



Offshore

社団法人 日本外洋帆走協会発行

昭和53年12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. **44**
1978/12

一部定価200円

1978 QUARTER-TON WORLD CHAMPIONSHIPを終えて

大会会長 古屋徳兵衛

2週間にわたり相模湾沖で繰り上げられたクォータートン・ワールドカップ・レースは成功裡に終了したことを皆様とともに喜び申し上げます。

本レースに出場された各艇は、この日のためにすべての焦点を合わせ、しかも、各艇に何らかのかかわりのある周囲の人々のご好意と深いご理解の上にたって、日々練習を重ねた成果が1位2位ともに日本チームが占めるという成績となって現われたものと確信します。

昨年行なわれたプレ・レースのロング・オフショアで各艇は11月4日から5日にかけて、式根島、大島附近で、低気圧に伴う不連続線に遭遇し、雨をともなう悪天候に数隻のトラブル艇が出ましたが、この時に浮び上がった問題点は早速NORC各委員会で検討され本誌でも報告され、本大会が始まる迄にはあらゆる分野で検討と改善が加えられ、艇・乗り手ともに更に大きく成長した事は確かであります。

今回のレース期間中の天候は比較的安定した秋日和であったと言えますが、第3レースの行なわれた頃には東西に高気圧、南北に低気圧という気圧配置となり、その中央地点で100マイル・レースが行なわれ、スタートして大島までのレグでの強風に加え、特に大島北方ではカレントが強く影響して海象が悪く、ディスマスト、セールトラブルなどが外国艇に続出しました。

第5レースが行なわれた11月2日の頃は再び天候も回復して安定した海上模様となりました。このレースで、ホンコンの〈グレムリン〉はジャイブの際クルーの1名がブームで頭部を強打し、翌朝なおも出血が止



まらないので三宅島回航後レースを断念しましたが、回航点でのチェックに偶々もれたため海上保安庁に救助要請をせざるを得ないこととなり、防衛庁・海上保安庁の航空機、艦艇による海と空からの捜索体制が11月4日早朝から行なわれました。一方〈グレムリン〉は完全装備のまま、その日の午後佐島に入港しました。

日本代表艇の〈パラダイス〉は神子元島を回航し、最後のレグを航走中3日夜ワイルドタックにより船体は180°ロールオーバーし、全員ゴムボートで漂流。さいわい、アメリカから神戸に向かうリベリア船籍の貨物船に救助されましたことは誠に奇跡という他ありません。船首を海上に残し、海中に没した船尾からラフトを取り出し、展張してこれに乗り、ホース型ブイには10メートルの索を付けて結び、上空からの識別を容易にする為の配慮など、事故発生から救助に到るまでの間、一連の冷静な措置が「奇跡」の基盤となっている事は見逃せないところであります。

オフショア・レースでは100哩レースで12隻、200哩レースで7隻のDNF艇がありましたが、全天候の外洋航行が可能であるべき外洋帆走艇という点からみて、今回のレース記録は色々な問題を投げかけていると思われます。

東洋で初めて開かれた、ワールドカップ・レースはこの様な経過をたどって大過なく終わりました。これも関係官庁はじめ艇を取り巻くすべての方々のおかげ協力により、初めてなし得たものと痛感し心から感謝いたします。

〈記念アルバム〉

10月25日帝国ホテルパーティーより



パーティーは鏡わりから



勝利の打出の小槌

〈ムーンドック〉の女性スキッパーの
ジュン・クラーク(中央)

海上自衛隊支援ものごと

運営委員 海上自衛隊2等海佐 長嶺公成

このたびは、はからずもQトン世界選手権の運営委員を依頼され、どうにか勤めて、ホッとしたところで

す。
35年3月防大(ヨット部)を卒業し、10数年の海上勤務のち、本年3月から総合幕僚会議事務局に勤務するかたわら、4月からは走水会(防大ヨット部OB会)の会長を引き受けています。夏の終りに、防大の羽生ヨット部長から、秋にQトンの選手権が行なわれ、海上自衛隊がこれを全面的に支援するので、大会本部と支援部隊とのパイプ役も兼ねて運営委員を引き受けないかという話があり、早速、松田運営委員長と会い、具体的な要望を確認したところ次のような事項でした。

1. 各運営艇に1名づつ役員として乗艇できる防大のOBを集めること。
2. 本部と支援部隊との調整を担当すること。

2項目についてはともかく、特別公務員という宮仕えの身である連中を、大会期間中、常時、3~4名を休暇処理で、即ち、公務としての支援ではなく、個人の資格で参加させることは困難を伴うことと思ひながら、引き受けることとし、人選に当りました。古屋会長からの依頼文書に対し、彼等の上司の理解を得て、どうにか他の委員、岡田、大原、伊藤、明野、平山、相田、清原を確保できたことは幸ひでありました。

私としては、このようなレースの際は、支援依頼項目のなかに役員の派出も含めて、自衛隊の中の適任者が公務で役員として参加できることが望ましいと考えていますが、部内の事情は、いろいろ困難な面が多いようです。本来、役員は、全期間を通じて、一定の人

物の方が望ましいことは、十分承知していましたが、業務の都合で人を入れ換えざるを得なく、いろいろ御迷惑をお掛けしたことを思っています。

一方、支援部隊の方は、昨年8月9日付の古屋会長から海上幕僚長宛の支援依頼を受けて、所定の手続きのち、53、10、4付で横須賀地方総監等に支援に関する通達が出されました。通達上の支援の目的は、「国民の海洋知識の普及を助成し、海上自衛隊の広報基盤の育成に資する」ということであり、依頼項目は次のとおりでした。

1. 競技本部船の派出
2. 審判船の派出
3. 通信連絡業務
4. コース設定に伴う諸マークの設置

そこで、掃海艇4隻及び横須賀通信隊が支援部隊として編成された次第です。

支援部隊との準備の打合せ段階において、私の留意した事項は2つありました。その1つは、運営サイドは支援部隊に対する要求を明白に示し、支援部隊は、これに対し、出来る、出来ないを、はっきり答えることであり、他の1つは、運営艇の行動に関しては、運営サイドが責任者である坂入司令に対して、どの艇をどのように動かして欲しい、という要求を出して、司令の命令により艇が運用されることを徹底することでした。これらが、きちんと守られれば、この大会の運営の成功は間違いのないと思ひつつ、松田委員長の補佐役として、支援部隊との打合せ会議に出席したり、常広総監に大会顧問のお願いに同席したりして、準備を



本部艇「うとね」にて。
向って左より大原、長嶺、松田、清原氏



本部船「さかて」 撮影 八十嶋豊治 提供 舵社

進めました。

運営本部が作成した支援部隊のための参考資料は、セーリングの原理からコースの設定要領又は必要なルールに至るまで、良くまとめてあり、非常に役に立ったようでした。

さて、いよいよ開会。第1レースは、山崎レース委員長を本部船に迎えてのスタートでありましたが、無風のため延期となりました。しかし、これが支援部隊にとって良いリハーサルとなり、ブイ設置の消費時間が把握できたり、1丁の小銃ではスタートの合図が小さいことが解ったのも、レース延期の成果でした。

第2レース以後、オリンピック・コースについては、特にトラブルもなく、順調に経過しましたが、終了後の支援部隊としての所見は2つありました。

1つは、今回の使用海面においては、運営艇の錨泊能力が限度に近く、風向の変化を毎日心配していたことであり、他の1つは、渡されたブイの索長及び錘の重量がやや不足気味で、風と汐による流失等が心配だったことでありました。

オフショア・レースの際は、スタート後、本部を佐島に移し、婦人自衛官2名を含む通信隊員12名の支援を得て、各運営艇と連絡をとってレースの運営に当たった次第でした。

三宅、電々ブイ、神子元の各ポイントの運営艇による夜間の回航チェックも洩れなく行なわれ、その結果や毎正時の海上模様は直ちに佐島に伝えられると同時に、下田、伊東等に入港したリタイア艇の状況は、佐島から各運営艇に伝えられ、全般の状況が相互に把握されていた感じでした。

この間、レースについての最終判断を下す立場にあったジュリーの大儀見氏の責任感旺盛な態度に感服し、適切な判断は同じ海上に勤務するものにとっても参考になりました。

大会全期間を通じて、支援部隊に対する本部の心使いと接遇は十二分であり、非常に感謝されていた。

また、本部船においては、石原委員長が乗組員のサインやカメラの要求に気軽に応じたりしているうちに、役員付の大学生と乗組員も気持ちを一つにして運営業務に当るようになった様子を見て、喜ばしいことだと思いました。

特に、乗組員の1人が「大学のヨット部の学生は実に節度があって、感じが良い青年だ」と私に言った時、また、運営サイドから「海上自衛隊は、さすがにプロだ」という声が上った時に、このような相互理解が生れたことは、大会支援のもう1つの成果であったことと確信しています。



満足していただけましたでしょうか

佐島マリーナ 森繁 泉

皆さまへQトンの成功を心からお祝い申し上げます。そして、この世界的な大会に献身的に尽くされた関係役員の皆様の熱意に深く敬意を表します。

今から2年前に、松田、山田両氏が佐島に來られ、「実はQトンの世界選手権が日本で開催されるかも知れない、この場合佐島はどう考えるか」この言葉が最初であったかと思います。当マリーナも、この名誉あることに多少でもお役に立てばという気持ちがあり、社

内的にもこれについて打合せをしたことがありました。このお二人の最初の話が、私共をホスト・マリーナとして選んで頂けることになったのは、関係の皆様方の温かいご理解によるものと、社員一同改めてお礼を申し上げます。

人身の事故もなく、本大会が終った時、役員の皆様方から温かいことばをかけて頂きましたが、その中で、「佐島はよくやってくれた」と言われました。私達の方

としても、とに角仕事は精一杯やったという感じでした。佐島がこの大仕事をこなすことが出来たのは、何よりも大切なシーマン・シップを持ったオーナーに恵まれて、深い理解とご協力により初めてなし得た事と思います。変な話ですが、高額な保管料を払って頂きながら、この期間中、当マリナーに係留しているヨットのオーナーはバースを提供し、モーターボートのオーナーは、大会の連絡艇として快よく応じて下さいました。この紙面をお借りして厚くお礼を申し上げます。

この様に各オーナーからのご協力を得ましたが、当社には多くの問題がありました。現在佐島はフルバースですが、如何にして大会レースに参加する艇に係留するか。次にレース海面ですが、これはすべて漁業組合との話し合いで決まります。組合の意向によってはOKともNOともなり、世界的大レースであることは理解して頂けても、一時的な協力では当社は困ってしまいます。というのは、私達は今後とも、この佐島で営業を続けて行かねばなりません。幸いにも大楠漁業組合にはこのイベントを全面的に協力して頂けることになりました。

次にレース本部と宿泊の能力の点です。佐島の規模は保管能力の50%に合わせて、すべての施設が計画されています。今回のような大イベントが当社で行なわれることは夢として考えてはいたものの、現実的には予想しておりませんでした。ホテルは32室、最大140人の宿泊です。分散宿泊し、近くのホテル、民宿を捜すより他ありません。しかし総務委員会の着実な計画により宿舎は確保できました。大会本部の規模の大きさと、当社のミーティング・ルームが間に合うかどうか心配の種でした。

次に、1日3度の食事、200名分ですが、ビュッフェスタイルにして頂きました。国際レースだけあってこの方法は大変助かりました。

外国からのエントリーが確定してくる頃、社内では、そわそわした会話が出ていました。今となって、我に帰ってみると、英会話のレッスンを何故やらなかったかとしみじみ思います。日頃から外国人の方も可成りお見えになるので、慣れてはいましたが、目と目、そして手と手で補って何とか間に合わせていますが、大会が近づくにつれ、ちょっぴり不安が頭をもたげて来ましたが、一方では、あいつが話せるからナ、と、お互いに期待もあった様です。

大会開始の少し前、森繁久弥社長から一通のメッセージが届きました。「君たちにとっても、会社にとっても千載一遇のチャンスだ。力を合わせてQトンを成功させよう。」我々はこれをコピーして、お客様の目の届かない場所に貼り、これに向って社員一同ひた走りに走りました。

また当社も、Qトン・ワールドのプロジェクトチームを作り、常務を長として一丸となって結束しました。NORCとの窓口は、松田、原が担当し、事務局から

のオーダーは直ちに社内にもち帰り、その具体策を協議し、「できない」と言う事はないようにと検討を重ねて参りました。

10月15日頃から、パプア・ニューギニアを初めとして各国選手が次々と来訪し、私共も少しずつ慣れて行った様です。インスペクションが始まる頃には、佐島は、何処かの国のヨットクラブという異国の雰囲気か漂っていました。

私達はしばしば驚かされた事があります。それは、余りにも大会役員関係者の方々の段取りが良かったことです。特に山田総務委員長の見事さには、「私達の方が本職な筈なのにナー」とため息さえ出た程です。

インスペクション開始と共に、マリンショップは各艇の不足している備品のオーダーで一時はごった返しました。急場の手配は前以って整え、メーカーにも連絡していたが、さて開いてみると大変……。スポンジと洗剤、釘や木片のたぐい。これらはすべて英語でオーダーとあって、名物男の松原も目を丸くすることばかりでした。

その頃、急に円が高くなりました。「これは我々の国で作っている製品だ。運賃で高くなるのは理解できるが、何故このショップはこんなに高いのか、他にマリンショップが無いのか」こんな怒りの言葉をあびせます。私達は汗だくで正規の料金だと説明し、漸くOKとなると、20円のペーパーからダイナースのカードを使い始めました。「20円に50円も手数料を取られたら」と冷汗ばかり。第1レースが始まるまでは連日夜の10時過ぎまで悪戦苦闘を続けました。

一方ハーバーでは、一寸走ってチューニングと1日数回の上下架のオーダー。ブラジルチームなどは1回30ドルの上下架料にお手上げでした。小野ハーバースターは「見解の相違が可成りある。あとは誠意で当るだけ」と駆けずり回っていました。

下架したレース艇が、夕方になっても姿を見せない。日頃のオーナーの意識で考えると心配でなりません。レガッタ・オフィスに行くと、エントリー艇についてはこちらで管理するから委せて置けとの事でしたが、でも当社でもウォッチをさせました。後で判った事だが、彼らはひそかに三宅島や大島を回り、海域の事前調査していたのだとの事でした。

第1レースの日が遂にやってきました。当ハーバーの役目は、レース海域のコントロール艇、プレスポート、そしてレース艇の出入港のオペレートです。8隻近くのコントロール艇を指揮する山田さんとの対陸上班が佐島の受持ちです。これらの艇の出港のチェックが終り、ハーバーに静けさがきて、周囲のあと片付け。しかしながらこの第1レースはノーレースとなった。

この夜から低気圧の通過があり、10時頃から20m/sの風が吹き、オールナイト・ウォッチとなりました。

翌日は快晴、昨夜の風のためか外国選手が天候模様を尋ねに来ます。ブローケン・イングリッシュで教え

るが、ミス・アンダースタンドであれば冷汗ものでした。

ショート・オフショアのレースが始まり、風は20メートル以上に変わりました。当社もオールナイトのウォッチ体制を組みます。

この国際レースで感心したことがあります。初めての海域で、夜間定置網を無事抜けて間違いなく帰ってくる。デイスラストしても補機を使用し、悠々と帰って来ること。レベルの高さは驚くばかりです。一方日本艇は、大した事故もなく着実に走って、何れも立派なトップ・セラーであることです。

〈バーゴ〉はデイスラストのため大島に入った知らせがあり、曳航の必要があれば手配するという意向をレガッタ・オフィスに伝え、「明日のレースに出場する意図があれば自分達で手配するか、自力で帰るかどうかが連絡がある筈、それまで待ちましょう」。

当社の感覚ではとても考えられないこと。「これが国際レースの常識です」と聞き、又々頭を下げる始末でした。〈パラダイス〉の場合にも、この心構えが17時間の漂流に耐えて確実に生還された基盤ではないでしょうか。

無事にレースが終り、表彰式が始まります。プールサイドに設けた、フラッグを利用して、各国の表彰が行われました。サヨナラパーティーは、力と技を戦って来た勇者の集りでした。選手たち、関係者の人々の顔には、「本当に終わった」という感じがにじみでいました。私達は、「本当にご苦労様でした」と、そしてどうぞ自分に疲れをいやしてほしい気持ちでいっぱいでした。ついにビールかけっこが始まり、ついには四斗だるに頭をつけ、体まで入れ、又その酒を呑むほどのチャメッケぶりでした。その頃〈パラダイス〉の田中氏が帰ってきました。本当にご苦労様と又ビールの洗礼です。外人のチャメッケも相当なもので、最後は、佐島マリーナへの洗礼でしょうか、消火器の散布です。

皆さんが寝た頃、モップでふきとりました。「こんなに満足してくれたのだろうか」「いやそれともレースに負けたくやしきか」「友好か」「佐島マリーナへの不満か」、など言葉少なげに話しましたが、「いやよかった。無事に終わったのだ」と、私達は心の中にある満足感を感じておりました。会長を初め関係の皆様は心から感謝とご苦労様でしたと申し上げます。そしてNORC全会員の皆様に、このQトン世界選手権の成功をお祝い申し上げます。又佐島マリーナをホスト・マリーナに選んでいただきながらも、充分なお手伝いできなかったことをお詫び申し上げます。最後にこの書面を借りて、佐島マリーナのオーナーの各位のご理解に感謝申し上げて、ホームポートの雑感をお送りいたします。

ありがとうございました。

「ジュリーレポート」



インターナショナル・ジュリー 大儀見 薫

今回のクォータートン世界選手権は日本の外洋ヨット界として初めての経験であったが、「主催」がNORCだったものの、この種の世界選手権の真の主権者はORCであり、ORCの制定するレース実施要項であるグリーンブックに基づいて、各年度のレガッタの実施が各国のナショナルオーソリティーの認める適当なクラブに委任されるというのが本質的な姿である。

従って、インターナショナル・ジュリーはORCによって任命され、基本的には世界選手権がグリーンブックの規定する内容に基づいて正当に運営されるよう、全体としての指導をするという任務の他に、グリーンブックの解釈についても最終的決定の権限を持ち合せ、かつ、抗議の審問と決定を行なうという機能を持つことになる。

この種のインターナショナル・ジュリーの下でのレースの運営も日本の外洋ヨット界としては初めてのことであり、前年度の470級の世界選手権ではジュリーとレース委員会との間に多少の混乱があっただけに、ジュリーとレース委員会との円滑な協力関係を維持するというのが当初からの基本的な考え方だった。

インターナショナル・ジュリーのメンバーにORCのセクレタリーでもあり、かつRORCのセクレタリーとしての永年の経験を持ち、オフショアヨットレースの運営に関しては最も経験の深いMary Peraさんと、1965年の一番最初のワントンカップを皮切りにトンカップレガッタを今回のを含めて28回消化してきたばかりでなく、ORCのTechnical CommitteeのメンバーでもあるMarcel Leemanの両氏を迎えることができたことは幸いだった。

今回のレースの性格を決める最大の要因であったショートとロングの各オフショアレースのコースについて、今回のレガッタの企画段階から、本格的な外洋レースとして充分手応えのあるものにしたいという、われわれの主張を一貫して支持してくれたのも両人であったことは、基本線での見解の一致があったことになり、ジュリーとレース運営部隊との協力関係の保持の上では重要な前提条件となったといえる。

インスペクションについてはLeeman氏もその内容と高い水準を評価していた。バッテリーの容量につい



会議中のジュリー。向かって左より、レーマン、グリフィン、石井、ペラさん。後姿は大儀見氏。

て外国選手とNORCのインスペクターとの間に見解の相違が見られたが、緯度の高い北欧での短い夜での二日間と日本の秋の場合の違いから来る、より大きいバッテリー容量の要求についても日本の立場を支持してくれた。

海上自衛隊のコース、通信面での全面的な協力のおかげで、レース運営は全体として高い水準で行なわれ、スタートライン、コース等の設定についても大きな問題はなかった。コミッティーボートに使用された掃海艇(390トン)がやや大き過ぎるため、ブランケット効果が避けられないのではないか、という指摘があった位のものである。最終のオリンピックコースでの風上マークの移動もスムーズに行なわれた。

問題点は、強いて言えば、号砲にライフル銃を使用したため音が聞きとりにくかった点ぐらいであろう。

ショートオフショアとロングオフショアのコースが帆船指示書でそれぞれ110 哩から150 哩、210 哩から240 哩に延長されたが、これはグリーンブックの「約27時間」もしくは「約54時間」とそれぞれのレースの所要時間に関する規定を考慮しての結果だったが、ジュリーで検討の結果、「所要見込時間のこの規定にそれ程とらわれる必要はない」とのORC関係者の意向を取り入れて、再び、NOTICEのコースに戻したが、これについて当初参加5チームからも「長すぎる」とのクレームが付いていた。この点ではグリーンブックの規定の表現そのものに若干問題があるので、今後、ORCで検討されるものと思われる。

今後のORCでの検討課題の最大のものは現在のクォーターナーの外洋艇としての適性の問題であろう。〈PARADISE〉の転覆、沈没事故は人身事故につながらなかったことが不幸中の幸いであったが、沈没の事実は本年度における他のトナークラスでの同タイプのセンターボーダー艇の沈没事故が相次いだ後だけに深刻に受けとめられる可きであり、11月4日からのORCのCouncil MeetingでもPera, Leeman 両氏から、われわれの方からのテレックスに基づいて生々しく報告されている。

これは単にセンターボーダーのレーティングに対するペナルティーとして解決できる性質の問題ではなく、

外洋艇としての最低条件に関する抜本的な方針が明確に打ち出される必要があろう。

これに関連して、マストがレース期間中に8本折れ、1本が使用不能となる程曲ってしまったことも注目すべき事実だろう。今回のレースでは、ジュリーは折損マストよりレーティング上有利にならない範囲のものに限り、折損したマストと同一のものではなくてもその代替使用を認めたが、これが前例として慣行化される可きではないだろう。この場合も、問題の本質は、マストの構造上、設計上の強度不足にあるわけで、「折れたら代りのを」といった安易な考え方では問題は解決されない。

抗議のケースは全部で6件しかなく、上記の事故以外は比較的トラブル等の少なかったレースであったことが、この面からも窺える。なお、抗議に至る前に是正措置がとられたものには、香港艇の〈SHINY SHOV EL〉のスターンバルビットとライフラインがデッキより後方に設置されていた件が有った。これは本来インスペクション段階で指摘されるべきものだった。

最初の抗議はオーストラリア艇〈SEAPLY〉の艇名がIYRU26条「広告」の項に違反しているというもので抗議は認められ、ジュリーは艇名の変更を要求した(SEAFLYERに改名)。

〈WINGS〉、〈MOONDOG〉等の外国艇も含めて、スポンサー付きの艇がかなり参加している中で、直接スポンサーが製造販売している商品のブランドネームを艇名にそのまま使用している事実が明確となり、オーストラリアのナショナルオーソリティーも認めた艇名であるとの当該艇の主張は却下された。

今回は、レガッタ全体の運営にさまざまな形でスポンサーの多くの直接、間接の援助を受けたが、ルール上許容される「広告」の限度は明確であり、今後ともこの線は維持される必要があろう。

他のケースで特に注目されたのは、〈MAGICAN VI〉がポートタックでスターボードの〈VELOCITY〉とほぼ直角に衝突したケースだが、〈VELOCITY〉は早過ぎるスタートをした艇として復帰の努力をしていた(メインをバックウインドさせながら、上り一杯よりはコースを落して減速しながら走っていた)が、問題は衝突時に〈VELOCITY〉が「復帰中であることが明らか」となっていた(従って権利を失う)かどうかだったが、「復帰中であつた」との認定で失格。一方の〈MAGICIAN VI〉は「衝突を避けるための当然の努力を怠り、その結果重大な損傷を来した(32条)」ことにより、やはり失格となった。

帰着申告をしなかったか、もしくは遅れたことによる10%ペナルティーのケースが有ったが、現行のルールでのペナルティーは避けられないが、将来オリンピックコースでの帰着申告は不要とする等を考慮すべきとの意見が強かった。

(写真 撮影 国保能健 提供 舵社)



座談会

「クォータートン世界選手権」 をふりかえって

出席者

山崎達光
浅野英武松田菊雄
酒井直樹山田敏雄 武市 俊
瀬戸口桂子 (写真左上より)

司 会

大儀見薫

大儀見 NORCがクォータートン世界選手権レース開催を名乗りあげたのは、もう4年半前。正式に決まったのが、4年前の11月のORCの会議です。それから外国で行われた選手権3回にわたって、オブザーバーを派遣するということから始まった準備活動の上に、総決算として大会が行われた。表彰式をやっているころ、ORCオブザーバーのベラさん、レーマンさんがそれぞれの立場で、ORCに報告していたのですが、ベラさんが帰る前にこっちで報告書のドラフトを書いておられたが、その最初の一行が、「すべての角度から見て第一級の世界選手権だった。」と始まるレポートで、国際的にも高く評価されたと思う。また日本の外洋ヨットの発展——外洋ヨットに限らず、ヨット全体を広く認識してもらう、マスコミその他にもヨットの存在を認める、市民権を獲得する、あるいは、レベル・アップをはかるという意味も含めて、非常に大きな意義があったと思う。

最後のレースのときに、ゼネラル・リコールがあったり、衝突して穴があいて修理に戻るといふ、珍しいケースもあった。あげくが、行方不明騒ぎから一転して沈没、ライフラフトで4名が漂流して助かるという、ドラマの多い締めくくりだったんですが、全部終わってみれば、客観的に、どの角度から見ても高く評価できる内容のものだったと思う。

この大会を運営する過程ではいろいろな無理もあったし、まわりの人には様々な迷惑もおかけしたと思うが、今日は、クォータートン世界選手権レースを進めていった中心的な人達から、新鮮なうちに感想、問題点、反省点等を提起していただきたいと思います。まず忌憚のない卒直なところを、レース委員長の山崎さ

んからお願いしたい。

山崎 結論からいえば、海上面、陸上面の運営は、100点満点つけられると思う。これは、松田さん、山田さん、酒井君といった若い人たちが運営を担当したことが、大変大きな、すばらしいポイントだと思う。私自身いくつかの海外のレースに参加していますが、これだけすばらしい世界選手権はなかった。今後もちよっとできないぞ、という気持すらしますね。

松田 僕は初めに引き受けるとき、一番こわかったのは組織です。どこの組織でも“外野”が入ってくるのですが、今回に限ってはそれが全くなかったことが、この大会を成功させた大きな原因ではないかと思う。

山崎 ある会員がいみじくもいってたね。この大会は、世界選手権と名の付くパンフレットで、役員の数が一番少い、と。それと、膨大な経費を食う事業だということから、会員の石原裕次郎さんたちががんばってくれた。TVで全国放映されるのも大変なことだったと思う。これほどの海事思想普及は、ほかにはなからうと思いますね。

ミセス・ベラとも話したんですが、将来、ハーフトン、ワントンを実行し、運営できるだけの実力が、NORCにあると、世界中が評価し、判断してくれたのではなからうか。

大儀見 大会前には、この大会の成功は大きな未知数だったと思いますね。ベラさんをORCが派遣してくれたのはありがたいことだし、一番信用のある人が来てくれた。反面、ORCには、日本での開催について一抹の不安、本当に大丈夫なんだろうかという感じが、多少あったんじゃないかと思う。それが比較的短い間に、当初持っていたかもしれない不安は、ほとんどな

くなったのじゃないかと思う。

松田 山田君も私もいろいろなイベントを手掛けてきましたが、世界選手権は初めてです。今回はどういう世界選手権にするのかということも、我々のできる範囲で、という設定ができたわけです。

世界選手権は、以前はすべてワールドカップといわれ、それが世界選手権になって、だんだん発展してきた訳ですが、世界選手権とか、オリンピックはハードな面が重視され、選手も厳しい、運営も厳しいのが実態だった。ところが、オーシャンレースはそれにお祭りのな面も加味しなければならぬという両面がある訳で、欲張った企画をしなければならない。ただ、パーティとか、宿泊の問題などソフトの面がいくらうまくいっても、レース運営自体がうまくいかないと、その大会全体が良い評価を受けないという事は事実です。

山田 全くそのとおりですね。ですから、初め、一部の外人選手がいつてきた。「ウェルカムパーティ、オープニングセレモニーが終って、すばらしい運営である。レースのほうは大丈夫かね」と。しかし、「陸も海もすばらしかった。ハッピーだった。また何かやってよ！」と帰って行ったのは、大成功。

大儀見 その点は海上自衛隊の協力は大きかった。左右に40度も揺れるシケの海でがんばってくれた。海上、通信面での海上自衛隊の支援は大会の成功を、おそらく9割方保証したと言えるね。

山崎 準備委員会の段階で、山田、浅野、酒井君たちが一番苦労したと思うね。ヨットに関していえば僻地に近い極東の果てでやるんですから。それに数多くの国から参加してもらおうという情熱、成功させるのだという情熱を、ひしひしと感じましたね。

山田 ヨーロッパから来るにしても、アメリカから来るにしても、日本は遠い所で、そこにどうしたら選手がたくさんやってくるか、これが一番のポイントだったと思います。初めに予算面を考えて、これくらいの費用で外国から来られるだろう、それを何とか安くする方法はないだろうかと進めているうちに、円がどんどん高くなるという状況になってきましたので、船舶振興会から相当多額の補助金を出していただきましたが、とてもそれだけでは足りないし、その辺が一番頭を悩ませた問題ですね。

ソフトな面では、よくやってあたりまえで、たとえば、レガッタオフィスの機能にしても、ある選手がいつていたそうです。オリンピックに行ってみたんだ。最初の受付に行くとい D カードのカメラがあって、カウンターがあって、電話がたくさん並んでいて、タイプライターが並んでいて、大変なところに来ちゃった、

と(笑)。そういうサービスで選手はリラックスした気分になるだろうし、ひいてはレース運営に文句もいわなくなってくるのだらうと思いますね。初めは大分カリカリしていたんですが、終りのころにはレースを見て楽しむ余裕もあった。

外国のプレスは何を見たか?

大儀見 浅野さんはプレス担当だが、ライターが選手として、あるいはメンバーとして来て、プレスルームで夜遅くまで、またレース直前までテレックスをやって、それから出て行く。スキッパーと同時にプレスだったのは、MOONDOG のミス・クラークもそうだし、WINGS のボブ・フィッシャーも「もの書き」だったし、ほかにも何人かいたと思うけれど、その辺の角度から見たことは我々もよく知らない部分なので。

浅野 大成功に終わった選手権の組織の一員として参加できたことは、大変幸せでした。確かに準備段階では、昼は仕事をして夜になると NORC に通うという大変な時期もありましたが、若い連中が、山田君を頂点として、裏方としての盛り上がりがあったし、お互いの持ち分を理解して進めることができたし、有意義な体験をしたという気持を強くしています。

プレスの担当ということでは、いろいろなものを作ったり、大勢の人と話したりしましたが、それもすべて山田君の描いていたビジョンの一つの部門としてやりましたので、多少不安もありましたが、終ってしまえば、うまくできたのではないかと思います。とにかくこういう大会に1つの役目をやらせてもらったのは、大変よい経験をしたと感謝しています。

大儀見 外国のプレスは何人くらいいたのかね。

浅野 登録をされた方は10名くらいです。

大儀見 ORC のオブザーバー、マルセル・レーマンは、レベルレースの始まった65年のワントンカップでコミッティをやった人、それ以来28回もトンカップ・レースに関係している人で、いわば最高権威といえる人です。その人の評価、認識が、これで国際的にも定着するはずで。そのほかに外国選手にそれぞれ付随して来たプレスの人たちが成績を自国に報告するとともに、自分たちの目で見えて、書いたレポートが、もっと広い土俵で、世界のヨット界に日本の実力、日本のヨットについての評価が伝えられるでしょう。

山崎 認識を新たにしたという発言が多かったですね。デビッド・アレンは古屋会長にバッチを渡して、今まで俺は日本のヨットを見る目が間違っていたんじゃないか、といっていましたね。それはORCやプレスだけでなく、参加した選手の実感として、一流のコン



ベティションだったというのが、一番大きいんじゃないですか。

大儀見 平たくいえば、勝つつもりで乗り込んできて、自分たちが勝った姿を報道してもらうために、プレスを連れてきたと思うんだが、その人たちが文句なしに、甘く見ていた認識を改めて、決してホームチームの有利な条件で日本の艇が勝ったとは、誰もいってないですね。



インスペクションの苦勞

大儀見 プレス関係とは違うところで、インスペクション分野で最初の外国艇との接触が始まったけれど、とにかくインスペクターの仕事を見て、やり方もそうだが、姿勢、考え方も、ORC精神というのかな、外洋レースとスペシャルレギュレーションについて、こうあるべしという思想と筋を、NORCの面々が十分理解したインスペクションをしていた、と高く評価してたとレーマンさんから聞きました。

これまた一般にはあまり知られない地味な分野なので武市さんからお願いします。

武市 初めは、我々の神経ではあたりまえなことまで、チェックしろと指摘されましたが、一旦始まったらそんなことをいう必要は全くないという感じです。逆に、インスペクターに関しては、苦労話はほとんどなかったといっていい程、スムーズにいきました。

インスペクターの仕事の一つは、レーティング証書のチェックから始まって、ボート・インスペクション、セール・インスペクション、スピード・トライアルがレースの事前にあつて、レースが始まれば我々の仕事は終るのですが…。セール・インスペクションに関しては、ほとんど問題はなかった。ヘッドボードのオーバー、ストーム・ジブのオーバーがわりに多かったんですが、これはルールの解釈の違いではなく、すっきりしているのが、問題になるものはなかった。

ボート・インスペクションに関しても、過去2度、国内レースをやつて、インスペクターの連中は慣れているので、スムーズにいきました。

我々が一番心配したのは、外国艇がどういう形で我々と接してくれるかということでしたが、大部分の国は協力的であつたし、大きな問題はなかった。ただ、2、3トラブルではないですが、意見の食い違いがあつた。ミスター・レーマン、ミセス・ペラのアドバイスで解決しましたが、ある艇はかなり強引なことをいわれて、こちらも強く対処したこともありました。

大儀見 それはスピニングの問題？

山田 それと、水タンクもあつたでしょう。

武市 あれは愛嬌だね。20リットルのタンクに25リットルと書いてあつた。外から寸法を計ただけで容量が分かるのかと、げげんな顔をされましたがね。

バッテリーの容量について、70アンペアなければいかんと線を出しました。計算上では40アンペアで航海灯だけならギリギリ足りるのですが、バッテリーは65%くらい使うと急激にボルテージがダウンするんだと、いくら説明しても、いや、バッテリーは最後までボルテージがあつて、そこからダウンするんだと、いうことを聞かぬ。やっと説得したら、理屈は分かったが、金がないから積めないよ、という問題もありました。

もう一つ、ライフラフトをキャビンの中に入れている。ルールでは「デッキからすぐに取り出せる位置に専用ライフラフトの格納位置である。」確かにチャートテーブルの下に専用の格納位置を持っている。しかし、キャビンの中にあるにもかかわらず、すぐにデッキから取り出せるという張る。これはもう見解の相違で、強硬に、デッキに積んでもらった。

その他、今までORCの方と直接、安全問題を話し合う機会がなかったのが、事前の話し合いで、ルールの解釈がクリアになった点、非常に勉強になりました。

スムーズにいった大きな要因は、外国では一般クラブ員がルールに従ってやる。日本は、大部分が安全委員で、かつ計測委員を兼ねている者があつているので、能力レベルが高かつたからだと思います。

大儀見 インスペクション・マニュアルがよくできていて、インスペクターごとの解釈の差が出てこないことも、大きかつたんじゃないかと思うね。

外洋ヨットとして適格か？

大儀見 今度のクォータートン世界選手権開催をORCに申し込んだのは、ただ、やらせてくれというのじゃなくて、NORCの考えとしては本格的なシビアな外洋レースを組もう。オフショアヨットでやる以上、どんな状態にも対処できる、外洋艇としての性能がためられるレースであるべきだ、ということで時期的に真夏と台風シーズンをはずして、秋の比較的、風に恵まれている条件で、そして、三宅島を回すと。

これについては、外国の関係者の一部には、島回りで風が振れるから、ブイを打ったらどうだというややめな意見もあつた。

それを実際に実行した結果として、マストが折れる、センターボード艇の復元性能など、ORCのルールに合致した艇が、現状では相当深刻な問題があると、客観的なレース実態からそういう結論を引き出したことは、ORCのルールに基づいてやっている外洋ヨット全体に、大きな問題提起をしたのではないかと。

インスペクション関係で一抔のあと味の悪さが残つたのは、マストを折ったとき、「従来と同じマストをまた使用する分には問題はない。それより太いマストなら、レーティング上は有利にならない」ということで、違う

マストに取りかえて走ってもよいと認めたことだ。これは前例としては問題があるのではないか、「ORCに帰って、俺はしかれるよ、」とレーマンはいていた。

それは、折れるマストが第一の問題だが、太いマストならまた使えるということが定着すると、本来は計測証書どりのマストでなければ、計測証書そのものが有効でなくなるので問題がある。しかし今回は外国からはるばる日本まで来て、同じ規格のかわりのマストがない艇に、「折ったからもうだめだ」というのはしのびなかった、とレーマンもいってたけど。

武市 我々も、同じセクションのマストでなければだめ、という解釈をとっていたんですが、たまたま外国艇が初めに折って、スベアのマストがない、じゃ、太ければいいだろうと。1本だけならばあまり感じなかったのが、次から次とあったために、ついにその一つの例が全部に適用されてしまった。全レース中8本のマストが折れて、1本のマストが曲がって使いものにならなくなった。しかも、9本のマスト・トラブルのうち、実に6本がホルランドの艇で起こったという、データ的にもおもしろい形です。



とにかくトラブルが多かった。しかも、その大部分が外国艇に集中していた。それは、外国艇が一般のクォータートン・レースで考えている海域に比べて、日本がかなりシビアであったことでしょう。どのヨットも、クレージーだ、テリブル・シーだ、という表現で認めておりました。

逆によかったのは、そういう中で日本艇がほとんどリタイアして完走したこと。リタイアした外国艇が、「俺はノー・レースになると思った。ところが、20ばいの艇が依然レースを続行してるのが自分にとってはアンハッピーだ」、と半ばあきれ、感心もしていました。これだけ過酷な海でもまれている日本の艇が、船そのものも強いし、乗り手もそれを乗りこなすだけの力を持っていると、彼らも一目置かざるを得なかった。

大儀見 シケの海といっても今回は高気圧の吹き出しの風でしかなかった。天気図を見ることで生きているヨットマンだから、これはちゃんとわきまえていて、これで優勢な低気圧が直撃したら一体どうなるんだと、本当に驚いていた。風そのものはせいぜい40ノット程度だし、そのくらいなら、何回も経験している。それにしても相模湾のあの波の悪いのに驚いたんだろうね。風のわりに波が悪かった。我々からいわせれば、それほど特別ではなかったけれど。

武市 ショート・オフショア・レースでリタイアしたチームが、「俺たちは正直いって逃げて帰ってきた。とてもじゃないが、こんなの乗れない。だけど、この

海が乗れないと本物じゃない。俺は今度1ヵ月休暇を取って、日本でこの海を乗りこなす練習に来る。」といっていましたね。

大儀見 その裏には、それを乗りこなして、完走した日本艇のクルーに対する相当高い評価がありますね。

山崎 これからは見る目が違うでしょう。

大儀見 ホランダの場合は、実際に、ほかの船に比べて300キロ以上重いんだよね。その重さを進めるために充分な力を持ったリグでなかった。ホランダ6隻のデイスマストのうち、5本が同じメーカーでしょう。

武市 はい。初めのうちは、ホランダはスプレッダーが問題になるのではないかと、いろいろありましたが、これだけ揃った上でにらんでみると、計測上のライティング・モメントが、ホランダだけ異常に高い。いわゆる腰の強い船だと。ですから、マストそのものの強度不足が一番の原因だと思いますね。

自衛隊の協力

大儀見 海上のレース運営で自衛隊の援助は大きなウェイトを占めていた。酒井さんは自衛艦に乗り込んで、ヨットだったら傾きっぱなしで走るから、傾きそのものにはびっくりしないけれど、ああいふ船で40度ずつ左右に揺れたら、まず立ってられないと思うけれど、貴重な、ユニークな体験だと思う。

酒井 自衛艦の方も、まる1日以上外部の者を乗せたのは初めてだと、歓迎していただいて、運営にあたってくださった方たちも、航海指示書を暗記しているんじゃないかと思うくらい、よく勉強してくださって、非常に協力的で、我々としては、選手が苦勞しているのにこんなに楽していいんだろうか、という部分もありました。



第3レースのショート・オフショアの、神子元島で回航チェックしているとき、最高で25メートル位の強い風が吹きまして、風に艦を立て、止まってるのがなかなか難しく、ちょっとしたはずみに艦が横を向くと、それこそ、最大42度のヒールになって、いすに腰掛けても飛ばされる、冷蔵庫内の物は出てくる、魔法びんは飛ばし、自衛艦としてもかなりシケたほうだとおっしゃっていましたね。

山崎 事前の打ち合わせが松田さんと自衛艦の間であったと思うんだが、コース・コミッティのボスである松田さんの指揮・命令下に艦隊全体が入っている感じが強くあった。坂入司令はよくやってくれましたね。

松田 坂入司令をはじめ、本当に良く協力していただきました。我々が作ったマニュアルは、ヨットの走る原理からヨットルールにいたるまで、海上自衛隊というプロに対して失礼とは思いましたが、あらか

じめ知識として作成した訳ですが、我々の知らない海域の知識など逆にいろいろ教えていただいたし、オリンピック・コースのマーク設置も、正確に打たれる、全くスムーズにやってもらった。それがレース運営のうまくいった大きな要因ではないかと思います。



無線の方たちも、いってみれば陸上にカンヅメになつて、夜中まで我々と同じ仕事をやっていただいて、船との交信もうまくいくし、事故があつても、あの艇がまだ回っていないと把握できて、早目、早目の手が打てた訳です。

山崎 通信隊の活躍は大きかったね。もしあれがないとしたら、全くの盲だものね。

武市 PARADICEの事故も、チェックがなかったら、我々の対策は後手後手に回ったはずだ。

大儀見 自衛隊の方たちがみんなよく働いてくれたバックに見のがせないのは、長嶺さんがヨット仲間として我々と共通の土俵を片方で持っていてうまくいくように努力してくれたと思いますね。

松田 長嶺さんは、昔でいうと中佐ですから、相当お偉いんですよ。それがこちらのコミッティの洋服を着てくれた。そんなことなかなかできないですよ。

大儀見 制服組も安心するからね。そういう人がコミッティと付かず離れず、コミュニケーションが成り立っている。その安心感、信頼感は大きいと思う。

一般的なマスコミ、世論の外洋ヨットの認識は高まつたし、直接的な形で海上自衛隊の中でヨットに対する興味と、同じ海の男、同じ荒れた海でもまれて、あんな小っぱな船で走ってきた彼らはすごいものだと思っていたようだ。長嶺さんもいってたけど、自衛隊は今度の大成功を踏まえて、今後こういった企画は積極的にサポートする、期待してくれ、と。

山崎 自衛艦がレースのために出動したのは、東京オリンピック以来今度が初めてでしょう。

松田 言い方は違いますが、古い方も初めのうちは、ヨットは遊びという考えもあった様です。

山崎 そういうセンスはみんなが持っていたと思う。遊びとは思わなくてもね。

女性の裏方さん

大儀見 瀬戸口さんはヨットに全くの素人で、しかも周りが全部船頭で、いろいろな意味で集中的に被害を受けたんじゃないかな。そろそろくたばっちゃうのじゃないかと、顔色を見ていた。陸上の嵐にもまれて、ヨットマンじゃない立場での感想は、どうですか。

瀬戸口 私はヨットのことは何も知らなくて、初めて事務局にお手伝いに行つて、準備状況の表を見せて

いただいたとき、どうしたら私1人で事務局でやっていけるのだろうか、心配しました。あれだけ沢山の仕事を同時に進行していかなければいけないのです。細かいところを言えば、帆走指示書だったり、艇のトランスポートションだったり。宿泊、部屋割、パーティーの準備など至れり尽せりで、山田さんの処理能力には驚かされました。私は指示どおりに動けばいいんですが……。仕事をしていくうちに、残業が多くても、どなられても、大会を成功させようという裏方さんの心意気に、私もどっぷりはまり込んで、成功の喜びと一緒に味わいたいと思うようになりました。会社に勤めている感覚とは全然別で、短期間にバツと燃焼するという意味でいい経験をしました。楽しかったし、忘れないと思います。



武市 通訳の女性が「これだけ個性の強いのが集まって、仕事がスムーズに進行していくのがただ不思議だ」といってましたね。僕はインスペクターで通訳を兼ねて2人の女性にお手伝いいただいたんですが、単に通訳ではなく、インスペクターになりきって、外人ともけんかまでしてもらって（笑）、つっけんどんなところも柔くなるし、大変助かりました。

スポンサー問題と援助

大儀見 外国チームが感心したことの中に明らかに、普通では考えられないくらいのスポンサーが付いて、サポートしている。これは帳簿を見るまでもなく、各施設、運営を見れば分かる。そのわりにはコマーシャルリズムが出てこない、と。マークにニッサンが入っている程度で、よくもこれだけの金が集まったということも、大きなポイントとしてあるね。

もう一つ、ジュリーが最初につかつた問題は、正式な抗議がオーストラリアのSEAPLYに対して、イギリスのWINGS から出て、事情聴取して、これは変えてもらわなきゃいかんという結論だった。これも最近の風潮からいうと、一つの歴史的な判例になるのではないかと、ベラさんもレマンもいってましたね。

オーストラリアも、ブランド・ネームと類似した名前がかなりある。SEAFLYERの場合は、チャレンジャーとしてオーストラリアのヨット協会が認めた名前である、と、弁護士とも相談して研究し尽してきて、用意周到なディフェンスを展開したんですが、あれが一つの区切りをつけたという意味で、スポンサー・シップが一番理想的な形で、十分できるという、大きな成績を残したのじゃなからうか。

山崎 日本はヨットに対してすばらしく理解があつて、みんな援助すると、とらえたと思うね。現実とはな

かなさそうじゃないのに。

松田 もう一つ、ホームボートの佐島マリーナの協力。小野ハーバーマスターはじめ皆が親身になってやってくれましたよ。夜中でも頼むとボートを出してくれるんですよ。

山田 会場を佐島に決めたことが、大ヒットだったと思います。これも別に根拠があって決めたのではなくて、世界選手権をやろう、どこでやろうか。我々スタッフが揃っているのは関東水域だし、相模湾でやるのがよいに決まってる。どこをハーバーにしようか、と各ハーバーにお伺いの手紙を出したんです。それで返事のあったのが佐島で、佐島マリーナは、505の太平洋選手権でインターナショナルなレースの経験があって、やりましょうといってくださった。



それで、佐島に全部の施設、特に陸上のオペレーション・ルーム、ジュリー・ルーム、レガッタ・オフィス、選手のミーティング・ルーム、プレス・ルーム、銀行と、部屋のレイアウトもうまくいったと思います。プレス関係が喜んでくれたのも、あれだけの施設を使わせてくれたことが、陸上面のうまくいった一番の理由であると思います。

大儀見 佐島のハーバー関係のスタッフが実によくやってくれたね。外国の連中が、スモール・ボーイといったフォークリストの人、彼なんか、スーパーだ、ベストだといわれていた。本当によくやってくれたね。

山田 ジュリー・ボートの他に数多くの艇が必要だったのですが、佐島のパートラム4艇、引田天功さんの艇とか、すべてオーナーの好意で油代だけで出してくださって、あれだけのスペクテクター・ボート、プレス・ボートが揃えられたのも、最終的には森繁さん、小野さんが各オーナーに個別に折衝してくださって、心よく出してくれたんですから、佐島の力は相当大きいと思います。

運営上の問題点

武市 今までの話はいいとこづくめだったんですが、僕が聞いた範囲内の外国選手の不満といえますか、希望の一つは、艇を持ってきた場合の SHIPPING・チャージが非常に高い。へたすると、船賃み代よりも高い。これが何とかならないと、今後日本に持ってくる時の障害になる、と盛んにいってましたね。

もう一つは、コミッティ・ボートがウェザー・サイドにあって大き過ぎる。コミッティ・ボートは、あまりブランケットを作らない小さな船のほうが適している。

山田 これは何の大会もそうでしょうが、いわゆる保税のままでレースがやれば、もうちょっと安く

なるのかもしれない。石原慎太郎さんが尽力してくださって、関税当局に最初の段階で話してくださった。そのあと松田さんと一緒に何回も横須賀、横浜の税関に行って、最終的に外国艇は保税のまま佐島に引っ張ってきて、通関するシステムをとってくださったんですが…。ジュリー・ルームに外国からの7艇が集まった時、彼らはこんな値段が分かっていたら、絶対艇は持ってこなかったと、いいましたよ。

インフォメーションを17号まで出したんですが、その中に、日本における通関料、運送費については、今、安くする交渉をしているので、追って連絡します、と出して、それきりなんです。最終的に値段が決まらなかったことと、交渉中の値段をいったら、とても艇は運ばないだろうと、案内を出していなかった(笑)。ベテンにかけたわけじゃなくて、事実はそうなんです。

大儀見 また、この大会の陰で相当性能のいいチャーター艇が揃ったことが、高く評価されている。最終選考レースに出る艇の条件が、日本代表に選ばれなかったときには、その艇をチャーター艇に出す義務がある、と一筆取っていることを、レーマンもベラさんもこれはいいやり方だと感心していた。

今まで外国に行くと、チャーター艇はほんとにくずみたいなヨットでね。初めから全く望みが無い。ホランド艇は武田さんの好意で、全部で5隻作ったんですね。外国艇の中には、その武田さんに挨拶もしないで帰ったチームがあったときいて、とても残念に思います。マンザニータが土壇場でこなかったのは残念だった。

山田 ブラジル艇はオーナーの鳥山さん、スキッパーの伊東さんと、ずいぶん仲良くやりましたね。最終レースは一緒に乗ったりして。

松田 運営側の今後の問題としてはオリンピック・コースの場合、あの海面でやるなら、マークの移動はなかなか難かしいので、マークは初めから8つがっちりしたアンカーで打って、少なくともマークの移動をしないで良いようにしないと無理ですね。北の風で最大45度くらいのふれだったからいいものの、南にふれたら、水深500メートルの所にマークを移動する訳で、打てないですよ。

山田 マークを移動したのは1回だけでしたから、よかったですね。最後のレースのマーク移動はスムーズにいったんですか？ 行動を考えて、決定して、実際にマークがリブレイスされるまでの時間は？。

松田 スムーズにあって、10分か15分くらいですね。ただ、やはり綱渡り的なところはあった。

山田 僕はたまたまコントロール・ボートで下マークで待ってたでしよ。心配だったんです。いつまでも本船が前のマークのところにいるでしょう。

大儀見 第4レースのとき、トップとしんがりの間が非常に開いて、第6レグのとき移したんですよ。本当は第4レグで移すんじゃないかと思ってたんだけど。

トップが下のマークを回りかけている。その点でももうちょっとコミッティ・ボートが小さくて、小回りが効くほうがね。あれだけの大きさの船で、アンカーを揚げて、移動して、なんてやっていると、相当時間的余裕がないとね。

松田 機能的には、掃海艇もいいけれど、上陸用舟艇みたいな、もう少し小さな船でマークを打っていく、ということを考えてもいいんじゃないですかね。

山田 海面のコントロールの面は我々のセクションがやりましたが、コミッティのやり方に批判をされた方もあったようだけれど、その辺はどうですかね。

松田 オリンピックとか、少くとも世界選手権で、観覧船がレースエリアに入る事は相当規制される訳で、ゴールのときは別ですが、選手からコミッティに対して、クレームを付けやすいところが、その辺にあるんじゃないかな。伝統のある、いわゆるお祭りみたいな、ワットとやるレースと、ゴールドカップの血を引くレースとかオリンピックとは違うと思う。

山田 ビッグ・ボートのハンディキャップ・レースと、クォータートン、ハーフトン、ワントンなどの、スクラッチ・レースの違いでもあると思います。

山崎 そのとおりですよ。僕は、不満を何人かの会員から聞きましたが、事前に配付した手紙を読んでも、レースを成功させるためには、この規制は当然の処置だと思いましたね。シドニー・ホバート、トランスパックのスタートを見に来たのと違いますからね。

武市 日曜日ですか、観覧艇が、一般艇も含めて多かったですね。しかも、上マークのかなり近い所に集まってましたね。選手からは、多過ぎて邪魔になりそうなケースはあったが、あれだけ集まってくれと張り合いがある。たくさん見物艇がいたほうがいい、とも聞いています。

松田 その辺の兼ね合いですよ。現実には邪魔したら、規制する責任のある運営側に必ず抗議が出ますよ。

武市 それを許せば、今度は逆に、コントロールするほうは大変なことになりますからね。

松田 皆さんにきついことをいったから、この席を借りて、山田ともどもあやまります。ただセールを揚げてコミッティ・ボートの間に入る、これは幾ら何でも非常識です。

山田 最終選考レースに自衛艦の、酒井君の乗った艦長も見に来ていてね、小さい船が周りにいると本当にこわいと。今度もずいぶん危いケースがあったんですよ。自衛艦が気笛を鳴らしたりね。コントロール・ボートがいてジュリー・ボートがいて、壁を作って一般の観覧船がなかなか入ってこれなかった。ときどき横のほうでは中に入ったりね。それが人にとっては気分を悪くさせることだったかもしれない。逆に、運航チャージをやっている学生やヤマハのドライバーは、こちらの言うことを素直に聞く。絶対オフィシャル・ボートの中に一般艇を入れないように、毎朝ミー

ティングしてましてね。その辺の規制はある程度しようがないんじゃないかと思いますが。

そして、今後の課題

山崎 海外のレースに皆さんずいぶんチャレンジなさった。だけど、日本の外洋レースの水準を持ち上げたということでは、この大会が最高でしょうね。

武市 外国に行く場合は1パイだけ、あるいは少数ですね。ところが、その前に何回もトライアルがある形で、全体的レベルが上がりました。

大儀見 残された課題という意味で考えると、世界選手権を我々はやった。来年はイタリアでやるんだが、昨年度のヘルシンキの優勝艇のマンザニータにどうしても来てもらいたかったのと同じ意味で、日本の艇が来年イタリアのクォータートンに行かないのは片手落ちというか、自分の土俵にだけ呼び込んで、優勝して、あとは知らぬ存ぜぬでは……。

武市 勝ち逃げですね。

大儀見 だから、継続的に日本のチャレンジャーというか、チームを海外の世界選手権に、NORCがスポンサーなどの理解を得て送り出す。もちろん、艇、選手などは自前が原則だが、送り賃であるとか、全部持たないまでも、何らかの形でオフィシャル・チャレンジャーとして送り出す態勢を考えなきゃならないのじゃないか。逆に、一つの大会を運営してみて、今後の大きな課題をしょい込んだらうだね。

山崎 ディフェンディングが来なかったことは、僕らがいい感じを持ってないですからね。だから、次のイタリアに日本からの、それも、できるだけシビアなコンペティションを勝ち抜いた艇を行かせたい、となると、経済的問題は常時付いて回るし……。NORCの音頭で何かのファンドを作って支援する形、これは理事会の研究課題でしょう。

武市 とにかく死者が出なくてよかった。

大儀見 マストが折れたり、わりに簡単に5秒で沈んだなんて話は大きな教訓だね。今のじゃだめなんだと。今後、センターボード艇が大きく規制されるかもしれないね。

松田 ここで発言しているのは運営側ばかりで、広くNORCの会員から、耳の痛い意見もお聞きしないと、本当じゃないと思いますね。

大儀見 NORC会員各位のたいへんな援助と理解と、ここ10年ぐらゐの間のたくさんの経験の蓄積の上に立って、はじめて立派に大会を成功させることが出来たと思います。

将来に向って更に日本の外洋ヨットが飛躍するためにも、我々の気が付かない点をどんどん指摘いただきたいと思います。

(速記 石鍋八千代)

[編集部記]クォータートンのレース運営について、御意見をNORC事務局迄お寄せ下さい。順次掲載する予定です。

レース経過と分析

志賀仁郎 (文・写真とも)



健闘した〈神風エクスプレス〉

日本のオフショアレース界が、これほどの高水準にあったとは。海外から参加したすべてのレーサー関係者たちの素直な驚きであったろう。そして、日本の海がこれほどきびしく、これほど変化に富んでいようとは彼らの誰も、予想をしていなかったに違いない。

ある外国のレーサーが聞いた、“あなた達は、ほんとうにこんな海でいつもレースをやっているのか”あるジャーナリストは、“こんな危険な海でクォーターンをやるとは”と絶句していた。

レースが終わったあと、来週、神子元島レースがあるから乗らないかと誘ったら、彼らは、いやもうあの島は見たくないと言ってしまった。

彼らが、日本の海で見たもの、それは、まさに日本のオフショアの世界の実力だったのである。

“変化の激しかった海”

この季節はヨット乗りにとっては、かなり苛酷な季節といえるのだが、今回のレースでも、その表情は時にきびしく、また、穏やかであった。この海の豊かな表情がこのレースを面白くし、内容あるものにしていたのである。この大会の成功は準備・運営がスムーズであったことが最大の要因に上げられるだろうが、この海の表情もまた、大きなファクターであった。

大きな移動性高気圧におおわれておだやかな好天の続いていた10月下旬、このレースがスタートする頃にはくずれ始め、2つの低気圧が、日本海と東の海上を東北へ進んで、天気は下り坂となった。第1レースが無風で延期された日の夜、強烈な南西風が吹いて、外



ショート・オフショアでフィニッシュする〈シーフライヤー〉

国のレーサーたちを驚かせたが、次の日には、その低気圧が東の海上に抜けて、西高東低の気圧配置となり、北の季節風が吹きはじめた。この北風は、約20ノットと、この時期としては、それほど強い風とはいえなかったが、前夜の南風が大きな波を残していたためレース海面には、悪い波が立った。

目立った強風艇群のスピード

定刻スタートした第2レースは、この強風と悪い波の中できびしいものとなった。左右に分かれたレース艇団は、葉山沖に打たれた上マークに向けて、切り上がったが、東の岸寄り近くにコースをひいた艇がやや有利に上マークに到着した。西寄り沖コースには悪い波にかこまれた部分があった。

このレースのリーダーとなったのは、ロン・ホランド艇群で〈クォーターアップル〉、〈バーゴ〉が、トップを行く。そして、続く艇群の中に日本艇、〈神風エクスプレス〉、〈スピードスピード〉、〈マジシャン6,5〉と入っていた。強風では日本選手は不利との予想をくつがえたのである。フリーのレグでは、水線長の長い軽量艇がいいスピードを上げてトップ艇を追う。明らかに設計のねらい、艇の持つ性能が、そのままこの条件の中に読みとれる。

第2レグ、第3レグのトライアングルコースを終えてトップは、〈クォーターアップル〉(K2166)、つづいてフリーに抜群のスピードを見せた〈シーフライヤー〉(KAMH101)、3位〈マジシャン6〉(J2223)、続いて〈バーゴ〉(KZ10)、〈オービンド〉(J2330)、〈神風



上：オ2レース、〈神風エクスプレス〉、〈ウイングス〉、後方は〈シャイニーショベル〉

中：西ドイツからの〈メッチェン〉。オフショア・レースでは2度ともフィニッシュすることが出来なかった。

下：〈ムーンダッグ〉。クラーク嬢の健闘もむなしく総合18位に終る。

photo by ZIN SHIGA

エクスプレス〉(J1564)

2回目の上りに、ハプニングが起きた。トップを走る〈クォーターアップル〉がデイスマストしたのである。腰の強い重量艇に細いマストのこの快速艇は、この強風に、マストを極端にベンドさせ、ロアシュラウドをゆるめて、サイドベントの巾をとって、この悪い波の中で、安定したスピードが出ていた。この走り方は艇、マストの強度のギリギリのところでのスピードをつかみとるといったもので、そのバランスが崩れたところでこのデイスマストとなったと思われる。同じレースで同型艇〈バサート〉もデイスマストしている。

〈クォーターアップル〉が戦線離脱して、トップは、470のチャンピオン、ウルマンの乗る〈バーゴ〉となった。第4レグの上りをリードした〈バーゴ〉は、そのままトップでフィニッシュ・ラインを切った。2着は〈オービンド〉、3位に〈マジシャン5〉が入った。

この〈マジシャン5〉のレース振りは見事であった。第1レグを15位と出おくれた〈マジシャン〉は、各レグごとにひとつひとつ順位を上げ、執拗にトップを追った。その執念と勝利への気力、そして、セーリングの精度は世界のトップをねらうフネとして充分なものがあつた。(20ページ回航順位表参照)

この最初のレースでトップ10艇中、日本艇は4艇であつた。

激浪と強風と海のきびしさとの闘い

第3レース、ショート・オフショアは、重苦しい空気の中でスタートした。日本海と東海沖に低気圧があつて、それが東へ抜け、冬型の気圧配置になるといった予想が立っていたのだが、その2つの低気圧のうち、どっちが、この海域に影響を及ぼすか、その予想はかなりむずかしい。

スタート時、風はわずかに北東から、静かなゆっくりしたスタートになった。葉山沖のウェザーマークでは、ほとんど無風、そのわずかな風をひろって、〈マジシャン6〉が、トップに立った。続いて〈4サムライズ〉〈イエローマリー〉、〈シーフライヤー〉とまわり、ゆっくりと南下して行く。この艇団が、城ヶ島沖にさしかかった頃、突然、南から強い風が吹きはじめ、その風は西へまわった。日本海の低気圧の方が優勢で、しかもその進路が北へ片寄った。この時期にはちょっとめずらしい西の強風が吹き荒れた。波はこの風と相模湾深く入り込んだ黒潮、そして速い潮流とによって、すさまじいものとなった。大島の西をねらって走るレース艇は、ほとんど東へ流された。その中で、〈シーフライヤー〉、〈神風エクスプレス〉が相模湾中央で一旦西へコースをとり、大島の西岸に近づいた。〈マジシャン5〉はメンスルを2ポイントリーフ、ジブシートリーダーを外側にとってリーウェイを防ぎ風早埼の下にとりついた。この大島の北側には、今、信じられない

ほど強い東への流れがあつて、その東への流れはこの西からの強風によって更に強まりレース艇の風早回航を阻止していた。岸に思い切って寄った〈マジシャン5〉は、この難所をかわし、電々ブイまでを先行した。トップの〈マジシャン5〉は2101に回航している。そして2番手の〈パラダイス〉に40分、3番手の〈シーフライヤー〉に1時間の大差をつけているのである。

ここまでは、このショート・オフショアの勝負で、この電々ブイの回航にトップ艇と、最終艇では、何と10時間の差がついてしまったのである。そして、この吹き荒れる海に、4艇がデスマスト、12艇がDNFとなった。このDNFの中5艇はノトラブルでのリタイアで、これは、この海のすさまじさに戦意を失なったためだったのである。この荒天のレースに、トップ10艇の顔ぶれが変わった。日本艇は8艇、外国艇は〈シーフライヤー〉、〈ウイングス〉の2艇のみとなった。日本の海の狂暴な表情を数多く経験して来た日本人クルーの勝利とっていい。外国人レーサーの口から、日本の海のきびしさ、そして日本のオフショア・レーサーのたくまじさに驚嘆の声が聞かれるようになった。

絶好のセーリング日和となった第1レース

10月31日、帯状の高気圧におおわれて、絶好のセーリング日和の中で、第1レースがスタートした。風は北ないし北東から10〜18ノット、もっとも走りやすい条件となった。各艇、セーリングのテクニックを競い、レーシングタクティクスを競う。はなやかな、実に見ごたえのあるレースとなった、このレースのリーダーは、ホンコンのトップ艇〈シャイニーショベル〉(KH 777)。実にオーソドックスな美しいフネだ。全レグをトップで快走。このレースに優勝と思われたが、やや風が弱まり、不安定になった最終レグで、追う〈4サムライズ〉(G2257)〈オービンド〉(J2330)との華麗なタッキングマッチに敗れ、3位となった。〈4サムライズ〉は、各レグごとにスピードを上げ風の振れに敏感に反応、はじめてトップになった。〈オービンド〉の2位は、第2レースの2位と共に、このフネのクルーが抜群のセーリングセンスを持つことを実証していたといえるだろう。日本期待の〈マジシャン6〉は、第1レグ第2レグに〈シャイニーショベル〉とびつたりならぶ健闘を見せながら、2つの上りレグに、もう一步スピードが乗らず、8位と後退した。僚艇〈マジシャン5〉は、このレースも良くトップ艇群に食いさがり4位を得て、総合1位の栄光に向けて走り続けている。

微風と速い潮と、第4レース

第4レースは、弱い北東風の中でスタートした。潮は上げで、アウターマーク近くでは、かなり強い北西への流れが見られた。このスタートは、ほとんどのフネが、上手をねらって出たため、奇妙な形となった。



上：パプア・ニューギニアから参加の〈ベロシティ〉。オ5レースでは〈マジシャン6〉と衝突、失格となってしまった。
中：オ1レースでタッキング・マッチを演ずる〈オービンド〉とホンコンの〈シャイニーショベル〉
下：オ4レースで絶好のスタートをした〈シーフライヤー〉
photo by ZIN SHIGA

クルーリスト

ヨット名	オーナー名 (及びチャーター)	クルーメンバー
MAGICIAN V KAMIKAZE EXPRESS SEAFLYER	堀内浩太郎 蝶野春太郎 HUGH TREHARNE	箱守康之, 菊池 誠, ROY CUNDIFF, GERRY GAVIN, 高橋幸吉 戸川幹男, ROBERT E. FRY, 河口秀夫, 長谷川淳, 大橋俊彦 HUGH TREHARNE, JAMES WILMOT, MICHAEL SHARPE, JOHN STANLEY, ALANA KEMMIS
4 SAMURAIS	山村 彰	AXEL MOHNHAUPT, PETER TWELKMEYER, 大谷たかお, 諏訪慎男, 山村 彰
WINGS	D.LLOYD & H.KIRBY	BOB FISHER, HUGO KIRBY, DAVID LLOYD, WELBOURN HUGH BARROW DAVID
OOOH VIND SPEED SPEED 鯨魚 IV SHOUN A BLACK ARROW III SHINY SHOVEL	羽紫 宏昭 高井 理 斉藤 晃 福田 英秋 吉村 一平 BRIAN KEEP	羽紫宏昭, 羽紫宏次, 小林常則, ジョン・コーリアス, 池田 正 金指昭郎, 栗田好之介, 竹内 誠, 大木克也, 尾村久俊 八木達郎, 前田 博, 高橋良寿, 柳沢伸寿, 清水徹男 塩見 彰, 正井良和, 山崎市郎, 梅原敬一, 岡田憲佳 TONY BOUZAIID, PETER, LESTER, 門田公正, 吉田 豊 NEIL PRYDE, TIM PARSONS, EDWARD DUBOIS, CHRIS OSTENFELD, NEVILLE WHITE
SAKURA SAKURA TOTERUTERU 笑鳥 FAMILY	瓜生 昭一 山口 照雄	瓜生昭一, 下里周一, 前田利一, 藤田 亨, 鈴木秀則 庄崎義雄, 安岡忠義, 荒居達雄, 高田 衛, 木原俊男
PARADICE ST. GOLIATH MAGICIAN VI RODEM V MOONDOG	河田 俊一 二宮 隆雄 小池 久雄 戸田 浩 JUNE-MARIE CLARKE	田中良三, 笹岡耕平, 極楽地欣一郎, 森 清司, 河田俊一 二宮隆雄, 波多江研一, 日高茂樹, 石川信和, 都築勝利 小松一憲, 三船和馬, 竹島正則, 東島和幸, 本山 孝 石田幸博, HELMER PEDERSON, SIMON DAUBNEY, 霜山純夫, 真木彰成 JUNE CLARKE, MICHAEL HOLMES, CRAHAM WILLIAMS, CHRISTOPHER AMY
TRACER ESMERALDA CHOU CHOU SELF WHITING GREMLIN II MADCHEN VELOCITY YELLOW MARIE	三宅 智久 植松 真 吉川 誠一 JOHN BONICA KEITH. W. LAW HORST DIETRICH B. TARDREW CEES VAN TONGEREN	石 侑平, 三宅智久, 松田 啓, 柳生和夫, 岩本一男 大井真二, 笹川信竹, 堀内 巧, 高橋昌彦, 植松 真 五十嵐研自, 赤川信男, 津村 力, 吉川誠一, 佐藤ひとし JOHN BONICA, BRUCE PAIN, GEORGE WICKINS, DAVID SPEIRS K. W. LAW, MARK. DAGGE, GREG DAGGE, D. BELLINGA H. DIETRICH, J. EHLERS, H. J. HEINS, SAALMANN UTZ W. B. TARDREW, P. HULME, G. EISZLE, B. LAWTON, A. J. NORMAN CEES VAN TONGEREN, WILLY PETERS, 根岸隆樹, 大橋且典, H. V. TONGEREN
KINUCO VAGO	DAVID W. ALLEN MARK PATERSON	J. KNOWLES, J. CALLAHAN, J. ALLEN, DAVID W. ALLEN MARK PATERSON, DAVID ULLMAN, RICHARD CLEAVE, PHILLIP HOLLAND, 貝道盛孝
LARRIKIN II PASSAT	M. W. PHILLIPS MARCELO GIFFONI	M. W. PHILLIPS, L. J. TCHETTER, J. D. FARQUHAR, R. W. HASLER MARCELO RAMOS, JOSE WALDYR LIMA, JOSE PAULO BARCELLOS, MARCELO GIFFONI, 伊東政信
VIND TOO	MR. W. HEINS	HEINS WOLFGANG, SCHOLZ RUDOLF, BERUNARD FRITZ, BERUNARD JUERGEN
QUARTER APPLE	T. C. CHADWICK	T. C. CHADWICK, H. CUDMORE, L. SMITH, K. BUSHE

下手が完全に空いてしまったのである。この空間に、〈シーフライヤー〉が、走り込み、〈イエローマリー〉(H2322), 〈マンボウ〉(J1936)が続いた。そして、スターボートの長いレグをひいた、このグループが、その後のレースを有利に運ぶことになった。もっとも同じスタートを切りながら、一本タックでまっすぐ西へ向かった〈ウイングス〉(K6343)は、北に寄ってから潮が西へ流れていたため、遠くへ運ばれて勝機を失ってしまった。

西のコースを引き、中間に戻った〈シーフライヤー〉はこのフネの微風における性能を存分に発揮して、まったく危う気なくこのレースを制した。途中、風が大きく東へ振れ、最終レグは東へ向かって走ることになったが、ここで、ややおくれていた〈神風エクスプレス〉が思い切った作戦に出た。ほとんどの艇が、下のマークから、まずポートで岸へ向うのに対し、〈神風〉はマーク回航後すぐにタック、北へのコースをとった。この結果、〈神風〉は、再び北へ振れ戻した風をつかんで一気に2位に浮上した。逆に前半を先行していた〈セントゴライアス〉(J2308), 中間で勝機をねらっていた

〈オービンド〉が風の読みを間違い、大きく後退してしまった。

最後の結着を、第5レース

ロング・オフショア・レースは11月2日10時西高東低の典型的な冬型の気圧配置でスタートした。風は、レース中終始北東から20ノット前後の風が吹き続き、早いペースのレースとなった。しかも、このコンスタントに吹いた風によって、佐島一三宅一神子元一電々ブイー神子元までの全てのレグが、一本タック真上りなしの変則的なレースとなったのである。フリーにおける各艇の性能が試されたわけで、水線長の長い軽量艇が有利となった。この日までのレースで、トップを争っていた4艇は、このレースで結着をつけるためにスタートしたのだが、レースはまさにこの4艇のみのレースとっていいほど4艇によるトップ争いは見事だった。スタートにリコールされ、ウェザーマークを24番手とほぼビリでまわった〈マジシャン5〉は、三宅から神子元までの片上りのリーチングで素晴らしいスピードを見せて、トップの〈神風エクスプレス〉に

クォータートン世界選手権レース事故一覧表

第2レース 風向 NE 風速 8~10m/s オリンピックコース			
MOONDOG	ステムヘッドの破損→ヘッドホイール破損	ステムヘッドにアイブレードを使用、アイが外れた	DNF
KINUCO	チェーンプレートの浮き上り	バルクヘッドの材質不良か?	DNF
QUARTER APPLE	デイスマスト		DNF
PASSAT	デイスマスト		DNF
KAMIKAZE EXPRESS	ラダーシャフト・ベアリングの外れ		完 走
SPEED SPEED	バルビット破損	MANBOWとの接触による	完 走
第3レース 風向 SW 風速 18~22m/s ショートオフショア			
PASSAT	デイスマスト		DNF
QUARTER APPLE	デイスマスト		DNF
GREMLIN II	デイスマスト		DNF
VAGO	デイスマスト		DNF
MOONDOG	艇体前部破損	コールドモールド(5層)艇, パンチングにより2箇所破損	DNF
SELF WHITING	メインセール・リーフポイント破損		DNF
LARRIKIN II	メインセール・リーフポイント破損		DNF
VIND TOO	コンパスライト		DNF
MADCHEN	メインセールリーチ破損(軽微)		DNF
KAMIKAZE EXPRESS	ライフラフト流失, スタンション一本破損		完 走
TRACER	ライフブイ流失		完 走
OOOH VIND	ラダーシャフト曲り		完 走
MAGICIAN VI	F/D部パンプ	第1レース後発見修理	完 走
KOTERUTERU W.F.	マストの曲り	第1レース後交換	完 走
YELLOW MARIE, KINUCO, RODEM V の3艇はトラブル無しでDNF			
第5レース 風向 NE 風速 8~12m/s ロングオフショア			
ST. GOLIATH	デイスマスト		DNF
ESMERALDA	デイスマスト		DNF
KOTERUTERU W.F.	センターボード破損	流木等による接触又は強度不足	DNF
PARADICE	沈没	ワイルドタックによる180°横転	DNF
SHINY SHOVEL	メインセール破損		DNF
GREMLIN II	クルーの頭部裂傷	ワイルドジャイブでブームにて強打	DNF
MADCHEN	不明		DNF
MAGICIAN VI	ステムに穴があき浸水	VELOCITYとの接触, 修理後再スタート	完 走
KINUCO	艇体全体にダメージ		完 走

追いつき、以後のレースはこの2艇のトップ争いとなった。この海での経験を積みこの海を良く知っている、戸叶、ロバート組は一度も他艇を前に出すことなく、210マイルを35時間14分という驚異といえるタイムで走り切った。

このレースで、最終マーク神子元までを9位と好走していた〈パラダイス〉が、一瞬のブローに、ワイルドタック、そのまま沈没という信じられないアクシデントに見舞われ、また、神子元までを7位につけていた〈KOTERUTERU笑鳥ファミリー〉が、センターボードを欠損、リタイアするなど、いくつかの考えさせられるケースが起きたことは、こうした戦術的な軽量艇の持つ危険についてわれわれに教えるものがあると思う。

さて、はじめて東洋の海で開かれたワールドは、ま

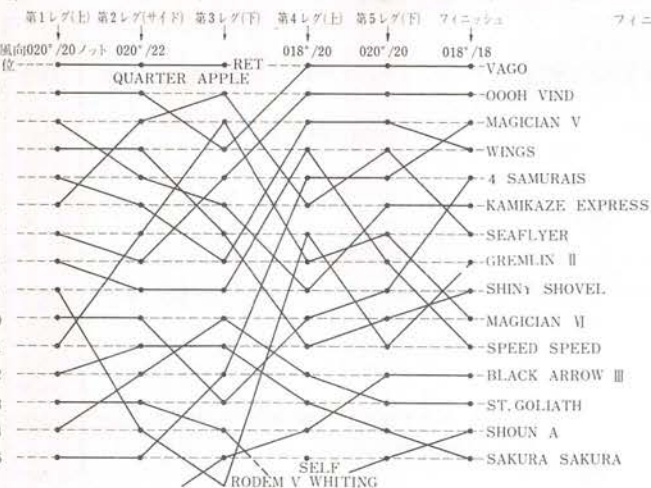
さに成功のうちに終ったが、日本のオフショア界が得た資産は極めて大きい。そしてその資産が今後日本の海洋スポーツにどのような実りをもたらせるか、われわれが何をなすべきか、課題は多い。



〈ブラックアロー〉はニュージーランド人2名と日本人2名の混成チーム。撮影岡本甫 提供舵社

第2レース オリピックコース・レース回航順位表 10月28日スタート1100

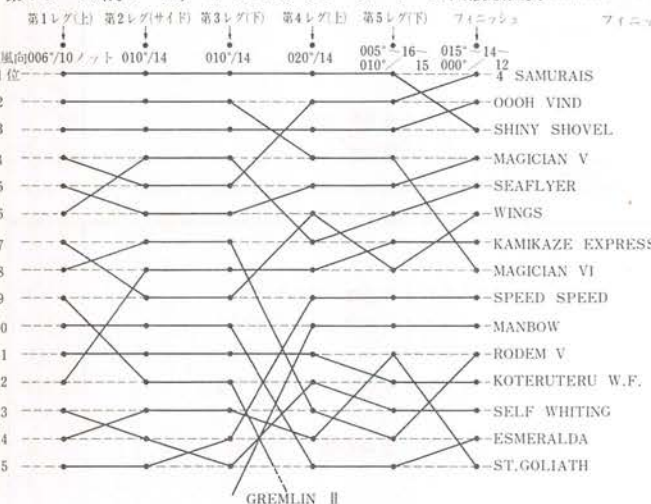
上位15艇



15-11-50°
15-13-45
15-15-25
15-15-40
15-16-20
15-17-20
15-18-00
15-18-40
15-18-55
15-19-30
15-20-45
15-23-50
15-25-35
15-26-00
15-26-05

第1レース(再レース) オリピックコース・レース回航順位表 10月31日 スタート1100

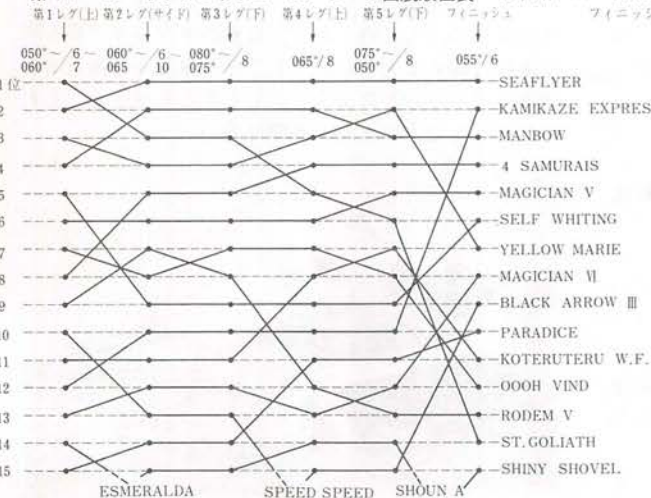
上位15艇



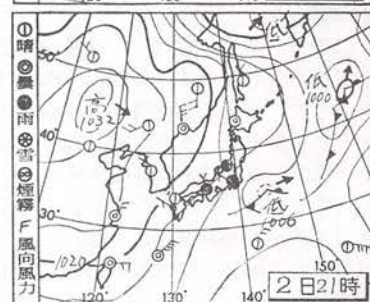
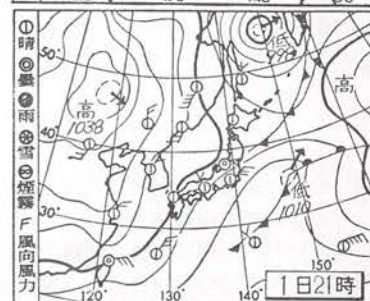
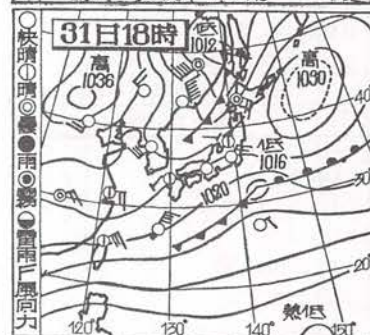
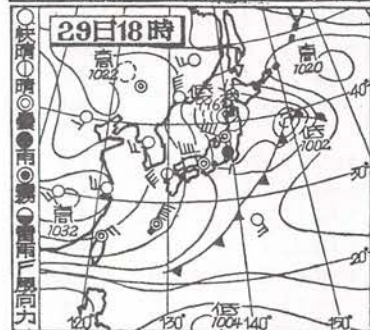
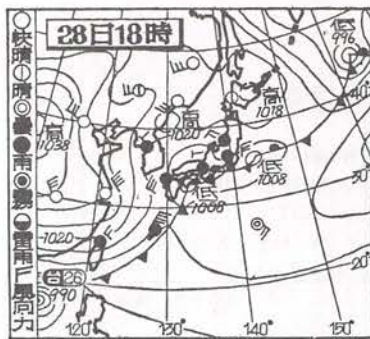
15-23-42°
15-24-22
15-25-29
15-27-39
15-29-26
15-30-17
15-31-48
15-31-57
15-33-10
15-33-12
15-34-27
15-35-42
15-36-04
15-36-35
15-36-47

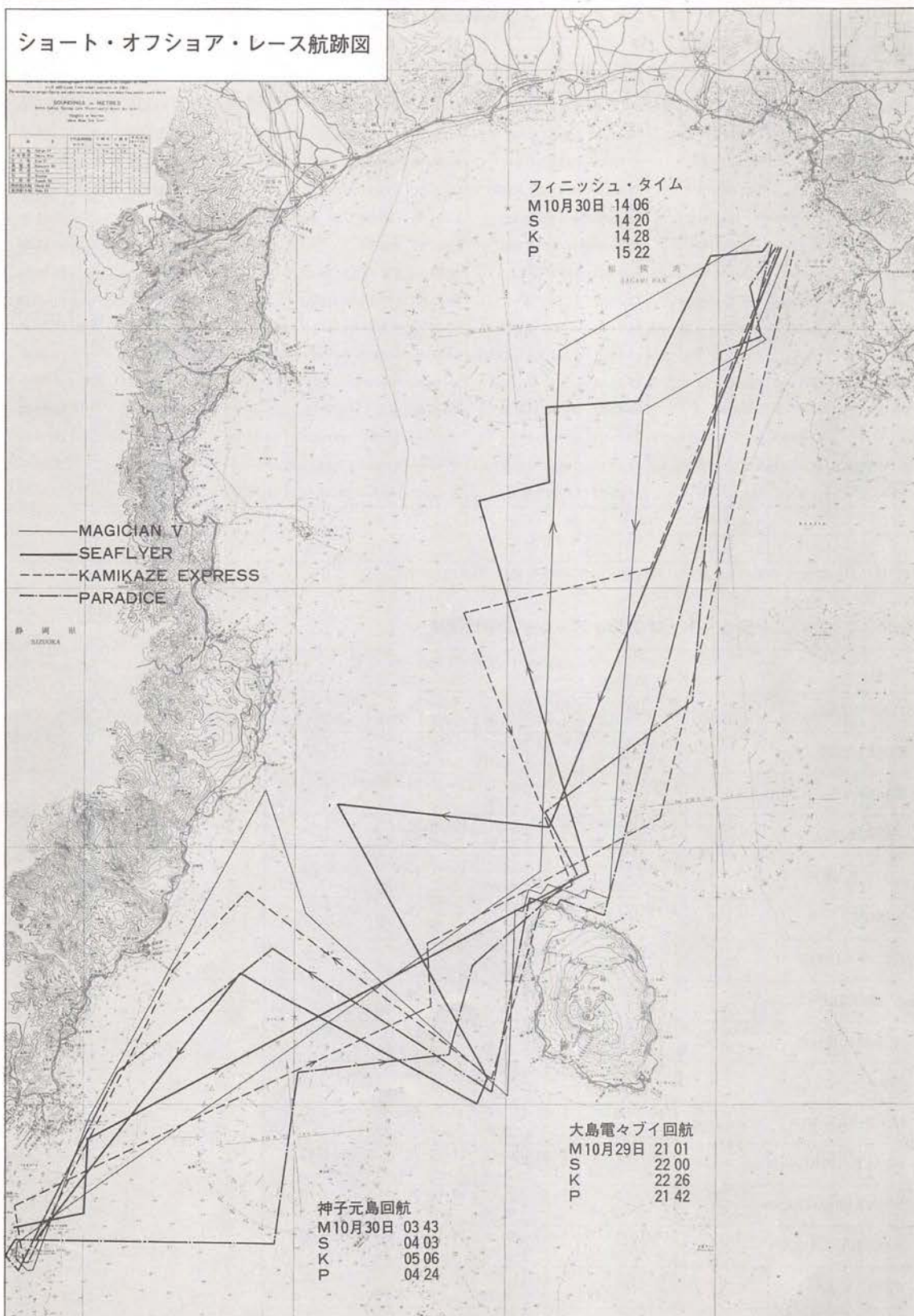
第4レース オリピックコース・レース回航順位表 11月1日 スタート1100

上位15艇



15-44-21°
15-54-55
15-58-04
15-59-55
16-00-33
16-01-32
16-02-12
16-02-44
16-05-37
16-06-04
16-06-14
16-06-22
16-09-14
16-10-09
16-10-57





ショート・オフショア・レース回航順位表

	ウェザーマーク		大島電カバイ		神 子 元 島		フィニッシュ	
	艇 名	時 間	艇 名	時 間	艇 名	時 間	艇 名	時 間
1位	MAGICIAN V	$\frac{d}{29} \frac{h}{11} \frac{m}{32}$	MAGICIAN V	$\frac{d}{29} \frac{h}{21} \frac{m}{10}$	MAGICIAN V	$\frac{d}{30} \frac{h}{13} \frac{m}{25}$	MAGICIAN V	$\frac{d}{30} \frac{h}{14} \frac{m}{15}$
2	4 SAMURAI	11-09-33	PARADICE	21-42-35	SEAFLYER	04-03-40	SEAFLYER	14-20-15
3	YELLOW MARIE	11-10-47	SEAFLYER	22-00-40	PARADICE	04-24-12	KAMIKAZE EXPRESS	14-28-30
4	SEAFLYER	11-12-08	VELOCITY	22-11-11	KAMIKAZE EXPRESS	05-06-02	PARADICE	15-22-45
5	ST. GOLIATH	11-13-11	4 SAMURAI	22-18-55	4 SAMURAI	05-13-45	KOTERUTERU W.F.	15-55-35
6	OOOH VIND	11-14-21	KOTERUTERU W.F.	22-19-10	KOTERUTERU W.F.	05-13-50	WINGS	15-59-15
7	KOTERUTERU W.F.	11-15-30	SHOUN A	22-20-45	SHOUN A	05-13-55	ST. GOLIATH	16-01-35
8	MAGICIAN V	11-15-45	CHOU CHOU	22-22-37	VELOCITY	05-20-30	ESMERALDA	16-08-57
9	VAGO	11-15-49	SAKURA SAKURA	22-23-03	BLACK ARROW III	06-02-23	4 SAMURAI	16-25-30
10	PASSAT	11-18-27	KAMIKAZE EXPRESS	22-26-07	SAKURA SAKURA	06-11-43	SHOUN A	16-30-23
11	MANBOW	11-19-41	BLACK ARROW III	22-27-48	CHOU CHOU	06-46-48	MAGICIAN V	16-53-00
12	SAKURA SAKURA	11-20-03	WINGS	22-49-25	MAGICIAN V	06-55-30	BLACK ARROW III	17-14-45
13	WINGS	11-20-19	ESMERALDA	23-06-20	ST. GOLIATH	07-10-28	SHINY SHOVEL	17-23-10
14	BLACK ARROW III	11-20-39	SHINY SHOVEL	23-24-10	SHINY SHOVEL	07-12-32	SAKURA SAKURA	17-31-00
15	MADCHEN	11-20-46	MAGICIAN V	23-31-15	ESMERALDA	07-17-03	CHOU CHOU	17-33-25
風向			(29H2100) 270°		※			
風速			22ノット					

ウェザーマーク	
艇 名	時 間
4 SAMURAI	$\frac{d}{29} \frac{h}{10} \frac{m}{36}$
SHINY SHOVEL	10-57-03
GREMLIN II	10-57-20
ESMERALDA	10-57-25
WINGS	10-57-34
SEAFLYER	10-58-10
RODEM A	10-58-24
KAMIKAZE EXPRESS	10-58-29
BLACK ARROW III	10-58-46
MADCHEN	10-58-48
KOTERUTERU W.F.	10-59-06
MOONDOG	10-59-26
SAKURA SAKURA	10-59-36
PARADICE	10-59-55
SHOUN A	10-59-57
030°	
21ノット	

※0500 070°/14ノット, 0600 045°/10, 0700 045°/12, 0800 090°/16, 0900 070°/14

ショート・オフショア・レース平均速度

艇 名	ウェザーマーク →大島(36M)	大島→神子元島 (20M)	神子元島→フィニッシュ (52M)	総 合 (111M)
MAGICIAN V	$\frac{9}{-45} \frac{-25}{3.69}$	$\frac{6}{-42} \frac{-15}{2.99}$	$\frac{10}{-22} \frac{-50}{5.01}$	$\frac{28}{-06} \frac{-15}{3.95}$
SEAFLYER	$\frac{10}{-48} \frac{-32}{3.33}$	$\frac{6}{-03} \frac{-00}{3.31}$	$\frac{10}{-16} \frac{-35}{5.06}$	$\frac{28}{-20} \frac{-15}{3.92}$
KAMIKAZE EXPRESS	$\frac{11}{-02} \frac{-14}{3.26}$	$\frac{6}{-39} \frac{-55}{3.00}$	$\frac{9}{-22} \frac{-28}{5.55}$	$\frac{28}{-28} \frac{-30}{3.90}$
PARADICE	$\frac{10}{-18} \frac{-17}{3.50}$	$\frac{6}{-41} \frac{-37}{2.99}$	$\frac{10}{-58} \frac{-33}{4.74}$	$\frac{29}{-22} \frac{-45}{3.78}$
KOTERUTERU W. F.	$\frac{11}{-03} \frac{-40}{3.25}$	$\frac{6}{-54} \frac{-40}{2.89}$	$\frac{10}{-41} \frac{-45}{4.86}$	$\frac{29}{-55} \frac{-35}{3.71}$
WINGS	$\frac{11}{-29} \frac{-06}{3.14}$	$\frac{8}{-36} \frac{-43}{2.32}$	$\frac{8}{-33} \frac{-07}{6.08}$	$\frac{29}{-59} \frac{-15}{3.70}$
ST. GOLIATH	$\frac{12}{-21} \frac{-24}{2.91}$	$\frac{7}{-35} \frac{-53}{2.63}$	$\frac{8}{-51} \frac{-07}{5.88}$	$\frac{30}{-01} \frac{-35}{3.70}$
ESMERALDA	$\frac{11}{-33} \frac{-19}{3.12}$	$\frac{8}{-10} \frac{-43}{2.44}$	$\frac{8}{-51} \frac{-54}{5.86}$	$\frac{30}{-08} \frac{-57}{3.68}$
4 SAMURAI	$\frac{11}{-09} \frac{-22}{3.23}$	$\frac{6}{-54} \frac{-50}{2.89}$	$\frac{11}{-11} \frac{-45}{4.64}$	$\frac{30}{-25} \frac{-30}{3.65}$
SHOUN A	$\frac{10}{-50} \frac{-19}{3.32}$	$\frac{7}{-53} \frac{-10}{2.54}$	$\frac{11}{-16} \frac{-28}{4.61}$	$\frac{30}{-30} \frac{-23}{3.64}$
MAGICIAN V	$\frac{12}{-22} \frac{-43}{2.91}$	$\frac{7}{-24} \frac{-15}{2.70}$	$\frac{9}{-57} \frac{-30}{5.22}$	$\frac{30}{-53} \frac{-00}{3.59}$
BLACK ARROW III	$\frac{11}{-07} \frac{-09}{3.24}$	$\frac{7}{-34} \frac{-35}{2.64}$	$\frac{11}{-12} \frac{-20}{4.64}$	$\frac{31}{-14} \frac{-45}{3.55}$
SHINY SHOVEL	$\frac{12}{-01} \frac{-42}{2.99}$	$\frac{7}{-48} \frac{-22}{2.56}$	$\frac{10}{-10} \frac{-38}{5.11}$	$\frac{31}{-23} \frac{-10}{3.54}$
SAKURA SAKURA	$\frac{11}{-03} \frac{-00}{3.26}$	$\frac{7}{-48} \frac{-40}{2.56}$	$\frac{11}{-19} \frac{-17}{4.59}$	$\frac{31}{-31} \frac{-00}{3.52}$
CHOU CHOU	$\frac{10}{-50} \frac{-34}{3.32}$	$\frac{8}{-24} \frac{-11}{2.38}$	$\frac{10}{-46} \frac{-37}{4.82}$	$\frac{31}{-33} \frac{-25}{3.52}$

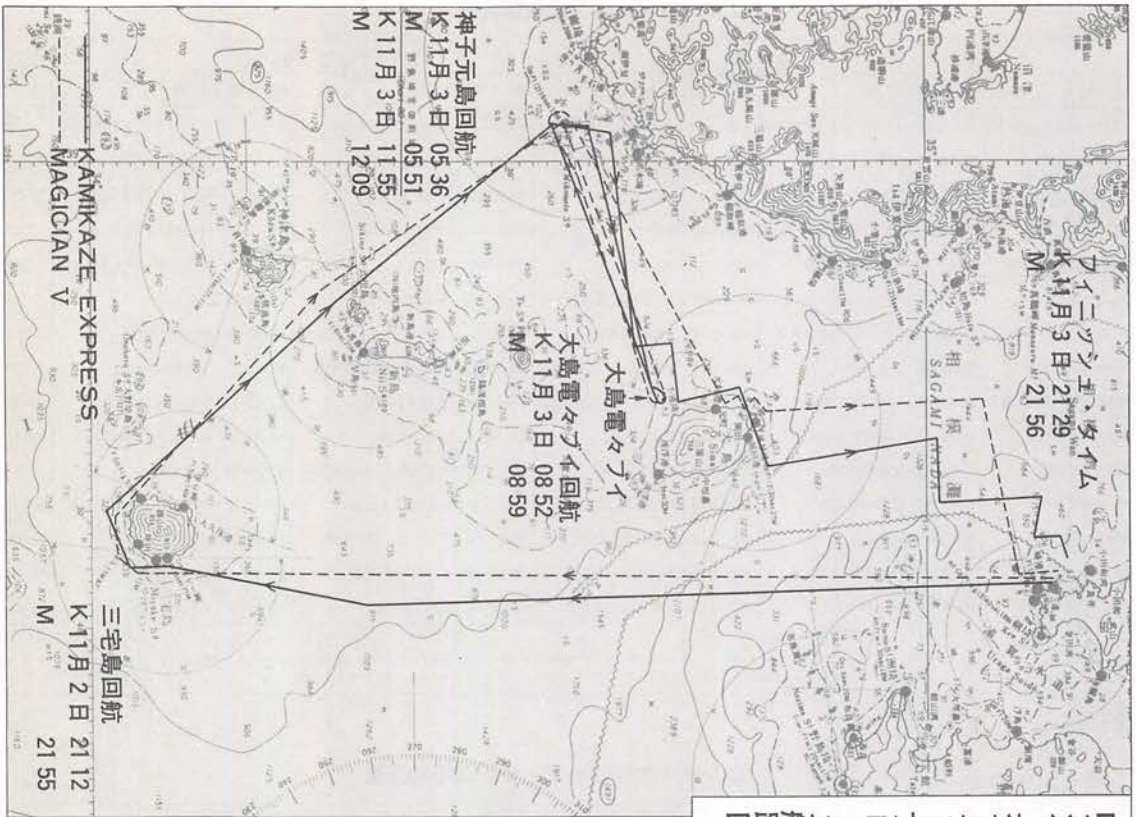
ロング・オフショア・レース回航順位表

三宅島		神子元島		大島電々バイ		神子元島		フィニッシュ		
艇名	時間	艇名	時間	艇名	時間	艇名	時間	艇名	時間	
KAMIKAZE EXPRESS	d h m s 2-21-12-30	KAMIKAZE EXPRESS	d h m s 3-05-36-33	KAMIKAZE EXPRESS	d h m s 3-08-32-15	KAMIKAZE EXPRESS	d h m s 3-11-55-03	KAMIKAZE EXPRESS	d h m s 3-21-29-30	1位
SEAFLYER	21-19-15	OOOH VIND	05-48-35	OOOH VIND	08-59-20	MAGICIAN V	12-09-00	MAGICIAN V	21-56-45	2
CHOU CHOU	21-35-40	MAGICIAN V	05-51-44	MAGICIAN V	08-59-35	SEAFLYER	12-10-58	SEAFLYER	22-06-20	3
OOOH VIND	21-44-15	SEAFLYER	05-55-35	SEAFLYER	09-03-03	OOOH VIND	12-12-22	OOOH VIND	22-23-38	4
RODEM V	21-44-40	4 SAMURAI	06-05-48	WINGS	09-19-48	WINGS	12-55-20	SPEED SPEED	23-36-00	5
SHOUN A	21-44-45	BLACK ARROW III	06-06-18	4 SAMURAI	09-24-45	SHOUN A	13-00-24	WINGS	23-40-40	6
BLACK ARROW III	21-44-50	KOTERUTERU W.F.	06-08-09	PARADICE	09-29-52	4 SAMURAI	13-01-32	MOONDOG	4-00-22-50	7
ESMERALDA	21-44-55	SHOUN A	06-09-32	BLACK ARROW III	09-31-02	BLACK ARROW III	13-03-25	4 SAMURAI	00-28-10	8
SAKURA SAKURA	21-49-25	SAKURA SAKURA	06-09-48	SAKURA SAKURA	09-32-23	PARADICE	13-04-15	SHOUN A	00-36-50	9
MANBOW	21-54-30	SHINY SHOVEL	06-10-12	MANBOW	09-34-02	MANBOW	13-04-16	SAKURA SAKURA	00-41-25	10
KOTERUTERU W.F.	21-54-36	MANBOW	06-10-42	SHOUN A	09-35-07	SAKURA SAKURA	13-09-04	RODEM V	00-47-50	11
4 SAMURAI	21-54-37	PARADICE	06-12-33	RODEM V	09-35-27	ESMERALDA	13-10-12	BLACK ARROW III	00-52-45	12
MAGICIAN V	21-55-45	WINGS	06-17-13	ESMERALDA	09-38-53	SPEED SPEED	13-10-21	MANBOW	01-05-10	13
SHINY SHOVEL	21-56-10	RODEM A	06-20-48	SPEED SPEED	09-39-58	CHOU CHOU	13-36-05	TRACER	01-12-05	14
ST. GOLIATH	21-59-55	MOONDOG	06-24-29	ST. GOLIATH	09-42-50	MOONDOG	13-40-18	VELOCITY	01-46-20	15
35°		055° (0530)		15°		055° (1200)		025°		風向
10ノット		28ノット (0530)		21ノット		20ノット (1200)		12ノット		風速

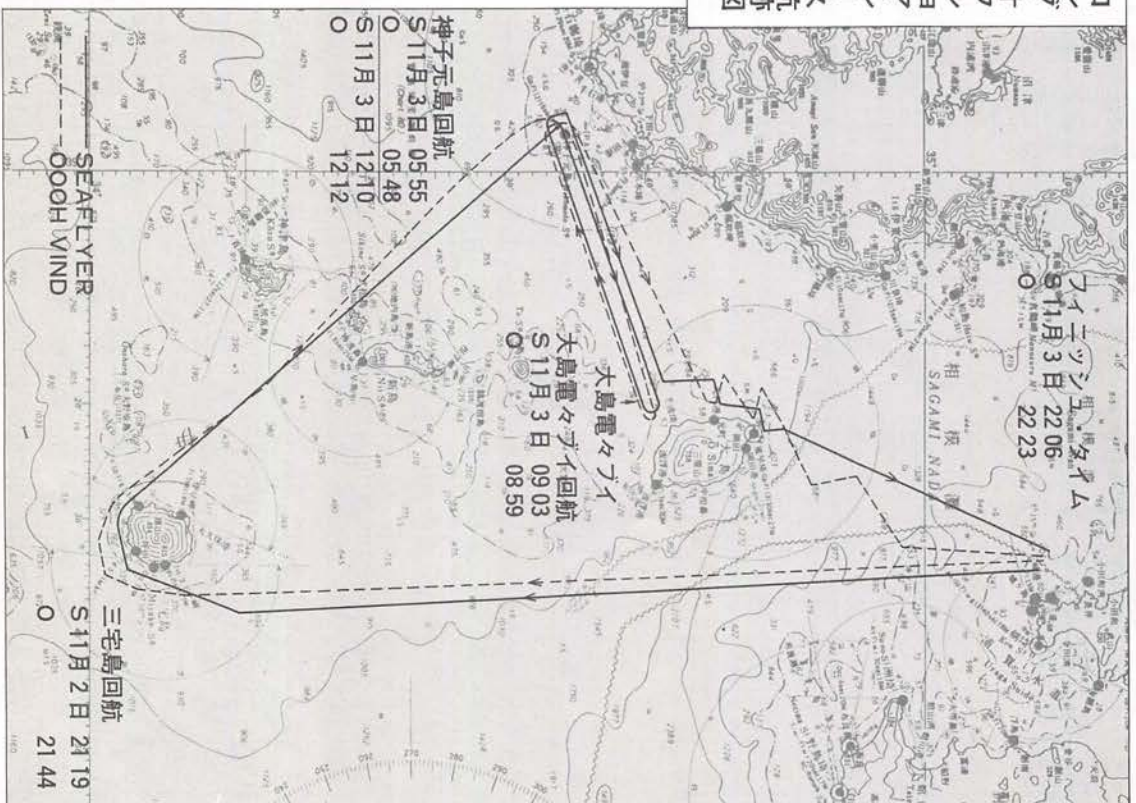
所要時間
h-m-s
平均速度 (ノット)

ロング・オフショア・レース平均速度

艇名	ウェザーマーク →三宅島 (75M)	三宅島→神子元 島 (43M)	神子元島→大島 (20M)	大島→神子元島 (20M)	神子元島→フィ ニッシュ (52M)	総合 (213M)
KAMIKAZE EXPRESS	10-14-01 7.33	8-24-25 5.12	3-15-20 6.15	3-02-48 6.56	9-34-28 5.43	35-14-30 6.04
MAGICIAN V	10-51-30 6.90	7-55-59 5.42	3-07-51 6.39	3-09-25 6.35	9-47-45 5.31	35-41-45 5.97
SEAFLYER	10-21-05 7.25	8-36-20 5.00	3-07-28 6.41	3-07-55 6.39	9-55-22 5.24	35-51-20 5.94
OOOH VIND	10-40-12 7.03	8-04-20 5.33	3-10-45 6.29	3-13-02 6.21	10-11-16 5.11	36-08-38 5.90
SPEED SPEED	11-00-56 6.81	8-27-25 5.09	3-11-28 6.29	3-30-23 5.71	10-25-39 4.99	37-11-00 5.72
WINGS	11-07-51 6.74	8-11-48 5.24	3-02-35 6.56	3-35-32 5.56	10-45-20 4.84	37-25-40 5.69
MOONDOG	11-04-45 6.77	8-20-18 5.16	3-20-01 6.01	3-55-48 5.09	10-42-32 4.85	38-07-50 5.59
4 SAMURAI	10-57-52 6.84	8-11-11 5.26	3-18-57 6.02	3-36-47 5.52	11-26-38 4.54	38-13-10 5.57
SHOUN A	10-44-48 6.98	8-24-47 5.11	3-25-35 6.83	3-25-17 5.85	11-36-26 4.48	38-21-50 5.55
SAKURA SAKURA	10-49-49 6.93	8-20-23 5.16	3-22-35 5.92	3-36-41 5.52	11-32-21 4.51	38-26-25 5.54
RODEM V	10-46-16 6.96	8-36-08 5.00	3-14-39 6.15	4-07-50 4.84	11-04-33 4.69	38-32-50 5.53
BLACK ARROW III	10-46-04 6.96	8-21-28 5.15	3-24-44 5.85	3-32-23 5.67	11-49-20 4.40	38-37-45 5.51
MANBOW	10-54-10 6.88	8-16-12 5.20	3-23-20 5.92	3-30-14 5.71	12-00-54 4.33	38-50-10 5.49
TRACER	11-23-31 6.58	8-32-20 5.04	3-22-31 5.92	3-40-19 5.45	11-10-25 4.66	38-57-05 5.47
VELOCITY	11-01-40 6.80	8-41-20 4.95	3-18-38 6.02	4-02-35 4.94	11-39-37 4.46	39-31-20 5.39



ロングオアシス航跡図



〈GREMLIN〉と〈PARADICE〉 「行方不明」——遭難事件について

第5レースで上記2艇にハプニングが起った。ホンコン代表艇の〈GREMLIN II〉(以下〈G〉)の場合は、三宅島回航点でチェックが出来ていれば、レースを断念してホーム・ポートに向かうことは通常のレースではよくあることであり、改めてここに取り上げる程の事ではなかったろう。事実、当時の海象・気象の状況から言って、かつ〈G〉はセンターボード艇ではなく、参加艇中最も復原力の高いと思われるロン・ホランドのデザインであることなどから、マストもしくはラダーのトラブルの可能性が一番高いと考えられ、自力復航の努力をしていると判断された。しかし、国際レースでもあり、ホンコンチームの陸上の関係者が〈G〉乗組員の家族に遭難の可能性があるとの電話連絡をとったため、11月3日の夜から行方不明船(missing ship)として海外へ報道されるに至った。11月3日1615頃、ホンコンチーム関係者より空からの搜索を海上保安庁に依頼して欲しいとの強い要請があり、海上保安庁に対してこの旨連絡をとった。海上保安庁としては時間的な制約もあって当日の航空機による搜索は行わず、大島付近の海域を航行中の全船舶に対するウオッチの要請が発信された。

11月4日早朝になって〈G〉と〈PARADICE〉(以下〈P〉)以外の全艇がフィニッシュもしくは所在の確認がついた時点(0415)で、予測されざる重大な事態の可能性も否定できないことから、NORCとして正式な救難要請を海上保安庁にお願いすることとなった。

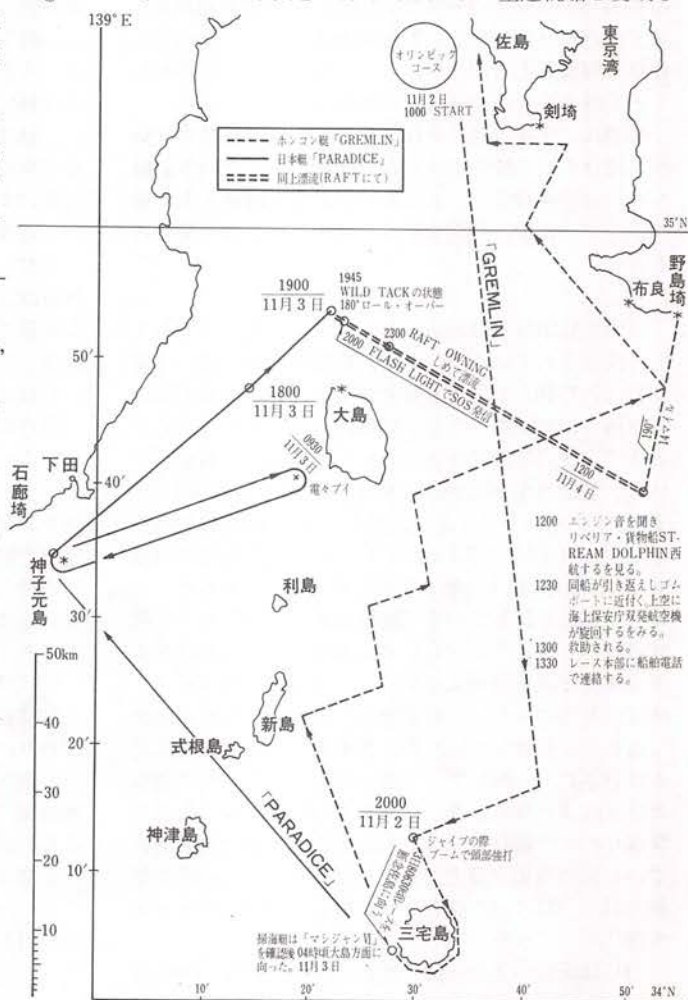
右図で判るように、〈G〉は三宅島に近接するまでに、東へ流された。そこで大きくオリジナル・コースを西寄りに修正して、三宅島に近づいている。次に三宅島を回るため2日20時ごろ、船尾から風を受けたままポートタックからジャイブし、メンスルのブームが反対舷にシフトした際、クルーのBELLINGA氏の頭部に強く当り、負傷し多量の出血となり、応急処理をとるなどしたが、この間再び東に流されたため三宅島にとりつのが大巾に遅れた。戦力が削減のまま次の朝を迎えたが、尚出血が止まらないので、三宅島の回航途中の0630にレース続行を断念して、コースを外れて佐島に向かった。

なお、〈G〉の報告によれば、早朝の三宅回航は岸寄りにコースをとり、海上自衛艦と島の間を通過したとのことであり、このこと

から同艇は回航の確認はされているとの判断に立っており、「行方不明」騒ぎになっていることは全く予想していなかったとのことである。

先述のように、翌4日朝正式に〈G〉の搜索を海上保安庁に要請したが、海上保安庁から海上自衛隊も搜索をするのかとの問い合わせがあり、事態の緊急性に鑑み、海上自衛隊の海陸からの搜索も正式に依頼した。海上自衛隊と海上保安庁は密接な連絡をとりながら、直ちに搜索にあたることとなり、0600より空からの搜索活動が実施されている。

まず、航空機については、大島から北部海面を小型機、その南部海面をYS-11機、そして三宅島以南は航空自衛隊のP2-Jが担当した。海上搜索隊では大島を中心として東西を二分して350トン型巡視船2隻及び



佐島沖は巡視艇、また黒潮と長期搜索を予測して海上自衛隊の自衛艦が野島埼灯台以東の海面に、訓練という名目で出動命令が出ていたと聞く。

この様な緊張した搜索陣の張りつめた空気の中に、完全装備のままのヨットが佐島のハーバーに近づいて来た。双眼鏡でセールナンバーを確認して〈G〉と判ったのは午後1時40分であった。

〈G〉が回航点でチェックにもれたが、事態の経過は次のようである。

第5レースのスタートで、〈VELOCITY〉と〈MAGICIAN VI〉が接触し、〈MAGICIAN VI〉は艇の一部を破損し、いったん佐島の桟橋に横付けして応急修理ののち4時間半遅れて再びレースを続けたが、掃海艇はこの艇をチェック(3日0143)したのち、次のチェック・ポイントの大島に向かった。

一方〈G〉は同じ日の早朝に三宅島の回航途中で掃海艇の確認をしているとの報告をしているのだが、正確な位置と時間は不明である。三宅島回航後〈G〉はレースを断念したこともあって、無理をせず負傷のBELLINGA氏をかばいつつ、伊豆諸島東側の海域を比較的ゆっくりしたペースで北上し、この間野島埼近くまで再び流されている。野島埼南方海面より反転して佐島に帰着したものだが、コースがこのように外れたことも帰着を大中に遅らせた要因となっている。

帰着後、早速〈G〉のBELLINGA氏は救急車で病院に運ばれて治療を受けたが、頭部キ裂のため5針縫った。治療を終えて、彼はその日の夜8時過ぎまで雑談をしていたが、強靱な精神と体力には改めて驚かされた。

〈PARADICE〉は最後のチェック・ポイントでもすべて確認されていたものだが、〈ESMERALDA〉と2隻が1304と1310とわずか6分差で最後の神子元島回航をした後、消息がなくなり、時間の経過とともに何らかのトラブルの可能性が強いとレース本部では判断していた。2025に至り〈ESMERALDA〉がディスマストして伊東港に入港、リタリアの連絡を入れた4日0930の時点では、〈P〉も同じくディスマストからラダー折損等の〈ESMERALDA〉以上の航行続行に重大な障害をもたらすような事故を起している可能性はかなり強いものと判断された。ところが、〈G〉の入港少し前の1230に先ず海上保安庁の航空機よりライフラフトと救命ブイ2ヶ確認の報告が入り、これが恐らく〈G〉のクルーが脱出したものと判断していたが、間もなく〈G〉の無事入港が確認され、一転して、一番心配していた〈P〉の遭難がほぼ確実と思われた。間もなく〈P〉のクルー全員が無事リベリア船籍のSTREAM DOLPHINに救助されている旨の通報が海上保安庁より入り、更に同船の船舶電話で〈P〉の田中艇長より無事救出の報告がレース本部に入ってきた。

〈P〉は大島の北部海域でNNE(約6~7 m/s)の風を

ポートタックでCo 60°で航走していたが、突然8~10 m/s 前後のブローに遭い、ワイルド・タックの状態となり、ジブシートをゆるめることが出来ないまま、ジブはバックウインドし、メインもランニングバックステイに妨まれて開かず、左舷から大きく風圧を受け、艇は左に傾き、90°横転、次いで、クルー全員の体重が右舷(風下側)にかかる状態で5秒位の間に180°ロールオーバーした。

この辺の詳細については笹岡氏の報告によるとして、最終的に船体が浸水・水没するまで1時間あったが、とりあえず完全に転覆したハルにつかまって、付近通過の汽船に防水用フラッシュ・ライトで発火信号SOSを送ったが視認してもらえず、艇を起こしてライフラフトの取り出しを計った。ライフラフトは正確な作動で展開したが、どういふものか上下が逆になり、その間に入った海水は排出して、ラフトに4人が乗り移り、その後ラフトの覆を締めて漂流を続け、必ず救助して貰えるという確信を持ち、体を休めたと田中艇長は報告している。この仮眠は、長期戦に備えて、無駄な体力や精神の消耗を防ぐ一助となり、誠に冷静沈着な措置であったと言えよう。更に生死の境を行き交いながら、航空機から見え易いように、10メートルの細索でホース型ブイを流したことも、困難な状況における冷静にして、適切な措置であったと言わねばならない。艇体の完全沈没という、外洋ヨットとしては有り得可からざる最悪の事故でありながら、沈着、適切な行動により全員が無事救助されたことは、不幸中の幸いである。

しかしながら、転覆後の措置が適切であったため人身事故にはならなかったとはいえ、特別に悪い海象でも気象でもないのに、艇が完全に転覆し、結果として沈没してしまったことは、極めて重大な事態であると言わねばならない。

現在のこの種の軽量化を限度まで追求し、かつセンターボードを取り入れるタイプの艇が、果して外洋ヨットとしての十分な適性を持っているかどうか、理論上の問題ではなく、現実の問題として、極めて切実な形で提起されているのだ。いや、問題提起どころか、この種のヨットが外洋艇としては不適格であり、危険であることが事実の問題としてはっきりしたと言うべきだろう。

ORCのCouncilが丁度この事故の起きた翌日、11月4日にロンドンで開かれていたが、日本から帰国したばかりのMary Pera, Marcel Leeman両氏の報告に、この重大事故が追加され、外洋ヨットレースの最高指導機関であるORCで、早速この事故と、その意味するものがCouncilの場で検討されたことは、当然のこととは言え喜ばしいことである。外洋ヨットのスタビリティに関する、より厳しい明確な規定の制定が早急に望まれるところである。

(大儀見記)

センターボーダー〈パラダイス〉 転覆沈没漂流記

〈パラダイス〉クルー
笹岡耕平



撮影 岡本甫 提供 舵社

本来ならオーナーかスキッパーが報告すべきところですが、オーナーはこの事件に不参加でし、スキッパーは事故処理等の雑用で多忙を極めていた現状で、原稿締切日迄に報告をなす唯一の立場にある私が、私の目と記憶と感覚にもとづいて報告致します。

I) 艇について

昭和53年6月に、世界選手権出場の目的で進水した新艇で、アメリカのダグラスピーターソンのデザインによる完全なセンターボーダーで、バラストを上下するドロップキール式ではなく、全くバラストとしての重量のないダガー式のセンターボーダーを有するディンギーと言った方がよいような艇です。インサイドバラストを500kg積載してインスペクションをクリアした。最終的な要目は、LOA=7.712m, LBG=6.720m, B=2.516m, Displ=1,367.66kg, I=7.848m, J=2.614m, P=8.496m, E=2.884m

(株)チタにより4隻製造され、このシリーズレースに3隻が参加した。(〈ゴライアス〉、〈ブラックアロー〉、〈パラダイス〉)

この3艇のうち〈ゴライアス〉が夏にチューニング中に沈没し、センターボーダーの危険性を示していた。クローズ・ホールドでの安定はよいが、スピンランでセンターボードをあげるとローリングがはげしくバランスをとるのが難かしいが、サーフィングするタイミングが早く永く持続する為、強風のスピンランに強みを発揮する。一口に言えば、乗員の大きい犠牲性とコントロールによって一味ちがった走りをする、文字通りのジャジャ馬です。ハーフトナーかと見まちがう程の居住性のある船と比べると、非人道的とさえ思える「つらい船」です。

キャビン中央に巨大なセンターボード・ケースがある為、キャビン内への出入りすら気ままにならない程で、クルーザーのイメージとはほど遠いものでした。しかし、9月のセレクションの強風下や、世界選手権のショート・オフショア・レースの烈風波浪の中を好成績で走破した事が示すように、コントロール次第で

十二分なスタビリティとスピード・ポテンシャルを持った艇でした。

河田俊一氏が購入し、田中良三氏がチャーターして競装したものです。

II) 乗員について

1977年の全日本から全く不変の4名で、この世界選手権に勝つことを目的に、その為に構成されたメンバーで、完全にチームワークのととのった乗員でした。艇長の田中良三君は37才。ヨット歴22年の大ベテランで、関西では「鬼の田中」「ヒゲの田中」と呼ばれ、セーリング・テクニックにかけては彼の右に出る者はいないようです。関西学院ヨット部(主将)を卒業してからもヨットから離れることなく、西宮ヨットハーバーへ通うのが日課のような生活で、〈パラダイス〉も身体の一部ようになっていた。

クルーの私も田中君同様37才で、大阪市立大学ヨット部(主将)卒業後、クルーザーに転向しもっぱら外洋レースとクルージングでナビゲーターをつとめる事が多く、今回もロングレースのナビゲーションの必要性からメンバーに加わりました。田中君とは西宮での同級生で10数年のつきあいになる。

第3の男は極楽地欣一郎君、31才。関西学院大学卒業。高等部時代から田中君のクルーとしてインターハイや国体に何度も出場しているベテランクルーで、今レースでも不可欠の存在でした。

もう一人のクルーは森清司君、26才。大阪府淡輪の青少年海洋センターに勤務して、ヨットやボートといつも一緒に、得意のレーザーの練習に余念がないという近畿大学ヨット部卒業の若者です。今年はレーザーの全日本3位でした。私達のチームが37才2人、31才1人という高年齢なので、若いパワーが欲しいという事で田中君が口説いてメンバーになった。このように、現在の日本では一応ベテラン揃いと言える構成でした。

III) 第5レース(ロング・オフショア)の経過

オリンピック・コースでの不振を100マイルのショ

ート・オフショアでカバーして、トータル10位で迎えた第5レースは文字通り勝負をかける大一番でした。昨年のセレクション以来100マイル、200マイルのオフショア・レースはなぜか不思議に好成績だったので何となく自信がありました。6～8位でフィニッシュすれば、総合5～6位に食い込んで入賞するだろうと読んでいました。三宅島までは一番西寄りのコースを走りましたが大差なく、10位前後だったと思います。三度目の三宅島回りは、気分的にも気楽なものでした。

(サタドーⅧ、2120頃) 三宅島から神子元島へは強風のリーチングで、雷光のはげしい黒雲へ突込んで行くのはあまり気分のいいものではありませんでしたが、このレグで先行集団に仲間入りして、神子元島を6～7位で回ったと思います(Ⅷ 0610頃)。前後に10隻数えることが出来ました。強風のクローズ・ホールドを75%ジブと2ポイントリーフのメインで大島ブイへ……。〈マンボウ〉を抜いたが〈ウイングス〉にあっさり抜かれてやはり6～7位で回航。

大島ブイ付近でトップらしい〈神風エクスプレス〉とミーティングして声を交した(大島ブイ回航0930頃)。再度神子元島へ向かう。潮流が速くブレーニングしてモーターボートのように走っているのに神子元島へなかなか近づけず、先行艇に追いついたものの後方からも追いつかれ、結局〈ウイングス〉、〈オービンド〉、〈4サムライズ〉、〈ショーウン〉、〈ブラックアロー〉、〈マンボウ〉等と一団となって回航した(Ⅷ 1305頃)。

あと佐島までクローズ・ホールドで約50マイルだ。幸い今回は艇の故障も皆無で乗員も元気でやる気十分で大島へ向った。

電々ブイ付近で南からアプローチしてくる〈サクラサクラ〉を確認、少し上手に〈ブラックアロー〉や〈ショーウン〉が見える。〈パラダイス〉はよく滑っているので、この分だと予想通り6～7位にフィニッシュ出来そうだ。元町港沖で真赤な夕日が水平線に没して行くのをながめていた。大島へ沿って340°で風早埼をクリアし、ポートタックで風早埼沖2マイルを通過。Co 60°で快走している。晴天で満天の星空だが、頭上に帯状の黒雲があり、風のシフトがはげしいが、ヘビーズノアとフルメインで快調にすべている。強い流れにも乗っているようだ。1900頃、そのまま1時間走ってタックを入れるよう指示して、今レースで初めてパスにもぐり込んだが、1945頃デッキからの声で起こされた。少しブローが強くなって来たのでNo.3ジブ(100%)にかえる為とタックするポジションを確認する為だ。この時は森君がヘルムをとって快調にすべらせていた。前方に洲の埼の灯がぼんやり見え、10時方向には城ヶ島らしいフレアーが夜空をてらしていた。本船の航行も多いが、殆んどが同じ方向で横切り船は多くあまり気にならない。

No.3ジブにかえて10分もすぎただろうか、突然風が大きくシフトしたらしくワイルドタックだ。森君が大

きく何度もティラーを引いたがすっこぬけらしい。あつという間に船が横倒しになった。田中君と極楽地君がシートストッパーをはずしに立ち上るや船はまるでスロービデオを見ているように私達の頭上にかぶさって来たのです。水中でけんめいにもがいて、ずいぶん水をのんで水面に顔を出した時には、真黒な船腹が横たわっていました。

Ⅳ) 漂流そして救助

信じられない事が起きたのです。「センターボーダーだからひょっとしたら……」と言う不安を吹き飛ばすほど、あの烈風の中を何度も走った〈パラダイス〉が、ほんとにあっけなく、なすすべもなく完全に転覆したのです。こわいとか、どうしようかという気持ではなく、「こんちくしょう、これでもう入賞出来なくなった」という残念さばかりが頭を去来しました。

つるつる滑ってつかむところのない船腹へ何とかよじ乗って時計を見ると丁度2000でした。全員ケガもなく無事です船内からは何も持ち出せず、私が手首にぶらさげていた強力ライト1ヶが頼りで、森君と田中君はライフジャケットを着用していませんでした。付近に航行船が多いので、さっそく電灯でSOS(……)をくり返しましたが反応なく、一度はこちらのライトがその船のブリッジを照らす程の距離でしたが、大きな引き波を残して通りすぎました。

こちらの位置が低いので大きな波にさえぎられて見えないのでしょう。あきらめずに数度試みましたがダメでした。発見されるよりひき殺されるのではないかという不安も出てきました。

ライフラフトをとり出す方法はないものかと相談しましたが、船腹の裏側のラフトロッカーに収納されたラフトを潜水作業で取り出すのは不可能に近い大変危険です。なすすべもなく船腹での漂流を続けるうちに船尾の方でラダーを持って座っていた極楽地君からばかに落ちついた声で「だいぶ沈んで来ましたよ」と言われて、よくみれば確かに浮力がなくなって来たらしく、船の安定が悪くなったようで、波によくゆさぶられるようになったようだ。

一か八か船を横倒しにしてラフトを出してみようと言う事になり、さっそくとりかかりました。浮力のない船は簡単に横になりましたが、森君の必死の努力にもかかわらず、ラフトハッチは水圧とレース前に施したシリコーンシーラントの接着力で開かないのです。

あきらめた森君が船尾の馬蹄型ブイをけんめいに取りはずしている時、急に船が船尾を水上にして水中で倒立したのです。田中君がすかさず水面ぎりぎりに見えるラフトハッチを死にもの狂いで開けたのです。

あの重いラフトが水に浮きました。「ラフトがでた、次にどうするんや、」の田中君の声に、私は夢中で「赤いロープを引け、」とさげびました。あつと言

う間にラフトは裏むきにふくらみました。精根つきた田中君がそのラフトの上にドタッと倒れ込むように横たわり、暫く動きませんでした。

森君も裏むきのラフトに乗りうつり、私と極楽地君は、ライフジャケットを着ているので、ラフトのベルトをつかんで浮いていました。クセノンのせん光がまぶしいほど光っていました。ライフブイを2ヶはずし終って、今度は沈没して行く〈パラダイス〉と早く縁を切らねばなりません。森君と田中君がラフトの何かとからみあったロープをほどいていますが、ナイフがないのではかどりません。

〈パラダイス〉は船尾のビルジポンプからヒューヒューというふいごのような音を出して、ジリジリと船尾を水没させて行きます。「縁が切れた」の声でホッとしました。クセノンのせん光に照されて、水面に白く小さくなった船尾がだんだんと遠のいて行きます。もう10分もすれば1500mの海底へ沈んで行くでしょう。

強いNNEの風でラフトは〈パラダイス〉から逃げるように遠のいて行きます。裏がえったラフトをひっくり返して全員が乗り移り、私の帽子で水をくみだして、ホッとしたのが2130でした。

最後に倒立して、ラフトをとり出すワンチャンスを得た幸運と、田中君の根性のおかげでした。さっそくラフトの中の備品を調べました。フィゴ1ヶ、ロープはしご、あかくみ、スポンジ、食糧18食、水1ℓ×4本、ナイフ、スベア電池付信号ライト、補修キット、清水袋、ハンドフレアー2本、パラシュート・フレアー2本でした。

0.5マイルほどの所を航行する貨物船にハンドフレアーをたきましたが反応なし。次にほぼ正面から来る大型の漁船にたきましたがやはりダメでした。本船航路から離れたのか、そのうち近くを通る船が見当らなくなっていました。ラフトの中は四人でキチキチで身動き出来ませんが、カバーのチャックを閉めればけっこう暖かく、あまり寒さは感じませんでした。ラフトで落ち着いたら目を閉じていないと、今度はラフトの複雑なゆれで船酔気味になります。田中君がゲーゲーからえずきで苦しんでいるようです。

明日になればレガッタ本部が捜索の手を打つだろう。何しろ世界選手権だから……と、もう助かったような気分でコックリコックリ、4日の朝を迎えました。快晴ですが風はかなりきついようで、ラフトは帆かけくらのように2ノットくらいで流されてます。

ラフトの後につないだ2ヶの馬蹄ブイのポケットにあったシーマーカーをビニール袋から出してやったら、ラフトの航跡をあざやかな緑色に染めていました。大島がずいぶん遠くになりました。15マイル程でしょう。90°ほど右に野島埼らしい陸地が見えます。やはり15マイル~20マイルですからNNEの風とEの潮流で、SEの方向へ20マイル以上流されたようです。0700頃沖の方に貨物船を発見、発煙筒をたこうと思ったらパラ

シュート・フレアーだったのでこれは今晚までおいておくことにした。

腹がへったのでラフトの食糧を食べてみた。15mm厚のクラッカー1枚と、兵六飴に似たナッツ味のゼリー一片で一食だそう。何とも心細い量だがけっこううまいし、少量で満腹感があるようになっているのか、あまり食べられないようだ。

飛行機の音がするとチャックを開いて見上げるのだが、上空を通りすぎて行くだけだ。保安庁や海上自衛隊のプロが捜索するのだから大船に乗った気で気楽な漂流だが、やはり早く救助されたい。でも早くて今日の昼から、へたとすると2、3日かかるかな……と話し合った。

12時頃、ラフトの出入口付近に座っていた田中君が、さっきぬいだ白いオイルスチンを振ったが、彼曰く、「すぐ近くをゴっつい奴が通りよってんけど行ってしまった」。でも、そんな事にはもう慣れてるから別に残念とも思わず、又チャックをしめて座禅を続けます。ところが10分程して突然「オーイ」という声が出たので驚いてテントから顔を出すと、何と、さっき通りすぎた巨大船のバウが迫っているではありませんか。

1回目失敗、ぐるっと大きく回って二度目のチャンスに本船からの投索がラフトに命中。ついでもう一本。デットスローのはずの本船がロープをぐいぐい引っ張る。手がちぎれそうだし、ラフトがつんのめって海水がうちこんで来る。恐怖の一瞬だ。巨大な船に横たきされる格好で4~5ノットで走っている。太いロープがおりて来て、1人ずつ腰にもやいてつり上げられた。

すぐに風呂。そして熱いおかゆ。おかわりして2杯食べた。ジョニ黒をごちそうになった。あまりこちらが元気なので救助した船長が面喰らっているようだ。上空に保安庁のYS-11が旋回している。保安庁の船も伴走しているが、引渡しに時間がかかるのでこのまま神戸へ運ばれることになった。田中君が船舶電話でレガッタ本部へ連絡。これでやっとレースが終了したのだ。

この船はニューヨークからパナマを経由して、ロスアンゼルスから神戸へ向かう途中のリベリア船籍で、韓国のDOLPHIN TRANSPORT所有の日本の三光汽船のチャーター船でSTREAM DOLPHINという20,500トンの不定期船で、乗組員は船長以下29名で全員韓国船員でした。救助されてデッキにあがった時のにんにくのにおいと、食事のキムチが印象的な大変親切な海の男達でした。

船長の話では最初に発見したのはクォーターマスターで、ラフトを何かの標識ブイかと思ってチャートを見直したところ何も記載がないので双眼鏡で見たら、白い布を振っているのが見えたと言う事です。

転覆した地点は、大島の風早埼から60°の方向で約5マイルの地点(推測)で、救助されたのは34°-41' N, 139°-51' Eでした。漂流時間は17時間でした。

優勝艇設計のプロセス



MAGICIAN V



MAGICIAN VI

ヤマハ発動機
セーリングボート設計グループ

昨年国内第1次予選、今年最終予選と共に200マイルレースで2度迄もトラブルを起こした MAGICIAN Vを駆って見事世界チャンピオンになれたのは、何よりも選手諸君のセーリング・センス及び頑張りの成果であった。

我が設計スタッフとしては、艇のポテンシャルとしては世界に伍する、いや世界一では、との自負を持っていたが、ヨットレースは不確定要素（運）がかなりの割合を占め、更にそのポテンシャルを引き出す乗員の能力に勝敗の行方が左右されてしまう。前者に関しては、我々は電算機により、風向、風速と潮流の多くの組合せでコース・シミュレーションを行ない、決して誤ったコースをひかない様（ベストを見出すのは難しいが）注意し、特にロング・オフショアでの勝率を高める努力をした。後者に関しては一流のクルーに乗ってもらったMAGICIAN Vはそのポテンシャルを十二分に発揮され、我々も満足している。

出場艇の半数以上が今年の船であり、1年前のMAGICIANはもはや古い船という印象であったが、この船齢差は1年半の絶え間なきテスト・チューニング、反省、改造の繰り返しにより乗り越えたと思っている。MAGICIAN Vを語る事はこの1年半を振り返る事になる。

基本計画から第1次予選まで

レース艇の基本計画は先ず海象調査から始められる。11月の相模湾はかなり強風域にあるという事で、このうつな海域にはフィックスキールが第1条件であると考え、又「長く」且つ「軽く」が2大命題となった。「軽く」に依って必然的にBは3mというマキシマム迄とらねば十分な帆面積を保持できず、更に軽さ故のレーティング上昇をおさえる為乾舷を並以上に大きくとった。従ってボリュームとしては今回参加艇の中で最大の船ができあがってしまった。

第1の命題「軽く」を最大のボリュームに適合させ

るには、もはやストリップアウトだけでは困難である。普通のFRPの構成にての重量計算では約100kgも計画重量をオーバーしてしまうのである。ここで我々はハルの材料に全面的にカーボンファイバーを用い、カーボン・ガラス・カーボンのサンドイッチ構造を採用し、デッキはバルサの中でも最も軽いものだけを切り出して芯材とするFRPサンドイッチ構造とした。これらにより船殻重量の約20%を軽減できた。

バラストはキールの下半分にのみ鉛をとりつけ重心位置をできるだけ下げ、CGFはミニマムをやや上回る程度の復原力を持たせた。この重心の低さ、前述の十分な乾舷、3mのBmax、絞っていないトランサムにより荒天時のフリーに於てブローチングし難く、乗員の技倆さえあれば最も強風迄スピンの展開が出来る船とした。

船型に関しては基本的にはプロダクション艇Y-21R/Cの発展型となったが、数多くの模型とそれらの修正による水槽テストの結果、オールラウンドに抵抗が少なく、特に8~10ノットでのスピードの伸びが良いものを選んだ。プレーニング性能の向上にはやはりスターンのオーバーハングの影響が大きく、これを取り入れたが、その形状には模型の粘土によるModifyの繰り返しの結果であった。

艇の建造は77年4月から始まり、V、VIと2隻が進水したのが7月上旬であった。

この後2隻の比較帆走によりリグの変更、バラストキールの形状変更の二大改造を行なった。全く同じ船が2隻という事で、これらの改造アイデアを片方に施し、比較帆走により性能差を把握し、良ければもう1隻の改造を行なうというステップが踏めた。これは非常に「手間」と「暇」のかかる方法であるが、1つずつ確実に性能アップできる方法である。又設計的にも得る所が大きな方法であり、特にその船固有のオペティマムなキールエリア等、これ迄未知のものが徐々に

解明してきた。これはその後開発した「Sailing Performance」を計算するプログラムにのせたら、テスト結果とほぼ同一の結果がアウトプットされ、理論と実験が一致した好例の一つとなった。

77年はこれらの改造とデッキ上のチューニングでレースへのタイムリミットになった。この年の計測は全くオーソドックスに受けた。セールエリアを最初から押えていた為全く楽に通過した。

この年のレースはトラブル迄は独壇場であった。半数以上が古い重い船であり、新艇もチューニング不足と思えた。MAGICIANと同程度の排水量におさえた他艇もレーティング通過の為の細工で全く本来の性能から遠ざかっていたと思われた。

このレースでの走りは我々の意図通りであった。

第1次予選から78年8月迄

78年1月、MAGICIAN Vのヘルムスマンであるノースのロイ選手より艇の改造等に関するコメントが届いたのを契機に再びプロジェクトが動き出した。ロイ氏の要望、V、VIクルー及び設計者案を基に、今後の改造及びテストの方向性を話合った。丁度この頃プロダクションY-24の試作艇が進水し、そのテストとMAGICIANのテストを兼ねる事ができた。テストではインボードエンジンをとりはずしても大きな性能アップはなく、逆にレーティングを入れる為にバウトリムをさせると性能がおちてしまう事、極端なバウトリムと軽量化は巾広船体の為に強風下のクローズでは著しく悪影響を及ぼす事、バウトリムの限界は $1^{\circ}30'$ と具体的な数値を出す迄に至った。これは最終的な手段としてのバウトリムの目安となった。又テストと併行してレーティングの系統的な計算を電算機に行ない、AGSポイント及びバウトリムの影響を確認した。特にバウトリムはレーティング0.1 ft下げるにはトリム何分と試算出し、最終レーティングへの絶対の自信を持った。

センターボードに関する検討もこの間に行なった。電算機による性能計算、レーティング計算、メカニズムの検討を始めた。性能は確に風速5~10ノットのフリーでは4~5%のアップはみられるが、クローズでのC・Bの効率のダウンを考え、更にレーティングの上昇をどこでおさえるか等、トータルで考えた場合フィックスキールに比べ大きなメリットはないとした。更に機構のトラブルの可能性を考えた場合、9月予選では良いかもしれないが11月には安全面からも採用できないと判断した。

但しC・B艇がインサイドバラストにより上下の重心集中が可能となり、為に我々の計算以上の効果があった事は認めざるをえない。この事はローウェル・ノースの手紙にも、「バラストはできるだけ軽くし、復原力を多少犠牲にしてもローリングを押えた方がチョッピーな日本の海には良い」と記されていたが……。又、リグに関してはノースの提言で3/4リグを採用した。

その結果、78年9月からは次の様に変化した。

ラダーは下方に250mm延長しヒール時の舵効きを良くし、シャフトにはステンレスでも通常の3倍の強度を持つ特殊な材質を採用した。エンジンはビレーを搭載しEPFを稼いだ。この分をメインセールへもってゆき、約10%のセールエリアの拡大を図った。

以上により微風下のランニングでもC・B艇についていけるスピードが確保されると確信し、強風下のクローズでもエンジン重量の増加により腰が強くなり、プレーニング性能をメンスルの大ききで保持できた。昨年よりもひと回り性能アップを図ったMAGICIANであった。そして数多くのデータをもとにした数百通りのコース・シュミレーションも9月上旬に完成した。

国内最終予選~世界選手権

国内最終予選はある程度は予期していたもののC・B艇のスピードを見せつけられショックをうけた。それは微風下のスピードだけでなく、かなりの風速迄C・B艇が良く走って頑張っているという点であった。昨年の走りからMAGICIANのポテンシャルに自信を持ち過ぎていたきらいはあるが、しかし我々もチューニングと改造を繰り返して性能向上を図ってきたのである。更にVのデイスマストと本番を迎えるにあたり緊張が高まった。

最終予選の結果から急遽艇の改造工事が決定した。項目はバラストキールの翼厚比を思いきって下げる事。「ビッグ・ディンキー」のMAGICIANが唯一持っていた「クルーザー」の名残りをここで消してしまった。2つ目はサーフィングボードの延長。そしてJをより大きくする為のFDの盛り上げ。マストは最も細いものをダブルスプレッダーでおさえる事とした。

計測に際しては性能の保持できる限界迄、荷物の移動によりバウトリムをさせた。この結果昨年はファアの次に小さなセールだったが、今回参加艇の中でも最大の部類に入るセールエリアが確保された。これらの工事、仕上げ、マスト立て、計測を一週間の内に終えた。最も忙しく緊張の一週間であった。

最後に

最終的に我々はバンプ(FDの盛り上げ)とバウトリム(他からみればかわいい程度の量だが)を行なったが、出来るならばこの様な事はせずに勝ちたかったというのが本音である。

船型は計算と実験をもとに最少の抵抗をもつ形でフェアに結ばれているべきであり、船は計画通りの喫水で浮いているべきである。ルールシートに費す時間を他に向ければもっともっと早く素晴らしい船ができるのではなからうか。

又、今回我々のフィックスキールが優勝した事で、ますます先鋭化し、ややもすると安全性に欠けるきらいのある最近のトナーの流行に対し、十分な復原力をもつキール艇でも勝てるという事が証明され、この「はやり」に対し歯止めがかかる事を期待している。

「優勝の記」

MAGICIAN V 箱守康之



最初に〈マジシャン5〉のメンバーを紹介することにします。ロイ・カンデフ（ノースセール・シールビーチ）ジェリー・ギャビン（ノースセール・ミッドウェスト）菊池誠（ノースセール・ジャパン）そして、私と以上4名でこの大会に臨みました。メンバー、艇共に、昨年の一次選考レースから一緒であったので、チームワーク、艇の心配は、全くといっていいくらい不安はありませんでした。しかし一番気を使ったのは、艇、マスト関係のトラブルが無いようにすることです。これは、国内選考レースで、ラダー破損（1次選考）デismast（2次選考）で苦しみ、苦い経験を味わった為です。しかしこれら色々なトラブルが、本大会までの期間、改良し、問題点を一つ一つ克服することを教えてくれた良い材料になったと思っています。以上のようなことで、ノートラブルで走ることが出来たら何とか戦えるのではという気持ちが全員にあったと思います。そしてまた、2つのオフショアレースをどう戦うかが、問題になりました。100哩、200哩レースがどれ程大きなウエイトを持った重要なレースであるかも、前回までの選考レースでわかっていたので、何とか上位に喰い込めるよう、黒潮状況、三宅島、神子元島、大島電々パイと、前もって調査し、各地点での潮の流向、流速をチェックし、オフショアレースでの資料を集めることもしました。これらの資料は、決して今回のレースで無駄でなかったことを証明してくれました。ここで問題になるのは、長いフリーでのセンターボード艇の存在であった。これは、私達キールボード艇にとって恐い、そして苦しい展開になることが予想された。決して自艇のフリーが遅いわけ



〈MAGICIAN V〉のクルー。左より箱守、菊池、ジェリー・ギャビン、ロイ・カンデフ 撮影 岡本甫、提供 舵社

はない。互角に戦えるスピードを持っていると思う。しかし、前回の最終選考レースでの〈神風エクスプレス〉の快走、ましてワールドに出場する各国の一流セーラーが乗りこなすセンターボード艇、私達にとって、ロング・オフショアでの長いフリーでのセンターボード艇が恐い存在でありました。しかしクローズ・ホルドでの性能には自信を持っていた。マジシャンは、全ての帆走において、艇の性能を発揮出来る、オールランドに良い特徴を持っている。以上のような事を頭に置き、本大会では、悔いの残らぬ試合が出来るよう、そして思いきりのよい試合をすることによって、きっと良い結果が出ると信じていました。

いざ大会の幕が開けられ、思っていたように、コンスタントに風が吹き、充分に、マジシャンの性能を出すことが出来ました。オリンピック・コースでは、スタートが悪くても、北風独特のフレを、コンパスを見ながら、小さなフレでもタッキングを繰り返しながら、徐々に、上位に上がって行き、確実に上位に入ることが、全オリンピック・コースで出来たことがよかったと思う。オリンピック・コースでのコンビネーションも、長期間4名一緒という練習が無かった為、最初不安があったが、各個人、別の艇種でのセーリング機会があった為、数日間では何とか覚えてしまったようであった。結果は3レース、3、4、5位であった。

さて問題のオフショア100哩である。事前に調査した黒潮情報、南、北風のケースでのコース設定に基づきこのレースに臨んだ。この100哩では、過去選考レースで1位、2位であった為、自信とまではいかないがかなり良い順位で帰って来れる確信はあった。まして今回は、神子元島から佐島フィニッシュが上りのコースになった以外、昨年1位でフィニッシュした時とほぼ近い風向であったからである。結果は、1位でフィニッシュした。しかしこの結果を生んだ大きなポイントがある。それは、大島風早埼から乳ヶ埼の最も潮の悪い流れの速い地点をうまく走ることが出来たからである。この地点で大きく後続艇を離すことが出来た。それは、No.3ジブをリーフし、3ポイントで帆走し、南西約12m/sの中、波とヒールの為、リーウェイがひどく、又それに潮が手伝って自分達が数回のタッキングにもかかわらず、約20~30分の間、同じ地点にもどされているのを、確認することが出来た。その時にもっと島によせてタッキングを繰り返すことによってすぐこの地点を通過することが出来た。それは、あの風と波の中、そして暗く視界が悪い中、大変危険であったが、数メートル島によせることで、他艇と数時間の差となって出てくるのであった。この地点で、後続艇を一気に離すことが出来たと思う。この思い切りが、100哩レースで勝つことが出来た勝因だと今も思っている。

さて次は、最終レースでもあり、本大会のメインでもある、もっとも重要な200哩レースである。この時

点で我々がトップ(総合)であることは、クルー全員わかってはいたが、いざスタートの時になってしまうとそんなことも忘れてしまったかのように、全員無心で乗っていた。しかし、上位艇が接戦(トータル)であり、「あせり」があったかもしれない。リコール復帰後ウェザーマークを下位で廻り、上位艇に離されはしたが、三宅島を中盤で廻り、三宅島から神子元島で一気に上位に上がることが出来た。これは、マジシャンのリーチングの性能と共に、何回ものジブチェンジと、ジブリードポイント交換を何回も行なった。リーチングでは、ジブの効果を充分に出せたことが良かったと思う。それと黒潮を乗り切る為、少し偏角をとり、スピードを付けて走ったことが良かったと思う。この追い上げで、2位でフィニッシュ出来、総合優勝を勝ちとることが出来ました。コンスタントに上位を走ることが出来、2つのロング・オフショアが前に書いた様に、色々なデーターを基に走ることが出来たので、本当に満足しています。これも、クルー全員一丸となって、勝ち取った勝利である。2つのロング・オフショアでは、全員一睡もせず、皆デッキで、ただいかに速く走るかしか考えていなかったのではないであろうか。この全員の気持ち、このすばらしい優勝につながったのだと私は思っています。

最後に、ロング・オフショアでは、さすがと思わせるチームワークとスピードをいやというほど見せつけた〈神風エクスプレス〉、日本の海は初めてであろうと思われる〈シーフライヤー〉が、実力通りすばらしい帆走を見せてくれました。このすばらしい帆走は一生忘れることはないでしょう。それと同時に、各国の一流セーラーの帆走技術、反面、外国選手からも我々日本チーム艇の走りは、忘れられないでしょう。

この大会を終え、日本選手の活躍は、外国艇に引けをとらないヨット大国の一步を踏み出したと確信しています。

このようなすばらしい大会を開かれた役員の皆様に心から感謝し、報告を終りたいと思います。

惨敗

武田 陽信



日本におけるクォータートン世界選手権大会に興味を持って、先ず我々に接触して来たのは、ニュージーランドのデザイナー、デビッドソンであったが、このセンターボーダーは遂に建造に至らなかった。ブルース・ファーは初めから1979年度のクォータートン世界

選手権を目標としていたので、新しいデザインを作り上げてはなかった。従って、数多くの海外から寄せられる、我々に対する照会に対しては、主にロン・ホルランドのセンターボーダーを説明しておいた。最初の計画としては、前年度の優勝艇ロン・ホルランドの〈MANZANITA〉を新しくスペインでセンターボーダーとして建造の上、空輸することに合意した。ロドニー・パティソンを始めとする屈強のクルーによるレース展開に、我々は非常に興味をもった。一方、マーク・バターソンやデビッド・ウルマンも自信を持って、国産ロン・ホルランドのセンターボーダー艇による参加を希望して来たので、外国製〈MANZANITA〉に対する国産艇の対戦という点からも、全費用を我々が負担して実現させることとした。

豪洲、アメリカ、ドイツ、英国、香港からも次々とロン・ホルランドやブルース・ファーの国産艇による参加の打診を受け、生産能力から判断し最終的にロン・ホルランドのNZ艇、英国艇、香港艇の3艇と、ブルース・ファーの香港艇を建造することとし、詳細打合せの為ニュージーランド及び香港に渡航したが、各ヨット・クラブで日本に於けるクォータートン世界選手権のパブリシティは全く不十分で、あれだけ完備して作られたレース資料も殆んど参加希望者に周知徹底されていなかったのは残念であった。

9月初めになって、スペイン製センターボーダー〈MANZANITA〉のテスト結果は不調に終り、やはりキール艇にすべきだと結論が出た為、我々の計画は大巾に変更しなくなかった。加えて、運賃の関係からロドニー・パティソン用の〈MANZANITA〉は国産艇を使用することとなり、カスタム・マリーンでは昼夜を通して建造に全力を尽した事は心から感謝している。

レース艇として建造方法は当然材質的にも変更せられ、欧州のFRPの艇建造の第一人者といわれるケン・レイボルトにより建造計画書が作成せられ、その指示により、Fabmat, Linrovmatと共にイソ系樹脂に従い軽量堅固な船体が次から次へと建造された。計画通りの軽量化に成功はしたが、次の問題としてレーティングが当然発生した。この点は、メジャー伊藤氏の格別の協力をいただき5艇共レーティング証書を得ることが出来た。佐島マリーナに搬入された艇群に対し、次から次へと来日するクルー達から各人各様の要求が山程出て来て、いかにも世界選手権らしい雰囲気とはなったものの、カスタム・マリーンの大橋君は殆んど休む暇もなく、彼等の要求を満たしてやったことは、私が最も感謝する所であり、又外国のクルー達の最も賞賛する所でもあった。

船体構造に対しては我々も長い研究から幾分の自信を持っていたが、やはりクルーが一流選手が多いだけに最も自信を持てなかった点はセールとマストであった。NZ艇のマーク・バターソンとデビッド・ウル

マンは470級の超一流選手であり、英国艇のハリー・カドモアは世界に名を馳せるヨット・マンである。従って彼等に対し、マストやセールに対しては我々の意見を出す余地はなかった。船型、バラストウエイト、ハルの重量とデザイン上のセール・プランは関係者に通報され、特にマストに関しては活発な議論が展開された。 $\frac{3}{4}$ トン、 $\frac{1}{2}$ トン、パンナム・レースを制覇したヨット・スパーのマストに対しては全員異存はなかったが、ダブル・スプレッダーに対するマスト径、硬度、テーパー角度、スプレッダー位置、ランナー取付位置に関して議論は集中した。結果的に冒険的ではあったが、ダブル・スプレッダーのDie 8 (80×60mm, 1.91kg/m)、硬度1.9を主張したヨット・スパーの意見がとり上げられ、更にテーパー角度、ランナー取付位置等もヨット・スパーに一任された。到着したマストを見た実感としては、予想以上に細く、弱そうな感じだったが、「世界選手権ともなると、全てが飛躍的なんだなあ」と大儀見氏とも話したが、私自身には「乗って見たい」という気持は全く起きなかった。

悪夢は余りにも早く起きた。ロン・ホランドのレース艇3艇のマストは、まるで蠟細工の様に折れ飛んだ。超一流の乗手達の落胆もさることながら、徹夜の作業に耐えて造船した人々の気持ちを考えると一言言葉もない。ハルは超一流と評価されたとはいえ、やはり残念無念としか言いようがない。

「世界選手権は一種のギャンブルなのだから」といって、「Next chance」と言いながら表面はほがらかに帰って行ったクルー達から、私は多くのものを学んだと思う。

NZ艇や英国艇の様な一流クルーとは別に、ヨットが好きで、レースが好きで、資金もないのに唯々参加して来た香港艇群をほほえましく思う一面、スペインの造船所が、自分の造船所で建造しない日本製の船で、ロドニー・パティソン等が出場することを好まず、〈MANZANITA〉の出場を無理に取り消させたことに、ヨット界の汚れた一面を見たことが、たった一つ心残りである。

今回、我々の関係で来日した一部のクルー達はセミ・プロ的性格であり、レース経験も非常に豊富であったが、今回の日本に於ける世界選手権の運営を非常に高く評価していた一面、物価、宿舎に対して非常な不満があったことは事実である。「最もお金のかかったレースだった。」「修理、修繕の施設がもっと容易に安く使えないものか。」「ロングレースの食料調達にもっと協力が欲しい。」等々、更に、或るクルーは成田到着後、佐島にたどりつくのにまる2日を要した事実等、今後の運営上参考となるべき点が上げられる。

写真：①〈バーゴ〉第2レースでは快走したが……。撮影岡本甫 提供舵社 ②〈クォーターアップル〉のデスマスト 撮影志賀仁郎 ③香港の〈グレムリン〉と〈ラリキン〉 撮影国保能健 提供舵社 ④ショート・オフショアで〈ラリキン〉の無惨な姿。撮影八十嶋豊治 提供舵社





撮影 八十嶋豊治 提供 舵社

設計のポイント

〈神風 EXPRESS〉と
〈KOTERUTERU WARAIDORI FAMILY〉

木原俊男



世界選手権に向けての新しいデザインのことにについては、設計手順としていろいろ考えながらデザインして行くと言うより、この場合は実際に設計をやり始める前に、セイルエリア、リグ、ハル形状、キール、ラダーについて、それとレース海面、海況、天候等について相当長い間考える時間があった。しかしある面では設計的に目標が「レースに勝つ」と言う単一目標なので、又、あらゆることを犠牲にしても走ると言う目的のみに設計出来る楽しみがありました。

このデザインをある程度成功させた要因の最も大きな点である、軽くて堅いハルの構造について説明してみます。艇体はエアレックス10mmのサンドイッチ工法。センターライン及びハルの中間は単板FRPとし、その部分にカーボンファイバーを使用した。マスト位置には12mm合板のバルクヘッドが1枚のみで、後はウレタン芯材のフレームを約1m間隔で取り付け。船体たて方向には、10mmバルサを3mm合板で特殊なサンドイッチ板を作り、それらをバウよりスターンまで左右両舷に取り付け、特にコックピット部分はコックピットとハル両方にFRP積層し、所々に穴をあけて軽量化を計った。両舷パイプバースは、価格と軽量を考え、25φの塩ビ管を使用。同様の塩ビ管はチャートテーブルとギャレーにも使用した。

デッキは10mmのバルサコアを使用し、特に複雑な

工法を使わずオーソドックスに制作した。センターケースもバルサを使い、ボードの方にデルリンローラを使って上下する方法で、これらは非常にスムーズに作動した。特に艇建造にあたって重量に十分注意したことで、ハルとデッキ接合後、計量したら、350kgと予定通りの重量で仕上がっていた。

設計上IORルールを意識した点は次の様な所です。設計トリムは少しバウトリムになる位で、通常のセーリング状態でゼロトリムになる様に、レーティング上バウトリムが有利でも実際上のデメリットの大きさを考え極端なバウトリムを避けた。マストより前にはほとんど重量物を置かない様に心掛けた。艇体後部いわゆるスターンの形状はほとんどルールを意識せずクリーンなもので仕上げた。CGFに関して設計計算上と実際計測値で大きな差が出て、RMCの値が予定より大幅に低く出て、SV値がギリギリに出る結果となり、予定としてはRMCの大きさをBWLを増加することで、最小の.968に入れる予定が、RMCを増やすためインサイドを30kg程度予定より多く積むことで解消させた。セイルプランに関しては、まず十分なメインのエリアを持つ、そしてレーティング一杯のジェノアと言う順に決定した。軽いハルを作るに伴ないセイルエリアはそれにつれて減少し、プレーニングハルになればなるほどセイルエリアも減少するのをいかにバランス上止めるか、私の場合これまでに設計したどの艇よりもRSAT/DISPL, RSAT/WF, SA/WA, SA/DISPL, 排水量係数、等の数値を重点的に考え、それらを出来るだけ長いウォーターラインの中に収めると言うことに努めた。

〈神風エクスプレス〉は第2次予選後、FDIに23mmパンプをつけ、そのメリットをセンターボードを120mm下方に長くし、メインセイルをPで30mm、Eで50mm大きくした。結果として、この船型の場合FDIは少し増加しすぎたきらいはあるものの、センターボードのアスペクトの増加によって上り角度が良くなるという考えを確かめる程の違いがはっきりしなかった。CGFは実際上ミニマム以下に計測値で表われたが、セーリングをしてみての結果では計算値の方が正しいと思われる程度の十分なスタビリティを持っていました。

特にセンターボード艇は初めてのことで、いろいろと勉強になることが多かったが、特に追手に於ての帆走は、センターボード艇特有のローリングがあったけれど、当初心配していた様な、特に不安定と言うこともなく非常に安心して乗れた。我々の〈笑い鳥〉でも90°位まで横倒の状態が1〜2度あったけれど、ほんの数秒で起き上ってくれ、極端に危険な状態にはならなかった。しかし、〈パラダイス〉の件もあるので絶対安全と言うことには疑問が残っているでしょう。しかしこれでIORのルールでペナルティーを課せられたら、余りメリットは無くなるであろう。

全体を通して、〈神風エクスプレス〉の場合、我々

の造船所でハルとデッキのみ作り、艀装工事を油壺周辺ですべてクルーの皆さんでやったことも、艇を知る上でプラスになったのではないと思われるし、又不明な点の質問も常に的を得て、レース艀装を十分に理解した人達であればこそ出来たものと思われる。特にメンバーの中にレーティングを熟知している人がいることは、こういう大レースにおいて不可欠の要素で、すべて安心して我々の指示どおりで計測され、改造の面でもデザイン上の打合せ及びレーティング、セールカット等も非常にスムーズに行ったと思います。艇の走りはレース結果の通りであるが、次艇を考えるならもう少し昇りのスピードと角度があれば申し分ないと思っている。今回の様に世界各国からいろいろなハルデザイン、セールデザインの艇がレーティング18フィートの内でレースを行ない、形状の違いはあれ、殆んど似たスピードで走ったことは、デザイン上興味があることであった。

最後に〈神風エクスプレス〉の場合は、軽く堅いハルにシンプルなラインと、スキッパー戸叶氏及びロバート氏をはじめとするクルーのチームワークがあれば予選1位、世界第2位となれたと思っている。



SPEED SPEED

高井 理

Q トン・ワールドに参加が決定した時は、正直言うてはっとしました。実際のところ、最終予選において、確実に選手権に出られる事を目的として、堅く“絶対にケース等のトラブルを起さない”事を第一として臨んだわけですが、不幸にも（というよりも製作した私のミスであるが）ラダートラブルという事故を起してしまい、重要なポイントを得る所のショート・オフショアを落して（DNF）、12位という結果に終わってしまいました。

このような事で敗退するのは、私をはじめとして、チームの面々にとって非常なショックではあった。我々はこのQトン・ワールドにかけて、その時間のほとんどを費やして臨んで来ました。第一次の選考レース以

後、艇のチューニングとともに、たえず艇のスピードアップをこころがけ、改造もおこないました。その改造のほとんどは、フリーのスピードのアップを目的としたもので、これは設計の当初よりも、フリーのスピードの上昇率が大きく、又、そのオフショアのコースにおいても、フリーの性能の良い艇が有利と思われた為であります。

しかるに私の艇は設計段階において、フリーのスピードを考慮したものの、強風におけるクローズ・ホールドとフリーでのハンドリングを重点とした為、やや、最近の艇とはおもむきを異にしている。

しかし、その狙った所においては最大限のスピードを発揮することが出来た。これには、一次予選以後、〈スピード・スピード〉に乗り込み、休みという休みを、すべて艇のチューニングに当たってくれた栗田好之助君をはじめとして、竹内誠、尾村久俊、大木克也君らの青山学院ヨット部OBのチームが出場した。

レースの結果から、結論づけられ、又、その中で望として、フリーのスピードの向上が出てきた為である。私としては、当然予想されるセンターボーダーの出現等を考え、新艇を製作したかったのではあるが、資金不足から断念せざるをえなかった。最終予選前における改造は、まず軽量化する事、すなわち、バラストの軽量化をはかるとともに、その断面も薄く抵抗のより少ないものへと変更し、同様にラダーの型状変更もおこない、丁度そのころ進水した同型艇と、走り比べをし、スピードのチェックをおこなった。

結果としては、フリーでのスピードは向上し、強風でのクローズ・ホールドの性能もなら落ちることはなかった。ただ、スタビリティは計算上、同一にしたものの、慣性モーメントの減少から、予想以上にブローに対しては、反応が早く、オーバーヒールへの時間が短くなった。このことは、センターボーダーにとつては、操船する上において、より難かしいものになるであろうと想像されたのではあるが……。

以上の様に相当の時間をかけて努力してきたものが一度のトラブルですべて消えようとしたわけです。しかし、グリーンブックで示されている様に外国エントリーの数20隻以下の場合の特典に期待をかけて、約2週間をまんじりともしない想いで過したが、さいわいにして出場できる事となり、最後のあがきともいえる改造をおこなった。それは、スターン部の大幅変更で、事実上のハルの基本的変更であり、又、マスト、それにとまうセール等、その期間中に出来るかぎりの事はおこなった。しかし、そのゆるされた時間の大半を改造に使ってしまい、事実上、Qトン・ワールドは我々にとってチューニングレースとなってしまった。

レースは結果的には7位におわり、そのスピード、技術からして、我々やクルーにとっては、その努力が認められるものの、やや不満足な結果に終わってしまった。

しかし、こうした努力は、Qトン・ワールドがあったために出来た事であり、その過程における、一つ一つの結果は、我々にとっては大きな成果となっている。私がこのレースの為に艇を設計し、建造した時点から現在にいたる間、間違いなくQトン艇のスピードは上がり、乗り手の技術も向上した。

この様な急激な進歩は、過去には見受けられない。それゆえ、このQトン・ワールドがもたらした功績は日本のヨット界のレベルアップに関して非常に大きなものと言えるのではないと思われる。

しかるに、その目的（レースにおいて勝利の栄光をつかむという事）に対し、乗り手にとっては過酷となってきた。今回出場した艇の走りを私自身の眼で見た限りにおいて、上位の何艇かはほとんど総合的には差が見られない。それらの差は明らかに乗り手の差であり、それは我々日本のデザイナーにとっては、大いに自信につながる所となった。外国から来ている乗り手は、いわゆる乗り手のプロであり、世界の一流セーラーであった。はからずも上位艇は何らかの形で、それらのセーラーが乗り込んでいた事実を考えれば、まさにうなずける所であります。又、今回、日本で初めて出場したセンターボーダーは、いくつかの利点と、うれうべき事実を残す事となった。センターボーダーの持つクローズ・ホールドにおけるモーションはフィックス艇に数段まさり、軽風におけるフリーでの、摩擦面積の減少にともなうスピードのアップは目を見張るものがある。しかし、さきに述べた様に、慣性モーメントが小さい事は、今大会においても、ワイルドタックから、簡単に沈を誘発している。

この様な現在、艇自体が乗り手に対し、その技術を要求している事からしても、今や世界戦はアマチュアの入る余地はわずかなものとなってきた。しかし、我々は、これらに対して十分に抵抗してきたつもりでもあり、その価値はあったと、現在思っている所です。



快走する〈SPEED SPEED〉撮影 岡本雨 提供 舵社



4 人の侍プラス 1

（4 SAMURAI）山村彰

一昨年（1976）10月頃に、大谷たかお君と相談の上、レーザ仲間であるMr. AXEL MOHNHAUPTに設計を依頼して、世界選手権にチャレンジする事を決めました。

AXELはベルリン大学の流体力学を卒業後ブリトン・チャンス設計事務所で、アメリカズカップの12メートルクラスの主任設計員として活躍され、現在はベルリン大学の医学部で人口心臓の作成に流体力学の知識を生かし活躍中であります。奥さんが日本の方なので、キールウィーク等でお世話になった日本のセーラーも多いことと思います。

設計依頼をした時の注文は、強風型のクローズ・ホールドの性能に重点を置き、ダウンウインドはセンターボーダーによってカバーしようと決めました。最近ダウンウインドに重点を置いた艇が多い様な気がしますが、レースにおける距離及び時間の比較においてクローズの軽視は重大な欠陥を招くものと考えました。

センターボードは安全性とクローズ・ホールドのスタビリティを増すために200kgのドロップキールにしましたが、この事は後ほど重大な欠陥を招く事になりました。パウは出来る限りシャープに。当然艇は波を2つに割りながら走る訳ですから、クサビを打ち込むようにシャープであってほしい。スタビリティを増し、ダウンウインドの性能向上のためにハル中央部よりスターンにかけて船底は巾広くフラットにし、クローズ・ホールドの性能向上のためにスターン部のボリュームは小さくしました。セールプランはJの大きい大面積のセールプランとなったので、スタビリティを増すため、メインセイルを出来るだけ低くする事にしました。

AXELがデッキとメインブームの間をぬける風をメインセイルに導く様、ブームの下に多くのセールバッグを並べ実験したところ、弱風では非常に速いとの経験も生かす事にしましたが、後にAXELが頭部を3針

も縫うという結果となりました。

約一年間に及ぶ設計の段階では、次から次へとアイデアが盛り込まれ、スピンスューター、ピボット式キール、ダブルデッキ構造にしてデッキ上をクリアーにする等、FD級のオリンピックメダリストでもあるMUSTO氏にも意見を聞きました。

結局は艇の重量増になる事はすべて中止しハルの軽量化に努めましたが、ドイツ人であるAXELは1〜2年で使用不能となる様な軽量ハルには反対で、エアレックスサンドイッチ工法のかかなり丈夫なものとなりました。

この間、AXELの画いた設計図はルール変更等もあって100枚近いものとなりましたが、親が子供を育てるごとく労を惜まず画いてくれた事は、ワンオフボートを作るのに大きな助けとなりました。

昨年の暮に、なかよし造船での建造が決まった。建造中にも木原君から軽量化の提案があったり新しい材質の検討等に時間を要し、造船所には迷惑をかけたが、4月中旬にすばらしい艇が完成しました。

4月15日に進水式を行ない、私の娘が“4人の侍”(4 SAMURAI)と命名してくれました。

さっそく翌日よりチューニングにとりかかりました。マストはZスパーとアルスパーの2本を用意しました。軽量のZスパーは強風での強度が心配でした。強風のオーストラリアで使用されているアルスパーはその点では全く心配のないものでしたが、この2本のマストは全く異なるベンドカーブで、Zスパーは下部が硬くてマストトップが柔かく、アルスパーは全体に均等のベンドカーブを描きます。セール担当のキングセールの庄崎君もこの両方に合うセールのカットには苦勞した様です。

大阪湾でのチューニング・レースでは期待通り、クローズ・ホールドの角度もスピードも良く、ランニング時のローリングのめ少々不安でした。しかし大阪湾の波ではさほど問題ではなく、関西ヨットクラブのポイントレースでも1, 1, 3位の成績でした。

庄崎、大谷、諏訪、AXELと私の5名のメンバーで



4位入賞の4 SAMURAIのクルー

予選に出ましたが、予戦の戦いぶりは惨憺たるもので、オリンピック3レースとショート・オフショアの終わったところで13位と予戦落ちしそうな成績で、200マイルレースに期待をかけました。この様に予想外な不成績は、強風時のランニングに先に述べた通り大きな問題があるからです。と言うのはパウの船底部をシャープにしたため、200kgのドロップキールを揚げるとステムのウォーターライン部で約3cm近くもパウが沈むため、強風時にパウが沈みブレーニング状態にならない上に重心が高くなり、その上浮力のないパウ方向にキールが移動するため、ローリングが激しくドロップキールは揚げない方が速いと言う結果を招きました。最終の200マイルレースでは、3位でフィニッシュし、やっとの思いで8位で予戦をパス出来ました。

本番の世界選手権までの間に、どうしてもランニング性能の向上を計る必要があり、ただちに検討に入り、結果ドロップキールを諦め、スターン部のポリウムを増して、ランニング時、クルーの体重移動によってパウを揚げ、又、底部のフラット面も増大し、ブレーニングしやすい様に改造しました。同時にセールエリアもJ, P, I, E共に4〜5cm小さくし、インサイドバラストをキール内に入れた事もあって、今までよりもひとランク大きいセールで頑張れる様になりました。

我々の仲間である木原氏設計の〈笑い鳥一家〉が予選落ちとなり、山口オーナーとも相談の上、我々が〈笑い鳥〉をチャーターし日本チームとして出場し、〈4 SAMURAI〉はドイツチームのチャーター艇として出場することになりました。

さっそくAXELの友人で今年テンペスト級世界選手権2位のPETER TWELKMEYERを呼び寄せ、〈4 SAMURAI〉のメンバーはPETER, AXEL, 大谷、諏訪、山村で、〈KOTERUTERU WARAIDORI FAMILY〉は庄崎、安岡、木原、荒居、高田でのチャレンジが決った。

〈KOTERUTERU W.F.〉チームは、最終戦でセンターボードを折損しリタリアしましたが、200マイルの成績いかんでは10位以内は当然の事、6位入賞のチャンスもあったのに残念でした。庄崎、安岡のチームはロングレースには強く、オリンピックコースでは今少しという面があった様に思います。〈4 SAMURAI〉はその反対にロングレースの神子元からフィニッシュの間で常に数艇に追抜かれ、これが上位3艇との得点差となった様です。

〈4 SAMURAI〉のオリンピックコースでの所要時間を3レース合計してみますと、出場全艇中最少時間で艇の走りについては満足すべきものでした。

さっそくドイツの〈MADCHEN〉チームとアメリカのノースセールのチームが来年の世界選手権用の艇として興味を示していました。

閉会式の古屋大会会長の挨拶に「わが国の外洋ヨットの歴史は浅く、多くを海外より学んで来た……。」と

の言葉がありました、今大会ですでにわが国の水準は世界のトップレベルに達している事を証明したのではないのでしょうか。私はかねがねヨット競技のレベルアップはその使用される艇の造艇技術と共に向上するものと考えていました。今まで我国では外国の優秀な艇を購入して世界に挑戦してきました。しかし、これではスタートからハンディキャップを背負っています。ディンギーの470級でも国産艇で好成績を挙げています。この様な意味において今大会の上位艇は日本のデザイナーの手により、我国で建造された訳でありますから、その技術は完全に世界の水準に達していると言えるのではないのでしょうか。

一部外国の選手から、オフショアのレース海面の潮の流れが複雑で地元有利だ、夜間の三宅島の回航は危険だとの声も聞かれましたが、この程度の条件はどここの世界選手権においてもあるものだと思います。かえてナビゲーターの腕の見せどころだったのではないのでしょうか。変化に富んだ気象条件、良い風だったオリンピックコース、世界選手権に相応しい海上(会場)であったと思います。

これを機会に毎年開かれる世界選手権に日本からも挑戦し、世界のレベルから再び差をつけられる事の無い様、向上を計りたいものです。

最後に、関係各位の御努力により立派な大会が開かれ、我々もぞんぶんに楽しませていただきまして、心より感謝致します。



大会に参加して

〈翻車魚〉 八木達郎

最終選考レースに10位で勝ち残った直後の我々の正直な感想は、果してこの艇で世界選手権に出て良いものかどうかと言う懸念と、本番の世界選手権ではもっとリラックスしたレースが出来るのではないかと、相反する二つの思いであった。それほどセンターボードは速く、又我々も最初から10位以内に入る予定で



〈マンボウ〉のクルー

いたので、当然ながら苦しい予戦だった。このレースにおいて、我々はインボードエンジン搭載と言う改造を誤りと認め、インボードの撤廃とパンクの取り付けによって同等のセールエリアを保つ改造を行ない、又プレーニングボードも20cmほど余分に伸ばした。純然たる大学のクラブ所有艇の〈翻車魚〉がここまでおもいきった改造をしてこれたのは、常にベストを尽くすと言う我々の姿勢もあったが、今回の参加に関して清水のヨットマンの大きな援助があったからである。艇を常に良いと思う方向へ改造して臨むと言う点で、我々は我々なりにベストを尽したが、予戦レースが終了時、完敗を知らされた。即ち世界的に速いと言われていたセンターボードの採用や、未だ実績の無いニューデザインでの可能性の追求。そう言った参加が初めて勝つための参加だと知らされたのである。最終的に我々に残されたのは我々の艇でベストを尽くす事だけだった。外国参加艇の顔ぶれが決まるとほとんどの艇が日本製の新艇もしくはチャーターである事が分かった。チャーター艇にはパティソンやウルマンらのそうそうたるヨットマンの顔ぶれがあり、彼らがかなりの所でチャーター艇を走らせる事は想像できたが、勝つためには無理が見え、注目したのはやはり自艇持ち込みのオーストラリア、ニュージーランド、ホンコン、イギリス、と言った所だった。この内オーストラリア、ニュージーランドとはダンヒルカップで共に走る機会があり、上マークを同時に回ったりして艇速に著しい差が無い事が分かった。日本のクォーター トンはこの一年の間に艇だけは完全に世界のレベルか、それを凌ぐまで来ている事は間違いなかった。

〈翻車魚〉のメンバーは次の通り。スキッパーに私、48年OB。ヘルムスマンに前田君、49年OB。サブヘルムス・クルーに高橋君、49年OB。クルーに柳沢君、現役3年。補欠に清水君、現役3年。サポーターに袖山君、現役2年。現役選手の陸上でのサポートはチームの強みだった。

護衛艦でのスタートは初めてで、スタートボールまでの距離があり、再三スタートミスの原因となった。

レースはNo.2ゼノア1ポイントリーフの比較的強風のレースになり、微風性能アップの為、強風性能の落ちた〈翻車魚〉にとって苦しいレースとなり、20位だった。ホランド艇団が他を圧して走り、ウルマンの乗る〈VAGO〉がトップを取ったが、〈QUARTER APP-LE〉と〈PASSAT〉の2艇がマストを折り、不運と言うよりはやはりと言う感じが強かった。このレースは雨がまじり、かなりのロングコースに加え視界が悪く、まるでオフショアレースを走っている様な錯覚にとらわれた。

29日のショート・オフショアは微風のスタートで、ウェザーマーク回航後、風が180°シフトして、大島へは南西の強風となった。ヘディングはスタボーで楽に大島の上を向かうが、悪い波にたたかれ岡田アプローチか東伊豆アプローチか迷う。結局我々はタックして伊豆に寄り〈マジシャン6〉、〈WINGS〉らとミートするが、大島アプローチで全艇の後についてしまい電々ブイ18位回航、神子元-佐島間でトラブルの〈スピードスピード〉を抜いて17着と完敗だった。我々は伊豆寄りで他艇は大島でかなり強烈なブローを受けた。スリーポイントメインのストームジブまで簡単にいったが、それほど吹いている感じは無く、波もそれほど悪くはなかった。このレースで既に12艇のリタイア艇を出し、特にホランド艇群は全艇ディスマストと早くもサバイバルレースの展開を見せて来た。

延期の第1レースでは上りでNo.1ゼノア1ポイントリーフの順風下のレースとなり、第1上マーク17位回航。その後コース良く追いついて10位フィニッシュ。ようやくレースらしいレースが出来る様になって来た。

第3レースはスタートからフィニッシュまで軽風のレースとなった。我々はスタート良く沖よりのブローをつかんで上マークを4位で回る。5番手以下に水がはいっているので、この位置をキープする様に走るが、〈SEAFLYER〉だけがフリーでとび出して独走体勢に入る。第2レグも〈ゴライアス〉を抜いて3位をキープするが次のフリーレグで後続につめられる。最終レグ〈YELLOW MARIE〉に走り勝ち後続をおさえて走るが、コース中盤で沖のブローをひろった〈神風エクスプレス〉が前をきり、3番手に落ち、これをキープして3位フィニッシュ。コースも良かったがスベリでも負けていなかった。我々はこのレースで総合13位まで挽回する。

最終の三宅レースでは、風は順風強で、スピランで三宅に向かう。東寄りコースがやや先行するが、三宅島アプローチで全艇潮を喰らいダンゴとなる。三宅-神子元はスピラン上からジブリーチングとなる。夜が明けて神子元回航、我々の目前を〈SHINY SH-VEL〉がリタイアして行く。電々ブイは強風の上り。〈翻車魚〉はNo.3ジブ3ポイントリーフの非常に苦しい走りであったが、何とか潮に助けられて電々の下へ出る。衆目の中で〈神風エクスプレス〉がトップ回航、

総合得点の上位艇団が200哩レースでもトップ争いを演じている。我々は10位で電々を回航、スピランで〈パラダイス〉と神子元回航を競う。

回航後大島の潮があまり強くないと判断して伊豆寄りを走るが、これがはずれて風早アプローチが遅くなる。風早-佐島間フルタックを打ちながらやや右寄りを走るが、風が北にフレて左コースからやられ13着。我々は得点で10位となったが、〈BLACK ARROW〉のリコールと〈MAGICIAN VI〉のDSQで最終的に8位となる。

我々は、このサバイバルレースを生き抜いたが、海況自体はいつもの相模湾と変りはなかった。

来年はルール改正等、いろいろな問題があるようだが、我々は又、クォータートンでレースに臨みたいと思っています。



撮影 国保健 提供 舵社

2 + 2 = ?

イエローマリー 大橋且典

今1978年クォータートン・ワールドに、〈イエローマリー〉(オランダ)はオランダ人2名、日本人2名の混成チームで参加しました。

成績はさておき、オランダ人と日本人の野次喜多ぶりをダイジェスト・レポートいたします。

まずは登場人物からです。

ケイス (オランダ) —— 今回スキッパーを務めました。現在オランダ・ヴァンデスユタット事務所のチーフデザイナーであり、若冠34才。若いわりにはヨット歴が長く、6才の頃から乗り始め現在に至っております。

ウィリー (オランダ) —— やはりオランダ・ヴァンデスユタットの一員で、ヨットデザイナー。26才。ケイスの指導よろしく、デザインにもセーリングにも最近ぐんぐん力をつけてきています。

根岸徑樹 (日本) —— 御存知ノースセール・ジャパン。

サムライの多いノースの中でも小型クルーザー部門の第一人者です。30才。それに私、大橋が加わります。

第4レース、オリンピックコース。

北寄りの風、風速3~4m/s。

風はパラパラと、どちらかという東へ向かって振れています。このような場合こまかく振れるだけで、ウーンと東へ振れてしまうような事はないというのが日本人クルー2人の一致したところ。 (ところが、実際はウーンと東へ振れ、それも、真東近くまで振れてしまうのです。) 潮は止まっているようですが、後半になって満ちてくるはず。

本部船一点の風上有利スタートを、スタートライン真ん中あたりから〈SEAFLYER〉と共に寂しいスタートを切りました。「これは無いなあ!!」と日本人クルー2人。

ケイスのクローズスのセーリングは、ジェノアのリーチをいっぱい開いて、メインはそんなに引き込まず、ジェノアの風見の風上側は全然無視してどんどんのぼってゆくセーリングで、スピード感は抜群です。3年前も似たような走りでしたが、今回の方がより極端になってきているようです。

そのスピード感でグングン走りますが、如何せん、風は大方、東(岸側)へ振れて行きます。タックのチャンスをつかめぬまま、ジリジリしながら仕方なく進みます。幸いな事にこちら側(沖側)の方が、岸側より風がフレッシュなようで、それだけが救いです。我々のやや風上を走っていた〈SELF WHITING〉が我慢しきれずタックし、真ん中へ入って行きます。案の定ダメで、途中であきらめ、又タックしたようです。

たしかに大勢として東へ振れているようですが、風はけっこうフラフラしています。そのフラフラがちょっと大きくなったようです。5度ぐらいの振れで、それもやや長く続くようです。ケイス、大変思い切りが悪く、一度、風下へ振れ「よし行こう!!」と言うと、「いや待て、もう少し。」ジリジリして、又「行こう。」と言えば、ケイス、しばし無言で走り続け、そのうち

キョロ、キョロしだして、その頃にはもう遅く、もとの角度にもどっています。それでそのまま走って、又風下へ振れ、又々同様の事がくりかえされ、それが3回程続きました。

私共の英語力を棚に上げて言うのですが、これはもう明らかにウィリーの責任で、どうもこの青年はレースというものがわかっていないようです。ケイスという男は能力も充分あり、頭も切れるので、何かひとつと言うとそれにおおいかぶせるように言葉でねじふせるタイプなので、年下のウィリーにとっては、発言しにくいのはわかるのですが、それにしてもじれったい。今回のスタートでも、ウィリーがもう少しわかってくれたら、あんな事にはならなかったのにと悔まれます。

この場合、ウィリーは(私共は)こう言わねばならなかったのです……。たしかに風の振れでは、岸側に完全に負けているが、幸い沖側の方が風が強く、より良いスピードです。今さら岸へ行っても彼らの後につくだけだから、ここは一番我慢して、この良いスピードで走り切りましょう。ただしこの小さい風の振れは決して見逃がしてはいけません。確実に(たとえ岸側に大負けしたとしても)1杯、2杯を食ってゆく根性が大切です。振れタックは絶対必要です。タックしましょう!!

さすがに〈ST. GOLIATH〉はこの風を2回程つかんでさっさと我々の風上に出てしまいました。

結局、沖に風があった事と、風が東へ振れすぎて、岸いっぱいに行った連中がオーバーセイルになった事とで、沖の4艇、〈ST. GOLIATH〉、〈SEAFLYER〉、〈MANBOW〉、〈イエローマリー〉がトップ集団を作り、ほぼ同時に上マークを回航する事になります。

微風フリーの〈SEAFLYER〉の走りは手がつけられず、どんどんひとりで行ってしまいます。〈ST. GOLIATH〉はちょっと凝り過ぎ、わずかの風の振れに余分のジャイブをしてやや遅れぎみです。

〈イエローマリー〉艇上も空気がなごみ、昼メシを食って、冗談が飛び交います。

大体オランダ人というのは「ひとこと多い」人間が多く、言わなくてもよい事を言っ、その場のフニキをこわす場合が多いようです。又、アメリカ人のお世辞が使えません。つまり「本当の事」だけをしかもストレートに言う事に慣れているようで、お世辞が言えないと同様、ウソもつけない(日本人から見たら)変わった人が多いのです。

逆に言外の言葉というのが彼らには無いので、余分の気を使う必要が無く助かりますが、それだけに感情的に対立した時、逃げ道が無く困まる場合もあるようです。

最後の下マークはそれでも2位で回わり、なんとなく右側のコースを引いて行きます。左側のコースが気



〈イエローマリー〉のクルー

になりだした頃、やにわに風が左へ振れだし、それは決して大きな振れでは無かったのですが、振れ込みが長く、このまま振れ切ってしまうのではないかとさえ思われました。私でさえそう思ったぐらいです。オランダ人達のパニックは大きく、特に第1風上回航の時の苦い味がまだ残っているらしく、「タックしよう」と言ってきました。その上悪い事にイチカパチカ（と私には見えましたが）左側一本で突込んだ1艇が大変良い形になっています。（後で考えれば潮もかなり原因していたようです。）我々の位置は一番右側です。

さすがの根岸も浮き足立って、返事をためらっています。私にしても「もうちょっと様子を見よう。とにかくこれではタックはできない。」と消極的に反対するのが精一杯で、結局、賛成2、反対1、棄権1で、このタックは成立し、我々の転落は決定的となりました。

反省その1——我々2人がもっと英語がうまかったら……データの詳細なニュアンスをもっとたくさんヘルムスマンに伝える事ができたはずです。

反省その2——彼ら2人が英語を話す民族だったら……彼らの英語の会話からより多くのデータが得られ、より適確な情報を与える事ができたはずです。

反省その3——ウィリーがもっと上手だったら……オランダ人2人だけでもかなりのタクティクスが駆使できたはずです。

反省その4——日本人がヘルムをとっていたら……反省その3の結果と同様になっていたはずです。

とにかく物理的ハンドリングにおいては、4人の息はぴったり合っていたのです。その力を出し切れなかった事は我ながら大変惜しまれます。

新登録艇の紹介

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

319 かまくら スループ 7.500×6.195×1.800×
1.500 鈴木駿一郎、水戸部武寿、保坂一夫、岩島嗣吉、
平賀威、山本隆、山形屋誠吾、中戸ふき子、貫岩秀波
（共同）小網代

1564 KAMIKAZE EXPRESS NAK26C 7.990
×6.000×2.748×1.280 蝶野春太郎、戸叶幹男、ロバート・E・フライ、河口秀男（共同）油壺 / 艇名の由来：
常に多忙な連中ばかりのチームで、練習時間はほとんど
取れず、強運に期するより他に勝ち目がないので、神風
特急とした。/ 抱負：IOR 下で最後のチャンスとなっ

た今回の1/4トン世界選手権で、軽量艇の特徴を生かし、
“ビッグ・デインギン”がどこまでオフショアで走れるか
試してみたい。

1781 カノープス I スループ 9.76×7.865×3.05
×1.80 大原詔宏 三崎マリン / 艇名の由来：南半球で
みられる星の名で、中国では「長寿の星」と呼ばれてい
ます。将来南半球まで航海し、由来の星を見付けようと
の思いで名付けました。/ 抱負：現在、クラブを中心に
毎週スケジュールを消化しております。この秋頃からN
ORCのレースに参加させて頂きたく頑張っております。

1809 ふえにつくす DOU26A 7.870×6.350×
2.500×1.520 橘雅毅 的形

1995 EHRGEIZ Doug 37 11.110×9.060×3.580
×1.980 今井寛途 マリーナ岡山 / 艇名の由来：独語の
アーガイツであるが、英語式に発音するとエールゲイツ
となり、この意味は、楽しい踊りとなる。アーガイツは
野心であるが、この2つの意味をかけて、レースでは野
心、クルージングでは楽しくと盛り沢山の意味をもたし
ている。/ 抱負：とりあえず、内海の全てのレースに勝
つこと。次いで、一度、関東のロングレースに、あるい
は、海外レースを考慮しています。/ 顔ぶれ：有岡理、
ヘルムス。秋山博、フォアデッキ。沢田茂、中林秀和、
吉野熙道、大谷富雄、山田勝一。/ NORCへの要望：内
海支部の会員は関東中心のNORCに対して、今一つ割り
切れない感じを持っています。クォータートンのセレク
ション・レースをとっても、関東中心に片寄っていると
思われます。

2122 MAGICIAN V YA25P 7.960×6.000×2.996
×1.550 堀内浩太郎 シーボニア

2195 INTRUDER DOU30A 8.95×7.39×3.10×
1.72 片岡清一、小山豊、小林秀樹、岡崎好雄、井上敏
男、田淵斗雄、小山丈人、三上幸雄（共同）相生港 / 艇
名の由来：米軍戦闘機（侵略戦闘機）より命名、我々の
艇も、以後 NORC のレース等に色々顔をだし、なん
とか一人前になりたいと思い、我々のヨットを一層、印
象づけるべく命名しました。/ 抱負：我々はヨット歴と
しては未だ4年程度しかなく、レース参加等の経験も乏
しく、いよいよこれからだと思い、チームワークと厳し
きで、積極果敢にレースに挑み、又、安全に楽しい大い
なるクルージングにと思いをはせています。

2213 Mr. GOOFY V グランソレイユ 10.200×
8.000×3.400×1.750 五井学、南野秀明、奥野武郎、上
田修一（共同）琵琶湖 / 抱負：今までの船はスポーツタ
イプでしたので、レース主体に活動してきました。今回
はゆっくりできる船を選び、のんびりと宴会主体でのぞ
む為、グランソレイユに乗り変え、当面レースも、オリ
ンピックコースは、休ませていただき、ロングレースの
み出場します。（本当の所は、我々の技量のなさを目の
当たりにするのが恐ろしいのが本音）クルールのメンバー
についても従来のメンバーにほとんど変更なく、二人ほ
どクルーが加入したくらいです。技量の面では、特に何

と言う取柄はない連中ばかり、しかし宴会で芸をさせたら名鉄でも、いや大きくは、ピワコでも右に出る者は無いぐらいの芸達者揃い、GOOFY きての芸人No.1 クルーの南野。フォアデッキぎわの魔術師（自称）奥野。大酒飲みの上田（新人）。流し泣かせのナビゲーターの藤田。無芸の新人、門戸。以上私を含む一貫性のまったく無い6人で船を動かして行きます。宴会好きと若い娘ならいつでも歓迎です。どうぞよろしく。また、6月から西宮でバサトレーバカンスを乗ってます。西宮へ来られた時は一度お立寄り下さい。艇名ショットガンです。

2 2 5 6 TARACHINE (垂乳根) K28a 8.650×6.950×2.470×1.700 迫 正人, 福地龍二 (共同) 鹿児島島港/艇名の由来: 別に由来と言えるほどの艇名ではありませんが、いざ艇名を考えるととなとむずかしく、友人3人で話している内、文学集から取ることにしました。それが垂乳根です。現在はとても気に入っています。/抱負: 現在世界一周中で初めての寄港地カナダで長い休日を楽しんでいます。ケープホーンをめざしているのです、現在ケープホーンの史料を見せてもらったりしていますが、ケープホーンをやめて南太平洋へ行きたいのが本音です。

2 2 5 7 4 SAMURAI 7.97×6.30×2.90×1.60 山村彰, 山口照雄 (共同) シーボニア/艇名の由来: 日本で開かれる世界選手権で、日本人の乗る船は外国人に分りやすい日本名にしようと相談の上、げいしゃ、ふじやま、さむらいの内より、さむらいをえらびました。/抱負: 日本ヨット界初の世界選手権の優勝カップを、我々の手で勝ちとろう。これ一本で!! /顔ぶれ: キングセールの庄崎、レーザーの大谷、安岡、西宮マリンの諏訪。

2 2 6 4 NORA III ピーターソン33 10.000×3.200×8.130×1.800 浜田正範 愛媛県伊予市郡中港/艇名の由来: ノラ (なまけものものあつまり) 松山地方では仕事をせずにいる人間。物をたのまれてもなかなか動かない人間のこと。/抱負: クルージングを主体に、中央のレースにも出場してみたい。できれば来年のアリランレースにも。/顔ぶれ: 酒のみ、ノラ、ひま人のあつまり。オーナーよりクルーの方がつよい。(オーナーは雑役夫)

2 3 2 3 OTENTO-SUN ピーターソン 1/2 R 8.95×7.39×3.10×1.72 長谷川剛 関西ヨットクラブ/艇名の由来: 高杉晋作のオテントサン丸より。/抱負: KYCポイントレースを中心に楽しいヨットライフを……。

2 3 2 5 風天丸III ヤマハ33 10.170×8.20×3.350×1.900 有竹恒夫 須磨

2 3 2 6 さくらさくら パビヨン 7.82×6.20×3.04×1.507 瓜生昭一 佐島マリーナ/顔ぶれ: 下里周一, 前田利一, 大河原大次, 藤田亨。

2 3 2 7 MONSTER MONSTER 26 7.90×6.00×3.00×1.50 本多一栄 那珂湊/艇名の由来: 艇がモンスターです。/顔ぶれ: 本多オーナーのもと皆休み返上で建造しました。大工、エンジニア、無線設備士がそろっており、作業は、スムーズに荒くで仕上げました。

第23回神子元島レース成績表

1978. 11. 11 スタート

帆走委員長 児島正仁

クラス 順位	艇名	所要時間	T C F	修正時間	総合順位
I①	BIG APPLE	h m s 17-40-25	0.8499	h m s 15-01-14	A. Gr (2) ③
* 2	FUJI III	18-46-08	0.8508	15-58-06	12 17
* 3	CONTESSA VI	20-20-06	0.8600	17-29-17	23 37
II①	GEKKO V	18-30-38	0.8239	15-15-03	③ 4
* 2	ROCINANTE III	18-31-06	0.8292	15-21-19	5 6
* 3	裕明	19-01-16	0.8310	16-22-37	15 23
III①	光	19-30-42	0.7825	15-16-04	4 5
* 2	無双	20-34-44	0.7844	16-08-31	13 21
* 3	SOLTAS	21-05-23	0.8059	16-59-46	21 32
IV①	BYE-BYE I	19-34-14	0.7570	14-48-53	① ①
* ②	VEGA V	20-29-01	0.7550	15-27-54	6 7
* ③	MARTHA	20-49-03	0.7479	15-34-09	7 8
* ④	SEA STY	20-32-46	0.7590	15-35-40	8 9
* ⑤	悦記郎	20-24-11	0.7650	15-36-30	9 10
* 6	DOZEN-A	20-47-19	0.7530	15-39-13	10 12
* 7	波勝	20-54-02	0.7530	15-44-17	11 16
* 8	海猫	21-40-04	0.7519	16-17-31	14 22
* 9	CLARISSA	21-41-15	0.7610	16-30-15	16 25
* 10	祥鳳	21-50-51	0.7570	16-32-18	17 26
* 11	雲柱	21-57-58	0.7550	16-35-03	18 28
* 12	JUNE BRIDE III	22-08-43	0.7540	16-41-51	19 30
* 13	SEE ADLER III	22-29-09	0.7550	16-58-36	20 31
* 14	CRANE III	22-48-02	0.7570	17-15-36	22 33
* 15	THLDE II	23-07-06	0.7570	17-30-02	24 38
* 16	龍飛 III	23-54-35	0.7519	17-58-39	25 40
* 17	HOEN-VI	24-03-12	0.7570	18-12-30	26 41
V①	以穂	20-25-31	0.7258	14-49-28	B ① ②
* ②	RED SHARK II	21-36-10	0.7237	15-38-02	② 11
* ③	NIMBUS-2	21-39-48	0.7248	15-42-05	③ 13
* ④	衣笠	21-42-26	0.7248	15-44-00	4 14
* 5	八丈 III	22-02-16	0.7258	15-59-42	6 18
* 6	陽焰 II	22-09-21	0.7269	16-06-18	8 20
* 7	桃李 II	22-45-15	0.7248	16-29-31	9 24
* 8	KELONIA	22-49-38	0.7248	16-32-42	10 27
* 9	がめら Z	22-55-30	0.7248	16-36-57	11 29
* 10	EXCEPT ONE	23-49-53	0.7258	17-17-48	13 35
* 11	CHUBURINKO V	23-58-35	0.7237	17-21-06	14 36
* 12	POINCIANA	23-45-58	0.7375	17-31-39	15 39
* 13	ALPHA II	25-06-15	0.7258	18-13-14	16 42
* 14	PUSSY CATS III	26-39-26	0.7258	19-20-52	18 44
VI①	もじゃもじゃ	22-59-50	0.6843	15- -13	5 15
* ②	NORTH WIND	23-31-47	0.6843	16-06-04	7 19
* 3	寿限無 III	25-13-40	0.6843	17-15-48	12 34
* 4	ARIADNE II	26-38-17	0.6843	18-13-42	17 43

編集後記 年の瀬も迫り、あわただしく44号を44ページに仕上げました。艇名の不統一など気になる点が多々ありますが、御容赦下さい。

尚、今月号はクォーターン特集号のため、定価を200円としました。増刷してありますので、御希望の方はNORC事務局へお申し込み下さい。(福本記)



NORC協会ニュース

ORC報告 第一報

ORC 総会へ行かれた渡辺修治氏の「ORCレポート」は、帰国後間もないためご多忙とのことで次号へゆだねるとして、簡略ながら口頭で報告されたのをお知らせします。

(1) Mrs. Mary PeraとMr. Marcel Leemanの両氏はクォータートン・ワールドの日本から総会に間に合うべくロンドンへ帰国。空港から駆けつけたが、そのために開会を30分遅らせることとなった。Mrs. Peraは日本からのテレックスを読みあげ、〈PARADICE〉の転覆を報告すると、会場のあちこちから「やはりやったか」との声があがった。

(2) クォータートン・ワールドの成績と終了の報告を渡辺氏がすると、無事終了をおめでとうとの拍手が会場からわいた。

(3) アメリカ合衆国代表は本年よりかわって、US-YRUの委員長Mr. P. E. Haggertyが出席しており、クォータートン・ワールドで2位に入賞の設計者木原俊男氏と旧友の仲とかで、木原氏デザイン艇の入賞を心から喜んでいた。

(4) 技術の面では、センターボード艇の問題が大きくとりあげられたが、なかでもニュージーランドやオーストラリアではもっとも熱心に検討されたようで、制約するという方向には新進デザイナーから反発が強くてたという経緯が報告された。総会では、センターボード艇についてはスタビリティの点でルールを少しきつくすればそれほど問題にはならないであろうとの結論がでた。

(5) トナー・クラスのレーティング・リミットが変更となった。

ミニトン16.5, クォータートン18.5, ハーフトン22.0
詳細な報告は次号のレポートを精読してください。

「アドミラル・カップ・シリーズ」

(仮称) 開催

11月11日船舶クラブにおいて「日本アドミラルズ・カップ委員会」が開催され、1979年開催のアドミラルズ・カップ挑戦のナショナル・チーム結成の支援体制を準備することとなりました。

すでに〈TERU TERU〉(山口照雄オーナー、木原2トナー)、〈TOGO〉(山田東吾オーナー、ピーターソン2トナー)、〈CARRERA〉(渡辺行彦オーナー、ホーランド2トナー)の3艇のアドミラルズ・カップ挑戦の意志表示がありました。

日本代表艇の選考を兼ね、レーティング30フィート

以上の大型艇を中心に、挑戦艇2艇のホーム・ポート西宮とサントピア・マリナーにおいて「アドミラル・カップ・シリーズ・レース(仮称)」を開催することが決まりました。

レース・スケジュールは下記の通り1月、2月の連休をあて、両ホスト・クラブはレース運営ならびに他の水域からの参加艇の受入れ歓迎準備にとりかかっております。

詳細は12月9日の理事会及び第2回アドミラル・カップ委員会において決定される予定です。

レース・スケジュール

1. 西宮レガッタ

1月13日(土)18:00 艇長会議 関西ヨットクラブ

1月14日(日)第1・2レース オリニック・コース

1月15日(月)第3レース オリニック・コース

2. ショート・レース(西宮・洲本回航レース)

2月10日(土)06:30 艇長会議 西宮ヨットクラブ

2月10日(土)第4レース ショート・レース 35M

3. サントピア・レガッタ

2月10日(土)18:00 艇長会議 サントピア・マリナー・クラブ会議室

2月11日(日)第5レース ロング・レース 95M

2月12日(月)第5・6レース オリニック・コース

主 催 (社)日本外洋帆走協会(NORC)

後 援 (社)関西ヨット・クラブ、サントピア・マリナー(株)

帆走委員会 委員長 谷川晴彦、諏訪禎男、中沢弘

問い合わせ先 NORC本部事務局(03)504-1911、関西ヨット・クラブ(0798)26-0691、サントピア・マリナー(07992)4-0401

エントリー料金 1艇¥20,000円(全レース参加料共)

申込先・申込締切日 〒671-01 姫路市の形町の形的ヨット・クラブ内

(社)日本外洋帆走協会(NORC)内海支部事務局 TEL (0792)54-0923

申込締切 12月25日(月)

なお、参加艇の期間中の係留は両マリナーのご好意により無料です。

詳細は申込の際にお知らせする予定です。

表紙写真: ロング・オフショア・レース、神子元島を回航する〈神風エクスプレス〉 撮影 国保能健 提供 舵社

OFFSHORE 第44号 昭和53年12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200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 廣済堂印刷株式会社