

社団法人日本外洋帆走協会

平成2年12月16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 1990 12

No.187



三洋証券・ニッポンカップ 国際ヨットマッチレース

1991WMRCワールドマッチ
レーシングシリーズ第9戦

三洋証券



NIPPON CUP
INTERNATIONAL YACHT MATCH RACE
by SANYO SECURITIES

ディクソン2連覇





決勝1回戦下マーク、スピードに乗ったディクソン艇がギルモア艇の内側へ突っ込む

NORCが共催となった、本年度の「ニッポンカップ」ワールドマッチレーシングシリーズ第9戦は、国内予選が11月10日から11日まで、そして本戦が11月15日から18日までの日程で、例年と同じ神奈川県葉山沖にて開催された。

昨年の本大会は、12%を超える強風も吹いて迫力に満ちたレース展開となり、テレビで見ていた人も釘づけとなった。しかし今回の本戦は、すべてが微風でのレース。それでも、世界ランキングに名を連ねる猛者たちによる、全力を注いだ一流のテクニックは、観戦する者を十分に魅了した。

クリス・ディクソン（ニュージーランド/NCAC）、ピーター・ギルモア（オーストラリア）、ラッセル・クーツ（ニュージーランド）、ピーター・アイスラー（アメリカ）、エディ・ワーデン・オーエン（イギリス）といった世界ランキング上位者、そしてランキング20に入っていないものの、昨年に引き続き招待と

なった香港のローレンス・ミードを加えて、計6チームが海外からの招待である。

日本勢は、圧倒的な強さで国内予選を勝ち抜いて来た、南波誠チーム（NCAC）、そして本大会の主催者で、ホストクラブである葉山マリナヨットクラブからの選抜の、戸谷嘉男チームの2組。国内外総勢8チームの組み合わせによるレース展開となった。

今回のレースの特徴としては、まず使用艇が前回のヤマハ30sから、ひとまわり大きくなったヤマハ34sに変更。クルーの数もそれにあわせ、1人増えて計6人となったことが上げられる。艇のポテンシャルが多少高まり、クルーの人数が増えたことで、より一層のチームワークが要求されるようになった。

また、クリス・ディクソン・チームに、NCAC/ニッポンチャレンジから2人の日本人クルーが乗り込むこととなり、その活躍が大いに注目されていた。

本戦レースは、各チーム総当たりのラウンド・ロビンで、まず行われた。この戦いで、クリス・ディクソンは7レース全戦全勝。世界ランキング1位の貫禄を見せた。ディクソンの宿敵ピーター・ギルモアは5勝を上げて2位。以下ラッセル・クーツ、ローレンス・ミードと続き、世界の強豪を相手に善戦した日本の南波誠は7位、戸谷嘉男は8位という結果であった。

このなかで注目すべきは、香港のローレンス・ミードの活躍である。ミードは、ギルモア（世界ランキング3位）、ラッセル・クーツ（世界ランキング2位）、ピーター・アイスラー（世界ランキング6位）といった世界ランキング選手を次々に破り、金星を上げた。

彼は昨年の本大会では、日本勢にも負け、総合7位という成績に終わっているだけに、海外招待選手のなかでは、いまひとつ話題に欠ける選手であった。香港のレーザー級チャンピオン、イギリスのJ-24な



決勝最終戦スタート前の激しい競り合い。この直後ディクソン艇は下側へまわりラフィングをかける

らびにエッチェル22級チャンピオンで、チャイナシー・レースやケンウッドカップなどで活躍している選手だが、マッチレースのキャリアは、国際レースとしては、このニッポンカップと地元のホンコンカップのみである。

前回からわずか1年という短期間のうちに、相当腕を上げたと言わざるを得ない。他の海外招待選手が、いわば皆プロフェッショナル・セーラーなのに対し、ミードは平日オカに上がって普通の仕事をしているアマチュア・セーラーである。そのことを彼は強調していたが、だからといって負けて当たり前とは考えていない。むしろプロたちを相手に、負けてなるものかという闘争心がひしひしと感じられたのである。今回の経験を基に、これからの活躍が大きい期待できる選手であろう。

ローレンス・ミードを含め、ラウンド・ロビンで上位に入った4名によって準決勝が行われ、翌日の決勝

には宿敵同士である、クリス・ディクソンとピーター・ギルモアが選ばれた。

決勝の初戦をものにしたのは、ギルモアである。1周目の下マーク回航の際、2艇身サークルぎりぎりのところで、しているかどうかの判断に迷うほどのオーバーラップを取られ、無念の270°ペナルティを課せられたギルモア。しかし、その後はランキング上位者らしい冷静なレース運びで、先行するディクソンを捕らえクロスプレーに持ち込んだ。

ここで、ディクソンの得意とする急激なラフィングを寸前でかわし、的確な判断を見せたギルモアは、そのままリードを終始保って、フィニッシュ。ディクソンに対して貴重な1勝を手にしたのである。

この時見ている者は誰もが、次の第2戦はエキサイトする好ゲームになるだろうと期待した。

しかし内容的には、スタートで完全に遅れを取ったギルモアには良い

ところが見られず、ディクソンのワンサイドゲームとなってしまった。

ディクソンはスタート前から積極的にギルモアを攻め、サークリングの動きを見ている、その熱気がギルモアを圧倒していたかのようにあった。ナンバーワンの意地、執念を見せつけたスターティングであった。

最終の第3戦。スタート前の、これもまた微妙な位置のラフィング抗議が認められ、第2戦同様ディクソンの一方的なレース展開。白熱のマッチを期待したギャラリーには少々もの足りなさを感じさせたが、ディクソンの勝利への執念と、ルールをもって相手を制すほど、ぎりぎりまでボートをコントロールできる直感的なハンドリングは見事と言わべきであろう。これでディクソンは、昨年に続き2年連続優勝の栄誉をものにしたのである。



今回のシリーズ全戦において大健闘した香港のローレンス・ミード、その活躍に対して特別に健闘賞が授与された

ファイナル・ラウンド

優勝決定シリーズ

スキッパー	1	2	3	スコア
DI	×	○	○	2
GI	○	×	×	1

3位・4位決定シリーズ

スキッパー	1	2	3	スコア
ME	×	×	-	0
CO	○	○	-	2

5位・6位決定シリーズ

スキッパー	1	スコア
IS	○	1
OW	×	0

7位・8位決定シリーズ

スキッパー	1	スコア
TO	×	0
JA	○	1



写真上は3位・4位決定戦で接戦を演じるクーツ艇（左）とミード艇、写真左は決勝戦で観覧艇ぎりぎりまで接近してジャイブするディクソン艇

ラウンド・ロビンシリーズ

Skipper	GI	TO	DI	IS	ME	OW	JA	CO	Score	Ranking
GI		○	×	○	×	○	○	○	5	2
TO	×		×	×	○	×	×	×	1	8
DI	○	○		○	○	○	○	○	7	1
IS	×	○	×		×	○	○	×	3	5
ME	○	×	×	○		×	×	○	3	4
OW	×	○	×	×	○		○	×	3	6
JA	×	○	×	×	○	×		×	2	7
CO	×	○	×	○	×	○	○		4	3

DI=クリス・ディクソン CO=ラッセル・クーツ GI=ピーター・ギルモア
OW=エディ・ワーデン・オーエン IS=ピーター・アイスラー
ME=ローレンス・ミード TO=戸谷嘉男 JA=南波誠

関東支部



ブルーノート



カラス

各支部が選んだ

'90 年の ベスト・

「'90年もっとも活躍した艇」を各支部より選んで頂いた。なお、締切に間に合わなか



海太郎

玄海支部



キャピテーヌ

年間賞3位を獲得するのも大変ですよ。女房と私の年齢を合計すると何歳になると思いますか？まあ、月並みな言葉ですが、無事故で良かったと思います。勿論来年も頑張りますよ。『釜山〜博多レース』で一度優勝してみたいですね。

オーナー 松雪満



ステラ

コメントですか？よくぞ聞いて下さった！ 今年是他のレースを捨てても玄海支部主催レースには絶対優勝するぞと、年頭から心に決めて頑張りました。その合間をぬってビッグボートにも出場しましたし、平戸レースと唐津レースは優勝でした。振り返ってみるといろいろありましたが充実した楽しい1年でした。

オーナー 村山末明

ボート

った支部，コメントは残念ながら割愛
させて頂いた。ご了承ください。

沖縄支部



トゥレジャー
今年クラブを発足し、若いクルーと共に、
レースにクルージングにと沖縄の海をエンジョ
イしています。

オーナー 高良英明

内海支部



ミネルバ

クルージングの楽しみは、美味しいものを食べ、酒を飲
み、温泉に入ることである。 オーナー 貴伝名一良



スウィング

本年は優勝（『ケンウッドカップ』）、ディスマスト
（『ジャパンカップ』）、と天国と地獄を見ました。残る人
生、平穏無事に参りたいものです。

オーナー 鈴木重行

近畿北陸支部



ラヴァラック III



クリーク V

今年は『関西ミニトン』を制し、全日本では3連覇
を果たし大満足の一年でした。 オーナー 入江学



"SYLPHIDES"



"BOY"



"海太郎V"

サントリー株式会社協力 1990ベストヨット・オブ・ザ・イヤー の栄冠は"SYLPHIDES"に!

写真/添畑 薫

本誌既報の通り、レースの活性化およびレース愛好者の底辺拡大を主眼に今年度の本部企画として、BEST YACHT OF THE YEAR (年間最優秀艇) のシリーズキャンペーンを年間にわたり展開しました。このキャンペーンは、レーススポンサーとしておなじみの総合飲料メーカー、サントリー株式会社の全面的な協力によって開催されたもので、最終戦の小網代カップレース (11月3日スタート・関東支部主催) をもって今年度の全シリーズを終了しました。

1990 BEST YACHT OF THE YEAR (略称BYY) は、NORC加盟・登録のIORボートが対象となり、年間10戦のシリーズポイント制で争われました。シリーズ内容は

- 第1戦 コルムフリートシリーズ (内海)
- 第2戦 対馬レース (玄海)
- 第3戦 オレンジカップレース

- (内海)
 - 第4戦 駿河湾シリーズ (駿河湾)
 - 第5戦 BMW関東選手権シリーズ (関東)
 - 第6戦 鳥羽パールレース (本部)
 - 第7戦 東海チャンピオンシリーズ (東海)
 - 第8戦 JAPAN CUP シリーズ (本部)
 - 第9戦 神子元島レース (関東)
 - 最終戦 小網代カップ (関東)
- の10戦で構成されました。

各レースには、レース規模に応じサントリー飲料 (ビール、ソフトドリンク、スポーツドリンク) が現物提供され、それぞれパーティ、あるいは投げ込みサービスなどに活用。各地で好評を得ました (一部地域で手違いなどがあり、ご迷惑をおかけしましたことを誌面を借りてお詫び申し上げます。)

注目の得点争いは①ジャパンカップ出場を第一条件②10戦のうちのベ

スト3戦 (出場義務) のポイント合計の2つを原則に権利艇18艇を対象に規定のポイントによって当委員会による集計の結果、今年度の最高得点は関東支部の"SYLPHIDES" (49ポイント) が獲得し、1990年BYYに選ばれました。"SYLPHIDES" (蒲谷和行オーナー) はSAILNo3002, FARR ⅔で関東支部、本部レースのほとんどにエントリーし、不動のメンバーで常に上位をキープしているおなじみのIORレーサーです。「関東で一番練習しているのはボク達です」と豪語するだけあってオーナー以下抜群のチームワークで今年も大活躍、BYYに輝きました。

なお、2位は"BOY" (41ポイント)、3位は"海太郎V" (40.5ポイント) でした。

シリーズ終了にあたりシーズン中多大なご協力をいただきましたサントリー株式会社ならびに各レースコミッティ各位に御礼申し上げます。

海事思想普及委員長 朝河 清
本部帆走委員長 宮坂敬三

第一回くらはし杯安芸灘ヨットレース

呉フリートキャプテン 山下文徳

11月3日、4日の両日、安芸灘は倉橋島沖にて、地元倉橋町、漁業組合、広島三菱ふそう自動車販売㈱、広島フリーストの後援、支援を仰いで、華やかに、そしてローカル色豊かに開催した。

【舞台】

歴史に造詣の深い皆さんは、天平・平安の文化をもたらした遣唐使船をご存じと思います。ここ倉橋島は古くは長門の島と呼ばれ、これらの島を誕生させた地であり、万葉集にも歌われた瀬戸内海国立公園随一の景観を誇る白砂青松の歴史とロマンに満ち満ちた島であります。この素晴らしい海域で、第1日目は島廻りレース、第2日目はトライアングルレースをオープンクラス、オフィシャルクラス各々別のコースをスタート時間も変えて実施しました。

【レース】

第1日目はオフィシャルクラス22艇、オープンクラス26艇の艇団が小島の点在する海面にSE5ノットの風にスピンの花を咲かせ、時には無風に花をしばませながら、のんびりとクルージングがてらのレース展開となり、コース短縮はオフィシャル、オープンクラスとも、はるか離れた所にフィニッシュラインを2つ作るという運営サイド泣かせの幕切れとなったが、第2日目は、前日と打って変わってN20ノットの強風、降雨の中のトライアングルとなり、本部船のアンカーがひけたり、マークが流れたりで、予定よりも30分遅れて、オフィシャルクラス17艇がスタート、さらに15分後にオープンクラス14艇がスタートした。

さすがオフィシャルクラスで参加した全艇はスピンを展張、時折りのブローは30°ぐらい振れ、ブローチング合戦は見ごたえがあった。オープンクラスはスピンを破った1艇を除いて、レギュラージブにリーフを

し、無理をしない走りレースしながら、オフィシャルクラスのレースを観戦、ファーストホーム艇は1時間6分の短かいレースであった。

【パーティ・表彰】

町役場、仲間うちの市林鉄工所、マリクラフト風の子、その他多勢の献身的協力を頂いて、300人分の料理を用意した。賞品はカップの数28ヶ（第1、第2レース×オープン、オフィシャル）。副賞は全艇にダブルで行きわたるだけ用意。

会場は万国旗で囲まれた鉄工所の広い工場敷地で、呉フリースト事務局長の山本電気社長が用意したカラオケセットをフルに使ってのど自慢ありで、普段静かな万葉の島は夜遅くまで300名の若者、昔の若者の熱気で包まれていた。

【レース後記】

第2レース当日は、紀州沖から東海にかけて、台風並に発達した低気圧が北上中であり、中国地方でもタグボートの転覆事故その他海難が発



大カラオケ大会と化したパーティ

生していた。

倉橋島沖でも、レース中のヨット“ジロー”が岩場にとり残されていた釣人を発見、運営船に無線連絡、これを受けて救助に向かったところ、やっと磯渡船が到着、足もとを波に洗われていた2名を連れ帰った事や、レースを終えたヨットが、エンジントラブルで漂流中のモーターボートを曳航して港に入り、他のヨットマンの手で修理し、ボートマンに大変感謝されていた。

広島ヨットマンのシーマンシップを改めて認識した次第。

【オープンクラス】修正順位

艇名	第1レース	第2レース
かづ	24	12
花月	17	
ガンバファミリー	9	9
シルバークロウ	7	3
ペーパーミント	11	8
フローラ	15	6
安芸3世	18	4
アンタレスV	21	
順風	4	5
きゅう	1	1
飛鶴II	3	
IN THE WIND	5	
TRITON	6	14
T-FAMILY	10	
ジロー	25	11
NASA	20	
サミーI	19	
鯨丸	22	13
オンド	8	2
パニーダックス	7	
アルパインIII	16	7
九嶺	14	
VISCONT	13	10
坊っちゃん EXP	23	
エアロス	12	

【オフィシャルクラス】修正順位

艇名	第1レース	第2レース
キラウエア	9	11
ホワイトホース	15	5
光	11	13
海星丸	16	4
卑弥呼	13	15
アルゴノート	4	2
スピカ	6	
バジュナ	3	9
トムボーイ	17	14
国士無双	12	
グランドアヤ	18	16
NENE	10	
ディンブル	14	10
カラコルム	5	12
美美	2	7
VICTORY-GEN	19	8
ST,MAPLE	7	
パイドパイパー		6
ノラ	1	3
KAZAHAYA-III	8	1

関西ヨットクラブ

第9回ポイントレース／第4回ファミリーレース

連続して近畿に襲来した台風も遠くに去った初秋の10月28日、『第9回ポイントレース（委員長 原均 運営）』と『第4回ファミリーレース（委員長 長谷川宗雄 運営）』が行われた。天候は晴、雲はあったものの、絶好のクルージング日和。

前半は超微風で不満の声が多出したのだが、皆、元気いっぱい。

ウィークエンドになると雨という気象状態を、恨んでいた数週間の鬱憤を晴らせとばかりに、一斉に出港していった。

11時30分スタートの予定だったが、風待ちで10分遅れ。

どなり声があまり聞こえない、珍しいスタート風景だった。

2レース同時スタートのせいではあったが、本部艇が心配したのは、この風模様、果たしてフィニッシュ出来るかどうかということだった。

ポイントレースには、
 “カリニョ8” (古川浩二)
 “サチIII” (福原幸洋)
 “チャチャ” (山村 彰)
 “トライアングル” (長谷川隆男)
 “トムボーイ3” (本田 実)
 “ピエロ” (岩本圭司)
 の6艇が参加した。

優勝は『鳥羽パール』優勝艇の“サチIII”，同じ鳥羽パールでの優勝艇“カリニョ8”はファーストホームで2位に入った。

一方、ファミリーレースの方は、参加17艇、海外レースで勇名を馳せた、“ノミ6”と“CAZA7”，関西地区では知らぬ者なしの“タック”を始め“酒楽”，“逍遙遊”，“アンタレス”，“フリッパー”，“ほろにが”，“エーゼット・ロープ”，“レディーホーク”，“オテナントサン”，“フェリシモ”，“チロタン3”，“ベラ”，“チビラ”，“六兵衛”，“ソルティレディー”等のヴェテランが帆を並べていたが、そこはファミリーレース、久しぶりの好天に恵まれての、のんびりムードがいっぱい。

セットしたセールは交換不可、スピナーカーの使用は禁止というユニークなレース。スキッパーが女性だとハンディキャップがもらえる。

参加艇が、下マークを廻る頃になって、やや風が出る。

フィニッシュは8艇が団子状態でゴールイン。

優勝は“酒楽”。2位が、“逍遙遊”で、共に女性スキッパー艇だった。

た。途中では大声で最下位争いを標榜していた2艇だった筈なのだが…。

ファーストホームは“フリッパー”。“トゴ”のクルーが乗っていたのだが、順位は4。昨年のマッチレースの使用艇“アンタレス”が3位に入る。

安全航法や遭難予防法を身につけ、操艇技術を高めるための、関西ヨットクラブのポイントレースは、昭和47年6月から開始され、50年には得点方式を導入、NORCのTCFを採用して第1回が行われた。

レースは年6回。その後、52年に、年12回になる。

昭和51年からは、『大阪湾レース』が開始されているが、これは、ナイトセーリングの練習と夜間の海上交通ルールの実習を目指したもので、これの参加艇には、ポイントレース2回分の得点が与えられた。

57年、レース委員会が誕生、さらにレーティングも明確化されて、充実したレースが実施されるようになった。

こうして毎月実施して来たレースの積み重ねが、クラブ員のマナーと技術を向上させ、国内はもちろん、海外のレースに於いてK.Y.Cの名を高めることになったのである。

ファミリーレースは、昭和56年の10月から開始された。

このファミリーレースが委員会として独立し、クラブの正式行事として運営を始めたのは57年6月で、以後、独断と偏見を大幅に取り入れて、どんな艇で参加しても楽しめるように、女性にはボーナスを、又、レーティングの変化もしばしば行い、クルージング派の艇も参加出来るように取り計らった。

平成元年からは、ファミリーレー



風待ちの後、ゆったりとスタート

ス・オリジナルグラスを用意し、優勝艇には4本入り、2位3本、3位2本、参加艇には1本と、グラスに鮮やかな線を入れたものを提供して喜ばれている。

前回優勝艇に、いろいろと自慢のドリンクを作って頂いて、レース後のパーティで、そのカップで楽しんで頂くことにしたのだが、自慢話がでたり、泣き言がでたり、グラスを巡っての話題には尽きるところがない。

K.Y.Cが今後とも、歴史と伝統の

上に立って、我が国ヨット界の繁栄への一翼を担って行くためには、会員一人一人の技術向上を目指して、会員全員の相互信頼とボランティア精神の高揚こそが肝要と考えている。

レースに限らず、クラブ行事の充実とその運営に力を注ぎ、内外のヨットクラブとの友好関係を高めると同時に、海外のヨットクラブに見られるようなホスピタリティをもっともって育てていかなければならないだろう。

創立27年、海外のクラブに比較す

れば、その伝統はまだまだ幼い。

ポイントレースの参加艇の減少を憂えている反面、ファミリーレースでは、賑やかさの中に、毎回、心温まる、和やかさと感動を味わえるのが、非常に嬉しいことである。

子供や孫の代になって、わがK.Y.Cはと、胸を張って語れるように、そして、会員であることを誇りとし、名誉に思えるクラブであるように、尚一層努力精進し、頑張っていきたいと思っている。

NORC保険デスクより 事故はレース中に起きる!?

この1年間の保険事故について、その発生状況及び保険金支払いについてお知らせします。

事故総数は20件で、物損事故18件(賠償責任事故は重複事故で1件)傷害事故2件の内訳です。

事故状況は別表のとおりですが、事故時間帯と事故海況別の発生状況を、保管中・航行中・レース中に分類した事件件数と支払保険金の結果です。

事故原因は、デスマスト・座礁・衝突・強行操作等様々ですが、どのような感想を持たれるでしょうか。

NORCヨット保険の加入状況はレーサープラン24%・クルーザープラン76%で、クルーザープランの支持を多くいただいていますので、レース中の事故件数が少ない気がします。

事故の70%以上が人為的ミスという見解が、本年9月に全国展開され

た全国海難防止強調運動の直前に公表されていましたが、航行中12件の事故の内、レーススタート海域への回航時1件、レース後ホームポートへの帰港時1件と、レースという特有の緊張感と解放感に起因する事故が2件含まれています。

今年は再三上陸した台風による事故も多発し、保管中の風水害による損害も発生しています。

支払保険金の数字につきましてはは見込額で算出したもの、見積すら出ていないものもあり、かなりラフな数字になっていますので、参考としてとらえていただきたいと思います。

なお、海外ヨット保険による事故につきましては別表に含んでいませんのでご了承下さい。

会員の皆様それぞれに、別表を考察していただき、各々で安全への認識を深めていただければと思います。

この1年も、保険デスクをご支援

いただき、ありがとうございました。

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 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	
根石川保険事務所 昇 昇	107 東京都港区 赤坂 3-1-2 A1U 赤坂ビル	T: 03-586-6297 F: 03-584-6203	
(有)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 保険事務所 根岸 経樹	198 青島市新町 848 新町台マンション107	T: 0428-31-5894	
根ビー・アイエー 秋岡 康夫	107 東京都港区 赤坂 3-1-2 A1U 赤坂ビル	T: 03-586-4411 F: 03-583-2696	
(有)T・A 酒井 直樹	107 東京都港区 赤坂 3-1-2 A1U 赤坂ビル	T: 03-583-0783 F: 03-584-6296	
(有)タケウチ エジソン 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 富英	106 東京都港区 南青山 3-8-14 パーク青山	T: 03-405-8269	
KATO 加藤 繁雄	475 半田市亀崎 6-80-14	T: 0569-28-2340	
(有)サトー 佐藤 克則	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	
森ファミリー 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 広島市中央区 富士見町 2-9-103	T: 082-244-5380 F: 082-244-5381	
(有)片 山 保険事務所 片山 彰造	711 倉敷市児島 柳田町 67	T: 0864-72-7678 F: 0864-72-4071	

NORC 国内ヨット保険事故状況

(90.1.1~90.12.1)

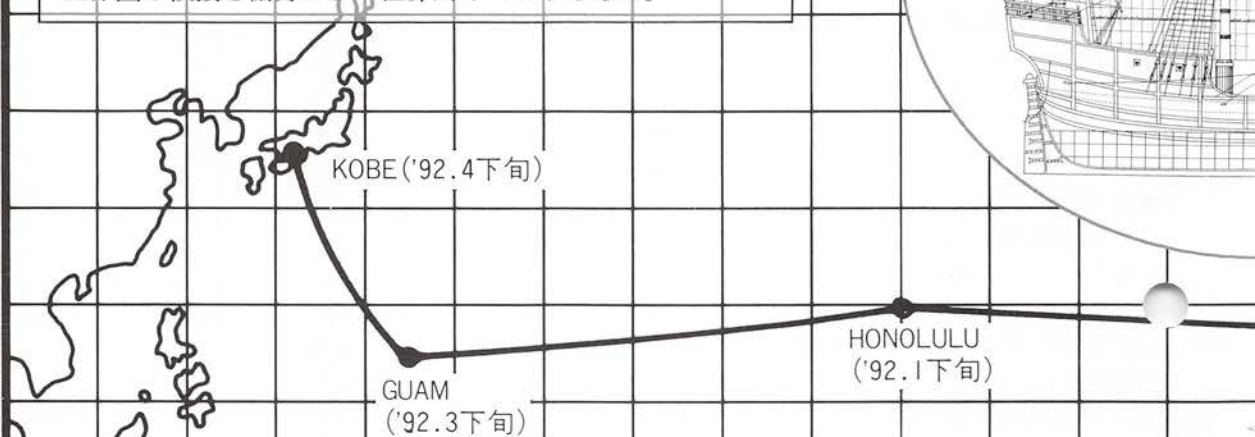
	事故発生時間帯			海況・気象			支払保険金 (見込含む)
	日の出 から日没	日没から 日の出	計	晴天	荒天	計	
保管中	0	5(0)	5	0	5(0)	5	1,340万円
航行中	11(1)	1(0)	12	9(0)	3(1)	12	3,680万円
レース中	3(1)	0	3	1(1)	2(0)	3	30万円
計	14	6	20	10	10	20	5,050万円

注：() の数字は内数で傷害事故件数

500年後にかなう

ア メ リ カ 大 陸 発 見 復元サンタマリア号

コロンブスの『サンタ・マリア号』を復元し、バルセロナより大西洋、太平洋を横断し、日本へ向かう壮大な計画が行われる。コロンブスが夢みてやまなかった、幻の最終目的地ジパングは神戸に、新世界発見500年後の1992年、上陸を果たそうという、ロマンあふれる航海である。主催はサンタ・マリア号協会（会長・瀬島龍三、顧問・石原慎太郎ほか、海事専門委員長・野本謙作）スペイン、ポルトガル、中南米21カ国の後援と協力による世界的イベントである。



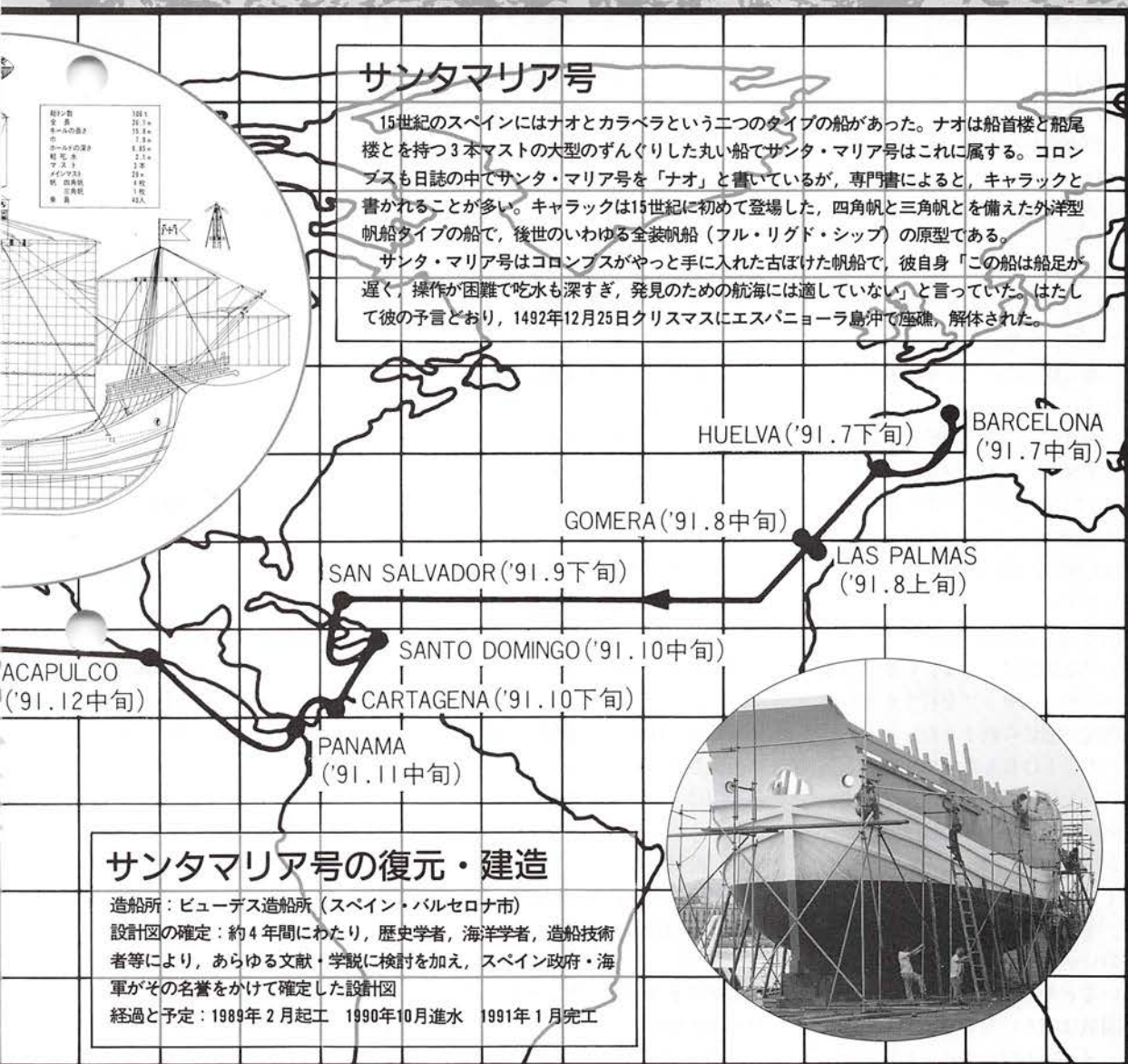
コロンブスとその航海

1451年ジェノバ（イタリア）の毛織物業者の子として生まれたコロンブスは、若い頃地中海や英国への航海を経験した。西アフリカ航海後、西回り東洋到達計画に没頭する。彼はこの計画をポルトガル王に提案したが、王はコロンブスを「ジパング島に関する気紛れと空想に満ちた男」と考え、交渉は失敗する。しかしスペインのイサベラ女王が、この計画の本質を把握しコロンブスの強力な後援となった。1492年8月3日サンタ・マリ

ア号（100トン）を旗艦に、ピンタ号、ニーニャ号（ともに60トン）を従え、パロスを出港したコロンブスは10月12日、大西洋を横断サン・サルバドル島に到着、新世界を発見した。12月25日エスピノーラ島で座礁し難破したサンタ・マリア号を捨て、コロンブスはニーニャ号で帰路につき、翌年3月4日リスボンに帰った。コロンブスは以後三回の航海をするが、アメリカ本土の発見は、第三次航海の1498年8月1日であった。

コロンブスの夢!

500周年記念 黄金の国ジパングへ



1990年ORCノベンバーミーティング出張報告

技術委員長 高橋太郎

会議

11月7日(木) メジャメントコミッ
ティ
8日(木) ITC
9日(金) ITC
10日(土) IMS レースマネー
ジメントセミナー
11日(日) メインカウンスル

1. 概要

今年もNORC副会長の大儀見さんとORCミーティングに出張しました。時間の都合がつかず、大儀見さんがカウンスラーとして出席された11日のメインカウンスルの傍聴は割愛させて頂き、コミッティミーティングとセミナーのみ参加して来ました。

今年のミーティングでは、IMSはもはや、世界に完全に受け入れられ、導入期を終わり、本格的な稼働期に入った感じを受けました。昨年～今年の1年で、オーストラリア、イタリア、オランダ、イギリスではIMS艇が100隻以上も（イギリスは400隻近くも）増加し、全体では3,565隻と昨年の1.5倍増となっています。ミーティングの中でも、IMSの計測の困難さなどのネガティブな話題は少なく、いかにうまくハンディキャップを行うかといった態度が感じられました。

一方、IORも数の減少は怖れられていたほどではなく、5,357隻→4,888隻(90年)と微減に止まり、マキシ、50フッター、ワントナー、ウィットブレッドなどの活動も盛んで、今後ともグランプリレースのためのレーティングルールとして続いていくと考えられたためか、全体の雰囲気は明るいものでありました。

2. メインカウンスル（政策決定グループ）の議事録に沿って、主な点を報告します。

・IMSレースにおける広告

ナショナルオーソリティは、カテゴリーBのレースを許可することが出来る。但し、スピンネーカーを除き、IYRR付則14のカテゴリーAに認められたもの以上の広告は不可。

・IORルール

IORルールは、あと4年間は引き続き安定させることとする。但し、あまり使わない部分の削除（センターボードなど）などは進めていく。

[ITC]

・MGL

メインセールのローアークスのリミット値は0.85Eから0.9Eに変更された。特にガスを大きくとることを意識せずに作ったメインセールでも0.85Eをオーバーすることがあったため変更された。

・2枚ラダー艇

2枚ラダー艇も、IMSで計測することになった。2枚のうちの1枚のみを計測し、あたかもその1枚がセンターライン上にあるように考えてハンディキャップを計算するプログラムが開発される予定。

・IMSレギュレーション

IMSレギュレーションをよりルールと一体化して適用する考えは否決された。レギュレーションの適用は、レース主催者の判断にまかされている。

・使用可能材料

昨年導入された使用可能材料の規則は、内装にも適用されることになった。

・2本マストヨット（ケッチ等）のセールエリア

IORで2本マストを禁止といった過激な提案も出たようであるが、今年も、この問題についてはルールの変更は行われなかった。

・ピッチングモーメント

ピッチングモーメントの計測法についての研究は米国中心に進んでおり、1992年の始めから計測を始めることが計画されており、レーティングルール最大のハードルが越えられる日も近づいてきた感じである。

・IMSレギュレーション

アコモデーションの要求値の基礎となる寸法を今までのLOAのみでなく、LOA又は3.25BMAXのいずれか小さい方とすることになった。

・IMSの復元範囲

1992年より、復元範囲の規定に最大幅と排水量の関係による軽減式が適用されることになった。

・IMSのハンディキャップ

今までのオリンピック・リニヤランダム等のコースに加え、オフショアコースが追加された。これは、速いレースと遅いレースにより上りと追風の比を自動的に変え、より現実に近いオフショアレースを再現したものとなっている。

・IMSクルーリミット

IMSにおけるクルーの体重リミットが変更（増加）された。同時にオーナーは再計算手続きをとることにより、いつでもリミット以下の体重を宣言することにより、体重にあったIMSハンディキャップが受けられることになった。（ミニマムはリミットの65%又は3×185ポンド）クルーのリミットは重さのみで人数による表記は廃止された。

・IOR MKIII A

IOR MKIII AはスタインラーガーII、マタドルなどで使われたが、ループホールとして利用されているため、1991年1月以

降は適用されないことになった。

・ IORルール

スクナー、センターボード、トリムタブ、プロペラアパチャーなどほとんど使用されないルールを除外する方向で作業が進められることになった。

[レベルレーティングコミティ]

・ 2トンカップ (レーティング35.0 5)

2トナーの内装規則がワントナーのものにならって決定された。

・ クルーの人数/重量

クルーの規定については、グリーンブックとIORルールと両方あって混乱していたが、IORルール的一本に統一されることになった。

・ ヘッドルーム

1991年1月より、ルールのヘッドルームは、マストの後でとることとなった。

・ 1991年度トンカップ予定表

(議事録 P17. 項目10.10)

[メジャメント コミティ]

IMSの計測手続きにつき色々なディスカッションが行われた。主な決定事項は他のコミティの項で既述。

[スペシャルレギュレーションコミティ]

ライフライン

1991年1月より下記の規則が適用される。

LOA	最小直径
28.0' 未満	1/8" (3mm)
28.0' ~ 43'	5/32" (4mm)
43' 以上	3/16" (5mm)

ワイヤーの材質は316を推奨する。

[ルールコンプライアンスコミティ]

ポスターのおかげもあって、全体的にはルールはよく守られていると考えられている。

・ IMSレギュレーション

IMSレギュレーションの解釈が問題となる可能性が高く、討議されたが、レース主催者の判断にゆだねられることになった。但し、同委員会としても“ハイテククルーザーレーサー”について注意を払っていくこととした。

[レーティングシステムズコミティ]

IMSは多数の国で受け入れられ隻数を大幅に増したが、より一層の普及を計るため努力することとなった。一例としては、レース運営ガイドのより判りやすい改訂版の発行など。

[IMSレースマネージメントセミナー]

IMSのハンディキャップは、今までの変速機無しの車 (IOR

など、今までのほとんどのレーティングルール) から変速機付きの車に進歩したもので、パフォーマンススコアリングシステム (インプライドウィンド) は、さらに一歩進めたオートマチック車である、といった説明でセミナーが開始された。

気が付いた点を列挙すると、

ORCのプログラムを使ったIMSハンディキャップが米国、英国、オランダ、ベルギー、ドイツなどのIMS先進国では行われており、米国の新“オフショアコース”の提案など、IMSをさらに進化させる努力や、英国におけるIMSハンディキャップをさらに独自のものに組込んで、自分に適したプログラムとしているなど、先進国の進歩の速さが目立った。

ベルギー、イギリスでは、潮流の影響が大きいコース、潮流を加えた各レースごとのハンディキャップを作っている。特に英国では、潮流の影響を自動的に計算するプログラムを作っている。

ベルギーでは、NORCの航跡図と同様に、各レース参加者に各廻航点での日付、気象、まわりの艇を書き込む用紙を渡して、レース後、このデータにより、ハンディキャップの方法を決定している。

NORC本部事務局移転のお知らせ

専務理事 清水栄太郎

関東支部長 並木 茂士

このたび、本部及び関東支部事務局が次の予定により移転することになりましたので、お知らせいたします。年末から準備にかかっています。会員の皆様には種々迷惑をおかけすることと思いますが、ご了解をお願いいたします。

移転先

東京都港区虎ノ門1-11-2

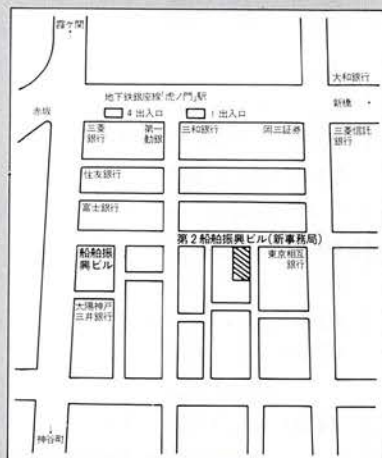
第2船舶振興ビル (仮称) 5階

移転月日

平成3年3月26日

移転中の、3月25日(月)~同27日(水)の間、電話、FAX等ご迷惑をおかけすることになると思いますが、ご了解ご協力をお願いいたします。

第2船舶振興ビルは、新築で事務室も若干広くなりますので、現在手狭の為、なにかご迷惑をおかけしていましたが、会議室設置を予定しており、サービスも向上できるとおもいます。是非、ご来訪をお待ちしています。



秋空に開いた34艇のスピンの花

第28回小網代カップレース報告書

1. スタート日時 1990年11月23日
11:00. レース本部の閉鎖11月24日14:00.

2. 参加艇

参加申込み39艇の内、出艇申告した者は34艇、参加288名。全艇が出艇した。

3. レース規則違反、抗議及びレース中の事故

(1)規則違反 1艇マークタッチ
(720度回転で解消)

(2)抗議 なし

(3)事故 ・人身事故1艇サーモン
(2人裂傷)・リギン等2艇ドンキイ、アジザ・ラダー落下1艇シー・クラウン・セイル破損数艇

4. 天候

スタート時晴風向N/風速5kt
23日14時頃風向N/風速12kt
23日16時以後風向N/風速25kt~35kt

5. レース経過

23日10:00 スタートライン設置
10:40 出走艇確認終了
11:00 スタート(オールフェア)
11:10 スタートライン撤収
15:15 ~16:30 竜王崎回航
17:37 ~17:56 RET報告
(3艇)
21:43 ファーストホーム艇フィニッシュ(海太郎)
22:21 ~23:45 12艇帰着
23:37 RET報告(1艇)
計 帰着13, RET報告4
24日00:01 ~01:40 12艇帰着
01:31 RET報告(1艇)
03:44 ~03:54 2艇帰着
09:50 RET報告(1艇, 真鶴港入港24日24:00)
14:00 RET報告(1艇)
全艇確認, 本部閉鎖撤収

レース展開

全艇、スタート直後に一斉にスピンを揚げてのスタート。スタート後、間もなくアウトサイドよりからスタートした艇とインサイドよりからスタートした艇は各々フリート状となってレースが開始した。インサイドよりからスタートしたフリートの艇速が伸び、他に比べて有利なようである。

時間の経過とともに風速を増した風に乗って、フリートをなしたまま、一気に伊豆大島に向けて疾走し、16:00前後には全艇が竜王崎に到着した。伊豆大島付近では風速30kt前後、また、波が悪くスピン操作に難儀した模様である。

例年のとおり、竜王崎から再スタートで上りのコースに入った。竜王崎回航後、こまめにタックを繰り返して早めに大島の北に回りこむコース、長いレグを引いて初島付近まで行ってから相模湾の中央に向かうコースをとる艇に分かれている。

21:43に“海太郎”がファーストホーム、その後、24日01:40までに10分~20間隔で24艇が立て続けにフィニッシュした。その後、約2時間空けて、“くろしお”、結果的に最終到着艇となった“イシス”が03:54にフィニッシュした。この後、2艇のリタイアを確認し、14:00にレース本部を閉鎖した。

リタイア艇はIORクラスIVの1艇、クラスVの4艇、CRの2艇であり、小型艇には厳しいレースとなった。27艇が完走かつ僅差の時間でフィニッシュし、接戦であった。

昨年の着順・総合・クラス成績1位、2位の“ボーイ”、“海太郎”は、今回は順位を逆転し、雪辱をなすげた。また、昨年は止むなく棄

レース委員長 鈴木道雄

権した“シルフィード”、“アルファ”は、今回は素晴らしい走りを見せ総合成績で上位、クラスで各々1位を獲得した。“アルファ”以外は艇が新しくなっているが、4艇共に素晴らしい活躍であった。

事故艇

例年のように今回も強風下でのレースとなった。参加艇は各々厳しい気象条件を承知し、十分な準備と訓練のうえ参加している。大事には至らなかったが、人身事故、ラダー全壊事故があり、留意しなければいけない事故であった。“シー・クラウン”はラダー全壊という重大な事故でありながら、応急舵でほぼ下田まで自力で避難した。これは日頃の準備と練習に裏付けられた確実で自信に満ちた行動の結果だと思います。レースと言えども、海に出れば全てがOWN RISKであるとの基本原則を再確認したと思います。

フレアー視認通告

24日02:00頃、帰着申告後、“海援隊”から“アルファ”がフレアーを点火したのを視認したとの頭通告があった。通告内容は次のとおりである。セール番号3228の“アルファ”が竜王崎の1Mぐらい手前でフレアーを点火し、間もなく海に捨てた。“海援隊”はスピンを降ろしヘッディングしたが、直に“アルファ”がラムライン上を走りだしたので、“海援隊”もレースに復帰した。この件について、“アルファ”からそのような事実はないとの回答を得た。当時、付近にいたと思われる数艇に事実関係を問い合わせたが不明との返事である。

証言艇が他にいないこと、“海援隊”にはレースの成績を大きく不利にする行為がなかったと判断しレー



スルールで扱う事項がないこと等の理由で、これ以後の調査を打ち切った。

反省と課題

- (1) 帰着の遅れているレース艇についての調査、搜索要請については、現行の制度の再確認、意識合わせが必要であると感じた。また、初期調査を協力して頂くマリナー、漁協等の名簿の整備、年1度の挨拶等や保険を利用した民間の搜索機関の利用等の検討、レース規則、レース委員会の手引き等をNORC会員名簿に掲載し周知させる必要もある。
- (2) スタート、フィニッシュのリミットマークを各々小網代沖浮標、小網代防波堤とし、付近の障害物は再調査し、参考図を参加者に配布し注意喚起した。小網代防波堤のわかめ棚の近くに接近した艇があった。また、レース終了後、丸十丸から聞きとった話では、小網代沖浮標周囲は年、時期によっては、釣船が密集するのでマークに使うときには事前の調査が必要と

のこと。

- (3) レースにおける通信手段を補うためL旗、又はこれに変わる手軽な視覚、音響信号用具の導入が有効な時がある。この場合は使用方法・規則、罰則の検討が必要である。

感想

伝統あるレースのレース委員長を務めさせて頂き大変光栄に思っています。レース参加者、NORC関係

フリートを形成して一路大島を目指すレース艇者、レース委員を務めた、かまくら、一乗のメンバー、“くろしお”の学生さん、その他レースを支援、応援して頂いた方々に感謝と敬意を表します。下田フリートキャプテンの伊藤さんには事故艇に関する調査、事故艇に対する支援等で大変お世話になり、厚くお礼申し上げます。



スタート直後はあまり風は強くなかったのだが

第28回小網代カップレース成績

スタート '90 11月23日 11:00AM

距離65m

Class	艇 名	オーナー	Type	フィニッシュ時刻				竜王回航時刻			修正時間			着 順	修正順位	
				D	H	N	S	D	H	M	H	M	S		総合	クラス
I O R	海太朗	千葉 育夫	farr 44	23	21	43	40	23	15	43	9	8	32	1	1	I-1
	BE-ONE	合田 耕平	fre 52	23	23	1	33	23	15	45	10	49	14	6	16	I-2
	FUJI 3	藤本 達雄	fre 45	24	0	22	17	23	15	55	11	34	25	18	18	I-3
	BOY	山田 隆	farr 40	23	22	21	56	23	15	50	9	14	41	2	2	A-1
	青海波	清田 博	X-lton	23	22	43	27	23	15	48	9	34	15	5	4	A-2
	MAUPITY	岩田 禎夫	fre 38	23	23	40	39	23	16	7	10	20	24	11	12	A-4
	SLEEPER	武部 喜	n/m 42	23	23	45	2	23	15	55	10	35	59	13	14	A-5
	NADJA 4	白崎健太郎	tak 39	23	23	33	44	23	16	5	10	1	52	8	7	A-3
	SYLPHIDES	蒲谷 和行	farr 3/4	23	23	34	32	23	15	55	9	30	2	9	3	N-1
	SUMMER KNOWS	高村 宏	tak 34	24	0	1	38	23	16	5	9	52	0	14	5	N-2
	海坊主	岡本 通	farr 3/4	24	0	7	8	23	16	5	9	54	40	16	6	N-3
	HALF TIME	朝河 清	yok-35	24	0	10	2	23	16	12	10	7	28	17	8	N-4
	KELONIA	大谷 正彦	yok 33	24	0	36	27	23	16	0	10	13	15	20	10	N-5
	梓	杉本 直樹	yok 33	24	0	37	6	23	16	15	10	17	8	21	11	N-6
	RIPLLE 3	碓 俊弘	yok 30sr	24	1	12	34	23	16	20	10	31	21	23	13	N-7
	海援隊	永田 敬二	hol 33	24	1	40	52	23	16	30	11	5	45	25	17	N-8
	DONKEY-IMPULSE	内藤 恒夫	X-3/4	RET												
	ALPHA	伊藤 彰男	yok 32	24	0	43	52	23	15	40	10	8	53	22	9	V-1
	NAPOLEON	石田 和久	yok 31n	24	1	37	54	23	16	20	10	47	5	24	15	V-2
	ISIS	北中 壮彦	yam 30r	24	3	54	12	23	16	30	12	23	10	27	19	V-3
	再見	高橋 宣博	k30r	RET												
	AZIZA	佐藤 美紀	yam30r II	RET												
	SEA CROWN	中立 堯	tak 32	RET												
	HASTAMANANA	杉本 幸夫	tak 30	RET												
I M S	MIWA	久保田 浩	taler 40	23	22	31	57	23	15	49	11	25	27	3	1	
	ESMERALDA	植松 真	J-33	23	23	39	17	23	15	45	12	7	20	10	2	
	CORVATSCH	加藤 忠男	baltic43	23	23	25	45	23	15	55	12	25	45	7	3	
	CYGNUS V	島田 武夫	fre 38	23	23	44	0	23	16	5	12	32	25	12	4	
	BACCHUS II	腰野 恵三	jean 41	23	0	36	12	23	16	20	12	50	55	19	5	
C R	ECHUDO	向井 豊	eliot	24	0	2	33	23	16	0	3	37	3	15	1	
	くろしお	藤村 真示	nak 33	24	3	44	42	23	16	15	6	9	52	26	2	
	BLACK SHEEP	熊沢 蕃	lidg 50	RET												
	SALMON III	飯島征四郎	ori 33	RET												
OPEN	FOLLOW ME	サックビル	カリ	23	22	32	4	23	15	15				4	1	

第28回小網代カップレース後記

SEA CROWN III スkipパー 植木正裕

今回のレースでわがシークラウン IIIは、大島の波浮沖にてフルメイン、No.3のスタボードタック、クォーターリーにて帆走中、ラダーに支障を来しました。その後の状況を時間を追って説明したいと思います。

24日1630 1回目ラダートラブル発生 竜王WSW 5M NE

30~40kt (この時点では、ラダーの1/3ぐらいは残っておりある程度効く)

1700 ストーム、トライスルで帆走 NE 30~40kt

1900 2回目ラダートラブル発生 (完全になくなる) 元町 WSW 5M

応急ラダー作成、取り付け帆走するも、思うように針路取れず

2000 セールダウン、シーアンカー投入ヒープツート開始 NE 30~40kt

2020 2人×4、1時間交替ウッチ開始 8hで6M流される NE 10~30kt

25日0600 ALLHANDSストーム、トライスル、応急ラダーで帆走開始 下田260° E~NE 10~20kt

1215 爪木崎 E 2M 下田港へ小川丸にえい航依頼

1430 下田入港 下田ボートサービス

1. 第一ドラブル発生

フルメインNo.3で最大風速40kt艇速14.5ktスタボード クォーターでプレーニング中大島にぶち当たる角度でブローチング。

かじの効きが悪くタックに時間がかかる。この時ヘルムスはラダーの破損をはっきり認識してない。というより思いたくなかったと言うほうがあっているかも。

タック後、逆方向へ帆走中“ハーフタイム”(スタボード)と20mぐらいの距離でミーティング。

2. トラブルの確認

島から離し、他の船との関係がクリアになったところでラダーを確認したところ下部 $\frac{1}{2}$ ぐらいが破損。その $\frac{1}{2}$ ぐらいが切り離れずに残っている状態を確認。セールをトライスルとストームジブに交換。効きは悪いがセールを小さくしたことで走りやや安定する。これで何とか三崎まで帰港できると判断、帆走開始。

3. 第二トラブル発生

セールの状態からしてクローズは無理というもので、リーチングぐらいの感じで30~40ktの風の中4~5ktの艇速で340°前後。その後、元町のSSWの5Mぐらいのところに残っていたラダーの全てがとれる。これは切り離れずに残っていた破損部分かなりの抵抗になっていたためと思われます。

4. 応急処置

30~40ktのNWの風4~5mの波の中、まずセールを降ろし応急ラダーの作成に取りかかる。その間、念のためスピンバック利用のシーアンカーを流す。スピンボールに床板

を外したものをくりつけ、スターンポートサイドより海中におろしスピンブロックのアイを支点とし応急ラダーとする。トライスル、ストームジブを揚げるも強風及び波でうまく針路を取るのに非常に苦労する。またヘルムス担当は非常な重労働が強いられた。船位が本船航路と離れていたこともあり、夜間の応急ラダーでの帆走の危険性を考えてヒープツを決定。シーアンカーはアンカーロープにスピンバックをくり付けしたもので、2本。ロープの長さは8~10mでした。

その後クルーの体力を考慮しウォッチを組む。総員8名を1組とし1時間ずつのウォッチを開始する。23日2030~24日0600、約10時間のヒープツで約8M流されました。

5. 避難行動

0600過ぎ明るくなって、風は10kt前後、波もやや収まったのでトライスルストームを張り下田へ向ける。応急ラダーの効きは大変なもので、ひとり1時間も握っていたら腕や腰の筋肉がシパンパンになるほどです。実際はスピンボールの先にシートを取りランナーのウィンチに巻いてはいたのだが。

※応急ラダーについて

スピンボールと床板で作成した応急ラダーをスピンブロックのアイで固定し、ラダーに2人つき、かつロープを2本ランナー用ウィンチとハリヤードウィンチに取り、操舵手の力をロープの調整で助けるという方法をとりました。

※帆走について

ラダーの効きが非常に悪いため、トライスルとストームの調整をうまく行わないとすぐ回頭してしまうため、セールトリムで走るぐらいの感覚で帆走しました。

頭で考えていた時は、上りは無理でも、もつと落して走れると思っていましたが、アビーム以外はかなり難しく、下田へ向かうのは思ったほど簡単ではありませんでした。

※下田まで

下田へ向かう途中考えていたことは、自力にて避難できることは全員確認していましたが、帰港が遅れること、またレースの展開から考えて、我々だけが帰港していない状況は容易に想像できたため、レース本部でかなり心配しているのではないかと考えていました。帆走指示書にある通り、タイムリミットの1600及び保安庁への捜索依頼の連絡時間25日0600という2つのポイントタイムを頭におき、確実な連絡方法をどうすればよいかを常に考えていました。

※無線について

“SEA CROWN III”はアマチュア無線が搭載されていましたが、有資格者が乗っていないことで確実な操作と確実な情報伝達に不安があり、また過去に中途半端な情報を与えることによってかえって陸上サイドを混乱させた事例を何件か聞いたことがあるので今回全く使用する意志はありませんでした。

※まとめ

一言で言うと正に不幸中の幸でした。第一トラブルの時はすでに“竜王”をかわしていたこと。第二トラブルが大島のかげで対処する余裕が持ったこと。

これがもう少し先までラダーがもっていて、本船航路の中であつたらと思うとゾッとします。また全員がどの時点においても非常に冷静であつたことがトラブルを大きくせずに済んだのだと思います。

また、このレースに乗艇していただいた“カラス”の竹内氏、木下氏“チャーチャン”の松村氏には大変な働きをしていただき、この誌面をお借りして改めて御礼申し上げます。

最後に我々のことを心から心配して下さった方々とレース本部の役員の方々の御苦労に対してふかく御礼申し上げます。有り難うございました。

朝日を浴びたスピнга島を目指す

第35回神子元島レース

レース実行委員長 初鹿野詔一



スタート直後、接戦を展開する「シグナス」と「サマーノーズ」

本来ならば私もこのレースに参加し、神子元島を目指して、ひたすら走り続けたであろう第35回のこのレースを、レース委員長をしてまたちがった目で楽しめたことも、これ幸いであろう（委員長などとは、自分で言ってみても恥ずかしいが）。

今回、初めての試みでスタートを7:00AMにしたが、これは何と言ってもコミッティにとっては睡魔との戦いである。ひたすら眠い目をしょぼつかせながら、ウエザーマークを打ち、やっと夜も明け切った7:00AMジャスト小網代沖をスタート。さすがにこの頃には頭も体も目覚めきっていた。

11月のわりには平年よりもかなり暖かい朝の空気と絶好のコンディ

ションで、全艇一路神子元島へのスピランを見ていた私の壮快さをどう表現したらいいのだろう。

ウエザーマークのトップ回航は“MIWA”。沼津のIMS新艇で、いかにも得意気にその優美な艇体で波を切りながら、海よりも青く映える藍色ハルに朝の光を受けている。

2番目は“スリーパー”，その後すぐに巨大なスピнгаが開いた。“Be one”である。北東の風15ktの助けを借りて見る見るうちに朝もやのなかにその姿を隠して行った。

5分遅れでスタートした“FOLLOW ME”，マーク回航後スピナップ。素晴らしいスピードで先

行艇を追いつける。そして次々と私たちコミッティの視界から、まるで陽の光りよりも速いぞと言わんばかりに南西に向かって飛んで行った。

神子元島トップ回航は“FOLLOW ME”12:00。2番手“Be one”は12:35。スタートの出来栄をあーでもない、こーでもないと話しているうちに暖かい秋の昼下がりがやって来た。フィニッシュラインを三崎港口に設け、一時陸に上がる。

「秋の陽はつるべ落とし」とは、本当によく言ったもので、17:00ともなれば、かなりの暗さとなる。ファーストフィニッシュの艇のことを考えたら、そうおちおちはしてられない。20:00頃には入ってくる

だろう。

本部船に乗り込むと、ほどなく南の方向にヨットらしき航海灯がちらちらしているのが見えた。

それから40分ぐらい経ったであろうか、暗闇の中より現れたのは紺色の艇体の大型艇だ。保護色のようなその色は、自分の姿を浮き出させるかのように、最後のタッグを入れた。21:20'22 "Be one" のフィニッシュである。しかしその後方数マイルに2, 3艇の灯が見える。

45分後、全速で夜の帳を破り "FOLLOW ME" がラインを切った。続いて "MIWA", 後続艇がまだまだいる…。

十数時間のレースの疲れの色を消すかのようなクルーたちの笑顔は、いつ見てもいいものだ。自分もそうであつたのだろうか。終わった時の満足感というか、走り切ったという充実感というか、そんなものが一緒に、この笑顔が出来上がるのだら



朝日をいっぱい浴びながら風を受ける「アズサ」

う。そりゃ色々不満もあるかも知れない、でもいいじゃないかと、そんな言葉で片付けなくなるコミッティとしての感想だ。

最終艇は4日03:02'57。一艇のリタイアもなく、事故もなく無事このレースの幕を降ろせたことに、協力してくださった方々へ感謝の言葉を

いくら申し上げて足りないと思われる。

最後に、年々島回りレースに参加する艇が減少している傾向は、今後の課題として考えていかなければならないだろう。このつたない文章で少しでも島回りの楽しさが伝えられたのなら、うれしいのだが…。

'91 Middle Boat Championship



50フッターが何んだ、ケンウッドがどうした。
ミドルボートにはミドルボートの華がある。

レーティングリミット

I O R 18.50~25.99rt

C R 6.50~ 8.50m

レース日程(予定)

4月28日	第1レース	トライアングル
29日	第2レース	初島レース
5月3日	第3レース	トライアングル
4日	第4レース	トライアングル
5日	第5レース	トライアングル

フィニッシュする各艇。パーティ会場は眼前だ！



熱海・伊東フリート発足記念レース

熱海・伊東フリート広報担当
“プロパガンダ” マネージャー

関恭一郎

本年5月、熱海・伊東フリートが承認され、相模湾にもうひとつフリートが増えました。熱海は過去何年にもわたり、『ジャパンカップ』の開催地でもあったわけですから、フリートのひとつやふたつあってもおかしくないのですが、なに分この辺のセーラー達はほとんどクルージング派か、ウイスキー派なもので、フリート結成に至りませんでした。ただ現役最長帆走記録を持つ“ラッキーレディ”だけが例外的に地球狭

しと活動していました。

本年3月“プロパガンダ”の新しいオーナーとなった石渡氏が伊東をホームポートとし、活動を開始したのが、この熱海・伊東フリート発足に拍車をかけた様です。そんなわけで発足記念のレースをと考えていたのですが、何分このフリートの親分であります“ラッキーレディ”の稲葉オーナーは忙しい人でありまして、夏には『KENWOOD CUP』秋には『ジャパンカップ』と飛び回り、やっと秋も深まったこの11月23、24日にレース&パーティを設定する事が出来ました。

23日に伊東に集結したレース艇群(?)は20艇近くになり、伊東ならではの話題もパーティでは飛び出して楽しい前夜祭がありました。

明けて24日、快晴。風は各艇には不足ぎみか8 kt。コースは伊東から初島をアンクロックに回って熱海ゴールの11.2マイル。昨日のパーティでは機走なら負けないと豪語していた各オーナーにはもってこいの風です。

9:30、全艇オールクリアでスタート。といっても「本当は今日が初めてのレースです」といったオーナーも多く、P旗が降りてもスタートラ



勝利の美酒を優勝カップでぐい飲みする、“プロパガンダ”石渡オーナー(中央)。左は稲葉フリートキャプテン、右はパーティに駆けつけた本誌編集長

インのはるか後方にいる艇もかなりいました。

ジャストスタートで飛び出したのは『KENWOOD CUP』帰りの“プロパガンダ”でしたが、“プロパガンダ”にとっても微風は苦手で、クルーは振れ回る風に対しヒールアングルを保つのに大わらわです。初島を回ったところから風が落ち始め、ゴールまで2マイルのところからはほとんど無くなり、11:51やっとフィニッシュしました。この風の無い中、各艇は必死の思い(?)でセーリングし、21艇艇中、11艇が16:00のタムリミット前にフィニッシュ出来ました。

18:00よりつるやホテルで表彰式とパーティが開かれ、ファーストホームと総合優勝は“プロパガンダ”がいただきました。フィニッシュ出来た各艇及び多数の出場艇には何らかのカップや賞品が贈られ、IORレースとはまた違った楽しいパーティでした。

稲葉大会委員長より今回のレースはCRレーティングでやるから準備する様に言われてから大あわてでCRレーティングでの修正時間の算出方法を勉強しました。参加艇を見て分かるのですが、随分多種の艇が

輸入されていると感じました。今回のレースのレーティング算出にあたり、'89、'90『裕次郎メモリアルレース』のものを基準にしましたが、それでもCRレーティングのマスターがNORCに問い合わせてもわからないものがありました。

とにかく楽しい一日が終わり、勝利の余韻を味わえなかったオーナーも満足して熱海の夜に消えていきました。

参加艇の皆様、又、熱海でお会いしましょう。

第1回 NORC熱海・伊東レース参加&成績表

START: 9時30分 距離11.2マイル

1990.11.24

艇名	フリート名	TYPE	艇長 F t	レーティング m	所要時間 (秒)	着 順	T.A	修正時間 (秒)	順位
LUCKY LADY	熱海	高井	46	11.20	11480	3	576	5028	6
PROPAGANDA	伊東	FAR	40	10.10	8470	1	594	1817	1
SOUTH WIND	熱海	ヤマハ	30	6.96	11947	4	665	4499	3
クリス ターラ	伊東	バルティ	36	7.85	21350	10	641	14170	10
MY.STAR	伊東	GIBS	31	7.20	22365	11	658	14995	11
PUMPO-V	葉山	SWIN	28	6.65	DNF		674		
英(ハナブサ)	熱海	BENE	26	5.90	DNF		698		
ストーク	葉山	デュフ	27	6.45	DSQ		680		
ダイナマイト	熱海	高井	25	6.20	13405	9	688	5699	9
アーリーバード	葉山	デペラー	36	7.90	11971	6	640	4803	4
ウルサメジローズ	江ノ島	ネルソン	34	8.35	11960	5	629	4915	5
A-4	逗子	スワン	36.6	8.25	10755	2	631	3687	2
グレースマリー	東京	ウエスタ	35	7.80	DSQ		642		
ル・ソレイニ	伊東	ムーディ	36	7.90	DNF		640		
テイドン	伊東	ヤマハ	25	5.80	DNF		702		
ゼアドラ	葉山	キブシー	42	9.40	11980	7	607	5181	8
オリゾンテ	熱海	ジャヌ	36	7.90	DSQ		640		
ゼファーズ	伊東	エリクソ	30	6.90	DNF		666		
八点鐘	伊東	ヤマハ	27	6.96	DSQ		665		
NEW WORLD	伊東	ヤマハ	30	6.96	DNF		665		
かげろう	諸磯	スイング	31	7.40	12425	8	653	5111	7



'91年前半スケジュール概要

- 1月16日 “Nippon” 名古屋港より船積み(1月下旬到着予定)
- 1月23日 第2便名古屋港より船積み(2月初旬到着予定)
- 2月1日 壮行会 帝国ホテル富士の間 午後6時~8時30分
- 3月上旬 サンディエゴ・ベースキャンプ 活動開始
- 5月 IACC ワールドカップ参戦(於サンディエゴ)

なお、詳細はニッポンチャレンジアメリカ杯1992委員会注までお問い合わせ下さい。TEL 03(3578)9661 FAX 03(3578)9665
注) 12月15日より委員会名称が“1992”に改称されました。

会報小委員募集

会報小委員会では、『オフショア』編集をお手伝いいただける方を募集しております。詳しくは朝河 清Tel03-3503-4781までご連絡いただければ幸いです。

今月の表紙: 去る11月18日、葉山マリーナ沖で行われた『ニッポンカップ』決勝戦において、下マーク回艇、スピンドウ中のディクソン艇(撮影/市川和彦)

OFFSHORE 第187号 平成2年12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(3504)1911~3 〒105
郵便振替番号2-21787
印刷 明宏印刷株式会社



風を知るクルーザー

YAMAHA 28s

Length overall: 8.56m
Beam: 2.96m
Displacement: 2,500kg
Ballast: 847kg
Total sail area: 35m²

潮風が頬をかすめるたびに、
こころは海に染まってゆきます。
ファーストフィニッシュを狙うか、クルージングを楽しむか。
自由気ままに、YAMAHA-28s。
気付かなかった海の魅力に、
出会えそうな予感がします。

●全長8.56m ●水線長7.20m ●全幅2.96m ●吃水1.80m ●完成重量2,500kg
●バラスト重量847kg ●全セイル面積35m² ●バース数6
●呼称最大馬力18ps ●定員12名(平水) ●航行区域 沿海
■平水限定沿海標準価格例 ¥7,384,000
※2GM-20B付。法定安全備品が含まれています。
オプション、船舶検査費用、運賃、消費税は含まれていません。

NEW

はだかのこころ。

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。●カタログご希望の方は、船名・雑誌名を明記のうえ、右記まで、〒438 静岡県磐田市新貝2500 ヤマハ発動機株式会社 広報室宣伝課

ヤマハ製品についてのお問い合わせは、下記までどうぞ。

北海道ヤマハ株..... ☎011-612-1060	ヤマハ関西株..... ☎06-535-1671
ヤマハ東北株..... ☎022-235-1031	ヤマハ中国株..... ☎082-285-4911
ヤマハ東京株..... ☎03-444-9971	ヤマハ四国株..... ☎0878-67-3800
ヤマハ中部株..... ☎052-913-2121	ヤマハ九州株..... ☎092-472-5261