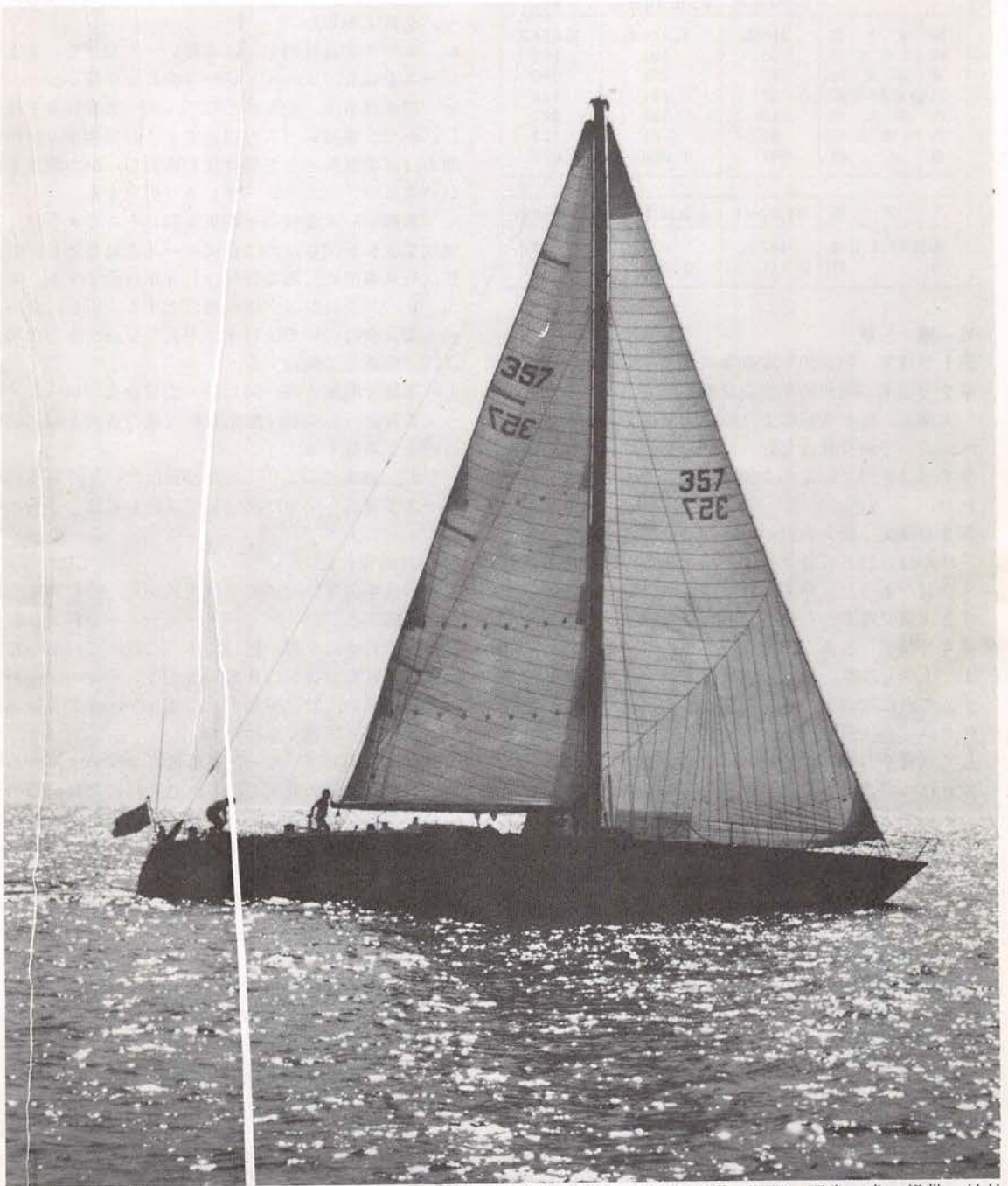
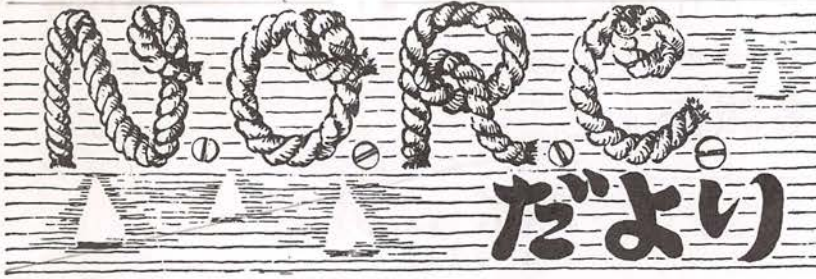


昭和51年 第18号

昭和51年 7月 7日発行

発行人
総務委員会

東京都港区芝罘平町35(船泊振興ビル4階)
電話・東京 03 (504) 1911-3 千 105
社団法人 日本外洋帆走協会



油壺沖で帆走中の“BALLY HOO” 撮影 岡本 甫 提供 舵社

第19回通常総会報告

- I 日 時 昭和50年2月28日(土) 1800
 II 場 所 船舶振興ビル10階会議室
 III 会員数

	特別会員	正会員(含準会員)	計
関 東 支 部	366名	1,288名	1,654名
駿 河 湾 支 部	55	102	157
東 海 支 部	75	221	296
近畿北陸支部	37	111	148
内 海 支 部	112	185	297
西内海支部	42	81	123
合 計	687	1,988	2,675

出 席 者	特別会員64名	正会員 124名	計 188名
委任状提出者	447名	896名	1,343名
合 計	511	1,020	1,531

VI 議 事

第1号議案 昭和50年度事業報告

第2号議案 昭和50年度決算報告

大儀見、配布資料により昭和50年度の事業報告を述べ、次いで決算報告を行ったが、この件は前回の理事会で承認を得ているので質疑の形で進めたい旨発言された。

第3号議案 新入会員の承認について

昨年12月22日以降までに、松永武士氏以下44名の新入会員があった。新入会員の加入について承認願いますと大儀見理事から発言があった。

第4号議案 玄海支部の設立について

(1) 大儀見理事 前回の理事会で可決されておりますが、これに関連して西内海支部の田中敬一理事が辞任されて、大原敦氏が玄海支部長となり新しく理事として就任をお願いすることになりました。大原敦氏の就任について承認を諮ったところ、異議なく了承した。

次いで大原敦氏から玄海地区のNORC会員数は、現在43名であり明29日に艇長会議が行われる予定である。現勢力は16隻であるが、今年中にはクルザーは25隻となる予定である旨、玄海支部の現状について報告があった。

大儀見理事より、玄海地区は従来から釜山レースを意欲的に実施され、十分なる実績を積んであるが、今回支部の新設でNORCの領域が新たに増えたもので、共どもご同慶の到りです。1978年のクォータートン世界選手権大会にも同支部から出艇されるようであり、益々支部活動が充実されるようお願いする旨の説明があった。

(2) 会員の除名について

配布資料の除名者名簿を印刷に回した後会員からの

入金があった分について、除名者名簿から削除する会員の氏名を朗読したが、各支部長から発言があり、更に削除する会員名をあげた。そこで大儀見理事から、銀行振込み途中のものもあるので、事務処理上は多少柔軟な姿勢で望みたい旨提言がなされた。

第5号議案 各専門委員会報告

(1) レース委員会

周東理事より、1976年度外洋レース日程の変更事項ならびにレース委員会の組織について下記の報告があり、全員了承した。

a. レース委員長のもとに本部レース委員会、各支部レース委員会、レベル・レース委員会を置く。

b. 周東理事は、委員長として、レース委員会を統括し、かつ、本部レースを担当する。石井理事及び松田理事は副委員長として委員長を補佐し、かつ関東支部レース及びレベル・レースを各々担当する。

c. 本部レース委員会と関東支部レース委員会は、合理的な運営を図るために合同レース委員会とし、委員長は周東英卿氏、副委員長は石井正行氏とする。レベル・レース委員長は山田敏雄氏とする。但し、合同レース委員会については将来、不都合な点が生じた場合には、協議して変更する。

d. 本部・関東支部合同レース委員会及びレベル・レース委員会の各委員は配布資料記載の各氏とし、必要に応じて増員する。

なお、周東理事より、各支部長にたいし、各支部のレース委員長を早急に決定して連絡してほしい旨の要請があった。

(2) 計測委員会

渡辺理事欠席のため嶋田武夫氏から、昭和50年度は計測実施手当、コンピューター・チャージ料及びNORCへの料金は全部一括して本部に収めていましたが、昭和51年度からはNORC料金とコンピューター料金は本部に収め、計測実施手当は夫々Ownerから計測員に直接支払って頂く事にした。

昨年はセールメーカー、造船所、マリナーから協力も得て計測員の充実を図り、さらに計測員組織の全国化を図るため2回にわたる計測員講習会を行なった。計測員に直接関連のある艇の計測は原則的には、その計測員は取り扱わない事とした。

因みに各支部でこれらのお世話を願う方は計測委員で、現場で計測を行う方は計測員である旨の説明があった。

(3) 現行海事法規対策委員会について

野本謙作氏、第51回の理事会議事録によれば既に現行法規の問題点について審議されておりますが、具体的には如何なる方法で進展させるのか伺いたい。

大儀見理事 抜本的には、法体系の中に、外洋帆走艇という新しい定義を入れ、船舶の分類を考え直そうという構想が石原慎太郎理事から前回の理事会に提言された。

昨年秋には現行法の不具合点を指摘し、外洋帆走艇に相応しい法規に直して貰いたい旨の陳情を運輸省に行ったが、その指摘事項の一部については現行法は不具合である事を関係当局の担当官も承知しており、省令改正等の範囲内で法改正を考えたという当局の意向は十分に掴み得た。

然し、現に不具合な法規が多いので、問題点を十分整理し、来月早々にも対策委員会を開く。

野本謙作氏 外洋ヨットを登録、安全検査、海技免状等具体的な項目に分けて検討し更にこれを長期、短期的な事項に整理して行う必要がある。

飯島理事 昨年秋には、会長に代り陳情書を提出してきました。免に角、現行法には係わることなく、外洋ヨット乗りが現に困っている声を強く伝えることが第1である。なお、細部については簡易積量測定規程の中にあるFRPの場合の0.62の係数自体ヨットの実態と合っていないので、この様な技術面のことは早急に審議してもらうなど、凡ゆる角度から検討して、委員会開催の回を重ねるに従って、運輸省の関係担当官にも出席願ひ官民合同で審議するような、委員会としたい。

第6号議案 役員を選任について(任期満了等による)

古屋議長より、現在の役員の任期は、この2月をもって満了するので、その選任について如何に取り運ぶか提議したところ、会長一任の発言があり、次いで大儀見理事より次期理事・監事の候補者氏名を読み上げ、審議の結果、次のとおり決定した。

役員名簿 (昭和51, 52年度)

○理事

古屋徳兵衛(重任) 秋田博正(重任) 飯島元次(重任) 大儀見 薫(重任) 清水栄太郎(重任) 山口久次(重任) 石井正行(新任) 石原慎太郎(重任) 大谷正彦(重任) 嶋田武夫(新任) 周東英卿(重任) 名和幸夫(重任) 平松栄一(重任) 松田菊雄(新任) 山崎達光(重任) 横山 晃(重任) 渡辺修治(重任) 以上関東支部 白井優太郎(新任) 岡村欽一(重任) 駿河湾支部 大矢 隆(新任) 曾我二郎(新任) 都築勝利(新任) 富川則之(新任) 東海支部 秋山福夫(重任) 三井祥功(重任) 近畿北陸支部 貴伝名一良(重任) 野本謙作(新任) 松木 哲(重任) 内海支部 岩田行史(重任) 西内海支部 大原 敦(新任) 玄海支部

○監事

土肥勝由(重任) 平野喜美夫(新任)

以上で本総会の決議事項を全部終了し、18:45閉会した。

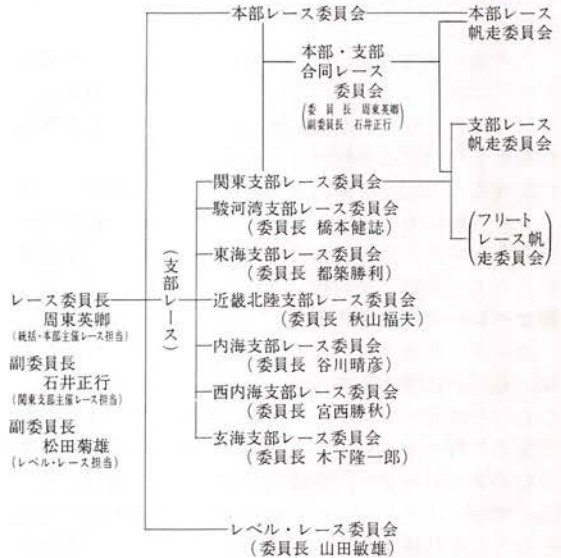
専門委員会構成

- (1)総務委員長 大儀見薫, (イ)財務小委員長 名和幸夫,
- (ロ)会報小委員長 飯島元次, (2)海事思想普及委員長 山崎達光,
- (3)安全委員長 横山晃, (4)計測委員長 嶋田武夫,
- (5)技術委員長 渡辺修治, (6)レース委員長 周東英卿,
- (7)ルール委員長 平松栄一, (8)通信委員長 大谷正彦,
- (9)法政委員長 石原慎太郎, (10)泊地対策委員長 清水栄太郎

委員会報告

〔レース委員会〕

1976年度・レース委員会組織及び各支部レース委員長組織図



〔通信委員会〕

■三崎ヨット局の落成披露

NORC所属の海岸局(呼出名称『三崎ヨット』)は昨年9月油壺に開局、下半期のレースより運用し各レースの動静把握に役立っている。

海岸局開設に至るまでには約3年にわたる関係省庁のご指導があり、レジャー用船舶の中短波帯海岸局としては全国ではじめてNORCに認可されたものであり、非常に意義深いものです。

この三崎ヨット開設を披露するため去る4月16日銀座三笠会館に約30名の関係各位のご出席をいただき落成披露宴を行ない、あわせて今後のご指導をお願いしました。

なお今回認可になった周波数(2150KHz)は海上保

安庁所属海岸局が船舶局内に使用している周波数と共通であり、ヨット側にとっては保安庁海岸局および三崎ヨットともに同一の周波数で交信できるので大変便利である。

■沖繩—東京レース、洲本レースの通信

5月の連休に行なわれたこの2つのレースは三崎ヨット設立後はじめての長距離レースであったが、洲本レースは全航程を海岸局よりカバー、沖繩レースは前半海上保安庁所属海岸局経由で、後半潮岬沖あたりより三崎ヨットのカバーする範囲に入り、各艇とも無線の扱いになれてきたためか、全般に円滑な通信が行なわれた。

特に沖繩レース前半は定時交信のみで通信室はのんびりしていたが後半大荒れの海況となり、不幸にも落水事故が発生してからは事故発生艇との通信、鳥羽保安との連絡(TEL)、関係者との連絡(TEL)、レース参加艇への通報、そしてその間他艇からのリタイアの通信などが重なり5月4日の通信室は大忙がしの状態だった。

この両レースを通じ、無線通信というものは無事なときには役立つことは少ない(むしろレース艇にとってはやっかいなものかもしれない)が、一旦非常事態が発生した時には直接現場の艇と連絡がとれるため、救助捜索の手配が早期に適切に行なうことができ、他のレース艇にも捜索依頼あるいは注意喚起の通報を出せるなど早期の処置対策に非常に有効であり、その重要性をあらためて思い知らされた。

■オペレーター会議の案内

ヨットに割当られた周波数の正しい運用と有効な利用、最近の法律改正の内容の通知などを行なうため、かねてからオペレーターの会合を検討していましたが、下記の日程でオペレーター会議(仮称)を開催します。各艇のオペレーター、無線免許取得者は勿論のこと、オーナー・スキッパーその他無線に興味をお持ちの方、どなたでも結構ですのでお誘い合わせのうえご参加下さい。

日時 7月12日(月) 19:00~21:00

場所 船舶クラブ10F会議室〔当日18:30より江の島一清水レース艇長会議の終了後行ないます〕

■無線免許取得勉強会の参加者募集

今回の勉強会は10月に行ないます(11月受験)。10月の勉強会の会員の募集受けを行ないます(先着50名)。希望者(非会員も可)はNORC本部にTELでおはやめにお申し込み下さい。

〔海事思想普及委員会〕

■各種映写会

本年度に入り、2月18日船舶クラブに於いて「サザンクロス・カップ・シリーズ」の映写会、東海支部で

は3月10日名古屋シャンピアに於いて同じフィルム会の映写会、3月22日船舶クラブに於いて「1976年SORCスライド映写」とBark Sawyer氏の講義、4月24日仙台に於いて東北外洋帆走協会による各種フィルム会の映写会、6月7日船舶クラブに於いてDick Deaver氏によるHow to Sailingとフィルム映写会、等々の催しを関係方面のご協力によりおこなってまいりました。これらの催しには毎回熱心な聴講者が多く、意義のある事業と痛感しており継続してゆきたいと思っております。また各支部でもこれらの行事をご希望の際には事務局へお知らせください。

■“BALLYHOO”歓迎パーティー

サザンクロス・カップ・シリーズ、ダンヒル・カップ・シリーズ、チャイナシー・シリーズに善戦し、第3回沖繩—東京レースに参加が噂されたオーストラリアの名艇“BALLYHOO”が6月1日那覇港に入港、同3日小網代へ出航、7日早晩シーボニアに入港しました。

昨年のトランパックスレース以来の“BALLYHOO”と親交のあるメンバーやオーストラリアとゆかりのあるヨットマンも多勢おり、6月12日総務委員会および佐島ヨットクラブの連名主催による「歓迎パーティー」を佐島マリーナで開催しました。オーナーJack Rooklyn氏以下8名、NORCから“SIRENA”の大儀見さん、“SUNBIRD”の山崎さん、“MIYAKODORI”の岡崎さんなど参加者はおおよそ50名ではありましたが、静かなうちにも暖かい雰囲気ですごし、Rooklyn氏より心から感謝の言葉でパーティーを閉じました。

翌13日シーボニアにモヤっていた“BALLYHOO”に乗せていただき城ヶ島沖までセーリング、マストが大きくベンドした独特な73ftの威容とキャビン内の豪華さと機能性の素晴らしさに参観者みなただ驚くばかりでした。14日午後にはホノルルへ向け出航するというハードなスケジュールではありましたが、那覇港へ相模湾の詳細なチャートを届けていただいた沖繩の東江さん、また今回の来訪に心からの接待をしていただいたシーボニア及び佐島マリーナの両社には紙面よりお礼を申し上げます。

〔計測委員会〕

■メジャーラー新任 (51-7-1付)

講習会と、その後のテスト、実習の結果、下記の諸君を新たにメジャーラーに任命した。

〔全計測資格〕

東海支部	花川幸一郎	TEL 0565-28-4411
内海支部	飯塚功二	TEL 07992-4-0401
〃	田中龍雄	TEL 0722-62-8651
関東支部	長谷川裕	TEL 0468-56-0141

〔セール限定価格〕

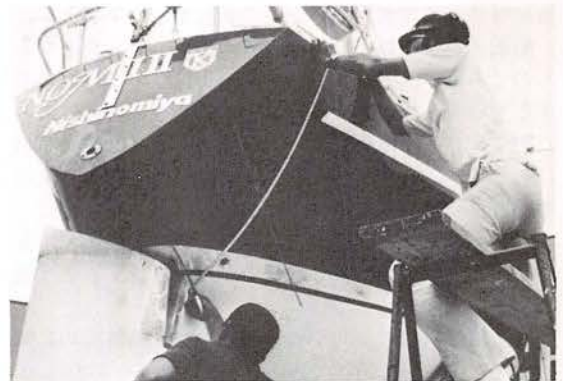
関東支部	根岸径樹	TEL	0467-44-2585
"	戸叶幹男	"	03-715-1771
"	戸谷寿男	"	0468-57-2345
"	大原靖弘	"	045-621-0798
"	上田義一	"	0466-81-2780
"	堀口信行	"	045-713-5481
"	真木彰成	"	0463-32-6467
"	清水泰武	"	0466-43-3485
"	加島光一	"	0463-32-6467

■レーティング計算プログラム改正

現在使用中のNARYUベースから、ORCオリジナル(MKⅢaまでの変更折込済の最新のプログラム)に切替準備中であったが、今秋を目途に切替可能の見込。従って秋のレースから、MKⅢaの証書発行が可能となり、来年度からは全艇世界的に通用している証書と全く同じ形式の証書に切替えられる。

■計測作業講習用スライド完成

計測証書が正確且つ公平である前提は、実測作業そのものが正確且つ公平であることが絶対に必要である。全国的な計測ネットワークが着々と進んでいる現在、統一された手法による計測は重要な課題であったが、このたび実測作業手順のスライドが完成した。当委員会では、計測員の講習会ばかりではなく、オーナーの



AIGSの決定手順

為の講習会にもこれを利用し、IOR MKⅢの普及に努めることを予定している。

■ナショナルスタンダードハル延期

新ORCプログラムへの切替に伴い、旧プログラムによるスタンダードハルのデータバンクシステムは更新する必要があり、その手続を優先するために、スタンダードハル発表は若干延期せざるを得なくなった。新プログラムに移行完了后可及的速かにスタンダードハル設定の作業が開始される。来年度からは、より正確なレーティング算出を可能とすべく鋭意努力中につき、よろしく御了解願いたい。

5トン以上のcruiserには、船籍票を

ここ一兩年NORCでは、我々ヨット乗りの立場から見た現行海事法令の不具合点について、運輸省に陳情を繰り返しているが、担当官からその都度指摘されること、それが標記の事項である。

5トン以上のクルーザーは先づ船籍票を備えて船舶仲間の土俵の場に上らない限り、今後の陳情も旨く展開して行きそうもない。

Sail No. 1600以後の新艇260隻のうち、25フィート以上30フィートまでの艇が72%を占めている現状から見て、「船籍票なんて、我々ヨット乗りには無縁のものである」と許りは最早云っておられないのが実情である。我々会員艇は是非早急に船籍票を備えるようお推めします。

1975年太平洋横断レースの時、20トン以上の艇の参加申込みがあったので、船舶職員の資格とその数の軽減措置について運輸大臣に承認を願い出たが、その際、海洋博レースという特殊事情を官側で審議を進める当然の前提として

- (1) 登記登録を済ませている。
- (2) 船舶国籍証書を受有している。

この条件を満たしている20トン以上の外洋ヨットにして、初めて船舶職員の定数問題が審議されるべきも

のであって、船の身分証明書をもたない、謂わば無籍ものの艇についての法定職員軽減の陳情は筋が通らない。この様な運輸省の見解と指導に従って、「ラブソディ・ビバーチェ」は、この条件を満たした上、レースに参加した。

本年行なわれた沖繩・東京レースでも、船舶国籍証書を受有している「サンバード」及び「都鳥」はレース時に限り、船舶職員の軽減措置が認められた。※1

以上は20トンを超える艇のことであり船舶国籍証明書が基準となっているが、20トン以下のヨットの場合には、船籍票を艇内に備えることが、船としての第一歩である。

海上保安庁 今年に入って外洋ヨットの海難事故が発生し、現場海上保安部署の手を煩わした事例が二三ある。この場合、海上保安官から質問されることは、まづ、船名・船主・トン数及び船籍港から始められる。

5トン以下のヨットは別として、当会発行の登録証明書に記載の数値を説明しても納得して貰えない事がある。船舶所有者は、船舶を航行の用に供するときは、船内に船籍票を備え付けなければならない。船籍及び積量測定に関する省令に、この様に定められている以上、「船籍票」の提示も当然の事と云える。

昭和49年に出された船員局長達は、これら諸般の事

情が短的に表現されているので重ねてお知らせする。
 船舶の総トン数は、船舶職員の乗組みの基礎となるものであるが、プレジャー・ボートについては従来必ずしも総トン数が十分に確認されていない傾向にあったので、プレジャー・ボートの輸入業者又は販売業者に対しては、当該ボートの総トン数を所有者又は使用者が容易に判断できるように、その総トン数（特に、5トン未満であるか5トン以上であるか）を明示するステッカーを船体にはる等適切な措置を講ずるよう指導すること。

以上で運輸省の意向が判ると思うが、船籍票の具体的なことについて述べてみる。

船籍票 (小型船舶の船籍及び積量の測度に関する政令)

総トン数20トン未満の日本船舶の所有者は、市町村を船籍港と定め、その都道府県知事の発する船籍票の交付を受けなければ、船舶を航行の用に供してはならない。但し、漁船及び5トン未満の船舶は除外されている。

都道府県知事は、この交付申請があったときは、次の事項及び船舶番号を記載した船籍票を船舶所有者に交付しなければならない。

- △1 船舶の種類（汽船又は帆船の別）
- 2 船名
- 3 船籍港
- △4 船舶の長さ、巾、及び深さ
- △5 総トン数及び純トン数
- 6 推進機関を有するものにあつては、その種類
- 7 所有者の氏名又は名称及び住所
- 8 進水の年月

△印の事項については、都道府県知事は、当該船舶を検査して記載しなければならない。

小型船舶の積量測度（長さ20メートル未満）

船舶積量測度法は、すべての船舶のトン数を算定するための基準と方法を定めたものであるが、長さ20メートル未満の船舶については「船舶の内法容積」を簡便に測度するために、簡易積量測度規定が定められており、メートルで測り、概要次の通りである。

- 船の長さ：上甲板梁上において船首材の前面より船尾材の後面に至る水平距離
- 船の中：船体最広部において肋骨の外表面より外表面に至る水平距離
- 船の深さ：船の長さの中央において竜骨の上面より上甲板梁の舷側における上面に至る垂直距離

積量の計算（トン数）

- 1 上甲板下のみ容積のある船舶
 船の長さ(L)、幅(B)及び深さ(D)の相乗積に、木船0.55、その他の船舶0.62の係数を乗じ、更にトン数換算係数(※2)0.353を乗ずる。
- 2 上甲板下、上に容積のある船舶(FRP)
 - (1) 甲板下容積=長×幅×深×0.62
 - (2) 甲板下、上附加物容積=L×B×D
 - (3) 甲板上蔽囲された場所の容積=L×B×D
 - (4) 総トン数=(1+2+3)×0.353

◎船の長さ と トン数の事例

船の長さ フィート	総トン数	船の長さ フィート	総トン数
21 J O G	4.03	22	4.20
25	6.36	29	8.85
30	8.52	36	12.28

※1 船舶職員の指定

レ ー ス	太平洋横断	沖縄・東京
船 名	ラブソディ・ビバーチエ	サンバード
総トン数	27.84	31.43
船舶所有者	蔭山陽三	S B エンタプライズ
船 長	1級小型船舶操縦士	1級小型船舶操縦士
機 関 長	省 略	省 略
一 等 航 海 士	1級小型船舶操縦士	省 略
一 等 機 関 士	省 略	省 略
但 し 書	レースに参加中の船舶でホノルルから沖縄本部(もとふ)間に限る。	沖縄から東京に至る間に限る。

※2 トン数計算式

$L \times B \times D \times 0.62 \times 0.353$ メートル単位……1
 $L \times B \times D \times 0.62 \times 10^{-2}$ フィート単位……2

現行法は上式であるが、フィートで測ったとき、100立方呎は1トンに当るので、2式となる。
 両式の比較により、フィートをメートルに換算した換算係数がわかる。

◎船籍票 簡易積量などの関係(帆船)

船 籍 票	船舶国籍証書	
Gross Ton	5トン	20トン
船の長さ	船舶安全法除外	12メートル 海運局の検査
簡易積量	←	→
L(フィート)*	23' - 24'	45' - 46'

*ヨットは船型により積量は著しく異なるので、一応の目安に過ぎない。(文責任者 山口久次)

1978年への 提言

渡辺修治

(1)“Logistics” (ロジスティックス)

今年のクォータートン世界選手権レースは、9月中旬、アメリカ・テキサス州のコーパス・クリスチ市で行われる。レースの運営、管理に当る、Corpus Christi ヨットクラブから、NORCにレースの公式通知が届いた。通知はルール、スケジュール、ヨット、クルーの資格、採点法等、御存知のスタイルで書かれたものであるが、面白いのは、これに添付されてある“Logistics”と言うタイトルの別紙で、1978年にNORCが主催するレースの準備の参考になると思うので、紹介する。

猶、辞書によると、“Logistics”とは軍隊用語で兵站(へいたん)勤務のことで、戦場の後方で、前戦の部隊の為に、軍需品、食糧の補給、宿営、輸送、連絡を確保する機能、任務を言う。

1976年 クォータートン・世界選手権レース Logistics

Corpus Christi ヨットクラブ

レース本部は、Corpus Christi ヨットクラブ内に置く。このクラブは、テキサス州、Corpus Christi 市の市営マリナ内の“L-Head”にある。

レース参加艇は、クラブ近くのマリナ内に繋留出来、9月中は繋留料は無料である。

クラブ内には、レストラン、バー、シャワー、ロッカー、プール、スナックバー等の設備があり、レストランは週6日間(月曜は休)昼食、夕食の用意が出来る。その他の設備はレース中は毎日無休。

レース参加者は Corpus Christi 市に到着次第本部に知らせて欲しい。その際、滞在中心要な情報はすべて本部からお知らせする。

交通事情

Corpus Christi 国際空港には、Eastern, Braniff, Texas の三航空会社が乗り入れて居り、アメリカ中の主要大都市から、Houston 又は Dallas 経由で来ることが出来る。

空港はマリナ西方8哩の地点にあって、空港リムジ

クォータートン 世界選手権レース
1976年 アメリカ、コーパスクリスチ
(Corpus Christi)
1977年 フィンランド 1978年 日本

ンを利用すれば、市内の何処へでも安く行くことが出来る。

レンタカーは容易に借りられるが、マリナは市の中心に近く、ホテルもレストランも歩いて行けるので、車は必ずしも必要ではない。(市の人口20万人)

(レンタカー店一覧表、アドレス、電話)

宿泊関係

マリナ附近には、沢山のホテル、モーテルがある。又、ハイウエー沿い、Copus Christi 湾のリゾート地区にもある。長期滞在の人は、コンドミニウム式アパートを借りることも出来る。

(ホテル一覧表、アドレス、電話)

造船所、上下架設備

トレーラーで曳いて来るヨットは、マリナの“L-Head”にあるトレーラーランプを使って進水させることが出来る。又、下記の造船所には、ボートリフト又はボートクレーンの設備があり、上下架出来る。

Billy Pugh ヨットサービス

North Shore マリナ

海図、図書

(公式通知の中で7種の海図を、レース参加艇の必要備品に指定している。)

海図は下記の所で入手出来る。(マリナの近所)

The Boat Shop

Guunderland's Marine Supply

海図は一部 \$3.25

下記潮汐表も販売している。

Tide Table, East Coast North
and South America \$3.75

Tidal Current, Atlantic Coast
North America \$3.75

医療関係

マリナ近くに下記の総合病院があり、すべての医療がうけられる。

Spohn Hospital

Corpo Christi-Nueces County

Memorial Hospital

海外からの参加者は、本人のpersonal irsuravnce (医療保険)が、アメリカでも有効かどうか、チェックして置くこと。

領事館

Corpus Christi 市には、メキシコとノールウエーの領事館がある。その他の maritime nation の領事館は、テキサス州の Houston か、Galveston (Corpus Christi の北東225 哩にあり)にある。

簡潔、明確で、参加者にとっては、行き届いたインフォメーションである。

2) 1978年にそなえて

昨年のクォーターン世界選手権レースは、7月12日フランスの Deauville ヨットクラブの運営、管理によって行われたが、NORCからは、レベルレース委員会の、山田敏雄、高城昌彦の両君が視察の為に派遣された。両君は、準備、組織、サービス関係、予算、レースの運営、管理全般に渡って、徹底的に調査し、その結果を基にして、NORCが主催する場合の問題点を克明に提起された。(昭和50年10月20日、NORCだより、第16号にレポート掲載)

両氏のレポートは意を盡したもので、提起された問題点を一つ一つつぶして行けば、1978年のレースの "Logistics" が出来る様になっている。

外国のヨットクラブ主催のレースに参加してみるとレースの運営、管理はスムーズだし、レース前後のクラブでの待遇も行き届いていて、誠に気分がよい。し

かし、反面、日本で主催して彼等に来て貰う時のことを考えると、心が重くなった経験を持ったことのあるのは私だけではないと思う。

外国では、ヨットクラブを中心にした、ヨットレースの為に "Logistics" が、ソフト・ハードの両面で確立されているのに対して、日本には、外国のヨットクラブに相当するものは未だ育っていない。NORCは、名前はクラブでも、その本質は、外洋ヨットの National Authority であって、Deauville ヨットクラブや Coups Christi ヨットクラブに相当するクラブではない。従って、日本の場合は、ソフトの面では、NORCの各委員が全力を発揮するとして、ハードの面は、商業ベースのマリナの機能を借り上げて、レースをやる以外はない。

両君の報告によると、Deauvilleの場合、運営の組織は非常に少い人数で手ぎわよくやっていたのに強い印象をうけたらしいが、総経費は1400万円かかったと言うことである。NORCのレース委員からは、予算として3000~50000万円見込み度いと言う報告がなされているが、(NORCだより、第17号)外国より費用はかかるのはやむを得ないであろう。

総経費4000万円として、NORCの全会員に割り当てると、1人当たり特別会員3万円、正会員1万円の負担となる。(特別会員685人、正会員1985人、負担比3:1として)

「TOSHI V」における落水事故に関する報告書

武市 俊

この度びの第三回沖繩～東京レース中、「TOSHI V」において、畑成明君の落水、そして行方不明という事故を起こし、NORC会員並びに関係者各位に多大のご心労を煩わした事を艇の責任者として、深くお詫び申し上げますと共に、事故後の捜索及び処置に当っては、多くの方々より並々ならぬご配慮を賜り厚くお礼申し上げます。

事故発生後すでに2週間余を経りましたが、落水者は今に至るも行方不明のままにて、万が一の望みも薄れながらも、微かな捜索活動を続けておりますが、取り敢えず、ここに事故発生状況を報告し、これが、二度とこのような事故が発生しない為の対策の一助となる事を心から願うものです。

落水者——畑 成明 (25才)

外洋ヨット歴、約7年、外洋レースの経験 豊富であり、こゝ一年程はクレージー・ブルーのクルーとして、ほとんどの週末を我々と共にし、この度は、「TOSHI V」のオーナー窪山氏の御厚意により、本人念願の沖繩～東京レースに初めて参加したものである。

事故発生当時、本人は、何らの故障もなく、極めて元気があつた。

海象状況

九州南西部に発生した低気圧が発達しながら本州南岸沿いに東進し、事故発生の前日(5月3日)早朝から、次第に荒れ模様となり、当初NEからENEにシフトした風は、40~50ノットの間で強弱を繰り返した大時化のまま夜に入った。

東進する低気圧の通過後も、続いて九州南岸に発生した低気圧と、この二つのLの間が前線で連らなり、風力は劣る事なく、翌日(4日)午前中一杯吹き続き、波高は3~5メートルと推定され、三角波を混えた最悪の海上模様となっていた。

事故発生状況

午前3時ワッチを交替、私(武市)及び畑がワッチに付く。海上の風速は40~50ノットと、それまでの最大風速から、少々落ちていたが、海流との関係か、波の状態は一段と悪くなり、デッキを超えた波が、コックピットを満たす様になる事も、二三次あり、ロールオーバーの危険がある事は予測出来たので、十分注意をしていたが、今までに経験した事がない程の荒天ではなかった。

そして、艇体及び機装関係にも、何のトラブルもなく、No. 4 ジブ(ストム・ジブのワンサイズ上)と、

スポンサーの話も出ているが、自前の運営が建前であり、スポンサーの申し出に対しては、はっきりした条件をうけ、その上で受入れるべきである。

レース海面が決り、借り上げマリナが決定すれば、残る成功の鍵は、NORCの各委員会が、夫々の本来の機能に応じて、「縁の下の力持ち」の任務を果たすことである。別に実行委員会を編成する案も出ている様であるが、このやり方は運用を誤ると、屋上屋を重ねる結果をまねき責任の焦点がぼけて、日本独得のお役所スタイルと成り勝ちなので注意を要する。

私の様な戦前の日本人には、戦争と言うと、華々しい第一線の戦いを第一義に考え、兵站(Logistics)の様なシステムティックで、地味な仕事を軽視し、さげすむ気風があった。此の無知に基づく気風が、大東亜戦争の引金となり、遂には惨めな敗戦を招いたことは御承知の通りである。この気風は我々日本人の歴史、風土の結果であり、一朝には変えることは出来ないが、気をつける必要がある。

例えば、今度の様な“Event”を前にすると、気持が「村のお祭り」式に浮足立ち、一番大切な“Logistics”は下の者にまかせてしまって、大会々長を誰にするとか、大会役員の割り振りとか、名誉会長選出の政治的配慮に心をうばわれてしまうようなことは、島国の農耕民族的発想で意味がない。

最近、朝日新聞に、日本のアマチュアスポーツの総

元締めの実態の記事が連載されたが、中央集権官僚主義の金縛りになって、スポーツ精神には似つかわしくない、権力に弱い団体となっている様である。体協中心の日本のアマチュアスポーツは、NORCの様な「自前」ではなく、政府の行政の一部で、国庫を当てにしているのが、当然の結果と思う。明治維新以来、貧困な小国日本は、富国強兵の国策の強行によって列強の仲間入りに成功したが、政府のスポーツ行政はその国策の一環であり、その考え方の弊害の面が現代に尾を引いているのであろう。

日本のスポーツ界の中では、NORCは全く異色の存在である。NORCは、自前の船主の集りで、政府のスポーツ行政(文部省)とは無縁の代りに、船舶関係で、運輸省の行政下にある。国際的には、ORCの構成メンバーで、外洋ヨットのNational Authorityである。

NORCの基本は、「艇とクルーの安全の確保は、オーナー(船主)の逃れられない責任である。」と言う考え方である。きびしい洋上で安全を確保する為には、此の憲法を守るしかないことは、NORC20年の歴史によって学んだが、この考え方は、鎖国で海と縁を切った近世日本人の歴史の中にはなかったものである。

1978年のコータートン世界選手権レースを主催するに当たって、大切なことは、NORCの自前の精神、責任感ではないだろうか。

ストームトライスルを展開、操船にはさして困難はなく、東北東の風にスターボードタックのクローズホールドで、ヘッディング約20度にて、5.5~6.5の艇速を保ちながら航行していた。

落水した畑は、事故当時、ヘルムスマンを務めており、ライフジャケットは着用せぬまゝ、ライフハーネスをオイルスキンの上から付け、ハーネスのロープ端(このハーネスは、スナップフック等の金具が付かない型式のもの)をシート固定用のアルミニウム製ジウムクリートに本人が固縛(どのような固縛方法であったか不明)し、コックピット内センターライン上のフットバーに腰を乗せて、身体をコックピット内に沈め頭だけをデッキ上に出した極めて低い姿勢でティラーを握っていた。

また私は、コックピット前部の底に、ライフハーネスも着用せず、足を伸ばし、風下を向いて坐っていた。午前3時45分頃、ほぼ真横からの巨大な巻波(推定)を受け、大きな衝撃(艇内に居た者は、岩に乗り揚げたかと感じたそうである)と共に、一瞬にして120~130度(推定)のロールオーバーを引き起こしたが、艇は1~2秒ほどで急速に復原した。

直後、畑の大声を船尾艇外に聞き、彼の落水を知って、ハーネスのロープを探したが、縛った筈のクリートにロープが見当らず、彼の声が後方に遠ざかるのを

聞き、ハーネスが外れた事を知った。

直ちに艇内に落水者の出た事を知らせ、ティラーを持って一定のコース維持に務める。

クルーがデッキに出て、タックの準備が整った所で180度反転(この間1~3分)リー・ウェイを加減して稍々風上に向けて戻ったが、横転の際、トライスルのラフが、マストのグループから完全に離脱したためリー・ヘルムが強く、操船は可成り困難な状態であった。

反転して間もなく再び彼の叫ぶ声が聞こえ声をたよりにサーチライトで捜し、左舷真横の風上側40~50メートルの波間に見え隠れする落水者を発見、(落水して再発見までの時間は3分~5分程度と思われる)直ぐに彼に向けタックを試みたが、艇速不十分と波間に阻まれタックに失敗、ここで、ライフパイ二個及びこれに連結した自動発光パイと水中旗竿を投下、舷側まで泳ぐように叫んだが、声が届いたか否か判らない。

艇は、タックの失敗で艇速が止ると同時に急速に風下に押し流され落水者及び自動発光パイを一旦見失う。

この間、前日より、セールモーターが塩を被り、電気スタートが出来ないエンジンを、漸く手動にて始動し、再び反転して、自動発光パイを求めて落水地点に戻る。

自動発光パイを見付けるも、その周辺に落水者を発見出来ず、また声も聞えないので、その風上側を重点

的に搜索を繰り返すも、遂に二度と落水者を発見し得ず、自動発光ブイも見失い、その後遂に彼を発見出来なかった。

事故発生後、30分位（時間は極めて不明確）経て、DFにて現在位置を確認、(北緯33°40' 東経137°20' 大王崎の南々東約40哩)鳥羽海上保安部に、無線にて落水事故の発生した旨を通報する。

なお艇横転の際、艇内に居た加藤裕一郎が、左手小指下に激痛を覚え（後に医師の診断により骨折と判明）、また頭に打撲傷と小さな裂傷を負っている事が判り、応急処置を施す。

やがて薄明るようになってきた海上を、なおも搜索を続けるも、何ら発見し得ず、依然海上是最悪の状態が続く、自艇及び乗員の安全確保にも労力と神経の多くを費やさねばならない状況で、搜索は困難を極めた。

5時を過ぎる頃より、搜索並びに自からの安全確保による体力の消耗に、全身ずぶ濡れで、横転の際に衣服の大部分を濡らし、着替えも無いために寒さが加わり、時間の経過と共に、絶望感、海への恐怖感、仲間を見失った精神的ショックといったものが加算されて、乗員の疲労度は、目に見えて濃くなって来た。

5時30分、最早やこれ以上の搜索続行は、乗員の状態、海上模様から見ても、二重遭難の危険があると判断、一旦搜索を打ち切って最寄りの鳥羽に向かう事を決意し、この旨を海上保安部に連絡、了解を得て鳥羽に針路を向けた。

海上保安部からは、巡視船「かみしま」及び「しのめ」の二隻と、航空機が搜索に向かうとの連絡があり、以後、毎時の15分に定時交信を行う事にする。

8時15分、保安部との定時交信にて、落水地点確認の為、落水地点附近に止どまるよう要請があり、直ちに現場に引き返す。

10時頃、再び落水地点附近に到着、巡視船の到着を待ちながら搜索を続けるも何らの手掛りをも得られず。

11時の交信にて、向い風と波浪の為に、巡視船の到着が大巾に遅れる旨の連絡を受けた。

これ以上現場に止どまると、夕刻までに鳥羽入港が困難となり、負傷者もあり、乗員の疲労の点からも、このまま夜を向かえる事は無理と判断、再び保安部の了解を得て鳥羽に向かう。

この頃より、風波が少々落ち始める。

午後1時頃、海上にて巡視船「かみしま」と遭遇、無線にて再度状況を説明、搜索をお願いして別れる。

16時50分、鳥羽、浜辺浦に入港、すでに待機しておられた、鳥羽海上保安部の係官に落水事故発生の状況を詳細に渡り説明、そのまま保安部に赴き、搜索に対するお礼と、引続き搜索をお願いし、併せて、明日からの搜索方法並びに搜索海面区域の打合せを行う。

その後、すでに鳥羽に到着しておられる、落水者のご両親に、このような事故に至ったお詫びと、事故状況を説明をする。

その他の搜索活動

翌5月5日は、海上保安部より、昨日と同様「かみしま」及び「しのめ」の二隻の巡視船に航空機YS-11一機、ヘリコプター二機が出勤し、落水地点から主に北西側40哩四方の海域を搜索して頂いた。海域の設定は、前日の協議のときの種々の資料や情報から落水者及び投下物は北西に流されていると保安部が判断したことによる。

この日、我々は、天候及び視界不良、搜索海面が遠い等のことから、直接の搜索には出ず、昨夜陸路駆け付けて来てくれた仲間の応援を得て、各方面との連絡及び情報の収集、対海上保安部との連絡、事後処理、そして今後の搜索活動を協議し、これらの準備などに当った。

夕刻、鳥羽海上保安部より、同日の搜索では、何も発見出来ず、この日役をもって専従搜索を打ち切り、通常の搜索に切り替える旨報告を受ける。

翌6日、我々は、より搜索海域に近い五ヶ所のビーブル・オーシャン・クラブに搜索の基地を移動し、同日及び7日の2日間、40フィート、モーターセーラー「ビーブル」をチャーターして海上搜索を行い、併せて、他の班は、陸路、熊野灘一帯（尾鷲～大王崎）の漁業協同組合を廻り、落水者の服装、特徴、投下物等書き入れたプリントをコピーにより数十枚作製、これを持って配布しながら搜索の協力をお願いした。

2日間の活動で、何らの手掛りも得られず、我々の直接搜索は、一応これをもって切り揚げ、8日朝同地のベースを撤収、ベースを鎌倉のタケイチ・アンド・パートナーズに移動した。

以後の搜索活動は、協議の上、搜索海域が非常に遠く、また広範囲に広がった為船による直接の搜索は困難と判断、先に配布したプリントと同じプリントを、3000枚、ポスター500枚印刷、潮岬から千葉県太平洋岸まで、及び伊豆七島全域の漁業協同組合に、出来る限り直接出向き、廻り切れない所はダイレクトメールをもって協力をお願いする事にした。

これらの活動には、落水者が直接、間接に関係があった多くのヨット仲間、ダイビング関係の方々のご協力をいただき、現在も何らかの手掛りを得ようと活動が続いている。

以上が、落水事故発生から現在に至るまでの概略であるが、このたびの事故を責任者として体験し、落水の危険がヨット乗りにとって、思っていた以上に身近かなものである事を痛感している。

この経験を基に、出来るだけ近い将来に、安全委員会とも協議の上、これが落水事故防止に少しでも役立つれば、と謂うのが唯一つの私の願いである。

報告の最後に当り、改めて、当件にて、多大のご配慮、ご協力を頂きました関係方面各位に厚くお礼申し上げますと共に、多くのご迷惑をお掛けしました事を衷心よりお詫び申し上げます。

支部だより

玄海支部

数年前まで玄海灘を走っている外洋ヨットは4~5艇を数えるにすぎなかったが2~3年前より急増加して現在は100隻近くが走っていると思われます。

博多湾内では日本最古の九州大学ヨット部や現在全日本インカレ常勝の福岡大学ヨット部をはじめ各大学高校のヨット部の活動は盛んであり、現役ディングレーサーやOB達の数はかなりのもので、これらの人々が恵まれた環境とともに外洋ヨットに乗り変えてきたことも急増加の一因ですが、今まで全くヨットに乗ったことのない人達で外洋ヨットに乗りはじめた人もかなりの数です。

これらの中で「ヨットの虫」「ヨット気狂い」18艇52名が集ってこの度NORC玄海支部の発足となりました。

玄海支部設立にあたっては大儀見専務理事や田中前西内海支部長、岩田新西内海支部長はじめ多くの方々の御理解と御盡力を載し支部会員一同深く感謝している次第です。玄海支部役員は殆んどは5年前に九州外洋帆走協会を設立した当時のメンバーです。二回の釜山レースをはじめ殆んど毎月のようにレースや行事を行って来て会の運営には手なれた人達ばかりですが、今後はNORCの一支部として皆様方の仲間入りをさして載します、いろいろと不案内なことも多いかと思われまので宜しく御指導下さいませ様に御願致します。

〔玄海支部役員紹介〕

大原 敦 (支部長)

支部長などという柄ではないが支部会員中最年長ということで無能も顧みず引き受けました。内科医院開業。



松本 一雄 (総務委員長)

ホンダ自販福岡(株)のカミナリ社長、ヨットでも同様にカミナリを落とす、ただし女性にはヒジョーに優しい。



林 基 (泊地対策委員長)

ハヤシ モトと呼び純粹の日本、福岡大学助教授ヨット部長、「ヨット乗りはウデじゃないよココロ(心臓?)だよ」のお手本、ホビーキャット世界選手権に一人でタヒチまで出かけるかと思うと、去年は福岡の

各艇から目ぼしいクルーを引っこ抜いてフランスのQトン世界選手権に出場した、成績はいつもヨソー通り。

難職小戸ハーバ理事をお願いしている。



木下 隆一郎 (レース委員長)

内科医、循環器病専門の学究、レースをしていれば勝っても敗けてもゴキゲンいつもは寡黙だが酒が入るととたんに多弁になって皆んなを笑わせる。



福元 征四郎

(海事普及委員長)

歯科医師、丙種船長、医院をたたんで南太平洋にクルージングに出かける計画で準備は着々進行中。



川岡 勲 (安全委員長)

元ディングレーサー、あたりは柔いが古風な男っぽい30才の独身者、そろそろ妻を娶りたいそうですのでどうぞ宜しく。

石橋 征一 (広報委員長)

ヨットのこととなるとエンジンから無線機までの何んでも屋、ファッションモデルを妻とするダンデー。



児島 浩一郎 (監事)

玄海灘におけるクルーザーのバイオニア、玄海支部の大久保彦左エ門的コワイ存在。

田中 昭愛

(博多フリートキャプテン) 電気技師さんだけにヨットの理論に詳しく、この方面の議論になるとどっこい後には引かない。





(上)

光安咸尚(常任委員)

(右)

戈田忠利(常任委員)

その他、支部キッテの韓国通である会計の光安咸尚や小戸ハーバー問題で御苦労願っている戈田忠利に常任委員になってもらっている。



キャビンで韓国での四方山話しに花を咲かせながら博多にフィニッシュ、それでカップやトロフィーが貰えれば言うことなしだが、たとえ敗けても元は取ったと言えるのではなからうか。

このような二国間レースを専従者のいない一地方ヨットクラブが毎年行うことはなかなか困難なことであり日本側でも報道関係などの後援を得て隔年ぐらに行うのが限度のようである。

釜山日報社の王社長は5年後ぐらには韓国のヨットをこのレースに参加出来るようにしたい、そのためにもこの釜山レースをぜひ続けてもらいたいと言っておられた。日韓両国のヨットが入り混つてのレースとなれば真の二国間レースとしての意味が益々深かまることであろう。

釜山レース

玄海灘で行われている最も特徴ある行事は五月の連休を利用しての釜山一博多間のレースであろう。昭和48年、49年と2回行われたが昨年は韓国側の都合やオイルショックなどの理由で中止された、本年も2月に韓国側の世話団体である釜山日報社より釜山レースを再開してくれとの便りがあったが時間的に準備が間に合わないで中止となった。

このレースはもともとレースを目的として始ったものではない、昭和46年47年にホンキートンク、志摩Iがそれぞれ単艇で韓国にクルージングに出かけた。その土産げ話しが面白かったためか釜山クルージングの話題が急に福岡の外洋ヨットマン達の間を広まった、すると「俺も行く」「俺も行く」と言い出す艇が7~8艇となって事が大きくなってきた、こうなると元来が祭好きでにぎやかな博多っ子達はもうどうにも止まらない。そしてどうせ行くなら大勢の方が面白いじゃないかとすでに九州外洋帆走協会のメンバーとして顔なじみの長崎や佐世保の外洋ヨットマン達に同行の士をもとめた。そして帰りの釜山港の出港を同日時にして帰路をレースにすることに決った。

集団渡韓の折衝を韓国側とするに際しては或る防害工作を受けたために難渋をきわめた、しかしこれが逆に福岡の外洋ヨットマン達の団結を強固にする結果になり正義を貫く韓国側世話人の好意とあいまって実現のはこびとなった。

釜山レースは約110哩の手頃な距離であるがスタートとフィニッシュが二国間にまたがるためにパスポートやビザの他、出入国の手続きが複雑でその運営は非常に苦労が多い。しかし古代日本文化渡来のルートレースコースとする点である意味を感じるし又外洋に出て外国に渡るといふ外洋ヨット本来の目的も達し得る点でその存在価値があるように思われる。

韓国の風物に接し、韓国の人々と語り。

へアーリラン、アーリラン

アーラーリーヨーへ

と歌いながら釜山をスタートしてニンニクの香り漂う

小戸ヨットハーバー

運輸省が全国5ヶ所にレジャーボート専用のハーバーをつくる計画の一環として博多湾内の小戸に小戸ヨットハーバーを建設中である、現在80隻分のポンツーンとディンギー350隻分の陸置場が完成して使用中である。昭和53年度までにキール艇150隻収容までに増設する計画である。このハーバーは救助艇以外は1隻のパワーボートも入れない規則です。完全なセールヨット専門港です。

3月末までは福岡市直営で運営されてきましたが、4月1日より小戸ヨットハーバー公社として市当局より4名ヨット関係者3名の計7名の理事によって運営されています。

NORC会員艇は殆んどがこのハーバーをホームポートとしています。

小戸ハーバーは現在においても玄海灘におけるヨット活動の中心になっておりますが今後ハーバーが完成する昭和53年にはこのハーバーの運営が玄海灘のヨット活動を左右するものになると思われ、その運営には細心の配慮をしていきたいと思ひます。

第一回総会

日時 3月19日 PM6:00 (出席39名)

場所 ホテルリッチ博多

次の事項が承認された。

- ① 玄海支部運営規定
- ② 役員(別紙記載)
- ③ 支部予算案
- ④ 事業計画(別紙記載)
- ⑤ フリート

当初は博多フリートのみとし各地に会員が増え次第順次フリートを新設する。

総会終了後PM7:00より発足記念パーティーを開いた。出席者は会員のみでなく会員の家族や友人、未入会だがNORCに関心のある方、ヨット関係者等約70名、なごやかな内にPM9:00散会した。



玄海支部発足第一回総会

玄海支部 役員

支部長 大原 敦 総務委員長 松本一雄 レース委員長 木下隆一郎 安全委員長 川岡 勲 計測委員長 齊藤 彰 海事普及委員長 福元征四郎 泊地対策委員長 林 基 広報委員長 石橋征一 博多フリートキャプテン 田中昭愛 監事 児島浩一郎

玄海支部 常任委員

大原 敦, 松本一雄, 木下隆一郎, 川岡 勲, 福元征四郎, 林 基, 石橋征一, 田中昭愛, 支田忠利, 光安成尚, 以上11名 (以上 大原 敦記)

江の島—清水レースのお誘い

帆走委員長 岡村欽一

清水レースはNORCの揺籃期1952年より54年迄の3年間当時日本国内の最長レースとして日本ヨット協会が主催し優勝艇には高松宮杯が与えられたものです。その後高松宮杯はNORCが継承して、現在は沖繩—東京レース優勝艇に与えられて居ります。

当時は参加艇も10艇足らず受入側も折戸の商船大学のポンドをお借りして運営する状態でした。

1971年1月沼津・清水両フリートが駿河湾支部として誕生のさいこれを記念して清水レースを復活させようではないかという話が関東支部の長老連よりあり鳥羽レースの前座廻航レースと帰りに西伊豆クルージング等シビヤなレースで無くパーティー等種々アイデアを盛込んで楽しめる行事にしよう。時期は梅雨明けが良いであろうという事で開催が決定し、第一回は本部・駿河湾支部共催、第二回より駿河湾支部主催という事で本年第三回を7月16日江の島スタートで行います。此のレースは95マイルと距離はあまり長く有りませんが相模湾を横切り瓜木崎石廊崎を廻って駿河湾の最奥三保真崎迄潮流の変化と伊豆半島にある風の拾い方等でコースの選択に依りクォータートンからワントン迄団子になって競い合う面白いレースであり第一回はSUNBOYが優勝、第二回は残念にも風が無く全艇

タイムリミットノーレースでしたが参加したメンバーが皆老若男女ファミリーで楽しめるレースである(これはシイラ長老の御証言)と大好評です。本年はレースタイムも充分とりアフターパーティーも東海大学経営の三保文化ランドで行なう予定です。駿河湾支部全員で此のレースを充実した楽しい催しにしたいと張り切って居ります。

総合優勝艇には江の島弁天、羽衣天女を彫ったカップを用意してあります。是非義理と人情に厚い清水港に御出かけ下さい。沼津・清水両フリート共にフレンドリーシップをモットーに多くの艇の参加を期待しております。 駿河湾支部

第17回鳥羽パールレースの

お知らせ

東海支部長 大矢 隆

今年もパールレースの季節が近づきました。17回目を数える本レースも、ここ数年来、参加艇100艇以上、参加人員600名以上と、大規模なレースに成長し、会員各位も、レースの参加を楽しみに待って居られることと存じます。パールレースの運営、泊地、前夜祭なども、はば例年通りであります。以下に、参加の案内を致しますので、充分に確認の上御準備下さい。

1. 申込み

メ切りは、7月12日(月) 各支部、本部。申込み時に、申込金として11,000円(出艇料5,000円、泊地整理費2,000円、前夜祭1名分4,000円を含む)を申受けます。

申込み前に安全検査と計測は完了していなければなりません。

2. スケジュール

- 7月19日(月) 18:30 第1回艇長会議NORC本部
- 7月28日(水) 12:00 レース本部開設
鳥羽市朝雲館
- 7月29日(木) 08:00~14:30 出艇申告受付
レース本部(朝雲館)
- 7月29日(木) 16:00~17:00 第2回艇長会議
鳥羽国際ホテル
- 7月29日(木) 18:00~20:00 前夜祭
鳥羽国際ホテル
- 7月30日(金) 10:00 スタート

3. 艇長会議

第1回艇長会議は、東京の船舶振興ビル10階会議室で開催しますが、この席で帆走指示書、出艇申告用紙などすべての資料をお渡ししますので艇長は必ず出席して下さい。

関東支部以外は、支部代表2名以上の出席とし、支部において、支部艇長会議を開催し代表者が説明指示をして下さい。

4. 出艇申告

出艇申告の受け付けは上記の如く前日の朝から午後2時30分まで広い時間帯をとっておりますので、必ず時間内に受け付けを済ませて下さい。(メ切り時間以後は受け付けませんので念のため)受け付けは朝雲館レース本部です。

5. 泊地

浜辺浦の泊地が中心となりますが、例年の毎く各艇の位置を割り振りますのでご協力下さい。一覧表は第1回艇長会議でお渡しします。

テンドーは、レースの2日前(7/28)から本部で一括して用意し、(約7艇)標識と番号を付します。泊地のブロック毎に責任者を定めてテンドーの管理もお任せします。テンドーが不足気味のため、エンジン付きボートで巡回サービスを予定しています。

7/27以前については、付近(丸和水産など)の貸しボートを各自で借りて下さい(有料です)。海の博物館前の泊地は、7月26日(月)から、レース当日まで無料(レース本部で一括契約したので)ですが、7/25以前の分は各艇毎に海の博物館の許可を得て下さい(有料)。

なお海の博物館駐車場前の水面は漁船が多数ありますので、通行出来るよう水面をあけて下さい。

ホテルなどの専用棧橋、専用ボート、いかだなどの無断使用は固く慎んで下さい。

昨年は、泊地の利用も整然と行われ、地元の方々からも好評でした。今後も楽しくパールレースを続けていくためにもトラブルのないよう御協力下さい。

6. 着艇申告

鳥羽への回航を終り停泊を完了したならばレース本部開設(7/28)以前であっても、ただちに朝雲館フロントへ入港の申告をして下さい。申告がないとレース参加の確認ができず、家族からの問合せにも差支えますので、必ず申告して下さい。このときにゴミの袋を渡します。(ゴミは指定の集積所へ集めて下さい。)

7. 前夜祭

7月29日(18:00~20:00)鳥羽国際ホテル各艇につき1名分は、申込金に含まれていますが、それ以外の方は前売券(4,000円)をお求めの上参加して下さい。(券はNORC本部または東海支部にあります。)レース前夜を大いに楽しく過しましょう。

8. その他

スタート観覧船も用意しております。 東海支部

第2回三浦市ファミリークルージング 終了報告

実行委員長 篠原 要

前日小雨のバラつく中を実行委員一同、当日の天候を気にし乍ら準備に取り掛りました。今年は5月初めに沖繩レースがあった為、準備の立ち上りが悪く、参加艇不足になるのではないかと危惧しましたが、昨年の数を上廻る61隻の参加を頂き感謝に堪えません。油

壺フリースは申すに及ばず、小網代、シーボニア、諸磯などの皆さん、施設を提供して頂いた方々並びに参加協力して下さいの皆様にご心からお礼申し上げます。

夏のチビッツ・カップ・ヨットレースと春のファミリークルージングを通じて三浦市民の皆様とささやかながら、我々ヨットマンと繋がりを持てた事は、年にたった二度の機会ではあるが大変喜ぶべき事と存じます。既に三浦市教育委員会小川教育長から我々へお礼とアンケートの集計結果が参加艇各位のお手元に届いている事と存じますが、地元から大変嬉ばれている結果が出ております。

ゲストの人達の中には、昨年約束したスキッパーにマグロの大きなお土産を頂いたり、有能な地元クルーを確保された艇もあるとか、各艇それぞれ特色あるご接待をして頂き有難うございました。

三浦市で生まれ、育った人達と、この地の海を心行く許り楽しんでいるヨットマンが日頃の地元への感謝と数々思い出を心にこめて、夫々のヨットの上で両者が楽しい語らいの場を持ち得たことは、何としても素晴らしい事と思います。しかも地元青少年の願いにこたえ市当局・漁協等各機関の協力を得て、モーター・ボート、海上保安庁の巡視艇のエスコートをうけて、60隻の我々ヨットが一同となって、油壺から城ヶ島を帆で一周するこの行事は今やすっかり定着しましたが、これら周囲の背景をも含めて、これ程順調に実のつたクルージングは、恐らく他の地には無いものとさえ思われます。

このファミリー・クルージングと共に地元三浦市民に期待されているチビッツ・カップ・ヨットレースも8月15日諸磯湾口で例年の通り行われますので、各位のご協力を頂けるよう併せお願い致します。

!!1976年 Q.-TON CUP世界 選手権レース参加艇決まる!!

1976年度のQ.-Ton Cup世界選手権レースは9月14日より同26日まで北米テキサス州コープス・クリステイ・ヨット・クラブの主催で行なわれます。このレースには次の2艇から参加希望があり、6月14日レベル・レース委員会を開催し、選考した結果、下記順位にて日本代表として推薦することに決まりましたのでお知らせいたします。

記

第1順位 1846 CHOU-CHOU (近藤弘毅)

第2順位 1820 RIO DE SUR (丹羽由昌)

注 代表艇の推薦順位は、参加艇数を主催クラブが制限した場合の出場順位です。順位決定の基準としては原則として前年度全日本選手権の成績によりますが、今回参加を希望した2艇は共に新造艇でありその実績がなく、1976年度レベル・レース・スプリング・シリーズの成績を参考にしました。

レースニュース

1976年度 レベルレース スプリングシリーズ成績表

帆走委員長 山田敏雄

クラス	セール No.	艇名	Type	第1レース		第2レース		第3レース		第4レース		第5レース		トータル	
				順位	点数	順位	点数	順位	点数	順位	点数	順位	点数	点数	順位
3/4	1257	PLUMERIA III	SEV32A	-	---	1	6 1/4	1	6 1/4	2	5	1	6 1/4	23 3/4	①
"	1465	MAUPITI	N320A	-	---	DSQ	0	2	5	3	4	2	5	14	②
"	1376	MARTHA	BW33A	-	---	2	5	4	3	DNF	1	3	4	13	③
"	1234	DABOHAZE III	PON10A	-	---	DSQ	0	3	4	1	6 1/4	5	2	12 1/4	4
"	1088	INDEPENDENCE	T32a	-	---	3	4	5	2	4	3	4	3	12	5
"	1403	VOLANS II	SEV32A	-	---	4	3	6	1	DNF	1	6	1	6	6
1/2	1831	秋月	NOL30A	-	---	7	15	6	16	2	20	2	20	71	①
"	1311	TACHYON	GM30a	-	---	3	19	10	12	3	19	7	15	65	②
"	1793	CATHARINA TOO	GS30B	-	---	1	21 1/4	1	21 1/4	DSQ	0	1	21 1/4	63 3/4	③
"	1624	JIN VI	PASTB	-	---	8	14	11	11	4	18	5	17	60	4
"	1701	ADRIANA OSSO	IMP30A	-	---	5	17	2	20	1	21 1/4	DSQ	0	58 1/4	5
"	1814	陽 焔 II	GS30B	-	---	2	20	8	14	11	11	9	13	58	6
"	1808	八 丈 III	NAK30A	-	---	4	18	5	17	DSQ	0	3	19	54	7
"	1707	GUERILLA	PASTB	-	---	9	13	12	10	5	17	10	12	52	8
"	1350	せらび II	S&S30A	-	---	12	10	17	5	6	16	4	18	49	9
"	1690	CRAZY BLUE-D	BW30C	-	---	6	16	4	18	DNF	1	8	14	49	10
"	1623	EMILY-II	NOL30A	-	---	DSQ	0	3	19	9	13	14	8	40	11
"	1801	RANGER TOO	GS30A	-	---	18	4	21	1	8	14	6	16	35	12
"	1799	MAY STORM III	SCOTA	-	---	10	12	9	13	DNF	1	13	9	35	13
"	1400	NIMBUS	S&S30A	-	---	17	5	7	15	DNF	1	11	11	32	14
"	1221	竜 飛 II	S&S30A	-	---	11	11	13	9	DNF	1	12	10	31	15
"	1802	TSURUGI	GS30B	-	---	13	9	19	3	10	12	17	5	29	16
"	1718	SPIRIT OF BARON	IMP30A	-	---	DSQ	0	14	8	7	15	19	3	26	17
"	1702	PUSSY CATS III	NOL30A	-	---	14	8	18	4	DNF	1	16	6	19	18
"	1405	青 海 波	PIONA	-	---	16	6	20	2	DNF	1	15	7	16	19
"	1611	NEPTUNE X	FB 3 A	-	---	15	7	15	7	DNF	1	DNS	1	15	20
1/4	1846	CHOU-CHOU	N24A	2	28 1/2	3	18	3	18	5	16	4	17	97	①
"	1787	がめら III	ECUME	1	30 3/8	1	20 1/4	4	17	2	19	12	9	95 5/8	②
"	1671	DJANGO	ECUMD	9	18	6	15	1	20 1/4	10	11	1	20 1/4	84 1/2	③
"	1652	SUNBIRD III	F727A	5	14	9	12	8	13	6	15	2	19	83	4
"	1788	竜 馬	DOU26A	8	19 1/2	13	8	6	15	1	20 1/4	3	18	80 3/4	5
"	1769	CHA CHA	ECUME	10	16	5	16	2	19	7	14	9	12	77 1/2	6
"	1773	TRACER	ECUME	4	25 1/2	10	11	5	16	11	10	14	7	69	7
"	1820	JAWS	DOU26A	15	9	2	19	10	11	4	17	11	10	66	8
"	1764	KO-TERU TERU	NAK25A	3	27	14	7	13	8	12	9	7	14	65	9
"	1463	LOTUS Jr.	OCE22B	7	21	12	9	12	9	15	6	8	13	58	10
"	1469	AIA	ECUMB	11	15	19	2	7	14	13	8	5	16	55	11
"	1752	ESMERALDA	ECUME	DSQ	0	8	13	15	6	3	18	6	15	52	12
"	1800	MARENGO II	ECUME	6	22 1/2	7	14	14	7	16	5	18	3	51 1/2	13
"	1542	ORIENTAL WIND	OCE25B	16	7 1/2	4	17	11	10	8	13	DSQ	0	47 1/2	14
"	1849	CRAZY BLUE-E	BW23A	14	10 1/2	20	1	9	12	9	12	10	11	46 1/2	15
"	1561	はてな	MOO25A	13	12	17	4	18	3	14	7	13	8	34	16
"	1724	続 WILD ZOO	VELA24A	12	13 1/2	11	10	19	2	20	1	15	6	32 1/2	17
"	1377	MISTY	TQLA	17	6	16	5	17	4	17	4	17	4	23	18
"	1726	BUN BUN II	N26B	18	4 1/2	18	3	16	5	19	2	16	5	19 1/2	19
"	1660	千 勝 V	KQ24B	19	3	15	6	20	1	18	3	19	2	15	20



レベルレーススプリングシリーズ 3/4のスタート



レベルレーススプリングシリーズ 1/2のスタート



レベルレーススプリングシリーズ 1/4のスタート

以上 撮影 岡本 甫 写真提供 舵社

諸磯フリート主催沿岸レース

3月7日(日)に開催された掲記レースの成績発表は、抗議艇より、帆走委員会の判決に対し、最高審判委員会へ提訴手続がなされているため、保留とします。

—初島レース・レポート—

帆走委員長 阿部英明 DEKU BRIGHT

1976年最初の島廻りレースである初島レースが4月3日46艇の参加により行なわれました。

スタート時の天候はNNE25Knの強風雨であり、早いレース展開が予想された。0900スタート予定が強風のためコミッティーボートのアンカーが入らず40分遅

れてクラスI～V27艇がスタート、各艇初島に一直線にコースを引いてアビームで快走してゆく中で“八丈III”が風のふれを予測してか、スタート信号と同時にスピンを展開稲取方面に積極的に走ってゆく。続いて15分後の0955クラスVI18艇がスタート、今回インサイドマークを採用してコミッティーボートの保護を艇長会議でうるさく言った為かQトンのいつものようなせりあったスタートが見られなかったが、スタート信号後“竜馬”が風上より“AIA”と接触、“竜馬”はリタイアした。各艇初島に一直線にコースを引いて走ってゆく、10分ほどしてスピスが2つあがる。アンカーをあげて帰港しようとしている時“TILDE II”がスタートしてゆく。

レースは順調に進むうち風がNE20Knに変わり、“八丈III”の読みが的中したかたちになった。この風のふれでレース展開が早く13時には“CONTESSA VI”が初島を廻航、クロスホールドで小網代湾をめざす。続いて“裕明”、“八丈III”、“INDEPENDENCE”と廻航する。1710“CONTESSA VI”がファースホームする。続いて“裕明”がゴール、3着で“八丈III”が5,6分後ゴール、“八丈III”の総合優勝かなと考えられた。ところがクラスVIの“DJANGO”、“KO-TERU TERU”、“CHOU-CHOU”が17, 18, 19着と15分後のスタートの艇がゴールしてきて総合優勝は“DJANGO”となった。Qトンの早いのはとにかく驚かされる。一着がゴール後2時間30分でクラスI～VIが入り混って44艇がゴール、それから30分後“INDEPENDENCE”が2024にゴールしてレースは終了した。

“INDEPENDENCE”が初島を4位で廻航したのにゴールが遅れたのは、上りのコースでタックして平塚沖に突っ込んで潮にさからう形になったのが原因の様である。その他の艇は城ヶ島の沖まで来てタックして小網代にゴールしている。

例年初島レースは4月の第一週に行なわれるため、安全検査の更新をしていないと出場資格が生じない。今回のレースでエントリーしていた艇の内8艇が安全検査に合格していない為、出場できなくなりレースコミッティーとしても非常に残念でした。



1976年初島レース 強風下のスタート

撮影 岡本 甫 写真提供 舵社

1976年 初島レース成績表

帆走委員長 阿部英明

クラス順位	セール番号	艇名	TYPE	初島回航	フィニッシュタイム	着順	所要時間	T C F	修正時間(秒)	A B	全
I~III①	1417	CONTESS A VI	ERC46A	1249	17 ⁿ 10 ^m 23 ^s	1	7 ⁿ 30 ^m 23 ^s	0.8600	23339	4	17
2	1616	裕明 III	S&S44A	1305	17-53-40	2	8-13-40	0.8345	24717	23	40
3	1675	潮風 V	RAN33A	1315	19-04-20	24	9-24-20	0.7719	26136	26	43
IV ①	1376	MARTHA	BW33A	1320	18-23-26	7	8-43-26	0.7499	23551	8	21
②	1499	HIRO II	BW33A	1320	18-20-58	4	8-40-58	0.7540	23568	9	22
③	1257	PLUMERIA III	SEV32A	1305	18-24-19	8	8-44-19	0.7499	23591	10	23
4	1555	TILDE II	N320A	1345	18-23-00	5	8-43-00	0.7570	23754	14	29
5	1521	CYGNUS II	BW33B	1330	18-33-11	11	8-53-11	0.7489	23958	17	33
6	1532	DAPHNE III	N320A	1315	18-30-43	10	8-50-43	0.7530	23977	18	35
7	610	飛車角 II	W36a	1325	18-50-11	22	9-10-11	0.7525	24840	25	42
8	1291	NADJA III	ALO35A	1330	19-54-15	44	10-14-15	0.7417	27335	27	44
9	1088	INDEPENDENCE	T32a	1312	20-24-44	45	10-44-44	0.7540	29167	28	45
	1465	MAUPITI	N320A	—	D. N. S.		—				
V ①	1808	八丈 III	NAK29A	1310	18-04-51	3	8-24-51	0.7237	21921	①	4
②	1793	CATHARINA TOO	GS30A	1310	18-23-05	6	8-43-05	0.7226	22678	②	11
③	1624	JIN VI	PASTA	1315	18-30-30	9	8-50-30	0.7258	23102	③	14
④	1802	TSURUGI	GS30B	1330	18-33-51	12	8-53-51	0.7258	23248	5	18
⑤	1405	青海波	PIONA	1320	18-38-55	14	8-58-55	0.7237	23400	6	19
6	1799	MAY STORM III	SCOTA	1315	18-38-09	13	8-58-09	0.7248	23403	7	20
7	1801	RANGER TOO	GS30A	1315	18-43-13	16	9-03-13	0.7248	23623	11	24
8	1200	さら文	VAN31a	1325	18-41-20	15	9-01-20	0.7290	23677	12	26
9	1311	TACHYON	GM30A	1340	18-48-30	21	9-08-30	0.7215	23744	13	28
10	1541	HIPPO	CHN30A	1331	18-51-29	24	9-11-29	0.7215	23873	16	32
11	1702	PUSSY CATS III	NOL30A	1325	18-48-06	20	9-08-06	0.7258	23868	15	31
12	1690	CRAZY BLUE-D	BW30B	1326	18-52-02	25	9-12-02	0.7258	24039	19	36
13	1814	陽燄 II	GS30B	1341	19-01-21	30	9-21-21	0.7258	24445	20	37
14	1619	AND EVE	NOL30A	1320	19-03-25	31	9-23-25	0.7237	24464	21	38
15	1567	梓	CHN30A	1336	19-07-59	34	9-27-59	0.7237	24662	22	39
16	1199	NEO PATHOS	Y28a	1330	19-09-12	35	9-29-12	0.7248	24753	24	41
VI ①	1671	DJANGO	ECUMD	1355	18-46-26	17	8-51-26	0.6843	21819	①	①
②	1764	KO-TERU TERU	NAK 30A	1344	18-47-12	18	8-52-12	0.6843	21851	②	②
③	1846	CHOU-CHOU	N24A	1355	18-47-36	19	8-52-36	0.6843	21867	③	③
④	1769	CHA CHA	ECUMD	1338	18-52-29	26	8-57-29	0.6843	22067	4	5
⑤	1822	EBB TIDE	ECUMD	1345	18-51-28	23	8-56-28	0.6890	22177	5	6
6	1849	CRAZY BLUE-E	BW23A	1352	19-00-28	28	9-05-28	0.6843	22395	6	7
7	1752	ESMERALDA	ECUMD	1349	19-00-59	29	9-05-59	0.6843	22416	7	8
8	1855	PASSAT	F727A	1336	19-55-34	27	9-00-34	0.6936	22496	8	9
9	1469	AIA	ECUMB	1305	19-06-35	33	9-11-35	0.6843	22646	9	10
10	1787	がめら III	ECUMD	1350	19-12-36	36	9-17-36	0.6831	22853	10	12
11	1736	CALYPSO	ECUMC	1352	19-15-38	37	9-20-38	0.6843	23018	11	13
12	1726	BUN BUN II	N260B	1400	19-18-35	38	9-23-35	0.6743	23139	12	15
13	1800	MARENGO II	ECUMD	1352	19-20-25	29	9-25-25	0.6843	23214	13	16
14	1660	千勝 V	KQ24A	1410	19-31-00	41	9-36-00	0.6843	23649	14	25
15	1377	MISTY	TQL24A	1345	19-31-43	42	9-36-43	0.6843	23678	15	27
16	1582	SERIOLA III	N260A	1400	19-23-09	40	9-28-09	0.6970	23760	16	30
17	1561	はてな	MOO25A	1350	19-38-57	43	9-43-57	0.6843	23975	17	34
	1788	竜馬	DOU26A	—	D. N. F.		—				

1976年度 第3回 沖縄—東京 レース成績表

帆走委員長 清水栄太郎

クラス順位	セーラー番号	艇名	TYPE	フィニッシュタイム	着順	所要時間	TMF	修正時間(秒)	総合順位	
I ①	1477	CONTESSA VI	ERC46A	4 ^d -19 ^h -18 ^m -03 ^s	2	5 ^d -09 ^h -18 ^m -03 ^s	1.1583	539168	A ①	③
" 2	1710	SUNBIRD V	S&S45a	4-16-49-46	1	5-06-49-46	1.2110	552925	②	4
"	1666	MIYAKODORI III	S&S54a	—D.N.F.—	—	—	—	—	—	—
III ①	1827	MAGICIAN II	Y36a	5-02-09-16	3	5-16-09-16	1.0516	515448	B ①	①
" 2	640	風米坊	T&P36a	6-02-12-16	5	6-16-12-16	1.0280	*583990	②	5
"	1500	VIND FEMPE-DEL	ERC39A	—D.N.F.—	—	—	—	—	—	—
"	1720	TOSHI V	DOU36a	—D.N.F.—	—	—	—	—	—	—
IV~V ①	1808	八丈 III	NAK30A	5-16-21-43	4	6-06-21-43	0.9534	516078	C ①	②
" ②	1403	VOLANS II	SEV32A	6-06-42-43	6	6-20-42-43	1.0000	592963	②	6
" 3	1620	SASHIBA	PASTA	6-16-46-28	7	7-06-46-28	0.9586	603139	③	7
" 4	1361	MIMI II	S&S34a	6-23-35-28	8	7-13-35-28	1.0064	657911	4	8
"	1653	又 鷗 (YUHOH)	T&P33b	—D.N.F.—	—	—	—	—	—	—
"	1817	GREEN POWER	MU30 a	—D.N.F.—	—	—	—	—	—	—

入賞艇一覧

全総合優勝艇 1827 MAGICIAN II

高松宮杯, 総理大臣杯, 運輸大臣杯,
沖縄県知事賞, NORC会長杯, 朝日新聞社杯

Aグループ優勝艇 1477 CONTESSA VI

海上保安庁長官杯

Bグループ優勝艇 1827 MAGICIAN II

航海訓練所所長杯, 沖縄タイムズ社杯

Cグループ優勝艇 1808 八丈 III

アドミラル東郷カップ

ファーストホーム賞 1710 SUNBIRD V

伯爵夫人杯

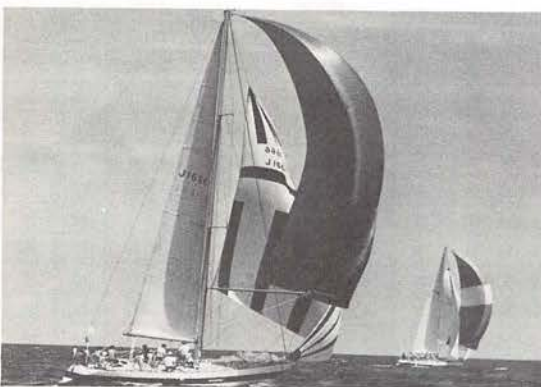
ベストナビゲーター賞 1710 SUNBIRD V 広谷忠彦

ベストコック賞 1361 MIMI II 三船武志

全総合入賞艇 ウイニング及びプレート

グループ入賞艇 ウイニングフラッグ

クラス入賞艇 サケカップ



第3回 沖縄—東京レースでスタート後のスピラン

撮影 岡本 甫 写真提供 舵社

第二回 洲本~小網代レースを終えて

副帆走委員長 宮坂敬三

季節の変わり目とは云え毎日よく天気が変わる。発達中の低気圧を気にしながら新幹線に乗る。今迄レース、レースでコミッティーの仕事など思いもよらなかったFUJIグループも、今年は新造艇の予定のため岡勤を予備なくされ、逃げるに逃げられず、大役を引き受けた。

内海の谷川さんが昨年が続いて帆走委員長を勤めて下さっているの、安心はしているものの、受入れ側の我々に手ぬかりがあってはいけないと何かと気を使う。西に向うに従って強い雨も上がり、明日のスタートの晴を確信する。

5月2日13:00予定どうりスタートした。谷川さんの手ぎわ良いスタートラインの設定、クルーの方々の機敏な動き、いつものスタートの緊張があたりを取りまく。コミッティーボートからながめるスタート風景も、悪くはないと変なところで感心したりする。残念なことに、第一回の昨年の参加艇22に比べ、今年は11艇、少しさびしい気がする。沖縄のレースと重なったせいもあろうが、大型艇の参加者が少ないのはなぜだろうか。毎年かなりの艇が建造されているのに、前年より参加艇が減るとは? しかも、このゴールデンウィークに! 昨年悩まされた潮も、今年は1~2ノットと少なく、風も3~4m、まずは順当なスタートであった。関係者の方々に挨拶もそこそこに、横浜に向う。

雨が、又降りはじめた。次の気圧の谷が近づいている。発達中である。かなり腰がありそうだ。潮岬からは上りのシケが予想される。昨年のパターンによくにている。

今年は沖縄レースのゴールとこの洲本レースのゴールが同時になることが予想されたので小網代のコミッ



第2回 洲本一小網代レースでファーストホームの
“天城II” 撮影 八十嶋豊治 写真提供 舵社



第2回 洲本一小網代レースで総合優勝した
“CATHARINA TOO”の面々

ティーは清水さんの月光グループと我々F U J Iグループが合同であったることになった。無線の方は大谷さん他の通信委員の方々の全面的なバックである。総勢30人を越える大部隊である。中でも事務局の高沢さんなどは4月28日から5月6日夕刻までシーボニアの本部を一步もはなれられなかったのなど本当に御苦労なことであった。途中経過から見て沖繩レースの艇の方が先にとび込んで来そうである。三日午後よりコミッティの動きもめっきりあわたたしくなった。三交替のワッチを組んでの臨戦体制である。

5月2日21:05のコール全般応答なし，“かなりシケているのかな”“めんどうなのかな”と話しに夜がふける。5月3日の無線の位置と航跡図から判断すると潮岬の回航あたりからの上りがかなり手まどっているらしい。今回のレースは無線が推奨備品であり、搭載艇が5艇のみであったので全体の動きがつかみにくい。3日14:05のコールで熊野灘にさしかかったばかり、わずかに天城IIが有利か、渡辺さんががんばっているなー、洲本への回航、前夜祭とアルコールにひたりきりの渡辺さん、スタート前にはなやかに話しをはずませておられた渡辺さんががんばってるなー。熊野IIがリタイヤーを伝えて来る。クルー疲労のためとか因みに今

回は11艇中6艇がDNFである。主な理由はクルーの疲労である。少し疑問が残る。昨年もDNF、今年も同じ理由でDNFが二艇もあった。だれでも船酔はする。苦しいものだ。しかし、熟練された乗員を乗艇させること、安全備品、機装品においても入念なチェックをし、その使用方法において熟知させ、訓練することは、オーナー及びスキッパーの第一の義務なはずである。この第一歩を忘れてる船が多い。レース以前の問題である。船の数もふえ、レースの数もふえて来ている昨今、この大原則を疎かにすると大変なことになる。鍛えてレースに出て来るのか？レースに出て来て鍛えるのか？自分達の努力の結果を、同じように切磋琢磨して来た相手と技を競う！！それでこそ喜びも大きく、ヨットの哲学があるはずである。ヨットは本来楽しいものであるはずである。輝く太陽、心よい風、青い海原、しかし、レース中にはそんなことはあまりない、相手は気遣いだ。征服も出来ない。堪えるのみである。その中に喜びを求める。スタート以前にレースが始まっていることを私は感じる。4日00:45、沖繩レースの都鳥がリタイヤー、すでに御前崎にさしかかっていた北東の風50KNOT、波高5m、かなりきついはずである。沖繩レースの先行グループが遠洲灘、

1976年度 第2回 洲本一小網代レース成績表

帆走委員長 谷川晴彦

クラス順位	セール番号	艇名	TYPE	潮岬回航	石廊崎回航	フィニッシュタイム	着順	所要時間	TCF	修正時間(秒)	総合順位
IV ①	1383	天城II	W33a	3-0620	5-0740	5 ^d -16 ^h -21 ^m -52 ^s	1	3 ^d -03 ^h -21 ^m -52 ^s	1.0000	271312	②
" 2	1532	DAPHNE III	N320A	3-0708	6-0257	6-02-57-50	3	3-13-57-50	0.9968	308479	4
"	610	飛車角II	W36a	3-0700	—	D.N.F.	—	—	—	—	—
"	1186	熊野II	PON10A	3-0840	—	D.N.F.	—	—	—	—	—
V ①	1793	CATHARINA TOO	GS30B	3-0700	5-0915	5-17-19-05	2	3-04-19-05	0.9482	259432	①
" ②	1854	CORAIL BLUE	VAC28A	3-0700	5-2120	6-06-52-49	4	3-17-52-49	0.9482	306808	③
" ③	1567	梓	CHN30A	3-0930	5-2255	6-07-38-23	5	3-18-38-23	0.9499	309955	5
"	1448	CIMA III	BLD30A	3-0645	—	D.N.F.	—	—	—	—	—
"	1558	以穂	SK30A	3-0834	—	D.N.F.	—	—	—	—	—
"	1777	BROOM STICK II	IMP30A	3-0655	—	D.N.F.	—	—	—	—	—
"	1834	EHRGEIZ	DOU30B	3-0700	—	D.N.F.	—	—	—	—	—

洲本レースの先行グループが熊野灘、北東の強風、おまけに、最新の海流図によると遠洲灘に居すわった異様な冷水塊のため黒潮の反流がある。一番いやな場所である。

04:25 恐れていたニュースがとび込んで来た。三崎の無線が、沖縄レースの T O S H I V と鳥羽保安が2150で交信中のものを傍受したのである。クルー1名落水である。大王崎の S E 50 M である。コミッティー一同声なし。各人何かを考えている。わからない。何が原因か。わからない。しかし、外洋レースで事故がおこった。わからない。昔の事故の話が出る。ずいぶん時間がたっている。なぜか、わからない。同日04:10 天城IIが大王 S 10 M でライラフト流失、艇体、乗員、異状なし、レース続行。すでに飛車角IIのリタイヤー確認済み。無線搭載艇が3艇のみとなる。4日14:05の無線、C I M A III の位置やや有利、天城IIよく上った。どういふ結果になるか？

リタイヤー艇続出する。本部全体が異様な雰囲気になる。ワッチが非常に疲れる。雨がやんで風がおちる。又ゴールがおくれるだろう。コミッティーがいらだってくる。早く風をひろうのはどの船か、早くかえって来てくれ。無線のない船の動向が全然つかめないのが気がゆるせない。5日16時21分天城IIファーストフィニッシュ、約1時間後 CATHARINA TOO ゴール、それから約9時間30分後 DAPHEN III ゴール。CATHARINA TOO の優勝である。3時間後 CORAIL BLUE、50分後の6日07時38分 AZUSA のゴールでレースは終わった。航跡図を見ても、同じようなコースである。早めに反流をさけた艇が有利であったようだ。風がおちてからの CATHARINA TOO のねばりが最後に来て時間をつめたようだ。長いレースであった。ファーストフィニッシュの天城IIから最終艇まで実に5艇のみで15時間であった。

全体的に見ると、外洋レースとしては緩慢であった。むしろ、レースそのものよりも、レースの前後のあり方についての問題に一考を要する時期に来ているような気がしてならなかった。リタイヤー後の連絡において、はなはだ不愉快な態度の艇があった事など残念でならない。

最後に関係者各位の心ある御協力に対し心から御礼申し上げます。

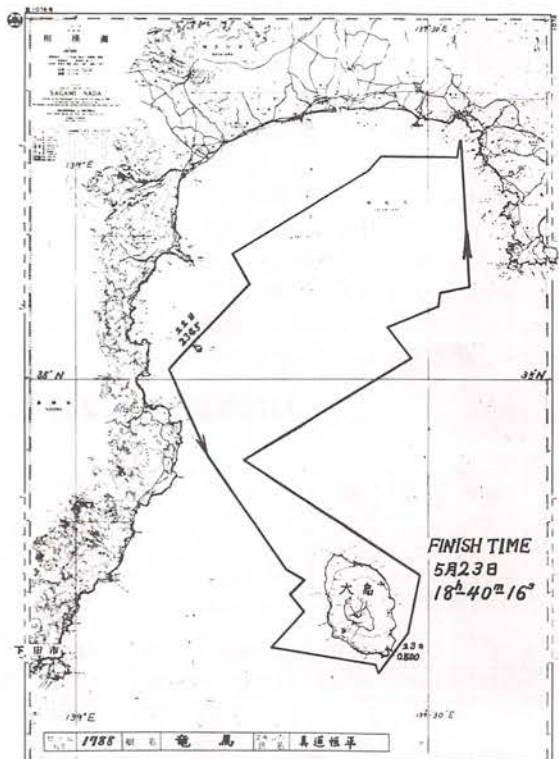
第26回大島レース

帆走委員長 松本富士也 MISS NIPPON VI
第26回大島レースは5月22日、52艇が参加して行なわれた。天候は晴、南西の風2~4ノットの微風のもと、大型艇(I~V)は1100、小型艇(VI)は15分遅れの1115にスタートをきった。微風のクロズドホールドのため船足が延びないようである。1500の定時交信では全艇団子になって大磯沖にいる。明かるいうち

に初島まで到達しそうにない。コミッティーが楽しみに待つうちに2100の定時交信が始まった。各艇からの連絡によると初島まで数マイルと迫っている。夜間の葉山フィニッシュはない模様で、コミッティー一同胸をなでおろす。レース展開が遅いため無線通信の交信回数を増やす。夜が明けてきた、昨夜来の雨が続けている。風もほとんど無い。各艇は未だ竜王崎を廻り始めたところである、タイムリミットが心配である。

昼近くなると無線を積んでいる各艇から、相次いでリタイアの連絡があり、その附近の艇も機走しているところである。

1500頃にはほとんどの艇がリタイヤした様子にコミッティーはがっかりである。この間にも“飛車角II”から無線が入り、レース艇の状況を適格に把握出来る。夕方、城ヶ島の南を“JIN VI”が帆走しているとの無線が入る。タイムリミット内にフィニッシュ出来るかどうかぎりぎりのところである。タイムリミット30分前の1800、船影が見える。グリーンのスピンをあげている。艇名が確認できない。名島に近づいて来た艇は、なんとQトンの“竜馬”である。視界にあるのはこの一艇だけである。コミッティー全員、感激のあまりビールを持って岸壁にならぶ。しかし10分16秒おくれのためフィニッシュならず、参考記録にとどまった。全艇フィニッシュ出来ず、ノー・レースとなった。



第26回大島レース

惜しくもDNFの“竜馬”の航跡図

1976年度 第10回 大島廻航レース成績表

帆走委員長 高村 孝

クラス順位	セール番号	艇名	TYPE	竜王崎回航	フィニッシュタイム	着順	所要時間	T C F	修正時間(秒)	総合順位
I-III①	1616	裕明 III	S&S44A	1940	00 ^h -46 ^m -20 ^s	1	14 ^h -31 ^m -20 ^s	0.8345	43627	A 11
" 2	1687	RYUO	DOU35A	1930	01-31-10	2	15-31-10	0.7820	※43718	12
" 3	670	ROCINANTE III	S&S47a	2050	03-36-07	23	17-21-07	0.8362	52234	25
									※PENALTY 15m	
IV ①	1465	MAUPITI	N320A	1933	01-52-28	4	15-37-28	0.7530	42354	6
" ②	1499	HIRO II	BW33A	1945	02-00-13	5	15-45-13	0.7540	42761	7
" ③	1420	八洲 II	SEV32A	1940	02-02-48	6	15-47-48	0.7610	43276	10
" 4	1376	MARTHA	BW33A	2030	02-54-19	14	16-39-19	0.7499	44963	15
" 5	1088	INDEPENDENCE	T32a	1955	03-42-50	25	17-27-50	0.7540	47403	20
" 6	1555	TILDE II	N320A	2029	04-39-55	32	18-24-55	0.7570	50185	21
" 7	1254	高麗	PON10A	2100	05-20-32	33	19-05-32	0.7530	51755	23
" 8	613	くろしお II	T&P33a	1955	05-40-35	34	19-25-35	0.7427	51940	24
V ①	1624	JIN VI	PASTB	1935	01-47-40	3	15-32-40	0.7237	40498	①
" ②	1814	陽 昭 II	GS30B	1935	02-14-33	8	15-59-33	0.7258	41786	②
" ③	1672	GORGON	NOL30A	1915	02-26-45	11	16-11-45	0.7183	41880	③
" ④	1453	祥 風	NOL30A	1945	02-24-42	9	16-09-42	0.7258	42228	4
" ⑤	1702	PUSSY CATS III	NOL30A	1935	02-24-47	10	16-09-47	0.7258	42232	5
" 6	1460	SEA-STY	PIONA	2000	02-49-23	12	16-34-23	0.7248	43243	8
" 7	1638	侍 II	PASTB	1950	02-48-11	13	16-33-11	0.7258	43251	9
" 8	1221	竜 飛 II	S&S30A	2010	03-05-34	17	16-50-34	0.7226	43814	13
" 9	1508	雲 柱 丸	NOL30A	2020	03-19-12	20	17-04-12	0.7183	44140	14
" 10	1623	EMILY-II	NOL30A	1940	03-38-03	24	17-23-03	0.7258	45422	16
" 11	1707	GUERILLA	PASTB	1945	03-48-34	26	17-33-34	0.7237	45747	17
" 12	1802	TSURUGI	GS30B	2000	03-57-07	28	17-42-07	0.7258	46253	18
" 13	1541	HIPPO	CHN30A	2000	04-28-07	30	18-13-07	0.7215	47321	19
" 14	1774	TRADE WIND	SCOTA	2005	06-00-39	35	19-45-39	0.7258	51632	22
" 15	1619	AND EVE	NOL30A	1947	06-20-44	36	20-55-44	0.7237	52355	26
" 16	1743	慎記郎	NOL30A	2005	09-17-42	38	23-02-42	0.7290	60479	27
"	1789	ODIN	CAR30A	2106	D.N.F.	—	—	—	—	—
"	1489	APPALOOSA	PIONA	D.N.F.	—	—	—	—	—	—
VI ①	1846	CHOU-CHOU	N24A	1937	02-10-47	7	15-40-47	0.6843	38626	B ①
" ②	1773	TRACER	ECUMD	1950	03-00-20	16	16-30-20	0.6843	40661	②
" ③	1660	千 勝 V	KQ24A	2015	03-12-00	18	16-42-00	0.6843	41140	③
" ④	1855	PASSAT	F727B	1940	03-00-00	15	16-30-00	0.6936	41199	4
" 5	1788	竜 馬	DOU26A	2010	03-19-10	19	16-49-10	0.6843	41434	5
" 6	1377	MISTY	TQL24A	2000	03-32-25	22	17-02-25	0.6795	41683	6
" 7	1736	CALYPSO	ECUMC	2005	03-29-10	21	16-59-10	0.6843	41844	7
" 8	1769	CHA CHA	ECUMD	2014	03-56-41	27	17-26-41	0.6843	42974	8
" 9	1726	BUN BUN II	N260B	2030	04-07-40	29	17-37-40	0.6843	43425	9
" 10	1787	がめら III	ECUMD	2103	04-38-20	31	18-08-20	0.6831	44606	10
" 11	1800	MARENGO II	ECUMD	2005	07-35-15	37	21-05-15	0.6843	51948	11
" 12	1752	ESMERALDA	ECUMD	2028	09-26-40	39	22-56-40	0.6843	56523	12



第10回大島廻航レースのスタート

撮影 八十嶋豊治 写真提供 舵社

大島廻航レース優勝の内幕

〈JIN VI〉

今回のレースは、オーナーが乗ったため案じられたが、他艇がゆっくりと走ってくれたので、学生クルーを酷使してトップを引き、割り合い早くレースを上ることが出来た。最近、当艇ではオーナーはもとよりクルーの中にもメシばかり食べている者があるため人事刷新を考えていた矢先、これが漏れたらしく、優勝フラグを1枚増やしてくれたが、こんなものは腐る程貯っているの、誰も驚かず、船底磨きのウエスに使用は、と言う意見もある。(ミスター 〈JIN VI〉)

1976年度 油壺フリート主催相模湾沿岸レース成績表

帆走委員長 倉本泰治

クラス順位	セール番号	艇名	TYPE	フィニッシュタイム	着順	所要時間	TCF	修正時間(秒)
I-III①	1477	CONTESSA VI	ERC46A	13 ^h -59 ^m -06 ^s	1	2 ^h -59 ^m -06 ^s	0.8600	9242
" ②	1687	RYUO	DOU35A	14-53-43	3	3-53-43	0.7825	10973
" 3	1675	潮風 V	RAN33A	15-02-27	14	4-02-27	0.7719	11229
" 4	667	KAY SEVEN	ODA44a	14-48-00	2	3-48-00	0.8275	11320
" 5	1001	SEAFARER III	KAW31a	15-07-16	24	4-07-16	0.7815	11594
IV ①	1465	MAUPITI	N320 A	14-57-21	5	3-57-21	0.7530	10723
" ②	1376	MARTHA	BW33A	14-58-30	7	3-58-30	0.7499	10731
" 3	1555	TILDE II	N320 A	14-58-37	8	3-58-37	0.7570	10838
" 4	1403	VOLANS II	SEV32A	15-05-23	20	-05-23	0.7550	11116
" 5	1088	INDEPENDENCE	T32a	15-06-20	22	4-06-20	0.7540	11144
" 6	1499	HIRO II	BW33A	15-06-27	23	4-06-27	0.7540	11149
V ①	1624	JIN VI	PASTB	14-55-29	4	3-55-29	0.7237	10225
" ②	1638	侍 II	PASTB	14-57-50	6	3-57-50	0.7237	10357
" ③	1801	RANGER TOO	GS30A	15-00-23	10	10-00-23	0.7248	10454
" 4	1619	AND EVE	NOL30A	15-02-16	13	13-02-16	0.7237	10520
" 5	1802	TSURUGI	GS30B	15-01-38	12	12-01-38	0.7258	10523
" 6	1221	竜飛 II	S&S30A	15-03-29	16	16-03-29	0.7226	10556
" 7	1816	RED SHARK II	DOU30A	15-02-48	15	15-02-48	0.7312	10652
" 8	1743	慎記郎	NOL30A	15-04-11	17	17-04-11	0.7290	10681
" 9	1580	RYU-RYU II	PIONA	15-08-49	25	25-08-49	0.7258	10835
" 10	1541	HIPPO	CHN30A	15-21-31	28	28-21-31	0.7215	11321
VI ①	1752	ESMERALDA	ECUMD	14-59-30	9	9-59-30	0.6843	9833
" ②	1787	がめらIII	ECUMD	15-00-25	11	11-00-25	0.6831	9854
" ③	1746	YUKI-II	REV23A	15-05-04	18	18-05-04	0.6747	9921
" 4	1773	TRACER	ECUMD	15-05-05	19	19-05-05	0.6843	10063
" 5	1822	EBB TIDE	ECUMD	15-05-30	21	21-05-30	0.6843	10080
" 6	1393	SHARK II	REV23A	15-11-40	26	26-11-40	0.6787	10248
" 7	1542	ORIENTAL WIND	OCN25B	15-14-05	27	27-14-05	0.6843	10432
"	1671	DJANGO	ECUMD	D.N.S.	-	-	-	-
試走	1869	卯月	YA25A	15-13-57	-	4-13-57	-	-

6月6日油壺フリート主催相模湾沿岸レース報告

帆走委員長 II 倉本泰治 SOYOKAZE

レース前日の雨風により、当日の悪天候が予想されましたが、レース当日は前日とうって変わり、好天に恵

まれ快適なレース日和になりました。レース参加艇は29艇、参加人数は159名と小規模でしたが、コースは恒例により小網代スタート葉山沖廻航で行なわれ、DJANGOを除き定刻(11 00)全艇一斉スタートし、15 30には全艇無事フィニッシュしました。(DJANGOはDNS)

1976年 第3回白石(近畿北陸)レース成績表

帆走委員長 駒井策太郎

着順	Sail No	Yacht Name	Skipper	T.C.F	柳ヶ崎 6.6 M	大橋 橋 14.5 M	大石 橋 21.1	往路	白 石 3.0 M	多 景 16.3 M	大 橋 橋 6.6 M	柳ヶ崎 6.6 M	所要時間 47.0M	修正秒	総合順位	クラス 順位	得点	シリーズ 得点 順位
1	1641	名水II	M. Yada	.7214	2:07	3:48	5:55	0:25	2:55	2:06	11:21:00	29,476.4	2	A-1	45 ^{1.5} / ₄	151 ^{1.5} / ₄	A-3	
2	1852	楽浪	A. Shiro	.6778	2:15	3:40	5:55	0:30	2:55	2:33	11:53:40	29,023.4	1	B-1	45 ^{1.5} / ₄	45 ^{1.5} / ₄	B-12	
3	1725	CARINO IV	K. Furukawa	.7235	2:05	—	5:17	—	2:51	2:08	12:21:20	32,181.3	3	A-2	43.5	151.5	A-2	
4	1823	TANGUERA II	H. Sakamoto	.7234	2:41	4:19	7:00	0:35	3:08	2:08	12:51:10	33,471.7	5	A-3	42	42	A-9	
5	1750	HOLLY BLUE III	K. Kajino	.7245	2:37	4:26	7:03	0:28	3:10	2:11	12:52:35	33,584.2	6	A-4	40.5	157 ³ / ₄	A-1	
6	1795	ZORO	M. Kanai	.6923	2:30	4:45	7:15	0:30	2:20	3:08	13:13:50	32,974.2	4	B-2	43.5	159 ³ / ₄	B-1	
7	1260	FLEUR BLEUE	S. Okada	.7405	2:52	4:23	7:15	0:33	2:17	3:28	13:33:50	36,158.6	8	A-5	39	123 ¹ / ₄	A-6	
8	1599	うみつばめ	J. Kusano	.6721	2:58	4:07	7:05	0:35	—	6:14	13:54:15	33,642.0	7	B-3	42	60	B-8	
9	1591	逸風	A. Tsutsumi	.7235	3:06	5:06	8:12	0:30	3:46	3:56	16:24:10	42,722.7	12	A-6	37.5	147 ³ / ₄	A-4	
10	1783	EMMANUELLE II	J. Okajima	.6903	2:54	4:56	7:50	0:33	4:27	3:40	16:30:40	41,031.4	11	B-6	40.5	90.5	B-4	
11	1575	ひょっとこ	T. Ikeda	.6804	2:42	5:18	8:00	0:30	4:00	4:01	16:31:15	40,466.8	10	B-5	39	143	B-2	
2	1796	LAKE ANGEL	S. Nishiguchi	.7350	4:15	5:00	9:15	0:35	—	6:41	16:31:40	43,732.5	13	A-7	36	36	A-10	
13	1631	PUDDING	T. Yamagiwa	.6708	3:40	5:10	8:50	0:35	4:17	2:50	16:32:19	39,938.8	9	B-4	37.5	89.5	B-5	
14	1626	飛龍 II	N. Maeda	.6911	4:54	7:06	12:00	0:35	4:05	1:16	17:54:10	44,541.4	14	B-7	36	82	B-6	
	1738	双陵 II	T. Wada	.7211	5:20	5:00	10:20	0:30			D.N.F					31.5	128.5	A-5
	1627	なまけもの				D.N.S											24	B-13
	1483	ANDALUCIA II				D.N.S											58	B-9
	1696	DARK HORSE II				D.N.S											54	B-10
	1845	寿限無				D.N.S											82	B-6

NORC近畿北陸支部
ポイントレース成績表

帆走委員長 川端敏夫

クラス	Sail No	艇名	艇長	1回戦 着順Time	2回戦 着順Time	得点
A	1641	名水II	I. Masugi	13:12:05	11:41:43	30 ⁺
A	1725	CARINO IV	K. Furukawa	23:40:28	21:42:00	29
B	1797	SPIRIT of B	M. Yamazoe	13:14:23	11:39:54	30 ⁺
B	1852	楽浪	K. Otsuka	33:40:36	21:41:18	29
B	1696	DARK HORSE II	Y. Matsuo	23:20:10	41:42:36	28
B	1781	かおい II	K. Aoki	63:41:15	31:42:02	27
B	1845	寿限無	K. Tanaka	43:40:47	51:46:58	26
B	1627	なまけもの II	T. Tanimura	83:42:25	61:47:25	25
B	1483	ANDALUCIA II	S. Takeoka	73:41:34	81:51:33	24
B	1575	ひょっとこ	M. Arakawa	53:40:58	D.N.F	23
B	1795	ZORO	K. Takahashi	T. L	71:47:54	22
B	1876	YOU III	Y. Fujii	T. L	91:54:57	21
B	1902	VILLA D'ESTE III	Y. Nakamura	T. L	101:55:35	20
B	1626	飛龍 II	N. Maeda	T. L	112:08:30	19
B	1599	うみつばめ	J. Kusano	93:44:00	D.N.S	18
	1892	COMRADE	M. Inoue	T. L	1:51:12	
	1647	QUARTO	F. Mizobuchi	T. L	1:55:10	

1回戦 11:00 NNW 2~3m S—1—2—3—1—3—F
2 " 15:45 ESE 2~5m "

駿河湾支部 1976年春の神子元レース

- Aクラス①1650青雲(PASTB)杉本光昭CT60373
②1718 SPIRIT OF BARON(IMP30A)塩川孝二CT64333
③1772 BORN FREE BW30A 佐藤泰一郎CT65121
Bクラス①1695 LARGO(C&C30A)隅倉正員CT68587
②1349てんとう虫(SAMUA)CT688650
③1815 MONI(BIA26)成瀬弘明CT68928

東海支部 ゴールデンウィークのレースは中止。

内海支部 スプリングシーズンレースは中止。

西内海支部 恒例の別府レースは、タイムリミットアウトのため、またまたノーレースとなりました。

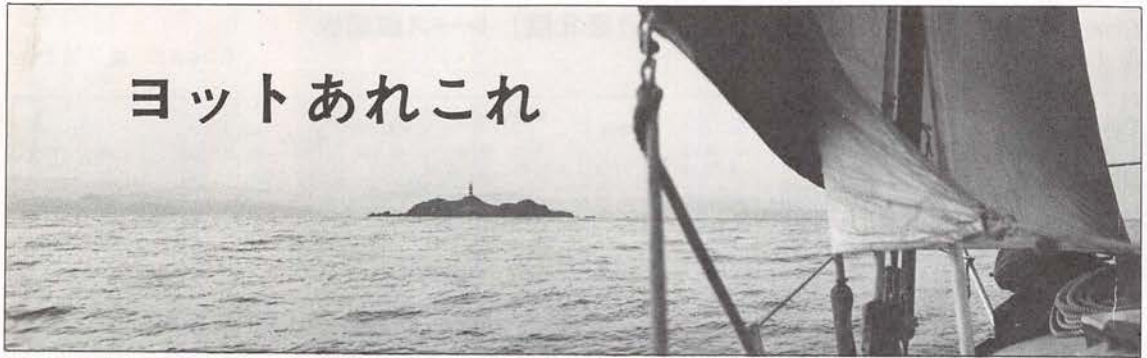
玄海支部 1976年玄海博多ウィークレース(4月29日~5月5日)

- ①1716 MANTA(PASTA)谷伸明
②1791 NEO ANTARES III(FAR727A)川鍋栄規

支部・フリートのレース(帆走)委員会にお願い

支部・フリート主催のレース成績表及び報告書をレース終了後できるだけ早めに、支部レース委員長経由本部レース委員会宛お送りください。なお、会報用としてそのレースに関するコラム及び写真も同封してください。

ヨットあれこれ



三重県ヨット連盟の 生い立ちについて

加藤 蔵 男

本稿が発行される頃は初夏のヨットシーズンで各地はレースも盛んに行われているものと思われまふ。またクルージングの好季節となり各地の漁港にはチラホラとヨットが見受けられますことでしょう。当地も毎月第4日曜日にはローカルレースを行っています。昔と比べると格段見事な船で……………小生が昔(昭和8年頃)ヨットに乗りかけたときは、A級デンギーが100円で買えました。5m級(今のスナイブの舷を高くして居住性をよくし廻転センターボード、今のフィンのセンターボードに型が似ています)が300円で買えました。A級デンギー3艇5m級3艇を地元の有志で買い5m級上はそれぞれ命名され、TOYOHA・PEALON・ASAKEと名づけられました。そして富田漁港の一角に舫われました。子供心にも鮮やかな印象が、今も想いだされます。そのときのヨットリーダーは横浜正金銀行に勤務してみえた、鈴木道生氏でした。その後満州事変、上海事変、支那事変と戦争が拡大し、昭和16年12月大東亜戦となり第二次世界戦争が始まりました。ヨットに親しむ機会も少なくなり、小生も出征し、中支の戦場に駆り出されましたが悪運強く復員し郷里四日市へ帰りました。帰ればまたヨットに乗りたく5m級の戦時中放置されたものを自作でデッキを張りセンターボードを鉄工所で作り、ラダー、マスト……………全部自作、特にセールの入手には苦勞しました。帆布が入手しにくい時期で、メインセールは軍用天幕を何枚もつぎ足し、ジブセールは紙布(紙を縫って作った糸で織った平織の布)で自作しました。ロープもあらゆるロープを手当り次第使用しました。アンカー、マスト用のチェンプレートターンバックル、グースネック等々々々、真鍮、鉄板等で作りしました。ステンレスは手に入りませんでした。鉄の金具は殆んどペンキを何回もぬって、一生懸命防錆に努めました。今思い出してみると、よくもまあ、根気よくやったものと我ながら感心してしまいます。若さと情熱で作ったヨットです。航海灯も石油式のものを使用しました。

間もなく結婚し親類等に食糧、燃料等もらいに行くときは、自転車にリヤカーを付け、リヤカーに小型のマストを付け、オブティミストのセール位の大きさのセールをもって行き、クォーター、又はランニングの風のときは家内をリヤカーに乗せシートを引かせ、自転車の補助動力として田舎道を約8km走り、現在の1号線を桑名市から四日市まで約8km走り合計16km位を楽しく帆走したことも思い出されます。誠にのんびりしたものでした。海が荒れ台風一過の翌日は会社を休み、ヨットに乗って木曾三川より流れて来る流木を拾いに行き、風呂の焚木にしたこともあります。補助エンジンも色々なものを使用しました。陸軍の上陸舟艇用の4サイクル対向2気筒を始め石油船外機、ジョンソン、競艇用のキヌタ、ヤマト、等々々々苦勞しました。エンジンをつける様になってから、毎年8月の盆休みを利用して、伊勢湾一周をやりました。出発日の風向により、四日市より反時計廻りのときと、時計廻りで知多半島へ取りつき知多をなめて大野常滑、内海、豊浜、師崎、篠島、神島、鳥羽伊勢、松阪、津、白子と廻ることもあります。反時計廻りのときは反対コースです。航海中は炊事が出来ませんので専ら缶詰、パンに頼り、入港すると、石油コンロで、積込んだ食糧で調理し、翌日の朝食と昼食の分も作っておきます。それから小型の蚊帳を海岸に張り四隅に竹を立てロープで四方に引張り中にもぐり込みます。月をながめたり、星を仰いだり、色々な事がありました。これも若さで出来たのでしょう。このヨットで2年間楽しんだ後、近所の漁船の船大工と合作で18フィートの艇や、色々なヨットの本を漁り、船型を決め線図のないまま考え杉の赤身の単板の艇を作り上げました。マストは松丸太、セールのグループはアルミパイプに縦の溝を切り、セールにヤヤ径の小さいパイプを約30cm間隔に固縛して作りしました。セールも例により自作しましたが、リーチのカーブがうまく出来ず苦勞しました。セールクロスは綿11号と云う帆布(防水布)を入手して家庭用の普通ミシンで縫いあげました。ブームも檜材にA級デンギーと同じ様にロープでくくりつけました。暇をみつけて伊勢湾周遊を楽しんでいました。昭和30年頃より地元にもヨット熱が出来始め、四日市の体育課の協力を得て、三重県ヨット連盟の設立し、愛知県

の柴田孝介氏、栗田二郎氏、沢田玄一氏、古川浩氏等の応援を求めヨット教育を行いました。昭和32年には全日本実業団選手権（第三回）を高松宮妃殿下御臨席の下に盛大に開催されました。そのときの使用艇はスナイブ（杉の単板）9万円、A級デンギー7万円で各9艇購入し、地元の企業及同好者に引受けてもらい大会時に使用させてもらいました。33年、34年とだんだん熱が入って益々盛大になりましたが34年9月伊勢湾台風にて一夜にして艇庫とヨットを失いました。その後、関係者一同再建に努力し、徐々に旧に復し、四日市のヨットハーバーもスナイブ、フィン、クルーザー等々増えてにぎやかになって来ました。

東京オリンピックのときは22フィートのクルーザー（艇名あかちゃん）セールNo. 218 をツボイヨットで作り、10月に四日市より遠洲灘を乗り越え油壺まで行き、毎日バスで江の島まで応援にかけつけました。油壺湾に舫はれたヨットの立派なこと。なんとか大きな艇を作りたい一心にて一昨年チャンスT/2を作り、現在楽しんでます。

四日市もクルーザー20艇となり毎週楽しんでます。小生自宅より1km位の近い所に舫られていますので大変便利で、仕事が終ると晩シャクに行きます。皆さんも四日市方面へ御出掛けの際はお立寄り下さい。陸路は名四国道ぞいで（万国博のオーストラリア館横）、海上よりは四日市霞コンビナート南側水路より進入して下さい。詳細は tel 下されば御説明いたします。

(財) 日本ヨット協会理事

三重県ヨット連盟会長

(財) 伊勢湾海洋スポーツセンター常任理事

加藤蔵男 TEL 0593-64-2255

四日市富田浜町3-14

“1976年 第三回 油壺ちびっこカップ ヨットレース”のご協力をお願い

ちびっこカップヨットグループ
青海波 清田 博

今や三浦市油壺の名物行事となり、三浦市やNORC会員子弟のちびっこ達待望の“1976年第三回油壺ちびっこカップヨットレース”は、愈々来る8月15日(日曜日)油壺湾沖で開催されることになりました。昭和49年第一回の参加ちびっこ選手150名、第二回200名、そして本年第三回は300名のちびっこの参加が予定されています。

第一回の打合わせの為に地元の子供会代表50名と懇談した際、ヨットに乗った経験のあるちびっこは、50名中たったの2名でしたが、それから考えますと三浦市のちびっこヨット人口も相当増え三浦市にも定着してきた様です。ヨットを良く理解してくれるちびっこやお母さん方が増えていくのは私達ヨットマンにとっ

て誠に心強いものがあります。

この開催の主旨は、“三浦市のちびっこにヨットの楽しさ、面白さ、健康さ、安全さを教えたい。私達クルーザー乗りと地元の人々と仲良くやって行きたい”。ということです。レース及びパーティの運営は、私達協力者が三浦市・諸磯小網代漁業組合と協力し、自主的に安全第一に行ないます。直接当日参加出来ない協力者は、寄付・寄贈品・応援等により積極的にちびっこ達の後押しをしてくれます。労務・寄付・寄贈品等の提供をする人は、すべて“協力・善意・奉仕”がモットーであり、このレースの成功にける熱意はさまざまいものがあります。去年の第二回大会の“テレビで放映されたシーン……沈したOPヨットの中にもぐり込んでしまったちびっこを助ける為に間発をいれずにレスキューボートから飛び込んで行ったクルー達。一日地中海中に浸りっぱなしでヨットの配艇をしたヨットマン。たくさんのお菓子・カレー・賞品等を提供してくれた人々。……”など感謝感激をする場面があらこちに展開され、これら協力者の熱気が当日のレース海面上にただよっていた様です。観戦されていた大儀見理事が“このエネルギーはヨットマンの何処にひそんでいたのだろう”と感嘆されていました。

当日は、三浦市長さんはじめちびっこのお母さん方・私達協力者など総数600名が、ちびっこ選手のあやつるOPヨットレースを観戦し、レース後は油壺湾奥のヨット広場で地元の人々との楽しい交歓パーティを開きます。この“ちびっこヨットレース”が発展していったものが本年第二回目を迎える“三浦ファミリークルージング”です。三浦市のお母さん・ちびっこそして私達ヨットマン600名が70艇のクルーザーに分乗し城ヶ島を一周し、大デモンストレーションします。

私たち、これらの協力を通じてたくさんの方の友人を得ました。そしてさらに、陸上でもヨットのクラブライフをエンジョイしようと、毎年冬スキー大会を企画しています。本年第二回は、湯沢スキー場に50名の船頭さんが参加して、ちびっこヨットマーク入りのトレーニングシャツを着て雪の上をころびまわりました。昨年末には“たまには、バッチリきめて”とばかり、150名のちびっこヨットグループの紳士淑女が、タキシード・ドレスの正式礼装で、帝国ホテルに集まり大舞踏会を催しました。このパーティ純益とオークションの売上げを三浦市に寄付し、海難遭厄に役立ててもらいなど、私達なりのヨットクラブライフを楽しんでいます。このパーティには遠く駿河湾支部の会員も参加してくれ、私達ちびっこヨットグループは、関東水域のみならず、各地にもじわじわと浸透しつつあるようです。昭和55年は国際ちびっこ年だそうですが、それまでにこれらの企画を充実させたいものです。是非本年第三回“ちびっこカップヨットレース”へのご協力・ご援助をお願いします。ちびっこの為に!! ヨットのメッカ油壺地元の人々と仲良くやって行く為に!!

新登録艇の紹介

セールNo. 名, 帆装, 全長×水線長×巾×吃水, オーナー名, フリート, その他の順

1626 飛龍 N-260 7,900×5,900×2,650×1,500

前田信義 琵琶湖 艇名の由来:角がシカ,頭がラクダ,目は悪鬼で首がへび,腹はワニ,ひげはコイ,爪はタカ,足はトラ,耳はウシで各動物のよせ集めて姿をなす龍が,我が艇構成員の仕事・性格など龍の姿の様で,これら各々の人間が世の中で飛躍するように「飛龍」と命名する。しかしメンバーの一人に龍という文字がある為,当初はケンケンゴローでありました。抱負:乗組員の技術向上,マナーの徹底,ヨットレースに対する意欲の原点を見出すこと。顔ぶれ:正木勝彦,外国語を毛嫌にするスキッパー,最近どういふ訳か英語の勉強中。沢守龍三,洋服セールスマン,テクニックの特訓でシート類を歯で噛みすぎて出っ歯になったようである。その割にはチョンボが多すぎる!!萬木寛治,呉服屋,グループきっての会費取立係,サングラスをかければその業界でも通用する。北井義敬,ホテルフロントマン,地元でありながら全く当てにならないナビゲーター。藤井忠,銀行員,金銭面に無責任な銀行員,会費赤字になっても取り立てをしない男。NORCへの要望:クルーザーレースの映画の開催等,レースに出場する意欲をもたせる催しを,より多く開催していただきたい。∴グループのレース意欲を促進させる為,お願いしま〜す!!

1718 SPIRIT OF BARON インベンサブル 9,000×7,300×2,850×1,700

塩川孝二 清水 艇名の由来:前艇に続いて。顔ぶれ:浅井一省,静大ヨット部OB,ナビゲーター。飯塚武男,フオアデッキマン。加藤幸男,ウィンチマン。片山,マストまわり。

1786 POW RIVER II スカンピ 9,000×7,000×3,000×1,500

粉川龍之助 琵琶湖柳ヶ崎 艇名の由来:粉=POWDER,川=RIVER 琵琶湖に於ける全てのレース(ハーフトン)は載き!顔ぶれ:長男(仙之助),長男の友人(荒巻),その他。NORCへの要望:楽しいレースをお願いします。

1790 BOOMERANG II K-33 9,900×8,000×3,100×1,790

後藤雄三 横浜市民ハーバー 艇名の由来:オーストラリアの原住民が狩の武器として使用する事で知られるブーメランは,それを投げることにより空中を飛翔し,ある程度の距離から折返して元に戻るという機能を持っています…つまり自分の性質と正反対の艇名にしておけば,とりまきが安心するだろう。イヤ解りませぬ。抱負:何事も乗りこなすまでは,なかなか抱負なんて…。顔ぶれ:特定のクルーがいないのが特徴。ヨットに乗りたい人はどなたでも,四季を問わず一緒に—という方針なのです。NORCへの要望:太平洋

シングルハンドレース,ハワイ—沖繩レース等が行なわれ,更にクォータートン世界選手権がわが国で行なわれる等,これらのビックレースの意義は非常に大きいと思う。

1798 アクエリアス BW-30 8,960×7,100×3,040×1,680

小森三二(会社員)野村晃也(イラストレーター)石原治(会社員)田辺博美(会社員)共同 サントピア
1815 MONI ビアンカ26 8,400×6,100×2,600×1,500
成瀬弘明 清水 艇名の由来:共同オーナー4名の頭文字。抱負:寒さにも負けず雨にも負けず,強風・無風にも負けずガッツで頑張りましょう!顔ぶれ:成瀬弘明,よく食べよく寝る,身長182cm体重77kgの男。石田金男,別名荒木一郎,顔ソックリ,女好きソックリ。小野田和明,正体不明の男,一見どこかボンボン風。増田隆美,元モトクロスレーサー,限界を感じヨットに転向。

1818 PLEIADES CLUSTER D. Peterson T/4

7,800×6,350×2,500×1,500 大倉治雄 清水大洋バース 艇名の由来:乗り替えてですので省きます。抱負:レースを少しやってみようと思います。よろしく!顔ぶれ:山本和臣,事業が忙しくて,なかなか船に乗れない気の毒な,そして口は出さないが金は出す一方の男。秋山真芳,ヨットメンバーの中では貴重なまとめ役。岩崎登,一番頼りになるクルー,ただし口ごたえの多い方。大坪六男,一番頼りないクルー,雑役係。大倉治雄,スキッパー,タフです。NORCへの要望:レース参加費の賃上げはいけません。

1821 WHITE-MINX N-260 7,900×5,900×2,650×1,500

杉崎 繁,遠山芳樹(共同) 油壺 艇名の由来:以前の艇名がMINX(じゃじゃ馬娘)ということ,今度始めて船体が白いヨットを購入したこと(白いヨットは長年の夢でした)で,WHITE-MINXと名づけました。抱負:レースもできてクルージングもできる船として目をつけたN260ですので,土,日曜は船に泊ってあらゆるかたちのヨットライフを楽しむつもりです。当分はウィークデーの方が休養日になりそうです。顔ぶれ:オーナー2人は日大の同期で卒業してからヨットを始めた晩婚型。東大OBの田端さんやバゴの笹原さん等クルーもやや高年齢青年。NORCへの要望:古い船でも,出場できるようなレースを考えてほしい。今のような私たちは新艇が有利なばかりに,ヨットを大切にす気持までがオーナーに欠けてきているような気がします。新旧入りまじったレースが楽しめるればもって日本のヨットの層が厚いものになるように思います。

1822 EBB TIDE ニューエクム 7,890×5,900×2,670×1,500

外山昌一 門倉光作,永峯三樹夫,笹本公雄,藤田亨,全員(株)三越の有能な(?)社員です。(共同) シーボニア 艇名の由来:音楽の曲名より。一昨年よりオリンピック・コースを中心にレースに参加。レブドメールで頑張っていたが,今年より,ニューエクススポーツで,よりシビアにレースに挑戦したい。抱負:'78年のQトン

世界選手権を大目標に頑張るつもりです。顔ぶれ：会社のかせぎ時もかえりみず、日曜日にはレースに参加。会社にはお客様へのお届けものがあるといつては抜け出す。まもなく人員整理か？NORCへの要望：格安に参加できるレースをもっと企画してほしい。

- 1825 BENGAL II なかよし30 8,808×7,162×2,926×1,621× 吉田晋 西宮 艇名の由来：最初の2艇には便所が無かったので、寄港するたびに『べんじょへ行きたがる』オーナーにちなんでクルー連中がつけた。抱負：T/2になったので外洋クルージング、レースに参加したいと考えている。顔ぶれ：伊丹市役所の職員を中心にクルーを編成しているが、レース向きの顔つきをしてないという点から、今後は乗組員全員の顔つくりから始めないとレースに勝てないという弱点がある。
- 1826 SHINRIKI-II ヤマハ25II 7,550×5,870×2,730×1,650 河上英夫 琵琶湖 艇名の由来：NHK「私の秘密」等で紹介された江戸時代まで活躍した幸運な帆船「神力丸」に因んだ。抱負：レースに参加しぜひ上位入賞を目標に努力したい。また将来は家族5人で瀬戸内海の名も無い田舎の港から港へと停泊しながらのんびりと航海を楽しみたい。
- 1837 ADELFA ヤマハ25II 7,550×5,870×2,730×1,650 吉原幸雄 木更津 艇名の由来：在住する千葉市の市花（夾竹桃）のスペイン語。抱負：数多くのレースにできるかぎり参加したいと思います。よろしく。顔ぶれ：千葉滋胤、早大OB。師田充夫、明大OB。斉藤誠、明大OB。大島博、明大OB。
- 1838 ASAMA ゴールデンシャムロック 8,990×7,470×3,100×1,750 松本勲 富貴 艇名の由来：東海支部の皆さんなら、どなたでも御存じの島羽での一番高く目標になりやすい山、朝熊山より命名。抱負：夢よう一度、老骨にむちうち、レースでの栄光を頭上にしたいものです。（なりますかな？）顔ぶれ：古川栄三（共同オーナー）。“海猫II”のクルーの面々、長田、内田、斉藤、そして古川氏の御子息（学生）といったところ。
- 1839 GOLIATH D. Peterson T/4 7,870×6,350×2,500×1,520 南川佳三 幡豆 艇名の由来：ディズニー童話の豆象から。小さいけれども強い小ゾウ。抱負：Qトンの全日本選手権制覇。1978年のQトンのワールド上位入賞。顔ぶれ：ディンギーのレーサーで固めたクルー。
- 1830 2代目一小政 ヤマハ25II 7,550×5,870×2,730×1,650 大口章 清水 艇名の由来：清水みなどで育ったグループで、清水の侠客清水次郎長にあやかりグループ名を次郎長一家とし、艇名を“仲間から注目される走り”を目標として小政と命名。今回の購入が2艇目であるので、続とかパートIIを遠慮して「2代目小政」とした訳です。抱負：セールナンバー1830（いやみまる）を汚さぬよう競ったレースを展開し、ハーフトン・ワントンに一歩吹かせてやりたい。顔ぶれ：大口章、シケた時に本領発揮。柴田隆史、ダンスのうまい社交家。

柴田重男、種違いではないかと思う程い貴と性格が違う賢実派。石川教之、変わった料理と家族的雰囲気「田舎家」自営。海野彰太郎、子持ちなのに独身気分がいまだに抜けない坊ちゃん。西川一男、日蓮宗の坊さん。岩月真、塩っ気の多い元本船乗りグループの美男子。長田英之、ホトケの長さん、元静大ヨット部キャップ。小川恵司、京風料理を自営。お母さんがすてき。NORCへの要望：清水フリートでは、清水港が重要指定港という関係から泊地の指定・規制が厳しく、ハーバー建設が仲間の夢である。NORCにフリート運営について助言を期待したい。

- 1840 NARUMI III D. Peterson T/2 10,000×8,130×3,200×1,800 伊藤竜三 衣浦 艇名の由来：地名の鳴海より。抱負：レースにクルージングに活躍したい。顔ぶれ：名大ヨット部OBを主体にしたメンバー。
- 1841 霞II D. Peterson T/4 7,870×6,350×2,500×1,520 桶渡栄 VOC志摩 抱負：'78年Qトン世界選手権の資格を得るために頑張る。顔ぶれ：藪内哲寛、25才、伊勢志摩の海域を知りつくしている。田中匠、25才、楽道家スキッパー。谷本秀樹、25才、写真の大好きな男、一番の努力家。桶渡栄、22才、フォアデッキマン、センスにうるさい。
- 1842 SILVER CROW ゴールデンシャムロック 8,990×7,470×3,100×1,750 大石亮治、中川隆義、藤国暢之、上田勝敏、三井永明、古本信明（共同） 広島県安浦港 艇名の由来：前艇通称ゴンベ、正式名ゴンノヒョウエは、名無しからきたもので、ゴンベの次はカラスである。ゴンベが種まきや…の語呂を考えた名。THE BLACK CROW THINKS HER OWN BIRDS WHITEの意味から。抱負：艇が大きくなって気持ちに余裕が持てる。チューニングに熱を入れ、早く自分達の息のかかった艇にしてレース、クルージング共に楽しみたい。酒を飲めない人、乗艇お断り！顔ぶれ：中川隆義、一応グループのリーダー。藤岡暢之、疲れを知らない行動派。上田勝敏、グループ唯一の妻帯者。三井永明、味付けにうるさい名コック長。古本信明、取得は若さ、リーダー、無線通信機器の仕事の関係から通信長を兼ねる。NORCへの要望：一人は全員のために、全員は一人のためにをモットーに勝っても負けても話の種になる楽しいヨットライフを送れる会にしましょう。
- 1843 カリブ スカンビ 8,970×7,000×3,020×1,580 小西賢二 志摩 艇名の由来：カリブ海の様美しく(?)瀬戸内海の水がきれいになります様に願って！抱負：瀬戸内海から太平洋に出て見たい。顔ぶれ：岩井誠、大喰いの男、80kgの体重でヒールもなにくそ！小野沢季典、大学で鍛えた腕を見せましょう。井上古明、海と煙草・女があればヨットでどこまでも。田中典子、山と海の魔女（美人かどうかは？）西秀秀数、仕事の鬼、だけど女と酒にはちょっと弱い男。山下増枝、カリブのクルーで一番美人(?)、エラが風をうけて船が走る走る。

1844 NeFu, NoReO-I ヤマハ25II 7,550×5,870
×2,730×1,650 馬谷原直彦 シーボニア 抱負：今シ
ーズンは技術的な勉強を積んで、ゆくゆくは公式レー
ス等大いに参加したい。顔ぶれ：弟、友人等

1845 寿限無 N-260 7,900×5,900×2,650×
1,500 西村幸雄 琵琶湖 艇名の由来：(寿限無寿限
無五劫のすりきれ海砂利水魚の水行事、雲来未月来未、
食う寝るところに住むところ、やぶらこうじのぶらこう
じ、バイポバイポバイポのシューリングン、シューリン
グンのグーリングダイ、グーリングダイのボンポコピー、ボン

ポコピーの長久命の長助)からの抜推による。

1847 尾州 スカンビ 8,970×7,000×3,020×1,580
加藤恭一 鳥羽 艇名の由来：郷土の古称。抱負：51年
は八丈島、52年は小笠原諸島、53年はグアム、54年はハ
ワイ、55年は米本土、というように毎年ログを延ばして
ゆき、将来は世界一周を試みたい。顔ぶれ：法曹・建築
・医歯・商業デザイン・鉄工・調理等々の職業に従事し
多士済々。

※今回の新艇紹介覧に掲載しました各艇全部のRigは
Sloop でした。

事務局からのお知らせ

理事会速報

■第2回太平洋横断レース実施決定

海洋博記念事業としての二つの太平洋横断レースは、
ホノルルー東京レースとして、ロスーホノルル・トラ
ンスパックレースの延長として、今後も実施される事
が決定された。なおスタート日その他詳細については
後日決定されることになった。一方サンフランシスコ
ー東京・シングルハンドレースについては、4年毎の
開催についてなお具体的に検討されるはこびとなった。

1977年アドミラルズ・カップ・レースのお知らせ

1977年アドミラルズ・カップ・レースは明年7月28
日より8月6日までチャンネル・レース、インショア
レース3レース、ファストネット・レースで開催され
ますが、ナショナル・チームとして出場参加する場
合には3艇を1チームと定められており、既にわが国
からは“MIYAKODORI III”, “SUN BIRD V”が
参加の意志を表示されております。このシリーズ・レ
ースに出場参加の希望をお持ちのオーナーは、7月30
日までに書面で本部事務局へお申し出ください。

本部事務局にニューフェイス

泉 織香 静岡出身、昭和女子大日本文学科卒、日本映
像学会事務局、沖縄海洋博海の映画祭実行委員会事務
局などを経て、6月16日より勤務されました。会報の
充実を計り、会員のコミュニケーションを密にしてい
ただけるものと期待しております。

昭和49年9月より勤務の篠塚久枝さんが、本年3月
末日をもって退職いたしました。永い間ご苦勞さまで
した。

スライド映画とセールトリム講演会のお知らせ

掲記について今回Chris及びTony Bouzaid氏のご好
意により下記開催いたします。多数のご参加をお待ち
しております。

日 時 7月20日(火) 18:30~21:00
場 所 船舶クラブ10階 第2・3会議室
題名及び講師

Chris Bouzaid氏—Sail Trimmingについて。

Tony Bouzaid氏—Mast Tuningについて。

「講師のプロフィール」Chris Bouzaid 氏—1969年
西独開催ワントンカップに“RAINBOW II”で優勝。
1972年オーストラリア開催ワントンカップに“WAIA
NIA”で優勝。1974年ダンヒルカップ・チームオルガ
ナイザーとして“INCA”スキッパーで参加。1974年
第2回沖縄ー東京レースに“SUN BIRD II”で参加
・優勝。今回来日後、フランスでのワントンカップに
“JIMINY CRICKET”で出場する。HOOD NEW
ZEALAND LTD, 社長。

Tony Bouzaid 氏—1975年カナダ開催ソリング世
界選手権出場。NZ国内では“470”等小型艇で活
躍中。

YACHT SPAR NEW ZEALAND LTD. 社長。

本年度上半期レース表彰式が、8月28日(土)
葉山マリーナで開催します。レース日程表で、お
知らせしてありますうち、第3回沖縄ー東京レー
スを除く上半期全レースの入賞艇を対照とします。
なお、当日は「夏まつり」のパーティーがあります
ので、ご家族、友人等多数お誘い合わせのうえ、
奮ってご参加ください。

「夏まつり」パーティー

日 時 8月28日 (土) 18:00~21:00
会 費 1名 3000円
NORC本部で、前売をしております。