

Offshore

社団法人 日本外洋帆走協会発行

昭和54年10月15日発行（毎月1回15日発行）
昭和52年7月21日 第三種郵便物認可

No. 54

1979/10

一部定価100円

視線をあつめるものは。
撮影 岡本甫

ファストネット・レース事故の教訓

大儀見薫

本年のファストネット・レースは外洋ヨットの歴史上、最悪の遭難記録を残すこととなった。日本の新聞等でも大きく報道され、8月15日の夕刊では各紙が「60隻以上が転覆」「10名以上死亡」と大きく扱っていた。

最終的なレース艇の遭難状況は別表の通りであり、死者は15名、沈没（もしくは行方不明の）艇は5隻、船体放棄（その後回収）が17隻ということであり、救助活動たけなわのなかで大きく報道された程のことは無かったとはいえ、50数年の外洋ヨット・レースの歴史上最悪の事故であったことは間違いない。

当然のことながら、問題はこの苦い経験を生かして、今後の外洋ヨット・レースの在り方について適切な教訓を引き出すことにある。別表の遭難実態の集計は9月の初めにRORCより送られて来た事故調査のためのアンケートに付されていた（一部の誤りを修正）ものである。

レースの主催団体であるRORCはRoyal Yachting Association (RYA) と共同の調査委員会を、レース終了後早々と発足させ、8月末日には早くも、この200項目以上に渡る20頁の小冊子状のアンケートを出場全艇に各3部ずつ発送するという速いテンポで、事件の全容と実態を把握するべく全力をつくしている。

このアンケートの主な項目は、気象、海象に始まり、スタビリティ、ノックダウン（水平もしくはそれ以上）、転覆（360°回転を含む）の有無等から、各種安全備品の有効性、使用状況、クルーの対応、練度、船酔い、怪我等の実態、浸水の有無、ビルジポンプの効率、水密性、ハル、リグの状態から、遭難状況、救助の実情、リタイアの判断とその理由等、このアンケートの項目自体がほぼ完全な外洋ヨットの安全対策のチェック・リストにそのままなる位の完全なものといえる。

参加艇一隻に3通というのは、できるだけ正確で、客観的な調査をしたいということからきている。つまり、オーナー以外に、オーナーの判断で、最も経験を積んだクルー2人を選んで、それぞれからアンケートを回収しようというもので、しかも、氏名は公開しないという原則をはっきり打ち出している所なども、あくまでも真相を正確につかもうとする同調査委員会の姿勢がうかがえる。

別表の事故集計に見られるように、遭難艇の殆どは、クラスⅢ（レーティング29フィート）以下に集中しており、完走した艇数は小さなクラスの艇程少なくなっ

ており、 $\frac{1}{2}$ トナール前後のクラスであるクラスVでは、スタートした58隻の内、完走は1隻のみであり、船体放棄は6、行方不明（沈没）は2、合計8隻と他のクラスに比して一番多いことは注目される。

船体放棄の艇については、「その後回収」とカッコ付きでの説明がこのアンケート調査用紙には記されている。死亡者15名の内、12名はこの「船体放棄」の艇から出ていることと合せて考えると、文字通り、船体放棄という誤った判断で、自ら死の道を選んだといわれても止むを得ないのではないかという気がする。しかし、この問題も含めて、このアンケート調査は徹底的に調べた上で、いずれははっきりした答を出してくれるものと期待したい。

死亡者15名の内、残り3名はいずれもリタイアした艇から出ており、落水事故が主たる原因ではないかと推察されるが、これも、今後公表される調査結果がこの点もはっきりさせてくれるだろう。

以上のアンケート資料の外、現地の新聞に出たデータによれば、ラダーの折損は8件、デismastは6件ということであり、死亡者数、船体放棄あるいは沈没の数、ならびに報告されたような風力（10から11）、波高等の状況から見ると、むしろ意外に少ないのではないかという気がする。

アドミラルズ・カップは死亡者が一人も無く、事故艇も少なかったのだが、マストの折損は一件のみで、2年前のシリーズではかなりの数のマスト折損事故が見られたのに比べれば、ようやく大型艇における軽量、ペンディング・タイプのリグの技術が信頼して使用できる水準にまで達したことを示しているようだ。

反面、ラダー折損の殆どは最新のカーボンファイバーを使用した、アドミラルズ・カップを中心とした艇に見られたことは、この面での技術開発にはなお多くの問題を残していることを示した。

ラダー機構の軽量化は艇体の前後部の軽量化と中央部に重量を集中させることによってピッチング・モメントを小さくすることができるといいうメリットの他に、艇体後部の軽量化により、スターンを浮かせることにより、IORの計測上のLの数値を下げるができるという利点があるため、今後も当然追求されるものと思われるが、一寸した時化で折れてしまうのでは全く問題にならない。早急に軽くて充分信頼できるラダー機構の開発がデザイナーとビルダーの共通の課題

別表1 1979年ファストネット・レース遭難状況

クラス別	スタート 艇数	フィニッシュ 艇数	リタイア 艇数	死亡 人員	船体放棄 (その後回収)	行方不明(沈没 と思われる)
O	14	13	1	—	—	—
I	56	36	20	—	1	—
II	53	23	30	—	—	—
III	63	6	57	6	4	2
IV	58	6	52	6	6	1
V	58	1	57	3	6	2
計	302	85	217	15	17	5

別表2 船体放棄(後回収)艇、沈没艇及び死亡者の有った艇一覧表

クラスI	Golden Apple of the Sun	船体放棄
クラスIII	Cavale	リタイア—死亡1
	Festina Tertia	リタイア—死亡1
	Trophy	船体放棄—死亡3
	Veronier	リタイア—死亡1
	Allamanda	船体放棄
	Camargue	船体放棄
	Charioteer	行方不明、沈没と思われる
	Griffin	行方不明、沈没と思われる
	Tiderace IV	船体放棄
クラスIV	Ariadne	船体放棄—死亡4
	Flashlight	船体放棄—死亡2
	Polar Bear	船体放棄
	Gringo	行方不明、沈没と思われる
	Hestrul II	船体放棄
	Lipstick	船体放棄
	Callirhoe III	船体放棄
クラスV	Magic	曳航途中で沈没
	Grimalkin	船体放棄—死亡2
	Gunslinger	船体放棄—死亡1
	Gan	船体放棄
	Maligawa III	行方不明、沈没と思われる
	Bonaventure	船体放棄
	Billy Bones	船体放棄
	Skidbladner	船体放棄

となったといえる。

救助活動に動員されたヘリコプターは10機。このヘリにより救出されたクルーは75人(この内救助後の死亡2名)。更に海上より61人が8隻の海軍艦艇ならびに救助艇によって無事レスキューされたことが現地の新聞に報道されている。合計136人がこの大がかりな救助活動の世話になったことになるが、この大部分が17隻もの船体放棄艇の乗員である。

同じく、新聞の記事によると、これ等の救助活動に要した費用は合計約5000万円であり、各種保険金の支払いは5億円を下らないだろうと推計されている。

日本でも遭難事故となると、それが海だろうが、山だろうが、救助活動にいくら金がかかったといった事

が問題にされるのだが、イギリスでも同じくこの点が問題となったようだ。

そして、この5000万円の救助活動費について、イギリス国会で一議員が問題としてこれを取り上げ、RORCに対してその一部負担を提案したことが新聞に出ているが、こういった下衆な発想は日本だけのものではないらしい。

一方、イギリスではこの種の救助活動はどういうわけか MINISTRY OF TRADE (貿易省)の所轄事項であるようだが、この出費問題に関連して、担当大臣のジョン・ノット氏は、「RORCが、今後の外洋レースの運営について、今回の事件の実態を十分に調査した上で対処することになるだろうが、自分としてはファストネット・レースが従来の型で存続することを希望する。外洋レースだろうが、山だろうが、あるいはその他の危険を伴うスポーツの場合、人間があえて自然に挑戦する以上、悲劇は避けられないだろう。しかし、この分野に政府は介入す可きではない。」との明快な発言も見られるのはさすがといわねばなるまい。

今回の事故は世界中の外洋ヨットマンに取って大きなショックをもたらした。RORCのアンケートの協力依頼の文章で簡潔に述べられているように、「われわれは外洋ヨットレースの歴史上初めて、例外的な海象・気象という条件のもとでは不可抗力の止むを得ない事故と見做すことのできる範囲を超えるような艇に対するダメージと悲しむ可き人命の損失という汚点を記録したレースを経験した。」

問題はRORCのこの問題に対する取り組みの姿勢に代表されるように、早急にこの事故の実態を明確にすることであり、今後のレース運営上の適切な教訓を引き出すことだろう。

われわれも、昨年のクォータートン世界選手権での沈没という事故を経験したばかりであり、幸い人身事故には至らなかったとはいえ、十数時間にわたる救命ボートでの漂流という事実を改めて思い起す必要があるだろう。人命の問題は別としても、マストが簡単に折れる、ラダーの折損も少なくないといった現象はやはり異常である。

原因のない事故は有り得ない以上、遭難は起るべくして起るのであり、かりそめにもレースに勝つために事故の原因となる可能性の多い構造上の無理をヨットマンが自ら承知で乗っているとすれば論外である。

もう一度、外海に出航する船乗りの原点に立ち返って、いかなる事態にも自らの責任と力でこれに対処して、無事生き抜いてくるという決意を再確認し、自然の暴威を侮ることなく、安易に他からの救助を求めることの無い厳しさを自らに求めることこそが最重要ではなからうか。

なお、今回のファストネット・レースの事故とからめて、ヨットマンにも「免許」を持たせるべきだといった議論は全くなされてない。念のため。

’81アドミラルズ・カップ・レースへの提言

——チーム・マネージャーの立場からレースをかえりみて——

アドミラルズ・カップ・チーム・マネージャー

荒井 敬一郎



荒井氏

写真
蛇社

「波高は50フィート。あたり一面すべてが真白で、何んともいえない不気味な海だった。今回のファストネット・ロックの回航は、生涯で初めての経験であった。」

ファストネットを回航後、破損し船体を放棄したアイルランドの〈ゴールデン・アップル オブ ザ サン〉のベテランのナビゲーター、フィリップ・ブラウンは、ヘリコプターで救助されたあと、このように語った。

「死者15人、救助者136人、沈没、又は船体放棄20数隻、」今年のファストネット・レースは、ヨット・レース史上最大の惨事となった。

この最終レースを暗示するが如く、レース期間中、かなりの強風が吹いた。

第1レースは8月1日、ソレント海峡東寄りにある、ノース・イースト・ライド・ミドルの近くにスタート・ラインが設けられ、午前10時半スタートが切られたが、ゼネラル・リコール、午前10時55分ようやくスタートした。

天候はうす曇、西又は南西の風、風力は初め3、後6になった。

〈コテルテル〉と〈トーゴ〉は、ワイト島寄りの下から、〈月光〉は中央よりやや上からそれぞれスタートした。スタート後20分、大型艇の〈ブリザード (英国)〉、〈ウイロウ (米国)〉、〈アカディア (アルゼンチン)〉がぐんぐん他の艇を引きはなして前に出る。〈アリエス (米国)〉、〈ウニナマラ (香港)〉、〈パンガード (香港)〉の走りも素晴らしい。上のマーク、ウエストレベでの順位は、〈ブリザード〉、〈ウイロウ〉、〈ティナ・ブント〉〈アカディア〉、〈アリエス〉、〈ウニナマラ〉、〈パンガード〉、〈アポロ〉と続き、〈コテルテル〉は38位、〈月光〉44位、〈トーゴ〉は46位で回航してゆく。第1レースの結果は、〈コテルテル〉35位、〈月光〉40位、〈トーゴ〉46位、合計得点は53点であった。

第1レースのスタート直前、「ドカーン」という大音響が聞こえ、アルゼンチンの〈スール〉とブラジルの〈マドルガーダ〉が衝突、〈マドルガーダ〉はポートサイド中央部にデッキから水線に達するV字形の穴をあけられ、スターボード側にヒールさせながらリタイアした。第1レース、しかもゼネラル・リコールになったスタート3分前の出来事であった。アドミラルズの

すさまじさを語るかのような強烈な印象であった。

レースの結果については、すでに伝えられ、各艇長より詳しい報告がなされているので、チーム・マネージャーとしての一般的な感想を述べたい。

日本は欧米に比べ外洋航海の歴史から150年おけているなどといわれているが、今回アドミラルズに参加して、その差は急速に縮まっていると思う。最初目標は、7位で、それに比べれば、今回の12位という成績は不本意なものであったかも知れないが、もしファストネットで、〈月光〉がダメージを受けずに帰ってきていたら、また〈トーゴ〉が2回目のインシディアで、山口基君がブームパンチで頭を切り、レースを中断するようなことがなかったら等、考えれば8位ぐらいになっていたのではなかったかと思う。

更にレーティングについても、〈トーゴ〉と香港の〈ラ・パンテラ〉とは、同一のデザイナー、造船所の姉妹艇でありながら、片や33.1と32.7と0.4も違う。もし〈トーゴ〉が〈ラ・パンテラ〉と同じレーティングであったとしたら、インシディアの約4時間半のレースでは、少なくとも3位から5位順位が上にあがったはずである。これで5レースで30点はかせげたのではないかと思う。因みに第3インシディアの〈ラ・パンテラ〉の時間は4時間34分25秒、〈トーゴ〉は4時間41分30秒、その差は7分5秒である。ところが順位は〈ラ・パンテラ〉が7位、〈トーゴ〉は34位である。計算のお好きな諸兄は、データーを見て分析していただきたいと思う。

今回は予想に反して、全レースとも風力4から7、ファストネット・レースに至っては、風力10から11という台風のような風が吹き、強風のレースが続いた。このため軽風用に造られた艇は苦戦をしいられた。日本の〈月光〉、〈コテルテル〉はやはり軽風の時にはかなり鋭い走りをするが、15ノット以上の風になると、目に見えて鋭さがなくなるようであった。今回も、参加艇を見てみると、ピーターソンのデザイン艇が21艇、ホランドが16艇、フレイズが9艇と、この3人のデザイナーでアドミラルズ・カップのほとんどを独占していたが、ファストネット・レースでピーターソンの乗っていたドイツの〈ティナ・ブント〉とホランド

の乗っていた〈ゴールデン・アップル オブ ザ サン〉が共にダメージを受け、リタイアしたことは、何か皮肉な感じであった。

日本チームは今回2回目の参加であるが、事前の情報不足による準備が出来ていなかったこともあって、それがクルーのかかなりの負担になったことはいない事実である。

まずそのひとつは宿舎の問題である。カウズ・ウィークには、約900隻のヨットが集まってくるが、その乗組員や家族だけでもざっと1万人、その他の観光客などをいれると1万5千人ほどが、ほとんどホテルらしいものも無い街に押しかけてくる。ほとんどは一般の家に民宿のような形で泊ることになるが、マリナーに近い便利な場所は一年前でなければおさえられない状態である。このため〈トーゴ〉以外は、マリナーからかなり離れた場所に宿舎を、それもやっとのことで見つけなければならなかった。もし日本が今後ともアドミラルズ・カップに参加してゆくのであれば、どの艇が行くにしる、何らかの形で1年以上前から宿舎の手当をしておかねばならないと思う。

次に各艇とも困ったのは移動で、アドミラルズは、ファストネット・レースで締めくくられるが、これのスタートがカウズ、フィニッシュがプリムスである。この間、船で本土に渡り自動車で4時間走らなければならない。この移動が大変な作業である。今回は〈コテルテル〉がアドミラルズの前に2トン・カップに出たり、〈月光〉は艀装を現地でやらなければならなかったため、レース前まではレミントンに基地にしていた。レミントンからカウズに移動するのはレミントンからフェリーボートで30分、対岸のヤーマスに渡り、そこからは車で約40分でカウズに行ける。ただこのシーズン、フェリーボートの予約が全くとれない状態で、日本でスケジュールをはっきり決め、フェリーの予約を日本でやってしまうことが必要である。

また荷物が想像するよりはるかに多いことである。2カ月から1カ月の旅行となれば、クルー1人につき大トランク1個、大セールバッグ1個が必要で、1艇分のクルーの私物が約30個、小型トラック1台分ぐらいの荷物がある。この他予備のセール、備品、食糧、所帯道具一式がある。次に参加される艇は、必ずロンドンでも、サザンブトンでも、1艇につきトラックを1台借りてレース期間中キープされることをおすすめしたい。

また、最近の英国はポンドが急騰したことや、インフレで、驚くほど物価が高くなっている。これは各オーナーにとって大へんな経済的な負担になった。因みにホテルの料金は、何回かロンドンに行ったが、その時シングルで2万5千円から3万円で驚いた始末であった。カウズのような田舎のレストランでも、ちょっとともなメニューを注文すれば、1人5,000円以上はかかる。2年先はまたどのような経済環境になって

いるか分らないが、この次参加される方は事前の正確な情報収集を徹底的におやりになることをおすすめしたい。

何はともあれ、アドミラルズ・カップに日本が参加するということは大へんなことであると思う。地球の裏側から艇を運び、多数のクルーを約2カ月派遣するのであるから、各オーナーの犠牲的な努力が必要になる。今回は尊敬すべき山口、山田、並木の3人のオーナーの努力により、'81年のアドミラルズにつながるのかけ橋が出来たと思う。あと1回か2回参加したあとは、日本も優勝をねらえるチームになることと信じて疑わない。

最後に多数の会員諸兄から激励の電話やお見舞の電報をいただき誠にありがとうございました。紙面をお借りして御礼申し上げます。

第2回(1980年) PAN AM CLIPPER CUP YACHT SERIESのご案内

昨年実施されたパナナム・クリッパー・カップ・ヨット・シリーズも来年第2回を開催するむねの案内を主催のワイキキ・ヨットクラブから手に入れましたのでお知らせいたします。

参加資格 IOR 20.0フィート〜70.0フィート

- (1)ナショナル・チーム 一国2チーム以内
- (2)単独レース参加

レース内容

- 第1レース 8月1日(金) オアフ島一周 100マイル・レース スタート1800
- 第2レース 8月4日(月) オリニピック・コース30マイル・レース スタート1100
- 第3レース 8月5日(火) オリニピック・コース30マイル・レース スタート1100
- 第4レース 8月7日(木) オリニピック・コース30マイル・レース スタート1100
- 第5レース 8月10日(日) ハワイ全島一周コース 780マイル・レース スタート1200

表彰式 8月17日(日) シェラトン・ワイキキ・ホテルにて、1800より。

安全規則 第1・5レースのみORC カテゴリーⅠ、他のレースはORC カテゴリーⅡ。

なお、本年5月より日本郵船(株)で毎月26日神戸発、28日名古屋発、29日横浜発、所要10日間でホノルル着のコンテナ船が就航し便利となりました。

これら船積みの問題、参加者や家族の航空便の手配等を各々で単独でやっては不利な面も多いため、NORCとしてまとめて交渉したいと思います。

このシリーズに参加の意向のオーナーは、NORC本部事務局宛10月30日までにお知らせ下さい。

第1回三浦市ヨット・フェスティバル ありがとうございました



三浦市長 野上 義一

「白いあの大きな帆のヨットに乗ってみたいな」こんな夢を書いた三浦三崎の小学生の作文——その夢を実現していただいた、第1回三浦市ヨット・フェスティバル。実行委員長の岩井良浩さまはじめ運営にあたられた皆さまに、まずは心から感謝をささげます。

相模野や三浦三崎は誰れ人も
富士を忘れて仰がぬところ

北原白秋が大正2年三浦三崎に転居し、約10ヶ月の後三崎を去るに際し遺した歌であります。三崎に住んでいればあれほど美しい富士もあたりまえとなって、誰も仰ごうとしない、三崎に生れ三崎に育てば周囲の環境に反応を示さなくなってしまう……そんな意味でしょう。

この白秋の三崎の人達に対する警鐘ともいえる歌と同じようなことが、三方海に囲まれた三浦の人々が海に対しておこしてしまった。海に顔をむけ、海を母とし、或いは尊厳の気持さえ持っていた人々が、戦後いつの間にかしらずしらずのうちに背中をむけてしまった。泳ぎが自慢の三崎っ子が泳げなくなり、海は汚れ、漁業を敬遠して都会に夢を抱くような子どもが増えてしまった。三崎漁港に毎日出入港する船が掲げる旗を見ても、なにがなにやらさっぱり判らない。

こんなことで良いのでしょうか？……私は市長就任以来機会あるごとに訴えつづけておりますが、なかなか成果をあげることは困難な状況。今年に入って、子どもの船を計画したり、市の子ども会の中に海洋部をつくるため指導者探しをしたり……そんな折の第1回三浦市ヨット・フェスティバルの企画、まさに私にとりましては闇夜に漂いつづけ灯台の灯を発見したような喜びでございました。

ヒース元英国首相は、ドーバー海峡に面した町で育ったため、「海の向こう側に行きたい」と子ども心に夢を描いた。それがヨットに関わりをもつきっかけであったと語っていますが、三浦三崎の子どもたちも皆さまの帆走をみて「白いあの大き

な帆のヨットに乗ってみたい……」と夢を描いたのです。そしてその夢が叶えられたのです。日焼け顔に嬉々として輝くあの瞳、皆さまに対する信頼感、私は参加した総ての子ども達が、忘れていた顔を海にむけることができた、法語でいうならば正に開眼の儀式であったと考えております。そして夏休みの楽しい思い出として多くの友に語るとき、それが海事思想普及の原点となってゆくことでしょう。

私もファミリー・クルージングに参加しましたが、いかに現代の子どもたちが過保護であるのか、船上でまざまざと観察することができました。子ども可愛さの母性愛、それも誤った、子どもが希望もしない押しつけ愛情、船酔いの徴候が一寸現れると救助艇を呼んで、さっさと子どもを下船させ、自分だけが楽しんでる。こんなことでは子どもの鍛練もなにもありません。大儀見専務理事とも、来年から母親を乗せることはやめましょうや……と話し合ったほど。チビッコ達はずっと冒険心を湧かせているのです。お母さん方しっかりして下さい、とこのクルージングの事例をその後の会合で訴えております。

一つの行事が所期の目的を達することは、なかなか大変なこと。今回のフェスティバルが、三浦の海を本当に愛する多くの皆さまの善意と奉仕によって催されましたことは本当に感謝に堪えません。そして三浦の子ども達の眼を海に向けさせていただいた成果は、三浦の将来に渡って極めて貴重なことであります。

OFFSHORE 53号で“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”と御報告されておりますが、地元三浦といたしましても是非そうあってほしいと念じておりますと、申し上げるより、そうするため地域の眼も、役所の眼も海へ向けるよう私なりに努力をいたす考えであります。

重ねて、企画運営に当られました皆さまに、心から感謝と敬意を捧げます。

第1回三浦市ヨット・フェスティバル報告書-その2 収支報告

主 催
NORC 海事思想普及委員会
委員長 山崎達光



第1回
三浦市ヨット・フェスティバル
実行員会
実行委員長 岩井良浩

今回の報告書は8月に行なわれた三浦市ヨット・フェスティバルの収支報告と、この行事でいろいろな形で援助して下さいました方への報告書です。

1. 収支報告

総支出額	1,193,680円
収入 1. 寄附金総額	955,680円
2. 三浦市委託金	238,000円
	1,193,680円

2. 労務提供

Jacktar, Pussy Cats Ⅲ, がめらZ, 裕明, 雲柱, 慎記郎, KARASU, FORBAN, ペガサス, GEKKO,

3. ファミリー・クルージングの協力艇

裕明, 雲柱, KARASU, がめらZ, GEKKO, コロモデルマー, SENTIER Ⅲ, 慎記郎, Jacktar, 青海波, TACHYON, ダンデライアン, YAIKA Ⅲ, PAMELA, VIND TOO, PLUMERIA Ⅲ, Pussy Cats Ⅲ, ブルーリボンⅡ, Vega V, むつごろう丸, UFO, LEADING LADY, RUKA Ⅳ, WILD FLOWER V, 甲陽Ⅱ

4. ちびっこヨット・レースのために

SB食品株式会社, GEKKO, 雲柱, 山下ボートサービス, Pussy Cats Ⅲ

5. 物品提供

カネボウ化粧品(株), セナー(株), ノースセール, 古鷹Ⅱ, FORBAN, リック(株), YAMAHA, 立風書房, VOLANSⅡ, 住吉漁業(株), 松浦

6. 各種飲食物

SB食品(株), カネボウ化粧品(株), 三越, 明治製菓

7. 各種入賞者用カップ提供

舵社, 雲柱, 新日本証券(株)

実行委員会の不慣れや準備期間の不足から、支出が寄附を大幅に超過してしまいました。が、(慎記郎)の蝶野氏からの特別寄附や三浦市からの補助により解決したことをご報告いたします。

最後に、この行事に資金援助して下さいました方々、また、各行事に対して労務提供や物品提供・賞品トロフィー提供して下さいました方々に、紙面をお借りしまして厚くお礼申し上げます。尚、詳しい事はNORC本部事務局まで。

NORC 上半期表彰式

- ①大島レース優勝の(BIG APPLE)松田オーナー
- ②(タキオン)高村オーナー(右)は鳥羽レースの覇者
- ③本日は内助の功も無礼講
- ④表彰式に参加した猛者たち



「マーメイド」の堀江夫妻、 北西航路を中断、来夏再挑戦へ

藤木高嶺

ヨット「マーメイド」で地球縦回り航海をめざす堀江謙一さん(40)は、7月7日正午、英領のパミューダ島を出発、航路中最大の難関である北極海の北西航路をめざし、大西洋の北上を始めた。日本出発からずっと同乗し、魔のホーン岬も日本の女性として始めて乗りきった妻衿子さん(39)は、プエノスアイレスを経てパミューダまで同行したが、ここで下船し、健康診断のため日本に帰った。

単独になった堀江さんは順調に進み、7月28日、北緯61度44分、西経54度42分に達した。ここがデービス海峡の入口で、いよいよ北西航路の航海が始まった。気温13度C。氷はまだ見えないが、北極海独特の濃霧におおわれはじめた。

私は堀江さん取材するため、8月7日、カナダ北極圏の北緯74度40分、西経95度にあるレゾリュートに到着した。レゾリュートから再び「マーメイド」に同乗する予定の衿子さんも一緒だった。

「マーメイド」は4日、北緯71度のグリーンランド左岸沿いに達したが、それから3日間、交信不能で位置がつかめなかった。8日夜、レゾリュートに開局した朝日新聞社のアマ無線局(垣東治夫連絡部員)が、ニューヨークのアマ局中継で、堀江さんの情報をキャッチした。それによると「マーメイド」は6日からバフィン湾の北緯73度近くで、アイスパックに閉じこめられて身動きできず、脱出困難で氷が割れるのを待っているということだった。

私はヨットと氷状を偵察するため、空から捜索することにした。協力してくれたのはカナダ政府の氷状偵察機ロッキードL188型4発機(D・F・シモンズ機長)。北方省と沿岸警備隊の好意によるものだ。

9日午前8時離陸。まずレゾリュートへの入口のランカスター海峡にさしかかる。海峡はびっしりアイスパックに埋めつくされ、とても航行できる状態ではない。氷状調査主任担当官のロバート・ボーボネア氏は「昨年は40年ぶりに氷状が悪く、北西航路の3分の1は砕氷船も通過できない状態だった。今年5月の予報では例年なみということだったが、昨年の氷が沢山残っているのと、7月の気温が低かったため、昨年以上に悪い状態になってしまった。ランカスター海峡の氷が割れるのは8月20日過ぎになるだろう」と、説明した。東へ西経84度まで飛ぶと、そのあたりから東は開



45日ぶりに再会した堀江謙一さんと衿子さん。
(8月21日、レゾリュート湾沖で)

氷域で、青い海が波うっている。北緯75度ラインを西経70度まできたとき、グリーンランドの美しい山なみが見えた。南東に方向を変える。バフィン湾はグリーンランド西岸沿いに約200キロの幅で開氷域が北に続いている。西のバフィン島寄りには浮氷群がびっしりつまっている。大きな氷山がその間に散在している。

午前11時10分、堀江さんの興奮したかん高い、しかも嬉しそうな声が無線機にとびこんできた。「こちらマーメイドの堀江です。現在地は北緯72度57分、西経62度25分。霧が濃く気温1度、水温零下1度。ヨットも体調も良好です。6日に西北西に針路をかえた途端、西から流れてきた浮氷群に突っこみ、まもなくバックアイスになって閉じこめられてしまいました。食糧、水、燃料も十分ありますから安心ですが、どちらに進めば海が開けているのか、ヨットからは見当がつかみません。空からみた氷状を教えてください。」

レーダー観測により、「マーメイド」は東へ10キロ進めば海が開けていることがわかり、安全な航路を堀江さんに連絡した。残念ながら霧のカーテンにさえぎられて、ヨットの姿を見ることはできなかった。翌10日、偵察機がレゾリュートに帰着して2時間後の午後6時半、アマ無線局が堀江さんとの直接交信に成功した。「氷海からの脱出に成功しました。どうもありがとうございました。ただいま北緯73度14分、西経61度50分。北の風、風力3、霧です。」

耳をすましていた衿子さんの顔に笑いがよみがえった。偵察機の乗員、調査員らも宿舎にかけつけ、にぎ

やかな乾杯となった。

14日、北緯75度25分に達すると、グリーンランドの氷河から崩れ落ちた巨大な冰山を140個も確認する。危険のため一睡もできず。この地点から針路を西へとる。氷状偵察機によるこの日の氷状地図は、ランカスター海峡の西経84度以西は100パーセントのアイスバックが詰まっていることを示していた。ドイツのヨットや海洋調査船もランカスター海峡が航行不可能のため、バフィン島北部のポンド・インレットに避難したという。私たちは16日、チャーター機でポンド・インレットに急行した。

17日、ランカスター海峡の氷は、北の強風で割れて南側に移動しはじめたという情報をキャッチ、堀江さんに急報する。

18日、同海峡はさらに開けて3分の1も北側がオープン海域になる。風が南に变れば、すぐ元通りに氷で埋まるという。いまがチャンスだ。堀江さんは遅れたために逆にこの幸運にめぐまれた。私たちはいそぎレゾリュートへUターン。

20日午後2時15分、チャーター機のツインオッター機で離陸。曇、気温零下2度。ランカスター海峡のアイスバックは消え、青い海が広がっている。まったく信じられないほどだ。

午後2時45分、べたなぎの洋上に漂う2隻のヨットを発見。北緯74度33分、西経90度30分、デボン島の沖約2キロ地点。白い船体が「マーメイド」だ。堀江さんが元気に手を振っている。無線機にはっきりと大きな声がひびいた。「すべて快調です。ドイツのヨット『ソラリス号』と2時間ほど前にドッキングしました。ドイツ人とアイスランド人の2人の男性が乗っています。彼らは14日からずっとランカスター海峡のまん中で、氷が割れるのを待っていたそうです。ランカスター海峡では西経82度から83度までの間で、浮氷群を縫って走るのに大変苦労しました。ずっとデッキに立ったままで、フラフラになりましたが、もうすっかり元気です」。パイロットは「堀江さんはついている。ラッキーだ。

それにしても1人で北西航路に乗りこんでくるとは、なんと勇敢な男なんだろう」と感心しきっていた。帰途、浮氷上に白クマ1頭、青い海にゆう然と泳ぐ白クジラの約50頭の群れを発見する。

翌21日、北極の氷のように真っ白な船体が、静かに氷が開いた湾にすべりこんだ。「ようこそレゾリュートへ」。エスキモーやカナダ人の暖かい歓迎をうけて、堀江さんは午後3時半、レゾリュートに到着した。これより先、衿子さんは小雪のちらつくなかをエスキモーのカヌーに乗って、「マーメイド」を出迎え、沖で45日ぶりに再会の握手をかわした。

衿子さんを抱きかかえるようにヨットに迎え入れた堀江さんは、日やけた顔で「ラッキーだったの1語につきる」と、次のように話した。

デービス海峡から北西航路に入って、進めば進むほど厳しい航海になった。ランカスター海峡に入って2日目の17日、風速30メートルほどの大暴風に会い、視界もきかず、冰山に衝突しそうになったりして、必死



バフィン湾の浮氷群。堀江さんはこの様な氷の中に閉じこめられた。(8月9日午前11時20分、北緯72度57分、西経62度25分、カナダ政府の氷状偵察機から)

クレーンでつり上げられ、陸揚げされる「マーメイド」。(8月27日、レゾリュート湾)

の操船だった。魔のホーン岬を越えたときにまさるとも劣らぬほどであった。

人口約200人、その半分がエスキモーのレゾリュート村は、たちまちヨットのニュースでわいた。「勇敢な男だ」と口々に感心しながら、次々と宿舎につめかけて、握手をもとめたりした。

約1週間、堀江夫妻はレゾリュートで氷状の好転を待った。しかし、今夏の北西航路の氷状は数10年ぶりという最悪の状態、全航程6万キロの約3分の2の4万キロ以上を走破し、北西航路だけでも約半分を通過しながら、やむなく中断しなければならなかった。「なんとしてでももっと先まで行きたかったなあ、残念だ」。南の水平線を白く埋めつくした氷の帯をみつめて、堀江さんが悔しそうにもらすと、そばで衿子さんが「来年の夏があるじゃあないの」となぐさめるようにいった。

8月27日午後、レゾリュート湾の「マーメイド」は、クレーンでつり上げられ、トレーラーを改造した船台に乗って陸揚げされた。

堀江夫妻は涙をこらえて、じっとヨットをみつめていた。北極の小さな基地にとって、ヨットの陸揚げは前例がないだけに困難な作業だが、カナダ人たちが知恵と力を貸してくれたおかげだった。

今夏の北西航路に挑んだうちで、ランカスター海峡を越えてレゾリュートまで到着できたのは、21日の「マーメイド」につづいて、23日、ドイツのヨット「ソラリス号」(アクセルさんら2人乗り組み)と、26日、ノルウェーのモーターボート「ユージン号」(プロセツさんら3人)の3隻だけ。アクセルさんは「堀江さんが1人で氷海の中を20時間も立ったまま操船しているのに出会いびっくりした。自分たちは交代できるのでその点楽だ」と、バミューダからレゾリュートまでを1人で航海した堀江さんを絶賛していた。

「ソラリス号」は北西航路の継続を断念して、26日朝、ドイツに向けて引き返したが、28日、ランカスター海峡の中央付近で氷に閉じこめられて脱出不能となり、ついにSOSを発信、近くを航行中の砕氷能力のあるフィンランドのタンカーが救助した。



「ユージン号」は「マーメイド」と同じく陸揚げして、来夏、北西航路を継続することになった。彼らはノルウェーの英雄アムンゼンが北西航路を初完航してから75周年の記念航海だという。

今夏の北西航路は、レゾリュートから南のケンブリッジベイまでの航路の中間の氷状が特に悪く、昨年の氷と今年の氷が重なり合って、岩のような状態となり、砕氷船でさえも通過不能だ。これは今夏の異状気象によるものという。

カナダの最新型の砕氷船「ピエール・ラジソン号」(8000トン)のポール・ペランド船長は「25年間、砕氷船に乗っているが、今年の8月ほど氷状が悪いのは初めて。レゾリュートまででもヨットがよく入れたと思う。気の毒だが今夏は見込みがないから、来夏に期待する方がよい」と言った。

28日、北極に来てから17日ぶりに青空が広がった。堀江夫妻は来夏のための準備にとりかかった。船内に残して置けないバッテリー、無線機、食糧などを運びだし、梱包して倉庫に預けた。ヨットはキャンバスで

免許制度についての私見

〈準人Ⅱ〉 八木勝美

初めは、何とバカバカしい事が始まったな……という感じでありましたが、最近では、実のところ身につまされて、なさけない事になっている。

免許を持たない者は、ヨット、モーターボートに乗れない!! ハーバーにおいても、免許証のないものは、たとえ自分の船であっても下架出来ません、との事であり、かれこれ10年前、仲間3人でなければならぬ金をはたいて、やっと手に入れた22フィートのクルーザー、今では25フィートに乗りついではいるが、この汗の結晶も、このままいくと宝のもちぐされになりかねない。他の2名はすでに免許を持っているので、同乗すれば問題はないらしいのだが、何んとも、自分の好きな時に乗れないという事はバカバカしいやら、腹がたつやらで、なさけない毎日であります。確かに、暇を作り、免許をとればいい事かもしれないが、どう考えても納得いかない事に、無理にヒマを作る程、私はヒマ人ではない。ヒマ人が作った免許制度を、お説ごもつもと受け入れる程、素直な私でもない。ヒマがないから、よけいに乗りたい気持ちをヒマ人に理解せよと言うのが間違っているのだろう。今に、海上に網でも張りめぐらし、一般ヨット、ボートは海上交通の関係上、この網の外に出る事を禁ず……とか言い出すのではなかろうか。

ヨットをスポーツと考えていたので、正直のところ免許制度になった事が私には今もって信じられない。制度化される以前に、良識ある人々の反対意見でつぶされるものと頭から信じ込んでいたからである。

一体、他のスポーツで免許がなければ、というものが一つでもあるだろうか。あのスキーでさえ、楽しみたい人は、自由に、いもを洗うようなゲレンデで神風のようなテクニックをきそっているではありませんか。受けた人はパッチテストをどうぞ……その結果で、各自、技量に合わせた行動をとる……この方法は、スポーツを大切に考え、はぐくむ良識あるものの一つと

考えて良いと思われます。

私が親しくしている欧米人達の言葉をかりるまでもなく、こと免許制度、と言うより、スポーツに免許がいるという事に対する問題意識の低さは、今までのところ低開発国並といえる。考えようによっては個人の権利の侵害ではないかと彼らは言っている。免許所持者の出港、入港時のドタバタを見るにつけ、免許証をとつても意味が無いではないか。自分達の国でこういう制度が出来るとなったら、かなり問題となるだろう、などと言われて、いったい私は彼らに何と答えたら良いのか? 日本人は文化程度がまだまだ低いから……としか言いようがないではないか。実に恥しいかぎりである。今さらどうにかなるようだったら、最初からこういう制度は生まれるはずないのであるから、国の関係者には善処をお願いする気にもなれないが、少なくとも、NORC、各ハーバー関係者及び全国のヨット愛好家達にもう一度ここで、「ヨットはスポーツである」事を認識していただき、好きな仲間はずべて受け入れるだけの広い見識と基本的な方向づけをしていただくようお願いしたい。

私にも3才になろうとする息子がいますが、私同様に免許はとらせたくありません。ヨットの楽しみを、もっと深いところでとらえられるように教育するつもりです。オヤジの言っている事が解る頃になれば、少なくとも、味方が1人ふえる事になりますから……。

もちろん好きな道ですから、これからも規制があるからといって船にのらないわけにはいきません。なんとか楽しもうと思っていますが……。諸先輩の早急な解決策を期待しながら、毎日、たとえ私一人だけでも、免許制度の不合理、不可解な点をしゃべりまわるつもりであります。

おい、上陸用舟艇にとり囲まれるようにして置いて強風を避けるようにした。警官や堀江さんと親しいカナダ人たちが時々点検して見守ってくれるというから、安心して越冬できるだろう。

考えてみると、レゾリュートまで入れて良かったと思う。ランカスター海峡の氷が開くのが予想以上に遅いから、もしポンド・インレットで越冬していたら、来夏はレゾリュートまで入るのがせいっぱいかもしれない。レゾリュートに入っておれば、南の氷が開き次第、いっ気にケンブリッジベイをめざせるからだ。

来夏は氷状にめぐまれれば、ケンブリッジベイ、アムンゼン湾を経て、ベーリング海に抜け、ハワイにゴールインする筈である。堀江さんは「来年夏に氷状が良くなるのを祈るのみです。たとえ何年かかってもやりとげたい」と話して、9月6日帰国した。

'79トランスパック・レース 航海記

〈NOMI Ⅲ〉 野村 侃

今夏、小生、70年の歴史を持つ世界でも有数の伝統あるヨットレースに参加する事が出来ましたのは先輩、同輩後輩諸氏の心暖まる御支援によるものであります。この誌面を御借りして心より感謝致します。

レース中の航海日誌より艇での日々の記録を報告させて頂き、今後このレースに参加予定の方々の一助ともなれば幸甚と存じます。

6月30日(土) 快晴

待ちに待った瞬間が刻々近づいてくる。この日の為に三年前より準備してきた苦勞がやっと報われる。奥



ロングビーチ・マリーナで最後の整備。



6月30日1300、スタート直後。J2210は僚艇〈カレラ〉。

村君と二人で「やっこぎつけたな」と話合う。

午後1時、全長102フィートのAクラスから33フィートのDクラス迄、85艇一斉のスタートがサンペドロ沖2哩で切って落とされた。これからオアフ島、ダイヤモンドヘッド迄2250哩の距離を航海しなければならない。

カタリナ島、1721回航。磁針方位210° 2200より風力30ノット、第1の関門であるフンボルト海流を横切らねばならない。



カタリナ島回航後の豪快なクローズ・ホールド。

7月1日(日) 曇

W. 119°50' N. 32°30' 昨夜来の風、ますます吹きつづける。風力40ノットから50ノット。波高は5mもあろうか。#3 ジェノア、2 ポンリーフでも7~8ノットで走る。0200メンスルをダウン。#3のみで9ノット近く出る。時化た夜のワッチは辛い。打ち込むスプレーと風の為、寒い。10人のクルーの内、半分がダウンする。船酔いの連中は5分毎に吐いている。全身ずぶぬれだ。

7月2日(月) 晴時々曇

W. 123°48' N. 30°49' 未だアラスカ寒流上の為、寒いくらいだ。酔っていた連中も次第に元気を取り戻し食欲も出て来たようで、やれやれだ。昨日よりの風で、セール3枚破損。2枚は修理可能、1枚は全損、こんな状態では先が思いやられる。少しずつ風力も落ちてきた。

磁針方位220°、平均艇速7ノット。

7月3日(火) 曇

W. 126°25' N. 29°14' 風力10ノットに落ちる。うねりばかりが残る、艇は進まない。皆イライラする。こんな調子ではいつハワイに着く事やら。楽しみは毎朝のロール・コール、無線で他のレース艇の位置が判る。午後同クラスの艇と接近、交信する。奴っこさんもう走り回っていないようだ。

磁針方位230°、平均艇速4ノット。

7月4日(水) 曇

W. 128°25' N. 28°20' ようやく寒流を抜け出たようだ。相かわらず風が弱い。カツオノカンムリと言う生意気にも帆を上げているクラゲが無数にいる。皆同じ方向に流されて行く。

オフワッチで寝ているとデッキが騒々しい。イルカの大群が来たらしい。「ぶち当たらないでくれよ」

古川君差し入れの海軍軍歌集を終日聞いて過す。我等太平洋上にあり。臨場感申し分なし。最後の「海行かば」を聞くとび一同シュンとしてしまう。

水深2500m, 磁針方位235°, 平均艇速5ノット。

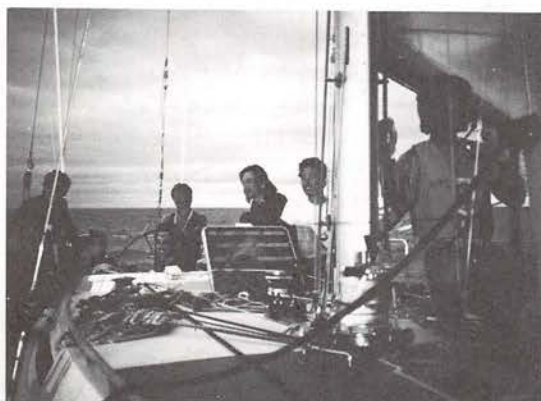


帆かけクラゲ, カツオノカンムリ。

7月5日(木) 曇時々晴

W. 130°29' N. 27°33' 艇時間1400, 小生のハム仲間である J A 3 X G N の北野先生と初交信, 万歳!! 出航6日目。遂に日本と H F 帯で交信する事が出来た。御祝いにラインワイン「シュロス・フォルラーツ」66年物で乾杯する。明日から定時交信出来るだろう。早く貿易風帯に入りたい。食べる事が楽しみの毎日となる。安藤司厨長が三度三度、米の飯を炊いてくれる。副食も手の込んだものばかり。今日のジャガイモ入りオムレツは美味かった。

太平洋の壮大な夕焼けが美しい。少しずつ良い風が



太平洋の壮大な落日にクルーの顔が赤く染まる。

吹き出した。明日も風の落ちぬ事を祈る。

磁針方位240°, 平均艇速6ノット。

7月6日(金) 曇

W. 132°37' N. 27°00' 1100 4日間展開し続けたスピンのハリヤード点検のため、今田君がマストに登る。緊張の一瞬だ。うねりの中揺れ動いている船の上、しかも18m近くある。皆、上を見て「落ちるなよー」と怒鳴る。ハリヤード類異常無し。しかしラットの遊びが気になる。どうも舵の利きが悪い様だ。

磁針方位235°, 平均艇速5ノット。

7月7日(土) 晴

W. 134°50' N. 26°04' 待望の風が吹き出す。でも未だ本調子ではない。日本では「七夕様」。「七夕様! もう少し風を吹かせて下さい。」すでに約1000哩航行した。しかし未だ半分以上残っている。

夜は星が実に美しい。曾我ナビゲーターが星座やいろいろの星を教えてくれる。ほぼ天頂にある「アルクトゥールス」「アルタイル」「ベガ」「アンタレス」その他陸にあつてはこれだけの星はとても見る事が出来ないであろう。特に南天5°にしか上らない「竜骨座」の一等星「フォーマルハウト」は雲気のためか色とりどりに変光する。ルビー、エメラルド、ダイヤモンドの様に。日本では幻の星と言われているそうだ。この星を見ることが出来ただけでもはるばる来た甲斐があった。多い時は1晩に4つ5つの人工衛星が視認できる。

磁針方位240°, 平均艇速4ノット。

7月8日(日) 晴

W. 137°30' N. 25°39' 今のところ風は順調に吹いている。しかし例年のレースでは殆どが追風であるはずなのに、何故か今年は目標であるハワイから吹いて来る。ライトスピン、リーチャー、ライトゼノアとセールチェンジに忙しい。それでも良い、ベタ風ぎになるよりは。



「ロマネ・コンティ」で乾杯ノ

今日は原田君の24回目の誕生日だ。安藤司厨長が赤飯を炊いて御祝いする。小生からのプレゼントはシーナイフ、そしてワインは、ロス在住の邦人ドクター差し入れの「ロマネ・コンティ74年もの」。このドクターは大変なワイン通で、小生達をスタート3日前、ハリウッドはサンセット大通りのモロッコ料理屋に招待し、銭別にワイン、それも最高級ばかりをプレゼントして頂いた。艇が重くなるといけないので「シャトー・ラフィット」66年、「シャトー・ムートン・ロットシール」67年、「シャトー・ディケム」71年の3本はスタートの朝飲んでしまい、残されたのがレッドワインの最高峰と言われるこの「ロマネ・コンティ」1本となった。太平洋上の小舟の上でこの名酒を味わうとは、原田君も生涯忘れ得ぬ想い出となるだろう。

磁針方位240°、平均艇速6ノット。

7月9日(月) 快晴

W. 139°00' N. 25°38' 昨日より晴れわたり、素晴らしい天気となる。水平線よりの旭、そして又、水平線の落日、満月、星座、紺碧の空、硫酸銅の結晶の様な海の色、毎日見ても飽きる事が無い。今、この位置より北に針路をとればアリユーション、南に向えば、はるかイースター島へも行けるのだ。しかし我々はハワイへ行かなければならない。残るは1000哩となる。

磁針方位240°、平均艇速4ノット。

7月10日(火) 晴

W. 139°56' N. 25°10' 昨日よりのデイルン、なんと52哩しか走っていない。未だ1000哩はあると言うのに。本日の天気予報でも高気圧のド真中に入った様だ。これが例の「ホースラティテュード」だろうか。昔の帆船乗り達が嵐よりも恐れたと言う無風地帯だ。動力を風以外に頼ることが出来なかった帆船乗りにとっては致命的であつたろう。船を少しでも軽くして艇速をつけるために大切な積荷である馬を捨てたことからこの名がつけられたと、何かで読んだ事がある。

この状態では最初の予定日数である、2週間を切る事は絶望的である。無線にて日本にハワイ・フィニッシュが大幅に遅れる事を連絡する。タバコが配給される、1人7箱となる。水の制限もしなければならぬ。食料だけは充分にある様だ。

クルー全員1人5ドルずつ出し合つてフィニッシュの日時を当てるトトカルチョをやる。最も近い日時を当てたものが45ドル儲かることになる訳だ。こんな事では、歓迎のツアー組にも会えないかも知れぬ。唯々、風の吹くを祈るのみ。

磁針方位220°、平均艇速1~2ノット。

7月11日(水) 晴

W. 142°03' N. 24°39' 我々の祈りが通じたのか、

やっと本格的な貿易風帯に入った様だ。風は20~30ノットの追風である。かつて、キャプテンクックもマゼランもこの風を利用して航行したことであろう。我々も彼等と同じく風のみを動力としてこの大洋を航海しているのだと思うと胸が熱くなる。このまま風が落ちなければぎりぎりですアー組の連中と会えるかも知れない。

経度が上る毎にカリフォルニア時間を船内時間に修正して行く。それにしてもトランスパックは今回で3度目と言う曾我ナビゲーターの天測は見事である。前後左右に揺れ動くヨットの上から、ヌーンサイトをとると言うのは大変なことだ。奥村君の出すソランも正確お互いに位置を確めあっている。

磁針方位245°、平均艇速7ノット。

7月12日(木) 晴

W. 144°52' N. 24°10' 昨日よりやや風が落ちた様だが、艇は順調にすべっている。ワッチより「右舷前方に帆影あり」と報告。段々と近づいている。無線の交信でDクラスの〈ゼウス〉と判明。真黒のスピンをツブシツブシ走っている。1500哩も走って来てこんな近くでミーティングしようとは、これがオーシャン・レースの醍醐味であろうか。お互いの安航を祈る。

磁針方位240°、平均艇速6.5ノット。

7月13日(金) 晴時々曇

W. 148°10' N. 23°28' 今日でスタートしてから丸二週間経った。カタリナ島を最後に空と海ばかり。水上生活も慣れてしまった。ザーザーと言う波切り音が快い子守唄となる。航行してみても初めて太平洋の広さが判る。大圏航路から離れている故か、レース艇以外の船と会ったのは1週間目に一隻だけである。アホウ鳥とボースンバードが時々艇の近くに寄って来る。飛魚の大群が飛んでいるが、なかなか艇の中には入って来ない。生鮮食料品が少なくなり缶詰食品ばかり食っていると、「あいつを開きに一夜干しにして食いたい」とそんな事ばかり話している。それより私は冷たいビール、ハワイ特産カクテルの「マイタイ」や「チチ」が飲みたい。ハワイアン放送が入って来る様になったので尚更そうだ。Aクラスの〈ジェーダー〉、〈ラグタイム〉、〈マーリン〉がフィニッシュした。ファースト・フィニッシュは〈ドリフター〉、全長70フィートのトランスパック・スペシャル・ボートである。我々も早く入りたい。

磁針方位235°、平均艇速7.5ノット。

7月14日(土) 晴

W. 151°21' N. 22°42' 0200 丁度ワッチ交代の直後、「ドーン」と鈍い音がした。一瞬、艇が大きくヒールする。最初ラダーが割れたのかと思ったが、直径5mmのコートランドのワイヤーが切断する。かねて

から心配していた事が遂に起こってしまった。「大自然の力は必ず人間の弱点をついて来るものだ」と妙な所で感心する。スピンを素早く取り込み、エマージェンシー・ティラーを打ち込んで、#3ゼノアを上げる。風力30ノット。艇速は6ノット。幸い予備のワイヤーを持っていたので、大きなうねりの中を西垣君、金森君、原田君達が懸命の修理の結果、約2時間で復元できた。それにしても舵の利かなくなったブローチングの瞬間、スピンが絡みつかなくて本当に良かった。石川君考案の「スピネット」の御陰である。このネットのため唯の一度も「ちょうちん」にはならなかった。

「どうかこれ以上のトラブルは起こらないで欲しい、平らけく、安らけく航海の安全を守り給え。」朝な、夕な祈り続けて来た。

今夜も星が美しい。明日はいよいよランド・フォール出来るだろうか。

磁針方位240°, 平均艇速8ノット。

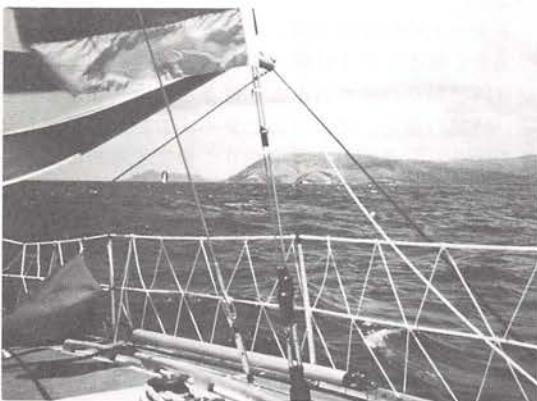
7月15日(日) 快晴

W. 154°30' N. 21°56' 紺と赤のスピンが前方に視認できる。正午までにはなんとか抜いてやりたい。こうなれば1艇でもより早く先航したい。しかし敵も走っているのだから追付かぬ。2400、ダイヤモンドヘッドまで後100浬と報告する。これで何んとかぎりぎりです。ツアー組とハワイで再会できそうだ。

磁針方位245°, 平均艇速8ノット。

7月16日(月) 快晴

W. 156°00' N. 21°30' 0200 ラットを握っていた今田君が「キャプテン、10時半の方向にかすかに光芒が視認できます」と叫んだ。確かに10秒に1閃、白いボーッとした光芒が視認できる。モロカイ島の燈台に違いない。ああ、やっと来たのだ! 夜が明けると正面にマカプー・ポイントがはっきり視認できる。左舷にハワイ島、モロカイ島、そして正面に我々の目指すオアフ島がある。丸16日目、やっとこの眼でランド・フ



マカプー・ポイントよりダイヤモンドヘッド。先行するレース艇は〈フッパー〉

ォールすることができた。

陸地に近づくにつれて風は益々強く、うねりは大きく高くなる。時には二方向からのうねりに「当て舵」が遅れると一瞬の内にブローチングする。しかし全員慣れてしまって誰も恐がらない。それよりも後数時間でフィニッシュするであろう島を見続けている。1200ココヘッドを右舷正横に視認。1215最後のジャイブ。1230トランスバックのチェアマンの艇に乗せて貰って歓迎に来てくれた懐しいファミリーや仲間との劇的なミーティングの後、1240ダイヤモンドヘッドの白い灯台とその沖にある浮標のフィニッシュ・ラインを横切る。

所要日数16日と3時間40分。全航程2384.78浬であった。



フィニッシュ・ラインのダイヤモンドヘッドの白い灯台



7月16日1340、フィニッシュ・ラインを横切る〈NOMIⅢ〉

最後に苦楽を共にして参りました奥村新一、安藤遙、曾我二郎、福元征四郎、石川平八郎、西垣洋、金森寛、今田福成、原田真治の各氏、及びレース後、ホノルルより西宮までレースよりも長い距離を無事、回航して頂いた、中浜博、桶谷昌作、杉原寛信、金原廣志、黒川健一郎、林和宏の諸氏に対しまして心より謝意を表させていただきます。皆様、本当に有難う。御苦労様でした。



阿波踊りレース

嶋田武夫 歌田道教



廻航艇とのあい

大阪湾は淡路島、四国をひかえ、なんと内航船の往來の多いことでしょう。関西にゆくたびにこれらの船の型がかわり高速化がなされています。今回阿波、徳島に渡るにあたり、乗船した双胴船（徳島高速フェリー）は大阪天保山から徳島港までの50マイルを約2時間で走ってしまうのです。1時間30分後にはもう淡路島南端にたどりつきます。このあたりに来ますと、船窓より1,2隻と阿波踊りレース出場の為のレース艇と出会います。他のレース出場艇にくらべ、しごくのんびりしているようにみうけられます。家族、恋人の乗船艇の多いせいでしょうか？ 徳島港着岸までのほんの20分の間に、なんと17~18隻ものヨットを本船より見、1隻見るとに興奮が高まり、幾度となく人の話に聞いた、西日本最大のエントリーを誇る阿波踊りレースに、ついにきたのです。

係留のこと

関東水域でオーナー及び新しく艇を購入した者が困っているのは艇の係留場所です。よく他方面の方々が、沖縄や小笠原や、鳥羽パール・レースに出場し、フィニッシュ後の小網代周辺に係船の申込みをされますが、そんなときまわって関東の人々は冷たいという話を耳にします。これは弁解がましくなりますが、決して関東方面のオーナーが冷たいのではなく、現状では船をとめてあげようにも、それを紹介しようにも係留する場所がないのです。脱線しましたが、このことをのぞいても、徳島外洋帆走クラブ（以後TOSC）のめんどろみのよいこと。たとえば自分たちのバースの間にも入れるしまつです。場所は通称ケンチョピア（淡路島のサントピアに対抗した名称？）、徳島港のつきあたりの水路で『かちどき橋』手前までです。一ヶ所に120隻以上のヨットが勢ぞろいするさまは壮観です。もう少し港が観光都市であったなら、フランスのカヌ、ニースが一夜にして出現したようなものです。日本でこれだけの艇が一同に集まるのは、7月末にNORCで毎年おこなわれている鳥羽パール・レースぐらいのものでしょう。地元の人は毎年恒例になっている為か、橋の上、堤防の見学者はチラリホラリといった程度で

すが、なにぶんにも参加者が600人以上ですから、そのにぎわいは押して知るべしです。

本来港の係留費は50トン未満1日200円とのことですが、阿波踊り期間中はお役所もやすみとのこと、ヨットマンにとってはありがたいことです。ほとんどの参加者は自艇にて泊るとのことですが、もしも旅館、ホテルに宿泊希望の方は1年前に予約する必要があります。当日は平日の倍料金とか。それでも泊ればいい方で、ほとんどだめとのことです。ケンチョピアは入江奥深い為、少々台風でも大丈夫とのこと。遠来の艇にとってはこれもまた嬉しいことの一つです。

係留方法は、兩岸の堤防にバウづけ、スターンはアンカー止めです。みな思い思い、気の合うどうしサイドパイサイド。かちどき橋の上から夕方になると船上すき焼パーティーが見えるのも、又風流なものです。

レースのこと

瀬川氏いわく“目標123艇”。これは今年7月末におこなわれた鳥羽パール・レースの出場艇数です。ちなみに今年の阿波踊りレースの出場艇数は117艇（エントリー123艇）、残念無念。でも鳥羽パール・レースは20年目ですが、こちらの方は7年目です。ここまでこのレースが盛大になりますと運営側としてもぼつぼつ限度とか。今後は又少しちがった方向にもってゆくとのこと。

スタート時間は朝6時、ケンチョピアからスタート海面まで機走で約1時間。この為どの艇も起床は4時。前日阿波踊りに浮かれた人々にとっては、なんともむごい時間の設定。でも一日でレースもし、表彰式もし、その後ヨット連として阿波踊りに参加するのは、いたってあたりまえの時間。遊ぶこともなかなかきびしい、今日このごろの御時世です。

なにはともあれ、眠けまなごで漁船にまけじとエンジンをおん回し、スタート海面へ。前日まで吹いていた風はどこへやら、風力0、防波堤の沖の海面は機走でおきた波ばかり。スタート時間まぎわ、感じられる程度の風は南西の風1%,スタート・ラインが長いので（約450m）、自分の艇だけはコミッティーからは見えなだろうと、独断と偏見でほとんどの艇がスタート・ラ

インにむらがっている。時計ではスタート時刻2分前に突如コミッティー・ボートのスターン部よりドンドンドーと花火の音。これがこのレースのスタートの合図です。スターボード、ツメー杯でスタートできる予定が、スタート・ラインではセールの壁の為、唯一の風がグルグルまわり船と船とがゴツンコ、ワメキチラスこと2、3分。こんなことだったら、もっとゆっくり後方からスタートした方がましなのに。なんとかそここの集団からぬけ出た艇がするするとすべり出す。

スタート10分後、中段スタートのピーターソン $\frac{1}{4}$ トン、センターボード艇と、上一番の $\frac{1}{4}$ トン群がとびだした。その後次第に風が西に振れ、ほとんどの艇にスピンの花が咲く。が、それもつかの間、和田ノ鼻通過ごろから次第に風が落ちはじめついに風はなし。まだ全行程の $\frac{1}{6}$ なのに先が思いやられる。このような状況の中で、中段よりスタートした新鋭ワントナー〈カズ〉(西内海、ホーランド、オーナー有田一郎)とハーフトン〈天霧Ⅲ〉(高松、ホーランド、オーナー氏家睦夫)がまるで機走でもしているかのようにみるみる小さくなる。風は部分的にしか吹いていないようだ。こんな状態でも、昼すぎには折返し地点である舟磯を次々と廻航する。いぜん風は弱い。この分では全艇タイム・リミットにひっかかる可能性もでてきた。暑いし眠いし、船は走らないし、とうとうタイム・リミット。こんなコンディションの中で〈カズ〉と〈天霧Ⅲ〉がフィニッシュ・ラインを切った。まことに立派。

出場艇をみますと、西は広島から東は横浜まで広範囲の参加艇分布で、こんなに遠くからの参加でも決し

てレースではガツガツしていません。今回のテーマである“ヨットに乗る女性は美しい”の言葉につられたわけでもないだろうが、女性の参加者が目立つ。女性参加者の代表は〈RAY〉(レブドメール23フィート)の全員女性によるエントリーでしょう。このレースの為に半年間トレーニングしての出場とか。又数年前まで内海のレースを荒し回った内海の気象が生んだ独特の艇、玄クラスが1隻ではありますが出場しています。が、よる年波には勝てず、今回はタイム・リミットにひっかかってしまいました。女性や古い船の話ばかりで恐縮です。新艇はと言うと日本中にいま出回っている新艇はもちろん全艇種そろっています。この新鋭艇の普及率たるや、関東の比ではありません。2、3ひろってみますと、総合優勝をとげたニコルソン30(シルバー・ジュビリー)は10艇近くも参加し、ピーターソン42(2トナー)あり、ホーランド1トンあり、ピーターソン $\frac{1}{4}$ トン・センターボードあり、ヤマハ・ワンデザイン20フィートあり、ナカヨシ295あり、とにかく話題にはことかきません。しかも一応にレベルが高いし、関東に本拠を持つセールメーカーのお歴々の顔もほとんど見えます。

表彰式のこと

タイム・リミットが午後の3時半、それから表彰式が午後5時、その間1時間半。フィニッシュ・ラインから泊地まで機走で1時間、表彰式会場(体育館)までが20分、会場まではバスが送ってくれ、至れり尽せり、余分なことを何も考えるひまなく、レースの興奮をそのまま表彰式会場へ。これがなんといっても最高です。



上 “ヨットに乗る女性は美しい” 女性賞を贈られた〈RAY〉

左上 同じく女性賞の琵琶湖の淑女は〈銀河〉。後方は岡山の〈エールゲイツ〉

左下 朝日をあびながらのスタートも良いものです。

レース中の話をしているうちに会場で表彰式が始まり、参加者600人、こんな表彰式は初めてです。賞をもらえなくても、皆と顔を突き合せているだけでたのしい表彰式。賞も又いろいろ趣向がこらされていて、いつ自分たちが呼ばれるかわからない。心地良い興奮感とおしゃべり。表彰式の進行がかりの瀬川さん、ひとつも気負ったところがない。つねにすがすがしい笑みをたたえ表彰式が進んでゆく。まずは今日のレース優勝艇〈天霧Ⅲ〉が呼ばれる。会場はわれんばかりの拍手。つづいてファースト・ホーマーの〈カズ〉、両方のオーナーから一言づつ、両オーナーとも顔の筋肉がゆるみっぱなし。あ〜、私も何とかあんな顔になってみたいものだ。つづいて遠来賞。これには関東よりゆうやく参加の〈ジュール〉(横浜)と〈サムライ〉(油壺)が受ける。特に〈ジュール〉は舞台が一杯になるほどの大世帯、両艇とも鳥羽レースにも参加して、又関西へと、御苦労さま!

女性賞、クルー全員を女性でかためた〈RAY〉と、琵琶湖より遠来の〈銀河〉に贈られた。女性の沢山集まる所にはかならず男性が集まるのですから、クルー難のオーナーの方も、ひとつ女性クルーを増やしてみるのはいかがでしょうか。最後に最古参賞として、玄クラスの〈又玄〉が表彰台へ。10年以上一線のレーサーとして、玄クラスを持ちつづけたオーナーに乾杯。

表彰式が始まって既に1時間、参加者の足どりはもうすでに阿波踊りのよう。このへんがレースの最高潮

で、あとは三々五々僚艇をさそってネオン街へ。でもこのレースはこれからがクライマックスなのです。

阿波踊りのこと

表彰式がひととおり終ると、舞台の上に徳島阿波踊連中のプロフェッショナル、藝茶楽連の面々が阿波踊りのリズムにのって登場。司会者もどうにいったもので、600人の参加者の気はずさない。始めに阿波踊りのリズムから説明。リズムは2拍子でチャンカ チャンカ チャンカ……。つぎに手と足の順序、これがまるでナチス、ドイツの行進と同じで、右足を踏み出すと右手を前に出す、左足を出すと左手を出す。最初めんくらっていたヨットマンも、じょじょに藝茶楽連の指導でなにやらあやしげな手つき足どり。そのうち体育館内で輪を作って、ヨットの模型と高張チヨーチン5基、タイコ10台、カネ3台、ハアー エライヤッチャ、エライヤッチャヨイヨイヨイヨイ、チャンカ チャンカ チャンカ……。この勢いのまま体育館を出て演舞場へ。徳島の阿波踊りは4日間つづくのですが、阿波踊りレースは毎回第3日目にレースを行ない、ヨット連がくりこむのです。しかも揃いの法被に豆しぼり。この日ばかりはいなせなお兄さんに変身? ちなみに他の連が80人程度ですからその規模の大きさは押して知るべしです。しかも個性豊かに踊るのですから目だつことこのうえありません。本来見栄えのする踊り方は整然と間隔をあげ、そろっていることだとのことですが、



エライヤッチャ エライヤッチャヨイヨイヨイヨイ

ヨットマンには徳島の人々も寛大なのでしょう。踊ること1〜2時間、解散後もグループに別れて演舞場をブラリブラリ。この分では一晩中余韻がさめないことでしょう。

講習会のこと

阿波踊りレースはTOSC独特のレーティングルールでレースを行なっています。安全検査もしっかりです。又レース・エントリー艇の8割近くまでがセール・ナンバーなし。この為、ライフラインにナンバー表示用の旗を付けての出場です。このレースの出場艇数が7年間で鳥羽パール・レースと肩を並べるまでにいった要因として、メインイベントとしての阿波踊りもさることながら、やっかいなレーティングを取る必要もなく、家族でたのしめ、開催が夏休みのとりやすい8月である。このようなことにより117艇の参加艇の大半がファミリー・ヨットマンで占られており、今回の講習会の内容も広範囲なものとなっていました。会場の徳島青少年センター（ケンチョピアから徒歩5分）の会場は200人収容可能で、講習会始めの40分ぐらいまでは約100人ほどの参加者でしたが、時間とともに増え、ついには満席となったしだいです。このことは関西地方のオーナーの向上意識の強さを物語るものと言えるでしょう。

講習会の内容は次のとおりです。

海事法規（職員法、安全規則、船籍登録）、会友艇登録、レーティング問題等です。

次に配布資料を記しますと、

1.レーティング全集、2.I O R 英文、和文、3.小型船舶事務規定、4.グリーンブック、5.フランス・プレジャーボート、6.小型安全規則、7.会友艇パンフレット及び申込用紙等です。

近年ますますお国とのかわりを持たなければ、ヨットの運行にもさしつかえる現在、オーナーからのこのような講習会に対する要望がますます強くなってるのは当然といえ当然のことでしょう。なにはともあれ、この講習会を通じてなにがしかでもオーナー各位に得るものがあれば講師団としては幸いです。

コミティーのこと

サービス部隊登場→よく気の行届いた帆走指示書が参加艇ごとに手渡されます。その中にことこまかに案内やら注意やらサービスやらが記載されています。このサービスのきわめつけがスタートが朝6時の為留意することのむずかしい物をサービス部隊がお世話してくれるのです。艇長会議の際にサービス券を受けとり、申し込んでおきますと、弁当が1人前500円と、氷は一貫目200円を午前4〜5時にシーマンライクの前で渡してくれるのです。知らない土地でのサービスはほんとうに参加者にとってありがたいものです。

計算部隊登場→このレースはフィニッシュ後すぐ

に成績を発表する関係上、フィニッシュ艇の順位を計算しなければなりません。この為に10人がカリキュレーターを持って待期しているのです。今年のように117艇もの参加があると、ひと苦労でしょう。昨年は発表が約30分おくれたとのこと、これもコミティー・サイドからみればやむをえないことと思われるますが、今年はフィニッシュ艇がわずか2艇の為、有難いやら、有難くないやら複雑な心境とのこと。

本部艇部隊登場→セール・ナンバーの付いていない艇がほとんどの中、頼りはライフラインに取り付けた旗です。昨年などはフリー・フィニッシュで10も20艇もの艇が一緒になだれこんでくるのですから、てんやわんや。そんなことで今年は船型で見わけのつくメンバーをわざわざ選んでコミティーとしたほどで、来年までにはぜひともNORCの会友艇になっていただき、セール・ナンバーを付け、少しでもコミティーの苦労を減らしてあげましょう。

TOSC最大のこのレースには地元の人々はこの日のくるのを指折りかぞえてまっています。ところがレースが近づくにつれて優秀なクルーが一艇から1名ずつコミティーに編入されてしまうのです。その人々の名前を少し書きますと、塩飽健児、富永輪、山本隆三、大宮真了、赤沢元宣の各氏です。裏方にまわられて大変ご苦労さま、これはいづこも同じようですね。

TOSCのこと

TOSCとはもちろん今回の阿波踊りレースを主催した徳島外洋帆走クラブのことです。現在加盟艇は40隻、会員数180人と、四国でも最右翼のクラブです。会長は山内弘文氏、事務局長に瀬川洗城氏、理事5名で運営されています。

レース活動としては公式レースを年10回、非公式の1/4トンレースを2回。公式レースの出場艇数は15隻強、非公式の1/4トンを含めた春、秋のオープニングレースに25隻前後の出場艇があるとのこと。レーティングは徳島方式、安全検査はオーバーナイト・レースの時に次の備品についてチェックするとのこと。備品1.ライフジャケット、2.ライフベルト、3.信号紅焰、4.自己点火灯、5.懐中電燈等。

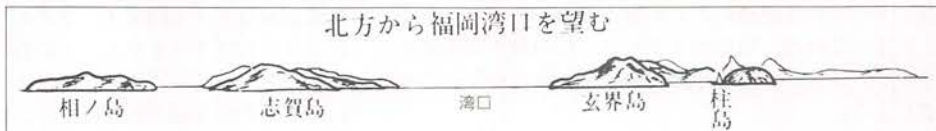
今後のクラブの目標としては、1.沢山の人々にクラブに入会していただきたい。2.運営がかたぐるしくならないクラブにしたいとのこと。阿波踊りレースを、リオのカーニバルのような祭典にまでもってゆきたい。そしてこの期間中にカウズウィークのように、レース派もクルージング派も一緒に楽しめるレース運営をやりたいとのことでした。徳島外洋帆走クラブの皆さん、来年もがんばって活動をつづけて下さい。

尚、クラブの事務所はシーマンライク（徳島市内）内にあります。

（撮影 尾沢 提供玄）

玄海 だより

北方から福岡湾口を望む



NORC玄海支部広報係 片倉静江

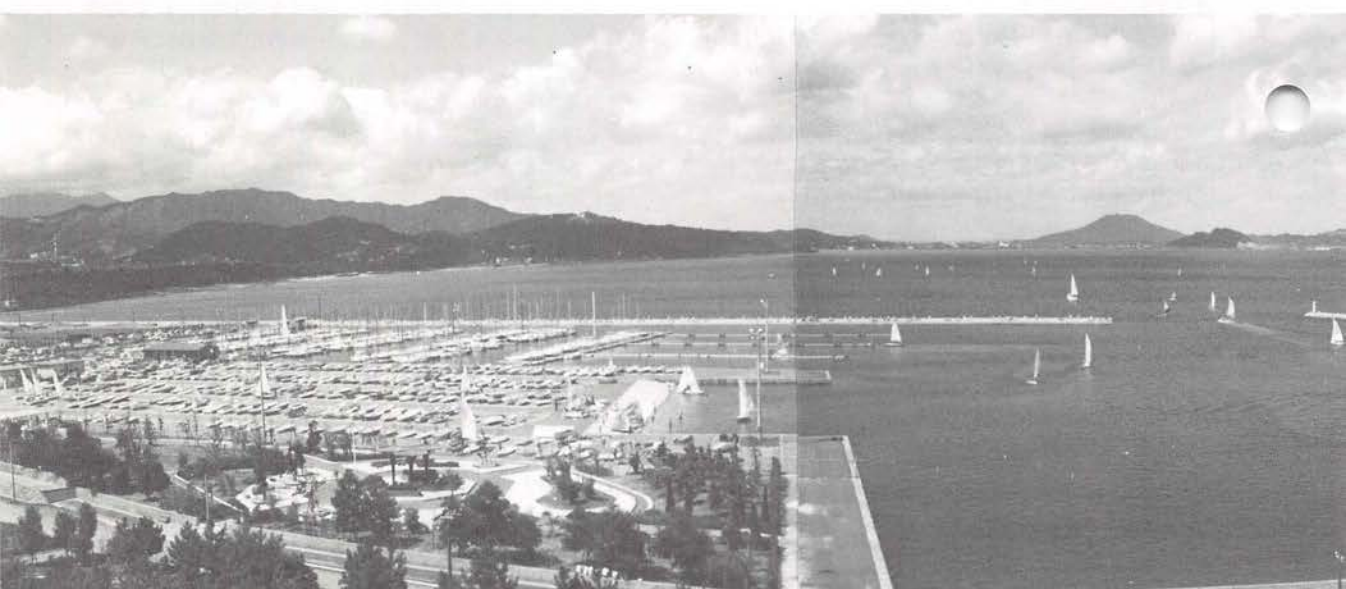
小戸ヨット・ハーバーから眺める夕日は素晴らしい。シート洗いの手をとめて見とれる事がある。もし私に絵心があれば、もし詩が書けたら…と悔しがる程美しい。

福岡市西区に隣接する糸島郡に「糸島富士」と呼ばれ親しまれている可也山（379m）という山がある。姿も良いがその名前が何とも言えない優雅なひびきを持っている。その北東側今津湾に面して毘沙門山（183m）、その他200m位の小山が重なりあっている連山に沈んでいく夕日を林立するマストの間から眺めていると、ハーバー内のざわめきが瞬途絶え、遠ざかって行く太陽の足音の様なものがかすかに聞えてくる様な気がする。この世に存在するあらゆるものの中で太陽程偉大で、そして人々の心を捉えて離さないものはあるまい。棧橋が裸足で歩かず、汗が目流れこむ真夏でも生きている事を感じさせてくれるのは太陽であり、頬がカチカチになり、言葉も満身にしゃべれない真冬の帆走中、フト雲間からもれる太陽の暖かさを痛感したヨットマンも多いと思う。その太陽が一日の日課を終え、静かに落ちていくのを岸壁に座って見ていると、過ぎ去っていく「今日」と又「明日」への期待と不安に何かしら甘ずっぱい言葉にはならない感動がこみ上げてくる。リオの夕日が素晴らしいとか、ナポリ港で見る夕日が如何に美しくても絵葉書を見ている様で、

そこには私達を直接結びつけるものがない。やはり我が小戸ヨット・ハーバーの夕日が一番美しいと思う。ロマンチストの或るオーナーが、中学と小学校五年生の息子達に「夕日を見て感激しないか？」と聞いたら、1人はボカンと親父を見上げ、1人はチラッと上目使いで夕日を見ただけで知らんぷり。「あの美しさがわからないとは情ない！」と嘆いておられた。悩み多き年頃にでもなれば……。

黒いマストが次々と視線をよぎり、涼しい海風が頬を撫でる頃になると、さんざめいていたハーバーも静けさを取り戻し、キャビンで楽しい宴の灯をともし頃でもある。帆走中は飲まない我が艇も「スナック〇〇」と別名を頂く程舳つた後は盛大にやる方で、以前21フィートに乗っていた頃一度に13人押しこんで飲んだ事があった。肩越し、脇の下からお代りする手だけが見えて顔なんか全然見えないのが2、3人いた。何はともあれ海で仲間と酌み交す酒はうまいし、夕日を背に受けて飲んでいる野郎共のシルエットも又素晴らしい。

いつもしんがりを承る我々が後片付けをすませ家路につく頃、夜露にぬれたスタンプが照明灯に映えてキラキラ光り、防波堤に黒くうづくまる釣り人もまばらになり、もう可也山は夜のとばりに包まれ、ステアーのセレナーデだけが聞えてくる。



右前方「可也山」。手前今津湾。左部建築中のクラブハウスは、今年11月完成予定。

書かれざる「NORCだより」



河原 昭三

東京の旦那（小網代湾にヨットが係留されはじめた頃、地元の人はサガミのオーナーをそのように呼んでいたらしい）の薦めで、再び懲りもせず昔の話を書く破目となりました。

前回でも述べたように「NORCだより」の内容は全てレース案内と、その結果報告の一辺倒で、今日のような技術面での啓蒙とか、会員間の情報交換的なものは皆無でした。しかし新艇については紹介として載せる以前に、現今のようにマスプロで量産販売されず各造船所はオーダーメイドですので、春に注文して秋に進水するといった状態ですから、誰かさんが、誰かさんの設計による新型艇を某造船所で建造していると、口コミによる情報が伝わり、その詳細が意外な程広く知れわたり、わざわざその造船所まで見に行き、自分の船でもないのに進水を楽しみにしていたくらいでした。特に大型艇（と言っても30フィート～35フィートぐらいのものですが）ともなると多勢の人が見に行ったものですから、造船所の社長さんは船を造る傍、それらの人達との応対も大変だったのではないのでしょうか。又それだけに造る立場の人でも誇りをもって建造されたことでしょう。したがって艇の性能は別として、係留してある姿で設計者、造船所の見分けができるくらいに個性のあったものでした。

往時のクルーなら誰しもペンキ塗りの経験はあり、ワイヤー（リギン）のスプライスなどは手を傷だらけにして整備したものでした。がいてベテランのクルーなどペーパーの種類の使い分け、磨ぎ方、塗装など本職に負けず劣らずで、乗る人、造る人も仲間同志としての交流でした。今でもシャーク・シリーズのオーナー関根久さんは自分の手で愛艇を丹念に手入れされていますが、又同氏は新人教育の面でも関根学校と言われる程に斯界の第一人者でもあります。

もう一人後輩指導の面では悦ちゃんこと土井悦さんも忘れてはならない人です。私の手がけた「NORCだより」の中で土井さんの主宰するヨット・ゼミナーなるものがあり、当時横浜駅西口にあった横浜私学会館の一室で週一度、蚊に襲われながら同氏の手旗、発光信号、天気図の作成、関根久さんのセールと風の関係、小田達夫さんのチャート・ワーク、渡辺修治さんの艤装講義等を熱心に学んだものです。

土井さんは、私が事務局を引継ぐまで本職のかたわ

ら一人で業務を請負っておりましたから、業務引継ぎのため本職（横浜市南土地区劃整理事務所長）の事務所へ伺った時、机の上に本職（役所）の書類らしきものは見当らず、ヨット又はNORC関係の書類などが山積みとなっていましたから、本職の方は一体どうなっているのだろうと思議に思いつつも、役所勤めはいいなと羨む気持ちがこの時はじめて実感となって湧いてきました。その後、鶴見地区の所長として転勤されても、1961年鳥羽パール・レースのレース委員会はこの事務所で行なわれたものです。この人からヨットを取りあげたら何も残らない土井さんでさえも、日曜日にヨットに逢うためには奥さんの目を誤魔化し、セール・バッグを窓から外へ出した後、身一つで玄関から家を出るという苦勞もあるとボヤいていました。

1962年鳥羽パール・レースの頃でしたか、土井さんは愛艇〈チュンチュクチャン〉（全長13フィート、シーガルの改造型でフィンキールが簡単に取外せる本邦最小の外洋帆船）を駆ってレース模様を洋上観戦する予定で下田へ向う途中、相模湾のド真ん中で船外機に給油中、照明用のカンテラの火が引火したため火災となり、カチカチ山の狸の心境でやっとの思いでホーム・ポートに辿り着きましたが、人・船共に生々しい焼傷の跡でしたけれども、本人曰く「これで女難・水難・火難の三難を味わった」と落着いたものでした。

この年11月のレースで遭難事故があつてから、今日のように厳しいレース・安全規定が設けられ、今でこそ小型船舶検査が実施されるようになりましたが、15年前から横山造船設計の横山晃さんが提唱されていた事です。その頃のレース参加艇には、航海灯が装備されてもバッテリーが不備のため点灯できず無灯火で帆走し、他船が接近すると小さなフラッシュ・ライトで自艇のセールを照らして相手に確認させたものです。私自身も初島・利島レースに〈ブルーリボン〉（艇長五十嵐保夫氏、元葉山マリナー・ハーバースター）で参加し、本船の接近の都度船内から航海灯（キャビンサイド）ヘローソクを近づけるといったお粗末な事もありました。又航海灯によって他のレース艇に自艇の位置が知られるのを嫌って灯火管制を行ない、本船が近づくと点灯して帆走するという、今にして思えば肌寒くなるような話です。ましてや新艇を除く他は、補助エンジンからして大体に船外機が多く、インボード

・エンジンにマリン・トイレの装備された艇を見ると、豪華ヨットの如き印象をうけました。

前出の五十嵐保夫氏が、ある日のクルージングにオーナーが芸者を同乗させた折、洋上で尿意をもよおしバケツで用を足したそうですが、その同じバケツで食器を洗うのですから、如何に海は清濁あわせのむ大いなる母か、そしてヨットマンの神経の太くなるのも頷けます。私も〈ブルーリボン〉に乗る機会に恵まれ、レース、クルージングと充分に楽しませてもらい、その都度五十嵐氏と一緒にの時間が多く、その習性か夜の巷をさ迷い歩くのも一緒でしたから、あるレースでナイト・ウォッチを組んだ時、当然話題は二人が行きつけ

の飲み屋からスタートして、あの店、この店、梯子酒等に話がはずみウォッチの交替を忘れるほどに語り明かしたこともありました。又前述の初島・利島レースでもナイト・ウォッチを組みましたが（他のクルーがマグロとなったため、止むを得ず岡田港へ避難するまで頑張る）、最も気象状況の悪い2000頃、五十嵐氏が空腹を訴えたので私が激浪のキャビン内で昼食の残り飯を握り、2人してコックピットでパクつきましたが、必死の思いで握った形の悪いおにぎりの中身に鮭ならぬロブの糸屑が五十嵐氏の口から出てきました。

因みに〈ブルーリボン〉は進水時〈シャーク8世〉と命名され、僚艇〈シャーク7世〉と赤い船体を並べて岡本造船所前に浮べておりました。28フィート・ヨール型アフターキャビンのある、当時としては比較的豪華なヨットでした（それでも補助エンジンは船外機、マリン・トイレなし）。しばらくして名前に抵抗を感じるようになりました、というのは我々はヨットの呼称を時には略し、例えば〈コンテッサ2世〉をコン2、〈シャーク7世〉をシャーク7と呼び馴らしますと、さしずめ〈シャーク8世〉は……となり、優雅なヨットに相応しくないためオーナーに関係のある〈ブルーリボン〉と改名を余儀なくされた次第です。

マリン・トイレに固執するわけではありませんが、私の義弟中山照彦君がクルーとして、マリン・トイレを装備した新艇〈月光3世〉で大島レースに参加した時の事です、あるクルーが使用後の後始末が完全でなく（多分初めて使用したのでしょう）、しかもバルブを閉め忘れたためヒールした際逆流した汚物の散乱したHEAD ROOMをご想像下さい。結局、同君がレース中波に揉まれながら狭い密室の中で大糞斗したとの糞尿談を聞きました。

どのヨットにも、レース又はクルージングにおける諸々の裏話や思い出が沢山ある事でしょう。1963年に



〈ブルーリボン〉でクルージング。

左はし河原氏、五十嵐氏（前面中央）、他はKCCのメンバー。

〈ノブチャン〉のオーナー安岡信一氏がレース委員長、前出の中山君が副委員長を担当した神戸～横浜レース（鳥羽レース併行）がありました。神戸レースに参加した艇団が強風下の熊野灘水域において帆走中、和歌山県西牟婁郡安宅崎の沖合で高波による浸水で沈みかけている第2寿福丸（40トン）の操舵室上で救助を求めている2名を発見し、〈スターダスト〉（谷川晴彦艇長）、〈ドンドロ〉（前田豊一艇長）、〈ミネルバ〉（貴伝名一良艇長）、〈モサ3世〉（吉田義明艇長）の4艇がレースを中断し、救助活動を開始、2名を無事収容した後、周参見へ寄港してから再度レースを続行した記事が、当時の新聞に掲載された事がありました。（52号P14参照）このレースは横浜フィニッシュ（この年から鳥羽パール・レースは三崎フィニッシュとなった）であり、現今のように無線によるレース状況の把握もままならず、参加艇のフィニッシュ時に他レース艇の状況報告や、海上保安部・東洋信号所等へ特別にお願いしてレースの状況や艇の確認報告によって、その概要を推測することができる状態でしたから、レース委員長自ら12フィートのボートで東京湾口まで出張確認し、その帰途、第三海堡沖で海上保安部のお世話になった事もありました。

又、第1回三宅島回航レースの時には、三宅島付近のポイントに海上保安部の巡視船「しきね」が、強風下一晩中我々レース艇の通過の都度、投光器で確認され第三管区海上保安本部経由でレース運営本部に報告されていましたが、レース艇にとって非常に心強く感じた、ある艇のクルーが語っておりました。このようにして常に海上保安部の絶大なる協力と理解があったればこそ、今日の如き国際的レベルのNORCに発展したといっても過言ではないでしょう。

この三宅島レースの記憶に、入賞したサンダーバード型（全長26フィート耐水ベニヤ製）のオーナー、フ

ランク氏(当時現役の米空軍中尉)がスタートからフィニッシュするまで一人で舵を握りっぱなしで、レース中に口に入れた食べ物らしきものはソーダビスケットとチーズのサンドウィッチ2枚とリンゴ1ケのみで完走し、上陸後コミッティーの私に「これで厚いステーキにありつける」と、嬉しそうに笑って食堂の方へ消えて行きました。同氏は翌年5月空軍を退役し、永住の地をオーストラリアに求めて、同艇によるシングルハンドで日本を去って行きました。短い期間の知り合いでしたが、私にとっては印象の強かった一人でした。

CCJ(クルージングクラブオブジャパン)からNORCとなった初期の頃は外国人のオーナーが多く、したがってレースも大半が外国勢で占められていましたから、まるで国際レースの様相を呈していました。艇数に比べてクルーの多い時代でしたから、はじめのうちは先を争って乗り込みますが、お国柄の違う故か喰べ物で参ってしまうようです。あちらさんはパンとコンビーフの缶詰か、ビスケットと果物少々といったもので平気ですが、我々は胃にずっとしりと量感のあるものでなければ喰べた気がせずといった具合で、長いレースになる程空腹感のはつの一方でしたから、食糧事情によるアメリカや欧州共同体との会談は不調が目だち、次第に外国艇に乗るクルーの数は減少しはじめました。勿論インスタント食品の無い時代の事ですから、私などは常に乾パンを用意し、時には乾パンならぬ湿ッ気パンを食した事もありました。

その頃の外国勢では、〈バッカニア〉、〈カザハヤ〉、〈ムヤ〉、〈モカディック〉、〈ヨーヨー〉、〈バレリーナ〉、等が盛名を馳せておりました。そのほかヨットではありませんが、バーディーさんが自艇〈ジブシー〉(全長50フィートで無線の完備されたモータークルーザー)を自ら操船してNORC主催の各レースに、全くの好意から私設護衛艦としてエスコートされ、多くのヨットマンに親しまれ、深い交流がありました。

レースの賞位とは別に、その年度に最も長いコースをクルージングした艇を対象に表彰するブルーウォーター賞なるものがあり、第1回目はたしか式根島へクルーズした〈フルール・ブルー〉で、次に八丈島へクルーズした〈チタ〉が表彰されております。どのような巡合わせでか、〈フルール・ブルー〉のブルーウォーター賞旗が私の手許にあります。私自身持つべきものでもありませんから、どなたか当時〈フルール・ブルー〉と共にクルーズした方のご希望があれば進呈いたします。もしご希望がなければNORC事務局に記念として保存していただく事も考えております。これからのNORCの発展を思うと、NORC誕生の頃からの歴史と、その歩みを記す上にも記念館のようなものを後世のヨットマンに遺すことは大きな事業といえるでしょう。是非実現したいものです。

ヨットマンは酒の好きな人が多く、又酒豪揃いです

から、短いデー・レースなどには食糧の代りにウイスキーを余分に積んだという話も聞いたことがありますから、ヨットマンとアルコールに関する話題には事欠きません。そもそもファースト・フィニッシュ後デッキで、次々とフィニッシュする後続艇を眺めながらワイワイガヤガヤ言って飲むビールや水割りの味は又格別なものです。往時は清水タンクとかポリ缶のようなものに飲料水を用意するのは意外と少なく、大体は一升瓶であったり補充としてウイスキーの角瓶を利用して船内に並べられていましたから、その艇の酒量の程を伺い知る事ができましたが、〈フルール・ブルー〉などはその最たるものでした。しかも同量のアルコールでも陸と洋上とは異なり、気の故か海で飲む酒は悪酔いしたことはありません。但し量が過ぎればこの限りではありません。

ある年の鳥羽パール・レースに参加した、レース戦績では知名度の高いF艇の航跡図のお話です。鳥羽を一斉にスタートし、一路横浜フィニッシュ目指してレースは開始されました。翌早朝御前崎沖を通過する頃、自己の予測するタイムをはるかに上回る速度で帆走しているのがわかり、かつその海域にレース艇の船影見当らず、このまま走れば充分余裕のあるダントツ間違いなしと判断、まあ慌てて突走る事もないだろうし、丁度昼食時でもあるから途中一休みして、美味しいものでも喰べようと意見が纏まり、係留した処が西伊豆のある小さな港でした。レース規定では途中寄港した場合、エンジンを使用しなければ失格とならずレースを続行する事が出来ました。昼食のための小休止のつもりで昼に座ると、誰言うもなく渴きを癒す口実で一杯がそもそものはじまりで、元来がアルコールとは親戚付き合いをしている人達ですから、時がたつにつれて止まるところ知らずで遂にダウンとなり、翌朝再スタートの結果は入賞?を諦めるといった嘘か真か信じられないお話でした。

私なども酒の嫌いな方ではありませんから、第1回



第1回黒潮南進レース、帰路の伊豆急行ビーカーで。



黒潮南進レース、レース本部宿舎で。初代会長
関谷さん(左)と当時海上保安庁勤務の現理事山口さん。

黒潮南進レース(伊豆急開通記念)の時、レース委員長岡本豊さんと副の私とが下田東急ホテルで行なわれた前夜祭でのアルコールの補充を下田の街に求めてさまよい歩き、出来上った頃には自分達の宿へのコースが判らず迷い子となり、お巡りさんの護衛付でやっとの思いで旅館(山田屋)に帰り着き、翌日二日酔いでコミティー・ボートに乗りましたが、その帰路伊豆急行のピアーカーで再び飲んだ事もありました。

相模湾ポイント・レースから現在の沿岸レースとなったその母体は、1963年に〈コンテッサ〉のオーナー石原慎太郎さんが、当初、楽しいお祭り気分のレースをと発案されて、スポンサーにサントリーの協力を得て主宰されたのがサントリー・カップ・レースでした。年に数回行なわれ、その時の風向によって三つのコース(小網代～葉山廻航、小網代～江の島回航、小網代～葉山～江の島回航)の一つを採り、レース終了後参加者全員が表彰式会場ヨッテルに集り、スポンサー提供のサントリービール・ウイスキーの飲み競べの中で、その日の賞品の授与が行なわれました。又年度優勝艇には当時十万円もする立派な銀製のバイキング・カップが持ち廻りされていました。

たまたまこの表彰パーティーで飯島さんと同席し、二人で痛飲した後、テンダーで〈サガミ〉に戻り、日本酒で口直しをした上、更に自ら自動車を運転して帰路葉山の渡辺修治さん宅に立寄り、ウイスキーで仕上げをしてから私を横浜でおとし、無事帰京したそうです。もっともその頃は今のようにレジャー街道は混雑せずスナナリと東京・油壺間が往復できたものです。

又シゴキと酒量で名高い〈潮風〉の当時のレギュラー・メンバーであるNさんの話ですが、快適なセーリング中は一人静かにキャビン内でグラスを傾けているオーナーの竹下政彦さんですが、海が荒れ模様となるや途端にコックピットに出て船酔い寸前のクルーの目の前で右手に水割のグラス、左手に生のベーコンをこれ見よがしにグチャグチャ食べはじめたので、船酔いする元気もなかったと述懐しておりました。

このようにヨットマンと酒に関しては話題が豊富で、それぞれの艇によっては語り尽せないものがありますが、一般的に酒と女は付物ですが、不思議とヨットの酒についてはその噂すら聞いた事がありません。この稿もそろそろ紙数の終りに近づいてきましたが、女性の話が出たついでにいささか私事で恐縮ですが締めくくりとして書かせていただきます。何度か話に出てくる1962年11月の初島・利島レースは生涯私にとって忘れる事のできない悲喜交々の思い出があります。当時私は独身を充分に楽しみ、数人の女性と知り合っていました。このレースでの遭難の悲報はテレビ・ラジオでいち早く報道されましたが、その時私の兄妹よりも真っ先に母の許に心配して駆けつけてくれたのがH子であったと、帰宅後母から聞き、私は或る決心(35才の独身に訣別)をしました。それが今の家内です。ヨットが機縁で世帯を持つ事になりましたが、それ以後その時の借りが返せず、今もってヨットに乗る時は多少の遠慮があります。けれども私がヨットと縁を切る意志の無い事に変わりはなく、むしろ今まで仕事の関係で、長いことヨットに乗る機会から離れているのに同情していますから、そろそろ昔の仲間と語り合っただけで旧交をあたためたいと希っております。

余談ですが、1964年の神子元島レース(10月末)に〈のぶちゃん〉で参加し、フィニッシュ後諸磯沖でオンザロックした際私が落水し、辛うじて一命を取り止めた後、その後、NORCの努力が実って諸磯に灯標が建てられましたが、奇しくもこの工事を施工したのが私の従兄であることが最近になってわかりました。

前回に引き続いて今回も古い話を継ぎ合せたものですから内容と年代に誤りがあったかも知れませんが、過ぎ去ったものより今後のNORCの発展を大いに願っております。



NORC協会ニュース

海事法令指導専門委員会事業

北海道講習会開催

北海道外洋帆走協会の協力のもとに、既にOFFSHOREで案内の予定通り、去る9月1日より3日までの3日間にわたり海事法令諸問題ならびに外洋帆走に関する内外の近況等について、NORC本部より嶋田武夫氏ならびに高沢好一事務局長が訪道して講習会を実施した。

今回は道内で最もヨットが多く係留・陸置きされている小樽を主体にし、3日間の延べ参加人員が72名で

はあったが、講演実技に伴って質疑応答の内容が非常に豊富で充実したものであった。

9月1日(土) 札幌電気通信会館会議室において1800より講習会を2時間半にわたり実施。会館は夜間の使用ができないところを無理にお願いして認めてもらい、定刻にはオーナーもしくはボースンの資格者ばかり27名も参加した。

内容については、免許制度のあり方と関東水域における最近の取締り状況、ならびに無免許者に対する取得の方法、具体的には各種免許取得講習会のヨットマンだけの単独グループ開催方法、またヨットマンだけの免許取得の勉強会開催方法を講演した。夜間に講師を招いて講義をうけ実力を蓄えて学課の国家試験に臨み、それに合格の後モーターボートによる実技講習を経て所定期間内に実技の国家試験を受けるという勉強会方式に非常に感心がもたれた。ただ、ヨットマンがなぜモーターボートで試験をしなければならぬのか、ヨットマンにはヨットで試験を受けさせるべきであると、所轄官庁への疑念を大いに示すと同時に、NO-RCの関係方面への働きかけを要望された。

次に船検問題にうつり、搭載義務のライフラフトを購入するに際し、ラフトそのものよりも大きい容れ物で送り付けられてきて、格納するのに非常に不安定で煩わしくて困っている実態が報告された。この誌面を借りてマリン事業関係のかたにお願いしたいのは、かようなことのないようきめの細かい商品を販売してください。また航海灯を義務付けられて取付けたが、暫くの間を経過すると取付金具が腐蝕するのはどうしたのか、それが検査指定品であるが、塩分付着による化学作用をもっと充分に研究されて認定をし、販売もすべきではないか、等々の苦情も訴えられた。

会友艇登録番号の問題については異存はないが、いふならば登録することによってヨットマンが結集される訳であるから、連合体を強固にして一つの力となり、守るべきものは守り、不適当なものは改正するという方向に海事法令問題に臨むのが登録番号の大きなメリットではなかろうかとの意見が出された。もっとも、取締対象にはなりたくないが、セール番号は付けたいというのが本音であろうと考えられた。会友艇登録については北海道外洋帆走協会に既にNORCから届けられたパンフレットを所属の45艇に及ぶ全オーナーへ発送したばかりで、その中からその日現在で10艇の申込希望者があるとの報告をうけた。この問題についてはまた、北海道という場所柄セールメーカーのロフトがないために、番号の縫い付けには関東近辺のメーカーへわざわざ送らねばならないという費用や、登録料の他に番号の縫い付け費用が最低限2万円が必要となるので、大きな出費をよぎなくされるので、何とかならないだろうかとの問題が提起された。ここで次にセールメーカーさんをお願いいたします。会友艇登録の申



受講者の真剣なまなざし

し出があった既に進水しているヨットに対して、北海道へ出張して番号の縫い付け、オーナー負担の輸送費の削減、セール番号縫い付け料金の割引等、商業的には当面のメリットはないかも知れませんが、何とか悩みを解消していただけないでしょうか。

その他、内外のレース、計測の問題等の講演と質疑が予定の時間一杯活発に続いた。

9月2日(日) 小樽市市民ヨット・ハーバー(仮称)において、28フィートのモーターボート「しらかば」をチャーターし、運航のためのハンドリング操作、エンジンカバーを外しての構造の説明、エンスト、エンジン火災の場合の応急措置を油まみれになって実際に訓練した。曇天の中、無免許者を主体に総勢34名が朝10時より参集し、約10名づつ3交替で途中昼食時間1時間をはさみ、午後3時まで続けられた。ただステアリングを握って外海での運航訓練に際し、モーターボートとはかくも音が煩わしく、パンチングショックの激しいことかと、ヨットとの比較ばなしがしきりにでていた。実技試験の要領については黙々とメモをとり講義をうけていた。

この市民ヨットハーバーと呼んでいる場所は泊地としては正式に認知はされていないが、市当局も数が増えなければ、そのことで黙認の形となっている。活用されていない岸壁の一部に10艇ほど舫っており、小樽港の正面の突当りにあり、波が立つと木の葉のようにもまれるので、何とか整備された泊地・マリナを自分達のものにしたい、との意見も出ていた。

実技講習を終え小樽港西北の岬の灯台下にある私営祝津マリナを視察した。小規模ながら陸置き艇が30艇ほどおり、その隣にはスロープを利用できるディンギーが20杯ほど置いてあって、折しも強化練習中とかで北大のヨット部学生が岸壁の外側で荒波の中をセーリング中であった。ここでは北海道でNORC会員かつ艇登録第1番目のヤマハ36フィートのワントンクラス

が一番大きく、その他は25フィート前後が主力である。海が荒れると狭い堤防の入口からダイレクトに波がマリナに入ってくるのと、またそれに伴ってクレーンの使用が危険なためにセーリングができないとのことである。元来は漁港であった場所をマリナにしたので、ヨットシーズンが終る10月を過ぎると寂しくなるのだそうだ。灯台のすぐ真下の岬の中腹に「にしん御殿」の旗が翩翩とひるがえっていた。

9月3日(月) 小樽市ホテル北海ダイニングルームにて、北海道外洋帆走協会理事長船木幹也氏、理事海老名敏男氏等地元ヨットマン代表11名と泊地問題ならびに会友艇問題等々の諸問題を昼食をはさんで3時間におよび討議し、意見の交換を行なった。

以上今回の北海道講演に併せて諸々の問題点を討議し合うという非常に意義のあるスケジュールであった。なお今回の催しの準備にご尽力くださった上記おふたかたに誌面を借りて御礼申し上げます。

(高沢記)

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

1729 零 (RAY) BW30A 8.960×7.100×3.040×
1.680 廣瀬哲之, 廣瀬哲之, 廣瀬隆之, 加藤光蔵 (共
同) シーボニア

1793 TINKLE TICK GS30 8.99×7.47×3.10×
1.75 菊仲俊美, 浅野正文, 木田成器, 藤田滋, 丹生谷満,
上田昌太郎, 上田敬治 (共同) 志賀Y. C. / 艇名の由来:
艇名を決める時, その名の意味を重視するよりも語呂
のいい名をとという事で, 皆で考えた結果“tinkle tick”
になりました。意味は“ちりん ちりん”です。/ 抱負:
先輩諸氏のご指導を受け, セーリング技術の向上を計り,
NORCのレースで良い成績をおさめたいと考えており
ます。/ 顔ぶれ: 私達の艇はすべてオーナーがクルーを
務めて居ります。なにしろ一昨年セーリングを始めたド
素人の集りです。志賀ヨットクラブが私達の出会いの
場。それまで, 全く知らない者同志が何時の間にかグル
ープになり, いつの間にかティンクルティックを共同購
入という運びになり, 今日に至って居ります。セーリン
グが大好きという共通点を除けば全く異質の人間の集り
です。外科医の浅野さんはコマネズミの様に動き廻るホ
ォアデッキ兼スピントリマー。ファイトの固りです。技術
屋の木田さんはエンジンをバラバラにして組み立てると
いう, 強風時のヘルムスマン兼機関長。老舗の昆布屋「ぎ

ぼし」のボンボン上田さんは, ヨットの事なら何でも知
っている情報屋でヘルムスマン兼総務部長。プロカメラ
マンの藤田さんはティンクルティック専属デザイナー兼
ミドル。セールスマンの丹生谷さんは何でもきさくに引
受けてくれる好青年, ミドル。ミッキーマウスの大好き
な私, 菊仲はセールトリマー兼コック長。6人集ればた
いていの事は出来てしまう顔ぶれです。よろしく!

2219 PEGASUS V 高井 7.629×5.85×2.823
×1.427 北村勝彦, 岸勝彦, 田中英史, 秋山雅幸 (共
同) シーボニア / 艇名の由来: 前オーナーから, そのま
ま引継ぎました。/ 抱負: もともと '78年ワールドを狙
って造られたレーサーですが, われわれはクルージング
派が殆んどなので, レースもやるがクルージングも楽し
みたいと思ってます。

2307 SHERAZADE DOU30A 8.84×7.01×3.05
×1.52 東 尚充, 的形

2315 BLUE ANGEL N300 8.99×7.26×3.05×
1.65 山田英一, 石原捷平, 市村雅弘, ハツ橋秀輝 (共
同) 油壺。

2409 寿宝丸II ヤマハ30 8.97×7.20×3.23×1.75
岩井貞雄, 室津 / 艇名の由来: 大正10年頃, オーナーの
父親が乗っていた4本マストの帆船の名前, カエルの子
はカエルでその子も海狂いし, 艇名も同じ。

2432 THE WIND UP Farr 920 8.990×7.150×
3.050×1.590 市川高広, 津。

2457 鯨夢 (GAME) ソレイユルボン 8.00×6.20
×2.78×1.50 木谷武志, 広瀬一史, 原田茂 (共同) 鳴
尾マリナ / 艇名の由来: オーナーの1人, H氏の渾名
「泥鯨」に由来する。クジラの夢は多分大きな夢なんだ
ろう。Life is but a GAME. / 抱負: とにかく初めて
のクルーザーなので, 艇を愛し, レースもしたいし, ク
ルージングもしたい。

2458 スターシャーク ヤマハ33 10.17×8.20×3.35
×1.90 山田元久, 広島フリート / 艇名の由来: 瀬戸内
海に釣に行き, タイを釣る予定がサメが釣れました。サ
メの名前はスターシャーク。調べますと, サメの中では
型が良く速いので, それにあやかり艇名としました。/
抱負: 出来るだけ, 多くのレースに出て腕をみがきたい
と思っている。/ 顔ぶれ: 素人ばかり集まってレースに
出ています。職業はいろいろ, 5年間, 同じクルーでが
んばっている。/ NORCへの要望: 艇を変える時, 古
いセール・ナンバーを使える様にしてもらいたい。

2459 LIONET REIKO II ヤマハ25 7.55×5.87×
2.73×1.700 榊原邦章。

2460 THE POLESTAR II Y-30C 8.97×7.20×
3.22×1.75 扇原勝行, 石関秀爾, 木更津ヨッテル / 艇
名の由来: 永遠の星, The Polestar. 青春の想い出,
The Polestar.

2464 APPASSIONATA II YA36A 10.95×8.86×
3.61×2.00 後藤壮一郎, 小樽市祝津港 / 艇名の由来:
私はベートーベンのピアノソナタが非常に好きで, 特に

風と暑さの54時間

第9回佐渡レース

石川県ヨット連盟 増山 豊

例年8月14～16日に行なわれる石川県ヨット連盟主催の佐渡レースも、今年は第9回をむかえ、日本海における石川、富山、福井、新潟のヨットマンの集う夏の一大イベントとして定着したものとなっている。

能登半島穴水湾から佐渡の小木港沖を折り返し点とする往復150マイルの長距離レースは、夏場の季節風の弱い時期に行なわれるとは言え、一たび低気圧が通過すれば大荒れとなり油断はできない。

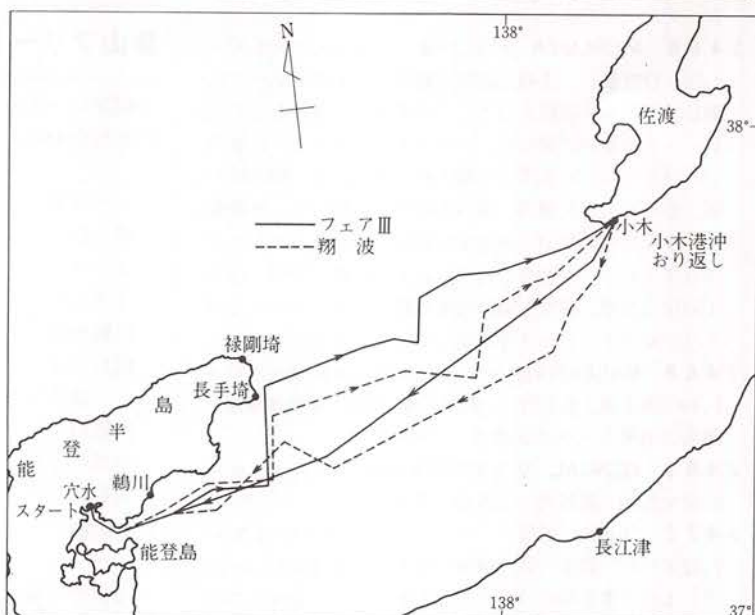
また、対馬暖流と、佐渡から富山湾へ向うその反流を、いかにうまくつかまえるかというナビゲーションのレースとも言える。

参加艇は、ORCのカテゴリ2に相当する安全設備を持った艇に限られており、今大会には北陸各地から12艇が参加した。

8月14日午前5時、まだ明けやらぬ金沢工大ハーバー前をスタートした艇は一路佐渡へ。東シナ海上の台風10号の逆影響で、レースは終始微風のもとに展開されることとなり、暑くて長い戦いとなった。

数時間にわたるいくつかのカームに耐え、星の降るような夜を2度もくぐり抜け、ようやく54時間以上をかけてフィニッシュしたのは〈フェアⅢ〉と〈翔波（とば）〉の2艇のみ。他は全て60時間のタイム・リミットにひっかかってDNFとなり、暑さの中の頑張りにもくわれぬ気の毒な結果となってしまった。成績は左のとおり。

来年はいよいよ第10回をむかえる。良い風と、数多



くの参加艇を期待したい。

1979、第9回佐渡レース成績表 Nルール

艇名	艇種	TCF	所要時間	修正時間	順位
フェアⅢ	(チャンス39)	0.801	54-33-15	43-41-52	1
翔波	(ハイグレース33)	0.758	57-59-35	43-57-31	2
コンゴルド	(ピーターソン33)	0.757	DNF		
アムール	(ピーターソン30)	0.736	"		
海坊主Ⅲ	(カウフマン30)	0.733	"		
コンステレーション	(なかよし30)	0.733	"		
ジュン & トモ	(ヤマハ30)	0.721	"		
セ・ラ・ヴィ	(ヤマハ30)	0.721	"		
トキV	(フェー927)	0.714	"		
ワンダー	(ソレイユ・ル・ボン)	0.698	"		
アナコンダ	(パピヨン)	0.682	"		
スティング	(パピヨン)	0.682	"		

ピアノソナタ作品57「熱情」にちなんで付けたものです。ヨットが海を走る様子は素晴らしく美しく、それを支える人間の情熱に限りなく憧れるものです。/抱負：北海道方面での外洋帆走協会の主催するレースは無いようですが、出来れば公式のレースの一つは行なってほしいと思います。季節に制限がありますが、練習を重ねて国内はもとより国際的レースにも参加したい。/顔ぶれ：現在五十嵐、岩崎の大型クルーザーの経験者の他に、4名のヨット歴5～6年のベテランが参加して居ります。

2465 MUCHACHA (ムチャアチャ)Ⅱ ゴールデンシャム
ロック 8.99×7.47×3.10×1.75 畑中 良、遠藤 博、

内川博介、長山 行、小山内淑恵、大村幸一、(共同) 宮城県松島町 /艇名の由来：MUCHACHAとはスペイン語で“乙女”という意味です。ヨットライフを楽しむものは、常に大海の偉大さに対して“乙女”のような気持でおそれうまい、大自然の加護を受けながら安全なセーリングをするようにと命名した。/抱負：これまでは東北の海だけでレースやクルージングを楽しんできたが、これからはNORCの伝統とknow-howを修得して、より前進したヨットングをやりたい。/顔ぶれ：1人の乙女を除き、他は人生経験の豊かな顔ぶれが多く、常に明るく年令を忘れた童子のようなものばかりで笑いの絶え

ないグループです。

2466 MERLUZA V SLOOP 8.97×8.00×3.07×
1.70 杉田泰一、諸磯/抱負：建前としては全レース出
場し、全レース征覇をめざしていますが、本音としては
レースをおおいに楽しみ、一つでも多くのレースに参加
したいと思っています。/顔ぶれ：高橋好信、稲田慎一
郎、杉田誠、古角博治、奥山由起夫、古角信弘、安藤豊。
/NORCへの要望：最近NORC主催のロング・オフ
ショア・レースが数多く行なわれ大変結構ですが、毎月
1回位の割で、誰でも参加出来る様な、金のかからない
オリンピック・レースを開催して欲しいと思います。

2468 BALLENAⅢ ホランドⅢ 7.65×6.38×2.87×
1.49 坂本真、重森哲二、奥谷正典（共同）倉橋島重極/
艇名の由来：スペイン語でクジラの意。

2469 BENGAL V YAMAHA36Ⅱ 10.95×8.86×
3.61×2.00 新谷秀一、西宮一文字。

2472 OHKA (王華) テキーラ24 7.18×5.70×
2.42×1.48 森本 碩、伊勢/艇名の由来：娘の名前(王
子)より一字を取り、華やかなる王子と言う意味でこの
艇名を付けました。/抱負：打倒ビッグアップルを目ざ
し、クルー全員日夜必死の努力（少なくとも姉妹艇オン
ディースには絶対勝ちたい……！）。/顔ぶれ：全員酒
が何よりも好き、しかし女性は……やはり全員大好きと
言うメンバーです。そして全員 $\frac{1}{4}$ tonのオーナーでもあ
ります。/NORCへの要望：①会費が高すぎる……！
②東海支部との連絡が時間的に取りにくい。③会員に
女性が少ない。一同不満である。④パーティーにはサン
ドイッチは少なくとも良いが、ビールをもっと増やして
ほしい。⑤パールレースのタイムリミットをもう少し
伸ばしてほしい（姉妹艇オンディースのために……！）。

2477 朝鳥 (ASADORI) Dubois 1 ton 11.22×
8.55×3.52×1.55 田村慎一、五ヶ所/艇名の由来：万
葉集の〔二・一九六〕〔九・一七八五〕のかよふ、朝立
ちの枕詞「朝鳥の」に由来し、航海の無事安全と、クル
ーがオーナーの命令を忠実に守り、遠航にも元気で頑張
る様にとの願いをこめて。/抱負：旧朝鳥デュフォー35
はクルージング艇としては非常に良い船でしたが、デュ
ボア1トンのデザインが気に入りましたので早速に建造
致しました。八丈、沖縄、小笠原レース等を走らせるの
を楽しみにして居ります。/顔ぶれ：加藤好憲31才、店
主4児の父。林正男31才、自営、独身。山崎芳男32才、
独身、会社員。安部三博29才、自衛隊、独身。他に卵ク
ルー男女多数。/NORCへの要望：日頃大変お世話に
なっていますが、取えて要望しますならば、クルーの
技術、人格の向上の為の指導者を養成したり、講習検定
を実施する等、強化、講習の充実と、底辺を広げる為の
普及活動、広報活動等も大切な事と考えますので、更に
一段の工夫努力をお願いする次第です。

2478 BIRUSHANAⅢ KYUNG32 9.98×8.00×3.32
×1.85 山田雅和、鬼崎。

2480 HORIZON Ⅱ DP30 8.95×7.39×3.10×

葉山フリート主催沿岸レースのお知らせ

掲記レースを下記要領で開催いたしますので、多数
の参加をお待ちしております。

記

レース名	葉山フリート主催初島レース
期 日	10月20日(土)～10月21日(日)
コース	葉山——初島——葉山 48哩
スタート	10月20日(土) 1630
出艇申告	10月20日(土) 1400～1500
艇長会議	1500～1530
	(葉山マリーナ 地下1階 コクビットにて)

出艇料 一艇 2000円

参加料 一名 500円

表彰式 10月21日(日) 葉山マリーナ

その他 レース当日の葉山マリーナへの停泊
は出来ますのでご利用下さい。

参加賞や賞品を多数？用意して楽しいレースにした
いと思いますのでふるってご参加下さい。

1.72 邨瀬愛彦、邨瀬恒雄、中根藤七、石原隆弘、森島
泰彦、中斉龍美、寺尾和彦、斉藤稔（共同）碧南・新川
港/艇名の由来：多忙な日々から開放され、水平線に唯
一我が艇が帆走する、そんなブルーウォーター・クルー
ズを夢みて命名されました。前艇名は、WING OF HORI
ZON でしたが、ホライズンⅡ（水平線）に簡略化した
ものです。/抱負：ギター、氷、アルコールで、吃水は
深くなる一方であるが、J O Rレーティングのレースに
出来る限り参加したい。/顔ぶれ：スキッパー：邨瀬
愛彦（ブローチングの大家ではあるが、ランニングの舵
取りは絶品）。ナビゲーター：中斉龍美（艇の修理はなん
でも熟す、視力3.0 Land-fall への一番手。）フォアデッ
キ：森島泰彦（艇一番のタフガイで、三千曲のレパト
リーを誇るエンターテイナーでもある。）マネージャー：
石原隆弘（彼の努力で艇は常に整理され、荒天下でも決
してマグロにならない。ギャレーに若い女性を集めて料
理の講習をするのが趣味。）クルー1：寺尾和彦（女性を
トレードしてくる天才、ギター弾きの為、パーティーに
不可欠な独身青年。）クルー2：斉藤稔（理論派で温厚な
性格だが、女嫌いが玉に傷。）

OFFSHORE 第54号 昭和54年10月15日発行
毎月1回15日発行
昭和52年7月21日 第三種郵便物認可
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（船泊振興ビル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