

# Offshore

法 日本外洋帆走協会発行

昭和53年6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. 38  
1978/6

一部定価100円



沖縄レース完走の〈TIDA〉と〈SASHIBA〉

# RACE NEWS

- 第4回沖縄・東京レース
- 第1回那覇・座間味レース
- NORC駿河湾支部  
春の神子元島レース
- 第1回大島・神子元島レース
- 第4回洲本・小網代レース

慶良間海峡を行く優勝艇の〈シンドバット〉



## 第4回沖縄・東京レース

帆走委員長 武市俊

第4回沖縄・東京レースは、27艇の多くの参加を得て、4月29日1000、薄曇りの那覇港外をスタートした。しかし、レース海面は、動きの遅い高気圧に覆われ、大変スローペースのレース展開となった。とり合えず、5ページにレース結果を掲載し、次号でその詳細を報告する事にしたい。

## 第1回那覇・座間味レース顛末記

3月下旬、今回の沖縄・東京レースの下準備の為に那覇に赴いた折、帰路の飛行機が出るまでの、しばしの間、シナーラ（96呎ケッチ）のチャーター・マネージャーの高木君と会い、雑談していた。

〈シナーラ〉は現在、慶良間列島の座間味をベースにして、チャーターヨットとして運航されており、彼とは〈シナーラ〉を英国から日本まで廻航した時、共に7ヶ月間を過ぎたクルー仲間である。

「おい、〈シナーラ〉を沖縄・東京レースのコミッティ・ボートに貸してくれよ」と私が冗談で言った。

「いいよ、チャーターしてくれるなら。」

「冗談じゃない。銭など、一銭も払う気なんかねーよ。」

こんなやり取りの後、彼が急に真顔でこう言った。

「スケジュールの都合でコミッティ・ボートは無理だが、レース前に、那覇から座間味までの楽しいレースを企画しないか、もしやるなら〈シナーラ〉を一日空けて、出来るだけの事をしよう」との提案があった。

「よし、その話に乗った。」話は簡単に決ったが……。

なにしろ真昼間、素面の時の話だけに、後であれば

冗談だ、覚えていない、は通用しない。

かつて、太平洋横断シングルハンド・レースに出場する話が出たのも、昼間、素面の時であったと、悪い予感が走る。

しかし、この話を実現したいと思ったのは、2つの理由があった。1つは、前に2度程、慶良間に訪われた〈シナーラ〉を訪ね、那覇から僅か20湊足らずの所に、本島にない人情味あふれる、美しい風光と、ヨット泊地としても最適な所がある事を知って、常に廻航とレースのみに、あくせくしているヤマトンチュ（本土の人）ヨット乗り、この島々を紹介したいと言う事と、もう1つは、このレースにウチナンチュ（沖縄の人）ヨット乗り、出来るだけ多く参加願えれば、ヤマトンチュ、ウチナンチュのヨット乗りのより親善が得られ、しいては、沖縄のヨットの発展にも僅かながらでも得る所があるのではないかと考えたからである。

そこで、沖縄・東京レースの副帆走委員長をお願いした、現地の平良さんに、沖縄からの出来るだけの参



座間味に訪う〈シナーラ〉

加を呼びかけていただき、高木君にはより楽しいレースにする為に、スポンサーをお願い出来る所を当ててもらい、私は、ヤマトンチュ・ヨット乗りへのPRと分担を定め、飛行機の時間までのあわただし打合せとなった。

こちらに帰ってから、現地と何度か電話で打合せを重ねるうちに、スポンサーとして、フィニッシュの座間味村が、村を上げての協力をして下さるとの事、又、オリオンビール、宝グループ、ホテル西武オリオン等後援もお願い出来る事となって、これは大変な事になって来た。嬉しい反面、その成否がだんだん不安になって来た。

レース及びパーティー

参加艇の多くが4月15日前後に沖縄に廻航すること、東京での連絡会議が4月10日ということで、急きょ出場予定各オーナーにレース及びパーティーの案内を出すこととなった。

- レーススタート 4月26日1000 あじゃ港外
- フィニッシュ(タイム・リミット) 慶良間島、座間味シナラ船上見通し線上(4月26日 1900)
- パーティー 4月27日 1900～ 座間味港停泊シナラ船上にて。飲み放題、食べ放題。

さて座間味レースの前日である、25日の艇長会議には、4隻の出場艇しか集まらず、少なからず実行委員たちの気持は動揺した。時を同じくして前々日まで北西に進路をとっていた台風2号が、北に転進しはじめた。このままでは沖縄は直撃されてしまう。あじゃ港に停泊中の各艇は座間味レースどころではなく、糸満(沖縄の南)へ避難する話ばかりである。事実、宮古より参加の〈TIDA〉はいち早く糸満に避難した。又他の停泊中のオーナー、クルーの方々からの問い合わせが沖縄レース・コミッティーに殺到した。このような状況下のもと、レースは明朝の台風情報でスタート日時の最終決定をくだすことで艇長会議は終わった。

あけて26日、台風2号の影響は増々強く1日順延と決定。この空白の24時間中に実行委員は各艇の間を走

り回り、10隻以上の参加を目標に最後の努力をすることとなる。この順延が今回のレースの成功の一つのキータンとなった。台風も時にはありがたいものである。

ここで少しレース参加の強要(?)の話をすると、沖縄レース参加艇で、あじゃ新港に到着した艇のほとんどが、まだ1日ほどしかたっており、座間味レースのミーティングが25日1800からあったので、出場艇が少ないのは当然と言えば当然で、その上ほとんどの艇が前線の中を走ってきているし、又、彼らの半数が廻航員で、本レース出場者は東京等にいて、座間味レース出場の決定は東京等にあったわけです。しかし実行委員もまけてはいません。

『出場しない艇は、本番レース、スタート前に厳重に安全検査をチェックします。』とかなんとか(?) (冗談ですが……。)

この御りやくは大したもの、スタート変更となった27日朝にはヤマトンチュン7隻、ウチナンチュン4隻の11隻の参加艇となりました。

沖縄レース、スタートを2日後にひかえ27日一日でこのレースを終らせる為に、スタートは朝0800、パーティーも同日の1300と言うことになり、いよいよ決行です。

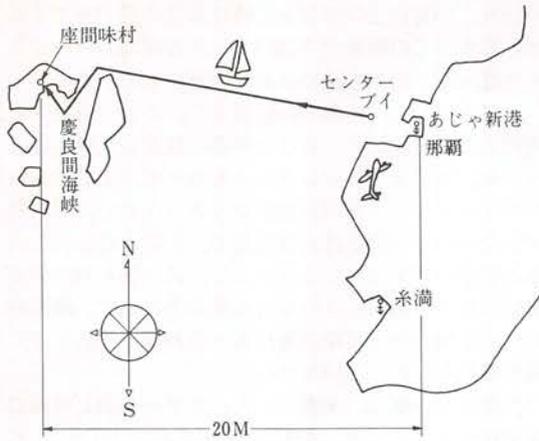
レース参加艇中ファースト・ホームをはたした〈ビンド・フェンペ・デル〉のスキッパー星野久也氏の話によると、『25、26日と連日実行委員に、おどかされたり、なだめられたり、ついに出場することになってしまいました。もっともオーナーをのぞいて全員26日に集まったので、すぐコミッティーに出場決定を知らせたのです。』とのこと。さきほど話したごりやくは大でした。又、座間味レースについて『行く前から慶良間は美しい所だとは聞きましたが、レースで行ってみて、ほんとうに海の美しいのにはびっくりしました。特に珊瑚礁の続く慶良間海峡を帆走している時など、海底の白い砂や珊瑚がすぐそこに見えて、あわててクルーにデブス・ファインダーをいれさせ、水深が15メートルあると聞き、ほっとしたり笑ったりで……。私



「早くフィニッシュしないかな」



村長さん(中央)のガイドで



座間味レース成績表

1978年4月27日0810スタート

20M

着順	艇名	TCF	所要時間	修正時間(秒)	総合順位
1	VIND	0.8	3-35-43	10355	3
2	CHIRO V	0.783	3-37-08	10201	2
3	SINDBAD II	0.759	3-39-39	10003	1
4	RED IMPULSE	0.785	3-39-58	10360	4
5	祥鳳	0.757	3-56-00	10719	6
6	ZEPHYR	0.76	3-57-52	10851	7
7	AZUSA	0.728	3-59-11	10447	5
	SASHIBA	0.724	DNF	—	
	JAPPIL	0.647	DNF	—	

ランデブー艇「GAKIDAISHO」「TIDA」

の経験からも、こんなにきれいな海をセーリングしたのは、生まれてはじめてです。』とのこと。コミッティーはモーターボートで飛び回っていましたので、この美しさに気付いたのは、フィニッシュ・ラインのシナーラ船上でのことでした。その時はさすがに溜め息ばかりで、又フィニッシュ・ラインのシナーラと周辺のことを星野氏は『ラインは入江の奥ぶところ、入口左端に小島があり、その島影にシナーラをもやっておりますが、これが、そこ以外にはシナーラの置き場がないと言うぐらい、後の景色にとけこんでいるのです。そこに我々の風神様(ビンドのこと)がすいこまれるようにフィニッシュしたのであります。この時のことは今でもそうですが、沖縄レース中でも話題的で、我々の思い出としていつまでも残るでしょう。』そしてその後のパーティーは、もう話してもわかっただけなぐらいヒッチャカ・メッチャカで、村長の田中氏は“世紀の大座間味レースは”で一躍、出場したヨットマンの人気ものとなりヤンヤの喝采をあげていました。又パーティーの後、教育委員会と役所のバス3台をおしたて、島の観光ガイドも引き受けるほどで、今までこんなに歓待されたことがあったでしょうか。まったく座間味はヨットマンの天国です。

又、コミッティー・ボートを提供して下さり、みずからドライブし、前夜自分の経営するレストランチェーンの従業員に徹夜させて、今大会のパーティーのたべものをいってに引き受けてくださった宝グループの高良氏。沖縄レースの部屋の手配から今大会の影の立役者高木氏(西武オリオンホテル内、シナーラ・マネジャー)、ほか多くの後援をたまわりました。シャシキ・マリナー、西武オリオンホテル、オリオンビール、夫婦相互民芸、シナーラその他の方々に、紙面をかりてお礼い申し上げます。

(帆走委員長, 玉城勉氏, 同副, 平良健氏)

最後に多くの沖縄レースに出場したヨットマンが、『沖縄レースを東京スタート、那覇フィニッシュとし、

その後ゆっくりと、パーティー及びアフターパーティーを楽しみ、今回のような座間味レースがあるとよりおもしろいのだが。』と言う声をのせて終りとします。

春の神子元島レース (94M)

NORC 駿河湾支部 浅井一省

駿河湾支部のメインレース神子元島レースが4月30日0時スタートで行なわれた。ファースト・ホーム、総合優勝を飾った〈夕風〉(1805)の秋元スキッパーよりコメントを頂いたので、レースの模様を紹介したい。

\* \* \*

30日0000微風の中、口野赤灯台寄りをスピンスター。Bクラスは5艇の参加である。スタート前のミーティングで2つの事を確認した。(1)レーティングのハンディキャップを負っている、何が何でも前へ出る事。(2)低気圧がゆっくり接近中である。吹けばEの風。Eの風に注意。大瀬崎回航は0100と読んだが、0300頃となる。後方の航海灯も見えなくなり2人がバースにもぐる。0600起きて見ると、ダントツと思いきや、〈てんとう虫〉(ECMD)が先行しているではないか。沖コースを引き良い風をつかんだ様だ。波勝崎沖でベタ。〈てんとう虫〉、〈夕風〉、〈メルアミ〉の3艇が並び再スタート。Eの風が来た。岸コースの読みがピシヤリと当る。スピンからゼノアへ変え一気に走り出す。〈てんとう虫〉、〈メルアミ〉が後に遠くなる。最高の気分である。霧で視界がきかない。しかし通いなれたコース。神子元を正面に視認。風が上がるヒール30°ジブリーフ。6ノットから6.5ノットになる。〈メルアミ〉(YA 24)がぐいぐい追ってくる。1105神子元島をトップ回航。フランカーを展開する。大根島でスピンで追って来た〈メルアミ〉に並ばれる。フランカーからライトスピンに交換。並通して波勝崎へ向かう。波勝沖で又もや風が落ちる。3艇の3度目の再スタート。宇久須沖で夜になる。ジブもメインもバタンバタンである。0600大瀬崎を〈メルアミ〉に先行され通過する。〈メ

第4回沖縄・東京レース成績表

1978年 4月29日1000スタート

帆走委員長 武市 俊

クラス 順位	セール 番号	艇 名	TYPE	着順	フィニッシュ タイム		所要時間	TCF	修正時間	総合 順位	
					d	h m s				h m s	GR
I ①	2112	FUJI III	FRE 45a	6	5	22-29-45	156-29-45	1.1450	179-11-15	A③	11
" 2	1477	CONTESSA VI	ERC 46A	8	6	00-40-26	158-40-26	1.1583	183-47-31	5	15
II ①	2000	GEKKO V	FRE 41a	1	5	12-24-25	146-24-25	1.1160	163-23-24	①	4
" 2	2021	熊野 III	VAN 40A	3	5	18-51-19	152-51-19	1.0813	165-16-56	②	6
" 3	1122	ALBIRO II	T&P 42a	9	6	04-55-53	162-55-53	1.1134	181-24-28	4	14
III ①	2080	美濃	F 110A	2	5	16-30-16	150-30-16	1.0502	158-03-35	B①	②
" ②	2035	CHIRO V	DOU 37A	5	5	21-00-42	155-00-42	1.0429	161-39-41	②	③
" ③	1995	TOGO V	DOU 37A	7	5	23-22-33	157-22-33	1.0444	164-21-47	③	5
" 4	1828	CONCORD - V	ERC 37A	11	6	13-57-26	171-57-26	1.0429	179-20-03	4	12
" 5	1922	SURUGA II	S&S 38B	17	7	05-05-51	187-05-51	1.0574	197-50-14	5	18
"	1500	VIND FEMPE - DEL	ERC 39A	...		DNF	.....	.....	.....		
"	1657	朝鳥	DUF 35A	...		DNF	.....	.....	.....		
"	2020	RED IMPULSE	F 110A	...		DNF	.....	.....	.....		
"	2110	桃太郎	YA 36B	...		DNF	.....	.....	.....		
IV ①	2177	SINDBAD II	NAK 33B	4	5	19-57-12	153-57-12	1.0063	154-55-23	C①	①
" ②	2082	祥鳳	GRA 34A	10	6	12-22-02	170-22-02	1.0032	170-54-44	②	7
" ③	2101	青海波	YA 33B	12	6	16-08-05	174-08-05	0.9968	174-34-38	③	8
" 4	2074	CRANE III	YA 33B	13	6	18-43-29	176-43-29	1.0032	177-17-24	4	9
" 5	1850	VEGA V	DOU 33A	14	6	22-33-07	180-33-07	1.0000	180-33-07	6	13
" 6	2205	STAYER	HOL 33A	16	7	05-03-17	187-03-17	1.0000	187-03-17	7	16
" 7	2188	SEE ADLER III	HOL 33A	18	7	09-47-39	191-47-39	1.0110	193-54-13	8	17
"	2007	ZEPHYR	GRA 34A	...		DNF	.....	.....	.....		
"	2033	NACHI VI	YA 33A	...		DNF	.....	.....	.....		
"	2220	慎記郎	HOL 33B	...		DNF	.....	.....	.....		
V ①	2221	AZUSA	DOU 30A	15	7	04-25-30	186-25-30	0.9569	178-23-24	5	10
" 2	2208	TIDA	HOL 30A	19	8	21-26-55	227-26-55	0.9552	217-15-32	9	19
" 3	1620	SASHIBA	PASTA	20	9	08-05-39	238-05-30	0.9569	227-49-47	10	20

第1回大島・神子元島レース成績表

1978年 4月29日1100スタート

帆走委員長 八木 祥一

順位	セール 番号	艇 名	所要時間	TCF	修正時間	総合 順位	順位	セール 番号	艇 名	所要時間	TCF	修正時間	総合 順位
クラスII~III							クラスV						
①	2049	BB III	22 <sup>h</sup> -58 <sup>m</sup> -53 <sup>s</sup>	0.8086	18 <sup>h</sup> -34 <sup>m</sup> -57 <sup>s</sup>	A③	6	2182	KELONIA	26-49-41	0.7248	19-25-41	9
2	1720	TOSHI V	23-53-25	0.7825	18-41-38	4	7	1448	CIMA III	27-00-47	0.7237	19-32-57	10
3	2001	SOLTAS	26-58-35	0.8059	21-44-24	8	8	1311	TACHYON	26-58-45	0.7258	19-34-53	11
クラスIV							クラスVI						
①	2040	雲柱	22-59-59	0.7550	17-21-53	①	9	1913	ADLER	27-06-09	0.7280	19-43-50	12
②	1900	龍飛 III	23-39-44	0.7519	17-47-29	②	10	2008	ODIN VI	27-06-39	0.7290	19-45-49	13
3	1465	MAUPITI	26-34-03	0.7530	20-00-19	5	11	2234	桃李 II	27-22-43	0.7248	19-50-38	14
4	1987	DOZEN - A	27-03-13	0.7530	20-22-16	6	12	2028	魁 II	27-32-46	0.7237	19-56-06	15
5	1555	TILDE II	27-50-41	0.7570	21-04-42	7	クラスVII						
クラスV							クラスVIII						
①	1897	TORNADO - II	23-50-48	0.7290	17-23-03	B①	①	2142	VIENT SAGRADE	26-17-07	0.6843	17-59-13	③
②	2032	卯月 II	24-13-33	0.7226	17-30-20	②	2	1788	竜馬	27-00-45	0.6843	18-29-04	5
③	2904	NIMBUS - 2	24-55-05	0.7237	18-01-59	4	3	1974	AIA	27-51-07	0.6843	19-03-32	7
④	2050	EXCEPT ONE	25-36-45	0.7258	18-35-22	6	クラスIX						
5	1871	ALPHA II	26-45-33	0.7258	19-25-18	8	クラスX						
							NORC - Nクラス						
							2151 CHUBIRINKO III 29-30-18 0.6866 20-15-29 ...						

ルアミ)は岸コースをねらう。〈夕風〉は沖にコースを向ける。かすかな風を拾い少しづつ先行する。スピードメーターは0~1ノット。わずかな追い風を感じる。スピンド。しかしうまく開かない。だましだまし淡島へたどり着く。フィニッシュは目の前。風よ吹け。いや吹くな。吹くな、ここで吹いたら一気にリードを縮められてしまう。ハンディは苦しい。0924ファースト・ホームでフィニッシュ。所要時間33時間24分であった。バンザイ!!秋、春の連続優勝だ!!

’78春の神子元島レース成績表

4月30日0000 スタート NORC駿河湾支部  
レース委員会

Aクラス

順位	艇名	艇種	所要時間	TCF	修正時間
①	IBIZA	YAMAHA -30	34:17:31	0.7248	24:51:17
	DNF	青雲, POU II, ROY III			

Bクラス

①	夕風	DOU 26	33:23:36	0.6854	22:53:16
②	MERAMI	YA 24	34:04:22	0.6843	23:19:04
3	LE SOLEIL	OCN 25	34:47:35	0.6843	23:48:31
4	てんとう虫	ECME	38:19:38	0.6843	26:13:38
	DNF	SALA VOON			

勝戦の将、作戦・兵を語る

第4回洲本・小網代レース

がめらZ 朝河 清

レース歴2年半の〈がめら〉としては、オリンピック、島回りレースも良いが、この辺で気を引き締めてロングレースに出てみたいと、恐る恐るエントリーした次第。スタートは潮に流されるのを恐れるあまり、多少おくれをとったものの、先は長いと、気にせず全員元気一杯だった。友ヶ島水道を出ると〈ジュンブライド〉は岸よりをはるか先行、すばらしいのぼり角だ。〈がめらZ〉もしばらく岸よりを行く。藤井先生が1時間おきにチャートに位置をだしているが、そろそろ逆潮になりつつあるとのこと。先行の〈ジュンブライド〉は遙か岸よりを消えていった。TMFの修正値は3日でスリークォーターとハーフトンの差は3時間と

のこと。スタートから半日にして1日分のボーナスを使いきったかと先がおもいやられた。〈がめらZ〉は潮を避けタックし神島方向へ向かう。〈おのころ丸〉が下手先行している。昨日のパーティで〈おのころ丸〉のクルーが伊島から紀伊半島へ向かうのがセオリーだと言っていた。初めて見る四国アイランドに見とれて感無量。夜明けに潮岬の灯台を確認。風が落ち、昇り一杯。少々きつい。岸より〈天城〉を発見。風がよく振れ、潮も強い。ここは辛抱と一度おもいきって沖出しする。潮岬をかわしても、まだ風は弱く、艇速2~3ノット。吉田が南に向って梅干しを放り込む。今年就職した森は7日から仕事なので、万一日まで帰りが着かない場合は、両親に風邪の為休むと会社への電話を依頼してきたと言う。真黒に日焼けして風邪で寝てましたとは、愉快なり。バテン入りNo.3ゼノア、1.5オンスピ。着替えタックリ、オイルスキンの予備、諸先輩の助言をもとに、荒天準備万端整えたのに、話がちがうと全員天を仰いで、長嘆息。しばらくして吉田の梅干しのマジナイが効いたか、風が西に回り風力を増してきた。全員喜び勇んでNo.1スピンを上げた。7~9ノットで快走。遙か大王の街の灯を眺め夕刻を迎える。ときに風はますます強く、12ノットを振り切ることもある。針路60°。これ以上落とせない。スピンをNo.2にするか、ストームにするか大いにまよる。セーリングマネジャー吉田はNo.2と主張するが大いに迷っている。大勢は夜に入ることありストームスピンの声。勝とうと思うならNo.2だよと、ぶつぶつ言いながら、吉田ストームスピ用意。追波のなか、時に横波が突然に襲う。ヘルムス森は及び腰である。フォアデッキ久保田が元気一杯スピセット。しかしそのストームスピもハリヤード・トラブルのため上げられず、波が良くなるか夜が明けるまで観音にて走る事になった。この他、トラブルは大島沖でのフォアスティにスピが巻きついたこと、この時も全員で頑張り回収に成功。後で〈ブッシー・キャッツ〉の岩井さんに聞けば、スピシートを二本共はずし船をくるくる回せば良いとのこと。回収はメインの裏で必ず出来るとか。それでも降りなければマストに昇りつかんでおりてこいと事だった。

〈がめらZ〉の乗員には1人としてスーパースター

第4回 洲本・小網代レース成績表

1978年5月3日1200スタート

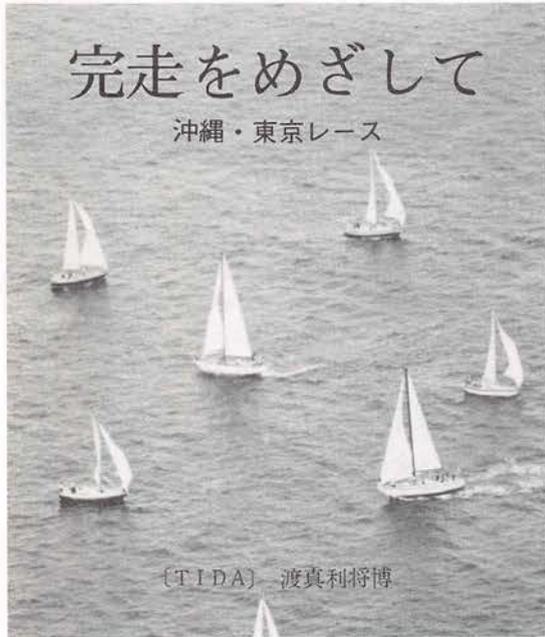
帆走委員長 谷川 晴彦

クラス順位	セーラー番号	艇名	潮岬回航	石廊崎回航	着順	フィニッシュタイム	所要時間	TMF	修正時間	総合順位
IV	①	天城II	<sup>d</sup> 4-0901	<sup>d</sup> 5-0920	1	<sup>d</sup> 5-16-34-15	<sup>h</sup> 52- <sup>m</sup> 34- <sup>s</sup> 15	0.9968	<sup>h</sup> 52- <sup>m</sup> 24- <sup>s</sup> 09	②
	②	JUNE BRIDE III	0915	0920	3	5-16-39-54	52-39-54	0.9984	52-34-50	③
	3	おのころ丸	0820	1015	2	5-16-39-50	52-39-50	1.0016	52-44-53	4
	4	VOLANS II	1340	2115	6	6-12-05-42	72-05-42	1.0000	72-05-42	6
V	①	がめらZ	0928	1000	4	5-17-36-06	53-36-06	0.9517	51-00-45	①
	2	BARONESS	1300	1300	5	5-22-26-31	58-26-31	0.9552	55-49-25	5
	3	つばくろ	1630	6-0015	7	6-18-04-35	78-04-35	0.9534	74-26-16	7

はいないものの、勝因はフリーのレグが長く、又一時を除き、概して順風に恵まれたこと、など幸運であったの一言につきる。スプレーひと滴も浴びない洲本レースとは、。

〈天城〉の確実な走りにも大変助けられた。われらの藤井ナビゲーターを疑うわけではないが、先行する〈天城〉の針路を見ては再確認したものだった。他艇にもスタート前後、教えられたことは多すぎてここに列挙出来ない。紙面をかりて御礼申し上げたい。

今回、完走することを第一目的とし、望外の優勝を手にし感慨深い。他艇のお叱りを覚悟で書かせていただければ、この結果をもたらした一因に、クルー全員の熱意と日頃の鍛練によるところが多いと感謝する。



## 完走をめざして

沖縄・東京レース

(TIDA) 渡真利将博

海はあくまで青く、砂はそれこそ純白と言って良いほどまぶしく、海水の透明度は、おそらく沖縄でも1、2位を争うのではないかとと思われるほど美しい宮古島……。

そのすばらしい自然に恵まれながら、なぜか人々の心はあまり海を見つめようとはしない。それはあまりにも毎日美しい自然を見ているからそれに気付かないのか？ それとも毎年やって来る台風による海の怖しさを知りつくしているからか？ その他色々な理由があるが知らないが、島の人達の心が一部の人を除いて海から離れているのが宮古島の現実である。そればかりでなく、自分達の子供にも海から目をそむけさせようとして教育する。海はキケンなもの、海は人の命を奪うものとしか考えない地元の大人達ならば、ヨットに関してはもう言わなくても……である。なにしろ2年前、私の25呎のヨットを博多から回航して来た時に

も地元の大人達はビックリしていた位だから、本土の人達のちょっとしたクルージングも宮古の人達はさぞビックリする事でしょう。そう言うヨット（海）に関して無知な人達の中で、約1年前宮古ヨットクラブが発足したわけですが、伊志嶺会長(TIDAのオーナー)の人望により、その後急速にクラブ員がふえ、クラブ員約30名と、1年目にしては良く集った方だと思っています。そう言った中で私個人、沖縄本島内の小さなクルーザーレースに、他艇のナビとして乗り込んだり、私のクォーターンにて沖縄本島までレースに参加したりしている内、〈サシバ〉の仲間から前回のレース内容をいろいろ聞き、その話を酒の席にて伊志嶺会長に伝えながら、「いつの日か我々も参加して見たいですね」と、うっかり口をすべらしたとたんに、「よーノやろう」。いともかんたんに言うものだから今度は私の方があせり、何かとやらない方向に話をもって行こうとしたが、かえって火に油をそそぎこんだ形になってしまい、話しこんでいる内に、伊志嶺オーナーと私の心の中にあつた、今、子供達の心がヨットにかたむきかけている時、宮古島の大人達の持っている『ヨット（海）はキケンすぎやしないか?』という固定観念、それを壊すには「沖縄レースを完走する」ということが最適ではないかと思ひ、それと、なんとか完走すれば、10数年前堀江さんが単独太平洋横断した時、それにあこがれてヨットを始めた人も多いと聞ひ、それほど大げさではないにしても、宮古島においてヨット人口のふえる一石になるのではないかと思ひ、レース参加を決定した。去年の10月の事である。

決まれば後はやるだけノセール、艀装品、計器、安全備品、その他の手配。何しろステンのシャックルでさえも手にはいらぬ島で、スタンダードの船を何とかレース艇にしようと言うのだから大変である。頼んだ部品がとんでもないのが来たりして、これで本当にレースに参加出来るのかな？ いい加減イヤになって、もうヤメた方が良いのではないかと思つたのは何回もあつた。そういった気持を支えてくれたのは周囲の宮古ヨットクラブに対する暖かい応援であり、それがなくてはとてここまでやれたかどうか非常にあやしいものです。レースの途中大王埼より北東風に吹かれ30ノット以上の風が吹く中、大波を何回もくらい、コクピットの中に海水は入りばなし、キャビンの中でビルジをバケツで何ばいもくみ出し、それによってほとんどのクルーのバテた顔を見、自分自身もバテたなど感じた時、オーナーにリタイアを提案した時のオーナーの「もう少しガンバろう」の言葉にはげまされ、何とかハイックバツトと言う感じでフィニッシュしたわけです。結成1年ちょっとの非力なメンバーで良くここまでやれたと思っています。おそらく帆走委員長の武市さんが我々のヨット経歴をくわしく調べたならば、あきれかえって目を白黒させるでしょう。

# 「美女」にめぐりあう迄

## ニコルソン39購入始末記

〈瑞鷹〉 高橋茂人



日本への回航直前のニコルソン39

ニコルソン39を買ったいきさつを書く様にと、依頼を受け、5月2日にNORCの事務局で、登録証明書と共に受け取った白紙の原稿用紙が20枚。私ばビックリしたが後のマツリ。5月2日に、鈴木、工藤の両君を英国へ先発させ、現地の5月10日を出港のメドとして、準備するよう言ったのは良いが、私のスケジュールが全然解らず、やっとの思いで、6日朝のJALに飛び乗り、香港迄の4.5時間で何とか形をつけ、香港から郵送すれば、メ切りに間に合うと思ったのが、大間違い。飛行機の中では仕事のやり残しを片づけ、香港では取り引き先にベタマークされ、今、香港からの機中です。10日のメ切りに間に合わなければ、名だたる英国のストライキのせいであり、私の責任では決してありません。

私がニコルソン39を買ったのは、決して最初からニコルソンを選んだのではなく、ニコルソン39なんて全然知りませんでした。何しろ、彼等が言っている様な、200年の伝統なんて、又、社名がキャンパーアンドニコルソンなんて言うのも、全く、知るわけがないのです。オーダーした後、ヨットなどの広告を見て「あっ、俺のフネが出てる」そしてその文中に「ミスターキャンパーとミスターニコルソンは、世界最高を目的として、200年前に会社を作り、以来ずっと作りつづけてます」と書いてあったのを記憶しています。最近のクルー不足はどなたも同じ事。私も、時間に追われる身という事で、機械で動くグラントバンク36に乗ってました。これは私一人、又は女房と二人で充分動かせ、式根、三宅等のクルージングには充分です。欠点はウルサイのと、レールの上を走っているみたいなきががする事です。私の子供が大きくなり、ふと見ると、上の

男の子は高校1年生。立派な若者です。下の男の子は中学1年、まるまる太り、これも雑用には充分使えます。彼等を何とかクルーにすればクルー不足が解消し、静かで優雅なセールボートで「いつでも」クルーズ出来ると言う事で、子供達にそれとなくセールボートの方が良いと思わせるように、慎重に根廻しをし、さて女房も気に入るフネをさがさなければ……。

まず、レース、これは最初からはずしました。なぜならあれは大金持のする事です。丈夫で、居住性の良い、そして小人数で動かせ、全天候型のフネ、それから、セールバリューの高いフネをと考えました。そして艇のタイプをロングキール、そしてケッチがいいんではなかろうかと選び出し、私が仕事で出張するたびに見て廻った外国のハーバーに舫ってあるヨットを思い出しました。当初は50フィート前後を考え、まずナウター50ftケッチ、これは素晴らしい。これしかないなどと思い込み、フィンランドに仕事を作り、ナウターの工場を見に行きました。工場がキレイなのと、ヘルシンキからのタクシー代の高かった事、フィンランドってのは広くていくら走っても工場につかない。今はそれしか記憶にありません。私を走らせた、ナウター50は非常に高かった。値段も、労力も。

次に目をつけたのは、モーガン50。ハインクリーなどの米国のフネです。此れ等のフネは東海岸に集中し、私のよく行く西海岸にはあまりありません。ニュー・ポート、ロングビーチ、そして、ロスのマリナ・デルレイ等のハーバーを見て歩き、見つからず、御当地のヨット・ブローカーからは、「貴方の理想にピッタリのフネがある、しかも格安」などと毎日、ホテルに電話があります。仕事を片づけながら、必死になって時間を作り、見て廻ります。たいい石ケン箱の様なフ

ネが待ってます。ただ一隻、非常に印象に残ったのは、マリナ・デルレイにあった50ft位のケッチです。パウスプリットに鶴の彫刻がなされ、私はよく知りませんが、ビーチボーイと言うロック(?)バンドのリーダーの所有艇でした。ハルは桧、デッキはチーク、マストはコンパインドです。所々非常に日本的な部分があるので不思議に思っていると、終戦直後にアメリカの軍人が日本で作らせ、廻航したとの事です。当時の人達は、何処の雑スライはハシが立つなどと食べ物に目の色を変え、私の子供の頃は、進駐軍兵士の後を追っ廻し、「ギンミ・チューイングム」などと、士の心など何処かへ飛んで行き、大学生の頃はやつ等に、女を全部取られるのではないかと恐れおののいた記憶が鮮明に残ってます。その当時日本で作られたヨットがアメリカで売りに出され、又日本人が買いもどしたら、太平洋を再び渡り日本に返るのかと思うと、当時の日本国内の事情と現在を考え、何とも不思議なものでした。私の学生時代はA級ディングーが全盛。シーホースなどは最高級、そしてキングフィッシャーを見て「ワー、ベッドがある、台所も!!」と腰を抜かしたものです。当時、50フィートもあるヨットが日本で作られたなんて、だれが信じますか。然し日本の造船所の名前を聞かされると、やはり、日本で造られたみたいです。造船所の名前は忘れまして。何しろ、やつ等の発音は悪いので。

アメリカのフネは、だいたい大味な様です。感じた事はセーリングに対する考え方が、根本的にちがう様な気がするのです。どちらが良いと言うものではありません。実生活の延長の様な気がするのです。ですから、ヨットに乗るという気構えはない様です。気楽に乗ってます。フネの中に花をかざり、犬を連れ、カーテンにアイロンなどかけてます。雑誌などを見ても、日本のは紙面の半分がレースの様な感じを受けます。ヨットングなどはクルージングが主になっている様な気がします。そして作られているフネも、大きな発電機を持つ居住性の良いフネです。女の子と週末を過ごすには最適です。さて、モーガン・ヒンクレイに話を戻します。ニューヨークに出張の折、時間をさき、マイアミで実物を見ました。アコモデーションは素晴らしい。ヨットングの広告にあった様に「貴方のセカンドハウス、プールつき」を思い出します。然し、何となくヨットとして見るとヤワなのです。これは日本とアメリカの海況の差だと思います。カリブの海を美女にかこまれてセーリングするにはゴキゲンなフネです。私には“美女を集める”自信がないので、アメリカのフネはやめる事にしました。アメリカの大型クルーザーは、かなりのフネがセンターボーダーです。あんな大きな鉄板が動かなくなったらどうしようかと思えます。これがモーガン・ヒンクレイを取り止めた、もう一つの理由です。なにしろ終戦直後の記憶が時々顔を出し、その反動で「アメリカ文化なんて」と言うのも日本人

的な考えかも知れません。そこで安いと言う事をメリットとするなら香港があります。香港と言えばチョイリーだと、すっ飛んで見に行き大きな失望を味わいました。イメージとしては雑誌で見た広告、ロンドン・ボートショーの写真ですから。写真がこんな大きな武器とは夢にも思いませんでした。台湾の造船所の方がはるかに良いみたいです。中にはヒドイのが有りますけど。私が見た台湾の2、3の造船所は非常に一生懸命作ってました。ただ、あまりこまかい事は気にしない様です。引き出しにスキマがあらうと扉にガタがあらうと平気です。建造中ずっと一緒に居て指示してればいいフネが安く出来るかも知れません。然し、そんな事をすれば、私が集めたたった一人の美女、女房に逃げられてしまいます。とても出来ない相談です。もう一つ気になるのはFRP又はFRGのハル建造時における、化学反応の仕方です。あまり早く反応が進むとひずみが出るのではないかと思います。なにしろ台湾は暑いですから。

そこで、いろいろ考え、再検討しました。まず日本と海況が似ている事。そして質素な国をさがし、オランダとイギリスを候補に上げました。勿論、その前にずっと日本のメーカーを調べてみました。第一に高過ぎます。これは艀装品がまだ日本では品質の点で問題があり、輸入品に頼っている為ではないでしょうか。税金はどこで作っても日本に持って来れば同じ事です。

51年3月末、仕事があり、女房とスペインに行きカンスに渡りました。さすがに素晴らしいヨットがあります。取引先ヨットで朝食などをとり、女房をヨットになじませようと苦労しました。もっとも彼女から見れば、コッケイな事かもしれません。

さて、いよいよイギリスに渡ります。ロンドンで仕事を片付け、一日暇を作り、ゴスポート迄女房につき合ってもらいます。港は寒いなのと女房にはセーター、コートをつンバツし、一緒に行ってもらいます。ポーツマスで車を降り、フェリーで2、3分でゴスポートです。ポーツマスと言えばネルソンが仏艦隊と対決するため兵力を集結した所。そして伝統ある英国海軍の基地と考えれば、当然横須賀を思い出します。ポーツマスでの第一印象は、静かと言えば静か、さびれたと言えばさびれた田舎町です。気をとりなしてゴスポートに渡り、キャンパー・ニコルソンを訪問します。セールスマネージャーのクラウド氏との約束に1時間遅れましたが、秘書のお嬢さんは平然と「彼は食事に出掛けましたので、1時間後に又来て下さい」と言います。日本のセールスとは大きな違いです。我々の場合を考えれば“何しろ遠くから初めて来たのだから、道が解らないだろう、ちょうど飯時だから、なにか美味しいものを食わせて売りつけよう”式の発想になるのではないかと思います。国状・人情の差を再認識して、女房と居酒屋を探して昼飯にします。知らない

い土地の知らない店は、日本でも入りにくいものです。まして都会でなく、英国の片田舎です。入ると土地のなじみ客がたむろしています。それがピタッと話を止め、じっと聞き耳を立て、私達が何しに来たのか、注目しています。そんな具合でゴスポートの第一印象は決して良くなかったのです。ただ、そこの田舎料理はウマカッタ。英国料理がまずいと言うのも一部の話ですね。

クラウド氏にやっと会え、工場の中を見せてもらい、ニコルソン44, 39を見ます。私の目的はニコルソン44だったのですが、クラウド氏はニコルソン39を勧めます。彼等ニコルソンの連中も39に自信を持っているようです。私どもも、上架してあるハルの美しさにひかれ、女房も「美しいわね」などと言い出します。一目ボレです。それから、スケグ、排水穴、プロペラシャフトの取付穴などに、手や指をつっこんでみます。工作程度の高さがうかがえます。ハルはハルマテックで作られ、ニコルソンで艦装してるとの事です。さて舟は決っても、金を作らなければなりません。価格を聞き、グランドバンク36を売れば手に入れられそうです。すぐ売りに出しましたが、折からの不況です。なかなか売れず年を越しました。ニコルソンのテラー氏が私の米国出張中に様子を見に来ました。そして、(株)武田——というよりパーゴの武田さんに、後事をたくしたのかどうか、分かりませんが、私が連絡をし彼に知己を得ました。非常に御世話になると同時に武田氏からも「いいフネだ、いいフネだ」とおだてられて、すっかりその気になっているうちに、グランドバンクの買手が見つかり、52年6月にオーダーしたのです。然しまだ問題は残っています。船内のアコモデーションは女房のテリトリーです。又、私の未来のクルー達に反乱されても困ります。名前を「瑞鷹」から「パウンティ」に変えなければなりません。そこで同年7月夏休みに、女房子供達とニコルソンを訪れ、艇内の色を決め、発注書にオプションをマークしました。日本に帰ってからは子供達に受験勉強を強いて、「親父の野郎、遊ぶ時には時間を作れなどと勝手なことを言うくせに」などと思われてるようです。又、武田氏には、セールの計算を初め、ストープはつけた方がいいか？、オートパイロットとウインドヴェンとどちらがいいか？などと、実に自主性のない質問をくりかえし、御迷惑をかけながらも、種々アドバイスをいただき、やっと出来上りました。

今、引き渡しを受けに行くところです。自力廻航し、日本に艇が来るのは早ければ今年末、遅くとも来春迄には持って帰りたいと思っています。私は日本とフネの間を往復します。

それでは、いずれ又、海でお会いしましょう。

## 回航記

### 基隆から横須賀まで

その2

## 台湾海峡

品川 誠

2月27日 午後、待ちに待っていた出国許可がやっと下りた旨、エイジェントの三洋公司から連絡があり、皆、生き返ったように活気づいた。東京へ国際電話を入れて、次の寄港地・石垣島への入港予定日を伝えるやら、あわてて、土産物や、食糧を買出しにかけまわったり、夜の基隆の街の雑踏に名残りを惜んだりして、艇に戻って眠ったのは深夜になってしまった。この時、買込んだ食糧は、まず安くてうまいオレンジを大量に。

(台湾産で、1個20円ほど。)台湾料理のデザートには縦に割って大皿に山盛りにしたのが必ずといっていい位出ました。(航海中、海が荒れても、オレンジだけには皆、食指が動くと思えて、むさぼり食ったものです。)他には、馴染みになった紹興酒数本。それにつまみとして醤油で炒った西瓜の種子。脂味の多い腸詰類。クラッカーや甘いパン類。マンゴーのカンジュース。可口可楽(コカ・コーラ)等、とりあえず、石垣島までの食糧と非常食若干でした。

2月28日 出港の朝、0800起床。これまでどんより曇っていた毎日だったのに、珍しく晴れて、朝日を浴びながら、思わず浮き浮きと出航の準備をする。

そのうち、出入国検査官やエイジェントの人達が来船、うって変わって、きびきびと通関手続がすんで、0905、いよいよ出航のもやいをとり、見送りの関係者や、岸壁に佇む街の人々に手を振りながら、機走でゆっくり港口へ向かう。思わず、キャビンからカメラをとり出すと、先導する税関のパトロール艇の役人がヤメロという仕種をするので、しかたなく、ハッチのかけから、後に過ぎ去る軍港基隆の朝景色を隠し撮りする。港口で、戻ってゆくパトロール艇と挨拶を交わり、変わったたたずまいの灯台を見ながら、お初のジブを掲げてみる。最初の回航メンバーは、オーナー代理の尾崎さん、ノーテックの太田さんと宇都木さん、回航責任者の津村さん、それにゴリ押しで回航員志願の品川の計5名で、かわるがわるラットを握って記念写真を撮ったり、まずは平穏なスタートを切ったのだけど……。1255(日本時間)雲行きがあやしくなり、ジブ降帆、メイン2ポイント、Wの風がウネリと共に強く



写真A



写真B

なってくる。1715、メイン降帆、機走。風はNEに振られて、ますます強くなり(15~10<sup>m</sup>/s)、めちゃくちゃな三角波にもまれ始め、これは大変な海に来てしまったと思ったけれど、もう遅い。白い波頭を見せながら、くろぐろと横たわる台湾海峡のまただ中で、悪夢の回航初夜を迎えたのです。(写真A)

航海日誌をめぐってみると、

1805、風NE、波悪シ。ビルジノ量ノ急増ニ気付キガクゼントスル。ビルジポンプ冠水、ビルジハ某板裏ニマデ達ス。バケツリレーニテハッチヨリ排水。皆、船酔ニテダウン。エンジンハマダ無事ナリ。コンパスコース110°。機走3ノット。

2330、貨物船ト行会ウ。針路、変エ、コチラノ安否ヲウカガウ様子。信号見ユルモ応答セズ。波高7m、ウネリ強ク、波悪シ。本船通過後、ヒーブツヲ決意。シーアンカートシテ、古タイヤ3本、ポリタンク2個ニ水ヲ満シ、アンカーロープ15mデ、スターンヨリ流ス。10<sup>m</sup>/s、風ヲアビームニ受ケテ立ツ。ワッチ中止。ハッチヲ固縛シ、全員フテクサレテ眠ル。ピシヨヌレ、軽油マミレナリ。

翌朝、0830、やっと起き出して、本船とも、どこかの島ともぶつかっていないのにホッとしながらも、急に不安になって、ちょうど発信し始めた航空無線局をD.F.で探してみる。与那国島と石垣島が入感。位置を出してみるとヒーブツしていた間にNへ80マイルほど流されている。風はずっとNEだったから、これは

黒潮のせいだろうと思う。エンジン始動。パーキンス40馬力ディーゼルが頼もしくなり出すと、メンバーの顔にも生気が出てきて、久しぶりにオレンジなんかにかぶりつく。コンパス120°で石垣港を目指し機走。

午後になると、風はEに振られてだんだん落ちてくるし、ウネリも収まってきたので、メイン2ポイント、ミズン1ポイントで機帆走を始める。スピードも6~7ノット出ているみたいだ。これでなくちゃ。

2330、やっと石垣島北端の平久保埼灯台の灯を視認。コース120°で石垣島のほぼ南端に位置する石垣港を狙ったつもりだったから、依然、黒潮が強いのに驚く。2人ずつ4時間ワッチを組み、島影に沿って機走して行くにつれ、ウネリは全く無くなり、昨夜、三角波の奈落へ滑り落ちながら、神サマ、仏サマ、オカアチャンと念じたことはコロリと忘れ、口笛まじりの素適なナイトワッチになって、遠く、近くまたたく灯がひときわなつかしい。

3月2日、0530、石垣港入港。警備艇「ハヤカゼ」ニ横着ケシ、Q旗掲揚後仮眠スル。

0830、検疫官、来船ス。雑談シナガラ、台湾産ノ果物ヲ食ベテシマウ。持込禁止品ナリ。入国検査官来船シ、入国通関終了。

蓬莱の国で進水したフォルモサ41ft ケッチ「ドーチエスター」は、こうして漁師も恐がる東支那海の時代の洗礼を受けて、やっと日いづる国の西端、石垣港で暫く小休止です。(写真B)

#### NORCレース・ルール委員会からのお知らせ

IYRU競技規則の講習会を次の通り開催いたしますので、奮ってご参加ください。

第1回 初心者向 6月23日(金) 1830

第2回 中級程度 7月5日(水) 1830

会場 船舶クラブ会議室(東京・虎の門)

当日IYRUルール規則を500円で頒布いたします。

# オロール・シングルハンド・レース 招待参加にあたって

関口徹夫

最近我国でもシングルハンド・セーリングへの関心が高まって来たようで、あちこちの水域で小規模ながらシングルハンド・レースが行なわれたり、又、ウインドヴェーンなど取りつけた艇を見かけることも、珍しくなくなって来たようです。世界的なシングルハンド・レースとしてよく知られているものに、2年毎に行なわれる大西洋横断シングルハンド・レースがあります。このレースは出場艇の大きさや型式にほとんど制限がないので、回を追う毎に艇の大型化が目立ち、ついには昨年の〈クラブメディテラネ〉号の様な超モンスターボートまで出現する様になり、我々の興味を大いにおかせましたが、反面、出場者にとって毎回ごとの造艇競争には個人の財力では（よっぽどの億万長者は別として）とても追いつく術もなく、勝つためにはまず良いスポンサーを見つけることが重要なファクターになってきました。この様な大西洋シングルハンド・レースの異常なまでのエスカレートぶりを背景にして、もっと一般のヨットマンにも優勝のチャンスのあるシングルハンド・レース（言いかえればお金のあまりかからないレース）としてミニトランス・アトランティック・レース、オロール・シングルハンド・レースが注目され、実績をのばして来ました。今回私の出場するオロール・シングルハンド・レースは、フランスの有力紙の一つであるオロール社が主催するIORマークⅢハーフトンクラスを対象とするレースで、出場艇を特にハーフトンと指定したことに依り、出場選手により公平なスクラッチでの順位争いの可能性が与えられ、それだけレースの興味も増したといえるでしょう。このレースは出場者の経済的な負担をより軽くするように、オロール社が特別なチャーターシステムを設けており、今回の場合を例にとって具体的に説明しますと、シングルハンド・レース用の完全装備の艇をチャーターするとして、そのチャーター料が1万5千フラン（約80万円）で、出場選手はその金額をサポートしてくれるスポンサーを見つければ、特に外国からの出場の場合などは、オロール社が積極的にリクエストに応じた艇種を探してくれるわけです。そしてそのスポンサーに対しては出場艇にスポンサー名をつけ、かつ、オロール紙上に1万5千フラン分の広告を無料掲載するというシステムです。最終的には、オロール社が全額負担ということであり、同社がこのようなシステムをとっているために、スポンサーをみつけるのもそれほど難しいことではありません。ですからフランスへの往復運賃及び滞在費を用意し、上記の条件を満たすスポンサーを見つければ、あとは後述のレ

ース規定にある資格を持っていさえすれば、我々の手に届く範囲での出場が可能なレースというわけです。

同レースの第1回は、1970年にフランスのブルターニュ半島の西端のプレストをスタートし、スペイン北岸のサンタンデルまでの第1行程と、サンタンデルをスタートして再びブルターニュ半島南岸のボルニックまでの第2行程の計約400マイルのコースで行なわれ、出走艇12ハイで、中には日本でも知られている、ジャン・イヴ・テルラン（途中座礁の為、艇体放棄）なども参加していました。完走は9ハイで、優勝はスーパーチャレンジャー・クラスのJ.D.カットでした。その後毎年行なわれ、出場者も、ジャン・マリー・ビダル（第3回優勝）、ミシェル・マリノフスキー、ジル・ルポー、また女性では、マリー・クロード・ファルーやイギリスのクレア・フランシスなど、大西洋横断レースの常連が殆んど名を連ねており、コースも、次第に複雑・長距離化され、1976年より4レース（4行程）により、各行程毎のトップ及び各行程の合計所要時間の優勝者及び各行程毎の順位の得点合計での優勝にわけようになりました。今年のコースは、フランス、ブルターニュ北岸のペロー・グレックをスタートし、アイルランド南端のキンセルまでの第1行程、キンセルよりブルターニュ半島南岸のラポールまでの第2行程、ラポールよりスペイン北岸のラレドまでの第3行程、ラレドより再びブルターニュ半島南岸のキプロンまでの第4行程の計約1300マイルで行なわれます。過去のレース記録を見ますと、レースの難関は第1・第2行程の英仏海峡横断、特に第1行程スタートよりシリー諸島までの間が、本船の往来も多く、またその後潮流などかなりあるので、各艇コースのとり方に苦労しているようです。また、最も長い第2行程では、ブルターニュ半島にとつづく頃には各艇英仏海峡横断で相当疲労もしており、それに続いてのブルターニュ南岸にまわりこむコースでは、地形・潮流とも複雑な為には殆んど睡眠をとることのできないレースをしているようです。私も1971年にこの海域でS&S31でレース中、スピランで対水速度5ノットにもかかわらず、逆潮の為、対地速度では後退してしまい数十分間アンカーリングしたことがあります。各行程ごとの休息は約2日づつあるわけですが、各行程毎に再スタートするので遅く着いた艇ほど休息や整備の時間も少なくなり、悪循環になっていくので、最初の行程から良い成績をとることが後に続く行程のコンディションを整えるのに大事な要素となりそうです。出場艇数は昨年38パイエントリー中31パイ出走。今年はアドミラルズカップ・レース及び大西洋横断レースがない年なので、それ以上の参加が予想されています。出場艇の艇種についてみると、量産艇が多く、優勝も殆んどがその中から出ており、大西洋横断レースのように建造費の高いワンオフ艇は殆んど活躍しておらず、艇よりもナビゲーションやセーリング技術が重要なファク

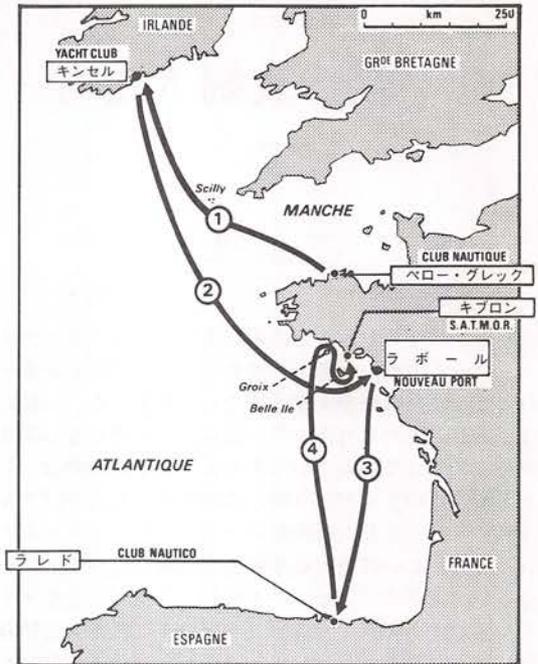
ターになっているこのレースの健全な特色がわかります。ちなみにこれまでの優勝艇種を列記すると、第1回/スーパーチャレンジャークラス(アンドレ・モーリック設計, 合板チェーン艇), 第2回/サンチュリオンクラス, 第3回/スーパーアロキヤンクラス(モーリック設計, チェインセミアーク艇), 第4回/アラク・アタオ(フィリップ・アール設計, ワンオフ), 第5回/エルプストローム30, 第6回/クリッパーMCクラス(モーリック設計), 第7回/マラルル9Mクラス, 第8回/ファーストクラス(モーリック設計)となっており, ワンオン艇は1回のみ優勝ということです。ウインドヴェーンについては, これまでの優勝艇は全艇アトムスを使用し, その他に, ハスラーなどが若干使われているようです。

私は今回の出場艇種としてのコンテンション30(ピターソン)または, 昨年度優勝のファーストをリクエストしており, 現在のところコンテンション30にアトムスの組み合わせで出場する予定です。今年のスタートは7月28日ですが, 第4回優勝のジル・ルポー氏のアドバイスによれば, 第1行程のシリー諸島あたりまでは走りこんでおく方がよいとのことなので, できれば7月初旬には現地にてトレーニングを開始したいと考えています。

最後に, 今回の招待を受けたいきさつについて——私は1970年より73年までの滞仏中に, 前述のS & S31をはじめ, カーターワントンなどのスキッパーを務めており, その間に知り合ったフランスのヨットマンなどの推薦に依るもので, 又, 私自身もシングルハンド・レースには非常に興味があり, 一昨年相模湾シングルハンド・レースにも出場しており, 今回のオロール社の招待は願ったり叶ったりのことであつたわけです。コース慣れなどしていない初出場での上位入賞はなかなか難しいとは思いますが, 精一杯頑張ってきます。

なお本レースの主な出場申し込み要項は下記の通りです。

- ◎ 出場者は18才以上であること
- ◎ 出場者は100マイル以上のシングルハンド・セーリングの経験を持っていること。
- ◎ 申し込みは1978年7月1日までにオロール社宛てに行ない, エントリー料はスポンサーなしでの出場の場合, 500フラン(約25000円), スポンサー付きの出場の場合, 2000フラン(約100000円)とし一切の払いもどしはしない。
- ◎ 出場艇はIOR マークⅢ21, 7フィートのレーティングを持った固定キールの艇とし, フランスの場合はカテゴリーⅡの安全検査をパスした艇, 又はそれぞれの国の同等のカテゴリーをパスした艇で, 申し込みの時に計測証明書を添付すること。例外として2ポール使用で2枚のジブを展開する艇は, 計測で許可された長さ以内のポールを使用し, ジブの面積も計測で許可されたものより



大きいものは使用してはならない。

- ◎ 出場艇はコミッティーに, 毎日14時にポジション報告をすること。
- ◎ エンジンバッテリー・チャージの時のみ使用出来る。
- ◎ コースは別図の通りとする。
- ◎ 総合1位は4行程の所要時間の合計で決定する。
- ◎ 得点総合1位は各行程の順位により得点し, その合計で決定する。点数は下記の通り。1位は0点, 2位は3点, 3位は5.7点, 4位は8点, 5位は10点, 6位は11.7点, 7位は13点, それ以下は順位+7点とする。
- ◎ 各艇はVHF10W以上の無線機を持ち, バッテリー容量は最低12V55アンペアとする。又, 英仏海峡及びアイルランド水域にいる間はAM8~9及びPM7~8の間にもロールコールを行なう。
- ◎ 本レースは同一選手及び同一艇に依って全行程を走るものとし, 艇体などの修理は行程間の休息中に可能である。
- ◎ スタート準備信号より各行程のフィニッシュまで出場艇は一切の援助を外部から受けてはならない。
- ◎ レーダー, オートパイロット及び特定の選手用に準備され, 他の選手が使用出来ないような電波方向感知器などの使用は禁止とする。
- ◎ レースルールはIYRUにしたがう。
- ◎ すべての選手は各人の責任において出走するものとし, 又コミッティーはすべての選手に対してスタートの禁止を命令することが出来る。
- ◎ レースについての案内は下記であつてついています。  
L'AURE "COURS EN SOLITAIRE"  
100 Rue De Richelieu 75002 PARIS.

## 想い出の貴婦人たち

その5

三浦三生

最近レベル・レースが盛んになって、トライアングル・コースの戦いが激しいために、ビッグディングーのような性格の艇が大変多くなって来ました。一部には、あれで荒れる外洋を走ったら、とんでもない事故が起るのではないかという声もあります。歴史はくりかえすといいますが、NORCの創生期にも、外洋クルーザーというよりも短距離レース用のキールボートといった方がよい性格の艇が何隻か活躍しています。その一つは東京オリンピックを目指して進水した6メートル級です。東京オリンピックといえば私たちは1964年に開かれたことを思い出しますが、実はその前にも一度東京が候補にあがっていました。これは第二次大戦のために沙汰やみになってしまいました。この時のレース艇の1つが6メートル級だったのです。ちなみに東京オリンピックの時は5.5メートル級で、日本の艇は「ロイ」でした。「ロイ」はNORCの古いメンバーの一人である山口良一氏にちなんでつけられたものです。

この艇もオリンピック後はクルーザーに改造されたと聞いています……。

さて、この国際6メートルクラスの1号艇(JI)は〈朝風〉でした。その後占領軍に接収されて、KAZAHAYAと言う名前で、NORCの初期のレースの常連でした。つい最近まで横須賀でこの艇をみましたが、今はどうなっていますか、よる年波にさからえずにリタイアしたのかもしれませんが、J2は「玄海」です。九州の麻生さんがオーナーで、同じく占領軍に接収され、その後九州大学のものになっていたそうです。NORCでの活躍はありませんが、九州海域のヨットマンのあこがれの艇だったそうです。

同じような短距離レーサータイプの艇は〈神風〉、〈ミッチャン〉など、油壺辺でエンジンなしで入出港をしていました。その中で現在浮いているのは、114号の〈MOCA DICK〉だけではないでしょうか、今、〈セント・メイ〉と名前を変えて横浜に浮いています。

1962年に大島レースで遭難した早稲田大学の〈早風〉(アーサ・ロブ設計)(セールナンバー122)もこういったタイプの短距離レーサーでした。遭難の原因はいろいろ考えられるでしょうが、やはり荒れる外洋に耐られない艇だったのではないのでしょうか。

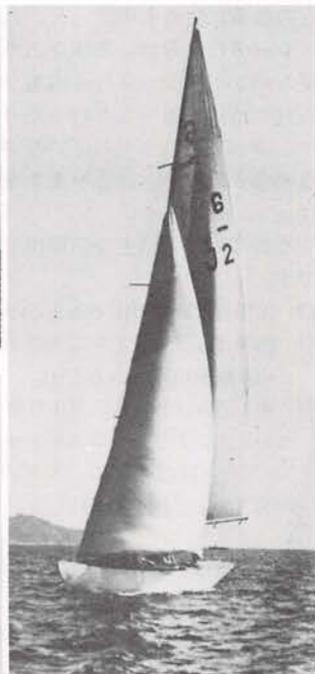
前車のわだちをふまぜると言う諺もあります。お互に注意しましょう。



Mr. Right の〈MOCA DICK〉、  
第4回大島レース



〈早風〉



〈玄海〉 稲富敬提供  
(KAZAHAYA) 中島房徳撮影

## NORC本年度初の理事会

さる3月総会后、初の理事会は4月22日に開かれた。駿河湾及び東海支部の両支部長を交え、出席理事13名。

### 第1議案 協会役員の選任について

飯島元次議長：本年度から向う2年間の理事及び監事は、さる3月に開かれた総会において選任されたが、会長、副会長及び専務理事は理事会で互選するよう定款に定められているが、如何が扱いましょうか。

議長の見解に対し、議長一任の発言により、会長に古屋徳兵衛、副会長に秋田博正、飯島元次、専務理事に大儀見薫の各理事が選任された。

常務理事については、定款によれば会長の指名とあるが、山口久次、清水栄太郎の両理事をお願いすることで了承された。

大儀見：さる第22回通常総会で理事が選任され、今から2年間の新しい任期に入るが、理事会の構成と各専門委員長を選任については、まず会の運営について基本的にはどうあるべきかを皆様と共に論議して問題を提起する。その論議を経た上で会長から各専門委員長を任命したい。

まず関東支部の明確な位置づけが是非必要であると考えている。NORC最大の支部である関東支部の会員の声を、より効果的に汲み上げるため、クラブ活動を充実する場として支部の組織と活動の強化を計り、支部常任委員会、オーナー会議などの運営を計る。本部、支部と屋上屋を重ねることは避け、本部は公益法人としての活動、支部はフリートを中心のクラブ活動と分業する方向でどうか。

事業の円滑な運営を図るため総務委員会ほか10部門の専門委員会があるが、総務委員会はNORCの組織、財務、OFFSHOREの発行を担当し、これを柱として日常業務の運営を行なうことが基本である。

特にこの組織上の問題として、昨年来検討を重ねている総会の定足数の問題がある。

1. 成立要件の会員総数2分の1を3分の1に改める。
2. 代議員制度を採り入れる。
3. 入会后、一定期間を経過したものを正会員とする。
4. オーナー会員のみを正会員とする。
5. 各地方支部を法人格の支部として、本部総会にはこれを1個の会員として扱う。

今迄に以上の様なことが論議されてきたが、理事会としては、どう扱うべきであるか意見あれば伺い

たい。また出来るだけ早い機会に定款改正の要点を煮詰めると共に専門委員長についても早急に決定したい。

(レース委員会)

清水：2年前にレース担当の理事は本部と関東支部に分けて3名とした。

平松：NORCは、その性格上レース部門のウエイトが重い。3名いても決しておかしくない。

松田：評議員会で、レース担当の理事が多いと言う意味が判らない。

大儀見：評議員会でいうのはNORCは社団法人として当然為すべき仕事が多いのに、レース担当に3名もの理事が当る必要が無いだろうという事であった。

法制委員長には石原慎太郎氏になって貰っているが、税の問題、船舶関係法令の問題が今後益々活発化が予想されるので、誰か実務を担当する理事を定める必要がある。通信委員長には大谷正彦氏にお願いしたいと思っているが、どうだろう。

周東：本部と関東支部のレース委員会は合同レース委員会とした方が合理的である。但し、レース担当の理事が3名必要かどうか……。

国際レースなどは、準備・その他を考慮すると長期間にわたることなどから、プロジェクトとして取り扱い、レース委員会とは別の組織により、企画・運営などを行なうのが良いと思う。勿論レース委員も積極的にメンバーに加わることが望ましい。1978年Qトン世界選手権レース実行委員会はその好例である。

清水：NORCはレース・オンリーのクラブと解すべきか、この辺の見解はブルー・ウォーター派とレース派の立場の相違から来る見解の相違であろう。会員全体の意見として、評議員会は3人は多過ぎるとして取り上げたものと思う。

横山：安全委員会の根本原則は、各支部の意見を尊重することにある。

船舶安全法関係については嶋田理事に引き続きお願いするのが一番良い。

大儀見：「安全白書」のような形で広く事故例の分析とその教訓等をOFFSHOREに継続的に発表することが重要な仕事である。

(本部と支部の問題)

塩川：組織のあり方について、まず「明日のNORC」を大切に。次に1人の理事の意見でなく、何人かの人達で論議して段々と整理する事が必要であると思う。

地方支部では、それぞれ自主的に行なう方針で従来から実施しているが、支部では如何しても情報不足である。

本部は必要事項はOFFSHOREに掲げているが、唯それだけでなく、いろいろな情報をもっと細かく支部に流して頂きたい。また各支部の安全委員は何

時でも本部に派遣して、情報を的確に理解するようにしたい。適当な時期を見定めて、早目に計画して是非実現するように骨折りを願います。

**都築**：関東支部だけでなく、全国の各支部の各委員に同じ思想が適切に流れるような全国組織を是非考えて意志の疎通をはかって欲しい。

**周東**：レース委員会が中心となって、レース関係のルール・安全・計測の各支部委員長を本部に招集して、真の全国的組織としての場をつくりたい。

(ルール委員会)

**平松**：IYRUの1977年度版が日本ヨット協会から出版された6月中には、まず初級の講習会を開きたいと考えている。そのあと中級用の講習会を考えているが、現実的な事例をとらえて質疑応答の形で進めて行きたいと考えている。

IYRUルール自体の説明会が終ってから、安全・計測の意見も総合的に取り入れた合同研究会も催したい考えである。

**松田**：レベル・レース関係のグリーン・ブックの翻訳などはルール委員会で取り扱うのが筋であろう。

**周東**：外洋レース関係のルールには、IYRU競技規則以外にNORC外洋レース規則・その他があるが、ルール委員会が取り扱う範囲について明確にする必要がある。NORC外洋レース規則については、全国的組織であるNORCの外洋レース規範としてほしいものにするため、再検討する時期に来ていると思う。

**大儀見**：港則法、衝突予防法などヨットマンとしての基礎的なものをあつめて「外洋ヨットの航法」として出したことがあるが、これの改正版を是非作った方がよい。

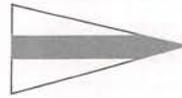
**清水**：泊地対策関係を今迄担当していたが、これはそれぞれ個々の問題であり、地元には密接な関係があるので、どうしても個々のグループで事に当ることが多いが、全国のヨットマンに係わる問題については、本部マターとして取り扱っていききたい。

**大儀見**：各位からいろいろと出された意見を基にして、各委員会の人選を早急に行ないたい。これに関してご意見がありましたら、知らせて欲しい。

### 第2議案：組織規定の改定について

**大儀見**：組織規定第4章の第12条であるが、その3項に「事務局長は会長の命を受け、総務委員長の指示により、事務局所掌事務を掌理する。」とあるのを、  
3. 「事務局長は、常勤の常務理事の命を受け、その指示により、事務局の所掌事務を掌理する。」に改める。

53年度無線便覧(¥2,300 送料¥250)お頒けします。内容はDF局表、海岸局、保安庁局、船舶局等の通信に関する諸元、電波監理局手続、外国入港時の通信要項など。申込みは郵便振替又は現金書留にて。 通信委員会



## NORC協会ニュース

### 計測委員会

NORC計測委員長 嶋田武夫

オーナー各位へ(レーティング更新について)

昨年中にオーナー各位の御手元へ送りました、IORのレーティング更新申込は、オーナーより、NORCに1月31日までにとどくよう御願いしました。又更新につき、計測を必要とする艇は、計測終了を出場予定レースの3週間前までにすまし、データをNORCに急ぎ郵送下さい。大変混雑が予想されますので、よろしくご配慮願います。

### 1978年 計測料金表

<b>全計測料</b>	
NORC料金	31,000
NORCスタンダード	25,000
実施手当	
①基本料金 25フィート	25,200
フィート増料金	1,000
パスル、スケグ等	4,000
②NORCスタンダード(25フィート)	15,000
フィート増料金	500
<b>再計測料</b>	
NORC料金	12,000
実施手当	
スピソ	600
ジブ	300
ステースル	800
上記セール計測料が1,500円を超える場合	1,500
プロペラ	1,000
フリーボード	1,800
BWLカーブ	3,000
CGF	3,000
リグ	1,500
アウトボードエンジン	2,000
上記以外の計測は原則として(SFS)	1,000
<b>確認計測料</b>	
NORC料金	500
実施手当は再計測と同一	

### 1978 NORC本部計測委員会

CHIEF MEASURER	渡辺修治	ORC
計測委員長	嶋田武夫	(事務局) 歌田道教
計測委員	武市俊	(技術委員会兼務、安全兼務)
"	林賢之輔	(技術委員会兼務)
"	倉本泰治	(コンピューター総括)
"	今北文夫	(関東支部総括)
"	金指昭郎	(技術委員会兼務)
"	西田兼義	(Nレーティング委員長)
支部担当員	西田兼義	駿河湾支部
"	花川幸一郎	東海支部
"	増山豊	岡田邦夫、近畿北陸支部



5周年記念

大島ランデブーの

御案内

横浜フリート主催による第5回大島ランデブーを下記のとおりに開催します。

海の仲間どうしの連携と親睦を深めるとともに、地元の人達との交歓を計り、夏の日を有意義に過ごしたいと思います。きっと満足いただけることと思いますので、奮って御参加下さい。

記

1. 日時 53年 8月19日(土)
2. 集合場所 伊豆大島波浮港
3. 集合時間 53年 8月19日(土)1000
4. 解散時間 53年 8月20日(日)現地自由解散
5. 行事
  - (1) 大島ヨット教室 8月19日 1100~1500  
大島の少年を対象に1艇あたり2~3人乗艇させ、ヨット教室を開催します。  
(ア) 参加人数 50名  
(イ) 波浮港付近航行回帰
  - (2) 5周年記念親睦大パーティー  
8月19日 1730~2100  
(ア) 大島勤労福祉会館2, 3階  
(イ) 地元有志により御神火太鼓、大島娘のおどり
6. 参加費  
(ア) 男性3500円  
(イ) 高校生以下及び中学生まで、及び女性2500円  
当日参加は500円増
7. 参加申込み期限 昭和53年 8月12日(土)
8. 参加申込み先  
箕輪秀次あて 〒223 横浜市港北区高田町1883  
TEL045-593-0368  
参加申込み者にはパンフレットなどを送付する都合上、又現地会場の定員がありますので、早めに連絡して下さい。
9. 現地本部  
東京都大島町波浮港1番地  
森善薬局 高柳俊樹様方 TEL 04992-4-0050

レベル・レース帆走委員会より

お知らせとお詫び

レベル・レース帆走委員長 石井 正行  
前号発表いたしました1978年度レベルレース・スプリングシリーズ第3レースの得点計算に、一部ミスがありましたので、つぎの通り訂正させていただきます。

クラス	艇名	第1レース		第2レース		第3レース		総合成績	
		順位	得点	順位	得点	順位	得点	得点	順位
ヨトン	DOZEN-A	1	12.25	4	9	3	15	36.25	①
	龍飛Ⅲ	4	9	1	12.25	4	13.5	34.75	②
	雲柱	2	11	7	6	2	16.5	33.5	③
	PLUMERIAⅢ	5	8	3	10	5	12	30	4
	SEE ADLERⅡ	3	10	2	11	8	7.5	28.5	5
	青海波	6	7	DNS	1	1	18.25	26.25	6
	JUNE BRIDEⅢ	8	5	8	5	6	10.5	20.5	7
	天城Ⅱ	9	4	6	7	10	4.5	15.5	8
	海猫	10	3	DNF	1	7	9	13	9
	HOENⅥ	7	6	9	4	DNS	1.5	11.5	10
	SEA TIGER	11	2	10	3	9	6	11	11
MAUPITI	DNS	1	5	8	DNS	1.5	10.5	12	
ヨトン	NINBUS 2	2	12	2	12	1	19.75	43.75	①
	魁Ⅱ	4	10	3	11	5	13.5	34.5	②
	TACHYON	5	9	5	9	4	15	33	③
	SERIOILA	6	8	1	13.25	7	10.5	31.75	4
	S.of BARON	9	5	4	10	3	16.5	31.5	5
	SERABIⅢ	1	13.25	DNS	1	6	12	26.25	6
	HIPPO	11	3	11	3	2	18	24	7
	MERLUSA	7	7	7	7	9	7.5	21.5	8
	KELONIA	8	6	6	8	10	6	20	9
	陽焔Ⅱ	3	11	8	6	DNS	1.5	18.5	10
	PUSSY CATSⅢ	DNS	1	9	5	8	9	15	11
GUERILLA	10	4	10	4	DNS	1.5	9.5	12	
EMILY	DNS	1	DNS	1	11	4.5	6.5	13	
ヨトン	FUJI Jr.	4	5	2	7	1	12.25	24.25	①
	TRACER	3	6	3	6	2	10.5	22.5	②
	BUN BUN	1	8.25	6	3	3	9	20.25	③
	INFINI	6	3	1	8.25	5	6	17.25	4
	VIND TOO	2	7	4	5	DNS	1.5	13.5	5
	VIENT SAGRADE	5	4	DSQ	0	4	7.5	11.5	6
	EBB TIDE	7	2	5	4	DNS	1.5	7.5	7
	BILLY THE KID	8	1	DNS	1	DNS	1.5	3.5	8

FISHING

洲本レースにファースト・ホームした、〈天城〉のエネルギーの素は回航中に釣り上げたこのマグロとか……。





泡盛りの出張サービス

沖縄レース、洲本レース、初島レース、大島・神子元島レースの表彰パーティーが、5月13日(土)に三笠会館で盛大にくりひろげられました。入賞の感激と泡盛りの酔いがミックスされ、「沖縄レース」論がいつの間にか「沖縄の女性」論に移ってしまう1コマもあり、楽しい夕べとなりました。



挨拶する古屋会長



高松宮杯を受ける〈シンドバッド〉のオーナー松本さん



カップが小さく見えます。〈月光〉オーナー並木さん



〈がらめ〉のオーナー朝河さん



三人寄れば文殊の知恵



〈TIDA〉オーナー伊志嶺さん



優勝カップより「ごちそう」が魅力(?)

OFFSHORE 第38号 昭和53年 6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 廣濟堂印刷株式会社

# Xenon

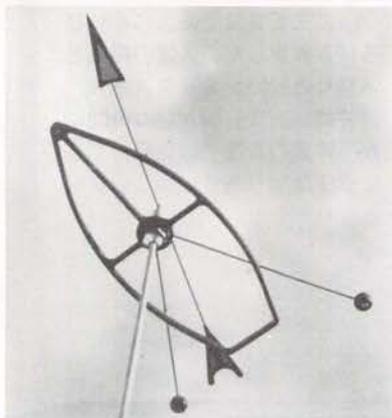


## N.O.R.C. ルール改正!!

'78年改正のN.O.R.C. 安全備品の項11-52.自動発光ブイは3月15日付で“強力なクセノン式ストロボ自動発光ブイ”……となりました。

# Windicator

by FMI & BUNNINGTON COMPANY



米国で開発された新しい風見「WINDICATOR (ウインディケーター)」を輸入発売します。

この風見は、軸受にダイヤモンドサスペンション方式を採用し、より正確なバランスと微妙な風の振れをキャッチします。また、20°~75°まで調節可能なロッキングシステムや、夜間用の蛍光テープも付いています。仕様は、全高36.2mm、船型長29.9mm、幅12.7mm、重量156gで、価格は15,000円。

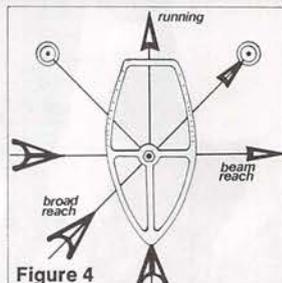


Figure 4

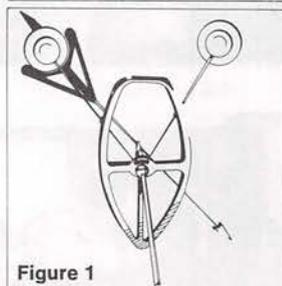


Figure 1

輸入発売元

株式会社

## カワノボム

〒239神奈川県横浜須賀市根岸町4-2-1  
原ビル TEL:0468-36-6383(代)



## NORC 安全検査特別規定

\*それぞれのレース分類に従って下記の数を持つこと。

安全備品の項 (抜粋)		レース種別				
		1	2	3	4	
信号焰	水密容器に格納されている事。	(11.61)	☆	☆	☆	☆
紅色	パラシュートフレアー 数量12	(11.62)	☆			
紅色	パラシュートフレアー 数量4	(11.63)		☆	☆	
紅色	ハンドフレアー 数量4	(11.64)	☆	☆	☆	☆
白色	ハンドフレアー 数量4	(11.65)	☆	☆	☆	☆
燈色	昼間用発煙信号 2ヶ	(11.66)	☆	☆	☆	

\*写真はNORC安全検査 (特別規定) カテゴリー3の当社ヨットセットです。

当社は  
海上、陸上での人々の  
生命を守る製品を作る  
専門メーカーです。

運輸省認定製造事業場・日本工業規格表示許可工場

## 国際化工株式会社

本社 ㊟102 東京都千代田区飯田橋4-4-5  
ボンビアンビル内 電話 03(263)9457番(代)  
工場 ㊟290-01 千葉県市原市奈良字菅の沢298の1  
電話0436(52)0211番(代)