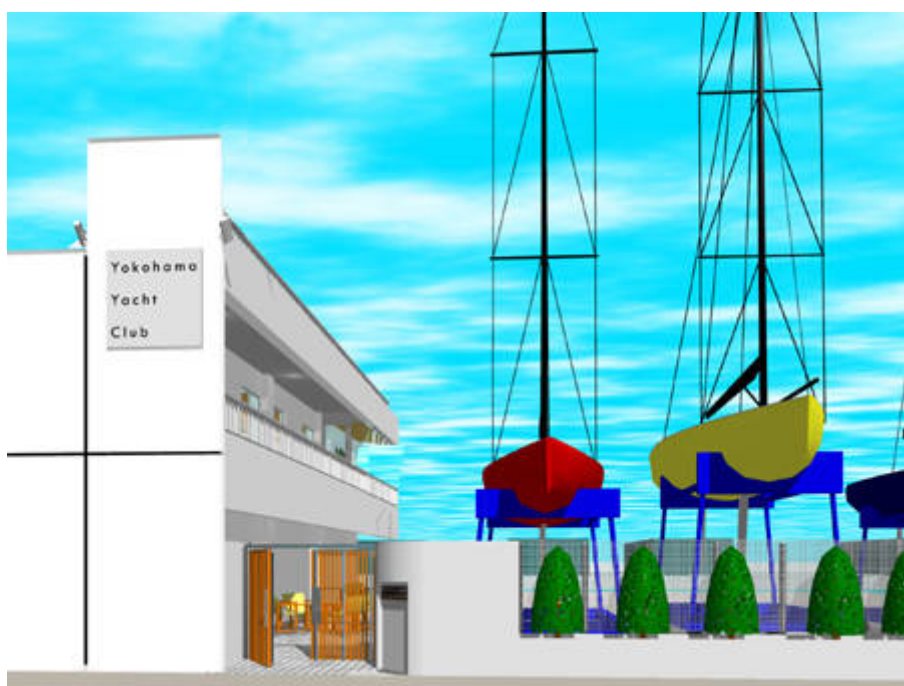


Journal of Yokohama Yacht Club



No.11 December 2002

社団法人 横浜ヨット協会

Established in 1886

新理事長就任のご挨拶

松浦孝志

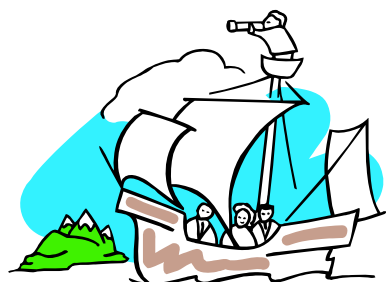
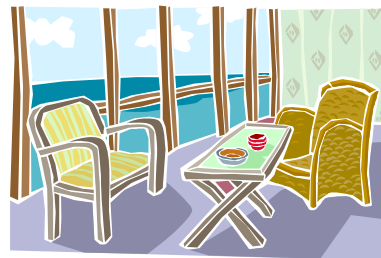
11月の総会において理事に選出され、その後の臨時理事会において理事長にご指名頂きました。横浜ヨット協会は皆様をご存じのように、まもなく設立120年を迎えようとする本邦最古のヨットクラブであります。その伝統あるクラブの理事長に就任させていただき、身が引き締まる思いです。

私のヨットとの出会いは、25年程前のディンギーになります。それからヨットの魅力にとりつかれてしまいました。ディンギーでレース活動をしていましたが、クルーザーに乗りたく、大学の同級生であり当会メンバーの玉井さんにお願ひ、氏所有の「ボーバー」に初めて乗せていただきました。しばらく玉井さんのクルーとしてお世話になり、当会のクルージング、レース等に参加しヨットの楽しさを教えていただきました。やはり自分のヨットを所有したいと思い、経済的にも少し余裕ができたので、当会のメンバーに加えていただき、11年前、艇を置くことを許され、念願の自分のヨットを購入する事が出来ました。かねてより、ヨットレースに興味があり中古のレース艇を購入し、練習を重ね相模湾のレースに参加し、時々好成績を納めることが出来、ますますレースにのめり込んでしまいました。さらに上位を目指すため、2艇目の現在の「ウララ」を購入しました。まだまだレース活動を行うつもりです。

最近、当クラブはめざましく変わりつつあります。一昨年にはクレーンが新しくなり大型艇の上下架が可能になりました。本年には、クラブハウスがリニューアルされ、また定款も改正されました。諸問題も徐々に解決され、現在は安定した運営がなされています。しかし、経済状態のためか近年、メンバーの退会が進み、残念なことに、会員数は10年前の約半分になってしまいました。

私の出来ることはほんの僅かだとは思いますが、前理事長の鈴木さんをはじめ歴代の理事長、そして会員の皆様方が築かれた伝統と格式を重んじつつ、定款を遵守し「楽しく、安全に、そして安く」をモットーに会員の増加と当会の発展に

微力ながら貢献する所存ですので、会員皆様方のご協力とご支援を心底よりお願い申し上げます。そしてこのすばらしい伝統ある横浜ヨット協会を次の世代に引き継ぎたいと切望いたします。



平成十四年度の 財務執行状況を振り返って

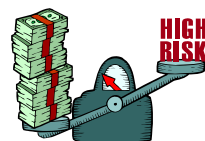
財務委員長 中村靖夫

平成 14 年度は横浜ヨット協会にとって年間予算の約 1 割に及ぶ予算を費やして念願の施設リニューアルにあけた 1 年間であった。この予算は改修準備積立金の取り崩しで行ったものである。現在の日本の金融情勢を考えた時流動資産の価値が低下する可能性を考えた時この一部を固定資産に置き換えることはまとを得た選択であると考えている。

さて当協会の十四年度の収支を見てみると単年度で 65,715,539 円。前期繰越金 11,274,030 円を合計すると 76,989,569 円に及んでいる。一方支出は 62,435,193 円で次期に 14,536,376 円を繰り越しており非常に健全に運営されていると考えられる。

14 年度期末の本協会資産合計は 424,888,768 円に及んでいる。因みに 13 年度末は 430,335,192 円でこれに比較するとやや減少しているが、これはリニューアルに伴う支出の影響である。

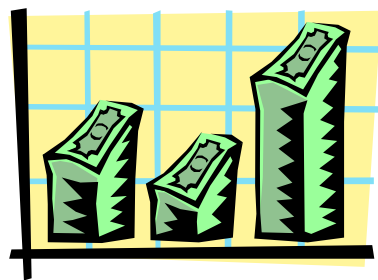
従来銀行の定期預金で運用していた基本流動資産はペイオフを見据えてその一部を神奈川県債および横浜市債に移したのは 14 年度の決算書で先刻皆さにご承知の通りである。



現在本協会の固定的な収入は艇保管料が約 15,000,000 円会費収入が 3,500,000 円で合計 18,500,000 円を基本収入と考え、管理費を含めてその範囲で支出を考えていれば全く欠損を生じないと云う事を会員の皆さんにご理解頂きたいと思う。但し固定管理費が約 15,000,000 円に及ぶ事も同時にご理解頂きたい。即ち新規に事業を行うとしてもこの範囲（収入から固定管理費を引いた分）で行う限りに置いては本協会の財政を圧迫するものではない。

公益法人と言う立場上基本的にはこの事業費は広く世間一般の人たちに還元するものである事は本会の定款にうたってある通りである。従って本会における事業はあくまでも広く一般大衆を対象に海事関連の物である事が好ましいし、またそれではないと監督官庁から注意を受ける事になる。自分達の会費で運営しながら活動の内容に制限が付けられてしまうのは公益法人の宿命である云う事は何とも辛いものである。

さて私の担当である財務に話を戻すが今後の展望として本会の収入を考えてみると、先に述べた主な収入のうち陸置き収入はスペースの点から最早殆ど限界で増収



は見込めない。会員増による会費収入の増加は期待できない事は無いが、陸置きを伴わない入会者が居るかと言うとはなはだ心細いものがある。今後本協会の収入増を考えると、駐車場の借地の更なる有効利用と会員以外の施設利用料の徴収とが考えられるがこれは将来を見据えて今後の課題として考えておくべき事項であろう。

ことの始まりと終わり

須田善一

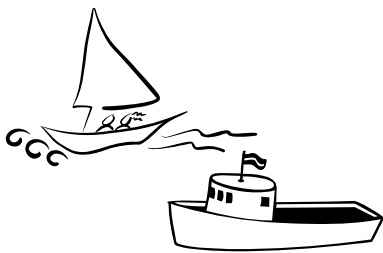
ことの始まりは釣りからであった。投げ3年・磯8年・舟3年と人口の増加に追われるように移っていった。永かった磯は伊豆八幡野・神子元島・三宅島と高価なトコブシ・サザエ・伊勢海老などを使いながら、狙った幻の石鯛は32と35センチの2尾のみの体たらくで終わっている。多少名誉のために記せば、昨年宮古島の防波堤で5.4メートルの磯竿4号の道糸で75センチの平政を15分かけて揚げている。

舟釣りは主に茅ヶ崎・小田原だったがここも大勢乗るようになり、真鶴の岩港に小舟に乗る老船頭を見つけて、意気投合し、足繁く通った。1年目に新造船を造る事になり期待に胸膨らませ多少の注文も付けさせてもらったが、なんと進水直前に船頭が亡くなってしまった。

失意の数ヶ月後、こうなったら自分の舟でやってみよう、と浅はかな思いが頭の中に充満し、千葉港に中古のランナバウトを見に行き半ば予約して帰ったのだが、以後28年間、多くの喜びとそれと同じ位の苦労をする始まりであった。千葉からの帰途、舟のことを何も知らずに余りにも簡単に決めてしまってよかったのか、ふと不安になり当時新橋駅近くにあったヤマハの支店に寄ったのが、ヨットという機械文明に逆らうなんとも魅力ある代物にのめり込む畏にはまることになる。「中古艇は何とも言えませんねえ」、「エンジンがねえ」。今思えばもっともな話ではあるがど素人の私が専門家に教えを乞いに来たのである、もう少し対応の仕方があるのではないかと怒りが目に現れたと思う。

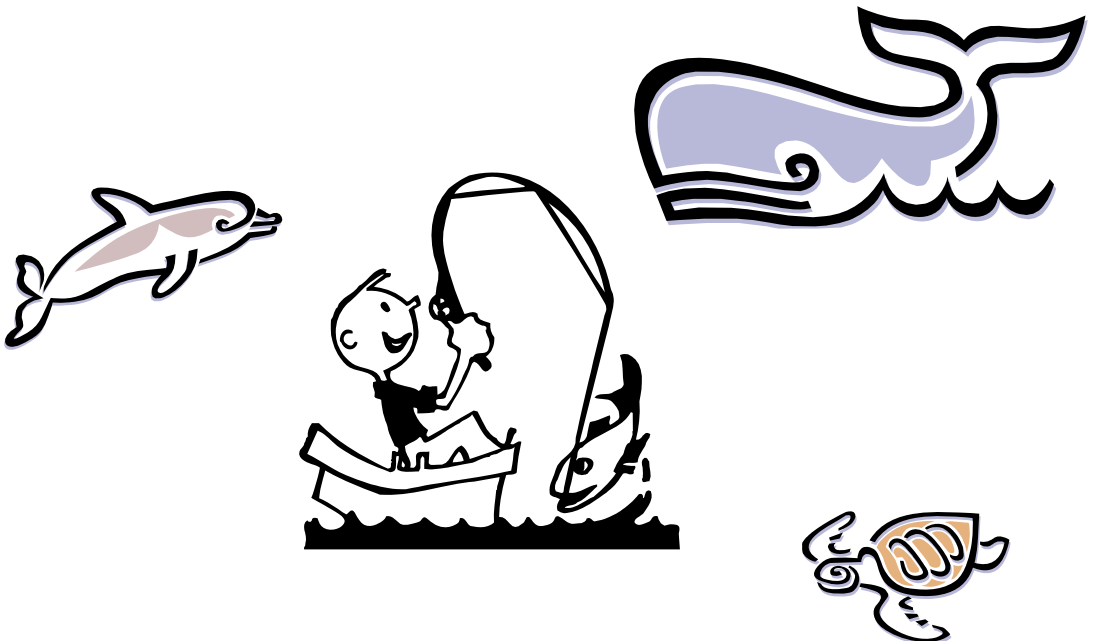
途端相手の態度が代わり「あの一、今度新艇で17フィートのダイクルーザーを発売しました。これなら心配いりませんし、免許もいりません。置場も私どもで確保します。ヨットなんですが」。ヨット???。ダイクルーザー???。あとはヤマハが全部やってくれる。同じ舟だから何とかなるだろう?。1ヶ月後の納艇を約して外に出たが、さあ大変、「セールはどうしますか、オプションは、免許制度が変わったので要ることになりました、置場所は

網代しかありませんが」等々。急遽書店で手当たり次第13冊を買い込み猛勉強となったのだ。昭和47年9月のことである。以後23から29センターコックピット艇に、一度は葉山に願いを果たしたものの3年で預金通帳は0を行ったり来たりで小倉造船所へ、数年後仕事のしすぎ?で眼病の病にかかり全て撤退した。





1年後間を計ったように仲間から共同オーナーにとの誘いが掛かり30とスカンピに乗ったが、或る日久方ぶりにメンハリを引いて驚いた。息が切れて一度に揚がらないではないか。時に59歳であった。以後悔しさと自暴自棄から妻の猛反対を押し切り、モーターボート24から27の現在に至るのである。来年6月には役所から古来希れの祝が届くという。いつまで、ことが続くのか、終わりも近いような気もする。了



エリスブルー居候記

平瀬

出航前

日曜日の夜。電話が鳴る。寝っころんで本を読んでいた。
この番号に電話をかけてくるのは、実家、勧誘電話、或いは番号を知っている数少ない友人からしかない。
読みかけの本を置き、受話器をとる。この場合は後者だった。ダイビング仲間でもある。
この人物の場合、用件の切り出し方はいつも単刀直入だ。

「ヨットを買わないか？」

普通であれば、もう少し前振りがあってもよさそうだが、まあ慣れてしまっているのだから先ずは軽く受け流す。

ダイビング仲間である彼が、どこかのヨット教室に通っているのは聞いていたが、自分に関わりのないことなので、詳しくは知らなかった。

とりあえず、先に話させるのが話がわかりやすいことを経験上知っていたので耳を傾ける。

- ・・・ヨット教室でクルーとしていろいろ経験をつんだこと。
- ・・・自分自身でヨットを操船したくなったこと。
- ・・・クルージングで島巡りをしてみたいこと。

結論:ヨットを持つ！



彼の話がひとくぎりついたところで、一呼吸おいてから答える。

「はあ？」

どうやらこの人物の場合、話を持ちかけている相手が、社会人数年目の20代の若造でヨットに一度も乗ったことのない素人であることも大した問題ではないらしい。

このあたりの思考回路は興味深い面もあるが、とりあえず頭をフル回転させて、つとめて冷静を装い、軽いジャブ(反駁)を返す。

- ・・・中古艇でも安い買い物ではない。(二人とも普通のサラリーマン)
- ・・・ヨットの維持費は負担できるレベル？
- ・・・二人だけでは運行できないでしょ？
- ・・・経験豊富なクルーでもないといすぐに遠出は無理では？



特に結論をだすわけでもなく、しばらくお互いの考えを述べ合ったのち電話を切る。

受話器を置きながら、彼の話し振りから妙な確信だけは残る。

「ちっ、あの様子だとあきらめるつもりはなさそうだな」

「夢と目標は実現するためにある。」

特に聞いたことはないが、(聞くまでもないかもしれない)おそらく彼の座右の銘だろう。

読みかけの本をとる。とりあえずこの話、今日のところは忘れてもかまわない。

いつかまた電話が鳴ることになるだろう。

たぶんその時は……



— 一年後 —

年の瀬も迫ったその日、エリスブルーと命名されたその船は初出港を迎えた。

奇しくも自分の誕生日と同じだった。

船はゆっくり、冷たい風の吹く海面にのりだす。

「メインをあげるぞ」元気な声がかかる。

揺れるデッキの上を多少危なげな足取りでマストに向かう。

風のせいか、はたまたため息なのか、白い息が自分の顔にかかる。

「……まあ、これはこれで良しとするか。」

「セールアップ」の掛け声とともにメインを思いっきり引きあげた。



TOKYOS' CUP 2002

あいかわらずだが、スタートに定評(?)のあるエリスブルー。

今年もグッドポジションでのスタートを切った。

(数年前は「KAZI」に掲載されたスタート直後の写真に先頭集団にまぎれてしっかり写っていた。

おいしい食べ物とおいしい機会は逃さないメンバーの性格がよく反映されている。)

ウェザーマークがでているため、一マイルプラスとなったコースを快調に飛ばす。

途中、地元船「はぶひめ」が急接近。こちらが優先艇でかつスターボード。

「スターポ———、スタ———ポ———」叫ぶが、あいかわらずアプローチしてくるのでミーティングしそうだ。すんでのところで、急タックして避ける。避けきったところで切り戻してコースに戻る。

その後はお決まりの罵声が、背後から飛んでくる。「△○×!……(怒)！」

せっかく先行して飛ばしていた分が、無駄になったのだから仕方がない。

ウェザーマークを廻るな否や、スピンアップにとりかかる。

風をうけて大きく広がるスピンを見ながら、まずは一安心。スピードものって気持ちよく進む。

沖への進路をとりながら周りを見渡してみると、上位艇の姿がちらほら。

ひょっとすると、今年は……狙えるかも!?

皆の期待を受けて、風と波にのり進む。進む。とにかく例年の経験から島に寄り過ぎると風がなくなるのがわかっていたので、艇速重視で、風を拾いながら岬を大きく廻りこむルートをとった。

トウキョウズカップに参加して、はや数年経つが、毎年コース選択には悩まされる。

沖出ししても、いずれはどこかでタックして岬越えを狙わなくてはならないが、どのタイミングにするかは、各メンバーいまいち自信がないので、喧々諤々。

「そろそろか？」

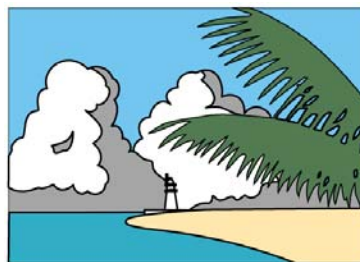
「まだじゃないか？」

「もう少し沖にできれば、1タックで2つの岬を越えれそう」

「沖に出すぎじゃない？」

「この角度だと上りきれないんじゃない？」

「いや、あそこの方が風が……」



なかなか意見がまとまらない。

それでも風を受けて進む間は、よかったが、雲行きが怪しくなったのは、太陽が頂点をとおりすぎて暑さが増し、そろそろ緊張感が薄れ、皆の気力も減じ始めたころ。

「あれ？」

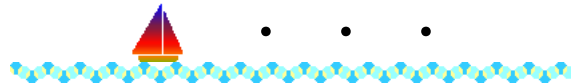
気がつくときさっきに比べて艇速が落ちたような気がする。しだいに、その感覚は確信へと変わりつつあった。この角度だと、岬は越えられそうにないが、風を求めてタック。

「どこか風がありそうなところはないか？」

周りを見渡してみると、先行しているヨットも幾つかみえるものの、島より沖合いにかかわらず艇速は皆落ちている模様。いまやかうじて2ノットを越えるか否かというほどになってしまい。風を失ったセールは弱々しくはためく。

(じりじりじりじり…)

(いらいらいらいら……)



ようやく途中の岬を越えて、波浮港のある岬の沖合いに進路を向けたころ、ふと、「あれっ、いま何時だ」と思って時計をみると、タイムリミットまで1時間を切っていた。艇速は、ともすれば減速ぎみの状態。

しだいにあせりが増していくが、風があがってくる様子はない。かうじて風が吹きやまないのが救い。

「残り30分をきりました」

気がつけば、BRAVO RADIOが目の前を、これまたゆっくりと横切っていく。

「残り10分」

「

「残り5分」

「

「たぶん、いまタイムリミット」

「



トウキョウズカップ参加以来、はじめてのDNF。

疲労のせいか皆の口数も少なく、はるかゴールのある方角をぼんやり眺めていると

「よーし、皆よくがんばった。さあ戻ろう！」

あいかわらず元気な声が聞こえる。

まあ、こんな時もある。また来年があるさと思いながら、セールダウンの準備にとりかかった。



2002年

YYCシリーズレース

第1戦 5月19日 参加艇：6艇

第1位 ウ.ラ.ラ
第2位 風神
第3位 エリスブルー



第2戦 6月9日 参加艇：10艇

第1位 風神
第2位 フィリックス
第3位 ウ.ラ.ラ

第3戦 7月28日 参加艇：4艇

第1位 アンドウサンク
第2位 風神
第3位 RAG TIME

理事長杯 8月25日 参加艇：9艇

第1位 SONIC
第2位 エリスブルー
第3位 アンドウサンク



第4戦 10月20日 参加艇：3艇

第1位 風神
第2位 フィリックス
第3位 ウ.ラ.ラ

第5戦 11月10日 参加艇：11艇

全艇 DNF

総合優勝：風神



おめでとうございます！

「船の安全と転覆と復元のメカニズム」

講師：林 賢之輔氏



平成 14 年 6 月 16 日、日曜日、午後 3 時 30 分から午後 5 時の約 1 時間半、YYC2 階クラブハウスに於いて、当協会名誉会員である林賢之輔氏による講演会が行われた。

前半は船の安全と危機対策について、後半は転覆と復元のメカニズムについての講演内容であった。前半は、船酔いの話から始まり、91 年の「たか」号の転覆沈没、落雷対策として導線を海に垂らす、着衣泳体験のすす

め、悪天候時はハーネス、ライフジャケットを忘れない等、我々が必要性は十分理解しているけれども怠りがちな危機対策について解説。誰もが遭遇したくない危険を、より身近に感じられるよう林氏自身の経験談を交えながら講演された。

後半は、模型による実験ビデオを交えながら、科学的視点から転覆と復元力について解説。マストが付いているものと、付いていないものの復元力の差、完全に復元する ($\theta r=180$) ものと、復元にまで時間がかかるものの差 ($\theta r>120$ の場合転覆時間 10 分) 等、ビデオで θr (復元力消失角) の違いによる復元力の差を見た。概して嘗てのロング・キールは保針性も良く、転覆しにくかったが、近年の速さを追及したフィン・キールは転覆しやすくなっているとのことである。また、堀江謙一氏が固定キールの Mermaid ($\theta r>110$) で縦周り世界一周を達成する折、ハワイに行く途中で、ディスマストして 360 度ロールし約 15 分起きなかった逸話とともに、転覆時の浸水により空気の層が縮小し、その結果復元する課程もビデオ上映された。

転覆や落水などのアクシデントに見舞われた時、自分を見失わない方が不思議であろう。しかし、今回の講演等を通じ、他者の体験と理論的な裏付けによって心の準備ができていれば、少しは冷静さを取り戻せるのではないだろうか。

第 17 期ヨットスクール生 林 華子記

ヨット体験乗船会



ムサシV 阿久津



8月3日(土)の小中学生体験ヨット教室にムサシVのメンバー共々、参加することと致しました。

参加される小中学生は、登校拒否の児童とその御家族ということで、どんな子供達なのか、どう接すれば良いのか、どんなことを話せば良いのか、不安が一杯でした。

しかしながら、当日、YYCに集まった子供達は、そんな不安を一掃してくれました。

皆さん、普通の元気な子供達で、釣りやヨットの講義を聞いた後、4~5人づつに分かれて、ヨットに乗り込みました。ムサシVには5人が乗船しました。

船上では、ヨットの話をしたり、一人ずつ舵を握って、操船の体験をしてもらいました。初めのうちは遠慮していた子供達も、時間と共に、打ち解け、舳先に座ったり、舵を握った子は隣の船と競争したり、短い時間でしたが、とても楽しそうでした。

そんな子供達を見ていると、ちょっとした歯車の狂いが、登校拒否という結果を招いているのではないかと、そんな思いがしました。今回の企画は、そんな子供達の心のリフレッシュに、ほんの少し役に立てたのではないかと考えております。

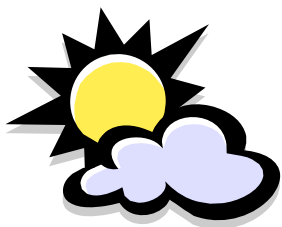
今後も、このような企画があれば是非参加したいと思っております。



納涼ビールパーティ

8月25日



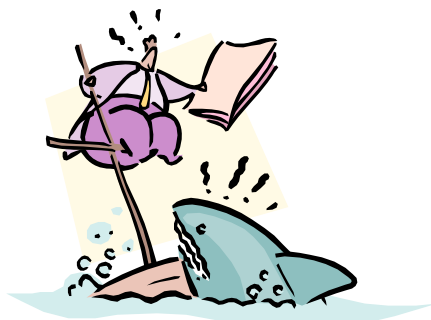


2002年 Felix 夏のクルージング

8月10日（土）修理の為入港していたベイサイドマリーナに集合したのは、高橋正浩・真琴さん夫妻と、私達夫婦4名。燃料に、食料品、衣類、救急用品 etc…それに各自の遊び道具等々いっぱい積み込んで、準備 OK! が、強風の為、出航は明朝に延期。初日は YBM で風の音に混じった車やリギンの音を聞きながら眠る事になりました。



8月11日、5時30分出航。150° 6.2kt (S) 風力5、1P No.3、とりあえず快調快調……。9時00分、剣崎あたり？波も高くなりデッキの上を大量の海水が流れていく。サー頑張って伊東へ行くぞと思いきや、増々波が高くなり、10時00分タックして保田へ。90° 8.1kt (SSW) 風力5。追手の早いこと早いこと……。11時15分保田入港。疲れたァー。すでに入港していた風神さんと昼食タイム。美味しい魚料理&お酒。《至福の時》。

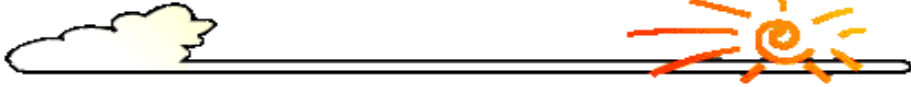


8月12日、7時40分 風神、Felix 大島へ向けて出航。8時00分 230° 5.3kt (SSW) 風力1 フル No.3。やっと夏らしい空に穏やかな海面。日差しが暑く、皆セール影でまったり。州崎沖では、鮫らしき複数のヒレを発見。ビールもすすみます。ところが昼から又風が強くなってきて、何度タックしても近くて遠い大島。ヒールもきつく、又疲れる。15時15分やっと波浮へ入港。ホッ！早速お風呂。

これが又近くて遠かった。
夕食は風神さんと岸壁で
バーベキュー&お酒。
またまた《至福の時》。
夜は星空を眺めてウト
ウト……。夏の大三角形
や流れ星、星、星……。
zu、zu、zu、Ga-Go、Ga-Go。



8月13日、大島各自散策。高橋夫妻と風神ご兄弟は釣りと潜りに、私達夫婦はデッキの日影で読書。昼すぎ、高速船で来た伊藤豊さんと合流。この日の夕食は、お寿司屋さんで宴会となりました。



8月14日、PCの天気図の端ッこに台風が……。南下をやめ、7時10分、三浦半島シーボニアへ向けて出航。セーリングもビールも順調にこなし、13時15分シーボニア入港。ここで一泊し、翌15日YYCへ帰港。5泊6日のクルージングが終わりました。

最後に市毛氏談……新島へ行けず、とても残念！とのこと……。そして風神さん、いろいろ有難うございました。高橋真琴さん、船酔いにめげずお疲れ様でした。伊藤豊さん、身体、大事にして下さい。

Felix 市毛 博子 記

クルーザーヨット教室

第17期 5月12日～7月28日

第18期 9月8日～11月24日





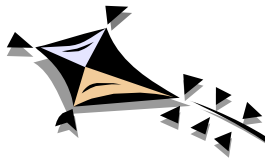
ランデブークルージング

10日13日～14日
船形漁港



忘年パーティ

2001年12月2日
パンパシフィックホテル



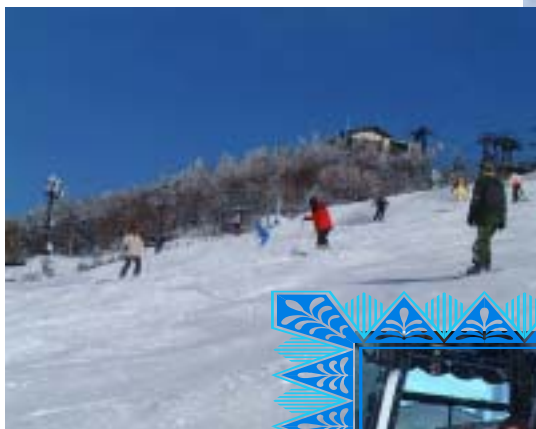
2002年忘年パーティ

2002年12月1日
横浜ベイシェラトン



スキー・スノボツアー

2月9日～11日



「ヨット教室を受講して」

Y17期 竹原淳一



YYC ヨット教室をこれから受講される方に少しでも参考になれば
と思い投稿いたします。

17期のスクールは5月の連休明けの第2日曜日に開講しました。
男性4名女性3名の受講生は当時工事中のクラブハウス2Fで受け
付けを済ませ、午前中の学科講習とロープワークの指導を受けました。

昼食後、各スクール生は会員ボランティア艇への配艇が決まり、配
属艇オーナーと初対面をして船に案内されていきました。私は櫻川オーナーの「のらり
号」(Bavaria320)というドイツ製32ftのヨットに配艇となりました。出航準備のため
係留中の船で「のらり号」クルーの皆さんを紹介していただき磯子沖へとクルージン
グに出ました。初日はガイダンスと学科のみと思っていた私は心の準備ができていなか
ったのですが、櫻川オーナーにラット(舵)を握らせてもらったりコックピットで談笑し
たりと大変リラックスした雰囲気です。スクール第1日目を無事終えることができました。
オーナーやクルーの方との初めての対面で少し緊張していましたが大変楽しいクルー
ジングでした。

三浦市の三戸浜でデインギを現役でやっている私がクルーザーを真剣にやってみ
たいと思い始めたのは、デインギークラブで所有していた30ftクルーザーで千葉方面に何
度か行くうちに仲間と力を合わせて船を操船するおもしろさや、船で酒を飲みながらヨ
ットや海の話をする事の楽しさを体験してからでした。クルーザーは仲間と登山に行く
楽しさに似ているかもしれません。去年10日間のクルーザー講習を修了していたの
ですが、講習後は船があれば自分でヨットが操船できるようになると勘違いしていま
した。10日間の講習で習得した事は、ヨットの難しさとおの深さを実感したことで
した。「このままではクルーザーを止めてしまう」と思いYYCの講習をインターネ
ットで見つけ受講したという次第です。横浜に住んでいる私にとって磯子は車で30分
位のところなので大変便利でした。東京方面からでも車や電車
で来るには便利な場所にあると思います。特に日曜日は早いです!



第2日目は次の日曜日でした。のらり号の講習日は毎週日曜日でした。

YYCは土曜日よりも日曜日に船を出すオーナーが多いようです。のらり号は私が講習を
受けた30ft艇とほぼ同じサイズのスループ艇ですが、オーニングのつけ方、ジブシ
ートのもやい方、シート類の位置、セルフテイリング、レイジージャック、フェン
ダーの付け方、トイレの使い方まで全て目の前にして呆然としてしまいました。「こ
んなはずじゃなかったのに」とまたまた自信喪失です。それでもクルーの磯野さん藤
塚さんの動きを見ながら慣れてゆくことにしました。「覚えるより慣れろ」でしょ
うか?このような調子で図々しい私は7月下旬の講習終了日まで毎週休まず船に
乗せてもらうことになったのです。(のらり号の皆さんご迷惑をおかけいたしま
した。)



ヨットに乗れるだけで幸せと思っていた私がスクール修了後9月までこの船に乗せてもらえるとは当初全く思ってもいませんでした。そうなんです、ご聡明な皆さん（これから受講される皆さん）は既にお気づきかと思いますが、受講生は講習後希望すればクルーとして船に残れるのです。聡明でない私は講習中盤になるまでこの事知りませんでした。「講習料2万円で8回ヨットに乗れる」という内容で理解していたため、秋の講習も受講しようかなと思っていました。クルーの皆さんに話を聞くと、YYCのクルーはスクール修了者が多数いて「私は何年前のスクール生」とか「あの人と同期」等のようにクルー自体横のつながりを持って活動していることがわかりました。何も知らなかった私は、「YYC会員ヨットのクルーはオーナーが私的に募集したクルー」だと勝手に思い込んでいました。YYCのクルーザー講習は常に講習会を通じてヨットを目指す人をクルーとして受け入れるシステムだったのです。友人のヨットに乗り継ぎヨットハーバーへたまに行きますが、ハーバーではどうしても船単位での活動になってしまい、YYCのようにヨットクラブ全体でイベント・パーティーを行いさらに交流を深めたり、クラブミーティング（レース）を毎月実施することはないようです。比較的人数が少ないこともありますが、このイベントやパーティーのおかげでスクール生や見習クルーでも他の船のオーナーやクルーの人とも比較的早く馴染むことができると思います。これがハーバー会員でなくヨットクラブの良さなのではないでしょうか？YYCは横浜山手の外国人居留者が創設した日本一古いヨットクラブだと聞いています。今では殆どが日本人の会員だそうですが、当時からのクラブ的な伝統は今でも残されているのかなと私は勝手に考えています。YYCには女性クルー（美人も多いです！）も多く、ヨット大好きな20～70才代まで幅広い年代のオーナーやクルー関係者が週末磯子に集まり楽しい時間を過ごせる日本一のヨットクラブだと思います。このYYCの様子を覗いてみるには毎年春秋2回行われる「クルーザー講習会」への受講が一番ではないでしょうか！

これからも多くの方が受講することによりYYCの裾野が広がりクラブがさらに発展してゆくことを期待しています。そして、いつの日か自分の船に受講生を受け入れられるようになればと夢見ています。

【追記】「のらり号」でのスクール講習+新島クルージングを修了して、9月から「io号」クルーとしてスタートいたしました。io号を希望した理由は、より厳しい環境に身を置いて早くヨットを修得したいと考えたからです。大変我ままな願いを承諾していただいた「のらり号」および「io号」のオーナーには心から感謝しています。これからもよろしく願いいたします。



編集後記

今年リニューアル工事が完了し、新理事長就任等いろいろな事が新たにスタートした年でした。海の上ではヨットは止まることができません。YYC も同じこと。現状を維持するにとどまらず、柔軟に動き、フレッシュウィンドを掴んで向かい風の中でも前に進んでいきましょう！！

中野

JYYC編集委員

山戸 敏男

鈴木 弘樹

中野 美穂子

Journal of the Yokohama Yacht Club

No. 11

発行 2002年12月20日

発行者 社団法人 横浜ヨット協会
広報委員会

〒235-0016

横浜市磯子区磯子1丁目5番16号

電話 045(751)1304

FAX 045(751)1305

<http://www.yyc.or.jp>

e-mail : postmaster@yyc.or.jp