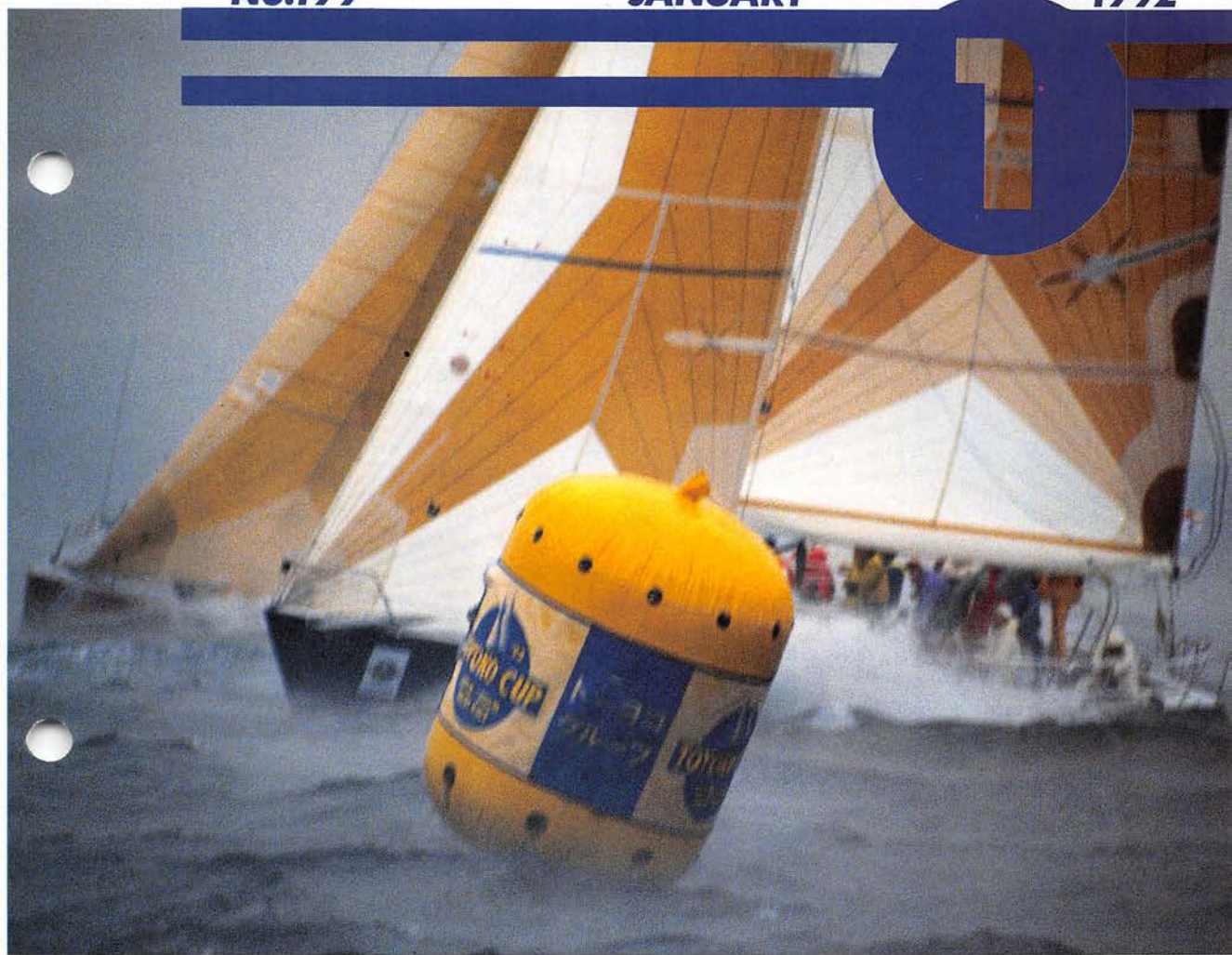


Offshore

No.199

JANUARY

1992



年頭のご挨拶

(社)日本外洋帆走協会

会長 石原慎太郎



新年おめでとうございます。今年もNORC会員のみなさまにとって、良い風と良き航海に恵まれた年でありま
すようお願いしています。

今年は、いよいよアメリカズ・カップが開催され、我がニッポンチャレンジの動向が大いに気になるところで
す。心から健闘を祈りましょう。

かねてよりの懸案でありました、JYAとの諸問題も、
今年は大詰めを迎え、良き方向へ進むことと思います。

NORC会員数も、毎年少しずつではありますが増え
続け、現在4,600余を数えます。みなさまの深いご理解の
賜物と感謝しております。

今後とも充実した協会、クラブとして、発展を願ってい
ます。

私も仕事の間をぬって、レースやセイリングを楽しみた
いと思っております。また海でお会いしましょう。

会員みなさまの、ますますのご健康と、ご安航を祈りま
す。



新しい外洋ヨットの幕開け

(社)日本外洋帆走協会

副会長 大儀見 薫



1992年は、グローバルな激動と地球規模の大きかりな新しい政治・経済の基本的枠組みを作り出す年となりそうだが、ヨットの世界でも新しい時代へ向かって、新しい土俵と新しい枠組み作りが急速に進もうとしている。ヨットの世界にとって1992年は文字通り歴史の節目となる画期的な年となるだろう。

アメリカズ・カップが新しいクラスを使って初めてサン・ディエゴで行われ、日本もNORCをチャレンジ・クラスとして初参加する。これだけでも画期的なことだが、新しいクラスと新ルールの採用、チャレンジャーの合意を基本とするレース運営全般にわたる申し合わせ、現代のヨットを充分代表できるニュー・ボートの採用など、艇自体がハイテクの新しい艇である、名実共にアメリカズ・カップの新時代の幕開けとなっている。

ニッポン・チャレンジの3号艇が本番のチャレンジャー・シリーズにいいよ登場するという新春早々の劇的な場面が展開されるが、アメリカズ・カップ自体についての評価は割れるとしても、この艇とチームが日本ヨットの最高の到達点であることは間違いない。心置きなく、存分に、この「二番がない」真剣勝負の世界でカップを取って来てもらいたいものだ。そして我が日本の中心、東京湾のど真ん中で次回のアメリカズ・カップが展開されれば、こんな素晴らしいことはない。

日本の近代化、産業革命は1853年にペリー艦隊の黒船ヨックがキッカで始まった。「蒸気船たった四はいで夜も眠れず」と当時うたわれたペリーの黒船はアメリカの捕鯨船団のための補給基地を要求することを口実にしたものだ。昨今の日本の捕鯨禁止を求めるアメリカの動きに照らして見ると皮肉なことではある。鼻息の荒い、このアメリカ艦隊に海の王者としての自負を持たせ勢いをつけさせた一つの要因が、ペリーが浦賀にやって来る2年前の1851年に「アメリカ」号が、それまで七つの海を支配していた大英帝国の本拠地になぐり込み、そしてアメリカズ・(と後で名付けられた) カップを奪い取って来た歴史的な快挙だったことは間違いない。

あれから140年、日本は産業立国、「追い付け、追い越せ」と、近代化路線をわき目もふらず突走って来たわけだが、その経済・産業育成一点張り「近代化」路線が、今の働き蜂日本—外国からは「ワーカホリック」と恐れられる日本につながっている。そしてその一つの結果として、世界中の主要先進工業国の産業港湾で、船遊びが

実質的に締め出されているのは東京湾だけという悲しい現実を生み出してしまった。

「ニッポン」がアメリカズ・カップを日本に持ち返って、次は東京湾だ、ということになれば、東京湾も日本の海も「アメリカズ・カップ、たった一杯で夜も遊べる」海になるだろう。正月の正夢であって欲しいものだ。

さて、外洋ヨットの世界も新しいルール、新しい枠組の構築が決定的となるのが1992年である。昨年末のORCの年次総会は、IORの急速な衰退という深刻な事態を前にして、例年になく緊迫した会議となり、世界の外洋ヨット界が——ヨットマンは勿論のこと、レースの主催者、またスポンサー、関連代理店等々も含めて——大きく注目する総会となった。

ORCに登録されている世界のIOR艇の総数は約3500隻と報告され、前年に比べて約1500隻減、マイナス30%以上という実状であり、反面IMSはその本格的な世界的展開は未だこれからであるにもかかわらず、約4800隻となり、総数でIOR艇を超えたばかりでなく、その伸び率も前年比で40%近いという状況となっている。

しからば、これでIORの時代が終わり、IMS全盛の新しい時代になるのかといえ、そうではない所に問題の難しさがある。だからこそ、1991年末のORC大会が注目され、また、その結果が大きくこれからの外洋ヨット界の発展とあり方に影響を与えることになるのだといえる。

ORCは1985年末の大会でIORと平行して、IMSを採用することを決定し、翌年の1986年にIMSの全面的な推進を打ち出したのであり、本年度IMS本格化が6年目ということになる。

この間、IMSが理解されるにつれ、多少もたついた助走期間を経て、急速に世界的なスケールで取り入れら

※17頁へ続く



いよいよ始まる 世界最大の海の

NIPPON C
AMERICA





新春を迎え、謹んで最良の年であることをお祈り申し上げます。

アメリカズ・カップへの挑戦はいよいよ1月25日からサンディエゴの沖で火蓋を切ることになります。

このチャレンジャーシリーズ(ルイ・ヴィトンカップ)は総当り戦を3回、その後上位4チームによる準決勝総当り戦を3回、そして上位2チームによるチャレンジャー決勝戦が、7戦4先勝という形で行われます。

マッチレース数は延べ150回を越え、各国チームは1戦1戦一喜一憂のドラマを3ヶ月余の間展開することとなります。

ニッポンチャレンジアメリカ杯1992委員会は、この初陣を迎えるにいたるまでに4年10ヶ月を費やしたことになります。1987年4月幣委員会を発足し、シンジケート基礎体制作りを中心に活動—①スポンサー&サプライヤーへの協力依頼 ②艇建造のための研究・開発組織—船型委員会を発足 ③クルーの一般公募、選考会、合宿開始 ④認知、理解を広げるためのPRキャンペーンの開始—と第一歩を振り返れば、「暗く長いトンネルの前に立ち、歩き出した心境」が思い出されます。

その後、日本の企業は素晴らしいと実感をしたのは88年末、30社目のスポンサーの協力でメドが付いた時です。「異業種30社の協力」は、単に好景気がもたらしたものではありません。各企業の挑戦(アメリカズ・カップの意味でなく)に対するスピリットを我々は実感することが出来たのです。多くのサプライヤー社(商品及びサービスの提供)の姿勢も熱く、技術面での協同開発を多数作りあげるという好結果を生み出しました。コマーシャルとして、また商品開発として到底採算に合うものでないと、支援企業は当初から理解した挑戦でした。

ヨットに対して本格的な研究実績が過去にない日本事情ではありました

が、まずタンクテスト(水槽実験)に使用する自動帆走状態曳航装置を世界に先駆けて完成させ、高精度のデータの分析が開始されました。これはVPP(速度予測プログラム)を作り上げる上で重要なポイントとなっています。また、揚力を作り上げるセールは、トンネルテスト(風洞実験)を使い、広分力のデータ解析からスタートすることになりました。その他にも、カーボンファバーの工法開発、構造解析、など長期に渡る研究とスーパーコンピューターを駆使しての分析は、90年4月に1号艇、9月に2号艇、そして91年11月に3号艇と3隻の「NIPPON」を建造し終えたのです。

乗り手は平均身長181.7cm平均体重87kg、22名が1月25日の初陣を迎えるため、最終トレーニングに入っています。合宿期間4年3ヶ月、辺海外遠征35回、毎朝6時30分からフィジカルトレーニング、8時朝食9時ミーティング、10時30分Doukout(出港)セーリングテスト、クルーパーフォーマンスetc、17時帰港、19時夕食、この連日のトレーニングは長期プログラム、そして短期プログラム、2weekプログラム、dayプログラムと綿密な流れの中で取り組まれてきました。

すでに、全員のコンセントレーションは整いつつあります。「夢の実現へ向けて……」。

是非、現地サンディエゴで私どものセーリングを楽しみにご来訪下さい。そして熱い声援をお願いいたします。

ニッポンチャレンジアメリカ杯1992
委員会事務局

“マリンマリン” 遭難に関する緊急報告

“トーヨコカップ JAPAN - GUAMヨットレース'92”において“マリンマリン”が遭難し、生存者2名、死者4名、行方不明者4名（1月20日現在）という大事故が発生しました。御家族をはじめ関係各位の御悲嘆

を拝察するにまことに痛恨のきわみであります。

この事故の概要は下記のとおりですが、本協会といたしましては M. M. 事故調査対策委員会（委員長大儀見薫・副委員長清水榮太郎）

を発足させました。今回の事故原因の調査究明に取り組むつもりであります。調査結果の詳細は出来るだけ早い時点で、遂一発表したいと考えております。

専務理事 清水榮太郎

新聞等の報道で熟知されていると思いますが、“トーヨコカップ JAPAN - GUAMヨットレース'92”において、参加艇の“マリンマリン”（YOKK39）は生存者2名、死者4名、行方不明4名を出す大惨事に見まわりました。

1991年12月26日12:00油壺沖をGUAMに向けて出発した“マリンマリン”より12月27日15:39青ヶ島の東約27マイルの海上で、クルーの市川義行さんが落水、「マリンマリン」は直ちに“メーデー”を発信し捜索に入った。通報を受けた第3管区海上保安庁の巡視艇“うらが”が現場に急行し、28日11:00頃「マリンマリン」と合流した。「うらが」は船酔いのひどい佐藤美帆さんを収容した。

その後“うらが”は日没まで捜索を続け、“マリンマリン”は八丈島へ

向かったが、29日12:30頃、スクリュウにロープを絡めてしまい、航行不能となった。“うらが”に代わり市川さんの捜索を続けていた“みずほ”が15:00頃現場に到着し、曳航を試みたが、ロープが切れた。“みずほ”は日没を前に監視体制に入ったところ、31日3:20頃“マリンマリン”の灯火を見失い、無線も跡絶えた。

同10:20頃、海上保安庁の捜索機が転覆している“マリンマリン”を発見。“みずほ”の特殊救難隊が直ちに救助に向かい、ラダーにしがみついていた久保田修央さんを救出するとともに、既に死亡していた1遺体を収容した。“みずほ”は遺体収容作業中に“マリンマリン”の船体と接触し、船体は2つに分断され、2遺体が浮上した。さらに1遺体を収容したが、船体は間もなく沈んだ。捜索はその

後も巡視艇2隻、航空機4機で行われたがライフジャケット1ケと船体外板の小片数ケを発見したにとどまり、1月20日現在、行方不明4人、手がかりはない。

死者・行方不明者は次の通り。

[死亡] 山村俊太氏（42才）、末廣義一氏（38才）、榎本清武君（21才）、菊地耕司君（18才）。

[行方不明] 市川義行氏（31才）、中川智博君（18才）、塩田寿哉氏（31才）、加門信氏（35才）。

速報

1月25日16:00父島から230km南南東の海上で“TAKA”の乗組員・佐野三治氏（31才）が英国船に救助された。詳細は次号でお知らせします。

（1月28日現在）

トーヨコカップジャパン-グアムヨットレース'92成績

レース委員長
尾島裕太郎

IOR DIVISION

START TIME 26/12/91 公式距離 (D) 1,33M

YACHT NAME	S.No.	TYPE	OWNER	GPH	ARRV. TIME	ET	CT	着順	修正
MARISHITEN	3826	N/M68	武田 勝彦	69.37	1/1 00:41:29	5d12h41m29s	5d12h11m29s	1	2
MARINE MARINE	4051	YOKOYAMA39	山村 俊太	30.11	DNF				
HALF TIME	3001	YOKOYAMA35	朝河 清	25.93	1/3 13:39:54	8d01h39m54s	5d06h25m39s	2	1

IMS DIVISION

YACHT NAME	S.No.	TYPE	OWNER	GPH	ARRV. TIME	ET	CT	着順	修正
KITTY	3342	VDS71	山内 広光	561.0	DNF				
MEISEIR	4230	ELLIOTT12m	金田 直己	554.6	1/2 04:54:50	6d16h54m50s	6d16h54m50s	1	2
CONTESSA X	188	FRERS48	石原 慎太郎	557.5	DNF				
LUCKY LADY V	4591	SAYER12m	稲葉 文則	577.4	1/2 05:08:20	6d17h08m20s	6d10h23m42s	2	1
TAKA	328	LIBETY47	水川 秀三	607.3					
MORE JOY SIETE	386	BNT41S5	石川 幸久	640.6	1/3 16:25:37	8d04h25m37s	7d00h33m41s	3	3

なお、MARISHITEN より無線通信運用についての救済願いが目下出ています。

Sail off NOW!

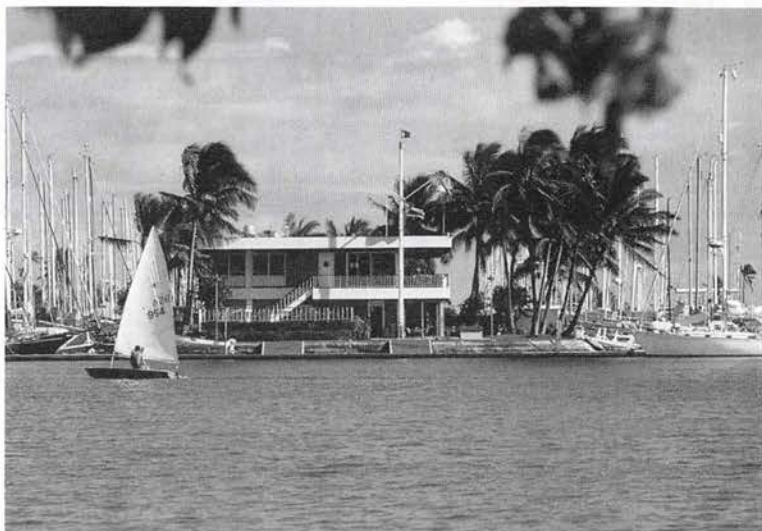
The *Offshore* to the every foreign yacht clubs.

NORC会員の皆様あけましておめでとうございます。今年は日本がアメリカズカップに初めて挑戦する記念すべき年です。又昨年、日本ブルーチームが勝ち取ったKENWOOD CUPのディフェンディングチャンピオンとして、再びハワイへ乗り込む年でもあります。

オフショア編集部では、こうした本艇が海外で活躍する機会が増えてきており、又ジャパンカップには大勢の外国人セーラーが来日する様になった事でもあり、海外のヨットクラブとコンタクトを取っていく事になりました。とりあえずその準備として、昨年の6月号から前月号の一部を英訳して載せ始めています。英訳もNORC会員の方にボランティアで行っていただけています。

こうした試みを続ける事により、海外からホットニュースが編集部へ飛び込んでくる日を待ちたいと思います。

今年はとりあえず下記のヨットクラブにオフショア誌を送付する事にしました。いずれのクラブも日本艇何らかのレースで御世話になったところばかりです。



HAWAII YACHT CLUB

KENWOOD CUP
HEAD QUARTER

HAWAII YACHT CLUB

Yacht Club	Official Name	City / Country	Support Race
R. O. R. C	Royal Ocean Racing Club	London / U.K	ADMIRAL'S CUP
R. Y. C	Royal Yacht Squadron	London / U.K	ADMIRAL'S CUP
R. H. O. R. C.	Royal Hawaiian Ocean Racing Club	Honolulu / USA	KENWOOD CUP
H. Y. C	Hawaii Yacht Club	Honolulu / USA	KENWOOD CUP
W. Y. C	Waikiki Yacht Club	Honolulu / USA	KENWOOD CUP
	Long Beach Yacht Club	Los Angeles / USA	TRANS-PAC RACE
	St. Francis Yacht Club	San Francisco / USA	S.F. BIGBOAT SERIES
S. F. Y. C.	San Francisco Yacht Club	San Francisco / USA	SINGLE HAND RACE
C. Y. C. A	Crusing Yacht Club of Austraria	Darling Point / Austraria	SOUTHERN CROSS CUP
	Sandringham Yacht Club	Victoria / Austraria	SYDNEY-HOBERT RACE
R. N. Z. Y. S.	Royal New Zealand Yacht Squadran	Auckland / N.Z	MELBORUN-OSAKA RACE
R. H. Y. C	Royal Hong Kong Yacht Club	Hong Kong	WORLD MATCH RACE
M. Y. C	Marianas Yacht Club	Guam	CHINA SEA RACE
			GUAM RACE



『西内海シリーズヨットレース』

西内海支部 西 啓

11月23日、24日の2日間、恒例の『瀬戸内海汽船（SKK）カップレース』が、宮島沖で開催されました。今回で18回目を迎えるこのレースには、地元広島を中心に福山、松山、西宮から、また、遠く葉山からの参加もありました。台風の19号の被害を受けた艇が多数あり心配されていましたが、81艇ものエントリーがあり、盛大なレースとなりました。

今回からは、本年9月に急死されたケンウッドカッパー“美美”のオーナーで、昨年まで広島フリートキャプテンを務められていた金井準一氏の業績を讃え設けられた『カナイメモリアルレガッタ』も併せて行われることになり、1シリーズ3レースの『西内海シリーズヨットレース』として、より充実したヨットレースに発展しました。亡くなられた金井準一氏はかねてから「ファーストホームには、ファーストホームの苦勞があり、何らかの賞を」といわれておられたので、この意思を反映する形で、第1レースのファーストホーム艇に『カナイメモリアル杯』が授与されることとなりました。

11月23日の第1・第2レースは、宮島水道付近でのオリンピックコースで、24日の第3レースは、宮島包ヶ浦沖から阿田多島を回航するコースで熱いレースが行われました。

第1レースは、曇、北の風3～4mの中、A・Bクラス、オープンクラスと順次スタートしました。『カナイメモリアル杯』を目指すA・Bク

ラスはゼネラル・リコールもあり、白熱したレース展開となりましたが、終始安定した走りをした“トーゴーX”が、見事『カナイメモリアル杯』を獲得しました。

第2レースは、北の風1～2mの中でスタートしましたが、次第に風が落ちてきて、コース短縮となりました。オープンクラスの後方の艇がゴールする頃には、雨模様となり、風も吹き出し、全艇完走できました。

第1・第2レースの成績は、1位“ハヤマ・エクスプレッソ”，2位は今回初陣の“ネネ”，3位“美美”，4位“トーゴーX”，5位“マホロ”という順位でした。この中では、ミニトンの“ハヤマ・エクスプレッソ”が、ワントンクラスと一緒に走っているのが印象的でした。

レース終了後、包ヶ浦自然公園においてレセプションパーティが行われましたが、雨模様にもかかわらず、多数の参加者があり、雨を吹き飛ばす熱気がありました。電子レンジ、テレビ等総額50万円相当の景品がゲームごとに当たり、5～6個も景品をもらった艇もあったようです。なかでも圧巻だったのは、最後に行われた各艇対抗のマラソンレース(1,500m)で、選手は酔ってフラフラになりながらも、全力疾走し、昼間のレース以上に白熱した戦いでした。このレースの優勝者は、“スピカV”で、優勝賞品とし電子レンジを持って帰ることになりました。

翌日は、快晴、北西の風5～7mという絶好のコンディションとなり、

第3レースは、早いレース展開となりました。A・Bクラスは、風が強いため、終始大型艇がリードする形でのレース展開となりました。オープンクラスは、宮島の島寄りのコース設定となったため、宮島からの吹き降ろしが強く、ブローチングする艇も多数あり、かなりハードなレースとなったようでした。

2日間のレース結果は、遠く葉山から参加した“ハヤマ・エクスプレッソ”が、圧倒的な成績で総合優勝しました。田中スキッパーは、「うちの艇は、今回参加した中で一番小さいから、このレースでは、追い抜かれる練習をしたようなものでした。第1・第2レースの成績が良かったので、風の強かった第3レースではプレッシャーを感じました。ミスが無かったのが勝因だと思います」と優勝の弁を語っておられました。“ハヤマ・エクスプレッソ”は、総合優勝、Bクラス優勝、遠来賞と多くの賞を獲得されました。

表彰式では、各賞とは別に、特別賞として35万円のGPSが1台抽選で当たることとなっており、最後の最後まで大いに盛り上がり、最後の最後まで大いに盛り上がり、羨望と嫉妬のまなざしで見られていました。

今回のレースは、コンディションもよく、また、レセプションパーティ等も大いに盛り上がり、大成功のうちに終わることができました。次回は、さらに多数のエントリーをお待ちしております。

A・Bクラス (参加数 47艇)

オープンクラス (参加数 34艇)

順位	艇名	セールNo	成績	クラス
1	HAYAMA EXPRESSO	4670	3.00	B
2	NENE	4695	19.74	B
3	TOGO-X	2333	31.30	A
4	美美	3135	31.70	A
5	ビスカウント	4391	32.60	B
6	スピーカーV	3357	41.70	A
7	PLAY BOYA	3764	57.84	B
8	KONAKAI	4647	60.60	A
9	海星丸	2266	60.80	B
10	3IEXPRESS	4728	62.00	B
11	ノラ	2264	67.60	B
12	シンシア	3854	68.80	B
13	MAHORO	4117	70.00	A
14	PIED PIPER-A	4200	70.60	A
14	St.Maple	3960	70.60	A
16	スーパージュリーV	3434	73.00	B
17	COSMOS 7	70	73.20	A
18	スピリット オブ ヒロシマ	2535	76.40	A
18	VOYAGER-5	3857	76.40	B
20	飛鶴	4599	78.80	B
21	神風エクスプレス	4164	80.40	B
22	アルゴノート	2929	85.80	B
23	ブルーエンジェル	3177	87.80	A
24	SCARE CROW	4007	88.80	B
25	ホワイトホース	4273	92.20	B
26	バジュナ	3643	95.40	B
27	AMANOJAKU-V	2300	99.60	A
28	KEN BELON	4143	100.20	A
29	LOBSTER	3675	106.20	A
30	KAIMILOA	60	107.00	B
31	ウィング	4445	109.20	B
32	光	3891	109.60	B
33	卑弥呼	4258	122.00	A
34	KARAKORUM	3550	123.00	B
35	TOMBOY	4228	124.40	A
36	グランドアヤ	1500	128.40	A
37	JAM	3184	144.40	A

順位	艇名	セールNo	成績
1	プリマドンナ	2415	8.70
2	シルバークロウ	1842	12.00
3	TACK	3336	23.30
4	Wish	4251	33.74
5	マーキス V	3298	36.60
6	9	9	38.20
7	鯨丸	4045	41.54
8	Bee Fee II	—	41.80
9	サブ丽娜	3796	52.60
10	悠悠	4237	54.00
11	WISTARIA	4713	55.80
12	かづ	2388	65.40
13	アドリナ	—	66.60
14	U	249	70.60
15	フェニックス II	157	71.80
16	AKI-III	2059	72.00
17	くぶくぶ5	3048	74.40
18	おんど	881	76.60
19	バッカス	4646	85.60
20	レッドタキシード	2622	89.00
21	MARY-III	2131	93.40
22	AEROS	1607	94.20
23	安芸七世	3909	94.40
24	Givlia Sprint	833	95.00
25	Dear Ellie	3784	95.40
26	プレアデス	4459	98.20
27	はやせ	882	100.00
28	TRITON	4351	101.00
29	あいじま	—	101.20
30	GANBA FAMILY III	3454	102.00
31	ポアソン	2413	110.80
32	サチ	673	114.20
33	アロハVI	4610	116.80
34	マドンナ	—	117.60

DNC艇は省略

1992年度NORC本部および各支部レ

1992年度本部レーススケジュール(案)

レース名	第11回 沖縄-東京レース	第33回 鳥羽-パールレース	第19回 江ノ島-清水レース	ジャパンカップ オフショアシリーズ1992
コース	沖 縄 ↓ 小網代 (830哩)	(Aコース) (Bコース) 鳥 羽 鳥 羽 ↓ ↓ 神津島(反時計) 小網代(150哩) ↓ 小網代 (180哩)	江ノ島 ↓ 清 水 (95哩)	第1レース インショアR 第2レース インショアR 第3レース S-インショアR 第4レース インショアR 第5レース L-インショアR
賞	運輸大臣杯 プリンス&プリンセス オブウェールズ杯 海上保安庁長官杯 航海訓練所長杯 沖縄県知事杯、沖縄タ イムス杯、NORC会 長杯、石原杯、その他	パールカップ フィンランド 運輸大臣杯 カップ (CR) 神奈川県知事杯 三重県知事杯 メール・エスプリ杯 シーラ杯 鳥羽商船高杯 その他別途に 秋田トロフィ 定める賞	駿河湾支部長杯 静岡県知事杯 清水市長杯 藤沢市長杯 その他	未定
スタート	4/29 (水) 12:00 (4/26 (日)) (座間味レース)	7/31 (金) 12:00	8/8 (土) 13:00	インスペクション 4/25 (日) 第1レース 第2レース 5/5 (月) 第3レース 予定 予備日 第4レース 第5レース 表彰
申込締切	4/3 (金)	7/3 (金)	7/24 (金)	未 定
出艇申告 艇長会議	4/28 (火)	7/30 (木) (鳥羽・一)	8/8 (土)	未 定
参加資格	IOR/JOR, IMS I~V ORC-I, NORC-A 沖縄レース特別規定 無線地(2kHz~), EPIRB, 必要備品	IOR/JOR, IMS I~VI クルザー-II I~VII ORC-3, NORC-B ORC-3, NORC-B	IOR/JOR (I~VI) IMS クルザー-R ORC-3, NORC-B	IOR, IMS I~V ORC-3, NORC-B シリーズ特別規定 無線機(国際VHF)必要備品
その他の 事項	連絡会議 4/3 (金) 18:30 NORC本部	連絡会議 7/17(金) 18:30 NORC本部		(未 定)

2月11日~16日 ボートショウにてNORCブース(南館2F)出展します。ぜひお立ちより下さい、

一ス日程

関東支部帆走委員会

1992年度 関東支部レース日程表 (案)

レース名	初島卯月レース	第42回 大島レース	第37回 神子元島レース
第22回 八丈島レース	小網代 (48哩) ↓ 初 島 (反) ↓ 小網代	葉 山 (85哩) ↓ 初 島 (反) ↓ 大 島 (反) ↓ 葉 山	小網代 (95哩) ↓ 神子元島 (反) ↓ 城ヶ島
小網代 ↓ 八丈島 (反時計) ↓ 小網代 (290哩)	小網代 ↓ グアム島・アブラ港 (1400哩)	4 / 4 (土) 10 : 00	5 / 30 (土) 11 : 00
関谷杯 山口杯 シレナ杯 サンバードトロフィ 他	小網代 ↓ グアム島・アブラ港 (1400哩)	9 / 19 (土) 07 : 00	3 / 27 (金) 5 / 22 (金) 9 / 11 (金)
10 / 9 (月) 10 : 00	4 / 3 (金) 18 : 30 NORC本部	5 / 29 (金) 18 : 30 NORC本部	9 / 18 (金) 18 : 30 NORC本部
未 定	IOR, JOR 1~VII IMS, クルーザー-R ORC-4 NORC-C	IOR, JOR 1~VI IMS, クルーザー-R ORC-4 NORC-B	IOR, JOR 1~VI IMS, クルーザー-R ORC-4 NORC-B
未 定	担 当 諸 磯	葉 山	油 壺
10 / 9 (月) 10 : 00	初島レース	第15回関東選手権 フリート対抗レース	第30回 小網代カップレース
未 定	小網代 (48哩) ↓ 初 島 (反) ↓ 小網代	第1R 三 角 (20哩) 第2R 三 角 (20哩) 第3R オフショア (48哩) 第4R 三 角 (20哩) 第5R 三 角 (20哩)	小網代 (65哩) ↓ 大 島 (時) ↓ 小網代
未 定	10 / 17 (土) 11 : 00	第1R 10 / 10 第2R 10 / 11 第3R 10 / 17 第4R 10 / 24 第5R 10 / 25	11 / 22 (日) 10 : 00
未 定	10 / 9 (金) 10 / 16 (金) 18 : 30 NORC本部	9 / 25 (金) 10 / 16 (金) 19 : 30 NORC本部	11 / 13 (金) 11 / 20 (金) 18 : 30 NORC本部
IOR/JOR, IMS 1~V ORC-2, NORC-A 八丈島R特別規定 無線機 (2kHz~) 必要備品	IOR, JOR 1~VII IMS, クルーザー-R ORC-4 NORC-C	IOR, JOR 1~VI IMS ORC-3 NORC-B	IOR, JOR 1~VI IMS, クルーザー-R ORC-4 NORC-B
年会費等受付ます。	担 当 シーボニア	関 東 支 部	小 網 代

※1月2日(休)新春相模湾ヨットレース

※4月26, 29日, 5月2日~4日 ミドルボート選手権

※8月30日(日)1992 石原裕次郎メモリアルヨットレース

※全レースの艇長会議, 出艇申告がNORC本部となっていますが参加艇数により西桜会館若しくは国立教育会館に会場を変更する場合があります。

'92年度内海支部レース日程表

レース名	開催月日	開催海域	主催	共催	備考
コラムカップ (仮) レース	未定	大阪湾北部	支部	関西 Y C 北港 Y C	名称変更 検討
第17回 舵杯 レース	4/5	播磨灘	支部 舵社		
第18回 オレンジカップレース	5/3・4・5	大阪湾南部	サントピア Y C	支部	
家島群島一周レース	8/1・2	播磨灘 家島群島	姫路 ヨット協会	支部	
21stカップ ファミリーレガッタ	7/26	淡輪	同実行 委員会	淡輪 Y C	
徳島 レース	8/	徳島	徳島フリート		
第20回 阿波踊り レース	8/	徳島	徳島 Y C	支部	
第16回 マスカットレース	8/23	玉島	岡山フリート		
第11回小豆島 オータムレガッタ	9/6	池田湾	同実行 委員会	C C 琴塚	
シアトルカップレース	9/ 12・13・15	大阪湾	須磨 Y C	支部	第28回大阪湾 横断レース併設
1992牛窓町カップレース	9/20	牛窓	牛窓町	岡山フリート	
第35回 紀伊水道 レース	10/10・11	紀伊水道	支部	サントピア Y C	
播磨灘 レース	10/18	播磨灘	播磨灘 フリート		
小豆島 レース	10/25	播磨灘	C C 琴塚		
フリート・クラブ 対抗レース	未定	大阪湾	支部	未定	リレー (駅伝) 形式
ランデブー	5/4	未定	支部	未定	
マッチレース	未定	西宮沖	西宮フリート	未定	
大阪湾 レース	6/初旬	大阪湾	西宮フリート	未定	ナイトレース

'92年度東海支部レース日程表(案)

レース名	三河湾周遊レース オープニング レース	第17回 五ヶ所湾レース 第1レース 第2レース	第6回 NTT エリカカップ in 蒲郡	第17回 東海チャンピオン シップレース	第3回 デニスコーナー カップ (東海フェスティバル)	第2回 ムーンライト レース	野島レース
スタート 日時	4月5日 (H) 09:00	第1レース 5月3日 (月) 衣浦 02:00 津 00:00 第2レース 5月4日 (月) 11:00	6月7日 (H) 11:00	10月4日 (H) 第1レース 10:00 第2レース 13:00 10月10日 (土) 第3レース 10:00 10月11日 (H) 第4レース 09:00	10月25日 (H) 11:00	9月12日 (土) 22:00	11月8日 (日) 8:00
コース	幡豆 ↓ 豊橋 ↓ 野島 ↓ 衣浦 (25M)	第1レース 衣浦 津 ↓ 神島 神島 ↓ 五ヶ所 五ヶ所 (50M) (60M) 第2レース 五ヶ所 的矢 (20M)	蒲郡 沖 (6M)	第1レース オリンピック 第2レース " 第3レース (35M) 蒲郡→豊橋No.1→ 生田→沖の瀬→蒲郡 第4レース (15M) 蒲郡→馬草→東の島 →蒲郡	幡豆 沖	亀崎 ↓ 生田 ↓ 亀崎 (22M)	衣浦 ↓ 野島 ↓ 豊橋 ↓ 幡豆 (25M)

近畿北陸支部1992レース予定表

◆琵琶湖フリース

前期シリーズ

01月12日	ポイントレース ショートディスタンスコース	1 回戦
02月09日	ポイントレース オリニックコース	2・3 "
03月08日	ポイントレース オリニックコース	4・5 "
04月12日	ポイントレース ミドルディスタンスコース	6 "
04月25日	第6 回関西ミニトン選手権大会	
26日	同 上	
05月24日	サマタイムヨットフェスティバル	

後期シリーズ

07月12日	ポイントレース ショートディスタンスコース	1 回戦
09月13日	ポイントレース オリニックコース	2・3 "
10月18日	ポイントレース オリニックコース	4・5 "
11月14日	Henes Cup	
15日	同 上	
22日	同 上	
23日	同 上	

◆若狭湾フリース

04月19日	ポイントレース冠島レース	1 回戦
05月10日	ポイントレースソーセイジコース	2・3 回戦
06月28日	ポイントレースソーセイジコース	4・5 "
08月14日	宮津ドルフィンカップロングオフショア	
15日	同 上	
16日	ショートインショア	
09月06日	ポイントレース ソーセイジコース	6・7 回戦
11月01日	ポイントレース ソーセイジコース	8・9 回戦

◆福井フリース

05月04日	敦賀カップ
08月01日	日本海ヨットレース
08月09日	同 上

1992西内海支部レーススケジュール

1月4・5日	初夢レース	松山フリース
2月9日	オイスターレガッタ	広島フリース
4月12日	南瀬戸内海ヨットフェスティバル	"
5月3・4・5日	西内海シリーズレース SOGOカップ別府レース	西内海支部
5月17日	No.2 ポイントレースオリニック	広島フリース
6月13・14日	美帆杯桂島レース	"
7月26日	ヒロシマカップ宮島ヨットレース	"
9月13日	No.4 ポイントレースオリニック	"
10月10・11日	倉橋カップヨットレース	呉フリース
11月7・8日	安居島ラウンド	広島フリース
11月22・23日	西内海シリーズレース SKKカップ	西内海支部
10月18日	青島レース	松山フリース
12月13日	忘年会レース	"

'92年玄海支部レーススケジュール

日 時	コ ー ス	艇 長 会 議
3月8日(日)	ショートコース	3月8日 09時
4月12日(日)	オリニック	4月12日 09時
5月10日(日)	オリニック	5月10日 09時
6月14日(日)	オリニック	6月14日 09時
7月11日(土) 12日(日)	オフショア コース	7月11日 18時
9月13日(日)	オリニック	9月13日 09時
10月10日(土) 11日(日)	オフショア コース	10月10日 09時 (大原杯、壱岐～沖の島)
11月7日(土) 8日(日)	オフショア コース	11月7日 18時

沖縄支部1992年度レース日程

A) レース名

1) 第一回残波岬廻航レース	1月3日
2) ルカン礁レース	3月22日
3) 第2回残波岬廻航レース	4月29日
4) ブルーオーシャンレース	6月20・21日
5) ザマミレース	7月25・26日
6) 沖縄本島一周レース	11月14・15日

B) 沖縄カップシリーズ

2月16日	5月17日	8月16日
9月20日	10月18日	

1991年 OFFSHORE索引

NQ188~198

①表紙

ジャパングラムレース優勝の“摩利支天”	市川和彦	1月P1
ジャパングラムレース,IMS優勝の“120MO”	市川和彦	2月P1
快晴強風のSTCレース	田口 蕃	3月P1
メルボルン大坂ダブルハンドレース	矢部洋一	4月P1
コラムカップY.R.の“スウィング”	市川和彦	5月P1
フィニッシュ間近い“波切大王”	山崎武敏	6月P1
トランパックス3位の“摩利支天”	添畑 薫	7月P1
アドミラルカップ艇別2位の“WILL”	添畑 薫	8月P1
石原裕次郎メモリアルY.R.	広報委員会	10月P1
ジャパンカップの“コラムJ”	添畑 薫	11月P1
ニッポンカップ優勝のP.ギルモア	添畑 薫	12月P1

②理事会・総会・代議員会の報告、会長・副会長挨拶等

1991年頭のご挨拶	石原慎太郎	1月P2
新年を迎えるにあたって	秋田博正	1月P2
外洋ヨットの復権の幕開け	大儀見薫	1月P3・16・17
代議員名簿(任期 平成3年1月1日~同4年12月31日)		2月P21
1991年度第1回関東支部代議員会議事録		3月P14
第35回関東支部総会議事録		3月P15
第115回理事会議事録		4月P12
第116回理事会議事録		10月P14

③国内レース及び関連記事

1991相模湾新春親善レース・同成績表		1月P25
逗子マリーナカップY. R.		1月P28
近畿北陸支部ポイントレース成績		2月P19
第33回紀伊水道レース(1990.11.3~4)		2月P30
編集長見聞録 J24の沈と遭難捜索		3月P30
コラムカップシリーズY. R. '91 熱戦春の大坂湾		4月P6
第3~7回STC成績		4月P17; 5月P23; 8月P19
どうした! オーシャンレーサーたち		5月P2; 7月P12
Japan Middle Boat Championship'91		5月P4
ジャパンIORワントンカップ		5月P8
日本ミドルボート選手権'91成績表		5月P11
コラムカップシリーズを終えて		5月P14
コラムカップの感想 <I'm Sorry V> 藤井範也		5月P16
初挑戦で初優勝 <フェアリーIII> 藤田正史		5月P17
IMSで初勝利 <ミワ> 久保田浩		5月P18
第16回舵杯ヨットレース in 姫路		5月P19
初島月レース乗艇手記 五十嵐薫		5月P26
第17回オレンジカップレース(レース成績) 柏元孝博		6月P8
日本ミドルボート選手権「ミドルボートはハダカの付き合い」 (高尾和秀)「カンベキシリーズだ(渡辺俊一)」		6月P12
特別座談会①「オフショアレースに将来はあるのか」		6月P14
BMW Tokyo Cup 関東外洋ヨット選手権'91成績表		6月P20

BMW Tokyo Cup『シルフィードIII・クリプトン・ボーイ』	6月P24
第41回大島レース及び'91初島レースの成績表	6月P22・23
第5回NTTエリカカップ	7月P3
特別座談会②「オフショアレースに将来はあるのか」	7月P8
第3回初島ダブルハンドレース(レース結果=P18)	7月P18・26
第5回ミニトン関西選手権	7月P28
SOGO CUP なんと20年目の総合優勝 井岡裕明	7月P29
駿河湾支部春のフリート対抗レース	7月P30
第32回鳥羽パールレース	

絶好のダウンウインドバトル・パールレース報告(河内道夫)	
・憧れの鳥羽パール(サンタグリーン笠原文和)・パールレース	
参戦記(ラッキーレディ浅生重捷)・望外のクラス優勝(ケ	
ロニア大谷正彦)・鳥羽パールレースを終えて(都築勝利レース	
委員長)・第32回鳥羽パールレース成績	8月P4~11
特別座談会③「インショアレース愛好家おおいに語る」	8月P12
近畿北陸支部後期シリーズ成績	8月P20
第18回阿波踊りY.R.及び同レース成績 瀬川洗城	10月P8
石原裕次郎メモリアルY.R.(同レース成績P12)	10月P12; P3
パールレースCRクラス優勝の記(UFO) 沢田千晴	10月P17
第2回ジャパン ワントン カップ 石渡一夫	10月P26
'91Medium Boat Autumn Regatta	10月P27
Yamaha Creo Cup小樽オープンY. R. 鈴木喜博	10月P28
Japan Cup全日本外洋ヨット選手権大会	11月P2
ジャパンカップシリーズを終えて 並木茂士・宮坂敬三	11月P7
運をものにしたアイアムソーリー 菊地 透	11月P8
IORクラスB優勝 <チャチャII> 山村 彰	11月P10
9年目のビッグタイトル <シルフィード> 蒲谷和行	11月P11
IMSクラスに優勝して <クリプトン> 八木達朗	11月P12
IMSに転身して本レースに挑戦 <織姫> 鈴木淳一	11月P14
My impression in Japan Cup'91 P.ワシリチェンコ	11月P15
'91Japan Cup成績	11月P16
Interviews to Foreign Sailors	11月P18
Hanes Cupシリーズ 近北支部	11月P19・30
沖縄東京レース記録	11月P20
第10回大原杯レース <玄海支部> 片倉静江	11月P21
第13回ミニトン全日本選手権	11月P26
1991シアトルカップレース <須磨Y.C.> 池田まさよ	11月P28
小名浜一大洗Y.R.「弥弼」優勝までの足跡 伊藤 猛	12月P10
第2回デニスコナーカップY.R. 河内道夫	12月P12
第29回小網代カップレース成績表	12月P14
第11回沖縄レース参加艇プロフィール	12月P17
Offshore誌が選んだ年間優秀艇	12月P19
神子元島レース航海記 <ゼネット> 本多蔵人	12月P22
神子元島レースIOR優勝<ハーファタイム> 朝河 清	12月P23

④国際レース及び関連記事

ジャパングラムY.R.摩利支天完全優勝・レース成績表	1月P4
予選まで1年!秒読みに入った“ニッポン”の挑戦	1月P8
トーヨコカップジャパングラムレース'91特集	2月P3
JAPAN-GUAMY.R.'91が終わって 尾島裕太郎	2月P4
マストよ、折れないでくれ! <摩利支天> 山本浩資	2月P6
「ジャパングラムレース」 <120MO> 藤本 誠	2月P8
「MARIANAS EXPERIENCE」	
<ラッキーレディ> 菊地雅人	2月P9
“風見鶏”グアムレース参戦記 風見鶏	2月P10
“光”の天国と地獄 服部 良	2月P12

ゲラムレース、オンボードハイライト	2月P14
メルボルン大阪ダブルハンドレース'91スタート!	2月P24
いよいよサンディエゴへNCAC社行会開催	2月P26
日本チャレンジ応援レポート	木村太郎 3月P6
メルボルン大阪ダブルハンドレース1991	4月P3
メルボルン大阪レース出発式見聞記	岩城義雄 4月P4
メルボルン大阪ダブルハンドレースのフィニッシュ	5月P12
アメリカズカップ級世界選手権“日本”4位	6月P2
第10回日韓親善ヤマハカップ	7月P6
メルボルン大阪ダブルハンドレースを終えて	7月P14
YAMAHA OSAKA Cup1991レース結果	7月P16
トランパック'91	

摩利支天IOR総合3位に輝く	島田勝己 7月P26
ロシナンテIMS-Aクラス4位	高村 宏 7月P28
Admiral's Cup'91健闘のウィル、クラス2位!	10月P2
アドミラルズカップを終わって〈ウィル〉小田良司	10月P3
3ヶ月のアドミラルズキャンペーン〈スピカ〉中野誠	10月P5
Broken Mast at Admiral's Cup〈カリーニョ〉西垣智	10月P6
Merit Cup クリス ディクソン2連覇	10月P7
'91ニッポンカップ	田中一美 12月P2
'91Nippon Cup Race Result	12月P5
'91国際50フッターワールドカップインジャパン	12月P6
ジャパングアムY.R.'92プレビュー(出場艇リスト)	12月P8

⑤レース・イベント等のインフォメーション

1991年度NORC本部及び各支部レース日程	1月P18
1991コラムカップ実施要項	1月P23
ボートショーにNORCブース設置	1月P23
Race Information 第16回舵杯Y.R.; 初島卯月R. 小笠原R.	
taka Q Cup; 第6回相模湾JBCオープンY.R.	2月P16~19
第6回相模湾JBCオープンY.R.のお知らせ1・2・3・4月P2	
Race Information 関西ミニトン選手権大会; 日本海国際ヨット	
レース; 関東外洋ヨット選手権シリーズ; ワントンカップ	3月P12
第32回鳥羽パールレースへのお誘い	5月P13
第3回初島ダブルハンド; Surf Cup Y.R.のご案内	5月P22
プレニッポンカップイン浜名湖参加者募集	6月P17; 7月P13
ジャパングアムY.R.のお知らせ	6月P30
ジャパングアムY.R.'91実施計画について	6月P30
トーヨコカップJAPAN-GUAM Y.R.'92開催のお知らせ	7月P17
第5回石原裕次郎メモリアルY.R.'91のお知らせ	7月P21
CSKカップ第13回ミニトン全日本選手権大会実施要項	7月P21
第11回沖縄東京レースのご案内	7月P18
めんそーれ沖縄へ!	東江正喜 10月P19
相模湾新春親善レース	10月P19
『JAPAN-GUAM Y.R.'92』進捗状況報告	10月P20
相模湾新春親善レース実施要項	10月P25
taka Q Cup日本ミドルボート選手権のお知らせ	12月P21

⑥帆走・ルール・計測・技術・安全・通信等各委員会

ジャパングアム全日本外洋ヨット選手権に於ける	
“ラビアンローズ”審問に関する判決文	1月P24
'91年度本部レースについて	宮坂敬三 2月P20
全国計測委員会報告(1991年度)	3月P11
IYRR講習会開催	3月P13
IMSに関する基礎知識	計測委員会 3月P16
計測料金の改正について	計測委員会 4月P17

IMS・IOR計測料金表	計測委員会 5月P23
国際VHF海岸局(淡輪マリーナ)新設	6月P13
IYRR講習会	7月P17
漁業無線テレフォンサービスのお知らせ	7月P17
タイムアローワンスシステムの採用について	7月P20
ゲラムレースに参加される方へ	通信委員会 7月P23
沖縄東京レースの無線通信について	通信委員会 7月P19
IMSパフォーマンスパッケージ IMS推進委員会	10月P21
オフィシャルメジャー・セールメジャー名簿	10月P21
IMSに取り組もう(Getting Into IMS) 渡辺修治	10月P22
クルーザーレーティングのお知らせ	CR委員会 12月P15

⑦総務・財務・法制・泊地対策・会報等各委員会

NORC及び関東支部の総会等諸会議について	1月P24
NORC本部事務局移転	1・2月P15; 3月P11; 4月P16
1991年度版NORCヨット保険概要	2月P22
社会福祉協議会への寄付、三崎港報に紹介さる	2月P23
ボートショー出展についての報告書	朝河 清 3月P8
基礎編 海の知識①②	3月P21; 4月P18
小型船安全協会への協力について	6月P17
NORC支部一覧表	7月P19
“ラビアンローズの地位保全申立”却下	総務委員会 7月P22
新事務局員紹介	11月P21
NORC総会等諸会議及び関東支部総会等会議のご通知	12月P13
年会費値上げについて	財務委員長 12月P15
'92東京国際ボートにNORCコーナー開設	12月P15
NORC保険デスクより	1月P24; 2月P22; 3月P27; 4月P16
	5月P24; 6月P18; 11月P22

⑧支部・フリート・クラブ・その他の記事

1990年OFFSHORE索引(No.177~187)	1月P13
玄海支部だより・玄界島のギリシャ神話	片倉静江 1月P30
FROM YACHT(人材募集欄)	2月P15
玄海支部新事務局長紹介と住所変更	2月P21
沼津フリート月例レース紹介(フリートだより)	2月P28
多田雄幸さん亡くなる	3月P20
Q ² ダイヤルで海の情報が聞ける	3月P24
IORボートオーナーに求められるもの	関恭一郎 3月P27
新設支部紹介ー常盤支部	松井利簡 3月P30
新艇紹介(3336タック)	3月P30
NORCヨット教室実施	尾田英明・入江淳子 4月P10
Women Interview...亀山翠さん・菱山夕美さん・嘉悦女子短大	
ヨット部・浅生利里さん	
五十嵐薫	3月P28; 4月P20・5月P28・6月P28
祈る安全航海、多田雄幸さん	片倉静江 4月P22
北海道支部にてCR講習会開催	5月P30
評伝 多田雄幸	白崎謙太郎 5月P20
東京ボート天国1991	6月P13
Offshore Briefs	12月P16; 11月P24; 10月P24; 7月P24; 6月P16
ナスカネットマリン情報	7月P24・7月P23・10月P24・11月P23
玄界島と玄界灘	片倉静江 7月P20
Women Interview...深井豊香さん	戸塚由理江 7月P30
幻の東京湾ボート天国1991	米田真樹子 10月P18
金井準一(美々オーナー)亡くなられる	
・ボンボヤージュ金井さん	片倉静江 10月P23
ハウステンボス(長崎オランダ村)見聞記	10月P25

'91シリーズ S.T.C.延べ参加艇数

日程 クラス	① 1/20	② 2/17	③ 3/17	④ 4/14	⑤ 4/28	⑥ 6/2	⑦ 7/14	⑧ 8/18	⑨ 9/29	⑩ 10/6	⑪ 11/17	合 計
A	15	14	10	14	15	16	11	15	23	22	26	181
B	16	18	24	21	34	22	16	15	22	17	21	226
C	11	11	14	12	16	18	13	10	11	6	10	132
Y	13	8	8	12	11	33	8	9	7	7	10	126
J	13	13	18	17	8	23	16	21	15	13	12	169
合 計	68	64	74	76	84	112	64	70	78	65	79	834

S.T.C.参加艇数

	'85 シリーズ	'86 シリーズ	'87 シリーズ	'88 シリーズ	'89 シリーズ	'90 シリーズ	'91 シリーズ	合 計
開催回数	8回	11回	10回	10回	8回	11回	(11月まで) 11回	69回
延べ参加艇数	166	419	515	490	449	705	834	3,578

'91シリーズ S.T.C. リコール又はハードワンミニッツルールで目立った艇

A	BOY	2回
B	海援隊	3回
B	再見	2回

B	スケジュール	2回
J	仰秀	2回

'91シリーズ年間成績表

順位	クラス	艇 名	順位	クラス	艇 名
ABC 1位	A	海 太 朗	ABC 8位	B	再 見
2位	B	シルフィード	9位	B	ジュルビアン
3位	A	B O Y	10位	C	夕焼け小焼け
4位	A	アーカンベイ	Y 1位	Y	スターボードJr.
5位	B	チャーチャン	J 1位	J	橙 青
6位	A	PROPAGANDA	2位	J	パトラー
7位	A	スター&スター	3位	J	スピーディーブルー

'91シリーズ皆勤賞

クラス	艇 名	受賞 回数	クラス	艇 名	受賞 回数
A	海 太 朗	2回目	B	サンブルーム	初
A	PROPAGANDA	初	C	サ モ ア	2回目
B	チャーチャン	2回目	C	カリビアン	2回目
B	シルフィード	2回目	Y	ソアリング	2回目
B	セレンディビティ	2回目	J	パトラー	初
B	ジュルビアン	3回目	J	AHODORI	初

S.T.C.1992シリーズ日程表

回 数	日 程	回 数	日 程	回 数	日 程
第1回	1月19日(日)	第5回	4月26日(日)	第9回	9月13日(日)
第2回	2月23日(日)	第6回	6月7日(日)	第10回	10月4日(日)
第3回	3月15日(日)	第7回	7月5日(日)	第11回	11月15日(日)
第4回	4月26日(日)	第8回	8月23日(日)	第12回	12月6日(日)

新しい外洋ヨットの幕開け (3頁からの続き)

れ支持されるようになった最大の理由は、健全なクルーザー・レーサーの復権につながる事が理解されたからだ。

何故「復権」なのか。IORが、世界の外洋ヨット界の大きな期待を背景に、世界初の統一レーティング・ルールとして、それまでのアメリカのCCARルールとイギリスのRORCルールを統合して採用されたのは1970年のことである。IORの採用が、その後の目覚ましい外洋ヨットの発展に大きく貢献したことは間違いないが、この外洋ヨット・レースの発展と国際化が同時にその多様化につながり、そして先進的部分の一層の先鋭化を促し、ワン・オフの海のF-1的、グランプリ・レーサーの世界を作り出した。

同時にこの外洋ヨットのグローバルな展開は、ヨットを手作りの家内工業の段階から、産業として自立できる基盤を作り出し、マスプロの量産艇が多種多様な形で登場することになった。これが、F-1的IOR艇のグループと一般クルーザー・レーサーとのヨット界の二極分化といえる形で定着してしまうことにつながった。

しかし、一方の極のIORの世界でも、レーサーの中のIOR先鋭化についていける一部のますます少数精鋭化し、プロ化していった部隊と、これにはついていけない、もしくは外洋ヨットであったはずの外洋レーサーが、もはや外洋レースには出られない、あるいは基本的に艇のスタビリティをクルーの重量化に求めるといった外洋艇のデインギ化に反対し、IORの基本的見直し、もしくは抜本的改革を求めるグループに分れていった。

このIORにはついていけなくなったレーサー指向のグループが、その後のORCによるIMSの採用につながった。

しかし、一般に言われているように、これはIORのルール上の問題だけではなかった。というのは、外洋ヨットレースそのものの発展過程で、レースの終了後に所要時間を複雑な方式で修正して順位を決めるということでは物足りない——もっと切迫した、艇と艇とのスクラッチでの激しい競合いなければ、レースとしては面白くないという、F-1的セーラーが生まれ、これがワントン・カップに始まる、レベル・レーティング方式の中で定着し、かつ、マスメディアや一般大衆、そしてスポンサーにもその分かり易さと緊迫した場面の展開といった形でアピールしたのである。

外洋レースに初めてスクラッチ・レース方式を導入したのは1965年のワントン・カップで、これは旧RORCルールで行われた。しかし、1970年のIORの制定に伴って、この方式はどんどん採用され、 $\frac{1}{2}$ トン、 $\frac{1}{4}$ トン、

$\frac{3}{4}$ トン、2トンと止どまる所を知らない状況となった。

多種多様な艇がハンディキャップでレースを楽しむ余地は、このレベル・レーサーの世界には残されなかった。だからこそ、新しいハンディキャップ・ルールとしてのIMSが広く求められ、これが、クルーザー・レーサー、つまりハンディキャップによる一般的レーサーの復権につながると期待されたのだ。

これが、一方で先鋭化した、F-1的IORの凋落と、IMSの急速な伸びという形になって現われて来たのだが、ここに大きな課題として残ったのが、スクラッチ・レーサーのためにIORに代る新しい、スクラッチ・ルールを制定しなければ、この熱烈なレーサーたちの土俵が消えてしまうという問題だった。

2つの課題に対して、一つの明確な方向と展望を打ち出したのが、今回のORC会議であった。つまり、1994年度のシーズンに間に合うように、新しいグランプリ・ルールを制定するという決定をしたことである。

ORCの会議の後に発表された方針は、レベル・レーティングによる、レースのための新しいルールに関する具体的提案を来年11月の次回のORC会議までに用意する、というものである。このルールの主要な特徴は——

1、現在IOR MarkIIIの下で行なわれている全ての大きさのヨットによる、スクラッチ・レースの要求にかなうものであること。

2、より速い、より軽い、そして同じ大きさでよりエキサイティングな走りの艇を指向する。

3、より頑丈な構造を持ち、同時にコスト面でもより安い艇となるよう研究すること。

4、グランプリのスクラッチ・レースを指向している間は、アコモデーションは、ストリップアウトされるとしても、容易にクルーザー／レーサーとしての使用にコンバートできるものであることとされた。

同時に、新ルールの制定と1994年からの施行までは、現IOR MarkIIIをグランプリ・ルールとして維持し、エージ・アローワンスを導入すること、クルーの数をクラス一名ずつ少なくするため、クルー重量のリミットを下げる等、コストを下げる工夫によって、アドミラルズ・カップ等の、各グランプリ・サーキットへの参加艇の増加を促すなどの過渡的措置も決められた。

一方、IMSは世界外洋ヨットの主要なハンディキャップルールとして、このクラスを対象に開発される新しいIMS艇をルール上適切に対応することで、IMSルールの陳腐化を極力避けながら、その一層の充実と拡大がはかれることになった。

新しいグランプリ・ルールのあり方として、三つの考

え方が検討された。

一つは、IOR MarkIVとでもいえる、IORの改変。

二つ目は新たに、アメリカズ・カップルールのような、クラスルールをベースにした、限定(restricted)クラスを創出する。

三つ目が、IMS開発の過程で採用された、ハル計測と、それを基にしたVPPを基礎にして、VPPの特定数値を使って新しいスクラッチ・ルールを編み出すというものだ。

IORの改変は、基本的に無理があり、また新しい限定クラスルールも、あまりにもリスクが大き過ぎ、かつそれを避けようとするれば、大変な努力と時間がかかるということで現実的ではないとされた。

一方、三のVPPを基本とする考え方はIMSとの整合性があり、グランプリ的レーサーとしての使用の後、IMS艇としての活用が容易にできること、そして何よりも、VPPのデーター・ベースとその解析のためのソフトといった技術は、ハル計測および、世界の外洋ヨット界の最大の知的・技術的資産であるという認識と相まって、この方式でいくことが基本方向として正しいし、また、無理なく1994年から施行(つまり、新ルールの完成発表は1993年中にする)できるということが確認された。

先に触れた、ORC発表の新ルールの項目も、これを前提にしたものだ。

では、どういうタイプでの艇がこの新グランプリ・ルールで想定されるかといえば、分かりやすくするために、現IORのワントン・クラスを例に取れば、全長でより短く(35~37ftか?), 重量で軽く、かつインサイド・バルストそしてクルー・ウェイトに依存しないものとなる。船型的にはIORの「変形」(バンプとかアフターガースの段とか)などの無理のない、そしてヘッドルーム、船内配置などは、IMSレギュレーションで要求されるものは簡単に満たすことができるもの。コスト的には艇そのものも、その運用のコストも安くなる、艇の寿命が長いなどの明らかな長所を盛り込んだ艇となることが期待され、また、それができるのではないかというのが、現在までの検討過程での結論となっている。

VPPを使って、上記の諸要因をうまく組み込んで、どのように新しいルールを表現するかというのは、かなりの難問だと思われるが、ORCのジョン・パーク会長自らが委員長を務める小委員会では、かなりの自信をもってこの作業に取り組んでいる。

“VPP Envelope”と表現されているこの構想は、代表的なVPP数値を何点か押えて、そこにリミット値をいくつか設定することで、文字通りレベル・レーティングを新しく規定することが目論まれている。

この方式のもう一つの利点は、もう一度現ワントナーの例を取れば、現行IOR MarkIIIのトップレベルのワントナーのVPP値に近い数値が、上記の新ルールのリミット値として設定されることになるので、新ルールの普及までの間の過渡的期間には現存のIORワントナーが充分互角に闘える可能性も充分あるということになる。

もう一つ、この新グランプリ・ルールの制定と関連しての画期的な決定は、アドミラルズ・カップを頂点とする、グランプリ・レーサーのチャンピオンシップ・シリーズが、シャンペン・マム・世界選手権シリーズとして正式に認知されたことである。これで、グランプリ・サーキットと言えるグローバルな土俵の設定ができたということになり、この種のレースの今後の発展のための基本条件が整えられたことになる。

特に注目値するのは、日本を含めた太平洋海域で目覚ましい発展と実績が認められたことである。従来の二年間のシリーズで合計点を出す方式が、一年ごとに、大西洋で4シリーズを奇数年に、次に偶数年は太平洋の4シリーズという形で、アジア・太平洋の存在が互角の立場で認知され、その中の最重要シリーズの一つとしてジャパン・カップが組み込まれたのである。

従来の欧米偏重(というより一辺倒に近かった)ORCの政策が、ようやくグローバルになって来たことのもう一つの証査は、太平洋地域の初の選手権シリーズが、Pacific One-Ton Championshipとして制定され、これも本年のジャパン・カップの中に組み込まれることが認知されたことである。長年にわたる我々の努力が、日本全体の外洋ヨットのレベル・アップとともに、この成果をもたらしたものと言える。

ちなみに、ロンドンではヨーロッパの2トン協会およびワントン協会の代表者のいずれもが、ジャパン・カップ参加の強い関心と意向を示し、特に2トンの場合は、夏のケンウッドの前に2トン・ワールドがハワイで行なわれるので日本での参加は好都合となる。

もう一つ、このグランプリ・レースをめぐる討議で、重要だったと思われるのは、外洋レースでなければならないという当たり前なことでもあり、かつ我々が一貫して強く主張して来た線が、改めて確認されたことである。

これは二つの形で表れている。

一つは、新グランプリ・ルールの基本が、外洋ヨットとして適用する艇を可能にする、裏を返せばデイレサー的な、極端な一部のIOR艇的なものは否定するという観点にたっているということである。一昨年のケンウッドで見られたような、IMSのレーサータイプが今後主流となって行くことが予想されており、このタイプの何隻かは、昨年のメルボルン—大阪レースにも登場し、存分にその外洋性を明確に証明して見せてくれた。

もう一つは、シャンペン・マム・シリーズの新しい位

置づけを検討する中で、外洋レースの要素は、その基本的構成要因でなければならないという、これも当然ではあるが、今まで、ややもすればIORの先鋭化の中であいまいになっていたことが、はっきり確認されたことだ。

つまり、アドミラルズはファストネットがあつてのアドミラルズであり、サザン・クロスはシドニー・ホバートがあつてのサザン・クロスだということである。

以上見て来たように、ここ数年間の、「一体、外洋ヨットレースはどうなるんだ」といった不安と見通しが立ちにくいといった状況が、大きく変わり、かなりはっきりした展望と将来構想が見えて来たといえる。

かつて、IORが制定された当初の湧き上るような期待感とエネルギーの結集が、もう一度見られるようになるかも知れない。若い外洋レーサーが自分の裏庭や、ガレージで、自設計、自作の艇で挑戦し、トップレベルの成績をもぎとって外洋レースの今日を作ってきた。

ロン・ホランド、ブルース・ファー、ダグ・ピーターソン等々、皆この外洋レースへの情熱をぶつけ、あつてというような斬新な発想で、新しい外洋ヨットのフロンティアを開拓して来た。

もう一度そういったエネルギーの噴出を期待したいところである。

ラビアンローズ裁判事件の顛末

NORCルール委員長 石井正行

1. 事件の経緯

1990年のジャパンカップにおいて、ラビアンローズの乗員登録規定違反に関する審問の際、同艇のオーナー澤野裕治氏が、グッドマナー及びスポーツマンシップに反したことによりI.Y.R.R.75.1が適用され、同艇の成績が当該レースから除外された。

ジュリーによるこの決定はI.Y.R.R.75.1(b)の規定によりNORCに報告された。NORCは、1991年2月23日に開催された第115回理事会にて、「NORCが主催するレースについては、ラビアンローズの参加資格を、1991年12月31日まで停止する」という処分を決定した。

2. 地位保全の仮処分申請

ラビアンローズは、この理事会の決定が、同氏のNORC会員資格を剥奪するに等しいとして、東京地方裁判所に、NORC会員としての地位を保全するための仮処分申し立てを行った。

これにより、東京地方裁判所で5月31日、6月14日、6月21日と3回にわたる審尋が行われ、大儀見副会長、清水専務理事、久保常務理事と共に、私も当該レースのジュリー・チェアマンとして、また同時にNORCのルール委員長として出席し、事情を説明した。

その結果、ラビアンローズの申し立ては却下された(7月号オフショア参照)。

3. 即時抗告

ラビアンローズの仮処分申し立ては7月5日に却下され、これに対して期限内に即時抗告はなされなかったと7月号のオフショアは報じていたが、澤野氏はこの決定を不服として7月19日に即時抗告を行っていた。

この即時抗告については、東京高等裁判所において、千種裁判長のもとで審理されたが、これも12月9日付で却下された。

澤野氏は、本件決定が無効である理由として、NOR

Cの本質がヨット・レース主催団体に過ぎず、その実際の事業内容は国内または国際的外洋レースを主催することではなく、したがって、同協会に入会して会員になる唯一の目的はNORC主催のヨット・レースに参加する資格を得ることではないとし、それ故、本件決定によりNORCの主催するヨット・レースへの出場を停止されることは、同会員である澤野氏の唯一最大の権利であるヨット・レース参加資格を剥奪されるに等しく、それは会員資格に関する懲戒処分ないし処罰決定と同視されるべきである、しかるに、総会の決議によることなく、執行機関たる理事会の決定のみにより、しかも、処分対象者たる原告人に何らの弁明の機会を与えずに行った本件決定は重大な手続違反があり無効なことが明白であるというのである。

しかしながら、原決定の認定した事実並びに一件記録によって認められる以下の事実を照らせば、原告人の主張を背認することはできない。

1. レース参加資格の性質について

NORCは所轄庁である運輸省の監督の下に組織化され運営されている社団法人であつて、その目的は、定款三条によれば、原判示(二枚目「第二事案の概要一」)のとおり海事思想の啓発高揚に寄与することであり、ヨット・レースを行うことは、副次的な目的ないし手段と目されていることが明らかである。したがって、仮に、原告人の主張するようにNORCへ入会し、会員となる意図ないし期待が、主観的には、単に、ヨット・レースに参加することにあつたとしても、そのことから直ちに、レース参加資格即会員資格であるということとはできない。

(この抗告棄却理由は次号へ続く)。

第117回理事会議事録

1 日時

平成3年11月19日 (火) 16:00~19:40

2 場所

東京都港区虎ノ門1-11-2

第2船舶振興ビル 5F

社団法人日本外洋航海協会 会議室

3 出席者

理事30名中出席26名 (うち委任状15名)

(出席)

大儀見 薫 清水栄太郎 久保 和男 朝河 清
石井 正行 今岡 又彦 林 賢之輔 古川 保夫
宮坂 敬三 安岡 信一 松本 哲

(委任状)

石原慎太郎 秋田 博正 並木 茂士 児玉 萬平
鈴木 康之 山崎 達光 柴田 邦敏 小林 義彦
川端 治夫 都築 勝利 三井 祥功 秋山 福夫
平岡 英信 岩田 行史 末松 明

理事以外の出席

松井 利簡 (常磐支部長)

平松 栄一 (顧問会議長)

中上川貞次郎 (財務・通信委員)

川村 安正 (玄海副支部長)

相馬 雅利 (NORC事務局長)

4 議題

- (1) 環太平洋サーキット (J・C関連) の件
- (2) JYRU問題
- (3) 支部・専門委員会報告
- (4) その他

5 議事

1600, 清水専務理事の司会により開会, 出席理事は26名で, 本理事会の成立を確認, 大儀見副会長が議長となり, 議事録署名人に宮坂, 古川両理事を指名, 議事に入った。

大儀見議長から, 会議進行を考慮し議題(2)を先に検討していただきたい旨提案があり, 了承した。

議題(2)JYRU問題について

大儀見副会長, 清水専務理事から, 資料に基づき要次の報告があった。JYA及びNORCが, それぞれ指導をうけている文部, 運輸両省にアプローチし, これま

での経過報告と両省担当者の意向を聞いた。

このことを踏まえて, 昨日の会合では, 両者とも機運が盛り上がっており, 早い時期にまとめる方向で努力する。その間, 両省に働きかけて推進したい。との確認をした。また, 実質的に両者が合意で進めることができる事項については, 開始していこう。ということであった。

議題(1)環太平洋サーキット (J・C関連) の件

清水専務理事から, この件はORCがらみの問題で, 今月中旬ロンドンで開催されたORC会議に, NORC代表として出席された大儀見副会長から報告をいただいた, と発言があり, 大儀見副会長から資料に基づき概要の説明報告があった。

シャンペンマム・ワールドカップ1992に関しては, 実施要綱が既に発せられている状況の中で, ORC会議開催中の11月13日, ORC, RORC, Champagne Mumm(C・M), Southern Cross, Kenwood Cup, Japan Cup(J・C), Corum China Sea Series等関係各団体が協議した。

このプログラムでは, 1991年12月のサザンクロス, 1992年3月のチャイナシー, 同5月のJ・C, 同8月のケンウッドの4シリーズを, ORCとRORCがC・Mの新しいワールド・チャンピオンシップ・シリーズとして認知し, 奇数年末に始まる偶数年が太平洋地域, 奇数年がアドミラルズ・カップ中心の4シリーズを大西洋地域で行い, それぞれのシリーズのワールドチャンピオンシップ・シリーズとして認定し, それぞれの年間合計4レースのポイントトータルでチャンピオンを決定する。また, 8レースのフォーマットをできるだけ共通のものとして, IOR及びIMSあるいはIORまたはIMSの形で両クラスのトップクラスのレガッタとしての定着と振興を図ることとされている。

スポンサーシップについては, C・Mは, 太平洋地域にも参加したいという構想で, J・Cのサブスポンサーとして応分の対応をしたいとの意向である。

問題は日程で, J・Cを10月から5月に移すことについては, NORCは, 今まで前向きに検討するという表明はしていたが正式回答はしていなかった。事前協議なしにこのように決定発表されたことは困る, というこのため押しをしてきた。

1992年のチャイナシーは, 4月11日から23日までレース, 同25日表彰式をマニラで行なうこととしており, 日程はイースター・ウィークエンドにかかっているため動かさないということである。J・Cをゴールデンウィー

クに開催することとなれば実質J・Cに出る艇はチャイナシーには出場できないこととなる。この件について、1992年にはケンウッドで2トンワールドカップを行なうので、2トンサイドとしては5月J・C、8月ケンウッドと2トンワールドのコースがとれるので、J・Cは5月開催にしてもらいたい、との意向があり、C・Mは、NORCがJ・Cを5月開催に踏み切るならばやむを得ない。との見解である。

なお、我々の要請を受けた形でORCが太平洋地域1トンカップ・チャンピオンシップを認知することが決定された。1992年のJ・Cの中で1トン部門を設け得点を与えることとすればこの件は可能になる。

11月13日のC・Mワールドカップに関する会議では、上述のほか大要次の事項が審議された。

- ① 大儀見氏から、NORCに事前協議がなかったことについて抗議があった。
- ② ポイントシステム条項
- ③ 大儀見氏から、J・Cの日程に関し、ゴールデンウィーク、スポンサー、チャイナシーの日程に言及し、NORCサイドの意思表示があった。
- ④ サザンクロスのスポンサーの件
- ⑤ 優勝した国の主催団体が指定する場所で、C・Mが賞を授与する。
- ⑥ シリーズの採点方法は、チームを特定しないでIOR、IMS別々に採点し、各最高得点をとった艇の国に順次加算する方式であり、艇が持ち帰るものがない場合もあるので、優勝した国の得点に関与した艇にはレプリカを授与する。
- ⑦ 略
- ⑧ 各レースは規格内容が統一されてないが、外洋レース選手権という位置づけがされているので、外洋レースの要素であるロングオフショアは必ず含まれなければならない。というのがC・M、ORC、及びRORCの考えである。
- ⑨ 4シリーズともIOR、IMSのディヴィジョンを設けて400～600海里の外洋レースを含める見通しである。
- ⑩ 乗員の国籍条項
- ⑪ C・Mは、マークブイを提供する。
- ⑫ プレス条項
- ⑬ 酒類スポンサーの制限はない。
- ⑭ ORCの代表が参加する。
- ⑮ C・Mの広告表示の種類方法及びその他提供要綱
 - * グリーンブックの基本的システムを採用する。
 - * IOR及びIMSあるいはIORまたはIMSディヴィジョンを設ける。
 - * ORC特別規定を適用する。
 - * 各表彰式には、C・Mの冠シリーズであること

を表示する場を提供してもらいたい。

* C・M、ORC、RORCの代表に、便宜を供与してもらいたい。

* C・M、ORC、RORCのロゴ、名称等を、印刷物等に表示使用してもらいたい。

等であった。

また、アドミラルズカップ関連会議の際の資料によると、1991年9月における世界各国のIORレーティング所有艇及びIMS証書所有艇の隻数は、IOR艇は、イタリー795隻、イギリス481隻、米・加475隻、独508隻、オーストラリア328隻、日本131隻等、計2,987隻であり、IMS艇は、米・加1,296隻、イタリー993隻、独508隻、オランダ489隻、イギリス459隻、日本44隻等、計4,747隻である。1990年に比較し、IORは1,963隻の減、IMSは1,209隻の増である。

会議等の概要は以上であるが、重要なことはJ・Cを10月から5月に繰り上げるのかどうか、また、繰り上げた場合は、日程を確定することである。5月は、チャイナシーとの日程の件、メディア面からはアメリカズ・カップと重複するという面がある。

各理事から大要次の提案質問があり、討議された。

* J・Cは、今まで冠スポンサーを避けてきたが、冠レースとなれば官庁等の後援の件について、検討の必要がある。

* J・Cの特別協賛をいただいているコルム日本タイマートからは、

・ 外国艇から問い合わせがあるので、対応を早急に決めてもらいたい。

・ まとまりが悪いのでJ・Cには沖縄レースを含めないでもらいたい。

・ 実行委員長を始め各委員を早急に決めてもらいたい。

との意見が寄せられている。

いずれにしても、C・Mを検討するには、J・Cの確定が先決である。

* J・CにC・Mがかぶってくると、当然外国艇が多く参加するようになりエントリー、ホテル、艇の係留等の事務が激増するので英語の堪能なものを含めて、事務局の機能を充実し、主催者として恥ずかしくない事務が推進できるよう配慮する必要がある。

* 沖縄レースは、来年は20周年記念レースであり、4月29日沖縄スタートでオフショアにも発表して、沖縄における事前交渉は既に相当進んでいる。そのためにも沖縄レースを念頭において、J・Cの日程を早く決定する必要がある。

* J・Cの開催が10月から5月かは、内海のレーススケジュールに大きな影響がある。内海では、J・Cには

トップクラスの艇が出るだけで内海のレースには影響が少ない。という意見と、トップクラスの艇が抜けるのは内海のレースに大きな影響があるとの二つの意見があり、判断はつきかねる。

大儀見議長から、種々議論が出たがそれらを念頭において理事会としての決議を得たいと発言があり、まず、J、Cの日程をゴールデンウィークに持ってくることにについて諮ったところ賛成を得た。ついで、詳細な日程について諮り、

1992年5月2日(土)インショアレース

3日(日)インショアレース

4日(月)ショートオフショアレース

5日(火) "

6日(水)予備日

7日(木)インショアレース

8日(金)ロングオフショアレース

9日(土) "

10日(日) "

の日程が承認された。

大儀見議長から、1トン・パシフィック・チャンピオンシップをJ・Cに組み込んで開催してもらいたいとのORCの要望について諮りたい、と提案があり、了承した。

林計測委員長から、本年のサザンクロスに計測員を派遣して、計測方法を見学・技術をさらに修得したい。との発言があった。

今岡、松木両理事、大儀見副会長、清水専務理事等から、J・Cの事務局について、次のような提案・発言があった。

国際レベルのNORCの責任を全うするためにも、予算面の手当をした上で専従職員をJ・C事務局に置く必要がある。また、専用電話、専用FAXも必需品である。特に記録の残るFAXの利用が大切である。

大儀見副会長の提案により実施要綱、レギュレーション等の作成は、石井ルール委員長の協力を得て推進することとなった。

なお、大儀見副会長から石井ルール委員長が、パロセロナ・オリンピックのジュリーとなることが決定された。日本からは石井氏のみである。さらに、同氏はアメリカズ・カップのチャレンジャーレースであるルイヴィトンカップのアンパイアにも決定されている。旨の紹介があった。

大儀見議長の提案により、J・C実行委員会を設置することが決定され、委員長等の人事は、古川、今岡両理事等の提案により大儀見副会長、清水専務理事、並木理事で検討して早急に決めることとなった。

議題(3)支部・委員会報告及び議題(4)その他について

(1) 久保常務理事から、本年1月から10月までの間に入会した会員は、特別会員73名、正会員565名、準会員22名計660名である旨また、これにより会員数は、特別会員計922名、正会員計3,597名、準会員計57名、総計4,576名となった。との報告があり新入会員660名の入会が承認された。

また、平成4年度総会等の資料について、各専門委員長あての文書に基づき提出方の依頼があった。

(2) 石井ルール委員長から、最高審判委員会の人員構成の規定に関し、NORC外洋レース規則及び社団法人日本外洋帆走協会最高審判委員会に関する規定の一部改正案が資料のとおり提案され承認された。

(3) 朝海海事思想普及委員長から、資料により1992年2月11日から16日までの東京におけるボートショーに本年同様NORCとして出展したい旨提案があり承認された。なお、予算は新年度予算案に繰り入れることとされた。

(4) 玄海支部川村副支部長から、1993年に開催予定のオーランド〜福岡レース(仮称)をIYRUカテゴリーBのレースとすることの提案があり承認された。また、本年12月17日から27日の間に公式記者会見を予定しており、その際、NORC本部からの出席をお願いしたい旨発言があった。

(5) 中上川財務委員から、資料に基づき大要次の報告があった。

① 年会費値上げの件

健全な財務体質を維持するには会費等の経常収入と管理費等の経常支出のバランスが取れていることが望ましい。管理費、会報費のコスト・アップをイベント関係の収入で今のところしのいでいるが、常態とはいえないので、管理費を会費で補いたい。不足分は会員一人当たり約4,000円になる。このうち半分はコストの削減努力により、残りの2,000円は会費値上げによって実現したい。ということで、本年2月理事会を経由して代議員会の承認を得ているが、来年度から値上げを実施することとする。

1992年度からは、特別会員22,000円、正会員9,000円、準会員5,000円となる。入会金は現行のまま据置とする。

② 今年度の収支状況

本年10月までの収支状況の実績を基に今年度の収支の見込みは、グアムレース、保険手数料等修正分を勘案すると、本年度収入は約156万程度となり、対予算△14,000千円の未達が見込まれる。支出については、管理費、レース関係事業費、間接事業費、特別事業費、名簿作成費等費目間の入り繰りが散見されるが、集計すると対予算△14,500千円となり、収支はほぼ等しくな

と見込まれ昨年度のように単年度支出過剰の決算は避けられる模様である。

③ 平成4年度予算案提出の依頼

来年度予算案の提出をお願いする。提出期限は12月20日で、会費値上げ分2,000円の本部支部配分は、本部1,200円支部800円を目安に予算組込みを願いたい。本件は、各支部長及び各専門委員長あて、文書によりお願いする。

- (6) 中上川通信委員から、新VHF関連で①NORC三崎海岸局に新VHFの機器設置を早急に申請したい。②NORC下田海岸局の開局を早急に申請したい旨の報告提案があった。

- (7) 大儀見副会長から、ORCから現行IORに代わる新しい「グランプリ・ルール」に関する決定について、次の概要説明報告があった。

ORCの考えは、レベルレーティングの目的は安全面、経費面を考慮しつつ丈夫で乗り易い配慮をし、多くの人が参加できるようにすることである。①IORフィニッシュラインで競り合うという性格は維持したい。②軽排水量としながらスタービリティを向上させたい。③衝撃に対する強度を高めたい。④後刻、IMSの設備を設置できるような船体構造とするルールを考えたい。

ということで、これらの思考は1993年半ばには確定

し、1994年からは新ルールとして発効するであろう。

- (8) 宮坂帆走委員長から、日本海レースは、本年はウラジオがオープンされなかったので中止となったが、次回1993年は是非開催したい。来週、ウラジオストックを訪れ実施の方向で準備を進める。実施の条件は、ウラジオストックがオープンされることであるが、事実上ヨットが入港できればよい、との考えで推進する。旨の発言があった。

なお、大儀見副会長から、ロシア共和国がIORへ正式に加盟申請をしているが、IOR艇隻数は、1,200隻となっており、ORCでは向こう3年間に国際レースに出場するIOR艇の隻数分についてのIOR手数料を要求するとの対応である。

- (9) 林計測委員長から、本年のJ・C、IMS部門でハンディキャップのインプットミスがあったことをお詫びします。今後チェック機能を強化します。との発言があった。

他に、質疑意見等はなく、以上で審議を終了し、1940、第117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11月19日

議長 大儀見 薫 (印)

署名人 宮坂 敬三 (印)

署名人 古川 保夫 (印)

NORC総会等諸会議及び関東支部総会等会議のご通知

例年のとおり下記の会議が開催されます。今回の議題は、予算決算の審議及び任期満了に伴う新理事の選任等重要案件がありますので、会員各位におかれては、万障

繰り合わせのうえご出席をお願いいたします。

NORC専務理事 清水栄太郎 関東支部長 並木茂士

関東支部 代議員会 総会

日時 平成4年2月15日(土)

1300~1400 関東支部平成4年度第1回代議員会

1400~1500 同上 第1回総会

NORC 理事会、代議員会、総会

日時 平成4年2月22日(土)

1300~1440 第118回 理事会

1440~1540 第14回 代議員会

1540~1610 第119回 理事会

1610~1700 第36回 総会

場所 NORC、関東支部両会議とも右記会議場

国立教育会館 東京都千代田区霞ヶ関3-2-3

Tel03-3580-1251 (文部省隣、地下鉄虎ノ門下車)

ナスカ・ネットでマリナー情報を……!

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ナー情報を電話、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#⇒好きな情報番号

〈主なマリナー情報番号〉(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
 - 15# 南西東海沿岸水温情報
 - 17# 黒潮情報
 - 50# ゲレンデコンディション 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# 日本外洋航走協会
 - 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
- (20~29# 会員制情報/天気予報、台風情報)

②掲示板サービスの聞き取り操作(サービス番号: 8#)

☎0990-301-177⇒8#⇒掲示板番号

掲示板番号1# 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、ビ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



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エアとして御発注ください。

- ① イムホフ・オーシャンジャケット ● カラー: ブルー&ホワイト ● サイズ: S/M/L/XL/XXL ● ¥36,000
※ オーシャンレース・クルージング用にデザイン設計、防水、耐寒性に優れ、更にハーネスホルダー機能を備えた本格セーリングギア。
- ② 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。
- ③ 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1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。
- ④ 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。
- ⑤ 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。
- ⑥ ハイシース・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。
- ⑦ KIWI・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
- ⑧ KIWI・トラウザー ● カラー: ブルー ● サイズ: XS/S/M/L/XL ● ¥32,000
- ⑨ 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
- ⑩ 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、フットウエアを代表する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

ハーケン ジャパン株式会社 〒662 西宮市西宮浜2-21-9 TEL.0798(22)2520

薬師寺さんさようなら

服部一良



薬師寺氏

一昨年は関根さん昨年は薬師寺さんと、大先達を続けて失った。お二人とも、その知己を得られなかったら当方の人生は変わったかも知れないほど、お世話になった。そしておそらく多数のNORCメンバーも、お二人の好意に甘んじ続けて、ついにその借りを返すことなく終わったのではないかな。

思い出すのも気恥ずかしいが1959年頃、季刊だったか隔月刊だったか忘れたが、当時日本唯一の専門誌を手掛かりにして、臆面のないビギナーの特権を発揮、有楽町の関根さんのお店にいきなり飛び込んで、ヨットに乗りたいヨットが欲しい、何とかして下さいとお願いをした。これを切っ掛けにして、デビューしたばかりの最新鋭15フィートディンギー、シーラスクラスを入手、鑑摺のスロープも確保していただき、当方の現在に至る、十十年間の遊びがスタートしたのだった。その後、新宿湾内からスタートする花の大島レースの見送りを続けて、いつの日かはこの思いが次第に募り、関根さんのクルーザー教室に参加。これがたしか1963年。この頃、関根さんの〈シャークVII〉は走水港に舫われていて、よく顔を見せられるのが、隣接の防大走水ポンドのハーバーマスター、薬師寺さんだった。

この頃は挨拶を交わす程度の関係だったが、当方も加えていただいた、クルーザー教室の同窓生で所有する艇が、ホームポートを油壺から新設のシーボニアに移し、やがてシーボニアでお仕事を始められた薬師寺さんと再会してから、関係は一気に緊密となった。一気に緊密とははなはだしく手前勝手な言い方で、正直に言えば薬師寺さんへの一方的なおん

ぶにだっこれが始まったのである。あの優しい目の頼まれたら嫌とはいえない人柄に付け込んだのだ。

当時、当方は帆走委員を務めていた。年に何回かはシース委員会を組織しなければならず、ひと仕事だった。だが薬師寺さんがシーボニアに見られてからは、仕事が目に見えて楽になった。最初はおそろおそろだったと思うが、仕事を快く引き受けて確実にこなしていただけたのを幸いに、依頼の内容は次第にエスカレート。電話一本でNORC倉庫の中の備品点検、マーク打ちと回収の手配、ときには本部艇のチャーター手配、事後の備品収容などなどの裏方の雑事一切をお願いしていたからだ。思えば、薬師寺さんがシーボニアにおられた間、もしかしたら十年近く、小網代湾口で催されたNORCのレースは、薬師寺さんの決して表に現れないフォローに、全面的に依存してしまっていた。

関根さんはNORC創立メンバーの一人である。クルーザー教室の卒業生で、現在NORCの役員の方は一人や二人ではない。にもかかわらず関根さんは、手塩にかけたはずのNORCから次第に離れていった。理由はよく判らない。しかし海外のヨットクラブで必ず目に入る、相当な年配のシニアメンバーと若いクルーの交歓のシーンを蘇らせると、NORCの機能には当方でも淋しい思いがする。関根さんの晩年の心中は、これも判るわけがないけれども、NORCは大先達の処遇に万全だったとはとうてい思えない。だいたいが、関根さんは教えるのがご自分の趣味だったとしても、ハウツーの数多い著作を含め、いかに多くのビギナーをサポートしたか。後に続く世代に

間違いなくプラスをもたらしている。NORCの機構にその機関がないのはもちろん、当方の知る限り、関根さんと替わるような面倒見のいい方は、唯一人も思い当たらない。

薬師寺さんの場合も似ている。薬師寺さんは、人が喜ぶことであったら、その人の笑顔だけのために骨惜しみをしない、空前絶後に無私無欲な方だった。「人がよすぎる、みんな薬師寺さんを頼っているんだから、ほどほどにしないと、身体を壊しますよ」と調子のいいことをいいながら、最後には「じゃ、あれ忘れないでお願いします」などという当方だが、自己主張には無縁の薬師寺さんのような方がおられて、どうやら組織が保たれていることを、あらためて思い知るだけである。いったい過去何回のNORCのレースで、薬師寺さんは延べ何時間費やされたか、思っても見当も付かないが、NORCは声高なボランティアには応えても、裏方に徹する真のボランティアに報いる方法を持てなかった。

ともあれお二人の大先達を失って、当方もそろそろ計報には接するのが増える年代に入った、個人的な感慨はもちろんだが、NORCが喪失しつつあるものをお二人が代表しているようで、悲しい。

計測委員会よりお詫び

ジャパンカップ オフショアシリーズのレース結果について

レース委員長 宮坂 敬三

シリーズ終了後、計測委員会より、シリーズに参加していた「クリプトン」(IMSクラス)の計測証書のインプットデータに一部、ミスがあったとの連絡があり、当惑した。調査してみると誤りは確かであり、発表したレース結果にも影響することと判明した。その取扱いについて、先輩諸氏においても議論が紛糾するところとなり、悩みは増大したが、最終的にはレース結果の変更は行わないものとする事とした。

レース委員会には、シリーズ中に有効な計測証書をもとに成績を計算し、発表する任務が課せられているのは間違いのない事ではあるが、シリーズなり、一つのレースが終了し、結果を公に発表した後に発見されたミスにより再計算なり、再発行された証書により結果を変更することは、その権限においても、ルール化されていないというのが判断理由の一つである。

外国においても、又国内においても、同じような例で、レース結果を変更したと言う事実が無いと言うのもう、一方の判断理由となっている。

他のスポーツにおいても、あるいはイベントにおいても、その結果なり、成績は速やかに終息すべきものであり、故意なり、悪意でないかぎり、その時の資料により出された結果を変更しない方が、より大きな市民権が得られるものと考えている。

今後の対策として、計測委員会においては再発防止に鋭意努力され、会員各位が、自艇の証書に自信と責任をもってサインをし、誇りをもってレースに参加出来るようシステムを構築する事を望みます。

計測委員長 林 賢之輔

91年ジャパンカップが無事終了した約1週間後、同シリーズに参加していたIMSクラス〈Krypton〉の証書の一部に誤りがあったことが判明しました。

関係各位の皆様にも多大の御迷惑をおかけ致しましたことを、深くお詫び申し上げます。

起こった事と今後の対策を述べて、今後このようなことが起らないよう十分に注意し、できるかぎり公平を保ちたいと考えています。

皆様の御理解と御支援をお願い致します。

1. 事実

誤りは、同型艇〈ISIS II〉の証書とつき合わせることによって発見されたもので、プロペラシャフトの径PSDが0.030であるべきところ、0.300という数値が入力されていたのである。

間違いが起こった過程を調べると、計測値を現場で書き込むワークシートから、コンピューターに入力するために作るインプット・シートに転記する際に誤記が発生しており、コンピューターには、そのまま誤った値が打込まれた。

アウトプット・シートは何人かの目を通して証書として発行され、ジャパンカップシリーズ期間中は、公に揭示されていたが、誰も気付いていない。

単純なミスだが、結果的には重大なミスであった。正しいPSD値を入れ直すと、GPHで9.9秒(1マイル当たり)の差が生じる。レースは完全に終了していたが、レース結果を再計算すると、IMSクラスの総合順位も入れ替わることが判明したので、宮坂帆走委員長に事実を報告した。

2. 対策

計測及び技術委員会の緊急ミーテ

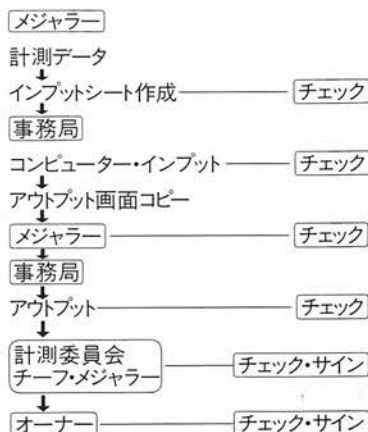
ィングを開き、対策を協議した。

(1)組織上のチェック機能の再確認を行った。いわば、人海戦術の確認である。図1参照

(2)同型艇があれば必ずつき合わせてチェックする。

(3)IMSがデザイナー・プルーフであり、かつ、ハルデータに関する秘守義務が課されている中で、船体関係のアウトプット・データのチェックは困難であるが、リグ関係、プロペラ関係、インベントリー・リストなどは、IORと同様にチェックできる。

(4)IORの証書発行プログラムでは、おかしい値が入力されると、いくつかの項目に対しては、チェック機能が働き、注意事項がアウトプットされる。IMSプログラム自体若く、自己チェック機能が含まれていない。36FT艇のプロペラシャフトの直径が30cmあっても、まじめに計算してしまっているのである。IMSでは、かなりの部分が、いわゆるブラックボックスに近い状態におかれており、プログラムに手を加えることは困難だが、簡単な内容であっても、チェックする機能をもつ、なんらかのプログラムを付加することが検討された。





ドーバー海峡は甘くなかった

HMYC “デルフィナ” 西村紘章 皆さんご存じでしょうか? [ドーバー海峡を泳いで渡る人がいることを]。私、行って来ました。もちろん泳ぎではなくヨットで一杯やりながらノンビリとクルージングを楽しみながらと思って。気楽な気持ちでチャーターヨットでベルギーのオステンドからフランスのダンケルク沖合経由でイギリスのラムズゲート (約60マイル) に向かって。

日本人4人とオランダ人のスキッパー2人 (一人は女性のコススキッパー) の6人で出帆したのは9月30日月曜日の朝9時30分でありました。何かの参考になるかも知れませんがその結果と、垣間見たあちらのヨット事情について述べさせていただきます。

そもそもこのクルージングを計画したのは、今年の6月、友人がブラッセルにいたことから「あいつに頼んだら何とかなるんじゃないかな」と思ったのがきっかけである。電話してみたら、1カ月くらい後になって「チャーターヨットがありますので可能です」とのこと。すぐに「ヨシやろう」と決めて航空券の手配。ともかく“フィンランディア”の藤島さん (フィンランド航空・営業部長 HMYC) にお願いし超割安の航空券 (金額は内緒) を手にして一路ベルギーのブラッセル・ザペンタム空

港へ。同行者は3人、小生 (47歳) と後2人。どちらもおつりのいらないおじさんであるが、今回の目的はただひたすらドーバー海峡横断往復である。

ザペンタム空港に着いたのは17時。その足でそのままオステンドのチャーターヨットへ乗り込む。朝日本を出て、その日の夕方にはもうヨットの上である。

ここで『チャーターヨット』のことをちょっと。あちらでヨットに乗るためには予約が必要であり、予約のためには『契約』が必要である。しかも2か月も前に要求される。金額は安いのにここが違うのである? [日本] とは。3日間予約でたったの約6万円 (日本の1/4?)。これに食費をプラスして——であるが、この条件には操船と食器の後片付けが義務付けされる。これをしない場合プラスαが加算されるのである。船は36フィートのマストトップリグでフアーラージブの典型的なクルージング艇であったが、実はこれ29フィートの値段である。今の季節お客さんがいないのと、6人とゆう人数が幸いし、同じ費用で36にしてくれた。お客さんがいない理由はすぐに分かった。もち論出航してからである。

では、出航の情景から話しましょう。オステンドのハーバーは駅前約40メートルにある。但し、ヨットハ



写真上: オステンドハーバー

写真下: 運河にかかる橋がはね上げられている

ーバーは運河の中にあるので海に出るためには道路閉鎖と水位調整が必要である。コントロールタワーへヨット備え付けの電話で出港を告げ、水門を開いてもらうのである。我々のヨットたった一杯のためにそれをしてくれるのである。

翌朝は、予定通り朝9:30出航しクラシクになっている湾内を出た途端に、ややうねりの大きな湾口へ出たのであるが、そこでスキッパー「メインアップ! 3ポイントリーフ」である。これある? 日本で。1ポでも [出港停止] となりかねない日本での常識は、ここでは関係ない [あんたの勝手] の世界なのでしょう。後で分かったのであるが、今の季節はこの「カ」吹くのが普通とのことである。お客さんがいない訳はこれであった。

ともあれイギリスのラムズゲートに向かって出港したのである。3ポイントなのにライジャケも付けずに。出港後最初にカジを譲られた私は、初めて経験するラットを握り右に左にカジをとり——やっと思えたかなと思ったころの事である。一緒に行ったおじさんの一人が早速船酔いにかかってしまったのである。やはり一日置いて時差ボケを取ってからにすべきであった?

それまでは、真上りポートタックでバウを青波に突っ込みながらのセーリングであったのであるが、すぐ

にスターボードタックに変えアビームにしてベルギー沿岸沿いに進路変更。それから激しかったスプレーを押さえた帆走であり「戦意」はやや喪失。その時はまだ心は「一心にラムズゲート」であったのであるが、彼の今回の船酔いはいつもと違い半端ではない。ケイレンまでしている。船酔いなど経験のない小生も気持ち悪くなりコマセまきをはじめしてしまうありさまである。小生はコマセまきだけでダウンには至らなかったのが幸いしたが、ヨットを翻ろうするあの波は、相模湾のそれとはやや違ような気がしたが——同じかな？

結論から先に言うと、ドーバー横断はあきらめ10マイル程離れた所にあるニューポートというヨットハーバーに入り、天候回復を待つことにした。オステンドを出港して4時間半のことであった。ニューポートはベルギーでは有名なヨットハーバーで日本中のヨットを集めてもまだ足りないのではないと思われる程のヨットがもやわれているハーバーである。そう豊かではないはずのベルギーにナゼ？と思わざるを得ない光景である。ハーバーの中には4つのクラブがあり、それぞれのクラブハウスのフラッグポールにはクラブ旗が24時間はたためており、その存在誇示しているように見えた。

季節柄と平日であったことで、人出はほとんどなくやや寂しい雰囲気だ



写真上：ニューポート・ヨットハーバー
写真下：ニューポートにあった年代物の木造艇

あったが、気が付いた事は、一つにはほとんどのフネが35フィート以上であり30フィート程度はマイナーであること。また、ほとんどがマストトップでファーラーズブのクルージング艇であり、レーサーなど見当たらないのである。更に、年代物の木造艇や「鉄のフネ」も混じっておりその歴史を物語っている。レースはあまり盛んであるとは思われない。そういえば我々のチャーターヨットにもスピンはなく、ベルギーには「より速く」なんて言葉はないのかな？と思う程であった。

その他、フネの造りやポンツーンの様子などまだ紹介したいことは多くあるが、本題ではないのでニューポートの紹介はこの位にして、その後であるが、その夜はとにかく、翌日の天候回復を祈って「艇中泊」。予定外ではあったが、「シケた海の楽しくないクルージング」よりはずっといいに決まっている。スキッパーは「日本人はなさけないナ」と思ったカモ知れないか？何も言わずに我々の意向に同意してくれたのである。とにかく優しいスキッパーなのである。もしかしたら持参したお土産が効果したのかもしれない。

さて翌日であるが、フネから出て空を見るまでもなく「リギン狂騒曲」が鳴り響いているではないか。クラブハウスのクラブ旗もちぎれんばかりに旗めいている。おまけに風向きも多少シフトしたとはいえ、昨日と同じくイギリスから吹いている。

ともかく朝食を済ませて「さてどうするか？」スキッパーを囲み腕組会議？が始まったのであるが、スキ

ッパーの意見は「一担出港してダメなら戻って来ましょう」であった。その意見は多分、はるばる日本から来ているので安易に「今日もダメ」とは言えなかったのだと思う。

我々の意見はというと、簡単に「何もここまで来て無理することはないよ、ドーバークルージングは果たしたことだし、この風では出るまでもないよ」であり、結局ダンケルクさえもあきらめコススキッパーのリヤさんの提案する「ブルージュ見学」に変更したのである。

二人をヨットに残しての、すばらしい「ブルージュ見学とムール貝のワイン蒸し」はさておき、これで「フット思いつきのドーバーチャネルクロッシングは挫折」なのである。明日はオステンドに戻るしかないのであるが、「泳いで渡る人がいるドーバー海峡をヨットでも渡れなかった日本人」。

日本へ帰って皆に何と言おうか？とどうでもいい事を悩みながらも「いいじゃないか、皆にはアントワープへダイヤモンドを買いに行つたついでに、ドーバー海峡でクルージングして来たヨとでも言っておこう」と言うことにしたのである。

日程にゆとりのない我々の休暇、今回はこれだけであるが「イギリスからのワンウェイも可能ですヨ」との話を聞き「ホンジャまたやるべ」と話しながらザベンタム空港を後にしたのであるが、だれの顔にも無念さなど微じんもない[NARITA]であった。

オシマイ



ダイヤを買ったついでにドーバー海峡をクルージングした！日本人と、オランダ人2名の御一行様！



『第29回小網代カップ』

レース経過報告

北の風1~2ノットのベタの中でスタートとなった。各艇とも風向が定まらない中でスピンの展開も思うようにならず、先が思いやられるスタートとなった。

“紫魂”、“イシスII”、“シルフィード”、“アルファ”“くろしおIII”、が上側からの好スタートとなった。“海太朗”“アフロディータJr”は少し遅れたが最上から良いすべりでスタートしていった。“フジIII”、“サーモンIII”は最下からのスタートで、強い潮にもどされなかなかスタート出来ず。11:53“フジIII”のスタートで全39艇のスタートを確認しスタートラインの撤収をした。16:00フィニッシュラインの設置作業に入り16:30よりフィニッシュ艇を待つ体制となった。

16:45“フジIII”よりリタイアの第一報が入り、続いて“ベシク”“サーモンIII”のリタイア報告が続いた。いずれも超ベタに悩まされて早目に見切りをつけたとのことだったが、日没の16:30頃より、急に風が強まったことを考えると少々早過ぎたのではと残念に思われた。

21:31“シグナスV”よりN35°10′、E139°33′の地点(18:45)でリタイアしたとの報告を受けた。又“く

レース委員長 平賀威

ろしおIII”は風早にあと10Mの地点(20:00)でポート側のスプレッダーに異常があり、大事をとってリタイアしたとの報告があった。風は20ノット以上で波高3mとのことで各艇の苦戦が想像され、事故のないことを祈りフィニッシュ艇を待った。

本部船で22:40頃航海灯が見え、ファーストホーム艇が何か興味深々となったが、22:55予想通り“海太朗”がファーストフィニッシュした。続いて23:19“コンテッサX”がフィニッシュしたが、フィニッシュ直後エンジンがかからず防波堤内側のワカメ棚に寄せられレスキュー艇の要請が出たため、山下ポートサービスに連絡し救助を依頼した。続いて“からす”“ロシナンテ”“ボーイ”とフィニッシュが続き5艇が24日0:00までにフィニッシュした。続いて“マウプティ”より竜王の北16M地点(19:40)でラダーにシートがからみリタイアしたとの報告が入った。

00:25本部船より負傷者発生の報告を受け、レース本部は緊張の色につつまれた。“ラッキーレディV”のクルー下山さんがワイルドジャイブの際のブームパンチで後頭部を強打し記憶が定かでない、救急車を呼んで

欲しいとのことなのでただちに救急車を手配し待機した。フィニッシュまで3.5M地点とのことなので15分~20分で到着すると判断したが、結局01:07のフィニッシュでシーボニアのボンド内に接岸したのが01:20頃となり、救急車を40分程度待たせることとなってしまった。下山さんの状態も予想していたより元気で自分で歩いて上陸することが出来、まずはひと安心となった。

その後“海坊主”“イシスII”“ハムハム”“チャーチャン”“リップル”“織姫”“シルフィード”“サマーノーズ”“ノープロブレム”“ケロニア”“青葉”“アーカンシェルII”“紫魂”と順調にフィニッシュしてきた。

03:37にフィニッシュした“アルファ”は帰着申告の際クルーの浅尾さん本人よりフィニッシュ手前のデッドランでワイルドジャイブしブームパンチで頭部を打撲し、自ら病院で手当てを受けたが軽傷で済んだ旨の報告を受けた。いずれのケースも諸磯沖をアビームで北上し小網代沖の灯浮標を確認し、ベアして大防網を避けながらフィニッシュラインにアプローチする際の強風と波の悪い中をデッドランで帆走し、ワイルドジ

ヤイブしてしまったとのことであった。

続いて“梓”“ナジャIV”“アフロデーター Jr”“はやとり”“ドンキイーンパレス”“テレマテック”“衣笠”と順調にフィニッシュした。

06:39フィニッシュした“ブラックシープ”より、フィニッシュ後ペラ

IMSで勝つまでは

今岡又彦

IMS推進派でIORバッチャーとして(冗談)つとに知られる石原オーナーの“コンテッサ”の新艇Xが進水したのが今年の4月。大勢の仲間にパーティに集まって頂きながら、その前の初セーリングの時に、ブームをこともあろうにオーナーの頭に落として怪我をさせるという醜態を演じ、折角のパーティも白けたものとなってしまいました。

その後のレースでも、『初島レース』で座礁したり、『鳥羽レース』ではステアリングのトラブルでリタイアなど、ご難続きで良い所がありませんでした。

どちらかというとゲンを担ぐ方のオーナーも、今度の艇のツキに不安を憶えるようになっていたので、何とかこの様な状況から脱却しなくては、早く勝機をつかまねばと気持ち焦っておりました。マネージメントを預かる人間としての偽らざる本音です。

艇の性能については、『STC』などで競ってもIORの50フッターを凌ぐスピードで、ポテンシャルの高いことは分かっていました。ハードは揃って、あとは乗り手を含むソフトに問題があることも十分認識しておりました。IMSは現在の『究極のルール』とかで、どれだけ艇の持つ性能を引き出せたかで勝敗が決

にシートがからんだためエンジンが使えず、コミッティボートに近寄れないので帰着申告と航跡図を郵送したい旨の連絡が入りこれを了解した。その後約2時間余りたって“サンプル”と“グレートピープル”がほとんど同時にフィニッシュし、残るは“は組”のみとなった。

IMSクラス優勝“コンテッサX”

まるそうですが、まともに走れたと思ったレースでも修正で負けたりしたので私自身『本当かな』という懐疑的な気持ちに段々なってきたしまいました。

『小網代カップ』は我が艇にとって5戦目の外洋レースです。今回は都合の悪いクルーがいて、12位が必要な所を9名しか揃わず、始めから厳しい闘いを覚悟していました。

GPSが本レースでは使用不能と聞いた時、『しめた』と思ったのは、私も、もう古いヨット乗りなのでしょうか。島廻りのカンを活かすチャンスと本能的に感じたからです。

レース展開では、スタート後の微風下“カラス”が良く風を拾い艇を滑らせ、また“海太郎”が下の風の無いドツボから脱出し、比べてまだ風のある我々のラインまで這い上がってきたのは流石という感じがしました。

このIOR2艇とは大島まで一緒に走り比べられる艇が側にいる事が励みになりました。

30ノット近い風の中、クローズで竜王崎を回航、フリーになると“海太郎”はスピンをアビームで上げたのだろう、すぐに船尾灯が見えなくなった。我々はしばらくジブで走り、風が後に廻るのを待ってスピンを上げた。この辺の積み重ねがあとで大きな差として現れてくるのだ。

09:00“は組”の野口さんより23日21:15にリタイアを決め現在浦賀沖を木更津に向けて帆走中との連絡を受け出場39艇の全艇存在が確認され、フィニッシュラインの撤収を行った。10:10横須賀海上保安部平塚氏あてに無事レースが終了した旨の報告を行い、11:00レース本部を解散した。

復路はスピんで艇速13~14ノットの快走、三崎へのアプローチでは心配した通りクルーの手数が足りず、スピンのジャイブに失敗し、ジブに代えてフィニッシュへ向かった。

レースを振り返って勝因らしきものを考えると、①人数が乏しかった故、段取りを確認し、全員が気を抜かず取組んだこと②レース中盤以降は強風で、微妙なセールトリムは必要なく、安全確実なトリムを心掛ければ良かったこと③トラブルが少なかったこと、が挙げられます。

とはいっても、今回は強風の時間が割と長かったので大型艇に有利だったことは否めないだろう。微風、順風どの様な条件下でもキチッと走れる様、練習を積んでいかねばと思っています。

とにかく、このIMS初勝利を契機に“コンテッサ”の『第3次黄金時代』を築くべく、年末の『ジャパン・グアムレース』を手始めに頑張っていくつもりでおりますので、皆様、ゆめゆめ油断されませんように。

最後に、この誌面を借りてリクルートを。“コンテッサ”ではやる気のある若者を募っています。いつでも気軽に訪ねて下さい

今月の表紙: トーヨコカップ・ジャパン・グアムレース'92で、スタート後ウエザーマーク回航のトップを争う「コンテッサX」と「摩利支天」 写真/市川和彦



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/ソーラーバッテリーチャージャー
ハーケン社製ブロック/セルフチーリングウインチ/エリプティカルキール/エリプティカルラダー

●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8 ●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・根定沿海標準価格例 ¥10,031,100
※2GM18ps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ブラス、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 身体検査・学科・実技	合格 [近畿4ヵ所試験士免許]
-------------------	-------------------	--------------------	--------------------

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：'92 2月末日迄

ヤマハヨットクルーザー(ジャーニーを含む)をご成約の方にもれなく帆船彫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
●カタログご希望の方は、郵送・電話でも郵送のうえ、下記まで。	ヤマハ熊本株…… ☎096-357-7161

〒438 静岡県磐田市新貝2500 ヤマハ発動機株式会社 広報室宣伝課

海に死せる仲間たちのために

社団法人 日本外洋帆走協会 会長 石原 慎太郎

今回のグアム・レースでの大遭難を振り返り、まずは失われた多くの友人たちの冥福を祈り、併せて幾重もの反省と、それにのっとった今後の対策について考えていくことこそが、払われた大きな犠牲に報いるせめてもの手だてと信じます。

事件の後、例によって、オーシャン・レースの実態、というよりそれ以前の世界的基本ルールを知らぬ一部のメディアから、今後のレース運営の基本を揺るがしかねぬ批判や注文が出ましたが、幸いコミッティ当事者や協会スタッフの冷静かつ懇切な対処で、社会一般の理解を得ることが出来ました。

しかしなおそれとは別に、今回の遭難事故を振り返り、冷静に厳しく詳細な分析を加えることで、我々は今回の犠牲を無駄にせず、後人のためのより良き措置を講じていける筈です、またその責任をかわすことは出来ません。

かつて1962年の初島レースでの大遭難以来協会はみんなして、レースの安全のためのいろいろな施策を講じてきました。

すべてのレース運営が同好の志のボランティアとしての努力で行われている限り、みんなして作ったルールの徹底は、一部は互いの紳士協定として運用されるのは当然といえるはず です。

今回、そのシーマンとしての黙約の幾つかが破られていたという事実は、事実として厳格にとらえ、反省されなければならぬと思います。そうした不本意な事実がなにによってもたらされたかは、いろいろな意味づけもあるでしょうが、あるいは我々の心の内に、社会のこの豊さやよろず技術の瞠目すべき進歩に幻惑されて、そうした進化によっても決して淘汰されることのない大自然のエネルギーの厳しさ、凶々しさについて侮りがありはしなかったか。

そうとするなら、我々はもう一度人間対海の関わりについての原点に立ち返って考えなおさなくてはならぬのかも知れません。それはもはや協会の仕事としての海事思想の普及などといった作業では及ばぬ、人間として自分について見つめなおす、あくまで個々人の責任に違いないと思います。

しかしレースもまた人間の嗜好にのっとった行事である限り、その中で無意識に行われているのかも知れぬ逸脱について、犠牲を強いられた者こそが同じ仲間たちのために声を上げる責任があるともいえます。

これはあくまで私論ですが、しかしかねがねいつてきたことでもあります。今日のIORルールに表象されるオーシャン・レースの世界的トレンドは、私にはどうもオーシャン・レースの本質を欠いてしまい、ただのルールのためのルールという危険な逸脱を招いているような気がしてなりません。

簡単に折れてしまうマスト、レースごとに使い捨てのような高価なケミカル材質のセール、軽すぎる艇体、奴隷に強いられるような惨めなアコモデーション。その結果、ヨット乗りたちはもはやオーバーナイトのレースを好まず、コミッティもそれを危険と判断して控えるという全く愚かしい現象。

その一方では、アメリカズ・カップにおけるニッポン・チャレンジ・チームは目覚ましい活躍をとげつつありますが、あれはあくまでアメリカズ・カップという別個のカテゴリのヨット・レースであって、決してオーシャン・レースではありはしないということは心得ておくべきでしょう。

我々は都会を出て海に出会い、入江を出てよりほるか大きな水の連なりに憧れるからこそオーシャン・レースを試みるのであって、かつてJOGといえども大洋を目指して出かけた。

47フィートの大きさの船が突然大波で転覆する、波にもまれている間にあっけなくキールが外れてしまう。一昨年のケンウッド・カップの「アン」の事故もまた一度の座礁でキールが簡単に折れて外れてしまい人命が失われました。

こうした華奢でそれゆえ危険な船を選んで乗ることで、我々人間は一体何をその代償として得ているのでしょうか。所詮は命あつての楽しみであるはずなのに。

かつてアドミラル・カップでの大遭難の折り、参加して無事に帰国した日本の代表艇たちは、あの程度の時化なら日本では年中あるといっていました。が、相対的にながめて、世界でもっとも条件の悪い、荒い海、危険な海で走る我々日本のセーラーこそが、人間たちが作ってきたルールが、実は海といういまだに不可知な相手に逸脱の末に適合しなくなってしまうという警告を発し、自らまず強く反省すべきだと信じます。

それを試みぬ限り、我々は今回の犠牲に報いることも出来ぬし、他の多くの仲間たちへの責任を果たすことにもならぬでしょう。

そしてそうした努力の上に、屈することなく海に挑みレースを充実していくことこそが、海で死んだ仲間たちへの真の弔いともなることを信じます。