

1994
AUG.

B
NO.227

Offshore

速報

鳥羽パールレース

小松選手「ウイトブレット」を語る

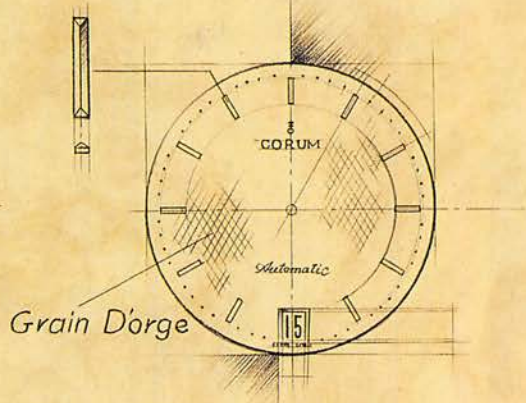
ORC会長に聞く



ベーシックモデル コルム "Sライン" 登場。

Temps mécanique

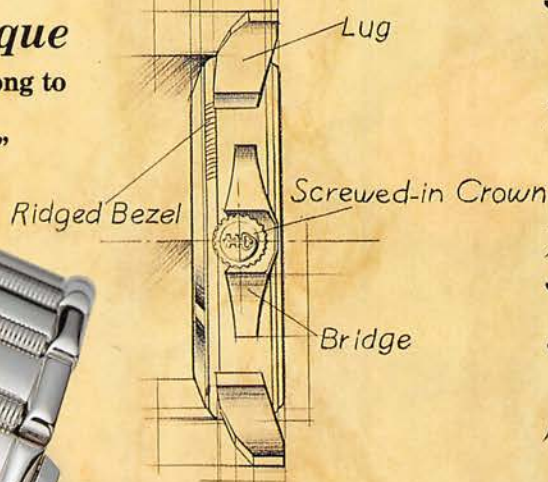
"S Line" by Corum belong to the tradition of "Temps mécanique"



Grain D'orge

The dial is engine-turned in a grain d'orge pattern. Very elegant applied markers with 8 polished facets are set on the 12 points of the dial.

グランドージュ仕上げを施したビュアホワイトの文字盤 (Dial)。そして8面カットのファセット仕上げ (Eight Facets) が、豪華な輝きを放つ12個の時字 (Applied Markers)。



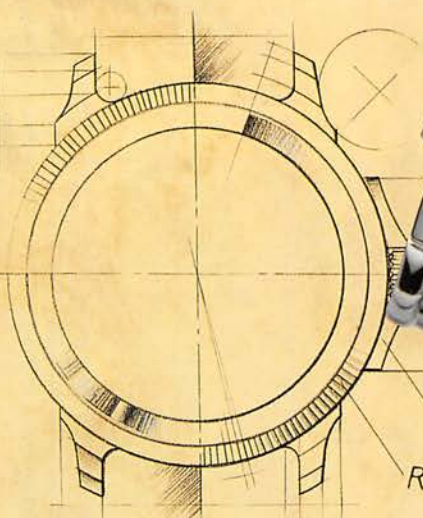
Ridged Bezel

Screwed-in Crown

Bridge

The Corum "Key Mark" is inscribed in the center of the screwed-in crown. Protected by a tough bridge. Equipped with a solid stainless steel case, the watch is water resistant up to 6 ATMs.

コルムのシンボル「キーマーク」を刻印し、頑丈なブリッジでプロテクトしたスクリュード・クラウン (Screwed-in crown)。6気圧のウォーターレジスタントを確実に保ち続けるために、ステンレスの塊から加工した堅牢なケース。

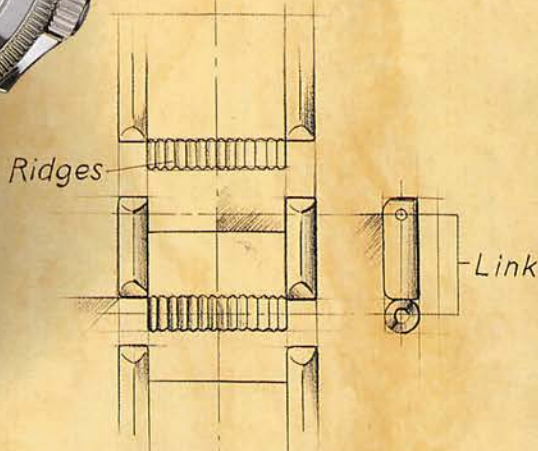


Bridge

Ridged Bezel

The classical form of a Corum watch is made by master craftsmen with painstaking care, timeless patience and the goal of perfection, even down to the smallest detail. The bezel is bevelled and ridged inherited from the tradition of the 18K gold models. The case is mirror-polished to vividly catch light and images, as too are the surfaces of the flat lugs.

繊細さにこだわり、手間と時間をかけて創られる、コルム伝統のフォルム。18Kモデルのデザインをそのままにリッジ (Ridge) を刻んだベゼル (Bezel)。鮮やかな陰影を織りなす鏡面仕上げのケース (Case) と、ラグ (Lug)。



Ridges

Link

The bracelet is perfectly matched to the case with the intricate patterns of the ridges also inherited from the tradition of the 18K gold models. Very smooth and delicate fit of the bracelet is created by the highest order of the hand craft with a great sensitivity.

ケースと同様に18Kモデルのオリジナルデザインであるリッジが刻まれ、重厚に仕上げられたブレスレット (Bracelet)、腕に溶け込み、官能的なまでの滑らかなフィット感、ひとつひとつのリンク (Link) を丹念に合わせて仕上げた熟練職人のハンドクラフト (Hand-Craft) の結晶。



CORUM

Mâîtres Artisans d'Horlogerie

SUISSE

コルム "Sライン" ... この優美なフォルムの内には、歴史の中で熟成された精巧さと品質が凝縮されています。伝統工芸に培われた18Kモデルの血統を受け継ぎ、丹念な仕上げを強固なステンレスケースに表現しました。機能美を求めるヨットマンに。ベーシックモデル—コルム "Sライン" いよいよデビューです。

写真上 / Ref. 89.111.20 M84 CB15、ステンレス・スチール製、日常生活防水、自動巻き、ブレスレット付

標準小売価格 ¥300,000 (税抜価格)



Ref. 89.111.20, DL04
¥230,000
SS, カレンダー
シャークスキン製ストラップ付
日常生活防水、自動巻き



Ref. 74.111.20
¥400,000
SS, ストラップ付
9時側に秒表示
6時側に日付表示
日常生活防水、自動巻き

ジョン・デアー ORCチェアマンに聞く



去る7月、ORC(OFFSHORE RACING COUNCIL)チェアマンのジョン・デアー氏が日本を訪れた。氏は外資系証券会社に席を置くことから仕事上たびたび来日しているが、今回は来年日本で開催される世界選手権の準備に余念がない日本のIORワントン勢と意見を交換する目的があった。週末は海、平日は仕事に追われるという忙しいスケジュールのなか、小誌は氏と親交の深い大儀見理事の協力でインタビューの機会を得た。

期待されるIMSクルーザーディビジョン

●ORCがいま力を入れようとしているものは何か

「IMSの普及が中心的な課題だが、現存するIORのフォローも忘れてはいない。いずれにせよ、ヨット乗りには従来IORで行ってきた、いわゆるグランプリレーサーを目指す人々と、そうでない層がある。昨年11月に行われたトロントの会議では、この2つに分かれるヨット乗りの指向を踏まえ、IMSはレーシングとクルーザーにディビジョン分けをする考えが採択された」

クルーザーディビジョンとは、どのような性格のものか。

「IORのグランプリレースを歩んできた人々には、IMSへの移行は納得してもらっており、いまのところ大きな問題はない。しかし、圧倒的に多数を占めるクルーザー／レーサーのニーズにORCがどう応えるかが大きな仕事として残されている。少数精鋭のグランプリレーサーの他に、より多くの参加を得るレースも、国際イベントも含めて存在するのが健全な姿といえよう。ルールは同じベースで方法論も一緒だが、2つ

のディビジョンが平行して普及しなければならない」

●クルーザーディビジョンとローカル・ルールとの関係はどうなるのか

「オーナーは既存のローカル・ルールかIMSクルーザーディビジョンのどちらかを選択することになる。だから、IMSクルーザーディビジョンはチャネルハンディキャップやスカンジキャップなど、各国で使われている既存のローカル・ルールと競合する関係になる。チャネルハンディキャップは、長い伝統のもとに多数のヨットマンから支持を得ており、IMSクルーザー・レーティングにとってはかなりの強敵だ。チャネルハンディキャップが普及した理由は、自分でも計測できる簡易性と経済性、それにルールが秘密の方程式で決まっているので、ルールチューニングがしづらい点にある。しかし、システムとしてはIMSの方が優れていることは明確なのだから、競合していくには計測時間の短縮や経済的負担の低減が重要課題となろう。時間はかかるかも知れないが、堅実な意見を集めて討論を重ねていきたい」

来年のアドミ、今年のケンウッドが転機

●レーシングディビジョンの行方は

「いまは一種の過渡期で、混沌としている現在のIMS艇の多くは、昨年のバミューダレースに150艇も集まったように、クルーザーディビジョンでまとまっていくだろう。そのなかでグランプリ指向の人々は、IORがレベルレーティング化していったようにILCのレベルレーティングに移って行くはずだ。IHORワントンはILC40へ、そして50フッターに代わる新たなILCのクラスも提案されるだろう。これらは乗り手のニーズに合わせ、いくらでも設定が可能だ」

●次のアドミが注目されているが

「ワンデザインのママ36、レベルレーティングのILC40に加え、従来の50フッターに代わるクラスは暫定的にハンディキャップで競われるが、これにしても恐らく1997年のアドミからはILC45とか46といったレベルレーティングに定着するだろう。もっとも、これに関してはRORCの考えを聞いてみなければならない」

●まだ艇もないためか、日本はILCに関して馴染みが薄い

「週末、相模湾で日本のワントンの皆さんとお会いしたが、彼らは来年の世界選手権や今年のバシフィック選手権などで頭一杯で、その次を考えるには時期的にまだ早いのだろう。しかし、イタリアのワントン勢もすでILC40に移行することを決めているし、世界の流れからしても結果的にワントンがILC40に集約されていくことは日本の皆さんも十分承知のことと思う。問題は、いつどのように移るかだが、私の立場で言わせてもらえば、ぜひ来年のアドミでチームを組んでもらいたい。そうすることで、新たにILC艇を造る機運も生まれよう。これからの道は、もう見えている」

●今年のケンウッドは、どのように捉えているか

「IMSへの移行については、次のアドミとともに今年のケンウッドが大きな1つの転機だ。当初、主催者側は心配していたようだが、フタを開けてみれば、ママ36が6艇、ILC40も4艇が参加した。全体的にも9国から31艇の参加となり、数的にも質的にも充実した内容になった。このことは、太平洋諸国だけでなく世界のグランプリレーサー、ならびにイベントを主催する側にとって将来が見えてきたことを意味している」

●最後に、日本ではロングレースの参加が少なくなっているが、ご意見は

「ロング派の衰退は日本だけでなく世界的な傾向といえ、ブイ回りを指向する人が増えていることはまちがいない。IORが形だけの外洋艇になってしまったからだといわれているが、理由はそんな簡単なものではないだろう。ORCが外洋レースを勝手に押しつけることはできないが、伝統を守りたいという人たちが中心になって活発な活動を行えば道は開けるだろう。幸い、IMSクルーザーディビジョンという観点に立てば、週末にオーバーナイトのレースを行いたいと思っている人は相当数になると思う。IMSは、レーシングディビジョンに関しては軌道に乗ったといえるが、こうしたクルーザーディビジョンに相当する大多数のヨット乗りは、どう対応すべきかが大きな課題である」

簡易な通信手段マリンVHF 沿岸の安全航行に最適

通信委員長 池内 貞二

日本でも1994年からORCカテゴリ3以上を適用のレースで、国際VHFが必要搭載品（1995年中まではレース委員会の定めるその他の通信手段で良い暫定期間）となったことは、会員の皆さんは良くご承知のことと思う。その一方でレースでの利用は認められていないものの、国際VHFと同様に海上保安庁、巡視船、港務通信海岸局や行き交う一般船舶と、安全航行のために簡易に通信が可能な新しい通信手段「マリンVHF」が、最近注目されている。



マリンVHF(以下M-VHF)は、プレジャー・ボートの航行の安全を図る目的で、1991年12月に制度化された日本独自のもので、国際VHFと同じ周波数帯（チャンネル）の一部を専用に使っています。操作資格は昨年末に規制緩和が行われ1日6時間の講習と終了試験で取得が可能となった、第3級海上特殊無線技士でOKです。全国に現在すでに海岸局が約30局、船舶局が約1,000局と順調に普及してきており、今後益々増加していくと思われます。

ヨットを含む船舶は、何らかの無線局を開設しようとする場合、原則はどこかの海岸局に加入しなければなりません。M-VHFでも海岸局への加入は必要です。しかしこれ以外に一般船舶、また港務通信局、海上保安庁・巡視船との直接通話が可能な点は国際VHFとまったく同じです。

しかしM-VHF船舶局は、出力5Wの特定無線局です。従って国際航海時は使用できない点、国際VHFとの相違点です。またM-VHFの機器には、適正な運用を確保する意味から、特有のID送出、送信5分間規制等、特別な機能を持った機器が開発されました。据置型（アンテナ別設置）と可搬型（アンテナ直接装着のハンディ型）がありますが、可搬型でも外部アンテナの装着が可能であり、通達距離を

のばし効率を高めるためには、どちらの機器を選択するにもマストトップにアンテナを設置することがポイントです。

有効通達距離は、地形等条件にもよりますが、海面高30メートルのアンテナを有する三崎ヨット局の場合、ヨット側がマストトップアンテナの場合で約25Mと大島以北の相模湾内全域をほぼカバーできます。設備費用としては、機器がアンテナを含め約8万円程度、船舶局開設諸費用等が約4万円程度となっており、プレジャー・ボートの安全用として手頃なものといえましょう。現在NORCでは、M-VHF海岸局を開設していませんが、会員艇は加入証明を添付することにより、71、74chの指定を受けられ、現在4局ある国際VHF海岸局（三崎、淡輪、宮津、博多）と通信が可能です。

M-VHFでは、所属マリンVHFする海岸局との通話チャンネル（陸船間波86or87or88ch）と呼び出しチャンネル77ch、M-VHF船舶同士の通信用チャンネル（船舶波69、72、73ch）さらに国際VHF06、16、12、14ch等、また相模・東京湾および大阪湾ではNTT接続用（23～28ch）も申請できます。

このようにM-VHFは国際VHFと同じ機能を楽しめますが、M-VHFと国際VHF双方

の局が通信不可能なケースは、ただ1つです。それは国際VHF搭載の船舶局とM-VHF海岸局の通信のケースです（指定されているチャンネルが違うので当然ですが、これも船舶局と陸上との通信が特別な場合、緊急通信や港務通信を除き、加入海岸と同局所属の船舶に限られるという一般的なケースともいえます）。

なお今後NORCでは、全国各地のM-VHF普及を鑑み、最低限の通信手段として会員へ幅広く普及を図ることを計画しています。また会友艇にも利用いただけることを検討していきたいと思います。これらについて今後オフショア等を通じてご連絡いたします。外洋ヨットにとって大いに意味のある通信手段ですので、積極的な利用をお勧めいたします。

ロラン欠射および 主局位置変更について

東アジアチェン（5970チェン）が、平成6年8月1日09:00から10月1日09:00まで、主局（ポーハン局）の送信系工事のため欠射するとの情報がありました。また、これにともない10月1日から、主局の位置が変更となりますので、ご注意ください。

新位置：N36°11'05.450 E129°20'27.440
旧位置：N36°11'05.921 E129°20'27.833

クルージング委員会 事業計画(案)

平成6年6月

クルージング委員会

このたび、NORC本部委員会のひとつとしてクルージング委員会が発足し、下記のような活動内容を検討しています。これらはあくまでも試案なので、みなさんのご意見を広く求め、より充実していきたいと思っています。今回は、とりあえず最初の案をお読みいただき、次回9月号でアンケート調査を行いたいと思います。ご協力をお願いします。

1 クルージング委員会設置の趣意

ヨットに乗り海を渡ること、それがレースのためであっても、旅のためであっても、いずれにせよ「冒険」であり、それはあくまでも自己の責任において実現するゆえに「冒険」と認められる。

これに乗る者たちは、常にヨットを操るための技術と精神力の向上に努め、自らの力で「冒険者」の名を獲得しなければならない。

NORCの事業の主体はレースを行うことにあるが、外洋を帆走することにおいてはレースもクルージングも差はない。まして、レースに必要なハイクニクスのベースには、船を留め、整え、または帆走することの外洋帆走艇としてクルージング技術が不可欠である。

日本の国を取り囲む海は、その厳しさとともに美しい姿を我々に享受してくれている。四季折々に表情を変える日本の各海域に精通した、豊かな経験を生きた情報として、広く会員が共有することで、外洋帆走における所属艇全体の耐航性を高めつつ、日本の海にふさわしいレースをより安全に展開していく必要がある。

これからの本会の活動をより高度に、さらに充実させて行くには、成熟したヨットライフを獲得していくことが重要であり、レースとともにクルージング技術は活動の両輪として不可欠なものである。

ここに、クルージング委員会を設置し、外洋帆走の基本である技術の向上および海事思想の啓発、高揚に努めたい。

(NORCの定款)

〈設立目的〉

「本会は、外洋帆走に関し、調査研究、航法仕法の向上及び強靱な精神力の養成ならびに舟艇の安全性の確保及び性能の技術的改善等を図るとともに、国内的又は国際的外洋レースを行い、もって海事思想の啓発、高揚に寄与することを目的とする」。

〈事業内容〉

「外洋帆走艇に関する調査研究、情報収集、技術指導、講習会開催、施設保有及び供用、艇登録、安全検査、計測、証書類発行、レース開催、国際組織参加、その他本会の目的を達成するために必要な事業」。

2 クルージング委員会の事業内容

■クルージングに関し、NORCとして取り組むべき事業内容は、クルージングに関する下記の内容のうち、⑤⑧⑨を対象事業とする。

なお、専門誌等における同様な活動(JCN等)とは、定款に反しない範囲で協調して活動を進める。

〔考え方〕

- 現在NORCとして活動している上で把握できる情報の収集と提供
- 社団法人として、行政官庁および関係団体、企業との調整・交渉による会員利益の確保

- ①航海仕法の向上に関すること …従来の活動に含む
- ②舟艇の安全性に関すること …従来の活動に含む
- ③舟艇の技術的改善に関すること…従来の活動に含む
- ④航路に関すること …保安庁本船、漁船、漁網、潮汐等

⑤ 港および泊地に関すること

入港可能な港、係留泊地、補給、食事、宿泊等

(クルージングのための泊地の確保)

- 会員のためのゲスト(ビジター)泊地の確保(契約)または、優遇処置の確保
- 例えば、鳥羽パールレース前後10日間の泊地確保による、クルージング艇の参加および来訪の誘致(前夜祭への参加)
- 泊地の確保に関する行政官庁および関係団体へのPRおよび支援要請

⑥クルージングスポットに関すること …JCN等

場所、目的、注意事項

⑦クルージングのノウハウ、アイデア…JCN等

●クルージングの時期に関すること

気候、海況、イベント等の季節
潮汐等の時間帯

●船および船の装備に関すること

艇種、リグ、装備、備品等

●トラブルと修理に関すること

トラブル対策と修理方法および準備

●食料、料理に関すること

アイデア、定番等

●経験者からのアドバイス

⑧ 情報収集および情報提供に関すること

収集および提供の方法

(海外からの来訪者に対するインフォメーション、保安庁等への情報提供)

⑨ 会員相互における交流に関すること

ミーティング等対外的なPRによる入会勧誘

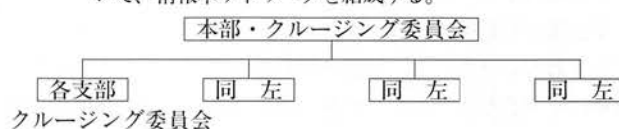
⑩その他

■クルージング委員会の組織

(ア) 本部にクルージング委員会を置き、本委員会の事業内容、運営に関する方針の決定および見直しを行う。

(イ) 本部委員会の下に、各支部にクルージング委員会を設置し、クルージング委員会の事業を具体的に推進する。

(ウ) 本部および各支部に整備したクルージング委員会組織において、情報ネットワークを結成する。



3 各支部へのアンケート内容

- (1) クルージング委員会の今後の活動に対する意見・要望
- (2) 本部クルージング委員会活動に対する、支部における担当者の選任、氏名、支部内の役職名、連絡先

4 泊地に関する調査

■支部・各フリートの泊地の状況

- ①泊地の名称、場所、連絡先
- ②外来艇、長期クルージング艇のゲスト泊地の有無
- ③ゲスト泊地に係留可能な船の長さ、水深
- ④ " 係留可能な期間、使用料金
- ⑤使用に関する連絡方法
- ⑥補給に関すること
- ⑦入港に関すること

■各フリート付近の泊地の状況

上記と同様 ①～⑦ほか

5 泊地・クルージング・スポット情報のデータ・ベース化

- (1) 情報内容を一定のフォーマットに整え、ファイルし、いつでも提供できるようにする。
- (2) 情報を電子化し、パソコンネット等でのネットワーク化を図る。

以上



小松選手 ウィットブレッドを語る

今までは、危ない場面をそうとは知らずに走っていたんじゃないかな。
このレースを体験してヨットに対する考え方が変わりました。

レポート：豊崎 謙
写真：添畑 薫

ウィットブレッド世界一周レースを終えて一息ついた世界一周セーラーたち。帰国した小松一憲、原健、松永香の3選手はそれぞれが自らの活動の場にもどり、忙しい毎日を送る。原選手は再びニッポンチャレンジに加入し9月1日から活動を始める。松永選手は貴重な体験を本にまとめたいと資料整理におおわらわだ。そして小松選手は7月は休みをとり、8月からヤマハのスタッフとして全国を飛び回ることになる。そこで再び忙しさの中にまぎれてしまわないうちにと、世界一周の舞台で何を感じたのかを小松選手にインタビューした。世界一周の貴重な経験が日本の外洋航海の仲間たちに生かされればと思う。

●レースでの帆走所要時間は120日強でしたが、スタートからフィニッシュまでは約9ヵ月。さらに〈YAMAHA〉1号艇のハワイ～日本間の練習帆走から数えると小松さんにとってはほぼ2年にわたる世界一周レース・キャンペーンだったわけですが、最初の頃とフィニッシュした現在では世界一周に対する印象は変わってきていますか。
小松 「1992年の夏、バルセロナ五輪を終えてハワイに入り、現地での練習の後、ハワイ～日本間の練習帆走を経験したのが初めてのW60クラスでした。この航海が私自信のテスト・セーリングでもあったのですが、そのとき〈YAMAHA〉はデスマストしました。しかし、それに対象するニュージーランド人クルーの見事さと冷静沈着ぶりを見て、世界一周そのものよりも彼らと互角にセーリングすることのほうが大変ではないか、と感じたことをよく覚えています。この印象はその後、レースが経過するにつれてだいぶ変わってきたのですが、この最初の航海を通じてシーマンシップの大切さと、物事に動じない明るさが外洋レースにとっては欠かせないものだということはしっかり印象づけられました」
●そして、レースに入ってもっとも印象的だったのはやはり第2レグのサザンオーシャンだったとおっしゃっていました。

小松 「ええ。スタート前から、サザンオーシャンさえ走りきれば世界一周レーサーとして胸をはれる、それまでは何を言っても始まらない、と思っていました。仲間のニュージーランド人クルーたちも、このレースの大変さを表現するときに、何かにつけてサザンオーシャンの波はこうで寒さはこれぐらいだ、などと言っていたこともありましたから。しかしそれはやはり正しかった。ただ単に走り抜けるだけなら何とでもできると思いますが、クルーの命を預かってレースとしてトップで走り切れ、と言われたなら、はいやりますと軽々とは口にできない怖いほどの厳しさをサザンオーシャンは持っています。

たとえば波ひとつとっても、ヨットがジェットコースターのようには滑り落ちるような大きな波でした。過去、ウィットブレッドを経験した数人のクルーも不安気な声を上げるほど。そうかと思えば、バケツ百杯分ほどの波の塊が前触れもなく襲ってきて、身体が2メートルも飛ばされるということもありました。ハーネスをつけていたので大事には至らなかったのですが、このレグのフィニッシュ後〈トキオ〉のラットが変な具合にひしゃげていたのですが、それもクルーが波で飛ばされて曲が曲ってしまったということでした」

●そんなときの対応はどういうタイミングでするのですか。たとえば早めに帆を縮めるのか、目一杯まで突っ張ってしまうのか。

小松 「やばい、と思った後に弱気が顔を出すんです。それまでは、いけいけと突っ走っているんですが。ですから、理想的にはそうなる前にセールチェンジするなりして対処することです。稼げる距離にはそんなに変わりがあるわけではなく、突っ張った結果トラブルを招いてロスすることのほうが痛手は大きいですからね。しかし、突っ張るところとひくところのタイミングの判断は実際には難しいですね」

●ギア・トラブルは頻発したのですか



日本人初クルー、右から小松〈YAMAHA〉、松永〈ハイネケン〉、原〈TOKIO〉選手

小松 「まあ、とにかく壊れることが多かった。第2レグではスタートから1週間で4枚のセールを破った。なかでもポリエステル製のスピニングが紙切れのように破れてしまった。これは後にナイロン製に変えることにしましたが、やはり波が大きい海域では伸びの大きいナイロン製が良かったようです。だから、セール担当のクルーは徹夜の連続でした。濡れているセールをアルコールで拭き、装着スプレイを吹きつけ、貼って、縫うの連続。メインも3回ほど隆して修理しヘトヘトでしたね。その他にも、スピニングボールを折り、バルビット、スタンションも折り、ステアリングワイヤを切ったりと」

●W60のスピードは予想どおりに速かった。〈イントラム・ジャスティシア〉が第4レグでモノハル艇のデイルン記録428.7マイルを樹立したほどでしたが、これだけのスピードだと距離感がおかしくなってきましたか。

小松 「フィニッシュラインが近づいたとナビゲーターが言うんで、あと何マイルだ、と聞いたことがあった。すると600マイルだと応えるんです。600マイルって沖縄のレースの距離じゃないですか。やはり、少しずつ来てきたでしょうね。

それよりも、このレースを経験してきて変わったのは、ヨットに対する考え方、レースに対する心構えだと思います。国内でレースに参加しようとしても、やり方が随分変わってくることがあると思います。たとえば沖縄レース。今の話じゃないですが距離に関してはそれほど長く感じなくなっている反面、今まで以上に真重になるでしょうね。日本近海の天候の急変と潮流の強さは今回、経験した世界のどの海と比較しても厳しいものですから。それに安全対策。本当に安全な対策を今まで以上に完璧に、当たり前以上にするでしょうね。今までだったら、ヒヤっとしてからライフジャケットつけたりハーネスをつけたりしていたかもしれませんが、サザンオーシャンを経験してしまうとヒヤっすると

きは本当に危ないとき。ヒヤっとする以前に、たとえばちよつと吹いてきたかなというときにはハーネスをつける、という具合になるでしょう。安全に関しては100パーセント大丈夫だという中で作業したり船を走らせるべきです。今までは、危ない場面をそうとは知らずに走っていたんじゃないかと思います。

しかし、それとは逆に何でもこまできょうぎょうしくやっていたのかな、というものもあるでしょう。いわゆる、搭載備品を含めてあれもこれもと、余計なところで必要以上の対策をしながら、対策を高じなくてはいけない部分では何もせずにやってきたというようなところがあるのではないのでしょうか。今回の参戦を機に、安全対策はもういちどじっくり見直したいと思います」

●最後に、ウィットブレットと他のレースとの際立った違いというのがありますか。

小松 「最近のヨットレースというと最初に船が出て来て誰のデザインでどんな素材を使っているのかということか話題になりますが、このレースは天候、海流、気圧配置などの海と空の状況、つまり自然がまずあって、その次にそこをどう乗り切るかというヨット乗同士の競争になっています。これは今後、ヨットがどんなにハイテクになろうとも変らない、自然が相手という部分でしょうね。他のレースとの違いというよりも、これがヨットレースの本質であるべきと思います。

そしてこのレースをスタートするときに感じたのですが、送る言葉が“頑張れよ”ではなくて“行ってらっしゃい”なんです。これはヨットレーサーはなくて船乗りの感覚ですね。ウィットブレットっていう競争のはずなんです、相手を叩きつぶそうという気持ちは少しも起こらない。さあ赤道だ、サザンオーシャンだ、と大自然に対峙する気持ちが沸いてくるだけなんです。長く、辛く、厳しいレースだったのですがこれにまざるすばらしい外洋レースはないと思いました。

JGYR92に関する ホストクラブ(ABYC)の活動報告 (第1回)

ABYC企画担当 高田尚之

はじめに

油壺ベイヨットクラブ(ABYC)は、三浦半島油壺湾の岬にしょう洒なクラブハウスを構える、非営業のクラブ組織です。発足以来まだ7年目ですが、メンバーは、油壺周辺で艇を所有する方々が多く、現在80余人の正会員を擁し、各方面で活躍を続けています。それらの中でもグアムレースはクラブ所属艇の参加が多く(総計15隻)、また歴代のレース委員長も全員がクラブメンバーという、とくに深い関係があり、JGYR92のスタート前日に行われた出国手続も、会場としてクラブハウスを提供、事故に遭遇したクルー全員は一度は元気にハウスを訪れたという因縁があります。したがって事故発生直後にクラブは緊急の会議を開き、NORCを核とする事故原因の調査や対策には全面的なフォローに当たることを決めました。NORCがまとめた報告書の編集に多数のクラブメンバーが協力したり、安全フェスティバルや安全対策のセミナーにも多くのクラブメンバーが参加するなど、側面からの協力をつくりましたが、クラブ独自の活動として、街中でのティーチインと称する、いわば講師を招いての勉強会を企画。昨年3回、今年2回、通算5回を重ね、一応完結しました。そこで諸兄のご参考になればと思い、下記にその概要をお伝えさせていただきます。

ティーチイン第1回

93年3月1日 帝国ホテル513号室
テーマ「技術から見た安全について」

講師にはNORCの報告書の技術面を担当されたデザイナーの大橋且典氏をお招きして、デザインや構造の面から、不沈の神話が一挙に崩壊した要因を探っていただきました。一切の証拠は海中深くに消え、あくまでも憶測に過ぎない慎重な前置きがありましたが、それでも「マリンマリン」の外板とフロア構造材の接合部付近のバラスト取り付けボルトのワッシャーに話がおよぶと、20人を越える参加者一同は固唾を飲み、緊張。講師への質問も続出。予定の時間は瞬く間に経過。残りは次回に持ち越しになりました。それにしても参加者は、技術の成果の以外な脆弱さに、改めてショックを受けました。

ティーチイン第2回

93年5月25日 帝国ホテル513号室
テーマ「続、技術から見た安全について」

講師は前回と同じく大橋且典氏にお願いし、「たか」の転覆沈没に至った経過を説明していただきました。といっても「たか」も「マリンマリン」と同様、失われていて、説明はすでにNORCの報告書に掲載されているコンピュータグラフィックによる推測の枠を出ず、何故に排水が不可能なほどの多量な浸水を見なければ復元しなかったのか、復元直前の毎分1.8tにも達する大量の浸水はどこから入ったのか、それを許した艇内の空気はどこから逃げたのか、これらの恐怖の疑問は依然不明なままで、参加者は前回と同様におののきました。

ティーチイン第3回

93年11月26日 帝国ホテル513号室
テーマ「オーナー責任とは」

前回と前々回は艇のハードな分野を取り上げてJGYR92の事故を検証しましたが、今回からはソフトな面の「たか」訴訟に直結する課題を取り上げました。講演はNORCの訴訟対策委員会委員長でもある大儀見薫ABYC名誉会員にお願いいたしました。要旨は継ぎの通りです。

「昨日ORCの総会から戻ったばかりなのですが、レースの主催者やオーナーなどが訴えられていると報告したら、大きな関心と呼び励まされました。比べて、日本ではおそらく初めてのケースだけに、まだオーナーサイドの事態の認識には甘さが見受けられ、残念です。問題の深刻さは、場合によってはオーナーなどやっつけられない状況を招くかも知れず、にもかかわらず責任の所在に関心すら示さないオーナーが少なからずいます。

海難審判では、オーナーの責任、スキッパーの責任、主催者の責任の3通りをはっきり区別して審議していました。われわれは昔からオーナースキッパーの場合が多く、それほど厳密に分けて考えていませんでしたが、改めてそれぞれの領域を十分に承知して、責任の所在を考えました。しかし訴訟を起こした「たか」の場合は、オーナースキッパーが最初に亡くなられていて、今回はとくに区別したスキッパー責任にはふれません。

訴訟によってオーナーが問われている責任は、原告の夫であるベテランのクルーが荒天のためにリタイアを提案したにもかかわらず、オーナーは聞き入れずにレースを続行して本件の事故を招いたとする点と、「たか」は小型船舶を越えている大きさであるのにもかかわらず、船検を受けるときに船長を偽装、小型船舶を装い、法で定められたグレードの高い救命設備の搭載を免れていて、漂流中のクルーの衰弱を早めたとする点です。いいかえればオーナーとクルーのコミュニケーションの問題と艇の管理上の問題になります。

われわれはオーナー責任と聞くと反射的にORCの特定規定とIYRRの規則を思い浮かべますが、これらの規定や規則は何も艇の安全を保証するためのものではなく、レースに参加する各艇の条件を公平にするために過ぎないということに、注意する必要があります。レースに適用されるカテゴリーによってライフラフトの搭載が義務付けられても、国内法が要求するものをレース規則が取って代わるわけではありません。ですから少々ややこしいのですが、艇のオーナーは、ORCやIYRRの規定の規則の以前に、国内の数々の法に高速され、責任が発生するのを、しっかり認識しなければなりません。

残念なのですが、世界のヨットレースの基幹の原則でも、今回の原告の主張のように、その是非を問われます。今後の法廷で世界に共通する認識を、おそらく海のモラルなどよくご存じない裁判官に、どのような事実を示し、どのような論理を展開して理解を得るか、決して容易とは思えず、一步間違えれば世界に恥を晒すという覚悟を決め、今後に備えるつもりです。

シングルハンドの場合はとにかく、クルーが同乗する場合、クルーに海の怖さを十分に理解させる必要があります。そして、人が自らの意志で陸を離れ海と関わる以上、トラブルに遭遇しても他に責任を求めないとするのは、人の歴史が育んだ文化に他ならないことを、改めて周知しなければなりません」

以上でした。

(以下次号)

〈たか〉提訴シリーズ 第5回 NORC側代理人のプロフィール

JGYR訴訟対策委員会 服部一良

法定での直接対決は、まだしばらく先になりそうですが、NORCの主張を固めるための弁護団との会合は、すでに10回近く重ねています。討議はきわめて真剣に行われ、たとえば、弁護団側が原告や裁判官の立場に回る模擬問答は、鋭いというよりもまったく容赦がなく、受けて立つNORC切っの理論家、大儀見薫対策委員会委員長も、いつもの余裕を失うほどの非常に中身の濃い結果を得ています。

個人的ですが、白か黒かのどちらかしかない法の世界に直面して、現在、減多には経験できない状況の真ただ中にいるといったところです。具体的な事例は、いまだ進行形のものが多く詳しくはお伝えできませんが、ひとつの概念の定義にも、実に様々な中には信じ難い解釈があつて、でも決して無視はできないということも会合のたびに教わっています。ともあれわれわれだけでは間違いなく不可能だった第三者への説得力が、弁護団の努力によって成し遂げられていることは確かで、今後の展開には万端の備えができそうです。

なお弁護団の方々には昨年の10月に訴訟の代理人を依頼しましたが、ご存じのように本部の財政が窮迫していて、今年の2月に費用の総額や支払い方法までをご相談にに応じていただき、ようやく正式な契約を結ぶという、こちらの面でもご好意を頂戴しています。

というわけで、いままでお名前しかお伝えしていなかった弁護団の方々のプロフィールを改めてご紹介します。

弁護団団長の麻生利勝弁護士は、ご覧のように敵に回したら怖

いけれども味方にしたら非常に頼れる、なかなかの風貌をお持ちです。ご専門も、損害賠償や法的危険管理の分野に広がり、本船や漁船、プレジャーボートを問わず、衝突や火災の事故に関する著作や論文も多数とお聞きしています。しかも鋭いのは何も風貌だけではなく、豊富な事例と諸外国までにおよぶ判例を、問髪を入れずに引用する語り口も切れ味鋭く、信頼感を一層際立たせています。

田中保彦弁護士は、もっともお若く、それだけに常に控え目ですが、諸事万端に緻密な配慮を巡らし、わずかな遺漏も見逃さない注意力は抜群なところがあります。ときどきボカッと穴が開く当方は、恰好の先生に見立てています。

山本隆弁護士は、当方の古いヨット仲間の友人で、遊びに出掛けた艇の上で、こちらは東京地検の検事と紹介され、別に悪いことをするほどの勇気がないので大丈夫なのですが、びっくり。でもその後伊豆下田へのクルージングや祐次郎メモリアルなど、何回も一緒にしています。現在30フィート艇を共同オーナーでお持ちです。頭の回転の速さに比例する、しかも情熱あふれる弁舌のスピードは職業的アナウンサーも顔色を失うほどで、相手はたじろぐこと必至。期待しています。

ともあれそれぞれの方がユニークな経歴と異なる個性を豊富にお持ちで、そのうえ海との関係も深く、これ以上は望めない抜群なトリオがNORC弁護団です。この先、長いお付き合いになりますので、ぜひご声援のほどを、お願いします。 以上



麻生利勝氏 弁護士 海事補佐人

昭和13年 福岡県に生まれる
昭和37年 海上保安大学航海学科卒業
昭和41年 慶応義塾大学法学部在学中司法試験合格
昭和44年 弁護士登録、海事補佐人登録、麻生法律事務所を開設
平成4年 大東文化大学法学部非常勤講師
平成6年 台湾・東海大学法律学系招聘教授、現在に至る



田中保彦氏 弁護士 海事補佐人

昭和31年 福岡県に生まれる
昭和53年 防衛大学校卒業
昭和54年 海上自衛隊初級幹部課程(江田島)修了
世界一周練習艦隊乗組
平成2年 司法試験合格
平成5年 弁護士登録、海事補佐人登録、麻生法律事務所に勤務、現在に至る



山本隆氏 弁護士 海事補佐人

昭和25年 東京都に生まれる
昭和50年 東北大学法学部卒業
昭和55年 司法試験合格
昭和58年 東京地検検事任官
昭和61年 長崎地検厳原支部支部長検事
平成1年 検事退官、弁護士登録、海事補佐人登録
平成5年 山本隆法律事務所を開設、現在に至る

177艇が初夏の三河湾に大集合

第8回 NTTエリカカップヨットレースin蒲郡

NORC東海支部



・クルーザー・ファミリークラス149艇のスタート

東海水域2番目(ちなみに、第1位は鳥羽パールレースで昨年183艇)の参加艇数を誇る「NTTエリカカップヨットレースin蒲郡」が、去る5月29日(日)に、過去最高の177艇を集め、三河湾の蒲郡沖で開催。大いに盛りあがった。

NTTエリカカップヨットレースin蒲郡は、世界25カ国を訪問しながら世界一周を終え、1986年、蒲郡に入港したヨット「エリカ」を記念して帰港翌年から開催しているレースで、今年で第8回目を迎えました。

今年のレースフリートは、ゴールデンウィークに行われた「ジャパンカップ・ミドルボート」で活躍してきた、「シュビッシュバ」「オセアニッド」「テイクワン」などの東海の強豪達に加えて、「Jスプラッシュ(J92)」、「マーメイドプリンセスV(SLOT31)」、「エルドラード(ジャヌーワンデザイン)」、「ジャスト7(N/MIMS35)」さらに「ヴァーチュウ(メルジェス24)」までも登場し、レースシーンをことさ盛り上げました。

一方、長い歴史を重ねた、懐かしい、そしてまだ現役の「CHATTO IV(ヤマハ22)」や「エストレリータ(ヤマハ25I)」など老練なセーラーと船が悠然と帆走っている姿は、最新のレース艇とは違った、味わい深い風景を醸し出していました。

レースは、177艇のフリートをレーサークラス：28艇、クルーザークラス：49艇、ファミ

リークラス：100艇の3クラスに分け、南東、4～6 m/sの風の中、クルーザークラス、ファミリークラスが10時20分、レーサークラスは10時50分スタート。4艇のリコール艇も150艇の壁の中を戻るのもままならず、そのままレースを続けました。

第1上マークでは、大型艇群の後、「カリビアンクィーン(ヤマハ26II S)」、NCACの松原氏も乗る「マーメイドプリンセスV」、「ヴァーチュウ」の最新鋭3艇が、まさに凌ぎを削る走りを見せ、観覧艇の人々や報道陣を喜ばせました。

遅れてスタートしたレーサークラスでは、「スター&スター(ダビットソン44)」、「フランク(リドカード38)」、「カレラ(ファア43)」そして、「エルドラード」と進水してすぐ参加してきた「ジャスト7」などが、先行するクルーザークラス、ファミリークラスの艇をこぼろ抜きしていきます。

7 m/sを越えるブローの中、クルーザークラス、ファミリークラスの艇では、スピナーを飛ばしてしまったり、横に揚げてしまうなどトラブルが多く見られました。

レースの結果は、「カレラ」がファースト・ホームと総合優勝を飾り、最新鋭艇の「ジャスト7」、「マーメイドプリンセスV」、「エルドラード」などが上位を占めました。

前日の28日(土)にはNCAC広報の松原仁氏

の「サンディエゴ近況報告」があり、今現在、船とクルーが揃い練習に入っているのは、NCACのみであり、「次回の勝利は9割り以上ある」との力強い報告に、参加者一同、大いに溜飲を下げることができました。

また、同じく前日に行った「市民体験クルーズ」には、8艇のボランティアに80名以上の参加者があり、中でも30数名の車イス等の身体不自由者が初めてヨットに乗り、帆走の楽しさを経験しました。東京から駆け付けてくれた、ヨットエイドジャパンの大塚氏と須藤氏のの激励を受け、緊張したり、興奮したり、わずかではあるが貴重な時間を過ごしました。

こういった広く市民の方々と海でのヨットを通しての交流や、この水域にすっかり定着したこのレースは、三河湾を中心としたヨット乗りの底辺拡大に大きく寄与していると言えます。

今年5月アメリカズカップレースの開催地アメリカ・サンディエゴにおいて、鈴木蒲郡市長が1999年のレース開催地として、早々と名乗りを上げました。何年か先には、蒲郡で、世界のトップセーラーや関東、関西からの日本を代表するセーラー達と「NTTエリカカップヨットレースin蒲郡」を楽しんでいる姿を、東海水域のセーラーは夢見ています。



・蒲郡市民体験クルーズでボランティアのクルーたちと記念撮影

ヨットクルージング

市民体験会に参加出来て!

金子 哲三

ヨットに乗れた時、素晴らしかった。

ヨットは、僕ら障害を持った人からはカラフルな帆を立てて海の彼方で楽しそうに競っているのを岸から見ているだけだった。アメリカズカップの話聞いても何かよそごとで、「蒲郡はヨットだよ」と友達からいわれても「何か、そうみたいだね」で終わっていました。でもあの日からは違います。

ヨットに乗れた時、クルーの皆さんに色々話を聞きました。蒲郡でヨットを走らすとどんな面白さがあるのかを、アメリカズカップがクルーにとってどんなに憧れかを、そして蒲郡でやれたらどれだけ世界中に名が知れることになるかを、強い日差しと心地よい風に吹かれ走った三河の海の上で聞きました。

一市民として今僕も願います、アメリカズカップが蒲郡で開催されることを。

ヨットに乗れた時、素直に嬉しかった。市民体験クルーズに参加した車椅子の青年(22才)の感想文

第8回NTTエリカカップin蒲郡 1994年5月29日

総合成績 参加艇数：177艇

順位	SAIL NO.	艇名	艇種	オーナー
1	2210	CARRERA	ファア43	渡辺 行彦
2	5208	JUST7	N/MIMS35	堀田 和正
3	4983	ブーメラン	J-35	加藤 強
4	4542	エルドラード	ジャヌー350D	五藤 敏
5	5011	フローレス	IMS-1030	森 幸実
6	2765	オセアニッド	ファアMRX	吉田 貴彦
7	4407	マーメイドプリンセスV	スロット31	鳥居 照夫
8	5165	カリビアンクィーン	ヤマハ26II S	ヤマハ中部
9	2477	朝鳥	デュボア37	田村 慎一
10	5131	J-SPLASH	J-92	日産マリナー東海

梅雨の合い間、風に恵まれた伝統のレース

1994年関東支部初島レース

シーボニアフリート 初島レースコミッティ 中村 寛〈サベージ〉



6月18日(土)午前10時、薄曇りの小網代沖を48マイル、南西の風をうけた31艇が初島を目指し一斉にスタート。伝統の「初島レース」(48マイル)は、昨年を上回る32艇をえて、梅雨の合い間の相模湾を舞台に熱戦を繰りひろげた。

今回の注目は、ニュージーランドのレースや、ジャパカップで実績を示した新艇「フジV」(FRE45IMS)の走り、今年5月のミドルボート選手権で、天才ケン・リードを擁し、圧倒的なボートスピードでIMSクラスを制した、駿足、TAKAI 34IMS「トレーサー」を三宅オーナースキッパーがどう走らせるか。

レースは、アウトサイドからタイミングよくスタートを切った「しょうがく坊S」(MUIR41)と「フジV」が全体をリードし、SWの10~20ノットのクロズドリーチで、各艇初島に向かった。

初島回航は「フジV」が12時56分、トップで回航。続いて2~3分おくれて「しょうがく坊S」。3番手はワントクラスの「マテンロウ」(J/V40)と続いた。そして、13時10分「トレーサー」「ファンデーション」(HKL42)、「ブルーノート」(FAR40)と殆ど同時に初島を回航し、20ノット前後のSWの風の中、リーディングの早いペースでレースは展開。

スタートから約5時間後、まず、小網代沖に、初島を2番手に回航した、緑色のハルの「しょうがく坊S」が姿をあらわし、15時13分12秒、先行していた「フジV」を押さえファーストホームを飾った。

スキッパーの酒井氏はレースを振り返り、

「初島付近は、南西の風でブローで25ノット、リーディング気味の風でスピンを揚げる艇と、揚げない艇とで差が出たのではないかと、しかし、我々はレーティングが高く、もっと吹かないと総合では勝てない」と語っていた。

各クラスのレース結果は、IORでは「リップルIII」(YOK31SR)が修正で「マテンロウ」を破り、総合優勝に輝いた。

IMSは、クルーザーレーサークラスで「美しく、そして早い」と海外でも定評があり、日本登場以来破竹の勢いをみせている「ファンデーション」が「エスメラルダ」(トリップ36)を押さえ総合優勝を獲得した。

注目の「トレーサー」は、15時44分18秒、トップ艇との差31分6秒、着順4位でフィニッシュ。IMS総合3位、Aクラス優勝と健闘、艇のもつポテンシャルを十分に証明した。CRは、浦安マリーナから遠征してきた「摩尼珠」(SWING34)が総合優勝を勝ち取り、フィニッシュ後のクルーの顔が喜びで輝いていたのが印象的であった。オーナーの吉田氏は「初優勝の喜びを三崎の仲間の店でクルー達と心ゆくまで味わった」とのこと。

また、日頃の練習とチームワークの成果が実った、シーボニアの「ホリディー」(YOK29)は総合3位、Bクラス2位と健闘した。

学生チームの明治学院大学「フルードリスVI」は「メンハリが切れるアクシデントがありながら完走でき、外洋レースに自信がついた」と感激のおももち。

「JOJO」から「あと1時間ぐらいでフィニッシュします、どうやら我々が最後のようで

す」と無線が入り、94年度の初島レースは、17時20分無事終了した。

今回のレースは、予想より早い展開となり、夕暮れの小網代周辺の食堂では、クルー達のレース談義でさぞ盛り上がったことであろう。(我々はいつもそうしているから)

願わくば、今回の初島で「島まわりレースの魅力」を再認識され、次回も、たくさんの方々が参加されることを期待しております。

各方面の方々のご協力ありがとうございました。

1994年初島レース総合成績

IMSクラス 参加艇数：9艇

1	4959	FOUNDATION	HKL-42
2	4821	ESMERALDA	TRIPP-36
3	5203	TRACER	TAKAI 34
4	2112	FUJI V	FRE45IMS
5	1579	SHOGAKUBO S	MUIR 41

IORクラス 参加艇数：10艇

順位	SAL NO.	艇名	艇種
1	3306	RIPPLE III	YOK-31 SR
2	5040	MATENROW	J/V-40
3	1659	HASTAMANANA	YOK-31 N
4	2677	GREATPEOPLE	YOK-31 N
5	2221	AZUSA	YOK-33

CRクラス 参加艇：13艇

1	4316	MANIJU	SWG-34
2	4469	MIO II	X-312
3	2967	HOLIDAY	YOK-29
4	4749	WISH III	SWG-31
5	4507	TORNADO III	SWG-31

関東支部に吹き始めた新しい風

(その2)

9310委員会 委員長 高田尚之

新しい風は他支部から吹いてきた…

関東支部に新しい風が吹き始めたそもその原因は、他支部からの刺激があったからです。

振り返ると、もう2年にもなりますが、本部に構造改革委員会というのが生まれました。本部主催レース等で赤字が出てしまったために本部の財政再建をしなければ、というのが発端で、「この際財政だけではなく、組織や事業をも含めたNORC全般を検討しよう」というものでした。……ご存じでしたか？

その審議の途中で、他の支部からNORCは「関東のNORC」ではないか、という指摘がありました。実際、関東支部は表をみていただいても良く分かりますが、他の支部に比較して、あまりにも巨大であり、その結果、会計面でも、人事の面でも関東支部はNORC本部に深く関与しすぎたきらいがありました。そのため、他の支部からみて関東支部とNORC本部とが密着しすぎているのは問題だと写ったのです。これは客観的に見ても当然の指摘でした。

(94.1.1)

地区	会員数	駿河湾	276	南九州	48
関東	2,726	近畿北陸	239	沖縄	22
東海	678	玄海	109	津軽海峡	5
内海	671	北海道	65	無所属	48
西内海	427	常盤	54	計	5,318

新しいテーマのもとで…

そこで、本部構造改革委員会では、本部・関東支部の分離と関東支部の細分化が検討テーマとして上がってきたのです。本部構造改革委員会では、まず、本部・関東支部の分離をやり、その後、関東支部の細分化を考えたようですが、報告書が公にされていませんので、ここではこれ以上はこれに触れることは出来ません。

さて、関東支部には執行機関として常任委員会があります。現行、常任委員はフリートキャプテン、各専門委員長、正副支部長で構成されていて、全員で28名にもなる大所帯です。

昨年の4月8日、本部構造改革委員会を代表して故清水専務が関東常任委員会に出席され、「関東のNORC」ではマズイ、関東支部で早急に対応作業を開始してほしい、との要請をしました。それに応え、関東支部では、直ちに、「関東支部の運営規約等検討委員会」と「分離独立検討委員会」を設けました。

常任委員は全員必ずどちらかの委員会に所属しました。また、問題が関東支部の基本におよぶため、代議員全員に呼びかけ、進んでどちらかの委員会に所属してもらうことになりました。

両委員会とも、初めは会議室に入れない程の人数でしたが、回を重ねるうちに適当な人数となりました。しかし、両委員会とも、とても熱心に討議を重ねました。そして議事録も詳細に作りました。

(こんな、風が、昨年から、関東支部に吹いていたなんて、ご存じでしたか？ まだ、まだ、違う風がふくのです。どうぞ続けて読んで下さい。)

「分離独立」の方は結論が決まっているため、要は、やり方の違いが主たる論点で、結局は“出来るところからやってみよう、しかも出来

るだけ早く”という極めて常識的な線に結論が落ちついたのは当然でしょう。しかし、その議論の過程で、これまた当然なことに、関東支部と本部との関係論が熱心に討議されました。

一方「運営規約」の方は最初から荒れ模様でした。諸規則を点検する上で基本にした考え方は、「会員が選び、会員に選ばれた関係」がハッキリしているかどうか、つまり、真に民主的であるかどうかでした。また、代議員制度がうまく機能してゆくような仕組みになっているかどうかでした。

規則を徹に入り細にわたり検討してみると、困ったことには、規則が必ずしも民主的でないことでした。また、当面、関東支部を運営する上でも、さまざまな問題点が浮かび上がってきました。

(関東支部には「関東支部運営規則」と「関東支部基金規約」の2つがあり、これにより関東支部が動いているのです。関東支部は会員30人に対して1人の代議員を選出し、会員はその人々に自分たちの決定権を委任してゆく、いわゆる代議員制で動いています。)

問題点は、例えば、グアムレースの事故等で本部が資金不足になり、本部から関東支部基金を借りたいとの申し入れがありました。が、条文では基金についての決定権を持つのは常任委員で、代議員ではありません。

当然、代議員会では貸し出しについて賛否両論が沸騰しましたが、規則で決まっていることです、代議員会ではどうすることも出来ませんでした。

代議員会が常任委員の全員を選任しているのならこの方式も止むを得ないのですが、常任委員の大部分を占めているフリートキャプテンや各専門委員長は、代議員会とは関係なく選任されて来ているのもっと分かりやすい、マズイ例を挙げてみましょう。

規則では、支部長が代議員会議長を兼ねることになっています。執行機関の長が、議決機関のヘッドであるなんて、なんとも前近代すぎると思いませんか。また、理事が代議員を兼ねていたり、等々、よく調べてみると「コンナでイイノ？」というものがたくさんあったのです。

最も大切なことは、最初から細かいことに着目しすぎ、重箱の隅をつつくような審議の仕方をしてしまって根本を見失ってはいけないことです。つまり、“関東支部の”運営や規約を抜本的に見直すのであれば、関東支部がどうあるべきか、や、関東支部と本部との関係はどうあるべきか、などを十分に討議した上でないと、細かい規則を作っても何ものならないのです。そこで、「運営規約」では基本的な態度をまず議論し、それがコンセンサスを得られた段階で諸規則の改廃に入るべきだ、ということになったのです。

本部の仕事はなにか、支部の仕事はなにか。

どんな組織を会員は望んでいるのか、

会員の意見をうまく吸い上げる組織とはどんな組織か

当面の問題点はなにか、将来にわたって考えておかなければならない問題はなにか、…etc、etc…さてetc、etc……

と、いうわけで討議にとりかかったのですが……(つづく)

他支部は、関東にずいぶんスゴイ風を吹き込んだのです！

1994年度 NORCメジャラーリスト

本部計測委員会

IOR/IMS計測員リスト

氏名	所属	自宅電話	勤務先電話	IOR・IMS フローテーション	IOR ハル	IMS ハル
林 賢之輔	本部	0468-57-5336	0468-57-5336	○	○	○
伊藤 静美	関東	0466-24-3120	0466-22-0805	○	○	○
大橋 且典	本部	03-3669-8140	03-3669-8140	○	○	○
飯塚 功二	内海	0799-22-9311	0799-24-0401	○	○	○
花川幸一郎	東海	057-55-3599	052-582-5511	○	○	○
田中 龍雄	内海	0722-62-7100	0722-62-3222	○	○	
田村 治久	西内海	082-278-0904	082-885-1171	○	○	
木内 安夫	駿河湾	0559-49-0559	0599-22-2152	○	○	
矢島 滋	本部	03-3202-0464		○	○	○
平岡俊一郎	内海		06-536-6555	○	○	○
中村 隆彦	関東	0468-41-8389		○	○	
風祭 德行	本部		03-3504-1911	○		○
夏目 正人	本部	045-932-1985	045-581-7385	○		○
田中康一郎	近北	0774-44-3871	075-251-9031	○		
野村 明宏	関東	045-624-3646	045-622-0214	○		

IOR/IMSセール計測員リスト

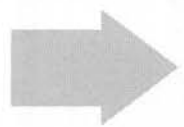
氏名	メーカー	電話
長谷川 淳	プレイザセール	0468-82-0141
三船 清治	ダイヤモンドセール	078-734-1125
戸叶 幹男	セイルスパイワッツ	0468-82-5451
戸谷 寿男	フッドセイル	0468-57-2345
古川 隆三	ダイヤモンドセール	0467-45-3666
山田 祐治	ダイヤモンドセール	0467-45-3666
前田 利一	ドイルセール	0468-48-2665
高橋 良寿	ウルマーセール	0468-57-2655
河本 義夫	ノット	0729-98-5835
林 康雄	フッドセイル	0468-57-2345
庄崎 義雄	キングセイル	0798-26-0409
石川 信和	ショア セイル	052-741-7711
五十嵐研自	レリングセイルス	0468-53-7580
川島 正通	ノースセイル	0468-57-1262
吉川 誠一	ブッシュセイル	0468-78-6100
野崎 輝夫	ノースセイル	0468-57-1262
高野 佳雄	ノースセイル	0468-57-1262
豊田 哲郎	ショア セイル	052-741-7711
大原 義昭	オーハラセイル	045-621-0798
村山 進	フレイザーセール	0775-72-0261
若田部 洋	ウルマーセール	0468-57-2655
八木 達郎	ウルマーセール	0468-57-2655
水越 英次	セイルスパイワッツ	0468-82-5451
小林 敬晶	セイルスパイワッツ	0468-82-5451
江口 義明	セイルスパイワッツ	0468-82-5451

NORCメンバーズカード通信vol.3



従来の会員証

新カード、出航



〔カード表面〕



〔カード裏面〕

レースでは得られない〈特典〉をのせて、生まれ変わったカードです。

マリンスポーツを愛するNORC会員の皆様から、大変なご好評をいただいております「NORCメンバーズカード」。もう、申し込みはお済みでしょうか？従来のNORC会員証と同じ役割を持つと同時に、充実

したクレジットカード機能をあわせ持ち、協会員の皆様にメリットのあるご利用場面を増やしていきたいと思っております。会員の皆様からのご意見や加盟店のご紹介をお待ちしております。

●NORC特典は何

〈NORC年会費の自動引落し〉

NORCの年会費を、カード指定口座より毎年2月5日に自動引落としとなり、従来のようなご送金の手間が省けます。

〈お得なカード年会費〉

レギュラーカードは無料。

(ゴールドカードは6,180円)

一般のクレジットカードより割安です。

〈会員だけのセーラーズ保険〉

第2期保険期間は、1995年4月1日から1996年3月31日まで。

●お申込み先

社団法人日本外洋帆走協会 TEL.03-3504-1911

●NORCメンバーズカード・オリジナル優待サービス

〈東京フィル『ベートーヴェン第九交響曲』のタベ〉
東京フィル年末恒例の『第九』コンサートチケットが5%OFFでお求めになれるだけでなく、会員専用の特別シート10席を用意いたしました。

日時 1994年12月27日(火)午後7時開演

会場 渋谷Bunkamura オーチャードホール

料金(税込) S席8,000円⇒カード会員特別価格

7,600円

※お申し込みは直接、東京フィル事務局まで

TEL.03(3256)9696

(10:30~18:00、土曜日は13:00まで、日税は休み)



東京フィル

速報!

第35回鳥羽パールレース

目まぐるしく変わる風のなかで 稀にみる大接戦!

昨年は台風の接近にともない、サバイバル的な戦いとなった鳥羽パールレース。果して今年はどんなドラマが展開したか!

参加総数は130艇。内訳はIMS32艇、IOR11艇、CR87艇。過去最大の1991年大会の183艇にはおよばないが、夏の伝統レースにふさわしい賑やかなスタートとなった。

7月29日正午、うすぐもりの中アビームの微風を受けてスタート。スピンを張る艇、ジェノアで様子を見る艇が入り乱れて遠州灘沖へ散った。

その後、風向きは南西～南にかけて細かく変化し、強さも微風から25ノットまでさまざま。各艇セールチェンジに追われながら相模湾を目指し、各クラスとも翌30日夜から31日未明にかけて多くの艇がフィニッシュした。

全フリートのファーストホームは、30日19時54分に帰ってきたAコース神津島回り(180マイル)の〈コンテッサX〉(関東・油壺)。Bコース岸コース(150マイル)でファーストホームしたULDBマキシの〈プリマ〉(駿河湾・清水)を6分押えてのフィニッシュだった。

結果、IMS総合優勝は今年のジャパンカップでクラス優勝にした〈エスメラルダ〉(関東・シーボニア)が獲得。IOR総合は〈シルフィードIII〉(関東・シーボニア)がミドルボート選手権に続いて勝利の栄冠をものに、CR総合では〈1311〉(関東・油壺)が初優勝に輝いた。

※ウィナーズコメントは次号掲載の予定。



写真/和田ヒロシ



鳥羽パールレース Tシャツデザイン決定!!

デザインコンセプト

真珠をイメージした円の中に水面の輝きをデフォルメ。さらに、ヨットのシルエットをオーバーラップさせてデザイン化した。

ただし、マークは各人によって、様々な見え方があるでしょう。

文字組みは「可能性」を第一義に考え、同一書体で統一した。また、文字から受ける「イメージ」が下品なものになってはならないので、太めの書体を選び、あえてオーソドックスなものとしている。「どこで、何が、いつ」という、「告知する」意

味での組み方(大きさによるボリューム比)これら3つの整合性に配慮し、デザインした。



第35回鳥羽パールレース総合成績

IMSクラス(Aコース180マイル)

順位	SAIL NO.	艇 名
1	4821	ESMERALDA
2	4417	APHROS
3	3333	TABATHA
4	5266	SEXY YOU
5	4700	BE ONE
6	4014	ALPHA
7	5203	TRACER
8	4889	NOZOMI
9	4959	FONDATION
10	324	AKIZUKI
11	5118	CENTURY FAST II
12	5208	JUST 7
13	4277	MANBO VI
14	188	CONTESSA X
15	4542	ELDORADO
16	3465	TIBURON
17	1733	UFO
18	1579	SHOGAKUBO S'
19	5015	CHOVE CHUVA
20	312	HAYATORI
21	2112	FUJI V
22	2765	OCEANID
23	4591	LUCKY LADY V
24	4241	G'NET
25	1393	BLUE SHANHAI
26	4307	CRISTALLA II
27	2777	HIKARI
28	4970	LIBERTE EXPRESS
29	3715	MISTRAL
30	3803	NIOH
31	1122	RATTLE & HUM

Cクラス(Bコース150マイル)

順位	SAIL NO.	艇 名	艇種	オーナー
1	1311	1311	J 34C	西岡 一正
2	4058	INFINI	YOK 29	水沼 昇
3	4178	MIROKU I	U-30	太田 宏
4	4311	LITTLE STAR	YOK 31N	後藤 賢治
5	5054	SATSUKIKAZE III	YAM 30S2	登坂 嘉和
6	4300	BLAZER	SABRE 38	加藤 民夫
7	5178	PLUMERIA	DHL 31	涌井 和広
8	2343	ARUKERON	EDV 30	金成 篤樹
9	3757	KAZEKOZO TOKYO	YOK 33	加藤 亭
10	5285	プラスチック レプタイル	WAT 36	鈴木 浩之
11	4191	ONTEMBAAAR	X-99	松永 一生
12	2230	BYE BYE	TAK 34	清川 恒
13	3749	STARBOARD JR.	YAM 31S	村越 一夫
14	4323	TERESUKO III	SWING 28	三浦 征幸
15	4749	WISH III	SWING 31	赤星 博之
16	4333	MER AMI	SWING 31	林 正幸
17	4081	PRIMO	YOK 31NRC	池田 茂
18	1545	FLEUR DE LIS VI	SWING 31	平出 宣道
19	5161	APPLE III	FST 310	菊地 浩司
20	3518	HAGUMI	YAM 26IIS	野口 隆司
21	5075	URANAMI VIII	YAM 31S	市川 勇
22	4377	ASAMA	SWING 31	松本 勲
23	2028	SAKIGAKE III	SWING 31	入月 一夫
24	5083	STAR FISH III	FST 35.7	三島 隆
25	5291	SAKURA	YAM 26IEX	古田 利男
26	381	HACHIJO VI	FEEL1090	近藤 慎之
27	4919	ZETA 12	T-301	高原 俊弥
28	2690	KUROSHIO	SWING 34	藤村 真示
29	1250	HINEMOSU V	YAM 30S2	出口 武治
30	4214	SHICHIFUKUZIN	YAM 30S2	原 尚
31	4965	SUPERMESMERALDA	MAX 1000	天野 則英
32	5191	TURNBERY	JANU 350/D	中村 裕
33	4842	REVEIL	JAN-31	山口 龍郎
34	4557	ESPERANZA III	YAM 30S2	高橋 年正
35	1606	ARMIS III	SWING 31	稲垣 錦一
36	5011	FLAWLESS	IMS 1030	森 幸実
37	2466	MERLUZA	SWING 31	杉田 泰一
38	5055	NARUMI	IMS 950	竹内 靖
39	4316	MANIJU	SWING 34	吉田比呂充
40	4730	FUJI TOKYO	YAM 30S2	藤沢 正治
41	3869	ISANA	YAM 30ST	樋口 明彦
42	1085	SEIUN	BNT FCE	杉本 光昭
43	2640	SUNBEAM III	ELAN 331	中村正三郎
44	380	THETIS III	U-38	山崎 利治
45	3000	SUMMER BOY	IMX 38	辰井榮一郎
46	1405	HACHIKUMA	ODAY 34	行方 邦次
47	4775	MAYU III	FRE 41	山田 良昭
48	4968	SUPPER ESCARGOT	YAM 31S	宇都木員夫
49	3466	AZZURRA	YAM 3311	高月 英五
50	5020	MERRY SUN	BNT FCC	田中 良尚
51	3768	FRENCH KISS	X-402	山科 誠
52	3592	LAHAINA V	SWING 31	佐藤 文昭
53	4511	GUANDALINA II	FST 38S5	嘉悦 克
54	2210	CARRERA	FARR 43	渡辺 行彦
55	199	SALMON III	ORI 33	飯島征四郎
56	4455	SEA HAIL	FST 45F5	岡田 興一
57	3295	SOUJI-Y	YAM R38	佐藤 三才
58	162	PHOENIX	J-33	垣内 邦昭
59	3889	MIZUNEZUMI	SIGMA 400	重松 良周
60	4955	GARYU III	YAM 31S	石川 三郎
61	4004	PARAPHRENIAN	X-119	荻須 文一
62	4868	KAWASIMA	YAM 31S	川島 和浩
63	5111	BARONESS	FST 45F5	館 廣

IORクラス(Aコース180マイル)

順位	SAIL NO.	艇 名	艇 種	オーナー
1	3002	SYLPHIDES III	FARR 3/4	蒲谷 和行
2	3001	HALF TIME	YOK-35	朝河 清
3	3306	RIPPLE III	YOK-30SR	碓 俊弘
4	3839	KAIENTAI	HOL-33	永田 敬二
5	4984	COUP DE VENT	YOK-30	日向野秋総
6	3130	ISSUNBOSHI	YAM-34R	土手 秀三
7	3999	EMI	YOK-33R	宝迫 皓一
8	4218	NAPOLEON	YOK-31N	石田 和久
9	2677	CREAT PEOPLE	YOK-31N	藤野 真子
10	2221	AZUSA	YOK-33	杉村 直樹

別府恒例のオーバーナイトレース

24回別府レースレポート

西内海支部事務局 西 啓



安下庄港沖でのレーススタート



安下庄港に集まった参加艇



参加者全員でスタート前の記念撮影



オリアナ号船上での楽しいパーティー

西内海支部では、西内海シリーズヨットレースの春のレースである別府レースを、5月3日・4日に開催。今回で24回を迎えるこのレースは、山口県大島郡橘町(屋代島)の安下庄湾沖から大分県別府市の別府港までの50マイルをオーバーナイトで競う伝統のレースである。

CR・Aクラス10艇、CR・Bクラス9艇、BWクラス7艇の合わせて26艇が、5月3日の14:00に別府に向け安下庄湾沖をスタートしました。スタート時は微風という状況でしたが、夕方からは前線の影響で風も次第に強くなり、この風に乗ったトップグループは8～9時間

余りでフィニッシュしました。ファストホーム争いをした「MULT MAX」と「ネオコスモス」とは40秒差で「MULT MAX」がファストホーマーに、3着の「WIND KISS」と4着の「アドバンテージ」とは18秒差という大激戦でした。

夜半には風が落ちたため、後続艇はトップグループに追いつくことができず、別府湾内入口で朝を迎えました。4日07:30過ぎに2～3分間隔で10艇がフィニッシュした後は風もなくなり、潮の影響で進むことができないような状況となり、昼前後にやっと最終グループの艇がフィニッシュするような状況でした。

13:00過ぎから風が強くなり、タイムリミット直前によく何とかフィニッシュする艇もありました。今回の別府レースは24時間の長いレースとなり、また、レース艇が3グループに別れたため3レースを行ったような運営泣かせのレースとなりました。

レース結果は、CR・Aクラスの優勝が「WIND KISS」、2位が「アドバンテージ」3位が「MULT MAX」、CR・Bクラスの優勝が「スケアクロウ」、2位が「ホワイトホース」、3位が「鯨丸」、BWクラスの優勝が「Dear Ellie」、2位が「キャサリン」、3位が「安芸八世」という結果でした。

CR・Aクラス 参加艇数：10艇

順位	セーラーNo.	艇名	艇種
1	3245	WIND KISS	ヨコヤマ 40
2	3412	アドバンテージ	X-lton
3	4230	MULTI MAX	エリオット 12
4	3931	KILAUEA	エリオット 935
5	70	ネオコスモス	エリオット 13

CR・Bクラス 参加艇数：9艇

順位	セーラーNo.	艇名	艇種
1	4007	スケアクロウ	ヤマハ 31S
2	4273	ホワイトホース	ヤマハ R34
3	4045	鯨丸	ファースト 35SS
4	2266	海星丸	ヨコヤマ 30
5	3480	VISCOUNT	ZULL 1/2

BWクラス 参加艇数：7艇

順位	セーラーNo.	艇名	艇種
1	3784	Dear Ellie	ジャヌー 36
2	5245	キャサリン	ジャヌー 44
3	5008	安芸八世	オセアニス 440
4	2388	KAZU	スワン 43
5	2059	AKI-III	ヤマハ 33

環太平洋ヨットレース1994 総合成績

■ロサンゼルスコース

クラス	順位	艇名	所要時間	スキッパー	国籍
A	I	NORTHEWEST SPRIT	32日16時間02分36秒	John Oman	アメリカ
B	I	CHAYAH	35日01時間32分03秒	S.Khvorostoukhin	ロシア
C	I	AYESHA	49日02時間19分36秒	Mike Hide	アメリカ

■プリズベンコース

A	I	QUEENSLAND BOBSLED	21日22時間10分17秒	K.Spencer	オーストラリア
B	I	WAKAYAMA MARINA CITY	21日09時間24分50秒	Pon Jacobs	オーストラリア
C	I	LUCKY LADY V	26日13時間11分44秒	Fuminori Inaba	日本

■ウラジオストックコース

A	I	REEF	8日23時間53分57秒	Kawlikov Louri	ロシア
B	I	ROBOT	9日07時間01分50秒	Vassiltchenko Pavel	ロシア
C	I	STRNNIK	9日19時間45分58秒	Yuriy N.Niskovskiy	ロシア

■釜山コース

A	I	SAILEI III	5日14時間07分03秒	Hazime Matsuura	日本
B	I	ELEPHANT	5日08時間26分22秒	Kunio Okada	日本
C	I	NIHGHATAWK	8日04時間01分30秒	Ben Miller	アメリカ

■上海コース

A	I	BENGAL II	5日05時間29分31秒	Yoshihiko Murase	日本
B	I	NEO COSMOS	5日05時間17分30秒	Fukuyoshi Noda	日本
C	I	SANTA RED	6日19時間17分44秒	Fumikazu Kasahara	日本

第9回相模湾オープンヨットレース総合成績 6月5日

I ORクラス 参加艇数: 32艇

順位	SAIL NO.	艇名	艇種
1	5040	マテンロウ	J/V-40
2	4500	カラス	TAK-40
3	5050	シーホーク	J/V-40
4	3606	BOY	FARR-40
5	4272	PROPAGANDA	FARR-40

I MSクラス 参加艇数: 19艇

順位	SAIL NO.	艇名	艇種
1	4700	Be-One	ティラー43
2	2299	ビッグアップル	N/M-46
3	4737	タートルV	エリオット12
4	1579	しょうがく坊S	MIUR-41
5	4241	ゼネット	J-39

CR/Bクラス 参加艇数: 26艇

1	2690	くろしお	SWG-34
2	4065	ソアリンダ	FIRST-32S5
3	2879	神稜	オークレット26
4	5275	ジェロニモ	FARR-32S5
5	4929	CAPRICORN	YAM-28S

CR/Cクラス 参加艇数: 41艇

1	4954	MINX	エリオット935
2	2466	メルルーサ	SWG-31
3	3749	スターボード Jr.	YAM-31S
4	4838	LIBERTY	X-41
5	100	ガンバ	メルジエス 24

BIWAKO YACHT FESTIVAL 1994 総合成績 5月22日

クラスI 参加艇数59艇

順位	SEIL NA.	艇名	艇種
1	4259	RESERVE	YAM-R30 II
2	3556	FIRE BIRD	YAM-31S
3	3337	Scoot	YAM-31S
4	4933	OLIVE-5	YAM-31SLTD
5	4105	ADRIAN	YAM-31S

クラスII 参加艇数48艇

順位	SEIL NA.	艇名	艇種
1	474	TWILIGHT	YAM-26SC
2	602	Juno	YAM-23
3	4564	Odyssey	YAM-26-CEX
4	4809	ILBOC	YAM-23
5	556	NON Troppo	YAM-26-CEX

(他クラス、省略)

●編集長より●

鳥羽パールレースも終わり、お盆のクルージングを済ませた人も多いことだろう。関東では8月末の裕次郎レースで夏を締めくくる艇が少なくない。次号では裕次郎レースの他、クルージング部会のレポート、ケンウッドカップなどで今年の夏をまとめたい。

(表紙: ケンウッドカップに挑む〈ドリームピック〉写真/添畑 薫)

OFFSHORE

第227号 平成6年8月25日発行

毎月1回25日発行

昭和52年7月21日 第三郵便物可

1部定価300円(郵送料別)

発行 社団法人 日本外航走協会

発行人 今岡又彦

編集人 市川和彦

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 千105

郵便振替番号2-21787

印刷 株式会社気生堂印刷所

四季をすべて体験したような変化に富んだレースが展開

第6回初島ダブルハンドレース

初夏恒例の初島ダブルハンドレースは自然と人との調和がテーマだけに、毎回さまざまなドラマが生まれる。今回は「春夏秋冬を帆走してきたような気がする」と参加者が語ったように目まぐるしく変化するコンディションのなかで相模湾の赤駿馬〈ファンデーション〉1艇のみがタイムリミットに間にあった。

「楽しくなければヨットレースではない」。初島Wハンドレースのモットーは変わることがない。あくまで参加者に楽しいレースをしていただきたい一心でレースコミッティーは運営にあたり、参加者は「我こそは島回り一番乗り」と信じてティラーをにぎっている。数々のドラマを生む島回りレースだけにトリッキーな展開が多々あった。今年から楽しさ倍増と安全面への配慮から、ナイトレースではなく、早朝スタートのデイレースに変更された。参加者は相変わらず常連が多数を占めるものの、デイレースの楽しさを期待してか、昨年を上回る47艇がエントリーし、6月25日に開催された。

「前準備がレースの八割を決める」と、このレースに勝ったスキッパーが語ってくれたことがあるが、かつての上位入賞艇はスピンを毛糸で縛ってパッキングしたり、ショートハンドで予想されるトラブル対策を怠らずにレースに臨み、勝つべくして勝っている。

「春夏秋冬を帆走してきたような気がする」と、ある参加者がレース後に語ってくれた。レースは順風でスタートしたものもなくカーム、その後、雨あり強風ありとレース展開は目まぐるしく変化した。大多数の艇が大幅に遅れる中、ファンデーション



各艇ダブルハンドで初島を目指す

が健闘しファーストフォーム、サモアは夕風につかまり惜しくもフィニッシュに至らなかった。

「パーティーが変わった」。逗子マリーナヨットクラブのボランティア活動で成り立つこのレースは急速に人気のあるレースに成長した。その理由は簡単で、スポンサーをつけずに参加者本位の運営をしているからであろう。今年のパーティーは逗子マリーナヨットクラブのスタッフがブレザー着用で参加者を迎え、逗子マリーナがタッブリ食事を、ハイネケンが飲み放題のビールを、レミージャボン社がヨットマンのラム酒マウントゲイを提供し、ゆったりと着席してご賞味いただけたし、賞品は日立のウォーターブルーフ8mmビデオをはじめ盛り沢山であった。来年はもっと充実した楽しいレースにしたい。(逗子マリーナヨットクラブ)

たった一艇のフィニッシュ Wハンドレースを戦って。



唯一フィニッシュを果たした〈ファンデーション〉。
米国ヒンクリー社の美しい艇だ

4月末頃、藤巻オーナーから「Wハンドレースにでるぞ」と言われた私は「本当に出るんですか?」と聞き直した。なぜなら、彼女(FOUNDATION)は42FT、Wハンドレースには少し小さいサイズと思ったからである。しかしオーナー命令ともあればやるしかない。

まず第一にオーナーは初島を回ったことがないので、私はオーナーにWハンドレースのコー

スを把握してもらうため、平日にクルージング気分でも2回程初島を実際に回った。朝9時30分にはホームポート逗子マリーナを出て夕方18時頃戻り、その日の航跡をオーナーとGPSを見ながら反省会を行った。

第二に実際のデッキ上でのアクション。これにはかなり時間をかけてトレーニングをした。普段9人位で操る艇も2人で操らなければならない。機装もレーシングフォイルにするかそれともファールリングにするかで悩んだ。練習もファールーにしていたので「まあいいか」と言う気持ちでいた。しかしレース一週間前のスキッパーズミーティングでエントリーリストを見て、これではいかんIMSは接戦になると思い、クルージング仕様からレーシング仕様に変換した。セール、ハリヤード、ボトムサンディングと、私自身テンションが上がっていった。

準備万端、あとはオーナーと私の気持ち次第でできる、いけると思い、レースはいよいよ明日となった。レース当日、前夜オーナーと飲んだ酒が残った状態でスタート海面に向かった。AM6時10分スタート、だがこれが最

FOUNDATION 神影隆一

悪。軽風、潮、に泣かされ、重いFOUNDATIONには最悪の最悪。

しかしオーナーも私もあきらめず、じりじりと先頭集団をせめて行った。初島を回る頃には、風、海面とも、FOUNDATIONにGOODなコンディションになった。他艇はこの頃からセールをNO3などにして波と戦っていた。しかし、FOUNDATIONはM1でつっぱり、これが正解であった。オーナーと交互にヘルムをとり、片方はセールトリムおよびCOG、SOGのチェックと休まず艇を走らせた。

フィニッシュライン10マイル手前で先行を許していたSAMOAをROOK ON。SAMOAはNO3の1プライフメイン。これはいける、勝てる。18時54分頃フィニッシュ、タイムリミット19時10分になりフィニッシュしたのは我がFOUNDATION 1艇だけであった。

最後にFOUNDATIONがWハンドレースに出場するにあたって協力してくださった、闘将、植松清氏・島本哲也氏・井上三津将氏、その他レース運営の皆様本当にありがとうございました。

HINCKLEY42'、彼女はとてもHAPPYです。

The Latest
HINCKLEY
Competition 42
“Foundation”

Launched: Spring 1993



- | | |
|--|--------------------------------|
| 1993 Block Island Race: | 1st in Class IMS |
| | 1st in Fleet IMS |
| 1993 Annapolis Newport Race: | 1st in Class IMS |
| | 1st in Fleet IMS |
| 1993 Vineyard Trophy Race: | 1st in Class IMS |
| | 1st in Cruiser/Racer Fleet IMS |
| 1993 Northern Ocean Racing Trophy for the best 1993 season performance, Olympic scoring in 3 of a 5 race series. | |
| 1994 Hatsushima Uzuki Race: | 1st in Class IMS |
| CORUM JAPAN CUP INTERNATIONAL OFFSHORE SERIES 1994 | |
| | 2nd in Class IMS |
| 1994 Hatsushima Race: | 1st in Class IMS |
| | 1st in Fleet IMS |
| 1994 Hatsushima Double Handed Race: | 1st in Class IMS |



ハーケンボートシューズ

BOAT SHOES

世界のトップセーラーのノウハウから誕生した「HS-2/HS-1」。

水分、塩分、紫外線を考慮した素材、

技術と90ものパターンから厳選されたデザインは本物のボートシューズです。

軽く、通気性に優れた微細気穴のスエードシェルに加え、

Lyca採用のボディは速乾性を配慮し、

また3パターンのトライラジアル、プラスW、E、Tグループのボトムは

水はけの良さとボートシューズの命とも云えるノンスリップ構造であらゆる状況下に対応しています。

海のギアを代表するHARKENの海のノウハウと、

フットウェアを代表するSanconyのハイテクノロジーが、

次世代のボートシューズを完成させました。

HS-1: ¥11,800

HS-1

HS-2: ¥16,500
LEATHER TYPE

HS-2



HARKEN