

Offshore

No.195 AUG.-SEP. 1991





FIRST°5の後を、追 彼女は10年先を走っ

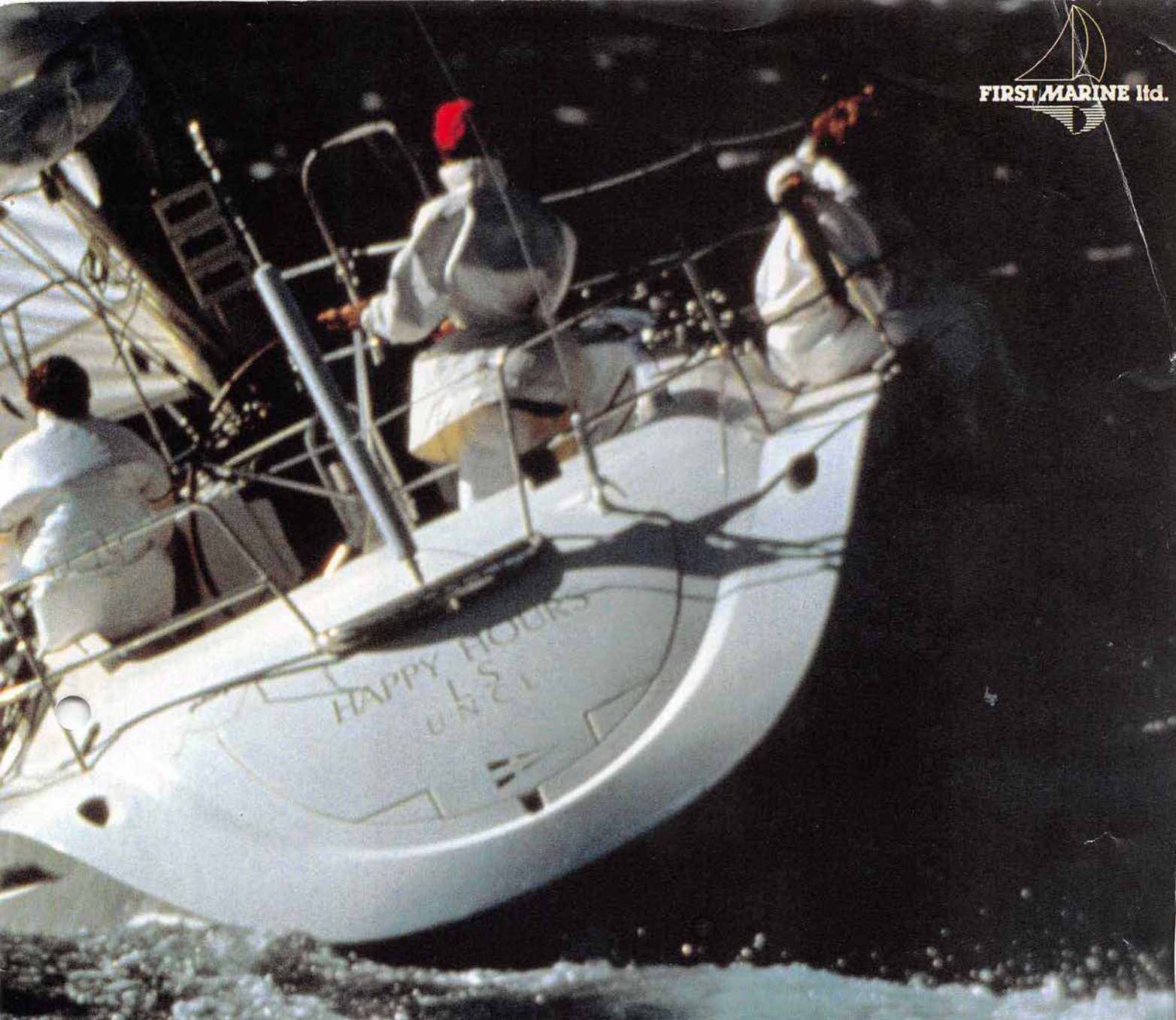
「速さ」がこのように美しかったことが、あっただろうか。

FIRST°5シリーズ

レーサーとしての帆走性能、洗練されたファッション性、そしてこのうえなく快適な居住性をも兼ね備えた新世代のレーサー&クルーザー、それがFIRST°5シリーズ。ひとつの奇跡ともいえる、このシリーズの誕生を語る時、ベネトウの名のもとに集まった4人の巨匠たちの斬新なクリエイティビティを忘れてはならないだろう。内装デザインは、フィリップ・スタークとピニンファリーナが担当。外装デザインに携ったのは、ジャン・ペレーとブルース・ファー。4人の叡知は美しく結晶し、10年先を走っている。

クルーズシステム

このシステムを利用すれば、たとえ少人数でも、スムーズなセーリングが楽しめます。アイテム・ラインアップは、メインセールE・ZIPPACK、ゼノア・ファーラーE・FLEX、リジッド・バング、バックステイテンショナーなど、多彩。FIRST45^⑤、41^⑤、38^⑤のオプション。



おうとしてはいけない。
てゐるから。



	全長(ハル)	全幅	吃水	セール面積(メイン・ミゼノ)		デザイン
FIRST32 ^② 5	9.68 m	3.30 m	1.70 m	28.00 m ²	27.90 m ²	内装デザイン：フィリップスターク 外装デザイン：ジャン・ベレー
35 ^② 5	10.60 m	3.60 m	1.80 m	33.51 m ²	33.92 m ²	
38 ^② 5	11.50 m	3.75 m	1.90 m	38.67 m ²	41.82 m ²	
41 ^② 5	12.30 m	3.90 m	2.20 m	44.18 m ²	45.60 m ²	
FIRST45 ^② 5	13.90 m	4.25 m	2.15 m	53.00 m ²	58.00 m ²	内装デザイン：ピニンファリーナ 外装デザイン：ブルース・ファー
53 ^② 5	15.75 m	4.48 m	2.45 m	55.00 m ²	79.00 m ²	

フィリップスターク—現代建築、インテリアの分野で世界的な人気を誇るアーキテクトデザイナー
ピニンファリーナ—名車フェラーリなどのデザインで知られる、イタリア屈指の工業デザイナー
ジャン・ベレー—フランスを代表する世界的ボートデザイナー

ブルース・ファー—世界のビッグレースで圧倒的な人気を誇るボートデザイナー

●カタログご希望の方は、下記宛お申し込み下さい。

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 ファーストマリーナ



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

絶好のダウンウインド・バトル!

第32回鳥羽パールレース





第32回 鳥羽パールレース

東海支部広報 河内道夫

第32回鳥羽パールレースは、当初のエントリーが200艇を超える参加が予想された文字どおり国内最大の外洋レースになりました。

結果として185艇（Aコース：68艇、Bコース：117艇）、1,517人の過去最大の参加を得て、夏雲の輝く晴天のもとスタートを迎えました。参加艇の数の増加とともに遠くからの参加が増えるのもうれしいことです。第30回からは仙台から「ヒポクラテス」「嵯峨」がはるばる参加され、今年は呉から「鯨丸」が来てくれました。

梅雨明け後にもかかわらず、前線の南下と日本海の低気圧の影響を受け、南から南西に変わった10m/sの風の中、素晴らしいスピードで東に向け走り去って行きました。

今年の鳥羽のレース本部は、浜辺浦の入り口の岬に立つ「鳥羽グランドホテル」に設置しましたが、浜辺浦が一望の下にみられる良い場所でした。しかし、浜辺浦奥に係留する参加艇からは、いささか不便なため、昨年本部を置いた「望海楼」のベランダで入港申告や公式掲示板の設置申告内容の変更受けを実施しました。

200艇を超えるというので、浜辺浦で泊地をまかなえるかと危惧しましたが、25日

の夕方でおおよそ100艇前後の係留で、いささか少ないと感ずる状態でした。また、今年は台船を2つに増やしたため、沖の台船に大型艇に係留でき良かったのですが、来年200艇を超える参加が得られた場合、どうなるのか不安もあります。

前夜祭では、「ミス・マルレイナ、マルレイナ・ラブリー」2名の歌による応援や鳥羽市の「ミス・リゾート」による花束贈答を始めとし、市長ほか市関係者の激励を受け、パーティは盛大に開催されました。

後半に参加者の減少がみられましたが、「九鬼水軍太鼓」やマウントゲイ・ラム酒のプレゼントなど、早く帰った人には残念としか言えない最後まで楽しいパーティでした。

前日とはうって変わって、南寄りの風が吹きつけるスタートの朝、いつものレースの朝のように、ファイティング・フラッグがはためき、氷や軽油を運び込む人々、活気のある雰囲気がとてもうれしくかんずるひとときです。

浜辺浦を出ると、恒例のブラジル丸から真珠島にむけての機帆走パレードを経て、菅島南のスタート海面に続々とレース艇が集まってきます。

今年始めてスタートの本部船に観覧船を使用し、レース艇から良く見えるようにしました。

風がやや強めのため、Aコースのスタートでは、68艇がなかなかまとまらず、横一線のラインは見られませんでした。右横方向からの風のため、一部にスピナーカを揚げている艇も見られましたが、ブローチングで大変な様子でした。

Aコースの大型艇は、強めの風を受けておもしろい滑り、プレス用ボートも追いつけないほどのスピードでスタートして行きました。

一方、Bコースの117艇はよくまとまり、鳥羽パールレースらしいスタートラインを形成し、東にほぼ良いことがあるかのように、スッ飛んでいってしまいました。

風が無くていつまでも視界から去って行かないレースもこまりものですが、あまりの速さで見えなくなってしまうレースも、見送るコミッティの者にとっては、なんともさびしいものがあります。その後さらに強くなった風の中を、大多数の艇がたいした事故も無くフィニッシュしたというテレホンサービスを聞き、ほっとしております。来年第33回には200艇を超える参加艇を迎え、今年のレースに対する参加艇のご意見を十分にうかがいながら、さらに楽しいレースを実施したいと実行委員一同考えております。是非ご意見をお寄せください。

また来年鳥羽でお会いしましょう。

”憧れの鳥羽パール”

サンタグリーン 笠原文和



鳥羽パールレース参加は、高校生の頃(25年前になるが……) 始めて買った“舵”誌にて知って以来いつかは参加したいと秘かに考えていた。今回のサンタグリーンは10艇目に所有したフネであるが、僕の場合始めてヨットレースに参加したのは1昨年の89' 年春であるからまだ3年目ではない。憧れの鳥羽レースに初参加できしかも周りはワントンオーバーの有名な大型艇の中で僕達クルーは総合優勝という奇跡としか言いようがない最高の嬉しい結果となったのである。

実は我艇は傷だらけの三崎へのフィニッシュだったのです。第1は1.5ozスピンを乗せ忘れた、第2は0.75ozスピンを鳥羽スタート時破れ補修したが、神津島東側でブローチングでズタズタに損失してしまった。そして大島風早崎を回航時ブローチングで生じたと考えられるデスマストである。このデスマストは三崎フィニッシュ4時間前に生じていたと思うが気づいたのは相模湾の真只中フィニッシュ2時間前で、微風のフリーで唯一の0.5ozスピンド3〜4ノットで北上中オンデッキ約3〜5cmにかけて斜めに全周性に亀裂を認め約5mmくらいバウに向かってズレがある完全なる折損であった。船令6年金属疲労であろう。ただもしも1.5ozスピンを乗せ忘れず早くからこれを使用していたら又0.75ozスピンが

損失していなかったらマストは倒れていたと想像できるのです。色々な要因が最後までマストを起立させていた運としか言い様がないそんな状況でした。ハード面では、このような幸運が作用し、ソフト面では、素晴らしいチームワークと集中力でただただ速く走らせる事に徹し最短距離のプロパーコースを迷うことなく走らせた事と言えると思う。

僕にとって初めて見る浜辺浦に集結した200艇の光景そして菅島レース海面でのパレード、スタート5分前15ノット南西の風大型艇の中30フィートのサンタグリーンはとにかく大きさでは完全に倒されているが、気持ちの上では、別に恨みがあるわけではないが、大型艇に一矢報いたい等の願望があった。

我々は主に近北支部レースを中心に活動、昨年と今年のオレンジカップ8位・敦賀カップ2位、昨年は日本海レースに参加しナホトカへと渡った。つまり関東勢との接点は今まで無かった。この鳥羽レースで僕は鳥羽レースを本当に参加するだけの気持ちでしかなかったがクルーの5人はクラスVの上位をねらっていたし、ヘルムスの北山君は差順位でクラスVIまで食いたいなどと意気盛んでいたがスタート前からのトラブル続きでそんな目標もだんだんと薄らいでいくのだが、御前崎沖スタートで5〜6時

間後南西風20ノット波高3〜3.5mの海況の中我々は未だワントン勢が確認できる位置にいた、リーチング、追波、波長が合い10〜14ノットの凄いスピードですばらしい走りをしている。シルフィードが後方を冲出ししていく、あの“シルフィード”とここ2〜3時間併走し少々我々が走り勝っている。位置的にも良いところにいることを我々は励みとした。0時30分神津島回航を確認、1マイル位まで近づいている。式根・新島の東側を北上利島大島間を抜け、大島の西側コースをとる元町を右舷に見る頃利島の西側より北上するスピンドが3艇確認できる。サンタグリーンはもう0.5ozスピンドしかなく、リーチングでスピンドを温存する。風早崎を廻航すると大島の東コースをとった艇部が数艇見える速い。先へ行かれるだろう。我々は東と西から三崎へ向かう艇部の丁度まん中にいる。東から北上する艇が明かに速い。西側から昨夜真後ろにいたシルフィードがあがってきている。フィニッシュラインを確認した頃大型艇が周りにいるし、またフィニッシュしているが木だ直後の様だ。あの風と波の中で有利である大型艇はもうとっくに見えないものと思っていた。少々希望がでてきた。案外いいところにいるかも知れない! 午前10時27分フィニッシュした。22時間27分デイルン200マイルの速さだったのであるいくら吹いても30フィート艇としては最高のスピードであろう。憧れの油壺湾に入港、駿河湾沖ではシーホッパーのような走りであったため水浸しのキャビンとなっている。他のレース艇から「30フィートとしてはかなり速いフィニッシュ時間ですよ、恐ろしいな」などという声がかかる。着順20位とのこと。ここでクラスVI・Vで先にフィニッシュしたのはシルフィードだけであるとわかった。大満足である。午後三崎でマグロをたっぷり食した方まで熟睡した。クルーの田中君が“総合優勝”と泣き声で部屋に飛び込んできた。一瞬こみ上げてくるものがあった。ヨットレースを少々早すぎたがやってよかった。我がサンタクルー達とたの喜びを満喫できることが素晴らしい。すがすがしいこの素敵な感激を味わってくれた我がサンタチームと大会運営に尽力をつくされた皆さん、本当にありがとうございました。

今日本海側の小さな町にこのパールカップが置いてある。おそらく今までに又これからのこのカップが日本海側の地に渡ることはないのではないかとおもっている。

鳥羽パールレース参戦記

ラッキーレディVスキッパー 浅生重捷



ラッキーレディVはYOC・Cクラスで優勝したフライングフィッシュ（ジョンセイヤー設計）で、購入後輸入手続き、改造、レーティングの取得、船検、船籍登録と忙しく稲葉オーナーの強引とも思われる努力のお陰でようやくスタートに間に合わせることができた。

また、東海のJ24の雄、ブーメランのヘルムスマン地曳とトリマー岩瀬を迎え、かなり強力なチームを組むことが出来た。スタート海面は200隻近いヨットが遊覧しており、本部艇は確認できるガリミットマークが見つからない。

しかたがないので本部艇寄りを少し遅れてスタートすることにする。上手には「ヒューン」と、下手には「ビーワン」と大型艇に前を抑えられながら約15秒遅れてスタートする。

スタート時のマニューバリングを考えNO3ジブを使ったのが裏目に出てもう一つスピードが乗らない。

ジブはハクス式なので取り替えるとなると一旦ジブを下ろさなければならない。それではロスが大きすぎるので10ポイント程風下に落としてスピンを揚げ、その間にジブ交換することにしてスピンを揚げながら、不慣れなこともありスピンプールを曲げてしまう。

しかたなくスピンを取り込み、ジブを下ろしてヘビーに交換する。

このゴタゴタの間に、上手ではメイセーヤー、光、スリーパー、ゼネットが先行し

てゆき、下手ではコンテッサ、海太朗に続いてIOR1トン軍団が先行している。そして、すでにその巨大な船影が小さく見える程前方をプリマが行く。

風速はスタート前の予想より少し弱く、20ノット前後で、ヘビーゼノアのおかげで艇速も上がる。1400頃にはIOR1トン軍団をかわし、1500時にはコンテッサに追いつく。

海太朗はスピンを揚げて加速するが少し落とし気味になるためVMGとしては不利の様な気がする。

メイセーヤーは噂通りの快速で、その差は詰まるどころか広がって行く様に感じる。彼らは南に上ってスピンを揚げた。

1900時、日暮れ時にはメイセーヤーは



上手前方約5マイル、コンテッサ、海太朗と艇名不明の3隻が後方7-8マイルにいる。

彼らは南に出す様だが我々は回航時にチェックしたデータに従い、この当たりの追い潮を利用し、ダイレクトに神津島を目指す。

一時30ノットを越えた風も20ノット前後で落ち着き、艇速も10ノット程度で安定している。

コース取りも慎重にはオンパセの南を通り、22:30時には神津島を回る。

スタート前には神津島一式根島間を抜けて、大島の西からフィニッシュを目指すコースを想定していたが、天気図からこの風は明け方まで続きそうであり、早島をかわせるなら大島の東を通るのが最短コースでもあり得策と判断して、このコースに乗せる。

神津島天上山を覆う黒雲からの冷たい吹き下ろしに乗って、一気に早島をかわし新島の東にでる。

この頃から少し風が弱まってくる。大島に近づき過ぎるとブランケに捕まる恐れが有るので十分に離して通る。

このままではフィニッシュが0500時過ぎになり、朝風に捕まりそうだが曲がったスピンプールにはまだまだ風が強すぎる様に思えるのでじっと我慢する。

0400時頃風早との間、約2マイル程後方にマストトップ灯を見つける。

まだ明けやらぬ薄暗がりの中デッキワークの懐中電灯の光がちらついている。

スピンを揚げるな、と見ているとやはりスピンの模様からメイセーヤーと判る。

ジリジリと追い上げてくるスピンを見ながら、風と残航を推し量りスピンを揚げるタイミングに迷う。

四時半過ぎ、メイセーヤーが並んできたのでスピンを揚げ最後の逃げ込みにかかる。予想通り日の出と共に風は落ちてきて後ろに回る。

真追つての風にメイセーヤーはスケーティングするためコースを外し、少し登り気味に西に離れて行く。

後方にはCRクラスの大型艇がスピンを揚げて追ってくる。

その様子から、もう少し風が続きそうなのでオンコースを騙し騙し艇を滑らせる。0534時フィニッシュラインを通過、メイセーヤーに先行すること約4分、薄氷を踏む思いのフィニッシュであったが、なんとか初陣をファーストホームで飾ることが出来た。

望外のクラス優勝

IORⅢ,Ⅳクラス優勝の記

KELONIA 大谷正彦, 三好章夫

「鳥羽パールレース」と聞いただけでレース前のあのうきうきした気分を思い出すのは私だけだろうか。

今回私（大谷）は仕事の都合で回航にもレースにも参加できなかった。

7月27日昼過ぎ自宅へパールレースメンバーから電話が入った。「えー？もう帰ってきたの？」

一瞬リタイヤカトラブルかと心配になる。しかし、聞いてみると10時半頃無事フィニッシュし、しかもかなり早い順位とのこと。

ほっとしてまずはホームポート小網代へ急ぐ。ケロニアハウスに着くとレースメンバーの深谷君が一人ポツンといた。みんな疲れてレース結果を待たずに自宅へ帰ってしまったという。20時頃レース本部へ結果を確かめに行く。

KELONIAは、総合10位でクラス1位になっているではないか。にわかには信じ難かったが次第に喜びが湧いてくる。その夜のおもだったメンバーに電話して表彰式に参列するよう声をかけ、翌日の表彰式に臨んだ。

ここでKELONIAという艇の紹介をしておきたい。

KELONIAはグループ結成後28年、20FtのJOGから始めて現在5艇目（横山33）小網代湾奥に係泊している。50代になった創業者達とその後加わった40代から20代の若者まで、メンバーは35名。内常勤は12～3名で他は「時たま会員」である。会社役員、管理職から学生まで、女性も子持ちの主婦から自称ギャルまで多士済々。オーナーが誰だか分からない自由な雰囲気からかやめる人が殆どいない。

これだけのメンバーとなるとレース派、クルージング派だけでなく、ただ乗るだけでいい人やもっぱら後方支援で撤し、「揺れないヨットができれば乗るよ」という御仁まで種々雑多。

NORCレースやクラブレースにでたり、クルージングに行ったり、湾口でのんびり遊んだり、ディンギーレースの応援に行ったり、週末は年中休むことがない。今回もパールレースから帰った翌日から3日間にクルージング組が千葉方面に遊びに行っている。毎年100日以上1000人を越える活動は、小網代で最も活動している艇であり、恐らく日本中探しても右にでる艇は少ないのではないと思う。



こんなKELONIAにも悩みがある。一つは創業者達の老齢化による活動力の低下である。これに対しては、とかく依存心が強い若手に権限を委ね、彼らが自主的にやっていける体制にしようと努力している。もう一つは、雑多な集まりなるかゆえのレース等への結集の困難さである。これに対しては、「KELONIA NEWS」という機関紙を隔月発行してグループ内の意思疎通を図っているが、まだ十分解決できているとはいえない。

こういう性格のチームなので、艇も自ずとそれに沿ったものとならざるをえない。6年前進水させた今の船は、中間リグではあるがステーはロッドでなくワイヤ、セールも6年間のダクロンセール1式と3年前に買ったケブラーメイン、スペクトラのミディアムと#3ジブである。

内装は8バースのクルージング仕様、キールもラダーも長方形で重い旧式のものである。

今どきの三角レース中心のレースに出るには実に中途半端な艇である。最近の艇に比べて軽風以下のパワー不足はいかんともしがたく、5月のミドルボート選手権でもスタートでいいところで出ても、マークごとに次第に遅れていくパターンで、結局34艇中28位という結果だった。

このようなKELONIAが今年のパールレースに出た目的の一つは、若手だけで出させて、彼等にレース経験を積ませ、自信を持たせることだった。それが何か間違ったのか、天が味方してくれたのか、並みいる強豪を退けてクラス優勝してしまうなんて……。

これでまたヨットをやめられなくなるメンバーが増えることだろう。

さて、まえおきが大変長くなった。以下は三好キャプテンの快走の記。

終始好天に恵まれ快適なレースでした。安定した29Kt前後の南～西風が吹いたため、ほとんどラムライン上をアビームで帆走できたので早いレース展開となりました。

コースとしては神津島から大島にかけて島の西側と東側のいずれか風と潮流の点で有利かの判断が勝敗につながりました。KELONIAはこれからの島の東側のコースをとったことが『望外のクラス優勝』の結果となりました。

神津島を回ってからは頻繁にロランにより潮流をチェックしましたが若干の追い潮だったようです。大島の東では島の近くに寄ったのでブランケットを心配しましたが、むしろ吹き下ろしの風が強く、置きHALFTIMEに追いつくことができました。明け方、無線で大型艇のフィニッシュ予告を聞いているとそれほど離されていなかったの、「これはいけるぞ」と期待していただけに、朝8時頃にカムにつかまった時は気が気ではありませんでした。幸い再び南風が吹き始め、KELONIAにとってはコースレコードの22時間半で無事フィニッシュすることができました。

今回のレースは若手主体で参加しましたが、クラス優勝の報を聞いた古くからのメンバーの中馬、大谷、渡辺氏から喜びの声を聞き、レース直後はさほど感じなかったのが、日が経つとともに優勝の嬉しさが湧いてきました。KELONIAは28年前小網代に艇を浮かべて以来、当初の頃はNORCレースで輝かしい戦績を残してきました。しかし、元来ギンギンのレース派ではなく、最近の尖鋭化したレースでは勝利から久しく遠ざかっていましたので、この喜びもひとしおです。

小網代フリートにはNORC草分けの頃からの艇も多く、ギンギンのレース派はいないのですが、月に1度のKFR（小網代フリートレース）を楽しんでいます。このレースは15年も続っていますが、最近是他フリートからの参加艇も含めて30艇近くになることもあります。今回のパールレースはそんなフリート仲間のNADJSから武田さんに応援にきてもらいました。

また、今回の勝因の一つにやはりフリート仲間のALPHAとの競り合いがあります。神津島までのコースはアビームの帆走でかつ夜間だけにトリムを最適状態に維持していくのは難しかったのですが、すぐ近くにALPHAが帆走しており、なんとか抜き去ろうとセーリングに集中することができました。

最後になりましたが、日本のオーシャンレース、更に海洋精神の涵養のために、全国規模の鳥羽パールレースがより一層盛んになることを祈ります。IOR、IMSに純粋のブルーウォーター艇も含めて500艇以上の参加数になるのも夢ではないでしょう。

第32回鳥羽パールレースを終えて

レース委員長 都築勝利



ここ数年、裏方に徹して来ましたが、ついに引っ張り出され、レース委員長の重責を引き受けることになりました。2年前の暴風、行方不明騒動、以来、この役を引き受ける人がなくなった様です。案の定、鳥羽海上保安部より6月26日付けて、9項目の御注意を頂き、従来にはなかった無線機搭載リスト作成となりました。又、昨年より御前崎、下田にワッチを置き、緊急時への対応に備えました。御注意のすべてを埋め、レース内容の見直し、エントリーの締切へと時がたち、エントリー数201艇で東京の連絡会議を迎えました。本年は、帆走指示書にレースの種別をカテゴリーAと明記（何にも書いてなければAですが）し、艇に対する広告表示が出来ないことをPRしました。艇名の紛らわしいものについて舟艇登録時にチェック出来る機構が欲しいと思います。又、昨年、問題となったCR計測値のバラツキによる不公平をどうするは、東海支部、大矢計測委員長が昨年末、全国計測委員会で問題提起され、その後、関東、東海両支部間で調整をはかった結果、関東の尾田副計測委員長にレース前に来て頂き、参加の多い艇種に限って

1. 同一艇種で同一仕様の場合は同一レーティングに訂正。
2. 同一艇種で仕様の違う場合は、仕様の違うポイントから公平なRに訂正。
3. 異艇種同一サイズで明らかなR値に不公平が認められる場合は計測データ再認識あるいは再計測にて訂正。

という考え方で望み、出艇申告時までに新計測証書を発行して頂くことで解決することになりました。

それと、IOR・JORクラスでの異なる艇種同士のレースを可能にする方法で従

来はTCF方式で行って来たのを今年からTA方式に変えることにし、それについての勉強も続けました。要するに今までの時間比を時間差に変えて表すということです。係数については、過去5年間のデータを分析し、2360を採用しました。尚、本年よりIOR・JOR・IMSクラスでの乗員を人数でなく、重量ということになり、これも出艇申告時に、重量オーバーで乗員を減らせず、再計測でCRで一艇、移って頂きました。フィニッシュでの体重チェックを行うと艇長会議で言いましたが、レース展開の速さで今年は出来ませんでした。来年は是非実施して頂きたいと思います。Aコースはシビアに、Bコースは和気あいあいで行ったらいと思います。Bコースはスキーというなら初級コースですね。

さて、鳥羽の泊地、受け入れは、実行委員長の川端さんを中心に地元、市役所、漁協、旅館、浜辺浦の回りに何度もお願いの足を運んで頂きました。今年の大きな変更点は、レース本部が望海楼から鳥羽グランドホテルに移ったことでした。最初は心配しましたが、結果的には一ヶ所出艇申告、艇長会議、前夜祭が行え、大成功だったと思います。又、フィニッシュの方は、副委員長の宮坂さんをお願いし、三崎マリンの協力を取り付け、いよいよ当日を迎えました。回航で鳥羽へ届かなかった艇等があり、最終エントリー185艇（AコースIOR・JOR 52艇、IMS 16艇、BコースCR115艇、オープン2艇）になり、最高記録となりました。天気図は日本海に前線が有り、少しずつ南下、南西風の順風が予想される中、艇長会議を過ぎ楽しい前夜祭へと続き、その後、コミッティーの打ち合わせと分刻みのスケジュールです。出艇

申告を締め切った所でフィニッシュ担当の宮坂さんは、三崎にたち、スタート担当の山田さんは、明日の準備と慌ただしく・・・。

スタート当日、CRクラスの風速レンジをIIに決定、公式掲示板に貼りだし、本部船へと向かいました。本年は、観覧船を本部船にして参加艇もコミッティーも観覧の方も見易い一石二鳥を狙い、まんまと成功しました。コミッティーの位置が高く、とても見易く、少しリミットマークが速かった感じが有りますが、Aコース、Bコースとも明らかにリミット側が、距離的に有利なのに本部船に各艇は集まって来ました。リミットマークが見えないのか、観客へのサービスなのか、又、リコールも見易かったですが・・・。Bコースのスタートが少し混乱していましたが、まずまずのスタートが両コースとも切れました。観覧船の船長だけが腕が痛く、汗びっしょりになりました・・・。

記録づくめの今年は、南西の順風を受けAコース、ファーストフィニッシュはプリマ、7/27 02時38分18秒、Bコース、ファーストフィニッシュはテラジャパン7/27 04時59分16秒と新記録です。最終艇フィニッシュ7/27 15時35分02秒で昨年のファーストフィニッシュの時間に終了ということになりました。受け入れ側スタッフは準備完了と同時に出航、そのまま最終まで帰れず、175艇のフィニッシュをチェックということになりました。10艇だけリタイアでした。

翌、28日、日曜日に表彰式が、多数の参加艇、来賓の方に集まって頂き、なごやかに三崎マリンで行われました。成績表の見直しを前日の夜から何回もしましたが、計算間違いが表彰式後、発見され、一部の賞の渡し違いが起こり、大変ご迷惑をおかけしました。来年は一考必要だと思ひます。

第32回を終わって思うことは、鳥羽パールレースこそがNORCであり、手づくりヨットレースの元祖であり、参加艇、コミッティーが、一体という感じです。今後、300艇～500艇へと参加が増え、世界的なレースに発展していくと思ひます。

この手作りのレースを盛り上げるには、ルールを守り、ヨットの原点、自分の艇、自分の生命は自分で護ること、他人には迷惑をかけない。これが守られれば、先程の艇数は実現可能です。コミッティーも今後、システムを考え、合理化、単純化を目指し、全員で世界一のヨットレースへと発展させて行きましょう。

第32回『鳥羽パールレース』成績

(CR) 風向: s w 風速: 20 k t 波高: 3 m 距離: 150M 1991.07.26 スタート時間: 12時20分00秒

SAIL	艇名	名	オーナー名	TYPE	CL	Rft	T A	所要時間	修正時間	着順	順位
1733	ユーフォー		川島 正通	YAM30S	2	0.00	613.0	00.18:40'03	00.-6:52'27	16	1
4469	未央		荒木 紘一	X312	2	0.00	613.0	00.19:09'10	00.-6:23'20	24	2
2691	ホーネット		中村 孝幸	J24	3	0.00	631.0	00.19:54'23	00.-6:23'-7	34	3
4333	メルアミ		林 政幸	SW131	2	0.00	599.0	00.18:45'20	00.-6:12'10	19	4
4567	サイレン		梯 恭一	SWAN36	1	0.00	574.0	00.17:55'12	00.-5:59'48	11	5
4512	トラコム DS		武部 芳宣	SW134	1	0.00	581.0	00.18:35'01	00.-5:37'29	15	6
1960	ヒッポ		安高 知二	SW131	2	0.00	599.0	00.19:21'31	00.-5:35'59	31	7
3763	ジンジャン		鈴木 晴夫	YAMA34	1	0.00	577.0	00.18:28'57	00.-5:33'33	14	8
3426	ダンスオブマジック		原田 八郎	SW128	3	0.00	629.0	00.20:44'00	00.-5:28'30	40	9
4295	テラジャパン		国分 孝雄	X119	1	0.00	527.0	00.16:39'16	00.-5:18'14	1	10
4137	BJ 7		猪狩 光清	FC11	1	0.00	535.0	00.17:05'37	00.-5:11'53	5	11
3351	ビッグショト		赤井 徳夫	K33R	2	0.00	599.0	00.19:47'49	00.-5:09'41	33	12
4618	ターザン		山本 詔治	YAMA35	3	0.00	673.0	00.22:59'29	00.-5:03'-1	88	13
2851	エトワイ		梅沢 勇三	KAW32	2	0.00	603.0	00.19:12'00	00.-4:57'54	27	14
328	タカ		水川 秀三	L1B47	1	0.00	526.0	00.16:59'25	00.-4:55'35	4	15
4185	マナ & ニカ		小林 良あき	FAR38	1	0.00	569.0	00.18:50'27	00.-4:52'-3	20	16
3536	絵宙人		向井 豊	ELL10	1	0.00	537.0	00.17:32'14	00.-4:50'16	10	17
2221	あずさ		杉村 直樹	YOK33	1	0.00	578.0	00.19:17'43	00.-4:47'17	28	18
3828	アグネス		杉村 直樹	WATN38	1	0.00	553.0	00.18:15'38	00.-4:46'52	12	19
2580	メグ		竹内 保史	FC11	1	0.00	531.0	00.17:30'45	00.-4:36'45	9	20
4171	神興 2		良男	FIR45	1	0.00	523.0	00.17:13'03	00.-4:34'27	6	21
3740	ツバマロス		鈴木 克精	YOK33	2	0.00	583.0	00.19:45'49	00.-4:31'41	32	22
2230	バイバイ		清川 恒	TAK33	2	0.00	599.0	00.20:25'53	00.-4:31'37	36	23
3545	ニュートン		桑原 孝雄	NA34	2	0.00	599.0	00.20:36'07	00.-4:21'23	39	24
4511	ガンダリナ 2		嘉悦 克一	FIR38S	1	0.00	556.0	00.18:51'27	00.-4:18'33	21	25
210	ケリダー		竹内 聡	HIT31	2	0.00	608.0	00.21:02'19	00.-4:17'41	43	26
4359	スイング		薮田 鈴一	SW131	2	0.00	599.0	00.20:48'18	00.-4:09'12	41	27
1465	マウブティ		岩田 禎夫	FRE38	1	0.00	539.0	00.18:22'16	00.-4:05'14	13	28
4371	セクシー		壁谷 辰己	BEN38S	1	0.00	556.0	00.19:06'51	00.-4:03'-9	23	29
4152	鯉我		渡辺 孝志	FIR435	1	0.00	545.0	00.18:44'20	00.-3:58'10	18	30
4634	オンディクス		安藤 義和	JEA44	1	0.00	552.0	00.19:09'13	00.-3:50'47	25	31
162	フエニックス		堀内 邦あき	J33	1	0.00	552.0	00.19:10'39	00.-3:49'21	26	32
2634	フランカー		河辺 丈士	LID38	1	0.00	491.0	00.16:39'56	00.-3:47'34	2	33
2466	メルルーサ		杉田 泰一	SWILJ	2	0.00	599.0	00.21:19'24	00.-3:38'-6	44	34
3967	カリビアン		浜村 尊司	YAMA30	2	0.00	610.0	00.21:48'24	00.-3:36'36	49	35
4507	トルネード		勝呂 忠	SW131	2	0.00	599.0	00.21:21'34	00.-3:35'56	45	36
4130	ヒポクラテス		飯島 俊彦	FC11	1	0.00	535.0	00.18:41'59	00.-3:35'31	17	37
2662	アリアドネ 2		うめ 敏彦	NAK295	3	0.00	633.0	00.22:50'02	00.-3:32'28	81	38
386	MORE JOY 7		石川 幸久	FIR415	1	0.00	549.0	00.19:21'19	00.-3:31'11	30	39
3840	ドリームドリーム		佐藤 篤史	YAM30T	3	0.00	617.0	00.22:11'51	00.-3:30'39	55	40
4300	ブレイザー		加藤 民夫	SAB38	1	0.00	573.0	00.20:23'38	00.-3:28'52	35	41
2911	レイラカン		中村 靖憲	FIR35S	1	0.00	577.0	00.20:35'00	00.-3:27'30	38	42
4058	インフィニ		YOK29	3	0.00	615.0	00.22:12'23	00.-3:25'-7	56	43	
1521	シグナス		島田 武夫	FRE38	1	0.00	538.0	00.19:00'07	00.-3:24'53	22	44
1708	サイキ		壁谷 繁雄	YOK029	3	0.00	620.0	00.22:25'37	00.-3:24'23	63	45
3612	アングラー		安塚 克美	YAMA28	3	0.00	626.0	00.22:43'50	00.-3:21'10	70	46
4323	テレスコ 3		三浦 征幸	SW128	3	0.00	626.0	00.22:43'54	00.-3:21'-6	71	47
3889	みずねずみ		重松 良三	YAMA30	2	0.00	610.0	00.22:05'11	00.-3:19'49	52	48
334	ジュンブライ		鈴木 礼三	DOU39	1	0.00	570.0	00.20:26'37	00.-3:18'23	37	49
3739	サンデー		湯田 啓	ELL105	1	0.00	488.0	00.17:16'59	00.-3:03'-1	8	50
4352	ブラックシー		熊沢 暮ら	LID50	1	0.00	485.0	00.17:15'49	00.-2:56'41	7	51
3439	ラファール		森 あき	YOK031	2	0.00	603.0	00.22:16'54	00.-2:50'36	60	52
4214	七福神		原 尚	YAM30S	3	0.00	617.0	00.22:55'15	00.-2:47'15	85	53
199	サーモン 3		飯島 征四郎	ORI33	3	0.00	615.0	00.22:51'52	00.-2:45'38	83	54
2028	魁		入月 一夫	SW131	2	0.00	599.0	00.22:12'35	00.-2:44'55	57	55
4020	サマータイム		関 朗	YAMA30	2	0.00	608.0	00.22:41'00	00.-2:39'00	67	56
4557	ニスベランサ		高橋 年正	YAMA30	2	0.00	610.0	00.22:46'38	00.-2:38'22	75	57
2343	あるけろん		高橋 篤樹	EDV30	2	0.00	610.0	00.22:48'13	00.-2:36'47	77	58
4417	アフロ		森 正人	EDV30	2	0.00	611.0	00.22:55'37	00.-2:31'53	86	59
3988	アリアドネ		鈴木 武男	YOK31N	2	0.00	603.0	00.22:36'05	00.-2:31'25	64	60
4475	ツルギ		鵜飼 恵	YAM34S	1	0.00	577.0	00.21:31'24	00.-2:31'-6	46	61
3484	うらなみ		市川 勇	TAKA30	2	0.00	596.0	00.22:20'12	00.-2:29'48	61	62
2690	くろしお		藤村 真示	NAK33	2	0.00	589.0	00.22:04'17	00.-2:28'13	51	63
4601	ハリマオ		藤山 卓男	SWG34	1	0.00	581.0	00.21:45'23	00.-2:27'-7	48	64
3100	ウインディー		藤山 兼義	YAM31S	2	0.00	592.0	00.22:12'57	00.-2:27'-3	58	65
4542	エルドラド		五藤 敏	YAM31S	2	0.00	589.0	00.22:09'04	00.-2:23'26	53	66
3088	バンブルビー		山崎 隆幸	YAM30R	2	0.00	589.0	00.22:11'44	00.-2:20'46	54	67
3593	迦楼羅		矢島 泰淳	VEN30	3	0.00	615.0	00.23:19'12	00.-2:18'18	90	68
2253	フィリー		弧田 光治	SW131	2	0.00	606.0	00.22:57'18	00.-2:17'42	87	69
3181	エンリケ		湯沢 昇雄	X342	2	0.00	599.0	00.22:40'40	00.-2:16'50	66	70
2371	デルフィナ		田中 一美	SW131	2	0.00	599.0	00.22:44'30	00.-2:13'00	73	71
3821	セブンシンズ		緒田 茂生	JEA37	1	0.00	574.0	00.21:43'35	00.-2:11'25	47	72
3203	ビバーチェ		福本 金生	YOK031	2	0.00	603.0	00.22:59'38	00.-2:07'52	89	73
3801	フェアリスター		市橋 繁之	YAM34S	1	0.00	578.0	00.22:02'27	00.-2:02'33	50	74
1311	イチサンイチャ		高村 孝	J34C	1	0.00	580.0	00.22:15'42	00.-1:54'18	59	75
1190	ヘリオス		宮崎 順吉	PI010	3	0.00	624.0	01.00:08'37	00.-1:51'23	97	76
2862	おおみずなぎどり		北村 宗あき	U34	2	0.00	589.0	00.22:43'45	00.-1:48'45	69	77
302	銀鬼大将		安岡 信一	DHL36C	2	0.00	589.0	00.22:45'43	00.-1:46'47	74	78
3713	さち風		尾田 幸子	YAM30S	3	0.00	622.0	01.00:10'41	00.-1:44'19	98	79
1918	トムボーイ		阿部 慎男	YAM34S	2	0.00	586.0	00.22:41'54	00.-1:43'-6	68	80
2480	シースカイ	ビーツ	小林 正和	OHASHI52	1	0.00	441.0	00.16:40'20	00.-1:42'10	3	81
4302	シースカイ		久保 雅也	YOK33R	2	0.00	586.0	00.22:44'24	00.-1:40'36	72	82
4045	シャチ マル		山下 文雄	FIRST35	2	0.00	586.0	00.22:48'06	00.-1:36'54	76	83
3087	ブー		初山 満雄	ETAP38	2	0.00	586.0	00.22:48'16	00.-1:36'44	78	84
4178	ミクロ		太田 安	U30	2	0.00	613.0	01.00:01'29	00.-1:31'-1	95	85
2640	サンビーム		中村 正三郎	KIH33	2	0.00	583.0	00.22:48'20	00.-1:29'10	79	86
4648	アエラス		大川 功	X102	2	0.00	596.0	00.23:20'59	00.-1:29'-1	91	87
3658	シーフィバー		山本 誠	PI039	3	0.00	631.0	01.00:49'28	00.-1:28'-2	103	88
4646	バックス		高作 誠	JEN36	2	0.00	583.0	00.22:50'59	00.-1:26'31	82	89
3371	ホワイトクロ		菅沼 慎一	YAMA30	3	0.00	633.0	01.00:57'44	00.-1:24'46	104	90
3715	ミストラル		小畑 千紀	EDX30	3	0.00	618.0	01.00:21'39	00.-1:23'21	100	91
4360	アマネ 2		青柳 一美	YAM30S	3	0.00	618.0	01.00:25'05	00.-1:19'55	101	92
2962	ホーリン 3		水谷 大康	FAR34	1	0.00	569.0	00.22:24'30	00.-1:18'00	62	93
4436	アルウェー		中谷 敏	BAL48	1	0.00	495.0	00.19:20'50	00.-1:16'40	29	94
4454	ゼーファー		岡 哲夫	DEH34	2	0.00	603.0	00.23:59'30	00.-1:08'00	93	95
3211	メルキュール		大矢 隆	YAM30S	3	0.00	618.0	01.00:41'32	00.-1:03'28	102	96
4182	ビートルズエイジ		坂井 繁之	N/M34	1	0.00	569.0	00.22:39'11	00.-1:03'19	65	97

SAIL	艇名	オーナー名	TYPE	CL	Rft	TA	所要時間	修正時間	着順	順位
4628	フレヤ	新井 明	BIT35	2	0.00	586.0	00.23:21'54	00.-1:-3'-6	92	98
3592	ラハイナ	佐藤 文	EDV30	2	0.00	601.0	01.00:01'12	00.-1:-1'18	94	99
3898	ニオラス	飛鳥 文	YAMA30	3	0.00	622.0	01.01:04'20	00.00:50'40	105	100
3610	タートル	増田 順一		1	0.00	520.0	00.20:58'50	00.00:41'10	42	101
2991	カリブソ	鈴木 英夫	MRB375	1	0.00	563.0	00.22:52'52	00.00:34'38	84	102
4611	マイスター	魚地 正俊	GIB312	3	0.00	617.0	01.01:13'52	00.00:28'38	107	103
4004	パラフレニアン	荻須 大	X99	1	0.00	556.0	00.22:48'53	00.00:21'-7	80	104
4376	ボコ 2	鬼頭 裕幸	YAM34E	2	0.00	584.0	01.00:04'18	00.00:15'42	96	105
3393	瑞穂	卯田 貴	YAM30C	3	0.00	631.0	01.02:08'15	00.00:-9'15	108	106
3757	風小僧 東京	加藤 亨	YOK33	2	0.00	584.0	01.00:13'36	00.00:-6'24	99	107
1580	粒粒	田中 秀明	DHL34	2	0.00	604.0	01.01:12'44	00.00:02'44	106	108
4621	アリ エス	牧野 秀明	EDV	3	0.00	628.0	01.03:15 02	00.01:05'02	109	109
1115	ステイヤー	吉田 修	X372	1	0.00	561.0				
380	テティス 3	山崎 利治	U-38	1	0.00	565.0				
1735	桜工	伊坂 潤一	YOK29	3	0.00	615.0				
2658	モッシータイ	小林 潤一	YAM34	2	0.00	592.0				
2994	シャングリラ	丹羽 和秀		2	0.00	590.0				
3910	チャンス	山本 和秀		2	0.00	601.0				

(IOR/JOR) 風向: sw 風速: 20kt 波高: 3m 距離: 180M 1991.07.26 スタート時間: 12時00 00秒

SAIL	艇名	オーナー名	TYPE	CL	Rft	TA	所要時間	修正時間	着順	順位
3737	サンタグリーン	笠原 文和	TAK-30	5	22.02	220.9	00.22:27'17	00.11:24'30	19	1
2211	CARINO 8	古川 浩二	FAR39	2	30.54	145.0	00.18:58'51	00.11:43'42	4	2
4033	ARECAN BAY	後藤 裕	FARR40	2	30.63	144.4	00.19:08'33	00.11:55'17	6	3
3803	SIESTA	川口 正敏	YOK-40	2	31.04	141.6	00.19:14'49	00.12:10'12	7	4
3228	アルファ	伊藤 彰男	YOK32	5	22.95	210.6	00.23:03'08	00.12:31'05	33	5
3103	アジガ	佐藤 美紀	YAM30R	5	22.90	211.2	00.23:05'03	00.12:31'33	35	6
4177	ナルミ 7	竹内 靖	YOK32	5	22.86	211.6	00.23:07'05	00.12:32'17	36	7
3827	CHOVE CHUVA	山本 秀紀	YOK30S	5	22.88	211.4	00.23:09'29	00.12:35'20	37	8
2333	TOGO X	山田 東吾	TAK-44	1	35.28	115.3	00.18:22'18	00.12:36'19	2	9
2182	ケロニア	大谷 正彦	FAR33	4	24.12	198.5	00.22:32'33	00.12:36'57	23	10
3414	ニイジャーストーム	井上 一典	YOK32S	5	22.86	211.6	00.23:13'04	00.12:38'16	39	11
3002	SYLPHIDES 4	蒲谷 和行	FAR3/4	4	24.55	194.3	00.22:21'18	00.12:38'23	14	12
3888	PHOBEB	二宮 宏光	YOK30S	4	23.23	207.7	00.23:01'50	00.12:38'53	30	13
3537	WILL J	小田 亨子	FAR-40	2	30.59	144.7	00.19:55'44	00.12:41'38	10	14
4128	海坊主	岡本 通	FAR3/4	4	24.57	194.1	00.22:29'16	00.12:46'56	22	15
3606	BOY	山田 隆	FARR40	2	30.62	144.5	00.20:04'01	00.12:50'33	11	16
3290	海太郎 5	千葉 育夫	FAR45	1	35.07	116.5	00.18:53'22	00.13:03'49	3	17
3721	フェアリー	藤田 正史	SWG31	4	24.36	196.2	00.23:01'30	00.13:13'01	28	18
3607	ベネロープ	植松 由重	DAV34	4	24.50	194.8	00.23:01'49	00.13:17'26	29	19
2210	CARRERA	渡辺 行彦	FAR43	1	33.60	125.1	00.19:37'43	00.13:22'18	8	20
3130	一寸法師	土手 秀三	YAM34	4	24.36	196.2	00.23:13'37	00.13:25'08	40	21
3001	HALF TIME	朝河 清	YOK-35	4	25.93	181.5	00.22:32'37	00.13:28'14	24	22
3515	ベルム	杉山 好宏	X-3/4	4	24.57	194.1	00.23:11'20	00.13:29'00	38	23
3387	BASIC	小坂 博行	YOK28	5	21.58	226.0	01.00:47'38	00.13:29'33	47	24
3494	ARC-EN-CIEL 2	岸本 忠平	YOK30N	5	22.61	214.3	01.00:14'46	00.13:31'48	42	25
3841	ジャスト	堀田 和正	YOK33R	4	24.92	190.8	00.23:04'36	00.13:32'20	34	26
3302	トライアングル	長谷川 隆	KI134	4	25.08	189.2	00.23:02'38	00.13:34'54	32	27
3825	ルージュ	能条 秀夫	YAM30R	5	22.94	210.7	01.00:07'48	00.13:35'35	41	28
3714	風神丸	高橋 真明	YOK31N	5	22.78	212.5	01.00:20'17	00.13:42'53	43	29
4282	STAR & STAR	吉村 茂	DAV-44	1	34.03	122.6	00.19:54'50	00.13:47'10	9	30
1659	HASTAMANANA	杉山 幸夫	TAK 30	5	22.32	217.5	01.00:46'14	00.13:53'38	46	31
3705	魔天狼	杉本 直行	YOK 40R	2	30.56	144.9	00.21:09'58	00.13:55'14	13	32
2677	GREAT PEOPLE	藤野 真子	YOK31N	5	22.68	213.6	01.00:42'55	00.14:02'15	45	33
3660	青海波	清田 博	X-1	2	30.95	142.2	00.21:09'23	00.14:02'45	12	34
4218	ナポレオン	石田 和久	YOK30	5	22.76	212.7	01.01:05'12	00.14:27'09	49	35
40140	ブリマ	柴田 邦敏	N/M68	1	69.75	0.6	00.14:38'18	00.14:36'34	1	36
4320	BE ONE	合田 耕平	FRE 52	1	40.93	86.9	00.19:06'50	00.14:46'11	5	37
3839	海援隊	永田 敬二	HOL33	4	24.58	194.0	01.00:35'43	00.14:53'40	44	38
4272	PROPAGANDA	石渡 一夫	FAR-40	2	30.63	144.4	00.22:21'45	00.15:08'29	15	39
4102	チャレンジャー	長谷川 富延	N/M	2	30.45	145.7	00.22:26'04	00.15:09'02	17	40
3965	AMATORA	佐々木 義隆	BRI-40	2	30.57	144.8	00.22:26'25	00.15:11'54	18	41
2765	オセアニド	吉田 節美	FAR34	3	29.74	150.8	00.22:59'30	00.15:27'14	27	42
3335	織姫	古川 保夫	FRE40	2	31.49	138.6	00.22:28'04	00.15:32'24	21	43
3600	VIND 7	小林 義彦	TAK42	2	32.36	132.9	00.22:24'01	00.15:45'25	16	44
3901	スプリング	新堀 武義	J33	2	30.99	141.9	00.23:02'11	00.15:56'22	31	45
355	SLEEPER	武部 喜一	N/M 42	2	32.78	130.2	00.22:44'11	00.16:13'35	25	46
3521	ナチ 10	二村 昭治	YOK41	2	31.37	139.4	00.22:27'40	00.16:16'04	20	47
3333	TABATHA 3	久保田 茂	YOK31	5	22.37	217.0	01.03:37'03	00.16:46'07	50	48
3295	蒼海	佐藤 三次	YAM38	3	28.29	161.7	01.01:02'21	00.16:57'14	48	49
2112	FUJI 3	藤本 達雄	FRE45	1	36.67	107.7	00.22:58'33	00.17:35'23	26	50
4379	再見 2	高橋 信博	YOK30R	4	23.28	207.1				
3306	RIPPLE 3	高橋 俊弘	YOK30S	4	23.47	205.1				

(IMS)

SAIL	艇名	オーナー名	TYPE	CL	Rft	TA	所要時間	修正時間	着順	順位
4591	ラッキーレディ V	稲葉 文則	JONS12	0	0.00	576.7	00.17:35'42	00.16:29'24	1	1
4277	マンボー	斎藤 昇	J29	0	0.00	674.3	00.23:02'27	00.17:03'21	11	2
4366	A-4	木村 真章	SWA36	0	0.00	658.6	00.22:30'44	00.17:18'44	7	3
4230	メイセア	ELL12	0	0.00	554.6	00.17:39'26	00.17:39'26	2	4	
4241	ゼネット	神部 静江	J39	0	0.00	596.0	00.19:43'41	00.17:39'29	3	5
4455	シーハイル	岡田 興一	F145S5	0	0.00	606.0	00.20:37'29	00.18:03'17	5	6
141	潮風 4	山本 房生	SIG38	0	0.00	652.4	00.22:59'10	00.18:05'46	10	7
3006	ボーンフリー 5	佐藤 幸一	DHE38	0	0.00	646.4	00.23:03'36	00.18:28'12	12	8
4111	コルパッチ 3	加藤 忠男	BALT43	0	0.00	608.7	00.21:10'47	00.18:28'29	6	9
1000	げっこう	清水 栄太郎	FRES33	0	0.00	668.4	01.00:25'20	00.18:43'56	13	10
4425	ノーブオブレム	内海 哲	F141S5	0	0.00	628.9	00.22:39'15	00.18:56'21	8	11
4307	クリスターラ 2	堀口 三備	BALL35	0	0.00	676.4	01.01:12'55	00.19:07'31	14	12
2777	光	砂田 信一	SWAN53	0	0.00	563.9	00.19:46'12	00.19:18'18	4	13
3810	ミワ	久保田 浩	TAYR40	0	0.00	614.2	00.22:50'00	00.19:51'12	9	14
4422	CONTESSA X	石原 慎太郎	FRE48	0	0.00	557.5				
3035	MARTHA	平田 克己	WAG34	0	0.00	667.6				

(オープンクラス)

SAIL	艇名	オーナー名	TYPE	CL	Rft	TA	所要時間	修正時間	着順	順位
4260	FOLLOW ME	サックヴィル・カリ	F27							
4407	MERMAID PRINCESS	鳥居 照夫	F27							

特別座談会

「インシヨアレース愛好家おおいに語る」

日時：1991年7月4日 18:30～20:30

場所：NORC会議室

出席者（敬称略）

小沢美弘（関東支部帆走委員長）

千葉育夫（海太朗オーナー）

五十井 進（ブルーノートオーナー）

石渡一夫（プロバガンダオーナー）

蒲谷和行（シルフィードオーナー）

沼田尚文（サエラオーナー）

青山恒昌（一乗オーナー）

朝河 清（オフシヨア編集長）

数々のオフシヨアレースに参加の経験をお持ちの各位に集まっていただき、前号、前々号の2号に渡り「オフシヨアレースに将来はあるのか」と題し、特別座談会を設けました。

今回は、インシヨアレース愛好家に集まっていただき、低迷しているオフシヨアレースに関する意見を交えながら、ジャパンカップを中心とする、今後のNORCのレース展望について、おおいに語っていただくことにしました。なお、司会は関東支部帆走委員長、小沢美弘氏です。

朝河：今日は皆様多忙中のところ、お集まりいただきありがとうございます。前回は近年低迷を余儀なくされている、ロングオフシヨアレースに関して、関係各位にお集まりいただきいろいろとお話を伺いました。

今回は皆様、インシヨアレース愛好家という視点から、オフシヨアレースを含めてのご意見を、ジャパンカップを含めてのご意見を、ジャパンカップなどに絡めてお聞きしたいと思います。司会の小沢さん、よろしく願いいたします。

小沢：みなさんよろしく願いいたします。まず、インシヨアレース愛好家という立場から見た場合の、オフシヨアレースの意味のあいみtainなものがありましたらお聞かせください。

千葉：レースというひとつの目標のなかで、オフシヨアレースの腕を磨くということは、ヨットに乗っている以上必要なことじゃないかなという感じは

します。だから、例えばフリートレースはオリンピックを5本なり6本やってということでもいいかも知れないが、ジャパンカップでは、やはりオフシヨアを一本入れるべきじゃないかな。

だからレースによって二つに別れればいいんですよ。

小沢：千葉さんのところはインシヨア用にメインセールを持っていますか

千葉：僕のところは、分けておりません。

石渡：私のところは持っています。

（司会者が他の出席者に聞いてほとんどの艇が持っていないのを確認）

小沢：まだそこまで皆さん、極端にインシヨアということにはなっていないのですね。

石渡：IORでインシヨア、オフシヨアを完全に分けた形を取ったなら、インシヨアでは艇のポテンシャルとクルーの力によって勝敗が決まってくる。練習もしっかりやっていれば必ず勝



去年のジャパンカップより（写真／市川和彦）

てるということになる。ところが、オフシヨアがそこに入ってくれば、どんでん返しというか、当たり外れということも出てくる。潮を読み違えたりということもあるし、気象条件にも影響される。艇のポテンシャルだけでは順位は出て来ない。ジャパンカップは結果を見ても分かるように、新艇で外人選手を大勢連れて来たとしても、必ず勝つとは限らない。まだ3年4年経った船でも優勝できる可能性が十分にある。特にオフシヨアは1.5倍？2倍ですか？の得点が稼げるわけですからね。

逆に言えば、いつも新艇を作って外人選手を連れて来てレースに望むような人からすれば、オフシヨアが組まれているレースはばからしいということになる。要はジャパンカップをIORレースのどの辺のレベルまで突き詰めるかということでしょう。島回りは、夜間走らねばなら

ないことながらして、技術を養えるレースだから残して行くべきだという意見の人もいれば、IORはF-1なんだから、いつも新艇で勝負をかけたという人もいます。NORCとしては、どこで線を引くか、位置付けをはっきりすべきでしょう。そうしてもらえれば、こちらもどのようにレースに対して準備してよいかははっきりできてよいのですが…。去年のジャパンカップの最終レースは短かったけれど…。コースが長かったり、短かったりというのではポリシーに欠ける。

沼田：去年のジャパンカップは、インショアが4本あって、そのうち1本が長いインショアでしたが…。

小沢：長いインショアとはどの程度のコースを指すのでしょうか。

千葉：いずれにしても、どこかの島なり浮標を回らないと長いコースは取れない。

小沢：外国でも長いインショアという島なりブイを回る。

石渡：単純に足し算をして長さを決めるのではなく、アドミなどでは、いろいろなブイを回らせて、コースに変化をつけている。当然そこでは技術の差が出てくる。三角にこだわる必要はないが、こういった工夫は必要だ。初島一本じゃ単純すぎる。

五十井：地形をうまく利用しても良いわけ

ですよね。

蒲谷：シリーズの中にインショアとオフショアとがあって意外性も考えられる、そのなかでポイントをうまく稼いでいくということが小型艇にはある。インショアだけで、確かに技術の戦いということも分かりませんが、それではやはり小型艇が勝つということは難しい。ただ、レーティングというものがあるのだからそれはそれで構わないが、加えて外洋のレースもあって、総合的に判断するという二つの要素があって良いのではないかな。

千葉：年々TCFは小型艇有利になっているのでは。

小沢：いろいろな計算式があって、現在TCFを動かしているのは事実です。

五十井：去年のジャパンカップでも3位4位はスリークォーターでしょう。

沼田：レベルレース化の傾向になっていたら、現在のクラス分けは問題になってくるでしょう。

千葉：でも、ジャパンカップは国際レースに向かう大きなステップになるレースだと自分では思っている。だからそこでは、大型も小型も優秀な船が集まらなくてはならない。

だからこそ、オリンピック5本で終わりでは外国へ向かうステップにはならないのです。国際レースでは、どこでも必ず1本はロングが含まれているのだから。

小沢：その長いレースの場合の距離の問題、それとTCFの問題が出ました。

TCFについては、従来のタイム・オン・タイム方式から、今年のフリート対抗ではタイム・ディスタンスに変えましたが、その辺のご意見をお聞かせください。

千葉：それは、どんな船でもイーブンになるようなものであれば良いに決まっているが。

小沢：これは難しい問題で、例えば上りに強い船があれば、下りに強い船もある。風が強ければワントン以上でなければどうしても勝てないとか、逆に風によっては小型艇有利になったりして、いつもまったくのイーブンということは難しい。

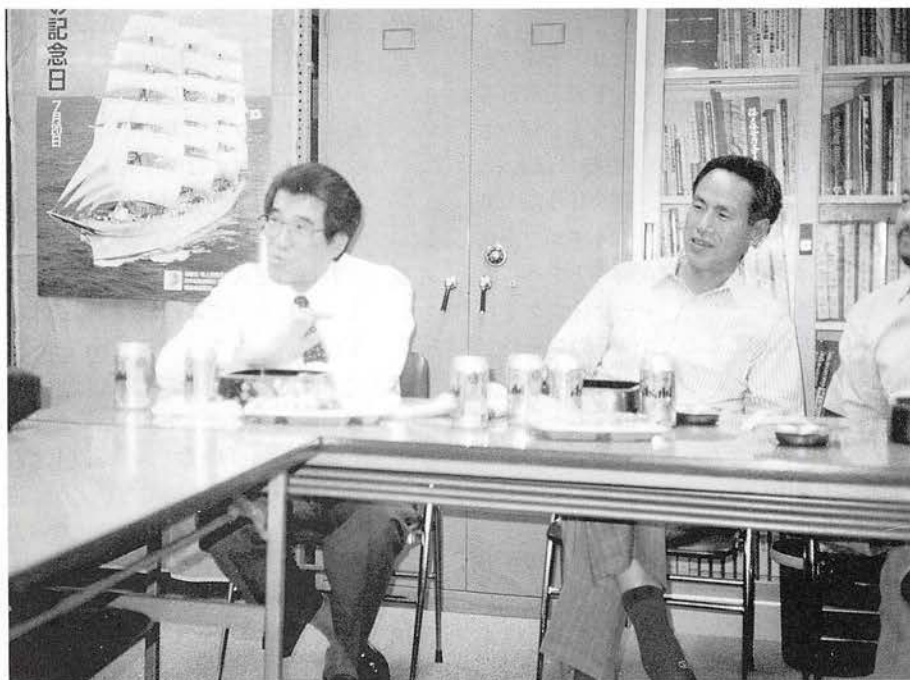
沼田：ただ、傾向としてレベルレース化はしなのですね。

小沢：はっきり言えませんが、個人的に感じることは、今後IORの行く道としてはレベルレースに動いて行く気がします。そのなかで、総合成績というものをどのような形で決めて行くのかということになります。

今度のアドミでは、国対抗では50フッター、2トン、1トンという組み合わせに決まっていますが、これなどを見ると、IORはレベルレース化を歩まざるを得ないのではという見方ができるのです。

逆にケンウッドではIMSを取





蒲谷氏(左)と青山氏(右)

り入れて参加艇数を増やして行こう、という形を取っています。

ここで、TCF、タイム、ディスタンスの話をしたいのですが。

朝河：ジャパンカップでは使うのですか。

石渡：多分使うのでは、という話を私は聞いています。ジャパンカップの運営の方々に言いたいことは、このような参加者にとってはとても重要なことは、早めに告知してもらいたいということです。タイム・ディスタンスに変わるのなら、それに合わせた艇の改造なり、新艇の購入なりを参加するオーナーは考えます。10月の気象条件なども考えて、微風に合わせたら良いのか、その逆はどうかなど、修正係数にあわせて今からレースの作戦を研究しなければなりません。

ケンウッドなど、次のレースに関するこういったインフォメーションはすでに出されており、十分な準備期間を参加者に与えているわけです。

今年のジャパンカップで、いきなりこの方式でやりますと言われても、参加者は困ります。去年のレースが終わってからこれまで、何の説明会もありません。少なくとも8カ月前までには知らせて欲しいものです。オーナーたちは勝とうと思って出場するのですから。

小沢：私としても、フリート対抗でいきなりタイム・ディスタンスを使ったのは不本意だったのですが、技術委員会からの要望だったので受け入れた

わけで、方式の説明が不十分だったことは申し訳ないと思っています。私が危惧しているのは、もしこれからタイム・ディスタンスをジャパンカップに採用した場合、フリート対抗に続いていきなりな形になってしまうので、それまで、いろいろにレーティングを下げる努力をされていたオーナーのなかから、嫌気をさしてレースから遠ざかってしまう人が出やしないかといったことなのですが。

石渡：今、採用になるかどうかは分からないから困ってしまいますね。

小沢：私としては、ちゃんとできれば、タイム・ディスタンスは良いと思うのです。距離を入れた方がタイム・オン・タイムより良いというのが大方の意見です。ただし、これは、スキヤンジ・キャップやIMSなどには適当だが、IORには向かないのでは、という感じも個人的な意見としてあります。その辺、何かご意見がありましたらお聞かせ願いたいのですが。

沼田：まず、フリート対抗に出られた方の感想を聞いてはどうか。

蒲谷：僕はあまりその辺のことにはこだわらず、主催者側からタイム・ディスタンスでやりますと言われたので、それに従って何の疑問も持たずにレースにでただけです。聞いた話では大型艇有利だとか言われていましたが、それは仕方がないと割り切って走りました。

小沢：フリート対抗が終わった時、タイ

ム・ディスタンスに掛ける係数が大型艇有利なのではといった話がでたりしたのですが、実際、これからタイム・ディスタンスを採用して行くとすると、この辺の問題が残ります。

千葉：ただ、NORC自体がもうIORをできるだけ隅に追いやり、IMSを主流にと考えているのか、それともIORはIORでやらせるんだということなのかどうか、IORはIORでと言うのであれば、従来通りやらせればよいではないか。今やIORに乗っている奴は人じゃないみたいな言い方する人がいるけど、そうじゃないでしょう。

去年のジャパンカップではIMSクラスは参加がなくて成立しなかった。ということは今年が第1回目になるわけでしょう。そのような実績のないクラスと、これまでジャパンカップを支えて来たIORと、NORCでは、どちらを優先するのですかと言いたい。IORはもういいとおっしゃるなら、皆で脱退してお金出し合って、独自で選手権大会をやりますよ、そのほうがおもしろいの。その辺、NORCには気付いていただきたい。

青山：そのような論理で行ったとして、今年のジャパンカップをどうするか、僕のアイディアで行えるとしたら、IMSポートはオリンピックをなしにして、毎日島回りにしますよ。

小沢：日本で一番アクティブにレースをしてくれているのはIORの皆さんです。関東支部の帆走委員長としての

五十井氏



立場からも、これまで日本のレースを支えて来てくれたIORをどうしたら救えるのかというのが意見ですよ。それが、修正の計算式などがこれから変わって行ったとしたら、どうなるのかなということです。

千葉：だから、IORとIMSと別々に日本選手権をやったらいいんだ。それを一緒にするから無理が生じる。

小沢：この問題はひとまず区切るとして、ジャパンカップの泊地の問題について、お願いします。

小沢：この前、関西の人とあったら何で浜名湖でやらないんだと言っていた。関東と関西の真ん中でしょ、ここは。

青山：場所は重要です。人が集まるファクターが大切です。華やかさがあるとかね。その意味においては、三崎は便利は良いかも知れないが、華がない。外国だとハワイとかレジャー環境が整ったところが多いでしょう。

小沢：本部委員会に開催地に関して、何か要望書を皆さんが出したと聞きましたが。

石渡：以前は熱海で開催していましたが、ここ2年間は三崎に変更となり、そこで泊地の問題とかいろいろ出て来ました。それなのに、去年大会が終わった後これまでに、参加した人達から意見を聞く場というものを設けてくれずに、今年も運営サイドだけの意見で、去年とまったく同じ形でやろうとしています。

最近ワントン・オーナーズクラブでパーティをやった時に、この話題が出て、熱海の時は良かったな、と

いう話になりました。そこで、関西のワントンの人達にも聞いてみますと、やはり同じ意見でした。加えて2トンの方々からも賛同を得ました。出る船のほとんどが熱海を希望しているのに、今年も運営本部だけで決めようとしていますので、大多数の出る側の意見はこうなんだということを理解していただくことが必要ではないのかと思ったのです。

なぜ熱海が良いかは、まず泊地が公平だということ、去年のように泊地の条件がばらばらではありません。一同に集まれるので、観光客などにもアピールできます。また、三崎と比べて熱海は交通の便が良く、宿泊施設も整っています。

蒲谷：個人的なことを言わせていただければ、ホームポートがシーボニアなので、地の利から言って三崎が良い。でも、開催地を固定することはないと思います。去年は泊地によっては練習に出られないところもありましたので、本当なら皆さん同じ泊地に集まるのがよいのではと思います。きちっと公平な場所で行えるのであれば、私はどこでも良いと思います。

千葉：去年アクシデントがあって、仕方なくあのような泊地になってしまった。ところが、今年もまったく同じようにやろうとしている。これはナンセンスです。

シーボニアに帰れる船もいれば、沖掛かりの船もいるでは公平じゃないですよ。去年のアクシデントは急で時間がなかったのですから仕方な

いにしても、どうして今年もまったく去年と同じようにやろうとするのか不思議でしょうがない。

沼田：去年、泊地の問題が生じた時に、どうせ近くでやるのだから問題はないし、少しでも泊地の整理に役立つと思って、レース終了ごとにホームポートに帰してくれとの要望書を出したのですが、叱られてしまった。

石渡：近くだからといって、葉山や逗子の人達はホームポートに帰れるとなると、私のところみたいに遠くから来ている船は不公平になります。やはり均一の条件でということでしょう。

千葉：古くからの仲間内だけでやる意識が感じられる。沖掛かりの船など水洗いもできない、セールの出し入れは大変だし、参加する人のことを考えてくれない。

石渡：1トン、2トンのセールなど、とてもテンダーでは運べませんよね。これが国際レースとして伸びて行こうとするジャパンカップの姿なんですか？

小沢：熱海の時間問題になったのは、台風が来て船が壊れたらどうするかということだった。修理する場所がないと外人から言われたし、こんなのはハーバーじゃないと叱られもした。

石渡：今では、後楽園の奥に逃げられる。

小沢：昔は工事中でだめだったし、本船が避難してきたらどうしようかということもあった。

石渡：台風が来て船がでられないということは、油壺だって同じことでしょう。

青山：熱海だったら、岸壁で選手同士談笑

青山氏（左）と沼田氏（右）



司会の小沢氏



できますね。三崎だと分散されてしまうからできない。

小沢：それを、ABYCと三崎マリンでやろうということだったはずですが。

五十井：ジャパンカップも今年で9回目を迎えます。最初熱海でやって、例えば交通費が高くつくとか、それなりにクレームもあったわけですね。そうしたクレームを踏まえて、問題の解決のため場所を三崎に移すのなら良い。しかし、熱海で何年間かやって、積み重ねて来たノウハウを次の場所で反映させるといことがまったくない。これはこうで、こうだから、場所をこちらへ移すというものがないのですよ。

一同：そうだ、そのとうり。

青山：熱海から三崎に移った理由は何か。僕が承っているのは、マークブイを打ちにくいことや、風が北以外では使えないということなどですけど。

小沢：マークブイを打つ苦労はありました。打ったブイを漁師がみんな持って行ってしまうのです。8個中6個持って行かれました。いろいろな試行錯誤を繰り返しているなかで、それなりにアイディアは出ていました。でも、とにかく600mもの深さにブイを打つのは大変。だから浅いところへ行こうということになった。

石渡：大変でも年1回の作業じゃないですか。

青山：固定ブイを打てば良いのでは。ジャパンカップの反省会は毎年やっているのでしょうか。この辺の問題は出ないのですか。

千葉：でもそれは運営側の反省会であって、

千葉氏



参加する側が含まれていない。だから、意見が反映されない。

小沢：その年のジャパンカップをどのように行うかという検討会の時は、参加者のご意見は聞いていないのですか。

青山：それではまずいというので、先日意見を述べた。そして、回答をもらっている。

小沢：では、一步前進なわけですね

千葉：いまオフショアレースに参加艇が少なくなって、伝統のレースが成立しなくなっている。そんな今、NORCのメインレースと言ったら何？メルボルン大阪のようなレースですか？

小沢：ちがうでしょう

千葉：だったら、そのなかでジャパンカップの位置付けは？結局参加する人はいるからレースが成立するのでしょうか。もしジャパンカップをやめたということになったら、残るレースは何？

小沢：何も無い。

千葉：皆でNORCをやめてJYAへ行こうということになったらどうしますか。

小沢：例えばトンクラスがそっくりJYAに行って、トン協を認めてくださいといったら、あちらはたぶん承認するでしょう。

千葉：何もそうしたいと言うわけではない。ぼくが言いたいのは、そのような議論が出てくる背景には、ジャパンカップのようないわゆるメインレースさえが、公平なレースをしていないではないかということ、また、それに対して参加する側の意見を聞いて

石渡氏



くれる場があるのかということだ。今回の要望書にしても、この土壇場に於て我々の意見を聞いて修正してくれるかと言ったら、恐らくしてくれないでしょう。

石渡：今回答待ちですけど。

小沢：今、三崎にしてもいろいろな問題を抱えている。ただ、去年も出来たということで、運営側からすればジャパンカップはやらねばならないのですから、今考えるにこししか候補地はないのです。さみしい話ですが。

石渡：熱海ならすぐ動けますよ。地元ではすぐにでも出来ると言っている。

五十井：江の島ではできないものか。

小沢：以前、小沢吉太郎さんが生きていたころ江の島ウィークの一環でやるんだったら場所を空けると言われていた。場所的に参加艇は全部おけますから。

千葉：江の島で出来たらいいですよ。すごい。

小沢：もっともヨットクラブの人たちに協力していただかないとなりませんけど。

五十井：海岸が近くにあつて、一般の人も陸から眺められる。岸よりにマークを打って、やればいいんだ。

小沢：今となつては、現実的な話ではなくなくなっちゃったけど。江の島ウィークがもっとしっかりしていた頃の話ですから。

千葉：だから、IORボートを持っているオーナーたちが集まって、IOR協会が何か作って、それで日本選手権をやるという形を取ったほうがいい。絶対そのほうがおもしろい。

五十井：そう、広報なんかをしっかりと決めてね。

石渡：今回の要望書も、出たきっかけは、独自で開いた1トンのオーナーズパーティーからですよ。その話のなかからはジャパンカップの時に1トンカップを皆でやろうかという極論も出ていましたからね。もしジャパンカップで1トンが抜けたら、相当つまらないレースになってしまうでしょう。2杯か3杯で沖縄レースに出て、勝った負けたといいてもつまらない。それと一緒に、やはり皆、大勢でレースしたいでしょう。

小沢：1トンが出なかつたら千葉さんが喜ぶ(笑)。

千葉：いや、そんなことはない。皆勝ちたいからレースをやっているのだから、



台風のため漁船が集まり油壺から出られなくなったレース艇（去年の大会より）

相手がいないてはつまらない。

沼田：それはそうだ。

千葉：参加者は、皆真剣に勝つためにやっているんだから、運営も真剣にやってもらいたいな。去年失敗しているのに、今年も同じにやるなんてやめてもらいたい。

五十井：予選くらいやりたいね。100隻くらい出て、それを勝ち抜きたいよね。

千葉：でもジャパンカップにしろ、フリート対抗にしろIORの数は年々減って来ている。

小沢：いや、この二つのレースについて言えば、数は平行線です。ただ、これからIMSと一緒にやて行こうとなると、恐らく、減少して行くことでしょう。

青山：はっきり言って減少傾向でしょうね。だから、小沢さんが言われるように、では、どうやってIORを救って行こうかということになる。

小沢：ここまでレースが普及したのはIORポートに負うところが大きい。ここで、やっぱりクルージングもできる船と一緒にしようと言ってもしょうがない。IORレースはIORレースで残さなければ。

青山：でも、古い船と新しい船とでは勝負にならない。

小沢：ディビジョンを分ければ良い。例えば最新クラスとか、F-1クラスとか。

五十井：一生懸命やって負けるということも大切。古い船だって、技術的に勝つということだってあり得る。最先端の船が出てくるというのは、これは仕方がない、そうして発展していくものなのだから。

青山：ジャパンカップでは、ターゲットを、どこに合わせているのか、最先端クラスなのかどうか、これがはっきりしていない。

小沢：最先端に合わせて来たのだと思うけど。

朝河：今までは、1隻でも多く参加してもらおうということだったはず。それが段々変わって来たのでは。

青山：いずれにせよ、はっきりされて来なかった。

小沢：僕らは分かっているつもりで動いて来たと思っていたが、ちがうのかなあ。

石渡：最先端に合わせていたら、夜間ハイアウト禁止みたいなこと決めないでしょう。危なくてしょうがない。

千葉：問題はすべて公平性がない点だ。その原点が泊地だった。

小沢：千葉さんがおっしゃりたいのは、それを、また今年も同じにやろうとし

ていることでしょう。

千葉：そのとうり。

小沢：せっかくご意見をお聞かせいただいて意見書まで提出されているとのことですけど、すでに動いてしまっている…。

五十井：でも、レースに関する打ち合わせは、ほんとについ最近でしょう。

小沢：いや、実行委員会はすでに4回行われている。

五十井：去年終わってからだとしたら、少ないのでは。

小沢：いや、反省会としては、別に3回行っている。

千葉：それで出された案がこれですか！

小沢：実行委員会のなかでは、もめていたところもあったようですよ。

千葉：関西、関東のオーナーのつながりが緊密になってきている。要望力は強い。日本を代表するレースとしてジャパンカップを盛り上げるためにも、これからは運営側も参加する側の意見を良く理解していただきたい。

編集長後記：ざっくばらんにご意見を述べていただきました。なかにはきついご意見も出ていましたが、これもひとえに、NORCのレースを良くして行こうという気持ちの現れだと思います。ご感想、ご意見などございましたら、NORC本部事務局までお送りください。

沖縄復帰20周年記念

『第11回沖縄—東京レース』のご案内

NORC本部帆走委員会

1972年、沖縄が本土に復帰した年に第1回目が開催された『沖縄—東京レース』が来年(1992年)第11回目を迎えることになりました。復帰20周年の年に当たります。多数の参加をお待ちします。

本部帆走委員会ではすでに準備にとりかかりましたので、『オフショア』を通じご案内を続けて行きたいと考えています。

1. 主催 社団法人 日本外洋帆走協会

後援 運輸省・海上保安庁・沖縄県・神奈川県・宜野湾市・那覇市・三浦市・イギリス大使館・航海訓練所・沖縄県観光開発公社・朝日新聞社・沖縄タイムス社・東郷神社

協力 沖縄県ヨット連盟 他

2. スタート 1992年4月29日(水) 12:00

3. コース 沖縄県宜野湾港マリーナ沖より神奈川県三浦市小網湾まで(830哩)

4. 参加資格

- 1) IOR MARK-III, IMSによる有効なレーティングを所有し、かつ、ORC特別規定—Category I及びNORC設備規定—Category A並びに沖縄—東京レース特別規定による安全検査に合格しているIORはレーティング21.0ft.~70.0ft., IMSは8.5m以上のヨット。

2) 船舶局(2MHz帯~短波帯,SSB無線機)が設置され、EPIRBを搭載しているヨット

3) 各国の公認ヨットクラブに登録されているヨット。

5. 参加申込み

1) 仮エントリー 1991年11月29日(金)18:30NORC

2) 申込締切 1992年4月3日(金)18:30 NORC

6. 参加料 1艇につき 35,000円

7. 連絡会議 1991年11月29日(金)18:30~ 場所未定

8. 行事

1) 座間味レース 1992年4月26日(日)

2) 沖縄—東京レース前夜祭

1992年4月28日(火) 18:30~21:30

沖縄コンベンションセンター

9. 泊地 沖縄県宜野湾港マリーナ

10. 賞

ザ・プリンス・アンド・プリンセス・オブ・ウェールズ・カップ、総理大臣杯、運輸大臣杯、NORC会長杯、沖縄県知事杯、沖縄県観光開発公社理事長杯、朝日新聞社杯、沖縄タイムス社杯、ベストナビゲーター賞(武田氏寄贈)、シンドバット杯、コンテッサ・トロフィ、海上保安庁長官杯、航海訓練所長杯、アドミラル東郷杯、ベストクック賞(名和氏寄贈)、サケカップ、沖縄支部長杯 他

PROSS

四級ボート免許教室

ボート免許は

シーマンシップ

の第一歩です

NORC 会員のご家族, クルーの方
特別割引

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

PROSS

プロス・ライセンススクール オフショア係

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

『沖縄—東京レース』の無線通信について

NORC本部通信委員会

『沖縄—東京レース』では2MHz帯～短波帯SSB無線機が必要備品になりますが、これを期にVHFを含む通信についてまとめてみました。参加される方はこれを参考に準備を早めをお願いします。

1. 無線従事者が艇にいない場合には最低次の資格が必要になります。

使用する無線機	従事者の最低資格
国際VHF (5W以下)	第三級海上特殊無線技士 (2日の講習会で取得可)
国際VHF (50W以下)	第二級海上特殊無線技士
2MHz帯SSB (50W以下)	第二級海上特殊無線技士
4MHz以上SSB (250W以下)	第四級海上無線通信士
現用する無線機の例では	
国際VHF (25W) 及び短波SSB50Wでは	

第四級海上無線通信士

国際VHF (25W) のみの場合は 第二級海上特殊無線技士
国際VHF (25W) で海外で使用する場合は

第一級海上特殊無線技士

短波SSB50Wの他に国際VHF (25W) を海外で使用する場合は
第四級海上無線通信士及び第一級海上特殊無線技士
国際VHF (25W) と2MHzSSB (10W) を使用する場合は

第二級海上特殊無線技士

2. 無線従事者の資格試験については各地方電気通信監理局の検定課に問い合わせ下さい

関東電気通信監理局 (03)3243-8620	
信越電気通信監理局 (0262)34-5115	内線37
東海電気通信監理局 (052)971-9185	
北陸電気通信監理局 (0762)33-4461	内線466
近畿電気通信監理局 (06)942-8548	
中国電気通信監理局 (082)222-3353	
四国電気通信監理局 (0899)36-5025	
九州電気通信監理局 (096)326-7845	
東北電気通信監理局 (022)221-0668	
北海道電気通信監理局 (011)709-2311	内線4614
沖縄電気通信監理局 (0988)65-2309	

3. 資格試験から従事者免許取得まで時間がかかりますので、注意して早めに申請して下さい。

4. 艇内に無線局を開局するまでのあらまし

- (1)無線局の書類申請をする
- (2)予備免許が交付される
- (3)艇内で検査を行う
- (4)検査合格後運用開始

以上の手続が面倒な場合は業者 (工事会社) に依頼することが出来ます。

5. 現在ヨット用に使用出来る市販機材について

国際VHF (25W) NORC事務局で配付しているものと、一般でも販売している。(但し在庫が6台) ヨットの電源は12Vが殆どですから一般機材を購入する場合、電源電圧に注意が必要です。(一般船舶用は24Vが多いです)

国際VHF (5W) ハンディ・タイプの単独での免許が間もなく許可になります。検査の省略等他の免許に比較して簡便になります。

2MHzSSB (10W) 第一回沖縄レースではこれが使用されましたが、現在市販品では電源が12V用がなく24Vが主流です。24Vで使用出来る艇は従事者の免許も海上2特技ですみますので楽です。

短波SSB (50W) NORCで特注していた12V用の機材は現在、在庫がなくなりました。

市販品ではICOM一社が12V用を製作していますが、注文生産の為、発注してから約一月かかります。

6. その他

(1)現用中の短波SSBの機材で周波数変更の手続及び工事を行っていない無線機については至急変更の手続をとりませんと、2MHz帯以外の短波は7/1から使用出来ません。

(2)現在、第四級海上無線通信士の講習会はNORCでは開いておりませんが、受験用の勉強会を間もなく開催する予定です。(担当 通信 池内)

(3)特殊無線技士の講習による免許取得は、各地で行われていきますので日時や期間等を確認して下さい。

(4)EPIRB (タイプB) を搭載する場合は正規にはこれら無線の免許に組み込まれて申請する必要がありますが、正規申請が出来るEPIRBは事務局で配付していますので事務局に問い合わせして下さい。(担当事務局 小山)

(5)国際VHFを取得するとNTTの陸上電話に接続が関東、関西地区では出来ますが、免許の申請前にNTTと契約を交わす必要があります。(無料)

(6)上記無線の免許を取得するにあたってNORCの加盟艇であり加入証の添付が要求されます。(会友艇は不可)

但し、国際VHFについてはNORCが使用するチャンネル以外の一般のチャンネルのみの場合はNORCの加盟証は必要ありません。

第6回STC(7/14)成績表

A・B・Cクラス	Yクラス
1位 BOY (A)	1位 スターボード Jr
2位 CA. DREAMER (A)	2位 ソアリング
10位 海坊主 (B1位)	3位 APHROS
11位 SYLPHIDES (B2位)	Jクラス
14位 サモア (C1位)	1位 橙青
20位 夕焼け小焼け (C2位)	2位 レティシア

第7回STC(8/18)成績表

A・B・Cクラス	Yクラス
1位 PROPAGANDA (A)	1位 SEAHAWK
2位 SYLPHIDES (B)	2位 WILDZOOT
3位 スター&スター (A)	3位 キャメロット
4位 サエラ (B)	Jクラス
11位 夕焼け小焼け (C1位)	1位 橙青
13位 サモア (C2位)	2位 スーパーキッズ

玄界島と玄界灘

玄海支部 片倉静江

この島と海に関する限り、漢字が玄海になっていることがしばしばで、こちらが「界」と書いても「海」に書き直される事が多く、その度に悲しい思いでその「海」の字を眺めてきました。

昔から存在する玄界島と玄界灘だけが世界の界です。その他は海を使用しており、玄海国定公園、玄海原発、玄海町、玄海支部、玄海レク・リゾート計画等々です。玄界灘周辺を含む国定公園が「玄海」を使用しておりこれが混乱の元凶でしょう。NHKのなつかしのメロディ番組でもテロップの歌詞にやはり玄海灘と出た時は、「NHK、お前もか？」でした。

昭和58年5月号オフショア誌上に初代玄

海支部長だった大原敦先生から戴いた玄界島に関する資料を出させて頂きました。郷土が誇る江戸初期の学者貝原益軒は20年の歳月をかけて『筑前国続風土記』を編集し、そのなかに「玄界島」の記載があり内容を要約しますと、一番初めは「久島」、その後「月海島」そして「玄界島」になったと。すなわちゲツカイ島がゲンカイ島になったようで、残念ながら玄界灘の記載は見当たらないそうです。

以前朝日新聞日曜娯楽版に「玄海の珍味」とあり、手紙をだして聞いてみました。戴いた返事には「抽象的な意味で使う場合は玄海でかまいません。玄界灘の珍味ではありませんから」とありました。

今年に入ってから某広報誌に投稿した私

の拙文中の「界」が又「海」に書き直されておりました。ついせんだって博多のタウン誌主催の座談会に出席しましたが、表紙には玄界灘とありましたのでまさかと思いつた本文を開くと見出しのトップに玄海灘。先月は福岡地区小型船舶安全協会発行のパンフレットに存在もしない玄海島が出現。そして今度はヨット月刊誌の付録カタログ中の海図販売お知らせに「海図番号1228玄海灘」、ひょっとしたら私が間違っているのでは？と一瞬錯覚を起こす位です。

初冬、荒天の玄界灘でのレースを終え、最後の力を振り絞って博多湾めがける時、優しく手招きしているような玄界島の灯台を見つけたときの嬉しさは例えようがありません。

玄界島と玄界灘は私達博多のヨットマンにとってある意味で恋人のような存在です。その恋人の名前を間違えて欲しくないですね。

訂正

オフショア7月号掲載のラビアンローズ・沢野氏からの地位保全仮処分申立事件について、調査ミスがあり、沢野氏側から東京地裁へ7月19日即時抗告され、現在、東京高等裁判所民事第十部に継続している事実が判明しましたので訂正いたします。高裁の決定については、決定があり次第オフショアに掲載いたします。



NORC近畿北陸支部 後期シリーズ

ポイントレース 1回戦 7月14日 スタート10時00分

風向30°(スタート時) 3~4 m/sec レース委員長 磯田康夫

クラス	SAILNo.	艇名	艇種	T.C.F.	着順	所要時間	修正秒	クラス順位	得点	持点	総得点	順位
II	4259	RESERVE	YAM-R30 II	0.7406	2	02:34:30	6865.4	1	12.375	0.000	12.375	1
I	3792	IBIZA	JEN-36.5	0.7748	1	02:28:27	6901.1	2	10.500	0.000	10.500	2
I	1195	FRONT RUNNER	X-3/4	0.7553	3	02:38:08	7166.3	3	9.000	0.000	9.000	3
II	4078	ALFU	YAM-30S II	0.7183	6	02:48:51	7277.1	4	7.500	0.000	7.500	4
II	3556	FIRE BIRD	YAM-31S	0.7479	4	02:42:32	7293.5	5	6.000	0.000	6.000	5
II	3017	ALL HANDS III	YAM-28S	0.7290	7	02:49:13	7401.5	6	4.500	0.000	4.500	6
I	3947	あ う ん	FIR-35.5	0.7650	5	02:48:40	7741.8	7	3.000	0.000	3.000	7
I	4522	SOUVENIR	SPR-9.5	0.7796	9	02:54:07	8144.5	8	1.500	0.000	1.500	8
IV	4155	DOOBIE	TAK-1/8	0.6674	8	02:53:19	6940.3	1	10.875	0.000	10.875	1
IV	3652	FUZZY	KAN-23	0.6660	10	02:59:10	7159.5	2	9.000	0.000	9.000	2
IV	3300	AKVAVIT	TAK-1/8	0.6685	11	03:02:58	7338.8	3	7.500	0.000	7.500	3
V	4509	FUSION	YAM-21C	0.6606	13	03:07:43	7440.3	4	6.000	0.000	6.000	4
V	3956	MARIE	YAM-21C	0.6606	14	03:08:40	7478.0	5	4.500	0.000	4.500	5
III	3971	MICHIKO	YAM-23 II	0.6878	12	03:07:01	7717.8	6	3.000	0.000	3.000	6
V	516	SAYU	YAM-21C	0.6606	15	03:17:17	7819.5	7	1.500	0.000	1.500	7

お詫びと訂正

第一回宮津ドルフィン・カップ・レース 大会会長 三井祥功

『第1回宮津ドルフィンカップ・レース』にご参加いただきまして、有難うございました。幸い天候にも恵まれ盛況のうちに、そして何の事故もなく終わることが出来たことは、偏に皆様のご協力のお陰と深く感謝致します。

さて、『第1回宮津ドルフィンカップ・レース』の表彰式に発表された成績表に重大なる誤りが発見されました。よって別紙の通り訂正致します。

間違いの元は、単純な暗算のミスにあり、当事者並びに関係者には多大なるご迷惑を掛けまして誠に申し訳なく、ここにお詫びして訂正させていただきます。

インショアレース結果&総合成績 スタート10:00:00 距離 8マイル 風向 40° 風速1.5m TA 1

総合順位	SAIL	艇名	オーナー名	R (m)	着順	所要時間	修正秒	順位	得点	持点	総合点
1	1814	成 生	高見 松男	6.50	5	02:35:11	3879	3	28.00	28.50	56.50
2	4325	ラブ・ア・ラック	荒木 義正	9.95	4	02:32:03	4347	7	24.00	26.00	50.00
3		レオ 5	竹本 利治	7.80	1	02:30:35	3891	4	27.00	14.00	41.00
4		もんでめ〜る 4	村上 猛	7.15	9	02:45:14	4634	10	21.00	18.00	39.00
4	810	ウィン 4	中嶋 勝	7.00	14	02:54:03	5131	16	15.00	24.00	39.00
4	3623	武 美 衣	樋口 誠	8.25	6	02:37:01	4365	8	23.00	16.00	39.00
7	3814	コーラルプリンセス	前川 幸雄	6.80	8	02:40:52	4292	6	25.00	10.00	35.00
8		悠 希	吉津 元明	6.50	18	03:08:13	5861	20	11.00	22.00	33.00
9	2456	アマベンジャー	荒木 義正	6.50	2	02:31:25	3653	1	30.25	0.00	30.25
10	2468	スーパーハッチマン	八若 典夫	6.50	3	02:31:43	3671	2	29.00	0.00	29.00
11	1750	遊 風	森井 幸治	6.30	7	02:40:49	4169	5	26.00	0.00	26.00
11	4521	北 山 3	二井 健次	7.10	15	02:54:09	5161	17	14.00	12.00	26.00
13	1690	アピ 2	坂本 大司	6.70	13	02:52:56	4992	15	16.00	8.00	24.00
14	2188	鷗 3	庄司 信吉	7.70	11	02:48:21	4941	14	17.00	6.00	23.00
15	2885	ポパイ	大島 教孝	6.50	10	02:46:17	4545	9	22.00	0.00	22.00
16	3859	FOXY LADY	森下 律子	8.55	DNC	***:***:***	*****	DNC	0.00	20.00	20.00
16	3122	紅	小泉 義秋	5.60	16	02:55:34	4854	11	20.00	0.00	20.00
18	4514	珊瑚礁 2	鈴木 隆夫	6.80	12	02:50:31	4871	12	19.00	0.00	19.00
19	4579	ラテライザー	広野 耕二	5.60	17	02:56:59	4939	13	18.00	0.00	18.00
20	3622	イトマキ 3	江崎 永二	5.40	20	03:10:56	5712	18	13.00	0.00	13.00
21		WIND STAFF	岸田	5.60	19	03:10:08	5728	19	12.00	0.00	12.00
21		ユ 2	永美 一雄	5.60	21	03:13:31	5931	21	10.00	2.00	12.00
23		プリマドンナ	藤田善二郎	6.30	23	03:16:49	6329	22	9.00	0.00	9.00
24	3624	サンタ	鳥井 剛司	7.45	22	03:14:50	6482	23	8.00	0.00	8.00
25		普 賢 3	早川喜一郎	5.60	24	03:50:36	8156	24	7.00	0.00	7.00
26	4580	ボセイドン	塩田 洋一	4.50	DNC	***:***:***	*****	DNC	0.00	2.00	2.00
27		ミッシー	御守 文慎	3.50	DNF	***:***:***	*****	DNF	1.00	0.00	1.00
27	4563	サンライト	沼野 廣一	5.40	DNF	***:***:***	*****	DNF	1.00	0.00	1.00
29		ウインドキッツ	中埜恵史良	4.75	DNC	***:***:***	*****	DNC	0.00	0.00	0.00
29		レスポワール	橋本 昇三	6.50	DNC	***:***:***	*****	DNC	0.00	0.00	0.00

ロングオフショアレース結果 スタート 14日 09:10:00 距離 110マイル TA 2

順位	SAIL	艇名	オーナー名	R (m)	着順	所要時間	修正秒	得点
1	1814	成 生	高見 松男	6.50	2	30:59:12	42142	28.50
2	4325	ラブ・ア・ラック	荒木 義正	9.95	1	28:08:26	42676	26.00
3	810	ウィン 4	中嶋 勝	7.00	5	33:41:34	53864	24.00
4		悠 希	吉津 元明	6.50	8	34:14:52	53882	22.00
5	3859	FOXY LADY	森下 律子	8.55	3	32:27:10	54570	20.00
6		もんでめ〜る 4	村上 猛	7.15	6	33:50:54	54974	18.00
7	3623	武 美 衣	樋口 誠	8.25	4	33:09:54	56254	16.00
8		レオ 5	竹本 利治	7.80	7	34:08:44	58354	14.00
9	3814	コーラルプリンセス	前川 幸雄	6.80	11	36:00:05	61405	12.00
10	4521	北 山 3	二井 健次	7.10	10	35:53:13	62093	10.00
11	1690	アピ 2	坂本 大司	6.70	12	36:20:53	62213	8.00
12	2188	鷗 3	庄司 信吉	7.70	9	35:39:59	63499	6.00
13		ユ 2	永美 一雄	5.60	RET	***:***:***	*****	2.00
13	4580	ボセイドン	塩田 洋一	4.50	RET	***:***:***	*****	2.00

新時代の羅針盤PYXIS

コストパフォーマンスを実現した ハンディタイプのGPS



ロラン、デッカに代わってGPSが普及しました。これは、測定用の人工衛星がほぼ揃い、日本近海でも運用できる時間が多くなったことや、各メーカーが小型船舶用にさまざまな機種の発表を始めたからであろう。

そのなかでも、先程ソニー（株）が発売を開始したGPS、ピグセス（PYXIS ※星座で羅針盤を意味する）は驚異的なコストパフォーマンスを実現した、小型でハンディタイプの画期的な商品だ。

まず価格が158,000円と、これまでのGPS機器の常識を越えた低価格に設定されている点が第一の特徴として上げられる。

次に、手のひらに収まるハンディなボディ。もちろんアンテナも付いての優れたデザインで、機能的にまとめられている。

ハンディということで、単三乾電池4本で連続2時間の運用が可能。たったの2時間という意見も出ようが、ロランやデッカ

と異なり初期設定の必要がないため、データが欲しい時だけスイッチを入れればよいので、これでも結構使える。もちろんDC 12V用のアダプターも付いている。

気になる性能だが、1日のうち朝方の2～3時間、衛星をキャッチできない時間がある。これは衛星の運行によるズレなので仕方ない。あとの時間帯ではほとんどOKである。ハンディということで、受信電波が周囲の障害物に影響されやすく、また、手に持っていて、大きな波などで受信中にアンテナを激しく揺られると、せっかくキャッチした電波を逃がすことがあるので、注意したい。気になる人はアンテナを本体から外して、パルピットなどに固定することをお薦めする。

機能は緯度経度表示はもちろん、ウェイポイント50、コース設定に50、SOG（対地速度）、ウェイポイントに対する針路、距離表示など、据え置き型の機器に負けな

い性能を発揮する。しかも、アウトドアで使用することを前提としているため、防滴仕様になっている点もうれしい。コクピットでもスプレーを気にせずに使える。

ただし、ハンディタイプということで、ビデオプロッターなどに接続するインターフェースは持ち合わせていない。どうしてもプロッターで確認したいという人は仕方がないが、わざわざキャビンまで降りて行かなくても、気軽にコクピットで操作できるピグセスは便利そのもの。すでにロランプロッターなどをセットにしている艇では、バックアップ用にピグセスを購入しているようだ。何せ、158,000円という低価格で気軽に使えるハンディタイプだ。使い道は色々あるはず。

ちなみに、NORCでは現在限定台数価格として、会員に限り140,000円で販売しています。

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 #⇒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

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 # プロボードセーラーが語る「風哲学」(菱倉プロ他)

120 # 日本外洋帆走協会

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

云言板サービス(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・東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、ピ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・注意報図

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10月31日までゲストの方は、会員番号205 #、暗証番号2222 #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。 (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	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
	3ヵ月 1 千円	

(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

OFFSHORE BRIEFS

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

Volume 193 (June, 1991)

WOMEN INTERVIEW —Ms. Lily— (pages 28 to 29)

Ms. Lily's brief profile

She sailed *JUST LUCKY LADY* with her husband and made the winning goal for 'Melbourne Osaka Double Handed Yacht Race' R-B Class. This race also became their honeymoon. After entering for "Guam Race" they took the boat to Australia and participated in 'Melbourne Osaka Race'. It was a long 4 months trip for them.

Where do you sail usually?

I sail 26 feet boat *IDATEN* at Hayama with two young girls and one man as a crew member, good chance for us, girls to learn all the crew works on boat.

When I was a child I went on the boat trip from Tokyo to Kyushu and ever since then I enjoy being out on the sea. I suddenly wanted to sail a boat when I was in college and was lucky enough to find that my grandmother's cousin owned *IDATEN* and had a chance to sail on this boat. Since then for almost 7 years I sail every weekend.

What made you enter 'Melbourne Osaka Race'?

My Husband wanted to enter, so we asked to use *LUCKY LADY* for this race. Our sponsor for this race was a car lease company 'Just KK'

How did you share the work on the boat?

My husband was a skipper, and I was in charge of cooking, keep control of time and other small things on boat. We took turns to rest at night times, I felt very lonely staying up at night by myself for 2 days after leaving Guam, but I got used to it and if the weather changes or something happens my husband allowed me to wake him up anytime so I didn't have to worry at all at night times.

For breakfast we had Omochi (Japanese rice cake) or double baked bread, and Japanese noodle for lunch. For dinner, rice and main dish with beer or wine. Like enjoying cruising instead of racing.

Any trouble during the race?

Not any big trouble, Only small troubles like main halyard broke, jib halyard didn't work, radio

stopped and couldn't hear at all etc.

What was the most hard time you had during the race?

We enjoyed this race as if we were cruising and we were very lucky that Bass Strait was calm.

But my husband got hurt while we were taking the boat from Solomon Is. to Sydney. Main sheet traveller block banged on his hand, That made a crack in the back of his hand. And he also had a bad cold and high temperature that worried me if he caught malarial fever.

When was the most happy moments during the race?

Both of our parents got on the fishing boat to see us goal at the finish line.

My husband said that the most happy time he felt was that he was able to sail 200 miles a day on the trade winds for several days.

How did you feel being on the boat for 35 days?

At first I was worried that space on the boat might feel very small. We placed dodger on deck so that we didn't have to close the main hatch in order to keep the cabin dry. Very small space for living but in the other word, every space is made to be very useful and have no waste space, so I felt very comfortable on the boat.

We had no quarrel on boat, I relied totally on my husband and this way made us a good team.

Would you wish to enter a long race again?

I would like to go on a long cruising trip. I wish to sail around Truck Is. Solomon Is. etc. taking time and stopping over those islands.

Please tell me your feelings after entering the race?

I think if you could speak English, you might feel different and enjoy more. So I wish to study English more.

I also think its better to have something to do for a change.

For me was diving and listening to music. I dove every places where we stopped over and since my father is director of musical play he selected my favorite music and made original tape for me to hear on the boat. I really thank my father for that present.



これほどまでにセーリングを考えた
マリニギアはない。イムホフ登場。

- ① イムホフ・オーシャンジャケット ●カラー: ブルー&ホワイト・サイズ: S/M/L/XL/XXL ¥36,000
※オーシャンレース・クルージング用にデザイン設計され、防水、耐寒性に優れ、更にハーネスホルダー機能を備えた本格セーリングギア。
- ② ハーケン・ボートシューズ ●H2000 (カラー: メンズはホワイト+グレイ・ホワイト+ブルー/レディスはホワイト+レッド+ピンク・ホワイト+グレイ) ¥11,800
ハーケン・チタニウムボートシューズ ●(カラー: チタニウム・グレイ) ¥16,500
- ③ イムホフ・オールバーバスジャケット ●カラー: パープル/エメラルドグリーン・サイズ: S/M/L/XL/XXL ¥42,000 ※豊かな素材をふんだんに使用した、贅沢なオールバーバスジャケット。オンデッキからタウンまで、巾広い着こなしが可能です。
- ④ イムホフ・コースタルジャケット ●カラー: ブルー/レッド・サイズ: S/M/L/XL/XXL ¥28,000
※インショアの4シーズンに使用可能で雨、風を充分に防ぎ、且、運動性にも優れ、ディンギーからクルーザーまでオールマイティなジャケット。
- ⑤ イムホフ・ナビゲータージャケット ●カラー: マゼンタ/ブルー・サイズ: S/M/L/XL/XXL ¥26,000
※デッキ上に限らず、アフターヨットにも着こなせ、カラフルなカラーも楽しめるジャケット。

- ⑥ ⑦ イムホフ・クルージングジャケット ●カラー: ブルー/レッド・サイズ: S/M/L/XL/XXL ¥32,000
※インショアからオフショアのハードなセーリングに耐え、インナーキルティングが保湿性を高めた、海専用のジャケット。
- イムホフ・トラウザー ●カラー: ブルー/レッド・サイズ: S/M/L/XL/XXL ¥20,000
※防水、耐寒性に優れ、且耐久性も群を抜く本格セーリングトラウザー。

- ⑧ イムホフ・セーリンググローブ ●¥4,500
※ディンギー、クルーザーを問わず、ハードに耐える、耐久性に優れたセーリンググローブです。

- ⑨ ハイシーズ・レーシンググローブ ●¥4,800
※ディンギー、クルーザーを問わず、軽いハンドワークを約束する伸縮性に優れたセーリンググローブです。



HARKEN



“摩利支天”IOR総合3位に輝く！



TRANSPAC '91
36TH HONOLULU RACE

- ● ● ● ● ● ● ●
- 85年の歴史を誇る『第36回トランスパシフィックレース』が、今年も6月27
- 日より42艇のエントリーで行われた。
- ロサンゼルスからホノルルまでの約2400マイルを舞台に繰り広げられる、長距離外洋レースの草分けともいえる大会である。日本から参加した“摩利支天”“ロシナンテ”の報告から、このレースの奥深い魅力を感じていただく！
- ● ● ● ● ● ● ●



“摩利支天” 島田勝己

今年の『グアムレース』終了後、艇はグアムからサンディエゴに船積みで送り、従来の『ケンウッド・カップ』用のキールとラダーを『トランスパック』用の小さく軽いものに取り替えました。このような諸々の改造が終わりロングビーチに艇を回航したのはスタートの1週間ほど前でした。

このレースのパターンとして、ラム・ラインを走らずに、より風のある太平洋高気圧の1020mbの等圧線上を走るためにプロパー・ラインとしては、始めの2～3日は南下し、それからホノルルにヘディングを

向けるという形になります。しかし、今年の天気のパターンは、専門家からあまり風がなさそうだという情報を得ていて、例年よりは、ラム・ラインに近い北寄りを通ったほうが良さそうに思いました。

スタートは、自分達でイメージする位置から出られたのですが、スタート後、2～3分したところで、ヘビージェノアのクリューが壊れ、すぐさまNo.2に変えるというハプニングがありましたが、かえって、スタート後強くなりだしてきたブローに対して、セール・チェンジのタイミングを失った他の艇よりも有利に、サンタ・カタリナ

島迄の上りのレグをこなすことができました。

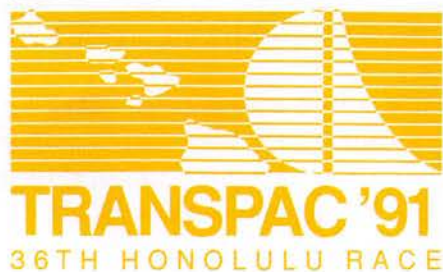
サンタ・カタリナ島までは、結局タックも入らずに、上りきってしまい（この島をかわしてからが大切なところなんですが）ここで、南寄りにいくグループと北寄りにいくグループに別れができました。

前記したように今年の天気は、太平洋高気圧があまり大きくならないという情報を得ていましたので、サンタ・カタリナ島をかわしてもあまり落とさずに、北寄りのグループに入りました。この時のグループのトップにいたのが今回の優勝艇の“CHANCE”で、これに追従する形で南下することになりました。そして、このまうまく、南に行ったグループの頭を押さえられる位置に下りることができました。このところまでは、とても良い風が吹き続け、むしろ例年よりも早いペースで、ログを消化する事ができたと思います。

スタート後3日程して風向が少しずつ東に回りスピランになる頃には大分暖かくなりました、やっとTシャツと短パンの格好になりましたが、予想通りに貿易風帯とは思えないくらいに風も弱くなってきて、スコールの回数もかなり少なくてフィニッシュの2日ほど前まで、貿易風が戻ることはありませんでしたが、この風がないときに北寄りにいた私達のグループは、南のグループに決定的な差を付けることができ、より北側にいた艇が前に行けるようでした。後はボートスピードに気を配りながらひたすら西へとひた走ることになります。そして、ハワイに近づくと、今まで散っていた艇団が集まりだし、私達より30分ほど前にフィニッシュした“PYEWACKET”とジャイビングでの押さえ合いが始まりました。この頃になると、寝ていてもすぐにジャイブの声に起こされるので、ほぼオールハンズに近い状況になります。

結局、着順4位でフィニッシュしましたが、“PYEWACKET”を修正で抜くことができ、修正3位になりました。私達にとっては、17艇もいるCLASS Aの中で修正で3位になったのはとても嬉しいことでした。

例によってフィニッシュしてしまえば朝までの狂乱怒涛の大パーティ。夜中の12時だというのに向かえにきてくれたハワイの仲間達とも大騒ぎしてしまいました。レース中お酒を飲まなかったためか、少しのお酒がやけに効いてみんなしてふらふらしていましたが、とても楽しく飲めたお酒でした。



3連続出場の“ロシナンテ”は IMS-Aクラス 4位に！

高村 宏

“ロシナンテ”チームの『トランスパック』遠征は今回で3回目となる。 SHIPPINGで艇をL.A.まで運び、「とりあえずレースに臨んだ」'87年、ホランド67で勝ちを念頭においた'89年、新艇の回航もかねた、力だめしの'91年。レースであるがゆえ、全力を尽くす、勝とうと努力するという前提はあるものの、それぞれのニュアンスは少しずつ違っていた様に思える。

今回の艇は、ファー設計のベネトウ53、L.A.でデリバリーを受けたIMSレーサークルーザーの新艇である。メンバーは、オーナースキッパー大口慎司、ワッチキャプテン大口善太、ナビゲーター関口、クルーは伊藤、秋岡、仲間、吾妻、小林、高村の9人である。

エントリーはIRO35、IMS14の計49艇、フリートの特徴は20艇のレーティングマキシボートだ。回を重ねる毎に増加しており、今後も増加の気配を見せる。

6月29日、11:00アンカーアップ。ロングビーチヨットクラブ前の海面では、艇とクルーの紹介セレモニーが行われ、スタートを盛り上げる。スタート海面に向かうほとんどの艇が、長いスターボードのレグを予想し、艇を右側に傾け、マストをフォアレーキさせる、トランスパックチューニングだ。

スタートラインは、サンペドロヒル沖2.5マイルに設置され、長さ0.3マイル、完全な下有利。13:00のスタート前にはフルセールのマキシ達がラインを流しはじめる。“ロシナンテ”はマキシ達の影響の少ない、ややインサイド寄りからジャストスタート。2250マイルの彼方のダイヤモンドヘッド沖を目指す。W15ktの風で、コース215°、BS7~8ktでカタリナ、15:35カタリナ回航。風は徐々に上がり18~20kt、No.3にジブチェンジ、18:00より、夜間3時間、昼間4時間のワッチにはいる。

今年はカリフォルニア沖の高気圧の勢力範囲が25°N付近まで及び、2日前にスタートしたIORクラス、IMS・Bクラスの艇の滑りから判断して、コースをラムラインより20°落としてそのまま215°とした。夜間は、水平線がはっきりわかる満天の星

空。乾燥したカリフォルニアならではの。

30日08:00のロールコールでは“ウェーブランナー”に次いでIMS2位、クラス2位、D.R.171マイル。しかしこの後、WSW16~20ktでハイカットリーチャーに変えて以来、7月7日までリーチングスピン、ライトジェノアの3枚を、微風・波悪の海況の中、交互に張り替えることとなる。

7月8日、30日以来一度も顔を現さなかった太陽が、12:00ついに艇上に降りそそぐ。追い風、追い波、灼熱の太陽の三拍子が、スタート後10日目でやっと出そろった。しかし日没後はまだ寒く、ウォームウェアはまだしめない。

7月9日、ここ2日、NE~Eの安定した風、この走りのおかげで、曇って、寒かった、微風の10日間は皆の頭から吹き飛んだ。夕方、ホノルル発の旅客機が何機も東へ飛んでいく。19:30、4時方向に“ペレストロイカ”を視認。あと411マイル、もうすぐだ。

10日、未明からIORクラスAのフィニッシュが続く。1位“チャンス”、2位“シルバーバレット”“マリシテン”は3位と良く走った。我々はクラス5位、IMS7位。

北方の高気圧は1024mb、勢力は不変だ。ラムラインの北23°22'N、153°33'Wにてジャイブ、NE20~24kt、コース

230°、1015mb。

本日も美しい夕日と、海面にその光を落とすヴィーナス、日没後はスターライトセーリングとなる。

11日、03:00、E19~24kt、サーフィングしなくてもBS12ktコンスタントで快調にすべる。ロールコールの時点で22°15'N、155°42'W、あと129マイル、大方の順位が既に決まっている今、前方にいる“KOTOKU”を抜けるかどうかの問題となる。現時点では13艇が走っている。09:35、残り100マイルのコールを、カネオヘラジオ局の中継で、エスコートボートの“ホアカイ3”に報告、13:40、モロカイ島、ランドフォール。17:30、25マイルコール。21°36'N、157°24'W。

18:50、マカプーをかわして、ダイヤモンドヘッドへ。

19:47、今レース中最高の夕日の中を、フィニッシュラインクロス。スタート後13日と6時間47分だった。

我々がこの13日間に経験した事柄をこの短い誌面で述べるのはむずかしい。チームとしてのノウハウを確実に積み重ねつつある“ロシナンテ”チームが表彰台へ上れる日も近いだろう。

非力な私を、特別な思い入れのあるこのレースに毎回セレクトして頂き、大口兄弟には誌面をお借りして御礼を申し上げます。



フィニッシュ目前の“ロシナンテ” (写真日付は日本時間表示)

SONY

GPS

GLOBAL POSITIONING SYSTEM



ピクセス
PYXIS
ピクセス・機材部

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℃~+60℃ 操作表示部-10℃~+50℃●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

OFFSHORE WOMEN INTERVIEW

もう人生のこと、
悟ってしまいましたから……



“アデレード” 深井豊香さん

NORC会員名簿（平成3年度版）関東支部特別会員欄（F）に、何故か偶然か、極めて貴重な女性会員3名が列記されている。その希少な3名のうちの一人が、深井豊香女医である。

葉山マリーナ草創期に船を置いて25年、又その以前より太陽の季節と湘南の海を謳歌し、眺め、味わって来た女性セーラーの先達である。「もう人生の事、悟ってしまいましたから……」と内科のドクターは、余りに謙虚で伏し眼がちである。

今を去る事ウン十年前、ドクターの長女は珍しくもディンギーに狂い、「ネエお母さん、海へ行こうよう！」と母を誘い、娘は軽く船乗りになって

しまった。人一倍海に魅せられていたはずの娘だが、東海大海洋学部卒業後結婚、そしてあわただしく湘南の海から遠のいていった。長男は慶大、次男は東大を卒業してゆく。以後、母は娘以上に海に熱中する。やはり内科医であったご主人は、そんな元祖・翔んでる女の一人である妻とは対照的に、庭いじりの大好きなファミリーパパで、週末は妻の帰宅をじっと待つ夫であったという。船名は“アデレード”（ヤマハ31）、次男の留学したオーストラリア南端の街、アデレードから引用した。今だこの愛称が身近かにある時、ご子息を安じて無事を祈っている母の情愛が感じとれてならない。

クルーの友人達は、もう25年以上続いている、それなりの肩書きを持った人達である。ディンギー時代に腕を競い、助けあった長い歴史ある間柄、4半世紀共に楽しみ遊んで来た人間関係が、歪む事なく円滑に持続できているのは、妻、母、女医、船主、そして女性と何役もの役割を引き受け、仕遂げてきた深井先生の人柄と努力のたまものという他はない。羨ましいかぎりである。

何が彼女をヨットに魅きつけているのかお伺いしたい処、「海の香りを嗅ぎ、眺めているだけでも心が落ち着くの。幸せな気分になれる。海の気象条件を甘く見てやしない、厳しいのは悟

っている」。視界不良の中、三宅島から大島へ向かうつもりが下田に流された、式根で座礁し浸水する事4日間、なども経験した。NORCのレースにも度々出場する。「でも、NORCのレースに出ると、皆さん速くって、私、置いていかれちゃう、あれくやしいんですよねえ…。で、どうせ勝てないと思って以来、湘南界隈の草レースに積極的に参加が続く。数年前の『大島レース』で、大島町長杯、文部大臣杯をさらい意気揚々と凱旋したが、翌日、『サムタイムカップレース』のディンギークラス出場に間に合わなかったと、憤慨して自己嫌悪に陥入ったりする鉄女ぶりも示すのである。「時間があつたら……」来年は鳥羽レースに出たいと願っている。

週末は葉山の海で漂い遊んでいるが、いつも安全第一は心がけている。気分も乗らない時、天候の悪い日に船は出さない船長である。それでも海を見ているだけで大自然のふところに抱かれている安堵感が身も心も落ち着かせてくれるという。「できる事なら世界中、船でクルージングして回りたい！ 船酔いなんてした事ないのだから！」。先生は全身輝いている。

船での役割は「勿論、役立たずのスキッパー」とクルーに言われる。女医先生手作りの家庭料理を期待してクル



レース参戦中の先代「アデレードII」

ーが集まると思いきや、炊事は全く苦手なので「一切手出し無用」、「アンタは自分が使うんだから便所掃除だけやんなさい」とクルーに命ぜられるという。そんな気のおけないクルー達は更に悪口で、「アンタは生命の終わる迄、黒枠で飾られる迄ヨットに乗ってなさ

い」というそうだ。「そう、もう私がこの世からいなくなっても誰も悲しんでくれる人はいませんもの。私もう悟ってますから…。童女のようにあどけなく、海への憧憬は乙女そのままである。こうザックリと表現されるとこちらが悲しくなるのは当方の人生も枯れてきたせいだろうか。思わず先生に抱きついて泣きたくなった。淡々と言葉に無駄もなく、フツの主婦と百味の時差があるのは船乗りというだけでなく、長い歳月、人の生命を救い、所見と治療を施し人生の価値を人一倍知ってきた人の静かな悟りのようだ。ほのぼのと軽やかに虚飾なく、飄々とした先生には不思議な磁場がある。この週末も葉山で会えるのだろうか？ 私は気になって仕方ない。(戸塚由理恵)



「アデレードIII」は先日進水式を行ったばかり

今月の表紙：先ごろ、イギリス・カウズ沖にて行われた伝統の『アドミラル・カップ』に参戦した「WILL」。50フッタークラス・艇別2位の好成績を収めた。(撮影/添畑 薫)



それは、手綱さばきのようだった。

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

YAMAHA 31s

海を駆ける、クラブレーサー

主な標準装備：ハーケン社製ブロック/セルフテーリングウインチ/
大型バウハッチ/スカイライトハッチ/フットレスト/
テレスコピックティラー/オープンポートライト/ギャレー/電動トイレ

●全長9.50m ●水線長7.90m ●全幅3.24m ●吃水1.88m ●完成重量3,150kg
●バラスト重量1,180kg ●全セイル面積45.03㎡ ●バース数6
●呼称最大馬力18ps ●定員12名(平水) ●航行区域 沿海

■平水限定沿海標準価格例 ¥9,559,400

※ヤマハ2GM-20B付。法定安全備品が含まれています。
オプション、船舶検査費用、運賃、消費税は含まれていません。

FOR GOOD MARINE LIFE!

安全がマリンスポーツの基本です。

海へのスタートライン ヤマハボートライセンススクール

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

北海道ヤマハ株.....☎011-612-1060	ヤマハ関西株.....☎06-535-1671
ヤマハ東北株.....☎022-235-1031	ヤマハ中国株.....☎082-285-4911
ヤマハ東京株.....☎03-3444-9971	ヤマハ四国株.....☎0878-67-3800
ヤマハ中部株.....☎052-913-2121	ヤマハ九州株.....☎092-472-5261
●カタログご希望の方は、姓名・雑誌名を明記のうえ、下記まで、	ヤマハ熊本株.....☎096-357-7161
〒438 静岡県磐田市新貝2500 ヤマハ発動機株式会社 広報室宣伝課	