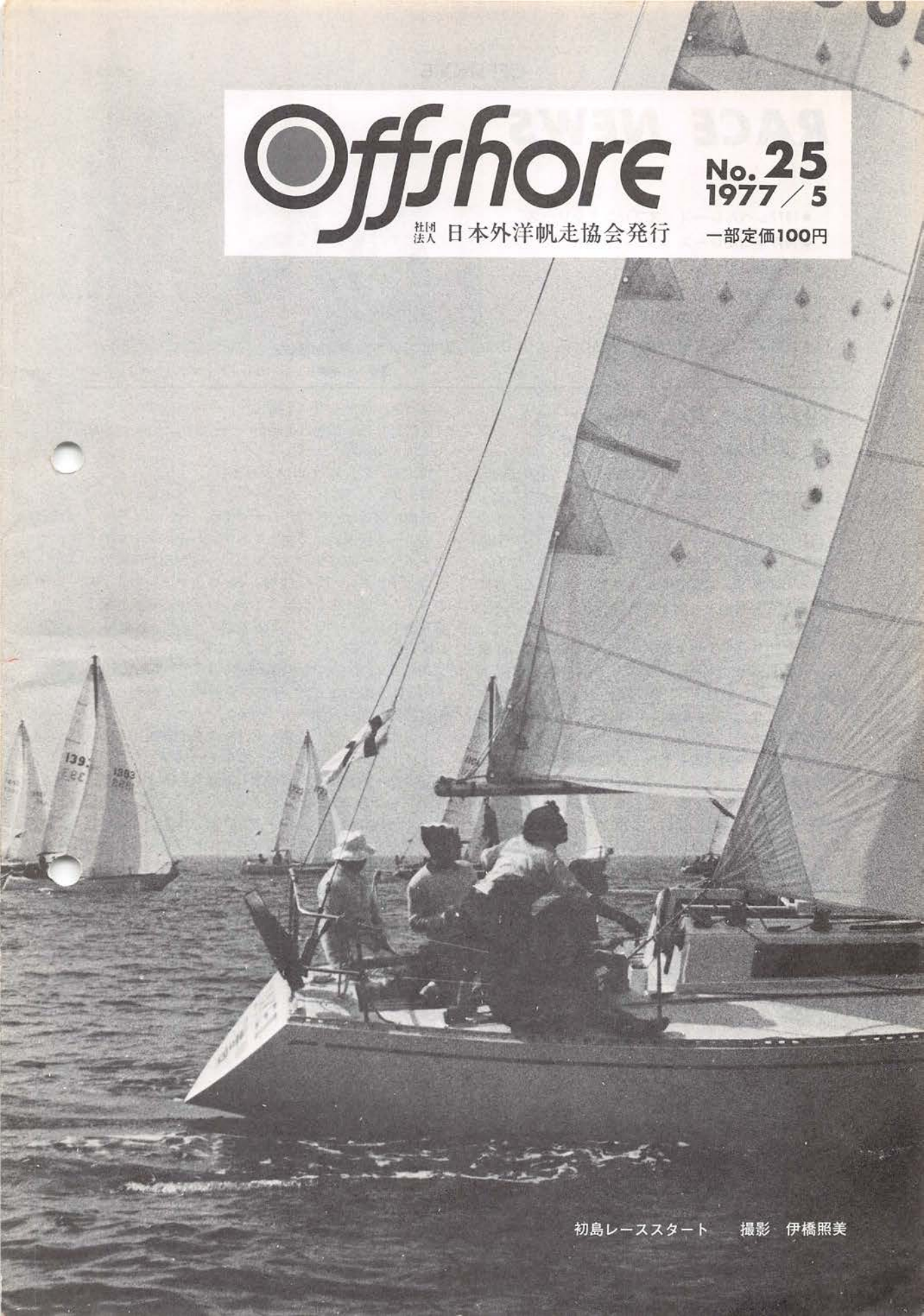


Offshore

社団法人 日本外洋帆走協会発行

No. 25
1977/5

一部定価100円



初島レーススタート 撮影 伊橋照美

RACE NEWS

- 1977レベルレース・スプリングシリーズ
- 1977年初島レース
- 第2回横浜カップレース
- 1977年熊野レース
- 1977年第4回春季竹生レース
- 諸磯フリート主催相模湾沿岸レース



撮影：山田建三 レベルレース・スプリングシリーズ

1977レベルレース・スプリングシリーズ

帆走委員長 山田敏雄

1977年度NORC最初の公式レースである(沿岸レースを除く)レベルレース・スプリングシリーズが3月19日~21日までシーボニアをホーム・ポートに開催された。参加艇は $\frac{3}{4}$ Ton 4艇, $\frac{1}{2}$ Ton 17艇, $\frac{1}{4}$ Ton 15艇の計36艇で、開催時期から考えると整備などの問題で参加を見合わせた艇が何艇かあるのではないかと考えられた。

しかし75年の1 Ton 4艇, $\frac{3}{4}$ Ton 4艇, $\frac{1}{2}$ Ton 14艇, $\frac{1}{4}$ Ton 22艇計44艇, 76年の $\frac{3}{4}$ Ton 7艇, $\frac{1}{2}$ Ton 21艇, $\frac{1}{4}$ Ton 21艇 計49艇から見るとさびしい感じがしないでもなかった。特に $\frac{1}{4}$ Tonは来年の世界選手権日本開催が決定しており、又秋には日本代表艇の選考レースが77年の全日本選手権を兼ねて行なわれることから、30艇近くのエントリーがあるのではないかと考えていたが、15艇にとどまってしまった。これは整備の問題だけでなく今秋に使用する艇、クルーの問題、78年の本番で使用する艇の問題等の結論が出ず参加を見合わせたのではないかとと思われる。しかし今秋のセレクションで30位以内に残り、日本で始めて開催される世界選手権で好成績を取る為には、例え今後艇を代えるにしてもクルーのトレーニングということで、レースに参加し問題点を洗い出し秋まであるいは来年までの練習スケジュールを立てると言う意味では、またとない機会であり $\frac{1}{4}$ Tonに限ってはもっと数多く参加して欲しかった。

レーススケジュールは3月19日の開会式艇長会議の後、17:00スタートで初島レースを行ない、翌20日オリンピックコース2レース、21日オリンピックコース1レース、パーティー・表彰式が行なわれた。

スタートは $\frac{3}{4}$ Tonの出艇が10艇未満であった為、全て $\frac{1}{2}$ Ton と同一スタートを行なった。個々のレース展開は以下の通りである。

3月19日(土) 第1レース 初島レース

コース、スタート(小網代沖)→ウェザーマーク(反時計)→初島(反時計)→フィニッシュ(小網代湾内) 48mile

17:00 $\frac{3}{4}$, $\frac{1}{2}$ Ton スタート

17:10 $\frac{1}{4}$ Ton スタート

風向、風速は N (15°) 3~4 m/sec.

スタート後、約2.5マイルのウェザーマークまでクローズ・ホールドでトップ艇が50分程かかり微風のレースが予想され、コミッティーボート上では翌朝7:00のタイムリミットに何艇フィニッシュするかを心配する有様であった。 $\frac{3}{4}$ ・ $\frac{1}{2}$ Tonのグループでは新艇MAGICIAN IVがトップ、近差で八丈Ⅲと $\frac{1}{2}$ Tonをおさえ、 $\frac{1}{4}$ Tonでは竜馬、SERENDIPTY, TRACER, YUKIⅢの順でウェザーマークを回航、全艇スピンを掲げ初島に向け夕闇の中に消えていった。

ウェザーマーク、スタートマークを回収後19:00コミッティーボートは一旦シーボニアに接岸、全員で夕食を済め、緊急連絡先の電話の翌朝8:00までのローテーションを決定し、さてフィニッシュラインを設定すべく何時にスタンバイするか、若い学生の手伝いが6名程おり、又我々もまだ若さあふれるつもりで一晩ぐらゐの睡眠不足は何でもないはずだが、春先の振れ回るであろう風の中で翌日オリンピックコースを2レース行なうことを考えるといくら若い学生でも出来るだけ休ませてやりたい気持ちがつよくアベレージ4ノットで走っても12時間近くかかるはずであり、スタート時の風から考えれば朝5:00頃フィニッシュラインをセットすれば十分と考えたが、風まかせのヨットのことが一を考え、酒井・杉本両レース委員と相談、2:00にスタンバイすることに決定した。

フィニッシュライン設置後も風はスタート時とほぼ同じであり早く出て来たことがぐやまれたが、コミッティーの宿命であると皆で納得しつつフィニッシュ艇を待った。時々沖合に航海灯が見えレース艇かと思ったが漁船であったり、クルージング中のヨットであったりまだ寒い3月なのに夜中に随分船が走っているものだと感じたり、おどろいたりしたものであった。

4:00近く沖合に見えた航海灯が真すぐコミッティーボートに近づいて来、今度こそレース艇だと、皆眠い目をこすりつつかすかに見えるマストの高さから $\frac{3}{4}$ Tonの何であろうかと話しながら、サーチライト、記録用紙、参考時間の計時、フォグフォンの準備をし、視認出来る所まで来た艇のSailにサーチライトを当てると、何とこれが途中から伴走した清水栄太郎氏の新艇2 Ton 月光V世、そのままラインを横切る同艇にコミッティーボートから声があり“月光V世伴走料10,000円いただきますアース”(これは今だに支払われたと言う報告は受けていません……。)

夜が明けかかる5時前に沖合に何艇かの航海灯が見え、走っているコース、数から見てレース艇に間違いなくやはり12時間以上かかったと初めの判断に間違いがなかったことに自己満足をし、本格的なフィニッシュの準備にとりかかった。

05:31' $\frac{3}{4}$ Ton 竜飛Ⅲがファーストホーム、34'40"に $\frac{1}{2}$ Ton SERABIⅢとピーターソンの新艇が2艇フィニッシュ、45'にMAGICIANⅣ、47'50"にMAUPITI、49'31"八丈Ⅲと続々フィニッシュして来た。 $\frac{1}{4}$ Tonのファーストホームは06:18'50"にAKATONBO、23'47"にAIA、続いてSERENDIPTY、YUKIⅢ、CHA CHAと10分早くスタートした $\frac{3}{4}$ ・ $\frac{1}{2}$ Tonを8艇もぬきさりフィニッシュしてきた。微風のレースに終始した $\frac{1}{2}$ Tonで2艇、 $\frac{1}{4}$ Tonで4艇がタイムリミットに抵触してしまったのは残念であった。特に $\frac{1}{4}$ Tonでは今一步という艇があり、帆走指示書でタイムリミットを午前7:00という決め方をしないで大型艇より10分遅くスタートすることを考えて“スタート後14時間、という決め方をしておけば良かったと考えてしまった。この問題は今後のレベルレースに於て十分検討する必要があると思われる。

初島レースに於ては帆走指示書で航跡図の提出が義務付けられておりその条文は、

帆走指示書B—共通事項

3 レース艇の義務

- b. オフショア・レースの場合、艇長はレース終了後、すみやかに航跡図に必要事項を記入、署名のうえレース委員会へ提出しなければならない。

となっている。レース委員会としては条文中の“すみやか、”というものを常識的に考えてレース終了後2時間(抗議書、その他失格に代る罰則の報告書等も2時間)と考えていたがタイムリミット後2時間経過した午前9:00になっても $\frac{1}{2}$ Tonで2艇、 $\frac{1}{4}$ Tonで5艇が航跡図未提出であった。従来のNORCの島レース等で出し忘れ、後で本部へ持参して受理された例もあったとの意見もあり20日(日)の11:00のオリンピックコース・レースのスタート時までには受け付けることに決め待機していたが、上記7艇からの提出はなかった。

20日のレース終了後7艇の艇長をレース本部に招集し未提出の理由を聞いたところ、その理由は大別して以下の様なものであった。

- ① NORCのレースに始めて参加して知らなかった。
- ② タイムリミット後に帰って来てコミッティーボートがマークあげ等の作業中で提出出来ず、又オリンピックコース・レースの前に提出することは考えなかったし、それ程重要とは思わなかった。
- ③ オールナイトのレースでクルーの疲労がはげしく時間的余裕がなかった。

又、各艇長とも帆走指示書の“すみやか、”の考え方についてはコミッティーの意見に何ら異存はないとのことであった。その後レース委員会に於て前記の理由等について種々検討したが、航跡図というものは誰れも見えていないオフショアレースに於て自分の艇の行動を証明するものであり、帆走指示書に“すみやか、”とうたわれている以上、レース終了後12時間以上たつてしかもレースコミッティーから呼び出しを受けてから提出するなどというのはレース参加以前の問題であり、又同じオールナイトのセーリング後同一条件で提出した艇のことを考えれば何らかの罰則に値するとの判断を下し、未提出各艇の順位を20%下げるペナルティーを課した次第である。7艇中4艇はタイムリミットに抵触した艇であったが、 $\frac{1}{4}$ Tonでは1位と3位、 $\frac{1}{2}$ Tonでは5位の艇がペナルティーを課せられ、それぞれ4位、6位、8位となってしまったことはそれぞれの艇のクルーにとってはもちろん、我々から見ても非常におしまれることであった。中には過去のことを考えるときびしすぎるとの意見を持つ方もあると思うが、一言で言えば今までが間違っていたので、スポーツである以上ルールを守るのは当然のことで、ヨットのルールは、IYRUの競技規則第4章“ヨットが出会った場合の帆走規定、だけがルールではなく、第1章から6章までそして、ORCのレーティングルール、安全規則、そのレースの実施要項、帆走指示書も絶対に守らなければならないルールであるということをもう一度考えなおすいい機会ではなかろうか。

3月20日(日)第2レース オリンピックコース・レース

風向NNE、風速4~5m/sec.

朝方フィニッシュしたレース艇にとって11:00のスタートはハードなスケジュールであったが予定通りスタート。

$\frac{3}{4}$ ・ $\frac{1}{2}$ Tonはゼネラル・リコール後11:15にスタート。このスタートに於て $\frac{1}{2}$ Ton 2艇が1分間ルールに抵触して失格となってしまった。1艇は35秒前、もう1艇は15秒前にコースサイドに艇の一部が入ってしまい残念なことであった。 $\frac{1}{4}$ Tonは11:25、1回でスタートそれぞれ3.5mile先の第1マークに向かっていった。 $\frac{3}{4}$ ・ $\frac{1}{2}$ Tonでは竜飛Ⅲ、八丈Ⅲ、MAGICIANⅣ、TACHYON、NIMBUS-2の順で、 $\frac{1}{4}$ TonはEBB TIDE。

ESMERALDA, AIA の順で第一マークを回航。その後 $\frac{3}{4}$ Ton 竜飛Ⅲはあぶなげなくそのまま13.19'00" フィニッシュ。 $\frac{1}{2}$ TonはMAGICIANⅣがうまく風の振れをつかみ13.20'03" フィニッシュ。続いて八丈Ⅲ, 第1レース(初島レース)1位 SERABIⅢが第1マークの6位から良く上り3位でフィニッシュ。

$\frac{1}{4}$ Ton 第1マーク4位最終上マーク3位のFAR727の翻車魚Ⅲが13.38'05" うまい走りでトップ。続いてEBB TIDE, AIA, ESERALDA, CHA CHAの順で最終艇AKATONBOが13.50'18" フィニッシュしレースを終了した。

第3レース オリンピックコース・レース

風が若干Eに振れた為、下マークを移動し15:15スタート

風向 NE 風速3~4 m/sec.

$\frac{3}{4}$ ・ $\frac{1}{2}$ Tonは $\frac{1}{2}$ Tonが $\frac{3}{4}$ Tonをおさえて良く走り第1マークでMAGICIANⅣ, NIMBUS-2, SERABIⅢ, 陽焰Ⅱが上位を独占し、5位にやっとMAUPITIが回航する有様であった。その後MAGICIANⅣとSERABIⅢの2艇でトップ占いが演じられ1回目の下マークはMAGICIANⅣ, 2回の上マークはSERABIⅢ, 最終下マークは再度MAGICIANⅣ。最終マークの前で風が大きくEに振れ最終レグは片上りかと思われたが、その後又風がNに振れ戻り真上りのコースでSERABIⅢがうまく風を拾い17.42'00" トップで、2位には下マーク3位のNIMBUS-2がフィニッシュ。微風に於けるピーターソンの艇の走りが注目された。最後までトップを競っていたMAGICIANⅣはクローズホールで今一步の走りがなく3位、強風のスカンピの名の通りもう少し吹いたらと思わざるを得なかった。

$\frac{1}{4}$ Tonは $\frac{3}{4}$ ・ $\frac{1}{2}$ Ton同様、振れ回る微風に各艇共、苦戦を強いられながら第2レースのトップと同一型FARのVIND-TOOが日没後の18.07' フィニッシュ、2位CHA CHA, 3位にAKATONBO, 以下MISTY, EBB TIDE, YUKIⅢの順でフィニッシュした。

レースが公式日没後の18:00以降も行なわれ、当然なこととして航海灯の点灯が義務付けられる訳で大部分の艇が17:30頃薄暗くなって点灯しているにもかかわらず、18:00以降になってもレースを継続しているVIND-TOOと翻車魚Ⅲの2艇が点灯しておらず、これも安全規則の違反として20%のペナルティーを課すことに決定した。航海灯の問題は74年秋の第1回レベルレースウィークの20マイル・インショアレースの時にも公式日没以降、航海灯不点灯の艇が何艇もあり、この時はIYRU競技規則53条

「霧中信号と灯火、「霧中信号および少なくとも夜間用灯火の携行に関してはヨットは全て海上衝突防止に関する国際規則又は各国の規定によるものとする」

違反ということでレース委員会で審議したが、海上

衝突予防法には罰則規定がなく、何らかの結果が発生した場合に無灯火の艇は責任を問われるとの精神に立脚し、無灯火の艇が他艇の航路権を侵害したり又衝突の事故がないということで不問にした前例があった。

しかし今回はORCの安全規則、航海用具の航海灯の項目に違反しているとのことで取り上げることに決定した。

今回の場合初島レースが終わってすぐでバッテリーのチャージが出来なかったとのことで、 $\frac{1}{4}$ Tonは安全規則がカテゴリー3である為予備航海灯を携帯する必要はないが、レースに参加する以上はバッテリーが上がる、又レースが何時間かかるかわからないこと等を十分考慮しそれだけの準備は是非行なってレースに参加して欲しいものです。

2日目第3レース終って

$\frac{3}{4}$ Tonは竜飛Ⅲ, 1. 1. 2. でトップ、以下MAUPITI MARTHA, PLUMERIAⅢの順で、今迄の竜飛Ⅲの走りから考えると竜飛Ⅲの優勝の色が濃くなって来た。 $\frac{1}{2}$ Tonは

1位	SERABIⅢ	1. 3. 1.	で58.125ポイント
2位	MAGICIANⅣ	2. 1. 3.	で56.25ポイント
3位	八丈Ⅲ	3. 2. 6.	で50.5ポイント

以下は40.ポイントのSPIRIT OF BARON, 39.5ポイント陽焰Ⅱと続き上位3艇の優勝占いになって来た。

$\frac{1}{4}$ Tonは第1レース、第3レースのトップ艇がそれぞれ20%ペナルティーを課せられたこともあって混戦となり

1位	CHA CHA	5. 5. 2	で41.5ポイント
2位	AIA	2. 3. 10	で40ポイント
3位	MISTY	6. 7. 4	で36ポイント
4位	EBB TIDE	9. 2. 5	で35.5ポイント
5位	YUKIⅢ	4. 12. 6	で32ポイント
5位	AKATONBO	4. 15. 3	で32ポイント

の争いとなった。

3月21日 第4レース オリンピックコース

風向N 風速6~8 m/sec.

10:15 $\frac{3}{4}$ ・ $\frac{1}{2}$ Ton スタート

10:25 $\frac{1}{4}$ Ton スタート

$\frac{1}{2}$ TonはMAGICIANⅣが得意の順強風にもものを言わせて第1マークをダントツで回航、しかしSERABIⅢもスタートはあまり良くなかったもののその後良い走りをし2位で回航。MAGICIANⅣが逆転する為には自艇がトップで入りSERABIⅢが3位以下にならなければならず第1マークのリードから考えてトップでフィニッシュすることは出来るとしても、勝負はSERABIⅢの走りいかんにかかって来、第1マーク3位回航の陽焰Ⅱ, 4位の八丈Ⅲの走りが注目された。2回の上マークではSERABIⅢが第1マークを先に回航した $\frac{3}{4}$ Tonの竜飛ⅢをぬきさるMAGICIANⅣにまさるとも劣らない走りをし、そのまま2位でフィニッシュ優勝を決定した。その後MAGICIANⅣが第

1977 Level Race Spring Series 成績表

帆走委員長 山田敏雄

クラス	セール 番 号	艇 名	T Y P E	第1 レース		第2 レース		第3 レース		第4 レース		総 合 成 績	
				順位	得点	順位	得点	順位	得点	順位	得点	最終得点	順位
3/4 Ton	1900	竜 飛 Ⅲ	DOU33A	1	6.375	1	4.25	2	2	1	4.25	17.875	①
〃	1465	MAUPITI	N 320A	2	4.5	2	3.75	1	4.25	4	1	12.75	②
〃	1376	MARTHA	BW33A	3	3	4	1	3	2	2	3	9	③
〃	1257	PLUMERIA Ⅲ	SEV32A	4	1.5	3	2	D.S.Q.	0	3	2	5.5	4
1/2 Ton	1910	SERABI Ⅲ	DOU30A	1	25.875	3	15	1	17.25	1	17.25	75.375	①
〃	1808	八 丈 Ⅲ	NAK29A	3	22.5	2	16	6	12	2	16	66.5	②
〃	2027	MAGICIAN Ⅳ	YA30A	2	24	1	17.25	3	15	D.S.Q.	0	56.25	③
〃	1814	陽 焰 Ⅱ	GS30B	9	13.5	6	12	4	14	3	15	54.5	4
〃	2004	NIMBUS-2	DOU30A	10	12	9	9	2	16	6	12	54.5	5
〃	1718	SPIRIT OF BARON	IMP30A	6	18	7	11	7	11	11	7	47	6
〃	2024	IBIZA	YAMA30	7	16.5	11	7	8	10	5	13	46.5	7
〃	1743	慎記郎	NOL30A	D.N.F.	1.5	4	14	9	9	4	14	38.5	8
〃	1897	TORNADO-Ⅱ	GS30B	11	10.5	10	8	5	13	13	5	36.5	9
〃	1801	RANGER TOO	GS30A	4	21	D.S.Q.	0	D.N.F.	1	7	11	33	10
〃	1311	TACHYON	GM30A	13	7.5	5	13	D.N.F.	1	9	9	30.5	11
〃	1945	FESTA	DOU30A	8 ^{20%Pena}	15	12	6	11	7	D.N.F.	1	29	12
〃	2011	がめらZ	VAV28A	12	9	13	5	D.N.S.	1	8	10	25	13
〃	1619	AND EVE	NOL30A	14	6	8	10	D.N.F.	1	10	8	25	14
〃	1707	GUERILLA	PASTB	8	15	D.S.Q.	0	10	8	D.N.S.	1	24	15
〃	1702	PUSSY CATS Ⅲ	NOL30A	D.N.F.	1.5	14	4	D.N.F.	1	12	6	12.5	16
〃	1831	秋 月	NOL30A	D.N.S.	1.5	D.N.S.	1	D.N.S.	1	D.N.S.	1	4.5	17
1/4 Ton	1769	CHA CHA	ECUMD	5	16.5	5	11	2	14	2	14	55.5	①
〃	2018	MISTY	N240 D	6	15	7	9	4	12	5	11	47	②
〃	1974	AIA	N240 B	2	21	3	13	10	6	10	6	46	③
〃	1822	EBB TIDE	ECUMD	9	10.5	2	14	5	11	6	10	45.5	4
〃	1978	SERENDIPTY	DOU26B	6 ^{20%Pena}	15	13	3	7	9	1	15.25	42.25	5
〃	1671	YUKI Ⅲ	ECUMD	4	18	12	4	6	10	9	7	39	6
〃	1936	翻車魚 Ⅲ	F727B	10	9	1	15.25 ^{15 20%Pena}	1	3	13	38.25	7	
〃	1953	VIND-TOO	F727C	D.N.F.	1.5	6	10 ^{4 20%Pena}	12	4	12	35.5	8	
〃	1975	AKATONBO	NAK26A	8 ^{4 20%Pena}	18	15	1	3	13	13	3	35	9
〃	1788	竜 馬	DOU26A	8	12	11	5	11	5	7	9	31	10
〃	1909	BILLY THE KID	N240A	7	13.5	10	6	8	8	14	2	29.5	11
〃	1773	TRACER	ECUMD	11	7.5	8	8	9	7	12	4	26.5	12
〃	1726	BUN BUN Ⅱ	N260B	D.N.F.	1.5	9	7	13	3	8	8	19.5	13
〃	1752	ESMERALDA	ECUMD	D.N.F.	1.5	4	12	D.N.F.	1	11	5	19.5	14
〃	1951	もじゃもじゃさん	KQ25A	D.N.F.	1.5	14	2	14	2	15	1	6.5	15

1 マークでマークタッチをしそのまま帆走したことが判明しD. S. Q.。その結果八丈IIIにも総合で負けてしまい3位となっていました。マークタッチの審問の時に小松艇長は「マークぎりぎりを通ったのでクルーに聞いたところさわっていないということでそのまま行ってしまった」とのことであるが、マークボートが回航の一番良く見える位置（マークより20m程のところ）にいたことも本人は知っており、又同じ側でヘルムを

取っていてマークには接触しなかったことを確認できる位置にいなかったことを考えると、あれだけのリードがあればマークを回り直しても十分トップの位置は維持出来たはずで、結果的にトップでフィニッシュしてもSERABI IIIに総合優勝をされたとは言え、最後のレースに失格といういやな思いをすることはなかったと思う。

しかし、従来マークタッチをした艇の艇長を呼んで

聞くと、自艇の廻航状態を良く覚えていない人が多いが、オリンピックで日本ヨット史上初の10位を取ったトップレーサーの小松君だけあり、自艇の廻航状態を良く覚えており、又、マークの非常に近くを通過し、危険な状態にあったことを正直に述べたことに対しては本当のシーマンの姿を見た気がし、彼に対してかわいそうな反面、すがすがしい気持がした。

混戦の4 Ton は第1マークをVIND-TOO, YU-KI III, CHA CHA, MISTY, SERENDIPTY, 翻車魚III, TRACER, BUN BUN II, AIAの順で回航、AIAが遅れた為、CHA CHAとMISTYの競いの感が強くなった。その後第2上マークでは、翻車魚IIIがトップにおどりで、2位SERENDIPTYとなったがCHA CHAは手がたく3位、最後の上りではSERENDIPTYがトップになりそのままフィニッシュ、CHA CHAは翻車魚IIIをぬいて2位でフィニッシュし優勝を決定した。MISTYも5位でフィニッシュしてAIAをぬいて総合2位にかがやいた。

優勝したCHA CHAは5. 5. 2. 2., 2位のMISTYも6. 7. 4. 5. と各レースの上位艇がケースを起している中で手堅く走ったのが勝利につながったと思われる。

参加艇は去年、一昨年と比べると少なくなって来ているが、レースの内容は年々シビアになって来ている上りと下位の差がほとんどなくなって来たことはレベルの向上という点でよろこばしいことである。しかし36艇が参加し内1艇はクルーの都合で全レーススタートせず、実質35艇で4レース延140艇でペナルティーが9件、失格が4件、計13件、延参加艇の9.3%ものケースが発生したことは決してほめられたことではなく、今後ルール講習会等の定期的な開催の必要性を痛感したことも事実である。

1977年初島レース

帆走委員長 野沢進司

4月1日(金)

20:30より出艇申告を受付けたが、21:30を過ぎてもなお20艇ほど申告をしていないので出艇申告の受け付けを10分間延ばし、44艇を受付けた(申込55艇)。

21:40より艇長会議を始め帆走指示書の説明。

22:10 解散。

解散後、無線機を搭載している艇に初島灯台をMAG 0°に確認した時刻を、無線にて三崎ヨットに報告するようにお願いした。

22:30 レース本部に全員集合。明日の打ち合せ。

4月2日(土)

07:45 コミッティーボート(竜王丸)シーボニア出発。

08:30 スタートの位置決まる。

天気 晴。風 WSW, 4 m/sec, まずまずの天気

でコミッティーほっとする。

スタート時刻 クラスII~IV 09:00

クラスV, VI, N 09:15

クラスII~IV14艇オールフェア、クローズ・ホールドにて初島を目指す。艇速5~6ノット。

次いでクラスV, VI, N, 15分遅れでスタート。スタート直前陽焰II(ボート)のパウがFESTA(スタポート)のミジップにつつまむ。陽焰II即リタイヤ。FESTA応急修理して初島に向かう。JIN VI10分遅れでスタート。

11:00 シーボニアより沖を見えると未だレース艇の影がうすく見える。富士の山頂が顔を出す。

12:30 陸上で7~8 m/sec. の風が吹き出す。

13:00 フィニッシュライン設置。

14:00 Nクラスのたかとりがリタイヤ。次々とリタイヤの報告がコミッティーに入る。風が無く、潮がきつく、ほとんどの艇が江ノ島沖~小田原沖に流された。リタイヤのほとんどが岸コースを引いていた。

14:46 梓より無線にて江ノ島沖3マイルにてリタイヤの報告が入る。心配していたFESTAが初島沖にてリタイヤ(応急修理が所よりの浸水による)。

17:40 波勝より入電。17:00初島廻航WSW風力4。先行艇GEKKO V, 他2艇(HIRO II, SERABI III)同行艇CRAZY-BLUE-D, TILDE II スピン帆走。

17:44 VOLANS IIより入電。廻航はまだ。トップ艇の情報。スピン上赤, 下青, 初島東5.5マイル。艇名不詳(GEKKO V)

19:25 SOLTASより入電。初島廻航18:55。

19:50 トップ艇の航海灯(マスト)見える。後方に続々と航海灯見えだす。コミッティー緊張する。

20:12:50 クラスIIのGEKKO Vファーストホーム。次いでクラスIVのトップ竜飛 III, HIRO II, 波勝, クラスVのトップSERABI III, CRAZY-BLUE-D, TILDE IIフィニッシュ。コミッティーはテンテコ舞い。レース本部にはコミッティーボートからの興奮した声が飛び込んでくる。

30分後 第2集団, DOZEN-A, 八丈III, DAKE II, RED SHARK II, JIN VI, クラスVIのトップPASSAT, MA CHERE LAETICIA, NIMBUS-2, RYUO, 秒きざみでフィニッシュ。

15分後 第三集団, AKATONBO, TRACER, MARTHA, MERLUZAがフィニッシュ。沖合いに艇の影見えず, コミッティー小休止。風は完全にNになり, 風速4 m/sec.。その後はポツリポツリとフィニッシュ。最終艇はNEO PATHOS 04:55

05:30 横須賀海上保安部に無事全艇フィニッシュした事を伝える。

レース海面状況

スタート時は4 m/sec, WSW。しだいに風無くなり, うねり残る。潮がきつい。15:00までにリタイヤ

1977年初島レース成績表

帆走委員長 野沢進司

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)	総 順	合 位
Ⅱ～Ⅲ①	2000	GEKKO V	F41a	1650	20 ^h 12 ^m 50 ^s *	1	11 ^h 12 ^m 50 ^s *	0.8283	33438	5 ^{Gr}	18
2	1687	RYUO	DOU35A	1752	21-27-15	16	12-27-15	0.7825	35083	8	21
3	2001	SOLTAS	T&P38a	1859	23-43-12	24	14-43-12	0.8031	38931	9	25
Ⅳ ①	1900	竜 飛 Ⅲ	DOU33A	1704	20-28-28	2	11-28-28	0.7519	31059	①	6
②	1499	HIRO Ⅱ	BW33A	1652	20-31-37	3	11-31-37	0.7540	31288	②	7
③	1985	波 勝	W32a	1700	20-32-43	4	11-32-43	0.7530	31296	③	8
④	1555	TILDE Ⅱ	N320A	1658	20-42-57	7	11-42-57	0.7570	31927	4	15
5	1987	DOZEN-A	DOU33B	1717	21-17-20	8	12-17-20	0.7570	33489	6	19
6	1376	MARTHA	BW33A	1742	21-50-42	19	12-50-42	0.7530	34820	7	20
7	1532	DAPHNE Ⅲ	N320A	1920	4th 01-24-10	26	16-24-10	0.7530	44464	10	26
8	1403	VOLANS Ⅱ	SEV32A	2040	4th 04-09-41	29	19-09-41	0.7550	52080	11	31
	610	飛車角 Ⅱ	W36a	—	D. N. F.	—	—	—	—	—	—
	1257	PLUMERIA Ⅲ	SEV32A	—	D. N. F.	—	—	—	—	—	—
	2007	ZEPHYR	GRA34A	1745	D. N. F.	—	—	—	—	—	—
V ①	1910	SERABI Ⅲ	DOU30A	1700	20-36-19	5	11-21-19	0.7258	29669	①	①
②	1690	CRAZY-BLUE D	BW30C	1657	20-38-07	6	11-23-07	0.7258	29748	②	2
③	1808	八 丈 Ⅲ	NAK29A	1721	21-20-32	9	12-05-32	0.7258	31595	6	9
④	1816	RED SHARK Ⅱ	DOU30A	1732	21-23-05	11	12-08-05	0.7248	31662	7	10
⑤	1879	MA CHERE LAETICIA	DOU30A	1732	21-26-10	14	12-11-10	0.7226	31700	8	11
6	1624	JIN VI	PASTB	1730	21-25-55	12	12-10-55	0.7237	31737	9	12
7	1868	DAKE Ⅱ	GS30B	1735	21-22-42	10	12-07-42	0.7290	31829	10	13
8	2004	NIMBUS-2	DOU30A	1730	21-27-10	15	12-12-10	0.7258	31884	11	14
9	1866	MERLUZA	NAK30B	1745	22-00-05	20	12-45-05	0.7258	33317	13	17
10	2011	がめら Z	VAC28A	1815	23-18-34	22	14-03-34	0.7226	36573	14	22
11	1897	TORNADO-Ⅱ	GS30B	1815	23-30-20	23	14-15-20	0.7258	37248	15	23
12	1199	NEO PATHOS	Y28a	2115	4th 04-55-57	31	19-40-57	0.7248	51357	20	30
	1567	梓	CHN30A	—	D. N. F.	—	—	—	—	—	—
	1743	慎記郎	NOL30A	—	D. N. F.	—	—	—	—	—	—
	1802	TSURUGI	GS30B	—	D. N. F.	—	—	—	—	—	—
	1945	FESTA	DOU30A	—	D. N. F.	—	—	—	—	—	—
	1967	SERIOLO	N300B	—	D. N. F.	—	—	—	—	—	—
	1997	SEKITO Ⅱ	C&C30A	—	D. N. F.	—	—	—	—	—	—
	1814	陽 焰 Ⅱ	GS30B	—	D. N. S.	—	—	—	—	—	—
Ⅵ ①	1855	PASSAT	F727B	1730	21-26-33	13	12-21-33	0.6843	30446	③	3
②	1975	AKATONBO	NAK26A	1735	21-42-45	17	12-27-45	0.6843	30701	4	4
③	1773	TRACER	ECUMD	1735	21-45-15	18	12-30-15	0.6843	30803	5	5
4	1463	LOTUS Jr.	OCN22B	1735	22-23-40	21	13-08-40	0.6831	32324	12	16
5	1726	BUN BUN Ⅱ	N260B	1900	4th 00-48-12	25	15-33-12	0.6843	38315	16	24
6	1951	もじゃもじゃさん	KQ25a	2035	4th 03-34-00	27	18-19-00	0.6831	45043	17	27
7	1723	ARIADNE Ⅱ	OCN25A	2023	4th 03-59-40	28	18-44-40	0.6843	46176	18	28
8	1821	WHITE MINX	N260A	2030	4th 04-10-07	30	18-55-07	0.6831	46523	19	29
	1393	SHARK Ⅱ	REV23A	—	D. N. F.	—	—	—	—	—	—
	2018	MISTY	N240D	1745	D. N. F.	—	—	—	—	—	—
伴 走											
NORC-N	1101	たかとり	W31a	—	D. N. F.	—	—	—	—	—	—

7 艇。14:30~15:00風吹き出す。その後8~10m/sec.。初島付近では風とうねりのため、半数がスピニ上らず (SERIOLA 初島沖でデスマスト)。その後風Nに回わる。後続艇は初島廻航後真上りになり遅れたようだ。

横浜カップレース

帆走委員長 鈴木正次

本年度の関東支部における幕明けのレースとして、横浜フリート主催の第2回横浜カップレースが2月11日に小網代~横浜間のコースで行なわれた。

前日、東日本一円を銀世界に変えた低気圧は洋上に去ったものの、なお強力な寒気団はどっしりと根を下ろし、レース当日は北北東8~9mとレース参加者にとっては身体の芯まで凍りつくような寒風下のレースとなった。

9時30分参加17艇が小網代沖をスタート。城ヶ島までは各艇とも追手の風を受け、スピニを展開したが、城ヶ島廻航後はのぼりのコースとなり、ALEXANDRA VIIが沖コース、MARTHA、八丈III、PASSAT等が中間コースをとり、上位グループを形成した。

剣崎を通過する頃から、風はやや弱まり6~8mとなったが、時おり吹くブローがゼノアとフルメインで頑張る各艇をおそい、クラスVIの参加艇には、かなり厳しいレースとなった。

観音崎をかわしてからは、コース330°の片のぼりとなり以後大きな順位の変更はなく、磯子沖のフィニッシュラインに向かった。横須賀沖にてトップを競り合っていたALEXANDRA VIIが、ジブセイルを破損して脱落し、MARTHAの単独トップとなった。

14時49分に、MARTHAが1位でフィニッシュ、以下ALEXANDRA VII、八丈III、MERLUZA、がめらZとフィニッシュし、16時57分には全艇がフィニッシュレースを終了した。修正タイムでは、IORクラスで八丈III、簡易レーティングクラスではKAKIKUKE KOが各々優勝し、横浜カップを取得した。

なお、2月13日に参加24艇にて行なわれた第4回東京湾レース(横浜~あしか島~横浜)は、前々日とは違って変わり、初夏を想わす陽光と超微風下のレース展開となり、小兵PASSATがダントツで健闘したが、ついに終日良い風には恵まれず、残念ながら全艇タイムリミットとなった。

同日18時より、恒例の表彰式とパーティーが開催さ

第2回 横浜カップレース成績表

帆走委員長 鈴木正次

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	T C F	修正時間 (秒)
IORクラス								
V ①	1808	八 丈 III	NAK29A	14 ^h 59 ^m 20 ^s	3	5 ^h 29 ^m 20 ^s	0.7258	14341
IV ②	1376	MARTHA	BW33A	14-49-30	1	5-19-30	0.7530	14435
VI ③	1671	YUKI III	ECUMD	15-23-01	8	5-53-01	0.6843	14494
V 4	1866	MERLUZA	NAK30B	15-09-31	4	5-39-31	0.7258	14785
VI 5	1855	PASSAT	F727B	15-32-48	9	6-02-48	0.6843	14895
VI 6	1951	もじゃもじゃさん	KQ25a	15-34-08	10	6-04-08	0.6831	14924
V 7	2011	がめらZ	VAC28A	15-14-58	5	5-44-58	0.7226	14956
VI 8	1585	もじゃもじゃ	KQ24A	15-38-20	11	6-08-20	0.6819	15069
V 9	1814	陽 焔 II	GS30B	15-19-19	7	5-49-19	0.7258	15212
VI 10	1821	WHITE MINX	N260A	16-14-38	15	6-44-38	0.6831	16584
V 11	1997	SEKITO II	C&C30A	16-13-38	14	6-43-38	0.7258	17577
V	1460	SEA-STY	PIONA	D. N. S.	—	—	—	—
V	1801	RANGER TOO	GS30A	D. N. S.	—	—	—	—
V	1802	TSURUGI	GS30B	D. N. S.	—	—	—	—
伴 走	1924	LIBERTY-V	DOU30A	15-49-19	—	6-15-19	—	—
簡易レーティングクラス								
①	—	KAKIKUKEKO	—	15-16-45	6	5-46-45	—	—
②	2016	ALEXANDRA VII	GRA34A	14-54-35	2	5-24-35	—	—
③	—	CHINAMI II	—	16-03-26	13	6-33-26	—	—
	1444	BELLATRIX	SK31A	15-51-43	12	6-21-43	—	—
	346	くろんぼ	SK25A	16-57-43	16	7-27-43	—	—
	—	はくたか	BW21A	D. N. S.	—	—	—	—

れ、なごやかな雰囲気の中で、飲みかつ語らい、フリー
ート対抗歌合戦まで飛び出し、フリート間相互の親睦
を深めるという所期の目的も果たし、横浜フリート主
催の行事は無事終了した。

1977年熊野レース

(幡豆→紀伊大島→幡豆 125M) 帆走委員長 都築勝利

クラス	セール No.	艇名	TCF	修正時間	総合	クラス I-V VI
III	1828	CONCORD V	.7863	14 ^h -44 ^m -23 ^s	1	1
IV	1840	NARUMI III	.7540	15-08-30	2	2
V	1558	I H O	.7290	15-22-43	3	3
IV	1862	YURI	.7540	16-40-33	5	4
V	1749	BLUE DUCK'S	.7290	16-41-26	6	5
VI	1634	MERCURE II	.6831	15-39-39	4	1
V	1838	ASAMA	.7269	16-48-50	8	6
VI	1762	RAINBOW II	.6866	16-43-05	7	2
VI	1841	KASUMI II	.6831	D. N. F.	—	—
S	2002	MEER II	.714	18-33-06	1	—
S	1949	JUST II	.727	D. N. F.	—	—
S	1657	ASADORI	.772	D. N. S.	—	—

第4回 春季竹生レース成績表

1977年3月19~20日

帆走委員長 山添素雄

着順	セール No.	艇名	TCF	修正秒	総合 順	クラス 順	得点
1	1750	遼風	.7243	32,579.0	3	A-2	60
2	2022	めるへん	.7352	33,084.0	4	A-3	58
3	1725	CARINO IV	.7216	32,526.1	2	A-1	56
4	1955	HYOTTOKO 2	.7384	34,145.8	6	A-5	54
5	2038	銀河	.7344	34,126.8	5	A-4	52
6	1852	楽浪	.6778	31,590.2	1	B-1	60
7	1766	NERO VIII	.7246	35,035.1	8	A-6	50
8	1795	ZORO	.6945	34,520.1	7	B-2	58
9	1983	HAYATE III	.7369	36,793.4	10	A-7	48
10	1823	TANGUERA II	.7234	37,117.7	12	A-8	46
11	1939	CASSIOPEIA	.7336	37,644.7	15	A-9	44
12	1845	寿限無	.7006	36,490.8	9	B-3	56
13	1934	風小僧	.7004	37,565.3	14	B-6	54
14	1956	PATRIARCH	.6992	37,501.6	13	B-5	52
15	2014	MARI SOLE IV	.7009	38,325.2	16	B-7	50
16	1599	うみつばめ	.6721	36,921.8	11	B-4	48
	1876	YOU III	.7019	D. N. F.			42
	1797	SPIRIT of B	.6776	D. N. S.			

1977年3月7日

諸磯フリート主催相模湾沿岸レース成績表

帆走委員長 山口 正

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	667	KAY SEVEN	ODA44a	15 ^h -00 ^m -17 ^s	4	4 ^h -00 ^m -17 ^s	0.8275	11930
2	1477	CONTESSA VI	ERC46A	14-53-06	1	3-53-06	0.8600	12027
3	1687	RYUO	DOU35A	15-26-28	22	4-26-28	0.7825	12510
IV①	1465	MAUPITI	N320A	15-05-01	5	4-05-01	0.7530	11069
②	1900	竜飛 III	DOU33C	15-11-06	7	4-11-06	0.7600	11450
③	1532	DAPHNE III	N320A	15-17-04	11	4-17-04	0.7530	11614
4	1376	MARTHA	BW33A	15-19-05	17	4-19-05	0.7530	11705
5	1898	SEA TIGER	BW33a	15-17-46	12	4-17-46	0.7570	11707
6	1555	TILDE II	N320A	15-18-35	15	4-18-35	0.7570	11744
7	1403	VOLANS II	SEV32A	15-37-15	23	4-37-15	0.7550	12559
	1985	波勝	W32a	D. N. F.	—	—	—	—
V①	1910	SERABI III	DOU30A	14-54-14	2	3-54-14	0.7258	10200
②	1707	GUERILLA	PASTB	14-59-49	3	3-59-49	0.7237	10413
③	1808	八丈 III	NAK29A	15-05-58	6	4-05-58	0.7258	10711
④	1816	RED SHARK II	DOU30A	15-11-36	8	4-11-36	0.7248	10941
5	2011	がめら Z	VAC28A	15-18-15	13	4-18-15	0.7226	11196
6	1733	U. F. O.	NOL30A	15-20-39	18	4-20-39	0.7160	11197
7	1619	AND EVE	NOL30A	15-19-00	16	4-19-00	0.7237	11246
8	1866	MERLUZA	NAK30B	15-18-31	14	4-18-31	0.7258	11257
9	1868	DAKE II	GS30B	15-23-22	19	4-23-22	0.7290	11519
10	1814	陽焰 II	GS30B	15-24-53	21	4-24-53	0.7258	11535
	1945	FESTA	DOU30A	D. N. F.	—	—	—	—
VI①	1975	AKATONBO	NAK26A	15-16-35	9	4-16-35	0.6843	10534
②	1855	PASSAT	F727B	15-16-41	10	4-16-41	0.6843	10538
3	1726	BUN BUN II	N260B	15-23-52	20	4-23-52	0.6843	10833
4	1723	ARIADNE II	OCN25A	15-37-52	24	4-37-52	0.6843	11408
5	1821	WHITE MINX	N260A	15-57-26	25	4-57-26	0.6831	12190

船の事故は寒冷前線通過後が多い

日本気象協会 宮内駿一

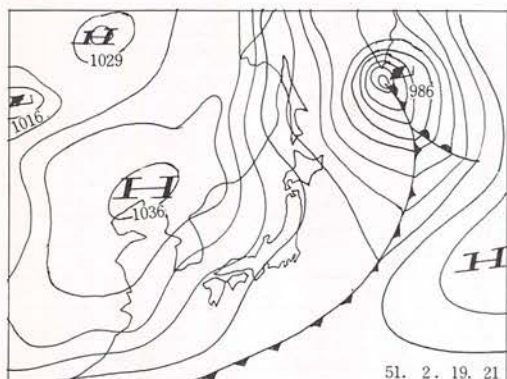


図 1 (イ)

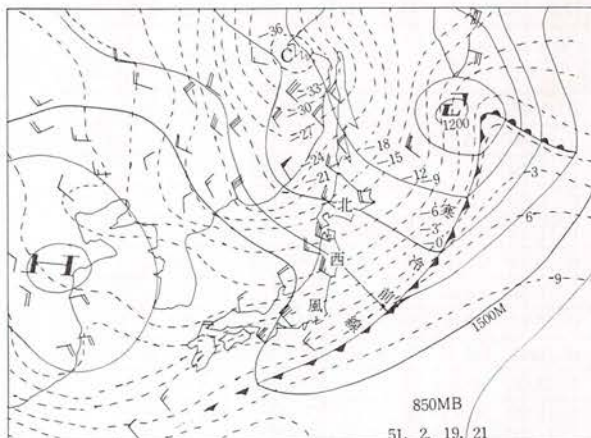
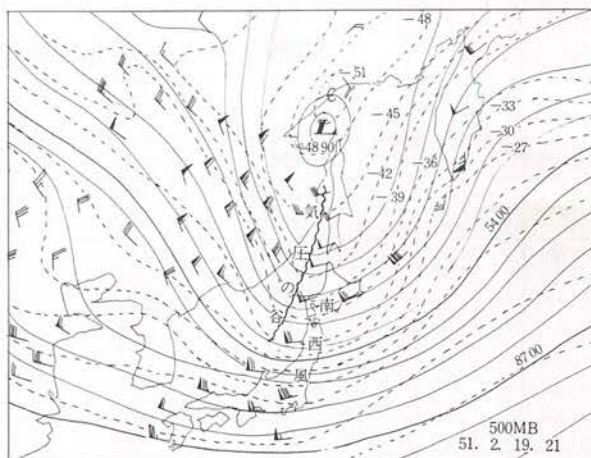
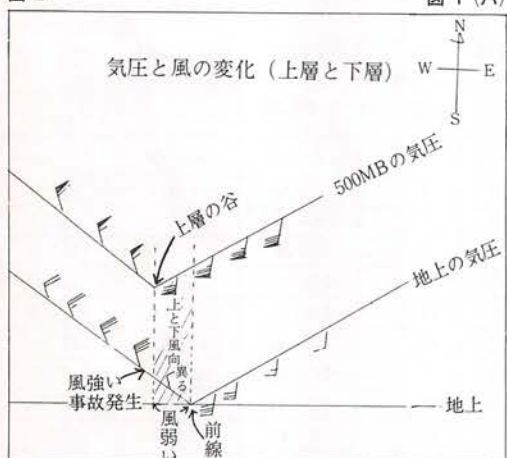


図 1 (ロ)

図 2

図 1 (ハ)



寒冷前線が通ると、風は南から北に変わり突風が吹くから小船の事故が起き易いと言われている。しかし実際に事故の起きた位置を天気図上に記入してみると、寒冷前線付近よりも前線が通った後で前線から離れた所が多くなっている。この原因は低気圧の構造である。

低気圧の中心の軸は傾いている。

低気圧の中心は上層に行くにつれて北西の方にずれる。図1(イ)は昭和51年2月19日21時の地上天気図である。低気圧は986MBでカムチャッカの南にあって、寒冷前線が中心から南西の方向に延びている。この状態を上層1500m (850MB) の天気図で見ると図1(ロ)の様になる。低気圧は地上天気図とほぼ同じ位置のカムチャッカ南部に在って前線は低気圧から南西に延びている。風の吹き方を見ると前線の通った後の北日本は北西風が20KTから30KT位吹いている。ここで注目すべ

き点は前線通過直後の北日本よりも沿海州の方が強く、40KTから50KT位吹いており前線から遠く離れた所が強くなっていることである。図1(ハ)は上層5500m (500MB) の天気図である。この図は地上や850MBと著しく異っている。低気圧の中心はカムチャッカの南になくて、ずっと北西側のサハリン北部にある。つまり1000KM位北西側にずれているので風の吹きが下層とは異っている。千島から北日本付近は南西風が50KTから100KTぐらい吹いており、沿海州方面は北西風が50KT~70KT位吹いている。北日本の850MBの風は北西であり、500MBの風は南西で上層と下層の風向は異っている。しかし沿海州方面では850MBと500MBは同じ北西風で上層と下層の風向は一致している。この風向のちがいと一致が前線の風の吹き方を変えるのである。

上層と下層で低気圧(気圧の谷)の通過時がちがう。

図2は低気圧の中心付近からやや南側の東西方向の断面図である。地上付近では前線が近づくと気圧は下り、これが通りすぎると上る。そして気圧が下りつつある時は南風で、気圧が上り出すと北風に変っている。風力は気圧が下りつつある時は南風が次第に強くなり、気圧が下り切って上り始めると北風に変るが弱い。そしてしばらくしてから強い北風が吹き出す。この時急に北風が強く吹いて事故が起き易いがこの位置は前線から離れている。何故この様に吹くかと言うと、上層の気圧の谷が遅れて通過するためである。500MBの上層風は気圧の谷の中心を狭んで東側は南風、西側は北風が強く吹いている。それで図中の斜線をほどこした部分で上層は南風、下層は北風となっているので上層と下層は風向が異なるので下層の北風は弱い。しかし上層の気圧の谷が通りすぎると上層と下層の風向は一致するのでここで地上の北風は強く吹くが、吹き出す

位置は前線から離れている。

上層と下層がずれるわけ

この原因は気温である。図1の(ロ)と(イ)を見ると上層の寒気は沿海州の北部に在って850MBはマイナス36度、500MBはマイナス51度である。そして500MBでは低気圧の中心と寒気との中心は一致している。上層の気圧は地上より低くなるが気温が低いと空気の密度が大きくなるので上層に行くにつれて気圧の下る割合は気温の低い所の方が大きい。それで寒気との中心は上層では低気圧となってしまう。一般に低気圧の中心は上層に行くにつれて寒気側にずれるのである。このずれるはばの割合は一定でなくその時々で広くなったり狭くなったりする。

尚、500MBの上層では前線は無くなって気圧の谷になる。

(編集部注)宮内駿一著には「海の気象教室」「天気図を生かす法」共に海文堂刊があります。

新登録艇の紹介

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

I 140 RANGER パイオニア10 宮崎雄幸, 泉洲谷川港/艇名の由来: 前オーナーがレンジャー隊員だったことから/抱負: レース技術もさることながらたくましい Sea man の養成/顔ぶれ: クルー辻利幸, 正木サトル, 浜野憲一, 吉田, 以上4名, ホビーキャットのライザー。吉村元一, 吉村化学研究所オーナー。高校生クルー2名, 唯今養成中→中島君/要望: 紀井水道を中心とした, 50 Mile 程度のレースが少ないので, 今後その方面に集中力を!!

I 418 Miss Nihonkai II (ミス・日本海II) SS-38 11.65m×8.7×3.55×1.92 石坂登一郎, 吉川公一, 田辺忠弘, 藍沢直孝, 坂田一憲, 松村昌明, 福島俊男, 西方正行, 大野豊, 三井田孝, 佐藤俊男, 他(共同) 柏崎港/艇名の由来: 日本海をホームグラウンドとし, 名実共に日本海の女王として活躍したいから/抱負: ナホトカへ行って来たい。(現在ソビエト政府がヨットでの入国を認めてくれないため実現出来ず) 日本海横断レースの開催, NORC日本海支部の設置/顔ぶれ: 各方面の専門家(業者)が20数名集まっているので, あらゆる困難を乗り越えて行くことが出来る/NORCへの要望: 日本海側ではNORCへ入会してもメリットが少ない。クルーザーを所有した人がすべて入会出来る(したくなるような)組織にして欲しい。関東支部所属とされているが, 会費要員だけみたいなのでなんとかして欲しい。

I 652 潮路-SUN FARR 727 7.27×5.974×2.532×1.42 池田裕之 江の島。

I 857 NARUMIYA-MARU ヤマハ30 8.97×7.00×3.02×1.58 北島房之助, 小戸ヨットハーバー/艇名の由来: 経営して居る会社の屋号です。社員の厚生施設としてスポーツを通じて親睦を計る事を目的としていますので会社の名前をそのままつけています/顔ぶれ: 主に西南学院大学ヨット部のOBです。

I 912 アカデミーII PION-A 8.98×7.1×2.93×1.72 羽生典生, 走水。

I 919 BENGAL III なかよし30 8.80×7.16×2.92×1.62 吉田 晋, 西宮/艇名の由来: インド・ベンガル地方に棲む猛猛な虎の如く, 強くたくましいと云う意味でベンガルと命名した。又オーナーをはじめクルーの顔つきが日本人ばなれしている点も, ベンガルにピッタリとの評もある/抱負: レースに積極的に参加をする予定/顔ぶれ: 伊丹市役所勤務のメンバーで構成しているが若干潮っ気に欠けるきらいがありレース向きの顔作りからはじめなければならない。

I 933 HATCHER FB-30 8.97×7.19×2.99×1.72 小田原昭夫, 小網代/顔ぶれ: 慶応クルージング・クラブOB。

I 962 かんおけ 7.27×6.30×2.51×1.40 山田東吾, サントピア/艇名の由来: クルー日く, 「人名の艇に事故が多いと誰かが書いてる。しかもトーゴ4世と重なってはい。」オーナー独白, 「俺, 今年数えて42才, 本厄年, いっそのこと入るべき所に入ってみるか!」/抱負: 現在, III世(ピーターソン37)建造中ですが, 本艇は, その艇とペアを組むつもりです。従って, 私艦隊を所有するので並の艇長ではなく提督となります。そう今後トーゴ提督と呼んでいただきたいのです/顔ぶれ: 追手門大学OB, 寺山, 徳田, 坪田。岐阜歯科大生, 林, 小出等。現在募集中です。

財務委員会

NORCの51年度決算完了。資産変更の登記終了する。(第24号総会終了記事関連)

昭和52年度の決算総会は異例であったことは“OFFSHORE”第24号で大儀見専務理事が指摘した通りであったが、その事後処理として、総会で審議を理事会に付託された一支部の自主的決算が3月12日に確定して本部に報告され、それに基づいて3月19日第57回理事会を開き承認し、本部会計監査が適法を認めて決算が実質的に確定した結果3月24日昭和51年度資産総額の登記変更を無事終了した。

当財務小委員会は今後かかる事態の起きないよう、またNORCの財務の有り方の再検討する必要を認めて6月中に各支部財務委員の全体会議を行なう予定であります。是非、各担当のご協力を期待しています。 名和幸夫

通信委員会

通信委員会は、さる3月28日、第2回オペレータ会議を開催、抄録の記入及び電監への提出方法、艇を売買する際の電波法における無線機の取り扱い、無線便覧の活用、ヨット無線の今後の動向等について話し合いが行われました。

なお手違いで一部の方に3/28を3/26と通知し多大のご迷惑をおかけ致しましたことを深くおわび致します。

レース委員会

本部・関東支部合同レース委員会

第3回本部・関東支部合同レース委員会が3月24日(木)船舶振興ビル会議室において開催され、周東委員長より「1977年度の外洋レースに適用されるレーティング/修正時間係数/エージ・アローワンス/安全規則(別記1.参照)」及び「外洋レース規則の一部改正案——レース/ルール両委員会共同提案(別記2.参照)」並びに藤井・児玉両委員より「1976年レース白書」について報告があり、全員了承。又帆走委員長代理吉田昭氏より「諸磯フリート主催沿岸レース(%)」について報告があり、次いで審議に入り下記事項が決定した。

記

I. 簡易レーティング・ルール

NORC-Nレーティングによる本部・関東支部におけるレースの実績及び関東以外の各支部レースにおける普及の実態等を考慮し、NORC-N RULEの再検討及び計測が容易であり、かつ、より公平な簡易レーティング・ルールの研究を技術・計測委員会に委託する。

II. 単艇出場艇の取扱い

正式なレース参加資格を有するNORC-Nレーティング・クラスの艇は、同クラスの出場艇が1隻の場合でも、正式な出場艇として取扱い、所要時間・修正時間等を記録する。 以上

別記1.

1977年度の外洋レースに適用されるレーティング/修正時間係数/エージ・アローワンス/安全規則

I. レーティング

1. 特別レース・本部レース(但し、鳥羽パール・レースを除く。)及びレベルレース } IOR MARK-III
2. 関東支部レース及び鳥羽パール・レース } IOR MARK-III及びNORC-N RULE

II. 修正時間係数

1. 本部レース(但し、鳥羽パール・レースを除く。) } T. M. F.
2. 関東支部レース及び鳥羽パール・レース } T. C. F.

III. エージ・アローワンス

1. 建造年に従って T. M. F. / T. C. F. は次のように修正される。

	建造年	修正T. M. F. / T. C. F.
A	1960年以前	T. M. F. / T. C. F. x 0.970
B	1961~1970年	T. M. F. / T. C. F. x 0.985

2. 上記エージ・アローワンスは大幅な改造を行なったヨットについては適用されない。
3. 改造によるエージ・アローワンスの適用・不適用についてはレース委員会が決定する。
4. 同一設計標準型船体を有するヨットの建造年は同型1号艇の建造年とする。
5. エージ・アローワンスの適用を希望するヨットのオーナーは設計者並びに造船所の証明書をレース委員会に提出し、エージ・アローワンス適用の申請をしなければならない。

(注) IOR MARK-III-A によるレーティングの算出が可能になった場合には、旧型のヨットにはIOR MARK-III-Aを適用し、かつ、上記エージ・アローワンスを変更する。その実施期間 etc. についてはあらためて“OFFSHORE”に公示する。

IV. 安全規則

1. 1978年 Q. トン・プレ世界選手権、全日本選手権兼日本代表第1次選考レース

1977年—O. R. C. Special Regulations 及び Green Book

2. ハワイ・東京レース 実施要領参照。
3. 上記特別レース以外の本部・関東支部レース及びレベルレース・スプリングシリーズ

1975年—N. O. R. C. 安全規則

(注) 1977年—O. R. C. Special Regulations ではコックピット排水口の大きさ etc. に関する規定が変更されているため、特別レースを除く、その他のレースにおいては改造に要する期間 etc. を考慮し、1975-N. O. R. C. 安全規則を1ヶ年間延長適用する。

以上

別記2.

NORC 外洋レース規則改正案

改 正 案	現 行	理 由
第3条 クラス別分類 1. (但書) <u>出艇申告艇の数が1クラス1艇のみの場合には、上記分類の2クラス以上を単一のクラスとすることがある。</u> 第5条 2. 削除 2. 出艇料は出場しなかった場合でも返還されない。 3. 出艇申告は所定の申告書に必要事項を記入の上、参加料を添えてこれを艇長会議迄に提出しなければならない。但し、その後乗組員に変更があった場合はスタート15分前迄に文書を以って帆走委員会に届けなければならない。 4. 参加料は、別に定める場合を除き、参加する全乗組員を対象とし、出場しなかった場合でも返還されない。参加料を払った乗組員が交代する場合には、新たに参加した乗組員についてはこれを徴収しない。 5. 現行通り 第6条 順位決定及び賞 4. レース艇に授与される賞は各クラス毎に出艇申告艇の数に じ、<u>予めレース委員会において別に定める基準によりその数を決定し、帆走指示書に明示する。</u>	第3条 クラス別分類 1. (但書) <u>出場艇数が3艇未満の場合には、上記分類の2クラス以上を単一のクラス(3艇以上)とすることができる。</u> 第5条 2. 申込期日に遅れた場合には、<u>第1回艇長会議迄に出艇料と遅延料を添えて申込みば出場が認められる。</u> 3. 出艇料及び遅延料は出場しなかった場合でも返還されない。 4. 出艇申告は所定の申告書に必要事項を記入の上、参加料を添えてこれを第2回艇長会議(艇長会議が1回しかもたれない場合にはその時)迄に提出しなければならない。但し、その後乗組員に変更があった場合はスタート10分前迄に文書を以って帆走委員会に届けなければならない。 5. 参加料は参加する全乗組員を対象とする。但し、出場しなかった場合には返還される。 6. レースを中止した場合、参加料及び出艇料は、その時迄にレース運営に要した費用を差引いた後、各オーナーに返還される。 第6条 順位決定及び賞 4. レース成績により各クラス毎に出場艇数に応じて<u>以下のとおり賞が授与される。</u> 出場艇数 3~4, 5~6, 7~10, 11~15, 16~20, 21~25 賞の数 1 2 3 4 5 6	1クラス2艇でもレースは成立することとする。大型艇、特にクラスⅠにはこのようなことが多い。1艇のみのときは2クラス以上にまとめるか、又は総合成績のみとする。 51. 12. 18の理事会に於てレース委員会より提案され承認済。 (遅延料による追加の申込みは認めない。) 同上 51. 12. 18の理事会に於てレース委員会より提案され承認済。 (艇長会議は1回のみとする。) スタート10分前は予告信号旗掲揚等で本部船上は多忙となるので15分前迄とする。 レース委員会よりの要望——事務の簡素化のため——に基づき参加料は返還しないこととする。 第5条 2.を削除したため3以下の各項が順次繰上がり、6は5となる。 賞の数はレース委員会において出艇申告艇の数に応じ予め基準を設け、その内規によることとする。1クラス2艇でもレースは成立し、賞を出す。

(注) 尚、本改正案は次回の理事会において提案され、理事会の議決をもって有効となる。

津ヨットハーバー建設顛末記

加藤 蔵男

この文は今後ヨットハーバーを建設又は計画されている方々に、小生の失敗等を交え多少なりとも参考になり、又、全国各地につぎつぎ立派なヨットハーバーの誕生することを願いつつ筆をとります。

標題のヨットハーバーは三重国体の会場として建設されました。三重県にはヨット専用港がなく、四日市、白子、鳥羽等に港の片隅に漁業に遠慮しつつ、利用しておりまして。昭和45年頃県を挙げて三重国体誘致に本格的に乗り出し、国体誘致委員会が発足しました。小生もヨット部門として参画することになり、各方面に積極的に働きかけると同時に県内各市町村にも会場引受方交渉が始まりました。比較的簡単に引受けられたのは体育館等を利用出来る種目例えば柔道、相撲、卓球、バレー、バスケット等です。主会場の陸上と水泳会場は設備も大変ですが、陸上は伊勢市、水泳は四日市市が引受けました。さて問題のヨットですが、当時三重県ヨット連盟は即四日市ヨット連盟の様なもので、殆どどの選手が四日市附近出身者及鈴鹿市の本田技研の選手でしたので、当然四日市附近を希望しました。然し適当なレース海面が取れず、致し方なく南へ南へと適地を探しに歩きました。適当な陸地と背後に宿泊施設も考えて……。その当時津市の競艇場移転の計画があることを知り、早速現地を調べました結果広いレース海面と約8000坪(26400m²)の土地(国有地)がありました。その土地を県の土木事務所(国有地を管理する役所)より津市が借受けていること、水道、電気も引込んであること等いろいろ便利に利用出来るのでしたので、国体誘致事務局と相談の上、津市長にヨット会場として競艇場の施設を移転後譲り受けたいと申入れました。然し津市としてはヨット事情に暗く引受ければ相当の市費の出費もせねばならぬのであまりよい返事はもらえませんでした。その後再三、県の事務局と同行して市長にヨット競技の素晴らしさを説き、津市の名所としてふさわしいものであること、又当市を訪問された方々に自慢出来る施設であることなどを説明して交渉すること数ヶ月の末やっと承諾してもらいました。

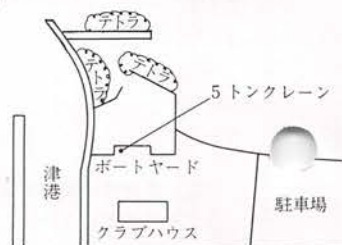
さてヨットハーバー作りの始まりです。小生としてはヨットの練習には人手を借りずに水面へヨットを浮かせ、練習後疲れた体でも1人で艇を始末出来る様にゆるやかなスロープと艇庫それをつなげる舗装路面を要求しました。勝つためには先ず選手強化をしなくてはなりません。強化には乗艇出来る時間のある人は1人で行っても艇に乗れる様にしなくてはなりません。その結果競艇場の切符売場を艇庫にし防波堤のない開放水面に向って巾5m長さ約40mのスロープを作ってもらいました(暫定予算で)。さてクラブハウスとポンド

(港)です。広大な敷地を利用して一大ヨット基地にすべく大風呂敷を広げ、クラブハウスは300坪×3階で900坪で1階を艇庫機械室、2階事務所会議室食堂、3階宿泊室と海洋教室としましたが県の担当者に値切られて1階300坪2階と3階はそれぞれ150坪となりました。

さて建築資金約1億円を捻出することです。幸い津市は競艇場がありますので、津市長と同道して船舶振興会へ補助金をもらいに行き、約80%の補助金を頂くことになり残金を県市折半で負担し、鹿島建設に建築してもらいました。防波堤の型で大変もめましたが、結局県港湾課の案に押切られ下図のようになりました。

工法は直径1mの鉄パイプを打込んで作りました。工費は1m約100万円です。

鉄パイプの防錆には亜鉛を海中につり下げ、電流を通してあります。防波堤の外側にはテトラポットを入れました。港内水面も江ノ島と



同じ位にしました。水深-3mとし、大型クルーザーでも入れる様にしました。係留についてはシーボニアと同じ棧橋を作りましたが、設置直後熱帯性低気圧に襲われ一夜にしてバラバラにこわれてしまいました(ウネリが入ったため)。防波堤の構造に欠陥がある。県の港湾関係者は大型港湾の感覚で考えるため港内波50cmとしたことによると考えられる。当方の主張は(台風時でも)鏡の様な水面がほしい。せめて10cm位であれば棧橋もこわれず、係留クルーザーも安全であったと思います。現在県と市に交渉して波止め(ウネリ止め)防波堤300mを作る様に交渉中です。約3億円かかるので、県市とも困っています。折角生んだ子供が半身不随では困るではないか!とハッパをかけています。53年度には着工出来るそうです。上下架用のクレーンも、5屯の蒲郡と同程度のものを要求して昨年末に出来ました。そして広大な敷地と泊地を全国のヨットマンに開放したいと考えています。さて運営ですが当初は県、市、ヨット連盟の三者で役員が構成されましたが、投資金となるとヨット連盟は全く無力です。結局県、市、船舶振興会等の資金で建設されましたため、利用料金については投資額に応じた料金設定となりました。宿泊料金については国民宿舎と同程度、艇の保管料については全国の私営公営のヨットハーバーの料率を参考にして中間よりや、安い程度としました。スナイクで年間5万円位、30フィートクルーザーで8万円位です。我々ヨット関係者としてはなるべく安いに越したことはないので極力安くなる様努力した結果が前述の通りで3年間据置となります。まだまだPR不足で皆さんに御利用頂く機会に恵まれません。今後は精々御来遊又はレース開催など企画下さい。御連絡頂ければ嬉んで御相談に応じます。

東海だより

3月に入ってから未だ寒波が残ったが、少しずつ暖かくなる中で、いろいろな行事が続いた。

●天測勉強会 3月5、6日の両日にわたり、本部より山口常務理事を迎えて、昨年に引続き第2回の勉強会を開催した。前回に比して参加者は少なかったが、非常に熱心に会が進められ、十分納得のいくまで質問と説明がくり返され実のある勉強会となった。

●3月例会 3月の9日には3月例会として計測の説明会と映画の会を開催した。これは本部の計測委員会、海事普及委員会の協力によるもので、歌田氏を講師に、IORレーティングルールについて、安全規則の新しいルールについて、計測証書の見方など、やや時間不足気味であったが大いに参考になった。映画は「73年度アドミラルズカップレース」で、大型艇群の迫力あるレース展開は見ごたえのあるものであった。

●東海支部総会 3月12日に東海支部臨時総会が開催された。(2月19日の定例総会が流会になったため改めて開催)出席は定足数を上まわり総会は成立し、提出議案(決算報告、事業報告、修正予算、人事)はすべて承認された。

●熊野レース 3月20日にはシーズン幕明けの熊野レースがスタートし、11艇が参加して強風下に熱戦を展開した。成績は9頁に掲載。

レースへのお誘い

《油壺フリート主催沿岸レース》

油壺フリート・キャプテン 延 滋男

下記により第2回油壺フリート主催沿岸レースを開催致しますので奮って御参加下さい。

記

本レースはNORC外洋レース規則及びIYRUレース規則並びに帆走指示書の規定に従って行なう。

I 日 時 6月5日(日)

スタート 11:00 タイム・リミット 17:00

II コース 小網代-葉山(反時計回り)一小網代

III 参加資格 IOR MARK-III または NORC-N RULEによる有効なレーティングを所有し、かつ、1975-NORC 安全規則-安全基準カテゴリー第3種以上の安全検査に合格している艇。

IV 出艇申告・艇長会議

1. 日 時 6月5日(日) 08:30~09:30
2. 場 所 シーボニア・キャプテンズ・ルーム
3. 必要書類 所定の出艇申告書
4. 出艇料 1艇 2,000円
5. 参加料 1名 500円

V 賞 各クラスの第1位より第3位までの艇にはウィニング・フラッグが授与される。

VI 表彰式 詳細は“OFFSHORE”によりお知らせ致します。

(注) 問合せ先 帆走委員長 川島正通
自 宅 0467-31-4428
勤務先 0468-57-1262
0467-44-2585
帆 走 委 員 菊地 誠
勤務先 0468-57-1262

《江の島~清水レース》

NORC駿河湾支部長 塩川孝二

新緑の候、皆様レースにクルージングに今年の計画をたてられ楽しみにしておられることと存じます。

さて、今年のレーススケジュールの中に是非下記駿河湾支部主催の第IV回江の島~清水レースを加えて下さい。このレースを鳥羽パール・レース参加艇の回航レースとしても楽しいレースにするよう努力致します。

記

本レースはNORC外洋レース規則及びIYRUレース規則並びに帆走指示書の規定に従って行なう。

I 日 程 7月15日(金)~ スタート 18:00

II コース 江の島-清水(95哩)

III 参加資格 IOR MARK-III または NORC-N RULEによる有効なレーティングを所有し、かつ、1975-NORC 安全規則-安全基準カテゴリー第3種以上の安全検査に合格している IOR I~VI 及び NORC-N クラスの艇。

IV 申込み方法

1. 申込み先 NORC本部
2. 必要書類 所定のレース申込み書。(但し、郵送による場合には所定の申込み書不要。)
3. 出艇料 1艇 3,000円
4. 締切日 7月4日(月)17:00 (但し、郵送の場合には7月2日(土)必着のこと。)

V 出艇申告・艇長会議

1. 日 時 7月15日(金) 12:00~13:00~13:30
2. 場 所 江の島ヨット・ハーバー会議室
3. 必要書類 所定の出艇申告書
4. 参加料 会員 2,000円、非会員 5,000円

VI 賞 各クラスに優勝杯・その他多数

VII 表彰式 詳細は艇長会議においてお知らせ致します。

(注) 問合せ先 帆走委員長 塩川孝二
自 宅 0545-61-4457
勤務先 0545-61-4111(内380)

OFFSHORE 第25号 昭和52年 5月15日発行

1部定価100円(郵送料25円)

発 行 社団法人 日本外洋帆走協会

東京都港区芝罘平町35(船舶振興ビル4階)

電話・東京03(504)1911-3 〒105

印 刷 廣済堂印刷株式会社

セーフティセーリング。

海を知る男の喜びは大きい。

光のなかに乗り出す週末。

風と波を相手に

快よい汗を流す。

ヨットセーリングの世界は

まさにスポーツの華といえます。

大きな海原に出たとき

自然は、わたしたちの前に

その偉大な姿を

見せてくれます。

優しさと激しさ、そして

ときには厳しさを...

ナギの日もあれば、

シケの日もあるのです。

ヤマハはつねに

海の安全を願ってきました。

人と海との触れ合いを

より安全にと願ってきました。

「ルールを守ろう正しいセーリング」

この安全第一の思想は

艇の開発に、安全普及活動に

幅広く生かされています。

海を正しく理解し、

安全なセーリングを

こころがける人が

大きな海の喜びを見つける。

ヤマハは、そう考えています。

セーフティセーリング。

それは、海を愛する仲間たちの

合言葉なのです。

ひとりひとりが

大切にしなければならぬ

セーリングの第一歩なのです。

より豊かなマリナライフを

安全にたのしむために、

これからもヤマハは

お手伝いしたいと思います。

ヤマハ発動機株式会社

〒438 静岡県磐田市新貝2500

TEL. 05383(2)1111



YAMAHA-33

ルールを守る正しいセーリング

天候・備品・点検・海図の確認を