

Offshore

社団法人 日本外洋帆走協会発行

昭和53年10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. 42
1978/10

一部定価100円



78クォータートン最終選考レース
撮影 岡本南



Qton 世界選手権最終選考レース

9月15日～24日、30艇の参加でQton世界選手権最終選考レースが開催された。

15・16日は台風18号の九州上陸、19号の接近の為、予想に反し全レースを通じ、強風、順風のレースとなった。

センターボード艇の輩出、軽量化の追求などで、事前には安全面で少なからぬ危惧がとりざたされたが、さすがに世界選手権を目指す強豪・新鋭ぞろいで、わ

ずか2艇のデismast艇を数えるのみで、乗り手・艇共に、著しいレベルアップが見られた。成績表のとおり、①KAMIKAZE EXPRESS、(次ページ写真左) ②MAGICIAN VI、(写真：中) ③PARADISE、(写真：右) ④RODEM V、⑤OOOH VIND、⑥SHOUN TOO、⑦SAKURA SAKURA、⑧4 SAMURAI S、⑨ESMERALDA、⑩MANBOWの10艇が出場権を獲得し、世界選手権での健闘が期待される。

POS	SAIL	NAME OF YACHT	1	2	3	4	5	PT/TL
1	1564	KAMIKAZE EXPRESS	7	2	1	4	1	185.875
2	2123	MAGICIAN VI	1	1	10	1	4	176.250
3	2297	PARADISE	5	8	7	11	2	163.000
4	2260	RODEM-V	4	3	8	3	14	151.500
5	2330	OOOH VIND	2	9	5	5	17	144.000
6	2291	SHOUN TOO	17	4	6	8	10	143.500
7	2326	SAKURA SAKURA	6	14	11	6	9	141.000
8	2257	4 SAMURAI	13	7	20	7	3	138.500
9	2294	ESMERALDA	9	12	13	+16	8	129.000
10	1936	MANBOW	10	11	3	23	12	129.000
11	2122	MAGICIAN V	3	5	2	10	DNF	128.500
12	2142	SPEED SPEED	8	6	DNF	9	5	128.000
13	2167	TRACER	*17	10	14	21	6	120.500
14	2181	MAROONER	19	16	12	15	7	119.500
15	2308	St.GORIATH	16	15	4	2	25	112.500
16	2292	AIA 7	14	13	18	19	11	106.500
17	2305	WARAIDORI IKKA	12	17	+12	22	13	106.500
18	2169	SETTKACHI VI	18	20	16	14	19	87.500
19	2042	HOLIDAY TOO2	15	18	22	18	16	85.500
20	2018	MISTY	24	21	15	16	22	74.000
21	2318	SERENDIPITY II	25	25	19	17	18	70.000
22	2178	NORTH WIND	23	26	+20	26	15	66.500
23	1984	HONKEY-TONK	21	19	26	20	20	62.500
24	2160	BUN BUN	27	22	25	24	YMP	61.000
25	2150	PASSAT	DNF	DNC	21	12	23	54.000
26	1791	NEO ANTARES	20	23	24	27	24	47.500
27	2322	YELLOW MARIE	22	24	27	25	DNF	38.000
28	2313	MOJA MOJA	28	27	23	+31	26	29.000
29	2184	4 SALE	26	28	DNC	DNC	DNC	12.500
30	2327	MONSTER	DNF	DNC	DNC	29	DNC	9.500

olivetti

+ ; 10% PENALTY

* ; 20% PENALTY

■ ; 50% PENALTY

最終選考レースに優勝して KAMIKAZE EXPRESS 戸叶幹男

KAMIKAZE EXPRESSの進水はレース直前となってしまったために、艇のチューニング、新艇での練習はほとんど出来ず、第1レースは全くのブツケ本番であった。それだけに第1レースで7位につけたときは、正直のところほっとしたというのが本音である。これなら、オリンピックレースは着実に10位以内をキープし、100哩、200哩のロングオフショアに全てを賭けよう、そうすれば必ず上位に喰い込めると一同氣勢を上げた。

チューニングをしながらレースをし、次第に性能を引き出したという状態で、100哩の第三レースの際も、試行錯誤の調整をつづけた。その間断のないトリム調整が、結果としては、すでにチューニング済みで、一定のパターンで走っていた他艇を凌ぐスピードを出すことが出来、1位という予想を上回る成績を残せた原動力だと思う。

チームワークの点では問題はなかった。ロバート・E・フライ、河口秀夫、大橋俊彦、長谷川淳のメンバーで世界選手権をやろうと決めたのは、沖縄レースの時、以来パナナムシリーズを“月光”で、SSCRを“慎記郎”でと、当時4人一緒にレースに出てチームワークの完成を心がけた。

艇をNEW NAKAYOSHI 26Cに決めたのは、ハワイに出掛ける直前だった。軽排水量のセンターボード艇が基本的な構想で、種々の問題はあっても、一度センターボード艇の可能性といったものを徹底的に追求してみたい。それにはQton Worldは絶好の機会だと思った。ファー727、マジックバス、ピーターソンのセンターボード艇も考えたが、ニュータイプの艇がそれほど新味がないように感じ、より新しい設計思想という点を買って木原氏の設計を選んだ。

センターボード艇が進水しはじめ、構造やハンドリングの問題から、二、三のトラブルが出たが、むしろ一つの教訓としてうけとめ、新艇は充分な強度を持った構造とし、この点での心配は全くなかった。

実際に乗ってみると、ハンドリングはキールボード

より容易であり、スタビリティ（KAMIKAZEの場合350kgのインサイドバラストと97kgのドロップキール）も充分あり、波の悪い場合でも、キールボードに較べてピッチング・ローリングが少ないため性能は良いようである。反面、マストの微妙なトリムがスピードにあたえる影響は大きく、状況の変化に応じ、絶えず調整を行う必要がある。

KAMIKAZE EXPRESSは、フリーにおいても、上りにおいても、他艇を凌ぐスピードを出せたと思う。今後、世界選手権までに十分に乗りこなし、完ペキなチューニングを行い、その持てるポテンシャルを十二分に引き出したいと思っている。

第5レースの150哩も走ったあとのフィニッシュ間ぎわに、亀城礁を過ぎてから、3～8位の6艇がタッキングマッチを演じたことから解るように、艇の性能も、乗手の力量も、上位は全くの僅差であったと思う。

ライバルとして印象に残った艇は、オリンピックレースでは抜群の小松氏のMAGICIAN VIと、おしくも三宅でディスマストした箱守、高橋、本山、菊池を中心とする若手グループで健闘したMAGICIAN Vのヤマハ2艇、オールラウンドな性能を発揮した田中氏のPARADICE（ピーターソン 26c）、武市氏のロデムV、羽柴氏のOOOH VIND；爪生氏のSAKURA SAKURA（PAP26）、庄崎氏の4 SAMURAI（AXE26c）などがあり、ワールドでの再会が楽しみである。

ワールドへの抱負としては、M. PATERSONらの世界の一流選手とどこまで戦えるか、全力を尽したい。もちろん、出場するからには優勝を狙うつもりであるが、主催国なのだから自分達がどうこうというより、とにかく誰かが1位に入ってもらいたいというのが偽らざる真情です。

我々神風EXPRESSとしては、手慣れたホームグラウンドのロングオフショアに賭け、一発逆転サヨナラを狙うつもりです。

撮影 岡本 甫





Q-Tonのホームポート

佐島マリーナ

Q-Ton世界選手権開催まであと30日たらずとなりました。

佐島マリーナでは当社の施設を最大限に活用していただけるように、昨年行なわれたQ-Ton全日本選手権（第一次予選）並びに今回の最終選考レースの2つのレースの経験を生かし、Q-Ton世界選手権がとどこおりに運営されるよう準備をすすめております。

Q-Ton世界選手権が佐島マリーナをホームポートとして、どのように行なわれるか、現在までの準備状況を説明します。

1 F (図-4 参照)

レース艇はハーバー内に全艇係留出来るように水面の確保をし、またレース関係の艇の発着場所としてハーバー内が混雑しないよう、横須賀市役所及び佐島漁業協同組合に申し入れをして、期間中の防波堤を使用する許可をえました。

そして、当社と防波堤との間に仮橋をもうけ、よいに行き来出来るようにしました。

また、外国艇の艇持込みに対し、当社の陸置スペースの一部を、他所蔵置とし通関業務に提供いたしました。

2 F (図-3 参照)

会議室はレース期間中レース陸上本部としての機能を十分発揮出来るようにし、また、レース関係者及び選手の方々に使用出来るようになっております。

サウナ風呂はレース日程に併せ、選手が何時に帰港しても、暖かいサウナ風呂に入れるよう用意して

います。

3 F (図-2 参照)

ここは当社の玄関口になりますので、ロビーの壁を利用して、レース得点板と、オフショア回航板を設置し、レース速報が皆様に見やすいようにしました。

また、レース本部が出す指示事項を掲載するオフィシャルノートイストボードも、ここに設置してあります。

Q-Tonスナック……(?)……レース関係者が、利用出来るこのスペースを、レース日程に合せ、大会本部へ提供しました。

(選手の皆様へ、レストラン“メイキッス”も、利用して下さい。)

4 F, 5 F (図-1 参照)

この大会規模では、当社のホテルだけでは収容しきれないので、当社のホテルには、外国選手と、一部のレース本部の方々に宿泊していただき、その他の方々は、近隣の民宿を確保し分散することにしております。

以上、Q-Ton世界選手権のホームポートとしての準備、受入れ状況を、簡単ではございますが説明いたしました。

このように当社では、全施設を開放しておりますが、受入れとしては、まだ、不十分な点があると思われますので、どうか選手の方々、そして運営するQ-Ton事務局の皆様、佐島マリーナのホームポートとしての行き届かない点を、その都度ご指摘頂き、Q-Ton世界選手権を、成功させたいと思っております。

図-4

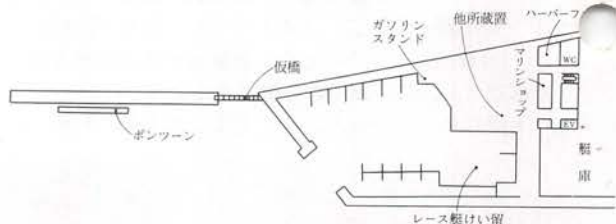


図-1

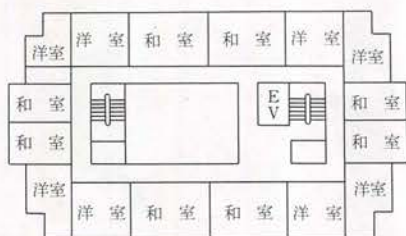


図-2

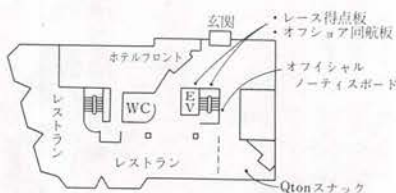
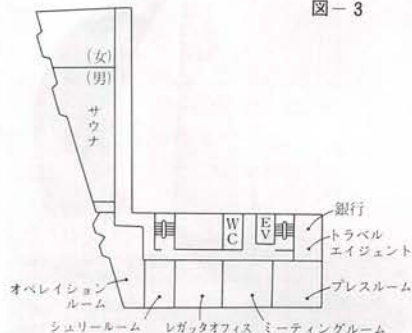


図-3



玄海レポート



小戸ヨットハーバー

NORC玄海支部長 大原 敦

日本全国を照りつけた今夏の記録的な猛暑も、さすがに今日この頃は朝夕めっきり涼しくなりました。しかし待望の雨は降る気配がありません。

「福岡砂漠」と、全国に報道されている北九州の異常渇水で、制限給水は今も続いています。ハーバーでも、水道のホースは水道局員に持ち去られ、コックは多量の水が出ないように、かためられています。艇の飲料水も自宅からポリタンクに入れて運んでいます。

ハーバーでのセールやシートの水洗は禁止されていますので、皆さん自宅に持ち帰って塩抜きしています。

いざ出港、という時になって、フォクスルには一本のシートもありません。先週、塩抜きに持ち帰ったまま自宅に忘れて来たのです。人間、慣れないことをすると、いろいろと手違いがあるものです。

こんな、陸のテンヤワンヤをよそに、玄界灘は今年も良い風が吹いて来ました。最良のシーズン到来です。

皆んな、水不足など気にするようすもなく、張り切って玄界灘に出かけています。

「小戸ヨットハーバー」

福岡市が、総工費約10億円（周囲の緑地帯造成を含む）をかけて工事中的、セールヨット専用ハーバーです。ディンギー用陸置場 350 隻分の工事は既に一昨年完成して、現在すでに満パイです。キール艇用のポンツーンは今までに毎年30～40隻分ずつ増設して来て、本年7月によりやく150隻分となり、これも直ぐに満パイになりました。博多湾内の漁業組合との協定により、ディンギー 350 隻とキール艇 150 隻の計 500 隻以上は増設できないことになっております。

陸上施設は、現在のところ仮設の管理事務所、更衣室、会議室の三棟のバラックが建っています。トイレなど、数が少なく不潔で大変に不便をかかっていますが、本年末からクラブハウスや上設備などの本工事にかけ、来年の夏には出来上る予定です。これで、小戸ハーバーの全工事が完成することになります。

ハーバーの運営は、福岡市が全額出資した、「小戸ヨットハーバー公社」が行なっています。理事には市側より5名、ヨット関係側より3名の計8名で構成され、理事長は福岡市長です。玄海支部からも1名の理事を出しています。

小戸ハーバーの立地条件は、市中心部より唐津街道を西に約8km、博多湾内の今津湾に面して、小戸公園の一角にあります。ハーバー入口には元寇防塁跡が保存しており、南は白砂青松の「生の松原」、北は能古島、更に海人族の元祖である、安曇連（あづみのむらじ）の祭神である「わたつみ」を祭る志賀海神社がある志賀島など、史跡に富む風光明媚の地にあります。

このハーバーを利用しているヨットマンにとって、最も有難いことは、市街地から近いということと共に、博多湾というインショアと、玄界灘というオフショアが、はっきりと区別されていることです。博多湾内では、北西の風が厳しい冬期以外は、湖とあまり変わりありません。立派な外洋ヨットを持ちながら、博多湾から一歩も出たことがないという人もかなりあります。もったいないという気もしますが、それはそれなりに、湾内で楽しんでいるのですから結構なことでしょう。このように初心者にも割合に安全なセーリングが楽しめる海域があるということは、非常に貴重なことです。ファミリーヨットマンには天国です。その内に自信をつけて、天気を見ながら、チョイチョイ玄界灘に出られるようになるでしょう。

このハーバーの利用料金は、別表のように、公営ハーバーとしては安くありません。とくに、ビジター料金は高く、時々入港してくる外来ヨットマンの評判が悪いようです。市側に値下げを要求しておりますが、なかなか思うようにゆきません。

福岡市立小戸ヨットハーバー

福岡市西区姪の浜町小戸5027

TEL 092-891-2901



小戸ヨットハーバー料金表

利用区分	一時利用 1隻1日につき	常時利用 1隻1ヶ月につき
ディンギー艇置場	370円	5,600円
浮き橋		
艇長7m未満	1,200円	16,000円
7m以上~9m未満	1,400円	17,000円
9m以上	2,200円	27,000円

「その他のヨット泊地」

■津屋崎港

福岡県宗像郡津屋崎町

津屋崎ヨットクラブ 代表 三宅宏氏

TEL 09405-2-0120

17呎~33呎 13隻が係留

川の入口の南岸は漁船溜り、ヨットは北岸に係留してある。ヨットに係留してある所には外来ヨットを舫う余地はない。漁船溜りに舫うこと。三宅氏を訪ねられると御世話下さるでしょう。津屋崎ヨットクラブは、小じんまりした、和気あいの小クラブで、毎月のようにレースを楽しんでいるようです。

■志摩ラウベンコロニー泊地

福岡県糸島郡志摩町舟越 志摩ラウベンコロニー

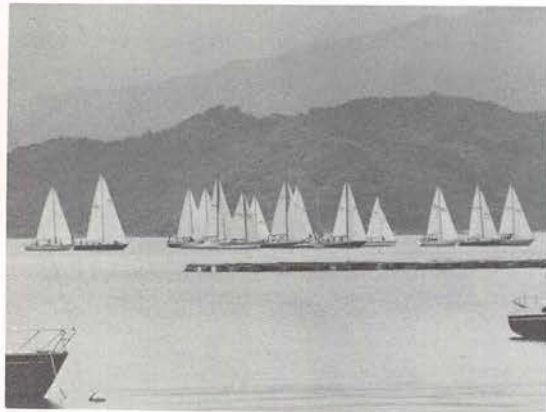
TEL 09202-8-2326

福岡開発KKが開発した別荘団地

小戸ハーバーが出来る前は、ここに20~30隻のヨットが係留されていたが、現在は、17呎~26呎、8隻が一点係留。係留海面は志摩ラウベンコロニーの専有域であるので、事務所に相談のこと。事務所前の浮き橋は満潮時で水深3m、底は砂。南西の風に弱点あり。

■沖の島 避難港

玄界灘のと真ん中にある、ほんとの孤島。福岡県宗像郡宗像大社の沖津宮があり、全島宗像大社の私有地である。天孫降臨にさいし、その水先案内を務めた宗像三女神を祭る、正真正銘の海上交通安全の神様である。古くより、女人禁制の島であり、今も女性は艇から降りられない。女神を祭るのに、女性を近づけぬとは、この神様は嫉妬深いのでしょうか。有名な広島



志摩ラウベンコロニー泊地

厳島神社は宗像三女神の内(イツキシマヒメ)の名より由来している。海の正倉院とも呼ばれ、縄文時代から九世紀に至る国宝を含む数万点の大陸系遺物が出土して、一躍有名になった。遺物は漢、韓はもちろんのこと、遠くユーラシア、ペルシャの物を含み、日本文化のルーツを探る上に貴重な島である。我々は、レースのマークバイ代りに使うだけであるが、パチがあたりそうな神聖な島である。二重の防波堤をもつ避難港で水深充分。神官が一人で島を守っておられる。飲料水以外は何んにも補給出来ないが、魚は大物が釣れ、潜ればサザエはいくらでも採れる。灯台は高く、強光。

■小呂島(オロノシマ)

三百年前までは無人島。福岡藩主は、この島は俺の領地だと、5人の漁師を強制的に移住させた。現在120余名の島民はその子孫である。それで今も福岡市西区に属する。小さな漁港があり、入口は狭い。灯台は弱小低、民家の灯の方が見つけ易いが、これも西、北からは見えにくい。島の東、北東に浅瀬がある。南、西は深い。

「玄界灘の主なレース」

玄界灘には、10マイル~30マイルの間隔で適当に小島が点在している。これらの島々を都合よく結ぶことによって、面白いレースコースを設定できる。

■相の島レース(32マイル)(7月)

小戸→玄界島→相の島→玄界島→小戸

■鳥帽子島レース(40マイル)(11月)

小戸→玄界島→鳥帽子島→玄界島→小戸

■小呂島レース(45マイル)(3月)

小戸→玄界島→小呂島→玄界島→小戸

■小呂・鳥帽子島レース(55マイル)(10月)

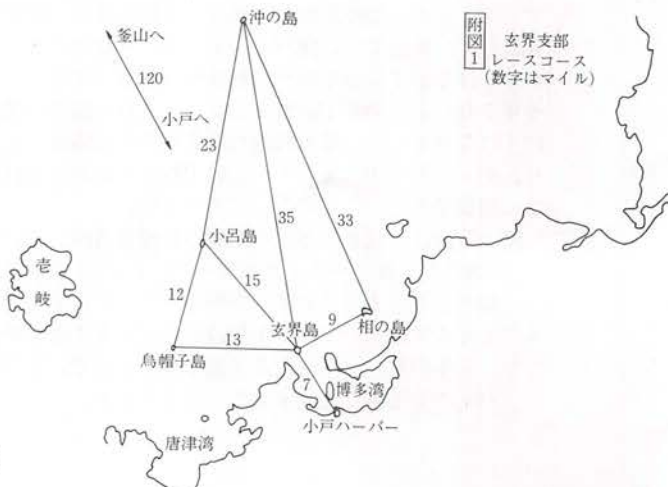
小戸→玄界島→小呂島→鳥帽子島→玄界島→小戸

■沖の島レース(110マイル)(9月)

小戸→玄界島→小呂島→鳥帽子島→沖の島→玄界島→小戸

■アリランレース(120マイル)

韓国釜山→博多





ポイントレース

隔年のゴールデンウィークに行ないます。来年は行なう年です。多数の御参加をお待ちしております。

■玄海ウィークレース (計5レース)

アリランレースのない年のゴールデンウィークに行ないます。

110マイル (沖の島) 1レース

50 マイル (小呂島) 1レース

オリンピックコース 3レース

■西海レース (約50マイル)

佐世保ヨットクラブ、九州外洋帆走協会、NORC玄海支部の共同レース。

大シケとベタが隔年にくる奇妙なレースです。今年は大シケの順番でしたが、台風18号のために回航不能で不参加、陸路表彰式に参加して長崎や佐世保のヨットマン諸兄と旧交を暖めました。いつも、佐世保の人達のゆきとどいたホスピタリティーに感謝しております。

「Q トン世界選手権、最終選考レース出場者を励ます会」

昨年、一次選考レースを通過した、「ホンキートンク」、「ネオアンタレス」の二艇の健闘を祈って、壮行会を催しました。

九州からの参加では、艇の輸送や、交通、通信、宿泊など、あまりにもカネ、ヒマ、テマがかかり過ぎるので、出場者に対する我々の言葉も、激励半分同情半分ということでした。

ここで一つ、問題にして戴きたいことは、一次選考レース、最終選考レースがともに、NORC本部が主催する、77年と78年の全日本選手権を兼ねていることです。全日本選手権は、全日本的な規模で行なわれることが理想でしょう。現在のように、地方支部所属艇に対する何らの対策もないままの運営では、九州から今後とも続けて出場することは困難な状況です。

昨年、今年と2回連続して出場したことで、初めて

得た我々の実感は、

「これじゃあー、とてもじゃな力、来年からは、もう出られんバイ」ということです。

このようなことは、一玄海支部だけの問題ではないでしょう。今後、全国に支部を新設し育成して、NORCが、益々発展して行くためには、きわめて、重要なことと思われます。一きよに解決できる簡単な問題ではないかも知れませんが、各レベルレース委員各位と共に、検討して戴き、せめて全日本選手権だけは、全国各支部の会員が、出来るだけ均等の負担のもとに、出来るだけ多数の艇が参加できる日が来ることを切望します。

「NORC玄海支部会員艇の艇種」

別表を見て、先ず感じることは、艇の種類が多彩で同型艇が少ないことです。31艇中、同型のものが2隻以上あるものは6艇種に過ぎません。あとの17艇種は全部一隻ずつです。これは他人が乗っていない艇に乗りたいという気なののでしょうか、もっとも、昔は皆一艇ずつオーダーメイドしていたのですから、別に不思議なことではないかも知れません。

次に感じることは、スポーツタイプの艇をはじめ、新しい駿足艇が多いことです。これは、この地域の外洋ヨットの数がここ数年で急激に増加したこと、福岡にはディンギーレーサー出身の人が多いということです。このことは、玄海支部の性格をはっきりと示していると言えます。皆さんは大へんにレースが好きで、そして負けず嫌いのなのでしょう。それはそれで良いことではしょうが、無限な多様性をもつヨットの楽しみ方から考えると、スピードを出すことに片よりすぎているのでは？、との気がします。

もっとも、NORCはレーシングクラブであり、又レースをするためにNORCに入会している人が多いでしょうから、当然といえば当然のことです。

反面、個性的なヨットライフを楽しんでいる方は、なかなかNORCに入会して下されません。しかし、NORCは公益法人でもあるわけですから、玄海支部が今後、レースと共にこの公益法人としての仕事を今までより積極的に行なっていくことで、このような個性的で多彩なヨットマンにも魅力ある支部に発展してもらいたいものと思います。

NORC玄海支部会員艇種別表

1 トン	コロンビア38	1		エクメドメールSP	2
2 隻	D. ビーターソン37	1		D. ビーターソン4SP	1
	D. ビーターソン33	1		D. ビーターソン26	2
3 トン	ヤマハ33	1	3 トン	ホーランド4SP	1
3 隻	N320	1		ビアンカ26	1
	D. ビーターソン4SP	2		デュフォー25	1
	D. ビーターソン30	2	12 隻	ヤマハ24	1
	ヤマハ30	4		N240	1
4 トン	B. ファー920	1		B. ファー727	1
14 隻	ゴールデンシヤムロック	1		その他	1
	バサトールSP	2			
	ブルーウォーター(BW)30	1			
	RQ28	1			
				総計31隻	

500名のヨットマンが フィーバー

——第6回阿波踊りヨットレース——

瀬川洗城



ヨットマンを歓喜と興奮のつばに叩き込む阿波踊りレース——これが今年のキャッチフレーズでした。

踊る阿呆に見る阿呆。8月12日から15日までの4日間、徳島市は阿波踊りでフィーバーします。この踊りに合わせてはじめて阿波踊りレースも今年で6回目を迎えました。そして回を重ねるたびに増え続けてきた参加艇も今年はついに100艇を越えたのです。

アフリカ奥地の原住民は、3以上の数はみな無限大と同じだといいます。現代文明の真只中に生活し、理解したくないのは別問題であっても数Ⅱ、数Ⅲといった矢鱈難解な数字を習った記憶を持つわれわれにとっても、50以上のヨットはアフリカ原住民の3と同様、限りなく無限に近づくといっていいいでしょう。それが、100艇を越えたのですから、レースを運営するわれわれ徳島外洋帆走クラブのメンバーが混乱したとしてもある程度の理解と同情を寄せてもらえると思います。

その混乱ぶりを示す例をあげてみましょう。NORCの各フリートでレースを運営された経験を持つ方には判ってもらえると思いますが、最も大きな問題は、レースを終ったあとで順位を決定することです。

阿波踊りレースは、レース終了後直ちに表彰式とパーティーを行ないます。ですから、正味2時間くらいで修正時間を算出し順位をきめなければならないのです。電卓のおかげで計算そのものは難しくはありません。しかし、順位の決定は電卓でパッパというわけにはいかないのです。10艇や20艇なら問題はないのですが、100艇以上の順位を決定するとなると簡単にはいきません。なにしろ、水泳の100mと同じように殆んど同時フィニッシュというのがいくつもあるくらいですから、修正時間が秒差というのはざらです。それを1位から101位までまちがいがなく順番どおりならべのがいかに困難なことか、およそ察していただけると思います。

今回は、10名の電卓要員と順位決定係を配置して必死の作業を行なったのです。人海戦術というわけです。

が、それでも結果発表ができたのは、パーティーがはじまってから30分も経ってからでした。

もう一つ無限に近い数ゆえ起るおはなしをしましょう。今回のレースは101艇が参加したのですから、1艇平均5名が乗艇するとして参加人員は約500名と予想されます。そういう見込みをつけてパーティーの段取りをしたのです。

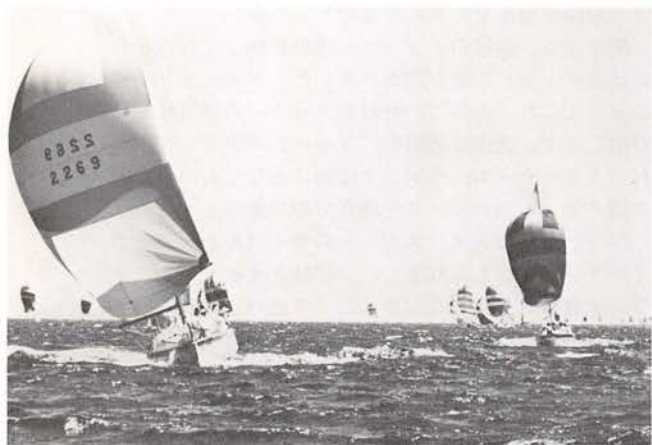
ビール1000本、ジュース600本——これを4階の会場まで運びあげるのにどれだけの労力を要するか、というのは計算すればできます。しかし、紙コップを何個用意すればいいかという間に、正解を出せる人はまづいないでしょう。

普通500名の参加とすれば、一割くらいの余分を見込んで550個くらいと考えてあたりまえでしょう。今回の阿波踊りレースでは、さらに安全係数を見込んで600個の紙コップを準備したのです。しかし、それで紙コップが足りないという奇妙な現象が起ってしまったのです。一体どうしたのでしょうか。後で冷静に分析してみると、ビールを注いだコップをテーブルに置くと、どれがそのコップだったかわからなくなってしまうのです。ですから、また新しいコップを使ったためと考えられます。50名程度のパーティーでは考えられないことです。おそらく、1000個のコップを準備しても足りないでしょう。そのかわり、箸は大部分が使われなかったのです。何故なら、料理はみんな手づかみだったからなのです。

舞台裏が、限りなく無限に近い参加人員との闘いであるとするなら、舞台の表でも苦闘が続きます。

まず、最大の問題はスタートをどうするかということです。100艇が同時スタートするとして、そのスタートラインは何メートルにすべきか。リコール艇に対する処置はどうすればいいか。なかなかむずかしい問題です。

スタートラインの長さは、デインギーの例にならっ



て全参加艇のビームの1.5倍ということで、450 mにすることにしました。450 mのスタートラインが果してヨットのスタートラインとして適当でしょうか。多分、それは、そこにあるだけといった感じのスタートラインでしょう。100%近い確率でゼネラルリコールになってしまうでしょう。それだけゼネリコの可能性が大きくなれば、ゼネリコ対策を真剣に考えておかねばなりません。レースコミッティーは悩みました。そして妙案を考えついたのです。

その妙案というのはこうです。阿波踊りレースでは昨年からスタート合図に打ち上げ花火をあげることにしています。「裕次郎は燃えた」に出てきたファストネットレースのスタートのように古い大砲でズドンというわけにはいきませんが、ドンバリバリというわけです。この花火を、スタート時刻の午前6時より30秒はやく、つまり5時59分30秒に打ち上げようというのです。いくら100艇のスタートだからといっても30秒前にスタートしようという艇はいないでしょうから、リコールを防げるにちがひありません。

まさにだまし打ちというわけですが、ただこの妙案も案だけに終わってしまいました。いくらゼネリコの取捨が大変だからといっても、やはりだまし打ちはできないという結論になったのです。スタートのあの緊張感を味わうためにヨットレースをやっているのに、としられかねませんから——。

NORCのエンサインのような朝日が昇ると、それはすぐにも真夏の輝きになります。早朝の徳島の海はまるで入江のような静けさです。ここに101艇の参加艇が集ったのです。昨年はスピンスターだったのですが、今年は初めから南の上り一杯の風です。

午前6時ジャスト、花火があがりきれいなスタート——とはやはりいきませんでした。だまし打ちして花火をあげようかと考えていた5時59分30秒には何十艇かの艇がスタートラインを横切ってしまっていたのです。アホ、ボケ、バカ——聞こえてはきませんがヨッ

ト上では罵声が飛びかっているにちがひありません。知性と教養をほこるヨットマンがどうしてあんなにのしり合うのでしょうか。もっとも最近では、速い船は静かになり、静かな船がよく走るという傾向にあるようです……。

予想どおりゼネラルリコール。花火の音だけは景気よく鳴りわたりました。ムダとはわかっていても、あけないわけにいかないじゃないですか。

モーターボートで、各艇にゼネリコを告げて回ります。しかし、ゼネリコとはわかっていても、引き返すには勇気がいるようです。モーターボートが近よってはしっかり確認するまで引き返さない艇が多いのです。なかには、ほとんどの艇が引き返しているのに、懸命にセールトリムをして走っている艇もあります。他艇など眼中になし、といった様子はなみだぐましいばかりです。

2度目のスタートは1分間ルールを適用することになっています。レース委員としては、遠路参加して下さっているのに、失格艇など出ないようにと祈るばかりです。その想いが届いてかどうか、450 mのスタートラインの横一線にセールが並んだ見事なスタートでした。

阿波踊りレースの大きな特徴は、レース派だけのレースではないということです。かの堀江青年が、初めて太平洋を渡った時の船に似た合板製のヨットも参加しています。船令数年を越えるヨットも珍しくありません。自作艇も何杯かいます。

かと思えば、最近進水したばかりの2トナーがいます。今話題のセンターボーダーが2艇も参加しているのです。関西水域で活躍するレーサーはほとんどが出場しているといってもいいでしょう。このレースは、いわば新旧艇を一堂に集めた、オール西日本ヨット選手権といった趣きのレースと考えてもらえばいいでしょう。西宮を中心とした関西一円からエントリーがあるのをはじめ、岡山、福山、高松、松山、和歌山、高知、さらに遠くは九州大分からもエントリーがあったのです。

古い艇は新艇を一つでもやつつけることに喜びを求めて、新艇の方は100艇を尻目にして走る快感を味わうために頑張ってください——というのが帆走委員会からの激励の言葉だったのです。

スタート1時間後、一時無風状態になったのですが、9時すぎからいつもの南風が吹き出しました。回航点となる舟磯灯台までのレグは真上りです。

先行する艇団が、レベルレース並みのタッキングマッチを繰り返します。それもコースがかわるたび、順位が入れかわる激しさです。スリークォーター、ハーフトンに混じってQトンが何艇か健闘しているのはさすがです。

午前10時、トップ艇“のみ”(DOU 2ton)がゆう然と舟磯を回航しました。おもむろにスピンをあげてフィニッシュラインをめざします。続いてワントン、スリークォーターの有力艇が一団となって回航していきます。

帰路はスピンランで一直線です。折よく風も10m程度になってきました。

“のみ”が11時30分にファーストフィニッシュしたあと、スピンとシューターを一杯にひろげたヨットの大隊がフィニッシュラインをめざして押し寄せてきました。本当に大群なのです。

まるでカウズウィークのグラビアをみるような光景なのです。わが国でこんな光景を目にすることができるのは阿波踊りレースにおいて他にない——こう思うと胸が熱くなったりしたものです。

午後3時30分のタイムリミットまでに出艇した101艇の全てがフィニッシュし、レースは無事終わったのでした。でも、阿波踊りレースは、レースが終わってからが本番みたいなものなのです。4時30分から、ケンチョピア近くの医師会館で表彰式とパーティーをやり、いよいよ阿波踊りなのです。

ご承知のとおり(関西水域以外の方は不承知のとおり)徳島のヨット泊地はケンチョピアの愛称で呼ばれています。泊地が県庁の前にあるからなのですが、サントピアがオープンした頃、誰かが徳島はさしずめケンチョピアだなといったのがその由来です。

予定の4時30分を10分過ぎた頃から、無限大に近い500名が集ってパーティーがはじまりました。かなり広いホールが満員です。かた苦しい挨拶も抜きにしている乾杯です。ビールを冷やすのに使った氷が60貫、

その規模を想像してもらえましょうか。

例年通り、高知のイゴッソー連の豪快な「おいらの船は300トン」の歌が聞かれました。ファーストフィニッシュした“のみ”の野村侃オーナーの怪気炎も飛び出します。過去2連勝の“ブルームスティック”増村幸夫オーナーも、今回こそ優勝は逸したものの、例の調子で「本当のレースを西宮でやりましょう。」

フッドセールとノースセールのライバルからワンポイントレッスンもありました。舵社とオーシャンライフの記者にも、大きな記事にして下さいとばかり拍手が送られました。女性ばかりのクルーも壇上にひっぱりあげ、記念品の贈呈です。最遠来賓は大方からの“ブルーシャーク”，大きなトロフィーが贈られ、ひときわ大きな拍手につつまれました。来年も是非参加して下さい。

優勝したのは地元の“ブルーホライズン”。伝統の優勝旗と知事杯を手にした寺沢基博オーナーは感激にひたりました。それもそのはず、昨年はブービー賞だったのですから——。

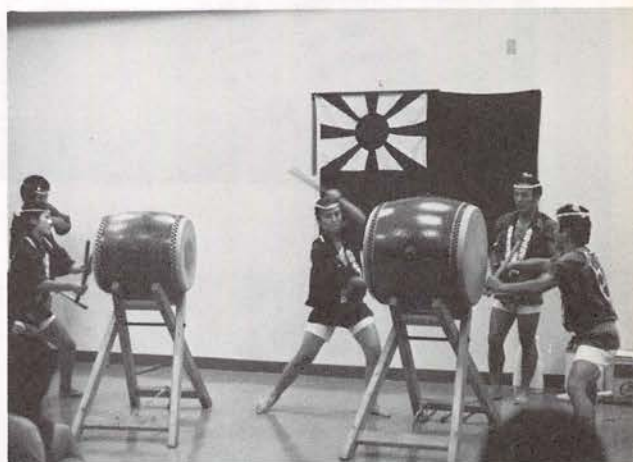
パーティーが佳境に達した頃、鉦、太鼓の鳴り物に浮かれて、踊り連が踊り込んできます。それだけで大ホールがディスコと化し、500名のヨットマンがフィーバーしたのです。

パーティーが終わっていよいよ街中へ繰り出します。普通踊り連は数十名なのですが、わがヨット連は500名の大デレゲーションで、大観衆が見つめる踊り座敷を占領したのです。高橋唯美さんがデザインした鳴門の渦をスピンとシューターのヨットが乗り切る図柄のハッピがフィーバーし、踊り狂ったのです。

来年はより楽しくエキサイティングなレースを考えます。関東の方もフィーバーしに来て下さい。



撮影 国保能健 提供 舵社



大島ランデブー

箕輪 秀次

NORCの行事を見ますとレースを主体に出来ていきます。ところがレース艇と言われる数は、関東支部を見ても多くて5分の1ぐらいだと思います。その他の艇はどういう結びつきの場があるだろうか、そんな疑問から、横浜フリートがひとつみんなが楽しめる行事を組んでいこうと、6年前に話が出されました。

現在ヨットは地域社会からはずれ孤立した状態に近く、もっと周囲の理解をより多く求めざるを得ない時にきています。年々皆さんの努力で理解者が増えて来ていますが、もっともっと組織的に努力を余儀無くされるものだと思います。

伊豆大島は年間数百のヨットがレースで廻り、又、数百のヨットが波浮港、岡田港に寄港し深いつながりをもっている。そこには少なからず一部の島民とのコミュニケーションがあり理解されていると思う。又、反感を植えつけて帰る人も少数あると思います。

横浜フリートはヨットにとってそんな身近な伊豆大島に場所を選びました。そこで島の代表と思われる町役場、観光協会、漁協、東京都大島支庁、各学校、波浮の港をよくする会等に「大島ランデブー」の計画をお話ししたところ、大変気になってくださりました。特にヨット教室はこの混沌とした社会にあって、大島の少年少女がヨット教室を通じて自然の中で育った悠悠とした性格をそこなうことなく、ヨットマンとのコミュニケーションから島にないものを感じ、将来に向け、明朗活発に育ってもらいたいと思うことは、島の代表者等にとっても同感で、是非実行してもらいたいとのことでした。

今年も6月24日に伊豆大島に行き、関係各所に挨拶回りし行事内容の協力をお願いしてきました。例年変りない内容であるが、各艇1000集合、1030からヨット教室を各艇の協力により開始します。中学生の男女50名を対象に考えていましたが、今年は集まりが少なく各艇に1～2名乗っていただきましたので、パンフレットの内容も理解されたと思います。昼食を各艇のサービスにより満足された後、波浮港近辺を航行し、1430に帰港し、感想を聞いてゆっくりしたあと、1500に解散しました。

松ノ湯で汗をながした後、1800から勤労福祉会館において交歓パーティーを開催し、各艇の芸能大会、又あん娘おどりと続く。このかわいいおどりは家族で来る人にも大変好評である。今回は是非見たいと東海汽船で船酔いにもめげず参加されたおどりの先生にも大変感服してもらえました。大島ランデブーの最後をかざるにふさわしい御神火太鼓は迫力満点で、みんなの下腹に十分響き、興奮のつばはパーティーの圧巻である。是非今回これなかった人にも一度見せたいと思います。

今までの参加艇は第1回は台風で中止になり、第2回～第4回までは参加艇15～16艇100名ぐらいであった。今回は22艇140名が集まりました。横浜フリートと市民ヨットハーバー12艇、千葉船橋から2艇、走水-1、金沢八景-1、シーボニア、油つば、三崎マリン、小網代から、6艇の参加があり、十分「大島ランデブー」がNORCの年間行事に定着したと考えられると思う。これからの大島ランデブーでやっていきたいことは、ヨット教室に身障児も対象に広げてみたいと思う。又、海をきれいにするキャンペーンをもっと浸透させたいと思っている。

最後に第5回大島ランデブーもみなさんの深い御理解と協力をいただき無事終了しましたことを感謝お礼申し上げます。これからも横浜フリートをよろしく願い致します。

A1



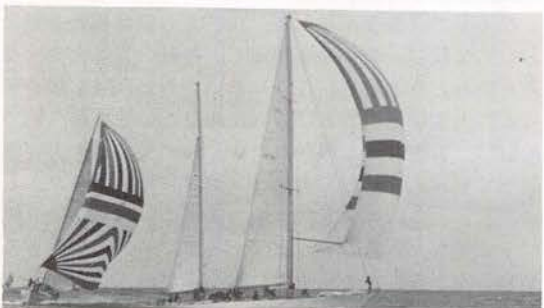
A2



A3



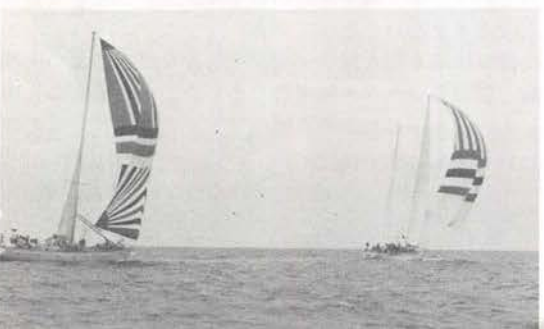
A4



A5



A6



PAN AM.
Clipper Cup Yacht Series

撮影 大儀見薫

B1



B2



B3



B Bクラスのスタート。月光が良い位置につけて好スタートを切っているが、INCA (KZ 1730) にかぶせられてしまった。KZ 3325はFarrの2トンMONIQUEでシリーズの最高得点を獲得した。

A KIALOAとONDINEのサイドマーク回航。このマキシボート2隻は全レースをスクラッチでせり合い、オアフ一周の100マイルレースでは6秒差のデットヒートを演じ、このシリーズを一層迫力あるものにした。

C1



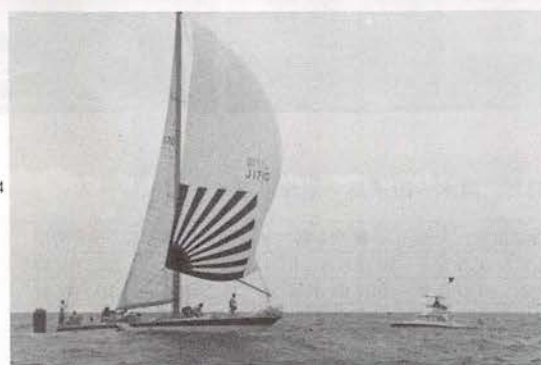
C2



C3



C4



D1



D2



D3



D4



C A クラスのマキシポート DRIFTER, オーストラリアの名艇RAGUMUFFIN等を引きたがえたSUNBIRDのサイドマーク回航。SUNBIRDは良く走り、シドニー、マイアミ、あるいはカウズでのSUNBIRDを見ていた人達から、今回はクルーが違ったのかと二度も聞かれたくらいで、SUNBIRDのクルーも大部自信をつけたようだ。

D クラスCのスタート。Farrのワントンがしのぎを削って、スクラッチでものすごいレースを展開した。KZ 3030はCOUNTRY BOY, KZ 2846LOVELACE, 119は地元Waikiki YCのエースで、このワントン艇の中では一番良い成績を残した。総合で4位。B 195はMAGIC PUDDING オーストラリア、総合3位。最後の写真にワントンの下から最高のスタートを切っているのが、同じFarrの1/2トンDON QUIXOTE——Waikiki YCのFoo Limさん親子の頑張りが注目された。

E1



E CHUTZPAH はトランスバックで2回優勝した艇だが、上りが全く不得意でこれをチャーターした日本の混成チームは大変苦労していた。

E2



た。S & S のデザインはINCA の他SUNBIRD のみ。
F 3 オーストラリアのBIG SCHOTT, スピンのヘソがナンバーのすぐ下に見える。
F 4 マキシのDRIFTER。この時はトラブルで遅れて、クラスBの2トン勢の中を13~4ノット位で、ぶっ飛ばして行った。

F 1~2 INCA のスピンワーク二態。スピンシートをバウで調節している。比較的古いINCA の健斗が目立つ



F1



F2



F3



F4

海外レースのお知らせ

ブエノス・アイレス〜リオ・デ・ジャネイロ間
第12回REGATTA・1979年

このレースは、1947年以降定期的に行われている大レースで、コースは1200浬、1979年2月3日(土)ブエノス・アイレス港からスタート。

このレースでは、無線機、4,125.0・4,143.6kHzのSSB搭載、レーティング70~27フィートの艇という制限がある。エントリー締切りは1979年1月6日。

53% 清水-田子島-沼津港ブイ-清水レース

順位	セールNo.	艇名	艇種	所要時間
1	1969	BOREAS II	F 727	10:04'24"
2	1909	Billy the Kid	N 240	10:08'47"
3	1815	MONI	ビアンカ26	10:11'29"
4	2121	S.O.BARON	DOU 30	9:46'32"
5	1941	乙天馬	CKC 30	9:56'46"
6	2136	淬励II	なかよし30	10:00'07"
着順	T.C.F	修正時間	田子島廻航時間	沼津港廻航時間
4	0.6832	24775.5	03:19	07:18
5	0.6836	24969.8	03:20	07:20
6	0.6954	25513.5	03:22	07:25
1	0.7359	25897.7	03:20	07:00
2	0.7274	26045.2	03:13	07:25
3	0.7325	26375.1	03:18	07:25

小網代フリート 「ウイスキー・レース」の紹介

ナジャⅢ 白崎謙太郎

実はこの「ウイスキー・レース」という名称を改めようという声があるのだ。それもなんとあの「天城Ⅱ」の渡辺さんあたりからの提案らしい。そもそも「ウイスキー・レース」とは、かれこれ2年ほど前、メンバーの親善を計るのと小網代フリートの全ての船を、特にかつての公式レースで活躍した名艇の数々を再びレースにひっぱり出そうとの意図から始まった。折しもORCといった国際機関でも、外洋レースの先鋭化が一方においてスピードの面と操船の面でいちじるしい進歩をもたらした半面、大枚を投じて、寝所すら満足になく、あのやくぎなセールばかりがやけにのさばり、どうかすると人間は隅におしやられてしまいそうな船を造り、クルーにヘソでも曲げられもたもたしているとすぐ1年や2年経ってしまい、あげくのはてにはピーターソンだファーだと代替りしてしまう状況に反省の声があがってきたのである。

いや、もう少しプラクティカルに考えてみても、山の神(海の神ではない)や小うるさい家族をかなり「屈曲した論理」で説得し、どうかすると己れまでもが、ふと立ち止り「いやこれでいいのだ」と無理に納得し、やっと買った船、それもむずかしいクルーの皆様をなだめすかし、やっと動きだした船に少しづつ情もうつり、ひとつレースにでもと思って参加すると、大半のクォータートンまでもがフィニッシュはおろか、すでに横浜の中華街あたりで祝杯、いや反省会をすらしていることさえあるのだ。そんな多くの外洋ヨット乗りを、我がNORCが結集していけるかどうかという問題もあるのだ。

ヨットを持っていてレースほど面白い遊びはなからう。スピンネーカーにぶらさがったり、クルーのつれてきたガールフレンドの長い足と己れの短足をからみあわせることを想像し、見はてぬ夢と嘆息するのめわくはないが、やはりレースだ。それにしても出てもまず勝ちめはないとなると、育ちざかりに終戦をむかえ、あの混乱期に忍びがたきを忍んで来た我々中年者にしたところで、何度かやっているうちにアホらしくなってくる。ORCからホヤホヤの湯気の立った問題意識を持ち帰った渡辺さんのレースの構想は、これらの不満のかなりの部分を満たしてくれるものであった。

それは「古い船を再びレースにひっぱり出す」のに

ハンディキャップの面での配慮がなされたものであった。初め参加料はS社もしくはN社の2000円相当のウイスキー1本で、1位は集ったうちから3本、2位は2本、3位は1本を賞品としてもらい受け、残りがあればその場で盛大に飲むといったものだ。勿論残りが少なくあるいは全く無い時に、集った皆の射るような視線の圧力を受け「じゃ、どうも」なんて3本かかえて帰れるほど健康な心臓の御人もいないものだ。「ウイスキー・レース」の名の所以はもとより、そんなにたあいのないものである。しかしこんなレースのやり方がボチボチ他のフリートにも知れわたり、まずシーボニアの関根さんが、モダンな装備を満載した「レッド・シャーク」の新艇で常連になった。「ドンガメ」時代からの私の同級生の鈴木康之さんが「衣笠」で油壺から乗りこんで来た。他にもいくつかの艇が他フリートから参加して来ている。NORCの公式レースとは重ならないように日程を組んであるので、常時10~20パイの出場艇を数え、まずは盛況である。しかし「古い船をレースにひっぱり出す」という初期の目的が充分に達せられているとは言い難い。

まだ古い船の出方が足りないのだ。ハンディキャップ方式にまだ検討の余地があるのだろう。本来私はこの小文で、渡辺さんにより本誌ばかりでなく、商業誌にも紹介され、近頃は横山さんの論文にも取りあげられている「小網代方法」のハンディキャップ・システムを、主として理論的側面から、数式や統計、グラフ等を駆使して誤りをつき論争をいどむつもりであったが、読者のレベルに対する配慮はもとより、この原稿にはちゃんと「ハンディキャップ方式等は省略」とただし書きがあるのだ。なんという失礼な編集者であろう。

これでは私の数学的教養をあまりに過小評価したものでなからうか、もっともほんの少し前まで、私は編集委員の1人だったのである。己れの能力は時として己れ自身より周囲の方が客観的に見られるものであろう。しかしそんな私事はどうでもよい。私の言いたいのは「ウイスキー・レース」が先にのべた目的を充分はたしているとは言い難く、ここでも又新しい船、従って決った船が勝ちすぎるのである。私はレースに出る船のベーシックな努力をたなあげてよいという



のではない。

たとえば「上の子が女房の腹の中にいたころ一度上架したきりだよ」とか、公式レースには用いる仕立て下しのメインスルはロッカーに深々としまいこみ、皇太子御成婚のころに乗っていたJOGのメンスルをトライスルのように小さくあげて参加するような、ふとどきな参加のしかたではなく、どんな古い船でもその船の能力を最大限発揮し、伯仲したレース技術さえあれば常に勝つ機会が得られるように、ハンディキャップ・システムの検討をおこたりにく続ける必要があるということなのだ。

それにしても渡辺修治さんはなぜ今頃になって「ウイスキー・レース」という極めて個性的な名称を変えようと提案されたのか、御本人はその発言の折「最近ではレース後のパーティーもやらないことが多い」と言っていたが、私の察するところ、理由は別にある。それは今年度上半期のレース結果がまとまり、去る8月13日に小網代泊地の奥のクラブハウスで、表彰式とパーティーが行なわれ、私なども我が艇のクルーで作っているジャズバンドでラッパを吹き、お祝いに駆けつけてくれた「ロータス」の金原さんや、エリックさんを8ビートでゴーゴーを踊らせ、ビームの張ってきた「おじさま達」が裸でゴーゴーを踊ると最大ビーム（「B」MAX）のあたりがどのように歪み撓むか、とくと観察させていただいたのだが、やはりその折「レッド・シャーク」の関根さんと「足柄」の福永さんがそろって各クラスの1位で銀の酒カップをもらわれたのだが、実はお二方、盃は無用のはずなのだ。

それにしてもお二方の御交友は実に古い。おそらくは昨今のクォータートンで走りまわっている若いヨットマンなどは生れる前、いや君達のオヤジが、君達のオフクロの尻を追いかけてまわっていたころから、ある時は岡本造船所の裏にあったシーホースクラブで、ある時は共同で所有されていたJOG「マヤ」のキャビンの中で、NORCを外洋レースを語り続けてこれたのだ。そしてそういったディスカッションが今日の



NORCの行き方の基礎となっているのだ。

そしてお二人の前のテーブルにはコーヒーや紅茶と共に、キンツバやボタモチがあったそうである。福永さんがフランス留学からかなり使いこんだフォルクスワーゲンと共にお帰りになってから、しばらくはマコロンや、マロングラッセが、それらに変わりはしたが、やはりいつとはなしにキンツバ・ボタモチにもどったようだ。

かようなわけで「ウイスキー・レース」はこの半ばばかり、「キンツバ・ボタモチ」にしてやられているのである。渡辺さんならずとも「ウイスキー・レース」の名称をとえざるを若干はばかれるというものかもしれない。

ここで常連の横顔をアトランダムに紹介しよう。「天城Ⅱ」の渡辺さん。今さら言うことなし。ただし先日「伊東特別レース」を行なったが、前夜 Cockpit での酒宴の時、私の少々出かかった腹を「少々とは言いがたい」と揶揄したので「じじいくたばれ」と応酬したが、まだまだ長生きしそうな様子だ。落語協会と外洋帆走協会はとも年よりがいたって長生きのようだ。

「足柄」の福永さん。NORCのメンバーで、ジャクリーヌ・ピセットとラブシーンをやっても様になるのはこの人をおいて他にあるまい。船もスリムな赤いハルをシャキッと手入れされて、さっそうと走っている。キンツバがお好きなようだ。「レッド・シャークⅡ」の関根さん。こちらも有名すぎる。当代一の外洋ヨットの啓蒙家である。「ケロニアⅤ」、あのなつかしいジャガイモのコロッケのようなケロニア（めっぽう強く掲げきれないくらいウィニング・フラッグを持っていた20フィートのJOG）から数えて4ハイめのⅤ世はピーターソン30の新鋭艇で、Ⅳ世としなかったのは縁起をかついだだけでなく、ただ「ケロヨン」と呼ばれない為だろう。Ⅰ世の時の大学出たてのフレッシュマンも今や全員花の中年。栄養もゆきわたりビームの張りぐあいは当方と競っている。キャプテン

は通信委員長の太谷さん。「ヒロⅡ」BW33、山本先生は女性ばかりの患者さんから、本船のドクターになられ、今度は男性ばかり。日本におられないことが多いが、ボースンの宮崎さんが歯をむき出してがんばっておられる。「ネプチューン」は古屋会長の現在の愛艇。御子息の静夫さんがフリート・キャプテンでもあり快調に走っている。もっとも静夫さん、今年の夏は腹の病気を手術された。その際すっかり黒い所は、いや、悪い所はとってしまったわれたとかで、後期は元気いっぱいである。

「一乗Ⅱ」はSK25、昨今のクォータートンの二倍ほどの排水量は強風の上りで実に安定した走りっぷりである。青山さんは同クラスの参加の増加を強く望んでおられる。「カマクラ」は日本でのFRP外洋ヨットの第1号艇である。キャプテンの水戸部さんも皆勤。植田さんの「サルモン」も木造のしっかりしたJOGで張りきって出られる。「ティティス」は山崎さん、小網代フリートの大型艇。RORCデザイン時代の渡辺さんのデザインの美しい外洋レーサーである。さすがにちょっと吹くとあつというまに行ってしまうが、オーナーの山崎さん始めクルーのメンバー、回航マークの名島の大謀綱をよく見失う。「ティティス」のまわったマークは一応疑ってみることだ。「くろしおⅡ」千葉大、「桜工」日大の学生グループはもっと多く参加すべし。「チルデⅡ」のジャンセンさんもNORCの古参メンバーで、今はN320のスリークォータートン。いつもの笑顔は英語である。ボースンの内田君も英語で笑うようになった。加藤ボートの「波勝」、現在は渡辺さん設計のアルミのスリークォータートン。キャプテンは内浜さん。めつぱく強いいつもトップ。コミッティーをやらされることが多い。

「アルファⅡ」はC&C30。関さん平出さんが休まず出てくる。下条さんの「たかとり」は「足柄」と同型の31フィート、おそらくは日本でも屈指の出来ばえの自作艇である。「天城Ⅱ」の太田さんがよく舵をひいている。「衣笠」の鈴木さんはテレビの仕事でとかく出張がち、「天城Ⅱ」の渡辺康夫さんが舵をひく。オヤジの「天城Ⅱ」と時には眼をむいて競いあう。けだしみものである。前から見物する方がよく見えるが後からがよいかは、こちとらの走りっぷりによる。私の「ナジャⅢ」はFRPの35フィート。各室にドアのついた軟派の船(渡辺さんイワク)だが、どうもドアは残念ながら必要だったためしはなく、とってしまった。

コースは葉山回航の手軽なものだし、なによりも楽しんで走れるものだ。参加希望の方は小網代フリートの誰にでも話しかけてもらいたい。第1回鳥羽レースのファースト・フォーマー「サガミⅡ」も大改造中である。「サガミもいよいよウイスキーに挑戦ですね」と飯島さんに聞いたら、イワク「なあに、ハーフトンの全日本だよ。」

名古屋で開かれた NORC 理事会

さる、8月26日第65回NORC 理事会は名古屋で開かれた。理事20名、監事2名、オブザーバーとして地元の常任委員が全員参加し、総勢30名、都ホテルに於て、午後3時から8時過ぎまで行なわれた。

○非会員艇の登録業務について

(この議題が取り上げられた側面的な経緯)

「今年の春から、日本ヨット協会の理事会等で「大型艇をヨット協会の組織に組入れる方策」について検討が重ねられ、各県連に意見を照会することをヨット協会の理事会で決定されるなどの動きがあり、これが「yacht」誌上に報じられるようになっていたが、ヨット協会の副会長でもある秋田NORC 副会長のはからいで、この問題についてNORC とヨット協会との間で早急に会議を持つ必要があるということで、二回にわたり、NORC からは飯島副会長と大儀見専務理事、ヨット協会からは山本副会長と三浦専務理事、それに両協会の副会長である秋田氏と会議が開かれた。

この席で、ヨット協会の方としては「大型艇の登録をやるということは決定ではない。案として検討している段階であり、当面NORC との話し合いをつめて行きたい。その間、ヨット協会としてはこの件は凍結する」との申し入れがあり、その前提にたつて、未登録の大型艇の取扱いをどうするかを検討しようということになった。

3回目の会議は、NORC でこの問題に対する方策を決定した後、できるだけ早い時期に開かれることになっている。

この間、この大型艇の登録問題とは直接関係はないが、ヨット協会は運輸省との共同主管にしてほしいという陳情を運輸省に行なっているという状況があり、この問題で運輸省から、NORC の考え方について説明してほしいとの要請があった。

運輸省は、ヨット協会から提出されている共同主管の申請文書には、現在のヨット協会の事業の拡大を計るものではなく、ヨット協会の活動の現状において、様々な面で運輸省の管轄下の分野での接点が増えてきているので共同主管としたいとの主旨であるとの説明があった。

NORC としては、運輸省の担当官に対して、既に、NORC の定款にも明記してあるように、NORC は外洋帆走艇に関する艇の安全性、技術の向上を図るとともに、外洋レースを行なって海事思想の普及を図ることを目的としている。従って我々としては従来通り、この定款に言う目的に沿って活動を今後も続けて行く事は何ら変りがない。

外洋帆走艇についてはNORCが、そしてその他の艇に関しては日本ヨット協会が当たるといふ、双方の線引きが明確にされておれば、日本ヨット協会が文部省・運輸省の共同主管になるとしても、NORCとしては取立てて反対するものではない。

ヨット行政が円滑に行なわれるためにも、又、ヨット界が健全に発展し、全体として各団体間の協力関係を一層進展させるためにも、この線引きを明確にしておくことは基本的な条件であり、むしろ、これをはっきりさせた上で必要なら「ヨット関連団体協議会」のようなものを共通事項についての協議、調整の機関として設けた方が現実的ではないか。大よそ、この様な当協会の意向を運輸省で説明した。

(外洋ヨットに関する現実的な諸問題)

以上述べた日本ヨット協会との側面的な経緯とは別に、最近では従来の業務運営のなかで、外洋ヨット全般の問題として、船舶安全法、ヨット税など、これらの問題解決のために検討・委員会活動が益々ウエイトを増し、謂わば外洋帆走艇に関する限りNORCの会員であろうが、なかろうが、大型ヨットの問題に関する限り我々NORCは現に積極的に取り組んで、関係先との交渉に当たっている。

(非会員艇の登録)

こうした最近の一連の流れから見て、現に外洋帆走艇ではあるが、NORCの会員艇とし、船艇登録をしていない所謂非会員艇にたいして積極的に登録業務を行なうとともに、海事思想普及活動を行ない、あわせて組織の拡大強化を計り、外洋帆走艇に関する諸問題についての発言権を強め、文字通り公益法人としての日本外洋帆走協会の活動を展開すべき時機にきている。

この様な見地から「非会員艇の登録業務」が討議されたが、この案の要点としては、会員以外の外洋帆走艇にもNORCの船艇番号を付けてもらおう、但し、NORCの本部・支部レースに必要な計測や検査は行ない。ナンバーを付ければ勢いローカルで親善レースを行ないたい。次ぎは公式のレースにも出てみたい。この様なプロセスをたどるのは、十分予測できる事であるが、そのように考える船艇は、その時点でNORCの会員に切り換えて頂くという事が考えられる。各フリート、各マリーナに所属している外洋帆走艇が、今後益々親睦を深めると共に、海のモラルの向上、海の安全の確保にも役に立つことになる。

NORCの理事会としては、原則として、非会員艇の登録を積極的に進める方針を決定し、早急に評議員会、各支部、あるいは「NORCの将来を考える会」などの土俵で討議を深めることになった。これにともなって、現在、支部、フリート組織のないところに当然組織を作っていくということにもなり、公益法人としての日本外洋帆走協会の活動が大きく前進することになること

となった。

○代議員制度の導入について

NORCの会員数は3000名近くに増加したが、ここまで会員が増加すると、総会のとき会員が一堂に集ること自体が不可能であるばかりでなく、過半数を超える出席者と委任状を総会時に揃える事もまた至難のことである。

したがって、前回の定款改正の時のNORC基本方針であった代議員制度の導入を再度計ることが必要であるとの提案があり、理事会としてはこの基本方針を決定し、前記の非会員艇の登録の問題とともに、評議員会、各支部等で討議を深めることとなった。

代議員は支部毎に30名程度の会員につき1名の代議員を選出し、各フリートを中心とした現場の事情が十分判っている人を代議員として選び、各支部から選出されたこれらの方々が代議員会として会議の場を持ち、NORCの業務運営について審議検討し、また理事・監事など本部役員の選任に当ることになる。

なお、この案がOKとなっても、現在の定款を改正する為には会員の3分の2以上の定足数が必要となるので、今度は2000名以上の委任状を事務局に送って頂く必要があるので、今から認識を新たにして頂くようお願いします。

○ヨットに関する海事法令について

今年の7月に船舶安全法関係法令の一部が改正され、8月15日から12m未満のヨット即ち小型帆船の一部にたいし、船体の検査が小型船舶検査機構によって実施されることになった。

この検査基準の検討については昨年末から本年の3月にかけて、野本、渡辺、嶋田の各理事が小型ヨット安全基準特別委員会のNORC側の委員として加わり、船舶局、小型船舶検査機構、及びヨット関係団体とともに官民合同で検討し、ヨットの実情に適合した検査基準となるよう努力が続けられた。これに対し、船舶局の当局側では、漁船との横の並びの関係で当方の要望通りに行かない面もあり、双方ともに、それなりの苦心があった。

(船舶職員法、免許制度関係)

総トン数20トン以上のヨットには職業船員でないと、我々ヨットマンでは取得出来ない免状：乙種1、2等航海、機関士の免許のほか、甲種船舶通信士の全部で5名の船舶職員（遠洋区域のとき）が義務付けられている。

また20トン未満のヨットには小型船舶操縦士免許が必要であるが、1級免許の試験には長さ10～15mのディーゼル船が実技の試験船として用いられている。

こうした発想には、汽船と帆船とを分類しなければならぬとする時代は既に過ぎたと解していること

と、船舶職員というのは凡て船員になるものであるとの前提で船舶職員法の関係法規が作られているところに、プレジャーボート側から見て色々と不都合が生じているものと思われる。

しかしながら、免許制度そのものはApproveしよう。但し、試験内容を帆船であるヨットの実状に適合したものに改めて頂き、実技試験についても、できればヨットで実施して欲しいと思っている。その為には、小型1級ただしヨットに限るという様な限定免許を考えて頂けるよう船舶職員課にお願いすることになっている。

近く船員局船舶職員課の担当員と小型船舶関係団体が合同で、これらの問題を検討する会を持とうという企画が具体化し、第1回の準備会が終っている。

(後記) 理事会終了後、東海支部常任委員の各位と、フリートーキングの形でこん談したが、非会員艇の登録について話題が集中した感がある。いわば、RACING CLUB的な事業内容だけでも各支部は手一杯なのに、これに社団法人的な事務内容を強化せんとする本部の意向は十分判るが、それぞれ地元で、他のヨット関係団体との調整が旨く付くかどうか心配だ。とにかく、各支部の支部長や役員さんは、本当にOVER LOADだと痛感した。

(文責 山口久次)



NORC協会ニュース

NORC短波帯無線局の認可にあたって

NORC通信委員会

現在レース運営に中短波帯2.150, 2.182, 2.638 kHzの3波で、主に沖縄レース、八丈島レース等に使用しております。しかし、中短波帯の性質から200 M以上の距離での交信は、特に昼間においては不可能であり、沖縄レースにおいては海上保安庁の協力により各海岸局で中継をお願いし、直接当協会の三崎海岸局ではレース艇が200 M以内の距離に入った時点で直接交信しておりました。

これらの問題を解決するため、またレース海域が拡がり、特に先に行なわれたハワイー沖縄レース、今後企画される小笠原レース等の運営をスムーズに行なうためにも、長距離通信のできる短波帯(3~30MHz)の必要性を認めてもらうべく、数年前より郵政省に申請を出しておりました。

しかし、それらの通信波も本船、漁船等の通信量が年々増加しており、衛星通信システムが実用化されても短波帯の割当は非常に難しい状況であります。このたび当協会の必要性が関係官庁によりやく認められ、本年7月に短波帯5波の割当をうけるはこびとな

りました。

新しい割当は次の通りです。

周波数 4143.6, 8291.1, 12429.2, 16587.1,
22124.0, kHzの5波

最大出力 150W

単信方式 A 3 J (S S B)

条件 日本外洋帆走協会及びその会員所有の船舶でレースに関する通信

割当にあたっては関係官庁、特に郵政省電波監理局、海上保安庁には多大なご理解、ご協力をいただき感謝いたすと共に、この電波資産を有効に使用するため今後の問題点を連記したいと思います。

1. 海岸局は移設もしくは機器の増設を行なう。
2. ヨット用船舶局に適合する機器が日本にはないため、現在使用している2mHzの機器の様にメーカーの協力を得て、開発を行なわなければならない。
3. 無線従事者の免許の問題、現在使用中の2mHzの機器では特殊無線技士(甲)でよいが、短波帯においては最低電話級無線通信士の資格が必要である。

以上が主な問題点ですが、上記の1, 2に関しては現在その作業を行ないつつありますが、3に関しては今後オペレーターの講習会の内容を変更し、通信士の資格を取得する必要があります。

電波行政は長期の展望の上で行なうもので、途中での変更はその電波資産を有効に利用するためには不都合な面が多く出てきます。

しかし、使用する機器は日進月歩であり、次々新しいものが開発されつつあり、それらを数年の規模で予測しつつ、ヨット界における通信を考える必要があると思われます。現在NORCの内部でも無線を使用する上で数々の問題点を残しています。

レースにおける無線の使用をレース直前まで連絡されないとか、無線交信の義務付けられたレースを義務付けを外すとか、新しく参加するレース艇は無線機を積まなくともよいとすれば、今まで参加するためにわざわざ無線機を搭載した艇は無駄な支出になってしまうとか、問題は残っています。

いずれにしても長期計画をもって僅少な電波を有効に利用することがわれわれの課題であります。

レースにおける無線の利用は、既にアメリカではVHF、HF-SSBなどは義務付けられており、イギリスではVHFを中心として発展しつつあります。日本においてはレースの無線の利用は比較的新しく導入されたものですが、そのレースの運用の円滑性、日本においてはレースを行なう場合の周囲の社会状況はNORC内部だけの問題でない部分が多々あり、短波帯導入(短波帯は性質上世界中と交信可能)を一つの機会に、皆様にはこの貴重な財産を有効に利用することを考慮されたいと思います。

レースへのお誘い

《葉山フリート主催沿岸レース》

葉山フリート 松本富士也

下記により葉山フリート主催沿岸レースを開催致しますので、奮って御参加下さい。

記

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

I 日時 10月21日(土)～22日(日)

スタート 2200 タイム・リミット 22日1700

II コース 葉山一初島(反時計)ー葉山 45M

III 参加資格 IOR MARK-ⅢまたはNORC-N RULEによる有効なレーティングを所有し、かつ、1975-NORC安全規則-安全基準カテゴリー第3種以上の安全検査に合格している艇。

IV 出艇申告・艇長会議

1. 日 時 10月21日(土) 1900～2100

2. 場 所 葉山マリーナ・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 各クラスの第1位より第3位までの艇にはウイニング・フラッグが授与される。

VI 表彰式 詳細は“OFFSHORE”によりお知らせ致します。

[注] 葉山マリーナに係留可

問合せ先 帆走委員長 松本富士也

自 宅 045-401-2445

勤務先 03-271-4051

関東支部フリート対抗 チーム・レースのお知らせ

下記により、関東支部フリート対抗チーム・レースを開催致します。各フリートにおかれては、代表艇を選抜の上、奮って御参加下さるようお願い致します。

記

I. 日 程

第1レース ショート・オフショア・レース

11月11日(土)～12日(日)

第2, 第3レース オリニピック・コース・レース

11月19日(日)

第4レース ショート・オフショア・レース

11月25日(土)～26日(日)

注、第1レース及び第4レースは関東支部主催神子元島レース及び小網代カップ・レース。

II. 参加資格

1. 艇に関する条件

各フリート1チームとし、次に掲げる各項の条件を備えた4艇をもって編成し、登録する。

i) NORCに登録され、かつ、当該フリートに所属する艇。

ii) IOR MARK-ⅢAによる有効なレーティングを有する艇。

iii) NORC 安全基準Ⅲ (ORC カテゴリーⅢ) 以上の安全検査に合格している艇。

2. 参加選手に関する条件

フリート対抗チーム・レースに相応しい、当該フリートのメンバーであることを原則とする。

注、参加選手は、第1レース～第4レースにおいて当該フリート以外フリートよりレースに参加することはできない。

III. 申込み方法

1. 申 込 先 NORC 本部事務局

2. 期 間 昭和53年10月2日(月)～10月31日(火)

3. 必要書類 所定の関東支部フリート対抗チーム・レース申込書に必要事項を記入のこと。

4. 参 加 料 ￥20,000 / フリート

IV. その他詳細については実施要領参照 のこと。

V. 問合せ先 長江博人 勤務先 03-452-5551

船舶用無線通信用「無線電話(甲)」

国家試験日決定

NORC通信委員会

願書受付期間 10月13日～10月27日(当日消印有効)

試 験 日 12月20日

願 書 提 出 先 各地方電波監理局宛

願書提出用紙 NORC本部事務局に用意してあります。

なお、国家試験のための恒例の勉強会を11月に開催いたしますので、詳細は本部事務局へお尋ねください。

観覧船に乗ってQトン・ワールドを見よう!!

観覧船を用意しております。定員150名。

問い合わせはNORC事務局まで。

OFFSHORE 第42号 昭和53年10月25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