

Offshore

法人 日本外洋帆走協会発行

昭和53年7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. 39
1978 / 7

一部定価100円



大島レース・スタートを前に

第4回沖縄・東京レースを分析

帆走委員長 武市 俊

沖縄の日本復帰を期して始められ、隔年毎に行なわれて来た沖縄・東京レースも早や6年目、第4回を迎えて、徐々にこのレースにも歴史が生れて来たとの感が深い。

第1回は12艇の参加によって争われ、第2回は17艇、そして第3回は13艇と若干の減少をみたものの、今回は、一気に27艇と多くの参加を見た事は、このレースがようやく日本の外洋ヨット・レース界に定着して来たものの現われと見てよいのではないだろうか。

ご承知の様に、沖縄・東京レースは、その距離、海象の過酷さ、ナビゲーション・テクニック及び、コース選定の難しさの総てにおいて、世界第一級の外洋レースに匹敵するもので、日本外洋レースの一つの頂点と言えるものだけに、参加艇数の増加は、艇、乗の進歩、充実の指針と見る事が出来る。

又、今回は、関東支部以外の支部からの参加艇が、初めて関東支部所属艇を上回った事も特筆すべき事で、過去のレースをふりかえって見ると、関東対他支部の比率は、第1回が7:5、第2回は13:4、第3回が7:6であったのが、今回は、関東から12、内海支部より5、東海支部が7、駿河湾支部は1、沖縄(まだ支部にはなっていない)より2で、先の比率は12:15となり、関東は第2回の参加艇数をも下回わり、他支部の充実度を如実に表わしている。

今回の参加艇をクラス別に見ると、クラスIが2艇、クラスIIが3艇、クラスIIIは9艇、クラスIVが最も多く10艇、クラスVが3艇となっており、クラスIII、IVが数の上でその中核をなしているが、クラスIIIには、東海支部所属が7艇、内海支部より参加が2艇で、関東からは0。ところがクラスIVでは、10艇中8艇が関東、2艇が東海といった数字が、外洋レース界の流れを象徴しているようで面白い。

もう一つ、エントリー・リストを見て興味を覚えたのは、そのほとんどが新鋭艇によって占められている事で、前回に続き同じ艇での参加は、〈CONTESSA〉、〈VIND〉、〈SASHIBA〉の僅か3艇。これに第2回に〈VAGO II〉で参加の〈ALBIREO II〉を加えても、過去に同レースを走った艇は4艇に過ぎず、参加全艇に対する比率は15%と言う事になる。

ちなみに、レーティング証書により建造年を見た所、本年及び昨年に建造された、進水後1年内外以内の艇だけで、実に18艇とその%を占め、76年度建造の

4艇を加え、ほぼ前回の沖縄・東京レース以降に浮んだ艇だけで82%に達し、日本にも世界の造艇競走の波が及んでいる事を示している。

そして、参加艇中最も古い艇が1971年建造の〈ALBIREO〉次いで〈朝鳥〉の73年、74年に〈CONTESSA〉、〈VIND〉、〈SASHIBA〉という事になり、これらの艇が、先の新鋭艇団にどこまで立ち向うかも、一つの大きな興味であった。

スタート当日の沖縄海域の気圧配置は、前日東支那海にあった低気圧が東進し、それに伴う南西に延びる前線がスタート時間前後にスタート海面を通過し、その低気圧の後に高気圧が続き、前線の通過後は、レース海面は一両日中高気圧に覆われ安定した天気となるであろうとの予報であった。

4月29日、定刻1000、前線はまだ通過しておらず、高曇りながら風はSSWで風速6~7mと絶好のコンディションの中、27艇全艇がスピネーカー、シューターを展開、スピーディーに視界から遠ざかっていった。

スタート後、レース艇団は常例のごとく、早く黒潮に乗るべく、トカラ列島を目指し、真すぐ北上する西コース組と、伊江水道を抜け奄美の東海上へ出る最短距離を狙う東コース組と二手に別れた。

このコース別の優劣を、過去3回のレースから見ると、第1回は〈チタ〉が唯1隻西コースを歩き、そして、九州、四国の岸寄りを走り、完全優勝を手中にしたが、この時の所要時間4日と12時間32分は、このレースのコースレコードとして今だ破られていない。

第2回は、スタート後間もなく北の風に変わり、全艇が片上りで東コースに出ざるを得なくなり、両コースの優劣を判定する材料にはならなかった。

そして前回は、西コースを取った〈マジシャンII〉の優勝となったが、東コースを行った1/2トンの〈八丈〉が好走、小差で修正2位になっており、しかもこの時の先行艇に有利となった気象条件を考えると、この時も、明解な判定を下しにくい。

以上過去の経過だけでは、まだいずれのコースが有利とも判定を下すにはデータ不足であり、しかもこの二つのコースの選定がレースの勝負の大きな最初の山となるだけに、いずれが利と出るか興味深い。

西コースを選んだ艇団には、その中でも最も西側に

〈TOGO〉、〈慎記郎〉、次いで西側に〈CONTESSA〉、〈VIND〉、〈RED IMPULSE〉、そして〈ZEPHYR〉、〈VEGA〉、〈SURUGA〉、最も奄美寄りに〈熊野〉、〈祥

鳳〉と、以上10艇、そしてその他の17艇が東側ラムラインを狙った。

第1図は、スタートの翌日、30日と5月1日の正午の各艇のポジションを示したもので、斜めに走る——線は、沖縄本島北端より伊豆半島南端までのラムラインを表わしたもので、これに各日のトップ艇の位置を通るラムラインに90度の線を引き、前後関係を計る目安とした。

30日正午では、〈月光〉を先頭に東コース艇団の方が有利に展開しているが、これは前日スタート後通過した前線に近い東側の艇団の方が、その後も前線に吹込む風を、西コース組より長く掴んだ結果と見られる。

30日から1日にかけては、レース海面は東支那海に中心を持つ高気圧に覆われ、全艇が動きの遅い一日となっているが、ラムラインを狙って走る〈SINDBAD〉が風を良く拾い、大型艇群を抜いてトップに出、また前日遅れた西コースの中でも、最も西側にいる〈CONTESSA〉、〈TOGO〉が、黒潮を掴んだものか行程を稼ぎ、前日の遅れをかなり取り返している。

その後の各艇の動き、コースは第2図に、その内の代表的何艇かを選び航跡図として載せておいたので、参考にされたい。

なお、この第2図は、毎日の正午の位置を直線で結んだもので、行程もその直線距離で出した為、実際とは若干の異差がある。

全般的なレース海面の気象経過は、トップ艇団がフィニッシュした5日まで、この季節には異例とも言える安定したものとなり、南下した前線の北の高気圧帯の中で終始した為、記録的なスローペースのレース展開となり、5日のうちにフィニッシュした艇は、ほとんど上りコースがなく経過している。

しかし、この間、天気図を見ても解る通り、5月2日と5日に、本州北東部で低気圧が発達した影響で、先行艇は行程を稼ぎ、後尾艇団は低気圧の吹込みに乗り遅れる結果となった。

5月5日、前日潮岬にあった先頭艇団が、SWの風に、一気にスピードを上げ、まず〈月光〉が1日で198浬を走り、1224にファースト・フィニッシュ。次いで、〈美濃〉が1630に、そして〈熊野〉、〈SINDBAD〉、〈CHIHIRO〉、〈FUJI〉、〈TOGO〉がその日の内にフィニッシュしたが、6日の早朝から風は北の微風になり、又もやスローペースに戻ってしまった。

レース結果から、レースコースによる優劣を見てみると、ファースト・フィニッシュ、総合4位の〈月光〉、優勝の〈SINDBAD〉、2着で修正でも2位となった〈美濃〉の3艇は、共にスタートから東コースを狙い、太平洋側に出てからも、共にラムラインぞいに最も沖コースを走って、この結果を得ている。

3位の〈CHIHIRO〉は、中間のコースを直線的に走り、5位、6位の〈TOGO〉と〈熊野〉はスタート後西



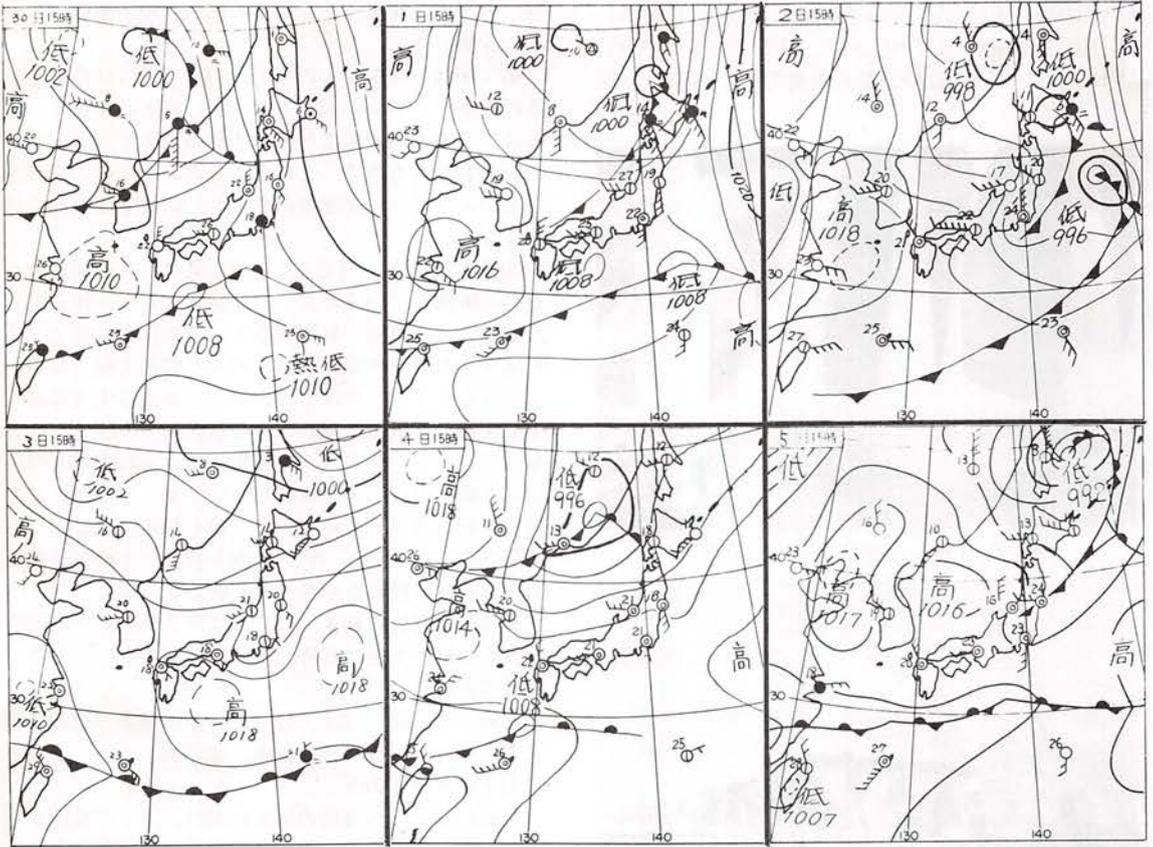
左より〈月光〉、〈SINDBAD〉、〈ZEPHYR〉



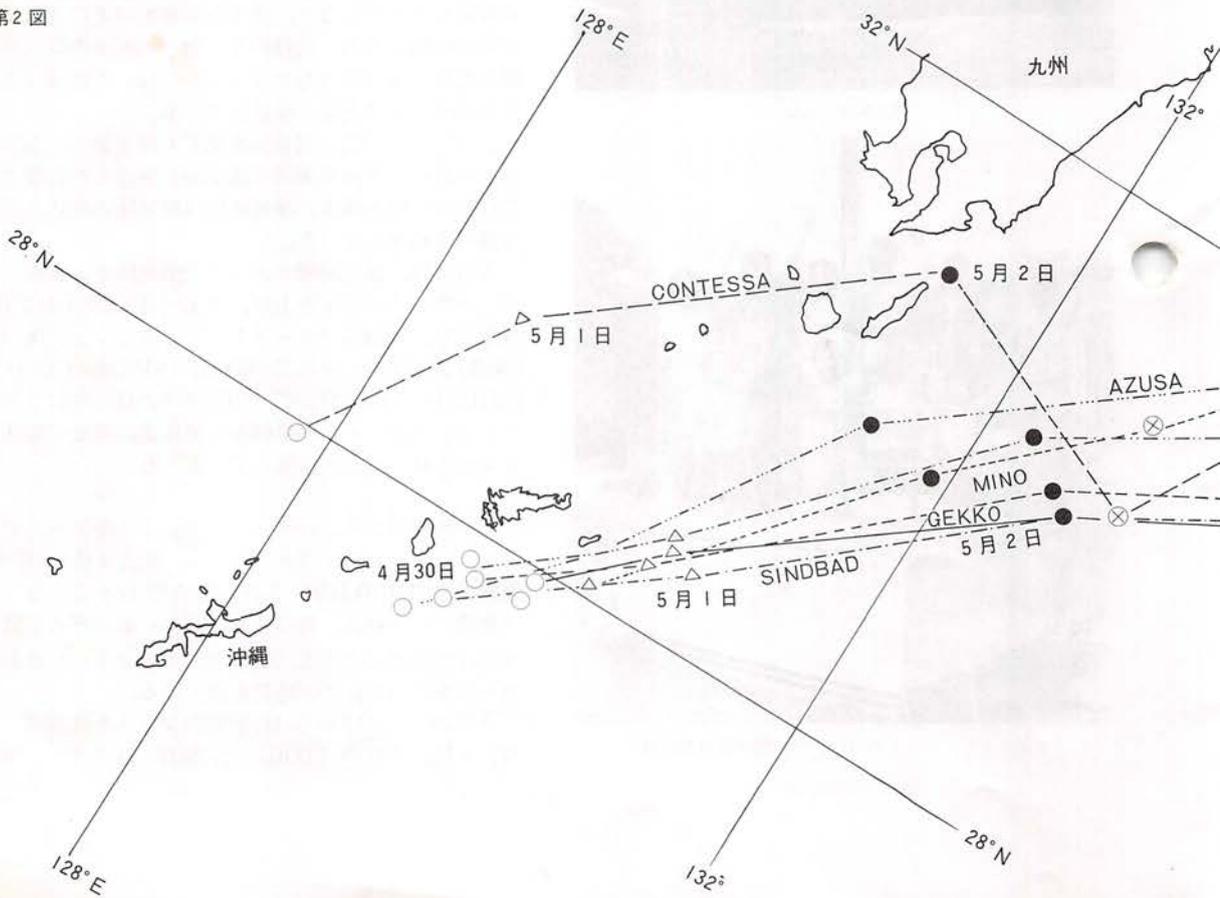
〈CONTESSA〉

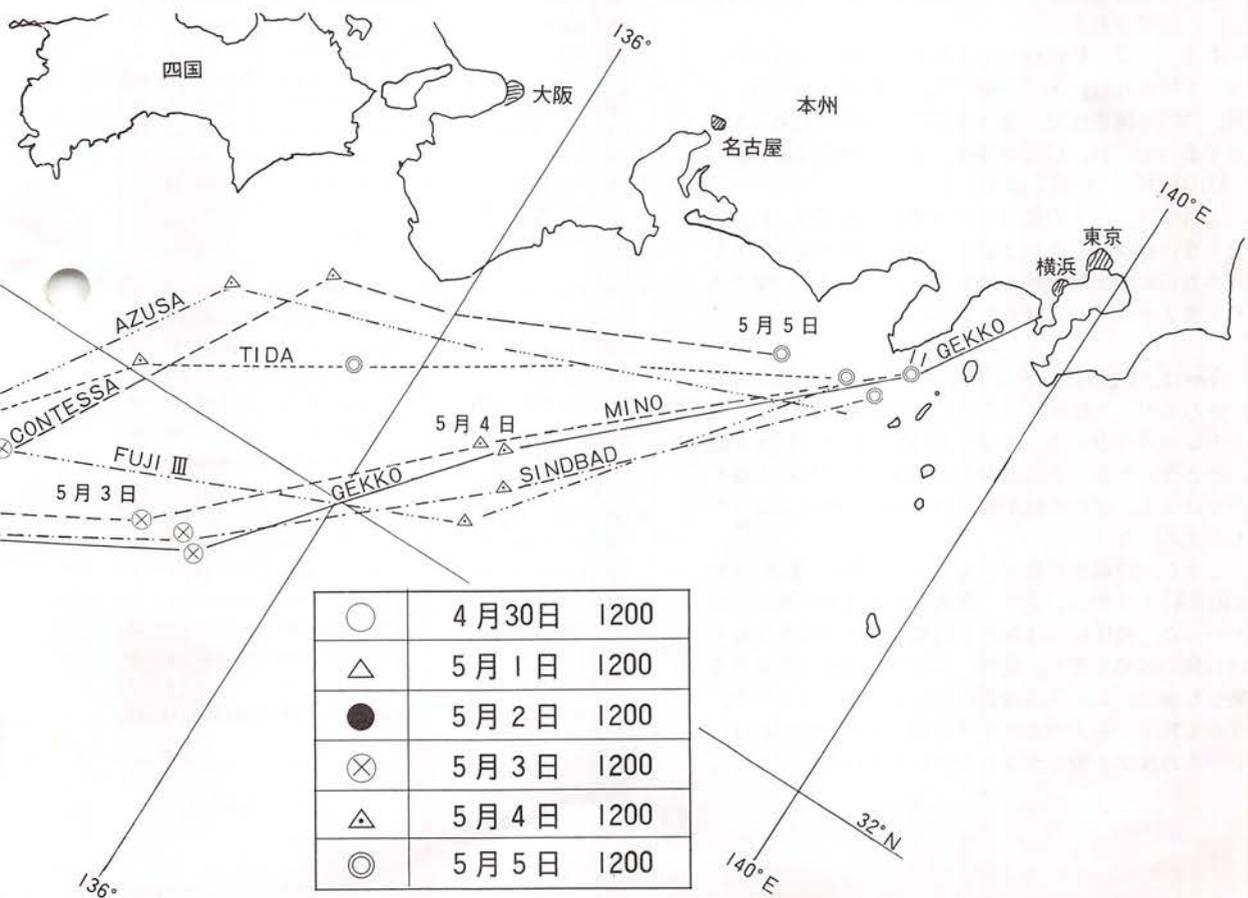
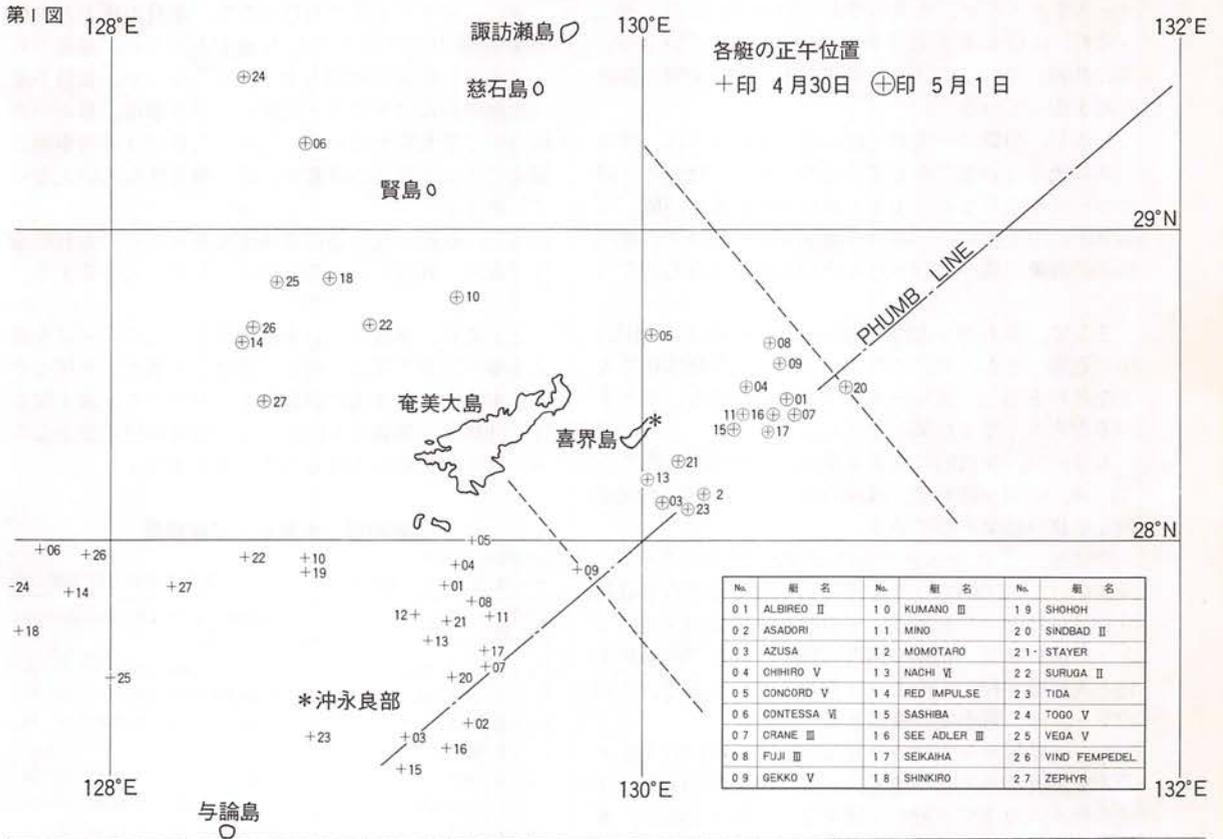


ファースト・ホームの〈月光〉で。提供朝日新聞社



第2図





コースをとったが、その中でも〈TOGO〉は最も西に、〈熊野〉は最も奄美寄りから太平洋に出ているが、共に共通しているのは、太平洋に出てから中間を最短距離を走っている。

しかし、中間コースで上位になったボートは、沖コースに大差ない走りをしているのに対し、ほとんど同じコースを走りながら大きく遅れた艇も多く、概して高気圧の中でのレースだけに緻密なセーリングの差、極端的海象の違いといったものが結果に出たものだろう。

そして、最も悪い結果を招いたコースは、四国沿岸に近寄ったもので、このコースに入った艇は総て大きな遅れを出し、又レース前半に遅れた艇も、増々その差が大きくなる結果となった。

もう一つ、全般的に言える事は、太平洋側に出てから、沖、中間を問わず、直線的なコースを引いた艇が、概して良い結果を得ている。

やはり、このレースで最も印象的であったのは、優勝艇〈SINDBAD〉の走りで、小型艇ながら2日目、3日目にはトップを握り、その後も5日目のフィニッシュの前日まで、先頭に出た〈月光〉に数哩と離れず、他の大型艇を押えての走りは素晴らしいもので、4回のレース中、最小艇の優勝となった。

レース結果から気付いた点は、総合1位から3位までを東海支部所属艇が独占、4位に関東の〈月光〉、5位6位を内海支部が取り、関東支部以外の支部が、単に数だけの問題でなく、実力の上でも進境著しい事を示し、注目される。

もう一つは、新鋭艇がやはり上位を独占した点で、実に1位から11位までの艇では、5位の〈TOGO〉が唯一の76年建造艇で、後は総て77、78年に出来たボートであった。12、13位が76年、そして14位に最も古い〈ALBIREO〉と言う結果となっている。

これには、一つの偶然という要素もあるが、新しい艇でなければ勝てないと言う、世界の外洋ヨット・レース界の風潮を裏付ける結果となり、嬉しい事か否か、考えさせられる事実である。

今回は、全般的に時化が無く、フリーに終始したにもかかわらず、7艇がリタイアし、完走率は74.1%と過去のレースの中では、前回の大時化のレースに次ぐ低い率となったが、その理由の大半はトラブルによるものではなく、遅れた艇が時間的理由から戦列を去ったものであった。

しかし、沖縄から参加の1/2トン〈TIDA〉及び〈SA-SHIBA〉の2艇は、上り、微風、季節外れの寒さと雨といった、後尾艇には極めて過酷な条件の中を9日~10日間の時間を費し、食料、水の不足に耐えて完走を果たした事は、レースの勝負のみにあくせくする昨今、改めて外洋レースの本質を呼び覚めさせた感があり、レースの後味を爽やかなものにして来れた。

逆に、スタート後7日目にして、乗員の疲労と食料不足を理由にリタイアした艇があったが、海象からして乗員の疲労の原因もよくわからないが、食料不足(出艇申告には8日分と記載)と言う事は、万が一の場合の予備食料もない事になり、これでは非常事態に備えての安全備品の搭載が、総て無意味なものとなってしまう。

もし、艇軽量化の為に食料まで削ったのであれば論外であり、外洋レースの心構えとして一考を要する。

ともあれ、事故らしい事故もなく、このレースを終える事が出来た事は、何より喜ばしい事で、末尾ながら、本レースに多大の御援助をいただいた、海上保安庁、沖縄県、那覇市を初めとし、関係各位に誌上ながら、厚く御礼申し上げる次第であります。

第28回 大島レース成績表

1978年 5月20日

V~VI1200 I~IV1215

帆走委員長 松本富士也

クラス 順位	艇名	所要時間	T C F	修正時間	総合順位
		h m s		h m s	GR
I ①	CONTESSA VI	16-16-38	0.8600	13-59-54	① ①
~ 2	FUJI III	18-28-38	0.8508	15-43-13	② ②
II ①	GEKKO V	22-37-28	0.8310	18-48-03	9 18
~ 2	BB III	DNF	-	...	
III ①	無双	25-35-05	0.7844	20-04-07	13 28
~ 2	SOLTAS	25-43-14	0.8059	20-43-41	14 29
IV ①	波勝	22-13-37	0.7530	16-44-12	③ 5
~ ②	天城II	22-29-50	0.7530	16-56-25	4 7
~ ③	龍飛III	22-45-11	0.7519	17-06-28	5 9
~ ④	雲柱	23-21-47	0.7550	17-38-20	6 12
~ 5	JUNE BRIDE III	23-48-10	0.7540	17-56-50	7 13
~ 6	飛車角II	24-50-08	0.7525	18-41-19	8 16
~ 7	SEA TIGER	25-04-24	0.7519	18-51-09	10 19
~ 8	青海波	25-30-32	0.7530	19-12-29	11 23
~ 9	CLARISSA	25-26-16	0.7610	19-21-29	12 25
~ ...	PLUMERIA III	DNF	-	...	
~ ...	DOZEN-A	DNF	-	...	
V ①	NIMBUS-2	23-12-44	0.7248	16-49-27	③ 6
~ ②	RED SHARK II	23-48-36	0.7237	17-13-52	5 10
~ ③	ALPHA II	26-03-50	0.7258	18-55-01	10 20
~ 4	HIPPO	26-04-11	0.7258	18-55-17	11 21
~ 5	EXCEPT ONE	26-18-11	0.7258	19-05-26	12 22
~ 6	GORGON	26-52-56	0.7215	19-23-43	14 26
~ 7	MERLUZA	26-54-49	0.7258	19-32-02	15 27
~ ...	U. F. O.	DNF	-	...	
VI ①	NORTH WIND	23-54-35	0.6843	16-21-41	① ③
~ ②	MAGICIAN VI	24-11-05	0.6843	16-32-58	② 4
~ ③	VIENT SAGRADE	24-55-32	0.6843	17-03-23	4 8
~ 4	竜馬	25-41-17	0.6843	17-34-42	6 11
~ 5	ANNE MARIE	26-58-32	0.6843	18-27-33	7 14
~ 6	TRACER	27-17-16	0.6843	18-40-22	8 15
~ 7	AIA	27-27-30	0.6843	18-47-23	9 17
~ 8	寿限無 III	28-04-17	0.6843	19-12-33	13 24
NORC -N ...	BONANZA	DNF	-	...	



沖繩レースの葬い合戦

石原 慎太郎

待望の沖繩レースに、季節外れの風邪を引いてこじらし、無理をすると肺炎になる怖れありというドクターストップで涙をのんで乗船をあきらめたが、結果は思い切ったプロットチャーターがハードラックで空振りになり、レース成績は惨めなものだった。オーナースキッパーの乗らぬ伯爵夫人は走らない、というジンクスの通りになったが、自らは乗り合わせはしなかったが、私はあの敗北にはそう腹がたたなかった。あれは将にハードラックで、もし気象がもうちょっと変わっていて、レース海域全域にせめて常時風力三程度の風があったら、或いは完全優勝していたかも知れないとさえ思う。黒潮を徹底的にフォローし、ついでに大隅海峡を抜けるというコースは、沖繩レースでは前代未聞のもので、地球の丸みを勘案すると、コンテッサの引いたコースは実質的には最短距離だったのではないかとも思う。初中半にかけて26時間べた風ぎを食い、行程の7割はドリフターを張っていたような悪条件にしては、どんじりながらもかくもトップグループに食いこんだのは艇に地力があったからだろう。

目下今回のコースの詳細の分析をしているが、これから半永久的に行われる沖繩レースのためには、面白い試みをしたといえる。しかし、負けは負けでしかない。

いつも勝てない「月光」の並木オーナーは、ファーストフィニッシュした夜、お祝いの電話をかけたら、痛む腎臓と肝臓をクルーにマッサージさせながら痛飲して泣いていた。だがこのままいい気にさせると、船という奴は何かのきっかけでとんでもなく走り出すものだから、次の機会に「月光」だけははっきりと叩きつけておかななくてはなるまい、と秘かに心に決めていた。そのためにはかつての「花の大島レース」と呼ばれた、恒例の初島大島レースがそのいい機会だ。目に見えている限りでは絶対に負けないぞ、ということ、ここでははっきりしめつけておかななくてはならない。出そうな釘は、早く叩いてへこますことだ、ということのためには、絶対に私が陣頭指揮しなくてはならぬ。ところが、スタートの翌日日曜の夜6時から京都で私のための大事な会合があった。天気予報を聞いても天気図を眺ても、低気圧の通過の後、大した風は吹きそうもない。

会合をすっばかす訳にもいかず、出発前京都に行くタイムリミットを逆算して、朝7時に大島まで来て風が無ければタイヤ、ということでスタートした。

スタートは下手だがジャストタイミングで先頭を切り、西南西の微風に船はよくすべって1時間15分後には15分前にスタートしていった小型艇群を全部抜いてトップに出た。

あの風向だと昔の船ならせいぜいが三ツ石崎まで上って初島クリアはタックタックだが、真上りでジャスト初島。以前だと、三ツ石崎から初島までのレグで微妙に風がふれ、私はここで他艇をふり切るのを得意としていたのだが、今では、花の大島レースの醍醐味の一つが、艇の性能向上で喪われてしまった、というのも皮肉な話だ。

初島で風が西にふれマークから離れたが、対岸の伊豆多賀の何かの煙りの流れがこと違ってシフトしているのを見、かまわずポートタックで走る内、予想通りまた風がふれ、その次のタックで3時45分初島をクリアした。2番手の「フジ」は、初島へのアプローチで上りすぎ、微風のために島のブランケットを食い、第一マークの回航でさらに遅れた。

問題は初島までのレグだが、昔と違って艇のパワーはあがったとはいえ、微風故に南から入れ込む潮の強さを考え、以前のように門脇崎を目指しこそしなかったが、直接千波崎を目指したりはせず、リーウェイを計算して真南180度にコースをとった。ここからがプロットチャーターの妙味で、それが当たったからいう訳ではないが、何十回となくあの海峡をレースで渡った人間の経験から来るカン、ではない適確な計算ということになる。コースを指示した後私はひと寝入りしたが、果せるかな180度の進路で南下した船は、潮に押されてリーウェイしびったりと千波沖に着いた。

7時50分竜崎回航の後、僅かなスピランの後風がふれ、ダブルヘッドリグからデッキスウィーパーNo.1の上りとなり、風のシフトに合わせて船はよく滑り、薄明ポートタックのクローズドリーチで長者ヶ崎かと思つた辺りが逗子湾の大崎鼻で、風のシフトによるオーバーセールもなくどんびしゃりで、4時半フィニッシュした。

船はそのまま油壺に帰ったが、私は葉山で降り、逗子の家へ帰って風呂に入り、ひと睡りする前に窓から見下した逗子湾は、つい先刻とはうって変わったべた風ぎで、これでは二番手の「フジ」も葉山沖で釘づけだろう。修正でも「フジ」には勝てた。他の船も、昼前の南の吹き出しまでは動けまいし、あるいは完全優勝ならんか、と期待もし、京都の約束にも充分間に合せてほっとしベッドに入った。

ああ「月光」、そういえばそんな船は、スタート前一寸目にしたような気がするが、レース中見たこともなかったなあ。



チャイナシーレース雑感

<TOGO 5世> 梶本 元

3月13日 午前11時、大阪空港を出発、飛行機は一路香港を目指して飛び立った。機内で昼食をとり、しばし雑談しているうち、無事到着した。レースの一方の主催クラブであるロイヤルホンコン・ヨットクラブはホテルのまん前で、歩いて10分位の距離にあった。

我が<TOGO>はすでにここのヨットハーバーに着いているという事だった。さっそく舟を見に行つたが、大したトラブルもなく安心した。初日でもあるし、早々ホテルに引きあげた。

3月14日 艇の各部の点検やセールの計測等を受け、あまり何も出来ないうちに一日が終った。しかし喜ぶべき事に全部の計測に合格したのは<TOGO>が1番手であった。

3月15日 艇を上架して底を磨く。ハーバー専属の現地人達がいて、またたく間につるつるに磨きあげた。これでわずか3000円位。安い!! 艇を下ろし練習に出かける。レース海面まで約1時間もかかる。しばらく走っていると上の方で1パイ練習している。「あいつについて行こう」とスキッパー。追いついた所で走り競べをする。あまり差が出ない。敵はまったくの新艇で、フィリピンからエントリーの<ピンクパンサー>(E.デウボウス設計 $\frac{3}{4}$ トン)だ。おそろしく<ピンクパンサー>。

練習を打ち切り、帰途につく。しばらく走っていると、下の方から大きいのが上って来る。シャバ、シャバ、シャバー。波音も軽く「ウインド・ワード・パッセイジや!!」「うわー!!」「すごい」またたく間に通りすぎる。

今回のチャイナシーレースはワールドオーシャンレースサーキットの1つになったので、先のシドニー・ホバートで完全優勝した<キアロア>や<ウインド・

ワード・パッセイジ>等のビッグボートが参加すると言う事だった。すごいレースに出てしまったものだと、少し不安になる。

3月16日 日本の代表的アドミラルズ・カッパー<サンバードV>よりの助っ人ロバート・フライがやって来る。香港湾内のブイを使ってマーク回航の練習等をし、早めにきりあげる。

3月17日 インショア・レースの日、レース参加艇は大きな三角ののぼりを上げてハーバーを出て行く。例えば、天下無敵とか、必勝とか、先鋒とか、その迫力に圧倒される。レース海面につく。風はあまりないが、大きなうねりがある。「バーン」大きなスタートガンが鳴らされ、我々は下2、3番手から飛び出した。前を行くのは香港の2トン勢。いい位置につけている。上マークに近づく。もう2ハイのビッグボートはスピンをあげて、フリーマークに向っている。昇りきれずに2タック。あの<ピンクパンサー>にも、カモラレ、10番前後で回航する。次第に風が落ちてきて、うねりのたびにスピングがバタつく。下を回り、再び上に向かう。トップの<キアロア>はスピンを上げていない。2位の<ウインド・ワード・パッセイジ>が遅いので「おちよくとんとんのと違うか?」「違う、違う」「今夜7時からパーティーがあるので、コース短縮になったんや」「そうや、そう言うとなあ艇もスピンをあげてないなあ……。」コース短縮であった。我々は着順でかろうじて<ピンクパンサー>に勝ち、10位ぐらいでフィニッシュした。ハーバーに帰り、ヨットクラブのバーへ飲みに行く。しばらくするとレース結果が発表される。我々は総合7位であった。あの2ハイのビッグには勝っている。「やったー」「上出来、上出来」みんなの顔がほころぶ。今夜はヨットクラブ内でカクテルパーテ

イーがある。たらふく食べ、かつ飲んだ。また、へたな英語もけっこう通じ、楽しい時をすごした。

3月18日 ロングレースのメンバーは練習。残りは買出しに行き、あわただしく夕方になる。今夜はホンコンプラザ劇場を借り切ったの大前夜祭「第9回チャイナシーボウル」がある。会場に行き、周りを見わたすと、男性は殆どタキシード、女性は肌もあらわなイブニングドレス。一同、場内の雰囲気にあ然とする。1時間以上待たされ、少し疲れてくる。この間にオーナーとスキッパーは香港総督閣下にお目どりに行く。9時過ぎ、やっとテーブルにつき、まずインショアレースの表彰がある。我が<TOGO>は惜しくも7位で、何ももらえなかった。やっと食事がはじまり、一同一心不乱に食べる。この後、夜中の2時迄ダンスパーティーがあったそうだ。毛唐のスタミナ、怖るべし!!

3月19日 午前10時、食料、水を積み込み出発する。スタート海面に着く。多くの観覧艇が出て来ている。「トーゴー、頑張ってーえ!!」と在香港日本人の声援。「See you in Manira」とレース参加艇。すかさずロバートが「We wait you in Manira」と言い返す。1200、43艇がいっせいにスタート。クロズドリーチで一路マニラを目指し南下する。風は10~15ノット。我々は10番手位につけている。回りには同じ1トナーが5、6パイ。2トン勢や大型艇は前を走っている。夕方になる。はるか前方に2トン勢。ビッグ2はもう見えない。TOGOの回りには<パクリン> (モーガンヘリテージ、1トン)、<キャリヤード8世> (ピーターソン・コンテッサ35)、<スラルーム・グレイド> (同) 等が執拗についている。夜になっても風は落ちず、状況は変化がない。

3月20日 以然として、回りに5、6艇。頑張らなくては。夜になり他艇を見失う。

3月21日 風が落ち(7~10ノット)、風向きが変わる。スピンを揚げる。しだいに気温が上がって、暑くなって来る。マニラはまだ遠い。あまり距離をかせげず1日が終る。

3月22日 しだいに風が出て来る(15~20ノット)。夜になり、風が強くなる。前方1.5マイル位にマスト灯を発見した。風はますます強くなる(30~35ノット)。ライトスピンではもう限界である。

「ようし、このままいけ」とオーナー。破れるのを覚悟で追跡する。風は以然変わらず、ブローの毎にブローチングする。スキッパーは必死になってローリングを消している。5、6時間たったのだろうか、やっと追いつく。敵はやはり<パクリン>だった。案の上、フランカーで走っている。一気に追い越した所で、フ

ランカーに交換する。

3月23・24日 朝になり、風が落ちる。朝もやの中に、かすかに陸が見えてきた。「やったー」「陸が見えたぞー」ジャイブして陸の方へ向かう。執拗に<パクリン>がついて来る。「お前らしっかりせんかー。」とオーナーがどなる。再び追跡、ぬきかえす。夕方になる。とうとう<パクリン>に前へ行かれる。夜になり、小さな釣り舟がたくさん出て来ていて、フィニッシュ・ランプが解らない。「あった、あった!!」大きな舟が舫っていた。

午後8時22分、フィニッシュした。本部船にビールをもらいに行く。冷たいカンビールのうまい事。フィニッシュ・ラインからマニラ・ヨットクラブまでは、何と35マイルもある。機走でヨットハーバーへと急ぐ。着いたのは午前1時すぎ。すぐホテルに行き寝る。連日の暑さで、みんなダウン気味である。外は暑いので(32℃)ホテルでごろ寝を決め込む。マニラ・ヨットクラブも香港と同様、現地人の整備員がいて、舟の中をすっかり片づけ、セールの塩出しまでやってくれた。クルーにとっては天国である。

夕方起きて、ヨットクラブへ行き、マニラ湾の夕焼けを見ながら食事をする。何とも言えない、いい気分である。ロングレースの結果は総合3位であった。あの憎き<パクリン>は2位。総合1位はブルース・ファーの2トナー<ウニナマラ>であった。

3月25日 夜7時よりウェルカム・パーティーがある。我々は総合3位と健闘したので、握手せめに会う。特に<パクリン>の連中は大喜びで「ナイス・トーゴー」の連発。実際、今回のロングレースでは、彼等とスクラッチで5、6回レースをしたみたいだった。

3月26日 最後のインショア・レースの日。夜遊びがたまったのか、連日の暑さの為か、何か、全員元気がなさそうだった。レースはマニラ湾内にマークを打って行なわれた。我々はジャスト・スタートで飛び出し、上マークを何と2番手で回航したのだが、スピンのチョンボやコースのミスで4位に終わった。

その夜、チャイナシーレースの表彰パーティーが行なわれた。我々のテーブルには駐比日本大使夫妻が同席され、一同少し緊張した。フィリピンの民族舞踊等があった後、表彰式が始まった。我々は全レース総合5位、ロングレース総合3位とクラス2位という結果で、たくさんのカップやトロフィーをもらった。

3月27日 マニラ11時発の飛行機で帰路につく。同日夕方大阪着。大阪に着いてみると、あたりまえの事だが、寒かった。暑いマニラがとても恋しい感じがした。もし我がTOGO?世が、もう一度、チャイナシーレースに出るとしたら、まっ先に立候補したいと思う。

オランダの風 (前編)

大橋 且典

<デルタウイーク>

デルタウイークの規模は、クラシックなリーボード艇も含めて120~130杯ぐらい。土曜から次の日曜まで1週間ぶっ続けのこまぎれレースです。トータルな成績では無く、各レース毎で勝負は完結します。

<デルタ地帯>

オランダでデルタと言えば、この南部ZEELAND地方を指します。ラインとマースが作りあげたこのバカデカイデルタは、美しい古都アントワープを生み、世界最大の港ロッテルダムを育てました。

ヨーロッパの玄関ロッテルダムは町中が港で、港中が町という雰囲気、見わたす限りに荷役用クレーンが林立しています。夜のキャナルはまるで飛行場の滑走路で、無数にともるオレンジの堤防灯はなかなかの迫力です。そしてアントワープはすでにベルギーです。

<デルタ計画>

この2つの大都市にはさまれた静かで平和な、いなかの海を、超大型の北海低気圧が直撃しました。1953年2月1日の夜の事でした。低気圧の足の速さが犠牲者を多くしたようです。高潮による死者は、2千人を数えました。

オランダ人の病的とも思える「海囲いの習慣」は、もともとは北部アイスルメアーに集中していたのですが、この大事件をきっかけに、南にも向けられ、「デルタ計画」が動き出しました。つまりデルタ地方を強固なダイク(堤防)で囲い込む計画です。

4つある海のうちすでに北部の2つは完全に囲われ、3つ目、つまりここOOSTERSCHELDE(オーステルスケルド)もコンクリートのダイクはほとんど完成、デカイ水門も完成して、……でも最終工事は中断しています。理由は魚介類の保護で、つまり、水の流れを止めると魚が死ぬそうです。

デルタウイークはこの半囲いの海で行なわれます。北部2つの海を囲ったおかげでマースの流れはこの海に集中し、大変に引きの強い潮になっています。干満の差は大きく3~4mというところです。

<第1レース>

ZIERIKZEE(ジューリックセイ)から外海へ出てブイを2,3回まわって帰るレースです。

艇群は岸寄りのコースを半完成のダイク目がけてまっしぐらです。風は北寄り、片上ぼり、4m/sec.ダ



イクの足許にたどり着く頃には、すでに我が艇は、断トツの様子を見せ、2位以下を1/4マイル程もはなしています。

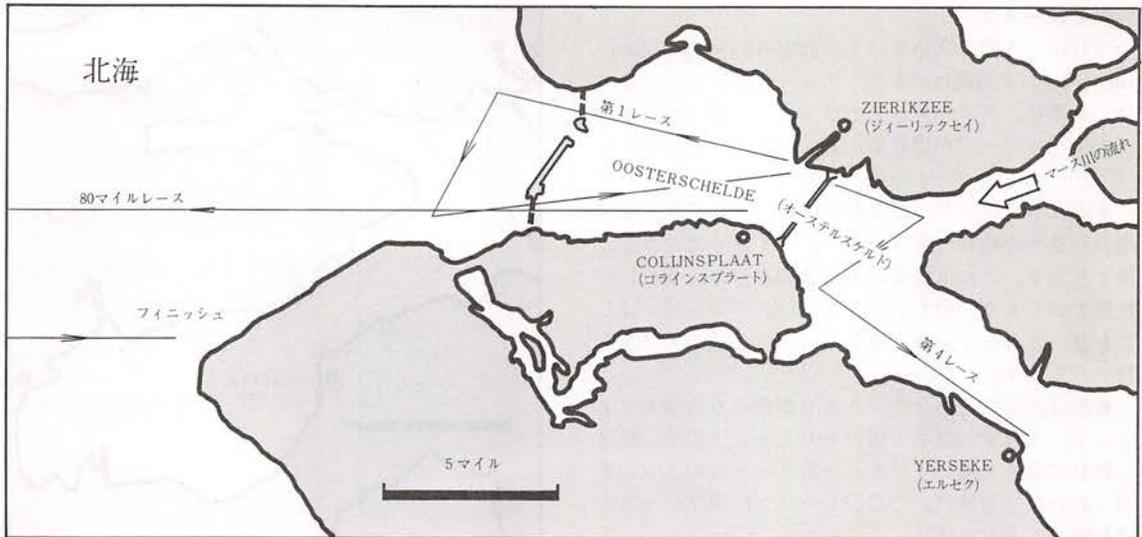
これぐらい腰のあるブリーズで、しかも波の無いフラットウォーターなら無敵です。艇上は、やった、やった大騒ぎ。私も、もともと静かな方ではなく、加えて、ケースにノール、やかましい事この上無い連中です。

<ケースとノールと“OCEAN 2”>

ケースはこのフネのスキッパー。大変に神経質な男で、でもヘルムの腕は今までのレースで実証済みです。我が事務所では私の兄貴分にあたる男で1m87cmもある大男です。ノールは陽気で、バカデカイ声を張り上げるのが大変に得意な男で、おまけにバカ力ときています。この男にどつかれると小さい私は、ひっくりかえってしばらくは動けない程です。もともとはFDのクルーだったそうで、あっちこっちへの遠征の話をよく聞かされました。ノールの奥さんはなんだか日本人みたいな雰囲気の人で、とっても美人です。息子は彼そっくりで、やっぱり金髪がサラサラときれいなのです。



ヴァンデスユタット事務所



ついでに紹介しますと、我々の“OCEAAN 2”はオセアン22の改良型でIORレーティングは、16.0フィート。無理矢理レーティングを下げたので、パワー不足が目立ち、ベタでは無残に止まります。

そのミニトナーが群がるクォータートンを蹴散らして断トツなんだから「やった！ やった!!」と、はしやいでも許される事でしょう。

ところが、ダイクを抜けた場面で様子が一変しました。なぜか変な波が出て来て、後続のクォータートン達がワッとばかりに迫ってきます。ポツリポツリと抜かれて、沖のマークにとりつく頃には、10番手ぐらゐまでガラ下がり。マークを回ってスピニング上がったところでお昼のベタがやってきました。艇速パツタリ。「クラス別の勝負だから……。」とか、「レーティングが……。」とか弱気な発言が飛び交う暇もあらばこそ、ついに、同じ、クラスⅧのEポートにまでスッポリ行かれてしまいました。3人共、声も無くサンドイッチをパクパク、パクパク……。

ダイクの入口でやっとな風が来て、スピナーカーで猛追。やれやれEポートも見えだした、と思ったら、彼らにも風が届いたらしく、ちっとも追いつきません。そうだ、Eポートはスピニングが大きくて追手は速いんだって、ウンウン。結局、修正でも負けてクラスⅧ 2位。2位という聞こえは良いけど、たしかこのクラスは4～5ハイしか出てなかったナァ。

<ZIERIKZEE>(ジーリックセイ)

長さ1マイルもある水路を延々と抜けて港に入ります。水門をくぐってすぐにプレジャーボートのボンツーンがあって、その奥が漁船だまりです。それをとりまくように町並が続いて、町の真ん中に高い塔が3本たっています。一本は教会で、他は市庁舎の建物のようなです。鐘が1時間毎に鳴っています。元来は漁師町なのですが、こんないなかにはめずらしい、大きな、

ちょっとしゃれた町です。観光客も多く、土曜・日曜は人があふれます。ホテルも、酒場も、レストランも一人前以上にそろっていて、ゆったりできます。ドンチャン騒ぎます。

表彰式は各レース毎にその日のうちに行なわれるのですが、今日はどうも気分が乗らないからとボイコット。酒場を2軒、3軒とまわるうちに、(ハイネケンの生ビール、コップ一杯100円。)人間の数も脹らんで来て、大変な騒ぎです。いつしかケイス達ともはぐれてしまつて……。

<朝……>

起きたら、腕時計がありません。ウヘッとあわてましたが、なんとか気をとりにおして捜す事にしました。フネ中捜して、ボンツーンを捜して、石畳の道を目を皿のようにして、歩いて行きます。朝の空気が冷たいだれもいない道です。ああ、これだこれだ、たしかこの店はきのう来たナァ。もちろんドアは閉じています。次は？つと。……頭が重いナァ。3軒目の店先に幸運にも世界のセイコーは、ころがっていました。

フ——ッ。アァハラ減つた。

<日本語の事>

こちらではSEIKOは“サイコー”。自動車のMAZDAは“マシダ”。意外と、ちゃんと発音するのは三菱で、“ミチュビシ”。造船関係者ですが、“イシカワジマハリマ”とはっきり発音したのには、たまげました。

時々誤解もあって「GIRLは日本語で何んと言う？」と聞かれて、「少女」「うん？ ショジョ？」「いやいや、ショージョ！」「だから、ショジョだろ？」「いや、違うよおまえ、ショージョ!!」「どこが違うんだ？ おまえがゆっくり言うてくれるのを、オレはちょっと速く発音してるだけじゃないか？ ショジョ、これでいいんだろ？」ま、どちらでもいいや。

<第2レース>

今日は一人前に吹いていて、西寄りの風12~13m/sec.。ちょっと出遅れぎみで、クルー全員ブツブツ言い合いながら、スタート。このブツブツが効いたのか、メインハリヤードが切れて、あっけなくリタイア。

きのうボイコットした表彰式に、今日は素直に参加。港の石造りの物見ヤグラの中へ、ワイワイガヤガヤと集まります。これは歴史のある建物らしく、きれいに整備されており、中もけっこう広いのです。狭いはしごを登ったりして、昔、遠足で行ったお城の天守閣を思い出します。

賞品はたくさんあって、あまり豪華なものはありませんが、入賞すれば必ず何かもらえるようです。私達も昨日の分をもらいました。一辺5~6cmのカシの木のできる立立方体に、〇〇〇レース2位のプレートがはり付けてあります。

明日は月曜なのでシャバへ帰る人も多いようです。ケイスもノールも帰るので、私は、同様に人数の足らなくなった“OCEAAN 1”に合流することになります。

“OCEAAN 1”は名前からもわかるように“OCEAAN 2”同様オセアン22を改造したもので、ただしこれは、バラストを重く、セールエリアも大きくしたIORレーティング17.6フィートのものです。二人の共同オーナーで、ひとりハンス、ひとりウイラム。

<ダグ・ピーターソンとポール・エルブストローム>

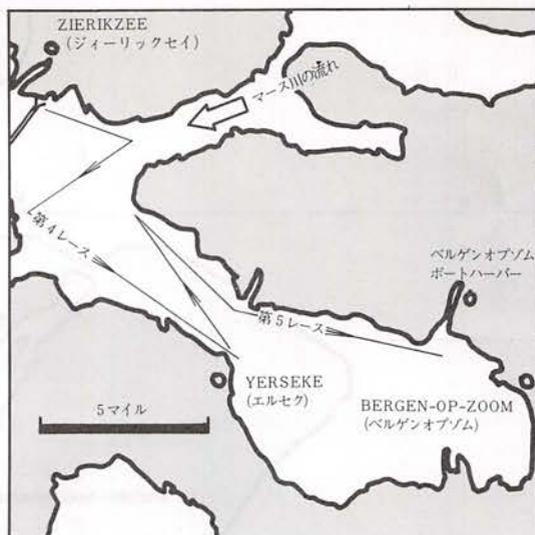
ハンスの風貌は、あのダグ・ピーターソンそのものです。デブ、長髪、ひげ、めがね、現物を見たことのない人なら必ず見間違えるでしょう。でもちょっと背が足りないようです。ただそれだけです。

そうそう、そう言えばもうひとりソックリさんがいます。以前まで我々の事務所にはいたパオという男で、これはポール・エルブストロームです。やはり、ひげ、目付き、顔つき、名前までいっしょです。つまり、PAULは当地ではパオと発音します。(と聞こえます。)ただ彼の場合は、エルブストロームほど太くなく、背も低いので現物を見る場合、間違える事はまず無いようです。でも顔写真だけなら私でも見分けがつきません。

ウイラムの方はというと、やはりデブで、めがね、ハト胸、デッチリ、おまけにはげ頭ときていて、この二人がそろったところは、それぞれ漫画です。でも、とっても気のいい二人です。

<第3レース>

今日は、朝からピュンピュンで、15m/sec.以上は吹いているようです。風は運河に沿ってまっすぐ吹き込んでくるので、とてもセーリングでは出れず、エンジンの無い我々は、かのエルブストロームそっくりさんに曳航してもらいます。運河を出たところでメインスルを上げたら、ちょっとまずって、モタモタしてしま



いました。もともとやる気を無くしていたハンスは、これで決心したらしく、危険だから帰ると言いました。……まあそれも良いでしょう。

<第4レース>

今日からの3レースは、ツアーレースとなります。ZIERIKZEEからYERSEKE, YERSEKEからBERGEN-OP-ZOOM, BERGEN-OP-ZOOMからZIERIKZEEへ帰ります。

きのうの大風がウソのように、今日は朝からソヨ風です。どうも又、ベタリそうです。

風が北東なので、風上マークをひとつ打ってそれをひっかけてYERSEKE (エルセク)へ行けば良いそうです。我々が風上マークをあやうく回ったところでベロンとベタリ、全艇そのままマースに流されます。OOSTERSCHELDE (オーステルスケルド)の真中は洲になっており航行不能、しょせんは、岸側に行くか、洲側に行くかを選択するだけのようです。私、断然岸を主張。彼らは矢印と時間の付いた潮汐図をあーでもない、こーでもないといじくりまわして、なかなか結論が出ないようです。

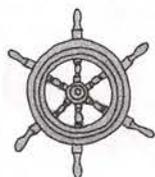
結局は岸に行く事になったのですが、それにしても、ヨーロッパの人達はこういった矢印のいっぱい付いたチャートが好きなので、カウズでも、ラロッシュでも、潮の強い所はひんぱんに使っているようです。

先程からハゲのウイラムがさかんに、「フォット フルドンマ!!」を連発しています。彼の口ぐせで、緊張したり、イライラすると出てくるようです。英語に直訳すれば“ガッゲーム”で、日本語で言えば“チクショウ”とか“バカ”、“クソッ”といったところでしょうか。

(以下次号に続く)

思い出の貴婦人たち

その6



三浦三生

ヨットの美しさにはいろいろありますが、スピ
ン、ジブ、メイン、そしてミズンステーセルとミズン
セール。張れるだけのセールを一杯にはって走るケッ
チやヨールの姿はどこか古い帆船のイメージを残して、
それだけで絵になる感じがします。しかし、一般的に
言えば、このヨールとかケッチはどちらかと言うと大
型のオーシャンゴーイング・クルーザーか、ビッグレー
サーでなければ意味がないと考えられるでしょう。と
ころがかつて、NORCのレースで華々しく活躍した
船の中に、小さなヨールがありました。それまでも30
フィート以下のヨールがなかった訳ではありませんが、
たった24フィートのJOGのヨールが、デビュー以来、
正に連戦連勝。“画期的……衝撃のデビュー”で、僚
艇をうならせました。セールナンバー179の“シレナ”
オーナーは現NORC専務理事の大儀見氏、デザイナー
は横山晃氏、ビルダーは岡本造船所です。

全長に対して水線長をギリギリまで延ばし、ホーム
スタビリティを考慮した当時としては幅広のハル。そ

して、そのラインをスターンまでしぼらずに伸ばした
この艇のスタイルは、一時の横山さんの典型的なスタ
イルで、横山さんには大小さまざまなこの艇と似たス
タイルのデザインがありますが、それもこのシレナの
大活躍で自信を持たれたせいではないでしょうか。確
かにこのシレナは横山さんの傑作の一つだと思います。
とにかくよく走りました。一寸私の記憶に残っている
だけでも進水した1962年の下田レースにファーストホ
ームで、クラス別、総合共に優勝。次の年の初島レー
スではクラス2位、大島レースではファーストホーム
でクラス優勝、総合2位です。まだまだあげればきり
がありませんが、こんな小さな艇がファーストホーム
しながら総合優勝できなかったのですから、別にレー
ティング上、有利であった訳ではなかったはずです。

ずーと前に、酒席で大儀見さんにかがったところ
では、発注の段階では別にレースに出て勝とうと言
う意識はなく、ヨールにしたのは、ミズンセールを漁船
のスパンカーの様につかうためだったし、全長にくら
べて大き目のコックピットは釣の時の糸さばきや、船
上パーティーのことを考えて、デザイナーと父上が打合
せした上でのデザインだったそうです。

バラストを変えたり、深くしたり、それなりの努力
はなされたのでしようが、それにしてもレース寿命も
長い船でした。最近ではスループになっているそう
です。

このシレナの活躍をみて、何隻かの小さなヨールが
誕生しました。私のイダテンもその一隻でした。

更にやや大型の艇で、ノブチャン（セールナンバー
302）26フィート（オーナー、安岡氏）もそうです。
この艇は、クルーの落水と言う悲しい事故で記憶され
ていますが、よく走った艇です。



左(シレナ)伊橋照美撮影 上(ノブチャン)

多量のリタイア艇を出したシドニー・ホバートレース

渡辺 修治

昨年暮から正月にかけてのシドニー・ホバートレースでは、バス海峡で風速60ノットの大時化となり、130隻の参加艇中、58隻のリタイア艇が出た。

深刻な事態を重視した主催者のCYCAは、各艇にリタイアの理由、事情をたずね、その結果をまとめた。その記事が、RORCの“Sea horse”5/6月号に出ていたので紹介する。

まず、リタイアの理由を分類すると、次の通りである。

時化がひどすぎた為	25%
リギンの破損の為	25%
船体の破損の為	20%
船酔いの為	17%
セールを使い果たした為	5%
その他	8%

時化は、風が強過ぎたと言うより、波が非常に悪かった為(急峻な三角波)、リタイアした船が多かったと言う。

又、ルールでセールの枚数を制限した為、危険な事態が生じたことが判った。リーフしたヘッドスルは、ライフラインやパルピットをこすって破壊させたり、リーフ部分が袋になって波をすくい危険になった艇があった。

舵に15呎の長さのゴムの様な海藻が引っかかって、2日間の時化の間外すことができず、遂にリタイアした艇があった。スケグのある舵のデザインの方が安全の面から望ましい。

各艇毎にリタイアの理由を調べた上で、レース委員会の見解は次の通りである。

(1) 時化によるリタイア

ヨットが荒天に遭遇した場合、レースを続行するか、棄権するか決断するのは艇長の責任であるが、この責任を、いささかでも軽減するアクションはとるべきではない。いかなる状況下にあっても、艇長だけが、彼自身の力量は勿論、クルーとヨットの能力を判断する唯一人の責任者である。

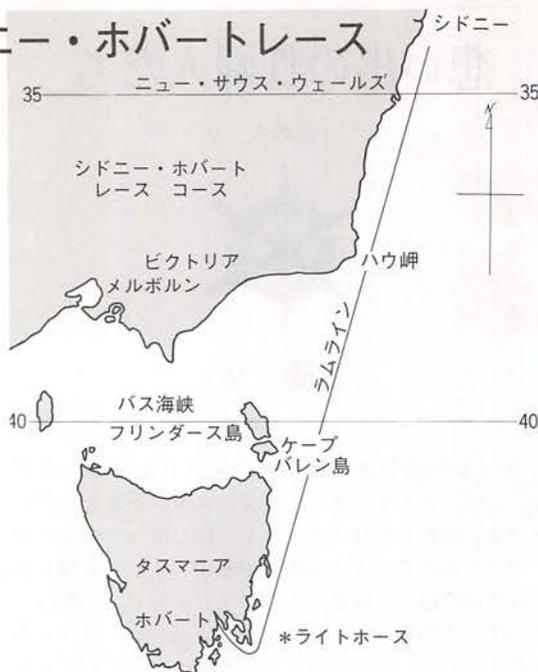
(2) リギンの破損

リタイアの原因は、艇の大きさや、リギンの種類には関係ないことと、リギンの破損を防止するのは、オーナーと、クルーの注意深い点検、準備であることがはっきりした。

フォアスター、バックスター、アッパーシュラウドは、荒天時にはこわれ易いので、今後、レース参加艇に対しては、これ等のリギンに対する事前のチェック制度が必要となろう。

(3) 船体の破損

今度のバス海峡の時化は、超軽排水量艇に対する、最



初の試金石であった。

しかし残念ながら、これ等の超軽排水量艇は、こんな時化には不適合であることが判明した。レースには7隻の超軽排水量艇が参加したが、その半数が深刻な損傷を負った。又7隻の内、完走艇は唯1隻であったが、この艇も相当なダメージをうけていた。今後、レース参加艇の棄権率を下げる為に、こわれ易い超軽排水量艇を選別する方法を見出す必要がある。

ITCは、現在のルールでは、軽い艇が有利であることを認め、ルールを改正しようとしている。

しかし、これとは別に、シドニー・ホバートレースのコミッティーは、参加艇の安全基準を設定する責任を問われている。

超軽排水量艇は、レベルレーティングの産物と考えられるが、レベルレーティングクラスのルール(6)の、「ヨットは、外洋航行に適した、設計、構造でなければならない。」の指図に反していることになる。

シドニー・ホバートレースの前に、ハーフトンとワントンの世界チャンピオンシップレースが行なわれたが、これ等のレースで好成績を残した艇が、最良の艇であるとするならば、シドニー・ホバートレースの様な外洋レースと、レベルレースは、全く違ったリーグであると言うことになる。

(4) 艇の大きさ

艇の大きさによる、リタイア率は、大型艇が31%、ワントン級が48%、 $\frac{3}{4}$ トン級が52%、それから、小型の $\frac{1}{2}$ トナーが30%と最もリタイア率が低かったことは興味深い。しかも、 $\frac{1}{2}$ トナーグループには、レベルレース向きの超軽排水量艇は1隻も含まれていなかった。

水路情報と各管内航行警報

船舶航行の安全を図るために、海図、水路誌などが海上保安庁から発行されていることはご承知の通りですが、これらの記載事項に変更、改廃がある場合には、

(1) 水路通報が発行されているが、全国的規模であるので、この中からヨット関係者に直接関係のある事項だけを抜粋整理することは大変な作業となる。

この様な事情のため我々ヨットマンは、緊急を要する事項は次のような無線電信、無線電話、ラジオ放送などによって情報を掴んでいるのが実情である。

(2) 緊急を要する事項は海上保安庁通信所(東京)から、4316, 8467.5, 12,745.5, 17,069.6 kHz 出力5kw, 0320, 1020, 2120に放送され、受信機を用意すれば受信できるが、電信符号で発信されているので、ヨットでは余り利用されていない。

(3) NHK第2放送時刻。0915~0930, 1600~1620, 2200~2220の各気象通報のあとに放送されている。

海流通報は毎月第1, 第3金曜日2200~2220の気象通報のあと。沖縄レースではこれを利用した艇が多い。

(4) 静岡第1放送(第三管区海上保安本部からの情報) J O P K, 880kHz, 時間0555~0600, 1155~1200, 1850~1900。なおテレビ(9チャンネル)でも1200と1900の各3分前から放送されているが、これは関東地区の実例で、各管区本部でも、この様な方法で情報を流しているものと思う。

(5) 三管航行警報(全国のそれぞれの管区本部でも発行) 三管管内の水路情報を載せた印刷物は週1~2回発行されている。本部事務局は取り揃えてある。

(6) 安全通報。上記三管管内の水路情報のうち、緊急を要する事項は本部通信所(横浜市)から放送される。

呼出符号	呼出周波数	通信波	放送時間
J G C	A ₂ 500kHz	444	0930, 1530
"	A ₁ 2091kHz	2168	0915, 1515
よこはま ほあん	A ₃ 2182kHz	2150 2394.5	1020, 1620
"	F ₂ 156.8MHz (ch16)	156.6 (ch12)	1020, 1620

水路通報及び航行警報は各地の海上保安官署で常時閲覧できる。

三管航行警報

第173項 三崎港 燈付簡易浮標設置

油壺湾の下記2位置に1月27日、点滅式(4秒1閃)白燈付紅塗簡易浮標が設置された。

位置 イ. 名向埼△(25m)から263° 240m

35-09.3N 139-36.9E (概位)

ロ. 上記△から 4° 250m

なお管理者は神奈川県東部漁港事務所である。

海図92

出所 横須賀海上保安部

第217項 八丈島 八重根港 防波堤完成

八重根港口の下記位置に防波堤が完成している。

位置 下記2地点を結ぶ線上、幅8m。

イ. 八重根港防波堤燈台(33-05.7N 139-46.7E概位)

ロ. イから34° 80m

海図1071

出所 三本部水路部

第218項 沼津港北西方 浮標式波高計設置

沼津港西防波堤燈台から307¼° 8,150m (35-07.3N 138-47.0E概位)の地点に3月27日、浮標式(浮力体黄色、本体白色塗)波高計が設置された。上記浮標に点滅式オレンジ色燈(3秒1閃、光達距離2.5km)が設置されている。

海図82

出所 清水海上保安部

第279項 駿河湾 自記海洋観測浮標設置

波勝岬西方の34-40N 138-40Eの地点に4月26日から9月30日までの間、流速計をつるした自記海洋観測浮標2基が設置される。

上記浮標に紅白旗及び点滅式(3秒1閃)紅燈と点滅式(3秒1閃)白燈がそれぞれ設置される。

海図1075

出所 清水海上保安部

第304項 三崎港西口 いけす設置

三崎港西居島燈標東南東方の下記区域に昭和54年3月31日までの間、いけすが設置してある。

区域 下記4地点を順に結んだ線で囲まれる海面

イ. 居島燈標から102° 158m 35-08.1N 139-36.7E (概位)

ロ. イから113° 20m ハ. ロから203° 9m

ニ. ハから293° 20m

標識 上記4地点に点滅式白色燈が設置してある。なお、上記イ、ニ及びロ、ハ側各20mの地点にアンカーが設置してある。

海図1076

出所 横須賀海上保安部

第328項 伊豆諸島 標式燈復旧

伊豆大島、千波埼の南西方34-40.8N 139-18.9E(概位)の無線標識塔に付設の標識燈は5月12日現在、異常なく点燈している。

三航警28号291項関連

海図1066

出所 横須賀海上保安部

第387項 三崎北西部 いけす設置

小網代湾の下記位置に9月10日までの間、いけす(40×20m)が設置してある。

位置 久保鼻△(25m) (35-09.8N 139-37.2E 概位)から117° 550m

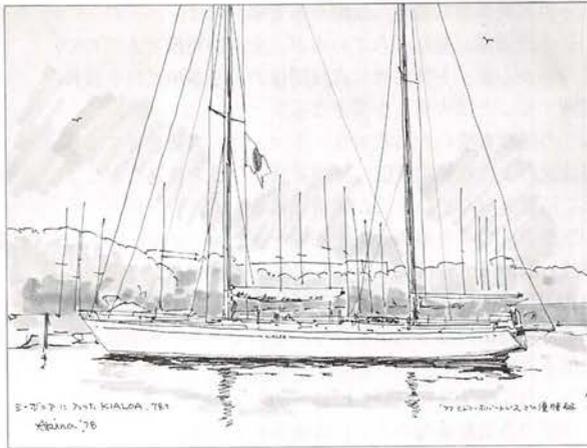
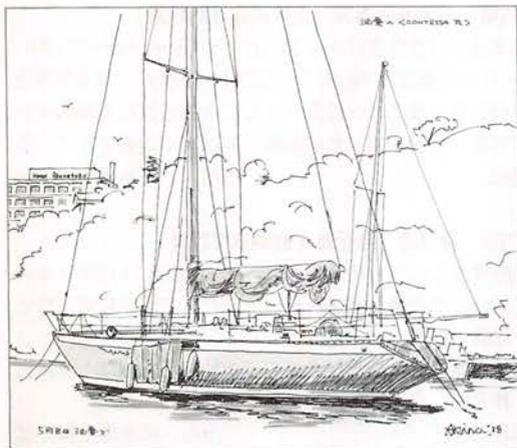
標識 沖合い側2隅に点滅式(4秒1閃)紅燈付浮標が設置してある。

海図92

出所 横須賀海上保安部

注: 上記事項は三管航行警報 第1号(1月6日)から、第37号(6月9日)まで、ヨットに関係あるものを抜きました。

シーボニアで伊藤明「ヨットの絵」近作展



かつてNORCの多くの役員の方々をはじめ、日本ヨット界の皆様方のご声援のもとに、葉山マリーナでの個展を機に描きはじめた私のヨットの絵も、おかげさまで今年で10年目を迎えました。ここに本誌上をお借りして、これまでの深いご理解に対して厚く御礼を申すのべます。さて、私は数年間日本を離れブラジルに移り、あの有名なりオ・デ・ジャネイロ、ヨットクラブを仕事のフリートとし、かの地でかすかすのレースや著名なヨットマンにも接し、かつ又、日本人として初めて同ヨットクラブで作品展が開催できたことなど私にとって大きな栄誉と申せましょう。そしてブラジルの名艇SAGAが新艇として同ヨットクラブに舳かれた日、オーナーであるE・ロレンセン氏から特にご依頼を受けて、その艇の大作を描いた時の感激がまだ昨日のように思いだされます。又この際、ロレンセ

ン氏は「セニョール伊藤、海を愛しヨットを愛するヨットマンがレースに勝つこととは別に味わう醍醐味は自分の船を絵に描いてもらうことだよ……。」と印象的な言葉です。この春、帰国して久々になつかしい近くのフリートを回り、舳われた多くのヨットを一艇づつをリアルなタッチで描いています。そして来たる7月22日(土)よりシーボニア・ヨットクラブでこれらの作品を皆様方にお見せする機会が与えられ、目下会期を目前に控えて作品の仕上げにつとめております。なにとぞ皆様方のご高覧、ご高評を賜りたくここに一案ご案内をさせていただきました。

マリーナーアーティスト

伊藤 明

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

- 1176 MERI-PIHKA 合気道 9.20×6.25×2.90×1.59
 田村淳一 岡山玉島
- 1300 TOSHI III スループ 10.0×7.8×3.0×1.8
 子安敏三 シーボニア/艇名の由来: オーナーのファースト・ネーム, 敏三(トシゾウ)をそのまま表わして、〈トシIII〉としている。/抱負: オーナー以下クルー全員が異なった立場, 職業の社会人によって構成, シーマ

ンライフを通じての親睦を図る。更にはオーナーの経営する会社の若手社員の研修道場として、クルーの指導の下に生かしたい。/願ふれ: 薬局, 化粧品店チェーンを経営するオーナーを始め, 古川スキッパーは高島屋勤務, 以下いずれも職業の異なる中年男で構成。/NORCへの要望: 高度なレースはそれなりに大変素晴らしいことだと思うが, 私共クルーはヨットを通じて夫々自己の生き方, 人生を考え, お互いの心のふれ合いの時を大切に考えている。我々日本人は何事にも性急に事を急ぐ性格を持つ民族だが, それが事故に通じる恐れのあることを考えれば, 海の厳しさを認識し, 安全基準, ルールを守るシーマンとしてふさわしい者の集りとして, 協会は大所高所から企画指導して頂きたいと思う。

- 1700 CRUX N300 8.98×7.26×3.05×1.65 三澤瑠顕 西の宮一文字/艇名の由来: 南十字星を見たい

為。

- 1739 BARONESS インペンサブル 9.00×7.30×2.85×1.70 竹内長三郎 徳島県庁前
- 1779 OSORACAN-3 BW-30 8.96×7.10×3.04×1.69 梶川整志郎 神原薫 (共同) 海楽園/艇名の由来: 広島県で最高スキーマ場の名前です。ヨットをする以前は、スキーにのってました。つまり、スキーに、義理を立てたわけです。/抱負: 以前と変わらず、クルージングの延長として、レース参加させて戴きますが、コミッティーの方々他、皆様に迷惑をかけない程度に、カンパルつもりです。/顔ぶれ: 神原薫、沢田勝、大沢、五百蔵茂樹、野村志麻/NORCへの要望: 数年前は、21呎艇が多く、とても楽しいレースでした。しかし昨年頃から、30~36呎艇が多くなり、また、25呎でも完全なレーシングマシン等の出現で、我々の21~25呎のクルージングボートでは、艇速差が大きくなり、レースにならなくなりました。その結果、21~25呎のクルージングボートは、レースに出なくなって淋しく思っています。底辺に居る我々にも、時には、目を向けて下さい。それが、NORCの発展にもつながると思います。
- 1784 春爛漫 (はるらんまん) ヤマハ SCAMPI 8.97×7.00×3.02×1.58 中野昭一 堺市出島ハーバー/艇名の由来: カッコよく横文字でと思っていた子供たちの期待をうら切り「我ら海の子日本の子」とオーナーは純日本風にせまってみました。日本語のもつ美しいひびきと、漢字のもつよさを見直そうではないか! ということなんです。艇名のとおり、春になったら……おおいにあばれまわろう! 春よこい はやくこい/抱負: 勝敗はさておき、できるだけ多くのレースに参加し、クルーの和を大切に頑張りたいと思います。/顔ぶれ: 宮田正秀: いつも笑顔で「春爛漫」に春の雰囲気をもたらすほがらかマン。森吉智寿: レースに目の色を変える張りきりマン、ガッツのモリ。真田昇: 年がら年中真黒の顔をして現役時代はあらゆるレースで活躍しました。高瀬正哉: 細い体にもめげず真田君と共に活躍しました。(以上近大ヨット部OB) 池田一郎: 共同オーナー兼クルーでヨットのイロハの猛勉強中。/NORCへの要望: 新参でよくわかりませんが、内海に於いて1日で終了するレースを多くしてほしいと思います。
- 1797 FLEXIBLE-WING Farr727 7.27×6.50×2.52×1.40 谷川澄雄 浅野茂治 石田裕彦 沖中一史 (共同) 琵琶湖マリーナ/艇名の由来: カイトのNASAにおける正式名称で、日本語は自由自在な翼となり、大空を自由自在に飛びまわるカイトのごとく帆走しようと考え、命名致しました。/抱負: 昨年春よりクルーザーを始め、今年からは技量をよりよくのぼし、又琵琶湖フリートの方々と親睦を図りたいと思います。/顔ぶれ: スキッパー=石田裕彦、フォアデッキ=谷川澄雄、セールトリマー=沖中一史、タクティス=浅野茂治で。
- 1805 夕風 ピーターソンⅣ 7.84×6.35×2.50×1.52 鈴木勝男 秋元功 齊藤保 佐藤章 牧野くにお (共同) 沼津多比港
- 1917 オーパス (OPUS) YAMAHA30 8.97×7.00×3.02×1.58 山本有一 大入港/艇名の由来: オーパスというのは作品という意味で特に音楽の方で用いられ、レースに出てからやかにリズムに乗って走るとも思っています。/抱負: 仕事の関係で時間があまりとれないので長いクルージングなどは出来ません。レースにどんどん出たいと思います。/顔ぶれ: 木村博信君: 元レッドシャークのクルーで今は仕事の関係で呉にいます。一見きゃしゃに見えるがガンバリ屋です。スキッパー。永沼勝也君: 元ミキのフォーワーデッキマンで研究熱心で一番の体力の持主です。山本晋: 持続性がよくデッキ上で一番よく働きます。
- 2014 MARI-SOLE IV YA25II 7.55×5.87×2.73×1.65 上羽正男 名鉄マリーナ
- 2030 MARKIS N260 7.90×5.90×2.65×1.50 相原元一 清水
- 2064 KARASU ヤマハ30II 8.97×7.00×3.02×1.58 斜森保雄 油壺/艇名の由来: 学生時代から自分のニックネームであるカラスを艇名とした。自分自身も非常にこのニックネームに愛着を感じている。/抱負: 練習をつんでレースにどしどし出場したいと思います。/顔ぶれ: 呉春雄、高月映司。
- 2114 SUNSEED 77 N240 7.30×5.82×2.67×1.40 保莉隆 京急油壺ヨット艇置部/艇名の由来: 太陽の実。/抱負: レースに出られるようともかく勉強すること。
- 2141 KOANTA ホランドⅣ 7.62×6.10×2.86×1.50 宮西勝秋 真下一策他 (共同) 倉橋・重樫/艇名の由来: 親艇 ANTARES II に因み KOANTA とした。KO-TERU TERU の命名法、頂戴してごめんなさい。/抱負: メンバーが増えたので舵が2本欲しくなった。喜ぶべきことに親ブネのⅣton と同じくらい走るので、レース練習にクルージングには、はたまた写真撮影に大いなる活躍を期待している。
- 2143 孫悟空-III VACANCES 8.50×6.45×3.05×1.69 大河原孫一 佐島マリーナ
- 2145 瑞鷹 NICHOLSON39 11.7×8.5×3.45×1.68 高橋茂人 鏡撰
- 2183 SIDE BY SIDE Ron HollandⅣ 7.65×6.32×2.87×1.52 伊藤博 新和歌浦/顔ぶれ: 榎本勝美、他
- 2188 SEE ADLER III ホランド33 10.0×8.67×3.27×1.83 堀内滋彦 葉山マリーナ/艇名の由来: ドイツ語で海の鷲。/抱負: レースに積極的に参加していく。
- 2197 ADONIS III グラン・ソレイユ34 10.2×7.8×3.5×1.85 水野正英 知多式豊港/艇名の由来: ギリシャ神話からとり名付けた。ピーナスに愛された美しい少年の名である。/抱負: 私はレースより、ファミリークルージングを楽しむ方であり、ファミリーで遠出することを楽しみにしているが、レースもよきクルーに恵まれている

- ので好成绩が得られるであろう。／顔ぶれ：皆な、海が、ヨットが好きなたちばかりで、KYCでもきってのヨット好き、よくやってくれている。
- 2198 ストーマイベトレル** ホランド $\frac{3}{4}$ ton 9.9×8.3×3.1×1.8 内山奎二 弘重憲二 小田憲(共同) 山口市, 二島, 長浜漁港 / 艇名の由来: ベトレルは、海つばめ、ストーマイベトレルは、昔船乗り達が時化の海を低く飛ぶ鳥に時化の前兆としてつけた名前である。我々の航海が(時化は好ましくないが)常に順風に恵まれる様にと、つけた名前である。／抱負: 25フィートから33フィートになり、少し不安を感じないでもないが、精一杯トレーニングに励み、艇に馴み次第、どしどしレースに参加しそして勝ちたい。時々には本部又は他の支部のレースにも遠征しようと思っています。
- 2204 ごっこ ORION** 10.0×8.30×3.30×1.88 奥田昭二 マリーナ岡山 / 艇名の由来: 子供の頃よく運動会等で行なった「かけごっこ」のように、無心に海の上を駆け回りたいという気持ちを元に「ごっこ」と命名しました。／抱負: 大なる海を、レースに、クルージングにと駆け回りたいと思っています。又、技術向上の為に、クルー一丸となり精進します。／顔ぶれ: 西山, 上田, 黒瀬。
- 2205 STAYER** ホランド $\frac{3}{4}$ ton 10.07×8.67×3.27×1.83 吉田修 梅本龍一 桜井秀夫 秋元敏郎 河野康男 西沢 紫崎他(共同) 三崎マリン / 艇名の由来: 前艇より継承, 初心に帰る意味で、4隻目であるが4世とはしなかった。／抱負: 沖縄レース, レベルレースその他のレースに再びチャレンジ。もちろん優勝をねらって。
- 2206 BRILLIANT DOU30A** 8.95×7.39×3.10×1.72 新宮康司 新和歌浦
- 2207 LEILANI** ビーターソン 8.95×7.39×3.10×1.72 小坂欣也 的形 / 艇名の由来: ハワイアン風の曲『スイート レイラニ』より。／抱負: レース及びクルージング。
- 2208 TIDA** ヤマハ30II 8.97×7.00×3.02×1.58 伊志嶺亮 宮古平良港 / 艇名の由来: 宮古島地方の方言で太陽の意味。
- 2211 CARINO V** ヤマハ33 10.17×8.20×3.35×1.90 古川浩二 琵琶湖
- 2212 衣笠** ヤマハ30 8.97×7.0×3.02×1.58 鈴木康之 下雅意清 矢野政武 大野照満(共同) 三崎マリン / 艇名の由来: 我恩師, 渡辺修治氏の初孫誕生が私の住んで居る近くの衣笠(地名)の衣笠病院で、その名前から、青葉型の巡洋艦(古鷹級)の中で衣笠を思い出されたとか。もちろん命名は「天城」の渡辺氏で、先日「足柄」の福永氏にお逢いした折、その名前の由来をうかがいました。名前負けしない様頑張ります。
- 2214 TRITON** オセアン22 6.65×5.50×2.40×1.30 清水秀敏 田中正秀 伊藤功(共同) 四日市
- 2216 SPLENOOUR TOMOMI** ゴールデン・シヤムロック 8.99×7.47×3.10×1.75 高濱謙 的形 / 艇名の由来: 子供の名前から引用。／顔ぶれ: 全員素人
- 2217 EXCEL N-300** 8.98×7.26×3.05×1.65 末吉澄夫 高松
- 2218 TEAM 10** スループ 9.76×7.86×3.04×1.80 下川肇 石井攻(共同) 船橋港 / 艇名の由来: ディンギーを始めたころ、10Mの風でも自由にセーリング出来るようになろうという思いを込めて付けました。
- 2219 ベガサスIV TAKAI** $\frac{3}{4}$ ton 7.62×5.80×2.82×1.45 大岡勝弥 シーボニア
- 2220 慎記郎** ホランド33 10.1×8.00×3.37×1.84 蝶野春太郎 油壺
- 2221 AZUSA** ビーターソン30 8.95×7.39×3.10×1.72 小野田三郎 熊沢光政 杉村直樹 諸井陽之助 宮崎紘一 陶山洋二 梶原道男(共同) 諸磯 / 艇名の由来: 北アルプス上高地を流れる溪流「梓川」のごとく早く美しいことを背景にした。／抱負: 沖縄レースを第一歩としてヨットライフを楽しむ。
- 2223 SPCA II PION** 8.96×7.40×2.93×1.66 井手昂 須磨 / 艇名の由来: “スピカ”は乙女座の一等星“真珠星”のことです。スピカ1号艇は昭和37年のキングフィッシャー級で、堀江さんのマーメイド号と同年に進水しました。／抱負: ビオン級がクルージング、レース共用できますので、できる限り速くへゆき、そして、走り負けしないようレースにも力を入れてゆきます。／顔ぶれ: 大前さん, 前の焼失した24呎“雪風”以来の片腕。新人の多田, 箕浦両君は教え子。
- 2224 Mr. JAMBO** ヤマハ25II 7.55×5.87×2.73×1.65 今井正徳 北条市柳原港 / 抱負: ヨット歴は、一年足らずでまだまだ未熟ですが、クルージングに、レースにと腕をみがいてゆきたいと思っています。／顔ぶれ: 藤田清 27歳
- 2227 TOUMEI YAMAHA30** 8.97×7.00×3.02×1.58 岡本健一郎 岡山マリーナ
- 2228 銀河V** なかよし33 9.95×8.00×3.28×1.82 南良治 琵琶湖 / 艇名の由来: 我社のヒット商品名を記念してつけた。レース成績は今一息ヒットがなく残念…。／抱負: 文字通りレースで始まりレースで終わった一年間。BW派から一転レース派? 結果はあまり良い成績ではないが、ヨットがこんなに面白いものとはレースを通じてはじめて分った次第, 今後多いに頑張りたい。
- 2229 南十字星 YAMAHA30M/K II** 8.97×7.00×3.02×1.58 浜田和夫 シーボニア
- 2230 BYE-BYE I** ワンオフ 9.98×7.60×3.42×1.84 小川尚 山口英一 入江紀一 清水恒 岩城善男 高橋郁夫(共同) 横浜
- 2231 ひぐらし III YAMAHA24** 7.40×6.18×3.05×1.55 浅川清三 ヤマハ志度安全センター / 艇名の由来: 「ひぐらし」は徒然草より拝借……又の名を「その日暮し」とも呼ぶ人がいる。又「ニクラシ」とも呼ばれています。あまりレースに勝ちすぎる為でしょうか? /

抱負：ヨットを始めてこの2月でまる2年となり、昨年までは、瀬戸内では少々名を知られるようになりましたが、今年からは阪神方面の方々にも「ひぐらし」を知ってもらいたく、ヤマハ24に変えた次第です。よろしく。
 /顔ぶれ：すべて、私を含め、ヨットには初めての人ばかりでがんばっています。スキッパーは募集中!! / NORCへの要望：四国方面でも色々な講習会等を開いてほしいと思います。たとえば「天測方法」「ヨット教室」。私が思うに「NORC」に加入する事は、レースに出場する為の「レーティング」を取る事にだけしかないように思われます。

- 2234 桃李II ピーターソン30 8.95×7.50×3.10×1.72 三林耕士 諸磯 / 抱負：学生のクラブでは基礎的な技術をマスターするのも容易ではありませんが、日数の許すかぎりレースにも参加したいと思います。
- 2235 NOMI III ピーターソン42 12.65×10.26×4.05×2.18 野村侃 関西ヨットクラブ / 艇名の由来：I世より踏襲。/抱負：全世界の海へ、レースにクルージングに頑張りたい。/顔ぶれ：I世の時から同じ。/NORCへの要望：レジャーボートを余りいじめないように、諸官庁によるしく御計り下さい。そうでないと日本の海洋レジャーは滅亡してしまいます。
- 2236 PETER PIPER ヤマハ25II 7.55×5.87×2.73×1.65 羽田朋男 ビワコロッチ / 艇名の由来：艇名に大した意味は無く、単純に語呂の良さが気に入って命名す。尚ピーターパイパーは子供の早口言葉（米国）PETER PIPER PICKED A PICKLES ……から拝借した。/抱負：永年乗ってきたディンギーの経験を生かし、デリケートなセーリングで、出来る限りレースに出たい。クルーの大半が昨年のヤマハ阪本フリートレースでトップ争いをしてきた仲間。クルーザーとディンギーのレースを両立させる予定。/顔ぶれ：津田浩三(30歳)、工藤豊(28歳)、上田倫弘(27歳)、谷和彦(25歳)、佐和政彦(29歳)、頃石昭吾(18歳)。
- 2237 CORDELIA II BW25 7.70×5.80×2.64×1.50 笠井章而 赤嶺万亀 岸郁雄 山田幸夫 永田俊次 飯野等(共同) シーボニア / 艇名の由来：リヤ王の愛娘コーデリアによる。共同オーナー赤嶺氏の前のコーデリアIを継いで「コーデリアII」とする。/抱負：レース等にも参加して、より幅広いオーシャンライフを楽しみたい。
- 2239 PECKER II FARR727 7.27×6.50×2.52×1.40 吉井久夫 髭髯湖
- 2240 BEAVER III ピーターソン30 8.95×7.39×3.10×1.72 大河内義房 シーボニア / 艇名の由来：川と海の境に居る動物。水に親しみ、愛きょうある顔、マスコットとして名前をつけた。/顔ぶれ：小林孝和 別府保之 田中明
- 2243 ポリアントス ヤマハ25 7.55×5.87×2.73×1.65 田辺頌 樹居祐三 中村吉伯(共同) 諸磯 / 艇名の由来：ポリアントスは、水仙の別名。

日本ヨット協会

会長の就任と披露パーティー



さる昭和51年秋山会長のご不幸のあと、小沢吉太郎氏が会長代理を勤められていましたが、本年5月に、竹下登氏が日本ヨット協会会長に就任されました。

副会長には山本房生氏、秋田博正氏、また理事長には三浦浩氏がそれぞれ就任されました。

このため、さる6月24日(土)東京渋谷の岸記念体育館において盛大な竹下会長披露パーティー開催されました。



NORC協会ニュース

NORC 安全委員会からのお知らせ

I. 78年Qトン・ワールド予選出場艇各位へ
 ORC特別規定中、次のように細則がつきましましたのでお知らせします。

9.8について

航海灯の電球は10W以上であること。

10.11について

予備航海灯の電球は5W以上であること。

7.52について

固定水タンク (installed water tank) は次の条件を満足していなければならない。

- ①最低容量は25ℓ (6.5 US Gal) とする。
- ②転覆の状態においても急激な漏水がないこと。
- ③タンクを移動させずに水を取り出せること。

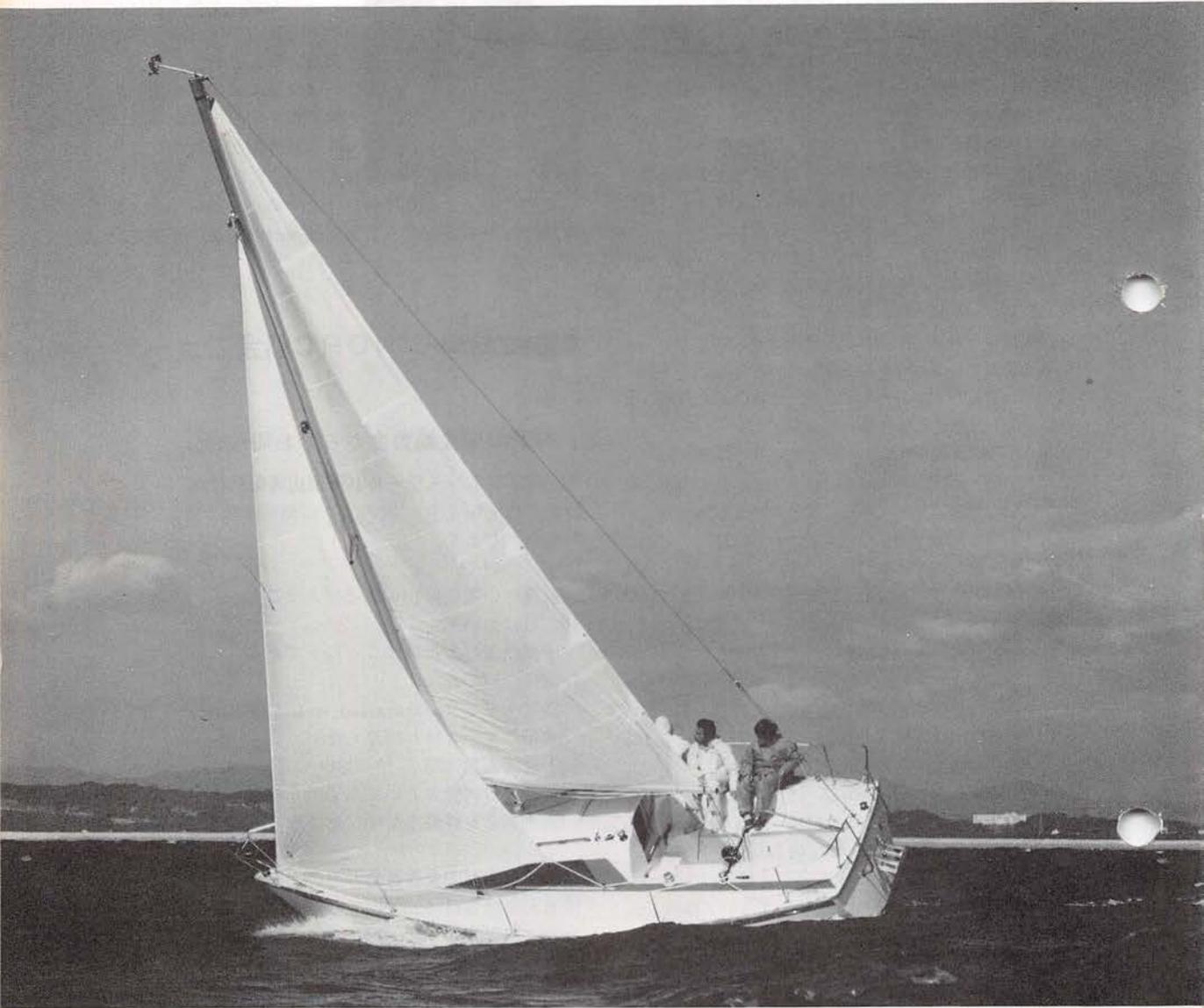
II. 関東支部安全委員会からのお知らせ

従来安全検査料は2000円でしたが、関東支部安全委員会では78年度より3000円になりましたのでお知らせいたします。 以上

OFFSHORE 第39号 昭和53年7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 千105
 郵便振替番号2-21787
 印刷 廣済堂印刷株式会社

オフショアの風を味方に、 ヤマハ24新登場。



YAMAHA-24 1/4 tonner

- 全長…7.40(m)
- 水線長…6.18(m)
- 全幅…3.05(m)
- 排水量…1,400(m)
- 吃水…1.55(m)
- バラスト…415(kg)
- 全セール面積…22.56(m²)
- 補機…ヤマハ8A(8hp)

YAMAHA

資料ご希望の方は、ヤマハ発動機株式会社PR課N係
〒438 静岡県磐田市新貝2500. TEL.05383(2)1111

その伸びやかな走りが注目のまゝだ。第2のクォータートナー、ヤマハ24。戦闘的なレーサーとしての性格とディクルーザーの性格がみごとに調和したヤマハ24。好評のヤマハ25マークIIにつづく、クォータートナーシリーズの最新作です。まず、主要諸元にご注目ください。全幅が3.05m。このクラスでは画期的な広さです。水線長は6.18mと長く、セールエリアは22.56m²と小さめ。型状自体がもつ復元力にすぐれた船型です。復元力が大きい分だけバラスト重量を軽減。船体重量も1400kgと小さい値に納まっています。微風時には群を抜くランニング性能を。強風時のクローズドホールドでは、すばらしい切り上がり性能を発揮します。デッキ面は突起物を最小限におさえたフラットな仕上げ。コックピットは広く、深め。クルーの動きを重視した機能的な設計です。キャビンはワンルームシステムを採用。ギャレーは、便利な引き出し式。レース時などにはコックピット下に収納が可能。室内スペースをフレキシブルに使い分けてきます。