

NOVA だより

昭和51年 第19号

昭和51年9月1日発行

発行人
総務委員会

東京都港区芝罘半町35(船舶振興ビル4階)
電話・東京 03 (504) 1911・3 千 105
社団法人 日本外洋帆走協会



コールにむかって、

撮影 岡本 由 提供 龍社

第53回理事会報告

I 日 時 昭和51年6月26日 15:00~18:00

II 場 所 東京都港区芝西久保桜川町2

第17森ビル会議室

III 出席理事 秋田 博正 飯島 元次 大儀見 薫
清水栄太郎 山口 久次 大谷 正彦
嶋田 武夫 周東 英卿 名和 幸夫
平松 栄一 松田 菊雄 横山 晃
渡辺 修治 岡村 欽一 大矢 隆
貴伝名一良 岩田 行史 大原 敦

IV 議 事

第1号議案 船舶職員法及び船舶安全法について
大儀見理事：現行法規のヨットの立場から見た改正点について、運輸省に陳情を繰り返しているが、その際運輸省の担当官からは、外洋帆走ヨットは船舶としての必要条件を備えることの方が先決問題である旨指摘されている。本日は特に小型船舶の船籍票の問題について、理事各位に審議して頂くが、その前に過去2回に亘る陳情の経緯と事情などについて山口理事から説明してもらいます。

山口理事：昨年及び本年3月の2回に亘り連続陳情しているが、その提出時期は1975年の太平洋横断レース及び第3回沖縄・東京レース直前に陳情しているので、運輸省の担当官はこれらレースを通じて、ヨットの外洋性や耐航性に深い関心を示しているが、その反面これらの陳情には毎回20総トン以上の参加申込み艇の、「船舶職員の軽減措置について」のお願いをも併せて行っている関係上、運輸省は、軽減措置をOKとした事で、陳情書全体が謂わば、「一件落着」した如く考えられている様で、我々に最も関心のある「現行海事法規改正」の要望事項は当局で十分に審議されていない様に思われるので、NORCとしては少々焦りさえ感じている。毎回行なっている陳情内容の項目は、

- (1) 外洋帆走艇の特殊性を法体形の中に採り入れる。
- (2) 外洋帆走艇の乗船履歴公認の問題。
- (3) 小型船舶操縦士免状、但しヨットに限る等限定免許制度について。
- (4) 限定免許に関連し、免許試験の内容をヨットに適応したものに改めたい。
- (5) 実技試験艇にはヨットを使用してほしい。

以上は船舶職員法関係であるが船舶安全法関係では外洋帆走艇のトン数を定める簡易積量測度規程について。

改正の要望事項は余りにも多岐に亘るので、

1. 改正要望事項を分類整理して、運輸省の担当官にご出席願ひ官民合同の研究委員会を開く。

2. 1が具体的に進展しない場合には、委員会の他に小委員会を作り上記問題点を整理した上、検討を加えその結果を運輸省の担当官に連絡をとり、夫々の担当官に意向を伺う。

以上の様な事を考え、成るべく1の方法で陳情の要望を推進して行きたいが、その為にもNORCの会員艇は積極的に「船籍票」を取得して、運輸省に強く要望し得る態勢を固めたいと思います。

渡辺理事：船舶職員法・安全法をヨットに対して適用させる為には、同時に両方適用の基礎となるヨットのトン数を測定し決定する法律・簡易積量測度規程にもヨットの場合不合理がある。この点を是正することによって、この両法の適用に関連する不都合も実質的には多分に軽減されるものである。これは野本謙作理事の本理事会への提言である。

現行法改正の方法としては(1)野本氏提言。(2)法体形の全面的改正、但し現実的には誠に困難なことである。(3)レース毎に大臣特認の実績を積み重ねる。この様なことが考えられる。

大儀見：山口氏の説明は現行法規を政省令の範囲で改正するためには、以上の様な点が考えられると云う事である。我々としては、世界各国のヨットに対する法的な扱い方を当局に認識して貰って、抜本的な法改正を望みたいとするのがNORC年来の望みである。

担当官を交えた合同研究委員会が開けるよう事務局で交渉をする事と致したい。

渡辺：長さ12メートル以上の帆走ヨットを対象として現在ヨット安全基準研究委員会が船舶局の担当補佐官を交えて開かれており、検討を続けている。この概要について渡辺理事から説明があった。

第2号議案 船籍票について

大儀見：さる6月4日の専門委員長会議の席上「船籍票は各艇に備える」よう意見が一致したが、この件については現実的には尚色々障害も考えられるので本理事会で十分に審議して確認して頂きたい。

嶋田理事：船籍票は各艇に備えねばならないが、この為には簡易積量測度規程によってLBDの計測が行われる。

この計測自体に不合理がある。

貴伝名理事：ヨットのトン数算定の不合理が改正される迄は、現状のままでいる訳には行かないか。

飯島理事：運輸省に陳情し、そのあと船舶局の検査測度課に挨拶に廻ると、「NORCのヨットは測度規程によるトン数も出していなくて、係数の不合理点だけを問題にするのは筋が通らない」と反論される。先づ船籍票は備えてから、我々の要望も強く訴えるという方法をとりたい。

大儀見理事：現行法規から「ヨットは除外する」と改まらない限り我々NORCの初心は貫けませんが、船籍票は各艇で備えることとしたい。尚船籍票交付申請などの実務的なことは早急に取纏めて各支部にお知らせ

する。

第3号議案 新入会員の承認について

大儀見理事：さる2月28日の理事会以降、石井稔氏以下243名の新入会員の申込みがありました。ご承認を願います。なお本日までの現状は、会員数2,680名登録艇は739隻となります。

本議案について全員異議なく承認された。

第4号議案 その他について

1. 財務委員会報告

年度当初から現在までの間の、予算収支について配布資料に基づいて名和理事から説明があり、差し引き合計で80万円の増となっている旨報告があった。なお昭和52年度予算案を日本船舶振興会に補助金を申請する都合もあって、来る7月30日までに事務局宛に提出されるようお願いした。

儀見理事：来年度は会員数を増すか、会費の値上げか何れかを行わなければならない。各支部・各理事で、会員以外の艇は極力加盟するようよびかけ、会員の拡大運動をお願いします。

2. レース関係

事故の実態調査について

周東理事：第52回理事会で決定された事故の実態調査について、レース委員会では、事故報告書(配布資料)を作成し、本年度の初島レースから本部及び関東支部主催のレース(ポイント・レースを除く)に実施し参加全艇に、事故の有無に拘らず提出することを義務付けている。事故の実態調査という観点から、各支部における主催のレースにおいても実施され、本部宛に、この報告書のコピーを送って戴きたい。

I O R MARK-III Aについて

周東理事：レース委員会としては、旧型艇のレース参加を促進させるため、本年度後半のレースからI O R MARK-III Aによるレーティングを導入し、レース実施したい。就いては、このレーティングはいつ頃見出可能か。

嶋田理事：現在プログラムのテストランを行っている。

I O R MARK-III Aについては本年度後半のレースに間に合うように進めている。

クォーターン・カップ世界選手権レース参加艇推せんについて

松田理事：1976年メキシコのCorpus Christiで行なわれるQトン・レースの参加艇にはChou-chou及びRio de surの2隻を推せんしたい。

締切り期間は7月14日であるが、追加艇あれば、推せんを追加したい。

渡辺理事：1978年クォーターン・カップ世界選手権大会は日本で開くように決定され、準備や運営などの視察のため、山田敏雄、高城昌彦両委員が昨年7月初めにフランスに行き、その報告が会報16号に出ているが、愈々具体的に予算、使用海域、運営組織などの面を一步前進させねばならない。本年末にO R Cの会議

にLondonに行く予定であるが、その時に諸外国に1978年レースの相当具体的なinformationが出来るように準備してほしい。

松田理事：今、ご指摘の基礎的な事項については調査を進めている。本年度レースの派遣委員の検討も併せ実行委員会の中で煮詰めてから報告する。

大儀見理事：太平洋横断レースとして、ホノルル・東京レースはトランパック・レースと併せ継続して行い、サンフランシスコからのシングルハンドレースは4年毎にするか如何かについては近く決定を急ぎたい。

3. 通信委員会報告

大谷理事：さる5月のレース中、沈黙時間に電波を発射して電波監理局から注意された艇がある。毎正時及び30分から夫々3分間が沈黙時間となっているので注意されたい。

その他についてもoperatorに対する研修が必要と思われるので、7月12日江ノ島・清水レースCap.会議のあと講習会を行う。

以上で各議案の審議を終えたので、議長は各議案にたいする了承を求めたところ、全員異議なく承認した。

秋田議長は閉会を宣し、18:00本理事会は終了した。

委員会報告

〔計測委員会〕

■改正リストNo.6の適用

今秋からのO R Cプログラムに依るレーティング証書の順次切替に伴い、1976年度改正リストNo.6を厳密に適用しますから、レーティング上のパラメーターに変更があった場合は勿論のこと、それがなくても、レーティングが変更されることがあります。公平なレースを行うためには不可欠の変更ですから、予め御了承下さい。

尚、以下にI O R MKIII ルールのうち、間違い易い点を若干説明しておきますから、この機会にルールブックにもう一度目を通して、つまらない不注意でレース出場ができなかったり、失格したりしないように御注意下さい。

■ルール102 レーティング証書

今年から有効期間は計測後1年間に短縮されています。計測委員会が必要と認めた場合は自動的に6ヶ月以内を限って延長されます。オーナーは証書の有効期限に注意して、切れる少く共1ヶ月前には『レーティング証書更新申請』の手続を本部に行ってください。

〈ルール202 船体計測の手順〉

F項の変更により、アフロートで再計測の艇はライフラフトを搭載しないで計測されます。

■ ルール601 EPF

4項及びルール202, 2, 0により船外機でもEPFが与えられます。

しかし平水無風時の速力が $1,811 \sqrt{L}$ ノット (Lはメートル) 以下のヨットはEPFが適用されません。1977年1月1日以後本項適用の予定で準備中に付、追って詳細を各オーナー宛通知します。

■ ルール701 重心係数

計測委員会の指定する艇は、ルール上のパラメーターに変更がない場合でも更新時フリーボード、BWLの計測、及び傾斜試験を行うことがあります。

■ ルール1001 スタンダードハル

前号でお知らせした通り作業が若干遅延していますが、標準化ができ次第順次適用されます。

この場合も、無条件でレーティング証書は更新されます。

■ その他、注意事項

(1) オーナーが変わった場合

レーティング上のパラメーターに変更がなくとも以前の証書は失効する。(ルール102)

(2) 証書にはオーナーの署名が必要

オーナーが署名していないレーティング証書は無効です。それは計測後及びレース中にIOR MK IIIを守る責任と義務があるからである。(ルール106, 108, 109)

特に108, 109のうち、計測時には装備されていたヘッドルームの扉やフォールディング・テーブルを外したり、ポリタンクの位置変更、アンカー等の属具定位置移動が申告されていない場合はレーティング証書は失効することがあります。

〔通信委員会〕

■ レース時以外の定時交信時間

ヨット無線の交信時間はこれまで毎奇数時の05分からと決めていましたが、レース時以外の交信はほとんど行われていない現状です。そこでこのほど次のようにレース時以外の定時交信時間を決めましたので、各無線艇はこの時間を利用して相互通信、無線機のチェック、オペレーション技術の向上等に役立てて下さい。定時交信時間は次の通りです。(これは去る7月12日のオペレータ会議で決定されたものです。)

日 時 土、日、祭日の1305～

周波数 A 3 J 2182 KHz (聴取または呼出)

A 3 J 2150 KHz (対海岸局交信波)

A 3 J 2638 KHz (船舶相互交信波)

注1. 保安庁海岸局の警報等が、終了後通信を行うこと。

注2. 沈黙時間 毎時00～03分、30～33分を厳守のこと。

■ 無線免許取得勉強会の参加者募集

前号でもお知らせしましたが、今回の勉強会を10月に行います。(11月受験) 現在10月の勉強会の会員募集を行っていますので、希望者はNORC本部へTELでおはやめにお申込み下さい。(募集人員先着50名、非会員も可)

〔最高審判委員会〕

■ CONTESSA VI の提訴によりNORC最高審判

委員会開催

日 時 昭和51年7月19日 18.00

場 所 船舶振興ビル10階会議室

委員長 平松栄一

委 員 石井正行、高村孝、清水泰治、尾崎博(ール委員)、大儀見薫、清水栄太郎、岡村欽一、大矢隆(総務委員)、周東英卿、松田菊雄(レース委員)

去る3月7日に行われた関東支部諸磯フリート主催による沿岸レースのスタートにおいて、CONTESSA VI (艇長 今岡又彦) は、リコール解消を誤認しスタートライン内に復帰せぬままコースに向かって帆走したため失格となった。これについてCONTESSA VI は、スタートライン設定等に帆走委員会の手落ちがあったことにより受賞の機会を失ったとしてIYRU規則68-5(a)により抗議しその救済を求めたが、帆走委員会は規則73-1(a)を適用しこれを却下した。

この判決に対しCONTESSA VI は規則の誤用であるとして更にNORC本部に提訴したので、これに基づき去る7月19日に最高審判委員会が開かれ後記の通り判決した。

NORCの最高審判委員会は昭和48年9月の第34回理事会で制度化され、帆走委員会の判決について協に提訴のあった場合、これを処理する機関であるが、訴は原則として規則の解釈に関する問題に限られており(IYRU規則77-2) NORCにおいては、この最高審判委員会の判決をもって最終としている。(レース規則11条-4)

最高審判委員会の人員構成は前記理事会において次の通りに決められている。ルール委員会(委員長を含む)5名、総務委員会4名、レース委員会2名、計11名。但し総務委員会のメンバーは委員長のほか関東支部以外の支部長2名及委員1名をもって構成する。

この制度ができて以来3年、提訴があつて最高審判委員会が開かれたのは今回が最初である。

なお、判決書とは別に今回のケースに鑑み、今後のレース開催について万全を期するため、その指導及運営方法に関し、NORC本部レース委員会並びに諸磯フリート帆走委員会に対し、それぞれ最高審判委員会より警告書が通達された。(平松栄一)

***判決主文・CONTESSA VI のスタートに関する
提訴の件**

昭和51年3月7日に行われた(社)日本外洋帆走協会
関東支部諸磯フリート主催による沿岸レースに於て、
CONTESSA VI(艇長：今岡又彦)のスタートに関する
帆走委員会の判決をIYRU競技規則の誤用である
としたCONTESSA VIの提訴に対し、最高審判委員
会は次の通り判決する。

判 決

最高審判委員会は、CONTESSA VI がスターボ
ード・タックでスタート・ラインのコース・サイドより
スタート・ラインに向って帆走し、スタート信号後ス
タート・ラインの内側に復帰せぬままジャイブして第
1マークに向って帆走した事実を認める。

従って、CONTESSA VI はIYRU競技規則51.1
(a)、(b)及び(d)、並びにNORC外洋レース規則第10条
1に違反したものと判定する。

CONTESSA VI は、IYRU競技規則73.1(a)並び
にNORC外洋レース規則第11条2により、5%のタ
イム・ペナルティを課せられるものとする。

補足説明

NORC外洋レース規則第11条2による5%のタ
イム・ペナルティはNORC外洋レース規則第2条に
関するすべての規則違反を対象としている。即ち、こ
の規定は、IYRU競技規則第4章の規則違反はもと
より、第5章(規則51を含む)の規則違反ならびにI
ORおよびNORC安全規則等に対する規則違反をも
対象としており、IYRU競技規則第4章の規則違反
を対象としたIYRU競技規則の附則IIIによる「失格
に代わる罰則」とは規則違反の対象範囲を異にする。

従って、帆走委員会は規則に違反した艇を失格とす
ることもできるし、5%のタイム・ペナルティを課
することもできる。

今回のケースについては、スタート・ラインの内側
に復帰すべく努力をし、且つ、復帰したと判断して第
1マークに向ったCONTESSA VI に対する罰則とし
ては、下記の理由により、失格ではなしに5%のタ
イム・ペナルティを課するのが妥当である。

理 由

1. スタート方法を明記した帆走指示書が参加艇に
配布されていなかったこと。
2. スタート・ラインの設置が不適当であったこと。
尚、今後、IYRU競技規則51.1の違反に対する罰
則が常に5%のタイム・ペナルティであるとは限ら
ない。

以 上

***警告書**

(社)日本外洋帆走協会
レース委員長 周東英卿殿
諸磯フリート
帆走委員長 福田英秋殿

昭和51年7月19日

(社)日本外洋帆走協会

最高審判委員会 委員長平松栄一

警 告 書

昭和51年3月7日に行われた諸磯フリート主催によ
る沿岸レースの運営について、下記の手落ちがあった
事は甚だ遺憾であり、今後十分注意される様厳重に警
告致します。

記

1. 帆走指示書が準備されていなかったこと。
帆走指示書は、規則の一部であり、ヨット・レー
スにとっては必要不可欠の要件である。
艇長会議に於て帆走指示書が配布されない旨を伝
達し、参加艇の諒解が得られたとしても、IYRU
競技規則1.5及び3.3の義務を免れるものでは
ない。
今回のケースについても、スタート方法を明記し
た帆走指示書が参加艇に配布されていれば、問題
の解決はもっと簡単であったと思われる。
2. スタート・ラインの設置が適当でなかったこと。
コース、風向、地形、障害物等諸般の情勢よりみ
てスタート・ラインの設置角度は不適当であった。
当日の気象・海象の条件下においては、スタート
・エリアに参加艇がコミッティーボートを右舷に
見て、第1マークに向かう明確なスタート・ライ
ンを設置することは不可能ではなかったものと判
断される。
スタート時間を延期してでも適当なスタート・ラ
インの設置に努力すべきであった。
3. フィニッシング・ライン設置の時期が遅すぎたこと。
レース参加艇がフィニッシング・ライン付近に近
付いたにも拘らず、コミッティー・ボートがハー
バー内におり、正規のフィニッシング・ラインが
設置されていなかったことは、参加艇の公平なフ
ィニッシュ・タイムの測定や順位の決定に重大な
影響を及ぼす可能性がある。この場合、IYRU
競技規則9.1(a)に従って代わりのマークを設置す
べきであった。
4. 当該艇を審問しなかったこと。
これは帆走委員会の手落ちではないが、出来るだ
け関係のあるヨットを審問するのが親切であろう。
IYRU競技規則73(a)は「審問なしに失格とされ
ることがある」のであって「常に審問なしに失格
とする」という意味でない。また、帆走委員会
は、失格とした場合、その旨を当該艇にレース終
了後速かに通告すべきである。

以 上

公共マリーナの建設を早急に

専務理事 大儀見 薫

ヨットは無い方が良いのか？

数年前にNORCとして、下田市（当時は町）の当局並びに観光協会、漁業組合等に対して下田湾内に外洋ヨット専用の係留ブイの設置を申請したことがあったが、これには町の当局を初め、漁協までもがむしろ積極的に賛成してくれた。現地に飯島さんと同行して関係各位に直接会って協議の機会を持つことができたが、旧来の「湯の町」的観光開発ではもう先きが見えているということで町の当局は将来のマリーナ・レジャーの発展という展望の上に立って賛成。漁協の組合長も「これからの漁業はレジャー漁業だ。ヨットの基地にするのは大賛成」と積極的な発言をして、どちらかというと漁協の反対を一番心配していたわれわれをびっくりさせたものだ。

しかし、一番びっくりしたのは、当時の下田の海上保安部の責任者のかたくなな反対表明だった。こっちとしては、他船舶とのトラブルを避けるためにも、更に海上保安部としてヨットの動静について正確に把握するためにも、更に年々急速に増大しているヨット人口の現状から見てもヨット専用の泊地は必要であるということを示し入れたのだが、その保安部の人は結構ヨットが増えることは余計な仕事をかかえることになり、「本来の」任務にさしつかえる、しかも、「下田は避難港であるから」ヨットの泊地は困るとの立場を一貫して主張したのだった。要するにヨットは無いに越したことはないとも考えているのではないかと思われた。

確かに、下田に限らず、どこの港でも、どこの海でもヨットは「後発」である。先住の漁船、或は他の船舶にとっては「新参者」であろうし、海上保安部、其の他の取締り機関にとっては、従来は無かった「余計」な仕事を意味するものだろう。しかし、だからといって、ヨットが無くなれば良いとか、増えては困るとかいったことでは余りにも現実無視の無為無策と云わねばなるまい。

マリン・レジャーが盛んになり、ヨットの同好者がどんどん増えることは大変結構なことであり、日本の海が日本人のレクリエーションの場として大いに利用され、日本の港湾にヨットが数多くつながれ、かつ出入港することはすばらしいことであり、歓迎すべきことでこそあれ、反対する理由はないはずだ。

運輸省のデーターによれば、日本のヨット・モーターボートの昭和49年度の保有隻数は15万隻を越していた（ヨット2万強、モーターボート13万）。昭和43年には3万6千隻しかなかったのだから、6年間で4倍強ということである。

NORCは現在（6月末）会員数2700登録艇数約740であるが、10年前には会員数は500以下、登録艇は100以下、うやく百隻といった現状だったことを考えると大変な増勢である。

ヨットが増えること自体が問題なのではない。問題はこのようなヨットを含む海洋レジャーの発展という現実に対して、泊地等の施設の整備拡充がはなはだしく立ち遅れていることにある。

決定的に不足しているマリーナ

運輸省が編集した本年の「海の旬間」広報資料には

ヨット、モーターボートによるレクリエーションの基地となるマリーナについてみると、昭和48年8月現在、全国に231港あり、このうち約50%、110港が関東から近畿の太平洋岸に、約20%、45港が瀬戸内に散在しています。これらのマリーナのほとんどは民間により建設されたもので、約65%、150港は保管隻数50隻未満の小規模なものであり、公共マリーナは17港にすぎず、全マリーナの保管隻数も14,300隻と極めて少数です。

と、レジャーボート保有隻数の10分の1程度のスペースしか確保されていないという極めて深刻な状態を示す数字を掲げている。

現在、全国様々な所で、特にヨット・モーターボートの集中している関東地域で、泊地問題が取沙汰されている。

いつもながらの漁業権の問題、避難泊地の保全、「不当占拠」とそれに伴う撤去問題、料金問題、係船許可をめぐるトラブル等々の様々な問題が複雑にからまっているが、根本的な問題は、要するにヨット・モーターボートの泊地が絶対的に不足しており、これを改善するための対策が決定的に立ち遅れているということである。

特に公共マリーナが殆んど無い上に、国の対策が極めて限られたものであり（上述の資料にもある通り）、お題目に終わっていると云わざるを得ないのが実情である。地方自治体の対応も決して充分でなく、「新

参者」ヨット、モーターボートを迷惑視するものさへあることこそが事態の真の解決を妨げていると指摘できる。

必要なことは、まさに運輸省が前掲の資料でも云っているように、「国民の多くが低廉な料金でかつ容易に海洋レクリエーションを楽しむことができるようにする」ことなのであり、このためには公共マリーナの建設を早急に進めるのが最善の道であることは明白である。

「強制撤去」は何も解決しない

今、油壺では「無法ヨット」165隻の強制撤去が日程に上っており、既に二回にわたり、計9隻が神奈川県当局の手によって三崎港に強制撤去されている。

確かに、油壺には他の泊地とは違った特殊な事情が有るといえる。1つには県条例でヨット専門の泊地として一定の水域が既に定められており、「許可船」が110隻いるということである。このことからこの水域の外に、後から入って来たヨットが「不法占拠」とされているわけであり、この指定水域外は漁船の避難泊地として確保する必要があるから強制撤去するのだということである。

従前から係留しているヨットは従って合法的であるとされ、同じヨットでも明らかにこの件に関しては利害関係が対立しているといえる。更にこの泊地にはヨットの管理業者が多数からんでおり、「係留権」なるものが本当に売買されていると報道されているように、これも問題を複雑にしている。

しかし、複雑な事情があるとしても、根本的な問題はやはりヨットの泊地の不足であり、これを解決しないことにはどうにもならないことは明白だ。

今年の海の記念日に運輸省が、各雑誌に出稿した意見広告、「かけがえのない海」には、木村運輸大臣が「海洋におけるレクリエーションというものは海洋を人間生活の中にとり入れる一つの新しい考え方だと思います。わが国でもヨットハーバーなどの建設を始めていますが、大規模な海洋レクリエーション地域というのを指定して、いろいろな施設を整備していくことを考えています」と云っている。

「指定」するかもしれない、現実の問題として油壺を含む神奈川県沿岸と港湾は日本でも最大の海洋レクリエーションの「基地」としてすでに発達してきている。

問題はこの発展過程が自然発生的なものであったということであり、更に私企業による営利事業としてのマリーナ建設がその施設の大部分で占めたことにより、係船料が非常に高くつくものとなり、国民の多くが利用できるものにはなっていないことだろう。

昭和49年に告示された「港湾の開発、利用及び保全並びに開発保全航路の開発に関する基本方針」という恐ろしく長ったらしい題名の運輸省告示には、「海洋性レクリエーションの基盤となる港湾施設は、自然条件、需要動向、漁業操業の実態等を勘案し、水際線の無秩

序な利用の防止に資するよう、必要に応じ、適地に配置する」とあるが、地元漁民の立場を充分尊重しながら、営利中心の無秩序な水際線の利用を防止し、国民の多くが低廉な料金で容易に日本の海で存分に遊べるようにする道は、「無法ヨットの強制撤去」ではなくて、公共マリーナもしくは泊地の積極的建設、確保であろう。

油壺のある三浦市自身、「市営ヨットハーバー設置基本計画（案）」を持っているのである。最も、これは現実にはヨットが多数係留されている諸磯湾の利用が中心となっているようなので、新しい泊地の確保にはならないという弱点がある。しかし、木村市長は、同市で同じく企画しているヨット課税の問題にからめて、「4千万や5千万の収入をあてにするのではなく、市内に望ましいヨット、モーターボートの基地を建設することにより、10年後には1万隻を収容、16億円の収入をあげる計画のもとに立案したものであり、施設の管理権は沿岸漁協組に委託する」との注目すべき発言を三浦市議会で行なっているのである。

ヨットを単に直接の税収入の財源として見るという短絡した考え方ではなく、海洋レクリエーションの今後のいっそうの発展にペースを合せて、地元漁民の利益を充分保障しながら、三浦市全体が海洋レジャー基地として飛躍する可能性は大きいのではないだろうか。これは単なる夢物語りではない。こういった広い視野と将来を展望した政策の上に立った施策でなければ現実の泊地問題も、結局は小手先きの処理に終り、事態の真の解決にはならないだろう。

ヨットの「撤去」、「排除」は問題を更に複雑、困難にするだけであり、「総論としては」国も認めている海洋レジャーの振興という基本方針にも反するものである。

N O R C としては公共マリーナの建設を関係各官庁並びに関連各自治体に強力に呼びかけることが急務だろう。

日本の海岸線の長さは、3万1700km以上、地球を4分の3周する位ある。日本の海岸は明治の地租改正以来一般に国有財産として公有の原則に立っているが、近年は「産業開発」の掛け声で、大々的な埋立てが全国的に行なわれ、そのためコンクリートで固められ、かつ、私有化されてしまった海岸線は長大なものとなってしまうている。8月19日の毎日新聞によると、日本の海岸線の56%が人工海岸か半自然海岸となってしまうているという。

一方、沿岸漁業の就業者数は38万人、経営体数は14万強となっているが、(8月6日付日経)ヨット・モーターボートの数15万として、一隻当たり2人がこれを利用していると最少に見積って見ても、ヨット・モーターボート人口は30万人ということになり、ほぼこの沿岸漁業の就業人口に匹敵する数ということになる。



スタンダードハル計測

渡辺 修治

1. NORCのIOR艇

7月現在のNORC登録艇中、IOR、MKⅢレーディングを持つ艇は、約280隻ある。

IOR艇の、進水年度別の隻数の分布を表1に示す。

セール番号	隻 数	進 水 年 度														
		65	66	67	68	69	70	71	72	73	74	75	76			
300台	1	1														
600 "	8			2	2	2	2									
1000 "	9						6	3								
1100 "	12						1	9	2							
1200 "	26							1	19	6						
1300 "	31								9	21	1					
1400 "	48						2	1		33	12					
1500 "	40						1		1	3	35					
1600 "	35									3	17	14	1			
1700 "	45									2	2	39	2			
1800 "	24										2	18	4			
1900 "	3													3		
計	282	1		2	2	2	12	14	31	68	69	71	10			

表1 NORC フリート IOR MKⅢ分布

セール番号300台は唯1隻となってしまったが、この艇は“Thetis”で、11年前に進水してから、チャイナシーレースに2回挑戦した実績を持ち、NORCの記念艦的存在である。

600台の内、67年進水の「飛車角Ⅱ」は、チークの外板を美しく保ち乍ら、外洋レースの第一線で新鋭艇に伍して引けを取らずに頑張っているのは立派で、外洋ヨットの一つの在り方を示唆するものと言える。今後の一層の活躍を期待する。

表1によると、IOR艇の90%は、1972年以降に建造された新鋭艇である。その内訳は、大部分が、レベルレーシングのトンカッパ・クラスで、欧米で成功したデザインを輸入したプロダクション・ボートが多い。

参考迄に、3隻以上登録されている代表的なクラスを列举すると、

SS-38	6 隻	ワントン
PIONEER-10	9 "	スリーコーター
*BW-33	7 "	"

*N-320	3 隻	スリーコーター
*SEVEN OCEAN	3 "	"
NOLIN-30	18 "	ハーフトン
PASSATORE	10 "	"
PION	8 "	"
*BW-30	8 "	"
DUFOUR-30	5 "	"
GOLDEN SHAMROCK	4 "	"
CHANCE ½トン	4 "	"
SS-30	3 "	"
SCOT-30	3 "	"
IMPENSABLE	3 "	"
ECUME DE MER	20 "	コータートン
OCEAN-25	13 "	"
REVE DE MER	8 "	"
OCEAN-22	8 "	"
*KQ-24	6 "	"
DOUG-26	5 "	"
N-260	5 "	"
*BW-25	4 "	"
TEQUILA	3 "	"
F-727	3 "	"
N-24	3 "	"
BIANCA-26	3 "	"
サムライ	3 "	"

等である。（*は国内の設計）

コータートン、次いでハーフトンのクラスが圧倒的に多く、百花繚乱の感じで取る。最近のIOR艇数の急激な増加は、これ等のレベル・レーシング・クラスの導入に負う所が大きい。

これ等のクラスは、例外なくFRPのプロダクションボートである。ORCではプロダクション・ボートに対しては、スタンダードハル計測をすすめている。

(IOR MKⅢ, 第10章 ルール1001)

同一クラスのヨットを、同一のモールドを用いて連続的にFRPで建造する場合、船体計測をスタンダード化することが望ましい。スタンダード化は、計測の均一性と、経済性にとって極めて有効である。

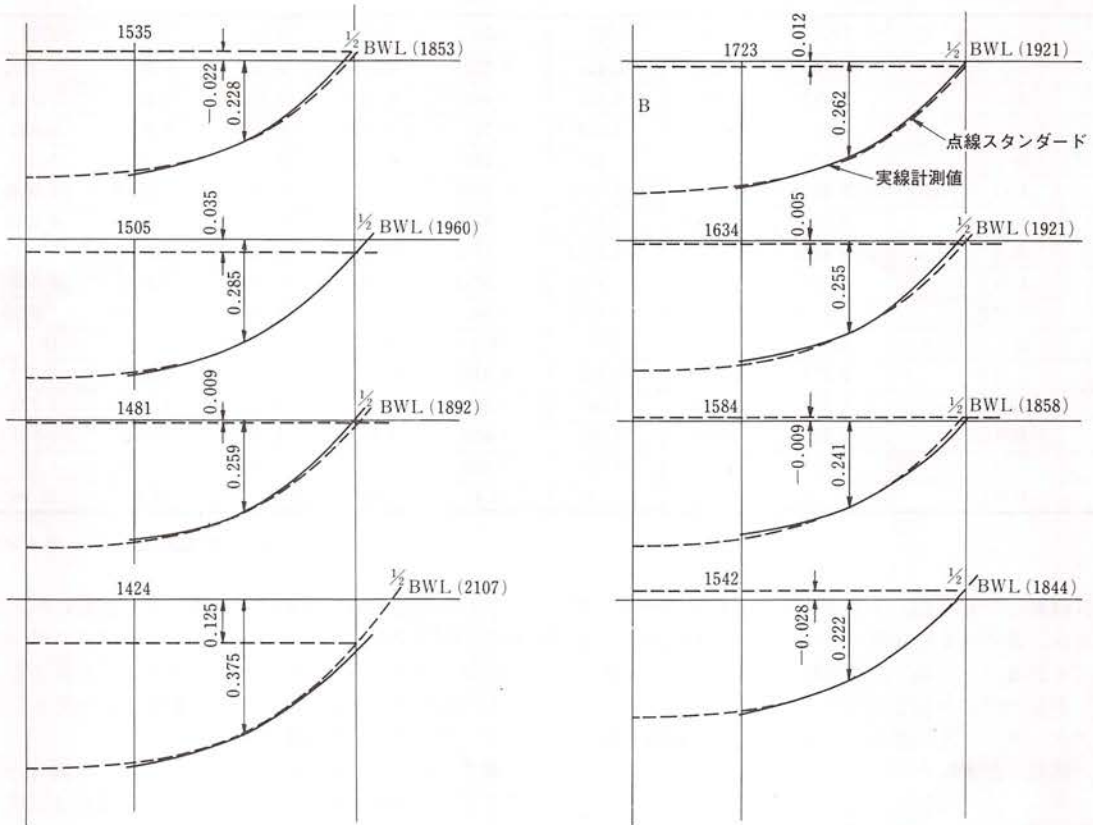


FIG. 1

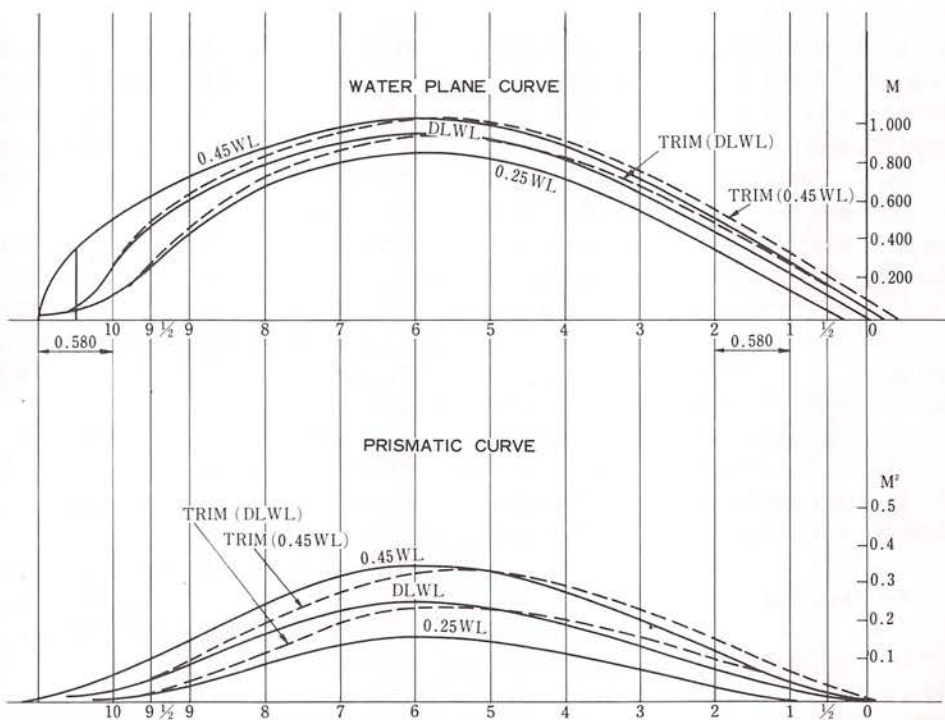


FIG. 2

セー ル 番 号	1424	1481	1505	1535	1542	1584	1634	1723
L	6.745	6.391	6.446	6.252	6.228	6.103	6.399	6.332
B	2.447	2.457	2.444	2.461	2.462	2.428	2.454	2.450
D	1.085	0.814	0.908	0.782	0.793	0.822	0.838	0.860
S	5.165	5.459	5.366	5.184	5.194	5.142	5.399	5.389
DC	0.0079	-0.0091	-0.0043	-0.0099	-0.0075	-0.0016	-0.0113	-0.0048
FC	-0.0142	-0.0361	-0.0274	-0.0413	-0.0405	-0.0388	-0.0341	-0.0335
MR	5.4927	5.8515	5.6714	5.5856	5.5571	5.4044	5.7666	5.6779
CGF	0.9680	1.000	0.9753	0.9798	0.9891	0.9984	0.9745	0.9680
EPF	0.9874	0.9692	0.9752	1.000	1.000	1.000	0.9725	1.0000
R	17.2	18.6	17.7	18.0	18.0	17.7	17.9	18.0
LBG	6.824	6.890	6.835	6.816	6.896	6.906	6.827	6.823
MD	1.102	1.106	1.097	1.127	1.110	1.120	1.105	1.102
BWL	2.107	1.892	1.960	1.853	1.844	1.858	1.921	1.921
DM	1.621	1.488	1.525	1.462	1.473	1.491	1.476	1.505
RMC	27.36	26.33	23.38	20.41	21.18	23.52	22.10	18.96

表2 OCEAN25 レーティング

NORCでも当然、スタンダード化を行うべきであったが、最近のIOR艇の種類、隻数の増加が、あまりにも急激だった為、計測態勢が応じ切れず、スタンダード化が間に合わなかった。

スタンダード化による、計測の均一性、精度の向上は、読者の想像以上のものである。

現在発行されている、NORCのレーティング・サーティフィケートには、計測に誤差があった場合、誤差はそのままインプットされている。

計測値には、風、波等の自然条件や、計測場所の環境、艇の状態等によるバラツキが入って来るほか、計測員も神様ではないから、間違いや勘違いが入りこむことは、或程度止むを得ない。

問題は、NORCの現状では、これ等の誤差、バラツキを第三者が公正にチェックする物差しがないことである。従って、結果に対する全責任は、計測者が一人でかぶらなければならない。計測者は、技術的にも、人格的にも完全であることが、要求されているわけである。

私は、NORCのレーティング・サーティフィケートに署名する、レーティングの管理責任者であるが、今の所、計測者諸君の、技術、人格を100%、盲目的に信用してサインをしているのに過ぎない。

こう言う、行き詰り状態を改善する為に、計測値のチェックの物差しを作るのが、スタンダード化である。

2. スタンダード化計測

スタンダード化の必要性を判って貰う為に、身近な実例を使って説明しよう。

コートートン・クラスは、レースもきびしいが、計測もむずかしい。小さく軽いので、風波の影響や重量、

トリムの変化に対し計測値のバラツキが出易いからである。OCEAN-25は、コートートン・クラスの方の旗頭(はたがしら)であるが、「ラインズ」を借りることが出来たので、最近計測された8隻のレーティングのデータによって考察を進めてみよう。

表2の内、B、LBG、MDは、ラインズ固有のそのクラスに共通の値で、スタンダードの場合は定数となるが、此処ではバラバラで、Bで最大の34ミリ、LBGで最大90ミリ、MDで最大30ミリのバラツキがある。

FIG.1 は、各艇のMDステーションの断面である。実線のカーブは、CMDI、MDI、OMDIの計測値から作図し、点線のカーブはラインズのMD断面である。共通のラインズに対し、各艇の計測値によるカーブは可成りのバラツキが見られる。スタンダード化の場合は点線のカーブ一本になる。

BMAXステーションで計った、 $\frac{1}{2}$ BWLの位置を併記してあるが、このバラツキもよく判る。

スタンダード化計測では、ルール1003によって、B、LBG、MD等のクラス個々の数値は定数となるので、計測の誤差や、バラツキが入って来るのは乾舷計測だけになる。

たゞCGFのチェックは一寸面倒である。

(CGFの定義や解釈については「舵」9月号に書いて置いたので、読者はその記事を読まれたこととして話を進める。

FIG.2 は、OCEAN-25のラインズから求めた、水線面と、プリズマチック・カーブである。

カーブは、DLWLとその上下100ミリのWLと、夫々そのWLで100ミリ、バウトリムとしたWLについて描かれている。

FIG.3 は、FIG.2のカーブから船舶算法によって出した、V(排水容積 M^3)と、I(水線面の慣性モーメ

ント M^4), 及び A (水線面積 M^2) のカーブである。図中, EVEN KEEL とあるのは, DLWL (計画吃水線) に平行な吃水変化に対するもの, TRIM とあるのは, 100ミリ, バウトリムしたWLに平行な吃水変化に対するものである。

FIG.4は, FIG.3から求めた, メタセンター曲線で, EVEN KEEL と TRIM ではメタセンター M の高さが若干 (30~35ミリ) 違うが, 浮力中心 B は殆ど変わらない。

MDステーションでは, DLWLの $H=0.35$, MDI $=0.25$ である。FDステーションのFDIは, EVEN KEE では0.19であるが, TRIM では0.25となる。

表3では, データをMDIの小さい方, つまり軽い艇から重い艇に順序をならべ変えてみた。

各艇のMDIとFDIをみると, 此のクラスでは, EVEN KEEL で浮いている艇はなく, 殆どの艇がTRIMに近いバウトリムの吃水で浮いているので, メタセンター曲線はTRIMの方を用いる。

表3の計算を順を追って説明する。

各艇のMDIから, H を求め, FIG.3のカーブから, V, A, I を求める。

V, A, I, H から, OB, BM を計算し, KM を

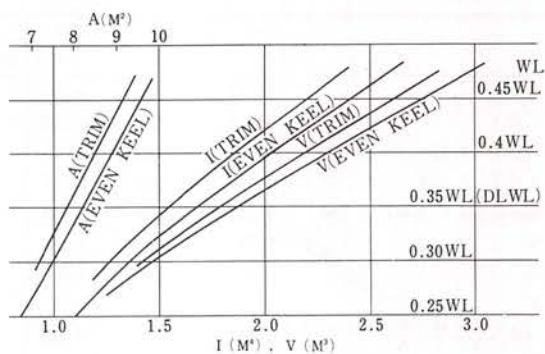


FIG.3

得る。

次に, レーティング・サーティフィケートのRMCの計測値と, V から GM を求めれば, 各艇の中心の高さ KG が出て来る。

どの艇の KG が正しいかは判らないが, 一応各艇の KG の平均値を出してみると, 0.385となる。 $KG_0 = 0.385$ をDLWL (TRIM) のケースの重心の高さと仮定し, 各艇の重心の高さ KG との差 GG_0 を出してみる。

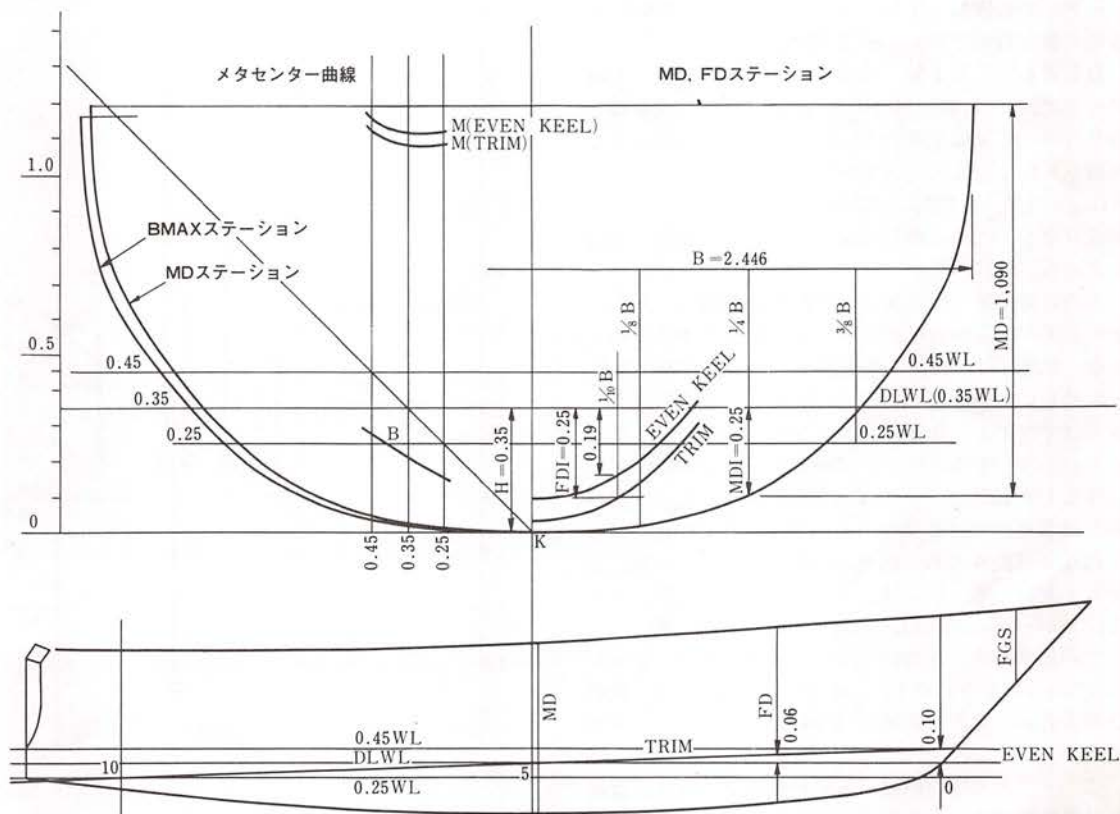


FIG.4

	1542	1535	1584	DESIGN	1634	1481	1723	1505	1424
				DLWL, TRIM					
MDI	0.222	0.228	0.241	0.250	0.255	0.259	0.262	0.285	0.375
FDI	0.236	0.202	0.233	0.250	0.245	0.223	0.257	0.291	0.359
MDI-0.250	-0.028	-0.022	-0.009	0	0.005	0.009	0.012	0.035	0.125
FDI-0.250	-0.014	-0.048	-0.017	0	-0.005	-0.027	0.007	0.041	0.105
$H=0.350+(MDI-0.250)$	0.322	0.328	0.341	0.350	0.355	0.359	0.362	0.385	0.475
V	1.58	1.625	1.725	1.795	1.835	1.865	1.89	2.075	2.82
A	7.45	7.55	7.70	7.83	7.85	7.955	7.98	8.27	9.45
I	1.39	1.425	1.50	1.550	1.58	1.605	1.625	1.77	2.37
$OB=\frac{1}{3}\left(\frac{H}{2}+\frac{V}{A}\right)$	0.124	0.126	0.132	0.135	0.137	0.138	0.139	0.148	0.179
$KB=H-OB$	0.198	0.202	0.209	0.215	0.218	0.221	0.223	0.237	0.296
$BM=I/V$	0.880	0.877	0.870	0.864	0.861	0.861	0.860	0.853	0.840
$KM=KB+BM$	1.078	1.079	1.079	1.079	1.079	1.082	1.083	1.090	1.136
RMC	21.78	20.41	23.52	(22.34) G_0M	22.10	26.33	18.96	23.38	2.36
$GM=\frac{55.75}{1000}\times\frac{RMC}{V}$	0.769	0.700	0.760	(0.694) KG_0	0.675	0.787	0.559	0.628	0.541
$KG=KM-GM$	0.309	0.379	0.319	(0.385)	0.404	0.295	0.524	0.462	0.595
$G_0G=KG-0.385$	-0.076	-0.006	-0.066		0.019	-0.090	0.139	0.077	0.210
$V-1.795=v$	-0.215	-0.170	-0.070	0	0.040	-0.070	0.095	0.280	1.025
$G_0g=\frac{V}{V-1.795}\times G_0G$	0.338	0.058	1.626	0	0.871	-2.398	2.766	0.571	0.578
Kg	0.723	0.443	2.011	0.385	1.256	-2.013	3.151	0.956	0.963

表 3

一方、DLWL (TRIM) の排水容積 $1.795M^3$ と、各艇の排水容積との差 vM^3 を求める。

DLWL (TRIM) の状態のヨットのキール上 kg の位置に、 $v\times 1.025$ (1.025 は海水の比重)の重量物を取り付けた (又は取りのぞいた) 結果が、各艇の重心の高さ KG となる筈であるから、

$$G_0g \times (V-1.795) = G_0G \times V$$

が成り立つ。この式から G_0g を出し、 $kg=KG_0+G_0g$ を求める。

この計算結果を図にあらわしたのがFIG.5である。 g の位置が、 G_0 からひどく離れている場合は要注意である。此処では、セール番号1584, 1481, 1723の KG はあやしいと言うことになる。しかし、この判定は大ざっぱすぎる。RMCもスタンダード化して、チェックの物指しを作っておけば判定は一層正確になる。

すなわち船体計測がスタンダード化されたら、標準的な艤装を持つ艇を選び、オーナーにとってオプションになる可能性のある艤装品の重量と位置 (前後, 上下) を記録する。例えば、エンジン、タンク類、マスト、スパー、セール類、インサイドバラスト等。

この標準艇を、理想的な条件の下で、オフィシャル・メジャー立会いの下に、精度の高い傾斜試験、乾舷計測を行い、その計測値を RMC のスタンダードとする。

このクラスの傾斜試験、乾舷計測の計測値は、計測艇と標準艇の艤装品の重量、重心との違いを計算すれば、正確なチェックをすることが出来る。

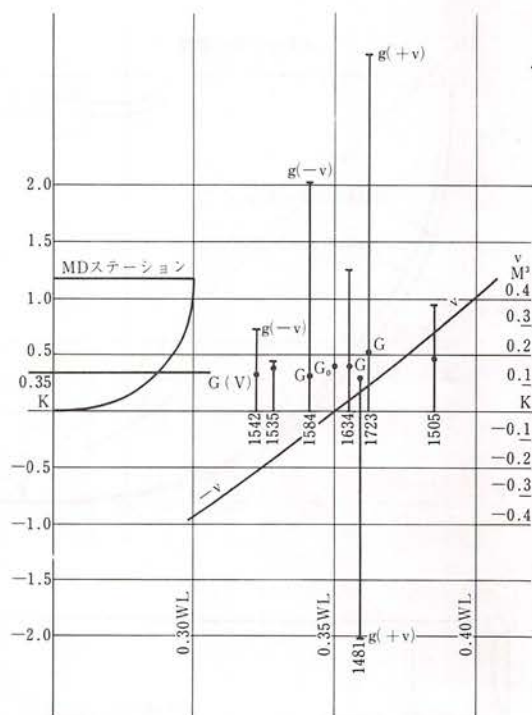


FIG.5

船籍票の具体的手続きなど

山口 久次

理事会報告にも船籍票を積極的に備えて戴き度い経緯は十分お判りと思いますが、ではどのような方法で申請手続きをするのか、既に事務局に問合せもきており具体的方法について説明します。

船籍票交付申請書

まず第一にこれを県知事あてに提出する訳ですが、各県とも水産課公安係で別掲の用紙が用意されており、これに必要料金を収入証紙を貼布して申請すると、艇の計測日など打ち合せて県の担当官が艇に出向いてLBDなどを測って戴ける。

必要添布書類

- 小型船舶の船籍及び積量の測度に関する省令では、
- 申請者が日本船舶を所有することができる者であることを証するに足りる書類
- 申請者が当該船舶の所有権を有することを証するに足りる書類

省令第1条にはこの様に定められているが、具体的には次の様なものの添付が要求されている。

1 建造証明書(書式は定まっていない)

進水した許りの新艇の場合にはMakerから、この証明が入手できる。但しその後Ownerが変れば、この証明書では、新しいOwnerの名前が現われて来ない事となる。

従って進水後売買されている場合には、当事者間の契約書の写が必要となり、或いは譲渡された場合には譲渡書の本紙を提示しなければならない。この場合譲渡した本人の印鑑証明が必要となる。

艇が進水してから現在までにOwnerが何代も変わったら、斯うした船の経緯が判る様な証明書が必要。

2 艇のOwnerが個人の場合、住民票抄本一通が必要であり、これにより日本人であるか否か等の、国籍の

checkが為されます。Ownerが会社団体のとき、会社の登記簿謄本及び役員全員の住民票の抄本を各一通揃えねばならない。

3 係留証明書

神奈川県事例であるが、艇が係留されている場所に応じて夫々漁港管理事務所の係留許可書(写)または、マリナーに係留しているときは、マリナーとの契約書(写)が必要となっています。

以上は船籍票を取得するまでの具体例であるが、水産課の担当官の話では、直接公安係に行き、上記の様な説明を聞けば、海事代理人に頼まなくても事務処理ができる筈だと云われたが、仲々実質的には手続きが難しい様である。

船籍手数料

10年振りに改正された小型船舶関係の手数料は、▽船籍票、知事が船舶検査を行う場合14,000円、行なわれないとき、2,000円。

▽積量測度検査、全検査12,000円となっています。

船 籍 票 交 付 申 請 書	
帆 船	但し船名は日本国字で表現する
1	所有者の氏名又は名称 及 び 住 所
2	船 籍 港
3	進 水 の 年 月
4	検査を受けようとする場所
5	申 請 の 理 由
船籍票の交付を受けたいから上の通り申請します。	
昭和 年 月 日	
氏名又は名称 (印)	
神奈川県知事 殿	

計算機による天文航法について

武田 陽 信

航法の計算に簡便廉価な電子計算機を使用し得る時代となった。

“NORC だより” 第18号に添付された天文航法計算機NC-2のような航法計算専門の電卓も開発せられ、諸表による複雑な計算の手間が省けるようになったことは、真に喜ばしい次第である。

このNC-2は軽量小型で、加減乗除算、定数計算、自乗、べき計算、三角関数、逆三角関数、対数関数、開平計算、逆数計算、混合計算、応用計算のような一

般計算機能を備えている上に、時間、角度計算およびそれらの換算、位置の線計算、針路、航程計算、到着地計算、大圏航法計算などの航法演算機能を具備し、この種の航法計算機の中では最も進歩したものである。特に時間、角度の計算機能は真に簡便であり、天測計算表第1表、時間弧度換算を数秒で行うことが出来る。更に第6表、高度方位角計算表による計算高度および方位角の算出も瞬時にして行い得ることは、この高度方位角計算表の使用に繁雑困難を感じる多くのヨット

マンに対しては福音である。推測位置の計算および針路、航程の計算は、天測計算表第10表、トラバース表および第11表、東西距に相当する経差表を使用し中分緯度計算を行っていたが、NC-2に於いては、到着地点の計算および針路、航程の計算の機能を活用すれば極めて簡単である。

以上述べたように、極めて多岐に使用し得る航法計算機である。しかしながら、一見簡便な計算機も海上で使用する場合は細心の注意を必要とする。

1. 電源を船用12Vバッテリーよりアダプターを経由して使用する場合は、電圧変化により計算誤差が起きることがあるので、乾電池で使った方がよい。

2. 電池が消耗すると計算誤差が起きる場合がある。

3. 高温、直射日光を避け、特に落したりした場合は大巾な計算誤差が起き易い。

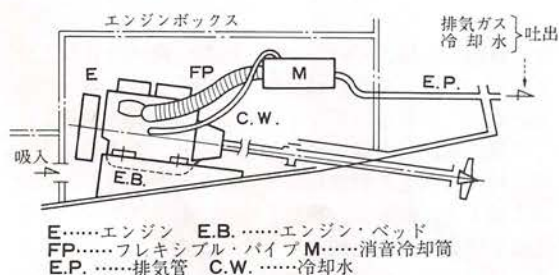
4. 計算過程でキーを誤ってイン・ブットしてもその誤りを確認する方法がない。従って検算を重ねる必要がある。

結論をしては、外洋航海には是非1台備えて置きたいものだが、万一の場合に備えて、やはり天測歴と天測計算法による天文航法を充分理解しておく必要がある。(この点に関しては弊著近刊“天測計算表の構成とその使用法”を参照されたい。)この計算機に於いても、天測歴からの時角、赤緯の計算が必要であり、時角、赤緯、緯度を計算機に入れることにより始めて計算高度、方位角が計出されるのである。ついでながら、本計算機に傍子午線緯度法の機能が補促せられたならば、機能は更に完璧のものとなるであろう。

サンタマリア号での 惨事をいましめとして

田中敏昭

昭和51年4月22日23:30頃広島市江波港を出航した3人乗組のサンタマリア号が、翌23日16:00頃防府マリーナに入港したとき、前夜来の荒天で船酔いをしてキャビンで寝ていた2人が、排気ガスで中毒死していたという普通では考えられない痛ましい事故が起きた。



1976年レベルレースウィーク Q-TONレガッタ御案内

NORC レベルレース委員会
日本Q-T協会 中部支部

レース日程	9月24日～10月3日
レース開催水域	三河湾・ニッサンマリーナ東海沖海面
参加資格	1. 1975 NORC 外洋レース規則による 2. レーティング IOR MK-III 18.0 ft以下 3. 安全規則カテゴリー第3種に合格のこと
参加申込	所定の用紙に、有効なレーティング証明書COPYを添えて9月12日、17:00までNORC本部事務局に郵送のこと。
参加費用	一艇につき¥35,000。(9月24日)出艇申告時支払い。日本Q-T協会未加入艇¥45,000 レース中の仮けい留費含む。
問い合わせ先	日本Q-T協会中部事務局 花川幸一郎 TEL (自) 052-761-3017 (動) 052-582-5511

この惨事をいましめとして改めて排気ガスの問題を考え再びこの様な事故を起さないよう注意することが故人の死を無駄にしないで済むし、又故人の冥福を祈ることに通ずると思い敢えて筆を採らせて戴きました。

クルーザーのインボード・エンジンは一般的には左下図の様に取付けてあります。

エンジン、排気管共に船体に固定されているとは云うものの、エンジンの振動でエンジン排気口と消音筒(M)の間では微小ではあるが関係位置が絶えず変化しているの、その間にフレキシブル・パイプ(F.P.)を挿入しているわけです。

エンジン本体からガス洩れがあるのは論外で、普通の場合、エンジン排気口と、F.P.の取付部、F.P.とMとの取付部、又はF.P.そのものからガス洩れがあります。したがってこれらの部分に注意、点検することが必要です。最近ラバーマウント方式、或はリンク又はフレームを使用してのスプリング・マウント方式(D-35などはこの方式で)を採用してエンジンを取付ける艇が出始めたので、特に注意が必要かと思えます。

エンジン・ボックスは一般には、エンジンの保護、或はエンジンの可動部からの危害を避ける目的で取付けてありますが、クルーザーの場合は、防音と換気も兼ねています。といいますのは万一僅かのガス洩れがあってもエンジンの吸気に依りボックス内の空気と共に排気ガスを吸入し、エンジンを經由して排気管から外部へ吐出します。

したがってエンジン・ボックスは堅固であると同時に、吸入口を除いては、出来るだけ気密を保つように製作されることが望ましいと言えます。

自艇の排気管系統を又、エンジン・ボックスを今一度、点検して見ましょう。

レースニュース



RACE NEWS

鳥羽パール・レースレポート

帆走委員長 都 築 勝 利

盛夏の訪れを華やかに告げる恒例の鳥羽パール・レースは、7月30日10:00、参加104艇の一斉スタートで夏の遠洲灘、渾にその覇を競い合いました。

スタート直前の海況は、下げ大潮の最強時、極微風にて100艇を越す大フリートが混乱もなくスムーズにスタート出来るか？ Starting Committee は去年の「TIKI」「MAUPITI」の衝突事故を想起し、一瞬緊張したのですが、折り良くスタート時刻には、当日の天気図を代表するような南3~4 m/secの快風がそよぎ初め全艇一線のクローズド・リーチ・All Fairの絵の様なスタート風景となりました。スタート直後風は確実な腰を持つ5~8 m/s、南の順風となり、各艇次ぎ次ぎにスピンを展開…日本ヨット界のビッグ・ボート54 ftの新装なったニューカラーの「SUBIRD GO」はそのイナーシャでぐんぐんと先行する、続くは麗艇「伯爵夫人」東海の風「VIND FEMPE DEL」と。

優勢な南方洋上の小笠原高気圧から、日本海北部の低気圧に吹き込む快風は徐々に腰を強めて衰える怖れは全く無く、早いレース運びとなりそう。

同日20:58には早トップ艇は石廊崎回航の報!! 一昨年「ラブソデイ・ビバーチェ」の達成した幻のコース、レコード20時間13分40秒をどこ迄描き変える事が出来るか興味しんしん。

明けて7月31日薄明 03:59「SUNBIRD GO」が期待のコース・レコードでFirst finish、続いて30分後「コンテッサVI」と順当なフィニッシュの様様だが、その後に続く3着はオーバー・ラップした「SURUGA」「VIND FEMPE DEL」がフィニッシュ直前、観る者をして唸らせた壮絶なラフィングマッチを演じ、小差で「SURUGA」が勝つ。その後は視界内には続々

とスピンの連なり、0800(所要時間22時間)までにはハーフトンの「KAGEROH」まで11艇。

09:00(23時間)まで42艇 10:00(24時間)まで60艇 11:00(25時間)まで82艇 12:00(26時間)まで94艇の猛烈なゴール・ラッシュでフィニッシュ、このため担当Committeeは一睡どころか、食事する余裕すらなくテンテコ舞いの有様でした。

最終艇の「DEVLA II」が16:01にフィニッシュして、全104艇が完走。

「ノーリコール」「ノートラブル」「ノーリタイヤ」とperfect race達成で今レースを終了することが出来ましたが、これは参加レース艇の性能向上もさること乍ら各艇のルール・モラルの向上のお陰であると思われ

ます。レース全般について、各艇とも近接してフィニッシュしている様に、快い風に恵まれたレース展開は非常に楽しいムードの裡に運んだ事と思いますが、レースコミッティにとっては少々バテ気味のキツイ、レースでありました。

今回は強力な人材を得られたお陰で、何らerrorもなく運営できた事を帆走委員長として各コミッティのご努力を心から感謝しております。

第17回のRaceを顧みて

(1) スタート側Race準備には6月初旬から現地鳥羽の市役所・海上保安部・観光協会・漁協と挨拶廻りから始まった訳ですが、総じて地元鳥羽においてはヨット特に本鳥羽パール・レースに深く、良きご理解を得られていることを強く感じ、大変有難く、今後ともこの伝統あるレースが地元の良きご援助で、益々発展することを願っております。

(2) 前夜祭パーティに就きましては

本年度は出艇申告時に一艇一名は必ず参加される事としましたが、お陰様で主催者側としては、パー



第17回鳥羽パール・レース スタート直前のレース艇群



快調に滑るレース艇群 空撮 写真提供 中日新聞社

艇名	所要時間	TCF	修正時間(秒)	クラス・グループ順位	総合順位	艇名	所要時間	TCF	修正時間(秒)	クラス・グループ順位	総合順位
CLASS 1~III						cont from CLASS V					
SURUGA II	19 ^h -39 ^m -32 ^s	0.7985	56511	①	①	SERABI III	22 ^h -06 ^m -00 ^s	0.7248	57665	②	10
VIND FEMPE-DEL	19-39-24	0.8042	56908	②	②	CRAZY-BLUE D	22-07-52	0.7258	57825	③	11
CONTESSA VI	18-29-22	0.8600	57243	③	5	ALPHA II	22-16-15	0.7258	58191	④	13
SUNBIRD GO	17-59-10	0.8972	58093	4	12	RANGER TOO	22-25-09	0.7248	58497	⑤	15
RYUO	20-46-35	0.7825	58527	5	16	八 丈 III	22-28-17	0.7258	58715	⑥	19
CONCORD V	20-58-05	0.7985	60274	6	39	GUERRILLA	22-34-05	0.7237	58797	7	20
TERU TERU II	22-08-49	0.7777	62005	7	64	TACHYON	22-30-26	0.7258	58808	8	21
SAIKI II	22-14-30	0.8050	64456	8	78	SPIRIT OF BARON	22-36-12	0.7258	59059	9	22
JOKER III	25-56-19	0.7758	72443	9	86	TORNADO II	22-37-30	0.7269	59206	10	24
CLASS IV						MA CHERE LAETICIA	22-46-00	0.7226	59224	11	25
MAUPITI	21-03-36	0.7530	57089	①	③	EMILY II	22-40-48	0.7258	59260	12	26
NARUMI III	21-07-34	0.7540	57344	②	6	ASAMA	22-38-48	0.7269	59262	13	27
VEGA V	21-11-05	0.7560	57656	③	9	DAKE II	22-36-00	0.7290	59311	14	28
PLUMERIA III	21-54-06	0.7499	59126	④	23	KAZU	22-44-42	0.7248	59348	15	29
MARTHA	22-05-50	0.7530	59901	5	36	祥 鳳	22-43-03	0.7258	59358	16	30
INDEPENDENCE	22-19-34	0.7540	60601	6	44	青 雲	22-42-33	0.7269	59426	17	31
HELIOS	22-33-56	0.7479	60756	7	46	BARRACUDA III	22-40-35	0.7280	59430	18	32
DAPHNE III	22-34-16	0.7530	61185	8	57	FRANSISCA VI	22-45-45	0.7258	59475	19	33
飛車角 II	22-40-10	0.7525	61411	9	59	MAY STORM III	22-50-21	0.7248	59593	20	34
VOLANS II	22-47-40	0.7550	61955	10	63	侍 II	22-55-17	0.7258	59890	21	37
NADJA III	23-16-45	0.7417	62158	11	65	MARY JANE II	23-15-48	0.7183	60156	22	38
YURI	22-56-34	0.7540	62275	12	67	慎 記 郎	23-09-42	0.7248	60435	23	41
JUNE BRIDE II	23-02-45	0.7530	62472	13	68	HIPPO	23-18-54	0.7215	60558	24	43
SEA TIGER	22-57-12	0.7570	62552	14	70	NEPTUNE X	23-46-07	0.7106	60803	25	47
CYGNUS II	23-17-00	0.7489	62772	15	72	以 穂	23-10-26	0.7290	60817	26	48
CLASS V						MERLUZA	23-23-30	0.7258	61119	27	53
陽 焰 II	21-59-04	0.7258	57442	①	7	妙 義 III	23-24-55	0.7258	61181	28	56

1976年 鳥羽パール・レース成績表

ティ参加人員の把握があらかじめ確実となり準備が誠にスムーズに、また前夜祭パーティも「ASADORI」の田村さんのスマートな司会で進み、年に一度鳥羽での再会は楽しいムードで盛り上がり、非常に意義深いものがあつたと思います。

来年も、皆様の広きご参加と、良き歓談の場となることと心待ちして居ります。

- (3) レース参加艇の仮泊地も皆様のご協力により秩序正しく整理され、正しいマナーでテンダー等を共用され、泊地に就いてのトラブルは全く無く、皆様のご協力に感謝して居ります。

然し夜間の巡回テンダー・サービスは若干の危険も感じられ、来年度は一考の要ありと思われまふ。またテンダーのオールが3本紛失したのは一寸残念でした。

最後に本年度の帆走委員の諸氏、本部レース委員会の方々、事務局の多大なご援助、ご努力誠に有難うございました。また、NORC会員の皆様来年も鳥羽でお逢いしましょう。

江の島・清水レースレポート

帆走委員長 岡村 欽一

駿河湾支部主催第3回江の島清水レースは梅雨明け寸前、台風11号、12号を南西諸島上に置き7月16日、18:00視界300mの濃霧の中を参加艇61艇が蘭志を秘めて江の島沖をスタート微風悪視界の中を各艇伊豆東



鳥羽パール・レース優勝 SURUGAの面々 写真提供 舵社

艇名	所要時間	T C F	修正時間(秒)	クラス・グループ順位	総合順位	艇名	所要時間	T C F	修正時間(秒)	クラス・グループ順位	総合順位
cont from CLASS V						cont from CLASS VI					
SEA STY	23 ^h -42 ^m -40 ^s	0.7248	61868	29	62	PANDINA III	25 ^h -15 ^m -01 ^s	0.6878	62521	20	69
PUSSY CATS III	24-05-08	0.7258	62932	30	73	RAINBOW III	25-21-20	0.6866	62672	21	71
REGINA	24-24-30	0.7215	63398	31	75	DATE LINE	25-25-50	0.6878	62968	22	74
BLUE DUCKS	24-40-30	0.7290	64757	32	79	WHITE MINX	25-53-53	0.6831	63687	23	76
龍 飛 II	24-57-53	0.7226	64942	33	80	LARGO	25-59-36	0.6807	63697	24	77
KELONIA III	25-35-10	0.7248	66761	34	82	はてな	26-23-22	0.6843	65009	25	81
PAMELLA	28-04-33	0.7183	72600	35	87	DHARMA	26-44-05	0.7005	67419	26	83
CLASS VI						ADELFA	27-40-02	0.6771	67440	27	84
翺 雲	23-08-26	0.6854	57097	①	4	CHICO	27-33-54	0.6890	68372	28	85
PASSAT	23-23-19	0.6843	57617	②	8	DEVLA II	30-01-09	0.6901	74578	29	88
ESMERALDA	23-42-27	0.6843	58402	③	14	NORC-N CLASS					
ORIENTAL WIND	23-46-49	0.6843	58582	④	17	LE GOELAND XII	22-55-45	0.7364	60786	①	
KO-TERU TERU	23-49-47	0.6843	58704	⑤	18	うみつばめ VI	24-42-06	0.6890	61270	②	
CRAZY BLUE-E	24-18-47	0.6831	59789	⑥	35	ADAD	23-13-28	0.7364	61568	③	
ここ一番	24-36-23	0.6807	60298	7	40	CRANE II	24-49-49	0.6947	62098	④	
IF	24-43-15	0.6795	60472	8	42	雷 電	26-02-48	0.6641	62271	⑤	
CALYPSO	24-37-53	0.6843	60678	9	45	朝 鳥	22-36-41	0.7728	62906	6	
霞 II	24-38-01	0.6866	60888	10	49	弥次郎兵衛	25-26-34	0.6878	62998	7	
MISTY	24-54-04	0.6795	60913	11	50	JUST-II	24-27-19	0.7172	63141	8	
MARENGO II	24-45-45	0.6843	61001	12	51	YUKI-III	25-56-24	0.6771	63230	9	
BUN BUN II	24-46-07	0.6843	61016	13	52	桜 工	24-43-57	0.7150	63661	10	
赤 城	24-48-55	0.6843	61131	14	54	LADY BIRD	26-02-13	0.6878	64469	11	
MERCURE II	24-51-54	0.6831	61147	15	55	尾 州	25-03-35	0.7172	64702	12	
甲 竜 V	24-55-52	0.6831	61309	16	58	ARCOBALENO	25-03-03	0.7237	65265	13	
竜 馬	24-59-37	0.6843	61571	17	60	ALBIREO TOBA	26-29-57	0.7333	69954	14	
CARIBBEAN SEAGULL	24-20-50	0.7027	61591	18	61	マッハ II	28-41-32	0.6890	71168	15	
TRACER	25-15-56	0.6843	62241	19	66	アキラ V	24-15-49	0.8177	71425	16	

1976年 鳥羽パール・レース成績表

岸に向けて帆走するも日の出迄風が上らず意外に湾流が強く各艇門脇より稲取崎あたりを抜きつ抜かれつの大接戦、17日08:00頃よりSSWの風が吹き出し大型艇が集団より抜け出し爪木より石廊の向い潮真上りのコースを岸べた一杯岩場にくだける白波すれすれのタックマッスをくり返しの登り競走、石廊を越え、駿河湾に入ってから先頭集団は20~25ノットの順風を受

けスピンで快走、清水フリート所属の新艇S & S 38のSURUGA III(橋本健誌オーナー)が真赤なハルに夕陽をばいに受けて所要時間18時間32分23秒でファーストホーム最終艇CHICO号の38時間33分33秒を以って57艇が完走無事故でレースを終了。総合優勝はエクメスボートのYUKI。この艇のコース選択帆走ぶりは実に見事である。2位CLAZY-BLUE-D、3位青雲と健



第3回江の島・清水レース フィニッシュ後の参加艇



三保文化ランドでの表彰式

艇名	所要時間	T C F	修正時間(秒)	クラス・グループ順位	総合順位	艇名	所要時間	T C F	修正時間(秒)	クラス・グループ順位	総合順位
CLASS III-IV						cont from CLASS V					
MAUPITI	25 ^h -24 ^m -10 ^s	0.7530	68861	①	6	ALPHA II	30 ^h -06 ^m -07 ^s	0.7258	78652	16	32
CLARISSA	25-16-16	0.7748	70488	②	9	梓	30-30-17	0.7237	79474	17	34
SURUGA II	24-32-23	0.7985	70541	③	10	HIPPO	30-43-38	0.7215	79810	18	35
MIMI II	25-52-28	0.7590	70699	④	11	KELONIA III	30-46-22	0.7248	80294	19	36
PLUMERIA III	26-15-16	0.7499	70877	5	13	PUSSY CATS III	32-52-21	0.7258	85891	20	39
KOCHI	25-24-34	0.7863	71926	6	14	EARLY BIRD III	33-20-11	0.7258	87103	21	41
高麗	26-47-56	0.7530	72646	7	16	清海波	37-32-19	0.7237	97800	22	48
天城 II	26-47-02	0.7550	72798	8	17	神露美 II	38-07-07	0.7248	99462	23	49
飛車角 II	27-06-39	0.7525	73443	9	19	CLASS VI					
OSE	26-00-55	0.7844	73462	10	20	YUKI-III	26-40-17	0.6843	65704	①	①
INDEPENDENCE	29-15-52	0.7540	79435	11	33	ESMERALDA	27-56-22	0.6843	68827	②	5
TILDE II	29-44-09	0.7570	81036	12	37	ORIENTAL WIND	29-16-53	0.6843	72093	③	15
DAPHNE III	33-28-12	0.7530	90730	13	42	BUN BUN II	29-35-25	0.6843	72895	④	18
MARTHA	33-29-57	0.7530	90809	14	43	TRACER	30-10-58	0.6843	74354	5	23
VOLANS II	33-39-25	0.7550	91479	15	44	PASSAT	30-33-52	0.6843	75294	6	24
CLASS V						王白	33-27-24	0.6795	81841	7	38
CLAZY-BLUE D	25-36-13	0.7258	66899	①	②	竜馬	35-03-10	0.6843	86351	8	40
青雲	25-41-40	0.7269	67238	②	③	ARIADNE II	38-08-28	0.6843	93959	9	45
SPIRIT OF BARON	25-48-28	0.7258	67432	③	4	DEVLA II	38-08-37	0.6901	94762	10	46
JIN VI	26-34-06	0.7237	69219	④	7	CHICO	38-33-33	0.6890	95642	11	47
龍飛 II	26-50-30	0.7226	69824	⑤	8	Nクラス					
TACHYON	27-04-58	0.7258	70764	⑥	12	雷電	34-02-00	0.6641	81365	1	
MAY STORM III	28-11-55	0.7248	73578	7	21	CROW	33-58-45	0.6723	82239	2	
RED SHARK II	28-26-14	0.7237	74088	8	22	PAN PASS	33-44-17	0.6795	82530	3	
MA CHERE-LAETICA	29-00-48	0.7226	75474	9	25	PLEIADES CLUSTER	33-34-38	0.6970	84251	4	
MERY JANE II	29-30-28	0.7183	76303	10	26	てんとう虫	34-56-26	0.6807	85622	5	
EMILY-II	29-17-39	0.7258	76542	11	27	TINA III	33-18-15	0.7226	86636	6	
祥鳳	29-18-53	0.7258	76595	12	28	マッハ II	38-10-59	0.6890	94709	7	
陽焰 II	29-34-05	0.7258	77257	13	29	TIARI	38-07-22	0.6924	95026	8	
GORGON	29-58-11	0.7183	77498	14	30						
TSURUGI	29-55-44	0.7258	78200	15	31	DNF ASUKA SPRING BILLY THE KID アキラ V					

第3回 江の島・清水レース成績表

聞。今回のレースで駿河湾支部所属艇が関東艇に互して10着迄の中6艇入った事は着々と実力をつけて来た証拠であると思われる。18日14:00よりの表彰式パーティは東海大学経営の三保文化ランドプールサイドで行われバンド有り、シシ舞い有りの余興入り、2代目小政オーナー大口氏の尽力により大マグロ2匹のブツ切りサービス有りと盛りだくさんの趣向で有ったがレース疲れと帰京心矢の如しでもう一つ盛り上らなかつたのは残念であった。尚清水泊地に於て40隻の関東艇を一週間泊り込みでワッチをした東海大学風っ子グループに誌面をお借りして御礼申します。

※支部・フリートのレース(帆走)委員会をお願い!!

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、支部レース委員長経由で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。

N O R C 近畿北陸支部

ポイントレース成績表

帆走委員長 森 岡 忠 美

クラス	Sail No.	艇名	3 回 戦		4 回 戦	
			着順	T I M E	着順	T I M E
A	1641	名水 II	1	1 ^h -49 ^m -50 ^s	1	2 ^h -02 ^m -09 ^s
B	1797	SPIRIT OF B	1	1-49-30	1	2-01-18
B	1852	楽浪	2	1-50-12	3	2-06-23
B	1696	DARK HORSE II	4	1-51-25	2	2-04-56
B	1781	かねい II	5	1-53-19	4	2-06-37
B		SEVEN OCEAN	3	1-51-07	8	2-10-10
B	1845	寿限無	8	2-01-34	5	2-08-18
B	1902	VILLA D'ESTE	7	1-59-35	6	2-09-07
B	1795	ZORO	6	1-56-50	7	2-10-08
B	1783	EMMANUELLE II		T . L	9	2-11-19
B	1876	YOU III		T . L	10	2-12-16
B	1626	飛龍 III		D . N . S		D . N . S



ヨットの写真集

吉谷 龍一

雨や嵐で海に行けない日、冬の夜の炉端、また親しいヨット仲間の集った時など、ヨットの写真集は良い伴侶である。長い間に少しずつ集めて来た写真集を取り出して風をあてながら、今日はそのいくつかを御紹介してみよう。

イギリスの写真集

さすがにヨットの本場だけあって沢山で出ている。

■ビーケンのもの Bekenは父子2代続いてカウズを中心にヨットを写している。父親のフランクはすでに1890年代に初めたという。その当時は専用艇を持たずデインギーの舷側から乗り出して写していたそうである。息子は17才であとを継ぎ、いまは25フィートの専用艇で追っているが、カメラは父子相伝の手製の重い乾板用のものだという。

“The Glory of Sail” 1959年発行。

ほとんど白黒の写真。しかし、登場するのは古いデインギーや名艇、またウファフォックスも時々、顔を出している。

“Yachts” カラーばかりの小さな本、1960年発行だから、被写体は前者とほとんど同じ。

“Beken of Cowes Les géants de la voile”

“Beaute de la voile” この3冊はビーケンの3部作である。はじめのは父親のビーケンが撮った1897-1914までのもの、歴史に残る大型艇が中心。カラーもあるが着色石版刷からの複写、次ぎのはジャイアンツの文字通りJ クラス ボートや12メートル艇が主である。最後のは大型、小型、モーターボートまで種々、登場する。あとの2冊はバリのArthaud 発行のものだが、たしか英語版も出ている。以上3冊とも大版の豪華装丁である。

■ラムゼイのもの アイリーン・ラムゼイは婦人写真家。デインギーの写真が多い。

“Dinghy Days” 1959年, Adlard coles 発行、このなかにモリス・ローゼンフェルドが応援した8枚（いずれもデインギー）が含まれている。

“Sailing Boats” 1962年発行、すべてモノクロである

がヨット ハーバー やクラブの生活も沢山出て来る。

■ピーター・ヒートン この人は帆走技術の解説者としても有名である。

“Boat” ヒートン自身は写真家ではないので色々な写真を編集したものである。帆走中のヨットばかりではなく、ポートを中心にした風景や婦人や犬まで含めての乗り手も題材となっている。いわば生活型ともいべき写真集である。

“Yachting a Pictorial History” ヨットの起源から大型艇、スチーム・ヨットの時代を経て、戦後のヨット界、モーターボートまで含めて年代的に写真で示している。



米国建国200年祭を祝う帆船 写真提供 岡田豪三

スイスの写真集

ドイツのカレンダーは有名であるが、この Grosse Segel, Kleine Segel はチューリヒで発行されたもの。カメラはリヒアルトファイト。ただ、場面はマイアミとかナッソーとか米水域が多い。黒白である。

アメリカの写真集

アメリカといえばまずローゼンフェルドである。

■ローゼンフェルドのもの 改めて云うまでもなく最も有名なヨット写真家。とにかくポーツマスでの日露戦争の講和会議の際の唯一のニュース写真を撮ったという。現在は3人の息子が継いでいる。

“Under Full Sail” いくつか出ている彼の写真集のうち、その撮影生活50年を記念したこの本が最も有名である。掲載されている196枚の写真は古いヨットマンには大い雑誌でなじみのものである。解説がまた経験の古い著名な評論家、エヴァレット・モリスである。

Oiaue

(アーラ、まあ……)

柏村 勲

筆者はトンガ諸島、オネア
タ島に今度クラブハウスを
開くことになりました。8
月28日オープン予定です。



最近、日本の海でセーリングするチャンスがほとんどない。一年のうち2、3ヶ月トンガでのんびり過ごすバチが当たっているのだと、目をつむって耐えている感じなのである。

その分だけ、夢がふくらんで、その夢との追っ駆けっこがまた初まる。

私の会員番号は0061、意味はよく判らないが、NORCでも古い番号に属すようになったらしい。当時は、油壺はガラ空きだったとか、エンヂンも持たないで式根の野伏港から、NEの強風をまともに受けて、タックしながらあの狭い湾口を抜けたとか、ライフ・ラインもない船で、腰まで波に洗われながらジブを交換したとか、そんな話もあった。

その頃から、レース派とかブルーウォーター派とか耳にしていたが「俺は、ブルー・ウォーター派なんだ」と云うことは、如何にも格好よくて、それがレースに参加して勝ったりすると、余計に肩を聳えさせるみたいだった。私も、レースは好きだったし、今一步のチャンスに恵まれながらも、遂に一度も優勝の感激を知らないま、現在に至る。

今は、チタの丹羽さんから贈られたレッド・スタート15に《Oiaue》(トンガ語)と名をつけて、トンガの青い海をチョコチョコと走ったりしている。澄んだ海は底が、よく見えるので、逆に深さの見当を

誤ってコーラルに足をとられては「オーイアウエー」一米に余るバラクーダが、美事なテール・ウォークでバウを横切ったといつては「オーイアウエー！」などと楽しんでいる。

せめて、60哩彼方のノムカ島まで行ける船が欲しいな、と内心思っているが、内証の話、そこは魚や貝の宝庫なのである。

人間には、自分の大切なものは誰れにも見せないで、自分でコッソリ楽しむ型と、みんなこーいと大声を挙げ、一諸に楽しもうとする型があるようだ。私は、明らかに後者に属し、いま無人島に作ろうとしている“ハダシで生活する文化村”にも、できることなら世界中の人々に来て貰いたいと思うし、トンガの海も、できることなら日の丸つけたヨットが集って、島から島にホツキ歩き(トンガは南北200哩170余の島があるので)たまにはレースをやったりして、貿易風に吹かれながらみんなで一杯飲んだりしたら、どんなに面白いだろう、と考えたりする。

ヨット乗りに「トンガの、うちの島に来て下さいよ」というと、きまって「行くときはヨットで行くよ」という言葉が返ってくる。レースとクルージングを兼ねたヨットの大船団が、NORCの統卒のもと大挙日本を後にし、南太平洋にコースを定めてスタートする、そんな日がいつかあるかなあ、などと夢みたりするのである。オーイアウエー。

なお、ローゼンフェルドのもので“The Story of American Yachting”がある。これも彼の写真中心であるが文章もまた多いので今回は割愛しておく。

■ビーストンの写真集 ちょっと珍しいものとしてサンフランシスコ湾のヨッティングのみを写した Beeston の“Of Wind, Fog and Sail”を紹介しておこう。各ページとも文字通り霧のサンフランシスコとヨットである。

ヨットばかりでは少々手落ちなので帆船の写真集“The Great Age of Sail,”“Windjammer Parade”などもあげておこう。前者は昔の帆船

が中心、後者は1972年のキールのオリンピックを祝って集った65隻の帆船のバレードの記録。今年の米国の200年祭を記念したニューヨークの記録。

200年祭を記念したニューヨークの大帆船バレードの写真集もきつと出るだろう。

最後に日本人のものを名前だけあげておく。

- 伊橋照美 美しき帆走 講談社
- 中島房徳 ヨット 毎日新聞社
- 浅見嘉治夫 帆船 毎日新聞社
- 中村庸夫 世界の帆船 平凡社
- 世界の船 朝日新聞社

南太平洋航海記 その1

南十字星の見える海

増井宗男

昨年から今年にかけて、こんなに多くの日本のヨットが、大太平洋を所狭しと走り廻った年はない。

都鳥は1975年のトラン・バック・レース終了後、ホノルルに3人の「船番」を残して帰国し、次のレース計画の準備を行った。

我々のレース計画・それはオーストラリアで行なわれる、シドニー・ホバートレースの含まれた、**South-ern Cross Cup Series** 香港、マニラで行なわれる **China Sea Race**、続いて沖縄・東京レースと可成り **Hard** なものだ。レースの結果、模様などは他の人達にお任せすることとして、私はその間寄港した憧れの南太平洋の島々のこと、そして強烈な太陽のものと長い長い航海のエピソード等を書いてみたいと思う。

都鳥の寄港地はハワイのホノルルから始まり、サモア諸島のバゴバゴ港、フィジーのスパ港、ニューカレドニアのヌメア港、オーストラリアのシドニー港、タスマニアのホバート港、パプア・ニューギニアのラバウル港、香港、フィリッピンのマニラ港とヨットマンなら誰もが「よだれ」の出そうな、この豪華な港ばかりだ。

ホノルルからの都鳥の回航は筆者「増井を責任者にする」という岡崎Ownerの、気狂いじみた、全く信じ難い一大決断によって、私の様な未熟者の青二才に、最新鋭のアドミラルカップー54フィートの**Free-Hand**を与えられた事は、私が結婚した時よりも、また子供が生まれた時よりも、何物にも増しての感動！と云うよりも、むしろ戦慄をさえ憶えた。トランバック・レースで初めて54フィートという大型ヨットを経験し、2200哩のこの航程は私にとって、ヨットマンとしての花道、フォアデッキであった。この感動も覚えやらぬこの私に、今度はスキッパーとして、9人の若いクルーと心を一つにして5500哩の彼方のシドニーまで行けるものなのか。ヨットそのものの運航の技術もさることながら、私自身が備えている精神的な面で果たして**Leadership** が取れる人間であろうか。また彼等がこの私についてきて呉れるだろうか。この様な輝かしい希望と期待とそして内面的な不安などが止めどもなく交錯する。

こゝで都鳥のcrew を紹介しよう。総勢10名のうち5名はこの都鳥でトラン・バック・レースに参加した**Carrier**はあるとしても、あとの5名はレースの経験は無いと云ってもいい。然しながら、この未熟な私に快よく**Free-Hand**を与えたOwnerの全乗組に対する期待には何としても答えなくてはならないと、可成り悲壮な決意で空路ハワイへ向ったものだ。

ハワイ出航を10月14日と定め、船体の上架、食料品購入、税関手続き等まことに目まぐるしい日々を送って、10月12日には、EXPO 75年ハワイ沖縄レースの**Start**を見送りに行った。彼等の輝やかしい期待と、また航海中に遭うであろう不安などを想像するにつけ、全く他人事でないものを感じ、今から始まろうとする都鳥の事が重なり合って、身に詰まされてくる。

10月14日15時「さあ愈々出航だ」**Anchors Aweigh my boy! Anchors Aweigh**。まるでハワイ島が軽快な**Melody**を奏でてこの都鳥の門出を祝福してくれているようだ。行先はアメリカン・サモア・ツツイラ島だ。風さえ船尾から快よく吹いて、左舷クォーター、速力**8 kt Course**は180度の真南だ。さあ愈々この都鳥もこれから素晴らしいドラマが始まろうとしている。

Single hand で今太平洋を西え西えと走っているヨット、一昨日ホノルルを出発した大型グループのヨット彼等は今沖縄のEXPO会場に目的を絞っている。各艇夫々の持味はあるにしても、夫々独自のドラマが展開している事であろう。又しても太平洋横断レースの仲間の事がしきりと想い出されて来る。太平洋の真唯中の大洋での生活！恐らく岡(オカ)に居る人達には凡そ想像も付かない事許りだ。来る日も又来る日も「揺れている」「カタムイている」「女がイナイ」この確かな事実からは何としても逃がれる事が出来ない。

この厳然たる三つの事実を大前提として、如何にして大海原の日々を面白可笑しく過ごすかを大真面目に



赤道附近の日の出

考えなければならない。こうした環境に置かれると、先づ最も原始的というか、基本的な次の様なことに気が付く。それは、生まれも、育ちも、職もそれに教育のされ方も、身体も顔も…よくもこれだけ違うものなのか、文字通り10人10色である。つい2・3カ月前迄は他人同志であった都鳥Crewの人が如何してこうも仲間意識が持てるのであろうか。唯一の共通点！それは「ヨットが死ぬ程好きである」ただそれだけの事である。

ハワイを出るとき、あんなに張り切って元気であっ



都鳥一Ⅲ クルーの面々

上段右より増井宗男 市来
善郎 小林良一 鳴海裕次
都築行弘 下段右より柴田
裕平 渡辺洋二 宮 信行
井上一夫 岩沢信男

た新人の4人はアッケなくdown。今1人新人の筈の宮は「Contessa」からの助っ人であるが、矢張り一味何かが違う。長い輝やかなしい歴史を経ている「Contessa」自身が知らず知らずに良きCrewを育て上げるSomethingを持っているせいかも知れない。都鳥のこのメンバーも早くそうなりたいたいものだ。

ホノルル出航のときのあの慌ただしい、艇の整備、船用品の取揃え、まだ十分に気心も判っていない新人かんのスリ合わせ、陸上の諸々のノイズ、それら一切を出港と共に、きれいさっぱり洗い流して、そのあとに残ったもの、それは「ヨット乗り」そのもののズバリである。そうは言いながらも10人の新しい組合せの歯車が免にも角にもSmoothに動くまでには、たっぷり一日以上は時間の経過が必要である。この一時期が過ぎると、大海原の雄大さに、改めて眼を見はる。

直赤な太陽が西の水平線近くに下りてきた。普通真昼間の太陽の動きは肉眼では動いている事すら感じない。僅かに、六分儀の望遠鏡を通して初めて刻々の太陽の動きが判る程度である。しかし、この太陽も水平線近くになると、急に太陽それ自身が大きくなった様に我々の眼に映る。と同時に徐々に下降を続けている様子が肉眼でもよく判る。そして水平線の向うにすっぱり沈む頃、それは数秒かも知れないが突然Speedを増して急激にドカンと沈む。しばらくして再び太陽の沈んだ水平線を眺める。そこには、あかね色に染った入道雲がきれいに横に並んで都鳥に何かを語りかけている様である。水平線のはるかに彼方なので入道雲の感じは全くなく、行儀よく一列に並んだチューリップのようだ。静かなSunset、それに力強いSunrise。でもこの様な気分が味わえるのは、港を離れて僅か3日間ぐらいのもの。

だが、10人のCrewのうち、そんな素晴らしい感情に一瞬ひたった人は他にあったのだろうか。もはや我々Crewにとって、海も太陽も、月も星もクソ喰らえだ。

今我々が望んでいるものは「揺れない場所」「旨い食物」「キレイな女」ただそれだけである。食料計画に沿って、ハワイで購入した「ゴウカ」食料も所詮波の上でのメニューは固定されてしまう。でも、最も人気の集ったものは、「力わかめうどん、とろろ添え」だった。我々はサンバードのご好意により大量の香辛料を持っていたので、各人が夫々好みの味付をし固定され勝な食物に変化を添えることが出来た。限られた狭い艇内での食事とそれに伴う何気ない会話は船内生活での重要な意味を持っているものであるが、こうした会話内容のBest threeは食物、女、しもの話に達する。こんな範囲の会話が流れている内は、まあ何と云う事はない。然し、三番目のことに関しては航海も半ばを越す頃ともなると、各自の身体から一旦離れたニオイが時には云い争いの原因にもなり得る。(私は今も尚冗談であったのだと固く信じているが)。人によってVolumeの差はあるにせよ、毎日全員が全く同じものを食べている訳である。とすれば必然的に同じニオイが放たれると考え勝であろう。然しながら現実は大違い。一度び、一味ではなく、「ひと臭」違うものを放ったらさあ大変、少く共3日間は白い眼で見られる。このことは、年令や地位には全く関係がないらしい。つい先頃行われたトラン・バック・レースの時もそうだった。このレースに出場した都鳥の岡崎Owner、サンバードの山崎Owner、Contessaの石原の裕ちゃん矢張りこの原始ルールから外れていた訳ではない？

太平洋の大きな海図に船位をplotした場合カツムリの様なのろのろ歩きの際栗毛航海も10月22日に無事赤道を通過した事とした。「オーイ前方海面に赤いブイの線の赤道が見えるぞ」熟睡した許りの同僚が「オイ、オイ何処に見えるのか」「赤道なんて見える訳ないじゃないか」一杯喰わされたと知った非番の彼は本当に怒り出した、そんな話を聞いた事があるが、まこと赤道の赤線は何処にも見当らない。

赤道通過の夜は、全員喜びに爆発し、10人の男が狂った。その夜の詳しい、もっと具体的な事を望むかたは、直接私宛お尋ね下さい。“Owner は怒るだろうなァ、でも判って呉れるかな、わかんねえカモ?” ハワイからの初の航海も2400哩を踏破して10月27日0700、2週間振りにLand fall 1400ツツイラ島の風下、南側に入った。

常時陸上に生活する人達には大地の臭なんて、てんで気に止めた事すら無い。でも2週間海と帆と空だけ眺めていた我々は鼻が、すごく敏感になっているのだろう。「土の臭」がつんと感じられる。「オヤ、自動車も走っている、ここがバゴバゴだ。デッキに打ち揃ったCrewはみな自信に満ち溢れた顔で無言で島を眺めている。

日々天測のプロットには自信がある。然し乍ら、その計算の通りの時間に目指すバゴバゴの緑が出現して呉れるであろうか。私もそしてNavigatorの岩沢も、この目で島を認める迄は、自信と不安と安心の入り交ったそんな気持が解消されるものではない。

みんな、島に酔って、ガヤガヤ云っている内に、20kgもある「ヒラアジ」が釣り上げられた。「今夜はこの刺身で一杯と行こう」これがあるからヨットは止められない。ヒールしない甲板で、炊きたての飯、冷たい刺身にビール。遠くサンゴ礁の彼方に波の砕ける音を快よく聞き乍ら「僕は幸福だなァ……」。

湾の向うの上をケーブル・カーが横切っており、その背後にはRain Maker という山がある。この山に雲が掛かると必ずスコールが来ると謂われているが、お多分にれず強烈な雨と風が我々の艇に襲って来る。このスコールで想い出したが、航海中のスコールの利用方法は次のようである。

1. 赤道付近の海域だからと云っても、アビームから前の風の時の風と雨は肌寒い。この場合船を追手にする方がよい。それはアゲインストで風を受けている時よりも、比較的長時間スコールの恩恵を蒙る事になるからである。
若し、そうしないと、シャンプーをスコールで洗い流す以前に雨が止む事がある。こんな時あと味の悪い事おびただしい。
2. スコールは雲行きとその色合で大低通過が予測できるものであるが、スコールが来たら、メイン、ハリヤードを50cm程降ろしてルーズ・フットにし、其処に水を貯めて使い、最後の仕上げには其処に横になるのが抜群だ。
3. この大自然のままのシャワーを浴びると身も心も一挙にきれいさっぱりとなって、特に洋上のストレス解消には最適である。

赤道を挟んだこの航海で、都島は一日平均170哩は走る。時速平均7ノット誠に快調である。

次号へ続く。

第17回鳥羽パールレースに参加して

LE GOELAND XII 浜田 実



元気に出艇するル・ゴエラン号 クルールの面々
写真提供 なかよし造船有限会社

本年の鳥羽パールレースに参加を決めたのは、4月の末頃だったと思う。4月3日、国際ボートショーで、目差すなかよし30を兄弟三人「自分の目で確め契約した。当初7月末の艇完成を、レース参加のため出来るだけ早めてもらう。実際に「ル・ゴエラン号」が伊勢で降りたのは7月14日である。マストが1日、2日ばかり遅れ、テスト帆走は16・7日頃だったか?、これに立合ったのは艇長の健一(私の弟)一人だった。そして22日に艇長の長男、良治と私の長男、圭(同く中学二年の二人を少しでも艇長の手助けをするため、新艇に送り込む。私等、私、健治(艇長の下)と友人の木下一二君の後発組は、私の仕事の都合で、27日夜行で青森を発った。その頃「ル・ゴエラン号」は鳥羽に移っていて、翌28日、正后過ぎ艇に到着したなかよし造船社長、木原氏の指導で全員でセーリング試走、トップジブ及びラジアルヘッドスピンをあげる。正味2時間位の練習、29日、この日も木原氏の指導でリーチングスピンにこの日届いたストリーカーを張った。雑誌や写真ではお馴染みだが自分達ではのは初めてである。半分見とれて居る間に3時間位で練習は打切りとなり、あとはレースのための食料買い出し。パーティと時間が経過、明日はもう本番である。昨日、今日とやったトレーニングは全く消化不良で、それを考えると吐き気がする。私は半分諦め、さっさと邪魔の入らないフォクスフルで寝てしまう。艇長と健治が海図など出して暫く打ち合せて居たようであったが、これも早々に寝につく。ナビ、コースの決定、作戦はほとんど艇長まかせである。

レース当日最後尾からスタート地点に向う。スタート15分位前に到着、スタート前の数分間を健治が8mmを廻す。「よく撮れれば良いが」ル・ゴエラン号チームとしては、この記録は、レースの成績と同じ位い価

値がある。青森の仲間に「こうであった」と……これからはレース中出来るだけ機会を見て撮影するつもりである。フィルムは20本持ち込んでいる。

いよいよスタートである。八丈のアドバースもあって、風下側から出ることにする、あと数秒、全艇がぐんぐんスタートラインをつめてゆく。

青い空と青い海の間、三角の白い帆の華の中に在ってただ時の刻みだけを意識に、その瞬間だけを待つ…

「ゴー！」気合を入れて出る。まァまァのスタート、



スタート直後のル・ゴエラン号
写真提供 なかよし造船有限会社

悪くはない。走り出してしまったら自分の周りのほんの数艇より視覚にない、これにせり勝つためにのみ全力を集注する、マークする筈だった艇のことなど忘れてしまっていた。スタート直前、八丈が私達の前にあったのだが、スタートと同時に、見失っていた。先行するもの後続するもの、3・4時間もすると、見渡せる海面いっぱいには散って走っている。このあたりでも8mmを数回廻す。我がル・ゴエランは、中間コースをとる、スタートは、ヘビーゼノア、コースが変り次第順次、トップジブ、リーチングスピン、ラジアルヘッドスピンと換えた。どれもトラブルなし旨いことっている。

日暮は何処のあたりであったか、御前崎手前あたりだったと思う。(私がこの原稿を書いている今艇が青森へ回航中なので、資料が全部艇に在り正確なことは解らない)。夕焼がかった水平線近くスピンがいくつも浮びあがる、初めてお目にかかる情景だ。また8mmを撮る。我々の前方を横切った挙動不審の韓国船が又、戻って来て隣を走っている艇に、スピーカーで清水港を尋ねていた。

暗くなって少し風が落ちたのでストリーカーを張る。コースが合っているのかなんとかものにする。本船の高い燈火が目まぐるしく私達の周りを往きかう、真暗なお化け屋敷の中に居て、次々にお化けの集中攻撃をうけている様なものだ。

神子元を遠く廻って一旦ストリーカーを下す。大島の燈台が近くなってからもストリーカーを上げるのをためらっていたら、後方からぐんぐん迫ってくる燈がある。暗くてよく判らないが、ヨットに違いない。アット云う間に追いつかれて見るとストリーカーが見事に張っている。ストリーカー1枚の威力は恐るべきものだ。我々もすぐあげる。その場は辛じて抜かれずにすんだ。それにしても下田あたりから全然進んでいない感じ、下田、川奈、東伊豆あたりの灯が仲々変わって行かない。朝だろう……。大島の真中あたりで夜が明けはじめた。大島の岸に3・4ハイ、伊豆の岸にも居る。先行艇は20パイ以上か、やがて大島のかげからも、続々と現われてくる。この辺でも8mmを廻しかけたが、さすがにもうそんな余裕もなく、富士山を撮りそこねた。大島を出たあたりで、潮に乗る。沖側と岸の両側の艇が目に見えてさがる。「これはッ」と思ったものも東の間1・2マイルでもう消えていた。フィニッシュ地点は早くから出してあったが、先行艇が、様々な方向に走って行くので、仲々判然とはつかみにくい。それにしても初めてのストリーカーは、難物だ。色々やって見るがどうも落ちつかない。ストリーカーは踊りの名手か、ばたんばたんやっている内に、「侍」に追かれた。あとゴールまで4・5マイル、突然各計器類が死んだ。バッテリー(50アンペア)が完全にあがってしまった。ここまで来れば「まァ、ドォってことはない、ご苦労さん」。あと2マイル位になってようやくストリーカーが落ちついた。すぐ其処までせまっていた「侍」の追込みがピタリと止った。しかしゴールの進入路が解らない。「いっそのこと待に抜かれた方が良いかも」、と思ったら、艇長もその考えだったらしい。しかし抜かれたくはない。ぎりぎりまで頑張る、マークの旗の直前、スピンを降しセール交換の間に、すんなり「侍」に抜かれて、ゴールした。着順は41番コミッティの方は、Nクラスなので良い、せんだ!と云われたが、どの程度よいのかその意味はよく解らなかったが、嬉しい。私は全く満足だった。艇長以下皆んなもその様だった。

このレースを振り返って見て、此処までやれたのは、艇長はもちろんだが、艇長の息子の良治君に負うことが大であった。今まで19呎キングフィッシャーに乗っていた我々としては、全く不慣れで、まごつくことばかり、我々より6日早く新艇についた良治君は、スピンストリーカー、各ジブのセットはもちろん、何にから何にまでやってのけ、我々の間違いをたゞちに指摘した。私の息子は残念ながら、初めての外洋帆走に酔ってしまったが、良治君は全く快調でこの後、青森への回航にも乗ることになって居る。なんとも頼しい子である。

レース運営にあたった方々、レースに参加された方々、御苦労さまでした。

支部 フリート だより



東海支部

東海支部長 大矢 隆

東海支部は、おもに伊勢湾、三河湾を中心に活動しておりますが、今春から五ヶ所フリートが発足し、さらち衣浦フリートが成長して、衣浦富貴フリートと、衣浦武豊フリートの両フリートに生まれかわり、従来の鬼崎フリート、三河湾フリート、鳥羽フリートとあわせて6フリートとなりました。さらに今後も四日市、津、あるいは幡豆などの艇が増えてフリートしてまわるのも近いと思われます。

東海支部のレース活動は5月の熊野レース(100哩)10月の東海レース(125哩)11月の野鳥レース(70哩)の3レースが中心です。前二者は熊野灘を往復するロングレースで、途中には伊良湖水道、布施田水道など難所が多くシビアなレース展開になります。後者は、湾内の周航レースで変化が多く楽しめるレースです。

恒例の鳥羽パールレース(本部主催)には当支部からも多数参加していますが、地元スタートという地の利と他支部の艇と一緒に走れるという魅力でしょうか



支部で主催する前記三レースより参加数が多く、今後の支部レース活動の一つの課題になっています。

陸の上での支部の行事は、隔月の例会が中心です。

3月には、本部の山崎海事普及委員長の御協力を得て「サザンクロス・カップレース」のフィルムを上映しましたが、武村氏の解説よろしく、盛況でした。

5月は、トンガのオネアタ島で愛艇「オィアウエ」と共に過されている画家の柏村勲氏を招き、8ミリを

中心にオネアタの風物、生活を紹介してもらいました。

7月には、伊勢湾三河湾周辺案内図(伊勢湾海難防止協会発行)を編さんされた松本素直氏にその苦心談とか図の使い方などを伺いました。

各例会は30~60名の参加があり、なごやかなふんいきの中で、会員の親睦に役立っています。会員相互の話し合う場が少いとの声もあるので今後の会の持ち方を検討していく必要があります、諸兄の意見を期待している次第です。

その他に、4月には本部より山口常務理事が講師として来名され、2日間にわたり「天講講習会」を開きましたが、35名の参加があり関心の深さは予想以上のものでした。

鳥羽パールレースを中心とした8月も過ぎると、9月には東海安全フェスティバルがあり、下旬にはレベルレースの全日本も三河湾で予定されています。10月、11月にはレース、12月には年末パーティと今後も行事がたぎります。

以上の如く東海支部の現況などを紹介しました。活動を盛んにしていくには、未だ問題が山積していますが、徐々にでも解決していくよう努力しております。

最後に、諸行事に御協力下さった会員内外の各位に厚く御礼申し上げます。

西内海支部

西内海支部長 岩田行史

本格的ヨットレースを迎え、我が西内海支部は日本有数のレースコースに恵まれているとはいうものの、瀬戸の朝風、夕風を含めて、風の少ないのは困りもの



である。これが我々一番の泣きどころではあるが、景色のよさは抜群で他支部の垂涎的でもある。

年間のレース計画として2, 3, 4, 9, 10, 11月はポイントレース。5, 6, 7, 8月はクルージングレースに重点を置き、陸のラリー、オリエンテーリング等を海に置きかえて、恵まれた島々を大いに利用した真のクルーザーレースを行いたいと思う。

オリンピックコースとか20マイルレースではどうしても特定一部の集りになりがちで、毎回15, 6艇の出場にとどまるが、ナイトレース(1泊2日)をやれば最低20艇の参加があるので風のない夏場はファミリーのクルージングレースを主体に行えば、その中から真のレース派が生まれてくるだろう。

現在はナリユー(NAYRU)レーティングでやっているのですがどうしても上位艇が決った感があり。参加しても入賞の可能性がなく出場を見合わせる艇も出て来るし、付き合いで参加する艇もあるとうかがわれる。一時期好評だった西南海独特のTCFで、出場すればどの艇でも入賞可能というレース方式、又前記のラリー的クルーザーレースを行うことによって参加すれば面白いということ強く印象づけ、一般でも多くの参加をはかりたいと思う。

近畿北陸支部

近畿北陸支部長 三井祥功

1976年度後期の近畿北陸支部レースは、下記のように行います。

レース名	第3回多景島レース	第3回竹生レース
コース	柳ヶ崎～多景島(反)～白石(反)～柳ヶ崎(回戦)	大橋～多景(反)～竹生(反)～大橋(反)竹生(反)～柳ヶ崎
距離	約47.0M	約94.3M
スタート	10月16日 21:00	11月21日 22:00

横浜フリースト

大島ランデブー

小杉行雄

今年で第3回目を迎える「大島ランデブー」は、8月1日開催となった。日程の決定に際し、大分協議が重ねられたが、結局休日の多い8月第1日曜となり、鳥羽レースとかち合う事となった。だが、7月末までに参加申込をした艇は21艇にのぼり、関係者一同大いに奮起した。集合場所を岡田港とし、地元子供達を浮波港まで乗せるヨット教室を実施した昨年に対し、今年は浮波港集合とし、ヨット教室は、浮波港沖に変更した。なおヨット教室は、いつも泊地や避難港として利用している大島の人達と我々ヨットマンとの交流を深める一環として毎年実施しているもので、各参加艇に4～5名づつお願いしているものです。さて、当日は、日本海に前線が停滞し、それに吹き込む強い南西の風が(約8m)2, 3日吹続き波もや、高い天候で



大島ランデブー 波浮港に集まった参加艇

あった。夜明けと共に風は落ちたのだが、それも東の間大島に近づくごとに吹き荒れ始め、大島東岸(竜王崎が見え始めた位置ぐらい)においては、三原山よりの吹きおろし(15～20m)と波と潮の悪さが重なり合い、参加艇を苦しめた。中には、岡田港へ引き帰えそうと考えた艇もあったほどで、波のしぶきによる思わぬ大島艇上の海水浴を味わいつつ、ほとんどの艇が集合時間の午前11時には、浮波港へもやいを取った。この様な天候のため地元子供達の安全を考慮し、ヨット教室はやむなく中止とした。後で聞いた話だが、子供達は、大いに残念がり、停泊したヨット上でロープの結び方や、各部品等の説明でも良いから実施してほしいと、ヨット教室に対する期待が大きかった事を、今さらながら知らされた。

太陽が西に傾き、水平線を赤く染め始め、波静かな浮波港にもほてった膚を心地良く冷すとばかりが降りるころ、大島勤労福祉会館(鉄筋コンクリート3階建ての立派な会館でテニス、ボリング等のスポーツも楽しめる大変なものなのだ。)において大パーティーが繰りひろげられた。——なお当日パーティーには、酒と料理と……?は豊富に用意された。——参加艇20数艇、乗組員130数名が一同に会し、開催担当者の挨拶から始まり、大島町長、観光協会、浮波の港を良くする会等の方々の挨拶、各参加艇の紹介とセオリ一通りに進行、横浜より持参したたる酒の鏡が割られ酒が行きかい始めると一気に歌が飛び出して来た。大島名物のアンコさん(大島では、娘さんのことを意味するそうで、今回出席して下さったアンコさんは、昔のアンコさんが多かったが。)による踊りが披露されると雰囲気も増々盛り上がり、各艇とおきのかくし芸が次々と飛び出して来た。中でも、女性を沢山乗せて来たのでナンパ船にはならないと前置きされた“ロースタ”の原さんによる「海賊の歌」、”シースター”の鈴木木の金原さんによる「海賊の歌」、”シースター”の鈴木



大島ランデブー 大島青年団有志による御神火太鼓

さんによる「マドンナの歌」(題名は、はっきりしないので仮にこうした。)等々楽しいものばかり、来年からは「大島ランデブー」を「大島かくし芸大会」とでも名称変更したくなるほど役者ぞろいでパーティーは最高潮となっていった。最後に大島青年団有志による恒例「御神火太鼓」が披露された。これは、左、中央、右と配置された3個の太鼓に5名か～6名が付き打ち鳴らすもので、静と動とのリズムがかもし出す音は、それはもう気迫に満ち迫力があり、雄大ですばらしいものです。ヨットマンたるもの一度は、この大島ランデブーに参加し、自分の目で見て、聞いておく必要はあるのです。この御神火太鼓で最高潮に達したパーティーも、来年の再会を約束し、又、参加者全員の幸を祈り、NORCの発展を願いつつ、手始めでお開きとなった。解散後も、今ださめぬパーティーの興奮による鼓動と御神火太鼓のリズミカルな音とが共鳴しあい、いつまでも、いつまでもきらめく星空の中へ鳴り響いていった。

葉山フリート

山口彰夫

(1) 本年度後半のスケジュール

葉山フリートの本年度後半の主なる行事は、次の通りです。

(イ) フリート主催親善レース 9月15日

年間3～4回行なっている葉山フリートの親善をはかるレースですが、今回はお隣りのフリートの江の島の皆様にも、お声をかけて一緒にやろうと計画してます。

(ロ) H Y C主催鳥帽子廻航レース 10月10日

これも毎年、体育の日に行っている行事です。

(ハ) NORCポイントレース兼葉山オープン

10月24日 毎年おなじみの葉山オープンが今年はNORCのポイントレースを兼ねる事になりました。いつもの通り楽しいパーティを計画していますので、多勢の皆様の参加をお待ちしています。

(2) 地元の子供達をヨットに招待

“いだてん”の三浦さん“アルバトロス”の矢吹さんが中心になって、日頃お世話になっている葉山町との親睦をかねて、子供会37名を8月8日ヨットに招待し楽しい半日を過ごしました。小さなフリートなので油壺のようにおおがかりな事は出来ませんが、13艇の協力を得て第1回目としては、成功だったと思います。

佐島フリート

鈴木 修

しにせ? 油壺と葉山の中間に位置する、新興フリートであります。

佐島マリナがその中心基地となっていますが、佐島マリナは森繁久彌氏が“海を楽しく”をモットーに手がけられたとかで、十年以上を経過していますが、NORCのメンバーは長い間育ちませんでした。

こ、数年ようやくレース志向者が出て来て、四年前にフリート結成したわけであります。

現在の所属艇は、フォンテンII世を旗艦?として、ジャンゴ、シュージュ、はてな、デブラ・ゲリラ、トレッドウインド、ジンIV、寿、十艇を数えるに至り、NORCのレースでも仲々の成績をおさめる様になりました。

結成当初から“小和田湾の主”と云われる、上原一夫氏が、フリートキャプテンとして、リーダーシップをとられています。同氏の人柄と云うか、年の功と云うか、フリートはまとまる様な、バラバラの様な、でも楽しいフリートに成長しつつあります。そのかげには、佐島マリナのの小野ハーバーマスター他諸氏の絶大な理解がある事を、忘れる事は出来ません。

今年から佐島マリナの社員でもある長谷川裕氏がメジャラーの資格をとられたので、計測も非常に便利になり、又レーティングについて種々相談出来る体勢が出来た事は大変喜ばしい事です。

佐島水域のヨットの数から見ると、フリート加入の艇は五分の一にも満たない状態です。佐島マリナの現状から考えると、NORCのレースのシビアさを敬遠している人が多い様に思われ、フリートの増大は望み薄の感じがします。たゞいづみたく氏を会長とするヨットクラブは仲々盛んで、殆どの艇がそのメンバーである事を考えると、ヨットクラブが益々隆盛し、そのクラブ単位でNORCに加盟する、そしてそのクラブ単位の個性あるレースが行われる——そんな時が来ているのかも知れません。

最後に佐島マリナをおとづれる艇の方に御注意申し上げます。マリナ入口の防波堤寄りは大変浅く危険です。防波堤をまわってから大きく漁船群の方に近づくまで大まわりをしてハーバー入口の真中をぬらってお入り下さい。佐島は入りにくいと、皆様に敬遠されている様ですが、皆様との交流を強く希望しております。(ミスター佐島フリート)



(左) 一生懸命ちびっこ達 (上) 赤シャツをあわせてもらうちびっこ

油壺フリート主催

“第三回油壺ちびっこカップ ヨットレース” 報告

青海波 清田 博

NORCシーボニアフリート・諸磯フリートの応援を得て“第三回油壺ちびっこカップヨットレース”が八月十五日油壺湾入口で行なわれました。前日の夜よりもり時々小雨、当日はどんよりとした雲が空一面低くたちこめ、肌寒く、今にも雨が降り出しそうでしたが、たまに強いブローに見舞われる位でヨットには快適な風でした。会場には朝早くから 250名のちびっこ選手、お母さん選手、100名の協力ヨットマンそして100名の地元応援の人々が集まりました。ちびっこやお母さん選手は、上手にOPボートを操り、観戦の私達は手に汗をにぎって白熱したレース展開を暖く見守りました。“ちびっこヨットマンを育成しよう”“地元の人々と仲良くしよう”をスローガンとして始まったこのヨットレースも第三回を経て、ちびっこ達の腕前も大変上達し、私達協力者も準備運営に大部手慣れてきました。会場に面した油壺ヨッテル、油壺マリーナや、各別荘の方達も心良く施設を利用させてくれました。今年は特に安全面に気をつかい、レスキューボート部隊にはベテラン月光・速鳥氏を中心となり、応援の大儀見さんもボートに乗って参加協力してくれ万々に備えました。安全装備面はそよかせ・ヒッポの分担で、三浦市でもちびっこ選手達に三億円の保険をかけるなど安全に対する私達の意気込みが一致した様です。そしてレースコミッティは、大世帯をはこる裕明グループです。この親善ヨットレースを今後も永続させるには運営や資金集めに無理をしては駄目です。今回もたくさんのヨットマンに特に強制をせず自発的に寄付・寄贈品そして労務提供をお願いしました。三浦市のお母さん方にはカレー作り・そば作りをお願いし、私達ヨットマンは、ボート運搬・コミッティ・レスキュー・配艇・安

全対策・受付・表彰パーティなどの労務提供及び資金集めを主眼として協力しました。寄付金は例年の如くちびっこグループの常連メンバーが率先して寄付してくれ、更にこのレースの趣旨に賛同して新たに寄付をしてちびっこグループのメンバーになられた方も多数います。しかし今後いつまでも一部の理解あるヨットマンだけに資金をあまえてばかりもいられないでしょう。ヨットマンの資金面の負担を少しでも少なくする様な方向にもって行かねばならないと思っています。寄贈品は本年もサンバードの山崎さんの好意によりOPボート・カレーが提供されました。カレーの肉は飛車角の名和さんの寄贈です。毎回参加者にくばるコンビニ安藤さんお手製のドーナツ、デブラのお菓子に加えて、更に今年はカネボウのシャンプーが花を添えます。今年はデッカイ寄贈品も目立ちます。立風書房の900冊の書籍・リーダーズダイジェストの300冊の書籍・オーディンの米一俵半・蛇の優勝カップ・加藤ボートのトラック貸与・日本タイマート加藤氏の高級時計10個などがありました。又遠く名古屋・千葉の館山からの寄付もありました。特に今年私達が心配したのは労務提供者の人集めでした。しかしこの親善レースの趣旨を理解してくれた30艇98名のクルーが集まってくれたのでボート運搬係の歌田さん、コミッティの阿部さん、配艇の樺田さんなどホクホク顔でした。当日のメダ商品は何といっても“赤シャツ”ではないでしょうか。プシキヤッツのヒゲの岩井さんデザインのちびっこマーク入り赤シャツをミフィーの岩田さんが安く提供してくれました。老若男女が(ちびっこマーク入りの)赤シャツを着て油壺湾入口を、レースに、コミッティに、そして観戦に飛びまわる様子はよく目立ちきっていました。ちびっこたちはレースの合い間に、カレーを食べ、油壺湾奥のヨット広場での表彰式では、カップやたくさんの本をもらい、ヤキソバをたべたり、ジュースを飲んだりして、篠原さん・三樹さん司会による風船遊びをしました。三樹さんの主宰するバレエ学校の可愛らしいちびっこによるハワイアンダンスがこの日のハイライトでした。最後にちびっことヨットマン全員が手をつなぎ大きな輪になり“幸せなら手をたたこう・おててつないで”を大合唱して楽しかった一日を終えました。そして翌日は、ロータス Jr・ベガ・アリアドネ・月光・竜馬の若いクルー達がボート運搬・後片付けをしてこの親善ヨットレースも無事終了いたしました。こうして今日も又多数のヨットマンが誕生しました。が問題はこれ以後です。この機会にヨットに興味をもったちびっこ達が“ヨットに乗りたい、教えて欲しい”と思っても現在ではちびっこ達を受け入れる何の施設もありません。ヨット・置場・管理指導のことなど問題はたくさんあります。これらについては今後各方面より協力を得なければならぬでしょう。陰の立役者高沢さんご苦労様でした。又来年もよろしく。

新登録艇の紹介

セル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

I 8 4 8 BARRACUDA III D. Peterson T/2

8,950×7,390×3,100×1,720 川本恵一 武豊 艇名の由来:「BARRACUDA」は南洋を勇として泳ぎまわっている(カマス)の大口です。抱負:我々グループも三世を進水させるに至り、東海水域を中心にNORC各種レースに参加しヨットを通じ交友を一層深めたい。顔ぶれ:全員が名古屋学院ヨット部の釜の飯を喰った奴等で「古兵?」と自負している方の集りです。

I 8 5 0 VEGA V D. Peterson 3/4 1,010×8,000

×3,390×1,840 宮澤英夫, 青木, 石島, 大城, 高田, 塚本, 古川, 緑川, 宮森, 能田, 古野, 森, 松本(共同) 油壺 艇名の由来:昭和40年7月7日七夕の日が我々の会の発足の日です。織姫すなわちVEGA星ということです。抱負:3/4トンでガンバリます。又、大レースを取りたいですね!!

I 8 5 3 PANDA II オセアン226,650×5,500×2,400

×1,300 杉浦 実 蒲郡 艇名の由来:子供に好かれるため。抱負:時間さえあれば海に出たい。顔ぶれ:常に顔を見ない人(ヨットの為に集まる人)。NORCへの要望:東海支部の発展。NORCのレースをもっと多くしてほしい。

I 8 5 6 PEGASUS II D. Peterson T/4 7,870×

6,350×2,500×1,520 加地英一 鳴尾 艇名の由来:星座(ギリシャ神話の中で翼をもった天馬)より。抱負:レースを主体にやって行きたいと思っています。顔ぶれ:加地実, NORC正会員, ヨット歴10年。巴里俊次, ヨット歴2年。毛利信人, 森敏蔵, ビギナークルー。

I 8 5 8 KAZU ゴールデンシャムロック 30'-00"×

24'-60"×10'-2"×5'-9" 有田一郎 広島仁保 艇名の由来:妻の名の一部。抱負:レースにクルージングに大自然の中で機械文明の中にどっぷりつかった生活を忘れ、ほんとうに人間らしいヨットライフを楽しみたいと思う。顔ぶれ:海の好きな仲間の大世帯。一人一人紹介したいが20数名の共同オーナーでこの紙面に書ききれず省略。NORCへの要望:広島地域にハーバーらしいハーバーがほとんどないが、この点をなんとかしてほしい。

I 8 6 1 REGULUS III なかよし30 8,808×7,162×

2,926×1,621 在本博 サントピアマリーナ 艇名の由来:星座の名前REGULUS(レグルス)小さな王様の意。

I 8 6 2 YURI 渡辺修治32'6" 32'-6"×25'-10"×

10'-4"×5'-8" 吉村福德 三谷 艇名の由来:愛妻の名。抱負:時には家族と優雅に、時にはレースで激しく。

I 8 6 7 赤兎(せきと) TK-25 7,500×6,960×

2,366×1,520 藤田憲 油壺 艇名の由来:吉川英治氏の三国誌の中にでてくる真紅の馬で英雄豪傑しか乗りこなせず、人云うに一日千里を走ると云われた名馬にあやかってつけた艇名。抱負:クルージングが主で世界一周が夢です。現在ウィンドベンをつけてよたよたと走るのがやっとです。

I 8 6 8 DAKE II GOLDEN SHAMROCK 8,990×

7,470×3,110×1,750 井上禮三 諸磯 艇名の由来:父の故郷島根県松江市郊外にある山の名称である。抱負:出来ればレースに参加して、帆走技術の厳しさを勉強したいと思います。顔ぶれ:武蔵工大出の加藤敏郎さん、同じく野口英男さんにお手伝いいただいています。

I 8 7 4 SEAGULL II ヤマハ25II 7,550×5,870×

2,730×1,650 浜井敏男 広島海楽園

I 8 7 5 CRANE II ヤマハ25II 7,550×5,870×2,730

×1,650 佐久間義徳 木更津 艇名の由来:家号の「千代鶴」を英訳したもの。抱負:数多くのレースに参加し、少しでも良いものを取り入れてゆきたい。顔ぶれ:浅井更二郎(法大卒), 大山泰弘(東海大卒), 岡田武吉(セントラルポート社員)。NORCへの要望:要望ではないが我々は素人の集りみたいなものなのでよろしくご指導をお願いいたします。

I 8 7 7 NOMI II D. Peterson T/2 8,950×7,390

×3,100×1,720 野村侃 西宮 艇名の由来:ノミは古来より小さなものの例であるが自身の体の100倍も飛ぶ、又我がクルーのよく酒を飲むことからノミ助のノミをとった。抱負:レースにクルージングに大いに英気を養い度い。顔ぶれ:副長, 戸倉宏城。ウインチマン, 浦野重賢, 上塚宏。水夫長, 狩保清一, 司厨長, 古川裕。ナヴィゲーター, 奥村新一。NORCへの要望:大いに海洋スポーツを振興させ海国日本を世界に広め来べきクォータートンカップに優勝できる艇が日本から出ることを祈っております。

I 8 7 8 翔雲 N-240 7,300×5,820×2,670×1,400

正井良和 石津 艇名の由来:大海原にハバタク雲のように走るヨット。前の船の名前からです。抱負:T/4 76年全日本選手権に出場しまして上位入勝。77年の78年ワールド選手権選考に勝って78年世界選手権には新艇にて出場します。顔ぶれ:76年T/4全日本出場にそなえて翔雲グループに山崎市郎, 高井利明が入会しました。正井良和, スキッパー, 33才, 菓子商。山崎市郎, 26才, 関大ヨット部OB, 船具屋。高井利明, 23才, 船が好きで三井造船に勤務。

I 8 7 9 MA CHERE LAETICIA D. Peterson T/2

8,970×7,010×3,170×1,710 内山安二 脇田武, 清水勝彦, 鈴木誠, 田中義明, 野口元, 八木祥一, 宮沢満, 中野義雄(共同) 油壺 艇名の由来:夢は大きく、限りなく、いつも若さと活力を保って、冒険に対し(峠)していたい……という中年にありがちなあわい願いをこめてフランス映画「冒険者たち」に出てくる美しい女性の名「LAETICIA」を採用したもの。抱負:もとより、

暇も金も乏しい者ばかり。せっかくの艇ゆえに、乗ったときは、大いに楽しむ所存。レースではすみやかなフィニッシュを、クルージングでは、楽園のような楽しさを心がけてゆく。顔ぶれ：内山安二・天下一品のひげを持つまんが家。清水勝彦・電子計算機に強い中年ダンディー。鈴木誠・山しよの実のようなファイトマン。田中義明・体力気力精力智力すべて持った男。野口元・口数は少ないベテランスキッパー。八木祥一・船酔いにも徹夜にも強い独身貴族。宮沢満・経験豊富で一番若いロマンチスト。中野義雄・仕事の早い物品調達スーパーマン。脇田武・口ほどに人間は悪くない色黒No.1。NORCへの要望：レーシングマシンのヨット以外の艇でもそれなりに十分楽しめるレースの企画と実施。

I 8 8 4 AKI II BW-30 8,960×7,100×3,040×1,680 吉田清子 小戸ヨットハーバー 艇名の由来：子供の名前より。抱負：レースに出て頑張りたい。顔ぶれ：スキッパー、主人。その他学生ヨット部出身4人。社会人1人。

I 8 8 8 YOSHIKO III 大橋且典 One-Off 7,250×5,800×2,700×1,500 花川幸一郎 衣浦 艇名の由来：YOSHIKO II より。

I 8 3 9 北斗 BW-30 8,980×7,529×3,029×1,090 石田光 箱崎・漁港 抱負：レース指向。顔ぶれ：浜田、九大ヨット部OB。佐藤、産大ヨット愛好会。楠野、製薬会年。大野、ディンキーのりの女性クルー。

I 8 9 0 弥次郎兵衛 ヤマハ25II 7,550×5,870×2,730×1,650 田辺豊一、近藤清一（共同） 沼津 艇名の由来：弥次郎兵衛は不安定な状態の様でいて必ず元の状態に立ち直ろうとするからヨットと一脈通ずる所があるのではないかと又姿名前共にユーモラスな所から命名しました。抱負：今迄ディンギーで4年乗っていましたが、今だレースには出た事が無く、クルーザーは始めてなので何を言ってもいいかわかりませんが、まず安全第一を目的とし他の艇の走りを見、参考にして少しでも安全な走りが出る様、そしてより「早く」をもとめたい。顔ぶれ：田辺豊一、近藤清一、井上幸一、白勢星三。NORCへの要望：極力レースを多くして下さい。

I 8 9 4 ARMADILLO VACANCE-28A 8,600×6,450×3,050×1,690 山下直 佐島マリーナ 艇名の由来：初めは、まったく意味がなかった。ただ親しみやすい、よびやすい、覚えやすい名前を選んだ。抱負：新艇に慣れるまでは、名前のおうりパカンス向けに乗りたい。クルーが強化されたところから、手軽なポイントレースに出て腕を磨き、今年は無理かもしれないが、来年の鳥羽レースには是非、参加したい。顔ぶれ：江頭健一、大熊力三、川村光治、福田徹、森健二、橋本弥生、小林久仁代

I 8 9 9 RIO DE SUR D. Peterson T/4 7,870×6,350×2,500×1,520 丹羽由昌 衣浦 抱負：1976年Qトン世界選手権を手はじめに、78年の日本開催のWORLDには上位に入賞したい。顔ぶれ：走ることに徹し

たレーサーで固めたクルーです。

I 9 0 1 アカデミー I PION 8,990×7,100×2,930×1,720 羽生典正 防衛大学校 走水 艇名の由来：防衛大学校の訓練艇として数隻入手予定の一号艇である。従って校名の英語名、THE NATIONAL DEFENSE ACADEMY よりとり、更にシリーズの一号艇故、アカデミー I と命名した。抱負：レベルレース、ポイントレース等で腕を磨き、近い将来長距離の外洋レースに出場して立派な成績を挙げる積りである。顔ぶれ：ヨット部員の上級生が主体となり、それに海上自衛隊の士官であるOBが加わることになる。

I 9 0 5 CHIHIRO III D. Peterson 3/4 10,000×8,130×3,200×1,800 大石洋一 サントピアマリーナ 抱負：諸レースに参加し、優勝すること。顔ぶれ：当社社員。敏腕なるクルー。

I 9 0 7 瑤沙 (YOHSA) K30A 8,900×7,300×2,900×1,700 田代雄一 走水 艇名の由来：旧制浦高の寮歌の一節より採る。瑤は美玉であり剣を飾る。一説には伝説の木の実に食べると素敵な夢をみる由。つまり我が艇のクルーは皆粒選りの珠玉であるとの意。

I 9 0 8 松籟 ヤハマ25 7,550×5,870×2,730×1,650 柴田茂 清水 艇名の由来：松に風が当たる音と、セーリングに風が当たる音と似ているので。

I 9 0 9 BILLY THE KIDD N-240 7,300×5,820×2,670×1,470 望月誠 清水 艇名の由来：オレたちがレースなんかでも「ビリズラキット」より、ワッカルカナ？顔ぶれ：山本新治・源平豊（2人とも女房をもらったばかり）。

I 9 0 1 SERABI III D. Peterson T/2 8,950×7,390×3,100×1,720 秋田直哉 葉山 艇名の由来：仏語「c'est la vie」から来ている。「生きがい」というような意味。抱負：レースに勝つこと。顔ぶれ：SERABI II から引継ぎ。鎌田、石川、伊藤、藤井、久野。

I 9 1 1 URARA (うらら) O'DAY-25 7,630×6,720×2,570×1,420 田口藩 油壺 艇名の由来：進水の時期も丁度春うららの最盛時でありますので。抱負：初心者が出んどですし、私もしばらく中断致して居りましたので、初心に帰ってじっくり勉強したいと思っています。

I 9 1 3 ADLER ゴールデンシャムロック 8,990×7,470×3,100×1,750 藤田光男 シーボニア 艇名の由来：ギリシャ神話より鷲の意。抱負：早くレースに参加できるよう勉強したい。NORCへの要望：クルー2人ともヨットには2・3度乗ったことがある程度です。

I 9 1 6 零II (ゼロII) VELA 24 7,250×6,080×2,370×1,480 古橋武生、岡田正弘、堀正己。（共同） 衣浦 抱負：クルージング8、レース2。

I 9 1 7 みたらい ヤマハ30 8,970×7,000×3,020×1,580 中島徳一 下松港 艇名の由来：私の出身地光市室積港は古くから上関と共に港町（漁港）として栄え、室積港のある湾を「みたらい湾」と呼ぶところから「み

たらい」とつけた。抱負：現在下松、徳山、防府、光、新南陽地区のヨット仲間と周南ヨットクラブをつくりその御世話をさせていただいている関係上正しいヨットマンのありかたや、その他の事を共に勉強したいので、よろしく御指導お願いします。顔ぶれ：中島茂、神成三平、荒堀允文

1918 TOMBOY SK31 31'-0"×23'-9"×9'-0"×5'-8" 柳川翼村、鈴木史郎、阿部峯男、安田久夫、生川鉄男、伊藤寛治、北岡泰爾、別所建二、森勝幸。(共同) 四日市 艇名の由来：“じゃじゃ馬娘”の意味。

1920 LEILANI III D. Peterson T/2 8,950×7,390×3,100×1,720 小坂欣也 的形(木場) 艇名の由来：ハワイアン風の曲「スイートレイラニ」より。抱負：主にレース活動を行う予定。顔ぶれ：家族及び社会人、大学生を中心に。

1923 GARIBBEAN SEAGULL カリブプロト 7,040×5,900×2,650×1,530 村山秀夫 千葉 艇名の由来：“カリブのかめ”いつも挑戦するカリブのかめという由来より。抱負：レースにも出たい。

1926 幸(さち) サンファン T/2 8,950×7,800×3,030×1,630 富田剛旦、富田昇平(共同) 小網代 艇名の由来：妹の名より。抱負：安全検査のいらない小レース にて楽しみたいと思います。又、兄弟で一緒にできるスポーツは楽しいものです。顔ぶれ：安藤正雄、(ドラゴン世界選手権に参加) NORCへの要望：レース本位の運営も結構ですが、気楽な小レースも企画してもらいたい。

1927 Date Line ビアス T/4 7,200×6,350×2,800×1,350 松井正安、林、片山、原田、小沢、梅田、鈴木、白石、(共同) 諸磯 抱負：レースにも、ぼちぼち出てみたい。

1069 ALBIREO TOBA SK31 31'-00"×24'-02"×9'-03"×5'-68" 寺本康郎、杉原、片上、岩佐、入口、尾崎、中西、山岡、中村(共同) 鳥羽

1255 CHICO エクメ・ド・メール 7,950×5,900×2,650×1,500 牧明弘 油壺

1671 YUKI-III エクメスポーツ 7,580×5,530×2,660×1,480 清水勇夫 佐島

1733 U.F.O. スカンビ 8,970×7,000×3,020×1,580 川島正通 油壺 スチュアート・エル・モンロー。艇名の由来：UNIDENTIFIED FLOATING OBJECT. の略、(未確認浮遊物体) 抱負：クルージングを主に楽しみたい。たまにはレースにも出てみたい。UNIDENTIFIED FLYING OBSTACLE となり得るか？

1745 鬼ツ子丸II ブルーウォーター 9,000×7,500×3,000×1,600 加藤直、大島富士雄、伊藤英二、日比谷陽一良、緒方信次、辰已重正、榎田善太郎、尾形耕太郎、鈴木厚次(共同) 油壺

1806 TORITON ヤハマ25 7,550×5,870×2,730×1,650 橋本正浩 琵琶湖

1827 麻規3世 ヤマハワントン 11,000×9,860×

1976年度Q・TON CUP世界選手権レース参加艇に2艇の追加!!

前号にお知らせの北米テキサス州コーパス・クリスティで開催の本年度Q・Ton世界選手権レースに、更に2艇の追加エントリーがあり、レベル・レース両委員会では計4艇の日本代表を推薦いたしました。

記

第1順位 1846 CHOU-CHOU (近藤弘毅)

N-240 1976年3月日本で進水

第2順位 1820 RIO DE SUR (丹羽由昌)

DOU26 1976年3月日本で進水

第3順位 1972 SAKE (木原俊男)

KIHARA24 1974春北米で進水、チャーター艇

第4順位20696 MIDNIGHT HAMMER(羽柴宏昭)

Bludworth27 1976年8月北米で進水、チャーター艇

3,600×2,050 小田泰義、小田久輝、小田信穂、小田展弘(共同) 西宮 艇名の由来：長女の名前。抱負：積極的にレースに参加したい。その中で大いに勉強したい。顔ぶれ：私の兄弟及びその友人。

1835 うみつばめ VI 7,490×5,800×2,550×1,500 大宅弘義、上林英可、陸木重郎、松井幸夫、木村隆雄(共同) 琵琶湖

1851 TIARI ヤマハ25II 7,550×5,870×2,730×1,650 吉村好時、小沢達司、鈴木伸芳、高橋勝。(共同) 清水(大洋バス) 艇名の由来：花のような女(オトメ)。抱負：ビックレースへの参加。太平洋横断。

1863 PANDINA III エクメ・ド・メール 7,900×5,900×2,650×1,500 八木正生 蒲郡 艇名の由来：バンドの愛称の意。抱負：全支部レースを出場する事。顔ぶれ：鈴木自動車ヨット部OB。NORCへの要望：支部に於いてもっとレースを多くして欲しい。合同クラブレースのような形を主催するのも良いのではないか。

1864 ランニングブルー スプレングNZT3 7,490×6,100×2,520×1,300 加藤力雄 沼津 艇名の由来：Running Blueと書いてありますが、正式にはRunin Blueと書きます。意味は、借金をかかえてふさぎこむと解釈しております。しかしRunin' Blueではゴロが悪いのでRunning Blueとした由です。意味は走る青(名馬“青”)です。抱負：これまで1年間に浦湾親善レースに参加し、クルーの腕もある程度向上したので、今後は支部レースに参加しより一層技術の向上をめざしたいと思います。顔ぶれ：山口昭夫：スキッパー。スキッパーであるが、デッキワークはほとんど彼が行い、腕はたしかである。松浦 隆：メンバーの内一番冷静であるためナビゲータを務める唯一の妻帯者。室伏 悟：メンバーの内一番大柄である。力もあるのでシート静作専門であるが欠点はあまり動きたがらないことである。笠原和夫：一番若く、運動神経も良さそうであるので最も期待しているクルーである。フォアデッキマン。

※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。

1976年度上半期レース 入賞艇一覧表 レース委員会

	本部主催レース		関東支部主催レース		関東支部フリート主催レース	
	第2回洲本レース (5/2-5/5)	第17回鳥羽パール・レース (7/30-8/1)	1976年初島レース (4/3-4/4)	第10回大島回航レース (5/2-5/3)	沿岸レース(諸磯) (3/7)	沿岸レース(油つば) (6/6)
総合賞	オール総合 洲本市長杯 三浦市長杯 越後杯 ①CATHARINA TOO 2 天城 II 3 CORAILBLUE	運輸大臣賞 パール・カップ ①SURUGA II 2 VIND FEMPE-DEL 3 MAUPITI	オリンパス・カップ ①DJANGO			
	グループ総合 ①SURUGA II ②鳥羽市長杯(IV) ③MAUPITI 鳥羽市観光 協会会長杯(V) ④陽 昭 II バレーナ・ カップ(VI) ⑤翔 雲 メール・エスプリ杯 (NORC-N) ⑥LE GOELAND Ⅷ	シーラ杯(I-III) ①SURUGA II 鳥羽市長杯(IV) ③MAUPITI 鳥羽市観光 協会会長杯(V) ④陽 昭 II バレーナ・ カップ(VI) ⑤翔 雲 メール・エスプリ杯 (NORC-N) ⑥LE GOELAND Ⅷ	K7カップ(I-V) ①八 丈 III 2 CATHARINA TOO 3 JIN VI 中戸杯(VI) ①DJANGO 2 KO-TERU TERU 3 CHOU-CHOU	龍王杯(I-V) ①JIN VI 2 陽 昭 II 3 GORGON 天山杯(VI) ①CHOU-CHOU 2 TRACER 3 千 勝 V		
	I III	1.SURUGA II 2.VIND FEMPE-DEL 3.CONTESSA VI	1.CONTESSA VI	1.裕 明	1.K-7	1.CONTESSA VI 2.RYUO
	IV	1.天 城 1.MAUPITI 2.NARUMI III 3.VEGA V 4.PLUMERIA III	1.MARTHA 2.HIRO II 3.PLUMERIA III	1.MAUPITI 2.HIRO II 3.八 洲 II	1.MAUPITI 2.HIRO II 3.PLUMERIA III	1.MAUPITI 2.MARTHA
	V	1.CATHARINA TOO 2.CORAIL BLUE 3.梓 1.陽 昭 II 2.SERABI III 3.CRAZY-BLUE-D 4.ALPHA II 5.RANGER TOO 6.八 丈 III	1.八 丈 III 2.CATHARINA TOO 3.JIN VI 4.TSURUGI 5.青海波	1.JIN VI 2.陽 昭 II 3.GORGON 4.祥 風 5.PUSSY CATS III	1.AND EVE 2.NEPTUNE X 3.SEAFAREER	1.JIN VI 2.梓 II 3.RANGER TOO
	VI	1.翔 雲 2.PASSAT 3.ESMERALDA 4.ORIENTAL WIND 5.KO-TERU TERU 6.CRAZY-BLUE-E	1.DJANGO 2.KO-TERU TERU 3.CHOU-CHOU 4.CHA CHA 5.EBB TIDE	1.CHOU-CHOU 2.TRACER 3.千 勝 4.PASSAT	1.DJANGO 2.かめら III 3.ESMERALDA	1.ESMERALDA 2.かめら III 3.YUKI-II
賞	NORC IN	1.LE GOELAND Ⅷ 2.うみつばめ VI 3.ADAD 4.CRANE II 5.雷 電				
ム 賞	フ ア ー ホ ー ス	秋田トロフィー SUNBIRD GO				

(注：優勝杯は○印の艇に授与される。)

事務局からのお知らせ

本年度年会費についてお願い

本年もすでに半期を経過いたしました。年会費をまだ納めておられない会員もあります。各支部事務局経由の上、至急お払い込みください。特別会員15,000、正会員5,000、準会員2,000。関東支部会員は関東支部基金としてそれぞれ1,000の加算となり、住友銀行虎ノ門支店、普通預金口座、日本外洋帆走協会、へ振り込んでください。

住所変更についてお願い

会員のなかには、住所を移転されても事務局へ住所の変更先をお知らせくださらない人が多数あり、発送物が戻ったりして困惑しております。本人が気付かない場合もあると思われますので、オーナーまたはクルーの仲間からお知らせください。

編集後記

この大海原を小さな帆船で航海している人達は何を求め、何の為に仕掛けるのだろうか。紀元前の遠い昔、ポリネシア人はアジア大陸の奥深くヒマラヤのアッサムで生活していたと云う。彼等は海を求めてタイに移動し、1つのグループは、インドネシアを経て太平洋へと散っていった。さらにもう1つのグループは、インド洋を渡り遠くアフリカに近いマダガスカル島へとたどりついた。彼等は、星の位置と波の高さをたよりに危険をおかして大海原を漕ぎ進んだ。何を求め、何に糧を求めたのだろうか……。彼等をみちびいたのは、未知の世界だったかも知れない。新しい生活だったかも知れない。現代の人達が、大海原に出かけていくのも、また同じロマンだろうか。何かに没頭し、夢中になる——今日のシラケ時代に対する挑戦だろうか？私はそれが知りたい。(泉 織香記)