

2/82

Offshore

社団法人 日本外洋帆走協会発行

昭和53年8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. 40
1978 / 8

一部定価100円



第19回鳥羽ハールレース



実行委員会委員 山田敏雄

日本で(東洋で)初めて開催されるQ. ton世界選手権まで、100日を切ってしまった。1975年のドービル(フランス)、76年のコーパスクリスティー(アメリカ)、そして77年のヘルシンキ(フィンランド)と3年続けてコミッティーのメンバーが視察に行き、日本への参加の呼びかけと、準備、レース運営等の方法を学び取り、立派な大会を開催すべく委員一同で努力をして来ましたが、時間の経過するのは考えていたより早いもので、

3ヶ月後に迫った大会に照準を合わせ、古屋会長がOffshore 33号(1978年1月号)の“新しい年を迎えるに当って”で述べられている様に、一国でも多く、一艇でも多くの外国艇がこのレースに参加するよう、最後の準備に余念がない毎日です。Offshoreの誌面を借り、今迄の準備状況、外国の反響等を皆様にご報告し、Q. ton世界選手権により一層の理解そして協力をいただき、立派なレースを実施したいと考えています。準備状況の報告が今迄具体的になされていなかったために、ともすると外国選手に対する過剰サービスであるとの声も一部にはあることも聞きおよんでいます。我々の基本精神は、日本の海で開く世界選手権で日本よりワールド・チャンピオンが出て欲しいとのことです。このためにはほんのわずかな外国艇の参加の中でなく、数多くの優秀な外国艇の中から日本選手がチャンピオンとして勝ってもらいたく、昨今の円高の中安い費用で参加させるべく頭を悩ましています。

準備情況の概略

項目	現在までの準備情況		備 考	
組 織	1975年準備委員会を組織 1977年実行委員会を組織 大会組織(案)を作成		インターナショナル・ジュリーはイギリス1, アメリカ1, ベルギー1, 日本2 レースコミッティーの決定 運営委員会, インспекション委員会, 総務委員会の3組織	
予 算	財務委員会を中心として船舶振興会補助金申請予算を作成		大会実行予算の作成 補助金, 参加料以外の収入の確保 例 TV放映料 広告収入	
後 援	防衛庁, 運輸省, 神奈川県, 横須賀市, 船舶振興会へ後援申請を会長名で行ない全て承認回答受領			
協 賛 (右記企業へ協賛依頼を会長名で行なった)	企 業 名	内 容	結 論	備 考
	日本通運(株)	参加艇の輸送・通関, 選手の交通のOfficial Agent	承諾	佐島マリーナに担当者を派遣
	ヤマハ発動機(株)	ジュリーボートの提供	承諾	
	横浜銀行	ドライバー派遣5名	承諾	10/23, 25, 31 11/4, 6出張
	日本オリベッティ(株)	佐島マリーナにおける両替業務	承諾	タイプはプレス用含む。マイクロコンピュータは成績表作成
	佐島マリーナ(株)	電動タイプ10台	承諾	
	アクト・マリタイム(株)	マイクロコンピューター借用	承諾	
	佐島マリーナ(株)	ホーム・ポート全般に関する協賛	承諾	積出し港 ロングビーチに決定
	アクト・マリタイム(株)	米国・カナダよりの参加艇の輸送	承諾	サンフランシスコ・ポートランド検討中
	ジャパン・ヨーロッパ・トウリズム	ヨーロッパ地区旅行代理店	承諾	
	富士ゼロックス(株)	ゼロックス借用(含消耗品)	承諾	10/15レガッタオフィスOPENより借用
	日産自動車(株)	ヨーロッパ地区よりの艇の輸送	承諾	ヨーロッパよりの艇輸送, ボートの提供
	テレビ朝日(株)	大会時の車の提供	承諾	大会時の車, 佐島マリーナの全面協力
	テレビ朝日(株)	ボートの提供	承諾	放映料の支払, フィルム16%の作成
レース公示案内	Official Notice of Race を作成し4月14日諸外国へ発送。Information を種々発送		今迄に送付したInformation は以下の通り。	

	<p>Information No. 1 Charts of Racing Area 2 List of some Quarter-Tonners Racing in Japan 3 a-f The 1977 All-Japan Quarter-Ton Championships 4 Kuroshio Current News 5 Observation Notes 6 a-b Observation Notes at Sajima Marina 7 a-e Daily Weather Chart 8 On the Transportation of Participators and Entry Yachts 9 Arrangements for the Transport of Yachts 10 Transportation of Participating Yachts from Europe 11 Arrangements for Accommodation of Crew 12 Further Information on the Transportation of Yachts 13 Information on Hotel Accommodations and Meal Charges</p>	
帆 走 指 示 書	帆走指示書原案作成中 ORCより送られたモデルにより英文と日本語両方で原案作成	7月下旬までにインストラクションおよび9月中旬までにインスペクションノートの作成
プ ロ グ ラ ム	10月初旬にプログラム作成 参加艇欄は10月13日エントリーメーチェ後に入れ10月20日完成予定	プログラム内容の検討・決定 (案)・Quarter-Ton Cupの歴史 <ul style="list-style-type: none"> ・Cupの写真 ・ヨットレースの説明 ・参加艇の紹介 ・広告(種々の印刷物の費用捻出希望)但し協賛会社については無料掲載予定
コミッティー・ボート	防衛庁本庁、横須賀地方総監部と打合せ A. 本部船、マークボート、三宅島、大島回航、確認艇として掃海艇4隻出動決定(内1隻予備) B. 防衛庁移動無線局の佐島マリーナ設置決定 C. レース海面コントロールボート、レースコミッティー連絡艇としてパートラム31、そよ風19ft ボート手配	<ul style="list-style-type: none"> ・9月最終選考レース時に運行の細目決定および通信網のテスト(防衛庁担当者のレース視察) ・レース海面のコントロール方法の検討 ・連絡ボートの
ジュリー・ボート	ヤマハ発動機(株)より同社所有モータークルザー“貝塚”(ヤマハ1100 35ft)の提供決定(含ドライバー)	
ゲスト・ボート	ボート検討中	
プレス・ボート	佐島マリーナ保管艇の提供依頼中 日産より3隻決定、ドライバー5名はヤマハより派遣決定	
ホスト・ファミリーおよびスペクター・ボート	未定	<ul style="list-style-type: none"> ・NORC会員への依頼を検討中 ・佐島、シーボニアのSailing Yacht ・モーターボートのリストアップとオーナーへの依頼検討中
陸 上 施 設	佐島マリーナ2階全室をレース運営室に使用。レース本部、ジュリールーム、通関、両替、旅行代理店事務所、プレス・ルーム、選手ミーティングルーム等を使用	<ul style="list-style-type: none"> ・部屋割り、レイアウトの検討・決定 ・セール・インスペクション実施場所の決定(大楠農協、マリーナより約1.5 km)
パブリシティー	テレビ朝日による放映が決定。記録の16%及びビデオの作成も決定。テレビ朝日としては純粋なスポーツ番組を考えている。	契約書の作成 8月下旬にプレス発表を行なう予定

パーティーの開催	日 時	内 容	場所 (予定)	備 考
	㊦ 17:00~20:00	ウェルカムパーティー	帝国ホテル又はホテルオークラ	監督官庁、協賛会社等の返礼を兼ねて実施。参加艇はオーナーのみ出席。NORC会員には会費制で参加呼びかけ
	㊦ 19:00~21:00	オープニングパーティー	佐島マリーナ	参加選手全員対象のオープニングパーティー
	㊦ 17:00~19:00	中間パーティー	シーボニアY C	スプアー日を利用して鎌倉観光ツアー実施その帰りにパーティー。鎌倉ツアーのスポンサーも探す
	㊦ 16:00~19:00	Jury 役員パーティー	未定	ロングオフショアのスタート日に合わせて実施
	㊦ 14:00~	表彰式パーティー	佐島マリーナ	
外国艇の輸送	盟外船の格安運賃および同盟運賃の割引き決定 盟外船 ①アメリカ西海岸(ロングビーチ、サンフランシスコより本田技研工業関連会社アクトマリタイムが積込手数料込みで1艇US\$2,000で輸送 ②ヨーロッパ(アムステルダム)より日産自動車(株)関連会社日産専用船運行(株)で1艇US\$1,200で輸送、但し最低6隻。 同盟船 ③ヨーロッパ運賃同盟が基本運賃をUS\$1,500に決定。これに種々チャージがかかり1艇US\$2,500程で輸送。 ④香港、シンガポールはスカンダッチのエージェントと直接交渉を行ない割引運賃を決定。 ⑤オーストラリア、ニュージーランドは同盟運賃の25% Lessが決定(日本よりの積出しにはこれ以上の割引きがある予定)		実行委員会としてはスカンダッチShipping Coをノミネット。各国ヘエージェント・リストを送付。	
宿 舎	選手用の宿舎として、佐島マリーナ、葉山シーサイドホテル、鎌倉パークホテル(予備葉山マリーナ、油壺観光ホテルを用意) 値引きの交渉を行ない、格安な値段が決定。食事の案内と共にInformation No.11~13で発送		宿泊予約申込に対する部屋割り 宿舎と会場とのバス Transportationの方法検討	
チャーターボート	77年次一次選考レースの31~39位迄、及び今年度最終選考レースで代表艇の選にもれた艇をチャーターボートとして供出		リストの作成と申込み方法の検討	

以上が現在迄の準備状況の概略ですが、一番頭をなやまし又現在もなやましつづけていることは、昨今の円高の経済情勢です。大会開催時には円が200円を割っているかも知れず、この為、エントリー料、宿泊費、食費等全て円建てで標示し円で支払らわせる方法を取りました。これでコミッティーとしてはリスクを避けられたわけですが、外国選手としては2年程前とくらべてUS\$の価値が%になっており、あまり余裕のないQ. ton乗りをこの中で日本に来させるためには、何でも安く安くということが一番を考えてことを進めて来ました。現在のまま円が落ちつかか、あるいは若干の

US\$高になるかは福田総理のうでにかかっており、信頼申しあげる以外にないところです。

実際のレース運営は自衛隊がすべてサポートしてくれ、何百mのアンカーを上げる必要もないし、ルール通りにレースを行なうことは、今迄のレベルレースあるいは昨年の第一次選考レースで実証済みで、皆何ら心配はしておりませんが、やはり世界選手権としての、Generalな問題が今後も一番大きな問題であると思えます。

これは数えあげればきりがありませんが、要は選手が日本へ到着してから帰国する迄の間のこと全てで、

自国に帰ってから日本のレースは本当に楽しかったと思ってくれることだと思います。幸にして民間企業が相当、本大会の主旨に賛同して協力を申出てくれますので、まかせるところはまかせてそれをコントロール出来る体制をこれから作り上げていく考えです。

最後に外国の反響ですが、現在迄に問合せは12ヶ国35通(国としてはオーストラリア、ニュージーランド、パプアニューギニア、ホンコン、イギリス、フランス、スペイン、ドイツ、ベルギー、ノルウェー、アメリカとカナダ。ほとんどが参加を前提としての問合せです)に達しており、その他、ヨーロッパのOfficial AgentであるJETには相当数の問合せがあるそうです。又、ホーランド、ブルース・ファーの参加、又昨年ウィナーであるロドニー・パティソン(イギリスのFDのオリンピック選手、メキシコ、ミュンヘンの金メダリスト、モンテリオール銀メダリストで、Q. tonはスペインのボートに乗艇)に、昨年の浜名湖で開催された470の世界選手権ウィナーのウルマンと一緒に乗り、参加するとの情報も得ています。その他、オーストラリアから船積で艇を送る具体的なことが商船三井より連絡が入ったり、又、パプアニューギニアより14~15名、(内選手8名=2艇)のツアーで参加するとの連絡が入ったり、8月24日のOfficial Challengesをメ切つて見ないことには解りませんが、今我々が得ている感触では相当数の参加が見込まれると考えております。

なにしろ初めての経験であり、暗中模索の中で進んで来ましたが、ここまで来た以上、何としても立派な大会にすべく委員一同、毎日の様に仕事を終えてから夜本部に集り、最後の準備にかかっている状態で、皆様のより一層の理解と協力を紙面を借りてお願い申し上げます。

RACE NEWS

第5回江ノ島・清水レース速報

7月14日午後6時に42隻がスタートした。総合では、〈Tracer〉、〈Nimbus〉、〈Cerabi〉、〈North Wind〉が各々上位に入った。15日(土)の1006には早くも〈竜飛〉がファースト・ホームした。その日の夕刻には3艇がまだ入港せず、コミッティー側では、セスナ機を飛ばそうとまで話が出たが、1837には全艇入港して、レースは無事終わった。

石廊崎付近では東に流れる潮が早く、岸べつたりに喰つ付いた艇が今回優位であった。とにかくフィニッシュ後の艇のお世話は感激で涙が出るほど。地元グループのご好意にただただ感謝、そして感激ノ。

(詳細は次号に掲載予定)

第19回鳥羽パールレース速報(受賞艇一覧)



全総合優勝PASSAT, 2位BYE-BYE I, 3位魁II
ファーストホームBIG APPLE クラスI①BIG APPLE クラスII①NOMIⅢ, ②CARRERA クラスⅢ①TOSHI V, ②桃太郎, ③VIND FEMPE-DEL クラスⅣ①BYE-BYE I, ②慎記郎, ③銀河V, ④SINDBAD II, ⑤SEE ADLER III, ⑥EPICUREAN III, ⑦SEA STY クラスV①魁II, ②CHUBURINKO V, ③GERONIMO, ④陽焰II, ⑤LA VIEIRAS II, ⑥RED SHARK II, ⑦以穂
クラスVI①PASSAT, ②風小僧, ③PASSAT FAMILY, ④SHOUN TOO, ⑤IVY-2 NORC-N クラス①PUFF-III, ②MORE-JOY, ③DULCINEA, ④RED FORT II。

レースへのお誘い

〈シーボニア・フリート主催沿岸レース〉

シーボニア・フリート・キャプテン 平野喜美夫
下記要領でシーボニア・フリート主催沿岸レースを開催いたしますので奮ってご参加ください。

記

本レースはNORC外洋レース規則及びIYRUレース規則ならびに帆走指示書の規定に従って行なう。

I 日 時 9月3日(日)

スタート 1100 タイム・リミット 1600

II コース 小網代~葉山~小網代

III 参加資格 IOR MARK IIIまたはNORC-Nルールによる有効なレーティングを所有し、かつ、1975年-NORC安全規則カテゴリーIII以上の安全検査に合格している艇。

IV 申艇申告・艇長会議

1. 日 時 9月3日(日) 0730~0830~0900

2. 場 所 シーボニア・キャプテンズ・ルーム

3. 必要書類 所定の出艇申告書

4. 出艇料 1艇2,000円

5. 参加料 1名500円

V 賞 各クラス第1~3位までの艇にはウィニング・フラッグが授与される。

VI 表彰式 詳細は“OFFSHORE”にてお知らせします。

VII 問い合わせ先 帆走委員長 平野喜美夫

自宅 0467-31-1956

勤務先 03-404-3311(内2344)

「日本海横断の夢を追って」

「ミス日本海Ⅱ」 艇長 吉川公一

「ヨットで世界一周」が珍らしくもない時代なのに、すぐお隣りのソ連にはこれまで行くことができませんでした。しかし私達「ミス日本海Ⅱ」と乗組員8名は今年の6月21日、とうとう柏崎～ナホトカ間の日本海を横断、十数年来の夢を実現することができました。

今回の航海は、片道400哩ほどで沖縄レースの半分しかなく、週末クルージングに毛の生えたようなものでしかありませんが、初めての社会主義国への入港ということいくつかの特異な面がありますので、入国申請やナホトカのヨット事情等を中心に5日間のナホトカ滞在を含め、2週間に渡った航海の模様をお知らせしたいと思います。

今回の計画の発想は、ただ日本海の向岸にあるシベリア大陸へ行ってみようということだけ。しかし思い始めてから実現するまでに18年の歳月がかかりました。全く気の長い話です。柏崎ヨットクラブの設立に始まり、発表間もない設計図を買って作ったのがY-15。日本海横断めざして具体的な行動にとりかかったのが6年前のこと。SK-25を購入。日本海横断にちなんで「ミス日本海」と命名。各方面を打診したところ、ソ連政府のビザをいかにして得るか、が最大の難関と判明。その頃「白雲号」の榊原さんにもいろいろアドバイスしてもらい、ナホトカ市長からの招待状があればビザを発行してもらえらしいことがわかりました。柏崎市長、外務省、ナホトカ領事館それに在日ソ連大使館とナホトカ市長等に計画を伝えて協力を依頼。最後には地元出身の当時の田中首相にまでお願いしての大作戦も、結果はすべて「NO. /」。パスポートも用意し検疫、税関等手続も準備していつでも出国出来るようにしていたのに落胆もひとしおでした。「日ソ平和条約が締結されるまでは見込みないでしょう」ということで当分は望み薄。(北方領土問題がからんで現在もなお継続交渉中)しかし諦めないで打診を続けていましたが、もうそろそろ計画を変更してサウスコーリア(クルーの希望が殺到)か、ノースコーリア(これはソ連よりもっと難しい)行きを検討し始めていたところ、クルーの一人がソ連貿易のエージェントに関係していたことから、在日ソ連大使館のP.コ



シキナー等書記官の協力を得ることとなり、急に実現の可能性が出てきました。今年の1月のことです。露文の要請文も作り、日ソ協会、NORC、柏崎市長の後援も得て、ソ連外務大臣、スポーツ大臣、ナホトカ市長、ソ日協会にそれぞれ送付。大使館からも本国の関係機関に打診してもらいました。あとはO.Kの知らせを待つだけ。はたしてこちらの希望する6月1日から15日までの日程になるかどうか心配。

5月に入って朝日新聞の全国版で報道されたことから、小樽の「ミスティックベル」がすでにナホトカ入港O.Kの招待電を受取り、6月21日から訪問するはずになっていることを知り

ました。その後「ミスティックベル」の大倉艇長との相談で、できれば両艇の日程を合わせて同一時期に訪問しようということになり、その旨打電したことから今回の同時入港による訪問が実現したわけです。

6月21日から26日まで入港を歓迎するとの招待電報を手にしたのは6月8日のことです。出港まで10日しかありません。しかし私達の場合ほとんどの手続が終了、又は事前打ち合わせをすませているのであわてることもありませんでした。

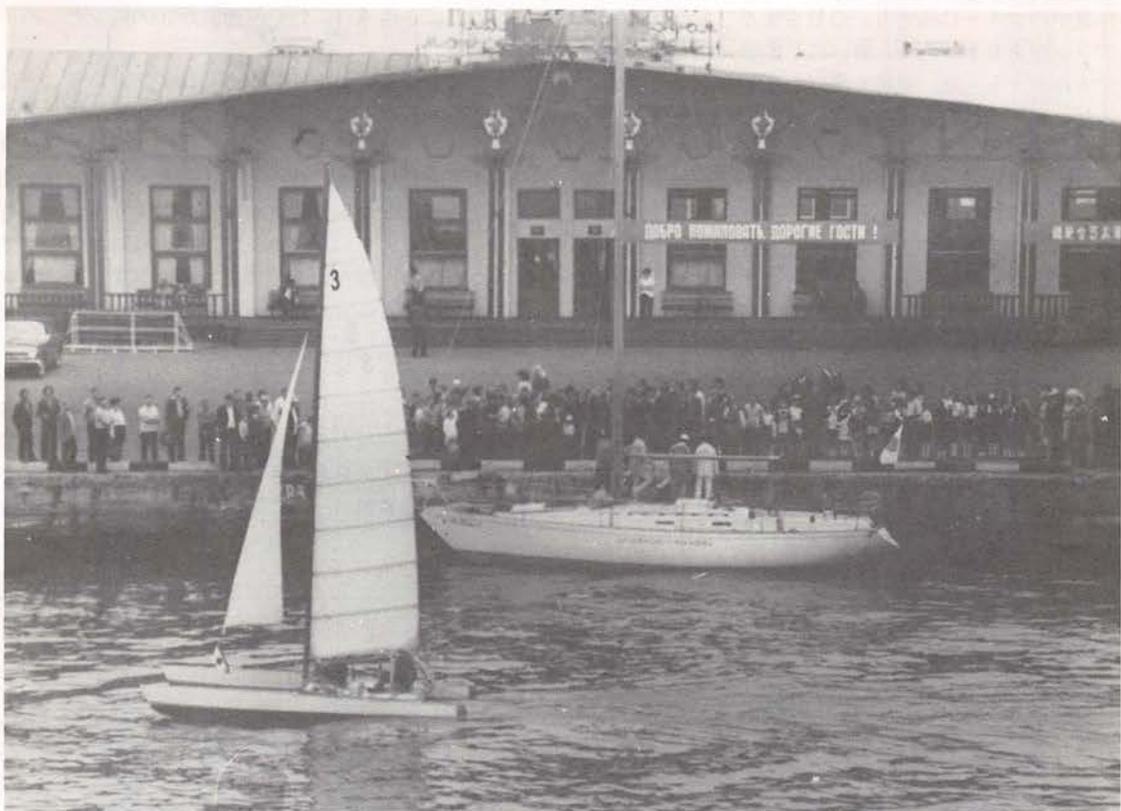
今回の航海ではこれまでに行なわれた多くの海外クルージングとは異質な点がいくつかあります。

一つは初の社会主義国訪問ということ。次に、通常の方法では入港出来ない為、公共機関を最大限動員し、結果としてナホトカ市長から柏崎市長を経由しての公式招待による訪問となったこと。したがって私達「ミス日本海号」は柏崎市長の代理であり、柏崎市民を代表しての訪問ということであって、日ソ両国の民間親善交流を図ることが科せられたわけです。

6月17日、柏崎市長とNORC会長のメッセージを携え、家族や多くの市民に見送られて出港。

国際港に指定されてから6年目、柏崎港からの出国は私達が初めての事です。まだCIQの事務所がないので今回は係官を出張してもらおう等、特別の措置をとってもらいました。

航海で問題となったのは、いかにして正確な位置を算出するかということ。ナホトカのすぐ隣りにあるウ



ラジオストックは重要軍港です。まちがって近づこうものなら、当分はシベリア暮らしを余儀なくさせられる等とおどかされていました。「ミス日本海」には、コンパスとログメーター、DF、天測、記録式漁探による測深、それにロランと三重四重の態勢をとりました。おかげでコースはほとんど狂いなく、濃霧で視界のきかない中、指定されているナホトカ入港コースもピッタリ。予想外に厳しかったのは霧です。柏崎を出て3日目から視界100m位の濃霧に閉ざされ、以後ナホトカ入港まで悩まされました。それに流木です。ひとかかえもあるような大きなソ連材が日本海の真中で無数に漂っているんです。6~7ノットでまともに衝突したらハルに穴があくかも知れません！ 寒さと寝不足と見張りに少々疲れました。

霧の発生するまでは天測を実施。ロランで出した位置とピッタリ。初めてにしては上出来です。立石電機の日測用電卓のおかげです。ヨット用としては型が大き過ぎるのが難ですが性能は申し分ありません。

食糧は、米1俵を始め、20日分を積込んだので十分。ナホトカでは水の他は一切補給する必要がありません。調理に圧力ガマを使ってみました。米を焚くと少しネバリが出過ぎますが、時間も早く、燃料も節約になるし、何よりもお湯がこぼれる心配がありません。カレーや、シチューには最適でした。

メンバー8人中、6人までがハムの免許を持っています。ヨット歴よりハムの方が長い位です。艇内にJ

上 6月21日 ナホトカ入港。メインバースに接岸。手前のヨットは出迎いのトーネードクラス(ナホトカY.C) 撮影はナホトカの新聞社

下 出迎いのナホトカ・ヨットクラブのメンバー達



AφYPC(ミス日本海M.Mクラブ)という無線局が設置されていますので、ハムライフも兼ねて連絡はすべてハムを使いました。21MHzは距離が近すぎて思った程の成果は得られませんでした。7MHzがその分をカバーして何とか基地局との通信を確保できました。一般の局との交信も144MHzを含めて160局に達しました。記念QSLカードを発行することになっています。

3日目の朝、チョットした風でスピンボール折損。

作業中のクルーに当たり一時気を失なうというアクシデントがありました。幸いにして額に傷を負う程度ですみホット一息。眼鏡を飛ばして¥25000の損害。スピンプールは自分達で修理するからそれでO.K.

入港前に「ミスティックベル」との合流を予定していたのだが、濃霧と、無線交信がとれなかったことから両艇の位置確認が出来ず断念。

21日朝。入港まであと数時間。500円ずつ出し合っでランドフォールのトトカルチョ。すでに湾の中に入っているはずだ。見えた！午前7時10分。これまでの霧がウソのように消えて、シベリアの山々が朝日に輝いている。海面近くの霧が晴れるにつれてアメリカ湾の全容が開けてきた。数万トクラスの貨物船や大型タンカーがたくさん見える。ナホトカの街並も見えてきた。緑の丘の上に白いアパートが並んでいる。出港してからわずか5日目のことだが、われわれにとっては十数年目にして、やっと実現したナホトカ入港だ。

ったのだ。一番遠目の効く佐藤君が4000円をせしめてしまった。

まずは警備艇のおおましがあはるはず、ということになっていたのだがなにも来ないうちに検疫泊地に着いてしまった。4時間程待った後、手続きのため艇に乗り込んできた係官は、なんと、スラリとしたロシア美人が3人。ほかに男の係官も少しいたようだ。もともといくらか覚えていないロシア語を適当に並べたててはみたものの、細かい手続になるとチンプンカンプン。幸いにして美人係官が船酔い気味になったためか、書類にサインした程度で入港O.K. 助かりました。

ナホトカのヨットクラブと交流したい、と申し入れていたのだが、はたしてヨットなんかあるだろうか？との心配は、何隻ものヨットが出迎えてくれたことで吹き飛んだ。ミス日本海Ⅱ世号は多くの市民の出迎えるナホトカ港客船バースに案内された。いよいよ上陸だ。(次号へ続く)

朝夕刊を七つの海に配達

——共同船舶放送の現況——

共同通信社放送部 西沢寿一郎



“JJC”というコールサイン付きの毎日新聞があることをご存知だろうか。

普通の新聞1ページの半分のタブロイド判2枚が1セットで、朝刊・夕刊の2版制である。写真こそないが、ときにイラスト、マンガ入りで色どりを添えた紙面が朝な夕な七つの海で活躍する船舶や漁船に届けられている。

この日刊紙は、短波無線ファクシミリ放送による電波新聞である。共同通信社が編集し船舶を対象に発行しているので船舶放送「共同ニュース」と呼んでいる。

共同通信社は全国の新聞社、放送局に内外のニュースを配信することを本来の仕事としているが、通信社の持つ機能から船舶に対するニュース放送も行っている。共同通信社の前身の同盟通信社、さらにさかのぼって大正13年4月から現在まで、送信手段がモールスから文字をそのまま送るファクシミリと変わったが、50年以上にわたってシーマンにニュースを送り続けている。

短波無線は気まぐれ者である。季節によって、あるいは1日のうちでも昼、夜でその到着距離に差が出てくる。従って放送時間も太平洋、大西洋、インド洋など各海域ごとに設定し、同一のものを最低3回、再放送している。だから放送時間は1日延べ20時間に及び、担当者は1日を3交代でカバーしている。放送出力も5KWから15KW、六つの周波数を同時に発信、各海域で最低1回は完全受信出来るように配慮しているが、それでも20%の海域で不感状態にあるのが現状である。しかしこの海と陸を結ぶ唯一の情報紙である船舶放送は約4000隻、10万人に近い船員に愛読されている。

船舶放送「共同ニュース」は大きく分けて三つの部門から出来ている。一つは通信社本来のニュースの編集である。共同通信社の政治、経済、社会、外信、運動各部から1日に新聞行数にして1万3000行も出稿される原稿を朝・夕刊合わせてわずか1000行に圧縮・整理して紙面を作成するのが、なかなか大変な仕事である。こうした一般ニュースとは別に海運・水産界の

動きは別建ての「海運水産ニュース」版、株式版、日曜日にはスポーツ、芸能など話題ものを中心に日曜版を作っている。

船舶放送でニュースにおとらず重要なのは船舶の安全航行に必要な資料の放送である。海上保安庁水路部で作成した水路通報や、黒潮の流れを知らせる海洋速報、気象協会から寄せられる天気図、北太平洋波浪概況図、さらには厚生省調べの伝染病情報などが毎日送られている。このほか漁船向けサービスとして漁況図も放送されている。

船舶放送の三つ目の役目は船会社、水産会社が沖で仕事をしている従業員に伝える社内通知である。人事異動から慶弔、通達事項と盛り沢山な内容の「会社だより」も毎日放送されている。

ニュース量に差はあっても内外のニュースをコンパクトに、そして細大もろさず伝えているのが船舶放送「共同ニュース」である。下船した乗組員が留守宅の者より事件、事故を知っているという話を良く聞く。ハワイ、ロサンゼルス、ブラジルのサンパウロでは日系新聞や日本語のラジオ、テレビ局が「共同ニュース」を受信して紙面を作成、あるいはニュース放送をしていることから、その有用性がわかっていくもの。

こうしたニュースの中で船員に最も喜ばれるものはスポーツ・ニュースである。1年6場所の大相撲は打ち出し即ニュースとして勝敗が流れる。大相撲ニュースが受信出来なかった遠洋漁業の漁船内で、通信長が同僚にケガをさせられたという話もある。船内のサロンには場所ごとに星取り表が張り出され、トトカルチョを楽しむ風景はどの船でも見受けられる。相撲に次いで喜ばれるスポーツは春、夏の高校野球、プロ野球、競馬といったもので、勝敗にミスでもあろうものなら、電報で抗議をしてくる。ニュース商売は陸、海の別なく極めてきびしいものである。ことしの春の天皇賞レースでこんなことがあった。競馬のワク順は前日ないし前々日に発表されるのが恒例だが、天皇賞に限っては当日のワク順発表。ところがこのことをご存知ない乗組員の方から「バケンテハイノヨウアリ、テンノウシヨウ、ワクジ ユン27ヒユウカンハウソウニイレヨ」という内容の電報が届いた。当方から当日発表という無線電報を打電して了解を得たことはいうまでもない。

自然相手の船のことだから海難事故は避けて通ることの出来ないものである。一昨年春のことである。ある漁船が南太平洋で座礁、沈没した。船舶放送で直ちに救助要請のテロップを放送した。この放送を受信した日本の漁船が現場に急行したが遭難海域ではボートの破片すら発見出来なかった。搜索要請の放送は数日間続けられたが手掛りがなく搜索が中止された。その際、漁船員の留守家族から第2管区海上保安本部を通じ、いくらでも放送費用を負担するから搜索放送を続けてくれと依頼があったときは身の切られるような

つらい思いをした。これとは逆に消息不明と騒がれた漁船が、実は通信機の故障で連絡がとれなかったことが、船舶放送の搜索依頼で現場に急行した他の船によってわかった例もある。このときはその漁船の所属会社が留守家族を本社に呼び寄せ、対策を協議中の席に、“無事発見”の一報が飛び込み関係者から大いに感謝された。

昭和30年代後半から50年にかけて、日本のヨットマンによる太平洋横断、世界一周などの壮業が相次いだ。外洋ヨットでもその無線設備はアマチュア無線で、その限りでは船舶放送と直接的なかかわりあいがない。しかしこうした計画がニュースとして出稿されれば、当然船舶放送を通じて航海中の船舶に知らされる。各船舶の通信担当者にはハム仲間が多く、それらの方々がワッチ時間外にヨットマンと交信したという話を耳にしているので、船舶放送を知っているヨットマンも案外多いと思われる。沖縄海洋博覧会を記念して開かれたアメリカ沖縄間ヨットレースのときは、主催者が毎日のようにレース状況を報道陣に知らせてくれたので、レース経過は逐一「共同ニュース」で報じられた。最近では「沖縄一東京間レース」の報道も流れている。

これからもヨットマンは海のロマンを求めて七つの海で大いに活躍することであろうと思われる。その際、船舶放送「共同ニュース」編集部にご連絡いただければ幸いです。

INFORMATION

湘南地方のヨット・レースの映画の夕べ

神奈川県藤沢市では地元江の島をひかえているので、もっとヨットを知ってもらおうと、「ヨット・レースの映画の夕べ」を開催いたします。湘南地方はもとより、広く参加を呼びかけています。ぜひご観覧ください。

日時 8月19日(土) 1830～2100

場所 藤沢市民館(福祉会館)

藤沢市藤沢1-10-17

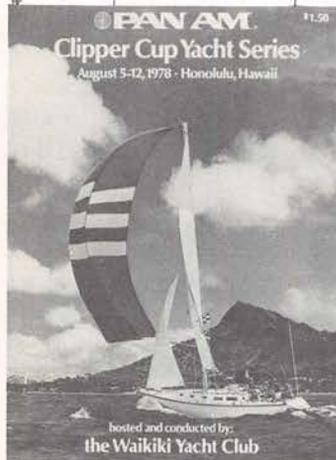
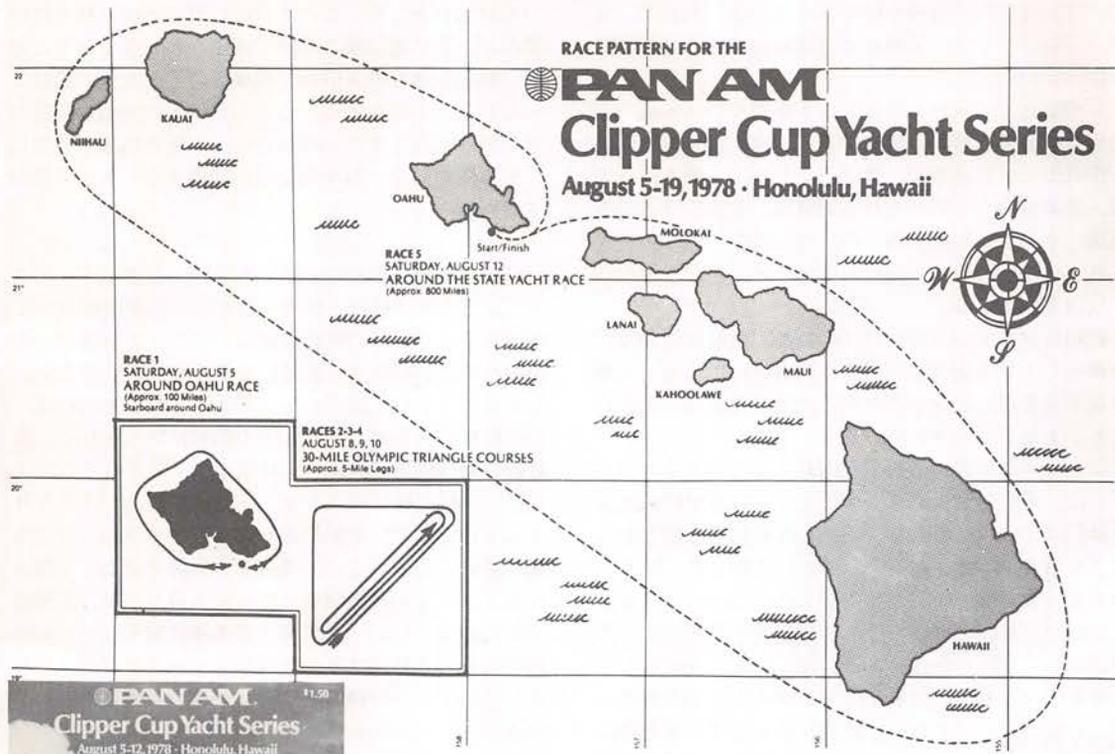
0466-22-0019 担当 押小路

映写題名 1. 1973・1975年シドニー・ホバート・レース
2. その他オーストラリアのヨット・フィルム。

料金 無料

主催 藤沢市藤沢市民館

後援 オーストラリア大使館



パンナム・クリッパーカップの参加にあたって

GEKKO V 並木茂士

昨年、永年の夢であったトランスパック・レースに参加、そのついでにハワイでのラウンド・ステイツ・レースに参加し、途中ブームの破損でリタイアしましたが、ワイキキ・ヨット・クラブのメンバー皆さんの非常に温かい持てなしに、私をはじめクルー一同いたく感激して、その場で今回のレースに参加の意志を表明してまいりました。

進水間もなくまったくの手探りのなかでトランスパック・レースを体験し、それがよい勉強となって、その

後種々艇の改造、クルーの強化とに繋がり、今春の沖縄レースで願望のファースト・ホームを達することができました。

さて、昨年夏酒の勢いで今回のレース参加を名乗りあげたのですが、今年も桜の季節も過ぎる頃になって、ハワイまでの本船積み話が急遽断られる破目となって自力廻航を決意、廻航クルーの手当に悩みはじめたところ、コンテッサの石原オーナーをはじめマウピティの岩田オーナー等々のかたがたから色々熱かいご援助を賜わり、優秀なクルーを集めることができ希望が湧いてきたところです。

元来「月光」は、「月光」本来のクルーのみでレースに参加してきたのですが、今回のように概そ5艇から派遣されたクルーが乗るレースは初めてで、それを「月光流」に纏めてゆきたいと思っております。

今回のレース海域は、比較的強風のピーティングと激流下のようなランニングに終始しそうなので、沖縄レース以後のセールのカット等によってレーティングを約0.8フィート下げ、2トンのリミット32フィートぎりぎりの線で参加することにしました。と申しますのは、今回のレースにはオーストラリア、ニュージーランド、アメリカ本土、地元ハワイ等各国から多数の強豪2トン勢が参加するので、同じ2トンで挑戦したいという強い信念を抱いていたからです。そしてどの程度のハシリができるか、今後の諸レースのためのエキシに、またより少しでも技術の向上が図ればと意欲を燃やしている次第です。



ホノルルへ回航の月光V

また、帰国後の成果を試すべき八丈島レースでは、石原慎太郎オーナーの乗ったコンテッサと雌雄を決するのが今から楽しみです。

パンナム・クリッパーカップを前にして

SUNBIRD V 山崎達光

太平洋周辺を基地とするヨット乗りの間で、太平洋を舞台とした本格的なシリーズレースを望む声は、いつとはなしに、誰れからともなく、たかまりつつあるのを知っていた。

サザンクロスシリーズ1975年、アドミラルカップ1977年、SORC1978年と走り続けて来た「サンバード」が、ホノルルを中心に、この夏行われる第1回のパンナム・クリッパーカップに出場することは、なりゆきのように私には思えるのである。

1968年「ミスサンバード」でチャイナシーレースに出場した時のような気負いもないし、シドニーやカウズで感じた日本の代表艇というある種の責任感からの重圧感もない。こんどは、ほんとに楽しめそうな気がする。

私にとって、ホノルルはアメリカ本土への行き帰りに立ち寄り休息の場所でもあったのだが、1975年、「都鳥」でトランスバックに参加し、ホノルルにフィニッシュした時から、ハワイの海が私の中で、単なる海からレース海面に変わっていた。海を海としてだけ見るのではなく、そこに展開されるであろうヨットレースの場として私はハワイの海を見ていた。

私は、以前からヨットレースの価値みたいなものの中には、それを行う場所、フィニッシュする場所の良さが重要な条件のひとつであると考えていた。シドニー・ホバートレースでのあのタスマニアの人たちの素朴な、心温まる歓迎。想像ではあるが、あの情熱のり

オデジャネイロへフィニッシュすることを考えただけでも、ケイブ・リオレースが楽しくなる。それにも増してホノルルは楽しい。日本からも、アメリカの西海岸からもこんなに近いところに、ハワイがあるのに、オーストラリアからも、ニュージーランドからも大西洋に比べれば身近なところであるのに、いままでここをベースに国際レースがなかったのが不思議なくらいで、今年の2月にSORCでフロリダの海を走っている時から、このレースが終わったら「サンバード」をホノルルへ回航して………と考えていた。

ひとつが終わると、次ぎのレースを考える。オーシャンレースの魅力にとりつかれた男の宿命かもしれない。テッド・ターナーやキルロイも同じだろうと思うと、なにかおかしく、同じ海の男どうしとしての親しみさえ感じるのである。

各国のエントリーはアメリカからキアロア、ウインドワードパッセージ、オンディーヌ、ソーサリー、ラグタイム、ホークアイ等。アポロ、ヘルサル、ラガマーフィン、スーパースターそれにバリフーらのオーストラリア勢。ニュージーランドのインカ、コリンシアン。そう、それにホンコンのホワイトラビットの名前も見える。もう私にとってはすっかりおなじみの連中ばかりだ。

相変わらずキアロア、ウインドワードパッセージがファーストホーム争いを演ずるだろうし、それにオンディーヌ、ソーサリーが加わり、バリフーが来れば、めったに見られない白熱したビッグボートレースが展開されるだろう。

1975年シドニー・ホバートレースの終局、ストーミーベイで「サンバード」と死闘とも言えるタッキングを繰り返したニュージーランドのコリンシアン。こんどもクリス・ブゼイが乗るのだろうか。アドミラルで「サンバード」のアシスタントナビゲーターとして乗り組んだニュージーランドのベストナビゲーター、ベヴァン・ウーリーも一緒にちがいない。ホンコン、カウズですっかり意気投合したホワイトラビットのジョン・マーにも会える。アメリカからは乗り手としてパーク・ソイヤ（ワッツ）、ディック・ディーバー（ノース）らが来ると思う。

各国のソルティーガイズに会える楽しみ、「ハウ・アー・ユー・タツ」彼らとがっちり手を握り合った時、ヨット乗りどうしのなんとも言えない気持ちの通じ合っている。

日本からは、並木さんの「月光V」と、佐々木さんの「雲柱グループ（チャーターボート）」が参加するという。この2隻と日本チームを組んでカ一杯走りたいと思っている。

レースというものは、勝てば勝ったで嬉しいにはちがいないが、納得いく走りのできたとき、総じてハッピーであったときは、なんとも言えぬ満足感に浸れるものだ。

レース自体は、かなり厳しいコンペティションになるとは思う。特に第5レースのアラウンド・ザ・ステイトは800マイルを越す長丁場で、あの貿易風と波の中をいかにふねを走らせるか、シドニー・ホバートにも劣らないハードなレース展開が十分予想される。

しかし、こんどは「サンパード」もすでにホノルルに置いてある。いままでのレース前のように、回航とか船積みの心配もないし、ただ乗り手が集まってふねを走らせればという気軽さもある。それになんと言ってもハワイは近い。

ハワイには、随分沢山の日本人が観光や所用で出かけて行く。パンナム・クリッパーカップレースが、より多くの日本のヨットが参加し、より多くの日本人に知られ、親しまれ、ますます発展し伝統あるクラシックレースに育って行くことを希っている。

夢のレースへ……

雲柱 佐々木研一

ハイビスカスの薫る常夏の国でのヨットレースと聞いただけで、楽しさがこみ上げて来る。それも長距離、短距離を折り混ぜたシリーズレースで、我々ヨットマンとしては是非一度は出てみたい、アドミラルカップタイプの国際レースが比較的近いハワイで行なわれると聞き、さっそく出場を決めた。

ヨットライフは、しょせん遊びのスポーツで、サラリーマンと学生で構成しているクルーも、このレースが夏の比較的休暇の取りやすい時期ということもあり、又、今までレーススタートの2時間位前に船に集まり、せわしくスタートして、ゴール後もせかせかとかたずけて帰るというのを半ば習慣みたくにやっているが、1回で良いからゆったりとレースを楽しむことが出来たらという気持ちが、合致したことも出場の動機の一つであった。

と言っても、やっぱりこのパンナムレースにも皆んな休暇をやりくりしてギリギリのスケジュールで行くことになってしまったが、スケジュール表を見て、それこそ毎日パーティーがあり、ベースボールゲームがありで、行けるだけで胸がふくらんでくる。

又、世界の数多いビッグレースの中でも、気候が良く、近く、そしてお祭りのような雰囲気のある楽しいレースだと想像出来る。

この企画を聞いてからチームメイトの「タクオン」の高村氏と協議して、両チーム合同で出場を決定した。今回は、準備期間が少なく、我々の船(ヤマハ-33)を回航しようとか、SORC後の船を購入しようとか、色々検討するうちに時間がなく、初めての海外遠征ということもあり、ハワイでのチャーターボートを捜して今回は様子を見つつ、今後第2回、第3回のパンナ

ムレースへの足掛りにしようと考えている。だから世界をまたにかけてレースをやっているマキシボートとか、レーサーの中で一緒にレースをやれるだけでも光栄で、どんなものかつかんでこようと言うことだ。

チームメンバーは、私、佐々木研一に、タクオンのオーナー高村氏(このチームの中心)、弟の佐々木哲二(医療担当)を中心に、雲柱の精鋭、中谷、関山、白瀬、駿河、町山、山下、管沼。タクオンから、芳賀、山口の両参謀、そしてガッツマン三船氏。今回の参謀役、横山氏の総勢15名で、昨年からクルーを交換しながらレースに出場し、昨秋の全日本レベルレース3位、春のレベル3位、大島神子元レース総合優勝と上位の成績は一応おさめていることもあって、チームワークは、特にその船よりも一番、中には1、2名ユニークなものいるが、全体的にはおとなしい連中で構成されている。

我々は、いつでも楽しいレースをやろうというのをモットーにしている。楽しいというのは、和気あいあいとバカを言いつつ、当然ながら十分に安全に気を配り、そして勝利ということだと思ふ。このうち一つ欠けても楽しさは当然減るが、今回はそれに海のすばらしさを付け加えたらどうなるかを実験しようと思っている。

未知の海だけに、準備も万全にと考え、特にハワイ島の南端付近の海況については、気持を引き締めている。ハワイのチャートを研究し、パイロットチャートを見ながら作戦を立てている。今回は、特にチャーターボートということもあり、船に早くなれるために、可能なかぎり早く現地へ行き、練習し、準備することにした。ハワイには、いわゆるレーサー、ハワイ州一周レースに出るような船が少なく、チャーターした船もいわゆるダンヒルレーサーで、トランスパック2連勝したことのある船で、上り性能が犠牲にされているということで、船の性質を早くつかみ、海況をチェックする練習をやろうと思う。又、オムニヤ、コースデレクターの取り付け、セールチェック等、現地入りしてからは忙しくて遊ぶひまなんか全然無いであろう。

昨年、雲柱チームは、ヨットより一足先にマラソンで海外遠征をした。77年12月のハワイマラソンに出場して完走したのだが、まったく日本でのマラソンとは異なる、すばらしく楽しいレースをやってくることが出来た。ハワイは、一番日本に近い外国(ある意味で、台湾とか、韓国よりも)であり、とてもなじみやすいところであり、今回のレースでも現地の多くの友人がホテルの手配とか、いろいろとてつだいをしてくれている。

今回のパンナムレースに参加し、一回り大きくなった雲柱チームとなるべく努力し、成績は別にしても、NORCの一員として、日本チームの名に恥じない親善をやって来たいと考えています。

よろしく、お願いします。

回 航 記

基隆から横須賀まで

その3

南 西 諸 島

品 川 誠

石垣港での小休止の間に、海峡を乗り切って手荒い初のシェイクダウンを受けた船の整備に大童で、大量に溜ったビルジのルーツを探してみたけれど、どうしても原因がわからず、結局、総合的に水がしみ込むのだろうという結論に到着。税関の手続きも手間取っており、なにしろ、自力回航で、艇を通関させるというケースは石垣島税関では珍しいとみえて、当惑しながらも親切に手続きを進めてもらっていて、これには、艇長津村さんの義父にあたる、有村産業石垣島支店長中原植武氏の口添が多分あって感謝した。

こうした整備や手続きの合間を見つけて、雨の中を渡船に乗って、対岸の竹富島の集落を見学したり、中原さん宅に招かれて、音に聞く泡盛と、鯛に似た鮮やかな熱帯魚の唐揚げに感激したり、空路、東京から参加の武田オーナー、学生の佐藤君を迎えて、夜目にも白い珊瑚砂の通りを飲み歩いたことなどの思い出のうちに5日間の石垣島滞在は終る。

3月7日0730 那覇へ向けて石垣港を出港。機帆走で進路をコンパス40°にとる。途中、雨が降り出し、またビルジが増えてきたのにうんざりしながら、エンジンルームを点検してみると、こんどは排気冷却水マフラの継ぎ目が溶接不良で割れていて塩水を吹き出しているのを発見。大あわてでタオルを巻きつけて応急修理をする。エンジンはなんとか保ってくれそうでホッとする。他には事もなく、風の落ちた夜の海を4時間ワッチで進み、翌3月8日は久し振りに朝から晴れて、紺青色の海原を帆走。夕方1620やっと久米島が見え、同時に沖縄のOK308kHzがD.F.に入ってくる。南西諸島に辿りついた訳で、次々に島影が近づいてくる。1810、慶良間列島南端ノ久場島ヲ視認。70°ニ転針2330、渡嘉敷島阿波連埼ヲNニ見テ通過

3月9日0430 那覇港入港、K埠頭船溜ニモヤウ。石垣港カラ230M、41時間ノ航程ナリ

那覇では、海上保安庁の紹介で、割れたエキゾーストパイプを溶接してもらっている間、コインランドリーで洗濯物を片付けたり、夜は歓楽街波之上にあるステーキハウス“ジャッキー”でビーフステーキを食べる。ここのステーキセットは美味、巨大且つ安価。出



航前の栄養補給には最適で、少々待たされても耐えるだけの値打ちがある。そうこうするうちに、3月10日0930出港、ところが港の出口で、皆がなんだかキナクサイと騒ぎ出し、あわててエンジン停止、ジブだけで引き返す。早速、エンジンを調べてみると、今度は修理中に冷却水がすっかり抜けてしまっていて、そのためのオーバーヒートが原因で、イヤな予感がします。この日は出港を見合せて、夜はまたしても、ジャッキーでビーフステーキのヤケ食い。

3月11日0640、再度、那覇出港。メンバーは太田さんが帰京、オーナーの武田さんと、航海士の卵、吉村君が新しく乗組み、津村、尼崎、品川、佐藤と計6名。今度は機帆走で調子良く快走し、海洋博跡を眺めながら、正午近く伊江水道を通る。この頃から晴れわたって、水道の入口にある水納島などは水際の珊瑚の砂が目にも痛いほど白く、さすがに南の海域だと改めて実感する。この日はきれいな夕焼けで、日没後、与論島をNに薄明く認める。

3月12日0500 奄美大島ヲ40°ニ視認ス。雲低ク、NNEノ風強ク、ウネリ高シ。0800、エンジン急二停止ス。ビルジ急増ノタメ、燃料タンクガ暴レ、エアスキホース折損、エンジンニ浸水ス。二度アルコトハ三度アル。ストームジブ、ミズン2ポイントニテ海岸線ヲ北上ス。ウネリ高ク、リーショアナノデハラハラスル。

1500、ストームジブノミノランニングニテ名瀬入港。

2度目の試練を無我夢中で乗り切った感じだったけれども、オーナー始め、皆ケロリとしていたのはシャクだった。先に着いていたノーテックの近藤社長にもやいをとってもらって上陸。夜は奄美大島の名物男、元関取「朝の海」にチャンコ鍋で歓待され、この島のヨットマン達と話に花が咲いたものです。

3月14日1135、名瀬出港、いよいよ本州へのレグです。回航メンバーは津村、吉村、佐藤、品川の4名となり、2人ずつ4時間ワッチを組んで、ひたすら紀州串本を目指します。3月15日、終日、機帆走で、何も



ビッグ・アップルが手に入ったのは全く幸運であった。かねて2トクラスの舟を探している時、アドミラル・カッパーのビッグ・アップルとムーン・シャインの2隻が売りに出ていることを知ったのが、昨年のアドミラルのレース直後であった。

それより先、昨年の6月、私の業界の団体であるBOMA (Building Owner As.)のコンベンションに、日本ビル協の一員としてダラスに行く途中、シアトルでKIALOAのオーナーのキルロイ氏に、彼の所有ビルに招かれ、昨年のSORC優勝艇ハイローラーの話等を聞き、途中サンディアゴのヨットクラブで第一級の2トクラスの艇などあれこれ見ておいたことは、世界のヨット界の大きさ、舟の優秀さを知る事になり、ビッグ・アップルに決める基準に大いに役に立った。

見えない海原を進みます。これまでの海域では、琉球海運の貨客船や、ことに有村産業の白いフェリー「玉龍」とは海上で行き会ったり、基隆、石垣港、那覇で必ず出会って、懐しい気がしたのだけれど、昨夜から今日にかけては、島影も、行き交う本船も見えず、なんとなく心細い感じです。けれども、そのかわりに、夕焼けのきれいなこと。それに夜の星空や夜光虫のきらめきの鮮やかなこと。2人っきりの墓場直も全く苦にならずに思いつく唄を口づさんだりして、ご気嫌です。(前ページ写真)

3月16日0900, D.F. に宮崎の新田原, 土佐清水, 串本が入感, 位置を出してみると, 日向灘, 都井岬の西, 足摺岬の南あたりに居るらしい。1830, 再度D.F. で位置を出すと, 知らないうちに足摺岬を通り過ぎていて, 串本まであと100マイル。黒潮のせいであまりに船速が速いのびっくりする。夜, 10日振り位に, 風がEに振れてスターボードタックになり, ポートタックに慣れたキャビンの中はテンヤワンヤでした。

しかも, この5月にKIALOAがパンナムのレース出場の途中シーボニアに来港し, クルー全員がそのまま私のビッグ・アップルに乗り移って, 丸一日チューニングを手伝ってくれたことは, まことに幸運続きという他はない。

今のところ, 毎日曜クルー全員練習に余念がないが, 舟の性能をいかにして殺さず, 能力をどれだけ引き出すかが練習のすべてとなっている。

日本の諸先輩と並んで, 我々がどれだけ走れるか皆目見当がつかないが, ともあれアイルランドの名品に位負けせぬよう, 全員に練習して貰っている。

次に舵のフィーリングであるが, 私の乗って来たドラゴンSUNDANCEと全く同じセンセティブなのに驚いている。

ともあれ, アップルは優雅でアリストクラートな舟である。この舟の舵を持つと私はなぜかアイルランドの中世の風を感じる。もともと帆船とは中世のものである。

戦後, 日本の得たものは浅い富とビュロクラシーであると言われるが, 失われてしまったものは中世的精神生活であろう。

かつて我々の先輩西男爵がロスアンゼルスズのオリンピックで名馬ウラヌスを駆って優勝し, 西欧の典型的スポーツ馬場馬術で白人達を降してから日本のエリート達が本職以外で, 又西欧の典型的スポーツの分野でどれだけ世界で名を上げたか。日本には古来「文武の両道」の言葉があるが, これからの日本のエリートの課題でもあろう。

勿論, 我々は西男爵の足元にも及ぶものではないが, せめて彼を目標にしたいものである。

我々ビッグ・アップルの艇是 (TheSES) は, Be Big Apple! である。

3月17日, 朝からNNEの良い風と紺碧の黒潮に乗って快調に飛ばし, 位置を出すたびに, みるみるうちに串本に近づき, 正午頃, 紀州半島の山影を視認。昨日までとは違って変わって, 小型タンカーなどの行合船が続々と並んで通るのはみものでした。終日快晴の中を1520串本港入港。品川はここで泣く泣く下船し, ドーチェスターは津村, 吉村, 佐藤の若手メンバーにより横須賀への最後のレグに入ります。津村氏の記録によれば, 3月18日0800串本出港。鯨漁で有名な太地を過ぎる頃から, NEの風が強くなり, ストームジブ, ミズン2ポイントのアビームで疾走。1人ずつ3時間ワッチで頑張ったとか。ドーチェスターにとってはこの航海最後の, そして日本の海が見せた歓迎のシェイクダウンで, 逞ましくなった彼女は, 時化の遠州灘をなんなく乗り切って, 3月19日, 快晴の石廊崎をかわし, おだやかな相模湾を進んで, 1500, 佐島に入港。

こうして全航程ほぼ1300マイルの処女航海を終えたのでした。(おわり)

東海レポート



53年度NORC東海支部

新支部長就任について

東海支部 都築勝利

前期、大矢支部長の強いご推薦と、東海支部の皆様
の暖かい御支援を賜り、歴史ある東海支部の総責任で
ある支部長の重任をお受けすることとなりました。

若輩の私にとって多岐にわたる支部運営について、
皆様が満足出来るような支部作りができるか、少々、
戸惑いを感じて居りますが、フレッシュなファイトで
努力致す所存です。

本年度、東海支部運営実務をご支援いただくことと
なりました、常任委員の方々を別記にてご紹介させて
いただきます。

鈴木副支部長はじめ、現役の方々が主体で、若くエ
ネルギッシュで強力なスタッフが得られましたことは
誠に心強く感じます。更に今般、東海支部選出理事と
して、東海地区のヨットの草分けのひとりである、加
藤蔵男氏を新理事としてお迎えすることが出来ました
事は、私達若輩の良きブレーキ役、良き相談役として、
また豊かなご体験からのアイデア等、私達フレッシュ
なスタッフに良き潤滑剤として、支部発展のご助力が
頂けるものと確信しております。

東海支部のコミュニケーションのかなめである、支部
事務局は、大橋良一会員が、ご自身の写真スタジオの
一角をご提供下さり、さらに女性アシスタントとして
竹内園子さんに、平日、定時間勤務して頂く事とな
りました。事務処理、連絡等の支部運営実務は、より
スムーズなものとなり、本部、他支部とのコミュニケ
ーションが密なものとなることと確信致します。

従来、私は東海支部レース委員長として、ひとりで
も多くの人がヨットレースを通じての交流から、豊
かな人間関係の和が広がる事を夢みて、支部レース企
画のお手伝いを致してまいりました。

今後、この夢が現実となるよう、一層の努力を致
したいと思います。

近年のヨットの大型化の傾向は、他の支部同様、東
海地区にても、33ft、36ftクラスが続々と進水し、沖
縄レース等、本部外洋レースに積極的な参加が見られ、
誠にうれしく思います。

反面、東海のヨット活動の主水域は伊勢湾、三河湾

など、内海的航行が基底で
あり、いきなり沖縄レース
などの本格的な外洋レース
参加に、一部には乗員の練
度など、断層的なところも
あるかも知れません。

この断層をうめる意味で、
東海支部でも150漕クラスの
湾外、外洋を航行する支
部外洋レースが、年4回運
営されていますが、まだ参
加は数艇という揺籃の実状です。



都築勝利支部長

当然、これらの外洋レースは、安全第一の原則を踏
み脱すことがない様、安全や計測についてのハードと、
シーワージネスのソフト両立の厳しいカテゴリーのも
と実施されることを望み、たとえ参加数艇の赤字運
営であっても、気長にレース企画を続けてゆくことで、
東海支部外洋艇のソフトのグレードアップを待ち、東
海支部から、本部外洋レースに続々とヒーローが誕生
して頂きたいと思っております。

本質的にこれらのNORC的な外洋レースに対応し
て、東海水域には概そ10艇のローカルクラブがポイン
トレース等を中心に活発な活動がされています。

2年程前より、これら各クラブの皆さんの前向きな
ご努力により、各クラブ所属艇が集い、だれでも参加
でき、楽しい湾内周航の合同レースが、年3～4回開
催され、毎回40～50艇参加という人気を持っています。

東海支部と致しまして、今後ともこれ等の合同レ
ースの運営が円滑に、さらに少しでもその輪が大きくな
り、これがきっかけとなり、各フリート、クラブ間の
交流、ランデブー等、NORCエンサインのみならず、
より多くのヨットが海上で、気軽に手を振り、声をか
けながらミーティング出来るようなローカル色豊かな、
ヨットングリレーションを夢みて努力してゆきたいと
思います。

現代機械文明の、ふと人間性を失いがちな、忙がし
い社会にあつて、それを取り戻してくれる豊かなヨッ
トライフが、ともすればライフラインの内、フリートの
内、クラブの内だけと孤立、疎外の人間関係も時折
見られるとのこと、せつかくの大自然を満喫する機会
のヨットングにステイフネックな葛藤は無用。「愉快
に、楽しく、仲良く」ありたいと思えます。

全くの浅学無力な支部長ではありますが、若いエネ



常任委員会

ルギーをもって、豊かな支部作りに邁進いたしますゆえ、NORC会員の皆様、他支部の諸先輩の方々の、宜しきお導きと、暖かいご支援を賜りますよう、重ねてお願い致します。

NORC東海支部役員構成並びに常任委員会

支部長	理事	都築 勝利	
副支部長	理事	鈴木 幹夫	
	理事	加藤 蔵男	大矢 隆

総務委員長	浅井 資博
総務副委員長	鈴木 富雄
会報編集委員	富川 則之
レース委員長	関 幸
レース副委員長	林 千雄
計測委員長	花川幸一郎
計測副委員長	太田 省一
安全委員長	菰田 光治
安全副委員長	沓名 洋一
海事普及委員長	鈴木 幹夫
海事普及副委員長	森 伸一郎

三河湾フリートキャプテン	森 光雄
衣浦武豊フリートキャプテン	榊原 嘉男
衣浦富貴フリートキャプテン	沓名 洋一
鬼崎フリートキャプテン	田中 義夫

鳥羽フリートキャプテン	寺本 康郎	
五ヶ所フリートキャプテン	田村 慎一	
四日市フリートキャプテン	長尾 専一	
事務局	大橋 良一	竹内 園子
監事	中村 孝	

東海の人・泊地・レースetc.

〒462 名古屋市北区船附町2-50 (スタジオ, アーサー内) 日本外洋帆走協会東海支部。

TEL 052-914-7412

東海支部, 事務局であります。

名古屋城の東, 清水口という所, そのまた東の静かな住宅街の一角, 小さな写真スタジオがあります。

そのまた一角, 六畳の部屋を対角線で半分にしたような一室が東海支部事務局であります。

そうです, なんとなくヨットのフォクスルといえはびったりノバウに当る処にクーラーが涼しく回り, セール置場の位置は, 支部財産の資料, ファイルがピッシリ of 書庫が置かれ, パースの位置には事務机, バルクヘッドに特大のヨットのポスター……と, どうです, なんと潮ッ気のあるNORCに相応しい事務局ではありませんか。

スキッパーは大橋事務局長, クルーは竹内園子さんです。

竹内さんは, 平日 (月~金) の10:00~12:00 ワッチに付きます。それ以外の時間は留守番電話がウインドベーンの役割を果します。

ここは, 支部会員, 大橋良一氏 (プロカメラマン)



大橋良一事務局長

が, ご自身の写真スタジオの一角を心快く東海支部事務局に開放して下さい, アシスタントの竹内園子さんが定時間勤務して, 皆さんの入会登録などの事務処理, 会計, 本部とのコミュニケーション等の, 東海支部キーステーションとなっております。



竹内 園子さん

さて, 東海支部は会員数332名, 所属艇101の, NORCにあって, 関東支部に次いで大きな支部ですが, 三河湾, 富貴, 武豊, 鬼崎, 四日市, 鳥羽, 五ヶ所の7地区フリートに分かれています。

各フリートの主泊地, ヨットハーバーを中心にNORC非所属艇の, 小は2~

5艇、大は30~60艇で構成された、地区的な同好ローカルクラブがあって、レース、クルージングパーティーなど盛んな活動がされています。地区フリート活動としては実質的に、これ等各クラブの方が活発であり、これらクラブの内の一部がNORC所属艇として支部活動をして居り、むしろNORC東海フリートといった方が、的を得ているかも知れません。

これらの代表的なローカルクラブと、NORCフリートの泊地との関連について簡単に紹介しますと……。

■三河湾フリート

蒲郡ヨットハーバー 三河湾クルージングクラブ (MCC)

日産マリーナ東海 ニッサンマリーナ東海クラブ

■富貴フリート

衣浦港 2号泊地 衣浦セーリングクラブ(KSC)

■武豊フリート

衣浦港武豊泊地 衣浦ヨットクラブ(KYC)

■鬼崎フリート

常滑、鬼崎港 鬼崎ヨットクラブ(OYC)

■四日市フリート

四日市富田浜港 四日市ヨットクラブ
伊勢湾海洋スポーツセンター

■鳥羽フリート

鳥羽港河合造船前 鳥羽ヨットクラブ

■五ヶ所フリート

五ヶ所湾 ビープルオーシャンクラブ(VOC)

その他に、各地、各フリートからの同好の諸氏の集いの名古屋ヨット倶楽部などがあります。

東海水域のヨット活動は、大半が伊勢湾、三河湾という内海水域の航行がほとんどであり、湾内に点在する島々や、鳥羽、的矢という風光明媚な観光地も近く、比較的気軽にクルージングが楽しめることもあり、一

見、シビアな外洋ヨットレーサーは育ち難いようにも見られますが、古くは「チタ」「エビキュリアン」、近年では「VIND」など海外レース進出派から、「コンコード」「美濃」といった本部レースをおびやかす名艇各艇。最もホットな話題は本年度の沖縄レースに全参加27艇の内、7艇が東海支部所属。見事「シンドバット」が優勝、「美濃」が2着、2位と記憶に新しい処でしょう。

NORC東海支部のレース活動は、本部レースの鳥羽レースを頂点に、支部外洋レースが、熊野レース(3月)、野島レース(7月)、東海レース(10月)と70~150哩レースが4回。最近各地で盛んなレベルレースが、春、秋の2回。

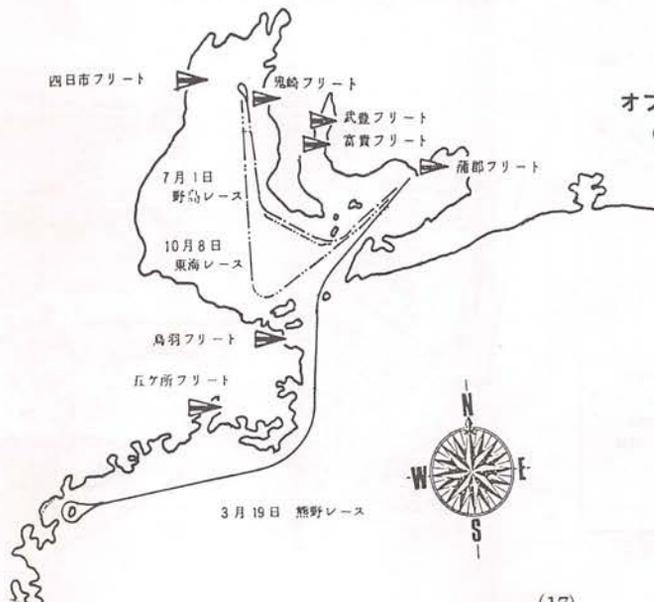
NORC東海支部レース委員会が幹事となって、各ローカルクラブが集う、「合同レース」が5月、6月、7月、9月、と年4回。

さらに、各クラブが毎月第3週、各々湾内のブイ廻りの10~15哩位のポイントレースなどと、シーズン中は毎週といって良いほど、何処かでレースが開催されています。以上のレースを総合して、レースのグレードの構成は、丁度ピラミッドのような構成となり、東海水域の外洋ヨットにとって、自艇の技術レベルに見合わせて参加レースのグレードが選択出来る理想的なしくみです。

レース参加の人気という面からは、支部外洋レースは、参加カテゴリーや、参加費の点から、毎回、参加数艇という実状で、毎度コミティーはレース成績計算より、赤字会計の収支計算に必死という有様です(?)…。

反面、だれでも気軽に参加でき、日頃、艇名だけは知っている程度他フリートの艇とお手合わせが出来るからか、合同レースは最も人気があり、40~50艇と毎回好評であります。

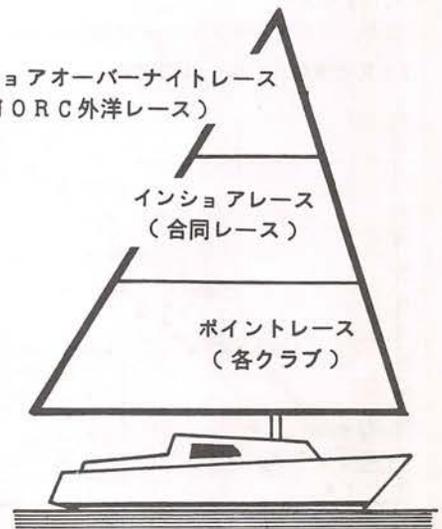
これ等の各レース構成の成功と、その運営の裏には



オフショアオーバーナイトレース (NORC外洋レース)

インショアレース (合同レース)

ポイントレース (各クラブ)



各クラブの皆様の「同じヨット乗り」として、常に前向きな、ご協力とご努力の賜物であります。

また、同時に東海地区独特な、安全、計測ルールの共通システムの確立も、これらのレースを支える一面でもありましょう。

特に計測ルールは、NORCではIORルールや簡易ルールのNORC規則（Nルール）が採用され、その普及に努力されていますが、東海支部には、独特なローカルルール“東海ルールS”があります。

このルールは支部所属艇以外、各ローカルクラブの共通ルールとして採用されているお陰で、合同レースなどがスムーズに運営される一因ともなっているのです。

東海Sルールは、5年程前、まだNORCに簡易レーティングが確立していなかった頃、東海水域の年々、盛んになるレース活動のネックでもあったレーティングルールに「だれでも理解でき、最も経済的で実用的なレーティングルール」の開発が試みられたのです。

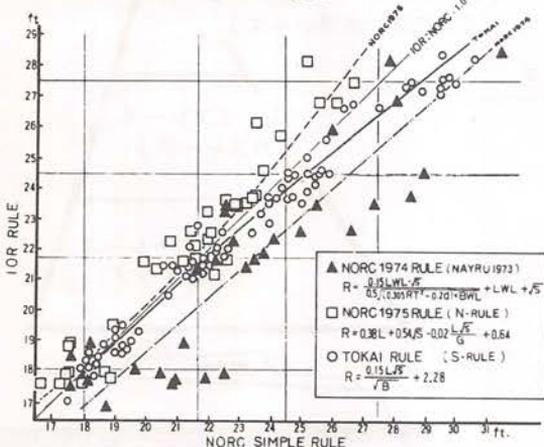
このルールの特徴は、艇体値はL, LWL, Bmaxの値を取り、設計値を準用して計測作業はせず、リグは、フォアステイの長さ：Lf, ジブフット：J, メンフット：E, メンラフ長さ：H, の4点を実測することで算出できます。

精度は、IORデータの相関分析から、各パラメーターの函数式としているため、IORに対する回帰パラツキは約1ft以内で、簡易式としては充分実用できます。(下図参照)

NORC規則（Nルール）はNAYRU'73ルールの準用から、計測誤差によるレーティングのバラツキを穏やかにするため、変動要素の大きなパラメーターの係数を抑えて出来たルールであり、なかなか良い簡易レーティングルールでありながら、NAYRUのなごりの実艇を揺動させて計測するメンドーなRTがまだ残っている事が、その普及に若干の妨げとなっているかも知れません。

なお、東海Sルールのリグ計測値はNルールと同一

IORとNORCルールの対比



計測点であることから、東海の艇が（鳥羽レースクラス出場の必要から）Nルール値を得るには、RTのみ追加計測すれば、直ちにNルール値が算出できることも一応配慮はされていますが、逆に東海Sルールが今後の鳥羽パールレースに採用されるべきであると思います。

しかし、東海Sルールも、5年前のIORデータが基準となっている事から、近年の先鋭レーサーのIORデフォルメから、若干実状に合わない部分も出て来ており、現在NORC東海支部計測委員会では、東海ルールのメンテナンス作業が進められており、来年度、改訂ルールが発効される予定です。

ご期待下さい……。

他に東海支部で特筆されることは、支部会員のコミュニケーションは最重点項目として取りあげ、まず手始めに、東海支部会報が、隔月、定期発行されています。

支部報は、奇数月の毎15日が発行日で、B5版、6号活字印刷、図版写真入り、12頁の本格的なものです。

会報の編集は、支部の常任委員会の方々が編集委員となって、企画作り、記事集めを行ない、編集委員の富川会員が、その特技（作画）と専門知識（技術屋）を生かして、ユニークな編集がされています。

編集、校正は、原稿メ切りから1週間後には印刷入りするスピードぶりであり、最近の5月号“沖縄レース特集”は、レース終了から2週間後の5月20日には支部会員にそのレース成績と、全容が手元に届いた、というホットさが売り物です。

また、最近号のフリート紹介シリーズは、氏のユニークでプロ並みの泊地図、イラストなど、大変好評で回を重ねるごと、内容も豊かに充実しつつあり、氏の並々ならぬ努力に感謝しながら、この支部報を絆に豊かなコミュニケーションから、今後の東海支部発展の大きな楽しみのひとつであります。



オランダの風 (後編)

大橋 且典

<オランダ語のこと>

ヨット上で使うオランダ語を少しあげてみましょう。いちばん良く使われるのが上記の“フォット フルドンマ”。以下“イチ”(ちょこっと、少し)。“オーバースタッパ”(タッキング)。“スカウト”(シート)。“シユラウティン”(シャックル)。ブロックはブロックで、メインスルが“フルトセイル”。ジブは“フォック”。それに“ヤー”(YES)。“ネイ”(NO)。これだけ知っていれば、オランダ人もビックリのオランダ風セーリングが楽しめます。

それからもうひとつ、英語のスターボードつまり右舷はオランダ語で“スチューボード”。英語のポートつまり左舷はオランダ語で“バックボード”。ここまでは普通で、次からはチョットややこしくなります。反対ですから。……英語のスターボードタックの状態つまり右舷開きの状態はオランダ語でバックボード。英語でポートタックの状態つまり左舷開きの状態は、オランダ語でスチューボードです。

江戸時代の蘭学者達は“フォット フルドンマ”なんて言葉知ってたのかしら? 咸臨丸なんかオランダ製だったそうだから勝海舟なんて“バックボード”、“スチューボード”とか“そのシユラウティンは締め忘れではござらぬか?。うん?”なんていばつたたかもしれません。

<ジュールコール>

ハゲのウィルムが何かゴソゴソ捜しています。腹がへったから昼メシを作るのだそうです。メシらしいメシなど作れそうにない彼なので何が出来るのかアテにせず見ていると、ジュールコールのインスタント缶詰を取り出してニコリしています。「知ってるか?」というので、「ああ、知ってるよ。大好きさ!!」と答えると二人共とつてもうれしそうにうなずいてくれました。

ジュールコールはオランダの典型的な冬の料理で、マッシュドポテトとキャベツのみじん切りをかき混ぜ、ホッカホカに盛り上げて、すっぱいソースをぶっかけ、それに熱いソーセージを一本添えるとできあがり。“ジュール”はすっぱい、“コール”はキャベツの意味です。ブアコールというもあり、これはキャベツのかわりに赤キャベツを使っただけで、あとは大体同じです。

缶の中にマッシュドポテトの粉と、別の袋に入った粉末ソースの素が入っています。

ポテトの粉にむせながらウィルムが作ってくれたジュールコールは本物でした。ホッカホカでソーセージ

もアッチッチでとってもおいしかったのです。ただ、いくら寒冷地オランダでも、カッと照りつける7月の太陽、それも、完ベタに、ジュールコールはちょっと暑かったようです。

ダグ・ピーターソンが“このフネは強風はすつごく速いが、微風では、からつきしダメだ。フォットフルドマ!!”と、ヘルムをとりながらボヤいています。

たしかにバラストを600kgにもして、セールエリアを1割以上もふやせば、いくらオセアン22でも強風で強くなるでしょうが……。 「日本のオセアン22はこんな感じのベタでは、おっそろしく速くてちょっとしたワントンより速いよ!! ホントだよ!!」と何度も何度もささやいてくるうちに、だいぶ効いてきたらしく、先程追い抜かれたニコルソン33を抜き返し、オプティマ920を抜き去り、やっとこ、クォータートンのトップグループが見えてきました。

このまま入っても、修正すれば我々の優勝です。ところが、そのままどころではなく、それ以後もどンドン抜いて結局トップのティムシャルに続いてフィニッシュし、堂々のクラス優勝。

<YERSEKE>(エルセク)

ここは特に干満の差が激しいらしく、ポンツーンが空高く組み上げてあり、我々のマストより高いようです。上陸一番何をしたかという、近くの屋台で“ハーリン”を食べました。これもオランダ名物です。御存じの方も多いと思います。ニシンの小っちゃいの(LOA15cmぐらい)を油漬けにしたみたいなので、頭と骨は抜いてあり尻尾だけついていて、ナマです。オニオンのみじんを添えます。しっぽをつまんで持ち上げて、その下へ口をもっていって、パクリと食べます。冷めたい“ハーリン”がとってもおいしくて、3つも4つも食べました。おながふくれたところで、次はビール、ビール、つめたいビール。

<第5レース>

第5レースは、やはりベタでひどい成績だったのでここでは省略。とにかくにもフィニッシュだけはしました。

BERGEN-OP-ZOOM(ベルゲンオプゾム)のハーバーは海水と直通ではなく、例の水ごと動く水門を通過して、運河を行かねばなりません。

小さい水門なので全艇入りきれず、3回ぐらいに分けて通過しました。狭い水路を縦一列にヨッティング・キャラバンは行きます。

なぜかふと、田舎の水郷を思い浮かべます。田んぼの間を縫う用水を、こうやってヨットがキャラバンを組んで行進する日が、ひょっとして日本にもくるとも思えません……。

ここのハーバーは小さくて、全部入ったらぎっしり

いっぱいになってしまいました。でもここにはりっぱなクラブハウスがあって、バーもあります。今日も夜は長くなりそうです。

<酔っぱらい達>

はたして夜は長く、開け放ったクラブハウスは、1階も2階も満席の盛況です。

ふと流ちょうな米語が聞こえるので、フラフラと近寄ってみると、そこはティムシャルの連中で、口ひげをたくわえたチビのアメリカ人が酔っぱらっています。どれくらいチビかという私と同じくらいのチビです。ノースセールの東岸から、つまりノースイーストから来ており、現在ドイツのノースにわらじをぬいでいるそうです。きのうからティムシャルに乗っており……云々。「名前は?」「BOB!!」ボブと言えば私もボブで、つまり先日来のダグ・ピーターソンが、どうも私の名前はおぼえにくいらしくて、会った端っから私の事を“BOB”と呼ぶようになって、私も別に気にならないのでそのままにしてあるのです。

名前というのはおもしろいもので、おぼえやすい名前だと話しかけてくる人の数も増えるようです。おまけにあのダグ・ピーターソンがあっちこちで「こいつはボブというんだ!」と大宣伝してくれたおかげで、私もだんだん本物の“BOB”らしくなってきたのです。

BOB同志、又オランダ語のわからない者同志、いじけて、アメリカの事などとりとめもなく話していると、レインが来ました。レインというのは自設計自作のクォータートンを作りあげた男で、これが最近よく走っていて、風さえあれば大概トップをひいています。

レインのあとは例のEボートのスキッパーでタスカールセールスのケイスです。レインの仲間もウイスキーのビンをかかえてフラフラ……という具合に、どんどん、どんどん人が集まって、ところがなぜかみんな英語です。きっと最初に私達が英語だったからなのでしょう。オランダ人同志でさえ英語でわめています。ウイスキー野郎が、タスカールセールスのケイスに給料の交渉をしています。レインは地元のセール屋とセールのリカットの話です。私はダグ・ピーターソンと“OCEAN 1”の改造の話、アメリカ人ボブはペンブリッジの社員(オランダ人)と何やらボソボソやっています。

ボブは明日レースが終わってからドイツへ帰るそうです。まだ20才そこそこで若いのですが、何事にも一生懸命なのがさわやかな奴でした。又、どこかで会おうと約束して「おやすみなさい。」

ベルゲンオブゾムからジーリックセイまでのレースはベタの為、中止。皆エンジンで帰ります。

いよいよ最後のロングレースです。

<最終レース>

ロングといってもCOLIJNSPLAAT(コラインスプラート)から外海へ出て北海の燈台船を回って帰っ

てくる80マイルぐらいのレースです。

外海へ出るとあって、それも夜間のレースなので、レーダーリフレクターを上げたり、航海灯をチェックしたりでハーバー中大騒ぎです。ハゲのウィルムもどこからかDFを調達してきたようです。小さくてなかなか使いやすいそんなDFで、「ヘー、こりゃいいや。」と手にとると、これが名も無い日本製。

どうもこのロングレースは4人以上乗らねばならないようで、我が艇も、ナビゲータークックが一人増えました。名前は忘れました。ダグ・ピーターソンによれば「この男はセーリングはダメだがナビゲーションは抜群で、以前にもロングレースでいっしょに乗ったのだ。」冗談じゃない。セーリングがダメなナビゲーターなんぞロクな奴はいないヨ。まっすぐ西へ行っただけのレースです。ま、なんとかなるでしょう。

1400スタート、北寄りの風5m/sec. ダイクを出た頃には8m/sec.ぐらいまでになって、豪快なリーチング。この調子なら何とかついてゆけそうです。すでに大型艇団は小さくなっています。それにしてもあまり感心したレースコースではありません。最悪の場合リーチング——リーチングで終りそうです。

日が落ちると共に風も落ち2m/sec. ぐらい、ナビゲーターも調子が良いようなので、お先にひと眠り。ハゲのウィルムの「フォットフルドンマ」が時々聞こえます。時間通りに起きると燈台船の灯がかすかに見えます。マストトップを見ます。ギョッ。風は真横。セールは? ライトゼノア。各艇はかなり横に広がったようで、我々が一番の下手。やんわり「スピンなんかどう?」と言いつつポールをセットしてゆきます。

なんとなくだれもスピンは上げていなかったようで、ワテンボ遅れて、他のフネでもどんどん上がります。なんじゃ! みんな寝てたのかいな!?

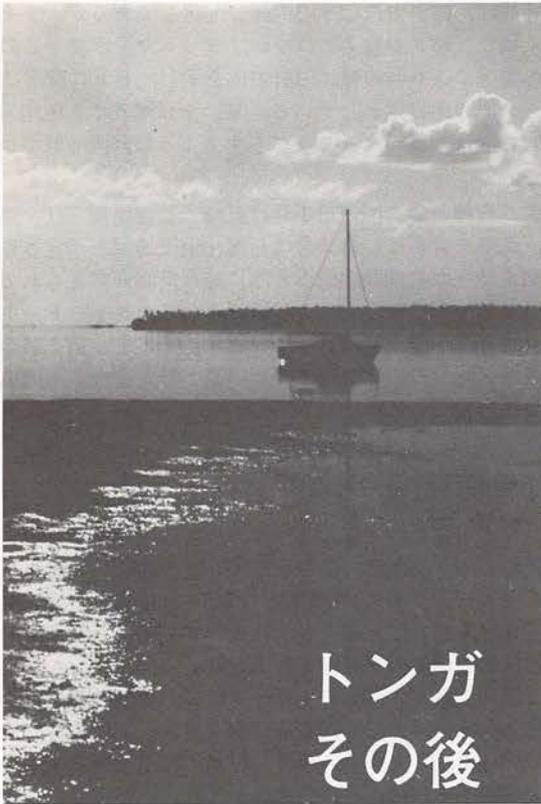
やはり微風のスピンはティムシャルが速いようで、トップ回航、次いで我々、次にポール・エルブストロム。次はレインの自作艇。どんどん続きます。

結果的に、往きは我々のコースが最上だったようです。でも帰りのコースは実力の差が歴然と現われ、ポールとレインにあっさりやられ、あとから知ったのですが、もう2杯ぐらいにも抜かれたようです。

勝負はレインとポールの間で争われ、僅差でレインの勝ちだったそうです。

日の出と共にぐったり疲れてフィニッシュしました。沖でフィニッシュなので港へ帰らねばなりません。エンジンの無い悲しさ、行けども行けども進めません。潮が(川が?)音をたてて流れていきます。眠いことも手伝って早々にあきらめ、砂浜にアンカリングです。潮にあおられて立ってられないほどです。

まぶしい太陽がキラキラ輝き、ダグ・ピーターソンのいびきがゴーゴーと吹きすさぶ中、ポロポロくずれるフランスパンをかじりながら「おやすみなさい。」



トンガ その後

オネアタ、クラブハウス
前で休む（オイアウエ）

柏村 勲

私が、ヤレ南太平洋だ、トンガだと騒ぎ初めてからもうかれこれ10年近くなりました。大方の人は、私がトンガに住みついでしまった、と思っているらしい。（私自身も、そうしたいと努力を続けているのだが……）だが、現実には厳しい。一昨年、オネアタという無人島に、やっとどうやらクラブハウスをつくり、トンガ国王の臨席を仰いで、オープンするところまではこぎつけた。とても順調なスベリ出しだったのである。

クラブハウスは8月にオープンし、私はオープニング・ツアーを組んで、15人ばかりのオネアタ・アイランダー（トンガ友の会会員）と一諸に、参加したわけであるが、11月始め東京に舞い戻ってきた。東京で私のやらなければならないことが一杯あったのである。

島には、その時点で、3人の日本娘が残っていた。相憎と、長男比良久は、たまたまトンガに寄港した《MISTY》というアメリカ人のヨットに便乗し、ラロトンガ、タヒチに向って3000浬の航海の途中であった。比良久は、大学を卒えるとすぐトンガに飛び、ジャングルに覆われていた無人島を、トンガ人たち（私の相棒ベセチ・ファミリー）と一諸になって切り開き、クラブハウス建設を手伝った。その慰労の意味もかねて、タヒチまでの航海にでかけていたのである。そういう

わけで、マネージャー格の比良久が留守のまま、私は残留組の娘たちと、ベセチに後を頼んで、後髪を引かれる思いで日本に戻ってきたのだった。

実は、その後、私はトンガの土を踏んでいない。そろそろ丸2年がこようというのに……。

街で、バツリお知合いに出合ったりすると、殆どの人がこういう。「オヤ、今、日本ですか。いつお帰りになりました？ トンガはどうですか」私は困ってしまう。正直に「イヤ、1年半もトンガに行っていない」と答えると、今度はその人がバツの悪そうな困った顔になって、白けてしまうのである。

トンガのその後は、話せば長い長い話になる。

女房は、パッと思いついて2度トンガに行った。次男は去年ツアー・コンダクターとしてオネアタを見てきた。長男は、1年2ヶ月振りに帰国してきたトタンに肝炎を患い、4ヶ月後にはまたトンガに行ってしまった。

私は、トンガ的にいえば、グループ・ツアーや個人の旅行者を、引きもきらず羽田まで送りに行ったり、迎えに行ったり、ばかりだった。

今年になって、長男比良久が、私の相棒ベセチの末娘アリシと結婚する、という報告を受取って、私は動テンした。それが、当分の間日本で暮すと、二人して帰ってきたのだから、私は更に驚いた。一体、どうなっているんだ、これは。と思っている間にも、友の会会員はトンガに行ったり帰ったり。横浜の豊屋さんは、どうしても結婚すると、19才のトンガ娘を連れて帰ってくる。その娘をウチで預ったり。一時は、永福町は「リトル・トンガ」の形相であった。

最近のこと、トンガから次のような電報が届いた。
NIPPON TV FILMING APPROVED KING
TAUFAAAHAU 60 BIRTHDAY FESTIVAL JULY
3 TO 5 ROYAL FEAST TUPAKAPAKANAVA
PARADE SPORTS DANCING YACHT RACING
OIAUE WILL RUN……………PESETI

海岸線に炬火を並べ、夜空にくっきり島の形が浮上る趣向のお祭があり、ヨットレースにOIAUEも参加するというのだ。オイアウエ（あらまあ号）は、チタの丹羽さんから寄贈（交換？）された15フィートのミニクルーザーである。

私は、この夏オネアタに行くグループ・ツアー（たった4名）や個人旅行の連絡もかねて、指が痛くなるほど長い長い返事を書いた。

ありがとう、ベセチ。お前の末娘アリシは、昨夜から比良久と油壺に遊びに行った。私たちの新しい娘として、東京や北軽井沢の生活を愉しんでいるヨ。お前と一諸に《オイアウエ》でレースに出ることができたらどんなに面白かっただろうネ。

オネアタを、いつもクリーンに、最上の状態で保ってほしい。たとえ、トンガ友の会の会員であっても常

識のない奴は、お前の考えでオネアタから、トンガから追い出さない。私は今、東京にいるけど、自分自身でオネアタに、自分のお墓を作っている積りで一生懸命やっています。云々……。

トンガが、どうしてそんなにいいのですか。私はよく人からそう聞かれる。それは、どうして海が好きなのですか。どうしてヨットが好きなのですか。と同じようなものだ。

私は、海が好き。私は、ヨットが好き。誰れがどういおうともである。そして、オネアタは、南太平洋にボツンと漂っている小さな舟と全く同じだ、と私は思うのである。

朝、ベッドの上から水平線に昇る太陽を見る。いつもと同じ貿易風が吹いているか確かめる。透明な水をピシャピシャ歩いて、浜辺づたいに島を一周する。朝の散歩は30分。まだ生きているタコか、大きなテング貝を持って帰ってくることもあるし、頭ほどあるよく熟れたパパイヤを一つもいでもくることもある。そうして島の一日が始まるのだ。買物に行くにも、人を迎えに本土に渡るにも、全て潮汐がスケジュールを決めてくれる。私にとって、悪かろうはずがない。

それに、信頼する友ペセチがいる。ペペがいる。

島には、まだ外来ヨットの為の施設は何もないが、クルーが休むためにはクラブハウスがある。

私の死ぬ場所は、あの島、オネアタと4年前から決めてあるのである。



NORC協会ニュース

ヨット用航海参考図実現

ヨットで海へ出る場合、必要な港や海域の海図を用意しないで出港する艇はないが、全紙海図をゆったり拡げて海図作業を続けている艇もまた極めてすくない。一寸風が出ると艇内の動揺も激しく、また水しぶきが時には海図台まで届き、海図の保存には頭を痛めている。

このため、さる5月、財団法人水路協会あて、ヨット・モーターボート等小型船艇用の航海参考図の作製を考えて頂きたいと、お願い文をNORC会長名で提出した。

それに伴ない、「あしがら」の福永昭さんを中心に事務局員とともに、水路協会の担当者にヨット・モーターボートのユーザーとしての要望を述べたが、このほど第1号の参考図の案が纏った。

正規の海図では、コンパス図は真方位を360°方式で

外側に、磁針方位はその内側に配置してあるが、ジャイロコンパスを備えていない、ヨットマンが使うこの参考図では外側の輪に磁針方位を示し、DFの符号はその局の横に現わしている。又、水に濡れても使用可能な様に防水のコーティングをするように計画されている。

この種の参考図の第1号は野崎—石廊埼間（江ノ島三宅島を含めて）第2号は石廊—大王埼間が予定され、関東地区から関西地区へと西に進む計画が考えられているが、取り敢えず、この秋行なわれるクォーターン世界選手権大会のレース海域が、そのまま第1号の海域と同じなので9月までには第1号を完成し、同協会から発売される予定である。

小型船用簡易港湾案内

日本水路協会では、さきに「小型船用航路の手引」として本州南岸1・2号（当NORC事務局に在庫あり、希望者に頒けます）及び第3号を、さらに瀬戸内海1号～5号を発行したが、その後この姉妹編として小型船用簡易港湾案内が刊行されました。

既刊：瀬戸内海その1及びその2、本州北西岸（小串港—小泊港）、本州北・東岸（竜飛、尻屋・野島埼）

刊行計画：九州北・西岸、離島、九州東岸及び離島、北海道、本州南岸（伊豆諸島を含む）、本州南岸（四国南岸を含む）これらは順次刊行され、昭和56年3月までに完成の予定である。

日本水路協会サービスコーナー

海上保安庁水路部内・電543-0689

NORC第64回理事会

さる、7月1日の理事会には地元関東支部役員に6名の各支部役員が加わり、主としてNORC部内組織と今後の進め方について論議が交わされた。

まず、総務委員会は日常の業務遂行のほか、社団法人として果たすべき活動範囲が年々増加してきている。即ち、OFFSHOREの定期刊行、財務関係、ヨット関係の海事法令とその対応策、また泊地対策の諸々の問題が各フリートで起こっている。このような事情で従来よりも人数を増して、それぞれ分担を定めて、いわば常任委員会のような形で強化した。

本部構成担当理事

会長	古屋徳兵衛	専務理事	大儀見 薫
副会長	秋田 博正	常務理事	清水栄太郎
副会長	飯島 元次	常務理事	山口 久次

総務委員会

秋田 博正

大儀見 薫（委員長）

飯島 元次（会報小委員会委員長）

名和 幸夫（財務小委員会委員長）

鳥山 睦郎（泊地対策担当）

嶋田 武夫 (法制担当)
 清水栄太郎 (組織担当)
 山口 久次 (事務総括)
 石原慎太郎 (法制委員会委員長)
 (嶋田 武夫) (法制委員会副委員長)
 松田 菊雄 (レース委員会 レベル・レース)
 平松 栄一 (ルール委員会委員長)
 石井 正行 (ルール委員会副委員長)
 渡辺 修治 (技術委員会委員長)
 横山 晃 (安全委員会委員長)
 大谷 正彦 (通信委員会委員長)
 清水栄太郎 (通信委員会通信担当)
 嶋田 武夫 (計測委員会委員長)
 周東 英卿 (レース委員会委員長)
 山崎 達光 (海事思想委員会委員長)
 (石井 正行) (レース委員会)
 氏名の()は兼任。

本部の組織を強化するとともに、主として各地方支部の組織強化を図るため、第1回目は内海支部にお世話を願い、7月22日大阪において支部長連絡会議を開くこととなった。

このあと、現にNORCに属していない大型外洋ヨットの登録問題を中心に、凡ゆる角度から分析した諸問題について検討したが、そのなかで駿河湾、関西方面などの各マリナーの実状説明で、会としては如何にこの問題に取り組むべきであるか、認識を新たにした。

小型ヨット安全基準調査研究委員会

近く、長さ12m未満のヨットにも小型船舶検査機構の検査が実施されることになった。

約1年程前から野本、渡辺、嶋田の各理事がNORC代表の委員になり運輸省船舶局担当官、小型船舶検査機構(財団)などを交えたこの安全基準委員会に参画し、ワーキング・グループである特別委員は3月に、ぼう大な報告書を検査機構に提出した。

この報告書で提起したヨットに対する問題点のほとんどが、船舶局側との検討で解決されたが、小型漁船、モーターボート等の安全規則の横の関連もあって、極く一部は当協会側の希望通りとはなっていない部分もある。

外洋ヨットは世界共通のものであり、正に日進月歩の歩みを続けているので、これが実施された後も、発生するであろう問題を解決するため、永続的に委員会を作るよう申し入れてある。

また、検査機構が検査するとしても、ヨットは他の小型漁船やモーターボートと異なるので、ヨットに詳しい適任者を検査機構に推せんし、検査機構で嘱託検査員として選任するという基本方針も確認されている。

本年8月頃には省令改正又は局長通達の形でヨットの検査が開始されると思われるが、当面は長さ8メー

トル以上、12メートル未満で、補助エンジン付きのヨット(ハーフトン級以上)がこの検査の対象となり、来年4月以降はこれ以下のものにも枠が広げられる。定期検査は6年毎、中間検査は3年毎に行なわれる。

——嶋田武夫理事より以上のような報告があった。

技術委員会

◎船舶安全法及び関連法令による検査について

既に理事会報告などで御存知の通り、来る8月中旬頃から、登録長さ12メートル未満の帆船(当面は、総トン数5トンを超えると思われる8メートル以上の補機付ヨット)に関する検査が開始されることになりました。

検査の方法等に関しては、実際に法令の整備が終り施行された後に、検査実施機関である日本小型船舶検査機構から解説が行なわれますが、既にこの検査の基本となる『技術基準』に関し、われわれの外洋ヨットの特長性を考慮して、その実態に合った『技術基準』にするように研究委員会の場を通じ当局側に意見申請を行ないました。

前記の通り、日本小型船舶検査機構の解説を入手次第、技術委員会は更に具体的な受検のやり方についてレポートをする予定です。

基本的にはNORC或はORCの登録及び安全検査に合格している艇は、それぞれのカテゴリー/航行区域に従って問題なくこの日本小型船舶検査機構の検査にも合格する筈ですから、今後の“OFFSHORE”又はNORC本部からの通知に御注意下さい。

計測委員会

最近、一部の有志から、IOR MK IIIも大変結構だが、難解、かつ毎年の改正であまりにも高額の計測関連費用で、ついていきたいのはやまやまだが、そろそろ限界と言う感じがするとの意見が相当数寄せられています。

当委員会では、御存知の通りIOR MK IIIについては従来通り世界の勢に基づき、最新のレーティングを算出することができる体制を確保しましたが、IORの泣き所であるCGFについては、更に精度が足りぬ旨ORC評議員たる渡辺修治技術委員長からの御指摘を受け、電気式精密傾斜計による一部の艇の再チェックと共に、造船学的精度検定法の検討を行ないつつあります。

レーティングは公平が大前提でありますから、一部の艇の精度がアップしても全体がアップしたことにならないのは当然であり、その意味では、関東支部所属の一部の艇のみの精度アップのみならず全国的規模での同一の計測精度の向上が必要ですが、残念ながらわが国の現状では早急には到底望むべくもない現状です。

だからと言って精度向上の努力を放棄することは許されないのです、この努力は続ける一方、前記のような要望もあり、当委員会では『JOR』ルールとも言うべき簡易ルールについて検討したいと考えています。

新しい『JOR』ルールについては、現在のNORCルール程度の時間と費用を目安に、基本的にはIORルールの考え方を採り入れてみたいと考えていますが、具体案に関しては関心をお持ちの方々の御意見を広く採り入れて検討したいと思っておりますので、建設的な御意見を多数当委員会まで寄せて下さいますようにお願いいたします。

現在、レース委員会、総務委員会とも協議中のアイデアの骨子は次の通りです。

- ① レベルレース及びその他の特別レースのみは、IOR MKⅢを使う。その他のレースは『JOR』でやる。
- ② 『JOR』ルールについて、ハルの計測値は、ナショナル・スタンダード・ハルのデーターを全面的に採用し、足らぬところは図面データーを使用する。
- ③ 『JOR』ルールのフリーボード値は、1～2点中央部又はIベースの値を使う。
- ④ CGFは固定の数値とする。従って傾斜テストは省略する。
- ⑤ リグとセールルの計測は行なう。
- ⑥ 有効期間はX年とする。

以上の骨子ですが、下線の部分が問題と思っておりますので、具体的な御意見を是非願います。

以上

新登録艇の紹介

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

2244 クリスティヌ6世 スループ 10.17×8.20
×3.35×1.90 松本明 野崎、津川、各務、荒井、原 西宮
艇名の由来：我々がマスコットガールとして可愛っているフランス女性の名前がクリスティヌ、愛称がキキ、各サイズをお知らせすると、バスト86、ウエスト58ヒップ90 身長1m67の金髪であります。/抱負：キキをのせ楽しくクルージングをし、時折ビッグレースのみにチャレンジするつもりです。/顔ぶれ：全員JMPT (ジャパン・マリン・プロジェクトチーム) のメンバーです。

2245 MER AMIE II YAMAHA24 7.30×6.18×
3.00×1.45 林政幸 沼津

2247 JE REVIENS II パサトーレバカンス 8.60

×6.45×3.05×1.69 三宅直晴 葉山マリーナ /艇名の由来：設計者がフランス人のG.Finotで、艇種名がフランス語なので、艇名もフランス語にした。JE REVIENS 「じゅ、るびあん」は、「再会」という意味である。見知らぬ港や浜につけ、いつの日かの再会を期待して抜錨していくヨットの姿を思い浮べて命名した。/抱負：気の合った仲間達と充分ヨットライフを楽しみたい。勿論、クルージングもあるし、キャビンでのダベリもある。出来れば、レースにも出たいと思っている。/顔ぶれ：普段の仕事は違っても、休日になると、なんとなくヨットに集りたくなるメンバー5人を揃えたい。/NORCへの要望：初級者にも気軽に出来るレース等を企画して頂ければと思います。艇装やセールルのトルム等についての講習会、落水者救助の実地講習会等もあれば出席したいと思っております。

2248 SAMOA III VAC28 8.60×6.45×3.05×1.69
大石巖 シーボニア

レース・ルール講習会のお知らせ

NORCレース・ルール委員長 平松栄一

去る6月23日、7月5日とIYRU競技規則の講習会を多数の参加と好評のうちに開催し、参加者の中から続講の声が多いので、下記要領で再び講習会を開催いたします。

日時 9月6日(水) 1830～2100

場所 東京、虎ノ門 船舶クラブ10階会議室

内容 IYRU 最高審判委員会に持ち込まれたケースの説明。

前2回とも女性、中学生等のヨットマンのかたがたも多くみえ、熱心に講義をうけておりました。大勢の参加をお待ちしております。

訂正とお詫び

① OFFSHORE 39号 5頁、沖縄・東京レースの分析の図面の中のPhumb LineはRhumb Line (航程の線) に訂正します。

② 39号19頁、日本ヨット協会の会長の就任の記事中、前会長の御名前が違っていました。山懸前会長と訂正し、お詫び致します。

OFFSHORE 第40号 昭和53年 8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 廣濟堂印刷株式会社