

Offshore

昭和52年11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. 31
1977/11

社団法人 日本外洋帆走協会発行

一部定価100円



77 Q. ton World

撮影 岡本甫 提供 舵社

三崎マリンとの会談と

その後の見通し

山口久次

昨年10月に三浦市ヨット・モーターボート税が新設されて以来、沿岸漁業とレジャーボートとの調和の問題が、地元の人達や関係者の間で関心を深め、その論議や検討が進むにつれて漸く相互の理解を深め得たというメリットはあったものの、昨年から今年にかけて神奈川県は避難港としての見地から、油壺湾内の機能の正常化に積極的に乗り出した。こうした県の強行措置によって所謂停係留不許可船という名の、掬うべき港を失った人達は自由選択の余地もないまま、この三崎マリンに何としても申し込まざるを得なかったという宿命を負っていたことは否めない。

三崎マリンはこの様な県の行政措置と何等かの関連を持つ、県・市・漁協の共同出資で生まれ、而かも各出資者側から出向の形で役職員が編成されている以上、公共施設ではないといっても、他の私設マリーナとは異なる生い立ちと異なる性格が有る事もまた否めない所であろう。

このマリーナに艇の陸置きを申し込んだ人達は、設立当初から県当局に、会社に、或いはグループ、個人でと色々な形で陳情や要望を繰り返したが、一向に進展がなく、申込者のオーナーによるこれらの交渉は現情では却って事態の進展に役立たないと思われたので、本誌第30号に掲載のとおり、仲間の代表が会社側に面談を申し入れたものである。

会社側としても、9月から営業を開始し利用者側の意見を採り入れたいとする営業上の意欲もあり、当方の申し入れを受けて10月15日(土)この会が開かれた。

出席者：石渡、梶ヶ谷、大木、佐々木(会社側)
大儀見、平田、種村、山口(委員会側)
柳川県水産課長代理、(オブザーバー)

委員会側から：

1. 艇置料金の基準は第三者から見て高過ぎる。又そのための影響が、三浦半島周辺にヨット、モーターボートを置く泊地にも微妙な形で影響が現われはじめています。
2. 三崎マリンの料金設定の行方は、各地のマリーナ・ユーザーから全国的規模でその成り行きが注目されている。この問題は改めて慎重に検討願いたい。
3. この会社は県・市・漁協三者の共同資金金額が2500万円であるが、申込者の預託金(保証料)の総額は1億円を越えている。この預託金を考慮に入れて、今後はオーナーを含めた四者共通の姿勢で事に当たって頂きたい。

4. 個々の支払いの状況に応じて、艇置場における艇の取扱いに格差をつける事は止め、今から永い付き合いが始まったという気持ちで、均等に扱って頂きたい。

これに対し会社側から：

1. 会社は、漁港秩序の維持と避難港の正常化ならびに沿岸漁業と海洋レクリエーションとの調和を図ることを目的として創設されている。従って漁船とプレジャーボート双方調和の接点として事に当たりたいと思っている。
2. 公共的な役割を果たし乍らも、会社は特殊法人ではなく一般法人であり、経済のバランスを度外視しての営業は考えられない。
3. 各艇の船台の未払い、預託金に対するローンの手続き不備のものが有って、業務が正常な軌道に乗れない。
4. 各人契約を結んだ以上約束した事項が履行されなければ、これらの人達からの要望は聞きおく程度と解していた。従って双方が話し合える条件と環境を早く整えて頂きたい。
5. 料金の引き下げは本年度内は考えていない。但しマリンの完全施設と現在の不完備との差については、要望に対応して行きたいと考えている。
6. 3に関連した事項が正常な軌道に乗れば、双方が同じ土俵の場に付いたものとして、今後とも話し合いの場を持ちたい。
7. 年度が変れば料金問題も含めて検討したいと思っている。

以上は両者から出された説明の要旨であるが、この会談は終始和やかなムードの内に進められ、またその為夫々の言い分が十分に相手に伝えることができた。また立場の違いによる細部についての見解の相違はあったとしても、お互いに理解し合えるムードで会談が進んだ事のメリットは見逃せない。

会社とオーナー側には当初から蓄積された諸般の事情があっただけに、一度び意志の疎通を欠くとお互いに事務手続きを進める上にも円滑さを失い、本質的には双方ともに円満な解決を望み続けながらも、思わぬ障害になっていることを、この席上で卒直に認め、お詫びするという一幕さえあって、正常化の兆を見出し得たとする受止め方には多少の相違があるとしても、双方共に誠意を尽くして努力したいとする明るい光をこの会談で見出したことは、確かに大きい収穫であった。

註 艇置預り保証料 年間艇置料の2倍
艇置料(年間) 25Ft. 48万円, 30Ft. 68万円

アナポリス→リスボン北大西洋横断

"まどもあぜる紅子"号・断章

石濱恒夫

8月10日 風、風なし。北方からのうねりが大きくなったが、これは世界有数の漁場でもあるニューファウンドランド沖の大陸棚が近いせいで、過ぎると次にはグリーンランド方面からの北洋のさらに大きなうねりがくるだろう、と竜介がいう。アナポリス出帆以来ほぼ2週間目、果物類、キャベツ等、すべて腐りはて



ている。さすが北緯42度、寒くなり、海鳥が多くなった。

8月11日 北風。満天の星空の水平線を南から北へ本船の灯がゆく。じゃが芋、芽をだしはじめる。はじめて着ばなしのズボンをはきかえる。

8月12日 船尾のほう、イルカかシャチの群れであろうか。つかず離れず追ってくる。海鳥も多い。前方の水平線をタンカーが2隻、吃水からみてカラ船であるだろう。はるかにゆき過ぎてから、後方の1隻がターンして近寄ってきた。双眼鏡でのぞくと、船首と船橋中央部にハーケンクロイツのような紋章。オイ、ナチスの残党らしいぜ？ 風下にまわって並んだのを見ると、印度のボンベイのJAVARAHIRI号とあり、船橋に集った船員たちが喚声と口笛とでの声援だ。コックピットの紅子に気づいて、女性に乗っているぞ、と戻って来たのかもしれない。みごとなグリーン航跡を描き残して一転すると、また僚船のあとを追って去ってゆく。ピンチョウマグロが、かかる。またしても包丁を片手に、シャツと猿又姿でコックピットへ。どうしても返り血などをたっぷりと浴びるから、それらの下着はあとでレッコだ。しかし、その刺身のうまさ。平素はマグロの刺身を敬遠している紅子でさえ、おいしいネ、としきりに食う。この刺身には玉葱を薄く輪切りにしたものがよくあう。夜は雲ひとつなく、水平線まですっかりと満天の星。ジャケツを着ることにする。紅子はまだTシャツのままでいいという。

8月13日 朝、細く白い三日月と、ふたつの星。たぶん金星と水星とだろう。海鳥の群れが擬似餌に集り、あわて者のいちわのカモメが針にかかる。その貧

慾なジョナサンくんの曲った鋭いくちばし。写真を撮ると逃がしてやる。そのうち、灰褐色の靄のような淡い霧がしのび寄り、水平線がみえなくなり、霧の中で水墨画のようにうねりが黒く盛りあがり浮き沈み。もう北緯43度なのだ。西経50度付近。じゃが芋にも腐ったのがでてくる。夜、3度ばかりワッチを兼ねてコッ

クピットへ出て坐っている。昨夜の星空とはうってかわって、ただ航跡が夜光虫で光るのみ。

8月14日 上空はいちめんにべったりと雲の層。終日、おだやかなうねりにさざなみだったふうな風。海鳥の群れが相変らず多数ついてくる。紅子は文庫本のバルフィンチの中世騎士物語を耽読。午後9時ごろになって、風は東から南へまわって、そよそよと。雲の層の北方の水平線の中空が、ところどころ明るく見えるのだが、いったい、あれはなんだろう。近ごろ、目がときどき痛むのだが、その視力による錯覚だろうか。

8月15日 相変らず、べったりの雲の層の下にいる。早朝、東の水平線に横一線のうっすらと赤い日の出。ただ北大西洋の海の大円盤が、さざなみだって大きくうねっているだけ。それでもいつか風は西から北へとまわって、ひたすら東へむかって走っている。朝食の準備、昨夜の残りにポークビーンズの缶詰と、茹でじゃが芋の残り、新しい玉葱の輪切りと、グリーンピースの缶詰の汁とそのグリーンピース少々を加えたもの。昼は、グリーンピースとスイートコーンの缶詰、玉葱、茹でじゃが芋を混ぜたものの、バター炒め。晩は、ビーフシチューの缶詰をあたたため、茹でじゃが芋と。紅子を相手に、この航海が終るまでに、いったい、何個のじゃが芋ならびに玉葱をむくことになるのかな、と笑う。海ツバメの中に、やっと全身まっ黒なものを見ることが発見。大西洋の海ツバメは、これまで尾の付根あたりが白いのばかりだったのだ。

8月16日 霧につつまれた早朝の白い太陽。朝食

’77トランスパック・レースを 振りかえって

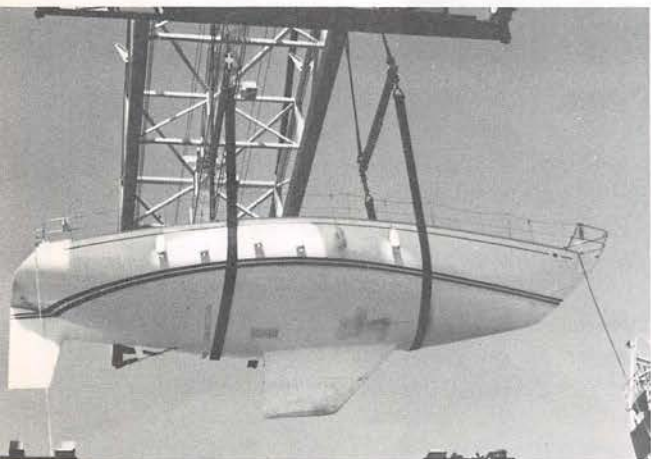
月光V世 清水栄太郎

月光V世、9月22日、1245、三崎入港を以って約100日にわたる太平洋をレースで結んだ遠征、’77トランスパック、第6回ロイヤル・ハワイアンカップ、’77ハワイ東京レース、(海洋博レースの2回目として実施されようとしたが、月光1艇のエントリーのみで残念なことにも、中止。よってホノルルからは廻航)無事に終了することになり、取り敢えず、トランスパックを振りかえっての印象をもとめてみた。

月光の海外遠征は、11年前の第3回チャイナシー・レー

スと2回。当時参加したクルーで今尚、月光のメンバーとして乗っているのは、今回の遠征の中心人物である並木茂士と私の2人だけになり、数年来酒の席での話題に出て来るのは11年前の古い話ばかり。若いクルーは、毎度毎度聞かされ、又「おじゃまむし」(今回の遠征で40を過ぎ腹が出て来た我々2人につけられたアダ名——御想像よろしく)が始まったという顔をする。話の順序が少し違うぐらいで、我々が居なくてもその筋は彼等だけで話せることと、私は想像している。2年前の正月、我々月光クルーの家族が集

レースも間近、準備に忙しい月光のチームの面々。



は昨夜のビーフシチューの残りに、バイクド・ビーンズの缶詰めを加える。南風で、午後よりは快晴快走。ダルママグロが釣れる。例によってシャツとパッチ姿でコックピットで格闘よろしく、三枚におろす。さて片身のトロの部分に刺身にして、気がつくともなし。インスタントの讃岐うどんをご飯の代用にする。その片身の残りを玉葱とともにバター焼きのステーキに。また、缶詰のチャイニーズ・ベジタブルスープとも、煮る。夜、沛然と雷雨。過ぎると満天の星空だが、深夜になってまたひとしきりの雨。イルカの群れが少し訪れてくる。

8月17日 相変わらず低い厚い雲の層の下だが、ただし太陽の輝きの明るい夜明け。昨夜の残りにサヤ豆の缶詰を加えての朝食。昼はその残りと、スイートコーンにグリーンピースの缶詰の汁を抜いて混ぜて食用

油で炒め煮たもの。後者はスイートコーンの好きな紅子用である。きょうは北風、ただし昨日より風力は落ちている。夕食のために、残りのマグロの片身のトロの部分に刺身に、そしてその他の残りの部分を缶詰人蔘その他とともに煮る。生人蔘は徴でやられてしまった。たぶん、午後おそくには西経40度線を越える筈だ、とか。思わぬところから、ナッツの缶詰がいくつかみつかる。雲はどこへいったのか、星が美しい。コックピットでキタノカンムリを背に、顔をめぐらせば南へ流れる銀河に鷲座のアルタイル。

以上、週刊紙等に発表された娘の紅子の航海日誌と併読されたい。8月9日までの分は雑誌舵に載っている筈です。

まった折、又古き話に入ってしまった時、クルーの1人から、「いつも話ばかりでなく海外レースにつれて行って下さい。」との話が出た。それぞれの家族同席でしかも即、承認付実行が決まったのが、今回の遠征の始まりである。それではどのレースを目標にとなったが、寒いレースはやめて、暖かいレースにしようということになり、「都島」で前回参加した岩沢信男と、私の古い話に出て来るトランスパックを主にロスから3つのレースに参加の方針が決まった。太平洋を完全にレースで結べる、又とないチャンスである。

さて月光Ⅲ世では当然無理なことで、並木、私、共に当時40才、年令と同じく40呎とし、デザイン撰択にはいい、イギリス、アメリカでの数々のレースで実績のある、ジャーマン・フリーズの2トンに落ち着いた。当初は、輸入か、現地での建造と思ったが、やはり月光Ⅰ世より御世話になっている加藤ボートに建造してもらおうべく、図面の手配に入ったのが昨年4月。12月10日起工式、本年3月12日進水式と、アルミ艇とはいえ、加藤のおやじ、の号令一下、工事長土屋さん以下皆さんのお陰で超スピードで日々に作業は進み、競装品の輸入がその工程に間に合うかとの心配も度々、米国の空港のストや、異状豪雪等のため、そして一部の遅れのため、進水が延ばされたものの、77日の建造であった。建造と同時に、毎週末は、予定されているクルー総員で加藤ボートに出掛け、デッキレイアウト、艇内レイアウトを話し合い、限られた日数であるので造船所にあるだけでも出来るだけ艇になじむ努力もした。

進水後、計測を早く済ませ、6月に予定している船積みまでに出来るだけ多くのレースに出て、クルー全員が、艇になれる様、全てのレースをエントリーした。一番期待していた洲本レースは、廻航途中で断念、予定した計器類の総点検が出来ず、そのまま船積みとなってしまった。このことは、あとあとまで、悪い影響が出て来てしまった。

5月中旬に「都島」で前回経験のある、増井君に御世話になり、船積みの船もジャパンラインのコンテナ船パシフィックアロー号と決まり、航海前に下見打合せも終わったが、その折、船長、航海士の皆さんに40呎のコンテナ1ヶ分しかない月光の、航法、食糧等、いろいろと質問されたが、大型船と比較して信じがたいとの感じであった。勿論航法に於いては1時間のロスも許されない本船は、現在衛星航法を取っているのに比べ、月光は今年より許された、ロランのみというのには驚いた様子であったが、ヨット競技の本質を説明するに及んで納得された様だった。

6月9日、無事に船積みが終了、コンテナに囲まれて大きなラッシングもせず一路ロスへと10日間の航海出港した。ここでいつものながら問題になるヨットの国外持出手続、正式には無為替輸出手続となるが、今回、「都島」も経験のある業者に依頼したが、それでも、認可を受けるには複雑なる手続と日数が必要で、一時は、6月9日の船積みも危く駄目になりかけ、直接通産省に出掛け、ライセンスを受けた次第。月光は都合2回この様な目に遭遇したが、今後、益々船積みによる海外レースに出場する傾向が増大

しつつあるが、単に行ってそのまま帰って来るだけであるのに複雑かつ無駄なこの手続が簡便にならない限り大きな障害となることは明らかである。(要はテニス選手のラケットの持出しと同意に解すれば良いことである。又、スポーツと理解してない一端かも知れないが……)。

さて最大の難問であった艇送り出しも終り、ロスで艇引取りの第一陣の出発である。ここで、遠征クルーの紹介をすることにする。

●トランスパック

| | | | |
|-------|------------|------|-----|
| 並木茂士 | スキッパー | 横沢真則 | クルー |
| 清水栄太郎 | スキッパー | 飛田卓郎 | クルー |
| | ナビゲーター | 稲葉典之 | クルー |
| 石川光男 | ウォッチ・キャプテン | 小山 亮 | クルー |
| 尾崎 博 | ウォッチ・キャプテン | 冬至克也 | クルー |
| 宮沢 忍 | クルー | | |

以上10名で構成され、並木を中心に7名が第一陣で出発、二陣、三陣と引き続き、6月27日には全員集合した。艇はロス港で引取りののち、チューニングのため、スタート地点に近いKing Harbor にお世話になり、今回の月光受入れ責任者としてのワッツ本社のピリーはじめそのスタッフが連日にわたり乗り込み、マスト、セールのチューニングに協力してくれ、日本での誤ったチューニングを全て修正してくれた。トライアルに2つのレースに出場したが、総合優勝し、幸先きの良い気配であったが、コミッティーより月光のレーティングに疑問があるので、チェックを受けるよう連絡があった。スタート3日前である。米国のメジャラーは、それを業としているので、ロス地域に居る4人のメジャラーとの交渉に入ったが、既に、確認計測を受けるべく要求された艇でいっぱい、止むなくサンフランシスコのメジャラーを依頼することになった。6月31日早朝よりCGFを重点に再計測を受けた結果、計らずも14年前、コンテッサⅢ世で経験したことと同じく、インストラクション・ディナーの席で、レーティング修正が発表され当初クラスCの2トングループの中程と、これはいけると喜んでいたのも束の間、クラスBに変更されてしまった。何を言っても受け付けられず、時間も無くレーティングのチェックも出来ない有様となった。再計測と予期しなかった事のため、無線機テスト、船底磨き、食糧積み込み、ロラン修理と、未だ山積みの問題が残る、スタート3日前でどうなることかと思ったが、無線機は単純なミスの発見により3日間トラブタ事も瞬時に解決し、又、ロラン故障は米国代理店の献身的サービスを受けたが、使用不可能、天測にたよるのみとなった。他のレース艇はロランはおろか、オメガを積み込んでいる。これには、小生の天測の精度を上げるしかない判断、覚悟を決める。

King Harbor Marine Centerの献身的な作業のため、船底塗装も予定通り終り、食糧積み込みのみとなった。食糧担当の飛田、稲葉、小山君は半月のロス生活を生かし、日本より持込んだ缶詰の他、果物、野菜、濃縮ジュースと、安売りスーパーを廻っては仕込み、積み込んだ量は少々オーバーで日本まで帰れる程の量。オレンジ、レモンに至っ

ルールには、“フェアなポジション・レポートを為すこと”となっているが、現状ではこれが精いっぱいのところ、どうも艇はもっと前にあると信じているが、気になってしょうがない。一方艇の方はSpin, Streaker, 波に乗ると10ノットは軽く越える快走、風も平均22ノット。14年前に比べると、艇、セール、乗手、それぞれ隔段の進歩のためかレース運びが早い。“太陽が出た！”とデッキからの声で天測開始、どうもローリングがはげしく太陽がつかまらない。早くしないと又雲がかかってしまう。“ター”，とは言うものの自信がない。10本取って平均値で計算をする。出た出た。なんと約70マイル前に出てしまった。やはり思った通り。視界内の艇名が確認出来ればそれも証明出来るが、どうも信じがたい。再度天測、やはり結果は同じだった。ポジション・レポートは0800の位置、これを修正して行くには何らかの方法でやらねばならぬ。相談の結果、3日掛りで少しづつ実航程に加えて報告することになった。翌朝のポジション・レポートも無事に終わった。

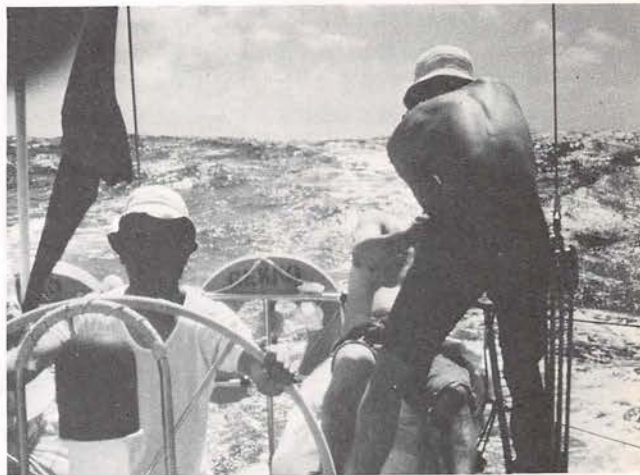
1日2回の顔合せ食事は、それぞれ食当が、工夫をこらし満足すべき食事が出て来たが、それは、暗黙の内に、あっちがこれなら、俺達はこれでいこうと、メニューが段々エスカレートして来た。御飯は圧力鍋で調子良く炊けていたのが、ブローチングで、圧力鍋のメーターが吹っ飛び、以後、時間で決めて火の加減をしていたが、一度の失敗もなく上々の出来であった。

4日も過ぎ、そろそろ貿易風帯に入るかと思っていたが、依然として日中もセーター、長ズボン、夜はヤッケ着用。いつものことながら、初めての人達はトランスバックといえば、裸でのレースと思っていて、良い時だけの記憶しかないらしい。こちらで話すときは裸の話が多かったかも知れないが、“いつになったらショーパンですか？”と攻められると“今年は別だ！いつもなら空は青く抜け、水平線近くに真綿の雲が、フアー、フアーだけど”。これが又、いけない。言わなければよかったのだが、つい言ってしまう。天気は相変わらず晴れたり曇ったり。風も強くなり、MainをReefしたり、Spinを交換したりの繰り返し。今日は本船とも会う。

5日目、前方にレース艇発見、昼頃には声が届く程の距離に並んで走る。クラスA, TYPHOON (45Ft.), Long Beach Y. C. でオーナーの自設計、自作艇で初参加。

クラスAがこんなとこに居るなんて？ ハッと思い出したのが、ポジション・レポート。視界内の時で約25マイルの相違であった。この調子だと翌日には実際のポジションを報告することになるが、多分お騒がせすることになると予想されたが、いつかはやらねばならない。TYPHOONとは上になり、下になりで、夜中も同航したが、翌日には視界より外れてしまった。

予想された通り、6日目には我が「月光V世」クラスBでトップと報道された。事実ここまでは良く走った。7日目には一時風も落ち、スコールが運んで来る強い風しかなかったが、夜半より吹き出し、暗黒の中に、ただブレーニング中の自艇が起すパウウエーキが不気味に白く映り、ブ



ローチングが連続して丁度電線音頭の“オットットット”と腕を斜め前後、の踊りの如く艇が横倒しになること数回、マストカラーもはずれ、マストもいやな音を出して擦れ始めた頃、ガンとショックがあった時、Streakerがピークより破れ1枚が2枚になってしまい、シートで取り込むが、セールは取り込めず、ハリヤードを放し網上げの恰好で回収した。尚もブローチングが続くため止むなくNo.2 Jibに変えたが、艇速は落ちることなく、13.6ノットを記録。20%低く出るメーターであるので、これ以上のスピードと思われるが良く走る。度重なるブローチング、あちらこちら傷んでいないか、Mast Topを翌日の日中に回し、各部点検。艇体、艀装異状なし、艇は丈夫だ、強いと、言っていた矢先、ブローチングでブームバンクが吹飛んだ。ブームについてるワイヤーだ、4in. のブームバングローブは、連日のショックで日毎に細く痩せていったが、12%のワイヤーが切れるとは。ブロックのシャックルで直接取っていたため傷んだと思うが、ローブで応急処理をする。この夜の風速は一時は40ノットを超えていた。翌日のロールコール時、4艇のデスマットと、1人の落水事故があったと報告された。やはりあの風でやられたのだ。“月光”にはあと、ロイヤル・ハワイアンカップと、日本までの廻航があるのだ。無理は出来ない。トランスバックでSpinを降したら負けないのだが、廻航を含めて、クルーのスケジュールはギリギリ。止むなくJib No.2, 2pointと落してしまった。この間、Mast Topの点検に稲葉が登ったが、2回のブローチング、1回は、身がMastから離れ、空中ブランコになってしまった。ヒヤーとした一瞬だった。下から大丈夫かとどなったら、返事に「後に2艇、横に1艇、視認」と返って来た。眼鏡で探すが、デッキ上では見えず、波頭にいるときは水平線が良く見えるが波間に沈むと回りの碎けた波のみ。たしかにMast Topでの視界はスバラシイものだ。14年前の、私の経験に於いてもそうだった。多分稲葉は今、身をMastから離さない様、満身の力で抱きかかえていると思う。降りて来たら、固くなった筋肉をほぐしてやらねば、と思いながら、ハリヤードをゆるめ、無事デッキ上に降したら、やはり筋肉が、コチコチになっていた。

夕方方の無線では、1人の落水者も直ちに自艇で救助。デスマストは計5艇と言ってきた。落水事故発生後は、月光内掲示板にその注意をはり出し、日中でもハーネスの着用を指示したが、落水事故は考えてもゾーとする。調子の良い時はオットットットッや、河内音頭に合わせてステアリングしていたが、いろいろなアクシデントが起り、気が引き締まり、航程がグンと落ちてしまった。

8日目の夜半がピークで、その後は又平均25ノット位の風となり、Spin, Jib の交互になったが、真追手のためホノルルまでのコースを35°のジグザグで、ジャイブの繰り返しが続いた。1730の無線では、早やDIVISION IIのMERLIN DRIFTERがフィニッシュ報告をホノルル・コミッティーに連絡していて、DIVISION I, クラスA, KIALOA, WINDWARD PASSAGEも同じくデットヒートでフィニッシュする様子で新記録になるであろうとCommunication Boatが伝えたあと、KIALOAとW.PASSAGEの無線でのやりとりを聞いていたら、W.P.がKIALOAの後で、お互にSailが良く見えているとか、の内容を傍受した。総体に吹きまわった今回のレースは、全く大型艇には有利になったようだ。月光はあと何日走ればと思うと、又、新たなファイトが沸いて来たが、風は次第に落ちて来てしまった。

風の落ちるのと同時に、やっと太陽も一日中出る様になり、10日目にして“これぞトランスバック”の天気となったが、艇速は3ノットに落ちイライラして来た。少しでも早く2つになったStreakerをあるだけのパッチを使って、半日がかりで修理、再度使用するが、夕刻風が出て来て、又、オジャン。ロール・コールにはCommunication Boatからはフィニッシュ艇の呼出しの代りにフィニッシュ・タイムが放送され、12日目にはDIVISION I—15艇、DIVISION II クラスA—7艇、クラスB—5艇入ってしまった。我々頭初の目標では11日以内でなければ勝ち目なし、でもフィニッシュした5艇は我々より大きいばかり。1 tonのSWEET OKOLEがフィニッシュしたのはがっかりしたが、MOLOKAI Channelをうまくこなせば20位以内に入れる位置にあり、OAHUに寄るか、MOLOKAIに寄るか二つに一つ、そこは、大御所MR. KENETH WATTSは“MOLOKAI島の真中に寄せて、島に沿ってChannelを横断するコースが何時の場合でも成功している”の教えの通りほぼ東西に延びたMOLOKAIの中央めがけるが、ジャイブの時期が問題である。前夜よりVORにしがみつき、いつ入感するか、OAHU, MOLOKAI, MAUI HILLOのStationを追ったが、入感せず。VHF RADIOをONにしたままにしておくと、ホノルル・フィニッシュ予告100mile, 25mile, KOKO HEADと、フィニッシュ予告が入ってきている。一方ホノルルの放送も昼間も強力に入ってくる様になった。月光のハリキリボーイ宮沢などはワイフ、子供を呼び付けているが、フィニッシュはどうしても1日遅い。心配でしようがないが、どうしようもない。前日の東京との連絡では間違いなく羽田から出ている。今の時刻ではホノルルに

居る、見るに見かねてKH6HHN MR. GOERGE MASUNARI (海洋博レースでハワイで中継を手伝ってくれた方)を呼び出すが、多分近かすぎてスキップしていると思ってたら、スタート以来、毎日交信していた、J A 1 B P Q 鈴木さん(天城II)が取ってくれた。こちらには入っていなかったが、ジョージさんも聞いていた。早速に宮沢君のワイフに連絡を取ってくれる様、東京からジョージさんへ、そしてワイフへと連絡がついた。無線の偉力である。この他、スタート3日目には、尾崎の第二子誕生、母子共に健在の知らせ、早速に子供の元気な泣き声を聞かせてくれのオーダー、2日待ち、3日待ち、4日目やっと赤ん坊の泣き声が送られて来た。4日も待たされた理由を聞けば、テープを持って病院に行けば、赤ん坊はスヤスヤとのこと、これでは無理でした。でも送られたものは、無理矢理泣かせて録音したとか、又、鈴木さんが出られない時にはJ A 1 D W C, 篠原さん、(げんよう) J A 1 H O U 渡辺さん(ケロニア)の皆さんに、連絡が取れ、留守家族には遂一報告がなされていた。毎日のロール・コールも3艇のCommunication Boatで確実になされ、66艇のポジション・レポートも30分位で要領よくまとめ、しかも各Fleetから毎日必ず一艇の気象、海象を報告させている。回数の積み重ねの結果であろうが、レース運営にあたっては、一番の大きな要素となっていることと思う。HF, VHF, アマも、何の制限も設けず自由に使わせているには、長距離レースとはいえ、そこには全てのものが確立されていると思う。早く日本のレースもこれに近くなって欲しいものである。

無線で寄り道してしまったが、艇はホノルルに向かって一生懸命走り続け、ダイヤモンド・ヘッドより100哩、50哩、25哩とコンパスでその範囲をチャート上に書いていたが、愈々100mile Repot 圏内に入った。VHFでの100mile Report をChannel 68でコールしたが応答なし。しばらくすると艇名が確認されなかったが、25mile Report を、Channel 16で、Honolulu Coast Guard とやっている。終るやいなや、「H. C. G. This is GEKKO V」とやらかすが、応答なし。100哩では届かないのかとあきらめたが、次々と100mile Report をやっているではないか。届いてないはずがない。もう一度やり直す。今度は受けてくれた。女性の声である。E. T. A. (フィニッシュ予定時刻) 2130とコミッティーに報告を託す。12日目、7月14日、0145 (P. D. T.) 約8時間後である。艇速は6.5~7ノット、日が昇ると誰が一番にランドホールするか皆前方を眺め、時折やってくるスコールには合羽もつけずビショビショで頑張った。“アッー島だノどれどれ、あの雲の下、違うよ”こんなこと何度か繰り返し、最後のジャイブ。MOLOKAIに向けた。この頃、VORはかすかに動き、MOLOKAI, TOと出て来た。“しめしめ近いぞ”誰れとなくチャートテーブルに集まって来た。1330遂に石川ウオッチ・キャプテン、ランドホール。日頃“俺の眼は確かだから”と言い続けた石川、面目を保つ。VORも確実に2局3局と入って来た。どうやら予測位置より8

マイルずれている。このままでは南に行きすぎである。ジャイブMOLOKAIに近づく。25mile Report. 又してもH. C. G. 女性オペレーター、これは幸しいぞ！と一人ニンマリ。MOLOKAIの畠も見えて来た。視界内に4艇のフィニッシュ艇、前にいる1艇にはどんどん追い付く。KOKO HEADが見えて来た。日がある内にフィニッシュしたい。河内音頭をボリュームばいにあげて、鐘や太鼓、笛も、それと物語り調のせりふ、だいふ聞きなれたが未だ意味がつかめない。もちが入っている。最後の追い上げ、すると前方に潮が吹き上った。10頭位だったか、鯨の群れである。月光の歓迎である。頭上にはジェット機。又ジェット機の爆音と同じ様なボーイングのSea Fly, MAUIからの帰りかも知れない。客へのサービスのためか月光の回りを2度3度と回り、すさまじいスピードでダイヤモンド・ヘッドに帰っていった。愈々フィニッシュの用意である。スタートの時変更のあった識別旗をスプレッダーに掲げ、クルーはいそいそと揃いのユニホームに着がえた。艇速はあるが、KOKO HEADが仲々かわせない、潮である。波は悪くなかった。日はどんどん沈んでゆく。明るい間のフィニッシュは無理か。天測でのぞいてた太陽の何倍もあろうか、オレンジ色のでかい太陽がダイヤモンド・ヘッドの向こうに沈みかけ、ダイヤモンド・ヘッドがシルエットになった。日焼けした顔を紅潮させているのか、太陽のせい、全員興奮している。すかさずテーブルを取り出し、各自の感想を記録した。

並木——ヨットやって26年、感慨無量です！

尾崎——いやー 綺麗です、まさに百万弗の光景！

石川——今日はブローチングなしでいこう。

宮沢——ついに来たぞ、ダイヤモンド・ヘッド見えた！

小山——感激です！これで勝てれば言うことない！

横沢——あと40分だ、頑張ろう！

稲葉——12日過ぎたのはウソの様だ、あと頑張ろう！

飛田——故里のお母さん、ハワイに来ました！

冬至——日本を発って1ヶ月、耐え抜いた甲斐があった！

清水——遂にやったぞ、月光クルー！（話だけでなくあった）

それぞれの思いが、それぞれ言い込められていると思う。短い言葉であるが、その意味を深く咬みしめている。まさに月光の初陣を暖く迎えてくれた見事な光景。KOKO HEADの通過レポートを送ると、“海面は複雑であるから注意してフィニッシュするように”とコミッティーよりアドバイスを受けた。全く、ルールを超えての我々に対する暖かい思いやり感謝の至りである。KOKO HEADを過ぎて、日はとっぷりと暮れ、島の明かり、特に、信号機の明かりが良く目立ち、月光を含め、3艇でのフィニッシュのせり合いで一層興奮した。先行の艇がフィニッシュ、忘れもしない。燈台よりの一条強力なサーチライトが見えた。この3艇、どれが先にそれを灯けるか最後の追い込み、2艇共岸に寄りすぎ、舷燈がみるみる後へ、月光堂々とフィニッシュ、2329、遂にやった。ステアリングを持つ手はふるえた。ふっと、いろいろな事が想い出された。

しばし、我を忘れていた。ワイキキのすばらしい夜景に接しクルー一同、スピンの降すのを忘れた一時であった。

急に人間の臭いがして来た。やはり我々は、これが嗅ぎ度いのだ。12日10時33分51秒、良くぞ頑張った。言葉に表せないこともあったろう。言葉になったものの、“バカヤロー！”の一言で終った事もあったろう、よくやった。御苦労さん！。唯一の外国艇故に、2艇のエスコートボートにはさまれ、Ala WaiのHarborへ、現地時間では未だ8時、入港艇が必ず通る、Hawaii Yacht Clubは未だ宴たけなわ。月光が近づくや、“GEKKO V, Came From Nippon Ocean Racing Club,” から始まり、キャプテン、クルーの1人1人紹介。指定されたパースに着くや、ジョージさんは、タクアンとオムスピの差入れ、瞬間的トップになった7日目の新聞記事で驚いた14年前の同僚の田中さんが待ちに待っていてくれ冷たいビールを、コンテッサIIのクルーのバケツ2杯分もの冷えたワイン、どこの方が解らないがハワイのめずらしい野菜料理、沢山の方々より差し入れが届いた。本当に来てよかった。既にフィニッシュした艇の連中やらで月光のデッキが人であふれてしまい、遂には私達は海に投げこまれてしまった。2人のオジャマ虫、トットと去れである。沢山の人が入り変り立ち変り。2時間遅れてフィニッシュのTINSELY LIGHTが、月光の隣に入るや、2艇合同になってしまい、いつ終りになるのやら。コンテッサ以来、毎回日本艇が御世話になっている、ハーバート中林さんも、さすがにあきれてしまっている。皆さんが引き上げたのは夜中も2時過ぎ、ジョージさん、中林さんに送られてホテルに着いたのは3時を過ぎてしまった。やっど、12日ぶりに、交替ノ交替ノの声を聞かずに寝る事が出来るのだ。それにしても、デスマストした5艇は大変なことであろう。時間はかかるが、「無事にフィニッシュしてほしいもの」だと、語り合いながらいつの間にか、寝てしまったが、ものの2時間で目がさめた。身の方は未だ、レース中らしい。他の者もやはりモゾモゾやっている。交替ノの声をかければ飛び起きるであろう。明日の大掃除が終れば気分的にゆっくりすることが出来るだろう。クルーもそれぞれ計画がある様だ。終ってしまえば日の過ぎるのは早いものだ。それにしても何の致命的トラブルもなく、ひとまずトランスパックを終ることが出来たことは、造船所の皆さんはじめ船積みで御世話になった方々、断えず、無線で交信してくださった鈴木、篠原、渡辺諸兄、ワッツセールの皆さん、ハワイの中林さん、ジョージさん、T. P. Y. C Chairman はじめそのスタッフの方々、その他、御援助賜った方々、厚く御礼申し上げます。

同時に、今後も、トランスパック、ロイヤルハワイアンと参加する艇もどうぞよろしく願ひして記憶にたよった雑文でありますがまとめてみた次第です。

'77 Q.ton World

インショア第2レース、マーク回航直前のブラックアロー
撮影 岡本甫 提供 舵社



ブラックアロー スkipper 庄崎義雄

1977年度クォータートン世界選手権大会はフィンランドの首都ヘルシンキで7月20日から28日まで開催され、例年になく寒い夏となったソ連との国境が接するバルト海に13ヶ国53艇が集まり覇を競った。

例年世界選手権大会には数艇のエントリーをみていた日本からは、今年度は我々ブラックアロー1艇だけの参加にとどまり、次期開催国としてはいささか寂しい数である。

ブラックアローは大阪の吉村一平氏の所有になるピーターソン26で昨年12月の末に進水以来チューニングを積み重ねたものの、未だ充分ではないまま船便の都合で5月の末にバラストを外してヘルシンキに向け船積みをした。艇がヘルシンキに着くまでの間、我々のチームは時間の都合で参加出来ないクルーが出たので、新しくクルーの補充を図り、日本を出発するまでの間、同型艇をチャーターして数回合宿を行なってチームワークを図った。しかし乍ら皆ベテランのクルーなので急な編成でも絶妙のコンビネーションを作り出す事が出来ると想われ、艇到着後早々にフィッティングを終り、レースまでの間4～5日間は水に馴れるためみっちり現地トレーニングをする事として、出発までの間各々仕事の整理や身体のコンディション調整を図ることとした。ブラックアローチームのメンバーを紹介すると、レースで敗れたその晩はくやしくて翌日まで眠れなくなる程に勝負に打ち込み、ヘルシンキのニランスカヨットクラブに和服姿で現われるなど日本男児の吉村一平オーナーを筆頭に、艇の船積みからクルーの弁当作りまで、はたまた取材に来た雑誌社の人達のためにホテルの部屋代を半分にしてくるなどの面倒な仕事を一切引き受けて、クルーの負担を少しでも軽くして、その分練習に打ち込んでくれと言って下さった素晴らしいマネージャーのチタクラフトの曾我二郎氏、クルーには妻子があり乍ら海洋博レースに参加したい許りに先の事も考えずに当時勤めていた会社を辞めてラプソディビヴァーチェに乗っていった、今は大阪チタに勤める門ちゃんこと門田公正君、海洋博レース等

外洋レースに豊富な経験を持ち、宿に帰ってくるとフィアンセからの便りに目を細めてにんまりしていた金ちゃんことチタの金森寛君、昨年のクォータートン世界選手権のテキサスでは色々話題をまいてくれた赤ちゃんこと赤川信男君、スキッパーとして私の6名のチームで今大会に臨むこととなった。

艇は予定通り7月9日にヘルシンキの港に到着したが、途中ハンブルグで積み換えたりしたためか艇体に小さなスクラッチが入り、バラストはサイドをコンクリートの上を引き摺ったような傷がついていた。これ等はパテをもる事によって簡単にタッチアップ出来るがマストが何かに当たったのかデッキ上2m位のところが数ヶ所押し潰されていた。梱包はビニールフォームで可成りしっかりグルグル巻きにしたのだけれど、矢張り船積みの時は木箱で送らなければダメだと反省させられた。あとでこれのリペアーのため練習が制約される事にもなる。船底の手入れはバラストのタッチアップと一緒に完全に磨きあげる事にした。ヨットクラブの人達に聞くとバルト海の水温は非常に低いので、日本のようにフジツボや海藻がレース期間中に船底に発生する事はないので船底塗料を塗る必要は全くないと判断して、それなら現に塗った尽になっている塗料を落すためではないけれども納得がいくまで磨こうと言う事で、所によってはゲルコートが見える程磨いた。問題はマストのリペアーである。一見したところ余程強いコンプレッションでもかけない限り大丈夫だろうと想われるが、海の上の事とてどんな時化が来るとも知れない。ましてやデッキ上2m位というのはマスト全体で一番圧縮力が集中するところである。このような不安を抱えてレースする事は大事な時のガンバリがきかなくなるので、修理出来なければ新しいマストに交換するとしても違う型ではレーティング上問題があるし、日本に電話してマストの調達出来るか問い合わせたものの時間的に空輸でも間に合わない事になり、最後の頼みの綱は今回我々ブラックアローチームのホストに

付いてくれたヨットクラブの会長の息子ペールに、アルミの修理が出来る人を捜して貰うことにして、取りあえずマストを立てて練習を始める事にした。ヘルシンの夏は日が長く23時頃に薄暮になり暗くなるのは0時頃から2時頃までで、最初は時差ボケで調子が狂っているところに表が明るいので寝不足になる。現地に順応出来るには最低2〜3日は要するようで一週間以上も前に現地入り出来た事は大変良かったと思っている。我々の宿舎はヘルシンキ郊外の静かなサマーホテルでハーバーまではバス、電車、クラブのテンドーと乗り継ぎで1時間を要する。朝6時半に起床し7時に朝食をとりハーバーでは9時にはフィッティングを終えてサンドウィッチを積み込んで夕方まで練習に出るのを日課として、具合が悪いところが出るとすぐ帰港して修理や改良と日に日にチューニングをすすめていき、一段落したところでオーバーナイトで100マイルのコースを走ってみることにした。出来ればソ連領内のタリンの灯台まで行っても良いかどうか問い合わせると、タリンの灯台はレース期間中レース艇だけが特別許可されるものなのでそれ以外は絶対に国境を越えないように厳重に注意を受ける。何しろヘルシンのハーバーから25マイルも南へ走るとそこは国境なので、余程注意してナビゲーションをして行かないとすぐに国境侵犯である。100マイルを試走した事でバルト海の灯台は時には故障で点灯しない事もあることが確認出来、そんな灯台よりもヘルシンキ郊外のテレビアンテナの灯りのほうがより良い目標物であること、ほんとに闇になるのは1時間ぐらいで、常時セールのトリムが灯火なしでも容易に出来ること、夜の気温は日本の冬の海と同じこと等、事前に必要な予備知識をかなり体得出来たと思う。日中でも最高気温が16℃と非常に寒いけれども予想通り大した強風は吹きそうにないと想われたが、レース前スピードトライアルの日にホストが連れてきてくれたアルミの専門家にマストを倒して、へこんだ所にタップのようなものをたてひき出してもらった。完全には戻らないけれども以前よりは良くなっている。そして数日の練習の間マストを強く曲げたりしたけれども何ともなかったのが、修理が出来た時点で不安の要素はなくなったわけである。そのような事情でスピードトライアルは許可をもらってマストをデッキに積んだ尽でテストを受け運良く1位となる。

参加全艇がインスペクションとスピードトライアルをパスして21日より第1レースのオリンピック・コースが始まった。天候は今までの一週間と大した変化もなく気温16℃ SSWの風、風力3で絶好のレースコンディションとなる。波高は高くないがチョッピーな波が立ち、特にポートタックではピッチングが大きくなるので集団を抜けるまでスターボードのコースをとるため、アウトサイドマーク側よりフリーウォーターを確保して優位な位置よりスタートするが、第1マーク

では25位ぐらいに落ち、フリーで数隻リカバーして22位でフィニッシュした。第1レースを終って感じたことは艇速では大した差はなくても、軽量艇がタックのあとの容易な加速を利用して少しでも不利な位置にくるとすかさずタックをして抜け出し、絶えず良い位置を確保していく機敏性が上マークで大きな差になってしまうこと、従って上マークを回航し終って或る程度の差がついてくると以後は大きな差とはなっていない。この辺が重いマストヘッドリグの艇ではオリンピック・コースで結果的にトップを走れない要因だと痛感した。第2レースは少し風が落ちて風力2ぐらいとなり、波も小さくなり比較的走り易くなって来たけれども、フィニッシュは17位と結果的にこのシリーズのベストの記録となる。第3レースの100マイル・ショートオフショアは一時フリーのコースで12位程までにあがったものの、少し強まった風、風速6〜8m/sec.の上りで大きな角度で振れまわる風にほんろうされ41位のフィニッシュとなる。第4レース、オリンピック・コースは良いスタートにもかかわらず45位と最悪になり、最後の200マイルレースでの挽回に希望を残し、最後の調整と積み込みもクルーの私物は予備の着換えだけをひとつのバッグにまとめて出来るだけ艇を軽量化に保てるよう工夫した。微風のスタートとなり、コース半ばではこのレースで1位となったFUNと並ぶ程の位置の10位ぐらいまでがあがったものの、折から吹きはじめたリーチングでこれら軽量艇に大きく置いていかれ、24位のフィニッシュでこのシリーズ27位で、次期開催国代表としては、いささか恥かしい成績でレースを終了した。

このシリーズに参加して印象に残ったのは、いつでも言われることだけれども、この海域のためだけに艇を設計して持ってきていることで、特に微風が予想されたこの海域のために構造材さえも少な目にして軽量化を図っていた艇が殊に上位の艇に目立っていた。シリーズを通して100マイルで1回13位をとったために優勝を逃がし4位に甘んじたイタリアのチャーリーパバはコールドモールドでトランサムさえもなくクレーンで吊って船底掃除をする時に、桟橋にハルを軽く当てただけで全体にヒビがはいってしまう程のものであったが、スピードポテンシャルは誰もが一番速いものをもっていると言っていた。6位になったオセアン4はヴァンデシュタットのファクトリーチームであったが、FRPの外板を少し薄くして中にアルミパイプを組んで強度を確保していたが、第4レースでちょっと吹かれた時にマストステップの所のパイプのジョイントが強度不足で折れてしまい、最後の200マイルでは大きな木を補強材に入れていた。予想される海況にあわせて重量軽減のため最低限の構造の艇は、最早オフショアヨットではなくディンギーの範ちゆうにはいるだろうし、来年度の相模湾では恐らく全シリーズをトラブルなく完走する事は難しいだろう。

7/8リグ 其の他



関根 久

この頃、クォータートンのレーサーなどで、7/8リグが大分使われているのは、大変面白いと思います。何故面白いかというと、私達がクルーザーを始めた頃は皆7/8リグだったのです。勿論姿は似ていても、アルミのマストになって、全然違うものかも知れませんが、とにかくその頃はマストヘッドリグなどなかったのです。

25年位前でしょうか、渡辺修治さんが、“DON GAME IV”、福永昭さんが“HURUTAKA”、私が“SHARK VI”と20呎クラス3艇で勝ったり負けたり、よく走りました。勿論その頃は木のマスト、フォアスターの根元からジャンパーストラツツを出して、ジャンパースターでとめていました。3人で話合っただのですが、一寸風が吹いてメンスルをリーフすると、フォアスターのついているところへメンスルのピークが来てしまいます。非常に安定して走り易いのです。それなら上の方を切ってしまった方がすっきりするじゃないかと言うことになって、たしか3艇共にマストヘッドリグに直してしまったと思います。こうして生れたマストヘッドリグが、1/4世紀すぎた今、IORレーティング・ルールで大きいジェノアにつらく当り、メンスルにやさしくする方針にもよるのですが、いかにも新しいものの様に7/8リグだとか、15/16リグだとか言って歓迎されているのは、ほんとうに面白いと思います。このリグがドラフトの大きいメンスル、ベンドさせてラフのドラフトを減らして走るテクニックと相まって、好成績をあげています。そのうち又ルールが変ると別のことが出てくるのではないのでしょうか。

同じ様なことが、“リーフ”にも言えるのです。昔のポイントリーフは、若い方は御存知ないと思いますが、ハリヤードをゆるめてメンスルを降し、タックをがっちり、グースネックに結びます。次にクルーを**ブームエンドの方へ強く引き乍らブームへ結びます**。そのあと中間のグロメットを細いロープでブームにからめて行くのです。この方法でリーフをするためには、ブームを固定する必要があるの、ギャローフレームをつ

けていました。私が最初に出した“クルーザー教室”にもこのリーフのやり方が書いてあります。

次に出て来たのがローラーリーフ。ブームの根元にギヤーがついていて、ハンドルをまわすと、ブームがまわって、セールをまきとって行くのです。簡単なのは、グースネックにリングをつけて、それをまわしてリーフします。簡単で早いのですが、ストッパーがはずれたり、かけ忘れたりすると、バラバラッとリーフがほどけてしまうのです。

このローラーリーフは中々難しいのです。ハリヤードをゆるめすぎてもいけないし、メンシートを完全に遊ばせないとうまく捲けません。やり損なった時には又フルセールにして、やり直しです。セールを降している時はこれ又うまくまけないので不便です。

そこで救世主の様に現れたのが“スラブリーフ”、又の名を“ジッフィーリーフ”と言うのですが、これはアメリカ西海岸、強風のサンフランシスコ湾で始めて使われたとのこと。セールクロスが丈夫なテトロン、ダクロンになったこと、もう一つ、ブームが短くなったことが、このリーフを可能ならしめたと思いますが、実に楽に出来ます。セールを降して、タックをグースネックのフックにひっかけます。次にメンシートをゆるめて、ブームエンドの一寸前から出て上のリーフグロメットを通して反対側のブームに結んであるロープを引きます。これで終り。リーフロープを引く時は、ブームを上の方へ（セールの方へ）引き上げる力がかかるだけです、私の船では、6〜7秒でリーフ出来ます。35呎位迄、この方法でリーフ出来るとのことです。

このリーフのいいところは、簡単で早いだけでなく、セールを降していても出来るし、ドラフトの調節も出来るのです。リーフロープを締めればフラットになるし、ゆるめればドラフトが大きくなるのです。

ハリヤードをゆるめてセールを降し、フックにかけるのには、一寸、ハリヤードを余分にゆるめなくてはなりません。それが気に入らないので、私は、ロープを使ってすべての作業をコックピットから出来る様にしています。リーフしたい様な時（風が吹いてきた時）に、クルーをマストの下へ出すのは、重心が高くなるし、危険度も高くなるので多少複雑になりますが、この方法をとっています。ブームにリーフロープ用のブロックをつけるのに、アイストラップをかけるのが一番簡単ですが、セールが多少とも変ってくるとうまく行きません。レールをつけてスライドをすべらせてもいいのですが、値段が高くなるし重くなります。私はブームサイドへ梯子の様な金具をつけてブロックをつけています。これなら軽いし、ブロックの移動も可能です。シャックルでつけるとよぢれのためにブロックが変形してしまうのがいやで、ワイヤーでアイを作ってとめています。この方法が一番具合がよく、前の“RED SHARK”以来、愛用しています。

アドミラルズ・カップ レースを終えて

BBⅢ 沢野 裕治



ファーストネットロック島

「敗軍の将、黙して語らず。」という言葉がありますが、敢えて、語らせてもらうことにします。

アドミラルズ・カップレースは、世界三大レースの一つで、クルザーのオリンピックと迄言われているビックレースである事は、クルザー乗りならば誰でも知っていると思います。それだけに、初参加の日本チームとして、「海国日本の名に恥じないレースをしたい。」これが、私達BBⅢクルー全員の願いでした。

このために、「5つのレース全部を完走する。」「人的事故を起こさない。」この2点に重点をしばって準備をしました。

7月の本誌上にも書きましたが、私達クルーの大部分が「ドラゴン乗り」で、世界選手権等ドラゴン艇での海外レースには、十数回の参加経験がありますがいずれもデーレースで、昼夜に互るクルザーのレースの経験は無く、日本を出発する前に、数多くのレースに参加して、少しでも多くの経験を持ちたいと希望しておりましたが、5月中旬にヨットを船積しなければならなくなり、デーレースを除いては、大島回航レース1回のみという不本意なまま、本番のアドミラルズ・カップレースに、出場する結果になったことは誠に心残りでした。然しながらクルザーのレースに参加して得た事は、ヨットレースの基本は距離の長短、船の大小に関係ないという自信でした。ひとつひとつのタック、コースの決定、セールの選択等、ミス無くすということです。

自艇は5月に発送しましたが、他の艇を借り、練習を重ね、この分ならばと7月中旬イギリスのレース地であるカウズに向けて出発しました。

本誌編集部より、「本レースの感想及び今後の参加艇への参考」になる稿をとの事ですので、私の感じたことを述べます。

主たるレース海域は、イギリス本土と南端のワイト島との海峡であることは、ご承知と思いますが、このソレント海峡を帆走し、第一に感じたことは、潮の流れが普通ではない。日本を出発する前から、非常に流れが速いとは承知しておりましたが、現実に流れを目前にして、この海域で勝つためには潮の流れが大変に重要であると痛感しました。速い潮の時は固定してあるブイが波を切って、走っているのです。マーク回航の時など、ブイにヨットが吸い寄せられるように近づいて行くのです。大潮時の干満の差が4メートル近いのですから、当然でしょう。

この潮を敵にするか、味方にするか、勝敗の分れ道になると判断しました。

私の数多いレースの中で、スタート時の接触事故による失格位つまらない事はありません。まして時間と多額の費用をかけて参加する海外レースで、スタートも出来ずに、失格になる事など許されません。

本レース5回の中、風の強い時ばかりではないでしょう。BBⅢは、レーティングが30.1で、参加艇としては小さい船です。他の大型艇に風を取られ、潮に流される恐れが多分にあります。

「スタートは空いている所から」を原則としました。

次に「食糧は十二分に持つ」ということです。

デーレースの場合にはタイムリミットがあり、水、食糧が不足してもレースに支障ありませんが、605マイルのファーストネットロック・レースでは大変なことです。カウズ→ファーストネットロック（アイルランド）→プリマスは、10～15ノットの風が吹けば、5～6日で十分にゴール出来る距離です。ところで私達が調べたところ、過去のレースで一番日数がかかったのは、8日間と知りました。前述の通りBBⅢは最小艇です。他の大型艇より日数がかかります。その上8月1日の第3レースが無風のため2日に延期されたが、この日も無風のためスタートはしたがタイムリミットで、又もや延期。従って第3・4レースは、3、4日に行なうというアクシデントを経験しています。水・食糧を多くすると、艇が重くなり、スピードが落ちる。少くすれば、スピードは上がるが、万一風が無い時は、「腹が空いては、戦が出来ない。」の諺の通り、リタイヤしなければならなくなる。これは他の2艇に対して、大変申し訳ないことになる。以上を勘案し、10日分の水と食糧を用意しました。又予備水用の30ℓ入りのポリタンク2本を準備しました。5日で完走すると用意した水・食糧の半分が、無駄になるかもしれぬが、完走するための保険料と割り切りました。

幸か、不幸か、アドミラルズ・カップ始まって以来の微風状態が続き、8日間の長いレースになってしまいました。

途中で、下船出来ない海の上です。すべてにおいて充分過ぎる準備は決して無駄ではない。

戦い終って、日本チームは19国中18位という結果に終わりましたが、落水事故もなく、全員元気で帰国出来たことは幸いでした。

ご声援をいただいた皆様へ、心から感謝致します。

RACE NEWS

- 第4回三宅島レース
- NORC駿河湾支部秋の神子元島レース
- 3/4トン・1/2トンレベルレース
- 第4回秋季竹生レース

第4回 三宅島レース

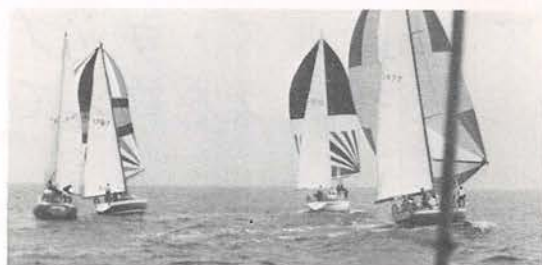
帆走委員長 杉村 直樹

第4回三宅島レースは、秋風の吹き始めたうす曇りの中、参加23艇で行なわれた。風はN5~6mの中、スタート信号旗はスムーズにダウンする。セール番号2032フライングのままスタート、短音2声、第三代表旗を上げるが〈卯月〉の面々はふり返らず行ってしまった。

各艇フリーのスタート、すぐスピンを上げ、つづいて何艇かはブルーパー展開し、海上は美しく花が咲いた。かなり長い間スピンが聞かずデッキ上でトラブルしている艇もあった。30分ほどでほとんどの艇が視界から消えて行った。この風が吹き続けば、かなり早いレースになると思われた。レース艇は東コース、西コースに分かれ〈CONTESSA VI〉が東に、〈FUJ I III〉、〈波勝〉、〈八洲〉等が西に、2時間後〈FUJ I III〉が大島につかけた。島にそってジャイブ、ジャイブ。この頃西コースの方が風強く先行気味であったようだ。

1505無線コール始まる、コミッティーをやる身で無線を聴くのは楽しい。レース参加気分が増す上、レース艇の状況、雰囲気が出て来るからだ。〈天城II〉竜王埼南東8マイル、〈CIMA III〉竜王埼南々東8マイル、〈FUJ I III〉竜王埼南9マイル、〈波勝〉竜王埼南東8マイル、近くに〈DEDE III〉等数艇がいる。無線後風が強まりNNE10m、波多少悪くなる。各艇三宅島ダイレクト・コース、三宅島近くで風がふれ真東5m。アビームより前になる、潮はあまり強くなかったようだ。島を回ったところで無風となり、ほぼ全艇再スタート気味であったとのことである。

2105の無線コールでは阿古漁港よりに〈FUJ I III〉東よりに〈CONTESSA VI〉、〈DOZEN-A〉、〈波勝〉、〈ZEPHYR〉等が2時間ほど非常に弱い風の中を苦労していた模様である。スピンからジブに変わり少しづつ進み始めた。大島真上りとなり6~7mの風を各艇快走して行く。夜明けごろより3mの風となり、大島ショートタックをくり返す。このあたり3/4トン勢がかたまり、北東から北西にかわり、又東にかわる微風の中をスピン・ラン。大島からの航跡図によると西コース、東コースと又分かれたようであり、24日0905のコールでは〈FUJ I III〉がトップ、城ヶ島南西9.5マイルに達している。続いて〈CONTESSA VI〉、この後方に〈DOZEN-A〉、〈波勝〉、〈ZEPHYR〉、〈DEDE III〉が又〈八丈〉、〈侍〉、〈八洲〉が1団となって大島沖ではげしく競合っている。1350〈FUJ I III〉続いて〈CONTESSA VI〉よりゴール1時間前のコールが入る。〈CONTESSA VI〉の船体がジブで上って来る。スマートにフィニッシュ・ラインを通過、〈FUJ I III〉に27分ほど差をつけファースト・ホーム、24日14^h-03^m-56^sでした。〈波勝〉より1440ゴール前1時間のコール、ざっと修正時間を見ると優勝は〈波勝〉かな？ 風がだんだん落ちて来た、〈DOZEN-A〉が1551フィニッシュ、〈ZEPHYR〉1556、〈波勝〉1559にフィニッシュした。1艇が定置網東側を通過して来た、走り方がレース艇らしい、そのままフィニッシュしたのは〈DEDE III〉だ。せっかく長い距離走らせてもこれではなんともならない。艇長会議でも連絡しておいた。帆走指示書に目を通してほしい。〈竜飛III〉1629フィニッシュのころより、風はほとんど無くなって来た。1657〈天城〉よりゴール前のコールが入ったが、風は無くなってしまったかのようだ。2111フィニッシュ、一吹き距離のところでずいぶんイライラさせられたことだろう。〈CIMA III〉が2245に入りレースは終了した。



NORC 駿河湾支部秋の神子元島レース

帆走委員長 大倉 治雄

駿河湾支部、今年後半のレースをかざる秋の神子元島レース(94マイル)が、10月8日(土)2400、小雨の中、行なわれた。

北東の風5~6m、A・Bクラス分けされた16艇がスタート。リーチングで一路波勝埼を目ざし、かなりのハイペースでのレース展開をうかがわせた。

例年通り波勝埼付近で、風と潮に悩まされながらも岸よりいっぱいコースを引いて、次々と7~8時間台で回航したもよう。復路、三ッ石埼を抜ける頃、風が南にシフトし1~2mに落ち、秋晴れの好天の中スピントリムに苦労した様である。ワントン〈SURUGA II〉がコースレコード。所要時間18時間18分09秒でファースト・ホームした。

最終艇〈サンラック〉が10月10日(月)03^h-40^m-03^sにフィニッシュ。スタート後1時間で急病人が出たためリタイア艇があったが、無事レースは終了した。

第4回三宅島レース成績表

1977, 9, 23 スタート1000

帆走委員長 杉村直樹

| クラス 順位 | 艇名 | 所要時間 | T C F | 修正時間 (秒) | 総合 順位 |
|-----------|---------------|----------|--------|-------------|----------|
| I~III | ① 無双 | 30-57-26 | 1.0459 | 116561 | 12 |
| | ② CONTESSA IV | 28-03-56 | 1.1583 | 117029 | 13 |
| | 3 FUJI III | 28-31-13 | 1.1678 | 119901 | 16 |
| | 4 裕明 | 29-51-03 | 1.1211 | 120476 | 17 |
| | RYUO | DNF | — | — | — |
| IV | ① DOZEN-A | 29-51-35 | 0.9904 | 106463 | ① |
| | ② 波勝 | 29-59-20 | 0.9968 | 107614 | ② |
| | ③ 竜飛 III | 30-29-32 | 0.9952 | 109245 | 4 |
| | ④ ZEPHYR | 29-56-27 | 1.0157 | 109479 | 5 |
| | 5 祥鳳 | 31-04-06 | 1.0032 | 112203 | 7 |
| | 6 青海波 | 31-09-41 | 1.0064 | 112898 | 9 |
| | 7 DE DE-III | 30-25-47 | 0.9968 | *114655 | 10 |
| | 8 八洲 II | 31-56-28 | 1.0080 | 115907 | 11 |
| | 9 CYGNUS II | 32-58-59 | 0.9919 | 117777 | 15 |
| | 10 侍 III | 34-00-19 | 1.0173 | 124536 | 19 |
| | 11 天城 II | 35-11-46 | 0.9968 | 126300 | 21 |
| | 12 CRANE III | 35-11-15 | 1.0032 | 127080 | 22 |
| V | ① MERLUZA | 31-33-10 | 0.9534 | 108296 | ③ |
| | ② 八丈 III | 32-14-53 | 0.9534 | 110683 | 6 |
| | ③ TSURUGI | 32-44-25 | 0.9534 | 112372 | 8 |
| | 4 がめら Z | 34-19-24 | 0.9482 | 117163 | 14 |
| | 5 卯月 II | 33-34-16 | 0.9534 | *120985 | 18 |
| | 6 CIMA III | 36-45-18 | 0.9500 | 125702 | 20 |

※(註) DE DE-III 帆走指示書I一般事項1の違反による5%ペナルティ
卯月 II スタート時フライングによる5%ペナルティ

1977年度³/₄TON 1/2TON レベルレース

全日本選手権成績表

| 艇名 | 第1 レース 順位 | 第1 レース 得点 | 第2 レース 順位 | 第2 レース 得点 | 第3 レース 順位 | 第3 レース 得点 | 第4 レース 順位 | 第4 レース 得点 | 第5 レース 順位 | 第5 レース 得点 | 総合 順位 |
|----------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|----------|
| 3/4 トン | | | | | | | | | | | |
| MAUPITI | 1 | 5.25 | 1 | 7.875 | 1 | 10.5 | 3 | 3 | 3 | 3 | 29.875 ① |
| VEGA V | 3 | 3 | ★ | 1.5 | 2 | 8 | 2 | 4 | 2 | 4 | 18.5 ② |
| 龍飛 | 4 | 2 | 3 | 4.5 | ★ | 2 | 4 | 2 | 4 | 2 | 12.5 4 |
| 雲柱 | 2 | 4 | 2 | 6 | ★ | 2 | 1 | 5.25 | 1 | 5.25 | 22.5 ② |
| DE DE | 5 | 1 | 4 | 3 | ★ | 2 | 5 | 1 | 5 | 1 | 8 5 |
| 1/2 トン | | | | | | | | | | | |
| UFO | 3 | 8 | 2 | 13.5 | 4 | 14 | 5 | 6 | 5 | 6 | 47.5 ③ |
| 慎記郎 | 5 | 6 | 10 | 1.5 | ● | 2 | ★ | 1 | ★ | 1 | 11.5 10 |
| つばくろ | 8 | 3 | 5 | 9 | 3 | 16 | 7 | 4 | 2 | 9 | 41 5 |
| せらび | 2 | 9 | 6 | 7.5 | 1 | 20.5 | 1 | 10.25 | 3 | 8 | 55.25 ① |
| FESTA | 10 | 1 | 8 | 4.5 | ★ | 2 | 6 | 5 | ● | 1 | 18 8 |
| 大王 | 4 | 7 | 7 | 6 | ★ | 2 | ★ | 1 | ★ | 1 | 17 9 |
| NIMBUS-2 | 1 | 10.25 | 4 | 10.5 | 5 | 12 | 2 | 9 | 6 | 5 | 46.75 4 |
| がらめ Z | 7 | 4 | 1 | 15.375 | 3 | 16 | 3 | 8 | 1 | 10.25 | 53.625 ② |
| 魁 II | 9 | 2 | 9 | 3 | 2 | 18 | 4 | 7 | 4 | 7 | 7 6 |
| 卯月 | 6 | 5 | 3 | 12 | ★ | 2 | ★ | 1 | 7 | 4 | 24 7 |

註 ★印 DNS ●印 DNF
1/2TON 第3レース、がらめZの3位は慎記郎に対する
救助活動により不利益をこうむったと判断し、1, 2, 4,
5レースの平均順位を第3レースの得点とする。

秋の神子元島レース成績表

1977, 10, 8 スタート2400

帆走委員長 大倉治雄

| 順位 | 艇名 | 所要時間 | T C F | 修正時間 |
|----|-----------------|----------|--------|-------|
| | Aクラス | | | |
| ① | 青雲 | 19:24:43 | 0.7247 | 50644 |
| ② | 乙天馬 | 19:29:53 | 0.7247 | 50868 |
| 3 | SPIRIT OF BARON | 19:48:23 | 0.7258 | 51751 |
| 4 | IBIZA | 20:01:56 | 0.7247 | 52262 |
| 5 | SURUGA II | 18:18:09 | 0.7985 | 52612 |
| | Bクラス | | | |
| ① | PRADIGAL SON | 19:40:33 | 0.6843 | 48471 |
| ② | てんとう虫 | 19:41:42 | 0.6843 | 48518 |
| ③ | BOREAS II | 19:57:03 | 0.6843 | 49148 |
| 4 | TIARI | 20:10:52 | 0.6843 | 49715 |
| 5 | SOLEIL | 20:17:55 | 0.6843 | 50005 |
| 6 | Billy The Kid | 20:22:03 | 0.6831 | 50086 |
| 7 | SALAVOON | 20:22:17 | 0.6843 | 50184 |
| 8 | MONI | 19:57:47 | 0.7005 | 50342 |
| 9 | SURUGA Jr | 20:26:24 | 0.6831 | 50265 |
| 10 | SUN LUCK | 27:40:03 | 0.6843 | 68158 |
| | DNF WINDY | | | |

第4回秋季竹生レース成績表

1977, 10, 9~10

帆走委員長 杉浦昭三

| 艇名 | T C F | 所要時間 | 修正秒 | 総合 順位 | クラス 順位 | 得点 |
|----------------|-------|----------|----------|----------|-----------|--------------------------------|
| FLEUR BLEUE | .7185 | 24:06:00 | 62,337.1 | 1 | A-1 | 60 ² / ₅ |
| CASSIOPEIA | .7311 | 24:13:25 | 64,392.2 | 2 | A-2 | 58 |
| FROG V | .7367 | 24:20:10 | 64,542.3 | 3 | A-3 | 56 |
| HAYATE III | .7369 | 25:14:32 | 66,963.6 | 4 | A-4 | 54 |
| 遼風 | .7243 | 26:04:12 | 67,977.0 | 5 | A-5 | 52 |
| Mr. GOOFY | .7233 | 26:23:25 | 68,717.1 | 6 | A-6 | 50 |
| HYOTTOKO 22 | .7357 | 26:51:13 | 71,122.3 | 10 | A-8 | 48 |
| CARINO IV | .7216 | 26:55:00 | 69,923.0 | 9 | A-7 | 46 |
| 寿限無 | .7006 | 27:23:10 | 69,072.2 | 7 | B-1 | 60 ² / ₅ |
| 楽浪 | .6773 | 28:37:25 | 69,843.9 | 8 | B-2 | 58 |
| ANDALUSIA III | .7211 | 28:38:35 | 74,356.2 | 13 | A-9 | 44 |
| 銀河 | .7344 | 28:42:03 | 75,880.4 | 15 | A-10 | 42 |
| めるへん | .7352 | 28:52:40 | 76,431.4 | 17 | A-11 | 40 |
| 風小僧 | .7004 | 29:00:24 | 73,138.6 | 12 | B-4 | 56 |
| 矢寿 II | .6817 | 29:37:05 | 72,686.3 | 11 | B-3 | 54 |
| PATRIARCH | .6996 | 30:34:54 | 77,021.8 | 18 | B-7 | 52 |
| JUNG FRAU | .6900 | 30:44:38 | 76,367.8 | 16 | B-6 | 50 |
| FIRST LADY III | .7305 | 30:46:50 | 80,946.7 | 21 | A-12 | 38 |
| YOU III | .7019 | 30:50:48 | 77,944.6 | 19 | B-8 | 48 |
| MARI SOLE IV | .7009 | 31:09:07 | 78,603.8 | 20 | B-9 | 46 |
| ヤマト | .6639 | 31:26:55 | 75,163.4 | 14 | B-5 | 44 |
| ZORO DNS | | | | | | |

※CASSIOPEIA 1%ペナルティ



艇種紹介

NORC事務局記

〈MAGIC BUS〉

ニュージーランドの若手デザイナー(兼)Paul Whitingの設計艇で、1976年Corpus Christiでのワールド・チャンピオンのウィナーである。当時この艇は他に類を見ないぐらい、Lファクターが長く、かつフォアセール

面積の小さいことには少なからず驚かされたものである。

データーが示しているように、フリーにおけるスピードは眼を見はるものがあった。

また、現在多くの艇が細いマストを採用しているが、バーバーストックの細いマストはその尖兵ともなった。日本では、日本ノーテックがこの建造に当っており、今大会にMAROONER (2181), FOUR SALE (2184), BUN BUN (2160)の3隻が出場している。

〈ロン・ホーランド25〉

今年は正にホーランドイヤーである。今年のアドミラルズにおいても、ホーランドトランサムは他を圧している。

またクォータートンでは、現在リンフォース工業製と同型の艇が1977年フィンランド・ワールドチャンピオンシップのウィナーとなった。このことは、ヨット後進国の我々としては嬉ばしい限りである。何故ならば優勝艇が名を挙げる前に日本の国内レースに出場していたと言う事は未だかつて無かったからである。

現在ミデアム・リグの艇の特長はLが長く、セールエリアが比較的小さく、超軽排水量であったが、そこにやや大きめのセールエリアの中排水量型を持ち込んだ。現在国内のセーリングボート中、最もオールラ

クォータートン・ブレ世界選手権大会 兼 全日本選手権大会 エントリーリスト

| セールNo. | 艇名 | 艇種 | オーナー名 | スキッパー名 | 支部 | フリート |
|--------|-----------------|-----------|-------|--------|------|-------|
| 1652 | 潮路一 SUN | F 727 A | 池田 裕之 | 矢島 操 | 関東 | 江ノ島 |
| 1752 | ESMERALDA | ECUMD | 植松 真 | 堀内 功 | 関東 | シーボニア |
| 1764 | KO TERU-TERU | NAK 26 A | 山口 照雄 | 庄崎 義雄 | 内海 | 西宮 |
| 1791 | NEO ANTARES | F 727 | 川鍋 栄規 | 川鍋 栄規 | 玄海 | 福岡 |
| 1822 | EBB TIDE | ECUMD | 外山 昌一 | 藤田 享 | 関東 | シーボニア |
| 1936 | 翻車魚 IV | F 727 A | 斉藤 晃 | 八木 達郎 | 駿河湾 | 清水 |
| 1839 | GORIATH | DOU 26 B | 南川 佳三 | 石川 信理 | 東海 | 日産東海 |
| 1841 | 霞 II | DOU 26 B | 樋渡 栄 | 田中 匠 | 東海 | 五ヶ所 |
| 1849 | CRAZY BLUE-E | BW 23 A | 武市 俊 | 武市 俊 | 関東 | シーボニア |
| 1878 | 翔雲 | N 24 B | 玉井 良和 | 塩見 渥 | 内海 | 西宮 |
| 1891 | STALLION | DOU 26 B | 菅原 留意 | 波多江研一 | 関東 | 葉山 |
| 1934 | 風小僧 | DOU 26 B | 辻村 清晴 | 山脇 秀樹 | 近畿北陸 | 琵琶湖 |
| 1951 | もじゃもじゃさん | KQ 25 a | 村上 嘉昭 | 村上 嘉昭 | 関東 | シーボニア |
| 1953 | VIND TOO | F 727 C | 羽柴 宏昭 | 羽柴 宏昭 | 関東 | シーボニア |
| 1974 | AIA | N 24 B | 福田 英秋 | 望月 善保 | 関東 | 諸磯 |
| 1975 | AKATONBO | NAK 26 B | 木原 俊夫 | 木原 俊夫 | 近畿北陸 | 伊勢 |
| 1978 | SERENDIPITY | DOU 26 B | 中野 昭 | 戸谷 寿男 | 関東 | 油壺 |
| 1984 | HONKY-TONK | N 24 | 林 基 | 林 基 | 玄海 | 福岡 |
| 2018 | MISTY | N 24 D | 辰己 豊 | 諸岡 英明 | 関東 | 油壺 |
| 2042 | HOLIDAY TOO TOO | TAK 26 A | 貝沼 忍彦 | 高橋 太郎 | 関東 | シーボニア |
| 2045 | MIDNIGHTFLOWER | N 24 | 田中 良三 | 田中 良三 | 内海 | 西宮 |
| 2070 | 寿限無 III | DOU 26 B | 青木 昭二 | 土井 昭昌 | 関東 | 葉山 |
| 2075 | RICHMOND | H 25 A | 高橋 守 | 清水 泰武 | 関東 | シーボニア |
| 2078 | UNPU TENPU | NAK 26 | 原潤 弘充 | 岡本 登 | 内海 | 岡山 |
| 2090 | GRAMPUS | NOSE | 野瀬 健嗣 | 野瀬 健嗣 | 内海 | 大崎 |
| 2122 | MAGICIAN V | YA 22 a | 小池 久雄 | 箱守 康之 | 関東 | シーボニア |
| 2123 | MAGICIAN VI | YA 22 b | 小池 久雄 | 小松 一憲 | 関東 | シーボニア |
| 2132 | infini | PAP 26 A | 瓜生 昭一 | 瓜生 昭一 | 関東 | 佐島 |
| 2134 | AGUA AZUL | GS 25 A | 木村 勝正 | 貝道 盛孝 | 関東 | シーボニア |
| 2137 | ANNE MARIE | VELA 24 B | 松村 茂 | 大橋 宣典 | 関東 | シーボニア |
| 2141 | MOHRAN Jr. | GS 25 A | 平岡 英信 | 加納 義彦 | 内海 | 浜寺 |
| 2142 | VIENT SAGRADE | TO 26 A | 高井 理 | 金指 昭郎 | 駿河湾 | 沼津 |
| 2150 | PASSAT | GS 25 A | 鳥山 睦郎 | 伊東 正信 | 関東 | 諸磯 |
| 2160 | BUN BUN | MB 26 A | 日江井俊二 | 日江井俊二 | 関東 | 諸磯 |
| 2167 | TRACER | PAP 26 A | 三宅 智久 | 三宅 智之 | 関東 | 諸磯 |
| 2169 | FUJI JUNIOR | H 23 a | 藤森 紀明 | 戸叶 幹男 | 関東 | 油壺 |
| 2178 | NORTH WIND | U 26 a | 並木 茂士 | 歌田 道教 | 関東 | 諸磯 |
| 2181 | MAROONER | MB 26 B | 吉川 誠一 | 吉川 誠一 | 関東 | 佐島 |
| 2184 | FOUR SALE | MB 26 B | 近藤 弘毅 | 安岡 忠義 | 関東 | 佐島 |
| 2185 | 牙 | PAP 26 A | 本多 一栄 | 本多 一栄 | 関東 | 中湊 |

STANDARD HULLS

NORC 技術委員長 渡辺修治

新しいモデルのストックボートを購入し、IORのレーティングが必要なオーナーは、若し、そのモデルが、STANDARD HULLになっていなければ、125~175ドル(4~5万円)の計測料をよけいに支払わなければならない。

IORのSTANDARD HULLは1971年から実施に移されたが、その目的は、ストック・オフショアヨットのオーナーに、カスタムヨットにくらべて安く、正確なレーティングを供しようとするものである。

当初決められたSTANDARD化の手順は、先ず、同一モールドで建造された艇10隻以上を任意に選んで、(random)計測するか、又は、管理の行き届いた工場内で5隻のヨットを計測する。

後のやり方では、ヨットがオーナーの手に渡る前に造船所の費用と時間でSTANDARD化が出来るので具合が良いが、これ迄、工場内でのSTANDARD化をやったのは、Pearson Yachts 唯一社だけであった。

これ迄、殆どのメーカーが工場内でのSTANDARD化をやっていないかった為、或るクラスのヨットのオーナーの、最初の10人はSTANDARD化の為に高い助成金を支払わねばならない仕儀となっていた。しかし、10隻で済むとは限らない。Ranger 33の場合、STANDARD化の為に20隻以上の艇を計測しなければならなかった。

もう一つの大問題は、STANDARD化が遅れると、そのクラスで既に計測をうけている艇のIORレーティングが変わって来ることである。つまりSTANDARD化が決まった時点で、既計測艇のレーティングは全部計算し直すことになる。

STANDARDはエラーをのぞいた計測値の平均である。レベルクラスのオーナーにとっては、苦心して最速の状態を作って求めたレーティングが、STANDARD

化によって変化することは大変な苦痛である。トリムやセールプランを又変え、計測のやり直しになる。

私(Ted Jones)は、USYRUのオフィサーとして、各メーカーに工場内でのSTANDARD化のプログラムの普及のお願いの手紙を出したが、返事の来たのは唯一社であった。

現在、STANDARD化は各国のNational Authorityによって行なわれているが、更に一步進めて、INTERNATIONAL STANDARD化が望ましい。

然し、INTERNATIONAL STANDARD化はなかなか進まないで、ORCは各国のNational AuthorityがINTERIM(仮の)INTERNATIONAL STD.を発行することを認めることになった。

USYRUの外洋レース・コミッティーは、昨年12月35のメーカーと話し合った結果、新しい10クラスのヨットが工場内STANDARD化されることになった。

新しいモデルが工場内で4隻出来た時、USYRUは2人の計測員を送りこみ計測を行ない、INTERIM INTERNATIONAL STD.を発行する。メーカーはUSYRUに500ドル(135,000円)支払うが、その半分は計測、計算の費用で、残りの半分はUSYRUに収められ、そのクラスのオーナーに還付されることになる。

USYRUにおけるSTANDARD HULL PROGRAMは極めて大切な問題で、すべてのメーカーが早期に工場内でのSTANDARD化をはかる様に希望する。将来、STANDARD HULLによる計測値はデータバンクに収められ、世界共通の外洋ヨットレースの運営に関し、オーナーの負担を軽くし、ルール管理のFLEXIBILITYに大きく貢献すると思う。

by Ted Jones,

"Yacht Racing" July /Au,

ウンドな艇のようだ。

今大会には、AGUA AZUL (2134), MOH RAN Jr. (2141), PASSAT (2150)の3艇である。

(PETERSON 26)

ピーターソンの成功作(GANBARE)の面影を其儘伝えるこの艇は、我が国においても最も普及率の高いQ. TONERである。

彼の得意とするアスペクト比の高いセールプランは、この艇を軽風下において、ハイスピードボートに仕立て上げている反面、強風下のフリーではローリングが激しく、この点は現在のピーターソン艇(ブリッツ)

で修正しているようだ。

今大会には、GORIATH (1839), STALLION (1891), 風小僧 (1934), SEREDIPT (1978), 寿限無Ⅲ (2070), 霞Ⅱ (1841)以上6隻と最強力軍団を組織し、こしたんたんと上位進出をねらっている。

(FARR 727)

1975年のワールドに突如として、セールエリアの小さくてシンプルな、しかも大きなドッグハウスを持った24フィートの愛嬌ある艇がフランスのLa Rochelleに登場した。しかもこの艇は、このシリーズのウィナーとなった。このレースを見た人の話によれば、フリ

ーは一番速く、昇りでも、角度こそ悪いが、スピードは一番！何とも速い艇であると言う。この同型艇は日本ではSUNBIRDⅢで同じ年に大活躍をした。

現在同艇は名古屋のカスタムマリナーでシリーズ建造中である。

今大会には、潮路—SUN (1652), NEO ANTARES (1791), 翻車魚 (1936), VIND TOO (1953) の4隻がある。

〈N240〉

Hal Wagstuff ———一般のクルーザー・セーラーには余り聞き馴れない名前であるが、然し彼はモス協会の会長でもあり、ニュージーランドではハフトナーも設計している。建造は日本ノーテックである。

また、この艇は一艇毎にオリジナルとなっている事も面白い。同艇は1976年Corpus Christiのワールドにもチャレンジした。

艇典型的にはFARR-727と同ライン上にあるが、よりオーソドックスである。

今大会には、翔雲 (1878), HONKY-TONK (1984), AIA (1974), MISTY (2018) MIDNIGHT FLOWER (2045) の5隻である。

〈PAPILLON〉

Finot 最新の設計艇をニュージャパンで建造している。デビュー戦は今年の鳥羽パールレースである。その後チューニングが進み、今大会出場中ではフリーでも、ピーデングでも最も速い艇の一つである。

この艇の特長は、非常に大きいトランサムと、信じられない程の軽いハルと小さめのセールプランである。またキールは左右に5°迄切れ、昇りにおける角度を良くしているとの事である。

今大会の出場艇はinfini (2132), TRACER (2167), 牙 (2185) の3隻がある。

新登録艇の紹介

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

319 かまくら 渡辺24ft 7.320×6.195×2.135×

1.049 水戸部武寿, 小網代。

346 BUCCANEER ドンガメ 7.47×6.10×2.36×

1.41 佐々木保之, 赤池考也, 佐藤英昭, 下條晋 (共同) 横浜/艇名の由来: 17~18世紀アメリカ大陸西インドのスペイン領沿岸を荒し回った海賊の呼び名である。海賊の様に自由に海を走り回りたい付けた。/抱負: いずれ南太平洋あたりにも出沒してみたいが、その日時及び場所はマル秘である。/顔ぶれ: 笹原文雄, 富永宏, 赤池春彦, 佐々木文子, 佐々木道子。

1321 PAMELA Sloop 10.75×8.50×3.48×1.85

梅津 清 油壺/艇名の由来: 何んでも発音のきれいな名前をと2~3の中から選んだもので特に意味はないだ

ろう? 女性の名前では実在するが、/抱負: 広い海だから思いっきりジグザグを大きくって帆走し、ファミリーなクルージングを主とし単にレースのみを指向せず当分マイペースで楽しんでみたい。/顔ぶれ: オーナー以下医院の仲間、兄弟、親分子分で編成されている梅津 (恭) (秀夫) (茂雄)。金子 (幸), 松尾, 他ゲストクルーに外人等雑居, ゴッド・ファミリー/NORCへの要望: 今日の海洋プレジャーボートの置かれている立場を見極め、会員数をふやすのみならず海のマナー, エチケット, モラル, の向上につとめるべきだ。現に、不法係留の問題等は当然新艇登録の際、泊地証明等を添付するとかするべきだろう。少なくともしよよりは良いと思うが? 大衆化既マナーの低下をうれうものである。

1401 みずなぎどり エクメスボーツ 7.96×5.48×2.68×1.49 北村宗彬, 慶応義塾大学体育会工学部ヨット部OB会 (共同) 諸磯/艇名の由来: 陸地を飛び立つて海原の上を翔けること1日にして、200海里という“おおみずなぎどり”の航続性と帰巣性 (安全性) にあやかっ。/抱負: 安全第一に、“艇名の由来”の“おおみずなぎ”には似合わないかもしれないが、亀のように遅くてもよいから、一步一步を大切に、少しずつ技術を向上していきたい。

1413 BLUE GIANT DUFOUR41A 12.500×9.740×3.750×1.750 渡辺幸春 油壺/艇名の由来: スリランカ国産出の世界最大のブルーサファイア (486カラット) の名称がBLUE GIANT OF ORIENTであり、その日本への輸入を記念して。

1577 OSE, TWO コロンビア45 45'-3"×34'-6"×12'-4"×7'-3" 岡村欽一, 宮原広次, 青木貫太郎 (共同) 清水フリート/艇名の由来: 大世号SS38呎

1641 ANDALSIAⅢバサトーレ 8.60×6.30×3.05×1.65 竹岡繁, 傍島康, 原田孝秀, 高橋和夫, 矢野宏, 奥英樹, 山本定男, 上杉, 野村 (共同) 柳ヶ崎/艇名の由来: 「アンダルシア」はスペイン南部の明るく美しい地方の名前です。そしてこの地方独特のリズムが「そよ風と私」の曲にアレンジされています。初めの艇がY15でしたのでイメージがピッタリなので名前にしました。/抱負: オークラスではよくやったと思っていますが、オークラスでも一生懸命皆な力を合わせて頑張りたいと思っています。

1667 BONITA (ボニータ) ビアンカ26 8.40×6.10×2.60×1.50 木村雅則 VOC志摩ヨットハーバー/艇名の由来: ボニータとはスペイン語で「かわいい娘」という意味であります。やっとのことで手に入れた艇は私にとって「ボニータ」そのものであります/抱負: NORC入会を機会にレースに、クルージングに積極的に参加したい/顔ぶれ: 和田庄司……うなぎを育てています。西脇勝美 (クマ) ……せとものを売っています。若林……NCRのコンピューターを修理しています。

1722 LANGOSTA—V ヤマハ25Ⅱ 7.55×5.87×2.73×1.65 牧内和正, 小林正紀, 青木茂 (共同) 船橋

第三管区海上保安本部だより

第678項 相模湾西浜 初島 燈台復旧

初島燈台(2721)は仮燈点燈中のところ、下記のとおり変更のうえ、10月15日本燈に復旧した。

燈高 基礎上 14.1m, 平均水面上 63.1m,

構造物の高さ 16.1m, その他は従前どおり。

三航警56号616項関連

海図 88

(出所・三本部燈台部)

港/艇名の由来:私が最初に乘った艇が技術未熟の為、前に走らずバックをして、見かねたハーバーマスターがえびの様な艇と云う事で、スペイン語でランゴスタと命名してくれたのが始まりです。/抱負:NORC主催のレース特に鳥羽パールレースに自艇で出るのが私の夢です。その他フリートレース等もどしどし出る予定です。/顔ぶれ:小林正紀、青木茂/NORCへの要望:社会的にも内容的にも充実したクラブに発展する事を望みます。

1777 つばくろ IMPE30A 8.73×7.23×2.87×

1.09 幸村至峻 沼津

1800 てんとう虫 ECMD 7.80×5.90×2.67×1.50

前川治美 沼津

1891 STALLION ピーターソン26 7.87×6.35×2.

50×1.52 菅原 留意 葉山マリナー

1905 LIPPER SHARK DOU33A 10.00×8.13×

3.20×1.8 坂井繁之(共同代表)

1966 St. APOLLONIA N-240 7.3×5.8×2.7×

1.4大阪歯科大学(代表神原修) 西宮/艇名の由来:歯の女神St. Apollonia, 宣教師Apolloniaは異教徒により、全ての歯を抜かれ殉死し聖列に加えられ、歯の女神となった。歯科医学での女神を我々の艇の女神とし艇名とする/顔ぶれ:大阪歯科大学ヨット部員、歯科医師の卵、ひよこ達です。

2012 ブラックアロー ピーターソン 吉村一平, サ

ントピア/艇名の由来:黒いハルに前進を願う矢を書き入れると共に前方のライバル達を射つ事を願いつつ命名した。/抱負:クルーと共に78年ワールドへ出場したい。/顔ぶれ:ヘルムスは、私。ミドルは大阪チタの門田君。フォアデッキにJMEの今田君。クルーにはチタクラブの金森君。コーチに庄崎さん。/NORCへの要望:どんどんシビヤなレースを行なって欲しい。(吉村記)

「ヨットとわが人生」発売!!

エドワード・ヒース氏の自伝「ヨットとわが人生」大儀見薫訳が集英社から出版されました。

便宜をはかりますので、ご希望の方は NORC 本部事務局にお問い合わせ下さい。

NORCレース委員会

〈本部・関東支部合同レース委員会〉

第8回本部・関東支部合同レース委員会が10月18日(火)船舶振興ビル会議室において開催され、「第4回三宅島レース(9/23~24)」、「第10回八丈島レース(10/7~10)」、「第4回大島・初島レース(10/9~10)」について各帆走委員長より報告があり、次いで審議に入り下記を決定した。

記

I. 関東支部主催第22回神子元島レース(11/5-6)及び第15回小網代カップ・レース(11/26-27)適用レーティング

掲記レースにおいては IOR MARK-III-X (IOR 332-AOC-変更事項適用) によるレーティングを有する艇の参加を認める。

注. 上記決定は IOR MARK-III-X の有効なレーティングを有する1978年Q. トン・ブレ世界選手権・全日本選手権兼日本代表第一次選考レース参加艇オーナーの経済的負担——IOR MARK-IIIレーティングの再計算料——を配慮し、特に認められたものです。

尚、IOR 332-AOC-変更事項の適用によりレーティング上不利になる艇の IOR MARK-III によるレーティングの再計算についてはオーナーのオプションとする。

II. 第4回大島・初島レースにおけるルール違反に関する抗議

1. 抗議艇:飛車角II

2. 被抗議艇:DAPHNE III

3. 適用規則及び抗議内容:

i) NORC 外洋レース規則第10条5項1号及び IOR 第601条3項——バッテリー・チャージのためエンジン使用時におけるプロペラ遊転防止義務違反

ii) IYRU 競技規則第53条及び海上衝突予防法第20条b項——灯火に関する義務違反

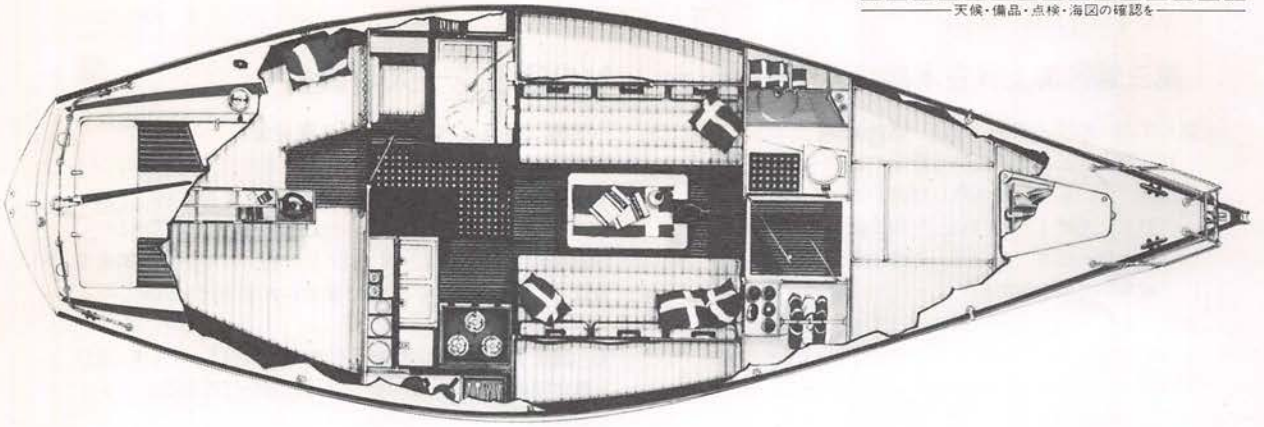
上記抗議に関する帆走委員長よりの諮問に対し、抗議をみとめ、被抗議艇にタイム・ペナルティ5%を課すことが妥当である旨回答する。——詳細については次号参照。

《原稿・表紙用写真募集》 題材は自由。原稿の長さも自由です。写真はB/W四切り又はスライドでも構いません。事務局OFFSHORE宛へ。

OFFSHORE 第31号 昭和52年11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25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

