社団法人日本外洋協会　平成５年11月15日発行（毎月１回15日発行）　昭和52年７月21日第三種郵便物認可　定価300円

Offshore

No. 219

NOVEMBER 1993 11月号

厳しく荒れる冬の北大西洋、
船乗りを冷たい北風から
守りつづけたダッフルコート。
この歴史をいまに伝えるグロヴァーオール
ダッフルコート、英国が世界に誇る実用防寒外套の逸品です。

英国の温かい伝統
グロヴァーオールダッフルコート

ASSOCIATED INTERNATIONAL
アソシエイテッドインターナショナル株式会社 ■ 〒107 東京都港区南青山2丁目2-8 DFビル5F・PHONE：(03)3479-3311 FACSIMILE：(03)3479-3315

CORUM
1993 CORUM CUP KANSAI CHAMPIONSHIP SERIES
1993コルムカップ
関西選手権シリーズ
（写真／市川和彦）
CREW
CORUM
CORUM

風に恵まれ，オープンクラスも白熱したレースを展開した

10月９日から11日まで，３日間の日程で行われた今年のコルムカップ・関西選手権シリーズは，舞台を西宮に移しての開催。シリーズ前半戦は微風～中風，中盤戦から後半戦にかけては中風～強風と，バラエティに富むウインドコンディションとなり，レースを面白くした。

シリーズ戦を制したのは，ＩＭＳクラス“スウイング・ベッカン”（ＩＭＸ-38），ＩＯＲクラス “ドンキーⅣ”（FARR45）。

ＩＭＳクラスは，今回初めてＩＯＲクラスの参加を上回り，新鋭艇同士が白熱したレースを展開。優勝した“スウイング・ベッカン”は，次回アドミラルズ・カップで採用が決まったＩＭＳマム36の“スレッド”と終始トップ競いを演じ，最終戦ショート・インショア・レースで決着をつけた。

一方ＩＯＲクラスは，関西の強豪“ドンキーⅣ”が大いに気を吐き，シリーズ５戦中４戦でトップを収めて堂々の総合優勝。２トンの貫禄を見せてくれた。

また，コルムカップはオープンクラスにいつも多数の参加が見られるが，今年も総勢46艇が集まって大阪湾をカラフルに彩った。

最後まで優勝を競ったＩＭＳ新鋭艇”スレッド”

西宮へ舞台を移してのシリーズ戦となった

7月20日を国民の祝日「海の日」に

(社)日本外洋帆走協会

1993コルムカップ関西選手権ウィナーズレポート

IMSクラス優勝“スウイング・ベッカン”　船山泰文

10月9日から3日間，1993年コルムカップ関西選手権シリーズレース，通称コルムカップが西宮沖にて行われ，我々スウィングベッカンは前回よりＩＯＲ艇とクラス分けの行われいるＩＭＳクラスに出場することになった。

参加艇は6艇と少々寂しい気もするが，どの艇も精鋭揃い。その中でも気になるのは次回のアドミラルズカップにてグランプリレーサーとして正式採用された，Ｍｕｍ36クラスのスレッド，見るからに速そうだ。それに，前大会優勝艇ラバーラック。ノンＩＯＲボートでは速い艇を作ると，定評のあるエリオットボートの新艇ハート，私達と同型艇マストヘッドリグのXヨット製プロダクションボート，ＩＭＸ38アオバ，同じプロダクションボートで今回同シリーズの遠来艇，広島のボイジャー５と言った強敵揃いでの気の抜けないレースとなった。

秋のコルムカップでは風の吹くときが多いといった，伝説めいたものがあるが，今年もシリーズ開催に合わせるかのように南の海には，台風が接近しはじめていた。

大会初日，天気予報とはうって変わった秋晴れの中，新婚旅行から帰ったばかりのヘルムスマンを皆で冷やかしながら，リラックスした雰囲気で，レース海面へ向かいレースが開始された。

第１レースでは風が大きく振れ，マークの打ち変えなどで著しく不利益をこうむった艇もあり，プロテストの結果，取り消し，後日再レースとなった。続く同日に行われた第2レースは，風向230度，風速５～10ノットの軽風のコンディションの中行われた。レース海面では右にシフトする傾向の風と南西から吹きだすブローをいかに速く読み取り，先行できるかがポイントとなった。結果，スタートからボートスピードの違いをみせつけたスレッドが，まずはシリーズのトップスコアリングボートとなり気をはいた。

“スウイング・ベッカン”は，このシリーズ戦で確実に２位をキープし，総合優勝を手中に収めた

２日目，前日取り消し再レースとなった第１レースが，第３，４レース終了後行われる事となり，仕切り直しとなった。同日第３レース，15ノットオーバーの風の中，スタート良く飛び出した我々は，レース中程より西のブローをつかむコースを取り，他艇より頭ひとつ抜け出すかっこうとなり，そのままトップを引いた。続く第4 レースではさらに風が増し，大型艇有利の展開となりラバーラックがトップ。その後風がおち，再レースとなった第１レースで再びスレッドがトップを引いた。この四レース通算の結果，スレッドが１－１－２－３とトップで我々は，２－２－１－２と僅差の２位，最終レースへと優勝争いが持ちこまれた。

最終第５レースは約20マイルのショートディスタントコース。大阪湾に打たれたブイを回る，レースである。スタート時は10ノットオーバーの北東風。北よりにシフトするパフの中を全艇ウエザーマークへと向かった。このレースはオープン参加の艇も，同時にスタートするということもあって，50隻以上のフリートを避ける位置取りでコースを進める事になった我々が，艇団より抜け出すのに苦労をしているスレッドにスターンを見せる格好となり，リードを得た。

ウエザーマーク回航の後，北っ気にシフトしながら同時に，強さを増した風がレース展開を速くし，最終大阪北港沖に打たれたマークを回ってフィニッシュラインへ向かう途中，猛追を受けたが，そのまま振り切り我々が逆転優勝を決めた。お陰様で，今回私達クルーにとっては結婚したてのヘルムスマン薮田君に，最高のプレゼントが出来たと喜んでおります。

ＩＭＳルールというのは，広範囲の計測に基づく正確かつ公平なハンディキャップのシステムで，ごく普通のプロダクションレーサー／クルーザーにもレースで優勝出来る可能性があるといわれていますが，これを機に現在レーティングが取れる

のに取られていない艇も多数みうけられますが，一度取得されてはいかがでしょうか。参加艇が増えると，レースも今以上にシリーズレースとして盛り上がり，正確なハンディキャップが楽しめるのではと思われます。

最後に，いつもながらパーティの企画からマークの打ち変え等，ご苦労の絶えなかった，運営に携わっていただいた皆様方に紙面をお借りして，感謝とお礼を申し上げます。

1993コルムカップ関西選手権ウィナーズレポート

IORクラス優勝“ドンキーⅣ” 土井収二

今夏，次々に襲来する台風に気をもみながらも艇は放置されたままでした。そして8月下旬，関西ヨットクラブに入会させて頂き，サントピアマリーナから新西宮マリーナへ回航。仮係留中に13号に見舞われ，隣の艇のもやいロープでラダーが完全にやられてしまいました。

9月に行われたシアトルカップレースに応急修理し，急きょ参戦したのですが，幸運にも恵まれ完全優勝してしまいました。やっぱりレースは面白い。折角ホームポートで主催してくれるんだからコルムカップも出ようぜ。レースを楽しもうよ。とバラバラになっていたメンバーが自然に集まって来ました。

それにしても艇の状態は最悪です。ラダー，ティラーはガタガタ，計器はオッカムもGPSも全く作動しません。セールもかなりダメージがあり，どれがましか判らない状態です。シアトルカップは終始微風だったため，何かとごまかせたもののビックシリーズになると，どんな風が吹くか判らず，いろいろと心配でしかたがありませんでした。

第1レースが始まり，案の定不安が的中しました。5～6ノットの風でしょうか，1上は何とかトップ回航したものの，1トン勢，IMS新鋭艇勢がすぐ後から追ってきました。そしてスピンランで何と，上，下から皆に追い抜かれてしまったのです。微軽風を得意とする我が2トン艇が1トン勢，IMS勢に抜かれるなんて信じられない光景でした。皆茫然自失。スピンを下し，艇を止めクルーを潜らせました。何と大きなゴミを引きずっていました。レース中潜るなんて初めての経験でした。決断が速かったため，着順だけでもと猛追を開始しました。下マーク回航はビリ。でも1本コースを引いたのですが，見違える様な走りをし，大きく挽回しました。最終レグ，南へ沖出しした艇団がラルにつかまったのを見て西海面へ1本コースを引いたのでしたが，何と甚だしいオーバーセールになりました。標示通りにフィニッシュラインが引かれていなかったのでした。何艇もから抗議が出，結果的に，第1レースはノーレースということになりました。着順3位，修正ビリ（？）の我艇にとっては誠にラッキーとしかいいようがありませんでした。

容赦なくガンガンに走った“ドンキーⅣ”

第2レースはやや強まった風の中気合を入れ直し独走しました。

第2日目，15～20ノットの風の中第1レースのやり直しを含め3レースが行われましたが，ミーティングで申し合わせたようにラッキーだけで勝ったと言われないよう，滅びゆくIOR2トン艇の走りとチームの実力を見せつけようぜと，容赦なくガンガンに走り続けました。結果は3レースともトップ。最終日の1レースを残して，IORクラス優勝が決まってしまいました。IOR2トンの面目躍如といったところでしょうか。

最初はレースを楽しもうよと集まったメンバーでしたが，第1レースのような悲惨な目に会うとかえって闘志がかきたてられる結果になってしまいました。

勝って当り前じゃといわれるかも知れませんが，私達は振れ廻る風の中，アナログコンパス1つで懸命に走りました。そして3日間とも風に恵まれ，ヨットレースの面白さを充分に満喫させて頂きました。

レースを主催して下さった日本タイマート社はじめ，関係各位に心からお礼を申し上げます。

1993コルムカップ関西選手権シリーズ

総合得点表

IORクラス

SAIL	艇名	艇種	オーナー名	R	第1レース 係数1.00 順位	得点	第2レース 係数1.00 順位	得点	第3レース 係数1.00 順位	得点	第4レース 係数1.00 順位	得点	第5レース 係数1.20 順位	得点	総合	順位
3215	DONKY IV	FARR 45	土井 収二	35.19	1	7.25	1	7.25	1	7.25	1	7.25	2	7.20	36.20	1
2211	CARINO 8	FARR 40	古川 浩二	30.14	2	6.00	4	4.00	6	2.00	2	6.00	3	6.00	24.00	3
5077	RHYTHM	N/M 40	奥野 拓司	30.09	DNC	0.00	3	5.00	2	6.00	6	2.00	5	3.60	16.60	6
3695	TRYANGLE	FARR 40	長谷川隆男	29.98	5	3.00	2	6.00	5	3.00	5	3.00	4	4.80	19.80	4
1725	SUMMER GIRL	FARR 40	馬場 益弘	29.97	3	5.00	6	2.00	3	5.00	4	4.00	1	8.70	24.70	2
3537	CHAMPOSA	FARR 40	盛田 正敏	29.73	4	4.00	5	3.00	4	4.00	3	5.00	6	2.40	18.40	5
3999	EMI	YOKO 40	宝迫 晧一	24.73	6	2.00	7	1.00	7	1.00	7	1.00	7	1.20	6.20	7

IMSクラス

SAIL	艇名	艇種	オーナー名	GP	第1レース 係数1.00 順位	得点	第2レース 係数1.00 順位	得点	第3レース 係数1.00 順位	得点	第4レース 係数1.00 順位	得点	第5レース 係数1.20 順位	得点	総合	順位
4755	LOVE A LUCK IV	E-12	荒木 義正	574.8	3	4.00	5	2.00	4	3.00	1	6.25	3	4.80	20.05	3
4966	HEART	E-11	吉塚 正文	603.8	6	1.00	3	4.00	5	2.00	5	2.00	5	2.40	11.40	5
5095	SLED	FARR-36	大倉 俊	619.0	1	6.25	1	6.25	2	5.00	3	4.00	2	6.00	27.50	2
5030	SWING BEKKAN	IMX-38	鈴木 重行	620.4	2	5.00	2	5.00	1	6.25	2	5.00	1	7.50	28.75	1
5033	AOBA V	IMX-38	神野 佳樹	620.9	4	3.00	4	3.00	3	4.00	4	3.00	4	3.60	16.60	4
5010	VOYAGER 5	ジャヌー35od	吉元 裕二	630.5	5	2.00	6	1.00	6	1.00	6	1.00	6	1.20	6.20	6
					D=	6.1	D=	6.0	D=	6.3	D=	7.8	D=	10.7		

オープンC1クラス（上位3艇）

クラス	SAIL	艇名	艇種	オーナー名	R	得点	順位
X	3000	SUMMER BOY III	IMX-38	辰井栄一郎	29.50	73.15	1
O	5026	パフマジック	J-29	己斐 健一	24.20	65.40	2
X	3336	タック	X412	小出 拓巳	30.00	64.85	3

オープンC2クラス（上位3艇）

クラス	SAIL	艇名	艇種	オーナー名	R	得点	順位
Y	4530	カウベル	YR30	三浦克比古	22.30	73.15	1
O	1203	甲竜8	YOKO-30	西村 洋介	21.50	70.45	2
Y	5059	HIGOBASI LADIES	Y26 IIS	森内 一枝	21.80	60.80	3

1993シアトルカップレース

はじめに

去る9月11,12,15日の3日間，大阪湾須磨沖において『1993シアトルカップレース』が開催された。

『シアトルカップレース』は，シアトルヨットクラブからこのレースのために寄贈されたカップを争奪するレースである。このレースはクラブレースがオープン化されて3回目だが規模よりも質を指向している。クラスはＩＯＲクラス，クルーザークラスA・B,そしてシアトルカップの懸かった総合を設けている。

レースはラウンドブイレース3レース，ディスタンスレースとして『第29回大阪湾横断レース』を含む4レースで競われた。

レースは全てのレースが“ドンキーVI”の完全勝利という圧倒的な結果に終わった。以下は同艇，土井収二オーナーの参戦記だ。

“ドンキーVI”参戦記

今夏，次々に襲来する台風に気をもみながらも艇は放置されたままでした。うちの艇はＩＯＲ２トンですが，目標にしてきた艇はいつの間にかいなくなり，わがチームもバラバラ，一抹の寂しさを禁じえない日々を過ごしておりました。

そんな時，たまたま新西宮ハーバーで行われた『Ｊ24全日本レース』を４日間も具に観戦してしまいました。やっぱりヨットレースは面白い。もう一度性根を入れてやろうぜ。Ｊ24もやろうぜ。思わずその中の一艇を購入するハメになってしまいました。２トンとＪ24でとりあえず『シアトルカップ』に出ようぜ！とその場に居合わせたメンバーは盛り上がったのですが，まずメンバーが集まりません。計器は全部ダメ。船底もダメ。セールもどれが使えるのかわからない有り様です。マネージャー曰く，諦めましょうよ，今回は。シャーないよな。電話でやりとりしながら焦々，仕事が手につきません。だが待てよ。２トンの帆走を見せたろうやないかと。就職，転職等で全国に散っていたオリジナルメンバーを総動員，招集をかけました。

昨夏，「ケンウッドカップ」，『２トンワールドカップ』で燃えたメンバーです。海を見，艇を見るとやはりいきいきとしてきます。14人のメンバーが集まりました。ところが，レース数日前，台風13号のため隣の艇のもやいロープでラダーがやられてしまい，応急修理はしたものの，艇の状態は目茶苦茶，オッカムが出ません。ＧＰＳはあさっての方向を示しています。今までこんな状態でレースに出たことがないので不安でしょうがありません。

でも，艇は微風の中，よく帆走してくれました。全４レースともファーストフィニッシュ，修正１位の完全優勝でした。私の長いレース経験で初めてです。参加艇の皆様には，特にレーティングの低い艇の皆様には申し訳ない気もしますが，大変嬉しく，また滅びゆくＩＯＲ艇の面目を大変満足させて頂きました。ある人達は言います。ＩＯＲ２トンが強いのは「当たり前田のクラッカー」じゃと。でもそうじゃない。いろんなことがありました。第１日目，第１，第２レースとも１位，ファイティングフラッグを揚げ，意気揚々と凱旋せんものとエンジンをかけたところ，全く艇が進みません。ナイロンか何かが巻きついたわ，フィニッシュ後でよかったぜ，と潜ってみたところペラが全くありません。ビックリ仰天です。挙げ句の果てに第３レースからペナルティが

課せられました。

それでも勝てたのには幾つかの要因がありました。その1は全レース微風でチームワークのボロが出なかったこと。その2はレース海面を私たちが知悉してきたこと。過去に何度も失敗しています。その3，レグが短くマークが比較的よく見えていたこと。その4，勝利の女神が1OR2トンに憐れみの情けを催してくれたこと。その他，枚挙にいとまありませんが，第3レース，ショートオフショアでは，その3は全く例外です。トップを帆走しているとマークを見つけるのに必死です。フィニッシュラインなど1マイルを切っても見えませんでした。計器が作動しないため，ヤマ勘で潮に乗せて流しこんだのですがラッキーそのものでした。アンラッキーな艇が続出した様ですが，マークの方位，距離の正確な標示をしてほしいとの声が出ていました。私達は勝たせて貰ったのですから勿論何の不満もありません。それに私，今回大変なヨットレースを主催して下さった須磨ヨットクラブのメンバーでした。次回から何らかのお手伝いをさせて頂く所存です。

最後になりましたが，レース運営に携わって下さった皆様に，心からお礼を申しあげます。

おわりに

かくて『1993シアトルカップレース』は幕を閉じた。季節のせいか，水域のせいか，今年も微風に終始した大会だった。しかし，事故もなく全ての日程を消化出来たことは関係各位のご協力の賜物と感謝している。

一週間後，須磨沖は良い風が吹いている。見ているだけではもったいない様な海面だが，暫く風に吹かれていよう，間もなく来年の日程を検討しなくてはならないから。

須磨フリート　岡田真一

理事の改選について

NORC専務理事　清水栄太郎

来年2月，理事の改選が下記により行われます。

理事は，NORCの会務執行上必要な事項を審議決定する理事会の構成員として，重要な役目を負っている方々であります。

記

＊選任日(改選日)及び選任機関

平成6年2月開催予定の第16回代議員会

＊選任理事数

30名　ただし，再任を妨げない。

＊任期

2年間

(注)現在の理事は，第14回代議員会(平成4年2月22日)において選任されています。

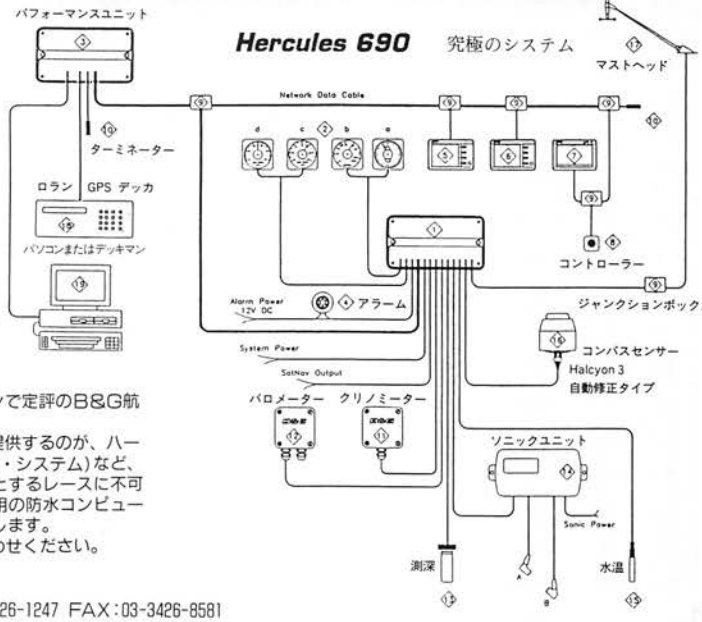
FOR THE RACING

究極のデータ・システム　B&G HERCULES 690

フルファンクション・ディスプレイ

大型液晶20/20ディスプレイ

アナログディスプレイ



高い精度と信頼性で、世界のヨットレースシーンで定評のB&G航海計器。
その豊富なアイテムのなかで、究極のデータを提供するのが、ハーキュリー680シリーズ。艇速の音波測定(ソニック・システム)など、あらゆる帆走データを一括管理。VMGを始めとするレースに不可欠な情報を、各種ディスプレイはもちろん、専用の防水コンピュータ(デッキマン)やお手持ちのパソコンにも供給します。
※機能は多岐にわたります。詳しくはお問い合わせください。

問い合わせ先

輸入販売元：株エイジツ　TEL：03-3426-1247 FAX：03-3426-8581
関西販売元：コスモマリン株　TEL：06-567-2397 FAX：06-567-2398
●テイコ1号　TEL：0473-80-0481 **●テイコ1号青森店(青森舶用)** TEL：0177-23-5831 **●九州エイジツ**　TEL：092-851-1626

1993シアトルカップレースクラス別成績一覧表

クラス	順位	艇名	タイプ	セールNo.	Rm(CR)	1レース	2レース	3レース	4レース	総合	総合順位
IOR	1	ドンキー VI	FAR 45	3215	12.40	9.25	9.25	13.88	11.10	43.48	1
	2	サチ	FAR 40	3538	10.70	6.00	6.00	12.00	7.20	31.20	3
	3	サマーガール	FAR 40	1725	10.75	7.00	8.00	4.50	8.40	27.90	6
	4	カリーニョ VIII	FAR 40	2211	10.75	8.00	3.00	4.50	9.60	25.10	7
	5	チャンポサJ	FAR 40	3537	10.70	3.00	5.00	10.50	3.60	22.10	8
	6	RYUSEI 5	YOK 30SR	3926	7.95	3.00	7.00	4.50	6.00	20.50	11
	7	ペネロープ III	DAV 34	3607	8.60	3.00	4.00	4.50	4.80	16.30	16
	8	トライアングル	FAR 40	3695	10.75	1.00	1.00	1.50	1.20	4.70	42
	9	トーゴ X	TAK 44	2333	12.30	1.00	1.00	1.50	1.20	4.70	43
CR-A	1	スレッド	FAR36IMS	5095	10.90	16.25	16.25	24.38	19.50	76.38	2
	2	ラヴァラック VI	ELT 12	4755	12.60	1.00	9.00	22.50	18.00	50.50	4
	3	ハート	ELT 11	4966	10.90	15.00	15.00	1.50	16.80	48.30	5
	4	コナカイ	X 412	4647	10.10	1.00	12.00	1.50	15.60	30.10	9
	5	サマーボーイ III	IMX 38	3000	10.05	1.00	13.00	1.50	13.20	28.70	10
	6	アオバ V	IMX 38	5033	10.05	1.00	14.00	1.50	12.00	28.50	12
	7	AR 2	FC 11	3400	9.80	1.00	8.00	1.50	14.40	24.90	13
	8	ヴァンヴェール	ELT 935	5002	9.45	1.00	10.00	1.50	9.60	22.10	15
	9	アオバエキスプレス	X 99	5137	8.95	1.00	11.00	1.50	6.00	19.50	19
	10	エレファント	X 119	4451	10.20	1.00	4.00	1.50	8.40	14.90	21
	11	遠矢	X 99	4516	8.95	1.00	7.00	1.50	4.80	14.30	24
	12	スイングベル	BB 30	3221	9.00	1.00	1.00	1.50	10.80	14.30	28
	13	ドルフィンドリーム	FAR 1020	4283	8.50	1.00	6.00	1.50	3.60	12.10	26
	14	パフマジック	J 29	5026	8.40	1.00	1.00	1.50	7.20	10.70	33
	15	トムボーイ III	N/M 9.5	4210	8.55	1.00	5.00	1.50	1.20	8.70	30
	16	アカウーピン	ユレカ 31	5130	9.75	1.00	3.00	1.50	2.40	7.90	34
CR-B	1	ホワイトウエーブ	YA 31S	4688	8.05	ノ	18.25	ノ	19.20	37.45	14
	2	カウベル	YA 30	4530	7.35	丨	15.00	丨	20.40	35.40	18
	3	出雲	YA 30SII	3455	7.15	レ	17.00	レ	18.00	35.00	17
	4	サムシング	YA 30SII	2951	7.10	丨	16.00	丨	16.80	32.80	20
	5	リラクシン	YOK95IMS	1633	8.00	ス	8.00	ス	21.90	29.90	23
	6	カラノ VI	SWI 31	4674	7.65		12.00		15.60	27.60	22
	7	甲龍 VIII	YOK 30	1203	7.20		13.00		12.00	25.00	25
	8	シルフィード	CYB 325	4370	7.95		14.00		10.80	24.80	27
	9	名なし	J 24	AUS189	6.45		9.00		14.40	23.40	29
	10	サザンクロス	YOK 30	3301	7.20		7.00		13.20	20.20	31
	11	ストームツイスター	M 242	237	6.55		10.00		9.60	19.60	32
	12	セントエルモ	YOK 26	3395	6.75		5.00		8.40	13.40	36
	13	甲龍 X	YOK 30	1914	7.35		6.00		7.20	13.20	35
	14	のふーぞ	YA 31S	4721	8.05		11.00		1.20	12.20	37
	15	ドンキー J	DH31	4718	7.00		3.00		6.00	9.00	38
	16	マッドスキッパー	JOY 26	3246	6.70		4.00		3.60	7.60	39
	17	タブ II	VF 30	4987	6.80		2.00		4.80	6.80	40
	18	クラリス	J 24	3809	6.45		1.00		1.20	2.20	41

次回鳥羽レースについてのお知らせ

今年の鳥羽パールレースは，過去最大の183艇と大きなフリートになりました。台風の接近もあり，若干の心配も有りましたが，フィニッシュ22艇で無事終了する事ができました。これも会員皆様の日頃の鍛練の結果と考えています。

その準備の段階から，来年の告知は早く出そうということになり，少し気が早いかも知れませんが，以下に概要をお知らせいたします。

特に，来年からは，Bコースも参加資格としてORC特別規定のカテゴリーIII以上及びNORC設備規定のB以上が必要となりましたので早めに準備を始めてください。

1．スタート日時
Aコース　7月29日㈮　12:00
Bコース　7月29日㈮　12:20
2．タイムリミット
A．Bコース共　7月31日㈰　18:00
3．コース
Aコース　鳥羽→神津島（反時計）→三崎港（180M）
Bコース　鳥羽→三崎港（150M）
4．参加資格
Aコース　1）IORもしくはJORの有効なレーティングを所有している艇。
2）IMSの有効なレーティングを所有している艇。
Bコース　1）有効なNORCクルーザーレーティング（CR）を所有している艇。
A．Bコース共通　1）ORC特別規定カテゴリーIII以上及びNORC～B以上の安全検査に合格している艇で『鳥羽パール特別規定』としてライフラフトを搭載のこと（船検定員の半数以上が乗れるもの）。
2）NORC登録艇，又は，会友艇であり，艇長はNORCの会員であること。乗員は4人以上であること。また，乗員の1/2以上はNORCの会員であること。
3）但し，ORC特別規定カテゴリーIIIの10.61『船舶用無線送受信機』の項については35回，36回，37回の3年間に限り，『通信手段1）SSB，2）国際VHF，3）マリンVHF，4）マアチュア無線，5）船舶電話，のいずれかを搭載していること』とします。
＊陸上の携帯電話は使用できません。
5．クルーザーレーティングのHSCについて
1）下記の艇種等でCRクラスに参加する場合は，CRルール3.8によりハンディキャップを与えます。
ELT　935（エリオット）
IMS　950（ツボイ）
IMS　10.3（ツボイ）
YR　9.5IMS（YAMAHA）
NEWS　IMS9.5（N／M）
ハイテク素材艇
2）ハンディキャップをいくつにするか，又，艇種の見直しについては艇長会議までに行います。
3）IMSとCRの両方のレーティングを所有している艇は，Aコースで参加してください。

次回沖縄レースについてのお知らせ

1972年に第1回の沖縄－東京レースが開催されて，来年で12回目になります。ロングオフショアレースが敬遠されがちな昨今，このレースも例外ではありません。

ここ数年，参加者の中にはコースを逆にすれば面白いのではないかという声が多く出てきています。一方，沖縄支部としても宜野湾港マリーナが完成し，長期係留も可能になったこともあり，受入れに障害となるものが無くなりました。来年はコースを逆にして以下の要領で実施したいと考えています。奮ってご参加ください。

1．スタート日時
1994年4月29日㈮　12:00
2．コース
神奈川県小網代湾沖より沖縄県宜野湾港マリーナまで（約830浬）
3．参加資格
1）IORもしくはIMSの有効なレーティングを所有している艇。
2）ORC特別規定カテゴリーI並びにNORC設備規定A，NORC特別規定，沖縄－東京レース特別規定の完全検査に合格している艇。
IORはレーティング21.5ft～70ft迄，IMSは全長8.5m以上の艇。
3）船舶局（2MHz～短波帯のSSB無線機）が設置され，EPIRBを搭載している艇。
4）IMSについては計測証書上のStability Indexが115もしくは，Calculated Limit Of Stabilityが115°以上の艇。
4．参加申込み締切
1994年3月25日。
5．その他
各クラス共参加艇が5艇にみたない場合は，レースを中止することもあります。
＊　詳細はNORC本部までお問い合わせください。
＊　次回にはアフターレースのイベント等実施要項を載せる予定です。

“タカ”“マリンマリン”海難審判見聞録

朝河　清

8月のある日,「こちらは横浜海難審判庁ですが,“タカ”と“マリンマリン”の事で,一緒にレースに参加した“ハーフタイム”の艇長に,ちょっとお話を聞きたいので」という電話に気軽に「わかりました行きましょう」と返事をすると,「役所なもので一応書類を郵送しますが,文面は堅いものですがよろしく」との事。着いた書類には『呼出状』とあり,理由無く欠席の場合は科料に過すとある。ムム,ずいぶんお堅いものですね。1か月も先の事なのでうっかり忘れないよう手帳に,カレンダーに印を付けまくる。

呼び出し指定日の前日に,海難審判庁記者クラブ代表という方から,明日は何時に来ますか。出来ましたら入庁されるところをテレビと写真を撮らせてもらえますか」という電話。恐れをなして「世間をお騒がせしたくないので,ひらに容赦を」と,お願いしたところ「何人も亡くなった事故ですからね,とりあえず各社には本人は希望していないと伝えます」との事。ちょっと話のはずが随分ものものしいなとは思いつつ,横浜へ遅れないよう早めに向かう。自分達の経験がこの事故の解明に,すこしでもお役にたてばと少々気負っていたかもしれない。

幸いビデオカメラにも捕まらず別室にて待つことしばし,海難審判法廷に証人として出廷。正面に審判長,両脇にずらりと審判官の方々,一段下がったその前に証人席とその後ろに“タカ”の佐野さんと,“マリンマリン”の方もいる。

冒険,何事も付け加えず真実のみを述べると宣誓,審判長より虚偽を述べた場合は偽証罪となると注意を受ける。気楽にちょっとお話のつもりが胃がキュッと痛む。

審判長及び審判官の方々より“ハーフタイム”のその時の状況や艇の保守状況,キール等について聞かれる。あの時の状況は先手先手と打った荒天準備が幸いし,1ポイントリーフ,2ポイント,トライスルと「早め早めの“ハーフタイム”」を合言葉に,セールを小さくして一息ついた時,60ノットオーバーとなったとたん,計測不能となった風速計を皆で笑いながら見る余裕があった。“タカ”と“マリンマリン”と“ハーフタイム”の無線機が不通になった時,レース本部では1番心配したのが,“ハーフタイム”であったという。事実『小笠原レース』『ナホトカレース』と多少経験は積んだもの,1300マイルもの長丁場にご心配をおかけしたのも無理からぬ事,経験不足ではありながらもチームワークが,あの荒天を紙一重で無事切り抜けさせたものと思う。

まかり間違えば我が事になっていたかと思うとひと事とは思えない。“マリンマリン”の海事補佐人と思われる方から,過去の重大事故の質問を受け,知っている1,2例をお答えしたがK艇についてはどうかとの問いに,知らないと答えると,「知らないはずはない,'89年のオフショア誌にキールの締め付けボルトがゆるみ鳥羽レースをリタイヤしたと書いてあるではないか,貴方は編集長だろ」とキツイ御言葉。それに対しどろもどろに「'89年は私は編集長ではなかったし,重大事故という質問に対しキールボルトのゆるみ位ではご質問の主旨の範囲にないと思ったから」と答える。また貴方はNORCの理事としてどう責任を感じているとの問い,突然の問いにNORC理事を代表しての返事をと考えあぐねていると裁判長より「この証人は今日は責任追求のために呼んだのではないから今の質問は却下する」との声にほっとする。

陥れようとする証言を要求されるようであれば,公平な審判のためにも思い違いや勘違いの証言で,ご迷惑をおかけしないよう証人といえども許されるならば,弁護人または介添人と同行させていただいた方が良いと思った。

3時間あまりの質問にのどはカラカラになり,途中15分の休憩をいただいた。今年の春から始まったこの海難審判,関係の方々は大変ご苦労様ですが,十分ご審議いただきたいと念願します。

この10月“タカ”のご遺族がら,NORCと国と水川艇長の相続人の水川富久子さんの,三者に対し訴状が東京地裁に出されました。オフショア誌としては会員の方々にご理解いただけるよう,また審議中であり主観を交えず事実関係のみに限って誌面に掲載する予定です。提訴された事は誠に残念ですが,真摯に受けとめ2度とこのような悲劇が起きないように,心を引き締め努力していこうではありませんか。

今月の表紙:秋の大阪湾に関西のレーサーが大集合。恒例のコルムカップ関西選手権は,今年も風に恵まれ日頃の腕が存分に試された。　(写真／市川和彦)

OFFSHORE　第219号　平成5年11月15日発行
毎月1回15日発行
昭和52年7月21日　第三種郵便物認可
1部定価300円（郵送料46円）

発　行　社団法人　日本外洋帆走協会
東京都港区虎ノ門1-11-2(第2船舶振興ビル5階)
電話・東京03(3504)1911～3　〒105
郵便振替番号2-21787
印　刷　明宏印刷株式会社

関東外洋ヨット選手権シリーズ1993　艇別成績表

ＩＯＲ　Ａクラス　参加艇９艇

順位	SAIL No.	艇　　名	艇　種	Rating	第二レース	第四レース	第五レース	第一レース	第六レース	総合得点	FLEET
1	4870	アマトラ	FARR40	30.63	1	1	3	8	2	15.500	浦賀
2	4272	PROPAGANDA	FARR40	30.21	2	2	5	1	4	15.750	油壷
3	4790	カリフォルニア ドリーマー	N/M50	40.27	5	3	6	6	1	21.125	佐島
4	4500	KARASU	TAK40	30.70	3	9	1	4	6	25.750	油壷
5	4033	ARECAN BAY	FARR40	30.23	7	7	4	5	3	27.500	逗子
6	3606	BOY	FARR40	30.42	8	8	2	2	7	30.500	シーボニア
7	3705	MATENROW	YOK40R	30.75	4	4	DNF	3	8	32.000	逗子
8	4305	ブルーノート	FARR40	30.52	9	5	7	7	5	35.500	江ノ島
9	5050	SEA HAWK	J/V40	30.64	6	6	DNS	DNS	DNC	43.500	逗子

ＩＯＲ　Ｂクラス　参加艇７艇

1	3002	シルフィード	FARR3/4	24.29	1	1	3	2	2	9.500	シーボニア
2	3561	CA ET LA	FARR3/4	24.55	2	3	1	4	1	10.875	逗子
3	3001	ハーフタイム	YOK35	25.49	6	2	2	1	3	15.250	シーボニア
4	3018	DONKEY-IMPULSE	X-3/4	24.23	3	4	4	3	5	21.500	東京
5	4379	再見II	YOK30R	23.04	4	5	DNF	DNS	4	29.000	油壷
6	4324	APHRODITE JR	YOK32S	22.59	5	7	5	6	6	32.000	シーボニア
7	3306	RIPPLE III	YOK31SR	22.97	7	6	6	5	7	34.500	油壷

ＩＭＳ　Ａクラス　参加艇８艇

1	188	CONTESSA X	FREERS 48	556.5	3	1	4	3	1	11.875	油壷
2	3810	MIWA	NONE	568.4	2	2	2	2	4	14.000	沼津
3	4241	G'NET	J-39	596.1	1	5	5	1	5	19.000	葉山
4	4700	BE ONE	TAYLOR 43	594.5	6	4	6	6	2	25.000	シーボニア
5	3335	ORIHIME	FRE-41	610.4	5	8	3	7	3	27.500	油壷
6	2299	BIG APPLE	N/M 46	569.6	4	3	7	8	6	31.000	シーボニア
7	4722	DREAMPIC	FARR44 IMS	567.8	8	6	1	5	8	31.750	逗子
8	1579	SHOGAKUBO S'	MUIR 41	573.5	7	7	RET	4	7	36.500	油壷

ＩＭＳ　Ｂクラス　参加艇10艇

1	5070	SHARAKU	N/M 35	616.9	1	1	3	5	1	10.625	逗子
2	4821	ESMERALDA	TRIPP 36	626.5	4	2	2	1	3	13.250	シーボニア
3	2523	SOUTHERN-X	NSX	617.5	6	6	1	2	2	17.750	シーボニア
4	3954	YUYAKE KOYAKE	YAM 9.5M	665.2	2	5	8	4	4	25.000	葉山
5	3639	CHRISTO-PHER III	IMS 1030	636.0	8	3	4	3	5	25.500	逗子
6	3714	FUUJINNMARU	YAM 9.5M	662.3	7	4	7	6	6	33.000	東京
7	1118	BONANZA	ELT 935	630.5	3	8	9	10	8	42.000	油壷
8	3719	FLAMME	N/M 9.5	660.0	9	DNF	5	8	7	42.500	油壷
9	4014	ALPHA	J-33	639.9	5	9	6	9	9	42.500	小網代
10	3711	BIG BLUE	ELT 935	631.3	10	7	10	7	10	49.000	東京

ＣＲ　クラス　参加艇９艇

1	3592	ラハイナ　V	SWING31	7.65	1	2	1	4	4	13.500	諸磯
2	5048	グットバイバイ	TAK32	7.55	2	3	3	2	3	14.500	東京
3	4984	COUP DE VENT	YOK30	9.45	5	1	4	5	1	15.875	葉山
4	2690	くろしお　IV	SWING34	8.25	3	5	5	3	2	19.000	小網代
5	3373	APHRODITE	FC CHAL	8.00	4	4	2	1	6	19.750	シーボニア
6	1659	アスタマニアーナ	TAK30	7.45	7	DNF	6	6	7	37.500	熱海伊東
7	4316	摩尼珠	SWING34	8.25	DNC	DNC	DNC	DNC	5	43.500	東京
8	4919	ZETA VII	T-301	8.05	6	6	DSQ	DSQ	8	44.000	諸磯
9	3480	そよかぜ　VII	バルティック35	7.95	8	7	DNC	7	DNC	44.500	浦賀

＊第二レースはノーレース。第一レースは第五レース終了後に実施。第一～第五レースの得点は，１位＝0.75，２位以降＝順位と同じ数字が得点。DNF，DNS，DNC，RETは参加艇数と同じ数字が得点。DSQは参加艇数の数プラス１が得点。第六レースの得点はその1.5倍。

関東ＩＯＲワントン・カップ　参加艇７艇　スクラッチ・レース

1	4870	アマトラ	FARR40	(30.63)	1	1	2	6	1	33.375	浦賀
2	4272	PROPAGANDA	FARR40	(30.21)	2	2	4	1	5	27.750	油壷
3	4500	KARASU	TAK40	(30.70)	3	7	1	3	2	27.250	油壷
4	3705	MATENROW	YOK40R	(30.75)	4	3	DNF	2	6	19.000	逗子
5	4033	ARECAN BAY	FARR40	(30.23)	6	6	3	4	4	19.000	逗子
6	4305	ブルーノート	FARR40	(30.52)	7	4	5	5	3	18.500	江ノ島
7	5050	SEA HAWK	J/V40	(30.64)	5	5	DNS	DNS	DNC	9.500	逗子

＊第一～第五レースの得点は，１位＝参加艇数の数プラス0.25。２位＝参加艇数マイナス１，以下３位＝マイナス２，４位＝マイナス３。DNF，DNS，DNC，RETは１点，DSQは０点。第六レースの得点はその1.5倍

BMW TOKYO CUP
関東外洋ヨット選手権

各クラス優勝艇&フリート対抗優勝チーム
勝利の言葉

IOR-Aクラス優勝 ―― アマトラ

私達“アマトラ”チームは，新チーム結成以来１年が過ぎようとしています。30代のクルーが中心となり，決して若いチームではありませんが，オーナーの意向で『オリジナルメンバーで勝てるチームを』と練習に励んで来ました。昨年の『フリート対抗レース』での艇別優勝以来，思い通りの成績を収めることが出来ず，苦戦の日々が続きましたが，今回の艇別優勝で今までの努力が報われた思いがします。

思えば昨年，徐々に集まったクルーの面々は，皆いろいろな船で経験を積んできたのでしょう。レーシングボートに憧れて，“アマトラ”に集まって来たのです。毎週末を練習日と決め，勇んで海へ出るのですが，何しろ最新鋭のＩＯＲボートなので，新人クルー達は，シンプルな艤装に困惑しているようでした。コンビネーショントレーニングに苦心する日々が続き，乗り易いようにと工夫を凝らし，整備に明け暮れる日もありました。浦賀のマリンポートコーチヤをホームポートにしているので，レースとなれば，トレーニングを兼ねて相模湾まで回航することになります。三崎マリンを寄港地として，レースが終わると再び浦賀のホームポートへ帰ります。

クルーの中には，クルーザーは初めてという者もおり，とにかく艇に馴れろ！ということもあって，基本練習を中心に，往復６時間余りの回航時間を，有効に使っています。皆，体力だけには自信がある，という者ばかりなので，練習も着々と成果を上げて来ています。何かと人手不足のヨット界なので，オリジナルでレースを戦うことの難しさには，皆さんも御共感頂けることと思います。１人１人を大切に育てて行きたいと思っています。

私達の目標は，『ジャパンカップ』で優勝することなのです。「難しいぞ！」と微笑される方もあるかと思いますが，とにかくやれるところまで，やってみようと思っています。

夏も終わりに近づいた頃，クルーもかなり馴れて来たようで，これでようやく一人前にレースを戦えそうだな，と思っていた矢先，『ワントンカップ』での成績が，思わしくなく，夏の中だるみが祟ったのでしょうか，基本的なミスが目立ってきました。このままでは，『関東選手権』も，優勝は望めないのでは，との思いで，ＳＴＣさえも休場して，金田湾で猛練習を繰返したのです。

今回の『関東選手権』では，練習が効を奏したのか，大きなミスはなく，中盤くらいまではまずまずの成績でしたが，第４レースのコース取りは大失敗だったと反省しております。しかしながら，今回のインショアレースは，いつにない接近戦に，緊張の連続だったような気がします。

インショアレースを，全て終了した時点での，暫定成績は２位，ということでしたので，最後のオフショアレースが，勝敗を分けることを知らされました。

オフショアに弱い“アマトラ”，などと噂をされたこともあるくらい，オフショアレースでは，あまり良い思いをしたことがありませんでした。近頃，ヨット乗りの間では，オフショアレースを嫌う傾向がありますが，私達も例外ではなかったのです。しかし，クルーザー乗りが，オフショアが出来ないでは済まないのです。丁度同じ頃，私達の大先輩である小松一憲氏も，かの世界一周レースで戦っているのですから，たかが65マイル足らずのレースが，ロングなどというのは，おこがましい次第です。今回のオフショアレースは，大逆転での勝利でした。これがオフショアレースの面白いところなんだと，改めて考えさせられるレースでした。最後まで，フェアプレイで，戦って下さいました勇士の皆様並びに，運営にご苦労なされました皆様方に，厚く御礼申し上げます。

松永　司

IOR-Bクラス優勝 ――― シルフィード

8月末，『裕次郎メモリアルレース』の日，蒲谷オーナーから「フリート対抗の時，オレ諸用で海外に行ってていないから水越君お願いね！」と突然言われ，オーナー・スキッパーのいないクルーたちだけの『関東選手権』が始まったのです。

今回のＩＯＲ・Ｂクラスは７艇のエントリーと少なかったが，いつもＢクラスで優勝を争う艇ばかりが集まり高いレベルのレースが予想されました。しかし我々はろくに練習もせず，直前のＳＴＣもクルーが集まらず出廷できないありさまで，しかも今年の“シルフィード”は『鳥羽レース』等リタイヤ３回，ＤＳＱなど不調のどん底でした。去年の『関東選手権』の優勝をリコールで逃したこともあり，今回はとにかく無理をせず手堅く走ろうと話し合って出艇しました。

10月９日，幸運は最初から来ました。ヘルムスマンの私は親友の結婚式に出るため乗艇できず，夕方にＴＥＬすると「レースは台風で中止，練習レースだけやったよ」と言うではありまんせか！。練習不足のクルーにとってもよい練習となり，ラッキーな１日でした。

10日，第３レースが１回目のレース。不安定な風とチョッピーな波が違う方向から来てハンドリングのむつかしい海面，スタートで出遅れるが，“サエラ”，“ドンキーインパルス”をフリーで抜き１位でフィニッシュ。心配したクルーワーク，コミュニケーションも良く，下マークではフロートドロップを完璧に決めたバウの佐々木さんが「どうだ」という顔をしてこっちを見る。「パーフェクト」と言って答える。チームの全員が一丸となって来た。

午後から第４レース。風は東から南に回り安定してきた。“サエラ”，“ハーフタイム”に先行されるが，

フリーでのコースミスをついて抜き１位。“ハーフタイム”が２位でシーボニアＡチームで１－２フィニッシュ。

11日第５レース。北東の風で時々25ktのブローが入る。#３でスタートするが，スピードがなくブローチングまでもして最悪。しかし“再見”がリタイヤ，“ドンキーインパルス”を最終レグで抜き３位。

午後からは延期になっていた第１レース。18ktぐらいまで風が落ちてきた。途中で#１に変える。“サエラ”がオーバーセイルして遅れ４位，我々は２位。“ハーフタイム”が１位。総合１位を艇別，チーム別共にキープ。

最終レースを残して，２位“サエラ”に対して，もしロングで“サエラ”が１位でも自艇が２位に入れば勝てる得点差となって楽になった。

第６レース，オフショアレース。北東風で風早マークを下マークにしたBigソーセージコースとなった。風早マークまでのコースが悪く大きく遅れる。帰りに追い上げるが，フィニッシュ時には負けたと思って，私も含めクルーの半数は表彰式にも出ず帰ってしまった。しかし我々はこのレース２位に入り艇別，チーム別共に優勝した。

今回“シルフィード”での練習は少なかったが多くのクルーがディンギー，Ｊ－24等他の艇にも乗るようになり，クルーはより大きくなって帰って来たように思う。なによりも風早マークで大差をつけられても決して諦めずに艇をプッシュし続け，このレースをクルー全員で闘い抜いたことが良かった。そしてこの仲間を誇りに思うと同時に，我々クルーを信頼し艇を託して下さり，常にレースへの情熱を失わない蒲谷オーナーに感謝します。最後に，今回レースを運営して下さったコミッティの皆さんに心からお礼申し上げます。

水越英次

相模湾新春親善レースのお知らせ

開催日：平成６年１月２日
スタート　11:00
年始会　15:00
主催：ＮＯＲＣ関東支部
海域：相模湾　シーボニア沖
出艇料：
ＬＯＡ39ft未満　８千円
ＬＯＡ39ft以上　１万２千円
締切：平成５年12月17日㈮
艇長会議：
12月17日18時～　国立教育会館
申込先：ＮＯＲＣ事務局
レース委員長：北村勝彦

実施要項はＮＯＲＣ事務局に用意してあります。

IMS-Aクラス優勝 ――― コンテッサX

『関東外洋ヨット選手権シリーズ』を前に“コンテッサX”では出場について大いに迷っていました。というのも，同時に『八丈島レース』が予定されており，コミッティからも参加を強く誘われていたからです。9月に行われた『神子元島レース』に我々はエントリーしていましたが，他の一般が直前に出艇をとりやめたために，残念ながらIMSクラスは不成立となってしまいました。そんな経緯もあり，最近不振の外洋レースに加担する気持ちに傾いていました。

ブイ回りのオリンピック・コースの面白さも分かりますが，ディンギーではなくせっかくの外洋ヨットで行うレースなのですから，厳しいからとロング・オフショアを敬遠せずに，もっと雄大な気象，海象をも相手にする外洋レースの醍醐味を皆に理解してもらい，もう一度盛り返していきたいものです。今シリーズのロング・レースも風早埼のブイなどではなしに，堂々と大島を回航するコースを設定して欲しかったというのが偽らざる気持ちです。こんなことを言う私達は，もう古いヨット乗りなのでしょうか。

結局，『八丈島レース』は参加艇の見込みが立たず開催が流れ，否応なく本シリーズへの参加を決めた。我艇クルーの通常の顔ぶれでは平均年令も高く，ショート・コースでは骨が折れることが予想された。幸いオリジナル・クルーに加え，ニッポンチャレンジのセイルデザイナー，アンドリュー・レクティ氏が助っ人でタクティシャンを務めてくれることになり，幾分か気が楽になった。

最近STCにも参加せず，不安を抱えてのショート・レースだったが，微風下では他艇に走り負けることはなかった。だが，中風になると“MIWA”が早く，さらに強風になると“ドリームピック”が抜群のスピードで，走り負けしてしまう形勢であった。

第5レースでジブ・ハリが切れるトラブルこそあったが，普段の練習不足の割にはそれ程大きなミスもなく，上位に残ることができた。しかし，IMSパフォーマンス通りの走りができたかどうか問われると，正直言って大いに反省しなくてはならない展開であったといえよう。

10月11日，ショート・コースの全4戦を終えた時点で“コンテッサX”はシリーズ成績でAクラスの第2位。トップの“MIWA”とは得点差2.75であった。残る第6レース

IMS-Bクラス優勝 ――― シャラク

ここ2～3年フリート対抗戦には参加していなかったのだが，今回IORボートよりIMSに艇種を変更することに決め，昨年12月に発注した新艇が8月下旬横浜港に到着したため，腕試しを兼ね参加することにした。

艇はアメリカのネルソンマレック社の設計であり，ロングビーチにあるデンチョーマリンで製作された35フィートの一号艇。

これを選んだ理由は，今までの“シャラク”（IORボート）では強風ではなんとか走るが軽微風では全く舟足が遅くなり，夜間にフィニッシュするレースでは午前様になることが多く，もう少し早くフィニッシュ出来ないかといつもマリーナに帰った時，先に帰った艇の静まりかえった様子にがっかりし淡ましく思っていたから。

そのため，とにかく安くて早い舟が欲しいという事で長い付き合いのあるセイルメーカーの若田部氏に相談したところ，IMSのために開発された新しいモデルがあり，コストパフォーマンスも十分に納得出来るものであるとの事でこれに決定。

8月24日横浜港本牧埠頭に陸揚げ，マストを立て，運悪く到来した台風のために回航が遅れたが8月27日逗子に到着。チューニング，練習と忙しさに追われながらも9月のSTCに間に合わせ，その走りを見た結果，今回の選手権シリーズではかなりやれるのではないかとの自信を持った。若手クルーのレースに懸ける期待も強く，彼等独自で練習計画を立てトレーニングに励んでいた。

初日第3R。風向90°～120°，風速11～16kt。スタートは下より出て左海面を“クリストファー”とミートしながら進む。右海面は全体的に風が弱いので左海面で振れをつかみタックする(6回)。第一上マークは2位以下を大きく離して回航，スケーティングして下へ。風は10kt弱だったがボートスピードは良い。第二上マークのマーク移動が遅く，スターボのオーバーセイル。左に行った“ラハイナ”（CRクラス）に先行されたが，相手艇のジャイブポイントミスのため取り返す。ファーストフィニッシュを果たす。

2日目，第1R。下よりスタート。左海面を上る。IORボート“再見”とポートスターボで接触。スタンション，パルピット，ハルにダメージを受ける。3位。

第6レース。49.5M。曇天,雨まじり，風TRUEで6～9kt。予報では回復の兆し無し。第1～第5レースで0.75ポイントの差で遅れをとっている我々

はオフショアで得点は1.5倍である。我々が仮に１位を得ても“ＭＩＷＡ”が３位以下に落ちてくれないと逆転優勝できないという際どい計算になる。関東ではチョットは知られた『島回りの“コンテッサ”』この最終ロングはどうしても勝たねばと皆で決意を新たにしました。

最終レース，スタートは好位置からジャストタイミング。大島へのレグはフリートの内では順調であったが，他艇の運びを見るともっと南寄りのコースをとった方が潮が良かった様だった。

風早埼では後続艇の回航時間と我方のリードタイムを確認する。まだ大丈夫，相手は全て押さえている。その後，初島への渡りの間に後に見える“ＭＩＷＡ”に詰められた様で多少焦りが生じた。初島を無難にかわし，それからのフィニッシュへ向けての上りレグではＧＰＳから目を離すことができない，最大対地スピードキープの帆走となった。視界の悪い内，先行するＩＯＲ最大艇“カリフォルニアドリーマー”の船尾灯がヘルムの助けとなった。

緊張した上りレグとはいっても，その間に飯を炊き，オードブルから始まる夕食前には恒例の紅白ワインを楽しむ。種明かしをしてしまうと，実はこれが石原オーナー仕込みの“コンテッサ”流外洋レース必勝法なのです。

長い“コンテッサ”の歴史の内で、外洋レースには何度も勝ってきましたが、シリーズレースでの優勝は初めてのことで、これもＩＭＳのお陰と感謝しております。

今岡又彦

第６レース・ロングオフショアのスタート光景（撮影／市川和彦，Ｐ14～19すべて）

はこのロングオフショアで逆転を狙うべく意気に燃え8:00出港。レース海面のシーボニア沖に9:30到着。潮流リポートの検討，コースの相談。ラムラインを走るしかないと決定。マネージャーの関口さんの買い込んだ蒸したての肉マンを全員で食べ，『いざ一戦』。

スタート前より“エスメラルダ”は我々をマークし，マッチレースよろしく後方に付いて離れない。クルーに緊張感がはしる。10:10分スタート。コチコチになったせいかスタートにつまづいた我々はウェザーマークを回るまでに“エスメラルダ”に２艇身の差を付けられる。小網代沖定置網ギリギリにコースを東海面にとる。大島風早岬沖ブイ回航14:20。この時までに約４分“エスメラルダ”に先行することが出来た。マーク回航後も絶えず“エスメラルダ”をチェック。相手に合わせタックを繰り返すこと７～８回，絶えず同行を心掛ける。

17:00航海灯点灯。この頃には既に雨と霧。夕暮れの中での“エスメラルダ”のチェックは困難を極め，やがて見失う。

18:20，３時方向に城ヶ島燈台の灯りを確認。19:49分にフォグフォーンを聞く。

短いレース経験しかない我々であるが，一番印象に残ったレースであった。おかげ様でIMS-Bクラスの優勝を掌中に収めることが出来た。

レースコミッティ，関係各位の御努力に感謝到します。

熱田二士行

CRクラス優勝——ラハイナ

我々“ラハイナ”グループは18年程前から活動しておりましたが，ＩＯＲに背をむけ，プロに頼るのではなくひたすら自分達の歩幅に合わせてやってきて，今回このような大会に優勝できた事を大変嬉しく思っています。

色々問題のあるＣＲレーティングですが，今回は９艇で皆実力伯仲しておりスクラッチレースのようで，少しのミスで順位が変わる状況であり，毎回緊張の連続でした。

第３レース，我々は下寄りスタート，風が右に振れ苦しくなる。１上４番手で回航し１下回航時にマーク変更を確認し，回航後即タック，先行艇はマーク変更を確認しなかったのだろうか，かなりオーバーセイルした。我々は当然２上はトップ回航しこれが効を奏して修正１位。

第４レースはスタート直前に左に風が振れ，我々はリミットスタートに間に合わず中程より苦しいスタート。即タックして右海面に延ばす。右へ振れ始めたのでタックし少し挽回したがボートスピードに勝る“COUP DE VENT”に水をあけられ“グットバイバイ”にもかわされ２上は３番手。フィニッシュのアプローチで，後続スタートの大型艇のブランケをさけて走りこれが幸いし，苦しみながらも着順修正とも２位。

第５レースは強風でNo.3フルメインでスタート。強風時は少しのミスも大きなトラブルとなるので他の艇の事はあまり考えずノーミスで早目早目の対処をし，強風向きの我艇もよく滑り着順３位修正１位。次の

レースは初日順延した第１レース。本部艇よりスタートし即タックし失敗。そろそろロートルクルーに疲労が出て来たようである。マーク回航時にミスが出るようになり，コースミスも手伝って修正４位であった。しかし，４レース終了後の成績がトップという事で，嬉しさ半分，心の中では次のレースで順位を落とすのではないかと不安を抱きつつ，早く終わってほしいと思いながら次の週末が非常に待ち遠しかった。

第６レース，小雨混じりの中，本部艇側より５秒遅れでスタート，ウエザーマークも５，６番手で先行き良くないスタートではあったが，これから40マイルもあるので気を取り直してトリムに専念する。“COUP DE VENT”，“グットバイバイ”に途中追いつき，ブランケを避けジャイブ。これが失敗，今までの貯金がパーになってしまった。

その後差をつめられないまま風早マークを確認，初島を回った大型艇も続々回航しているのを見て我々も色めきたち，まだ勝負はこれからとクルー一同再びファイトを燃やした。

13時２分，マーク回航後すぐタックしてラインの東側を走る。波が悪いが対地スピードが良いのでこのままポートを延ばし，まめにロランをチェックしながら走る。風も10ノット前後で波も無く快適なセーリング。「雨さえ降ってなければクルージングしてるみたいだ」とはクルーの弁。しかし好事魔多し，突然ロランが故障した。今年の『鳥羽レース』の時に水が入り，そのためリタイヤしたが今度もダメかと思ったが，念のため持参したＧＰＳが大活躍し，事なきを得た。

そして20時15分小網代湾口のフィニッシュラインを切った。ＣＲクラスは４～５艇フィニッシュしているとの事なのでやきもきしながら次の日のパーティ会場へ行き，結果を見てびっくり。７～８割方諦めていたがなんと総合優勝。苦しみながらもレースであっただけに喜びもひとしおでありました。

この大会を振りかえって思う事は，今まで14～15年ヨットを通じて知り合ったオリジナルクルー達と一緒に乗って優勝できた事が何よりも替えがたい喜びでありました。これからも今までのクルー達と，また，これから知り合えるであろう友人達と共にレースをしながらヨットライフを満喫していきたいと思います。最後に，この不況下にも拘らず多大なる御支援をいただいたBMWジャパンおよびＮＯＲＣ役員，レース運営の方々の御努力に対し厚く御礼申し上げます。

山中昭弘

フリート対抗優勝——シーボニアAチーム

“エスメラルダ”高槻和宏

“シャラク”の軽風域での圧倒的なポテンシャルの高さを目の当たりにして，我々の戦闘意欲はやや薄れていた。高さもスピードも悲しいくらい差がある。軽風では勝てる気はしなかった，というのが正直なところだ。

＊　＊　＊

今回のシリーズ，“エスメラルダ”チームとしては，メンバー的には何文句はない状態で挑んだ。

長いヨット歴を持つ植松眞オーナー自らジブトリマーに入り，ヘルムにロスアンゼルスオリンピック日本代表の高木裕。バウの影山勝己は『ニッポンカップ』に戸谷チームのバウマンとして何回か出場している男で，的確なラインの読みと判断で，高木の果敢なスタートをうまくアシスト。マストの西川松吉は昨年のブロックアイランド以来，“エスメラルダ”のデッキワークの要的存在。丸太のような腕で取り込むスピンは，さすが元ニッポンチャレンジ。同じく川崎芳徳はコックピットに入り，蒲郡で鍛えたパワフルなテーリングは，こちらも今だ健在。その他，チーム最年参の西川潤はメイントリマー。スピントリマーには紀州ヨット少年団のメンバーとしても活躍する今津浩平ら，’90年の『グアムレース』以来の仲間に，今回から『舵』誌編集部の森下嘉樹を加え，チームワークは抜群であった。

強風域でのボートハンドリングには自信があった我々は，４本のインショアレースを終えた時点でなんとかトップには立ったものの，２位につける“シャラク”との差，わずか0.75ポイント。

最後のロングレースを控えたウイークデイには，植松オーナーから僕の仕事場に何度も電話が入った。どうやら仕事が手に付かない様子である。それは僕も同様だった。ああでもない，こうでもないと，２人してほとんど子供のように電話口で話し込む。

そして，丁度ウエザーニュース社の取材をしていた森下から，気象データや潮汐データのＦＡＸが入る。今週末はどうも吹きそうにない。軽風域での“シャラク”のすばらしい走りの前に完敗を喫している我々にとって，風が上がらなければまず勝ち目はないように思えた。

そしていよいよ土曜日。当然ターゲットは“シャラク”１艇に絞られた。スタートではリードを奪った我々であったが，ジャイブの遅れをつかれて“シャラク”に先行を許してしまう。風早のマークでは約５分の差。長い上りのレグが始まった。当然“シャラク”はきっちり押さえてくる。同じ風の中を走っている分にはじりじりと離されていく一方である。視界は非常に悪かったので，何とか見つからないようにしてフェイスを分け，左に延ばした。とにかく違う海面を走るしか勝つ見込みはないと思っていた。

思えば，“シャラク”の若田部スキッパーとは，’90年のグアムレースで

もフィニッシュ間際にデットヒートを展開。あの時は貧差で勝利の女神は“エスメラルダ”に微笑んだ。そして今回，左海面に出た我々が掴んだ風は…，絶望的なまでに大きく右に振れる風であった。

結局，我々は２位に転落。僚艇“シルフィード”“ハーフタイム”の活躍で，チーム優勝はできたものの，個人的な惨敗感は否めない。とはいえ振り返ってみれば，手に汗握る攻防がつづき，実にエキサイティングなシリーズであった。

レースを終えて，この原稿を書いていると，植松オーナーから再び電話が入る。「来年の『ジャパンカップ』ね，考えたんだけどさー…」

ＩＭＳも，面白くなってきた。これからが旬である。

フリート対抗　チーム別総合成績

順位	フリートチーム名	艇　名	CLASS	各艇得点	総合得点
1	シーボニア　A	シルフィード	IOR B	9.500	38.000
		ハーフタイム	IOR B	15.250	
		ESMERALDA	IMS B	13.250	
2	逗子スリークォーター	CA ET LA	IOR B	10.875	47.000
		SHARAKU	IMS B	10.625	
		CHRISTO-PHER III	IMS B	25.500	
3	プロミナーナ（熱海伊東）	PROPAGANDA	IOR A	15.750	67.250
		MIWA	IMS A	14.000	
		アスタマニアーナ	CR	37.500	
4	トウキョウ ア ラ ヨット	DONKEY-IMPULSE	IOR B	21.500	70.000
		FUUJINMARU	IMS B	33.000	
		グットバイバイ	CR	14.500	
5	油壺　A	CONTESSA X	IMS A	11.875	72.125
		KARASU	IOR A	25.750	
		RIPPLE III	IOR B	34.500	
6	シーボニア キューブ	BOY	IOR A	30.500	76.250
		BE ONE	IMS A	25.000	
		APHRODITE	CR	19.750	
7	逗子ワントナース	ARECAN BAY	IOR A	27.500	103.000
		MATENROW	IOR A	32.000	
		SEA HAWK	IOR A	43.500	
8	油壺　B	SHOGAKUBO S'	IMS A	36.500	107.500
		再見　II	IOR B	29.000	
		BONANZA	IMS B	42.000	
9	関東 SBM	BIG BLUE	IMS B	49.000	110.250
		摩尼珠	CR	43.500	
		SOUTHERN-X	IMS B	17.750	

＊各艇の得点はクラス別艇別得点と同じ。

「オークランド～福岡ヤマハカップヨットレース1993」の第3レグでファーストフィニッシュしたくリベルテエキスプレス〉

風より速く。

YAMAHA R SERIES

アメリカズカップをはじめとする最新レーサーの建造技術を結集して、オフショア・レースシーンに向けて磨き上げたYAMAHA Rシリーズ。ヤマハ独自のVPPや構造解析プログラムなどの最新設計システムと、アメリカズカップのノウハウをベースとした最新建造システム、さらに艇体やリグやセイルや艤装に用いる新素材の探求まで、ヤマハはトータルテクノロジーから確立した最新鋭のポテンシャルで、いま日本のレースシーンにその真価を問い続けているのです。

■YAMAHA Rシリーズ・ラインナップ

クラス		IMS			
モデル名		9.5m	10.3m	12m	13.5m
仕様諸元	全長	9.50m	10.30m	11.99m	13.55m
	水線長	7.85m	8.60m	10.20m	11.50m
	全幅	3.24m	3.35m	3.92m	4.10m
	全深さ	1.90m	2.00m	2.40m	2.60m
	重量	3,000kg	3,200kg	5,000kg	7,000kg
	セイル面積	46.73m²	53.4m²	78.23m²	94.0m²
船体構造		フォームコアサンドイッチ			
船体素材		Eグラス(UD)ポリエステル樹脂		Eグラス(UD)ビニールエステル樹脂/一部ケブラー	

※設計・建造に関するご相談・お問合せは、ヤマハヨット新宿店(☎03-3342-8551)もしくはヤマハボート肥後橋店ヨット課(☎06-445-0912)までご連絡ください。

お客様相談室 ヤマハボートに関するお問い合わせは、お近くのヤマハ販売店または下記のお客様相談室へどうぞ。
☎0120-090819
フリーダイヤルにて通話できない場合は、
☎0538-32-1166をご利用ください。

FOR GOOD MARINE LIFE!
安全がマリンスポーツの基本です。

北海道ヤマハ㈱…☎011-612-1060
ヤマハ東北㈱……☎022-235-1080
ヤマハ東京㈱……☎03-3444-9971
ヤマハ中部㈱……☎052-917-1553
ヤマハ関西㈱……☎06-535-1671
ヤマハ中国㈱……☎082-581-1181
ヤマハ四国㈱……☎0878-67-3800
ヤマハ九州㈱……☎092-472-5261
ヤマハ熊本㈱……☎096-357-7161

●カタログご希望の方は、艇名・雑誌名を明記のうえ、右記まで。〒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