

# Offshore

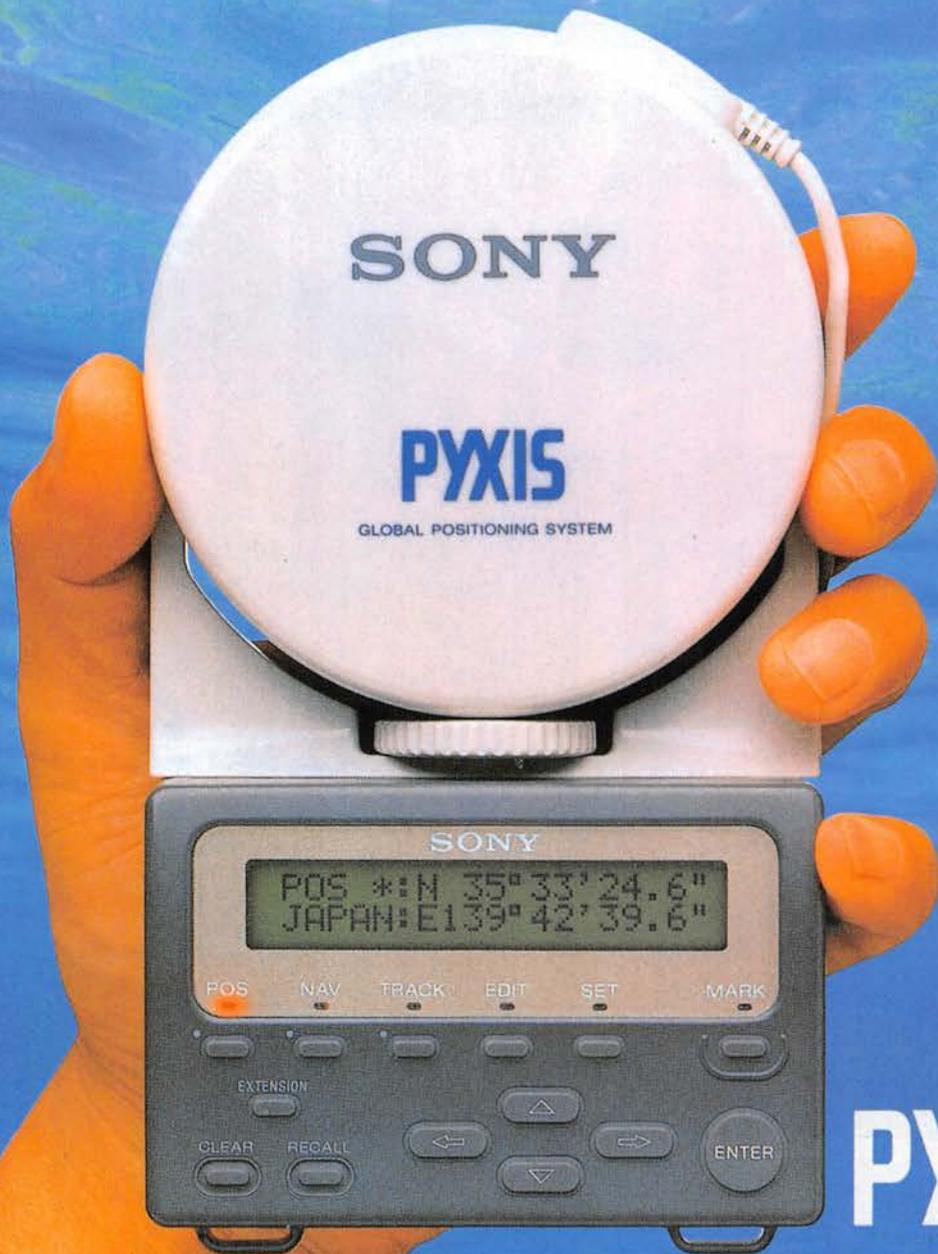
No.194 JULY 1991



# SONY

# GPS

GLOBAL POSITIONING SYSTEM



エシステック  
**PYXIS**  
GPS

**PYXIS・IPS-360 標準価格158,000円(税別)** 【主な仕様】●受信周波数:1575.42MHz、C/Aコード●感度:-130dBm●受信方式:4チャンネル(パラレル)●測位更新時間:3秒に1回●使用温度範囲:アンテナ部-20°C~+60°C 操作表示部-10°C~+50°C●電源:単3アルカリ乾電池×4本(DC6V)カーバッテリーコードDCC-360P(DC12/24V)●電池寿命:約120分(連続動作時)●大きさ:横幅100×奥行39×高さ175mm(本体寸法)/φ100×35mm(アンテナ部)/100×39×63mm(操作表示部)●重さ:約590g(乾電池含む)

お問い合わせは ソニー株式会社 モービルAV・マーケティング事業部  
〒108 東京都港区高輪3-26-33 秀和品川ビル7F  
TEL (03)3448-7576 FAX (03)3448-7877



# 第5回NTTエリカカップ



写真提供 ヨッティング



上マークを回る各艇

**東海支部広報 河内道夫**  
東海支部最大のヨット祭り、『第5回NTTエリカカップ・ヨットレースin蒲郡』は、6月2日(日)、平年より1週間早い梅雨入りの中、開催されました。

『エリカカップ・ヨットレース』は、1981年7月から4年間、家族で世界一周をしたヨット“エリカ号”が1986年4月に蒲郡に帰港したことを記念して翌年から始められたレースで、三河湾を中心にクルージング艇や非会員艇に広く参加を呼び掛け、ヨットのお祭りにしようとしたものです。

そういった目標通りに回を追うたびに参加艇も増え、今年は145艇の参加申し込みを受けました。

北東・4～6m/sの風に、あいにくの冷たい雨のせいか、24艇スタート海面に届かず、結果、昨年の119艇を8艇上回る127艇が、11:00スタートしました。

雨と視界の悪さから、大混乱のスタートかと思われましたが、大きなトラブルもありませんでした。

三河大島の東のレースコースは、三河大島から蒲郡ヨットハーバー東の上マークへ、さらにサイド・下・上と回り、フィニッシュは当地の名勝である『竹島』の南とした6Mとしましたが、安定した風の中、よく滑り思わずオーバーセールしてしまう艇も現れるほどでした。

全体に短いコースのため、ファーストホーム艇はわずかに47分でフィニッシュしてしまいました。

参加艇はレーサー、クルーザー、ファミリーの3クラスに分けましたが、ボートショーから来たばかりのFARR MRXやニュージーランドのULDB LIDGARD-38, SWING-34, YAMAHA31S等の最新鋭艇も参加し、上位をさらってしまいました。

しかし、そんなレース派ばかりではありません。冷たい雨の中を揃いのショートパンツとブレザーで寒さ



『ニッポンチャレンジ』ベースキャンプで行われたパーティ&amp;表彰式



クルーザークラス優勝の“オセアニッド” (右)

に震えていた艇は、みごとベストドレッサー賞を射止めました。「これからも連続ベストドレッサー賞を狙います」との受賞の弁に大きな拍手と笑いか贈られました。

また、雨が降ったせいか、雨の中にも拘らずというのか、スタートラインの南で2艇が仲良くアンカリングし、いっこうにスタートしようとしないうちに見受けられ、すでに宴会が始まっていたのではとの噂も聞かれました。

およそ2時間で最終艇のフィニッシュを迎え、レース終了後参加艇はニッポンチャレンジ・ベースキャンブに集合し、セールロフトでアフターパーティと、レースの表彰を実施しました。

このレースは、ヨット乗りのお祭りだけでなく、“エリカ号”を迎えた蒲郡市民に広く参加を呼び掛ける、市民のお祭りにしようとの市のご協力により、今では名古屋市を含めた広範な地域から観客を動員できるイベントになりました。

レースの観覧に船を用意しましたが、900名の募集に2,400名の応募を受けるような状態で、関心の高さが良く分かりました。

特に今年は、観覧艇の中での案内や解説などに力を入れて実施しましたので、従来に増して楽しんでいただけたものと思います。

また、市からの要請で市民を対象としたクルーザー教室を、前日にレース参加艇の中の有志により実施しました。

簡単な体力テストの後、午前中の講義と午後の体験乗船で、約3時間の内容でしたが、およそ20人の参加者で、初めてヨットに乗る方が多く、傍目に見ると優雅に見えるヨットも、実際に乗ってみるとやることの多いこと、チームワークの重要性を感じとっていただけたようです。ほとんどの方の感想文に「楽しかった」「また乗ってみたい」と書かれており実施した甲斐がありました。

『エリカカップ・ヨットレース』は、これまでも多くのボランティアのご協力により育てていただいたものです。スポンサーからの援助をいただいてもやはりすべての運営にはボランティアのご協力なくしてはできません。皆さんありがとうございます。また来年も楽しいお祭りになりたいと思います。蒲郡市民の皆さん、よろしくお祈りします。

| 総合順位 | 艇名              | クラス | 着順 | クラス位 |
|------|-----------------|-----|----|------|
| 1    | オセアニッド          | C   | 2  | 1    |
| 2    | トランコムDS         | C   | 5  | 2    |
| 3    | JUST VI         | R   | 4  | 1    |
| 4    | ラ・ファール          | R   | 8  | 2    |
| 5    | チャレンジャー         | R   | 3  | 3    |
| 6    | Fer de fonte    | R   | 18 | 4    |
| 7    | ちぐさ             | R   | 9  | 5    |
| 8    | TAKO            | F   | 41 | 1    |
| 9    | Flanker         | C   | 1  | 3    |
| 10   | サーフメイド          | R   | 26 | 6    |
| 11   | CARRIBEAN QUEEN | C   | 11 | 4    |
| 12   | エルドラド(ELDORADO) | C   | 12 | 5    |
| 13   | MOSSY-TIE       | C   | 14 | 6    |
| 14   | ナルミ 7           | R   | 17 | 7    |
| 15   | プーメラン           | R   | 13 | 8    |
| 16   | あっこちゃん          | R   | 28 | 9    |
| 17   | ホーネットII         | R   | 30 | 10   |
| 18   | Red Star&薬師丸    | R   | 32 | 11   |
| 18   | K&K             | R   | 32 | 12   |
| 20   | フェニックス          | R   | 14 | 13   |
| 21   | MINAMI          | C   | 16 | 7    |
| 22   | ジュネシス           | C   | 22 | 8    |
| 23   | ビンド 7           | R   | 6  | 14   |
| 24   | 長良              | R   | 21 | 15   |
| 25   | SEXY YOU        | C   | 9  | 9    |
| 26   | さつき             | F   | 56 | 2    |
| 27   | FILLY-VI        | C   | 22 | 10   |
| 28   | FINCA           | F   | 53 | 3    |
| 29   | サイキ             | C   | 38 | 11   |
| 30   | T&B             | F   | 54 | 4    |
| 31   | MS.             | R   | 39 | 16   |
| 32   | ホライズン 6         | R   | 32 | 17   |
| 33   | プリメーラII         | C   | 37 | 12   |
| 34   | 朝鳥              | R   | 20 | 18   |
| 35   | フェーゴIII         | C   | 41 | 13   |
| 36   | RaRa            | C   | 40 | 14   |
| 37   | サンチョパンサV        | C   | 46 | 15   |
| 38   | ケリダ 3           | C   | 41 | 16   |
| 39   | NOAH VII        | R   | 36 | 19   |
| 40   | コルセア            | C   | 19 | 17   |
| 41   | グッドニューズ         | C   | 30 | 18   |
| 42   | メルキュール III      | C   | 44 | 19   |
| 43   | パラフレニアン 7       | C   | 28 | 20   |
| 44   | マイ・レディー         | F   | 65 | 5    |
| 45   | トライデント          | F   | 50 | 6    |
| 46   | トモエリカ V         | C   | 45 | 21   |

# 『第10回日韓親善ヤマハカップ』

玄海支部 片倉静江

18年前の1973年5月3日、17ftや23ft群10艇で朝鮮海峡を初めて横断した我が国最初のこの国際ヨットレースも、今回は10回目という節目に当たり、気を引き締めていこう、無事故記録を伸ばしていこうと参加艇数は度外視して、スタート前の参加資格条件や安全備品搭載検査はご存じのとおり厳しさでした。次回の参加資格条件は益々厳しくなります。

C I Qの方々には大変お世話になりました。最終艇の為に1時間も時間を延長して待って下さいました。一昨年の『オークランド～福岡レース』の際お世話になった方々が何人かいらっしやったのもラッキーでした。

年々大型化していくヨット、漁船を追い出してまで厳原港を丸2日独占するうしろめたさ、浅海湾内の海上自衛隊のブイに2列縦隊につながるのも艇が大型化する現状では限界がきたようです。以前は西側の入口付近の浅海湾に全艇アンカーリングしましたが、水深が30～40米にもってきて、海底に岩が多くアンカーがひっかかってぬけず、切り落として出港した船もありました。

浅海湾から釜山迄の長い機走区間も、次回開催時の課題のひとつですね。又韓国側の受け入れ態勢さえ整えば、現地集合も夢でなくな

るでしょう。

厳原町役場、商工会、観光協会、C I Q、海上自衛隊、保安部、漁協関係、対馬セーリングクラブその他ご協力下さった関係団体の皆様有難うございました。又、毎回の事ながら宴会会場のお手伝いをして下さった会員の奥様方お世話様でした。

それから今回初めてグアムのマリアナスヨットクラブのジョンソンさんとスタンリーさんも“バンガード”(末松支部長艇)で頑張っておりました。今回は個人としての最遠参加賞をもうけましょうか？

4月28日(日)午後1時、『対馬レース』スタート。快晴の博多湾、福岡タワー沖から33艇対馬へ。微風4～5mNNE、博多湾入口の玄界島を抜けるまで小型艇は悪戦苦闘。

トップ艇“飛梅”(高井49)翌29日午前3時50分対馬フィニッシュ、最終艇YA26fが11時50分、その差8時間。

4月30日(火)厳原港で出国手続きを済ませ、釜山入港時間待ちの為に浅海湾内海上自衛隊基地の自衛艦用のブイ2基に、アンカーリングの“飛梅”を除き、全艇2列縦隊で係留仮眠をとる。午後10時半頃真西の嫌な風が吹き出し、予定時刻より1時間早く出港決定。暗闇の中を黙々と出港準備をする41艇の航海灯が荒ただ

しく行き交う頃、風は一段と強まり悪い予感でした。「ちゃんとお墓参りもしてきたのに勘弁して下さいよ？」と思わず呟く。東シナ海に出てみれば小型台風なみの西風と玄界灘独特のチョッピーで不規則な大波が真横からおそいかかりハーフトン等はかわしきれず何度頭から波を被ったことだろう？幸いにも海水が暖かくて助かった。釜山港がかすかに見える頃、風も波も幾分おとなしくなるとはくれたがハーバー入港後もかなり吹いていた。5月1日午前11時、全艇無事入港。

5月3日(金)前夜祭。この『アリランレース』の仕掛け人で、ご自身も21ftで第1回レースに出場された初代玄海支部長大原敦先生も久しぶりにご出席、韓国外洋帆走協会の朴会長その他の会員達も出席した。

5月4日(土)12時50分、ゼネリコの後、釜山ヨットハーバー沖スタート、韓国艇5艇日本艇40艇SW6～7mのまあまあの風を受けて、一路博多へ。

5月5日(日)“飛梅”午前8時11分ゴール、最終艇YA26fは10時間後の午後6時にフィニッシュした。

5月6日(月)表彰式。このパーティ代までエントリー料金に入っていたのに、別払いだと勘違いして欠席した人達がいた。もったいない。



クラスA優勝の“キャビテヌ”

クラスB優勝の“リベルテエクスプレ”

## 【クラスA】

| 艇名       | TCF    | セールNo. | アリランレース(スタート5月4日12:50:00) |              |    |          | 対島レース |
|----------|--------|--------|---------------------------|--------------|----|----------|-------|
|          |        |        | 着時刻<br>日時分秒               | 修正時間<br>時間分秒 | 着順 | 修正<br>順位 |       |
| キャピテース   | 0.7406 | 3120   | 5 13 7 54                 | 17 59 43     | 3  | 1        | 1     |
| グレートニュース | 0.7600 | 10     | 5 12 53 50                | 18 17 19     | 1  | 2        | —     |
| エクセルザーII | 0.7699 | 4168   | 5 12 58 10                | 18 34 57     | 2  | 3        | 3     |
| ラーラ      | 0.7600 | 4497   | 5 14 7 3                  | 19 12 57     | 5  | 4        | 7     |
| ブロッサム 6  | 0.7343 | 4453   | 5 15 25 46                | 19 31 46     | 10 | 5        | 2     |
| シンシア     | 0.7406 | 3640   | 5 15 13 1                 | 19 32 23     | 9  | 6        | 8     |
| やまねこ     | 0.7280 | 4089   | 5 15 58 57                | 19 45 53     | 13 | 7        | —     |
| シーワイフ    | 0.7448 | 1      | 5 15 33 56                | 19 54 37     | 11 | 8        | —     |
| カラコルム    | 0.7427 | 2647   | 5 16 8 16                 | 20 16 44     | 15 | 9        | 6     |
| スーパーマリオ  | 0.8031 | 99999  | 5 14 13 54                | 20 23 51     | 6  | 10       | 13    |
| ゴッコ      | 0.8168 | 2228   | 5 14 4 49                 | 20 37 18     | 4  | 11       | 11    |
| オリンピア    | 0.7448 | 5      | 5 16 32 1                 | 20 37 52     | 16 | 12       | —     |
| スマ       | 0.7650 | 4275   | 5 15 57 28                | 20 45 1      | 12 | 13       | 4     |
| フオクシーレディ | 0.8168 | 3895   | 5 14 24 7                 | 20 53 4      | 7  | 14       | 12    |
| グーフィー    | 0.7437 | 2605   | 5 17 21 28                | 21 12 49     | 17 | 15       | 9     |
| かづ       | 0.8310 | 2388   | 5 14 41 59                | 21 29 42     | 8  | 16       | —     |
| イクエーターII | 0.7939 | 4253   | 5 16 4 15                 | 21 37 26     | 14 | 17       | 10    |
| フローレンスII | 0.7600 | 8      | 5 17 22 55                | 21 41 49     | 18 | 18       | —     |
| ナウティレディ  | 0.8077 | 4488   | RET                       |              |    |          | —     |
| エラン      | 0.7699 | 3      | RET                       |              |    |          | —     |
| アメリカ     | 0.7600 | 99998  | NO ENTRY                  |              |    |          | 5     |

## 【クラスB】

| 艇名          | TCF    | セールNo. | アリランレース(スタート5月4日12:50:00) |              |    |          | 対島レース |
|-------------|--------|--------|---------------------------|--------------|----|----------|-------|
|             |        |        | 着時刻<br>日時分秒               | 修正時間<br>時間分秒 | 着順 | 修正<br>順位 |       |
| リベルテ エキスプレ  | 0.8114 | 3695   | 5 9 0 2                   | 16 21 49     | 2  | 1        | 1     |
| 飛梅          | 0.8925 | 4068   | 5 8 11 30                 | 17 16 38     | 1  | 2        | 2     |
| 美美          | 0.8353 | 3135   | 5 9 31 4                  | 17 16 40     | 4  | 3        | —     |
| フローレンスIII   | 0.7375 | 4531   | 5 12 48 11                | 17 40 40     | 7  | 4        | 3     |
| クリップ        | 0.7322 | 3178   | 5 13 3 23                 | 17 44 10     | 12 | 5        | 4     |
| 寿宝V         | 0.7364 | 3570   | 5 12 56 10                | 17 44 57     | 11 | 6        | 6     |
| ステラ         | 0.7448 | 3685   | 5 12 52 50                | 17 54 37     | 9  | 7        | 10    |
| G.B.        | 0.7364 | 3268   | 5 13 33 34                | 18 12 30     | 13 | 8        | 7     |
| スピリットオブヒロシマ | 0.8159 | 2535   | 5 11 10 0                 | 18 13 18     | 5  | 9        | —     |
| メイセイ アール    | 0.8845 | 4230   | 5 9 28 1                  | 18 15 2      | 3  | 10       | 20    |
| レディK        | 0.7343 | 3058   | 5 13 44 54                | 18 17 42     | 16 | 11       | 5     |
| バンガード       | 0.7689 | 3284   | 5 12 50 5                 | 18 27 17     | 8  | 12       | 8     |
| メアリアルー      | 0.7312 | 3512   | 5 14 35 36                | 18 50 9      | 20 | 13       | 9     |
| シカゴ         | 0.7343 | 1857   | 5 14 35 23                | 18 54 46     | 19 | 14       | 14    |
| ハミングバードIII  | 0.7290 | 4481   | 5 14 49 46                | 18 57 4      | 21 | 15       | 11    |
| ブルーエンジェルIII | 0.7920 | 3177   | 5 12 54 30                | 19 4 3       | 10 | 16       | 17    |
| コスモス7       | 0.7748 | 70     | 5 13 36 9                 | 19 11 28     | 15 | 17       | 13    |
| ディンプル       | 0.7796 | 3142   | 5 13 34 30                | 19 17 19     | 14 | 18       | —     |
| きたたき        | 0.7600 | 3459   | 5 14 27 35                | 19 28 34     | 18 | 19       | —     |
| 麻理絵         | 0.8159 | 3150   | 5 12 42 57                | 19 29 9      | 6  | 20       | 19    |
| 朝鳥          | 0.7815 | 2477   | 5 13 50 26                | 19 32 35     | 17 | 21       | 18    |
| 鯨           | 0.7290 | 3005   | 5 16 7 8                  | 19 53 28     | 22 | 22       | 16    |
| ゴサマ アルバトロス  | 0.7312 | 4284   | 5 16 17 37                | 20 4 44      | 23 | 23       | 15    |
| ブルーコスモ      | 0.6901 | 3523   | 5 18 0 0                  | 20 7 41      | 24 | 24       | 12    |
| クリスタル       | 0.7892 | 2131   | RET                       |              |    |          |       |



'88年に行なわれた沖縄～東京（小笠原）の初めてのコースで、他を制した「月光」（写真／上杉祐子）

## 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 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） |

これまで本部企画の主役であった、沖縄～東京レースなどのロング・オフショアレースも、近年参加が見られず不成立が続いている。

なぜ参加艇がなくなってしまったのか、多く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、座談会を開き、ご意見を出していただいた（本誌6月号続き）。

**朝河** 外洋レースを再び盛り上げる意味からも自分がレースで、あるいは回航で帆走した距離を示すスペシャルカード制度はどうだろう—例えば5000マイル以上はブロンズ、1万マイル以上はシルバー、2万マイル以上はゴールドという様に。理事会の承認を得られれば現行のカードを変える事も可能である。どこかで誰かが何かをやらないとオフショア人口は減るばかりだ。

**宮坂** ロングオフショアの底辺を広げる1つのキーになる。

**二村** なぜオフショアレースがダメでインショアがそれだけに盛んになるのか分析しているのか。

この状態では来年の沖縄レースの出場表明は出来ない。話しは飛ぶが今年のポートショーでNORCのブースを設けたのは良かった。クルー不足の解消に少なからず役目を果たしていくだろう。

**砂田** オフショア誌でも出来るだけオフショアレースに関する頁をあてて欲しい。又、クルーの意見を載せて欲しい。

**二村** それと、各メディアに一層のPRを行って欲しい。

専門誌には、オフショアレースに関する記事が載せなくなったのはなぜか聞いてみたらどうだろう。

**渡辺** NORCの組織が現状に合わなくなってきてはいないだろうか。NORC自体がああレースもやり、このレースもやりというのは世界でも類がない。例えばメルボルン—大阪にしても運営はサンドリンガムヨットクラブが行い、オーストラリアヨット協会はレーティング証書にサインするのと無線の管理をするくらいです。この際原点に戻り、クラブなり、愛好グループが運営をしないと参加者は集まらないのではないかと。

**宮坂** 本部でも旗振りはやめようという声も出ている。

**渡辺** 昔は大島レースは葉山ヨットクラブが主催し、神子元レースは小網代フリートが主催していた。NORCは何もしていなかった。但し、ルールはNORCのものでやるというコメントだけはしていた。

**二村** それではオーナーとしてのメリットは何もない様に思える。

**渡辺** しかし現実には本部主催の長距離レースが成立しなくなりつつある。

参加資格も現状に合わせて、例えばダブルハンドの様に参加しやすい状況をつくるのが主催者側の役目ではないか。外国を見ると今討議されている様にIORで三角、IMS/CRでロングオフショアという様に固定概念はない。

**関** 先日内海支部、東海支部の方と御会いしたが、二村オーナー、砂田オーナーの言われる事でカバ

ーされていた。東海支部としてはNORCは我国唯一のナショナルオーソリティであり、それに所属している事に誇りを持っているという事であった。又この時、両支部代表からNORCはクラブと協会を分離する時期ではないかという事も出た。内海支部にとっては小笠原レースは地理的に参加しにくいという事であった。またNORCから協賛になってくれそうなところに働きかけをしてもらえないだろうかという事も聞かれた。

うちのクルーからもよく言われる事だがメディアに発表がないから休みを取りにくい。この際広報も全国組織にする必要があると思う。最後にグアムレースにはあれだけの艇が集まるのに沖縄レースには艇が集まらないのか、答えて下さる方がいるならお願いしたい。

**砂田** グアムレースはクルーの家族が賛成して出してくれる。日本から外国へ行ってレースをやってくるという意識が強い。沖縄レースはやはりPR不足と言わざるを得ない。

**服部** グアムレースが成功したのは、NORCをアソシエーションだけとし、運営母体をプロジェクトチーム及マリアナスヨットクラブとした所にあると思う。

そのレースに情熱的なスタッフが運営サイドにいないとイベントは育たない。

**宮坂** グアムレースは1つの大きな実験であった。  
**服部** 関東水域で行われているディレースの大きなイベントを見てもNORCはタッチしていない。そのイベントが好きな連中が一生懸命やって成功している。

それとパブリシティーの件が先程から出ているが、これもスポンサーが付いていないと出来ない。今までもメディアに載ったものは持込原稿の買取りが多かった。

**朝河** 沖縄レースにとって来年は復帰20周年なので、スポンサー/協賛レースと出来る様、上へ働きかけをしてみる。

**服部** 無線の問題は日本海レースやグアムレースの運営が前例とならないのか。

**二村** この問題は通信委員会に討議をまかせよう。

**宮坂** 今日出た問題は長期的、短期的なものに分け、各委員会で討議してもらおうとして、参加資格については帆走委員会で検討する。

**服部** グアムレースについて言えば、参加艇側の利害を選択するという立場で通信委員会の前端的な了解をもらえていない。

**渡辺** ダブルハンドでもよいのなら衣笠も出場する。

**砂田** 私も出ます。とりあえずこれで3艇になった…

(笑い)。

**渡辺** メルボルンー大阪の出場資格として500マイルの経験を義務付けているのに、NORCは500マイルレースを行っていないのは片手落ちだ。

**宮坂** 沖縄側でも運営資金の調達を開始した。

**関** 話は戻りますが、小笠原側との関係が悪化して来たのはいつ頃からですか。第1回など小笠原のすばらしさに感動したもののだが。

**宮坂** あの時薬師寺さんが、大変な苦勞をなされた。

**二村** 前々回あれだけ盛大なパーティを開いてもらいながら、どうして急に小笠原側との関係がスムーズに行かなくなったのか。

**宮坂** ここ数年、離島活性化のため、小笠原にマリナーを作りたいという要望があり、漁業組合もOKしたし、東京都でも地域振興の方針からもお金を用意した。ここまでは大変良かった。小笠原ヨットクラブというのがありますが、任意団体でもあり、あそこは漁港なので厳密には認知されていないし、誰もNORCに加入していない。となると、とてもマリナーを作れる状況にない。

**二村** 聞くところによると前回の交渉の段階でしこりが生じ、それが尾を引いているとの事だが。

**朝河** あの時20周年でもあり、確かに東京都からそれだけの補助金が出たが、それがヨット全部に使われると聞いて、おもしろくないと考えた村民がいた事も事実だ。

**宮坂** ただしその時も島の行政そのものはウェルカムだった。

**朝河** 当初予想していた出場数の半分にも満たなかったのも拍車をかけた様だ。

**宮坂** どうも根本はウェルカムされていないのかもしれない。

役所の報告によるとヨットの連中による経済効果はほとんどなかったと出ている。

**二村** 今の段階では再来年の小笠原レースの見通しは立たない様に思える。

**宮坂** ただ東京都の担当者とはコンタクトを取っているし、NOという感触はない。

**関** 小笠原レースの運営には小笠原ヨットクラブはどうしても必要か。

**朝河** 必要ではない。

**関** それならNORCは村とのみ契約し、期間中のスタッフを派遣すれば運営はスムーズに運ぶはずだが…。

**宮坂** 第1回は薬師寺さんが、それを行った。彼の貢献と大きかった。認知されていないとは言え、小笠原ヨットクラブと存在し、7~8名のメンバーが居るのに彼らを見捨て、役所とだけ話を進めて良いものだろうか。

**二村** それなら現地の人にもっと協力的になってもらえる様、方策を練るべきだ。

——ここで清水氏が来られた——



'88年東京ー小笠原レースで強風の中を南下する“織姫”

- 二村 早速だがNORC上層部は長距離レースをどう考えているのか聞きたい。
- 清水 我々がレースを設定しても現状は会員が乗ってこなくなってしまうている。
- 二村 乗ってくる様な努力をしているのですか。無線の問題も何年も前から問題にしているのに、一向に進歩がない様に思える。グアムレースがなぜうまく行っているのか、考えた事がおありですか。
- 清水 我々が外洋に出て行って、緊急連絡の手段が無いとなると、例えば海上保安庁の様に法律で救助を義務付けられている人達が義務を果たせなくなる可能性が出てくる。
- グアムレースは事が起こっていないから、うまくいっているだけであり、すべての海域で連絡がとられるかどうかはわからない。
- ただ救難信号として、衛星系のEPIRBは今回のメルボルン-大阪レースでも使用した。高価だが信頼性は十分だと思う。
- 二村 2メガ以上の周波数帯の無線機を設置するとすると、機器、設置費用、申請等で80万円程度かかる。
- 清水 やはり彼らは通信手段は要求するだろう。外洋に出ていく以上これは出る側の責任として備えるべきだと思う。
- 二村 無線も緩和されないとすると、参加艇は減少の一途をたどるのではないかと。
- 清水 50フッターの活動を見てもわかる通り、ある目的意識を持ったオーナーが集まり、グループ化してきている現在、オーシャンゴイングの艇もグループ化していかざるを得ないのではないかと。
- 二村 そうであっても旗ふりはNORCがやっていただきたい。
- 清水 世の中の流れに逆らうわけにはいかない。
- 二村 ロングレースは準備に1年かかる。その辺をくんで欲しい。
- 近藤 小笠原とグアムの例を考えるなら、いつその事東京-香港レースを企画すれば出場艇も集まるかも知れない。そうしたら沖縄レースの使命は終わったと言える。どうせ遠くへ行くのなら、グアムがいいという事になるのだろう。
- 清水 いつも言っている事だがレースが多すぎる。
- 二村 メディアも取りあげない、クルーも集まらない。これではオフショアレースは終わりだという結論が見えてくる。
- 清水 先鋭化したIOR艇が三角レースに移行していったのだから、オフショアレースも参加艇に変化が起きて当然だろう。どう対応するかは参加者も含めて考えるべきだ。
- 宮坂 ジャパンカップですらオフショアが長すぎるという意見を言う人もいる。
- 関 '902月号の表紙にもなったので覚えてられるかも知れないが、オーストラリアではシドニーホバートレースの様な長距離レースに多くの艇が出場しているが。
- 宮坂 文化の底辺が違う。
- 朝河 楽しい話題が出てこない様だが。
- 宮坂 これはこれで何がネックになっているかはっきりしたので、無駄ではない。
- 朝河 先のアンケートで考慮中と答えたオーナーが、この記事を読んだら止める方に動いてしまうだろう。
- 宮坂 僕らはシビアなレースに出て、後になって見ればそれが楽しかった。
- 二村 思い出が僕らの財産と思っている。しかしレースに出ている時は何でこんな天候の中を走らねばならないのだと思わずにはいられない。先程から何回も言ってきたが、我々が培ってきたオーシャンレースがなくなってしまうても本当にいいのだろうか。
- 清水 会員の意識改革は我々が行う事ではない。レースに参加する、しないは会員が決める事だ。しかしレースを魅力のあるものにするのは我々の仕事だ。
- 渡辺 外国と比較して基盤が違うと言うのは逃げ口上だ。
- 基盤を作るのがNORCの役目だと思う。
- 関 先に内海支部に伺った時とも言われましたが、会員艇を増やす様に礎を置くのがNORCの仕事ではないのかと。
- 二村 重ねて清水さんをお願いしておきますが、通信手段を2メガ帯に頼らないで済む方策を検討していただきたい。
- 清水 VHF局も順次整備されて来たが、沖縄、小笠原レースではVHFではカバーしきれない。
- 二村 それとNORC外洋レース粗則を見直していただきたい。夜中にトラブルが起こっても、六分儀を使って位置を出すなんて無理だ。
- 清水 電波航法機器をオープンにする際の条件として天測が基本なのだという事を周知させたかった。
- 二村 六分儀は1つの例だが、1つ1つ新しいものに置き換えていって欲しい。
- 朝河 予定時間も大幅に過ぎましたし、このビルの退出時間もとうに過ぎていますので、今日の座談会はこの辺で終わりにしたいと思います。どうもお忙しい中ありがとうございました。

# どうした! オーシャンレーサーたち

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、また興味があれそうな方、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。

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、座談会等のキャンペーンを行ってきたいと考えております。

※本誌5月号続編です。

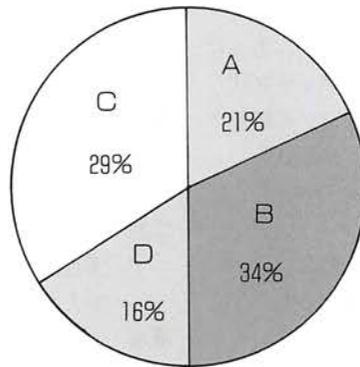
貴方はNORCにどのようなレースを望みますか(複数可)

- A 現状で良い
- B デイレースをもっと多く
- C 1オーバーナイトを希望
- D その他ご希望

- ロングレースの後に必ずパーティ表彰式をレース後の近日中に行えば良いと思う
- 公正で権威あるレースを望む
- グループXII(スモールボート)だけのレース(I・O・Rにこだわらない)を
- 年に1度本部主催でやって欲しい(全日本ではなくもっと底辺の広い)
- しっかりしたオーガナイズを求

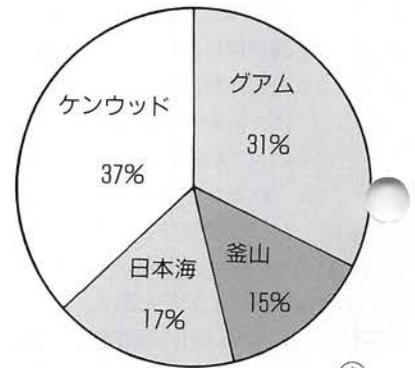
む

- 出場しがいのあるレース
- 東京湾で三角レースを行ってほしい
- C・Rを軽視しないで欲しい、底辺の拡大に対応しないなら組織の拡大もあり得ない
- 沖縄のようなオーシャンゴーイングなレースがすたれていくのは悲しいことだと思う、潮っ気のある男という言葉復活させたい
- オリンピックコースを増やして欲しい

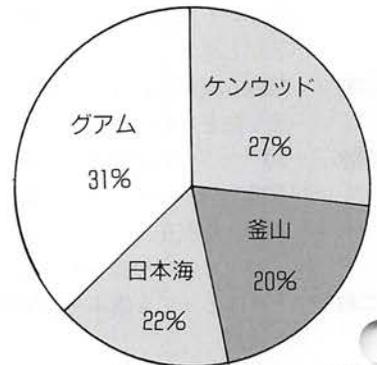


ガムレース、日本海レース、釜山レース、ケンウッドカップ等の国際レースについてレースごとに

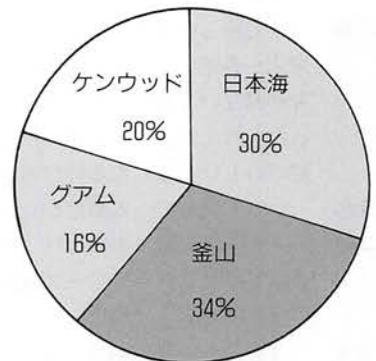
- (1) いつか参加してみたい
- (2) 参加するつもりはないが興味はある
- (3) 興味ない



①



②



③

# プレ・ニッポンカップ IN 浜名湖



## 参加者募集

マッチレースに挑戦してみませんか!

### ■大会概要

|          |   |
|----------|---|
| 主催及び主管   | 三洋証券・ニッポンカップ1991<br>国内予選代表選抜大会実行委員会   |
| 共 催      | 財団法人 日本ヨット協会(JYA)<br>社団法人 日本外洋帆走協会(NORC)<br>葉山マリーナヨットクラブ(HMYC)  |
| 別 協 賛    | 三洋証券株式会社  |
| 技 運 営    | ヤマハ発動機株式会社 東京マリン企画室   |
| 適用規則     | 1989-92国際ヨット競技規則<br>帆走指示書   |
| 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(日)~22日(月)  |
| チーム構成    | 1チーム4名<br>(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)   |
| 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ト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。<br>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。 |
| 競 技 コー ス | 約3/4海里(約1.35km)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。  |

### ■参加申し込み要領

|           |   |
|-----------|---|
| 参加資格      | 三洋証券・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。   |
| 申込方法及び条件  | FAXにて先着40チームまで受付。<br>次の事項を記載してFAXにて送ること。<br>※チーム名/活動水域/代表者氏名/住所/Tel & Fax(自宅及び勤務先)<br>(注1: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。<br>2:申込日の翌々日に参加の可否をFAXにて連絡する。<br>3: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。<br>4: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。) |
| 受付期間      | 1991年8月12日(日)~8月24日(土)迄。<br>(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<br>ニッポンカップ国際ヨットマッチレース事務局<br>FAX: 03-5565-4740  |
| 参加料       | 1チーム ¥40,000  |
| インフォメーション | 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。  |

本大会(プレ・ニッポンカップ イン 浜名湖)は、11月2日(土)・3日(日)葉山マリーナ沖にて開催される、三洋証券・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、三洋証券・ニッポンカップ1991本戦に海外招待7チーム(予定)と共に、出場する権利を得ます。

# 第2回ヤマハ大阪カップ メルボルン～大阪ダブルハンドレース を終えて

3月23日朝メルボルン港外をスタートしたメルボルン大阪レースは、5月24日最終艇がフィニッシュして無事終了しました。

このレースは、4年毎に行われるレースの第二回目で、第一回のレースは1987年に行われました。そこで、この二回のレースを比較して見る事にしました。そうすれば、このレースが次回はどう変化しそうか、もしかすると長距離レースの傾向などがつかめるかも知れません。松木 哲



初の女性コンビ、今給黎、松永組はレーサークラスCで2位に入った

|                 | 今回(1991年) | 前回(1987年) |
|-----------------|-----------|-----------|
| エントリー数          | 69        | 90        |
| スタート数           | 42        | 64        |
| (内レーサー)         | (29)      | (37)      |
| (内クルーザー)        | (13)      | (27)      |
| リタイア数           | 3         | 17        |
| (内レーサー)         | (3)       | (11)      |
| (内クルーザー)        | (0)       | (6)       |
| 大阪への到着数         | 39        | 47        |
| 到着率             | 0.93      | 0.73      |
| トップ艇所要日数(レーサー)  | 28日6.5時間  | 31日19時間   |
| 同平均速力           | 8.1ノット    | 7.2ノット    |
| トップ艇所要日数(クルーザー) | 36日17時間   | 38日2時間    |
| 同平均速力           | 6.2ノット    | 6.0ノット    |
| レーサーの平均日数       | 36.9日     | 41.1日     |
| レーサーの平均速力       | 6.2ノット    | 5.6ノット    |
| クルーザーの平均日数      | 49.3日     | 47.3日     |
| クルーザーの平均速力      | 4.6ノット    | 4.8ノット    |

一覧表を見て、まず第二回は参加申込みが2/3に減っているのが分かります。しかもスタートした艇を見ると、クルーザーの方が減少率が大きくなっています。このメルボルン大阪レースでは、南太平洋でクルージングを楽しんでいる人達が参加しやすいように、重たい艇をクルーザーグループとして別に扱っている

のですが、クルーザーの参加が少なくなったのでは、このレースの特色が薄まってしまいます。日本では大量生産のFRPヨットが圧倒的多数を占めていますが、世界的にも次第に昔風の重たいクルーザーが減少してFRP艇に代わってきたとも考えられます。

最も目立つのはリタイア艇の数で

す。スタートした艇の大阪への到着率が前回の73%が93%に増加しています。

前回はスタートした直後、バス海峡が大分荒れたのに対し、今回は前線通過直後にスタートしたため、大部分の艇はバス海峡を無難に通過できたという気象条件の差はありますが、それだけの原因ではないように思われます。オーストラリア東岸では荒天のため損傷を受けた艇が数隻ありましたが、ほとんどリタイア艇が、ませんでした。前回の経験から、参加者がそれなりの覚悟で十分な準備をしてきたのでしょう。

前回はバラスト折損のため転覆遭難した艇がありましたが、今回も流木か何かに当たって舵をもぎとられ、その破口から浸水沈没した気の毒な艇がでました。やはりこれだけ長距離のレースでは、大なり小なりトラブルは覚悟しておかなければならないでしょう。少々の故障は自分で修理できるだけの知識と準備が、本格的な外洋レースへの参加条件と考えておかなければなりません。

参加艇の大部分は、何等かのトラブルを経験しているようです。ステ



レーサークラスAで優勝の菅井、ロス・フィールド組

イのトラブル、艇の水漏れなどそれぞれ島陰に入ったりして自分で修理しています。トラブルを処理している間はスピードが落ちます。レースで優勝しようと思えば、大きなトラブルを起こさないように周到な準備が必要で、トラブルが次々に出るようでは勝ち目はないでしょう。

トップ艇の所要時間は、前回では31日19時間であったのが、今回は28日6.5時間と約3.5日短縮されました。実際に走った距離は正確には分かりませんが、海図上の距離5,500マイルで平均速度を出すと、前回の7.2ノットが今回は8.1ノットになっています。総平均でこの数字ですから、実際には対水速度10ノット以上に走っている時間も多かったと思います。

ヨットのスピードは風次第ですから単純に比較できませんが、前回に比べて今回の方が特に風に恵まれたようにも見えませんが、やはり艇の性能もよくなったのでしょう。艇の長さで分けた10-12メートルクラス艇、すなわち最も短い艇の上位艇がそれより大きな艇を追い抜いたのが目立ちました。

このレースに対するマスコミの対応を見ると、トップ艇と女性だけの艇

に取材が集中していました。日本のマスコミの、と言うより日本の一般大衆のと言うべきなのでしょうが、皆さんとの興味は予想どおりその辺りにあると考えてよさそうです。

次回4年後のレースはどうなっているでしょうか。クルーザーの参加艇はそう減らないと思いますが、レーサーの方は減少するかも知れません。スポンサーの付いた新鋭艇と自前の

艇では勝負にならない、と不満を言う参加者がいましたが、スポンサーなしの参加者がそう思うのももっともでしょう。結局ファーストフィニッシュをねらう少数の新鋭艇のトップ争いと、とにかく日本へ行きたいと言うグループとに分かれて行く傾向をたどるのではないのでしょうか。皆さんもここで4年後のレースを予想してみませんか。



国際色豊かな表彰式となった

## YAMAHA OSAKA CUP 1991 クラス別レース結果

| 順位                   | 艇名                     | 国籍       | フィニッシュ日時      | 所要時間                            |
|----------------------|------------------------|----------|---------------|---------------------------------|
| <b>レーサーグループ クラスA</b> |                        |          |               |                                 |
| 1                    | 56 地球倶楽部波切大王           | 日本       | 4/21 19:54:10 | 28日06時間39分10秒                   |
| 2                    | 48 ラッキー&ラッピー           | 日本       | 4/22 15:34:07 | 29日02時間19分07秒                   |
| 3                    | 39 フジ・ロジテック            | オーストラリア  | 4/24 21:29:23 | 31日08時間14分23秒                   |
| 4                    | 35 アイ・キャン・ドウ           | ニュージーランド | 4/26 12:45:00 | 32日23時間30分00秒                   |
| 5                    | 42 ベレンティ               | オーストラリア  | 4/26 23:59:49 | 33日10時間44分49秒                   |
| 6                    | 20 インカンテーション           | カナダ      | 4/27 16:35:28 | 34日03時間20分28秒                   |
| 7                    | 59 アルスター               | オーストラリア  | 4/28 11:33:58 | 34日22時間18分58秒                   |
| 8                    | 1 オリックス・ブルー・ウェーブ       | オーストラリア  | 4/28 17:26:26 | 35日04時間11分26秒                   |
| 9                    | 25 CSKベンガルII           | 日本       | 4/28 20:55:26 | 35日07時間40分26秒                   |
| <b>レーサーグループ クラスB</b> |                        |          |               |                                 |
| 1                    | 45 ジャスト・ラッキー・レディ       | 日本       | 4/28 22:58:08 | 35日09時間43分08秒                   |
| 2                    | 22 ジョセフィン              | デンマーク    | 4/30 12:58:30 | 36日23時間43分30秒                   |
| 3                    | 28 アラベスク               | オーストラリア  | 4/30 20:07:05 | 37日06時間52分05秒                   |
| 4                    | 47 コマンドール・ベリング         | ソ連       | 5/1 03:20:32  | 37日14時間05分32秒                   |
| 5                    | 50 K&Hボビー・ダズラー         | オーストラリア  | 5/6 21:56:48  | 43日08時間41分48秒                   |
| 6                    | 31 デルフィ・セキュリティーズ       | デンマーク    | 5/7 21:38:29  | 44日08時間23分29秒                   |
| 7                    | 18 レイチェル・ダガン           | オーストラリア  | 5/8 13:10:46  | 44日23時間55分46秒                   |
| リタイア                 | 2 ビーバーハウス              | 日本       | 4/3           |                                 |
| <b>レーサーグループ クラスC</b> |                        |          |               |                                 |
| 1                    | 37 フライング・フィッシュ         | オーストラリア  | 4/26 11:49:05 | 32日22時間34分05秒                   |
| 2                    | 53 ライカ                 | 日本       | 4/26 14:07:22 | 33日00時間52分22秒                   |
| 3                    | 40 ラトル・アンド・ハム・オブ・カイオー  | 日本       | 4/26 22:14:43 | 33日08時間59分43秒                   |
| 4                    | 10 キッドナップト             | オーストラリア  | 4/28 23:47:53 | 35日10時間32分53秒                   |
| 5                    | 46 ライトウェーブ             | イギリス     | 5/2 02:36:20  | 38日13時間21分20秒                   |
| 6                    | 4 ユーリカ・サンチェイサー3        | オーストラリア  | 5/2 02:13:48  | 38日18時間58分48秒<br>(6時間のペナルティ)    |
| 7                    | 24 ジーンテックスT3000        | ドイツ      | 5/2 11:09:51  | 38日21時間54分51秒                   |
| 8                    | 33 ウェブフォージ・バシフィック・ブリーズ | オーストラリア  | 5/2 12:32:09  | 38日23時間17分09秒                   |
| 9                    | 30 極楽蜻蛉                | 日本       | 5/8 20:45:26  | 45日07時間30分26秒                   |
| 10                   | 49 マリコッド               | ソ連       | 5/12 20:03:20 | 49日06時間48分20秒                   |
| リタイア                 | 38 A&M星羅               | 日本       | 3/25          |                                 |
| リタイア                 | 5 サザン・デュフォー            | オーストラリア  | 4/21          |                                 |
| <b>クルーザーグループ</b>     |                        |          |               |                                 |
| 1                    | 6 ノッツ                  | オーストラリア  | 4/30 06:22:50 | 36日17時間07分50秒                   |
| 2                    | 29 ノースムアー              | アメリカ     | 5/6 23:57:57  | 43日10時間42分57秒                   |
| 3                    | 11 バールーII              | オーストラリア  | 5/7 05:33:28  | 43日16時間18分28秒                   |
| 4                    | 21 赤城                  | 日本       | 5/7 22:18:47  | 44日09時間03分47秒                   |
| 5                    | 54 バラカ                 | フランス     | 5/9 00:38:21  | 45日11時間23分21秒                   |
| 7                    | 27 ルア                  | デンマーク    | 5/9 02:47:05  | 45日13時間32分05秒                   |
| 7                    | 41 カトリーナ               | オーストラリア  | 5/11 05:14:47 | 47日15時間59分47秒                   |
| 8                    | 36 ゴールデン・シーガル          | オーストラリア  | 5/14 21:00:07 | 51日07時間45分07秒                   |
| 9                    | 15 マスタウェイ              | ニュージーランド | 5/14 22:25:37 | 51日09時間10分37秒                   |
| 10                   | 51 フリーランス              | アメリカ     | 5/17 01:11:04 | 53日11時間56分04秒                   |
| 11                   | 23 ソーラー・ウィンド           | オーストラリア  | 5/22 20:35:53 | 59日07時間20分53秒                   |
| 12                   | 60 マリーナ・シティ・クラブ        | 日本       | 5/21 10:56:21 | 63日16時間39分29秒<br>(10%のペナルティを含む) |
| 13                   | 58 ファイン・トレランス          | ニュージーランド | 5/24 07:40:42 | 66日20時間16分16秒<br>(10%のペナルティを含む) |

# トーヨコカップ JAPAN-GUAM ヨットレース'92 (JGYR'92) 開催のお知らせ

I 前回と同じトーヨコグループのスポンサーにより下記のスケジュールで実施されます。

## II JGYRスケジュール

- ① 1991年9月3日 第1回JGYR参加説明会  
場所 西桜福祉会館 地下鉄銀座線虎ノ門駅下車徒歩7分  
住所 東京都港区虎ノ門1-21  
電話03-3502-2743 3501
- ② 10月1週目 第2回JGYR参加説明会  
(上記開催日時・場所はNORC本部相馬迄お問合せください)
- ③ 10月末日エントリー締切り
- ④ 12月25日出国手続及び前夜祭 (MYC COMMODOREの来日を要請中)
- ⑤ 12月26日12:00 JGYRスタート
- ⑥ 1992年1月4日カクテルパーティー (知事公邸) & 親善レーススキッパーミーティング
- ⑦ 1月5日親善レース  
1月5日12:00以降JGYR参加艇のフィッシュ時間は自己確認・自己申告となる。  
1月5日表彰式及びパーティー (参加艇毎のテーブルを用意、バンド付き)

III 参加艇資格 IOR カテゴリーA  
IMS カテゴリーA

## IV コミュニケーションシステム

- ① SSB短波無線機の搭載を義務付ける。(通信委員会に資格取得講習会開催要請を行ないます。NORC本部JGYR担当が各艇の無線機購入時における便宜をはかります)
- ② 国際VHF無線機の搭載を義務付ける。当無線機のアンテナはマストトップに取り付ける。

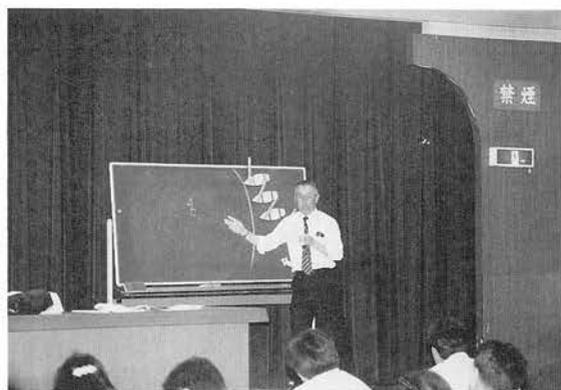
## V レース実施組織

- ① “若さあふれるJGYR実施委員会”を編成する予定です。

VI トーヨコカップ JAPAN-GUAMヨットレース'92に関するお問合せは下記まで。

- ① 日本外洋帆走協会 事務局長 相馬まで。  
電話番号03-3504-1911

## 盛況だったIYRR講習会



去る4月22日(月)と5月8日(水)にルール委員会主催による国際ヨット・レース競技規則(IYRR)の講習会が東京・八重洲口の国鉄労働会館において行われました。講習会には、現在、IYRUのインターナショナル・ジャッジであり、インターナショナル・アンパイアでもある、ルール委員長・石井正行氏を講師にお迎えして、ご自身のオリンピックやスナイフ世界選手権等の国際ヨット・レースの参加経験とニッポン・カップ・マッチレースを始めとする国際ヨット・レースの審判経験をベースにした実践的な視点からIYRRについて講義して戴きました。講習会は、両日とも3時間・午後の6時から9時まで行われ、NORCの会員・非会員併せて約60名の方が参加され、石井講師が次から次へと実例を挙げられ、ヨットの模型を用いて解説される「明日のヨット・レースに役立つ」講義に参加者は夜の更けるのも忘れる程でした。(H.S.記)

## 漁業無線気象テレフォンサービス のお知らせ

(東京湾・相模湾・伊豆諸島海域)

神奈川県漁業無線局では、漁船の安全のために気象実況を漁業無線により提供していますが、6月1日より一般にも電話によりこのサービスを提供することになりました。

電話番号 0468-81-6041

### サービスの内容

午前5時、9時、11時、午後3時、6時、8時における三浦半島周辺、東京湾、相模湾、伊豆諸島海域の気象実況を観測時の20分～50分後から、次の観測の実況時刻までの間、知らせます(午前9時と午後3時には、この外に足摺岬から御前崎までの実況も併せて提供します。

# 第3回初島ダブルハンドレース結果

| 総合セル# | 艇名   | スキッパー      | クルー    | 艇種         | クラス順位  | 総合セル#  | 艇名 | スキッパー | クルー        | 艇種                   | クラス順位    |      |
|-------|------|------------|--------|------------|--------|--------|----|-------|------------|----------------------|----------|------|
| 1     | 1000 | G E K K O  | 植松・島本  | FRERS33    | 6      | winner | 31 | 4323  | TERESUKO 3 | 尾崎・宮井                | Swing28  | C-6  |
| 2     | 2028 | 魁 III      | 本波・野崎  | Swing 31   | B-1    |        | 32 | 4214  | 七福神        | 原・余川                 | Y-30S II | B-7  |
| 3     | 4111 | CORVATSCH  | 浅野・三浦  | Bal-43     | IMS-1  |        | 33 | 3555  | おいどん       | 藤田・藤田                | Y-35CR   | B-8  |
| 4     | 2777 | 光          | 砂田・市川  | Swan 53    | IMS-2  |        | 34 | 4262  | KASUMI     | 佐藤・柳内                | Y-30S II | B-9  |
| 5     | 3531 | 陽 焰        | 川久保・石井 | Swing31    | B-2    |        | 35 | 3466  | アズーラ       | 五関・永喜                | Y-33 II  | B-10 |
| 6     | 4629 | Super Wave | 伊藤・小池  | Y-31S      | A-Winr |        | 36 | 2967  | HOLIDAY    | 馬目・向井                | YK-29    | B-11 |
| 7     | 3055 | サモア        | 大石・松永  | Utada-31   | IOR-1  |        | 37 | 4193  | TANGO      | 田中・長谷川               | ARICA-2  | C-7  |
| 8     | 2979 | シークラウン     | 千葉・竹内  | TAK-32     | IOR-2  |        | 38 | 189   | きんぼち       | 森・中里                 | Y-30C    | C-8  |
| 9     | 3228 | アルファ       | 吉俣・伊藤  | YK-32      | IOR-3  |        | 39 | 1993  | ASTERIX IV | Hasey/LouhiluotoAv33 |          | B-12 |
| 10    | 4366 | A-4        | 本村・高橋  | Swan-36    | IMS-3  |        | 40 | 4417  | APHROS     | 森・岩瀬                 | エスカチュバ   | C-9  |
| 11    | 2466 | Merluza    | 杉田・安藤  | Swing-31   | B-3    |        | 41 | 3059  | フォトクーン     | 島田・大久保               | Y-30S II | B-13 |
| 12    | 1088 | インディペンデンス  | 平松・満田  | YK-30R     | IOR-5  |        | 42 | 4586  | ナルビック II   | 中里・内田                | Y-30C II | C-10 |
| 13    | 663  | M A X      | 横沢・大谷  | V. d. Fete | C-1    |        | 43 |       | GEMCO      | 小川・中村                | Gib. 352 |      |
| 14    | 3387 | ベイシック      | 玉田・根岸  | YK-28      | IOR-4  |        | 44 | 3718  | BAD BOY    | 土屋・高野                | Y-26     | C-11 |
| 15    | 3518 | は組         | 野口・大久保 | Y-30R      | IOR-6  |        | 45 | 2570  | MANBOW     | 君塚・小川                | エスカチュバ   | C-12 |
| 16    | 3001 | ハーフタイム     | 朝河・松田  | YK-35      | IOR-8  |        | 46 | 3807  | 阿久里        | 鈴木・佐藤                | Pioneer  | C-13 |
| 17    | 3954 | 夕焼小焼け      | 朝長・柳井  | Y-30S II   | B-4    |        | 47 | 2896  | ア-リーバード    | 山崎・坂井                | J-24     |      |
| 18    | 3889 | みずねずみ      | 星野・伊藤  | Y-30ST     | B-5    |        | 48 | 3739  | サンデー       | 湯田・瀬古                | Eliott35 | A-5  |
| 19    | 2182 | ケロニア       | 三好・深谷  | YK-33      | IOR-7  |        | 49 | 3715  | ミストラル      | 小畑・林                 | エスカチュバ   | C-14 |
| 20    | 2662 | アリアドネ III  | 榎田・佐藤  | NAK-295    | C-2    |        | 50 | 3305  | F.ティンカベル   | 別部・岩名地               | Y-30C    | C-15 |
| 21    | 180  | だまはせ V     | 土肥・吉川  | ベネウ 375    | A-1    |        | 51 | 4149  | PRESTIGE   | 近藤・浅香                | Y-30CRS  | B-14 |
| 22    | 4448 | スケジュール     | 市川・高橋  | Sprint9.   | A-2    |        | 52 | 4567  | サイレーン      | スィモア・梯               | Swan 36  | A-6  |
| 23    | 3719 | FLAMME     | 谷口・渡辺  | Y-25 ML    | C-3    |        |    | 3780  | スーパーリョマ    | 岡田・執行                | Y-25     |      |
| 24    | 4218 | ナポレオン      | 石田・長谷川 | YOK-31N    | IOR-9  |        |    | 4151  | L I B R A  | 植村・植村                | X-99     | 6    |
| 25    | 328  | タカ         | 水川・田島  | Libty 47   | A-3    |        |    | 4425  | NO PROBLEM | 内海・加藤                | Frst41   | 6    |
| 26    | 1978 | セレニティV     | 前田・鈴木  | YK-33R     | IOR-10 |        |    | 4175  | ボイジャー III  | 羽田・秦野                | エスカチュバ   |      |
| 27    | 3426 | ダソオマジック    | 村山・金子  | Swing28    | C-4    |        |    | 3568  | パンプー II    | 宮崎・吉原                | Y-30C II |      |
| 28    | 1985 | 波 勝        | 吉岡・佐藤  | SK-32      | B-6    |        |    |       | マルチハルクラス   |                      |          |      |
| 29    | 1403 | ボランス III   | 鈴木・高田  | BNT-42     | A-4    |        |    |       | Follow Me  | 加・野村                 | F-27     | 1    |
| 30    | 4474 | Dulton     | 榛葉・村田  | Y-28S      | C-5    |        |    |       | 隼 III      | 榎・石井                 | F-27     | 2    |

# NORC支部一覧表

| 支部名  | 所在地   | 振込銀行口座名   |
|------|---|---|
| 北海道  | 〒063<br>札幌市西区発寒8条11丁目1-5<br>ウエスト・コーストビル2F<br>(TEL 011-666-6588)       | 北海道拓殖銀行 本店 (普) 069-956<br>社団法人 日本外洋帆走協会 北海道支部       |
| 津軽海峡 | 〒040<br>函館市末広町14-26<br>米山建築設計事務所内<br>(TEL 0138-23-8412)               | 北海道拓殖銀行 湯川支店 (普) 567-556<br>社団法人 日本外洋帆走協会 津軽海峡支部    |
| 常磐   | 〒970-04<br>いわき市泉町3-11-2<br>松井利簡方<br>(TEL 0246-56-6073)                | 磐洋信用金庫 平支店 (普) 915873<br>日本外洋帆走協会 常磐支部              |
| 関東   | 〒105<br>東京都港区虎ノ門1-11-2<br>第2船舶振興ビル5F (TEL 03-3504-1911)               | 住友銀行 東京公務部 (普) 289150<br>社団法人 日本外洋帆走協会              |
| 駿河湾  | 〒424<br>清水市港町2-10-2<br>(TEL 0543-52-1526)                             | 駿河銀行 清水支店 (普) 925003<br>社団法人 日本外洋帆走協会 駿河湾支部         |
| 東海   | 〒460<br>名古屋市中区丸の内3-21-21<br>丸の内東桜ビル902 (株)ミヤコ内<br>(TEL 052-971-5835)  | 東海銀行 大津町支店 (普) 307481<br>社団法人 日本外洋帆走協会 東海支部         |
| 近畿北陸 | 〒601<br>京都市南区東九条南烏丸町35-6<br>南烏丸団地1-114<br>三井祥功方<br>(TEL 075-661-0325) | 郵便振替 京都2-53850<br>社団法人 日本外洋帆走協会 近畿北陸支部              |
| 内海   | 〒653<br>神戸市長田区大橋町7-4-7<br>藤原方<br>(TEL 078-611-5940)                   | 太陽神戸三井銀行 姫路駅前支店 1243644<br>社団法人 日本外洋帆走協会 内海支部       |
| 西内海  | 〒732<br>広島市東区牛田中2-7-26<br>吉村明久方<br>(TEL 082-227-4846)                 | 広島銀行 大手町支店 (普) 827827<br>社団法人 日本外洋帆走協会 西内海支部        |
| 玄海   | 〒819<br>福岡市西区小戸3-58-1<br>市立ヨットハーバー内<br>(TEL 092-881-6207)             | 太陽神戸三井銀行 福岡支店 (普) 701-5237329<br>社団法人 日本外洋帆走協会 玄海支部 |
| 沖縄   | 〒903<br>那覇市古島85-4<br>(有)アカネ商事内<br>識名朝典方<br>(TEL 0988-62-8280)         | 琉球銀行 安里支店 (普) 299083<br>社団法人 日本外洋帆走協会 沖縄支部          |

# タイム・アローワンス・システムの採用について

技術委員会 帆走委員会

タイム・アローワンス・システムの導入について検討してきた経過をここに御報告いたします。

## 1. TOT vs TOD

異なる艇種同士のレースを可能にしているのは、夫々の艇固有の性能を加味して順位を決定するハンディキャップ・ルールがあるからであります。このハンディキャップ・ルールはヨット先進国で長い間の試行錯誤を繰返して今日に至っております。ハンディキャップの表現方法はいくつかありますが、ここでは特に日本で馴染みのあるIORについて述べます。

日本でのハンディキャップ・システムは長い間、TCF (TIME CORRECTION FACTOR) と呼ばれる時間修正係数を、経過時間 (ET) に掛けて修正時間 (CT) を求めるという、いわゆる「TIME ON TIME」(TOT) 方式を使ってきたことをご承知の通りです。

このTOTの原理は「ヨットの速度はIORレーティングの平方根にほぼ比例する」という仮定のもとに作られており、これを言換えれば「一定距離を走るヨットの所用時間はレーティングの平方根にほぼ反比例する」と言う事でハンディは時間比で与えられます。この考え方自体は造船工学的にも理にかなったものと言えますが、実際には風の状況により大きな問題点があります。

例えば、10マイルのレースがあったとして、スタート直後、5時間のカームがあり、その後12ノットの順風が来たとします。カームの中では2トンからミニトンまでの艇が殆ど走らずに漂って、時間だけが経過していきます。カームに漂っている間は2トンもミニトンも等しく時間が経過してしましますが、「TIME ON TIME」の場合、ハンディキャップは時間比でドンドン広がっていきます。この後12ノットの風で2トンがいかに快走したとしても、この間に生じたハンディを取返すことはまず不可能です。

この様な不都合を改善しようとしたのがタイムアローワンス・システム (TA) です。このシステムは各艇に対しレーティングに応じたTA (1マイル走った時のTIME ALLOMANCE) が与えられ、各艇の経過時間からTA\*距離を差引いたものを修正時間とするもので  $CT = ET - D * TA$  (CT = 修正時間, ET = 所用時間, D = 距離)

で表します。これには「距離」のファクターが織込まれていますので、「TIME ON DISTANCE」(TOD) に分類できます。この式でもお分かりと思いますが、TOD方式では各艇のハンディは時間差で表されることにな

りますので、先程の例の様にカームで捕まって漂っていても結果には影響しません。

## 2. 世界の動向

TOT方式はRORCで長い間使われてきたもので、日本でも専らこのお世話になってきた大変馴染み深い方式です。1989年まではアドミもTOTでレースをしてきました。

一方アメリカでは早くからTOD方式が取入れられており、日本で馴染みのあるケンウッド・カップもこのTODです。IMSの前身であるMHSもアメリカ産ですが、IMSの時間修正方式もTODの1種に分類されます。

各国とも、夫々の国の海域ではTOTが適しているのかTODが適しているのか、更にそれらの式の係数はいくつが妥当かの検討、試行錯誤がなされて、夫々の国に見合った方式、係数が使われてきています。また夫々の考えを取入れた「TIME AND DISTANCE」方式が考えられたこともある様で、外国の文献でも多数の方式、係数が見られます。

以上の様な経過の中で1989年のORCのミーティングでドイツのDSVからTA使用に関する提案が出され、討議の結果「国際イベントでは下記タイムアローワンスの式を推奨する」ということになりました。

$$\langle TA = 2160 / R^{0.5} - 258.169 \rangle$$

これにより、TA化の潮流は一層高まるものと考えられます。最後までTOTで頑張ってきたRORCも1991年のアドミではハンディキャップによる異なるクラス間の競走を止め、3つのクラスの中でスクラッチ方式やることになった様です。少なくとも国際イベントではTOTはほとんど姿を消していくものと思います。

## 3. 日本の状況

以上の様に日本では長い間TOT方式でやってきました。『ジャパンカップ』ではTOT方式の範囲内でTCFの係数を見直して、日本の海況、参加艇のサイズ等になるべくマッチさせる工夫をしてきました。NORCでは、1989年のORCミーティング以来、ORCの式をそのまま『ジャパンカップ』に採用したら今までのTOTでの順位がどの様に入替わるのか、TAを採用するとしたらどの程度の係数が日本の状況にマッチするかについて、『ジャパンカップ』のデータをベースに検討してきました。その結果、まだデータは少ないものの「ORCの係数ではかなり大型艇有利になりそう」という傾向が見られました。実際のレースデータでは、バラツキが

大きいため、ある1つの係数を確定するのは困難な点がありました。今回、IMSのVPPデータの分析から、ある1つの係数に収斂させました。式は

$$TA=2360/R \ 0.5-282 \quad \text{です。}$$

この係数はレース結果から算出したものから見て、若干低めかもしれませんが、ORCの数値に較べればより実体に近く、大体納得のいくレベルにあると思います。今回は紙面の関係により詳細データは載せていませんが、offshore誌上、説明会等により会員の方々の御理解をいただこうと考えています。

#### 4. 結論

以上の様な技術委員会の検証をふまえ、5月10日の帆走委員会において本部レースでの採用を決定しました。

の後も、運用を含め技術委員会との勉強会を重ね、今年の『鳥羽レース』からTA方式による順位で成績を発表することにしました。

運用に当たっては、各レースの性格、そのレースの過去のデータ分析等により係数の見直しを常に行う必要があります。しかし、あくまでも、より高い公平性を求め、より楽しいレースを運営することが採用の目的です。会員の皆様の御協力をお願いします。

## 第5回 石原裕次郎

### メモリアルヨットレース'91

主催：関東支部

主管：油壺ベイヨットクラブ

開催日：8月25日(日)10:00 油壺沖スタート  
15:00 タイムリミット

別協賛：ヒノキ新薬株式会社

後援：三浦市

参加資格：NORC登録艇（会友艇を含む）

クラス：Aクラス-89CR所有艇

Bクラス-IMS

Cクラス-その他の登録艇

（Aクラスについては2クラスに分割し1クラスに裕次郎杯、1クラスにエインズレー杯を贈る）

パーティ/表彰式：17:00-20:00予定

油壺ベイヨットクラブ前庭

参加料：1艇¥5,000

（パーティ費3名分を含む、追加1名につき¥1,000）

参加締切：8月16日(金)17:00 NORC本部

出艇申告/艇長会議：

8月21日(水)17:00-19:00（出艇申告）

19:00-20:00（艇長会議）

第二安全ビルホール階（最上階）会議室

## CSKカップ 第13回ミニトン全日本選手権大会

#### 実施要項（妙）

- 1：主催 日本ミニトン協会
- 2：主管 （社）日本外洋帆走協会 近畿北陸支部  
日本ミニトン協会 関西支部
- 3：協力 琵琶湖スモールヨットクラブ、ヤマハマリーナ琵琶湖

#### 4：日程

10月10日(木)11:00-15:00最終申告

11:00-16:00インスペクション

17:00-18:00艇長会議

18:30-20:00オープニングパーティ

#### スタート予定時刻

11日(金)9:30~第1レース（オリンピックコース）

12:30~第2レース（ショートディスタンスコース）

12日(土)9:00~第3レース（ロングディスタンスコース）

13日(日)9:30~第4レース（オリンピックコース）

12:30~第5レース（オリンピックコース）

16:00~表彰式 フェアウエルパーティ

#### 6：クラス分け

1) IOR クラス

2) CR クラス

3) YAMAHA-23クラス

#### 10：開催場所

ヤマハマリーナ琵琶湖 〒520 滋賀県大津市下阪本5-2-2 TEL：0775-78-2182 ハーバーマスター：東 功

交通：JR湖西線「叡山」駅より徒歩20分

#### 12：参加申込及び詳細問い合わせ

申込先 〒550 大阪市西区北堀江3-6-13 ヤマハ発動機大阪マリン企画室内 ミニトン全日本選手権大会実行委員会事務局 担当 山本忠平

締切日 平成3年9月30日(月)

申込方法 所定の申込用紙に参加料を添えて、事務局へ現金書留にて郵送のこと。

参加料 1艇につき30,000円

### 訂 正

'91年4月号P.18掲載『海の知識②』において、“一字信号の意味”のWとXが入れ替わっております。正しくは以下の通りです。お詫びして訂正いたします。

W：私は医療の援助がほしい

X：実施を待て、そして私の信号に注意せよ

# “ラビアンローズの地位保全申立”東京地裁は却下

NORC本部総務委員会

“ジャパンカップ全日本外洋ヨット選手権シリーズ1990の全レースからラビアンローズを除外する”旨のジュリーの判決（91'1月号オフショア掲載）、及び平成3年2月23日の理事会における同艇に対する1991年度のレース参加禁止の決定は既報の通りである。

このレース参加禁止の決定に対し、ラビアンローズ澤野裕治氏よりこの処分に関し地位保全仮処分申立が行われていたが、7月5日、東京地裁より却下とする旨の決定がなされた。この決定に関する即時抗告の期限は7月19日であったが、澤野氏からの抗告はなかった。

以下に東京地裁の決定の「主文」と「裁判所の判断」を掲載する。「事案の概要一、二は」はほぼ既報の通りなので省略した。理事及びフリートキャプテンには決定の正文を送付してあるので、関心のある方は御覧頂きたい。

●

## 平成三年（ヨ）第三—五号 地位保全仮処分申立事件 決定

東京都港区白金台五丁目四番一六号

債権者 澤野 裕治

右代理人弁護士 山口 健一

東京都港区虎ノ門一丁目一番二号 第二船艇振興ビル

債務者 社団法人日本外洋帆走協会

右代表者理事 石原 慎太郎

右代理人弁護士 高木 伸學

### 主文

- 一 債権者の申立てを却下する。
- 二 申立費用は債権者の負担とする。

### 事実及び理由

#### 第一 当事者の申立て

##### 一 債権者

債権者が債務者の管轄下で行われるすべてのヨットレース（期間平成三年二月二三日から同年二月三十一日まで）に参加する地位を有することを仮に定める。

##### 二 債務者

主文同旨

#### 第二 事案の概要

一、及び二は略（一、二、には1990ジャパンカップよりラビアンローズを除外した経緯・理事会における'91年レース参加禁止の決定、代議員会の承認等がのべられている。）

三 債権者は、第一に、債務者の会員の重要な権利を一年近く剥奪する権利停止の懲戒処分決定を、債務者の意思決定機関でない理事会で決定することはできないこと、第二に、本件レースにおいて債

権者に有罪判決を下した者が理事会に出席し、債権者に弁明の機会を与えることなく、債権者に対する処分案件を決定したものであり、本件決定は債権者に対する不意打ちであり、著しく不公正であることなどを理由として、債権者の申立て欄記載のとおり仮処分命令を求める申立てをした。

#### 第三 当裁判所の判断

一 1 債務者は、その定款の一〇条において、会員が会の名誉を毀損するなどの行為をしたときは、代議員の議決より除名することができる旨規定するが、債務者主催のヨットレースにおいて、I・Y・R・R七五の一（b）の規定による報告を受けた場合に、債務者のいかなる機関がI・Y・R・R七五の二の規定による処置をすることができるかについて明文の定めを置いていない。他方、債務者理事会が定め、適法な競技ルールとして承認されていると認められる外洋レース規則一一条二項は、レース規則違反があった場合には、ジュリー又はプロテスト委員会は、I・Y・R・R七五に従い債務者理事会に事案を付託するよう帆走委員会に勧告することができる旨規定し、最終的な判断権の所在を示してはいるが、債務者の理事会が、I・Y・R・R七五の二の処置をとることの可否を判断することができることを示している。

2 ところで、右のとおり、債務者の会員の除名の可否を代議員会の決議事項としたのは、会員の除名が債務者組織の根幹にかかわることがらであることから、慎重な手続によって判断されるべきことを示したものであると解されるが、会員のその位の権利義務にかかわる決定については、常に代議員会の決議を要するとする趣旨ではなく、その判断される権利義務の性質・内容により、個別に理事会などの下位機関によって決定されることも予定しているものと解される。債務者の定款三一条二項三号が理事会の権限として「その他会務執行上必要な事項」を挙げているのは、債務者の事業を遂行するうえで必要な事項をすべて代議員会の決議事項としたのでは、会務の運営に支障をきたすことになることから、あらかじめ債務者の理事会に事業遂行のために必要な事項の決定を包括的に委任し、もって適切かつ円滑な会務の遂行を確保する趣旨であるというべきである。

3 そこで、I・Y・R・R七五の二の規定に基づき、本件レースにおいてグッド・マナー又はスポーツマンシップの重大な違反があるとしてレース

から除外された債権者に対する処置を債務者のいかなる機関が行うことができるのかについて検討するに、①債務者の理事は、総会で決議された事項を執行する権限を有し、その権限に基づき、国内的又は国際的外洋レース等の開催又は援助など債務者の事業を執行することができるが、各理事の意思統一を図る趣旨で設置された理事会も右権限を有すると解されるところ、I・Y・R・R七五の二の規定によって課される処置は、レースの実施に伴って生じた違反行為に基づいて課されるものであり、レース実施に伴って生じた問題の処理という性格を有しており、会務であるレース実施をするうえで必要な事項であると解することができること、②理事会は、債務者が主催する外洋帆走レースに関する規則を定める最終決定権をもっており（外洋レース規則一三条参照）、その規則中にはレースの参加資格についての規定もあることから（四条）、レース実施に関する広範な最終的権限を与えられているものと認めまことができるが、I・Y・R・R一の六の規定によってレース委員会にもレースへの参加申込みを拒否する権限が与えられている趣旨にも照らせば、債務者の理事会の権限のうちには将来のレース参加について、個人の出場を停止する権限が含まれるものと考えられること、③レースにおいて規則違反などを行った者に対する適当と思われる処置は、レースへの参加禁止等の処分を含むが、これをとるために常に総会又は代議員会の開催を要するとすると、その処置が時期を失するおそれがあり相当でないこと等の理由から、理事会において右処置を行うことも防げないものと解するのが相当である。

債務者は、本件レースにおいて債権者に有罪判決を下した者が理事会に出席し、債務者に弁明の機会を与えることなく、債権者に対する処分案件を決定したものであり、本件決定は債権者に対する不意打ちであって、著しく不公正であるから、無効である旨主張する。確かに、一般的に、ある者に対し不利益処分を課する場合、その者からの弁解を聴くことは手続の適正を担保する重要な原則であるが、それを履践しなかった手続が直ちに著しく不公正になるものではない。I・Y・R・R七五の二の規定によれば、規則に対する重大な違反、グッドマナー若しくはスポーツマンシップの重大な違反の報告書、又は規則七五の一に基づき課せられた処罰の報告書を受け取った各国協会は、調査の上、「必要に応じて審問を行い」、当事者又は当該ヨットに対し、適当と思われる処置をしなければならぬとされており、審問を行うことは処置をすることの手続的な要件とはさ

れていない。また、債権者を本件レースから除外する旨の決定をしたジュリーが理事会の一員としてこれに出席していたとしても、そのこと自体によって本件決定をした理事会の決議が著しく不公正であるとは認められない。

そうすると、右のI・Y・R・Rの規定に従って、債権者に対する審問を経ることなく下された本件決定が、手続的正義に反する著しく不公正なものであるということはできない。

- 三 さらに、前記第一で認定した事実に照らすと、債務者のとった処置が、債権者の行った行為に比して著しく均衡を失するほどの過重な処分であるということもできない。
- 四 以上によれば、本件決定が、権限のない機関によって、かつ、債権者の弁解を聴くことなく課されたものであるから、著しく不公正な手続によるものであることなどを理由に、本件決定は無効であるとする債権者の主張は失当である。よって、主文のとおり決定する。

平成三年七月五日

東京地方裁判所民事第九部

裁判官 高橋 譲

## 『グアムレース』に参加される方へ

通信委員長 鈴木 康之

1. 新規無線機搭載に関連して船舶局の申請関係で約1月かかります。
2. 無線機（短波、中短波SSB）の購入に当たっては現在注文生産に付き、メーカーからの納入に約1月かかります。
3. 無線機の価格に付きましては、注文台数により多数の場合は市場価格より安価になりますので、購入計画のある方は至急事務局へご連絡下さい。
4. 従来の無線機（短波、中短波SSB）をお持ちの方でも本年7月1日から全世界規模で周波数の変更が行われましたので、この変更手続きが未了の方は使用出来ませんので注意して下さい。
5. 上記変更を行っていない方は至急行って下さい。
6. 従って『GUAMレース』に参加される方で無線機が搭載されていない艇は上記機関を猶予して至急手続きをされるようお願い致します。
7. これら無線機を使用するに当たって、無線従事者の免許が必要ですが、次回国家試験は10月に予定されています。これら試験の勉強会を計画していますが、日時が決定次第連絡致します。

# ナスカ・ネットでマリン情報を……!!

ナスカ・ネットはダイヤルQ2を利用して毎時の風向風速、関東水域のコンディションや天気予報など気象・海象を中心としたマリン情報を電話、ファックス、パソコン通信でサービスしています。

ダイヤルQ2を利用できない地域の方でも、会員になればアクセスできます。

このサービスの特長は、好きな時に情報を検索して取り出せることで、洋上のヨット・ボートや移動中の自動車からでも、電話、ファックス、パソコン通信でアクセスして必要な情報を取り出してください。

お薦めの情報としては、江ノ島・東浜のシルフィードからのカメラによる現地状況を、テレホン・サービスとパソコン通信の画像情報で提供しています。

## ◇テレホンサービス(情報料金 30円/分)

### ①情報案内サービスの操作(サービス番号: 6#)

☎0990-301-177⇒6#⇒お好きな情報番号

<主なマリン情報番号> (2#メニュー案内)

- 10# 関東沿岸・ウインドインフォメーション (毎時)
- 50# ゲレンデコンディション in 千葉・東京, 51# in 三浦・湘南, 52# in 伊豆・御前崎
- 55# カメラがとらえた江の島・東浜のコンディション
- 59# ダイビング・コンディション in 東北・北海道, 60# in 関東, 61# in 関西・沖縄
- 62# 釣り情報 (関東版)
- 70# 走れ! ウインドサーフィン (レース情報)
- 71# それいけ! ヨット (レース情報)
- 80# 突撃! ウインド・レース レポート
- 85# 海のマガジン情報
- 90# プロボードセイラーが語る「風哲学」(菱倉プロ他)
- 111# マリンサーベイヤーQ&A
- 130# 江の島ヨットクラブ
- 132# 全日本実業団ボードセーリング連盟
- (20-45# 会員制/天気予報、台風情報、海流、水温情報)

### ②掲示板サービスの聞き取り操作 (サービス番号: 8#)

☎0990-301-177⇒8#⇒掲示板番号

掲示板番号1# ウインドサーフィン・レース速報

### ③伝言板サービス(サービス番号: 3#録音、4#聞き取り)

☎0990-301-177⇒録音3# / 聞き取り4#

⇒BOX番号(1~500)⇒暗証番号(4桁)

(60秒のメッセージが2日間保存されます。)

## ◇パソコン通信サービス(情報料 20円/3分)

アクセス番号 ☎0990-302-177

ゲストの方はIDをGUESTと入力してください。

<主なメニュー>

天気図、関東の天気予報、江の島・京浜の毎日の画像データ、月刊“KAZI”“BASSER”、セーリングクラブ、ダイビングなど

## ◇ファクシミリ検索サービス: 会員制(情報料金100円/分) 操作方法

☎0990-321-177⇒会員番号#⇒暗証番号#⇒情報番号#⇒1#(確認)⇒小さいチャイム音の後、ビッポッパの音がしたらファックスのスタートボタンを押す)

<主なファックス情報番号> (2#メニュー案内)

- 3# 海難関係緊急連絡先一覧表
- 10# 最新の地上天気図
- 12# 地上天気図、予想天気図、風の推移図
- 13# 予想天気図
- 14# 沿岸波浪予想図
- 15# 東海沿岸の漁海況速報および衛星利用沿岸海況速報
- 17# 海洋速報 (海流)
- 20# 台風情報
- 22# 富士山レーダの降水分布図および関東の降水3時間予報
- 30# 関東の風の6時間推移図および最新分布図
- 31# 関東の天気予報および警報・注意報
- 34# 東京湾岸の天気解説および警報・注意報
- 35# 相模湾沿岸の天気解説および警報・注意報
- 40# 関東甲信越の週間天気概況・予報
- 64# 横浜港大棧橋客船入出港予定表
- 76# ダイビング・コンディション (関東、伊豆半島)
- 77# (関西、沖縄)、75# (東北、北海道)
- 80# 全日本実業団ボードセーリング連盟からのお知らせ

\*'91年9月30日までゲストの方は、会員番号51#、暗証番号5555#までご利用できます。

## ◎会員の種類、会費

| 会 員   | 会 費                 | サービス内容                                 |
|-------|---------------------|--|
| 特別会員  | 入会金 1万円             | ダイヤルQ2と加入回線でのサービス利用可。<br>(ファックスは月5回無料) |
|       | 年会費 3万円             |  |
| 一般会員  | 入会金 3千円             | ダイヤルQ2でのテレホン、ファックスサービス利用可。             |
|       | 年会費 6千円             |  |
| カード会員 | 1年有効 3千円<br>3ヵ月 1千円 | ダイヤルQ2でのテレホンサービス(会員制サービス含む)利用可         |

(テレホン・ファクシミリサービスは、電話回線がトーン式のものから、ご利用ください)



(株)ナスカ・ネット 〒231 横浜市中区山下町1番地 シルクセンター別館

TEL.045(663)3211 FAX.045(663)3212



# ハーケンが強力なクルーです。

(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

# 第3回初島ダブルハンドレース

## 楽しくなければヨットレースではない



人間の信頼関係と冒険心の極致といえ、少し大袈裟だが初島ダブルハンドレースはその縮小版のようなかたちで発足し今年で3回目を迎え59艇の大フリートに成長した。今年からNORCの推奨するIMSディビジョンを新設し、3クラスに分けられCRディビジョン、それとIORディビジョンの合計5ディビジョンで競われることになり、スタートもレーティングの小さい順に30分間隔で3回に分けられた。

“楽しくなければヨットレースではない”をスローガンに逗子マリナーヨットクラブのメンバーたちが最大の努力を傾注するボランティア活動でこのイベントをサポートし、また今年も各セールメーカーをはじめ、多くのスポンサーがついた。スキッパーズミーティングはハイネケンの生ビールを飲みながら和やかに始まり、パーティーでは日本ノーベスト社提供の8%のターキーの丸焼きを恒例のヨットマンのラム酒“マウンドゲイ”を飲みながらあつという間に平らげた。

### 〔スタートは微風に乗って〕

最初のふたつのディビジョンのスタートはオールフェアだったが、大型艇とIOR、IMSのスタートでは昨年の総合優勝のシークラウンがリコー

ルだぼはぜとは組がコミッティーボードのアンカーラインなどに接触した。は組は720度回転で違反を解消したが、だぼはぜは気づかなかつたのか、そのまま帆走し5%のペナルティーを科された。超微風の中を例年になくクローズでスタートした大フリートはなかなか進まず1時間後に最終クラスがスタートしてもまだ夕暮れの中にスターンライトが見えていた。

### 〔初島アプローチ〕

やがて吹き出した風をつかみ初島を目指しているとの第一報が21時45分昨年ファーストホーマーのコルバッチ(浅野・三浦)から入り、コルバッチは初島手前9.2マイル地点を対地5.5ノット、クローズホールドで帆走中でトライマランが同艇の側にいると報告してきた。コルバッチは岸よりのコースをひき、真鶴から初島へアプローチするつもりらしかった。トライマランも速く、復路がアビーム気味になると早い時刻のフィニッシュが期待された。しかしその後の各参加艇や伴走している警戒艇から風はトリッキーにシフトし、しかも強弱の変化が激しいという気象激変の予兆のような報告が入る。

23時30分、警戒艇からの連絡ではまだ初島を廻航したヨットはないと

いう。その後コルバッチ、光、フォロミーあたりがトップ集団を形成しているものの初島付近に40艇近くがそれほど離れずに点在しているとの報告がある。小型艇が同時スタートをして大型艇にあつと言う間に置いていかれるよりは、競いながら帆走するシーンを楽しんでもらいたいというコミッティーの意図ははずれなかったようだ。

コミッティーが仮眠をとろうとしている頃、レース海面では変化が起き始めていた。急に活発化した前線がレース艇団を襲い、30ノットを越える強風が一気に吹き出していた。大型艇は8~9ノットで走っているとの報告でコミッティーは早めにフィニッシュラインに向かった。やがて豪雨と共にブローで30ノットを越える。ショートハンドのレース艇たちはトリムに忙しいらしく連絡は全くなってしまう。コルバッチの浅野氏にこちらから連絡をとり情報をもらおうと、どうやら同艇がトップで光がすぐ後方にいるがフォロミーは確認できないという。

しばらくして沖に3艇の航海灯が見え隠れる。1艇は葉山の方へ向かっている。フィニッシュラインはスタートラインと全く同じ位置にラインを縮小した形で設置していた。

両サイドに定置網がありラインはそこにしかなら設置できないからだ。

### 〔フィニッシュ〕

やがてコルバッチ(浅野・三浦)が昨年に続いてファーストホームして大拍手を浴びる。コルバッチから提出された航跡図をみると、このコンビは前半の風のない初島アプローチで周到なコースを引き、しかもそれをことごとく的中させている実力派であることが分かる。間もなくフォローミーと光が相次いでフィニッシュするが来年もきっと同じ展開を繰り返すに違いない。

その後GEKKO(植松・島本・RERS33)そして魁III、陽焰、MerluzzaのSwing-31の艇団やSuper Wave、たぎぼはぜなどが続く。

IORではアルファ(吉俣・伊藤)、サモア、シークラウン、ハーファタイム、インディペンデンスなどが続々とフィニッシュする。上位艇がひとしきりフィニッシュした頃海況は更に悪化し風速が上がり海面は泡立よううねり出した。視界は全く悪くなり点滅するアウトマークのキセノンライトがやっと見える。不規則なうねりと豪雨、ブローで40ノットを越える強風に翻弄されながらフィニッシュを取るのには並み大抵ではない。言い訳になってしまいますがそ

な荒天下のフィニッシュで記録ミスがあり一部の成績が表彰式と異なってしまったことをお詫びします。CR-CクラスではMax(横沢・大谷)



が再び勝ち、ダンス オブ マジック、アリアドネIII、フラーム、Dultonなどの順となった。

午前9時のタイムリミットに1艇が間に合わず、また4艇がリタイアしたがレースは無事終了しコミッティーは疲労困憊して帰港して来た。

### 〔パーティー〕

ホストクラブの逗子マリーナヨットクラブでは昨年に続きレミージュポン社やセールメーカー各社、そして日立、ハイネケン、日本ノーベストグリーンホームズ、アリカ、エスエルピーなどから協賛をいただいた。ハイネケンの生ビールを飲みながらの艇長会議も好評だったし、ラム酒“マウントゲイ”も定着しつつある。日本ノーベスト提供のターキーはオープンにやっと入るぐらいの大きさだったが一瞬のうちに参加者に飲み込まれたらしい。

表彰式の後でのクジ引きでは(株)日立のビデオカメラ2台、グリーンホームズのスポーツウェアなど参加者の半数に当たる60点が配られた。

タイムリミットが午前9時でパーティーは11時からとオフィシャルは大忙しだったが好天に恵まれ、逗子マリーナのレストランの芝生でレースやヨット談義はオーバーナイトレース後とは思えない元気な参加者たちの中で長く熱心に続けられた。

### 〔来年の初島ダブルハンドレースは〕

3回目のレースでホストクラブとしては運営に慣れてもいい頃ではあるが参加艇数が増加傾向にありむしろ困難さを感じている。例えば夜間のショートハンドレースでの安全の確保やスタートおよびフィニッシュ時刻の問題などである。今回も海上保安庁の指導でライフハーネスの装着を強くお願いしたいが相模湾にバラけた60艇の大フリートの全艇を把握しその安全を確保するのは極めて難しい。早朝スタートで夕刻フィニッシュで明るいうちにレースをする案など、参加側からの提案もある。

最近のクラブレーサーや準レーサーによるレースの隆盛はNORCのクルーザーレーティングというオールパーパスツールの急速な普及によると言える。そして出来るだけクラス分けされたレースを望んでいる。今回もNORCクルーザーレーティング委員会にお骨折りをいただいたが、同型艇でのレーティングのバラツキをなくしレベルレース的なバトルを期待したい。事実Swing-31やエスプリデュバン、Y-31 SIIなどのバトルはコミッティー側でも興味をもって観戦させていただいた。今後もより多くの方々のご意見を取り入れ、参加者主体の運営を続けたい。

※成績表は18ページ参照



三年連続出場の、おいどん 藤田夫妻はベストカッツフル賞受賞

# 第5回ミニトン関西選手権



## 琵琶湖スモールヨットクラブ

『第五回ミニトン関西選手権』は4月13、14、21日の日程で、例年通り琵琶湖のレークウエストヨットクラブで行われた。4月13日の最終インスペクションの前、4月7日に地元艇の安全検査およびインスペクションが行われたが、それに先駆けて、はるばる関東から艇を搬入し、チューニングに余念のなかった“隼”の意気込み、これを受けての地元勢の盛り上がりなど、今第五回大会はこれまでにないエキサイティングなイベントとして期待された。

今大会はクラスA（IORレーサー）7艇、クラスB（クルーザー）11艇、クラスC（Y23）5艇の合計23艇で、大会最大参加数であった第3回大会と並ぶ艇数であった。ちなみにこれまでの参加数は第1回大会から20、21、23、22艇で、いずれも

安定した参加艇数を得てローカルなレースとしては着実に定着してきたことを物語っている。

今回の大会では関東2（“隼II”、“隼”）津I（“I am”）、和歌山1（“風太郎”）、瀬戸内海1（“ワンダーボーイ”）と各クラスに他水域からの参加があり、内容的にも事実上の全日本ともいえる大会であった。数少ないレベルレースとして期待されているものといえよう。特に前回の第4回大会から新設されたクラスC（Y23）は昨年全日本でも取りいれられ、今後おおいに期待されるクラスとなった。今大会から乗員数のかわりに体重制を適用したため、事実上4人乗り可ということとなり、各艇の作戦上の思惑が見所の一つとなる。

レーサークラスでは全日本3連勝の“クリークV”、打倒“クリークV”に燃える“隼2”、今年全日本琵琶湖大会の優勝を目指して秘かに艇の性能アップにとりくんできた“ドゥービー”“ポアソンルージュ”、艇を乗り換えて出直しを計る第2回大会優勝艇の“アカビット”、第1回大会の優勝艇“ワンダーボーイ”、メンバーを強化しかつての名艇を甦えさせようと試みる“ファジィ”と、シビアなレース展開が予想されたのだが、結果は“ドゥービー”の見事な逆転優勝となり全日本に夢をつなぐ。

クルーザークラスは初日第1レー

ス全艇DNFのあと、風7-8mのなか1位“アイアム”、2位“インプ”、3位“ムアムア”4位に“ヒーロー”と続くが2日目は前回同様“マリエ”と“インプ”の因縁の対決となり、結局“インプ”の2連勝、“マリエ”はまたしても2位で涙を飲むことになる。

Y23クラスは同じ艇でのスクラッチであり、今回は最も厳しいレース展開が噂されていた。第1レースで、“風太郎”だけがフィニッシュとなり、優勝は決定されたかに思われたが、第2レースでリタイヤしたため1位の“スーパーウィンディ”と1点で並び、一旦振り出しに戻ったのだが、結局2日目に優勝を決定した。

## 第5回ミニトン関西選手権 成績表【クラスA】

| 艇名           | 総合 | 1 RACE | 2 RACE | 3 RACE | 4 RACE |
|--------------|----|--------|--------|--------|--------|
| DOOBIE       | 1  | 6      | 4      | 1      | 1      |
| WONDER BOY   | 2  | 3      | 3      | 2      | 3      |
| 隼II          | 3  | 2      | 1      | 5      | 5      |
| FUZZY        | 4  | 5      | 6      | 3      | 4      |
| POISSON RUGE | 5  | 1      | 5      | 4      | 7      |
| CREEK V      | 6  | 4      | 2      | 6      | 6      |
| AKVAVIT      | 7  | DNF    | 7      | 7      | 2      |

## 【クラスC】

|             |   |     |     |   |   |
|-------------|---|-----|-----|---|---|
| 風太郎         | 1 | 1   | DNF | 4 | 1 |
| SUPER WINDY | 2 | DNF | 1   | 3 | 2 |
| MICHIKO     | 3 | DNF | 2   | 2 | 3 |
| A.M.HEART   | 4 | DNF | 3   | 1 | 4 |
| ハーモニー       | 5 | DNF | 4   | 5 | 5 |

## 【クラスB】

| 艇名          | 総合 | 1 RACE | 2 RACE | 3 RACE | 4 RACE |
|-------------|----|--------|--------|--------|--------|
| IMP         | 1  | DNF    | 2      | 3      | 1      |
| MARIE       | 2  | DNF    | 5      | 2      | 2      |
| I AM        | 3  | DNF    | 1      | 1      | 6      |
| HERO        | 4  | DNF    | 4      | 5      | 5      |
| MUA MUA     | 5  | DNF    | 3      | 4      | 7      |
| SAYU        | 6  | DNF    | 6      | 9      | 4      |
| FUSION      | 7  | DNF    | 7      | PMS    | 3      |
| 隼           | 8  | DNF    | 8      | 7      | 8      |
| PETIT TAKO  | 9  | DNF    | 9      | 8      | 9      |
| LADY CAT    | 10 | DNF    | 11     | 6      | 10     |
| TAKO SPIRIT | 11 | DNF    | 10     | 10     | 11     |



クラスA優勝の“DOOBIE”（右）

# SOGO CUP

## なんと20年目の総合優勝

“SPICA” 井岡裕明

5月の連休が通して晴れるという事は本当に久しぶりだったが、広島島の“SPICA”（こういわないと全国の“SPICA”4登録艇に失礼になってはいけないので）がシリーズレースで総合優勝したというのは、なにぶんにも世界ヨット史上初の出来事なので、これはもう連休が晴れたなどの比ではなかった。

加えて4日には、広島湾では珍しいイルカの群れがレース艇群と並走するという珍事にまで出くわし、今回の『SOGO-CUP』出場者にとっては珍しいことが3つも重なった記憶に残るレースになったにちがいない。

思いがけない出来事を青天の霹靂という。並みいる百戦錬磨の出場艇にとって“SPICA”の優勝は、まさに晴天の、いや青天のへきれきであったと思う。しかし、“SPICA”の面々にとっては、ぼつぼつ3位内賞というレースがくるのではないかという予感が今年に入ってからあったのである。それはNAGANU MA boatswainお墨付きのこの艇に乗り始めて3年を経たこと、フルバテンメインの扱いに慣れてきたこと、この1月始めて根本的にマストを立て直し、調整をしたことなどである。

そして今回はレースでは、フルメンバーのエントリーに加えて田村さんが入ってくれ、ゆとりあるデッキワークができたことが今回の成績につながったと思う。

固定メンバーは9人いるのだが、なかなか揃うことができず、5人、ときには4人でレースに出ることも

あり、50才を過ぎた私までがデッキの上を走りまわるようでは、レーサーは、走らないことが良く分かった。

ところで今回の『SOGO-CUP』シリーズ3本のレースを通じて一番のポイントは、第3レースで手島を回るときのコース引きにあったと思う。手島を回るコースでは島寄せにコースを引いたほうがよい場合が多い。ただ島の東側が見えるほどまでアプローチするには相当勇気がいる。今回も“バジエナ”“光”がよいコースを引いて上がってきた。

我々は初日2位の“NORA”に3艇身ばかり下手で島にアプローチ

したが、“NORA”のほうが先にタックして出ていったので、ここでは“SPICA”の辛抱勝ちとなったと思う。

読みが当たったのは手島の南側に出たときで、島に近く回った艇が潮流に押されてタックを繰り返しているあいだに、外を回った我々は伝太郎鼻を目指すことができた。

このコースで完全に“NORA”の前に出ることに成功し、“パイドパイパー”に続いてフィニッシュすることができた。結果は1-1-4で総合優勝を果たすことができ、“SPICA”20周年にして初めての快挙となった。それにしてもヨットはいい。

### 総合成績 SOGO-CUP

| 艇名          | TCF    | 第一レース | 第二レース | 第三レース | 総合ポイント | 順位 |
|-------------|--------|-------|-------|-------|--------|----|
| SPICA       | 0.7733 | 1     | 1     | 4     | 9.60   | 1  |
| NORA        | 0.7692 | 2     | 2     | 5     | 18.00  | 2  |
| 光           | 0.7525 | 5     | 8     | 2     | 27.60  | 3  |
| KARAKORUM   | 0.7588 | 7     | 13    | 1     | 32.00  | 4  |
| KAIMILOA    | 0.7400 | 6     | 6     | 8     | 40.20  | 5  |
| KIKILALA    | 0.7588 | 3     | 7     | 13    | 41.50  | 6  |
| 海星丸         | 0.7421 | 13    | 5     | 6     | 43.04  | 7  |
| パイドパイパー     | 0.8671 | 4     | 9     | 12    | 44.60  | 8  |
| バジエナ        | 0.7608 | 20    | 3     | 7     | 47.30  | 9  |
| VOYAGE-5    | 0.7546 | 17    | 12    | 3     | 47.84  | 10 |
| M-PROJECT   | 0.8192 | 8     | 4     | 19    | 52.00  | 11 |
| FANNY-3     | 0.7567 | 9     | 10    | 17    | 58.60  | 12 |
| スーパージュリー    | 0.7567 | 12    | 17    | 9     | 59.00  | 13 |
| AMANOJAKU V | 0.7942 | 15    | 14    | 10    | 60.20  | 14 |
| 国土無双        | 0.8088 | 14    | 11    | 14    | 61.00  | 15 |
| NENE        | 0.7358 | 11    | 18    | 11    | 61.40  | 16 |
| 卑弥呼         | 0.7879 | 10    | 19    | 15    | 66.20  | 17 |
| JAM         | 0.7900 | 16    | 15    | 16    | 69.40  | 18 |
| WINDKISS    | 0.8629 | 18    | 16    | 21    | 78.40  | 19 |
| トムボーイ       | 0.8588 | 19    | 21    | 18    | 80.80  | 20 |
| KENBELOW    | 0.8275 | 21    | 20    | 20    | 84.20  | 21 |

# 駿河湾支部春のフリート対抗レース



NORC駿河湾支部清水フリートレースとして清水、沼津、浜名湖から参加した15艇が5月4日、オリンピック2本と、5日ショートディスタンスコースに戦われた。

## レース過程

### 5月4日 オリンピック+ソーセイジ

第1レース 東の風11ノットの中10時にスタート、プリマが速く第1上マークダントツで回航、2位のスーパーエスメラルダがよく走っている。3位オテンバ4位ジンジャンが回航していく。プリマが第2上マークを回ったところから風が2.5~3ノットに落コース短縮。プリマがフィニッシュした頃から風が南に回り2位以下はスピンのフィニッシュとなる。2位はスーパーエスメラルダ、3位以下は激戦となりフィニッシュ直前オテンバがダンデライオンに下

コール、ダンデライオンをフィニッシュラインの外へはじき出す。オテンバ3位、ダンデライオンが4位、ジンジャンはメルアミ、マンボウに抜かれ7位まで順位を下げてしまう。プリマが2.01.38秒でフィニッシュ。2位のスーパーエスメラルダが2.56.04秒、プリマが50分以上も放しているため修正でも1位。後半風が落ちたため最終艇は3時間半もかかるレースとなった。

修正 1位プリマ (NM-68) 2位スーパーエスメラルダ (YOK-33) 3位 ポリアス (FAR-24) 10年以上前の艇だが乗手が怖い。

### 5月4日 オリンピック第2レース

落ちていた風が1時すぎ頃から上がり初め南の風が10ノット前後になり1時40分に第2レーススタート。潮の影響もかなり出てきている。スタートラインは下有利に設定、第1上プリマが回航、2番手ダンデライ

オン、スーパーエスメラルダと続くが小型艇も健闘しあまり差がない。先頭艇が下マークを回る頃から風が16~18ノットまで上ってきた。2上を回りベアウエイセットでスピンを上げ下マークへ、その中ポリアスだけがそくジャイブ。このジャイブで下マークまでにかなり差を詰めた様だ。フィニッシュまでのコース取りで、スーパーエスメラルダ、ジンジャンがいいコースを引く。ポリアスもコース取りがよく、11着ながら修正では4位に入る。今日の1、2レースの結果修正でスーパーエスメラ



総合3位になった「プリマ」

## NORC春のフリート対抗戦 レーサークラス

1991 5/4,5日

| 総合順位 | セールNo. | 艇名         | 艇種      | 5/4 1レース |    | 5/4 2レース |    | 5/5 3レース |     | 有効得点 |
|------|--------|------------|---------|----------|----|----------|----|----------|-----|------|
| 1    | 3386   | スーパーエスメラルダ | YOK-33  | 2        | 92 | 1        | 96 | 2        | 138 | 326  |
| 2    | 3763   | ジンジャン      | YA-34S  | 8        | 68 | 3        | 88 | 3        | 132 | 288  |
| 3    | 40140  | プリマ        | NM-68   | 1        | 96 | 14       | 44 | 1        | 144 | 284  |
| 4    | 3887   | ダンデライオン    | TAK-39  | 13       | 48 | 2        | 92 | 5        | 120 | 260  |
| 5    | 4333   | メルアミ       | SW-31   | 4        | 84 | 5        | 80 | 9        | 96  | 260  |
| 6    | 1969   | ボリアス       | FAR-24  | 3        | 88 | 4        | 84 | 11       | 84  | 256  |
| 7    | 4277   | マンボウ 6     | J-29    | 9        | 64 | 8        | 68 | 6        | 114 | 246  |
| 8    | 4191   | オテンバ       | X-99    | 11       | 56 | 10       | 60 | 4        | 126 | 242  |
| 9    | 2499   | プレアデスクラスタ  | NAK-295 | 5        | 80 | 7        | 72 | 10       | 90  | 242  |
| 10   | 3840   | ドリーム 3     | YA-30ST | 10       | 60 | 9        | 64 | 7        | 108 | 232  |
| 11   | 4058   | アンフィニー     | YOK-29  | 7        | 72 | 11       | 56 | 8        | 102 | 230  |
| 12   | 2672   | コ、マルジェ     | J-24    | 6        | 76 | 6        | 76 | RET      | 72  | 244  |
| 13   | 3274   | ウインターレディー  | TAK-23  | 12       | 52 | 12       | 52 | DNS      | 72  | 176  |
| 14   | 1922   | バロン        | SS-38   | 14       | 44 | 13       | 48 | 12       | 78  | 170  |
| 15   |        | マイマイ 3     | YA-30S  | 15       | 40 | 15       | 40 | DNS      | 72  | 152  |

ルダが2着、1着でトップ。ボリアスが3着、4着で2位。メルアミが4着、5着で3位となり1日目のレース終わる。

第2レース修正 1位 スーパーエスメラルダ 2位 ダンデライオン 3位 ジンジャン (YA-34S)

5月5日ショートディスタンスレース  
今日のレースは海洋文化祭との混合レースとなり艇数も28艇となる。

“マンボウ” (右)と追う“メルアミ”



クルーザークラスにはダブルハンドレースに出場したフジロジテックがエントリー。

ウエザーマークを90°に、スタートラインは下有利に設定、10時スタート。プリマが下位置からスタート、ジンジャン、コマル、メルアミがリコール。ジンジャン、コマルは解消、メルアミも戻るが戻りきれずそのままスタートしたため入賞の夢はきえ

てしまった。上のすいた所からサムシング、スーパーエスメラルダが出てゆく。サムシングのコース取りがよくウエザーマークを5位で回航。その後全艇スピンを上げ由比マークへ。プリマがやはり速くダントツでマークへ辿りつく。しかし、その頃から風が落ち初める。プリマは落ち初めた風の中由比マークを回航したが後続艇はマークへ辿りつくのがたいへんの様だ、プリマがフィニッシュ。2着にクルーザークラスのフジロジテックがフィニッシュ。プリマが入ってから1時間以上離れているがそのあとぞくぞくと入ってくる。スーパーエスメラルダが4着に修正でも2位になり優勝に輝いた。

第3レース修正 1位 プリマ 2位 スーパーエスメラルダ 3位 ジンジャン

帆走委員長 小澤達司

今月の表紙：国際的なロングオフショアレーサー “摩利支天”、今回おこなわれたトランスパックレースにて3位入賞を果たした。(撮影/添畑 薫)

OFFSHORE 第194号 平成3年7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



## 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

海を駆けろ、クラブレーサー

- 主な標準装備：ハーゲン社製ブロック/セルフテーリングウインチ/  
大型パウハッチ/スカイライトハッチ/フトレスト/  
テレスコピックティラー/オープンポードライト/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、マリナー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ブライザー・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㈱ … ☎011-612-1060 ヤマハ関西㈱ … ☎06-535-1671  
ヤマハ東北㈱ … ☎022-235-1031 ヤマハ中国㈱ … ☎082-285-4911  
ヤマハ東京㈱ … ☎03-3444-9971 ヤマハ四国㈱ … ☎0878-67-3800  
ヤマハ中部㈱ … ☎052-913-2121 ヤマハ九州㈱ … ☎092-472-5261

● カタログご希望の方は、姓名・建設名を明記のうえ、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迄

# SONY

Offshore 付録 社団法人日本外洋帆走協会 昭和52年7月21日第三種郵便物認可 1991年7月現在  
ポータブルGPSレシーバー/IPS-360

# GPS

GLOBAL POSITIONING SYSTEM



ピクセス  
**PYXIS**  
ピクセス・株式会社

●本カタログに掲載しております商品の価格には消費税は含まれておりません。ご購入の際、消費税額をお支払いください。

現在位置はもちろん、目的地までの距離・方位・自分の向っている方向、  
速さなど、必要な情報を6つのモードで表示。

POS \* : N 35° 32' 58.2"  
JAPAN : E139° 32' 27.0"

#### POS(Positioning)モード

現在の受信機の位置を、緯度・経度の高精度な情報として表示します。

DS: 0.4km DR: 164°  
SP: 30.0km/h HD: 161°

#### NAV(Navigation)モード

現在地から目的地までの距離、方位、現在の速度、自分の進んでいる方向を表示します。

DS: 3.5km DR: 127°  
AL: - 6m + 79m

#### TRACKモード

スタート地点から現在地までの距離、方位、相対高度(出発地点からの高度)、絶対高度(座標系の高度)を表示します。

MP-04: N 35° 30' 56.8"  
024651: E139° 33' 33.1"

#### MARKモード

必要に応じて、現在位置の緯度、経度、時刻をメモリーできます。

MP-01: N 35° 33' 43.3"  
PYXIS : E139° 31' 03.2"

#### EDITモード

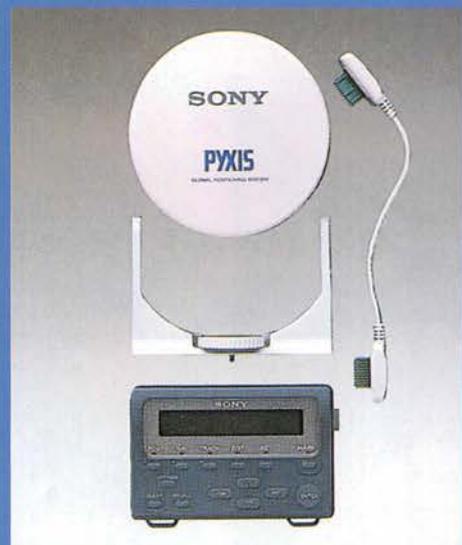
目的地と通過点の緯度、経度、時間のデータをそれぞれ50ヵ所までメモリー編集でき、6文字のタイトルがつけられます。



\* NAVモードで、目的地の方位と自分の進行方向とを図形で比較表示することもできます。



\* TRACKモードで、出発点からの軌跡を図形で表示することもできます。



ハンディサイズで、

しかもアンテナ部と操作部は着脱式。

さまざまな使用状況にフレキシブルに対応します。

フットワークの良いコンパクトボディに加え、アンテナ部分と操作部分とは着脱が可能。使い方の幅を広げました。たとえばクルーザーの場合、延長コードを使ってアンテナ部分を室外に、操作部分をキャビンの中にセットすることによって、夜間や悪天候の時でもキャビンに居ながらにして自分の位置や進行方向、速度といった情報をリアルタイムに得ることが出来ます。もちろん、アンテナ部分は防まつ、操作部分も防滴仕様とするなど、ヘビーデューティに仕上げました。電源は、乾電池(単3×4本)のほか、船舶や自動車のバッテリーも使用可能。また、表示画面が瞬時に切り替わるダイレクトファンクションキーを採用、すぐれた操作性を実現しました。高精度・高機能のポジショニングシステムを身近なものにした、ピクセス。灯台や港、山頂や山小屋、自分で選んだポイントなど必要な情報をあらかじめメモリーしておけば、万一の場合にも安心なだけでなく、ピクセスならではのまったく新しい遊びを創り出すことも…。いま、海で、空で、陸で、チャレンジ・スピリットにあふれる人々の行動エリアが、ビッグなスケールになろうとしています。

**PYXIS・IPS-360 標準価格158,000円(税別)** 【主な仕様】●受信周波数:1575.42MHz、C/Aコード ●感度:-130dBm ●受信方式:4チャンネル(パラレル) ●測位更新時間:3秒に1回 ●使用温度範囲:アンテナ部 -20°C~+60°C 操作表示部 -10°C~+50°C ●電源:単3アルカリ乾電池×4本(DC6V)カーバッテリーコードDCC-360P(DC12/24V) ●電池寿命:約120分(連続動作時) ●大きさ:横幅100×奥行39×高さ175mm(本体寸法) φ100×35mm(アンテナ部) /100×39×63mm(操作表示部) ●重さ:約590g(乾電池含む)