

1710

Offshore

法人 日本外洋帆走協会発行

昭和53年9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. 41
1978 / 9

一部定価100円



パシナム・クリッパーカップ
第2レースのスタート直後
(サンバードV)と(ONDINE)
撮影本橋一男 提供記社

RACE NEWS

- 第19回鳥羽パールレース
- 第5回江の島・清水レース
- クォータートン最終選考レース
- 第1回バンナム・クリッパーカップ・レース

第19回鳥羽パールレース

帆走委員長 加藤 蔵男

梅雨が早く上り、猛烈な暑さ、日本全体がスッポリ高気圧に包まれ、全然天気がかげれない。台風7号、8号が南方洋上にあり、北上しようとしているが、強い高気圧のため足踏みしていました。7月28日、スタートの朝、いつもと同じ天候。8時頃には続々舳いを解いてスタートラインに出航。コミッティー・ボートも遅れじとあわただしく、積込備品をチェックして、各艇出港、現地に向かう。ヨセマル灯標東1000mに本部船アンカーを打つ。スタートラインは1500mの巾をとり、リミットマークを設置する。やや下有利のラインとした。風向SE、風速2~3m。クルーザーレースとしては、ややものたりない風速である。風向については、スターボードスタート、下有利で絶好となる。

1000スタート。前年のオマンジュウスタート（中央部のふくれ上る）とは違って変り、正確な一線スタートとなる。リミットマーク付近では一部リコール艇があったが、満足出来るスタートであった。スタート直後、風速が1~2mとなり、ジャストスタートした艇は神島方向へ突込んで行ったが、スタートを出遅れた艇はなかなかラインが切れず、全艇スタートラインを横切ったのは、30分かかった。

無事スタートが終わったので、マークを回収して、レース本部へセーリングを楽しみながら帰る。本部事務局の撤収、テンダー返納。昼食時、無能な帆走委員長を助けて下さった委員諸君に感謝の意を表し、地元関係先にお礼参りをして帰宅す。

今回のレースについて地元鳥羽市、海上保安部、観光協会、漁協、旅館の皆様の御理解を頂いたことを感謝します。来年は20回となります。益々盛大なレースとなりますよう様御協力下さい。

泊地はテンダーサービスが手不足でうまくゆかず、26日正午個人借用からNORC借用の切替えに困りました。特に全然借用契約のない船外機付テンダーを無断使用して、持主から強い苦情が出て、レース委員は平謝りでした。旅館からも無銭入浴で苦情がもち込まれ困りました。

前夜祭については屋外であったため、まとまりが悪く、担当者が苦勞して考えたスケジュールも今一つ盛り上がりがなく残念でした。今回は皆様により楽しんで頂ける前夜祭にしたいと考えています。

最後にレースに協力下さった諸氏諸姉に感謝すると共に、来年も一層の御協力をお願い申し上げます。

フィニッシュ側コミッティー雑感

THETIS II 児玉萬平

どちらかと言えば、大酒飲みで少々(?)レイジーなうちのボートにとって、一番割りの合わないコミッティーを引きうけさせられてしまった。これが八丈島レースであれば、終日コミッティーボートの上でエンドレスのビアパーティー（少々寒いけれど）も可能なのだ。なぜなら全てのフィニッシュは無線によって予告される訳だから少々ヨッパラっていても十分準備が出来ると言うもの。それが鳥羽レースに限っては、割と大きなファーストホーム候補さえ無線無しのボートが多いものだから、日頃あまりレース中の無線使用を好まない私も、鳥羽レースに限って（と言うより自分のコミッティーの時に限り）無線を必要備品にしたいくなる。飲みたくても飲めない理由の第2はフィニッシュ時のラッシュ。100パイ以上のフリートだから当然と言えば当然ながら“数秒を争うスクラッチ風景が度々”しまいには同時刻フィニッシュまで出る始末。おまけに土曜の小網代湾口だからレース艇以外のボートも混って、コミッティーボートの上の大混乱は全くビールどころでは無いのです。飲めない理由の第3は言わずと知れた泊地問題で、フィニッシュしてくる艇名を確認しながら、泊地スケジュールと照らし合せ誘導しなければならぬ。これはしかしNORCの事務局の諸氏が1ヶ月も前から準備に当られたおかげと、出場艇もよく事情を理解していただいたと見えて例年の混乱もなくスムーズに行った。準備に当り、関東以外の水域のオーナーには、葉書や電話でフィニッシュ後のスケジュールを確認させていただいた訳ですが、仕方がないとは言え、ヨットレースにスケジュールも何もある訳が無く、大分とまどわれた方も多かったと思います。三浦水域の特殊事情とは言え、鳥羽での泊地対策やホスピタリティーにくらべ雲泥の差が有りました。コミッティーボート自体にしても、早目にフィニッシュラインを設定しようとスタート当日の夕方湾口でアンカーを落している、漁港事務所の係官が飛んで見えて“土曜・日曜以外は湾内で停泊してはならぬ”とお目玉を頂戴する。あわてて停泊許可の申請に向った始末。おはずかしい限りだが、これが実情なのです。こんな中で後日油壺フリートの有志の方が、誘導に当たっていた事務局のT氏の奮闘を見て“今後、独自に他のフリートの艇と交歓の場を設けてもよい。”との言葉をかけていただき、少々気の晴れる思いをしました。このままだと夜間の小網代フィニッシュの問題を含め、鳥羽レースには関東支部艇以外は出られなくなっ

まいりますから。

レースそのものはラダートラブル1艇、大謀網にかかった2艇がリタイヤしたのみで、大きなトラブルは無く終了した。そんな中で、フィニッシュラインを目前にしなが、ラダーシャフトを破損してリタイヤしたNORTH WINDの救助に向ったCYGNUS IIの行為が光った。

結果としてコミッティーのアルコール消費もビール4カートン程度に納まり、飲み代の食費への喰い込みが一番心配であった会計をホッとさせた。

最後に泊地問題で、お骨折りいただいた東部漁港事務所、三崎マリーナ、NORC事務局の諸氏に深く感謝いたします。

初陣のファーストフォーム

ビッグアップル オーナースキッパー

松田 榮夫

Be Big APPLE. / 我々のThese(命題=艇是)は我がチームにどれだけ侵透しているだろうか。私にとって初めてのクルーザーの公式レースに出るに際し、すべてはこの4月からの僅かな練習がどの位、名器シュトラディヴァリュウスとも言うべきBig APPLEの機能を引き出し得るかという点にかかっていた。

朝の鳥羽は背景として申し分がなく、この伝統のパールレースも我がBig APPLEの日本での初陣を飾るにふさわしかった。朝露にぬれて艦のリングの美しい間にとにかくフリートの先頭に立って終おう。

上りコースと今朝のこの風で行く間はスピード・角度共に我がつたなき技にも充分自信がある。気負い立つクルー達を押えて、私が持った作戦のこれがすべてであった。

ともかくスタート2・3時間内でまがりなりにこの艇の一つの足がかりが得られるだろう事だけは、はっきりしていた。ドラゴンでヨットに乗りはじめ、ソリングへと乗り継いで来た私には、このビッグアップルというヨットの持つクルーザーとしての重みを推し量るべき尺度の持ち合せがない。

これは冬の日以来、このヨットの日本に於ける再生に文字通り心血を注いで来たクルーにして見ても同じであった事だろう。几張面に土曜日には舟を出し、日曜日へと乗り継ぎ、一ヶ所ずつ機装を破壊(分解)して行くという乗り込み方も、いつのまにか一定のリズムを持ちはじめ、とうとう進水以来今日まで一度も休まずに続けて来る結果となったのも、結局クルーにしても、私にしても、あてがうべき相対的尺度の持ち合せがない事から来る不安のしからしめる事であったと、今にして思うのである。

とにかく少しずつ遅々としてではあるが艇を我がものとしつつあった。



今一つの大きな自信といえば、我が業界の友キアロアのオーナーのキルロイ氏より送られたそのチーム全員によるビッグアップルのチューニングである。キルロイ氏のチームの繊細でロジカルなセーリングと、剛毅で大胆なハンドリングは世界的なインシヨアレーサーの何かを確かに我々に植付けて、彼等は立去っていた。

アウトサイド有利のスタートラインでは、ほぼ満足の行く位置からスタート出来たようだった。Eの風、風力3、リングは走る朝露をのせて、海の上に空あり、空一面の真昼間、伊良湖水道を渡り切った時は完全にトップだった。風力が4に変わり、2番手のヨットを千m程引き離れた所でジブを交換、No.2ゼノアとする。やがて日は背後に沈み、敵も又黒のとぼりの中に消える。しかしナイトセーリングの恐さは、目が覚めて見たら競争相手がはるか風上に居たという状況を許す所にあるとクルーに訓示をたれ、相手艇の航海灯を見失なう事のない様に指示、遠洲灘の豪華な夕焼をデザートに夕食をとる。我が僚友元ヒットラーユージュントのアントン氏を作るドイツ海軍風戦闘食(Bratbuwurst)をかじりながら、かくして初陣の初日は暮れていった。

見よ、うるわしの夜の空

見よ、うるわしの夜の星

夜間小さな前線の一つ二つやり過し、時には艇速0.01ノットを数えながら駿河湾口を横断、逆潮に苦勞しつつ神子元をクリヤーすると、我が相模湾の朝ぼらけである。

第19回 鳥羽パールレース成績表

スタート時刻 28th July 1000hrs

帆走委員長 加藤 蔵男



歌謡 コンテスト



Vサインはフィニッシュの時にもしたいな



Tシャツコンテスト



(左) 後すがたもすてきです。(右) ???

| クラス | 順位 | セール 番号 | 艇 名 | 所要時間 | TCF | 修正時間 | 総 順 | 合 位 |
|-----|------|----------------|----------------|----------|----------|----------|--------|--------|
| I | ① | 2299 | BIG APPLE | 25-47-35 | 0.8499 | 21-55-17 | GR ① | 8 |
| | 2 | 2112 | FUJI III | 28-19-17 | 0.8508 | 24-05-45 | 12 | 64 |
| | 3 | 1477 | CONTESSA VI | 28-18-47 | 0.8600 | 24-20-57 | 13 | 68 |
| II | ① | 2235 | NOMI III | 27-09-59 | 0.8318 | 22-35-49 | 3 | 24 |
| | ② | 2210 | CARRERA | 27-37-45 | 0.8283 | 22-53-06 | 4 | 33 |
| | 3 | 2049 | BB III | 29-09-39 | 0.8086 | 23-34-46 | 7 | 51 |
| | 4 | 1616 | 裕明 | 28-24-21 | 0.8310 | 23-36-18 | 8 | 52 |
| | 5 | 2021 | 熊野 III | 29-15-52 | 0.8077 | 23-38-12 | 9 | 53 |
| III | ① | 1720 | TOSHI V | 28-39-09 | 0.7825 | 22-25-14 | 2 | 16 |
| | ② | 2110 | 桃太郎 | 29-25-12 | 0.7796 | 22-56-08 | 5 | 36 |
| | ③ | 1500 | VIND FEMPE-DEL | 28-42-33 | 0.8004 | 22-58-43 | 6 | 40 |
| | 4 | 1922 | SURUGA II | 29-52-38 | 0.7920 | 23-39-45 | 10 | 55 |
| | 5 | 1767 | 無双 | 30-36-59 | 0.7844 | 24-00-55 | 11 | 60 |
| | 6 | 2001 | SOLTAS | 30-38-37 | 0.8041 | 24-38-25 | 14 | 74 |
| | 7 | 1657 | 朝鳥 | 36-03-19 | 0.7796 | 28-06-31 | 15 | 94 |
| IV | ① | 2230 | BYE-BYE I | 28-22-50 | 0.7590 | 21-32-27 | ① ② | |
| | ② | 2220 | 慎記郎 | 28-24-20 | 0.7650 | 21-43-48 | 2 | 5 |
| | ③ | 2228 | 銀河 V | 28-51-21 | 0.7580 | 21-52-21 | 3 | 6 |
| | ④ | 2177 | SINDBAD II | 28-54-30 | 0.7590 | 21-56-29 | 4 | 9 |
| | ⑤ | 2188 | SEE ADLER III | 29-24-22 | 0.7560 | 22-13-51 | 5 | 10 |
| | ⑥ | 2255 | EPICUREAN III | 29-52-53 | 0.7530 | 22-30-02 | 6 | 18 |
| | ⑦ | 2202 | SEA STY | 29-42-53 | 0.7590 | 22-33-12 | 7 | 21 |
| | 8 | 2211 | CARIÑO V | 29-58-20 | 0.7550 | 22-37-44 | 8 | 26 |
| | 9 | 2128 | ORION III | 29-59-48 | 0.7580 | 22-44-14 | 9 | 28 |
| | 10 | 1900 | 龍飛 III | 30-33-08 | 0.7519 | 22-58-19 | 10 | 39 |
| 11 | 2175 | JUNE BRIDE III | 30-38-31 | 0.7540 | 23-06-14 | 11 | 41 | |
| 12 | 1465 | MAUPITI | 30-50-56 | 0.7530 | 23-13-45 | 12 | 42 | |
| 13 | 2104 | 尾州 | 31-04-54 | 0.7530 | 23-24-16 | 13 | 45 | |
| 14 | 1840 | NARUMI III | 31-05-24 | 0.7540 | 23-26-30 | 14 | 46 | |
| 15 | 2263 | ITSUKI | 31-01-21 | 0.7560 | 23-27-10 | 15 | 47 | |
| 16 | 2033 | NACHI VI | 31-15-44 | 0.7509 | 23-28-29 | 16 | 48 | |
| 17 | 2101 | 青海波 | 31-17-54 | 0.7530 | 23-34-03 | 17 | 50 | |
| 18 | 2205 | STAYER | 31-24-07 | 0.7550 | 23-42-30 | 18 | 57 | |
| 19 | 1981 | JUST-III | 31-43-51 | 0.7540 | 23-55-30 | 19 | 59 | |
| 20 | 2082 | 祥鳳 | 32-06-46 | 0.7570 | 24-18-33 | 20 | 66 | |
| 21 | 2116 | 海猫 | 32-25-53 | 0.7519 | 24-23-06 | 21 | 69 | |
| 22 | 2091 | POSEIDON-II | 32-20-51 | 0.7540 | 24-23-24 | 22 | 70 | |
| 23 | 2097 | 侍 III | 32-27-29 | 0.7660 | 24-51-46 | 23 | 72 | |
| 24 | 2218 | TEAM 10 | 33-16-39 | 0.7509 | 24-59-17 | 24 | 79 | |
| 25 | 1190 | HELIOS | 34-19-35 | 0.7396 | 25-23-16 | 25 | 82 | |
| 26 | 1555 | TILDE II | 33-32-21 | 0.7570 | 25-23-20 | 26 | 83 | |
| 27 | 1532 | DAPHNE III | 33-40-41 | 0.7540 | 25-23-35 | 27 | 84 | |
| 28 | 1898 | SEA TIGER | 34-19-49 | 0.7519 | 25-48-46 | 28 | 86 | |
| 29 | 613 | くろしお II | 35-32-44 | 0.7322 | 26-01-35 | 29 | 89 | |
| 30 | 1376 | MARTHA | 35-06-00 | 0.7479 | 26-15-04 | 30 | 91 | |
| 31 | 610 | 飛車角II | 39-04-22 | 0.7540 | 29-27-39 | 31 | 96 | |
| | | 1521 | CYGNUS II | D.N.F. | | | | |
| V | ① | 2028 | 魁 II | 29-57-49 | 0.7237 | 21-41-04 | ① ③ | |
| | ② | 2279 | CHUBURINKO V | 29-58-19 | 0.7237 | 21-41-26 | 2 | 4 |
| | ③ | 2125 | GHERONIMO | 30-14-21 | 0.7248 | 21-55-02 | 3 | 7 |
| | ④ | 1814 | 陽焰 II | 30-37-17 | 0.7269 | 22-15-31 | 4 | 11 |
| | ⑤ | 2266 | LA VIEIRAS II | 30-51-08 | 0.7215 | 22-15-35 | 5 | 12 |

大島付近の順潮に乗った所でも、もしかしたら24時間以内にフィニッシュ出来るかと思ったのも束の間、はるかに城ヶ島をのぞむ所でものの見事にデッドカムにつかまってしまった。風を待つ事2時間、沖の水平線上に後続艇が見えはしないかと気にしながら、ソロソロと吹き出した風にスピンを合わせ、寝不足の頭に熱射を受けて乾肉をかじりかじりのフィニッシュであったが、小網代湾口のフィニッシュラインを拍手と共にクロスした時の、あのファーストフォーマーの感激は何事にも替えがたい思いであった。

私にとってヨットライフとは何か、そのほんの一面に今日かすかに触れる事が出来たのだ。ゴールで待ち迎えてくれた家族や陸のクルー達と共々あげた勝利の美酒のうまかった事。たっぷりとスタンのリングにシャンペンを注いで……。

総合優勝を飾って

PASSAT 小柳 景司

「小型艇1着です。」コミッティーの声を聞いた瞬間疲れがブツ飛んだ。早速オーナーの鳥山さんに電話を入れる。オーナーの嬉しそうな声を聞きながら、これでほんの少しだけ恩返しのできたんじゃないかって気持ちだった。とにかくうちのオーナーときたら、それはもうすごい人で、レースには出ないのに東京から車を飛ばしてわざわざ鳥羽まで食料を持ってきてくれるといったあんばいで、クルーの立場で言わせてもらおうと、オーナーの鏡である。(後日、優勝祝いの宴会をしてもう関係で少しゴマをすらせてもらいたした。)

昨年Q. tonの予選の時、18ftに取めるためジェノアとスピンをカットして以来走りが悪くなってしまったので、最近パラストの改造(鉄から鉛に変え、重心を前に移動)をし、そのボーナスでジブのフットを以前より35cm大きくすることができた。そのため微風での走りが格段に良くなった。

鳥羽のメンバーは、青山学院ヨット部OB大槻さん、同じくジョージこと本吉さん、TOSHIの元クルー千葉さん、私の4名で全員初顔合わせであったが、チームワークは抜群だった。

スタートラインに到着した時はすでにP旗が上がっており、やむなくコミッティー寄りの中位置からスタートする。スタート直後大型艇のブランクを避けるため、ポートで冲出しし、すぐタックして伊良湖へ向かう。角度は、はじめ60度くらいであったが、次第にSに振れ、最後は90度近くまでのぼれるようになった。御前崎手前で風が落ち、航海灯が四方から集まってくる。ここで少し長めの沖出しを試みたところ、うまい具合に風が振れ、集団の上位で抜け出すことができた。石廊崎は神子元ぎりぎりの内側を通り、そのまま大島へのコースを取る。岸に突っ込んだ艇は止まっていたよ

うである。大島の手前からはスピんで1本だった。

このレースでいちばんくやしかったのは、スタート前日、ハムやベーコンを姉妹艇〈パスアートファミリー〉のアイスボックスにあずけたままスタートしてしまったことである。あのくやしきは忘れられない。

今回、風は全て有利に振れてくれた。私情をはさむが、これは回航前鎌倉のゲイバー青江のホステスハレ子嬢(?)にももらったお守りが、御利益を発揮したような気がしてならない。

最後にコミッティーの皆さんご苦勞様でした。

ピンク・パワーは強し

PASSAT FAMILY 田中 佳子

この鳥羽レースを女性だけで出ちゃおうかなどと話しはじめたのが、肌も凍る様な寒い2月頃、その為に太平洋を渡った事のある、アイタベアベア、の木村さんにナビをお願いしてみたけど、彼女の赤ちゃんがまだ小さいということで、彼女にはフラレてしまった。そこで、パスアートのスキッパーである伊東さんに強引にお願いした。何しろ女性ということで、レースそのものより、ユニホームの色を何色にしようか、めだつ色にして、観覧船をまわってデモンストレーションだけでやめちゃおうかなど、まるでお祭のような騒ぎだった。

さて、いよいよ当日。スタート直前から、心臓はドキドキと飛び出さんばかりに鳴るし、このうつついた気持ちをどうしていいかわからなかった。そこは流石に伊東スキッパー「あわくうな！」の一言にスーッとした気持ちになった。ここだけの話だけど、女だけだったらやっぱり心細かったみたい……。

Eの風、上り気味、位置は中間にいたが、大きい船が接近しては抜いてゆく。いつの間にか〈ソルタス〉が接近、「今頃どうしたの？」などと、イヤミを言ってみても、相手は2トン。どンドン引きはなされる。スピンを上げられたらなどと言う言葉に思わず後ろを振りかえると夕焼けが始まっていた。この夕焼けを見たい為にヨットに乗る人も居るのではないかしらと思うくらい。ふり返って見るたびごとに色が変わっていく夕焼け、空と海がとけ合ってゆくこの美しい景色。いやな事はみ～んな忘れさせてくれるから、船にひきつけられるのだと言うスキッパー。私達も本当にそう思う。

広い海原、遠州灘より、目をこらしてようやく御前崎の灯台を見ると、かすかに灯台のあたりが周期的に、ポッポッとひかる。「12時に見えま～す。」と告げた。その頃から、時々、草のにおいを海の上で感じる。ああ、岸に近いんだと実感。思わず「畑のにおいがする」と言った。「タック！」はっと我に帰り、急にレースをしている自分達に気がつく。「眠ければ、寝ていいぞ」スキッパーのその声に「みんな大丈夫です。」

と言う。今、思えば、すご〜く眠かったんだけど…。けれど、一べんにながたと来たら困るぞとの声に、交替で時間を決めて仮眠をとった。

明け方近くから、やけにうねりが強く、船が流されてしまう。石廊を確認してから、伊東さんが「60°イロウだからこのまま、まっすぐで良い。吹いたら、カニンガムひいて、メインを出せ」と言って眠ってしまった。日が昇ってくると、その真下に石廊がある。その場所を覚えておいてと真知子スキッパーに言われた時、太陽が出て来た所と記憶しようと思ったのだが、だんだんおとされて行った。スキッパー以下2人ひたすら悩む「ここでタックをいれた方が良いのでは…。」まわりの船もタックしている。どうしてよいかわからない。その時のあせり、今寝ている伊東さんを起こして適切なアドバイスをしてもらうべきかどうか。何しろ、我らは迷クルー。そして、まよいに迷って結局タックしようという事になり、タックをしたが、これが又ドジタック。ただ3人おろおろして、どうしよう、どうしようというばかり……。騒ぎすぎて伊東さんを起こしてしまった。というよりは寝てはいられなかったのでしょうか。「タックをしたら、風が変わっちゃった」と我々はただオロオロ……。

風見は追手。それノスピン。ところで石廊は、えーと、何と何と石廊は全然反対方向ではないか。その間に〈ドルシネア〉に行かれてしまった。こんなちょっとしたミスが離される原因になるなんて、私達にとつて、今後の教訓となる出来事でした。

石廊をかわせたのが、11時10分。神子元の潮が楽しみにになる。スタート時に、一緒に居た「フジJR」「翔雲too」がせまり、沖出して良い風をひろって行く。やがて、先の2ハイがスピンを上げはじめたが止まっている。私達もライトスピンをあげたが、又おろし、他のスピンに切りかえる。そこでようやく本来のフェーの走りを取り戻したかのように、プレーニングがはじまった。又、ラダーが力強く気持よく鳴ってきた。ブローがきつく手が痛い。ひとりではひききれずに手伝ってもらう。

長井を確認、見えて来た時、ああ、もうひとがんばり……。ゴール間近に「優勝だよ」と声をかけられ、そういう声に心のどこかで期待しながらも、はりつめた気持のままフィニッシュ。コミッティーが言った「2位だよ。その上パサートは優勝だノ」と――。

はりつめた気持が、グラッとくずれる。ああ、伊東さん、ほんとにありがとうノ

我ら女性軍の華々しいデビュー戦、早くも幕となりました。このウーマンパワー、これだけで眠らせるのは惜しいでしょう。我こそはと思う女性諸君、今度レースやりませんか。

江の島〜清水レース始末記

帆走委員長 塩川 孝二

今年もやって来ました。江の島〜清水レース。

変則的な気候とあって、梅雨明け宣言が例年より1週間以上も早く、天気図を見ても太平洋高気圧がまだそうしっかり張り出しているとも思えないのに、連日30度を越える暑さが続いていました。

本年度より本部レースに昇格とあって多少楽が出来るのかと思っていたら、従来と全然変らないと言われ少々がっかりでした。しかしやることだけはやらなくてはならない。(きちっと)

2月末より本部レース委員長の周東氏と2回ほど打合せ、スタートは関東支部江の島フリートの林健氏を中心にやっていただくことになった。

駿河湾支部側は泊地担当を清水フリート、フィニッシュ関係担当を沼津フリートと決める。

5月に入って清水港ヨット協会専務理事の中井氏と、港湾管理局、保安庁、漁協、関係各社を廻って仮泊地使用の許可を取り付ける。今年も昨年同様に清水港ヨット協会所属艇を臨時係留場所へ移して、関東からのレース艇の受入れに万全を期することにする。

いよいよ7月14日(金)。出艇申告の受付を本部事務局より女性の内田さん、クラリッサのクルーの方々、佐島フリートより応援の田村氏(本部レース委員)、駿河湾支部総務浅井君等によって始める。今年は時間のずれが1時間あったので、とまどった人もあったようだ。出艇数43艇、去年とほぼ同数である。

帆走指示書の説明に入るが、暑さのせい早口になり時々とちる。皆なれているせいか質問事項も少なく艇長会議を終る。後2メガの通信について数艇にお願いする。駿河湾勢の応援に棧橋にいと、度々の呼び出しや何やかやとあっちへうろうろ、こっちへうろうろ、忙しいことです。

5時15分迄林健氏を待っていたが来ないので、田村氏と相談してコミッティー・ボートを出すことにする。江の島ヨットクラブの方々とスタートライン設定に向かう。途中レース・コミッティー用品の入っているジュラルミンのケースを開けてみると大エンサインが入っていない。さあ大変。引返している時間はなし。大失態である。考えた。レース艇の中にエンサインを持っている艇は?。「天城」。この艇ならばと見当をつけてマークボートに行ってもらおう。あった!!。大きくはないが立派なものである。スタート25分前にやっと揚げる事が出来た。やれやれである。

SEの風3〜4m。浪、うねり共多少あり。風は落ちつつあり。アウトサイド・リミットマークも打ち終り、10分前クラブ旗を揚げ、5分前P旗。刻々せまる。リコール艇が出ない様、ゼネラルリコールにならない

第5回 江の島～清水レース成績表

7月14日1800スタート

帆走委員長 塩川 孝二

様に、祈りながらスタート。オールフェアー。先頭艇も5秒位おけている。リミットマークのあたりで団子になっている。10分たって最終艇がラインを切った。時にS Eの風1～1.5m位。

コミッティー・ボートで後を追う。おや？数えてみると、いくら数えても42艇しかない。マークボートにセールナンバーの確認を頼んでみたが、すでに範囲が広がっているのと、夕暗がせまっていて途中であきらめることにする。なぜだろう。帰路について江の島ハーバーの入口近くで1艇に出会う。〈てんとう虫〉だ。聞いてみると、クルーが来ないのでDNSとのこと。これで納得出来た。ハーバーに帰ると林健氏が来ていて待っていてくれた。

翌朝(15日)、5時沼津フリートの林氏より電話があり、昨夜大分吹いたのでレース展開が早くなりそうだと言う。すぐに清水側に連絡をとり、コミッティーの準備体勢に入る様依頼する。9時のロールコールによると、やはりペースは早そうである。

受入泊地では藤巻キャプテン以下“風っ子”グループが、艇の移動でおおわらわである。

10時06分37秒〈竜飛〉を先頭に第一集団がフライングマッチをやりながら、30秒から1分刻みで入ってくる。途中何区分かあって18時37分06秒〈おいどんII〉をもってレース終了。1艇スピントラブルによりDNF。レース報告書によるとブームを曲げた艇1艇。事故らしい事故もなく安心しました。

スピン操作によるブローチングのくり返しは、ヘルムスマンとクルーの練度が各艇今後の問題として残されている様だ。

最後に航路図を良く見ると小網代スタートで書いてある艇があった。そして艇長サインの無い艇もある。航跡図は後々の参考資料としても重要なものなのであるから、必ず艇長が確認しサインをして提出してもらいたい。

| クラス順位 | セール番号 | 艇名 | 所要時間 | T C F | 修正時間 | 総順位 | 合位 |
|--------|-------|---------------|----------|--------|----------|-----|----|
| | | | h m s | | h m s | GR | |
| IV ① | 1900 | 龍飛 III | 16-06-58 | 0.7519 | 12-07-03 | ① | 12 |
| 〃 ② | 1383 | 天城 II | 16-08-50 | 0.7530 | 12-09-31 | 2 | 13 |
| 〃 ③ | 2101 | 青海波 | 16-09-50 | 0.7530 | 12-10-17 | 3 | 14 |
| 〃 4 | 2082 | 祥鳳 | 16-07-30 | 0.7570 | 12-12-23 | 4 | 15 |
| 〃 5 | 1987 | DOZEN-A | 16-15-08 | 0.7530 | 12-14-16 | 5 | 18 |
| 〃 6 | 1850 | VEGA V | 16-15-43 | 0.7550 | 12-16-39 | 6 | 20 |
| 〃 7 | 1403 | VOLANS II | 17-20-13 | 0.7550 | 13-05-21 | 7 | 32 |
| 〃 8 | 1604 | CLARISSA | 17-21-28 | 0.7610 | 13-12-33 | 8 | 34 |
| 〃 9 | 1257 | PLUMERIA III | 17-38-16 | 0.7509 | 13-14-39 | 9 | 35 |
| V ① | 2004 | NIMBUS-2 | 16-14-27 | 0.7248 | 11-46-16 | ① | ② |
| 〃 ② | 1910 | SERABI III | 16-14-16 | 0.7258 | 11-47-07 | 2 | ③ |
| 〃 ③ | 1960 | HIPPO | 16-16-23 | 0.7258 | 11-48-39 | 3 | 5 |
| 〃 ④ | 1897 | TORNADO II | 16-16-48 | 0.7290 | 11-52-05 | 4 | 6 |
| 〃 ⑤ | 1868 | DAKE II | 16-18-44 | 0.7280 | 11-52-31 | 5 | 7 |
| 〃 ⑥ | 1941 | 乙天馬 | 16-25-42 | 0.7248 | 11-54-26 | 6 | 8 |
| 〃 7 | 2109 | CHICO | 16-29-22 | 0.7237 | 11-56-00 | 7 | 9 |
| 〃 8 | 2028 | 魁 II | 16-56-41 | 0.7237 | 12-15-46 | 8 | 19 |
| 〃 9 | 2226 | MARGE V | 17-13-38 | 0.7226 | 12-26-54 | 9 | 22 |
| 〃 10 | 2279 | CHUBURINKO V | 17-28-55 | 0.7237 | 12-39-06 | 10 | 23 |
| 〃 11 | 2182 | KELONIA | 17-31-30 | 0.7248 | 12-42-07 | 11 | 24 |
| 〃 12 | 2089 | DOLCE VITA | 17-41-01 | 0.7226 | 12-46-41 | 12 | 25 |
| 〃 13 | 1623 | EMILY-II | 17-38-00 | 0.7248 | 12-46-50 | 13 | 26 |
| 〃 14 | 2024 | IBIZA | 17-41-00 | 0.7248 | 12-49-00 | 14 | 27 |
| 〃 15 | 2136 | 津働 II | 17-45-20 | 0.7226 | 12-49-48 | 15 | 28 |
| 〃 16 | 2130 | DEVLA III | 17-53-30 | 0.7237 | 12-56-53 | 16 | 29 |
| 〃 17 | 1913 | ADLER | 17-48-32 | 0.7280 | 12-57-53 | 17 | 30 |
| 〃 18 | 1808 | 八丈 III | 17-55-36 | 0.7258 | 13-00-40 | 18 | 31 |
| 〃 19 | 1650 | 青雲 | 18-09-46 | 0.7237 | 13-08-39 | 19 | 33 |
| 〃 20 | 2212 | 衣笠 | 19-03-35 | 0.7248 | 13-48-52 | 20 | 36 |
| 〃 21 | 1543 | 飛翔 | 23-57-57 | 0.7215 | 17-17-28 | 21 | 38 |
| VI ① | 2167 | TRACER | 17-06-19 | 0.6843 | 11-42-18 | ① | ① |
| 〃 ② | 2178 | NORTH WIND | 17-13-52 | 0.6843 | 11-47-28 | 2 | 4 |
| 〃 ③ | 1969 | BOREAS II | 17-36-16 | 0.6854 | 12-03-57 | 3 | 10 |
| 〃 4 | 1788 | 竜馬 | 17-40-25 | 0.6843 | 12-05-38 | 4 | 11 |
| 〃 5 | 1909 | BILLY THE KID | 17-52-15 | 0.6843 | 12-13-44 | 5 | 16 |
| 〃 6 | 2275 | SPITFIRE | 17-58-40 | 0.6807 | 12-14-14 | 6 | 17 |
| 〃 7 | 2070 | 寿限無 III | 18-05-47 | 0.6843 | 12-23-00 | 7 | 21 |
| 〃 8 | 1996 | OIDON 2 | 24-37-06 | 0.6831 | 16-49-00 | 8 | 37 |
| 〃 … | 1800 | てんとう虫 | D. N. S. | ……… | ……… | | |
| NORC ① | 1851 | TIARI | 17-52-08 | 0.6913 | 12-21-09 | | |
| 〃 ② | 1044 | 雷電 | 19-40-44 | 0.6612 | 13-00-42 | | |
| 〃 3 | 2283 | AURORA | 24-07-44 | 0.6890 | 16-37-29 | | |
| 〃 … | 1188 | げんよう | D. N. F. | ……… | ……… | | |



最終選考レース出艇リスト (9/12~9/24)

注 艇名の()内は旧艇名

A——第一次選考レースの艇で出場、B——改造艇及びその改良点、
C——新艇及びその艇を選んだ理由

| 艇名 | セール No. | 艇種 | オーナー | スキッパー | 予想されるクルー | |
|--|---------|----------------------|--------------|---------------|----------------------------------|--|
| 翻車魚Ⅵ | 1936 | F 727 | 斎藤 晃 | 八木達郎 | 前田博, 尾形慶悦 柳沢伸等, 保坂 | B インボードエンジン搭載。スターンにポンプを付ける。インサイドパラストをおろす。セールエリアを増す。 |
| 千勝Ⅵ (FUJI Jr.) | 2169 | 林賢之輔26ft | 藤森紀明 | 清水泰武 | 林賢之輔, 高橋 大江弘之, 辻文治 | B マストを細くして2スプレダーに。全セールを清水セールにて新調。 |
| * 1 OOH VIND (VIND TOO) | 2330 | バビオン (G. フィノ) | 羽柴宏昭 | 羽柴宏昭 | | C |
| NORTH WIND | 2178 | U BOUT 25 | 並木茂士 | 歌田道教 | 岡田豪三, 白井茂 明治長治郎 | B ラダー変更, Eを延ばす。その他小さな点を改造。 |
| さくらさくら(INFINI) | 2326 | バビオン25 | 瓜生昭一 | 瓜生昭一 | | C |
| 4 サムライ (KO TERU-TERU) | 2257 | アクセル・モア ハンプト・デザイン | 山口照雄 山村 彰 | 山村 彰 庄崎義雄 | 大谷たかお アクセル・モアハンプト 諏訪頑男 | C アクセル・モアハンプトのデザインに期待。 |
| VIENT SAGRADE | 2142 | Takai 1/4T | 高井 理 | 金指昭郎 | | B パラスト形状, 材質を変更。F D, B WL にポンプをつける。 |
| MONSTER (牙) | 2327 | MONSTER 1 | 本多一栄 | 小林カズミ 安藤政孝 | 本多一栄, 宮下正憲 藤井良介 | C センターボード。自作艇だから。 |
| * 2 AGUA AZUL | 2134 | HOL 26 | | | | |
| ESMERALDA | 2294 | F 727 | 植松 真 | 堀内 巧 | 高城昌彦, 西川潤 児玉善太, 山口憲夫 笹川信竹 | C フリーの走りが良いので。 |
| MAGICIAN Ⅵ | 2123 | ヤマハ24プロト | 小池久雄 | 小松一憲 | 三船和馬, 竹島正則 米島和幸 | B 性能向上, セール面積を増大(従来より重いエンジンに変更) |
| パラダイス (MID NIGHT FLOWER) | 2297 | DOU 26C 78プロト | 河田俊一 | 田中良三 | 笹岡耕平, 橋本地 森, 池田, 矢野 | C 77年よりフリーコースが長くなると思うから。 |
| YELLOW MARIE (ANNE MARIE) | 2322 | VAN DE STDAT PROT | 榊原嘉男 | 大橋且典 | 根岸登樹, 宮城勝彦 | C 9月, 10月のレース海面に合わせ, ドロップキールとした。微中風ののぼり, フリー帆走に期待。 |
| SHOWN TOO (翔雲) | 2291 | ピーターソン 1/4T, プロト | 吉村一平 | 塩見 彰 | 正井良和, 山崎一郎 岡田憲佳, 門田公正 吉村一平 | C フリーが速いから, センターボード艇をえらびました。 |
| SERENDIPITY II | 2318 | MULL 26 | 中野 昭 | 戸谷寿男 | 山口基, 渡辺隆之 中野昭, 垂水 | C 以前の艇(P-26)はフリーの走りが悪かったため, オールラウンドに走ると思われるこの艇を選ぶ。 |
| MAGICIAN V | 2122 | ヤマハ24プロト | 小池久雄 | 箱村康之 | 高橋幸吉, 本山孝 菊池誠 | B 性能向上。セール面積を増大(従来より重いエンジンに変更) |
| AIA 7 (AIA) | 2292 | ヤマハ24プロト | 福田英秋 | 望月善保 | 丹羽秀雄, 梅原敬一 佐藤考一 | C フリー性能に実績があり, 信頼できるメーカー製であるから。 |
| HONKY TONK | 1984 | N 24 | 林 基 | 林 基 | 木下介二, 野中英二 | A |
| MAROONER | 2181 | マジックバス | 吉川誠一 | 五十嵐研自 | 吉川誠一, 津村力 | ◎◎未定 |
| TRACER | 2167 | バビオン | 三宅智久 | 三宅智久 | 柳生和雄, 石佑平 岩本一男, 八木正共 | B 改造予定 |
| * 3 RICHMOND St. GORIATH (GORIATH) | 2308 | DOU 26C | 南川佳三 | 二宮隆生 | 波田江, 日高茂樹 石川信和 | C |
| BUN BUN | 2160 | マジックバス | 日江井俊二 | 目黒たみお | 日江井俊二, 山下繁 土岐修平, 菊田敬嗣 田中義雄 | A |
| 笑い鳥一家 (AKATONBO) | 2305 | 木原26フィート | 木原俊男 | 木原俊男 | 赤川信男, 荒居達雄 | C フリーの早いセンターボード艇を選びました。 |
| NEO ANTARES | 1791 | F 727 | 川鍋栄規 | 川鍋栄規 | 加藤哲雄, 川岡康之 津田和雄, 木下哲郎 | B リグ変更, セールエリアを大きくしたい。 |
| PASSAT | 2150 | HOL 1/4T | 鳥山睦郎 | 伊東政信 | 小柳景司, 大嶋誠二 大規 | B パラストの位置, 材質を変更。 |
| FOUR SAIL | 2184 | ニューバス | 近藤毅毅 | 星野久也 | 大竹哲郎, 西原雅行 | B ラダー形状変更。 |
| HOLIDAY TOO 2 | 2042 | CUSTOM | 貝沼愨彦 | 高橋太郎 | 向井勝利, 山崎博文 | B スパー, エンジン取りはずし。7/8リグに改造。 |
| RODEM-V (CRAZY BLUE-E) | 2260 | T & P プロト | 戸田 浩 | 武市 俊 | 石田, 大津勉, 手塚 Hellmer | C 自設計 |
| モジャモジャ (もじゃもじゃさん) | 2313 | KQ-24L | 村上嘉明 | 藤代武史 | 福田視郎, 石鍋康夫 飯倉道雄 | C もじゃもじゃさん(第一次選考レースにて使用)が30位であった為。 |

訂正

- * 1 旧RICHMONDの出場権で(千勝Ⅵ)で藤森紀明(清水泰武スキッパー)が出場。
- * 2 旧FUJI Jr. の出場権で(KAMI KAZE EXPRESS)で戸叶幹男が出場。
- * 3 AGUA AZULの出場権で(VIND TOO)をチャーターして具道盛彦が出場。

'78クオータートン・チャンピオンシップチャレンジ状況

〔注〕右表の他、イギリス5艇、フランス3艇のチャレンジが来ています。詳細は九月五日現在不明。

| Country | National Authority | Challenger (owner) | Skipper | Name of Yacht | Sail No. | Type |
|------------------|----------------------------------|-------------------------|-----------------|---------------|----------|-----------------------|
| HONG KONG | HONGKONG YACHTING ASSO. | B.D. KEEP | NEIL PRYDE | SHINY SHOVEL | KH-777 | DUBOIS |
| -ditto- | -ditto- | M.W. PHILLIPS | M.W. PHILLIPS | --- | KH-123 | FARR 727 |
| -ditto- | -ditto- | K. LAW | K. LAW | --- | KH-218 | MANZANITA (HOLLAND) |
| AUSTRALIA | AUSTRALIAN YACHTING FED. | H. TREHARNE (CHARTERER) | H. TREHARNE | SEAPLY | KA MH101 | WHITING |
| WEST GERMANY | DEUTSCHER SEGLER-VERBAND | HORST DIETRICH | WOLFGANG HEINS | MADCHEN | G 65 | BRUCE FARR TYPE:ACHAT |
| -ditto- | -ditto- | (Charter) | WOLFGANG HEINS | --- | --- | --- |
| U.S.A. | UNITED STATES YACHT RACING UNION | ROY S. CUNDIFF | ROY S. CUNDIFF | MAGICIAN V | 2122 | YAMAHA |
| -ditto- | -ditto- | (Charter) | F.A. WATERHOUSE | --- | --- | --- |
| NEW ZEALAND | NEW ZEALAND YACHTING FEDERATION | J.P. BONICA | J.P. BONICA | SELF WHITING | 3524 | --- |
| -ditto- | -ditto- | MARK PATERSON | MARK PATERSON | --- | KZ | --- |
| PAPUA NEW GUINEA | PAPUA NEW GUINEA YACHTING ASSO. | B. TARDREW | B. TARDREW | VELOCITY | PK 11 | DAVIDSON 26 |
| BRAZIL | ASS. BRAS. de VELEIROS de OCEANO | PAULO PARADEDA | PAULO PARADEDA | FEITICEIRO | BL 426 | --- |
| IRELAND | IRISH YACHTING ASSOCIATION | | HAROLD CUDMORE | | | |

パナナム・クリッパーカップ成績表

| TEAM NAME | YACHT NAME | 1st RACE | | 2nd RACE | | | 3rd RACE | | | 4th RACE | | | 5th RACE | | |
|------------|------------------|----------|------|----------|------|-----------|----------|------|-----------|----------|------|-----------|----------|------|-----------|
| | | POS. | PTS. | POS. | PTS. | CUM. PTS. | POS. | PTS. | CUM. PTS. | POS. | PTS. | CUM. PTS. | POS. | PTS. | CUM. PTS. |
| AUS. A | Big Schott | 7 | 188 | 10 | 91 | 279 | 9 | 92 | 371 | 14 | 87 | 458 | 6 | 380 | 838 |
| | Magic Pudding | 3 | 196 | 8 | 93 | 289 | 6 | 95 | 384 | 13 | 88 | 472 | 1 | 400 | 872 |
| | Ragamuffin | 9 | 184 | 3 | 98 | 282 | 2 | 99 | 381 | 1 | 100 | 481 | 3 | 392 | 873 |
| | TEAM POS. & PTS. | 2 | 568 | 2 | 282 | 850 | 1 | 286 | 1136 | 2 | 275 | 1411 | 1 | 1172 | 2583 |
| AUS. B | Apollo | 17 | 168 | 20 | 81 | 249 | DNS | 80 | 329 | 17 | 84 | 413 | 11 | 360 | 773 |
| | Geronimo | 20 | 162 | 18 | 83 | 245 | DSQ | 81 | 326 | WD | 80 | 406 | 21 | 320 | 726 |
| | Nyamba | 10 | 182 | 12 | 89 | 271 | 12 | 89 | 360 | WD | 80 | 440 | 16 | 340 | 780 |
| | TEAM POS. & PTS. | 6 | 512 | 6 | 253 | 765 | 6 | 250 | 1015 | 6 | 244 | 1259 | 6 | 1020 | 2279 |
| JAPAN | Chutzpah | 21 | 160 | 19 | 82 | 242 | 18 | 83 | 325 | 19 | 82 | 407 | 21 | 320 | 727 |
| | Gekko V | 13 | 176 | 14 | 87 | 263 | DSQ | 81 | 344 | 18 | 83 | 427 | 18 | 332 | 759 |
| | Sun Bird V | 16 | 170 | 21 | 80 | 250 | 13 | 88 | 338 | 15 | 86 | 424 | 21 | 320 | 744 |
| | TEAM POS. & PTS. | 7 | 506 | 7 | 249 | 755 | 7 | 252 | 1007 | 7 | 251 | 1258 | 7 | 972 | 2230 |
| N. Z. A | Country Boy | 2 | 198 | 7 | 94 | 292 | 16 | 85 | 377 | 6 | 95 | 472 | 13 | 352 | 824 |
| | Gerontius | 8 | 186 | 11 | 90 | 276 | 15 | 86 | 362 | 10 | 91 | 453 | 7 | 376 | 829 |
| | Monique | 5 | 192 | 4 | 97 | 289 | 1 | 100 | 389 | 2 | 99 | 488 | 4 | 388 | 876 |
| | TEAM POS. & PTS. | 1 | 576 | 1 | 281 | 857 | 2 | 271 | 1128 | 1 | 285 | 1413 | 2 | 1116 | 2529 |
| N. Z. B | Anticipation | 11 | 180 | 6 | 95 | 275 | 5 | 96 | 371 | 5 | 96 | 467 | 8 | 372 | 839 |
| | Inca | 6 | 190 | 15 | 86 | 276 | 10 | 91 | 367 | 16 | 85 | 452 | 2 | 396 | 848 |
| | Lovelace | 4 | 194 | 2 | 99 | 293 | 4 | 97 | 390 | 12 | 89 | 479 | 14 | 348 | 827 |
| | TEAM POS. & PTS. | 3 | 564 | 3 | 280 | 844 | 2 | 284 | 1128 | 3 | 270 | 1398 | 3 | 1116 | 2514 |
| U. S. RED | Carrie Ann V | 1 | 200 | 1 | 100 | 300 | 8 | 93 | 393 | 9 | 92 | 485 | 5 | 384 | 869 |
| | Hawkeye | 15 | 172 | 9 | 92 | 264 | 14 | 87 | 351 | 7 | 94 | 445 | 12 | 356 | 801 |
| | Ondine | 19 | 164 | 16 | 85 | 249 | 11 | 90 | 339 | 4 | 97 | 436 | 15 | 344 | 780 |
| | TEAM POS. & PTS. | 4 | 536 | 4 | 277 | 813 | 4 | 270 | 1083 | 4 | 283 | 1366 | 4 | 1084 | 2450 |
| U. S. BLUE | Bravura | 14 | 174 | 17 | 84 | 258 | 17 | 84 | 342 | 8 | 93 | 435 | 10 | 364 | 799 |
| | Checkmate | 12 | 178 | 5 | 96 | 274 | 3 | 98 | 372 | 3 | 98 | 470 | 9 | 368 | 838 |
| | Kialoa | 18 | 166 | 13 | 88 | 254 | 7 | 94 | 348 | 11 | 90 | 438 | 17 | 336 | 774 |
| | TEAM POS. & PTS. | 5 | 518 | 5 | 268 | 786 | 5 | 276 | 1062 | 5 | 281 | 1343 | 5 | 1068 | 2411 |

「日本海横断の夢を追って」

「ミス日本海Ⅱ」 艇長 吉川公一

ナホトカ港客船パースには副市長さんを始め、ソ日協会長や市議会スポーツ委員長等エライ人達が出迎えて下さり、バンド演奏が高鳴る中を上陸。かわいい女の子達から花束をプレゼントしてもらう。警備艇が出迎えてくれるという予想だったのに、これはエライことになってきた。わけもわからないうちに何かコメントを発表させられ(何をしゃべったか記憶にない)、報道陣の質問せめぎに会う。通訳がついてくれたがまだ慣れていないらしく、普通の会話でしゃべるとエムースに通じない。しかたがないから、外人がしゃべるみたいに単語と単語をつなぎ合わせるだけの日本語。しゃべっている本人が外人になったようなヘンな気分になってしまう。

「ナホトカの第一印象はいかがか?」「トッテモオオキイミナト、ワタシオドロキマシタ。コンナダイカンゲイ、タイヘンウレシイ」……!!

今夜の夕食はレストランで、初めてのロシア料理。驚いたのは耳も破れんばかりのロックバンドとゴーゴーを踊る若者たち。「もしかしてこれはアメリカに上陸したのではあるまいか?」おかげで料理の味は音にかき消されてよくわからなかった。それにしてもソ連にこんな一面があったとは!!

4時間程遅れて「ミスティックベル」も元気に入港。私達と合流した。

「スケジュールを決めましょう。何か御希望は?」という副市長さんの提案で滞在中の細かい日程が組まれた。ホテルに泊まるつもりで予約してみたものの、宿賃を聞いてビックリ! 1泊1万円もするという。1

人平均3万円位の小遣いしか持っていないのにどうしよう! 幸い「ミスティックベル」のグループが一晩だけということで頼んでいたのも、こちらも同一行動をという理由をくっつけて一安心。ソ連上陸の第一夜は船中泊ということになりました。

見物にきていた男女数人を船内に招き、ウイスキーで乾杯。そのうちどんちゃん騒ぎになって、日本語とロシア語、それに英語をチャンポンにして、あとは身振り手振りの大奮闘。夜遅くなってやっとお引取り願った。あとで知ったのだが、港にたむろする不良連中だったとは……。なる程、類は友を呼ぶとはこういうことをいうのかな!!

翌朝、眠い眼をこすりながら市長訪問。ブレザー(ヨットクラブのユニフォーム)を着込み、白のスラックスに白いシューズ。中味はともかく、格好だけは決めたつもり。

専用バスがお迎えにきた。これから毎日私達のお世話を下さるのは、アジア・アフリカ会議のイミリヤーノフ議長、市議会のスポーツ担当委員長ビクトリーさん。コムソモール書記長のサーシャさん、それにとてもハンサムな通訳のビクトリーさん。専用バスと運転手。果たしてこの経費は誰が持つのだろうか?

港を一望に見渡せる丘の上に建つ市庁舎の3階。広い市長室には日ソ両国の国旗が飾られたテーブルがセットしてあり、両国が向かい合って席につく。私達はこちらで柏崎市長とNORC古屋会長からのメッセージを、ロマニューク市長にお渡しした。なんだか日ソ両国の首脳が会談しているような感じです! まだ40才だ



6月22日 レセプションの席上。V.A.ロマニューク、ナホトカ市長にメッセージを手渡す吉川艇長。ナホトカ市役所市長室にて。



6月22日 ソ連の子供達と一緒に。ナホトカの海水浴場にて。

というのに、ジョークを交えながらごやかに対応してくれる市長はさすが貫録十分。「ナホトカ市はまだ28才ノ全市に建設の足音がひびいています。」市の中心部だというのにポプラ並木の中にボンボンと建っている街並を見ていると、これが15万都市の姿なのかと疑いたくなる程。でもやはり大きい街です。スケールが違うという感じ。ナホトカの中心はやはり港。ソ連で2番目に大きい港だとのこと。

「ナホトカ港入港船舶の70%は日本船であり、ソ連と日本の経済交流の重要な玄関口の役割をはたしています。」「今回のヨットでの訪問はナホトカ港の歴史上初めてのことであります。したがってこの事実を写真に記録し、博物館に納めることにしてあります。」……市長のお言葉です。博物館に飾ってもらえるなんて夢にも思わなかった。

今回の訪ソについては在ナホトカ日本領事館に大変お世話になったので、あいさつに出かけた。菊島総領事もナホトカ市の歓迎ぶりに驚いておられたが、「招待したからには徹底してお世話するのがソ連の考え方。甘んじてお受けなさい」とのことでした。これでパス代のことは心配しなくてすみます。

総領事でさえナホトカ市の外には出ることはできないし、汽車に乗ることもだめ。ましてボートで海へ出ることも絶対に禁じられているとのこと。それに比べ、私達は港の中を自由に出入りし、16%撮影も制限なし。報道担当の田辺君は大忙がし。撮影したフィルムは8%と16%合わせて1万フィート、写真も2千枚近くになりました。

ソ日協会のレセプションは国際海員クラブで開かれた。今回の入港許可はソ日協会とソ日協会の強い支援があったからに違いない。厚くお礼申し上げた。

「我がソ日協会ナホトカ支部の会員は250団体、19,000名、そのうち船員関係が215団体であります」……それに比べソ日協会柏崎支部(班)は総員8名、

うちヨット関係8名です。支障があるといけないので日本側の発表は控えさせていただきました。

2日目の夜だけ国際ホテル「ナホトカ」に宿泊。1週間ぶりでバスにつかり、アカを洗い流してゆっくりくつろげると思ったのに、ナント!『今日はお湯の出ない日です』とのことノ冷たいシャワーを浴びながら身の不運を嘆きました。

ナホトカ滞在5日間のことはとても言葉ではいづくせない。印象に残ったものと、次に行かれる人達の参考になると思われることをいくつかあげてみたい。

▷病院 外人専用の病室があって、入港した外国船の船員が急病の時等に入院するそうです。めまいがしそうな程素敵な看護婦さんが居て、もう少しで病気になるところでした。ここでは日本人船員が入院しても全て無料なのに、昨年横浜でソ連船員が盲腸で入院したときは27万円もとられたとのこと。厚生大臣にかわり深くお詫び申し上げます。

▷デパート ナホトカ市内には大きなデパートが二つある。日本に比べると商品の種類、質、量共に差が感じられる。ある一面ではすばらしい科学技術を誇っているのに、一般の消費生活面まではなかなか手が回らないのだろうか?しかし衣・食・住、医療等必需品や福祉関係は格安又は無料となっている。基本的なものの見方や考え方が違うんだからどちらが良いのか一概には言えない。

▷トロール船の見学 ナホトカは港湾施設とドックそれに漁業が中心産業のようです。その一つ遠洋漁業基地で母船式大型トロール船(5500トン)を訪問。これが日本沿岸に出漁してくるわけです。この辺には日本の漁師みたいなのはないらしい。ピアノの置いてある仕官食堂で船長と共に会食。200 湮問題で若干の意見を交わす。イシコフさんと同じような答が帰ってきます。

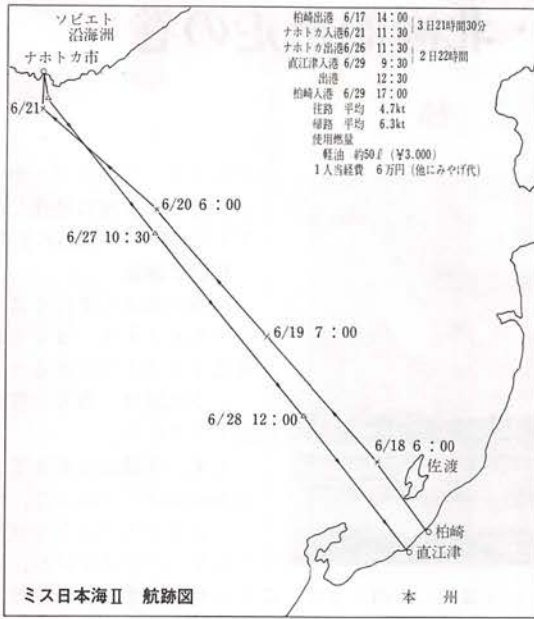
▷海水浴 沿海洲地方では5月頃から海水浴を始め



6月23日 ナホトカ・ヨットクラブとの交流。国際海員クラブにて。



6月24日 子供達の訓練風景。ナホトカ・ヨットクラブにて。



るとのこと。「寒いだろうなー!」と思うのは我々だけ。体の構造が違うみたいです。札幌と同じような気候ですが、一緒に泳いだ感じでは心臓麻痺の心配もないようです。ビキニ姿のロシア美人で目の保養をさせてもらいました。市当局の御配慮に感謝す。

▷ピオネールキャンプ 子供達はいま3ヶ月間の夏休み中で、各地のピオネールキャンプが賑やかでした。眼や髪の色が違ういろんな民族が一緒になって遊んでいます。皆んなかわいくて人なつっこいんですね。ノビスケットや記念切手等をプレゼント。我々日本民族も一緒になって遊んできました。片ことのロシア語と目の表情でお話します。

▷ロシア語 往きの船上でロシア語教室を開催。全くの泥縄式。あいさつに毛の生えた程度でしたが、それでもずいぶん役に立ちました。外国を訪問する場合、少し位はしゃべれるようにして行くのが礼儀だと思います。ロシア語が理解できなかったばかりに、デートの申入れ?とも知らずに「ノー・サンキュウ」!

▷フリーショップ 国際都市なので免税店があります。ウオッカや民芸品、ミンクのコート、琥珀等が安く手に入ります。アルメニヤコニャックは買得品、全部日本円で買えます。日本の税関で「君達は酒類の貿易商か?」と問われました。

ナホトカ訪問の一番の目的、ナホトカヨットクラブを訪問。バスで一時間程の郊外にある保養地に、クラブハウスを始め、艇庫や食堂等の施設が整っています。制服にキリリと身を固めた少年ヨットマン達に迎えられ、たくさんの花束とバッチをプレゼントされる。

クラブ結成は3年前とのことですが、トーネード、カデット、OPデンギー等36隻を所有。今年も7万

ーブル(2200万円)の予算で増強をはかるとのこと。経営母体が漁業基地の労働組合だから私達とは比べものになりません。広大な専用ビーチを所有し、掘り込みのハーバーもあります。6才位の子供まで一人で沖に乗り出しているんです。私達の町では高校にヨット部を作ることさえ難色を示します。……事故が起きた時責任をとらされるから……。これが日本の教育の原点なんではないでしょうか?絶対安全だと認めるものにな手を出さないようでは、そのうちに日本民族は滅びてしまうかも!!

「魚つりをしてみましょう」と誘われ、3隻のレスキュー艇で500m位沖合に出かけてみました。1時間程の間にカレイやアイナメが200匹以上。バカでも釣れるとはこのことです。

レースの様子も見せてもらいましたが、なかなかのハイテクレースです。日ソ対抗レースをやったら勝ち目はなさそうです。スポーツ施設を訪問した時、小学生の選手と日本側代表が卓球の試合をしたんですがコテンパンにやられました。

釣りのあと、クラブの食堂で副市長さん等も交えて飲んだり歌ったりの大パーティー。我が方からは三階節に佐渡おけさ、ソーラン節。カチューシャをロシア語と日本語で大合唱。

パーティーのお礼に船から運んできた材料を使って、おにぎりやタクアンに味噌汁、それに先程釣ってきたカレイをサシミにして提供。「ハラシヨ」の連発でありました。

他にもいろんな施設を訪問し、市民生活や住宅のこと、労働英雄制度や政治経済のことまでそれぞれ印象に残ることがたくさんありましたが、とても言いつくすことはできません。

帰りの燃料までもプレゼントしてもらいお礼の言葉もない。最後の夜、お世話になった人達やヨットクラブの会員達を船に招待し、日本料理やビールで歓待。そのあと国際海員クラブの中にあるナホトカでただ一つのバーを借りきって返礼のレセプションを開催。すっかり打ちとけてもう昔からの友達みたい。「トースト!」「カンパイ!」お互いに相手国語で乾杯をくり返し、夜のふけるまで友情と連帯を確かめあったのでした。

6月26日10時、副市長さん初めたくさんの方の市民の見送りを受け、想い出多いナホトカに別れを告げました。「サヨウナラ!」「ダ・スヴィダーニヤ!」(又会う日まで)。ヨットクラブのクルーザーが途中まで見送ってくれました。彼等はいま、12m程のケッチを作っています。来年はそのヨットで日本海を渡り私達の街を訪ねて来ます。その繰り返しが、やがて、日本、ソ連、中国、韓国それに北朝鮮までも含めた「日本海国際ヨットレース」の実現に繋がることでしょう。

今回の航海に際し、御支援をいただきましたNORCに厚くお礼申し上げます。

マーメイドV世号・北極圏帆走の巻

林 賢 之 輔

やや旧聞に属しますが、堀江謙一氏が試みた北極点への帆走について、設計した立場から、またチームの一員としての立場からレポートしてみようと思います。

計画

堀謙さんの初期の計画は、当たり前前のポートで日本から出発してベーリング海峡を通過し、いわゆる北西航路を東行して大西洋へ抜けることでした。更に大西洋を南下し、ケープホーンを回って帰ってくると、地球たて回りとなるわけですが、彼にとって、地球はちょうどその位の、ほど良い大きさのようです。ところが、3年前の太平洋シングルハンド・レースでサンフランシスコに滞在している時、北極点へ行こうという具体的計画を持った、旧知の冒険家兼作家、谷口正彦さんと話をしているうちに、北極点が浮び上ってきたようです。

北西航路はヨーロッパから東洋への商業的な近道として探索され、数々の悲劇とエピソードを残していますが、南極へも到達したアムンゼンが今世紀初頭に初めて通航に成功しました。その後、現在に致るまで、商業的意味もなくなってしまったこともあって、北西航路を通航した船は僅かです。往復に成功しバンクーバーに保存されているセント・ロック、つい最近シングルハンドによるスティール・ヨットのウィリウォー、カナダとアラスカの石油運搬の可能性を試みたマンモス・タンカー、マンハッタンがあるのみです。

このコースを犬ゾリで走破したのが、植村直己さんであり、今回の北極点到達と合わせて、全く素晴らしき冒険家です。

堀謙さんが、植村さんから犬ゾリの話聞きながら犬の持つパワーとセールに生ずるパワーを比較し、犬のための食糧調達の煩わしさから解放されるアイス・ヨットの可能性について考えはじめたのは、当然と言えるかもしれません。又、ナンセンによるフラム号の北極海漂流実験の中に、ソリの上にカヤックを積み、氷上をセーリングする場面がでできます。

氷上をセーリングすることは、やはりオランダが最初のように、凍った河の上を、その頃の重いバージの下にソリを付けて帆走したようです。現在はポーランド、ソ連を中心とした北欧と北米の五大湖周辺で盛んに行われています。ちょっと意外なのはソ連で、写真



で見ると、ソリッド・セールを持った高度に発達したアイス・ヨットが見られます。

設計と建造

極点へ帆走して行くことのできるアイス・ヨットを建造することができるか？という問題は、容易に答が出てきません。

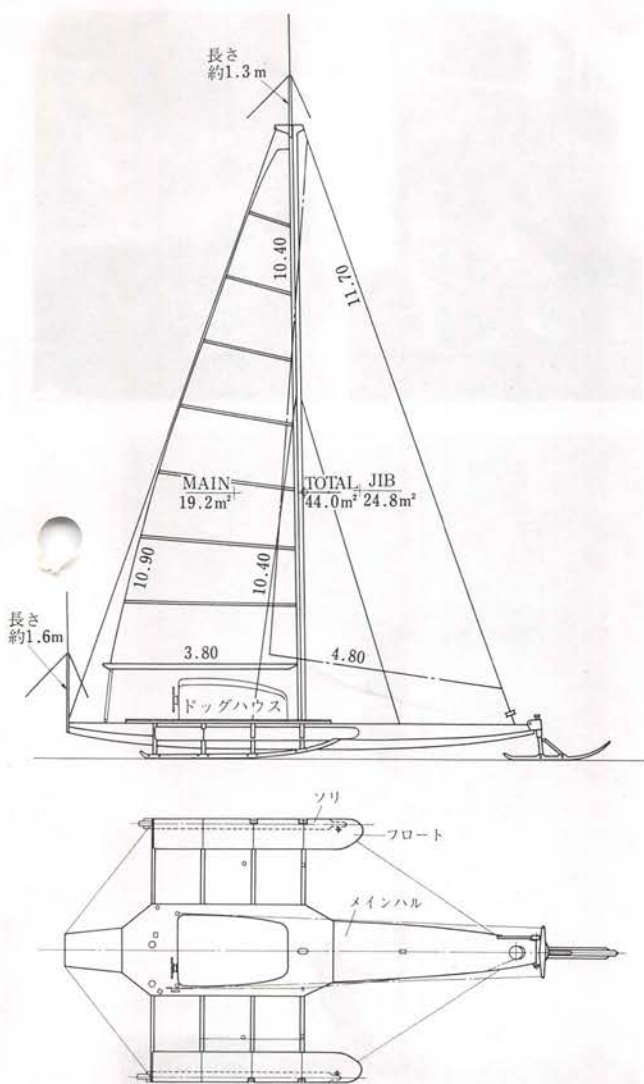
まず、常識的に考えて北極海の氷はデコボコで、セーリングできるような状態ではないのではないかと

いう疑問に直面します。これに対し、本来海であり、それが凍ったところであるから、基本的には平らな筈である。という論理も成立します。更に、開氷面に落ち込んだ場合どうするか。風は十分あるのか。ブリザードとはどんな状態になるのか。極低温に耐える材料は何か。ソリの滑走面の材質と形状はどうあるべきか……。

「百聞は一見に如ず」ということになって、52年12月にアラスカのポイント・バロー（北緯71°）へ行くことになりました。ここには米海軍の極地研究所があり、宇宙飛行士も訓練に来たところです。いさかクレジーな一行も、ここではまともに扱われ、貴重な助言とデータを得ることができました。

北極海を時計回りに流れる海流があること。バロー沖は海流とベーリング海峡からの潮流の影響を受けて、氷脈（プレッシャー・レッジ）が多いこと。グリーンランド側は大西洋へ流れ出る海流があり、速い時には20～30マイル/日に達すること。暖流の影響により雪が多く、夏期はベタ雪となり、ソリ旅行に向かないこと。カナダの多島地帯の海氷は、潮水の氷に似てスムーズであること。気温は冬期でも-50℃程度で、内陸の一部や南極大陸より暖かい、これは下が海水であるためである。氷脈は高さ5mに達するものがあり、又開氷面の幅は $\frac{1}{2}$ ～ $\frac{1}{4}$ マイルであること。風向は主に東で平均10～12マイル/時であろう。まれに西風が吹き暴風となることがある。風のある時の体感温度は急激に下るので危険である。太陽の出ない季節は影がないので凹凸がわかりにくい。太陽がある季節でも、霧が出ると白一色となり、なにも識別できなくなること……。

解決すべき沢山の問題を抱えながら、小型チャーター機から見た薄明りの中の北極海は、モノトーンの水墨画のような美しさを見せていました。



年が明けてから設計にとりかかったものの、遅々として進まず、時には逆もどりするしまつです。これはすべての条件を満す組合せを見出すことができないため、失敗が、外洋ヨットの場合よりもはるかに死に直結していますから、慎重にならざるを得なかったのです。堀謙さんには、「植木屋さんが煙草を喫っている時間です。」と言ってゴマ化していましたが、そうもしておられず、何度も討議した結果、想定した条件下、即ち、通常の氷の状態でも風速5~6m/sec.の時にのみ走ることとし、水面上も走れること。材質はジュラルミン、三本足の前方ステアリング、断熱材を用いたミニマムの犬小屋、ソリのクッションはエア・ダンパーを用いること。等々が決り形ができてきました。

建造は淡路島にあるハルモトヨットに決り、新工場の1番船(?)となりました。建造中にも試行錯誤があり、ステアリングのソリは、ヤマハ発動機の御好意により、スノーモビルのソリを使うことになったり、住

友軽金属から特別に少量で出荷して戴いた材料(超ジュラルミン)が足りなくなったり、いろいろありましたが完成しました。

組立、試走

ベース・キャンプは、ポイント・バローよりもっと極点に近い、カナダ多島地帯にあるリゾリュート(北緯74°)に変更され、そこで試走した後、出発予定地点(北緯82°)へ向かうこととなりました。ベース・キャンプのリゾリュートまでは、民間の定期便が入っていますが、そこから出発予定地点までは、チャーター便に頼らざるを得ません。飛行機に積込むために、ドアの寸法に合せて、メインハル、マスト、ソリの足等を分割しました。そして、この寸法の制限により、極地飛行に適するツインオッター機の使用を断念することになってしまったのです。

2月21日、前進基地設営隊長の深田さん(アルピニスト)、マネージャー兼無線担当の前田さんと共にリゾリュート着、先発隊に合流。木が1本も生えていない、のっぺりした飛行場、機外へ出ると鼻毛がチリチリと凍り、キューンとした寒気です。

翌日から早速、組立てにかかりました。一部は工場の一隅を貸りて行ない、最終組立ては戸外です。ハンドリベットと小ネジによる作業は細かい仕事なので、厚手の手袋は使いものになりません。カメラマンの玉田さんや小夫家さんも同様に、指先に苦労しているようでした。

既に極点目指して出発している日大隊、植村隊が、エルズミア島沖の乱氷群に悩まされている、という情報が入ってきました。我々も偵察を出すことになり、DC3に燃料満載のドラムカンと一緒に、北緯84°付近まで飛びました。今年は例年より氷脈が多いと言われてはいましたが、予想よりはるかに多いのを見て、ガク然としました。

25日組立完了。海上へ移動しました。風が弱くセイリングはできません。28日、今日も風が弱く、セールを張って、コマーシャル・フィルム撮りの最中に3~4m/sec.のプロローがきて、無人の艇が走り出し、全員慌てて追いかけて、副隊長の国重さんが飛び乗りました。これが、初セイリングとなりましたが、この程度の風では、高さ20~30cmの吹溜りで止ってしまいます。それでも一同大喜び。凍った焼酎ジョーを暖め、シャベット状のやつを痛飲しました。

リゾリュートには、白人が空港周辺に約150人、そこから約7マイル離れた村に先住民が150人位住んでいます。この村の学校の先生がモリスさんという人。自宅に、リゾリュート・ベイ・ヨット・クラブの看板がかかっており、36呎の白熊号で世界一周した御夫妻だったのです。「ひねもす」のトロさんと、意気投合、スライドを見せて戴いたり、72ノットのブリザードが吹き荒れた一夜、宿舎へ帰ることもできず、泊めて戴きました。

前進基地への出発の時期も迫ってきましたが、航空会社の返事が、どうもはっきりしません。最初の見積りより倍以上の費用がかかることも、わかりました。今回の冒険行のスポンサーである、シマ・クリエティブ・ハウスの島崎さんが来られるのと入替りに、私は心を残しながら、一足先に帰ることにしました。

その後、艇の方は、スピンを上げて快走という場面もあり、スノースクーターでは追付けないスピードも出しはじめました。ところが、ソリの足が折れ曲るといふ、アクシデントが発生したのです。日本に帰ってきていた私は気が気ではありませんでしたが、若い石山さん（元ニートアルミヨット勤務）が、大ハッスルして修復してくれました。

白熊が近くに出てきたり、急拠、ライフル射撃を練習したり、NATO軍の訓練を見学したり、イヌイットの子供達との交歓等、楽しい日々が続いたようです。

結果

氷の状態は一向に好転せず、航空会社からも、安全に着陸（離陸）できる場所があるかどうかわからない、ということから、遂に、ドクター・ストップがかかり、極点へのセイリングを断念しました。TKO負けです。

設計の立場から振り返ってみると、まず、北極海は海ではなかったことです。即ち、船を設計するセンスよりも、むしろ車を設計するセンスが必要だったわけで、特に建造の最終段階でエアクッションのゴムが耐寒性に問題があることが判明し、使用不能になったこと等、足まわりの問題が、クローズ・アップされました。パワーについては、フルバテン・セールを用い、微風でも効率のよいセールブランを持っていて、風さえあれば十分と云えますが、全体に、もっと小型化することが望ましく、飛行機による食料補給等、他からの援助を受けることを想定するならば、小型化は可能です。これも外洋ヨットで鍛えられた結果でしょうか、出発した後は、他からの援助を期待していなかったのです。アイス・ヨットの受ける抵抗は、摩擦抵抗と空気抵抗です。-30℃附近での雪と氷は軽い砂のような性質を持ち、（スキーやスケートのように接触圧で融けないため）摩擦係数は約0.2程度でした。面白いのはコンパスで、極磁北に近いので、全然ダメ。静かに置いてもジワーと回って止りません。バリエイション・チャートには、大変な数字が出ています。

終りの章

堀江謙一さんに対する世間一般の批評はあまり良くありません。一発屋、売名行為、記録破り、……。一発屋と呼ばれるのにふさわしい行為を、危険を承知で冒険できる人が何人いるのでしょうか。自分にも世界にも屈しまいとする闘争心と、自分の目でしかと確めようとす精神が彼を冒険へ追立てているように思えます。太平洋ひとりぼっちや、世界一周ひとりぼっちにより、受けた称賛と栄誉をにないながら、失敗するかもしれない次の冒険へ飛び込むことが、売名行為とい





う言葉で片付けられるものでしょうか。記録への挑戦が無意味であると言うのは、自分の持っていたロマンチックな夢を壊されたが為に言っているのであって、本来、人間は記録への飽くなき追求心を持っているものだと思います。次の文は、立風書房「世界一周ひとりぼっち」のあとがき（松島駿二郎氏）から抜粋したものです。

堀江さんはエクセントリックな人である。これは、風変わりとか奇妙なという意味でいっているのではない。エクセントリックという言葉の語源に近い、中心をはずれている、という意味のことである。

この場合、中心をなしているのは日本の社会である。日本は別名日本国株式会社といわれるほど、一本の太い軸を中心に回転している社会である。

ところが、堀江さんが生きている軸は、日本の社会が回転している軸とはちょっとはずれているのである。はずれたところで、強力な自転をくりかえしているのだ。（中略）

中心軸とはずれ軸の関係とは、一つの太陽とそれをとりにく惑星との関係に似ている。一つの星系で惑星が果たしている役割りは、その惑星がいかに小さなものであっても、その星系に力のバランスをもたらしているのである。（中略）

大切なことの第一は、太陽がいつも求心的な凝集力を持ち、まわりのすべてを自分自身のうちがわに巻き込もうとするのに対し、惑星は断固たる態度でそれにさからい、太陽からじゅうぶん離れたところで軌道を描くのだ。そして、これら軸はずれの存在は、その星系に多様性をもたらす。つまり、社会の単一化でなく、多様化のための原動力となるのである。

第二に、一つの太陽系は、その惑星の存在ゆえに、中心部分をはるかに超えた広大なひろがりを持つことができるという点である。（中略）

エクセントリックな連中は、エクセントリックであるがゆえに、社会と対峙するかれらのエゴを、単に個人のエゴという次元を超えた存在にまで高めているのである。（中略）

堀江さんが領有宣言をする「島」、つまり惑星に、適正な名前を進呈するのは社会の義務である。名前をつけるということは、とりもなおさず認知することである。行為の結果をあれこれいうのではなく、軸はずれの存在そのものを認めることなのである。

写真説明 14ページ 北極海でのセーリング

- ① 堀江謙一さん
 - ② 国重光照さん
 - ③ 林賢之輔さん
 - ④ 深田さん
 - ⑤ 無線アンテナの設置作業
 - ⑥ 最終組立
 - ⑦ 先住民のヴィレッジ
 - ⑧ モリス先生と子供達と一緒に
- 写真提供 シマ・クリエイティブ・ハウス

ハム「バル号」を支える

アマチュア無線局JE6 AAQ

元 尾 光 弘



バル号との出会い

5月18日午前6時00分頃当局21 $\frac{1}{2}$ SSB信号をワッチ中、JH2 PTR、JA2 KDF、 $\frac{1}{2}$ 局をコールして居る $\frac{1}{2}$ 局JH2 PTR局の電波をキャッチした。

ところが各局からの応答がないので直ちにコールしたところ、その局がヨット「バル号」なる事が判明し交信を開始した。その交信内容によれば家族共々の太平洋横断のための航海中であり、日本近海で低気圧に遭遇し小学校6年の子供さんが船酔いのため医師による応急手当法を伺い度いという内容であった。直ちにローカル医師に電話を入れ、その内容を電波で送信したのが当局の「バル号」との出会いであった。この初交信で基地である静岡県清水各局とのスケジュールタイム及び周波数を確認したので、再度の交信を約束しファイナル信号を送った。

さて当局はヨットマンではなく、永年のコマーシャルを退職し、目下第二の人生を横浜からこの南九州日南海岸で送るため高台に新築し、楽しみハムをしながら送って居る者です。ハムを通じ数多くの $\frac{1}{2}$ 局その他の局との交信するのを唯一の楽しみとして居ります。

さて話題は本筋にもどりますが、ヨット「バル号」については出航をNHKテレビで拝見させて頂きましたが、多くのJAのハム局も内海さんご自身が我々のハム仲間であったとは知らなかったのが、実状ではないかと思ひます。然しながら度重なる交信につれ当局は「バル号」内海さんの人柄そのものが判る様な気がしました。各スケジュールタイムも正確にワッチされて

居るのに敬意を表し、これに加えて基地である清水各局もコマーシャルその他等でオンエア出来ない日もあったので、当局がJAのコントローラー局として無事太平洋横断航海へのお手伝いにと、サンフランシスコ、ヨットハーバー迄ご相手させて頂きました。

「バル号」無線設備について

ここでヨット「バル号」のヨット規格そのものはヨットマンであります皆様方が御専門家であるので省略させて頂き、「バル号」の無線設備について伺ったところを御紹介させて頂きます。先ずアンテナは帆柱のマストから傾斜型に21 $\frac{1}{2}$ のダイポールを張って居ました。「バル号」の船体材質から判断して最良の方法と考えられます。金属ボデーであればヘリカルホイップ型を使用するものも又格別かと考えられますが、これを使用するには船体に銅板を多く使用し、エンジン部とのアースも充分施行しないと効果がありません。以上の理由から傾斜型ダイポールを使用されたものと考えられます。次に送受信機は日本電業社製ライナー15B型トランシーバーを使用して居られました。これは21 $\frac{1}{2}$ SSBであります。理由は次の通りです。

1. 小型軽量であること（ヨット船室に適切）
2. 出力 送信電力10W（海上電波は飛びが抜群）
ライセンスあればブースターを入れ電力アップ可
3. 一般船舶のアマチュア局も21 $\frac{1}{2}$ を採用して居る。
4. 大型複雑化した送受信機はロング航海にはトラブル発生も考えられるので感度良好な機種が良い。
5. 送受信機の使用電力をヨット内の電源装置から取って、出来る限り小電力タイプが良好である。
6. 21 $\frac{1}{2}$ 帯はバンド幅も広く数多くのアマ局が使用して居るからです。2バンドは必要としない。
7. 送受信機はロング航海には2台用意し、トラブルの際非常切替も考えておくべきです。

21 $\frac{1}{2}$ のスケジュール周波数設定について

「バル号」の使用周波数は21,400 $\frac{1}{2}$ に設定されて居りましたが、これはJAのモービル局及びW局が非常に多く使用する関係上、特に日付変更線を通過するとW局との強力な混信を受け、又JAのモービル局からJA側でキー局も合わせて混信に悩まされるので、余り良好な周波数とは言えません。従って21,300 $\frac{1}{2}$ ～21,350 $\frac{1}{2}$ の間が最適と考えられます。

$\frac{1}{2}$ 局並びに外国局との協力について

今回「バル号」との2ヶ月余りの交信でアメリカ側に近づくにつれ、電波の性質上空状態でスキップする事もあり、何度かこの様な状態がありましたが、この際大へん協力頂きましたのが $\frac{1}{2}$ 局特に漁船アマの方でした。大型船舶は速度も早くなかなか協力して頂く機会が余りありませんでしたが、漁船は定位置操業の日々が多いので助かりました。又外国局ではハワイの「ジョージ」さん（KH6 HHH局）には強力なパワーとビーム型アンテナにより大へん御協力を頂きました

ことをお伝えします。「バル号」交信内容をJAキー局に送って頂きスケジュールを盛り上げてくれました。

コントローラー局の設定

今回のスケジュール交信でも判る様成功したのは、キー局の設定だと思います。「バル号」側も安心して必要事項をJAに送受信出来ること、又無駄な混信をなくすことが出来、且又JA側待機声援される各局も安心して自局の電波を「バル号」に送受信出来るからです。ここにキー局は長い航海の際には所属基地のアマ局を3～4局程設定され常時何らかのキー局がコントローラーが努められる様配慮される事が望ましいと考えられます。

★思い出深い「バル号」交信雑記

5月28日JST1200～

この日は「バル号」の補助エンジンからオイル漏れ若干ありとの報告。原因は推察すればオイルシールからの洩れ、高速回転時に発生すると言うため、準備したオイルの残量が心細いとの事であった。

5月28日JST1443～

JH7XUN%局が当局へ交信を求めて来たので、「バル号」の現状を伝えたと、ころ、「バル号」の東方海域に3隻の漁船操業中、合わせてこれら船舶の位置も送って来て、これら船舶からオイルその他の補給を受けられ度い旨、実に有難い伝言を受けた。

5月28日JST1533～1551

「バル号」も当局と同様%ネットに参加して来たので、直ちに直接交信して伝達事項を送信し、了解された。

5月30日JST0600～0626

「バル号」から洋上にて日本漁船(小樽港所属第28トラ丸)に奇遇し、不足していたオイル、果物、マグロ2本等数々の食糧の差入れを受けたとの知らせ。当局もほっと一息安堵した。これより毎回JAの気象データを関係海域について報告することにした。

6月9日JST0600～0624

6月11日頃から時差の関係上1800JSTを1700JSTに変更したい旨要請があった。結局は6月16日から実施したが、空中状態で「バル号」に頑張ってもらい従来どおりに戻した。

6月19日JST0600～

バッテリー容量低下のため補助エンジンを手動にてかけたが、錆付きによりギヤの噛込み不具合で始動しない。ブリー-の脱着方法の問合せであった。直ちに静岡岡崎清水市のJA2KDF局へ有線を入れJST1000からの再度の交信を約し、当局の中継により代理店技術者からの応急修理方法を伝えた。

6月20日JST0600～

「バル号」から強力な信号が入感。エンジン修復始動という報告が入った。

6月30日JST0600～

「バル号」から海上スライト、無風、シーアンカー中、

クジラの大群に遭遇。5m近くまで接近。合わせてアホウ鳥の群れもあり、8%カメラにて撮影。実に素晴らしい光景であった。ハムソーセージの切れ端を与えた。子供等も海水浴を楽しんで居る旨報告あり、これ又余裕ある航海と考え安心した。

7月3日JST1700～

ハワイ局KH6HHN局ジョージさんからシスコ入港に伴う種々な打ち合せ事項を「バル号」及び当局へ送信して来た。

7月5日JST1200～

KH6HHN局からカナダ、バンクーバー発ハワイ向けの大ヨットレースあり。先頭集団の大型ヨットが「バル号」と遭遇する危険あり。夜間は充分警戒せよとの事であった。

7月6日JST1200～

JH6EXO%局中夷さんからの中継により「バル号」海域N38°56', W132°08'附近はシケという報告。

7月6日JST1700～

JH7RMU%局畠山さんからの中継によれば、「バル号」シスコ入港予定は7月10日頃とのこと。

7月8日JST1200～

「バル号」より海上シケ、自動操舵装置故障。これより応急修理に入る。なお入港は7月9日夕から7月10日昼頃の予定と送信して来た。直接交信にて判明。

7月9日JST1200～

海上シケ、風力7、風方S、パラアンカー中、入港日時不明。

7月10日JST1200～

KH6HHN局から読売新聞報道マン、シスコ、ビクトリアホテルにて待機中。「バル号」あせらず航海をされる様、伝言を内海さん及び当局に連絡して来た。

7月11日JST0501～

KH6HHN局「バル号」との連絡交信が出来、ローカルタイム1145ポイントレー通過、シスコ湾の北側を湾内に向ってエンジンにて航海中。風力2、気圧1011、温度15℃という内容が中継されて来ましたが、当局も直接受信出来ました。

7月11日JST1430

ヨットハーバー事務局より国際電話が入り、内海さんのボイスで現地時間午後6時30分無事家族々々元気で入港し、太平洋横断に成功したことは、JAアマチュア無線局の皆さんの絶大なるご声援によるものと深く感謝して居る旨、当局からくれぐれもよろしくお伝え下さいとの事でした。又翌朝JST0600～からのスケジュールを約束し失礼しました。

7月12日JST0600～

「バル号」から完全了解の信号で内海さんのご元気なお声、太平洋横断成功の喜び、JA各局、%各局への絶大なるご支援に対する厚い感謝のこぼれを送られ、当局も68日間の苦闘を賞讃し、この偉業をたたえ、約2ヶ月余りのネットを終了しました。



①

大型帆船 オスプレイ号登場

日本の海に

■撮影 野口正樹

全長172フィート、帆走最大スピード14.5ノットという、堂々たる帆船〈オスプレイ号〉が9月1日（予定）横浜港にその姿を現わします。

この帆船は1939年スウェーデンで建造され、北ヨーロッパで活躍し、その後、大西洋、地中海、カリブ海を走りつづけ、今回パークウッド・リミテッド(株)のチャーター艇として、日本の海に浮かぶことになりました。横浜に入港後、しばしの間ドックに入りますが、その後、南太平洋を中心にアドベンチャー・クルーズを予定しているとか。海のロマンを求める老若男女の夢をかなえる日も間近でしょう。

日本への回航の途中、マイアミからアカプルコまで乗船した野口正樹さんの写真を紹介します。

〈オスプレイ号〉型式 パーカンティーン
 全長 172フィート
 ビーム 24フィート
 ドラフト 13フィート
 総トン数 225グロストン
 船籍 イギリス（ホンコン）



②

③

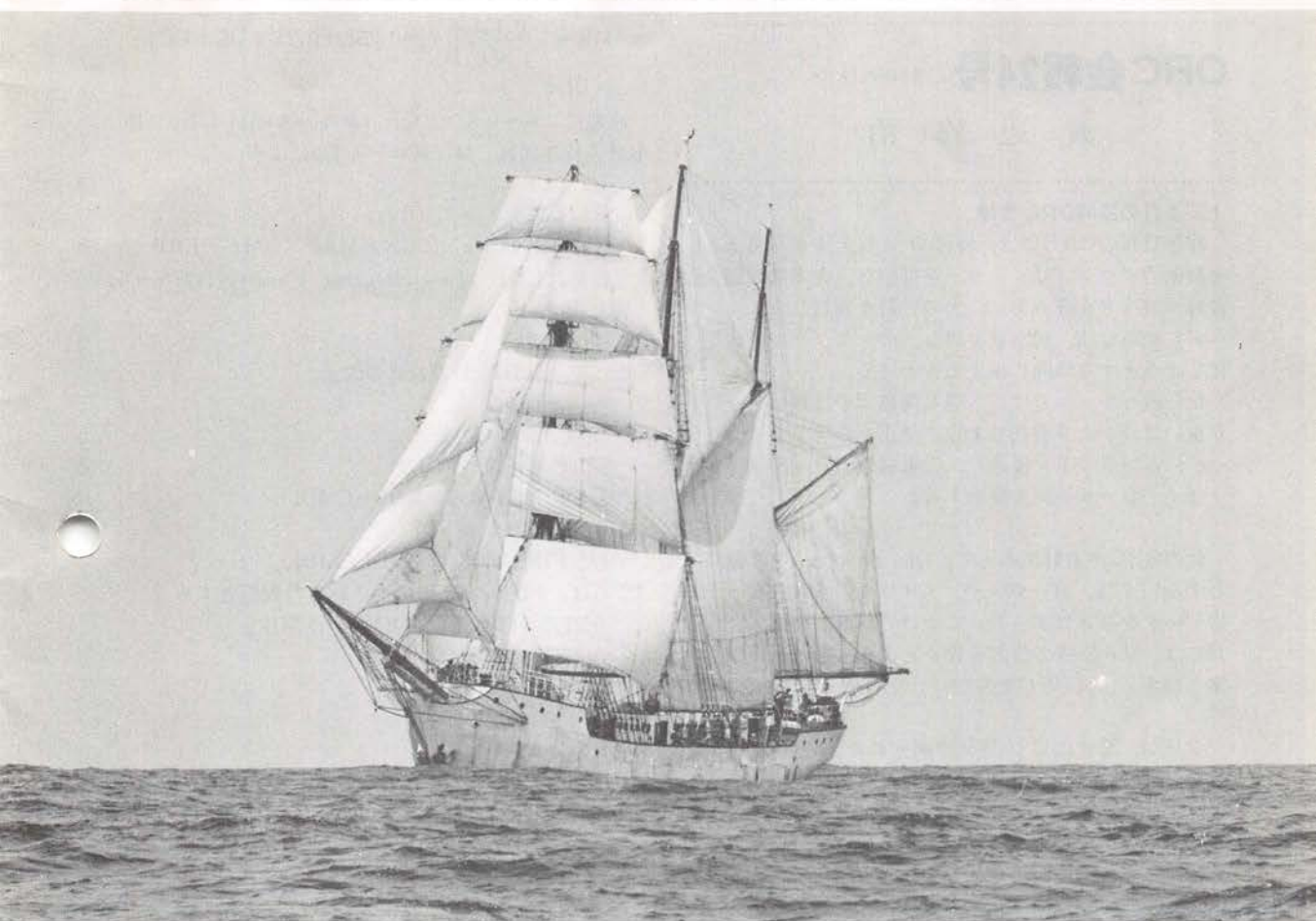


④



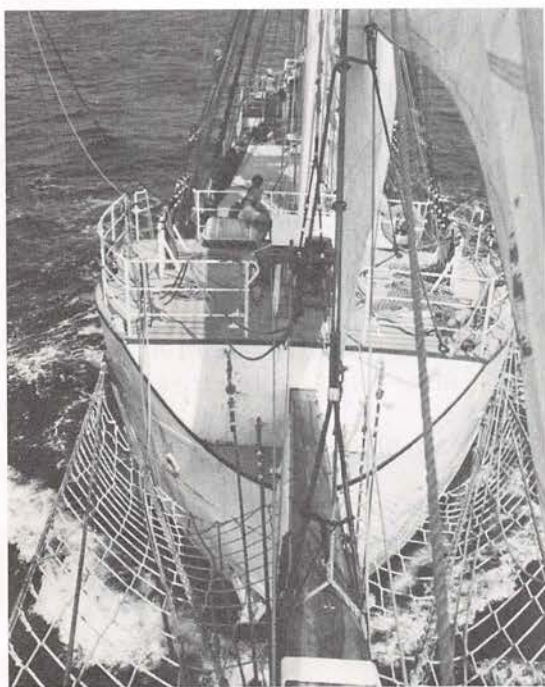
⑤





⑥

⑦



- ①展帆作業
- ②ロープ
- ③操舵作業
- ④：僕もシイラになりたい。
- ⑤カリブ海の夕日をあびて
- ⑥オスプレイ号全景
- ⑦40フィートのバウ・スプリットより
- ⑧フロリダ出航を祝い、コンパスにシャンペンをかけるキャプテン

⑧



ORC会報24号

Bulletin No.24

渡 辺 修 治

1) 5月の臨時ORC会議

昨年11月のORCでは、外洋ヨット全体から見ると少数派のグランプリレーサーを抑制し、大多数の健全な外洋ヨットを守る為に、次の方針を確認した。

a) 艇の寸法、排水量に対し、セールプランを大型化しようとする傾向に歯止めをかける。

b) 現行ルールでは、平穏な海象下では軽いヨットが重いヨットより有利である。是正が必要である。

c) 古いヨットを優遇し、二重目的のヨット(クルーザー/レーサー)を奨励する。

此のORCの方針に添えて、Olin Stephansを委員長とするITCは、ヨーロッパ、アメリカの多数のヨットのデータをコンピューターにかけて解析した結果、4月には、MR公式の改訂を骨子とする、ルールの改正案を提案した。(ORC会報22号)

5月20、21日にロンドンで開かれた臨時ORC会議では、ITCの提案が検討されたが、事前に有力設計者グループの意見をも取り入れた結果、あまりドラステックでないルール改正案が生まれ、承認され、ORC会報24号で各国に通知されて来たので紹介する。

2) ORC会報24号(1978-6-27)

1979年1月1日から発効するIOR MKⅢの改正はAppendix Iに述べる。

Appendix IIの各項は、ORCで原則的には合意されたが、詳細は今後煮つめて、11月のORCにかけることになったものである。

ORCは、以上のルール改正を認めるに当り、将来のルール管理に関し、下記の方針を確認した。

「IORルールの管理の方針の基本は、現存する大多数のヨットの価値を守り、永続させることである。

その為には、大多数のヨットの標準(fleet norms)から著るしくかけ離れた設計は抑制する必要がある。」

○Appendix I

以下の各項は、1979年1月1日から発効する。

① ルール105、5の改正。

A) MR公式

$$MR = \left(\frac{0.13L \times S}{\sqrt{B \cdot D}} + 0.25L + 0.2S + DC + FC \right) \times DLF$$

此処に $S = \sqrt{S} \times SCF$ (新ルール894) DLF (排水量/長さ係数) は、新ルール339による。

B) レーティング(R)

$$R = MR \times EPF \times CGF \times MAF \times SMF \times LRP$$

此処にLRP (Low Rigging Penalty)は新ルール、802、5による。

② ルール337、Dの公式の改正。

337、1、FDICの公式

FDIの修正値(FDIC)

$$\text{もし } FDI \leq 0.435 \text{ (MDI + CMDI)}$$

ならば、 $FDIC = FDI$

$$\text{もし } FDI > 0.435 \text{ (MDI + CMDI)}$$

ならば、FDICは下記の小さい方の数値とする。

$$0.2175 \text{ (MDI + CMDI)} + 0.5FDI$$

$$0.475 \text{ (MDI + CMDI)}$$

337、2

Dの公式。

$$D = 1.3MDIA + 0.9FDIC + 0.055(3FOC - AOCC)$$

$$+ \frac{L + 10^{\alpha}}{30}$$

(メートルの場合、10の代りに3.048を用いる)

③ 長さ/排水量比の大きいヨットのレーティングを増加させる新公式。

338 BDRの公式

ベース排水量比(BDR)の公式は、

$$BDR = \frac{(2.165L^{0.525} - 5.85)^{0.375}}{(L \times B \times MDIA)^{0.125}}$$

(メートルの場合、2.165の代りに1.23127、5.85の代りに1.783を用いる。)

339 DLFの公式。

もし $BDR \leq 1.0$ ならば、 $DLF = 1.0$

もし $BDR > 1.0$ ならば、DLFは下記の値の小さい方とする。

$$1.0 + 5.7(BDR - 1.0)^{1.75} \quad \text{又は、} 1.10$$

④ 現ルール891、892の間に下記の新ルールを挿入し、大きいセールエリアを抑制する。(ルール番号は打ち直す。)

新ルール、892、セール/ハル比(SHR)

$$SHR = \sqrt{S} \left(\frac{8.66}{L} + \frac{1.0}{\sqrt{B \times MDIA}} \right) - \frac{L}{100.0}$$

(メートルの場合、100.0の代りに30.48)

新ルール、893、セール修正係数(SCF)

$$SCF = 1.0 + 0.04 (SHR - 16.1)$$

但し、SCFは、1.0より小さくはとれない。

新ルール、894 Sの決め方

$$S = \sqrt{S} \times SCF$$

⑤ ルール311, 2及び332.4への追加

311.2に新しくC項を加える。

C), B) 項によって計測したGSDAの値が、0.1 (B+GD) より小さい場合は、AIGSの位置を、GSDAが、0.1 (B+GD) より小さくならないステーション迄移動する。そのステーションのガースをルール307に従って計測し、ガース長さをGLAI (ガース長さ、アフト、インナー) とする。(Bの場合、GLAI=0となる。)

但し、C) 項は、1978年 6月1日以前のハルデータの艇には適用しない。

332.4を次の通り書き直す。

A) GLAI=0の場合

$$AGSL = \frac{GSDA}{0.0625B + FA - FAI - 0.2BAI + 0.2BA}$$

B) GLAIが、311, 2 C) によって計測された場合、

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

⑥ ルール610, プロペラ係数, 改正。

フエザリングプロペラのPFを下記の通り改正。

Out of Aperture

| | |
|---------------|-------|
| Exposed Shaft | 0.950 |
| Strut Drive | 0.675 |
| OFhe | 0.450 |

⑦ ルール802, 各種の制限, に下記を追加。

802.5 Low Rigging Penalty

LRP (Low Rigging Penalty) はレーティング算出の乗数とする。

A) Iの25%以下の場所でマストに如何ある種数のリギンでも取付けられた場合、LRPは1.01とする。
但し、スピネーカー展開時、スピネーカーポールのヒールの一時的支持はかまわない。

B) その他の場合、LRP=1.0とする。

802.6 リギンの調節

A) 本ルールにより計測を受ける資格として、フォアステーは本物 (bona-fide) でなければならない。

B) レース中、フォアステーは固定し、調節してはならない。

但し、全部のスプレッダーがはっきりと後にスウィープしている場合は、フォアステーの調節をしてもよいが、マストから後のいかなるステーの調節も認められない。

○Appendix II

以下の各項目は、IORルールの改正案であるが、未だ結論が出ていないものである。

然し、今年11月のORCで承認されれば、来年1月1日から発効となる。

① センターボード

レース中、センターボードはロック (固定) しなければならない。ロックしない場合は、MAFに0.015加える。センターボードがバラストキールの中を通る場合は例外とする。

② 凹凸 (Bumps and Hollows)

IORルール改正予告、1305, Aの外板面の凹部に対する制限は、1978年1月1日以前のヨットには適用しないこととする。

③ IOR MK II Aは、時間の経過と共に内容を調整、変化させて行くのがORCの方針である。

MK III Aはヨットの設計には関係しないので、その改正は短い予告で可能である。

DLFやSCFの値をMK III Aに取り込むことを考慮中である。

④ 吃水アローワンスの公式。最近の浅いハルにアスペクト比の高いフィンキールを持つ艇と従来の船型の艇のバランスをとる。

下記の公式のいずれかを採用する。

a) ベーススパン (SB)

$$SB = 0.083L + 2.0^{.7}$$

計測スパン (SM)

$$SM = DM - CD - CMDI$$

$$DC = 0.04L \left(\frac{SM}{SB} - 1 \right)$$

b) $SB = 0.0438 (L + \sqrt{S}) + 1.5^{.7}$

$$SM = DM - CD - CMDI$$

$$DC = 0.04L \left(\frac{SM}{SB} - 1 \right)$$

ベーストラフト (DB) ルール508

$$c) DB=0.146L+2.0^{.7} + \frac{\sqrt{B \times MDIA}}{(2.165L^{0.525}-5.85)^{1.5}}$$

$$d) DB=0.073(L+\sqrt{S})+2.0^{.7}$$

⑤ クルーの目方を考慮したTRの公式。

$$TRD = \frac{1.1 \times DSPL^{1.1}}{0.35B \times L^{1.1} + RMC}$$

$$TRC = 0.5 (TR + TRD)$$

CGFの計算には、TRCを用いる。

⑥プロペラアローワンスは、プロペラ深さ(PD)が、(CMDI+0.6PRD)より大きくない場合に限り有効とする。

新登録艇の紹介

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

2194 VIVA-KAZAGURUMA ヤマハ30 8.97×7.00×3.02×1.58 石本俊男 沼津

2210 CARRERA ホランド2トン 12.1×9.57×3.90×2.10 渡辺行彦 日産マリナー東海

2215 AQUA BELLE III ヤマハ30 III 8.97×7.00×3.02×1.58 森裕司 パールアイランド/艇名の由来: アクアベル(水着姿の美人)。どうも我々の船には女性に全く縁がなくて、夏になるとどうしてもさみしい思いをする訳で、それならいっその事、船自体をそんな女性にしてやれ!!と思ひこの名に落ち着きました。/抱負: シーマンシップに乗っ取り正々堂々と戦い、海と言う素晴らしい大自然にやすらぎを求め、海と大いに語り合いたいと思います。/クルーの顔ぶれ: アクアベル一世からの平沢をはじめ、若手クルー4名の総勢6名で日夜血のしたたる様な訓練にたえ忍び、馬声をあびせ、又けなしあい、しかし未だ見ぬ勝利の美酒を夢見、頑張っておるしだいであります。(打倒湘南マフィア)……平沢→元コンテッサII世のクルーだったと言うだけではない+αのある男。高橋→少し気の弱い面もあるけど顔でごまかせる良さがある。松本→どんな失敗も笑ってすませる豪快さがある。/NORCへの要望: 誰からも愛され、理解される組織であってほしい。

2232 ARCH BW33A 10.00×7.80×3.06×1.50 田中潤 真鶴

2238 矢寿 III SLOOP 7.55×5.87×2.73×1.65 杉浦昭三 琵琶湖

2242 MILD FIVE PETERSON-30 8.95×7.39×

3.10×1.72 大村誠, 蔵前勝彦, 井上隆史, 氏井計幸, 山本啓三, (共同) 今津/艇名の由来: 仕事にはきびしい男たちが、ヨットに集る時はMILDになれる。そんな5人の仲間です。/抱負: 長距離のクルージング及びレースにおいてはセミプロが乗船しないでなんとか上位入賞を目指します。/顔ぶれ: 大阪歯科大ヨット部, セントアポロニアグループの現役及びOB。/NORCへの要望: クルージングの際に役立つ適当な泊地, その他資料になるものを作製してほしい。特にローカル版のもの。

2249 ALL HANDS ヤマハ30 8.97×7.00×3.02×1.58 高橋直之 馬杉突三 横関正直 河辺俊雄 (共同) 大津(琵琶湖)/艇名の由来: All hands on deck /「総員上甲板へ」帆船時代には天候急変の際の縮帆作業に全乗組員を召集する時に必ずかけられた号令である。何事にも各自が力を尽して一致団結して当らうとの心意気を表わしたものの。/抱負: 前艇では新顔メンバーの無責任と利己主義に苦汁をのまされたので、今度は永年一つ釜の飯を食ってきた者だけが結束しました。レースにも出るが、レース亡者にはなりたくない。もっと大きなヨットライフを探したい。/顔ぶれ: 織維会社社長 小児科開業医 製薬会社の企画担当 銀行員 酒屋経営。昭和35年改造救命艇から発足したグループです。/NORCへの要望: 会の発展と会員の増加につれ、そのニーズも多様化しているはず。(社)日本外洋航海協会としては、広く会員の声を聞きニーズに応えていただきたい。先ず免許制度の改善。より高度なレースや国際レースも結構だが、免許がなくては自由に海に出ることもできないこの現状、これを何とか改善するために総力を挙げるべきではないでしょうか。官庁への工作、マスコミの利用等、予算も思い切って振り向けてください。

2250 パフIII なかよし33 9.95×3.28×1.82 浅井資博, 近藤儀一, 三岡太, 大島章三, 鈴木富雄, 杉浦喜蔵, 杉本泰, 池谷昇, 榊原新一, 篠田潤一郎, 杉浦康次 (共同) 武豊衣浦/艇名の由来: グループ結成してから約10年になりますが、当時の歌からエピキュリアンの榊原嘉男氏が命名された由です。puffの本来の意味は一陣の風、一吹き(米)爆破する。一吹き(米)の風で爆破的に走ることを期待して!!/抱負: スナイプの国体選手が半数いますので、レース中心にやりたいと思います。しかし中年を過ぎた人も半数いますのでクルージングも楽しみたい。東海地方の催しには積極的に参加します。/顔ぶれ: 半田商高ヨット部OBと海の好きなオーナーの集りです。/NORCへの要望: 外国のまねばかりでなく、日本独自のヨットの楽しみ方、などを考えだしてください。

2251 シルバーシャークII MOL30 8.97×7.00×3.02×1.58 五反田賢三 マリナー大島/艇名の由来: 熱帯魚の一種です。形態がとてもスマートで水槽内では敏捷で又優雅なことから、これにならって命名した。/抱負: ヨットに関しては未だ経験が浅いので数多くのレースに参加し、ヨットと海(自然)を勉強したいと思ひます。出来ればレースでは入賞もしてみたいと思ひ

ます。／顔ぶれ：オーナー五反田賢三、ヘルムスマン大島薫、クルー渡辺克自、西村哲蔵。

2 2 5 3 FILLY III エクメ 7.90×5.90×2.65×1.25
 菰田光治、松村健治、望月秀淑、日高良治、浅野巖、西富夫、向山 翼、岩佐明彦、藍田正和、丹羽龍也(共同)
 鬼崎港／艇名の由来：雌の小馬、発足時のオーナーの子供が全て女であったことによる。

2 2 5 4 黎明II ヤマハ24 7.40×6.18×3.05×1.55
 本田秀一 児玉一策(共同)木場ヨットハーバー／艇名の由来：黎明とは夜明けを意味し希望に満ちたヨットライフを願って名付けた。／抱負：ヨット歴がまだ浅いのでNORCに入ることによってより充実したものになりたい。

2 2 5 5 EPIPUREAN III ピータソン33 10.0×8.13×3.20×1.80 榊原嘉男 衣浦武豊

2 2 5 9 FRIENDS SCOTCH30 8.90×6.90×2.90×1.65 別府

2 2 6 1 マジカル・ミステリー・ツアー エクメド・メール 7.95×5.90×2.65×1.50 中村豊久 志摩Y・H&津港／艇名の由来：乗る度に新鮮で、計り知れず、不思議で、楽しく、ハッピーな胸のワクワクする様なクルーズやレース参加でありたいと付けました。かなりこじつけがましいのですが。／抱負：ヨットを通じて一生海の

偉大さ、恐しさ、優しさを自分の身近にしていきたい。今年には鳥羽パール・レースを始めとし、出来る限り積極的にレースに参加したいと考えています。／顔ぶれ：宮木敏之32才歴6年妻子有、体力気力共充実のファイター。玉田晴久22才三重大学水産学部4年生歴2年なれどカッター歴は4年。／NORCへの要望：とりわけレースについては何も分からないので、今後共御指導をお願い申し上げます。

2 2 6 2 パラフレニアサルク ピーターソン1/2 8.95×7.39×3.10×1.72 荻須文一 村井紀夫(共同)日産マリナー東海／艇名の由来：パラフレニアとは神経科専門用語で進行性妄想性痴呆の意。オーナー始めクルー全員がその傾向あるようです。サルクはフランス語で5。五世の意味。／抱負：レースを中心に張りきって行きたいと思えます。前号まで女性の乗らない艇でしたが、5世はトイレもガッチリ作り、乗艇を期待。すでに怪し気な妄想が始まっているようです。／顔ぶれ：石川忠彦、宮地弘樹、杉浦実、板倉四郎、竹内裕、十八岡信夫、高橋正広、二ノ宮、富田

2 2 6 3 ITSUKI YA-33 10.17×8.2×3.35×1.90
 梅原功吉 鳥羽／艇名の由来：ITSUKI (斎) 厳肅、神聖の意の接頭語。伊勢の地は斎にゆかりが多い事から名付ました。／抱負：今後多くのレースに参加したい所存。よろしく願ひ致します。／顔ぶれ：一に海、二に海、三に海……。海の好きな連中ばかり。30才過ぎて、まだ独身者あり。嫁さんよりもヨットの方が……。



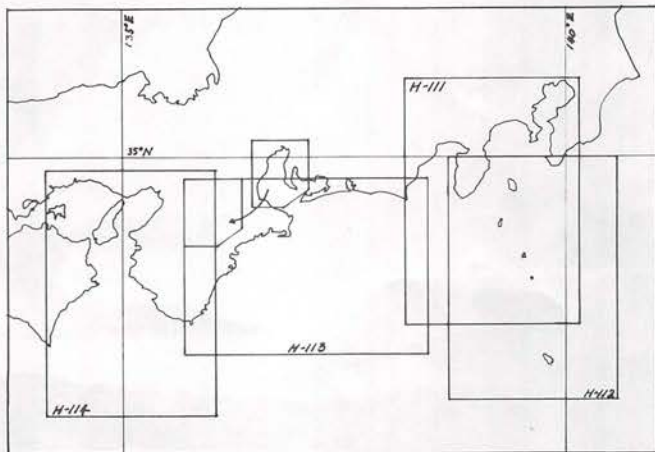
NORC協会ニュース

ヨット・モーターボート用参考図

今秋のQTON WORLD CUP RACEを目指して

本誌40号にお知らせした、小型船艇用のヨット・チャートの第1号が9月上旬迄に、日本水路協会の手で完成目指し作業が進んでいる。野島崎から大阪湾までのシリーズ4図は何れも50万分の1で、サイズは海図全紙の4分の1で、5色刷7表現と言う手の込んだもの、防水用コーティングしたものは800円、雑用図は600円の予定です。

なお引き続き、小型船艇用の基地を主体とした相模湾の参考図集(約30頁)も編集集中であり、本年度中には刊行の予定。



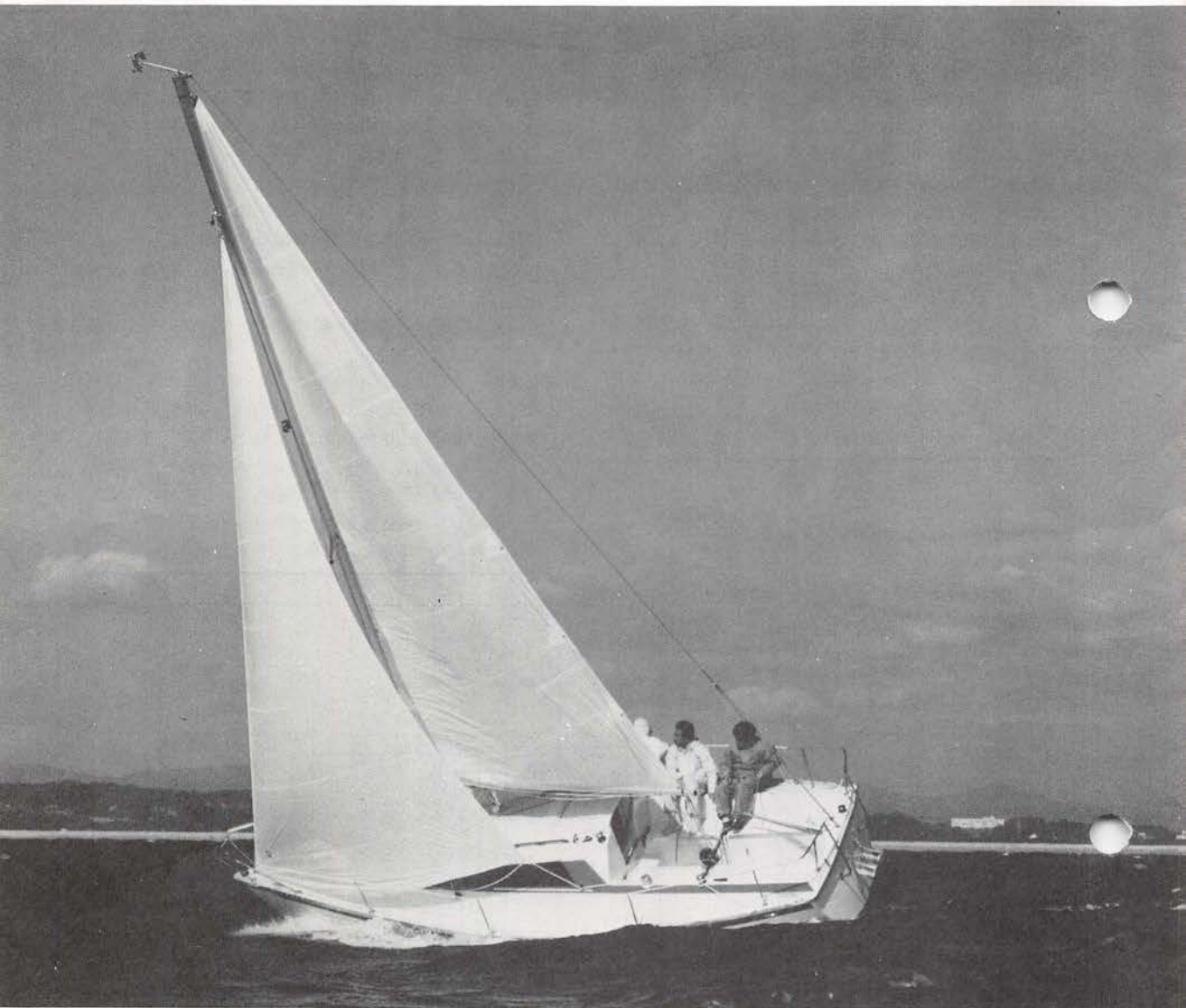
外洋帆走艇に無線便覧の備付を!!

全国D F 発信号の所在、周波数、運用時間(2,3局が時間を変えて発信している)ので間違えたら大変)位置測定修正表とか、石廊や大王など局地的な気象通報の周波数など、船舶関係全ての海岸局の運用時間、周波数などが記載されています。又、外国に入港時の呼出局周波数や電波監理局の手続き等が記されています。ヨット無線塔艇は勿論D F だけの艇にもおすすめます。定価2300円と〒250円を添えて事務局にお申し込み下さい。 通信委員会

OFFSHORE 第41号 昭和53年 9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

オフショアの風を味方に、 ヤマハ24新登場。



その伸びやかな走りが注目のまことだ。
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テイ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22.56㎡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400kg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。

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(㎡)
- 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