

Offshore

No.202

APRIL

1992

4



SEIYO MARINE NETWORK PRESENTS

第7回相模湾JBCオープンヨットレース

開催日：1992年6月7日(日)[参加者募集中]

種 目：クルーザー

参加対象：アマチュアヨット愛好者すべてを対象とします。

参加費用：1艇につき8,000円(8人まで)/9人以上の場合は1人追加ごとに1,000円

表 彰：参加者全員に参加賞、各クラス1位～3位にトロフィー、4位～6位に楯、他特別賞を多数用意しています。

締 切 日：5月31日(日)

■主催：株式会社朝日海洋

■主管：社団法人日本外洋帆走協会関東支部/STC(セールポート・トレーニング・クラブ)

■後援：神奈川県、三浦市

■協賛：株式会社西洋環境開発

■協力：逗子マリーナ、葉山マリーナ、シーボニア

お申し込み/お問い合わせ：相模湾JBCオープンヨットレース事務局 0468-82-1212(朝日海洋シーボニアマリーナ内)

The 7th SAGAMI-WAN JAPAN BAY CUP OPEN YACHT RACE

世界は、海でつながっている

The 7th SAGAMI-WAN

JAPAN BAY CUP

OPEN YACHT RACE

朝日海洋



総合力で“カラス”が優勝!

第3回ジャパン・IORワントンカップ'92

3RD JAPAN IOR ONETON CUP '92



3回目を迎えたジャパン・IORワントンカップは、3月20日から3日間の日程で行なわれ、関東のワントン勢5艇が参加。ジャパンカップを目前に各艇熱の入ったレースを展開して、順調な走りを見せた“カラス”が優勝をものにした。



終始風が振れるレース展開となった

昨年の11月にイタリアのミラノで、現在ヨーロッパワントンボートオーナーズクラブの会長をしているMr. LANDOLFIに会った。海に面していないミラノのヨットクラブは、ミラノの中心の中世を思わせる古い石作りの建物の中にあった。

ヨーロッパ特有の、入口こそみすばらしい見える玄関のドアを一步入ると、そこは別世界であった。壮麗で優雅なミーティングルーム、会員がゲストとともにゆったりとくつろげるラウンジ。さすがはイタリアと感じさせるおしゃれなウェアショップなどがあった。2階にはヨーロッパでもトップクラスのホテルチェーン“CIGA HOTEL”が運営を任されているダイニングがある。11月の平日とあって会員は5~6人しかいなかったが、黒服のウェイトラーがCIGA HOTELとまったく変わらないサービスをしてくれた。

日本でいえば、さしずめNORCの2階に帝国ホテルが入っているようなものだ。しかも会員とゲスト以

外はまったく入ることは許されないのだ。

彼からヨーロッパにおけるワントンボートの活動状況を詳しく聞くことができた。

IORが衰退していると言われていた中で、少なくともヨーロッパにおけるワントンクラスは、ますます過熱しているようである。

1992年は8回のレースがすでに決定され、3月のポーランドから始まり、ドイツワントン選手権の行われるデンマーク、スペイン、サルジニアカップのイタリアである。この8回のサーキットが各国のワントンボートオーナーズクラブの会員が中心となって運営されている。場所によっては、地元のオーガナイゼーションがスポンサーを取り、クルーの宿泊や食事を全額負担する場合もある。

彼は会話の中で「多くのワントンボートを有する日本への期待は非常に大きい。ぜひ日本からもこのサーキットに参加してほしい」と力説していた。また、「両方オーナーズクラ

ブが密接な連絡を取り合い協力して行き、将来は日本でワントン選手権をやろうじゃないか」とうれい提案をいただきミーティングを終了した。

今年になってLANDOLFIより手紙をいただき、それによると、本年2月22日にZURICHにおいてワントンオーナーズミーティングが開かれ、その中で「現在IORにおいて、ワントンクラスは、他のどのクラスよりも活況を呈しており、今後においてもボートの数が増加していくだろう。」と確認され、また、「将来、多くのワントンボートが存在する日本において、ワントンワールドを行ないたい。」と討論されたと言うことである。このことは、昨年のミーティングの通りに、LANDOLFIが会議で提案してくれたのだと思う。彼らが活況を呈しているというように。確かに、来年のアドミラルズカップをターゲットにして、多くのワントンボートが発注されている。クックソンでは、LANDOLFIをオーナーと

して、本年1月に“FARR 1TON”の“BRAVA”が建造を始め、マーテンマリンでは“VROLIJK 1TON”の“PINTA”が3月に進水している。また、日本においても佐々木氏が率いる“AMATORA”が“FARR 1TON”をマーテンマリンにおいてニュージーランドACに使用された新素材“T800/35J”を使用して3月に建造が開始された。この“AMATORA”は“PROPAGANDA”、“BLUE NOTE”との協同プロジェクトで来年のアドミラルズカップに参加したい旨をすでに表明している。当然のことながら、艇の設計には、アドミラルズカップの海域を想定されたものになっている。現在のクラスルールは1994年以降大幅に改正されることになっており、来年度のアドミラルズカップは、現ルールでの最後の大会となり、特にワントンクラスは熾烈な戦いになることが予想される。

こうした状況の中で、日本においてもジャパンカップの開催が4月に変更され、その中でワントンパシフィック選手権が同時に開催されるこ

とになったわけである。今回は、昨年のジャパンカップからあまり期間がないこともあって、運営の方々や、参加するオーナーサイドにおいても大変な御苦労があると思われるが、日本においてこのような大きなイベントが開催されるのは、クウォータトンワールド以来のことであり、非常に喜ばしいことであると思う。また、ORCが提唱しているエイジアローワンスルールの適用は、建造後、数年経過したIORボートを再びコンペティティブにすることに成功している。

このジャパンカップの前哨戦として、関東におけるワントンカップが3月20日、21日、22日の3日間に行われた。1日2レースで計6レースが予定されていたが、21日は、風速が35ノットを越えたために中止され、20日に2レース、22日に3レースの計5レースが行われた。終始風が大きく振れ回り、余談を許さないレース展開とはなったが、1、2、1、3、5位と順位をまとめて優勝した“カラス”の総合力が目立った。以下2位“アーカンベイ”、3位“プ

ロバガンダ”、4位“マテンロウ”、5位“ブルーノート”の順であった。

(詳細は、成績表参照)

各艇は、これらジャパンカップに向けて、レーティングの調整、セールやクルーなど最後の準備に入っており、関西からも“チャチャ”、“サマーガール”、“カリニョ”がジャパンカップ参加を表明しているの、シビアでコンペティティブなレースが期待できそうである。また、ワントンボートオーナーズクラブは、“チャチャ”が加わり、現在12艇となり、秋には関西でワントンカップを開催することが決定している。ヨーロッパ全体で約15艇のメンバーがサーキットを行っていることを考えると、ヨーロッパと日本のワントンボートが、このクラスを牽引していることは、紛れもない事実であろう。

最後に今回のレースに御協力いただいた、レース委員長の稲葉氏をはじめ沢山の方々に紙面をお借りして御礼申し上げます。

ワントンボートオーナーズクラブ
事務局 石渡 一夫

3RD JAPAN IOR ONE TON CUP 92

| BOAT NAME | 1ST. RACE | | 2ND. RACE | | 3RD. RACE | | 4TH RACE | | 5TH RACE | | 6TH RACE | | TOTAL POINT | FINAL |
|-------------|-----------|-------|-----------|-------|-----------|-------|----------|-------|----------|-------|----------|-------|-------------|-------|
| | RANKING | POINT | RANKING | POINT | RANKING | POINT | RANKING | POINT | RANKING | POINT | RANKING | POINT | | |
| ARE CAN BAY | 2 | 2 | 4 | 4 | 2 | 2 | 1 | 0.75 | 3 | 3 | | | 7.75 | 2 |
| BLUE NOTE | 3 | 3 | DSQ | 7 | 4 | 4 | 5 | 5 | 1 | 0.75 | | | 12.75 | 5 |
| KARASU | 1 | 0.75 | 2 | 2 | 1 | 0.75 | 3 | 3 | 5 | 5 | | | 6.5 | 1 |
| MATENROW | 5 | 5 | 3 | 3 | 3 | 3 | 2 | 2 | 4 | 4 | | | 12 | 4 |
| PROPAGANDA | 4 | 4 | 1 | 0.75 | 5 | 5 | 4 | 4 | 2 | 2 | | | 10.75 | 3 |

関西が立ち上がった!

関西トナースカップ

写真協力/ヨッティング

現在、大阪湾で活躍中の1トナー及び2トナーのオーナー達の呼び掛けで昨年2月に発足された、大阪ベイ・トナースクラブ主催のレースをレポートいたします。

衰退化減少にあると言われるIORボートですが、ジャパンカップや国際レース等を目指して頑張っている艇も大阪湾には少なくありません。そのためのトレーニングや艇のチューニングも兼ね、昨年度より数回レースを催してまいりましたが、本年度よりシリーズレースを組

み入れることになり、3月20日～22日の3日間にわたり開催されました。同レースでは各艇のオーナー達が役割分担をし、案内、運営、ルール、パーティ等、参加者が望む理想的なレースを心掛け、なおかつレガッタにかかるすべての費用を割り勘にするというシステムがとられ、参加者の協力のもとでシリーズ開幕となりました。

今回のレースは軽風～強風とバラエティにとんだ展開となり、各艇それぞれのポテンシャルを活かしたレ

ース展開となった。そして、各クラスとも最後までデッドヒートが演じられた。

尚、このようなレースをつうじて、内海の親睦と発展に少しでも寄与出来ればと、参加クルー一同願っております。又、今回のレース開催にあたってご協力頂いた、関西ヨットクラブその他関係方々に紙面をお借りして、お礼申し上げます。

大阪ベイトナースクラブ
事務局 船山泰文



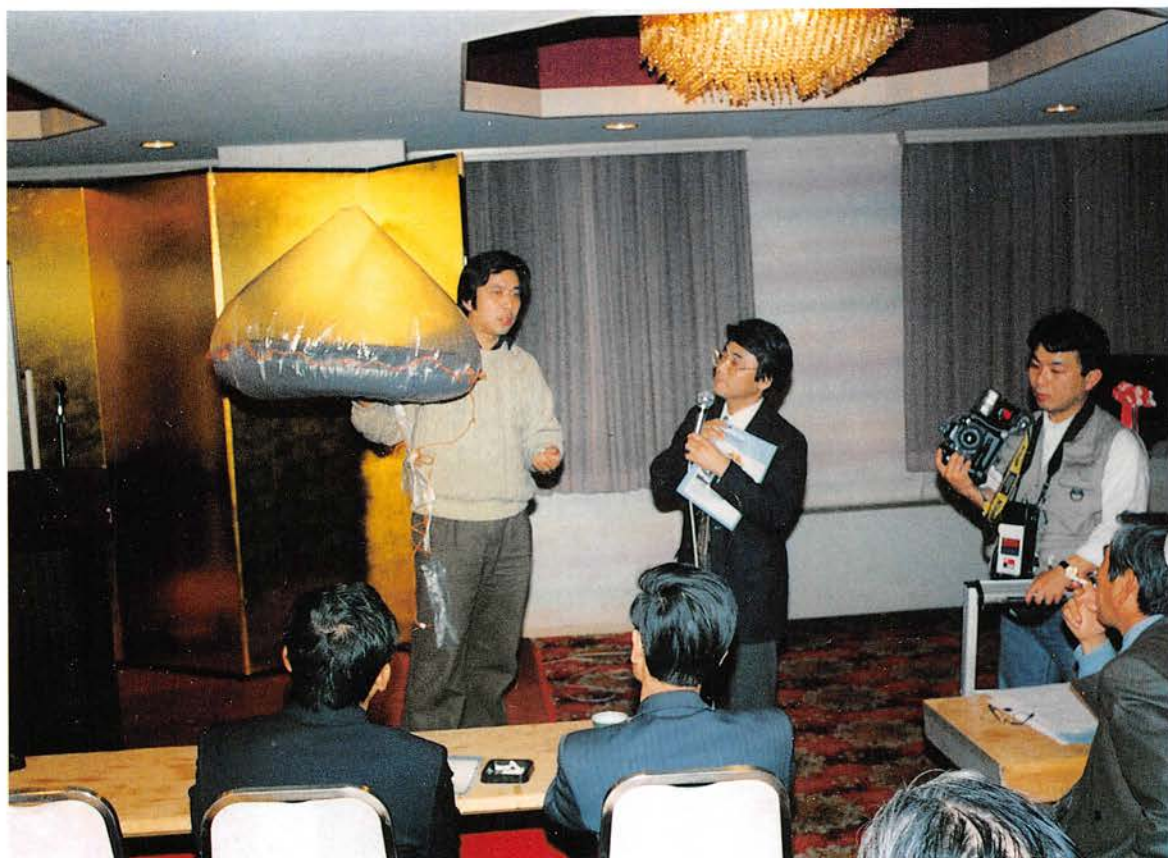


Kansai Tonner's Cup Results

| | セールNo. | 艇名 | オーナー名 | 1R | 2R | 3R | 4R | 5R | 6R |
|---|--------|---------|-------|----|-----|----|----|-----|-----|
| 1 | 3553 | スウィング | 鈴木重行 | 3 | 2 | 1 | 1 | 2 | 2 |
| 2 | 3215 | ドンキー | 土井収二 | 2 | 4 | 2 | 2 | 1 | 1 |
| 3 | 4789 | チャチャ | 山村 彰 | 1 | 1 | 6 | 3 | Ret | 4 |
| 4 | 1726 | サマーガール | 馬場益弘 | 6 | Ret | 7 | 5 | 3 | 3 |
| 5 | 2211 | カリニーヨ 8 | 古川浩二 | 4 | Ret | 3 | 4 | Ret | 5 |
| 6 | 2333 | トーゴX | 山田東吾 | 7 | 3 | 4 | 6 | Ret | Ret |
| 7 | 3538 | ウィル | 小田長司 | 8 | Ret | 5 | 8 | Ret | 6 |
| 8 | 3537 | チャンボサJ | 盛田正敏 | 5 | Ret | 8 | 7 | Ret | 7 |

*その他 今回レースに参加しなかったクラブ艇、アイムソーリ、スピカ、シェスタ、
クラス順位

2 トンクラス 1位 スウィング 2位 ドンキー 3位 トーゴ
1 トンクラス 1位 チャチャ 2位 サマーガール 3位 カリニーヨ
4位 ウィル 5位 チャンボサJ



いざという時、どうすべきか！

「緊急事態発生時の対処の仕方」講習会を実施したNORC東海支部

NORC東海支部では、3月18日の例会において約80名の会員の参加を得て「緊急事態発生時の対処の仕方」と題して、第四管区海上保安本部・警備救難部の難波淳治・航行安全課長、佐瀬和正・救難課長をお迎えし、事故防止、遭難時のサバイバル法などについての講演会を実施した。

あいさつに立った小林部長は、昨年末のグアムレースでの事故において遭難した2艇のクルーは、いずれも優秀なヨットマンであったが亡くなられ非常に残念であった、また東海支部では12年前に遠州灘で西脇君を遭難で失い、以降「東海支部基金」を設立して事故に対応できるよう備

えたが、幸い無事故であった。しかし、我々の気持ちの中に「ヨットは絶対に安全である。」というヨットに対する過信などの気持ちの緩みがあった。災害は忘れた頃にやってくるというように、もう一度心を引き締めていかなければならないと述べた。

講演では、まず難波航行安全課長からは海上保安庁の業務内容の紹介のほか、平成3年度の海難事故の発生状況と昨年5月に三河湾で発生したカタマランの事故状況について説明を受けた。カタマランの事故においては、余裕のある行動予定とか安全備品の使用、気象海象への注意などのヨットマンにとっての基本的な知識と技能が身に付いていなかった

と指摘を受け、教訓としてほしいと要望された。

続いての佐瀬救難課長は救難用ヘリコプターのパイロットであるが、昨年末の事故が無ければこれほど真剣に聞いてもらえなかったであろうと、こういった機会に呼ばれて良かったと前置きした後、遭難時のサバイバル法を中心に講演された。

講演内容は次のとおりである。

- ・ だれでも「自分だけは事故に遭わない」と思っている。
- ・ 船の中でのそれぞれの立場によって、その責任の感じ方は異なり、艇長が一番責任を感じているのではない。
- ・ 遭難は経験できるものではない

く、先輩などにいろんな経験を聞くことが一番である

- ・ 救難には遭難者の気持ちにならなくてはとサバイバル訓練を実施しているが、漂流を想定して何も食わずに1~2日をボートで過ごしていると、最初はタバコが欲しいとか何か食べたいと思っているが、時間が経つに従い今までの考え方が甘かったことに気が付き、いかにすべきかの心構えができる。
 - ・ 自分もいつか事故に遭うと考え、常に安全に心掛けることが必要である。
- サバイバル法ではまず生存について、
- ・ 水中では体温の低下にともない15°C程度で6時間、飲まず食わずでは1週間しか生存できない。
 - ・ 遭難したら最初の24時間は何も食べず胃を小さくして食欲を落としてから、漂流する期間をできるだけ永く想定して食料を配分すること。
 - ・ 水や食料がたくさんあっても90%の人は3日で死んでしまう、これは生きる気力を無くしてしまうことが原因であり、大変ではあるが、必ず見付け出すから「必ず助かる」と希望を捨てないでほしいこと。
 - ・ あるものはなんでも利用すること。落水し船が戻ってきたと

きに履いているパンツを脱いで振ったおかげで発見された例もある。

ライフラフトについて

- ・ ライフラフトは開くとすぐに風に流される。風速の6~7%で流される。船体にとめるカンーアンカーによって流れ防止をすること。
- ・ みんなが海に落ちた時はラフトの回りに集まってから開かないと近くにいた人しか乗れないこと。
- ・ 海では夏でも非常に冷えるためたくさん着込むこと、体を濡らさないこと。
- ・ 救命胴衣は股に紐を通し、しっかりと装着しないと波の力で抜けてしまう。
- ・ 救命信号(信号鏡、発煙筒、懐中電灯、信号紅炎、火せん等)は捜索の人間がこちらを見ているときに使用しないと意味がないこと。

EPIRBについて

- ・ 操作および装置の構成は非常に簡単である、スイッチを押してランプが点灯しなければ電池の不良である。電池の接続か電池の消耗をチェックすること。
- ・ EPIRB以外の信号発信装置においても保管方法が悪く、いざというときに発信できないことがある。日頃のメンテナンスを怠らないように

- ・ 質問に対して、落水者だけの場合はEPIRBの発信ではなく、無線などの他の手段で落水の状況などを伝えたほうがよいこと。

ヘリコプタによる救助について

- ・ ヨットにはマストおよびリギン類があり、ヨットからの直接の吊り上げは困難である。
- ・ 吊り上げ具は予備を持っておらず、切れたら基地にとりに行かなければならない。ゴムボートか海中に入るなどヨットから離れての吊り上げがよい。

など基本的・本質的で具体的な有意義な話ばかりであった。

時節から平常の例会には見られない多数の会員の参加が得られ、参加者は一様に真剣なまなざしで話を聞いていた。また、地元中日新聞も取材に訪れ、前回の事故の反響の大きさを示していた。

会場ではライフラフトのメンテナンス会社から飲料水および非常食の提供を受け試食も実施した。また、イギリス製の海水から真水を造る簡易造水器の紹介もあるなど、充実した例会となった。

NORCでは7月の鳥羽パールレースにも鳥羽においてライフラフトの実演を実施する予定であり、機会をとらえてさらに安全対策の啓発を図っていく予定である。



イーバブのとりあつかいも当然議題のひとつに登場



非常食種の試食も行なわれた

ボートショーレポート

Part 2

NORC会員にたいするアンケート 平成4年2月11日～16日 晴海ボートショー会場にて

- | | 会員艇 | 会友艇 |
|---|-----|--------|
| | IOR | IMS CR |
| 1) 貴方の艇は会員艇ですか、会友艇ですか。 | | |
| 2) 貴方の艇のレーティングの種類は何ですか（重複も可） | | |
| 3) 貴方の艇はNORC安全規則カテゴリーいくつですか | | |
| 4) いまの貴方の艇の安全に関する装備で安心ですか | はい | いいえ |
| 5) カテゴリー3ではルールが替わってライフラフトの代わりに救命浮環でもよくなりましたが貴方の艇はレース中も常時ライフラフトを積んでいますか | はい | いいえ |
| 6) CRクラスも3年ごとに更新制度が取り入れられたのを知っていますか | はい | いいえ |
| 7) 貴方の所属するフリート名を書いて下さい | | |
| 8) 安全備品の格納場所は知っていますか | はい | いいえ |
| 9) Eパフについてお尋ねします Eパフを艇に載せてありますか | はい | いいえ |
| いいえの方へ Eパフは必要と思いますか | はい | いいえ |
| 10) いままでオーバーナイトのオフショアレースに参加されましたか | はい | いいえ |
| 11) 今後300マイル以上のロングオフショアレースに参加したいと思いますか | はい | いいえ |
| 12) 貴方の一番好きなレース名を教えてください | | |
| 13) NORC機関誌オフショアを読んでいますか | はい | いいえ |
| 14) 同誌は必要と思いますか | はい | いいえ |
| 15) 同誌にご意見があればお書き下さい | | |
| 16) 今年NORC主催忘年会があれば出席されますか | はい | いいえ |
| 17) ボートショーにNORCブースは必要と思いますか | はい | いいえ |
| 18) NORCブースではなにをしたら良いでしょう、お知恵を貸して下さい | | |
| 19) NORCには各委員会がありますがボランティアで参加しても良いと思いますか | はい | いいえ |
| 20) はいの方にお尋ねします。その場合何委員会がよいですか（丸をして下さい） ルール 総務 帆走 安全 通信 海事思想 財務 広報 CR オフショア すぐにでも入って良いと思われる方は氏名と会員番号を書いて下さい | | |
| 21) NORCに対するご意見をお書き下さい | | |
| 22) 今回のゴムレースに関して思う所があればご意見を聞かせて下さい | | |
| 23) 貴方が次に艇を替えるとしたらどのような艇にしますか 1 IORボート 2 IMSボート 3 IOR, IMS両方取れる艇 4 CR 5 レースはしないクルージングボート 6 パワーボート 7 その他（ ） | | |
- 有難うございました最後に貴方は 正会員 特別会員 会友 いずれですか 丸をして下さい

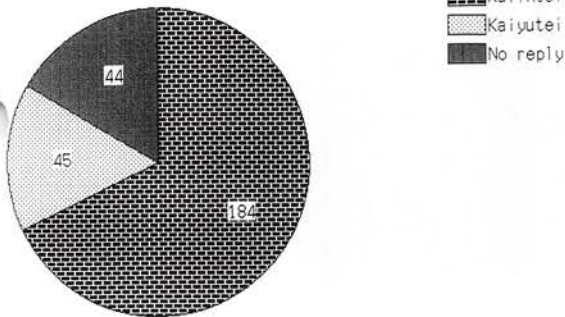
● ● ● アンケート集計 ● ● ●

- | | |
|---|---|
| 12) 鳥羽パールレース・70, 沖繩14, STC13, トーヨコ12, ケンウッド10, 大島10, Japan Cup 9, ミドルボート7, 小笠原7, | ○地方のフリートをもっと取りあげること。 ※同意見1 |
| 15) ○レース結果の詳細をくわしく教えてほしい。 ○毎月決まった時期に発行してほしい。 ○編集長頑張ってください。 ○確実な情報を伝えること。 ○安全について船体構造等含めて横山晃先生に登場してもらいたい。 ○NORCのヨットライフ（レースを含めて）の啓蒙活動を推進。 ○機関誌という機能をフルにいかして頂きたいと思えます。 | ○充分な予算を取ってりっぱな雑誌にしてください。 発行を早く（8月の記事が12月はひどい） ○いつもうそを書いてあるか、又はどうでもいい記事しかのっていない。 ○会員のかかえている問題やレース情報など、詳しく知りたい又国際的な立場にたつて記事を書いてほしい。 ○写真をふやしてほしい。 ○大型のビジュアルな版型に。 ○全国、各支部会員の情況。 ○クルージングスポット。 ○各支部の案内 |

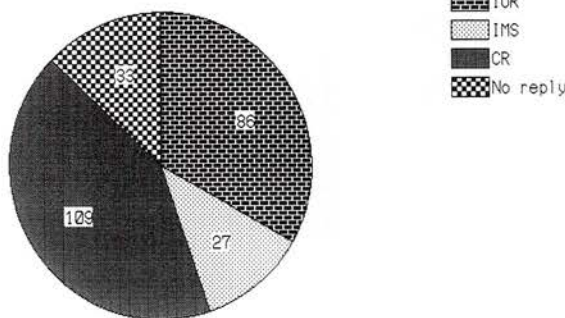
- ルール委員長の書かれる記事が委員長サイドのものが多い様に思われる。出来れば相手側の記事ものせ、公平性を考えてほしい。
- 担当の方々が記事の収集に御苦労されている様子がわかります。専門誌とは違う味があって大変良いと思います。
- オフショアの私の手元にくるのが'91年度より遅い。なぜでしょう？ 90年度は月が変わると早々に郵送されて来ましたが。
- 少しはクルージング関係の記事も。 ※同意見 2
- 英国の“シーホース”みたいな本にして下さい。
2
- 内容をもっと充実したものに。(量的に)
- 投書欄をつくる。
- 編集長コメント欄をつくるべき。
- 別冊でもいいから局政報告(年度報告等も含め)を。
- 安全教育的内容の記事を継続的に載せて。
- 支部を含めて会報(会務)に関する記事を必ず。
- 大変ご苦労とは存じますが、各委員会、各支部の定期枠を作り強制的にでも原稿を書かせたらいかがでしょうか。原稿が来なければ「到着せず」とすれば良い。
英語のレジュメは同一号でやるべきです。投書欄を作る。それと編集長コメントの欄を作るべき。
- 18) ○NORC事業のPRにつきる ※同意見 4
- 会員が気軽に寄れて人との会話が出来るような雰

- 困気作りを。
- 発刊している書物, レポートを置いて下さい。 ※同意見 2
- 物品販売。 ※同意見 3
- 海事思想普及に関する展示。 ※同意見 3
- 写真展。
- ヨットの安全, マナーのPR。 ※同意見 1
- 協会の事業拡大に努力すること。
- レースのコマーシャル。 ※同意見 2
- シーマンシップの高揚を? (よめない)
- ヨットスクール。
- 活動内容のパネル紹介(視覚的にうったえる)
- 外洋レースの普及(PR)をもっとすべき ※同意見 1
- レースルールのビデオ。
- 4級免許保持者への教育。
- カ悦の女子学生を大量動員して人目を引く作戦に出る。
- NORCの商品を販売すべきです。
また広報関係をもっと積極的にするべきです。
- 休めるムードなど。
- 外洋ヨット思想を広報するためのパンフ等を作って配る等。
- 全国支部等, 住所, TEL.No
- 安全に対する講習をしてほしい。
- 21) ○関東の方面は活動がさかんですが内海支部は地味なのでなんとかしてほしい。
- 外洋レース(ワンナイト以上)のレースをもっと

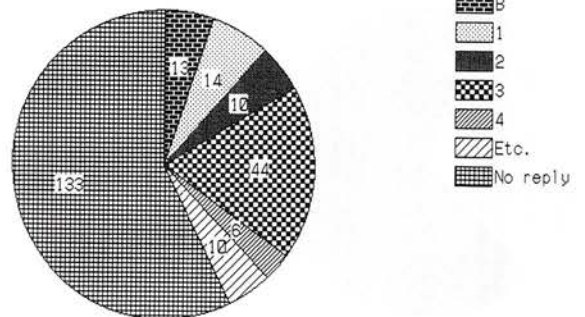
1.



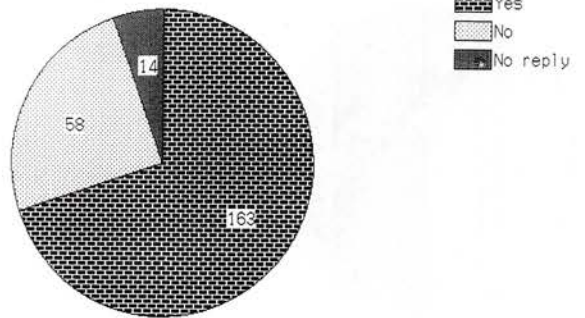
2.



3.



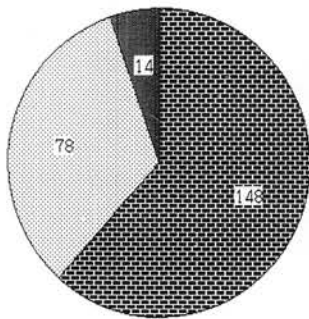
4.



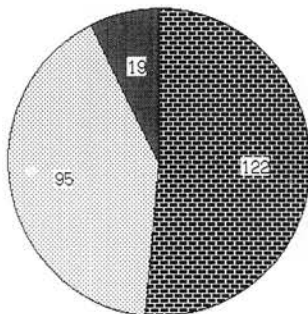
- おもしろいコースに変えては。
- 地方会員のメリットが少ない。
- 満足。
- 安全教育の場を作って欲しい。
- 各支部をもっと良くして欲しい。
- 会員サービス、メリットを考えて下さい。
- エントリー料が高い。
- インショアレース中心になっているレースをオフショアレースにうつして下さい。
- 事故は付もの。
- 地方支部に注目を。
- 活動している人が委員になるべきだ。
- 運営をするメンバーが固定しすぎる。
- 関東だけに片寄らず広く日本中から意見を聞く耳を持って欲しい。
- 頑張して下さい。
- クラブハウスを併設したハーバーの建設。
- RC色でなくもっと協会色を出すべきだ。
- ヨットの海の事故の処理を海保だけにまかせず、NORCとしても何か出来ないか考える時期に来ていると思う。
- 国際VHFを使用したレースをどんどんやるべきだ。
- マスコミPRをもっとして下さい。
- もう少し会費を安くして下さい。現状でごくふうの会員への還元が十分であるかと思うと少しむずかしいと思います。

- クルージング派のための活動も必要と思う。
- 海事思想の普及につとめる。
- NORC会員に対する特別なメリット。
- 協会主催のレースでの安全基準及び実施点検及びレースルールの徹底。
- 組織として本来の機能を発揮するべきです。
- レース、クルージングの安全教育。
- 安全なセイリングに関して法的な問題があればしょかつ官庁に交渉して解説して欲しい。
- 地方に対する情報伝達が遅過ぎる。
- 22) ○安全は各自の責任に於いて行う。ハーフタイム一定時コールの義務は守べきです。
- 残念だ。NORCの対応は立派だった。海の力を再認すべき。
- レースを終わる勇気を持って。
- 実行する事。アルプス等を積む事。
- 来年も開催して欲しい。
- 救助体制が残念でした。
- しかたがないと思う。又続けていくべきと思う。
- 個人の判断のあやまり。
- 一度は参加したいと思っています。
- 事故ばかりでなく完走した艇も報道願いたい。
- グアムレースは夢でしたが残念です。
- エントリー審査が甘い。
- かわいそう。
- 未熟。
- クルーザーのスタビリティと安全について再チェック

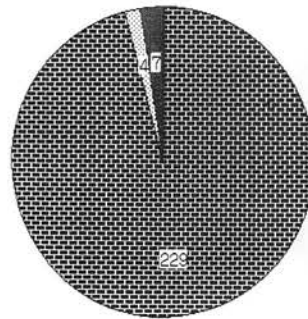
5.



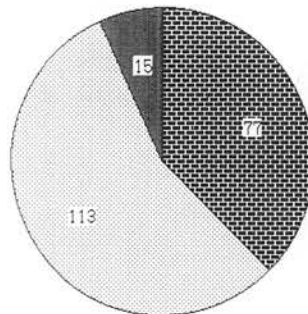
6.



8.



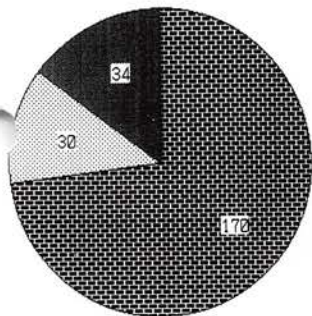
9(1).



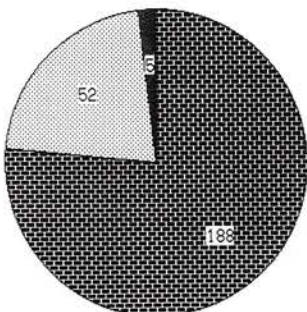
クを。

- イーパブ使用法の説明とアルゴスのレンタル（カテゴリ1以上）
- 安全性が問われる。
- ロールコールに特に応答が無い場合、24時間以内に何らかの確認作業を行うべきだった。
- 不運と不幸が重なって生じた事故が残念である。ゴムレースは今後も続けてもらいたい。
- クルーに新人を乗せる場合人数を考えるべき。
- 事故は付もの。
- 我々レースをしたいものとしてレース委員は単にスタート、フィニッシュの号砲をでない事故に対する早い判断と救援を推進すべき。
- 不運としか言いようがありません。
- 乗り手の問題より艇に健全でない発展があったのではないのでしょうか。クルーザー＝安全な船という考え方にもう1度戻るべきです。
- 安全ルールを再確認。
- エントリー艇の資格確認をしっかり。
- しようがない。
- 次回に向けて十分な安全体制を考えて行くべきです。
- 不測の事態だ。
- 各委員の方におかれましては大変ご苦労様でした。
- 安全、救命に対する対策、対応の見直しが必要と思います。
- たくさんあるので、安全委員会の件で意見を言う。

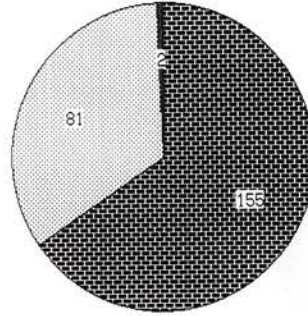
9(2).



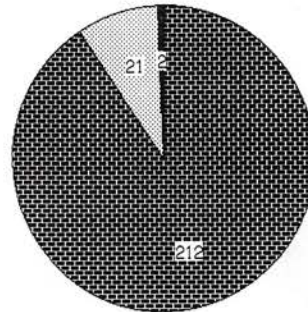
10.



11.



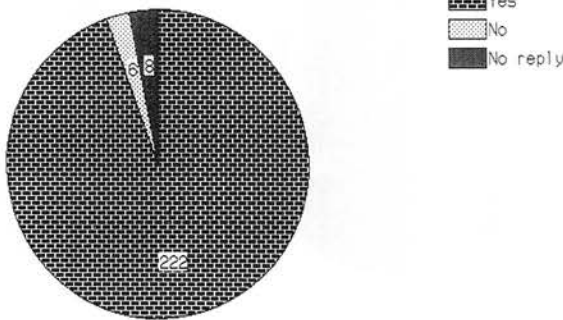
13.



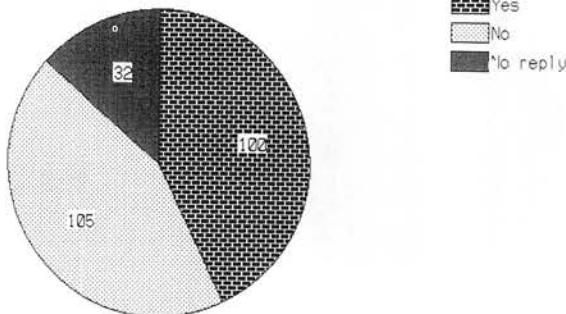
- 安全に対する自己の再認識と共に行政の協力を得てハード、ソフト両面から考えなければならない時期に来たと思う。
- 本船適用安全備品をそのまま小型船に持ち込む不合理にはうんざりする。根本から考えなければならない。
- 定時連絡が2回以上ない時は捜索を自動的に行うような方法がとられていけば良かったのではないかな。
- くわしい調査と報告をオフショア特別号で。
- もう少し沢山の舟が参加すればGood。
- 50~60knotsの風 10mの波は外洋レースにはつき物、仕方がないと思う。それを十分考えた上でレースに出るべきだ。誰かがやってくれるという気持ちはやめるべきだ。自分自身しかないのだ。
- 強い船で参加してほしい。
- 不運。
- NORCの対応が非難されていますが、実際レースに出場している者にとってはやむをえない対応ではなかったのかと思う。
- 今回の自己を教訓として安全対策を強化すると信じ一般へのレースの理解をうながしてもらいたい。
- 安全検査を厳しく（特に船体）する。
- 最低でもNORC会員資格をもつ。その上で経験何年以上と決めて出場させる。
- スキッパー、クルーの技量に合ったレースに参加すべき。

- 出たい。
- トラブルは各自の責任だと思う。
- マリンスポーツが盛んになる中で改めて海の恐ろしさを知らされた思いです。自然を相手に完璧な安全はないのかもしれませんが、更に安全への知識を広く一般に広めなくてはならないのではないかと思います。
- 全然問題ナシ、スキッパーの権限で全て処理。
- 運営のあり方について批判が出ていますが、まず過去の保安庁郵政との交渉の中で規定が定められて来たケイイを十分に理解すべきだ、しかし、今回の保安庁の対応を見れば環境はさらにヨット側に傾いていると考えたい。一時の感情的批判に負けず、角界との接点を十分とり、新しいレース運営規定を定めて欲しい。
- 外洋に出る船にしては、安全性に問題が有るのでは。
- 中止せずに続けて欲しい。 ※同意見 2
- 非常に残念です。 ※同意見 4
- NORCは正しい。
- 保安庁との安全策の見直し。
- 安全を再確認したいと思います。人ごとではないと思う。
- 安全についての追求を事故の解明と共にお願いします。
- すべて乗り手(艇長・オーナー)の責任だと思います。ただし直前のインスペクションはレース委員会の手で直接行うべきだったと思う。

14.

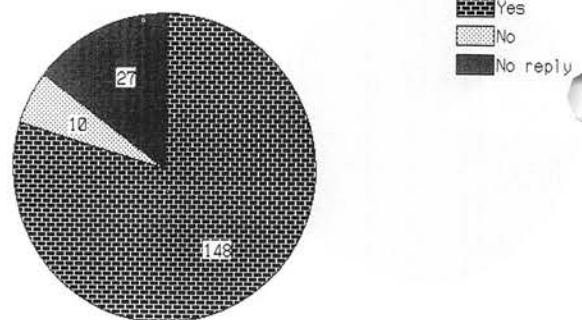


16.

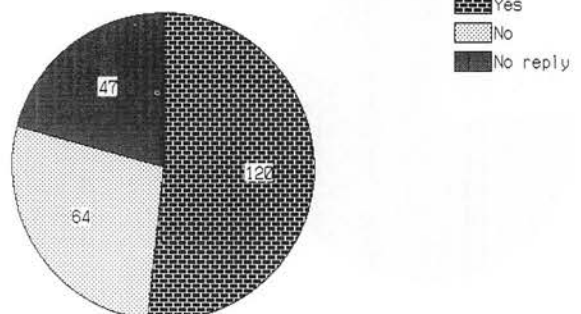


- 安全に関する日頃の注意を必要と思った。
- ファストブレッドなどの安全備品の定着。NORC認定のライフラフトの空気がぬけた(たか号)そうですがAVOAのライフラフト(書籍の名前は忘れましたが67(69)日漂流して助かった人の本では67(69)日間浮いていたそうです。なんて桜マークの不良品を認定して外国のよい物を認定しないのですか？
- 不運であったことに加え外洋レースと三角レースを同じ様に考える部分があったのか。
- 「自分の命は自分で守る」との認識をもっと強く打ち出すべきと思う。
- 安全対策をベテランヨットマンと言われる人程おこたりがちだったと思うのですが……。
- しょうが無いです。
- オフショアレースに対する安全意識の改革につながれば良いと思います。
- ヨットレースの本質をマスコミを通じて一般国民にどんどん知らせるべきである。
- やむをえない事故だったと思う。
- ヨットレース冒険というもののがそんなに甘くない、カンタンではないということが良くわかったのでは……。
- 悲しい出来事ではあったがヨットに乗っている時は必ず思い出すでしょう。しかしグアムレースはつづけてほしい。
- 総会の委任状に、委任する人の名前を書く様になっているが、あれがあると委任状が書きにくい、で

17.



19.



- できれば無記名にしてほしい。
- IORにより艇の強度等が落ちているのではないか。
 - ①艇及び安全機器の点検を「事前審査事項」として設けたら。
 - ②クルーの技量、経験等、予めチェックしたら如何（参加資格として）。
 - ③今回の事例2件についての発生原因（要因も広汎に）対策等Reportの詳細の公開を。
 - 100%人災です。それと……。すべて、たら、ればですが今回のレース委員会はまだ少しレースのことを勉強する必要があります。インスペクションはJC型にするべきでした。
 - 安全に対して講習等年何回が行う。
 - IORレースは中止すべきである。
 - 非常に残念な事故が発生したと思うが、今後の安全性に関して貴重な教訓を与えてくれた。
 - 今回の事故経過の報告と、問題点の広報そして、対策を広く聴聞の上立案していただきたい。
 - 通信連絡体制が欠けてたのではないだろうか、常時ワッチなど。
 - 事故調査、対策委員会の結果を詳細にオフショアに載せてください。
 - ロングレース不要。
 - 救助が遅れたことが残念。

- 絶対に続けて下さい。これでこのレースが中止、縮小されることになったら、事故が起こるごとにレースができなくなりすべてのレースが出来なくなってしまおうでしょう。
- 別になし毎年つづけてほしい。
- 続けて欲しい。将来は参加したい。
- 非常に残念だとは思いますが、これからお祭気分でレースに参加していた人々には考え方を変えてもらういいチャンスだと思う。
- あの事故の件は遺族の方には申し訳ないけど自然の中で行ったことなので仕方ないと思う。艇長の判断にゆだねるしかないのでは……。
- ヨットのライセンスを持つ事に問題があると思っている。モーターボートに乗ってヨットのライセンスが取れる事が変です。そう思いませんか。
- 大変残念に思います。マリンマリンにしてもタカにしても、なるべくしてなったとは思いません。自然の力の前では人力がいかに無力か痛感しました。
- 事故について今後安全面について検討すべきであるが最終的には艇長の判断で、レース主催者側の責任については従来どおりで良いと思う。
- IMSクラスが中心となってくれば、IORレーティングに無理やり合わせたようなイベントヨットは減ってくるのではないのでしょうか。

酸素呼吸のエンジン類。

進化した酸素系ハイオク GP-1プラス、誕生。

進化するのは、自動車だけではない。次の世代の主流となるハイオクガソリンとは、どうあるべきか。その答えの一つが、「GP-1プラス」である。酸素を含んだ新しいガソリン基材MTBEを日本で初めて採用したハイオクが、共同石油から、いま、誕生した。

ハイオクガソリンに求められる数々のスペックを、ハイレベルに進化させたこれからの高品質ハイオクGP-1プラス。あなたの愛車は、今日から新呼吸しはじめる。

共石MTBEハイオク

GP-1プラス

 共同石油



Report on Japan-Guam Yacht Race Accidents

NORC arranged "the working group for the investigation and measures" concerning a series of accidents in the recent Japan-Guam race, and will continue to examine the cause and the solution. Based on the activities of group, the daily accounts of the accidents are described here, by merging the announcements by the Third Regional Maritime Safety Headquarters and the daily record of the race committee.

Shipwreck of Marine Marine

From the rescue operations record by the Third Regional Maritime Safety Headquarters.

Dec. 27, 1991. (time approximated-varies)

Island. Marine Marine was in search of the crew. Patrol boat Uruga, was dispatched for the search.

Dec. 28, 1205 (approx.)

Patrol boat Uruga retrieved one crewmember, Ms. Miho Sato, 20, who was suffering from severe sea sickness. Another patrol boat, Mizuho, arrived and Uruga left the scene for Yokohama.

Dec. 29, 1230 (approx.)

A rope was tangled around Marine Marine's propeller, disabling it at about 110 miles east of Hachijojima Island. Towing was requested.

Same day 1530.

Uruga met up with Marine Marine and attempted to tow it, but the line was broken in stormy weather. They waited out the storm while keeping an eye on the yacht. Dec. 30, 0320 (approx.)

The yacht's light disappeared. Patrol boat Mizuho called via VHF band but there was no response. The yacht was missing.

Same day 1000

The Maritime Safety Agency set up a command center to conduct rescue operations for capsized Marine Marine, and dispatched four patrol boats including Mizuho, two airplanes, and a helicopter.

Same day 1020 (approx.)

Helicopter Falcon 900, located capsized Marine Marine.

Same day 1029

Rescue boat personnel of Mizuho saved Mr. Osamu Kubota, 24.

Same day 1230

Rescue boat personnel of Mizuho inspected the yacht and found a body near the companion way. The body was brought aboard Mizuho.

Same day 1400

Mizuho was situated at the weather 9100 at Marine Marine to 666 rescue operations but hit the yacht because of a strong leeway. The hull of Marine Marine was broken and two bodies emerged from the opening. The bodies were recovered.

Another body was found inside the yacht hull and recovered.

Same day 1700

Four rescue mission personnel attempted to prevent the hull from sinking.

Same day 2230

Patrol boat Mizuho was replaced by Yashima and

Left the site for Yokohama.

Same day 2255

Emissions from a radio buoy attached to Marine Marine faded out.

Weather report of 12/30/91

Wind direction NWN; Wind speed around 10m/sec (about 20kt)

Wave height 1 to 2 m; Swell 2 to 4m

Water temperature; 19.5°C.

Dec. 31 1300

Patrol boat Mizuho arrived at Yokohama.

Same day 1700

Press conference with Mr. Kubota.

Same day 1700

Press conference with the chief of the command center for rescue operations.

Jan. 1 1992

The day before, a search operation was conducted by patrol boat Yashima and three other boats, two airplanes and two helicopters.

Two fragments of the hull's outer plate, four life vests, a life raft, three articles of clothing and a bag were retrieved.

Mr. Kubota's comment, "we asked to be transferred to Mizuho but were refused because it was too dangerous." An inquiry was made of Mizuho at a press conference yesterday, regarding.

Marine Marine asked if its crew could move to Mizuho; given at the time of a storm. Mizuho replied that it was too dangerous; due to night time and bad weather. Marine Marine understood.

concluded-

The Disappearance of Taka

From the rescue operations record by the Third Regional Maritime Safety Headquarters.

Dec. 29, 1991, 12-00 Taka reported its position as 29-32N, 141-55E.

Communication with Taka had been lost there after.

Jan. 2

The race committee at Guam requested the Mariana Yacht Club (MYC) to expand a radio monitoring network. The US Coast Guard learned that two boats, including Half Time, had been missing and called the race committee asking if they needed help. The committee appreciated the offer and reported the situation. Reports were also sent to the NORC head office.

Jan. 3

Half Time and More Joy 7 crossed the finish line one after another.

Jan. 4

The race committee decided to charter a search aircraft, but the weather would not allow the flight.

Jan. 5

"Yacht Taka, please come into contact Yacht Taka", call attempts from the Misaki Yacht Radio Station were aired with no successful contact. Visibility improved in the afternoon and the chartered airplane

flew. However, no boats were found in a 60-mile square area. A meeting was held by the members including the commodore of MYC. It was recognized, that the situation became serious. The US Coast Guard was telephoned and an appointment was made for early next morning to bring in all the materials describing the situation. At the same time telephone communication with NORC headquarters confirmed a request to the Third Regional Maritime Safety Headquarters formally to search for the missing boat.

Jan. 6

Procedures for the search had been completed.
1215

A P3C anti-submarine patrol aircraft took off from Anderson Air Force Base. At the same time, another P3C anti-submarine patrol aircraft of the Maritime Self Defense Force took off from Atsugi Base. A Japan-U.S. cooperative search had begun. The Third Regional Headquarters of MSA assumed the search operation command center for Taka.

The first day of the search ended without a clue.

Jan. 7

The search resumed, using the following rescue craft. MSA: The patrol boat carrying a helicopter Yashima, a Falcon 900, a YS-11A.

MSDF: Two P3CS

US Navy: A P3C.

The search by the above found no clues of Taka. According to the investigation by US Coast Guard, the Norwegian LPG tanker Berge Eagle, had presumably sighted Taka at 29-14N, 141-55E (on) Dec. 29 in the afternoon.

Jan. 8

MSA: The patrol boat carrying a helicopter, Yashima, two YS-11A.

MSDF: Two P3CS

US Navy: A P3C.

The search by the above found no clue.

Jan. 9

The search resumed.

MSA: The patrol boat carrying a helicopter, Yashima, two YS-11A.

MSDF: Two P3CS

US Navy: A C-130.

The search by the above found no clue.

Jan. 10

The search resumed.

MSA: The patrol boat carrying a helicopter, Yashima, two YS-11A.

MSDF: Two P3C. a US-1.

US Navy: A C-130.

The search by the above found no clue. US Navy had completed search of an assigned area that day.

Jan. 11

The search resumed.

MSA: The patrol boat carrying a helicopter, Yashima, two YS-11A.

MSDF: Two P3C. a US-1.

The search by the above found no clue.

Jan. 12

The search resumed.

MSA: The patrol boat carrying a helicopter,

Yashima, two YS-11A.

MSDF: A P3C.

The search by the above found no clue.

Jan. 13

The search resumed.

MSA: The patrol boat carrying a helicopter, Yashima, two YS-11A.

MSDF: A P3C.

The search by the above found no clue.

Jan. 14

The search resumed.

MSA: The patrol boat carrying a helicopter, Yashima, two YS-11A.

MSDF: A P3C.

The search by the above found no clue.

Jan. 15

The search resumed.

MSA: The patrol boat carrying a helicopter, Yashima, two YS-11A.

MSDF: A P3C.

The search by the above found no clue.

Jan. 16

The search resumed.

MSA: The patrol boat carrying a helicopter, Yashima, two YS-11A.

MSDF: A P3C.

The search by the above found no clue. MSA reported "There is little hope in further. The search by dedicated airplanes is closed as of this day. Routine search operations by patrol boats will continue hereafter." The search operation command center for Taka was dissolved.

The Capsizing and sinking of Taka : a Drift at sea Taka was capsized suddenly by a big wave. Then, it turned over 1800 around. Dec 29, 1991, 2000; in the area 80 miles N of Mukojima Island in the Ogasawara Chain.

After rolling over completely, it was uprighted about an hour later, but the cabin was flooded. During the roll-over, one out of three crew members on duty failed to escape from the cockpit and died. A crew member tried to activate EPIRB on board after the roll-over but the indicator lamp did not come on. It was lost during the transfer into the life raft. The bag containing a lifesaving kit had been opened to get a flashlight. Most of the food, drinking water and items like flares were washed away, when the raft turned over. However, all six members safely transferred to the raft. They set a drift.

Jan. 9, morning: A P3C and a YS-11 flew over successively. Jan. 10; A crew member died. Jan. 11; Three crew members died. Jan. 12; An island presumed to be Hanajima of Ogasawara was spotted. Jan. 16; A crew member died. Jan. 25 1600 (approx.); South-east of Chichijima Island of Ogasawara, 25-10N, 143-09E, The British freighter, Mearsk Cypress, found a drifting life raft and rescued a survivor. He was identified as Mr. Miharu Sano, 31. Jan. 26 0015; Mearsk Cypress came into contact with patrol boat Uruga at 25-40N, 142-52E.

— Rest omitted —
translated by Dr. Muneo Takaoki

第119回理事会議事録

社団法人 日本外洋帆走協会

1 日時

平成4年2月22日(土) 1300~1510

2 場所

東京都千代田区霞ヶ関3-2-3
国立教育会館 509会議室

3 出席者

理事30名中 出席27名(うち委任状10名)
(出席)

石原慎太郎 大儀見薫 秋田博正 清水栄太郎 久保和男
並木茂士 朝河 清 石井正行 児玉萬平 鈴木康之
古川保夫 安岡信一 小林義彦 都築勝利 秋山福夫
松木 哲 岩田行史

(委任状)

林賢之輔 宮坂敬三 柴田邦敏 峰田昌矩 川端治夫
長谷川富延 三井祥功 山田東吾 末松明 東江正喜
(理事以外の出席)

横山晃(監事) 渡辺修治(監事) 松井利簡(常磐支部長)
平松栄一(顧問会議長) 川村安正(玄海支部副支部長)
相馬雅利(NORC事務局長)

4 議題

- (1) 1991年度事業報告及び収支決算報告案
- (2) 1992年度事業計画及び収支予算案
- (3) 新入会員の承認及び会員・登録艇の現状について
- (4) 1991年度会費滞納者(除名予定者)について
- (5) 支部及び専門委員会報告
- (6) その他

5 議事

1300、清水専務理事の司会により開会、出席理事は27名で本理事会の成立を確認、石原会長が議長となり、議事録署名人に鈴木、古川両理事を指名、議事に入った。

始めに会長から、今回のゴムレースの事故は、NORC始まって以来の大きな事故となった。世界でも、かつてのアドミのような大遭難があったが、我々はこのゴムレースの事故のなかから教訓を取り出し、今後の安全対策を確立することがヨットの仲間を始めとする社会の要請であろう。将来の指針となる皆さんの知恵を事故対策委員会に寄せてもらいたい。旨の発言があった。

議題(1)1991年度事業報告及び収支決算報告について

久保常務理事から、資料に基づき、レース事業等の各

事業及び各委員会の活動状況の大略報告があり、児玉財務委員長から、収支決算について資料に基づき概要次の報告があった。

91年度収支の概況は、主としてイベント収支の悪化にともない、極めて厳しい数字となった。会費・登録収入、管理費等経常収支はほぼ予算どおりに推移したが日本海レースの中止等による賛助会費の未実現、ダブルハンドレースの経費増、ジャパンカップの収入減、経費増等により大幅な収支のマイナスとなった。加えて年末に発生したゴムレース遭難に対し一時に相当額の現金を用意する必要が生じ、関東支部基金から遭難対策基金の協力を仰ぐこととなった。

収入については、

- ・ 会費入会金は微増、賛助会費は実現しなかった。
- ・ 登録料は伸び、会友艇登録の増加が寄与。全国的に舟艇登録を逆転させた。
- ・ 会報収入の伸びは、GPSの頒布を行なったため。
- ・ 特別事業の中にはIMS関連事業があったが未実現。

支出については

- ・ 管理費は予算どおりに推移した。
- ・ 会議は新事務所での会合を主体に考えていたが、会議費の削減には至らなかった。
- ・ 会報委員会費の大幅増加は前述GPSの仕入れが計上されているため。
- ・ 特別事業費、ダブルハンドレース経費は、通算事業費では596万円の黒字決算となったが、単年度対予算では800万円の支出超過となった。
- ・ 特別事業費、ジャパンカップは、対予算200万円の収入減、約400万円の支出超過となり、単収支でもマイナスとなった。

以上のとおり、今年度決算はビッグイベントの収支に大きく左右されてしまった。特にこれらの支出について、十分にコントロール出来なかったことでは当委員会の責任を大きく痛感している。

今年度、遭難関係の支出も相当額予測されることから、この反省を十分に活かして予算執行に当たりたい。

また、1100万円の補助金収入について、科目の名称、使用目的、返還方法、関東支部基金の状況等各理事から質問討議が交わされ、児玉財務委員長から、これは、前述のとおり主としてゴムレース遭難対策諸費用に当てらるものであり、単年度であっても決算をマイナスにするのは社団法人としてはまずいので補助金としたものである。また、精算は予備金から充当することとし、複数年

を要することとなろう、と重ねて説明があった。また、並木理事・関東支部長から、関東支部での審議状況及び名目はどのようなものであっても当然、精算されるものである。と説明があった。

次いで、横山監事から、2月4日、渡辺監事とともに監査を行なったが会計については適法かつ正確であり、業務については法令定款に違反する事実はなかった。旨の監査報告があった。

会長から、もし必要なら船舶振興会への依頼のことも考慮に入れて討論しようとの発言があった。

ついで各理事から、概略次の種々な発言があった。

児玉財務委員長

昨年の理事会、総会において財務体質がイベント依存型になっているのでイベントがうまくいかない、財務状況が危くなる。従って、経常収支は会費で賄いたいので値上げを願いたいということで承認された。単年度予算では、支出増であるが4～5年の長期的にみれば収支はバランスしている。

石原会長

国際交流基金等考慮することも必要であろう。レースは予定どおり継続するが予算への食い込みはさげなければならない。

清水専務理事

スポンサーからの賛助会費等は、事業の新捗状況に応じていただくのが、健全な方法である。

児玉財務委員長

イベント毎に、予算を的確に組んで提出していただき、それを確実に守っていただきたい。

大儀見副会長

事業予算のうち賛助会費等を含めて、本部への納付は、事業の当初に本部へ入れるのがよい。

石原会長

全体に下降気味な財務状況なら、今の内に対処を考えたおこなうてはならない。

並木理事

本部のシステムを考えるべきで、本部は種々な事業をやりすぎる。事業は支部に回せばよい。これをやらないと本部は更に苦しくなる。本部の在り方を考え直してほしい。具体的には、レースは、支部が運営するのがよい。現実でも鳥羽レースは、スタートは東海支部受け入れは関東支部で運営している。レースは支部が運営して、本部へは一定の収入を納付するというにすればよい。

清水専務理事

本部は、レース事業のみでなく、収入がなくて費用のかかる計測等の事業また、NORCとして離せない事業、社団法人としての全般的な事業もある。

並木理事

計測も本部で自らやる必要はなく、計測業者に受託さ

せればよい。

清水専務理事

ただ今の件は、検討させていただきたい。

都築理事

レースでの本部への納付金は、本部の管理部門の経費に使用されていると理解している。その意味からもレースは、黒字で終了しなければならない。

並木理事から、支部基金について他支部の状況はどうか、との質問があり、東海支部約1,200万円、内海支部約1,300万円、西内海支部少額との回答が当該支部からあった。

古川理事から、本部に基金があれば良いか。との質問があり、清水専務理事から、社団法人では、税法上無理であろう、総務委員会で検討する。との返答があった。

議長から、事業報告案及び収支決算案について諮られ、異議なく承認された。

議題(2)1992年度事業計画及び収支予算案について

久保常務理事から、資料に基づきレース事業についてはジャパンカップ及び江ノ島・清水レースの日程変更、一般事業については総務委員会事業にJYRU問題推進作業の追加を含む各事業計画の説明があり、次いで、児玉財務委員長から、収支予算につき、資料を基に大要次の説明があった。

収入については、

- ・ 経常収支健全化のため会費値上げを行ない、対前年32%増を見込んだ。
- ・ 登録収入では、会友艇登録のさらなる拡大を見込んだ。
- ・ 事業費、頒布物品は若干の増加を見込んだ。
- ・ GPS等は頒布物品に組み込んだ。
- ・ 特別事業のジャパンカップ、ゴムレースの収入は、91年度予算とほぼ同額とした。

支出については、

- ・ 人件費の伸びは6%とした。遭難対策に係わるバイト雇用経費も含んでいる。
- ・ 家屋費は新オフィスの水準で計上した。
- ・ 委員会支出額の基本は、各委員会の申告を基礎としたが、厳しい財務状態を踏まえ相当額抑制させていただいた。
- ・ 特別事業支出については、今年度は十分なコントロールを行なうこととしたい。

基金の精算については、

- ・ 予備金の中から充当していく。現在の財務状況ではすべての精算が終わるまで複数年費やすことになろう。

全般として、92年度の予算は収支改善を前提として組んでいます。従って各委員会、実行委員会にあっては、

より一層の支出管理をお願いいたします。

ついて、横山監事から、近ごろ種々の機器の発展にともないセーラーの原点であるべきシーマンシップの精神が薄れてきた感がある。この辺で再認識しないとシーマンシップの将来は、非常に暗いものになる。なんとかしたい。旨の発言があり、会長から、まさにその時期にきている。推進する施策を講じたい。と発言があった。大儀見副会長及び清水専務理事から、取りあえずクルージング委員会を海事思想普及委員会の中に置き、内藤委員長のもと朝河理事を主体にして検討実施に当たってもらいたい。と提案があり承認された。

議長から、事業計画及び収支予算案について諮られ、異議なく承認された。

議題(3)新入会員の承認及び会員・登録艇の現状について

清水専務理事から、資料に基づき昨年11月1日から本年1月31日までの間の新入会員は、30名で、会員合計4,605名となる旨の説明があり、全員の入会を承認した。ついて登録艇について、資料による説明があった。

議題(4)1991年度会費滞納者(除名予定者)について

久保専務理事から、資料別紙5の名簿のうち、名簿作成後昨日までの間に会費を納入された5名については、名簿から削除していただきたいと氏名を読み上げた。未納者は、353名である。旨また、除名については従来どおり猶予期間をおいた後、手続きをとることとする。との説明があり、承認された。

議題(5)支部及び専門委員会報告について

* 安全委員会担当古川理事から、資料により、NORC設備規定は船検と同内容の規定をNORCのルールとして取り込んだものであり、また、ORC特別規定では「この規定は各国の規則に代わるものでなく……補強するものである」と規定されており、国の規定と同一内容のものをNORCの規定とするのもおかしいので、削除したい。旨の提案があった。
討議した結果、国の施策との関係もあり保留することとされた。

* 帆走委員会からの連絡として、都築理事から、鳥羽

レース日程等の変更が報告された。

* 石井ルール委員長から次の提案があった。

- ① 玄海支部から、1993年4月開催予定の、第2回オーランド～博多ヤマハカップヨットレースは、IORを取り止めIMSを採用する予定である。ついては、IMSクラスの広告表示カテゴリーBを承認していただきたい。との申請が広告表示特別委員会にあったが日程の都合がつかず同委員会が開催できなかったため、本理事会において審議願いたい。
- ② NORCの国際審判員は現在4名で日程にゆとりがないので、これを10名程度に増員する手続きをとりたい。

以上2件について、審議の結果承認された。

* 小林東海支部長から、オフショア本年1月号で大儀見副会長が、新年の挨拶で、「ニッポンがアメリカズ・カップを日本に持ち帰って、次は東京湾だということになれば……正月の正夢であって欲しいものだ」との記事があるが、蒲郡でいろいろきかれた。新年の挨拶として「夢」を語ったものだ。と返事をしたが、いかがであろうか。との質問があり、大儀見副会長から、誤解のないようにしておきたいのは、決定権はチャレンジングクラブにあり、日本ではNORCにある。NORC支部のある所ならば開催場所はどこの海域でもよい。ということである。記事に関しては、大きな歴史の流れの中の「夢」を語ったものである。との回答があった。

他に質疑意見等なく、以上で審議を終了し、1510、第119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4年2月22日

議長 石原慎太郎 (印)

署名人 鈴木 康之 (印)

署名人 古川 保夫 (印)

第120回理事会議事録

社団法人 日本外洋帆走協会

1 日時

平成4年2月22日(火) 1630～1650

国立教育会館 509会議室

2 場所

東京都千代田区霞ヶ関3-2-3

3 出席者

理事30名中 出席20名
(出席)

朝河 清 石井正行 石原慎太郎 大儀見薫 久保和男
 児玉萬平 清水栄太郎 鈴木康之 内藤恒夫 並木茂士
 古川保夫 安岡信一 岩崎正幸 小林義彦 都築勝利
 秋山福夫 秋田博正 松木 哲 岩田行史 川村安正
 (理事以外の出席)

横山 晃(監事) 渡辺修治(監事)

平松栄一(顧問会議長) 松井利簡(常磐支部長)

相馬雅利(NORC事務局長)

役員名簿

| | 氏名 | 役職 |
|--------------|---------|-------------|
| 理 事 | 石原慎太郎 | 会長 |
| | 大儀見 薫 | 副会長, 国際小委員長 |
| | 小林 義彦 | 副会長, 東海支部長 |
| | 清水栄太郎 | 専務理事, 総務委員長 |
| | 久保 和男 | 常務理事 |
| | 並木 茂士 | 関東支部長, 技術担当 |
| | 朝河 清 | 会報小委員長 |
| | 石井 正行 | ルール委員長 |
| | 児玉 萬平 | 財務委員長 |
| | 鈴木 康之 | 通信委員長 |
| | 内藤 恒夫 | 海事思想普及委員長 |
| | 林 賢之輔 | 計測委員長 |
| | 古川 保夫 | 安全担当 |
| | 宮坂 敬三 | 帆走委員長 |
| 安岡 信一 | 泊地対策委員長 | |
| 山崎 達光 | | |
| | 柴田 邦敏 | 駿河湾支部長 |
| | 岩崎 正幸 | |
| | 川端 治夫 | |
| | 長谷川富延 | |
| | 都築 勝利 | |
| | 三井 祥功 | 近畿北陸支部長 |
| | 秋山 福夫 | |
| | 秋田 博正 | 内海支部長 |
| | 平岡 英信 | |
| | 松木 哲 | |
| | 山村 彰 | |
| | 岩田 行史 | 西内海支部長 |
| | 川村 安正 | 玄海副支部長 |
| | 東江 正喜 | 沖縄副支部長 |
| 監 事 | 横山 晃 | 関東支部 |
| | 渡辺 修治 | " |
| 支 部 長 | 末松 明 | 玄海支部長 |
| | 城間 祥行 | 沖縄支部長 |
| | 米山 義勝 | 津軽海峡支部長 |
| | 田中 良治 | 北海道支部長 |
| | 松井 利簡 | 常磐支部長 |
| 専 門 委 員 長 | 長江 博人 | 安全委員長 |
| | 高橋 太郎 | 技術委員長 |
| | 今岡 又彦 | 法政委員長 |
| 顧 問 | 平松 栄一 | 顧問会議長, 関東支部 |
| | 福永 昭 | 関東支部 |
| | 名和 幸夫 | " |
| | 塩路 一郎 | " |
| | 飯島 元次 | " |
| | 嶋田 武夫 | " |
| | 加藤 忠男 | " |
| | 貴伝名一良 | 内海支部 |
| | 野本 謙作 | " |
| | 大原 敦 | 玄海支部 |

4 議題

- (1) 主要役員の選任
- (2) その他

5 議事

1930, 清水理事の司会で開会, 出席理事は20名で本理事会の成立を確認, 石原理事が仮議長となり, 議事録署名人に安岡, 内藤両理事を指名, 議事に入った。

議題(1)主要役員の選任について

清水理事から, 役職についての「役員名簿(案)」の提出があり, 新任, 退任役員の報告があり, 会長石原理事, 副会長大儀見理事, 専務理事清水理事を名簿(案)のとおり, また, 他の1名の副会長については, 清水専務理事から小林東海支部長にお願いしたいと諮られ, それぞれ異議なく互選した。(石原会長, 議長となる。)ついて, 常務理事については会長が指名, 総務委員長には規約により専務理事がなり, また海事思想普及委員長以外の専門委員長を名簿(案)のとおり, 海事思想普及委員長には内藤理事が諮られそれぞれ互選し, それに基づき会長が指名, 支部長については理事会の合意に基づき会長が任命した。顧問については理事会の同意に基づき会長が委嘱した。

以上のとおり承認された。〔役員名簿〕は, 本議事録に添付することとした。

小林新副会長から新任の挨拶があり, ついで清水専務理事から, 新任の出席理事内藤, 岩崎, 川村三氏の紹介があった。

他に, 質疑意見等なく以上で審議を終了し, 1650, 第120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4年2月22日

議 長 石原慎太郎 (印)

署名人 安岡 信一 (印)

署名人 内藤 恒夫 (印)

第4回 初島 W-HANDED
YACHT RACE

Zushi Marina Yacht Club

6月27日(土)PM6:00~7:00スタート
逗子沖⇨初島(反時計廻り)⇨逗子沖

「初島を廻って強い西が吹き出した時に思ったんですよ。
何があっても怒鳴る相手は自分しかいないってね…」

ある優勝艇のスキッパーが日焼けした顔をほころばせて語ってくれたのが印象的でした。屈強なヨットマンたちが集まることで知られる初島ダブルハンドレースは今年で4回目を迎えます。クルー選びから始まるレースですが、完走後の征服感と爽快感は格別のものがあるようです。

去年と同じで小型艇を先にスタートさせて同じ風域帯でフリートがバラけずにバトルを展開してもらいます。

このレースは勝利だけが目的ではなく、とかく技術論が先行する世の中で忘れかけていた人間と自然との調和が、実はヨットの醍醐味なのだと分らせてくれるでしょう。

[参加資格]

- 参加艇** 1. 有効なIOR, IMSおよびCRレーティングを所有している艇
2. その他主催者が特に認める艇 (先着60艇限)
- 参加費** ¥20,000 (参加費・記念品・2名のパーティー費などを含む)
- 乗員** 乗員は2名で夜間の初島廻航経験が3回以上または同等の経歴がある事
- ディビジョン** 1. IOR-Div. : IOR, JORレーティング取得艇
(Div.) 2. IMS-Div. : IMSレーティング取得艇
3. CR-A Div : CRレーティング取得艇でレーティングが6.95m以下の艇
4. CR-B Div : CRレーティング取得艇でレーティングが7.80mまでの艇
5. CR-C Div : CRレーティング取得艇でレーティングが7.85m以上の艇

参加申込書請求先: 〒170 豊島区東池袋1-31-15 沼田歯科 初島Wハンドレース係
Fax 03-3982-1976 ハガキまたはファックスでお申込みください。

特殊無線技士および第4級海上無線通信士資格取得について

NORC 通信委員会

第1-3級特殊無線技士については、本年6月と10月に国家試験があります。6月分については既に4月20日に締め切られていますが、この時期に取得希望の方には無遅刻無欠席が条件の養成課程による資格取得の途もあります。受講希望者がいる程度揃いますと養成課程の開催要請ができますので、6月開催を希望される方は、至急関東支部小山氏までお申し出下さい。少人数の場合は、勉強会の開催などで国試に望むことになります。

第4級海上無線通信士の国家試験は、8月です。受験希望の方はお問い合わせ下さい。国家試験の申込期間は、6月1日-20日です。なお本資格の養成課程はありません。個人学習に自信の無い方は、第1級特殊無線技士の養成課程に参加し国際通信の資格も取得した上で学習を進め、国試にチャレンジするのが一石二鳥でしょう。また希望者多数の場合は、勉強会の開催も考えていますので、お問い合わせ下さい。

以下、各種資格の操作範囲と試験科目の概要を記述しておきますので、必要性に応じ参考にして下さい。

第4級海上無線通信士

中短波・短波帯SSB (2-22MHz) 国内通信の為の国際VHF (船舶局250W以下) およびレーダーの操作。ちなみに第4級アマチュア無線技士の操作も可。(本格的な学習が必要ですが操作範囲も広くやりがいがあります)

試験科目

| | |
|-------|--|
| 無線工学 | 無線設備、空中線系等、無線設備及び空中線系等の為の測定器機の理論、構造及び機能の基礎、およびこれらの為の保守及び運用の基礎 |
| 電気通信術 | 1分間50文字の速度の和文による約2分間の送話と受話 |
| 法規 | 電波法及びこれに基づく命令の概要(船舶安全法及び電気通信事業法並びにこれらに基づく命令の関係規定を含む) 国際電気通信条約、同条約附属無線通信規則及び海上における人命の安全の為の国際条約の概要 |

第1級海上特殊無線技士

中短波帯SSB (2-4 MHz) (船舶局75W以下)、国際通信が可能な国際VHF (同50W以下) およびレーダーの操作。(国際航海に従事する場合に必要)

試験科目

| | |
|------|------------------|
| 無線工学 | 空中線及び無線機器の機能の概要を |
|------|------------------|

む無線設備の取扱い方法

| | |
|-------|---|
| 電気通信術 | 1分間50文字の速度の和文及び欧文によるそれぞれ約2分間の送話と受話 |
| 法規 | 電波法及びこれに基づく命令の簡略な概要 (船舶安全法及び電気通信事業法並びにこれらに基づく命令の関係規定を含む) 国際電気通信条約、同条約附属無線通信規則の簡略な概要 |
| 英語 | 口頭により適当に意志を表明するに足りる英会話 (大学教養課程終了者は免除あり) |

第2級海上特殊無線技士

中短波帯SSB (2-4 MHz) (船舶局10W以下)、国内通信の為の国際VHF (局50W以下) およびレーダーの操作。(本資格の取得は余り意味が無いようです)

試験科目

| | |
|-------|--|
| 無線工学 | 空中線及び無線機器の機能の概要を含む無線設備の取扱い方法 |
| 電気通信術 | 1分間50文字の速度の和文による約2分間の送話と受話 |
| 法規 | 電波法及びこれに基づく命令の簡略な概要 (電気通信事業法及びこれらに基づく命令の関係規定を含む) |

第3級海上特殊無線技士

国内通信の為の国際VHF (同5W以下) 操作。レーダーの操作は不可。(新しい規格の国際VHFの操作可能、VHFのみで良い場合に取得容易)

試験科目

| | |
|------|---------------------|
| 無線工学 | 無線電話の取扱い方法 |
| 法規 | 電波法及びこれに基づく命令の簡略な概要 |

駿河湾支部住所変更

新住所

〒424 清水市入船町13-35 ベルジュ35内
 電話 0543 (51) 3223 (マリン共同オフィス)
 FAX 上に同じ
 事務員勤務 月～金 (祭日のぞく) 10時～13時
 常駐予定 4月13日(月)より
 尚、会費等の振込口座は変更ありません。
 駿河銀行 清水支店 (普) 925003
 社団法人 日本外洋帆走協会 駿河湾支部

第2回オークランド～福岡レース

玄海支部広報委員長 樋口淳司

3年前、第1回の時始めてお手伝いをさせてもらいましたが、感謝したのは続々フィニッシュするヨットのゼッケン番号です。あのゼッケン制作は初めての経験で女房と二人で徹夜でつくった手作りのゼッケン番号でした。ヨットよりもなによりもゼッケンにまづ目がきました。はるばる南半球から赤道を通過し北半球までやってきたヨット群、そして

そのゼッケン番号をつけてです。本当に感激しました。

そして来年度いよいよ第2回開催の運びとなり、1月29日、桑原敬一福岡市長列席の記者会見場で、今後4年おきに開催されることも発表されました。今から大いに楽しみにしております。

尚、上記に関しての問い合わせ先は、福岡市立ヨットハーバー内の同実行委員会事務局（〒819 福岡市西

区小戸3-58-1 ☎092-884-0505)。エントリーの締め切りは'93年1月22日です。



左から、桑原福岡市長、大儀見NORC副会長、榎本福岡ヨットクラブ会長、末松玄海支部長

NORC保険デスクより

団体ヨット保険申込受付中です

日本全土、春風に酔う季節になりますが、会員の皆様には、張る風に快走しデッキで美酒を仲間とくみかわすシーズンでしょうか。

3月1日から4年目の団体保険がスタートしています。継続でお申しいただく会員の皆様も多く、お礼申し上げます。

初めてお申しいただく会員の皆様には、見慣れない分厚いパンフレットと申込書（裏面は申告書）で、当惑される方も多いと思われまので今回は申込方法についてお知らせいたします。

Q.1 団体保険を考えてみようかなと思ったら……

A.1 フリーダイヤルへお問い合わせください。(0120-024410)

A.2 FAXが使える方は、'92NORCヨット保険申込書を利用して見積りをご依頼ください。この時点で申込とはなりませんからお気軽に送信してみてください。(FAX#: 03-3291-2289)

その際、申込書のステップ3ま

で記入をおねがいします。ステップ3は判りにくいのですが、船体保険の○印（破線の円）4ケのいずれかに○印をつけること。賠償責任保険の○印3ケのいずれかに○印をつけること、さらに搭乗者傷害保険の○印（破線の楕円）2ケの内、上部楕円内には1名当たりの希望保険金額（1,000～5,000）を記入し、下部楕円内には乗員人数を艇の定員以下での記入をおねがいします。

なお、ステップ1でプランを決めかねている場合には、プランに○印は必要ありません。当デスクで作成する見積書には2つのプラン別保険料が記載されますので、十分ご検討いただけることと思います。

Q.2 希望日から団体保険に加入したいときめたら……

A.3 ゆったりと手続をしたい方は、希望日の7日位前に、フリーダイヤルへお知らせくだ

さい。さっさと手続きができれば、希望日の前日にフリーダイヤルしてください。

A.4 前記A2と同じ方法でFAXしてください。ただし1個所だけ追加記入が必要なところがありますのでご注意ください。その個所は、ステップ1の右端「中途加入しますー開始日」に希望日をご記入おねがいします。この加入希望日に間に合うように当デスクで順次見積書発行を致しますので、ご協力ください。見積書からプラン・コースが正式に決まれば、ゆったり手続の方も、希望日の午前中に所定振込用紙を利用して保険料を送金してください。振込日＝保険開始日となり、保険が有効となります。

なおご不明な方は、NORC保険デスクまでお問い合わせください。

今月の表紙：大阪湾で開催された、“関西トナースカップ”。減少にあるといわれているIORだが、総勢8艇のワントン、2トンが集まり、力の入ったレースを展開した。写真/ヨットینگ

OFFSHORE 第202号 平成4年4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

ゴムレース順位確定：“摩利支天”からレース委員会に対して出されていた救済要求は却下され、結果、“ハーftime”(朝河清オーナー)のI.O.R.クラス優勝が確定いたしました。

第2回3カ国親善ヨットレース

玄海支部 末松 明



2月8、9日グアムにおいて第2回3カ国姉妹島親善マッチレースが行われた。

2年前、対馬の厳原で行った時は釜山と福岡からは船を廻航し、遠来のグアムチームには福岡のチームをチャーターしてもらってレースを行った。

しかし今度は場所がグアムの為、廻航するのは大変だしグアムには借りるほど船はない。なにか良い方法はないものかとこのレースのグアム側責任者であり、玄海支部の会員であるMr. George Johnsonに相談したところ、スグに彼はオーストラリアに飛んで「Mini-12m」なる船を4艇このレースの為に購入してきた。

この艇種は83年に史上初めてアメリカからカップをもぎとった「オーストラリアII」を記念して作られた本物の1/4モデルである。あの特長あるウィングキールもちゃんと付いている。違う所はステアリングではなくペダル（足）でラダー操作をすることくらい。スピンのもちゃんとそろってかなりシビアな船だ。

乗員の体重差のハンディを補う為にあらかじめ体重計測を行ない、差額を鉛のバラストで補った。

大人2人でいっぱいのコックピットは各種のシートやハリヤードがリードされていて乗艇時にキチンと整理していてもすぐにゴチャゴチャになる。

スキッパーは前に座って顔だけ出し、足でラダーを操作しながらメインシートとスピンハリを受け持つ。端からみていると土管から顔を出したドブネズミそっくりだ。（失礼）

後ろのクルーは20ノット近い風の為にコックピットから這い出てハイクアウトしてヒールをおさえる。

ここまでくると親善レースとは名ばかりでまさに「America's Cup」のミニ版。3カ国5チームの総当りマッチレースはこうしてはじまった。

レースの様子はへたなレポートや写真だけではなかなかお伝えできないがつまり【EXCITING!】の一言につきる。

チームそれぞれの応援団と地元MYCのメンバーの観覧艇からの声援を受けて、スタート前のサークリングやセオリー通りに相手艇をおさえて走るレース展開も見事だったし、2つのインフレータブルボートによる「on-the-water judge system」も充分機能し、何回も緑旗や赤旗が上げられていた。

あの悲惨なジャパン〜グアムレースの出来事を一時でも忘れさせてくれた底抜けに明るく、陽気な2日間だった。

表彰式の席上、韓国チームと対馬チームからMarianas Yacht Clubへクラブハウス建設の為の寄付の申し出があった。

出場チーム、選手及びレース結果

は以下の通り。

(SはSkipper, CはCrew)

- ・韓国 … 韓国外洋帆走協会
(チーム名…K)
S…朴 基哲 氏
C…姜 又石 氏
- ・グアム … Marianas Yacht Club
(チーム名…MYC-A)
S…Mrs.Ginger Brown
C…Mr.Brett Chivers
- ・グアム … Marianas Yacht Club
(チーム名…MYC-B)
S…Mr.Tom Brown
C…Mr.Gary Griffin
- ・日本 … 対馬セーリングクラブ
(チーム名…T)
S…田中 節孝 氏
C…大浦 泰満 氏
- ・日本 … NORC玄海支部
(チーム名…G)
S…冬至 克也 氏
C…川村 安正 氏

*レース結果

| | K | MYC-A | MYC-B | T | G |
|-------|---|-------|-------|---|---|
| K | ○ | × | ○ | ○ | ○ |
| MYC-A | ○ | ○ | ○ | ○ | × |
| MYC-B | × | × | ○ | ○ | ○ |
| T | × | × | × | ○ | ○ |
| G | × | ○ | × | × | ○ |

・同点優勝決定戦

K…○ MYC-A…×

*成績

- 優勝…Korea Ocean Racing A.
- 2位…Marianas Yacht Club-A
- 3位…Marianas Yacht Club-B
- 4位…対馬セーリングクラブ
- 4位…NORC玄海支部

OFFSHORE WOMAN'S INTERVIEW

夢いっぱいの頼もしい女性セイラー…… 『また外洋に行って来ます!!』

金子純代さん

インタビューー：五十嵐薫



'91 メルボルン～大阪ダブルハンドレースに女性（オーストラリア人ベスト）2人のチームで参加し、見事完走された金子さんのことは、記憶に新しい方多いでしょう。

その金子さんがまた外洋レースに挑戦…という情報を聞き、インタビューしました。

1. 金子さんのプロフィール

ハタチの頃ほんのちょっと暇つぶしで始めたのがきっかけ。ほんのち

よとした気持ちで月光というチームに顔を出したのがきっかけ。そのほんのちょっとした出来事が……私の20代を天国にも地獄にもしました。

それからというもの男の子に混じって毎週末油壺に行く。必ずヨットに乗れるわけでもなく、レースに出させてもらうわけでもないのに……油壺に行く……いつかは外海へと思いをはせて。

だから人が何と言おうが私は引き下がらなかつたです……女の子がヨットに乗るといことはあまりいい

ようには言われませんでしたけれど。

2. 現在はこういったヨット活動をしていらっしゃるんですか

現在は月残業100時間という以前勤めていた会社の時に貯めたお金でJ/24艇を買い、レディスチームを作ってちまちまと活動しています。

基本的に私はオリンピックコースのレースはあまり向いていないけれど、自分の思っていることをやるにはこのレディスチームでの活動実績がとても重要なのです。このチームでの活動があるから外洋レースにも

チャレンジできるのです。だから今後もこのレディスチームは何とか維持していきます。それにこのメンバーという時が一番楽しいです。いいメンバーに恵まれています。ただ若干人手が足りません。女性クルーを募集しています。男性チームでつまらない思いをしている貴女。連絡を下さーい!

3. 女性セイラーとして何か心がけていることや苦勞していることはありますか

非力な自分(女だということ)を自覚すること。そしてその対処を考えることが女性セイラーが男性に負けずにヨットに乗れるポイント。やはり男性の力にはかないませんもの。

4. メルボルン～大阪ダブルハンドレースについて簡単にお話を聞かせて下さい

①参加するきっかけ

男性チームの中にいたら何もしないで済んでしまう。そんなことは当たり前で私がシートを引くよりも、男の子がガッグと引いた方がいいに決まっているもの。だからダブルハンドにチャレンジしたかったのです。全てのを自分でやりたかったのです。それと太平洋をタテに走りたかったから。

②一番の苦勞話

レース中に舵が折れて7日間漂流したことや、台風にもお目にかかり、70～80ノットの風、10mの波の中でもまれたことなんて、スポンサー捜しをしていた時のことを思えば何ともないです。3年間四方八方飛び回り、頭を下げ続け、何度もあきらめかけた夢。スポンサーが見つからずにこのレースをあきらめた人を大勢見てきました。いろんな経験ができたのも全てスポンサーのお陰です。鈴木社長の「そこまで言うなら太平洋へ行ってこい」の一言です。この一言で私の3年間の苦勞はブツ

飛びました。

③参加して良かったこと

全てのことを自分でやらなければならないこと。ワッチオフで寝ている時「ウーン誰かが起こされているなあ」なんてウトウトとしているとハッとして、誰かじゃなくて自分じゃないか、ベスに起こされるのが他に誰がいるんだ」と思い、少々辛かったこともあったけど、スピンを上げるのも下ろすのも、セイルチェンジをするのも、こわれた物を直すのも、位置を出すのも、あらゆることを全てを自分でやらなければならないことがNo.1。「何当り前のことを言ってるんだ」と思うかもしれませんが、大勢でヨットに乗っていたら甘えが出て誰かがやってくれるだろうという気持ちになるけど、この場合は仕方ないのです。

それともう一つ、同じような思いを抱いた人たちとたくさん知り合えたことです。とても素晴らしい人たちがばかりで、大変お世話になりました。私がこうして無事太平洋を縦断できたのも大勢の方のご協力があってからです。

5. セイラーとして今後の活動の目標は何ですか

今年の8月に行われる日本海レース(福井→ウラジオストック460マイル)に38ftの艇を借りてレディスチームで参加します。

その後は来年春に行われるオークランド～福岡レースに出たいです。まだスポンサー、艇のメドは全く立っていませんが、絶対に出たい!!……この気持ちが大切……おのずと道が開けると信じています。懲りていません!!

6. 女性セイラーの後輩たちに何かアドバイスがあればお願いします

アドバイスなんてたいそうなことではできませんが、「乗りたい」という気持ちが大切です。そしてその気持ち



のどこにポイントを置くかです。あれもやらなくてはこれもだということになるといつかしんどくなります。楽しくやらなくちゃ!!

それから、いろんな人がいろんなことを言いますが気にせずにマイペースでいくこと。「かわいいから目立ちちゃうのよね」なんていう気持ちを持つぐらいでないと、人の言葉でかなり傷つき悩んでしまいます。

何度も言いますが「明るく!楽しく!やらなくっちゃね」

7. 金子さんからのメッセージ

朝日新聞社から'91メルボルン～大阪ダブルハンドレースの内容を中心とした本を出版します。「フツーの女の子がやる気になれば何だってできちゃうよ」というようなタッチの元氣の出る本です。女性向けに書き下してはありますが、もちろんヨットのこと、台風のこと、漂流のこと等きっちり書いています。皆様に読んで頂ければ幸いです。(5月中旬に発売予定です)

大きな夢を実現するために、元氣いっぱいイキイキしている金子さん。私もいつかは外洋レースに出てみたい…そのためにも絶対金子さんの本を買いますね。



ハウステンボス・ハーバー

ヨットマンを招く! 本物のヨーロッパ“ハウステンボス”

昨年の10月号で紹介した『長崎オランダ村ハウステンボス』が3月25日にオープン運びとなった。旧長崎オランダ村の13倍の広さを持つウォーターフロント・リゾートの誕生である。

“ハウステンボス HUIS TEN BOSCH”はオランダ語で“森の家”の意で、ベアトリクス女王の宮殿“パレス ハウステンボス”にちなんで命名されたという。元来工業団地として造成された荒野を「自然の息づかいを肌で感じ

ることができると新しい住空間の創造」を理念に、オランダの国作りを学び、エコロジカルな新しい街を誕生させようというビッグプロジェクトである。

風光明媚な大村湾に面した152haの広大な敷地に、全長6Kmの運河がゆったりと流れ、水面に映えるオランダの美しい街並みが形づくられている。『パレス ハウステンボス』をはじめ、ユトレヒト大聖堂を容姿とする105mの展望塔『ドム トール

ン』、4つのホテル、42のレストラン、12の博物館、8つのアミューズメント施設、数多くのショッピング施設等々オランダの都市形成史をモチーフとする建物群が古き良きヨーロッパを彷彿とさせる。

ハウステンボスへのアプローチは海上からのルートが最高であろう。自然のままのロケーションの中に忽然と現れる街並みには外々国をランドフォールしたかのような感動をおぼえることだろう。



左から、入園ゲートとその後ろにナイアンローデ城、パレス・ハウステンボス、ホテルヨーロッパ



デリーフデ号

海に向かって広がっているハウステンボスの施設の要はマリン関係である。173隻の海上係留のハウステンボスマリーナがあり、また、運河に面したワッセナー（住宅地区）では総戸数250戸中157戸が30～50ftの艇をプライベート桟橋に係留することができる。

マリーナに隣接するハウステンボス港には復元された“デリーフデ”が係留され、船上ミュージカルのステージとなっている。また、『大航海体験館』『帆船博物館』など“海を体験する”施設も数多くあり、大型のレストラン船『デハール』、運河を巡る『カナルクルーザー』、海上遊覧船『ハーバークルーザー』、オランダで忠実に復元・建造された威臨丸・観光丸の運行も行われている。

マリーナの設備には注目すべき点が多い。艇の安全のため、荒天時には沈下させたゴムマウンドに注水し、波浪を防ぐフレキシブルマウンド装置や航海中の船内にたまったビルジ及び汚水タンク内の汚物はすべて陸



風車の前に咲き誇るチューリップ



ワッセナーとプライベートボートゾーン

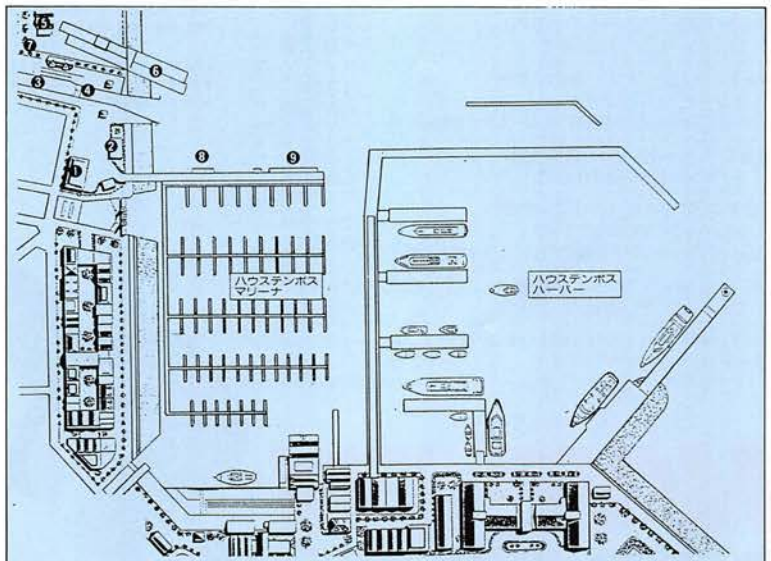
上の処理場に回収する環境保全システムなど既存のマリーナにはない施設を備えている。このような快適なマリンライフを楽しむためのシステムを背景に五島、平戸、天草といったクルージングエリアを持っている。門司～佐世保は114裡で、西内海からは2日航程の距離にある。

現在住宅・マリーナ共に第1期の募集中で、戸建住宅（延床89～330㎡、敷地300～1,247㎡）は7,000～44,000万円台、マンション（2LDK～3LDK、70～120㎡）は4,900～10,000万円台（共に係留施設利用権別途、消費税込み）。係留費関係は30ftで年90万円～50ftで年

180万円、保証預かり金1,500～3,000万円（入会金200万円を含む）。

ゲストバースは二十数艇を予定しており、（現在は第一次募集中なので、これ以上のバースをゲストに提供できるとのことである。）料金は30ftで12時間7,000円24時間14,000円50ft12時間15,000円、24時間30,000円で、係留予約はかなり前（1ヶ月位）より前日正午まで受付。申し込み先はTel 0956-58-0321 マリン事業部まで。

ゴールデンウィークや夏休みの遠征クルージングには最適のスポットではなからうか。



①クラブハウス ②ビジターハウス ③水門 ④ハネ橋 ⑤クロムハウト（修理工場）
⑥ドックヤード ⑦ワッセナー ⑧給油バース ⑨ゲストバース

HARKEN

JIB REEFING & FURLING FEATURES

全世界で最も信頼されている、理想的なハーケン・ジブリーフing & ファーリングシステムの紹介です。

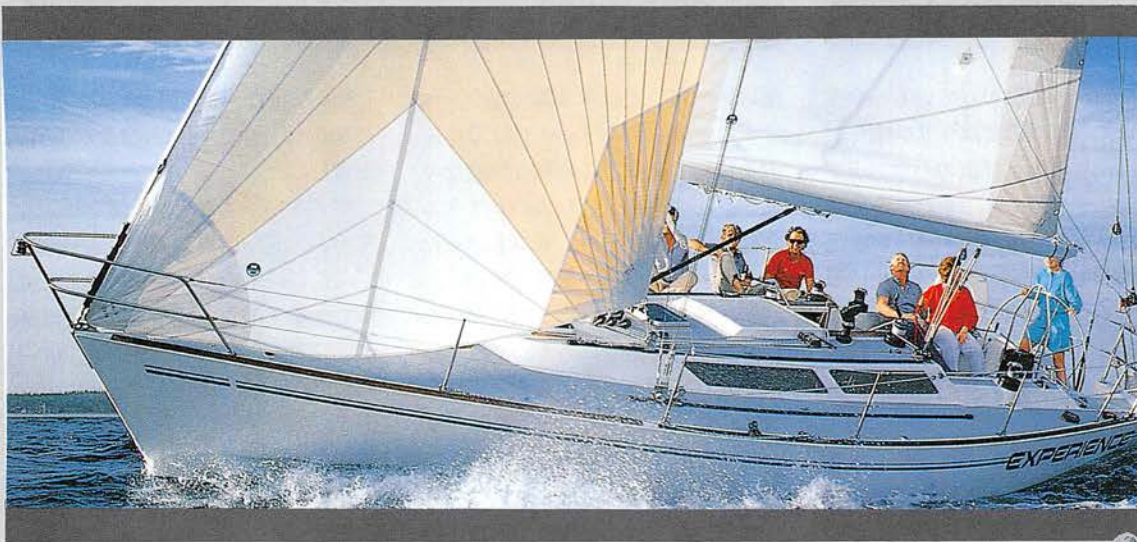
ジブリーフing & ファーリングはコクピットから、できるだけ簡単にセイルを縮められるような効果的なシステムが必要です。

まして、スムーズな回転や、特別な強度などの要求にも完璧に応じなければいけません。通常のリーフingシステムでは、縮帆(リーフing)することにセイルが深く入り過ぎ、帆走性能などに悪影響をおよぼしていますが、ハーケン・ジブリーフing &

ファーリングシステムは、これらのすべての要求を解決しています。

通常はリーフing時、スプリットドラムと上部ピンが回転するのみでヘッドステイ中心部が強く巻き取れませんが、ハーケンはヘッドステイ(フォイル)中心部がドラムとピンよりも早く回転し始め、ドラムとピンが遅れて回転するため美しく均一に巻け、ファーリングしてもセイルが深くなる心配は入りません。

世界のあらゆる海域で使用され、1年間に20,000本以上製造される実績がすべてを物語っているのです。



1992 ジブファーラー価格表

| | |
|--|------------------|
| UNIT-0 (20~29フィートの小型艇) S ピン~ピン 9.5mまで | Cモデル ¥210,000 |
| UNIT-1 (28~37フィートの小型艇) S ピン~ピン 11.8mまで | Cモデル ¥308,000 |
| UNIT-1.5 (35~38フィートの小型艇) ピン~ピン 14.2mまで ※35~38フィートの小型艇でヘッドステイが8mmの艇 | Cモデル ¥373,000 |
| UNIT-2 (36~46フィートの中型艇) S ピン~ピン 16.2mまで | Cモデル ¥472,000 |
| UNIT-2.5 (36~46フィートの中型艇) ピン~ピン 18.4mまで ※40~50フィートの中型艇でロッドステイ-22の艇 | Cモデル ¥588,000 |
| UNIT-3 (44~70フィートの大型艇) ピン~ピン 20.0mまで | Cモデル ¥787,500 |

- 艇の長さだけがシステムを選ぶ基準ではありませんから注意してください。ヘッドステイの直径・全長によってユニットNoが変わります。
- ワイヤーのみスウェーじ加工・ファーラー取付工事・レーシングドラム仕様は別途料金です。

レーシングドラム仕様

ハーケンジブファーラーの鍛えぬかれたエアロダイナミックフォイルは、レースでも大きな威力を発揮します。クルージングモードからレーシングモードへの変更は、巻き取りドラムの6本のビスの脱着だけで完璧。作業は簡単、所要時間はわずか10分です。

ドラム部はビスだけで簡単に着脱できます。ドラム部をはずせば、今までどおりジブ交換が可能。レーシングセールも無敵になります。



ハーケンジブリーフing & ファーリングシステムはフット・スターンの特許のもと製造されています。

HARKEN

ハーケンジャパン株式会社 〒662 兵庫県西宮市西宮浜2-21-9
TEL.0798-22-2520/FAX.0798-33-2100



オースターリングの予感。

ヨット・モーターボート総合保険

東京海上火災保険株式会社
住友海上火災保険株式会社

お問合せ先：会員代理店またはNORC保険デスク(フリーダイヤル0120-024-410)

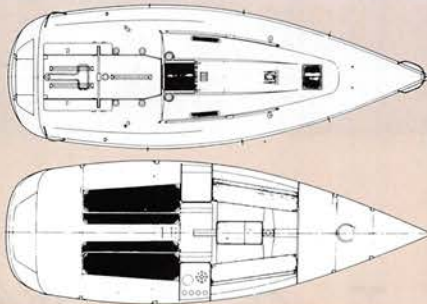
FIRST MARINE Ltd.

勝利への走り。

IMSレーサーのための31フィートU.L.D.B.
ファーストクラス・チャレンジ。

ベネトゥ・ファーストクラス・チャレンジは、ファーストクラス・フィガロ・ソロを改良したレース艇です。リグを中間リグからマストヘッドリグに変更。ランニングバックステイを取り除きました。このため、レース中のランナーの

張りかえが不要に。また、ロングレースのためにクォーターパイプパースを上下2段に増設しました。メインキャビンのサイドウォールにはチーク材をほどこし、フランス艇ならではの洗練されたインテリア仕上げとなっています。



Specifications

FIRST CLASS CHALLENGE

| | | | |
|----------------|------------|----------|--------------|
| Overall length | 9.14m | I | 12.22m |
| Hull length | 9.14m | J | 3.43m |
| Waterline | 8.40m | P | 11.19m |
| Beam | 3.25m | E | 4.40m |
| Draft | 1.80m | Berths | 6 pers. |
| Displacement | 2.4T about | Designer | Groupe Finot |
| Ballast | 0.9T about | | |

世界で最も愛されているヨット。ベネトゥ

BENETEAU®

日本総輸入販売元 ファーストマリン

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



●カタログご希望の方は、左記宛お申し込み下さい。