

Offshore

社団法人 日本外洋帆走協会発行

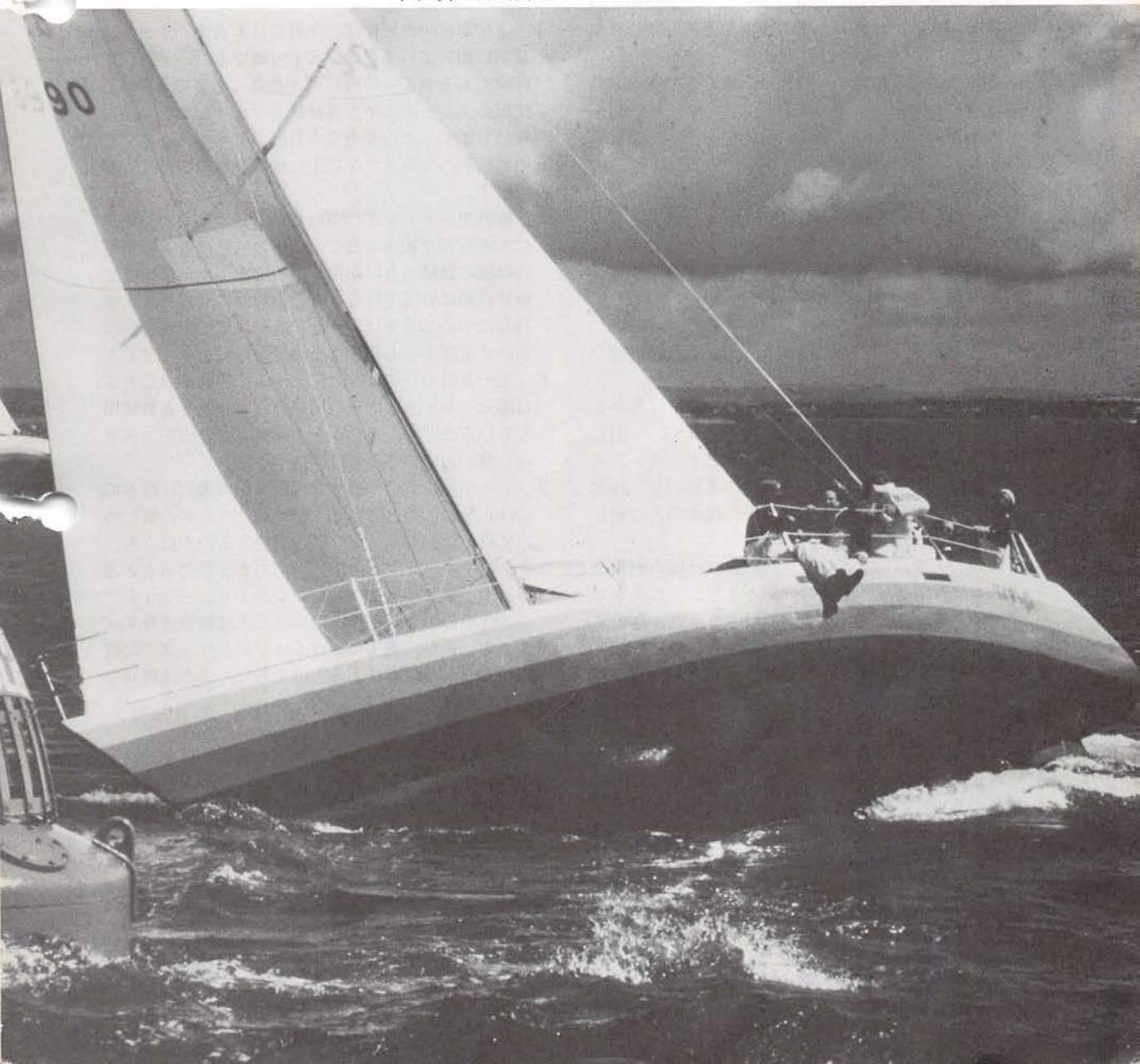
昭和54年9月15日発行（毎月1回15日発行）
昭和52年7月21日 第三種郵便物認可

No. 53

1979/9

一部定価100円

アドミラルズ・カップ・レース マーク回航中のアメリカ艇〈IMP〉 撮影添畑薫 提供舵社



1979 ADMIRAL'S CUP RACE 報告

(KO TERU TERU 2) オーナー 山口 照雄



山口氏

本年度のアドミラルズ・カップ・レースは既にご承知の通り、最終のファストネット・レースが大惨事となった為、特に注目を集めているようですが、カウズ・ウィークを通して比較的強風が吹き続けたのが特徴で、既にアドミラルズ以外のカウズ・ウィーク・インショア・レースにおいて大型中型艇のマスト折損等の事故があい次ぎ、最終レースの惨事を予告していたようです。

日本艇の評価は最初より軽量・微風むきであるということで、事実1位のオーストラリア・チームに見られる強風指向型の艇に比して、今回のレースでは苦戦を強いられ、前回のアドミラルズ・カップ・レースの正反対の立場に立たされたようである。

ノースセールの社長がセールを準備し、スターンの社長がマスト・トリムを行なった、カナディアン・カップ優勝艇〈エヴァ・グリーン〉の惨敗が象徴するように、今回のレースは極めて特色の強いものでありました。

今回のレースで得られた経験を要約すると次の通りになると思います。

1. 現地海域については潮流、浅瀬等の問題はありませんが、特に困難というほどのものではなく、一回でも現地レースの経験のある日本人ナビゲーター、タクティシャンであれば1ヶ月程度の要領の良い研究で、大体状況把握可能であり、特に現地の人に頼る必要はないと思います。
2. 現地の人を採用した場合、言語及び経験の相異によるコミュニケーションの問題が予想以上に大きく、チームワークにとって大きな障壁となったようです。ただし、日本チームに参加した英国人は一般に好意的で非常に努力してくれたことは事実であり、プロテストの場合、これは非常に有利でした。しかし参加英国人は一般に艇の運用に関して安全に意を用い過ぎ、ここ一番という勝負所での迫力が失われたうらみがあります。(例えば、他チームに比してセールを小さめにしてしまう。無理と思われるコースは直ぐに避けてしまう等。)
3. 今回のチームは実力としては十分にシングルに入れる可能性を持っていたと思いますが、種々の経験の不足とチーム形成の失敗、特に外国人クルーを無

理にチームに混入した等の失敗が12位に留まる原因になったと思います。

しかし上位5～6位迄の他国チームの実力は隔絶しており、特に艇のチューニング能力と多数の大型艇によるインショア・レースの経験の差は非常に大きかったと思います。

4. 上位進出のためには、今迄の日本式オーナーシップ制に頼っているだけでは不可能であり、また現地経験のあるクルーの再派遣が絶対に必要です。(上位艇のクルーの大半が有経験者であったことは注目に値します。)また優秀な大型艇のセール・トリマーの養成がヘルムスマン以上に重要な課題であると思います。
5. 艇のチューニングについては、日本人の設計建造による艇が2艇あったことは艇の性格の確実な把握と経験の蓄積の為に非常に有利であったと思います。特に建造は自国で行なうことが絶対に必要で、小生自身について言えば、デザイナー、造船所を次回において変更する必要性は全然認められませんでした。
6. セールについては、上位チームに特徴的なことは、自国セール・メーカーの開発したセールを多数使用していることで、それがチューニング技術のマスターに繋がっていることは明白です。
7. レーティングについては、日本艇の選択は根本的には正しかったと思いますが、同じクラスの艇について言えば、レーティングの高過ぎるのが目立ち、今一歩レーティング引下げの努力が必要であると思います。参加4回目の古艇〈レヴォリューション〉が342点のポイントを獲得したことは特筆大書すべきです。また、英国におけるメジャーリングが比較的ゆるやかな規準によるものであったことは驚異でした。

全般的にみると、現在の〈コテルテル〉等を30マイル4時間位の三角レースで、チューニングの良否を含む艇速そのもので5分位、タクティクス等で5分位、計10分程度修正で引き離せる艇でない上位陣に入ることは困難であり、又次回においては、そのような艇を派遣するべきであると思います。



山田氏

〈TOGO VI〉オーナー 山田 東吾

ファストネット・レースでは、私のTOGO VIは19位・117点という予想を上回る成績を挙げ、トータルでも208点となり、シリーズ前半の低調をかううじて

カバーできたと思います。多くの犠牲者を出した例のゲイルに遭ったのが、ファストネット・ロック灯台を回る少し前であったので、艇のダメージもほとんどありませんでした。風速はともかく、あの15mもあろうかと思われる巨大な浪には驚きました。しばらくの間50数フィートのケッチが直前を走っていましたが、彼等が波の底にいるとき、波の頂上にいる我々は彼等のマストより高い位置にいて、今にも前の艇の真上に落ちるのではないかという錯覚にとらわれました。

結果論ですが、明暗を分けたのはBill of Portlandをかわすコースの取り方ではなかったかと思います。TOGOはAnvil Pointから一貫して沖コースを取り、Bill of Portlandも岸ベタの艇のような苦労もなく越し、ファストネットはKO TERU TERUに約4時間先行して回れました。ナビゲーターのヘイグ氏のアドバイスもあり、スキッパーの寺山君と、人のあとについて走っていたのでは前に出られない、充分研究して独自のコースを引こうとレース前から相談していた方針がファストネットで成功したと考えています。

昨年カウズウィークに参加し、事前に充分情報をつかんでいたつもりでしたが、レーティングについては研究不十分でした。TOGOはバンプアップをやって33.1ftというレーティングでしたが、全く同型(同じ図面、同じ造船所)の香港のLA PANTERAが32.7ftであったのは全く驚きました。我々はもっとレーティングを下げることを真剣に研究しなければ、スタート前に半ば負けてしまっているようなものです。なにしろショートレースのフィニッシュでは、秒差でなだれこんでいくのですから、0.5ftレーティングを下げるだけで5位、10位と順位が変わってしまうのです。

カウズウィーク前後だけ人口が激増する辺りなりゾート地で快適なキャンプを長期にわたって張るのは仲仲大変です。予算面でも物価高と為替レートのupもあって、実質70%高といった感じで、ずいぶん面くらいました。

決してゼイタクをしようというのではなく、2ヶ月にもわたる期間になると、きちんとした生活ができないうと気分的に余裕をもってレースにのぞめません。

そんなことも考え、TOGOが次の選考レースに入

る入らないは別として、'81 アドミラルの為に三軒の宿舎を予約してきました。支払は一年先でよいので、次回を目指すオーナーグループが、割り勘で払っておき、代表に決った人が清算すればよいと思います。山口さんと並木さんが力説しているように、'81への準備はすぐ始めないといけないと思います。

さいごに、荒井マネージャー・中川セクレタリーの御苦勞に感謝します。お二人の奮闘ぶりを毎日拝見して(チーム本部はTOGOの宿舎内におかれた)次回は本部要員をもっと増員すべきだと提言する次第です。

〈月光VI〉オーナー 並木 茂士



並木氏

アドミラルズカップに挑戦するからには、最新鋭の艇でということで、木原氏設計の新艇を建造、現地で艤装を行うという方針で遠征した。新艇の艤装・チュ

ーンナップに現地の不備な条件もあって、予想以上の日時を費し、スピンハリヤードのスナップシャクルを続けて2ヶ破損して遅れをとった第2レースに表わされたように走りこみ不足があったことを残念に思う。

強風に終始したシリーズだったので、「月光V世で出場の方がよかったのでは」とおっしゃる方々も少なくはない。結果論としてはそうかも知れないが、私としては限られた日時で、艇もセールもクルーも最大の努力を払ってより完全に近いものを用意出来たと考えている。チーム全員が、艇のスピードは決して他艇にひけをとらないという自信をもってレースにのぞめたのは事実で、これでよかったのだと自負している。

今、痛切に感じていることは、アドミラルズカップという世界最高水準のレースに対する、私はもとより、日本外洋ヨット界全体の持っていた認識の甘さである。

人材・技術・資金どれをとっても、1オーナー個人の自前主義では、限度というものがあり、今後は認識を新たに、もっと前向きの取り組み方をしないかぎり何度挑戦しても似たような結果の繰り返しに終り、日本外洋ヨット界の水準向上も期待できないであろう。

NORC全体としてははっきりとした問題意識をもって、この外洋ヨットのオリンピックに取り組み、クルーにしても日本中からよりすぐった編成を考える必要があるだろう。'79 アドミラルズカップは終わった。しかし、'81 アドミラルズカップの準備はすぐにも始めなければならない。こういった観点からNORCには、強力な施策を期待したい。

ただ単に勝つという目的の為なら、香港チーム等のように、半数を占める現地クルーやプロチームの導入

という手はある。しかし、それが本当に日本外洋ヨット界にとって良いことかどうかは疑問である。

他の参加国のチームのほとんどが、外洋ヨットのオリンピックに参加する一国を代表するチームだ、所属ヨットクラブを代表する艇だという意識で、人材・資金あらゆる面で全面的支援をうけて出場している。クルー全員がゴールドメダリストという艇などゴロゴロいる状態で、歴史の厚み・ヨットマンの層の厚みといったものを強く感じた。このクルーメンバーの差というものをいやというほど見せつけられはしたが、前回のレースで言われた、レース海面の特殊性とか艇の差といったことは少しもむずかしいとは思わなかった。

セールにしても、我々はノースでなければとか、いやワッツがよいとか有名メーカーを対象に考えていたが、アイルランドチームのように自国のメーカーを8年かけて育成し、自分自身で研究開発を行い、自分のセールは有名なセールメーカーよりずっと良いと自信をもって使っている艇が少なくない。日本では、セールに関する第一人者はセールメーカーだというのが常識だが、むこうの一流の乗り手はメーカー以上の知識と能力を持っている。そういった能力をクルー全員が身につけなければ、全く太刀うちできないと考える。

さて、多くの死者を出したファストネット・レースだが、日本では月光クルー行方不明という虚報が一時流れたようで、多くの方々に御心配をかけ申し訳なかった。月光Ⅵはチャネルレース15位という好成績から、ファストネットで逆転ホームランをと全員張り切ったのだが、リタイアという結果で全く残念である。

ゲイルといっても、風は我々が沖縄や八丈でいつも経験している程度で別にたいしたことはなかったが、波長の短い10~15mの波高の浪で、ダメージを受けた。ファストネットロック灯台の手前数百メートルの所で、回航の為数回ショートタックを繰り返した30分位の間に、パンチングでストリンガー（5ヶ所）が折れ、ハルとバルクヘッド（アルミハニカム）の接合部がはがれ、艇体にクラックが入った。

浸水はなかったが、これ以上の損傷を受けたら危険だと考え、60浬ほど離れたアイルランドのロイヤルコークヨットクラブに避難した。

コークでは、在住の全クラブ員が一家総出で、避難艇の食事や宿泊の世話をしてくれ、そのいたれりつくせりの対応には全く感激した。これが外国のクラブライフなのか……、こういったヨットマンを育てる土壌が底辺にあって、あのアドミラルに出てくるヨットマン達の高いレベルがあるんだと改めて感銘をうけた。

艇体の修理はカウズ近辺では不可能なのでSORC参加は断念した。

〈月光Ⅵ〉のスピードポテンシャルには、満足しているの、すぐ修理の上、秋のレースから出場するつもりで、今後更にレーティングの引き下げ、チューニングを企り、この艇の持てるポテンシャルを100%引き出したいと考えている。また広く人材を求め、外国艇に比べ遜色のないクルーメンバーを養成することも考えたい。それらをやり遂げることが'81アドミラルズカップへの必須条件だし、近道でもありと考えている。

P2~P3の写真岡本甫 提供舵社



〈KO TERU TERU2〉 笹岡 耕平

8月1日 第1回戦

インショア・レース 29.5マイル
スタート 1055 (1030のスタートはゼネラル・リコー

中央はカナダの〈MAGISTRY〉

P4~P7の写真は撮影添畑薫 提供舵社

ル)
海況及びウインド・コンディション

ほとんど波はなく池の如し。ただし東方へ強い潮流があり、場所によっては4~5ノットに達するが、艇

団が選択して航行する所は若干弱く、2ノット程度。風はW~SWで、海峡を吹きぬける風の為、強弱のムラが多く、10~15°よくシフトする。風力3~6程度。

スタート直前まで前夜からの雨が残り、風が定まらず、スタート・エリアもスタート直前まで決定されなかった。

レース展開

勝負はスタートとその直後のポジションによってきまった。コースが完全なクローズホールドにならず、しかも強い逆潮をさけて、特定の岸沿いを縦列をつかって走ることにになり、スタート直後のポジション内でレーティングの高い艇が前に出て順当にフィニッシュした。

〈コテルテル2〉のスタートはその一切がキース氏、ムストー氏に任せられ、我々日本人クルーはなすすべもなく、その指示通りにベストをつくしたのだが、残念ながら風下スタートにもかかわらず、スタート直前からフレッシュ・ウインドがつかめずスピードのないスタートになった。その為、数10隻のヨットがつくるセールの壁で完全なブランケットとなり、止むを得ずタックしたものの船首をかすめるスターボード・タックのヨットのブランケットと避航とで、フレッシュ・ウインドをつかんだ時には、すでにレース艇団の最後尾グループになっていた。その後の艇の走りは格別良くもなく悪くもなく、結局スタート直後の順位でフィニッシュした。

〈トーゴVI〉はスタート直後、ジブ・ハリヤードが切れるというアクシデントにより、やはり後尾の艇団になりフィニッシュまでぬけだせなかったようだ。

〈月光VI〉については、スタートも良く好位置にいたのだが、コースが一本調子のためレーティングの高い艇にジリジリぬかれ、ブランケットをかぶって、いつの間にか後方集団に入れられたようだ。

成績 〈KO TERU TERU2〉35位 23点
 〈TOGOVI〉 46位 12点
 〈月光VI〉 40位 18点 Total 17位

特記

ホンコン・チームが3, 4, 5位となり断然トップ。〈ラ・パンテラIII〉が〈トーゴ〉と同型でしかも同じ造船所での同時製作であることから考えて、レーティングが〈トーゴ〉(33.1)〈ラ・パンテラIII〉(32.7)と低く、しかも絶対スピードがかなりちがうことから、セーリング・タクティクス以前のチューニングの差があるように思う。

このレースでスタート前の混戦で、ブラジルの〈マルダガーダ〉がポートタックのレース艇と直角に近い角度で衝突し、船腹に大穴(直径1m)をあけDNFになったばかりか、以後のレースにも出場不可能となった。ノーケース、ノートラブルがこれら大レースに臨む時の鉄則だが、まずデンジャラス・ポジションに艇を運ばないことだ。〈コテルテル〉の走りについてはま

ずアドミラルズ・カップの平均的なところで、一応チューニングも完成していると思う。毎回このレースの内容は濃くなっているようで、今回では最新鋭のレーサーといえるものばかりで、参加することのみが目的といったような艇は一隻もなく、格別な性能上の開きは少なく、スタートの技術、タック、ジャイブのクルワーク、ナビゲーションなどによる差と、IORルールによるレーティングの技術的な作戦による差が目立つようだ。2トン・カップの最終レースをキャンセルして2日間程でパンプを盛り、CGFを変え0.5以上レーティングを落とした元2トンがかなり有利な結果を得ている。

勿論その為にはメジャラーが積極的に極めて積極的に援助している。まるでメジャラーがレースの重要なファクターを占めているように思える。この点ルールを犯すことはできないが、メジャラーがナショナル・チームの一員として協力することは必要な要因となるだろう。

8月2日 第2回戦

インショア・レース 28.6マイル

スタート 1030

海況及びウインド・コンディション

昨夜から雨を伴う荒天でやっと前線が通過したもののちぎれ雲が空を覆い、30~40ノットの風にソレント海峡もチョッピーな白い波におおわれる。風向の変化は少ないが強弱があり、風力4~6、時には7に達するSWの風。潮流が東行の為クローズホールドでの潮、波は少ない。

レース展開

中ほどから大集団としてスタート。あまり悪いポジションではないが、今一つスピードがのらない感じ。スキッパーがややセールの選択を小さくしすぎたのではないかと思う。日本でのチューニングではかなりヒールしても大きな目のセールでパワフルに走っていたのと比較すると、スマートだがパワー不足のようで、上マークに近づくにつれてジリジリ順位が落ちて行くようだ。No.4ゼノア、3ポイント・メインは他艇と比較しても目立つくらい小さいエリアだ。スピン・ランはブローチングの有無で勝負が決まるようで、先行艇でもブローチングで遅れるもの、マスト・トラブルでリタリヤするものがあり、〈コテルテル〉としてはノーミスでスピン・ランをこなした事により、追手で追いつきクローズで遅れる展開となった。

やや先行していた〈トーゴ〉が下マークで急に遅れた。ジャイブ中のブローチングで山口君が頭にブーム・パンチを受け、近くのモーターボートに移しかえたロスの為だ。(山口君はボートでサザンブトンの病院へ急行、10針縫う負傷)その為と最後のクローズホールドで座礁して、結局ドンジリになってしまった。



〈月光VI〉



〈KO TERU TERU 2〉

〈月光〉は第1レグは〈コテルテル〉と並んで走る健闘ぶりで大量得点を期待したが、ハリヤード・トラブル（3本のうち2本のシャックルがはずれた）の為、スピンワークがうまくいかず、結局は後尾でフィニッシュした。

成績 〈KO TERU TERU 2〉 32位 26点

〈TOGO VI〉 55位 3点

〈月光VI〉 43位 15点 Total 16位

特記

イギリス、ホンコン、アメリカ、オーストラリア、アイルランド等が上位を占め、ポーランド、スウェーデン、シンガポール、ブラジル、ベルギー、カナダなどが中・下位を占めるパターンとなり、点差が開いてきたため順位そのものはあまり変わらないが、僅少差でシングルにも入れる状態だからトラブルが最大の敵だ。

〈月光〉のハリヤード・トラブルなどやはり走りこみが不足したためだし、〈トゴ〉の第1回戦でのジブハリ・トラブルは点検不足だといえる。クルーワークなど個々の技術はパワーの差をのぞけばそれほど感じないから、順当に走れば必ず中位以上の成績になる筈だ。

今年は前回・前々回とは異なり強風下でのレースになったので、日本チームとしては軽風向きの艇を揃えすぎたきらいはあるが、上位にくる艇はそのどちらにも好成績を挙げているようでオールラウンドの艇だといえるし、レース展開がすすむに従って下位からでもジリジリ上がってくるのは、やはり艇と技との実力だろう。その彼らも「アドミラルズ・カップはもう気を抜く余裕はない（エクリプス）」といっているように技術差は肉迫しているようだ。上位を占める艇はそのクルー、スキッパーとも毎回出場のキャリアを持ち、船は変ってもやっている連中は同じで、日本チームのように2回目の挑戦とはいっても乗り手は初体験というのでは、この壁を破ることはできないようだ。

しかし歯が立たないという印象は全くなく、条件がいま一つ良い方にまわれば、あるいはあの時あのミスがなければシングルでフィニッシュできたのにとという感じが毎回の実感であり、次の1981年には5位以内に食い込む意気で乗り込めるはずだ。もちろん外人の助っ人なしにだ。むしろこまかい意志の疎通が微妙なセーリングに大きな影響を及ぼしているとすれば、言葉の問題だけが原因ではなく、クルー各個人の経験と人間性をどれだけお互いが理解しているかという問題であり、その場しのぎの助っ人に期待できるものではない。

8月3日 第3回戦

チャンネル・レース 217マイル

スタート 1140（追手スタート）

海況及びウインド・コンディション

順風、風力3～4で晴天の絶好のセーリング日和となり、時間の経過と共に風はやや力をつけポートベロ直前まで風力4～5のW～SWの風となる。つれ潮で波らしい波もない。

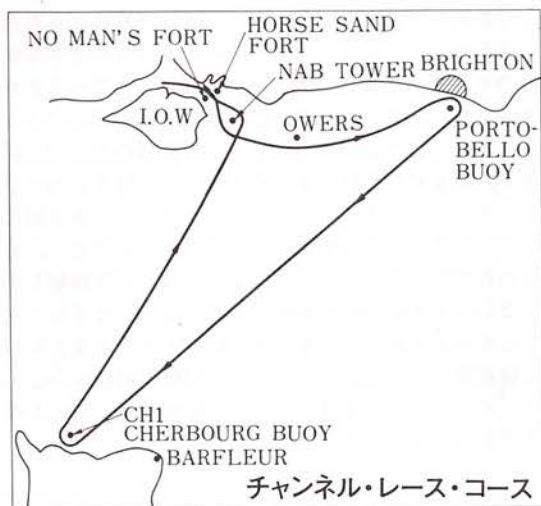
ポートベロ付近で約30分ほどサンダーストームのような突風があったが、その後微風となり、フランスのシェルブル沖まで風力2～3のシフトしやすいW、SWの風が続いた。CH1にアプローチする頃から風力3～4の順風となり、WからNWにシフトした。その後フィニッシュまでNWの順風が続き、波もなくおだやかなセーリング日和に終始した。

レース展開

順風の追手につれ潮という条件でスピネーカーを揚げてスタート。一番風上の好位置でスタート。なにしろこのレースはハーフトナー程度から70フィートの大型艇までクラス別に10分間隔のスタートだが、全部で



ソレント・レースで〈TOGO VI〉



259 隻が参加しているので、ソレント海峡がスピネーカーでうまったように見える。その点で〈コテルテル〉の上マークは成功だったようだ。時間の経過と共にレース艇団は幅数百メートルの縦列となり、専ら滑らし競争となる。ポートベロにまでまずまずの好位置を守り、ポートベロ廻航後、〈コテルテル2〉のみ、なぜかレース集団をはなれ、プロパー・コースより2〜3マイル風上のコースを走る。今後、風がNWにシフトするという見込みなのに、このコースどりは良く理解出来ないが、とにかくレース艇団のはるか風上に行くことになった。夜半に風が落ち、約2時間タックしたり、ライト・ゼノアに代えたり、各艇とも各々の思惑でコースを変えたようだ。なにしろこの英仏海峡は6時間毎の潮流が強く、平均2ノット。時折3〜4ノットにも達するのでCH1へのアプローチの時間とポジションが重要な勝負となる。夜間DFには雑音とプログラムにない怪電波(S.L符号)がはいり、ほとん



最多得点のイギリス艇〈ECLIPS〉(左)とアイルランドの〈REGARDLESS〉

ど受信不能で、灯台もなく、専ら月をセキスタントで連測して15〜30分毎にポジションを追うが、潮流が強く、コースが弓なりにふれてくる。

明け方にパーフルーの灯台を確認する。CH1に近づくにつれどこからともなくレース艇が集まり、結局CH1を行列して廻航した。昨夜の走りが成功か不成功かよく分らないが、視認出来る距離内にアドミラルズ・カップがたくさんいる。CH1廻航後はフィニッシュまでアビーム又はリーチングで一列縦隊で走る。前方に〈トーゴ〉、後方に〈月光〉がかすかに見える。一応順当なところを走っているようだが、はたしてそれが好位置なのかどうか分らない。

8月4日20h-06m-39s、フィニッシュ。217マイル走ったとは言えども、スタートからフィニッシュまで数分間隔でレース艇が続き、インショア・レースと変わらない。

あまり期待していなかった成績だが、結局、〈月光〉が15位、〈コテルテル〉が29位、〈トーゴ〉が32位となり、思わぬ好成績を収めて196点という大量得点を得て総合12位に浮上した。これまでの3回戦で前回(2年前)の総得点をオーバーしたことになる、あとはシングルになることが目の目標となった。

成績 〈月光VI〉 15位 86点
 〈KO TERU TERU 2〉 29位 58点
 〈TOGO VI〉 32位 52点 Total 12位

特 記

259艇のヨットが参加するうえに、コースがほとんどのぼりのない単調なコースのため一列縦隊で根気よく走らせることだ。あとはレーティングを信じてミスのないよう頑張るしかない。その点キース氏は最後まであきらめずベストをつくす。その結果がこの成績だと思えるが、目先のポジションにこだわって風上を固執したためコースが弓なりに曲がり、計算通りの流

潮航法がとれなかったのが、少なからず損になっている。できるだけラム・ラインに忠実に走るべきだったと思う。

このレースでもレーティングの僅かな差が大きくな得点差になっている。決め手は少しでも低いレーティングを得ることだろう。

このレースでイギリスの〈モーニング・クラウド〉がラダー・トラブルでリタイアし、イギリスの優勝は不可能となった。やはりトラブルが最大の敵だ。

8月7日 第4回戦

インショア・レース 32.4マイル

海況及びウインド・コンディション

スタート 1055 (1030のスタートはゼネラル・リコール)

前夜から風力5~6の強風で時折雨まじりの悪コンディション。風速は時折40ノットを超える。川のようなソレント海峡が白く泡立ち波が立つ。

レース展開

強風下のスタートで、タッキング、ジャイピングが忙しい。前夜のディスクッションの結果、スタートの30分位前にマストのトリムを変えたが、マストのバンドがおかしく危険なので元にもどすなど、スタートの直前まで落ちつかず、それが直接の原因ではないが、6分前に日高がワイルド・ジャイブのブーム・パンチを受け負傷。大量の血を頭部より流す。すぐに近くの観覧艇を呼び、乗り移らせる。トリムを変えたため、いつもよりブーム・パンチを強く引き、ブーム・エンドが10センチあまり低くなっていたためとスタート前の混戦でスキッパーが風のふれに気付かなかったためだろう。このアクシデントでスタートが若干遅れたが、運良くゼネラル・リコールで助かる。

ゼネリコ後のスタートは大変良く、第1レグはトップ集団を走る。周りを見わたせば、いつもシングルでフィニッシュする艇ばかりだ。好位置にいればそれなりのスピードで走るらしく、全く見劣りしないスピードで第1マークを廻り、Hamstead Ledge をジャイブで廻航したとたん、下から〈ボリスカー〉にはげしくあてられる。〈ボリスカー〉のスキッパーが足をすべらし、一瞬、艇のコントロールがきかなくなり、はげしくラフイングしてしまった為だが、その為、〈コテルテル〉は右舷後部を大破して少し遅れる。その後スピン・ランを無難にこなしたが、〈インプ〉などの後続集団が逆潮についてラム・ラインを突破し、潮をさけた〈コテルテル〉などの上位集団と順位を入れかえてしまった。上位集団に追いつくべくフルエリアのスピンカーで挑戦したが、これが派手なブローチングの原因となり、かえって順位を下げてしまった。

〈トーゴ〉はもう一つさえない走りだが、〈月光〉は第1レグでは〈コテルテル〉同様上位集団にいたの

だが、いつの間にか脱落し、その上、スターボー、ボートのケースをおこし、11位ダウンしてしまった。

成績 〈TOGO VI〉 34位 24点
〈KO TERU TERU 2〉 36位 22点
〈月光VI〉 42位 16点 Total 13位

特記

これがインショア・レースの最後なので、格別の張り切りで臨んだが、スタート直前にマスト・トリムを変えるなど落ち着きがなく、その結果負傷者を出してしまった。やはり自分達が日本でやってきたトリムを信じるべきだった。今までのレースでもクローズホールドでデッドヒートを演じている最中にジブ交換を指示され、不本意ながらそれに応じてその結果が当然のことながら悪かったため、このレースではスキッパーの要望にあえて答えないなどチグハグな点も多かったが、結果はやはり大きなセールでつっぱって成功していたようだ。われわれとしてはこれが最後のインショア・レースなので神風スピリッツでとにかく頑張ってみたかったわけで、キース氏もそれなりに理解してくれたようだが、クルーザー・レースにおける彼のセール交換のタイミングまたは選択はよく理解できないことが多かった。このあたりにも感覚の相違というかディンギーではないクルーザー・レースの経験のちがいが露出し、あまりいい結果が出なかったのではないかとと思われる。クルーザーではスマートでなくてもある時にはパワーでつっきる場面が必要だと思えるのだが、われわれがキース氏のスマートなセーリングを理解していない面もあるのかも知れないが、なんとなくシックリしないまま終ってしまった。結局考え方を変えれば経験尊重至上主義のキース氏に大型艇の経験が少なく、むしろこのレースを通じて貴重な経験をキース氏が得ることに終始したようだ。

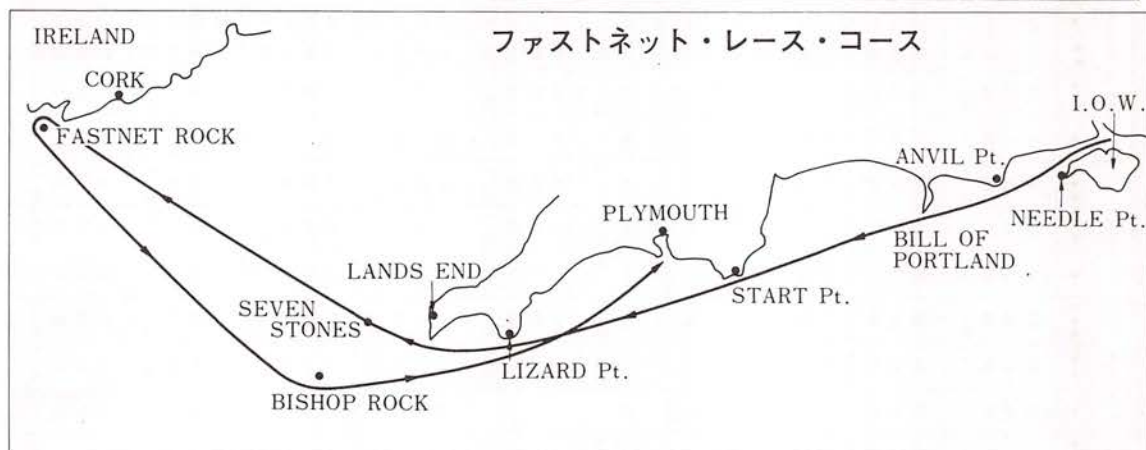
8月11日 第5回戦

ファストネット・レース 605マイル

スタート 1420

海況及びウインド・コンディション

- 第1日目(8/11) 待望の高気圧がはり出し、東進していた992mbの低気圧が停止している状態で、風力2~3の軽風。つれ潮で絶好のコンディション、クローズホールド。
- 第2日目(8/12) 風力1~2, クローズホールド。早朝よりガスがひどく500m先がやっと見えるくらい。シフトしやすい風で時々カムになる。
- 第3日目(8/13) 前線が近づいているようで天候は不安定。風力5~6の変化の激しいSW~Wの風。1200~1500に1本目の前線が通過したようだ。一転してスピン・ランからクローズ・ホールドになる。その後しばらくSWで安定し、風力2~5と不安定。



●第4日目(8/14) 前線が大きいのか複雑なのか、不安定な状態が続いている。風向も風力も1~2時間で目まぐるしく変化する。夜にかけてだんだん強くなり、夜半には風力8~10のゲイルとなる。波も大きく波長は長い。潮流が強く波の状態も大変悪い。風向W。

●第5日目(8/15) 夜明け前からファストネットのライトを確認しているが、風がS~SWにシフトした為クローズホールドになり、大きな波とゲイルと潮流にはばまれ、なかなか接近しない。風力は11に達しているようだ。艇の風速計は60ノット以上は表示しないようだ。限界だろう。2200頃からやっと風が落ち波だけが残る。風向W。

●第6日目(8/16) 夜明け前から波もようやく静まり、台風一過の好天。風力2~3。風向SWで安定。つれ潮のスピン・ランニングで17h51m25sフィニッシュした。

成績 <TOGO VI> 19位 17点
<KO TERU TERU 2> 22位 108点
<月光VI> リタリア 3点 Total 12位

レース展開

「やっと生一本でレースが出来るな」と<トゴ>や<月光>にひやかされて、純血チームで最良の得点を挙げなければ格好がつかないとクルーのはりきり方もひとしおで、ワイワイガヤガヤ意見をぶっつけあいながら、今レース最高のスタートを切った。その後のコース・セレクションも他の大型艇の動きと風道に注意しながら走ったところ、思いもかけずアドミラルズ・カップ艇の最上位を保ってニードル・ポイントを通り過ぎた。つれ潮なので潮流の有利不利をあまり考えず全体の動きの中でコースを選んだのが成功したようだ。

Anvil Pt.までつれ潮にのり、ラム・ラインに沿って走ったのがよかったのか、沖出し組に比較してかなり有利なポジションだったが、丁度転流時をむかえ、一番潮の強い位置をさけるべく岸沿いによせる艇団とさらに沖出しする艇団とに分離。<コテルテル>は逆潮を

さけるべくラム・ラインより1.5マイル内側にはいったのが、風のフレで余分なクローズホールドを1時間ムダに走ったことになり、Bill of Portlandへのアプローチでは<月光>にもぬかれることになってしまったが、Bill of Portlandの逆潮がこえられず、数10隻のヨットがここで再スタートを切ることになった。風が弱く、潮流がはげしい為、オンザロックを承知でつっこみ、事実2回オンザロックしたが、結局ぬけられず、潮が弱くなるまで3時間余りジブを降して待機することになった。はるか沖の方に点々とヨットの航海灯が見える。沖出しして後を追うか、このまま待つか、意見の分れ目だが、結局沖組も南東へ流されるだけで結局前へは進んでないだろうと判断して待つことに決定。

<月光>は同じ待ち組にいるが、<トゴ>はAnvil Pt.からずっと沖出し組にはいつている。

8月12日0030、やっと潮が弱まり通過。最後にもう一ぱつオンザロックのおまけつきで再スタート。どちらが有利だったかはフィニッシュするまで分らないし、その後の風のフレ次第で立場が逆転してしまう。

8月12日はずっとガスの中、かすかに聞こえる灯台からのフォーンやホイッスルと、あまり頼りにならないDFのみで、ラム・ラインからはずれないように、1~2時間おきにタックをくり返すが、風が弱く、潮がうまく、あまりかせげない。

1530、ぼんやり顔を出した太陽を天測、ラム・ライン上にある事を確認。

2100、Lizard Pt.まで270°、20マイル。おだやかなレースだし、昼間6時間、夜間4時間の6,6,4,4ワッチでよく寝ているので全員元気いっぱいだ。

8月13日0000、Lizard Pt.通過。風力5、リーチからアビーム。前線が近いようで天候も風向、風力とも不安定。1200~1500に前線通過。風力6~7程度、スピン・ランからクローズホールドに一転。軽風となる。

1500のロール・コールでは一番北よりのブロックにいるようだ。沖出し組が若干南寄りだが、1ブロック

THE ADMIRAL'S CUP 1979 成績表

THE ADMIRAL'S CUP 1979 成績表																							
Nationality	Name of Yacht	Sail No	Designer	LOA	RF	TMF	Hull Mat.	Lau- nch	Skipper	1st		2nd		3rd		4th		5th		Total			
										*	**	*	**	*	**	*	**	*	**				
Argentina	ACADIA	US 21479	Frers	51.0	38.8	1.1158	Aluminum	1978	G. Frers Jr.	23	35	16	42	77	52	12	89	4	54	10	8	150	230/16
	RED ROCK IV	A 1555	"	44.75	34.4	1.0669	"	"	Mandelbaum	31	27	25	33	60	38	40	100	17	41	141	6	156	29/15
	SUR II	A 1323	"	40.74	31.6	1.0333	"	1979	Ramos	32	26	27	31	57	11	94	151	43	15	166	23	105	27/22
Australia	IMPETUOUS	KA 2552	Holland	40.33	31.5	1.0320	Aluminum	1979	Lambert	—	88/8	—	106/6	194/8	—	146/14	340/11	—	110/7	450/9	—	411/2	861/5
	POLICE CAR	KAR 3333	Dubois	41.78	31.9	1.0370	"	"	Cantwell	30	28	4	54	82	19	78	100	23	35	105	3	165	300/5
	RAGAMUFFIN	KA 70	Peterson	45.02	35.2	1.0761	"	"	Fischer	13	45	9	49	94	31	54	148	22	36	104	13	135	319/11
Belgium	DARLING DEE	B 708	Peterson	41.49	32.9	1.0491	GRP	1979	Nelis	22	36	DNF	1	37	20	76	113	24	34	147	25	99	246/24
	INCISIF	B 598	Frers	45.07	34.8	1.0715	"	1977	Lousse	P-28 57	1	38	20	21	48	20	41	38	20	61	33	75	138/46
	PINTA	B 217	Peterson	41.15	31.6A	1.0333	Aluminum	1975	Pa'Andrimont	DNF	1	36	22	23	18	80	103	57	1	104	40	54	138/40
Brazil	INDIGO	BL 388	Frers	46.00	36.0	1.0852	GRP Balsa	1979	Botelho	19	39	24	34	73	41	34	107	DNF	3	110	21	111	221/28
	WINDSOME GOLD	K 775	Peterson	31.6	1.0333	Cold moulded	"	1978	Paolo	DNF	1	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	MADRUGADA	BL 364	Frers	40.70	31.7	1.0345	"	1979	Haynes	43	15	44	14	29	55	6	35	DNF	1	36	DNF	3	39/55
Britia in	NORYEMA	K 150	"	48.43	37.6	1.1029	Aluminum	1979	Haynes	—	55/14	—	49/15	104/14	—	42/19	146/18	—	5/19	151/19	—	117/16	238/19
	BLIZZARD	K 733	Frers	50.33	39.2	1.1200	Aluminum	1979	Juer	1	57	42	16	73	53	10	83	5	53	136	31	81	217/29
	ECLIPS	K 3666	Peterson	38.60	30.1	1.0144	GRP	"	Rogers	8	50	7	51	101	3	110	211	14	44	25	1	171	456/1
Canada	MORNING CLOUD	K 2468	Holland	44.26	33.2	1.0527	Aluminum	1977	Heath	14	44	21	37	81	DNF	4	85	19	39	124	29	87	21/31
	EVERGREEN	KC 64000	C&C	41.60	32.5	1.0443	GRP	1977	Green	37	21	46	12	33	36	44	77	53	5	82	DNF	3	85/54
	MAGISTRY	KC 34007	C&C	42.04	32.0	1.0382	"	1975	Bentley	41	17	52	6	23	34	48	71	39	19	90	20	114	204/33
France	PACHENA	KC 39211	Peterson	40.71	31.5	1.0320	Aluminum	1975	Newton	48	10	47	11	21	24	68	89	48	10	99	DNF	3	102/51
	ACCANITO	F 7809	Joubert	40.70	31.2	1.0283	Aluminum	1979	Poli	26	32	39	19	51	7	102	153	15	43	196	DNF	3	198/34
	JUBILE VI	F 8222	Peterson	40.19	31.5	1.0320	"	1978	Sautieux	P-11 55	3	33	25	28	13	90	118	45	13	131	2	168	29/13
Germany	REVOLUTION	F 5700	Group Finot	38.76	28.5	0.9974	"	1972	Fabry	36	22	35	23	45	2	112	157	26	32	189	7	153	342/7
	JAN POTT	G 1700	Frers	44.80	35.2	1.0761	Aluminum	1978	Scherning	—	57/13	—	67/12	124/12	—	34/1	128/6	—	88/10	516/6	—	324/7	840/7
	RUBIN	G 1116	Peterson/Schuman	41.60	31.6	1.0333	Cold moulded	1979	Beiken	28	30	20	38	68	44	28	96	42	16	112	DNF	3	115/49
Holland	TINA-I-PUNKT	G 2052	Peterson	45.0	36.0	1.0852	Aluminum	"	Frieze	24	34	26	32	66	12	92	153	29	29	107	27	93	280/20
	DAGGER	H 711	Peterson	40.58	31.1	1.0270	Aluminum	1975	Dolk	9	49	11	47	96	39	38	134	3	55	189	DNF	3	192/36
	FORMIDABLE	H 2700	Holland	44.40	34.5	1.0681	"	1977	Vroon	—	113/7	—	117/4	230/6	—	158/12	388/7	—	100/8	488/8	—	99/18	587/11
Schuttevaer	SCHUTTEVAER	H 2700	Peterson	42.20	32.2	1.0527	GRP	1979	Van Dam	29	29	49	9	38	27	62	100	33	25	125	DNF	3	128/48
	DAGGER	H 711	Peterson	40.58	31.1	1.0270	Aluminum	1975	Dolk	55	3	51	7	10	25	66	76	52	6	82	35	69	151/42
	FORMIDABLE	H 2700	Holland	44.40	34.5	1.0681	"	1977	Vroon	18	40	18	40	80	37	42	122	28	30	152	11	111	238/16
Schuttevaer	SCHUTTEVAER	H 2700	Peterson	42.20	32.2	1.0527	GRP	1979	Van Dam	29	29	49	9	38	27	62	100	33	25	125	DNF	3	128/48
	DAGGER	H 711	Peterson	40.58	31.1	1.0270	Aluminum	1975	Dolk	55	3	51	7	10	25	66	76	52	6	82	35	69	151/42
	FORMIDABLE	H 2700	Holland	44.40	34.5	1.0681	"	1977	Vroon	18	40	18	40	80	37	42	122	28	30	152	11	111	238/16
Schuttevaer	SCHUTTEVAER	H 2700	Peterson	42.20	32.2	1.0527	GRP	1979	Van Dam	29	29	49	9	38	27	62	100	33	25	125	DNF	3	128/48
	DAGGER	H 711	Peterson	40.58	31.1	1.0270	Aluminum	1975	Dolk	55	3	51	7	10	25	66	76	52	6	82	35	69	151/42
	FORMIDABLE	H 2700	Holland	44.40	34.5	1.0681	"	1977	Vroon	18	40	18	40	80	37	42	122	28	30	152	11	111	238/16
Schuttevaer	SCHUTTEVAER	H 2700	Peterson	42.20	32.2	1.0527	GRP	1979	Van Dam	29	29	49	9	38	27	62	100	33	25	125	DNF	3	128/48
	DAGGER	H 711	Peterson	40.58	31.1	1.0270	Aluminum	1975	Dolk	55	3	51	7	10	25	66	76	52	6	82	35	69	151/42
	FORMIDABLE	H 2700	Holland	44.40	34.5	1.0681	"	1977	Vroon	18	40	18	40	80	37	42	122	28	30	152	11	111	238/16
Schuttevaer	SCHUTTEVAER	H 2700	Peterson	42.20	32.2	1.0527	GRP	1979	Van Dam	29	29	49	9	38	27	62	100	33	25	125	DNF	3	128/48
	DAGGER	H 711	Peterson	40.58	31.1	1.0270	Aluminum	1975	Dolk	55	3	51	7	10	25	66	76	52	6	82	35	69	151/42
	FORMIDABLE	H 2700	Holland	44.40	34.5	1.0681	"	1977	Vroon	18	40	18	40	80	37	42	122	28	30	152	11	111	238/16
Schuttevaer	SCHUTTEVAER	H 2700	Peterson	42.20	32.2	1.0527	GRP	1979	Van Dam	29	29	49	9	38	27	62	100	33	25	125	DNF	3	128/48
	DAGGER	H 711	Peterson	40.58	31.1	1.0270	Aluminum	1975	Dolk	55	3	51	7	10	25	66	76	52	6	82	35	69	151/42
	FORMIDABLE	H 2700	Holland	44.40	34.5	1.0681	"	1977	Vroon	18	40	18	40	80	37	42	122	28	30	152	11	111	238/16
Schuttevaer	SCHUTTEVAER	H 2700	Peterson	42.20	32.2	1.0527	GRP	1979	Van Dam	29	29	49	9	38	27	62	100	33	25	125	DNF	3	128/48
	DAGGER	H 711	Peterson	40.58	31.1	1.0270	Aluminum	1975	Dolk	55	3	51	7	10	25	66	76	52	6	82	35	69	151/42
	FORMIDABLE	H 2700	Holland	44.40	34.5	1.0681	"	1977	Vroon	18	40	18	40	80	37	42	122	28	30	152	11	111	238/16
Schuttevaer	SCHUTTEVAER	H 2700	Peterson	42.20	32.2	1.0527	GRP	1979	Van Dam	29	29	49	9	38	27	62	100	33	25	125	DNF	3	128/48
	DAGGER	H 711	Peterson	40.58	31.1	1.0270	Aluminum	1975	Dolk	55	3	51	7	10	25	66	76	52	6	82	35	69	151/42
	FORMIDABLE	H 2700	Holland	44.40	34.5	1.0681	"	1977	Vroon	18	40	18	40	80	37	42	122	28	30	152	11	111	238/16
Schuttevaer	SCHUTTEVAER	H 2700	Peterson	42.20	32.2	1.0527	GRP	1979	Van Dam	29	29	49	9	38	27	62	100	33	25	125	DNF	3	128/48
	DAGGER	H 711	Peterson	40.58	31.1	1.0270	Aluminum	1975	Dolk	55	3	51	7	10	25	66	76	52	6	82	35	69	151/42
	FORMIDABLE	H 2700	Holland	44.40	34.5	1.0681	"	1977	Vroon	18	40	18	40	80	37	42	122	28	30	152	11	111	238/16
Schuttevaer	SCHUTTEVAER	H 2700	Peterson	42.20	32.2	1.0527	GRP	1979	Van Dam	29	29	49	9	38	27	62	100	33	25	125	DNF	3	128/48
	DAGGER	H 711	Peterson	40.58	31.1	1.0270	Aluminum	1975	Dolk	55	3	51	7	10	25	66	76	52	6	82	35	69	151/42
	FORMIDABLE	H 2700	Holland	44.40	34.5	1.0681	"	1977	Vroon	18	40	18	40	80	37	42	122	28	30	152	11	111	238/16
Schuttevaer	SCHUTTEVAER	H 2700	Peterson	42.20	32.2	1.0527	GRP	1979	Van Dam	29	29	49	9	38	27	62	100	3					

Hong Kong	LA PANTERA III	KH 12	Peterson	41.86	32.7	1.0467	Kevlar	1979	Ostenfeld	3	55	10	48	103	28	60	163	7	51	214	9	147	36/4
"	UN-NA-MARA IV	KH 9	Dubois	44.60	35.0	1.0738	"	"	Ross	4	54	5	53	107	45	26	156	9	123	178	18	120	24/18
"	VANGUARD	KH 696	"	44.60	34.8	1.0715	"	"	Youriuff	5	53	19	39	92	26	64	156	35	23	178	18	120	24/18
Ireland	GOLDEN APPLE	IR 206	Holland	43.70	33.1	1.0515	Cold moulded	1979	Coveney	6	52	2	56	108	17	82	190	12	46	236	DNF/	3	28/25
"	INISHANIER	IR 186	Peterson	38.67	30.1	1.0144	GRP	"	Bramwell	34	24	54	4	28	9	98	126	30	28	154	34	72	23/27
"	REGARDLESS	IR 22746	Holland	40.39	30.3	1.0169	GRP Balsa	"	Walsh	15	43	1	57	100	1	111	211	13	45	239	DNF/	3	26/23
Italy	RROSE SELAVY	I 8066	Peterson	42.67	33.1	1.0515	GRP	1977	Bonadec	17	41	22	36	77	33	50	127	24	34	161	17	123	24/18
"	VANINA	I 8188	Kaufman	44.82	34.8	1.0715	Aluminum	1979	Mandelli	16	42	29	71	22	72	163	163	8	50	130	10	144	33/9
"	YENA	I 8627	Peterson	42.38	33.4	1.0551	"	"	Durgan	11	47	23	35	82	30	56	138	11	47	165	12	138	33/10
Japan	GERKO VI	J 2400	Kihara	39.67	30.4	1.0182	GRP (C-Flex)	1979	Namiki	40	18	43	15	33	15	86	119	P-11	16	135	DNF/	3	138/45
"	KO-TERU TERU 2	J 2301	"	42.00	32.0	1.0382	"	1978	Yamaguchi	35	23	32	26	49	29	58	104	36	22	126	22	108	23/26
"	TOGO VI	J 2333	Peterson	41.95	33.1	1.0515	"	"	Yamada	46	12	55	3	15	32	52	67	34	24	91	19	117	208/32
Poland	CETUS	PZ 1057	Hoffman & Study	44.64	34.6	1.0692	"	1979	Study	47	11	37	21	32	51	14	46	49	9	55	32	78	13/47
"	HADAR	PZ 1070	Peterson	43.60	34.6	1.0692	GRP	"	Perlicki	50	8	40	18	26	43	30	56	40	18	74	30	84	13/40
"	NAUTICUS	PZ 1110	"	43.57	34.0	1.0622	"	"	Swietec	53	5	45	13	18	46	24	42	50	8	50	38	60	10/50
Singapore	APOLLO IV	R 21110	Peterson	45.57	36.1	1.0863	Aluminum	1977	Barry	20	38	P-28	13	51	49	18	69	10	48	107	25	96	213/30
"	BUGIS	KS 5250	Holland	39.40	31.7	1.0345	"	"	Riley	38	20	34	24	44	5	106	150	20	38	108	DNF/	3	35/56
"	WILD GOOSE	IR 1691	"	39.27	30.7	1.0220	GRP	"	Ayres	38	20	34	24	44	5	106	150	20	38	108	DNF/	3	35/56
Spain	CAMPASA	E 7887	Holland	41.00	32.0	1.0382	Cold moulded	1978	Gauech	27	31	14	44	75	16	84	139	32	26	105	16	126	31/12
"	TORNADO	E 1675	"	40.00	30.3	1.0169	Aluminum	1979	Singleton	45	13	41	17	30	10	96	126	37	21	147	41	51	188/35
"	YACHTMAN II	E 1677	"	40.00	30.7	1.0220	"	"	Biada	49	9	48	10	19	21	74	93	P-11	1	94	DNF/	3	97/52
Sweden	BIG-SHADOW	S 8151	Peterson	41.94	33.1	1.0515	GRP	1979	Bjerser	33	25	31	27	52	23	70	122	41	17	139	DNF/	3	142/44
"	CARAT	S 8150	Holland	44.30	35.1	1.0750	"	"	Fors	42	16	30	28	44	42	32	76	47	11	87	37	63	150/43
"	MIDNIGHT SUN	S 8302	"	50.21	39.9	1.1274	Aluminum	"	Pehrsson	39	19	28	30	49	54	8	57	21	37	94	36	66	10/39
Switzerland	ASSIDUOUS	Z 752	Peterson	38.65	30.0	1.0130	GRP	1979	Berger	25	33	13	45	78	6	104	122	27	31	213	14	12	36/6
"	MILENE IV	K 253	Holland	44.30	35.5	1.0795	"	"	Mirlesse	54	4	53	5	9	47	22	31	54	4	35	39	57	92/53
"	SILVER APPLE OF THE MOON	IR 205	"	43.70	33.2	1.0527	Cold moulded	"	Guttinger	21	37	P-28	22	59	14	88	147	16	42	189	DNF/	3	12/36
United States	ARIES	US 22444	Holland	46.00	36.4	1.0897	Aluminum	1978	Swordlow	10	48	12	46	94	40	36	130	2	56	188	28	90	276/31
"	IMP	US 8990	"	39.46	30.9	1.0245	GRP Balsa	1977	Allen	12	46	14	44	90	4	108	198	18	40	238	5	159	36/3
"	WILLIWAU	US 22500	Peterson	45.00	35.8	1.0829	Aluminum	1978	Connor	2	56	6	52	108	35	46	154	1	57	211	15	129	36/8
											150/3		16/2	29/2		190/7	482/3		153/1	65/2		338/4	103/2

(約10マイル平方) 前方に出ているようで、やはり、Bill of Portland で3時間待ったのが裏目に出たらしいが、今後風がNにふればこちらが断然有利な位置となる。雨がやんで見通しが良くなると、あちらこちらにヨットが見えだす。クラスⅠの大型艇もいるし、クラスⅢの小型艇もいて、我々が成功したのかどうか分らない。よくシフトする中で出来るだけラム・ラインに忠実に走る。

8月14日0200頃、Lands End通過。いよいよファストネットまで157マイルの直線レグにはいる。風は前線の前面でシフトしやすい風だ。太陽も月も星もなく天測不能でSeven StonesのDFが1本とれるだけなので、南北へどれだけ流されているのかよく分らない。

夜半に風力8~10のゲイルとなる。No.4ジブ、3ポイント・リーフ・メインで頑張る。波も悪く、船がかなりねじれるのが身体につたわってくる。ラダーが心配だから少し手かげんしているうちに、かなり下(北)へおとされているようだ。あかもりがはげしく、特にペダスタル・ウインチのロッドの穴から滝のように浸水し船内はドライスペースを失う。

8月15日0200、風下に灯台を発見。やはりラム・ラインより7マイルほど北へおちている。この点からファストネットまで25マイル。270°にコース修正。1本のぼりのクローズホールドなのでストーム・ジブに代える。No.4で頑張張りすぎたようだ。予想以上にリーウェイしたようだ。悪いことに風がSWからWにシフトしたため真上りとなりタックのくり返しとなる。これは予想外のフレダ。せめてNWにでもふれてくれればよかったのに真上りで風力11の逆潮になるとは。今迄のコース・セクションがすべて裏目となってしまった。20余マイルを4時間ばかりでのぼりつめて、0630にファストネット廻航。ファストネット・ロックの20メートル程の灯台がスッポリ波につつまれる。すごい波だ。廻航後フリーにはなったものの、波が悪く、スピンははずれ、ストーム・ジブを遊ばせながら走る。ジブのみでクローズホールドをのぼってくる船やベアボールの艇が見える。目前にパラシュート・フレアーを確認。コースをはずして近づく。ラダー・トラブルで漂流中のクラスⅠ、〈CASSE TETE V (K106)〉だ。全員OKのブロック・サインを確認して元の針路に戻る。波が高く近づけないし、こちらも手助けの方法がない。

8月15日0130、ビショップ・ロック通過。風はやや落ちて風力6~7になっている。空も青いところが見えて来たが、波が悪くスピンははれないため観音開きで走る。Royal Navyのヘリコプターやフランスの対潜哨戒機が何度も飛来する。事故艇が多いのだろう。

0300、波もややおさまって来たので、スピン・ランでLizard Pt.に近づくと、どこからともなくレース艇が集まって来て、まわりに10数艇見える。〈モーニング・クラウド〉などカッパーの大型艇にまじって、

レーティング最小の〈レボリューション〉も見える。自分たちが全体の位置から言っただけで良いのか悪いのか、さっぱり分らない。昨夜のロール・コールはかなり混乱しているようで、結局実施されなかったらしく、他艇の位置も分らない。順風のランニングで1751〈モーニング・クラウド〉に続いてフィニッシュ。15名死亡、数10隻不明の重大事故であった事を聞かされ驚く。

特記

われわれ日本チームにとってこのシケは沖縄レースなどで経験するものと同程度でそんなに酷いものとは感じなかったが、やはり極度に軽量化されたレース艇には可成りこたえたらしく、〈月光〉はバルクヘッドがはがれ、ストリンガーが数ヶ所折れ、ハルにクラックが生じて、アイルランドのコークヘリタイアした。

〈コテルテル〉もフォクスの左舷側のフレームが3ヶ所やられ外板が剥離、ラダー軸と船体のひずみでラダーがスムーズに動かなくなるなど可成りのダメージを受けている。ホーランド設計の艇が凡てラダーを折りリタイアするなど各々設計者の特性というか、弱点が露出する結果となった。

さすがアドミラルズ・カッパーには人身事故は無く、20年来の大シケとかで $\frac{1}{2}$ ~1トンの船に事故が多く、しかも、老年層が疲労で死んだケースが多いようだ。

アドミラルズ・カッパーのリタイアも多く、結局アイルランドのコークで修理して1日遅れでフィニッシュした艇が4隻もあり、50~60点を稼いでいるなど大番狂わせとなった。16隻リタイアがあり、順位にかかわらず3隻とも完走した国が浮上するという結果となった。そのため優勝をほぼ決めていたアイルランドが2艇リタイアで後退(第8位)、ドイツ(第11位)、カナダ(第18位)も2隻リタイアで後退、オーストラリアが全艇よく健闘して優勝。アメリカ(第2位)、ホンコン(第3位)も全艇上位でフィニッシュ、イタリアが全艇健闘して3位に浮上、日本は〈月光〉のリタイアのためドイツと4点差、スペインと23点、スイスと46点という僅かな差で12位となった。〈月光〉が時間に関係なくともなんとかフィニッシュしていれば確実にシングルになっていたのに……と、残念だが、次回には正面から堂々と優勝を争えるところまで目安が出来たことは大収穫と言わねばならない。

イギリスの〈エクリプス〉が個別で最多得点を得て、しかもファストネット・レースで優勝するなど群を抜いた力量を証明したが、イギリスチームとしては、〈ブリザード〉、〈モーニング・クラウド〉の不振とトラブルで結局6位になり、チームレースとしてのあり方に問題を残している。

軽量化のために払う犠牲がトラブルに繋がる例は最近のレーサーによく目立つ事だが、最終的な利害を考えるならやっぱり平均点の高さに重点を置くべきで、今後の各国のカッパーの編成にも重要なサジェスションを残すレースとなった。

来年から三浦の夏の目玉行事になりそうな ヨット・フェスティバルでした。

第1回三浦市
ヨット・フェスティバル
実行委員会



実行委員長 岩井 良浩

第1回三浦市ヨット・フェスティバル報告書-その1

過去2年間、ヨット税や泊地問題などで中断されていた2つの名物行事が、8月11日(土)と12日(日)の2日間、三浦市を中心とした陸と海で行なわれました。野上現三浦市長の時代になってから、ヨットに関係した種々の問題が解決の方向にある今日、ヨット関係者や三浦市教育委員会、特に地元三浦市の小中学生からの強い要望もあり、再開されました。開催にあたり、市長以下、地元三浦市の各団体や、それにNORCの会員はもとより、今年からNORCに参加した会友艇の会員も多数応援してくれましたので、準備期間も短く、運営側も不馴れではありましたが、なんとか実施までこぎつけることが出来ました。今までは油壺フリーの担当行事であったが、今回より、NORC海事思想普及委員会(山崎達光委員長)の本部主催となり、レースを離れたヨットマンひさびさの「遊び心健在」の証明と言うか、爆発と言うか、とにかく盛りだくさんの行事内容で、炎天下、運営側も参加者も汗ダク、大忙しの、夏の週末の1コマでした。

第1回三浦市ヨット・フェスティバルは、従来、毎年5月に行なわれていた「三浦ファミリー・クルージング」と8月の「油壺ちびっこカップ・ヨットレース」を一緒にし、さらに「第1回三浦マラソン大会」「仮装行列」「盆踊り大会」「表彰式および合同パーティー」などの行事を加えた、少々欲ばりな総合イベントです。ヨット・フェスティバルの写真が出来ましたので、第1回の報告は、行事内容の順をおって説明いたします。

昭和54年8月11日(土)午前8時30分～午後4時

第4回油壺ちびっこカップ・ヨットレースの実施

この行事は、昭和49年に第1回が行なわれ、50・51年と続き52・53年と中断されていたため、今回で第4回となるわけです。我等ヨットマンの2代目や、地元三浦市の小中高生を対象とした、OPを使用するのヨットレースですが、OPの手配から、艇の搬入出、OP

の乗り降りの手伝いなどで、手伝いの若手クルー50余名が終りの頃には食事を通らないほどに疲労するものでした。地元三浦市の小中高生は1ヶ月位前から三浦市教育委員会で受け付け、ヨット関係の参加希望者は当日会場で申し込みを受け付けました。参加選手153名。予選、準決勝戦、決勝戦と勝ち進んだ8チームの選手はいずれも潮っけタププリで、三浦市ヨット協会



前のレースの終るのを待っている選手達。いくら夏とはいえ、腰まで入っての待機班クルーも大変でした。



中高生のお兄さん達を破っての、堂々の優勝の松本君。お手伝いのお兄さん達にお祝いの洗礼を受けました。

の指導で、1週間前に初めてOPに乗ったという地元三浦市の子供達が3～4チームもいたのには、関係者一同、さすが海の子と感心させられました。決勝戦は、風の振れ回る諸磯湾口のブローを巧みに利用した松本君（〈ミスニッポン〉の松本富士也氏のご子息）が優勝しました。準決勝で惜しくも負けた女性スキッパーのくやしい顔、来年は優勝するんだと言っていたイガグリ頭の小学生、予選で負けてはくさそうにしていた高校生、スタートは良かったんだけどナ……と反省していた中学生、みんな帰りもせず、最後までレースを応援していました。きっと、来年は全員決勝戦にでくすることでしょう。運営をお手伝いしていただいた〈ガメラZ〉、〈裕明〉、〈月光〉、そして数多くのクルーの皆さんありがとうございました。

午後5時30分～6時30分

第1回三浦マラソン大会の実施

この行事は、ヨット・フェスティバルの再開を記念して行なわれました。受付時間の5時30分になっても参加者が集まらず運営側をやきもきさせましたが、結局80余名の参加者になり、第1回としてはまあまあの人数でした。高校生と一般男子は、諸磯湾の大会会場をスタートして、海岸線を走り三崎ロータリーの手前に設置された折返し点を回って帰ってくる往復4.4

kmのコースでした。小中学生と女子の部は途中の折返し点を回ってくる3.3kmの半分のコースでした。全員6時10分にスタートし、ヨットレースのスタートからみると、すばらしくなごやかで和気あいの風景でした。3.3kmというのは中学生にとっては短かったのか9分18秒で1位の古沢君がゴールしました。小学1年生の参加が10名近くもあり、それかなりの好タイムでゴールしてきたのには関係者一同大喜びでした。女子の部の1位は、マラソン一家の〈雲柱〉のオーナーのご令嬢で中学2年の佐々木さんでした。〈青海波〉の清田オーナー、それに〈雲柱〉の佐々木オーナーの参加もあり、充分見ごたえのあるマラソン大会でした。〈青海波〉の庄崎クルーの最終ゴールをもって18時28分無事終了しました。見学のつもりで水割り4杯も飲んで完走された庄崎クルーの心臓の強さは大変なものでした。運営を全面的にお手伝いしていただきました〈雲柱〉の皆さま、ゴク로우サンです。

午後7時～7時30分

仮装行列

地元の子ども会などの多数の参加者を予定していたのですが、参加者4人というさびしいものでした。しかし1位になった岩井君の「口裂け女」は見事で、なかなかのものでした。



全員同時スタート。多少のフライングもあったがオールフェア。



女子の部1位の佐々木さん（〈雲柱〉のオーナーのご令嬢）の余裕ある走り。お父さんは残念ながら2位に甘んじました。



このために、ドレスを作ったという「口裂け女」の岩井君(右端)。カツラも決っていました。

午後7時30分～午後9時

盆踊り大会の実施

地元三浦市民謡協会の協力で行なわれた盆踊り大会は350余名もの参加があり、なかなか盛大なものでした。盆踊りコンテストなどもあり、独創的な盆踊りも見られ楽しい夏の一夜でした。運営を手伝っていただいた〈フォーバン〉の秋山オーナーも忙しい運営の合間をぬって三崎音頭の振付けを覚えるのに一生懸命でした。ゴク로우サンでした。



盆踊りの舞台は簡単なものでしたが、かえって素朴な雰囲気でも好評でした。

8月12日(日)午前9時～午後3時

第4回三浦ファミリー・クルージングの実施

この行事は、2年間中断していた行事です。「白い帆のヨットに乗ってみたい」という地元小学生の作文がきっかけで始まったというだけあって参加希望者は多く、体験クルーを乗せてくれる艇を用意するのが、毎回大変な仕事です。今回も参加艇23隻に180名という人気で、最後に10数名の乗残りが出そうになり、〈慎記郎〉の蝶野オーナーにまとめて面倒をみてもらうなどスベリ込みセーフという出港風景でした。

地元三浦市の親と子を対象に、ヨットを体験してもらおうという主旨のものですが、体験のみに終らず、将来優秀なクルーやスキッパーが現われることを期待するとともに、地元三浦市にもヨットを生涯の友とするオーナーがたくさん増えることを願いました。前日のヨットレースに引続き、運営を担当していただいた〈裕明〉の皆さん、本当にありがとう。そして、毎回お手伝いをしていただいている、シーボニアのモーターボートの〈ワイルドフラワー5世〉の野田さん、〈甲陽2世〉の甲斐さん、ゴクローサンでした。



「さあ、ジブダウン!! 皆んな、しっかりとおさえて!!」の号令に真剣な新人ちびっこクルー達。



野上三浦市長さんも、おそろいのTシャツを着てクルージングに参加。



コースは、諸磯沖より城ヶ島に向い、城ヶ島大橋を全艇ホーンを鳴らしてクリア、微風のため湾内でUターンしてもどりました。帰路は順風でまぎれずでした。

午後4時～午後6時

表彰式及び合同パーティーの実施

前日の「第4回油壺ちびっこカップ・ヨットレース」や、「第1回三浦マラソン大会」「仮装行列」などの表彰式が行なわれ、その後、人気バツグンのSBカレー、そしてヤキソバ、おでん、三浦スイカの食べ放題などがあり、腹も心も充分満たされた、当世流に言うならば、シェイプアップ・フェスティバルでした。

最後に、我〈プッシーキャッツ〉の石橋五郎ボース以下クルーの男女諸君、おつかれさまでした



カップというものは、もらう方も、あげる方も気分の良いもの。いい風景です。



パール・レース前夜祭

今年は従来の面目を一新してパーティーは7月26日鳥羽港に接岸係留中のブラジル丸船上で行なわれ、18時の開催を待ちわびるように、同船のマストにはエンサインとバージ旗が掲げられていた。

概してパーティーの席上で挨拶の長いのは敬遠され勝であるが、今回は特に第20回を記念したパーティーとあって各来賓の挨拶の中に、20年昔の頃のスタートや当時の参加者のこと、街の風景などが矢継早やに飛び出し、今は元老格のオーナーの方々の若かりし頃の話だけに、来賓挨拶の始めから早くも前夜祭ムードが溢れた。

前年度優勝の〈パスアート〉からカップが返還されたあと、鳥羽市長ほか各位に第20回を記念してNORCの感謝状と記念の杯を贈呈した。司会が鈴木幹夫副委員長(当会理事)から向井千草さんにバトン・タッチされると、その時点で既に華やいだパーティー・ムードがすっかり出来上っていた。

飲みながら食べながら参加艇紹介に移る。本レース参加艇中セール・ナンバーが一番若い(飛車角)がトップ・バッターで登場、次いで〈UFO〉。〈UFO〉と言えば、今や家庭のテレビで子供から大人にまで馴染が深いだけに指名されたか、オーナーの川島さんがマイクの前に現われ、女性司会の問いに対して真面目な例の調子で、ポツリ、ポツリ。旨くつとまるかなと心配したが、「トランスパックから帰国した許りの川島さん」「総合2位〈都鳥〉の感想を!」、会場ここかしこから

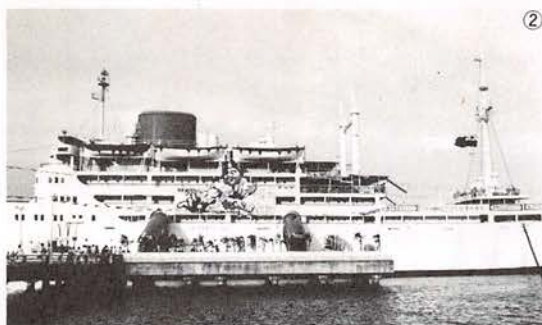
起こる歓呼のあらしに答え、又もポツリ、ポツリ。会場は最高潮に達した。〈都鳥〉のこの輝かしい成績を我が事のように感謝をこめて嬉び合った。

宴たけなわとなつて鳥羽市青年会議所の肝入りで出陣太鼓が夜の港の波間に響きわたり、次いでファミリーバンドの紹介があつてゴーゴーが始まり、河合造船のご老体洋之助社長も若者の輪の中に(感謝で一杯です)踊り出て、お陰でこの輪は夜の更けるのも知らず熱狂の渦となつて続いた。

やがて各テーブルからは明日のレース運びの秘策が語られている。4月に進水したばかりの〈KAZU〉、アヒラン・レースで2着フィニッシュ、次いでこのレースに出場したグループのファイトが直かに伝わって来る。½トンの〈チュープリンコV〉は江ノ島・清水レースで第1位、昨年の鳥羽レース第2位をクラス1位にまで持って行きたいと大気炎。〈MOA〉、〈MAROONER V〉、揃って闘志満々。

偶々筆者が会場で杯を交わした艇は以上の通りであるが、ここに参加された全艇がみな同じ気持であろう。ここに集った350名の一同は、この華やかなパーティーの渦に捲き込まれながらも、明日のレース秘策を練り闘志の火花をここかしこで打ち揚げているような特殊なムードに包まれていた。

このパーティー担当は四日市フリートの加藤蔵男氏(当会理事)がその元締。コンパニオン役は眉山女子大の可憐なお嬢さん方8名、バンドは四日市のアマチュアバンドに応援願ひ、この様な東海支部の心のこもった善意の結集がかくも素晴らしい今宵を創り出したもので、地元の苦勞に対し心からお礼を言いたい。



②



⑦



③



⑧

- ① ブラジル丸甲板にて。
- ② パーシ旗とエンサインの掲がったブラジル丸。
- ③ 感謝状と記念品の贈呈。
- ④ 威勢の良い出陣太鼓は明日のレースの安全を期して。
- ⑤ 遠来賞をさしあげます。山口は(STORMY PETREL)
- ⑥ ビール飲みコンテスト。
- ⑦ 踊って踊って。後姿は河合造船社長。
- ⑧ トランスバック焼けの川島氏。



④



⑤



⑥

レース実行委員長、都築勝利支部長の閉会の音頭で幕を閉じたが、なお去り難い余韻を残しながらも前夜祭は稀に見る盛大裡に終った。ふと見上げると、エンサイン旗がデッキからの照明に映えてくっきりと夜空に浮び上がりなびいているのが強く印象に残った。

感謝状贈呈者 鳥羽市長、同観光協会、地元海上保安部長、真珠島社長、河合造船、朝雲館、海の博物館。

ブラジル丸（2万総トン）

昭和29年から48年までの20年間で1万2千名の海外移住者を日本から送り出し、「三重県青年の船」としての就航を最後にリタイアした縁のある客船であり、是非記念船として保存したい要望が各地からあった中で、特に谷本市長の強い要望が効を奏してここ鳥羽の港を永住の地と定めたものである。

鳥羽・三浦両市のメッセージ

パール・レースが取り持つ縁で三浦市長から鳥羽市長にあてたメッセージ——これは数年前から続けられているが、今回は前夜祭のときに鳥羽市に渡された。これを受けて三浦市長宛のメッセージは昨年の優勝艇〈パサート〉で運ばれ、フィニッシュ後コミッティーの手で28日その日のうちに三浦市長に届けられた。

鳥羽市は国際観光都市として益々雄々しく伸びる決意を述べ、一方三浦市は海に対する正しい知識と深い理解を広く社会に深めたいと、パール・レースをかけ橋として両市の交友は益々深くなることを期待している。

(山口記)



124艇一斉にスタート。写真岡本甫 提供舵社

第20回鳥羽パール・レース

帆走委員長 周東 英卿

第20回鳥羽パール・レースは、NORC各支部より125艇が参加し、7月27日1000鳥羽・菅島水道のヨセマル灯浮標から三浦半島・小網代へ向けてスタートした。

参加艇の支部別・クラス別は次のとおり。

〈支部別〉		〈クラス別〉	
関東支部	70艇(56%)	クラスⅠ	3艇
駿河湾支部	11艇(9%)	クラスⅡ	2艇
東海支部	34艇(27%)	クラスⅢ	14艇(11%)
近畿北陸支部	2艇	クラスⅣ	37艇(29%)
内海支部	4艇	クラスⅤ	48艇(39%)
西内海支部	3艇	クラスⅥ	21艇(17%)
玄海支部	0艇		
その他	1艇		

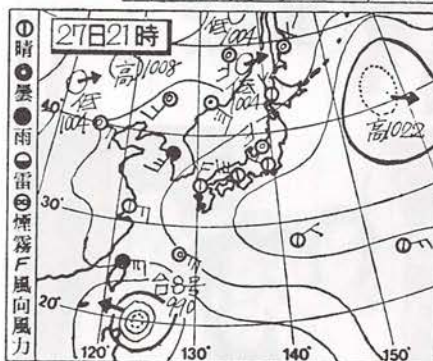
注. 完走艇123艇・DNS 1艇・DNF 1艇。

レース参加人員は747名(内女性14名)であり、その内訳はNORC会員575名(77%)、非会員172名(23%)であった。尚、レース参加者全員がNORC会員の艇が40艇(32%)あった。

レース成績は24, 25ページののとおりである。

ファースト・ホームは、予想どおり、〈BIG APPLE〉が為し遂げたが、総合優勝は、〈TACHYON〉が、鳥羽パール・レースのジंकスを見事に破って、2度目の金的を射止め、伝統に輝く優勝杯は〈TACHYON〉に授与されることになった。

総合優勝した〈TACHYON〉は、コミッティー・ボートのインサイド・リミット・マークをぎりぎりに風



表Ⅰ
天気図



スタート・コミッティーを終えて

副帆走委員長 鈴木 幹夫

第20回パール・レースを迎えるにあたって、東海支部運営委員の行動は、6月に入ると同時に動き出し、例年恒例となっているものの、なにかと気忙しくなってきました。今回は東海支部長の都築勝利氏を頭に、実行委員会が設置され、スタッフのメンバーが決定されました。

第20回という歴史の重みを実行委員会としましても充分意識し、なんとか盛大に、又滞りなく運営することを念頭に、着々と準備に入っていました。そうした中で、既に前々から帆走委員長を本部からとの声の中で、この20回を皮切りに本部レース委員長の周東英卿氏にお願いすることになり、東海支部より私が副としてスタートを担当することになりました。又、関東支部よりフィニッシュ担当として、加藤誠氏にお願いすることになり、パール・レース、スタートへと進めてまいりました。

まず、年初の2月にオフショアNo.46の付録として、1979年外洋レース一覧表が送付されております。その中に本部主催レースの項で第20回パール・レースの申込み締切日、7月13日、1700迄と明記されています。いわゆるエントリー申込みメ切日であります。このエントリーメ切を境に本部及び各支部で連絡会議が開

かれて、案内状、エントリー・メンバー表、帆走指示書が各エントリー艇に配布されます。毎回この申込みのメ切日を、うっかり忘れていたとか、クルーのうちの誰かに頼んでいたのにしてなかったという様な、次元の低い理由で連絡会議に飛び込んできます。今回も例に漏れず数艇有り、担当者をこまらせております。又、スタート前日での出艇申告手続きに間に合わず、艇長会議後にレース本部に泣き頼みの艇もある始末、我々コミッティー泣かせは毎回続いています。今年こそは、はっきりと運滞艇の受付をしないでおうと決めるのですが、やはり、このパール・レースが、全国各地のヨット仲間が家族共々楽しみにして出向いて来ていることを考慮しますと、つい、そうした取り決めも緩みがちになってしまいますが、やはり、現場で担当しているメンバーの立場からすれば、こうしたルール違反は迷惑なものですので、次回にはこうした艇がないことをお願いしたいと思います。

最終エントリー 128 艇で、出艇申告前に3艇の取消しがあり、最終 125 艇の受付をしました。1艇DN Sがあり、124艇のスタートとなっています。スタート当日は、スタート海面の潮流が非常に強く、我々本部艇のアンカー設置に思わぬ時間が掛り、一部御迷惑をおかけしました。又、スタートも過去最高の参加でもありましたが、スタート・ラインへのプロパーコースと同じ潮流で、全艇がスタート・ラインにすいよせられた恰好になり、僅か数秒ですが、リコール艇らしき艇が数多く見受けられましたが、無事、全艇スタートを完了することができました。御協力ありがとうございました。

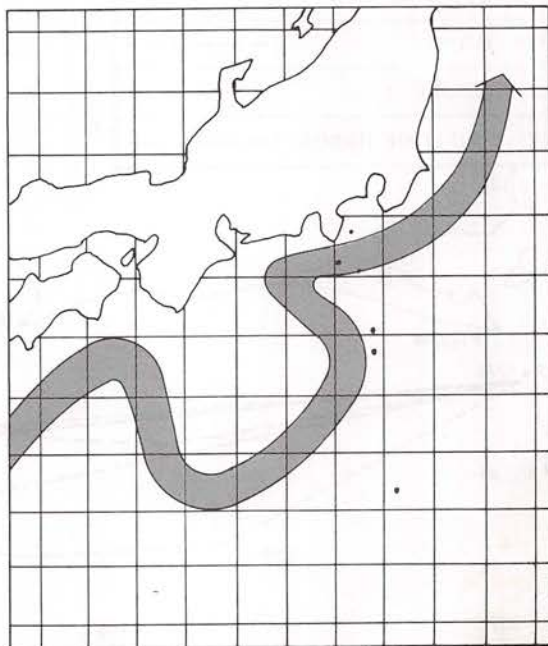
上側よりスタートした後、タックを繰り返して、南下して沖寄りのコースをとり、優勝へのチャンスを掴むことに成功した。

今年の鳥羽パール・レースの気象・海象条件は、天候は、気象庁の梅雨明け宣言にも拘らず、太平洋高気圧は南から張り出しているものの、未だ完全な夏型の気圧配置にはなっておらず、鳥羽から三浦半島に至るレース海域の大気は非常に不安定な状態であったため、遠州灘の沖や駿河湾の南では比較的安定した南寄りの風が吹いていたが、沿岸では風にむらがあり、一時小雨の降った所もあったようだ——別表Ⅰ天気図参照。

海流は、海上保安庁水路部の海洋速報によれば、黒潮の本流が石廊崎の南25哩まで北上しており、その分が神子元島から大島の風早崎を経て北東乃至東に流れていたようである——別表Ⅱ海流図参照。

潮流は、御前崎附近と神子元島周辺に複雑な流れがあり、特に御前崎附近では流向・流速ともかなり変化に富んでいたようだ。

このような気象・海象条件から、今年の鳥羽パール



表Ⅱ 海流図

・レースは、鳥羽～神子元島間は岸寄りのコースよりも出来るだけ岸から離れた沖寄りのコースの方が良く、沖寄りコースの艇は、岸寄りコースの艇が見舞われた数時間にわたる無風にも遭わず、また御前崎附近の潮流に前進を阻まれることもなく、スピン・ランで快走しつづけたようだ。そして、この鳥羽～神子元島間のコースの選択による平均スピードの差が各艇の勝敗を決定的なものにしたと言えよう。因みに、鳥羽から御前崎に至る約70浬のレグにおいて、経度の位置では殆ど同じ所にいた艇が、御前崎から石廊崎に至る約30浬のレグにおいて、沖寄りコースの艇は岸寄りコースの艇を遙かに引き離し、神子元島の東側を先行して廻航している。これらについては、各艇より提出された航跡図に最も良く表わされており、総合第1位から第5位までの艇はすべて沖寄りのコースを引いている。一別表Ⅲ航跡図参照。

その反対に御前崎と石廊崎に近づいた艇はいずれも遅れている。神子元島から小網代に至る約50浬は、最高25ノットの南寄りの風が吹き続き、この最後のレグにおいては、コースの選択よりも、各艇のスピン・ラン・テクニックの優劣が問われると言った最も厳しいレース展開となり、全艇追風の中でデッド・ヒートを繰り広げながらフィニッシュした。

7月28日1800 最終艇〈王華〉のフィニッシュをもって第20回鳥羽パール・レースは無事に終了した。

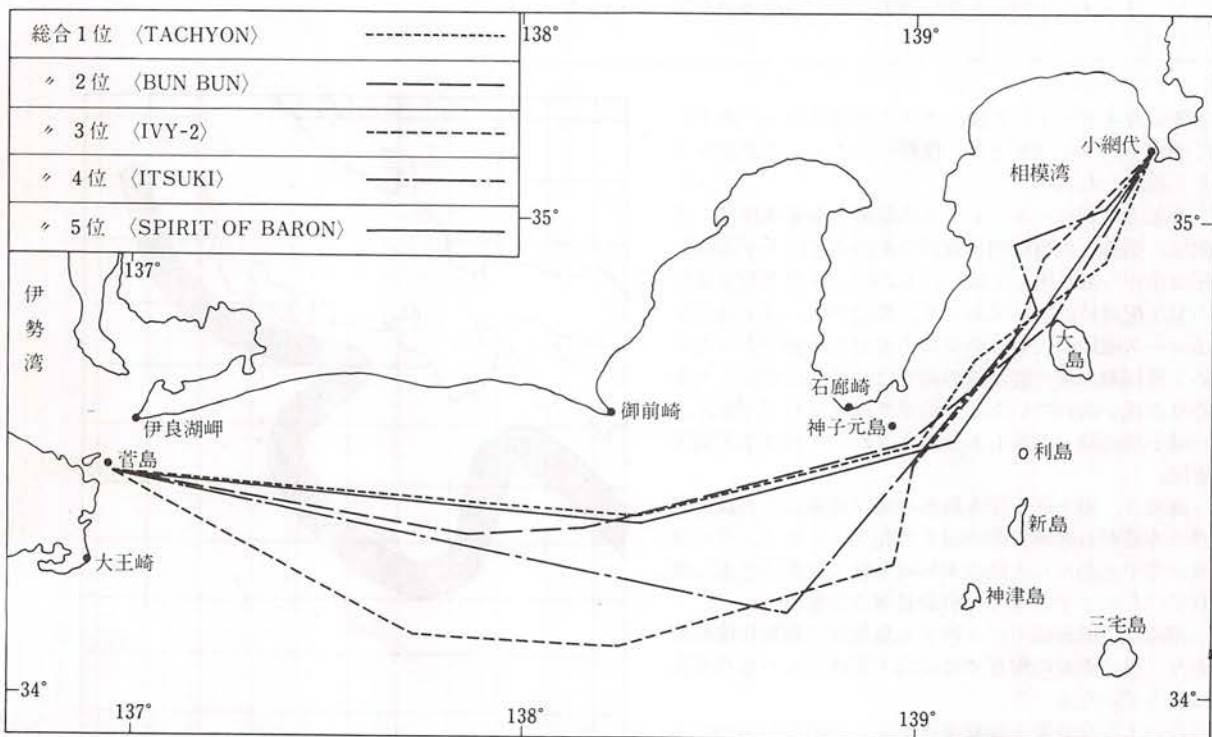
〈TACHYON〉かえり咲き

—— 総合優勝 ——

〈TACHYON〉 高村 孝

今を去る5年前の第15回鳥羽レースで総合優勝を得たのは、私の艇〈タキオン〉が進水した次の年の事でありました。当時としては新しいデザインで建造後間もない事もあり、年間に一度や二度は優勝する事はそう難しい事ではないと思っていましたが、その後は、どうも思ったようには走らず、次々に新鋭艇の登場するきびしいレース界の第一線から隠退する他はないのか、そろそろ次の艇に乗り換える時なのかと、大分迷っていました。一昨年暮にデザイナーの武市さんと一杯飲みながら、私の〈タキオン〉の強風での舵の利きの悪さをなげいたところ、武市さんは即座に『それはきっと舵の面積の不足か、深さの不足だ』とアドバイスしてくれ、彼の新設計によって舵板を付け替え、面積を増やし深さも長くしたところ、まったく見違えるような変り方で、強風下のリーチングやスピンランで、何の不安もなく走れるようになりました。原設計のデザイナー、ゲーリー・マルのコメントでは『スターカット・スピンでの走りをコントロールする為に、かなり大きい舵をつけた』と言っているのを長い間信用して、

表Ⅲ 航跡図





表彰式に勢揃いしたタキオン・ファミリー

コントロールの悪さは、ハルの型かバラストの不足かとあきらめていたのが悔まれてなりません。スケグのエリアが大きいので、ラダーも充分なエリアがあるように見えてただけで、実際の舵板そのもののエリアはすくなくで、しかも深さが全然足りなかったのだそうです。

この改造で昨年から今年の春にかけてのレースでは、どうやらそこそこの成績を残せるようにはなりましたが、どうも上りの角度、スピードが新艇の頃のような感じではないのです。いろいろ考えたところ、3年前に、ゼノアのLPを大きく160%にしたのが、かえって上りのスピードがなくなり、角度が悪くなった原因ではないかと、ようやく思い当りました。その時はハーフトンのレーティングにかなり余裕があったので、スピナーの長さを延ばし、ゼノアのLPを大きくし、スピネーカーの巾(SMW)もそれに従って大きくして、上りやリーチングでのスピード増大をねらいましたが、実際は思った程には効果はなかったようです。

今回の鳥羽レースの前、島廻りや沿岸レースでNo.2ゼノアを使ってみて、ますます確信を深め、思いきってゼノアを150%に戻し、スピナーを切り、その分のあまったレーティングをメンスルにもってゆき、ラフを15センチ、フットを20センチ延ばしました。今回のレースの勝因というものがあるとすれば、第一にはこのリーチング、上りでのスピードの向上と、舵の改造によるコントロールの良くなった事があると思います。

第二の勝因は、やはりコースのとり方と、それを可能にしたクルーの意志の統一にあったと思います。遠州灘を渡り石廊崎に取付くまで、どのような走り方をするかが、鳥羽レースでの大体の成績を決定する要だと思います。しかし遠州灘における海流は、まったく予想もつかない流れ方をしているようで、この数年を振り返ってみても、岸コースをとった方が良かったよう

です。私の艇も一昨年は沖をとり、石廊崎の真南15マイル位の所までは殆どトップにいた筈だったのが、丸々一日同じ所、あるいはすこし後退して逆潮の中を走り続けていた苦い経験があります。それでも、今回もやはり沖をとろうという事に決め、他の艇がどんどん離れてゆく中で、頑固に沖に向いました。艇の向いている方角はラムラインより15°~20°も南の方に向けたのですが、結果としては、それ程南に出ず、石廊崎の南10マイル位の地点に到達したのですから、かなりの北流があったのだと思います。

又、石廊崎から神子元島をかわして小網代に至るコースが、丁度真追手に近く、スピンランとしては大変走り難いレグでしたが、このコースでどこでジャイブをしたかが、かなり重大な影響があったと思います。レースを通じてどのようなコースで走るかのプランはあっても、なかなか予定通りの走り方が出来ないのがヨット・レースの宿命でもあり、又、面白さでもあるのですが、今回は始めから大体のプランのように走る事が出来ました。

〈タキオン〉の進水以来のスキッパー・クルーであり、又私と一緒に〈潮風Ⅲ〉に乗っていた芳賀君と、〈潮風Ⅲ〉から〈雲柱〉に乗っている西岡君がヘルムをとってくれたので、私は安心して休む事が出来ました。又、若い学生のクルー広渡、関両君も、経験の浅いところをガンバリでカバーしてくれ、全コース中殆どベスト・トリムで走り続ける事が出来たと思います。上り一本のコースと違い、今回の様にフリーで、風向・風力がどんどん変るコースでは、スピンのトリム、メンスルのアジャストとまったく休む暇がありませんでした。

〈タキオン〉は設計が1972年春、建造に手間どり進水したのが1973年秋で、現在の新鋭艇のようにIORのルールを最大限に活用しているデザインではありませんので、ハーフトンのリミット22フィートに合わせて建造されてくる新艇とは、とてもスクラッチで勝負する事は無理でしょう。しかし舵の改造やメンスルのエリアを増やした事で、まだまだハンディキャップ・レースではかなりの成績を残せる可能性があると思います。

この〈タキオン〉のセール・ナンバーは1311で、今回の鳥羽レースのエントリー124艇の中でセール・ナンバーの若い方から数えて5番目です。この5年の間にいかに多くの新艇が進水したかという事と共に、私の艇より以前に進水した方々が殆どレースをやめてしまったという事にもなります。

IORⅢAレーティングというものもあり、又、エージ・アローワンスもありますので、1年や2年でどんどん新しい艇に乗り換える事の出来る方々はさておき、4年や5年、又は出来れば10年でも同じ艇に乗り続けてゆこうと考えている方々にとって、私の〈タキオン〉の優勝がいくらかのはげましになってくれるものと願っています。

《光》 勝ってユーウツの記

〈光〉服部 一良

なぜユーウツになるのか、これは結果への屈曲した心情であって、レースの過程そのものは、好成績なればこそ当然に楽しいものであった。いささかヒネた心情吐露は後廻しにして、最初は慣行にしたがい、ちょっぴりイイ気な経過報告からゆきたい。

まずは、新たな〈光〉チームも結成から9ヶ月を数え、メンバーはそれぞれ納まるべきところに無理なく納まり、安定して来たのが、一応の成果の要因だと思う。それには、今から思えば大冒険に近かった小笠原往復で新人クルーが思いのほか鍛えられて成長した事や、合わせてロートルを含めたチームワークも、いやがおうにも強固にならざるを得なかった事が大きくプラスされている。

小笠原といえば、ひとつ学んだ事がある。島の事情でやむをえなかったとはいえ、クルーの宿が遠くふたつに別れてしまったのであった。この様な場合、指名でもしない限りアルコールへの嗜好度が最優先して、ごく自然に別れてしまうものだ。即ち、程々な品行方正派と常にベロベロにゆきつく派にである。したがってグループのすれ違いも当然に出て来て、重要なミーティングもいささかお座りになっていた嫌いがあった。

この点は当方のいわずもがな真摯に自己批判するところで、今回は前夜祭も中座して全員平等な作戦会議を持った。始めて見る新鋭ワントンは、どうみても〈光〉より2m近くもマストが高いようで、まったく圧倒され、勝てるチャンスは最善なコースを引く以外には考えられず、自ら熱の入った話になった。結果は、スタートは上、コースは沖と平凡に落着いた。他は有力艇を幾つかピックアップして、クルーそれぞれに責任分担させフォローさせる事にした。もちろんスタート直前の動きからである。これらは後からみれば非常に良かったようで、ラッキーの呼び水になったのは確かだったと思う。

スタートは、木村スキッパーの果敢な舵さばきも幸いして思惑通りに成功、コースも予定通りである。早くも咲き出すスピンの、もぞもぞ落着かないクルーを戒め、ラムラインの維持に努める。マークした艇の大半が遠く風下で、じっくり構えた遅咲きスピンの風上集団は快調のペースであった。いつもはあっという間に視界から見え失せる〈BIG APPLE〉も、暗くなるまで11時の方向に見え続けて、悪い心地ではなかった。

このあたりで、感謝せねばならない艇がある。スタートからほとんど同行していた〈光〉と同型ワントンの〈丸玉丸〉へである。風上にやや先行されていたが、日没前ようやく追いつき、再三にわたり風下突破を試みたが、どうしても抜けない。ついにラフティングマッチ覚悟で風上に出て、ようやくかわせた。あれはまさに運の別れ道で、立場が入れ代り下に落ちていった〈丸玉丸〉は程なく大きく遅れ、そのうち見失ってしまったのであった。

もう一艇、特筆すべき艇がある。〈SOLTAS〉だ。夕方近く風上から一見してわかる派手なスピンで迫まり、フィニッシュ直前の定置網横で、ついに被せられるまで、抜きつ抜かれつの大接戦を演じてしまった。冷暖房空調完備、電子レンジに大型オープン、製氷機、その他何でもあるというヘタなマンション顔色なしの超豪華イコール超重量ヨットを、追手とはいえセーリングであれだけ走らせたのは、まったく御見事であった。ねばりでは定評のあるヘルムスマン金指くんの面目躍如たるところであろう。

思えばレース中、真正面にライバル〈するがII〉を捕え続け、前半は〈丸玉丸〉、後半は〈SOLTAS〉を相手に、終始走り比べが出来た事も幸いしたかもしれない。

明けて大島の横、〈するがII〉の船影は昨日よりやや大きく見えた。およそ3マイル程か、早速みみっちく



どう見ても、ユーウツな顔には見えない〈光〉のクルーの皆さん。
前列左が木村スキッパー、中央は砂田オーナー、右は服部さん。

所要時間24時間として貯金を計算するが、17分余と出、ちょっと届きそうもなく、いささかがっかりする。そのうち乗り組みの中では一番目が効くオーナーの砂田さんが、〈BIG APPLE〉がまだ見えるぞと叫ぶが、少々気落ちした直後だけに誰一人と本気にはしなかった。視界には前方4艇、お隣さんに〈SOLTAS〉と、一向に衰えぬSWの順風を受けて、一気にフィニッシュした。コミッティー・ボートから着順6番目を知らされ、びっくり仰天。かすかながらも見えていたブルー系のスピンは、やはりオーナーの目は確かで、ファースト・ホームの〈BIG APPLE〉であったのだ。ホームボートのシーボニアに入港時、〈するがII〉からオメデトウと声をかけられ、こちらは全員キョトンとしていた。わずかの差で逆転したのを、これまたコミッティーに教えられるまで、欲がないのか、それともレースには大切な執着心に欠けるとでもいうのか、誰もが気付かずにはいた。

あれこれ思い出し、経過を辿ると以上のように。ところが後味がどうもかんばしくないのだ。名にし負う〈BIG APPLE〉を押え、初陣のデュボア、ホランドのニューワントン群を押え、カップを手中にした事実は、嬉しいのには違いないのだが、大昔のフィニッシュ直後、シートもテラーも放り出してお互いに叩き合った様な充実感あふれる感激からは程遠いのである。だいたいがフネも乗り組みも変わらずに、今回に秘かに期した新兵器などもあるわけがなく、まして小笠原レース惨敗以後、ハード・トレーニングに励んだ覚えもないのだ。それでいて、あの時はクラスの最下位で今回はトップというのが、まず引かかるのだ。いくら勝負は水物とは言え、丁半ではあるまいし、勝ったからにはそれなりの自分でも納得出来る手応えが欲しいのである。ツキにも恵まれ、コースも当たったのは確かなようだが、それだけで手離しではしゃげる程には、もう当方も若くはなく、素直でなくなっている。ことに他艇の健闘ぶりを耳にする毎に、このあたりの感じのボルテージは次第に強くなって来るのである。

〈するがII〉は乗員5名で、やはり厳しくて疲れましと、笑っていた。〈BIG APPLE〉はあの大きさとメンバー7人であり、乗り組んだ石田くんは、スピンを含めヘッドスルの交換は40回位やったかなと、ケロツと言っていた。その他の艇も御立派なものなのだ。これらに比べて、我々〈光〉は2名の女性を乗せて計9人の大世帯であった。当然に余裕たっぷりであり、一息入れるのも随時お好みのまま、定刻には豪華メニューでたっぷり頂戴し、よく冷えたワインも選り取り見どり、そしてバックに流れるステレオは、R.ティーにE.ゲイルと来ているのだから、御膳立てはどうみても夏の日の優雅なクルージングとしかいいようがない。それに致命的にはならなかったが、デッキワークにも、またその指示にもそれぞれチョンボがあったの

だ。そのあげくがこの結果なのである。

思うに小笠原レースの時、人数が多すぎる、食糧が多すぎる、私物が多すぎるなどと、カリカリいきりたち、最後は、レースを何だと思っているのだ、そもそもオーナーが甘すぎるのがけしからんと、目一杯カッコ良く負った末、ものの見事にペアであった。そして今回は超リラックス・ムードで勝ったとなると、次のレースから、いかなる構えで取り組んだらいいのか、困り果てユウツになるのだ。事さらヨット・レースをストイックに考えてるわけではないけれども、積年の艱難辛苦を想うと、今回のすべてを無条件で全面的に認めるには忍び難いのだ。それでは過し日々の我身があまりにも痛々しくて、いとおいしい。といって、今回、積み込んだワインの大半を、何だかんだいいながらも飲んでしまったのは、当方でもあるし、このところのジレンマも大変なのである。複雑怪奇な命題の核心はまさにここにあるのだ。

すでに、フォアデッキのクルーからの「服部サーン、ソナニヤキモキシナイデノ レースハコースデショノ コースバッチリデマタイタダキデスカラノ ワインガヒエテマスヨ、イッパイヤッテオチツイテクダサーイ」などという捨て台詞が、コックピットに、妖しくも不穏に漂っている感じがしてならないのである。どうしようノ



(上) 総合5位と好成績をあげた〈SPIRIT OF BARON〉

(下) 総合2位の〈IVY-2〉撮影岡本甫 提供舵社

第20回鳥羽パール・レース成績表

1979, 7, 28, 1000スタート

帆走委員長 周東英卿

クラス 順位	セール 番号	艇 名	所要時間	T C F	修正時間	総 順	合 位
			h m s		h m s	gr	
I ①	2299	BIG APPLE	22-09-30	0.8465	18-45-25	6	43
2	2112	FUJI Ⅲ	22-33-39	0.8516	19-12-46	12	86
3	2370	RODEM V	23-50-06	0.8633	20-34-36	19	120
II ①	2306	ROCINANTE	22-45-17	0.8301	18-53-19	8	59
2	2000	GEKKO V	23-49-42	0.8248	19-32-12	16	102
III ①	1720	光	23-26-13	0.7825	18-20-21	①	22
②	1922	SURUGA Ⅱ	23-12-07	0.7920	18-22-33	2	28
③	1500	VIND FEMPE-DEL	23-39-42	0.7854	18-35-01	3	34
④	2455	MARGE V	23-30-57	0.7910	18-36-03	4	35
5	2388	KAZU	23-50-30	0.7835	18-40-47	5	39
6	2110	桃太郎	24-09-54	0.7796	18-50-20	7	50
7	2001	SOLTAS	23-26-06	0.8068	18-54-26	9	62
8	1767	無双	24-17-32	0.7796	18-56-17	10	67
9	2382	NARUMI V	24-18-35	0.7854	19-05-34	11	74
10	1687	RYUO	24-48-35	0.7796	19-20-29	13	93
11	2411	AU CHEVAL BLANC	25-06-06	0.7719	19-22-33	14	96
12	2339	丸玉丸	24-43-01	0.7844	19-23-16	15	97
13	1771	SHIOJI TOO	25-27-59	0.7844	19-58-33	17	112
14	1321	PAMELA	26-32-02	0.7699	20-25-42	18	118
IV ①	2263	ITSUKI	23-37-41	0.7550	17-50-21	①	4
②	2175	JUNE BRIDE Ⅲ	24-00-04	0.7570	18-10-07	2	11
③	2033	NACHI V	24-12-44	0.7530	18-13-54	3	13
④	2116	海猫	24-20-31	0.7550	18-22-41	4	29
⑤	2188	SEE ADLER Ⅲ	24-17-13	0.7570	18-23-06	5	30
⑥	2255	EPICUREAN Ⅲ	24-18-32	0.7570	18-24-06	6	31
⑦	2328	ST. APOLONIA V	24-29-50	0.7530	18-26-47	7	32
⑧	2228	銀河V	24-29-04	0.7610	18-37-57	8	36
9	2458	STAR SHARK	24-47-42	0.7530	18-40-14	9	38
10	2177	SINDBAD Ⅱ	24-37-51	0.7610	18-44-38	10	40
11	2044	HOEN V	24-54-03	0.7540	18-46-30	11	45
12	1465	MAUPITI	25-09-09	0.7479	18-48-41	12	47
13	1981	JUST Ⅲ	24-53-56	0.7560	18-49-24	13	49
14	2211	CARINO V	24-59-21	0.7540	18-50-30	14	51
15	1850	VEGA V	24-57-41	0.7550	18-50-45	15	52
16	2332	MEER V	24-48-45	0.7620	18-54-25	16	61
17	2220	慎記郎	24-48-54	0.7620	18-54-32	17	63
18	2198	STORMY PETREL	24-52-58	0.7600	18-54-39	18	64
19	1675	潮風 V	25-11-06	0.7519	18-56-11	19	66
20	2101	青海波	25-10-22	0.7540	18-58-48	20	69
21	2437	LIPPER SHARK	24-52-25	0.7640	19-00-12	21	70
22	2074	CRANE Ⅲ	25-17-38	0.7540	19-04-17	22	73
23	1900	龍飛 Ⅲ	25-24-39	0.7530	19-08-03	23	76
24	1521	CYGNUS Ⅱ	25-57-11	0.7375	19-08-25	24	77
25	1190	HELIOS	26-13-05	0.7312	19-10-14	25	79
26	2202	SEA-STY Ⅱ	25-20-34	0.7570	19-11-04	26	83
27	1555	TILDE Ⅱ	25-38-09	0.7489	19-11-55	27	85
28	2230	BYE-BYE I	25-30-11	0.7570	19-18-20	28	92
29	2250	PUFF Ⅲ	24-34-02	0.7882	19-21-49	29	94
30	1947	崇寿	25-48-54	0.7519	19-24-37	30	98
31	2091	POSEIDON Ⅱ	26-01-16	0.7540	19-37-11	31	103
32	2097	侍 Ⅲ	25-43-36	0.7670	19-43-56	32	104
33	2104	尾州	26-15-05	0.7530	19-46-02	33	105
34	1088	INDEPENDENCE	26-49-51	0.7396	19-50-38	34	107
35	610	飛車角 Ⅱ	26-52-48	0.7437	19-59-26	35	114
36	2218	TEAM 10	27-55-17	0.7479	20-52-56	36	121
—	2232	ARCH	D N F	-----	-----	-----	-----
V ①	1311	TACHYON	24-28-48	0.7183	17-35-02	①	①
②	2121	SPIRIT OF BARON	24-34-56	0.7290	17-55-13	2	5
③	2429	富羊	24-34-29	0.7322	17-59-36	3	6

〈飛車角Ⅱ〉

健闘す！

〈飛車角〉鳥嶋信吾

そもそも、レース参戦記などというものは、優勝したヨットの艇長が机に向って、感激を新たにしておき、書くものだとばかり思っていたが、偶々、〈飛車角Ⅱ〉がレース参加艇 125 隻の中で最も古く、セール・ナンバー 610 の艇であることから書かされるはめになった。

初めに今回のレース・メンバー 5 人を紹介しよう。フォアデッキ・マンは、今年から飛車角グループに参加した新人、陸にあっては M.G. を乗り廻し、海にきては決して弱音を吐かない根性の塊みたいな豊川英球、それに独協大ヨット部出身のインテリには珍しく、理屈を言うより身体でぶつかるピザ料理の上手い針谷昌志の 2 人。ボースンは、東京でヨットに夢中になりすぎたため、高知にいる両親に呼び戻され、現在、僻地沖ノ島で女学生相手に教鞭をとりながら謹慎中の身をもてあまし、ヨット・レースに参加することだけがストレス解消法だとうそぶき、一生懸命に自己主張している竹田順一先生。ナビゲーターは、如何なる気象・海象の条件のもとでも絶対に船酔いしない、常に沈着にして冷静な自他共に許す歴戦の勇士、尾崎功。そしてスキッパーは、かつては自ら夜間レーダーと称しその視力を誇ったが、年には勝てず、今や鳥目がちのトリさんこと——私、鳥嶋信吾。

当初はオーナーの名和さんも乗艇する予定であったが、幸か不幸か(?) 足首を捻挫し、週末のゴルフのコンペに差し支えるからとて、急遽、乗艇が取り消された。これは正にオーナーの特権である。我々としては、記念すべき 20 回鳥羽パール・レースでもあり、今回はオニ艇長こと周東兄も乗艇しない

ので、オーナーには是非一緒にレースに参加して、我々と共に素晴らしい木のフネの感触と苦労とを分かち合って戴きたかったのであるが、不参加となり誠に残念であった。

27-0815 浜辺浦を抜錨し菅島水道のスタート・ラインへ向う。スタートは風上側より出て一刻も早くSWの風を拾う作戦をたてたが、誰でも考えることは同じとみえて、風上側にヨットが集ってくる。我が艇はディーブ・キールのヘビー級であるため、微風ではできるだけタッキングの回数を少なくしてタッキング・ロスを最小限に留めたいし、他艇と接触などしてハルに傷でもつけられたら大損とばかり、風下側の比較的空いている場所からスタートすることにする。スタート・ラインの中央に〈ビッグ・アップル〉がいる。その場所は幸い空いてもいるし、名艇〈ビッグ・アップル〉と並んで走れるのもこの時だけである。"衆議一決"と言っても全員で5人しかいないが、〈ビッグ・アップル〉の傍からスタートすることに決めた。

1000 スタート。風はSE 4～5ノット、艇速は2.5～3ノットである。この風だと我が艇はどうしても遅れてしまう。クルーを風下側に寝かせてヒールをつけ、息を殺し、全神経を集中させてウィンデックスを見上げ、ティラーを握る。スタートしてから1時間後には、約半数のヨットがスピネーカーを揚げてコースを落し気味に走って行くが、我が艇は廻航時の経験から岸寄り潮流の関係で不利であると判断し、コンパス・コースを95°に保って走ることにする。

1400頃から風はSに変わる。早速我が艇秘蔵のトリラジアルのスピネーカーを揚げる。我が艇の前方に約30隻、後方に約25隻のヨットが見えるが、トップ艇団は見えず、遥か東の霞の彼方へ消えてしまっているようだ。スピネーカー

			h m s		h m s	rr	
④	2415	BLACK ARROW V	24-37-39	0.7322	18-01-56	4	7
⑤	2273	長良	25-06-02	0.7215	18-06-36	5	8
⑥	2196	MORE-JOY	24-56-21	0.7269	18-07-41	6	9
⑦	1898	SEA TIGER	24-52-33	0.7322	18-12-50	7	12
⑧	2390	CHINAMI III	25-06-25	0.7269	18-15-00	8	15
⑨	2418	SUPER LUCIE	24-38-40	0.7417	18-16-43	9	16
⑩	2303	COUNTRY-BUM	25-00-59	0.7312	18-17-31	10	18
11	2288	以穂	24-33-45	0.7448	18-17-38	11	19
12	1370	WINDY	25-27-00	0.7193	18-18-22	12	20
13	1910	SERABI III	25-09-12	0.7290	18-20-12	13	21
14	2431	URANAMI VI	25-30-18	0.7193	18-20-44	14	23
15	1772	BORN FREE	25-30-24	0.7193	18-20-48	15	24
16	2369	CORRENTE NERA	25-15-24	0.7269	18-21-32	16	26
17	1733	U. F. O.	25-50-59	0.7139	18-27-14	17	33
18	2279	CHUBURINKO V	25-43-31	0.7248	18-38-44	18	37
19	1656	白鯨 II	26-04-16	0.7193	18-45-10	19	42
20	2434	ONTEMBAA	25-42-11	0.7301	18-45-56	20	44
21	2050	EXCEPT ONE	25-45-27	0.7290	18-46-37	21	46
22	1735	桜工	26-28-56	0.7106	18-49-05	22	48
23	2282	POINCIANA	26-05-07	0.7226	18-50-57	23	53
24	1913	ADLER	25-55-59	0.7269	18-51-02	24	54
25	1623	EMILY-II	26-25-06	0.7139	18-51-36	25	55
26	2234	桃李	26-01-12	0.7258	18-53-07	26	58
27	1897	TORNADO-II	25-57-25	0.7280	18-53-47	27	60
28	2371	DELPHINA	26-07-57	0.7258	18-58-01	28	68
29	1965	大王	25-48-28	0.7385	19-03-32	29	71
30	1234	DABOHAZE III	25-58-21	0.7343	19-04-17	30	72
31	1611	NEPTUNE X	26-54-54	0.7106	19-07-32	31	75
32	1816	RED SHARK II	26-25-39	0.7248	19-09-16	32	78
33	2028	魁 II	26-27-23	0.7248	19-10-32	33	80
34	2159	HARIMAO III	26-32-45	0.7226	19-10-55	34	82
35	1802	TSURUGI	26-26-15	0.7258	19-11-18	35	84
36	1838	ASAMA	26-31-18	0.7248	19-13-22	36	87
37	2465	MUCHACHA II	26-32-09	0.7258	19-15-34	37	89
38	2426	SPICA	26-39-08	0.7237	19-17-17	38	90
39	2262	PARAPHRENIAN CINQ	26-28-06	0.7290	19-17-43	39	91
40	1960	HIPPO	26-46-14	0.7237	19-22-25	40	95
41	2130	DEVLA-III	26-50-05	0.7237	19-25-13	41	99
42	2353	MAROONER-V	27-14-24	0.7150	19-28-35	42	100
43	2397	TINKER BELL SUMA	27-22-07	0.7226	19-46-35	43	106
44	2129	SYLPHIDES-2	28-00-09	0.7094	19-51-53	44	109
45	1777	つばくろ	27-44-23	0.7204	19-59-01	45	113
46	1729	RAY	28-03-56	0.7172	20-07-43	46	116
47	2138	QUART MEMBRE III	28-05-36	0.7301	20-30-39	47	119
48	1918	TOM BOY	29-24-29	0.7258	21-20-39	48	122
VI①	2160	BUN BUN	25-22-30	0.6970	17-41-10	①	②
②	2272	IVY-2	25-40-18	0.6947	17-50-02	2	③
③	2178	NORTH WIND	26-30-20	0.6854	18-10-00	3	10
④	2439	日向葵	26-50-24	0.6795	18-14-16	4	14
⑤	2305	RAINBOW V	26-29-16	0.6901	18-16-45	5	17
6	2373	MOA	26-27-38	0.6936	18-21-10	6	25
7	1800	てんとう虫	26-56-04	0.6819	18-21-59	7	27
8	1855	PASSAT FAMILY	27-15-09	0.6878	18-44-39	8	41
9	2334	SIESTA	27-15-31	0.6925	18-52-25	9	56
10	2150	PASSAT	27-24-28	0.6890	18-53-02	10	57
11	2406	PINK PANTHER III	27-27-02	0.6890	18-54-48	11	65
12	2277	DULCINEA	27-33-29	0.6959	19-10-39	12	81
13	2363	VALENTINE II	28-17-31	0.6807	19-15-29	13	88
14	2376	南風	28-20-42	0.6890	19-31-46	14	101
15	2454	ZERO	28-49-16	0.6890	19-51-27	15	108
16	2152	ONDINE	29-22-08	0.6771	19-53-08	16	110
17	1401	みずなぎどり	29-42-09	0.6711	19-56-00	17	111
18	2419	GARIBER	29-26-32	0.6831	20-06-43	18	115
19	660	CYCLONE	29-05-04	0.6924	20-08-17	19	117
20	2472	王華	32-00-45	0.6783	21-42-50	20	123
—	2326	さくらさくら	DNS	-----	-----		



前夜祭で、飛車角ファミリー、右端は名和オーナー。

のトリムが決まると水線長に物を言わせて少しづつ周囲のヨットを抜き出した。来るべき夜戦に備えて暫く休むことにする。

どの位眠ったであろうか、身体が急に浮くような感じがして目をさます。我が艇は6〜7ノットで快走している。前方艇団との差は間違いなく詰っている。この風が続けば微風の時の遅れを取り返せると内心喜んでいると、風は次第に落ち始め、御前崎西方の原発沖にさしかかる頃には全くなくなってしまった。仕方がないから、風が吹き出すまで待とうということで夕食をとり始めた途端、突然「スピネーがからんだ！」という声にヘルムスマンだけを残して全員パウヘ走ったが、この時すでに遅く、スピネーカーはフォアスターに2回程巻きつき、さらにクルリ・クルリと巻きついて行く。艇のローリングと巻きつく動きとの周期が合ってフォアスターにきれいに巻きついて行く。巻きつく時の周期が同じなのだから、解ける時の周期も同じはずだと暫く静観していたが、自然に解け始めても、もう少しのところでもまた元に戻り、一向に解けそうにない。万事休す、こうなったら微風をこれ幸いにタックとクルーのシートをはずし、スピネーカーを下方に引っ張りながらフォアスターから巻き戻し、最後にハリヤードを緩めるとスピネーカーはおとなしくおりてきた。この悪戦苦闘の作業をしている間にスピネー・ランで離れてきた艇団にその差を縮められてしまった。我が艇の前方にはスターン・ライトが一面に点灯して揺れている。

如何せん、この有るか無いかの風では我が艇は苦しい。他のヨットに少しづつ離されて行く。御前崎沖では2ノットをスピード・メーターの針は指しているが、陸の灯は全く動かない。そのうちに岸寄りの1艇が風もないのに急に走り出した。それから暫くすると我が艇も同じように走り出し、灯台の方位がどんどん後方に変って行く。潮流に乗ったようだが、それにもまして沖のヨットの方がより早く、航海灯の赤色が白色にみるみるうちに変わって行くのがはっきりと分る。沖コースの方が有利なようだ。

駿河湾を渡り終る頃には、我が艇の後方に見える航海灯の数は5〜6個になってしまった。石廊崎沖でジャイピングをする。ジャイピングを完了した時、「スピ

ン・ボールのスライダーがおかしい！」と声が出る。フォアガイを引いたらマスト側のスピン・ボール・エンドがはずれてしまった。風でも強かったらスピン・ボールがメインセイルを突き破っていたかも知れない。原因はスライダーの金具が変形してマストのレールからはずれてしまったようだ。スターンのビットの上にスライダーの金具を置いてハンマーで叩いて元の型に直し、再びマストのレールに取り付け、スピネーカーとシューターを揚げる。

28-0502 石廊崎の南を通過する。神子元島の東側を廻って稲取沖にさしかかる頃になると風はSに振れた。シューターのトリムを調整するためにハリヤードを緩めた瞬間、シューターが海水をしゃくり、フットの部分から切れてしまった。急いでシューターを取り込む。

熱川沖より風は強まり、20ノットを越えだした。スピネーカーだけでもブローチングはしないが、修理したスライダーの金具のことが不安になり、スピネーカーをおろし、ヘビー・ゼノアとメインセイルの観音開きで走ることにする。北上するにつれて波は大きくなってきたが、安定して快走する。波に上手に乗るとスピード・メーターの針は10ノットを超えた。

風は落ちることなくどんよりと曇った空から吹き続き、ホワイト・キャップが海面を被う。我が艇は小網代にフィニッシュするまで同じセイル・エリアの観音開きで快走を続ける。遅かりし風運。この風がもっと早くから吹いて欲しかった。小網代の大謀網をかわしてレース艇が一行になってフィニッシュして行くのが見える。我が艇の後方には目を皿のようにしても3艇しか見えない。大分遅れてしまったようだ。

1252 フィニッシュ。フィニッシュ・ラインを横切る我が艇にコミッティー・ボートから、「飛車角Ⅱ 100着」の声がかかる。なんとこれは伊良湖岬の沖で数えた順位と同じではないか。

陸のレース本部へレース報告書と航跡図を提出しに行くと、「さすがに飛車角さんですね。丁度100番目に入りましたね。」と冷やかされる。こちらにも負けずに、「小網代崎の向側でアンカーを打って、100番目に入るために待っていたんですよ。」と言ってはみたが、やっぱり50番目位には入りたかった。それでも決して悔いはない。何故なら我々5人はオール・チームの日本で最も美しいヨット〈飛車角Ⅱ〉で精一杯戦ったのだから。

後記：修正順位114位のヨットの艇長が「〜健闘す！」と題して記事を書くのはおこがましいと思い、題名について周東兄に相談したところ、「最新型のFRPのヨットなら、何もせずに放っておいても勝手に走ってくれるから、"健闘する"必要などないよ。"健闘する"という言葉は我が艇のためにあるんだぞ！」と一喝されて、結局、標記題名に決まりました。

玄海だより

子供たちの輝やく目に囲まれて。



NORC 玄海支部広報係 片倉静江

「博多駅でおりたら福岡市で、福岡湾にある港が博多港ですって？」とまだ九州にきた事のない友人が海図を見ながらひやかしの電話をかけてきた。日本水路協会が今年の三月に出版した小型船舶用の本を見ても、亡き檀一雄氏がこよなく愛した能古島の北端と志賀島を結ぶ博多港の港界線あたりにたしか「福岡湾」の三文字がよめる。又、帝国書院発行の地図にも「博多(福岡)湾」とあった。しかし、たとえ海図上に何と書かれていようと地元の私達は「福岡湾」なんて誰も言わない。何の抵抗もなく博多湾と呼んでいるのは、ひょっとしたら「博多」という情緒豊かな言葉そのものに愛着を感じているのかもしれない。とにかく私達のヨット・ハーバーは福岡市西区姪の浜5027番地にあり、博多港第4区の水域に面し、古い土地名をつけて「小戸ヨット・ハーバー」とよぶ人達もあり、生の松原と呼ばれる美しい海岸線が西に弧をえがき、夏休みに入ると同時に海水浴場は子供連れの家族や若者達でうまる。

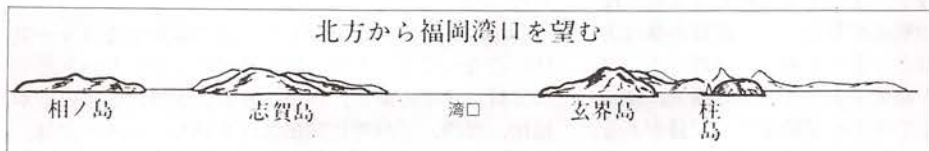
私がはじめて泳いだのは二つか三つの時だそうで、明治生れの父は私を川にほうりなげ、すくいあげ又ほうりなげ、もがく動作が立ち泳ぎの形になり、犬かきになりそのうちキャッキョッキョ喜んで泳ぎまわっていた

と、川つぶちで見ていた母から聞いた。(今、ヨーロップで普及している0才児水泳教室に似ている。)安月給のなかから親子7人分の汽車賃を工面して太平洋岸に連れ出し、見上げるばかりの大波に怖けづいている子供達を尻目に「太平洋だぞ!」と1人で興奮して波に飛び込む父。「つづいて、つづいて」とけしかける母。秋は必ず近所の山に連れていってもらった。週末は戸外に出るものと思っている子供達にとって、何か悪い事をした時の罰として週末家にとじこめられる位辛い事はなかった。私が亡き両親に想いをはせる時、そこには必ず海あり、山あり、そして自然がある。

今年も恒例のチビッコ招待ヨットティングが各主催者によって数度開かれたが、ハーバー内を嬉しそうにはしゃぎまわって順番を待っている子供達は最高に楽しそう。なれない手つきで艀装を習っている子供の真剣な目。帆走中、波がかかったと言っても歓声をあげる子。又、感心したのは「お願いします」と帽子をとって乗艇するのは当たり前としても、キャビン内には誰もいないのに「失礼します」と言って入っていく子が何人かいたが、家庭での躾が手にとる様にわかる。

たった一日のクルージングではあったが、何もヨッ

北方から福岡湾口を望む



ティングだけでなく、又夏だけにかぎらずもっと自然に親しんでほしいし、私達も出来るかぎりそのチャンスをつくってあげたいと思う。

……と書いている所へ、会社の同僚で現在ロンドン駐在のM氏から手紙がきた。ヨーロッパのどこかの国のお姫様と結婚した彼も、おしめがとれないうちからオヤジさんのヨットに乗っていたという生っ粋の神戸っ子。アドミラルズ・カップ出場の日本艇の前評判等を知らせてきた。〈コテルテル〉のものすごく縁起のよい名前のクルーが、M氏の中・高・大学の後輩だそうで、浮き浮きしている様子が行間にあふれている。

手許の英字新聞は8月3日以来殆ど連日写真入りでレースの内容を報道しているのに、福岡あたりでは大手の新聞でさえアドミラルズのAの字さえ見つからず、ヨット人口の少なさを痛感した。



ちびっこ招待セーリング

防大ヨット部クルーザーの歴史

〈アカデミー I, II, III, IV〉

池内正幸, 長嶺公成
佐野純弘, 神橋哲郎

1. はじめに

昭和40年以来防大ヨット部長そしてアカデミーのオーナーとして活躍した羽生典正が今春退官し、代って池内がヨット部長およびアカデミー・オーナーを引継ぎました。羽生前部長同様宜敷くお引立ての程お願い申し上げます。

さて、新人に歴史を書けという皮肉な依頼があり、羽生前部長はプレオリンピックでヨーロッパ遠征中、清原前監督は江田島ということで、明日からアカデミー・フリートを率いてクルージングに出る前夜、長嶺、佐野、神橋の3人のOBに記憶をたどってもらい、歴史というよりはむしろ思い出といった文章をお届けすることになりました。

2. 短艇部時代

昭和28年防大が開校し、1期生が入校した6月、校友会に予算1500円で短艇部が発足した。部員の夢は大きかったが、現実にはカッターを漕ぐだけだった。31年度スナイプ2隻、A級ディンギー2隻を購入、横須賀市民大会に初参加してスナイプ級優勝の記録がある。

32年度A級ディンギー6隻を加え、ヨット部としての形が芽ばえて来た。33年12月エイト1隻、ナックル61隻を購入、それを機に短艇部はヨット部に名称変更し、ボート部が新設された。昭和34年度予算101,800円、ここに防大ヨット部は名実共に正式に発足した。

(池内)

3. ヨット部創立時代

1期主将は中山であったが、ヨットとしては2期の野崎が初代の主将となる。33年の冬、4年からバトンタッチされた4期生が部をリードすることになった。主将は大寺、副将は五島、マネージャーは長嶺。当面の仕事は学連への加盟であった。学連は当初、防大の参加に反対であった。マネージャーの長嶺は小沢吉太郎氏を訪ね、または学連の総会に参加し、防大校友会の現状等を説明し、やっとのことで学連参加が認められた。

33年の冬はこれと平行して、この頃完全なヨット気狂いになってヨットを一生のスポーツにしたいと思った部員、3年の岡田、内田、長嶺、大寺、2年の正木、福地、坂西、三戸等は関根久氏を訪ね、〈シャークⅦ〉

のクルーとなった。そして冬の休暇中、横浜の貯木場をホーム・ポートとしていた〈シャークⅦ〉でKCCのメンバーと共に生活をした。

34年、初のインカレ参加のあと、5月大島レースに内田が〈シャークⅦ〉のクルーとして参加、〈ムヤ〉について2位で帰っている。

前述のクルーザーの虜となったメンバーに、1年の大原、都甲、児玉、2年の松浦等を加えて夏のクルージングを迎えた。使用艇は〈シャークⅦ〉、芝本氏所有の〈エオリアン〉、中央大学の〈白鷗〉の3隻であった。コースは走水から伊東経由下田往復であった。

初めての外洋は厳しく、彼等は海から多くを体得し、無事に帰った。

秋から冬にかけて、オーナーの好意により、〈シャークⅦ〉と〈エオリアン〉を走水に係留し、毎週末は走水から小網代往復のセーリングを行なった。

そんなある日、岡田、長嶺は故横校長に対して、クルーザーが慣海性を養うのに如何に有効であるかを説明し、一日も早く防大がクルーザーを所有するようお願いした。そのとき、初代校長は、自分としては学校設立の時からシーマンシップの教育にはカッターとクルーザーの2本立てが適当であると考えたが、旧海軍出身の職員の反対に会って、カッターのみによらざるを得なかったと教えられ、さらに、一番良い教育は皆が喜んで海に出ていくことだと言われた。

これらの言葉は20年後の現在も、直接校長室で耳にした岡田、長嶺の胸に強く残っているのである。

冬の休暇に入り、〈シャークⅦ〉(内田艇長)と〈エオリアン〉(長嶺艇長)は伊東までのクルージングにスタートした。両艇のオーナーからの一年間の教育と夏のクルージングの体験をベースに悪戦苦闘の末、伊東に入港ホッと一息、油断したところを係留中の〈エオリアン〉は東風にやられ、西側防波堤内側で捨石の間に沈没した。防大初の事故である。事故の処理に関しては伊東の鶴吉丸氏の御尽力、オーナーへの弁償金への全学生のカンパ等、関係者にとって一生忘れ得ない辛い体験が続いた。そして、海の恐ろしさを充分に知った。

35年3月、防大に初めてクルーザーをもち込んだ内田、岡田、長嶺、大寺は卒業し、幹部候補生学校へ向った。坂西、正木以下の部員は引きつづき〈シャークⅦ〉に乗り関根氏の教えを受けた。

36年3月、現在NORCの薬師寺氏が防大の舟艇係勤務となり、学生、OBの模範的存在となって現在に至っている。同3月、防大を卒業した正木、福地等は〈シェル〉で走水〜江田島クルージングを計画したが、学校側の許可が得られず中止となった。

37年1月、内田、松浦、大原、岡本が関根氏の〈シャークⅦ〉でクルージングした記録が、関根久著の「目でみるヨット教室」に載っている。

37年、横須賀を母港とする艦艇に勤務するようにな

った内田、長嶺は、この年入校したクルーザー専門の部員(従来はディンギーの練習、試合に加えて有志がクルーザーをやっていた。)明野とともにホーム・ポートを田浦に移した〈シャークⅦ〉、または関根氏の紹介と多くのオーナーの好意によって、〈ルナ・ロッサ〉、〈ロータス〉、〈シークラウン〉等で海上勤務の合い間にレースあるいはクルージングに参加した。

37年10月、関東学生ヨット連盟主催学生オーシャン・レースに、岡本等が〈シャークⅦ〉で参加、マスト破損で棄権している。

37年11月、例の初島レースには、坂西、大原、都甲は〈ルナ・ロッサ〉で、長嶺、岡田は〈シャークⅦ〉でいずれもクルーで参加し、1600から翌朝まで荒天の相模湾できびしい海の教えを得た。また明野はバーディ氏の〈ジブシー〉で警戒捜索に当たった。行方不明の早稲田・慶応のクルーの冥福を祈りたい。

38年、引続き横須賀勤務であった内田、長嶺、福地と学生達は〈シャークⅦ〉、〈シャークⅩ〉、〈エルドラド〉等を借用しセーリングを続けた。また時には関根ヨット・スクールの助手をつとめ、金原氏、森村氏等多くのオーナーと知り合い、海の実験として交際をしていただくことになった。

この頃になると防大のクルーザー・グループにも、保有艇はないが1つの慣習ができ上った。それは夏と冬のクルージングと、初日の出を浦賀水道で迎えるための元旦セーリングであった。それは現在も続いている。

さて、39年3月、内田、長嶺、明野は〈エルドラド〉で初島レースに参加するため走水から油壺へ回航中、雨の夕方、浦賀水道において横浜から回航中の学習院の〈祥鶴〉とポート、スターボードですれちがい、互に手を振って別れた。翌日の油壺は〈祥鶴〉の行方不明でレースは中止、〈エルドラド〉は最後の目撃者として関係者の質問攻めに会った。翌日、内田、長嶺はNORCの捜索に、陸路森村氏のマイカーで参加した。

早稲田、慶応、学習院と学生クルーザーの事故を目前の体験した防大のメンバーは、尊い教訓として現在に至るまでOBと学生との関係を大切にしていた。

39年夏約1年間の予定で内田、長嶺は米国留学へ出発した。(長嶺)

4. 〈シャークⅦ〉以降

創立期以来、防大ヨット部の活動は、当時の他大学のヨット部同様、学連のS級A級中心であり、クルーザーはまだ小型レーサーのシーズンオフ中の活動であった。しかし、内田、長嶺以降主として関根氏の〈シャークⅦ〉にクルーとして乗組み、シャーク・グループの一員として活動して来た実績と、たまたま〈シャークⅦ〉が走水に定係港を得たことにより、ヨット部にクルーザー要員を正規に設けることになった。10期の明野がその第1号である。防大ヨット部クルーザ

一も関根氏の御指導により黎明期を迎える筈であった。

ところが一部の学生が部則に反し、オーナーとのトラブルを生ずる事例を起こし、当該者の退部まで発展する事態となり、ヨット部は小型レーサー活動だけとなった。

11期の佐野は個人的に〈ドンガメⅦ〉の渡辺修治氏にクルーを志願したところ、進水直後の35フィートヨール〈利根〉のスキッパーであった福永昭氏に紹介され、〈利根〉のクルーとなった。

明野が〈シャークⅦ〉、佐野が〈利根〉のクルーとして活動した実績から、再び防大ヨット部に正規にクルーザー要員をおくこととなった。

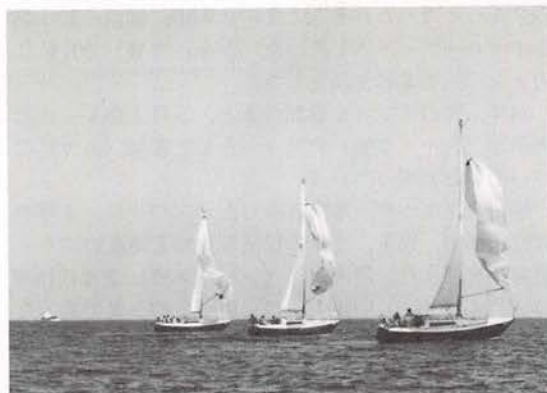
40年8月羽生典正(現ヨット連盟470副会長)が防大医務室長として着任、防大ヨット部長となった。

40年11月田代雄二氏の〈瑤沙Ⅱ〉、さらに41年1月浦野氏の〈タキ〉が走水に定係されて、クルーザー活動も再び活発となった。(佐野)

5. 〈タキ〉、〈ヨーサ〉時代

昭和41年から45年頃までの防大のヨット部クルーザーは、レースに参加することもなく、専ら東京湾及び相模湾内で合宿時クルージングをしたり、時々横須賀の米軍基地内にあるスペシャル・サービスのクルーザーのクルーと交歓会を開く程度でした。防大にはこの頃、〈TAKI〉と〈瑤沙Ⅱ〉という2隻のクルーザーがいました。このクルーザーは、オーナーから防大のヨット部が預かり、管理をしていました。これはオーナーはクルーザーを防大のヨット部の練習に使用させるかわりに、クルーザーの係留と整備をヨット部にやってもらうといった、お互いの信頼に基づく取り決めをしていたからです。〈TAKI〉(オーナーは横須賀市内の浦野氏)は28フィートのケッチで、もう1隻の〈瑤沙Ⅱ〉(オーナーは川崎市の田代氏)は21フィートのスループでした。オーナーは2人とも防大のヨット部に理解が深く、学生が自由に練習できるようにできる限りの便宜を図って戴き、ヨット部としてもその信頼に応えるよう細心の注意を払って練習に励みました。この頃のクルーザーの出港は、予めオーナーに予定を伝え、オーナーの意志を聞き、さらにそのクルージングの責任者がオーナーから信頼を得ていなくてはなりません。だからこの頃のクルーザー要員で1人前になるということは、技倆に加えてオーナーからスキッパーに指定されることでした。そのためにクルーザーの整備や連絡を密にして、クルーザーの運用に不安のないよう努めていました。41年から45年の頃のクルーザー要員は平均7人でしたが、その頃のクルーザーは2隻で練習や整備にはこの人数でも十分でした。

さてこの頃のクルーザーの1年間は、まず4、5月は葉山沖で行われる小型のインカレを支援し、その後は夏合宿に備え整備でした。1年生は夏合宿までは全員小型でヨットのフィーリングを身体で覚えさせられていま



左から〈アカデミーⅠ、Ⅱ、Ⅲ〉一斉にスピニング・ジャイブ

した。夏合宿の前半は小型の合宿を支援し、後半は〈TAKI〉を使って相模湾内のクルージングをするのが通例でした。夏合宿が終ると、冬合宿に備えて再び整備でした。冬合宿は小型はやらず、クルーザーだけがやり、特に元旦は全国からOBが集まり初日の出を拝み、その後防大のヨット部の先輩と後輩の絆を強める交歓会を開いていました。春合宿は全面的に小型の合宿を支援するといったサイクルでした。

ところで、この頃まで防大はレースに参加することがなかったのですが、44年になってクルーとしてレースに参加できるようになり、21フィートのスループ(ブルーウォーター21)の〈SAMOAⅠ〉(オーナーは横須賀市内の大石氏)のクルーとして初参加し、ウイニングフラッグを手にしたこともありました。これから後は、防大のヨット部のクルーザー要員はどんどん他艇のクルーとしてレースに参加するようになりました。この頃からヨット部クルーザーにレースに参加したいという新しい気運が起こってきました。(神橋)

6. 〈アカデミー〉時代

防大の教育訓練に、クルーザーによるセーリングをとり入れるべきだという、OB、関係者の努力がついにのって、昭和50年度予算に教育訓練用にクルーザーが1隻認められ、50年末進水、〈アカデミーⅠ〉と命名された。以降1年に1隻ずつ建造され現在〈アカデミーⅣ〉までが就役している。7隻まで建造される計画である。

7. むすび

〈シャークⅦ〉にエスコートされて、10数隻のS級、A級ディンギーで走水から房総半島へクルージングした夏の日から20年の歳月がたった。4隻のクルーザーをもち、今年末には5隻目が進水する予定の、大規模のヨット部となった。隻数は多いがまだまだ未熟なフリートである。創立当時の関根氏はじめ関係諸氏の御指導御忠告を基礎に新しい歴史を築き上げたいと思う。NORC関係諸氏のあたたかい御支援をまちます。(池内)

会友艇登録第1号になって

鹿児島外洋帆走協会 川畑 隼夫

我が〈FALCON III〉が3月13日、NORC会友艇として登録されましたが、会友第1号艇の栄に浴し感謝しています。

新調したセールで初航海の時、セール・メーカーのM氏が真新しいセールを見上げながら、「ナンバーの無いセールは、パイパンみたいで変ですね」と言われたのですが、それまで鹿児島島の海でセーリングするのに、セール・ナンバーの事など全く気にもとめませんでした。

昨年9月友人が「舵誌の今月号に〈ファルコン〉が載っていたね。」と言われ、まさかと見直して見ると、「白い灯台に見守られて、フェア・ウインドが快い」と出ているヨットは正しく我が愛艇〈ファルコン〉。強風下の屋久島レースのゴール・イン直後のスナップで、ヒゲ面の小生とクルーも写っていました。セール・ナンバーが無いので、まさか自分の艇が写っているとは思ってもみず、気が付かなかったのです。

その後、鹿児島外洋帆走協会も所属艇数が次第に増加し、県外へ出る機会も増えましたので、艇の登録番号の必要性が感じられるようになりました。そこで、西九州8つのヨットクラブの集合体である九州外洋帆走協会の実状を調べてみますと、協会独自で艇の登録を行ない、6300～6800台のナンバーを与えておりました。福岡にNORC玄海支部がありますが、海域が我々とは九州の北と南に分かれており、艇の登録のためだけで入会するには、あまりにもメリットが少なすぎ、入会には二の足をふんでいました。そこで我々も独自の登録で適当なナンバーを与えることを考えました。九州方式だと、どこかで重複する可能性もあるので、英国及び旧英領国にならい、日本のJの次に鹿児島頭の頭文字を取りJKとし、その後に独自のナンバーをふ



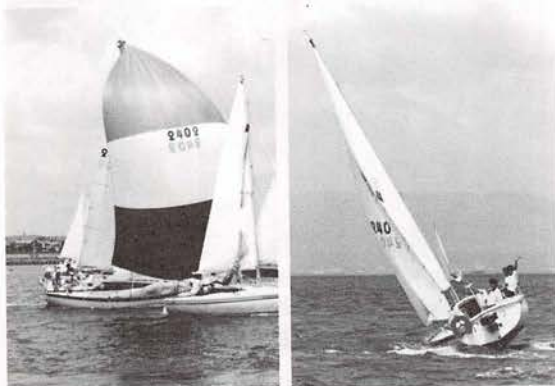
〈FALCON〉、セール・ナンバーをつけて初セーリング。

る案を練っていました。実施に迷っているところへ、NORCの会友艇の登録についての通知をうけ、理事会の話も伺い、やはり各地でバラバラの番号を付けるべきではないので、仲間にも呼びかけ、先ず鹿児島から4艇の登録を行なった次第です。

ついこの間まで、風の吹くまま、気の向くままと、他人に気がねすることなく、自分の思うがままに帆走していたのが、或る日、小型船舶操縦士の免許が要ることになり、航行区域制限、船検と次々に法令の規制の網目が次第に小さくなって来ました。このままのんびりしていると、今に全く自由のない海になってしまうのではないかとさえ思われます。

これ以上自由が束縛されることがないように、少しでも自由を取りもどすためには、我々外洋ヨット乗りの一人一人が、一致団結し、情報を交換し合って対処しなければならないのではないかと考えます。

鹿児島外洋帆走協会は今後NORCとの協力関係を一層密にして、前述の諸問題やJORの問題等について、援助を仰ぎたいと願っています。更にNORCに希望しますことは、今回の会友艇問題だけにとどまらず、NORC各支部以外の海域の全ての外洋ヨット乗りが、会員として喜んで入会出来る場を作っていただきたい事です。



セール・ナンバーをつけた鹿児島水域の会友艇、左より〈YUYU〉、〈BREST〉、〈海王〉。



ベタと上りのトランスパック

〈CARRERA〉

ウォッチ・キャプテン 星野久也

〈CARRERA〉艇上にて。立っているのが筆者星野氏。



今回の〈CARRERA〉はあまりラッキーなレースとは言えない、と言うのは、日本からロスまでの回航中、ハワイの北670マイル地点でマストを折り、ハワイに入港。直ちにスターンにマストをオーダーし、船積みでロスアンゼルスまで運び、マストの来るのをまつた。予定では10日前までにマストが立つはずであったが、セーリング出来たのは、やっとスタート3日前であった。我々には、やらねばならぬ事が山ほど有る。再計測、マストのチューニング、セールチェック、ラジオチェック等。すべて終わった時は、もうスタート前日であった。

6月30日レース・スタート朝0900。〈都鳥Ⅲ〉と同時に御世話になった KING HARBOR MARLINE CENTER のパースを奇声(氣勢)をあげながらはなれ、スタート海面へ。

初めて目にするジャイアント・ボートやトランスパッカーに全員興奮ぎみである。日本では大きく見えたこの〈CARRERA〉が、まるで1/2トンぐらいにしか見えない。1300、いよいよ2230マイルのスタート。St. CATHARINAの島のWEST ENDを目指して、上りのレグが続く。気が付くと周りに〈SUNSET BLVD〉や〈SWAN 44〉などBクラスの艇が見える。これなら十分いける!

CATHARINA島でショート・タックを繰返し、島をクリアー、又もや真上りになってしまう。VHFでST. NICOLAS島では、北の風12ノットと報じている。その為か、何艇かはタックしてNICOLAS島に近づいて

いる艇もいる。我々は、そのまま南下、夜になり風がシフトし、風力も上って来た。GOOD REACHING!

このレースは、すべてPDT(パシフィック・デライト・セービング・タイム)を使い、朝0800のポジションを0900にロール・コール、ウェザー・レポート、ハンディキャップ・ポジション・レポートと1200まで無線が続く。今朝のレポートでは、何艇かが北に上っている。その中に〈都鳥〉もいる。我々は中間コースにいる。艇もなかなかすべっている。周りに10ばい以上みえる。風力が20~30ノット

に上って来る。波も悪くなり、パンチングする。前線の通過で相当スプレイをあびて寒い。『ゲロ吐き、びしょ濡れトランスパック』である。

3日目、0800ポジション・レポートの位置をハンディキャップで計算し、クラス、フリートの順位をレポートしてくれる。今朝、〈CARRERA〉はクラス4位に入っている。全員エキサイトしている。GO! GO! GO!

4日目、ロール・コールの後、突然無線機のトランスミッターがこわれ、無線が飛ばなくなった。原因不明。多分スプレーをもろに浴びた為かもしれない。これからさき10日以上もあるのにロール・コール出来ないのはきつい。トランスパック・ルールでロール・コ



Bクラス、ファースト・ホームのニュージーランドの〈ザマザン〉

ールをしない艇に対して、1日10分のペナルティーをとられる。これではレースにならない。なんとかロール・コールだけはと、VHFで近くの船をよび出し、〈BROWN SUGAR〉がつかまったのでコミッティーにリレーしてもらう。

5日目、6日目と風がおち、ジブトップ・ステイスルで走る。見えかくれしていた艇がスピンのチェンジして近づいて来る。〈BROWN SUGAR〉だ。話が出来る距離まで来て、スピンのコースがとれず、南におちていった。すごいスピードである。

依然風がおちたきりで風向が定まらない。スピンとジブトップの戦いである。天気図を見ると、大きな太平洋高気圧の中に強力な前線を伴う低気圧が発生し、太平洋高気圧を2分してしまっているの、トップ艇は2つの高気圧の間に入りこみ風が無いらしい。75年のトランスパックに〈都鳥〉が出た時の事を思い出す。今ごろは貿易風帯の中で、10ノット近くのスピンランを満喫していたのではないかな。今回はまだ、貿易風をつかんでない。どうなってるのかな。

朝のポジション・レポートで、昨日まで北にいた〈ARRIBA〉と〈都鳥〉が、我々よりも1°も南に下っていったではないか。まだ私達には理解出来ない。我々はそのままのコースで進む。風がシフトしデットランになり、1日で〈DAKER〉、〈MAMI〉と2艇にミートする。この長いトランスパックで、2艇にポート、スターボーでミートするのは非常に珍しいケースである。周りにも2、3艇見える。全艇だんごに近い状態である。

10日目であろうか、やっと1100マイルを過ぎた。依然風も太陽もない。どんより曇った空である。朝のポジション・レポートで、2°ちかく南に下った〈ARRIBA〉と〈都鳥〉が風をつかんでいるのではないかな。フリート・ポジションで、1位、2位になっている。我々も南下したい。雲は晴れたが、ドンベタ状態である。朝から方向のない風が来る。昨日からの24時間のデイランが、なんと最低。33マイルしか出ていない。我々はバット・スポットに入りこんでしまったらしい。南下したいが、艇がロス方向を向いている。GIVE UP、だれかが冗談で、今年は風が少ないからハーフオンスのスピンとドリフターが必要だなどと言っていた事を思い出す。

風が出て来た。案の定、我々の考えていた最悪の状態、ベタの真上りである。1日中2〜3ノットしか出ない。これでは何日かかるかわからない。食事と水を制限する。

無線で他艇の話を聞いていると、『ウエザー・チャートをつくっているんだけど、何がなんだかさっぱり分らん』『おれはトランスパックに10回出ているけれど、こんなウエザー・チャート見たことない』『無駄、無駄、やめたほうが良いよ』『等、話がとびこんで来る。〈NATIVE SON〉が〈SUNSET BLVD〉を

よんでいる。水が無いらしい。〈SUNSET BLVD〉から水をもらう話をしている。後に無線で、1日半後に2艇が近づき、水を貰ったらしい。

クルーの1人がぼやいている。小笠原レースの方がもっとトランスパックらしいレースだと！

13日目、やっとスピンの風が来る。でも腰が弱い。無線で〈DRIFTER〉がファースト・フィニッシュするところらしい。あの強風のモロカイ・チャンネルがベタで、〈DRIFTER〉、〈JADER〉、〈RAGTIME〉が、一晚中ドリフティングしているらしい。後で聞いた話だが、この3艇、トランスパック始まって以来初めてクローズでフィニッシュしたとか。

14日、15日目と追手の風が強く、艇速も8〜10ノットぐらいまで上り、サーフィングするようになり、やっとトランスパック・レースになって来た。全員顔がほころんで来た。あと500マイル、小笠原レースと同じだ。ガンバレ、風呂に入りたい。体中がかゆい。冷たいビールがほしい。女もだ！女！ハワイのAM放送も入って来る。全員婆婆気が出て来た。ヒゲの手入れをしているクルーもいる。ああ彼女に会いたい！

あと1日。モロカイ島が見えて来ると同時に、2〜3艇のスピンが見える。〈RUFFIAN〉と〈SIROCCO〉だろう。フィニッシュ前、100マイルと25マイル・レポートでは同時に2〜3艇がコールしている。だんご状態で、フィニッシュ・ラインになだれこんで来るのだろう。

モロカイ・コーストを過ぎ、とっておきのエマージェンシー・ウォーターをビール代りに回し飲み。じつにうまい！とうとう4カンを空にしてしまった。後で飲んで見たが、とてもうまいとは言えないしろものだ。ココヘッドを過ぎ、ますます乗りやすい波になり、サーフィングしながら夕日とともにフィニッシュ。レース後の酒に酔いしれ正体不明。

1979年トランスパック・レース成績表

ファースト・フィニッシュ	DRIFTER
総合1位	ARRIBA
2位	MIYAKODORI III
3位	SECRET LOVE
クラスA 1位	JADER
2位	DRIFTER
3位	NATOMA
クラスB 1位	ARRIBA
2位	MIYAKODORI III
3位	HIGH ROLLER
クラスC 1位	SECRET LOVE
2位	WINGS
3位	MONDO
クラスD 1位	BROWN SUGAR
2位	BINGO
3位	CHUTZPAH
外国艇1位	MIYAKODORI III

サンフランシスコ・ヨットクラブ、シアトル・ヨットクラブ等を訪問して

NORC副会長 秋田 博正



サンフランシスコ・ヨットクラブで、デッカー会長夫妻と秋田夫妻。

私は7月20日成田を発ち、米国を20日間廻り、8月8日に帰国するという旅行を行なった。所用に依るものではあったが、その間1981年に行なう予定の太平洋横断シングルハンド・ヨットレースについてサンフランシスコ・ヨットクラブを表敬して、当レースのスタートのホストクラブをお引受け頂くことを正式にお願いし、又併せてこの度のヨットレースが神戸市のポートアイランド完成を記念しての博覧会の海洋行事として行なわれるので、神戸市の姉妹都市シアトル市のシアトル・ヨットクラブにも挨拶したく考えていた。その他時間的余裕があれば、各地の主要ヨットクラブを訪ね、又ヨット事情も研究したいと望んでいた。

7月20日にサンフランシスコに着いたが、その翌日サンフランシスコ・ヨットクラブを訪ねた。予め私が表敬することについては昨年のクォータートン世界選手権大会でもお馴染みの前会長アレン氏 (Mr. DAVID W. ALLEN) に大儀見専務理事から出状してあり、又訪問時間のアポイントについては、現在同市に居住しておられるが、かつて神戸市須磨でヨットを楽しみ、後に現内海支部事務長の貴伝名氏のクルーでもあって、前回の沖縄へのシングルハンド・レースの際にも何かとお手伝い頂いた杉山洋子 (元武貞洋子) さんから打合せしておいて頂いた。今回の旅行には家内を同伴していたので、同クラブにも家内と杉山さん、それに今

回のレースが、前述の如く神戸市のポートアイランド博に関するものなので、神戸市のシアトル貿易事務所長山田幸太郎氏にもご同行願った。

家内を同行すると申してあったので、会長のデッカー氏 (Mr. THOMAS DECKER), 81年度の会長予定の副会長のミラー氏 (Mr. SHELDON MILLER), クォータートン選手権大会その他でお馴染みのノーレス氏 (Mr. JOSIAH N. KNOWLES, JR) 等が何れも夫人同伴でお待ちして下さった。前会長のアレン氏はアドミラルズ・カップ・レースに出場のためご不在であった。会長室で先ずバナーや同クラブの100年史等を頂き、用意してあったオードブルでビール等飲みながら懇談した。非常に和やかな雰囲気でもあったが、用件のスタートのホストクラブのことについては、その2日前の理事会で全面的に協力することを決定したと報告され安心し、心からご厚意に対してお礼申し上げた。1981年6月7日(日)スタートの予定で、その前日の土曜日に前夜祭を行ないたい旨も申し入れたが、今後協力すべき点については何なりと連絡願いたい、又前夜祭も前回の沖縄レースの際のそれが同クラブとしても稀なくらい嬉しいものであり、大いにやりましようかと快諾された。

現在のところ、参加予定は15~20艇位と思う、又米国からも多数の参加を期待する等話したが、懇談の後、レース参加艇を繋留する予定のバースや整備するための施設、場所等をご案内頂いた。尚レース運営の具体的打合せについては、必要によってNORCから適当な人を派遣することも話しておき、又私も本レースのスタートの際には必ず再び貴クラブを訪ねること等約束して、約2時間後に辞した。往きは車であったが復路はフェリーを利用しフィッシャーマンズワーフまで湾内を視察したが、ノーレス氏ご夫妻に最後までお見送り頂いた。

翌日ニューヨークに向い、ボストン、ワシントン、シカゴ、ロスアンゼルス等を経由してシアトルに赴いた。その間各地のヨットハーバーや、多数のヨットがセーリングしている状況を見たが、特にシカゴ市ではシカゴ・ヨットクラブを訪問した。予め訪問のことは申し入れておかなかったが、アシスタント・マネージャーのMr. H. F. OTTDEVRIESにクラブハウス、ハーバーを詳しく案内して頂き、1時間半ばかりいろいろと懇談し視察した。特に今回のレースの件についても説明し、同クラブ並びにシカゴ周辺のヨットマンが多数参加されるよう要請したが、いずれレースの告示が



シアトル・ヨットクラブで正面にて

来れば周知徹底に努力する旨約された。同クラブは主ハーバーと第2のハーバーとの二つからなり、所属艇は主ハーバーに1000艇、主として大型。第2ハーバーに300艇、主として多少小型。会員数は約2500人。歴史はやっぱり100年とのことで、誠に立派なクラブハウスを持っている。唯秋の後半から春先にかけてミシガン湖辺が凍結するので、艇はすべてその間陸上に移動し、1年の半分は利用出来ぬようであった。

8月3日にシアトル市に到着し、翌4日午後シアトル・ヨットクラブを訪れた。家内と神戸市シアトル事務所長の山田氏夫妻並びに丁度シアトル市に來合わせていた狩野神戸市助役のお嬢さんと5人で同がった。同クラブの有力な理事であるアレキサンダー氏 (Mr. ROBERT M. ALEXANDER) は今春山田事務所長を通じて、我々がこのレースのスタート地点として神戸市の姉妹都市であるシアトルを選びたいと思うかどうかと問合せた折、シアトル港湾委員会の前委員長コトキンス氏の紹介で山田所長が相談した人である。山田氏から同氏に私の訪問の旨予め連絡して貰った処、是非私共夫妻を同氏夫妻が同ヨットクラブのクラブハウスにて夕食に招待したいとのことであったが、あいにくシアトル滞在中の二晩共先約があったのでお断わりして、午後2時に訪問した。歓待を受けながら約2時間にわたって懇談したが、それに先立ってパナーや誠に

立派な本年度の同クラブの会誌等を頂いた。先ず日本のヨット界の歴史と現状を説明し、日本外洋帆走協会並びに日本ヨット協会との今後の緊密な連繫について話し合った。

次に今回の太平洋横断単独ヨットレースについて説明し、当初このレースのスタート地点を神戸市の姉妹都市シアトルにしたいと考えたが、気象の関係やコースの選び方等についていろいろと問題があるので、前2回と同じくサンフランシスコとすることに決めた旨話した処、同氏もその方が妥当だと思つと快く理解された。次にこのレースに同クラブ並びにシアトル方面から多数の参加を期待すると申し入れた処、同レースの告示等を自分宛に50部送ってほしい、早速同クラブも所属しているPACIFIC INTERNATIONAL YACHTING ASSOCIATION (加盟クラブに合せて約7000隻所属) の各ヨットクラブに流し、極力勧誘するとのことであった。又シアトルと神戸の姉妹都市の関係から、シアトル方面の参加艇にシアトル市長や同クラブ会長のメッセージを托して欲しい旨伝えた処快諾されたが、更にこのレースにシアトル・ヨットクラブとしてトロフィーを寄贈するよう計らいたい、又アドバイスとして、参加を多くする為にはレース後の艇の返送用に船便、出来れば40呎収容可能の大型コンテナの提供を考えて頂ければ非常に有効であると思うとのことであったので、当方もその点考えてはいるが、その実現に充分努力する旨返答した。

終りに神戸市所在の須磨ヨットクラブは神戸市における唯一のヨットクラブである。今春ハーバーの拡張が完成し所属艇は500隻であるが、歴史は貴クラブに比すべくもなく新しいクラブである。私が現在そのクラブの会長をしているが、神戸市とシアトル市は姉妹都市であり、神戸港とシアトル港は姉妹港であるので、須磨ヨットクラブの今後の発展のためにも何かと親密な友情と指導を願いたいと話した処、姉妹ヨットクラブになるよう理事会に計りたい、又須磨ヨットクラブにトロフィーを寄贈するから何かのレースの賞にお使い下さいとの大変懇篤な申し入れがあった。因みに同クラブは1892年創立の約90年の歴史を有するクラブで、会員は約2000人、所属艇は2000隻以上とのことであった。懇談後約1時間クラブハウスやハーバーを案内して頂いて午後5時すぎに辞した。

以上のような次第で今回の81年太平洋横断シングルハンド・レースについて、スタート地点である米国側の充分な諒解を得ると共に、積極的協力まで約束頂けたことは誠に幸いであつた。出来るだけ早くレース告示を決定し、広く全世界に流し、多数の参加を望みたい。又須磨ヨットクラブとシアトル・ヨットクラブの提携についても関係各方面と協議して成果を挙げたいと考えている。

第6回 大島ランデブー裏面奮闘記



〈EMANON〉 柿島代志子

大島波浮の夜に御神火太鼓が響き渡ると、私達横浜フリートの夏も最高調に達します。この頃ではもう、この太鼓の音は、フリートのヨット乗りにとって、それぞれの区切りの様になってしまっているようです。

5月の連休が終わった頃から、クラブハウスでは「今年のランデブーは何日ですか?」と聞かれることが多くなってきました。「夏休みの予定をランデブー中心に立てたいので、早く決めて下さいヨ」という声がしきりで、その都度、フリート・キャプテンの重い腰をたたいたり、年々いつとはなく御膳立ての要員になっている人達に声をかけたりしていたのですが、計画は遅々として進まず「なるべく早く決める様に言っておきますネ」としか答えられずにいました。夏休みは意外に短いのです。鳥羽レースを避けて、台風になるべく合わない頃と考えると、せいぜい8月の第1と第2の中で決めるしか道はありません。結局8月11日と決まって、仕度に取りかかったのは7月も半ば近くでした。ところがその遅れをも省みず、今年は急遽Tシャツを作ろうということになりました。仲間同志のものとはいえ、百枚以上も印刷するとなると、デザインや文字一つにも素人には、はたと考えあぐねてしまうことばかり。苦慮しているところを幸いにもR社デザイン室の若者達の善意に救われて、思わぬ傑作が出来上がりました。同じレタリングで記念コップの注文もすみ、大島への連絡もあらかた済んでしまうと、今度は当日の天候や、参加艇の数が気になりはじめました。ポスターやパンフレットが効を奏して参加者150名以上が確実にになったところで料理の献立を決め、お刺身から箸、爪楊枝に至るまで細々にわたる品々を、毎年お世話になっている大島元町のBスーパーに注文して、パーテ

ィーの用意は万端連絡済みとなりましたが、気にかかるのはヨット教室の方でした。数日前、島の教育委員会からの電話で生徒数が予定の60名を大巾に上回りそうだということです。「生徒達は指折り数えて楽しみにしているので、是非全員乗せてやって欲しいのだが」とS課長さん。こちらでも一人でも多くの子供達に乗って頂きたい「何と言っても横浜から出かける事ですから、お天気が頼りですが、大丈夫だと思いますヨ」と返事すると、「なんとかお願いします。我々の手で良い天気にしてしま

ましよう」と気さくな課長さんの声に励まされて、こうなったら一艇でも多く当日9時に波浮へたどりつけるよう念じるばかりでした。ところが、前々日になって、大いに期待していた大型艇が二艇も参加出来ないことになり、一瞬目の前が真暗になってしまいました。しかしもうここに至ってはどうしようもありません。後は運を天に任せて、手巻き寿司のための炊飯器やら、出来たてのTシャツ、240個のコップ等をわんさと艇に積み込み、乗員待ちの艇(阿蘇)を後に残して、手伝い要員満載の〈エマノンV〉が横浜市民ヨット・ハーバーを出航したのは、10日の夜7時半でした。出艇申告書を数日前に逆のぼって繰ってみると、嬉しいかな、すでに10艇がランデブー参加の為に港を出ていました。これで一番の気がかりだったヨット教室への心配はなくなり、暗雲一転して缶ビール片手に枝豆をつまみながら、夜光虫がかすかに光る海にうっとり酔いながらの快いナイトクルーズとはなりました。

アシカ島をすぎてからは、真上りで風力3ノットでは帆の張り様もなく、止むなく機帆走で早朝波浮入港すべくコースを風早にとりました。どうにもいただけないエンジンの音と道行きで約8時間。ねむい眼をこすりながら竜王崎をかわすと波浮は朝もやの中で静かなねむりからまださめてはいない様でした。しかし期せるかな岸壁には10艇を越すヨットが、波のしとねに憩っているではありませんか。「ああよかった。これで後続艇を入れれば充分教室は開けそう。」

朝食をすませ、Tシャツ屋を開店させていると、続々と入港艇がやって来ました。岸壁で夢をみていた艇からも一人二人首をのぞかせ、アンカーを打って岸に近づいてくる艇のもやいを取るクルー達が右往左往し、こうして限りなく忙しくて、しかし限りなく楽しい一日があわたくしく明けてゆきました。

港からパーティー会場をピストン輸送する為、少々薄ぎたいマイクロバスを元町から運んで来てくれたのは、新艇建造で陸の河童をよぎなくされているK君でした。「きれいな女の子とお近づきになれるかと寿司つめの本船に揺られて来たのに……」とのたもう彼をうながして、準備の品を受け取りに折り返し元町のBスーパーに行ってみると、頼みのT氏は日取りを間違えてのんびり朝食の最中でした!! 神は我々を見はなし給うたか!! 同行三人、あ然として顔を見合わせ冷汗をたらり。しかし、それはそれ、島随一の大スーパーのこととて、数人が手分けして一時間後には数品を残して見事に揃いました。出来たてほかほかのパンとジュースを袋づめして、生徒達の昼食に持たせるべく、フルスピードで波浮に引きかえすと、岸壁ではすでに生徒の各艇への振りあてを終えて乗艇しはじめているところでした。袋をそれぞれの艇へ投げ込む様に手渡ししながら、その時になってふと見渡すと、港はヨット、ヨットでうずまっていたのです。30艇はいりでしょうか。顔馴染みの艇ばかりではありません。油壺や、佐島、真鶴の艇もいます。艇の上ではどの顔もにこにこ微笑んでいます。汐焼けしたその顔に、真白い揃いのTシャツが一段と映えてみえます。生徒達が船酔いもせず楽しいセーリングが出来ます様、少々静かすぎる風を気遣いながら一斉に岸を離れてゆく艇を見送りました。

それからパーティーのはじまるまでの数時間は、いつもの事ながらまるで戦場の様な忙しさの連続です。氷や飲物を冷やすためのテンダーを運んだり、会場の設定を汗だくでやってくれているヨット乗り達には、又、舟の上とは違った逞しさがありません。

酒屋さんへの道すがら裏の山道をたどると、途中に波浮の港が一望出来る見晴台があります。折からヨット教室の艇がそろそろ戻ってくるところでした。池の様に静かな水の上をゆっくりとゆく白い帆は、そのまま静止しているかの様で「海にヨットがあると、そのまま絵になるんだネ」というRさんの独り言に、ひととき多忙な己が身を忘れて、真夏の陽に照り輝く海をみつめていました。

帰ってみると準備室では二台の炊飯器をフル回転させて裏方の女子軍も汗みどろです。毎年のこととはいえ百何十人もの料理の仕度は並大抵ではありません。そんな中へ、包丁数本タオルに巻いたランデブーの花板Hさんの登場は神の出現でした。彼の手にかかると、あれよあれよといっている間に、キュウリが、レモンが、たくあんが、それぞれの姿で切り上ってゆくのです。裏方全員足が棒になり「もう矢でも鉄砲でも持って来ナクレ」と叫びたくなる頃、「大変だ、二百人になりそうだぞ」とあたふたフリード・キャプテン。裏方そろってヘタ、ヘタヘタ。それでも又気を取り直し追加買出しに走り、米とぎ、飯炊き、マグロ切り、開会の乾杯にも首だけ出して、それきり裏で悪戦苦闘。可愛



ヨット教室の子供達

いいアンコさんもTシャツをお土産にもらってよこんでいる姿だけ。各艇の紹介や自慢のかくし芸も会場の様子も、スピーカーで聞けばいい。その時まで私は自分が記事を書かなければならない立場にいたことをすっかり忘れはてていたのです。そして止むなくこの裏方奮闘記とはなったのですが、でもでもどうしても、太鼓だけは砂かぶりで聴かなくては、今年の夏が終わりません。太鼓打ちさんの遅れは、待ちくたびれている会場をよそにもつきの幸いでした。いよいよの入場に何もかも振りすてて裏方女子軍は砂かぶりに陣取ると、後はもう太鼓の音しか聞こえません。御神火は時に激しく、一瞬はたと静寂の間を置いて燃え上り燃えさかり、船一ぱい分を飲み干した酔いどれヨット乗りの雄叫びと合いまって、あたかも岩に打ちかえす怒涛に挑みかかるかと思われました。諸肌ぬいだ太鼓打ちの顔からも胸からも男の汗がしたたり落ち、それが全員の高まりをさらに押し上げて、激しく強く尾を引いて名残りつきないままに、いつしかお開きの時間をとくにまわっていました。その興奮はそのまま港の艇に持ち込まれ、奥深く静まりかえっていた夜の海を若者の歓喜の色に染めてゆきました。

「七夕様みたいですネ」誰かが太鼓のSさんに言いますと、「一年に一度しか逢えないのに、お別れすると来年が待ち遠しくて、夏が近づくと何日かなと連絡ばかり待っているのですヨ」と本当に嬉しい言葉を聞かせて下さったのです。私達は、この時、今回のランデブーをマンネリ化という理由で一時的でも中止しようかと迷った事に恥じ入りました。そしてこの夏の祭がヨット乗りばかりではなく、地元の方々からも待たれるようになってきたことをはじめて知らされ、主催者としての認識を改めて考え直さないとはいられません。そして次回は、今回にも増してより良くすべく、確かに申し送って、来年のお手伝いをさせて頂きたいとしみじみ思ったことでした。

シーボニア・ヨットクラブ

クルーザー部会ファミリー・レース開催さる

フリート・キャプテン 平野美喜夫

成績発表

さる8月5日(日)、シーボニア・ヨットクラブ・クルーザー部会主催によるファミリー・レースが開催された。

出場艇は25艇であった。

コースは小網代～亀城沖実験標識塔(反時計)～小網代、スタートは1100。1309には全艇フィニッシュした。

本レースはスピンおよびストリーカーの類は使用禁止、抗議は一切認めない、TCFは窪山クルーザー委員長・平松理事などの帆走委員会に一任するというシーボニア独特のレースである。

1500よりクラブハウス外構で表彰式とビール・パーティーを行なった。

賞品は窪山クルーザー委員長よりカメラ、ボラロイドカメラ、デジタル時計、双眼鏡等々で、豪華賞品が全出場艇に渡された。

当日の成績は27フィート以上をAクラス、26フィート以下をBクラスとして次のとおりであった。

Aクラス—27フィート以上

修正順位	艇名(セーラーNo.)	(所要時間)(TCF)	着順(A/B共通)
1	竜王 (1687)	1・28 ^m 53 ^s 0.790	2
2	MARTHA (1376)	1・34・54 0.745	3
3	BIG APPLE (2299)	1・22・38 0.860	1
4	TACHYON (1311)	1・35・53 0.745	4
5	RED SHARK (1816)	1・36・43 0.745	5
6	INDEPENDENCE (1088)	1・40・07 0.735	6
7	ビーバーIII (2244)	1・42・45 0.735	7
8	TAKE (2348)	1・46・34 0.710	11
9	SUN SPINNER (1075)	1・47・08 0.720	12
10	パハン (1025)	1・45・44 0.735	9
11	エンドレスサマー (2451)	1・49・55 0.710	15



12	つばき (1511)	1・52・43 0.730	20
13	SHARK XV (2320)	1・56・41 0.720	21
14	BABAROSA	1・59・34 0.720	22

Bクラス—26フィート以下

1	HOLIDAY TOO (2042)	1・43・28 0.680	8
2	モルゲンロート	1・46・04 0.680	10
3	シンプロン (1728)	1・47・22 0.680	13
4	WIND JAMMER (1671)	1・47・26 0.680	14
5	ビフロスト (1551)	1・50・27 0.680	16
6	HIDE II	1・50・47 0.680	17
7	シレーヌ (1116)	1・52・16 0.680	19
8	SOYOKAZE (1212)	1・52・11 0.710	18
9	貿易風	2・09・01 0.620	25
10	HUNG OVER	2・07・03 0.630	24
11	ブルーバード6世	2・06・22 0.700	23



NORC協会ニュース

全国講習会日程

海事法令指導専門委員会

さる6月9日(土)西宮で開かれた第70回理事会にて、各支部、支部長に説明し各支部に持ち帰っていただきました、海事法令指導・全国講習会の開催場所、日時等を右記のごとく予定いたしておりますのでお知らせいたします。

地方	都市	指導員	講師	実施日
北海道	小樽	田畑	嶋田/高沢	9月1, 2, 3
東北	仙台	福島	武市/歌田	10月20, 21, 22
関東	東京	鈴木	嶋田/山口	9月29, 30, 1
北陸	金沢	増山	嶋田/歌田	11月3, 4, 5
東海	名古屋	花川	戸田/高沢	9月22, 23, 24
近畿・内海	徳島	瀬川	嶋田/歌田	7月13, 14, 15
西内海、玄海	広島	松本	武市/高沢	10月13, 14, 15
南九州、沖縄	鹿児島	川畑	戸田/歌田	12月1, 2, 3

免許と最大搭載人員と取締り

船舶職員法により、「ろかい舟」、「推進機関を有しない総トン数5トン未満の帆船」「被えいはしけ」等の一部を除き、小型船に乗組むときは、すべてその適用を受け、トン数と航行する区域に応じて資格をもった船長が乗り組まねばならない。

このように小型船舶免許制度が大巾に改正されたのが昭和49年5月からであり、早くも満5年が経過した。その間、改正に伴う経過措置、旧小型船舶操縦士免許の書き換えなども順調に進み、この法律のPR並びに指導啓蒙なども年を追って完了し、昨年の春頃からはこれらの小型船舶を対象に洋上でのチェックが強化されているのが現状である。

海上保安庁では今年も夏期海浜一帯の安全確保のために、これら小型船舶の立入検査が行なわれた。

さる7月下旬、偶々免許資格のあるクルーを乗せないまま、日帰りの沿岸クルージングに出かけたヨット〈A〉は、付近警備中の巡視船から現場チェックを受け取調べられた。無免許運航という理由で〈A〉のオーナーは地元海上保安部に呼び出されたが、途中NORCに立ち寄り、前述のような話を聞けば、最早指導の時期も終っており、全くその通りであると、感想を述べていた。〈A〉のオーナーとしては自分自身とそのクルーも含めて早急に免許を取ろうとその場で決意したようだ。免許の問題はNORC会員全般の問題であるとして、フリートの僚艇に呼びかけて、このフリートでは多数の仲間が早急にあつまって資格試験を受けようという気運が高まっている。

ここで一般の方々に誤解されぬよう若干の説明を加えるが、外洋ヨットの各艇にはいわゆる免許持ちは少なくとも1名は確保していると思われるが、外洋ヨットのクルーは大抵15名以上で構成されており、その中から7～8名程度がその日の練習に参加するというケースが多い。本部・支部レース時の第一軍メンバーの時は別として、日帰りの練習時に免状持ちが毎回乗り組む事は難しいというレジャーボートとしての特殊事情もあるので、この〈A〉船を契機として、1艇の中なるべく多くの人が受験したいという気運が高まったものと思われる。

この〈A〉と同じ日に〈B〉は定員オーバーの指摘を受けた。〈B〉の航行区域は沿海区域・最大搭載人員8名として小型船舶検査機構(JCI)の検査証書を持っている。

この最大搭載人員の決定はJCIの安全規則などによって決められているが、実質的にはライフラフトとライフジャケットの数値によって算出されるものである。言うのは〈B〉と同型の他艇では8名以上の定員をとっている例があるからだ。

この〈B〉の場合、定員を増したいときは、ラフトとライフジャケットなどの必要備品を新たに取揃え、JCIの検査官に相談すれば良いのではなかろうか。

また一定期間に限り増員したいときは、その期間に限り必要備品を揃え臨時検査を申請するという方法がある。

しかしながら最大搭載人員が検査証書に記載されている以上、この数字は守らなければならないので、最大搭載人員の決定については余程慎重に考え、JCIの検査官と事前に相談して決定すべき事項であると思う。

(山口久次)

小型船の種類	総トン数	船舶職員	資格
外洋小型船	20トン未満	船長	一級小型船舶操縦士
		機関長	丙種機関士又はこれより上級の資格 *
沿海小型船	20トン未満	船長	二級小型船舶操縦士又はこれより上級の資格
沿岸小型船	5トン以上 20トン未満	船長	三級小型船舶操縦士又はこれより上級の資格
	5トン未満	船長	四級小型船舶操縦士又はこれより上級の資格
湖川及び指定海域を航行する推進機関10馬力未満の小型船	5トン未満	船長	四級小型船舶操縦士(湖川及び指定海域を航行する推進機関10馬力未満の小型船に限定されたものを含む。)又はこれより上級の資格

*但し帆船である外洋小型船は北緯60度の線以北である水域及び南緯60度の線以南である水域に限る。

会友艇登録の経過について

8月2日「海の仲間はセール番号を」という〈プッシュキヤッツ〉オーナーのデザインによる色刷りパンフレットが出来上り、その日のうちに日本ヨット協会、各関連会社(200社)、各支部などに約7000部郵送して、漸く準備態勢は軌道に乗ったという実感を深めた。

さる8月8日、大儀見専務理事がヤマハ本社を訪れ、社長に会い、会友艇の協力依頼をしたが、同社では資料一切は本社に一括送れば支店の末端まで配布できるよう徹底しており、東京支店、福岡支店などには更に登録申込書を追送した。

日本ヨット協会傘下の各県連にも海に接するすべての連盟に配布し、特に北海道南部地区では資料が足りないとして再送する有様である。

夏場に備え会友艇PR用にOFFSHOREを1000部増刷し、主なマリーナや各支部に送り、そのため各マリーナからも申込みが入っている。先日行なわれた阿波踊りレースには当事務局から歌田氏が会友艇のPRを兼ねて参加艇の全オーナーにお願いしてきた。

8月13日色刷りパンフレットによる申込み第1号が須磨ヨット・ハーバーからあった。〈ZEPHYROS III〉ロン・ホーランド設計の $\frac{1}{2}$ トン、代表オーナー赤井隆氏。今後各地からの申込みを期待している。

8月25日現在までの登録数26艇。(山口久次)

レーティング開発専門委員会

No.52号(8月号)に引きつづき、8月2日(木)に船舶振興ビル、10階C会議室にて、セールメジャーラー用の講習会を開催いたしました。

この講習会には、これからセールロフトを新しく開く人々と、現在セールロフトに勤務している人ということで、講習内容もグーッとレベルアップして、つっこんだ討議とテストで、参加者一同時間のすぎるのもわすれるほどで、終了予定の2100をすぎてもだれ一人席を立つ者がありませんでした。

下記の者が近日中にセールメジャーラーとなり、皆さまと接することになりますので、よろしくお願い致します。

記

氏名	所属	電話
八木達郎	セールスパイワッツ	0468-82-5451
羽柴宏次	ファーイーストセール	0468-57-2655
植松 清	オムニ	03-454-3730
所 和秀	ノースセール	0467-44-2585
増井宗男	エスピー・	

エンタープライズ 03-553-7811

釜田哲男 〃 〃

石原 衛 〃 〃

(尚、当日の講師は次の通りです。嶋田武夫、歌田道教)

以上 計測委員長 嶋田武夫

理事会及び第2回会友艇全国拡大推進委員会

さる8月16日の総務委員会で、第2回会友艇拡大推進委員会は10月13日(土)に開くこととなった。各支部における推進経過状況並びに現地の問題点について検討する。このあと、来年度予算、選管委、代議員の選挙などについて理事会が開かれる。

場所 虎ノ門船舶振興会ビル

時間 理事会 3時から

委員会は1時～3時まで

訂正とお詫び

OFFSHORE前号20ページ「海の男と離島の子の友情」の記事中、小笠原レース優勝のとあるのはファースト・ホームの誤りでした。訂正致します。

免許取得についての説明会

免許制度研究委員会

名和幸夫・嶋田武夫

さる昭和49年5月から実施されている1級小型船舶操縦士免許取得の方法について検討ならびに説明会を行ないます。多数ご出席下さるようお願い致します。

日時 昭和54年 9月27日(木) 1830

場所 麹町4丁目5番地海事センタービル
海洋会会議室 Tel 262-8632



- 中央線四ツ谷駅より7分
- 地下鉄銀座線、丸の内線赤坂見附駅より徒歩15分
- 地下鉄有楽町線麹町駅より徒歩1分(四谷方面出口)

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
☆印は会友艇

2387 SANDRA II スループ 8.99×7.10×2.90×1.66 村上彰昭 岡山県玉野市/艇名の由来:SANDRA-IIは、イギリス人の女友達であります。それはもう今から24年も前から文通し、まだほそぼそとつづいていますが、いつかきっと彼女にこのヨットにのってもらう日がくるまで、私もヨットがやめられない事になっています。まあヨット乗りの変な意地でしょうか?。/抱負: NO RCの特別会員会費が18,000(年)とは少し高すぎます。本当に下々の事を考えるなら、せいぜい年1万円までじゃないでしょうか。その方が会員も長つづきして会費切れる人もぐっと少なくなるのでは……。必ず上げていた

だきます。/顔ぶれ：私のクルーは南は鹿児島県の離島、種子島の中野君。大手造船所重職の鈴木さん。フェリーボート関係の原田君。今は会社員渡辺君。/NORCへの要望：私は今のNORCに何といっても納得出来ない事があります。もちろん特別会員の入会金その他、何と高いことか。まさに私達下々のものにとってはとうてい長つづきはしないでしょう。年会費はやはり1万円位がいいのではないのでしょうか。私達はレースのプロではないのです。もっとNORCの体質を考える必要を感じます。たとえばアマチュア無線でも年3千円で立派にやっていけるのです。私達は決してアドミラルズ・カップとか、トランスパックといったレースは好きではありません。レースを考える人は自分の金で負担すべきであって、何も一般の会員の会費をビター文使う必要はありません。そのレース（大会）で独立してやるべきです。もっともっと会費を安くして一般の特別会員（私のような下々のオーナー）が長つづき出来るよう切に切に望んでいます。レースばかりやる人は日本モーターボート協会に入会してやってもらい、私は金のかからない草レースで良いのです。

2390 CHINAMI Ⅲ サンシャイン30 9.00×7.00×2.94×1.65 赤井則雄、石原誠治（共同）横浜/艇名の由来：大島の千波（センバ）崎を、チナミとした。/抱負：レース中心に活動する予定である。/顔ぶれ：赤井徳夫、石原誠治、高橋伸博、平野雅一、角田恵三、杉山範洋。

2391 TOI（澄和） 8.990×7.890×3.130×1.67 平田邦彦 須磨/艇名の由来：トワと読んで下さい。娘とワイフの名前から命名しました。‘おまえ’と呼べる古女房の様な、慣れた舟にしたい。— 故にTOIとしました。/抱負：取りあえず、錆びついた腕を磨き直します。レースに勝てる舟は手にしました。クルーを養成し、一日も早く、カップを手に出来る様になりたいものです。/顔ぶれ：これから本物のクルーを育てます。ひとさまに御紹介出来るクルーはまだ居りません。

2392 風雷坊 Canal 7.07×5.90×2.70×1.45 野村誠耕、原田正幸、小川介（共同）油壺ヨッテル/艇名の由来：初めまして「風雷坊」です。小型船あがりの艇長が特に風にうるさく、すぐに雷が落ちるので語呂もよく命名しました。冬場のクルージングでは風に遊ばれ、手は雷の様にひび割れ本当に良い名が付いたと思っています。（クルー一同）/顔ぶれ：原田、船長とスナイプに乗って13年。小川、食当。高校、大学と山岳部にいた変り種、ずばろ揃いの我が船に欠く事の出来ない。

2393 BIG PAL DOU42 12.6×10.27×4.05×2.20 大川勲 徳島/艇名の由来：大きな仲間という意味ですが、BIG APPLEにあやかりたいというような感じの意味も含めたつもりです。/抱負：沖縄レースへ参加するため準備を進めています。阿波踊りレースでファースト・フィニッシュすることをはじめ、アリランレースへの参加、南太平洋へのクルージング等、いろいろな

夢を達成したいと考えています。/顔ぶれ：赤澤元宜、瀬川洗城、その他徳島外洋帆走クラブの強力メンバー。

2394 ANNEISE ピーターソン30 8.95×7.39×3.10×1.72 佐藤克彦 博多

2395 YAMASAN II ヤマハ25MK II 7.55×5.87×2.73×1.70 三野政義 豊浦 小串漁港/艇名の由来：商標をそのまま艇名に致しました。/抱負：人生は大自然の中に在る事。クルージングが主体でしたが、これからクルーを養成して、レースにも参加致したいと思ひます。宜敷くお願い申し上げます。

2396 ピーターパン 3世 ヤマハ24 7.40×6.18×3.05×1.55 早川伴徳 ウェスタンマリン/艇名の由来：子供時代より馴れ親しんだヒーロー名をもらいました。地方レースにも数多く参加してきましたが、夢と現実との大きな差はなかなか詰まらず、苦い思いの連続でした。/抱負：新艇購入を機会にNORCに加入したわけですが、ピーターパンも3代目になればそろそろ目覚めてくれるものと期待しています。とにかく大いにトレーニングにはげみ、可能な範囲のレースに参加し、日頃の鬱憤をはらしたいものである。/顔ぶれ：小生以下9名のメンバーからなっているが、本艇は田口、本田を中心とした血気盛んな連中が主として乗艇するものと思われる。小生、図師などのロートルグループはピーターパン5世に予定しているクルージングゲッチに追いやられてしまうことでしょう。/NORCへの要望：今回はじめてNORCに加入させていただき、内部事情もよくわからず、今後気付いたことから要望していきたいと思っている。

2397 TINKERBELL - SUMA NAK30A 8.80×7.16×2.94×1.615 中尾行延 須磨/艇名の由来：ピーターパンの妖精からとりました。妖精から粉をふりかけられるとおとぎの国へ行けるという想定だったのですが、現在の所苦しみの方が多ようです。/抱負：今までクルージング専門だったのですが、今後はクルーの技術向上安全のためにもどンドンレースに参加していきたいと思ひます。/顔ぶれ：矢野秀男（プロスキーヤー）、松本孝臣（無線のキチガイ）、平井達人（お菓子作りの迷人）下里尚信（ヨット歴？十年の生き字引き）。

2398 TSIGANE Ⅲ カーター30 9.07×7.01×3.07×1.52 橋田隆夫 諸磯/艇名の由来：ラベルのバイオリン曲「チガーヌ」から。元バイオリンプレーヤーでしたので。/抱負：レース、クルージング、ヨットライフ。たまにはキャビンの中でストリングカルテットなどやりたく思ってます。/顔ぶれ：日下部篤（近藤商事）、田久保雅己（舵社）、共に明学大ヨット部OB。

☆**2401 FALCON Ⅲ** ヤマハ33 10.1×8.20×3.35×1.90 川畑隼夫 鹿児島市谷山港/艇名の由来：愛妻の名前を付けたかったのですが、格好が付かず、オーナーの名前より取りました。より速くとの願いをこめて。/抱負：長期のクルージングに行きたいのですが、暇がなくて。レースにはシビアに、クルージングにはゆったりと。/顔ぶれ：春野明（元潮路T.O.Oクルー）、磯貝輝

彦, その他, ピチピチしたクルーから, オールドまで雑多。
 ☆2402 YUYU-II ヤマハ30C 8.88×7.20×3.22×
 1.75 吉井功 鹿児島/艇名の由来: 最初の艇(Y-21
 JOG)を, 購入するときに考えたもので, 我が愛する娘
 の名前が, 由布子といい, 通称ユウユと呼ばれていた
 ものですから, そのまま艇名にしました。そのためか,
 娘もよくのります。/抱負: 船上パーティーもよし, ク
 ルージングもよし, レースもよし, ということで多目的
 に使っていきたいと思っております。

☆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/艇名の由来: 長
 男が1才の頃, 舟及び船の事をぶかぶかと呼び, 以来所
 有艇名をそれとした。/抱負: レース時, 後方よりレー
 ス艇群を見, 手前勝手な批評をサカナに, まずーパイ。
 但し, スタート直後までは全員正気です。よろしく。/
 顔ぶれ: 糸山幹雄-「艇長」-多酒多芸-男前-有妻子。
 久保精吾-「ボースン」-ボッケモン-有妻子。その他
 3~4名。/NORCへの要望: 安全指導をよろしく。

☆2404 BREST-II ヤマハ-24 7.40×6.18×3.05
 ×1.55 馬場一広, 有村洋三, 砂本清美, 恒吉栄一郎,
 久野修(共同) 鹿児島/艇名の由来: 我々の代表である
 馬場一広氏が, フィン級で初めて世界選手権に出場した
 場所が, ブリタニア半島のブレストであったことから,
 それを記念として, 艇名にした。/抱負: レースにおい
 て, まず1勝を。またファミリークルージングをして,
 家族間の付き合いを重視しております。/顔ぶれ: 全員
 が, 鹿児島高校ヨット部のOBで, まとまりのよさは,
 天下一品。/?

2405 MARIE II ピーターソン26 7.87×6.35×2.50
 ×1.52 吉田信明 博多

2406 ピンクパンサーⅢ ヤマハ-24 7.40×6.18×
 3.05×1.50 加藤民夫, 友永暁(共同) 浜名湖/顔ぶれ
 : 加藤民夫, 友永暁, 今井康夫, 武岡哲郎

2408 TOROKKO 6 HOLL30 8.87×7.59×3.14×
 1.80 竹井一雄, 岡本英樹, 上原照夫, 乾道広, 野長正,
 山下浩一, 平尾南雄, 尾関輝夫(共同) 泉大津

2410 CORSAIR NAK33A 11.06×8.686×3.556×
 2.00 岡田守功 衣浦富貴/艇名の由来: オーナーは品
 がよいが, クルー達は海賊のようにがらの悪い連中ばかり
 だから, 英語でコルセアとした。/抱負: チームワー
 クを重視して, 練習に励み納得のできるレースをしてい
 きたいと思う。/顔ぶれ: 岡田守功, 貝沼栄一, 村中勝
 太郎, 田中正知, 相本克己, 梅北健一, 岡村修二, 鈴木
 英治, 本杉照行, 近藤弘志, 加藤英子。以上11名。ガッ
 ツのある学生を募集 TEL652-5251 本杉まで。

2412 ESMELALUDA II DP30 8.95×7.39×3.10
 ×1.72 権田伴春 小戸ヨットハーバー/艇名の由来:
 沖縄海洋博に, はるばるやって来たチリ海軍の帆船エス
 メラルダ号にあやかって命名しました。/抱負: ①ヨッ
 トハーバーに集う仲間達と, ヨットライフを通じて人間
 的なお付き合いの輪を拡げて行きたい。②その中から自ら

のシーマンシップを高め磨いて行きたい。/顔ぶれ: 妻百
 合子, 長男伴幸, 次男雅彦, 長女由美, 河村研一, 矢田
 啓, 林田洋志, 中村勇。

2413 クォーター・アップル ホランドⅣ 7.62×6.
 10×2.86×1.51 有吉伸二 小戸/艇名の由来: 78年ク
 ォーター・ワールドでイギリスチームのチャーター
 したホランドのクォーター・アップルで, 艇名は同じものを
 使っています。/抱負: ハーフトンを追っかけまわした
 いと思います。

2414 アカデミーⅣ PION30 8.98×7.10×2.93×
 1.72 防衛大学校(代表 池内正幸) 走水/艇名の由来
 : アカデミーⅢに同じ。

2417 PASTORALE II YA-24 7.40×6.18×3.05×
 1.55 蔦川直樹, 池田紀治(共同) 香川県志度/艇名
 の由来: 音楽用語からとったもので, ゆったりと, のん
 びりと走ろうという意味。あまりレースでは速くないか
 も……。/抱負: 高松近海のローカルレースで, ウデを
 あげてやはりレース中心でやっていきたい。/顔ぶれ:
 いろいろな所からの寄り集まり。だいたい飲み友達が多
 い。加藤正。浮田学。仙波基孝。小山正国。志村実。

2419 GARIBER SLOOP 7.48×6.10×2.64×1.50
 下津芳郎 津/艇名の由来: このヨットに良い名を付け
 てくれないかと娘に言ったら, すかさずGARIBERはど
 うと来た。外洋帆走を空想していた私は力強い探検記の
 主人公に同意して, これなら太平洋横断できるよねと其
 の間7分ぐらいできまりました。/抱負: 現在25クラス
 のクルーザーですが, 30クラスに交換して外洋を魚の如
 く走りたい。/顔ぶれ: No.1 樋口光政, No.2 村瀬健吾,
 No.3 小林宗夫。/NORCへの要望: 伊勢湾でNORC
 レースをしてほしい。

2422 BLUE-RIBBON 4 ソレイユルボン 8.00×
 6.20×2.78×1.50 辰巳豊, 福田義一, 馬渡健治(共同)
 横浜/艇名の由来: KCCの古い艇ブルーリボンの名を
 ついでブルーリボン-4としました。/抱負: 小さい艇
 ですが, いろいろとレース, クルージングに活動したい
 と思います。クルーはKCCのOB及び現役諸君とKAY
 SEVENの古い連中です。よろしく御願い致します。

2427 DARNY III Y-24 7.40×6.18×3.05×1.55
 牛久忠彦 葉山マリーナ/艇名の由来: 私が少年時代を
 過した町の名。将来はクルージングで, 第2の故郷に里
 帰りしたい希望を持っています。/抱負: 自分の子供の様
 な, 若い人達と乗っていますので, この人達の進歩に従っ
 て, いろいろなレースに出たいと考えています。

2428 PSYCHE VELA24 7.25×6.08×2.37×1.48
 奥富初江 油壺ヨット艇置部/艇名の由来: 心。また,
 アモールに愛された王女。

2429 富羊 スループ 8.91×7.54×3.10×1.30 河
 合公, 河合勝(共同) 四日市港/艇名の由来: 旧制の富
 田中学校の羊年である同窓生の集りでヨットを共同で持
 とうと言うことで, この艇名が決った。現在の共同オー
 ナーは弟に代ったが, 艇名はそのままうけついでいる。

/抱負：艇を代える毎にレースづき、遂に今回は年令には不相応なレース艇となってしまった。艇に恥をかかせない様になんばりたいが、どうなることやら。

2431 うらなみⅦ ヤマハ30C 8.97×7.20×3.23×1.75 市川勇 三河湾

2433 髭 HARTLEY32 9.8×8.0×3.1×1.7 安楽英行、満所良輔、久木野浩二 高砂港 /艇名の由来：この艇はフェロセメント自作で、15歳の時から南太平洋周航を夢見て、3人で青春を賭けてきました。そして来年春、夢がかないます。FOSSILとは、化石、時代遅れの人。

/抱負：来春、太平洋周航をひかえ、忙しい毎日です。ヨットマンとしての腕前はまだまだですが、仲間と力を合わせて一つ一つテクニックをマスターして、夢の南太平洋へ旅立ち、青春の軌跡を残してゆきたいと思います。

/顔ぶれ：仲間、久木野君と満所君とは中学時代からの親友であり、この艇の共同オーナーです。個性豊かな3人で、海を愛しています。/NORCへの要望：私達は外洋へ出て外国のハーバー、ヨットクラブ等にお世話になる事だろうと思い、その為にはNORCへ登録しておいた方がいいと知人先輩に言われ、会員になる事にしました。しかし特別会員になるには艇登録も含め7万円必要となり、この金額は、資金かせぎに頑張っている私達にとって大金であり、もっと気楽に入会できないものかと思っています。

2435 竜王丸Ⅱ ヤマハ30 8.97×7.20×3.23×1.75 野沢進司、倉持和夫、野田勇夫、早川博基、鈴木宏計、井上、押野、(共同) 諸磯

2437 LIPPER SHARK ビーターソン33 10×8.13×3.2×1.8 坂井繁之、服部弘、丹羽由昌、今関康志、大島信二、小池雄司、五代恒憲、伊知地正、大橋三千代、大島満枝 /艇名の由来：リッパーとは「言うだけ」の意味。大きいことを言うだけで実行出来ないグループ。シャークはお世話になっている関根さんの艇名を拝借している。/抱負：いい艇ができました。レースにもクルージングにも頑張ってはしる積りです。どうぞよろしくお願いします。/顔ぶれ：素晴らしい乗組ばかりです。女性の乗組が不足しているのが残念です。いつも女性クルーを募集しています。

2441 SOHWA (昇和) キャナル30 8.99×6.90×3.11×1.65 滝谷昇平 /艇名の由来：会社名昇和化工の昇和だけとり艇名SOHWA(昇和)とした。/抱負：クルージングの目的で購入しましたが、従業員がヨットを操船出来る様になれば、レースにも参加し、又遠乗りも将来計画してみたいと思います。

2447 青波行 (セイハコウ) ソレイユルボン 8m 8.00×6.20×2.78×1.50 原均 鳴尾マリナ /顔ぶれ：浦谷峰男、吉永良平。

2446 CATHARINA SPECIAL Nicholson 30 8.910×7.543×3.120×1.750 中村武 サントピアマリナ

2454 ZERO ヤマハ24 7.40×6.18×3.05 吉田和

本当にあったお話



人が魚を食べるのはあたり前、ところが魚が人を食うと大ニュース。8月のある日、クルージング中のある艇が体長1メートルはある魚を釣ったところ、足をかまれ腫れてしまい急きょ病院へ。残された魚は刺身にされ皆の胃の中へ。食べた人は何ともなかったとか。(イラスト：花沢真一郎)

敬、坂井克己、渡辺十九二、佐藤光、服部正樹、川村清志、辻由樹、宝来浩(共同) 四日市霞ハーバー /艇名の由来：ゼロディフェクト(失点0) /抱負：レース活動を中心とし、帆走技術、ナビ、チームワークの向上を目指し、前記の向上は全てセフティーセーリングに通ずると信じ、又、レース以外各種フリート活動へ積極的に参加すると共に、新しき海の仲間へ海の素晴らしさをPRし、全国民にヨットに対する認識を深めたい。/顔ぶれ：均等出資による8名の共同オーナーにて運航。全員26才~29才のごく平均的会社員、ディンギー仲間の寄り集まりです。/NORCへの要望：ヨットの船検、免許制度に対するNORC会員諸氏の努力は計り知れないものだと思いますが、今後も継続して関係各省庁及び全国民に対し、より一層ヨットに対する理解を深めていただくよう努力されます事を熱望いたします。

OFFSHORE 第53号 昭和54年 9月15日発行

毎月1回15日発行

昭和52年 7月21日 第三種郵便物認可

1部定価100円(郵送料29円)

発行 社団法人 日本外洋帆走協会

東京都港区虎ノ門1-15-16(船振振興ビル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

クルーザーの新しい時代が始まる。 ヤマハ30新発売。



オールラウンドな帆走性能と居住空間の多様性を追求したヤマハ30いま、新しいクルーザーエイジが始まろうとしています。これからのクルーザー。ヤマハ30の登場です。船型はタンブルホームを基本とした深めのV字型。ブローチングに強い最新の船型となっています。微風には敏感に。中・強風にはパワフルに。低速域から高速域までムダのない安定した走りつづりを発揮。ひとときわ伸びのある帆走性能を誇っています。すっきりとシンプルにまとめられた、デッキ。そしてウインチ、ハリヤード類を集中リードしたコックピット。クルージング時にはノーマルタイプで。レース時にはスペースを広く使えるT型に使い分けできます。クルーワークの効率化と安全性を考えた設計です。キャビンは3タイプに使い分けが可能。クルージング時・レース時・停泊時など、状況に応じてアレンジメントが自在です。室内スペースを最大限に生かします。

YAMAHA-30

- | | |
|----------------|--------------------------------|
| ●全 長…8.97(m) | ●吃 水…1.75(m) |
| ●水線長…7.20(m) | ●バラスト…1,300(kg) |
| ●全 幅…3.23(m) | ●全セール面積…36.27(m ²) |
| ●排水量…3,450(kg) | ●補 機…YSM12(12hp) |

YAMAHA

資料ご希望の方は、ヤマハ発動機株式会社PR課O係
〒438 静岡県磐田市新貝2500 TEL.05383(2)1111