

社団法人日本外洋帆走協会 平成6年10月25日発行（毎月1回25日発行） 昭和52年7月21日第三種郵便物認可 定価380円

1994
OCT.

10

NO.229

Offshore

ワントンワールド参戦記

1994・ワントン
パシフィック選手権

クルージング部会アンケート

神子元レースレポート



CORUM

Maîtres Artisans d'Horlogerie

SUISSE

ROMVLVS

古代ローマ帝国建国の祖、英雄“ロムルス”の名を戴く時計。コルムから。

Ref.43 903 21 V48(18K YG/SS、クォーツ、カレンダー、プレスレット付) ¥380,000(税抜価格)



Ref. 43 901 21
(クォーツ)
¥200,000



Ref. 50 103 56 V48
(クォーツ)
¥1,570,000



Ref. 50 501 56
(クォーツ)
¥710,000

コルム日本総発売元 日本タイム株式会社 〒101東京都千代田区神田松永町18ビオレ秋葉原TEL.03(3253)1331/〒541大阪市中央区北久宝寺町1-9-8三京ビルTEL.06(271)6137

●カタログご希望の方は、ハガキに住所・氏名・年齢・職業・電話番号・ご覧になった雑誌名を明記の上、上記のカタログ係までご請求ください。

PROPAGANDA Team One Ton Cup Challenge 1994

PROPAGANDA 伊藤秀明



今年のワントン・カップ世界選手権は8月17～27日の間フランス・マルセイユの“SOCIÉTÉ NAUTIQUE DE MARSEILLE (マルセイユ・ヨットクラブ)”のオーガナイズで行なわれました。去年のイタリア・カルガリ大会に続き、太陽がいっぱいの地中海をワントンの精鋭レーサーが疾走することとなったのです。今回このレースにプロパガンダ・チームは来年のワントンカップ日本開催をにらみ、クルーの力量アップも兼ねてスペインのワントナー〈BRIBON〉をチャーターし、このワントン・カップに参戦。我がチームからは石渡一夫オーナー、寺山紘史ヘルムスマンを含め7名がマルセイユへ飛び、スペインからアメリカズ・カップチームのメンバーを含む3名のクルー(ホセ、ソテロ、ロドリゴという絵に書いたようなスペイン名でした)の協力を得、地元マルセイユからタクティシャンとしてフランス人クルー・フランソワ(これも絵に書いたようなフランス名でした)を乗せ、インターナショナルなクルー構成でレースに臨んだ。

8月13日の夜遅く、私はマルセイユに到着。空港に出迎えてくれた先発隊のM石、K中の報告を聞き、不安が現実のものとなりました。それはチャーターボートの状態でした。数日間続いた40ノットオーバーのミストラルで回航がおくれ、行方がわからなかった船体は無事昨夜遅く入港したとのこと。ただし、回航中のトラブルでメインハリヤードが切れ、修理が必要。さらにウインチ6個に対しウインチハンドル4個、チタニウムのスターンバルビットなクラック付。そして、GPSにいたっては、影も形もなし、さすが大航海時代のリーダー、スペインのセラーは星を読むだけで±20mの精度で50マイル先のマークへ到着できるよう。おかげでマルセイユ近辺の地中海の状況がインプットされたログカードが簡単に手に入るかどうか心配で夜も眠れなかった私が、その心配をする必要がなくなり、旅の疲れも手伝ってその夜はぐっすりと眠ることができました。パーフェクトであるはずのセイルもちよっと使い込んだかなという感じ、船底はクルージングボートのそれかと見まごうほどのものでした。

足りないものを後発のクルーが日本から持参、コミッティカサル計測をするために船を上架している間に見事に船底を磨き上げ、バルビットのクラックをエボキシで固め、プロパガンダチームは、何とかレースへ突入することができました。

レースはオフショアレース2本を含む計7レース。初日はソーセージ2本の予定でしたが風が弱く1レースのみの消化となりました。成績は7艇中6位でした。2日目はロングオフショア。夜中のマーク回航時、激しい雷の中、船団は40ノットを超える突風を受け、一時はトライスルをあげ、イタリア艇2艇がブームを破損するというラフなコンディションの中レースは続けられました。その時です。あの事件が起こったのです。オーナー落水未遂事件。石渡氏が小用を足すべく下側のバルビットに体重をかけていた時です。チタンの溶接ができず、エボキシで固めていたバルビットが真2つに折れてしまったのです。石渡氏は上半身ほとんど落水状態。若干残ったバルビットを素早くつかみ、デッキへはい上がり、最悪の事態はまぬがれました。すでに用事が済んでいた事も不幸中の幸いでした。

その後、レースの消化は予定通り進みました。あくまでも来年のワントンカップをにらんだ我々は、レストデイにもセリングテクニックの向上と、言葉の障壁を乗り越えるべく練習にはげみ、お互いに自国語をしゃべってもわかりあえるようになり、レースも上位に食い込んでマーク回航ができるようになってきました。その時です。また、事件が起こったのです。クルー落水事件。ジブのテーリングを担当していたそのクルーは、タック時に、たまたま船が大きくヒール、バランスを失いジブウインチのハンドルにつかまろうとしました。しかし、ハンドルのロックがもどっておらず、そのままハンドルと共に背面から海中へ見事に落ちてしまいました。昼間のレースでもあり、海面の状況も良かったため、オーナーが素早く投げたブイのおかげで最短の時間で救助し、レースへ復帰することができたのは幸いでした。ただひとつ不幸だったことは、そのクルーは私であったということです。

レース中、またレース以外の時にもまだまだエピソードは数多くありました。レースの成績は予想を下回るものでしたが、それでもインターナショナルなクルーワークは日増しに良くなり、完璧な状態でレースに臨んでいる他のトップレーサーの中にあっても、チームの雰囲気は最高でした。世界のトップの壁は厚いものでした。しかし、来年のワントンカップを目標に、あくまでもオリジナルクルーで臨むというオーナーの強い方針のもと、我々参戦したクルーひとりひとりにとっては、大きな成果を得ることができたキャンペーンとなりました。

ワントン・カップ世界選手権1994総合成績

順位	国名	セイルNo.	艇名	総合得点
1	ニュージーランド	4014	PINTA	45.94
2	ギリシャ	49294	OKYALOS	41.19
3	イタリア	13000	BRVA Q 8	37.07
4	日本	4789	CHA CHA II	31.25
5	イタリア	1256	CANNONBALL 2	28.69
6	イタリア	11998	SHARDANA	15.25
7	日本	3043	PROPAGANDA	12.50

日本ワントンの進軍ラッパ

健在なりレーサー魂

レポート／寺澤寿一（本誌） 写真／松尾太郎・服部一良

1995年に日本で開催予定のワントンワールドに向けて全力で挑戦している日本のワントン勢。それに先立ち、1994年9月17～18、23～25日の5日間、逗子マリーナをベースにワントン・パシフィックが開催された。事実上、今や日本においても外洋ヨットレーシングの主流はIMSに移行したといってもよいだろう。

国際的な流れからするとやはりと思われるワントンクラスだが、クルーのレベル、地道な練習とレース活動は評価できる。ヨット界がどのように変化しようとワントン勢のレーサー魂は健在なりを、今回のシリーズが物語っていた。



〈マテンロウ〉の独壇場

表彰式・パーティでの青山オーナーは満面に笑みを浮かべていた。このシリーズの成績を振りかえると当然だった。1-1-1-1-2-1と、完全優勝を成し遂げるかの勢いをみせつけたからだ。特に印象的だったのは、インショア（上～下コース）がオールトップだったこと。微風の走らせ方、ボートスピードには目を見張るものがあった。唯一トップを〈プロバガンダ〉に譲った第5レース（初島レース）でも、風が少しでも落ちればファーストホームも狙える位置で追走していた。〈マテンロウ〉の強さは、クルーの力量、艇のポテンシャルもさることながら、やはり練習量の賜物ではないだろうか。

今回のパシフィックワントンは、参加6艇と寂しく、コンディションも微風と雨に悩まされたシリーズだったが、来年のワールドのプラクティスレースとして、インスペクション等は厳正に行なわれた。レース中でも、〈アーガーベイ〉からスタート5分前にフラッグを見落とし、数秒間機走していた〈プロバガンダ〉をIYRR54.1違反として抗議を出したレースがあったが、これを認めた〈プロバガンダ〉のフェアな態度は評価できよう。

真摯な態度でレースに臨み、公正にレースを運営しているコミティを含めたワントンオーナーズボートクラブの活動は、ヨットレー

スを開催し、運営する手本となるものではないだろうか。グランプリレースやシリーズレースにこだわり過ぎるのも考えものだが、フリーレースやオープンレースでの主催者や参加セーラーにもワントンクラブの地道な活動を応援していただきたいものだ。

ワントンボートオーナーズクラブの今後の動向を石渡会長が語る

今回のパシフィックワントンチャンピオンシップは、2カ月にも満たない準備期間の中でワントンボートオーナーズクラブの各オーナーが、各担当を決め、手弁で実施にこぎつけた。これは来年の世界選手権の日本開催のプラクティスとして、非常に重要だと各オーナーが感じていたからである。

ワントンボートオーナーズクラブは大会中に総会を開き、来年の世界選手権や、その後の方向性について話し合い重要な事項を決議

した。主な内容は：

- 1) 今回のパシフィックワントンの主催で得た教訓を生かし、全員が一丸となって来年の世界選手権の成功に向けて、新たなスタートを切る。
- 2) 我々は、単にIORワントンのオーナー組織ではなく、レベルレーティングルールの中のワントンのレースを行なうという認識から、伝統あるワントンカップに挑戦していくことが重要である。したがって、ORCが96年よりワントンカップ使用艇をILC40に変更したので、我々クラブの入会資格も、IORワントン及びILC40のオーナーと変更し、ORCの提言どおり1～2年IORとILCが合同でレースを行ない、徐々にILCに移行していく。

現オーナー達も来年の世界選手権終了後は、できればILC40に移行したい希望を持っており、各オーナー同志が協力して資料をとりよせ、研究していこうということになり、ワントンボートオーナーズクラブは、IORからILC40へ、新たな一歩を踏み出した。



1994 ORC PACIFIC ONE TON CHAMPIONSHIP 総合成績

DATE	9/18		9/23		9/25		9/24		9/25		総合順位
RACE	1	2	3	4	5	6					
MATENROW	1 6.250	1 6.250	1 6.250	1 6.250	2 7.500	1 6.250					1 38.750
SEA HAWK	2 5.000	3 4.000	3 4.000	2 5.000	3 6.000	3 4.000					2 28.000
ARECAN BAY	3 4.000	2 5.000	2 5.000	4 3.000	4 4.500	4 3.000					3 24.500
PROPAGANDA	4 3.000	6 1.000	5 2.000	4 3.000	1 9.375	2 5.000					4 23.375
BLUE NOTE	6 1.000	6 1.000	4 3.000	5 2.000	5 3.000	5 2.000					5 12.000
SHADOW	6 1.000	6 1.000	6 1.000	6 1.000	6 1.500	6 1.000					6 6.500

支部紹介

NORC西内海支部からのメッセージ

SKK CUP '94へのお誘い



西内海伝統の別府レース26年の歴史は、同時に西内海支部の歴史でもあります。

強者たちは、JOG16・Y-19・JOG24など自作の小舟（今おもえばの話です）を操り、気まぐれな風や我儘な潮どもと折り合いをつけ、実に上手に手なずけて、この海を帆走って来ました。

このレースは話の種の宝庫です。話が始めると時間はいくらあっても足りません。ご多分にもれず、酒が入るとなおさらです。

西内海支部設立は1967年3月。その年7月には柱島ナイトレース、翌1968年8月には第1回別府レースを開催しました。そして、その後1972年安居島レース、1974年11月には第1回SKK CUPを開催。いずれも今に続く伝統のレースとして親しまれています。

中でも別府レースは、毎年5月のゴールデンウィークに本州側と九州の双方を一年おき交互にスタート。エントラントの楽しみは、ご存じ日本屈指の名湯別府温泉。温泉めぐりで回航／レースの疲れを癒します。そして夜のネオン街では湯上がりの元気者がバトルを繰り返します…。

1989年は支部の総力を挙げてのホノルル・ヒロシマレース（ヒロシマカップ）開催のため、この年の別府レースはお休みとしましたが、ヒロシマカップの成功は、支部の歴史の輝かしい1ページとなりました。

西内海支部は、瀬戸内海西武の備後灘／燐灘／斎灘／安芸灘／伊予灘／周波灘等海域の海人たちの集団です。

ということは、メンバーが中国・四国・九州の各地方にまたがります。

海をはさんで向かい合う、3つの地方の

様々な地域性もあいまって、支部レースでの会話は大変です。豊後弁あり、備後なまりあり、広島弁もあり、はたまたやたら元気な伊予弁“大あり”で大混乱。通訳こそいいませんが、一つなまりで通じる支部の皆さんには、わかりますまい!!。

また、様々な地域性を反映し、フリート活動はそれぞれ個性豊かな展開を見せます。現在地域別に、広島県東部の布刈フリート、同中部の呉フリート、同西部の広島フリート、愛媛県に松山フリート、山口県に周南フリート、大分県に別府フリートの6フリートが活動中です。

さて、現在465名の会員および70余艇の会友を率いるのは、支部設立有志の一員でもある岩田行史支部長。愛艇は安芸八世（オセアニス440）優雅なクルーザーかと思いきや、これが結構早い。安芸八世は、今秋広島で開催されるアジア大会のヨット競技海面で、VIPボートとして活躍する予定です。

支部長は、第1回の別府レースは22ft自作トリマランで出場、以来皆勤賞。SKK CUPももちろん皆勤賞です。

そのSKK CUPは今年で第21回目となりました。瀬戸内海特有の風のないつらい夏が終わり、台風シーズンが過ぎ、安定したNEが吹

き始めるこの時期、西内海のチャンピオンシップをめざして、支部内外のレーサーたちが安芸の宮島に集います。

当レースは、1987年の'87ジャパンビックボートシリーズの並行開催など、貴重な経験を積みつつレース運営のレベルアップを図ってきました。

20周年を迎えた前回からはIMSクラスを設けました。このことにより更に精度の高い競技運営が求められております。21回目の今回を、名実共に飛躍の年にすべくスタッフ一同準備に余念がありません。

最後になりましたが玄海・内海・近北など近隣各支部の皆さん、昨年も遠路はるばるのご参加ありがとうございました。また、本年のお手あわせを西内海支部一同心より楽しみにしております。

今年の秋も

きんさい（布刈）

きないや（呉）

こんけえ（松山）

おいでえ（広島）

おいでませ（周南）

よっちょくれ（別府）

安芸の宮島に。

SKK CUP '94実施要項抜粋

- 主 催：（社）日本外洋帆走協会西内海支部
- 開催地：宮島町包ヶ浦を中心とする宮島周辺海域
- 日 程：1993年11月19・20日（2日間）
- クラスおよび参加資格：IMSクラス、CRクラス、BWクラス
- レース問合せ：082-222-1686 西内海支部事務局

国際VHFとの互換性がポイント 「マリンVHF」普及へ

通信委員会 委員長 池内貞二

会友艇にも海岸局の利用を

NORC通信委員会では、世の中の現状を踏まえ普及のめざましいマリンVHFの取扱いについて、関連する安全・帆走委員会ほか関係各位と検討・協議してきました。

その結果、従来の中短波・短波（HF）帯／SSB、極超短波（VHF）帯／FM（国際VHF）の無線送信手段に加え、安全航行のための最低限かつ手軽な手段として国際VHFと互換性のあるマリンVHFを推奨することとし、会員艇はもとより広く会友艇へも普及を図っていくことにしました。

現在のところレースでは前述の通信手段が必要です。しかし鳥羽レースを始めレース委員会の別途定める通信手段で暫定的に可とされるレースもあり、マリンVHFは国際VHFとの互換性からも十分その役割を果たすものと考えています。当面まずは安全航行の一助として活用されることをお勧め致します。

費用は国際VHFの1/2以下、資格も容易に取得

さてマリンVHF無線機器は、メーカー数社から据置・携帯型がそれぞれ約8万円前後で製品化されています。また据置型の場合のアンテナは、スターン・バルビットへの設置が簡単ですが有効範囲は狭くなります。確実な交信確保という意味から、通信委員会としては携帯型でもマストトップへの設置が必須と考えています。この工事は特に難しいものではなく各艇で行うことも可能です。なお開局に掛かる設備関係費用は、総額10万円程度からです。なお機器購入を含め開局の具体的な手続きは、特典を設けていただいた専門事業者を紹介いたします（マリンVHFの概要については、本誌8月号および「舵」10月号の該当記事を参照下さい）。

一方操作は、登録された無線従事者が行えます。最低必要な第3級海上特殊無線技師の資格は、毎年2、6、10月の国家試験や諸団体が開催する1日の講習会（土曜もしくは日曜日のコースもあります）で取得できます。費用は約5千円から2万円前後。誰でも取得可能なものですので、各艇でプランを練りクルー全員でチャレンジしてみたいかがでしょう。これら資格者養成につきましては、各団体等が開催する養成講習会をご案内いたし

ますので、各艇で計画をお願いいたします。

各地に海岸局開設、相模湾でも本格的運用開始

マリンVHF機器を搭載し船舶局を開局・利用しようとする艇は、いろいろな団体が開設するいずれかのマリンVHF海岸局への加入が必要となります。現在NORCが開局している三崎、淡輪、宮津、博多の国際VHF海岸局とは性質が異なるため別途加入が必要となります（ただし71、74chで通信は可能です）。

今年7月、相模湾海域に社団法人サーフ'90交流協会のマリンVHF海岸局「さがみわんセンター」が開局しました。同センターは、毎日9時から17時まで運用しており、1日2回の気象海象通報、定時呼出、県内会員マリーナとの連絡取次、緊急時の関係機関への連絡などサービスを行っています。現在神奈川県藤沢市鵜沼海岸の無線局のほか、葉山マリーナにサブ局を開設し、さらに相模湾をくまなくサービスできるようネットワークの整備を計画しています。

そのほか現在NORCが何らかの関係する全国のマリンVHF海岸局としては、小樽、常磐、駿河湾、広島（関西～西内海）などがすでに開局しています。また他の地域では、泊地および活動海域近くのマリンVHF海岸局へ加入することになりますが、付近に海岸局がない場合でも開局の途がありますので、ご相談ください。

会員艇・会友艇の加入を有利に

今回NORCでは、同交流協会海岸局開設に伴い同協会とタイアップし、会員・会友登録艇の加入を、一般に比べ有利にしています。

海岸局への加入には、一般的に入会金と年会費が必要です。「さがみわんセンター」の場合は、サーフ協会の会員マリーナ（たとえば葉山マリーナ）所属艇の場合で入会金が1万円、無線会費1万円の合計2万円です。その他一般艇は加入年で計4万円、以降年会費2万円が必要です。なお平成6年度は、同センターが7月開局のため、それぞれ半額となっています。

今回会員・会友登録艇が有利な点は、「さがみわんセンター」にNORC経由で加入する場合に限り、当初2年間、マリンVHF利用NORC特別料金の適用を考慮していること、

また会友艇にもマリンVHFの導入に際しNORC海岸局を利用いただけるようにした点です。具体的には、会員艇が平成6年度中（NORCの事業年度末である平成6年12月31日まで）に入会する場合、「さがみわんセンター」への入会金・年会費等を含み合計5千円としました。入会次年度（7年度）は年会費のみで5千円です。また7年度の入会は、入会金・年会費合計で1万円となります。

一方会友艇は、平成6年度中に入会時、入会金が5千円、年会費が1万円。また次年度（7年度）の年会費は1万5千円。また7年度の入会は、入会金が1万円、年会費が1万5千円となります。

なお平成8年度からは、入会時会員艇が入会金1万円、会友艇が1万5千円、年会費は6・7年度に加入した艇も含め、会員艇が1万円、会友艇が1万5千円を、それぞれ負担していただくことになります。なお入会時には、NORC海岸局加入証明発行手数料3千円が別途必要となります。

これらの費用は、会員艇は入会時は振込で納入いただき、次年度からはNORCカードで毎年2月の引き落としとさせていただきます。また会友艇は入会金と会友期間分の年会費を一括納入いただくことになります。

安全のためにこのマリンVHFを搭載することは大いに意味があり、また相模湾・東京湾・大坂湾では、NTTとの契約で一般加入電話への接続ができるなど移動体通信としての利便性も高いものです。具体的な検討をお願いいたします。

詳しくはFAX情報を

マリンVHFを搭載希望の会員艇・会友艇向けに、サーフ'90関係資料、NORC海岸局資料、開局の手引き資料等を、FAXで提供します。方法は、近くのFAX（ブッシュ回線またはトーン信号の出せるダイヤル回線接続のもの）から03-3504-1910をダイヤルし、音声ガイダンスに従い（8＃とスタート・ボタンを押し）情報を取り出して下さい。またより具体的なご相談は、内容、所属支部、艇名、泊地、お名前、連絡用の電話・FAXを明記の上、FAX（03-3504-1914）で通信委員会へお問い合わせください。折り返しご連絡いたします。

AIR NEW ZEALAND IMS REGATTAのお知らせ



真冬の日本を抜け出して、真夏のニュージーランドで
思いっきりレースを楽しみたいはいかがですか



(写真提供：舵社)

1993年にトップクラスのヨット19艇により始まったエアーニュージーランドIMSレガッタも、今年2月に行われた第2回大会では日本チームをはじめ40艇の参加を数え、大会本部では来年の第3回大会にはオーストラリア、ホンコン、タイ、アメリカ、ドイツそして日本、ニュージーランドより60艇から70艇の参加を見込んでいます。

真夏のオークランドで開催されるこのレガッタは、あのアメリカズカップ・ニュージーランド・チームのホームゲレンデでもあり、記憶に新しいウィットブレッド世界一周レースでも使われた同じ海面で行われます。また同大会はシャンパンマムワールドカップに組み込まれており、ホストであるロイヤルNZLヨットスコードロンでは各種チャーター艇を取り揃え、日本よりの参加チームを歓迎しています。また、クルーとしてニュージーランドチームに参加したい日本人クルーや、逆にニュージーランド人クルーを採用したいチームのための手配も行うとのことです。

前大会には日本から4チームが遠征、またロッド・デビス、ピーター・レスター、トム・ドッドソン、ドン・コーウィーなどのトップセ

ーラーも参加しており、この大会の今後の盛り上がりを表わしています。

2月のオークランドの気温は約25度、風速は12〜15ノットで、週末ともなれば約2,000艇のヨットがオークランド近海をセーリングしています。

レーススケジュール

- 2/10 プラクティスレース
- 11/12 ショートオーシャンレース (約90マイル)
- 13 上下レース (約12マイル) 2レース
- 14 同上
- 15 トライアングルレース (約12マイル) 2レース
- 16 (ゴルフトーナメント)
- 17/18 ロングオーシャンレース (約250マイル)
- 19 表彰式

※エントリーの締切は95年1月20日(ニュージーランド航空日本支社にて受け付けの手配もいたします)

私どもニュージーランド航空を、日頃よりご愛顧いただき誠にありがとうございます。現在、ニュージーランド航空では、今までの成田より週5便/名古屋より週3便に加え、この度、関西新空港の開港にともない新たに週6便を就航。合計週14便でニュージーランドと日本を最も多く結ぶニュージーランドのナショナルキャリアとなっています。今回のエアーニュージーランドIMSレガッタではより多くの日本の方にニュージーランドを訪れていただければ幸いかと存じます。ご存じのように季節が日本

と反対のニュージーランドはこの時期夏真っ盛りです。とてもフレンドリーなキウィと呼ばれるニュージーランドの人々が皆様を暖かくお迎えいたします。

今回は同大会に参加される方のために特別料金をご用意させていただきます。またパッケージツアー(ビジネスクラスおよびエコノミークラス)も取り揃えてございます。さらに参加者のみならず応援/観戦の方にも楽しんでいただくために、各種オプション観光ツアーもご用意して皆様のお越しをお待ち申し上げております。



エントリー用紙ご希望の方、またはお問い合わせは以下までお願いいたします。
〒101 東京都千代田区丸の内3-4-1
新国際ビル131号
TEL03-3284-1291 FAX03-3284-1034
東(あずま)まで

〈たか〉提訴シリーズ〈第7回〉はやくも1年経過

JGYR92訴訟対策委員会 服部一良

史上初めての異常気象は毎年のように出現して、もう驚きはしませんが、昨年の冷夏の不足分が一挙に加算されたような、今年の夏の暑さは間違いなく格別、海の上でも目にしみるほどの汗をかいたのは久しぶりでした。この猛暑の故か、それとも裁判所にもお盆の休暇があるのか、ただの偶然だったのか、ともかく8月は地裁での動きはなく、9月に入ってようやく裁判長を囲む円卓会議が再開しました。そこで前回に続く最近の3カ月間の経過をご報告します。

7月27日の4回目の円卓会議では、原告から「準備書面(4)」が提出されました。内容は、6月22日の円卓会議で、裁判官が原告に求めた意向(NORCの「準備書面」に対する反論)に沿うもので、イーバブに関する主張です。原告は「被告協会は、安全備品に関する責任は、オーナーあるいは艇長が負うべきであると主張するが、オーナーや艇長が責任を負うべきことはもちろんにしても、そのことによって、説明書に欠陥のある安全備品を頒布した被告協会の責任が免じられるものではないことは当然のことである」などと述べています。ただし、NORCが4月27日提出の「準備書面(4)」で原告を質した「不正確で誤解を生む説明書の存在と本件事故の間には、何らの因果関係もない。本件たか号では、本件イーバブについてどのような取扱いをしていたのか、明らかにされたい」には答えがなく、このあたりの今後の展開が注目されます。



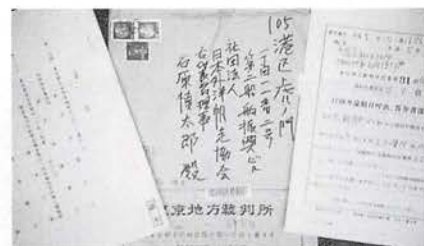
また被告国も「準備書面(3)」を提出、原告主張の「搜索・救助をめぐる責任について」「YS-11の搭載する搜索用レーダーに関する責任について」に反論しました。

9月6日に8回目の弁護団との会議を開き、原告が「準備書面(4)」で主張するイーバブに関しての討議を行い、事実関係の確認とその解釈を改めて詰めました。

同月21日に地裁702号室で第5回の円卓会議が開かれ、原告は被告サンスイを質す「準備書面(5)」、および被告国を質す「準備書面(6)」を提出しました。原告は「準備書面(5)」で、

訴状などで述べた、〈たか〉は12メートルを越える大きさにもかかわらず、船体の検査時に船の長さを偽装、12メートル未満として小型船舶に登録、本来搭載すべき救命設備を免れたとする、従来の主張の一部を変更、実際に12メートル未満にするために、原設計よりも舵軸の位置を船首方向に90センチメートル移動させる改造工事を行い、操舵性能、直進性能などを著しく低下させた。本件事故は、その結果によって生じたのだから、責任があると主張。また〈たか〉は船舶登録上は11.99メートルだが、船舶としての実質は12メートルを越えていることには変わりがない。したがって救命などに用いる装備を12メートル未満にした責任も免れないと、ここも以前のニュアンスとは若干異なった主張を行っています。

原告の「準備書面(6)」は、被告国の反論に対する再反論で、国の搜索・救助義務をめぐる抽象的な法律論争の趣が大きく、関心はもちろんあるにしても、当方の能力では整理が難しく、近日中に代理人のどなたかを煩わし論点の解説を頂戴するつもりです。ただし個人的ですが、「準備書面(6)」の結びの数行「国民から徴収した税金により物的・人的に組織された搜索・救助手段を独占している国の機関こそが、海難により生命に切迫した危険に遭遇している国民を搜索し、救助する義務を負うと解釈すべきなのである」にはショックを受けました。というのは、ちょっと古いのですが、PanAm Clipper Cup 82参加の〈魔利支天〉(TAKAI44)が、日本に戻る回航の途中、台風に巻き込まれ、一時消息を絶ったときの顛末を思い出したからです。当時、日本はそれほど平和だったのか、マスコミは太平洋上のヨット1隻の行方不明を大きく報道しました。そのせいか、海上保安庁や自衛隊の搜索活動は敏速でしたが、皮肉にもマストを失い満身創痍で漂流中の〈魔利支天〉は、搜索では発見されずに、付近を航行中の本船がフレアを焚いた〈魔利支天〉を発見、クルーは無事の報が届き、巡視船が現場に直行するという、結末はともかく、おおまかなプロセスは〈たか〉と似ていたのです。そして新聞テレビの続報はすぐに収まりましたが、週刊誌の一部は、「大金持ちがハワイで贅沢に遊んだ後始末に、国民の税金で維持されている船舶や航空機を大々的に動員するなど、とんでもない話」という論調の記事を掲載したのでした。あれ



から12年、この間に海の遊びへの理解度や税金の使い方の認識が、飛躍して変化したとは思えず、この先、原告と被告国の対決は、法理論の枠を越えた、形而上の主義主張の直接対決になるかも知れません。

さて9月も終わって、次回の円卓会議は10月26日、次々回は11月30日と決まりましたが、気付いてみると、〈たか〉の遺族が損害賠償を請求するという報道が流れたのは、昨年の9月の末か10月の初めの頃で、訴状が正式に提出されたのは10月6日。もう丸1年が過ぎます。この1年の間に、いったい何がどのように運んだか、今一度経過を辿ってみました。

第1回口頭弁論	93年12月2日
第2回口頭弁論	94年2月3日
円卓形式の弁論第1回	3月2日
同 上第2回	4月27日
同 上第3回	6月22日
同 上第4回	7月27日
同 上第5回	9月21日

上記の席で原告被告が裁判所に提出、また相互に交わした「準備書面」は、

原告	6通
被告オーナーサイド	2通
被告NORC	4通
被告国	3通
計	15通

以上の実績が、たいしたものなのか、それともたったこれだけなのか、まったくの素人の当方にはそれこそまったく判りません。ですが個人的には、月一度ではすまない代理人の方々などとの会合もあり、その他、議事録や調査報告書など、作成したレポートは現在A4(2000字)で30枚ほどになっていて、それにオフショア編集部から言い渡されている、この毎月1頁のノルマも忘れるわけには行かず、それほど余裕はありません。

原告被告双方の主張の整理が終わって証拠調べなどに入れるのは、おそらく来年の春先からで、やはり地裁の判決まで3年が必要という見通しは、妥当のようだ、日々覚悟を新たにしています。以上

JGYR92に関する〈ABYC〉の活動報告(第2回)

ABYC企画担当 高田尚之

ティーチイン第4回

94年4月19日 帝国ホテル513号室
テーマ「主催者責任とは」

前回の「オーナー責任」にひきつづき、ABYC名誉会員で、NORCの訴訟対策委員長の大儀見薫氏に講演をお願いしました。

その要旨は次のとおりです。

『オーシャン・レースの場合、特徴的なことは、海という「場」を誰もがコントロール出来ないということです。その上、オーシャン・レースは船という道具を使っているという特徴があります。

「主催者」という言葉をオーシャン・レースにも適用すると、日本語の響きからは、あたかも「場」をもコントロール出来、レースの続行とか、中止などを指示できるかのように錯覚しがちですが、実際のレースは陸上にいる人々の遥か手の届かない遠い海で続行され、その気象海象はそこに居る者だけが一番正しく判断できるという原則に基づく、他のスポーツの「主催者」と同列には論じられないということがすぐに分かるでしょう。

オーシャン・レースでの「主催者」の役割は単なるオーガナイザーの役割でしかなく、参加艇や人間の条件を一定に整え、計時し、成績・表彰等の実務を担当するにすぎないの

です。レース参加各艇の運行に関する領域は、全て艇のオーナーまたはオーナーの任命するスキッパーにかかっているのです。

一般船舶に適用される海事関係の法令は、ヨットにも当然適用され、ヨットのオーナーはヨットを所有したときから、その所有を止めたときまで、レースに参加する参加しないに関係なく、関係法令に基づく運行責任を負わなければならないもので、レース参加艇はスタートの5分前からフィニッシュまたはリタイアまでの間だけレース規則に従うにすぎないのです』

また、講演中での余談中に、『最近では「できあがった船を買う」という時代になったため、これからは船の製造者責任が追求される時代になるだろう。NORCもそういった時代の流れに即した対応策をそろそろ準備する必要があるだろう』との重要な指摘があったことをつけ加えておきます。

ティーチイン第5回

94年6月17日 帝国ホテル513号室
テーマ「クルーの責任」

前々回の「オーナー責任」、前回の「主催者責任」にひきつづき、この「クルーの責任」までが3部作。今回はJGYR92関係訴訟NORC弁護団の一角で、現役ヨットマン・山

本隆弁護士に講師をお願いしました。

要旨は次のとおりです。

『ヨットレースが管理不可能な海上を舞台にするスポーツである限り、海上で遭遇するかも知れないリスクは、乗組員全員が承知しているはずであり、確かにオーナーおよびオーナーの代理人のスキッパーとは比較にならないが、クルーにも責任があるといえます。

訴訟が起こった時は、重大な過失が誰にどうあったかによって変わってくるでしょう。

最も大切な事は、クルーが自ら希望して乗り組んだかどうか、船・備品・運行計画等について説明され、納得していたかどうか、危険を承知していたかどうか、でしょう。念のために書面をもらっておくのは良い考えですが、それが絶対というわけではない』と事例をあげながら丁寧に講演をつづけ、最後に

『大切なことは、家族の了解と万一の場合の金銭的な保険も必要でしょう。これからの時代は紛争が起こってからよりも、いかに紛争に巻き込まれないか、つまり紛争を予防するためどうするかをいかに考慮することで、ヨットでの紛争はほとんど起こらないで済むでしょう』と結ばれました。

Japan-Guam Sailing Rally ⁹⁵/₉₄

私たちは、ロング・オフショア・セーリングに関する数々のイベントが身近に存在することが、日本のヨット界にとってよい刺激になると考えています。中でも従来のジャパン〜グアムレースはオフショア・セーラーの格好の目標であり、よい刺激でした。

こうした考えから、私たちのクラブは、ジャパン〜グアムレースを実質的に支えてきましたし、クラブ所属艇からの出場も15艇におよんでいます。現在、不幸にも、ジャパン〜グアムレースが中止されていて、その復活にはまだ、若干の時間が必要かとおもわれます。

そこで、私たちのクラブとグアムのマリアナス・ヨット・クラブがオーガナイザーとなり、日本のロング・オフショア・セーラーに別な角度からの「新しい提案」をします。

ラリーをやしましょう!

従来のグアム・レースは「速さ」だけを競うものでしたが、今回

のラリーはグアムまで「安全に完走」が主目的。艇表彰のほか、個人にもディプロマを発行します。毎年末に各地からスタート、正月に現地（今年は7日）パーティです。現在5艇が出場を希望しています。

興味のある方は「ABYC（油壺ヨットクラブ）Rally係」Fax044-244-2944までご連絡ください。



関東支部に吹き始めた新しい風（その4）

9310委員会委員長 高田尚之

9310委員会中間答申

平成6年9月20日

関東支部代議員会副議長
加藤正敏 殿

関東支部規約運営等検討特別委員会
(9310委員会) 委員長 高田尚之

NORCは外洋セーラーの集合体としてクラブ的に発足し、昭和39年、社団法人化した。その歴史の中で、公益法人なものとクラブ的なものとを分離する必要があると、長い間、議論を続けてきた。公益法人としての活躍とクラブ的な活動の活発化を同時に計ることが、まさに、今日の課題である。

一昨年、NORC本部に設置された構造改革委員会の最終結論はまだ出そろっていないが、現在「公益法人的な活動はもっぱら本部が、クラブ的な活動はもっぱら支部が分担する」というコンセンサスは出来あがっており、公表され、本委員会においても、それがNORCの進むべき道としてベストであるとの意見が大勢をしめた。

また、同時に、支部は単にクラブ的な活動に専念するだけでなく、会員の意見を集約し、会員が個人としては為し得ない事柄を関係機関に具申してゆく窓口の役割、いわば、下意上達の側面をも強化することが必要とされるが、それにはまず、支部そのものの強化が計られ、会員自身に、「自分たちの会であるとか、自分たちの声が通る会なのだ」とかの自覚ができなくてはならない。すなわち、支部の強化の最大の武器は、真に民主的で客観的に透明度の高い組織を会員にいかん保証するか、それを会員参加のもとにいかん構築するか、にあり、同時に支部に高い自主性が与えられなければならない。

関東支部は現在2,700名を越える会員を擁するNORCの中では突出した巨大な支部であり、諸先輩の幾多の努力にもかかわらず、次第に数の多さに圧倒され、いまや種々の歪を抱え、組織は硬直化し、柔軟性を欠く事態に直面することになってしまった。この巨大な組織を一元的に、真に民主化し、活性化させてゆくには、今後、多大な労力と多大な資金の投入が必要とされる。

NORCは、本部も支部も、主として会員のボランティアで円滑に運営されているものであるが、現在、関東支部は2,700名という巨大な人数の利益のためにボランティア活動をするということの故に、手をあげて協力する人々が限定されつつあり、新たなボランティアに参入を求め、新たなボランティアを開拓することが極めて難しい状況になりつつある。

また、現在会員が負担している会費では、事務局員を1人しか雇用できない状況にあり、組織を民主化し、活性化しようとするほど、会員は更なる負担を負わねばならないという皮肉な状況になってしまった。

そこで、本委員会は、この隘路から脱却するための方策として、活動単位を小さくし、会員同志がお互いに目に見える範囲に関東支部を

くくり直し、できる限りの権限をその小さな活動単位に直接下ろすことが必要であるとの結論に達した。

活動単位を小さくすれば、その組織を民主化するのは容易であるし、いままで経費のかかっていたものを再びボランティアに任せることができるようになり、ボランティアそのものも、身のまわりに見える範囲の活動のためなら発掘が容易になり、それが活性化につながると考えられるからである。

一方、現在の支部活動は、フリート主体の活動とはいえ、フリートに所属し、責任をもたされた個人が、個人的に仲間を集めボランティア活動することにより成り立っていて、あたかも「フリートが活動しているように見えている」のが実情であり、現実の支部活動は、自然発生した各地域のクラブが次第に中心的な役割を担いつつある。つまり、関東支部が従来より踏襲してきたフリートを主体とする政策は、いまや有名無実に近いものになりつつあり、逆に、目の前のヨットクラブで、NORCの会員がヨットライフを楽しめる状況に変わってきたため、NORCの会員の脱落を積極的にくい止める施策にも欠けてしまった。

もとより、自然発生した各地のヨットクラブはNORCの組織の範囲外ではあるが、もし、過去より現在にかけてNORC本部および支部が理想的に機能していたのであれば、本質的にはこれらのヨットマンたちをNORCに取り込めたはずであるし、これらの人々は我々と同じ土俵で活動していたに違いない。

NORCは個人加盟を基盤とする社団法人として自然発生的なヨットクラブを組織の中に同調させることが困難であったとしても、従来から、NORC本部も、関東支部も、これらのヨットクラブとの共存共栄の道を積極的に探る努力を怠ってきた。

しかし、いまや関東支部会員数以上の人々がこれらのヨットクラブに所属し、我々と同じく、ヨットライフの充実を求めている。いま関東水域ではこれらのヨットクラブとの連携を重視する必要がある、それを怠れば、やがてNORCの基盤にまで大きな影響を及ぼしてくると考えられ、NORCの地盤沈下を加速する要因となると考えられる。

そこで、本委員会では、この際、関東支部としてはこうした社会的変化に積極的に対応すべきだとの結論に達した。ただ、ここでも、関東支部が現在の大ききで各ヨットクラブとの共存共栄の接点を見つけて行くには気の遠くなる程の手続きが必要であることを考慮すれば、ここでもまた関東支部を細分割し、その過程で処理して行くのが最良の道であるとの結論に達した。

その過程では、幸いにも、というべきか、現在の関東水域に基盤を

持つこれらのヨットクラブをリードしている人々はNORCの会員であるので、この人々の力を借りながら、目に見える範囲にくくり直した大きさの単位の中で調整を続けてゆくことになる。その際大切なことは、NORCのサイドからお願いし、協力を求めてゆくべきで、それが必ず良い結果につながるものと確信している。いずれにしても、小単位で権限を委譲されたNORCの会員とヨットクラブの会員とが一緒になって行動し、その地域の特性に応じ、多様化するニーズに応えながら、やがてヨットマンとしての同一の目標に向けて努力を積み上げて行くことが極めて肝要であると考えている。

以上、本委員会は民主化の面、人的・経済的・社会的状況の変化という面から、関東支部を現在の大きさでそれらに適合し、維持し続けて行くことは困難と考え、本部は公益法人としての機能を強化し、支部は半面、風通しが良く、会員同志が互いに顔の見える範囲の単位として組織運営することがNORCの活性化につながると判断し、この際、関東支部を他の地方支部程度の大きさを念頭に置きつつ小集団に分割し、その各集団が支部としての機能を発揮できるような方策を模索して行くべきだとの結論に達した。もちろん、支部を細分割するのは容易なことではないが、各地域事情を考慮しながら、最終的には、その地域の自治を尊重し構築をすすめることになる。それには相当のエネルギーとそれ相応の時間とが必要とされるであろう。それらを含め、本委員会は、今後ひきつづき、関東支部の細分割止むなしの方向で検討を続けてゆく所存である。

そこで、本委員会は、本委員会の意向である関東支部の細分割止むなしの結論を関東支部会員が容認するか否か、を代議員制度を通じて示したいとの意向をもち、ここに議事録の要点集(表題:「現状認識とその対策」)を添え中間答申するものである。

なお、本中間答申は、委員会の大勢意見であり、細分割することは力の分散であり将来の課題であっても今はその時期でない・関東支部を現在の大きさのままで政策的変更により事態を乗り切るべしとする少数意見、および、関東支部も公益的活動を主眼として活動すべし・そのためには現在の大きさでもまだまだ小さすぎる、との少数意見があった(詳細は既に配布済みの議事録を参照されたい)。しかし、いずれの意見も細分割化賛成委員を首肯させるには至らなかった。

中間答申(結論)

本委員会は関東支部を、民主化の面、人的・経済的・社会的状況の変化に対応する面から、小集団に分割し、支部化することが必要と考え、今後、本委員会はその方向で審議を継続する。

関東代議員会は支部会員を代表し、本委員会のこの方向づけを容認するか、否か、の態度を表明してもらいたい。

速報 9310の方向づけを容認

関東支部臨時代議員会が10月4日に開催され、9310委員会の中間答申を審議。採決の結果、9310委員会の審議の方向づけが容認された(詳細は次号)。

1995年版 NORCカレンダー頒布

オールカラー7枚綴り 定価2,000円(送料・税込)

毎年好評のNORCカレンダーが完成しました。

お申し込みは現金書留で

〒105 東京都港区虎ノ門1-11-2 第2 船舶振興ビル
日本外洋帆走協会カレンダー係まで。



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

残りあとわずか

“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いかがですか?

価格: 3,700円(送料込)/サイズM、L 毎回胸の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。入金を確認しまして送付いたします。

申込方法: 現金書留・振り込み(振込先: 住友銀行東京公務部)

普通預金289150



新理事
の横顔

通信委員会担当理事

稲葉文則氏



あの〈ラッキーレディ〉のオーナーといえば、すぐお分かりだろう。環太平洋レースや沖縄レースなど、内外のロングオフショアレースで大活躍の稲葉文則氏が、このたび新理事に選出され通信委員会を担当していただくことになった。無線といえば外洋ヨットには欠かせない要素。オフショアレースに関する豊富な経験をお持ちだけに、氏に寄せられる期待は大きい。

稲葉氏がヨットと出会ったのは、今から約25年前のこと。地元熱海でシカーラやシーホッパーなどに乗り出したのが始まりで、今でも年に数回はディンギーに乗るという。熱海ヨット協会の会長も努めており、後輩の指導に余念がない。

ロングオフショアレースで活躍する人が、今でもディンギーに親しむと聞けば意外かも知れない。しかし、氏が海に憧れを持った理由を聞けば納得がいく。

「私は、高校、大学と山岳部に属しました。今でも年に2、3回は山に登ります」

外洋ヨットに目覚めたのは、そこに山と同じサバイバル的な要素が存在しているからだという。頼れるのは自分だけという世界は、オフショアクルーザーもディンギーも、そして山も同じこと。氏は、単に長距離を走るレースだけに魅力を見出したのではなく、純粋に海とか山とかいう厳しい自然の世界に魅了されたのである。

BW-33でクルーザーの味をしめ、ヤマハのケッチで家族を連れグアムまでクルージング。その後、本格的にオフショアレースに参加するようになり、数々の記録を打ち立てた。

「私も船舶局を2つ持つ身の上。これま

でロングレースで無線にはお世話になってきましたから、指名を受けたとき通信委員会担当理事は義務として引き受けなければならないと思いました。フレアを焚くより、その前に状況を知らせることができる無線が一番大切な安全備品。何かと規制の多いものですが、ぜひ皆が持つように働きかけていきたい」

氏は当面、マリンVHFの普及に力を入れていくという。本誌でも今、通信委員会が積極的に記事を連載している。

また近年、話題に登場することが多いイーノバープについては、「衛星イーノバープに、免許が不要となったのは良いことだと思います。シーホース誌などを見ると、もはや衛星イーノバープは国際レースの必需品になっています。価格の問題はありますが、できるだけ多くの艇に普及されるべきだと思います」と語った。

レースには息子さんを誘い、週末には奥さんと乗る機会も少なくないという稲葉氏。家族思いのベテランセラーだからこそ、無線をまずは安全の要素と考えることができるのであろう。経験に裏付けされた知恵が、より多く発揮されることを期待したい。

〈取材／市川和彦〉

FRAGRANT HARBOUR

Asia's top English-language marine leisure magazine

Hong Kong • Singapore • Japan • Malaysia • Thailand
Indonesia • Philippines • Brunei

On sale in Japan at the following shops:

TOKYO – New Art Seibu (Ikebukuro), Kinokuniya (Shinjuku), Yaesu Book Center (Yaesu), Parco Books (Kichijouji), Yoshio Rogos, National Bussan (Hiroo) and Aoyama Book Center (Hiroo).

YOKOHAMA – Yurin-do (Landmark, Isezaki), Maruzen and Sogo Book Center.
And international bookstores in NAGOYA, OSAKA, FUKUOKA and OKINAWA.

Subscriptions rates:

12 months – ¥6,000, 24 months – ¥11,500

Yoshinari House, 1-1-22 Higashi Iko, Adachi-ku, Tokyo 121
Tel: (03) 5691 0564 Fax: (03) 3899 9654



SAILING CRUISER METHOD

クルーザーを乗りこなすための完璧読本

1冊まるごと「クルーザーレース」を楽しむ本

11月17日全国書店一斉発売

◆ CONTENTS Yachting 12月号別冊 No.96 ◆

CHAPTER 1

セーリングクルーザー・
チューニング

- メンテナンスとレースの準備
- 艇とリグのセットアップ
- ワンポイント・チューンアップ
- セイルの選択

CHAPTER 2

クロースホールド・
セーリング

- タッキング
- ロールタッキング
- セイルチェンジ
- リーフ
- ストームジブとトライセル

CHAPTER 3

ダウンウインド・セーリング

- スピンセッティング
- スピネーカー・アップ
- スピネーカー・ダウン
- ジャイピング

CHAPTER 4

セイルトリム・ベーシック

- ポートバンス
- メインセイル・トリム
- ジブセイル・トリム
- スピネーカー・トリム

CHAPTER 5

コースプランニング

- コースプランの組み立て
- スタート
- ピーティング・レグ
- ダウンウインド・レグ
- フィニッシュへのアプローチ

CHAPTER 6

ナイトセーリング

- オーバーナイトレース
- スタート前の準備
- ナイトセーリング

■総頁132頁 ■A4判正寸 ■定価 1,800円

株式会社フォースセブン 〒108 東京都港区芝4-6-14袖田ビル3F TEL: 03-3456-6611 FAX: 03-3456-1700

NORCメンバーズカード通信vol.5



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

●クラブタイ・プ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）とプ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

プレザーボタン（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：専用申込用紙がありますので一度お問合せ下さい。

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



伝統ある神子元島レースに寄せるもの

リポート・写真／高村宏〈サマーノウズ〉



今回、NORC関東支部主催の島回りレースとしては最長の95マイルの行程を持つ神子元島レースのレース委員長を拝命した。

ジャパンカップや、フリート対抗レース等の日程の関係上10月中旬に行なわれていた本レースも、9月に日程が変更されて以来「ブン吹きの秋の神子元」の印象はうすれているように思われる。しかし往路、復路とも大半を本船航路と重複するので、特に夜間は冷汗をかく艇も多いのではなかろうか。

今回は油壺ベイヨットクラブ (ABYC) のご協力を得、レース本部をクラブハウスに設置し、要員交代の便やコミティボート要員の体力保持の面から、従来の釜根ブイフィニッシュを止めて小網代湾口に変更した。この季節は湾内のワカメいかに無くフィニッシュエリアとしては適当と思われたからだ。

例年、初島レースや小網代カップに比べて参加艇数の少ない当レースであるが、今回もエントリーは8艇。艇長会議の時点で、〈フジ5世〉が、折から接近中の台風24号のために避難してくる漁船により、帰港できなくなる心算があるとのことでDNC。また同様の理由

で〈コンテッサX世〉もDNS。このためフリート最大の艇は新艇の〈UFO〉ということになった。

午前9時10分、小網代崎灯浮標をリミットマークとしたラインから〈アズサ〉がジャストスタート。オールクリアで全艇スピニングアップしてNNE8ノットの好天の中、5艇のレースフリートが神子元島へ向かった。

本レースで、VHFとSSBの普及のためとのことで、通信委員長の池内氏が、レース中、

油壺のNORC海岸局でラジオワッチして下さり、レース本部としては非常に助かった。実際にスタート前のラジオチェックに始まり、17日15:00、21:00、18日03:00の3回のロールコール、更にフィニッシュコールを行なった。全艇がこの義務に従えない場合は、戦術的に不公平を生ずるが、運営側としては、参加艇のポジションを知ることができ、このシステムが定着すれば島回りレースも更に安全にかつ容易に行なえる様になると考えられる。

18日12:53〈UFO〉より1時間以内にフィニッシュとの電話が入り、マークボートの〈サマーノウズ〉に連絡を入れる。02:25にフィニッシュしたファーストホームの〈UFO〉から約3時間20分の間に全艇が無事フィニッシュした。

今回エントリー9艇のうち、DNS2艇で台風の影響もあり、全5艇のさびしいフリートではあったが事故もなく、安全に運営ができたのは至上の喜びです。ご協力を頂いた各方面、各位には感謝の念に耐えません。来年こそ、多数の参加艇が集まり、神子元島レースに活気戻る様願っております。

第39回神子元島レース1994総合成績

1994年9月17日 関東支部 油壺フリート

IMSクラス

順位	セーラーNo.	艇名	艇種	オーナー	フリート
1	1733	UFO	ELT35	川島正道	油壺

IORクラス

順位	セーラーNo.	艇名	艇種	オーナー	フリート
1	3002	SYLPHIDESIII	FARR3/4	蒲谷和行	シーボニア
2	221	AZUSA	YOK33	杉浦直樹	諸磯

CRクラス

順位	セーラーNo.	艇名	艇種	オーナー	フリート
1	4113	ADVANTAGE	T-301	小屋忠史	東京
2	4749	WISHIII	SWING31	赤星中央	東京中央

編集長より

本格的な秋のレースシーズンを迎え、各地でさまざまなイベントが行なわれていることと思います。次号では関東選手権の結果をお伝えする予定ですが、各支部からのレースレポートもお待ちしています。ファミリーレースやチャリティレースなど、どんなイベントでもかまいません。皆様の活動の様子を誌面に反映させたいと思います。本誌の発行スケジュールは、毎月初旬に内容を決め、原稿の

ズ切はその月の20日、翌月25日に発刊となります。つまり、月初めに掲載希望のご連絡をいただき、原稿を20日までにお送りいただくと、翌月の号に掲載される運びとなりますので、ご協力をお願いいたします。

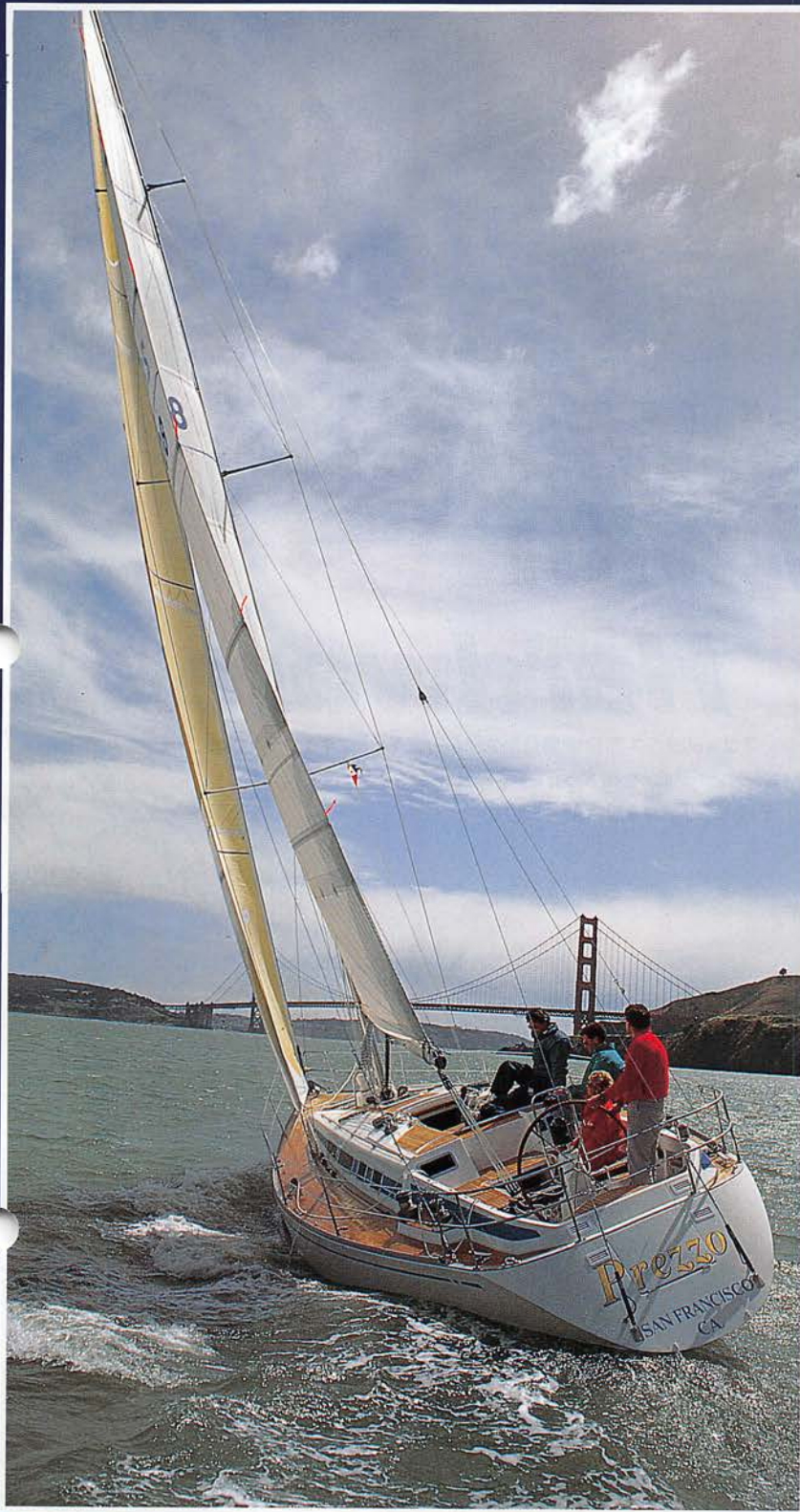
今月の表紙：いよいよ来年1月から始まる次回アメリカズカップのチャレンジャーシリーズ (ルイ・ヴィトンカップ) をひかえ、開催地サンディエゴでトレーニングに余念のないニッポンチャレンジ艇。 写真／添畑 薫

OFFSHORE 229号

第228号 平成6年10月15日発行
毎月1回15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 社団法人 日本外洋航海協会
発行人 今岡又彦
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)1991~3 千105
郵便振替番号2~21787
印刷 株式会社気生堂印刷所

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。「SWAN40 REGATTA」
SWAN40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。

これにさらなる高速性と快適性を
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SWAN40 REGATTAは
SWAN40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 traingle	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
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



「岐路に立つ外洋レースを考える」 アンケートのお願い

オフショアレースの衰退は、一途に続いています。一時は新聞テレビでも逐一報道された本部主催の沖縄レースや小笠原レースも、事実上壊滅。さらに数十年の伝統を担う関東支部の八丈島レースや神子元島レース、大島初島レースなどにしても、参加艇数は全盛期が嘘のような、さびしい数になっています。理由は様々に述べられていますが、状況は世界に共通する流行にも似て長年に渡って積極的な対応策が見出せないまま、今日に至っています。そこでオフショア誌の編集サイドは、あえて問題のひとつひとつにスポットを当て、選択肢の中に打開策があるのか、見当たらないのなら何を決断しなくてはならないのか、この二者択一をテーマに掲げる「岐路に立つ外洋レースを考える」討論会を企画しました。第一回はNORC執行部側のベテランの方々、第二回は参加側で活躍する中堅から若手のセーラーの方々にご出席を頂き、忌憚のないご意見を伺います。つきましては、これらの会合に会員諸兄のお考えを率直に提示いたしたく、下記のアンケートを作成した次第です。ひとりでも多くの方からのご返事をお待ちします。

質問① レースに参加したことがありますか。

- イ ある
ロ ない(ロの方は以後のアンケートにお答えの必要がありませんが、最終の記入欄で、会員であるのにもかかわらず、どうしてレースに参加されないのか、その理由をぜひとも教えて下さい)

質問② (前問①イの方にお尋ねします) レースは如何でしたか。

- イ 楽しかった
ロ 楽しくなかった

質問③ (前問②ロの方にお尋ねします) 何故楽しくなかったのですか。丸はいくつでも結構です。

- イ 負けから
ロ スタートやマークで怒鳴られて不快になった
ハ 参加費が高い
ニ 運営に不手際があった
ホ パーティーなどがなかった
ヘ その他()

質問④ (前々問②イの方にお尋ねします) その後レースは何回参加しましたか。

- イ まだ1回だけ
ロ 1~10回
ハ 10回~100回
ニ 100回以上

質問⑤ レースに参加しようと思ったとき、何で決めましたか。下記の中で丸を三つ付けて下さい。

- ☆ 開催海域が近い
☆ レースの距離、所要時間が手頃
☆ 毎回出場していて仲間が多い
☆ 季節がいい
☆ 運営がしっかりしている
☆ 参加費が安い
☆ スポンサーが付いている
☆ パーティーが盛大
☆ 参加艇数が多い

質問⑥ そろそろ肝心なところをお尋ねしますが基本としてお好みはどちらですか。

- イ オフショア
ロ インショア

質問⑦ 次のコースの中で好きなのはどれですか。下記の中で丸を三つ付けて下さい。(前問⑥にかかわらず付けて下さい)

- ☆ 一週間前後を要するロングオフショア(JGYRなど)
☆ 数日間掛かるロングオフショア(八丈島レースなど)
☆ ワンオーバーナイト程度のオフショア(鳥羽パールレースなど)
☆ オリニッピックコース
☆ ソーセージコース
☆ 既設の浮標などを利用するクラブレース

質問⑧ (以下の質問は前々問⑥イの方にお尋ねします) 参加したオフショアレースの中で、楽しかったレースは何ですか。レース名を教えてください。

()

質問⑨ 新たな企画として、ご希望(スタートとフィニッシュの地名や開催季節など)があれば教えてください。

()

質問⑩ オフショアレースが今日の状況に至った原因は何だとお考えですか。下記の中で丸を三つ付けて下さい。

- ☆ ハードウェア(マストやラダーなど)の強度が心配
☆ ソフトウェア(クルー)への負担増が不安
☆ 気象海象の激変が心配
☆ 所要の日時の確保が困難
☆ 必要なエレクトロニクス製品が高価
☆ その他諸経費の負担が困難
☆ 避難港その他の泊地が不安
☆ 企画とそのフォローが不十分
☆ 参加艇が少なく、面白くない
☆ その他()

質問⑪ 前問の他にオフショアレースを盛んにするポイントは何でしょうか。下記の中で丸を三つ付けて下さい。

- ☆ 魅力ある目的地の開拓
☆ クルーの資格制度の導入
☆ その他の安全策の徹底
☆ 完走艇のクルーに完走証を授与、年間最多距離帆走のクルーを表彰するなどして、オフショアのアピールを考える
☆ セットした催しを充実させる
☆ 有力なスポンサーを探す
☆ その他()

質問⑫ オフショアレースを盛んにする有力な手段が見出せない場合、来期のレーススケジュールを大幅に見直そう(参加があまり見込まれないレースは最初から中止する)という案があります。如何ですか。

- イ やむえない
ロ 反対(理由)

その他ご意見やご要望何でも結構ですから、メッセージをお願いします。

支部名 特別会員 正会員(どちらかに丸印)

会員番号 氏名

匿名をご希望の方でも支部名だけは教えて下さい。地域別の傾向を知るための資料に生かします。ありがとうございました。
このアンケートの返送先のファックス番号は03-3504-1914です。封書の宛て先は〒105東京都港区虎ノ門1-11-2、5F 日本外洋帆走協会 会報小委員会です。締め切りは集計の都合上、11月5日とさせていただきます。なおご返送頂いた方の中から抽選で10人の方に粗品をご協力の印として贈呈します。

