

Offshore

社団法人 日本外洋帆走協会発行

昭和54年8月15日発行 (毎月1回15日発行)
昭和52年7月21日 第三種郵便物認可

No. 52

1979/8

一部定価100円



第20回鳥羽パール・レース、スタート
中日新聞社提供

トランスパック '79

〈都鳥〉総合2位

〈都鳥Ⅲ世〉スキッパー 川島正道

今年のトランスパックは、77年の場合のように超軽排水量艇（ULDB）と普通艇の2部門に分類することはやめ、全艇同一のグループとしてレースが行なわれた。レーティングはIOR MKⅢを基にして、これに若干の修正を加え、ハンディキャップはタイム・アローワンスを与えるという方式であった。

参加艇数は80艇、これをA B C Dの4クラスにそれぞれ20隻宛にクラス分けされた。

日本より参加の〈都鳥Ⅲ〉はBクラスの中位、〈ノミ〉と〈カレラ〉とはCクラスの上～中位となった。

Aクラスでは、〈ドリフター〉、〈マリーン〉、〈ラグタイム〉、〈ウインドワード・パッセージ〉等のNORCの皆様にもおなじみのトランスパック専用のファースト・ホーマーが占めているが、Bクラスは77年から79年にかけて進水したG・フリーズ、D・ピーターソン、D・チョーテ等の設計の新艇が多く、最もきびしいクラスとなっていたようである。特に筆者の目を引いたのは、グラスの中で最も高いレーティングを持つニュージーランドからの参加艇〈ザマザン〉であった。これはファアの設計になる52フィートの7/8リグの新鋭艇で、1978年の12月に進水し、進水後8レースに出場して6レースで優勝、他の2レースは3位ということであった。結局この艇と、最後までトップ争い

を演じることになるとは、スタート前には夢にも思わなかった。

もう一つの話題となった艇は、何と言ってもCクラスの〈コンキュバイン〉であろう。これは女性ばかりのクルーで、艇長は昨年の秋、ヤマハ15の日米親善レースで母親をクルーとして日本に来たことがあるテリー・クラブ。クルーにはL・ノースの次女であるホリーも入っていた。〈コンキュバイン〉とは某国語で、ハーレムという意味だそうで、艇はCAL-40。尚、今年も多くCAL-40の参加が見られたが、やはり上位に入ることはもう無理のようであった。

〈都鳥〉のクルーは、岡崎オーナーの意向により、今回はアメリカ人のクルーも乗せることになり、スキッパーを勤める筆者としては、言葉の問題、生活習慣の違い、食事の好み等からレース中に人間関係のトラブルが起るのではないかと心配していたが、人選してくれたロイ（ノース・セール勤務、'78クォータートンカップ、マジシャン5世のクルー）の目に狂いは無く、14日間にわたる長い共同生活にも何のトラブルもなしに、むしろかえって愉快地過ごせたことは幸いであった。日本人の若いクルーにとっても、英語に対する違和感が日に日になくなってゆくようで、何とか意思を通じさせる要領もうまくなり、大変良い経験になったと思



フィニッシュした〈都鳥〉の前で。
岡崎オーナー。

壮観なスタート風景。

「協力 ロス佐藤飛行教室」



う。レース後半のある日、ワッチ・キャプテンのディックと父子の盃を交わしたコックの三田が、ディックに対し、「お父ちゃんとお母ちゃんのラブロマンスを話してくれよ」と日本語で言ったのに対し、ディックが「Well, when I was in university……」と、英語でしゃべり始めたのには、全く驚いてしまった。

食糧は毎日のメニューを作り、これに必要な材料は、食当の中西、三田両君の厳しい統制下に置いて、他のクルーには一切手をつけさせず、その代りに、毎日の自由間食、夜食も設けたので、クルーにも不満も起らず、予定よりかなり長引いたレースにも最後まで十分な食事を楽しむことが出来た。〈都鳥〉は強力な冷蔵庫を持っているので、大変助かったが、フィニッシュに近づくにつれ、庫内の食料が少なくなったせいか、冷却力が益々強くなり、凍ったビールを飲まされることもしばしばあった。

レースのスタートは、従来7月4日の米国の独立記念日に行なわれるのが恒例となっていたが、今年は6月30日の午後1時に行なわれた。

75年のレースでも7月2日の土曜日にスタートしており、どうやら6月末から7月初めの土曜日にスタートするのが今後の習慣となるのではないかと思う。アメリカでもヨット遊びの大衆化と共に、土曜、日曜をフルに使う必要が出て来た為であろうか？ 〈都鳥〉は有利なアウトサイド・マークの近くでかなり良いスタートを切ることになり、Aクラスの艇団と共にカタリナ島を回航した。レースはスタート前に予想された通り軽風が続き、良い風に恵まれたのはスタート後の3日間と、フィニッシュの最終日だけであった。我々は高気圧の動きと、名ナビゲーター、ベン・ミッチェルの乗る〈アリバ〉の動向に注意し、2日目から、全艇の南側に出ることに決意し、コースを215°に取って大きく南下した。始めのうちはBクラスの後半に位置していたが、この作戦が成功し、次第に順位を上げてゆき、6日目にはクラス2位、総合8位、7日目にはクラス2位、総合3位となった。この間、〈都鳥〉の無線の出力が弱く、他艇に中継して貰わざるを得ない為に、ロール・コールの始まる前に、中継艇に我々の位置を通告して置く必要があった。7日目のポジションが出た時には、鯖を読んで悪い位置を出すべきかどうか迷ったのであるが、万一の場合を考えて、正しい位置を報告した。8日目のロール・コールで見ると、〈アリバ〉と〈ザマザーン〉とが大きく南下して、我々の位置にまで下って来ており、8日目にして〈アリバ〉を左舷後方に見ることになった。結局この2艇に有利な位置を教えることになってしまい、最後までこの3艇の間でトップ争いが演じられることとなった。他の艇は風が無いために南下したくとも南下出来なかったというのが実情であったろう。8日目以降はこの3隻の間で



快走する〈都鳥〉「協力 ロス佐藤飛行教室」

トップ争いとなったのであるが、フィニッシュ前になって吹き始めた強風の為、小型の後続艇が一気に走り始めたので、〈ザマザーン〉のみが、Cクラスの小型艇に喰われて総合3位の座を失ってしまった。〈アリバ〉と〈都鳥〉は幸いにも総合1位と2位を保つことが出来た。フィニッシュ直前、〈アリバ〉を我々の前方の視界にとらえていたのであるが、いつの間にか見失ってしまい不思議に思っていたが、あとで聞けば、〈都鳥〉が最大11ノットで走っていたのに、〈アリバ〉は15ノット出ていたそうで、見えなくなるのは当然であった。

今回のトランスパックで我々が良い成績を得られたのは、風が弱かった為に超軽排水量艇がその性能を発揮することが出来なかったという面ではラッキーであったと言える。しかし〈都鳥〉のクルーが微風の中でも、只の一時も息を抜くこともなくセールのベスト・トリムに専念し、また、小まめなセール交換をくり返しつつづけた結果でもあると思う。マネージャーの酒井君、ナビゲーターの山下君、コックの中西、三田の両君を初め、クルーの全員に敬意と感謝の意を表してこの項を終ります。

江の島・清水レース

帆走委員長 塩川孝二

江の島沖でのスタート。撮影一木、提供舵社。



変則的な梅雨と言えは毎年変則的である。前半は空梅雨ぎみだった今年も、中旬から後半に入って九州地方等に集中豪雨となり、東海関東地方も降りやすい天候となって来た。今にも降り出しそうな空模様だ。

13時からという会議室を、頼み込んで0時に開けてもらう。本部より来てもらった歌田氏と受付の準備をする。歌田氏が特有のスマイルで、女性を一人受付に座らせることに成功し大助かりである。準備は完了した。

出足がにぶい。1315迄待つて合計33艇。去年より9艇すくない。帆走指示書の読みあげにも、毎度なじみの艇が多いせいか質問もなく終る。泊地の事で問合せが2、3あった。金の集計をし、ほっと一息つくと早くも15時過ぎ。昼食を食いに出る。江の島フリーの藤井氏と〈クラリッサ〉のクルーがコミッティーをやってくれることになっているので、エンサインや旗竿の仕度をやってくれている。江の島ヨットクラブの伊藤氏が、いつものことながら大きい艇を上手にポンツ

ンへ出し入れをする。

1700大エンサインを揚げ、コミッティー・ボート(進丸)スタンバイ。スタート・ラインのセッティングに向う。リミット・マークを打つ小型ボートも並行する。江の島沖の大謀網をかわしたところでアンカーレッコ、大分深い。波うねり共あまりなく、風SES3m位。トランシーバーによってリミット・マークの指示をするも2度程打ち直す。10分前5分前共時間は順調にすぎる。リミット・マーク付近に艇が団子になってライン上を出たり入ったり、30秒前になってもかなりの艇が出すぎている。これはとと思っているうちに時間切れ、ゼネリコです。大急ぎで第1代表旗を揚げ、ホッグホーン短音を連続して鳴らす。やれやれ10数艇は出ていて現認のしようがない。各艇がショートレース並に意気込んでいるのか、15分後の再スタートもかなりすれすれでラインを横切って出た艇があった。2分位で全艇スタートを終了、10分後リミット・マークの回収をして、小型ボートは江の島ハーバーへ帰港を始める。コミッティー・ボートはレース艇の後を追う。

15分後にレース艇群は東西二つに完全に別れ180度の展開となった。東をとった艇群はスタート後少し上った風をうまくつかんで良いヒールアングルをとりながら快調にすべっている。西側はと見ると、マストは皆起きたままあまり走りが良くない。稲取か爪木崎にかけてはたしてどのような結果が出るか。1945、レース艇を気にしながら今にも泣きだしそうな夕暗空を眺めながら帰港した。藤井氏始め、江の島ヨットクラブ

NORC 駿河湾支部の住居表示変更

このたび住居表示が下記の通り変更となりましたのでお知らせします。お手許の名簿等をご訂正ください。

〒424 清水市港町2丁目10番地2号

静岡観光汽船(株) 2階

社団法人 日本外洋帆走協会 駿河湾支部

電話 (0543) 52-1526

の方々御苦勞様でした。

明けて14日。かなり強い雨足である。今年は大型艇が出るのでフィニッシュ・コミッティーは早くから出るようにと言っていたので、沼津フリートの担当艇〈プーⅡ世〉のクルーは午前4時にフィニッシュ・ラインについていた。海岸にかなり大きい TENT を張ってあったが、激しい吹降りであまり役に立たない。特設電話を車の中に持ち込んで連絡し合う。一方泊地では受入準備に大わらわである。気持の行違いやら連絡が途中でとどえるやら、どしゃぶりの中でんやわんやである。

事務所へ行くと、早くもリタイアの第一報である。昨年の優勝艇〈龍飛〉である。稲取沖で大謀網にかかりラダー・トラブルとのこと。後でわかった事だが、レース艇3艇がひっかかって朝迄網にすわりを強制されたそうである。

そして9時37分31秒〈BIG APPLE〉、ファースト・ホームである。続いて〈ROCINANTE〉、〈GEKKO V〉の順で入って来た。以下〈BYE-BYE I〉、〈AU CHEVAL BLANC〉、〈青海波〉と続々入って来る。

たまたま美女がやって来て“私達の艇、もう入って来ましたか”と尋ねて来た。“私達の艇?”

1100頃、〈TACHYON〉の高村氏よりリタイアの電話が入る。利島方面へ潮で流されて下田へ入港したとの事。この後リタイアが出ないといいが。

何区分かあって1740、最後の〈EMILY-Ⅱ〉が機走で入って来る。雨が降ったりやんだりになって来た。何とか停泊艇を

バースへ入れこんで一ぶくである。先着の艇の人々は風呂に入って気持ち良さそうである。

航跡図、レース報告書を整理してレース終了。例年通りワッチを〈風っ子〉グループに依頼し、注意事項と共に引継ぎをする。

航跡図を見ると、御前崎沖をほとんどの艇が1時間15分以内の範囲で通過している。その後の風向、潮の流れによって(大謀網にかかった艇は別にして)4時間の差が出ている。なかなか先行艇も思うような良いコースが引けなかった様である。しかし年毎にレース展開が早くなっている。艇の性能が非常に良くなった事、スキッパー及びクルーの腕もたしかに上っているようである。

第6回 江の島・清水 レース成績表

1979, 7, 13

1815スタート

帆走委員長 塩川孝二

クラス 順位	番号	艇名	所要時間 h m s	T C F	修正時間 h m s	総合 順位
I~Ⅲ	2411	AU CHEVAL BLANC	15-56-30	0.7719	12-18-19	11
"	2	2000 GEKKO V	15-33-14	0.8284	12-49-43	20
"	3	2306 ROCINANTE	15-29-44	0.8301	12-51-46	21
"	4	2299 BIG APPLE	15-22-31	0.8465	13-00-54	24
Ⅳ	1	2230 BYE-BYE I	15-51-50	0.7570	12-00-32	5
"	2	2101 青海波	16-01-35	0.7540	12-05-02	8
"	3	1850 VEGA V	16-14-23	0.7550	12-15-39	10
"	4	1257 PLUMERIA Ⅲ	16-40-02	0.7458	12-25-49	14
"	5	2040 雲 柱	16-52-05	0.7530	12-42-05	18
"	6	2338 MASTEYNA Ⅲ	18-04-57	0.7560	13-40-13	27
"	7	2097 侍 Ⅲ	19-51-59	0.7670	15-14-15	29
"	—	1900 龍飛Ⅲ	D N F			
V	1	2279 CHUBURINKO V	16-24-52	0.7248	11-53-49	①
"	2	2109 CHICO	16-25-45	0.7248	11-54-28	②
"	3	2130 DEVL A-Ⅲ	16-30-55	0.7237	11-57-07	③
"	4	1897 TORNADO-Ⅱ	16-29-40	0.7280	12-00-28	4
"	5	1871 ALPHA Ⅱ	16-36-52	0.7237	12-01-25	7
"	6	1777 つばくろ	17-22-36	0.7204	12-31-05	15
"	7	2212 衣 笠	17-45-25	0.7117	12-38-15	17
"	8	1960 HIPPO	17-42-05	0.7237	12-48-37	19
"	9	1913 ADLER	17-44-38	0.7269	12-53-52	22
"	10	1808 八丈Ⅲ	17-45-23	0.7280	12-55-35	23
"	11	2234 桃李Ⅱ	18-16-29	0.7258	13-15-49	26
"	—	1623 EMILY-Ⅱ	D N F			
"	—	1311 TACHYON	D N F			
Ⅵ	1	1952 TOMAHAWK Ⅲ	17-34-04	0.6843	12-01-17	6
"	2	1969 BOREAS Ⅱ	17-41-28	0.6878	12-10-04	9
"	3	2160 BUN BUN	17-40-13	0.6970	12-18-58	12
"	4	2334 SIESTA	17-50-01	0.6924	12-20-52	13
"	5	2326 さくらさくら	18-05-28	0.6947	12-34-04	16
"	6	2178 NORTH WIND	18-59-48	0.6854	13-01-13	25
"	7	1996 OIDON-Ⅱ	21-47-46	0.6843	14-54-54	28
"	8	1909 BILLY THE KID	22-13-29	0.6913	15-21-50	30

今回のレース・コミッティーとしての反省点を1つ2つあげてみると、2つの支部間にまたがるレースの場合は本部レースであるが、各支部の担当フリート間の連絡をもっと緊密に行なう必要を痛感した。

又泊地の問題、臨時停泊とは言いながら、これがかかりやっかいなしろものである。清水側としては、どの様な形にしろワッチを置いての受入れでやって行くつもりである。

今年も駿河湾からレースに出る艇が大変すくないのです。事前にPRしたのですが、やはり駄目な様で、最大のネックは泊地の様です。今後の問題として考えてゆかなければならない事です。

無線についても、もっとしっかり受入れのオペレーターを含む通信部会を充実させたいと思います。

丹羽由昌

鳥羽パール・レースの歴史

月並な言い方ながら、月日のたつのは早いもので、鳥羽レースは20回目を迎えた。事故もなく、年々盛況になって育って来たことは喜ばしいことだと思う。ふた昔も前の事となってしまった初期の頃を、思い出すまに雑然と振り返ってみたい。

第1回（昭和35年）

我々のチタグループは、横山晃氏設計のY21型JOG建造の打合せのため、幾度も横浜へ足を運んでいた時に、近く横浜―鳥羽のレースを企画していると聞き、我々の処女レースをこの鳥羽レースでデビューしようと決めていた。その当時、今のような新幹線は勿論なく、東京と名古屋は7～8時間の夜行にゆられて行く、遠い、遠い所だった。まして遠州灘は、コロンブス時代と同じく水平線のかなたには、何があるのか分らない……というところと大げさだが、ここをヨットで走破した記録は、今は亡き井上正春氏の〈フルールブルー〉の回航しかなかった。この荒灘をヨットレースで突走ろうとは、神の怒りに触れるような、大事業に思われたものである。このため、艇進水後、ゴールデン・ウィークに、わざわざ下田まで往復して夏のレースへの用意を重ねた。この時の主だったコミッティーは、横山晃氏、土井悦氏だったと記憶しているが、土井氏に出場資格を問い合わせたところ、横浜まで無事来られれば帰る事が出来るだろう。とにかく、横浜まで回航して来い、とのこと。ライフラインもない、勿論ライフ

ラフトもない、今から思うと全く無謀とも思えるような装備で参加したものである。航海灯も灯油ランプ式のもので、少し荒れればすぐ消える代物だった。それでも、無事遠州灘をわたった、とのことで参加することが出来た。

レースは大島レースと同時スタートで華やかだったが、途中すぐ、船団と別れて爪木埼、石廊埼の潮流の強い所で、仲よく参加4艇はゴミがあつまるとくに、寄せられては再スタートをくり返した。ファースト・フィニッシュは、最新鋭艇〈さがみⅡ〉。所要時間91時間20分だった。このレースでは、コミッティーがフィニッシュ・ラインにいなかったため、各艇の自主申告によるため、秒台までの記録はない。我々チタは、93時間32分でフィニッシュ。第1回の優勝を飾ったわけだが、今思えば、沖縄レースにも匹敵する長い長いレースを楽しんだものである。

第2回（昭和36年）

前回の逆潮となぎの経験から、鳥羽スタート、横浜フィニッシュとコースが変更された。この回は非常に盛況で、参加艇も一躍19ハイと増え、前夜祭が真珠島で盛大に開かれた。鳥羽市、ミキモト真珠島のご協力をいただき、以後暫くは飯島元次氏のべらんめえ司会による真珠島パーティーがなければパール・レースではないと思われる程、名物行事となって続いたものだった。



セール・ナンバー201は優勝の〈CHITA〉



第2回優勝の〈ドンガメⅥ〉

鳥羽パールレースのあゆみ

	年度	総合優勝艇	オーナー	艇 長	全 長	リ グ	参加艇数	参加人員	コ ー ス
1	1960	(201) CHITA	チタグループ (丹羽由昌)	吉 田 弘 明	21Ft.	スループ	4	26	横 浜→鳥 羽
2	1961	(165) どんがめⅥ	渡 辺 修 治	渡 辺 修 治	22Ft.	スループ	19		鳥 羽→横 浜
3	1962	(169) BALLERERINA	C. B. CHRISTIANSON			スループ	32		鳥 羽→横 浜
4	1963	(305) 竜王丸	陳 秀 雄	五十嵐 正 彦	30.5Ft.	スループ	24		鳥羽→城ヶ島
5	1964	(302) ノブチャン	安 岡 信 一	安 岡 信 一	26Ft.	ヨ ー ル	19		鳥羽→神津島 →城ヶ島
6	1965	無風のためノーレース					28		鳥羽→城ヶ島
7	1966	(366) MOSSA Ⅲ	守 屋 克 己	小 泉 信 一	24.5Ft.	スループ	17		鳥羽→城ヶ島
8	1967	(380) MISS SUNBIRD	山 崎 達 光	山 崎 達 光	44Ft.	スループ	22	129	鳥羽→城ヶ島
9	1968	台風のため全艇DNF					26	153	鳥羽→城ヶ島
10	1969	(650) VEGA Ⅲ	宮 沢 英 夫	宮 沢 英 夫	25Ft.	スループ	26		鳥羽→城ヶ島
11	1970	Ⅱ～Ⅲ (600) 竜王 Ⅳ～Ⅴ (1016) グランパス	陳 秀 雄 井 藤 猛	陳 秀 雄 小 境 元 一	36Ft. 21Ft.	スループ スループ	45	263	鳥羽→城ヶ島
12	1971	Ⅰ～Ⅲ (1105) VEGA Ⅳ～Ⅴ (1084) さら文	宮 森 和 美 山 口 正	宮 森 和 美 村 山 秀 夫	31Ft. 21Ft.	スループ スループ	28 34	197 171	368 鳥羽→城ヶ島
13	1972	RORC Ⅰ～Ⅴ,Ⅳ～Ⅴ(1256)たけし Ⅰ～Ⅴ (1180) RENA Ⅵ～Ⅶ (1115) STAYER Ⅱ	西 協 正 博 滝 新太郎 吉 田 修	横 山 武 司 羽 柴 宏 昭 吉 田 修	22Ft. 30Ft. 25Ft.	スループ スループ スループ	22 30 16	68	鳥羽→城ヶ島
14	1973	RORC (1186) 熊野 Ⅱ Ⅰ～Ⅴ (1300) TOSHI Ⅲ Ⅵ～Ⅶ (1314) TRACER	大 石 高 窪山善右衛門 三 宅 智 久	大 石 守 戸 谷 寿 男 三 宅 智 久	32Ft. 33Ft. 25Ft.	スループ スループ スループ	97		鳥羽→小網代
15	1974	(1311) TACHYON	高 村 孝	高 村 孝	29.5Ft.	スループ	121	630	鳥羽→小網代
16	1975	(1221) 龍飛 Ⅱ	岩 瀬 弘 一	佐 藤 良	30Ft.	スループ	106	910	鳥羽→小網代
17	1976	(1922) SURUGA Ⅱ	橋 本 健	橋 本 健	38Ft.	スループ	104	606	鳥羽→小網代
18	1977	(2134) AGUA AZUL	木 村 勝 正	木 村 勝 正	25Ft.	スループ	121	748	鳥羽→小網代
19	1978	(2150) PASSAT	鳥 山 睦 郎	大槻マサノリ	25Ft.	スループ	111	695	鳥羽→小網代

我々チタは、7月上旬に、ヨットでは初めてのアタックだった八丈島クルージングをやった余勢をかって、意気込んで参加した。スタートは、現在のヨセマル灯標スタートと変りないが、押しかけた新聞記者や鳥羽観光客へのサービスのため、鳥羽港内、真珠島の端で仮スタートして、白帆の美しさをみせながらスタート・ラインに向っていった。この年のファースト・フィニッシュは〈白鵠〉で、49時間59分20秒。優勝艇〈ドンガメⅥ〉は50時間25分50秒。我々チタは51時間51分41秒、修正2位だった。因みに、前回の約半分の時間で完走したわけである。フィニッシュ・ラインは氷川丸で、レース本部が同船中に設置されていた。フィニッシュした艇は、この桟橋に舫って、氷川丸の大浴場でレースのあかを流した気分のよさは、今でもまざまざ思い浮べられる。

第3回 (昭和37年)

第3回目の鳥羽レースは非常に盛況となり、驚くなかれ34ハイのエントリーがあった。鳥羽海域に、観覧艇も含めて50パイ近いヨットが集まったのは前代未聞のことで、突如、海賊大艦隊があらわれたような驚きだった。当時は、今のように浜辺浦に舫うのではなく、

〈ハレリーナ〉は第4回の優勝艇



真珠島と鳥羽水族館の間の、今では埋め立てられてしまつて当時を思い出すすすがもない所に全艇繋いであった。記録によると、会費200円の前夜祭で、ミキモトと鳥羽市のご好意によるビール飲み放題、海の幸満載の豪華パーティーだったが、前日からの台風接近が気になり、パーティーはそこそこに切上げた。気象通報で、翌朝台風はコースを変更、紀伊半島に上陸することが判明。レース当日の午前10時の艇長会議でレースを1日延期と決定した。艇を安全な所へ移動することになり、この年以降レース艇の停泊地となった浜辺浦へ逃げ込んだ。この時は、かかるか、かからぬか分らない船外機に頼るより、我々はセーリングでとストームセールでいち早く逃げ出したのだが、後で渡辺修治氏等から、チタの連中はムチャをすると呆れられた。

翌7月28日1300、台風一過、西寄りの風で、絶好のコンディションの中、スタートした。

この時、22フィートの〈パレリーナ〉は、クリスチャンセンさん以下わずか3人のクルーで不眠不休で飛ばし、所要時間29時間41分53秒でファースト・フィニッシュ。オーバーオールに輝いた。我々チタは、1回目1位、2回目2位だったから、今度は3位かななどと冗談を言っていたが、19位という不調に終わった。因みに、この年、堀江謙一氏が太平洋横断を行なっている。

第4回(昭和38年)

この回より、鳥羽レースのフィニッシュは、東京湾内の混雑をさけて三崎へと変更されている。この為、前年優勝の〈パレリーナ〉による鳥羽ー横浜間29時間の快記録は、永遠に破られぬものとして残ることになった。エントリー24艇でスタート。この回は、パーディさんの〈ジブシー号〉が伴走艇として同行してくれた。もやのかかった中から、軽ヒコーキのような音をたてて接近してくる〈ジブシー号〉の大きさに、あ然とした印象を残している。このレースは新鋭〈竜王丸〉が、所要時間33時間12分17秒でファースト・フィニッシュ。オーバーオールを併せてとった。



フィニッシュは三崎へ。新鋭〈竜王丸〉

第5回(昭和39年)

第5回目鳥羽レースは安全備品としてライフラフト搭載が強制されることになった。このため準備出来ず参加をあきらめた艇もあったと記録に残っている。そのためかどうか、前年より参加艇数が減り、エントリーは19艇。コースも神津島廻航が加えられている。ファースト・フィニッシュは〈ケイセブン〉。所要時間36時間16分00秒。オーバーオールは〈ノブチャン〉がとった。

この年、〈ふじ山丸〉が鳥羽へ廻航されて来た。特別ゲストとして、森繁久弥さんご夫妻が前夜祭に参加され、新作海の歌を自ら歌い出されて、一大合唱となった思い出がある。我々チタはⅡ世にかわっていたが、6月初め翌年のトランスパック・レース参加のため、太平洋横断に乗出していて、鳥羽レースには不出場だった。



第5回優勝の〈ノブチャン〉

第6回(昭和40年)

全艇タイム・リミットにひっかかって、ノーレースとなり、詳細記録も手許に残っていない。

第7回(昭和41年)

この年、オランダの〈ストームボーゲル〉が日本にやって来て、鳥羽レースに参加。巨大なセールに見とれる間もなく、微風の中にスルスルとレース船団の前に出るや、じきに前の方へかすんでいってしまった。勿論ファースト・フィニッシュし、所要時間30時間52分07

秒と記録が残っている。

第8回(昭和42年)

前年までNORC主催による最長レースだった鳥羽レースに、高松宮杯が賭けられていたのだが、この年ゴールデン・ウィークに第1回八丈島レースが企画、実行されたので、これより最長レースは八丈島レースに譲ることとなった。新鋭艇〈ミスサンバード〉の優勝が印象に残っている。

第9回は、台風の接近があり、暴風のため全艇リタイアしている。第10回目に〈ミスサンバード〉がファースト・フィニッシュし、サンバード全盛時代の予感を与える記録となっている。優勝は〈ベガⅢ〉だった。

以上、雑然たる初期の頃の思い出だが、最近の記録を調べると、ファースト・フィニッシュは20時間を割り、クォータートンクラスの艇でさえ20時間台でこのレースを走破している。風や潮に恵まれた好条件下だったとはいっても、レース技術、ヨットの性能の目覚ましい進歩には驚かされるものがある。第1回目は、例外だったとしても、それが4倍の記録となっているのだから。鳥羽レースの果たした役割は、日本のクルーザー発展史上少なからざるものがあるのだし、まだまだ魅力あふれて参加艇を誘う要素もあると思う。今後のNORC発展をお祈りすると共に、鳥羽レースも盛況に続くことを祈っている。ご参考にと、以下にファースト・フィニッシュの艇名と所要時間を列記します。

ファースト・フィニッシュ所要時間		
回	艇名	所要時間
1	さがみⅡ	91 ^h 20 ^m —s
2	白 鷗	49 52 20
3	バレリーナ	29 41 53
4	竜王丸	33 12 47
5	ケイセブン	36 16 00
6	全艇タイムリミット	
7	ストームボーゲル	30 52 07
8	ミスサンバード	不 明
9	全艇リタイア	
10	ミスサンバード	35 35 35
11	竜 王	29 11 10
12	ミスサンバード	46 22 50
13	サンバードⅡ	27 52 36
14	ラブソディビパーチェ	20 13 40
15	コンテッサⅥ	37 20 03
16	コンテッサⅥ	24 37 18
17	サンバードⅤ	18 59 10
18	ミ ノ	30 51 07
19	ビッグアップル	25 47 35

私の鳥羽パール・レース

松岡 敏

昭和36年5月、或る酒の席での話題。

「今年の夏、鳥羽レースとかいうて、鳥羽から横浜までのレースがあるそうやなあノ」

「ウン、なんでも去年は4ハイが横浜から鳥羽までを、4日もかかって走って、その中で一番小さいY21の〈CHITA〉が勝ったとかいう話やで」

「そら面白そうやな、一つ見物にでも行くか」

「しかし陸から行って、スタート見るだけでは、つまらんなあ」

「ほならクルージングがてら、潮岬を越えて鳥羽まで行くか」

「ウン、しかし潮岬は難所やからなあ」

「そうやなあ、往きは良い良い、帰りは怖いからなあ」等々、馬鹿話が續くうちに、行って見ようかということになった。以上は内海支部恒例のランデブーの席での話題の一つであったが、それがだんだん煮つまって来て、〈暖流二世〉全長五ヒロ(7.5m)漁船作りの艇体に5馬力電気着火発動機付、〈摩耶Ⅱ世〉五ヒロ打瀬型漁船作りカッターリグの2ハイで行くことになり、乗組む人達も大体決って来たが、全行程乗ることはむずかしいので、何回か乗継いで往復することになった。

7月27日、第2回鳥羽レース・スタート前日、真珠島の舟付場には参々伍々レース艇が集まって来た。見るからにスマートな、いかにも走りそうな舟は関東の精鋭という感がある。

土井悦氏の奔走と御木本真珠の御好意による前夜祭が日暮頃より始まり、関東、東海、関西の舟乗り達が一堂に会しての痛飲は留どまることを知らず、いつまでも続いた。



見物艇の〈摩耶Ⅱ〉と〈暖流Ⅱ〉 撮影松岡敏



第2回レース。〈さがみⅡ〉は第1回のファースト・ホーマー。

スタート当日、ヨセマル灯浮標附近を走るレース艇の間を縫って〈暖流Ⅱ世〉は写真撮影に余念がない。あれが〈シレナ〉、こっちが〈さがみⅡ〉、〈早風〉はスマートだなあ、などと目まぐるしく変る光景に、息のつく間もない程である。

やがてスタート時となり、次々と目の前を通過して行くレース艇を見送りながら、来年こそはこのレースに出場しなければと話し合った。

レース艇を見送った〈暖流Ⅱ世〉は一路帰途につく。夕方大王崎の波切港に入港し一泊。次の日、台風の動きが気になりつつ出港し、布施田水道を抜ける頃より、だんだん雲行きが怪しくなってきたので急遽避難することになり、紀伊長島港に入港する。ここで3日間の足止めとなる。

昭和37年 第3回鳥羽パール・レース

関西より名艇〈ミネルバⅡ〉オーナー貴伝名一良、艇長額川三郎が初出場、総合5位となる。私は仕事の都合で出場出来ず残念、故に記事とならず。

昭和38年 第4回鳥羽パール・レース

関西からは〈ミネルバⅡ〉と〈スターダスト〉(32ftのケッチ額川三郎艇長)の2艇。見物舟〈春一番〉(漁船作り五ヒコ)野本謙作船頭で大漁旗と南無八幡大菩薩



第2回レース、スタート。

の旗を笹竹につけスターンでなびかせている姿は、関東、東海の猛者達もアッけに取られた様子である。〈ミネルバⅡ〉はスタート時、揃いの法被と菅笠でデモる。私は〈スターダスト〉でこのレース初出場ということで、写真を撮しながら気もそぞろである。レース経過については竹下氏が舵誌242号に詳細に書いているので略し、〈スターダスト〉は〈ミネルバⅡ〉と日暮頃からフィニッシュまでの間デッドヒートを演じ、少差で〈スターダスト〉が先にフィニッシュした。

昭和40年 第1回神戸ー横浜レース

今回より鳥羽レースと同時に開催で神戸ー横浜レースが行なわれ、関西より〈スターダスト〉、〈ミネルバⅡ〉、〈ドンドロ〉、関東より唯一艇〈モサⅢ〉計4艇が出走した。

7月20日西の宮沖を仮スタートした艇群は、一路新和歌浦に向けて走り、夕刻入港し一泊する。

21日朝、微風の中をスタート、紀伊水道を南下する。22日朝、市江崎を過ぎ安宅崎附近は時化で、各艇は三角波に振り回されていた。この頃〈ミネルバⅡ〉の横を走っていた機帆船が高波のため浸水し沈みかけたので、〈ミネルバⅡ〉はセイルを降して救助に向った。これを見た他のレース艇も一時レースを中止して救助に向った。機帆船は僅かにマストとブリッジを水面に出した状態で沈んでおり、ブリッジの中と屋根の上に乗組員がいる様であるが、波が悪く近づくことは危険なので、機動力の一番大きな〈スターダスト〉が救助に当ることになり、風上よりゴーヘッド・アスターンを繰返しながら近づき、ライフリングにロープを結んで流す。機関士がこれにつかまって救助され、船長は泳いで〈スターダスト〉までたどりつき、艇に上がると、帽子の中から時計を取り出して腕に着けたのを見て皆大笑いである。全艇機走で周参見に入港し、救助した2人を降して小休止の後、風も吹きそうにないので機走で串本に向う。

昼過ぎ串本港に入港するや、新聞記者の団がやって来て取材を始めた。何事なのかと一同げんな顔を



沈没寸前の漁船

していると、だれかが「分った、犬が人間に咬みつくのは当たり前だが、人間が犬に咬みつくと記事になるんやなあ」といったので全員大笑い。即ち時化の中でヨットが大きな機帆船の乗組員を救助した事がめづらしい事なのだと分った。

その後、16時の気象通報を取ってから、串本港外を1700再スタートし、折から吹き出した西風に乗って、全艇スピンを揚げて快走を始めた。この風は夜になってだんだん強くなり、〈スターダスト〉はゼノアからレギュラージブとセールを小さくし、最後はメインも降してレギュラージブのみで波乗り（サーフィン）をするほどのスピードで石廊崎までを一昼夜で走った。

〈ミネルバⅡ〉は夜明前に周囲からコックピットに海水が打込み、コックピットが満水になったそうである。

遠州灘の沖では併航している3000トン級のカーゴが、時々しか見えない程のうねりとなり、両方がうねりの頂に乗った時だけ、相手を視認出来る程となった。

7月23日夕方になって神子元島を越す頃より、あれ

'79鳥羽レースに「TACHYON」2度目の優勝

永い歴史のこのレースに同じ艇の優勝は難しいとされていたが、「TACHYON」が記録を樹立した。レース速報は次の通り。全総合優勝TACHYON、2位BUN BUN、3位IVY-2 I～Ⅲ優勝光、2位SURUGAⅡ、3位VIND FEMPE-DEL IV優勝ITSUKI、2位JUNE BRIDEⅢ、3位NACHI VI V優勝TACHYON、2位SPIRIT OF BARON 3位富羊 VI優勝BUN BUN、2位IVY-2、3位NORTH WIND、詳細は次号に。

ほど吹いていた西風が落ちはじめ、日暮には北東の風に変った。ボートで走る〈モサⅢ〉と一緒に走るのは厭だとスターボーで北上した〈スターダスト〉は、門脇崎の沖で一昼夜のナギに会い、ついにタイムアウトで機走で横浜に向う。

結局、大島寄りを潮に乗って走った〈モサⅢ〉のみがフィニッシュ出来、後は皆DNFとなりレースは終る。

その後は、〈スターダスト〉、〈寅丸〉、〈ラブソディ・ビバーチェ〉と乗継いで鳥羽レースに出て来ましたが、〈ラブソディ・ビバーチェ〉の幻のファースト・フィニッシュ事件も経験し、去年は〈ジェロニモ〉（ピーターソンⅡ）で出場し、クラス3位、総合7位になりました。

第2回レースの見物から去年のレースまで、20年間を振り返って取りとめのない事を書きましたが、いずれ稿を改めてゆっくり書きたいと思っています。

(写真は筆者撮影)

【NORC外洋レース '79年度上期表彰式 及びサマー・パーティーのお知らせ】

レース委員会 海事思想普及委員会

下記により記録映画並びにNORC外洋レース'79年度上期表彰式並びにサマー・パーティーを開催致しますので、万障お繰り合せの御参加戴き、去り往く素晴らしい夏の夜をお楽しみ下さい。

日時 1979年9月1日(土) 16:00～21:30

場所 三浦市、シーボニア・ヨット・クラブ（プール・サイド）

内容 I. 記録映画 16:00～18:00 「'78年Q.トン世界選手権シリーズ・レース総集編」(NORC編集・テレビ朝日制作)——本邦ロード・ショー

II. 表彰式 18:00～18:30

- 本部主催レース（第6回江ノ島・清水レース、第20回鳥羽パール・レース）
- 関東支部主催レース（'79年初島レース、第2回大島・神子元島レース、第29回大島レース）
- 関東支部フリート主催沿岸レース、諸磯フリート・レース(⅔)、油壺フリート・レース(⅔)、江ノ島フリート・レース(⅔)

III. サマー・パーティー

1. 星空を仰いでJAZZを聴こうノ
2. ? ? ?
3. 皆で踊ろう GOノ GOノ GOノ

会費 男性 ¥4,000 , 女性 ¥3,500

海女の宿

——伊豆の海 昔話——

平松栄一



(イラスト：花沢真一郎)

種子元島や初島・大島レースで伊豆東海岸をナメナメ南下し門脇崎の沖あたりを通るとき、昔富戸の海女の家は何日か泊ったときの懐かしい青春の日の思い出がいつも私の中をよぎる。

富戸はその頃天草採りの海女の集落地で、美しい港の箱庭の様に可愛らしく、玉石の底を泳いでいる魚が透き通って見えた。その四日前に葉山森戸海岸を抜錨した〈インデペンデンス〉は大島を目指したが、相模灘を無風のため二昼夜漂った揚句、三日目の朝、凄絶な朝焼けと共に吹き出した強烈な西風と崩れ襲いかかる大うねりに翻弄された。

〈インデペンデンス〉は慶応水泳部が大正7年に建造した22呎のガフリグのセンターボード艇で、このとき既に船令15年を数えていた。トップヘビーの非常に不安定な艇ではあったが、この時期、湘南の海にはヨットと名のつくものは数隻しかなく、また大島や伊豆方面へヨットで渡ったものもなかった時代だ。それで最初大島岡田港を目指したが、天候の急変で時化模様となったので、行先を変更して舳を伊東へ向けた。ところが伊東の前面沖まで来て、町の家並を指呼の間に見ながら、天城の頂上から吹き下ろす強烈な西風はスタビリティを欠くセンターボード艇を間断なく直撃した。何とか沈を免れようと狂暴なブロウと必死に闘いながら、タック、タックを繰り返すが、ただ激しくヒールするばかりでどうしても陸に近づけない。全くここ天城下ろしはすさまじい。海上は波こそないがしぶきで煙り、気の狂った様なブロウが黒い稲妻となって海面を走る。

伊東の海の猛烈な西風の凄さについては、石原さんの「男の海」の中に〈メイキス〉(森繁さん)の悪戦苦闘ぶりがユーモラスに描写されているのは御存知の

通りである。

われわれも温泉街を目前にして実に泣きたくなる様な思いで、同じところを数時間もむなしいタックを何度も重ねた末、心身共にクタクタになって漸くたどりつき、岸边から70mほどのところに錨を打った。この時期の伊東の海岸は、今の様な岸壁も防波堤もなく、ただの砂浜だった。アンカーもダンフォース型なんて言うシャレたものではなく、旧式の錨で打ち方が難しい。この烈風下、走錨を心配し、利き具合を確かめにロープをたどって潜ってみた。

さて上陸しようとしたが呼ぶボートも見当らない。仕方なく5人のクルーは身の廻り品のバッグを片手で捧げ泳いで浜辺に運んだ。われわれは毎夏、葉山一江の島間の遠泳を何回もやってきたので、夏の間は陸地の見える限り、およそ死の恐怖を感じることにはなかったし、荷物を頭上にかけて泳ぐぐらいはなんでもなかった。

砂浜に上ったとき、さっきから我々の行動をじっと見ていたら、でっぴり肥ったオッサンがそばへやってきて、「どうでえ、下田の景気は？」と話しかけてきた。何のことだか判らず、キョトンとしていたら、「おめえさんらモグリ(潜水夫)だらう」「イヤ学生だ」と答えたが、「なあに、見りゃわかるヨ」と本当にしない。これには二の句がつげず、互いに顔を見合せて苦が笑いするばかりだった。

翌朝稲取へ、あわよくば大島をねええと思って伊東を出たが、一旦おさまりかけていた天候が再び荒れ模様となり、強風高浪と闘ったのち、漸く川奈の先、富戸へ逃げこんだのだった。ぐったり疲れた身体をキャビンの上に休めて浜辺を見れば、天草採りから戻った海女達十数名が汀で作業をしていた。

琥珀色の健康そうな上半身を惜し気なく曝し、或いは白い襦袢とももひき（ショートパンツ）で包んだ、うら若い乙女達である。これはヨキ眺めと艇の上から、しばし疲れを忘れて海女の美人コンクールよろしく品定めをして目をたのしませた。

なかにひとときわすなリとした肢体の美しさが目立つ海女がいた。アノ娘の足は素晴らしいじゃないか！ ジョセフィン・ペーカー（当時パリのカジノから来朝し、帝劇の舞台で踊った混血の踊り子）そっくり、と感激したものだ。

その夜は、浜で出合った親切なあにさんの好意に甘えてその家に泊めてもらったところ、夕飯の膳を運んできたのがナントさつき浜辺で嘆賞したジョセフィン嬢ではないか。純情な若き海の男の子等の胸は高鳴り、大いに感激すると共に、食欲が矢鱈に進んでご飯のお代りを何杯もした。だが彼女はこの家の若主人、さつきのあにさんの若妻だと判るまでに時間はかからなかった。

この日から天候が崩れ時化模様が続き、一週間もこの家の厄介になる仕儀と相成った。尤もその間一日対岸の大島元村までセイリングし、この辺りの潮が予想以上に早いことを思い知らされ、風もおちてきたので上陸せずに慌てて引返した。

また或る日は、この家の若旦那に誘われて天草採りの作業を見学し、彼の小舟に乗って港外へ出た。海女達は磯桶を一つづつ波間に浮べ海中へ潜る。そして浮び上ってくるたびにヒューヒューと口笛の様に大きな息をする。これが磯笛だ。激しい作業は、何か鶴匠に操られる鶴の様な一抹の哀れさを感じ、若旦那はさしずめ鶴匠と言うところ。だが海女達の顔は意外に明るく、結構愉し気で若妻の磯笛には張りがあった。

「おもしろうて やがてかなしき鶴舟かな」はこっちの単なる思い過ぎの感傷だったようだ。

一夕、海女たちの演芸会に招かれた。それは小さな倉庫の10畳位の板の間にゴザを敷いただけの会場で、海女が十数名集まっていた。そこへ男と言えば我々5名は学生だけ。入口の戸を閉じた小屋の中は、若い海女たちの体臭と熱気でムンムンするばかり。裸電球の下で塩せんべいを噛みながら、彼女等の唄う大島節や口三味線で踊る唐人お吉、そしてその頃流行りだしていた小唄勝太郎の「島の娘」や「波浮の港」を一緒に唄ったりした。日頃の厳しい労働から開放され、楽器なしでも器用に唄ったり踊ったり、彼女たちは破目をはずした大はしゃぎの慰安会だった。

いよいよ富戸を発つ朝は若旦那夫婦と共に海女たちが大勢岩頭に立って、いつまでも手拭いを振って見送ってくれた。われわれもセイルを揚げ、別れを惜しみ帽子をふりながら唄ったものだ。

「港出るとき見送る人は われを見送る誰とてないが 泣いてくれるは あの娘一人よ」

今はケイオーばかりでなくワセダヨット部にも唄い



慶応義塾体育会水泳部所有〈INDEPENDENCE〉昭和4年8月

つがれている〈インデペンデンス〉廻航の唄である。

この時の遠航記は、発刊間もない「舵」誌の昭和9年9月及10月号に「7月のクルージング」の題で掲載された。ヨットが未だ珍しい古き良き時代のクルージングであった。

余談ではあるが、それから3年後の昭和12年7月に最初の大島一周レースが、横浜セイリング倶楽部主催で行なわれた。葉山鑑摺を午後5時一斉スタートの反時計廻り。参加艇は4隻で、本命は昭和15年に開催予定だった東京オリンピックのために建造した6m級、(36呎)の〈朝風〉(西園寺八郎氏)。私達グループは〈若草〉(27呎戦後のアーゴノートの前身)と同型の〈葵〉をチャーターして出場した。SW 10mでメインをリフしたが、〈朝風〉をはじめ〈若草〉、〈モカディック〉の3艇は忽ち鈍足の〈葵〉の視界から消え去った。しかしこの最初の大島レースで、3年前の大島周辺クルージングの体験が大いに役立ち、〈葵〉だけがコースを伊東近くまで突込み、思い出の富戸沖を門脇あたりまで南下した。その結果、早目に大島につかかって逆潮に悩まされて立往生の他艇を尻目に大差でファースト・ホームし、優勝杯を獲得することが出来た。

戦前の大島レースはこの一回だけで、翌13年の夏には初島レースが行なわれた。しかし戦雲は日増しに暗くなり、クルーザーのレースは戦後NORCが昭和25年に第1回の大島レースを行なうまで、再び開かれる

ことはなかった。

× × × × ×

実は「海女の宿」にはなお後日談がある。今から12年前の昭和42年の夏、前の所有艇(DULCINEA)(セーラナンバー309, RIONの後身)で、江ノ島のクラブから稲取、下田方面へクルージングに出かけた。川奈の沖あたり、カツオがとれてとれて困るほどだった。陽は高いがやがて風がおちて稲取は明るい内にはとても無理だった。

富戸が目の前にかすんでいる。動きの止った艇内の無聊を慰めようと青春の日の海女の宿の昔話をしたものだ。話があまりうまく出来すぎているので、誰も本当にしない。しかしクルーは皆そろそろ初老になりかかっている年なので、稲取まで無理するよりいっそのこともう一度富戸へ入ろうと言うことになった。30年前の港内は浅かったのでキールボートは少々心配だが、用心しながらとにかく寄ってみることにした。港内の様子は昔とすっかり変わっていたのは勿論で、漁船がぎっしり舫っている。玉石だった底はさらわれて昔よりやや深くなったが、岩盤のためアンカーが滑って利かない。しかし漸く定石通りバウに2本打ってスターンを岸壁に繋ぐ。黄昏がすでに迫っていた。「昔の海女サンに会うんでしょう?」と誰かが言った。そうだ訪ねてみようとして一人上陸したが、まだ誰も半信半疑で本気にしていない様子。

その家は浜辺にせまった斜面に石垣を組んで建てた筈だが、訪ねた場所に見当らない。近所の人に聞いたら、若旦那はあれから間もなく始った支那事変で戦死し、家も別の場所に引越したと言うので、更にその家を夕闇の中に探し求めた。30年前にヨットで来て世話になったことを話し、改めてその時のことの礼を述べたが、今でも潜っているというこの家の女主人は、「そんなこともあったけねえ……」と記憶は既に朧である。

翌朝出港の用意でアンカーを揚げようとしたら、港内の岩盤の底に張りめぐらしたワイヤーに喰いこんでいて、2本共どうしても揚らない。どうりでアンカーがよく利いた筈と思った。折柄の満潮で、往年の水泳選手も今や素潜りの出来る年ではない。誰かが「平松さん、昔馴染の海女さんに頼みましょうよ」とまたからかう。たしかに息の続かない我々の手には負えない作業なので、昨夜の海女の家へ頼みに行く。女主人は快く引受けてくれて、一緒に海辺へ下りてきてくれた。

そのかみのスナリしていた肢体の和製ジョセフィン・ベーカー嬢は、昼間見るとすっかり肉と脂肪がついて小牛の様に頑丈な体軀となり、花のかんばせは潮に鍛えられて今や神社のコマ犬の様に逞しく貫禄がついている。肌につける海女の白い繻絆は、戦後は色気のない黒のウエットスーツに変わってしまった。その上

着だけつけ、低い岸壁に蹲踞の姿勢で水を掬って開けた胸にかけの所作は歌舞伎役者の踊りの型の様にビタリと決っている。

あゝ、しかし、その時私は見た。あの30年前の若妻だったときの白い繻絆の下からはみ出して、ブラジャーなんかしてなくても豊かに盛上ってピンと天を向いていたオッパイは、今や垂乳根となって無慙にも力なくたるんでブラ下っているではないか。

びくともしなかったアンカーは、2本共、年老いた海女の手でくい込んだワイヤーからいとも簡単に外された。お陰で艇は次の目的地に向って予定通り出港出来、みな大喜びだった。セイルを揚げて快走し富戸が見えなくなってからも、私は、あゝ、やっぱり呼びに行くのではなかったと昔の夢を追いつつ、いつまでも後悔の念が去らなかった。

註(富戸の港内は浅いのでキールボートの避泊地としては不適です)

× × × × ×

〈会報委員長の飯島さんから、何か昔話を書けという突然のご指名である。自分はまだ現役のつもりであるので、昔話なんか苦手だが、委員長からのご指名である以上、原稿の「……確保はオーナーの避けられない責任であり……」(どこかで聞いたセリフでアル)、急遽大昔の古日記の中から思いおこして筆を執った次第です。〉

アドミラルズ・カップ参加記念ネクタイを頒布

本年度アドミラルズ・カップに参加の日本チームが、参加記念にネクタイを作りました。黒地に赤・白・緑の斜線の柄で、アドミラルズ・カップ・日本チームと英文字入りの絹製。数に余裕をもって作りましたので、ご希望のかたに頒布いたしますのでNORC本部へお申し込みください。
一本 2,000円(仕入原価)

NORCシーボニア・フリート主催 相模湾沿岸レースのお知らせ

フリート・キャプテン 平野喜美夫

恒例の掲記レースを下記の要領で実施いたしますので、奮ってご参加ください。

期日 9月2日(日) スタート 1100 コース 小網代沖・葉山沖の往復 参加資格 JORレーティングならびに安全検査カテゴリⅢ以上の取得艇 出艇申告 9月2日(日)0730~0830 艇長会議 同日 0830~0900 出艇料 一艇につき 2,000円 参加料 一名につき 500円 表彰式 OFFSHOREに掲載

関東水域の「会友艇」第1号

(TAKE II) 大竹 健



先ず我艇の周囲の感想を集めてみると、以下の通りである。

75才のオーナー：何だ、今迄セールに番号が無かったのか！

奥方：番号が入るとヨットが引き締って見えるわ。

算数の出来ない長男：2438か！ 覚えにくい数字だなあ！

当制度を知らない悪友：お前良くNORCに入会できたなあ！ そんな金があるわけねえだろう。何か悪いことでもやったのか？

セール番号の必要性は以前から感じていたが、レースをしない我艇は今迄NORC入会ということは考えてもみなかった。しかしながら最近のレジャーボート

を取りまく情勢は以前とは比較にならぬ変化を来しており、特に船舶安全法、職員法絡みの小型船舶操縦士免許番号、船舶番号、船検番号、他にヨット税納付番号、係留番号等等全てが番号で、いささかうんざりしており、この際セールにも番号を入れようと思っていた矢先に、日本ヨット協会機関誌上にNORC会友艇制度の紹介があり、高沢先輩に申し込みを申請した次第である。

学生時代に乗っていたA級ディンギーのセールを新調したとき、ナンバーを記入する間、ノーナンバーでテストセーリングを良く行ったが、何とも間の抜けた感じを今でも覚えている。小さなクルーザーに乗り始めてからレースとは無関係となり、酒を飲みながらセーリングをしている限りではノーナンバーのセールでも余り気にならなかった。

今後増大するであろうヨット人口の健全な発展を期するためにも、統一された組織によるセール番号(連番)の取得は各人のヨットを

楽しむ目的の相違はあっても、海上における事故艇の早期識別、陸上にあっては諸手続きを簡素化する手段にも有効となろう。この様な時期に制定された当制度はヨットマンの団結という目的以外にも、セール番号を持つということは他人に対する迷惑を最少にできるという目的をも有すると思う。NORC会員以外は当制度を余り知らず、恐らく前述した“悪友”程度の理解と思われるので、組織、団体に属していないオーナーに対し如何に当制度をPRするかが軌道に乗せる重要な鍵であると思料する。我々も微力ながら今後とも当制度PRのお手伝いをさせていただくことを申し述べ、簡単ながら感想文としたい。

2348 TAKE II DUF0UR27 8.30×6.20×2.79×1.58
大竹健 シーボニア

「会友艇」登録紹介

- 2401 FALCON III ヤマハ33 10.17×8.20×3.35×1.90 川畑隼夫 鹿児島
2402 YUYU II ヤマハ30C 8.88×7.20×3.22×1.75 吉井功 鹿児島
2403 ぶかぶかIII (鹿児島) ヤマハ25 7.48×6.10×2.63×1.50 上谷喜章 鹿児島
2404 BREST II ヤマハ24 7.40×6.18×3.05×1.55 馬場一広、有村洋三、久野修、砂本清美、恒吉栄一郎(共同) 鹿児島
2440 海王(かいおう) SUN SHINE 26 7.80×6.20×2.70×1.50 山王博和(27才)鹿児島鴨池 / 艇名の由来：「漁火会」の他メンバー和田博實、日高茂樹、谷山幸三らの承諾を得て、いつまでもみんなの夢が語り合える船であるようにと願って……。 / 抱負：1年間の日曜日はどうしてもセーリング、年1回の南へのクルージング。

- 地方レースでは大ハッスル。近い将来の海洋レジャー基地をじっくり見つめたい。 / 顔ぶれ：ヨット野郎日高茂樹君は中学以来の親友(漁火会)。国体選手林雅一君は高校以来の親友(漁火会)。マスト登りの竹迫繁人君はなぜか風を呼ぶ。ワッツセールの八木達郎君は(翻車魚)以来からで、三浦から鹿児島へ飛んで来る。
2451 エンドレス サマーV ヤマハ29 8.70×6.87×3.05×1.50 篠沢勇蔵 シーボニア
2452 LUN LUN N 260 7.90×5.90×2.65×1.50 梶田一雄 千葉浦安大洋マリーナ
2453 ゆうづるII KQ 24 7.48×6.00×2.59×1.30 伊藤定雄 酒田港
2462 EVE I ヤマハ25II 7.19×5.87×2.72×1.46 足立利男 横浜

最近のORCの動き

BULLETIN No. 26

NORC技術委員長 渡辺 修治

1) ORC新議長からの手紙

昨年のORCで、発足以来10年にわたってチェアマンの重責を果たして来たDavid Edward氏が辞任し、J. W. Roome氏が就任された。

それ迄、Roome氏は、RORCの会長をして居た方である。

4月中旬、私から、JORの意図と内容について、ORCに報告しておいたところ、5月25日の日付で、新チェアマンから次の内容の手紙をいただいた。

「PSGの会議のレポートを同封します、貴方もその内容に関し異議はないと思いますが。

前に送って下さった、NORCのJORに関する詳細と貴方の手紙有難うございました。

現在、ORCはStandard Ratingのルールを作成中ですが、今後、世界中で広く使われる様になると思います。

同封の報告で見られる通り、ORCは、よりよいオーバーオールIORルールの追求を続ける為に、ヨットの速力を正確に予測する解析法を探索することになりました。その為には、可成り長期間にわたる、研究、実験が必要です。日本の企業で、向う3年間、毎年5000ドル寄付して下さいませんか？

HITACHIは興味を示して呉れませんか？」

2) Bulletin No. 26

PSG (Policy Steering Group)の会合が、4月末、フロリダで行なわれた。討議の内容は、

1. 4月のITC会議で提案された諸問題
2. Standard Rating
3. Scantling Ruleの進展情報
4. 昨年11月のルール改正の影響
5. 将来のルール改正に対する展望

で、これ等に対するPSGの基本的な意向は、報告として各国のCouncillorに回示し、各国の意見を盛りこんだ上、6月15日付Bulletin No. 26として発行された。

以下、Bulletin No. 26の内容。

1. ITCで提案された諸問題。

1-1. Screening Value

ITCは、SVの公式とスタビリティ・テストの重量について再検討した。ITCとしては、ルールは現状

のままにして置き、各国のIOR Rating Authorityからの実施結果に基づいた改正意見があれば伺いたい。

SV公式で失格したヨットでも、カテゴリー4のレースに留る限り、テストの重量を軽減することを考慮してもよいのではないか。

1-2. メンスル、スクナーのフォアスル、ミズンで、バテンが無く、ラフに沿って完全にローラーフェールに出来るセールを認める。

1-3. 古いヨットを改装したオーナーが、又元の古い時の状態に戻した場合、その国のIOR Rating Authorityは、そのヨットに適切なAge Dateを与えることができる。

1-4. 現行のBase Displacementの公式(BDR)は、大型艇にとって若干不公平と言う批判がある。ITCは9月迄に結論を出す。

2. Standard Rating.

2-1. ITCの立案した、クラス組織のできているヨットに対する、Standard Ratingのルール、手続きを検討した結果、条件が整っているクラスに対しては、その国のChief MeasurerのSub-committeeが検討してOKを出せば、Standard Ratingを与えることにしたい。(後掲、STANDARD RATING取得の手続き)

2-2. ITCの示したStandard Ratingの条件のアウトラインと、Chief Measurerが成文化したルールは、一部修正した形で認められた。

2-3. あるクラスがStandard Ratingを受ける資格は、クラスの計測法が確立して居り、計測の許容値がある範囲内にあることが必要である。

2-4. Standard Ratingのルール、手続きによって計測されたヨットには、特別の様式のRating Certificateを与える。

2-5. 本ルールは、11月のORC迄は正式の決定ではないが、各国のIOR Rating Authorityは、現在、適当なクラスがあれば直ちにStandard Ratingの適用を始めて欲しい。

3. Scantling (部材の寸法)

3-1. 構造上の強度とたわみの限度に関するルールの公式中の各種の変数を試みに選んで、計算してみ

た結果をITCのメンバーに回示して検討し、後で、興味を持っているデザイナー達に廻す予定である。

その結果は、11月のORCで報告する予定。

Scantling Ruleのねらいは、船体構造が不必要な重量増加をもたらすことなしに、十分な強度を持ち、しかも、すべての造艇材料と、広範囲の構造様式に適應できるものでなければならない。

- 3-2. Hull Scantling ルール発行の目標日付は11月のORCで決める。
- 3-3. Spar と Rigging の Scantling ルールについては、ITCの原案をデザイナー達の意向をたまたした上で、11月のORCに提案する予定である。

4. 昨年11月のルール改正の影響

- 4-1. 1978年11月のORCでは、IORを改正して、極端なデザインによって利益を得ているヨットにブレーキをかけた。同時に、世界中のヨットの大多数を占める古いヨットの陳腐化防止をねらった。この見地からMKⅢAルールの巾を広げて、古いヨットを援助する様に改正した。

- 4-2. ルール改正の実際の影響を調べてみると、シーズンが終ったオーストラリアでは、新しい世代の軽排水量艇が著しく高くなったレーティングにもかかわらず、レースに強かったことが目立った。しかし、古いヨットの競争力も回復している。

SORCでは、新、旧ヨットがそろって上位に入っている。

- 4-3. 結局、大勢としては改正は有効に働いているが、若干の例外が生れていることになる。

5. ルールの安定化。

- 5-1. IORは安定したルールでなければならない。但し、ループホールはすみやかに埋めなければならないが。

- 5-2. ITCはOlin Stephens氏をチェアマンとして作業を続ける。ITCはORCの各委員会の中で最も活動的な委員会であり、ORCが毎年提起する諸々の問題を精力的に会合を持って解決してくれている。深く感謝する。

6. 将来のルール改正に対するORCの方針

- 6-1. より良い、オーバーオールにIORルールの追求を続ける為には、ヨットの速力予測の解析法(detailed analysis of Velocity Prediction)を確立しなければならない。この解析法は、MITがやって来た仕事の引き継ぎになるが、これから可成り長期間にわたって、研究、実験を続ける必要がある。

- 6-2. 上記の線に沿って、IORルールを完成に近づける為に、Pat Haggerty氏をチェアマンとする、“IOR Research Com.”が発足した。

そのねらいは、将来のルールの改正は研究の成果の

十分な根拠によるものとし、特例や、応急的な理由による改正をやらない様にすることである。

6-3. 本委員会の作業は、2つに分れ、

- A. ORCの本来の目標である、将来のルールの探求を行なう。その為には、ヨットのレーティングのパラメーターと、速力の因子との関係を、正確に高い精度で表わす必要がある。MITがこれ迄研究して来たVelocity Predictionの作業と成果は、重要な部分となる。

- B. 新しい計測法を開発する。それは、現行の計測法にくらべて、費用も時間も同程度で、しかも、IOR計測値の外に、全体の船型を再現する必要がある。

新しい計測法は、新システムの技術能力とテスト結果によっては、1980年1月1日から、出来るヨットで実施し、余剰のデータは、ルールの研究に役立てたい。

- 6-4. 新ルールでは、風速、風向によるパフォーマンスの差を反映させる。

Roome氏は、Bulletin No.26に下記の内容の手紙がそえてあった。

「SVの公式は各国で重大な問題になっているので、Gaither氏とITCに調査して貰っている。

改正ルールの影響は、UK、ヨーロッパでは、公平な、良い結果がでている。しかし、レベルクラスの一部には逆効果がでている様である。

将来のルール改正に関しては、充分時間をかけて研究を行ない、準備した方が良い、という意見が大勢を占めている。」

STANDARD RATING 取得の手続き

1. クラス協会のアクション

STANDARD RATINGの取得を望むクラスの協会は、その国のNational IOR Measurement Authority (NIORMA) に下記の内容を書いて申し込みをする。

- A. クラス名
- B. 設計者、建造所の詳細
- C. ヨットの数。現在数及び建造中の数
- D. 最低5隻のIOR計測値の詳細。ワンデザイン・クラスとしての計測値も必要
- E. Standard Ratingが認められた場合、そのクラスのすべてのヨットはStandard Ratingを持ち、別個にIORレーティングを持つことを主張するヨットは、ワンデザインのレースから除外される。

2. NIORMA のアクション

クラス協会からの申し込みをうけた NIORMA は、

- A. クラスのルールを調査し、Standard Rating の取得の可否を調べる。
- B. IOR 第10章 (STANDARD HULL DIMENSIONS) に従って船体計測を手配する。
- C. ワンデザイン・クラスとして、浮揚状態のトリムをチェックする。
- D. 浮揚状態の計測の為に、IOR ルール 202.2 に従って、ヨットの計測トリムを作る為、タンク類の状態、ギヤー類の格納等、調整する。重量物はルールの範囲内で出来るだけ広範囲のトリムで計測できる様、NIORMA の裁量で配分する。
- E. IOR ルール 105.2 によって、D のトリムで浮いているヨットを計測する。
- F. ワンデザイン・ヨットとしてのリグとセールをチェックし、必要なら IOR のセール計測法に Convert し許容値内にあることを確める。
- G. STANDARD HULL 寸法、STANDARD SAIL 計測の数値と、個々のヨットの浮揚状態の計測値傾斜試験のデーターを用いて、個々のヨットのレーティングを計算する。

3. STANDARD RATING の決定

- A. NIORMA はクラスルールと計測の結果から、そのクラスの厳密なコントロールは困難であると判断した場合は、そのクラスの STANDARD RATING をリジェクトする。
- B. NIORMA が、そのクラスの STANDARD RATING は成立すると見る場合は、ORC の Standard Rating Sub-committee に通知し、検討と裁可を依頼する。
その際、ORC に出す書類は、
 - i. 前記 1, A, B, C, D, E
 - ii. 2 G. の Rating Certificate
 - iii. NIORMA の推せん意見とレーティング値。
- iv. クラス会費

4. ORC Standard Rating Committee のアクション
委員会は NIORMA の書類を検討した上、

- A. 次の点を確認する。
 - i. そのクラス協会は、適当な許容値 (reasonable tolerance) を維持できるか。
 - ii. クラスルールの中の計測法 (手順) によって
 - a. 船型
 - b. 船体、デッキ、キールの重量と、ヨット全体 CG (重心) 位置
 - c. マストとリギンの重量と CG 位置
 - d. レーティングに影響を与える、エンジン、プロペラの装備法
- 等をコントロール出来るかどうか。

- B. STANDARD RATING の値を決めるに当っては、オーナーの中で知識が深く、よく判っている人の意向も聴いた上で、a reasonable maximum value を選ぶ。
- C. こうして決めた STANDARD RATING は NIORMA に通知し、NIORMA はクラス協会と相談し採用の可否を返答する。
クラス協会が合意すれば、ORC の正式のクラスとなる。

5. STANDARD RATING の管理

STANDARD RATING CERTIFICATE は NIORMA が発行する。但し、

- i. そのクラスが STANDARD RATING を取得していること。
- ii. NIORMA はクラス協会からクラス・ルールを満足している各ヨットの有効な RATING CERTIFICATE を Fee と一緒に受取る。Fee は NIORMA が決めるが、NIORMA の管理費と ORC の levy をカバーする金額とする。
- iii. 有効期間。1 年間とする。
クラス協会は、クラス活動とクラス・スタンダードのコントロールの継続と、メンバーのリストを National Authority に報告する。

6. STANDARD RATING の変更

STANDARD RATING は、そのクラスのルールや、IOR ルールの改正によって変更することがある。

- A. NIORMA は各ヨットの IOR のデーターを保管し、IOR ルール改正時、直ぐ計算できる。
- B. クラスルールが変更した場合は、再計測によって新 STANDARD RATING を出す。
- C. クラスを止めたヨットは、IOR レーティングを得る為には再計測する必要がある。



NORC 協会ニュース

会友艇の全国拡大推進委員と関東支部フリート・キャプテン会議、虎ノ門で開催

さる 7 月 7 日、七夕祭の日の午後、全国各支部から支部長及び担当委員が東京虎ノ門に集まり、会友艇の拡大推進委員会が開かれた。

この登録業務はご承知の様に既に 4 月から開始し、現在までに鹿児島 (5 隻)、酒田 (1 隻)、シーボニア (3 隻)、浦安、横浜 (各 1 隻) が登録を終え、「会員艇と同じ通し番号」を付けている。

この様な登録制度は出来ているものの、さて各支部では如何なる運動を展開すべきか、について各地区の個々の事情と具体的方法について説明があった。

ヨット・ハーバーやフリートの生いたちと事情などにより、①NORCの会員艇がない地域、②もしいても会員艇数が極めて少ない地域、③会員艇とそれ以外の艇が長年同居している地域、④水域の特殊事情があってレースを行なうことが極めて困難なハーバー等、一様にはこの運動が展開できない様である。

登録料金は諸々を含め3年期限で15,000円であるが、セール・ナンバーを付けるためには相当額の金額をセール・メーカーに支払わねばならず、各セール・メーカーには何分の協力をNORCとしてお願いすることになった。

尚、この会合には次の方々が参集された。内谷新太郎（西内海）、妹尾達樹代理嶋谷光雄（内海）、神原修（内海）、栗原美恵（東海）、塩川孝二（清水）、西田兼義（沼津）、大原敦（玄海）、伊達健太郎（玄海）、理事大儀見薫、鳥山睦郎、山口久次、事務局長高沢好一。

7月4日、関東支部フリート・キャプテン会議を開き、上記会友艇の勧誘の具体的方法について活発な意見が出た。特に諸磯フリートの場合、係留地に160隻の外洋ヨットがいる中で、会員艇30隻程度であるが、みんな10年来のヨット仲間、で、会員であろうが、NORCに入ってなかりうが、双方共に何のこだわりもないという珍しい泊地である。このフリートでは「勧誘パンフレット、申込書、月刊誌などをフリートの会員が、非会員の各艇に投げ入れよう」という積極的な発言があり、関東支部の各フリートではこの様な積極策が主流となって会友艇の勧誘作戦が展開される予定である。

このあと、関東支部の選挙管理委員会委員の選任についての意見の交換が行われた。というのは関東支部の場合、代議員数が54名必要なので、各フリート毎に分割して代議員の数を定めて、きたる選挙に備えるためである。（山口 久次）

日本ヨット協会と当協会との覚書について、両協会代表らが運輸省で会合

この覚書については本誌51号（19頁）に掲載してあるが、NORCとしては、さる理事会でこの覚書の趣旨に沿って当会の定款改正案の審議も終って次期総会で改正するよう手順が進んでいる。

この覚書案は運輸省が6月6日の会合で提示したもののだが、ヨット協会、NORCとも、手続上それぞれの機関にはかかる必要があるとしながらも、原則的に問題はないとして同意したものである。

日本ヨット協会ではこの案を検討した結果、所謂線

引き問題、「5m以上の大型艇であって、外洋航海の耐航性を有するもの」はヨット協会は外す件に関しては、日本ヨット協会の「寄付行為」に規程する事は避け、「競技用艇登録及び計測規定」に盛り込むようにしたいと、7月11日の同協会理事会で態度決定した。

以上の問題に関し、さる7月16日運輸省において両協会代表者らが会合し、それぞれのこの問題に関する対応と討議の結果を報告した。

当協会では運輸省で提示された覚書案の通り、それぞれの協会の基本性格を規定する定款及び「寄付行為」に明文化する方が将来に問題を残さないとの考えを述べ、更にヨット協会案は従前示された覚書案の重要な内容変更であるので、改めて理事会などで検討する必要があることを指摘した。

運輸省側としては、覚書案は安易に内容を変更すべきものではないとの指摘もあり、新たな公益法人の認可については既存の協会との業務区分を明確にし、混乱がないようにするのが省としての基本方針であるとの説明があった。また、双方の協会でも尚この様に見解の相違が残っている様では、日本ヨット協会を文部省と運輸省の共同法人として審議できかねるので、両協会でも今少し時間を掛けて相互話し合いの場を持つ必要があるということになった。

レーティング開発専門委員会

今年から始まりましたニューレーティングの講習会が、各地域で活発におこなわれています。その活動を報告いたします。

〈関東方面〉

日時 昭和54年7月9日(月) 1330~1730

場所 佐島マリナ会議室

出席者 計測員 21名

内容 ニュールールの説明（実測方法等）

インプット記入方法。

4月よりの実状報告

配布資料 1. IOR 英、和文アmendメントリスト。

2. JOR 資料追加

3. インプットシート

4. JOR レーティング全集

講師 武市俊、伊藤静美、大橋且典、歌田道教

又、同時に新しくセールロフトを開かれ、セールメジャーになる新しい顔ぶれの参加を見ましたので、その方々の名前と所属を記しておきます。

伊東政信 (IMC)

橋本龍夫 (株 武田)

八木達郎 (セールズバイワッツ)

羽柴宏次 (ファーイースト・セールズ)

高橋良寿 (ファーイースト・セールズ)

植松 清 (オムニ)

海の男と離島の子の友情



本格的な外洋ヨットレースとして注目された5月の小笠原レース。この時、一番先にゴールに到達するファースト・ホームをやったのが、並木艇長(43)＝率いる〈GEKKO V〉だが、このチームはファースト・ホーム以上の素晴らしい功績を島に残してきた。

小笠原父島の二見港をスタートする前日、地元の小、中学生を乗せて海へ出た〈GEKKO V〉。普通、島の子供といえど海は熟知しているものと誰もが信じて疑わないのに「ワッ、ボクらの島が、こんなに美しいとは!!」と意外な歓声を聞いたのだ。

「そうなんです。漁村の子はともかく、農村の子は舟に乗る機会も少なく、従って自分たちの島を外から見る事がなかった。ボクはビックリし、

1,200^{km}の大海原を越えて結ばれた島の子供たちとヨットマンの約束が、このほど実現。海に出たことのない島の子供たちに教材用の小型ヨット2艇が贈られた。うれしいプレゼントを受けたのは東京都の小笠原村小、中学校の生徒たち。贈り主は5月の小笠原ヨットレースでファースト・ホームを記録した〈GEKKO V〉の並木茂士艇長。

ディンギー 2 隻贈る

小笠原
レース 優勝の並木艇長ら

渡英前のあわだしさの中で、おがさわ丸にディンギーを積み並木艇長(左)

その場でヨットのプレゼントを考えたんです」(並木艇長)

レース後、さっそく注文。静岡県清水港で造られた2隻のディンギーは、このほど定期船「おがさわ丸」に積み、小笠原村小、中学校の大島真校長に渡された。この夏は子供たちを乗せて黒潮の上を突っ走ることだろう。

「ディンギー2隻とアンカー、ライフ・ジャケットなどで約60万円はするでしょう。小笠原レースの提唱者として、また、ヨットの仲間としても、並木君の心温まる行動に感激しています」

石原慎太郎氏も拍手を送っている。

(スポーツニッポン7月18日版より要約)

増井宗男 (SBエンタープライズ)

石原 衛 ()

釜田哲男 ()

貝道盛孝 (貝道セール)

以上10名の方は8月2日の講習会の後、正式に何名かが認められることとなります。

このあと引き続き、1981年6月開催される第3回太平洋シングルハンド・レースのレーティングについて、小委員会が佐島マリーナにて行なわれました。

●出席者は次の通りです。

嶋田武夫 (計測委員長)

武市 俊 (関東支部安全委員長)

歌田道教 (NORC 事務局)

大橋且典 (デザイナー)

お知らせ

亀城礁灯台(カメギ)の灯搭修理(Fl.r-4 sec)

佐島マリーナ、南西2哩にある亀城礁灯台は灯搭修理のため仮設の灯をつけている。このため光達距離は5.5哩。期間は7月21日から10月30日まで。

OFFSHORE 第52号 昭和54年 8月15日発行

毎月1回15日発行

昭和52年 7月21日 第三種郵便物認可

1部定価100円(郵送料25円)

発行 社団法人 日本外洋航海協会

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