

Offshore

昭和53年2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. 34
1978 / 2

社団法人 日本外洋帆走協会発行

一部定価100円



撮影 桜井隆彦 提供 オーシャンライフ

Q/T 78'ワールドに向けて 躍動する1/4TON FLEET

Q/T 78' ワールド・チャンピオンシップ出場候補艇に
チューンアップの秘策を聞く

まだ先と思っている間に待望のQ/T 78' ワールドの
年が明けた。

昨秋のきびしかった77年全日本を勝ち抜いてきた30
艇の出場候補艇は、年明けと共に新艇の建造に、或は愛
艇のチューンアップに寒風を物ともせずスタート・
ダッシュをかけているに違いない。

OFFSHORE編集部では、これら30艇のオーナー/
スキッパー達に、今年のQ/T 78' ワールドに賭ける秘
策を個別にインタビューを行なってみた。

高価な遠征費用をかけずにワールド・チャンピオン
シップ・レースに挑戦できる絶好無二のチャンスとば
かり、30艇のトップ・レーサー達は、シビアな外洋を戦
い抜いた自信とともに、必勝の秘策を語ってくれた。

限られた紙面でその全容を紹介することは不可能で
あるが、やがて日本を代表する彼等の意気の一端と技
術的コメントを聞いてみよう。(文責 嶋田武夫)

艇名及び①セール番号

②オーナー ③スキッパー ④所属フリート

⑤デザイナー及び艇種

⑥77' Q/T成績

⑦チューンアップ計画

の順に各艇別に紹介のこととする。

《翻車魚Ⅳ》 ①1936 ②斉藤晃(東海大学所有)

③八木達郎(26) ④駿河湾

⑤B. FARR FAR727 改良型

⑥24-5-7-3-1 総合1位

文字通り尻上りの好調で、ダーク・ホースながら見
事優勝を手中に収めた。

⑦微風の性能をアップしたい。強風下の77'全日本では、
操艇は比較的楽であったので、セール面積を増して
もよいと考えている。そのためにはインボード・エ
ンジン積み、インサイド・パラストをおろし、マ
ストをもう少しスティフなものに替えてセール面積
を拡大する。セールは全部取替の予定。(八木)

《FUJI JUNIOR》 ①2169

②藤森紀明 ③戸叶幹男 ④油壺

⑤林賢之輔 ワンオフ(コールドモールド)

⑥6-3-13-11-5 総合2位

⑦新艇建造予定。林氏のニューデザインとなる筈。フ
リーのレグで差をつけられないようにしたい。改造
で強風のフリー性能が改善されれば、それでもよい
と思っているが、新艇の場合は《RICHMOND》と
同型とし、ミディアムリグを予定している。(藤森)

《VIND TOO》 ①1953

②羽柴宏昭 ③羽柴宏昭 ④シーボニア

⑤B. FARR FAR727

⑥15-10-17-5-4 総合3位

⑦大改造するかファーの新艇を新造するか迷っている。
この艇は、強風の走りは非常にコンスタントで、悪
い波にも強い。1桁以内は確実と思っている。(羽柴)

《NORTH WIND》 ①2151

②並木茂士他、(共同所有艇) ③歌田道教(30)

④諸磯

⑤歌田道教 U-26(ワンオフ)

⑥14-27-6-14-6 総合4位

⑦できれば新艇にしたい。予定していた排水量が約100
kgオーバーし、1.5トン近くなってオリンピック・
コースでのキビキビした動きを減じられてしまった。
パラストを鉛に変え、側面積を10%位減じ、舵面積
も15%位落したい。リグは、メンを拡大しジブを落
してバランスをよくしたい。改良点は限りなく目に
つくので、改造と新造は同じことになりそうだ。

(歌田)

《INFINI》 ①2132

②爪生昭一 ③爪生昭一 ④佐島

⑤フィノ パピヨン(改)

⑥11-12-16-16-2 総合5位

⑦レーティング調整の為、異常なバウトリムになっ
てしまったので、これを正常なトリムに直してチュ
ーンアップする予定。この為、ランボルギーニ製イン

ボード(30~40kg)を搭載したい。設計者の求めている排水量よりも重いので、ハルの軽量化をはかりたい。パピヨンの持つ本来の性能を引き出せる筈だ。《牙》(総合8位)《TRACER》(総合20位)も、希望があれば改造してあげたい。(爪生)

《KO-TERU TERU》 ①1764

②山口照雄 ③山村彰(41) ④西宮

⑤木原俊男 ワンオフ

⑥3-9-5-3-17 総合6位

⑦現在のより性能には十分満足している。今流行のワイド・トランサム・プレーニング・ディンギー風とは違った方法でフリーのスピードをアップする方法を検討中。例えば船底をフラットにするとか、センターボードの採用をも考えている。A・M・ハンブトン氏(もとB・チャンス設計事務所)に相談している。
(大谷, 山口, 山村)

《VIENT SAGRADE》 ①2142

②高井理 ③金指昭郎 ④油壺

⑤高井理 ワンオフ

⑥28-16-4-20-7 総合7位

⑦現在の艇と同型の2号艇が進水直前。これにミディアムリグを装備して強風に焦点を合わせる。前に武市氏の処にいた金指氏がチームに参加し、強力なチームとなったのも心強い。(高井)

《牙》 ①2185

②本多一栄 ③本多一栄 ④茨城県中湊港

⑤フィノ パピヨン

⑥16-15-18-9-3 総合8位

《AGUA AZUL》 ①2134

②木村勝正 ③貝道盛孝(36) ④シーボニア

⑤R・ホランド ホランド1/4TON

⑥4-7-19-6-11 総合9位

⑦新艇の建造を考えている。ホランドかファーとなる筈。ホランドの場合は、線図は現在のままとして、材料の吟味で150~200kg軽量化したい。ファーの場合は新設計となる。

ファーはディンギー的でややウエザー・ヘルムが強く強風向き、ホランドはクルーザー的でヘルムは極めてよく、順風向きと思う。(貝道)

78'ワールドには、ニュージーランドチームと共にチューンアップを考えている。現在考えられるメンバーは、次の通り。

(i)マレー・ロス (76年ワールド・チャンピオン。マジックバスのスキッパー)

(ii)イブ・アンダーソン及びロッドニー・パテソン。
(77年ワールド・チャンピオン。マンザニタのスキッパー)

(iii)ロン・ホランド及びブッチャー・スミス

艇はどれもホランドの新艇で、うち2艇はセンターボーダーとなる筈。(武田)

《ESMERALDA》 ①1752

②植松真 ③堀内功 ④シーボニア

⑤フィノ エクメドメール

⑥8-2-11-4-19 総合10位

⑦新艇を建造したい。強風のフリーが唯一の欠点と思われるエクメをあきらめ、ファー727スペシャルかパピヨンを4月進水で検討中。(植松)

《MAGICIAN VI》 ①2123

②小池久雄 ③小松一憲 ④シーボニア

⑤ヤマハ ワンオフ

⑥1-1-12-1-DNF 総合11位

《MIDNIGHT FLOWER》 ①2045

②田中良三(36) ③田中良三 ④西宮

⑤ワグスタッフ N-240

⑥17-8-2-24-15 総合12位

⑦N-240は、オールラウンドな良い艇だが5m/sec.以上の風、特に強風のスピランではF727にかなわない。今回の出場艇は、オリジナルのトランサム・ラダーからバランスド・ラダーに変えているが新しい《KO-TERU TERU》と競い合ってみて、勝目がなければ新艇にしたい。その場合、艇はアクセルの設計艇、ニューファー、マジックバス、パピヨン、N-240改、或は市販されればヤマハも考えたい。(田中)

《ANNE MARIE》 ①2137

②松村茂 ③大橋且典 ④シーボニア

⑤ファンデシュタット VELA24(改)

⑥10-20-DNF-7-10 総合13位

⑦春から夏にかけては、ニューオセアン23(レーティング17呎)で練習し、レースに出場の予定。9月の2次予選から、1979年イタリアQ/Tワールド用に、イタリアチームからファンデシュタットに設計依頼があった艇と同型艇で戦う予定。この艇は、コールドモールドで、要目は、7.35m×2.8m, DSP L=1.35TON, バラスト400KG程度になる筈。(大橋)

《翔雲》 ①1878

②正井良和 ②塩見彰(29) ④西宮

⑤ワグスタッフ N-240

⑥21-17-10-10-18 総合14位

⑦ピーターソンの77北米Q/T2位となったブリットと同型艇か、イゼクエルのチャーリーパパと同型艇の何れかを建造し、現在のN240と走り比べてみて、よい方をエントリーしたい。(正井)

《SERENDIPTY》 ①1978

②中野昭 ③戸谷寿男 ④油壺

⑤ピーターソン DOU26

⑥24-25-8-22-13 総合15位

⑦新艇を計画中。リーチングのスピードのある艇を選びたいが、かと言って超軽排水量とかセンターボーダーは外したい。あくまでシーズンを通してヨット・ライフを楽しめる艇であることが最優先で、流行のバラスト比の小さなデインギータの艇はとらない。

(中野)

《MAGICIAN V》 ①2122

②小池久雄 ③箱守康之 ④シーボニア

⑤ヤマハ ワンオフ

⑥2-DNS-1-2-DNF 総合16位

《AIA》 ①1974

②福田英秋 ③福田英秋 ④諸磯

⑤ワグスタッフ N-240

⑥25-30-15-28-8 総合17位

⑦新艇計画中。ファーとノーリンに新設計照会中。N-240もオールラウンドなよい艇だが、これがキマリと言う個性に欠ける気がする。(福田)

《HONKY-TONK》 ①1984

②林基 ③林基 ④玄海

⑤ワグスタッフ N-240

⑥23-13-22-23-14 総合18位

《MAROONER》 ①2181

②吉川誠一 ③吉川誠一 ④佐島

⑤P・ホワイティング マジックバス

⑥26-33-23-19-9 総合19位

《TRACER》 ①2167

②三宅智久 ③三宅智久 ④諸磯

⑤フィノ パピヨン

⑥7-6-26-8-DNF 総合20位

《RICHMOND》 ①2075

②高橋守 ③清水泰武 ④シーボニア

⑤林賢之輔 HAY25

⑥20-19-3-18-DNS 総合21位

⑦新艇計画中。前回同様林氏の新デザインである。マストヘッド・リグの限界を見た思いをしたので、上り性能を低下させないでフリーに強い中間リグを採用したい。ハル材質は、シーフレックスかサンドイッチとなる予定。(鳥本)

《GORIATH》 ①1839

②二宮隆雄 ③日高茂樹 ④東海

⑤ピーターソン DOU26

⑥9-11-20-21-DNF 総合22位

⑦新艇計画中。Q/T北米77'2位のブリットの発展型となる予定。現在のDOU26は、風が一定限界の強さを越えるとフリーでコントロールがむずかしくなるので、ピーターソンに改良をたのんでいる。リグについては、波のない軽風ではマストヘッドがよく、波がある強風ではミディアムリグがよいと思う。何れにしろ、完走率の高い艇を希望しているので、センターボーダーにこだわってはいない。(二宮)

《BUN BUN》 ①2160

②菊田敬次 ③目黒たみお ④諸磯

⑤P・ホワイティング マジックバス

⑥34-37-28-33-12 総合23位

⑦この艇は、軽風では非常に敏感に反応し、高いスピードを維持できるので、更にマイナーチェンジをくり返して性能向上をはかりたい。

順風のとき、ヒール角20度までは良いスピードを維持できるが、これを越えると急にウエザー・ヘルムが強くなるのでセールトリムをよく研究したい。

(目黒)

《AKATONBO》 ①1975

②木原俊男 ③木原俊男 ④伊勢

⑤木原俊男 NAK26

⑥29-32-21-32-21 総合24位

⑦今までは、マストヘッド・リグが多かったが、強風の11月を考えると、舵に浮力をもたせたミディアムリグが有利と考えて新設計に取りかかった。クルーは相当のデインギー乗りをそろえたので、今年はがんばるつもり。(木原)

《NEO ANTARES》 ①1791

②川鍋栄規 ③加藤哲雄 (30) ④玄海

⑤B・FARR FAR727

⑥17-14-32-15-DNF 総合25位

《PASSAT》 ①2150

②鳥山睦郎 ③伊東政信 ④諸磯

⑤R・ホランド ホランド1/4 TON

⑥DNF-34-25-41-16 総合26位

《FOUR SALE》 ①2184

②近藤弘毅 ③星野久也 ④佐島

⑤P・ホワイティング マジックバス

⑥30-26-14-27-DNF 総合27位

⑦現在の艇(マジックバス)をチューニングするつもり。まだこの艇の持つポテンシャルを出し切っていないと思う。主な改良点は、ウエザー・ヘルム改善の為ラダーを改造し、強風のフリーのローリング改

善の為にインサイド・パラストを積む。強風のピーティングでは、大きなメンスルのリーフ方式が問題となろう。尚、78'は、ワッツのファクトリーチームの来日が実現するかもしれない。(近藤)

《HOLIDAY TOO TOO》 ①2042

- ②貝沼愼彦 ③村本信男 ④シーボニア
⑤村本信男 CAN 25
⑥DNF-28-31-30-21 総合28位

《CRAZY BLUE-E》 ①1849

- ②武市俊 ③武市俊 ④シーボニア
⑤武市俊 ワンオフ
⑥32-35-29-DNF-21 総合29位
⑦新艇建造中。なかよし造船でハルはエアレックス・サンドイッチ構造。ニューディレクショナル・ローピングを有効に活用し軽量で頑丈なものにしたい。3月進水予定だが、強風を意識してかなり大きなサイズの艇となった。(武市)

《もじゃもじゃさん》 ①1951

- ②村上嘉昭、他4名 ③村上嘉昭 ④シーボニア
⑤熊沢時寛 KQ 1/4 プロト
⑥33-36-30-36-20 総合30位
⑦新艇計画中。熊沢氏の超軽排水量のメディアムリグ艇で、3通りの図面の中から1艇を選びたい。
(村上)

さて、以上の30艇の中から、いよいよ今年の9月の第2次予選以後更に勝ち抜いた10艇が日本代表艇としてQ/Tワールド78'に出場するわけであるが、若干蛇足のコメントを加えてみたい。

先ず第1に、驚いたことには、殆んどの艇が新艇建造中或は計画中であることである。

優勝の《翻車魚》(FAR727)、5位の《INFINI》(パピヨン)、23位の《BUN BUN》(マジックバス)、27位の《FOUR SALE》(マジックバス)の4艇は、現在の艇をチューンアップして第2次予選に備えることが決定しているようであるが、他は殆んど新艇を考えているようである。

もっとも、インタビューできなかった《牙》、《HONKY-TONK》、《MAROONER》、《TRACER》、《NEO ANTARES》、《PASSAT》の6艇の動向は不明だが、これらが全艇そのまま新造しないとしても、20艇の新艇が出て来る可能性があることである。これは日本のオフショア・レース界では画期的なことであり、候補各艇の意気込みがストレートに伝わってくる思いがする。

それでも、比較的好成績を残した3位《VIND TOO》、4位《NORTH WIND》、12位《MIDNIGHT FLOWER》の3艇は、現在の艇に100%満足してはいない

ものの、新艇建造のリスクを考えて、若干気迷いがみられ、これを加えるとやはり一応の実績を確保した上位5艇は、チューンアップで2次予選にのぞむ可能性も大きいものと思われる。

何れにしても、第1のポイントでは、30艇中何艇が新艇で2次予選に出て来るか、果してどんなウルトラマシンが出現するかに興味が持たれる。

第2に、これまでのQ/Tの傾向からみて、外国設計艇がもっと上位を独占するかと思ったが、10位までに4艇の日本設計艇が入ったことが注目される。

即ち、2位の《FUJI Jr》(林1/4 TON)、4位《NORTH WIND》(歌田26)、6位《KO-TERU TERU》(木原1/4 TON)、7位《VIENT SAGRADE》(高井1/4 TON)と大健闘しているのは、日本の若い設計者の各艇である。

更に、第1次予選通過の30艇の中には、実力的には第5レースのロング・オフショアのラダー・トラブルに泣いたヤマハの《MAGICIAN》シリーズ2艇が上位にランクされることは確実であり、《RICHMOND》(林1/4 TON)、《HOLIDAY TOO TOO》(キャナル26、村本)、《CRAZY BLUE-E》(武市23)、《もじゃもじゃさん》(熊沢Q/T)を加えると、30艇中11艇が日本の設計艇である。

この勢いを本番までに更にパフォーマンスアップをはかり、量質共外国勢を圧倒して欲しいと思うのは間違いないであろうか。

第3に、予想通りディンギー風の広くフラットなスターンの超軽排水量艇体にメディアムリグを装備した最新のQ/Tフィロソフィーの線にある艇の活躍が挙げられる。

上位艇は、前記日本人設計艇以外は、FAR727(1位《翻車魚》)、3位《VIND TOO》、パピヨン(5位《INFINI》)、8位《牙》、ホランド1/4 TON(9位《AGUA AZUL》)の3艇種が確保したが、この3艇種で30艇中8艇を占め、これにN-240(ワグスタッフ)、マジックバス型(P・ホワイティング)、ピーターソン26(D・ピーターソン)を加えると総数17艇で、その他はエクメドメール(フィノ)及びペラ24(ヴァンデシュタット)が各1艇に過ぎない。

この傾向は、多分今年も同じ傾向となろう。特にQ/Tワールド78'が強風にポイントを置くことが当然である以上、波と強風に強いロング・ウォーターライン、フラットで広いスターン、軽量な艇体とメディアムリグで、フリーのレグにまとめてブッチぎるタイプのレーサーの有利さは、各艇のコメントが殆んど同じ傾向を指していることからもうかがうことができる。

最後に老婆心ながら蛇足を加えさせていただこう。

第1に、軽量化は皮下脂肪と余分な贅肉を取るに止め、間違っても骨折するほどのカルシウム不足にならぬように注意することである。昨秋のニュージーラン

ドのワントン勢の構造損傷がよい戦訓となろう。

第2に、軽排水量船型は重量（排水量そのもの）とその配分により、パフォーマンスに大差が出ることに留意すべきであろう。

この船型学上の常識は、注意しすぎる位気を使うべきであって、古今東西その失敗例は枚挙にいとまがない位である。

第3に、舵とリグを再点検すべきである。77年インスペクションでも、かなりの要注意艇が散見されたが、案の定、強風と悪い波の中でトラブルを経験した艇は多い。

特に舵は、ハンギングのバランス又はセミバランス型が多くなり、ワイドスターンの船型の為大傾斜時の舵効確保の必要上、長く面積も大きなものが流行している。

一般に超軽排水量艇は、船型上傾斜時の非対称によるモーメントが大きく、ヘルムも強いのが普通であるから、勢い舵面積も大きくなり勝ちである。

舵軸とティラーに関しては、疲労や応力腐蝕も十分に考慮したスカントリングとするように、もう一度見直しが望ましい。

超軽排水量とミディアムリグ指向の中で、2～3の

注目すべき発言が目についたので紹介しておこう。

第1に《KO-TERU TERU》の山村氏の“ワイド・トランサム・プレーニング・ディンギー風とは違った方法でフリーのスピードアップをはかる方法を検討したい。”

第2に《SERENDIPTY》の中野氏“リーチングのスピードのある艇を選びたいが、かと言って超軽排水量とかセンターボーダーは外したい。あくまでシーズンを通してヨット・ライフを楽しめる艇であることが最優先で、流行のバラスト比の小さなディンギー的な艇はとらない。”

何れも当然な発言ながら、極めて時を得た重要な発言と思われるので再度紹介させていただいた。何はともあれ、9月の2次予選はすぐやってくる。各艇の健闘を祈るや切である。以上

追而、77年Q/T全日本では、全国の計測委員、安全委員の諸君にはインスペクターとして献身的な御協力をいただきました。ここに紙面を借りて厚く御礼申し上げます。

NORC計測委員会
安全委員会



宮古湾神林浜港

竹内敏夫

名勝で知られる三陸海岸にも、海にとりつかれた仲間がいる。数年前は地元のヨット造船所北村ヨット製作のポケット・クルーザー（16フィートJOG）だけであつたが、最近急速に大型化、FRP化が進み、オーナーも年々増加の傾向にあり、ご多分にもれず地元漁業者との話し合いも多くの時間を要するようになってきた。しかし、まだまだ三陸の海は汚染も少なく和気あいあいのランデブー・クルージングがもたれている。以下は昨年9月開催されたランデブー・レースの様子である。簡単に参加艇とレースの結果をあげて詳細はトップ艇の航海記にゆずる。

島の越 ヨット・フェア

期 日 52年9月17日～18日

出発点 宮古湾内 木材港沖赤ブイ

時 間 1300 各艇機走により

島の越（岩手県下閉伊郡田野畑村）へ

同夜は島の越番屋にてミーティング

翌日早朝、島の越をスタートして宮古出発地点までレース（別に定めたイワテメンバーによるハンディキャップ・レース）

成 績 1位 いやはや（キングフィッシャー）

2位 アトランタ（ヤマハ25Ⅱ）

3位 ユタカ（ヤマハ25Ⅱ）

4位 陽明（8.7 M モーターセラー）

5位 風来坊

DNF スコッチⅡ（7.5 m スループ）オー
シャンネーブル（ヤマハ22）ジョリー
（ヤマハ21CB）菊緒（ヤマハ25Ⅱ）
リンコウ（ヤマハ30）

右手に優勝杯、左手に大漁

岩手県立宮古高等学校ヨット部顧問 植木 喬

岩手外洋帆走協会主催の「第1回島の越ヨット・フェア」に参加すべく、9月17日午後1時宮古ヨット・ハーバーを出発、機走で島の越に向かう。参加艇13艇中最小の我等の艇（いやはや）（キングフィッシャー型）は相棒長沢泰幸氏の手による自作艇である。

湾内は良かったが湾外になると、一昨日沖を通過した台風の影響でうねりがかなり高く、度々スクリー

が空転をする。そんな中、隣りを走っていた艇がシイラを釣り上げるのが見えた。そこでうちもやろうという事になり、潜行板に擬似釣をつけて流した。それから1時間ほど何事もなく過ぎ、小本沖まで来た時エンジンが突然停止してしまった。スクリュウを上げてみると網の切れ端をかんており、10分ほどいろいろ試みたが外れず、スクリュウを取り外す事となり、うねりの中悪戦苦闘してエンジンを取り外し網を外した。ところが次にエンジンを取りつけるのがまたまた大変。うねりを見計らってやっとのことで取りつけ機走再開。ほっとして会話を再開。「釣れぬーなあ。」「島の越について皆に馬鹿にされるなあ。」「……10分ほどあきらめのセリフばかり……。」「かがった!!」「ウソ?」「おっきゾ。」「サバだべ。」「わがらね。あがって来ね。」「……普通なら潜行板が逆になって浮いて来るはずが逆にもぐって行く。右に左に逃げ回り、なかなか姿を見せない。やっとの事で釣り上げた相棒の第一声「カツオかなあ。」「カツオにしちや鰯がねえなあ。」「形はマグロみたいだがまさかマグロじゃないだろうしなあ。」etc. 入れ物がないからバケツに立てて入れるが暴れるのですぐひっくりかえり、白いコックピットに血の花が咲く。2kg強ぐらいの魚である。つづけて流したらすぐ又かかった。今度は1度横に泳いだけで簡単に糸(15号)を切って行った。糸を太くし(30号)また流した。すぐまた来た。今度のは3kg強ぐらいである。2匹をバケツに入れ島の越に上がると、漁師がめざとく見て、「メジだメジだ。キロ3000円口だな。」と言う。メジとは何なのかときいたら本マグロの幼魚なそうで、その晩は切身にし塩焼きで協会の仲間達と宴会。

一夜明けてレースの日、風が強いウエにガスで視界が悪い。レースは真崎沖まで機走し、海況しだいス

タートという事に決定。午前9時全艇出港。荒波の中養殖イカダに注意しながら外洋へ。一段落したところで、又潜行板を流す。程なく、又かかった。だが、だいぶ引き寄せた所で外れてしまった。又流すとすぐかかった。今度はエンジンを止めて慎重に引き寄せる。小さいがなかなか強い。2kg弱ぐらいである。釣り上げたところで機走再開をと思ったらエンジンがかからない。いくら引っ張ってもかからない。仕方なく帆走に切り換え、途中から曳航してもらいスタート地点へ。その時ホッとしたら手から血が流れている事に気づいた。考えてみるにさっき釣り上げる時、糸で切れたものらしい

スタートは風向とゴール地点の関係で追い風の変則スタートとなり、我々はトップ・スタートを切った。ところがスピネーカーを持たない悲しさ、スピネーカーを広げた大きな艇が次々と追い抜いて行く。1時間ほどして相棒の船酔いもおさまり、奥の手を使おうという事になり、高校のクラブから借りて来たフィン級のセールをスピネーカーの代わりに広げてみたら、さっき追い抜いて行った艇にじわじわと近づいて行く。風も落ちて来て小さな艇の我々にとってはますます有利になり、1艇、2艇と追い抜き、ついにトップ艇に肉迫し、3艇でトップ集団を作る。だが、ついに追い抜けないまま3位でゴール。(1、2位がヤマハ25だったので修正時間ではかるくトップであった。)

陸に上って、復路で釣ったマグロの話がひとしきり、あとは「マグロ釣りして優勝までして欲張りだ。どっちか一つにしろ。」などとひやかされたり、閉会式恒例の儀式は必死に逃げ回ったり(私は泳げない)いろいろの事があって大変だったが楽しいレースであった。

VISITOR'S BERTHを!!

OKERA III 多田雄幸

もう昔の話ですけど、太平洋シングルハンド・レース廻航のため、油壺からサンフランシスコ・ヨットクラブのゲストピアーに着いたら、クラブメンバーの子供達が「オケラIII」をデッキブラシで水洗し、それに満足せずハルを#600の水ペーパーできれいに一皮むいて、進水当時より立派にしてくれました。これは私のアメリカ滞在中の最も印象的なことであり、大へん感激致しました。外国へクルーズしてヨットクラブに迎えられ、かの地のヨットマンと交歓出来ることは、楽しく心強いことだと思います。近頃はレースにクルージングに各国へ出かけられた方も多いので、同じよう

な経験をされたと思います。例えばサンフランシスコ・ヨットクラブの場合ですと、ゲストピアーはクラブハウスに一番近く、約十隻分のスペースをあけています。そして他のヨットクラブから気軽に30マイル、50マイルクルージングして来て一夜楽しく飲み、且つ語らって帰るのを見ました。

日本のヨット界も段々と世界的レベルに近づきつつありますが、国際レースの開催、外国ヨットマンとの交流、また他フリートへのクルージング交歓に、ぜひともゲストピアー若しくはゲストバースを作ることを提案致します。

国際レースもかような施設の準備、心の準備無くして良いレースが出来るとは思われません。自分のバースも確保出来にくいのにと思われる方もあるかも知れませんが、国際レベルに近づくためにも、ヨットライフをエンジョイするためにもメンバー諸氏の協賛御理解をいただきたいと思います。

1977年ORC報告

その2

NORC技術委員長

渡辺 修治

■(6) レベル・レーティング・クラス委員会

委員長, Jean Peytel 氏

(6-1) 世界選手権について。

(6-1-1) 委員会の意見:

「レベル・クラスは、クラスによって艇の数、性格が可成り違っているの、世界選手権レースの運営は、“Green Book” 一本で統一するより、クラス毎にルールを定めて運営する方がよいのではない。然し、差し当って急ぎ変更する必要はない。2トンカップ・レースだけは、Admiral's Cup の年を避けて1年おきに、西ヨーロッパでやることとしたい。」

来年は世界の National Authorities にアンケートを廻し、世界選手権に対する意向を徴し、新しいシステム作りの指針にしたい。

(6-1-2) 問題点。

現在のレベル・クラス世界選手権には、2つ問題点がある。1つは、職業的ヨットマンが、各クラスのレースを転戦して廻り、優位を占めることと、レースの中身が、必ずしも「世界」選手権の名に値しないものが少なくないことである。

委員会としては、non-professional の人達によって世界選手権が争われることを希望する。

(6-1-3) 世界選手権レース・プログラム。

1978

() 内はORCの代表者。

Mini-ton Italy, Gala Galera

9月1日~12日 (Jean Peytel)

1/4 ton Japan, Sagami Bay

日附未定 (Mrs. Mary Pera)

1/2 ton U.K., Poole

8月13日~26日 (未定)

3/4 ton Canada, Victoria

5月30日~6月12日 (未定)

1 ton Germany, Flensburg

9月3日~16日 (C. Brochman)

2 ton Brazil, Rio de Janeiro

11月22日~12月3日 (G. Frers)

(註: 1/4 ton, Japan の日附未定は、11月上旬はORCのミーティングがあって、日附が重なり合う為、ORCから日附変更の要請があった為である。)

1979

Mini-ton Spain 日附未定

1/4 ton Italy 9月

1/2 ton Holland 日附未定

3/4 ton Denmark 8/16~29

1 ton U.S.A. 9/1~13

2 ton U.K

1980

Mini-ton U.K 3/4 ton Australia

1/4 ton France 1 ton Italy

1/2 ton Sweden 2 ton なし

(6-2) “Green Book” の内容変更

下記の変更は1978年1月1日から発効する。

(以下、表題の数字は“Green Book”に対応。)

3.1 b) ルール (追加)

I O R MK III及びMK III A. (MK III Aを追加)

5. シリーズ・プロダクション艇 (追加)

The owner/charterer/borrower は参加申込書と一緒に、その国の計測責任者が発行する下記の証明書提出しなければならない。

a) その艇は、完全にスタンダード艇として計測され、その後修正、変更は一切していないこと。

b) 10隻以上の艇が、同一の船殻、甲板のプロダクション・モールドで作られていること。

6.1. 世界選手権プログラム。(変更)

「特殊な事情によって Olympic Course が出来ない場合、レース委員会は、International Jury に、Inshore Course への変更を委託する (refer to) ことが出来る (may)」を、「委託しなければならない (should)」に変更。

7.1 最大参加艇数。(表の下に追加)

Total Entries の数が、表の数字の50%に満たぬ場合は、Number of entries per national authorities を50%迄増すことができる。

10.1 クルーの数。(最後のパラグラフ変更)

クルーの代理 (Substitution) は1人、1回限り許されるが、変更は書類を以て Jury に届ける必要がある。それ以降の交替は事前に Jury の許可がない限り出来ない。不測の病気、怪我の場合、International Jury だけがメンバーの交替、又はメンバーが陸上に留る許可を与えることができる。

11. 採点法、ペナルティ。(改正)

11.1 定義

a) レース毎のヨットの順位 (place) は、ペナルティで修正した後の着順とする。

b) 出場艇の数 (Number of entries) はインスペクションを受けた後、受付けた艇数とする。

11. 2 各レース毎の採点。

a) 第1順位の艇は、出場艇の数に、ボーナスとして $1/4$ 点を加えた点を与えられる。

b) 第2位の艇は、出場艇の数マイナス1点、第3位はマイナス2点、以下同じ数え方をする。

c) スタートはしたがフィニッシュしなかった艇や、スターターとしてランクされずスタートしなかった艇、正しいコースを走らなかった艇、リタイア艇は、スターターにランクされたすべての艇がフィニッシュしたあとの、ラスト・フィニッシュ艇としてのポイントを与えられる。

d) スターターとしてランクされなかった艇は1点を与えられる。

e) 失格艇は0点。

11. 3 採点法 (総括)

a) ショート・オフショア・レースでは得点は、1.5倍、ロング・オフショア・レースでは2.0倍される。

b) 2〜3隻の艇の総合得点がタイとなった場合は、ロング・オフショア・レースの順位による。

c) 最低スコアのレースの“DISCARD”は削除する。(全レースの得点を合計する。)

d) 最多得点の艇が優勝艇となる。

11. 4 ペナルティ

a) IYRUルール72.4 (Alternative Penalties), Appendix 3.2 (Percentage) が適用される。但し、

i) スターター数の代りに出場艇の数とする。

ii) Appendix 3.2.4の文中、50%の後の、“or”の代りに“but”とする。

b) IYRUルールPart IV (Right of Way Rule) 以外の反則に対しては、10%以上のPlace penalty、(最低1順位)を課する。

13. 7. Mini-Tonnerの最大幅 (改正)

1977年1月1日以前に建造されたヨット、又はシリーズ・プロダクション艇の第1艇が建造されたヨットは、Bmax が2.5メートル ($8'2\frac{3}{4}"$) を越えてもよい。

しかし、1982年1月1日以降のレースでは、Bmax 2.5メートル以上のヨットは世界選手権に出場することは出来ない。

14. 5. 上架 (追加)

シリーズ中、舵を水中から引き抜くことと、センターボードをケースから取り外すことを禁止する。

15. セール (改正)

Mini-Ton
メンセール、1

ジブ、3+1、1.3LPGより小さいもの。

スピネーカー、2

■(7) 計測委員会

委員長、Robin Glover氏

(7-1) IORルール改正。1978年1月1日より発効するもの。

ルールNO

107. 1 A. 計測時のオーナーの義務 (追加)

陸上計測中、リギンはゆるめて置くこと。

202. 2 B. 計測の手続き (追加)

807, フォア・トライアングル・ベース J

傾斜試験時、及びJ計測時、マストは一杯後方に傾斜させて置かなければならない。

202. 2 H. (追加)

計測者は、202. 2 Hに示している重量物の計測時の艇内の位置をはっきり書いたものを艇内にはりつけなければならない。この書き物は、いつも艇内に掲示して置くこと。

302. 4. シヤー・ポイント (改正)

“may”の代りに“shall”とする。

322. 1 A. V H. (改正)

“and/or”を“or”とする。

610 A. プロペラ・ファクター (改正)

此の項は、Solid propellerだけでなく、すべてのpropellerに適用する。

801. リグ、セール、一般。 (改正)

IORルールで計測するヨットは、IYRUの計測指示書(1974)に従って計測する。但し、その適用範囲は、指示書のSECTION III (セール計測) の1.1—1.3, 1.4—1.5, 2.1—3.1 (第1節のみ), 5.1, とする。

324. DMの決め方。 (改正)

DMTは新しい定義による。(ITC, 参照)

(7-2) IORルール改正。1979年1月1日より発効するもの。

203. セール計測の手続き。 (改正)

「セールのコーナーの計測点は……」を削除し、次の、「すべての計測点は、ロープ、ワイヤー、帆布の縁の一番外側とする」の代りに、「コーナー以外の計測点は、ロープ、ワイヤー、帆布の縁の一番外側とする。」と改正する。

812. 1. ジブの定義。(追加)

Luff tape はLPGの計測に含まれるが、テープが平行的な場合は、ガス計測には含まれない。

813. LPG。(追加)

ジブの3つのコーナーの計測点は、クリンゲルのベアリング・サーフェース迄とする。

比例したガス長さのチェックは、ヘッド近くで、フットの長さの5%以内の場所では行なわない。

(註:以上、一連の改正は、ゼノアやBig Boyのラフとリーチの長さを計る場合、ヘッド・フォイルテープの幅をコンペンセートする為に、ヘッド附近をホローにする傾向に対し、明確な定義を与えたもの。)

(7-3) インサイド・バラストの位置

トリム用バラストの高さは計測してCertificateにはっきり記入すること。又、バッテリーの重量、位置も記入する。(1978年1月1日より)

(7-4) Diagnostic Program

ORCのコンピューター・プログラムと同時に、スウェーデンが提案した、AGS, AIGSの計測のエラーを診断するプログラムを回示する。

(7-5) 計測者の心得、原則の確認

計測者は、これから計測しようとする艇のオーナー以外の、全部のオーナーを代表して計測するのであることを銘記しなければならない。

計測者は、その国の計測オーソリティによって指名され、認められた者でなければならず、オーナーが撰ぶことはできない。

■(8) 特別(安全)規則委員会

委員長, Mary Pera 夫人

(8-1) 特別規則の改正。1978年1月1日より発効するもの。

Reg. NO.

3. 1. 基本条件。(変更)

“self-righting”の意味の文章を変更する。

6. 1. ハッチ等。(改正)

ハッチ、コンパニオンウェー、舷窓、(以下追加) 空気孔、スピネーカー・ランチャー、その他、船体やデッキの開口となっている艀装品は、……

6. 2. コックピット。(変更)

“Self-bailing”(自動滲み)の代りに、“Self-draing”(自然排水)とする。

又、バウ、中央部のウエル、船尾に開いたコックピット等、いずれもコックピットと見做され、6.21,

6.22, 6.31, 6.32, が適用される。

6. 61. 1. ライフ・ライン。(追加)

船尾に開いたコックピットの場合、ライフ・ラインを追加して、どこでも開きの高さが22吋(56cm)を超えないこととする。このルールは、6.62. 1のレーティング21呎以下のヨットにも適用する。

6. 61. 4 及び 6. 62. 4 パルピット。(追加)

ライフ・ラインの取付部は、スタンションと見做されるので、作業甲板の外に取付けることはできない。

10. 4. 工具、予備品。(改正)

“hack saw”をやめ、代りに「有事の際、リギンを切断できる適当な要具」とする。

(8-2) 1979年1月1日から改正となるもの。

6. 21及び6. 22. コックピット。(追加)

認められたコックピット容積の内、Bmax ステーションより前方には、その10%以内とする。

11. 41. ライフ・ラフト。(改正)

デッキ上(逆さにしたディンギーの下は不可)か、ライフ・ラフト専用の、デッキに直接開いている格納所に置く。この格納所は工具なしに迅速に開き、ライフ・ラフトは開口の近くに置くこと。

(8-3) その他

委員会は、フォアステー又はバックステーのどちらか一方だけのアジャストを認める規則を1978年のORCに提出し、1979年1月1日より実施する予定である。

先月号、1977年ORC報告(1) 訂正

7ページ、スタビリティテストの公式

$$W = \frac{1.6[(K3)^2 \times L \times B^2 + (P - 0.5D) \times (5 \times (K3) \times P - 110) + 35R]}{(K2) \times (I + 0.67D)}$$

長さが呎、Wがポンドの場合、(K2)=1.0

(K3)=1.0

長さがメートル、Wがキログラムの場合、

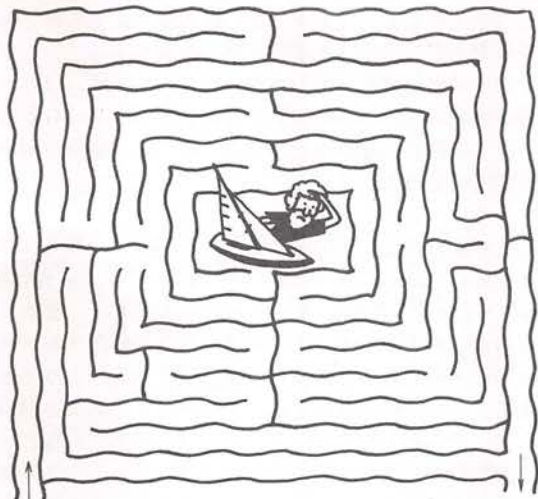
(K2)=2.205, (K3)=3.281

8ページ(3-4) B) AGSLの公式

$$AGSL = \frac{GSDA}{0.5GLAI - (0.375B + 0.5GD) - 0.2BAI + 0.2BA + FA - FAI}$$

8ページ(3-4) C)

AGステーション附近に凹カーブがある場合は、0.5Bの長さの直線の中心を、各AGステーションに置いて凹所をブリッジしてみる。此の直線の両端は、4%Bのバトック・ラインより中心側に来てはならない。



風と潮と波(3)

関根 久

何年前のことか忘れましたが、大島でLOST POSITIONになったことがあります。SHARK VI が進水して間もなくのことだったと思いますが、アビーム用の浅くて肩の落ちたスピンを作りました。ピンクのモメンで自作です。その頃まで、スピンは殆ど自作していました。20呎のSHARK VIのスピンは家で拵げると大きくて始末が悪いのです。十分の一の型紙を作って、狭い家の中で一生懸命作りました。これが今言うフランカーに当るのでしょう。アビーム用と強風の追風用に随分便利しました。

西風が一寸吹いていて、初島をまわってからアビームです。得意のスピンを展開、夜の海を快走します。前に何隻か先行してのことですが、視界が悪くて見えません。感じとしては対地速度も相当に出ている様です。潮をきらってひたすら南下の作戦です。

西の方にかすかな灯が見えます。どうも稲取の灯らしいと言うことになって、ESEへ転針、大島へつけかけました。約4時間走ったところで、風がぱったり落ちてしまいました。まだ夜中の12時過ぎたばかりです。さてどこに居るか、問題です。北流が強ければ、大島の北へ出ている筈です。それ程流されていなければ、大島の西と言うことも考えられます。予定通りならば大島の南ですが、そこから北東流に乗ったとしたら大島の東と言うこともあり得るのです。

たとえ現在居るポイントがわかって、その時は風が全然なかったので、どうにも仕方なかったのですが、それでもあの広い海で迷子になるのはあまりうれいことではありません。

この時はつくづくD.Fが欲しいと思いました。その

結果、五十嵐正彦君が羽田から輸送機のD.Fをもちこんで乾電池を100ケつないで、バウに大きなループを立てて(それでフォクスルは一杯になってしまいます)テストしたと言うはなしは次の機会にしましょう。

その当時は本船の往来も今程に混んでいなかったの、実に静かな海でした。小アジロ湾の中の様な、そんな静かな海でした。危険はないにしても、朝まで位置不明でじっと“我慢の子”でした。

静かな夜明け。そして暫くたってからやっと大島の東西の裾が見えました。殆どは雲の中なんですよ。竜王のSW約7~8哩のところでした。岸よりに何隻か潮に乗ってゆっくりと走っています。こちらは相変らずのブカブカ。そのうち、はるか南の海面にスピンの見えてきました。それも1隻ではなくて2隻か3隻、利島のあたりから南風を受けて快走してくるんです。こちらはちっとも動きません。風と潮の丁度、渦に入ってしまったのでしょうか。全然動く気配なし。

ここまでは記憶にははっきり残っているのですが、そのあとは残念乍ら何にもないのです。きっと、成績が悪かったんで、さっぱり忘れる方が都合がよいと言うことになったのでしょうか。私達は南の反流に乗って予定した以上のスピードで南下したわけですが、それよりももっと、はるか南まで走っていったヨットが居たわけですよ。あとで聞いた話では、大島の手前に島が二つあった、と言うことです。そのころは黒潮が入って北流が強いことだけが強く意識にあって、その反流の南下流がこれ程に強いとは思われていなかったよき時代のななしです。

もう一つ、初島レースでひどい目に遭いました。“LOTUS”に乗っていた頃です。その当時はあまりいい船がいなかったためか、コンテッサとファースト・ホーム争いをしていました。その初島レースも、勿論ファースト・ホームをねらっていたのです。往路の風は覚えていませんが、とにかく夜明けにはトップで初島の東1.5哩位のところへ到着、そこで風がなくなりました。7時頃、そよそよと風が吹いてきたので、ステスルなど張って一生懸命、初島へ近づこうとしました。水を見ると、確かに走っているのです。少なくとも2ノットは出ている筈です。ところが、一向に初島へ近づいてくれないんです。約2時間位、そんな状態で過しました。その間に北の方、真鶴方面より、コンテを先頭に、続々とレース艇が御到着、素直に初島をまわって行きます。一寸残念でした。それ以外、その海域へは近付かないことにしています。

これは、やはり潮の捲いたところへ入ってしまったためだと思います。広い海でも、こまかく見るといろいろ面白いことがあります。そんな海との対話を楽しみ乍らいまだにレースをやっているオカシナジイサンの話。

長い間失礼いたしました。又の機会迄サヨナラ。

(イラスト：花沢真一郎)

思い出の貴婦人たち

その2



三浦三生

さて、前号にひきつづいて、なつかしい貴婦人……小娘JOGを御紹介しよう。〈アルパトロス〉に続くJOGは、〈タート(TART)〉である。一説によればタルトと呼んで、四国の方にあるお菓子の名前にちなんだものと言うことだが、オーナーにたしかめた訳ではない。オーナーは慶応OBの篠原氏。セール・ナンバーは、119である。〈アルパトロス〉と同じく全長は22フィートであったが水線長はやや長い。できるだけバウを直立させて水線長をかせぐ考え方ののだろう。従って〈アルパトロス〉よりはややずんぐりしたプロフィールをしていた。この考え方はその後のJOGの主流になった。(水線長では10インチ長かったし巾も10インチ広かった)。NORCの記録をひっくりかえしても、レースではあまり華々しい戦歴を発見出来ないが、その後長く、KCC(慶応大学クルージング・クラブ)の訓練艇であったので、多くのクルーザー乗りが、この艇で育っている。いわばマザーシップだから、NORCの中堅どころにはこの艇になつかしい思い出を持っている人も多いだろう。その後、水泳会の中にヨットグループがあった時代に慶応を卒業した超OB、高石

氏の手に移って〈ファルコン〉と名前がかえられて、FRP全盛時代に一人優雅に湘南の海を走っていたが、その後消息はばたつとどえてしまった。或いは今、油壺の右岸にみにくい残骸をさらしているJOGが或いはこの艇ではないかと思うのだが……。建造は岡本造船所であった。

この艇とほとんど同時に進水して、華々しい勝ちっぶりを見せたのが、セール・ナンバー120の〈トンガメIV(DON GAME)〉である。オーナーは渡辺修治氏。当然、自設計であるが、その上自作であった。自作クルーザーの第1号であるだろうと思う。〈タルト〉より小さな20フィートの全長の小さなクルーザーである。横山氏の〈アルパトロス〉、〈タート〉、〈トモダチ〉など一連の設計が、ラウンド・ボトムなのに対して、この艇はナックル・ボトムと言うかアーク・ボトムと言うかチェーンがあるのが珍しかった。とにもかくにも、この艇は速く強かった。数多くの大型艇がレースでは後姿を拝することが多かった。

若者にも手がとどきそうなクルーザーとして、当時のハーバー・ヤングの憧れの的であった。

続いて忘れられないJOGは、関根久氏の〈SHARK VI〉(セール・ナンバー130)と福永昭氏の〈フルタカ〉(セール・ナンバー131)の2隻の20フィート艇である。お2人はそれまで、23のJOG〈マヤ(摩耶)〉の共同オーナーであったが、別々の艇を作ることになり、関根氏は横山氏のデザインを選び、福永氏は渡辺氏のデザインを選び、昨日の友は今日の敵とばかり競ったのである。

これらの日本人勢のJOGが、外人勢の巨船を相手に一歩もひかず、それどころか完全に圧倒しはじめた時にNORCは確かな歴史の第一歩をふみ出したのである。



左より〈DON GAME IV〉、〈フルタカ〉、〈SHARK VI〉 撮影 中島房徳



猫と一緒に日本へ

ウルバンザックさん

インタビュー 横浜フリート・キャプテン 鈴木 正次

昨年10月ウエーキ島にて



昨年の11月22日、1隻のヨットが太平洋を越えて、横浜の市民ヨット・ハーバーに到着した。

艇名はNORDⅢ（エリクソン27）で、乗員はアンドリュース・A・ウルバンザックさん（41才）と猫1匹。ウルバンザックさんは、サンフランシスコ郊外に在住のポーランド国籍の人で、半導体を生産している会社に技術者として勤務しているが、1年間の休暇を取って来日したとのことである。

以下、ウルバンザックさんとその航海、来日目的等についてご紹介したい。

今回の航海のための艇はロサンゼルスで購入し、6月5日に同港をたち、11日間を要してサンフランシスコに入り、そこで準備を整え、7月21日にハワイへ向けて出港した。8月14日にはホノルルに入港し、日本行きのビザを申請するとともに、ハマイ島近辺をクルーズしたりして、50余日を過ごした。そして10月7日にホノルルを出港し、途中ウエーキ島、硫黄島を経て、46日間で4500マイルを走破し無事横浜に到着した。シングルハンドによる通算走行距離8500マイルにおよぶ大航海であった。

天候には比較的恵まれ、ハワイでビューフォート10の荒天を経験した他は、硫黄島附近で強風にみまわれた程度で、台風にも会わず、予定をかなり上廻ったペースで順調に航海できたとのことである。

横浜に到着後、早速新聞社の取材を受けたが、彼がシングルハンドで来たことと、日本へ来た目的の中に祖母を捜すという物語りめいたものがあったため、昨今話題の「ルーツ」として、大きく掲載された。

ちなみに、彼の祖父は帝政時代のロシアで革命運動に従事していたが、1905年に官憲の取締りを逃れてウラジオストックにたどりつき、そこで日本貨物船に助けられ横浜に着いた。その後、縁あって同船船長の娘さんと結婚し、間もなく2人はアメリカへ移民し1915年に長男（彼の父親）が誕生した。

しかし、第一次大戦後、2人は離婚し、祖父は長男を連れて新生ポーランドへ、祖母は日本へ各々帰った。

そして、彼の父親はポーランドでドイツ人と結婚し、1936年に彼が生まれた。その時、その誕生を祝って、日本の祖母から産着と小さな大仏像が送られてきたことがあったほかは、祖母との音信は途絶えたまま。手掛りとなるその時の小包は既に失われ、小さな大仏像だけは持ってきたが、現在健在であれば81才とのことであり、今のところ消息はつかめていない。

以上のような記事であったが、彼にとってはこのようなルーツを強調した紹介のされ方は「目的の一つではあるが、すべてではない。」ということで不本意であるようだ。彼にとっては、ヨットで航海することと、日本という国を知ることが、より大きな目的であったからであり、祖母捜しが目的ならば飛行機で来たであろうともいっている。

また、彼のヨット歴は長く、冒険的である。既に21才の時に、自作のイカダに帆をつけて、ポーランドからスウェーデンまでバルト海を横断した。この時のイカダがNORD（ドイツ語で北の意味）であり、目的地のストックホルムが北に位置していたので、この名がつけられた。その後、ポーランドのスキッパー・ライセンスも取り、北海、バルト海、地中海等で100以上の外洋レースに参加し、1973年にはNORDⅡで大西洋も横断した。

なお、彼はNORDの航海記、その他海に関する本を12冊も書いており、うち何冊かが数か国語に翻訳され出版されている。日本での出版はどうかとの質問には「出版されても多分売れないであろう」と謙遜している。

日本には特に知人もいないが、1975年の太平洋シングルハンド・レースに出場した人達とは、サンフランシスコで交流しており、日本のヨットマンが皆彼等のような人であるならば、素晴らしい人達と思うし、滞在中多くの人と知合いになりたいと願っている。また、昨年11月にフジⅢに同乗し、小網代カップ・レースに参加させていただいたが、クルーの人達は真面目でキビキビしているし、オーナーは穏やかで紳士的で敬服

したとのことである。

彼のヨットと海に対する考え方は非常に厳しく、一例をあげれば、シングルハンド・レースには無線とエンジンは無くてもよいのではないかという。なぜなら、無線は何時でも外界との連絡を取れるし、病気になった、事故が起きたといて、直ぐに救助を求められるようなものは、すべて自分一人で準備し、実践し、不測の事故に対処するという意味では、真のシングルハンドではないという。またエンジンは、それがあるから、島廻りや難所の廻航の際、応々にして無理なコースをとることになる。エンジンが無ければ、ヨットマンはより安全な帆走を心掛けるし、それがかえって無事故につながるのではないかという。

彼は、自国語の他に、英語、ドイツ語、ロシア語と堪能であるが、日本語は殆ど話せず、横浜到着後は日本円の交換、ランドリー、国際電話、郵便局への案内、ヨットの置き場所の紹介等、横浜フリートの藤森さんが専らお世話をし、また住居は、フジⅢの藤本さんが、

横浜駅に近い場所にマンションを提供され、寒い冬を前にして、大変幸運で嬉しいと両氏に感謝している。

現在は、本国の雑誌社6社から依頼されている原稿を書いたり、ポーランド大使館その他のパーティーに招待されたりして、日々を過ごしており、1月には奥さんのクリスチーナさんも来日された。

日本での今後の行動予定としては、日本の各地特に寺院に興味があるので、京都奈良を主体に見学し、それから以前柔道を習っていたので、講道館にも行ってみたいし、またヨットで各泊地も廻ってみたいし、その間自分のできる仕事を通して、日本の工場の労働者の働きぶりも見てみたいと色々なプランを考えている。

彼は、日本の武士道、禅、仏教等の思想とそれを構成する日本人の精神構造に非常に興味を持ち、理解できる気がするという。

そして、4月の沖縄レースにフジⅢの一員として参加後、5月の始めに日本をたつてサンフランシスコに帰る予定とのことである。

シーボニア・ヨットクラブ 平野喜美夫 ファミリー・ヨットレース開催さる



さる11月13日(日)、シーボニア・ヨットクラブ・クルーザー部会主催の第2回ファミリー・ヨットレースが小網代〜佐島往復で開催された。

昭和52年度は7月17日(日)に第1回が開催され、23艇が参加しAクラスで〈HOEN VI〉、Bクラスで〈BIFROST〉が各々優勝している。帆走委員長は釜口昌久氏であった。

今回の第2回レースでは17艇が参加し、Aクラスでは〈TACHYON〉、Bクラスでは〈BLUE BIRD VI〉が各々優勝した。当日の成績は次のとおりであった。帆走委員長は大竹健氏。

Aクラス

(艇名)	(着順)	(所要時間)	(TCF)	(修正順位)
KAY SEVEN	1	1 ^h -39 ^m -55 ^s	830	6
INDEPENDENCE	2	1-44-30	750	3
飛車角Ⅱ	3	1-44-50	750	4
JACKTAR	4	1-45-20	730	2
TOSHI IV	5	1-45-45	710	5
TACHYON	6	1-46-10	720	1



Bクラス

(艇名)	(着順)	(所要時間)	(TCF)	(修正順位)
ペガサスⅢ	7	1 ^h -47 ^m -15 ^s	680	3
ENDRESS SUMMER	8	1-48-15	680	4
BLUE BIRD VI	9	1-48-30	650	1
モルゲンロート	10	1-49-07	680	6
コーデリアⅡ	11	1-49-55	670	5
SAZANAMI	12	1-50-30	690	9
ゴンベⅡ	13	1-50-35	650	2
BEAVER	14	1-51-40	680	8
BIFROST	15	1-56-45	680	10
貿易風	16	2-01-45	620	7
SEABONIR	DNF			

シーボニア・ヨットクラブ・クルーザー部会会員のうち80%はNORCシーボニア・フリートの所属である。

昭和52年度のクルーザー部会の委員長は窪山善右衛門氏で、副委員長が福吉信雄および平野喜美夫。

シーボニアにはクラブの理事長である山崎達光氏、

都鳥の岡崎弘氏、BBのオーナーで副理事長の沢裕治氏のアドミラルカップ出場の勇士や壮々たるメンバーがいる。

平常はNORCのシビアなレースに出ている人達も、恒年のクラブ主催ファミリー・レースでは、スピンの使用禁止とこのレースのみ特別指定のTCFで、あまりレースに出たことのない艇に特別ボーナスが加算されている。

さらに、レース終了後のパーベキュー・パーティーと全員に授与される賞品に特長があり、人気原因となっている。

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

2013 SOUTHERN CROSS-III スループ 10.0×
8.30×3.30×1.88 大内 仁 別府ヨットハーバー

2063 St. GIRAUD ペラ24 7.25×6.08×2.37×1.
48 萩原三郎・磯崎興志・成瀬誠・徳永優(共同) 諸磯
／艇名の由来: オーナーの関係から／抱負: クルージ
ングにレースに(相模湾内程度)活発にしていきたい。
／顔ぶれ: 酒友人・ヨット仲間・無関係の雑多メンバー
である(全員がオーナー)

2086 PRELUDE ORION 9.99×8.30×3.30×1.
88 松田美紀, 岩附周平, 柴山正人, 中井信幸, 横江幸
平, 吉川藤夫(共同) 日産マリーナ東海／艇名の由来:
Prelude for the tender nature. 合歡の郷で見付けた
愛らしい言葉から。／抱負: 外洋へ!! 心弾ませています。

2088 SUPER CAB YS-23 7.00×5.70×2.30×
1.40 宮原 徹, 山本義則(建築の一級を取ると云って
は毎試験日には船に乗っている男), 稲垣一雄(現在独身
者過去不明?), 伊原明男(一見亭主関白実には愛妻家, 子
供ひとり), 乙黒 武(我が船の集金係, みんなの金を集
めては④に入れ利子がついたと喜んで), 宮原 徹(人
畜無害, 顔立良行ただしガニ股) 重須(沼津)／艇名
の由来: CABは昔でいうつじ車今でいうタクシーの事。
スーパーカーを持ってない連中が海の上のスーパー・カブ
(タクシー)で, 各レース制覇を願って付けました……
とは美談で、実は物好きな美女に命名権をゆずり渡した
のであります。／抱負: 沼津のレースを完走し, かつ勝
利の味を堪能しセメント艇のわが船が, いずれは沈して,
まぼろしの、「海かけるタヌキ丸」になるだろうと予想す
る連中を見返すためにも, 粉骨砕身がんばりたいと思
います。／顔ぶれ: 石井正年(町会チームのエース), 高
山よしあき, 岡田公平(苦学生), 奥田馬之介(バカ殿)

2093 リバティII 濱元喜一郎／艇名の由来: リバテ
ィとは, 自由・独立・平等・平和, 又は乗組員上陸許可
等, アメリカ合衆国の独立当時の船艦の名前がザ・リ
バティという事で広い意味で使われている。リバティI
の命名は俳優田宮二郎氏によるもので, リバティIIもそ
のまま引用したものである。／抱負: 出来るだけ時間
を作って遠出をしたい。ミクロネシアなども行ってみたい
国である。

2094 南陽 DOU26 7.87×6.35×2.5×1.52 矢橋
和重 鳴尾

2095 AOLELE VI ヤマハ-29 8.70×6.87×3.05
×1.50 沼口日出士 油壺／艇名の由来: 今や伝説的
になり, 誰一人正しい由来は知りません。なにしろ, もう
15年も昔の話なのです。ただ, 古老の話によると, 遠い
南の国に我々の故郷があり, そこでしかお目にかかれな
い「白いマシュマロみたいな雲」の事なのだそうです。
／抱負: 徹底的に遊びます。徹底的に狂います。徹底的
に18才以下の女の子しか声をかけません。徹底的に走り
ません。徹底的に「航海安全・船内平和・大漁満足」と
いう我々のモットーを守ります。

2096 NERO (ネロ) 9世 ヤマハ33 10.17×8.20
×3.35×1.90 黒田正名 名鉄マリーナ(琵琶湖)／艇
名の由来: オーナーのオヤジが生前イタリアに住むこと
が多かったので, 以前から犬でも何んでもイタリア語の
名前をつけるクセがあったために, オーナーのあだ名,
「くろすけ」の黒をとって, 「ネロ」にした次第。暴君ネ
ロに非らず!!／抱負: 水も風もまだまだ学ぶことがいっ
ぱい。のんびり楽しみながら幅広いあそび方をしたい。
それでレースにも勝てたら云うことなし。あくまでも,
びわ湖を基地としたローカルセーリング・グループに終
始したい。／顔ぶれ: 井手忠, 奈佐武美, 大畑清美, 広
沢盛男がレギュラー, 分担は研究中。年令職業すべて異
るスバラシキ野郎達。

2097 侍II世 グランドソレイユ 10.20×7.80×3.50
×1.85 前川勝 油壺

2098 ショットガン バカンス 8.60×6.80×3.05×
1.65 竹岡浩史 志摩ヨットハーバー

2100 MANDARIN DUCK-II Canal 30 8,990×
6,900×3,110×1.65 富永幸太郎 シーボニア

2101 青海波 YA33A 10.170×8.200×3.350
×1.950 清田博 油壺

2103 BLUE RIBBON II スループ 6.58×5.80×
2.36×1.15 中谷林平 油壺／艇名の由来: 前艇は慶応
のクルージングクラブのトレーニングシップとして幾多
のクルーを誕生させましたが, 今回同クラブに寄付しま
したので新艇は小型でもありブルーリボンIIとしました。
／抱負: クライスラー社の量産艇ですが, アメリカの設
計らしく小型ながら居住設備が良いので, ファミリーク
ルージングを楽しみます。

2104 尾州 ヤマハ33 10.17×8.20×3.25×1.90
尾州オーナー会議代表 森章 今浦(鳥羽)／艇名の由

来：名古屋地方の古称／抱負：東海水域にあった3艇，ADARD (チャンスHton) DON I (ヤマハ22) 尾州 (スカンピ) が合同して、ひと周り大きい33フィートにしました。共同オーナーも平均年齢が若くなり、海の強者も揃いました。これからは、レースに、クルージングに若いエネルギーを爆発させて、海のロマンを求めてゆきたいと考えています。／顔ぶれ：約15名のオーナーは多士済々、従って、オーナークルーだけでも操艇可能ですが、将来の発展のためには若いクルーの参加が必要です。小学生から老人までの各年代の愛好者が集い、ディンギー級から大洋レーサー級までのとりどりの艇を保有し、年代、技術に応じて楽しむ「尾州」グループに育てたい、というのが我々の夢です。青年諸君のクルー又は共同オーナーとしての御参加を待っています。／NORCへの要望：活動の場をより広く、より安全に、且つ適法に行ないうように、諸般の研修、講習を催して頂きたい。(例えば、天測、荒天航法、通信、法規、救急医療法、落水者救助法、機関修理、海事用英会話、厨房術etc.)

2107 MARUSENMARU II N 260 7.90×5.90×2.65×1.50 来住野憲道、吉田正規 (共同) 油壺／艇名の由来：「MARUSEN」というのは漢字で「丸仙」で、そもそも私の経営する会社 (丸仙材木店) の名称に由来しているのです。「MARU」は「丸」で日本の船にはおなじみのところ。極一般的で、ヨットといえども船であるという自論からオーソドックスな船名にしたわけ。ちなみに1号艇は漢字で「丸仙丸」で木造の自作艇によくマッチしていましたが、2号艇がFRP製ということもあり、アルファベットに書き直した次第です。／顔ぶれ：長岡功一 (妻、女の子1人あり)。北田誠 (独身、忙しい男)。田中昌宏 (これも独身、ひまな男)。河野真弓 (紅一点、美人)。／抱負：レースに参加して、チームワークを磨くとともに、近い将来、ハワイへ行くことを当面の目標とし、その後、世界一周の大目標の遂行を予定している。／NORCへの要望：簡単なレースをしてほしい。(家庭的な)

2109 CHICO N-300 8.98×7.26×3.05×1.65 牧明弘 油壺

2111 SUPER FLY GS300 9.01×7.47×3.10×1.75 中村嘉男 関西ヨットクラブ／艇名の由来：特上質の麻葉の名称。又、俗語ですばやい事／顔ぶれ：西宮 J. M. P. T.

2115 TING-A-RING-A-RING ヤマハ21 JOG II 6.40×5.55×2.30×1.22 稲葉八朗 稲葉滋 (共同) シーボニア

2116 ウミネコ スループリグ 10.17×8.20×3.35 1.90 イノウエ・タケシ 佐島マリナ／艇名の由来：かもめは昔から、船乗りや漁師に親しまれて来た鳥である。その中でも海猫は本州で繁殖するかもめであり、日本近海では最も多い。幸い一見する処、まだ艇名には採用されていないようなので、愛艇に名づけたものです。／抱負：謙虚な気持を持って、海の法則に従い、安全第

一をモットーとし、法規を守って、海で生活している人達にも迷惑をかけないように、大いにシーライフを楽しみたいと思っています。尚、微力乍らそのうちレースにも出場したいと思いますのでよろしく。／顔ぶれ：白勢晃三、井上巧、井上玲、堀越諭、澤優、本間道好。／NORCへの要望：200海里時代となり海上も新たな局面を迎える様になると思います。此の時にあたって、漁業関係者や本船関係者との円滑な接触について、尚一層の御尽力をお願いすると共に、オーナーの海におけるマナーの徹底について更に御指導を賜りたいと思います。

2117 FIRST LADY III ヤマハ30 III 8.97×7.00×3.02×1.58 長田雅澄 マリーナオゴト／抱負：NORC前後期総合優勝

2118 シルバーシャーク ヤマハ25 7.48×6.10×2.63×1.50 五反田賢三 マリーナ・広島／艇名の由来：熱帯魚の一種です。形態がとてもスマートで水槽内では、敏捷而又優雅なことから、これにならって命名した。数ヶ月後には、別府湾にシルバーシャーク II (弟) 松瀬仙史が誕生するでしょう。御期待乞!!／抱負：各レースに何度も出艇しておりますが、一度も入賞が有りませんので、今年のシーズンは、一度クラス別入賞又は総合優勝を目標にして頑張っていきたいと思っております。／顔ぶれ：五反田賢三、オーナー、海を恋した男です。松瀬仙史、ヘルムスマン。大島薫、ダイバー会長。瀬尾守安、研究熱心は人後に落ちず。藤本剛士、ダイバー。／NORCへの要望：ヨット経験も少なく、NORCに対して非常識な質問をする事もあると思います。ヨットルールの事に対しても、実地的段階にて勉強不足ではなはだしく、宜しく御指導の程お願い致します。又、休日を利用した、レース講習会の開催をお願い出来ればと思

2119 RASCAL スループ 10.170×8.200×3.350×1.900 本道弘道 大分港／艇名の由来：フランス語で緑の風と言う意味です。

2120 DEDE (デデ) III ヤマハ33 10.17×8.20×3.35×1.90 森野義一 横浜市民ハーバー／艇名の由来：伯爵夫人に対抗すべくして、フランスの高級娼婦の名前をとった。乗り手のイメージからいくと全然感じが合わない気もする。／抱負：7月より本格的なレース活動に入りたい。7～8月はチューニングを兼ねた感じで軽く流し、9月からのビッグ・レースにはクラス別優勝はもちろん、ファースト・フィニッシュもいただくつもりでがんばります。／顔ぶれ：堀、横山、宇山、小管、高草、矢山、木下、池田、大岩、能崎、荒居、大宮、貝道、田中、田島、松島。(1977年夏記)

2125 ジェロニモ DOU30A 8.95×7.39×3.10×1.72 小野、出井、頭土、東谷、石原 (共同) マリーナ岡山／抱負：内海のレースでガンバルつもりです。／顔ぶれ：平均年齢35才位の中年層

2128 ORION III ロン・ホランド33 32.1×27.58×10.42×5.50 河合昭典 武豊

- 2131 SCHUNAUZER DOU33A 10.00×8.13×3.20×1.80 吉田隆郎 西ノ宮関西ヨットクラブ／艇名の由来：我家の愛犬の犬種より／抱負：今回買入のスリークォータートンにより、長距離レースへの参加／顔ぶれ：会社の同僚
- 2132 infini PAPILLON 7.85×6.1×3.05×1.5 瓜生昭一 佐島／顔ぶれ：前田利一、下里周一、鈴木秀則。
- 2135 CORSAIR II (コルセア) ヤマハ30 8.97×7.00×3.02×1.58 岡田守功、衣浦富貴／艇名の由来：クルーの柄が悪く、海賊という意味で、コルセアという艇名になったものです。
- 2136 淬励 NAK30A 8.808×7.162×2.944×1.615 松浦 源、清水／艇名の由来：淬励(サイレイ)——心をふるいおこして物事(ヨット)に励む。
- 2137 ANNE MARIE VELA24 7.25×6.08×2.37×1.48 松村 茂 シーボニア／抱負：78年クォータートン・ワールド目指して頑張りたい／顔ぶれ：大橋且典、根岸径樹、他。
- 2138 カール・マンブルⅢ ヤマハ30Ⅲ 8.97×7.00×3.02×1.57 持田悦功、大野正明、千島善三、沼沢芳明、持田充弘(共同)／艇名の由来：フランス語の辞書を片手にみんなが考えた末四人の仲間で始めたことなので、これから「長く手を取り合って頑張て行こう」と言うことで、フランス語で「 $\frac{1}{2}$ の手」と言う意味の名をつけたのであります。／抱負：海を愛し、自然を愛すこの仲間との親睦を深め長く続けて行く為にクルージングを主にやって行き、その中において自分達の技術を向上させて行き、将来はオーシャンレースに出場したいと思っています。／顔ぶれ：大久保秋男……何でもする好奇心の強い男。西川明……海が好きなロマンチックな男。／NORCへの要望：最近ではヨットレースの方に力が注がれているように思われるので、もっと広い意味でヨットを見て欲しいと思います。
- 2139 ANACONDA PAPILLON 7.85×6.15×3.00×1.50 松岡陽樹、高橋三郎、石倉豊、山崎徳弘(共同) 穴水(石川県)／艇名の由来：アマゾンに棲む馬でも飲み込む大蛇 ANACONDA!! 強そうでしょう。クルー一同飲べえが多いので、と言う噂の方が真実に近そうです。／抱負：クルーの平均年齢が30才代も後半となり、今後一年でも永く現役のレーサーとしてセーリングを続けたい。願わくば、20年位後に「あんな爺サンになんで負けたんやろ」と若い連中に言われたいものです。／顔ぶれ：クルーは全て共同オーナーです。又5人中4人は7年間同じメンバーですから、チームワークだけは相当高い水準だと思います。／NORCへの要望：日本海岸でのNORCの活動は低調の様ですが、現況ではやむをえないことと思います。NORC主催の正式な外洋レースを行なうには、未だ相当の年月が必要と思われますが、私共も微力ながら努力いたしますので、今後いろいろ御指導下さる様お願いいたします。

- 2140 青藍 ホーランドⅣ 7.620×6.096×2.864×1.500 池上毅、片山英太郎、竹田倉治(共同) 徳島市／艇名の由来：“藍より青し”／顔ぶれ：笠井、山本隆三、檜野雅己
- 2141 MOHRAN Jr ホーランドⅣ 7.620×6.096×2.864×1.500 山辺知昭 サントピア
- 2144 IMPRESSION ホーランドⅣ 7.65×6.32×2.866×1.524 三木明、都筑五百助、寺内昇二(共同)／艇名の由来：常に印象に残る様な走りをしたいと思い、こう名付けました。又、入れ歯などの形をとることもIMPRESSSIONというのです。なぜこうなるかと申しますと、オーナー3名は善良なる歯医者者なのであります。／抱負：内海はもとより、各地のレースに積極的に参加し、艇の性能をフルに引き出して、IMPRESSIONここにありといわれる様な活躍をしたいと思います。ところで誰かヨットの乗り方を教えて下さい。
- 2146 CARIBB V ヤマハ33 33.37×26.90×10.99×6.23(ft) 小西賢二、高松備賛／艇名の由来：CaribbⅢと同じで、瀬戸内海をカリブ海のように美しくしたい願いをこめて……／抱負：CaribbⅢでは、クルージングが中心のつもりで買ったが、レース派になってしまったので、Caribb Vはレースを中心に頑張りたいと思っています／顔ぶれ：山根利勝……Caribbの名スキッパー、食事をとらずに二日はレースできるタフの持主、岩井誠……これまた逆に1日4食は食べる大食家、坂東正義……マジメ男、井上吉明……仕事と酒の男／NORCへの要望：関西でもっとレースをしてほしい。
- 2147 宣候 Y21RSC 6.28×5.80×2.82×1.35 田中雄次郎 石津
- 2148 PHOEBUS II グランソレイユ 10.2×8.00×3.40×1.75 中西一夫 佐島
- 2150 PASSAT HOLLAND 7.65×6.32×2.86×1.52 鳥山睦郎 諸磯
- 2151 CHUBURINKO-Ⅲ N260MKⅢ 7.90×5.90×2.65×1.50 菅原 廣 佐島マリーナ／艇名の由来：オーナー及びクルーだけが知っているロマンチックな由来がありますが秘密です／抱負：クルージングを中心として、クルー及びその仲間との親睦を深め、又時にはレースにも参加して技術向上にはげみたいと思います／顔ぶれ：勤務先の同僚を中心として活動しています／NORCへの要望：クルージング艇で気楽に参加できるレースを増やして欲しいと思います。
- 2152 ONDINE TK-25 7.50×6.96×2.36×1.52 浦田道造 鳥羽／顔ぶれ：浦田真一、チネン・シゲオ
- 2153 葉月 J.DAY25 25×22×8.5×4 諸戸文臣 シーボニア／艇名の由来：この8月に、家内出産予定(長女?)、その名前を葉月と考えたのと、我々夫婦の出会いが8月(葉月)だったので／抱負：ファミリークルージングを楽しみたい／顔ぶれ：諸戸敬子(妻)28才。順天堂大学医学部、ヨット部。(1977年記)
- 2154 モローチャ Canal25B 7.53×6.0×2.66×

- 1.5 増田政登 布刈フリート /艇名の由来:小麦色のハダをした女/抱負:太平洋を一周したい/顔ぶれ:三田 博(自転車商),村上(銀行員),増田洋一(メンズファッション店主)
- 2156 GULL PION 8.98×7.10×2.93×1.72 大井進 マリーナ岡山/艇名の由来:ガルと云う名前は,我が艇のヘルムスマンである北條氏の命名である。意味はかもめ他鳥の名前である。騙され易い人と云う意味もあり,大分採めたが,簡単で覚え易い所が好評である/抱負:現在まだ,艇はチューニング中であり,クルーも特訓中と云う事で,全てがこれからである。今後は,練習も兼ね,地元レースにどんどん出場したい。又,海と云う大自然の良さを満喫して行きたい/顔ぶれ:まず名ヘルムスマンである北條氏,クルーとして,独身貴族の森下君,力持ちの小松君,現在ヨット狂い病重症の藤君である/NORCへの要望:(1)メンバーシップを重視した運営をして欲しい。(2)リーダーシップを発揮し,日本の外洋ヨットのレベル向上に励んで戴きたい。微力ながら,我々も協力いたします。(3)地方でのNORC支部主催のレース,他フリートとの交歓を,活発に行なえる様に,御援助をお願いします。
- 2157 ADVENTURE ヤマハ25II 7.55×5.87×2.73×1.65 畝尾弘淑,平田英昭(共同) マリーナ岡山/艇名の由来:言訳通り,艇名は既決/抱負:クルー,オーナーは勤務先の社長と従業員で構成され,主に会社のレクリエーションの場となり,レース,クルージングとなんでもやっていきたい。又レースはチームワークが必要で会社メンバーの人の和もまとまり会社発展,艇のサイズ向上につながってゆくことと思います/顔ぶれ:服部導之,山本克己,黒住俊雄/NORCへの要望:各地域に公営のヨットハーバーの建設推進に力を入れてほしい。
- 2158 IKUKO III YA25A 7.650×6.320×2.866×1.524 河辺 健 高松市営の場ヨットハーバー/艇名の由来:妻の名前/抱負:レースに必勝/顔ぶれ:平井雄作…重量級のタフなバウマン,熊川庄司…470乗りのキャシャなヘルムスマン,水谷伸男…ヒール殺しの名手,田中 徹…頼りになる経験豊富なスキッパー,育子…ナビゲーターandコック長andオーナーの妻etc.
- 2159 HARIMAO III NAKAYOSHI30 8.808×7.162×2.944×1.615 藤山卓男 四日市/艇名の由来:子供の頃テレビで怪傑「ハリマオ」を見ているメンバーがほとんどで,ハリマオの様に船も早く走ってもらうため付けた艇名です/抱負:クルーのレベルアップをしてレースに臨みたい。/顔ぶれ:学校の同級生でヨットのため?独身がほとんどでS23,24年生の四人/NORCへの要望:地方でレーティング検査を安価で簡単にしてほしい。地方でのレースを活発に。レースのためのNORCでなしにヨット(クルーザー)のためレース・クルージング安全・入門者等のための協会になってほしい。
- 2160 BUN BUN マジックパス 7.854×6.200×2.647×0.7481 日江井俊二,目黒たみお,土岐修平,菊田敬嗣(共同) 諸磯
- 2162 OKAYAMA-VOLANS N300 8.98×7.26×3.05×1.65 福尾 仁 ボートオブ岡山/艇名の由来:星座から取り飛魚という意味/抱負:レースに出る事,勝つこと。
- 2165 SILVER SHARK B. ヤマハ29 8.70×6.87×3.05×1.50 松瀬仙史 別府/艇名の由来:義兄,五反田賢三を共同オーナーとして,昭和51年ヤマハ25を所有,シルバーシャークと命名,今度,ヤマハ29を所有し,兄弟分として,BROTHERのB.を付して,SILVER SHARK B.としました/抱負:良い港,良い海にめぐまれた別府で,ガンバリたいと思っておりますので,諸先輩の御指導の程,よろしくお願い申し上げます/顔ぶれ:まだ居ませんので,どなたか御紹介をお願い致します。
- 2166 ARCADIA-IV DP 1/4 t 7.87×6.35×2.50×1.52 辻 哲男 石津/顔ぶれ:三好勝之,北川 正
- 2167 TRACER PAPILLON 7.800×6.300×3.05×1.550 三宅智久,柳生和夫,岩元 浩,石俣 平,八木正共(共同) 諸磯
- 2168 伊勢一III ピーターソン26 7.87×6.35×2.50×1.52 服部万里雄 鬼崎港/艇名の由来:伊勢湾に面した知多半島の中に位置する鬼崎港をホームポートとしてもつばら伊勢の海をのんびり走っている船にて(熊沢さんの21ft伊勢-I)(横山晃さんのY-22伊勢-II)を継いだものです/抱負:P26にて1~2年東海水域にてレース経験をして1度パールレースに出艇したいと思います/顔ぶれ:三菱重工 NAGOYA YACHT CLUBのOBを中心に年令26~34才ぐらいの仲間です/NORCへの要望:ヨットに関する話題をどんどん提供してください
- 2169 FUJI-JUNIOR 林賢之輔Qton 7.600×5.925×2.580×1.580 藤森紀明 油壺/艇名の由来:Fuji IIIよりFuji. Junior 名をいただき,旧千勝Vグループより,Fuji. Junior となる/抱負:Qトンレースに出場したい。
- 2170 かざぐるま キャバリア 9.76×7.32×2.98×1.60 横地 洋 富貴ヨットハーバー
- 2172 ZUSHI-HAKURYO ヤマハ22DX 6.72×6.13×2.36×1.06 指田和明 逗子マリーナ/艇名の由来:私の母校,旧制二高ボート部の松島湾に於ける遭難(昭和9年12月)を悼んで作られた「波の唄」の第11節,一白龍波を縫ふあらば,海豚となりて護りなむ一より白竜の二字を取り,母校の先輩を偲び,艇名とした/抱負:永年の念願がかなって,此の度,ようやく自分の艇を持つ事が出来ました。大学時代はレーサー専門で,クルーザーに関しては,クルーを含めて,全く新米ですので,今後一生懸命勉強して,マスターして行きたいと思っております。よろしくお願い致します/顔ぶれ:峰岸一満,桜井 進,大塚信幸,宮田房男,高橋卓

1978年度NORC近畿北陸支部レース一覧表

レース名	ニューイヤースシリーズ		春 季 シ リ ー ズ				30マイル レース	*第5回秋季 竹生レース	* び わ 湖 ウ イ ー ク			
	ポイント レース	*第5回 白石レース	ポイント レース	15マイル レース	ポイント レース	*第5回春季 竹生レース			春季シリーズ レース	ポイントレース	竹生2周 レース	びわ湖 ウィーク
コ ー ス (回戦)	オリ ン ピ ッ ク (1)	柳ヶ崎 ～白石 ～多景島 ～柳ヶ崎 (時計廻り)	オリ ン ピ ッ ク (1・2)	柳ヶ崎 ～上マーク ～大橋 ～柳ヶ崎	オリ ン ピ ッ ク (3・4)	柳ヶ崎 ～竹生島 ～多景島 ～柳ヶ崎 (時計廻り)	4レース で成立	堅田 ～上マーク ～白石 ～堅田	柳ヶ崎 ～多景島 ～竹生島 ～柳ヶ崎 (反時計廻り)	柳ヶ崎 ～多景島 ～竹生島 ～大橋 ～竹生島 ～柳ヶ崎	IORⅢ 採 用	
スタート	1月15日 12:00	1月15日 17:00	2月11日 11:00 14:00	2月12日 10:00	3月19日 11:00 14:00	4月15日 21:00		5月21日 09:00	9月23日 21:00	10月29日 11:00 14:00	11月3日 10:00	11月3日 16:00
申込〆切	1月15日 10:00	1月15日 10:00	2月11日 09:00	2月12日 09:00	3月19日 09:00	4月9日 17:00		5月21日 08:00	9月17日 17:00	10月22日	17:00	
出 艇 料		1,000				1,000			1,000			
参加料 (会 員) (非会員)	2,000	1,000 3,000	2,000	2,000	2,000	1,000 3,000	BEST 5レース	3,000	1,000 3,000	15,000		
帆走 委員長	中 西 幸 彦		森 岡 忠 美	城 章	真田 恒男			古川 浩二	堤 章	山 添 素 雄		

申込場所 NORC近畿北陸支部レース委員会 (滋賀県ヨットハーバー〒520 大津市柳ヶ崎 1～2 0775(24)1781/30Mレースは除く。
得点方法 別紙実施要項による。*印のレースにはNORC発行の安全検査証及びレーティングを持たないと参加出来ません。

《横浜フリート主催沿岸レースのお知らせ》

フリート・キャプテン 鈴木 稔

下記により第3回横浜カップ及び第5回東京湾レースを
開催致しますので奮って御参加下さい。

18 記

- I 日 時 ① 3月19日(日) (横浜カップ)
② 3月21日(祭) (東京湾レース)
スタート①0930 タイム・リミット 1730
②0900 タイム・リミット 1630
- II コース ① 小網代→横浜
② 横浜→アシカ島(反時計)→横浜

- III 参加資格 IOR MARKⅢ又はNORC-N RULE
による有効なレーティングを有し、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、又は、有効な東京湾簡易レーティングを有し、かつ、当該レース委員長が参加を認めた艇。

IV 出艇申告・艇長会議

1. 日 時 3月12日(日) 1700～1800～
2. 場 所 横浜市民ヨット・ハーバー 会議室
3. 必要書類 所定の出艇申告書
4. 出艇料 1艇 ¥ 2,000
5. 参加料 1名 ¥ 500

V 遅延料 1艇 ¥ 2,000

- VI 賞 各クラスの第1位から第3位までの艇には賞が
授与される。

VII パーティ及び表彰

1. 日 時 3月21日(祭) 1730～
2. 場 所 横浜市民ヨット・ハーバー 会議室

3. 会 費 1名 ¥ 2,000

4. 申し込み 3月12日(日) 出艇申告と同時に

VII その他 泊地は横浜市民ヨット・ハーバーを御利用く
ださい。無料で繫留できます。

磯子区磯子町 1-5-28

TEL 045-761-0437

〔注〕問合せ先 帆走委員長 箕輪秀次

自 宅 045-433-5389

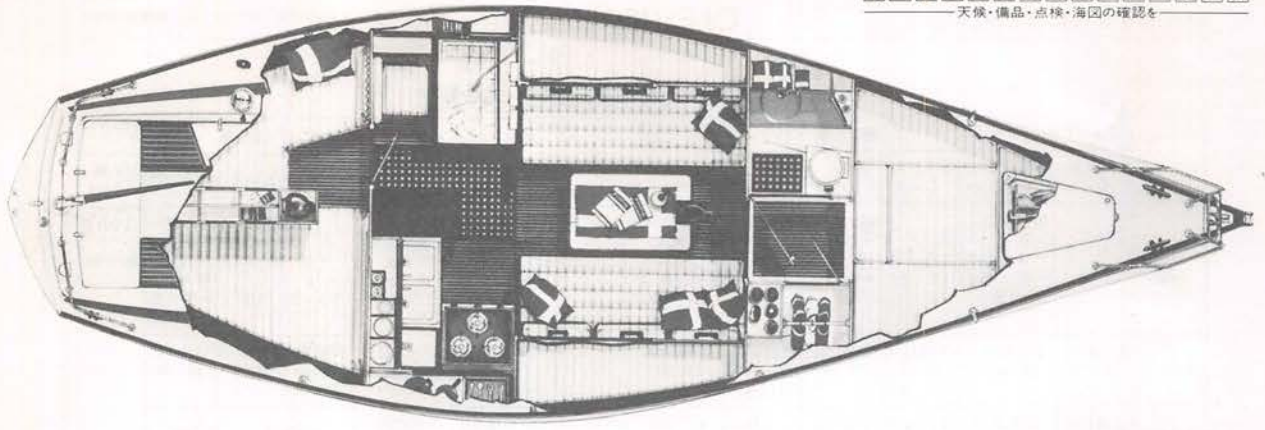
勤務先 045-363-5558

編集後記

この号が皆様のお手元に届くころ、私がOFFSHOREの
編集を始めてから1年目をむかえます。大波にもまれる小
舟の如く、あぶなげな1年でしたが、最近、少しづつ余裕
も出来て、船酔いもおさまった様です。まだ舵をとるまで
にはいきませんが、皆様のナビゲーションを頼りに2年目
の出発をします。どうぞ今後ともよろしくお願い致します。

福本昌子

OFFSHORE 第34号 昭和53年 2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)
- 全セーリング面積……………56.80(m²)
- 補機…ヤンマーディーゼル12(12HP)

数あるヤマハセーリング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

