

第24回八丈島レース 「UFO完走記」

関東外洋ヨット選手権シリーズ1995

IORボートの IMSシミュレーション



Air New Zealand International Regatta



The Royal New Zealand Yacht Squadron

IMS PHRF CLASS RACING

auckland 15-23 march 1996

参戦・観戦ツアー募集集中！



南波誠氏が現地で合流！

スキッパー兼ナビゲーターとしてニッポンチャレンジの顔となった日本を代表するセイラー南波誠氏が現地ニュージーランドで合流し、ツアーメンバーをご案内します。レースの解説、トップセイラーとの歓談など、南波氏の豊富な経験と知識が、観戦の旅の思い出作りをより一層深めることをお約束します。

「参戦・観戦ツアー最新情報」

- 参戦希望の方に現地NZからチャーター艇の情報が入りました。「ファー38」が、格安でチャーター出来ます。
 - アメリカス・カップを保持するロイヤル・ニュージーランド・ヨット・スクォードロンでのアメリカス・カップを闘ったクルーとの交歓パーティが企画されています。また、ツアー参加者にはIDカードが発行されます。
 - ご希望の方には、ボートビルダーなどニュージーランドのマリン関係各社の訪問・見学もご用意できます。
 - 参戦希望の方には、ニュージーランド人クルーのご紹介、また、スケジュールに合わせた料金設定も可能です。
- ※お問い合わせ、資料請求は下記までお願い申し上げます。

人が好き。地球が好き。旅がスキ。

近畿日本ツーリスト

air new zealand
ニュージーランド航空

●お問い合わせ、資料請求

近畿日本ツーリスト 千代田海外旅行支店
〒100 千代田区有楽町1-7-1有楽町電気ビル南館16F
運輸大臣登録一般旅行業第20号 (社)日本旅行業協会会員
TEL 03-3212-4811 FAX 03-3284-1218 担当:鈴木、岡田
主催:近畿日本ツーリスト(株) 後援:ニュージーランド航空
企画:ヨットینگ 賛同:ニュージーランド政府観光局

■参戦ツアー日程表

日時	発着地/滞在地名	現地時間	交通機関	摘要
1 1996年 3月9日 (土)	東京(成田空港)発	夜	航空便	●空路、クライストチャーチ経由で オークランドへ (機内泊)
2 3月10日 (日)	オークランド 着	午後	専用車	●着後、ホテルへ (オークランド泊)
3 3月11日 (月) 3月25日 (月)	オークランド滞在	終日		●レース参戦または、自由行動 (オークランド泊)
17 3月26日 (火)	オークランド 発 東京(成田空港)着	朝 午前 午後	専用車 航空便	●一路、オークランドへ ●空路、帰国の途へ ●通関手続き後、解散

※発着時間、交通機関は変更になる場合があります。

■観戦ツアー日程表

日時	発着地/滞在地名	現地時間	交通機関	摘要
1 1996年 3月18日 (月)	東京(成田空港)発	夜	航空便	●空路、クライストチャーチ経由で オークランドへ (機内泊)
2 3月19日 (火)	オークランド 着	午後	専用バス	●着後、オークランド市内観光 (マウント・イーデン、ハーバー ブリッジ、タマキドライブなど) (オークランド泊)
3 3月20日 (水) 3月21日 (木)	オークランド滞在	終日		●レース観戦または、自由行動 (オークランド泊)
4 3月22日 (金)	オークランド 発 (ワイモ観光) ロトルア着	終日	専用バス	●一路、ロトルアへ。途中、ワイ 洞窟観光などをご案内します。 (ロトルア泊)
6 3月23日 (土)	ロトルア 発 オークランド 着	午前 午後 夕刻	専用バス	●ロトルア観光。(ボフツ間欠泉、 レインボー・スプリングスなど) ●一路、再びオークランドへ 着後、ホテルへ(オークランド泊)
7 3月24日 (日)	オークランド滞在	終日		●自由行動 (オークランド泊)
8 3月25日 (月)	オークランド 発 東京(成田空港)着	朝 午前 夜	専用車 航空便	●一路、オークランドへ ●空路、ナンディ経由で帰国の途へ ●通関手続き後、解散

※発着時間、交通機関は変更になる場合があります。

旅行代金: 280,000円(参戦) 260,000円(観戦)

食事: なし(参戦) 朝6回、昼2回、夕0回(観戦)

最少催行人員: 10名

利用航空会社: ニュージーランド航空

利用予定ホテル: ホワイトヘロン又は同等クラス

添乗員: 同行しませんが現地係員がお世話します。

「荒天時でも船体やスパーは絶対大丈夫という自信があった」

第25回八丈島レースを完走して

- リポート／川島正通（〈UFO〉オーナー／スキッパー）
- 写真／下村友明、長洲史郎（〈UFO〉クルー）



11月5日06：24朝日を受けながら初島沖にフィニッシュする〈UFO〉

私にとって、今回の八丈島レースは、1992年の鳥羽レースで始まったといつてよいであろう。あの参加艇の大多数がリタイアした時に、先代の〈UFO〉もリタイアせざるを得なかったのである。その原因はクルーの練習不足も大きな理由の一つではあったが、ハードの面から見れば、荒天下での居住性の悪さによるクルーの極度の疲労、波を一つかふれば浸水して消えてしまう桜マークの航海灯また航海灯の漏電によるGPSの不調等により、2晩目の夜間航海を断念したのである。この経験を基に、通常の荒天ではリタイアする必要のない艇の建造を思い立ったのであり、その目標を八丈島レースを無理なく完走できるクルーザー／レーサーとしたのである。

新〈UFO〉（エリオット35・GPH599.7）は、細部には不満は残るものの、荒天下でのパフォーマンスは期待通りのものと仕上がっ

た。昨年の八丈島レースは私自身の仕事の都合で参加できなかったのが、今年は早くから参加を表明し、私の仕事の都合もこれに合わせ、クルーの日程も調整することができた。しかし、いざとなると船検で近海の臨時航行許可を取るのにひと苦労したが、船舶電話を持っていることで臨航の許可を得た。ちなみに国際VHFは船検では通信手段としては認めてもらえなかった。

今年のレースは小網代湾沖スタート→八丈島反時計回航→初島フィッシャリーナ沖フィニッシュのコース（150マイル）で、参加艇はIMS2隻、CR2隻の合計4隻であった。参加艇が少ないのは残念であったが、〈ラッキーレディ〉のオーナー稲葉氏の大変なご尽力により実現したものである。出港前メインセールの選択に迷ったが、3DLは1ボントリーフしか

ついていないのであきらめ、ケブラーパネルを装着。ダクロンをスパーとして搭載した。

11月3日 10：00、南西の微風の中をライトジェノアでスタート。前日まで強すぎる程の風が4日間吹き続けていたのがまるで嘘のような海面であった。昨年の小網代カップの二の舞かとボヤいていたが、11：30頃VHF16CHで気象警報が入り、関東海域では35ノットの西風が吹き、警報継続時間は翌日09：00までとのことであった。周囲の状況からは信じられない思いであったが、やがて1マイル程離れていた〈ラッキーレディ〉が大きくヒールし始め、ほどなく〈UFO〉にも腰のある西風が入り始めた。間もなく風力は次第に上り、#3にジブ交換、終わったらメイン1ポイントリーフ、それが終わったら#4にジブ交換、終わったらメイン2ポイントリーフ、とあつという間の連続技で、最小のセー



ナイトワッチも一応笑顔で……



フィニッシュまであと何時間？ じっとわが手を見つめる……

ルとなってしまった。大島の東側は非常に波が悪く、四方八方から鋭い三角波が崩れながら襲いかかって来る感じであった。このままでは夜間の航行は厳しそうなので、一瞬リタイアの悪夢がよみがえったが、晴天ではあるし、よい月夜が期待できたので、しばらくはレース続行と決めた。

夕刻、大島を右舷後方に見るようになった頃には波の方向が大体定まってきて、また風も40ノット程度以上には上りそうもないので、リタイアはなしと決定。

そのあとは時々来るデッキを乗り越えるような大波で体を持って行かれそうになるくらいで安定した走り続けた。18:00最初のワッチオフでバースに入るが、快適な筈のバースが3次元に急激に振れまわって眠るどころではなく、まだ波の酷さを実感させられた。しかし時間が進行するにつれ、次のワッチオフからは、身体も慣れたため良く休むことができた。20:00のロールコール時には三宅島の東南東に達し、〈ラッキーレディ〉と〈ボランス〉のリタイアを知る。御蔵島を通過する頃からそれまでの西南西の風が後方に振れ始め、スターボーで八丈島の西側に出られるようになった。風は西北西で安定して吹き続け、11月4日04:00八丈小島ノ瀬戸を通過。八丈島最南端の小岩戸ヶ鼻を慎重を期してタッキングで回航し、石積ヶ鼻をMAG270°に見たのは、11月4日05:45であった。

帰路は風が西北西に回ったため、ふたたびポートでのクローズリーチとなった。10:00頃、八丈島と御蔵島の中間あたりで、操業中の漁船と遭遇。一本釣りで赤い魚を上げていたが尾長鯛だろうか？ この季節の荒天の中を小さなセールを上げ、ただ一隻で走っているヨットを見て漁師も驚いたことだろう。三宅ヨット局とのロールコールは、島の北側ではよく入るが、南側ではほとんど交信ができなかった。

三宅島の北東20マイルの位置で急に風が落ち、城ヶ島の南以来初めてのセール交換。フルメインにライトジェノア。すぐに全くの

無風となり、海面は嘘のように風いでしまった。約4時間無風の中でのたうちまわることになったが、クルーの中には月曜日の会社出勤の心配までする者ができた。

この季節のことだから、必ず吹いてくるから心配するとなぐさめている間に、今度は北東が吹き始め、すぐに#3に1ポンメインとなる。無風の間に黒潮本流で北東に1.5ノット前後で流されていたのが幸いして、北東の風で一気到大島の東をかわして初島のフィニッシュラインに向かうコースに乗ることができた。

大島三原山と月が沈むというオツな風景を楽しみながら、若干の逆潮も物とせず、快適な滑りで11月5日06:24:10フィニッシュした。

ちょうど海面から上り始めた陽光の中、レース委員諸兄、〈ラッキーレディ〉とわざわざ油壺から初島まで出迎えにきてくださった〈ボランス〉のクルーの皆さんの歓迎を受けながらのフィニッシュは私にとって感動的なものであった。

今回のレースで荒天の中を完走できた理由は3つある。1つははじめに述べた〈UFO〉の荒天下でのパフォーマンスへの信頼感である。帆走中どんなに波に叩かれても、船体やスパーは絶対大丈夫という自信があったからこそ走り続けることができたと思う。2つ目は、キャビン内で十分な休養を取ることができたクルーのパワーである。〈UFO〉はヒールした船内でも、ワッチオフのクルーは風上側のハードボトムバースを水平に保って眠ることができた。

内装は極めてシンプルで豪華な感じはゼロであるが、オーバーナイトのレースでは絶対必要な装備であろう。今回は日中6時間の2ワッチ、夜間は4時間の3ワッチのスウェーデン式のワッチシステムを取ったが、2晩以上のセーリングでは、この方法が一番良いと思う。今回の〈UFO〉の中堅クルー2名はかなりレースの経験を積んできていたはずであ

るが、ワッチシステムで乗ったのは初めてということであったのには驚いた。このあたりにも最近のデイレースオンリーの風潮が生まれた原因があるのではなかろうか。

外洋ヨットのオーナーの皆さんはどのようにお考えだろうか？ 第3は、今回はセールの枚数制限が外されたことである。これは、スペアーメインの搭載を認めるべきだという私の提案をレース委員会が受け入れてくれた結果である。長期間にわたり、少なからざる費用をかけて準備し、クルーも無理に休暇を取って参加したレースで、メインを破損しただけの理由でリタイアしなければならないなどということは愚の骨頂である。

今回は〈UFO〉では幸運にもメインを破損することはなかったが、〈ラッキーレディ〉はメインを破ってリタイアしたとのことである。スペアーメインの搭載を認めていないORCのルールは悪法であると思う。世界でも有数の酷しい海域でレースを主催するNORCは、どのレースでもスペアーメインの搭載を認めることを提案したい。いままでに何度かレース委員会にスペアーメインを認めるように提案したが、「スペアーメインを持っていない艇に不公平になる」という理由で断られてきた。私は逆だと思う。スペアーメインも持っていない艇など、私に言わせればシーマンシップに欠ける艇である。外洋レースの完走を目指す艇が制限を受けることこそ、不公平とすべきであろう。スペアーメインを持たない艇の外洋レースへの参加こそ、むしろ制限すべきである。安全委員会はどうにお考えだろうか。さもないと日本での外洋レースの衰退に手を貸すことになるのではなかろうか。

最後になりましたが、レース委員会、通信委員会その他今回のレースにご尽力くださった皆様に深甚なる敬意と感謝を捧げる次第である。

関東選手権シリーズを振り返って

IMSクラスに移行した〈アーカンベイ〉(IORワントン)のシミュレーション

●リポート/植松 清 (関東支部帆走委員長)

シリーズ全体が安定した風に恵まれて、レースは全てのスケジュールを予定通り終了した。もっとも風の弱かった第6レース(神子元島96.4マイル)でも8~10ノットで一時、フィニッシュ近い城ヶ島沖では無風に近い状態もあったが、ファーストフィニッシュの〈ドリームピック〉(ファア44)が23:48'18"(スタートは09:10)。単純に計算すると6.58ノットで走っている。最終艇が4.81ノットで相模湾でのオフショアレースとしては平均的であると思う。

第1レース(初島50マイル)が前半、風が弱く8~10ノットと同じく〈カリフォルニア・ドリーマー〉(N/M50)が6.65ノットと最終艇が5.06ノットで風域が高かったことを示している。10月8日と10日に行われた第2~第5レースはバイレースのソーセージコースで、風速は20ノット前後。2日間ともに終始安定した北寄りの風が吹き、しかも波高が小さいために密度の濃い見応えのある戦いが繰り広げられた。

今回の成功の一つに、既存のオフショアレースを組み入れたことがあげられる。まず、第1レースはショートオフショアとしてKSC7戦初島レースを兼ねて行い、KSCシリーズ最多の55艇が参加。大変な盛り上がりだった。第6レースのロングオフショアは第40回神子元島レースを兼ね、最多の42艇が出走した。

IORボートの今後の行方

このシリーズのエントリーを見るとIMSが32艇、IORが6艇、CRが6艇とフリートの70%以上をIMSが占めている。年々減少傾向にあるIORボートの数が減り続けられれば、クラスとして成立させるのが困難になる。

現在、関東支部帆走委員会としてはIORボートのオーナーやスキッパーに呼び掛け、来年以後のNORCのレースシーンでIORがどうあるべきかを話し合うことにしている。このリポートが掲載される12月号がでる頃には結論が出されていると思うが、国際的には消滅しても国内では乗り手側の意向次第でその方針を決定しようとしている。

また、'95年5月に本部IMS委員会と本部計測委員会からIMSレギュレーションズ1994、103.2、レーシングディビジョンにおける救済措置が発表された。この発表の中でIORレー

ティングを持たない艇でもレーシングディビジョンにおいては、艇の全長からORCグリーンブック(レベルレーティング)の規定をクリアしていれば、アコモデーション・レギュレーションにおいてグランドファースリングされるとある(この詳細については本誌1995年7月号を参照されたい)。

現実にはこのシリーズのIORクラスで優勝した〈アーカンベイ〉は直前にIMSを取得していたが、クラスやフリートチーム編成等の事情でIORでのエントリーを無理を押しをお願いした。GPHは594.3でマム36と比較すると1.9秒高い数値となる。このシリーズが終了した数日後に事務局の協力を得てあるシミュレーションを試みた。〈アーカンベイ〉が出場したIORクラスはIMS-Aクラスと同時スタートだったのでこの試算が可能だったのだが、仮にIMSでエントリーした場合どうだったかを試算したものである。

〈アーカンベイ〉(IORボート)がIMSクラスでエントリーした場合のシミュレーション

第1レースはコース距離:50マイル、コースタイプ:5 Ocern (PCS) でスクラッチシート上で比較すると、風速10ノットで1位の〈カラス〉(マム36)とマイル/0.9秒〈アーカンベイ〉は速く走らなければならない。さらに14ノットではその差は4.8秒になる。この時、ファーストホームの〈ドリームピック〉との比較では10ノットで46.5、12ノットで45.6、14ノットで45.4秒となる。〈カラス〉の修正時間CTは7h12m34sで2位の〈プレスト〉(マム36)はCT7h21m0s。〈アーカンベイ〉のCTは7h14m37sとなり、1位と2位の間にいることになる。また、第2レースではコース距離:8.5マイル、コースタイプ:6 %B-R-RUNでスクラッチシート上で比較すると、風速20ノットで1位の〈シーホークハイ5〉(マム36)とマイル/4.8秒、風速16ノットで7.1、風速14ノットで9.4秒〈シーホークハイ5〉が速く走らなければならない。この時ファーストフィニッシュの〈ドリームピック〉とはそれぞれ、54.8、53.7、50.9秒差となる。ここでは〈シーホークハイ5〉がCT1h18m27sで2位の〈ドリームピック〉がCT1h20m56s。〈ア



ーカンベイ)のCTは1h20m10sとなって、ここでも1位と2位の間にいることになる。

第5レースまでの仮定では2-2-1-3-3となっていて、実際の第5レースまでの結果は〈シーホークハイ5〉が5-1-1-3-1でトップに立っているが、1、3、4レースが入れ替わり、〈シーホークハイ5〉が16.5ポイント、〈カラス〉が20.875ポイント、〈ドリームピック〉が41ポイント、〈アーカンベイ〉の仮想得点が11.75ポイントでトップに立つことになる。〈アーカンベイ〉はこのIMS取得の前に、セイルプランとキール重量の改造を行っている。メインセイルはEを6.06として39cm長くし、キールは中心付近にあったダミーを145kgの鉛と交換し、これによってライティングモーメントRMは139.5と以前の133.8と比較すると大幅に向上した。また、ダイヤモンドセイルの協力もすることながらクルーも長期に渡って同じメンバーを維持し、バイレースでは全く無駄のない見事な走りをしている。今回の成績もこうした努力に裏打ちされたものである。

マム36フリートがクラスBの〈シャラク〉を交えて特に熾烈な戦いを展開した第6レース(96.4マイル)の復路ではコースを右に走る艇団と大きく左に離れ、〈ゼネット〉とともに大幅に遅れた〈アーカンベイ〉は仮想順位で14位に終り、シミュレーションの最終結果は〈シーホークハイ5〉が18.75ポイントで優勝。〈カラス〉が35.875で2位、〈ドリームピック〉が50.00で3位。53.75ポイントの仮想得点で4位に後退した。4位の〈織姫〉が57.5ポイントになり以後順位が下がるという結果となった。

以上のこの試算は、IORからIMSへの移行の促進を目的とする試みであり、決して勝者を愚弄するものではないことを付け加えて各位のご理解を賜りたい。また、〈アーカンベイ〉の後藤裕オーナー並びにクルーの皆様にはコミッティの無理なお願いに協力していただいたことを誌面を借りて御礼を申しあげたい。

また、この拙文が現IORボートの関係者にとっていささかの光明になれば誠に幸いである。

●IMS-Aクラス総合優勝〈シーホークハイ5〉(マム36)

シリーズレースを制する充実感を味わえた!!

〈シーホークハイ5〉スキッパー 中嶋一夫

今シリーズを振り返る前に、まずレースコミティの皆様にお礼申し上げます。手際よい運営で風に恵まれた最高のコンディションの中、レースができたことに感謝いたします。

我がチームは、今年7月の鳥羽パールレース以後、目標を関東選手権に据えて練習をしてきました。特に今回、得点係数が3倍になる神子元島レースがカギを握ると考え、9月の連休にオーバーナイトの練習も兼ねて神子元島を回航しました。台風之余波とドシャ降りの雨でしたが、若いクルーにとってはいい経験になりました。

練習の成果が試されるシリーズ本番では、5レース終了時総合2位の〈カラス〉と神子元島レースでデットヒートを演じました。神子元島回航では〈カラス〉に先行され、マークしていたにもかかわらず、日没後にちょっとしたミスにより〈カ

ラス〉を見失った時には、“得点係数3倍”の重みを痛感しました。しかし、あきらめずブローを拾って走った結果、フィニッシュには差を広げたことを知ったときに、優勝の喜びと同時に練習の甲斐があったと実感しました。

第1レースの初島で5位とつまずき苦しいスタートとなりましたが、今回タクティシャンとして戦ってくれたパウアー・ベッキンの経験と確実な仕事に助けられ、優勝できることができました。また、シリーズレースをまとめあげる難しさを一段と感じました。そして何よりも若いクルー中心の我チームに、厳しくときには優しく、勝つ喜びを教えてくれる世良オーナーの存在も忘れることはできません。

最後に、この優勝に倣ることなく今後も練習を続けて真に実力のあるチームになるよう努力して



いきます。そして来年はフリート優勝をと思っています。そのためにクラス別のポイント方法を考えてほしいですね。

●IMS-Bクラス総合優勝〈あずさ〉(ファ-34IMS)

関東外洋ヨット選手権シリーズに勝利して

〈あずさ〉オーナー 杉村直樹

1990年の沖縄〜東京レースに出場した時、圧倒的な速さで走ったIMSボートの驚異的なスピードに夢を見ているような驚きを感じた。それから、IORボートとのスピードの差を何回も実感させられていたマム36が現れて、またまた、その違いをぼうぜんとしていた。

それからいつの日か我々〈あずさ〉もマム36を夢みて、乗り変えるチャンスを狙っていた。しかし諸磯港での許可が得られずにいた。IMSボート〈トレーサー〉が乗り換え、その速さに刺激を受けた。迷ったすえにファ-34IMSを発注。ニュージーランドに行き、でき具合を見てから、日本に送られて来る日を待ちに待った。9月7日横浜港に到着、税関検査が終る9月10日に諸磯に機帆走で回航した。10月のレースに間に合わせるべく、週末は準備に追われ、やっとのことで関東外洋選手権シリーズに出場できることとなった。

我チームのテクニクでは、この船は帆走させるのにかなりの戸惑いがあった。これは、まさに大きなディンギーではないか、えらいことになった。乗りこなすには艀装が複雑すぎる。優秀なセールメーカー(失礼)にサポートしてもらい、年甲斐もなくどなられ、怒られ、やっとのことで、出場できる状況ということに到らざるを得なかった。これでやって見よう、まさに乗りかかったフネであった。

フリート対抗チーム別にも諸磯としてエントリーした。〈メルルーサ〉、〈ラハイナ〉との3艇であり、足を引ばらなければよいが、心配と複雑なス

タートとなった。

第1レースは初島レース。風は8〜20ノットとレースに最も望ましい風で初島に向けてのスタートとなった。スピンを展開して、徐々に前に行く。もちろん、大型の50フィートクラスはかなり前に行くが、ワントンに肉薄して走れるのは何とも気持ちがいい。いきなりマーク回航のレースでなくてよかったと思いがの帆走である。

初島回航まで順調な走り、IMS-Bクラスでトップ回航。帰路も走りがよく、夢心地の中で初レースの勝利を味った。艇とセールと、乗り手のサポートが勝因だった。

第2レースから第5レースまでは、マーク回航のショートレース。IMS-AおよびIORの10分後のスタートで、5レースともに20ノットの風が吹いた。フルメイン、NO.2ジブ、NO.3シブを展開してのレースとなった。艇が新しく、軽く、ニューセールが大きなパワーであった。これらの要因が、風の細かい振れを見逃すことなく対処できたことに加えて、運もよかった。5レースまで全て1位という恐るべき成績で、経験したことのないショートレースでの勝利となった。

最後レースは神子元島レース。このレースに勝てればオールトップとなる。スタートからウェザーマークまでが、どうもよいとはいえないが、長い距離でもあり、それも気にかけずに行くかといったところであった。

前のレースに比べて弱風でのスピンランが続く。潮がいつもの様子とやや異なっている。陸側の走



りはよくない。普通、神子元島レースは風強く、波が高いのが通例だが、今回はいつもと勝手がちがう。このレースは寒い上に白波がゴ-ゴ-と声を立て、神子元島周辺では波のくだける白さと、あのあたりを通過するところが夜で横根や平根に近いとすさまじいゴウ音を神子元島にたたきつける白波が白い島を連想させるのだが、今年は静かだった。

島回りのレースを、思ったようなコースとマークすべき相手を捕えられなかったと思う。しかし優勝!

艇を変えて、このような成果を得られる幸運は、めったに得られるものではない。勝利の美酒は、2日酔いにつながった。その上、諸磯フリートの勝利という、我がフリートとて初めての画期的な結果に結び付いた。〈メルルーサ〉、〈ラハイナ〉の活躍は、我々の喜びを最高潮につなげてくれた。フリートとしてこれ以上の感激はそうあるものではないだろう。

諸磯フリート、関東選手権フリート対抗 初優勝!

諸磯フリート フリートキャプテン 川久保 史朗

関東選手権15回目にして、初めて我が諸磯フリートが総合優勝。私としては、今回ほど最初からひょっとしたら勝てるのではと思ったことはありませんでした。

諸磯から今回エントリーが4艇、CR1艇、IMS3艇、これをどうチーム編成するかが最大の悩み。今回取らなければ我々がいる間には取れないのではないかと思います、絶対安全なCR〈ラハイナ〉はまず決定。だがIMS3艇より2艇をどうするか…。新艇〈あすさ〉、〈メルルーサ〉そして実力No.1ミドルボート覇者〈トレーサー〉…。一任された以上、勝つ方向で選出しなければならぬ。得点上、同じクラスに2艇エントリーするよ

りも、違うクラスのほうが得策と考え、Bクラス1、Cクラス1、ここでBクラス〈あすさ〉、〈トレーサー〉をどう選ぶか最後の決断。結果、新艇〈あすさ〉にすべてをたくし、レースに挑戦。このチーム編成がずばり当たり、〈あすさ〉Bクラス1位、〈メルルーサ〉Cクラス2位、〈ラハイナ〉CR1位の成績をあげ、諸磯フリートが総合優勝した。

この3艇にはレース前から優勝の暁には盛大な祝勝会をやると言ってハッパを掛けた手前、どうしてもやらなければならなかった。皆さんの熱の冷めないうちに、〈あすさ〉の杉村氏のご厚意により、11月4日新宿住友クラブにおいて祝勝会を

おこないました。80名の予定が幕を開けたら100名以上の方が出席。お忙しいなか、関東支部長の古川保夫氏にスピーチをいただき『普通ではこのチーム編成はできないよ、立派なものだ。それにひきかえ我がフリートはだらしない…』と自分のフリートのキャプテンがいる前で熱弁を披露。その後に頭をかいていただけたけれど、祝勝会は3艇を肴におおいに盛り上がり、恒例の各艇代表によるカップになみなみとつがれたビールの一気飲みで幕を閉じました。最後になりましたが今回の運営の皆さんご苦労さまでした。また、来年もうまい酒が飲みたいものです。

●諸磯チーム紹介

〈あすさ〉IMS-Bクラス 前頁紹介

〈メルルーサ〉IMS-Cクラス 杉田泰一

川久保フリートキャプテンから関東フリート対抗に参加しないかとのさそいがあった(本当は強制された)時、新艇になってKSC6戦に1回参戦しただけで、ろくに練習もしていないことと、CRで戦ってきた我チームのレベルでIMSの世界で通用するか自信がなく、不安であった。

結果は、1戦の初島レースは2位とまずまずの出足であったが、インショアレースではトラブルもあり苦戦。最終戦の神子元レースに望みをつないだが、往路は風に恵まれ、神子元回航を明るいうちにとの思惑通り、日没前後に回航できた。城ヶ島沖の魚礁ブイに12時頃戻ってきたものの、コミッティにフィニ

ッシュ時刻を予告した直後に風が落ち、フィニッシュまで2時間もかかってしまい、この時点で諸磯フリートの優勝はないと思って帰港した。

翌朝レース結果、神子元レースのIMSのBクラスで6位、フリート対抗のIMS-Cクラスで2位と聞き、諸磯フリートの優勝に貢献できたことを確認し肩の荷をおろした。レース全体を振り返ってみて、今までのIORやCR艇の走りが何んであったかと思うほど、スピードといい乗り心地といいすばらしい走りをするIMS艇に驚嘆すると同時に、シビアな走りを要求されるIMSレースの深みにハマッタ感じである。

最後に毎度のことながら、レース運営にたずさわった皆様をはじめ、このレースにご尽力くださった方々に感謝しています。

〈ラハイナV〉CRクラス 佐藤文昭

インショアレースは我が艇には若干風が強く、第5レースをおえた時点で3位。神子元島レースが1位でなければ優勝はない。レース前夜飾り棚に優勝カップの置場を設け必勝を期する。

レース当日は我々のためにあるような軽風。神子元島を回航した時、前を走るのは〈ブレイン〉だけ。差が開かぬよう風の振れに細かく対応してコースを選択する。

結果は修正で1位。93年、94年に続き、今年もCRクラス総合優勝。勝因は他艇がそれぞれ勝ちを急いで崩れてしまい、マイベースの我が艇に女神がほほえんでくれたのか? 何はともあれ諸磯チームの優勝にも微力ながら、お手伝いできて楽しいシリーズレースでした。



〈メルルーサ〉



〈ラハイナV〉

“小粒でぴりっと”

6.5mによる単独大西洋横断レース、ミニ・トランサット95

リポート・写真／角 晴彦



第1レグ(1000マイル)でトップフィニッシュをかざったブルニョン。艇は1991年のフィノードesignだが、同型艇の多くが上位に食い込んでいる。



レースに先立ち90°傾斜試験が実際に実施される。インナーバラストがどのような状態でも、海面から12m程あるマストトップに45kgの重りをぶら下げてなお正の復原力を持つことが要求される。

大西洋では数多くの横断レースが毎年行われているが、その中でもユニークな存在がミニ・トランサットだろう。このレースは全長6.5mのモノハルによる単独レースで2年に一度行われる。艇は最小サイズながら、今年の参加は39艇、多いときは60艇を超えるという非常に人気の高いレースだ。この人気の秘密は、艇が小さいゆえにレース艇の建造費が安くすむこと。デザインの自由度が大きいこと、デザイナーにとっても挑戦の場になっていること。大西洋横断という、完走することだけでも大きな価値があるということ、などが上げられている。外洋レースのあり方が論議される今日、何か参考になるかと思い、リポートさせていただくことにした。

レース艇を見てまず驚く。全長6.5mに対し、最大幅が3m弱ある。どう見ても我々がよく目にするセールボートの比率とは異なり、極端に幅広だ。また、リグが巨大だ。マストは高さ12m。メインはフルバテンで、30m²はありそうだ。バウには、左右に振ることのできる長いボースピリットが設置され、最大60m²ものジェネカーを展開する。水面下は、アメリカズカップ艇がおとなしく見えてしまいそうなアペンデージだ。非常に細長いカーボンキールストラットの先端に300kgのバルブがぶら下がり、吃水は2mに達する。時にキールは左右にスイングする。また、上りの性能

向上のため、マスト前のセンター、もしくはキール脇にダガーボードを備え、コンディションに合わせて出し入れする。幅広のハルであるためラダーはツインで、強風のフリー安定性のため、ラダーの前には2枚のダガーボードを持つ。アペンデージの数は多いもので実に7枚にもおよぶのだ。

立つことができない船内は、ウォーターバラスト用の配管が目立つ。片舷200リッターの海水を手動ポンプによりタンクに満ちし、バラストとすることができるのだ。このようなウォーターバラストはウィットブレッド60で採用されているが、元々ミニ・トランサットが最初だと言われている。

レースコースはフランス西部に位置する港町プレストからカナリー諸島の北に位置するポルトガル領マデイラまでの約1000マイルが第1レグ。マデイラからカリブ海のフラン

ス領マルチニークまでの約3000マイルが第2レグとなっている。

悲しいことに今回の第1レグで1人の行方不明者がでた。コンディションは悪くなかったので、落水が原因と考えられる。ゴール付近の海域でボートだけが無人で発見されたのである。ボートは無傷で、船内も整然としていた。

最近のミニ・トランサットは前回、前々回と第1レグが大荒れに荒れ、犠牲者を出している。それでも、レースは今年も行われた。犠牲者を出すことは辛いことであるが、それがヨットレースを中止する理由にはならなかった。航海中の乗手手の安全は、乗手自身の責任で確保するという大前提が尊重されていることに加え、このレースがセーラー、デザイナー、運営、その他レースに参加する仲間達のためのレースであるという事実が強く認識されているからに違いない。かれらはレース開催をあきらめることを拒み、犠牲者の弔いのためにも、ルール改訂を続けながらできる限りの安全性を確保し、しかもレース本来の精神を失わせない努力を続けている。



レース艇のほとんどはウォーターバラストを装備している。片舷最大200リッターまでの海水取込みが許され、配管はさながらウィットブレッド60のミニチュア版だ。もちろんミニ・トランサットの方がアイデアとしては先だ。

「さよならバージン」

第5回湘南バージンレース

リポート／関東支部フリート委員長 能條 秀夫



今回で5回目である。今まで色々なバージンレースを行ってきた。第1回は「バージンてなんだ」、「2回目でもバージン」etc.…。若手クルーの練習の場として参加していたトップレーサー、家族3人でのファミリーレーサー、OLをのせての職場レーサー、そして固定客も増えてきたレースである。アビームで行ってアビームで帰ってこれる日もあって、やさしいアットホームな、レースであった。しかも、エントリフィーが無料ときた。最大50パイのエントリーを見た。毎回風にも恵まれたレースであった。10マイルを1時間30分から2時間弱の展開である。また、クラブレースらしく当日の海上エントリーをも認めた。第4回目からはショットガン方式を採用し、Aリーグ、Bリーグとわけて「ホームポートの近くがスタートライン」をコピーにレースを運営。このレースを支えたのは会員がより多く参加して楽しもう、また楽しんでもらおう、のお祭り精神である。

OFFSHORE誌に差し込んであるエントリー用紙をNORCにFAXする……これでよし。艇長会議もなし、パーティもなし、お金のからない方法を考えた。

そして毎回、シーボニアマリナー、逗子マリナー、には本部艇を無料で提供していただいた。葉山マリナーには回航パイを設置していただいた。この3マリナーには本当にお世話になりました。ありがとうございます。植松帆走委員長が毎回レース委員長をつとめ、シーボニアの歴代FCが本部艇に乗ってのレース運営であった。レース結果は即日着順表を出し、池内通信委員長のご尽力で、テレフォンサービスにてレース結果を知ることができる。修正タイムの成績表はFAXサービスにて受けられる。

11月5日、第5回のレースは快晴、北の風6~7m/S、参加35艇。AB両リーグとも11時スタート。この日はヨット日和とみえて、相模湾は学生のインカレ、OPクラスの日本選手権など満員の状況であった。粛々とレースは進められ、14時には全艇フィニッシュを見た。私にとってこれが「さよならバージン」である。

ご協力いただいた関係各位には心より感謝申し上げます。来年度は人心一新される支部新執行部のもと新しい企画での「ニューバージンレース」が行なわれると思う。THE NEXT. 乞うご期待。GOOD BYE.

第5回湘南バージンレース総合成績

Aリーグ 参加艇数26艇

順位	SAIL NO.	艇 名	艇 種	オーナー名	フリート
1	2960	Q'ROKU'O	FAR 1220	溝口 哲也	諸 磯
2	3306	RIPPLE III	YOK 31SR	碓 俊弘	油 壺
3	667	KAY SEVEN	ODA-45	栗林 定友	シーボニア
4	1088	INDEPENDENCE V	YOK 30R	平松 栄一	シーボニア
5	3387	BASIC	YOK 28	小坂橋博行	シーボニア
6	4507	TORNADO III	SWING 31	勝呂 忠	油 壺
7	324	AKIZUKI	FARR 31	和久井喜治郎	油 壺
8	3967	CARIBEAN III	YAM 30S2	浜村 尊司	油 壺
9	3035	MARTHA	WAG-34	平田 克己	油 壺
10	5277	YURIKO	BLT 35	飯島 茂彰	江ノ島
11	386	MORE JOY SIETE	FST 41S5	石川 幸久	油 壺
12	3825	ROUGE	YAM R3011	能條 秀夫	シーボニア

Bリーグ 参加艇数6艇

順位	SAIL NO.	艇 名	艇 種	オーナー名	フリート
1	5275	GERONIMO	FAR 1020X	後藤 豊	葉 山
2	5185	JE REVIENS	IMS1030 II	三宅直晴	逗 子
3	3949	SUN RISE	YAM 2611S	山本 昇	葉 山
4	5050	SEA HAWK	J/V 40	世良直彦	逗 子
5	4033	ARE CAN BAY	FARR 40	後藤 裕	逗 子
6	3901	SPRING	J-33	新堀武儀	江ノ島

新しい風に、新しい帆を(その9)

関東支部規約運営等検討94年12月設置特別委員会

略称9412委員会 委員長 高田尚之

今回は、委員会が本部理事会あて提出した「9412委員会総括と今後の展望」を中心に、皆様にお話ししたいと思います。

すぐには、支部は細分割に踏み切れないでしょう……

9412委員会は、現状の関東支部の細分割による小活動単位での活動が、今後の関東水域での活力の源泉として不可欠な要素であると認識していて、また代議員も圧倒的多数が支部の細分割を支持しました。しかし、現段階では会員の意識が必ずしもその方向で理解がすすんでいるとは9412委員会では認識していません。

そこで、ただちに細分割の方向に向かって会員が一致して動き出すとは判断していません。現段階で「区割り委員会」または「小活動単位確定委員会」などを設置して、細分割の方向に早急に踏み切るのは時期尚早と考えています。今後とも会員のみなさまにはいろいろの面からのご説明が必要と考えられ、また、会員のみなさまからの素直なご意見も伺わなければならないと考えています。

関東支部の細分割の目指すところは、巨大化した関東支部を分割し、民主化し、支部業務の簡素化、合理化を図ることです。一方では、自然発生的にできたクラブとNORCの組織とが共存を図るために、現行のフリートを現実にマッチした組織に変更していくところにあります。

いずれの課題も、組織を小さくしてボランティア活動により経費を吸収していくところ、および自然発生的にできたクラブとの競合関係を脱するところに主たる視点があります。これらは本部との分離問題とともに、基本的に関東支部の基盤整備としてとらえる必要があります。

それまでのコストを誰が、どう、負担するか……

しかし、これら基盤整備のためには、一時的にもせよ、時間・混乱・費用の発生等いわゆる「基盤整備のためのコスト」の発生が考えられます。これらコストのうち、だれが、どう、その費用を負担するかが一番の問題となります。

本部と関東支部の分離に関するものについては、すでに代議員会の承認を得たところですが、その他の部分については未確定となっていたため、9412委員会ではその対策として関東支部基金改定案を用意し、代議員会の議決を待つこととしました。

基盤整備のために、一時的にもせよ、発生するコストのうち、費用については会員の会費値上げによりまかなうか、もしくはすでに蓄積された金額を転用していくか、のどちらかしがありません。

9412委員会の判断では、現状での会費値上げは会員の脱会を促す要素となり、採用すべき方策とは考えません。そこで、基盤整備のための費用は、関東支部会員がすでに積み立てている支部基金を転用するのが得策と考え、これについて支部基金の規約改定を審議し、案を決定し、すでに代議員会に議決をもとめて関係機関あて提出しました。

ただ、9412委員会では、関東支部の基盤整備という名目で、関東支部基金が勝手に使われることがないように、代議員会での監視を強められるよう配慮をしてあります。

関東支部が細分割後に目指す、小活動単位とは……

関東支部の細分割により目指す小活動単位とは、現行のフリート単位ないしは少数フリートの集合体および、その地域々々で実際に外洋

帆走艇およびその乗員をとらえている集団を含めた団体を想定しています。ただし、現時点では、その集団のうちいわゆるクラブはNORCの規則の範囲外であり、NORCの規約上の最小活動単位では、たとえそれが形骸化しているとはいえ、フリートということになっています。

その地域ごとで実際に外洋帆走艇およびその乗員をとらえている集団がクラブである場合は、その集団の中で中心的活動をしている人々はNORCの会員であり、クラブでは構成員の一部でしかない場合も多くあります。フリートはその中心的活動をしている人々と連携をとり、積極的にその活動集団と同化し、やがてはその集団全体と同一の目標のもとに対外活動をするように努力する必要があります。その対外活動の目標がNORCの目標と最終的には一致する姿が一番望ましいといえます。

現段階では、各地に自然発生的に発足しているクラブとフリートとの密接さ、NORCの内部でのクラブのポジションの未確定から考えて、ただちにクラブとの連携をフリート主導で求めるのは困難と考え、フリートとクラブとが互いに連携ができるよう、またクラブがNORCの組織を意識するよう、関東支部全体として政策的に活動・誘導していくことが極めて重要であると考えています。従って次期の関東執行部の舵取りがきわめて大きく今後を左右することになると思われます。

分割までには、トライアルを…

いままでお話ししてきたことから、9412委員会がなぜ関東支部の細分割については、1～2年の演習期間を設け実施に踏み切ることが望ましいと考えているかがお分かりいただけたかと思います。この期間中に、関東支部の活動を事務面と事業面（事業に附随する事務はこれに含む）に分け分析することになりましょう。

事業面は事業をフリートに完全におとして、小活動単位での自主的運営にまかせ、小活動単位の区割り形成に向け準備をはじめて、問題点の摘出をしなければなりません。1～2年の期間をかけてフリートはクラブとの連携を模索しながら活動することになります。一方、事務面は従来の事務局を中心に、当面は従来からのやり方を踏襲しながら執行し、同時に業務分析をして、関東水域全体で考えなければならない事務、各小活動単位に分担してもらうべき事務に業務を分け経済面および労力積算を加味して考察する必要があります。これらの演習を経て関東支部の分割単位の範囲を決定するのがベストと考えられます。

この段階で、本部にしてもらいたいことは…

一方、関東支部と本部との関係は平成7年7月26日の代議員会決議に沿って施策を確定していく必要があり、現行、NORCの規約上位置づけのないクラブの正規な位置づけや関東支部から小活動単位に分かれていくための誘導策的な政策変更について本部との間で議論の場を設け、それらを早急に確定するよう、本部に要求することが必要となります。

また、各活動単位が活動するにあたって、ルール、審判等レース事業で、また、クルージングでの泊地の確保など、他団体との摩擦を回避する意味からもJYAとの共管団体構想の実現、それが早期にできない事情のあるときは、JYAとの事業境界部分の早期確定を図ること等を本部に要求し、本部に一層の努力をしてもらうよう要請する必要がありますでしょう。（つづく）

NORC海岸局訪問記(その7)

おたるえぬおうああるしいよっと局

(小樽ヨット局)

北海道支部通信委員長 早瀬次郎

北緯43度14分01秒、東経141度01分08秒。北海道小樽市祝津3丁目に祝津マリーナがあります。このマリーナの無線室の一角を借用して「おたるえぬおうああるしいよっと」海岸局が今年6月14日開局しました。156.575 MHz・71ch・10Wです。

この海岸局開局にあたり北海道支部の会員から2年程前から安全航行とレース運営に役立てるために海岸局の開設を望む声が出されていきました。北海道にはこれまで室蘭に国際VHF71CH20W、の海岸局がありましたが、これは1989年に開催された日本海国際ヨットレースをサポートすることを主たる目的として、レース実行委員会が北海道マリン無線協会にお願いして、室蘭漁業無線局内でレース期間中に運用していただいたものです。おそらく国内ヨット用としてで71CHをNORC以外に許可されたのはこれが最初で最後ではないかと思っています。

その後、北海道の遠洋漁業はロシアを含め操業環境は厳しくなるばかりで母船、独航船の数は最盛期に比べれば極端に少なくなりました。そしてこれに伴い、道内の各漁業無線局も縮小されているようです。このような状況ですから、室蘭の海岸局も今年7月を最後に漁業無線局とともに廃局になってしまいました。

小樽NORCヨット局開局あたっては恒久的に運営するためにはどうするかを第一に作業を始めました。しかし、会員の中に無線従業者の該当者がいないため支部事務局の鈴木さ

んと打ち合わせをし、北海道マリン無線協会の愛澤さんに相談することになりました。愛澤さんは海の安全のためと、予算のない状況を承知で早く開局に関する全てを引き受けてくださいました。電監との交渉から機器の設置、開局後の運営の受託まで親身になってアドバイスや作業をしていただき、NORC海岸局開局にこぎつけました。当初の予定ではゴールデンウィーク前に開局することになっていましたが、「さけ、ます」漁船の電監検査が長引き6月の開局となりました。北海道マリン無線協会のご理解をいただき、支部会員(マリンVHF開設艇)はNORCおたる局に所属すると自動的にマリン無線協会会員にもなり、77・87CHでも通信できることになりました。さらに、函館、苫小牧などマリン無線協会の海岸局とも通信を可能にいただきました。

現在の悩みはなかなか船舶局の開局が進まないことです。これからは会員の皆さんへのPRをもっと積極的にしてこの波をおおいに利用していただきたいと考えています。最後

にこの開局作業にあたり祝津マリーナの諸澤専務、本部の池内通信委員長、猪俣さん他皆さんにアドバイスや情報をいただきましたことをこの紙面を借りてお礼申し上げます。

(完)



祝津マリーナにある小樽ヨット局



無線室

●設備

送受信機	日本無線
	JHS-300 国際VHF10W
アンテナ	日本アンテナ
	HG-150I 3段コーリニア型
地上高	22メートル
エリア	石狩湾をほぼ全域カバー
オペレーター	四海通4名、二海特2名

〈たか〉提訴シリーズ(第20回)

お知らせ

JGYR92訴訟対策委員会 服部一良

今回は、前回でお伝えしたように、10月12日に東京地裁で行われた佐野三治氏の証言の公式な調書を、ご紹介するつもりでしたが、オフショア原稿のメットまでに、資料が入手できませんでした。東京地裁は、例の空前の裁

判のラッシュのために、出入りのチェックは国際空港なみに厳重になって、これはともかく、裁判官はもちろん事務方の方々もおそらく超多忙、まさかその影響とは思いませんが、ちょっと通常よりは遅れているようです。代

理人のお話では、11月中には大丈夫だろうということなので、次回にはお伝えできると思います。すみません。

専務理事 埴原 洋利

OFFSHORE誌面で連載中の「たか」訴訟シリーズですすでに会員の皆様にはご周知と存じますが、'92ジャパン〜グアムレースの「たか」訴訟裁判が、東京地裁にて本格的審理にはいりました。

現在までのNORCが負担している裁判直接費用は約900万円となっており、今後も審理しただけでは長期的に間接費用を含めて多額の

裁判費用が必要とされています。

このような事情をご賢察の上、平成7年度の「たか」裁判対策臨時会費の支払い方を各支部会員の皆様にお願ひする次第です。

なお、上記の〈たか〉裁判対策臨時会費の徴収については、第127回理事会(1993.12.4)の承認を経て、第16回代議員会(1994.2.19)の議決をいただいております。

〈議決事項〉

1. 徴収期間：当該裁判が結審されるまでの期間
 2. 徴 収 額：特別会員 8,000円
正 会 員 2,000円
 3. 徴収方法：各支部の定めるところによる
- * ご不明な点は各支部事務局にお問い合わせ
願います。

関東支部基金の増額分徴収方法について

関東支部財務委員長 鈴木 保夫

OFFSHORE 1月号でもお知らせいたしましたが、平成6年度支部総会において関東支部基金が、年額1,000円から2,000円に変更されました。

平成7年度より徴収の予定でしたが、都合により、平成8年度に、平成7年度分未徴収金1,000円(差額)を8年度分に加算し徴収させていただくことになりましたので、その点をご理解いただき納入していただきますようお願いいたします。

●1996年度(平成8年度)関東支部年会費徴収額

(単位：円)

	96年会費	96支部基金	95未徴収金	合計額
特別会員	22,000	2,000	1,000	25,000
正 会 員	9,000	2,000	1,000	12,000
準 会 員	5,000	2,000	1,000	8,000

*ご不明な点は支部事務局にお問い合わせ願います。

1996年相模湾新春親善レースのお知らせ

- 主 催：NORC関東支部
●主 管：シーボニアフリート
●開 催 日：平成8年1月2日(火) スタート11:00(予定)
●出 艇 料：LOA39ft未満10,000円、39ft以上15,000円
●申込締切：平成7年12月19日(火)。レイトエントリーは12月27日(火)
17:00まではNORC関東支部、以降は当日レース本部に

て8:00までとする。

また出艇料は3,000円増とする。

- 艇長会議：平成7年12月19日(火)
●場 所：国立教育会館602中会議室
詳細は関東支部事務局までご連絡下さい。

Advanced Marine Stage *Marine Vance* さくらさちよう

マリンアクセサリー・
マリンカジュアルウェア・
マリンインテリアのトータルショップ

★秋、冬物大量入荷

在庫豊富

1F **NEW** セーリングトラウザーズ
HSU 7553 ¥18,000

NEW パイルジャケット
クラシック
HMR 7456
¥16,000

セーリング
ジャケット
HSU 7552 ¥27,000

NEW ボーラライト
ブルオーバー
HMS 7564
¥18,000

NEW ボーラライトジャケット
HMS 7565 ¥20,000

NEW マルチジャケット
HOB 7555 ¥18,000

NEW マルチ
ブルオーバー
HOB 7555 ¥18,000

2F

プラスチック マイボートフィッシング
200=全長200cm 全幅115cm
深さ38cm 重量22kg
¥58,000

3M Step商品
驚異の洗浄力!!

ファイバーグラス用
クリーナー

特価提供品

フェンダーラック2連/3連
各種 ¥17,800~¥28,000→
¥14,000

FM400A(100V)
¥15,000

12月14日(木)・15日(金)・16日(土)
マリン機装全品 20%OFF~30%OFF

9005 473ml
¥7,100

ボートソープ
9034 473ml
¥7,160~

CAVINNESS パドル
3FT ¥3,900 → ¥3,780
2FT ¥3,300 → ¥2,640

『マリンヴァンス海外
通販カタログ会員募集中!!』

話題のUSAトップマリンカタログ
WESTMARINE社製 **Port Supply** のカタログ掲載商品が手に入ります。
詳しくはお問合せ下さい。

便利な全国通信販売をご利用下さい。

- お電話、FAXでもご注文いただけます。
- メーカー、型番、色、サイズ、納期を確認の上注文して下さい。
- ご注文の商品は銀行振込確認後、発送させて頂きます。又は、代金引換発送とさせて頂きます。
- 振込料はお客様負担になります。
- 〈振込先〉 マリンヴァンス 三和銀行 横浜支店 簿19081
- 振込は電話にてお願いします。
- TEL: 045-681-0943 FAX: 045-641-1503

Marine Vance さくらさちよう

マリンカタログ
定価¥5,000
お買得中

マリンヴァンス/〒231 横浜市中区相生町6-104 TEL (045) 681-0942代
平日 AM10:00~PM7:00 休日 日・祝・祭日 ●各種クレジット取扱い及び通信販売取扱い

読者 プレゼント

ピアス(18K)と オリジナルスカーフを各1名様に

提供/A. G. A. Correa JAPAN ☎0468(57)6663

高名なジュエリーデザイナーであり社長であるAnthony G. A. Correaのイニシャルにちなんだブランド名、"A. G. A."。独特な金細工の技術のタックスヘッド編みに代表されるA. G. A.のジュエリーは、そのデザインコンセプトを船に追求し続けてきました。そのセンターオブエフォート(セールの風圧中心)のピアス(18K)とA.G.A.オリジナルスカーフを各1名様にプレゼントいたします。

希望される方は、ハガキに住所・氏名・年齢・電話番号・希望商品の別、NORCの会員番号・所属フリート・所属艇名・OFFSHORE誌の感想をご記入の上、12月27日まで必着にて「OFFSHORE編集部読者プレゼント」係までご応募ください。

★11月号のボーラテック300ブルボンのプレゼント当選者は抽選の結果、中嶋由美子(大阪府)、竹内肇(東京都)の2名様に決定しました(敬称略)。



A. G. A. Correa's
Turk's Head Jewelry



毎年好評のNORCカレンダーが完成しました。

1996年度版NORCカレンダー頒布開始 (毎年完売のためお申込みはお早めに)

オールカラー7枚綴り 定価2,000円(送料・税込)

お申し込みは現金書留で 社日本外洋帆走協会本部事務局カレンダー係まで。



表紙



1・2月



3・4月



5・6月



7・8月



9・10月



11・12月

OFFSHORE 1995年12月号(No.242)目次

第25回八丈島レースを完走して.....	1
IMSクラスに移行したIOR艇のシミュレーション.....	3
関東選手権シリーズウィナーズコメント.....	4
6.5mによる単独大西洋横断レース、ミニ・トランサット95.....	6

「さよならバージン」第5回湘南バージンレース.....	7
新しい風に、新しい帆を(その9).....	8
NORC海岸局訪問記(その7).....	9
〈たか〉提訴シリーズ(第20回).....	9
お知らせ.....	10
読者プレゼント・NORCカレンダー頒布開始.....	11

編集長より

読者プレゼントのコーナーを通じて、本誌に関する会員各位のご意見が多数寄せられていることを、以前お伝えしました。そのなかで、「興味を持って読んで」という投書が多いのは、いまのところ〈たか〉訴訟シリーズ・ジュリー・ルームより・女性セーラーのページの順となっています。上位2つは、「遭難」と「ルール」といったセーラーにとっては切実な問題。どちらも硬い内容の記事になりがちですが、みなさんの関心の高さに筆者の方々も大いに励まされています。

また、女性セーラーのページは、特に切実な問題とはいえませんが、考えてみれば普段ちょっと気になる身近な話題ではあります。先月号でご紹

介した〈フジV〉の進さんはその後、海の上で他艇から声をかけられることが多かったそうです。ヨット同士、おたがひ海の上では顔を知っているが、オカで会って話すことはないというケースが多いもの。相手のことは、風の噂を聞く程度に留めてしまいがちですが、ちょっとしたきっかけで気軽に声をかけられるようになるものです。この記事も、そんなお役に立てられたら幸いです。なお、今月号ではお休みさせていただきましたが、次回新年号では特別企画として3人の女性セーラーによる座談会を予定しています。ご期待ください。

一方、誌面に対する要望で多いのは、「地方支部の様子」と「各委員会の活動状況」の2点です。みなさん同様、作る側もこれには頭を悩ませていますが、来年度からは工夫を凝らして少しでも協

会全体の素顔が誌面に反映されるよう努力するつもりです。本年同様、来年もよろしく願い申し上げます。良いお年をお迎え下さい。

表紙：秋の南フランス・サントロペに訪うヨット。
撮影/添畑 薫

OFFSHORE 242号

第242号 平成7年12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 日本外洋帆走協会
発行人 浅野英武/編集人 市川和彦
東京都港区虎ノ門1-11-2(第2船船振興ビル5階)
電話・東京03(3504)1911
FAX・東京03(3504)1914 〒105
郵便振替番号2-21787
印刷 株式会社気生堂印刷所

Handwoven Turk's Head Jewelry in 14 or 18 Karat Gold

アメリカでも有数なエグゼクティブの避暑地、メイン州ウイスカセット地方。その美しい森と入り江に囲まれたA. G. A.のショールームは、いつも多くのヨットマン達で賑わっています。A. G. A.はデザイナーであり社長であるAnthony G. A. Correaのイニシャルをとって付けられたブランド名。独特な金細工技術のタークスヘッド編みに代表されるA. G. A.のジュエリーは、そのコンセプトを船に追及し続け、ヨットがステイタスとしてよりもライフスタイルを意味するアメリカで、そのマナーや技術、素早い判断力を身につけた真のジェントルマン、大人のレディ達に長い間大切に守られ続けてきました。海とヨットを愛する人の証、伝統のブランドA. G. A. Correa. 全ての製品に誇りと自信をもってお届けします。



A. G. A. Correa's
Turk's Head Jewelry



	14k	18k
Single Strand Turk's Head Ring	¥30,000	¥37,500
Two Strand Turk's Head Ring	¥67,500	¥82,500
Three Strand Turk's Head Ring	¥82,500	¥97,500
Four Strand Turk's Head Ring	¥97,500	¥112,500
Single Strand Turk's Head Pierce	¥45,000	¥54,000
Two Strand Turk's Head Pierce	¥85,500	¥102,000
Turk's Head Barrettes / Large	¥150,000	¥180,000
Turk's Head Barrettes / Small	¥78,000	¥90,000
Single Strand Turk's Head Bracelet	¥112,500	¥135,000
Two Strand Turk's Head Bracelet	¥221,000	¥266,000
Three Strand Turk's Head Bracelet	¥301,500	¥364,000
Four Strand Turk's Head Bracelet	¥386,000	¥465,000
Five Strand Turk's Head Bracelet	¥491,000	¥589,500
Six Strand Turk's Head Bracelet	¥615,000	¥738,000

他にも Anchor chain, Shackle, Compass, Knot, Block など、ヨットがモチーフのハンドメイドジュエリーが多種ございます。(Men's / Lady's)

お問い合わせ、カタログ請求は...

A. G. A. Correa JAPAN

〒240-01 横須賀市秋谷5260-16・Monday - Friday (9:00am - 5:00pm)

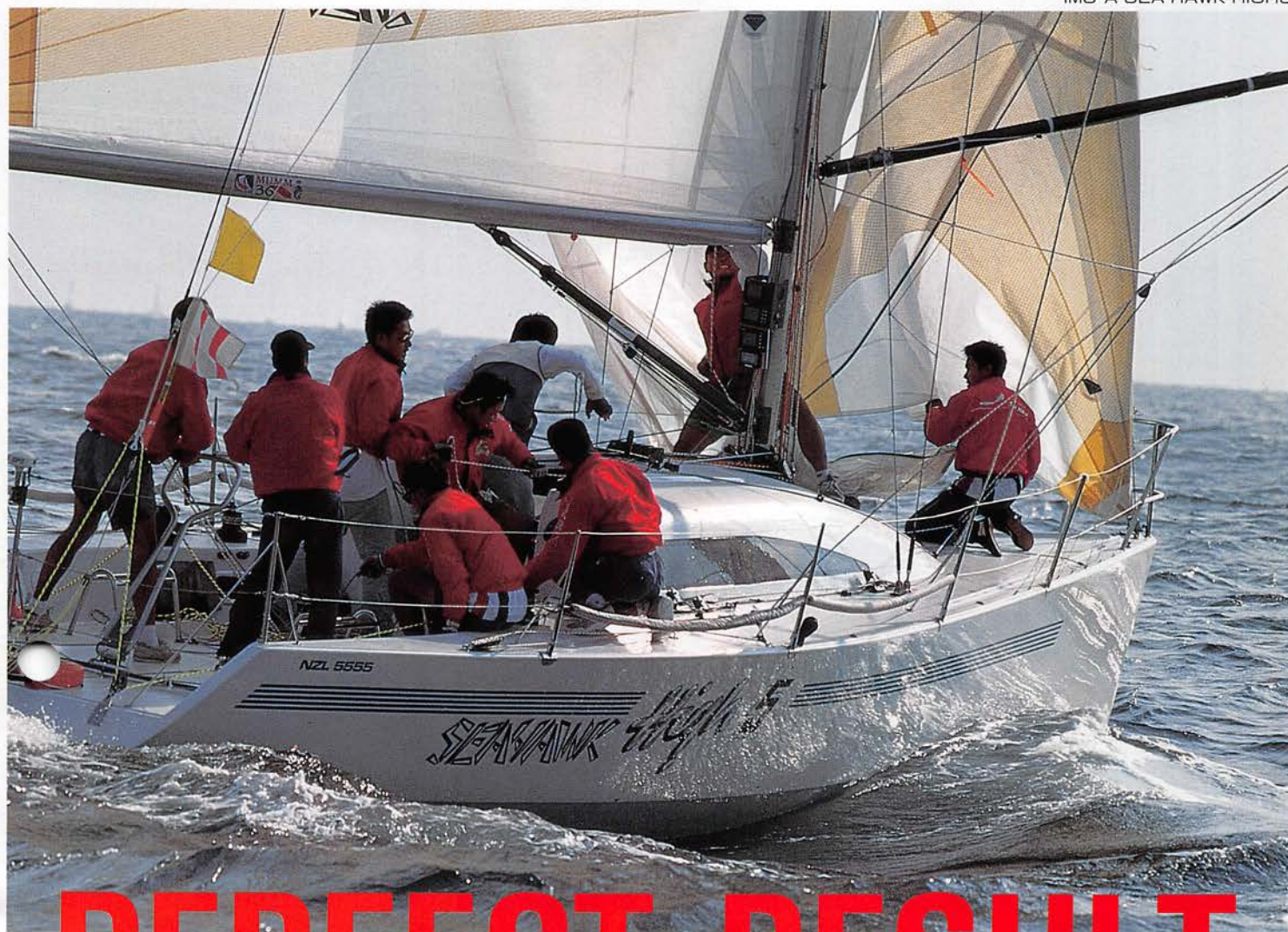
TEL. 0468-57-6663 FAX. 0468-58-0267

AG and AGA are trademark for A. G. A. Correa Company. Copyright A. G. A. Correa 1995. All Rights Reserved.



SHACKLE JEWELRY

	14k	18k
Large Working Shackle Pierce	¥64,500	¥78,000
Original Working Shackle Pierce	¥48,000	¥57,000
Shackle Bracelet for Men	¥289,500	¥349,000
Shackle Bracelet for Lady	¥262,500	¥315,000
Miniature Shackle Bracelet	¥195,000	¥237,000
Shackle Belt Buckle (for 1" Belt)	¥292,500	¥352,500



PERFECT RESULT



IMS-C SAMOA-VI



IOR ARE CAN BAY

■ 関東フリート対抗レース

関東外洋ヨット選手権シリーズ1995

IMS-Aクラス	SEA HAWK HIGH5	優勝
IMS-Bクラス	AZUSA	優勝
IMS-Cクラス	SAMOA-VI	優勝
IORクラス	ARECAN BAY	優勝
CRクラス	LAHAINA-V(一部使用)	優勝

■ ヘインズカップ選手権

ヨットینگシリーズ1995

総合	IBIZA	優勝
----	-------	----

■ シアトルカップヨットレース1995

IMSクラス	SUMMER BOY	優勝
CRクラス	COWBELL	優勝

■ KYCウィーク

J24クラス	WINDSAILOR	優勝
--------	------------	----

ミドル・スモールボートカップレース

IMSクラス	THIRTY-V	優勝
--------	----------	----

ビックボートカップレース

IMSクラス	AOBA(一部使用)	優勝
--------	------------	----



DIAMOND
sailmakers
Japan

● 鎌倉ロフト

鎌倉市台4-3-27 TEL 0467(45)3666 FAX 0467(44)8777

● 神戸ロフト

神戸市須磨区衣掛町4-1-25 平野ビル301号 TEL 078(734)1125 FAX 078(734)1124



CORUM

Maîtres Artisans d'Horlogerie

SUISSE

ROMVLVS



Ref. 43 901 21
(18K YG/SS, クォーツ)
¥200,000



Ref. 50 103 56 V48
(18K YG, クォーツ)
¥1,570,000



Ref. 50 501 56
(18K YG, クォーツ)
¥710,000

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。

《写真/上》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)

コルム日本総発売元 日本タイマート株式会社 〒101 東京都千代田区神田松永町18ビオレ秋葉原 TEL.03(3253)1331/〒542 大阪市中央区西心斎橋1-15-7心斎橋アサビル TEL.06(281)1831

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

■写真の製品は全国のコルム・ウォッチ正規特約店にてお取り扱いしております。

函館 西武/札幌 三越・東急・そごう・丸井/今井・泰美堂・オハラ・徳永時計店/旭川 西武・秋田堂/仙台 ams 西武・三越・仙台・郡山 丸井/水戸 丸井/土浦 丸井/茨城 西武/日立 ポンベッタ伊勢丹/宇都宮 西武/大宮 高島屋・そごう・丸井/浦和 伊勢丹/川口 所ごう・丸井/草加 丸井/柏 所ごう・丸井/松戸 伊勢丹・所ごう/船橋 西武・所ごう/千葉 三越・所ごう/東京・近郊 高島屋(日本橋・立川・玉川・横浜)・西武(渋谷・池袋・川崎・所沢)・三越(日本橋・池袋・新宿)・大丸(東京)・伊勢丹(新宿・立川・相模原)・京王(新宿)・小田急(新宿・町田)・松坂屋(上野・銀座)・東急(本店・東横・吉祥寺・町田)・近鉄(吉祥寺)・所ごう(横浜・多摩・有楽町・八王子)・丸井(中野・上野・錦糸町・渋谷・池袋・新宿・国分寺・大井町・町田・横浜・戸塚)・ビヤ(東京・品川)・和光・天賞堂(銀座)・ロシタ(麹町)・さいや(横須賀)・レクレール(インベリアルプラザ)/新潟 伊勢丹/松本 フキザワ/沼津 西武/静岡 西武・タカラ堂 松坂屋・丸井/浜松 西武・松菱/焼津 ムラマツ/豊田 所ごう/金沢 大和・名鉄丸越/福井 所ごう/名古屋 名鉄・松坂屋・丸井・三越・長谷川時計館/豊橋 西武/大津 西武/京都 高島屋・大丸・喜多山・近鉄・寺内・奈良 所ごう/和歌山 ジョイマツバラ・大丸・近鉄・丸正/大阪 高島屋(難波・堺)・所ごう(心斎橋)・西武(八尾・高槻)・近鉄(阿倍野・上六)・大丸(心斎橋・梅田)・阪急(梅田)・阪神(梅田)・松坂屋・三越・やぶ内時計館・オームクジュエリー・ケルエ・京阪・志す屋・ヤマシナ(虹の街・生野)・大北(岸和田)・こやなぎ時計店・仲庭(総本店・三番街店)・尚美堂・まるき宝飾/神戸 大丸・所ごう・カミネ(サンプラザ・アロード)・三宮時計店/山口 西武(つかしん)/加古川 所ごう/姫路 ヤマトヤシキ/岡山 高島屋・天満屋・トキヤ/広島 所ごう/下村時計店/松山 ダイアン・はてふそごう・三越/香川 ダイアン・三越/徳島 所ごう/高知 西武・大丸/福岡 タイムブティック(若田屋ソルブラザ)・大丸/小倉 井筒屋/久留米 岩田屋・長野時計店/熊本 岩田屋/長崎 イノウエ・グレース・タカタニ・佐世保 三ツ/佐賀 シルクロード/宮崎 ジュエリーボックス八木・熊本時計店/鹿児島 山形屋