

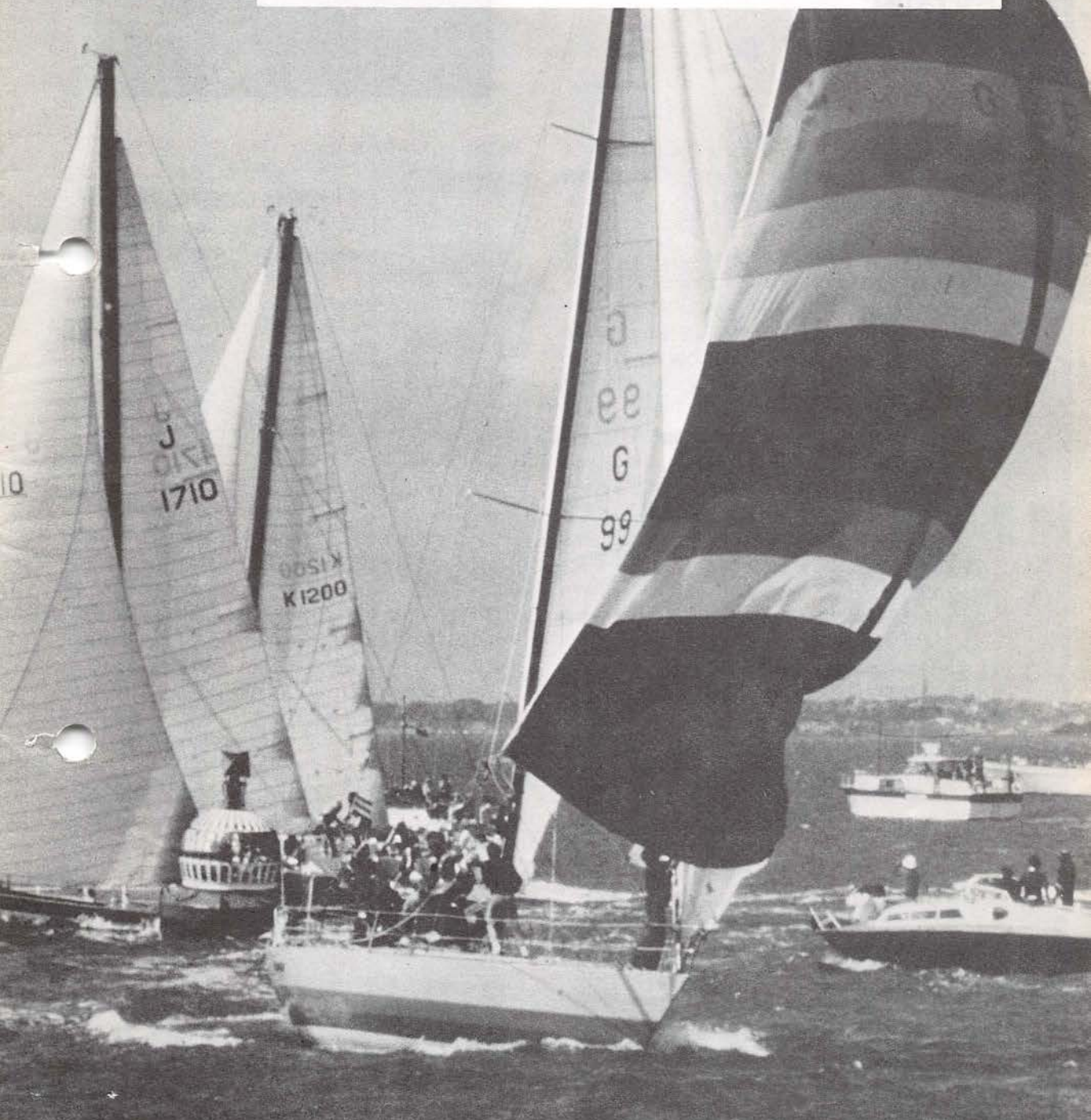
Offshore

昭和52年9月15日発行（毎月1回15日発行）
昭和52年7月21日 第三種郵便物認可

No. 29
1977 / 9

社団法人 日本外洋帆走協会発行

一部定価100円



アドミラルズ・カップ 観戦記

NORC専務理事 大儀見 薫

強風の追手―「都鳥」



今回のアドミラルズ・カップ・レースの日本チームの「チーム・キャプテン」として参加し、「都鳥」の岡崎オーナーの厚意により第1回のインショア・レースに乗艇させてもらい、更に、あと2つのインショア・レースは報道艇で至近距離から取材しながら、レース展開の全般を観戦することができた。

この他、RORCの関係者、ヒース氏の紹介で「都鳥」に乗った、RORCのVice Commodoreも務めたことがあり、今回優勝したイギリス・チームの選考委員も務めたDr. Grenilleを初め、多くのトップ・レーサーと話し合うことができた。まさに、「百聞は一見にしかず」で、現在の世界一流の外洋レーサーが勢ぞろいし、非常に難しい(あえて厳しいとはいわない)条件のソーレントで連日鏖(い)つを削る場面というのは滅多にないだろう。ファストネットはアドミラルズ・カップ以外にも多くの艇が参加し、合計290隻の大艦隊となったが、全くの無風状態が何日にもわたって持続し、ファースト・ホームのマキシ・ボートのBallyhoo(オーストラリア)ですら5日7時間以上かかるという、最近では一番遅いレースの珍記録を残すことになった。

参加19チームの内、初参加は日本とポーランドだったが、仲良くそれぞれ最下位の18位、19位に終わった。優勝は最後のファストネット・レースでの点数が3倍に計算されることもあって、この結果が確定するまでは決まらないという、接戦を演じたが、結局地元イギリスがロン・ホランドの新しい設計のMarionette(R=34.3ft)とピーターソンによるMoonshine(R=

33.3ft)がそれぞれ素晴らしい働きをし、や・弱かったYeoman XXをカバーして優勝した。

2位はファストネットで見事な走りを果たし、同じくロン・ホランドのImpを先頭に、Bay Bea(チャンス)、Scaramouche(フレールス)のアメリカ・チームが取った。

そして3位は港の香港という結果となった。

参加艇とそのデザイナー

57隻の参加艇はレーティング32フィートの2トン・クラス前後に集中し、RORCのルーム会長も、主催者側の意図が、このシリーズを2トン・クラスを中心としたものにすることにありと明言していた。

デザイン的には上位艇群に常に2、3隻は姿を見せていたロン・ホランド、それにピーターソン勢が目された。数年前まで圧倒的な強みを見せていたS&Sは日本の2艇を初めとして数としては11隻と、フレールスの11隻と並んで最多数だったが、ドイツのDuva(1975にもドイツチームで参加)と1975年にMandrakeの名の下にイタリア艇として参加したスペインのAzaharaが時には良い走りを示した以外はあまり問題にされなかった。この現実はやはり、現在の外洋ヨットデザインの急速な発展を物語るものだろう。

チャンスのデザインはアメリカの新しいBay Beaだけでややさびしかったが、このBay Beaはセンターボード艇で、舵も引き上げることができる等の特長を持ち、木造、ニス仕上げの非常に美しい艇であり、素

上りでクロスするVanguardとImp



イギリスのMarionette



晴らしい走りを見せ、第3のインショア・レースのスタートでのトラブルで失格となっていなければアメリカチームが優勝ということもあり得たといった活躍で、量を質で補って余りある働きをした。

今回のシリーズで「予想外」の大健闘をして3位に入った香港チームも、点数が2倍に計算される、チャンネル・レースでLa Panteraのスピニングが風下のアイルランド艇のシュラウドに触れたため失格とされていなければかなりの差でトップを走っていただろう。

香港チームの3隻はピーターソンのContessa43の初号艇である上記のLa Pantera (R=33.9ft) の他、唯一つのカーターデザインでプロダクション艇であるWhite Rabbit (R=31.7ft) と、これも唯一つミラー・ホイットワースから独立したデューボイスの設計によるVanguard (R=31.4ft) であったが、いずれも見事な走り、あわや大番狂わせを演じるどころだった。

この香港チームの内、Vanguardは香港のヨット造船所の中国人社長がオーナーであり、White Rabbitは馬さんという、日本語の達者なやはり香港在住の好青年の艇である。

今回のアドミラルズ・カップで一番注目されたのは、やはり、前述のロン・ホランドのImpだろう。本年初頭のSORCで31.0ftのレーティングながら、並みいるレーティング32ftの2トン勢に走り勝って優勝した上での参加だから当然といえるだろう。

Impはゲリー・マルが設計し、ニュージーランドでロン・ホランドが、未だデザイナーとして独立する前にその建造を手伝ったImprobableの後継者であり、今回のシリーズでもトップ・ボートの実績を残した。特異なアルミ・バルブの内部構造で強度を持たせていることもあって、早速、「バイオニック・ボート」と呼ばれるようになっていた。しかし、特別Impが変っていたわけではなく、このバイオニック・ボートは今回のアドミラルズ・カップのトップ艇群に共通の特長を代表していたといえるだろう。

ピーターソンがGanbareで切り開いた、素直なハルのラインズに長い水線長と大きなセール・プランといった考え方は完全に定着していたといえる。更にこの大きいリグを支えるマストは一樣に細くなり、油圧ボ

ンプの多用により、自在にベンドさせてセールの効率を最大限引き出すことを重視して機装を設計しているのが目立っていた。

比較的小さなカウズのアドミラルズ・カップ専用ボンドに林立するマストの中で「都鳥」と「サンバード」のマストがそそり立つ煙突のように太く、いかつく見えたものだ。

ナビゲーションとクルーワーク

ソーレントの強い潮流のため、インショア・レースでは、我々が今まで殆ど経験したことのないようなタクティクスが要求され、コミッティーが意図的に逆潮の上りコースを常に設定したため、この逆潮の比較的弱い所を求めて、浅瀬の上をギリギリいっぱいまで突っ込み、キールが底のドロを引っかきながら、タックをする状況は驚きだった。

逆に、これがうまくやりこなせる艇でないと、その分だけ潮で後に持って行かれてしまい、勝目がないということになる。このため、各艇とも測深器の精度に大変神経を使い、測深器の測定する水深を（サウンダーのハルの取付け位置、ヒールアングル等を勘案して）細かく記録し、水深表示メーターもデッキ上だけでなく、チャート・テーブル付近にも配置していた。

測深器とニラメッコしながら40フィート以上の大型艇群が、水深3メートル位の所を交互にショートタックでせり合って切り上っていく様は全く壮観だった。外洋の時化の海を、波にたたかれながら進む豪壮さはないが、別の意味でぞくぞくするような研ぎ澄まされた凄さがそこにはあった。

まさに寸秒を争うこの状況でのナビゲーターの役割は決定的であり、同時にスキッパーが一人で全般的指揮を取ってやる通常のやり方では間に合わないことも明確だった。

つまり、ナビゲーターと、ヘルムスと、セールトリマーがそれぞれの分野を受けもって、緊密なチームワークを維持しながら走らせるということが勝つための絶対的な条件だろう。勿論クルーが一同体でコックピットからの指示に応じて機敏に動かなければならないことは言うまでもない。

マーク廻航の「サンバード」と「BBⅢ」



全体としてクルーワークのレベルは全く見事だった。一寸したチョンボはすぐ決定的な差となって現われ、しかも、遅れてしまったものを取り返すことは至難の技である。ヨット・レースというものは勝つべくして勝つものであり、負けるべくして負けるものであるということが、改めて強烈に印象づけられる、厳しくも見事なクルーワークだった。

3回目のインショア・レースで、スタートからフィニッシュまで、アイルランドのBig AppleとイギリスのMarionetteのホランド設計の姉妹艇が、40マイル近い強風の全コースを通じて、100メートルと離れずに壮絶なせり合いを演じながら、いずれもミスらしいミスもなく走り切ったのは圧観だった。

若干の教訓と今後の課題

日本チームの成績に関しては19チーム中18位では文字通り惨敗と素直に認めることから出発（というより再出発）すべきだろう。

今回の日本の初参加は3人のオーナーの絶大な努力と熱意によって初めて可能になったものであり、先ずレース成績の如何にかかわらずこの大変な事業をやり遂げたことに對して最大の敬意を表したい。

同時にこれは日本の外洋ヨット界が全体として殆ど今回のレースについて何もしてやれなかったことの深刻な反省につながるものだということもはっきり指摘しなければならない。

レースの成績が芳しくなかったことは、今回の初参加の意義を無にするものではなく、参加者は勿論のこと、日本の外洋ヨット界全体にとって大変得ることの大きかった貴重な体験だったことに変わりはない。

むしろ、この得難い経験を今後はどう生かすかということが最も大切な勘所ではないかと思う。「敗軍の將、兵を語らず」といわれるが、この際むしろ、大いに兵を語ること、日本の外洋ヨットが一日も早く世界の一流に互して充分太刀打ちできるようにする必要があるだろう。

各艇のメンバーが帰国して間もないので、直接全レースに加わっての経験をふまえての突込んだ総括は今後の課題として取り上げることになるだろう。ここではとりあえず、大わくで感じた問題点を提起しておきたい。

1. 事前の調査はもっと徹底してやる必要があった。ソーレントは勿論のこと、ファストネットにしても、われわれが通常レースを行なっている海域の条件とは根本的に異っており、それに伴って艇、艀装、クルーの編成、特にナビゲーターの問題等について、勝つためには現地の条件に合せた作戦と手配が必要であることは行って見て痛感したことである。
2. 「都鳥」、「サンバード」の場合はその意味で、艇が大きすぎたのではないか。つまり、アドミラルズ・カップの上限の艇であり、ドラフトも深く、かつ小

廻りが利かないため、浅瀬でのショート・タックでは最初から大きいハンディを背負っていたことになる。

3. 設計としては約6年前のものであり、S&Sの後退にも見られるように、現在のトップの水準から見ると、一世代か二世代前のものであり、艇が重く、加速が遅く、全体として走り負けする場合が多かった。
4. 上記とも関連するが、リグ及びセール、そしてセールトリムの上では細いマストを大きく曲げてセールの効率を上げて走る等の世界の外洋ヨット界の大きな発展からは、やゝ取り残された感じが否定できなかった。
5. クルーの編成上、ナビゲーター、ヘルムス、セールトリマー、フォアデッキのチーフ等の役割の明確化と有機的なチーム・ワークを計る上で未だ工夫の余地があると思える。
6. 全体として、2トナーを中心とした、いわゆるアドミラルズ・カップの艇群の出現と、このクラスの日本での発展がないと、なかなか国内予戦を闘い抜いて鍛え上げられて出場してくる外国勢の水準に達するのは難しいと思われる。

以上、今後の検討課題としての大まかな問題提起に過ぎない。イギリスでは殆どの人が異口同音に「日本は良くやって来た。近い将来必ず優勝を狙う強敵となるだろう。日本人は必ずやる」といつていた。なまじお世辞とも思えない。

戦後日本の高度成長と世界の最高水準の製品を引っさげての輸出攻勢を目の当りにしている欧米人としては、外洋ヨットで日本が近く先進国にならないはずはないという、確信のようなものを持っているようだ。いささか面映ゆい限りであるが、これだけ期待されているということは大変嬉しいことだ。

最後に、今回のアドミラルズ・カップ日本チームの名誉団長を引き受けてくだされ、自らロンドンで各界名士を招いてのレセプションを主催し、カウズにも乗り込んで、日本チーム各艇を激励して下さった、笹川日本船舶振興会会長に深く感謝したい。

日本の外洋ヨットは世界でもやゝ、井の中の蛙的な存在であるが、国内でも未だなかなか一人前のスポーツとして「認知」されていない。こういった状況の中で笹川会長が大きな熱意でわれわれを励まし、精神的にも活を入れてくれたことは大変有難いことだった。

カウズでは日本の各艇に対し、満足なお手伝いもできなかった上に、「都鳥」の岡崎さんには、期間中かえって居候させてもらい、たいへん感謝している次第である。

「アドミラルズ・カップ テレビで放映」

9月22日、「木曜スペシャル」の番組で、日本チームの健闘ぶりを放映します。1930~2100 全国ネット

1977 ADMIRAL'S CUP 成績表

TEAMS	1st INSHORE RACE	CHANNEL RACE	3rd INSHORE RACE	2nd INSHORE RACE	FASTNET RACE	TOTAL POINT	PLACE	TEAMS	1st INSHORE RACE	CHANNEL RACE	3rd INSHORE RACE	2nd INSHORE RACE	FASTNET RACE	TOTAL POINT	PLACE
MARIONETTE	10	29	8	2	9	359		NYMPHAEA	31	42	44	44	38	147	
MOONSHINE	1	19	11	3	2	405		SCHUTTEVAER	25	16	32	49	27	245	
YEOMAN XX	7	20	13	29	3	366		STANDFAST	21	31	45	38	15	253	
BRITAIN	156	212	142	140	480	1130	1	HOLLAND	97	170	53	43	282	645	11
BAYBEA	2	44	D.S.Q.	9	5	292		KAMAIURA	51	24	43	42	39	163	
IMP	4	3	1	11	1	439		ORION III	14	11	57	45	33	227	
SCARAMOUCHE	36	1	17	5	17	353		TIGRE	17	RET.	10*	39	28	200	
U.S.A.	132	252	142	149	453	1084	2	BRAZIL	92	164	64	48	222	590	12
LA PANTERA	6	D.S.Q.	24	18	11	267		JAN POTT	39	33	53*	41	54	103	
VANGUARD	3	5	2	22	30	337		LIZ OF HANK ϕ	34	15	12	33	7	334	
WHITE RABBIT	24	12	4	20	25	317		SYNERGY	41	32	49*	27	48	139	
HONG KONG	141	198	144	114	324	921	3	NORWAY	60	188	60	73	195	576	13
CHAMPAGNE	12	10	3	7	13	383		BROTHER CUP	RET.	36	37	40	RET.	87	
DUVA	43	43	38	6	50	141		IORANA III	16	4	5	17	8	394	
PINTA	5	9	18	D.S.Q.	4	353		RUBIN	46	52	51	35	51	75	
GERMANY	114	224	115	103	321	877	4	AUSTRIA	55	164	81	82	174	556	14
MANDRAKE	23	17	26	D.S.Q.	14	281		ASSIDUOUS	30	18	29	34	10	305	
MOBY DICK	12	2	14	D.S.Q.	24	304		ATAIR	45	34	26*	34*	53	135	
VANINA	26	35	6	12	21	287		MILENE III	42	49	19	35*	52	114	
ITALY	113	240	128	46	345	872	5	SWITZERLAND	57	146	103	71	177	554	15
ALEXANDRE	32	21	28	19	37	232		GOOD WILL	27	46	22	43	42	154	
EMERAUDE	38	39	39	16	12	257		SUSETTE	40	55	47	50	46	79	
REVOLUTION	8	7	33	25	26	306		VICTORIA	48*	37	41	51	35	129	
FRANCE	96	214	74	114	297	795	6	SWEDEN	59	56	64	30	153	362	16
RAGAMUFFIN	22	25	21	10	16	313		PHANTOM II	52	51	52	46	47	71	
RUNAWAY	D.S.Q.	8	30	30	31	237		RAVELING	47	38	54	53	29	147	
SUPERSTAR	20	26	9	4	49	235		SOIZIC	48	47	36	48	41	115	
AUSTRALIA	74	230	114	130	234	785	7	BELGIUM	27	76	32	27	171	333	17
BIG APPLE	18	6	10	1	22	357		BB III	54	41	45*	52	44	99	
GOLDED LEIGH	19	22	25	D.S.Q.	36	210		MIYAKODORI III	53	54	56	47	RET.	29	
IRISH MIST	13	28	27	36	40	212		SUNBIRD V	44	50	40	36	32	148	
IRELAND	124	236	120	79	228	779	8	JAPAN	23	58	33	39	123	276	18
AZAHARA	29	30	31	26	23	249		BOLNSKI HAJDUK	D.N.F.	53	49	54	43	66	
ODISEUS IV	35	40	34	15	34	198		BUMERANG	50	48	48	RET.	45	78	
YACHTMAN	11	13	20	RET.	6	332		SPANIEL	RET.	RET.	53	55	RET.	14	
SPAIN	99	182	89	76	333	779	8	POLAND	10	32	24	8	84	158	19
FORTUNA II	49	27	55	13	18	239		(註) 1. *ベナルティ 2. 各艇の欄は順位を示す。 3. 各国の欄は得点を示す。							
RECLUTA IV	28	23	35	14	20	281									
VICTORIA	23	37	16	D.S.Q.	19	226									
ARGENTINA	64	174	68	89	351	746	10								

RACE NEWS

- 第18回鳥羽パール・レース
- 第4回江の島清水レース
- 江の島フリート主催相模湾ポイント・レース
- NORC近畿北陸支部ポイント・レース



鳥羽レース・スタート

第18回鳥羽パール・レース

帆走委員長 富川則之

盛夏 典型的な夏型気圧配置。

NORCで最も楽しいレースとされる鳥羽パール・レースも、その人気を反映して、今回は120艇を越える大フリートとなりました。

近年、良い風に恵まれ早いレース展開と年毎に更新されるコースレコード、150 哩をワンオーバーナイトで走るレースが通念となったこのレースも、今回は数年前の微風のパール・レースに逆戻りして、弱風と御前埼・石廊埼付近の複雑な潮に苦しめられるレースとなった。

7月29日1000参加 121艇が鳥羽を一斉にスタート。運輸大臣賞、パールカップはじめ8つのカップにその覇を競った。

7月30日 16^h51^m07^s (所要時間30^h51^m07^s) 近畿北陸の新鋭ワントン「美濃」がファースト・ホーム。

IOR総合優勝は78年Q・Tonワールド・カップをうかがう小艇「AGUA AZUL」。

NORC-Nクラスでは東海の自作艇「サイキ」が優勝した。

7月29日 東の風2~3m、スタート30分前に菅島南海面にスタート・ラインが設置される。

今回は121艇の大フリートのクローズホールド・スタートとなり、スタート・ラインは十分な間隔がとられた。

1000スタート 下手有利のクローズホールド、全艇オールフェアの一線スタート。上手からスターボード・アプローチ艇も、直後タックをし、全艇沖出しの型となる。

スタート後30分頃、風は一時Sにシフト。すかさず数艇タック。さらに風は確実に南に回り、徐々に風力を増し4~5mに安定。各艇つぎつぎとタック、リーディングで小網代に向けて快走して行った。

2メガ船舶無線による2100のロール・コールによれば、御前埼付近を「CONTESSA VI」が先行。岸寄

り4 哩後方に「CONCORD V」さらに「SURUGA」「VIND FEMPE-DEL」と続き先頭グループと成って快走の模様。

岸寄りのコースが艇足が良くのびている様である。

明けて7月30日 0800 フィニッシュ側コミッティーはワッチ体制を組む。小網代湾から見た相模湾はS4~5mの快風模様。

0900のロール・コール。まだトップ・グループと思われる「CONTESSA VI」「ILLUSION VI」「PULUMERIA III」等数艇が石廊埼南1.5~4 哩とのこと。

更にその後の情報では、1000頃、石廊埼付近では風弱逆潮等に妨げられ、予想外に艇速がのびていない事がうかがえ、トップ艇のフィニッシュは早くて昼過ぎ、概ね夕方近くになる事が推定できた。

1635「VIND FEMPE-DEL」よりフィニッシュ1時間前の予告有り。コミッティー、オールハンズ！！

1645 特徴あるスターンにハーフリグの「美濃」が網代埼をかわしてフィニッシュして来る。16^h51^m07^sでファースト・ホーム。続いて17^h37^m02^s「VIND FEMPE-DEL」17^h42^m25^s「CONTESSA VI」と続き、10~20分間隔で続々フィニッシュ。

1900まで10艇。2000まで15艇。

クラスI~IIIの大型艇に混って、H・Tonの「RED SHARK II」が1943に13着。Q・Tonの「AGUA AZUL」が2029で18着。修正結果では総合優勝の可能性充分と見られた。

続々とフィニッシュはつづき2200まで27艇。2400まで35艇。明けて31日 0200まで65艇。

0400まで95艇。0700まで131艇で一息ついて、最終艇「ONDINE」が31日11^h40^m33^sにフィニッシュしてレースを終了した。

今回6艇のDNF艇が出た。

「ALPHA II」に急病人2名が発生。7月30日0244リタイヤ、御前埼港に緊急入港した。原因は昼食による食中毒気味とのことであった。30日の1400~1700に下痢、加えて夜半に発熱したのでレースを断念したとのこと。夜半のことでもあり処置に窮し救急車によ

り入院となった。

(その後、8/1 1100無事退院したとのこと)。

諸磯での座礁が1艇。油壺の定置網に乗り揚げが1艇。いずれも関東水域の艇であり、かえって東海・関西水域の艇にこれ等のトラブルが無かったことは、日頃通り慣れた水域であるための油断が原因ではなかったでしょうか。今後の教訓として頂きたいと思います。

他の3艇は無風リタイヤとのことであった。

今回のレースを顧みて、何よりも有難く、又心強く感じました事は、スタート側、鳥羽市、海上保安部、観光協会、漁協の皆様、鳥羽パール・レースに非常に深い関心と温かいご理解を頂いている事であります。

今後とも、地元のご温情により、この伝統のレースが益々発展する様願っております。

また、今後の一提案として、例年鳥羽市では7月25日前後に鳥羽みなと祭が、盛大に催されています。鳥羽パール・レースもこれ等の関連行事のひとつとなる様なレース日程等の検討をされることも一考かと思います。

レース参加艇の浜辺浦泊地につきましては、今回は最大の参加艇数、更に例年に比べ、艇の大型化とが相俟って収容限界に近く、混乱の恐れもありましたが、皆さんの正しいマナーとご協力により、トラブルもなく秩序正しく整理されました事に感謝致します。一面、今後更に参加艇の増加もさることながら、益々大型艇の構成比増が考えられ、これ等を加味した泊地の検討が必要であると思います。

前夜祭パーティーは参加費等も例年通りとし、又参加各艇につき1名のご参加をお願い致しましたが、多数のご参加と盛り上りのなかで、楽しく鳥羽での再会と歓談の場を得られました。

更に、これは理想として、NORC所属のおよそ750艇の内、120艇が参加する鳥羽パール・レースの実態と意義から、帆走競技そのものは別として、スタート側では鳥羽市はじめ東海支部あげて送り出し、フィニッシュ側では本部・関東支部により迎えて頂き、フィニッシュ後、表彰パーティーを中心とした、NORCあげての夏の祭典として鳥羽パール・レースを催される事が、このレースをより盛大にし、更にNORCが益々発展していくためにもよいと思います。

今回の帆走委員会が構成されたのは、タイム・リミットに僅か1ヶ月に満たない7月に入ってからで、充分な準備、研究期間が得られませんでした。浅学非才の私を超人的なご協力でご支援下さり、無事レースを終える様お導びき下さった、計測委員会、通信委員会諸氏、事務局、そして帆走委員諸氏に厚くお礼申し上げます。

鳥羽パールレース出場艇の構成推移

クラス	第十四回 (一九七三年)	第十五回 (一九七四年)	第十六回 (一九七五年)	第十七回 (一九七六年)	第十八回 (一九七七年)
I~II	3	4	2	2	3
III	10	6	4	7	13
IV	21	14	14	15	27
V	13	26	33	35	41
VI	25	31	33	29	22
NORC-N	33	12	13	16	15
合計	85	93	99	104	121

副帆走委員長 尾崎功

7月29日 天気快晴。シーボニアから見る相模湾は南の風4~5m。石垣島東に台風があるが、鳥羽レースらしい安定した気圧配置である。1500スタート側コミッティーと最終連絡を取り、受け入れ準備を始める。2100のロール・コールでは、トップ艇が御前埼SE 3M——まずは順調なレース展開だ。この風なら夜明前のフィニッシュは無いと思えたが、昨年の事も考え、万全を期して2230コミッティー・ボート「きんばち」を史航し、フィニッシュ・ラインを設置する。翌朝のロール・コールでは先頭艇団がやっと石廊崎へ到達。

小網代付近は夜半にも4~5m吹いていたが、御前埼-石廊崎付近は完全に落ちてしまったのだろうか。コミッティー一同拍子抜けし、夜戦に備えて暫しの休息にはいる。1530「あさどり」からの報告では「現在神子元島 MOG 0°、西に30艇、10M前方に20艇視界内にあり。」これは第2艇団らしい。三崎ヨットからのファースト・ホーム艇の連絡を待つが、電話はフィニッシュの間合わせのみ。

「ファースト・ホームは何ですか。」——(まだ一杯もはいってません。)'あの一、〇〇はもうはいりましたか。」——(まだです。)'××は何時ごろゴールする予定ですか?」——(わかりませんね。)'もう何杯はいましたか。」——(一杯もはいってません。)'えっ!! まだですか。新聞の予想では明け方ファースト・ホームすると書いてありましたが。」——(……………。)

1645ついに来た!!「VIND FEMPE - DEL 1時間後にフィニッシュ」の報に俄に緊張する。網代埼をかわしてくる最初の艇は、はたして「VIND」かと見守るが、なんと江の島寄りからスターボード・タックでフィニッシュ・ラインに向かっている艇があるではないか。夕陽の逆光の中でやっとセールNOを確認。2-0-8-0、16^h51^m07^s「美濃」がファースト・ホームする。以下「VIND FEMPE - DEL」「CONTESSA VI」と続き、第1艇団は21^h06^m27^sにゴールした着順22位の「青雲」まで。この艇団は30日の1200までに石廊崎を回航し、クラスIV~VIでは後続艇団を約2時間引き離している。微風と逆潮の石廊崎回航が勝敗の分かれ目となった様である。2100~2200ごろまでは3~4艇

バラバラとはいっていたが、2300を過ぎるとラッシュはピークを迎え、コミッティー・ボートも陸の本部も休む間もなく、計時、記録、計算に追われる。不思議なもので15~20艇まとまってくると15~20分間隔があき、計算に便宜を図ってくれる。その後もゴールはいつ果てるともなくエンエンと明け方まで続き、0642までに113艇フィニッシュする。(6艇はリタイヤ)。残る2艇のうち「NEPTUNE」が0910にはいつてからは、記録の整理をしながら最終艇を待つ事2時間半。トランシーバーを通してコミッティー・ボートの歓声が聞こえる。今までの数字だけの事務的な声から一オクターブ高く「最後のレース艇が見えました!!」11^h40^m33^s Nクラスの「ONDINE」のゴールをもって第18回鳥羽パール・レースは大したトラブルもなく無事終了する。

最後にフィニッシュ担当コミッティーとして気づいた事。

(1)フィニッシュ後の江の島での停泊を事務局に依頼しておきながら、何の連絡もなくキャンセルした艇が多数ありました。もっと慎重に行動して欲しいと思います。(2)航海灯の赤・緑を逆に燈火していた艇があったそうです。(ほぼ同じ所を走っていた2艇から報告がありました。)信じられないような話ですが、この紙面をかりて警告しておきます。

鳥羽パールレース出場艇の艇長コメント

2080 美濃

箭田 正輝

スタートは下手からジャストにスタートしました。2艇身程下に「桃太郎」、うしろに「チヒロ」等と先行しました。

スタート後、風は東から南に振れ、すかさずタックした事が成功した様で好ポジションを得ることが出来ました。

我艇は、リーチングに強い艇で、御前埼から石廊崎にかけて一時「コンテッサ」をリードすることも出来ましたが、やはりスピン帆走では「コンテッサ」が早く、抜き返されてしまいました。

夜明けとともに、前方岸寄りに石廊崎に向かって「コンテッサ」、うしろに「チヒロ」「イリュージョン」「ビンド」らしきスピンを確認しました。

石廊崎回航は、弱風と逆潮により、2~3ktの艇速なのに距離がかせげず苦勞しました。

30日1000頃、一時北寄りの吹き出しをスピンでつかむことが出来、上手く逆潮を抜け出すことが出来たことが勝因だったようです。

1816 RED SHARK II

関根 久

勝つため、勝てるフネ、勝てる乗組員をつくり、自分を信ずることにしています。

12年~17年、一諸にやっている岡田、国方はじめ乗

員5名がチーム一丸となって全力投球しました。コースは数日前から風向、潮など色々研究しましたが、御前埼までは南3M位をねらって直線を引き、石廊崎は離し、神子元島は外500~1000mから大島へ一線を引きました。

今回のレースでは、コース・ディレクターが大変有効でしたが、フランク、シューター等も大変効果が良かったようです。

コミッティーの皆さん大変ご苦勞様でした。しかし、小網代の網だけではなく、油壺の定置網にもライトを点灯することや、レース成績表等ただ掲示するだけでなく、まとまり次第レース速報としてCopyを配布し参加の皆さんにサービスされると良いと思います。

2134 AGUA AZUL

貝道 盛孝

スタートは一番下アウト・サイドからボートで出たが、風がSにシフトしたので苦しいスタートであった。風はだんだんSに振れているので即タック、岸に向けたら60°のコースが引けたので、ずーと、そのコースでガマンしていました。その内90°まで引ける様になり、そのまま御前埼に1本コースを引きました。

御前埼から石廊崎にかけては100°~110°を取ったが、石廊崎付近は例年になく潮が複雑で沖に出されたり逆戻りされたり、苦しかった。

今回の艇はアビーム、微風に良く走りしました。今年の予選にはこのフネで走るつもりです。

今回の19.1ftは他のQ.Tonと比較すると大きなレーティングなので他のQ.Tonが追っ掛けてくる事が気掛りでした。他にワントンが微風の中でも予想以上に良く走った事が印象でした。

今回、予想以上の時間がかかり、食料のつみ込みが少なく、神子元島以後は水だけでガンバリました。

* * *

秋田トロフィー (ファースト・ホーム)

.....2080 美濃

パールカップ、運輸大臣賞 (総合優勝)

.....2134 AGUA AZUL

IOR 1位.....2134 AGUA AZUL

IOR 2位.....2080 美濃

IOR 3位.....1816 RED SHARK II

シーラ杯 (IOR I~III).....2080 美濃

鳥羽市長杯 (IOR).....2074 CRANE III

鳥羽市観光協会会長杯.....1866 RED SHARK II

バレリーナ・カップ.....2134 AGUA AZUL

メール・エスプリ杯.....1708 SAI KI II

尚、ファースト・ホーム賞及びIOR総合優勝艇に御木本真珠島より副賞が授与されます。

レースの舞台うら

山口久次

毎年100隻以上のヨットが鳥羽に集結して繰り展げられるパール・レースは、150哩という恰好の距離と7月下旬という時期とスタート地点が、関東と関西勢ともに異論がないという地理的な条件も手伝い、それに全国各地のヨット仲間が親善を図るという意味も含めて、NORCにとっては正に最大のレースである。

この様な、とくに参加艇数において大レースとなると準備は相当早めに始めても早過ぎるということはないが、富川さんが帆走委員長に決定し、具体的に極めて緻密な計画を東京に持ち込み本部レース委員長の周東さんと打合せして懸案事項の一つ一つを固めたのは7月初旬であった。

鳥羽パール・レースは運輸省後援のレースであるが、この後援名義申請を海運局総務課に提出すると、「今年は現行の海事法規上とくに問題点はないでしょうね」と担当官からこのような質問を受けて、出場予想艇を対象に船舶局・船員局と連絡を取り乍ら運輸省後援の承認を大臣名で貰っている。ここでチェックされるのは主として総トン数20トン以上のヨットの場合の職員資格について取り上げられているが、丙種航機士以上の免許はヨット仲間からは取れない様な職員法の現状を早く改めてもらいたいと、大レースのたびに痛感している。

100隻以上のレースとあって第4管区海上保安本部

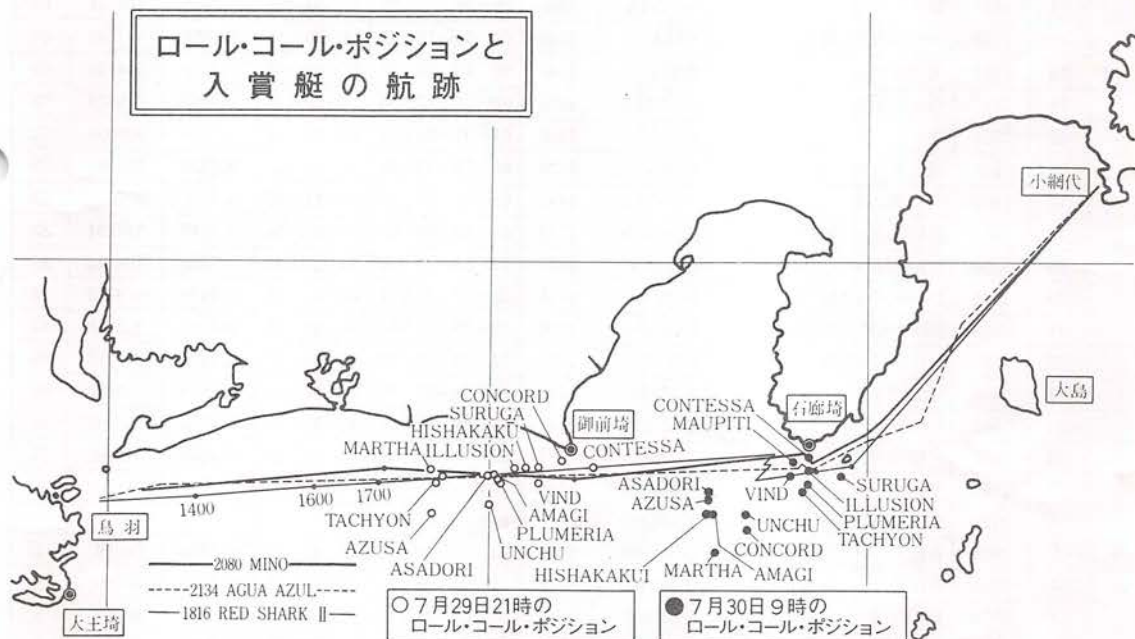
(名古屋)では7月20日発行の航行警報にレースの必要事項を関係船会社に、また7月26日には日本船主協会からファックスミリを備えている航行中の大型船舶向けに、レースの概要を夫々通報して頂いた。

それにもかかわらず神子元島と大島の間では夜間になり下田から風早埼寄り、爪本埼寄り或いはその中間コースを選んだ艇は、何れもフィニッシュ地点に近づくにつれてSSE、SE、ESEと左に変わる風を右舷に受け乍ら、トップクラスのグループは別として、30日の夜は大半の艇が本船航路と併行、或いは僅かにクロスして進んだため、本船もそしてヨットも夫々苦労した様だ。

第18回という伝統と、出場艇が121隻という二つの重荷は並大抵ではない。帆走委員長のメモには関係先への挨拶状、会員への周知方法、鳥羽と三浦半島の泊地確保、フィニッシュ地点への進入コースについて、その他一杯。

帆走委員長の富川さんは29日コミティー・ボートからレース本部に引揚げ、参加人員数の総決算が済むのをまわって鳥羽から其儘自動車でもシーボニアに直行し、翌30日には定時交信での食中毒の艇の状況が気になり、月光ハウスにある「三崎局」まで出かけて、なおかつリタイヤ艇の連絡先に電話して漸く気が落ち着いた様であるが、それにしても期間中5キロ体重が減った由、鳥羽のコミティーの皆様は本当にご苦労さまでした。

ロール・コール・ポジションと 入賞艇の航跡



第18回 鳥羽パール・レース成績表

NORC 1977年度

帆走委員長 富川則之

クラス順位	セール番号	艇名	TYPE	石廊埼 回航	フィニッシュ タイム	着順	所要時間	TCF	修正時間 (秒)	総合 順位
I~II①	1477	CONTESSA VI	ERC46A	1110	17 ^h -42 ^m -25 ^s	3	31 ^h -42 ^m -25 ^s	0.8600	98164	25
2	2112	FUJI III	FRE45a	1053	17-58-22	5	31-58-22	0.8666	99747	33
3	1413	BLUE GIANT	DUF41A	1605	02-24-05	73	40-24-05	0.8159	118668	99
III ①	2080	美濃	F110A	0925	16-51-07	1	30-51-07	0.7873	87443	②
②	2035	CHIHIRO V	DOU37A	0900	17-48-48	4	31-48-48	0.7825	89618	8
③	1827	麻規 III	YA36A	1030	18-12-36	6	32-12-36	0.7844	90955	12
④	1995	ILLUSION V	DOU37A	1030	18-19-53	7	32-19-53	0.7835	91193	13
5	1500	VIND FEMPE-DEL	ERC39A	1015	17-37-02	2	31-37-02	0.8042	91535	14
6	1767	無双	H36a	1120	18-53-39	10	32-53-39	0.7825	92662	18
7	1922	SURUGA II	S&S38B	1115	18-34-31	8	32-34-31	0.7920	92878	19
8	2110	桃太郎	YA36B	1057	20-34-19	19	34-34-19	0.7796	97028	24
9	1828	CONCORD-V	ERC37A	1210	21-29-39	23	35-29-39	0.7825	99987	35
10	2001	SOLTAS	T&P38A	1200	21-05-13	21	35-05-13	0.8301	101441	46
11	1973	GENTLE JANE	S&S38C	1230	21-29-39	24	35-34-35	0.7948	101794	48
12	1692	JOKER III	VAN36A	1244	23-21-54	33	37-21-54	0.7758	104355	62
13	1657	朝鳥	DUF35A	1431	01-52-35	62	39-52-35	0.7825	112331	94
IV ①	2074	CRANE III	YA33B	1050	18-50-11	9	32-50-11	0.7570	89485	7
②	1465	MAUPITI	N32A	1129	19-27-05	12	33-27-05	0.7530	90680	10
③	1981	JUST-III	YA33B	1112	19-26-40	11	33-26-40	0.7540	90781	11
④	1900	竜飛 III	DOU33C	1117	19-56-39	14	33-56-39	0.7519	91881	17
⑤	1257	PLUMERIA III	SEV32A	1210	21-41-37	26	35-41-37	0.7509	96488	21
⑥	2040	雲柱	YA33B	1212	21-38-37	25	35-38-37	0.7550	96879	23
⑦	2101	青海波	YA33B	1130	21-53-08	27	35-53-08	0.7610	98312	28
8	2128	ORION III	GS33A	1233	22-26-43	28	36-26-43	0.7620	99976	34
9	1088	INDEPENDENCE	T32a	1240	23-20-53	31	37-20-53	0.7540	101377	44
10	1850	VEGA V	DOU33A	1327	23-18-43	30	37-18-43	0.7550	101413	45
11	1947	崇寿	ORI33A	1400	00-35-32	39	38-35-32	0.7509	104324	61
12	1532	DAPHNE III	N32A	1346	00-36-15	40	38-36-15	0.7530	104648	64
13	1383	天城 II	W33a	1342	00-40-45	41	38-40-45	0.7530	104851	65
14	2097	侍 III	GRA34A	1410	00-26-47	38	38-26-47	0.7660	106019	72
15	2104	尾州	YA33B	1406	01-07-24	49	39-07-24	0.7530	106055	73
16	610	飛車角 II	W36a	1420	01-19-43	53	39-19-43	0.7525	106541	75
17	1420	八洲 II	SEV32A	1430	01-11-23	52	39-11-23	0.7610	107364	81
18	1840	NARUMI III	DOU33A	1513	01-44-56	59	39-44-56	0.7540	107894	83
19	1376	MARTHA	BW33A	1502	01-53-33	64	39-53-33	0.7530	108140	85
20	1234	DABOHAZE III	PON10A	1555	02-27-29	74	40-27-29	0.7499	109222	86
21	1905	LIPPER SHARK	DOU33C	1500	02-39-30	80	40-39-30	0.7530	110216	87
22	1898	SEA TIGER	BW33A	1529	02-28-07	76	40-28-07	0.7570	110285	89
23	2044	HOEN-VI	YA33B	1500	02-28-25	77	40-28-25	0.7570	110298	90
24	1987	DOZEN-A	DOU33B	1543	02-29-30	78	40-29-30	0.7570	110347	91
25	2007	ZEPHYR	GRA34A	1530	03-19-20	90	41-19-20	0.7650	113801	96
	1862	YURI	W33a	1630	D.N.F.	-	-	-	-	-
	2120	DE DE-III	YA33B	-	D.N.F.	-	-	-	-	-
V ①	1816	RED SHARK II	DOU30A	1030	19-43-02	13	33-43-02	0.7258	88099	③
②	1960	HIPPO	GS30B	1130	19-58-55	15	33-58-55	0.7258	88790	4
③	1919	BENGAL III	NAK30B	1110	20-08-44	16	34-08-44	0.7237	88960	5
④	2069	THIRTY III	F920A	1045	20-23-39	17	34-23-39	0.7226	89471	6

クラス順位	セール 番 号	艇 名	TYPE	石廊崎 回 航	フィニッシュ タ イ ム	着順	所要時間	TCF	修正時間 (秒)	総合 順位
V ⑤	2008	ODIN VI	KAU30A	1135	20 ^h 58 ^m 25 ^s	20	34 ^h 58 ^m 25 ^s	0.7290	91784	15
⑥	1650	青 雲	PASTB	1140	21-06-27	22	35-06-27	0.7269	91870	16
⑦	1848	BARRACUDA III	DOU30A	1320	23-29-26	34	37-29-26	0.7280	98255	27
⑧	2109	CHICO	N30A	1300	23-52-44	35	37-52-44	0.7237	98686	31
⑨	1743	慎 記 郎	NOL30A	1314	00-25-40	37	38-25-40	0.7248	100268	37
⑩	1735	桜 工	PASTB	1326	01-10-31	51	39-10-31	0.7150	100837	39
11	1965	大 王	E920A	1317	00-23-03	36	38-23-03	0.7301	100887	40
12	2028	魁 II	DOU30A	1350	00-53-27	43	38-53-27	0.7237	101323	43
13	1814	陽 焰 II	GS30B	1350	01-00-06	45	39-00-06	0.7258	101906	49
14	1967	SERIOLA	N30B	1400	01-04-36	46	39-04-36	0.7248	101961	51
15	1877	NOMI II	DOU30B	1401	01-05-50	47	39-05-50	0.7248	102015	52
16	2004	NIMBUS-2	DOU30A	1450	01-08-20	50	39-08-20	0.7258	102265	54
17	2050	EXCEPT ONE	N30A	1430	01-20-00	54	39-20-00	0.7258	102773	55
18	1808	八 丈 III	NAK30A	1410	01-27-21	57	39-27-21	0.7258	103093	57
19	1838	朝 熊	GS30A	1403	01-26-57	56	39-26-57	0.7269	103232	58
20	1772	BORN FREE	BW30A	1426	01-47-30	60	39-47-30	0.7258	103970	59
21	1448	CIMA III	BLD30A	1417	02-00-43	66	40-00-43	0.7237	104243	60
22	1777	つばくろ	IMP30A	1330	02-12-03	67	40-12-03	0.7269	105199	67
23	1897	TORNADO- II	GS30B	1445	02-16-54	69	40-16-54	0.7258	105251	68
24	2011	がめらZ	VAC28A	1518	02-30-15	79	40-30-15	0.7226	105365	69
25	1945	FESTA	DOU30A	1330	02-21-20	71	40-21-20	0.7258	105444	70
26	2129	SYLPHIDES-2	NOL30A	1515	03-13-37	88	41-13-37	0.7193	106756	76
27	1311	TACHYON	GM30A	1450	02-53-13	81	40-53-13	0.7258	106832	77
28	1567	梓	CHN30A	1516	03-01-48	83	41-01-48	0.7237	106896	78
29	1672	GORGON	NOL30A	1600	03-27-33	93	41-27-33	0.7183	107208	80
30	1623	EMILY- II	NOL30A	1515	03-07-00	85	41-07-00	0.7258	107432	82
31	1580	RYU-RYU II	PIONA	1440	03-20-01	91	41-20-01	0.7258	107999	84
32	1558	以 穂	SK30A	1453	04-11-48	96	42-11-48	0.7290	110740	92
33	1707	GUERILLA	PASTB	1710	04-55-42	104	42-55-42	0.7237	111842	93
34	1941	乙 天 馬	C&C30A	1740	05-33-58	107	43-33-58	0.7248	113676	95
35	1195	NEO PATHOS	Y28a	1748	06-20-14	110	44-20-14	0.7139	113948	97
36	1854	CORAIL BLUE	VAC28A	1720	06-19-34	109	44-19-34	0.7226	115308	98
37	1611	NEPTUNE X	DUF30B	1854	09-10-07	114	47-10-07	0.7237	122889	100
	1868	DAKE II	GS30B	1405	D.N.F.	—	—	—	—	—
	1871	ALPHA II	C&C30A	—	D.N.F.	—	—	—	—	—
	1910	SERABI III	DOU30A	1145	D.N.F.	—	—	—	—	—
	2032	卯 月 II	NOL30B	1745	D.N.F.	—	—	—	—	—
VI ①	2134	AGUA AZUL	GS25A	1100	20-28-54	18	34-28-54	0.6970	86521	①
②	2018	MISTY	N24D	1229	22-38-29	29	36-38-29	0.6843	90265	9
③	1927	DATE LINE	PIASA	1330	00-56-37	44	38-56-37	0.6878	96427	20
④	1463	LOTUS Jr.	OCN22B	1348	01-21-43	55	39-21-43	0.6831	96797	22
⑤	2042	HOLIDAY TOO TOO	TAK26A	1334	01-43-23	58	39-43-23	0.6866	98185	26
⑥	1969	BOREAS II	F727C	1355	01-48-38	61	39-48-38	0.6866	99402	29
7	2132	INFINI	PAP26A	1430	01-54-16	65	39-54-16	0.6866	98634	30
8	2139	ANACONDA	PAP26A	1457	02-20-18	70	40-20-18	0.6854	99532	32
9	1863	PANDINA III	ECUMA	1525	02-28-01	75	40-28-01	0.6878	100199	36
10	2075	RICHMOND	H25A	1500	02-22-34	72	40-22-34	0.6936	100817	38
11	1936	翻 車 魚	F727B	1415	03-02-59	84	41-02-59	0.6843	101125	41
12	1652	潮路-SUN	F727A	1540	03-10-20	87	41-10-20	0.6831	101249	42

クラス順位	セー ル 番 号	艇 名	TYPE	石廊 崎 回 航	フィニッシュ タイム	着順	所要時間	TCF	修正時間 (秒)	総合 順位
Ⅵ 13	1855	PASSAT	F 727B	1535	03 ^h -18 ^m -24 ^s	89	41 ^h -18 ^m -24 ^s	0.6843	101758	47
14	1888	YOSHIKO Ⅲ	CHA24a	1547	03-09-48	86	41-09-48	0.6878	101923	50
15	2137	ANNE MARIE	VFLA24B	1300	03-23-29	92	41-23-29	0.6854	102130	53
16	1723	ARIADNE Ⅱ	OCN25A	1519	03-50-53	95	41-50-53	0.6843	103091	56
17	1953	VIND-TOO	F 727C	1900	04-23-58	97	42-23-58	0.6843	104450	63
18	1966	St. APOLLONIA	N24B	1458	04-35-00	100	42-35-00	0.6843	104903	66
19	2006	LE CEIL Ⅱ	BIA26A	1540	04-33-35	99	42-33-35	0.6913	105917	71
20	2114	FOR SALE	N24D	1730	05-11-36	106	43-11-36	0.6843	106405	74
21	1401	みずなぎどり	ECUMC	1640	05-45-28	108	43-45-28	0.6795	107040	79
22	2019	MORANBONG	S26A	1450	06-22-54	111	44-22-54	0.6901	110260	88
NORC-N①	1708	サイキ Ⅱ	BLACK-SOO	1130	23-21-44	32	37-21-44	0.7226	97192	
②	1044	雷 電	VAN24B	1527	02-58-23	82	40-58-23	0.6637	97897	
③	657	AKU-AKU Ⅱ	BW24A	1350	02-13-25	68	40-13-25	0.6795	98394	
④	1749	BLUE DUCKS	NOL30A	1415	01-53-01	63	39-53-01	0.7248	104067	
5	2033	NACHI Ⅵ	YA33B	1356	00-40-55	42	38-40-55	0.7530	104859	
6	2151	CHUBIRINKO Ⅲ	N26A	1617	05-01-54	105	43-01-54	0.6866	106363	
7	2126	SCALLOP	YA25A	1558	04-32-53	98	42-32-53	0.6947	106409	
8	2116	海 猫	YA33B	1353	01-07-04	48	39-07-04	0.7630	107448	
9	1667	BONITA	BIA26A	1545	04-39-43	102	42-39-43	0.7027	107922	
10	2081	CRAY FISH Ⅲ	OCN22A	1730	06-42-48	113	44-42-48	0.6711	108025	
11	2135	CORSAIR Ⅱ	NOL30A	1440	04-37-21	101	42-37-21	0.7161	109879	
12	1918	TOM BOY	SK31A	1545	04-53-24	103	42-53-24	0.7269	112236	
13	1790	BOOMERANG Ⅱ	KQ33A	1534	03-42-42	94	41-42-42	0.7560	113522	
14	2002	MEER Ⅱ	NOL30A	1730	06-24-04	112	44-24-04	0.7183	114815	
15	2152	ONDINE	TK25A	2250	11-40-33	115	49-40-33	0.6854	122572	

江の島—清水レースを終えて

帆走委員長 塩川孝二

7月15日1100、他役員と艇長会議の準備を始める。
1315 40艇にて艇長会議を開く。6艇未参加。帆走指示書に対する質疑もあまりなく、1340解散、スタート時刻を待つばかり。フジテレビがHIPPOを中心に撮影をしている。

1700 コミッティー・ボート「やまゆり」、マークボートと共にスタート・ラインのセッティングに向かう。湘南港を南にまわると南南西の風5~6mうねりも多少ある。ぞくぞくとレース艇がついてくる。1730 アンカー・レック、風に立てるがマークボートのリミット・マークなかなかきまらず、1745 風向南南西直角に決める。10分前数字旗Ⅰを掲げる。ボートカスタパーが、風のふれをみて皆迷っている様だ。5分前P旗掲げ、1分前かなりの艇がライン上をながしている。1800数字旗Ⅰ、P旗共降下、大半がフライング、ゼネラルリコール。大きなレースにめずらしいことだ。15分後再スタート上手有利大小入り乱れてタック上りのコースを引いてガストた中へ消えて行った。

15日2400 沿岸三崎局無線指定艇「KOCHI」と交信出来ず。0030 三崎局閉鎖。通信委員の鈴木さん御苦

勞さまでした。

16日0600 本局「スルガ」とも交信できずレース模様があったくつかめず気をもむ。

1030 「高麗」よりリタイアの報告が入る。南伊豆カツオ島にて座礁ただちにエンジンにて離脱、妻良港に入港。もぐって点検すると艇体異常なしとの事。安心するこの時、始めてレース艇の様子がわかる。

16日 0400~0700の間に石廊崎をクリアしている様だ。レース展開は案外早くなりそう。受入れバース、及びフィニッシュ担当の打合せ、受入準備完了。13^h-39^m-44^s「雲柱」がファースト・ホーム。3/4トンだ。

その後「無双」「GENTLE JANE」とワントンが続く、1729「飛鳥」のフィニッシュでレースは無事終了。ただちに集計を始める。2400頃までかかる。

外来の艇をバースへ入る際に多少混乱したが、バース委員の適切な処置により所定の位置におさまった。波もなく風が良く順調なレース運びによってコース・レコードとなった。スタート当初より後はスピランとなり、16日朝早く石廊崎より波勝にかけて風がなく2時間近くたようこの時「高麗」が1ノットの潮流により軽く座礁したよう。以後SESの風によって真追手のコースとなり、「雲柱」がワントンに1時間の

スタート52.7.15(金)1800

第4回 江の島・清水レース成績表

帆走委員長 塩川孝二

クラス順位	セール 番 号	艇 名	TYPE	石廊埕 廻 航	フィニッシュ タ イ ム	着順	所要時間	TCF	修正時間	総合 順位
Ⅲ ①	1767	無 双	H36	0450	14 ^h -37 ^m -08 ^s	2	20 ^h -22 ^m -08 ^s	0.7825	15 ^h -56 ^m -19 ^s	23
2	1973	GENTLE JANE	S&S38	0535	14-52-48	3	20-37-48	0.7948	16-23-48	33
3	1352	KOCHI Ⅱ	S&S38	0701	15-07-47	6	20-52-47	0.7863	16-25-03	34
4	1604	CLARISSA	NOL34	0700	15-52-38	16	21-37-38	0.7748	16-45-24	36
Ⅳ ①	2040	雲 柱	YA33	0420	13-39-44	1	19-24-44	0.7550	14-39-22	①
②	1987	DOZEN-A	DOU33	0540	15-00-02	5	20-45-02	0.7570	15-42-29	16
③	1257	PLUMERIA Ⅲ	SEV32	0714	15-33-14	11	21-18-14	0.7509	15-59-49	27
4	2101	青 海 波	YA33	0700	15-29-00	9	21-14-00	0.7610	16-09-30	31
5	2097	侍 Ⅲ	GRA34	0710	15-21-36	8	21-06-36	0.7660	16-10-12	32
6	2120	DE DE Ⅲ	YA33	0720	16-09-10	21	21-54-10	0.7530	16-29-34	35
Ⅴ ①	1897	TORNADO Ⅱ	GS30	0550	14-56-13	4	20-41-13	0.7258	15-00-52	③
②	2089	DOLCE VITA	N30	0700	15-17-15	7	21-02-15	0.7226	15-12-06	4
③	1619	AND-EVE	NOL30	0618	15-29-42	10	21-14-42	0.7237	15-22-30	9
④	2004	NIMBUS Ⅱ	DOU30	0625	15-33-35	12	21-18-35	0.7258	15-27-59	11
⑤	1910	SERABI Ⅲ	DOU30	0700	15-43-52	13	21-28-52	0.7258	15-35-27	13
6	1814	陽 焰	GS30	0710	15-48-55	15	21-33-55	0.7258	15-39-07	15
7	2032	卯 月 Ⅱ	NOL30	0700	15-48-29	14	21-33-29	0.7301	15-44-22	17
8	1650	青 雲	PAST	0645	15-59-01	17	21-44-01	0.7269	15-47-53	19
9	1672	GORGON	NOL30	0745	16-19-11	25	22-04-11	0.7183	15-51-09	20
10	1433	神露美Ⅱ	SK30	0710	16-00-35	18	21-45-35	0.7290	15-51-46	21
11	1960	HIPPO	GS30	0700	16-11-38	22	21-56-38	0.7258	15-55-36	22
12	1854	CORAIL-BLUE	YAC28	0700	16-20-05	27	22-05-05	0.7226	15-57-30	24
13	2109	CHICO	N30	0717	16-19-25	26	22-04-25	0.7237	15-58-28	25
14	1623	EMILY-Ⅱ	NOL30	0700	16-16-28	23	22-01-28	0.7258	15-59-07	26
15	1808	八 丈 Ⅲ	NAK30	0718	16-17-41	24	22-02-41	0.7258	16-00-00	28
16	2008	ODIN Ⅵ	KAU30	0717	16-08-52	20	21-53-52	0.7333	16-03-27	29
17	1777	TSUBAKURO	IMP30	0705	16-25-57	30	22-10-57	0.7269	16-07-28	30
Ⅵ ①	1723	ARIADNE Ⅱ	OCN25	0717	16-07-23	19	21-52-23	0.6843	14-58-03	②
②	1969	BOREAS Ⅱ	E727	0730	16-23-41	29	22-08-41	0.6866	15-12-16	5
③	1800	てんとう虫	ECUM	0720	16-22-09	28	22-07-09	0.6878	15-12-48	6
4	1927	DATE LINE	PIAS	0720	16-26-29	31	22-11-29	0.6878	15-15-47	7
5	1936	翻車魚 Ⅳ	F727	0720	16-35-34	32	22-20-34	0.6843	15-17-20	8
6	1671	YUKI Ⅲ	ECUM	0710	16-48-30	34	22-33-30	0.6843	15-26-12	10
7	1726	BUN BUN Ⅱ	N26	1050	16-58-01	36	22-43-01	0.6843	15-32-42	12
8	1996	OIDON Ⅱ	DOU26	1050	17-09-04	37	22-54-04	0.6831	15-38-37	14
9	1978	SEREN DIPTY	DOU26	0747	17-17-44	38	23-02-44	0.6843	15-46-12	18
Ⅶ ①	1044	雷 電	VAN24	0750	16-52-35	35	22-37-15	0.6641	15-01-20	
2	1851	TIARI	YA25	0716	16-42-23	33	22-27-23	0.6924	15-32-35	
3	1430	飛 鳥	NOL30	0717	17-29-30	39	23-14-30	0.7248	16-50-44	
D.N.F. 高麗										

江の島フリート主催 相模湾ポイント・レース成績表

MORC 1977年度 7月10日

帆走委員長 藤井 茂

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)
				h m s		h m s		
II~III ①	667	KAY SEVEN	ODA44a	13-39-13	1	1-54-13	0.8275	5670
2	1675	潮 風 V	RAN33A	13-58-02	19	2-13-02	0.7719	6161
IV ①	1987	DOZEN-A	DOU33B	13-40-48	2	1-55-48	0.7570	5259
②	1465	MAUPITI	N32A	13-46-43	3	2-01-43	0.7530	5499
3	2040	雲 柱	YA33A	13-47-42	4	2-02-42	0.7550	5558
4	1376	MARTHA	BW33A	13-49-22	5	2-04-22	0.7530	5618
5	1898	SEA TIGER	BW33A	13-51-46	8	2-06-46	0.7570	5757
V ①	1868	DAKE II	GS30B	13-49-43	6	2-04-43	0.7290	5455
②	1733	U. F. O.	NOL30a	13-53-09	10	2-08-09	0.7161	5506
③	1945	FESTA	DOU30A	13-51-44	7	2-06-44	0.7258	5518
④	2109	CHICO	N30A	13-52-34	9	2-07-34	0.7237	5539
5	1619	AND EVE	NOL30A	13-54-40	12	2-09-40	0.7237	5630
6	1866	MERLUZA	NAK30B	13-54-34	11	2-09-34	0.7258	5642
7	1897	TORNADO-II	GS30B	13-55-36	14	2-10-36	0.7258	5687
8	1311	TACHYON	GM30A	13-55-58	15	2-10-58	0.7258	5703
9	1433	神露美 II	SK30A	13-55-26	13	2-10-26	0.7290	5705
10	1924	LIBERTY-V	DOU30B	13-57-16	16	2-12-16	0.7248	5752
11	2028	魁 II	DOU30A	13-57-46	17	2-12-46	0.7237	5764
12	1707	GUERILLA	PASTB	13-57-55	18	2-12-55	0.7237	5771
	1802	TSURUGI	GS30B	D. N. F.	—	—	—	—
	2008	ODIN VI	KAU30A	D. N. F.	—	—	—	—
VI ①	2070	寿限無 III	DOU26B	14-04-13	20	2-19-13	0.6843	5715
②	1927	DATE LINE	PASA	14-07-56	21	2-22-56	0.6878	5898
3	1821	WHITE MINX	N26A	14-13-56	22	2-28-36	0.6831	6090
4	1723	ARIADNE II	OCN25A	14-20-47	23	2-35-47	0.6843	6396
	1951	もじゃもじゃさん	KQ25a	D. N. F.	—	—	—	—

差をつけたのフィニッシュは立派でした。

17日朝から雷が鳴り雨も強く降っている。表彰式には、大勢来るだろうか。1100頃より役員集り始める。カップ等に刻名を急ぐ。1415「バサディナ」にて表彰式及びパーティー。レースに対する問題も無くパーティーに入る。ウィスキー等も豊富にあり、楽しげである。フィリピンのバンドが入り、ゴーゴー等も出て後半雰囲気が一層もり上がる。1630 解散のあいさつ。全行事無事終る。

このレースに於て受入泊地の問題が一番頭をなやませた。NORCといえども地方では話の通らぬ事が多く困りました。清水港ヨット協会理事長竹田氏始め、中井氏、藤巻氏、他役員の皆様に大変お世話になりました。

又、帆走指示書の作成にあたり、本部レース委員長周東氏の適切な助言、本部事務局の高沢氏の卓越した事務処理により、此のレースが成功しました。共に紙上をかりて厚く御礼申し上げます。

NORC近畿北陸支部 ポイント・レース成績表

1977. 7. 17

帆走委員長 古川 浩二

クラス	Sail No.	艇 名	着順	2 回戦 Time	得点	累計
A	1641	ANDALSIA III	1	3:33:30	30 1/2	58 1/2
A	1750	遼 風	2	3:34:02	29	29
A	2022	めるへん	3	3:44:20	28	55
A	1939	CASSIOPEIA	4	3:56:22	27	53
A	1893	Mr. GOOFY	5	3:57:57	26	26
A	1955	HYOTTOKO 2	T.L.	4:05:33	20	45
A	2038	銀 河	T.L.	4:09:00	20	40
A	2077	FLEUE BLEUR	D. N. F.		20	49
A	2117	FIRST LADY III	D. N. F.		20	20
B	1934	風 小 僧	1	3:48:46	30 1/2	60 1/2
B	1956	PATRIARCH	2	4:01:45	29	49
B	1852	楽 浪	3	4:07:38	28	48
B	1935	矢 寿 II	4	4:09:10	27	47
B	—	YELLOW	5	4:09:14	26	26
B	2014	MARI SOLE IV	6	4:10:53	25	45
B	1876	YOU III	7	4:11:49	24	44
—	2096	NERO IX		3:34:25	—	—
2 回戦			1130	N~SSW 5~0 m		

第18回鳥羽パール・レース

渡辺 修治 (天城II)

1) 参加艇

NORCのレースで東西を通じて最も人気のあるレースは鳥羽パール・レースであろう。初期には親善レースの意味が濃く、前夜祭では、「さがみ」艇長飯島氏が名調子で各艇のクルーを紹介するのが恒例の人気行事であったが、第12回(1971)に艇数が62隻と激増し、名物は消えた。IOR時代に入ると、参加艇は更に増し、第14回(1973)には96隻、次の年からは100隻の太台を越えた。レースの内容もコンペティティブになって、新艇、新クルーのシェークダウン、腕試しの良い機会になっている様である。

昨年と今年の参加艇数の内訳は次の通りである。

	1976	1977
クラス I ~ II	2	3 (1)
III	7	13 (4)
IV	15	27 (11)
V	35	41 (11)
VI	29	22 (1)
N	16	15 (1)
計	104	121 (29)

1977の()内数字は、昨年、今年と続けて参加した艇の数であるが、意外と少ない。3/4トナーのクラスIVは昨年の15隻から27隻と大幅に増したが、その内の11隻は昨年来の常連である。所が1/4トナーのクラスVIでは昨年の出場艇は僅か1隻であり、このクラスの新陳代謝のはげしさには驚かされる。

今年の新参加艇は、国際的に著名な新設計のレベルレーティングクラスのプロダクション・モデルが多く、

スタート前日の浜辺浦はさながらボートショーの観を呈した。今年デビューしたニューモデルのタイプとその設計者と参加艇数は次の通り。

2トナー。FRE45 (Frers) 1隻

1トナー。DOU37 (Peterson) 2隻, YA36 (ヤマハ) 2隻, F110 (Farr) 1隻。

3/4トナー。YA33 (ヤマハ) 6隻, DOU33 (Peterson) 5隻, GRA34 (Finot) 3隻, GS33 (Holland) 1隻, ORI33 (Van de Stadt) 1隻。

1/2トナー。DOU30 (Peterson) 7隻, GS30 (Holland) 3隻, N30 (Kirby) 3隻, F920 (Farr) 2隻, VAC 28 (Finot) 2隻, KAU30 (Kaufman) 1隻。

1/4トナー。F727 (Farr) 5隻, N240 (Wagstaff) 3隻, PAP26 (Finot) 2隻, PIAS (Van de Stadt) 1隻, H25 (林) 1隻, TAK (高橋) 1隻。

2) レース概況

6時の天気図によると、台風5号が石垣島附近をゆっくり西進中であるが、日本列島は太平洋高気圧にすっぽりおおわれ、典型的な夏型の気象配置である。

1030のスタート時、弱いNEの陸軟風が吹いていたが、レース艇はスタートラインの南端のコミッティーボート附近に密集し、北端のマークボート附近からは、セイルが重なって、スタートの信号は殆ど見ることが出来ない。

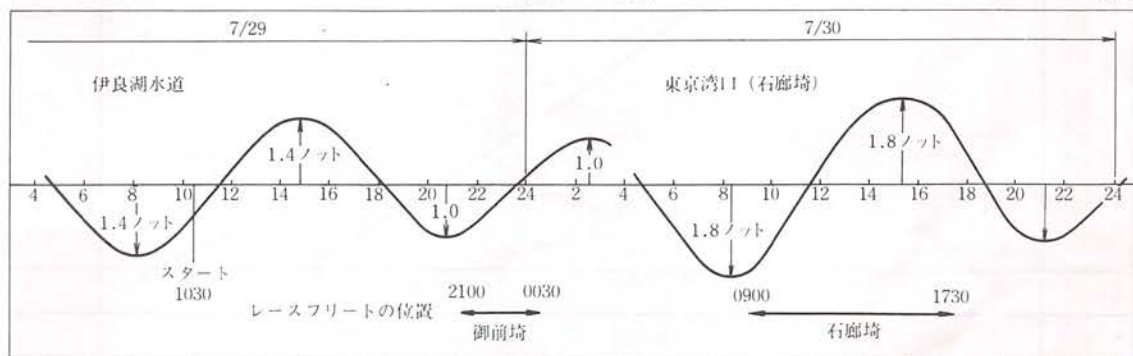
1100には風はSEに振れ、1300頃からは、12~15ノットの安定したSが吹き出し、日没迄続いた。全艇は6~7ノットで快走し、日没前には浜松沖に達したが、位置に大差はつかず、殆ど全艇が視認出来る距離内に居た様である。

日が暮れ、風が落ちてから各艇の間隔はバラバラになり、2100のロールコール時には、トップの大型艇は御前埼附近に達したが、ラストグループは約20分遅れていた。フリーの御前埼S通過時刻は2100~0030と推定される。

レースの最大の山場は駿河湾横断の夜明けにやって来た。風はSからSWに振れ、あるかなしの風を探して歩くレースになった。克明に風にスピネーカーを合

潮 流

Fig. 1



三浦市ヨット・モーターボート税の針路 野上・三浦新市長の国税構想に賛成

シーボニア マリナクラブ常任幹事

ヨット・モーターボート税対策特別委員会常任委員

野田武男

神奈川県三浦市は、昨年10月1日より唐突とヨット・モーターボート税条例を施行したことから、オーナー側の強い反発を呼び、6ヶ月におよぶ紛糾を重ねたことは周知の通りである。この間、市の条例強行を阻止し、我々オーナーと市の間で取交わした確認書を尊重させるべく、千余艇のオーナーが結束して抵抗を重ねた記憶は未だ新しい。

そもそもこの税は、地方税法による法定外普通税として、三浦市が自治省の許可を得て実施したものであるが、自治省はその許可に際して、この税がわが国で初のものであり、かつ高額な税であり、ましてや納税義務者となるオーナーの98%の者が三浦市に選挙権を持たない非居住者であるということから、(1)納税者には条例施行前に十分な説明をし理解を得て実施すること。(2)税の種目は法定外普通税であっても、税の用途にはヨット・ボートのために目的税的に配慮することが望ましい——と当然の指導をされていたのである。にもかかわらず、木村・三浦前市長は、この自治省の指導を軽視して、条例施行前に1回の説明も協議もせずに強行したのが紛糾の原点であったことを忘れることはできない。

実はこの税について、関係者や識者の間では、当初から適法妥当性を欠く疑いを指摘されていたり、さまざまな困難が予想されていたのである。それは、国内レースや外国遠征などに出向くヨットの三浦での停泊泊や出入りを把握して正確に課税でき得るのか。三浦市の区域内に停泊泊する艇を課税対象としているが、海面におよぶ市の区域を法律的に確定し得るのか、また市の徴税権が及び得るのか。事業用資産の名目で償却資産税の納付をしている艇は非課税とするとしているが、それならば課税対象となるものも、艇の経過年数

に応じた課税標準をもとにし、かつ償却資産税と同率相当額でなければならないのではないのか。ヨットとボートの課税標準に大巾な差異があるが、その評価基準設定に不合理がないか。公有海面上に停泊泊している艇と高額の固定資産税の課税被体であるマリナーに陸置する艇と同率同額の課税をすることには問題がないのか、重複課税的な疑いはないのか——など枚挙にいとまがない。ましてや隣のマリナーが横須賀市なら、同じ海の仲間でも課税されないとすれば、果たして正常な納税意識を保たせることができるだろうかと思念されていた。

過般の市長選挙で新しく選ばれた野上・新三浦市長は、これらの点を思量され、「移動性の高い客体を対象とするヨット税は、本来三浦市だけが行なうことに問題があり国税に移管してゆきたい」と就任初の記者会見で抱負を披露されたのである。これは海洋日本における健全な海洋スポーツ、海洋レクリエーション発展への国の政策との関連を洞察されたものと思われ、まさに行政経験豊かな高い見識にもとづくものであり、心から賛成し敬意を表するものである。このように国税を指標する方向は設定されようとしてきたが現実面では宿題が滞り、市は確認書によるオーナー側との約束にそって、52年度の課税を現在も留保し条例の運用を凍結されている。これは行政上異常な姿であり、長期間放置することは許されない筈である。この上は、ヨット・モーターボート税の税制全般を早急に見直し、不合理なところを是正してもらい、柔軟な現実的措置をもって、当面一日も早く正軌道に乗って運営されるようになるべきであり、信頼と道理を尊重される野上新市長の新しい展開に期待したいと願っている。

(昭和52年 8月15日起草)

わせ、一時も休まず東に走りつづけた艇と、ローリングでスピネーカーをつぶし半ば諦めた艇とで、大きな差がついた。つまりFig.1に見る様に石廊崎S通過の時刻に大きな差が生じ、早い艇は下げ潮の東流に乗って難なく神子元島をかわしたのにくらべ、遅れた艇は大潮時の逆潮で、下田沖で思わぬ時間を食ってしまった。

クラスⅢ 1位の〈美濃〉は、0925に石廊崎を通過してから7時間26分後にフィニッシュしているが、1200以降に通過した〈桃太郎〉(CONCORDV)等は、フィニッシュ迄に9時間30分かかっている。

クラスⅤ 1位の〈RED SHARK II〉と、私の〈天城II〉は、日没時には並んで走っていたが、〈RED SHARK II〉

は、フランク、シューターを使いこなし石廊崎を1030に通過後9時間12分でフィニッシュしたのにひきかえ、〈天城II〉は微風の追手を走り切れず、石廊を1340に通過し、フィニッシュ迄に殆ど11時間を要した。

レーティングの低いクラスⅥは足が遅い為、殆どの艇の石廊崎通過は1330以後となつて、フィニッシュ迄11~12時間かかっているが、1位の〈AGUA AZUL〉唯1隻、1100に石廊崎を通過し、9.5時間でフィニッシュしているのは、1/4 トナーにあるまじきスピードポテンシャルである。

Fig.2は、参加全艇のR(レーティング・呎)とET(所要時間、秒)をプロットしたものである。

N. O. R. C. 誕生の年(1)

関根 久

シルバーカップの由来——(3)

1954年1月20日、三越前の精養軒で発会式が開かれています。どうしたわけか、全然私の記憶にないのです。多分、事前の準備、当日は進行係と忙しくて、ゆっくりに参加出来なかった為と思います。

その時のレース計画では3月27日「タテヤマレース」となっていますが、木更津・米空軍ヨットクラブからの要請で「キササズレース」が行なわれています。このレースは27日夕方スタートの予定が、ヨコスカ米海軍から「天候がよくないから、明朝に延期すべし」と命令が出て、28日朝9時にスタートしています。出走は12隻、Aクラスは「KAZAHAYA」、「HI-UN」、「BUCCANEER」(米海軍)、「MUYA」、「MOCHA DICK」、「OKITIMARU」の6隻。お吉丸は80呎のケッチ。我々が舷側へへばりついてヒールを起しているのに、デッキに並んでポケットへ手を入れて観戦してる、と言った大きな船でした。Bクラスは「SAKURA」、「BRIGITTA」(MAYAと同型)、「MAYA」、「DONG GAME」、「HAGOROMO」の6隻。このレースは「SAKURA」、「BRIGITTA」、「MAYA」の順でフラッグをとっています。私はスタートの直前まで各艇の安全検査をして、とびのりでスタートラインへ向かいしました。慌てていたの、トッピングリフトを引いたまま木更津のマークまで走り、何故か走りが悪いので気が付いた様な仕末です。

第2回のレースは4月24日1700横浜スタートの「タテヤマレース」です。Aクラス5隻、Bクラス7隻と計12隻の出走でした。その当時は横須賀の走水と富津の間に防潜網がありました。大きな鉄のブイを浮かせて、そのブイとブイの間を金網でつないでいるのです。あれと比べたら今あちこちにある定置網なんか小さなものです。走水近くに100m程の通路が開いているのですが、その開口部を夜中に見付けるのは一苦労でした。敵の(どこかわかりませんが)潜水艦が入ってこない様にしてあるのですから、標識灯などは無論ありません。これを抜けるとやっと海へ出たと言う感じがしたものです。

このレースは「ALBATROSS」1位、2位が「M-AYA」、3位「MOCHA DICK」の順でした。当時のT. C. F. は「アルバ」.60, 「MAYA」.61, 「MUYA」はD. N. F. でしたが.67になっています。

次はいよいよ花の大島レースです。5月6日説明会、出走12.3隻ですから、皆顔見知りです。楽しいものでした。スタートは、5月28日、1200、葉山です。

私は恥かし乍らそれ迄、三崎と伊東を結ぶ線より南

へ行っただけの憶病者です。すべて福永さんを頼りにしていました。ところが大変なことに、レースの数日前、福永さんは大事なところを手術して入院、とてもレースどころではない、と言うことになってしまいました。残ったのは「アーゴノート」で大島へ一度行ったことのある慶応のOB1名、学生1名、コアジロの臼井さん(まだ若者でした)と私の4人です。海はどこも同じだから何とかかなるさ……と出走することになりました。その頃のクルーザーは、ライフラインもスタンションもないのですよ。

スタート前夜は明け方の4時迄かかってストームジブを直しました。スピンも自作です。勿論セールはすべてコットン。MUYAだけがナイロンのスピンを持っていました。ロープもコットンです。セールなど水に濡れたら重くてもち上がらないのです。スピンは勿論ダラリとなってしまいます。

当日は朝から北東の吹きっぱなし、10mは充分吹いていたでしょう。何しろ、葉山を1200にスタートして初島廻航1500、大島にとりついたのが1800、竜王廻航が2000と言う早さです。12隻のヨットが一行に並んでスピンで快走。見事でした。「MUYA」は1湊位前にいましたが、「MOCHA DICK」の次に3番手で走っていました。34呎、28呎について23呎の「MAYA」で健闘です。千波崎でリーフ。「MOCHA DICK」は昔のポイントリーフです。こちらは新型のローラーリーフ。風下を楽に抜いて北上。大島をはずれる頃に一度「MUYA」を見ました。あと100m位だったのですが、そのまま先行しました。その時のうねりは大きかった。うねりのテッペンではビュービュー吹いているのに、谷底へ入るとベロンコになるんです。こんなうねりはそれ以来見たことはありません。

大島から葉山迄ヨットの影も見ず北上しました。フィニッシュのマークは、保安庁の巡視艇です。そのころはレースの度に出してくれて、大変に心強かったものです。さてトップかビリかわかりません。ハーバーを見ると1本アルミのマストあり。「MUYA」が入ってます。巡視艇上の横山さんから声あり「あと1分であれば優勝ですよ」、その気で50秒でフィニッシュしたら、計算ちがいで6分差で2位でした。

初めて出て、23呎艇で、22時間で走ったのですから、立派なレコードだと思っています。それ以来、何十回も大島をまわり乍ら、まだ一度も大島へタッチしたことのないおかしなヨットマンの話です。

又、来月、台風タテヤマレースのおはなし……。

NORC レース委員会

〈NORC 本部・関東支部合同レース委員会〉

第6回本部・関東支部合同レース委員会が7月12日(木)船舶振興ビル会議室において開催され、「第27回大島レース(5/21)」について鎌田稔帆走委員長代理より報告があり、次いで NORC 外洋レース規則第6条(順位決定及び賞)―4項の改正(第58回理事会承認)に従い、本部・関東支部レース委員会内規―「賞」に関する規定―について審議し、下記決定した。

記

本部及び関東支部が主催するレースにおいて、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応じて、以下のとおりとする。

出艇申告艇数 2〜3, 4〜6, 7〜10, 11〜15, 16〜20, 21〜25
賞 の 数 1 2 3 4 5 6

但し、出艇申告艇の数が25艇を超える場合には、帆走委員会の決定により、7位以下の艇にも賞を授与することができる。

レースへのお誘い

〈佐島フリート主催沿岸レース〉

佐島フリート・キャプテン 鶴飼 恒

下記により第2回佐島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 10月2日(日)

スタート 1100 タイム・リミット 1600

II コース 佐島―葉山―小網代―佐島

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 10月1日(土) 1900〜2100
2. 場 所 佐島マリナ
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位までの艇にはウイニング・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 鈴木雄彦

自 宅 0468-73-2247

勤務先 03-543-6051

1978年クォータートン世界選手権 準備委員会よりのお知らせ

Q-Tonプレ世界選手権大会兼77年全日本選手権大会も間近にせまっております。参加予定の各艇におかれましては、トレーニングに、諸準備に、全力をつくされていることと思います。

さてエントリーメ切期日も近づいており(1977年NORC外洋レース一覧表、“OFFSHORE”21号別刷実施要項, 23号参照, メ切日10月14日(金)1700)ますので、参加希望の方は下記要項で必ず期日までに、参加料を添えてNORC本部へ申込んでください。尚、郵送の方は10月14日の消印まで受け付けます。(期日に遅れたエントリーは一切受け付けませんので念の為)

(注) 佐島マリナ係留については、7月15日付のアンケートに答えられた方を第1優先とします。次に地方支部の方を優先的に受け付けますが、希望者多数の場合には抽選を行ないます。

記

Q-TON プレ世界選手権大会兼1977年全日本選手権大会 エントリーフォーム

艇名	Sail No.
艇種	
オーナー名	
オーナー住所	TEL
連絡先	TEL
佐島マリナ係留希望	有 無

私はIYRU規則、日本外洋帆走協会レース規則、帆走指示書を守り、自己の責任に於いてレースに参加申込み致します。

77年HAWAII-TOKYO RACE中止!

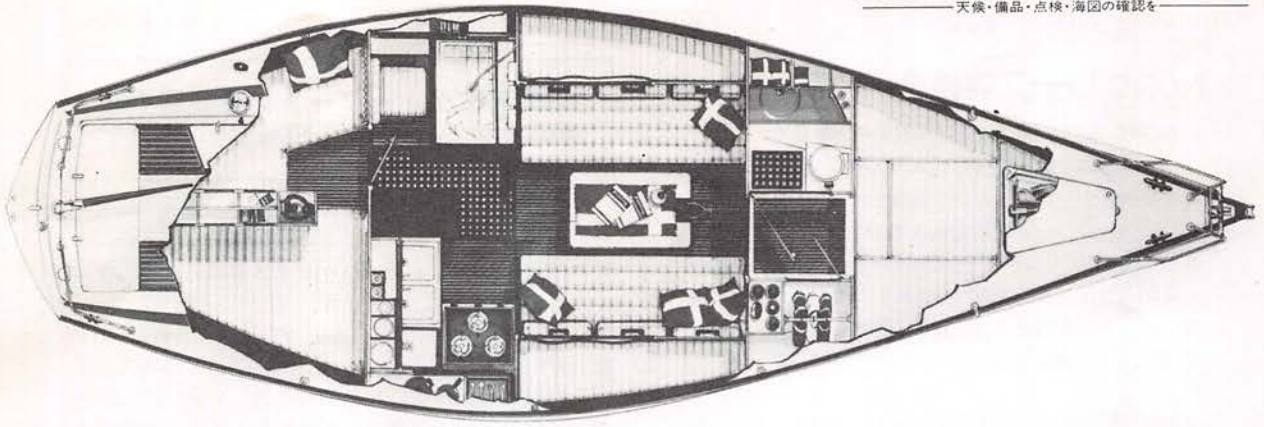
〈太平洋横断ハワイ・東京レース実行委員会〉

1977年太平洋横断ハワイ・東京レースは参加の申込みが7月20日の締切日までに月光V1隻のみであったため、残念ながら中止となりました。

OFFSHORE 第29号 昭和52年9月15日発行
毎月1回15日発行
昭和52年7月21日 第三種郵便物認可
1部定価100円(郵送料29円)

発 行 社団法人 日本外洋帆走協会
東京都港区虎ノ門1-15-16(船舶振興ビル4階)
電話・東京03(504)1911-3 〒105
郵便振替番号2-21787

印 刷 廣済堂印刷株式会社



風格のワントナー。 YAMAHA-36II

主要諸元

- 全長……………10.95(m)
- 水線長……………8.86(m)
- 最大幅……………3.61(m)
- 吃水……………2.00(m)
- 排水量……………5,700(kg)
- バラスト……………2,550(kg)
- 全セール面積……………56.80(m²)
- 補機……………ヤンマーディーゼル12(12HP)

数あるヤマハセールボートシリーズのなかで、その頂点にたつ、ヤマハ-36II。洗練されたスタイリングを誇る、大人のムードをもった、ワントナーです。キャビンは、オーナーの思想を随所に生かせる、やすらぎのスペース。まさに、ラグジュアリー・ワントナーと呼ばれるにふさわしいクルーザーです。

YAMAHA

資料ご希望の方は——ヤマハ発動機株式会社PR課
〒438 静岡県磐田市新貝2500 TEL05383(2)1111

