

Offshore

No.209

DECEMBER

1992



多数の遠征組をまじえてホットな戦い

1992CORUM CUP 関西選手権シリーズ 4th JAPAN IOR ONE-TON CUP

写真/市川和彦



10月31日から4日間の日程で、西宮、北港をベースに行われたコルムカップ。今年は正式に関西外洋ヨット選手権となり、またワントンカップも並行して開催の運びとなった。関東からも12艇が遠征して参加したこのレースは最後まで勝敗の行方が分からない激戦となり、着実にポイントを稼いだスウィングが初代関西外洋ヨット選手権を、そしてチャチャ川がワントンカップをそれぞれ手中に収めた。

コルムカップ関西選手権を開催して

内海支部副帆走委員長 山内信夫
本レースはワントンオーナーズクラブの強いリーダーシップのもとに集まったIOR艇に、IMSとオープンクラス艇が集い、前日の艇長会議から熱い戦いが展開した。

六甲山からの吹き抜けと、淀川尻

の吹き抜けが交差して細かく変化する読みづらいコースであるにもかかわらず、遠征組の走りには目を見張るものがあった。

第1日は2レースとも強風。各艇とも入れ込みがきつくと、トラブルが目立ったが、さすが第2レースではジャストスタートでつぶぞろいのレーサー群がスプレーのボールにつつまれた一瞬を演出してくれた。

第2日は微風と強風。吹き出す時刻の読みに心をくだき、待つこと数時間、六甲山から堺方面の堤状の雲に北風を期待し、30分足らずでラインを設定するあわたたしきで、午後2時半スタート。雨まじりの前線通過。

第3日は順位入替りの激しい風。最終日はショートオフショア。オープンクラスも含め、約80隻がスタートしたが、風速上がらずコース短

縮。7レース中6レースを消化したが、参加各艇のクルーの方々のお手伝いが多数あり、レース運営にご協力をいただいたことを感謝いたします。ありがとうございました。また今回NORCルール委員長石井正様にルール委員長を引受けていただきご苦勞をおかけいたしました。ここにお礼申します。

終わりに、私の見たフェアプレイをご紹介したい。彼は常にトップスタートを心がけ実行できる。それだけにフライング率も高い。かつてそんな彼に「トップスタートの自信があるなら、X旗が掲がった時はリスタートなさい」と申し上げたことがあった。今回彼は彼自身の判断でやってくれました。フェアプレイあつてのコミッティなのです。本当にありがとうございます。彼の名は小田良司と申します。

最後まで手堅く走れた本シリーズ戦

スウィング 船山泰文

深まりゆく秋の中、大阪湾で行われたコルムカップ関西選手権シリーズ。毎年、春に行われる同シリーズレースが日程変更になり、10月31日～11月3日の4日間という日程になった。今回はワントン・オーナーズクラブの参加もあり、関東水域より5艇のワントンとハーフトナー、IMSボートの計7艇の参加があり、関西水域の艇を合わせると21艇のIORボートと2艇のIMSボートの合計23艇という、ジャパンカップさながらのフリートを形成。熱いバトの幕明けとなった。レースのコンディションは予想通り、強風～中風～微風と大阪湾特有のバラエティにとんだ風の中、各艇持てる力をふるって発揮し、4日間を終えた。

レース前日の艇長会議の際、運営に携わっている方の雑談の中で、「日本のワントンを含むIORボートがこれだけ集まるのはもう最後になるかも？」といった言葉がでるほど、乗り手、艇、共に現在のレースシーンを賑わすチームが集った。今大会の見所とも言える、最新鋭艇のアマトラ、それを迎え撃つチャチャを含めたワントン12艇のカップ争い、我々の乗るスウィングをはじめ、ハワイ帰りのツートン3艇と前年度ジャパンカップウイナー艇を合わせた雪辱戦、それと50フィートのワイルタイガーよりハーフトナーの再見までのハンディキャップを考えた走らせかたに興味を持たれた。

コースは上下ソーセージ×5本と最終日の約18マイル三角コースの計6レースが行われ、強風でのジャイブアップから軽風でのロールタック、ジャイブなどの各艇のポテンシャルを遺憾なく発揮できる展開となり、紅葉が映える六甲山を背に熱い戦いが繰り広げられた。

結果、常に上位をキープしていたアマトラの第5レースでのケースによる失格や、シエスタの第3レース

でのリコールなど不運に泣いた艇もあり、最後まで手堅く走ることが出来た我々スウィングに勝利の女神が微笑み、ハワイでの鬱憤ばらしができました。

最後に、今回の大会を盛り上げるために色々と努力していただいた、運営の方々に紙面をお借りしてお礼申し上げます。



ロバート・フライ以下、日チャレ出身クルーを乗せたスウィングは確実に上位をキープした



参加艇不足に泣いたIMSだが、ラブ・ア・ラックは大いに気を吐きIOR艇と競り合った



ジャパンIORワントンカップを終えて

昨今、白熱化するとともに先鋭化してやまないIORの世界において、「ハンディキャップなしのスクラッチレースで、よりエキサイティングなレース」を自ら志向する主旨で「ジャパンIORワントンカップレース」がある。

今回で4回を迎えたワントンカップは、西宮をベースにコルムカップの中のクラスイベントとして、ワントンボート12艇という豪華な陣営で開催された。

関東からの遠征組5艇を迎え撃つ関西勢としても、シリーズ前よりいかが上にも闘志をかき立てるものとなった。

チャチャIIもホームポート西宮の面子を賭け、オーナーの方針により、オリジナルクルー主体のチーム構成で上位入賞を目指しカップに挑んだ。しかしながら、初日からマークミスとケースの発生により、トップに躍り出たAMATORAにはぼ1レース分のポイント差という惨憺たる成績での幕開けとなった。

風に恵まれながらも、トリッキーなコンディションの下、各艇のボー

トスピードに大差はなく、最終レース終了後までまったく予断のつかないレース展開となった。

本シリーズのようなレベルレースの場合、パウマンからアフターガードにいたるボート上の全員がいかにミスを最小に抑止し、基本に忠実な走りが追及できるかが勝敗のポイントになってくると思う。

我々としても多に反省し今後の課題とする所存である。

第4レース、ブローチング後にスタクションを全損しながらのトップフィニッシュに運をつかみ、それ以後

チャチャII 賀来孝助

本来のチャチャの走りを取り戻した。

トラブルに泣かされ、これ以上何も壊れないことを祈りながらのシリーズであった。

結果、最終レースでARECAN-BAYを逆転しての優勝。チャチャIIにとっては、多くの教訓を授った貴重なシリーズとなった。

来年の開催地、蒲郡での再開を誓い、熱く湧いた4日間の幕が閉じた。

最後に、準備と運営に携われたNORC内海支部をはじめとする、係各位の皆様方のご厚情に誌上を借りて厚くお礼申し上げます。



(左)最後までレースを面白くしたアマトラ(右)とアーカンベイ

熱き友情と熱き戦い

4th JAPAN IOR ONE-TON CUP

サマーガール 馬場益弘

熱き戦いは専門誌のプロにお任せし、私はオーナー達の熱き友情について筆を走らせた。

91年春、関東で第2回ワントンカップが開催されるニュースを知り、プロパガンダの石渡オーナーに「一緒に遊んでもらえない」「イヤー馬場さんウエルカムするから来ない」と簡単な会話から、このこの台風の中を10日間かけて関西から遠征し、トラブルだらけで油壺に入港する愛艇に目頭が熱くなるのを覚えながらワントンカップに参加した。たった一艇で関東へ……。

レースは、手作りながら立派な運営であった。そしてなにより関東のオーナー同志の仲良さが羨ましかった。そんな時「馬場さんよく来てくれたネ、これからも同じワントン同志仲良くやろうよ」とブルーノートの五十井オーナーより優しく声をかけられた時、体全身が解かれるのを感じ、飲み過ぎの酒と重なり、無邪気に騒いだものでした。元来サマーガールチームは、レース結果の良し悪しを別にパーティでは騒ぎたおす楽しいアホなチームホですから、関東のメンバーとの交流に時間など必要はなかった。でも今から思えばこのバカ騒ぎが、関東と関西のオーナー間の結束の第一歩だったのかなと感じる。

92年春、JAPAN CUPの中でワントンワールドが開催された。関西からカリニョ・チャチャII・サマーガール計8艇にて熱い戦いが繰り広げられた。結果はチャチャIIの「総合優勝」。おめでとう!! 表彰パーティの最中、私はマテンローの杉山、青山チビッコギヤングオーナー達に、なんと着の身着のままプールに放り込まれ、サマーガールがCUPをいただけるアナウンスを聞きながらこの両オーナーとプールで泳ぐはめになってしまった。関東にも大変な人

達がいると思った。この事件以後彼等との変な友情が始まり、92年夏、ハワイまでブルーノートの五十井オーナーとマテンローの応援に行き、二人の裸を再確認した。その数々の出会いの中で「次は関西でワントンカップをやろうよ、皆んなで絶対に行くから……」。

92年秋、カリニョの古川オーナーが「馬場、お前のチョンボは俺が何んぼでも謝ったるさかい、一つやれ」と真っ黒な顔で目をむきながら言った。その保険のような脅迫のような話に乗せられ、関西コルムカップの中で第4回ワントンカップを関西で開催することになった。関東のオーナーに連絡したところ、前回約束したとおり新艇佐々木オーナー率いるアマトラを始め関東から5艇の遠征が決まり、トライアングルの長谷川オーナー、サチの福原オーナー、スピカの室井オーナー、チャンボサの正井氏他関西から7艇、何とワントン12艇で開催することになった。本当に友情はありがたいものだ。「熱き戦いを連日繰り返し、熱き友情で酒を飲んだ」1日目夜のワントン12艇のオーナー、クルーによるパーティは、大変な賑わいだった。心良く会場を提供していただいた関西ヨットクラブの皆さん、そして何かとサポートしていただいたチャチャの山村オーナー、素晴らしいパーティができました。感謝します。2日目の夜、オーナーズパーティ。連日の激しいスクラッチレースに参加している、真っ黒に日焼けした汚い連中が何んとノ紳士淑女に早変わり。とても同一人物には見えない。全員着席で地中海料理のディナー。本当に美味しかった。かつてこのようなパーティが日本のヨット界であったのだろうか。各艇のオーナーあるいはオーナー代理を紹介していく。皆んないい顔をしている。

「次回は蒲郡で開催してはどうか」とアーカンベイの菊池誠氏、「次回のケンウッドカップでワントンワールドをケン・モリソン氏に話しをして特別に安い費用で皆んなで行こうよ、大きなテントで寝ればいいんだから」とマテンローは杉山オーナー。色々な意見が飛びかう楽しい一夜でした。その楽しさも、泊地を「無償でいいよ、遠くから来てくれるんだから、我々も遠征すれば色々とお世話になることだから」と気前よくポンツーンまで作ってくださり、その上パーティ会場を貸切りで提供していただいた、ウインドワードオーシャンクラブの諏訪社長を始め、西宮マリーナさん大変お世話になりました。今回はトラブル艇が多く、大変ご迷惑をおかけいたしました。

3日目の夜、日本50ft協会主催のパーティにオーナー全員が招待を賜り、高価なワインと美味しいキャビアに舌つづみを打ちました。チャンボサの盛田オーナー、ウィルの小田オーナー、大変ありがとうございました。

シリーズレースの結果は、またもやチャチャIIの総合優勝。「くやしいけれど、楽しかった」とアマトラの佐々木オーナー、「じゃ馬場さん、今から回航に出るので皆さんによろしく」と陽がすっかり落ちた西宮を後にしたプロパガンダの石渡オーナーなどなど。遠来艇が無事ホームポートに入港する時が、このワントンカップの終わりです。

またやりましょう。「熱き友情と熱き戦い」を。最後にメインスポンサーの日本タイマートさん、北港マリーナの皆さん、コルムカップ実行委員会の皆さん、大変お世話になりました。そしてサマーガールのクルー井上君、中田君、袈裟丸君、吉田君、お手伝いありがとう。再見の高橋オーナー、「またあそぼうネ」。

八丈島

レース



夢よもう一度

“ラッキレディV” オーナースキッパー 稲葉文則

外洋レースが盛んだった1970年～85年頃、我々ヨット乗りには夢があった。『八丈島レース』、『沖縄レース』、『小笠原レース』。いつか自分も乗ってみたい、そしてスキッパーとなりオーナーとなって自分の艇で栄光のカップを取ってみたいと、沿岸のレースで、クルージングでヨットの腕前を鍛えあげていったものだった。

そしてそれが実現可能となったとき、あのNORCの誇りだった外洋レースは参加艇も減り、開催すらも危ぶまれる時代となっていた。

あの名艇やスキッパー、オーナーは

どこへ行ってしまったのだ。みんなインショアレースにいったとは思われない。艇はある。それも年々大型化している。立派なオフショアポートである。いまでは40ftなんか中型艇でる。機装も素晴らしくなった。ロラン、GPS、FAX。6分儀DFしかなかった時代が嘘のようだ。悩みの種だった休みだって週休2日有給休暇と気兼ねなくとれる時代だ。スキッパーが年をとったのか？ 二代目が育たなかったのか？ クルーがいなくなったのか？ すべて乗る人間の問題のようである。

外洋帆走協会は外洋帆走員を育て

なくてはならない。彼らこそ構成員であり収入源である。そのため不人気でも外洋レースの灯を消してはいけないのだ。せめて種火でも保存したい。前置きが長くなったがこれが八丈レース再開のテーマである。

3年前にもこのような危機感から『八丈島レース』を行ったが、参加艇4艇“ラッキーレディ”が逆潮の八丈小島を苦勞して回航、その後風に恵まれず全艇リタイヤ、ノーレース、その悔しさを胸に秘め、2回目の『八丈島レース』チャレンジとなった。

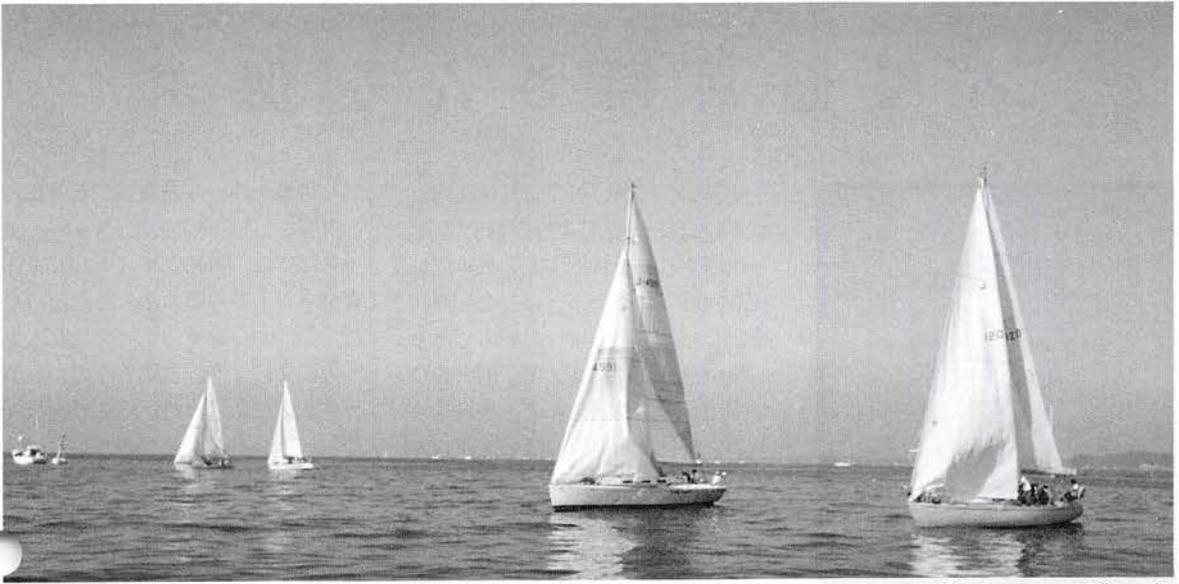
出るからには記録破りの“ラッキーレディV”、1978年名艇スワン45“裕明”の持つコースレコード36⁰⁰46⁰⁰を



“ラッキーレディV”に乗る稲葉オーナーとクルー6人の雄姿



小網代沖スタート直後の“ラッキーレディV”



10月31日、12時。遙か八丈島を目指しスタートせんとする、“梓”“ドンガメ”“ハーフタイム”“ラッキーレディV”の4艇

書き替えたいと艇とクルーに万全を期す。

今回参加艇はまたも今年の『沖縄レース』出場艇、“梓”・“ドンガメ”・“ハーフタイム”・“ラッキーレディV”の4艇。ロングレーサーは関東にはこれしかないのか！ ロングレーサーの鑑、73才の現役オフショアレーサー渡辺提督の号砲により10月31日12:00小網代プイ、スタート。

微風のスピンススタートとなった。陽が落ちると同時にたちまち35ノットの南西の強風となり2ポンNo.3ジブチェンジ。オフショアレースの楽しみが始まった。波が大きくなりものごいパンチング、今年の『グアムレース』の再開である。誰かが『グアムレース』の出場資格に、艇のシェイクダウンを兼ね、『八丈島レース』の出場を義務づけたらと言い出す。良い発案だ。いきなりの『グアムレース』出場はやはり問題があると思う。

幸い快晴、気温水温も高く前回あんなに苦しんだ八丈小島の潮も強風のためかなんなく通過。小岩戸の鼻でジャイブ、岸に寄せすぎブランケをくらいおまけに逆潮にあい、-1ノット。今回の秘密兵器オートヘルム社のタイドメーターを見ながら沖出し。11月1日5時25分石積の鼻通

過、八丈島回航中に風が変わり北西30ノット、ちっとも楽にならない。2ポンNo.3の片上り、しかし艇速は10ノットをしぼし越える。11月1日12:00御蔵島東5マイル、スタート後24時間で210マイル、ゲイン。あとゴールまで80マイル。8ノット平均で10時間計34時間コースレコードなるか？ ところがどっこいとらぬ狸の皮算用、大島波浮沖で前線突入。雷が鳴り晴れているのにわか雨、風も定まらず右往左往。ようやく風が決まるとなんと真上り。北北東30ノットオーバー。悪い波にパンチングをくらい上らない。タックタックで大島からシーボニア、ゴールまでなんと遠かったこと。23時ゴール予定なんて無線連絡して、ゴールは2日1時40分、宮坂レース委員長お待ちどうさまでした。コースレコードも1時間遅れでパー。ズブ濡れ寝不足空腹でも290マイル帆走した充実感で6人のクルーともどもご機嫌で真夜中の油壺入港。前回はオンザロックしたので何回入っても油壺入口は怖いところである。

翌朝レース本部より、“梓”デスマスト、波浮入港リタイヤ。“ハーフタイム”もデスマスト。しかしジュリーリーグで帆走中と知らされ朝河氏の健闘を祈る。

“ドンガメ”が11:20にゴールしたので、“ラッキーレディV”がIMS優勝ファーストホーム、2艇で表彰式を行う。念願のサンバードトロフィーを手にしたがなぜか仲間が少なく盛り上がらない。

外洋帆走協会員よ！ オフショアを目指せ！ マストなんか折れたってジュリーリーグで帰ってこい。朝河編集長は立派！！

“ハーフタイム”11月3日6:20ゴール。IOR優勝。“ハーフタイム”マグカップ3つもらったお礼で書かしてもらいました)

ラッキーレディV 外洋帆走員募集

環太平洋ヨットレース
(プリズペーン→大阪)
出場予定



宮坂レース委員長より表彰される稲葉オーナー

古屋徳兵衛さんを偲ぶ



渡辺修治

古屋さんは、旧制静岡高等学校の私の先輩であったが、ヨットを通じて楽しくお付き合いするようになったのは、昭和33年頃からである。

戦後、駐留軍のヨットマンが始めた外洋ヨットの組織CCJは、昭和29年、NORCに引き継がれた。当時、NORCの中心となったのは、主として横浜のシーホース・クラブの面々であった。イギリスのRORCに倣って、NORCを設立するように提唱されたのは、スコットランド出身のマッケンジーさんだった。マッケンジーさんは、昭和28年、小網代湾の北岸に福永さんの設計で『かまぼこ』兵舎を利用して別荘を建て、前に33フィートの“ムヤ”を繋留して、ヨットライフを楽しんでいた。

昭和33年の夏、福永さんはシーホース・クラブの仲間を古屋さんを誘って、私に21フィートのJOG型ヨットの設計を依頼された。岡本造船で建造された、福永さんの“古鷹”と、古屋さんの“ネプチューン”は、小網代湾に繋留して活躍を始めた。昭和35年には、古屋さんの別荘も建ち、私の“どんがめIV”、飯島さんの“さがみ”も仲間に入って、小網代フリートが発足した。

昭和39年2月、NORCは運輸省傘下の公益法人『日本外洋帆走協会』に改組された。官僚国家の日本では、任意団体の『クラブ』は社会的発言権がないことに気付いたからである。

協会会長には関谷先生、副会長には古屋さん、秋田さんと、ヨットマンの中で社会的地位の高い方々をお願いした。

この年、古屋さんは、私に、国際レースにも参加できる、最小寸法のオーシャン・レーサーの設計を依頼された。新“ネプチューン”は、全長31・5フィートのフルキール船型で、外板は檜のダブルプランキング、8馬力のディーゼル・エンジンを搭載し、横須賀の加藤ボートで建造され、10月に進水した。新“ネプチューン”は、前のJOGに比べて、耐航性能と居住性がうんと良くなったので、古屋さんは、奥さんと一緒にクルージングに出掛けられるようになった。古屋夫人は海に強くて、船酔い知らずだったらしい。ある年の夏、強い南風が吹き、私の“天城”と“ネプチューン”は下田港に避難して、一晚過ごした。翌朝、風はやや落ちたが、外海は、まだ白波立っている。この風の中を、“ネプチューン”は出航用意ができた次第、式根島に向かうという。「奥さん、ビショ濡れになりますよ」と私が言うと、「私は、太っているから、平気」と奥さんの返事が帰ってきて、古屋さんは平然とエンジンを起動し、下田港を出ていった。

1992・11・24

理事・ルール委員長 石井正行
古屋さんとの最初の出会いはシーホースだった。昭和29年に卒業して体育会ヨット部の艇に乗れなくなった時、“レッド・シャーク”の故関根先輩の紹介により、古屋さんのシーホースでレースに出た。そこで意気投合し、以来古屋さんとのコンビが続いたのである。

昭和30年8月20日蒲郡で開催されたスナイプ級全日本選手権大会に、古屋さんとペアを組んで優勝したのを皮切りに、翌31年は横浜で、32年は福岡・志賀島で優勝を続け、日本ヨット史上初の全日本3連覇を同じメンバーで成し遂げ、その感激を分かち合ったのもつい先日のように思い出される。

旧制東北帝大卒業に際し、高等文官試験(現在の上級国家公務員試験)をトップの成績でパスし、名古屋地方裁判所の判事を務めた経歴からもお分かりの通り、卓越した識見、温厚な性格、高邁な人格に加えて、常に冷静さを失わない公正な判断力には定評があった。

数年後、先代社長から乞われ、迷った末に(本人の口癖だった)27才の若さで松屋の社長となり、徳兵衛を襲名した。百貨店協会会長時代に、業界で揉めごとがあっても、氏が裁定すると誰も文句を言わなかったというのも、公正な判断に対する周囲の信頼が厚かったためである。これはNORC副会長時代に、我々会員も等しく実感したところである。

シーホースで好成績をとったことに気をよくして、もう少し大きなタイトルを狙おうということになり、岡本造船所でスナイプを造り、“ネプチューン(海神)”と命名した。この艇で連勝記録を樹立したわけだが、その時も古屋さんは「優勝は石井君の

お陰だよ、僕はパトロンに過ぎないんだ」と臆面もなく言われた。ヨット界では周知の事実かも知れないが、実業界ではそんな事を知る人もいないのだから、敢えてそこまで言わずもがなと思うのだが、氏は率直に説明するのが常だった。ミスは責任は部下に押し付けて、部下の功績も自分の手柄にしたがる上司の多い昨今の醜い競争社会にあって、古屋さんのこういう態度は周囲の尊敬を集めた。

ヨットについては、私がお教えることが多かったが、ヨット以外の人生哲学、処世訓等についてはいろいろと教えていただいた。

東京オリンピック以後は、クルーザー“ネプチューン”でセーリングを楽しんだが、クルージング中の艇の上で、いつも我々クルーに有益な話をして下さったものだ。それがお説教ではなく、ユーモアを交えた絶妙な話術で、聞く人の心をひきつけた。

クルーに対する温かい思いやりは、大きな大会の祝勝会や、ロング・レース後の慰労会ばかりでなく、日頃の会話や態度の中にも常に満ち溢れていた。だからクルーは全員心から敬服し、古屋さんのためなら「たとえ火の中、水の中」といった心意気であったから、チームワークは抜群だった。

その古屋さんが、口癖のように言っておられたことは「NORCやヨット協会等の団体の理事は、肩書き欲しさになりたがる人もいるが、そういう人にはやってもらいたくない。しかし、本当に理事になってもらいたいと思う人は、なかなか引き受けてくれない」ということであつた。今でもこれは真理ではないだろうか。

NORCと日本ヨット協会の合流の件も遅々としている。こんな時、もし古屋さんがご健在だったら、もっとスムーズに事が運んだのではなからうかと思うと残念でならない。我々は本当に惜しい人を失った。

『第11回大原杯レース』

玄海支部 片倉静江

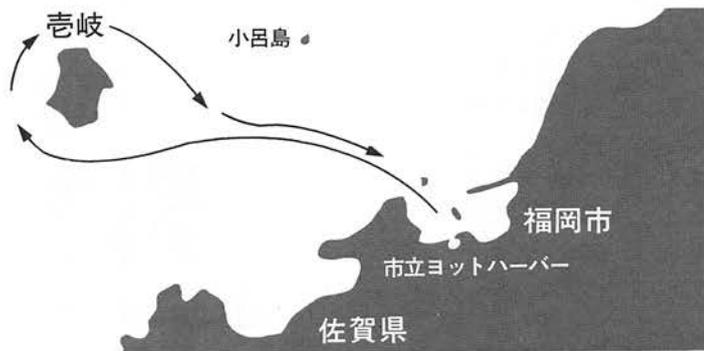
去年の『第10回大原杯レース』、今年の7月の夜間レース、10月の『大原杯』、そして11月の夜間レースが玄界灘水域の艇に対して決められた来年の『アリランレース』の出場資格条件レースになっており、そのいずれかを完走しなければなりません。

10月10日から11日にかけて開催されるこのレースに連続出場の“カラコルム”は今年もなにがなんでもと、主治医に退院日をじわじわ尋ね始めたのが7月上旬でした。しらんぷりの、涼しい顔した主治医の顔色を見ながらじりじりの毎日でした。半年近く入院していた乳癌患者が、退院してすぐ夜間ヨットレースに出場なんて無謀だとは分かっているも「キャビンで寝ていればいいじゃないか？」でした。しかし、不運にも8月中旬、見舞い客からもらった風邪で白血球が危険ライン4000をはるかに下まわって500にまでおち、とうとう2週間の面会謝絶になりました。二人部屋を一人で使う気楽さよりも、退院が

また延びたというくやしさを風邪を持ってきた人を恨みました。万事休す、今年の『大原杯』出場はもうダメか？と窓外を流れる白い雲をみながら鬼船長の目にも涙でした。

10月10日当日は退院してちょうど1か月目でしたが、主治医の指摘通りちょっと歩くとへトへトで、スタートを見に行く元気もなく、まだまだかかりそうだなあとウンザリです。艇長会議で大原先生のお顔を見た時も出場できないもどかしさを泣きたい思いでした。

レースにははるばる西内海支部の“スーパートマト”も参加して下さり、コースは小戸～壱岐～沖の島～小戸の約120マイルを予定しておりましたが、スタート時の微風を考慮して、コース短縮し壱岐だけを時計まわりでまわることに決定しました。あとで聞いたお話ですが、玄界灘に出た頃からいい風が吹いてきたとか。早く体力を取り戻して次のレースにそなえなくっちゃ。たかか癌ごときに負けてたまるか！です。



1992年10月10日10時30分 0秒スタート 82M 風速帯：2

順位	艇名	艇種	セーLNo.	着時刻			所要時間(ET)		
				日	時	分 秒	時間	分 秒	
1	麻理絵	V&O 41	3150	11	0	10 6	13	40	6
2	レディK	YOK 31	3058	11	1	41 1	15	11	1
3	G.B.	YA-R30	3268	11	2	5 24	15	35	24
4	キャピテーヌ	VDF 30	3120	11	2	47 41	16	17	41
5	スーパートマト	FS 32	3382	11	3	26 57	16	56	57
6	リベルテ シャチ		4887	RET					

冬の到来を告げる恒例の島まわり 第30回小網代カップレース

写真/市川和彦



スタート時、何とか風を拾ってスピンを展開

関東支部主催の恒例行事、小網代カップレースが今年も11月22日に開催された。今回は24艇が参加し、5クラスに分かれての戦いとなった。

スタートは北東の微風。各艇、懸命にスピンを張って、目の前に展開する大島を目指してジリジリと南下。その後、風は南西に変わり、23日未明から朝方にかけて各艇が続々とフィニッシュした。

IORクラスA優勝 BOY



IORクラスB優勝 CA ET LA



IMSクラス優勝 SHOHGAKUBO'S



IMSクラスB優勝 NOZOMI



CRクラス優勝 KUROSHIO IV



第30回 小網代カップレース成績

I O RクラスA

S NO	Boat Name	Owner Name	Type	Rating	TA	所要時間	修正時間	修正順位	
				(ft)		S	S	総合	クラス
3606	BOY	山田 隆	FARR40	30.67	156.26	58654	48497	4	1
3660	SEIKAIHA	清田 博	X1TON	30.81	155.20	60072	49984	8	2
4040	SHADOW	梅本 寛	BRIAND40	30.52	157.39	61955	51725	9	3

I O RクラスB

S NO	Boat Name	Owner Name	Type	Rating	TA	所要時間	修正時間	総合	クラス
3561	CA ET LA	沼田 尚文	FARR3/4	24.55	210.67	61119	47425	1	1
3306	RIPPLE III	碓 俊弘	YOK30SR	23.25	224.92	62336	47716	2	2
3002	SYLPHIDES	蒲谷 和行	FARR3/4	24.59	210.25	61408	47742	3	3
3510	TRACER	三宅 智久	TAKAI31	22.30	236.11	63928	48581	5	4
4218	NAPOLEON	石田 和久	YOK31N	22.76	230.60	64704	49715	6	5
2182	KELONIA	大谷 正彦	YOK33	24.18	214.61	63705	49755	7	6

I M SクラスA

S NO	Boat Name	Owner Name	Type	TAS:	所要時間	修正時間	総合	クラス
1579	SHOHGAKUBO'S	神保 和也	MUIR41	—	573.0	55644	53216	3 1
4700	BE-ONE	合田 耕平	TAYLOR43	—	593.2	59386	* 54754	7 2
188	CONTESSA X	石原慎太郎	FRERS48	—	556.5	56567	56359	8 3
4444	ROCINANTE	大口 眞司	BEN53F5	—	549.5	58050	58050	11 4

I M SクラスB

※規則 8・1 (C) の救済

S NO	Boat Name	Owner Name	Type	TAS:	所要時間	修正時間	総合	クラス
4889	NOZOMI	久保田敏明	CYBEL325	—	667.6	62630	51483	1 1
4014	ALPHA	伊藤 彰男	J33	—	640.3	61274	52949	2 2
9253	NO PROBLEM	内海 哲	BEN41S5	—	636.1	61970	53442	4 3
4821	ESMELARDA	植松 真	TRIPP36	—	626.5	60620	53671	5 4
312	HAYATORI	草間 信二	X372	—	642.1	63425	54614	6 5
367	TILDE III	J-JANSSEN	BENF375	—	672.3	70181	56953	9 6
2112	FUJI III	藤本 達雄	FRERS45	—	601.3	62627	57602	10 7
4097	MICKY III	井上美悠紀	X119	—	610.5	—	—	— RET

C Rクラス

S NO	Boat Name	Owner Name	Type	Rating	TA	所要時間	修正時間	総合	クラス
2690	KUROSHIO IV	藤村 真示	SWING34	8.25	574	62060	24750	—	1
3768	FRENCH KISS	山科 誠	X402	9.70	538	62400	27430	—	2
381	HACHIJYO	近藤 禎之	HITEC34	8.15	577	65932	28427	—	3



マークは目の前に大きく見える大島

近北支部

クリークV

ラブ・ア・ラック



玄海支部

G・B



毎年いいところまで成績をおさめているながら、あとひとつ優勝にとどきません。3年連続皆勤です。クルーもよく頑張ってくれています。稲永、河村、中村、則常、三好は15年来のいい仲間、常連ゲストは田中昭愛氏（“山笠”オーナー）です。

大熊峰生

レディK

J-3058 “Lady K” は、現在男女7名のクルーでNORCのレースに参戦している。

“Lady K”の特色は、クルー全員が自主的に休日や平日を利用しヨットの整備、整理整頓を行い、各ポジションとの連携体制を万全に整えていることである。こうした目に見えない努力の積み重ねが、現在の“Lady K”の強さを物語っているのではないだろうか。1993年は、新人クルーを含め、小戸を代表するヨットマンとして、活躍していきたいと思う。



各 支 部

Yacht of '92 年 度 の

西内海支部

ボイジャー5



「SOGO CUP 1992 第23回別府レース」Bクラス3位、総合5位

クルーザー歴は4年足らずだが、メンバーは20年以上のディンギー歴を持つ強者のチームです。

当初5名で始めたメンバーも、現在では8名となり、そろそろ艇の買い替検討中とのこと。

いつもビール片手にレースに出ているとのことですが、成績はいつも上位という不思議なチームです。（レース中はかなり真面目です。）

西内海支部 広報委員会

ビスカウント



「SOGO CUP 1992 第23回別府レース」Bクラス2位、総合4位

「ヒロシマカップ宮島ヨットレース」レーサークラス2位

井ロオーナーは2年半前に艇を購入し、昨年11月のS K Kカップから本格的にレースを開始したが、チームの平均年齢が28歳と若いことと、ほとんどのレースに参加するという熱心さで、この1年のいろんなレースに、いつも上位に名前があるという、今年大活躍のチームです。

11月には、ZULL 1/2に艇を買い替え、今後ますますの活躍が期待されます。

西内海支部 広報委員会

東海支部

ジャスト6



が 選 ぶ the Year '92 最 優 秀 艇

『オフショア』誌12月号恒例の『年間最優秀艇』'92年も各支部の広報委員会、レース委員会の方々に選んでいただいた。レースで好成績を挙げた艇、オールドボートなのにかんがっている艇……判断基準はさまざまである。なお連絡のなかった支部は割愛させて頂いた。

ハーftime



ちぐさ



ラッキーレディV



トレーサー(編集長特別賞)

艇齢7年を超える艇でありながら『鳥羽レース』『神子元島レース』に優勝。その活躍に対して小誌編集長より特別賞を贈る。



関東支部

サエラ



“名誉ある賞をいただき嬉しくもあり照れくさくもあり”というのが実感です。“サエラ”(Cá et lá, フランス語で“あっちこっち”の意)は文字通りフラフラ帆走の時代からヘルムスに永里隆雄をむかえ、IORレーサーとしてのチーム作りを初めて5年余り、定着したクルーのみでレースが出来るようになりました。オーナーを表彰台に送るためにレースをするのではなくチームをひとつのスポーツクラブとしてとらえ、チームの名誉と各個人の鍛練のためにヨットレースを競うというのが一貫したポリシーです。資金のある者がヨットを買い、力のある者はウインチを廻し、頭のいい者がタクティクスを組立て、体重のある者はハイクアウトし、ひたすら練習を繰り返して来ました。ヨットの大きな魅力のひとつに、レースは非常に知的なゲームであることが挙げられます。しかも強靱な肉体と精神力が同時に要求される過酷なスポーツです。レース前の緊張感、レース中の集中力、レース後の充実感と快い疲労を癒すビール、それと日焼けした笑顔のチームの面々……。などヨットレースには多くの魅力があります。最近ではクルーを募集しても純レーサーは敬遠されがちですがヨットレースの充実感と美味しいビールの味わえるサエラでは、次代を担う優秀なヨットマンを育てるべく若いハシリボーイを募集していますのでファックス(3982-1976)で応募してください。

沼田尚文

常盤支部

バイプレイヤーV



45年11月、加藤ポート建造の合板艇。23年目を迎えたオールドボートではあるが、手入れも良くまだまだ現役です。

旧“マウブティ”(1040)であるこの艇には、設計者でありオーナーであった戸田邦司氏(運輸省海上技術安全局長、常盤支部顧問、通称ポバイさま)が現在もなつかしがつて御夫婦で乗りこなされています。

現オーナーはこの艇に14年乗っており、30年以上も週末はほとんど帆走しています。

今年度は「第8回大洗・小名浜間レース」(44マイル)3位入賞、8回大会中6回レース出場、ポイントレースも常に出場、上位入賞。

ORC出張報告

NORC技術委員会 高橋太郎

1. 新ルールについて

グランプリルール

'91 NOV. ミーティングにて提案された新ルールで、速力予想プログラム (IMSのVPP) を使用し、艇のポテンシャル (マイルあたり何秒) でリミットを設定しクラス分けも可能な方式、正式名称をインターナショナル・レベル・レーシングルールと呼ぶ事になった。

レベル・レーティングクラス

すべてのトンカップ開催が委員会より報告され、1996年までの今後4年間、レベルレースはIORルールにて開催する。

2. IMSについて

ピッチングモーメント・ファクター

ピッチングモーメントを実際に計測する方法は、技術的な問題が解決されておらず、'93年度については艇の特徴 (下記参照) から推測される事となった。

- ①船令 (進水年が新しい程、進歩した建造技術で全体的な軽量化がなされている)
- ②マスト重量 (スプレッダー数・複数のリギンアレンジメントが多いほどマストは軽量である)
- ③艇体構造 (エキゾチック材料のサンドイッチ・通常のサンドイッチ・単板の3種類に分類)
- ④内装の重量 (フォクスルに本格的なバースがあるかないか)

ないか)

レギュレーション

現行のレギュレーションを基本にさらに強化する方向で、'94年1月より適用される事となった。

変更・新設された項目は、内装ボリューム (特にドックハウスの巾)、コックピットの長さ、内装材料の重さ、リビングスペースとスリーピングスペースの分離などがある。

フルバテンメイン

IORタイプのメインとフルバテンメインの差を現行の1/4まで縮める事となった。

3. ABS

ハイテク材料の使用により薄くなってきたサンドイッチパネルのスキン厚さ、バラスト脱落事故に対応して、座礁強度基準などが追加された。

4. スペシャル・レギュレーション・コミッティ

USSA (USYRU) から今年の『パーミューダレース』において2件の落水事故があり、両方とも救助されたと報告があった。

USSAでは今年16回の海上安全セミナーを行った。

1994年よりハーネスは、ラインのクルー側エンドにもカラビナなどが要求されることとなった。

○尚、実施されるルールの変更についてはルールの発行をまって確認の必要あり。

Nippon 次回ア杯のエントリークラブ決まる

次回アメリカズカップに参戦するヨットクラブがサンディエゴヨットクラブより発表されました。挑戦締切り日が11月12日であり、この時点において正式にエントリーとして認められたヨットクラブは以下の11クラブであります。

日本	NIPPON YACHT CLUB
フランス	YACHT CLUB DE FRANCE YACHT CLUB D'ANTIEV FRANCE
イタリア	EUROPE YACHT CLUB
オーストラリア	SOUTHERN CROSS YACHT CLUB AUSTRALIA YACHT CLUB
スペイン	MONTE REAL CLUB DE YATES
ロシア	ST. PETERSBURG YACHT CLUB
ニュージーランド	ROYAL NEW ZEALAND YACHT SQUADRON

イギリス	CRUSADE YACHT CLUB
南アフリカ	ROYAL CAPE YACHT CLUB

現在、参加資格を審議中は以下の4クラブです。

ロシア	VIADIVOSTOK YACHT CLUB
ニュージーランド	TUTUKAKA SOUTH PACIFIC YACHT CLUB
フランス	YACHT CLUB DE SETE
スペイン	REAL CLUB NAUTICO DE VALENCIA

保留中のクラブも入れると、現時点でエントリー表明をしている9か国15チームが次回大会に向けて準備をしています。初参加としては南アフリカとロシアの2か国です。

次回アメリカズカップはIACC艇にて'95年5月6日よりベストオブ9シリーズで行うということで全チャレンジャーは合意しています。

エントリー締め切り迫る

第2回オークランド～福岡ヤマハカップヨットレース

締め切りは1993年1月31日

秋のニュージーランドからフィジー、グアムを経て初夏の福岡まで、季節を遡る総距離約5,500マイルの太平洋縦断ヨットレース。スタートは、いよいよあと半年足らず。福岡のレース事務局には続々と世界各国からエントリーフォームが届いています。

エントリーの顔触れのなかには、前回のレースの参加者も数人見られます。前回IOR部門で総合2位になった“リベルテエクスプレ”の川村安正氏は、今回ヤマハとの共同プロジェクトによる新艇でエントリー。艇は、ヤマハのアメリカズカップ艇の建造チームによるもので、「純国産のフネでスマートに勝ちたい」という川村氏の今回のレースコンセプトをカタチにした44フィートのIMS艇です。

また、前回のレース終了後、日本海ヨットレースに参加し、IOR部門で4位になった“ディクテーター”(ワントン)のブライアン・ピーターセン氏もその一人です。今回IOR部門がなくなり、IMSのみのレー

スになったため、現在新艇を建造中。

他に前回の参加者のエントリーは、第1レグと第2レグでファーストフィニッシュしたニュージーランドの“ヒューチャーショック”(57フィート)のイアン・マーガン氏、GHSクラスで総合4位に入ったニュージーランドの“ピクトリア”(15.17m)ジェームス・ロッド氏等が見られます。両氏とも前回参加した同艇でエントリーしています。

川村氏以外で日本からは、静岡の内海勝利氏、岡山の和気五一郎氏らがエントリー。内海氏は、現在ニュージーランドで新艇を建造中、和気氏はオーストラリアで建造された“KAGERO”(14.07m)で参加されます。

他に注目されるエントリーが、IMSの活躍で賑わった今年の『ケンウッドカップ』に出場したニュージーランドの“サッシーII”(39.8フィート)。オーナーのトム・マッコール氏率いるこの艇の参加は、今回のレースをより色めかせるものと思われ

ます。

そしてトム・マッコール氏の弟、ジョン・マッコール氏も新艇でエントリーしています。兄弟それぞれ一艇ずつチームを編成しての参加。今回、非常に気になる二つのエントリーです。

この血湧き肉躍る5,500マイルの太平洋縦断ヨットレースにかける各艇の意気込みは、前回で沸き上がったレース事務局のスタッフの血をさらに熱くたぎらせ始めています。

エントリー締め切りもいよいよ間近に迫っています。本レースへの参加予定の方は、早目にお申し込みください。

●本レースへの参加、問い合わせは、『オークランド～福岡・ヤマハカップヨットレース』レース委員会まで。

〒819 福岡市西区小戸3-58-1

福岡市立ヨットハーバー内

TEL. 092-884-0505

FAX. 092-881-2344

'93年東京国際ボートショーにNORCコーナーを設けました

海事思想普及委員会 内藤恒夫

'93年2月9日～14日まで、東京・晴海、国際見本市会場にて東京国際ボートショーが開催されます。

記

'93年ボートショー出展計画について

①目的

会員及び一般ヨット愛好家に親しみやすい協会のPRと、NORCの会員増を計る

②実施内容

1. NORC会員のおさそい
2. NORC事業のPR
3. NORC会員からの会費納入受付

4. ヨット教室の案内

5. その他

③会場

南館2階 (NO.18)

※ご協力をお願い

同期間中ボランティアでブースでお手伝いいただける方(特に女性)を募集します。NORC事務局(3504-1911) 小山までご連絡下さい。

※NORC本部事務局窓口にて招待券を無料配布致します。(先着300名様、お一人一枚限り)

PCS(パフォーマンスカーブシステム)を修正時間システムとする IMSレースで レース途中に他艇との勝敗関係を知る方法

NORC 技術委員会

*他のレースと同様に相手艇と自艇の走行距離(ポジション), スタートからの所要時間を確認できること(島, 岬等の目標物を利用して確認する)が必要となります。

1. スクラッチシートを利用する方法

(例) 自艇—“ORIHIME”

ターゲットボート “CORVATSCH III”

①コルバッチが初島(スタートラインより24マイル)を4時間12分で通過したことを確認。

$(4 \times 60 + 12) \times 60 = 15,120$ 秒 — 所要時間

$15,120 / 24 = 630.0$ 秒 — 1マイル当りの秒数

②ここでスクラッチシートのコルバッチの欄を見ると、630.0秒は風速10ktに近いことがわかる。(コルバッチは10ktの風をつかまえている。)

③オリヒメは初島を1分遅れて通過。

$(4 \times 60 + 13) \times 60 = 15,180$ 秒 — 所要時間

$15,180 / 24 = 632.5$ 秒 — 1マイル当りの秒数

④スクラッチシートのオリヒメの欄で風速10ktでは634.1秒となる。

$(634.1 \text{秒ならばコルバッチとならんでいることになる})$

634.1秒と実際の所要時間632.5秒を比べると1マイル当り1.6秒勝っていることがわかる。

$1.6 \times 24 = 38.4$ 秒(初島通過時点で38.4秒勝っていることになる。)

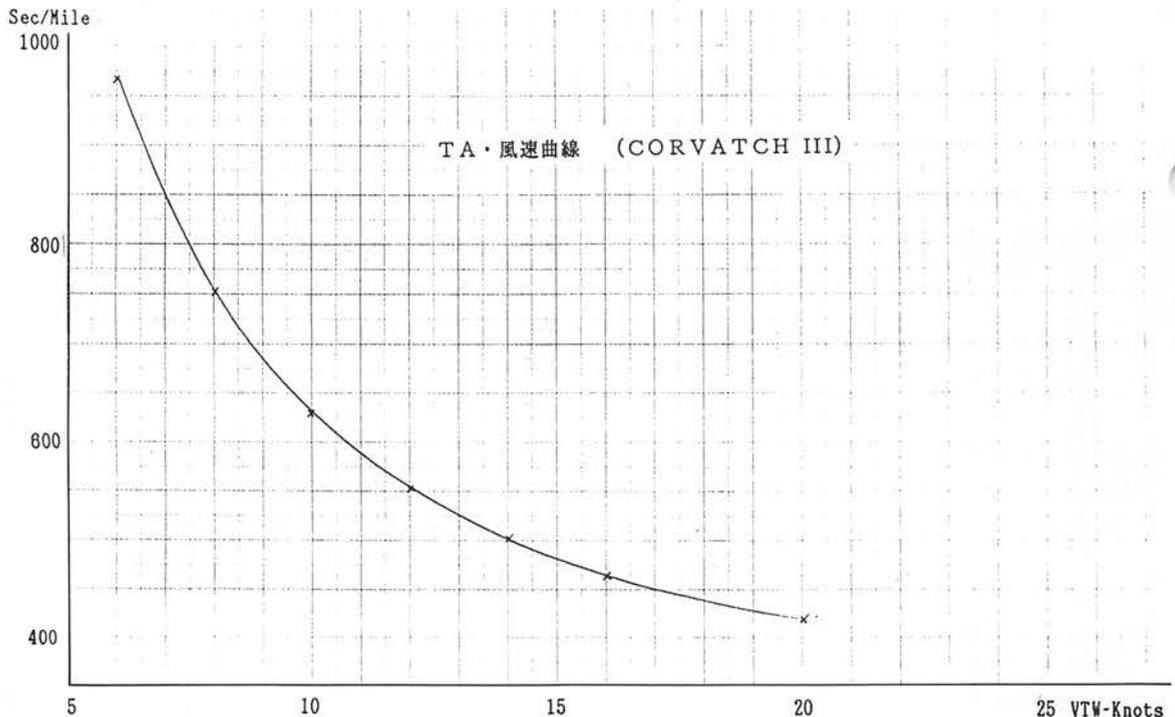
Ocean Racing Course

Yacht Name	Crew	6 kt	8 kt	10kt	12kt	14kt	16kt	20kt
CORVATSCH III	852	970.1	753.4	630.5	554.4	504.5	470.0	424.3
ORIHIME	850	962.4	752.4	634.1	561.3	513.6	480.4	436.1

2. TA・風速曲線を利用する方法

縦軸にTA横軸に風速をとり、スクラッチシートから自艇とターゲットボートのそれぞれの風速におけるTAを

プロットして作成する、TA・風速曲線を準備しておく、正確な差を出すことができる。



マリンVHF操作資格について

関東支部通信委員会 池内貞二

本オフショア誌'92年7月(205号)でも紹介したように、プレジャー・ボートを対象とした新しいコミュニケーション・ツール『マリンVHF』の操作資格を紹介してみましょう。

マリンVHFは、急増する小型船舶に対して航行の安全をサポートするための通信手段として新たに設けられたもので、今後の普及が期待されています。

機器も固定型でしかも開局にある程度の技術が必要な従来の国際VHFとは違って、ハンディ・タイプのコンパクトなトランシーバーです。また開局手続きも簡単であり、マスト・トップ等に増設した外部アンテナにより、通信距離の拡大も可能です。

通信相手としては、マリンVHFを開局している海岸局やプレジャー・ボート間で、入出港連絡などに活用できます。さらに緊急時には各海上保安部、巡視船や一般船舶局との交信も可能です。さらに別途NTTと契約することにより、一般加入回線(自宅等)との連絡も可能です。

またNORC会員艇には、NORC海岸局との交信が可能な71, 74チャンネルが許可され、レース運営などに活用できます。

従来の国際VHF船舶局の運用については、現在のところ国家試験または一週間程度の講習会により取得するしかない第2級海上特殊無線技士以上の資格が必要でした。

マリンVHFでは2日間の講習で取得可能な第3級海上特殊無線技士でよく、土曜、日曜のコースも開催されています。

ここで第2級と第3級海上特殊無線技士の操作範囲の違いを、述べて

みます。

第2級海上特殊無線技士では、国内通信のための国際VHF(船舶局50W以下)およびレーダーの操作が可能です。しかし、あわせてこのクラスで許される中短波帯SSBの操作範囲(2-4MHz, 船舶局出力10W以下)では、本格的な長距離外洋レースで必要となる中・遠距離用の周波数(6-22MHz)の操作はできません。しかも海外レース等国際航海時に必要な海外の海岸局や日本籍以外の船舶との交信はできません。

国際通信業務には、無線従事者資格として第1級海上特殊無線技士(旧国際級特殊無線技士)が必要ですが、やはり6MHz以上の中短波・短波帯操作はできません。現在のところ長距離かつ国際航海の為に第4級海上無線通信士と第1級海上特殊無線技士の両方の資格が必要となります。

このためこの第2級海上特殊無線技士の資格は、国内中長距離レース用と考えたほうがよく、養成課程も現在はありませんがもう少し頑張って、より上級の第1級海上特殊無線技士、第4級海上無線通信士にチャレンジしたほうが得策だと思います。

一方第3級海上特殊無線技士は、国内通信の為の5W以下の国際VHFの操作が可能なものです。

(なお長距離外洋レースに必要なSSBまたレーダー操作等の操作資格の詳細については本誌'92年4月202号を参照下さい)

さて従事者資格取得、機器調達・開局、運用が共に容易なマリンVHFに必要な第3級海上特殊無線技士資格取得の途は、国家試験(年3回実施)のほか(財)日本無線協会が

行う養成課程(講習と修了試験・2日)やいろいろな団体が開催する講習会(日本無線協会の講師による養成課程と同様なもの)があります。

またNORCでも会員向けの養成コースを計画致しますので事務局へお問い合わせ下さい。その他は、下記の開催団体へお問い合わせ下さい。

国家試験 平成5年3月2日(火)

全国各地で開催予定。受験申込は1月4日から同20日まで(問い合わせは日本無線協会本部TEL03-3533-6821,6022)

養成課程 平成5年1月21日(木)~22日(金)東京(問い合わせは同上)

KAZIマリンスクール 11月, 12月(横浜, 大阪), 1月, 2月, 3月(横浜)(舵誌参照またはマリンスクール事務局TEL045-743-2511)

一方マリンVHF船舶局の開設は、基本的に書類による申請のみでごく簡単にいきます。

またマリンVHFを開設希望する船舶は、いずれかの海岸局に加入する必要があります。しかし多くのマリンVHF海岸局の開設には時間がかかる見込みです。なおNORC特別会員は加入証明によって開局が可能です。

マリンVHFの運用には、その無線設備を操作できる資格を有する無線従事者を選任(登録)し、運航時にはその中の少なくとも1名を乗船させる必要があります。

無線通信は、初めての港への進入時の情報収集やトラブル発生時の連絡にも、便利で有効な情報手段です。

安全な航行の為に、法規を遵守し、正しい運用を心がげましょう。

BMW TOKYO CUP 関東外洋ヨット選手権シリーズ (第15回 フリート対抗レース)

フリート対抗 総合成績

参加フリート・チーム数 13

順位	フリート・	SAIL	艇名	CLASS	第一レース		第三レース		第四レース		総合得点
					順位	得点	順位	得点	順位	得点	
1	(油壺) ツボゴールド	4500	カラス	IOR-A	6	6	4	4	6	6	43.25
		4737	ゼロ III	IMS-A	1	0.75	1	0.75	1	0.75	
		1733	ユーフォー	CR-B	6	6	6	6	13	13	
2	(油壺) ツボエクスプレス	4379	再見 II	IOR-B	8	8	3	3	5	5	48.00
		188	コンテッサ X	IMS-A	2	2	8	8	8	8	
		1118	ボナンザ III	CR-A	2	2	2	2	10	10	
3	(江の島) ガンバ江ノ島	4305	ブルーノート	IOR-A	3	3	2	2	3	3	49.00
		3901	スプリング	IMS-B	11	11	11	11	10	10	
		1465	マウピディ	CR-A	3	3	4	4	2	2	
		1521	ジグナス V	CR-A	16		13		11		
4	(油壺) ツボトップ	3530	サマーノーズ	IOR-B	9	9	10	10	7	7	54.00
		4401	クリプトン	IMS-B	9	9	3	3	6	6	
		3531	陽燧	CR-B	4	4	3	3	3	3	
5	(シーボニア) トワイライト	3002	シルフィード	IOR-B	2	2	7	7	PMS	14	58.00
		4821	エスメラルダ	IMS-B	6	6	2	2	3	3	
		3485	イシス	CR-B	9	9	10	10	5	5	
		3055	サモア	CR-B	13		14		14		
6	葉山	3290	海太郎 V	IOR-A	5	5	1	0.75	4	4	64.75
		4241	ゼネット	IMS-A	PMS	14	4	4	2	2	
		3954	夕焼け小焼け	CR-B	14	14	12	12	9	9	
7	(諸磯) 諸磯 A	3510	トレーサー	IOR-B	11	11	11	11	9	9	66.50
		3719	フラーム	IMS-B	4	4	RET		13	13	
		2466	メルルーサ	CR-B	5		5		7		
		4417	アブロス	CR-A	1	0.75	1	0.75	4	4	
8	(シーボニア) ムーンライト	3001	ハーフタイム	IOR-B	10	10	9	9	8	8	69.75
		4097	ミッキー III	IMS-B	7	7	5	5	11	11	
		3825	ルージュ	CR-A	12		16		RET		
		2299	ビッグアップル	CR-A	11	11	8	8	1	0.75	
9	(熱海・伊東) スーパースター	4272	プロバガンダ	IOR-A	1	0.75	6	6	1	0.75	74.50
		4591	ラッキイレディ V	IMS-A	10	10	9	9	7	7	
		1659	アスタマニアーナ	CR-B	10	10	15	15	16	16	
10	(油壺) ツボノホープ	3306	リップル III	IOR-B	7	7	8	8	PMS	14	80.00
		1579	しょうがく坊エス	IMS-A	3	3	6	6	4	4	
		2662	アリアドネ 7	CR-A	15	15	11	11	12	12	
11	小網代	2182	ケロニア	IOR-B	12	12	13	13	10	10	83.00
		4014	ケルファ	IMS-B	5	5	12	12	9	9	
		2690	くろしお IV	CR-A	7	7	9	9	6	6	
12	佐島	4790	カリフォルニアドリーマー	IOR-A	4	4	5	5	2	2	84.00
		4111	コルパッチ III	IMS-B	8	8	7	7	5	5	
		4302	シースカイ	CR-B	18	18	18	18	17	17	
13	(諸磯) 諸磯 B	2221	あずき	IOR-B	13	13	12	12	11	11	95.00
		312	はやとり	IMS-B	DSQ		14	10	12	12	
		3592	ラハイナ V	CR-B	8	8	7	7	8	8	
		4577	エルフィン	CR-B	17		17		15		



BMW TOKYO CUP 関東外洋ヨット選手権シリーズ 1992

(第15回 フリート対抗レース) クラス別総合成績

I O R Aクラス 参加艇数 9艇

順位	SAIL	艇名	艇種	Rating	第一レース 順位:得点	第二レース 順位:得点	第三レース 順位:得点	第四レース 順位:得点	総合得点
1	4870	アマトラ	FARR40	30.63	1: 0.75	3: 3.00	3: 3.00	3: 3.00	6.75
2	4033	アーカインベイ	FARR40	30.60	2: 2.00	1: 0.75	6: 6.00	6: 6.00	8.75
3	4272	プロバガンダ	FARR40	30.73	3: 3.00	7: 7.00	1: 0.75	10: 7.5	10.75
4	4305	ブルーノート	FARR40	30.64	4: 4.00	4: 4.00	4: 4.00	4: 4.00	12.00
5	3290	海太郎 V	FARR44	35.07	6: 6.00	2: 2.00	5: 5.00	5: 5.00	13.00
6	4790	カリフォルニアドリーパー	N/M50	40.43	5: 5.00	6: 6.00	2: 2.00	2: 2.00	13.00
7	4500	カラス	TAK 40	30.70	8: 8.00	5: 5.00	7: 7.00	7: 7.00	20.00
8	355	スリーパー	N/M42	32.81	7: 7.00	8: 8.00	8: 8.00	8: 8.00	23.00
9	3295	蒼海	YAM 38R	28.29	DNF: 9.00	DSQ:10.00	DNS: 9.00	DNS: 9.00	28.00

I M S Bクラス 参加艇数 10艇

順位	SAIL	艇名	艇種	GPH	第一レース 順位:得点	第二レース 順位:得点	第三レース 順位:得点	第四レース 順位:得点	総合得点
1	4889	ノゾミ	CYBEL325	667.6	1: 0.75	4: 4.00	1: 0.75	1: 0.75	5.50
2	4821	エスメラルダ	TRIPP36	626.5	5: 5.00	1: 0.75	2: 2.00	2: 2.00	7.55
3	4401	クリアトン	DHL 36db	649.9	3: 3.00	2: 2.00	4: 4.00	4: 4.00	14.00
4	3335	織姫	FRERS41	609.1	8: 8.00	6: 6.00	5: 5.00	5: 5.00	14.00
5	4111	コルバッチ III	BLT 43	608.7	7: 7.00	5: 5.00	3: 3.00	3: 3.00	15.00
6	4097	ミッキー III	X 119	610.5	6: 6.00	3: 3.00	8: 8.00	8: 8.00	17.00
7	4014	アルファ	J 33	640.3	4: 4.00	9: 9.00	6: 6.00	6: 6.00	19.00
8	3719	ブラーム	N/M9.5	657.6	2: 2.00	RET:10.00	10: 10.00	10: 10.00	22.00
9	3901	スプリング	J 33	651.8	9: 9.00	8: 8.00	7: 7.00	7: 7.00	24.00
10	312	はやとり	X 372	642.1	DSQ:11.00	7: 7.00	9: 9.00	9: 9.00	27.00

I O R Bクラス 参加艇数 12艇

順位	SAIL	艇名	艇種	Rating	第一レース 順位:得点	第二レース 順位:得点	第三レース 順位:得点	第四レース 順位:得点	総合得点
1	3561	サエラ	FARR3/4	24.55	2: 2.00	2: 2.00	2: 2.00	2: 2.00	6.00
2	4379	再見 II	YOK 30R	23.28	5: 5.00	1: 0.75	1: 0.75	1: 0.75	6.50
3	3530	サマノーズ	TAK 34	24.74	6: 6.00	7: 7.00	3: 3.00	3: 3.00	16.00
4	1978	セシルディビティ	YOK 33R	24.97	7: 7.00	4: 4.00	5: 5.00	5: 5.00	16.00
5	3002	シルフィード	FARR3/4	24.59	1: 0.75	3: 3.00	PMS:13.00	13.00	16.75
6	3001	ハーフトアイム	YOK 35	25.94	8: 8.00	6: 6.00	4: 4.00	4: 4.00	18.00
7	3306	リッブル III	YOK30SR	23.25	4: 4.00	5: 5.00	PMS:13.00	13.00	22.00
8	3510	トレジャー	TAK 31	22.30	10: 10.00	8: 8.00	6: 6.00	6: 6.00	24.00
9	4147	チャーチヤン	TAK 3/4	24.52	3: 3.00	RET:12.00	DNS:12.00	DNS:12.00	27.00
10	3839	海援隊	HOL 33	24.58	9: 9.00	11: 11.00	7: 7.00	7: 7.00	27.00
11	2182	ケロニア	YOK 33	24.18	11: 11.00	10: 10.00	8: 8.00	8: 8.00	29.00
12	2221	あずさ	YOK 33	24.58	12: 12.00	9: 9.00	9: 9.00	9: 9.00	30.00

I M S Aクラス 参加艇数 5艇

順位	SAIL	艇名	艇種	GPH	第一レース 順位:得点	第二レース 順位:得点	第三レース 順位:得点	第四レース 順位:得点	総合得点
1	4737	ゼロ III	ELT 12	571.1	1: 0.75	1: 0.75	1: 0.75	1: 0.75	2.25
2	1579	しょうがく坊エス	MUIR41	573.0	3: 3.00	3: 3.00	3: 3.00	3: 3.00	9.00
3	4241	ゼネット	J 39	596.1	PMS: 6.00	2: 2.00	2: 2.00	2: 2.00	10.00
4	188	コンテッサ X	FRERS48	556.5	2: 2.00	4: 4.00	5: 5.00	5: 5.00	11.00
5	4591	ラッキイレディ V	SAVER12	575.8	4: 4.00	5: 5.00	4: 4.00	4: 4.00	13.00

CR Aクラス 参加艇数 8艇

順位	SAIL	艇名	艇種	Rating	第一レース 順位:得点	第二レース 順位:得点	第三レース 順位:得点	第四レース 順位:得点	総合得点
1	4417	アフロス	YOK 950	8.00	1: 0.75	1: 0.75	3: 3.00	3: 3.00	4.50
2	1465	マウビティ	FRERS38	9.65	3: 3.00	2: 2.00	2: 2.00	2: 2.00	8.00
3	1118	ボナンザ III	YAM 31S	8.25	2: 2.00	3: 3.00	5: 5.00	5: 5.00	9.00
4	2299	ビッグアップル	HOLAND44	10.50	5: 5.00	4: 4.00	1: 0.75	1: 0.75	9.75
5	2690	くろしお IV	SWING34	8.25	4: 4.00	5: 5.00	4: 4.00	4: 4.00	13.00
6	2662	アリアドネ 7	SWING34	8.25	7: 7.00	6: 6.00	7: 7.00	7: 7.00	20.00
7	1521	シグナス V	FRERS38	9.70	8: 8.00	7: 7.00	6: 6.00	6: 6.00	21.00
8	3825	ルージュ	YAM30RII	8.05	6: 6.00	8: 8.00	RET: 8.00	RET: 8.00	22.00

CR Bクラス 参加艇数 10艇

順位	SAIL	艇名	艇種	Rating	第一レース 順位:得点	第二レース 順位:得点	第三レース 順位:得点	第四レース 順位:得点	総合得点
1	3531	陽結	SWING31	7.65	1: 0.75	1: 0.75	1: 0.75	1: 0.75	2.25
2	2466	メルルーサ	SWING31	7.65	2: 2.00	2: 2.00	3: 3.00	3: 3.00	7.00
3	1733	ユーフオー	YAM30SII	7.10	3: 3.00	3: 3.00	6: 6.00	6: 6.00	12.00
4	3485	イシス	YAM30R	7.60	5: 5.00	5: 5.00	2: 2.00	2: 2.00	12.00
5	3592	ラハイナ V	SWING31	7.65	4: 4.00	4: 4.00	4: 4.00	4: 4.00	12.00
6	3954	夕焼け小焼	YAM30SII	7.10	8: 8.00	6: 6.00	5: 5.00	5: 5.00	19.00
7	3055	サモア	U 31	7.15	7: 7.00	7: 7.00	7: 7.00	7: 7.00	21.00
8	1659	アスタマニアーナ	TAK 30	7.45	6: 6.00	8: 8.00	9: 9.00	9: 9.00	23.00
9	4577	エルフィン	YAM 28S	6.65	9: 9.00	9: 9.00	8: 8.00	8: 8.00	26.00
10	4302	シースカイ	YOK 33	7.60	10: 10.00	10: 10.00	10: 10.00	10: 10.00	30.00

1992CORUM CUP 関西選手権シリーズ 成績表

レーサークラス (IOR)

艇名	オーナー名	所属	第1レース	第2レース	第4レース	第5レース	第6レース	第7レース	TOTAL	順位
Swing	鈴木 重行	西宮	15	20	21.25	21.25	14	21.6	113.1	1
Cha Cha II	山村 彰	西宮	13	8	20	20	17	25.5	103.5	2
Are Can Bay	後藤 裕	逗子	16	15	16	19	15	19.2	100.2	3
Donkey VI	土井 収二	西宮	14	21.25	19	9	21.25	15.6	100.1	4
Will/Tigar	小田 良司	西宮	18	18	12	18	16	18	100.0	5
Amatora	佐々木義隆	横須賀	19	19	18	DSQ	20	13.2	89.2	6
Blue Note	五十井 進	江の島	20	16	15	12	11	14.2	88.2	7
I'm SANTA	笠原 文和	洲本	9	14	10	13	19	22.8	87.8	8
Carino VII	古川 浩二	西宮	17	13	13	14	6	24	87.0	9
Siesta	川口 正敏	和歌山	21.25	17	2	16	18	8.4	82.65	10
Summer Girl	馬場 益弘	西宮	11	12	17	15	13	6	74.0	11
Propaganda	石渡 一夫	油壺	3	1	11	17	10	20.4	62.4	12
再見 II	高橋 伸博	油壺	10	11	14	8	7	10.8	60.8	13
Ryusei V	古賀 正行	淡輪	7	7	5	5	5	16.8	45.8	14
Champosa J	盛田 正敏	西宮	6	10	7	7	9	4.8	43.8	15
Tryangle	長谷川隆男	西宮	2	5	6	11	3	12	39.0	16
Matenrow	青山 修	逗子	12	9	2	2	12	1.2	38.2	17
Sachi	福原 幸洋	西宮	1	3	9	10	8	3.6	34.6	18
Emi	宝追 一	淡輪	4	4	8	6	2	9.6	33.6	19
Spica V	室井 誠	西宮	5	6	2	2	4	7.2	26.2	20
Penerope III	植松 由量	須磨	8	1	1	1	1	1.2	13.2	21

レーサークラス (IMS)

艇名	オーナー名	所属	第1レース	第2レース	第4レース	第5レース	第6レース	第7レース	TOTAL	順位
Love a Luck	荒木 義正		2.25	1.00	2.25	2.25	2.25	2.70	12.70	1
サザンブリーズ	畑 昭夫		1.00	2.25	1.00	1.00	1.00	1.20	7.45	2

ワントンカップ成績表

艇名	オーナー名	所属	第1レース	第2レース	第4レース	第5レース	第6レース	第7レース	TOTAL	順位
Cha Cha II	山村 彰	西宮	5	8	0.75	0.75	2	0.9	17.4	1
Are Can Bay	後藤 裕	逗子	4	3	4	2	3	4.8	20.8	2
Blue Note	五十井 進	江の島	0.75	2	5	4	5	6	22.75	3
Amatora	佐々木義隆	横須賀	2	0.75	2	14	0.75	7.2	26.7	4
Carino VII	古川 浩二	西宮	3	4	6	5	9	2.4	29.4	5
Summer Girl	馬場 益弘		7	5	3	6	6	10.8	37.8	6
Propaganda	石渡 一夫	油壺	10	13	7	3	7	3.6	43.6	7
Champosa J	盛田 正敏	西宮	9	6	9	9	8	12.0	53.0	8
Tryangle	長谷川隆男		11	10	10	7	12	13.2	58.4	9
Matenrow	青山 修	逗子	6	7	13	13	4	15.6	58.6	10
Sachi	福原 幸洋		12	11	8	8	10	13.2	62.2	11
Spica V	室井 誠	西宮	8	9	13	13	11	9.6	63.6	12

秋の相模湾に展開した白熱の戦い

BMW Tokyo Cup 関東外洋ヨット選手権シリーズ1992 第15回フリート対抗レース



10月10日から、週末を利用して2週に渡って4日間の日程で開催された、BMW TOKYO CUP・第15回フリート対抗/関東外洋ヨット選手権シリーズは、第2レースならびにオフショアの初島レースが取りやめとなったものの、インショア3本でレー

スは成立。13フリートから、6クラス54艇が関東の覇者を目指して激しい戦いを展開。新鋭のアマトラ、そしてゼロIIIがIOR-Aクラス、IMS-Aクラスで、それぞれ勝利のものにした。

写真/市川和彦

勝利で飾ったデビュー戦

アマトラ 佐々木義隆

思いおせば5年前、アマトラチームはドイツより旧名パンダ(ブリアンチロ)を購入。“アマトラ”を名付けレース活動を開始しました。しかし、その頃よりレースヨットの世界はファーボート全盛時代を迎え、毎年出場していたJAPAN CUPも総合8位、18位、15位、と常にファー1tonのスターンを見て走っていました。そして、クルーも全員がサラリーマンや自営業者だったため、91年はほぼ活動を停止していました。しかし、その間もヨットレースに対する情熱は燃え続け、「JAPAN 1 TON CUP」に勝ちたい、「JAPAN CUP」に勝ちたい!との思いは強くなっていきました。



微風の展開となった大会初日、好調に走るアマトラ

そして生まれたのが、NEW「AMATORA」です。

この艇はファアのデザインで、'92年1 ton cupに優勝した「BRAVA Q8」の発展型。ターゲットは中風の日本使用になっています。9月に通関してから10月の関東フリート対抗までの間、まともに走ったのが前日の1日だけという強行スケジュールでしたが、NEW「AMATORA」は、ノースセールの飛内、小池、秋和を中心に強力なオリジナルメンバーを揃え、ホームポートの「マリポートコーチャ」(浦賀)や業者の方(ケンヨット)の協力のもと、何とか出場出来ました。何としても次の本命「コルムカップ」の前に1レガッタを消化しておきたかったので皆、必死でした。

デビュー戦となったこのレースは、



結局インショア3本のレースで争われました。NEW「AMATORA」は、初日の微風のレースでよく走り、第2上マークでは2 tonや50フッターを抜いてオーバーオールでトップに

3レースすべて1位でクラス優勝を果たしたゼロIII

立ち、着順2位、修正でトップを取ることが出来ました。翌日の強風のレースでも安定した走り、IOR・Aクラスでの優勝を手にすることが出来たのです。

ヨットサーベイシンプोजウム開催のお知らせ

ヨットサーベイ(鑑定・検査)ということば自体、あまりなじみのない会員も多いと思います。サーベイ実態の一例を、座礁・接触事故でヨットの艇体に損傷が発生した場合にその艇が契約しているヨット保険を使って修理する場面で紹介します。

修理業者に依頼して見積をとる前に、保険事故報告が必要なおことはご承知のとおりですが、それを受けて事故の発生経緯・損害内容・修理方法・修理業者・原因等の確認のために、保険会社は運輸省から鑑定事業の免許状を取得している鑑定会社にダメージサーベイを依頼します。

保険会社は契約者との契約内容に則して保険事故処理を行うために、艇体構造・事故状況分析・修理技法等ヨットに関する多岐にわたる専門知識を有する鑑定会社の検査員に、公正適確な鑑定書を要請します。

事故調査時には事故当事者である契約者・修理業者立会のもと、指定された検査員が事故内容を確認します。

このサーベイの良否が、事故修復に必要な保険修理と修理後も安全にその艇が航行できるかどうかを決定づけるものですから、大変重要な役割を持つことをご理解いただけると幸いです。

NORC団体ヨット保険ではNORC指定検査員にダメージサーベイを依頼し事故処理を進めてきていますが、現状では事故当事者の方にしかそのサーベイ実態を知る機会がありません。

そこで、サーベイシンプोजウムを開催することになりましたので、ご参集いただきますようご案内します。

講演は、米国で活躍中のヨットサーベイヤーをはじめ、日本の著名ヨットデザイナー、NORC指定検査員代表による、ヨットサーベイに関する三者三様のテーマが公開されます。

NORCで初めての独自の企画です。会員の皆様のヨットサーベイへの理解が深まることを期待します。

保険小委員会
NORC保険デスク

NORCヨットサーベイシンプोजウム

日時 1993年1月30日
午前10時～午後5時
場所 油壺マリーナホテル
参加費 特別会員 } 1名
正会員 } 3,500円
会友 }
一般 : 1名1万円
申込〆切り 1月20日(水)

参加費には昼食弁当代を含みます
内容1.アメリカのヨット・ポートサーベイ事情

講師 David H. Pascoe氏
(D.H.PASCOE & CO.,INC)

2.本来あるべき日本のヨット・ポートサーベイ
講師 新田 肇
(国際海事検定社)

3.サーベイヤーに望むもの——
講師 林 賢之輔
(ヨットデザイナー)

申込・問い合わせ

NORC事務局 小山



'93 YACHT RACE GOLDEN WEEK SERIES
taka-Q Cup

日本ミドルボート選手権



「カミ1点!!」
「入れるか!？」
「OK!! 大丈夫」
「おーお、シモ!!シモ!!」
「3秒前!」
「よし!! GO!!」
スタートの一瞬、
何回やってもノドが乾く
緊張のシーン
「アンタ、ホントに
男ダネ〜」

レース日程 (予定)

1993年5月1日出	第1レース	第2レース
5月2日日	第3レース	第4レース
5月3日祝	第5レース	表彰式
5月4日祝	回航及び家族サービスに	
5月5日祝	おあて下さい。	

「ヨット乗りには娘はやれぬ。やれぬ娘が行きたがる」
今年度もMIURAに『日本ミドルボート選手権』がや
ってきます。質の高いレースと楽しいパーティを御用
意しております。『いい男』と『いい女』でお会いできる
ことを楽しみにお待ちしております。

レース等のお問い合わせは

関東ミドルボートオーナーズクラブ事務局 事務局長 能條秀夫 横浜市中区山手町15-14 (株)五條建設内

TEL. 045(651)5200 FAX. 045(651)5300

いものだけを世界から

海のボディガード。

'92アメリカズ・カップの公式サプライヤーとして指定。



MUSTANG
Designed for Life™

※その他の商品

サバイバルウエア/クルーザースーツ/クルーザーコート/クルーザートラウザー/フィッシャーマン/オーシャントラウザー/オーシャンスーツ
ライフジャケット/スポーツベスト/カヌーベスト/パドルベスト/インフレーター/ブルカラー
タウンウエア/ボンバージャケット/サービスコート/ビーコート

お問い合わせ・カタログご希望の方は、下記ヤナセへ。
二子玉川ポート展示場 〒158 世田谷区玉川1-15-1 ☎03-3707-0131
マリン部広島営業所 〒739-04 佐伯郡大野町宮島口西1-1-6 ☎0829-56-0124
名古屋支店マリン課 〒460 名古屋市中区新栄1-35-8 ☎052-242-2611

刈谷マリンサービスセンター 〒448 刈谷市港町3-12 ☎0566-24-6770
大阪支店マリン部 〒660 尾崎市長洲本通1-12-15 ☎06-488-9819
福岡支店マリン部 〒810 福岡市中央区平尾3-8-7 ☎092-522-1331
港町展示場 〒812 福岡市中央区港3-1-51 ☎092-734-1688

★なお、仕様、価格は予告なく変更されることがあります。★本価格には消費税は含まれておりません。★お客様の購入される価格は本価格に消費税3%を加えた金額となります。

マスタングは、レジャー用、業務用および軍事用のニーズに応える形で幅広くテクニカルサバイバル製品を提供してきました。アメリカ合衆国沿岸警備隊、アメリカ合衆国海軍、カナダ海軍および空軍は世界で最も苛酷な環境下でマスタングのサバイバル製品を使用しています。またマスタングは、1992年アメリカズ・カップの公式サプライヤーにも指定されました。マスタングサバイバルMUSTANG SURVIVALの名前を入れる以上、マスタングはどのような製品にも品質の妥協を許しません。



オーシャン・スーツ

MS2700 ¥126,000

- カラー/レッド
- サイズ/M・L・XL

good new days

ヤナセ

総輸入元

株式会社ヤナセ
マリン部

東京都港区芝浦1-6-38
TEL.03-5440-5463

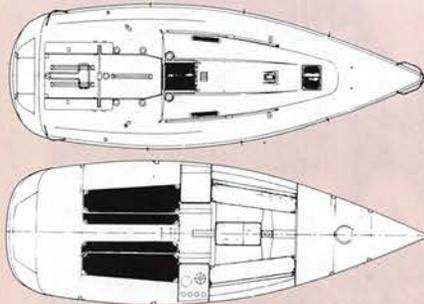
FIRST MARINE Ltd.

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

張りがえが不要に。また、ロングレースのためにクォーターパイプバースを上下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		
Ballast	0.9T about	Designer	Groupe Finot

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。

OFFSHORE
平成4年1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