



QANTAS Tasar Worlds 2005, Darwin  
Photo by Mike Cleveland  
[www.marinephotography.com.au](http://www.marinephotography.com.au)

## 2005年度 総会のご案内

TASAR OF THE YEAR 途中経過

【公示】**2005オータムレガッタ・第20回全日本選手権**

西日本選手権

ミッドサマーレガッタ

QANTAS TasarWorlds 2005/ テーザー世界選手権

# 田中郁也・紀子組3位入賞!



メジャー通信

## クラスルール変更提案のお知らせ マイラーセールの提案について

**WORLD TOPICS** 《海外情報》

編集後記

# Events

イベント情報

日程	イベント名 (場所)
10/16(日)	オータムレガッタ (江ノ島) P5参照
11/19(土)	2005年度 年次総会 (伊勢湾海洋スポーツセンター)
11/19(土) ~ 20(日)	第20回全日本選手権 ( " ) P6参照
2006年 (日程未定)	ミッドウィンターレガッタ (稲毛)

イベントに関するお問い合わせ

JTA イベント担当 赤井まで  
mail: event@tasarjapan.org

## 2005年度 年次総会開催のご案内

2005年度の年次総会を下記の通り開催しますので、ぜひご参加下さい。  
尚、出席できない場合は、**巻末の委任状と投票用紙**を11月14日(月)までに委任状記載の送付先宛てファックスまたは郵送にてお送りください。よろしくお願いいたします。

記

日時: 11月19日(土) 18:00 ~  
場所: 伊勢湾海洋スポーツセンター (津ヨットハーバー)  
三重県津市大字津興港中道北官370 TEL:059-226-0525 FAX:059-226-0556  
<http://www.tsu-yachtharbor.jp/>  
議題: 巻末の別紙参照

## ダーウィンワールド 田中チーム3位入賞!



2005年7月1日~8日、オーストラリアのダーウィンで開催された世界選手権で、稲毛の田中郁也・紀子組が3位に入賞しました(海外の世界選手権では日本チームとして過去最高位)。大会中、2回のトップフィニッシュをするなど大活躍し、日本のレベルを世界にアピールしました。  
【田中チームのコメント】ダーウィン・ワールドに照準をあてて、課題や弱点を解消することを意識しながら練習を重ね

て来ました。130ハイというビッグフリート、微風から順風までの幅の広いコンディションのもとで大変厳しいレースでしたが、軽風下では日本チームが上位に食い込み、日本のレベルの高さを証明することができました。順風下ではキープフラットの精度とダウンウィンドに差がありましたが、これらの課題を解消できれば日本チームもワールドタイトルを十分狙うことができると感じました。(詳細はP11に掲載)

## News!

ニュース



現地では地元テレビ局の取材も受け注目を集めました

# TASAR OF THE YEAR 2005 中間発表

順位	NAME	FLEET	JTA R数	葉山(4/30,5/1)30艇					芦屋(7/17)20艇					猪苗代(8/20,21)16艇					RP	TP
				RR	RP	CP	VP	TP	RR	RP	CP	VP	T	RR	RP	CP	VP	T		
1	田中 紀子	稲毛	2	1	30		1	31		0		0	0	3	14	2	2	18	44	49
2	石川 洋二	葉山	2		0	24	0	24	9	12		3	15	10	7		2	9	19	48
3	田中 郁也	稲毛	2	1	30		1	31		0		0	0	3	14		2	16	44	47
3	安澤 厚男	芦屋	2	4	27		0	27	4	17		3	20		0		0	0	44	47
5	小松 充	葉山	2	2	29		0	29		0		0	0	4	13		2	15	42	44
6	平生 純一郎	稲毛	2	7	24		1	25		0		0	0	1	16		2	18	40	43
7	中島 玲子	葉山	2	9	22		0	22	5	16		3	19		0		0	0	38	41
7	山本 晴之	葉山	2	9	22		0	22	5	16		3	19		0		0	0	38	41
7	井上 誠一	稲毛	2	8	23		1	24		0		0	0	2	15		2	17	38	41
7	亀山 寛達	稲毛	2	8	23		1	24		0		0	0	2	15		2	17	38	41
11	長谷川 勝啓	浜名湖	2	13	18		2	20	8	13		2	15		0		0	0	31	35
12	白杵 辰朗	大阪北港	2	21	10		3	13	1	20		1	21		0		0	0	30	34
13	宇佐美 重則	稲毛	2	12	19		1	20		0		0	0	8	9		2	11	28	31
14	金子 文雄	稲毛	1	3	28		1	29		0		0	0		0		0	0	28	29
14	金子 ルミ	稲毛	1	3	28		1	29		0		0	0		0		0	0	28	29
14	小林 昌弥	葉山	2	15	16		0	16		0		0	0	6	11		2	13	27	29
17	赤井 寛	江/島	2	16	15		1	16		0		0	0	7	10		2	12	25	28
18	池内 敏	稲毛	1	5	26		1	27		0		0	0		0		0	0	26	27
19	関口 真秀	葉山	1	6	25		0	25		0		0	0		0		0	0	25	25
19	本吉 譲治	葉山	1	6	25		0	25		0		0	0		0		0	0	25	25
19	山下 栄輝	葉山	2	14	17		0	17		0		0	0	11	6		2	8	23	25
22	小林 通博	野比	1	11	20		1	21		0		0	0		0		2	2	20	24
22	山口 巖	葉山	0		0	24	0	24		0		0	0		0		0	0	0	24
22	野嶋 嘉昭	葉山	0		0	24	0	24		0		0	0		0		0	0	0	24
22	宮下 知之	葉山	0		0	24	0	24		0		0	0		0		0	0	0	24
22	石原 裕二	葉山	0		0	24	0	24		0		0	0		0		0	0	0	24
22	本間 威	葉山	0		0	24	0	24		0		0	0		0		0	0	0	24
28	久礼 嘉伸	葉山	1	10	21		0	21		0		0	0		0		0	0	21	21
28	及川 慎太郎	野比	1	11	20		1	21		0		0	0		0		0	0	20	21
30	多田 幸男	大阪北港	1		0		0	0	2	19		1	20		0		0	0	19	20
30	田中 真人	稲毛	2	22	9		1	10		0		0	0	9	8		2	10	17	20
32	植田 泰平	芦屋	1		0		0	0	3	18		0	18		0		0	0	18	18
33	赤井 明日香	江/島	1	16	15		1	16		0		0	0		0		0	0	15	16
33	蜂須賀 強	浜名湖	1	17	14		2	16		0		0	0		0		0	0	14	16
35	南屋 恵美子	芦屋	1		0		0	0	6	15		0	15		0		0	0	15	15
35	三輪 記裕	大阪北港	1		0		0	0	7	14		1	15		0		0	0	14	15
35	東 慎二	浜名湖	1		0		0	0		0		0	0	5	12		3	15	12	15
38	岡 誠	葉山	1	18	13		0	13		0		0	0		0		0	0	13	13
38	建内 満	葉山	1	18	13		0	13		0		0	0		0		0	0	13	13
38	白岩 道孝	浜名湖	1	20	11		2	13		0		0	0		0		0	0	11	13
38	田中 剛	葉山	2	27	4		0	4		0		0	0	12	5	2	2	9	9	13
42	石丸 寿美子	葉山	1	19	12		0	12		0		0	0		0		0	0	12	12
43	中西 英貴	芦屋	1		0		0	0	10	11		0	11		0		0	0	11	11
43	長野 国比古	琵琶湖	1		0		0	0	11	10		1	11		0		0	0	10	11
45	田中 聡子	稲毛	1	22	9		1	10		0		0	0		0		0	0	9	10
45	池田 俊則	大阪北港	1		0		0	0	12	9		1	10		0		0	0	9	10
47	星野 直広	江/島	1	23	8		1	9		0		0	0		0		0	0	8	9

順位	NAME	FLEET	JTA R数	葉山(4/30.5/1)30艇					芦屋(7/17)20艇					猪苗代(8/20.21)16艇					RP	TP
				RR	RP	CP	VP	TP	RR	RP	CP	VP	T	RR	RP	CP	VP	T		
48	千波 正隆	江ノ島	1	24	7		1	8		0		0	0		0		0	0	7	8
48	大橋 武史	葉山	2	28	3		0	3		0		0	0	14	3		2	5	6	8
48	村尾 隆	江ノ島	2	30	1		1	2		0		0	0	13	4		2	6	5	8
48	宮本 哲生	稲毛	1		0		0	0	16	5		3	8		0		0	0	5	8
52	渡辺 克充	芦屋	1		0		0	0	14	7		0	7		0		0	0	7	7
53	角野 朋子	芦屋	1		0		0	0	15	6		0	6		0		0	0	6	6
54	安原 実郎	葉山	1	26	5		0	5		0		0	0		0		0	0	5	5
54	末澤 一夫	芦屋	1		0		0	0	16	5		0	5		0		0	0	5	5
54	相馬 大輔	葉山	1	29	2	3	0	5		0		0	0		0		0	0	2	5
57	柳田 美由紀	芦屋	1		0		0	0	17	4		0	4		0		0	0	4	4
58	抜井 由紀子	芦屋	1		0		0	0	18	3		0	3		0		0	0	3	3
59	鈴木 章弘	芦屋	1		0		0	0	19	2		0	2		0		0	0	2	2
60	米倉 和宏	稲毛	1	5	26		1	0		0		0	0		0		0	0	26	0
60	中井 靖典	芦屋	0		0		0	0		0		0	0		0		0	0	0	0
60	内藤 志朗	稲毛	0		0		0	0		0		0	0		0		0	0	0	0
60	山分 信	江ノ島	0		0		0	0		0		0	0		0		0	0	0	0
60	遠藤 宗翁	葉山	0		0		0	0		0		0	0		0		0	0	0	0
60	稲森 久彦	大阪北港	0		0		0	0		0		0	0		0		0	0	0	0
60	佐藤 次郎	中部・北陸	0		0		0	0		0		0	0		0		0	0	0	0
60	高橋 徹	江ノ島	0		0		0	0		0		0	0		0		0	0	0	0
60	川戸 仁	中部・北陸	0		0		0	0		0		0	0		0		0	0	0	0
60	宮下 久美	葉山	0		0		0	0		0		0	0		0		0	0	0	0
60	田口 公一	江ノ島	0		0		0	0		0		0	0		0		0	0	0	0
60	山崎 映子	芦屋	0		0		0	0		0		0	0		0		0	0	0	0
60	青木 洋平	稲毛	0		0		0	0		0		0	0		0		0	0	0	0

Tasar of the Year 凡例:

- RR : Race Result (レース順位)
- RP : Race Point (レース成績点=参加艇数-順位(RR)+1)
- CP : Committee Point (運営参加点=参加艇数\*0.8)
- レースも出た場合=参加艇数\*0.1
- : JTA未加入期間

Visiting Point (遠征点:距離による遠征ポイント)計算

- 5点 : 1200km以上
- 4点 : 700km以上1200km未満
- 3点 : 400km以上700km未満
- 2点 : 150km以上400km未満
- 1点 : 150km未満
- 0点 : 本拠地
- # 所属フリート若しくは艇の保管場所と自宅が150km以上離れている場合、遠征ポイントは自宅からの距離を対象とする。

遠征距離計算

	最寄IC	葉山	江ノ島	野比	稲毛	浜名湖	琵琶湖	大阪北港	芦屋
葉山	逗子IC	NA	約 10 km	約 10 km	約 100 km	約 250 km	約 500 km	約 550 km	約 550 km
江ノ島	逗子IC	約 10 km	NA	約 20 km	約 100 km	約 250 km	約 500 km	約 550 km	約 550 km
野比	逗子IC	約 10 km	約 20 km	NA	約 100 km	約 250 km	約 500 km	約 550 km	約 550 km
稲毛	幕張IC	約 100 km	約 100 km	約 100 km	NA	約 300 km	約 550 km	約 600 km	約 600 km
浜名湖	浜松IC	約 250 km	約 250 km	約 250 km	約 300 km	NA	約 250 km	約 300 km	約 300 km
琵琶湖	大津IC	約 500 km	約 500 km	約 500 km	約 550 km	約 250 km	NA	約 70 km	約 70 km
大阪北港	舞洲IC	約 550 km	約 550 km	約 550 km	約 600 km	約 300 km	約 70 km	NA	約 20 km
芦屋	西宮IC	約 550 km	約 550 km	約 550 km	約 600 km	約 300 km	約 70 km	約 20 km	NA

	最寄IC	葉山	江ノ島	野比	稲毛	浜名湖	琵琶湖	大阪北港	芦屋
葉山	逗子IC	0 P	1 P	1 P	1 P	2 P	3 P	3 P	3 P
江ノ島	逗子IC	1 P	0 P	1 P	1 P	2 P	3 P	3 P	3 P
野比	逗子IC	1 P	1 P	0 P	1 P	2 P	3 P	3 P	3 P
稲毛	幕張IC	1 P	1 P	1 P	0 P	2 P	3 P	3 P	3 P
浜名湖	浜松IC	2 P	2 P	2 P	2 P	0 P	2 P	2 P	2 P
琵琶湖	大津IC	3 P	3 P	3 P	3 P	2 P	0 P	1 P	1 P
大阪北港	舞洲IC	3 P	3 P	3 P	3 P	2 P	1 P	0 P	1 P
芦屋	西宮IC	3 P	3 P	3 P	3 P	2 P	1 P	1 P	0 P

# Notice

レース公示

## オータムレガッタのご案内

神奈川県セーリング連盟のトレーニングレースへの参加となります。  
ただ今以下にてオンラインエントリー受付中です。皆さん奮ってご参加ください。

<http://tasarjapan.org/events/events.html>

### 実施要綱

主催：日本テザー協会  
運営：テザー江ノ島フリート  
協力：神奈川県セーリング連盟、テザー葉山フリート  
開催日：2005年10月16日(日)  
場所：江ノ島ヨットハーバー・江ノ島沖海面

適用規則：帆走指示書、国際セーリング競技規則 2005～2008、  
テザークラスルール。ただしクラスルールのうち、  
クラスルール B-2-2 (ISAF 標識の貼付) および  
補足説明 31 に関しては、チーフメジャラーの通達  
により ISAF 標識なしでレースへの参加が可能とする。  
C-6 (クルー重量) に関しては、これを適用しない。

参加資格：乗員のうち少なくとも 1 名が 2005 年度のテザー協  
会会員であり、指定された期日までにエントリーし  
たものであること。

日程：10/16 (日)  
08:00 集合・受付  
09:00～ 陸上ミーティング  
10:30 スタート (3～4 レースを予定)  
16:30～ レース終了後表彰式 & パーティー  
(江ノ島ハーバー 2F テラス カイ)

参加申込：1. 申込書に必要事項を記入の上、申込先に FAX。  
2. 下記申込先に申込書の内容を E-mail。  
3. 協会公式 HP よりオンラインエントリー。

申込先：江ノ島フリート 村尾 隆  
TEL/FAX: 0428-21-0859  
E-mail: enoshima@tasarjapan.org  
オンラインエントリーは  
<http://tasarjapan.org/events/events.html> にて

参加料：一艇 6,000 円  
(2 人分のレース参加費及びパーティー費を含む)  
パーティー追加参加の場合は 2,000 円 / 人  
(中学生以下は無料)  
当日 Tasar 受付にて徴収する。

賞：総合 1 位～3 位に賞を授与する。  
また、その他に賞を用意する場合がある。

申込締切：2005 年 10 月 9 日 (日)  
10 月 10 日 (月) より 16 日 (日) の受付当日までを  
レイトエントリーとして受け付ける。  
レイトエントリー費は 1 艇 2,000 円を徴収する。

艇の持込：16 日は 8:00 より搬入可能。各自江ノ島ヨットハー  
バー受付窓口で必ず手続きをすること。

持込料：県内の利用者 1,150 円 / 1 日  
県外の利用者：1,430 円 / 1 日  
<http://enoshima-yacht-harbor.jp/index7.htm>  
(エントリー費には含まれません)

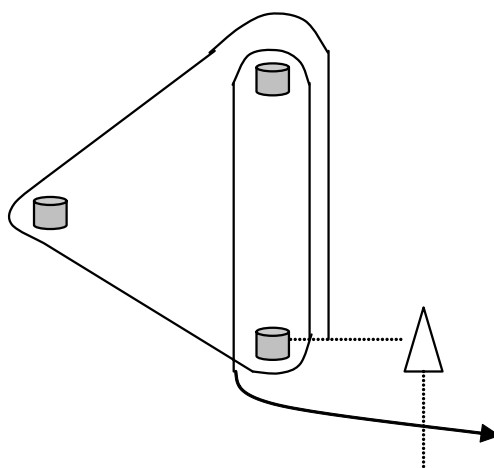
その他：安全上の理由から、原則として海上エントリーは不  
可。駐車場はヨットハーバー奥の県営有料駐車場  
(690 円 / 1 日) をご利用ください。

### トレーニングレース要綱

オータムレガッタは、神奈川県セーリング連盟による toto 江ノ島  
トレーニングレースへの参加となります。

10:30 テザー級スタート予定 (テザーフラッグ掲揚)

海面：江ノ島沖 A 海面もしくは B 海面  
コース：1-2-3-1-3-F (予定)



本部船：神奈川県連のカモメ旗を掲揚  
1.2.3 兼マーカー：橙色の円筒マーク  
F アウター：ブルーフラッグのポール (本部船の風下に設置)  
クラス旗：テザー旗

なお、トレーニングレースは他の艇種も多数参加しますので十分  
注意して帆走してください。(スタートは別となります。)

### 【神奈川県セーリング連盟トレーニングレース】

<http://ksaf.hp.infoseek.co.jp/>

トレーニングレース全般の情報が載っていますので  
ご参照ください。

### 【江ノ島ヨットハーバーのご案内】

神奈川県藤沢市江の島 1-12-2

TEL 0466-22-2128

<http://enoshima-yacht-harbor.jp/>

# 第20回全日本選手権のご案内

ただ今以下にてオンラインエントリー受付中です。皆さん奮ってご参加ください。

<http://tasarjapan.org/events/2005/nationals/index.htm>

## 実施要綱

- 主催 日本テザー協会
- 公認 (財) 日本セーリング連盟
- 後援 三重県ヨット連盟、三重県、三重県教育委員会
- 協力(財) 伊勢湾海洋スポーツセンター

### 5. 大会役員

大会会長	日本テザー協会会長	本吉謙治
レース委員長	景山裕二	(三重県ヨット連盟)
レースオフィサー	横田昌訓	(三重県ヨット連盟理事長)
プロテスト委員長	太田幸男	(三重県ヨット連盟)
プロテスト委員	水野逸夫	(三重県ヨット連盟)
	渡辺公男	(三重県ヨット連盟)
	佐川眞佐夫	(三重県ヨット連盟)
実行委員長	赤井 寛	(日本テザー協会)

- 開催場所 津 伊勢湾海洋スポーツセンター
- 開催期日 2005年11月19日(土)～20日(日)
- 競技種目 テザー級

### 9. 日程

11月19日(土)	
08:00～09:30	受付、計測
09:30～	開会式、艇長会議
11:00	第1レース予告信号
	レース終了後、引き続き2レース
18:00～	JTA 総会、パーティー
11月20日(日)	
09:30	当日最初の予告信号
	レース終了後、引き続き2レース
	* ) 2日目は13:30以降のスタートはしない
16:00～	閉会式、表彰式

### 10. 責任の否認

競技者は、完全に自己のリスクでレガッタに参加している。規則4「レースをすることの決定」を参照のこと。主催団体は、レガッタ前、レガッタ中またはレガッタごと関連して受けた物的損傷または個人の傷害もしくは死亡に対する責任を否認する。

### 11. 適用規則

本レガッタには「セーリング競技規則」に定義された規則を適用する。しかし、主催者が準備するチャーターボートについては、付則G3の規定により、艇の登録ナンバーと同一でないセール番号(ただし、他の参加艇のセール番号と重複しないもの)の使用を認める。テザークラスルールC.6(クルー重量)は適用されない。

### 12. 広告

本大会はISAF 広告規定20.4.3により広告をカテゴリーAに制限する。

### 13. 参加資格

次の(1)～(3)の要件を全て満たすこと。

- (1)2005年度のISAFの各国協会((財)日本セーリング連盟などのメンバーであること。
- (2)乗員のうち少なくとも1名が各国の2005年度のテザー協会会員であること。
- (3)指定された期日までに決められた方法で参加申し込みすること。

テザー協会加入の手続き、または年会費の納入は、10月27日(木)までにお振込みにて手続きされるようにご協力お願い致します。

振込先： 東京三菱銀行 逗子出張所  
普通 0495369 日本テザー協会 小松充

### 14. 乗員の交替

1艇あたり3名もしくはそれ以上の乗員がレースに参加する場合には、受付時に各レースの乗員をあらかじめ登録することができる

### 15. 参加申込

次のいずれかの方法で申し込む。

- 協会公式ホームページ <http://tasarjapan.org/> よりオンラインエントリー
- 申込用紙の内容をE-mail ( [event@tasarjapan.org](mailto:event@tasarjapan.org) )
- 申込用紙に必要事項を記入の上、下記申込み先にFAX

#### 【申込先】

日本テザー協会 小松 充 FAX: 0467-24-8508

#### 15.1 参加料

1艇 18,000円(予定:2名のレセプション費用を含む)とし、受付時に徴収する。2名を超える乗員や関係者も、3,000円/人を支払うことでレセプションに参加できる。

#### 15.2 艇の持ち込み料

艇を持ち込む場合には、施設利用料として1艇あたり1日間で1,170円を受付時に徴収する。ただし大会期間中は施設使用料は免除される。

#### 15.3 参加申込期限

2005年10月28日(金)とする。

これ以降のエントリーについてはレイトエントリー費(2,000円)を支払うことで受付できる。

(レイトエントリーの申し込み期限 2005年11月19日(土) 10:00)

### 16. 帆走指示書の交付

伊勢湾海洋スポーツセンターに設置される大会本部にて19日(土)8:00～の受付時に交付される。

### 17. 帆走すべきコース

内角が60°の「風上-風下-トライアングルコース」を用いる。廻航方法等は帆走指示書で示す。

### 18. 計測手続き

11月19日(土)8:00以降に行われる計測において、艇重量等の計測をエントリーナンバーから無作為に抽出した艇についてのみ実施する。レース委員会は何時でも再計測を行うことができる。艇重量の計測記録の有無は、日本テザー協会メジャー金子文雄：fumio.kaneko@nifty.ne.jpに問い合わせること。

### 19. 得点

19.1 シリーズが成立するためには、2レースを完了することを必要とする。

19.2 (a) 5レース未満しか完了しなかった場合、艇のシリーズの得点は、全てのレース得点の合計とする。

(b) 5レース以上完了した場合、艇のシリーズの得点は、最も悪い得点を除外したレース得点の合計とする。

### 20. 賞

総合1～6位に賞を授与する。また、マスタークラス(乗員の合計年齢が80歳以上99歳以下)、グランドマスタークラス(乗員の合計年齢が100歳以上119歳以下)、スーパーグランドマスタークラス(乗員の合計年齢が120歳以上)のそれぞれ1位に賞を授与する。これらのクラスは行われたすべてのレースにおいてそれぞれの要件を満たした場合に対象となる。該当者がいない場合には賞は省略される。主催者はこれ以外の賞を設ける場合がある。

### 21. 安全および環境保護に関する規程

レース参加艇は曳航用のパウライン(太さ6mm以上、長さ10m以上)を搭載し、その一端をパウアイに固定すること。また、JSAF環境キャンペーンの趣旨に則り、陸上、洋上にかかわらず、レース参加艇からのごみ投棄を禁ずる。

## 【伊勢湾海洋スポーツセンター (津ヨットハーバー)のご案内】

三重県津市大字津興港中道北官 370

TEL:059-226-0525 FAX:059-226-0556

<http://www.tsu-yachtharbor.jp/>



津ヨットハーバーウェブサイトより

JR・近鉄津駅より約3.8km

伊勢自動車道津インターより約5.7km

近鉄津新町駅より約2.4km

国道23号松下電工前より約2.8km

国道23号江戸橋南詰より約4.6km

# Racing

レース情報

## 西日本選手権

### 大阪北港 白杵・鳥井組が初優勝!

7月17日(日) 芦屋マリンセンターにて、西日本選手権が開催されました。今回も奈良県セーリング連盟のご協力を得て、シルクロードヨットレースに参加するかたちとなりました。当日は、地元芦屋フリートを中心に20艇のエントリーがあり、大阪北港の白杵/鳥井組が初優勝しました。

### 「ありがたい黄色い御札」

大阪北港フリート 白杵辰朗

今回の西日本選手権で優勝するまでにはある試練がありました。以前からコンビを組んでいた鳥井さんが3年ほど活動休止から、春からようやく活動再開と言う時に、私がこの4月より、東京に転勤になり、依然として練習できずでした。艇は大阪、車は東京、週末、

カラダは東京と大阪を行ったり来たり。いざエントリーしたものの艇を芦屋に運ぶのに車がなくて、困っていたところに稲森さんが3連休を北港ハーバーに泊り込むということで車を貸してもらうことができました。レース前日、艇をカートップして我家の前に止めていたら、駐車違反となってしまう、例の有難い「黄色いプラスチックの御札」をフロントグリルに付けてもらうために。そのまま芦屋のハーバーまで行くし

がなく、車にはこの御札を付けたままレースに臨むことになりました。結果としてはこの御札のおかげ(?)で優勝でき、帰りにはそのお返しのために警察署に参拝に行き、感謝をこめて初穂料15000円をお納めした次第です。

レース内容を思い出してみると、風位が定まらないため30分程度予定より遅れてレースは開始、4から6メートルの風で穏やかな波のコンディションで進み

ました。以下、News Letterのレースレポート調に書きますと、(こういうのにも慣れないといけない!)

第1レースはほぼイーブンのスタートラインが引かれ、我々の艇はライン中程からのスタート。スタート後早めのタックを返して他集団より右に位置していたところ、御札の御かけか風が右に振れ、なんと1上では芦屋の植田・神津艇について2位でマーク回航。サイドから下でのレグで他艇に飲み込まれ5位に転落したものの、その後、2上から下へのレグで挽回、最終的に3位と好位置をしめた。

第2レースは風が落ちてきたため、下マークをかなり上側に持ち上げたショートコースの設定となった。3から5メートルの風。我々は下側からまずまずのスタートを切ったがジェネリコ。再スタートでも下側からのスタート。上側の他艇に若干遅れた感があった。今回のレースでは芦屋ではおなじみの例のページ船が左海面に居座っており、これをどうクリ

アするかが一番の問題。我々は多田・割石艇に続き、左に延ばし左海面からページ船の上側を通るルートを取った。これが功を奏してまずまずの位置をキープし、最終5



着でゴールした。この時点で植田・神津組が1-4、池田・篠本組の4-2、多田・割石組の6-1、内村・安澤組の2-6、長谷川・有木組の5-3、我々の3-5で5位となり、我々の今までの実績からするとこの位置はかなり高位とっていた。

第3レースも3から5メートルの風。かなりの下有利のスタートライン。下から2番手でスタート。下1は多田・割石組。加速もできたジャストスタート。若干伸ばしたところでタック。なんと上側の集団の前をポートで横切れるではないか! この快感! 上1をトップで回航、その後もなんとかトップを維持し、ついにトップフィニッシュ。多田・割石組が2着となり、総合では負けたと思いい、他艇の順位も確認せず、ハーバーに戻って結果を見ると、第2レースで池田・篠本組、長谷川・有木組がリコールによりOCSとなっており、結果としてトップとなっていた。

今回は自分でも思いがけない優勝でしたが、北港ディンギークラブのメンバーにとっても信じられないようで、その後の会話でも「ホントに?」から始まっています。ということで、普段なかなか上位に行けない多くの人々に「希望と勇気」を与える優勝になりました。

## 2005年度 西日本選手権

2005年7月17日 芦屋マリンセンター

Pos	Sail No	フリート/ 水域	スキッパー	クルー 1	クルー 2	1R		2R		3R		Net
						着順	得点	着順	得点	着順	得点	
1	2743	大阪北港	臼杵辰朗	鳥井純子		3	3	3	3	1	1	7
2	2653	大阪北港	多田幸男	割石順子		6	6	1	1	2	2	9
3	2705	芦屋	植田泰平	神津徳長		1	1	2	2	6	6	9
4	2670	芦屋	内村祥史	安澤厚男		2	2	4	4	4	4	10
5	2396	葉山	山本晴之	中島玲子		7	7	5	5	5	5	17
6	2208	芦屋	南屋恵美子	続木政光		8	8	8	8	7	7	23
7	2738	大阪北港	三輪記裕	更山智博		10	10	7	7	10	10	27
8	2657	浜名湖	長谷川勝啓	有木洋介		5	5	OCS	21	3	3	29
9	2575	葉山	石川洋二	伊藤雄一郎		12	12	10	10	8	8	30
10	2764	芦屋	中西英貴	中西美紀		17	17	6	6	9	9	32
11	2723	琵琶湖	長野国比古	側田良孝		11	11	13	13	11	11	35
12	2725	大阪北港	池田俊則	篠本裕子		4	4	OCS	21	12	12	37
13	2457	西宮	山崎映子	池田光孝	山田尚矢	18	18	9	9	13	13	40
14	2555	芦屋	渡辺克充	モンダヒロユキ		14	14	11	11	15	15	40
15	2660	芦屋	臼井由利子	角野朋子		15	15	14	14	16	16	45
16	2677	芦屋	末澤一夫	宮本哲生		13	13	OCS	21	14	14	48
17	423	西宮	柳田美由紀	服部佳朗		16	16	15	15	18	18	49
18	2655	芦屋	抜井由紀子	抜井康樹		9	9	DNF	21	DNC	21	51
19	2534	芦屋	佐藤和紀	鈴木章弘		19	19	16	16	17	17	52
20	2616	芦屋	高山勝	高山弘子		DNC	21	DNC	21	DNC	21	63



# ミッドサマー レガッタ



## 平生夫妻組が初優勝！

8月20日(土)～21日(日) 猪苗代翁島港マリーナにて、ミッドサマーレガッタが開催されました。関東のテーザーフリートから16艇が参加し、不安定な微風シリーズを稲毛の平生夫妻組が制しました。またオーストラリアから到着したマイラーセールを使用して、オープン参加として本吉・神内組がテストセーリングをおこないました。

### 「初めてのテーザー」

東工大ヨット部 神内悠里

このたび、猪苗代国際ヨットレースで初めてテーザーに乗りました東工大ヨット部2年の神内悠里です。普段部活では、スナイプに乗ってます。

なぜそんなうちが今回テーザーに乗ったかと言いますと、それはテーザーにハマりきっている前代主将・小川雅さんのおかげです。19日の夜の合宿3日目のこと、雅さんから突然電話がかかってきてクルーを一人だして欲しいとのこと。先輩たちから行ってこいと言われ喜んでいたら、場所は福島県、あと10分で迎え

に行くと言われ、雅さんはすでに現地にいるというなんだか訳の分からない状態のまま福島に向かいました。

スピニングがないからなんとかなると思っ



ていましたが、さすがに普段とは違ったワークがたくさんあり大変でした。で

も、ものすごく楽しかったです。テーザーにのることはもちろんのこと、譲治さんをはじめとするテーザーに乗っている方々がみんな楽しい人たちでその雰囲気がとても好きになりました。

よく分からないきっかけですが、今回テーザーに乗れて本当によかったです。みなさんに優しく歓迎していただいて嬉しかったです。ありがとうございます。そして、これからもっと乗ってみたいですよ！！

ということで、譲治さん、雅さん、そしてテーザー協会のみなさんクルーが欲しくなったらいつでも言ってください。乗りにいけません。たとえ、10分後に迎えに来るといわれても。



優勝 平生純一郎・玲子組（稲毛）



家族での参加も多く17チームが参加

## 2005年度 ミッドサマーレガッタ

2005年8月20日～21日 猪苗代湖

Pos	Sail No.	フリート/ 水域	スキッパー	クルー 1	クルー 2	R1		R2		Net	国際 OPEN 順位
						着順	得点	着順	得点		
1	2669	稲毛	平生 純一郎	平生 玲子		1	1	2	2	3	5
2	2593	稲毛	井上 誠一	亀山 寛達		4	4	1	1	5	10
3	2765	稲毛	田中 郁也	田中 紀子		3	3	3	3	6	11
4	2761	葉山	小松 充	小川 雅		5	5	5	5	10	15
5	2716	浜名湖	東 慎二	伊藤 弘美	高橋 佳ほり	8	8	4	4	12	17
6	2671	葉山	小林 昌弥	小林 友子	竇地 卓	2	2	12	12	14	19
7	2762	江ノ島	赤井 寛	赤井 遥		6	6	8	8	14	20
8	2730	稲毛	宇佐美 成典	小田倉 里美		9	9	6	6	15	21
9	2602	稲毛	田中 真人	野田 俊介		7	7	9	9	16	23
10	2575	葉山	伊藤 雄一郎	石川 洋二		11	11	7	7	18	26
11	2621	葉山	山下 栄輝	有持 祐之	山下 陽子	10	10	11	11	21	28
12	2609	葉山	田中 剛	林 良太	椎木 大輔	15	15	10	10	25	42
13	2294	江ノ島	村尾 隆	津田 展明		13	13	13	13	26	46
14	2203	葉山	大橋 武史	梅田 哲士	町田 亜紀	12	12	15	15	27	51
15	2453	葉山	外石 満	荒島 謙治		14	14	14	14	28	54
16	2552	葉山	野本 雅史	多井 堅一郎		16	16	16	16	32	76

[参考] マイラーセールテストのためのオープン参加として、3000(2395)艇 本吉譲治/神内悠里組が参加。国際オープンレース 総合4位

# QANTAS TasarWorlds 2005

## テーパー世界選手権

Jul. 1-8, 2005  
Australia, Darwin Sailing Club

Photo by Mike Cleveland  
www.marinephotography.com.au

## 田中郁也・紀子組 3位入賞！ 軽風レース、日本勢大活躍

2005年テーパー世界選手権は7月1日から8日まで、オーストラリアのダーウィンセーリングクラブで行われた。地元オーストラリアを中心にイギリス、アメリカ、カナダ、オランダ、日本から131チームと過去最高の参加数となりました。

レースは初日の第2レースで日本の田中夫妻組と平生夫妻組がワン・ツーフィニッシュを決め日本チームの大躍進が始まりました。2日目も第4レースで江ノ島の赤井夫



Photo by Mike Cleveland  
www.marinephotography.com.au



妻が2位、第6レースでは稲毛の田中夫妻と池内・米倉組がまたもワン・ツーフィニッシュを決め、軽風に強いジャパンをアピールしました。

優勝したのは地元オーストラリアのロブ・ダグラス / ニコル・ダグラスの父娘チーム。2位は全豪チャンピオンのクレイグ・マクフィー / ケビン・ケロー組。3位は田中郁也 / 紀子夫妻組が入りました。海外の世界選手権では日本チームとして過去最高位。田中夫妻は年齢別のマスタークラスでも優勝しました。

オーストラリアでは若いチームの参加が増え、日本からも初参加の若いチームの活躍が目立つワールドとなりました。



## ダーウィン、その次へ

田中 郁也

ワールドが終わって2ヶ月が過ぎた。時間の経過とともに、ダーウィンでの出来事やそれまでの練習も思い出の一つとなろうとしている。ワールドの前は、練習のこと、艇のこと、体力を維持することなど、様々なことを考え、そのために仕事以外の時間の大半を費やした。今は、その反動というか、ぼっかりと気持ちに穴が開いたようで、楽ではあるが、つまらなくもある。そういう状況なものだから、なかなかパソコンに向かう気持ちになれず、ニュースレターの期限が迫り、ようやくレポートを書き始めた

さて、ここでは今回のワールドとそこに至るまでのアプローチを通じて、私たちが得たノウハウをまとめようと思う。日本チームの次回のチャレンジに役立つことを期待している。

### 1. ポートスピード

クローズでのスピードを上げるために2つのことを取り入れた。一つはリグのセットを緩めたこと、もう一つはクリューボードを3番目から4番目に下げたことだ。

オーバーパワーになるまでは下側のサイドステーがたるむ程度の位置にした。メインセールのトリムはジブのテルテールの反応を目安にする。メインシートやリグを詰めすぎると、ジブのエントリーが浅くなりすぎる。すると下のテルテールがすぐに乱れる。逆にいうとそうなる寸前が角度、スピードを兼ね備えた状態といえる。ジブのクリューボードは下げると角度はわるくなる。上り目でいけるパワーがあるときには、その分引き込む必要がある。

フリーでは通常のセールセットではジブの上部が機能していないので、リーダーを外側に出して、ややオーバートリ

ムにするようにした。メインのリーチコントロールも重要である。ブローとあわせてバングがコントロールできればよく加速する。

ランニングではウィスカがあまり機能していないときにはアンヒールが有効で、メインを最大限に使うようにした。

AUS艇と走り比べた印象としては、軽風では日本艇が速い。中風以上ではハイクアウトに差がある。上位艇のフルバランスは美しい。Nicholas艇やMcPhee艇の写真をみるとよい。まず体を最大限使う。それからトリムの勝負になる。フリーではコースの角度が緩く苦戦をした。速い艇は波が悪くても本当に艇を揺らさない。スキッパーも頻繁に上体を使ってローリングを消していた。また、リグを飛ばしてパワフルにし、もっと積極的な走りをする必要があると思った。

## 2. 基本動作

練習を始める前から、順位の2桁(何十番台)を決めるのはセーリング、1桁を決めるのは動作だと思っていたので、十分に練習を積んで臨んだ。レースではアプローチラインや最終レグで厳しい場面があったが、動作のミスはなかったし、競り合いでも負けなかった。このような場面で勝ち取ったポイントが最後に総合成績を左右することも多い。

## 3. ビッグフリートレースの要領

今回のレースを通じてビッグフリートのレースにはそれなりの戦い方があったことがわかった。スタートに成功した遅い船が、失敗した速い船よりも先に上マークに到達する。さっきはるか後ろを走っていた船が艇団の中でもまれている間に先にいってしまう。このような状況が起こるのがビッグフリートのレースだ。それなりの要領があるように思う。

まず、スタートが重要である。今回はゼネリコを含めて20回ほどスタートをしたと思うが、8割は第一線でできることができた。エンドに近い位置からできることにし、ラインの仮想線を意識して早めにアプローチを始めるようにした。しかし、失敗は必ずある。中盤でのレースは本当に苦しい。そのようなときの注意点は次の4つ。早い段階からオーバーセールをしない(どうしようもなくなる)、アプローチラインに早く乗せない(先行艇の影響でものごとくおちる)、最後のアプローチはオーバーも可(その後のフリーのことも考えると先行艇の影響を受けない位置がベター)、フリーではあまりラムラインにこだわる必要はない(こだわると上の艇団にどんどん食われる)。

スタートの積極性と失敗した場合の中盤での粘り、這い上がりが必要だ。

驚異的ともいえるほど安定した成績を残した Douglass 艇は、1上が中盤のレースが2回はあったと思うが10番台とシングルまで戻している。

## 4. Step by step

添付した資料は私たちの練習記録の一部である。この記録をつけ始めたのは、ある飲み会の際の本吉さんとの話がきっかけである。自艇の走りやレースでの問題点を明らかにし、それを修正する。これらを積み上げて弱点をなくしていく。そのためには記録を残す必要があると思った。クルーとは問題点が何か、どうしなければならぬかを話し、意識を共有した。ワールドの前にはこれらを読み返し、頭を整理した。



## 5. パートナー

共通の目標をもったパートナーがいると練習効率はある。モチベーションの維持にも役立つ。残念ながら今回のワールド参加はかなわなかったが、鷹野・関根組との昨シーズンの練習は地力を引き上げた。レース中のシーンを思い出すとわかるが、レース中の大半の時間は下や上に艇がいて、その艇との関係を気にしながら走っている。練習のときも同じ状況で走るべきだ。そこで負けないようにしようとするハイクアウトやトリムの頑張りがセーリングのレベルを引き上げる。

言葉が足らず、分かりにくいところも多いと思うので、何でも質問してほしい

(cza17146@nifty.com)。また、ワールドのそれぞれのレースを振り返った記録を稲毛フリートのニュースレター「ぶれーにんぐ」に投稿している。興味のある方は稲毛フリートのホームページからどうぞ。

表彰式の翌日、艇の積み込みを終えた日本チームは、セーリングクラブのレストランに集まり、それぞれのワールドを振り返って感想を述べた。そのときみんなのコメントには、ワールドが終わったばかりの“その瞬間の新鮮な気持ち”が短い言葉の中に凝縮していたと思う。多くに共通していたのは、「本当に楽しかった」ということだった。全く異なる環境でヨット

レースを中心とした生活をする、それが“ワールド”であり、今回は特に快適な環境と美味しい食事にも恵まれ、多くのセーラーが集まったこともあって最高だった。ワールド未経験の方には、チャンスを見つけて是非一度は参加されることをお勧めしたい。

ワールドで前を走ると気持ちいいよ。“Well done!”、“You’re excellent!”といった賞賛の言葉。何と

いっても最後のプライズギビングで表彰台にあがるのは最高に気持ちいい！コンディションさえあれば日本チームも十分ワールドタイトルを狙える。次のワールドの表彰台を目指して、チャレンジしようというチームが現れることを期待している。

最後に、大会期間中のワールドカウンセラーやメジャー会議に対応された本吉さん、金子さん、サポートされたスタッフの皆さんには、事前の準備も含めて大変だったと思う。金子さんにはコンテナ輸送の手配も取り仕切っていただいた。深く感謝したい。それと応援メールをいただいた皆さん、ありがとう！

# Darwin Project

田中チームより練習記録の一部をご紹介します。

日付	4月17日	5月3日	
場所	稲毛	稲毛	
セーリング時間	10:00 ~ 14:00	12:00 ~ 15:30	
コンディション	体重	125	126
	平均風速(m/s)	7.5	4~3
	風向	240	130
	最大風速(m/s)	9.6	7~9
	天気	晴れ	晴れ
内容	IST(2-1-1-2-2)	セーリング練習	
セッティング	サイドピン位置	6	6
	シュラウド位置	7.4	4.5
	センター	6~3	3.4
	リーダー	3.1	
	アウトホール	1.6	1
クリューボード	4	4	
セーリング	上り	現在のセッティングでスピードは出る、しかしスタート直後、下マーク廻航直後など角度が厳しいラインでの角度が出にくい(サギング、リーダー外出し、ジブリーチオープン)の相乗作用か、リーダー出しすぎに注意、センター上げすぎは横流れが多く、レース中は気をつけること(6番だとかなり流れる)、波が悪い時にはセンター入れ目(3番でもOK)、サイドスター緩いときにはバングでしのぐ	中風域ではメイントリムとトラバトリムを併用、波にたたかれるときはメイン、そうでないときはトラバトリムを用いた方が艇が安定する。2736との走り比べでは角度は良いがスピードがやや不足。ラフのテンションが入りすぎか、メインのリーチをつめすぎか、メイントリムのときには強弱に丁寧に小さなトリムで対応すること。
	フリー	ウスカを張らない程度の落とし目のフリーはある程度スピードを維持できる角度で最初走り、ウスカをはること、風が弱めるときには前乗りを徹底、リーダーの位置、下サイドスターを出すかバグに入ったときに指示を出すこと	メインの適正な引き具合とリーチテンションを常に意識すること。小さな波にも丁寧に乗せていくこと。
	ランニング	マーク廻航後にブームをランの位置まで確実に出すこと、バングをランで最適セットに緩めておくこと、これがベア時での加速及びスピードの維持につながる	ややアンヒール目でウスカに裏風入る直前の角度を維持すると速い。
スタート	順風下ではかなり横流れする、アプローチではラインとの距離を意識、下艇とのルームを取りすぎない(間に入られる)、止まっていたりもすぐにベアできる状態を長く保つこと、ラインへの近づき具合でスロースピードとシバを使い分ける	-	
動作	タックで早くローテーションを返すとメインがはらまず船が回りにくい、結果スピードが落ちる、返すタイミングを少し遅らせることを試してはどうか(次回練習で確認)、フリージャイブでも先にローテを返すことを試してはどうか。	トラバラーを使ったタックもタイミングはまあまあ。旧の上側はできるだけ持っておく。タックを始める前にメインを少し緩める。新の上側に移動してから振り返って上側のトラバを引くこと。	
コース取り	上マークのアプローチでオーバーあり、	-	
クルーコメント	練習できていたことが、レースになると半分くらいしかきちんとできないことや、8m/s以上のレースでは、マークや他艇の位置を確認していると、艇を安定させることがあるそかになってしまうことに、愕然とした。いつも一艇だけで練習していたので、複数で走るとは大切。波がある時にスピードをつける場合には、乗艇位置(体重のかげ方)をこまめに前後させて、波を切ったり、やり過ぎたりをしないと、ロスが多い、波が大きい時の角度がゆるいフリーでは、どうすれば艇を揺らさないようにできるのかわからない、出艇前に、メインのハリヤードのシートをかけているフックにジブシートがはまらないようにしないといけない(ビニールテープで止める)、前に他の艇がいる時に、負けたくなくて悔しいときは、スーパーサイア人になること。	タック時のレバーを返すタイミングはほぼOKだが、ジブの張替えタイミングが遅くて逆ジブを張ることがあるので、もっと練習が必要。軽風でのフリーでは何をやっていいのかわからなくなってきた。チョッピーな波がある軽風~中風のランニングでは、軽(座るといふより、センターケースに重心を置く感じ)に中腰くらいで立ててアンヒールめになると、メインを最大限に利用できるのと、微妙な艇のゆれにゆっくりと対応できて、意外と安定して良い感じ。今日はこちら連日の疲労が出てきたようで、珍しく太ももがだるかった。左腕や左手は相変わらず非力だが、なるべくハイクアウトで使うようにしている。	
スキッパーコメント	スタートラインへのアプローチではテザーは意外と流れる、意外と進む、シバとスローの組み合わせ、ラインまでの距離を意識する、上り角度が厳しい、波のある海面ではセンター入れ目、リーダー中、セールカーブを出す、クリューも中央を使うか(今後試す)、下テルテールの反応にはすぐ対処(シュラウド緩める)、フリーではシュラウドとリーダーを最適セットに(廻航後に角度と風速を考慮して指示が必要)、極端に緩いフリーの走らせ方(スピードをキープできる角度、ランへの切り替え)、タックの加速感なし(ローテのタイミング、今後検討)	ニューセールを使う。上りではメインを絞込みすぎるとメインが浅くなり、ラフが固くなっていたか?(上3本のパテンをもう少し強くしてみる)フリーでは出し具合とリーチの形を明確に意識すること(ラルでのバング引きすぎ、ブローでのリーチ緩すぎに注意、リーチリボンがぎりぎり流れるくらいがgood)、中風ではスウォートをまたぎ前足をかけてハイクアウト(やりすぎや!)、前乗りができる。NO2セールと比較してラフワイヤが5mm短いので、シュラウドのセットは少し弱め、少しラフのテンションを落としてやってみる	
艇の具合	メインハリフックの引っ掛かり防止テープを毎回はるように		
要整備	ウスカホルダーのリベット打ち直し、リーダーメジャーテープ張りなおし、エクステンション少し長く		
計測	メインのニューセールはラフが長い、ストッパー位置を7mmアップ	ニューセールでの全体長4147mm、ロアマスト長3722mm、ピーク長115mm(これでワールド仕様固定する)、NO2ジブよりラフワイヤが5mm短い(シュラウド位置のセットで注意、これまでより一つ前を使う)	
レポート等	セールセット:軽風波ありでの角度はやはり、ジブセールのカーブと適度なリーチテンションか、その場合にはクリューボードを中央を使う、軽風フラットでは4番でOK、風が強い場合にもスピードは良い、角度をどの程度稼げるかは今後研究、クリューの4番は固定、リーダー、センター、リグテンション(もう少しつめてもいいか)、軽風下5番でもダンプリングすることがある)	軽風でのスピード不足、上先行艇の突破への対応について、ラフのテンションを少し落とし、メインリーチも少しオープン、波の影響ないときにはトラバトリムを使う、船のロールをとることに集中、セールセットを頻繁に変える必要はない。	

1) ありがとう!

まず、稲毛フリートのみなさん、そしてワールド遠征日本チームのみなさんに、心からお礼申し上げます。稲毛フリートのみなさんとは、たくさんたくさん、一緒に練習できました。何年もの間、フリートレースだけでなく、週末の練習も一緒にいただきました。本当にありがとうございました。日本チームのみなさんには、レース期間前、期間中といろいろとご配慮いただきました。お互い励ましあい、笑いあい、本当にステキな休暇を過ごせました。お世話になりました!

2) プロジェクトD

私たちはダーウィンでのワールドに焦点をあて、プロジェクトDならぬ、プロジェクトダーウィンと称したチーム作りを行ってきました。振り返って見れば、極めてオーソドックスなアプローチだったと思うのですが、ご参考までに簡単にご紹介いたします。

遡れば、2003年12月に新艇購入を決意し、発注した時点でダーウィンへ向けての活動がスタートしていたと言えます。6月に注文通りの新艇が届いてから全日本までの間に、稲毛フリートのメンバーと練習を重ねるとともに、2765艇を田中チーム仕様に仕上げ

てきました。ですが、プロジェクトDとしてのキックオフは、2005年になってからになります。

実際に行ったのは、主に下記の4点でした。

その1:自分たちを見つめる

2005年の正月、年頭にあって、私たちは自分たちのセーリングを見直しました。郁也が用意したチェック用紙には、上り、フリーそれぞれにおける重要なポイントが網羅されていま

た。それぞれの動作やセーリングが、微風、軽風、順風、強風の各コンディションにおいて、10点満点とすると、さて現状は相対的に何点をつけられるだろうか、ということ話し合ったのです。たとえば、軽風の上りではタッキング動作10点、微風のブロードリーチ6点、などで。ただ単に点数をつけるのではなく、どこがどう良くて、何が悪いのか、二人の共通認識を持つことも目的の一つでした。

実際に話をしてみると、意外にも同じ認識を持っていることに驚きました。もう少し反発しあうのかと思ったのですが..。

ね。でも、日曜日にしかセーリングをするチャンスがなかったため、できるだけ、1時間でも2時間でも海に出るようにしました(おかげで久しぶりに足の指にシモヤケができてしまいました)。そして、到達点に向かって何をどうすればいいのか、セーリングの中で対策を考えて実行するようにしました。練習後には、何を目的として練習したのか、またその結果どうだったのか、必ず記録をつけました。セーリングコンディションや、セッティングなども必ず記録。さらに、お互いに実行したことを確認しあい、認め合い、次回の

練習の目標を立てることも忘れず..。

セーリング以外でも、ルールブックに目を通す機会を増やし(特に紀子)また週に3回から4回ジムに通い、集中力を継続させる為の体力アップにも注力しました。

その4:再検証する

頻繁にはではないけれど、当初のチェック項目に立ち返って、できなかったことがどれくらいできるようになったか、再検証することも忘れませんでした。

...すみません、実はたったこれだけなんです。大風呂敷を広げておきながら。

つまりプロジェクトDとは、弱点を補強しながら長所を自信に変えるプロセスであり、実力を知ること自分たちのセーリングパフォーマンスに責任を持てるようになるプロセスでした。さらに、ある一点に的を絞って、6ヶ月(という短期間ではあるが)継続したことで、チームとしてのメンタルな部分も熟成されたと思います。互いの気持ちが空回りすることなく、うまく絡み合いながら

## Kai Onaの軌跡

田中 紀子



その2:到達点を設定する

お互い10点を与えたポイントについては、自信を持つこと。ポイントが低い項目については、到達点を考えること。一度にたくさんはできないので、ひとつひとつ、できることからポイントを上げられるように、意識を持つことになりました。

その3:対策を立て、実行し、反省する

2005年の1月は結構寒かったですよ

前進できたのも、成果だと思えます。具体的にこのプロジェクトが役立った例の一つ。ワールドの数日前から現地入りし、二日間セーリング練習をする機会を得ました。西よりの12 - 15ノットくらいの風で、オージーたちと走り比べをした際に、オージーたちのパフォーマンスが思っていた以上に良く、一瞬自信を失いかけたのですが...。現地に持参していたプロジェクトDの記録に目を通したことで、自分を見失うことなく、レース本番を迎えることができました。自分たちの実力はここまで。でも、そこまでは必ず力を出し切れる、と。

### 3) 体力作り

シドニーオリンピック前後の某雑誌記事に、「女子セーリング選手の体力不足」についての記事が書かれていました。『日本の選手候補生は体力不足、懸垂が5回すらできない、云々』かくいうわたしも、打ち寄せてくる年波に負けて、一時は6回くらいできていた懸垂が3回程度しかできなくなっていました。特に懸垂が目安になるわけではないですが、6月末時点で、逆手ではありますが、8回もしくは9回程度の懸垂ができるまでに復活。おほほほほ。

シートを引く力は腕力だけではないと思っています。胸の筋肉も肩の動きも、そして背中中の筋肉も総動員して、初めてシートをうまくコントロールできるパワーが生まれると考えています。また、ハイクアウトも、「腹筋が、ぶるぶるしてる、鍛えなきゃ」ではなく、腹筋以外にも、背中中の筋肉も、そしてシートを操る腕、肩、胸の筋肉も、さらには上体を支えている足(特に大腿部)の裏表、どれも重要だと思っています。そのつもりで筋トレしていけば、自ずと懸垂がぐいぐいできるようになるのは確かです。

もちろん筋力も瞬発力だけでなく、

持久力も求められます。さらに、全身持久力もなければ、一日中海にいてレースをすることを考えてだけで貧血になってしまいそうになります。そういうことも考えつつ、集中力を保つための体作りを6ヶ月、週に3 - 4回、一回あたり2時間半くらい時間をかえて行ってみました。相当ヒマ人に見えますね。そうだったかもしれません...

### 4) すごいな、と思ったこと

1位のダグラス親子も2位のクレイグ・マクフィー、ケビン・ケロー組も、ワールドに向けて相当な努力と練習をつんで、やる気も満々でいたこと。特にマクフィー・ケロー組は、過去数回の全豪選手権でチャンピオンに君臨してきました。わたしたちが6ヶ月で「はーはー」息切れしていることを、彼らは毎回継続できている。これって、すごいことだと思います。



そしてさらに、オージーは層が格段に厚い。これもすごい。

もう一つすごいのは、130艇というビッグフリートの中での、軽風域での日本人チームの活躍。得意技があるっていうのは、素晴らしいことですね。

### 5) 後悔していること

#### 1.3位と思っていたのにOC5

私ですら、ちょっとやばいと思ったんです、この時は。スタート直後にすぐにX旗が揚がったのも確認したし。でも、

スタートに間に合わなかった艇が何艇もコースサイドにいたのが運のつき。彼らさえいなかったら...、あ~。人のせいにしていて自分が悲しい。

### 2. スピーチ短縮

せっかくの表彰台だというのに、そしてちょっとしゃれたスピーチをせっかく暗記したというのに！わたしの前には誰もスピーチをしていなかったのに、妙に遠慮してその場でスピーチを短縮してしまいました。私以降の方は、みなさん、ながーいスピーチでした。しまつた！こんなチャンスは今後あるかどうかわからないのに...

### 3. もっともっと時間がほしかった

レースで緊張していたし、疲れていたもので、パーティなどではあんまりはしゃげませんでした。過去のワールドで顔見知りになった人や、今回気になった人など、いろんな人とあれこれお喋りしたかったのですが...

海の上だけでなく、陸の上でも味わえるワールドの醍醐味。今回は思い切り味わえなかった気がします。今回に限って言えばそれは贅沢というものでしょうか。でも、マクフィー氏とは是非お話がしたかった...。「TANAKA ~、あいさつくらいしろよな~」。そう思っているかしら...。そうだったら、ごめんなさい。海の上で、そして陸の上で、再会できますように。

### 6) これからの KaiOna

さて、次のワールドには KaiOna, どのようなチャレンジをするのでしょうか。実は、私たちにとっても、全く先が読めないお楽しみなのです。

#### どうしてかって？

それもお楽しみ、ということにしておきましょうか。





## 家族で参加の ワールド

赤井 明日香

**私**たちがワールド参加を最終決定したのはいつ頃だったのでしょうか。参加してみたい。でも娘2人を連れて行って、どうやって1週間のレースに参加するのだろうか？そんな話を昨年末からずっとしていたように思います。しかし私の妹の「いいよ、私が相手してあげるよ」のひと言でワールド参加を決めました。

もうお正月が終わってからの参加表明。他の皆さんよりかなり出遅れています。まずは宿を取る事から始めました。インターネットやガイドブックでダーウィンを調べたのですが情報が少なく苦労しました。子供も一緒だという事からキッチン付のホテルに泊まることに。皆さんはSailing Clubの近くに宿泊先を決めていらっしやいましたが、我が家はハーバーからタクシーで10分ほどのCityの真ん中にあるホテルを予約する事に。宿が決まり、エアも予約し、これで私の取りあえずの仕事は終わりです。艇の搬入やエントリーは主人に任せ、あとは学校の担任にどう言い訳をするか。5月の連休明けに先生にそれとなくお伝えしたところ「良い経験だから楽しんできてください」とのお言葉を

頂きました。さあ、あとはダーウィンで頑張るだけです。

5月下旬にコンテナを出した後は体調管理に気を使いました。ダーウィンの天気・気温・湿度は毎日チェックしておりました。また今回の開催国がオーストラリアという事で、食料の持ち込みは難しいだろうとの判断により、ホテル近くのスーパーの情報

まで調べました。レースに参加する訳ではない娘たちと私の妹の為にレイデイの過ごし方まで調べました。お陰で、出発前に近くのスーパーの場所から毎日の予定まで決める事が出来て、インターネットの有り難さを痛感しました。

いよいよダーウィンへ出発です。ロングフライトの後到着したダーウィンは期待通りトロピカルな気候でした。青い空、カラッとした暑さ、最高です。到着後スーパーへ買出しに。でも、想像通り日本食材は有りません。翌日からは出来るだけ自炊をするようにしました。お店には野菜・果物・パンなどフレッシュな物が沢山。お米を買って早速夕飯にご飯を炊くことにしました。もちろん炊飯器など有りませんからお鍋で炊きます。美味しく炊けた真っ白なご飯に娘達も大満足です。やはり日本人、ご飯が無いと駄目ですね。美味しい野菜や肉を使ってパスタを作ったり、中華料理を作ったり。今回のワールドで私達がバテなかった一番の理由は普段通りの食生活を送ることが出来た為だと思います。やはり自炊が一番ですね！

今回初参加して驚いたのが、色々なタイプのチームが多数参加されていた事です。日本でも感じてはありましたが、年齢も幅があり、また本格派レーサーからセイリングを楽しんでいるチームまで。また、親子でレースに出ている方が多かった事にも驚きました。娘達が仲良く遊んでいたお友達も数人レースに出てお

りました。娘達はオージーチームのお子さん達と仲良くなり、いつもボートヤード隣のプレイグラウンドで遊んでいましたが、レース3日目辺りに海の上でその子供達を見掛けた時は驚きました。10歳くらいの子がパパと一緒にレースに出ているのです。しかも良い走りをしているし！娘にその話をしましたら驚きましたし、とても羨ましがってました。

私達が家族での参加だった為か、同じようにご夫婦・家族で参加されている人たちに話し掛けられる事もしばしば。子供つながりで仲良くなった人たちもいます。一番仲良くなったオージーは奥さんが妊娠8ヶ月のご夫婦でした。パースから来た彼らのチームとは家族で仲良くなったのですが、順位も仲良く一つ違いで並んで終わりました。妊婦だった彼女とは毎日レース前やパーティーで色々な話をしました。タフな彼女は全レース完走しており（強風で私たちはリタイアしたレースもあったのに・・・）次回のワールドも一緒にレースに出たいね、と話して別れました。皆さんとても楽しそうに、でも海の上では真剣に。何だかとても素敵でした。

ワールドに参加するに当たって、子供の学校の事もあるので「ワールドへの参加は今回が最初で最後だね」と話しておりましたが、すっかりワールドの虜になってしまいました。仲良くなったオージー達とは次のワールドで会おう！と約束しました。娘もお友達と今度は海の上で、レースで会いたい、と話しております。もしチャンスがあるならば、次も、そのまた次のワールドも参加したいです。

最後に、元気な娘達の相手をしてくださった日本からのメンバーの皆様、どうもありがとうございました。あまり一緒に遊んであげられず我慢を一杯してくれた娘達にも感謝です。そして、わがままな私達に付き合ってくれた私達に付き合ってくれた私の妹にも感謝したいです！

## クラスルール変更提案と投票のご案内

ダーウィンワールド開催期間中の7月4日に行われたワールドカOUNシルで、クラスルールの変更提案がされました。各国(各リージョン及びディストリクト)で投票を行い、賛成した地域協会が3分の2以上で可決されます。

ハルウェイトに関しては下限値 68kg が明記され、「設計重量である 64kg」がルールから削除されます。これに伴い今後ビルダーから供給されるテザーのハルウェイトは 68kg となる見込みです。

マイラーセールに関してはワールドカOUNシルで配布された「マイラーセールの提案」(下記掲載)を参照下さい。テストセーリング用のマイラーセールが8月19日、日本に到着しました。各フリートで順次テストセーリングを実施中です。

マイラーセール・テストセーリングスケジュール	
稲毛	8月22日～9月11日
葉山	9月12日～9月30日
江ノ島	10月1日～10月14日
大阪北港	10月15日～10月30日
芦屋	11月1日～11月13日

投票のスケジュールは次の通りです。

8月22日 ルール改正告知

意見の集約を兼ねて随時中間集計を実施  
(9月末、10月末等)

11月19日 全日本の総会で投票

今回のルール変更提案はテザークラスの基本的な部分に関わる大きな変更となります。投票に向けて多くのテザーセーラーの意見をお待ちしています。

### マイラーセールの提案

この文書は2005年7月4日にダーウィンで行われたテザーワールドカOUNシルのミーティングで配られた。

#### 背景

メルボルンで2003年と2004年に開かれたテザーの戦略計画作業部会の話し合いで、最優先課題として次の2つの方策を見つけることになった。

1. より多くの人に、より多くテザーに乗ってもらうこと。
2. クラスのライフサイクルを拡大すること。

これらの目標を達成するためには、次のような大きな障害があることをテザーセーラーは承知している。

- ・テザーとフォイルやセールなどの艦装品コスト
- ・テザーとその艦装品を長期に安定供給できる保証
- ・地域やボートによってセールや艦装品に避けがたいバリエーションがあり、ワンデザインの原則が妥協させられている。

理想的には、すべてのテザーは1カ所で建造し、すべての標準艦装品とセールが一つのロフトで同一の素材とテンプレートで作られことである。

これは少々遠い先のことのように聞こえるかもしれない。しかし誰もが価値ある目標を追い求めて努力することに同意するだろう。この目的を胸に、これらの主要な課題に対して何ができるかを模索する決断をした。昨年7月、ベスウェイトデザインにおいて、オーストラリアテザーカOUNシルの代表とテザーセーラー、フランク、ジュリアン・ベスウェイトたちのミーティングが持たれた。ミーティングの最大の焦点は、上記の問題を議論し、テザーのライフサイクルを拡大するために何ができるかを見つけることにあった。

要約すると、そのミーティングは大成功だった。供給を統一し、テザーのコストを記述し、テザーの部品を長期にわたって安定的に供給する保証をするため、具体的なイニシアチブを取ることに参加者全員が合意した。

#### 何が成し遂げられたか

これらの議論の結果、以下の事柄が合

意された。

- ・ラダーヘッドが設計変更された。これはライリーと北米バージョンの最も良い特徴を取り入れたものである。このルール変更が成立すると、利用可能な唯一のバージョンとなるだろう。
- ・オーストラリアのテザーモールドが現在、インドネシアのしっかりした評判の良いボートビルダーの元にあり、ハルの均一性と長期供給を保証している。最近のオーストラリア人ビルダーのためにこれを言うことができなかった。
- ・今後すべての新艇はホルトアレンから供給されるだろう。現在すでにジブトラックが供給されている。
- ・テスト用の新しいマイラーセールがクラスのために開発中で、もし受け入れられればこれらのセールは値段が記述され均一供給される。

#### なぜマイラーセールなのか

クラスとしてなぜダクロンに代わって新しいセールを検討しているか、いくつかの理由がある。

1. 長期供給 重要なことは、テザーセールは弾力性のあるノンヤーン

テンバードのセールクロスで作られており、そのダクロンの製造が世界的に少なくなっていることだ。中長期的にこのセールが常時利用できるという保証はない。ダクロンのセールクロスが次第に入手困難になり、値段が高くなる見込みである。これがコスト問題につながってくる。

2. コスト ベスウェイトデザインによると、2005年1月時点でテザーセールの値段は、フルパテンとナンバー入りメインセール及びジブの値段が\$2,407.57。ベスウェイトデザインはオーストラリアテザーカウンシルに対して、もしクラスとしてニューセールが受け入れられれば、次の線に従って価格が決まるだろうと文書で回答してきた。「29erのメインセールとジブのセールエリアはテザーとほぼ同じで、年間に多くの29erセールを作っており、コストも同等であると仮定するのが適当だろう。この要素のために価格を10%上げると、予想される末端価格に近くなるだろう」

現在の29erのメインとジブセールの値段はフルパテンでナンバー込みで\$1,416である。上の引用によれば、マイラーテザーセールの新しいセット価格は\$1,557付近になるはずである。

3. 供給の均一化 もしマイラーセールが受けいられば、それは一カ所のロフトから全世界へ供給されるだろう。これはワンデザインを強化するという主要な目的を達成することができる。

4. 古くなったイメージチェンジ テザーのデザインは今年で30年を迎える。我々テザーセーラーはこのクラスを愛しているが、もっと多くの人々がテザーに多く乗るようになることを望んでいる。この数ヶ月間、マイラーリーグがテストされている時、ボートは斬新でモダンな姿を周囲に印象づけた。新しいリーグは新しい世代のセーラーをクラスに惹きつける可能性を秘めている。新しいリーグはボートの販売にも新しい局面をクラスにもたら

すだろう。

5. ユーザビリティ マイラーセールでセーリングするまではクリアセールの素晴らしい視界を評価できないだろう。それはフリートのセーリングをより快適なものにし、何が起きているか常に知ることができる。

6. 既存のスパへのフィット ベスウェイトへの要望はセールを同じエリアで作れ、既存のスパに対して適合し、変更コストを最小にするというものだった。これは達成できた。

7. パフォーマンス マイラーセールを使うとわずかに速いと指摘されている。これはセールプランが現在のテザークルーウェイトを満たしている限り、悪い話であるはずはない。

## マイナス面

1. 多くのテザーセーラーに愛されてきたジブファラーの機能が失われる。有利な面としては、フォアスターを独立させることである。ジブをファラーしなくてもマストを立てたままにしておく。なぜなら新しいジブはバテン付きで、強風のコンディションでもダメージが少ないだろう。

2. 寿命 マイラーセールの寿命についてはまだ分からない。可能性としてはダクロンほど長くもたないかもしれないが、同等の寿命があるとの説もある。

## 実装スケジュール提案

クラスへのマイラーセールの採用は、新バージョンを受け入れる前にダクロンセールのクロスがどれだけすり減るかに関係している。次に提案された実装スケジュールはセーラーが定期的に次のセールを購入する計画を立てるのに役立つだろう。

・2005年7月 デザイナーがISAFの承認を求めてアプローチし、ISAFは仕様変更を承認した。セールがクラスルールに適合するためには、ワールドカウンシルが変更を承認しなければならない(クラスルールA.1.2の要求による)(注:ワールドカウンシルはこれを実行した)

・この承認を受けて、ワールドカウンシルミーティングの代表はテザークラス

ルールのいくつかのマイナーなしかし必要な変更を提案するための行動を取るだろう。(注:ワールドカウンシルはこれを実行した)

・この動きを進めるためには、変更されるルールを特定し正確な新しい表現に変え、ワールドカウンシルはコンセンサスの合意を得るべきである。

・2005年8月 全リージョンとディストリクトはルール変更提案に投票するよう求められるだろう。

・2005年9月 ISAFはクラスルールの変更を9月1日までに提出するよう要求(投票結果の後送は認められる)。

・2006年4月 マイラーセールをクラスに正式採用

・2006年7月 マイラーセールの製造開始

・2007年1月 メジャーレガッタでマイラーセールを初めて使用。オーストラリアテザーチャンピオンシップ(パース)海外での同様のレガッタ等。

・2007年7月 マイラーセールを次のテザーワールド(ヨーロッパまたは日本)で使用。ダクロンセールは引き続き使用が認められる。

マイラーセールの提案が承認されれば、長期にわたってクラスの生命力を高めることができると我々は信じている。それはメジャーとなり、将来にわたる安定供給、セールの大幅な値下げ、クラスのイメージアップのための価値ある後押しとなるだろう。みなさんがテザークラスのためにこの重要な提案を受け入れ、デザイナーとワールドカウンシルを支持してくれることを望みます。

## 署名

クリス・パーキンソン(ワールドテザーカウンシル プレジデント)

フランク・ベスウェイト(デザイナー)

リチャード・スペンサー(ワールドテザーカウンシル エグゼクティブセクレタリー)

ジョナサン・ロス(ビクトリアテザー協会 プレジデント)

# テザークラスルール変更提案

2005/07/04 ワールドカウンシルミーティング

2005/08/12 修正

## A ハルウェイト

### A1

D.3.1の最初の文章を次のように変更する：D.3.1 「ハル重量の下限值 68kg がクラスレースに対して適用される」

D.3.1の残りはそのまま生かし、D.3.2を削除する。

コメント：この変更はハルウェイトに関してビルダーに対するジュリアンの要求に対応するもの。

## B セール

もしマイラーセールが受け入れられるなら、ルール変更が求められる。

### B1. 2枚のジブの計測

この変更提案は取り消された。

ダクロン1、マイラー1のジブの計測は認められる。

### B2. 国籍文字とセールナンバー

C.1.3の最初の文章を変更する：

ダクロンセールでは国を示す文字は全てヘッドの点から第4と第5パテンポケットの間になければならない。セールナンバーは全てヘッドの点から第3と第4パテンポケットの間になければならない。

新たに2番目の文章を追加する：

マイラーセールでは、下の国籍文字はポートサイドにあって、ヘッドの点から第4パテンの上約50mmに、上のセールナンバーはスターボードサイドにあって、ヘッドの点から第4パテンの下約50mmの位置になければならない。

コメント：新しいセクションはマイラーセールのパテンが異なる位置にあることを反映したもの。トライアルセールの文字と数字の位置を参照のこと。ISAFが要求しているように文字が数字の上にくる。

### B3. ジブのヘッドの計測

F.1.4を変更し次のように読み替える：

ダクロンセールは、ハウンドのベアリングポイントからジブヘッドの後方点までの長さが115mmを超えてはならない。

このルールはマイラージブには適用されない。

コメント：このルールはマイラージブには適用できない

### B4. ウィスカールポールの長さ

この変更提案は取り消された。

マイラーセール用のポールの最大長は後日に決めることとする。

### B5. ジブハリヤードとファラー

新たにルールF.4.5を追加する「マイラーセールを使うときはジブファラーとスイベルは取り付けない。そしてジブハリヤードとビルダーから提供される関連備品が要求される。提供された艀装品の交換はいかなるものでも規則C.2.4とF.4.1を含む規制を受ける。

### B6. マイラーセール

新たにルールG.2.4を追加する。「メインセールとジブセールはマイラーまたダクロンのいずれの異なる素材でも構わない。しかしルールC.2.1(c)で認められている以外は一つのイベントで交換してはならない。」

コメント：人々は新しいマイラーメインが新しいマイラージブのどちらか一方を最初に買うかもしれない。そのため少なくとも当初はダクロンとマイラーセールを同時に使うことを認める必要がある。これは時がたつにつれて少なくなると思われる。もしセールをペアで使う場合は（例えば両方もダクロン、あるいは両方もマイラー）このルールは次のように述べている。「メインセールとジブセールはマイラーかダクロンのいずれかの同じ素材でなければならぬ」

### B7. リーチのテークアップ

ルールG.2.3を変更し次のように読み替える「ダクロンセールでは、使用による伸びを補正するために、縁から150mm未満のリーチ部分を、テークアップすることは、セールの修理と見なす。修理のための縫い目は縁から200mmを超えてはならない。マイラーセールはリーチのテークアップは許

されない」

コメント：マイラーセールのリーチのテークアップは要求されない。

### B8. ハルウェイト（追加）

ルールD.3.1を次のように変更する

・要求される艀装品のリストから「ファラー及びファラーライン」を削除

・常に装着している場合に含まれる艀装品リストに「ファラー及びファラーライン」を加える。

A1が承認されればD.3.1は次のように読み替える。

「ハル重量の下限值 68kg がクラスレースに対して適用される。ハル重量が下限値に満たないボートは不足分を重りとしてコクピット内に安全に固定しなければならない。ハル重量を計測するときは、ボートは乾いた状態であり、シュラウドブルバック、ハイキングストラップおよびその調節用ロープとショックコード、ハッチカバー、その他常時固定されている艀装品を付けた状態でなければならない。ファラー及びファラーラインと、常時固定された台座へ装着される取り外し可能なコンパスは、レース中、常に装着している場合はハル重量に含めてよい。これら以外の艀装品は、重量計測の前に取り外さなければならない。」

コメント：マイラージブを使用するボートはファラーやラインを持たないため、ハルウェイトを計測する時はこれらのアイテムは含めるべきではない。

注：もしA1が承認されなければ、「68kg」という言葉は含まれない。

2005/07/04 ワールドカウンシルで承認、各国で回覧及び投票へ

2005/08/12 一部修正承認

## マイラーセールの論点

テスト用のマイラーセールが8月19日に日本に到着しました。早速翌日のミッドサマーレガッタ（猪苗代オープン）で本吉チームが試用しました。軽風でいい走りをアピールしたようです。翌週からは稲毛フリートでテストセーリングが始まり、フリートレースで走り比べを行いました。9月後半は葉山フリート、10月からは江ノ島フリートでテストセーリングを行います。その後、北港フリート、芦屋フリートでテストしてもらう予定です。

今年7月にダーウィンで行われたテザーワールドカウンスルの会合でマイラーセールの導入方針を決め、それに伴うクラスルールの変更提案を各国・各地域に諮っています。日本では11月19日の全日本の総会で投票を行う予定です。クラスルール変更内容

に関しては、ワールドカウンスルが作成した「マイラーセールの提案」と「クラスルール変更提案のお知らせと投票のご案内」をご覧ください。JTA サイトにも掲載しました。

今回のマイラーセール導入に関してはいくつかの論点があります。第1はダクロンからマイラーへの素材変更です。これはダクロンセールの安定供給への不安と価格上昇という問題があります。マイラーの透明セールについては、視界の良さや見えから一定の評価を得ているようです。第2の論点として、セールデザインと仕様の変更があります。メインセールのローチが大きくなり、7本バテンから5本バテンへと変更されています。ジブセールもローチが付いてセールエリアが大きくなり3本の細いバテンが付きまして、メインセールと若干のオーバーラップがついてパワーアップし、セーリングパフォーマンスが向上してい

るようです。第3の論点として、独立したフォアステーとジブハリヤードのシステムが導入され、ジブファーラーがなくなるという点です。テザーの特徴の一つであり使い勝手の良さでもあったジブファーラーがなくなることをどう評価するかです。第4の論点として、従来のダクロンセールと混在したレースをどのように捉えるかです。今回のクラスルール変更提案ではマイラーセールとダクロンセールの混在を認めています。ワンデザインクラスとしてレースのあり方にも影響を及ぼすことが考えられます。

各フリートでマイラーセールのテストセーリングし、クラスルール変更提案への投票を行っていただきたいと思っています。

メジャラー・金子文雄

## マイラーセールレポート1

田中郁也



写真-1



写真-2



写真-3



写真-4

### 1. 試作セールの特徴

- ・ジブセールは、サイズが大きい（写真-1参照）。ファーラーは使用しない。柔らかいバテンが3本挿入されている。フォアステーにハンクスで取り付け、ハウンドで折り返したジブハリヤードをマスト下部にリードして固定する（写真-2参照）。ハリヤードのテンションは海上でも調整可能。セールが大きいので、従来のものよりも長いウィスカポールが付属されている。
- ・メインはリーチ上部にローチがとられて

- いる（写真-3参照）。バテンは5本で、テンションの調整はバテンエンドのネジの出し具合で調整が可能（写真-4参照）。カーブは浅い。
- ・ダクロンに比べて軽い。

### 2. 試作セールでのセーリングの印象

- 8ノットから12ノットの陸風で、波はほとんどないコンディションで約1時間セーリングを行った。また、猪苗代での

本吉チームの走り、フリートレースでの平生夫妻、池内・米倉組の走りを観察したことも加えて、試作セールの印象を述べる。

従来セールとの違いを一言でいうと、「トリムの手数が少なく済むセール」といえる。その理由としては、ブローでメインセールのリーチが開くため、ある程度の風速の変化はこの作用で艇の横揺れが吸収される。その結果、メインセールのトリムの幅は小さくて済むので、艇は安定する。

ジブセールは深くパワフルであり、失速しにくいと、ジブの調節頻度は少なく済む。細かなギアチェンジによるスピードの維持というテザー・セーリングの繊細さは一部損なわれるのではないか。

リーチングにおいて、従来セールはジブのリーチ上部が開きすぎる欠点があったが、試作セールでは改善されていた。これはクリューの位置が高いこととパテンの作用によると思われる。また、メインのリーチも開き過ぎないので、現在ほどシビアなリーチ・コントロールをする必要はなさそうだ。

テストしたコンディションについていえば、従来セールと比較してトップスピードの極端な差はないと思われるが、トップスピードを維持しやすく、失速しにくくなったことで、試作セールを装備した艇のパフォーマンスは向上すると考えられる。

### 3. 試作セールの改善すべき点

#### ジブセールのクリューの位置

ジブセールのクリューの位置が高いため（写真 5 参照）、一番下のクリューボードを使ってリーチが閉じやすい。従来のセールと同様にセールを引き込み、良い上り角度を得るためには、クリューの位置を下げるべきだと思う。

#### セールの補強

ジブが大きくなったことで、タック、ジャイブ、シバー時等にスプレッダー、ダイヤモンドリグと干渉しやすい。フィルムは擦れに弱いと聞いているので、メイン、ジブともスプレッダーやステー等と接触する部分を補強する必要があるのではないか。



写真 -5

#### ジブセールのセット方法

セット方法が複雑である。ジブハリヤードがハウンドでの折り返し部分で擦れたり、マスト前縁部にむき出しでリードされることでトラブルにつながる恐れもある。

テザーのセーリングで重要なジブのサギング量は、フォアステーとジブハリヤードのどちらか強い方のテンションで決まることになるので、調節の要素が増えた分、複雑になった感じがする。現在のシステムは、シンプルであり、全体長のセット、ラフのテンションの調節も容易なので、現在と同様にラフワイヤーとセールが一体となったタイプとしてはどうか。

#### ジブのセールエリア

ジブが従来セールよりも大きいため、女性クルーは強風コンディションでのセールトリムが厳しくなるのではないか。女性クルーと乗っている立場としては、セールエリアは現在と同じにすることを希望する。

### 4. ルール変更案の検討の視点

今回マイラーセールの導入にかかるルール変更の提案は、従来のダクロンセールに加えて、ビルダーから供給されるマイラーセールをメイン、ジブの両方又は片方に用いることができるようにするものである。この変更案には新たな素材の導入、デザインの変更、ワンデザインクラスとしてのレースのあり方といった問題が含まれるので、それぞれの視点から検討する必要がある

と思う。

セールの素材にマイラーを導入すること

メリット：視界が良く、次のマークや相手艇を見つけやすい。スロットもよく見える。セールの価格は安くなるらしい。斬新なイメージを与える。

不明な点：耐久性はどうか。レースの続行が不可能となるような大きなダメージ（セールが裂けるなど）を受けやすいか。

#### セールのデザインを変更すること

現時点ではマイラーセールのデザインは決定されていないと認識しているので、可能性の問題ではあるが、パフォーマンスの向上をもたらす新たなデザインのセールが必要か。パフォーマンスが変化しない範囲でのモデルチェンジであれば許容できるか。

素材、デザインの異なるセールが混在したレースを行うこと

セーラーのセール選択の幅が広がったと考えることもできるが、セールが違ったので勝てなかったと思うレースは、物の違いによる影響をできるだけ排除しようというワンデザインの考え方に照らしておかしくないか。

ただしこの問題は、マイラーセールがセーラーのニーズに合致していることが明らかになれば、セールの交代が進み、比較的短期間に解消される可能性はある。

今回のルール変更は、テザーの外観とパフォーマンスを向上することで、テザーの魅力を増し、新たな仲間を増やすことを意図したものである。視点の

や はテザーの魅力の向上につながるか、 を弊害とみるか、新セール導入の移行措置として許容するかといった点を考慮して、ルール変更の是非を判断する必要がある。

私は、 は賛成、 はセールエリアの拡大などセールの基本的な諸元を変更するデザインの変更は反対、 はセールのパフォーマンスに差がないことを前提に両方のセールが併存することはやむを得ないと考えている。

## マイラーセールレポート2

### 平生 純一郎

#### 1. セッティング

(1) ラフワイヤー(フォアステイ)が20ミリほど長かったため、サイドステイのピンをつめて普段よりもアウトターレーキさせた。  
 (2) ラフのテンションは、ジブのラフに仕上がらない程度にテンションを入れた。  
 (3) ジブが大きくなり、従来のセールよりもクリューが後方にセットされるため、クリューが一番下のホールを使用した。それでも、従来のセールよりだいぶ深い。  
 (4) ジブハリヤードは、マスト上部にターンブロックを付ける等して使い勝手がいい艦装にするべきであると思った。現状では、艦装が大変。  
 (5) フォアステイにハンクスでジブセールのセットするような仕組みとなっているが、ジブセールにラフワイヤーを通すホールを作り、そこにラフワイヤーを通すような仕組み(470のような艦装)の方がパフォーマンスが良いと思った。

#### 2. セーリング(風速 4-5m)

(1) ジブが深く大きいのでパワフルな印象を受けた。一方、メインは(パテンがきつかったせいもあると思うが)全体的に浅く、従来のメインよりリーチにテンション

を入れる必要があるように感じた。

(2) 上述のとおり、ジブを深く、メインを浅くすることでバランスをとっているセールであるため、逆のケースに比べるとハンドリングがしやすい。セールトリムは従来よりも粗くて問題ないように感じた。

(3) ジブが深いため、多少セールトリムが合っていないとも、すぐに失速するようなことはないように感じた。

(4) 一方、ジブだけで十分パワフルであるため、強風下においてはジブのパワーダウンをしていかないと前へ出て行けないのではないかと感じた。

(5) メインのリーチがブローに応じてオートマチックに反応するため、ブローでの抜けが良く、ブローで艇が前へ出て行く印象を受けた。艇はパワフルであるが、艇速に繋がる感覚を持った(特にクローズ)。

(6) フリーも、ジブのセール面積が大きいため、パフォーマンスは高いのであろうが、クローズほど前に出る印象は受けなかった。ただし、ウイスキーを使ったブロードよりやや下るし目のランニングは風を捉える範囲が広いので良いのだろう。

(7) タック、ジャイブ等の動作については、特段の問題を感じなかった。

#### 3. 結論

(1) 上述のとおり、軽風域におけるパフォー

マンスは高いのであるが、従来のセールよりもリーチコントロールが容易に行えるため、艇速による差がつきにくくなるのが懸念される。

(2) また、軽風域におけるパフォーマンスは従来のセールよりも明らかに良いため、従来のセールと混合で同一のレースを行うことは不公平であると考えられる。

(3) したがって、マイラーセールを導入するのであれば、全艇に導入する必要があると考えられ、コスト的な負担が大きいと考える。

(4) 故に、現在のデザインのまま導入することは、トータルで考えた際には、賛成とは言い難い。

(5) しかしながら、マイラー素材を使用し、従来のセールとパフォーマンスがさほど変わらないセールを開発し、従来のセールを使用した艇とワンデザインのレースができるようになるのであれば歓迎するべきであると考えられる。

(6) その結果、470等のセーリングディンギーと同様に個々の艇のセーリングスタイルに合ったセールをチョイスするという方向に向かうのも面白いのではないかと思う(コストの問題があるので、あまりに多数のセールが開発されるのも問題であると考えられるため、2,3パターンのセールを当面使用し続ける等の工夫は必要と考える)。



## 【各地のレース結果】

北半球はセーリングシーズンとなって、北米では8月から9月にかけて3つの大会が開かれました。

全英選手権では昨年3位のMorgan/Pickett組が優勝。オランダから参戦したUdo組が準優勝、Knight夫妻組が3位となっています。

## 北 米

### Jericho Classic Regatta

Jericho Sailing Centre, Vancouver, BC 2005.6.4-5 (全13艇)

#### 上位成績

- 1 1465 Tim Murphy/Alison Coleman/Lynn Raymond
- 2 2388 Guy Wall/Marie Wall
- 3 2699 Ronald Konitzer/Laura Konitzer

### Columbia Gorge One Design regatta

Cascade Locks, OR 2005.8.6-7 (全13艇)

#### 上位成績

- 1 2597 Jonathan McKee/Libby Johnson McKee
- 2 2698 Jay Renehan/Lisa Renehan
- 3 2690 Fritz Lanzinger/Tina Lanzinger

### President's Bush Regatta

Lake Wenatchee, WA 2005.8.20-21 (全15艇)

#### 上位成績(スキッパー名のみ)

- 1 2689 Carol Buchan
- 2 2683 Thilo Giese
- 3 2698 Jay Renehan

### Tasar North American and BC Championship

Jericho Sailing Centre, Vancouver, BC 2005.9.10-11 (全24艇)

#### 上位成績

- 1 2684 Scott Davis/Penny Davis
- 2 2693 Ross Macdonald/Marcia Macdonald
- 3 2683 Thilo Giese/Sandra Towers

## イギリス

### Tasar UK Nationals 2005

Whitstable Yacht Club 2005.8.21-26 (全32艇)

#### 上位成績

- 1 2518 David Morgan/Alex Pickett
- 2 638 ConstantineUdo/Jan Slotemaker
- 3 363 Tim Knight/Mayumi Knight

## 【会費納入のお願い】

2005 年度分の会費はお早めに下記までお振込みください。  
(全日本選手権の参加資格となります。)

### 2005 年度会費

(2006 年 3 月末迄有効)

振込先:

東京三菱銀行

逗子出張所 (店番 628)

普通 0495369

日本テザー協会 小松 充

(振込み依頼人名は必ず会員本人のお名前をお願いいたします)

年会費:

個人会員 5,000 円

個人 3 年会員 14,000 円

家族会員 3,000 円

< 会費納入についての問合せ先 >

会計 小松

メール: kaikei@tasarjapan.org

## 【住所変更について】

住所等の登録事項に変更がありましたら、下記国内事務局までご連絡ください。協会 website でも住所変更用フォームが利用可能です。

## 【入会のご案内】

一緒にテザーを楽しみませんか? 日本テザー協会では随時入会を受付けています。入会をご希望の方は、メールフォームまたは所定の申込用紙にてご連絡の上、左記口座に会費をお振込みください。振込が確認された時点で登録とさせていただきます。

ご不明な点は国内事務局までお問合せください。

< 新規入会及び住所変更用フォーム >

<http://tasarjapan.org/membership/registration.html>

< 会員登録についての問合せ先 >

国内事務局 山床

メール: info@tasarjapan.org

## 【JSAF の登録について】

JSAF (日本セーリング連盟) の 2005 年度の会員登録も受付中です。JSAF への加入は、協会加入と共に全日本選手権の出場資格となります。登録ご希望の方は下記までお申込みください。別途ウェブサイトでもご案内します。

< JSAF 登録の申込み先 >

稲毛 フリート 田中 紀子

メール: CXE02725@nifty.com

F A X : 043-211-7535

【TasarNews】ではみなさんからの便りを募集中です。フリートレースの結果やローカルイベントのレポート、セールトリップの報告、新しいメンバーの紹介やニュースなど、皆さんの身近なテザーライフをご紹介ください。また、TasarNews に関する感想やご意見も合わせてお寄せください。楽しいお便りをお待ちしています。

お便り  
大募集

JTA 広報チーム

mail: publicity@tasarjapan.org  
まで

## Tasar News Vol.84

2005 年 10 月発行

日本テザー協会

代表 本吉 謙治

〒107-0062

東京都港区南青山 3-3-10-102

## Edit/Design

Sumiko Ishimaru

## Staff

Makoto Oka

Mahoro Sekiguchi

## Contact

事務局

info@tasarjapan.org

イベント

event@tasarjapan.org

メジャー

measurer@tasarjapan.org

会計

kaikei@tasarjapan.org

広報

publicity@tasarjapan.org

## 編集後記

Editor's Note

今年の夏はしっかりと暑い夏でした。やっぱり夏は夏らしくちゃんとアツイのがイイですね。...とは言うてもシーブリーズとは程遠い、アスファルトのビル街をゆらめく埃っぽい熱風にはウンザリです。ある日、蒸し風呂のような満員電車でグッタリして家に辿り着くと、ダーウィンに行ったきり、そのまま心の洗濯のため旅に出

てしまった Mちゃんからの便りがポストに舞い込んでいました。その絵葉書はちょっとだけダーウィンの香りがして、イライラゲトゲしていた気がスーッとクールダウン。早速メールを出し、(だって、住所不定であるからして手紙の返事は送れないんで

す) 何も変わりばえない私のチョコイ人生について、少々愚痴。(笑) その後、車を手に入れて 10 月半ばからは西オーストラリアを放浪するとの返信が...。私の周りには自由でパワフルで、ステキな人生を送ってい



る人がたくさんいます。いつもそういう人に刺激を受け、自分の夢もいつかきっと成し遂げようと心に誓ったりします。こんなレターを作っているがらなんですが、実は最近テザーにはご無沙汰気味です。でも海に行けばテ

ザーのみんなに必ず会えるので、浦島太郎にもならず? ちょっと一休みしていても安心。活発なフリートがあること、よく機能している組織があること、いつの時代も第一線で活躍している方々がいること、それは色々な事情で少しだけテザーから遠ざかってしまう時期があっても、いつでも戻れる環境があり、迎えてくれる仲間がいる事を意味すると思います。4年にわたる広報の仕事も終わりに近づき、半年後には新しい執行部が

組織されることとなります。あたためて初心に戻り、誰もが長く安心してテザーを続けられるための環境作りをお手伝いできればと思います。秋晴れが続いています。久々に、テザー乗ろうかな。(Ishimaru)



## 2005年度 年次総会開催のご案内

2005年度の年次総会を下記の通り開催しますので、ぜひご参加下さい。尚、出席できない場合は、11月14日(月)までにファックスまたは郵送で投票用紙と委任状をお送りください。よろしくお願いたします。

2005年10月2日 日本テザー協会会長 本吉譲治

### 記

日時：11月19日(土) 18:00～

場所：津 伊勢湾海洋スポーツセンター

- 議題
1. 2005年度活動報告
  2. 2005年度決算報告
  3. WTC報告、次回ワールドについて
  4. クラスルール変更投票
  5. クルーウェイト国内ルールの評価及び継続の是非について
  6. 2006年度活動予定(案)
  7. 2006年度予算(案)
  8. 次期会長選出(理事改選)
  9. その他

---

### クラスルール変更 投票用紙

クラスルール変更提案はニュースレターまたはウェブ上の「クラスルール変更提案」をご覧ください。

<http://tasarjapan.org/news/2005/news050829.pdf>

- A. ハル重量の下限値68kg (賛成 反対)
- B. マイラーセールの導入 (賛成 反対)
- マイラーセールに関するクラスルール変更 (賛成 反対)
- B2. 国籍文字とセールナンバー
- B3. ジブのヘッドの計測
- B5. ジブハリヤードとファーラー
- B6. マイラーセール
- B7. リーチのテークアップ
- B8. ハル重量計測

フリート

氏名

---

### 委任状

私は2005年度総会の議決権を( )さんに委任いたします。

年 月 日

委任者 住所

フリート

氏名

印

日本テザー協会 会長 本吉譲治 殿

---

委任状・投票用紙送付先 FAX:043-350-3725

郵送先 261-0013 千葉市美浜区打瀬 1-2-3 C-1201 金子文雄