートミーティング上JHON E. MOORE氏は、フィニッシュクラブとして当レースの継続発展を願い、快くホスト役を引受けた。

4 帰り新参の私が、レースの手伝いをさせていただくのは20数年ぶりのこと。私を引っ張り動いて下さった芳賀さん、今岡さん、浅野さん、坂西さん。とても忙しいのにアドバイスを頂いた太郎ちゃん、横山さん。快く相談に応じてくれた、長江さん、松浦さん。

たまたま目があって私をレース委員に任命した朝河実行委員長、NORC本部の相馬さん、学生の頃、私の会社のアルバイトをしてくれた人、思わぬところで知り合いの人、このレースを縁に知り合った人、皆さん大変有難う。レースの終わる1月までご協力お願いします。

トーヨコカップJAPAN-GUAMヨットレース'91 レース委員“はやまる”尾島裕太郎



レースフィニッシュ後の停泊予定地



喜びにあふれる、左から鈴木“スイング”、小田“ウイル”、小林“タイガー”の3オーナー

'90ケンウッドカップを終えて

ジャパン・ブルーチーム小田 良司

今回のケンウッドカップにて、悲願の総合優勝をみごと手にした、ジャパン・ブルーチーム。この快挙を達成すべく意欲を燃やした、“ウイル”の小田良司オーナー/スキーパーから、いろいろとエピソードを書いていただきました。

写真左は、祝賀会での「ウイル」の面々。右下は同じく「タイガー」のクルー一同。左下は、勝利を確信する「スイング」。



写真提供/(株)舵社



写真左は、「ウイル」。右上「ズイング」、右下は、艇別総合優勝の「マテンロウ」。



私は、物書きではないはずのヨットのオーナーですが、今回のケンウッドカップ、ジャパン・ブルーチームのウィニングで、来年、また、近未来はどうなるのか考えたくて、2年ぶりに書いてみたくなりました（これは本当ではない？いや、また書く気かな？）。

日本がケンウッドカップのウィニング候補であるという噂が流れた時、私はこともあろうに自分の艇「ウイル」のインディビジュアル・ウィニングのことを考えた。これは都合3回あったと思う

日本のチームを作る時が最初であった。この時は、さすがにどうしたらケンウッドの会場のお立ち台に私のチームも上がれるかを考えながら国際小委員会に望み、幸運にもすばらしいチームに恵まれた。今となっては強敵となり、50フィート協会の仲間に入れるべきではなかった？ベンガルの小林オーナー率いる「タイガー」。私が最初に引き入れた時は、いつも「ウイル」のうしろを走っていたはずが、ケンウッドに

近づくとつれ、悔しくもたえず私の前ばかり走り続けていた。

昨年のアドミラルズカップに何をしても疲れを知らなくて、艇内で水とヘドのまじったあか汲みをし続けてくれたイハラ君。またスピネーカーのパッキングを何回やったか聞き漏らしたが、ファーストネットロックのゲリ男フーサン。この2人の屈強男を貸してくれた艇のオーナー鈴木さん率いる「スイング」。彼は自分の艇を走らすため、確か1レースしか乗らなかったはずである。この体重の差が今のレーシングヨットの勝敗の重要なファクターになっている。

2回目は、ハワイに着き、ハーバーを見渡したときである。日本のチームは、だいたい予想できたので、海外の艇を見て歩いた。暗黙の了解でクルーを引き抜かれ、またもどってきた「ブラブーラ」。

来年のアドミラルズカップでは2tを造るという、50フィートの勝者で、今のところダントツに速い「アブラカタブラ」。この艇は今話題の

マイケル・ピュー デザインであるが、ニューポートで「フジモ」が浮かび、キーウエストでは「チャンボサ」が浮かぶ（盛田さんはU.S.A.50フィートの勝者になるべく、着々と準備を始めている。うれしいことである）。

また1tは、クルーだけが集まり、まだ艇はできていないが、サンフランシスコ・ビッグボートで「バンダイトラム」をチャーターしたオーナーでNYYCのメンバー、デビット・クラークがU.S.A.チームを組む。

NZがチャーターした、横山さんデザインの「マテンロウ」。彼のデザインは、非常に地味だが冒険をしないで一步一步進んできている気がする。

ところで、横山さんの話が出たので、少し話が飛躍するが、1992年5月のアメリカズカップの話がある。

知らないのですが、あまり偉そうなことは言えないが、RYSとNYYCの戦いだったはずのアメリカズカップが、国対国の戦いになり、U.S.A.

内には大変ジレンマがあるようだ。これはさておき、日本にもクリス・ディクソンの登場で、彼がヘルムを取る取らないにかかわらず、彼の動物的な風、潮の読み、特に日本人に欠けている目、皮膚感、バランス感覚を何人もが会得することにより（できるはずである）、アメリカズカップのトロフィーは、ケンウッドカップ'90、アドミラルズカップ'91に引き続き!?日本のものとなるであろう。

ちなみに、“ウイル”チームは視力2.0以上、強靱な筋力、アフリカのジャングルでサバイバルできる皮膚感覚を持つクルーを募集しています。

だいぶ話が飛んだが、“ヘブン・キャン・ウエイト”、“サイクロン”が、予想はしていたが、オーストラリア艇はケンウッドカップを絶対に取りぞと言いたげなクルー、艀装の出来具合であった。

第3回目であるが、ああこれで終わりかと思った、ジャンピング・ワイルドタックと名づけたココヘッドでの横倒し。それが立ち直りかけ

て、パツと横を見ると、同じ波で“サイクロン”がジブをばたつかせている。人の不幸を喜んではいけませんが、メインまで降ろしました。これで、同友“タイガー”を押さえればと思（できない相談だが、ここで小林さんが50フィートを造り、50フィート協会に入るよう勧めるべきではなかったことを反省している）、これは行ける!と考えた。なぜなら、ピーターはインショア、ジェフはオフショアに強い。また、“ウイル”にはウィットブレッドの“スタインラガー”のクルーが2人も乗っている。

しかし、喜んで楽しい気分でビールでも飲みたいなと思（あるはずもないが）2時間くらい経った時、バキッという音とともに“ウイル”のラダーはつぶれてしまった。頼りになるはずのウィットブレダーがティラーを持っていたので、このまま艇は走り、ラダーは何とかなるという。しかし、艇に乗れていても、勝利の女神はラダーとともに去っていくという状態になった。

これで、インディビジュアル・ウ

イニングをなくしたのであるが、雑誌などで報道されているほどカッコ良いものではなく、ブルーチームのために48時間1/2ラダーで走り続けるという試練を受けたのであった。

本当にたくさんのことを教えてくれる海である。艇の中には15人の、命を共にする人間がいる。“アン”のクルー斎藤さんは、私“ウイル”のオーナー/スキッパー小田良司、また、“ウイルJr”のクルーを含め、私たち全員に、海の人間の姿勢を教えてくれた。

ひとつに、インディビジュアル・ウイニングは、本当の喜びではない。チーム優勝が、なぜアドミラルズカップで、また、ここケンウッドカップで全員に称えられるかを知ることができました。

斎藤久子さん、ジャパン・ブルーチームのケンウッドカップ・ウイニングをあなたに捧げます。

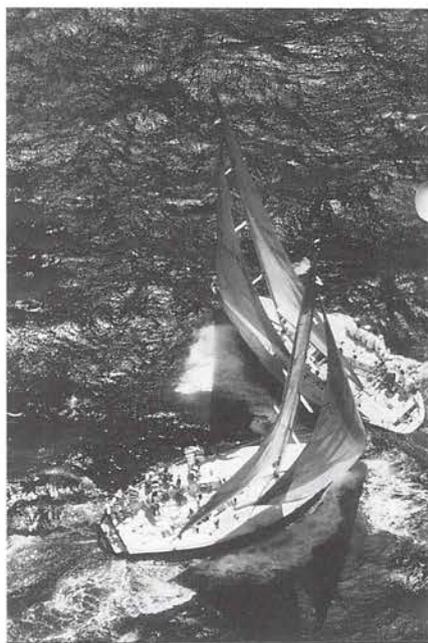
最後に、えらそうにも来年とか近未来とか書いたが、何もまとまりがつかず、当初の目的を書けなかった自分を反省し、ペンを置きます。



折れたラダーを手にする、ウイルの小田オーナー



シリーズレースを順調に戦った“タイガー”



激しく競り合う“スuing”と“海太郎”

「An」クルーからの事故レポート

本年のケンウッド・カップは、多数の日本艇が活躍し、大きな成果が得られました。しかし、そのなかで悲しむべき『An』の事故により、我々の仲間の一人が亡くなったことも事実です。

『An』は、第4戦モロカイ・レース(148マイル)にて、スタート後10時間ほど経過した午前5時前、折り返しブイの手前、モロカイ島ケープ・ハラワ沖で座礁・沈没事故に遭遇しました。

今回この事故に関して、同艇のスキッパー前田多満枝さん始め4人のクルーの方々による貴重なレポートを、彼女たちの恩師、洗足学園ヨット部監督岸名和巳さんよりお預かりしました。この悲しむべき出来事を、単に過去の事故として忘れてしまうことなく、今後の課題として少しでもみなさんの役に立てられたらと思います、ここに紹介します。なお、誌面の都合上、事故に関する部分を中心にまとめ、各レポートによる重複部分は要約しています。あらかじめ、ご了承ください。

『An』Yacht Team前田多満枝(スキッパー)

ケープ・ハラワを回ってから7分ほど経過した時だと思う。前から「UP、UP！」の声があり、「UPだって？」と言うか言わないかの、その時(ヘルムスはトリムしながら上に走らせていた)キールを暗礁にぶつけてしまったのである。

ポートタック。風は12~14kt、波は1m~1.5mほどだった。視界は、月が沈みかけていたが、良い方だった。私たち、ライフラインにつかまっていた組は、衝突のショックは少なかったが、下側ワッチの2人は、立て膝をしていたため、前につんのめってしまったという。

衝突後すぐベアーし、ワイルドジャイブ。私はランナーを替えながら「なかを見てきて」と言った。

船は岸に向かって走り出したので、前からタックの指示が入った。私はティラーのところへ行き、押すのを手伝ったが、舵の効きが悪いように思った。すぐに、「誰かラフト出して！ライジャケ出して！」と言う。船はスタポーになり、しばらく走っていた。ラフトがすぐに上がり、荷物も出てきていた。「もう一度なかを見て、バケツでくみ出せないの？」と聞くと、そんな状態ではない、今はライジャケが先との返事。なかは、すでに膝丈ぐらいまで浸水して、エンジンボックスもプカプカ浮いていたのが見えた。

モエちゃん無線入れてと、栄が言った。なかのはダメで、後ろにあったハンディ機でケンウッド・ベースにメーダーを入れていた時、船はそのままワイルドタックし、すぐにスタボード・サイドが沈んで横倒しとなった。

「船から離れないでね、お願いだから」と私は叫んでいた。あつという間の出来事で、誰が出したのか分からなかったが、ラフトが3つ、ライジャケも3袋、船上にあがっていた。ラフトを掴んでいたのは、使用経験のないクルーだったので、すぐに栄が飛んで行って代わった。ライジャケは、受け取れないクルーがチャコちゃんを含めて4人いた。

船は横倒しのまま、10~15秒静止していたと思う。私はライフラインに左手でぶらさがりながら、ポート側のハルの上に4人、下側前方の海のなかに2人、そして真ん中ぐらいに3人を見ることができた。

「ラフト開いて！」と言いながらラフトを見ると、栄が作業しているのが確認できた。左側後ろを見ると、「ウィルJr」ともう一艇が私たちの方向に走って来ているのが見え、「スピカ」もメインをシバーするのが分かった。

ラフトが開くか開かないかの時、船はバウから沈み出した。ものすごいスピードで…。

足元でラフトが逆さまに開いたので、私は角に乗ることができた。そして船に乗っている1人と手をつないで、船上のクルーたちがバウから滑るようにして海に降り、ラフトに皆が集まった時、船はスターン2~3mを残し、縦に沈んでいた。「人数を確認して！誰かいるの」と聞くと、すぐに13人しかいないとの返事(乗員は14名)。ラフトが船に結んであったので、うねりとともにラダーの上下する近くにいたのは、すごく恐ろしかった。

「ラダーに気をつけて、共ちゃん」「さちにライフリング渡してあげて」「首にからまっているシートを早く取りなさい」などと言っていると、私にもようやく誰が誰なのか見えてきた。

「チャコちゃんがいらない」と言われた時には、私は嘘だ、なぜ?とってしまった。皆が、チャコちゃんのことや「誰この手！私がかまれないじゃない」とか「私の首につかまらないで、私が沈んじゃう！」などと口々に言っているのが聞こえた(重装のウエア類で身を固めているため、重く沈みやすく、しかもライジャケを着る間もなかったクルーもいたので動揺するのも無理はない)。私は「だまって、静かにして」と言うと、皆すぐに静かになってくれた。そして、「ウィルJr」を全員で声を合わせて呼んだ。「せーの、助けてー」「はいもう一度」「助けてー」といった具合に、懐中電灯で合図をしながら何回も叫んだ。

シュゼットが水着になり、ラフトから離れようとしていたので制止した。栄は、もう一つのラフトを開いてくれた。「とにかく、体の力を抜いて浮かんでいて」「体の

力を抜いてね」と言い、早く“ウィルJr”が気づいてくれますようにと、祈る思いだった。作業を含めて、15~20分は海のなかにいたと思う。

“ウィルJr”が私たちに近づいて来てくれた。「大丈夫か!」「大丈夫です。近くに岩があります。だから近づかないで下さい」などと会話をしながら、投げられたロープを受け取った。船とラフトが近かったので、今度は船を懐中電灯で照らしていた。

受け取ったロープをラフトに結ぼうとしていた時、“ウィルJr”が船に近づき過ぎたので、バックした。そこで、結ぶ作業をしていた内の1人がロープに引きづられ、そのまま“ウィルJr”に救助された。再度ロープが投げられ、今度は繋ぐことができたので、船とラフトとを切り離れた。

私は、ショックの大きいクルーから次々に“ウィルJr”のスターンに引っぱって行き、上げてもらった。全員が上げてもらい、時計を確認すると5:20 A.M.だった。

“ウィルJr”のスキッパーから怪我は、とすぐに聞かれた。「皆、大丈夫です。でも1人足りません」と言うと、“ウィルJr”の人は、すぐ無線を入れてくれた。私たちは全員キャビンのなかに入れてもらい、どういう状態でチャコちゃんがいなくなったかを、再確認した。

無線のやりとりで、“ウィルJr”はこのままたイヤすることに決め、他の船にチャコちゃんの救助を依頼、確認してその場を離れる旨を私に伝え、私はそれを承知した。

他の船が2艇、3艇と集まって来てくれ、この頃には空も明るくなっていた。6:20 A.M.、“ウィルJr”はオフに向けて帆走を始めた。暗礁の近くでは、7艇の船が集まって、搜索してくれていた。私が、話しても大丈夫と見て取った“ウィルJr”のスキッパーが「見てほしいのなら、気の済むまでずっと見ていなさい。あれがヨットマンですよ。皆が集まってくれる、齋藤さんも見つかりますよ…」と静かに語った。

1時間後、ヘリコプターが1機、現場に着いて旋回していた。私たちは、“ウィルJr”のスキッパーに事故の状況などについて話をしてしたが、そのなかで、どうしてライフジャケットを着けていなかったのか…と聞かれた。

私はこの時のものすごく反省した。ライフジャケットを着ていれば、何分間かはその作業をしなくても済んだはずだし、浮いていられただろう…。安全面に関して、その意識が甘かったと思う。オークランド~福岡の時は、昼でも着けていたライフジャケット。それを早く走らせるため、作業をしやすいようにと、動く時のことばかり気にしていた。そしてハワイの練習の時、1度たりともライフジャケットを着ていなかったことに気がついた。

船が暗礁にぶつかった時間は覚えていないが、そのあとすぐに起きたワイルドジャイブから、横倒しになるま

で5分くらいだと思う。なかを見に行ったら時、水はくるぶしまで浸水しており(衝突してから3分)、ポートに変わってワイルドタックするまでは、膝丈までたっぷり浸水していた。暗礁に衝突してから10分弱で沈んでしまったのは事実である。

私には、もっともっと反省しなくてはいけない点が多々あると思う。レース前にコーチからライフジャケットを支給された時、これは使い勝手が良くなさそうだとってはみたものの、ついそのままに納得してしまったこと。また、ライフジャケットの重要性を知らながらも、全員で使用したこともなかった。口でいくら「このライフジャケットはこう使うのよ」とか「ラフトの開き方は」などと説明しても、実際に使ってみるという経験があるのとならないのでは、いざという時、大きなちがいがとなる。

「UP」の声があったとき、船の後ろでは、その「UP」に対しての緊張感が伝わらなかったし、前の方で暗礁をかわせたと思ったという。「UP、UP」の声に対し、何で?という聞き方をしなかったのも事実だし、シュゼットが水着になり潜ろうとしたのを、もし、このままいなくなってしまうたらと思ひ、それを止めたのも事実である。

思い出すと、考えなくてはいけないことが山のようにあり、ますます安全面に対して甘かったという気持ちで一杯になる。そして、しなければならなかったことが、もっとあったのではと、今さらながら思ってしまう。チャコちゃんの荷物が届いた時、右足の靴がなかった。彼女は、絡んだシートも外れ、船の外に沈んでいたという。靴が脱げ、シートが外れたのだとしたら、ライフジャケットを着てさえいれば、すぐに浮かんで来たのではないだろうか。

この事故はすべて、私たちの、いや私の甘さから来たもの…。海を甘く見ていたためのものだと思う。これからどうして行ったらいいのか、まだ気持ちの整理がつかないが、私が生きていくことにおいてチャコちゃんが教えてくれたことを忘れてはいけないと思う。またチャコちゃんのために自分が何をしていたらいいのか、何をすべきなのか、考えていきたいと思っている。

『An』Yacht Team 渡辺 栄

船が右舷側に傾き、横倒しになった時、ラフトをセットしていた福岡さんが1人、上側の左舷に移れず助けを求めました。そのため私は、すぐ右舷へ降りて行きましたが、同時に船は右舷から浸水。私は海中に降りた形になりました。ラフト2個をつかみ、福岡さんが離れないように船の方へ引き寄せたところで渡辺共さんが助けに来てくれたので、2人でラフトのシートを引っ張りました。シートは、ラフトを上から投げた時引けるようになっているので、手で引っ張ってもなかなか手応えがあり

ません。

船が $\frac{1}{2}$ ほど沈んだところで、ラフトがシューと少し音を立てたので、夢中でブンブン海中で振り回すと、上下逆さまでしたが、勢いよく膨らみました。

皆、それを見てラフトに移動。「全員つかまった？」と多満枝さんが言うのと同時に「チャコちゃん？チャコちゃん！」と呼ぶ声が聞こえ、チャコちゃんがないというのが私にも分かりました。彼女が、さっきデッキでライフジャケットを配っていたし、「皆ライフジャケット持っている？」と確認までしていたので、ぶかぶか浮いて手を離してしまったので、どこかに流れてしまったのだろうと、私は思いました。

“ウィルJr”に引き上げられた後、皆の会話のなかから、チャコちゃんはシートが足に絡んでいるまま見えなくなった、ということが分かりました。

「足にシートが絡まっている。とれないの！ナイフで切って！」と叫んでいて、余西さんが自分の足に絡んだシートを外したあと、チャコちゃんを両手で支えてあげながら、「チャコちゃん落ち着いて、ちょっと落ち着けばとれるから！支えてあげるから落ち着いて」と声をかけていたそうで、その後「じゃ、やっぱりとれないから、ちょっと私潜ってくる」といって潜ったそうです。その時ラフトが開き、余西さんもラフトにつかまりチャコちゃんが浮いてくるのを待っていたそうです。しばらくしても、チャコちゃんを確認できないので名前を呼んだが、その辺につかまっているのではないかと思ったそうです。

私たちは今回「速く走る」ことしか頭にありませんでした。気がついたら「ライジヤケは動作の邪魔になるから」と、前回のロングレースでは考えられないほど「着用」する頭がありませんでした。今、思うことは、いくら他の男性チームが着ていなくても、私たちは体力もなのだから着用すべきだったし、着用して動けなくなってしまうならレースに出るなということだったのです。

「女性」であることを忘れようと、そこに逃げるのは止めようと努力はしてきました。以前から言われ続けていましたが、女だからといって逃げるな、の反面「女性だから安全性を」と、スタッフが安全面で尽くし切れないほどの手を尽くして下さったのが今なら分かります。私たちは女性であることを忘れようと、他の男性チームと同じようにギリギリまでやってみようなどと思ったのが誤りで、女性であることを忘れ、自分に甘えることなく努力する訓練する必要はあっても、やはり体力的に劣り、力のないところは認めるべきでした。

特に私たちのような若く経験の浅いチームは、安全にもっと考慮があつてよかつたはずで、私たちにとって重要な人物、尊い命を失うという一番大きな失敗をしてから、そのことに気づくというものもなさけないばかりです。

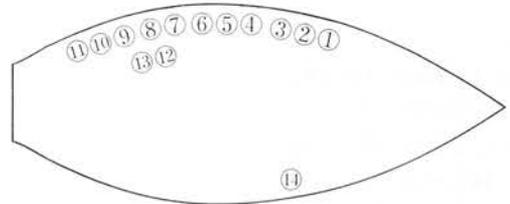
一時は、もう恐ろしくてヨットには乗れない、もう乗ることはないと思いました。自分たちの仲間が死に、このまま平然と乗ってはいられないと思いました。でも、これで終わりにしたら、チャコちゃんの死は何だったのだろうか…。この辛い経験を生かさなくては…彼女が一番喜ぶことをしなくてはいけないと思うのです。

ケンウッドカップに出場していた他艇の方々、ヨットクラブや運営の方々、そして25年前にハワイで初めてレディースチームを組んだという、今はもう年配の女性たち。その誰もが「ヨットをやめるつもりですか？」と心配そうに聞いてきます。「いいえ」と答えると「そうですか、それはよかったです。これでやめてはいけない、この先君たちはもっと成長するために頑張らなくては」と励ましてくれます。そして、「'92のケンウッドに必ずまた出てください。チャコもきっと喜ぶでしょう」と、続けるのです。

今後、再びケンウッドに出るかどうかは分かりませんが、この経験を生かしてよいチームができ、そして自分で納得した上で出場できるなら、2年後、そうでなくても4年後であっても…という気持ちです。

その時、私たちのケンウッドカップ'90の続きが終わるのではないかと思います。

『A n』 Yacht Team 桑原佐知子



- | | |
|---------|-----------|
| ① 余西さん | ⑧ 吉田さん |
| ② 須黒さん | ⑨ 前田さん |
| ③ 斉藤さん | ⑩ 渡辺(栄)さん |
| ④ 桑原 | ⑪ 小林さん |
| ⑤ シュゼット | ⑫ 沢田さん |
| ⑥ 松本さん | ⑬ 米田さん |
| ⑦ 福岡さん | ⑭ 渡辺(共)さん |

多満枝さん、栄さん、小林さんの位置は合っているかどうか分かりません。共ちゃんは、ジブのトリムに入って、アウター取りをしていました。私とチャコちゃんは、この時かなり眠い状態だったと思います。私は、上の他艇の位置を見ていたので、まったく前は見ておらず、下側の風景もほとんど見ていません。

岩に当たった時は、メリメリ、バキバキというものすごい音がして、船が2回ほどバウンドしたような感じだった。

多満枝さんの指示でチャコちゃんを含め4人がキャビン内ヘラフトなどを取りに入った。この時の私の位置は、

ドッグハウス入り口にいた人の後ろで、出てくる物を受け取って後ろへ回していた。艇内は見えませんでした。

皆がデッキに上がって、福岡さんがラフトを上側スタブーのライフラインに舫っている間、友美さんが「下側へ行って！」と叫んだ。その時ポート側が上になり、福岡さんは海に浸かってしまう状態になった（多満枝さんが「艇内の水、バケツで汲めないの」と言った時、内を覗いたら、多分腰のあたりまで浸水していたように思います。「汲み出せる水量ではない」というような内容の事を伝えたとと思います）。

そこから、船が半沈になり始めました。私はスタンションにつかまっていた。他の人は、6人が船につかまって、残り8人は水の中に浮いていました。チャコちゃんと、もえちゃんはバウの方、あとの人たちは中央ぐらいにかたまっていた。

チャコちゃんが「シートが足に絡まって取れないからナイフを取って」という内容のことを叫んでいたのは聞こえました。私の斜め後ろ下において、一瞬見ただけ、そこからはチャコちゃんの姿は見えていません。ラフトが開き、船が沈むと同時に私もゆっくり海に落ちました。

救助されるあいだの時間は、短かったと思います。そして、誰もが我れ先という気持ちを持たず、人のことを考えながら行動したと思います。今でも信じられない事故でした。チャコちゃんを失った事もまだ信じられません。

『A n』Yacht Team黒須恵子

衝突した時、スキッパーが「ラフト」と叫んだのでキャビンに飛び込み、亡くなった斎藤さんと一緒にラフトを縛ってあったシートをナイフで切った。その時すでに膝くらいまで浸水しており、ラフト3つ全部とライフジャケットの入った袋3つをデッキ上に出した。エンジンボックスが浸水してくる海水に流されてしまい、私はエンジンに足をかけてデッキに上がった。その時、浸水は腰くらいまできていて、斎藤さんは一番最後に出てきた。

私はドックハウスのあたりにいたが、何分もしないうちに艇が傾き出した。私は、どうにか横倒しになっている上にあがることができたが、斎藤さんは海面に顔が出るか出ないかくらいで、苦しそうにしていた。他の人は、艇上の人もいれば、浮いている人もいた。スターンの方では、ラフトを開こうとしている人もいた。

私は斎藤さんの手を握って引き上げようとしたが、「足にシートが絡みついているの」と言うので手を離し、「落ち着いてね」と言った。隣には余西さんがいて、やはり落ち着かせるために声をかけていたが、艇は少しずつバウから沈み出していた。「ナイフちょうだい」とかなり焦った叫びを斎藤さんから聞いた。ナイフが見つからず、もがいているようだった。私は持っていたラ

이프ジャケットを渡そうとしたが、斎藤さんはシートを取ろうとバタバタしていた。

そうこうしているうちにラフトが音とともに開き出し、皆、艇も沈み出してきていたのでラフトに移った。余西さんが斎藤さんを何度も呼んだが、返事はまったく返って来なかった。何人が泣き叫ぶ人もいたが、スキッパーの指示で声を合わせて「助けてー」と2回くらい叫び、「ウィルJr」に救助された。

『A n』Yacht Team米沢友美

『A n』が衝突する前、私は舵を握っていました。その時、風は北東7~10%艇速は7ノットくらいだったと思います。私のポジションから前方を見るには視界が悪く、計器を見て帆走することで精一杯でした。コースは前回も通っていたので、気持ちの上では安心感がありました。

前方の島をかわせたらコースは158度と、余西から指示があり、栄さんと周りのようすを気にしながら徐々にクローズからコースを落として行きました。それから約10分くらい走ると、前から「上って」「アップ」の声が聞こえ、即、艇をアップさせましたが、数分もしないうちに岩礁に衝突しました。私はその時、目の前の岩を避けようと必死でした。しかし、舵は効かなくなり、艇は勝手に動くばかりで、クルーに体重移動を求めましたが、すでに艇内は浸水し、傾いた方向から沈み始めました。

私は風上側にいたので、艇が横倒しになりかけると同時に、ハルの上に乗る状態でした。艇につかまるのに必死で、「早くラフトを開いて」と声をかけることしかできず、あとはとにかく「落ち着いて」と皆で言い合っていました。その時のチャコちゃんを含めた1人1人の行動についてはまったく分かりません。

ラフトが開いてから、チャコちゃんがいなかったことに気づき「チャコちゃん」と叫びました。私は、チャコちゃんが潜ったということを知らなかったの、流されてしまったのだと思っていました。

今思うと、この事故の原因として考えられることは、見張りの不十分と、安全管理が行き届いていなかった点にあると思います。また、レース前のチャートの確認をもっと重視しなければならなかったと思います。



ありし日のチャコ。こと斎藤久子さん

救助に関する“WILL J”からのレポート

救助に駆けつけた“WILL J”のスキッパー、正井良和さんからのレポートです。レースのスタートから書かれていますが、ここでは事故が起きた8月8日午前4時50分からの記録を紹介します。

4:50暗い海から「助けて」「助けて」という声が2回聞こえたのでフラッシュ、ライトで周りを照らしながら、声の方向へ進んで行くと、スタン部分2mほど残して、沈みかけの白色のヨットを発見した。驚いてよく見ると、そのヨットの東側10mの所にライフラフトにぶらさがっている10人位の人間が見えた。以前に見た事のある白いセールバック（“アン”のクルーが持っていた）が流れていたの、すぐに“アン”のヨットであると云う事が分かった。“アン”のクルーは全員女性である。大変な事故が起きたと“WILL J”のクルー全員実感し、ライフジャケット、ハーネスを着用していたのですぐに救助活動を開始する事が出来た（“WILL J”の原則として日没から日の出までライフジャケット着用）。

救助活動

- ①フラッシュライトで“アン”のクルーを照射。
- ②ロープ等海に流れていないか確認してエンジンを掛ける。
- ③“WILL J”のジブセール、メインセールを下ろす。
- ④無線でケンウッド、ベースに「メーデー」「メーデー」の信号を送る。
- ⑤パラシュートフレアを上げる（他のヨットに知らせる為）。
- ⑥ライフラフトの風下側から15m位の所まで近づき、“WILL J”のパウから、40mロープ付ライフブイを投げる。
- ⑦“アン”のクルーは沈んでゆく

ヨットとライフラフトをロープでつないでいたので、切り離し、“WILL J”のクルーはラフトをパウ側に引き寄せた。

- ⑧パウ側からだ1人助けるのに3人がかりでも大変だったので、ラフトをスターン側に回し、そこから救助した。

アンのクルーは長ズボンとカッパ上下着用、海水を含んでとても重くなかなか助ける事が出来ない。早く助けたいと思う気持ちが柔道の背負い投げの様に足の間に左手を入れ、右手で首筋をつかんでライフライン越しに7人位引き上げた。少し元気な子は自力で上がった。

5:10アンのクルーを点検すると13名おり、ヨットに乗っていたのは14名との事。1名斉藤さんが不明になっているので、1番早く駆けつけてくれた“スピカ”（40フィート室井オーナー）に無線で斉藤さんの捜索を頼んだ（斉藤さんはロープが足にからまっているので自分ではずしに潜つたらしい?）。その時には“アン”の艇体は海面に見えず、すでに沈んでおり泡だけが残っていた。

5:20“WILL J”はホノルルのコーストガードと無線連絡を取ろうとしたが、発信状態が悪く出来なかった。その時“WILL”50フィートの小田オーナーからブレイキングの無線が入り、コーストガードと“WILL J”との中継を頼んだ。そしてコーストガードに“アン”の事故経過と救助報告、及び不明者の捜索を依頼してもらった。

6:00“WILL J”のクルー12名、救助したアンのクルー13名、合計25名乗せたまま斉藤さんの捜査するのは無理と判断し、“アン”のスキッパー前田さんと相談の上、アラワイヨットハーバーに向け、帰る事にした。帰るにあたり、“アン”のクルー4名に事故現場に駆けつけて

くれた7艇位の仲間のヨットが斉藤さんの捜索をしている様子をしっかりと見ておく様に言った。“WILL J”のクルー全員も斉藤さんが無事見つかる事を祈りながら、事故現場を離れた。“WILL”（50フィート）と無線連絡を取りながら、帰る途中、ココヘッド沖で、コーストガード“ワシントン号”と出合い、ダイヤモンドヘッド、フィニッシュライン近くでアンのクルー13名は“ワシントン号”に乗り移り“WILL J”も“ワシントン号”についてホノルル港に入港した（15:00）。

以上がアンのクルー救助の状況報告である。

ここで特に明記したい事は、あの様な場所（“スピカ”に聞くと非常に浅くとても危険な海域であった）で暗闇の中13名もの命を助ける事が出来たのは“アン”のクルー及び“WILL J”のクルーが冷静に行動したからだと確信する。

“アン”のクルーの中には力が尽き、ラフトから離れていった者もあったが、他の者が泳いでつれ戻したり、互いにはげましたり、“WILL J”のクルーも日頃小田オーナーのもと、色々な知識や練習の成果が、各自勝手な行動をとらず、全員団結して救助にあたったのが、今回の好結果を得たのだと思う。

後日、『ケンウッドカップヨットレース』の表彰式において、ヨットマンとして名誉あるシーマンシップカップを頂いた。私は“WILL J”の代表として壇上にあがり、カップを手にした時の感動を忘れる事はないと思う。

最後にお亡くなりになった斉藤久子さんの御冥福を心よりお祈り致します。

記“WILL J”ボースン 正井良和

チャコ記念カップ基金設立のお知らせ

“チャコ・サイトーのセーリング・スピリッツを永遠に残そう”この呼びかけは、来年のケンウッド・カップ・シリーズでの悲しむべきヨット『An』の沈没事故と、そのクルー斎藤久子さんの死亡という悲劇の直後に、ワイキキ・ヨットクラブの有志を中心とする9人の発起人による声明の形で発せられました。

この悲しむべき事故後、『An』のクルー一同の健闘ぶり、そのチャレンジ精神を日々目の当たりにしていた地元ワイキキ・ヨットクラブの婦人会員のなかから、チャコ・斎藤を記念して何か残したいという声が自然発生的に生まれました。

事故の直後から、現地でこの呼びかけに賛同する関係者一同が集まり、チャコ記念カップの設定と、それに必要な募金要項、その受け皿などについて熱心な討議が行われました。

その結果、次のような要項が決まり、現地で発表されました。

1. カップの名称：『チャコ記念カップ』
2. 目的：2年ごとに行われる、ケンウッド・カップ・レースに際して、ヨットウーマンにおける顕著な業績を表彰するものとする。対象としては、外洋ヨットに関するすべてにわたるものとし、レース、クルージング、救助活動、フェアプレー、ナビゲーション、デザインなどの分野が含まれている。カップは持ち回り式とし、各受賞者には、レプリカもしくは副賞を提供する。
3. 募金目標：ヨット関係者を中心に広く募集するものとし、目標金額はUS\$2万5千とする。そのうち\$2万は募金とし、その果実をもって、運営費ならびに副賞の財源に当てる。
4. 募金の預託先：ワイキキ・ヨット

クラブ内に設立されている、同クラブの教育基金 (EDUCATIONAL FOUNDATION) が別口座を設けて、このチャコ記念カップ基金を管理する。

5. チャコ記念カップ基金は、9名の理事によって運営されるものとする。理事は、チャコ記念カップ設立委員会によって選出されるものとし、豪州、ニュージーランド、日本、英国、ドイツ及び米国から各1名、ワイキキ・ヨットクラブ及びハワイ・ヨットクラブから、それぞれ2名ずつが選ばれ、構成される。各理事は、それぞれの地域における同基金の募集責任者となる。任期は6年を原則とするが、理事の1/3は2年ごとに改選されるものとする。理事長は、理事のなかから互選により選出される。
 6. 第1回の受賞対象は、1992年3月1日までに提出されるものとし、理事会はそのなかから受賞者を同年6月1日までに決定する。受賞式は同年8月のケンウッド・カップ・シリーズの期間中にハワイで行われるものとする。第2回目以降は、2年ごとに行われる。
- 以上は、ハワイ現地でケンウッド・カップ本年のレース期間中に構成

された次の発起人会により決定されたものである。

Mr. Kevin Meecham

(Waikiki Yacht Club会長)

Mr. George Harvey

(Hawaii Yacht Club会長)

Ms. Bobble Slater

Ms. Jackie Black

Ms. Marilyn Walsh

Ms. Terri Ratianni

(以上 Waikiki Yacht Club)

Mr. Hal Wagstaff

(New Zealand Yachting Federation 会長)

Mr. David Kellett

(Cruising Yacht Club of Australia 会長)

大儀見 薫

(日本外洋帆走協会 副会長)

なお、日本外洋帆走協会事務局では、同募金への募金に協力する体制を整え、事務局内で募金の受付業務、ならびにハワイへの送金業務を行うことを決定しました。

日本から、ハワイのケンウッド・カップ・シリーズに参加する艇は、その艇数、質とも毎回レベルアップしてきました。今回の不幸な事故を一つの教訓として活かすためにも、広く海の仲間が応募されることを期待しています。

チャコ記念カップ設立委員会

NORC 国際小委員会委員長

大儀見 薫

募金振り込み先：

富士銀行虎ノ門支店

普通預金 2231357

「チャコ記念カップ」

詳しくは、NORC事務局へお問い合わせください。

YOUR ASSISTANCE IS REQUESTED

**Perpetuate
the Sailing Spirit of
"Chako" Saitoh**

*In Memory of Hisako "Chako" Saitoh,
a biennial award is being established to recognize
women's achievements in offshore racing.*

To perpetuate the Sailing Spirit of the Chako Cup, the Chako Cup Sailing Foundation has been formed to raise funds for the creation and acquisition of a perpetual trophy and matching equipment for the biennial regatta. These funds will be administered by the Waikiki Yacht Club Educational Foundation.

The Foundation has further defined purposes which will be to:

- Formation of an international award to recognize women's achievements
- Awarding of the Chako Cup during the 1992 Kenwood Cup competition.

Funds should be sent to:
THE CHAKO MEMORIAL TRUST
c/o Waikiki Yacht Club Educational Foundation
1235 Ala Moana Blvd., Room 501, Honolulu, Hawaii 96813



Thank you
from The Chako Cup
Establishment Committee.

We Appreciate Your Contribution. Please Contact Kenwood 1235
We Will Appreciate Your Contribution. New Zealand Yachting Federation
We Thank You For Your Contribution. Cruising Yacht Club of Australia
We Appreciate Your Contribution. Waikiki Yacht Club

We Appreciate Your Contribution. Hawaii Yacht Club
We Appreciate Your Contribution. Waikiki Yacht Club
We Thank You For Your Contribution. New Zealand Yachting Federation
We Appreciate Your Contribution. Waikiki Yacht Club
We Thank You For Your Contribution. Waikiki Yacht Club

1990年度第2回関東支部代議員会議事録

社団法人日本外洋帆走協会 関東支部

1. 日時

1990年7月16日(月) 18:40~21:00

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

代議員 37名 (出席者 24名)

安岡信一、石井竹彦、市村俊明、尾島祐太郎、加藤正俊、高村宏、初鹿野幸生、平田克己、藤田弘治、古川保夫、別部尚司、大儀見薫、北村勝彦、周東英卿、藤山勝濟、池田武邦、蛭名毅、中馬勇、横沢真則、矢吹秀邦、小沢美弘、安原達朗、三宅直晴、野口隆司

(委任状 13名)

小黑公一、倉持和夫、加藤忠男、中谷林平、榊田政治、多門信、田中淳、戸田宏、兵頭茂、藤井茂、永野隆雄、加藤亨、古田明俊

代議員以外の出席者

並木茂士 (関東支部・議長)、飯島征四郎 (常任委員・小網代FC)、沼田尚文 (常任委員・逗子FC)、内藤恒夫 (常任委員・東京FC)、岩澤文男 (常任委員・浦賀FC)、稲葉文則 (常任委員・熱海・伊東FC)

4. 議題

- (1) JYAとの合併問題
- (2) '91~'92担当代議員改選の件
- (3) 関東支部運営規則改正の件
- (4) その他

5. 議事

18:40、古川副支部長の挨拶があり、安岡副支部長の司会により開会、出席代議員は37名で代議員58名の過半数で定足数を充足していることを確認、並木支部長が議長となり、議事録署名人に藤田、小沢兩代議員を指名し、議事に入った。

並木議長から、本会議で議決が必要とされる議題は(3)であり、議事運営上、先ず、議題(3)を審議していただきたい旨の発言があり、了承を得た。

議題(3) 関東支部運営規則改正の件について

並木議長から次の説明があった。

5月の常任委員会において、熱海・伊東フリートの設立が承認されたことに基づき、配布資料のとおり、NORC関東支部運営規則第12条に「(1)熱海・伊東フリート」を加え、即日実施することとした。審議の結果、意義なく改正案を承認した。並木議長から、熱海・伊東フリートキャプテン稲葉氏の紹介と、さらにNORC関東支部運営規則第6条に基づき、同氏を常

任委員に任命した旨の説明があった。

議題(1) JYAとの合併問題について

並木議長から、本件については、配布資料の通り、大儀見副会長から説明をいただくのが最も当を得ている、と考えられるので、願う。との発言があり、大儀見副会長から、『オフショア』6月号14~15ページ『113回理事会議事録』掲載の通り、報告がなされた。

議題(2) '91~'92担当代議員改選の件について

並木議長から、資料に基づき次の説明があった。

現代議員の任期は本年末までであり、本年中に選挙を行わなければならないが、関東支部としては、12月3日までには各フリート毎に選挙を終了してもらいたい。また、来年早々選挙管理委員の改選もあるので人選をしていただき、推薦があれば、その旨連絡をお願いしたい。旨説明があった。

選挙事務手続きについての質問のほか、理事と代議員との関連について、現行の制度ができたときに理事の数(30名)に対して代議員の枠をその三倍以上(113名)にしたのは、代議員会がいわば議会(立法機関)として機能し、理事会がいわば行政府として事業の推進に当るという基本的立場に立ったものであり、理事と代議員の兼務は当然あり得るし、その方が下意上達の上からも自然ではないか、との説明があり、並木議長から、その件は常任委員会で先議することとする旨の返答があった。さらに、代議員と理事との関係について、次の発言があった。代議員の中から理事を推薦するということは、代議員会、理事会の機能権限から考えても賛成できない。代議員と理事が兼務ということになれば、立案・決定を二面の顔で行うこととなり無理がある。いずれにしても、この件は、代議員会がその機能を発揮することに意義があることなので、なお論議すべきである。ということになった。

議題(4) その他について

並木議長から、NORC事務室が平成3年3月中旬以降第2船舶振興ビル(虎ノ門1-11-2)に移転の予定である。旨の報告があった。

以上をもって審議を終了し、21:00、1990年度第2回関東支部代議員会を終了した。

上記議事録に誤りのないことを説明し、記名押印する。
1990年7月16日

議長 並木茂士 ㊟
署名人 藤田弘治 ㊟
署名人 小沢美弘 ㊟

NORCのこれから part II

関東支部副支部長 安岡信一

前回に、組織のことを書きましたが、その続きを書いてみたいと思います。

IYRU (IYRR) とかORCで、広告とかヨットマンのクラス分けが、定義されたり討議されていますが、この事実を考えてわが国でもそれに対応した組織と、運営方法を確立しなければならない時期にきていると思います。

私は不勉強でIYRUが何を目的でこの様な事を打ち出してきたかわかりませんが、愚考するに世界のヨット界を完全な支配下に置く為に、広告の収入を吸い上げ、力を付ける事を目的としているのではないのでしょうか。

一方我が国を見ますと、昨今陸のスポーツが頭打ちになっており、コマーシャル界は、未開の世界である海に目を向けてきました。

その為、マッチレースだの、50フッターレースだのと、色々なレースが登場してきています。

たしかにヨットスポーツを理解して貰う為には大変良いことだと思えますが、その反面ヨット界の仕組みが根本から壊れていく可能性が出てきました。

何故ならばレースの責任の所在が明確でなくなって、コマーシャルベースに押し流されているからです。

今まで行われてきたコマーシャルベースのレースは、IYRRに基づいて、誰かがレース委員長として、責任を持ってレースが行われたと思えますが、その点に対しては問題があるとは思いません。只、レースが国際規模で行われたのであれば、レース委員長とか、審査委員長は、国際資格を持った人が当たるべきだと思います。

何故ならば何かのトラブルが起きた時は、国際問題になります。です

からそれに対応できる人が必要です。その為にも、レース運営システムの確立が、必要になっています。

右の表は、選手の種別、広告の種類、各種委員の資格を、決められているままに表にし、その段階等については私案を入れたものです。また、作るについては、自動車のレース運営方法を頭に入れ書きました。

まず規則ですが、国際格式は、IYRRで、国内格式は、IYRRとNORC規則で、支部格式以下は、NORCと、そのレースの特別規則で行えば良いと思います。

なぜこの様な事を書くかと言いますと、『舵』の10月号に石井氏(NORCルール委員長)も書いておられますが、ジュリーの言うことを聞かない人がいます。IYRRはヨットマンを紳士として扱い、諮問をしないで罰せられないようになっていますが、まだ日本では社会環境の違いか、不勉強である為か、それでは通りません。ですからそのまま(IYRRの精神で)行えば、レースの運営が損なわれる恐れがあります(社会状況により決められた日時に参加する為、抗議の諮問、表彰式時間の変更等出来ない事がある)。国際格式と、国内格式はそれに相応しい選手が出場しているものと理解し、IYRRで行い、支部格式以下は運営に支障のない方法で、出来る特別規則を作り行えば良いと思います。

選手についても、車の世界では支部格式で5~10回以上出場し、何回かは優勝しないと国内格式には走れません。国際格式も国内格式の出場実績と、年間ランキングの何位以上でないと走れません。またピットマンの管理は選手の責任で、ピットマンの不注意で選手が失格になります。ヨットではスキッパーが選手に当たりますが、クルーの不始末はスキッ

パーの責任です。艇長会議に出ないスキッパー、何時もトラブルを起こしているスキッパーは国際格式には出られませんし、NORCとしても出せません。

レース委員長についても、フリートレースを3回以上経験して、支部格式の委員長が出来るようにし、支部を経験して国内格式となり、国内から国際へと上がって行くようにすれば、レース委員長も自信を持ってレースの運営に当たって行けるのではないのでしょうか。当然レースの運営は厳しくなりますが、厳しくして当然であると考えます。

ある時期までは、会員艇を増やすという大義名分の為、ある部分は目をつぶって来たことはあると思えますが、これだけ艇も増えてきた事でもあるので、これからはびしびし厳しくいくべきであると考えます。

審査委員については、それぞれ関係する支部常任委員会とか、本部の理事会が指名し派遣して、そのレースの審査委員会を作らせた方が良いと思えます。石井氏も指摘していますが、あまりにも権威が無過ぎます。権威を付ける為には権限を持たせなくては駄目です。

審査委員は、レースの安全が確保できないようなレースに対して、中止させられる権限(レース主催者に命令する。それによる経済的負担は一切関係なく、本部又は支部に対してのみ、中止の根拠を示し責任を持つ。規則の執行が正確に行われているかを確認する事と、抗議の処理に当たる)を持ち支部又は本部の組織のみに、責任を持つようにして、レースの運営には関わり無いようにすれば、先に書いたようなコマーシャルベース優先のレースは出来なくなると思えます。

私もつい最近『裕次郎カップ』の

レース委員長をやりました。やってみて驚きました。艇長会議は出艇申告会で、レースの説明は各艇に伝わってませんし、一部の人はお祭りレースであるからと、従来からの考え方で、スタートは適当にやるし、ルールも守りません。

お祭りレースであるからルールを守らなくても良いことにはなりません。レースはルールの中でいかに早く走るかを競うものであって、ルールから外に出たものはレースとは言いません。お祭りと言うことは、ルールの中でいかに参加者に楽しんでもらうか、運営側が工夫をすることです。

例えば、IORの早い艇にはハン

デを増やし、普段余りレースに出ない艇に、なるべく入賞して貰えるようなボーナスを出したりして楽しむのが、お祭りレースです。

その反面ヨット技術の進歩の為にIORのレースも絶対必要です。

したがってIYRUが認めている、プロによる賞金レースもやむを得ないでしょう。だから、そのプロがアマのレースに入り込んだりしないような、システムを確立しておかなければなりません。

今までのように野放しにしてやっているのは、ヨットの統括機関が無いのと同じ状態になります。

何故かと言うと、今はイベント屋さんでも試行錯誤の時代で、NORC

とかヨット協会の主催・後援を取り付けやっていますが、何回かやっていくうちに、主催・後援を取らなくてもやって行けるようになった時が困るのです。イベント屋さんも儲けが多く、運営でうるさいことを言う組織を入れないで、開催出来れば最高です。

そうなった時、NORCもヨット協会も放り出されるでしょう。そうならないために、レースの格式付けだの、格式付けによる運営の方法、選手の管理方法（格式外のレースに出場した時ペナルティを与える等）を確立しておかなければなりません。

その為には、NORCとヨット協会による統一団体を作り、ヨット界

レース委員・広告・選手の出場範囲等の説明表

現在試行的に行われているルールがあるが、この表はあくまで本文の説明用のために私が勝手に決めた数値です。

レースの 格 式	出場選手の種別	広告の種類	レース委員 長の資格	審査委員の 資格	資格の取りかた及び指名の方法 摘 要
国際格式	グループ1・2・3	カテゴリ-B・C	国際資格	国際資格	国際審査委員又は理事会指名者
〃	グループ3のみ	カテゴリ-C	〃	〃	プロだけによるレース・賞金レースも含む
国内格式 (全国)	グループ1・2・3	カテゴリ-A・B	国内資格	国内資格	支部レース3回以上経験又は理事・本部各種委員長
支部格式	グループ1・2	カテゴリ-A	支部資格	支部資格	フリートレース3回以上経験又は支部各種委員長
フリート	グループ1のみ	カテゴリ-A	資格が必要	資格が必要	講習を受けて資格を取る

注意 レースの格式の実際例

国際格式……外国から多数の艇及び選手が参加し、外国でも認められているレース。及び日本から外国、外国から日本へのレース。又はプロのみによる賞金レース。例、『ニッポンカップ』、『50フッターレース』、『グアムレース』等。

国内格式……日本選手権を掛けるもの。各クラス選手権も含む。例、『ジャパンカップ』、『ワントンカップ』、『ハーフトンカップ』等。

支部格式……支部が主催するレース。例、フリート対抗、『鳥羽レース』、『裕次郎カップ』等。

フリート……フリートが主催するレース。各島回りレース、『初島ダブルハンドレース』等。

ク ラ ブ……各フリート及びハーバー、クラブが主催する会員の練習を目的とした三角レース及び親睦レース。

選手の種別

グループ3……ヨットに乗ることで、生活をしているプロ。

グループ2……グループ1でも3でもない選手、メーカー等が含まれる。

グループ1……完全に余暇としてヨットに乗っている者。

広告の種類

カテゴリ-C……特別な広告規定によって広告の表示ができる。

カテゴリ-B……規則にしたがって、艇体、セール等に広告の表示ができる。

カテゴリ-A……認められたもの以外は原則として出来ない。

を統括していかなければなりません。

これは私の考えですが、もしもこのまゝイベント屋のペースで進み、我々の組織が無視されるようになってきたら、NORCもヨット協会も困ります。

最悪の事態を想定しますと、NORCはそれでも救いがあります。何故かと言うと、NORCはヨットのオーナーの集まりであるので、最悪の場合はオーシャンレースだけをやっていれば済みますが、ヨット協

会は、組織で出来上がっているの
で、組織が無視されるようになれば
困るのではないのでしょうか。

ですから少しでも早く、両団体による統括団体を作ってほしいのです。

一部には両団体が解散して、ひとつになれば良い、と言われる方もいますがそれは理想論で、行政上（文部省と運輸省の外郭団体と言うこと）無理です。またNORCは会員から約一億円のお金を預かっていまして、それを処分したり、返した

りする事は不可能です。そういう事を考え合わせると、両組織から代表を出して、ユニオンを結成し、それを土台として、進展させていくしか方法がないと思います。

何はともあれ、一日でも早くレースの運営方法、選手の把握、その他のシステムが早く確立出来るような方法を作り出される事を祈りつつ筆を置きます。

“ポパイ”を囲むヨットマンの集い



“潮風Ⅲ”や“コンテッサⅦ”、N-320シリーズなどの設計者で、その風貌からポパイの愛称で知られているNORC会員戸田邦司氏が、運輸省海上技術安全局長に就任され、そのお祝いの会が去る9月4日、キャピトル東急ホテルに海の仲間約150人が集まり、盛大に開催されました。

我々NORCにとって、運輸省は監督官庁でもあり、最も縁の深いお役所ですが、正直に言ってヨット界の現状の把握やヨットに対する理解という点、今まで十分ではなかつ

たと思います。しかしNORCの現会長であり、バリバリ(?)の現役ヨットマンでもある石原慎太郎氏が昭和62年11月から13ヶ月にわたり運輸大臣を務め、運輸省内のヨットに対する認識も急速に高まり、また海上保安庁のヨットに対する理解が漸く深まってきたことは、我々の記憶に新しいところでした。

今回、我が国の先駆的ヨット・デザイナーの一人である戸田邦司氏が、船舶の安全性や、免許制度を直接、掌管する運輸省海上技術安全局長に就任されたことは、我々ヨットマンにとって、心強い限りです。

会は発起人を代表して石原慎太郎氏の挨拶で始まり、米沢一JYA副会

長、大儀見薫NORC副会長よりの挨拶の後、現“潮風”オーナーの山本房生氏の発声で乾杯、歓談に移りました。

会場には、古くからのNORCのメンバーをはじめ、92年のアメリカズカップに我が国から初めて挑戦するニッポンチャレンジ山崎達光会長、BBCチャレンジ小林正和代表など、多士済々の顔ぶれが揃い戸田氏の交友の広さが窺われました。

閉会に当り、謝辞に立った戸田氏は、素晴らしい海の仲間が、こうした楽しい会を開いてくれたことに感謝し、また懐かしい多くの人たちに会えたこと大変感激していると述べ、心よりの謝意を表していました。また内助の功“オリーブ”こと節子夫人にも盛大な拍手が送られていました。最後にヨット界では知る人ぞ知る、江の島寿司政の“アニキ”こと山口且氏の手締めで、和やかなうちに会もお開きとなりました。

戸田邦司氏略歴

昭和9年11月16日生、福島県出身、横浜国立大学工学部造船工学科卒業後、昭和34年運輸省入省、海運局外航課補佐官、海上保安庁船舶工務官、ジェットロ オスロ事務局長、東北運輸局長等歴任の後、本年6月より海上技術安全局長



発起人代表・石原会長の挨拶。中央に戸田氏、右はご家族の方々

NORC保険デスクより

船体保険金の内容

事故によって船体に損害を被った場合に支払われる保険金についてお話ししたいと思います。

船体保険加入に際し、その艇の時価を算出し時価100%の保険金額でご契約いただいておりますので、不幸にして全損となった場合には、

支払保険金＝船体保険金額となることをご存知のとおりです。

それでも船体保険には一事故免責金額10万円という自己負担分があるはずで、全損事故の場合でも免責金額10万円が差し引かれて支払われるのでは、との疑問が残ります。

全損事故では船体保険免責金額は差し引かれることなく、前式のとおり、保険金が支払われることとなります。

全損事故はめったに起きる事故ではありませんので、次に部分的な船体事故のケースに話を進めることにします。部分的な船体損害が生じ、その損傷を修理することができる場合には、次のとおり損害額が決定します。

〈損害額〉

＝〈修理費〉＋〈費用〉

－〈部分品交換による船体時価の増加額〉

－〈修理に伴って生じた残存物があるときはその価額〉

〈修理費〉とは、事故発生直前の状態に復旧するための『純然たる修理費』と最寄の修理場までの『曳航（運搬）費用』又は修理地まで航行するために必要な仮修理費用の合計です。

従って、先の例のように艇が全損に帰した際には、曳航費用は自分で負担しなければなりませんので、艇の救助成功の見通しが確実な救助業者への依頼をお勧めします。

一般に遭難した船舶の救助は、気象その他の外的条件に影響されることが多く、救助作業は専門技術力を

必要とするものですから、有効な救助を依頼するのが良策です。

さて分損事故の救助ではサルベージ会社、しゅんせつ組合等に要請し支出した費用については、その請求額を曳航費用として修理費に加算することができます。救助費請求がなくて支払った費用については、その救助作業に相当な金額であるかについて調整の上、曳航費用と決定します。

〈費用〉の内訳は、損害の防止軽減のために必要又は有効であった費用、権利保全又は行使に必要な手続をするための費用・盗難艇の引取費用で支出された費用について損害額に算出できます。

〈部分品交換による船体時価の増加額〉とは、修理に際し部分品を交換したために艇全体としての価額（修理後の時価）の増加を生じたときのその増加額のことです。

中古マスト折損事故で、相応のマストに交換した場合に、折れたマストの時価が低く、その修理によって艇の価値が顕著に増加し、いわゆる焼け太りのような修理となる時は、増加額が差し引かれるケースもあり得るとい意味合いです。

船体保険という修理費とは、あくまで損害が生じた地および時において、事故発生直前の状態に復旧するために必要な修理費のことですからご理解ください。

〈修理に伴って生じた残存物があるときはその価額〉とは、代替品で修理した時など、事故部位周辺で機能面・金額面で残存物がある場合には、その価額が差し引かれるケースもあり得るといこと事です。

以上の合計により損害額が決定し免責金額が差し引かれて、支払保険金が算出されることとなります。

船体保険金について説明致しましたが、ご契約者の皆様に納得してい

ただける保険金支払には、事故調査の段階からのご協力が必要です。

今後共よろしくお願い致します。

団体窓口 NORC保険デスク		1990.6.1現在	
東京都千代田区神田錦町1-9 天理ビル 東南興産株式会社東京営業所内 担当：有光庄子、長尾 光 TEL：0120-024410 FAX：03-291-2289			
NORC認定代理店一覧		1990.6.1現在	
名称・会員名	〒 住 所	TEL・FAX	
磯石川保険事務所	107 東京都港区赤坂 3-1-2	T：03-586-6297	
石川 昇	A I U赤坂ビル	F：03-584-6203	
㈱オフィス・マリン二階堂 隆	210 横浜市鶴見区市場大和町 4-1 仙台屋ビル 202	T：045-503-5377 F：045-503-1406	
根岸 岸 根岸 隆樹	198 青島市新町 848 新町台マンション107	T：0428-31-5894	
㈱ピー・アイ・エー 秋岡 康夫	107 東京都港区赤坂 3-1-2 A I U赤坂ビル	T：03-586-4411 F：03-583-2696	
㈱T・A 代理店 酒井 直樹	107 東京都港区赤坂 3-1-2 A I U赤坂ビル	T：03-583-0783 F：03-584-6296	
㈱タケウチ エンジン 竹内 誠	230 横浜市鶴見区下木吉1-8-14 岡安ビル 202	T：045-584-6650 F：045-584-6656	
笹岡損害保険サービス 笹岡 耕平	538 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	422 静岡市石田 3-15-5	T：0542-81-3928 F：0542-83-1316	
T・I・C 田中 齊英	106 東京都港区南青山 3-8-14 パーク青山	T：03-405-8269	
K A T O 加藤 繁雄	475 半田市亀崎 6-80-14	T：0569-28-2340	
㈱サトー 佐藤 克明	733 広島市西区 天満町3-19	T：082-293-0860 F：082-231-5231	
鈴木総合 保険事務所 鈴木 幹夫	475 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	516-01 三重県度会郡南勢町船越3113	T：05996-6-0933 F：05996-6-0341	
知 久 保険事務所 知久 良広	730 広島市中区 富士見町 2-9-103	T：082-244-5380 F：082-244-5381	
㈱片山 保険事務所 片山 彰造	711 倉敷市見島 神田町 67	T：0864-72-7678 F：0864-72-4071	

玄海支部 住所変更のお知らせ

玄海支部は下記住所に移転いたしました。

〒819 福岡県福岡市西区小戸3-58-1 市立ヨットハーバー2階
Tel/FAX 092-881-6207

又は

Tel 092-581-9121 (末松歯科医院)
FAX 092-501-8500

指定検査員養成講座が開催される

保険小委員会

去る9月20日、21、22日の3日間、三崎マリンに於いて第1回指定検査員養成講座が開催された。

テキストは、各講師が指定したものの、保険約款、昨年度NORC艇で事故を起こした艇の実際のサーベイレポート等が用意され参加者に配布された。

講習会は保険小委員会委員長、児玉萬平氏より保険小委員会の設立の経緯、NORCヨット保険の抱えている問題、ヨット保険の現状、何故指定検査制度が必要であるかの説明から始まった。説明の中児玉氏は特に、今がヨット保険の幕開けであるにもかかわらず周囲の環境が整備されていない事、更にサーベヤーのレベルが低いために発生する色々な弊害が多い事、NORCヨット保険が現在置かれている立場について参加者に分かりやすく説明した。説明後、何故指定検査員講習会に参加したのかを中心とした参加者の自己紹介があった。海事鑑定人としてすでに運輸省の登録を受けている者が5名参加していたが、それらの者は自己のサーベイの経験、大型船とヨットの違いなどについての考えも述べた。更にNORCの認定を受け、将来海事鑑定人としてヨットのサーベ

イ業務を行いたい者は、その希望について述べた。又海外でヨットのサーベヤーと接し、始めてサーベヤーの存在を知った参加者からは、現在の日本のサーベヤーのレベルの低さが指摘された。

今回の講習会には、保険会社やサルベージ業者等の特別聴講者が数人参加をしていた事も大きな特徴であった。特に住友海上の社員の方は会社に休暇願いまで出し広島から出席した。

昼食後は新田氏によるサーベイの実際というテーマでの講義と、有光氏からNORCヨット保険の約款に関する講義があった。その中、新田氏はサーベヤーは常に中立な立場で仕事をしなくては行けない事、保険約款は必ずサーベイにはもって行く事から、現在のサーベヤーのレベルがいかに低いか、そしてその対応策について講義がなされた。一方、有光氏からは保険の加入方法、料率、担保範囲等についての講義がなされた。更に海外ヨット保険についての説明も併せてなされた。

その後、林賢之輔氏によるヨットの船体設計構造、強度等、かなり専門的な講義があった。

夕食後は山下ポートサービスの山

下八平氏を講師に招き、ヨット修理業者として保険に絡む工事の難しさについての体験談を踏まえての講義があった。サーベヤーはすぐに見積を出せというが、工事をやりながらでないとわからない部分もある。最初1回だけ見に来て後はまったく見にもこないサーベヤーがいる等、実際に修理に携わっている立場から色々な事例を挙げて解説をしていた。

山下氏は前日台風19号が関東地方をかすめたため一睡もしていないという事で、講義は10時に終了した。

翌日は午前8時30分より、貝沼氏によるスパーの講義が始まった。前回の『ケンウッドカップ』でもマストトラブルに泣かされた艇が多くみられたが、マストメーカーから見た現在のマスト強度と、ヨット乗りがマストを扱うときの注意等の話からマストの寿命、さらには折れる原因や可能性についてプロとしての経験を含めた講義であった。参加者もマストについての関心は非常に高く質問が相次ぎ、規定の時間を30分以上も超過した。

スパーの次には、猪上氏による艀装品についての講義があった。猪上氏からはブロック類の取扱い上の注意、メンテナンス方法を中心とした話から、現在のサーベヤーのレベルの低さ、今後の対応策についてまでかなり掘り下げた講義が行われた。昼食後ではORC特別規定と安全対策という課題で長江氏の講義があった。講義の中、長江氏からは艇の安全対策について詳細に解説をしていただいた。

その後、洋上実習と海事鑑定制度の説明の2通りに分かれた講義となった。“衣笠”艇に乗船した参加者は相模湾内で帆走理論・安全備品などの格納方法等の講習を受けた。



貝沼氏によるスパーの講義を熱心に聴く受講者

一方陸上では指定検査員に認定された後、海事鑑定人として登録をされるまでの過程、海事鑑定人の職責等について説明がなされた。

最終3日目には、石井氏によるIYRRの代表的判例を含めた講義で幕をあげた。石井氏からはレース中の接触・衝突事故のルール上の解説を中心に講義が進められた。参加者からは海上で衝突した場合の過失割合の算定について等、過失に関する質疑が盛んになされた。

最終日の大きな課題はケーススタディであった。今回ケースとして3つのパターンの事故が選ばれた。その内容は、①レース中に発生した接触事故で、サーベヤーが過失割合が認定できないにもかかわらず保険金が支払われたケース ②係留中風下側の艇に損傷を負わせた2艇の過失割合を鑑定するケース ③係留中荒

天により走錨し、隣り合う5艇が次々に接触した事故で、2艇が保険に加入しているためサーベヤーを含め関係者がこの両艇に責任をすべてなすりつけてしまったケース 以上の3件のケースについて4名ずつのグループに分かれそれぞれに与えられたテーマを考察し発表をした。

課題は午前中に各グループに振り分けられ、昼食をはさんで3時間ほどかけて考察をした。考察の結果は発表され、考察したポイント、本来はこうあるべきであった等と活発な意見の発表があった。

発表の後に、児玉委員長から講習会全体に渡る評価と、第1歩を踏みだした検査員制度の意義について再度説明があった。最後に講習会を終了した者に対して指定検査員認定課題が発表された。認定課題は昨年『鳥羽パールレース』に回航した艇

が荒天により走錨し損害が発生し、保険会社にも事故報告がなされたにも関わらず、事実確認や損害程度のサーベヤーをまったく行わず1年以上未解決となった事例に対する考察を10月6日までに行う事であった。

認定課題は10月6日に締め切られ、10月13日に認定審査が行われた。その結果、現在既に海事鑑定人として登録を受けている5名がNORC指定検査員として認定された。更に海事鑑定人として登録を受けるために今後1年間の実地研修期間が必要な者7名には、NORC指定検査員補の資格が認定された。認定を受けた検査員は以下の12名である。

指定検査員 池口俊紀、梅田義一、小川浩巳、清水昭、新田肇
指定検査員補 井上俊信、伊吹誠一、岡野正道、岸本信弘、遠井洋文、畠山実、守分功

NORC近畿北陸支部 ポイントレース 夏期シリーズ 5回戦 (9月9日) スタート 10時10分

クラス	SAIL	艇名	艇種	T.C.F.	着順	所用時間	修正秒	クラス順	得点	持点	総得点
I	1195	FRONT RUNNER	X-3/4	0.7553	1	03:11:27	8676.1	1	7.875	14.50	22.375
I	4263	MAYUMI	SWN-39	0.8123	2	03:12:16	9370.7	2	6.000	0.00	6.000
I	2377	SUEKO	BEN-415	0.8167	3	03:13:18	9472.1	3	4.500	0.00	4.500
I	3268	SUPPER EROS	FIR-37	0.7748	RET	***:***	*****	RET	1.500	0.00	1.500
I	3792	IBIZA	JEN-36.5	0.7748	DNS	***:***	*****	DNS	1.500	0.00	1.500
II	4078	ALFA	YAM-30S	0.7237	4	03:13:47	8414.5	1	9.375	11.25	20.625
II	2847	Strawberry	YAM-30R	0.7427	DNC	***:***	*****	DNC	0.000	14.50	14.500
II	2022	めるへん	YAM-R30	0.7385	RET	***:***	*****	RET	1.500	8.00	9.500
II	3448	HYOTTOKO 4	FARR-30	0.7258	6	03:14:51	8485.3	2	7.500	0.00	7.500
II	3808	PENELOPE	FARR-30	0.7280	5	03:14:39	8502.3	3	6.000	0.00	6.000
II	4105	CAPTAIN SANTA	YAM-30S	0.7237	DNC	***:***	*****	DNC	0.000	5.00	5.000
II	2682	Lamb	YAM-26SS	0.6959	12	03:27:55	8681.4	4	4.500	0.00	4.500
II	3556	FIRE BIRD V	YAM-26SS	0.7237	11	03:20:54	8723.5	5	3.000	0.00	3.000
II	3825	ENTERPRISE	J24	0.7193	DNC	***:***	*****	DNC	0.000	2.00	2.000
IV	3950	POISSON ROUGE	TAK-1/8	0.6674	7	03:15:52	7843.3	1	7.875	25.25	33.125
IV	3752	CREEK V	TAK-1/8	0.6664	9	03:19:38	7982.1	3	4.500	25.75	30.250
IV	3370	JONATHAN みう	KAN-23	0.6676	10	03:20:41	8038.6	4	3.000	18.00	21.000
IV	4155	DOOBIE	TAK-1/8	0.6674	8	03:17:13	7897.3	2	6.000	14.00	20.000
IV	3724	ESPERANZA	YOK-22	0.6660	DNC	***:***	*****	DNC	0.000	17.00	17.000
IV	3652	FUZZY	KAN-23	0.6660	PMS	***:***	*****	PMS	1.500	11.00	12.500
V	3956	MARIE	YAM-21C	0.6606	14	03:36:35	8584.5	2	3.000	17.25	20.250
V	3925	Lady Cat	YAM-21S	0.6612	PMS	***:***	*****	PMS	1.500	7.25	8.750
V	516	SAYU	YAM-21C	0.6606	13	03:33:14	8451.7	1	4.875	0.00	4.875
V	338	STAR DUST	YAM-23	0.6662	DNC	***:***	*****	DNC	0.000	4.00	4.000
V	101	HARMONY	YAM-23	0.6662	DNC	***:***	*****	DNC	0.000	4.00	4.000
V	3971	MICHIKO	YAM-23	0.6662	DNC	***:***	*****	DNC	0.000	3.00	3.000
V	475	HI-WIND	YAM-21S	0.6612	DNC	***:***	*****	DNC	0.000	3.00	3.000

風向135° (スタート時) 3~5m/sec レース委員長 三井祥功

レーシング・マルチハルが動き出してきた

マルチハルのレースといえば、ヨーロッパの大西洋横断レースやアメリカのプロ・セールなど、プロフェッショナルに徹したクルーと高価なワンオフ艇で競われる一種独特なレースというイメージが日本では定着している。だが、海外のオフショア・レースのなかには、モノハルとマルチハルがそれぞれのディビジョンに分かれ、同じレースで競い合うというシーンも数多く見られる。

今年行われたトランスパックでは、2艇のF-27トライマランがエントリー。うち1艇がダブルハンド部門でファーストホームを飾り、オーバーオールでも6位に入った。ちなみに5着までの艇は、すべてフルメンバーのクルーが乗った50ftオーバーのモノハルで、ショートハンドによるプロダクション・トライマランが持つ潜在的なパワーを十分知らしめることとなった。

日本でも今年から、オープン参加ではあるがF-27“FOLLOW ME”がNORC関東支部のレースや、本部主催の鳥羽レースなどに顔を出すようになり、6月に行われた初島ダブルハンドレースでは、参加47艇中セカンド・ホームの成績を残している。また、これから行われる神子元、小網代レースには2艇のF-27がエ



今年の初島レースにて快走するトライマラン (F-27ft) “フォロミー”

ントリーの予定にあり、ようやくではあるが、マルチハル同士で成績を競える環境ができてきた。

このような状況を踏まえ、NORCでもマルチハル・ディビジョンに関するミーティングをすでに開いており、今後さらに検討を重ねて行く予定である。

国際 V H F 無線機 頒布

MR-2001

固定型 国際VHF無線機

メーカー：ゼネラル・リサーチ・
オブ・エレクトロニクス

出力：24W / 1W切り替え式

電源：12.5V (船内電源)

寸法：H7.7×W25.0×D25.4cm

重量：2.2kg

頒布価格：78,000円(付属品含む)

MR-1001

携帯型 国際VHF無線機

メーカー：ゼネラル・リサーチ・
オブ・エレクトロニクス

出力：4W / 1W切り替え式

電源：11V (ニッカド電池)

寸法：H19.0×W68.0×D60.5cm

重量：0.6kg

頒布価格：75,000円(付属品含む)

国際VHF帯用アンテナ

メーカー：サガ電子工業

寸法：1.02m

重量：180g

頒布価格：8,000円(同軸ケーブル
5D-FB20m付き)



MR-2001



MR-1001

無線機は海外ではAPELCOブランドで売られているもので、郵政省の型式認定に合格した機種です。PLLシンセサイザー方式を採用しているため、すべての国際VHFチャンネルに対応していますが、免許上はチャンネルを指定されます。

また、携帯型無線機のみでは免許交付されませんのでご注意ください。

ご希望の方はNORC事務局へ申し込んで下さい。

YAMAHA marine wear THE OFFICIAL

for CHALLENGE SPIRIT

300パック
限定発売
3種×100パック
お早めにどうぞ



〈パック内容〉商品×1/ニッポン・チャレンジ・オリジナルステッカー×2/ドナー募集リーフレット×1/カタログ×1
※商品は3タイプ(ブルゾン、ウインドブレーカー、トレーナー)。各々100パックにて限定発売。なくなり次第販売終了とさせていただきます。※写真の商品は実物とは多少異なります。

チャレンジスピリットにエールを贈る、特製〈エールパック〉記念発売!

ヤマハマリウエアは、アメリカスカップに挑戦するニッポンチャレンジクルーチームへオフィシャル(公式)レーシングウエアを提供。1992年の晴れの舞台に向けてニッポンチャレンジクルーたちは、提供のウエアとともにベースキャンプで連日トレーニングに励んでいます。いま彼らの熱きチャレンジスピリットにエールを贈りたい。そんな気持ちを込めて、特製〈エールパック〉を限定発売します。

私たちは「ニッポンチャレンジアメリカ杯1991」オフィシャルスポンサーとして応援しています。

Nippon
NIPPON CHALLENGE
AMERICA'S CUP 1991



カタログ請求は▶ 〒150 東京都渋谷区渋谷1-10-7 クローリア富益坂田 404 【ヤマハマリウエア・プレスルーム】まで



ニッポンカップ1990

国内予選代表選抜大会実行委員会第4回を迎えるマッチレース『三洋証券・ニッポンカップ1990』の国内予選代表選抜大会となる『プレ・ニッポンカップ イン 浜名湖』が、9月14日、15日の両日静岡県湖西市のヤマハマリーナ浜名湖で開催されました。

『三洋証券・ニッポンカップ国際ヨットマッチレース』はすでに御存知のように、本年11月15日～18日にかけて神奈川県・葉山マリーナ沖で開催される、世界九大マッチレースの一つを構成する大会です。今回行われた『プレ・ニッポンカップ イン 浜名湖』は、そのニッポンカップ本戦に参加する日本代表チームを選抜するための国内予選大会の出場権を得るためのレースです。ちょっとややこしいですが、このレースに

勝ち残った上位6チームが、アメリカズカップ挑戦を表明しているニッポンチャレンジ、ベンガルベイヨットクラブの(予定)両シンジケートの代表各1チームを加えた計8チームとともに、国内予選大会(11月10日、11日、葉山マリーナ沖)に参加し、そこで優勝したチームが日本代表チームとして『三洋証券・ニッポンカップ国際ヨットマッチレース』に参加できるわけです。

このような意図で企画された同大会ですが、全国各地から26チームのエントリーが見られ、初の試みとしてはセイラーの皆様の関心が高く、大会の意図は十分に理解していただいたもの、と感謝しています。大会実行委員会としては『ニッポンカップ』を頂点とするマッチレースへの興味が、あたかも甲子園を目指す高校野球のような動きとなることを大いに期待するものであります。

さて、レースの方はYAMAHA—23 IIを使用して行われ、初日の14日は26人のエントリー・スキッパーを9人、9人、8人の3つのブロックに分けそれぞれでフリートレースを行い、各ブロック上位4人、計12人が翌日のマッチレースの参加資格を得ました。翌15日、12人のスキッパーは6組に分かれ2勝先取式の

マッチレースを行い、各組の勝利スキッパー6人が国内予選大会への出場権を得ました。その6人のスキッパーは岩出彰(内海)、中野誠(大阪湾)、竹内芳樹(鬼崎)、笹谷優(相模湾)、東島和幸(浜名湖)、酒井俊宏(富山湾)の各氏となり、結果論ではあるが、全国各地のスキッパーが顔を揃えることとなりました。

台風の影響もあり、一時的、開催も危ぶまれましたが、雨まじりの天候ながらも14日は北東～東の風3～6%、15日は南南西～南西の風2～7%とコンディションも上々で、レベルの高いレースが随所に展開されました。

また大会期間中は(株)日本外洋帆走協会、(財)日本ヨット協会による今後のマッチレース普及には欠かせないオン・ザ・ウォーター・ジャッジの勉強会も開催されるなど、この大会は単なる日本代表大会の予選に止まらず、独立したイベントとして育てて行く気運も見られました。

最後に共催いただいた(株)日本外洋帆走協会、(財)日本ヨット協会、葉山マリーナヨットクラブ、特別協賛を頂いた三洋証券(株)、ヤマハ発動機(株)、協力頂いた(株)ヤマハマリーナ浜名湖の各位に謝意を述べさせていただきます。



表彰式のひとコマ



第8回大原杯レース

玄海支部 片倉静江

1983年11月、『第1回大原杯レース』スタート以来、今年で8回目を迎えました。博多湾内に玄海支部がオリンピックコースをひく海域が大原（おおばら）沖になっているので、今回は『大原（おおばら）杯レース』の大原敦初代玄海支部長の写真も出させて戴きました。

玄界灘（灘の場合は玄海でなく世界の界ですぞ）には九州北部、特に博多に住むヨットマンにもってこいの島々が点在しております。まず一番北に長崎県の対馬、南に壱岐、その東に福岡県に所属する沖の島と小呂（おろ）島、近くには相の島、玄界島等があります。それに佐賀県の鳥帽子灯台、東の灯台瀬等は夜間レースを含むコースにはもってこいの島々です。そうです、小呂島は20マイルも離れているのに福岡市西区になります。

そのなかでも沖の島は由緒ある島です。博多から約50マイル北に位置し、西の対馬から約40マイルにある絶海の孤島ですが、住所は福岡県宗像郡大島村です。宗像郡には交通の神様、海の神様として有名な宗像大社があり、その神社の沖津宮がこの島にあります。

海の正倉院とも言われ島全体が島の山で、島の住人といえ一週間交替で大社から派遣される神主だけです。実は女人禁制でも有名です。神主も又島にあがる男性達も必ず海岸でみそぎをすませてから入島することになっており、いつでしたか“リブ号”が寄港した時、神社側は艇名のリブをウーマンリブと勘違いし、静かに事を納めたい神社側の配慮で上陸を許可したとか聞きました。（小林さんが羨ましいですね。）

さてその『大原杯レース』ですが、本来ならいい風が吹きまくる10月から11月にやっておりますが、い

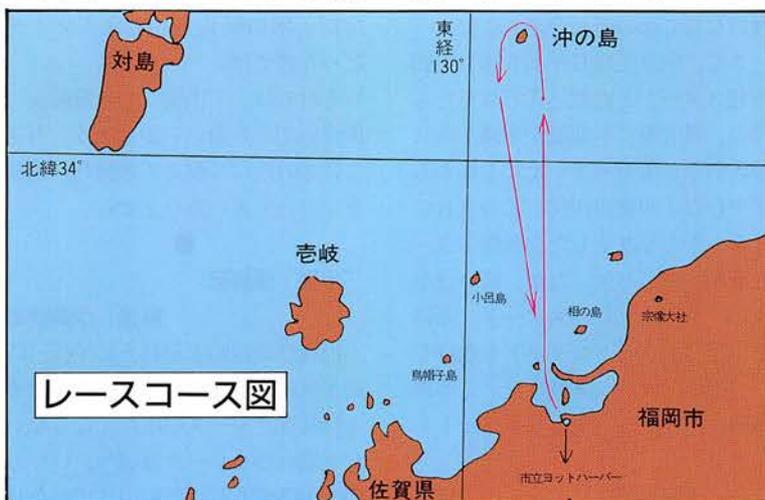
ろいろ事情があって今年は時期を早め9月15日（祭日）、16日（日）を選びました。コースは沖の島時計回り一本です。

スタート後4時間あまり微風に悩まされましたが、玄界灘に出てからは全艇いっしょに走りだし、この海域独特のチョッピーな波と、強い対馬海流に押され気味の艇もありましたがNEE 9~10mの順風にも恵まれてトップ艇は午前3時近くにゴールしました。但し、後続艇は非情の朝風につかまったようですね。

毎年行われるレースですが、今回

特に興味深かったのは、1艇が26ft、4艇が34ftで、それ以外の14艇がハーフトンだったことです。まるでハーフトンのマッチレースの感じさえして、ハーフトン組としては楽しいレースでした。

「外洋を走れ！ 湾内をチョロチョロするな」が大原先生の口癖ですが、素晴らしい海域に恵まれ、市内からバスで15分、片道300円で来れるいいハーバーに係留し、多すぎもせず、少なくもない外洋帆走仲間、そしていい先輩達にも恵まれて博多は楽しいところです。



1990年9月15日 出場：19艇 完走：19艇 スタート時刻：11時0分0秒 コース：小戸～沖の島～小戸

修正順位	艇名	TCF	着時刻				修正時間			着順
			日	時	分	秒	時	分	秒	
1	LADY K	0.6642	16	4	36	46	11	41	54	2
2	ステラ	0.6748	16	4	28	28	11	47	30	1
3	DR. HIRO	0.6569	16	5	20	48	12	3	7	5
4	CLIP	0.6622	16	5	18	30	12	7	26	4
5	寿宝	0.6674	16	5	15	0	12	10	48	3
6	ハミングバード	0.6569	16	5	38	40	12	14	51	11
7	メリールー	0.6611	16	5	32	23	12	15	24	8
8	G. B.	0.6674	16	5	27	24	12	19	5	6
9	カラコルム	0.6654	16	5	31	21	12	19	30	7
10	キャピテース	0.6643	16	5	34	1	12	20	2	10
11	シカゴ	0.6674	16	5	33	21	12	23	3	9
12	シンシア	0.6643	16	5	45	31	12	27	41	14
13	アルバトロス	0.659	16	5	56	48	12	29	9	15
14	スマ	0.6737	16	5	39	29	12	34	12	12
15	ララ	0.6737	16	5	41	38	12	35	39	13
16	オガチ	0.6438	16	6	41	33	12	40	41	17
17	エスポア	0.6372	16	6	54	35	12	41	11	19
18	アメリカ	0.6737	16	6	21	34	13	2	33	16
19	グーフィー	0.6737	16	6	46	55	13	19	38	18

第26回大阪湾横断レース

去る9月16日(日)、『第26回大阪湾横断レース』が開催されました。

このレースの呼び物前夜祭は、昨年神戸海洋博物館にて実施されたのに続き、今年は神戸市の迎賓館、相楽園において開催されました。出席はレーサー達を始め、近隣フリート・クラブの方々、保安庁及び神戸市の方々、また秋田内海支部長にも出席頂いて、総勢200名の盛大なパーティとなりました。

前夜祭に先立つ艇長会議も全員背広姿、オシャレでチョッピリ気障な神戸ならではの艇長会議でした。

さて、明けて16日午前6時、早朝一発スタートと意気込んで見たものの、風と潮で本部艇が走錨。既に予告信号が揚がっていたにも拘わらずやむなく回答旗掲揚。40分遅れのスタートとなりました。各艇スタート延期に緊張を欠いたか、或いは余裕がバラバラとしたスタート。その中、際どいポートスタートを敢行した“出雲”はトップスピードで本部艇脇をすり抜け、見事なスタートとなりました。

レースの展開は、7～8mの風の中で、スピードに勝る2トン、1トン勢が激闘をリード、激しいトップ争いの結果“アイムソーリー”がフィニッシュ直前“ドンキー”を差し切ってファーストホーム。2時間27分54秒というコースレコードでした。

しかし、総合成績は大型艇有利の風にも拘わらず、中小型艇群が頑張りました。中でも“出雲”は最後まで40フィート艇に食い下がり、最新

鋭ダビットソン34の“ペネロープ”をも振り切って4着。念願の優勝を獲得しました。

2位は昨年に続き“ウインドセーラー”。あくまでJ24にこだわる、己斐艇長の腕の冴えと執念が光りました。3位は“サザンブリーズ”。10年選手のデュボア½トンをここまで待って行った司宮艇長は充分満足したことでしょう。

一方、コースレコードを作った“アイムソーリー”は4位。さすが1トンのスピードを見せてくれましたが、常川艇長としてはイマイチだったのでは。

それでは、“出雲”の伊藤艇長に優勝の記をお願いします。万年2位との陰口に耐えての勝利。溜飲を下げるに違いありません。

● “出雲” 優勝記

艇長 伊藤耕磁

前夜祭の後始末を終えて午後11時過ぎ就寝。朝6時のスタートのため4時起き。レース中眠たくならないかと思いつつレース海域へ。いつもの大阪湾であれば朝風のはずが今日はいい風が吹いている。

レースコースは一本道のクロズドリーチ。昨年は西寄りコース、一昨年は東寄りのコースが有利であったが、今年はどうだろう。少し迷ったが、風がいいからラムライン一本と決めてスタート。

スタート後15分、2トンが追い抜いて行くが、スタートでの差は臨時ボーナスを頂いた気分。途中からスピカ揚がる風にシフト、レース展開が速くなりそうな気配が漂ってきた。

1トン・2トンが視界内、¾トンが横にいい感じだ。3時間弱の速いレースながら、雨の中メンバー全員が集中力を持続させたことで、結



優勝した“出雲”のセーリングフォーム

果は別にしても、自ら満足できる走りだった。

着順で4着、先着した1トンと後ろから来るJ24らの修正時間が気になりつつも、ともかくカンピールを一本。

今年2月、8年間共にしたニコルソン½“朝風”と別れを告げて、艇名も“出雲”と替え30SIIにした。メンバーは10年以上共にしている熊谷、鈴木、奥谷を中心に新しいメンバーを加えても平均年齢37才くらい。動きも当然年齢並みになりがちではあるが…。

外面の良い“出雲”と言われ、須磨のポイントレースでは一度も勝てない日が続いていたが、この『大阪湾横断レース』に併設されている須磨ヨットクラブの『シアトルカップシリーズ』にも優勝ができた。ああこれでレースを止めてもいいなと思いつつも、今回の勝利は、ダイヤモンドセールの三船氏の同乗が最大のポイントであって、“出雲”はまだまだ発展途上だと考えている。しかし、クルー共々この喜びを味わえたことは、今後のヨットライフが一段と楽しくなりそうな予感がしている。

●
最後に、多数の参加艇があり、良い風が吹き、無事レースが実施出来たことは、なによりのことでした。関係各位の御協力を心から感謝いたします。 須磨フリート 岡田真一



フォーマルウエアで行われた前夜祭

『鳥羽レース』IOR V-VIクラス優勝記

“AZIZA” オーナー 佐藤よしき
『鳥羽レース』クラス優勝に輝いたのですが……その後持病が再発して、恥ずかしながら入院、締切に間に合わず、無念でありました。遅ればせながら興奮をお伝えする次第です。

●
早朝、ホテル窓外を見入る。緑豊かな鳥羽湾は穏やかであった。太陽のキラメキに海面はわずかな小波を寄せ、居並ぶ大ヨット群の停泊に、まどっているかにも見える。大レースを前に、腕に覚えあるクルー達の早くの到着を渴望しているかのように、各々のヨットは、主人公達を待ち構えていた。昨年の荒天下とは何たる違いであろう。

今年はこの好天気気分も高潮し、「ヨシ行くぞー！」の声もはずんでモヤイを解き、見送りの女房達にしばしの別れを告げる。スタート海面に向う各艇のメンチャンパレードは壮観だ。

スタート12時。下側からの好スタートを切れた。後方に百杯程の各艇を見やり、何ともいえない満足感に浸る。2~3時間後、風も6~7mに上がり、フルメイン、No.1ライ

で滑走する。夕暮れ迄は1トン勢

がまわりに見え、競い合いのおもしろさに少々の興奮も加わり、クルー達の意気も盛んになる。

暗い夜のカーテンが周囲をおおうと、風が突然に振れ、神津島へのラムラインが引けず、御前崎方向へ突っ込む形になる。あわててタックして神津へ向けようとするが、潮がきつくて思うように艇は進まない。虚しいタックを繰り返したが、朝方、やっと神津を確認できた。神津を回る頃昼を越えていた。私は一睡もできなかった。何故って？ 4名分のバースは遠慮のないクルー達に占領されていたのだ。それでも仮眠しようと床で睡魔におぼれかかる途端、顔と頭をクルーに踏んづけられ、しっかり起きてしまったのだ。

眠気も冷める一瞬が次に待っていた。名古屋の“シュビシュバ”と神津のブランケに捕まった処からデッドヒートを演じる事になった。沖から抜かれる。新島、武根の間を抜け、新島のブランケで、我艇は抜き返す。かなりの距離差をつけたとホクソえむ間もなく、利島へのアプローチに失敗して、再びブランケに捕まり、彼らにスルスルと追い抜かれた！ すべて数時間の出来事であったが、ロングレースには珍しい

スリリングなマッチレースを楽しめるとは！ 改めてヨットマン冥利を味わった次第である。されど、ここは相模湾でもあった。内心、我々の庭というべきこの光景の中で、大島のブランケを避け三崎へ近づく行程は、我々の方が熟知していたものと思われる。庭の風向きがどちらへ振れるものか、少なくとも湘南のヨットマンとしては最低存じよりの事であった。我々は伊豆半島と大島の間を抜け、微風を拾いながら進む。残念ながらここは沖出し有利というのを彼らは知らないのか、どうやら島に近づき過ぎたようだった。

我々のクルー達が、大島のブランケにイラつくのをなだめすかし、ひたすら通過の早かろうを願っていた。やおらブランケの過ぎ去る時が来た。“AZIZA”は狂ったのかの如く上がり始め、沈滞していたクルーの動きに勢いが要求された。風は8m~10m、クローズで三崎フィニッシュへラムラインを取る。緑側はもう間近にあった。眠不足と興奮で、少しボーッとしような目頭を押さえながら再び暗い闇を帆走する。我が相模湾を知る強味であろうか、三崎の赤緑灯がハッキリ確認できた瞬間、私は確信した！

「我々は勝ったのだ！」と。

●
ちなみに我“AZIZA”の意味は、モロッコ語で『優美、優雅な心』。かかる名前に負けぬよう、我等、力量も、心も益々磨きをかけて、来年のディフェンディングチャンピオンを目指しますぞ！



オーナーより偉い!?クルーを乗せ走る“AZIZA”



クラス優勝カップを手にしたオーナーを中心に

オフショア原稿募集

当編集部では、下記の形式で原稿を募集しています。各支部・フリート・クラブでのレース・行事のレポートをお待ちしています。

【レース・行事原稿】

1. 字数：16字×80行
 2. 写真：ポジ又は紙焼のカラー写真、スタート、レース、優勝艇、パーティの写真を4～5点
 3. 成績表
- *上記三点セットでご投稿ください。この量で1ページとなります。

ヨットクラブ紹介を1991年新年号から予定していますので、奮ってご投稿ください。

【我がヨットクラブ紹介】

1. 名称（和文・英文）
 2. 発足年月日
 3. クラブバージ、エンブレムの写真
 4. 会員数
 5. NORCの会員数
 6. 所属艇数
 7. NORCの所属艇数
 8. 年間レース・行事予定
 9. コモドア紹介
 10. 活動状況
 11. 所在地(〒), Tel, FAX
(写真)
- 泊地、クラブハウス、主イベント・レースの写真
- *写真はポジ又は紙焼カラー
レターヘッドが有りましたら、同封してください。

なお、年内にご寄稿いただきました方の中より抽選で、ヤマハよりご提供いただきました『ジャパンカップオリジナルキャップ』およびマリッジグッズを差し上げます。

RACE INFORMATION

相模湾新春親善レースのお知らせ

シーボニアフリートキャプテン

平野喜美夫

日時：平成3年1月2日(火)

11時スタート

レース海面：シーボニア沖

参加資格：NORCクルーザー

レーティング取得艇

参加料：5,000円

(乗員参加料無料)

申込場所：NORC事務局

Tel 03-504-1911

締切：12月20日

お願い

当日のコミッティ募集

お正月の忙しい時にコミッティをしていただける方、下記までご連絡下さい。レースの問い合わせもどうぞ。
03-580-7749 朝河清まで



NORC関東支部 熱海・伊東フリート 発足記念ヨットレース

日時：11月23日(祝)～25日(日)

主催：NORC熱海・伊東フリート

主管：熱海市ヨット協会、伊東市ヨット協会

スケジュール：

- 23日 ～16:00 伊東港集合
18:00～20:30 伊東フリート歓迎パーティ
- 24日 8:30 艇長会議
9:30 レーススタート
伊東港沖～初島ア
ンクロ～熱海
16:00 タイムリミット
熱海サンビーチ係
留 入浴
18:00～20:00 表彰式
パーティ（つるやホテル）

25日 解散 帰港

ルール：クルーザーレーティング
使用

参加費：1艇 5,000円
パーティ費別

参加艇：約40艇 240人

申込先：熱海市林ヶ丘18-5

稲葉文則

Tel 0557-82-3492

FAX 0557-81-6200

今月の表紙：台風の影響で3日順延の
のち開催された『ジャパンカップ1990』
で、下マーク回航、スピンドウン中の“カ
ラス”。(撮影/添畑 薫)

OFFSHORE 第185号 平成2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

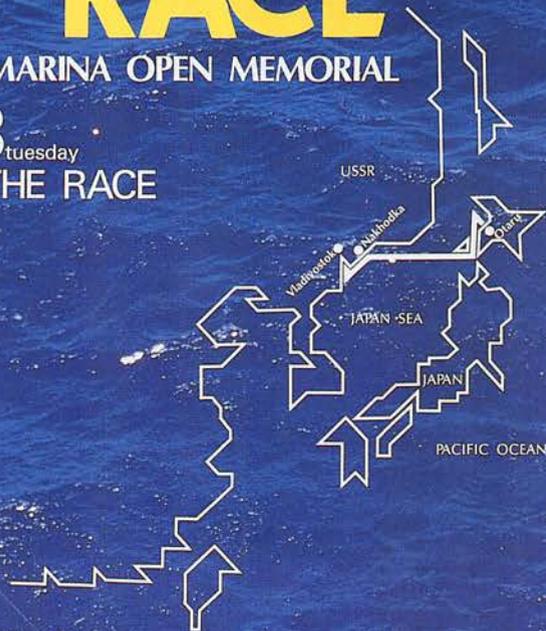


'91 JAPAN SEA INTERNATIONAL YACHT RACE

VLADIVOSTOK · OTARU MARINA OPEN MEMORIAL

1991 8/1 - 13
thursday - tuesday

PLEASE ENTER FOR THE RACE



ORGANIZATIONS

NIPPON OCEAN RACING CLUB (NORC)
GOSKOMSPORT · RSFSR · FPS · RSEK
PRIMORSKI SPORT COMMITTEE
HOKKAIDO-TV BROADCASTING CO. LTD.

レース主催: 日本外洋帆走協会 (NORC) · ソ連邦ロシア共和国スポーツ委員会
ロシア共和国ヨットスポーツ連盟 · 同国沿海州スポーツ委員会

企画主催: 北海道テレビ放送 (HTB)

CONTACT OFFICE

'91 JAPAN SEA INTERNATIONAL YACHT RACE EXECUTIVE COMMITTEE
Hokkaido-TV Broadcasting Co., Ltd.

4-13 Hiragishi, Toyohira-ku, Sapporo, Japan, 062. Phone: (0011-81)-11-831-6323 Fax: (0011-81)-11-841-4284

'91 日本海国際ヨットレース実行委員会事務局: 〒062 札幌市豊平区平岸4条10丁目 HTB 北海道テレビ内 Phone: 011-831-6323 (直通) 011-824-4134 (代表) Fax: 011-841-4284

HULL SPEED 25KNOTS!

OFFSHORE 平成2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



F27

ダウンウインドで20ノット以上、そしてアップウインドでは85度のタッキング・アングルを保ち、10ノットを超えるスピード・ポテンシャルをもつ。これが、F-27の常識です。

この優れたパフォーマンスが、どれだけの予算で手に入るか? これを聞いたら、きっとあなたはF-27の虜になることでしょう。価格の説明には5分もあれば十分です。

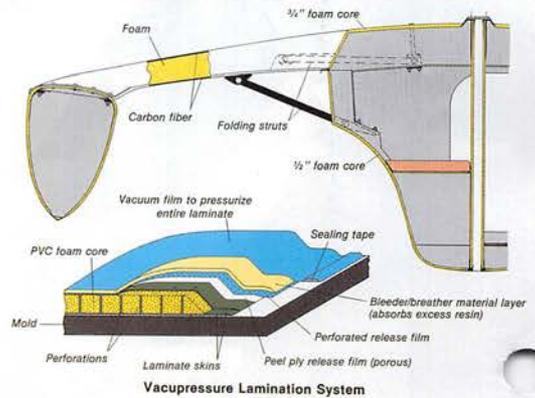
F-27にはワンデザイン・クラス・ルールが確立されているため、余計な出費の心配はせずにレースが楽しめ、艇の価格も下がりません。また、F-27は2人いれば動かせるので、フルー集めに頭を悩ませることからも解放されます。

イージーセーリングの発想は、当然、安全性にも重点がおかれ、ライティング・モーメント29,000ft. lbsという数字は、同サイズのモノハル艇と比べ、実に7倍にも達します。

艇体は、PVCフォームをコアに、カーボン・ファイバー、Sグラス、ケブラーなどの多重積層をバキューム圧着したハイテク構造。ハルはもちろん、フロート、フォールディング・システムなど、15年のロング保証付です。

27ftのLOAに加え、フロートを折りたためばモノハル・サイズのビームとなるF-27は、マリーナ・コストの面でもメリット大。加えて、5つのバースを持つアコモデーションは、ゲストを呼んでも心配はありません。

F-27は、レースとクルージング、2つの楽しみ方が味わえる、ハイ・パフォーマンス・マルチハルと言えるでしょう。F-27を詳しくお知りになりたい方には、40ページにおよぶセーリング・マニュアルを用意しております。お気軽に、ご連絡ください。



Specifications

LOA	27'11" (8.25m)
LWL	26'3" (8m)
Beam	19'1" (5.82m)
Folded Beam	8'5" (2.57m)
Draft (hull only)	1'2" (0.36m)
Draft (board down)	4'11" (1.5m)
Approx. Weight	2600lb (1180kg)
Mainsail	270sq. ft. (25sq. m.)
Jib	176 sq. ft. (16.3sq. m.)
Genoa	247 sq. ft. (22.9sq. m.)
Spinnaker	825sq. ft. (76.4sq. m.)
Mast Height	37' (11.28m)
Designer	Ian Farrier



INTERNATIONAL
MULTIHULLS LTD

(株) インターナショナル マルチハルズ

〒105 東京都港区浜松町2-7-11 芝Kビル7F TEL: 03-432-7504(代) FAX: 03-434-2286