

1994
SEPT.

9

NO.228

Offshore

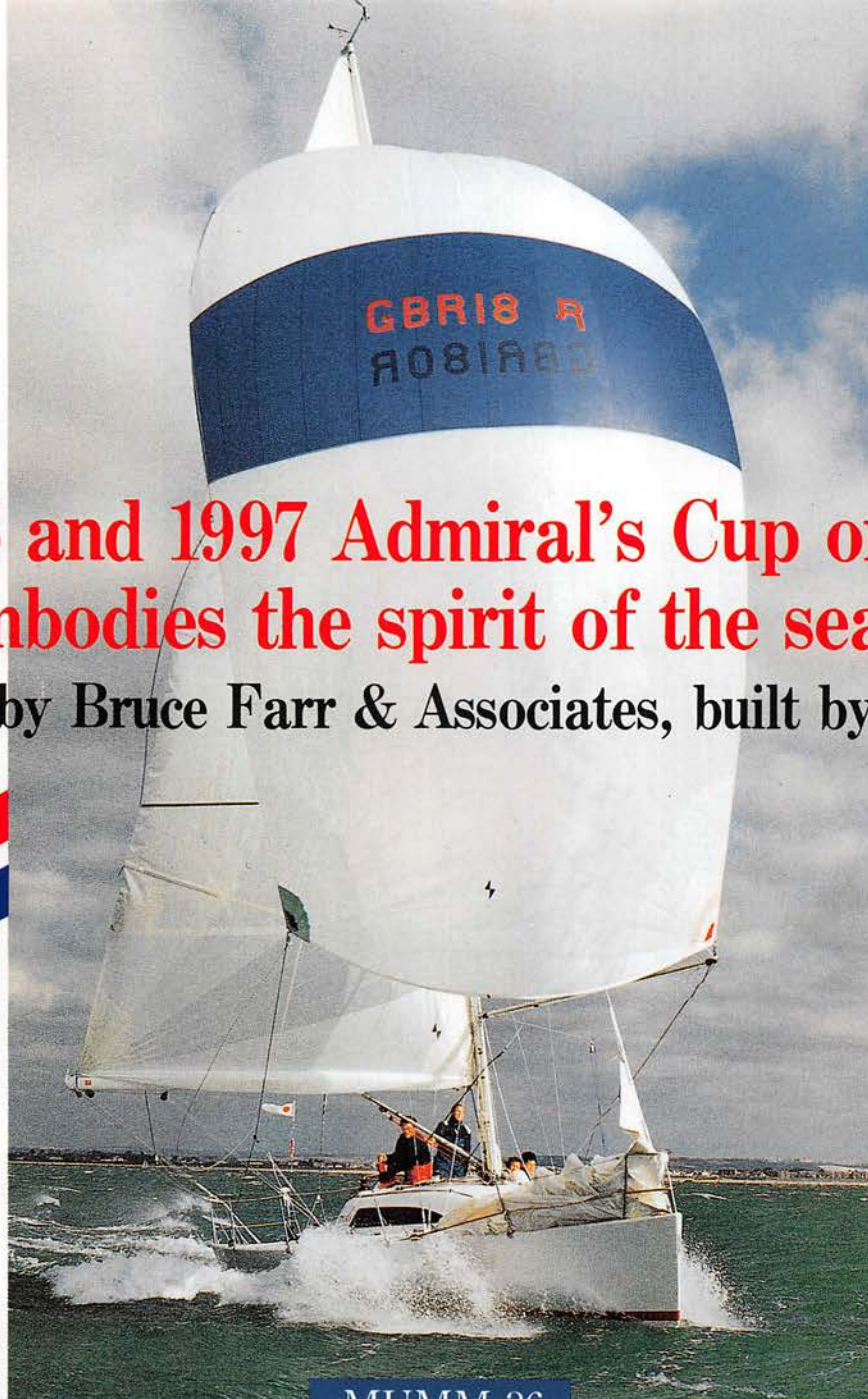
ケンウッドカップ参戦記
裕次郎レースに
"関東のヨット"大集合



第35回鳥羽パールレース・ウィナーズコメント

The 1995 and 1997 Admiral's Cup one-design embodies the spirit of the sea...

Designed by Bruce Farr & Associates, built by **bénéteau**.



MUMM 36

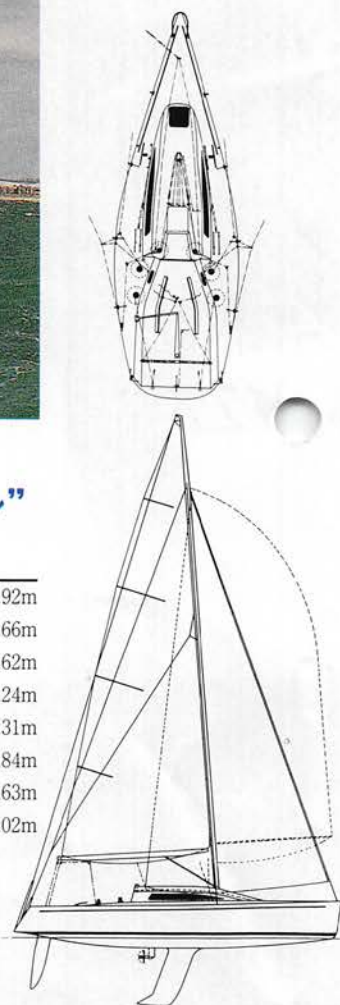


ハイパフォーマンス! “オフショア・ワンデザイン”

オフショアレースに長くその歴史を刻んだI.O.R.から、I.M.S.レーシングへと移行しつつある潮流の中で、時代の先鋭艇“マム36”は、R.O.R.C.よりアドミラルズカップのワンデザインクラスに採択されました。スポンサーの「シャンペーン・マム」は、サザンクロスカップ、エアーニュージールランド・レガッタ、ケンウッドカップ、コルムカップと転戦するワールドカップ・シリーズを開催中です。日本のレーサーに、このベネトゥウ“マム36”をワールドプライスにてお届けしているのは、私達ファーストマリンです。

SPECIFICATION

L.O.A. :	10.92m
Waterline length :	9.66m
Max Beam :	3.62m
Draft :	2.24m
I :	13.31m
J :	3.84m
P :	13.63m
E :	5.02m
Displacement :	3700Kgs approx.
Ballast :	1590Kgs approx.
GPH IMS 93:	590-595sec/mile approx.



世界で最も愛されているヨット、ベネトゥウ。フランスから。

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ynes新町公園503 TEL.06(532)9211

鳥羽パールレース完全ファーストホーム記

コンテッサX 山口 重幸



今年35回を迎えた鳥羽レースは、既に44回を数えた伝統の華の大島レースと並んで、NORC古参の我がコンテッサにとって、験の良いレースの一つです。

また、鳥回り中心にレース活動が続ける我々にとって今年もそろそろ華を咲かせたいところでもありました。

台風の影響により危ぶまれた回航も前週末に無事予定通り完了。レース参加艇数も132艇とまずまずの条件でした。

特にIMSクラスは日を追うごとに充実、今やコンテッサXデビューの3年前とは様変わりして、MUMM36はじめFUJIV、UFOの新艇に加え、しょうかく坊、BE-ONE、FUNDATION、LUCKY・LADYV等々に、マストヘッドスピンに改造したLIBERTE・EXPRESSと精鋭揃いの32艇となり、エキサイティングなムードも自ずと高まりました。

我がコンテッサは今回石原オーナーを中心に特別ゲストとして並木NORC会長代行／月光オーナーが加わり、以下最近とみに平均年齢のUPが気にかかっているオリジナルクルーメンバーの中、唯一10代の学生クルー長州を含め、総勢14名にて臨みました。

ヨセマル沖スタートラインでは、設置角度に若干疑問を感じながらポート・スターボー入り乱れる中をライン中程でスタート。当初振れ回っていた風も1～2時間で南～南東10ノット前後ではぼ安定しました。我々は遠洲灘沖から伊豆諸島にかけ移動中の大型冷水塊による反流を考慮、あまり沖寄りを避け艇団の中では中間よりも若干沖気味のコースを取り、リーチングに神経質なトリムを繰返しながら快走を続けました。沖には大型艇群FUJIV、LIBERTE EXPRESS等が先行し、互い

の位置が気になるところでトップ艇団を形成。その頃沖から風が振れたか、1艇スピンの上がりじわじわと差を詰められ、あわやと思いましたが、その艇はBコースのマキシ艇のブリマでした。上手後方より風下へ突破していきましたが、その他は大して差がつかず、日没まで視認できる位置に留まりました。

そうこうするうちに、コンテッサならではの若干早目のDINNERとなりました。即ち赤白ワインに始まり各種オードブル、メインディッシュと一通りのメニューを堪能。昨今の酒も積まず、食糧もセーブしたレーサーとはひと味、ふた味違い、これぞSAILING LIFEと、石原オーナーも並木氏も大満足の様子でした。

その後、風は徐々に東に回り13～15ノットで安定した風に、天竜南々西15マイルの位置でオーナーの一声によりタック。一路神津島をめざす。夜に入り熱低くずれの名残りか、何回かのシャワーに一時しのぎの後、振れ回った風も夜半には東ついで決まり、20～25ノットとUP。その間にも何度かのスコールがあり、沖の艇団も徐々に視界から姿を消しました。着てれば暑く、脱げば寒いカッパに四苦八苦しながら、リーチングのトリムに精神を集中し続けました。

風は夜明けまで安定し、白みはじめた海面に恩馳、神津を視認したとはいえ見渡す限り一艇の船影も見えず、ひよっとしたらと好悪双方が思いを巡らす中、恩馳東側を通過。そして一ノ首灯台を07:08回航。どうやらトップの模様となりました。

難所の神津回航にかかるも案の定、一ノ首埼の潮に翻弄され、南流する潮道につかまりじわじわと遠ざけられている間に、恩馳に船

影発見。みるみる近づき、BE-ONEと判明しました。我々の約2時間にわたる悪戦苦闘を尻目に、岸ベタの順潮をつかみスムーズにすり抜け先行を許してしまいました。後続のしょうかく坊、SEXY YOUも近づき我々も再度岸寄りの潮を拾うべく我慢の接近。間近にせまったしょうかく坊の直前で追潮をつかみ祇苗の西側の岸寄りギリギリを南東の微風スピで通過、BE-ONEを追い上げました。

神津よりの帰路は、我がコンテッサのセオリである黒潮分流を極力早目にキャッチすべく迷わず西側コースを選択。神津・式根間の最も神津寄りを通過しました。先行したBE-ONEは式根寄りを西行しましたが、これを抜き去り、間近まで近づいていたしょうかく坊、SEXY YOU、はやや東側コースに向かっていったものの、やはり、かなり引き離しました。

その後、順調に1～2ノットの追潮をもらい式根・新島・鶴渡根・利島と右手に眺めながら快走、最後のキーポイントである大島西岸も、潮道をはずさぬよう島に寄り過ぎず中間ラインをスムーズに通過、一路フィニッシュの三崎をめざしました。

大島付近より追走してきたBコースのトップと覚しき最大艇ブリマも振り切り、19:54ファーストホームでフィニッシュ。鳥回りのコンテッサ 健在なりを証明することができました。その後、風力を増した南風に乗り1時間後のBE-ONEより続々と後続艇がフィニッシュ。こうなると、神津回航での約2時間のロスが悔やまれました。修正順位は今一步でしたがBコースも押え一昨年に続く鳥羽レースファーストホームに、まずは乾杯となりました。

コミティの皆様、記録破りの暑さのなか御世話様でした。

IMSクラス総合優勝 〈エスメラルダ〉

ゴキゲンな仲間達。それが私の宝です。

植松 真



思えば今の船が浮いてから、昨年のミドルボート選手権、大島レース、初島レース、JBCカップ、そしてジャパンカップと結構勝たせてもらってきたわけですが、ロングレース好きの私としては、今回の鳥羽レース優勝は実にうれしいかぎりです。

まあ、それもこれも、やはりいいクルーに恵まれたおかげと言ってもいいと思います。そこで今回は、優勝にあたってクルー達の声拾ってみることにしました。

まずは高木裕(ヘルムスマン)。ご存じロスアンゼルスオリンピック日本代表。昨年秋からチームに加わる。

「初めて〈エスメ〉に乗った時には、レース中にビールをグビグビ飲むの見てビックリ。上マークを回ったとたんに冷えたビールが出て来るんですから。今では慣れちゃって、僕も飲んじゃうけど。今回？当然飲みました」

楠本普一(甲板総務主任)。大手電気メーカーの技術者で35歳、独身貴族遊び人。

「沼津でクルージングボートに乗ってたんだけど、ひょんなことから〈エスメ〉に乗るようになって、ヨットライフが全然変わっちゃった。レース楽しんでます。唯一の不満は、このチーム練習はしないこと。どなたか練習に乗せてもらえませんか？」

高槻和宏(生徒会長)。進水以来、艇の管理をしているプロのボートマネージャーは39歳。なんかしらんが、しょっちゅう彼と一緒にいるような気がする。

「なんつーか、宝くじが当たった時の感激

と申しましょうか、競馬で当てたときの喜びと表現したら良いんでしょうか、ナビゲーターとしてはとにかくうれしかったです。前回「ジャパンカップで優勝」つっても3隻しか出てなかったんだから、全然うれしくなかったわけで、今回〈ファウンデーション〉にもマム36にも、そして最も倒したかった好敵手〈トレイサー〉(高井34)にも勝ったわけで、これで晴れて大手を振ってハーバー歩けるってわけですハハハ。

飯島富太郎(帆走部長)某テレビ局勤務の45才はチーム最年長の紳士。

「植松オーナーを中心に、ヘルムス、ナビゲーション、クルーワークと、最高のコンビネーション。真の総合力が物を言う鳥羽レースの優勝を味わえて本当に幸せ。日頃のあわただしさを忘れ、集中できた夢のような2日間でした。また私として、盟友艇〈タバサ〉の健闘にも拍手を送りたい」

江原睦(甲板総務補佐)24才はチームは最年少だがタイドはでかい。昨年まで私の工場でペルー人と一緒に働いていたが、現在はフレーザーセイルでアルバイト中。

「回航が終わって、高槻さんと二人、鳥羽のホテルで夕食食べたんですけど、窓の下では他艇のクルーが汗だらけで右往左往してるんすよね。自分だけ豪華な夕食食わしてもらって、そんな時、植松オーナーのためなら死ぬまでめいっぱい頑張るぞ、って誓いました。もっとも翌日はすごく暑くてめげましたけど、ハイ、んで氷赤福食べました」

大山秀樹(ウインチ回転主任)。前に一度乗りに来たことがあるけど、今回は久々の登場。中小企業勤務の30才は動きがなかなかいい。

「誰っすか？僕の横濱フリューゲルスのモネールに似てるって言うのは？ん？結構似てるか？」

影山勝巳(バウマン)。大手タバコ会社勤務昨年結婚したばかりの30才。

「正直言ってリコールしてないか、ちょっと不安だった。自信はあったけど、ミドルボート選手権でのPMSがあったから、みんなから、『ほんとに大丈夫だろうなー？』と言われると辛いよね。やっぱりリコール艇は無線でコールしてほしいと思う。高木さんと乗るのはすごく楽しい。マッチレースもやってる僕としては特にね」

千葉操(航海課長)。41歳(株)サンワードマリン勤務。つまり〈エスメ〉を販売した人。

「去年は神津の手前でリタイア。悔しかったなあ。自分はまだ行けると思ってたんだけど、高槻がやめようって言うもんだから…。今年は思い通りのコース、風、潮流となり、大変気持ちの良いレースをさせてもらって、神様に感謝しています」

と楽しいメンバーで、次は秋のは関東選手権を目指します。2年連続で逆転負けの2位だったんで、今年こそは…なんて、思ってます。よろしくお願いいたします。



前夜祭に挨拶に立つ石原名誉会長

鳥羽パールレース・ウィナーズコメント

IORクラス総合優勝〈シルフィード〉

“20年来の夢” 鳥羽パールレース優勝

水越英次



今年の鳥羽は、去年のつらい思いが頭をよぎるのか、つらいロングにわざわざ鳥羽まで来る気力がないのか、IORクラスは大きく減少し、15艇のみのエントリーで寂しく思いました。特に1tonが1艇も来ていないのは、大変残念でした。優勝のチャンスどころかファーストホームも狙えると喜んだクルーもいたのですが、ここ2～3年、艇速がそれほど速くない艇が優勝しています。そうです。鳥羽、特に今年の鳥羽レースは、完璧な真夏の気圧配置となったため、コース選択の優劣が重要となり、どの艇が勝っても不思議ではないと思われました。

シルフィードの鳥羽レースはここ2～3年回航ついでに伊豆諸島へクルージングをして

から鳥羽へ向うのが恒例となっています。今年も4人が新島・式根島に寄って、艇を“くさや”臭くして鳥羽へ向いました。もちろん潮流を調べながらのクルージングでした。

今回、シルフィードチームは、ほぼベストのメンバーで挑みました。今年還暦を迎えるのに信じられないほどタフな蒲谷和行オーナー/スキッパーを中心に、不屈のジブトリマー・ボースン格の藤山勝済。昔、中央大ヨット部主将だったタクティシャン才藤茂。千葉の千倉から三崎まで熱心にやって来るナビ油谷敏行。マストは静かに燃える小原孝。バウからヘルムまでどこでも出来る水野功一。どんな時にもめげない風男の平木実。若手ながら経験豊富な雨男の藤崎健に、セイルメイカ

一の私を含め、全員オリジナルクルーで互いの癖も知りつくしているほどチームワークは抜群でした。

スタートの日の朝、テレビを見ると東京は雨が降っているとのこと。TELで神奈川・大島の子報を聞くと北東の風が強くようでした。話し合っ北東の風を早くつかむようにラムラインより岸よりで走ることに決定。

10時半ごろ一番遅くのんびりと出航、しかし、荷物を積みすぎたせいか少し重い感じがしました。予定通り12時スタート。左エンドからスピンスター、しかしすぐに無風となりその後南東から風が来ました。海風が吹き始めたようでした。

風は10ノット以下でシフティーだが、あまりラムラインより離れず、艇団の岸よりで走る17時ごろ急に南西の空が黒く曇って来ました。多くの艇がポートに返して黒雲に向って行く。「あの雲の下は風が吹いているのでは？」とも思うが話し合っ初めの予定通り先に北東の風を受けるべく、スターボを延ばしました。結果的にはこの選択が勝負の別れ目だったようでした。その後21時ごろから北東の風を捕え、夜明け頃から風が安定し、ポートクローズで神津にアプローチ。夜明け前からほとんど他艇が見えず不安になりましたが、神津島に近くなると何艇か小さく見えてきました。ワッチオフで下で寝ていると、上で「リベルテ、フジVが見える」との声。冗談かと思ったが上ってみると本当でした。どうやら沖のコースは延びなかったようで、全員で湧き立ちました。10時50分神津回航。その後、南西の風になりスピンスターで一気にフィニッシュラインを目指し、22時49分フィニッシュ。

結果、長年の夢であった鳥羽レース優勝。ファーストホーム、完全優勝を成し遂げました。これは数え切れないセールチェンジと、最後まで集中力を失なわなかったチーム全員の成果だと思います。今年、鳥羽らしい難しいレースで十二分に楽しませていただきました。レース運営の方々に厚く御礼申し上げます。



スタート前日に開催された安全セミナー/人命救助



サンバのリズムで盛り上がった前夜祭

写真：和田ひろし

CRクラス総合優勝〈1311〉

ビールを傾けながら、思いはすでに来年へ

西岡一正



一週間前の台風で多くの艇の回航が危ぶまれていたにもかかわらず、132艇もの多くの参加を得て、第35回鳥羽レースが盛大に開催されました。我々1311は、BコースCRクラスに参加、平成6年7月29日(金)正午、ぎらぎらと降りかかる太陽の下、蒸し暑く、ほとんど風もない海面下でのレースのスタートを切るようになりました。

艇1311は、Jポート34.5フィート。1989年に進水、旧艇名はタキヨン。鳥羽レースと言えば、往年のタキヨン(G・マル設計30フィート・アルミ艇)で2回総合優勝を成し遂げ、今回で3回目になる高村孝さんが、鳥羽レースの豊富な経験と幸運をもって同乗してくれることになりました。私自身、竹下政彦シーラ親分の率いる潮風3世以来、5度目の鳥羽レース挑戦。他に1311のクルーは、KCC以来の仲間、中谷輝彦、伊藤英二、同じ会社で働くカラスのクルー堀江正明君率いる大森敦志、五十嵐謙のチーム、それに初めてレースに参加する東京理科大ヨット部のOBの鯨島靖君を加えた計8名です。回航は、前週末の台風を避け、27日(水)18:00、山本洋介(潮風5世)、堀江君と私の3名で油壺を出航しました。機帆走で微風のなか、翌朝5:00には石廊崎を通過、31時間をかけレース当日の深夜1:00に鳥羽に到着。ホテルで風呂を浴び、5時間ほど寝た後、あわただしくスタートに臨むことになりました。

7月29日(金)12:20、スタート直後スピンを上げ、一路、御前沖に進路をとりました。

しかし風はすぐに東北東にシフトしたので、スピンを降ろしライトジェノアを上げ、いったん沖出し。この時、舵をとりながら高村さんとクルーの完璧なデッキワークに目を見張り、「こいつら凄いなー」「これならいけるかな」と2人顔を見合せながら内心ほくそ笑みしました。しばらくしてタック。以降、御前崎沖までは沖出しに徹し、その結果、29日から30日にかけての夜半、2-3回遭遇した局地的な低気圧の風をうまく受け、船足を早めることができました。この低気圧のそばでは、それまで吹いていた5-6ノットの風がいきなり18ノット位まであがり、オールハンドでセイルを交換、いきなりジブをNO2、メインをワンポイントリーフにまでおとすことになりました。この間、最も強いところで24ノット程度の風が、シフトをともない3-4時間ほど吹くことになりました。

30日(土)の早朝6時頃には、御前崎の南で岬がかすかに視認できるほどの沖に位置しました。夜半周りにいた10艇位の艇はどうやらAコース艇だったようで、明け方にはこれらの艇をほとんど周りを見ることができず、もしかしたら我々はトップか最悪の場合はビリかのいずれかの期待と不安を胸に、艇を御前崎から石廊崎に向けました。東の風2からせいぜい6ノット程度、スターボードタックで、片上り。しかし潮に乗っていることは明らかで、徐々に石廊崎に近づき、13:10には、石廊崎の南を通過、その後、神子元島の内側に艇を向け進路をとりました。石廊崎が

見え始めた頃には、我々の艇より遙か東に3艇(これはたぶんAコースの艇と思われた)、前方の石廊崎には、北側からポートタックで近寄りつつある3-4艇を視認することができました。この段階で、我々は比較的大きな艇と一緒に走っていることを知り、かなりいい位置にいるのではという期待が湧いてきました。

15:00頃、神子元島をすぎたあたりで風が落ち、漂っているうちに待望の南風が吹き始め、徐々に風速を増していきました。1311は、風が変わると同時にスピンを揚げ、微風の中、しばらく取りあつかいに苦戦した後、力強い風にあわせて、またまたポートタックで沖出し、一路大島の風早に向け80-90度の進路をとりました。

16:00頃、風早の南を通過、しばらくポートタックでスピンランを続けたあと、ジャイブして直接城ヶ島に進路を変更。夜、東京湾から出てくる本船の群れの中をスピんで突っ走りながら、30日(土)21時48分56秒に無事フィニッシュ。この時点で初めて、我々がクラスで着順6位であることを知りました。

優勝が決まったあと、ヨット仲間からは、ずいぶん年齢の高いグループですねとか、ダクロンのセールでよく頑張ったね、などからかわれました。しかし、油壺ポートサービスの福留さんのお嬢さんが優勝を祝して差し入れてくれたマグロのカマのホイル焼と刺身にビールを傾けながら、思いはすでに来年の鳥羽レースへの意欲に燃えていました。今年は本当に楽しいレースを満喫させていただきました。

レースコミッテイーの皆様ありがとうございました。

「最近の活用?事例から——未明の油壺、落網の巻」

通信委員会委員長 池内 禎二

前号に引き続き、イザとなった時最も確な連絡が可能な通信手段として、注目されているマリンVHFについて、お話ししましょう。



第35回目を迎えた恒例のパールレースは、若干少なくなったというものの132艇という大艇団が、7月29日スタートしました。

参加者はもとよりコミッティをもやきもきさせた前半スロー・ペースのレース展開でしたが、フィニッシュ海面では、一番艇を迎える前後から南風が力を増してきて、30日の23時から24時の1時間には30を超える艇が団子状態でフィニッシュという状況になりました。

通信サポートしていた海岸局「みさきヨット」に、ただならぬ緊迫した声のコールが入ったのが31日午前1時頃、フィニッシュ・ラインから北1マイルの油壺入り口の定置網に、なんと5艇が乗り上げてしまいました。某機関で「落網」と呼ぶ事件の始まりでした。

サービス時間とは考えにくく、また当時VHF無線局を開設していないはずの「〇〇マリン」「X X マリーナ」「△△マリーナ」をコールする声に、初めはNORC海岸局「みさきヨット」と近くの「〇〇マリン」をまちがえるいつものコールかと思っていましたが、どうも様子がおかしい……。

さらに、フィニッシュした某ヨットから「諸磯付近でフレアが見えた」との無線連絡を受け、注意して航行し異変を通報くれるよう依頼したわけです。

その頃徐々に風速が増す中、網の浮きに船体を激しく打ちつけられたA艇が、船体と乗員の安全を危惧し電話で海上保安部へ緊急を告げたとわかった後、エントリーリストより

その艇がマリンVHFを搭載していることを知り、先のマリーナ・コールはこのことだったかと膝を叩いたわけです。しかし、その時「みさきヨット」からコールすれども応答なし、という状況でした。

また、仲良く？落網した別のB艇からはマリンVHFで、網に絡んだものの船体乗員共に問題ないのでしばらくそのまま様子を見る旨の連絡がありました。そのうち近くにいた巡視艇が付近に来ることが判明したため、B艇に16チャンネルを聴取するようアドバイスしました。このあと両艇は、巡視艇とコンタクトをとった後、救助のやり取りを行い、乗員の救出が行われました。

過去にありましたが、夜間網に掛かった自艇の位置を正確に伝えられないことも気になりますが……(GPSならより正確?)、冷静に客観的な表現で状況を伝えることも重要です。日頃から無線に慣れておく必要をひしと感じた事件でもありました。

これらのやり取りの中で疑問に感じたのは、A艇はなぜ無線で海上保安庁と連絡を取らなかったのだろうか、ということでした。マリンVHFは、日本独自のものでありながら、国際VHFの一部を使い、船舶無線局の開局時にはマリンVHFのチャンネルに加え、国際VHFの必要チャンネルの指定が受けられるので、当然NORCが使用できる71.74チャンネル以外の国際VHFの各チャンネルも持っており、その利用を知っていると思われたからです。

いままでにあまり使ったことがなく、不慣れであったかと思いますが、まさに今回の例は無線が活きるケースであり、またマリンVHFを搭載する意味あいとして典型的なケースであったと思いますので、引用させていただきました。悪しからず。

もっとも今回のようなケースばかりを期待するだけでなく、せっかくNORCが使用できる71.74チャンネルの活用と、他の船舶との間、ヨット同士での情報交換にぜひとも活用していただきたいものです。

ノドから手が出るほどの外国機器は、絵に描いた餅

最近円高メリットを享受しようと、外国で無線機器やEPIRBを買ってくる話をよく耳にします。国内産に比べておどろくほど安く、サイズも小さい外国機器があるのは事実ですが、日本で使えるようにするのはまず無理が多いようです。

日本の基準に合うかどうかのデータを克明に取り、調整を行い郵政省のOKを受けなければなりません、こればかりは素人の手におえず専門家に頼むことになります。しかも最終的な時間と手間、費用を計算すると、現状では身近なものを選択されることをお奨めします。

今後さらに自由化・規制緩和を働きかけることも必要ですが、今のところ衝動買いは控え目にしていきたいと思います。



KENWOOD CUPだからといって…

AOBA RESERVE MEDICINE MAN 大西 宗元

写真：添畑 薫

2年に1度ハワイで開催されるケンウッドカップは、日本のセーラーにとって憧れのレースの1つである。

今回、その夢をチャーター艇で実現させたのが、<リザーブ>のオーナー大西宗元氏だった。氏は日頃、関西のレガッタなどの運営企画で活躍されているが、ケンウッドカップという晴れ舞台に選手の1人として参加した感想は、いかがなものだったか。ここに氏の手記をご紹介します。

ケンウッドカップだからといって、別段、特別な意識を持って参加したわけではなかった。

ただ自分自身、過去4年に渡ってハーフトナーでコラムカップや、日本ミドルボードなどでIORレーシングを楽しんできたのだが、昨年末NORC近北支部の納会で「ラブアラック」の荒木さんからケンウッドに誘われ、ミドルボードに参加する気分で軽くOKを出してしまったのが、ことの始まりだった。

参加は最初からチャーター艇と決め、我がリザーブチームのクルーだけでは人数、技量不足のために、ジョイントチームを求めたのも事実だった。

そのジョイントチームが決定するまで約半年を費やし、半ば諦めかけていた5月、オレンジカップでノースセイルの中川氏の紹

介で「AOBA5」の神野さんとめぐりあい、サントビアマリーナの棧橋で決定した。そこからチャーター艇の交渉、艇体保険、コンドミニウム、エアーチケットの予約に約1ヶ月を要し、すべてが出発寸前ギリギリに完了した。

今回のケンウッド参加の目的は、勝つことよりセーフティに、しかも最下位でもいいから他艇と競い合うことが参加コンセプトであった。私自身チャーター艇ということもあって気分的に楽な部分と気の重い部分が同居していた。ただ、レース中欲が出て、一時クラス3位を目指してしまったが、これは最初のコンセプトどおりの結果に振りもどされた。

私の目から見て、KENWOOD CUPをおおげさに表現するのなら、国内遠征より少し多目の準備と、資金と語学力と休暇を多くとれるクルーが必要なかっただけ、あとはあまり変わりはない。もちろん自艇を参加させるなら、 SHIPPING等で莫大な費用と時間が必要となるのだが……。

急きょ編成されたクルーが、ハワイに到着したのが7月27日。28日からトレーニングをはじめ、3日間でフネと波と風に慣れたつもりでプラクティスに望んだ。

共同チャーターラー神野佳樹氏をはじめ、スキッパー西川末吉、中田哲嗣、黒瀬進、南宜行、村島伸児、榎本雅人、澤田朗、柳崎



成績

〈ケンウッド・カップ〉

- 1位 USAレッド・チーム…1,221点
- 2位 USAホワイト・チーム…1,040点
- 3位 ニュージーランド・グリーン・チーム…852点

…

8位 日本ホワイトチーム…417点

9位 日本レッドチーム…407点

〈個別成績〉

- 1位 〈エクセルズ・グラウラー〉
- 2位 〈ガウチョ〉
- 3位 〈スリップ・スライディング・アウェイ〉
- 4位 〈コルム・ノー・プロブレム〉
- 5位 〈ノー・プロブレムIV〉

…

17位 〈サンタ・レッド〉

20位 〈ドリームピック〉

23位 〈タートルV〉

24位 〈ラブ・ア・ラックIV〉

26位 〈ピックモーニング〉

27位 〈アオハ〉



正行、佐々木隆男、奥康裕、今井清雅、泉川昌也、坂田淳一、そして恵谷徹の15名は、ハワイの美しすぎる海と30ノットの心地良い風とウェーブを15日間に渡って存分に楽しんだ。

ただ、ひとつ残念というか今だに気がかりなのが、本来のケンウッドカップがナショナルチームで争われるはずが、私自身、そのナショナルチーム「ジャパンレッド」を、まったくといっていいほど意識の中に入れていなかったことだ。参加表明を出して以来レース中も意識を持たなかったし、現にNORCから送付されてきたフラッグを1度も掲揚しなかった。これは自チームが参加出来るか否か、無事に完走できるかが一番の気がかりで、今になって考えて見直せば、我がチームにとってナショナルチームは少々荷が重過ぎた気がする。私自身オーガナイズが好きでレースポートに乗るのはあまり得意ではないし、このケンウッドを機にレースに見切りをつける気持ちが多少あったが、たった一度だけ後半のトライアングルレースに参加した。このレース最後のクローズドレグ、大きな波と風の中、スプレーで全身ずぶ濡れになりながら思った……。もし今後何かもうまくゆくなら、次回のケンウッドカップはマム36で挑戦してみたいと…。

米国チーム ケンウッド・カップ優勝

今年のシリーズではアメリカ・チームの国際外洋レースでの強さを再確認させるものとなった。

1994年ケンウッド・カップ、8レースを終えた最終結果は、USAレッド・チーム（〈エクセルズ・クラウラー〉、〈ガウチョ〉、〈スリップ・スライディング・アウェイ〉）が優勝。チーム別2位はUSAホワイト（〈ノー・プロブレムIV〉、〈スウェサイド・プロンド〉、〈ザンボニ〉）そして3位には3艇のマム36からなるニュージーランド・グリーン・チーム（〈ジョージア・エクスプレス〉、〈ティラナス〉、〈スワザルバブル9〉）が入った。また、個別成績では〈エクセルズ・グラウラー〉がトップ。

チーム別はUSAに続き、ニュージーランド、グリーン（マム36艇）チームが奮闘した。

第131回理事会議事録（要旨）

1 日時

平成6年7月27日（水）15:00～19:00

2 場所

ホテルセンチュリー・ハイアット名古屋
会議室

3 出席者

理事30名中 出席29名、理事以外の出席
3名

4 議題

- (1) 構造改革委員会報告及び検討
- (2) 一部規定改正の件及び新入会員承認の件
- (3) 支部及び専門委員会報告

5 議事

並木会長代行が議長となり、議事録署名人に内藤、古川両理事を指名、児玉専務理事が議事を進行することとした。初めに児玉専務理事から、議事進行の都合上議題審議の順序を一部変更したい旨発言があり、了解の上議事に入った。

議題（2）一部規程改正の件及び新入会員承認の件について

児玉専務理事から、年会費滞納者取扱規定のうち長期間海外に滞在する会員に関する規定について、従来は届け出た場合は、会員資格の喪失はなかったが会員管理の事務を考慮し、今回これを3年に限ることに改正するものである。との説明があり、並木議長から諮られ資料のとおり承認された。

児玉専務理事から、2月から6月の間の新入会員は資料のとおり特別会員24名、正会員205名、準会員6名の計235名で、総計では特別会員981名、正会員4,129名、準会員18名、計5,128名となる、旨説明があり235名の入会が承認された。

議題（3）支部及び専門委員会報告について

支部報告

① 内海支部

山村理事から環太平洋ヨットレースの報告があった。このなかで、IKANDUは、IYRR21.1及び22の出場資格の点が不十分で、この条項を満足させる措置を取ることは信条に反するとして拒否している、とレース副委員長スミ

ス氏からレース委員長山村あてに諮問があった旨が報告された。

*メルボルン大阪WHレース

94年のレース運営は、環太平洋レースと同様に内海支部の組織を挙げ対応する方向に進んでおり、その手続きをとったうえで対処したい。現在のエントリーは12艇である。

並木議長から、IKANDUの件について大儀見ジュリー委員長の説明をいただきたいとの発言があり、

*大儀見理事から資料に基づき大要次の報告があった。

本件については、当事者立会いのもとでの審問が持てないので、関連文書に基づいて所見を述べたい。同レースインターナショナル・ジュリー委員長としての見解ではないとしたうえでIKANDUの要求は、

①IKANDUの参加拒否を撤回しレースを完走したと公式に認めること。

②従って、完走艇に与えられる復路航海の補助金100万円を支払ってもらいたい。

③本件に要した費用の賠償として約40万円を支払ってもらいたい。

④以上の条件を受け入れられたならば一切の請求権、人格の中傷等に基づく損害賠償請求権、出費した費用の返還請求権を放棄する用意がある。

というもので、要求の基本は参加拒否の撤回である。

IYRR22の件については、IKANDUは、5月5日スミス氏あてにクルーのロジャー・ゲイフォード氏をオーナー代理人として通告し、また提出したクルーリストの筆頭に同氏の名前を記入しており、この時点でIYRR22は解決したことを示している。

IYRR21.1の件については、IKANDUは、5月7日クイーンズランド・クルージングクラブに入会申請をし、必要経費337.50ドルを納入しており、この時点でIKANDUはIYRR21.1の条件を満たしている。

結論として、レーススタート前日の5月7日の時点で、主催者としてIKANDUのエントリーを拒否するルール上の根拠はなかった、ことは明らかである。

児玉専務理事から、本件は本来レース委員会経由理事会で検討して方向を出すべきだが、急ぐことでもあり、弁護士と相談して大儀見、石井、山村、山本、秋田、児玉で検討し答えを出す方向でよいか確認をいただきたい旨の提案があった。

②東海支部

小林支部長から、第35回鳥羽パールレースについての報告があった。

専門委員会報告

①国際小委員会

戸田委員長から、資料に基づき次の報告提案があった。

*パシフィックワントンカップ日本開催ワントンオーナーズクラブからNORCに文書で次の要望が出ている。

当クラブでは本年9月17日、18日、23～25日の間逗子沖において開催することを決定したが、本件をNORCがナショナルオーソリテイとしてORCへ提案していただきたい。なお、レース開催に関してすべての運営・経済上の責任は当クラブが負うことを確認する。

というもので、本件について、レースの開催承認及びORCへ提案することについて理事各位の承認を得たいとの提案があり、承認された。

*ケンウッドカップ日本代表チーム決定

8月1日からハワイにおいて開催される94ケンウッドカップには6艇の申込があり当委員会でも選考し、日本代表としてIMSクラスに2チームが出場することとなり、NORCから各艇に大エンサイン旗を贈った。

②総務委員会

児玉総務委員長から次の報告があった。

*事業補助金関係

船舶振興会に昨年申請した平成6年度分補助金に対する査定は0であったが、7月20日振興会から予算措置はこうじてある旨の連絡をいただいたが、その際、NORCは事務局へ機能を付与する等事務局体質の改善に関する報告が必要であり、その上で再申請されたい。との意向が示されたので早速対応する。

事業の第1は安全対策調査研究事業であり、NORCでは外洋ヨット安全特別対策委員会の

事業となる、早急に纏めて申請をするので宜しく願います。

戸田理事から、事務局体制とは予算執行体制ということなので、形を確実なものにする必要がある旨の発言があった。

③外洋ヨット安全対策特別委員会

大儀見委員長から、資料に基づき

イ) オーナーの安全責任に関するオーナーズマニュアルの目次作成

ロ) ヨットの安全性概念の構築及びPL関係資料収集

ハ) US SAILING SEMINAR制度導入の検討

ニ) JGYR92一次報告書に引続き、野本委員会実験結果報告書のORCへの提出作業(抄訳、翻訳)

等の検討及び作業を行っている。旨の報告があった。

④財務委員会

児玉財務委員長から、資料により本年1月から6月までの本部会計の収支状況について項目毎の説明があり、総括では収入7,211万円、支出6,465万円であるとの報告があった。

都築理事から、各支部の臨時会費の徴収方法について質問があり各関係支部長からそれぞれ次の回答があった。

近畿北陸三井支部長

支部基金を倍にし臨時会費を納入しても残ができるように考えている。

内海支部山村理事

会費を増額して徴収している。

関東支部並木支部長

支部基金KR振り替えている。

東海支部都築理事

会費に加えて徴収している。各支部で方法が違うので会費の額が支部で異なることとなる。

児玉専務理事から、徴収方法を各支部に委任しているので各支部にご苦労をおかけしているが、この時期を乗り切らなくてはならないので宜しく願います旨の発言があった。

⑤クルージング委員会

小林委員長から、資料に基づき次の報告があった。

クルージングを支部活動の一つとして認識する意味から、各支部におかれては、クルージング委員会を設置し委員長を選出されて本部へ連絡されるようお願いする。

⑥ルール委員会

大儀見委員長から、資料に基づき「試験的航路権規則及び定義」に関しての説明があった。

この規則は、IYRUルール委員会が作成したもので、IYRUは世界中の競技者役員に対し、1994年中にテスト、9月1日までにその実績と改良提案を求めている。それらの意見によって修正した案を95年、96年とテストし、1997～2000年IYRRでの採用を考えている。

本規則のテストに参加した競技者、プロテスト委員会、最高審判委員等からの報告をIYRUが受領することが最も重要であり、あらゆる意見、抗議、上告したケースの記述、改善提案、その他関連提案をNORCルール委員会あて送付していただきたい。

⑦通信委員会

稲葉通信担当理事から、・VHF通信の現況とマリンVHFの普及について・マリンVHFの現況・サーフ90との協調とサブ局解説について・会友艇への普及等の項目について資料により説明があった。

児玉専務から、従来国際VHFの普及を推進してきたNORCの対応に、安全の見地からマリンVHFの推進を新たに加えると施策を採ると考えてよいのかと発言があり、大儀見理事から、従来の国際VHFの普及に加えて、安全面を考慮しマリンVHFについても同様普及を図る政策を採る旨のNORC通信政策を提案し、承認のうえでそれに沿って推進してはどうか、との提案があり並木議長から諮られ承認された。

⑧会報小委員会

今岡委員長から、資料により新編集委員会の報告があった。

議題(1)構造改革委員会報告及び検討

児玉構造改革委員長から92年11月から94年5月までの10回にわたる構造改革委員会の討議を基とし、関東支部9310委員会からの要請及び議事を踏まえて「NORCの展望」を構改委員長試案として纏めた。本理事会における

討議のたたき台として提案するとして、試案が提出され、大略次のとおり説明があった。

1) NORCの組織目標…公益法人としての組織目標

2) 業務とその権能

3) 組織目標を実施実現する組織の考察

4) 本部事務局のありかた

5) A 会員資格の区分

B 艇登録の区分

6) JYAとの合同問題

並木議長から、試案について各理事のご意見をいただきたいとの発言があり、各理事の意見の概要は次のとおりであった。

戸田理事

NORCの活動方針、本部と支部の機能と連携、手続きと方法等を整理して考慮しなくてはならない。

都築理事

この案は構改委の結論ではないと思う。

児玉構改委員長

構改委での意見に基づいて既に実行されている事項は多い。それを踏まえてこの試案が構成されてきた。

大儀見・古川理事

試案は構改委にも総務委にも提出されてない。いま早急に意見を求められても無理である。

児玉構改委員長

理事に諮ってない部分もある、単なる議論にしないためにも具体論を提示すべきだと考えた。

林理事

試案は、大きな流れの中での正しい方向だと思う。例えば、法人会員の新設は会員増に関しては大きなメリットとなる。具体化の議論を進めてもらいたい。

戸田理事

手続きを踏みたい。試案を討議し構改委に意見を提出することではいかか。

並木議長から、構改委、総務委で論議してもらいたいのか、と諮られ了承された。

「バージンってなんだ」

第1回湘南バージンレース



小網代沖を11:00一斉スタート

「初心者及びスリーピング会員の方々、久しぶりに海で逢いましょうヨ」をスローガンに、NORCの会員による、会員のための無料レース『第1回湘南バージンレース』が8月21日、相模湾で開催された。

「そんなことができるのか」「ホントーにタダ?」そんな声の中、会員による・会員のための・会員の無料レースを行いました。

このバージンレースの動機は、

- ①価格破壊が叫ばれている現在、自分の船で自分たちの海で遊ぶのにどうしてお金がかかるのか。
- ②レース離れしている初心者及びスリーピング会員にもう一度レース&クルージングの楽しさを呼び起こしてもらいたい。
- ③ポイントレースの楽しさ再発見。

等、色々あるが主たる目的は、海事思想の普及により会員の増強にある。

年4回程度バージンレースを行い、会員になると「安全」「通信」の講習会、そしてレースも無料で参加出来るというメリットをアピールしていきたい。

このバージンレースは、関東支部フリート委員会が主宰したものであるから、レース委員長は帆走委員長の植松清、そして海上運営にはシーボニアフリートキャプテンの北村勝彦及びクルー5名がこれにあたった。

本部船は、シーボニアマリナーに協力を依頼し無料にて提供してもらい、マークは長者

ヶ崎沖葉山フリートキャプテンの田中一美を通じ、葉山マリナーのボートでこれも無料にてマーク打ちをしてもらった。

成績発表は通信委員長の池内貞二よりテレフォンサービスにておこなった。見事にお金がかからないシステムが出来上がった訳である。かかった経費は海上スタッフの弁当代5,800円のみである。

シーボニアマリナー、葉山マリナー及び関係各位の御協力に感謝いたします。レーサー艇にもっと多く参加してもらい、前を走ってもらいたい。

次回作は、より最高傑作に近くなる。

The Next.

関東支部フリート委員会
委員長 能條 秀夫



総合優勝艇の「コルバッチⅢ」

レース当日の朝は、8月中ずっといい天候が嘘のようなドシャブリ。東京・横浜在住のクルーにとって、交通手段がなくやむなく棄権した艇が多かった。結局、スタート海面に集った艇は、参加32艇中16艇となった。コンディションはNNW、10m/s、練習レースとしては最高となった。当初はクラス分けを考えていたが、参加艇が少ないため一斉スタートとなった。

レースは、フィニッシュ前に風が少し落ちたが、終始安定した風で早い展開となった。このレースを制したのはIMSのCR艇コルバッチⅢ（バルティック43）。

「ブローラインがはっきり見えて、練習レースとしては距離・風ともにいいレースでした。上マークの一番付近は5度くらいの振れがありましたね。自分はヘルムも持たず、コースチェック以外は黙ってすわっていただけで新人クルーの訓練にはいい練習場でした」と浅野スキッパーは語ってくれた。

「今回はたまたま天候が悪かったため、33艇のエントリーの半数しか参加できなかったことは残念でした。参加艇もハイレベルな艇というより、レースを楽しもうという艇が多く、これからもこのレースを続けて育てていきたいと考えています」と植松清レース委員長。

次回のレースは11月中に予定。多くのエントリーでレースを盛り上げてほしいものです。

(写真・文 本誌 寺澤寿一)

成績 参加艇数32艇

総合順位	SAIL NO.	艇名	艇種	オーナー
1	4111	CORVATSC III	BLT43	加藤 忠男
2	3825	ROUGE	YR30 II	能條 秀夫
3	2321	ADELAIDE III	YAM31S	深井 豊香
4	4511	GUANDALINA II	FST38S5	嘉悦 克
5	324	AKIZUKI	FARR34	和久井喜治郎
6	5275	GERONIMO	FAR1020	後藤 豊
7	1118	BONANZA V	ELT935	吉田 豊
8	5124	K-TWO	YAM25	篠田 和夫
9	2371	DELPHINA III	SWING31	田中 一美
10	1254	KORYO	DUF-39	方 栄世
11	1255	MAYSTORM	FST305	松田 悠八
12	178	NOA NOA	WIN950	富田 潔
13	3059	PHOTON GREEN	YAM30S	高木 信幸
14	1894	ARMADILLO II	BAN30	山下 直

新鋭艇の激しい争い

第7回 野島レース

東海支部 帆走委員会 豊田哲郎



スタート後、野島をめざすレース艇。左<ターンベリー>は琵琶湖北フリートよりの参加



総合優勝の<ジャスト7>後方はニッサンマリーナ東海(関東の<シャラク>に続く、ネルソンマレックIMS35の2艇目です)

写真/香山光宏

東海支部の精鋭が集まって開催された第7回野島レース。今回はCRクラスに11艇、IMSクラスに4艇が腕を競ったが、特にIMSクラスには最近注目のニューボートがそろい、激しいレースを展開した。

7月3日、第7回野島レースが行われました。梅雨明け前というのに良い天気。数日続き、当日も晴れていて朝方の北寄りの風が南へ変わる際、風がいったん落ちるか、ふつかりあって数艇身の差がたちまち大きな差になってしまうような、レース時間も長くかかりそうな予想でした。

おもな参加艇は、世界で話題を集めるマム36に艇を替えたセクシーユー。同艇はNORCデビュー戦となり、ジャスト7も新艇ネルソン/マレックのIMS35。ターンベリーは近北支部から鳥羽レースへ遠征してきたジャンーのワンデザイン35。それを迎える地元の同型艇はエルドラド。4月の三河湾周遊レース(同じコースを逆に走る)で完全優勝を果たしたカレカはIORの強豪ファア43これらのニューボートが今回、一堂に会したのでした。

10から13ノットの北西の風、海面はフラットなコンディション。スタートをうまく飛び出したのは、フロウレスとテイクワンでした。全艇野島に向けスピンを展開するものの予想

に反して風は変わらず、スピンのままセクシーユー、パラフレニアンをリーダーに、野島をジャイブして廻航。豊橋までも長いリーチングスピンのレグとなりました。風も落ち着いていて、コースによる差もそれ程なく、各艇が互いにスピードを比較するのに絶好のレグでした。

豊橋を廻ってからは、フィニッシュまでの約5マイルの上り、セクシーユーはコース、スピードともに悪く、ジャスト7に激しく追い上げられました。一方フロウレスは3艇を抜いて、チューニングやセイルトリムの巧さ

を見せ、パラフレニアン、エルドラドは順位を落しました。フロウレスのヘルムスマン石川は、豊橋を廻る前のスピンで走っているうちから風のシフトとともに、風の強い所と弱い所があることに気が付いており、それをうまく捉えることができたとのこと。フィニッシュではセクシーユー、ジャスト7がそれぞれファーストホーム、修正1位となりました。フロウレスは2位、3着だったカレカは修正最下位となり、下りの多いレースでは最近の艇に対してレーティング上厳しいものであったようでした。

第7回 野島レース 1994年 7月3日

CRクラス

総合	セイル	艇名	オーナー	艇種	Fleet
1	5208	JUST 7	堀田 和正	N/M 35	幡豆
2	5011	フローレス	森 幸実	IMS-1030	碧南
3	5266	Sexy You	壁谷 辰己	MUMM-36	幡豆
4	5015	シュビシュバ	山本 秀紀	IMS-1030	津
5	5161	ターンベリー	中村 裕	JEAU-350D	近北
6	4542	ELDORADO	五藤 敏	JEAU-350D	幡豆

IMSクラス

総合	セイル	艇名	オーナー	艇種	Fleet
1	5208	JUST 7	堀田 和正	N/M 35	幡豆
2	5011	フローレス	森 幸実	IMS-1030	碧南
3	4542	ELDORADO	五藤 敏	JEAU-350D	幡豆
4	5015	シュビシュバ	山本 秀紀	IMS-1030	津

出発式で盛りあがる第36回紀伊水道レース、優勝はデッセオーサカ

NORC徳島フリート 瀬川 洸城

第36回を迎えた内海支部伝統の紀伊水道レースは8月6日午前11時、サントピア沖を7艇がスタート。徳島の牟岐大島をめざした。

このレースは内海支部唯一の外洋ナイトレース。一時は30艇を越す参加艇があり、このレースに出場することがひとつのステイタスになっていた。しかし、ここ数年ナイトレースの参加艇が少なくなり、存続そのものさえ危ぶまれるようになっていた。

日本でも最も古いレースに属するこのレースの灯を消すわけにはいかないということで、内海支部帆走委員会で検討した結果、従来初冬に行なっていたのを真夏に行ない、フィニッシュを阿波踊りレース前週の徳島にすることになった。その真夏の第1回が昨年行われ、その時は16艇の参加艇があり、面白いレースになると思われたのだが、風が吹かず全艇タイムリミットにひっかかり結局ノーレース。

今年は、いい風が吹くことを切望しながら新機軸として、全艇の参加者が集まって出発式を行なうことにした。サントピアのレストランに約50名が集まり、ホテルの朝食バイキ



ファーストフィニッシュする〈アルビレオ〉

ング風の料理で出発式を開催。各艇が自分で準備したテーマミュージックに乗って自己紹介するなど、朝とはいえ結構盛りあがったのであった。

レースは、IMSの最新鋭艇アルビレオが翌朝9時45分に徳島港にフィニッシュ。最終艇のコスモスがフィニッシュしたのは午後6時

35分であった。

修正では、環太平洋のヨットレースで健闘した余勢をかって、デッセオーサカがものにした。

来年は出発式もより楽しいものにしたいと思いますので、内海のレーサーのみなさん、ぜひ参加して下さい。

南からの風がやや強すぎた第22回阿波踊りレース



風速15m波高4mのなか爆走するMUMM36の〈ウインドウォー〉

優勢な高気圧が一月以上も列島に覆いかぶさり、水不足をきたすほどの好天が続いてきたのに、第22回阿波踊りレースが行われる8月14日を目前にして台風14号が日本近海へ接近した。

四国直撃はさけられたものの、参加艇が徳島の回航をしてくる8月12、13日は荒れ模様。特に瀬戸内海から鳴門海峡を渡って来る艇は、鳴門で多くが引き返すハメになってしまった。

このため107艇のエントリーのうち、実際に出艇申告したのは68艇、昨年は風があまり吹かず、参加艇に苦しい思いをさせたので、今年のテーマは「南からいい風が……」だった。

この祈りが効きすぎたのか、レース当日も南からの風が15m/s。台風之余波の妙なうねりと三角波が重なり、非常に走りづらい海況だ。それでもMUMM36のウインドウォー、九州から遠来のリベルテエクスプレス、関西の雄ドンキー、紀伊水道レースのファーストホーマー・

アルビレオ、地元のバルセンドバル、さらにニュージーランドのアイカンドーなどが、午前8時の煙火を合図に飛び出して行った。

往路はフリー。先頭集団はスピンを揚げるが、どの艇もブローチング。そのなかにあつて最後までスピンを揚げ続けたウインドウォーが、ジャパンカップ優勝の実力と貫禄を見せてファーストフォーム。プレーニングで20ノットを記録するなど、約25マイルのこのコースの新記録を樹立し、総合優勝もものにした。

このレースでは、トップ集団の艇がスピンをあげようとして女性クルーが落水するトラブルがあったが、自艇で救助してことなきを得た。この落水を目撃したウインドウォーとドンキーが救助体制をとったため、この両艇には救済措置がとられた。

表彰式のあとは、時折り襲ってくる雨にもめげず、ヨット連は踊りまくったことはいうまでもない。

クラスII優勝はアカウービン(ユレカ)、クラスIII優勝はウイングハート(オークレット26)であった。

なお、8月13日に行なう予定であったNORC徳島フリートレースは、荒天のため中心された。

〈たか〉提訴シリーズ第6回 オーナーとスキッパーの責任とは

JGYR92訴訟対策委員会 服部一良

今回は、ちょっと趣をかえてみます。というのは、提訴のニュースが流れた直後、多数の会員(もちろん特別会員の方々)は、NORCの立場よりもオーナーとしてのご自身の立場の方に戦々恐々とされたからです。「うちの艇のクルーは十年二十年同じ釜の飯を食っている仲間だ。絶対にこのような状況は起こらない」「いや、それは甘い。クルー自身は海の怖さを承知していたとしても、クルーの家族が承知しているとは限らない」「だったらクルーとは家族ぐるみで付き合っ理解を求めなくてはならないのか」「そうかもしれない。それしかないかも知れない」「そんな、オーナーはそこまでやらなければいけないのか」「他に何か方法があるか」など、一時は大変でした。ですからオフショア6月号掲載のレポートで、「主催者の責任と同時に、オーナー側が質されている責任も認めるわけには行かない。原告主張のオーナー責任がまかり通れば、今後はオーナーは怖くてオーナーなどやっていると」という表現でもって、このあたりの雰囲気をお伝えしました。ところが先日、一会員の方から「怖くてオーナーなどやっていると」というのは、全く理解に苦しみます。みなさんは、そんな安易な気持ちでオーナーやっておられるのでしょうか?」という、いささか意外でしかも挑発的なご意見を頂戴しました。しかし考えてみれば、多数の会員のお考えが多数に別れるのは当然で、会員の方々の中には〈たか〉のオーナーサイドを批判、原告の主張に同意される方もおられるかも知れず、配慮が不足していたのは不覚でした。

そこで早速何かをお伝えしなくてはと思ったのですが、審議中の事項へのNORCとしてのアプローチは一個人が簡単に代表できるわけがなく、以下は、一会員のご意見に、一会員からの個人的な意見としてが参考にして頂ければ幸いです。

さて、佐野三治クルーが漂流27日を経て救助され、〈たか〉が遭遇した一連の経過が次第に明らかになった頃、そのあまりにも不運の連続に言葉を失ったものでした。事実はまさしく小説より奇で、〈たか〉のケースがフィクションだったら、現実離れしていると不評を買ったほどに、奈落への坂を一途に駆け落ちていきます。そこで当時〈たか〉の運命の別れ道を、とまかく拾ってみたのが下図です。

〈たか〉遭難に至った分岐点

海が好き	嫌い
ヨットに興味をもった	もたなかった
ヨットに乗った	乗らなかった
オーナーあるいはクルーになれた	なれなかった
JGYRに参加したかった	したくなかった
ベテランの協力が得られた	得られなかった
クルーが揃った	揃わなかった
準備が整った	整わなかった
スタートした	しなかった
天候が悪化した	悪化しなかった
大波に遭遇した	しなかった
転覆した	転覆しなかった
夜間に発生した	昼間に発生した
EPIRBが発信しなかった	発信した
ハッチを開けた	開けなかった
扉を流失した	しなかった
排水不可能だった	可能だった
艇を放棄した	放棄しなかった
ラフトの備品袋を開けた	開けなかった
中身を流出した	流失しなかった
EPIRBを紛失した	しなかった
捜索機に発見されなかった	された

すでにお判りだと思いますが、上記の〈たか〉のアクション22項目中ひとつでも、左右に分けた選択肢が違えば、艇はともかく少なくともクルーの人命は救われたと思います。表裏が問われ、その一方が22回連続するなど、宝くじの特等同様の確立に近く、ほんとうに魔物にでも捕らわれたような不自然きわまりない不幸が続いています。

そこでここからが問題になりますが、上記の項目とその関連事項の中で、NORCの責任と質されている事項は、主に、

天候の悪化にもかかわらずレースを続行した、EPIRBが発信しなかったのは、EPIRBの取扱説明書の一部が不十分だった、の2点。オーナーサイドの責任と質されている事項は、これも上記の項目に若干外れますが、セールにトラブルが発生したにもかかわらずレースを続行した、搭載すべきランクのラフトを搭載しなかった、の2点。国が問われている事項は捜索に失敗した、この1点だけです。項目の中の大波に遭遇した、転覆した、夜間に発生したなどは、どちらかといえば運命的なものに近く、そしてはっきりいうのは辛いのですが、ハッチを開けた、扉を流出した、排水不可能だった、艇を放棄した、ラフトの備品袋を開けた、中身を流出した、EPIRBを紛失した、以上の項目はオーナースキッパーが死亡した後のクルーの行為が生んだ状況に他なりません。

私事で恐縮ですが、当方も海でそれなりの年月を過ごし、その間、かつて同乗した仲間を計5人、海の事故で失っています。初めての艇の共同オーナーだったO氏、小笠原レース2回を含め、数多いオフショアレースを伴にしたN君、数回のクリッパーカップやケンウッドカップ、それに幾度に渡るJGYRと一緒に乗ったH氏など、まさかと思う計報に接しました。とくに第3回沖縄東京レースでは、大時化の深夜、H君を落水させ、必死の捜索も空しくついに行方不明にした痛恨のアクシデントも経験しました。そして因縁めいた話にならざるを得ないのですが、当該の艇のスキッパーとして迎えられ指揮を取っていたのは、当時当方の憧れの的でもあった故武市俊氏だったのです。あのとき、ようやくの思いで辿り着いた鳥羽保安の岸壁には、すでにH君のご両親が立っていて、ご両親の凝視に身はひたすらすくみ、無言のまま頭を深く垂れるしかできませんでした。故武市俊氏はご両親のあの視線を如何に凌ぎ如何なる挨拶をしたか、さぞかし辛かったことと思います。

だからか、最近海に出て少し吹かれると、海に流れ去ったかれらを偲び、そろそろこちらの番かなと思ひ、続いて何故にかれらは逝って何故にこちらは残ってしまっているのか、考えてしまいます。大変な命題で簡単には答えなど得られませんが、一つだけ判るのは、かれらはあまりにも勇敢で、比べてこちらはきわめて臆病だったという点です。〈たか〉はある局面でライトとナイフの必要に迫られラフトの備品袋を開き、結果として救命に必要な重要な備品をほとんど失っていますが、何故に事前の準備で、艇としてまたクルー一人一人にその備えがなかったのか、臆病で心配性な当方には理解できません。さらに〈たか〉は氣象ファックスを搭載してなく、しかも大波に翻弄される艇の中でクルーは天気図も描けなかったようですが、只今現在の過酷な状況がまだこの先続くのか、それとも峠は越して次第に納まるのか、それに今後の風はどちらに振れるのか、これらの氣象情報は命の綱に等しく、それを知らなければ当方などは恐ろしくて気が狂います。もしかしたら〈たか〉には古老の漁師のような観天望氣の達人がいたのかも知れませんが、ともあれその大胆不適なところはとても当方の及ぶところではありません。

そこでそろそろ結論になりますが、海の上に出たからには、オーナー、スキッパー、クルーの区別なく、それぞれの分担を全うし、初めてチームとしての力を発揮できて、楽しめるのだと思います。レースに勝っても、それはオーナーだけの力ではなくスキッパーだけの力でもありません。末端のクルーまでを含めたチームが獲得した栄誉です。だから法的な論理はまた違う次元なのかも知れませんが、万一の事故に見舞われて、もしオーナーに責任があるとすれば、同等の重みでクルーにも責任があると思います。当方には自分たちの艇もありますが、もう長い間、ビックイイベントなどでは他の艇にもよく乗せて頂いています。でも当然ですが無差別ではありません。オーナーがクルーを慎重に選抜するに等しく、こちらの能力がオーナーを満足させるかどうかを筆頭に、こちらも厳しくオーナーを選びます。ここはまったくのフィフティフィフティのはずです。この基本のところを無視して一方的に他に責任を求めた今回の訴訟は、当方には馴染めません。

以上

『熊野ランデブー』

東海支部 クルージング委員会・広報委員会委員長 河内道夫



遙か南の海から『熊野ランデブー』に駆けつけてくれた台風14号は、余り歓迎されないと知り、幸いにも西の海に逸れていってくれました。お陰で、今回の行事の半分はキャンセルされてしまいましたが『熊野ランデブー』は参加者の貴重なコミュニケーションの機会として、成功裡に終了することができました。

NORCの事業の主体はレースを行うことにありますが、外洋を帆走することにおいて船を留め、安全に帆走する基本的技術は、レースもクルージングも差はありません。島国を取り囲む日本の海は、その四季折々に表情を変える美しさとともに、厳しさを持っており、そんな海域で活躍する会員の、豊かな経験と日頃の活動から得られる情報を交換し、会員の安全なレースおよびクルージング活動を支援すること。また、会員の中の、レースは年に1回程度で、もっぱらクルージングを主体としながら、レース主体としたクラブの事業を支えてくれている方々を主体とする事業を実施していこうとの主旨から、クルージング委員会を設置しました。その活動として第1回目の事業が今回の『熊野ランデブー』です。

今回の『熊野ランデブー』を企画・実施した東海支部では、すでにこの事業が第6回目の「支部クルーザー・ミーティング」となります。海事普及活動の一環として第1回の鳥羽でのミーティングを皮切りに、支部内フリートにおいて順次実施しており、クルージング艇も含めた活動が定着しています。

今回は当初、五ヶ所湾への集結および五ヶ所湾から賀田湾への熊野灘横断クルージングを計画していました。しかし、台風14号の吹き返しとうねりの状況から、14日以降の行事は参加者が少なく実施しませんでした。

8/13(土)「五ヶ所湾ランデブー」(志摩ヨットハーバーでバーベキュー・パーティ)

8/14(日)「熊野灘横断クルージング」、「賀田湾ランデブー」(三木浦漁協ボートンで各艇交歓会)

「五ヶ所湾ランデブー」のバーベキュー・パーティは、志摩ヨットハーバーのボートハウス2階において、ハーバーの船を眺めながら行いました。小林副会長(東海支部・支部長、本部クルージング委員長)のあいさつ、クルージング委員会の発足および『熊野ラン

デブー』の主旨説明の後、東海海域のクルージングの第一人者であり、所有艇「潮鷗」で日本一周も成し遂げた木村園四郎氏の音頭で乾杯し、パーティが始まりました。

今回の参加艇は、小林副会長の所有艇をはじめとして、愛知県常滑市・鬼崎から2艇、三河湾の白谷から1艇、三重県の津市から1艇、志摩ヨットハーバーの係留艇・10艇のほか、駿河湾支部・浜名湖フリートから1艇、沼津からの1艇と東海支部以外からの参加も含め、15艇・73名の参加があり、他支部に呼び掛けた甲斐がありました。小林副会長の所有艇「スプレンドイド・アイル」は当日、愛知県半田市の亀崎から台風の影響の5～6mうねりをものともせずやってきて、入港後は濡れたカッパの花盛りとなりました。

パーティでは、各艇の紹介の後、レースに



左から野村氏、川端理事、小林副会長、ミワサキヨットクラブ前田氏

おけるパーティと同様に、船のこと、港のこと、クルージング・スポットの話に花が咲き、引き続きパーティ後には、参加艇の豪華なキャビンやコックピットで夜遅くまで、楽しい会話が続き、時間の経つのも忘れてしまうほどでした。



5～6mのうねりの中をやってきた(スプレッド・アイル)

今回の会場の志摩ヨットハーバーは、天然の良港であるリアス式の五ヶ所湾の最奥部に位置し、海外からのクルージング艇も入港するヨットハーバーです、特に今年の7月には新しいポンツーンを増設が完成し、今まで以上に入りやすく、居心地の良いところであり、大きなクルージング艇がたくさん並んでいる風景は、まさに別世界です。遠州灘から熊野灘の行き帰りには絶好な港です。一度立ち寄ってみてください。

(34° 20'N, 136° 41'E・チャートNo.78 またはヨット・モーターボート用参考図H-187に記載)詳しくは、東海支部事務局(TEL 052-971-5835)または五ヶ所フリートのキャプテン寺田

氏(志摩ヨットハーバーのハーバー・マスター)(TEL05996-6-0933)に問い合わせください。

今回の事業が無事に実施できたことは、参加された方々のご協力によるものであり、また、会場の志摩ヨットハーバーにおいては、『熊野ランデブー』の前後2週間の係留を無料にいただいたほか、いろいろお世話になりました。感謝しております。

東海支部では今後ともにこのようなクルーザー・ミーティングを実施していく予定ですが、全国各支部において同様な活動が展開され、クルージング艇を含めた活動が活発化することを期待しています。

施設のチビ子招待体験クルージング/地域との交流をはかる

企画：油壺ヨットクラブ／三崎マリン株式会社

＜アリアドネ＞ 榎田敏雄

8月6日(土)、鳥羽レースの余韻が残る晴れて静かな朝の油壺。今日は、地域交流と普及をめざして我々のヨット活動が再開する日である。10:00、協力艇の下架および準備が開始。10:30、実行委員会および協力艇の関係者の打ち合わせ。特に印象が悪くならぬよう、操縦などの実習により、船酔い予防に務めることなどが話し合われた。

11:00、社会福祉法人春光学園[横須賀市]8～11才の可愛いチビッコと先生方32名が到着。11:30、用意した昼食を早めにすませていた。

12:45、ポンツーン前に全員集合。三崎マリ

ン社長および油壺ヨットクラブ会長が挨拶。実行委員会より説明があり、名札とライジャケを配布。記念撮影の後、6艇[33～43ft]に分乗した。

13:30、医療班ならびに撮影班のインフラテーブルと帆走艇ともに出港。コースは城ヶ島反時計回りの5マイルである。諸磯崎をかわすと南の風10～12kt、1メートル位のうねり。慣れないヒール感覚に驚いたか、30分行程半ばで、子供達は船酔い気味。可愛そうだが引き返しても同距離である。計画通り、城ヶ島安房崎をかわして機帆走にて三崎港内へ。城ヶ島大橋をくぐり、再び釜根灯浮標から相模

湾へ出た。そして、フリーの帆走で素早く諸磯崎を回りこみ、静かな水路から混雑するハーバーへ、あらかじめ確保しておいたポンツーンに全艇無事帰着した。

16:00、全員の安全確認をして小休止の後、夏祭り納涼祭へ招待。クラブメンバーの賑やかな模擬店に、ハワイアンバンド演奏、ビンゴゲームまで、多くのメンバーやファミリー共々、楽しい一時を過ごした。

末筆ながら本行事に際し、計画から実行まで関係各位のご協力を心より御礼申し上げます。なお、恒例の行事として、続けていけるよう、ご支援のほどお願いします。



クルージング前に全員集合



初めてのヨットに少し緊張ぎみのチビっ子たち

関東支部に吹き始めた新しい風 (その3)

9310委員会委員長 高田尚之

吹き始めた新しい風の基本理念は、「関東支部の運営が真に民主的であるよう、また、関東支部の全会員の意見が代議員制度を通じてうまく吸い上げられ、それが十分に検討された上、関東支部が運営されてゆかねばならない」というところにあります。それに加え、関東支部、ひいてはNORCの活性化が計られなければなりません。

“関東支部の”運営や規約を抜本的に見直すのであっても、関東支部と本部との関係はどうあるべきかなど、基本的な問題をまず十分討議した上でコンセンサスを、それをベースに改訂にとりかからねばなりません。

- ・本部には何をしてもらいたいのか、支部の分担はなにか。
- ・どんな組織を会員はのぞんでいるのか、会員は何をしたいのか。
- ・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.....etc.etc.....

と、いうわけで討議にとりかかったのですが、議論百出の上、すぐ目前に支部役員や本部理事の選挙が迫ってきていました。

実は、前回の選挙のとき、選挙規則が不十分で、代議員会でもめました。もめた規則もまだそのままでした。

そこで、「(本部との)分離独立」と「運営規約」の両委員会は時間的制約から、止むを得ず、当面の課題にのみとりかかり、根本の検討事項は追って両委員会を発展的に解消し、合同して新しい委員会を発足させ、そこで改めて検討を続けることにしました。

その際、この新委員会を代議員会で議決承認した「代議員会の直接の諮問機関」とし、執行部から完全に独立して自由な討議が出来る体制にすることにしました。その新委員会がこの9310委員会なのです。

さて、9310委員会前身の両委員会は、代議員会の運営を、支部長から議長を分離するなど議事運営細則を決め、常任委員の中での責任体制を明確にするなどの暫定規則を作りました。また、当面の選挙を民主的に行えるよう大急ぎで暫定選挙規則を作り、まず、支部の役員と本部の理事について民主的で公正な選挙が実施できるように準備を整えたのです。

予想外の展開になってしまった……

ところが、いざ、選挙をする段になると困ったことが起こったのです。

支部役員の選挙と本部理事の関東割当候補者の選定選挙は、代議員会でされることになっています。そして、代議員は投票を他人に委任できないことになっています。ですから、代議員の出席が足りなく、代議員会が成立しない場合には、選挙が出来ない事態になる訳です。

関東支部では、前回の本部理事候補の選定選挙では、定員以上に沢山の立候補者がいました。今回も定員以上の候補者がいるような気配でした。急遽きまった規則により、支部長・副支部長は当然理事候補

になることになっていたため、まず先に、関東正副支部長の選挙がおこなわれ、旬日を置いて本部理事候補の選挙を行なう事になりました。

新関東支部執行部の選挙の当日のことです。

集まって来た代議員の数は定足数、即ち、代議員の数の半数に達しませんでした！ この代議員会で実質投票がおこなわれたならば、選挙は出来ないのです。たまたま、立候補者が定数と同じであったため、代議員会での実質投票はなくてすんだのですが……。

これは、何としたことでしょう！

旬日を置いて本部理事候補の選挙を行う事になりました。

またまた、集まった代議員の数は定足数、即ち、代議員の数の半数に達しないのです！

本部理事候補者の選定選挙でも、立候補者が定数と同じであったため、代議員会での実質投票はなくてすんだのですが、これは、全く、何としたことでしょうか！

今回の選挙でも締切日ギリギリまで定数を越える数の候補者がいたのは確実です。そして、投票日の代議員会でも「候補者調整が行われたのではないか」との発言すらあったくらいなのです。もし、定数を越える候補者がいたなら、本部の理事候補を決めることもできず、関東支部は他の支部からの批判にさらされるハメに陥っていたでしょう。

3度目のあきれた展開……

9310委員会は代議員会で、代議員の中から13名の委員を選出・承認していただき、今年、2月2日を第1回として、月1回以上のペースで真剣に審議をつづけてきました。正直に言って、委員全員が「NORCでここ10数年、こんなに議論した委員会はないだろう」と自負しているほど、記録もしっかり残しながら議論をつづけて来ました。

9310委員会のやるべき仕事は、前身の2つの委員会のこれまでの審議結果を尊重しながら、

1. 関東支部にかかわる運営規則、選挙規定、関東支部基金規約等の諸問題を洗い出し、運営上齟齬を生じない規則・規約に現在あるものを改訂する作業を行い、提言・提案し、
2. その関連で本部の組織運営・規約にも改正を要するものがあれば提言・提案し、
3. 本部・関東支部を分離・独立させるための諸事項(事務局機能、資産を含む経理事項、各専門委員会関連事項)を検討・議論して提言・提案する、

というものです。そして、平成6年12月31日(代議員任期満了の日)をもって委員会の任務を終えるものとして決められています。

このレポートの最初の回でもお話ししましたが、6月に入り、9310委員会は相当に審議が進み、大きな方向性を決定するための分岐点にたち至りました。

一つの方法は現在の関東支部の大きさをそのままにしながら組織・運営を考えて行く方向か、関東支部から東京湾を分離するだけでなく、相模湾をも3つ程度に細分割し、関東支部を東海と内海とかの地方支

部とほぼ同じ大きさにして組織・運営を考えて行く方向か、の2つです。後者の場合は関東支部始まって以来の大きな変革になります。

委員会では、後者の関東支部細分割を支持する意見が大勢を占めたのですが、一方では今の大ききで行くべきだとする意見も根強くありました。それぞれに、いろいろのことを考えた結果出て来た意見です。

そこで、委員会では「委員以外の意見をも、この際広く聞いた上で、今後の審議の方向性を決めるべきだ」ということになり、意見を聞く会を開催することにしました。本来なら、委員会の議事録を全関東会員に配布し、その上で議論に参加して頂くのが筋だったのですが費用の関係でとてもそれは無理、せめて代議員とフリート・キャプテンにはお渡ししたいということで、6月中旬、30頁にわたるその時点までの議事録をあらかじめ検討資料として配布し、6月28日、会員の代弁者たる代議員の皆さんのご意見をまずお伺いしたいということで「公聴会」を開催したのです。

ところが、「公聴会」の当日、おいでいただけた委員・役員以外の代議員はタツタの3人！ 何としたことでしょうか？ 現在、関東支部の代議員は84名もいるのに、です。もちろん、ご出席いただいた3名のご意見は十分に拝聴するに足りるものでしたが、委員一同、ガッカリするやら、ヒョウシヌケするやら…どうか、お察し下さい。

本誌が会員のお手元に届くのは、9月の後半になるでしょう。多分、その頃、当委員会では審議してきた事項（全部議事録にあり）を整理した報告書の作成や各種の規則の改定案、関東支部の運営に関する提案、本部に対する要望事項など、数々のものの準備が着々と進んでいる頃だとも思います。それらは、すでに1年半前に発足した前委員会時代からの審議をもふくめ、問題点の洗い出しがほぼ終了し、後は委員会内部での採決を通じてそれらを如何に文章化するか、というところまで来ているのです。いずれにしても、それらはやがて関東代議員会に提出され、そこで審議されることになる訳です。その代議員会は10月の末、遅くとも11月の初めには開かれる必要があるでしょう。何故ならば、現代議員の任期は今年末で切れますし、それまでには新代議員を選出せねばなりません。また、昨年、当面の対策として作った現在の暫定諸規則が今年末で全部失効することになっているからです。

つまり、この秋、関東支部の代議員会では将来の方針をも含めた論議をしっかりとする必要があります。この新しい風が会員にとってプラスになるのも、マイナスになるのも、秋の代議員会の審議の経過・結果によるものと言えると思います。

この秋、関東支部は……？

そこで関東支部の会員の皆様に、お願いします。

会員の方々は、おのおの自分の身近の代議員の方に、この秋に開かれる代議員会には必ず出席し、討論に加わってくれるよう督促していただきたいのです。いままで、関東の代議員会は殆ど全部といって

いい程、委任状で成立しているのです。出席する代議員はほんのひと握りの人々だけなのです。

また、同時に、会員の方々は積極的に、今後のNORCのあり方や関東支部のあり方について考えておられること、またご自身のヨット・ライフを充実させるために望んでいることなどを、よく代議員に知ってもらって下さい。今回の新しい風を追い風にしようではありませんか。

いま、関東支部会員は2,700名を超えています。この人数では、代議員制度を採用するのが最も効率が良いはずなのです。正直に言って、無責任な代議員も見受けられます。が、実をいえば、関東代議員会はいままで有名無実で、長い間、能動的に行動したことがなく、いつも執行部提案を追認するだけの役割しか与えられていなかったのも代議員の意欲を殺めてきた一つの原因だとも考えられています。だからといって無責任、無気力で良いということにはならないハズです。いままでのNORCの組織は、やってくれる人に頼りすぎていて、組織としてのその辺の反省が足りませんでした。会員の意志を代弁するのが義務である代議員自身が「投げて」しまっている傾向にあり、それが事態をさらに悪化させているのです。

今度の場合は、出席代議員が多くなるとは困るのです。委任状で成立するような代議員会では困るのです。委任状ばかりで、仮に出席が、20名だとすると、委員が13名ですから、ほとんど議案の提案者ばかりで、残り7名で関東支部の将来の方向を決めてしまうことになってしまうのです。委任状は本来なら、各議案についてそれぞれ賛否を記載するようなものでなければならぬのですが、今度の場合は議案の数も多く、議案の性質上、討論のうえ採決に持つて行くべきテーマばかりなので、委任状では会員の意志を代弁しきれないのです。

どうか、代議員の方々も、会員の方々も将来をじっくり考えていただき、最善の道が選択できるようご協力下さい。その「選択した道」が良かったのか良くなかったのかは、やがて歴史が証明してくれるでしょう。いま大切なことは、「よく検討したうえで選択をする」ということです。私たち委員は、この新しい風が会員自身のためになるよう、いろいろな角度から考え、各種の提言とよい提案ができるよう全力をあげて準備いたします。

（この文は委員会の公式見解です。委員会ではご意見をお待ちしています。事務局FAX03-3504-1914またはFAX044-244-2944へ）

臨時関東代議員会開催のお知らせ

日時：10月4日（火）

時間：18：30～21：00

場所：国立教育会館会議室（702）

内容：9310委員会中間答申の審議
（支部細分割について）

第8回石原裕次郎メモリアルヨットレース1994

1,300人のヨットマンが満喫した 相模湾の今夏最後の大イベント

レポート／本誌・市川和彦

写真／添畑 薫



誰もが参加できるレースとはいえ、IMSやIORクラスでは随所で激しいバトルが展開された

今年で8回目を迎えた「裕次郎レース」。鳥羽パールレースなどと比べたら歴史は浅く、伝統のレースと呼ぶにはまだ早い。毎年150艇以上の参加を得て関東屈指の大イベントに成長した。8月の最後の日曜日は、この恒例行事で夏を締めくくろうと決めているヨット乗りは多く、今年も159艇が佐島沖に集合。晴天の下で絶好の南風を受け、1,300人近いヨット乗りが大いに競い楽しみ、そして今年の夏に別れを告げた。

NORC関東支部主催のレースときけば、伝統の大島レースや小網代レースを思い起こすが、裕次郎レースは会友艇でも参加できる気軽なイベント。普段はレースに関係のない人でも、このときばかりはクルーやゲストを集めて馳せ参じる。国際舞台で活躍するトップレーサーから、なべや釜をギャレーに詰め込んだブルーウォーター派まで、あらゆるヨットが一堂に会す和やかなこのレースは、亡き裕次郎さんが残してくれた我々への置き土産だろう。



夏の最後を飾るビックイベントらしく 一斉に開いたスピンの花 (写真/本誌・寺沢寿一)



シーボニアマリーナのプールサイドで行われた表彰パーティは、1,000人近い参加者でにぎわった

今年の参加エントリーは、IMSクラス29艇、IORクラス14艇、ノンレーティングクラス24艇、それに、CRクラス92艇の計159艇。昨年より20艇ほど少ない数だが、これだけ多くのヨットが集まると壮観の一言。わずかに1カ月前の鳥羽パールレースを再現したような、にぎやかなスタートシーンが展開された。その数の多さからゼネリコが2回あったが、これもビックイベントならではの副産物だ。逆に雰囲気は否応なしに盛り上がった。

コースは、佐島沖から裕次郎灯台を右手に葉山沖を回航、辻堂沖(IMS、IORクラス以外は江ノ島沖)を折り返して佐島沖に戻る16マイル(江ノ島沖折り返しは9マイル)の大三角形。当日の天気は晴天で、スタート時には弱かった南風もレグが進むにつれて次第にアップし、心配されたイベントスケジュールの遅れは瞬く間に解消された。

佐島沖～葉山沖の間では、参加艇のスピナーが一斉に開花。秋の

第8回石原裕次郎メモリアルヨットレース'94入賞艇

IMSクラス

総合	セイル	艇名	艇種	オーナー	フリート
1	3055	SAMOA VI	FARR 31	大石 巖	シーボニア
2	324	AKIZUKI	FARR 31	和久井喜治郎	油壺
3	5070	SHARAKU	N/M 35	熱田 二士行	遼子
4	1118	BONANZA V	ELT 935	吉田 豊	油壺
5	3954	YUUYAKE KOYAKE	YAM R9.5	西脇 豊	葉山
6	3088	BUMBLE-BEE	YAM R30	山崎 隆幸	油壺
7	4821	ESMERALDA	TRIP 36	植松 真	シーボニア
8	4700	BE-ONE	TYL-43	合田 耕平	シーボニア

IORクラス

総合	セイル	艇名	艇種	オーナー	フリート
1	4500	KARASU	TAK 40	斜森 保雄	油壺
2	4379	SAIKEN 2	YOK 30R	高橋 伸博	油壺
3	1088	INDEPENDENCE V	YOK 30R	平松 栄一	シーボニア
4	3519	LA VIE EN ROSE	FARR	澤野 裕治	シーボニア
5	3001	HALF TIME	YOK-35	朝河 清	シーボニア
6	3002	SYLPHIDES III	FARR 3/4	蒲谷 和行	シーボニア
7	5172	U-LA-LA	YAM 30R2	松浦 孝志	横浜
8	3825	ROUGE	YAM 30R2	能篠 秀夫	シーボニア

CRクラス

総合	セイル	艇名	艇種	オーナー	フリート
1	2466	MERLUZA	SWING 31	杉田 泰一	諸磯
2	2960	Q'ROKU'O	FAR 1220	溝口 哲也	諸磯
3	3770	FAR EAST	YAM 30S2	大川 雅士	油壺
4	4323	TERESUKO 3	SWING 28	三浦 征幸	油壺
5	3592	LAHAINA V	SWING 31	佐藤 文昭	諸磯
6	3749	STARBOARD JR.	YAM 31S	村越 一夫	葉山
7	4262	KASUMI	YAM 30S2	佐藤 邦男	油壺
8	3480	SOYOKAZE VII	BLT 35	古川 三郎	浦賀

ノンレーティングクラス

総合	セイル	艇名	艇種	オーナー	フリート
1	3426	DANCE OF MAGIC	JAN O/D	原田 八郎	浦賀
2	3360	BIG SMILE	JAN 35	小高 敏夫	遼子
3	5275	GERONIMO	FAR 1020	後藤 豊	葉山
4	4613	PICARO	SWAN 44	海老名俊則	横浜
5	4991	TESESA SANSEI	YAM 31S	佐古田正美	葉山
6	4604	FIRST	SWING 34	池田 栄宏	油壺
7	4781	MALOLO VII	J-80	石坂 啓一	シーボニア
8	3663	EBB TIDE	YOK-28	外山 昌一	シーボニア

石原裕次郎メモリアルヨットレース'94 オリジナルポロシャツ販売のお知らせ

“裕次郎レース”。このビックイベントのオリジナル・ポロシャツを販売しています。レースに参加した人、裕次郎さんの大ファン、彼女・彼氏へのプレゼントに是非購入してみたいはかがですか？

価格：3,700円(送料込)／サイズM、L 毎回胸のししゅうマークが人気です。

申込先：〒105港区虎ノ門1-11-2(第2 船舶振興ビル5 F)

FAX03(3504)1914

※住所・氏名・サイズ・枚数を記入して、ハガキかFAXでお申し込み下さい。

申込方法：現金書留・振込

(振込先：住友銀行東京公務部)

普通預金289150



気配が感じられる澄みきった青空に咲いた鮮やかなスピンの群れは、きっと海岸にいた観光客の目を奪ったことだろう。

レースの結果は、〈カラス〉が昨年に続きIORクラス2連覇を達成。IMSクラスでは、並いる強豪を抑えてサモアVIが修正で優勝を奪取。CRクラスでは当初〈雪風6〉が優勝と発表されたが、その後〈雪風6〉側からスタート方法に間違いがあり優勝を辞退したい旨の申立てがあり、レース委員会ではそれを認めPMSの扱いとした結果〈メルレーサ〉がくり上げ優勝となった。

またノンレーティングクラスでは〈ダンス・オブ・マジック〉が勝利をものにした。なお、例年にわたりこのレースで多めに気を吐く、〈コンテッサX〉(石原慎太郎オーナー)は今年も完全ファーストホームをなし遂げ、表彰パーティでやんやの喝采を浴びた。



〈コンテッサX〉チームは、ファーストホーム賞。お立ち台に立ったクルーもパーティの盛り上げに一役(写真/本誌 寺澤寿一)



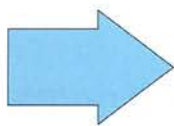
昨年に続き連覇を成し遂げたカラス、ジャパンカップに続き絶好調なところを見せつけた

NORCメンバーズカード通信vol.4



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期募集中。保険期間は1995年4月1日から、1996年3月31日まで。締切は1994年11月30日。

●お申込み先

社団法人日本外洋帆走協会 TEL.03-3504-1911

●クラブタイ・ブレザーボタン領布物品のお知らせ

この度、NORCでは西陣織りのクラブタイ(紺・青)とブレザーボタンを作りました。オシャレ着とコーディネートしてみても？

価格：クラブタイ(2種類セット) 7,000円

ブレザーボタン(一式) 10,000円

申込先：社団法人日本外洋帆走協会

FAX03-3504-1914

申込方法：現金書留、振込、NORCカード、

振込先：住友銀行東京公務部

普通預金289150



●編集長より●

今月号は話題満載の増ページ号です。今後とも内容の充実をはかるためできるだけ多くの支部情報で誌面を振奮したいと考え、さしあたり各支部へ支部紹介の原稿のお願いをしました。ご協力ください。

〈記事変更のお知らせ〉

前回8月号で、クルージング委員会がお願いしたアンケート調査は、次号10月号で行うこととなりましたので、お知らせします。

(表紙：第8回裕次郎メモリアルレースより。写真/添畑 薫)

OFFSHORE 228号

第228号 平成6年9月25日発行

毎月1回25日発行

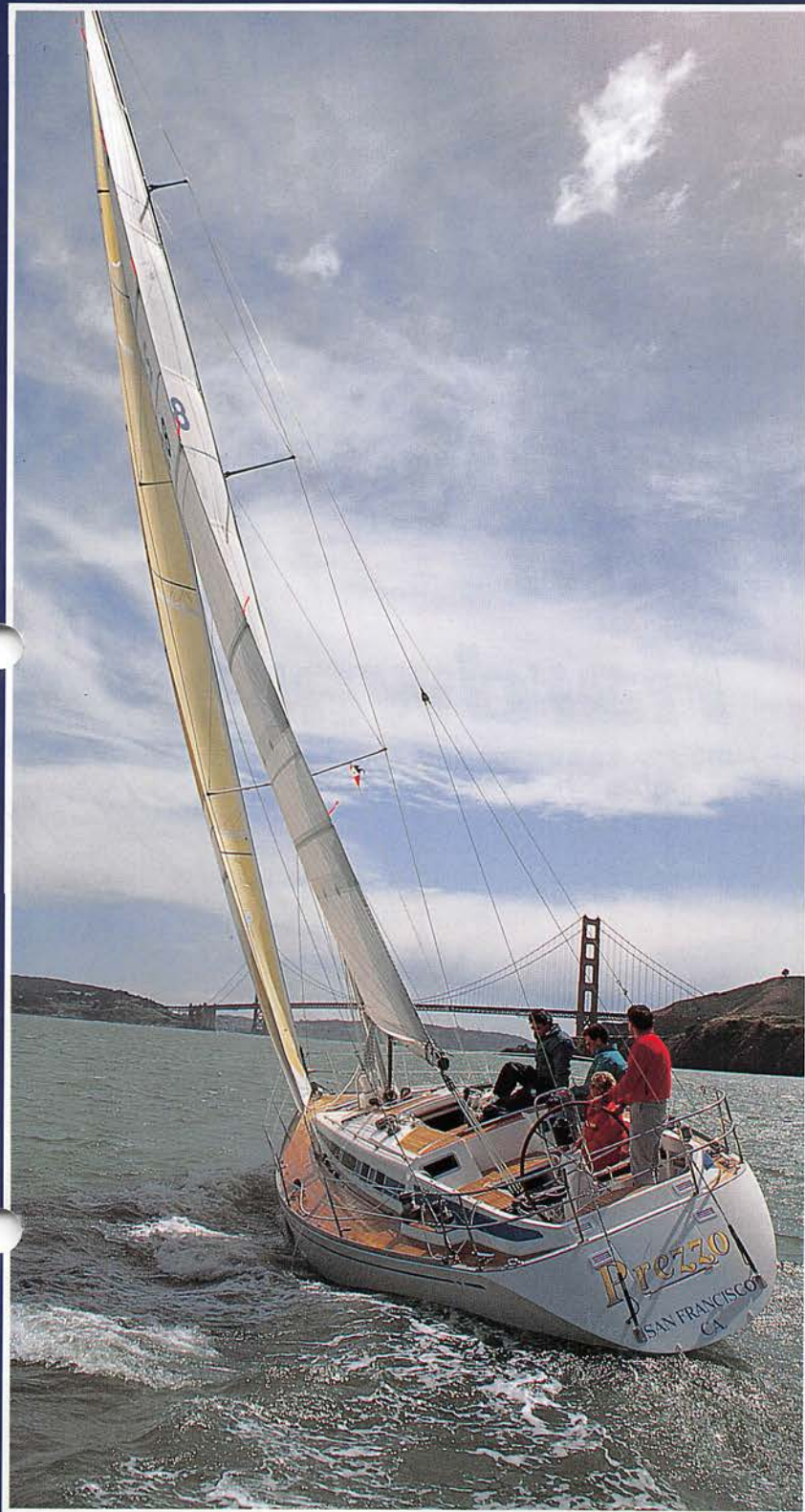
昭和52年7月21日 第三郵便物認可

1部定価300円(郵送料別)

発行
発行人
編集人

社団法人 日本外洋帆走協会
今岡又彦
市川和彦
東京都港区虎ノ門1-11-2(第2船板振興ビル5階)
電話・東京03(3504)1911~3 千105
郵便振替番号2-21787
株式会社気生堂印刷所

印刷



for the more racing-minded.

スワンを越えるスワン。
レース精神を極限まで
追及した新型が誕生。

「さらに速く、そして美しさそのままに」
レース精神旺盛なオーナーたちの熱い声に応える
新型レーサーが誕生した。「SWAN 40 REGATTA」
SWAN 40の美しく、歪みない、流れるようなラインはすべて
レースでの成功を目的として設計されたもの。

これにさらなる高剛性と快適性を
プラスしたのがREGATTAシリーズである。

GRPに代わる新素材アラミドファイバー。
スチールのメジャーアイテムは
アルミニウムに。そしてサンドウィッチ構造の
チークインテリア。細部に至るまで
強度と硬さにこだわることで、SWANならではの
高い安全性と独自の優美さを保ちながら
いっそうの軽重量を実現した。

America's Cupでの充分なリサーチを基に
開発された新型SWAN 40 REGATTAは
SWAN 40同様、ジャーマン・フレアズの自信作。
NAUTOR社の技術と伝統が確かな勝利を約束する。

REGATTA VERSION SPECIFICATION

Length overall	12.26 m (40.22")	Service battery	12 V. 290 Ah
Waterline	9.88 m (32.41")	Starting battery	12 V. 90 Ah
Beam	3.93 m (12.89")	Engine	Nanni 4.150 HE
Draft	2.15 m (7.05")		26.8 kW (35 HP) at 3000 rpm.
Ballast	3170 kg	Fore triangle	40.5 m ² (435.9 sq.ft)
Displacement	8000 kg	Mainsail	36.6 m ² (394.1 sq.ft)
Fuel	120 L in 1 tank	150% genoa	60.7 m ² (635.9 sq.ft)
Water	485 L in 3 tanks	Spinnaker	145 m ² (1570 sq.ft)

●ただ今、為替レートが変動中ですので、お求めのチャンスです。資料の請求、お問い合わせは右記へどうぞ。

NAUTOR'S
SWAN **40** **REGATTA**
NAUTOR JAPAN

日本総輸入元・正規代理店
THE SATORI COMPANY LTD.

〒151 東京都渋谷区千駄ヶ谷3-3-4 カサビコビル203
TEL.03-3478-5021-3 FAX.03-3478-5035

NAUTOR'S SWAN YACHTS are built by Oy NAUTOR Ab, P.O.Box 10, SF-68601 Pietarsaari, Finland Tel: +358 67 601111 Telex: 7547 nauto SF Telefax: +358 67 67364, a subsidiary of Kymmene Corporation.



Whitbread Winners Equipped with **HARKEN** Hardware.

全航行距離32,000マイルにおよんだホイットブレッドレースはW60クラス総合優勝に“YAMAHA”、そしてマキシクラスには“NZ ENDEAVOUR”が優勝。全6レグの最後のフィニッシングラインを横ぎった。
この過酷なスーパースピードレース、しかも世界一周、そのセーリングを支え続けたのも
“HARKEN Hardware”だったのです。

Harken equipment dominated on the two Winners and was on 10 of the 14 boats. Yamaha used Harken AirBlocks® and standard blocks throughout for such critical systems as the runners, spinnakers, mainsheet and jib sheet. They chose Harken travelers for reliable control of the huge main and tough genoa lead cars for the jib. Harken rudder bearings kept steering easy for control at high speed.

New Zealand Endeavour used Harken AirBlocks and sheaves for the enormous loads of this maxi's mainsheet, halyards, mizzen, genoa, spinnaker, and runners. Harken recirculating ball bearing travelers controlled the huge sailplan and the layout included dozens of standard blocks, steering sheaves, foot blocks, cam cleats—and even micro blocks to adjust the bunks for comfort!

The equipment they used was the ultimate racing hardware which meant it was as light as possible, but engineered for high performance and complete reliability. In fact, Harken AirBlocks® were the only brand of new generation blocks to make it around the world!



Craig Davis Photos

