

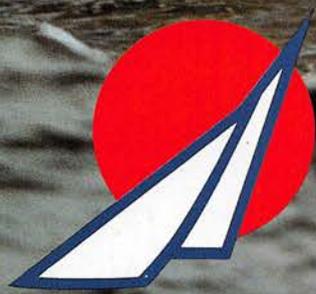
Offshore

No.197 NOVEMBER 1991

CORUM

CORUM





JAPAN CU

OFFSHORE SERIES 1991

ジャパンカップ全日本外洋ヨツ



9年目を迎えたジャパンカップ・オフショアシリーズは、10月10日の開会式のあと、台風で1部日程が変更になり、10月16日から20日までの5日間に開催された。

参加艇は、IOR-Aクラス7艇、Bクラス12艇、Cクラス10艇、そして今年から実質的に開催となったIMSクラスに8艇の、総合37艇。昨年同様、神奈川県三浦市の城ヶ島沖を中心に、インショア2レース、オフショア1レースが行われた。

レースは終始微風の展開となり、長時間の神経戦が続いた。そのなかで、IOR-Aクラス“アイムソーリー”、Bクラス“チャチャII”、Cクラス“シルフィールド”、IMSクラス“クリプトン”が、それぞれ勝利の栄冠をものにした。

P

写真／添畑 薫

ト選手権シリーズ



IORクラスB優勝の“チャチャII”上。クラスC優勝の“シルフィード”下



微風のなかで競われた神経戦

台風で順延された本シリーズは、10月16日から開催となり、初日第1レースは、軽風のなかでクラスA“コルムJ”と“海太郎V”が他艇をけん引する形でレースを展開。ファーストフィニッシュに“コルムJ”が入ったが、クラスAの初戦を飾ったのは“海太郎V”となった。クラスBでは、クラスAの艇を抜く勢いを見せた“チャチャII”，クラスCでは“シルフィード”が確実な走りで、それぞれトップに立ち、注目のIMSクラスでは“ラトル・アンド・ハム”が初戦を勝ち取った。

続く2日目は、当初のショートオフショア・コースを使っのロングオフショア・レース。北から西へ振れ回る微風のなか、全艇懸命に風を拾いながら、江の島～小網代のレグをクリアして、一路神子元島へ向かった。

結果、クラスA“アイムソーリー”クラスB“チャチャII”クラスC“シルフィード”IMSクラス“クリプトン”がそれぞれ1位となり、このレースの総合優勝として“アイムソーリー”がコルム杯を獲得した。

第3レース、インショアは、風待ちのため12:00スタート。途中、風が弱まりコースは短縮となった。

そのなかで、クラスA“ドンキーVI”が良いスタートで飛び出し、そのまま逃げ切る形でファースト・フィニッシュ。クラスBでは香港の“ステッドファースト”，クラスCでは“シルフィード”，そしてIMSクラスでは“クリプトン”が、それぞれこのレースをものにした。

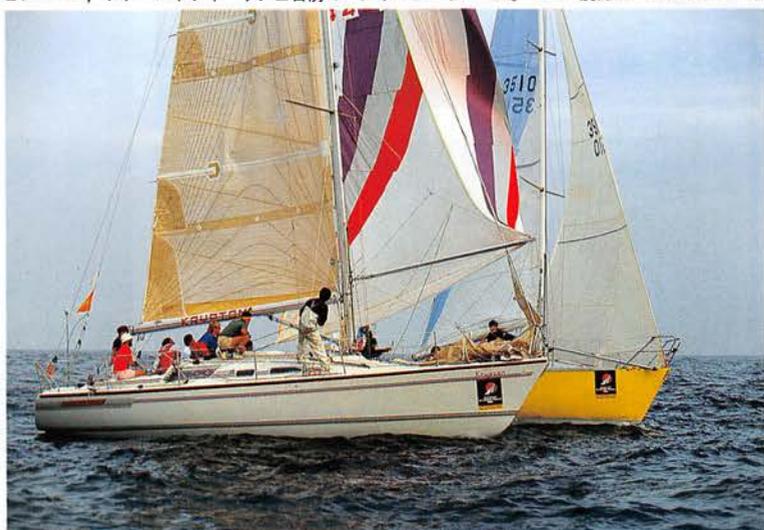
最終日第4レース、インショアは風がなく、クラスAのみが成立。台風と微風、そして潮に悩まされたものの、3ページに記した結果でシリーズ戦は終了した。





ロングオフショアレース、ファーストフィニッシュ目の“アムソーラー”上。IMS優勝の“クリプトン”下

'91
ジャパン
カップ
を戦い抜いた
ヒーローたち





今回は風が弱かったため、波しぶきが上がるシーンは少なかった。写真右は昨年引き続き香港から参加した「ステッドファースト」



風に悩まされたシリーズ戦となった



今回冠スポンサーとなったコルム/日本タイマート(株)からも50フッターが参加、善戦した。

ジャパンカップ オフショアシリーズ 1991を終わって

レース委員長 宮坂敬三

1983年の第1回から通算で9回目、熱海から三浦に海面を移してから3回目のジャパンカップ オフショアシリーズがやっと終わった。こんな苦しい判断のシリーズは過去になかった。過去9回、何らかの形でたづさわって来た。ある時は選手としての参加もあったが、今回程「やっと終わった」というのが実感であったことはない。一時は、シリーズが開催出来ないかも知れないという心配から始まり、日程の問題、泊地運営準備に係わる人、物の問題、またやっと開催のはこびとなってからは、台風、軽風になやまされ続けた。

しかし、参加者の協力、特別協賛をいただいたCORUM/日本タイマート株式会社殿をはじめ、後援、協賛、協力をいただいた各社・団体殿のご理解により、実質3レースではあったが、シリーズが成立し、表彰式を行うことが出来たことを心より感謝すると共に、このシリーズが増々発展することを願ってやまない。

今年は当初、40艇を越える問合わせがあったが、最終的には37艇のエンリーで、シリーズをスタートすることになった。

IORクラスAが7、クラスBが12、クラスCが10、それに今年が実質上最初となったIMSクラスが8艇であった。今年からチーム対抗レースをとりやめたこと、クラス別の競技に各々ジャパンカップを賞とし、クラス内での優勝をたたえることにした。

参加した選手の数を見てみると、4レースの出艇申告の合計で、1557人になる。その内外人は203人となる。これは延人員であるが、13%が外人ということになり、この傾向は年々増える方向にある。外国艇の参加は2艇、チャーターが1艇であった。



今回も外国人選手の活躍が目立った



表彰カップの山に囲まれてスピーチの宮坂委員長

今年から新しくとり入れたものに、広告表示に関してはカテゴリーBを採用したことがある。結果的にはクラスAで1艇、クラスBで3艇のみとなったが、ルールの範囲内でもっと活用した方が、各艇のためには良いのではないかと考えている。また新しいルールであるので、実際の運用に関しては、参加者側も運営側も事前にもっとよく研究しておく必要があるとそうである。事例の分析、諸外国での実態、現場での対応等、ケーススタディが必要だと思う。

もう一つの新しいことは、ハンディキャップシステムにタイム・オン・ディスタンスを採用したことである。

Offshoreにも発表した通りの経過をふまえて、本部レースとしては今年の第32回鳥羽レースから採用したシステムである。しかし、まだまだ、各レースごとのデータの不足等もあり、このシステムの良い点を最大限に活用するには、データの集積、分析のくりかえしが必要であり、計測委員会の協力を得ながら研究を続けて行きたいと考えている。

各レースごとの分析・評価は、紙面の関係で別な機会にゆづることになるが、シリーズ終了後、この報告を書いている現在までに、各方面から寄せられた問題提起を要約してみると下記の通りである。

泊地の問題、日程の問題、予備日の使い方、ロングオフショアの距離を短かくして欲しい、IOR/IMSは同じコースを走らなくてもよいのでは？、レース海面の問題、神子元島を夜廻るのはキツイ、等々……。これらはまだ一部であるが、いづれもこのシリーズを愛し、より発展させたいと願う会員の前向きな意見であると受けとめたい。

'91年ジャパンカップを終えて

レース実行委員長 並木茂士

本レースが終了した後、参加されたレース艇のオーナーの皆さんたちと話し合う機会を得ました。これは、反省会というよりは来年、さ来年に向けて、今後このジャパンカップをいかに立派なレースにしていこうかということで、2時間じっくりと話し合いました。

このなかで、非常によい意見もありましたので、来年はもっともっと良いレースができるのではないかと思います。

今回、台風と微風に悩まされましたが、これはもうどうにもならないことでした。実際は10月末から11月初旬に行う予定でしたが、これは50フッターに譲りました。ここには会長、副会長を始め、大勢のジャパンカップ関係者の皆さんがお集まりですが、外洋レースの本家であるNORCが、50フッターに日程をゆずってあげたんだという大きな気持ちになっていただきたいと思います。

艇長会議でも申し上げましたが、このレースができたのは、何と言ってもスポンサーの日本タイマートさんのおかげです。そして、泊地でご存じの三浦市。いろいろと批判もありましょうが、去年も一昨年もお世話になり、



これだけのことをやっていたいただいた三浦市と三崎マリンの皆様には、何と言ってお礼を申し上げればよいかわかりません。これは、コミッティ、選手皆がそう思っていることと思います。

最後に、今回レースをやるかどうか、夜中まで話し合った、レース委員会、コミッティの皆さん、本当にご苦労さまでした(表彰パーティにて)。

運をものにしたアイムソーリー

アイムソーリー艇長 菊地 透

ジャパンカップ運営のみなさま、お疲れさまでした。今回ジャパンカップに出場し、運良く優勝させて頂き非常に喜んでます。

確かに今回のレースは運が40%、その他60%かもしれませんが、運をつかむのにも段取りがあります。その60%の中身を開いてみたいと思います。それで今回は、勝因60%のレース報告です。

第1レース上気味からスタート。艇団押さえて右海面へ行く。〈海太郎V〉一艇が左海面へ向かう。第一上マーク〈コルムJ〉のあと二番手で回航、フリーのスピードが速く50フィートの艇と離れず。2レグ目、真ん中より少し右海面を走る。大きめ

に右海面へ出した〈海太郎V〉、〈アドバンテージ〉、〈スター&スター〉に先行される。第2上回航後、前の2艇を抜きさる。微風のフリーが速い。しかし大きな差をつけられた〈海太郎V〉には届かずそのままフィニッシュへ。フィニッシュ前〈ドンキーVI〉に抜かれたが、レーティングに助けられて、クラス3位。30°方向の風は、城ヶ島ベッタリが良いようだ。

第4レース、ロングオフショア120マイル。小網代沖スタートで、江ノ島往復、大島西側まわり、神子元島反時計まわりの、大島東側まわり、三崎港入口でフィニッシュ。

スタート一回目でゼネラルリコール、下一番で出る。2回目スタート、

下二番目で出る。微風の為クルーほとんどが、船内にいる。イビキが聞こえる。ブローと、GPSを見ながらコースを取る。速い。上側では風が止まっている様だ。下側艇団との距離がのびる。江ノ島マーク、トップで回航、スピンを上げ沖出ししながら、ブローを拾う。GPSを見るとコースよりかなりはずれた。1.5マイルぐらい行ったあたりで、大雨。すぐ後ろにいた艇が見えず、その間に風がなくなったり、出てきたり、5回目ほどのセールチェンジ。小網代沖ブイ、1.5マイルほど手前で雨がやみ、他艇が見えてくる。なんとかトップはキープしているようだ。しかし艇団の中から〈チャチャII〉が出



スポンサーの日本タイマート、加藤社長から表彰を受ける常川オーナー

てきている。小網代ブイを、風のある間に回航する。次艇〈コルムJ〉に25分ほどの差がついた。ラッキーである。

PM2時に回航、しかしこのあと、約2〜3時間ごとに前線がやってきて、風向、風速、海面状況をたえず変えていくので、5〜6回のセールチェンジを余儀なくされる。パターンとしては、0.5OZスピン、ライトジェノア、ミディアムジェノア、ナンバー3ジブ、0.9OZスピン、0.5OZスピン、という感じのサイクルで、体としては、30回はセールチェンジを行っていると思う。疲れた。

神子元島までは、ラムライン上を行き、8マイル手前でGPSを壊してしまい、対地航法に変えて神子元島へアプローチ。

神子元島を回ったことのあるのは自分しかいなかったの、外人クルーに説明、北東側に寄り過ぎていると思ったのでタックの要請をしたが、しかしなかなかせず、その間に目の前に大きなロック、即タックで回避、命拾い。そのあとスピンジャイブセットのコール。外人クルーに神子元島の南のロックを説明したが、通じなかったのか、なめているのか全く無視。自分も無視してベアウエイセ

ット。ロックすぐ横を通過。その後ジャイブして、次のマークへ。外人クルーは、あとになって「アイムソーリー」とシャレていたが。バカヤロー!!

PM11時神子元島通過。大島までデッドラン20ノットオーバーの風で距離を延ばす。後続艇の航海灯、日本のニカウの目にも見えず。AM2時、竜王岬を通過。この後大島のブランクに少々つかまる。セールチェンジの嵐、今回乗ってもらったBBCの早福君、大いにバワークで活躍、助かる。いい男である。三崎沖10マイルぐらいでフィニッシュ。前の無線のコールにより、〈コルムJ〉より前にいることを知る。あと一マイル弱、しかし風が無くなってきている。速くフィニッシュしたい。AM6時フィニッシュ。この後もっと風が落ちた。ついでに。ファーストホーム、総合、クラスA全部いただき!

第3レース、スタート後リコール旗上り、リコールしたと思いきなり直す。後で聞いたが、リコールは〈ニンジャ〉で、一分間ルールで出ていたとのこと。無線機の調子が悪いせいだ。ああ、もったいない。ジャストスタート!しかし微風は速い。な

んとか挽回して2位、〈ドンキーVI〉も調子を上げてきた。

クラスAフィニッシュぐらいから、風が無くなってきて、ワントンが止まりました。これで、クラスA、総合でトップに立つ。明日のレースがこわい。

第4レース、風が弱く、潮が強い。スタート出遅れる。潮に向かっている。ワントンが速い。第一マーク前に抜かれてしまいそうだ。総合優勝消える。コミティボートが走ってくる。旗がいっぱいあがっている。N旗、グリーン、ピンク、イエロー。ノーレースだ。やった!しかし、ブルーがない。どういうことだ。クラスAだけレースを行なう。胃が痛い。第一マーク三番手。ダンゴで〈アドバンテージ〉と〈ニンジャ〉がまわる。サイドマークまでは風はないが、速く着く。前を行く〈海太郎〉〈ドンキー6〉が、スピンをあげヘディングを下マークに向けたまま外側に流されて行く。アイムソーリーは、ゼノアをあげても外に流されていく。同じである。3時間ほどサイドマークから、下マークへの苦悩が続く。GPSをにらみながら、船の行方を考えながら。

百メートルの海底へアンカーを打ち込んでみたり、セールを変えてみたりして自然と闘う。それがヨットレースなのだ。

レース海面がどうだというよりも、ただ勝つ為は何パーセントかのテクニックを駆使し、何パーセントかの運をつかみ取ってくるために努力することなのだ。

運をものにしたアイムソーリーが優勝したのも良きクルー全員の努力なのです。たとえ今後課題を残したとしても。

自分の時間を使い、一生懸命運営してくれた方々の気持ちを感じることもできました。

僕達アイムソーリーには、すばらしい、ジャパンカップであったと思います。

IORクラスB優勝

”チャチャII” 山村 彰

今年度のジャパンカップ全日本外洋ヨット選手権シリーズは台風の影響によって、前半レースは中止になったものの、やっと成立したと関係者一同は胸をなでおろしておられることと思います。色々な制約条件のもとで、最大の努力を払われたことでしょうか、参加した選手権から振り返ってみて、不満の残るレースであったと思います。来年度より、このレースもアジアサーキットレースとして、より国際的なレースに格上げされるようですので、敢えて申し上げたいと思った次第です。

台風が接近して来ると港から出られなくなることは、昨年も同じことがありながら適切な対策が打たれていなかったことについて、オフショア誌に多くのオーナーが指摘されている通りです。

10月10日より13日までは、台風で出港が不可能であったとしても、なぜ14～16日の予備日を全日レース日にすることが出来なかったのか、外国や国内でも遠路より参加する艇は多くの時間を多大な費用をかけてやって来ることを考えれば、出来るだけ多くのレースを消化するよう考えるべきではないでしょうか。また、トライアングルレースの海面が、潮の流れが速くレース海面としては、適切でないと思います。最終レースが、スタート後レース中止になったのもこのような海面によるものです。

私自身6月始めに、キールで行われたBIT CUPレースを見学に行き、その帆走ぶりを確認することが出来ました。また、今年のONE TON世界選手権及び、アドミラルカップに出場するため短期間ではあるが、世界一流選手によってチューニングがなされており、インサイドバランスとの位置を度々変更して3度



表彰式での山村オーナー

の再計測を受けています。

アドミラルが終わって、日本に送れば何とか9月20日頃に横浜着となり、ジャパンカップには出場出来ることになるが、日本で再計測を受けている時間はないのでチャーター艇として、出場する事になった。

何しろ同じFarrの艇とは言え、5年前のデザインとは大幅に改造されているので、乗り慣れた外人クルーの助けが必要で、Stagg氏、Ib Andersen氏 (ダイヤモンドセール社社長)、Bob Viley氏 (マッチレーサー)、Bouve Bekking氏 (50Fスキッパー)、バウマンにBo Hasseriis氏 (今年3/4選手権優勝) 5人の助人と、6人の日本クルーの組み合わせとなりました。私も今では日本人クルーのみで種々のレースに出場して来ましたが、今回助人数から多くを学び取ることが出来、今後に生かしていきたいと思っています。

最後に、ヨットレースに勝つためには良いデザイン、(レース海面に適合したもの) チューニング、と乗組員の技量、の三拍子がそろわねばなりません。今回はこの三拍子がそろい満足のいくBクラスでの優勝となりました。

三崎近くでは、一艇15～20名の宿

を確保することもなかなか困難です。まして、海外からの参加艇用のホテルや食事をどうやるのかまで考えれば、熱海の方が良いように思います。

運営側へのお願いはこれくらいにして、私が新艇CHA-CHA IIを購入するまでのことを少し記したいと思います。

今年の初め頃より、新艇と買替えることを計画し、情報を集め始めました。Farrインターナショナル社長のGeoff Stagg氏にコンタクトし、FarrデザインのONE TONについて情報を入手。

Vrolijkデザインとの比較において、ある角度のダウン・ウィンドがFarr艇よりも早いのが、最近のコンピューター技術を使えば相手の欠点を知ることは簡単でその点を突いて来るが、今年のFarrデザインはデッキレイアウトも大幅に変更し、より重量の集中化につとめた自信作です。

また、Stagg氏が6度もニュージーランドに出張し、艇の建造を指導し、クックソン造船所も通常ONE TON建造に要する期間より、2週間も長くかけて十分に注意を払って作ったものであり、今年ジャパンカップ優勝のI'm sorry艇同様、名艇となるであろうとの事でした。

九年目のビッグタイトル

”シルフィード” 蒲谷和行



表彰式での蒲谷オーナー

十月二十日午後、私達は城ヶ島沖で第四レースの再スタートを待ちながらAクラスの微風下でのレース展開を遠望し、最終レースに想いを馳せておりました。その時、突然無線機よりB,C,IMSクラスの第4レース中止の通告があり、その結果シルフィードの第9回'91ジャパンカップCクラス優勝が決まり思わず一同喚声をあげ喜び合いました。今回の開会式では九回連続出場艇として選手宣誓の名譽ある大役が申しつけられ、選手宣誓チームとして一層心の引き締る思いでレースに望みました。

想い起こせば九年前、第一回ジャパンカップにハーフトンのキハラ31で初参加し、他艇のレベルの高さに圧倒されながら、荒天の中必死に走り、力尽き、リタイアの憂き目に会いました。しかし、日本のトップレベルのレースに参加できた充実感で胸が一杯でした。レース後にはその苦しさはすっかり忘れ去り、爽快感が残り、翌年への意欲がつのつたの

です。そして以前にも増して、NORC始めほとんどのレースに出場し、レベルアップに務めました。しかし他の艇も同じように努力を重ねているのですから、その差はそう簡単にはうめられるものではありませんでした。それに、参加艇も回を重ねる度に、最新鋭艇にとって変わるようになりました。またクルーも外国人の姿も交えて、ますますハイレベルのものとなってきています。そんななかで、私達シルフィードは急激に変わるすべもなく相変わらず、多くのレースに参加し、実践鍛錬を通して少しでも前を走れるようにと、マイペースで行くしか方法がありませんでした。

しかし、レースは良くしたもので、長い間には私達にもチャンスがめぐって来たのです。ある時、オフショアレースで総合3位になり、私達は増々レースの魅力にとりつかれていったのです。それに勝負にこだわるより、レースそのものを楽しむすべ

もおぼえ、レース毎に充実感を味わえるようになってまいりました。そして、勝利の女神を信じて、「いつの日か!」と夢見ながら、努力を重ねて来たのです。

第4回ジャパンカップより私達の艇に変わりヨコヤマ32にて参加し、ロングオフショアのゴール寸前の大島沖でデスマストを経験しこれさえなかったら、と残念な思いをいたしました。しかし、「なかったら」は通用しない事は十分承知しており次回からは、「なかったら」をなくす決意をしたのです。第7回ジャパンカップではクラスレ第一位をなり、七年目の栄光にカップを囲み自らの栄誉を称えあつたのでした。

しかし、貪欲な私達はそれではよしとせず、さらなるステップを望みとうとう、“ファーストTONを”手に入れ、第8回'90ジャパンカップに参加したのです。そこで各レースですべて上位入賞を果たしました。なかでも、ロングオフショアレースでのゴール前の競り合はあざやかに脳裡によみがえります。その結果は十数秒差で敗れましたが、最高のレースでした。勝者のグレートバンディノとはゴール後声を掛け合い健闘を称え合つたのです。その爽やかな汗の臭いは忘れられません。その時のシリーズ総合成績は僅少差の四位でした。このように数々のカップを前に感激しあいました。

今年は、日本ミドルボート選手権関東外洋ヨット選手権と連勝し、勝利の女神が私達にとうとうほほえみかけてくれたのです。第9回'91ジャパンカップ優勝! その優勝カップはみんなの汗とびきり輝いていました。これからも見果てぬ夢を追い続けます。

IMSクラスに優勝して

”クリプトン” スkipper 八木達郎

〈キャンペーン〉

実際のキャンペーンが始まったのはJAPAN-CUPの2週間ほど前であった。この様なキャンペーンで最も大切な事は、艇のメンテナンス状態と、乗手手のチームワークである。艇の整備状況は、常に初鹿野オーナーみずからメンテナンスをされていて、ほとんど問題は無かった。

乗手手の方は、オリジナルメンバーの佐久間君と佐藤氏に加えて、私の方で今年の鳥羽レースでIMS 2位になっている“翻車魚”の若いクルーを揃え、ヘルムスにはやはり私の後輩で、シーホッパーで国体選手をやっている山本君を予定していた。

結果的には台風でレースの日程が変わり、山本君のルーツで(彼は“摩利支天”のマネージャーである)太平洋のアイランダー、マーレー、スペイン船長とラオード、ニールの2人を起用した。キャンペーンの始まりはまず艇の性格を知る事と艇になれる事であり、とりあえず9月26日と10月6日のSTCに出場した。練習とレースで分かった事は、このデヘラー36DBは100%ジブしか持たない非常に特殊な艇であり、フラットウォーターの順風以上では、まずまずの走りをするが、チョッピーな波と軽風ではほとんど動かないと言う事が分かり、これはレースを前にしてかなり重要な問題となった。

とは言っても、レース直前ではこれに対する改善策は無い。またこの微風性能の悪さのために非常に低いレーティングを持っている事も事実だった。

〈劇的なDNF〉

第1レース、我々は5時間まるまるを走り切り劇的なDNFとなった。我々がフィニッシュラインをクロスしたのはタイムリミットのちょうど



表彰式での初鹿野オーナー

11秒後だった。普通ならここでとんでもなく落ち込んでしまう所だが、我々の場合はそんな事は無かった。

1人1人は個人的には落ち込んでいたかも知れないが、チーム全体としては平然としていた。何よりも我々がせいっぱい戦った事を我々自信が良く知っていた。

〈大逆転のロングオフショアレース〉

レースの日程上第2レースのショートオフショアが無くなり、第4レースのロングオフショアがショートオフショアのコースで行われた。我々の考えていた事はただひとつ。優勝の可能性はほぼ無くなったが、我々の力をせめて示すとしたら、このロングオフショアしか無いと言うことだった。この思いは誰も口にする事は無かったが、皆同じであったと思う。江の島往復を無難にこなし(だいたい後ろに2~3艇しかいない)微風の中を伊豆へ向かった。夜の強風から順風の上りでは良くがんばった。神子元~大島間はトランスポート区間と当初は思っていたのだが、デッドランのため作戦変更。大島の逆ブランケットを避け、思い切り

右よりのコースをGPSでプロットしながらワンジャイブで決め、何と竜王では“ミワ”“オリヒメ”を視界内に捕らえるまで追い着いてしまった。大島~三崎間は大島を離す作戦が“ニンジャ”を“TAKEONE”と間違えて同時ジャイブしてしまい、大島の北で少しタイムロスしてしまった。その後片上りのレグの間に、続々と先行艇の状況がVHFで入って来る様になり、我々とさほど離れずに“フランカー”と“ラトルアンドハム”がフィニッシュした事。そして現在最も修正タイムの良い“ミワ”を抜くには、この位置から約1時間あまりでフィニッシュすれば良い事が分かった。城ヶ島はもはや視界内にある。しかし、既に風は艇の最もにか手な微風域に入りつつあった。我々には、今日の前にある距離とこれからこの艇に必要な時間の予測は全くと言っていいほどつかなかった。我々の息の根を止めるには、たった今風が止むだけで良かったからである。

結果的に風は止まず、我々は約30分の余裕をもってこのロングオフシ

ヨアのIMSクラスを制する事が出来た。得点が2倍のこのレースのおかげで、我々はビリからいっきに3位まで浮上し、しかも上位2艇との差は僅かなものであった。

〈不屈のオリンピックコース〉

我々は細かく得点を計算して、あと何点取れば優勝できるかと言う様な事は考えなかった。残った2レースは、オリンピックコースであり、しかも充分な微風が予測されたからである。第3レースオリンピックコーススタート。我々は前回のオリンピックとオフショアレースの経験か

ら、微風の時はおもしろい切ったルーズトリムとし、また、コース読みに関しては私の決定に対してはその場で絶対に反対しない事を言い含めた。結果第1マークではほぼビリの良い位置。サイドマークでは潮と無風で他艇に追いついたものの、サイド～下の超微風のジャイビングマッチで離され、下マークではまた、ほとんどビリで回航する。その後潮を読み即タック。ほとんど無風の中で大逆転する。フィニッシュはIMSの中位で、さほど離されずに入る。コース短縮でハンディキャップが少ないと

は言え、我々はまたこのレースを制し、トータルでトップにおどり出た。最終日は無風と潮のため、B、CクラスIMSクラスがノーレースとなり、自動的に我々の優勝が決まった。

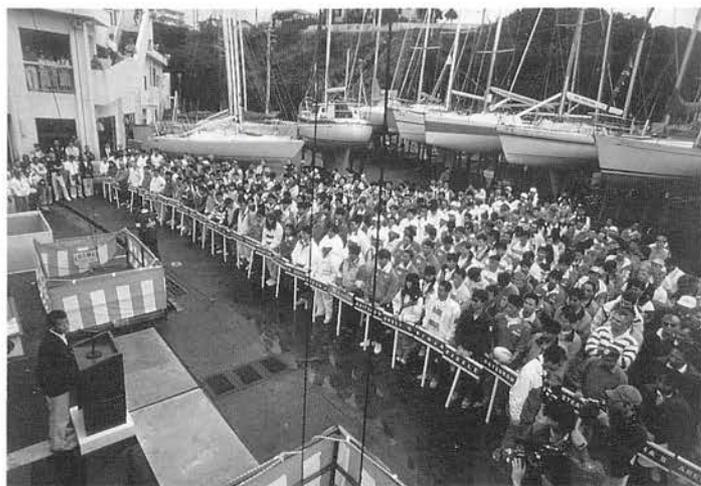
JAPAN-CUPで始めて採用されたIMSクラス。我々の敵は常にあの速そうに見える他艇では無く、我々自身の艇とタイムリミットであった。ともあれ“クリプトン”は先の関東選手権にひき続き、JAPAN-CUPでもIMSクラスに連勝する事が出来た。これを契機にプロダクションヨットがもっと多数IMSクラスに出場されん事を希望します。



連日夜になるとパーティでにぎわった



三崎マリンへ各地の有名艇が集結。開会式には入場行進も行った



陸の上での ジャパン カップ '91

速報!

来年のジャパンカップは5月2日から10日の日程となりました。

IMSへ転身して本レースに挑戦

”織姫” 鈴木淳一

89年JAPAN CUP終了後IMSレーティングに興味を感じていた古川オーナーは、私に「織姫」の改造プランを考えるように言われました。

「織姫」は、84年5月、G.FRERS設計41ft、マストヘッドリグ、ガーター構造のIORレーサーとして進水、初陣のパンナムクリッパーカップをへて、国内の各レースに参戦。しかし、急変する船型、構造、リグは同クラスのポートといえ、同じ土俵で戦うには差が生じてきて、レース参加のターゲットをインショアレースから、船体の構造(クルーの性質?)上、サバイバル性の強い日本海レース、グアムレース等のロングオフショアレースへと移行していたときでした。

IMSレーティングは、その性質が新旧のポートに関係なく、船体の全計測から推定されるポートスピードにより決定される場所に魅力を感じていました。当時、諸外国において普及の兆しをみせていましたが、日本では、まだ参考とするポートやレースが存在せず、また、IMSレーギュレーションには居住性に関する一定のスタンダードと艙装についての条件があり、この条件をクリアするには、IORボートの改造に多大な費用と時間が必要なのではないか?、等の不安がありました。

しかし、今年に入り数多くのIM

Sボートが進水し、身近に内装や、走りを見ていくにつれ「織姫」の現状の内装に若干の改造を加えることにより、IMSレーギュレーションは合格するのではないかと思われてきました。なぜなら、ストリップアウトされたIMSレーサーの内装は、IORボートに非常に近い状態であったからです。

ただし、素人の私たちが他のIMSボートと比較して大丈夫とであっても、本当にOKなのか?。そこで、オーナーの意向もありデザイナーの沢地氏に改造プランを依頼することにし、また、艙装に関しては数年来「織姫」のセールメイキングをしていただいている、ドイルセールの前田氏にお願いしました。

沢地氏には、ミニマムの改造でレギュレーション(NORC規則)が満足するように、また設計図より予想レーティングをシュミレーションして頂くようお願いしました。

ここに、「織姫」がIMSレーギュレーションを満足するために改造した箇所をリストアップしてみます。

1. ヘッド バルクヘッド、ドア取り付け 洗面台取り付け、配管。
2. バースサイズ、材質、クッションの変更。
3. テーブルの延長。
4. ギャレリストーブ 3バーナー

に変更。

5. 冷蔵庫 ボルト固定。
6. 個人荷物収納庫。
7. ハンギングロッカー フォクスル右舷ロッカーを改造。
8. 燃料タンク 増設、配管。
9. 床板 フォクスルまで延長。前田氏よりブームを35cm延長。

以上の箇所の変更点とスケッチを持って山下ポートサービスへうかがい、見積りと工事をお願いしました。今回の「織姫」の改造は、艇体、キール、ラダーなどの基本形状は一切変更せずレギュレーションを満足させるために内装のみとし、一部ブームの変更を加えただけにしました。上記変更リストの中で一番の改造は、ヘッドの部分と思われましたが、ガーター構造が幸いストイレドア(合板)を設置することにより、解消されました。

レーティングでは同サイズの最新IMSボートの「TAYOR40ミワ」とG.P.Hで3秒、オリンピックコースの風速レンジ12kt以上でスクラッチとなり、このレーティングは今回のJAPAN CUPにおいて、船齡の差によるハンディを感じさせず、IMSへ移行した最大のメリットを満ちた結果になったと思っています。

また、このレーティングは今後さまざまな風速、および海面のなかでレーティング証書が示すポートスピードを目指ことで、さらに改造点や方向性を示唆してくれるものだと思います。

最後に、今回のJAPAN CUPに参加できたは、短期間に改造プランをだしてくださった沢地氏、前田氏、非常に無理な日程での工事を快くひきうけてくださった山下ポートサービスのみなさん、計測をいただいたIMS計測委員のみなさん。この場をかりてお礼申し上げます。



IORから見事に変身した「織姫」

My impression in JAPAN CUP'91

My impression in Japan cup series of 1991.

First of all I would like to express my gratitude to Asakawa-san, owner of the yacht "Half Time", who invited me and two other members of my club to enter Japan cup offshore series of 1991.

For me it was the second time to enter this exciting event, the first time it was 1989 and we raced that year, I would say, unsatisfactory, and I sincerely hoped that we would be able to do better this year.

Instead of two Russians, as it was in 1989, three of us, as it was in 1989, three of us added "Half Time" crew, that was Natsvine Dmitry, 23 years old prominent young skipper of Dug Peterson design Quarter Tonnerer.

Last summer Natsvine won match races among ten best skippers of Vladivostok, therefore we were definite this young men will be helpful.

The actual overall result were not so good. We were forth in class C, but we did very good on triangle course, In the first race we were second on the line and took third place. In last race we were leading the race in the last tack but dead calm worked against us and we finished only the third. the reason is that "Half Time is quite old boat and substantially heavier others, like 3/4 Farr design boat and we can not complete successfully with these boats when there is no wind.

We lost short offshore race in spite of very good first leg as we rounded the first and the second marks leading "C" class. But this is the race and only quite a few people win and the rather more loose.

But neither we Russians, nor Japanese part of our joint crew feel ourselves as the losers, because in normal weather conditions. We always were in the leading group and competed successfully with the winners of the cup.

Also I would like to say that only two triangle and one offshore insufficient to make proper evaluation of the skill, style and experience of participants to award such a prize as "Japan Cup". Weather conditions and the typhoon may be very good excuse to racing committee this year. But for the future the programm for the series to be worked out in such a manner. That at last four out five races to be complished.

I appreciate race committee decision to cancel triangle race No.3. This decision was really fair to those weather conditions, when there is no wind and strong current pushing the yachts down, yachts from

preceding class still on the starting line, converting the remainings of the wind, the chances to start in four minutes limit are very slim.

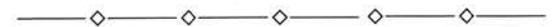
From all other points of view the series were very well organised and I appreciate very much. The effort



左が著者

racing committee NORC directors, who done very good job for all yacht men in this series to have beautiful unforgettable minutes of winning and dramatical time of loosing. Thanks to all yacht men with whom we compete as we got a very good experience and exchange of skill.

PAVELL VASILCHENKO, skipper of "VETER" vice commodore of sailing federation of Primorsk region of USSR.



我々ロシア人3名を招待してくれた、ハーフタイムのオーナー朝河さんに感謝します。

私にとってこのレースに参加するのは'89年に続き、2度目になります。スキッパーのロシア人Natsvineはウラジオストクでも優秀なスキッパーです。

意気込んで臨んだものの、ハーフタイムはCクラスで4位と残念な結果となりました。ハーフタイムは古く重い船のため、風に弱いせいもあると思います。

今回のシリーズの運営等については何点かの不都合な部分はあったものの、その他の面では大変良く企画されたシリーズでした。

NORCの関係者各位に感謝すると同時に、私達と共に戦ったヨットマンに対して、感謝いたします。

ベーチェル艇長 パベル ワシリチェンコ

JAPAN CUP OFFSHORE SERIES 1991

シリーズレースクラス別総合順位成績表 IORクラスA (表は、すべて順位の順になっています)

レース委員長：宮坂 敬三

SAIL	艇名	オーナー名	TYPE	Rft	1 レース	3 レース	4 レース	合 計
3669	I'M SORRY	常川 裕章	FARR44	34.29	5.00	6.00	14.50	32.75
3215	DONKY 6	土井 収二	FARR45	34.93	4.00	7.25	12.00	28.25
97804	CORUM J	羽柴 宏昭	N/M50	40.08	6.00	5.00	10.00	25.00
3290	海太郎 5	千葉 育夫	FARR45	35.07	7.25	4.00	8.00	20.25
4282	STAR & STAR	吉村 茂	DAV-44	33.98	2.00	1.00	6.00	12.00
3880	NINJYA	西田隆太郎	DAV44	34.69	1.00	3.00	2.00	12.00
4113	ADVANTAGE	小屋 忠史	FARR43	33.57	3.00	2.00	4.00	11.00

シリーズレースクラス別総合順位成績表 IORクラス B クラス

SAIL	艇名	オーナー名	TYPE	Rft	1 レース	3 レース	4 レース	合 計
43898	CHA CHA 2	山村 彰	FARR40	30.55	12.25	11.00	24.50	47.75
1651	STEADFAST	NEIL PRYDE	FARR40	30.58	10.00	12.25	20.00	42.25
4500	KARASU	斜森 保雄	TAKI40	30.85	9.00	7.00	22.00	38.00
4305	BLUE NOTE	小貴 収一	FARR40	30.59	7.00	9.00	18.00	34.00
4272	PROPAGANDA	石渡 一夫	FAR-40	30.67	3.00	10.00	16.00	29.00
3705	魔天狼	青山 紀	YOK40R	30.66	11.00	6.00	12.00	29.00
1725	SUMMER GIRL	馬場 益弘	FARR40	30.53	5.00	5.00	14.00	24.00
4033	ARECAN BAY	後藤 裕	FARR40	30.52	6.00	8.00	10.00	24.00
3660	青海波	清田 博	X-1	30.52	8.00	3.00	8.00	19.00
3606	BOY	山田 隆	FARR40	30.65	4.00	4.00	6.00	14.00
3537	WILL J	小田 亨子	FAAR40	30.59	2.00	1.00	4.00	7.00
3800	FICKLE	竹川 節男	TAK40	30.94	1.00	2.00	4.00	7.00

シリーズレースクラス別総合順位成績表 IORクラス クラスC

SAIL	艇名	オーナー名	TYPE	Rft	1 レース	3 レース	4 レース	合 計
3002	SYLPHIDES 4	蒲谷 和行	FAR3/4	24.59	10.25	10.25	20.50	41.00
3561	CAETLA	沼田 尚文	FAR3/4	24.55	9.00	7.00	18.00	34.00
4128	海坊主	岡本 通	FAR3/4	24.57	6.00	9.00	12.00	27.00
3737	SANTA GREEN	笠原 文和	TAK-30	21.96	5.00	5.00	16.00	26.00
3001	HALF TIME	朝河 清	YOK-35	25.93	8.00	8.00	10.00	26.00
4147	CHAR CHAN	木原 和喜	TAK3/4	24.52	7.00	3.00	14.00	24.00
1978	SERENDIPITY 5	中野 昭	YOK33R	24.97	4.00	6.00	8.00	18.00
3841	JUST 6	堀田 和正	YOK33R	24.92	2.00	4.00	4.00	10.00
3510	TRACER	三宅 智久	TAK31F	22.30	3.00	2.00	4.00	9.00
3414	ASIAN STORM	井上 一典	YOK32S	22.91	1.00	1.00	2.00	4.00

シリーズレース別総合順位成績表 IMSクラ

SAIL	艇名	オーナー名	TYPE	TA	1レース	3レース	4レース	合計
4401	KRYPTON	初鹿野幸生	DHL36d	665.1	2.00	8.25	16.50	26.75
6705	RATTLE AND HU	M, MUIR	MUIR40	593.6	8.25	5.00	12.00	25.25
3810	MIWA	久保田 浩	TAYR40	614.2	5.00	6.00	14.00	25.00
2634	FLANKER	河辺 丈士	LIDG38	561.5	6.00	7.00	8.00	21.00
3335	織 姫	古川 保夫	FRE41	611.2	7.00	3.00	10.00	20.00
4511	GUANDALINA	嘉悦 克	FIR38S	650.3	4.00	4.00	4.00	12.00
4512	TAKE 1	武部 芳宣	SWI34	654.0	3.00	2.00	6.00	11.00
2765	OCEANID	吉田 節美	FARR34	652.4	1.00	2.00	2.00	3.00

JAPAN CUP OFFSHORE SERIES 1991 シリーズレース総合順位成績表 IORクラス

SAIL	艇名	オーナー名	TYPE	CL	Rft	1レース	3レース	4レース	合計
3669	I'M SORRY	常川 裕章	FARR44	1	34.29	21.00	28.00	58.50	107.50
43898	CHA CHA 2	山村 彰	FARR40	2	30.55	29.25	22.00	56.00	107.25
97804	CORUM J	羽柴 宏昭	N/M50	1	40.08	27.00	27.00	52.00	106.00
3215	DONKY 6	土井 収二	FARR45	1	34.93	20.00	29.25	54.00	103.25
3290	海太朗 5	千葉 育夫	FARR45	1	35.07	28.00	26.00	46.00	100.00
1651	STEADFAST	NEIL PRYDE	FARR40	2	30.58	25.00	23.00	48.00	96.00
4500	KARASU	斜森 保雄	TAKI40	2	30.85	24.00	18.00	50.00	92.00
4305	BLUE NOTE	小貫 収一	FARR40	2	30.59	22.00	20.00	44.00	86.00
3705	魔天狼	青山 紀	YOK40R	2	30.66	26.00	17.00	36.00	79.00
4272	PROPAGANDA	石渡 一夫	FARR40	2	30.67	13.00	21.00	40.00	74.00
4033	ARECAN BAY	後藤 裕	FARR40	2	30.52	18.00	19.00	34.00	71.00
3002	SYLPHIDES 4	蒲谷 和行	FAR3/4	3	24.59	17.00	12.00	42.00	71.00
1725	SUMMER GIRL	馬場 益弘	FARR40	2	30.53	16.00	16.00	38.00	70.00
4113	ADVANTAGE	小屋 忠史	FARR43	1	33.57	19.00	24.00	22.00	65.00
3660	青海波	清田 博	X-1	2	30.52	23.00	13.00	28.00	64.00
4282	STAR & STAR	吉村 茂	DAV-44	1	33.98	14.00	15.00	32.00	61.00
3606	BOY	山田 隆	FARR40	2	30.65	15.00	14.00	26.00	55.00
3880	NINJYA	西田隆太郎	DAV44	1	34.69	9.00	25.00	20.00	54.00
3561	CAETLA	沼田 尚文	FAR3/4	3	24.55	11.00	9.00	30.00	50.00
3800	FICKLE	竹川 節男	TAK40	2	30.94	4.00	5.00	24.00	33.00
3001	HALF TIME	朝河 清	YOK-35	3	25.93	10.00	10.00	12.00	32.00
4128	海坊主	岡本 通	FAR3/4	3	24.57	7.00	11.00	14.00	32.00
3737	SANTA GREEN	笠原 文和	TAK-30	3	21.96	6.00	7.00	18.00	31.00
4147	CHAR CHAN	木原 和喜	TAK3/4	3	24.52	8.00	3.00	16.00	27.00
1978	SERENDIPITY 5	中野 亨昭	YOK33R	3	24.97	5.00	8.00	10.00	23.00
3537	WILL J	小田 和正	FAAR40	2	30.59	12.00	4.00	4.00	20.00
3841	JUST 6	堀田 智久	YOK33R	3	24.92	2.00	6.00	4.00	12.00
3510	TRACER	三宅 智久	TAK31F	3	22.30	3.00	2.00	4.00	9.00
3414	ASIAN STORM	井上 一典	YOK32S	3	22.91	1.00	1.00	2.00	4.00

レース委員長：宮坂 敬三

Interviews to Foreign Sailors.

COMMON OPINION

- Well organized
- Terrific hospitality
- Unfortunate weather conditions
- Should be held at a different time of year
- Need more wind
- Need more olympic triangle racing

SPECIFIC COMMENTS

- The tides were variable and there were many wind shifts making faire racing difficult.
- The marina was again blocked by the fishermen preventing boats and crews from practising.
- The lay days should have been used for racing.

Japanese people are most friendly ever sailed with. It was a pleasure to sail in Japan.

Japanese people always went out of their way to help you.

Overall it was a good series, but unfortunate weather conditions prevented us from sailing as much as we would have liked. The marina was again blocked by the fishing boats, preventing boats and crews from practising. It is important that the crews be given the opportunity to practise because for many it was the first time that they had worked together as a team.

The lay days should have been used for racing.

Where the race course/area was set had confusing and variable tidal and wind conditions. This made fair racing difficult because it didn't show so much skill as luck. If the race area had been set 4or5 miles Northwest it would have been more sensible.(And although this area is deep, sinkers could be used perhaps).

Sajima is also shifty.

If the event was shorter it would encourage more people to sail.

Shoter offshore race more Olympic Triangles but in a shorter time frame . Perhaps a time limit for each leach(2.5Knots).

Enjoyed the casual BBQ parties. More Activities like this to allow interaction between the crews could have been organized. Especially while waiting for the typhoon to pass.

For example, quite a few teams went tenpin bowling one day, and the owners played each other. We had a good time and go to know each other.

More English information if possible especially from the skippers to the foreign crew members.

International telephones in the area or at least at the yacht club.

Cheaper fax facilities. A number of the foreign competitors had bussinesses in their own country which they were concerned about more girls.

Overall it was a good series it was just spoiled by unfortunate weather conditions and the fact that there was no wind.The food,the hospitality and the organization was fantastic.

(Note:No rewriting by the Editor.)

List of sailors interviewed

Name	Boat	Nationality
Stephen Grillon	Donky 6	USA
Farley Fowteutot	Corum J	USA
Grant Crowle	Flanker	Australia
Brian Petersen	Advantage	New Zealand
Rick McArdle	Star&Star	Australia
Murray Spence	Krypton	Australia
Bo Hause	Cha—Cha II	Denmark
Sourjenko Andrey	Half Time	USSR
Natsuine Dimitry	Half Time	USSR
Vasilchenko Pavel	Half Time	USSR
Peter Velds	Star&Star	Holland
Alan Gwyer	Blue Note	New Zealand
Bouwe Bekking	Cha—Cha II	Holland
Ed Baird	Karasu	USA
Robbie Hayes	Karasu	USA
Andrew McCall	Steadfast	New Zealand
Michael McAullay	Propaganda	Australia
Geoff Bishop	Advantage	Australia
Jvan Villarreal	I'm Sorry	France
D. Smith	I'm Sorry	USA
Simon Jennings	Rattle&Hum	Zimbabwe
Hugh Treharne	Seikaiha	Australia
Ward Neale	Krypton	New Zealand
Will Oxley	Seikaiha	Australia
Geoff Stagg	Cha—Cha II	New Zealand
Chris Links	Flanker	Australia
Tim Dengate	Will J	England
Richard Deppe	Will J	England
John Shultz	Rattle&Hum	New Zealand
Conan Hunt	Rattle&Hum	New Zealand
Geoff Laws	Rattle&Hum	New Zealand
Peter Messenger	Seikaiha	Australia

Hanes Cup CHAMPIONSHIP 総合成績

レース委員長 上羽正男

クラス	SAIL No.	艇名	艇種	第1レース		第2レース		第4レース		第5レース		第6レース		総得点	総合順位
				順位	得点										
I	2377	SUEKO	BEN-415	DNF	1.500	DNC	0.000	DNC	0.000	DNC	0.000	DNC	0.000	1.500	32
I	4263	MAYUMI	SWAN-39	DNC	0.000	0.000	33								
I	2833	SUPER EROS	B・FIRS・E	18	24.000	16	18.000	7	27.000	17	17.000	3	46.500	132.500	9
I	3792	IBIZA	JEAN-36.5	1	49.875	1	33.250	18	16.000	14	20.000	7	40.500	159.625	4
I	3947	あうん	FIR-35S5	22	18.000	7	27.000	14	20.000	5	29.000	6	42.000	136.000	8
I	1195	FRONT RUNNER	X-3/4	15	28.500	10	24.000	19	15.000	12	22.000	30	1.500	91.000	21
I	4502	CENTENARIO	YAM-34S	20	21.000	8	26.000	9	25.000	19	15.000	9	37.500	124.500	12
I	4513	SEA BLUES V	YAM-31S	21	19.500	12	22.000	1	33.250	3	31.000	19	22.500	128.250	10
I	4105	ADRIAN	YAM-31S	14	30.000	5	29.000	2	32.000	1	33.250	1	49.875	174.125	2
I	3556	Fire Bird V	YAM-31S	23	16.500	22	12.000	21	13.000	6	28.000	12	33.000	102.500	17
I	2914	MIYAKO	YAM-26CSS	28	9.000	26	8.000	30	4.000	27	7.000	29	7.500	35.500	30
II	4080	Noah Express	YAM-R30II	11	34.500	6	28.000	12	22.000	15	19.000	2	48.000	151.500	6
II	2847	STRAWBERRY	YAM-R30II	4	45.000	4	30.000	11	23.000	9	25.000	5	43.500	166.500	3
II	4259	RESERVE	YAM-R30II	8	39.000	11	23.000	5	29.000	PMS	1.000	14	30.000	122.000	13
II	4078	ALFU	YAM-30SII	16	27.000	21	13.000	13	21.000	16	18.000	31	0.000	79.000	24
II	4223	無 限	YAM-30SII	12	33.000	DNF	1.000	22	12.000	18	16.000	10	36.000	98.000	19
II	4492	DAICHI II	YAM-30SII	9	37.500	20	14.000	8	26.000	11	23.000	25	13.500	114.000	15
II	3918	AGNES	YAM-30SII	10	36.000	3	31.000	6	28.000	2	32.000	16	27.000	154.000	5
II	4582	Miss Clover II	YAM-28S	19	22.500	14	20.000	20	14.000	7	27.000	24	15.000	98.500	18
II	4022	HYSTERIC KIDS	YAM-28S	17	25.500	DNF	1.000	16	18.000	8	26.000	18	24.000	94.500	20
II	3017	ALL HANDS III	YAM-28S	25	13.500	23	11.000	24	10.000	PMS	1.000	4	45.000	80.500	23
II	4341	HIGOBASHI LADIES	YAM-28S	24	15.000	DNF	1.000	26	8.000	25	9.000	26	12.000	45.000	28
II	4015	PAVO	PION-9	27	10.500	9	25.000	27	7.000	28	6.000	23	16.500	65.000	26
III	4476	Swift	YAM-25MLS	7	40.500	19	15.000	15	19.000	23	11.000	15	28.500	114.000	15
III	604	Premiere	YAM-25ML	31	4.500	27	7.000	31	3.000	26	8.000	28	9.000	31.500	31
III	3971	MICHIKO	YAM-23II	26	12.000	17	17.000	23	11.000	PMS	1.000	22	18.000	59.000	27
III	3583	SUPER SPIRIT	YAM-26SC	30	6.000	15	19.000	28	6.000	24	10.000	17	25.500	66.500	25
III	318	Miss Clover	YAM-26S	13	31.500	25	9.000	25	9.000	21	13.000	20	21.000	83.500	22
III	4426	SOLLE NANDES	YAM-26CEX	29	7.500	24	10.000	29	5.000	22	12.000	27	10.500	45.000	28
IV	4155	DOOBIE	TAK-1/8	2	48.000	2	32.000	4	30.000	4	30.000	8	39.000	179.000	1
IV	3300	AKVAVIT	TAK-1/8	5	43.500	PMS	1.000	17	17.000	10	24.000	13	31.500	117.000	14
IV	3652	FUZZY	KAN-23	6	42.000	13	21.000	10	24.000	13	21.000	21	19.500	127.500	11
IV	3950	POISSON ROUGE	TAK-1/8	3	46.500	18	16.000	3	31.000	20	14.000	11	34.500	142.000	7

沖縄東京レース 記録

きたる1992年は沖縄復帰20周年にあたる記念すべき年である。'92年度沖縄レースの準備も実行委員会を中心に着々と進められている。

今号では、過去九回の沖縄レースの記録をまとめてみた。

回数・年 スタート日時 レース委員長	参加 艇数 (完走)	☆1st……ファーストホーム艇〈所要時間〉 ☆総合順位：艇名（着順／クラス順位） DNF：艇名
第1回 1972.4.29. 10:00 大儀見薫	12艇 (11)	☆1st: Chita III <108h:32m:17s> ☆総合①位Chita III (1着/I-Ⅰ①); ②位Sun Bird II (3着/Ⅲ①); ③位Rena (9着/N①); 4位Contessa II (7/Ⅲ②); 5位Albireo (10/N②); 6位Roshinante III (2/I-Ⅱ②); 7位都鳥(4/Ⅲ3); 8位Fuji II (5/Ⅲ4); 9位潮路(11/N③); 10位寅丸(8/Ⅲ5); 11位Thetis(6/I-Ⅱ③); DNF Artemis
第2回 1974.4.28. 12:00 清水栄太郎	17艇 (15)	☆1st: Sun Bird II <123h:28m:29s> ☆総合①位Sun Bird II (1着/I-Ⅱ①); ②位Fuji II (2着/I-Ⅲ②); ③位Toshi III (3着/N-V①); ④位June Bride II (5/N-V②); 5位Vega(7/N-V③); 6位潮路(9/N-V④); 7位Holiday II (8/N-V⑤); 8位Rena(4/I-Ⅲ③); 9位熊野II (11/N-V⑥); 10位Stayer III (12/N-V⑦); 11位わだつみ(10/I-Ⅲ④); 12位Vago II (6/I-Ⅲ⑤); 13位Epicurean II (14/N-V⑧); 14位月光III (13/N-V⑨); 15位Migrator(15/I-Ⅲ⑥) DNF Thetis II; Tern-Tern II
第3回 1976.4.29. 10:00 清水栄太郎	13艇 (8)	☆1st: Sun Bird V <5d:06h:49m:46s> ☆総合①位Magician II (3着/Ⅲ①); ②位八丈III (4着/N-V①); ③位Contessa V (2着/I①); 4位Sun Bird V (1/I②); 5位風来坊(5/Ⅲ②); 6位Volans II (6/N-V②); 7位SASHIBA(7/N-V③); 8位Mimi II (8/N-V④); DNF Miyakodori III; Vind fempe-Del; Toshi V; 又鵬; Green Power
第4回 1978.4.29. 10:00 武市 俊	27艇 (20)	☆1st: 月光 V <146h:24m:25s> ☆総合①位Sindbad II (4着/N①); ②位美濃(2着/Ⅲ①); ③位Chihiro V (5着/Ⅲ②); 4位月光 V (1/Ⅱ①); 5位TOGO V (7/Ⅲ③); 6位熊野III (3/Ⅱ②); 7位祥鳳(10/N②); 8位青海波(12/N③); 9位Crane III (13/N④); 10位Azusa(15/V①); 11位Fuji III (6/I①); 12位Concord V (11/Ⅲ④); 13位Vega V (14/N⑤); 14位Albireo II (9/Ⅱ③); 15位Contessa V (8/I②); 16位Stayer(16/N⑥); 17位See Adler III (18/N⑦); 18位Suruga II (17/Ⅲ⑤); 19位TIDA(19/V②); 20位SASHIBA(20/V③) DNF Vind Fempe-Del; 朝鳥; Red Impulse; 桃太郎; Zephyr; Nachi V; 慎記郎
第5回 1980.4.29. 12:00 周東英聊	21艇 (20)	☆1st: Sun Bird V <5d:09h:49m:15s> ☆総合①位Sindbad II (10着/N①); ②位Paraphrenian VI (9着/N②); ③位TIDA(12着/N③); 4位KAZU(8/Ⅲ①); 5位Marge(7/Ⅲ②); 6位TOGO V (2/Ⅱ①); 7位慎記郎(13/N④); 8位Vivace(17/V①); 9位Chisato V (14/N⑤); 10位Big Pal(6/Ⅱ②); 11位Schunauzer(15/N⑥); 12位風来坊(4/Ⅱ③); 13位Contessa V (5/I①); 14位つばくろ(20/V②); 15位Sun Bird V (1/I②); 16位竜馬(18/N⑦); 17位Rodem V (3/I③); 18位Fuji III (11/I④); 19位SASHIBA(16/Ⅲ③); 20位NACHI V (19/Ⅲ④); DNF Rocinante
第6回 1982.4.29. 11:00 大儀見薫 (※1:救助協力のロス タイム30分修正。 ※2:5%ペナルティ。)	18艇 (17)	☆1st: Epicurean <4d:21h:49m:04s> ☆総合①位Summer Boy(2着/Ⅲ①); ②位Epicurean(1着/Ⅲ②); ③位Gamera(12着/V-V①); 4位Cavok II (9/V-V②); 5位Tsubakuro(7/Ⅲ③); 6位Sindbad III (5/Ⅲ④); 7位Chisato V (10/V-V③); 8位TIDA(11/N-V④); 9位*1 SASHIBA(8/Ⅲ⑤); 10位*2 Ohmizunagidori(6/V-V⑤); 11位白南風III (3/I-Ⅱ①); 12位Rodem V (4/I-Ⅱ②); 13位Moran Bong(16/V-V⑥); 14位Crane III (17/V-V⑦); 15位Marie V (15/Ⅲ⑥); 16位Nachi VIII (13/I-Ⅱ③); 17位Fuji III (14/I-Ⅱ④); DNF VIND 7
第7回 1984.4.30. 12:00 篠原 要	13艇 (6)	☆1st: NACHI VIII <7d:04h:50m:18s> ☆総合①位NACHI VIII (1着/I-Ⅱ①); ②位Marge(2着/I-Ⅱ②); ③位Marutama Maru(3着/Ⅲ①); 4位Blue Note II (5/N-V①); 5位Hatsu(4/Ⅲ②); 6位Mrs.Medausae(6/N-V②) DNF Fuji III; Vindo 7; Vanguord; 風小町; TIDA; Sweet Brondy II; Rivage
第8回'88年 4月29日12:00 渡辺修治	9艇 (3)	☆1st: 織姫(171h:36m:36s) ☆総合①位Born Free III (2着/N-V①); ②位織姫(1着/I-Ⅱ①); ③位Fuji III (3着/I-Ⅱ②); DNF 風見鶏; NACHI VIII; MAPLE; 天龍; あさま; 友架里
第9回'88年 4月29日12:00 城間祥行	4艇 (3)	☆沖縄一東京(父島)レース820哩(小笠原返還20周年を記念し、フィニッシュ地点は父島の二見港となる) ☆1st: Lucky lady <141h:13m:17s> ☆総合①位月光 V (2着); ②位Lucky lady(1着); ③位Fuji II (3着); DNF おいどん
第10回'90年	4艇のエントリー艇中3艇が中止、	"NACHI"のみ沖縄へ回航したが、レース不成立となる。

『第10回大原杯レース』

玄海支部 片倉静江

台風が福岡を直撃したのは10年ぶりでした。17号の接近で『大原杯』スタートの9月15日(日)にぶつかると嫌だなあと一喜一憂しながら台風情報を見ていましたが、幸いにも13日の夜から14日の明け方にかけて、あつと言う間に通過しました。

滅多に台風の直撃をうけないラッキーな町、その名も福岡なのでまさかと思っていた人も多かった様で、ジブファラーが開いて破れたのが4艇、ピンがはずれたのでしょうかデイスラストした珍しい事故が1艇、ポンツーンの損傷もひどかったですね。ロープでもやっているピットそのものがポンツーンからすっぽぬけたのが5ヶ所もありました。陸置きでのディンギーも横倒し、転覆やその他かなりの被害がでたようでした。

さて1983年からスタートしたこのレース、荒れる『大原杯レース』といわれるに相応しい(!)気象条件でした。台風の吹き返しのお裾分けの中、北東のいい風を受けて平均8~9ノット(ハーフトンで瞬間12ノット)で快走しました。いつもなら潮がどうのこうのと騒ぐいわくつきのコースなのですが、保安庁水路部から戴いた海流状況表が不要になった位台風のお陰で、トップ艇“麻理絵”(V&O41)は11時間でフィニッシュです。あの玄界灘特有なチョッピーな波でなければ、もっと早く戻れた

かもしれません。なにせ不規則に襲ってくる予測できない気粉れの大浪に、ハーフトンクラスはもみくちゃでした。「壱岐の南から北へむかう時のあの波はハワイと同じですよ」とあとで言われましたが、そのレグが一番辛い泣きたい様なレグでした。

15日の午前10時にスタートし、最終艇も同日午後11時55分55秒にフィニッシュしました。ジブやスピンを破った艇、かなりひどいブローチングをくらった艇もいたようですが、いつも玄界灘で遊ばせて貰っている会員達ですから自分の庭みたいなもの

です。博多湾内で開催されるオリンピックコースも仕方なしに出場していますが、佐賀県への国道を走る車の列をみながら、ボードセイリングやモーターボートの連中に気をつかい乍ら、ゴミ焼却場の煙突の煙をみながらのレースでは海のロマンには程遠く、かえってストレスが残りそうです。肩も背中もバリバリ音がしそうな位やられているのに、外洋を走った後の、あのなにも例えようがない爽快感、充実感こそ外洋レースの醍醐味でしょうね。

9月15日10時0分0秒スタート 壱岐一周(時計回り)

順位	艇名	TCF	セールNo.	着時刻 時 分 秒	所要時間 時間 分 秒	修正時間 時間 分 秒	着順
1	ステラ	0.7448	3685	21 36 57	11 36 57	8 39 5	3
2	レディK	0.7343	3058	21 47 37	11 47 37	8 39 36	4
3	麻理絵	0.7863	3150	21 6 33	11 6 33	8 44 6	1
4	リベルテ エクスプレ	0.8114	3695	21 25 58	11 25 58	9 16 36	2
5	メディキャスター	0.7375	4531	22 46 30	12 46 30	9 25 18	5
6	G.B.	0.7364	3206	23 3 51	13 3 51	9 37 14	6
7	キャピテース	0.7333	3120	23 24 56	13 24 56	9 50 15	8
8	アスパトロス	0.7301	4284	23 38 49	13 38 49	9 57 49	10
9	カラコルム	0.7343	2647	23 37 14	13 37 14	10 0 6	9
10	スーパーマリオ	0.8077	4650	23 15 52	13 15 52	10 42 49	7
11	ポーカス・バルパー	0.8925		23 55 55	13 55 55	12 26 3	11

新事務局員紹介

風祭徳行 昭和35年6月15日
生れ 立教大学出身

「昨年の11月よりNORC事務局にお世話になっており、現在計測委員会の元で勉強中です。がんばってゆきたいと思っておりますので、どうぞよろしくお願ひします。



夏目正人 昭和35年1月6日
生れ 神奈川県横浜市出身

「今年度より事務局で計測を担当しています。只今、りっぱなヨットマンとなるため修行中であります。もし海でお会いしたら、よろしくお願ひします」



NORC 保険デスクより

保険で支払えるもの、支払えないもの

事故による愛艇のダメージの経済的補填が、すべて保険でカバーできればよいのですが、保険で補償されないものがあります。

ヨット保険ではヨット特約条項の中で、保険金を支払わない損害を次のとおり明記しています。

- (1) セール（メインセール、ジブセール、ゼノアジブ、スピナーカーおよびストームジブなどすべてのセールをいいます。）に生じた損害。ただし、保険証券記載の船舶が全損（普通約款船体条項第8条第1号に定める全損をいいます。以下同様とします。）となった場合はこのかぎりではありません。
- (2) プロペラ、シャフト、ギヤユニット、ケースなどドライブユニット（船外機についてはローユニット）に生じた損害。ただし、保険証券記載の船舶が全損となった場合はこのかぎりではありません。
- (3) エンジン焼付によりエンジン自体に生じた損害。

保険で補償されないケースをいくつかご説明して、ご理解いただければと思います。

A 帆走中のセール破損

セールは種類に関係なくすべてのセールに生じた損害について、保険金が支払われません。ただし、艇が全損となった場合は、セール類が時価として船体部分保険金額に合算されていますので、セール類の保険金も支払われることになります。

B 帆走中のフォアfoil曲損とスピナーセール破損

同一事故でも保険金が支払われる損害と保険金が支払われない損害に区別されます。

フォアfoil修理費用は保険金が支払われますが、前述Aのケースと同様に、スピナー交換費用は保険金で支払われません。

フォアfoil修理費用としては

部品代+工賃+回航費の合計が損害額として認定され、保険金は1事故自己負担額10万円を差し引いて支払われることになります。

C 帆走中の他物接触によるプロペラシャフト、船底損傷後浸水

ドライブユニットの損害は保険金が支払われないため、プロペラシャフトに関する工事は船主工事となります。

船主工事の主要修繕項目としてはシャフト修正・シャフト取付取外工賃・プロペラ新替部品とその工賃・プロペラ取付時上下架費用等です。

保険工事としてはラダー取外点検・船底ブラケット取付部修理・ハリヤード交換・船内丸洗清掃・メーター配線新替・パワバルピット交換・スタンション交換・上下架料・回航費等です。

プロペラの損害といっても、プロペラ新替部品代だけでなく、その工賃及び取付時の上下架費用も合算されますので、ご了解ください。

以上のとおり、保険金を支払われない損害について損害部位による説明を致しましたが、事故発生に際して保険補償されるか否かの判定は、ご自身ではとても難しいことと思われると思います。

事故による損害のすべての補償ができるとは言えませんが、事故発生時にはできるだけ早くご報告をおねがい致します。

なおご不明な点はお問合わせください。

問合せ先：NORC 保険デスク宛

フリーダイヤル：0120-024410

〈お知らせ〉

NORC 認定会員代理店の住所訂正をお知らせします。

㈲サトー・会員代理店の正しい住所は次のとおりです。ご注文ください。

〒733 広島市西区上天満町3-19

団体窓口 NORC 保険デスク			
東京都千代田区神田錦町1-9 天理ビル 東南興産株式会社東京営業所内 担当：有光 庄子、長尾 光 TEL：0120-024410 FAX：03-3291-2289			
NORC 認定代理店一覧			1991.2.1現在
名称・会員名	〒	住 所	TEL・FAX
㈱石川保険 事務所 石川	107	東京都港区 赤坂 3-1-2	T：03-3586-6297
		A1U赤坂ビル	F：03-3584-6203
㈱オフィス ・マリン 二階堂 隆	231	横浜市中区 南仲通4-49-2	T：045-212-0309
		福久ビル4F	F：045-212-0319
根 岸 保険事務所 根岸 登樹	198	青梅市新町 848	T：0428-31-5894
		新町台マンション107	
㈱ビーアイユー 秋岡 康夫	107	東京都港区 赤坂 3-1-2	T：03-3586-4411
		A1U赤坂ビル	F：03-3583-2696
㈱T・A 代理店 酒井 直樹	107	東京都港区 赤坂 3-1-2	T：03-3583-0783
		A1U赤坂ビル	F：03-3584-6296
㈱タケウチ ・エンジェン 竹内 誠	230	横浜市鶴見区 下木吉1-8-14	T：045-584-6650
		岡安ビル 202	F：045-584-6656
笹岡損害 保険サービス 笹岡 耕平	538	大阪市鶴見区	T：06-911-2017
		浜2-4-47	F：06-911-1649
保険の カトー 加藤 幸雄	422	静岡市石田 3-15-5	T：0542-81-3928
			F：0542-83-1316
T・I・C 田中 富英	106	東京都港区 南青山 3-8-14	T：03-3405-8269
		パーク青山	
KATO 加藤 繁雄	475	半田市亀崎 6-80-14	T：0569-28-2340
㈱サトー 佐藤 克則	733	広島市西区 上天満町3-19	T：082-293-0860
			F：082-231-5231
鈴木総合 保険事務所 鈴木 幹夫	475	半田市吉田町 4-108-1	T：0569-27-5051
			F：0569-27-6581
㈱ファミリー 旅行社 寺田 順	516-01	三重県 度会郡南勢町 船越3113	T：05996-6-0933
			F：05996-6-0341
知 久 保険事務所 知久 良広	730	広島市中区 富士見町 2-9-103	T：082-244-5380
			F：082-244-5381
㈱片 山 保険事務所 片山 彰造	711	倉敷市児島 神田町 67	T：0864-72-7677
			F：0864-72-4071
エージェンシー サワダ 澤田 順一	520	大津市比叡平 1-14-8	T：0775-29-2277
			F：0775-29-0003

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。

11月から、新メニューとして、関西と中部の風情報及びスキー情報を開始し、さらにFAXサービスに誰でも利用できる一般情報ボックスを設けました。風の推移図、マリンスポーツ現地情報、スキーゲレンデ情報などを取り出せます。

◇テレホンサービス(情報料金 30円/分)

①情報案内サービスの操作(サービス番号: 6#)

☎0990-301-177⇒6#⇒お好きな情報番号

<主なマリン情報番号>(2#メニュー案内)

- 10# 関東沿岸・ウインドインフォメーション(毎時)
- 11# 中部沿岸・ウインドインフォメーション
- 12# 関西沿岸・ウインドインフォメーション
- 南西東海沿岸水温情報
- 17# 黒潮情報
- 50# グレンドコンディション in 千葉・東京、51# 三浦・湘南、52# 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
- 60~65# ダイビング・コンディション(関東~沖縄)
- 70# 釣り情報(関東版)
- 86# KAZIマリングッズ通販情報
- 100# ヤマハ東京
- 120# 日本外洋帆走協会
- 132# 全日本実業団ボートセーリング連盟
- 300# スキー情報メニュー
- 500# 帆船サンタ・マリアの航跡

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# マリン・レース速報

③伝言板サービス(サービス番号: 3#録音、4#聞き取り)

☎0990-301-177⇒録音3#/聞き取り4#

⇒BOX番号(1~500)⇒暗証番号(4桁)

(60秒のメッセージが2日間保存されます。)

◇パソコン通信サービス(情報料 20円/3分)

アクセス番号 ☎0990-302-177

ゲストの方はIDをGUESTと入力してください。

<主なメニュー>

天気図、関東の天気予報、江の島・京浜の毎日の画像データ、月刊「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⇒情報番号# ⇒1#(確認)

[⇒(会員制情報の場合)⇒会員番号# ⇒暗証番号#]

⇒チャイム音(15~60秒)の後、ピッポッパの音がしたらFAXのスタートボタンを押す。

<主なFAX情報番号>(2#メニュー案内)

[会員制情報]

- 10# 最新の地上天気図
- 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及び衛星利用沿岸海況速報
- 17# 海洋速報
- 20# 台風情報
- 31# 関東の天気予報及び警報・注意報図
- 34# 東京湾岸の天気解説及び警報・注意報
- 35# 相模湾沿岸の天気解説及び警報・注意報
- 40# 関東甲信越の週間天気概況・予報

[一般情報番号]

- 5# 関東の風の6時間推移図及び最新分布図
- 6# 中部沿岸の風の6時間推移図
- 7# 関西沿岸の風の6時間推移図
- 50# マリンスポーツ・現地コンディション(関東)
- 60~65# ダイビング・コンディション(関東~沖縄)
- 70# 釣り情報(関東)
- 76# ヨット情報(レース等)
- 86# KAZIマリングッズ通販情報
- 100# ヤマハ東京
- 300# スキー情報メニュー
- 500# 帆船サンタ・マリアの航跡

◎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 年会費 6千円	ダイヤルQ2でのテレホン、ファックスサービス利用可。
カード会員	1年有効 3千円 3ヵ月 1千円	ダイヤルQ2でのテレホンサービス(会員制サービス含む)利用可

(テレホン・FAX サービスは、トーン回線のものからご利用下さい。)



(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 a previous issue translated for international readers.

Volume 195(Aug. & Sep. 1991)

The 32nd Toba Pearl Race
Tokai Br.Press Michio Kawachi
(page5)

The 32nd Toba Pearl Race started off under the sunny summer day. Although this race was held right after the rainy season, they had a good 10m/s south to south-west wind for the start.

The wind was quite strong that 68 boats of A course could not make a nice start evenly on the starting line. Few boats were setting up the spinnaker because the wind came from the right side direction but it seemed quite hard for them to steer the boats under the strong wind.

Big boats of the A course dashed off after the start getting the strong wind. Press boats could not catch up with their speed.

But 117 boats of B course gathered nicely to make the even start and headed straight to the east side in a flash.

Us committee on the starting line were left far behind the race boats as they disappeared out of our sight at once as they made their starts.

We all felt relieved to hear that most of all boats finished safely without any big troubles in spite of the wind which got even stronger afterwards.

See you again next year at Toba Pearl Race!

MARISHITEN placed Third!-'Transpac'IOR Class

MARISHITEN Katsumi Shimada
(page26 and 27)

After the 'Guam Race' we shipped our boat from Guam to San Diego and changed our boat's keel and ladder board used in 'Kenwood Cup' to a smaller and lighter ones for the 'Transpac'. We took the boat to Long Beach a week before the race after making some changes on the boat.

At this race, instead of run a lum line, the proper line would be to get a good wind which we could get by sailing under 1020mb sobar of Pacific high atmospheric pressure which means to sail down south for 2-3 days and then head towards Honolulu. But

we had heard in advance that there will not be much wind this year so we thought it would be better to take a course little bit to the north side near the lum line.

We managed to start out from the position that we had in mind but 2-3 minutes after the start we had to change the jib to No.2 because the heavy genoa's crew Part broke. But we were lucky enough that wind got stronger after the start so that was a good timing for the sail change, We had better sailing to the up wind point, Catalina Is., than those of the boats which mised the timing for the sail change.

Did not need any tackings sailing up to Catalina Is., and from there some boats took the southern side course and others took the northern side.

From Catalina Is., we took the northern side course.

Taking the lead among this course group was this year's victory boat *CHANCE*. We started to head down south running after this boat and we were able to sail down as to take the lead against the boats which took the southern course. Up to this point with very nice wind we seemed to have sailed faster compared to the years before.

About 3 days after the start, the wind direction changed slowly to the east and about the time we had our spinnaker up, the temperature was getting high and since then we had a warm sailing. As we imagined, even in the trade wind zone, the wind got lighter and hardly any shower. The trade wind did not get better till about 2 days before we've finished.

Without this wind, boats which took the northerly course made a great big lead against the southerly group and so the boat which took the most north side course had its chance of taking the best lead, Under this condition we just kept an eye on the boat speed and steer sailing towards west. When we got near Hawaii, the boats gradually started to gather around in this area.

After having some jibing match with *PYEWACKET* we finished in fourth place after them. But with the time correction we became third place to lead *PYEWACKET*.

We were so pleased with our sailing and felt great becoming Third place out of 17boats of Class A.

We had great big party which went on forever, as always. And how "sake" tasted so good this year!

相模湾新春親善レース

申歳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

アフターパーティが大好きな方にも

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。

本レースはNORCクルーザーレーティング普及のために行うレースであるが、過去のレース成績等を参考にして、当レース委員会が定める適正なるR値により全ての参加艇に優勝もしくは入賞の機会があるように設定する。

実施要項

1. 主催 NORC関東支部
2. 運営 シーボニア・フリート、関東ミドルボートオーナーズクラブ
3. 協力 シーボニア、シーボニアヨットクラブ
4. 開催日 平成4年1月2日(木)
スタート 11:00 年始会 15:00~
5. 海域 相模湾シーボニア沖
6. コース 艇長会議時に発表する。
7. 参加資格 LOA20ft以上のエンジンを搭載した外洋ヨットとする。
NORC登録艇以外の参加も認める。
8. R 値 NORCクルーザーレーティングを参考に、当レース委員会が定める適正なR値を艇長会議時に発表する。
IOR, JOR, IMS取得艇も同様とする。
9. 賞 優勝から12位まで入賞として記念品が贈られる。
10. 年始会 平成4年1月2日(木) 15:00~ 会場 シーボニア
11. 出艇料 LOA39ft未満 8千円, 以上 1万2千円
12. 締切 平成3年12月14日(土)
13. 艇長会議 平成3年12月19日(木) 18:00~
会場 八重洲国労会館
14. 申込先 NORC本部 TEL 03-3504-1911
FAX 03-3504-1914

レース委員長 シーボニア・フリートキャプテン 蒲谷 和行



『第13回ミニトン全日本選手権』

実行委員会

『第13回ミニトン全日本選手権』は、10月10日から4日間の日程で琵琶湖の『ヤマハマリーナ琵琶湖』をホストマリーナに開かれました。期間中はあいにくの雨模様でしたが、超微風から25m/secの強風までさまざまなコンディションが織り込まれ、出場者にとっては大変難しく、しかし満足のいく大会でした。

『IORクラス』では今回新たに登場した“HAYAMA EXPRESSO”（フォンタナ・マレット）、“ちびっこギャング”（ネルソン・マレック）の2艇がこの大会をリードするものと期待されていました。同時にそうした下馬評に対してここ数年ミニトンレーサーの主流を占めてきた『TAKAI 1/8 TON』勢もてぐすねひいて待ち受け、開会前から興味のつきない大会になりました。

数年来の『ミニトン』の盛り上がりを象徴するごとく、最終申込は『IORクラス』12艇、『CRクラス』18艇、『ヤマハ23クラス』10艇、合計40艇、参加人員198名とこれまでで最大の大会になりました。

ホストマリーナの『ヤマハマリー

ナ琵琶湖』は琵琶湖の南部に位置し、その水域は風が筋をつくることで有名で、「何が起るかわからない琵琶湖」とオープニングパーティで紹介されたとおり、第1レースからハプニングが続出しましたが、何と言っても今大会のハイライトは第3レースのロングディスタンスにつきます。

回航マークは琵琶湖の名勝白鬚神社の鳥居、湖中に悠然とそそり立つその鳥居付近に打たれたマークです。紅葉の山裾近く、岸から数10メートルの位置に打たれたマークを回航するレース艇の姿はもっとも美しい、琵琶湖らしいレースシーンです。そうした思いを胸に、軽風の追い風の中スタートを切った全艇は、一斉に色とりどりのスピンを上げます。ところが白鬚神社の鳥居が確認できる位置までくると、あたりの水の色は黒ぐろして波が大きくなり、風が強いことを示しています。先行艇がスピンを下ろし、ジブに変え、しかも大きくヒールしています。

トップで第1マークを回った“ちびっこギャング”“HAYAMA EXPRESSO”“AKAVIT”の各艇は西の岸沿いのコースを選んだ艇団、ス

ピンをあげて豪快にプレーニングしてゆきます。このころからは風はさらに吹きつり、マークを回ってからスピンを上げた勇気のある艇はプレーニングするより早く激しいブローチングを繰り返す、やはりジブに交換しています。

後でわかったことですが、マーク近くを走る『JR湖西線』はこの時刻強風のため運行停止となっていました。この強風のため、ラダーを折った艇が3艇、ウィンデックスを飛ばした艇、バテンを飛ばした艇、セールを破った艇がそれぞれ多数ありました。

特筆すべきはこの風の中、無事に乗り切った女性スキッパーの艇が2艇もあったことです。3位で入賞し



“HAYAMA EXPRESSO”と“ちびっこGANG”（左）

た“MARIE”、赤いセールの“TAKO”の両女性スキッパーは、2本の大きな竜巻が巻き起こったぐらい激しい風の中を果敢に走りきり、敢闘賞に

値する働きてした。

日本の南海上に停滞した台風の影響で晴れ間のない『第13回ミニトン全日本選手権』でしたが、北海道小

樽や四国の松山からの参加があり、外来艇23チーム、琵琶湖17チームと文字どおりの全日本選手権として充実した4日間でした。

第13回ミニトン全日本選手権 総合成績

IORクラス

レース委員長 磯田康夫

SAIL No.	艇名	第1レース		第2レース		第3レース		第4レース		第5レース		総合成績	
		クラス順	得点	総得点	順位								
4670	HAYAMA EXPRESSO	1	12.250	1	18.375	5	16.000	2	11.000	3	10.000	67.625	1
4683	ちびっこ GANG	2	11.000	2	16.500	1	24.500	10	3.000	5	8.000	63.000	2
4334	隼 II	6	7.000	3	15.000	2	22.000	7	6.000	2	11.000	61.000	3
3724	Patio Dream	4	9.000	8	7.500	4	18.000	3	10.000	4	9.000	53.500	4
4075	Wonder Boy	10	3.000	4	13.500	3	20.000	4	9.000	7	6.000	51.500	5
3950	POISSON ROUGE	7	6.000	5	12.000	6	14.000	6	7.000	1	12.250	51.250	6
3300	AKVAVIT	3	10.000	6	10.500	8	10.000	1	12.250	10	3.000	45.750	7
4155	DOOBIE	5	8.000	7	9.000	7	12.000	11	2.000	6	7.000	38.000	8
3652	SAMANTHA (FUZZY)	8	5.000	9	6.000	9	8.000	5	8.000	11	2.000	29.000	9
2531	む	11	2.000	10	4.500	10	6.000	9	4.000	9	4.000	20.500	10
3506	TWIN CAM	9	4.000	12	1.500	11	4.000	8	5.000	8	5.000	19.500	11
3324	SAKURA	12	1.000	11	3.000	DSQ	0.000	12	1.000	12	1.000	6.000	12

C Rクラス

4699	MOIA MOIA	2	17.000	3	24.000	2	34.000	1	18.250	2	17.000	110.250	1
3848	I am	1	18.250	1	27.375	1	36.500	2	17.000	10	9.000	108.125	2
3956	MARIE	11	8.000	2	25.500	6	26.000	3	16.000	5	14.000	89.500	3
3742	隼 I	RET	1.000	5	21.000	3	32.000	11	8.000	4	15.000	77.000	4
3657	EARLY BIRD	8	11.000	7	18.000	11	16.000	7	12.000	3	16.000	73.000	5
3973	MUA MUA	4	15.000	14	7.500	4	30.000	6	13.000	12	7.000	72.500	6
4509	FUSION	6	13.000	6	19.500	9	20.000	4	15.000	14	5.000	72.500	7
4124	CIRCUS'2	5	14.000	8	16.500	10	18.000	8	11.000	7	12.000	71.500	8
3361	IMP	3	16.000	4	22.500	DSQ	0.000	5	14.000	1	18.250	70.750	9
3856	HEARTLAND	7	12.000	15	6.000	5	28.000	10	9.000	16	3.000	58.000	10
3893	TAKO Spirits	12	7.000	12	10.500	8	22.000	17	2.000	6	13.000	54.500	11
543	KALAVINKA	15	4.000	13	9.000	7	24.000	14	5.000	13	6.000	48.000	12
3968	PEANUTS 2 (HERO)	10	10.000	9	15.000	RET	2.000	9	10.000	8	11.000	48.000	13
4697	Happiness	10	9.000	10	13.500	12	14.000	18	1.000	15	4.000	41.500	14
3958	C-SKY (IYASAKA)	DSQ	0.000	11	12.000	DSQ	0.000	13	6.000	9	10.000	28.000	15
4583	Silphid (PEASTL)	14	5.000	PMS	1.500	13	12.000	12	7.000	18	1.000	26.500	16
4654	LADY BEETLE	13	6.000	16	4.500	RET	2.000	16	3.000	11	8.000	23.500	17
3962	AEPAS(カワセミ)	DSQ	0.000	17	3.000	RET	2.000	15	4.000	17	2.000	11.000	18

Y23クラス

4495	SUPER WINDY	1	10.250	4	10.500	1	20.500	1	10.250	1	10.250	61.750	1
4545	CENTRO II	3	8.000	1	15.375	2	18.000	6	5.000	2	9.000	55.375	2
3971	MICHIKO	2	9.000	2	13.500	RET	2.000	2	9.000	3	8.000	41.500	3
4271	風太郎	9	2.000	5	9.000	3	16.000	4	7.000	6	5.000	39.000	4
4418	BLUE PULSAR	8	3.000	6	7.500	4	14.000	3	8.000	5	6.000	38.500	5
3633	風丸	5	6.000	8	4.500	6	10.000	8	3.000	7	4.000	27.500	6
3746	PEANUTS (HARMONY)	6	5.000	10	1.500	5	12.000	7	4.000	8	3.000	25.500	7
3969	SAYUTO	10	1.000	3	12.000	7	8.000	9	2.000	10	1.000	24.000	8
4415	A.M.Heart	7	4.000	7	6.000	DSQ	0.000	5	6.000	4	7.000	23.000	9
4472	FREAK	4	7.000	9	3.000	8	6.000	10	1.000	9	2.000	19.000	10

『1991シアトルカップレース』

ラッキーこと 池田まさよ

生まれて初めてヨットに乗ったのが、1991年7月21日。「何故ヨットが走るか？」ということが、1か月前になんとなく理解できたという私であります。

ヨット部に入部して、淡路島から須磨まで初クルージングを経験し、ヨットに対する思いがつのってゆきました。我がクラブはクルージングが主です。こんな私が縁あって、ヨットレース主体のチームの方々とは出会う幸運に恵まれたのであります。そして神戸市須磨ヨットクラブ主催の『1991シアトルカップレース』の裏方のお手伝いをさせていただけるという思いもよらないチャンスを体験することができたのであります。

そこで『シアトルカップヨットレース』をちょこっとレポートします。

9月14日(土) 待ちに待ったレース初日。ところがこの日は台風17号接近で海は大荒れ。

第1、第2レース中止。先週といい今週といい、台風は週末になるとやってくる。台風17号は今日中に神戸を通過とのこと。明日はレース開催可能だと思えます。

9月15日(日) 天候くもり。今にも雨が空から落ちてきそうな空模様。そんななか、**7:00**、『第27回大阪湾横断レース』スタート。

15:00、レーサーたちが順次帰着。みんな雨で全身びしょ濡れ。レースを終えた充実感と疲労感が、ひとりひとりから伝わってくるようでした。

17:00、パーティ開始。ご苦労様とお疲れ様をこめて私たち裏方のおもてなしです。参加して下さった方々、思い切り楽しんで頂けたかな？

9月16日(月) オリンピックコースによるレース。天候くもり。

この日私は本部艇に乗船。本部艇上では、スタッフの方々が風の状況や潮流などを何度も何度も確認して

いる。よりよい状態でレースが行えるようにと配慮しているのか？ スタッフの方々のレースに対する真剣さや緊迫感が本部艇をすっぽり包み込んでいる。にもかかわらずよい風がなかなか吹いてはくれない!!

いよいよレース開始！ 39艇がスタートラインに集まってくる。本部艇上では、タイムカウントの声とホーンの音。そして様々なフラッグが揚げられる。

ウーン、この緊張感。なかなか気に入ってしまった私。スタートを待つヨット！ヨット！ヨット！

9:30 きれいなスタート。

39艇。どれが何というネームの船か、初めてヨットレース観戦した私には判断しかねていたところ、いっせいにいとりどりのスピニングが上がると今までの曇天と暗い海の上が、まるで花が咲いた様に華やかになり、私またまた大感激してしまった!!

マーク近くに停泊している本部船の前を次々と各艇が方向転換してゆきます。そんななか、3艇が重なりぶつかり合いそうになりながらマーク近くに入ってきました。「アッぶつかる!!」と声を出す私。しかし3艇のみごとなテクニック。まるでダンスをしているように華麗にマークをまわってゆくのです。ぶつかることもなく。(VTRで何度も再生してみたいほどみごとだった。)いよいよ、レースフィニッシュ。船名とフィニッシュタイムコールの声とホーンの音。そしてフィニッシュしたレーサー達の表情。「緊張と緩和」がここにはありました。

本レース大会初日で、オリンピックコースでの2レースが中止になったので、最終日は13:00までに1レースでも多く開催したいとのスタッフの思い。時計は12:20。ギリギリワンレース可能との判断。空からは雨が降り出してくる。13:00までのタイム

リミットを気にしながら

12:24 第4レーススタート6分前。またまたスタート直前の緊張感。艇が集まってくるなか本部船近くでは艇と艇がぶつかり合いそうになり、それを避けようががんばるクルーの動きとどなり合う声。

私、これにも驚きとレースに賭けるレーサーの心いきにドキドキした一瞬でした。

12:30 スタート。しかし、本部船から「ゼネラルリコール」のフラッグの掲示。すでにスタートを切った艇がスタートポジションに戻るのに少々時間を要し再度スタートをコールしたのが**12:50** またまた「ゼネラルリコール」。そして時計の針は、13:00をさし、『シアトルカップレース』終了。

なんと多くのことを見聞きし、多くの人々に出会い、そして貴重な体験が出来た3日間。『シアトルカップ』に参加して下さったヨットマンそしてレディたち。レースを裏側からささえていた人々。そして『シ



アトルカップ』に関係された人々皆
さんに私は多くのことを教えて頂き

ました。本当に皆様お疲れ様でした。 きになった3日間でした。
そして、ヨットのことより一層好

順位	艇名	クラス	タイプ	セール№	オーナー名	Rm(CR)	3レース	4レース	総合	クラス順位
1	出雲	CR	YA30S2	3455	伊藤 耕磁	7.45	54.00	35.00	89.00	C-1
2	甲龍 X	CR	YOK30	1914	甲南 大学	7.35	60.00	26.00	86.00	C-2
3	ハングオーバー	J24	J24	4459	飯島 秀典	6.90	63.38	21.00	84.38	J-1
4	ミックスマックス	IOR	TAK36	4535	伊藤 良	8.60	49.50	33.00	82.50	I-1
5	ベネロープ III	IOR	DAV34	3607	植松 由量	8.15	43.50	36.00	79.50	I-2
6	ウイル J	IOR	FAR40	3537	小田 良司	10.20	45.00	32.00	77.00	I-4
7	アップウインド	J24	J24	2863	浜田 紀雄	6.90	61.50	15.00	76.50	J-2
8	カウベル	CR	YR30	4530	三浦克比古	7.40	46.50	30.00	76.50	C-3
9	マーチ	CR	M242	248	妹尾 達樹	7.05	57.00	19.00	76.00	C-5
10	サムシング	CR	YA30S2	2951	岡田 正弘	7.45	48.00	27.00	75.00	C-4
11	クラリス ブルー	J24	J24	3809	中野 誠	6.90	52.50	20.00	72.50	J-3
12	ウエーブダンサー	J24	J24	4061	菅野 明	6.90	58.50	13.00	71.50	J-4
13	甲龍 VIII	CR	YOK30C	1203	甲南 大学	7.25	51.00	18.00	69.00	C-6
14	カリニョ VIII	IOR	FAR40	2211	古川 浩二	10.20	28.50	38.00	66.50	I-3
15	スピカ V	IOR	FAR40	3357	室井 誠	10.20	24.00	40.00	64.00	I-5
16	スイングベル	CR	BB30	3221	美藤 裕志	8.80	30.00	34.00	64.00	C-7
17	セントアポロニア	CR	J29	1633	大村 誠	8.05	42.00	22.00	64.00	C-8
18	チャチャ	IOR	FAR40	3538	山村 彰	10.15	25.50	37.00	62.50	I-7
19	パフマジック	CR	J29	69111	松井 隆尚	8.20	34.50	28.00	62.50	C-9
20	無双 V	CR	TAK301	4345	寺川 良孝	7.55	37.50	23.00	60.50	C-10
21	スイング	CR	YOK40	3669	鈴木 重行	10.10	21.00	39.00	60.00	C-11
22	キャバ	J24	J24	3828	原谷 強	6.90	55.50	4.00	59.50	J-5
23	アイム ソーラー	IOR	FAR44	3669	常川 裕章	11.45	16.50	42.25	58.75	I-8
24	サチ III	IOR	YR34II	3279	福原 幸洋	8.45	31.50	25.00	56.50	I-9
25	サマーガール	IOR	FAR40	1725	馬場 益弘	10.15	15.00	41.00	56.00	I-6
26	A R 2	CR	FC11	3400	稲継 一洋	9.80	27.00	29.00	56.00	C-12
27	クラリス イエロー	J24	J24	3809	中野 智子	6.90	40.50	14.00	54.50	J-6
28	オーラム V	CR	YOK30C	4034	河村 公逸	7.25	36.00	16.00	52.00	C-15
29	のふーぞ	CR	YA31S		高畑 慎次	7.65	33.00	17.00	50.00	C-16
30	タック	CR	X412	3336	小出 拓巳	10.00	18.00	31.00	49.00	C-14
31	アカウーピン	CR	YOK29	4070	小野寺信二	7.10	39.00	10.00	49.00	C-13
32	遠矢	CR	X99	4516	宮武 清寛	9.10	19.50	24.00	43.50	C-17
33	ピーターパン	CR	DEH36	2189	上原 照夫	8.50	22.50	4.00	26.50	C-18
34	セントエルモ	CR	YOK26	3395	川添 正行	7.05	13.50	11.00	24.50	C-19
35	ワンダーボーイ	IOR	TAK1/8	4075	牧浦 正之	5.55	6.00	12.00	18.00	I-10
36	イクエーター II	CR	DEH34	4253	眞米 省二	7.50	12.00	4.00	16.00	C-20
37	楽水	CR	VF30	3171	留岡 伸一	7.00	10.50	4.00	14.50	C-21
38	ハルシオン	CR	BEN38		玉置 潔	8.70	6.00	4.00	10.00	C-22
38	ベーシック	CR	YA26		大西 学	5.70	6.00	4.00	10.00	C-22
40	ドンキー VI	CR	FAR45	3215	土井 収二	11.70	1.50	1.00	2.50	C-24
40	デシジョン	CR	DEH36	4410	鳥井 親一	8.50	1.50	1.00	2.50	C-25
40	サザンブリーズ	CR	DUB30	2852	司宮 涼	7.15	1.50	1.00	2.50	C-26



Hanes cup

'91年15・16・22・23日、全6レース。NORC近畿北陸支部がミニトン以外では全く初めて、そして本格的なシリーズを開催した。レースが現実となったのは、ダイワボウアパレル(株)のブランドHanesの協賛があり可能となったわけだが、過去4年間に渡ってYachting誌後援のワンデイお祭りレースがこの時期開催されていたのだが、琵琶湖においてやや欲求不満の残る有志がシリーズレースへと、開催に漕ぎつけた。

艇長会議を14日前夜に、15日朝開会式後インスペクション。午前10時第1レース、ミドルディスタンスコース(約20マイル)。その夕刻ウエルカムパーティと一応のシリーズレースの型がとられた。しかし残念なことは琵琶湖特有の超微風で始まり微風に終わるというすこしばかりパワーのないレースとなってしまった。

まず第1レース(ミドル)はヤマハマリーナ沖スタート、琵琶湖大橋をくぐり、北湖に設置された調査塔を廻航し東へ約5マイル後、再びヤマハマリーナ沖にもどるというコース設定だったが、途中大橋付近で全くのカムとなり全艇ストップ。その10数分後北からのブローをひろった“イビザ”(ジャヌー)“ストロベリ

ー”(YR30II)“スーパーエロス”(ベネトウ)“リザーブ”(YR30II)の順でフィニッシュとなった。

続く2日目、第2・第3レースも風が無く、決局第2レースのみとなり、サイドマーク廻航後、先頭集団のY-31S・YR30IIらが立往生する中、又も“イビザ”が西からのブローを拾いブッチギリのフィニッシュ。2レースを終えた時点で総合は“イビザ”“ドゥービー”(TAKAI)“ストロベリ”がそれぞれの位置をキープし、次週へと持ちこまれた。

続く第4・第5レースもオリンピックコース、ようやく風も4~6mと安定し、見ごたえのある展開となった。実はこのシリーズ、グランプリレースなみにプロレーサーが顔を揃え、ダイヤモンド、フレイザー、ノースが参加し、より引き締まったものになっている。この2本のレースで目立ったものには“エイドリアン”“シーブルース”(共にY31S)“ストロベリ”“リザーブ”(共にYR30)、“ドゥービー”の走り。マークごとに順位が入れかわり2レースとも安定した“エイドリアン”が総合2位にくいこんできた。

最終6レース、オープンクラス共

スタートラインに集まったのは105艇、飛び出したのは“エイドリアン”、“ノアエクスプレス”(YR30I)、“スーパーエロス”、その順で各マークを廻航、超微風ながら耐えて走った“エイドリアン”がファーストホームでこのシリーズの総合優勝に王手をかけたが、第5レースまでトップをキープする“ドゥービー”もセカンド集団でハーフトナーと同スピードで走り、第1回目の総合優勝を奪い取った。

1992年度カレンダー頒布
価格：1部2000円
(送料・税込)

●オールカラー7枚綴り



▲カレンダーに使用されている写真です

申込は現金書留で〒105東京都港区虎ノ門1-11-2 (社)日本外洋帆走協会 カレンダー係まで。

今月の表紙：今回のジャパンカップに採用の 카테고리-B。写真は冠スポンサーコルム/日本タイマートがスポンサーだった“コルムJ” (写真/漆畑 薫)

OFFSHORE 第197号 平成3年11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



これほどまでにセーリングを考えた
マリンギアはない。



※イムホフ・KIWIのジャケット、トラウザーはチームウェアとして御発注ください。

④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、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。

⑤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、耐寒性はもとより、耐久性も群を抜く本格セーリングトラウザー。

⑥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

※インショアのシーズンに対応、雨、風を充分に防ぎ、且運動性に優れ、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。

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温性を高めた、海専用のジャケット。

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。

⑩KIWI・コースタルジャケット ●カラー：ブルー&ホワイト ●サイズ：XS/S/M/L ●¥46,000

⑪KIWI・トラウザー ●カラー：ブルー ●サイズ：XS/S/M/L/XL ●¥32,000

⑫ハーケンボートシューズ HS-1 ●サイズ：5インチ-14インチ ●¥11,800

⑬ハーケンボートシューズ HS-2 ●LEATHER TYPE ●サイズ：5インチ-14インチ ●¥16,500

※世界のトップセイラーのノウハウと、フットウェアを代表するSanconyのテクノロジーと、HARKENの海のノウハウから誕生した次世代のボートシューズです。

HARKEN



風は、このクラブレーサーを待っていた。



その速さに魅せられ、その美しさに酔わされ。この艇には、海と風を圧倒する存在感が漂う。

YAMAHA 31S LTD 誕生。チーク材を贅沢に使用したキャビン。

快適さをもたらす数々の装備品を搭載。穏やかなカーブを描くハルライン。そして個性的なスカルプチャー。

最強のクラブレーサーに求められるポテンシャルは、この美しいデザインに象徴されている。

YAMAHA 31S LTD

NEW

主な標準装備：キャビン・チーク調木部仕上げ/ハルサイド・ファブリック内張り/電動マリントイレ/ノーラーバッテリーチャージャー
ハーケン社製ブロック/セルフテリングウインチ/エレクトロカルキール/エレクトロカルラダー

●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 ●最大搭載馬力18ps ●燃料タンク容量60ℓ ●定員12名(平水) ●航行区域 遠洋
■平水・限定沿海標準価格例 ¥10,031,100
※2GM 18ps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。

海のスタートライン ヤマハボートライセンススクール

海をエンジョイしながらのカリキュラム。詳しくは、右記またはヤマハマリンプラザ・マリンショップまでどうぞ。ヤマハ製品についてもお気軽にお問い合わせください。

学科講習 (約8時間×1日) → 実技講習 (約8時間×1日) → 国家試験 (検定検査・学科・実技) → 合格 (四輪小型船舶士免許)

全国のヤマハのお店で好評開催中

※2 ヤマハヨットリザーブセール。※2月末日迄

ヤマハヨットクルーザー(ジヤヌーを含む)を成約の方にもれなく帆船形刻置物をプレゼント

海で会いましょう

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
●おたがご希望の方は、艇名・機名を明記のうえ、下記まで、ヤマハ熊本株.....☎096-357-7161	
〒438 静岡県静岡市新興2500 ヤマハ発動機株式会社 広報室宣伝課	