社団法人日本外洋帆走協会　平成３年５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.192　MAY　1991

5

どうした！オーシャン

NORC本部帆走委員長　宮坂敬三

1972年に沖縄の復帰を記念して『第1回沖縄―東京レース』が開催され，来年で11回目となる。復帰20周年に当たりますので特別レースとしてまとめたいと考えている。

マリンレジャーが世の中でもてはやされ始めてから久しい。国も，民間も，内需拡大等の施策にあと押しされながら騒ぎ続けているのが現状のようである。確かに，このところマリーナも増え，プレジャーボートも増えて来たことは数字の上では間違いない様であるが，世の中が騒いでいる程，我々には実感として伝わって来ない。何か底の浅いファッションのひとつでしかないような気がする。ハード面では多少充実しつつあると思うが，人の面では期待した程増えない様である。長い間，海を流通，生産の場として使い続けてきた日本人にとって，海で遊ぶことになかなかなじめないのだろうか？

そんな不安と関係があるのだろうか，最近のロングオフショアレースの参加が非常に少なくなっている。本部レース担当として残念でならない。外洋帆走協会のメインレースである『沖縄レース』が前回（第10回）は最終的に東海支部の“ナチ”（二村オーナー）1艇になってしまいレースが成立しなかった。参加艇数30を越えたこともあるこのレースがなぜ衰退気味なのか。皆で考え，問題提起を行い再興を計って行きたい。

問題はいろいろあると思う。艇自体の問題，レースの多様化，クルーの問題，暇の問題等々……。レースに対する思考も変わってしまったのだろうか。本部の帆走委員会でも現状分析の議論が続いている。確かに，キャンペーンの仕方もへたであったことは直に認め反省もしている。レースごとにそれぞれ違った事情があると思うが何か深いところで共通なものがあうような気がしてならない。

今年の『小笠原レース』も，当初8艇の参加が見込まれ，3月ごろまでは安心していたが，エントリーの締め切りが近づくにしたがって，各艇元気がなくなったのか，結果としては，昨年の『沖縄レース』と同じく“ナチ”1艇になってしまいレースを取りやめざるを得なかった。

このままではオフショアレースはどうなるのか，会員の皆様に喚起をお願いしたい。原点に戻ってオフショアレースの再興に力を合わせようではないか。レースを作る立場の人も，レースに参加する人も，海が好きだから集まって来たのだと思う。

4月16日に沖縄支部に行って来た。とにかく準備を始めようと考えたからである。城間支部長に挨拶すると共に，東江理事，桃原帆走委員長，山城さん，識名さん，儀間さん，保井さんと来年の20周年記念レースの第1回打合せを行って来た。沖縄県観光開発公社にも挨拶したが，大歓迎をしますとのことであった。

本誌編集長　朝河　清

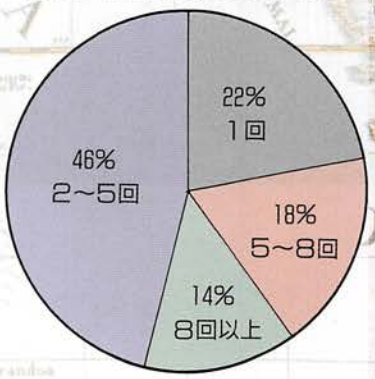
このところ『沖縄レース』『小笠原レース』とたて続けに中止となっています。仲間内からの感触でも，「さもありなん」と思えるのですが，多少裏づけをと考え，アンケートを取りました。本来ならNORC全会員にお聞きすべきところですが，ロングオフショアレースに参加されたことのある方，又興味があられそうな方，海外レース出場経験のある方を中心に100名のオーナーにお聞きしました。今月号だけでは紹介しきれませんので，何号かに渡って掲載いたします。

かつてロングオフショアと言われる『八丈島レース』『小笠原レース』『沖縄レース』に参加されたことがありますか？

ある……66%

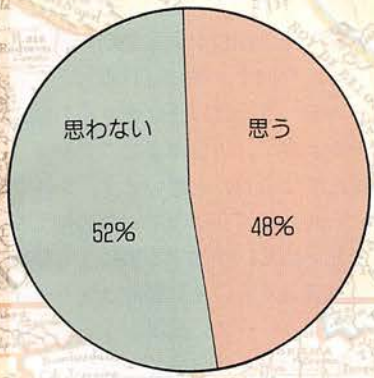
ない……34%

「ある」と答えた方の参加回数

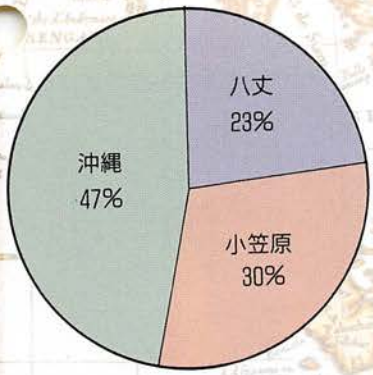


レーサーたち

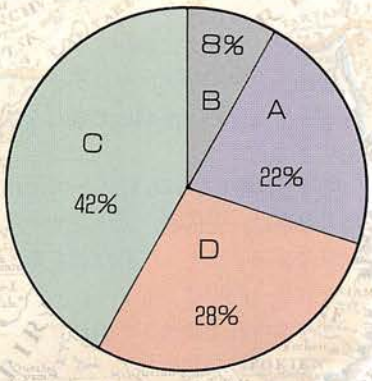
今後、『八丈島レース』『小笠原レース』『沖縄レース』に参加してみたいと思いますか？



「参加してみたい」と答えた方にお聞きします。
その中でも一番参加してみたいと思うレースは

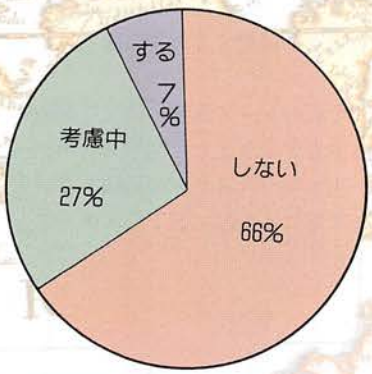


「思わない」と答えた方にその理由
A＝興味がない　B＝参加資格の『カテゴリー1』を持っていない　C＝時間がかかりすぎる　D＝その他の理由（詳しく書いて下さい）

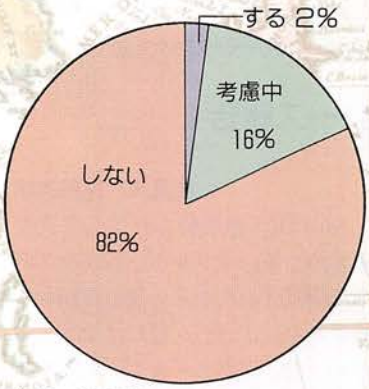


D＝その他の理由　の内訳
レースが低迷している　回航が厳しい　シリーズになっていない　クルー不足（ダブルハンドもOKにしたら）　年齢的に無理　参加艇が少なく面白くない　クルーが時間がとれない　時代のニーズに合っていない　そんなことまでしてレースをする意味がない

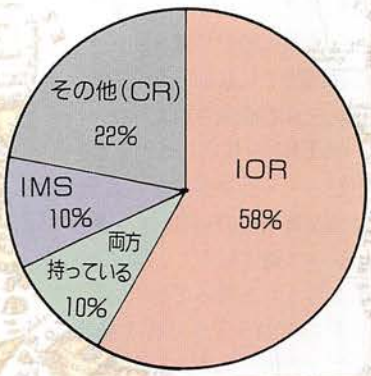
来年、沖縄復帰20周年記念『沖縄レース』が予定されていますが、参加されますか？



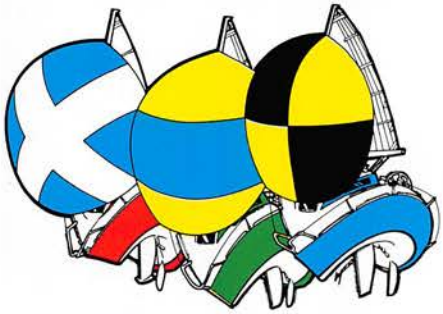
今年の『八丈島レース』に参加しますか？



貴方の艇は？



アンケート結果をご賢察いただければ、へたなアジテーションよりも雄弁に事実を物語っています。『オフショア』としては、微力ながら何とかロングオフショア復権のため、来月号以降、『ロング派』座談会、『トライアングル派』反論会、両派激突論談会、等のキャンペーンを行っていきたいと考えております。



JAPAN MIDDLE BOAT Championship '91

ミドルボートの祭典，日本ミドルボート選手権，今年は株式会社タカキュー，日本信販株式会社の支援を受けて，主催者の期待をはるかに超えた参加艇，58艇，ヤングからナイスミドルまでクルー延べ1800人がG-WEEKの相模湾で４日間インショア５レースで覇を競い，３回も行われたパーティでは冷たいビールを片手に海と人生を心ゆくまで語りあった。

レース報告

委員長　尾田英明

'90STCの最終戦も終了し冬支度を始めた頃，ミドルボートクラブの事務局長青山氏から一冊の書類が手渡された。１ページ目にはこう書かれていた。「日本ミドルボート選手権の目的」ミドルボートとは中型で全長が28ft～35ftの外洋ヨットである。現在我国に於いては・・・・・・ＩＯＲ部門とＣＲ部門からなり，合計５レースで構成された・・・・・・G-WEEKを利用してメイストームの下で・・・云々普段から言葉少なく冷静な青山氏の目は，はっきりと「君はレース艇ではなく，運営艇に乗ってもらう」と言っていた。

すでに'91ＳＴＣ日程も発表された後で，青山氏のそれには難かしい注文が入っていた。それはＳＴＣとミドルボートの合同レースを第１レースとすると言うものであった。従来ＳＴＣのクラス分けは参加艇の申告するＩＯＲレーティングをＡクラス27.0以上Ｂクラス22.5～27.0未満，Ｃクラス22.5未満，その他Ｙクラスである。しかしミドルボートはＩＯＲ部門18.50～25.99，ＣＲ部門6.5～9.0mとなっており，スタートの組合わせ，順序，そして根本的に帆走指示書とＳＴＣ独自のルール等ミックスするには多くの譲歩が必要であった。レースに参加できない私は青山氏との論争デスマッチをミドルボートスタート直前まで楽しんだのである。

風待ちはあったものの５レース消化出来た事は，主催者，スポンサー参加艇及び選手にとって有意義であったと思う（内容はともかく）

相模湾特有の微風下で振れる風では丁寧に振れを利用して，風道を選んだ艇が順位を上げ，強風下ではトレーニングを良く積んだ艇が先行したようだ。

ハードワンミニッツルールを採用し，スタートの円滑さを目的としたが，ＤＳＱ８艇のうち７艇がこのルールによるもので，そのうち４艇が遠来艇であった。

抗議は第２レース第２上マーク付近に集中しており，強風，波浪時での艇のコントロール，権利要求，抗議の意志の伝達法等がこれからの課題であると思う。幸い無事故でシリーズを完了できたのも参加艇，主催者の安全に対する啓発の賜と思います。

今回のレース運営に過大な御理解と協力を頂きました関東ミドルボートオーナーズクラブの皆様ありがとうございました。ＳＴＣスタッフ一同貴クラブの御発展を祈願しております。

ＩOR総合優勝

シルフィード　蒲谷　和行

３年前ミドルボートオーナー有志が集り基金を持ちより，自分達の手作りの選手権を通じ，相互の親ぼくとミドルボートの発展を主旨とした大会が第３回目を向え58艇の参加のもと，今回より頭に「日本」のタイトルがつき今迄以上に皆さんの闘志をかき立て，万全をきしてレースに臨んでこられたと思います。シルフィールドは77年よりレースの楽しみを見い出し，参加する事による経験を意義あるものと，勝敗は度外視出来る限りレースに出場しました。その回数の多さは自分でも表彰ものと思っております。いつのまにか艇もＶ世となり，乗り手も20代が40近くになり，私も57才あと何年現役でティラーを握れるかと思うとさみしいですが，長くやっている中で神様の思召で運を頂けるのか，継続は力な

り友なのか解りませんが，今回は勝運に恵まれ僅少差で，リップルの追撃をかわしタイトルを手中にしたことは大きな感激でした。

レースに出る以上勝ちたい願望はいつもありますが，うまくゆくものではありません。レースの事はレースに聞けで実戦に多く参加して，いかに失敗を少なくするかを目標としております。しかしクルー不足の昨今ベストメンバーが組めるときは少なく，罵声飛びかう中で自分のポジションをこなし，他の関連作業をスムーズに行えるように心がけますが何時も，一喜一憂です。しかし私達メンバーの良い所は艇に乗ると人が変わったように一生懸命に早く走らせようとの連帯感，自分なりにベストをつくしレースに燃えることです。その結集として幸運が今回の優勝に導いてくれたものと思っております。

クルー　佐々木

'91日本ミドルボート選手権は第５レースのガッツポーズと歓声をあげてのフィニッシュで終りました。

今回も各艇ともハイレベルな中で優勝できたことは，本当にラッキーなことでした。残念なのは，蒲谷オーナー・スキッパーがシリーズ後半渡米し優勝の場におられなかったことです。

こらからも艇のポテンシャルを100％引き出すよう，全員でガンバリます。関係者の皆様ありがとうございました。

再び，ぶんどったCRカップ

キャプテンカリブ　桜田　降

我がチームは，第１会大会から参加しており，最初のＣＲ優勝艇です。昨年の大会は，同型艇のＵＦＯに総合優勝をさらわれ，総合４位，アマ２位という成績でした。

今回は気の合った仲間でやろうと第１回の優勝時のメンバーを主にし，当時トリマーとして乗っていたサイモン・ピカリング（香港のセール屋）も香港から駆けつけてくれました。

今年は全くレースに出ていない上，練習不足もあり無理をしない（トラブルを無くす）賭をしない（基本に忠実なコースをとる）そしてボートスピードのみ考える事としました。

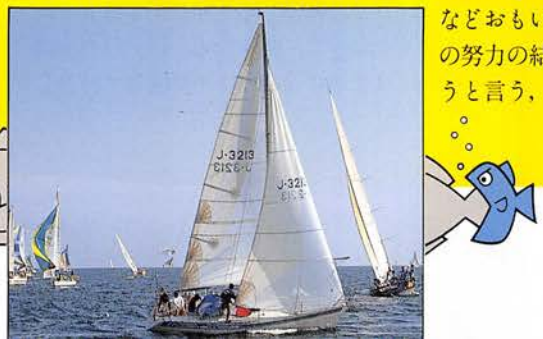
第１レースは，この作戦が当たり１位と良いスタートを切ることが出来ました。

第２レース（強風）我々の得意のパターンでした。上マークをトップ回航，スピンを上げ，サイドへそしてジャイヴ，ここで練習不足がもろに出てしまいました。ジャイヴに手間取っている間に波をくらいブローチング！クルー落水！ただちにスピンダウン，メインのみで救助に向かいなんとか自力で救助する事が出来ました。ライフジャケットを着けていて幸いでした。その後，レースに復帰しましたが４位とふるわず，その日の第３レースも前の後遺症が残り，走りはいまいち，しかし２位に入る事が出来ラッキーでした。

３日間のレイデーのお陰で落水の後遺症もとれて第４レース１位，第５レースもパーフェクトに走り１位と，２レースともトップをとる事が出来，２度目の総合優勝を果す事が出来ました。

なお，第２レース落水時に「アフロス」がセールダウンし救助に向かってくれました。この紙面をお借りしてお礼を申し上げます。

最後に，スタッフの皆様，良いレースをありがとうございました。



１ORベストアマ

ハーフタイム　朝河　清

総合11位でベストアマを戴く事は，おもはゆい事ではありますがこのシリーズを楽しんだハーフタイムチームにはとても嬉しい結果でした。

ミドルボートクラブも宇余曲折，最初の頃は宿借精神で色々なレースの成績を流用し，独自のレース運営などおもいもよらず，青山事務局長の努力の結果，金も力も出しましょうと言う，頼もしい仲間の集いにミ

ドルボート独自のレースをオーナーの自腹を切って３年前に第一回，２回目からはスポンサーも出現し，今年の第３回目は天も応援してくれたか，連日の好天気にご機嫌な風とくればいうことなし，大変楽しいゴールデンウィークシリーズでした。

金も出して口も出すと言う，気楽な集団ゆえ，当初のフリートキングではプロを排除して素人だけで，金のかからないレースをと主張してみたものの，あるセールメーカーより自分達もヨットレースを楽しんでいるのだから，仲間はずれにするなとのクレームがあり，又大方の賛同を得られず，せめてアマチュアクラスをという願いを聞き届けて戴いたのです。

艇も建造３年目，４年目になると最初の頃に来ていたセールメーカー等の助っ人集団も足が遠のき，いやでも自前の素人集団で頑張るざるを得ないが，自分達の非力を知る又とない機会になり練習の大切さを自分もクルー諸君も思い知らされたものでした。参加艇も60艇近くを数え新鋭艇はもちろん建造後６年以上経た艇も，嬉々として参加出来る得難いシリーズレースとして確立されたようですが，より気楽に誰でも楽しめるファジーなＣＲクラスのセイルに白いセイルが３艇位しかいなかったのは何か割り切れないと思いです，ＣＲクラスのダクロンセールにはボーナスを与えたらどうでしょうか。

気楽な中にもきちんとした運営に益々人気の高まるシリーズになるでしょう。今後の益々の発展を祈ります。

海置艇でＣＲベストアマ総合２位

メルルーサ　杉田泰一

毎度のことであるが，レースが近くなると，なんとなく落着かない。船底の汚れ，クルーの手配，天候の事等々と，いつもは鳥羽レースの時位しか滅多に会社を休まないが，船台が土日に空きが無く，平日に休みを取って上架した。（もちろん会社には内緒である）クルーはメルルーサのメンバー７名とカゲロウの川久保オーナーの８名で構成した。（ごたぶんにもれず平均年令40？才と高令化の波が押し寄せている）天候は神頼みと決めこむ。

さてレースはとなると，１レース目は，風弱く船足伸びず４着フィニッシュで，頭初から，ＵＦＯや夕焼け小焼け等のヤマハ軍団をマークしていたので，修正で喰われたと思ったが，結果は３位に入り，これならなんとかなりそうだと良い感触をつかんだ。２つ目は，強い雨の中ワンポンＮＯ３で良く走った。我が艇はランバクがないので無理して切り上げるより，落とし気味のほうが良く走る（クロスで６ノット強のスピードがあった）３レース目は多少落ち気味でスタート時は，ワンポンのNo.３であったが，フィニッシュ時はフルメインのＮＯ１であった。３レースを消化した時点で，カリブと同点１位で，第４レースに望みを託す。

４レース目は風弱く，コース定まらず風待ちとなる。２，３レース時の風待ち，雨時といい，４レース時の風待ち時のコースと設定といい，コミッティの，良いレースをさせてあげようと言う配慮が十分うかがえ，感謝である。結果は振れまくる風にほんろうされ惨敗であった。

５レース目は，強風を期待したが，風吹かず，風道，振れタックと，ていねいに走り切った。トータルでＣＲベストアマ賞，総合２位と出来すぎの結果で，一番苦手な感想文を書

いている始末である。なにはともあれ，今年のGWは最高のプレゼントをいただき，この上なく満足しています。最後にナイスミドルクラブをはじめ，関係者皆様に，心からのお礼申し上げると同時に，クラブのますますの発展を祈ります。

裏方記

実行委員　藤沢武司

当クラブのトロフィーは，各クラス6位までに，純銀製ヨット置物と盃を贈呈する事を旨としています。昨年の参加賞ムストーナビゲーターバッグ，各レース時に良く見掛る度に，大変嬉しく思いました。

今回は高橋唯美氏にお願いして，記念オリジナルポロシャツを当クラブとして自信をもって製作したつもりです。

海のパーティの定番焼きそば・焼肉に何か加えては？との事務局長の宿題に，ワタリガニの味噌汁・イカの漬焼・葉山名物コロッケ・バケットは如何でしたでしょうか？

準備に当たった地元各艇の陸勤部隊・大渋滞の中葉山から運んだバイク部隊，冷凍庫を快く貸して戴いた丸十丸。皆様のご協力により，今迄と変わったパーティが開催できました事をお礼申し上げます。

大会御礼

株式会社タカキュー，日本信販株式会社にスポンサードして頂き，無事本シリーズを終えることが出来，選手をはじめスタッフの皆様誠にありがとうございました。

当クラブ会員18名が心を合わせて発足したミドルボート選手権も1年，2年，3年目を迎えました。そういう意味ではホップ・ステップ・ジャンプの大会であったと感じています。

例年にも増して盛況となりましたこの大会を振り返り，感無量でございます。終わって見れば，多々反省すべき点はございましたが，来年，再来年を成功させるための糧となるものと確信しております。次の大会は，今大会以上にもっと楽しく更に充実したシリーズにしたいとクラブ員一同熱望しています。

当クラブの趣旨は楽しく，愉快に家族や友人を乗せて和気あいあい，レースとパーティ，そして素晴らしい“海”を満喫しようということです。次回も多くの艇の参加をお待ちしています。

それでは，重ねて多くの方々，企業のご協力ご支援に御礼申し上げます。

クラブ名誉会長		平松栄一
高橋伸博	熱田二士行	朝河　清
青山恒昌	菅野　道	井上一典
藤沢武司	蒲谷和行	大石　巌
硲　俊弘	植木正裕	別部尚司
佐藤文昭	能條秀夫	中野　昭
沼田尚文	二宮宏光	大谷正彦
近藤禎之	内藤恒夫	野口隆司
菅野　隆	平松　隆	

当クラブの内規により，役員は輪番制となっています。事務局を3年務めさせて頂きました青山と藤沢は今年をもって退任します。3年間皆様のご協力ご支援にありがとうございました。次大会より能條秀夫新事務局長の下で会員一同結束して開催したいと考えています。(青山恒昌)

成績は11ページ参照

Middle Boat Club

The abstruct of this article (Japan Middle Boat Championship Regatta) will apear on next issue.

オーナーたちが企画した充実のレース

ジャパンIOR ワントン・カップ

同じ目的意識を持った，同じワントン・クラスのＩＯＲレーサーのオーナーたちが，お互いに技術の向上や親睦を深めるために相模湾に集結した。

５月の連休，３日から５日までに開催された，このジャパンＩＯＲワントンカップは参加６艇と数は少なかったものの，白熱したレース展開となり，今後大いに期待できるレースとして無事に幕を閉じた。

写真／市川和彦

総合1位となった"ブルーノート"

ワントンボートオーナーズクラブ
事務局　石渡一夫

ジャパンＩＯＲワントンカップは，５月３日より３日間，ハイレベルなレースを行って無事終了した。

今年の２月にブルーノートの五十井オーナー，スター&スターズの吉村オーナーと伊東でプライベート・レースを行ったことが，このようなレースを行うきっかけだったような気がする。

伊東では，共通な目的を持ったオーナーが自分たちでレースを企画し，実施していくことのおもしろさを十分満喫することができたのであった。その後，五十井氏と酒を飲みながら「連休も何かやりたいね」という話になり，「じゃあ，何か考えてみるよ」といったことから，今回のような意外に大きな展開となった。

最近，「ＩＯＲボートオーナーの愚挙」と，年々過激化していくＩＯＲのレースを批判する方もいらっしゃるようだが，それでは「金をかけて過激なＩＭＳボートを造るのも愚挙ではないか」という話になってしまう。しかしＩＯＲレースが好きなオーナーが存在するのも事実であり，好きな趣味の世界に愚挙も快挙もないと，私自身，常々感じていたことだが，今回のレースを通じて，このことを改めて認識した次第である。

レース活動に何を目的としているかは，各オーナーによって異なることだと思う。沖縄レースにも出られないようなボートでスピードを競う人，ＩＭＳボートで経費をかけないでレースを楽しむ人，クルージングを楽しみながら，たまにレースに参加する人，皆さまざまである。

今回声をかけたオーナーの方々は，ケンウッドカップなどのレースに参加し，ＩＯＲの先端を行くオーナーの方々であるが，レースの目的が共通していたことは確かである。面識もないオーナーの方々に電話で「レースをしませんか」と連絡してみると，驚いたことに，ほとんどのオーナーから，「ぜひやりましょう」との答えをいただけたのである。

油壺ベイ・ヨットクラブで行なわれたパーティは，オーナーが持ち寄った飲み物などで，大いに盛りあがった。

以後，短時間でレースの準備をしなければならなかったが，何回かの会合にもほとんどのオーナーから積極的に参加していただけ，各オーナーに仕事を振り分けることもでき，全員一致の協力体制ができあがったのである。

このことは，ＩＯＲボートのレースで世界を目指すという共通の意識と，さまざまな批判や衰退化しているＩＯＲボートのなかにも，まだそれが好きなオーナーがいるということの証明にほかならないと思う。

準備は着々と進行し，会議のなかでワントンボート・オーナーズクラブとして，正式に発足式も無事行われた。

また，ミドルボートオーナーズクラブとも連絡を取り，クラブとしての先輩からいろいろなアドバイスを

470で有名なハーミッシュ・ウイルコックスを乗せた“マテンロウ”は巧みなレース運びで総合2位

受け，勉強させていただいた。

レースは3日間，終始微風のなかで行われ，ブルーノート，マテンロウ，ボーイがわずか1ポイントずつの差で1，2，3位を分け合った。

アーカンベイがレース前の練習でマストを破損して出場できず，わずか6艇の参加であったが，ひとつのミスが命取りになる同クラスの，非常にエキサイティングなレースを楽しむことができた。また，パーティも各オーナーが持ち寄った賞品を各順位のボートに授与し，和やかに行われた。

今回は第1回ということもあって，運営上反省すべきことも多かったが，各オーナーが助け合ってレースを運営してくださったことに大きな感激を得た。特に自分のボートが参加できないにもかかわらず，クルーをコミッティに出し，観覧艇を提供し，自ら操縦していただいた，アーカンベイの後藤オーナーに深く感謝したい。この団結力こそが，今回のレースで私たちが得た，一番大きな収穫であったと思う。

今後のクラブの活動は，まだ未定だが，オーナーのなかには，是非年内にもう一度やりたいという声もあり，皆で協議していくと思われるが，将来の夢として“ワントン・ワールド”をぜひ日本で開催できるぐらいになりたいと思っている。

もっともこのクラブは，新陳代謝を図るために，ワントンボートのオーナーでなくなったときは，自動的に退会しなければならないので，次の世代のオーナーに夢を託さなければならないかも知れないが…。

最後に，このレースの後援をしてくださった，三浦市の久野市長ならびに三浦市のスタッフの方々，泊地を世話してくださった三崎マリンの方々，いろいろなアドバイスをいただいた“ミドルボート・オーナーズクラブ”の青山氏ならびに藤沢氏に，この場を借りてお礼申し上げます。ありがとうございました。

ワントンカップ成績

※1レースは捨レース

	1レース 順位	2レース 順位	3レース 順位	4レース 順位	5レース 順位	ポイント 合計	総合 順位
アマトラ	4	6	5	6	6	21	6
ブルーノート	6	4	1	1	1	7	1
ボーイ	1	2	4	5	2	9	3
マテンロウ	2	1	2	3	4	8	2
プロパガンダ	3	5	DSQ	4	5	17	5
青海波	5	3	3	2	3	11	4

The abstruct of this article (Japan I.O.R. 1 ton Boat Regatta) will apear on next issue

日本ミドルボート選手権1991 IOR Division 成績表

Sail No.	艇名	オーナー名	艇種	Rating	4/28 1レース	4/29 2レース	4/29 3レース	5/ 3 4レース	5/ 4 5レース	有効得点	順位
3002	SHYLPHEDES	蒲谷 和行	FARR 3/4	24.55	34.25	34.25	34.25	27.00	33.00	135.75	1
3306	RIPLLE III	硲 俊弘	YOK 30SR	23.47	31.00	33.00	33.00	34.25	34.25	134.50	2
4379	再見	高橋 伸博	YOK 30SR	23.28	33.00	32.00	31.00	32.00	0.00	128.00	3
3018	DONKY-IMPULSE	内藤 恒夫	X 3/4	24.62	32.00	30.00	29.00	28.00	22.00	119.00	4
4147	CHAR CHAN	木原 和喜	TAK 33	24.55	29.00	15.00	28.00	29.00	31.00	117.00	5
3710	JE REVIENS	三宅 直晴	X 3/4	24.70	28.00	29.00	32.00	26.00	27.00	116.00	6
1978	SERENDIPTY	中野 昭	YOK 33R	24.97	30.00	31.00	26.00	25.00	26.00	113.00	7
4040	SHADOW	梅本 寛	STE 31	22.37	24.00	25.00	27.00	23.00	32.00	108.00	8
4128	海坊主	岡本 通	FARR 3/4	24.57	17.00	28.00	30.00	21.00	28.00	107.00	9
3825	ROUGE	能條 秀夫	YAM 30R II	22.94	23.00	26.00	18.00	31.00	21.00	101.00	10
3001	HALF TIME	朝河 清	YOK 35	25.93	26.00	3.00	24.00	22.00	23.00	95.00	11
710	ジュルビアンJr	沼田 尚文	YOK 32S	22.94	12.00	18.00	23.00	33.00	18.00	92.00	12
3530	サマーノーズ	高村 宏	TAK 34	24.74	18.00	22.00	15.00	17.00	29.00	86.00	13
3838	カレント ネラ	高尾 和英	X 3/4	24.54	22.00	27.00	25.00	11.00	10.00	85.00	14
4324	APHRODITE Jr	菅野 隆	YOK 32S	22.94	21.00	23.00	20.00	7.00	16.00	80.00	15
1088	INDEPENDENCE V	平松 栄一	YOK 30R	23.09	27.00	19.00	19.00	14.00	0.00	79.00	16
2979	SEA CROWN	植木 正裕	TAK 32	22.82	14.00	8.00	22.00	15.00	25.00	76.00	17
3414	ASIAN STORM	井上 一典	YOK 32S	22.86	8.00	17.00	17.00	18.00	24.00	76.00	18
3888	PHOEBEE	二宮 宏光	YOK 30R	23.23	11.00	3.00	2.00	30.00	30.00	74.00	19
3699	NOVA	植原 俊雄	HAY 30	22.87	7.00	20.00	12.00	20.00	20.00	72.00	20
3510	TRACER	三宅 智久	TAK 30F	22.08	15.00	24.00	16.00	8.00	13.00	68.00	21
3809	写楽	熱田 二士行	YAM 33R	25.23	16.00	10.00	13.00	24.00	11.00	64.00	22
3055	SAMOA V	大石 巌	U 31	22.11	20.00	13.00	14.00	16.00	0.00	63.00	23
3839	海援隊	永田 敬二	HOR 33	24.58	13.00	12.00	11.00	13.00	19.00	57.00	24
3841	JUST 6	堀田 和正	YOK 33R	24.92	25.00	0.00	2.00	19.00	9.00	55.00	25
1155	一乗 III	青山 恒昌	YOK 31N	22.46	19.00	9.00	6.00	6.00	17.00	51.00	26
4218	NAPOLEON	石田 和久	YOK 31N	22.76	9.00	21.00	9.00	5.00	12.00	51.00	27
2182	KELONIA	大谷 正彦	YOK 33	24.12	4.00	14.00	21.00	9.00	7.00	51.00	28
3518	は組	野口 隆司	YAM 30R	22.71	10.00	16.00	8.00	12.00	0.00	46.00	29
2221	あずさ	杉村 直樹	YOK 33	24.53	2.00	11.00	10.00	3.00	8.00	32.00	30
2219	PEGASUS	北村 勝彦	TAK 26	18.93	5.00	1.00	1.00	10.00	15.00	31.00	31
3711	BANG DIT	弘 義行	YAM 30R	22.60	6.00	1.00	7.00	2.00	14.00	29.00	32
391	八丈 V	近藤 禎之	KIH 34	25.52	3.00	3.00	2.00	4.00	6.00	16.00	33
1659	アスタマニアーナ	杉本 幸夫	TAK 30	22.32	1.00	3.00	2.00	1.00	5.00	11.00	34

日本ミドルボート選手権1991 CR Division 成績表

Sail No.	艇名	オーナー名	艇種	Rating	4/28 1レース	4/29 2レース	4/29 3レース	5/ 3 4レース	5/ 4 5レース	有効得点	順位
3213	CARIVE	桜田 隆	YAM 30S II	7.00	24.25	21.00	23.00	24.25	24.25	95.75	1
2466	メルルーサ	杉田 泰一	SWING 31	7.40	21.00	23.00	24.25	17.00	23.00	91.25	2
4469	未央	荒木 紘一	X 312	7.00	20.00	24.25	20.00	15.00	20.00	84.25	3
3954	夕焼け小焼け	西脇 豊	YAM 30S II	6.75	22.00	12.00	21.00	19.00	22.00	84.00	4
1733	UFO	川島 正通	YAM 30S II	6.95	19.00	20.00	19.00	22.00	21.00	82.00	5
4550	OFT 2	佐藤 章秀	YAM 31S	7.95	1.00	19.00	17.00	23.00	19.00	78.00	6
3740	TUPAMAROSS	鈴木 克精	YOK 33	7.90	0.00	16.00	22.00	21.00	11.00	70.00	7
4151	LIBRA	植村 秀則	X 99	7.75	23.00	18.00	11.00	9.00	17.00	69.00	8
3967	カリビアン III	浜村 尊司	YAM 30S II	7.10	17.00	14.00	13.00	20.00	12.00	64.00	9
4417	APHROS	森 正人	EDV 30	7.00	13.00	22.00	18.00	0.00	9.00	62.00	10
3592	LAHAINA III	佐藤 文昭	EDV 30	7.35	15.00	13.00	16.00	14.00	16.00	61.00	11
4280	SARA	渡辺 俊一	YAM 30S II	7.20	14.00	17.00	14.00	0.00	14.00	59.00	12
4262	KASUMI	佐藤 邦夫	YAM 30S II	7.05	18.00	15.00	6.00	6.00	18.00	57.00	13
4448	SCHEDULE	市川 振作	SPRINT 9.5	8.50	16.00	7.00	10.00	10.00	15.00	51.00	14
3426	ダンスオブマジック	原田 八郎	SWING 28	6.55	12.00	2.00	12.00	18.00	6.00	48.00	15
1985	波勝	高野 敏男	SK 32	7.20	10.00	11.00	15.00	12.00	7.00	48.00	16
4065	SOALING	梶木 勝	ﾍﾞﾈｳ 32.5	6.80	9.00	10.00	8.00	13.00	13.00	45.00	17
2690	くろしお	千葉大学	KIH 33	7.75	11.00	9.00	9.00	8.00	3.00	37.00	18
4018	華子	樋口 亮一	ｵｰｸﾚｯﾄ 26	6.85	6.00	2.00	2.00	16.00	8.00	32.00	19
4092	ドクターウイッチ	野内 宏之	ｱﾘｶ 30	6.50	3.00	2.00	7.00	11.00	10.00	31.00	20
2967	HOLIDAY	馬目 徳男	YOK 28	7.10	5.00	6.00	2.00	7.00	5.00	23.00	21
3877	GUANDALINA	嘉悦女子短大	ﾌｧｰｽﾄ 305	6.50	4.00	8.00	5.00	4.00	2.00	21.00	22
3373	APHRODITE	菅野 道	GibSea 312	7.05	8.00	2.00	2.00	5.00	4.00	19.00	23
2502	KUVERA II	藤沢 武司	VAD 30	6.60	7.00	1.00	1.00	1.00	1.00	10.00	24

写真／山崎武敏

太平洋を越え 続々とフィニッシュ！

YAMAHA OSAKA CUP メルボルン／大阪ダブルハンドヨットレース1991

喜びにあふれる“波切大王”のロス・フィールド(左)と菅井英夫の両雄

フィニッシュ間近かの“波切大王”

再び栄冠をものにした“地球倶楽部・波切大王”

3月24日にメルボルン，ポートシー沖をスタートしたこのレース，順位が大きく変化したのは最初の1週間ほどで，その後は“ラッキー&ラッピー”，“地球倶楽部・波切大王”，“フジ・ロジテック”が先頭集団を形成，“フライング・フィッシュ”，“ライカ”，“ラトル・アンド・ハム・オブ・カイオー”などのレーサークラスCが続き，クラスBでは“ジャスト・ラッキーレディ”，クルーザークラスでは“ノッツ”がそれぞれ先頭を切って行った。

赤道通過一番手は，“ラッキー&ラッピー”だったが，その2日目から3日目にかけて順位が入れ替わり，トップに“地球倶楽部・波切大王”，続いて“ラッキー&ラッピー”，そしてクラスCの“フライング・フィッシュ”が大型艇を尻目に3番手をつけた。

北半球に入ってからの各艇の位置をプロッティングしてみると，東経155°から135°に引いた線に平行するかのように，経度の方向に2°位の幅のなかに収まるところを各艇が北上するという見事なまでの格好をとっていて，おもしろいことには各クラスとも3艇ぐらいづつの集団ができあがっていた。

“ラッキー&ラッピー”を赤道通過後に捕らえた“地球倶楽部・波切大王”は，その後リードを広げ4月21日19時54分10秒，ファースト・フィニッシュ。艇としては前回に続いて2連覇を成し遂げた。

各クラスの主な着順状況は次のとうり。今のところ大きな事故もなく続々と大阪に向かって舵を取っている。

レーサークラスA
1位：地球倶楽部・波切大王
2位：ラッキー&ラッピー
3位：フジ・ロジテック

レーサークラスB
1位：ジャスト・ラッキーレディ
2位：ジョセフィン
3位：アラデスク

レーサークラスC
1位：フライング・フィッシュ
2位：ライカ
3位：ラトル・アンド・ハム・オブ・カイオー

クルーザークラス
1位：ノッツ
2位：ノースムアー
3位：バールーII

レポート協力：内海支部　山内信夫

The abstruct of this article (Melbourne−Osaka double-handed Race) will apear on next issue.

第32回鳥羽パールレースへのお誘い

本部帆走委員会

本年度鳥羽パールレースは以下の要領で行います。ふるってご参加下さい。尚，鳥羽における泊地に関する詳細につきましては関東及び東海支部での連絡会議で説明致します。艇長もしくは代理人の方は必ず出席して下さい。

スタート日時：

Aコース　7月26日㈮12:00

Bコース　7月26日㈮12:20

タイムリミット：7月28日㈰18:00

コース

Aコース　鳥羽→神津島（反時計）→三崎港（180M）

Bコース　鳥羽→三崎港（150M）

参加資格

Aコース：

1) ＩＯＲもしくはＪＯＲの有効なレーティングを所有し，ＯＲＣ－Ⅲ以上及びＮＯＲＣ－Ｂ以上の安全検査に合格しているクラスⅠ～Ⅵの艇。

2) ＩＭＳの有効なレーティング証書を所有している艇。安全に関しては1)のＩＯＲ／ＪＯＲと同じ。

Bコース：

1) ＩＯＲもしくはＪＯＲの有効なレーティングを所有し，ＯＲＣ－Ⅲ以上及びＮＯＲＣ－Ｂ以上の安全検査に合格しているクラスⅦの艇。

2) ＮＯＲＣクルーザーレーティングを所有し，小型船舶安全検査「沿海区域」以上の検査に合格し，特別安全備品として乗員分のハーネスおよびパラシュートフレア４本を搭載している艇。乗員については，小型船舶安全検査以内とする。

A，Bコース共通

ＮＯＲＣの登録艇または会友艇であり，艇長はＮＯＲＣの会員であること。

乗員数は４名以上であること。また，乗組員の½以上は会員であること。

参加料：出艇料　1艇　6,000円

（申込締切までに納入して下さい）

乗員参加料　会員１名　2,500円

非会員及び会費未納者　5,500円

15才未満　2,500円

（出艇申告時に納入して下さい）

参加申込：６月28日㈮18:30までに所定の申込用紙に必要事項を記入し（東海支部へはハガキで），出艇料を添えてＮＯＲＣの本部またはＮＯＲＣ東海支部事務局（052-971-5835）にお申し込み下さい。

出艇申告：７月25日㈭10:30～15:00（時間厳守）

於　鳥羽グランドホテル

提出書類：出艇申告書（２部），会員証のコピー，ＮＯＲＣ安全検査証コピー

但し，クルーザーレーティングクラスはＮＯＲＣ安全検査証に代えて小型船舶安全検査証（沿海区域以上）コピーと特別安全備品積載申告書を提出すること。

艇長会議：７月25日㈭17:00～18:00

於　鳥羽グランドホテル

連絡会議：東京

７月12日㈮18:30～

於　国鉄労働会館８Ｆホール

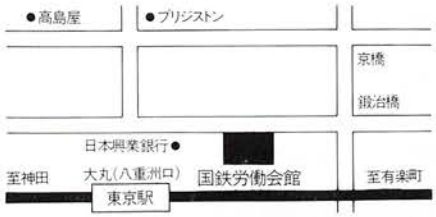
東海

７月17日㈬18:30～

於　東海会館　華寿殿

＊必ずどちらかの連絡会に出席をお願いします。

国鉄労働会館略図（☎03-3214-9415）



昨年のスタート　写真／舵社

コルムカップシリーズ ヨットレースを終えて

写真／市川和彦

レース会場となった北港ヨットハーバー

コルムカップ運営について

レース委員長　柏木孝博

本フリートレースには，６レース実施の３種のＲクラス（ＩＯＲ30.0以上のＲＩ・ＩＯＲ30.0未満のＲＩＩ・ＩＭＳ艇のＩＭＳ），２レース実施のＣクラス，さらにヤマハＳシリーズ・Ｊ24・デヘラーの各種協会（これらの艇については，Ｃクラス参加艇よりピックアップして成績を出す）を含んでいた。

色々なレースをまとめて行なうため，案内・実施要項等で若干の混乱があったので，説明・訂正に手間取った。また，ハーバーの係留場所の問題もありレースの準備・運営が非常に煩雑であった。

昨年度より，このシリーズレースの運営にかかわっているが経験不足もあり，種々のことで新しいことが出て，臨機応変の対応が必要なことが多かった。

前年度は，各委員がお互いに仕事の分担がわからないため不要な気遣いがあったようで仕事内容の分担を考えた。

海上の運営艇・資材の確保はＫＹＣ(関西ヨットクラブ)，陸上の係留・表彰式はＨＹＣ(北港ヨットクラブ)，レース本体はＮＯＲＣ内海支部，事務連絡・スポンサーとの折衝等は業者に委託する分業の形を取った。

事前の打ち合せ会を何度かもったが，なかなか思い通りにはいかなかった部分もあった。

運営に参加して下さった方々の必死の頑張りとレース参加者の協力で，何とか無事に終えることが出きました。特に，メルボルン大阪レースを間近にひかえた北港ヨットハーバー・北港ヨットクラブの方々には，多大のご苦労をおかけしたのではないかと思います。みなさんに感謝します。

Ｃクラスの艇のハンディについて

最近，艇は増えてきているが，個々のハーバーでの活動のみで全体的な交流・活動が出来ていないようなので，昨年の暮れ，ＮＯＲＣ内海支部の帆走委員会の呼掛けで，とりあえず大阪湾の近くのヨットクラブに呼びかけて交流会を持った。そこでの意見から，合同レース等の企画も考えてみたいとの意見もあり，クラブレースでのハンディの決め方等の問題もあるので，色々な艇種のハンディをとりあえす決めてその数字を元にレース運営を行なっていこうではないかということになった。そこで，計測委員会と合同で，各クラブ等のメンバーも交えて一応のハンディキャップを決めた。

非常に多くの艇種があるため，まだすべての艇種に対して数字を決めたわけではないが，これから徐々に整備していきたい。大阪湾で実施する各種のオープンレースの運営の手助けになればよいと思う。

コルムカップ海上運営について

海上運営担当レース委員　竹井一雄

ＮＯＲＣ内海支部主催コルムカップシリーズレースも関係各位のご協力のもと盛大に無事終了した。

当（社）関西ヨットクラブは海上運営という大役を受け持つ事になった。そこで本部艇，レスキュー，マーク監視艇，プレスボート，ジュリーボート等各役割艇の依頼から始まり，各艇の割り振りや乗艇役員の配置等々多くの作業があり，海上運営の大変さを身にしみて感じた。

準備の遅れが気に掛りながらレース当日を迎え，北港ヨットハーバーにミーティングのため集合。遠来の艇，これを迎え撃たんとする艇でハーバーは熱気に包まれている。この熱気に応えるため我々も否応なしにボルテージが高まる。

第１レースのコース設定のため海上にでると北北西の風８～15kt位，風向きは北北西から北に10°～15°位の間を振れている。気持ち良くレースを楽しんでもらえるようにと気を使ってスタートラインを設定するが，スタート５分前に北に振れて上有利となるがスタートに踏み切る。

今回のシリーズ全レースは，ラウンド・ジ・エンド・ルールを適用しているので，フラッグ揚げも結構大変，また，風向きが定まらず，スタートラインの設定や上マークの移動を数回検討する場面もあった。

このシリーズで一番気を使ったのが，オープンレースである。特に土曜日のショートインショアーは風待ちで30分遅れのスタートライン設定となったが，参加艇がライン付近に多数ひしめきライン設定に苦労した。

また，日曜日のレースではライン設定が上手く行くと，今度はフィニッシュがダンゴ状態となり，ラインを見る者，時計を読みあげる者，記録する者皆必死である。記録は３名で行なったが追いつかず，テープレコーダーが記録整理に非常に役立った，とテンヤワンヤの内にコルムカップは無事終了した。

今回にレースで，その運営のあり方，艇の調達方法等多くの課題もあり，これを今後のレース運営に活かしたいと思う。

最後に運営にご協力を頂いた関係各位に紙面をお借りしてお礼を申し上げます。

ありがとうございました。

コルムカップ陸上運営について

陸上本部　山本昌弘

ＮＯＲＣ内海支部主催，コルムカップに大阪北港ヨットクラブはレース本部として，レース艇の受入れ，レース結果の発表，告知，出艇申告，帰着申告，無線，表彰式，パーティーと多種に及ぶ仕事を受け持つことになり，北港ヨットクラブ理事及びクラブ員50名で当たることにしました。今回のコルムレースで陸上本部として特に行ったことは，レース専用電話を開設し海上電話との連携で，重要連絡事項は電話で行なったため，スムーズに運営ができました。

そして，今後の問題点としては公営ハーバーでのゲストバースの係留に関する諸問題，特に期間と料金を考えなければならない。

我々の仕事で特に最終日の表彰式・パーティーの会場設営を３時30分スタートを目指し，舞台作り，食事の準備，冷たいビールの準備等てんやわんやの忙しさであった。

当日は初夏を思わせる好天気であり，会場は700名にも及ぶセーラーで混雑し，一等のコルム時計を目指す抽選会などがあり，大いに盛り上がり成功のうちに終わった。

今回のコルムカップレース受入れ側の大阪北港ヨットクラブとして今後のレース運営の在り方をＮＯＲＣ内海支部に再考をお願いしたいと思います。最後に運営に御協力して頂きました方々，関係官庁，ハーバーに紙面をお借りしてお礼を申し上げたいとおもいます。ありがとうございました。

大勢の参加者が集まったパーティ会場

“コルムカップの感想”

RI優勝〈I'm Sorry V〉藤井範也

新艇I'm sorry 5が、我々のチームに来たのが90年10月。整備，チューニングを繰り返した後，第3回コルムカップをデビュー戦として練習を開始したのが91年1月，コルムカップまで3ヶ月間あるものの，総練習時間としては60時間弱。

新しいデッキレイアウトに合わせたクルーワークとトレーニングメニューの検討。計画を立てたとしてもフルメンバーが参加できる日は希で，なかなかクルー全体のレベルが思う所まで揃って上がらなかった。

91年2月，西宮のポイントレースに参加して初めて他のレース艇と走り合わせるチャンスを得た。このレースと次の週の大型艇のみのトレーニングレースに参加することにより，クルー全員のレースに対する感と意識が揃い始めた。

3月中，コルムカップでヘルムをとることになったD・スミスが合流。彼とのミーティングとトレーニングの中で，新しいクルーワークが提案され，そのメニューをひとつずつ練習して行った。練習後のミーティングも有効だったと思う。彼からの新しい刺激をクルー全員が受けること

思わずガッツ！常川裕章オーナー

パーティ会場で感激いっぱいの一同

で，コルムカップに参加するに十分なまで，士気が上がったと感じていた。

3月21日，コルムカップレース初日，第1レーススタート。ウインドスピード15kt。I'm sorryとしては得意とする風であるが，シリーズ第1戦ということからかスピン関係のトラブルが発生。バウマンがマストへ上るというシーンもあって，順位を途中3位から6位へ下げてしまったが，その後大きなミスを起こさず，また艇としてもベストスピードを維持し，修正1位に入ることができた。この時，艇が十分に我々のクルーワークに答えて，ベストスピードで走っているとクルー全員が感じていた。

シリーズ2日目第4レース。第1上マークで優勝を左右した1つのシーンが起きた。風のシフトで左海面に突っ込みすぎたSWINGと，クローズで上マークを狙っていたI'm sorryとが上マーク手前でミートすることになり，ルームに対する抗議を生むシーンとなった。上マーク2艇身前で大きくベアーした後上マークを回航した。このレースで修正1位になったことでSWINGとの差が2ポイントと縮まり，ますますエキサイティングなシリーズとなった。

シリーズ3日目第5レース。優勝を左右したもう1つのレースとなった。このレース，ブローの読みとコースの引き方が勝敗を左右した。SWINGとのフィニッシュタイム差からすると，I'm sorryは修正で僅かに及ばないものだったが，帰着後，SWINGのリコールのため修正1位になっていた。この時点で，我々の優勝が決まった。

このシリーズを繰り返し，天気は別とし風には恵まれ，各艇のポテンシャルが十分に出たレベルの高いレースだったと思う。各レースとも勝利を左右するシーンがあり，その対応によっては我々の優勝はなかったと痛感している。

このシリーズは，寒い冬を越えたヨットマンの熱い心を一気に燃やすにすばらしいものと思う。最後に運営にあたられた方々に，色々な御苦労を考え，お礼を申し上げます。

シリーズレース初挑戦で初優勝

RⅡ優勝〈フェアリー　Ⅲ〉　藤田正史

関西フリートの春一番レースであるコルムカップシリーズレースが，3月21日から24日にかけて，大阪北港マリーナ沖で開催されました。

私達フェアリーチームは，昨年のオープンレースに参加しましたが，シリーズレースは初挑戦です。

実は，シリーズレースに挑んだのも，新艇購入がきっかけでした。というのも，前の艇2世（ヨコヤマ30C）はポテンシャルの高い艇だったのですが，上りの角度では，やはりランナー付きの艇に一歩譲らなければならず，どうしてもランナー付きが欲くなったのです。それは，チームの力も上がって来たからであって，これも2世があったればこその話ですが。

という訳で，ディーラーの方に相談して艇を探すことになりました。

しかし，オーナーが大勢（7人）いると，レース一本槍という訳にはいかず，結局はレースもクルージングも兼ね備えた艇ということでスウイング31のランナー付きに決めました。

ところが，発注が遅くなり納艇されたのが年末の28日。年が明けて練習日となると木枯しの連続。早く乗りたいという気持ちと，練習日程が足りないという気持ちが交錯して，焦りがつのるばかりでした。

ニッコリ顔がほころぶ藤田正史オーナー

見事なチームワークでシリーズを乗り切った

それればかりか，NORC登録・安全基準検査・レーティング取得等々恐しい世界に踏み込んだものだと思った時はすでに遅く，4日間の人員確保及び重量制限の計算等もままならず，開催日前日まで冷汗ものでした。

そして，とうとうレース初日。スタートの1時間前よりレース海面へ出て，最後の練習？ぎりぎりまでクルーワークの調整・各部のマーキング等を行いました。

第1レース。スタート直前に上有利となり，本部船側2列目よりスタート。右へ突込むがブローが届かず遅れる。また，クルーワークに初歩的ミスが度重なり，艇速伸びず5位。

第2レース。下1の絶好スタート。大型艇を避けながら左海面へ。トップでフィニッシュ。レースに勝る練習なし。第1レースのミスがクルーワークを再点検してくれたようです。

2日目，第3レース。強風の上に雨。スタートはフリーウォーターを充分にとって無難に。極端なコースは引かず，全速のみを心がけて1位。

第4レースは，スタート直前のランナーミスで4分遅れのスタート。

しかし，左海面のコース取りと，他艇がオーバーセール気味だったことが幸いして2位。

3日目，第5レースはロングコース。軽風の中，岸寄りコースの艇に先行され，タイムリミットの危険性も，と思った時，北東の風を後ろから受けて一気に挽回。首皮1枚の3位。

最終日，第6レース。優勝が懸るということで，2位艇をマークする戦法をとり1位。IORクラスII優勝。初挑戦で初優勝という余りある光栄に浴し，一同狂喜乱舞。濃緑色の大コルム杯をしみじみと鑑賞しています。

また，ディーラー及びセールメーカーのご援助，運営スタッフ皆様のご労力に深く感謝いたします。

新クラスIMSで初勝利

IMSクラス優勝〈ミワ〉 久保田浩

この度コルムカップのＩＭＳクラスで優勝でき，大変光栄に思っております。レースの詳細や解説は雑誌などで専門家の方々がなさることでしょうから，ここでは新参レーサー「ミワ」の簡単な自己紹介をさせていただきます。

まず艇は，米国東海岸のジム・テーラー設計の40フィート。完全にＩＭＳレースのためにデザインされ，米国のレースでは常に上位を占めています。ＩＯＲの世界ではほとんど無名の才能が，ＩＭＳの普及と共に一躍レース界のトップにおどり出てくるのですから，まったく彼の地のレース界の層の厚さには驚かされます。米国にはまだまだ優秀なＩＭＳデザイナーがいるようです。艇を検討されている方は一度リサーチされてはいかがでしょうか。

「ミワ」は昨年の９月に日本に到着しました。ジャパンカップをデビュー戦にと意気込んでいましたが，残念ながら他のＩＭＳのエントリーがなくレースは不成立。秋の相模湾の島回り，この度のコルムカップが当面の目標となりました。幸い，神子元レース，小網代カップと連続優勝，コルムカップも全６レース１位と，この上ない成績を残せ，満足しております。唯一不満があるとすればエントリー数が少ないことです。２～３艇よりも10～20艇での優勝の方が，喜びも価値も大きいと思います。多くのオーナーのＩＭＳへの参戦をお待ちしております。

喜びに沸く〈ミワ〉のクルー一同

初勝利の実感！久保田浩オーナー

さて，チームメンバーは，オリジナルクルーに加え，ドイルセースの前田さんを中心に関東水域から５～６名のベテランに集まってもらいました。いずれもレース経験豊富であり，人間的にも大人であり，チームワークは上々，広い意味でシリーズレースを楽しめました。今後このメンバーを核に，今年１年をかけてゆっくりと，名実共にチームと呼べるものを育てて行きたいと考えています。また，この場を借りまして，素直でパワフルな若手クルーを募集します。(連絡先03-3447-8308児玉)選考は厳しくしますが，門戸は広く開けておくつもりです。女性は絶対的なパワーの点で？なのですが，その分を水着姿と笑顔で補う意志のある方なら大歓迎です。

今後「ミワ」は関東選手権，鳥羽レース，江の島・清水レース，ジャパンカップと転戦の予定です。来年にはさらに大きな夢も描いております。ハーバーで見かけたら気軽に声をかけてください。

関東選手権でもし優勝したら，我々もそろそろ天狗になる予定でおります。そうならないためにも我々の鼻柱をへし折る艇の出現を切望します。ＩＭＳがもっとエキサイティングなものになるための，唯一，最良の方法ではないでしょうか。

最後に，寒風の中で素晴らしいシリーズを運営されたレース関係者の皆さま，ＩＭＳの仲間であるマルコ，メイセイヤの皆さま，目前でエキサイティングなレースを見せてくれたＩＯＲ艇の皆さまに敬意を表し，コルムカップ優勝のコメントにかえさせていただきます。

これからもよろしくお願いいたします。

全艇一斉にスタート

パーティー会場に集まった2歳から65歳の選手

「第16回舵杯ヨットレース in 姫路」 1991.4.6〜7

春の訪れとともに，4月7日，今回で16回目を迎えた舵杯ヨットレース（主催・NORC内海支部，舵社）は，60艇以上のエントリーで，今年も前回に引き続き姫路の木場ヨットハーバーをベースに播磨灘で開催された。前日から雨模様でさえない天候であったが，レース中は雨もあがり，レース派やクルージング派のファミリーセーラーなどさまざまなタイプのセーラーたちは春の一日を楽しんだ。

4月6日，レース前日，出場艇は夕方までに木場ヨットハーバーに集結。艇長会議の後，マリンシーズンのオープニングを祝うセレモニーとパーティーが行われ，雨にもかかわらず，地元の人も含め約300人もの人がつめかけた。パーティーには，おでん，焼きそばなどの屋台，スタンドバーや和太鼓演奏，ジャズ演奏，そして，姫路お城の女王が来場して市長のメッセージを伝達するなど楽しいイベントで盛り上がり，この後も，選手たちは所々で二次会，三次会と花が咲き，夜更けまで大いに盛り上がっていた。

4月7日，レース当日。曇りであったが前日から降っていた雨も上がり，北東の風，風速5m/s前後というまずまずのコンディション。

今回のレースは播磨灘北東部海面でウェザーマーク（上）とクラカケ島(下)を反時計回りに一周回る(S－上－下－F)，島回りレースである。

午前10時すぎ，A（レーサークラス）・B（クルーザークラス）両クラスの58艇はスタートしたが，下に行く艇やスタートラインが分からない艇が続出し，ゼネラルリコールで，15分後再スタートをきった。ウェザーマーク回航で2艇が接触する場面もあったが，全艇，順調に下りレグにさしかかり，色鮮やかなさまざまなスピンが打ち上げられた。しかし，下り前半から徐々に風がおち，下り中盤にはベタとなり，風向きも南にふれるという状況になった。このため，コース短縮となり，クラカケ島でフィニッシュとなる展開になった。

皆，無風でのレースにとまどっているようだったが，カメラマンがレンズを向けると笑顔で手を振るという舵杯独特の和やかな雰囲気でレースを楽しんでいた。

クラスAで優勝した「カリーニョVIII」

クラスBで優勝の「ESPERANT」

■第16回舵杯ヨットレース成績表

●Aクラス

1位　カリーニョVIII（古川浩二）
2位　タカトラ（尾上義孝）
3位　カウベル（平松薫）
4位　AR－2（出口朗）
5位　ピーターパン（上原照夫）
6位　ストームツイスター(近藤真史)

●Bクラス

1位　ESPERANT（渥美隆）
2位　WONDER BOY(牧浦正三)
3位　リーベ（高倉正典）
4位　FOXGROVE（上原哲史）
5位　ホワイトタイガー(児島恵造)
6位　トムソーヤ（小島亨）

評伝　多田雄幸

白崎謙太郎

日本人では群を抜いた長距離レースの航跡を残しながら，多田さんは言葉の厳密な意味においてスポーツマンではなかった。なぜなら，他者と優劣を競うスポーツマンに不可欠な闘争心や巧名心がなかったからである。人と争うこと，競うことを好まず，勝つことに意味を見出さなかった。多田さんの航跡をたどると，太平洋横断単独，第一回ＢＯＣチャレンジ単独世界一周，メルボルン・大阪，日本海横断ナホトカ，そして今回の第二回ＢＯＣチャレンジに出場した。しかし勝ったのは第一回ＢＯＣチャレンジクラスII優勝の一回だけで，このレースの優勝は多田さんにとって特異な体験だった。「オケラ五世優勝す」にある賞金の小切手をもらって思わず万歳をしている写真は多田さんの本音がよくでた瞬間をとらえている。外洋ヨットレースは性能の異なる艇どうしの争いである。そのためにハンディキャップシステムがあるが最も完成されたＩＯＲでさえ同じレーティングの艇で明らかにスピードに違いがある。ましてＢＯＣチャレンジなどは艇の性能の違いは最初から余り問題にしていないのだ。そんなレースに勝負を殊更にうんぬんするのは意味がない。多田さんが優勝はグリコのオマケだといった意味はヨットレースの本質を心得ているからである。したがって小切手をもらったほうが優勝の正賞の賞状をもらうよりうれしくて思わず万歳が出たのだろう。しかし欧米人からもそんな多田さんを金にえげつない人物と取らずに，正直な愛すべき人物と受け取られたのは，多田さんの人柄もさることながらタクシー運転手という職業にもよる。国や時代を問わずタクシー運転手の収入は想像がつく。人にねたまれたり羨ましがられたりするものではない。そんな男が謙虚にニコニコとものすごいことをやり遂げてしまった。

だがその先は理解を超えている。その男は港に着くとサックスを吹き出し，電子ピアノまで持ち出し，即興で抽象絵画を描き，コックピットで個展まで始める。このような行為は当り前の生き方をしている平均日本人から

写真／舵社，矢部洋一

はうさん臭い人物と見られるか，無視されるのだが，欧米人は周囲に影響されずに自分の思想と好みをはっきり持っている人物に対してはきちんと敬意を払う。それが自分と正反対の思想の持ち主であっても，自分の理解を超えていても。日本人にこんな魅力的な人物がいると，多田さんは欧米人の日本人観を大いに向上させてくれた。

生前の多田さんの親しい友人の一人として残念なことの一つは，活字やテレビなどのメディアではあの魅力あふれる人柄のほんの一部しか伝わらなかったことである。その一端を紹介しよう。

多田さんは永井荷風の「断腸亭日乗」に耽溺していた。私の長男が荷風狂いで暇さえあれば浅草あたりを徘徊していた。二人は私など埒外において荷風について熱っぽい議論をしていた。多田さんは年令，国籍，社会的地位，性，などで差別は一切しなかった。必要だったのは共通の関心事や課題だった。多田さんはどんな若い人にも何々君などと尊大な呼び方はしなかった。

多田さんはデ・クーニングの絵が好きだった。多田さんのアパートに残された描きかけの画にはデ・クーニングの影響が見て取れる。多田さんはデ・クーニングの画集を出発前息子にプレゼントしてくれた。

「ユーコーには今度のレースの時までに，セーリングの技術はよいから，サキソフォンの練習をもっとしておいたほうがいいよって伝えて下さい－」「オケラ五世優勝す」に洒脱な選手紹介を記した酒井真知江さんの文章の終の部分だ。

「多田さん，フリージャズとめちゃくちゃは紙一重，ちゃんとブルースくらいしっかりアドリブできるようにして，世界中のジャズメンと共演できるように練習しよう。」私の激励で多田さんはちゃんとジャズを習いたいと思い，レッスンを受けた。最後の航海でバルクヘッドに楽譜を張り付けて練習していたらしく，航海日誌にもそのことが記されていた。ブルースはちゃんと吹けるようになったし，おはこだった「波浮の港」の哀感は誰にも真似できない。

ビールをあんなにうまそうに飲んだ人を私は知らない。しかし日本酒は「八海山」に目がなかった。醸造元と懇意だっただけでなく，うまい酒は限りなく水に近くなるのだという吉田健一のテーゼを自家薬籠中のものにしていたのだ。ほかに酒に含蓄を傾けたりはしなかった。ワインがどうのドライマティニーがどうのといった俗物の会話には無縁だった。

服装は特別にかしこまった時にはブレザーにネクタイを着けたが，ほとんどはジーパンだった。膝が飛び出たジーパンで運輸省の本庁に戸田邦司（ポパイ）局長を訪ねた。落語の「めか馬」の八五郎が殿様の側室になった妹を訪ねるのに大家さんから羽織を借りて行くようなことはしなかった。

「真夏の夜のジャズ」の中でセロニアス・モンクにもっとも強烈な印象を受けたのは多田さんの審美眼が並々ならぬものだった証拠だ。一見地味な，素人が演奏しているような中に強烈な個性がにじんでいるのを見逃さなかった。思えば多田さんばかりでなくニューポートのジャズ祭と戦後最初のアメリカスカップの情景をとらえたあの映画以来，ジャズとヨットがつがいで自分の中に入り込んでしまった人は多いはずだ。かくいう私もまた。

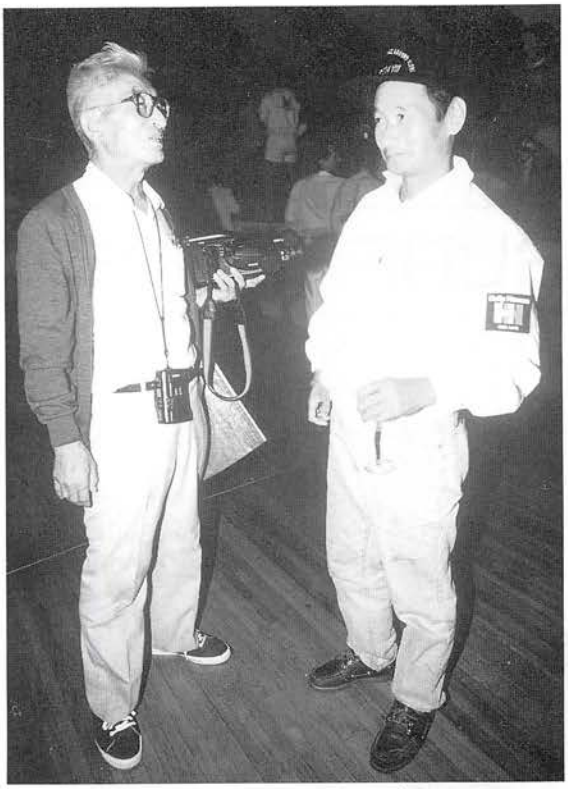
荷風，デ・クーニング，セロニアス・モンク，そしてけたはずれの帆走，それらが同じ座標軸で等価で存在している。この自由な発想こそが多田さんの真骨頂だった。

美しいもの，価値のあるものを見抜く力は故郷の長岡や柏崎の多田さんを取り巻く先輩たちの奥床しいが底の深い教養によって培われた。それに故郷の名僧良寛の生き方こそが多田さんの理想だったのだろう。

多田さんは1975年の太平洋横断レースに参加するためにマンションを売って，普通の人の人生の目標とすっぱりと縁を切り，普通の人の何倍も生を楽しみ，かくも偉大な航跡を残した。結婚，子育て，マイホーム作り，出生，蓄財にきゅうきゅうとしている普通の人の人生に強烈なアンチテーゼを打ち出した。

多田さんの輝かしい航跡だけではなく生き方が，存在そのものが私たちに強烈な問を投げかけていた。

しかしそんなことを書いている私の背後から今にも，「そんなたいしたもんじゃねえですよ」と声をかけられそうだ。



パーティ会場にて渡辺修治氏と

The abstruct of this article (Memory of Yuko TADA) will apear on next issue.

第３回初島ダブルハンドレースのご案内

主　催：逗子マリーナヨットクラブ　　後　援：ＮＯＲＣ関東支部（予定）　　協　力：㈱逗子マリーナ

〔参加資格〕

参加艇　１．IOR，JOR，IMS，およびＮＯＲＣクルーザーレーティングを所有している艇．
２．その他主催者が特に認める艇

乗　員　乗員は２名で夜間の初島廻航経験が３回以上または同等の経歴がある事．

安全装備　船検備品．パラシュートフレア２本．乗員分のライフベストとハーネス，ライフラフトまたは救命浮器．

ディビジョン（Div.）
ＩＯＲ　Div：ＩＯＲ，ＪＯＲレーティングを取得している艇．
ＩＭＳ　Div：ＩＭＳのレーティングを取得している艇．
ＣＲ－Ａ Div: ＣＲレーティングが6.95以下の艇．
ＣＲ－Ｂ Div: ＣＲレーティングが7.00～7.80までの艇．
ＣＲ－Ｃ Div: ＣＲレーティングが7.85以上の艇．

〔レース日程〕

日　時：６月29日〔土〕　18:00　ＣＲ－Ａ Div．スタート
18:30　ＣＲ－Ｂ Div．スタート
19:00　ＣＲ－Ｃ Div．ＩＭＳ Div．およびＩＯＲ Div．スタート

コース：逗子マリーナ沖⇨初島（反時計廻り）⇨逗子マリーナ沖

〔表彰式およびパーティ〕

日　時：６月30日〔日〕 11:30から
場　所：逗子マリーナ・レストラン『セゾン』
参加費：１５，０００（出艇料，乗員参加費，２名のパーティ費など，すべてを含む）
賞　典：総合優勝杯，（クルーザーレーティングによる．）ファーストホーム賞（予定）
ＩＯＲ Div．１～３位，ＣＲ－Ａ，Ｂ，Ｃ Div．各１～５位，その他．
申込み：参加申込書に記入し**参加費￥15,000とレーティング証書のコピー**を添えて下記あて郵送してください。
（締切：６月20日〔水〕必着）
申込先：〒170 豊島区東池袋１－31－15　沼田尚文　☎3984－3761　FAX3982－1976

SURF　CUPヨットレースのご案内

開催日：７月13日㈯18:00～パーティ
７月14日㈰11:00　レーススタート
16:00～表彰式
開催場所：相模湾
レース本部，パーティ＆表彰式会場：江の島ヨットハーバー
レース種目：クルーザークラス＝CLASS A, CLASS B
コース：江ノ島スタート～葉山沖～江の島フィニッシュ（予定）
参加資格：ＪＣＩの安全検査書を所有すること
CLASS Ａ＝レーティングを所有する艇
CLASS Ｂ＝CLASS Ａに属さない艇
賞典：各クラス１位～３位及びファーストホーム賞
他特別賞
パーティ：抽選会に豪華商品を用意
参加料：6,000円（５名分）　増員１人につき1,000円，またパーティのみの参加も１人1,000円加算
申込方法：受け付け当日，参加料と引きかえに下記のものを配布する
①日時…1991年６月29日㈯，30日㈰12:00～18:00
場所…神奈川県藤沢市江の島1-12-2　江の島ヨットハーバー内ヨットハウス２Ｆ
②日時…1991年７月１日㈪12:00～20:00
場所…東京都港区東新橋1-1-2 秀和ビル３Ｆ
配布物：帆走指示書（パンフレット），参加旗，記念Ｔシャツ，抽選券，リコールナンバー
事務局：東京都品川区東五反田5-22-27開配ビル８Ｆ
マリン企画案内　☎03-3444-9577

速報AC級世界選手権は伊"Il Moro di Venezia Ⅲ"が優勝！

IMS・IOR 計測料金表 （単位：円）

NORC計測委員会

◎申し込み金（NORC本部へ納入）

	NORC本部申し込み金
全計測	16,000
再計測	16,000
更新料	7,000

◎計測員実施手当（1チーム、1艇当り）

	計測実施料（円）
全計測	3,500×全長(フィート)+30,000
ハル計測	2,000×全長(フィート)+20,000
ハルを除く計測（各項目の合計）	1,500×全長(フィート)+10,000
フリーボードのみ	300×全長(フィート)+10,000
傾斜テストのみ	600×全長(フィート)+10,000
備品目録のみ	200×全長(フィート)+10,000
リグ関係のみ	300×全長(フィート)+5,000
プロペラ関係のみ	100×全長(フィート)+5,000
ハル部分変更	変更の状態に応じた金額
セール計測	セール1枚当りの金額
・メイン	70×全長(フィート)
・ジブ	50×全長(フィート)
・スピン	55×全長(フィート)

◎移動・旅行手当（1人当り）

＊移動時間、1時間当り1,800円

＊交通費、宿泊費等実費

◎**注1.** 天候等の条件により計測員の現地到着後でも、計測が順延されることがあります。こういう場合でも、移動・旅行手当は請求されます。

◎**注2.** 計測状態を準備することは、オーナーの責任です。艇が計測状態になっていない場合、計測を拒否されたり、ロスタイムとして、別途追加料金を請求されることがあります。

第4回STC(4/14)成績

A・B・Cクラス	Yクラス
1位 CA. DREAMER(A)	1位 クラリッサ
2位 海太朗(A)	2位 ドンブラ
3位 ARECANBAY(A)	3位 ソアリング
4位 スター＆スター(A)	4位 スターボードJr
5位 リップル(B)	5位 テレマティーク
6位 SYLPHIDES(B)	
9位 ジュルビアン(B3位)	Jクラス
11位 UFO(C1位)	1位 バトラー
24位 CHEERS(C2位)	2位 ビッグディッパー
29位 ペガサス(C3位)	3位 スピーディーブルー

PROSS 四級ボート免許教室

ボート免許は

シーマンシップ

の第一歩です

NORC会員のご家族，クルーの方

特別割引

詳しい資料ご希望の方は，下記宛，官製ハガキ，電話，FAXにてお申し込み下さい。

PROSS プロス・ライセンススクール オフショア係

〒150.東京都渋谷区恵比寿西2-2-6 EBISU FIVEビル3F TEL.03(3780)7051 FAX.03(3780)7052

速報 AC級世界選手権"ニッポン"準決勝でNZに敗れる！

NORC保険デスクより

ＮＯＲＣ海外ヨット保険改訂

1991年４月１日付でＮＯＲＣ海外ヨット保険が改訂されましたので、お知らせします。

1.主な改訂内容

①ＮＯＲＣ指定検査員によるコンディションサーベイ受検が、海外ヨット保険引受の要件となりました。

②ＮＯＲＣと保険会社の協議により決定した特定のレースについては、レース中のマストに発生した損害を不担保としますのでレースに参加される艇は事前にご照会ください。

2.お引受け条件

船体保険:船体時価(免責金額10万円)

第三者賠償責任保険：１億円（免責金額１万円）

搭乗者傷害保険：１千万円／１名・１事故定員限度

捜索救助費用保険：２百万円

保険期間：保険始期から１年間

3.航行水域

年間航行水域を航路定限Ａ・Ｃ・Ｄ・Ｅのいずれかでお決め下さい。なお、短期間だけ海外に出る場合は、その期間だけ航行水域を拡張する契約も可能です。

航路定限Ａ：日本沿海及び朝鮮半島沿岸

航路定限Ｃ：日本沿海及びラングーン以東のフィリピン群島などを含むアジア海域

航路定限Ｄ：スエズ以東のインド洋・アジア・オーストラリア海域及び太平洋

航路定限Ｅ：世界航路

4.レース割増

海外ヨットレース中の事故をカバーするためには、レース割増が必要ですので照会時にお知らせ下さい。

尚、レース割増については、ＮＯＲＣ指定検査員のコンディションサーベイの結果割増率を決定することとします。

5.保険料例

設定内容

船体保険：２千万円　免責金額10万円

第３者賠償責任保険：１億円　免責金額１万円　5-20G/T

搭乗者傷害保険：１千万円／１名・１事故15名

捜索救助費用保険：２百万円

保険期間：保険始期から１年間

年間保険料

	レース不担保	レース担保（サーベイ結果が最良のケース）
航路定限Ｃ	¥587,650	¥787,650
航路定限Ｄ	¥687,650	¥887,650
航路定限Ｅ	¥767,650	¥967,650

6.申込方法

①ご希望条件をお知らせください。（船体時価・航行水域・拡張期間等）

②ＮＯＲＣ指定検査員手配のお手伝いをいたします。

③ＮＯＲＣ指定検査員によるコンディションサーベイを受検してください。サーベイ費用はご契約者負担となります。

④見積書をお届けします。

⑤正式な申込をしていただきます。

⑥請求書をお届けしますので、保険始期までに保険料をお振込ください。

7.引受保険会社

東京海上火災保険株式会社

住友海上火災保険株式会社

8.お問合せ

ＮＯＲＣ保険デスク

フリーダイヤル：0120-024410

ＦＡＸ：03-3291-2289

投　稿　募　集

今月は特に，ゴールデンウィークにロングクルージングに出掛けられた方の航海記を，首を長くしてお待ちしております。お気軽にご投稿下さい。原稿は本部まで。

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：03-3291-2289

ＮＯＲＣ認定代理店一覧　1991.2.1現在

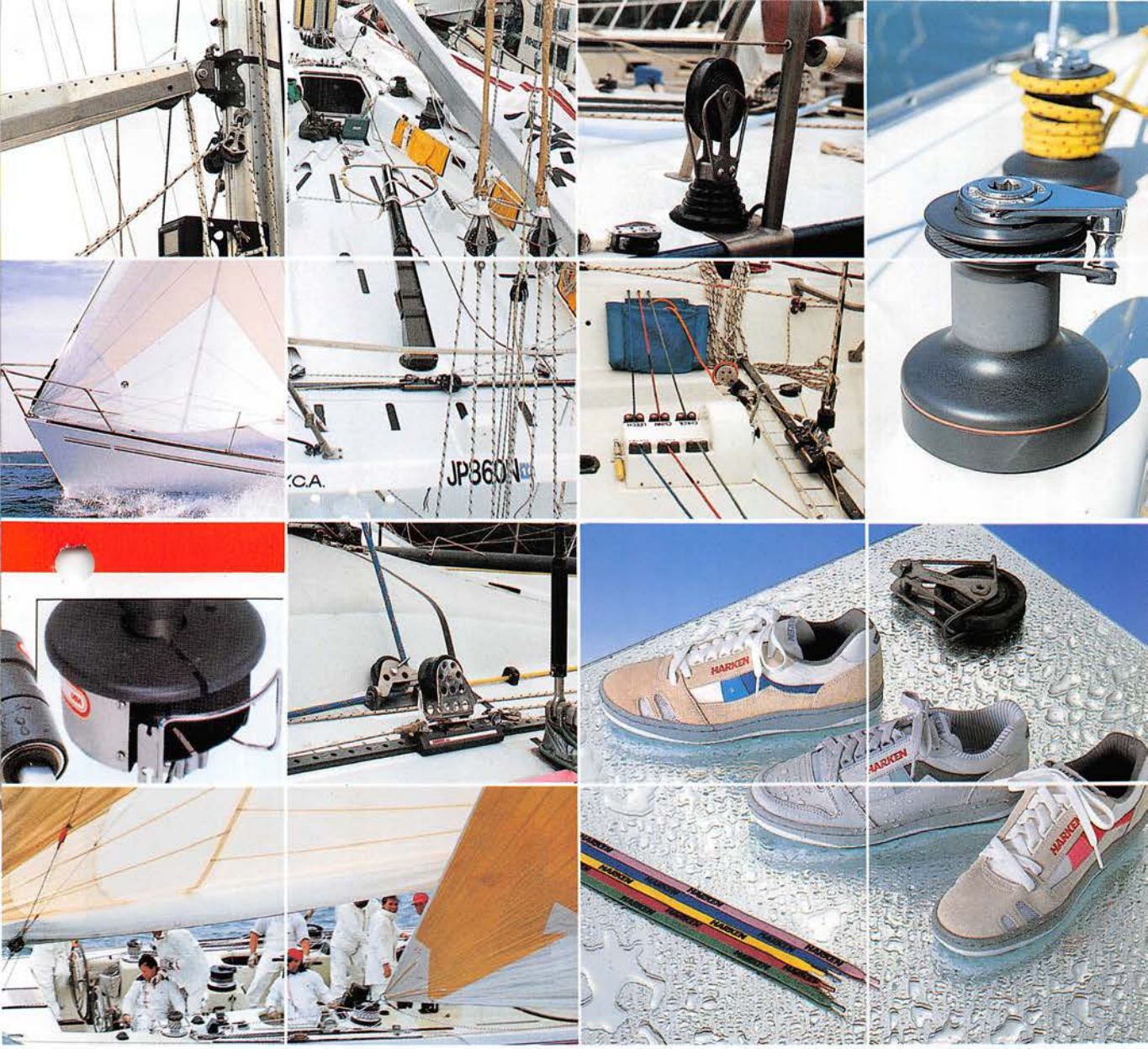
名称・会員名	〒　住　所	TEL・FAX
㈱石川保険事務所 石川　昇	107 東京都港区赤坂 3-1-2 ＡＩＵ赤坂ビル	T：03-3586-6297 F：03-3584-6203
㈲オフィス・マリン 二階堂　隆	231 横浜市中区南仲通4-49-2 福久ビル４Ｆ	T：045-212-0309 F：045-212-0319
根岸保険事務所 根岸　径樹	198 青梅市新町848 新町台マンション107	T：0428-31-5894
㈱ビーアイエー 秋岡　康夫	107 東京都港区赤坂 3-1-2 ＡＩＵ赤坂ビル	T：03-3586-4411 F：03-3583-2696
㈲Ｔ・Ａ代理店 酒井　直樹	107 東京都港区赤坂 3-1-2 ＡＩＵ赤坂ビル	T：03-3583-0783 F：03-3584-6296
㈲タケウチエージェンシー 竹内　誠	230 横浜市鶴見区下末吉1-8-14 同安ビル 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　斎英	106 東京都港区南青山 3-8-14 パーク青山	T：03-3405-8269
ＫＡＴＯ 加藤　繁雄	475 半田市亀崎6-80-14	T：0569-28-2340
㈲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
㈱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 倉敷市児島神田町 67	T：0864-72-7678 F：0864-72-4071
エージェンシーサワダ 澤田　順一	520 大津市比叡平1-14-8	T：0775-29-2277 F：0775-29-0003

国際VHF船舶局をお持ちの方へ

ＮＯＲＣ通信委員会

淡輪（大阪湾）にＮＯＲＣの国際ＶＨＦ海岸局が出来ました（チャンネルは74chです）。使用にあたっては，変更届けを至急，電監に提出して下さい。

速報“ニッポン”順位決定戦で伊“Il Moro di Venezia！”にも敗れる！



ハーケンは強力なクルーです。

(しかもハーケンは食べず、眠らず、場所もとらず、口答えもしません.!!)

ハーケンのレースで鍛え上げたハードウェアは、

堅牢で、美しく、しかも信頼性の高い、ギ装品にそのノウハウを余すところなく生かしています。

ボールベアリングブロック、超軽量のセルフテーリングウインチ、トラベラーシステムなどを艇にセットすれば、

あなたひとりの有能なクルーを手に入れたも同然です。

ハーケンは常にレースやクルージングをもっと安全で、もっと快適なものにしたいと考えています。

HARKEN

ハーケンジャパン株式会社 〒662 兵庫県西宮市西宮浜2-21-9 TEL.0798-22-2520/FAX.0798-33-2100

写真／市川和彦

初島卯月レース乗艇手記

BLACK SHEEP に乗って

五十嵐 薫（本部）

BLACK SHEEPという艇名を聞いたことのある人は，なかなかのヨット通と言えるかも知れない。もともとBLACK SHEEPはニュージーランド船籍の船で，オークランド博多レースで海を渡り日本で売られ，現在は横浜市民ヨットハーバーに置かれている船である。私はその船のクルーであり，他の船同様，この初島卯月レースを今年初の支部レースだからと楽しみにしていた者の一人である。

私達はＣＲレーティング12.6とハンディーが大きい。このレースに間に合うよう，ＩＭＳレーティングをとる予定があったが，50フィートの船を計測する場所が今のところないとのこと。残念だがＣＲレーティングで参加することとなった。

レース当日は雨の予報が少しずれたようで，フィニッシュまで何とか曇のままもちそうであった。

ほぼ時間通りの10:00スタート。BLACK SHEEPのスキッパー津野さんは，ちょっと前のヨット界では有名な方だが，十数年前から家族団らんに専念されていた。しかしBLACK SHEEPを熊澤オーナーが購入したのを期に，ヨット界にカムバックしたのである。スタート前の緊張の一瞬にも，津野さんは他艇の昔懐かしい面々に挨拶をしていた。

スタート時はライン上がかなり混雑し，我が艇も「スターボー」と繰り返し叫んでいた。ボートスタッフの某艇とは，あと0.5m位の水しかない。そこまで強気でいくスキッパーの，昔の戦歴がうかがえる。

強風になりつつあり，BLACK

一路初島を目指す

SHEEPはNO.1ヘビーとフルメイン。しばらくしてワンポンにする。マストヘッドリグのため，メインを早めにリーフしなくてはいけないことを，11月の小網代レースで体験したからだ。しかしその作業中，メインのタック部より約30cm上のグループに入るあたりが少し裂けてしまった。ちょうど大原セールの大原さんも乗っていたため，応急処置はお任せした。

BLACK SHEEPは上りの風だと早く走るが，追っ手の風は得意ではない。初島を回る前の上りのレグで距離を稼いでおかないと…。青葉のオーナー福田さんも乗ってくれた。細かくセールトリムして下さる。

クルーの力量不足のため，大きなレースは昨年の鳥羽レースと小網代レースにしか，私たちは挑戦していない。近くを走る船は有名なレース艇ばかりで，それこそ，ケンウッドカップの出場艇ばかり。思わず嬉しくなり，同時に自分たちは腕をあげたのではないかと錯覚するが，他艇は40フィート前後の大きさの船で，私たちは50フィート。同じところを走っていては，自艇の持つポテンシャルを最大限に発揮しているとは言えない。

私たちはラムラインを走っているが，一艇Star&Starだけは，初島を回るのに真上りに上ってから初島の直前で下とすコース取りをしていた。しかも，初島付近は浅いからあまり近づけないはずなのに，かなり島寄りに走っている。私たちももっと島に近づきたいのは山々だが，50フィートのためかかなりキールが深く，安全を期して遠回りをする。島を回ったのは確か4番目。

いよいよ苦手な追っ手の風となる。強風のため，迷ったあげくスピンを上げずジブのまま走る。微風なら自慢の韓国チョゴリ風レインボーカラーの0.75OZスピンを上げられるのに…。せめてもの抵抗でステイスルを上げたが，効果の程は今でも疑問である。(しかもこの時初めて上げたのだから)

先行艇が2艇スピンを上げている。しかもどんどん追抜いている様子。連られて，勝負好きのスキッパーの決断でスピンを上げることにした。しばらくすると，激しいブローチングが5回くらい連続で来る。それを見ていた先行艇の人から後に「すごいブローチングだった」と言われてしまった。自慢にもならないが，私たちは11月の小網代レースでもっと激しいブローチングを日暮れ時に体験しており，クルー皆心の中では「この間よりはずいぶんマシだ。しかも昼間だし…」という気持ちがあったことが推測できる。しかし，50フィートのマストヘッドでやや強風ともなれば，ブローチングも仕方ないのかもしれないが，練習と勉強不足を恥じねばならないと痛感。

結局ブローチングのため，スピンは逆効果にしかならないと判断し，ジブで走ることにした。スピンを上げた後続艇が近づいてきて追い越して行く。BLACK SHEEPの皆は悔しい思いをしている。

5時間51分でフィニッシュ。平均8ノットで走ったことになる。着順は全艇で7番目くらい。CRクラスでは2位だが，修正後の順位は18艇中15位。もう少し上位だと思っていたのに…。

スキッパーは日頃から，自分が保育園の園長さんのようだと言っている。なぜなら，年が離れているせいもあるが，私たちが技術的にも精神的にもあまりに未熟だからである。「熊澤オーナー，津野スキッパー，すみません。私たち，もっと練習に励みます。そしてレースで良い成績をとり，喜んでもらえるようになりたいと思っています。」

マストヘッドでひときわ大きい“BLACK SHEEP”

OFFSHORE WOMEN INTERVIEW

ヨットをやってる男の人ってなっこいい！

――嘉悦女子短期大学ヨット部を訪ねて――

嘉悦女子短大はお嬢様学校で有名ですが，ヨット部があるのをご存じでしょうか？　しかも，大学で女性だけのクルーザーヨット部（体育会系です）があるのは，全国で唯一つ。（この点は大学の宣伝効果が高いとか。）さらに，部員全員がNORC会員と，NORCとしては嬉しい話です。そんなお嬢様達？の合宿所にお邪魔してみました。

ヨット部紹介

部員：２年生６名，１年生募集中，今春の卒業生は11名
活動：トレーニング（水・金）
　　座学（金）
　　合宿（第１第３土・日）
艇　：“GUANDALINA”
　　38フィート
監督：小沢美弘
合宿所：シーボニアのマンション群横の２階建アパートの２階

――毎年何人くらいの新人部員が入るんですか？

小沢「20～30人入部しますが，２カ月後に残るのは10人程度です」

――２年間で実質どのくらいの期間，乗れますか？

「冬のオフ，就職活動の時期を除くと，１年２カ月位です」

――２年生の皆さんは，１年間やってみてどんな感想を持っていますか？

「あっと言う間で，何もかも覚えなくちゃいけなくて大変ですが，楽しいです。初めて乗ったときはやめた

ヨット部監督　小沢美弘氏

くなりましたが…」

「ヨットをやるようになって，自分の性格がわかったし，船の上で，どういう立場にいるべきか見えてきたように思います」

「食事が作れるようになって良かったです。パーティに行けたり，美味しいものを食べられたり，いろんな人に会えたり，視野が広がりました」

「何も操船のことを知らない時，先輩が働いているのを見て，自分も一緒にヨットを動かしたいと思いました。とにかく先輩の真似をしてきました。次第に一人一人に役割が与えられて，自分が一人でもさぼっていると船が動かないということがわかってきました」

「短大生活で「私はヨットをやったんだ」と誇れるのが良いです」

「ヨットは個人でできないスポーツなので，貴重な経験となりました。もっと動けると更に楽しいのに」

――ＯＧの先輩から２年生への助言はどんな事がありますか？

「卒業して始めて，ヨットに乗れることがどんなに素晴らしいことかが良くわかりました。全てのポジションができるよう，補助的でなく積極的に動いて欲しいのです」

「この学校に入っていなかったら，できなかった貴重な体験です」

「学生にとって休日は休むためのもの，社会人になると休日は遊ぶためのものになってきます。就職してみて，時間がないことを痛感します。休日寝ているのがもったいない。ヨットをできなくなって始めて，ヨットは良かったと思います。特に，合宿なんて学生のうちにできることだから…」

――レースに乗ってみてどうでしたか？

「去年の『鳥羽レース』は，55時間かかり78位でしたが，完走しました。怖くはありませんでしたが，寝れなくて辛かったです」

「去年の『ＪＢＣ』に乗りました。スタートの時とても緊張しました。レースは，勝ち負けより，自分たちはどの程度のことができるのかを知る良いチャンスだと思います」

――月２回の合宿は少ないんじゃありませんか？

小沢「合宿所ができて，ちょっと評判が悪くなりました。そのぶん土日二日間とも拘束されるからデートもできないと…。体育会系ヨット部として考えれば頻度が少ないかも知れません」

「土曜19:00集合日曜18:00解散ですが，合宿所まで片道３時間かかる人がほとんどなので，来るまでの道がおっくう。月２回が限度です」(誰かシーボニアまで車で送ってあげてくれませんか)

――コーチの皆さんをどう思いますか？

「いつも迷惑をかけてばかりで，悪いと思っています。何もできない私たちに，教えることがいっぱいあって大変」

「一回言われたことを一回では覚えられず，何回も言われてやっと覚えるという感じで申し訳ないです」

――ヨットをやっている男性をどう思いますか？

「かっこいい！すてきだと思う！」
(全員声をそろえて言いました)

――このヨット部はヨットに乗るのに恵まれた環境ですね？

「ヨット部に入っただけで嘉悦女子短大に入ったかいがあると監督に言われ，本当に良かったと自分でも思います」

「他の大学のヨット部に比べて，合宿所など恵まれています。贅沢ですがその中で満足せずに，いろんなことを得ていかなくちゃいけませんね」

――その他何でも言っておきたいことをどうぞ。

「(全員)鳥羽に向けて頑張ります」

学生生活を船の上でＥＮＪＯＹしている様子が伝わってくる反面，若き女性レーサーの意気込みも伝わってきました。そして監督の苦労の一端を垣間見たような気もします。インタビュー中も，彼女達はあっちこっちで違う話題のおしゃべりに花を咲かせ，うるさくてしょうがないんですから…

インタビュウ・文／五十嵐薫(本誌)

インタビュウに応える２年生たち

北海道支部にてCR講習会開催される

ＣＲ委員会　尾田英明

『'90 ジャパンカップ』最終日，油壷ベイヨットクラブにて林計測委員長から「『'91日本海レース』の件で相談があるので」と言われ，船木元北海道支部長を紹介され，そのノーティスの原稿を見せられた。ウラジオストックスタート，小樽フィニッシュ，日本から参加するレース艇は２倍楽しめる？レースである。使用するハンディキャップシステムを見ると，クルーザーレーティングと訂正してあるではないか。「ＣＲもインターナショナルになったもんやなー」と思いつつ船木氏に強く協力を求められた。『ジャパンカップ』フィナーレのビールの酔いも手伝ってか「ＯＫ」と言ってしまった。

考えてみるといろいろな問題がある。

１．北海道支部にメジャラーはいるのか？

２．日本以外の参加艇にＣＲをだれが理解させるのか？

３．外国艇を誰がどこでメジャーリングするのか？

大きな３つの問題を残し船木氏は帰って行った。

１．については，北海道支部とコンタクトを取りながら実計測講習会のスケジューリングを進めるが，とても雪の中ではできない。「春まで待とうクルーザーレーティング」

２．は『ＣＲ'89』及び『ＣＲメジャラーズマニュアル』２冊の英語版を作成し実行委員会に任せる。

３．は北海道支部の方“ガンバッテ下さいね”程度で深く考えるには時間があり，取り合えず北海道のメジャラーを育てる方を先決とした。それが今回の講習会なのである。

今回の講習は２日間でＣＲを理解して戴く為，学科・実計測に分け行った。

３月23日(土)　札幌市内の会場に15名のメジャラー希望者？が集まり，概要・他ハンディキャップとの比較・運用について質議された。

24日(日)　予定を一時間早め，マリンウェーブ小樽というマリーナにて実艇を使用し実計測講習とした。回りの山々だけでなく，道路の側にも山の様な雪が残っている季節で，海水もしびれるくらい冷たい。多分５～６℃程度と思われる。しかしさすがに北海道です。合成ゴムの内側にボアが貼ってある防寒グローブを発見した。冬のセーリングには威力を発揮するであろうそのグローブ，北海道支部の北村さん，私に送って下さい。

北海道セーラーの熱心な質議応答で講習を終えました。がその後，『日本海レース』が国情の為中止と聞きホッとしているところです。というのは３の問題が残っていたからです。いずれにしても，会員の普及と共にＣＲも普及して行きます。北海道支部の皆様がんばって下さい。

実艇計測に愛艇を提供していただいた河合豊栄さん，マリンウェーブ小樽の板東さん，北海道支部事務局の堀さん，鈴木さん御協力ありがとうございました。

真剣に実習を行う受講生たち

北海道支部事務局　堀　孝

ＣＲについては北海道水域ではほとんど普及しておりません。現在までは根拠のはっきりしないレーティングを使用してレース活動をやってきましたが，今後数年をかけてＣＲの計測・普及を図っていきたいと思っております。

ご協力のほど，宜しくお願いいたします。

北海道支部　鈴木　喜博

講習会の内容はＣＲの概要とメジャーリングの実習についてですが，具体的に細かく講習を受けることができました。

初めてＣＲに触れる私達にとっては難解な部分もありましたが，尾田氏のユーモアを混じえた講習でその概略について理解することができました。

多忙なところをボランティアで来て頂きました尾田氏と，尾田氏の派遣について御尽力をいただきました林賢之輔計測委員長に深く感謝いたします。

今月の表紙：３月21日から４日間の日程で行われた，コルムカップ・シリーズヨットレース。前回の覇者“スウィング”のスピンダウン。　(撮影／市川和彦)

OFFSHORE　第192号　平成３年５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1-11-2(第2船舶振興ビル5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

ナイスセーリングの予感。

ヨット・モーターボート総合保険

東京海上火災保険株式会社
住友海上火災保険株式会社

お問合せ先：会員代理店またはNORC保険デスク（フリーダイヤル0120-024-410）

OFFSHORE 平成3年5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

それは、手綱さばきのようだった。

ヨットを速く走らせるためには、セイルのトリムが肝心だ。
シートを引っ張ったり、緩めたりしながら、
ジブもメンスルもできるだけ理想形になるようにセットする。
それは、まるで駿馬を走らせる手綱さばきのようだ。
スピードと敏速な操作性には定評があるYAMAHA-31S。
常に、トップレーサーを目指して帆走する。

YAMAHA 31S

海を駆ける、クラブレーサー

●主な標準装備：ハーケン社製ブロック/セルフテーリングウインチ/
大型バウハッチ/スカイライトハッチ/フットレスト/
テレスコピックティラー/オープンポートライト/ギャレー/電動トイレ
●全長9.50m●水線長7.90m●全幅3.24m●吃水1.88m●完成重量3,150kg
●バラスト重量1,180kg●全セイル面積45.03㎡●バース数6
●呼称最大馬力18ps●定員12名（平水）●航行区域 遠洋
■平水限定沿海標準価格例 ¥9,559,400
※ヤマハ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。

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

海へのスタートライン **ヤマハボートライセンススクール**

ヤマハでは全国各地で「ボートライセンススクール」を開講しています。海をエンジョイしながらのカリキュラムで、免許の取得までお手伝い。また、マリーナに関するご相談にも応じています。詳しくは、右記またはヤマハマリンプラザ・マリンショップまでどうぞ。ヤマハ製品についてもお気軽にお問い合わせください。

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)……☎03-3444-9971　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
●カタログご希望の方は、船名・雑誌名を明記のうえ、下記まで。
〒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