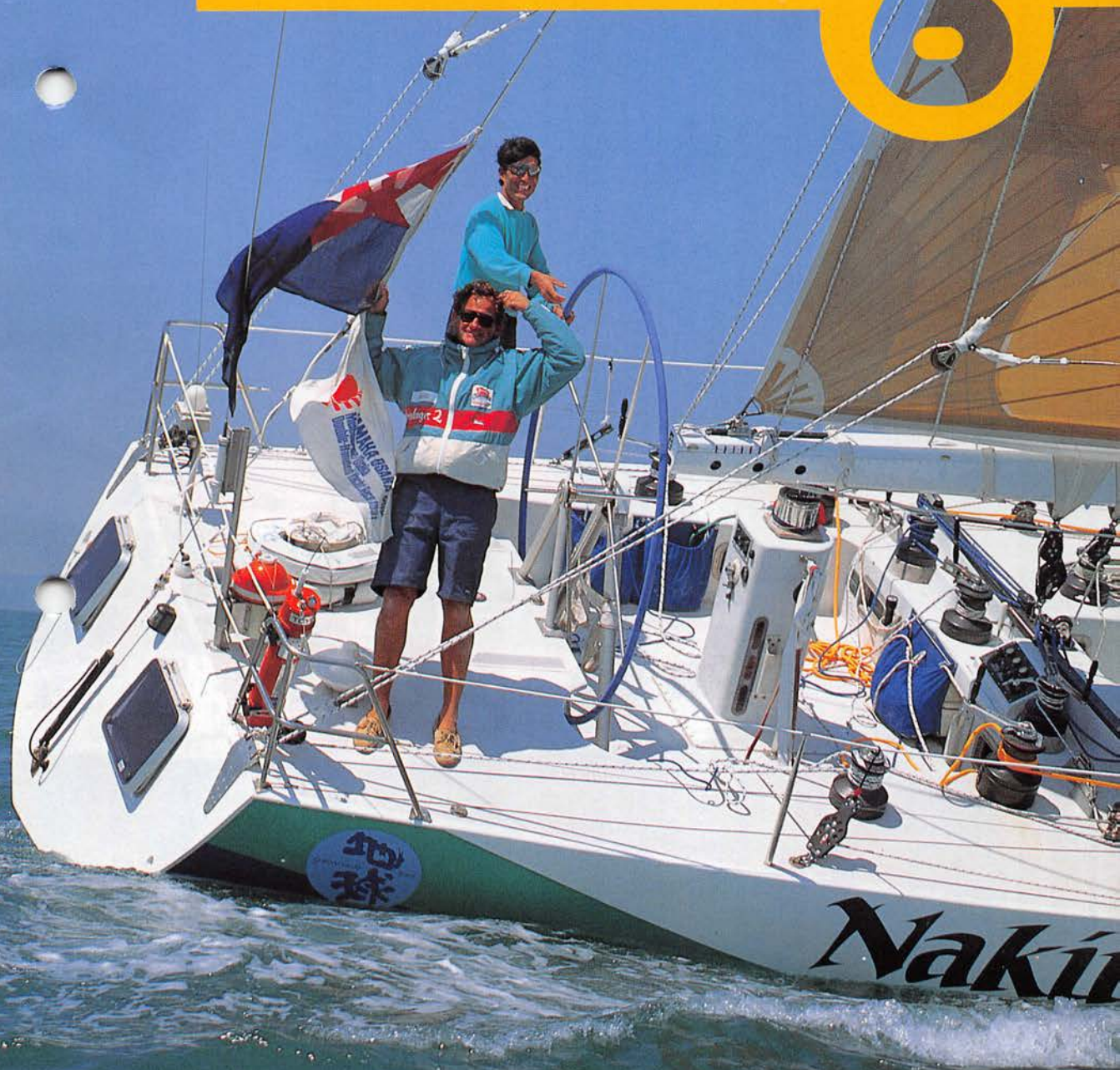


Offshore

No.193 JUNE 1991





NIPPON CHALLENGE
AMERICA'S CUP 1992

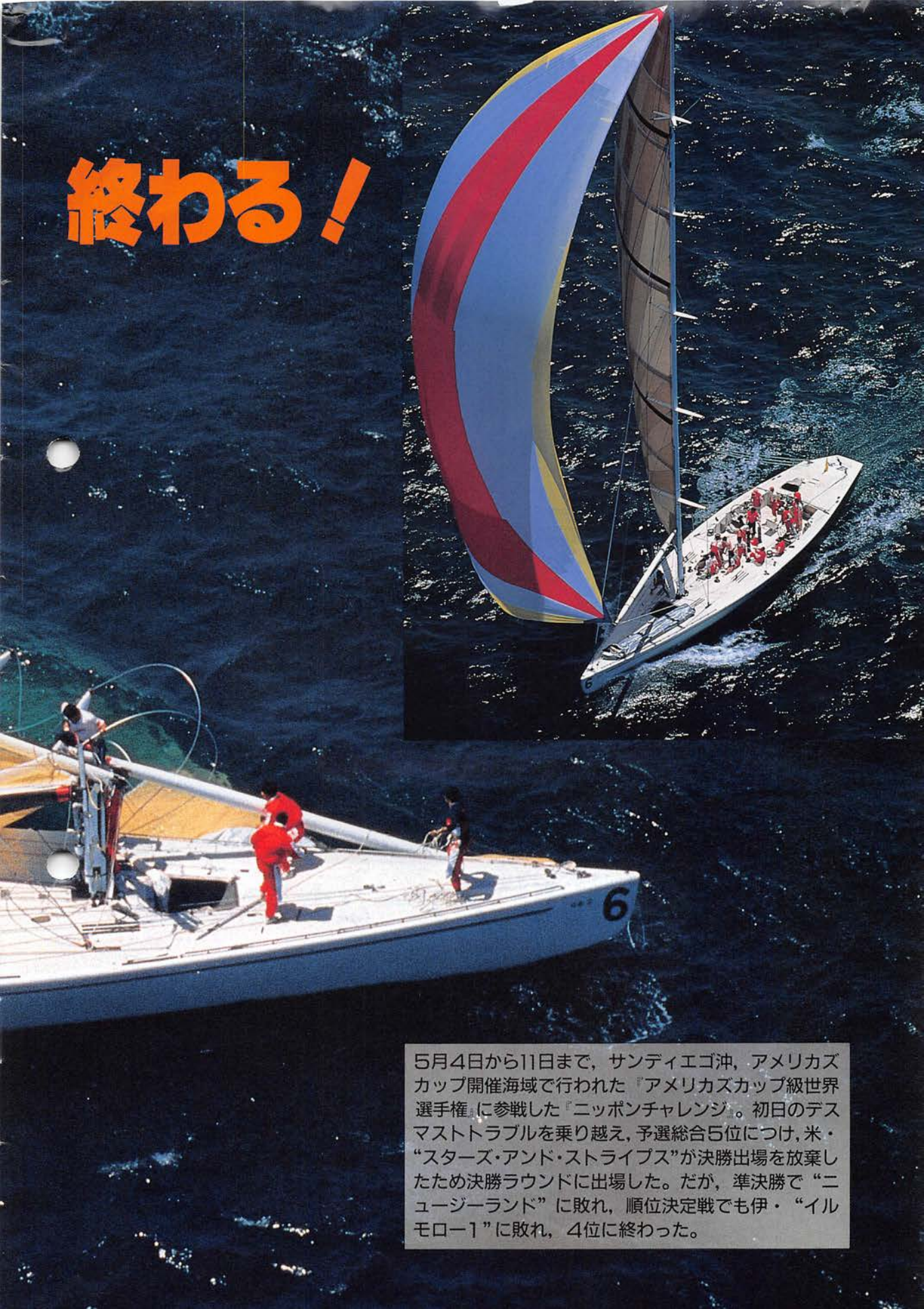
アメリカズカップ級世界選手権

“日本”4位に



フリートレース第1レース。デスマストした“ニッポン”

終わる！



5月4日から11日まで、サンディエゴ沖、アメリカスカップ開催海域で行われた『アメリカスカップ級世界選手権』に参戦した『ニッポンチャレンジ』。初日のデスマストトラブルを乗り越え、予選総合5位につけ、米・“スターズ・アンド・ストライプス”が決勝出場を放棄したため決勝ラウンドに出場した。だが、準決勝で“ニュージーランド”に敗れ、順位決定戦でも伊・“イルモロー1”に敗れ、4位に終わった。



ア杯獲得を目指し、7チームが腕だめし

5月4日、第1レースが12時30分にスタートした。前日までの8～10ノットの冷たい南西風とは違って、西北西の15ノットの風が吹き、サンディエゴの海はいつもと違って少々荒模様。

真ん中少し風上寄りの位置からスタートした“ニッポン”は快調なスピードを見せ第1マークに向かったが、その後風が左に振れ、風下側からスタートしたアメリカ・デニスコナーの“スターズ&ストライプス”、イタリアの“イルモロー15”、

スペインの“キント・センチナリオ”が上位で第1マークを回航、“ニッポン”は4番手となった。第2マークも同じ順位で回航したが、その後、イタリアがアメリカを抜き、そしてスペインがステアリングの故障でリタイアしたため、“ニッポン”が3位に上がった。さらに風速が20ノットまで上がった第3マーク回航後“スターズ&ストライプス”がスピニング・トラブルで手間取る間に“ニッポン”が2位に浮上。しかし今度は“ニッポン”にスピ

ン・トラブルが生じ、そのリカバーにとまどって、大幅に順位を落とし8位まで後退。しかし、その遅れを挽回しようと第4マークを回航し2度目の上りコースに入ってから“ニッポン”の走りには目を見張るものがあり、この3マイルのコースの所要時間24分28秒は7艇のヨットのうちでは最高スピードを記録、あっという間にフランスを抜き、“ニッポン”は6位まで再浮上した。しかし第5マーク回航直後、“ニッポン”に痛恨のデスマストが発生。レ



フリートレース、スタート直後。右端に“ニッポン”

ポン”，9位“アメリカ・キューブー2”となった。

5月6日，第3レースが7～9ノットの西南西の風の中開催された。“ニッポン”は，前日とは打って変わって素晴らしい走りを見せた。メンテナンス・メンバーの連日の夜を徹しての作業に応えるかのように，セーリング・メンバーは“ニッポン”の持つポテンシャルを十分に引き出し，スタートから快調に飛び出した。第1マークは“ニュージーランド”，“アメリカ・キューブー9”に続き僅差で3位回航。次のレグで“アメリカ・キューブー9”を抜き2位に浮上，その後，安定した走り続け，この3艇がトップ集団を形成する中，第6マークまではこのポジションをキープ。しかし，第7マーク直前で“アメリカ・キューブー9”に抜き返され，3位でフィニッシュした。

5月7日，第4レースが行われたサンディエゴの海は，快晴の下，5～6ノットの南南西の微風が支配した。穏やかな海の中の神経戦。各艇とも慎重にスタート，ポジションをさぐるが，前日3位と好調の“ニッポン”は，今日も絶好の位置からスタート。

しかし，風は一向に強まる気配

もなく，ゆっくりとしたペースで“イル・モロー15”“スターズ&ストライプス”が上位を走り，レース・フリートを引っ張るパターンでレースは進行する。その後も風は落ちる一方で，スタートから4時間45分たった17時15分の時点でもトップ艇がフィニッシュすることができず，結局ルールに定められたとおりレースはノーレースとなった。

5月8日第5レース（フリートレース最終戦）は南から南東の13～20ノットの風が吹く中開催された。

前日までの3レース（7日の第4レースは微風のためノーレースとなり，成績の対象にならない）の累計ポイントの1位は“ニュージーランド”，以下“イル・モロー15”，“イル・モロー1”，“スターズ&ストライプス”，“アメリカ・キューブー9”，“ヴィル・ドウ・パリ”，“ニ

スをリタイアすることになった。“ニッポン”はその後すぐベースキャンプに戻り，早速スペアマストの取付作業にとりかかった。

第2レースは5月5日12時30分にスタートした。前日よりやや風が落ち，北西の8ノットの風が吹く中，“ニッポン”は真ん中あたりからスタート。

結果，1位は“ニュージーランド”，2位に“イル・モロー15”，以下，3位“イルモロー1”，4位“スターズ&ストライプス”，5位“ヴィラ・ドウ・パリ”，6位“アメリカ・キューブー9”，7位“キント・センテナリオ”，8位“ニッ



下マークを回航する“ニッポン”



上/“ニュージーランド”と“イルモロー15”の決勝戦、左/“スターズ・アンド・ストライプス”

にいる“ニッポン”を15時間気をもませ午前9時の締め切り時間の5分前に辞退することを申し入れた。

“ニッポン”は、準決勝で“ニュージーランド”とぶつかることになった。

5月10日行われた準決勝マッチレースでは“ニッポン”はスタートラインを早く切りすぎリコールしたため、45秒の遅れをとった。

またスタートで“ニッポン”は“ニュージーランド”が無理やりラフしてきたと抗議を申し出た。海上での審判艇はペナルティはないと判決をくだした。

“ニッポン”は第3の上りのレグで4分以上の遅れをとってしまった。さらに第2マークの回航までに2:58と離れ、第3マーク回航には7:12の差がついてしまった。

“ニュージーランド”は上りの第7レグでスプレグーのトラブルが生じマストに人を上らせたが完全に直せずNZ艇はスターボードタックをいかせなかった。NZ艇はポート側

ッポン”、“アメリカ・キューブ2”、“キント・センテナリオ”。上位4艇が10日のセミ・ファイナルに進出できるとあって激しいレースが予想されたが、スタート時、南南西から18ノットで吹いていた風がフィニッシュ時には南東からの13ノットの風に変わるという変化に富んだコンディションの中、見応えのある接近戦が展開された。とくに最終レグでの“ニュージーランド”、“ニッポン”、“スターズ&ストライプス”の競り合いは、IACC艇の醍醐味を

十分に満喫させてくれる素晴らしい走りだった。

結果、このレース“ニッポン”は4位になり累計ポイントでは前日の7位から5位に上がったものの、惜しくも4位以内に入らなかった。

が、デニス・コナーがレースが彼の船にダメージを引き起こすことを恐れて“スターズ&ストライプス”のインターナショナル・アメリカズカップ世界選手権の準決勝進出の辞退を9日に決めた。コナーは“ニュージーランド”と準決勝の一手手前

の第二スプレッダーからデッキまで補強するラインをつけなければならなかった。

第6マーク地点で7:25の差をつけられた“ニッポン”は最終のダウンウィンドのレグに入った時点では1:07と差を縮めた。しかし“ニッポン”は最終レグで1分タイムをロスしてしまい、“ニュージーランド”の前に敗退した。

5月11日行われた順位決定戦ではイタリア艇の3艇のうち一番古い“イル・モロー1”に“ニッポン”は5:10の差で敗退した。ジョン・リアスに率いられた“イル・モロー1”は2:43:23でフィニッシュした。“ニッポン”はスピンネーカーがやぶれキールに巻きついてしまいだいぶ差をつけられてしまった。

この結果、“ニッポン”は4位となった。

同日行われた決勝戦でポール・カヤードは確実な走りをし、イタリア艇“イル・モロー15”を率い、“ニュージーランド”に圧勝して第1回インターナショナル・アメリカズカップ世界選手権を手にした。

4月15日に進水した“イル・モロー15”はすべてのマークをリードし“ニュージーランド”を1分7.9秒の差をつけて勝った。“イル・モロー15”は22.6マイル(36.4キロ)、8レグのコースを2時間42分44.3秒で走り終えた。風は12-15ノット、波はおだやかだった。

ロッド・デイビスが率いる“ニュージーランド”はスタート30秒前の攻撃的な戦いの中でできるだけイタリア艇を圧倒させ押さえようとした。しかしNZ艇は途中で動きがとれずにイタリア艇に先にスタートを切られてしまった。

最初の上りのレグでのタックリング争いのすえ“イル・モロー15”は第1マークで42秒の差をつけた。

NZ艇は第2レグで16秒差を縮めた。NZ艇は完璧なセールチェンジをダウンウィンドレグで行い差を縮めていった。

“イル・モロー15”は“ニュージーランド”の風をうばい、第3レグ回航時には50秒もの差をつけた。第3レグの終りまでにはリードを50秒の差をつけ第4レグの終りまでには1:01の差をつけた。

“イル・モロー15”はIACCボートの第2世代艇である。資金ぐりができる財団は1月から始まる挑戦、又選手権保持戦となる戦いに向けて新艇をまにあわせて作り出すだろう。最も早くても大きな資金財団をバックに持つ“イル・モロー”は4つ目の船を建造中で5つ目も考えている。

“ニュージーランド”もまた第二世代の船である。4月4日に初めて進水した。ニュージーランドも4杯目を作る予定である。

そして、我らが日本チャレンジも、3艇目の建造を決定している。



一番上/「ニッポンチャレンジ」テnderポート上から2番目/セールをたたむC・ディクソン真中/サンディエゴ・ベースキャンプ空撮下から2番目/「イルモロー1」との順位決定戦一番下/世界選手権オープニング・セレモニー

【総合成績】

順位	艇名	セールNo.	シンジケート名	国名
1	イル・モロー15	ITA-15	イルモロ・デ・ベネチア	伊
2	ニュージーランド	NZL-12	ニュージーランド チャレンジ	ニュージーランド
3	イル・モロー1	ITA-1	イルモロ・デ・ベネチア	伊
4	ニッポン	JPN-6	ニッポン チャレンジ	日
5	スターズ&ストライプス	USA-11	チーム デニスコナー	米
6	アメリカ・キューブ	USA-9	アメリカ キューブ	米
7	ヴィル・ドゥ・パリ	FRA-8	フランス アメリカ	仏
8	アメリカ・キューブ	USA-2	アメリカ キューブ	米
9	キント・センテナリオ	ESP-10	エスパニア	スペイン

写真／岡崎光成

今年も盛り上がった、 恒例のビックイベント

「第17回オレンジカップレース」

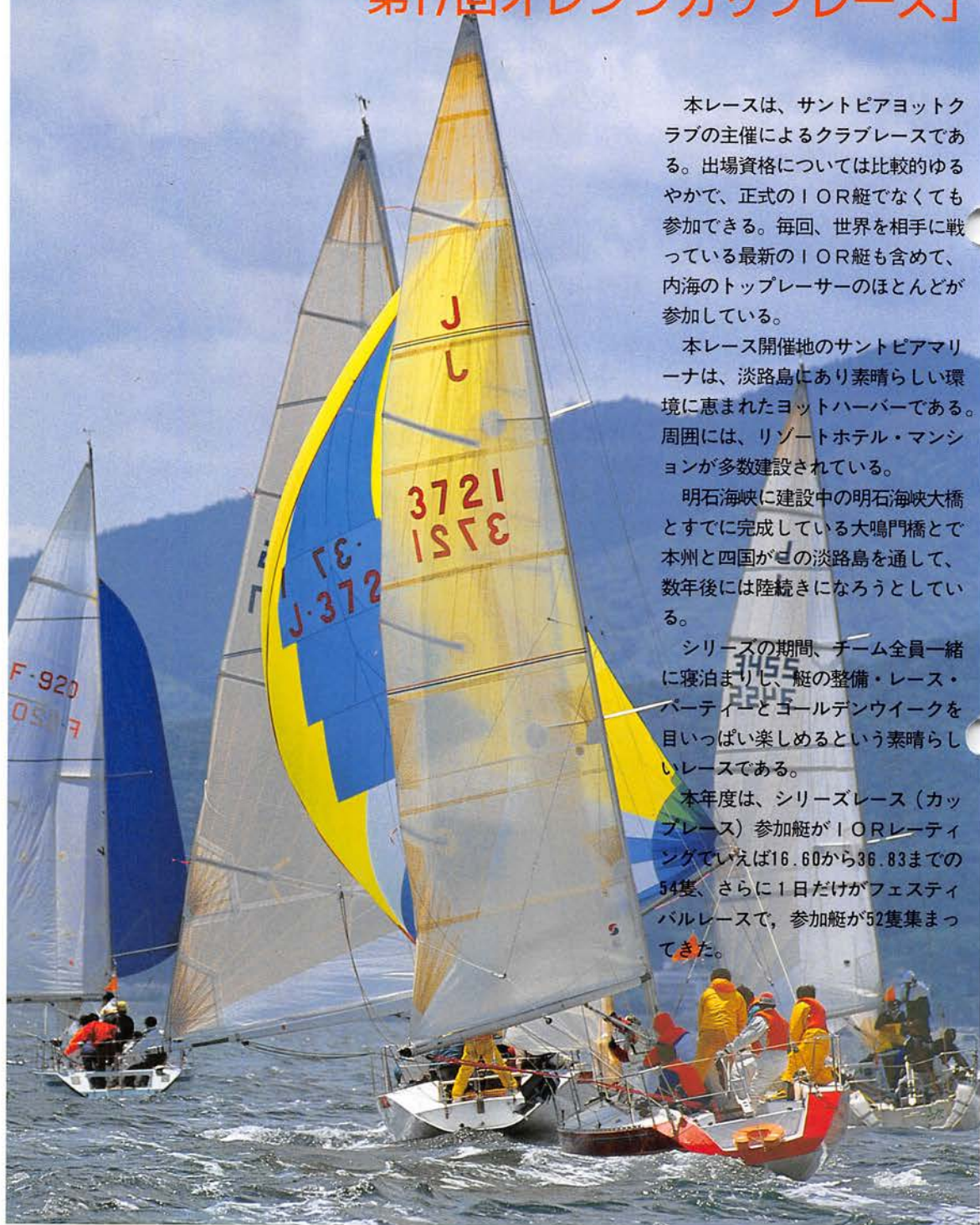
本レースは、サントピアヨットクラブの主催によるクラブレースである。出場資格については比較的ゆるやかで、正式のIOR艇でなくても参加できる。毎回、世界を相手に戦っている最新のIOR艇も含めて、内海のトップレーサーのほとんどが参加している。

本レース開催地のサントピアマリーナは、淡路島にあり素晴らしい環境に恵まれたヨットハーバーである。周囲には、リゾートホテル・マンションが多数建設されている。

明石海峡に建設中の明石海峡大橋とすでに完成している大鳴門橋とで本州と四国がこの淡路島を通して、数年後には陸続きになろうとしている。

シリーズの期間、チーム全員一緒に寝泊まりし、艇の整備・レース・パーティーとゴールデンウィークを目いっぱい楽しめるという素晴らしいレースである。

本年度は、シリーズレース（カップレース）参加艇がIORレーティングでいえば16.60から36.83までの54隻、さらに1日だけがフェスティバルレースで、参加艇が52隻集まってきた。



5月3日(金)

第1・2レース(トライアングルコース) 09:30スタート

北西 18~22ノット 23~25ノット

大型艇(40フィート以上)が素晴らしい走りを見せ以下の艇と明らかに走りの差を見せつけた。風向の変化に対応すべく、マーク打ち替えの準備をしていたが、ミニトンと2トンのスピード差はどうしようもなくマークの打ち換えの指示が出せなかった。

上マークまで2.3マイルのコースで、トップ艇は約2時間で走りきったが、最終艇がフィニッシュしたのは、その1時半後でタイムリミットに近かった。

風速が増すほど、各艇のスピード差が大きくなるようである。

すぐに第2レースの準備にかかった、風はますます強くなってきていたが、風向きは第1レースとあまり変化はなかった。風が強く、うねりもあって本部船のアンカーの効きが悪くエンジンでホバーリングしながら、ラインをキープせざるを得なかった。

1度のゼネラルリコールの後、スタートしていったがこのレースは、残念ながら下マークが流れたためノーレースとなってしまった。

各マークには運営艇がマーク回航順位を取るためにへばり付いていたのだが、なぜか気づくのが遅かったために取り返しのつかないところまで流れてしまっていた。下マークが下に流れたためスピードの遅い小型艇はほど不利を被ったようである。不利を被った艇に対して救済を与える方法を検討したが、全ての艇に公平な救済を与えることは不可能ということで、懸命に頑張った選手たちに申し訳ないが、ノーレースとせざるをえなかった。

レース海面の水深は約40m、底質は砂の様である。このあたりは、常に潮の流れが速く、このときには2~3ノットの南流れであった。こと

に北風が強く吹いており、スタート後1時間程度はアンカーもしっかり効いていたが走錨を始めてからはかなりのスピードで動いてしまったようである。

5月4日(土)

第3レース(国際新空港レース:シヨートインシヨア) スタート07:00
北東5~10ノット→西5~0ノット
→南10~15ノット

早朝のスタートのため、回航マークになる運営艇(ヨット)は早朝暗いうちに出港していった。

スタート時には、微風のアビームの風であった。昨日の風速との違いからか4隻のリコール艇があり、1隻はライン消滅直前のスタートであった。

いつもの事ではあるが、有力艇は見事なスタートを切りスタート時より、先行していたのはりっぱである。その後、各艇とも徐々にスピードを上げた第1回航マークに向かって行った。

新空港沖マークまでは、トップグループにはコンスタントに風があったようでマーク回航後しばらくして風が落ちてのスピランとなった。

トップグループはこのスピンの風を拾いながら、フィニッシュラインまで来たが、2番手グループは、その風に乗り切れず、西の微風・無風のゼノアの後、南からの風の吹き出しを徐々に受けて次々とフィニッシュしてきた。この南風は、10ノットを越えるぐらい吹いて後続の中小型艇を次々とフィニッシュさせて行った。

微風の中うまく風を拾ってきた「スウィング」がファーストホーム、その直後に「ドンキー」が入り、修正では「ドンキー」が優勝となった。その30分後に「トーゴ」が入ってからは、1時間半もの間が開いて1トン勢のフィニッシュ。それ以後徐々に強さを増した南風を受けてフィニッシュラインを横切って行った。

微風のため風にむらがあり、絶対スピードのある大型艇が、うまく風

のあるところをなぞって走ってきたのではないかと思われる。

後半の吹き出しを受けて、小型艇の中にも上位に入るものがいた。

5月5日(日)

この日は、距離の長い三角コースを1レースの予定であったが、第2レースがノーレースとなったため、トライアングルコースで2レースを実施することとなった。

第2レース(再) 08:00スタート
北々東 8~13ノット

風は、右にシフト気味ではあったが、走り易い風速海面であった。スタートは、上有利のラインであったため、上に集中した。

風上に行くときには、潮・風共に沖が有利で、風下に行くときには岸が有利であったため、このコースを忠実に走った艇が、順位を上げていたようだ。

第4レース 微風・超微風

第2レース終了後、直ちに次のレースを実施するため下マークは、前レースの終了前に運営艇がすでに打ち替えをしておいたのでその場所へと向かった。

風がかなり落ちて南東からさらに南の方にシフト気味であった。スタートラインを設定したが、レース艇がなかなか集まってこない(別の場所にかたまっていた)。

余裕を見てスタート時間を設定したが、それでもスタート時間にラインにたどり着けない艇もいたようだ。風がさらに落ち、南へのシフトもあったのでゼネラルリコールとした。コース設定の都合上スタート位置を移動し、2度目のスタートを試みるが、リコール艇が多く2度目のゼネラルリコールとなった。この時点で新たなスタートを試みたが、復帰しない艇も多く表彰式の都合上、残念ながらキャンセルレースとせざるをえなかった。本レースの会場運営艇は、50フィートのモータークルーザー(海上本部)、40フィートのモータークルーザー(上・サイドマ

ーク打ち・マーク監視)、ヨット2隻(マーク監視)で行った。ジュリー・プレス・観覧艇は別。

陸上との連絡には2系統の無線・電話・ファックス・ビデオカメラ等の資材も利用するような体制を取っていた。

このような足の早い設備の整った大きな船を用いても海上運営はなかなか難しい。今回、アンカーの効きが悪かったためエンジンでの定位置保持もあった。ロラン(ビデオブロッター)・無線・電話・ファックス等にも混乱があった。

陸上の感覚で海上に出ては行けないと再確認させられた。

今回もある程度予想はしていたが、大型艇と小型艇とのスピードの違いが、顕著に表れていたと思う。このかたちでは風の変化に対して、マークの打ち替えのチャンスも少なく運営としては、公平なレースを組み立てにくい。

また、トップから最後尾までの時間差が大きすぎるため同一の気象条件で競い合ったことはいかたいような結果が出て来ることもある。

このことはレースのおもしろさでもあるが、できれば運で勝負が左右されるような形は避けたいと思う。

1トン以上の艇はクラスを分けて別スタートさせ、必要ならコースも変えてレースをさせることを、検討してみたい。

[第10回オレンジフェスティバルレース](ラリー方式スタート)

本年度は、新しい試みとしてハンディによって各艇のスタート時刻を変えて、遅い艇よりスタートさせフィニッシュを切った順で順位を決めるという形をとってみた。

以下にこの方式の特徴を挙げる。

*遅い艇でもとりあえずスタート直後しばらくは前を走れる

*同じハンディーの艇が同時に出るので走り比べができ競う合う楽しさがある。

*1パイ抜けば順位が1位上がる



下からスタートを決める優勝艇スウィング

のでわかりやすい

*同時スタートする艇数が少ないためスタートの混乱が少ない

*レース参加各艇のフィニッシュ時刻の差が小さい

*スタート時間が1時間にもなるため、その間の風速・風向が均一にならないときに、参加者が不公平感を持つ

*フィニッシュ時に多くの艇が殺到するため、運営が一時期たいへんである。

この方式の実現のため、各艇のハンディーを決めることから始めなければならない。そして、それを元にクラス分けをしコース長さ・レース時間・スタート時間差等を決めて行くことも必要である。なにぶんにも、初めての事でもあるのでTMF・TCF方式等の比較検討もしたが、みんなのよく使っているTCF方式を元に見ようということになった。風速・風向も予測しづらいのでコースは単純な正三角形(1辺2M)とし、適当な時間を見計らって1つのマークでフィニッシュとすることを決めた。

スタート時刻は、各クラスの間隔は2分以上あけて、14クラスに分け、51分後に最後の艇をスタートさせる

こととなった。そのために、クラス識別旗(12色の旗)を用意し、各艇に配布した。

艇長会議での説明も和やかな雰囲気で行われ、参加者は概ねこの方式に好意的であった。

微風のレースであったためか、スタートにも混乱はなくレースは始まった。スタート時刻の1分前までエンジン使用を認めた。1時期のスタートが、10艇足らずであるため、リコール艇の把握は簡単である。50数艇のなかで2秒早くスタートした艇が1艇だけいた。

2時間半以上走らないとこのハンディーは意味がないので微風・軽風の中1周と1レグでフィニッシュとした。

理論上は、フィニッシュラインに同時に全艇が殺到することになるが、実際にはある程度ばらけており、通常ファミリーレースよりは1時期忙しいが、タイムを取る必要がないので楽に運営ができたようである。

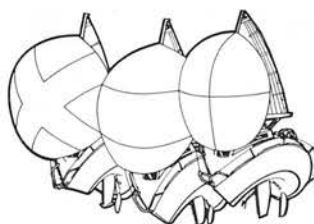
レース後の参加者にも聞いてみたが、好評であった。まだまだ改良すべき事がたくさんあると思うがこの方式のレースも各地で取り組んでみられてはいいかなと思う。

レース副委員長 柏元 孝博

第17回オレンジカップレース総合成績

順位	艇名	艇種	R	T.C.F.	第1レース	第2レース	第3レース	合計
1	SWING	FARR-44	34.29	0.8456	1 54.00	5 50.00	2 79.00	183.750
2	TOGO X	TAKA-44	35.28	0.8540	2 53.00	3 52.00	3 78.00	183.000
3	DONKY-V	FARR-43	33.55	0.8392	11 44.00	1 54.00	1 81.25	179.625
4	CALINO-8	FARR-40	30.54	0.8126	3 52.00	7 48.00	4 76.00	176.500
5	SIESTA	YOKO-40	31.04	0.8171	5 50.00	4 51.00	5 75.00	176.000
6	WILL-J	FARR-40	30.59	0.8131	6 49.00	2 53.00	6 73.00	175.500
7	CHACHA	FARR-40	30.49	0.8122	7 48.00	6 49.00	10 67.00	164.500
8	CAPTAIN SANTA	FARR-30	21.80	0.7269	14 41.00	9 46.00	9 69.00	156.000
9	HAKUGEI-III	IKE-34	24.76	0.7576	13 42.00	11 44.00	13 63.00	149.000
10	PENELOPE-III	DABIT-34	24.57	0.7557	12 43.00	10 45.00	16 58.00	146.500
11	SAUSALITO	Y-3IS	23.40	0.7437	20 35.00	12 43.00	15 60.00	138.000
12	WONDER BOY	TAKA-1/8	16.64	0.6679	29 26.00	16 39.00	8 70.00	135.500
13	SEA BLUES	Y-3IS	23.40	0.7437	23 32.00	13 42.00	17 57.00	131.000
14	ARGONAUT	TAKA-26	19.05	0.6965	22 33.00	22 33.00	14 61.00	127.500
15	AR 2	BEN EUR36	29.30	0.8013	9 46.00	28 27.00	22 49.00	122.500
16	SPICA-V	FARR-40	30.61	0.8133	4 51.00	8 47.00	39 24.00	122.000
17	WIZARD-VI	HITEC1/2	22.27	0.7319	33 22.00	14 41.00	19 54.00	117.000
18	TACK	X-412	30.70	0.8141	PMS 1.00	15 40.00	7 72.00	113.000
19	FIDELIA	TAKA-30	22.02	0.7293	43 12.00	21 34.00	12 64.00	110.500
20	MIX MAX	TAKA-36	25.79	0.7678	26 29.00	18 37.00	26 43.00	109.500
21	HEART	YOK-30SR	23.07	0.7403	25 30.00	27 28.00	21 51.00	109.000
22	KORYU-X	YOKO-31N	22.50	0.7343	21 34.00	29 26.00	23 48.00	108.000
23	TOUMEI	TAKA-32	23.11	0.7407	27 28.00	31 24.00	18 55.00	107.500
24	POISSON ROUGE	TAKA-1/8	16.60	0.6674	46 9.00	26 29.00	11 66.00	104.000
25	EMI	YOKO-33R	25.13	0.7613	32 23.00	17 38.00	27 42.00	103.000
26	AGNES	Y-30SII	22.75	0.7370	31 24.00	24 31.00	24 46.00	101.500
27	SUMMER GIRL	YR-30II	22.88	0.7383	45 10.00	19 36.00	20 52.00	98.500
28	KORYU-VIII	YOKO-30	22.10	0.7301	30 25.00	34 21.00	25 45.00	91.000
29	SOMETHING	Y-30SII	22.75	0.7370	19 36.00	45 10.00	28 40.00	86.500
30	SACHI III	YR-34II	25.34	0.7634	17 38.00	36 19.00	37 27.00	84.000
31	PALMAX-III	YOKO-46	36.83	0.8669	10 45.00	25 30.00	PMS 7.00	82.500
32	BLUE WAVE	TAKI-34	25.00	0.7600	16 39.00	43 12.00	36 28.00	79.500
33	ENYA	X-99	28.00	0.7892	28 27.00	37 18.00	34 31.00	76.500
34	COW BELL	YR-30	22.60	0.7354	18 37.00	23 32.00	DNF 7.00	76.500
35	SCARECROW	YOKO-32	22.80	0.7375	34 21.00	39 16.00	29 39.00	76.000
36	IZUMO	Y-30SII	22.75	0.7370	24 31.00	20 35.00	PMS 7.00	73.500
37	RYUSEI	YOKO-31	22.18	0.7310	37 18.00	32 23.00	35 30.00	71.000
38	TRYANGLE	HITEC34	25.08	0.7608	15 40.00	33 22.00	PMS 7.00	69.500
39	SOUTHERN BREEZE-II	DUBO 30	21.50	0.7237	39 16.00	42 13.00	30 37.00	66.500
40	TWO TON	FARR 920	22.60	0.7354	40 15.00	38 17.00	33 33.00	65.000
41	VENT VERT	YOKO-31	22.30	0.7322	36 19.00	46 9.00	32 34.00	62.500
42	FAIRY-3	SWING 31	24.36	0.7536	42 13.00	44 11.00	31 36.00	60.000
43	I'M SORRY-5	FARR-40	30.61	0.8133	8 47.00	DNC 1.00	DNC 1.00	49.500
44	FUUTAROU	Y-23II	17.50	0.6783	41 14.00	30 25.00	RET 7.00	46.500
45	CROW	TAKA-26	19.02	0.6961	38 17.00	35 20.00	DNF 7.00	44.500
46	DECISION 3	DEHEL36db	26.00	0.7699	RET 1.00	40 15.00	38 25.00	41.500
47	SUPER CHALLENGER	WHITE9.8m	28.00	0.7892	47 8.00	47 8.00	40 22.00	38.500
48	CHUN	J-24	21.00	0.7183	44 11.00	50 5.00	RET 7.00	23.500
49	CHIBI ZULU	ZULU-1/8	16.65	0.6680	RET 1.00	41 14.00	RET 7.00	22.500
50	FORUM	YR-30C	22.60	0.7354	35 20.00	DNC 1.00	DNC 1.00	22.500
51	ELEPHANT-II	Y-30SII	22.75	0.7370	48 7.00	48 7.00	PMS 7.00	21.500
52	ONDINE	Y-30SII	22.75	0.7370	49 6.00	52 3.00	RET 7.00	16.500
53	AEPAS	X-102	25.00	0.7600	50 5.00	49 6.00	DNC 1.00	12.500
54	CHICO SN CHARLY	Y-30SII	22.75	0.7370	RET 1.00	51 4.00	DNC 1.00	6.500

続編

JAPAN MIDDLE BOAT
Championship '91

ミドルボートはハダカの付き合いだ

沼津 カレント・ネラ 高尾和秀

実に楽しいシリーズレースであった。同じ位のサイズの艇がたくさん集まるとおもしろい。レース中どこでもミーティングしやすく、エキサイトしやすい。IORクラス、CRクラスさらにはプロクラス・アマチュアクラスそしてムキになる艇、のんびり楽しむ艇とそれぞれの実力に応じて楽しめる訳だ。

第1Rスタート後しばらくまでは総合優勝をねらい、第2Rまでは総合3位を目標にし、第3Rで6位入賞、第4でベストアマ、第5ではクルーと艇の安全を祈っていました。1レース捨てレースがあるのでミスレースは切り捨て、最後まで上位を目標にできるが、シリーズが終わってみれば、捨てレースがあるのは自分だけだった事が分かるのです。

シリーズにオフショア・レースがないのはとにかく気楽だが、体には非常に良くない。気楽すぎてついつい酒を飲みすぎ、皆プツン男になってしまうのです。同じ民宿に泊った艇の方々、押さえ込み裸にしたり、フロから引っぱり出したり、パンツをはかせたりして、ゴメンナサイ。「レースは金がかかる」と言うが「ミドルボートは飲み代がかかる」とか「ミドルボートはハダカの付き合いができる」とかという合言葉ができてしまいそうである。

季節も良いし、日程もよかった。我ら遠来賞受賞艇には回航日程にも余裕あり、西伊豆の港をめぐり母港にもどる頃にはレースから帰ったのかクルージングから帰ったのか解らなくなる程でした。シーボニアプールサイドでの表彰式は全艇豪華な賞品がもらえるし、食事も飲み物も豊富だったし、同じサイズの艇ばかりだから話しも盛り上がりやすい。こんな楽しいシリーズ・レースなら来年も是非参加させていただきたい。それでは諸君、又来年「ミドルボートでハダカの付き合いを！」

カンペキ/カンゲキ/シリーズだ!

木更津 SARA 渡辺俊一

クラブレーサーの私達がミドルボート選手権CRクラスに参加して2年目、昨年は初めての遠征でもあり不安でしたが、運営が良かったので今回は安心して木更津港を後にする事ができました。

このレースは、 $\frac{1}{2}$ ~ $\frac{3}{4}$ トンだけの距離約8Mの戦いですから、常に集団の中に自艇があり、フレッシュウィンドを取り合ったり、マーク回航時などはミスと簡単においていかれ、確実に順位をさげしてしまうので非常にエキサイティングでいかに緊張感を持続させるかがポイントと考えます。

このシリーズ、第1レースでは風待ち3時間、第2レースでは、初めて落水者と救助場面をみたり、第3レースでは終盤になって一気に風が落ち、セールチェンジ数回と大忙しのレースになり、第4レースでは結構頑張ったフィニッシュしたと思えばハードワンミニッツルールにひっかかっていてDSQ、最終レースでは昨日の雪辱とばかり上一番を狙いすぎてあえなく追い出されてスタートのやり直し、そして今年もいただいた遠来賞と沢山のレース秘話を作ることが出来た大変に楽しいシリーズでした。

また、レース運営の手際のよさ、楽しいパーティ(遠来艇はご招待)、表彰式には豪華なパーティと沢山のイベントがあり、夜は三崎港でまぐろのカマや兜(今回は予算上パス)で酒を飲みながらの反省会が単なる飲み会へと(SARAのワンパターン)いう楽しみもありました。

私どもの様な他地域からレースに参加する時に常に気にするのは泊地の問題です。この点からも、このような素晴らしい企画から泊地の世話までしていただいたミドルボートオーナーズクラブ、事務局の方々ありがとうございました。来年もまた、参加したいと思います。と同時に多数の参加を期待しています。

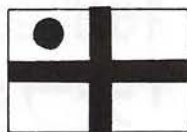
最後に、ペラがトラブった時、泊地まで曳航して頂いた「ダンスオブマジック」の皆様へ紙面をお借りしてお礼申し上げます。



当クラブ名誉会長平松栄一氏



東京ボート天国1991



今年で5回目を迎える『東京ボート天国1991』は昨年に引き続き、関東NORC東京フリートと東京都ヨット連盟の主催によって開催される運びとなりました。

NORCとJYAの合併問題が取り沙汰されてきた昨今ではありますが、東京フリートは東京都ヨット連盟のクルーザー部会と共に、両協会にも属していないクルーザー愛好者の方を含めた、オープンレースを初めての試みとして実施いたします。すっかり定着した年に一度だけ都心の高層ビル群をバックにしたセーリングとオープンレースを選手としてお手伝い頂ける方は事務局までお知らせください。

レースに先立ち昨年大好評だった体験乗船に、地元の方を主体としてご招待しヨットに対するご理解を深め、併せて海事思想の普及につとめると共に、地元中央区にヨットハーバー開設をアピールする為にも中央区在住・在勤の皆様にご協力をお願いいたします。

今回のボート天国参加艇の為に、東京海上保安部が前日からの泊地として、都心の油壺とも言える浜離宮に15艇分確保して頂けましたので、近隣からのご参加をお待

ちしています。詳細は下記の通りです。

[記]

開催日:1991年9月8日(日)

会場:東京港晴海沖

主催:NORC東京フリート・東京都ヨット連盟

後援:中央区(予定)、東京会場保安部

協力:関東ミドルボートオーナーズクラブ

浦安ヨットクラブ・浦安オーシャンクラブ

浦安セーリングクラブ

内容:1) 体験乗船(中央区民を主体とするが、他地域在住者も可。)

2) オープンヨットレース

3) ヨットパレード(予定)

出艇料:3,000円

艇長会議9月3日(水)19:00(場所:J&B)

締切:1991年8月15日

申込先NORC事務局 03(3504)1911

*お問い合わせは上記事務局まで

国際VHF海岸局新設のお知らせ

本年4月より大阪湾淡輪マリーナに国際VHFの海岸局がNORCによって設置されました。

74chを使用しておりますので、現行の名艇は71chのみですから74chの増設変更の手続きをすることにより、74chも使用出来るようになります。

この変更は手続きのみで検査は不要です。

簡単には近くの工事店に変更の手続きをお願いするのが便利です。

今後大阪地区のレースには74chを使用し、関東、博多地区でのレースには71chが使用されることになりますので、これら各地に回航する場合や各地のレースに参加される艇は両方のchを持つ事をお進めします。これから不要の艇につきましては特に変更の手続きは必要ありません。

NORCに於ける国際VHF運用chについて

艇 ↔ 艇 71ch又は74ch、その他のch

三崎局 ↔ 艇 71ch

博多局 ↔ 艇 71ch

淡輪局 ↔ 艇 74ch

OFFSHORE NEWS SONY(GPS) IPS-360(PYXIS) 会員限定特別販売

オフショア誌では会員の方々にSONYより販売されましたGPS(定価158,000円)を100台に限り会員の方々だけに特別価格にて販売いたします。販売価格等につきましてはNORC本部事務局 小山迄お問い合わせ下さい。なお7月12日に行われる鳥羽レース説明会会場で展示即売会をする予定です。

IPS-360の主な仕様

受信周波数 1575.42MHz、C/Aコード

感度 1-130dbm

受信方式 4チャンネル(パラレル)

測位更新時間 3秒毎

電源 単3アルカリ電池×4本(DC6V)

外部電源(12/24V)

外形寸法 本体:100×175×39mm

重量 約590g(乾電池含む)

特別座談会

「オフショアレースに将来はあるのか」

日時：1991年5月14日(日) 18:30 ~ 22:30

場所：NORC会議室

出席者	清水 栄太郎 (専務理事)
(敬称略)	宮坂 敬三 (帆走委員長)
	二村 昭治 (NACHIオーナー)
	砂田 信一 (光オーナー)
	近藤 禎之 (八丈オーナー)
	服部 一良 (光ナビゲーター)
	渡辺 康夫 (衣笠スキッパー)
	近藤 文雄 (NACHIスキッパー)
	朝河 清 (offshore編集長)
	関 恭一郎 (offshore編集員)



今年のグアムレースで豪快に走る「摩利支天」

数年前迄はNORC本部レースの主役でもあった沖縄ー東京レースは昨年NACHIが沖縄まで回航しながら参加艇1艇のみのため、成立しなかった。今年もNACHIは小笠原レースにエントリーしながら、他にエントリーが無い場合、またしてもレースは行なわれなかった。

来年は沖縄復帰20周年に当たり、何とかこの憂うべく事態を解消して、沖縄ー東京レースを成功させる為、offshore誌では今後1年間キャンペーンをはる事になりました。ついてはあれだけ盛んだった沖縄レース、小笠原レースになぜ参加艇がいなくなってしまったのか、幾多の出場経験を持つ各位に集まっていただき、今後の活性化に向け、座談会を催す事になりました。

朝河：今日は皆様多忙中のところ、御集まりいただきありがとうございます。このキャンペーンをはるに当たり、過去にロングレース出られたオーナー100人にアンケートを御願したところ、来年の沖縄ー東京レースには4人の方が出場したい。又15人の方が考慮中であるとの事でした。今日は、昨年、今年の不成立をふまえ、来年の沖縄レースに向けてオフショアレースの醍醐味を語っていただきたいと思います。司会は帆走委員会でもあり、長年FUIIIのスキッパーとして沖縄、小笠原レースを経験してこられた宮坂氏にお願いしたいと思います。

宮坂：この企画は仲々良いものだと思う。現在本部レースはロングディスタンス、湾岸レース、シリーズレース等があり、それなりの存在価値のあるものばかりです。

昨年の沖縄レースから話を始めますと、最終的にはNACHIを始め4~5艇の参加表明があったが、少ないからとか、各艇のそれぞれの理由から参加を取りやめた。

並木レース委員長と共に沖縄まで行き、相談の結果1艇ではレースは成立しないという事で二村オーナーは涙を飲んでもらった今年の小笠原レースも当初IOR5艇、IMS2艇計7艇の参加表明があった。しかし正式エントリーがあったのはNACHIだけであった。これには泊地等の問題もあったかと思います。

1972年に1回が行われてから来年は10回目の沖縄レースになり、復帰20周年にも当たっている。先日所用で沖縄に行った際に城間支部長ほか7名の方と会い、又沖縄観光開発公社の方にも協力要請も行ってきました。

現在レースを作る方と参加する方が離れていると感じており、これを何とかしたいと考えている。

清水専務理事と司会の宮坂帆走委員長



砂田：沖縄レースに参加する目的で、来年3月に艇を持って行っても大丈夫か。

宮坂：昨年現地で反省会を開いた際に1つの案として東京ー沖縄レースはどうかという話が出た。その場合1/2スタートとなる。又座野湾マリーナはすでに受入体整完璧で全てポンツーン付けが可能となった。沖縄からは4艇参加したいと言っていた。

二村：昨年の沖縄、今年の小笠原で何か障壁になったのか解明しないと来年の沖縄レースも到底計画は立てられない。

沖縄のヨット仲間聞いたところ無線もその原因の1つだと感じた。長距離レースは艇そのものから始まり、色々な準備に1年かかる。直前になってレースは行われないのではオーナーとして、一生懸命やってきたクルーに何も言い訳が出来ない。

NORC本部としてこれから沖縄レースを続ける気があるのか聞きたい。これではクルーもやる気を無くしてしまう。

又新聞、雑誌関係でもっと取り上げてもらえる様本部は手を打っているのか聞きたい。

砂田：グアムレースに出場した後、小笠原へ持って行っていたが、レース開始まで二見港に停泊しておけるなら私はレースに出た。織姫も同じはずです。現地で1人最後まで残るなら停めてもよいが、そうでないなら許可出来ないと言われた。当艇はケガ人が出たのでしばらく停泊させて欲しいと要請した。やっとの事で20日間の期限付、了解を得られたが都民として税金を払っている者にとって、はなはだ納得出来ない事で、帰って来て仲間に実情を報告しないわけにはいかなかった。

二村：NORC本部は小笠原に対しどんな手を打ったのか

宮坂：確かに島民感情は一部に排他的なところがある。特に今年は港湾関係者との意識のズレが生じてしまった。最低でも5艇の参加が見込めたので最後

近藤氏(左)と二村氏(右)



砂田氏(左)と服部氏(右)

まで成立すると思っていた。

しかし結果的に砂田さんの指摘する様な事実もあって不成立となり二村オーナーにはその旨通知せざるを得なくなった。

ヨットレースの原点はクラブとクラブあるいはあるクラブによる運営が基本なので、ヨットクラブが無いならともかく、役所を通じて行政とだけコンタクトを取るという方法をあえてとらなかった。

二村：根本的に解決しないと93年の小笠原レースはとても開催出来ない様に思える。

宮坂：小笠原に関しては諸島の振興という方針も鈴木知事は持っているはず。沖縄と小笠原では自ずと違う状況がある。沖縄では基本的にはウェルカムである。

二村：無線の問題はハードルになっていないのか

朝河：グアムレースは国際VHFでよかった。このレースはNORCのメインレースの扱いを受けていないためこれで許されているのだろう。日本海レースの時はキー局があって、そこでVHFで受けて交信していた

宮坂：NORCは郵政から電波を割り当ててもらっているので、アマチュア無線をロールコールに使用する事はできない。

とりあえず沖縄レースに関しては10月に仮エントリーを考えているせめて半年前に参加艇の動向を知りたいと思うのだけれどどうだろう。

服部：今まで聞いていて二村氏の声がNORCの上層部に届かなかつたら協会の将来は無いとさえ感じる。

前2回の不成立の原因を解明出来なかったら、仮エントリーをしたところで同じ結果になるのではないか。

あの第1回の島民全員が見送りに来た状況が、なぜ今年の様な状況にまで変化してしまったのか十分考える必要がある

※以下次号に続く

OFFSHORE BRIEFS

Abstracts of selected articles from the last-month issue translated for international readers.

Volume 192 (May, 1991)

Japan Middle Boat Championship '91

(pages 4 to 7)

The total of some 1800 crew members on 58 boats partook in 5 inshore races during the "Golden Week" holidays in Sagami Bay. Both amateur sailors and those work for sailmakers or other boat industries competed under variety of wind conditions. The race conference was established by 18 members 3 years ago.

Winners: IOR class *Sylphides*, CR class *Captain Caribe*.

Best amateur award: IOR class *Half Time*, CR class *Merluza*.

One-ton cup: A race operated by boat owners

(pages 8 to 11)

One-ton class IOR boat owners gathered to arrange and carry on their own races. All 6 boats are Japan's leading racers. Owners and crews of Are Can Bay, who did not compete, acted as race committee or skippered gallery boats. The race was heated in the light air. The owners are in high spirits to revitalize the IOR class.

Overall results: 1. *Blue Note* (7) 2. *Matenrow* (8) 3. *Boy* (9) 4. *Seikaiha* (11) 5. *Propaganda* (17) 6. *Amatora* (21)

Yamaha Osaka Cup: Melbourne—Osaka Double-Handed Race

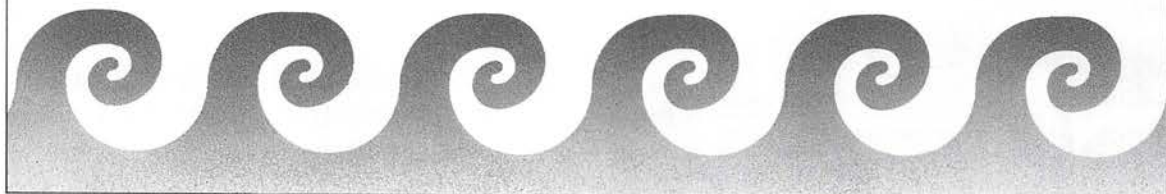
(page 12)

The boats started off the Port Phillip Bay on March 24 are crossing the goal. *Nakiri-Daio* caught *Lucky and Luppy* as they crossed the equator and finished first April 21, 19:12'10" JST by a wide margin. The boat won the successive championship.

Memories of Yukoh Tada

(pages 20 and 21)

Kentaro Shirasaki portrays late Yukoh Tada, Japan's distinguished sailor: Although Yukoh left brilliant wake in the ocean races, he did not seem serious in winning. Knowing that any rating system, especially in ocean races, cannot be perfectly even, he believed his glorious victory in class II of the 2nd BOC as "a fluke". The life of the Tokyo taxi driver was so colorful. He loved to play jazz and Japanese songs with a saxophone and to paint abstract art. Moreover, he played electronic piano and opened his cockpit gallery when visited foreign harbors. His deep understanding on the art, literature and music was the part of his life together with sailing. He might have taken Ryokan, 18th century Zen priest from the same province for, his model.



『プレ・ニッポンカップ イン 浜名湖』参加者募集

11月2日(土)、3日(日)葉山マリーナ沖にて開催される『ニッポンカップ1991』国内予選大会への出場権を賭けた大会です。出場権を有した上位6チームは国内予選大会にて、本戦の日本代表1チームの座を争います。そこで選抜された日本代表チームは、11月7日(木)～11月10日(日)葉山マリーナ沖にて開催される『ニッポンカップ1991』本戦に海外招待6チーム、ホストクラブ代表1チームと共に、出場する権利を得ます。

開催場所：静岡県湖西市 ヤマハマリーナ浜名湖

開催期間：1991年9月21日(土)～22日(日)

競技艇：YAMAHA-23II 合計10艇

競技方法：

1日目 抽選により予め組み合わせられたブロック別フリーレースを行い各ブロックの上位3チーム、計12チームを選抜する。

2日目 12チームによるトーナメント方式マッチレース(その組合せは抽選による)を実施し、6チームを選抜する。

※国内予選代表選抜大会のベスト6チームが、葉山での国内予選大会出場権を有する。

競技コース：約3/4海里離れた風上マーク/風下マークのコースを2往復して勝敗を決める。

参加資格：ニッポンカップ1991国内予選代表選抜大会実行委員会が参加申し込みを受理したチーム。

申込方法：FAXにて先着40チームまで受付。

及び条件 次の事項を記載してFAXにて送ること。

※チーム名/活動水域/代表者氏名/住所/TEL&FAX(自宅及び勤務先)

(申込みしたチームには、電話で事務局より代表者に確認をいれる。申込日の翌々日に参加の可否をFAXにて連絡する。受理したチームには、4日以内に正式エントリーフォームを実行委員会より送付する。各チームより返送されたエントリーフォーム記載内容が適正と判断されたチームが、正式な参加資格を得る。)

申込期間：1991年8月12日(月)～8月24日(土)迄

(注：8月12日以前の申込は、受理しない。)

申込先：〒104 東京都中央区築地1-4-8 ホワイトビル501 三洋証券・ニッポンカップ国際ヨットマッチレース事務局

(FAX) 03-5565-4740

チーム構成：1チーム 4名(スキッパー1名とクルー3名とする。但しエントリーは6名迄可)

参加料：1チーム¥40,000-

問合せ：詳細については参加申し込み先へ郵送又はFAXにてお問い合わせ下さい。

小型船安全協会への協力について

NORC専務理事 清水 栄太郎

海上保安庁警備救難部長から、別紙保保安第46号(3.5.10付)のとおり依頼がありましたので、各支部各会員におかれては、小型船安全協会設立の趣旨及び業務内容を理解され、関係する各小型船安全協会の活動に対して一層の協力をはかられるようお願いいたします。

保保安第46号

平成3年5月10日

(社)日本外洋帆走協会

会長 石原慎太郎殿

海上保安庁警備救難部長 茅根滋男

小型船安全協会の育成指導について(依頼)

海洋レジャーの進展下、モーターボート、ヨット、その他のプレジャーボート等の航行の安全を確保するためには、運航者の安全意識の高揚・運航マナーの向上と自主的な安全活動の推進を図ることが必要不可欠であります。

海上保安庁におきましては、このような認識の下、プレジャーボート等のユーザー、ディーラー及びメーカー並びにマリーナ関係者の方々のご協力を得まして、昭和49年5月に民間有志の方を対象とする海上安全指導員制度を発足させて以来、小型船舶の運航者の自主的な安全活動の充実とその活動の母体となる小型船安全協会の設立促進に努めてまいりました。

これらの小型船安全協会は、プレジャーボート等小型船舶の海難の未然防止、運航マナーの向上等により、安全で秩序ある海洋性レクリエーションの普及、発展を図るため、海上安全指導員を中核とした海上安全パトロール、安全運航に必要なパンフレットの作成・配付、安全講習会の開催をはじめ、各種の安全活動を実施しております。

この度、これらの小型船安全協会におけるより充実した安全活動の展開を期し、(社)中部小型船安全協会、(社)関西小型船安全協会、(社)関東小型船安全協会、(社)瀬戸内海小型船安全協会に引き続きまして、第七管区海上保安本部管内の海域を活動区域とする社団法人として、九州北部小型船安全協会が平成3年3月30日に発足致しました。

つきましては、今後ともこれから5団体をはじめ各地区の小型船安全協会に対し、一層のご支援、ご指導をいただきますようお願い申し上げます。

NORC保険デスクより

中途加入手続について

ヨットシーズンとなり中途加入のお問合せが多くなっています。

パンフレットでご案内している内容は1年契約を主体としていますので、保険料表も年間保険料となっています。

当デスクではご依頼をいただければ見積書を作成し、ご検討いただく資料としてお届けいたしておりますのでお気軽にご請求ください。

なお急ぎで概算保険料でも確認したい場合には、次の要領でちょっとした計算にチャレンジしてください。

計算の基本は、申込予定日から保険終期(92年3月1日)までの未経過月数に対して月割保険料を算出することになります。

例えば、91年7月中の中途加入の場合は、未経過月数=8ヶ月となり8ヶ月分の保険料をお支払いいただくことによって中途加入が可能となります。

具体的な計算方法をご紹介しますので、年間保険料表と照会しながら試算してみてください。

〈条件A〉

期間: '91.7.10 ~ '92.3.1(8ヶ月間)

プラン: レーサー・風水害全担保

艇明細: 全長9m

保険金額: 船体保険金額 800万円

マスト保険金額 200万円

賠償保険金額 1億円

捜救費用保険金額400万円

搭傷保険 1事故10名

医療保障有 1名1000万円

医療保障無 1名4000万円

搭傷合計 1名5000万円

船体保険料 24,300円/100万円×

$8 \times \frac{8}{12} = 129,600$ 円①

マスト保険料 27,000円/100万円

$\times 2 \times \frac{8}{12} = 36,000$ 円②

賠償保険金

$9,900 \times \frac{8}{12} = 6,600$ 円③

捜救費用保険料

$7,220 \times \frac{8}{12} = 4,810$ 円④

搭傷医療保障有保険料

$17,400 \times \frac{8}{12} = 11,600$ 円⑤

搭傷医療保障無保険料

$55,600 \times \frac{8}{12} = 37,070$ 円⑥

中途加入合計保険料

$= ① + ② + ③ + ④ + ⑤ + ⑥$

$= 225,680$ 円

また上記条件Aのうち、自艇の船体保険(船体・マスト)を除いた場合の算出方法は次のとおりです。

船体保険無賠償保険料

$11,000 \times \frac{8}{12} = 7,330$ 円③'

船体保険無中途加入合計保険料

$= ③' + ④ + ⑤ + ⑥ = 60,810$ 円

以上の計算方法で、ご希望条件について計算することができますのでお試しください。

なお各保険料は10円単位に四捨五入して算出しますのでご注意ください。

ご不明な点はお問合せ下さい。

団体窓口 NORC保険デスク

東京都千代田区神田錦町1-9 天理ビル
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
船石川保険 事務所 昇	107 東京都港区 赤坂 3-1-2 A1U赤坂ビル	T: 03-3586-6297 F: 03-3584-6203
御オフィス ・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 隆樹	198 青梅市新町 848 新町台マンション107	T: 0428-31-5894
船 ビー・アイユー 秋岡 康夫	107 東京都港区 赤坂 3-1-2 A1U赤坂ビル	T: 03-3586-4411 F: 03-3583-2696
御T・A 代理店 酒井 直樹	107 東京都港区 赤坂 3-1-2 A1U赤坂ビル	T: 03-3583-0783 F: 03-3584-6296
御タケウチ ・エンジェ 竹内 誠	230 横浜市中区 下木1-8-14 同安ビル 202	T: 045-584-6650 F: 045-584-6656
協同損害 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 嘉英	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
御サト 佐藤 克則	733 広島市西区 天満町3-19	T: 082-293-0850 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
御ファミリー 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
御片 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
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

通信関係頒布物品価格改訂について

NORC通信委員会

NORC通信委員会では下記物品の頒布を行ってまいりましたが、諸般の事情により価格の改訂をさせていただきます。
尚、お申込、お問い合わせは本部事務局までお願い致します。

通 信 頒 布 物 品 名	価 格
VHF-FM船舶無線装置MR2001(固定型)	80,000
VHF帯用アンテナ	12,000
VHF-FM船舶無線装置MR1001(携帯型)	78,000
イーバブ(RLB-20型)	75,000

付属消耗品

MR1001用バッテリー	5,000
イーバブ(RLB-20型)バッテリー	12,000

イーバブをお持ちの艇のオーナーの方へ!

イーバブ(RLB-12/RLB-20)のバッテリーの有効期限は大丈夫でしょうか?調べていただき、切れていたら新しい物と取り替えが必要です。
※無線装置取り付けについてのお問い合わせも本部事務局までどうぞ。

1991年6月1日改訂

デニス・コナーの挑戦の哲学

勝者の条件

ヘスターズ&ストライプス◇艇長
デニス・コナー 著

田辺英蔵
金子宣子 訳

★四六判上製／1600円(税別)



世界最大のヨットレース、アメリカス・カップの覇者が明かす目標実現のテクニック。一度はこのレースに敗れた男だから言える目標突破の実践的教科書である。目標に向かう強い信念を育てるにはどうしたらよいか、日常の過ごし方をどうしたらよいか。明日からの生き方が変わります。

こんな方々にお薦めします。

- 何か目的を持ちながら、その実現に苦勞している人
- 何を目標にしたらよいか、よく分からない人
- 何も目標がない人
- 自分に自信が持てない人

BMW TOKYO CUP 関東外洋ヨット選手権シリーズ 1991 総合成績

IOR CLASS

YACHT	SAIL NO.	TYPE	OWNER	RATING	TA	1レース	2レース	3レース	4レース	5レース	総合得点	総合順位
CALIFORNIA DREAMER	US97804	N/M 50	羽柴 宏昭	40.08	90.78	16,000	25,500	16,000	18,000	16,000	91,500	5
KAITARO V	3290	FAR 44	千葉 育夫	35.07	116.51	19,250	22,500	18,000	3,000	30,000	92,750	4
NINJA	3880	DAV 45	西田隆太郎	34.09	118.69	11,000	21,000	8,000	14,000	14,000	68,000	9
STAR & STAR	4282	DAV 44	吉村 茂	34.03	122.56	1,000	19,500	7,000	3,000	20,000	50,500	13
SLEEPER	355	N/M 42	武部 喜一	32.78	130.20	1,000	18,000	9,000	13,000	22,000	63,000	10
MATENROW	3705	YOK 40	杉山 直行	31.05	141.53	1,000	28,875	14,000	17,000	26,000	86,875	6
FICKLE	3800	TAKAI 40	竹川 節男	30.94	142.28	1,000	13,500	0,000	16,000	24,000	54,500	11
BOY	3606	FAR 40	山田 隆	30.73	143.73	17,000	27,000	19,250	3,000	28,000	94,250	3
BLUE NOTE	4305	FAR 40	五十井 進	30.67	144.14	1,000	12,000	1,000	1,000	2,000	17,000	19
PROPAGANDA	4272	FAR 40	石渡 一夫	30.63	144.42	14,000	24,000	10,000	15,000	32,000	95,000	2
SOUJI V	3295	Y38R	佐藤 三三	28.29	161.71	6,000	1,500	5,000	7,000	8,000	27,500	18
HALF TIME	3001	YOK 35	朝河 清	25.93	181.46	8,000	3,000	11,000	8,000	12,000	42,000	15
SERENDIPITY V	1978	YOK R33	中野 昭	24.97	190.28	7,000	4,500	12,000	9,000	10,000	42,500	14
SUMMER KNOWS	3530	TAKAI 34	高村 宏	24.74	192.47	12,000	6,000	15,000	11,000	34,000	78,000	8
UMIBOUZU	4128	FAR 3/4	岡本 通	24.57	194.11	15,000	9,000	1,000	10,000	2,000	37,000	17
CHAR CHAN	4147	TAKAI 3/4	木原 和喜	24.55	194.31	13,000	15,000	17,000	3,000	6,000	54,000	12
SYLPHIDES	3002	FAR 3/4	蒲谷 和行	24.55	194.31	18,000	7,500	13,000	19,250	38,500	96,250	1
RIPPLE III	3306	YOK 30SR	裕 俊弘	23.47	205.14	10,000	16,500	6,000	12,000	36,000	80,500	7
SAIKEN II	4379	YOK 31	高橋 伸博	23.28	207.13	9,000	10,500	1,000	1,000	18,000	39,500	16

IMS CLASS

YACHT	SAIL NO.	TYPE	OWNER	G.P.H	1レース	2レース	3レース	4レース	5レース	総合得点	総合順位
CONTESSA X	4422	FRE 48	石原慎太郎	557.5	1,000	0,000	1,000	3,250	4,000	9,250	3
MIWA	3810	TAYLOR 40	久保田 浩	614.2	2,000	4,875	2,000	2,000	2,000	12,875	2
KRYPTON	4401	DEH36DB	初鹿野幸生	659.8	3,250	3,000	3.4	1,000	6,500	17,000	1

BMW TOKYO CUP 関東外洋ヨット選手権シリーズ1991 フリート対抗レースチーム成績表

フリート	チーム名	艇名	SAIL NO.	RATING	オーナー	1レース	2レース	3レース	4レース	5レース	総合得点	チーム得点
油壺	油壺A	CHAR CHAN	4147	24.55	木原 和喜	13.00	15.00	17.00	3.00	6.00	54.00	④
		RIPPLE III	*3306	23.47	碓 俊弘	10.00	16.50	6.00	12.00	36.00	80.50	
		SAIKEN	4369	23.28	高橋 伸博	9.00	10.50	1.00	1.00	18.00	39.50	
油壺	油壺B	FICKLE	*3800	30.94	竹川 節男	32.00	42.00	24.00	16.00	60.00	174.00	③
		SLEEPER	355	32.78	武部 喜一	1.00	18.00	9.00	13.00	22.00	63.00	
		SUMMER KNOWS	3530	24.74	高村 宏	12.00	6.00	15.00	11.00	34.00	78.00	
熱海 伊東	B.S.P	STAR & STAR	4282	34.03	吉村 茂	14.00	37.50	24.00	40.00	80.00	195.50	②
		BLUE NOTE	4305	30.67	小貫 収一	1.00	12.00	7.00	3.00	20.00	50.50	
		PROPAGANDA MATENROW(子)	*4272	30.63	石渡 一夫 杉山 直行	14.00	24.00	10.00	15.00	32.00	95.00	
シーボニア	シーボニア	HALF TIME	*3001	25.93	朝河 清	16.00	55.50	31.00	35.00	78.00	215.50	①
		BOY	3606	30.73	山田 隆	8.00	3.00	11.00	8.00	12.00	42.00	
		SYLPHIDES	3002	24.55	蒲谷 和行	17.00	27.00	19.25	3.20	28.00	94.25	
逗子	逗子 フリート	NINJA	*3880	34.69	西田隆太郎	18.00	7.50	13.00	19.25	38.50	96.25	⑤
		SERENDIPITY	1978	24.97	中野 昭	43.00	37.50	43.25	30.25	78.50	232.50	
		UMIBOUZU	4128	24.57	岡本 通	11.00	21.00	8.00	14.00	14.00	68.00	
						7.00	4.50	12.00	9.00	10.00	42.50	
						15.00	9.00	1.00	10.00	2.00	37.00	
						33.00	34.50	21.00	33.00	26.00	147.50	

NORC 第41回大島レース成績表

IOR/JORクラス

CI順位	SAIL#	艇名	初島回航	大島回航	到着時刻	I.C.I.	修正時間(秒)	総合順位
I	3	US97804 CALIFORNIA DREAMER	14:20	18:20	23:06' 34	0.8931	38398	13
	5	2112 FUJI III	14:40	19:40	24:38' 54	0.8656	42011	21
	1	3290 KAITARO V	14:13	18:32	23:19' 16	0.8522	37289	5
	4	3880 NINJA	14:17	19:13	23:58' 28	0.8490	39146	14
	2	4282 STAR & STAR	14:17	19:10	23:45' 25	0.8434	38227	11
II	6	355 SLEEPER	14:13	19:00	23:47' 42	0.8325	37847	10
	2	3606 BOY	14:23	19:03	23:54' 00	0.8143	37328	6
	5	3660 SEIKAIHA	14:25	19:05	24:02' 22	0.8163	37829	9
	3	3705 MATENROW	14:27	19:10	23:58' 30	0.8172	37681	7
	4	3800 FICKLE	14:35	19:05	23:59' 38	0.8162	37690	8
	1	4272 PROPAGANDA	14:30	18:56	23:51' 24	0.8134	37159	4
III	6	389 NADJA IV	14:40	19:30	1:04' 20	0.7985	39973	18
	5	3295 SOUMI	14:46	19:53	1:12' 41	0.7919	40039	19
IV	6	1978 SERENDIPITY V	14:42	19:28	24:47' 46	0.7597	39618	16
	5	3001 HALF TIME	14:47	19:54	1:12' 45	0.7692	39356	15
	1	3002 SYLPHIDIS	14:30	19:15	24:24' 42	0.7555	36477	1
	2	3306 RIPPLE III	14:37	19:35	24:37' 37	0.7445	36523	2
	3	3530 SUMMER KNOWS	14:43	18:47	24:30' 28	0.7574	36831	3
	7	3839 KAIENTAI	15:05	20:30	2:17' 59	0.7558	41629	20
		4147 CHAR CHAN	14:45	19:25		0.7555		RET
	4	4379 SAIKEN II	14:45	20:05	1:21' 13	0.7425	38367	12
V	1	2677 GREAT PEOPLE	14:50	20:00	2:03' 31	0.7362	39910	17
	2	3501 SONN BLUME	15:00	20:38	2:59' 50	0.7346	42306	22

クルーザー・レーティングクラス (距離: 85哩 タイムテーブル: II)

C R	1044	TELEMATIQUE	14:55	19:55	1:59' 47	8.20	5112	3
	1115	STAYER	14:35	20:00	2:02' 57	8.75	6492	5
	2371	DELPHINA III	14:57	20:27	2:21' 04	7.00	3159	2
	3466	AZZURRA	15:00	21:00	3:25' 22	7.30	7867	6
	3990	URSA MAJORS				8.35		RET
	4137	BJ-7	14:17	21:07	23:46' 34	9.85	519	1
	4352	BLACK SHEEP	14:20	19:13	24:02' 28	12.60	5723	4

IMSクラス (距離: 85哩)

I M S	312	HAYATORI	14:39	19:49	1:03' 50	642.1	-3949	5
	*1521	CYGNUS V	14:28	19:40	24:40' 00	619.4	-3277	6
	3810	MIWA	14:22	19:20	24:20' 42	614.2	-4165	4
	4401	KRYPTON	14:35	20:05	1:14' 54	659.8	-4789	2
	4422	CONTESSA X	14:02	18:16	22:57' 54	557.5	-4314	3
	4425	NO PROBLEM	14:30	19:20	24:20' 21	626.0	-5189	1

オープンクラス

O P	4260	FOLLOW ME	13:50	18:25	22:53' 31			
-----	------	-----------	-------	-------	-----------	--	--	--

*印リコール 5% ペナルティ

1991初島レース結果

IOR/JORクラス

クラス	セーラーNo.	艇名	着順	フィニッシュ時刻	所要時間	T C F	修正時間	クラス順位	総合順位
I	US97804	CALIFORNIA DREAMER	1	05:10' 38"	40958	0.8931	36580	1	3
	2112	FUJI III	—	DNF	—	0.8656	—	—	—
	3290	海太郎 V	3	05:50' 00"	43320	0.8522	36917	2	5
	3880	NINJA	4	06:07' 16"	44356	0.8490	37658	3	6
	4282	STAR & STAR	6	06:13' 06"	44706	0.8434	37705	4	7
II	355	SLEEPER	8	06:24' 43"	45403	0.8325	37798	4	8
	3705	MATENROW	2	05:24' 51"	41811	0.8172	34168	1	1
	3800	FICKLE	9	07:11' 50"	48230	0.8162	39365	5	11
	3606	BOY	5	06:08' 38"	44438	0.8143	36186	2	2
	4305	BLUE NOTE	10	07:24' 26"	48986	0.8138	39865	6	14
	4272	PROPAGANDA	7	06:23' 11"	45311	0.8134	36856	3	4
III	3295	SOUJI V	13	08:22' 26"	52466	0.7919	41548	1	25
IV	3001	HALF TIME	16	08:41' 22"	53602	0.7692	41231	9	24
	1978	SERENDIPITY V	20	08:46' 11"	53891	0.7597	40941	8	23
	3530	SUMMER KNOWS	17	08:43' 50"	53750	0.7574	40710	7	21
	4128	UMIBOUZU	15	08:29' 44"	52904	0.7557	39980	4	18
	4147	CHAR CHAN	12	08:14' 57"	52017	0.7555	39299	2	10
	3002	SYLRHIDES	11	08:01' 46"	51226	0.7555	$38701 \times 1.05 = 40636$	6	20
	3306	RIPPLE III	14	08:27' 02"	52742	0.7445	39266	1	9
	4379	再見 II	18	08:44' 55"	53815	0.7425	39958	3	17
	3888	PHOEBE	21	08:48' 47"	54047	0.7420	40103	5	19
V	3501	SONN BLUME	22	08:51' 05"	54185	0.7346	39804	2	13
	4218	NAPOLEON	19	08:45' 55"	53875	0.7371	39711	1	12
	3518	は組	24	08:51' 42"	54222	0.7366	39940	4	16
	3494	ARC-EN-CIEL II	23	08:51' 32"	54212	0.7355	39873	3	15
	3485	ISIS	25	09:19' 08"	55868	0.7328	40940	5	22

IMSクラス

4422	CONTESSA X	1	05:09' 20"	40880	26760	14120	失格
3810	MIWA	2	07:40' 58"	49978	29482	20496	1
1521	CYGNUS V	3	08:19' 44"	52304	29731	22573	3
4401	KRYPTON	4	08:40' 34"	53554	31670	21884	2

CRクラス

3536	絵宙人	1	08:43' 10"	53710	28848	24862	4
3828	AGNES IV	—	DNC	—	29520	—	—
1044	TELEMATIQUE	4	09:16' 19"	55699	30384	25315	5
2690	くろしお III	3	08:59' 27"	54687	30912	23775	3
3466	AZURRA	6	09:55' 33"	58053	31440	26613	7
1733	U.F.O.	2	08:48' 17"	54017	31920	22097	1
4474	DALTON	5	09:20' 34"	55954	32448	23506	2
2234	桃梨	7	10:03' 51"	58551	32448	26103	6

OPENクラス

4260	FOLLOW ME		08:04' 37"	51397			
------	-----------	--	------------	-------	--	--	--

勝利の女神は “シルフィードⅢ”(IOR) “クリプトン”(IMS)に微笑んだ

BMW TOKYO CUP 関東外洋ヨット選手権シリーズ

冠スポンサーとしてBMW東京株式会社の後援を受け、「BMW CUP 関東外洋ヨット選手権」となっており今年で3年目の今回のレースは、従来の順位計算方式であった「T, C, F」方式から、レースコース距離による「Time On Distance」方式を採用（オリンピックコースレースのみ）したシリーズレースとなった。また運営組織もジャパンカップや、相模湾内のレースで活躍している「トライアングル」「丸十九」の両社に加え、「セーリングシステム社」の尾田氏の協力を得、円滑な運営を行うことができた。

第1レース（5/11）平均風速10Kt、風向180°、上マークまで1.5M、通常のオリンピックコースより1レグ多いコースで行った。スタート時、大型艇（クラスⅠ～Ⅱ）10艇のうち5艇がリコール。解消しないまま上マークへ向う。（「SERENDIPITY」はリコールを解消）。

第1上マークを「海太朗」、「CALIFORNIA DREAMER」が回航、以下最後艇まで10分以内の差で回って行く。その中で、IMSクラスの3艇が10分遅れのスタートなのに、IORのクラス同一とほぼ同じ順位で第1上マークを回航していく。

風速、風向が安定しているなか、各艇の間でデッドヒートを繰返しながら、トップの「CALIFORNIA DREAMER」が12:50:22にフィニッシュ。約1分30秒に2位の「海太朗」「BOY」、IMS艇の「CONTESSA」と続き、最後艇のフィニ

ッシュホーンが1:29:01に鳴りレースが終了した。

第2レース（5/18）。風速がいまひとつ物足りなく、また風向にいたっては、10度刻みで振れ回るが、マーク変更も考えて第1レースと同様のコースを選択し、距離も長めの1.8M、200°とした。

定時11:00 IOR艇スタート。「BLUE NOTE」は艇体破損のため、第3レース以降「DNC」。熱海伊東フリーチームは予備艇「MATENROW」を繰上げた。また、「再見」は、マストトラブルにて同じ「DNC」。「UMIBOUZU」はスタートにまにあわず「DNC」と16艇のスタートとなった。この時、「FICKLE」のクルーの数が他艇に比べて多そうだということで乗員登録書の数と照合。やはり登録人員数より多いということで、帰着後再度「FICKLE」のクルーより確認し「DSQ」とした。

レースはスタート時「CALIFORNIA DREAMER」がリコール。他オールフェアーで上マークへ向う。「CALIFORNIA DREAMER」はリコールを解消し他艇を追う。

IMSクラスは、10分遅れのスタート。3艇なので混乱はないようだ。

第1上マークは、スタート時のリコール解消の遅れを取戻し、「CALIFORNIA DREAMER」がトップ回航。つづいて「海太朗」、2ton勢を追抜き「BOY」が続く。また1ton

以下では、「CHAR CHAN」、「SERENDIPITY」が滑りの良さを示していた。

スタート後40分、風が左へ大きくシフト風向130°。その後また振れ戻るが14:15 第2上マークを変更。下マークにて上マーク170°、1.5Mと表示する。

変更後の第2上マークは「CALIFORNIA DREAMER」「海太朗」、「BOY」と続き、つぎにIMS艇の「CONTESSA」が回航。風向は徐々にスタート時にもどりつつある。

左右に風が振れ回るなか、トップに「CALIFORNIA DREAMER」が13:47:57にフィニッシュ。次いで「海太朗」、「BOY」、小型艇では「CHAR CHAN」が9位でフィニッシュ。修正で3位に入っている。

第4レース（5/19）。前日と同様、風向が定まらずAP旗を揚げスタートを延期。11:30、風向210風速4～5mでやや安定してきたので12:00をスタート時刻と予定、上マークを設置。このレースもマーク変更を予想し、1.8M、コース②を表示する。スタート予定時刻5分前、風速は増し8m、215°スタートラインは5°上有利で12:00 IOR艇スタート。またもや5艇のリコール艇を確認。なんと中間成績のトップ3艇「BOY」「海太朗」、「CHAR CHAN」が入っている。他「STAR & STAR」、「MATENROW」の名前もあがっている。「MATENROW」はリコールを解消し上マークへ向かうが、他のリコール艇は、そのまますすんでいく。これでシリーズレースの行方がわからなくなったが、実においしい。

上マーク付近では、風の振れが激しく左右の海面での差がでてきている。またレースフリートも大きく水があき、マーク変更のタイミングが難しいなか、13:30 第2下マークにおいて240°、1.5Mと第3上マークの変更を表示する。

14:19:40フィニッシュラインヘットップで入ったのは"CALFORNIA DREAMER" 今回のシリーズ中オリンピックレース全てファーストフィニッシュである。つづいて"NINJA"、"MATENROW"とつづき、小型艇では、"SYLPHIDES"が4位でフィニッシュ。修正で1位に入った。

第5レース(大島レース)の結果、修正で1位となった"SYLPHIDES"が艇別総合優勝を獲得し、また1年ぶりにシーボニアフリートチームを優勝へ導いた。

IMSクラスについては、参加艇

数3艇ではあったが、シリーズレース初のクラスでもあり非常に興味深く観戦することができた。このクラスを制したのは"KRYPTON"。2

位に"MIWA"、3位"CONTESSA"。今後このクラスの増加も期待したい。

レース委員 鈴木淳一



フリートを作って競い合うスタート直後(写真上)
五月の空に色とりどりのスピンの開く(写真下)



14年間のレース活動が報われた！ IOR総合優勝“シルフィードIII”

蒲谷和行

私達シルフィードチームはミドルボート選手権の余勢をかってのBMW、TOKYO、CUP 関東外洋ヨット選手権への参加でしたが、大型艇に互してのシリーズレースですので艇別成績は全く望外のものとしていました。しかしフリート対抗レースではシーボニアチームは88、89年と優勝し、連覇をめざした昨年は残念にも3位に終わり今年はその雪辱をはたすべく再度の優勝を目指してベストをつくり、平均得点以上を取る戦法でのごみしました。我が艇は第1レースは総合2位の行先の良いスタート（大型艇5ハイのりコールも幸いて？）で気合も入り、第2レースのショートオフショアに臨みましたが、他艇の不幸を笑った罰で今回は全艇の中でただ1パイのリコール艇となり、5%のペナルティーを課せられ、順位を落し、15位7.50ポイントの得点で前途の夢を砕かれ、後のない気持ちで迎えた第3レースを第1上までの風の振れか思惑を外れ、苦しいレース展開でしたが、以後は各レグごとに順位を上げ7位にてゴールし艇別総合成績は8位をキープする事が出来ました。この時点では我がシーボニアのチーム成績は1位でしたが、他のフリートとの点差も残るが4、5レースで逆転される怖れもあり、気の抜けない状況でした。しかし第4レースの難しい海象の中を良く走りこなし1トンを押さえてのゴールで1位となり、総合成績は6位にあがりました。全てが決まるであろう第5レースロングオフショアを迎え17.25ポイント差で第1位のカルフォルニアドリーム、ボーイ、プロバカンダ、海太郎、マテンローの壮々たる大型艇が上に居り、良い風の吹いてるこのロングで順位を上げる事は不可能との思いがありました。しかし種々の要素が関り合う島廻りですのでコースの選択、風の読

み、レースの展開により勝敗が決まるものとし、自分達のコースを自信を持って引き、風の読みも当り大島裏では1トン2トン勢とミーティングしてのレースに掛ける期待が大きく膨らみました。結果は予想もしなかった第1位、そして大逆転による初めてのシリーズレース総合優勝に14年間のレース活動が報われたのだと一同感激いたしました。しかしレースは勝つべくして勝つことの他に勝利の女神の手助けもあるのではというのが実感でした。これからもこの勝運を大事に持続しレースを楽しんでいきたいと思っております。最後にこの素晴らしい物を与えてくださった運営の皆様へ心より感謝いたします。

喜びの第1回IMSクラス優勝 “クリプトン”

初鹿野幸生

BMW TOKYO CUP 関東外洋ヨット選手権シリーズも今回で3回を数え、初めてIMSクラスがスタートすることが出来ました。その第1回IMSクラス優勝を勝つことが出来思いもよらぬクルー一同大変喜んでいます。レース活動においてシリーズ優勝は初めての出来事です。IOR艇から足を洗ってはや3年、3年のブランクを経て、昨年7

月クリプトンは進水しました。がレース活動を開始しようと思っていたのですが、運営側から待ったがかかったりと…… 今年は関東でIMSレースを成立させたかった。しかし参加艇は3艇のみとさびしい限りです。事務局で調べたところ、関東にはすでに40艇程証書を取得しているのですが……多勢とレースを楽しみたい、スタートが寂しく独り旅が始まる大、中、小……

第1レースは8ノット前後の風でスタート順調に周り終盤に16ノット前後に風速がありフィニッシュした。計算バンドドは10ノットと告示されハーバーに帰る間にタイムを計算すると、ミワと11秒差で勝っていたこの結果で、クルー全員が、俄然やる気を起こした。

第2レース初島は、18ノット前後の風でスタートしたが、どうしてもこのまま続くとは思えなかった。予想通り、初島手前でベタにつかまった。クリプトンの一番の弱点で、結果は予想通りだった。

第3レースは6ノット以下の風でスタート、第1レースと同様に終盤で20ノット前後となり、後続艇が有利になったと思う。結果はミワと68.7秒差で7位となった。

第4レースは14～16ノットの風でスタートしたが第1上マーク付

表彰式でのひとこま(写真/ヨットینگ)



で、すでに風は落ち始めていた。プラスソーセージコースの頃は、風も落ち潮は強く、チョッピーな波が加わり、さんざんな結果となり、大、中、小フィニッシュ通りとなった。この時点で、ミワとわずか0.375ポイント差で2位となった。

第5大島レースで勝敗が決定する。

葉山沖11:00 16~18ノットの風でスタート、初島付近で24.5ノットまであがった。我々は、ここで大きな賭のコースを選び、大島直ねらいのタックをした。風速は16~18ノットが続き風早沖にアプローチし、タック、タックで元町、千波崎沖へと進んだ。千波崎沖で他艇が、潮強と風なしで、止まっていたので、コース選び艇を進め、間伏沖ぐらいからスピンを展開し、長根岬沖でジャイブし、一路葉山17°のコースを維持し、01:15頃フィニッシュラインを切った。さっそくレース本部に問い合わせると、コンテッサ22:57頃ミワ23:20頃と聞き、やっぱりダメだったかと、三崎マリンへと急いだ。翌日午後後片付きに出かけ、ミワの方々も整備中だった。おめでとうございませうと挨拶すると、フィニッシュ何時でしたと、我々は24:20頃だと聞き、勝ったと思った。ミワとの差は64分以内であれば、クリプトンの勝である。55分の差しかない。その話をしている時に手助けて大変お世話になった浅野氏から、葉山に見に行ったら勝っていたよ。優賞おめでとうという電話だった。先行艇は千波崎沖でベタにつかまり、ミワも1時間程つかまったのだそうです。

我々は全レースに注意した点は、各艇(TAXD)とETの関係が、実際面にどう影響するのか実感もなく、現われるかだった。そのためとにかく前の艇に離されずにフィニッシュすることだった。

最後に今年3月から練習を始め、今回レース初体験の3人のクルーそして多のクルーたちも良く頑張った。そして支援していただいたBMW、

TOKYOの方々にも、深く感謝致します。又レースを運営された方々大変おつかれ様でした。

'91関東フリート対抗に優勝できて シーボニアフリート“ボーイ”

山田 隆

「関東フリート対抗」という名称が、まだ正式に存在しているのかどうかも疑問ですが、年々フリート対抗の意識が薄れていくように感じるのは、気のせいでしょうか。数年前までは15チームくらのエントリーがあったように記憶していました。我がシーボニアフリートにしても3チーム編制で大会に挑み、みごと優勝したこともありました。

しかし、今回は始まってみると5チームのエントリーしかなく、淋しく感じられたのは私達だけだったのでしょうか。

そのような状況も知らずに今回チームを組んだ、シーボニアでも互いに良く知り尽くしているハーフタイム、シルフィード、ボーイの3艇は、チーム優勝を第一目標に、意気込んで挑みました。昨年2チームを組んで必勝体制で挑んだシーボニアフリートでしたが、BOYの無念の最終レース不参加等もあり、優勝をお隣の油壺フリートに持っていかれた結果、「今年こそは……」の思いが、強くチーム全体に表われていたからです。

実際に大会が始まってみると、各フリートの総合力は甲乙の差なく、平均していたように思われます。但し、今大会の結果を大きく左右した

のは、「リコール」によるペナルティーでした。第一レース早々5艇のリコールが解消されずに終わってしまい、シーボニアフリートが一位に踊り出たものの、続く第二レース、初島レースでは、チームメイトのシルフィードがリコールで、手痛いペナルティー。第一週目を終えたところで、数ポイント差でトップをキープ、二週目の第三レースでは3艇とも元気良く、二位との差を広げたものの、第四レースでは私達BOYがリコールを解消できずに、再び二位との差が縮まり、結果は第五レースの大島レースまで持ち越すという、一喜一憂の展開となりました。

最終レースではシルフィードの優勝を含めたチーム3艇の頑張りがあった為、めでたくチーム優勝ができた当初の念願がかないました。

しかし、最初にもお話しした通りエントリーしたチームが少なかったことが残念で、来年はより多くのチームがエントリーし、大会が盛り上がることを期待します。

そして、シーボニアには今回の3艇以外にも、毎週末、熱心に練習をする、アフロディータ、サモア等々たくさんのレース仲間がいます。どの艇も今回の3艇と同じように強い仲間です。この仲間で、来年も強いチームをつくり、盛況な大会の中でディフェンディングチャンピオンとして優勝を狙いたいと思っています。さあ、皆様の挑戦を待ってます。

最後に大会関係者の方々のご苦勞に敬意を表し、終わりとさせていただきます。



終始白熱したレース展開となった

OFFSHORE WOMEN INTERVIEW

クルージングみたいで 本当に楽しいレースでした



浅生利里さん、重捷さん夫妻

—浅生利里さんに聞く—

利里さんプロフィール

『メルボルン—大阪ダブルハンドヨットレース』に新婚旅行を兼ね、ご主人（浅生重捷さん）と“ジャスト・ラッキー・レディ”に乗り、見事R—Bクラスで優勝。

『グアムレース』に参加の後、二人でオーストラリアまで回航し、メルボルンから大阪へのレースに出場。4か月に渡る長い旅となった。

——いつもはどこでヨットに乗っ

ているのですか？

「葉山のあぶずりで26フィートの“IDATEN”という船に乗っています。クルーは若い二人の女性とおじさんです。だから、私達女性にも操船などいろんなことをさせてもらえます。

なぜヨットを始めることになったかという、話は小学校の卒業旅行に遡ります。その旅行は東京、九州を船で往復する旅行で、以来海が

大好きになりました。大学一年のある日、突然ヨットに乗りたくなりました。何とか、つてはないものかと捜し、祖母のいとこである“IDATEN”のオーナーに頼んで乗せてもらうことができました。それから7年近く毎週日曜日はヨットに乗っています」

——『メルボルン大阪レース』に出るきっかけは何ですか？

「主人が出たいので、頼んで“ラッ

キー・レディ”を貸してもらいました。スポンサーは(株)ジャストという企業向け自動車のリース会社です。夢のあることにも出資できるくらい、会社が大きくなったという証として、スポンサーになってくれました」

——レースでの役割分担はどのようでしたか？

「操船は主人です。食事、時間管理など生活面は私が担当しました。夜はワッチをちゃんと決めました。一人で起きているのが淋しいと思ったのは、グアムを出て2日目くらいまで。それに私がワッチの時でも、海が荒れたら主人を起こす、とにかく何かあったら起こしていいということになっていたの、私は気が楽でした。

食事は、朝がおもちかダブルベイクドパン(きりを吹いて焼くとふんわりするパン。日持ちがします)。昼は、麺類。“ジャスト・ラッキー・レディ”は水が豊富だったので、贅沢に氷を乗せたそうめんなどを食べていました。夜はご飯とおかずとビールかワイン。まるでクルージングのようでした」

——レース中にトラブルはありましたか？

「致命的なトラブルはありませんでした。小さなトラブルは、メインハルが切れた、ジブハルが動かなくなった、バングの油圧が効かなくなった、無線が聞こえなくなったなどありました」

——レース中に一番辛かったことは何ですか？

「バス海峡が荒れなかったのは本当にラッキーで、楽しいクルージング気分だったので、特にありません。しかしソロモンからシドニーへの回航中、主人がケガをしました。メインシートトラベラーのブロックが飛んできて、手の甲にヒビが入ったのです。その他に風邪で高熱が出て、マラリアかと心配しました」

——レース中一番嬉しかったのは何ですか？

「フィニッシュラインへ二人の両親がそろって来てくれたことです。夜中なのに漁船を出してもらって。

主人に言わせると、嬉しかったことは、貿易風に乗って一日200マイルも走る日が何日も続いたことだと思います」

——フィニッシュまで35日でしたが、船に乗り放しというのはどんな感じですか？

「最初は船の上が狭く感じるだろうと心配でした。ドジャーをつけて行つたので一度もメインハッチを閉めることがなく、中に湿気がこもらず過ごしやすかったです。それにヨットは、狭いけれど無駄がなく、生活しやすい場所だと思います。

けんかもしなかったし。二人ともヨットができる人なら意見の食い違いでけんかになるかもしれませんが、私達の場合は全て主人に任せきりですから、けんかになりませんでした」

——またロングのレースにでてみたいですか？

「ロングのクルージングなら行ってみたいです。グアムからシドニーの

間のトラックやソロモンのようなところを、寄港しながら回りたいです」

——このレースで感じたことを教えてください

「英語ができると行つた先での世界の広がり方が違います。英語が得意になりたいと思いました。

落ち込んだとき気分転換できるものが、何かあればいいと思いました。私はダイビングと音楽です。回航の時は行く先々でダイビングをしていました。また音楽のほうはミュージカルの演出家である父が、私の好きなミュージカルの音楽をセレクトしてくれたテープがあって、有難いと思いました」

インタビュー雑感

27才の若さでご主人と地球を縦断した女性は、利里さんが初めてではないでしょうか。ご主人を心から頼っている様子が伝わってきました。最高の新婚旅行ですよ。まさに利里さんはラッキー・レディです。私も頼れるすてきなヨットマンに巡り合えるかな…。(五十嵐薫・本誌)



スタート直後、オーストラリアの海を走る“ジャスト・ラッキー・レディ”

ジャパングアム ヨットレース'92のお知らせ

5月22日(水曜) 18:30、NORC新事務局会議室において次の会議が開催されました。

トーヨコカップ JAPAN-GUAM ヨットレース '92レースのすすめ方について

I 前回と同じトーヨコグループの協力によるスポンサード。

II 実施期間 関係官庁の仕事納めの時期も考え

①1991年12月25日(水曜) 前夜祭及び出国手続

② 26日12:00スタート

③1992年1月5日表彰式及びパーティー

III コミュニケーションシステム(安全と報道価値を高めるため下記を採用する予定)

SSB短波無線機及びVHF無線機(アンテナはマストトップに取付け)の搭載を義務付ける(通信委員会に資格取得講習会開催と無線機購入時における便宜をはかってもらう)

IV レース実施組織案

①ノウハウの蓄積により年々小さくなるレース実施委員会を目指して組織編成を行う。

②NORC会員よりレース実施委員の公募を予定。

V レース委員長は昨年に引き続き尾島裕太郎が任命された。

VI以上を踏まえ、近々レース実施委員会の開催を行う。

以上が決定されました。今年もレース参加説明会等を行い、沢山の参加艇による楽しいレースを期待します。

前回での、グアム現地親善レース



ジャパuncup'91 実施計画について

91.6.10広報委員会

1) RACE & EVENT スケジュール(案)

月 日	RACE	EVENT
10月 5日(土)	インスペクション	
6日(日)	インスペクション	
7日(月)		
8日(火)		
9日(水)	インスペクション	艇長会議(油壺観潮荘)
10日(木)	第1R(トライアングル)	
11日(金)	第2R(ショートオフショア)	
12日(土)	"	ウエルカムパーティー(三崎マリン)
13日(日)	第3R(トライアングル)	
14日(月)	予備日	
15日(火)	予備日	
16日(水)	予備日	
17日(木)	第4R(ロングオフショア)	
18日(金)	"	
19日(土)	"	ジャパuncupパーティー(ABYC)
20日(日)	第5R(トライアングル)	
21日(月)		表彰式(新高輪プリンスホテル)

今年のジャパuncupは、IORクラスにてカテゴリ-Bを採用します。公式施設は、以下のような案に現在なっています。

- ・レース本部 ABYC
- ・成績ルーム ABYC 2階ロフト
- ・事務局 ABYC 会議室
- ・審問ルーム 油壺ヨッテル
- ・公式掲示板 ABYC 前庭に架設
- ・電話、FAX ABYC に3回線特設

以上6月10日現在

※参加艇は7月末日までに自艇のカラー写真(ポジ、ネガ共可)を事務局までお送り下さい。

今月の表紙: ヤマハ大阪カップ, メルボルン/大阪ダブルハンドヨットレース 1991で、フィニッシュ間近い, "地球倶楽部波切大王" (写真/山崎武敏)

OFFSHORE 第193号 平成3年6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

オー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)

覇者の条件。

FIRST CLASS SOLO

勝利の為に叡知を集結。コンペティションボートの雄…ファーストクラス・シリーズ。

ベネトゥ・ファーストクラスシリーズは、オフショアレースやファーストクルージングのために設計されたコンペティションタイプのクルーザーです。デザイナーは、ヨットデザインの第一人者、ジャン・マリー・

フィノ。「革新と創造性」をコンセプトにした設計思想が、すみずみまでゆきわたり、その性能は、数々のビッグレースでの優勝実績が物語っています。まさに、勝利のために生まれたクルーザーといえるでしょう。



SOLO 船室



FIRST CLASS EUROPE

大きめのセールエリア、全長に比較して長めの水線長など、ファーストクラスシリーズ独特のスペックは、ワンデザイン・U. L. D. B. の特長で、I. O. R. ボートに比べ明らかに優れたデータを持ち、コストパフォ

ーマンスにも優れています。艙装品、キャビンレイアウト、船内の積層なども、速い走りに徹して設計。優れた性能と高い安全性は、ヨーロッパ各国で、多くの支持と絶賛を得ています。

Specifications

FIRST CLASS	SOLO	EUROPE
Overall length	9.14m	11.38m
Hull length	9.14m	11.00m
LWL dynamic	8.40m	10.46m
Beam	3.25m	3.37m
Draft	1.80m	1.90m
Displacement	2.4T about	3.1T about
Ballast	0.9T about	0.95T about
Sail area		
Main	31.30m ²	37.30m ²
Genoa	30.50m ²	36.70m ²
Spi maxi	75m ² approx.	95m ²
Berths	4 pers.	8 pers.

世界で最も愛されているヨット。ベネトゥ

BENETEAU®

日本総輸入販売元 ファーストマリーン



神奈川県三浦郡葉山町一色370 TEL.0468(76)1771 FAX.0468(76)1044
大阪事務所/大阪市西区新町1-17-8/ハイネス新町公園503 TEL.06(532)9211

●カタログご希望の方は、左記宛お申し込み下さい。