

Offshore

No.196 OCTOBER 1991



CHAMPAGNE MUMM ADMIRAL'S CUP 1991

健闘のウイル, クラス2位!

7月28日から8月15日まで、英国カウズで開催された、アドミラルズカップ'91。

国別成績では、フランスが初優勝となり話題を盛り上げ、日本は参加8か国中7位の成績となった。

この中で、日本チームの雄、「ウイル」はクラス成績で2位に入り健闘した。

(写真/添畑 薫)



アドミラルカップを終わって

チームキャプテン 小田良司

まず初めに、このチームを作る事にご協力下さった、大阪ベイトナーズクラブのオーナーの方、特にカーニョのオーナー古川浩二氏、スイング鈴木重行氏、トーゴ山田東吾氏およびアイアムソーリーの常川裕章氏、そしてクルーの派遣にもお手伝い下さった、シェスタ川口正敏氏、中西寛氏、ドンキー土井収二氏、スピカ室井誠氏に誌面をお借りしてお礼申し上げます。

また最終の決定に於いて大変お世話になったプロパギンタ石渡一夫氏、スターアンドスター吉村茂氏、海太郎千葉育夫氏、その上にクルーまで、勉強と言いつつ借して下さったブルーノートの五十井進氏には関西、関東の今後の時代の流れを示唆する動きとなり、深く敬意を表します。

歴戦のあのオーストラリアに勝った

スポーツのイベントとしてこれほど国力や特徴が出るレースが他にあ

るだろうか？

勝ったフランスは国力というより特徴が出た勝ち方をしたのではないだろうか。特に最後の2レースでの感はさえわたっていた。

前評判として優勝の可能性を秘めていた、イタリア、アメリカ、これらはその国の戦い方がレースが始まる1年前から出ていた。イタリアは1年前にクルー人員まで決まり、優勝の最右翼にいた。このままいけばダントツのはずが、なぜか苦しみぬいた（やはりリーダーシップを取っていた人の変化がチームに出るのだろうか？）。

アメリカは、チームの作り上げ方に国の特徴が出ていた。いつものヘルスマンJ・コスタキを欠いたチャンボサは、レミントン50シリーズより迫力がなかったように思うが、オーナーの力の入れ方が他のチームとは違っていた。

1t, 2tに関しては勝ったため

に作ったようなチームだった。

他のヨーロッパ勢は、イギリスがダークホースとしてやはり政治力や地元の強みを生かしてじわっとせまって来た。また、なんとといっても日本である。これは国力、戦力、個人、船の力が最後で見る事が出来なかった。過去最低のチーム、オーストラリア（でもしかしアメリカンカップのかつてのホルダーである）を最後まで気は抜けなかったが、わずかに数点差でも勝ち勝ちである。我々は初めてチームとしてアドミラルズカップトロフィーの一つアジアオセアニアカップである、ホンコントロフィーにJAPANの名前を刻むことが出来たのであった。

このことはジャパンチームとして、アドミラルズカップに対して最初の創（きず）をつけた記念すべき1991年となった。

アドミラルズカップ

ウイル・ヘルムスマン 戸谷嘉男

1991年アドミラルズカップは8月1日から14日にかけて、合計6レースが行われた。アドミラルズカップは各国3艇からなる伝統的なチームレースであるが、前回までのトータルレーティングシステムが廃止され、今回からは50フィートクラス、2トンクラス、1トンクラス、それぞれ1艇づつでチームを構成するシステムになった。スタートは同時スタートで行われるが、成績は各クラスごとの結果しか出さず、それぞれの得点が合計されてチームポイントとなる。

総合成績をレーティングで算出することは一切なく、スタートを除い

ては非常にフェアなチームレースであろう。

日本チームは、50フィートクラスはWILL(FARR)、2トンクラスはCARINO(REICHEL/PUGH)、1トンクラスはSPICA(JEPPESEN)で構成された。

私はWILLのヘルムスマンとしてこのシリーズに参加した。WILLはブルースファー設計、オーストラリアのMCC ONAGHY造船所で作られた新艇である。私自身50フィートに乗るのは今回が初めてで艇に少しでも慣れるため、アドミラルズカップの前にLIMINGTONで行われた50フットシリーズから参加した。そ

の後アドミラルズカップまでは、できるだけ早く艇に慣れることと、メインシートトリマーのJOE ENGLISHとのコンビネーションおよびスキッパー/タクティシヤンのEDDIE WARDEN-OWENとのコミュニケーションに集中した。50フッターは、最近私が乗り続けている2トンクラスに比べてもかなり重いボートであることを実感した。ターゲットボートスピードに持つていくにはかなりの時間とパワーが必要だが、ボートスピードさえ保てれば、アペアレントウィンドスピードは増し、信じられない位のアンクルで上ってくれる。WILLは大きな

ステアリングホイールを採用しているの、ステアリングも楽で、艇のハンドリングに関しては予想以上にイージーであった。もっともクルーのレベルは最高なのでそのせいもあるかもしれないが…。

ウィルはトライアングルコースを含む4本のインショアレースを3位、5位、1位、4位で走り、チャネルレースおよびファストネットレースを共に2位で走って50フィートクラスの総合で2位となった。私自身このシリーズで何といっても一番嬉しかったのは、第4レースのトライアングルコースで1位をとった時であった。風は20~25ノット、スタート前は#2ジェノアか#3ジェノアか迷ったが、結局#3ジェノアを選択した。クリアエアで良いポジションからスタートできたが、艇の走り抜群で第1上マークまではどの艇とミートすることなく楽にトップで回航することができた。この時2番手の

CORUMとは15秒程度の差であったが、各コークごとに差は広がりフィニッシュでは2位のCORUMに2分42秒の差をつけることができた。実は前日の第3レースの最終レグで風が20ノット近くまであがり、ヘビージェノアでオーバーパワーで走りきったが、その時の走り方がうまくつかめなかっただけに、このフレッシュウィンドでの勝利には自身がつけられた。

最終レースのファストネットレースを残した時はMANDRAKEとCORUMさえおさえてフィニッシュすればクラス優勝ができる位置にいた。しかしファストネットロックまでは全艇をおさえて走っているつもりであったが、いつの間にかCORUMだけが全く違うコースを取り見事に当てしまいファストネットレース2位、総合成績2位という結果に終わった。

WILLは小田良司オーナーの努力

で今回クラス2位に入ったにもかかわらず、国別成績は残念ながら7位である。ロイヤルヨットスクォーターの壁面には歴代のアドミラルズカップ優勝国チーム3艇、そしてファストネットレースの総合優勝艇の艇名およびオーナー名のみが刻まれる。アドミラルズカップは個別成績よりもむしろ国別対抗レースであることを実感した。今回の日本チームはWILL以外の2艇はチャーター艇であり、日本チームの実力を集約したチームとは決して言えない。日本のトップクラスのオーナーとクルーが集まって最強チームを作れば、アドミラルズカップに日本チームが勝することは決して難しいことではない。ただ現在欠けているのは、最強チームを作るための組織力ではないかと思う。次回のアドミラルズカップはぜひ日本チームの手でカップを手にしたいためである。

写真/添畑 薫





写真提供/小田良司



3ヶ月のアドミラルズキャンペーン

スピカヘルムス 中野誠

5月の末、スピカのボースンの山本から、8月のアドミにでないかという電話があった。8月といえばレースまで2カ月しかないので冗談かと思ひながら話を聞くと、アドミ参加予定の3艇の内、2艇がキャンセルしたので、ウイルだけが残り、アドミに参加できなくなりそうで、スピカに声がかかったらしい。今ごろからと思う気持ちはあったが、アドミといえばそう出る機会もないだろうと、考えた末、一緒に連れて行ってもらうことにした。

参加しようとは決まったものの、なんといっても急なことで、メンバーもはっきり決まらず、そのうえ、もう1艇の2トンが決定していなで行けるかどうか分からない中、スピカの練習が始まった。6月中旬

になって、トーゴの山田先生と、カリニョの古川さんが2トンの面倒を見てくださるということで、やっと3チームが集まったが、今度はNORCからの許可が降りず、まだ参加できるかどうか解らない。練習中の話題はいつも、参加できるのかどうかの話ばかりであった。

6月の末、出発まで1カ月を割った時点で、スピカのメンバーがそろってウイルの小田さんの家へ押し掛け、この時点で参加が決定していないのなら、仕事や休暇、航空券の都合上参加を取りやめたいと申し入れた。小田さんから現状の説明を受け、数日後にもう1度NORCに話に行くから待ってくれと頼まれて帰る。

7月初め、やっとNORCからの許可が降りて、あわてて航空券の手

配や遠征の用意が始まった。実際に航空券が手に入ったのは、第1陣出発の前日という有様であった。

こういった具合であったので、スピカのアドミキャンペーンは、勝負にはならないだろうから、参加することで何かを得て来よう、行って後悔することは避けよう、ということを目指した。

今までのアドミ参加艇から、よく、外人クルーとのトラブルを耳にしたので、外人クルーをどうするか問題となった。

幸い、私がJ-24に乗っている関係から、アメリカのマーク・ローラーの紹介で、ブライアン・トーマス(80年北米470級2位)と、エリック・ステルター(90年全日本J-24クラス1位)の2人と、イギリスカ

らチャーター艇のオーナーのマイク他数名を補強してメンバーを組むこととなった。

結果的には、ブライアンとエリックがこちらの事情をよく知っていてイギリス人との間に入ってくれた形となり、たいしため事もなく、時間が経つに従って、腹を割って話し合いの出来る良いチームが組めたと思う。

チャーター艇も思ったより良く、キャンペーンの組み方によっては、4位は狙えるようなものであった。

結局、成績はクラス最下位に終わったが、3カ月のキャンペーンにし

ては十分価値ある経験が出来たと思う。

アドミに参加して、アドミは参加しておもしろいレースではなく(ケンウッドカップのような楽しいレースではなく)、レースをしに行くレース、それも個別優勝ではなく国別優勝を狙いに行くレースだと思えます。

また、ウイルの成績を見ても解るように、日本の力なら十分それが狙えるのではないかと感じました。

ただ、現在の代表艇の決め方では、アドミに出るために新艇を作り、日本の代表になるためジャパンカップ

に出場し、といった具合にオーナーにとってもクルーにとっても、負担が大き過ぎると思います。現在は、関東、関西にそれぞれトナズクラブのような組織ができていて、それぞれが責任を持って1艇づつ東日本、西日本より勝ち目のある艇とクルーを選出し、これにNORCからの推薦チームを加えるといった具合にすればもっといいチームが組めるのではないかと思います。

最後になりましたが、関係者の皆様方全員に、このようなすばらしい経験をさせていただきまして本当にありがとうございました。

Broken Mast at ADMIRAL'S CUP 1991

カリーニヨ 西垣 智

1991年アドミラルズカップレースは、大阪ベイトナズクラブの尽力により、WILL(小田良司オーナー)を中心として、カリーニヨ(古川浩二オーナー)スピカ(室井誠オーナー)の3艇で参加しました。この内ワントナー、ツートナーは、チャーター艇で、カリーニヨはドイツのピンタ(G217)をチャーターし、ドイツ、日本の混成チームでレースに臨みました。

8月1日 RYS Trophyレース30mile, 8月2日Channe1レース, 200mile, の2レースを終わり8月25日より今日迄の約10日間でチームワークもまとまり、不自由な英語でのコミュニケーションではあるがお互いのレースに対する考え方もお互いに判りあえる様になり、アドミラルズカップの雰囲気にも気持ちも体も慣れてきてさあ頑張ろうと言うことで、8月5日の第3レースCorum Trophyレースのスタートを迎えました。

スタート海面は、Christchrch Bay, オリンピックコースで28Mile, AM11:30 スタート。

当日のヘルムスマンは、ブルーノ

ートの熊谷氏。彼の非常に繊細で且つ、ソフトなヘルム取りは、さすがと感じさせるものがあった。

スタート時は、NWの風12~20kt, 波高0.7m位でチョピーな海面。タクティシャンとの相談で風上よりスタートして、出来るだけ早くタックして先にポートのレグを走ることに決定。スタート1分30秒前にインサイドリミットの横に付けタイミングを狙うが、インサイドリミットとスタートラインまでの高さに迷った際に、我々と同じ考えのポートペンデンスに上からの先行を許したものの、さほどの影響も受けずその後は思いどりのコースを引く事ができた。しかし、4回目の下マークを回航して最終上マークへのアプローチタックをした時、ラフィングし、ブームが変わり新しいタックに風をはらんだ瞬間“PAN”という音と共に、あわれマストは海のなか。8月5日14:50の出来事でした。

海面が比較のおだやかであった為に艇体に損傷を受けることもなく、またけが人をだす事もなかったのが不幸中の幸いであったと納得している次第であります。

さてその原因であります。ランナートリムにミスがあったとは思われないし、また折れた場所がグーズネックの上30cmの所から切れた様に折れているので、何かのかたちでマストの許容量以上のコンプレッションがかかったことは間違いないのですが、その原因を特定することは出来ませんでした。

マストの陥没あるいは、屈曲であれば修理用のパーツなどは持参してありましたが、スペアマストの用意はなかったため、残念ながらレースの続行は断念せざるをえませんでした。特に上下合わせて抜群のチームワークで走らせているスピカ、そして、オーナー自らレース艇の最前線で指揮を取られているWILL, この両艇に対して誠に申し訳なく、また今回の日本チーム参戦の実現に多大な強力を頂いた大阪ベイトナズクラブの各オーナーの方々にも我々の未熟さからこの様な不運な事故を起こし全レース完走することが出来なかったと言うことをこの紙上をおかりしてお詫び申し上げます。



クリスディクソン2連破

写真/朝河 清

12メートル級を使って競われる国際マッチレース、メリットカップは今年で2回目。8月29日から9月1日までの4日間、横須賀市長者ヶ崎沖で世界のトップレーサー1名を集めて開催された。

決勝ラウンドに残ったのは、クリス・ディクソン（ニッポンチャレンジ）とマーク・パジヨ（ヨットクラブ・ド・フランス）。予選を、それぞれ2勝1敗で通過してきた両チーム、決勝第1戦は好スタートを切ったディクソン艇に、ジフセール上がらないというアクシデントが起きて、パジヨ・チームが逆転で優勝。

第2戦は、後のないディクソン艇が好スタートで飛び出し、最後までリードを保ってフィニッシュ。1勝1敗のタイに持ち込んだ。

最終第3戦は、わずかにリードを取ったディクソンが、ランキング1位の実力を発揮し、安定したレース運びで2勝目を上げ、2年連続の優勝を決めた。

以下、3位ピーター・ギルモア（ダーリング・ハーバー・ヨットクラブ、4位ピーター・アイスラー（ピーター・アイスラー、セーリング、インターナショナル）の順となった。

昨年に引き続いてメリット・カップの覇者となったディクソンは「第1戦を落とし、苦しいファイナルだったが、クルーがよく働いてくれてよかった、本当にうれしい。」とにこやかに語ってくれた。

レポート協力 メリットカップ・ヨット事務局

予選ラウンド(8/29, 30)ラウンドロビンシリーズ

	クリス・ディクソン	ピーター・ギルモア	ピーター・アイスラー	マーク・パジヨ	勝	負	順位
クリス・ディクソン		×	○	○	2	1	1
ピーター・ギルモア	○		×	×	1	2	3
ピーター・アイスラー	×	○		×	1	2	4
マーク・パジヨ	×	○	○		2	1	2

決勝ラウンド(9/1) 1位, 2位決定シリーズ

	スキッパー	1回戦	2回戦	3回戦
ラウンドロビン1位艇	クリス・ディクソン	×	○	○
ラウンドロビン2位艇	マーク・パジヨ	○	×	×

3位, 4位決定シリーズ

	スキッパー	1回戦	2回戦	3回戦
ラウンドロビン3位艇	ピーター・アイスラー	×		
ラウンドロビン4位艇	ピーター・ギルモア	○		



公然の切り札。阿波踊。サンディエゴでも踊りたい！

踊れば誰もがニコニコ顔

第18回阿波踊りヨットレース

写真／山崎武敏

徳島をシドニーのオペラハウスの海のようにしたい——。こんな野望に似た思いをひそかに抱いて第1回阿波踊りヨットレースを行ったは今から19年前であった。

第1回の参加艇は7艇。西宮から木造の33フィート「瀬戸」が参加してくれたのが、唯一TYC（徳島ヨットクラブ）以外のヨットであった。

優勝したのは武市俊さんの名艇ブルーウォーター-24「青藍」であった。私が舵をひいた。当時NORCだよりの編集を担当していた三木貞守さんが取材をかねてゲストとして乗っていただいたのを思い出す。

当時はみんな張り切っていたのでオーバーナイトレースであった。よく吹いて瀬戸は木製のマストを折っ



絶好のコンディションで行われたレース



長崎や浜松からの参加を含めて118艇が集結



総合優勝の「バルマックス」

てしまった。

爾来19年。ヨットレースも、スカートが長くなったり短くなったりするような流行を繰り返した。ワンデザインであったり、ULDBであったり、マッチレースであったり。白と決まっていたセールも、黄金色になったり水色になったり。パターンも何となく芸術的になってきた。

——公然の切り札がある——

流行の如何にかかわらず「楽しいレース」というのが、阿波踊りレースの終始かわらぬ姿勢だ。

この夏、陸上競技の面白さを国民に認識させたといわれる世界陸上をふい起こしてもらいたい。閉会式で最後に阿波踊りが始まると、世界の一流アスリートが、熱狂的な、いわゆる踊りとパフォーマンスで偉大なフィナーレを閉じたことを。

なんだか長嶋さんみたいな表現になったが、わか阿波踊りレースは、この阿波踊りという他では絶対真似のできない公然の切り札を持っている。運営に少々難はあっても、お踊りにくり出せばすべて帳消しになるといえるわけだ。

ただ、この切り札に甘えているばかりではない。むづかしいことや、ややこしいことを言わないというのもポリシーのひとつ。出艇申告など

もできるだけ簡単にできるように工夫をこらす。つまらない挨拶などもできるだけ行わないのが原則だ。

——バルマックスが総合優勝——

第19回を迎えた今年は118艇のエントリーがあった。遠く長崎や浜松からの参加もあった。

レースは8月14日、午前7時煙火の音と煙でスタート。北よりの風は7～8メートルの絶好のコンディション。100を越すスピナーが一斉に開く。

世界陸上で陸上の面白さがあったとするなら、このスピナーが一斉にひらく光景がもしテレビで放映されたなら、誰しものが海上競技ヨットの素晴らしさに感動するだろう。長嶋さんに一度見てもらわなきゃあと思ったりするのである。

いい風に恵まれたおかげで、レースは速い展開で進んだ。メルボルン—大阪Wハンドに参加した「アイコンドウ」が、水線長の威力以上のスピードで他を圧した走りを見せる。

10ノット近いスピードで走りながら、ほとんど引き波を見せないのはULDBの証明か。だが回航点の舟磯灯台を回って、上りのいわゆる格闘技に移ったところでセールトラブルを起こし、地元のパルマックスに抜かれてしまった。

もしノントラブルで走破してい

ら25マイルを2時間台で走るとハイカールリスなみの新記録を達成するところであった。ちなみにファーストホームをし総合優勝しにも輝いたバルマックスの所要時間は、3時間4分であった。最終フィニッシュのペラドンナの所要時間は8時間の9分56秒。

——サイディエゴでも踊りたい——

レース終了後は、水に埋った3000本のビールをたいらげて勇躍阿波踊りへ。ヨット連は人数の多さで今や各物連になっている。踊りは下手でも元気いっぱい踊るのが特徴。

踊り始めれば、どんなに成績が悪くても、あるいはぶつつかって船に傷がついて落ちこんでいても、絶対にニコニコ顔になるのである。

来年のサンディエゴのアメリカスカップのニッポンチャレンジのジャパンパネーは、やっぱり阿波踊で盛りあがらなければと思うのですが……。

かくして阿波踊りレースは来年20回記念レースとなる。当然、記念レースとして盛大に行う計画です。で、とりあえず参加艇は300艇を想定してことにあたるつもりです。

NORC関係者の皆様もどうか御支援をおねがいします。

徳島ヨットクラブ

瀬川洗城

阿波踊りヨットレース総合順位

: N :	船名	船種	クラス:TCF:	ホームポート	船順	到着時刻	修正船順	修正時刻	備考
134	PAL MAX 10	YOK-40	1	0.883 TYC	1	10:04:57	1	9704	
82	KONAKAI	X-412	1	0.820 サントピア	2	10:17:09	2	9806	
97	ドルドラムス	高井31	1	0.756 TYC	7	10:36:13	3	9807	
8	白崎III	BM34	1	0.762 高知道	10	10:34:54	4	10008	
80	EMI	YOK-33	1	0.776 淡輪YC	5	10:35:25	5	10029	
73	WAKEUP	YOK-N30	1	0.752 WUYC	15	10:43:16	6	10073	
145	Munoh5	高井301	1	0.756 西宮今津YC	14	10:43:06	7	10119	
142	プレイボーイ	J-20	1	0.785 今徳	8	10:37:32	8	10245	
34	SACHII-III	YR-34,II	1	0.779 関西YC	11	10:39:54	9	10278	
23	波屋	横山31	1	0.754 淡輪	22	10:48:25	10	10333	
53	レディファースト	J-24	2	0.70 神戸YC	33	10:56:29	11	10357	
131	カプリコン	J-33	1	0.793 TYC	9	10:38:32	12	10397	
42	HAKKU	SW-31	1	0.754 笠岡YC	25	10:50:18	13	10418	
66	アィムアズル	NON	C2	0.703 NON	49	11:07:14	14	10428	
44	MISTY	Y-28	2	0.745 宝伝YC	29	10:54:03	15	10462	
54	VOYAGER5	YR-30	1	0.759 福山YC	24	10:50:12	16	10483	
37	エスプリII	Y-30SU	1	0.762 ペラガス	23	10:49:26	17	10489	
14	PANDORA	F-29	1	0.785 福山	12	10:43:03	18	10505	
67	PROMONTORY II	J-29	1	0.785 香川YC	13	10:43:06	19	10507	
81	FOREVER	ナカヨシ295-II	C1	0.742 白比津	32	10:56:03	20	10508	
46	B.USHANTY	Y-30SU	C1	0.762 79-PA'SA	26	10:50:30	21	10538	
146	ゼファー	FARRI920C	1	0.734 岩山島	37	10:59:31	22	10548	
85	シーガル	J-29	1	0.785 シーガLMC	18	10:46:13	23	10607	
71	オーラム5	横山30C	C1	0.745 須磨	34	10:56:31	24	10614	
49	ドンクロスII	ST-27	C1	0.721 長崎YC	44	11:05:30	25	10626	
52	KAHANU	横山30C	1	0.748 鳴尾YC	35	10:57:32	26	10660	
16	遠矢	X-99	1	0.79 西宮道	17	10:44:56	27	10661	
148	リトルハツ	J-24	2	0.70 高松	42	11:04:02	28	10688	
26	泉洋呼	SPRINT9.5	1	0.784 丸フリート	20	10:47:37	29	10707	
4	WESTWELL	高井30F	1	0.736 玉島YC	40	11:02:43	30	10716	

阿波踊りヨットレース総合順位

: N :	船名	船種	クラス:TCF:	ホームポート	船順	到着時刻	修正船順	修正時刻	備考
19	ピーターサリア	バルティック35	C1	0.785 木場YC	21	10:47:58	31	10737	
94	ベンギンクラブ	J-40	1	0.832 TYC	6	10:35:33	32	10760	
135	レディバード	U-30	1	0.744 TYC	39	11:02:03	33	10805	
3	アカウービン	横山29	C1	0.736 明石港	43	11:04:57	34	10816	
36	シルバークロウ	ア-ド'シ'タウ/30F	C1	0.731 安芸津YC	50	11:07:37	35	10860	
50	クラリス	J-24	2	0.70 西宮	52	11:08:10	36	10869	
21	アブラ	ペ'トリ'タ12	C1	0.857 西宮一文字	4	10:31:42	37	10885	
31	CROW	タカイ-26	2	0.726 淡輪YC	35	11:09:56	38	10887	
64	酔酔	J-24	2	0.70 新和歌	53	11:09:05	39	10909	
82	VERGUE-WINNER	ウィナーD.50	1	0.779 WUYC	30	10:54:22	40	10954	
143	飛騨III	J-24	2	0.70 TYC	56	11:10:10	41	10957	
48	Hudson	バイオニア9	C1	0.769 淡輪YC	36	10:58:00	42	10981	
18	DECISION	デヘラー36db	1	0.81 サントピア	19	10:46:35	43	11011	
147	WAVA	J-29	1	0.785 宝伝YC	28	10:54:02	44	11022	
61	STポロニア	J-29	1	0.785 西宮埠頭	31	10:54:32	45	11046	
28	雨風	ヤマハ-26C	C2	0.711 大村橋大石港	88	11:20:32	46	11114	
22	WISDOM	ジョイラック26	2	0.72 淡輪YC	63	11:17:50	47	11138	
60	ステアクロウ	FS32	1	0.754 淡輪YC	47	11:06:41	48	11159	
119	ビエロ	YOK-30	1	0.754 鳴尾YC	48	11:07:02	49	11175	
96	じゃびび	なかよし295	1	0.749 TYC	54	11:09:06	50	11194	
77	オンディ-30	Y-30SU	C1	0.762 西宮ポート	45	11:06:02	51	11248	
69	クンビラ	横山30C	C1	0.748 多岐洋YC	58	11:11:04	52	11267	
79	ラーク	ジョイラック	C2	0.718 淡輪	69	11:22:13	53	11296	
25	興興II	スイング31	1	0.754 鳴尾YC	57	11:10:16	54	11322	
99	青龍	デヘラー36CWS	1	0.81 TYC	27	10:53:10	55	11331	
27	KILAEUA	コメット9	1	0.746 海楽園	80	11:13:22	56	11340	
84	酒楽	バイオニア10II	C1	0.783 関西YC	38	11:01:31	57	11346	
68	VEGAB	Y-30S	1	0.75 ホートオブ岡山	59	11:12:33	58	11364	
51	Kaleidoscope	J-24	2	0.70 西宮	87	11:20:27	59	11407	
100	エリー	オリオン33	C1	0.747 TYC	61	11:16:53	60	11513	

阿波踊りヨットレース総合順位

順位	船名	船種	クラス	TCF	ホームポート	船順	到着時刻	修正船順	修正時刻	備考
144	アン山	X-11B	1	0.86	神戸YC	16	10:43:43	61	11643	
47	うるよこおる	バンドフエット30	1	0.746	TYC	62	11:17:26	62	11653	
137	Y&Y	インベンサブル30	C1	0.794	TYC	71	11:24:45	63	11659	
20	那	YOK-30	1	0.782	三島YC	66	11:19:48	64	11722	
65	ペラミ川	ブリアン34	C1	0.805	ペラガス	41	11:03:59	65	11784	
74	あきつしま	デハラ-28	C1	0.75	大阪北港YC	70	11:22:47	66	11825	
88	瀬五郎丸	Y-21R&C	2	0.673	TYC	35	11:03:17	67	11842	
96	ASA	J-24	2	0.73	TYC	74	11:31:03	68	11871	
32	ウィングスティックII	Y-23II	C2	0.708	筑地YC	81	11:40:50	69	11929	
30	SEAGULL	X-7U	2	0.732	神戸YC	75	11:32:24	70	11963	
35	NASEMU	Y-26S	C2	0.716	浜松YC	79	11:39:29	71	12006	
6	WESTWELLV	J-34C	C1	0.81	玉島YC	61	11:07:45	72	12040	
40	チロクン山	ヤマハ34S	C1	0.781	関西YC	65	11:19:37	73	12221	
141	KANDU	ULDR	1	0.874	サントピア	3	10:30:03	74	12325	
91	嵐	エスプリデュバン30	1	0.748	TYC	77	11:35:14	75	12352	
70	1-A-フレイド'1-3	ホワイト9,8	C1	0.837	四宮	46	11:06:18	76	12369	
29	EXING	ベネト-3129	C1	0.753	大阪北港YC	76	11:34:09	77	12386	
6	シーオクターIII	Y-23	1	0.712	大阪北港YII	84	11:52:37	78	12500	
132	グリーンパワー	自作30	C1	0.749	TYC	80	11:39:42	79	12569	
63	マライカ	フレンドシップ28	C1	0.736	淡輪	82	11:44:44	80	12673	
2	mimi87	ヤマハ30SII	C1	0.762	筑地YC	78	11:38:49	81	12747	
136	PAWA	デハラ-34	1	0.785	TYC	73	11:30:40	82	12764	
12	グレートペアー	ベネト-380	C1	0.823	淡輪	64	11:18:32	83	12766	
98	秋月	木造フライング12	2	0.433	TYC	108	15:12:36	84	12797	
67	SALAMANDORADI	ベネトウ35S5	C1	0.808	堺出島	72	11:25:33	85	12873	
45	VISCOUNT	Y-25マイルディ	C2	0.706	安芸津YC	89	12:05:57	86	13039	
93	小芝桜	ホランド26	C2	0.717	TYC	87	12:05:06	87	13124	
41	KOISANIII	ヤマハ30SII	C1	0.762	淡輪YC	83	11:47:18	88	13136	
10	エスペラント	Y-26S	2	0.716	オリエンTYC	90	12:09:34	89	13298	
89	SNOW GOOSE	木造33	C1	0.725	TYC	88	12:06:48	90	13345	

阿波踊りヨットレース総合順位

順位	船名	船種	クラス	TCF	ホームポート	船順	到着時刻	修正船順	修正時刻	備考
138	ビレウス	Y-26	C2	0.716	TYC	81	12:10:54	91	13356	
90	SWING	ファー727	2	0.706	TYC	93	12:23:44	92	13713	
17	ELLE	ババリア30	C1	0.775	北港	85	12:01:37	93	14025	
140	ウィンドウィスパー	Y-26S	2	0.716	TYC	94	12:28:51	94	14127	
59	ティファニーII	ホランド26	C2	0.717	神戸YC	85	12:32:01	95	14263	
33	クッキーモンスター	Y-25W/LADY	C2	0.717	サントピア	96	12:38:43	96	14571	
15	SIGMA	ハイグレース26	2	0.718	オリエンTYC	97	12:39:43	97	14634	
92	TODD	Y-26C	2	0.715	TYC	99	12:41:48	98	14663	
11	TEAM26	71-727'326	C1	0.762	浜島YC	92	12:18:38	99	14950	
43	ダラシネ	ピオン	C1	0.733	木場YC	98	12:40:18	100	14966	
139	ルフル・リアル	木造34	C1	0.735	TYC	100	12:47:03	101	15304	
76	レディーバーバラ	Y-26	C2	0.717	堺島	101	13:05:29	102	15723	
133	HYDRANGEA	Y-21R&C	2	0.673	TYC	104	13:47:21	103	16448	
1	ひるお山	リベッチオ	C2	0.762	西宮	102	13:19:37	104	17356	
9	NARVIC	レンジャー33	C1	0.763	牛窓	103	13:36:06	105	18086	
46	實勢風	ソレイユルボ26	C2	0.712	TYC	106	14:18:23	106	18727	
150	スターシャII	オセアン26	C2	0.717	牛窓YC	106	14:18:36	107	18868	
13	リップル	Y-21R&C	2	0.673	武庫川YC	109	15:18:11	108	20157	
39	ペラドンナIII	タシバ	C1	0.814	大阪北港YC	107	15:09:58	109	23928	
7	HANAE	ズル30	1	0.776	淡輪	DNC				DNC
24	Bea	M242	2	0.73	西形	DNC				DNC
38	TWO-TON	FARR920	1	0.739	淡輪YC	DNC				DNC
47	シルフィード	ジャヌ-30	C1	0.749	筑地YC	DNC				DNC
68	ウィンドセーラー	J-24	2	0.73	筑地YC	DNC				DNC
55	バルーガン	ヤマハ30C	C1	0.748	関西YC	DNC				DNC
66	ニライカナイ	カリブ27	C2	0.708	淡輪	DNC				DNC
72	バインドバイバーA	X-11JN	1	0.833	筑地	DNC				DNC
76	MEITRIS	J-24	2	0.73	筑地YC	DNC				DNC
78	HOUND-DOG	SW-31	1	0.768		DNC				DNC
63	時英	コンチエスト35S	C1	0.799	堺出島YC	DNC				DNC

石原裕次郎メモリアルヨットレース A-1クラス成績表

(CRレーティング) 1991年8月25日10時30分30秒スタート レース委員長:佐藤和夫

SAIL	艇名	オーナー名	TYPE	TA	フィニッシュ時間	所要時間	修正時間	着順	順位
3290	海太朗 5	千葉 育夫	FAR45	496.0	12:36'47	02:06'17	00:06'25	1	1
4282	STAR & STAR	吉村 茂	DAV-44	497.0	12:37'27	02:06'57	00:06'51	2	2
3821	セブシ-ズ	緒田沢 茂生	JEA37	574.0	12:56'25	02:25'55	00:07'12	16	3
3606	BOY	山田 隆	FARR40	519.0	12:43'48	02:13'18	00:07'53	3	4
2299	ビッグアップル	松田 栄夫		521.0	12:45'05	02:14'35	00:08'41	5	5
4629	スーパーウェーブ	三國 徹	YAM31S	580.0	12:59'55	02:29'25	00:09'15	26	6
4137	BJ7	猪狩 光清	FC11	535.0	12:50'06	02:19'36	00:10'19	7	7
3002	SYLPHIDES 4	蒲谷 和行	FAR3/4	563.0	12:57'04	02:26'34	00:10'31	17	8
3514	エコーン	武田 貴太郎	PIG36	569.0	12:58'35	02:28'05	00:10'35	21	9
3306	RIFFLE 3	碓 俊弘	YOK30S	573.0	13:00'29	02:29'59	00:11'31	27	10
4128	海坊主	岡本 通	FAR3/4	565.0	12:58'35	02:28'05	00:11'33	21	11
3001	HALF TIME	朝河 清	YOK-35	542.0	12:53'28	02:22'58	00:11'59	12	12
3561	CAETLA	沼田 尚文	FAR3/4	563.0	12:58'55	02:28'25	00:12'22	24	13
355	SLEEPER	武部 喜一	N/M 42	503.0	12:44'28	02:13'58	00:12'25	4	14
1115	ステイ-	吉田 修	X372	561.0	12:58'48	02:28'18	00:12'44	23	15
389	NADJA 6	白崎 謙太郎	TAK 39	541.0	12:54'35	02:24'05	00:13'21	15	16
678	倭建	萩原 勝美	DP38	529.0	12:51'59	02:21'29	00:13'39	9	17
3267	ビッグバン	久保 勇治	YAM42	531.0	12:53'04	02:22'34	00:14'15	11	18
3809	写楽	熱田 二土行	YAM34R	575.0	13:04'37	02:34'07	00:15'10	31	19
3660	青海波	清田 博	X-1	517.0	12:50'45	02:20'15	00:15'19	8	20
1978	SERENDIPITY 5	中野 昭	YOK-33	547.0	12:58'33	02:28'03	00:15'52	20	21
4352	フラックシーブ	熊沢 蕃	LID50	485.0	12:45'21	02:14'51	00:17'39	6	22
4379	再見 2	高橋 信博	YOK30R	565.0	13:05'32	02:35'02	00:18'30	34	23
2960	キューロクマル	溝口 哲也	FAR12	535.0	12:58'32	02:28'02	00:18'45	19	24
3965	AMATORA	佐々木 義隆	BRI-40	508.0	12:52'06	02:21'36	00:18'50	10	25
2220	慎記郎	蝶野 春太郎	CAS 37	552.0	13:03'09	02:32'39	00:19'15	29	26
3360	ELECTRON	小高 敏夫	YAM39	531.0	12:58'31	02:28'01	00:19'42	18	27
3825	ル-ジュ	能条 秀夫	YAM30R	575.0	13:09'55	02:39'25	00:20'28	35	28
2911	レイソカン	中村 靖憲	FIR35S	577.0	13:11'09	02:40'39	00:21'13	36	29
386	MORE JOY 7	石川 幸久	FIR41S	549.0	13:04'59	02:34'29	00:21'49	32	30
1521	シグナス	島田 武夫	FRE38	538.0	13:02'21	02:31'51	00:21'50	28	31
4475	ツルギ	鶴 飼 恵	YAM34S	577.0	13:12'07	02:41'37	00:22'11	37	32
1724	ワイルドズ-	足立 尚史	FIR310	581.0	13:13'06	02:42'36	00:22'12	40	33
2112	FUJI 3	藤本 達雄	FRE45	503.0	12:54'32	02:24'02	00:22'29	14	34
3610	タートル	増田 順一		520.0	12:58'59	02:28'29	00:22'49	25	35
2221	あずさ	杉村 直樹	YOK33	578.0	13:13'21	02:42'51	00:23'10	41	36
1044	テレマティーク	高城 昌彦	JEA34	575.0	13:12'55	02:42'25	00:23'28	39	37
2182	クロニア	大谷 正彦	YOK33	570.0	13:12'23	02:41'53	00:24'08	38	38
3544	サム	五十井 進	ITO-41	536.0	13:04'36	02:34'06	00:24'34	30	39
3739	サンデイ	湯田 啓三	ELL105	488.0	12:53'29	02:22'59	00:25'03	13	40
334	ジュンブライト	鈴木 礼二	DOU39	570.0	13:13'49	02:43'19	00:25'34	42	41
381	八丈	近藤 慎之	HT 34	577.0	13:16'43	02:46'13	00:26'47	44	42
1771	潮路	池田 晴秋	FST375	575.0	13:16'51	02:46'21	00:27'24	45	43
2814	光風	永 辺 守一	YAM37	556.0	13:14'05	02:43'35	00:29'13	43	44
3551	FIN MARCHEUR	渡 田 申	YAM30R	569.0	13:19'31	02:49'01	00:31'31	47	45
2959	EBONY 2	武盛 文彦	P10870	505.0	13:05'00	02:34'30	00:32'28	33	46
667	KAY SEVEN	栗林 定友		549.0	13:17'25	02:46'55	00:34'15	46	47
1118	ボナンザ 3	吉田 豊	YAM31S	569.0	13:26'57	02:56'27	00:38'57	48	48
3802	イ-ツ	市原 恭夫	YAM31S	580.0	13:32'44	03:02'14	00:42'04	49	49

DNF: INDEPENDENCE5(1088) DNS: 神興2(4171), シーウィッチ(1616) DSQ: 絵宙人(3536)

石原裕次郎メモリアルヨットレース Cクラス成績表

1991年8月25日10時40分30秒スタート レース委員長:佐藤和夫

①アフロディーテJr.(4324) ②月波(3793) ③ビックディール(4403) ④アフロディーテ(3373) ⑤ブルーハ(4032) ⑥レザンファン(3122) ⑦ モナリザ(3833) ⑧レイラニ(3641) ⑨サページ(2011) ⑩沙羅(4669) ⑪シード(2114) ⑫バイカウ
 ント(4665) ⑬ファニーチヒロ(4373) ⑭アミティ(3732) ⑮ノーヴイン(4672) DNF: カルノ(2549), エバーモア(4626),
 ラインガーラ(4666), マユキコ(4667), アクアマリン(4211) DNS: ペロ(4122)

石原裕次郎メモリアルヨットレース A-2クラス成績表

(C Rレーティング) 1991年8月25日10時40分30秒スタート レース委員長:佐藤和夫

SAIL	艇名	オーナー名	TYPE	TA	フィニッシュ時間	所要時間	修正時間	着順	順位
4636	シーホーク	世良直彦	FIR32S	608.0	13:16'47	02:36'17	00:09'21	4	1
4151	リブラ	植村秀則	X99	589.0	13:12'15	02:31'45	00:09'25	1	2
4507	トルネード	勝呂忠	SW131	599.0	13:15'33	02:35'03	00:10'18	3	3
3480	ソヨカゼ	古川三郎	BAL35	583.0	13:15'01	02:34'31	00:13'38	2	4
2466	メルルサ	杉田泰一	SW1LJ	599.0	13:20'24	02:39'54	00:15'09	6	5
3954	夕焼け小焼け	西脇豊	YAM30S	613.0	13:23'49	02:43'19	00:15'11	7	6
3414	エイジャントーム	井上一典	YOK32S	587.0	13:18'17	02:37'47	00:15'56	5	7
3749	スターボドジュニア	村越一夫	YAM25M	675.0	13:39'54	02:59'24	00:16'17	24	8
2008	オーティン	吉田貞治	KUF30	613.0	13:25'56	02:45'26	00:17'18	11	9
1155	一乗3	鈴木道雄	YOK31N	604.0	13:24'32	02:44'02	00:18'04	9	10
3055	SAMOA 5	大石巖	U-31	593.0	13:24'11	02:43'41	00:20'23	8	11
4098	ガンジ	長井洋一	YAM25M	680.0	13:45'15	03:04'45	00:20'25	35	12
1702	フックキヤット	岩井良浩	SK31	633.0	13:35'07	02:54'37	00:21'39	17	13
4057	フリキヤット	村上博幸	YOK30C	608.0	13:29'08	02:48'38	00:21'42	14	14
3949	サンライズ	山本昇	YAM25M	680.0	13:46'46	03:06'16	00:21'56	37	15
3711	パンチット	弘義行	YAM30R	587.0	13:24'38	02:44'08	00:22'17	10	16
4311	久星スピリット	土屋宏	JEA12	592.0	13:26'06	02:45'36	00:22'32	12	17
4202	ルナ	田中俊一	JOY26	648.0	13:39'39	02:59'09	00:22'33	23	18
2371	デルフィナ	田中一美	SW131	599.0	13:28'34	02:48'04	00:23'19	13	19
319	カマクラ	鈴木駿一郎	EDV	610.0	13:32'44	02:52'14	00:24'49	15	20
189	キンバチ	森輝夫	Y79	637.0	13:39'27	02:58'57	00:25'01	22	21
3387	BASIC	小坂橋博行	YOK28	611.0	13:33'29	02:52'59	00:25'20	16	22
4214	七福神	原尚	YAM30S	617.0	13:35'20	02:54'50	00:25'44	18	23
1881	アンギラ	浜橋衛	YAM30S	620.0	13:37'48	02:57'18	00:27'28	20	24
3967	カリビアン	市村尊司	YAMA30	610.0	13:35'26	02:54'56	00:27'31	19	25
2662	アリアドネ 2	うめ田敏雄	NAK295	633.0	13:41'38	03:01'08	00:28'10	27	26
2534	スイートベズル	坂東陽一郎	ECM26	710.0	14:00'16	03:19'46	00:28'11	46	27
4323	テルコ 3	三浦征幸	SW128	626.0	13:41'42	03:01'12	00:29'55	28	28
3937	ムランルージュ	斉藤浩一	YAM25M	680.0	13:55'14	03:14'44	00:30'24	43	29
3541	グッドワン	高橋徹生	YAM30C	626.0	13:43'14	03:02'44	00:31'27	30	30
3718	バッドボーイ	土屋宏志	YAM26S	659.0	13:51'36	03:11'06	00:31'51	39	31
4280	サラ	渡辺俊一	YAM30S	610.0	13:40'10	02:59'40	00:32'15	25	32
4421	アマランス	西口守	YK026N	629.0	13:44'54	03:04'24	00:32'24	34	33
1672	ゴルゴン	市村俊明	EDV	665.0	13:54'31	03:14'01	00:33'19	42	34
4131	ボニーアランド	林茂夫	EDV	615.0	13:42'32	03:02'02	00:33'25	29	35
3719	フレーム	谷口正一	YAM25M	678.0	13:57'48	03:17'18	00:33'27	44	36
3333	TABATHA 3	久保田茂	YOK31	598.0	13:38'36	02:58'06	00:33'35	21	37
3303	エオラス	大村雅一	YOK31	599.0	13:41'02	03:00'32	00:35'47	26	38
4388	ボルトフィノ	関正顕	BEA32S	608.0	13:43'18	03:02'48	00:35'52	31	39
3655	パッセージ	向山秀夫	EDV	618.0	13:46'30	03:06'00	00:36'39	36	40
1580	粒粒	田中秀明	DHL34Y	604.0	13:43'18	03:02'48	00:36'50	31	41
4406	ベルツニア	賀持正雄	YAM25M	680.0	14:01'42	03:21'12	00:36'52	48	42
4288	ウイングス	古田邦夫	BEA32S	603.0	13:43'27	03:02'57	00:37'14	33	43
4193	タンゴ	田中英吉	ARIK27	633.0	13:52'26	03:11'56	00:38'58	40	44
4050	タイムパッセージ	田中秀亨	YAM26C	656.0	13:59'30	03:19'00	00:40'28	45	45
4195	コンステレーション	宮川昌久	YAM30C	610.0	13:48'44	03:18'14	00:42'45	38	46
3471	ナミ	米原守	EDV	637.0	14:04'10	03:23'40	00:49'44	50	47
2398	チガース	橋田隆夫	CAR30	639.0	14:05'10	03:24'40	00:50'15	51	48
3485	ISIS	北中壮彦	YAM30R	587.0	13:52'38	03:12'08	00:50'17	41	49
199	サーモン 3	飯島征四郎	ORI33	615.0	14:00'28	03:19'58	00:51'21	47	50
3367	バウリスタ	石原拓久	PINOT	611.0	14:03'06	03:22'36	00:54'57	49	51

DNF: ミストラル(3715), 陽炎(3531), オブセッション(4093), ヒッポ(1960), ARC-EN-CIEL2(3494), サンビーム(2640), さち風(3713), マンボウ(2570), ジョジョ(4524), ホビーホーク(4574), アホウドリ(4385), みずなぎどり(1401), アッシェート(4012)
 DNS: マイスター(4611), パゴパゴ(1313)

第116回理事会議事録(要旨)

社団法人 日本外洋帆走協会

1 日時

平成3年7月25日(木) 1330~1540

2 場所

鳥羽市小浜町239-9

鳥羽グランドホテル 会議室

3 出席者

理事30名中出席28名(うち委任状11名)

(出席)

石原慎太郎 大儀見薫 清水栄太郎 久保和男 朝河清 今岡又彦 川端治夫 小林義彦 柴田邦敏 鈴木康之 都築勝利 長谷川富延 古川保夫 松木哲 三井祥功 宮坂敬三 安岡信一

(委任状)

秋田博正 秋山福夫 石井正行 岩田行史

児玉萬平 末松明 並木茂士 林賢之輔

平岡英信 峰田昌矩 山崎達光

理事以外の出席

松井利簡(常磐支部長) 相馬雅利(NORC事務局長)

4 議題

- (1) JYRU問題
- (2) 沢野氏関連地位保全仮処分申立事件問題
- (3) 組織及び運営規程問題
- (4) 支部及び委員会報告
- (5) その他

5 議事

1330、清水専務理事の司会により開会、出席者は28名で本理事会の成立を確認、石原会長が議長となり、議事録署名人に今岡、朝河両理事を指名、議事に入った。

議題(1) JYRU問題について

大儀見副会長から、JYRU問題は10年にも亘る懸案事項であるが、NORCは、理事会での再三の確認に基づき、日本におけるヨット・レーシング・ユニオンと伝えるものをNORCとJYAで結成しようということをJYAに提案していたが、総論では了解するものの各論になるとなかなか合意に達しないという推移であった。その間、50フッター、広告表示、メリットカップ等内外ともに不具合な問題が生じよいよ放置できなくなってきた。この度、JYAにおいて秋田氏が会長となりこの懸案を早急に解決の方向に推進しようとの機運が高まってきた。旨の報告があり

石原会長から、以前からJYAに対し、ナショナル・オーソリティ(N.A)を結成しようとして提案し、両者の幹部が何回か会合したが、成果は上がらなかつ

た。ここにきて秋田氏が会長になったこともあって、今回N.Aを結成しようとの回答が返ってきた、ということである。具体的な事項について理事各位の意見をいただきたい。それを基にドラフトを作ってJYAとの話し合いに臨みたい。旨発言があった。

大儀見副会長から、両者の話し合いの結果、具体的な内容は徐々に明確になってきており、煮詰まれば理事会に正式に提案し審議していただくことになるが、大綱は、社団法人日本外洋帆走協会が、IYRUとORCの関係のような相対的独自制を維持し、かつ、日本国内における全ての外洋ヨットを統括することを基本とし、文字どおり日本のヨット全部を代表できる組織を新たに構築するというものである。新組織では、NORCは社団法人日本外洋帆走協会のまま別格の構成団体として位置する。また、新組織では当然、地方末端で現在一本化されていない外洋帆走に関することはNORCが管轄することとなる。ということである。できるなら年内に基本構想を固めて、一気に結成に持って行きたい。旨説明報告があった。

小林理事等から、JYRUの下にJYAとNORCがあると考えるとよいのか、との質問があり、清水専務理事及び大儀見副会長から、基本的にはIYRUとORCの関係と考慮してもらいたい。現状の社団法人日本外洋帆走協会の組織及び外洋レースはNORCの管轄であるということを確認して、そのことを前提に話を進めるということである。また、これまでの会合は、NORCから副会長、専務理事、石井理事、及び平松氏、JYAから秋田会長、米沢副会長、石津理事長、吉原前理事長及び山本顧問が出席しているが、これにヨット界全体の立場で率直な意見を交換するための非公式の会議であり、いづれ近日中に各組織の公式の機関で具体案の検討という段取りになっている。会合の経過は、今後も詳細に報告する。との報告があった。

さらに、松木理事から、官庁の管轄については、成案ができる前に、報告し了解を得ておくことが肝要であり、また、両者の会員、財政に関しては会員構成および財政感覚が異なるのでそれについての合同はできないものとする。旨の発言があった。

会長、副会長、専務理事から、新組織の名称、役職、会員構成、会費等基本的な問題が山積しているが、NORC側の案を出すために理事会の意見が必要であるので、何回か意見を求めることとなるが、十分な審議をお願いしたい。との発言があった。

議題(2) 沢野氏関連地位保全仮処分申立事件問題

について

久保常務理事から、大要次のとおり報告があった。

NORCは、昨年ジャパンカップ全日本外洋ヨット選手権において、沢野氏がグッドマナー及びスポーツマンシップに違反した事実により、IYRR75.1の適用を受けたという当該ジュリーからの報告に基づき、2月23日開催の第115回理事会において、沢野氏及びラビアンローズに対し、「1991年2月23日から同年12月31日までの間、NORCの管轄下で行なわれるすべてのレースに参加することを禁止する。」旨のペナルティを課した。これに対し、本年5月23日沢野氏から、「NORCの管轄下で行なわれるすべてのレースに参加する地位」の保全仮処分申し立てが東京地方裁判所に提出され、NORCは同事件の債務者として、5月31日から6月21日までの間3回にわたり、東京地裁に出頭し、資料のとおり前記ペナルティの正当性を争った。

その結果、NORCの正当性が確認され、7月5日付で沢野氏の申し立てを却下する旨の東京地裁裁判官の決定が出された。

大儀見副会長から、本結果はNORC、当該レース委員会、ジュリー等が全ての処置をIYRRのルールに則して厳密に行なったことによるものであり、関係各機関がルールを厳守することの重要性を裏書したものである。旨の発言があり、また、都築理事からIYRUへの報告はJYAを経由するのか、との質問に対し、経由する必要はないと思われるが何れにしても理事会の承認を得て処置することになる。との返答があった。清水専務理事から、本決定は大要をオフショアに掲載するとともに、原文の写しをフリートキャプテンまで送付することとしている。との報告があり了承した。

議題(3) 組織及び運営規程問題について

清水専務理事及び久保常務理事から、資料に基づき大要次の報告があった。

ラビアンローズのオーナー沢野氏が、5月に申し立てた地位保全仮処分の裁判において、争点となったのは「沢野氏及びラビアンローズを平成3年2月23日から同年12月31日までの間、NORC管轄下で行なわれる全てのレースに参加することを禁止する」旨のペナルティを決定した(第115回)理事会に、ペナルティを課す権限があるか否かの点であった。NORCは定款第31条第2項第3号に基づく「会務執行上必要な事項」に該当し、その権限があることを主張し、裁判では一応この主張は認められ、仮処分申し立ては却下された。

議題(4) 支部及び委員会報告について

(1) 決定事項

イ 松木理事から、資料に基づき次の報告提案があった。1994年開催の環太平洋ヨットレースについては、第

113回理事会においてNORCの主権が承認されているが、今秋にはレース告示を出すこととしている。については、同レースを広告表示カテゴリーBのレースとすることの承認を得たい。との提案があり承認した。

なお、実行委員に秋田、大儀見、清水、鈴木、渡辺、平岡、松木、柏元、大石、村野、吉田、安田の各氏に依頼している。旨報告があった。

ロ 大儀見副会長から、ジャパンカップではIORが広告表示カテゴリーBということも考慮して国際レース等のレースにおいては、IMSをカテゴリーBとすることを検討してはどうか、と提案があり、清水専務理事が、その件は広告問題特別委員会で討議することとしたいと諮り、了承した。

(2) 報告事項

イ 鈴木通信委員長から、資料に基づき次の報告があった。

(イ) 国際VHFの今後の取扱

① 新レジャー船舶用の国際VHFの割当

NORCも参加しているマリンレジャー通信システム普及促進協議会から、郵政省に下記のとおり答申され、近々実施される運びとなった。

* 小型レジャー船の通信手段としては、国際VHFが最適である。

* レジャー船専用のChを設定する。

* 設置、手続きを簡素化する。

ハンディタイプ、出力5W制限(海岸局10W)、申請は必要、検査は省略、免許は3級特殊海上無線技士(旧特殊無線技士乙、2日間の講習会で取得可能)

* ウエザーChを設ける。

② 現用NORCのVHFと新システムの関係

* 新システムは、全ての小型レジャー船舶が対象であり、海岸局はマリーナ単位の模様である。

* NORCのVHFは、一般船舶扱いとして現行のまま運用できるが、新システムのCh割当が異なるので、取扱が問題点となる。

* NORCには、現在71, 74Chが割り当てられているが、新システムでは別の7波の専用波が割り当てられる。

* 物理的には、現用無線機で新システムのCh使用は可能であるが電力が5Wに制限されているので、NORCの25Wでは法的に運用できないことになる。

* 新システムを導入する新艇については、NORCのCh割当ができないと思われる。

③ 対策

* NORCのVHFを現用している艇は、新システムのハンディタイプトランシーバーを購入して、

マリーナとの連絡に使い分ける。

- * 新艇は、従来通りの申請を行うか、すべて新システムにして5Wのトランシーバーを購入する。この場合、従来のNORCの71, 74Chの組み込みを郵政省に要望中である。
- * 郵政省は、小型レジャー船舶は全て新システムに移行することを望んでいるが、NORCの現行システムは、既得権として認める方向である。
- * NORC海岸局は20Wで運用しているものが多いが、新システムChで運用するには10Wの第2装置を設置するか、現行無線機を10Wに改造するかが費用の点もあり問題である。

(ロ) 新短波帯の周波数

会員には既に通知しているが、本年7月1日から新周波数の使用が義務付けられている。しかし、今後依然として混信が多い場合は、新周波数の割当を要求することになるが、船舶局側費用の負担がかかる。

(ハ) オーストラリアPENTA海岸局の使用

NORCは、PENTA海岸局に法人加盟をした。共通に使用できる周波数は、非常及び呼び出し用2182KHz, 4125KHz, 6215KHz 通信用8294KHzである。

(ニ) 電波法の改正要点

- * 3級特殊海上無線技士の免許範囲が5W以下で国際VHFの使用可となった。
- * 5W以下の国際VHF使用局の検査省略及び予備品書類の軽減化をはかった。
- * 従来ハンディ機の単独免許は不可であったが、新システムの5W以下の無線機では免許可能になった。

ついで、石原会長から、韓国漁船との混信について質問があり、鈴木委員長から、周波数を変えない限り混信は避けられない、新周波数に移行すれば混信はなくなるがその分費用がかかる。との返答があった。さらに石原会長から、電波関係の不具合あるいは船体設備、船舶職員等の問題についても、行政に現状をアピールして改善を図るようすべきた。との発言があった。

ロ 清水専務理事から、7月1日運輸省の組織改正があり、NORC担当課が運輸政策局海洋海事課から海上交通局海事産業課に変更された。旨資料により報告があった。

ハ 松木理事から、資料に基づきメルボルン大阪ダブルハンドヨットレース終了の概要報告があり、謝意が述べられた。

ニ 宮坂帆走委員長から、10月開催のJ. CUPについて実施要綱に基づき、適用規則はIORクラスに

ついてはIYRR付則14カテゴリーB、IMSクラスについてはカテゴリーAとした。また、参加者の要望もありクラスで争うというところに重点を置いてクラス優勝を設けた。との報告があった。

石原会長から、J. CUPは日本最高のレースであり、マスコミに強く働きかけ大きく取り上げて貰うことが必要である。方法等考えてほしい旨発言があった。

ホ 大儀見副会長から、世界選手権シリーズについて、J. CUPとの関連において次の報告があった。太平洋地域で開催されているケンウッド、サザンクロス、チャイナシー、J. CUPの4レースを、ORCが認知した世界選手権シリーズ（パンパシフィック・サーキット）としてシリーズ化しようとする働きがあるが、実現すればJ. CUPのスポンサーメリットも高まるであろう。また、J. CUPの開催を5月に移せばサーキットの日程との整合性がでてくる。サーキットは、奇数年の12月サザンクロス、翌偶数年3月チャイナシー、5月J. CUP、7～8月ケンウッドとなり、場合によっては、米西海岸のレースを含めて2年1サイクルという案も考えられる。

へ 今岡理事から、ジャパングラム・ヨットレースについて資料に基づき次の概要報告があった。

本年のレースは、12月26日スタート、1月5日グナムにおいて表彰式、の日程が決定した。実行委員長は尾島祐太郎氏、実施要項は昨年と殆ど同じ、通信については、SSB短波無線機及び国際VHF無線機の搭載が義務づけとなる。

ト 川端理事から、鳥羽レースについてエントリー201隻、出艇申告艇現在180隻との報告があった。

チ 大儀見国際小委員長から、アドミラルズカップについて、最終的に出場は、仏、独、伊、日、英、米等8チームとなった。日本からは、当初50フッターはウイル、2トンは海太郎、1トンはブルーノートとプカンダを諸条件を考慮して選考したが、その後変更があり最終的には、50フッターはウイル、2トンはカーニョ（ピッタスをチャーター）、1トンはスピカ（ゴーストをチャーター）となった。

また、日本チャレンジについて、「ニッポン」は、3号艇を新造することとなった。挑戦艇の準決勝には、伊、ニュージ、日、と仏、豪の何れかが出てくるであろう、というのが大方の見とおしである。

他に、質疑意見等はなく、以上で審議を終了し、1540、第116回理事会を終了した。

上記議事録に誤りのないことを証明し、記名押印する。
平成3年7月25日

議長 石原 慎太郎
署名人 今岡 又彦
署名人 朝河 清

第32回鳥羽パールレース

CRクラス優勝の記

鳥羽パールレースCRクラススタート時刻、午後12時20分。レース前、風向、潮流の予測をたて、これからのレース展開を楽しみにUFOは、好調なスタートをきる予定であった。が、すでに予想を反し、7~8分遅れでスタートラインをきることになってしまった。ラインが長く、しかアウターが全く確認できなかった結果である。他艇も同じ理由のためか本船よりは、団子状態。至って明るいUFOのクルー達は、いつまでもスタート出遅れを気にせず、現在のセーリングに集中している。上側でスピニアップでトラブっている艇、スピニアップしない艇を横目に、UFOのすべりは至って好調。冲出した艇とのスピードを比較すると岸よりのほうがのびてくる。UFOはそのまま岸よりのコースをとり、反流を考えながらも針路を御前崎に向け、最短コースを走ろうとしていた。その頃には、風は25ノット位まであがり、遠州灘の波も悪く、幾度がブローチングしながらも快走していた。

チャートチェックは1時間毎に行い、常に直線で御前崎沖3~5マイルを通過できる様に艇を走らせた。その時の艇速およそ9.3ノット。安定したSEの風が吹き続き、予想以上に早く御前崎沖を通過。次は石廊崎と神子元島の間を目指し、常に最短距離を走る。神子元島の北側にはいくつかの厄介な根がひそんでいるが、そこはベテランの川島オーナー。「大丈夫、通れるところはちゃんとある。」とお言葉。神子元島通過手前では、陽気なクルー達の表情にも多少の疲れが見えている。私は中でチャートチェックを終え、デッキに上がろうとすると何やら騒々しい。

ふと前を見ると、「あらららら・・・」スピニングがフォアステイにからみつつき、なおもからみつこうとしている。スピニングハリヤードをおとしても、下からどんなに引っぱっても、ぐるぐるにからみついたスピニングはびくともしないし、ほどもしない。せつかくここまでいいスピードを保ってきたのに、早くスピニングを回収しなければ・・・。結局唯一の男性クルーがマストに登り、マストトップでハリヤードをカットしたが、おちたのはスピニングのヘッド部分だけ。悪戦苦闘し、ようやくスピニング回収ができたのとほぼ同時にスピニアップ。この間のロスを少しでも早くとり戻さなければ。その頃には、神子元島の灯台が、スターン方向で大きく光っていた。艇もスピニングも安定したところで、またもとのスピニングをあげ直した。後はダイレクトに三崎を目指すだけ。しかし、オールワッチでここまで走って来た私達に睡魔がおそ。乗員6名のため、スピニング帆走しながらワッチを組むことは出来ない。ここでみんな寝ないで頑張れば勝てるかもしれないゾ!!と川島オーナー自ら励ましてくれる。遠州灘に比

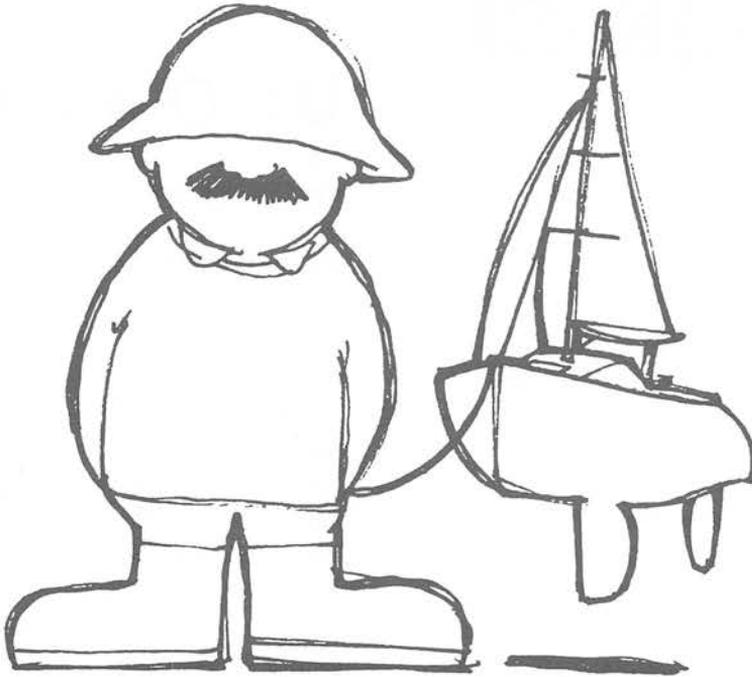
UFO 澤田千晴

べれば、波の波長は長くなり、走らせやすいが波に合わせればワイルドジャイブしてしまう。即席にプリベンダーを取り付け、三崎へ向けサーフィングしてゆく。夜が明けると前後にいくつかのスピニングが見える。UFOより小型艇は前に見えない。ひよっとしたらの期待が胸をよぎる。風は急におち、フィニッシュラインが近くて遠い。神津島回りのIOR艇がUFOを追い抜いてゆく。もう少し。やっとUFOのフィニッシュホーンが、ひときわ高く聴こえた。鳥羽パールレース終了。27日午前6時59分52秒。回航も含め1週間ぶりに家に帰れる。果たして勝因は何か? スタート当日、最後の船底みがきををしたこと。最短の距離を走ったこと、19時間にわたり自分達の役割をこなしきったこと。そして何よりも、人間より数倍性格で頭のいいGPSのおかげでしょうか? 川島オーナー含め男性2名、女性4名で走りきった鳥羽パールレースでした。



喜びに沸くUFOメンバー（写真提供/舵社。※前号4・5頁鳥羽レースの写真も同社提供によるものです）

幻の東京港ボート天国1991



東京フリート

米田真樹子

「ボート天国」…たとえば海の歩行者天国。港の中の一定水域が一定時間、マリネジャー愛好者を始め広く一般の方々に開放されることにより、気軽にマリネジャーを楽しみながら安全・海事思想の普及やマナー・技術の向上に役立ってもらおうというもの。海上保安庁では、海洋レジャーの事故を防止することにより健全な発展を資するための政策の一環として、昭和63年より港湾管理者やその他多数の関係者と連帯し、7～9月を中心に全国各地で実施している。昨年は27港で28万人、約4200隻が参加したそうだ。

さて、9/8(日)に第5回を迎えた「ボート天国」だが、第3回まではスポーツニッポン新聞社のバックアップで開催されていた。しかし前回から何故か外されたが、前東京海上保安部航行安全課長貞岡様のご尽力で復活、晴海沖で地元中央区ヨット連盟・東京ヨット連盟と共に関東支部が主催し、東京フリートが主管した。今回は区連が区大会のため都連と協力して準備に当たった。また、

小沢関東東帆走委員長のご尽力により、支部から補助金を頂くことができ一歩前進したと思う。だが海事普及思想の点からも、絶好の舞台である「ボート天国」は、支部行事として確立されることを願うものである。

今大会は、地元の「勝鬃橋を上げる会」と連動する事により、マスコミで事前に大きく取り上げられ、特に読売新聞全国版に掲載されたため、TV5局からの問い合わせが相次ぎ、FM東京でも放送されたことで、東京はもとより、千葉、埼玉、茨城、神奈川から、体験乗船希望者が100名を越すにいたった。体験乗船者の方々には、カネポーホームプロダクツ(株)より、石鹸と温泉入浴剤をご提供頂いた。パレード参加のため前日から浜離宮の特設バースに係留する艇には、巴工業(株)よりフランスワインを破格値で頂くことができた。この泊地は保安部、都港湾局のご好意により15艇分確保できたが、泊地がある事で、レース参加艇、体験乗船艇、パレード参加艇数の増加に結びつくことを痛切に感じると共

に、ゲストバースの早期開設を関係官庁に切に要望したい。そして都観光汽船(株)、五洋建設(株)、東亜建設工業(株)の各社には保安部を通して、ご協力頂けることになっていた。この紙面を借りて御礼申し上げますと共に、次回でもご協力の程、宜しく願い申し上げます。

ところで今回は、嵐を呼ぶ実行委員がいたためか?台風15号の影響で前日の午前9時、早々に中止決定を行ったが、保安部からは早期決断に対して、良い評価を頂いた。だが、参加艇と最終連絡が取れず、泊地に出向き到着を待つ羽目になった。このことから、参加申込書にホームポートのTEL記入と回航時の連絡体制を、明確に把握出来るよう整えるべきであり、参加艇にもご協力をお願いしたい。中止になったことで、天国から地獄が見えたものの、当日の豪雨の中を駆けつけて下さった、関東ミドルボートオーナーズクラブの方々か天使に見えたり、運営の改善点が分かったりと大変有意義な「幻のボート天国」であった。

沖縄が日本復帰を果たしてから、
来年で早や二十年目を迎えます。

日本外洋帆走協会では沖縄の日本
復帰を記念してスタートしたレース
を継続してまいりましたが、来年二十
周年のイベントとして沖縄→東京
間の外洋レースを設定しております。

平成三年四月二十九日沖縄・宣野
湾沖をスタート神奈川油ツボ迄の八
百三十マイルを競う外洋帆走レース
となります。

沖縄では参加艇の皆様を楽しくお
迎えるべく、想いを込め、歓迎の準
備を推めております。

沖縄は復帰二十年の間に政治的に
経済的にも大きな変動を経験しま
した。社会基盤の整備も推し、美
しい自然にも助けられ、リゾート先
進県としての立場も確立しつつあり
ます。

熱き血潮のたぎる全国のヨットマ
ンの皆様！ 思情、肝心の沖縄の人情
と、あくまで青い沖縄の海を楽しむ
と共に、海洋ロマンに挑戦いただ
けます様、心から御案内させていた
だきます。

NORC沖縄支部
東江正喜

添畑 薫 ヨット写真展 'RACING IN THE WIND'

91年11月25日(月)~12月7日(土)
10:00AM~5:30PM<日曜日休館>

(初日は12:00PMから/土曜日は
4:00PMまで)

主催/トーヨーグループ

場所/トーヨーかなしんギャラリー
横浜市中央区山下町89-6 トーヨーグ
ループ本社ビル1F

■お問い合わせ ☎045-664-6141

めんそーれ沖縄へ!



スタート施設となる宣野湾港マリーナ

相模湾新春親善レース

申年の計は新春レースにあり
ヨットレースが大好きな方にも
ヨットレースがほどほどに好きな方にも
ヨットレースが初めての方にも

初春にふさわしい、相模湾新春親善レースに御期待下さい。

1. 日 時 平成4年1月2日 11:00スタート
 2. 海 域 相模湾シーボニヤ沖
 3. レーティング NORCクルーザーレーティング
 4. 賞 優勝~12位まで表彰
 5. 出艇料 LOA 39ft未満8千円以上1万2千円
 6. 締 切 平成3年12月14日
 7. 艇長会議 平成3年12月19日 18:00 八重洲国労会館
 8. 申込先 NORC本部 TEL 03-3504-1911
- レース委員長 シーボニヤフリート・キャプテン 蒲谷和行

『トーヨコカップJAPAN-GUAMヨットレース'92』進捗状況報告

『JAPAN-GUAM ヨットレース'92』実施委員会

委員長 尾島裕太郎

I 今年もトーヨコグループ・グアム政府観光局及びコンチネンタル マイクロネシア航空株のご協力をいただき『JAPAN-GUAM ヨットレース'92』の委員会編成会議を開催したのは5月でした。前年度に引続き私が委員長の重責をお引き受けすることになりました。委員一同JGYRのスケジュール及び組織編成の前にJGYR'91をスタディし、JGYR委員会活動の政策を定め、委員会活動の枠組みを明確にし今後の指針としたい旨出席方々に了承をお願いし、ご理解をいただいた。

JGYR委員会活動政策決定の前提条件

①主催 日本外洋帆走協会

- 1 レースに関わる全ての規則の供給及び制限
- 2 緊急対応として情報収集及び発信
- 3 協賛・協力先の決定
- 4 公的機関（日本及びグアム政府関係官庁他）に対する支援。協力依頼

②共管 油壺ベイヨットクラブ（ABYC）及びマリアナスヨットクラブ（MYC）

- 1 MYC JGYR受入機能の有料提供。
 - 2 ABYC 環境（人材・場所）の支援。
- （主催と共管の関係を整理する年と認識）

③JGYR実施委員会は極力小さな組織を目指す。

II 次に①～⑤を検討し、初参加の委員も楽しくJGYR運営に参加でき新入委員の養成が可能な委員会編成を行い、JGYRの国際的な発展を目標に委員会運営政策の作成にあたった。

①JGYR政策実施を円滑に行うため、主催・共管の機能明確化、NORC事務局とJGYR委員会の活動を細分化・分析し、これらを委員会編成の人事資料とする。

②委員養成も含め長期的立場に立って、毎年JGYR委員会に必要な委員の自動的な編成が出来るよう、委員養成システムの構築をはかる。

③NORC委員会活動の活性化策を立案導入。

④JAPAN-GUAM ヨットレース参加可能な範囲にある海外ヨットクラブに対しJGYRニュースのリリース。

⑤JGYRを実施する必要最少人員の想定及び検証。

III トーヨコカップJAPAN-GUAM ヨットレース'92 実施委員会運営政策

①組織委員会（案）の設置

トーヨコグループ代表・日本外洋帆走協会専務理事・東急エージェンシー株式会社担当部長

油壺ベイヨットクラブコモドア・マリアナスヨットクラブコモドア

1 上記組織委員会の効用としてトーヨコカップJAPAN-GUAMヨットレース'92実施にあたり、対外向けJGYR概念の統一を計る。

2 それぞれの責任確認。

②実施委員会の組織

1 委員長

2 総務委員会マネージャー・会計担当・レース委員 [NORC事務局・情報収集とリリース]

3 ジュリー（レースフィニッシュマネージャーと兼任）

4 レーススタートマネージャー

5 レースフィニッシュマネージャー

6 通信マネージャー

7 会報委員レース（レース委員と兼任）会報小委員会にJGYR Committee出向を依頼した。

8 上記各マネージャーに総務委員会に属するレース委員を必要数配置する。

③レース委員の公募

1 II～②③の実施案としてOffshore誌上にて公募する。尚専門誌に協力依頼を行った。採用条件として、NORC会員又は会員の推薦者、共管先である油壺ベイヨットクラブ会員又は会員の子弟。（NORC非会員の場合、NORC入会を進め2名の正会員確保が出来た）

2 平行して自費参加していただく顧問の公募も行った。これは若い新入レース委員の教育及びNORC会員のボランティア意識刺激策にとり入れた。

④レース委員のトレーニング

1 レース委員全員参加を目指しパソコンによる、IMS、IOR順位計算のシステムの研修開催。（専門委員会に講師を依頼する予定）

2 スタート及びフィニッシュのトレーニングカリキュラム作成
A 座学研修 レース委員のマニュアルを熟知した会員に依頼した。

B 体験研修 遅くなってしまったがこれから実施するレースに便乗をお願いする予定。本来は5月頃レース委員の選考を終了し、ジャパンカップのお手伝い兼体験研修としたかった。

C シミュレーション研修 昨年JGYRを体験した委員の方々に協力をあおぎ机の上のフィニッシュワークで研修会を行う予定。VTRの必要性を強く感じ、深く反省。（昨年グアムに到着後、私が8ミリVTRを日本に忘れたことに気付いた）

3 ③-1, 2は事前の期間を充分に取り全ての項目にわたり、各専門委員会に依頼すべきであるが、今回は時間の問題もあり、身近な方々に無理を承知で協力をお願いした。

⑤管理システムのマニュアル化

1 実行管理 関係先とのリレーション及び国内・海外に対するJGYRニュースリリースから実施に至るまで1年のスケジュールに乗せた実施管理のマニュアルが必要。今年の委員会は、スケジュールのファイル完成まで解散しないことにした。

2 予算管理 見積予算表と実行予算表の作成、各委員参加のもとに照合を行うことで翌年の予算作成に寄与する。

3 人事管理 レース終了後、委員の半数に再度参加を依頼し次年度のレース委員に応募選考された新人教育に協力してもらう。

4 緊急対応策 文書化に取り組む。

⑥JGYR参加希望艇の推進策

1 参加艇の船積み帰国が参加艇オーナーと業者の協力で実現した。

2 少なくとも5月より募集を開始したい。深く反省。

V 以下JGYR終了までのスケジュールは実施要項のとおりとする。

①JGYR委員会のみ、3月初旬までにJGYRスケジュール管理ファイルの完成（委員のみなさん、約束したんだぞ）以上

IMSパフォーマンスパッケージの案内

NORC IMS推進委員会

パフォーマンスパッケージとは、IMSにより得られる各艇の性能をポーラダイアグラム(円グラフ)にしたものです。6~20Ktの風速を6段階に分け、それぞれの風速におけるクローズホールドからフリーまでのポートスピードが表示されているために、艇のチューニング目標として有効となります。

NORCでは、IMS取得艇に対してパフォーマンス

パッケージを取得できるように頒布いたします。

御希望の方は申込用紙にご記入のうえ、代金25,000円を添付のうえ下記へお申し込み下さい。

なお、発送には、申込受領の後コンピュータ処理を行いますので、2週間ほど必要とします。ご了承下さい。

申込先 〒105 港区虎ノ門1-11-2 第二船舶振興ビル5階 (社)日本外洋帆走協会 IMS推進委員会

IOR, IMS オフィシャルメジャー名簿

1991年8月1日現在

計測員番号	氏名	支部	
J-001	林 賢之輔	本部	NORCチーフメジャー
J-004	伊藤 静美	関東	IOR, IMS
J-005	飯塚 功二	内海	IOR, IMS
J-006	花川幸一郎	東海	IOR, IMS
J-007	田中 龍雄	内海	IOR,
J-008	田村 治久	西内海	IOR,
J-009	木内 安夫	駿河湾	IOR,
J-011	矢嶋 滋	本部	IOR, IMS
J-012	平岡俊一郎	関東	IOR, IMS
J-013	中村 隆彦	関東	IOR,
J-014	風祭 德行	本部	IMS
J-015	夏目 正人	本部	IMS

IOR, IMS セールメジャー名簿

1991年8月1日現在

計測員番号	氏名	メーカー
S M001	長谷川 淳	アブラツボ セール
S M002	三船 清治	ダイヤモンド セール
S M003	戸叶 幹男	セイルス バイ ワッツ
S M004	戸谷 寿男	フッド セール
S M006	吉川 隆三	ダイヤモンド セール
S M007	山田 裕治	ダイヤモンド セール
S M008	前田 利一	ドイル セール
S M009	高橋 良寿	ウルマー セール
S M010	河本 義夫	ノット
S M012	庄崎 義夫	キング セール
S M013	石川 信和	ショア セール
S M014	五十嵐研自	アブラツボ セール
S M015	川島 正通	ノース セール
S M016	吉川 誠一	ブッシュ セール
S M017	野崎 輝夫	ノース セール
S M021	豊田 哲郎	ショア セール
S M022	大原 義昭	オーハラ セール
S M023	村山 進	セール クラフト
S M024	若田部 洋	ウルマー セール
S M025	八木 達郎	ウルマー セール
S M026	水越 英次	セイルス バイ ワッツ
S M027	小林 敬晶	セイルス バイ ワッツ
S M029	江口 義明	セイルス バイ ワッツ
S M030	曾我部悦弘	フッド セール

IMSに取り組もう〔GETTING INTO IMS〕

渡辺 修治

(1) オーストラリアのIMS

3月24日の『メルボルン—大阪, D.H.ヨットレース』のスタートを見送った翌日、私達はシドニーのCYCA (Cruising Yacht Club of Australia)を訪ねた。CYCAは、1945年(終戦の年)に『シドニー・ホバート・レース』を始めた名門ヨットクラブである。セクレタリーのBrenacさんに、オーストラリアのIMSの実情をうかがった。Brenacさんは、クラブの機関誌<OFFSHORE>の特集号: <GETTING INTO IMS> April/May 1989 <IMS Handbook> April/May 1990の2冊のパンフレットを、我々に渡して話を始めた。2冊とも、アメリカ、USYRUの機関誌<AMERICAN SAILOR>から許しをもらって転載したものであるという。

AYF(Australian Yachting Federation)はIMSの導入を決定すると、最新式の計測ユニット4組を購入した。それから、アメリカ、USYRUのメジャーに來てもらって、各州のIORメジャーを集めてIMSの講習会を開いた。

CYCAでは10,000A\$を費やして一基のスリップウエーのクレードルをIMS計測専用に変更整備した。(写真参考)

IMS計測を受けるヨットは、クレードルに水平に乗せて、引き上げられる。クレードルの両側には、計測マシンのベースになるアルミ製のレール(約30センチ角)を水平に乗せるブラケットがしっかりと溶接で取付けてある。これに左右2本のレールをヨットの船体中心に平行に固定すれば、マシン計測の準備はOKである。

Brenacさんの話では、15メートル級のヨットでも、4時間あれば計れるという。

IMS計測を受け、サーティファイケートを貰うのに必要な費用は、次の通りである。(10m—15m・LOAのヨットの場合):

1. シリーズプロダクション・ヨット IOR証書あり 350 A\$
2. シリーズプロダクション・ヨット IOR未計測 500 A\$
3. ワンオフ・ヨット IOR証書あり 600 A\$
4. ワンオフ・ヨット IOR未計測 750 A\$

4ケース共、LOAが10m未満の場合は50A\$引き、LOAが15mを越す場合は50A\$を加える。(1A\$は約110円)

Brenacさんは、CYCAは1990年から、『シドニー・ホバート・レース』を始め主なレースには、IMSディビジョンを設けたので、IORレースに出られなくなった。古いヨットや『クルーザー/レーサー』タイプのヨットが活気づいたと言う。

<GETTING INTO IMS>は、個々のヨットマンやレースコミッティを対象にした、IMSの入門ガイドである。IMSの原理、機能、ハンディキャップレースの採点法の概略を説明している。

冒頭には、「IMSは広範囲のクルーザー/レーサーに対するハンディキャップ・システムとしては、かつて無かった、極めて正確な方法である。現在のアメリカ(1989年2月)では2550隻以上のヨットがIMS計測を受けている。『Transpac』や『Southern Ocean Racing Conference』の様なメジャー・イベントでもIMSのフリートが増えている。1988年の『Chicago-MacInac』、『Newport-Bermuda レース』の参加艇の90%はIMS艇であった。IMSのフリートは、東海岸から五大湖、西海岸、ハワイまでアメリカ全土に拡がっている」と述べている。

<IMS Handbook>はもう一歩進んで、IMSによるレースのスコアリングの方法を詳細に述べ、IMSの復元力、IMSの将来の進歩について説明している。

(2) ORC傘下のIMS

昨年11月のORCでは、議長のJ. Bourkeさんが「I



クレードルに溶接されたブラケット(写真左端中央)



計測マシンのベースになるアルミレール(写真右)

MSフリートの成長は顕著で、昨年より50%増えて3600隻になった。一方、IORフリートは、予想した程減少せず、4900隻（前年5300隻）でIMSフリートを上回っている」と述べている。

ヨーロッパでは、オランダ、ドイツ等でIMSが歓迎され、大部分のヨットマンはIOR離れをして、IMSによるレースが盛んになっているらしい。Dehler造船所ではIORデザインのDB2の建造を減らし、Van de Stadt 34の様な、ファミリー・クルーザー/レーサーの建造に切り替え、34sは1000隻以上売れたという。

一方、イギリスのIMSフリートは伸び悩んでいるらしい。RORCの機関誌<Seahorse>(Jan.1991)には「RORCでは簡易ルールでCHS(Channel Handicap System)が盛んで、IMS艇は472隻に留まった。イギリス、フランスを通じて、IMSによるレースやっているヨットクラブは無い。IMSがアピールしない理由として考えられる点は、オーナーにとっては費用が高く、レース主催者にとっては複雑過ぎ、観客、一般のヨットマンにとっては理解し難いことである」と書か

れている。

CHSとはどんなルールなのか? <Seahorse>(Jan.1990)にはCHSルールの原理を次のように説明している。

1. CHSのレーティングの公式は秘密で公開されない。他の計測レーティングルールの弱点であった、人為的な操作ができない様にするためである。
2. 計測値はボートビルダーやオーナーからの宣誓申告によるものを用いる。
各ヨットクラブにはCHSレーティングオフィスの代表がおり、オーナーに申告書の書き方を指導し、サインする。
3. CHSルールは安定して長続きすることが狙いで、IORのような改正はない。この時点でCHSレーティングを持っているヨットは、RORCで2500隻、フランスのFFVで850隻であった。

IORの公式は、RORCルールの公式を使ったものであり、イギリスのヨットマンはアメリカ生まれのIMSには素直に入って行けないのかも知れない。

“美美”オーナー 金井準一氏亡くなられる

NORC西内海支部会員、金井準一氏が、9月1日亡くなられた。享年49才であった。氏は法政大学ヨット部卒、前広島フリート・フリートキャプテン、'74年より”モンテカルロ”、'79年より”美美”オーナーであった。ご冥福をお祈りしたい。



お、”美美”の主な出場レースは以下の通り。

- 『パンナム・クリッパーレース』
- 『ケンウッドカップ』
- 『アリランレース』
- 『ハワイー広島ピースカップ』
- 『ビッグボート選手権』
- 『SKKカップ』
- 『フリートレース』 他

ボンボヤージュ、金井準一さん!

玄海支部 片倉静江

今度は貴方のご出発になりましたね。かなりいそいで出発されたところをみると、あちら億万浄土でヨットレースでも開催されるのですか? 広島にこの人ありといわれる位の名艇“美美”のオーナースキッパーの貴方の

ことですからそれ以外考えられません。

私が初めて『アリランレース』に参加した時からのおつきあいですから、かれこれ12年位になりますか。私もあれから毎回出場しておりますので、『アリラン〜』に限り博多では数少ない最多出場艇の一人になりました。今年の『アリランレース』の時、釜山で開かれた大韓ヨット協会とのレセプションの会場で“美美”は『アリランレース』も、『ケンウッド〜』も日本艇としては最多出場艇ですよ、ご存じでした?と誇らしげに話していらっしゃいましたね。『アリランレース』の方は知っていましたが『ケンウッド〜』も最多出場とは存じませんでした。そのエネルギーは凄いの一語につきます。

今年の『アリランレース』もエントリーがかなり、遅れていましたのでお電話をいれ、不参加ですか?と聞きましたらとんでもない、『ケンウッド〜』と『釜山レース』を交互に楽しんでいる私ですよとおっしゃいました。2年前玄海支部が『オークランド〜福岡レース』に大奮闘している頃、西内海支部も金井さんを中心に『ホルル〜広島レース』に頑張っていましたね。大きな体いつも笑みを浮かべていた童顔、そして太い大きな声を思い出します。

もう一緒に玄海灘を走れないのかと思うと淋しいですね。長い間毎回かかさず『アリランレース』にご参加頂きまして有難うございました。そちらでのご健闘を祈っております。(ヨットマンはやはりヨットに乗るべきでした。オートバイなんかに乗っちゃいけませんよ)

OFFSHORE BRIEFS

Abstracts of selected articles from a previous issue translated for international readers.

Volume 194 (JULY, 1991)

2nd YAMAHA-OSAKA CUP

Melbourne-Osaka double-handed race ends
(page 14 to 16)

The majority of boats participating appeared to be experiencing some troubles. Repairs were being conducted in the shades of islands for trouble with stays, water leakage, and so on. Of course, speed was delayed while this repair was taking place. If one was to hope to win this race, careful preparation is a must to avoid such troubles. If such were to occur one after another, one would have to abandon such hopes.

It is not easy to compare the effects of winds regarding the speed of a yacht. Yet, in comparison to the previous race, one could say the boats were not particularly blessed by good ones. The plain fact is that boat performance itself has improved. Boats with a length between 10-12 meters, the class with the shortest length, were able to pass those of greater in size. This view was quite conspicuous.

3rd HATSUSHIMA double-handed race:
it's not a yacht race unless it's fun
(page 26 and 27)

It would be an exaggeration to say that the core of a yacht race is trust between those involved together with adventuresome hearts. Yet, the Hatsushima Double-handed Race was started with a smaller version of that concept in mind.

This year it welcomes its third time round. A great number of fleets, reaching the great number of 59, will be participating this time. The IMS division was newly established by the recommendation from NORC. As a result, together with the CR division and IOR division, it will reach a total of three classes and five divisions. Even the start will be divided into three parts, starting from those

rated as smallest. A 30 minute difference will be left between the departures of the groups.

Members in the Zushi Marina Sailboat Club are upholding the slogan "It's not a yacht race unless it's fun". They are supporting this event through volunteer activities with their maximum efforts. In addition, many sail makers and others are also acting as sponsors this year. The skippers' meeting was started in good spirit with Heinekken beer.

Novest Company of Japan contributed eight kilograms of whole roasted turkeys for the party. Together with customary yacht-man's drink of rum, "mount gay", the party ended all too quickly.

PARTY

The Zushi Marina sailboat club, the host, was sponsored by Remy Japan Co. and several sail making companies as in the previous year. Additional sponsorship was from Hitachi, Heinekken, Nippon Nobest Green Homes, Arica and SLP.

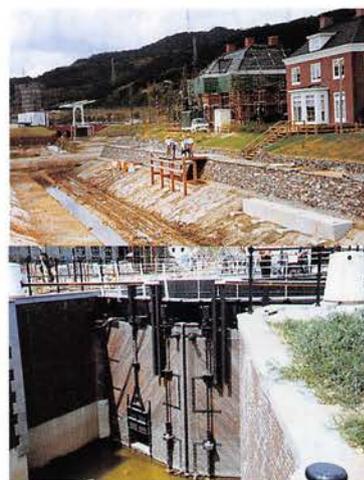
THE DOUBLE-HANDED RACE NEXT YEAR AT HATSUSHIMA

This is already the third time the hosting club is acting this role. In this way, it would not be a surprise for it to be more used-to the art. Yet, due to increase in participating boats, it is experiencing difficulties.

It hopes to leave an ear open to opinions of more persons in the coming future and continue management with the participants acting at the core.



ハウステンボス全景



上：戸建住宅の前の運河にはポンツーンを設置
下：水門。マリナー内水面高は一定に保たれる

HUIS TEN BOSCH (ハウス) 見聞記

9月5日、オフショア誌もマリン各誌の仲間に入れてもらい、長崎オランダ村ハウステンボス取材行に参加した。長崎オランダ村はテーマパークのひとつとして注目を集めているが、長崎の歴史的背景と木造帆船プリンスウィレム・観光丸・咸臨丸・70棟の洋館等の復元に見られる徹底的な本物志向で、東京ディズニーランドやスペースワールド（北九州市）などとは異なったコンセプトを持っている。

TDL（東京ディズニーランド）効果などと言われているが、TDLは毎年1000万人の入場者を集め、その直接・間接の経済波及効果は一兆円に達するとか、ために千葉県はTDLの県政に及ぼす影響を考え、株式取得による経営参加を決定したそうだ。

ハウステンボスプロジェクトは長崎オランダ村グループを中心に長崎県、佐世保市、多数の大企業や地元企業からなる第三セクター方式のプロジェクトで、“ハウステンボス

町”という町名の決定やJR大村線“ハウステンボス駅”の新設等に見られるように地域開発の面で地元の熱い期待を集めている。総開発面積は152haで、周辺の住宅地開発により10,000人の街ができ、雇用者数は3,500人にのぼる。施設面積は120ha(現オランダ村の約1.2倍)で、ここに全長6km幅20mの運河が巡らされ、文化教養施設、マリンレジャー施設、アメニティ施設、ショッピング飲食施設、宿泊施設、住宅分譲など多彩な施設展開がなされている。工事は70%の仕上がりで、来年3月25日に第一期オープン予定である。

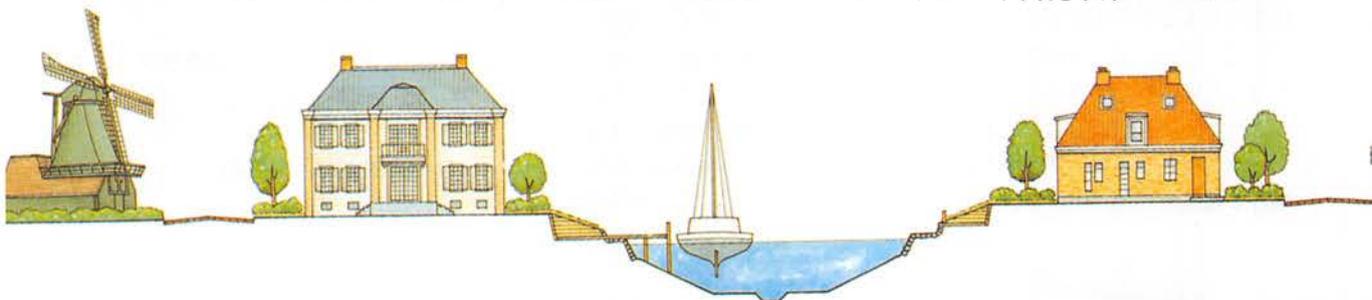
HUIS TEN BOSCHは『森の家』の意で、ハーグ市のベアトリックス女王の宮殿『パレス ハウステンボス』にちなんで命名されたもので、この宮殿がシンボルとして復元建造されている。

取材の目玉は水上係留（30～50ft）で日本一の規模といわれる330艇収容のマリナーとプライベートハーバーである。”自家用ポンツーンを

持いたい”というシーマンの最大の夢を満す瀟洒なオランダ風住宅が130戸、マンションが10棟120戸で、このうち157戸に30～50ftのクルーザーが係留でき、マリナーには173のバースが設けられる。護岸は全て石積み、艇から海中への排水は一切禁止され、艇内のタンクより陸上へ汲み上げる設備があり、自然環境・生態系の保全には周到な配慮がなされており、クラブハウス・修理施設も完備している。

10月初旬より第一期の募集が開始される予定だが、戸建住宅（延床90～230㎡、敷地300～1,000㎡）は7,000～28,800万円。マンション（専有70～100㎡）は4,800～8,400万円の予定。（係留権及び消費税別）係留費関係は30ftで年90万円～50ftで年180万円、保証預り金1500～3000万円（入会金200万円を含む）を予定しているとのことである。

問い合わせ先は—佐世保市ハウステンボス町4002-1 長崎オランダ村リゾート開発本部 0956-58-5369



第2回ジャパンIORワントンカップ

本年4月に、ワントンボートオーナーズクラブが結成され、第1回のワントンカップが5月に行われた。その後、品川に繋留中のアーカンベイの後藤氏所有の大型クルーザーを会議場としてお借りし、たびたび意見交換と親睦が行われた。メンバーからは、「ぜひジャパンカップ前にもう一度ワントンカップを開催したい」という要望が強く、9月の連休に第2回大会を開催することになった。

前回の経験で運営上は、さして問題なく行なえ、みな協力によって、少ない予算で円滑な運営ができた。また、会員1人1人がなんらかの役割を責任をもって果してくれるので、自分達が作り上げているレースという認識が強く、大きな盛り上がりがあるのだと思う。

現在IORボートの世界の趨勢は、レベルレース化しており、特にワントンレースは、ヨーロッパを中心に、年間7回のシリーズを消化している。その中の2回が、サルジニアカップとワントンワールドカップである。開催場所もスウェーデンから始まり、デンマーク、キール、サルジニア、スペインと1月に1回のスケジュールでサーキットを転戦している。このサーキットに参加している15隻以上の艇が、移動しながらこれだけのレースを消化するのは、オーナーやクルーにとって大きな負担であると察することができるが、それ以上にレースのおもしろさがこのレベルレースにはあるのだと思う。

今回のワントンカップは、ジャパンカップを間近に控え、各ボートの仕上がりもよく、充実したレースになった。直前にボーイが参加できなくなったのは残念であったが、今回もブルーノートが安定した力を見せ、5レース中3度のトップを果たし、底力を見せつけた。以下2位プロバ



安定した走りで総合1位となった「ブルーノート」

ガンダ、3位アーカンベイであった。各マーク回航と、今回は、下フィニッシュにしたこともあって、ゴール前のジャイブ合戦は、非常に見ごたえがあったのではないだろうか。

今回一番印象に残ったのは、関西よりはるばる馬場オーナー率いるサマーガールが参加してくれたことであった。折からの台風で、回航に支障を来しているのではないかと毎日やきもきしていたが、案の定、台風に捕まり、和歌山で足止めされてしまった。その後、クルーの不眠不休の努力で、油壺に向かっていたのだが連絡も取れず、レース初日の朝を迎えてしまった。オーナーの馬場氏の意気込みからして、大変残念だったにちがいない。その日、サマーガールの方々には、コミッティをお願いした。翌朝、回航クルーが漁船に依頼して連絡をしてきて、「エンジン故障のため城ヶ島沖で帆走している」とのこと。オーナーは、すぐパワーボートを借りて飛び出していた。私も何か援助して差し上げたかったが、レーススタートの時刻が追っているのに、油壺を出港することにした。レース海面に向かうため機走していると、遠くから曳航され

てこちらに向かってくるサマーガールを認めることができた。台風に叩かれながらも必死にレースに参加しようと頑張っている姿を見て、思わず涙がこぼれそうになった。きしくも、去年ケンウッドカップで我プロバガンダと壮烈な戦いを演じたブラブラとの感激的な再会でもあった。驚くべきことにサマーガールは、油壺に入った後、エンジン故障のまま帆走でレース海面にたどり着き、午後のレースから参戦して、整備不十分ながらも3位、4位と健闘した。

ワントンボートオーナーズクラブは、新艇となったカラスにサマーガールを加え9艇となった。現在、ヨーロッパのワントンボートオーナーズクラブとも連絡を取り始め、10月末にイタリアでミーティングを行うことになっており、世界的な動きの中に日本が参加しつつある。私たちの夢であったワントンワールドの日本開催もそう遠いことではないかも知れない。

ワントンボートオーナーズクラブ
事務局 石渡 一夫

※レース成績は次号掲載



フィニッシュラインを最初に切ったヨットが勝者になるのがレベルレースである。それに近いレースをしようと9月22,23日の両日、M-ボートオータムレガッタは台風の合間を縫って開催され、微風～順風の中、まずまずの風域で13艇が参加し3レースが競われた。

中でも3/4トンの争いは熾烈でサエラ、シルフィードの2艇のファーストとチャーチャン、ジュルピアンが絡み、各レグではラフィングマッチや激しいバトルがみられ、競技する側と見る側の両方を堪能させた。新デザインのファースト、サエラにはハリヤードウインチがなくセールは人力で揚げる。シェークダウン不足とはいえ微風では速く第1レースでは各レグで首位が入れ替わるスリリングな展開になったが、最終レグでの風の振れを掴み首位、風が安定した第2レースでは他を大きく引き離して2連勝した。しかし完全優勝かと思われた第3レースでフォールディングペラが閉じないというアシデントに見舞われチャーチャンに初代チャンピオンの座を譲った。3位にはニューセールを温存し旧セールで戦ったシルフィード、4位は健闘したジュルピアン、5位は随所で鋭い走りを見せた女性クルーチームのセレンディピティー、6位は最終レースで意地を見せたものの微風に本来のポテンシャルを出せなかったハーフタイムが入ったが、上位位3艇はジャパンカップで再び激しく競り合うのは間違いない。

1/2トンは同型艇同士の争いになったがアフロディータに軍配が上がった。

CRクラスはメルルーサが楽に勝ったが、夕焼けこ焼けのDNCやリ

1991 MEDIUM BOAT AUTUMN REGATTA

ブラの人手不足にも助けられた。かくして3クラスの勝者には(株)レナウン提供のチャンピオンジャケットが着せられパーティーでは(株)日本ノーベスト提供のターキースターキに舌鼓を打った。

* * *

今年は準備期間も予算もなく、ぶっつけ本番のレースにもかかわらず多数の艇に参加と協力をいただいた。

“来年もやろう”というオーナーが多い。今年とホストクラブの逗子マリーナヨットクラブが強力にバックアップしてくれた。かつて“レースの虫”だったコミティーの一人が薄くなった頭を撫でながら、目を細めてレースを見守っていたのが印象的であった。

IOR・3/4トクラス

艇名	1R	2R	3R	総合
Char Chan	2	2	1	1
Ca et la	1	1	6	2
SYLPHIDES	4	3	2	3
Je Reviens	3	4	3	4
Serendipity	5	5	4	5
HALF TIME	6	6	5	6

IOR・ハーフトクラス

艇名	1R	2R	3R	総合
アフロディータ Jr.	2	1	1	1
ASIAN STORM	1	2	2	2

CRクラス

艇名	1R	2R	3R	総合
メルルーサ	1	1	2	1
LIBRA	3	2	3	2
TANGO	2	3	4	3
夕焼けこ焼け	DNC	DNC	1	4
HOLIDAY	4	4	DNC	5



YAMAHA CREO CUP 小樽オープンヨットレース

NORC北海道支部
事務局 鈴木 喜博

『YAMAHA/CREO CUP 小樽オープンヨットレース』は8月11日無事終了した。参加申込43艇(ソ連3艇、名古屋2艇、福岡1艇、函館2艇、地元札幌・小樽35艇)内レース出艇41艇。北海道支部今世紀最大のイベントである。本レースの為、我々スタッフは今年2月位より準備をしてきました。各ホームポート、マリナー関係、各関係官庁等へのレース案内、実行委員会打ち合わせ(スタッフの皆様日夜御苦労様)等、今日の日のために備えてきた。

8月7日、大会本部設置、NORCより私と事務局の堀氏、HTBより早瀬氏ほかスタッフ4名(内女性2名…香奈子さん吉村ちゃんいろいろお世話になりました?)現地入り。翌日よりスタッフが続々現地入りしてきた。我々コミッティは早々帆走指示書の見直し、レース海面の下見、ソ連選手の受け入れ、陸上イベントの準備(薪能、ビール早飲み、カラオケ大会等…祭だワッショイ!!)等一同準備に余念がありません。

8月11日、レース当日。4:00、海面にはガスがかかり風速0m。6:00、

私は運営艇(“ブルーエンジェルV”)に乗り込みマーク打ちに海面へ向かう。今大会のレース委員長である田中支部長自らGPS片手に舵を取りマーク打ち完了(上マーク東の風、風速3~5m)。

早々リミットマークで待機。9:00、約24Mショートオフショアレースがスタート! さすがに41艇のスタートとなるとリミットマーク付近がいぶん混雑しているようだ。微風下のもとでそれぞれ日頃の腕を十二分に発揮し全艇レースに挑んでいる(中にはビール片手に宴会が始まった艇も?)。12:00、上マーク・風速2~3m、陸上本部の大辻レース副委員長より無線が入る。コース短縮。13:13'57、レーサークラス”ドナセシリア”フィニッシュ(尾久さんファーストホームおめでとう)、続いて“ドム”、“バギーラ”(ソ連)、“メリーセイラー”等続々フィニッシュ。タイムリミットまであと30分、Bクラスがまだ1艇もフィニッシュしていない。15:30、Bクラスストップ艇が見えた(風よ吹け)。本部艇より「フィニッシュ!フィニッシュ!」という全員の喚声が聞こえて来る。15:57'24、Bクラス“シレ

ノス”フィニッシュ! その瞬間本部艇の全員が立ち上がり大歓声を上げている。16:00タイムリミット。21艇惜くもDNF(皆さん本当に御苦労様でした)。18:00、小樽グランドホテルにて表彰式・レセプションがあり、参加者全員、勝敗に関係なく走りきった後の心地よい疲労感や満足感した顔がじつに素晴らしい!

8月13日15:00、出港式を終え、我々コミッティ最後の仕事として、ソ連艇3艇、彼らとサハリンへいしょに帆走していく“どんたく”(檜崎夫妻)“ポコII”(鬼頭オーナー)2艇の日本艇を小樽港沖まで見送った(皆さん気を付けて無事の航海を!)。その瞬間、このレースを成し遂げた満足感と淋しさで全員の目頭が熱くなる。

最後に今大会を企画主催し我々ヨットマンに素晴らしいレースを与えてくれたHTBの早瀬氏及びスタッフの皆様、NORC朝河理事、松木理事、又後援、協賛、協力していただいた各関係者の皆様本当にありがとうございました。又このような素晴らしいイベントが企画出来ることを、我々北海道の会員一同願わずにはいられません。



オープンAクラス優勝の“メリーセイラー”



レーサークラス3位の“BAGIRA”(ナホトカ)



"バギーラ"の表彰シーン

"リージェル"のメンバーを囲んで

レーサークラス修正順位

艇名	艇種	オーナー	フリート	RM	TA	フィニッシュ 時間	修正 時間	修正 順位
DOM	BNT-1ton	TUTOMU KUMAGAI	OTARU	10.25	592	13/14/40	4268	1
DONA CECILIA	FST-45F5(RK)	MAKOTO OGU	OTARU	10.75	584	13/13/57	4374	2
BAGIRA	CETUS	SHIPREPAIR YARD NAKCHODKA	NAKCHODKA	9.65	603	13/44/50	5874	3
SIND BAD 3	YA-R34	KANJI KATOH	HAKODATE	8.10	635	14/15/09	7098	4
LIDER	CETUS	SAKHALIN SHIPPING COM	SAKHALIN	9.75	601	14/15/08	7729	5
LA LA	V&O-45	SUSUMU YAMAZAKI	HAZU	11.45	573	14/12/58	8120	6
LONG JOHN SILVER 4	D P-34	HIDEO IWAKI	SHUKUTU	7.95	639	14/33/56	8150	7
MERIDIAN	FST-405	TAKESHI YATANI	OTARU	9.35	609	14/26/27	8259	8
VIC	YOK-33R	KANJI KITAMURA	SHUKUTU	8.20	633	14/52/41	9387	9
TRU BLU 2	DEH-36	AKIHIRO MAI	OTARU	8.80	620	15/03/00	10248	10
NADEJGDA	KOHRAD-45	FESCO	VLADIVOSTOK	7.25	657	15/59/33	12952	11

オープンAクラス

艇名	艇種	オーナー	フリート	RM	TA	フィニッシュ 時間	修正 時間	修正 順位
MERY SAILER	DU-42	HISAAKI NAKAYAMA	OTARU	10.50	588	13/46/29		1
APPASIONATA	YA-36	SOHICHIROH GOTOH	SHUKUTU	8.50	626	14/26/00		2
LA-FAMILE	YA-30S	EIICHI FUJII	SHUKUTU	6.70	673	15/38/50		3
SARSHA	J-24	SHIN ENO	SHUKUTU	6.60	676	15/47/47		4
NOTERN LIGHTS	YA-30S	SADAAKI KOYANAGI	OTARU	6.70	673	15/49/38		5
HOKUSHOW	YA-32EX	TOHRU TOHDA	OTARU	7.05	662	15/53/08		6
WIND ROSE 2	YA-32EX	CREO CO.,LTD.	OTARU	7.05	662	15/54/03		7
VITAMIN SEA	YA-31S	TAKEHIRA MURAKAMI	OTARU	7.65	646	15/52/44		8

DNF : MANJIROH SUBARU KUNISHI GANBARUJAN CAVALLINO NORTH WING
AGAPE

オープンBクラス

艇名	艇種	オーナー	フリート	RM	TA	フィニッシュ 時間	修正 時間	修正 順位
SIRENOS	YA-23	TOSHINOBU SAMONJI	SHUKUTU	5.05	732	15/57/24		1

DNF : MAYFLOWER HIDE CARIB 2GOHTEI(NO.2) SHINO LIGHTNING-ROSE NORA
MILKY WAY ARGO PARTH TIME ARAJIN KIKI SUPPER GNOMES2 DONTAKU
AVANTY



石原裕次郎 メモリアルヨットレース

レース委員長 佐藤和夫
去る8月25日、約160艇の参加をみた『石原裕次郎メモリアルヨットレース』において、上位入賞艇よりマークの正しい回航をしてないことを理由に、表彰辞退の申告がなされた。これだけをとらえるとまったく当

然のことと思われる方が大半であろうと考えるが、本レース委員会はこの一件の中にヨットレース参加者のルールに対する認識不足を痛感し、今後同じことが繰り返されないため、本レース参加者だけでなくヨットレースに参加するすべての読者に対し

て〈offshore〉の誌面をかりて苦言を呈したい。

〈経緯〉

約160艇のエントリーがありCRレーティング8mを目安に2組に分け10分間隔のスタートとした。

スタート予定時刻(10:00)の20分前

石原裕次郎メモリアルヨットレース Bクラス成績表

(IMSレーティング) 1991年8月25日10時30分30秒スタート

レース委員長：佐藤和夫

SAIL	艇名	オーナー名	TYPE	TA	フィニッシュ時間	所要時間	修正時間	着順	順位
4511	ガガリーナ 2	嘉悦 克	FIR38S	647.5	12:50' 28	02:19' 58	-16' 31	7	1
1579	SHOUGAKUBOU	神保 和也	MUI40	581.7	12:38' 11	02:07' 41	-12' 54	3	2
4366	A-4	木村 真章	SWA36	658.6	12:56' 59	02:26' 29	-12' 41	9	3
3088	パンフルビ	山崎 隆幸	YAN30R	683.1	13:04' 49	02:34' 19	-10' 46	13	4
4401	KRYPTON	初鹿野 幸生	DHL36d	659.8	13:00' 26	02:29' 56	-09' 31	10	5
188	CONTESSA X	石原 慎太郎	FRE48	557.5	12:37' 39	02:07' 09	-07' 35	2	6
1179	波夢 *2	大儀見 薫	MUIR42	554.0	12:37' 31	02:07' 01	-06' 52	1	7
4691	ラッキーレディ	稲葉 文則	JONS12	576.7	12:44' 34	02:14' 04	-05' 18	5	8
4241	ゼネット	神部 静江	J39	566.2	12:42' 18	02:11' 48	-05' 02	4	9
4600	雪風	斎藤 昌邦	FIR F5	596.4	12:53' 35	02:23' 05	-01' 03	8	10
4425	ノープロブレム	内海 哲夫	FI41S5	628.9	13:02' 10	02:31' 40	00' 19	12	11
1465	マウティ	岩田 慎夫	FRE38	623.4	13:01' 41	02:31' 11	00' 32	11	12
2777	光	砂田 信一	SWAN53	563.9	12:47' 30	02:17' 00	00' 43	6	13
4014	ESMERALDA	植松 真	J-33	640.3	DNS				
1000	げっこう	清水 栄太郎	FRES33	668.4	DNF				

になっても大半の艇がウェザーマークを設置中のコミッティボート周辺に集まりスタートラインには20数艇がいただけであった。コミッティボートのアンカー固定にも手まどり30分のスタートを延期を決定した。

直ちにコミッティボート上にAP旗(回答旗)を掲げスタートの延期を通告し、スタート予告信号の掲揚15分前にはW旗と数字旗2を掲げ、ウェザーマークの設置を通告した。スタート予告信号(スタート10分前)掲揚時にはほとんどの艇がスタートライン付近に集まってきており第1組のスタートは予定どおり行われ、オールフェアのスタートとなった。第1組の艇群がウェザーマークを目指して帆走中、10分後の第2組のスタートもオールフェア。ほとんどのレース艇はウェザーマークを目指したが10数艇が葉山沖マークに向かうのを確認。運営艇にて5艇のウェザーマーク未回航を現認した。

レース艇は葉山沖マーク、小網代灯浮標を回航し、つぎつぎとフィニッシュ。葉山沖マークを回航した艇は1艇のリタイア艇を除き全てフィニッシュラインを通過している。

このうち1艇からフィニッシュライン通過後、ウェザーマーク未回航艇に対して抗議をする意思が表示され、コミッティボートから所定の手書きを踏んで抗議するように指示をした。(所定の時間内また、それ以後も抗議書は出されていない。)

その後、レース本部において抗議の締切り時間まで待ちレース成績の計算に入った。パーティの開始時刻も近づき参加者が会場に集まり始め、雑談のなかでウェザーマーク未回航艇が話題になったようである。

その話題の参加者の一部はパーティ後半の成績発表を待たず、レース

委員会に何の報告もせずに帰路についたとのことであった。

〈レース委員会の判断〉

レース委員会は賞の授与に先立ち受賞の対象となるすべての艇が帆走指示書および関連する規則を守ったかを確認する必要があるが、マーク未回航の現認ができた5艇以外は帆走指示書に定められたコースを規則に従って完走したものと判断した。

レースにおける規則違反については、レース委員会がコースの正しい回航をしていない艇の現認(すなわちフィニッシュをしていない艇)に対しては審問なしで処置が可能であるが、それ以外は他のレース艇からの、またはレース委員会、プロテスト委員会による所定の手続きによる抗議・審問を経ての処理が行われるものである。レース委員会はこの原則のもとで表彰式において成績の発表を行ったが発表後マーク未回航を理由に表彰辞退を申告する艇がでた。レース委員会として表彰式後の申告でもあり、公式結果を修正するにあたり他にもいたと噂されているマークの未回航艇の処置に対して苦慮した結果、公正を期するため全参加艇の艇長に対してマーク回航の確認を行うこととした。

〈レース参加艇の義務〉

一部の参加艇中に、『ジャパンカップ』等に代表されるレースと誰でもが参加可能な楽しいパーティ付きの〈お祭りレース〉といわれるレースが、全く違う次元に存在するような考え方が見うけられる。このような方々は〈お祭りレース〉で何らかのケースがおきると『ジャパンカップ』じゃあるまいし。適当にやったらどうだね』に近い暴言をはかれる。帆走指示書に基づいて行われるレースに規則以外の妥協と譲歩は原



「裕次郎カップ」他を前に慎太郎会長と良純氏

則として無いことを肝に命じて欲しい。このことはレースの運営側も認識すべきことは当然のことである。

レースに参加する以上すくなくとも次に掲げることは参加者の義務と考えて欲しい。

- 1) 艇長会議には艇長もしくはルールが分かる責任のある者が出席し、帆走指示書の訂正・追加及びその他の通告を確認する。(今回エントリーを行わずに帰ってしまった艇があった。)
 - 2) レース海面でコミッティに質問しても、回答できない事があるため、艇長会議の席で納得するまで確認を行うこと。
 - 3) レースの信号に使用される信号旗は事前に確認すること。
- すなわち、帆走指示書の熟読と理解につけるのである。

大多数の本レースの参加者並びに〈offshore〉の読者には当たり前のことと心外に感じた方がいると思うが、毎夏の終盤に多数の参加艇が集まり、盛大なパーティとともに定着してきた『石原裕次郎メモリアルヨットレース』の今後の充実を希望し、心ならずも苦言をのべたことをご容赦いただきたい。

今月の表紙:8月25日に行われた『石原裕次郎メモリアルヨットレース』約160艇の参加と、過去日本のヨットレース史上最大規模のイベントとなった。

OFFSHORE 第196号 平成3年10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



覇者の条件。

FIRST CLASS SOLO

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

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

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



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

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

Specifications

FIRST CLASS SOLO	EUROPE
Overall length	9.14m / 11.00m
Hull length	9.14m / 11.00m
LWL dynamic	8.40m / 10.46m
Beam	3.25m / 3.37m
Draft	1.80m / 1.90m
Displacement	2.4T about / 3.1T about
Ballast	0.9T about / 0.95T about
Sail area	
Main	31.30㎡ / 37.30㎡
Genoa	30.50㎡ / 36.70㎡
Spi maxi	75㎡ approx. / 95㎡
Berths	4 pers. / 8 pers.

世界で最も愛されているヨット。ベネトゥ

BENETEAU®

日本総輸入販売元 ファーストマリーン



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

●カタログご希望の方は、左記宛お申し込み下さい。