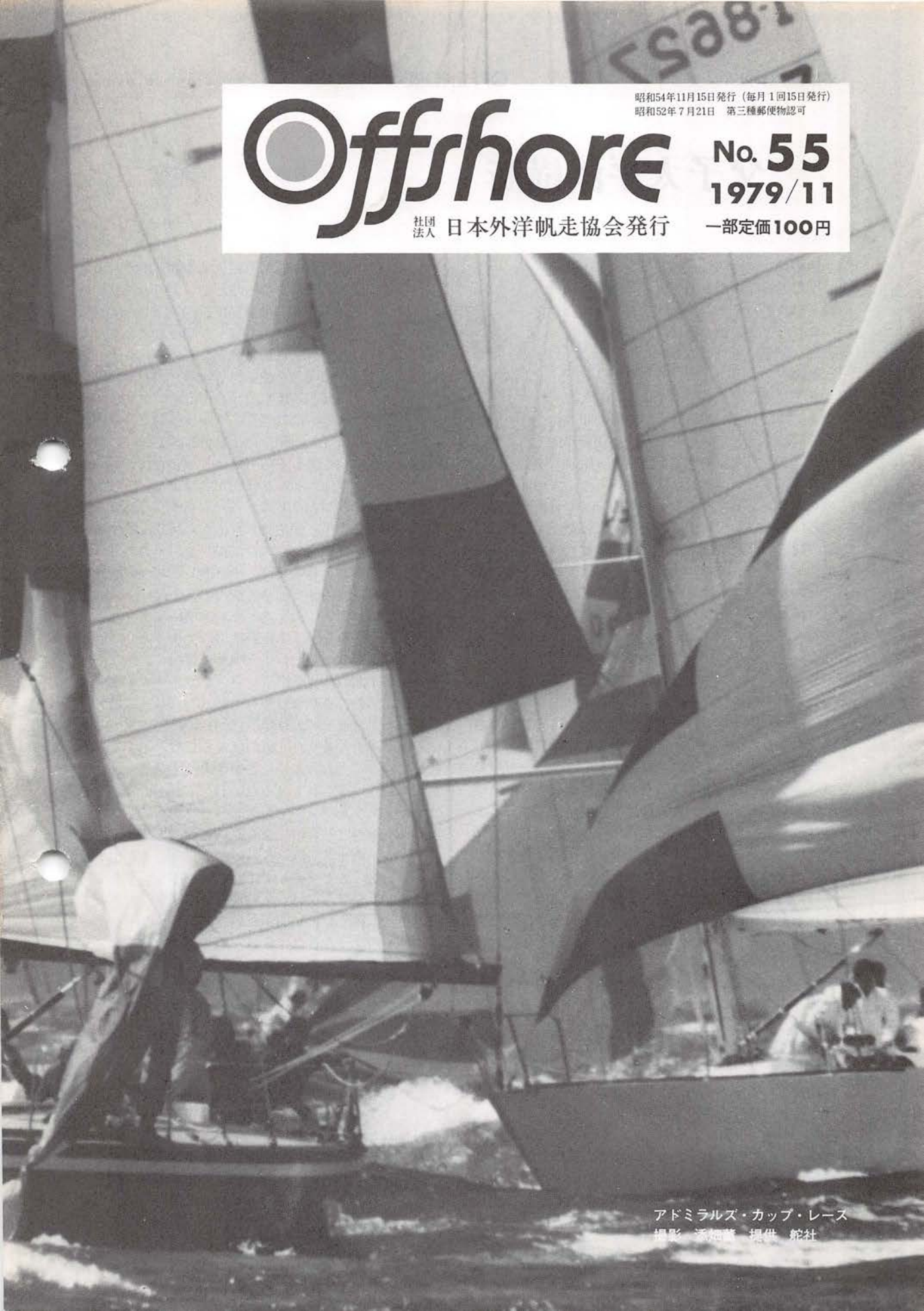




Offshore

社団法人 日本外洋帆走協会発行

昭和54年11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. 55
1979/11

一部定価100円

アドミラルズ・カップ・レース
撮影 浜地善一 提供 舵社

父子太平洋横断

岡本卓也 岡本篤

始めに

国際児童年に因み、現代っ子の間に試練を恐れぬパイオニア精神を育てる機会になればと父子による横断計画を立てたのは、今年の正月である。

準備

息子「篤」が二つ返事でOKをしたので、7月22日(日)の出港日まで準備期間としては短く充分ではなかったが、即実行にとりかかった。先ず船の選定から始めることにしたが、これには随分迷った。当初はヤマハのハーフトン・ニューモデルで内定していたが、最終的にはSK31を採用することに決まった。又このSK31の購入に際しては、くろしおヨットクラブの伊集院氏、デザイナーの林、古河内両氏には大変お世話になった。SK31を執拗なまでに固守したのは、青春に賭けた情熱の迸りが我が心の遺産として奥深く残っていたからだろう。

ついでに当時のプロフィールを紹介すると……。

或る日、一人の男が長年温めていた“夢”を語った。「皆んなで自由にヨットを楽しめば、どんなに素晴らしいだろう。」ヨットは、ごく限られた人達の遊びというワクにとらわれぬ考え方、それまで彼は共同オーナーで25フィートのJOG（外洋小型ヨット）をもっていた。「もっと大きなフネを作って皆んなでヨットライフを楽しもうや。一人では出来ないが、同志が集まれば必ず出来るはずだ。」昭和45年の春、情熱的な呼びかけに、どこからともなくヨットマンが集って来た。当時一人当たり準備可能な金は20万円。「大金には違いないが、カラーTV1台分（その頃は18万円）、それで人生が楽しめるなら安いもんや。」グループの合い言葉“スマイル、シンク、チャレンジ”いつも和やかに熟考し、決断挑戦しようというわけだ。収入、年齢、職業、ヨット歴はおかまいなし。夢を追う男達が一つにまとまった。輪はさらに大きくなり、それまで殆ど面識のなかった潮っ気の多い男達が集った。チャレンジが始まった。目指すフネは当時としては大型の30フィートクラス。八丈島レース（290哩）の出場規定が水線長24フィート以上、これに見合う艇として45年8月SK31（渡辺修治氏設計）を加藤ポート工業に発注した。問題がなかったわけではない。当座の資金は出来たが、エンジン、セール、ウインチ、航海計器、安全備品を含めると約700万円。まだまだ資金は足りない。「ここまで来たんや、あと18人ほど会員を集めようじ



やないか。」「不足分は150万円か、よし、その分は一時たてかえておこう。」救いの神は山中康民氏（現アルビレオ会長）。最大の難問をさらっと解決してしまった。待望のヨットの名前は「アルビレオ」、夏の銀河系を飾る白鳥座のクチバシの部分に輝く二重星で、一つはオレンジ色、もう一つはコバルトブルーの美しい魅惑の星。「人の和、海と友情の絆が、この星の如く美しくあってほしい」と言う願いか

ら、グループの一人池田元一氏が名付けた。デビュー当時の成績はみごとにものだった。45年10月24日、「月光」と同時に進水。横須賀久里浜から和歌山まで2日間20時間で走り“回航”の新記録。その年の11月は高松レースに参加（着順2位）、播磨灘レース（着順2位）、46年にはNORC内海支部から初めて八丈島レース（290哩）に参加。大いに血を沸した。本格的に走りだした8～12月は内海レースで優勝3回、2位1回、3位1回とよく頑張り、昭和47年沖縄本土復帰を記念して催された第1回の沖縄—東京レースではクラス2位、総合5位。黒潮に乗り830哩を走破した。レース結果だけを取り上げると“走り屋”ばかりの集団にみえるが、のんびり派でもあり、二色の浜沖で悠然と酒をくみかわしている“大人”ありとさまざま。メンバーは女性を含め32人にふくれていった。31フィートのヨットではデイ・クルージングでも、せいぜい乗って7、8人。よくまあ艇のとり合いにならないものと思うが、お互いツーカーの仲、「二色へ行ってみたらヨットが出てしまっていた。誰かが楽しんでるんだろう。」それで何らモメごとにならない。全員が自分の“家”と思っているから、ステレオが聞きたい者は器具をセットするし、ウイスキーも各自持ちこんでくる。知らぬ間に“蒸発”していても誰かの胃袋に収まったんだな……と、おおらかなもの。そんな素朴な原始共産主義のようなグループがSK31を母体に誕生していた。

船以外の準備（体力作り、資金繰り等）は着々と進んでいったが、家族の説得には時間を要し、海では酔わない私も、陸上でフラフラになる危険な時期がありました（2～3月）。表面には出ず与えることだけが多い母親の立場からすれば当然であったかも知れません。計画も最終段階を迎え、出港に必要な安全装備、複雑な税関、検疫、出入国手続きも完了した中で、航海に必要なウインドバーン（ボラリス、アトモスのコピー



僕だって一人前。篤君は岡本卓也さんと交替で、夜も舵をとった。(写真：朝日新聞提供)

どんなもんだい。60センチ大のカツオを釣り上げた篤君。さしみがうまかった。(写真：朝日新聞提供)



だが性能は非常に悪い。国産)の納期が遅れ、やっと取付工事が終わったのは出港前日の深夜で冷汗したが、親しい海の友の必死の突貫作業が功を奏し全て完了し、この涙ぐましい温かい支援の手は終生忘れないであろう。

出港 7月22日(日)0900

別れの挨拶、愈々出発時間が近づく。親しい友人、お世話になった人々、こんなに沢山の人が我々の航海を祝ってくださっているのに、一人一人の顔が感激と動揺ではっきり見えない。多感な年頃の“篤”だって同じだろう。こんな気持ちをうまく表現した詩を思い出

しながら……船は定刻離岸。

船出を思っただけでも、涙が溢れて、のむことが出来ない。船出の片帆が揚ると片方の目から涙が落ちる。総帆揚げれば皆んなの目から涙が落ちる(与那国民謡より)

ともあれ今度の航海が予想した以上に厳しく、黒潮に乗って一気に北上、金華山沖から鹿島立ちの風が吹き、遠い北国からの渡鳥たちが洗礼を受ける如く、気がついた時にはもう引き返すことの出来ない道であることを悟った。それは月へ向けて発射されたロケットが大気圏を抜け軌道に乗ったような感覚といえようか。(この時の日記)

「8月3日(金) 曇 WSW, 風力6~7 気温17°
1014MB コース80° 位置39°10'N 153°45'W

偏西風帯に入り、霧に包まれ、高波にもまれて今日で連続5日目になる。追手の風をよい事に、レースばりに勢いこんで走ってきたが、反省してみるとずいぶん危ないことも多かった。もしもマスト、リギン、ラダー等にトラブルを起したらどうなることだろう。考えるだけで恐ろしい。この辺りで明日から見直しの旅として再出発しよう。」

その後も途中何回も低気圧に突込み、船が横転、積込んだリス3匹中2匹を落水事故、残った一匹は寒さに耐えきれず衰弱死で失い憐れであった。息子“篤”がまのあたり自然のきびしさの中で生命の尊さを、寒い深夜のワッチで一杯のコーヒー、一粒のアメ玉の美味しさを、涙して学んだことだろう。日付変更線後の航程では必要以上に慎重になり、安全運転に留意した。子供が「お父さんもっとセールを大きくしてスピードを上げようよ。」というほど、ヨットはフルには飛ばさなかった。急がば事を仕損じるということを教えたか



9月23日、ジョー・ノルス邸にて。右から大滝氏（アポリマ号）、ジョー・ノルス氏、岡本卓也氏、篤君、ジョー氏の次男サム君、原子氏（アポリマ号）

ったからだ。

1962年8月12日曜日、日本晴れのサンフランシスコ・ゴールデンゲイトブリッジにあまり見かけない小型ヨットが入ってきた。サンフランシスコの人達はちょっと戸惑ったらしい。ヨットに乗っていたのは日本の堀江謙一青年であった。93日かかって単独太平洋横断の快挙を成し遂げたのである。大阪の青年が大阪市との姉妹都市へ着いたというのも何かの縁であろうか、それはトニーベネットが歌う、「想い出のサンフランシスコ」のレコードがアメリカで発売され、これが大変なヒットでまもない頃の出来事だった。あれから17年。9月14日午後2時、偉大なマーメイド号の航跡をたどりながら以前に舫われたすぐ近くの杭に歓迎の喝采と人々の渦の中で航海は終わった。

今度の横断成功の蔭には多くの方々のご援助によって実を結ぶことができたことは勿論である。NORC始め、サンフランシスコではジョー・ノルス夫妻、その他お名前をあげて感謝の意をあらわしたい方で一杯である。紙面の都合で割愛させていただき、ここに厚く御礼申し上げたいと思う。 1979年10月

“篤”の航海日記は朝日新聞に保管されておりますので、到着後の航海手記を参考迄に投稿いたします。

“海は広く大きくゴールデンゲイトブリッジは素晴らしかった”今、ぼくの心の中には、ヨットで太平洋を横断した長い日々が走馬灯のように思い返されてきます。一生のうちで55日はわずかな日数ですが、それでも長く果てしない冒険の日々だったなあと思います。今度の航海ではいろいろなことがありました。まず出港してから陸地に沿って走る時などは、やはり陸が恋しく、時間さえあればいつでも陸を見ていました。今までこんなに陸がなつかしくなったのは初めてです。その頃は、とても不安な気持ちでいっぱいでした。家のお母さん、おばあちゃん、近所の友達など、どうして

いるのだろーと思いました。ふと、もしかしたら僕達よりも早く出発、太平洋横断中の徳島県の吉岡青年や、鳥羽の福田青年のヨットに会えるかとも思いましたが、結局は会えませんでした。後で西経に入り無線で吉岡青年が食料、水が不足し、サンフランシスコへ行けずハワイに目標をかえなければならぬと聞いたとき、かわいそうだなあと思いました。

出港して三日か四日めに早くもウインドベーン（自動操縦装置）がこわれてしまいました。不良品だったかも知れません。短い間にこわれたため、後でひどいめにあいました。ウインドベーンが使えないため、私、父とも舵をはなすようがなく、つかれやすく、すい眠時間も少なく、さんざんの航海になりましたが、それでよかったのかも知れません。

話は変り最後に見た日本の陸地の神津島の景色はなんともすごいものです。一面絶壁のまるで映画のキング・コングのいる島のような感じの島でした。そのころになると不安もなくなり、陸も恋しくなくなりました。しかし北緯40度の辺はものすごく寒く、海象が悪く日付変更線まで来る日も来る日も大シケで、ヨットが2・3回真横にかたむきましたが、すぐに元に戻ったのでこわくなかった。日付変更線を過ぎたとたん、どでかい風に会い5日間ぐらい船が進まなかった。その前に、リスが二匹落水して死んだ。そしてあとの一匹はこれまたやんちゃで一番初めに脱走し、その後ゆくえ不明なので海にでも落ちたのかと思っていたら、父の寝台の下に食料庫に一週間ぐらいかくれており、その間、そこにおいてあった、お米を食い荒らされていたので驚きました。その後、寒いのでエンジン・ルームに入り排気ガスで、すい弱死。あんまり悲しかったのでウイスキーの木箱に入れ国際信号旗でつつみ海葬にした。

ヨットの中では食事が何よりも楽しかった。陸にいるよりも食欲がわき、いつも空腹で困った。食料が段々すくなくなり、西経に入り毎日おかゆ（朝と夜だけ）、リスが食料庫とくに米袋を食い荒したため、少なくなったせいだ。擬餌で魚を釣るのも楽しかった。カツオやマグロがつれた。とてもおいしかった。しかしシイラににげられたのは残念だった。イルカやクジラ、シャチも見た。いい自然勉強になった。航海も終りに近づき、アメリカ大陸を発見した時は涙がこぼれそうでもとてもいい気分でした。これはヨットで行った人でないとわからないだろうと思います。ゆめにまでみたゴールデンゲイトブリッジ、かんげきの入港。本当に苦しく、つらく、楽しい航海だった。今ぼくの胸の中にはあらたな希望にみちた航海が大きく広がっている。

9月19日

サンフランシスコ・ヨットクラブにて
岡本 篤



空からみた三宅島レース

★レースをパトロールした赤十字飛行隊★

赤十字飛行隊講師 横山 長秋



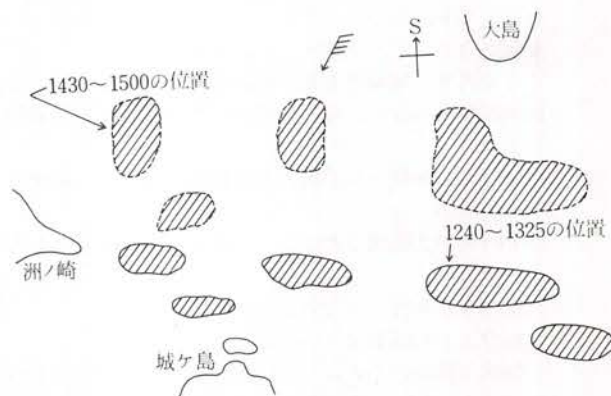
フライト前のミーティング。中央が横山講師。

去る9月14・15日の両日、NORCの要請により赤十字飛行隊々機セスナC172が、三宅島レースをパトロールすることになり、小生が出動した。

9月14日。天候は晴。調布飛行場はS寄りの風15ノット程度。レースは小網代出港1100とのこと。JA3771(セスナの機番)はR/W17を使って、1215調布飛行場を離陸、江の島経由大島方向に向って飛んだ。高度1500フィートで風はかなり強く、おそらく210°から25ノット位は吹いていると判断したが、気流はさほど悪くない。江の島から海上に出ると、予想していた通り相当

吹いている。上空から海上の風向風速を推定する場合は、くだけた白波の密度と白波の砕ける方向によって判断するが、見たところ210°から25ノット程度の風であろう。外洋性のヨットとはいえ大変だろうと想像する。

江の島を過ぎて海上搜索高度の500フィートまで高度を降してみると、白い帆の一团が目に入った。時刻は1240。しかし、あまりの広範囲のバラツキに、果してどの一团がレースのグループなのかと一瞬迷ったくらいであった。そこで、端から数を当ててみて、どうやら全部がレース艇であることが判った。わずか1時間半位で、こうも差がでるものかとうたぐりたくなるほどである。私は、相模湾に東西に一線に並び、一せいにスタートしたのかとさえ考えた。



高度を200フィート位まで降し、「頑張れよ」と声をかけたい気持ちでパトロールする。傾く艇を必死にコントロールし、皆元気に手を振っている。ヨットが向い風で進む場合、風の分力を応用してヨットをジグザグに進めることは知っていたが、風を如何に利用して艇を進めるか、その技術の差がこれほどの差にでるものかと思った。飛行機の場合も言えることだが、特にヨットの場合、風を読み風を利用することがヨットの全てではないかと思う。飛行機の場合、向い風であろうとなかろうと真すぐに飛ぶ以外にないが、高度による風の強さをチェックし、乱気流や雲の高さ等を考慮して飛行計画をたてないと、思わぬ時間を浪費することもあるし、洋上の長距離飛行では燃料不足ということにもなりかねない。しかし、ヨットの操縦は飛行機以上にむずかしい面があるのではと思いながら、次のパトロールに備えて1335大島空港に着陸した。

今日は、風の強さからいって、絶好の飛行日和とは言えないが、比較的気流が安定しているので助かる。ヨットのクルー連中も、もう風を完全につかんでいるだろう。風は変わっていない。2回目のパトロールに出発。1425大島空港離陸。大島の南端を廻って洲ノ崎方向に向う。トップグループと思われる帆が4つ、5つと目に入る。洲ノ崎のS W10湊附近だ。ひいき目か、ジグザグの角度が少ないようにみえる。一艇一艇に低

高度で翼を振って「ガンバレ」のあいさつをする。皆元気で手を振って答えていた。そのW15哩附近に他のグループ。どちらがトップか判らない位置だし、コースとして、どちらが三宅島に最短コースか一寸判らない。さらにそのW方向、大島のNNEからNNW10哩から20哩にかけて広く一団がいる。最後尾の一団をみると、舳をW方向に進んでいる艇もあり、SWの風を利用するとすればSSEに舳を向けて帆走する方が、有効な風の利用ではないかと、素人ながら考えてみた。トップグループのヨットは、少なくともそのような帆走が多いように思えた。何れにしても、長いヨットレースだ。事故を起こさないこと、完走することが大事なことであり、無事故を祈りながらパトロールを終了し、1500現場をはなれ、江の島経由1525調布飛行場に着陸。

今日のパトロールの報告書を作成しながら、同乗者との会話。

「1時間や2時間でどうしてあんなに差が出るのだろう……。」

「風のつかみ方じゃないか。」

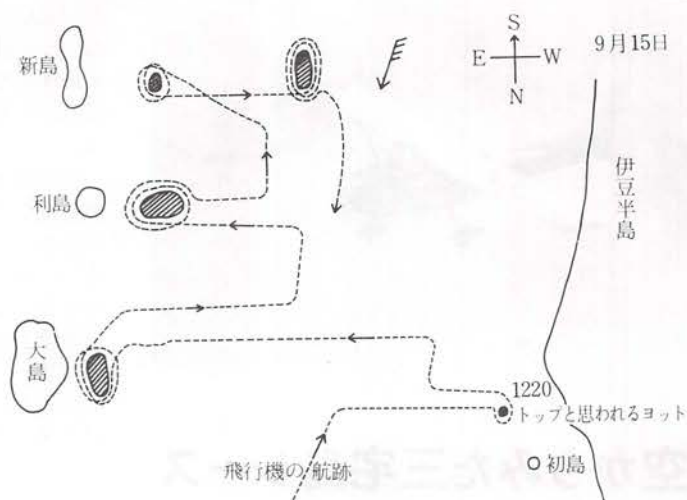
「風の力学的活用法ということか。」

「操帆、操舵のテクニックは飛行機以上にむずかしいのではない。艇長は指揮をするだろうが、グループの意気がピッタリでないとな。」

「明日はどの位バラツクだろうか。」

9月15日。天候は晴時々曇。昨日より風が強く、飛行場で200°15~20ノット。1140離陸。トップはゴールまであと1時間位との連絡が入っていたので、30~35ノットの追風を受けて10~15ノット位で帆走したとして八幡野の沖位だろうと考えたが、海面は白波が多く、光線の関係でNからSに向けては非常に見にくい。風は210°から30~35ノットは吹いている。気流が比較的良好から飛べるが、これがWの風であつたら飛べる状態ではない。城ヶ島のW15哩附近から高度を500フィートまで降り捜索に入る。時計は1212を指している。どこにも見当たらない。神津島から真すぐに小網代に帰るとすれば伊豆半島寄りに帆走している筈だと、思いながらWに機首を向け伊豆半島に近づいてみた。何かヨットらしきものが見える。高度を200フィートまで降り近づいてみるとまさしくヨットが一艇、荒れた海上で荒波にもまれながら走っている。多分トップのヨットであろう。さらに高度を降り低空で「ごころうさん」と翼を振って合図すると、艇からも何人かが手を振って答えている。時刻は1220。

機首をSに転じ、他のヨットもおそらくこの直線コースを帆走してくるだろうと考え南下した。高度500



フィートで目を皿のようにしてみるが、それらしき影も形もない。すでに機は大島のW20哩のところまでできている。いくらパラツキがでたといっても、これは一寸ひどい。もしかしたら大島近くを走っているヨットはいないだろうか。機首を大島に向けて近づくと5~6艇のヨットが、元町の沖合2~3哩のところを、NW方向に向けて走っている。大島飛行場のすぐ近くなので、飛行場の管制塔にヨットレースのパトロールのため飛行場のW3哩で、低高度でパトロールするむね報告しパトロールに入る。荒波にもまれながら必死に風と戦っているのが手にとるように見える。一昼夜を荒波とたたかいながら帆走しつづけた彼等も疲労しているのだろう。心なしか元気がない。第2のグループに別れを告げ南下すると、第3のグループが利島のW5哩附近に4~5艇いるのが見えた。あいかわらず風も強く波も高い。海面は70%程度が白波になっている。「あと少しだ。ガンバレ」と声をかけたくなる。

さらに南下すると、第4のグループが新島のW7~8哩のところに、さらにそのW15~20哩附近に第5のグループがいた。トップのヨットまで入れて全部で15~16艇位だろうか。あとのヨットはさらに南に遠くない。調布飛行場を離陸してもう2時間近くになっている。そろそろ帰投の時間だ。気流もよくない。残りのヨットも頑張っていることだろうと、心を残しながら高度を上げ調布に向う。とき1320。機は高度2500フィート、積雲の上である。ようやく気流も安定した。やはり飛行機はあまり低いところを飛ぶものではない。

大島を過ぎた。雲のすき間から第2のグループが見える。HEADINGはN。方向はあれでよいのだろうかと同乗者と話す。いづれにしろ、ヨットレースであればどの差が出るとは驚きであった。いづれ機会があったら、クルーの人達と話がしてみたいと思った。

1350調布飛行場着陸。2時間10分のパトロール・フライトであった。

この初秋、相模湾を荒し回った〈MERLUZA V〉

——三宅島レース、大島・初島レースに優勝——

戸叶 幹男

オーナーの杉田さんとは、前のⅣ世からのおつき合いで、今回は無理を言って全日本ハーフトンに新艇Ⅴ世と共に出場させて戴いた。

他に乗員として、デザイナーの本原氏、IMCの伊東氏、日本かぶれのハゲノいやし矢（彼は日本語が読めないのを何を書いて構わない）ロバート・フライ君とそれぞれ同乗することになった。

もちろん皆、経験豊富なヨット・マンばかりなので、相変らず、ぶっつけ本番で行こうということになった。

結果は、ハーフトンのシリーズでは、言うまでもなくオリンピック・コースにおいて見事、その練習不足の醜態をさらけだし、2位となった。

しかし、幸運にもシリーズ中のロング・オフショアを三宅島レースと、ショート・オフショアを大島・初島レースとそれぞれ兼ねていたため、両オフショアに連勝することにより、2つの島レースに優勝と言うことになった。

三宅島レース

三宅島レースは、例年になくスタートから三宅島まで潮に逆らう上りコースとなり、コースの選択がむずかしい展開となったが、全員の意見として大島の東側2～3哩を確実に離すこと、三宅島へはサタドーに対し北東方向からアプローチし、後はアドミラルズの如く島をなめるようにタック、タックでかわそうと言う点を着実に守ることにした。

また、レース当日の朝、成蹊大学の学生さんに無理やり見せて貰った天気図から、なんとなく西振れの気配だったので、レース艇群の西側に自艇を置くことに注意を払うようにした。

案の定、大島まで西側有利のレース展開となり、スタート後からずっと後方4哩程についていた〈BLACK ALLOW〉と共に、三宅島サタドー岬の北東2～3哩地点まで、クラスⅠ～Ⅱに続き好位置で到達した。

その後は、予定通りタッキングの繰り返しとなったが、サタドーの手前で早目にタックしたものの、また、沖寄りを通ったものの両者が、ここで一気に先行集団から遅れることになった。

三宅島回航後は、神津島まで殆んど一本コースとなり、大きな順位の変動もなかったらしい。

神津廻航後は、クォーターリーとなりスピンを展開し、初めのうちは、たまにサーフィングする程度だったが、徐々に風力は増しその後、後方2哩程に見えていた艇群がブローチングするようになり、大島へ到達するころには、視界から消え去っていた。

しかし、我々より2哩程先行する一艇が、相変らず

安定してスピンを孕ましており、距離も一向に縮まる様子もなかった。あの艇は、間違いなく大型艇（Ⅰ～Ⅱ）に違いない。それにしても随分うまくセーリングしていると感心していた。その矢先、大島風早沖、北5哩あたりから、さらに風は強さを増すと共に悪い波の中へと突入し、先行艇が突如、ブローチングし始め、ブローチングし続ける〈MERLUZA〉は、あっという間に距離を縮め、抜き去ってしまった。その時、クラスⅣの〈慎記郎〉であることがわかった。

その後、恐怖のジャイブもなんとかうまく決まり、諸磯沖でスピンを降し、小網代沖の大網を廻ってから、1ポイント・リーフのメインと#2ヘビーの、ややアンダーキャンパス気味の安全走行でフィニッシュとなった。

着順5位、修正で同型の〈チャイナ・タウン〉を1時間30分開けての優勝であった。

大島・初島レース

ハーフトンの最終レースも兼ねた、大島・初島レース。〈MERLUZA〉にとっては、オリンピック・コースの失敗から、このレースはなんとしてでもトップを取り、その挙句、〈チャイナ・タウン〉との間に、一艇入れなくてはならない苦しい状況下にあった。と言っても、我々の後に、ロープでハーフトン一艇を引っばって行く訳けにも行かないので、まあ、そうあせらずに気楽に行こうや、言うことになった。

強烈な下有利スタートと、その直後の大網かわし障害物競争があり、まずは、このレースの先行を占うかの如く、迫力あるすべり出しであった。

我々より30分程前にスタートした八丈島レースの参加艇の中には、その大網にブローチングしながら、しばらくの間、抱き合っていないといけない艇もあった。

スタート～大島間のちょうど中間位から北東の風が吹き荒れ、フルメイン、1.20Zフルサイズ・スピんで、B&Gのスピード・メーターは14ノットを超す程になった。一番恐ろしかったのは、ブローチングの連続で、前方の視界が波しぶきで妨げられ、コンパスと勘をたよりのセーリングであった。マスト・ヘッドの艇は、ほとんどスピンは上げられず、観音開きが精一杯のようであった。

我々も一度、ダイナミックなワイルド・ジャイブを周りの艇にご披露したが、その後は流石に中間リグの威力を発揮し、波から波へとブローチングし続け、30分前にスタートした八丈島レースの参加艇の一部を大

〈AZUSA〉

八丈島レースに優勝!!

総合優勝

〈AZUSA〉

グループ優勝(Ⅰ～Ⅲ)〈朝鳥〉

グループ優勝(Ⅳ～Ⅴ)

〈AZUSA〉

ファースト・ホーム 〈朝鳥〉

クラス1位(Ⅰ～Ⅱ)〈裕明〉

クラス1位(Ⅲ) 〈朝鳥〉

クラス1位(Ⅳ～Ⅴ)〈AZUSA〉

クラス2位(Ⅳ～Ⅴ)

〈SINDBAD Ⅱ〉

第12回八丈島レース成績表

1979.10.6.

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	TMF	修正時間	総合 順位
I 2	2112	FUJI Ⅲ	^h 56- ^m 04- ^s 05	1.1462	^h 64- ^m 15- ^s 54	7
Ⅱ ①	1616	裕 明	54-00-29	1.1068	59-46-34	5
Ⅲ ①	2477	朝 鳥	53-32-29	1.0473	56-04-26	3
2	2306	ROCINANTE	55-23-32	1.1147	61-44-44	6
Ⅳ ②	2177	SINDBAD Ⅱ	55-23-20	1.0063	55-44-16	2
3	1850	VEGA V	57-34-02	1.0000	57-34-02	4
V ①	2221	AZUSA	56-55-06	0.9517	54-10-09	1
DNF.....RODEM Ⅵ, BYE-BYE Ⅰ, 竜馬						

第 6 回三宅島レース成績表

1979.9.14.1100スタート

帆走委員長 村本信夫

島竜王崎手前で抜き去る程であった。

後続艇を約30分離しての大島廻航となったが、初島へのコースは、風上へ30度～50度振れる、先行艇不利の展開となった。結局、初島は〈月光V〉が逆に3哩程先行して回航し、フィニッシュでは、約1時間も差をつけられ、着順2位となった。修正で2位の〈チャイナ・タウン〉を約9分離しての優勝となった。

三宅島、大島・初島レース共、強風下にスピンを展開できるかどうか、優勝を決したレースと言える。

その点、ある程度軽量化された艇に、中間リグの組み合わせの(MERLUZA V)に乗艇できたことが、最大の勝因と言える。

全日本ハーフトンの結果は、他力本願も假ならず僅差で2位となった。オリンピック・コースに乗艇した小松選手のセーリング・テクニックも然る事ながら、1979年全日本ハーフトンの勝者〈チャイナ・タウン〉のチーム・ワークの良さに、拍手を送りたい。

もし、同型〈チャイナ・タウン〉が参加して居なかったら、三宅島、大島・初島レースに勝つことはできなかったかもしれない。

クラス 順位	セール 番号	艇 名	所要時間	TMF	修正時間	総合 順位
I ①	2370	RODEM Ⅵ	^h 23- ^m 48- ^s 56	1.1631	^h 27- ^m 41- ^s 59	8
2	2112	FUJI Ⅲ	25-34-29	1.1462	29-18-49	16
Ⅱ ①	2299	BIG APPLE	23-17-28	1.1388	26-31-26	3
2	1616	裕 明	25-32-38	1.1068	28-16-19	10
Ⅲ ①	1720	光	27-37-33	1.0429	28-48-39	11
Ⅳ ①	2220	慎記郎	26-47-33	1.0110	27-05-13	4
②	2230	BYE-BYE Ⅰ	27-25-02	1.0000	27-25-02	7
③	2101	青海波	27-47-04	0.9984	27-44-23	9
④	2331	竜 馬	28-54-52	0.9984	28-52-05	12
5	2082	祥 鳳	28-49-46	1.0032	28-55-18	13
6	2040	雲 柱	29-02-38	0.9968	28-57-34	14
7	1850	VEGA V	28-58-22	1.0000	28-58-22	15
8	2116	海 猫	30-16-10	1.0000	30-16-10	21
9	1987	DOZEN-A	31-06-26	0.9984	31-30-26	24
10	2175	JUNE BRIDE Ⅲ	31-42-24	1.0032	31-48-29	25
11	2338	MASTEYNA Ⅲ	32-02-27	1.0016	32-05-31	26
12	2202	SEA-STY Ⅱ	33-07-02	1.0032	33-13-23	29
V ①	2466	MERLUZA V	26-36-29	0.9586	25-30-23	1
②	2449	CHINA TOWN	27-28-07	0.9586	26-19-53	2
③	2279	CHUBURINKO V	28-39-13	0.9517	27-16-10	5
④	2415	BLACK ALLOW V	28-34-45	0.9586	27-23-45	6
⑤	1910	SERABI Ⅲ	30-57-42	0.9586	29-40-47	17
6	1702	PUSSY-CATS Ⅲ	31-42-19	0.9429	29-53-41	18
7	2011	がめら Z	31-29-05	0.9499	29-54-26	19
8	1808	八 丈 Ⅲ	31-23-32	0.9569	30-02-21	20
9	2221	AZUSA	31-45-15	0.9534	30-16-27	22
10	2234	桃 李 Ⅱ	31-59-25	0.9534	30-29-58	23
11	1311	TACHYON	34-24-02	0.9411	32-22-27	27
12	1777	つばくろ	35-10-00	0.9447	33-13-19	28
13	1897	TORNADO Ⅱ	36-38-06	0.9552	34-59-37	30
14	1960	HIPPO	40-01-06	0.9499	38-00-48	31
DNF.....ROCINANTE, RYUO, UFO DSQ.....POINCIANA						

全日本 $\frac{3}{4}$ トン・ $\frac{1}{2}$ トン
選手権レース短評

レース委員長 周東英卿

〈 $\frac{3}{4}$ トン・クラス〉

第1レースより第4レースまでは、〈BYE-BYE I〉が常に他艇をリードし、〈VEGA V〉と〈竜馬〉が同艇を追っていたが、第5レース（八丈島レース）において、〈BYE-BYE I〉と〈竜馬〉がリタイヤした結果、〈VEGA V〉が、逆転勝ちとなり、'79年 $\frac{3}{4}$ トン・チャンピオン・カップを獲得した。

〈 $\frac{1}{2}$ トン・クラス〉

第1レースより〈CHINA TOWN〉と〈MERLUZA V〉が良く走り、他艇の追従を全く許さず、トップ争いに終始したレースであった。優勝は、オフショアの2レースは〈MERLUZA V〉に負けたが、オリンピック・コースの3レース全部に勝った〈CHINA TOWN〉が'79年 $\frac{1}{2}$ トン・チャンピオン・カップを獲得した。第3位は、〈SERABI III〉／〈CHUBURINKO V〉／〈桃李 II〉の争いとなったが、〈SERABI III〉が各レースにおいて、着実にポイントをかせぎ、第3位となった。

第6回大島・初島レース成績表

1979.10.6.11:35:06スタート

帆走委員長 平野喜美夫

クラス 順位	セール 番号	艇名	所要時間	TCF	修正時間	総合 順位
II ①	2000	GEKKO V	^h 12- ^m 35- ^s 27	0.8248	^h 10- ^m 23- ^s 05	A ① 6
III ①	2001	SOLTAS	13-37-41	0.8068	10-59-42	③ 12
IV ①	2210	慎記郎	13-46-21	0.7260	10-29-48	② 8
②	2116	海 猫	14-41-32	0.7550	11-05-33	4 14
3	1383	天城 II	14-53-48	0.7479	11-08-28	5 15
V ①	2466	MERLUZA V	13-16-19	0.7290	09-40-30	B ① ①
②	2449	CHINA TOWN	13-25-36	0.7290	09-47-16	② ②
③	2279	CHUBURINKO-V	13-57-23	0.7248	10-06-56	③ ③
④	1910	SERABI III	14-03-27	0.7290	10-14-52	4 4
⑤	2212	衣 笠	14-42-35	0.7117	10-28-08	6 7
⑥	1777	つばくろ	14-35-18	0.7204	10-30-33	7 9
7	1992	DOLLY-I	14-46-13	0.7215	10-39-24	8 10
8	2011	がめら Z	14-49-30	0.7237	10-43-43	9 11
9	1814	陽 焰	15-12-14	0.7237	11-00-10	10 13
10	1802	TSURUGI	15-29-18	0.7258	11-14-29	11 16
11	1808	八丈 III	15-28-44	0.7280	11-16-07	12 17
12	2109	CHICO	15-43-03	0.7248	11-23-31	13 18
13	2234	桃李 II	15-46-16	0.7258	11-26-48	14 19
14	2282	POINCIANA	16-14-01	0.7226	11-43-49	15 20
15	2247	JE REVIENS	16-14-15	0.7248	11-46-08	16 21
16	2129	SYLPHIDES II	16-50-06	0.7094	12-34-27	17 22
17	2390	CHINAMI III	18-02-04	0.7269	13-06-33	18 23
VI ①	2160	BUN BUN	14-51-22	0.6970	10-21-16	5 5

DNF.....BIG APPLE, 光, 雲柱, MASTEYNA III, PUSSY CATS III, DAKE II
BLACK ARROW V, TOMAHAWK III, SUN SEED 77
DNS.....TORNADO II

1979年全日本 $\frac{1}{2}$ トン、 $\frac{3}{4}$ トン選手権レース成績表

レース委員長 周東英卿

クラス	セール 番号	艇名	第1レース (三宅島レース)			第2レース (オリンピック・ コース・レース)			第3レース (オリンピック・ コース・レース)			第4レース (オリンピック・ コース・レース)			第5レース (八丈島レース／ 大島・初島レース)			総合成績	
			順位	ポイント	小計	順位	ポイント	小計	順位	ポイント	小計	順位	ポイント	小計	順位	ポイント	小計	ポイント	順位
$\frac{3}{4}$ トン	1850	VEGA V	3	4 $\frac{1}{2}$	4 $\frac{1}{2}$	4	2	6 $\frac{1}{2}$	1	5 $\frac{1}{2}$	11 $\frac{1}{2}$	2	4	15 $\frac{1}{2}$	1	10 $\frac{1}{2}$	26 $\frac{1}{2}$	26 $\frac{1}{2}$	1
	1987	DOZEN-A	4	3	3	5	1	4	4	2	6	3	3	9	DNS	2	11	11	4
	2188	SEE ADLER	DNS	1 $\frac{1}{2}$	1 $\frac{1}{2}$	2	4	5 $\frac{1}{2}$	DNF	1	6 $\frac{1}{2}$	DNS	1	7 $\frac{1}{2}$	DNS	2	9 $\frac{1}{2}$	9 $\frac{1}{2}$	5
	2230	BYE-BYE I	1	7 $\frac{3}{4}$	7 $\frac{3}{4}$	1	5 $\frac{1}{2}$	13 $\frac{1}{2}$	3	3	16 $\frac{1}{2}$	1	5 $\frac{1}{2}$	21 $\frac{1}{2}$	DNF	2	23 $\frac{3}{4}$	23 $\frac{3}{4}$	2
	2331	竜 馬	2	6	6	3	3	9	2	4	13	4	2	15	DNF	2	17	17	3
$\frac{1}{2}$ トン	1311	TACHYON	8	6	6	5	6	12	9	2	14	DSQ	0	14	DNS	1 $\frac{1}{2}$	15 $\frac{1}{2}$	15 $\frac{1}{2}$	9
	1777	つばくろ	9	4	4	DNF	1	5	DNS	1	6	DNS	1	7	5	9	16	16	8
	1897	TORNADO II	10	2	2	9	2	4	5	6	10	7	4	14	DNS	1 $\frac{1}{2}$	15 $\frac{1}{2}$	15 $\frac{1}{2}$	9
	1910	SERABI III	5	12	12	4	7	19	4	7	26	4	7	33	4	10 $\frac{1}{2}$	43 $\frac{1}{2}$	43 $\frac{1}{2}$	3
	2011	がめら Z	6	10	10	8	3	13	8	3	16	8	3	19	6	7 $\frac{1}{2}$	26 $\frac{1}{2}$	26 $\frac{1}{2}$	7
	2234	桃李 II	7	8	8	3	8	16	6	5	21	6	5	26	7	6	32	32	6
	2279	CHUBURINKO V	4	14	14	7	4	18	7	4	22	5	6	28	3	12	40	40	4
	2415	BLACK ARROW V	3	16	16	6	5	21	2	9	30	3	8	38	DNF	1 $\frac{1}{2}$	39 $\frac{1}{2}$	39 $\frac{1}{2}$	5
	2449	CHINA TOWN	2	18	18	1	10 $\frac{1}{2}$	28 $\frac{1}{2}$	1	10 $\frac{1}{2}$	38 $\frac{1}{2}$	1	10 $\frac{1}{2}$	48 $\frac{1}{2}$	2	13 $\frac{1}{2}$	62 $\frac{1}{2}$	62 $\frac{1}{2}$	1
	2466	MERLUZA V	1	20 $\frac{1}{2}$	20 $\frac{1}{2}$	2	9	29 $\frac{1}{2}$	3	8	37 $\frac{1}{2}$	2	9	46 $\frac{1}{2}$	1	15 $\frac{3}{4}$	61 $\frac{3}{4}$	61 $\frac{3}{4}$	2

注：レース得点係数

三宅島レース

八丈島レース

大島・初島レース

オリンピック・コース・レース

 $\frac{3}{4}$ トン.....1.5 $\frac{3}{4}$ トン.....2.0 $\frac{1}{2}$ トン.....1.5 $\frac{1}{2}$ トン.....1.0 $\frac{1}{2}$ トン.....2.0

「長くやっていれば良いこともあるよ」

——〈AZUSA〉八丈島レースに優勝——

〈AZUSA〉 杉村 直樹



〈AZUSA〉 提供 舵社

USYRUとMICHELOBの協力

USYRUは、Michelobビール会社と、スポンサー契約を結んだことを発表した。最高のヨットの機関がこの様な契約を結んだのは、ヨットの歴史が始まって最初の出来事である。

USYRUのLatham 会長は、New York Yacht Clubでの新聞記者発表で、「この契約は、アメリカの重要なレースを支援していただくもので、アメリカのヨット界 (Sailing Community) の将来にとって有益なものとなるであろう」と述べた。

「これ迄も、USYRUとMichelobは、種々のレースで協力し、成功を収めて来た。」

MichelobのUSYRUに対する協力の型は、次の3つになる。

第1が、USYRUの運用基金の公式の支援、第2がMichelob-USYRUレースの運営、第3がUSYRU主催の全アメリカレースの支援である。

アメリカ東北部では、J-24 Ontario地方選手権、婦人シングル/ダブルハンド選手権、Yachting/Michelob ワンオブカインドレガッタ、J-24世界選手権、ワントン世界選手権等の支援を行なう。

MichelobのMartino氏は「アメリカでは100,000人以上のヨットマンがセーリングを楽しんでいる。MichelobはUSYRUを支援することによって、この人達を広く援助することになることはうれしいことである。」と言っている。

(Boating Industry 1979 Aug.)

八丈レースノ 八丈レースに勝つことが熱い願望となっていた。

このレース出場6回目。前の〈AZUSA (チャンス30)〉で2回、今の〈ピーターソン30〉で2回目、その他で2回である。

10月に入ってからと言うもの、連日の雨にいささかうんざりしながらも、これだけ降れば、八丈レースの頃は、良い風と、晴れに恵まれ、楽しみなヨットレースとなるだろうとの期待も、レースが近づくにしたがい、例年のごとく、八丈レース用天候(?)となり、本州南に前線、低気圧、またラサ島南には台風があり、三段がまえの強風模様の天気図となった。昨年の八丈レースでは我がハーフトンで46時間台で走り切るという強風であったが、今年も速いレースとなりそうだなと思いつつも、この船も一昨年進水して、沖縄を初レースに、三宅、八丈、小笠原、三宅と今回の八丈である。ログもそろそろ5000マイル近い。だんだんセールの方も疲れて来た。この天気を思うとメインセールぐらい新しくすべきであったと後悔する。荒天候を想定し備品があばれないよう船内固定し、クルーの買いそろえた食糧を見ると、さすが荒天食料と言うか、すぐ口に入りそうなものばかり。料理も食糧当番も必要なさそうである。今回食べる楽しみは忘れて来たようだ。

10月6日、1105に各艇スピンランでスタートを切る。風は20~25ノットの真追手で南下する。大型艇は少しずつ前に行くがそれほど大きく差がつくほどではない。このレース、ハーフトン1艇のみ。置いて行かないよう付いて行かなければ、最後に我々だけ走っているというのは、わびしいから。艇速は8ノットを前後して、前のスリークォーターにそれほど遅れない。大島に近づくころ風が強まり、波が悪くなって来た。前の方にブローチングする船が出て、各艇スピン・ダウンしている。追いつくチャンスと無理したのが良くなかった。ブローチングしてスピンボールが折れる。艇は横を向いたが、他に問題なくコースに。先が長いというのに、スピンボールが無いのは、イタイノ

昼食はサンドイッチにジュース、これはうまい。しかしこの先48時間食べられず、飲めど胃に停ってくれないこととなる。やはり荒れたのだ。

午後より昼間6時間、夜4時間のワッチに入る。この天気でも三宅、御蔵がわかった。天気が良ければ満月に近いのだが。セールチェンジ、ワッチを変える。6日の夜の天気図では台風が30 km/h で北に向って来ている。このまま突入の様相である。波も高く、風も十分すぎるほど有るが、こんなものさと言う感じで船を

走らせる。カッパを通して濡れるが、あまり寒くないので救われる。しかしいい年して良くやるよとは思えて来る。

八丈につかかるところより台風の目に入ってしまったようで、静かになった。しばらく後タック、タックで登りとなる。先行艇は追手気味に八丈を回ったような気がする。

八丈と小島の間で〈VEGA V〉とクロスする。もう1艇見えていたが、何という艇かわからなかった。

視界悪くなり波も高くなる。セール・チェンジ。八丈島に波がドーンと高く高く踏上げるように打上げる。その手前でタック、タックを繰り返す。見ていると壮観と言うか、強烈である。石積の鼻をかわすころ、暗い昼間である。

7日1420、通過する。風は相変わらず、B&Gのメーターで60ノットを振り切って指している。海は波と共に真白。豪雨だが、帰りとなると気分的にも何か楽なようだ。風が追風となる。やや、スピンかと思っている内、風が振れはじめ、だんだんWに変ってくれる。帰りはコースがこのレースを決める。御蔵島を暗い中にぼんやり視認する。三宅の灯の見えるあたりを通過。ワッチ・チェンジごとにコースの確認。大島近くを通過するよう話し合い、潮に落されないよう注意して進める。

台風もいなくなり、海の色が深く青い美しさを見せてくれる。晴れて来た。風は相変わらず、8日明け方に大島に近づき、0900には南10マイル。最後のロール・コール、我々の電波は聴き取ってはもらえなかった。大型艇が53°周辺に位置していることを知り、勝てるかもしれない希望がわいた。距離から押してこの風なら3時間差ぐらいだろう。

あれだけ吹いた風も、相模湾フィニッシュ真近で風が止った。何と言うことだ。このままの風なら勝利と思う矢先きに、非情にもセールはパタ、パタと無意味に動く。いらいらする。たまりかねた熊沢は船に有ったブランデーを口にしました。ピンのフタが落水する。半分ほど入っていた中味は胃におさまる。千葉県側に2艇のヨットが見える。風が止ってから機走する気配がない。レース艇だ。野島崎側に流されたのだろう。1時間30分ほどすると風が吹き出した。そろそろ走る。皆で息をこらし静かに走らせる。フィニッシュ1時間前の無線コールを入れる。聴えた。風が強くなって来る。素晴らしく美しい夕日が闇に消えて行く。

小網代湾に入り、コース120°でわかりにくい大謀網をかわし、8日20時00分46秒フィニッシュ・ラインをクロスした。

我が〈AZUSA〉にも勝利の女神が微笑んだ。かの〈天城〉のオーナー渡辺修治氏に、「長くやっていれば良いこともあるよ」と言われた。ヨットを始めて18年目にしての感激である。

レースに乗った熊沢、川嶋、池田(愛)、池田(守)、

air mail

撮影裏話——'79トランスパック

〈都鳥Ⅲ〉の写真(OFFSHORE No.52 P2,3)は佐藤教官(彼は日本人ですがアメリカ人にB-727を教えていて、現在国際線のパイロットでヨーロッパを飛んでいます。)の操縦で、カメラは私がもって撮影したものです。

前日にマリーナにスキッパーの川島氏を訪問、そこで、正午スタートが1時に変更されたと聞いたトキのおろろきよ——。私のセスナの予約は11時から1時まで。週末は予約が分きざみでギッシリ。明日の今日に変更はもう、ナポレオンでも不可能。おそろおそろ教官にTel.教官二ツ返事で「ナントカしよう」

その日の練習はロス佐藤飛行教室の皆様の協力でなんとか調整がつき、晴れて1200に離陸。1200にはパロスベルデスの裏側のスタート海面に到着。到着してビックリ、海面一面に2~300艇、どれがどれか全く不明、おまけに法規で500フィート以下には下降できず、(京王プラザホテルが560フィート)川島スキッパーに教えてもらったドテツ腹のグリーンのストライブなんて全く見えない。トニカクそのあたりを探してみただけど、全くナンニモわからない。飛行機の使用変更に協力してくれた方に申し訳けないというのが全くの実感。メンドクセュー、闇夜の鉄砲のたとえもある。めくらめっぽうにシャッターを切ってしまった。

ところがスタートの1時寸前、レース参加艇のみが一列にならび、兄学艇は離れてしまった。ここでアメリカ人はTHANK GOD!!とさけび、日本人は「あたりー」とただ一言。遂に「J1666」が目の中にとび込む。

新聞社、テレビ局の数10機のヘリコプターや小型機の中を教官はカッコ良く、すーい、すーいと飛んでメデタク撮影終了。アオキイチロウ

大上、村上で、その夜勝利の美酒に酔った。「コミッティー泣かせの〈AZUSA〉」と悪口を言われながらも、ロングレースにエントリーして来た。昨年の三宅も3艇しか完走しなかった中、「We never cancel.」とガッツで支えてた。こうした仲間、AZUSAグループであることは我々の誇りだ。平均年齢は高くなって来たけれど、今後もヨットライフを「生きがいであるホビー」として行くつもりである。

さて優勝したら赤坂で芸者を揚げて宴会をやろうと、言いつづけた何年間かの幻の優勝に対する約束をどうするのか、遊びも次々と問題を生ずるものである。

「巴流」

内海勝利

一つの航海が終り、今、日本の晩秋の気配の感じさえる、イギリス南ウエールズの首都、人口28万人のカーディフで、1年3ヶ月の巴流号の航跡を振り返って見ると、長かったようで実に短かった、楽しい思い出しか浮んでこない。

太平洋に出て初めての体験する大きなうねりと低気圧の中、どうにもならなく、成すがままに艇に全託し、ひたすら神に祈った時は、早く目的地について解放されたい、そんな事ばかり思っていた。

それまでは、家から10分も車でとせばヨットに乗れる距離ではあったが、仕事に追われ、月の4～5回の休みも天候が悪ければ乗れないし、そんな事を考えれば、仕事も捨てこんな航海が出来るなんて、普通だったら、もったいないような、贅沢な休暇であるはずである。

今まで日本のヨット乗りの中で、家族で、それも小学生2人の子供と、ごく普通の主婦の生活を送っていた女房を巻込んだ航海は誰れもやってないだけに、資料も乏しく、不安も、ちょっぴりはあった。しかし決断を下してから、やれないという気持はさらさら湧き上らなかったし、何かやれるんじゃないかという、余り心配もするでもなかった。

タイミングよく家も店も友人からの申し出でスナリと引き渡す事が出来たし、家の事を例に出せば、たった一枚の年賀状が縁であった。女房の高校時代、それも同窓会の役員をしている友人にあてた賀状が当て所判らずで戻って来てしまった一通から継がったのだから不思議な気がする。念の為電話で確認すると住所も変わっていなければ何も無かったのである。そんな時に、その年の計画を話したのが切っ掛けであった。

店も前年の内にバトンタッチする次の経営者が決ったし、これ等がスムーズに行かなければ、幾ら計画を決断しても出来得なかった事なのである。その前に一つ加えなければならない事がある。焼津の、友人戸塚宏氏が主宰するジュニア・ヨット教室の開催を少しばかり手伝った事があるが、彼と食事を共にしていて私が小用に立った間に女房に助言を与えてくれたことである。

子供の教育をイギリスでと以前から考え、渡英は決っていたものの、家族で、ヨットを使ってとなると誰れかの強力なサジェスションとアドバイスが無ければ、到底自分自身では決めかねていた時であったのだ。

決断を下すと後は早い。不思議な位どんどん進展して行く。

航海の為に必要な物を取りそろえてくれる友人。食料やら寝袋、羽根枕と次々に用意される。団体の役員もしていた関係で、その辺の整理もしなくてはならない。有頂点にならず発表を出来るだけ遅らせたのもそこにある。出来るものなら、その辺に行く様に出てきたかったのだが、一人と違い子供がいると、その辺の手続きもあるし、そうも行かず、ちょっと派手に成ってしまった。もう少し誰れでも自由に行ける様に成るのは後何年かかるだろうか。

幸い友人を通して知りあったテレビ局のディレクターが、ドキュメント番組を作る代りに資金援助を申し出てくれた。中には新聞社にネタを売ったらとまでアドバイスしてくれた友人もいたが、私は自分の事に成ると、からっきし駄目な方で、そのままにしていると某新聞社より応援の話が舞込んで来たり、何か全てが自然発生的に、それも全て今までの友人、先輩からの継がりであるのだから不思議である。自然発生的と言えば航海中、日本と絶えず連絡のとれたアマチュア無線も出航当初は清水の友人3人に頼んだだけのものが、下田出航2日目、清水とスキップ状態の時、継がった九州は宮崎の元尾光弘さんがきっかけに、全然見えず知らずの500局にものぼる局長さんの支援があったからこそ成功出来得たのだと、つくづく想い返される。その中には太平洋の前半から交信出来た〈天城〉の鈴木康之氏、〈月光〉の清水栄太郎氏はヨットの大先輩として、同じ仲間として心強かった。

サンフランシスコからロスアンゼルス、ニューポート・ビーチ、サンディエゴとアメリカ西海岸を南下する航海は楽しい思い出が沢山ある。NORCのメンバーであったが為に、何処のヨット・クラブでも、ゲスト・メンバーとして迎え入れてくれた。

泊地は何処も一杯で、クラブのブイもパースもウェイティング中のメンバーが多くなかなか置けないのが現状で有った。そんな中でも空いている所を捜しては置かしてくれたし、サンフランシスコ・ヨットクラブのポートキャプテン、ジョー・ノールズ氏、酒井佐康氏、エンシナル・ヨットクラブのダンペイン氏、ロングビーチ・ヨットクラブのボブ・ビアー氏、サンディエゴYCのチャールズ氏、パナマ、バルボアYCのマクドナルド氏、フロリダ、ハリファックスYCのボブ・キーズ氏、フロリダ・ナプレスで会ったカナダのヨットマン、ディー・ディーとビル御夫婦、フォートマイヤーYCのジェームス・ワルター氏は特に印象に残る人々である。

他にもヨットには関係なくても私達の廻りには、常時も応援の手が差しのべられた。一生に一回きりしか会えない様な人々ばかりであろうが、親切にあれもこれもと面倒を見てくれた。又他の誌面を借りてお礼の

意味で書き上げて見たい。

パイロット・チャートとアメリカ・コーストガードの大西洋航路誌を何度も何度も検討し、大西洋横断は6月29日。下田市との姉妹都市でもあり、アメリカズ・カップで有名なロードアイランド州ニューポートを後にした。明日よりジャズ・フェスティバルが始まろうと言うのに指をくわえ、米海軍音楽隊で下田市に15回も訪問し書道2段のこの町ですっかりお世話に成ったポールさん一家の見送りの中、出航。何かこれから大洋を渡るという実感が湧いてこない。3日も走れば又次の港に入る様な、今までの延長の様な気えした。それまでの一週間は、ニューポートで一番良い季節に来たと言われる位、雨も霧もなく、晴天続きで有ったのが、出航して一時間、先端の岬をかわす頃から霧が出始め、視界100メートル、霧笛が鳴り交わす中を慎重に艇を進めた。

大西洋はパイロット・チャート通りの南西の風が終始し、アイルランドに近づく頃から、北から北西の風、強潮流で知られるブリストル・チャンネルは西の風と思った通りの風が吹いてくれ、予定では早くて30日遅くて35日とふんでいたのが、3,300マイルを26日間で走破する事が出来た。

小さなヨット、それも子供2人と女房、どう見ても身体強健な青年達と違い、私を含めてどちらかと言うとひ弱派に見える家族が1万6千マイルの航海が出来たのは、7年間乗りこなした愛艇と、シーズンを選んでの航海計画、神仏の加護、多くの支援下さった人々とのリズムが合い、それ等が一つのハーモニーと成って完成された作品としか、言い様がない。

心配をかけた両親に、顔見せの為一時里帰りしたが、何かマスコミに追われての一ヶ月。両親、お世話に成った人々と自分と、これまでの航海と人生をじっくり見つめなおす時間を持ってぬまに終ってしまった。充分なお礼も言えなかった。しかしお世話に成った事、私達家族は一生忘れないだろう。何かの機会に十分に礼をのべたい。やがて世界の海から日本にくるヨットマンを、冒険者達を迎える事の出来る様な自分達に成る様、異国の地イギリスで修業中の身である。何度と燃やす事の出来ない人生、ちよろちよろと燃え続けるのもよし、一遍に燃えつきちゃうのもよし、しかし不完全燃焼で、くすぶってしまう事のない様、有意義な人生でありたい。



太平洋航行中、6月のカレンダーがついに30日に来た。毎日消しては日を追っていたが、後少しでサンフランシスコだ。



サンフランシスコに入港したアメリカ・コースト・ガード練習帆船〈アメリカン・イーグル〉を見学に。



カリフォルニア半島先端、カボサンルーカスを後にし、いよいよ次はマンサニーヨだ。



市を一望する山頂の方向指示盤には「ナホトカ」も刻まれている。

左端は説明する筆者

(読売新聞舞鶴通信部提供)

ソ連ヨット〈アルゴ〉舞鶴訪問記

小野 章(舞鶴市職員)

先日来港したソ連のヨットを受け入れる仕事をした者として個人的な報告をさせていただきます。

この7月末ソ連邦ナホトカ市のヨットが舞鶴に姿を現わした。船名は〈アルゴ〉で、これはギリシャ神話のアルゴ―遠征譚からとったものであり、クルーらは自分達をさして「アルゴナフト」(アルゴ―船乗組員)と呼んでいた。ナホトカと舞鶴とは1961年(昭和36年)6月21日、日ソ間では初めて姉妹都市盟約を結び、その後続々と現われる日ソ間の姉妹都市の開拓者の役割を果たした。以来18年にわたって両市の間の親善交流活動はつねに先駆的なものであった。少年使節団派遣などは日ソ交流の上で大きな役割を果たした。

さて今回ナホトカから派遣されたヨット使節団は、日本訪問のソ連のヨットとしては正に最初のもので、貨物船以外の民間のソ連船がこうして来日することは一昔前までは考えられなかったことである。この分野における基礎づくりは、昨年柏崎市及び小樽市からナホトカを訪問したヨット・クルーの面々によって済まされている。国情の違いを反映する幾多の困難な事情をのり越えて、前代未聞の民間ヨットのソ連初訪問を果たした彼らに対し、深い敬意を表する次第である。こうしてナホトカからの答礼の意味をこめてのヨット来訪の名目ができたのである。小樽もナホトカと姉妹都市になっており、今回はナホトカのヨット2隻が各々舞鶴と小樽とを訪問する形をとった。舞鶴を訪問した〈アルゴ〉はナホトカ商港ヨットクラブ所有のク

は住宅、福祉、労働の諸条件などに関するものが多い。日本板硝子工場では少しでも規準に合致しないガラス板は惜しみもなく壊しているのを見て思わず「もったいない」とこぼしていた。彼らを一番悩ましたのは、38度にも達した記録的な暑さであり、その悪どい程の湿気だった。というのも、ナホトカでは真夏でも25度以上にはならず、海水浴は水温が低い関係で事実上できないくらいである。湿度も極めて低い。冷房のよくきいたマイクロバスに戻るたびに、彼らは「ずっとこの中に居たいな」と冗談を言うのだった。しかし、テニスコートを見学するとすぐラケットを借りて競技に興じるなど、スポーツマンたることを証明していた。

彼らがロシア民族の力強さを示したのは、市立のトレーニング・センターに立寄ったときであった。腕の太さといい、胸の厚さといい、日本人の標準をはるかにひき離しており、その堂々たる体格は際立っていたが、この体育場ではそれをあからさまに披露してくれた。上半身裸になり、天井から下がった綱をまたたく間に腕だけで上まで昇ったり、鉄棒で蹴上がりならぬ「にじり上がり」を続けざまに何度もくり返してみたり、底知れない体力の片鱗を見せた。彼らは全員ヨット以外の何らかのスポーツを愛好しており、ヨット使節団の団長のコノノフ氏(31才)は水泳におけるソ連邦スポーツマスターの称号を持っているし、一番背の高いヤクボビチ氏(24才)はバスケットボールの選手でもある。彼の足のサイズは40cmを越えており、日本人側

はただ啞然とするばかり。アルゴ艇機関長のソコロフ氏(28才)はオートバイ狂で、暇さえあればモトクロスに興じているという人で、メカと名のつくものなら何にでも好奇心をもやし、マイクロバスの窓からホンダやスズキのオートバイを目ざとく見つけて、「あれをぜひ見せて欲しい。日本のオートバイは世界最高です。」を連発していた。アルゴ艇長のヤズイコフ氏(30才)は、一行の中でも最もたくましい腕っぶしをしており、ヨットの鋼鉄製のハンドルを万力にはさんで手だけで折り曲げてしまったのにはあきれてしまった。彼らはスポーツマンだけあって、酒やタバコは全くたしなまないか、又は極めてひかえ目であった。早朝はランニングをするなど体調にも気をつけていた。

8月2日は京都市内の観光にあてられた。金閣寺、二条城、平安神宮、清水寺、三十三間堂などを見学、日本人の歴史の一端にふれた。昼食は和風レストランでのスキ焼きであったが、これは彼らのお気に召したようだった。総じて毎日趣を変えた日本料理を食し、その多様さに驚きの感想を述べていた。

8月3日は舞鶴帆船協会(会長隅山陣氏)との交流にあてられた。午前ハーパーで日本のヨットを見学し、とくにエンジンや各部の部品や金具に注目し、幾多の質問を協会員らに対し浴びせていた。日本のヨットの性能の良さにつき、彼らは卒直に賞讃のことばを述べていた。時間が許せばヨット部品を扱う店へも立ち寄りたとの意向であったが、日程が許さずこれは実現しなかった。しかしながら〈アルゴ〉はターリン港の熟練した職人が時間をかけてつくったもので、プラスチックのものより或る面では秀れた点もっており、本来のヨットらしい風格もあり、一概にそうひけをとるとも決めかねるようである。

この日の朝には、昨年ナホトカをヨットで訪問した柏崎のヨットクラブの面々が徹夜で自動車をとばして到着し、再会を喜び、晩まで行動を共にした。夕方から帆船協会主催の歓迎パーティーが開かれ、和やかな雰囲気の中で両市のヨットマンの交歓が行なわれた。コノフ団長は、ユーモアたっぷりに全使節団員を紹介し、協会員らの家族も一緒になって記念写真をとるなど、友好気分は大いに盛り上がった。このあと〈アルゴ〉乗組員らは協会員らを船へ招待し、ここで2次会を行なった。ロシア独特のカクテル、ブラッドメリーやブルガリヤ産ワインやグルジアのコニャックをご馳走になって、日本側はやや酔っ払いすぎのもようであったが、花火が打ち上げられたり、カチューシャなど馴染みのロシア民謡の大合唱となるなど大いに湧いた。お客のもてなしについて言えば、ロシア人は独自の才能と伝統をもっており、この日の接待でも〈アルゴ〉のクルーは、協会員らに対し細心の心遣いをしていたのが印象的であった。

8月4日はいよいよ出航の日である。浄水200ℓ及びスイカ数個を積み込んだのであるが、連日の酷暑の



市役所裏の岸で、市長が出迎え。

市立トレーニング・センターで筋肉隆々たるところを見せる。



ために彼らの持ってきたパンやサラミソーセージは全て反古になっており、これらの補給を申しでた我々に対し、彼らはあくまで謝絶しつづけた。

コノフ団長は出帆の前日、町井舞鶴市長に対し、ソ連のヨットとして歴史上初めて日本に来港できて本懐をとげた思いである。今後益々両国のヨット使節団の交換を盛んにし、ゆくゆくは、現在バルチック海で行なわれているような国際レガッタに相当するような「日本海レガッタ」を開催できるようになることを夢みていと述べ、日ソ両国のヨットによる友好親善交流の展望を明らかにした。こうして幾隻かの帆船協会のヨットに伴われつつ、多数の市民が見送りのテープを投げる中、〈アルゴ〉は舞鶴をあとにしたのである。

喜びや悲しみを卒直に体で表現するロシア人は、何か現在の日本人が既に失ってしまったもののなつかしい原人間性ともいうようなものを持っている。彼らと幾日かを過して見て、その人なつこさや素朴さに接し、日本の青年と比べて何か心に残るものがあった。

BON VOYAGE!

〈百合若丸〉 合田 督



朝島の泊地に集合

今年のアリランレースの回航は、天候が悪く、濃霧にとじこめられた4月25日の明石海峡から始まって、帰港間近の5月7日、播磨灘北部で南東の激しい雨を伴う20%を超える強風を正面より受け難航すると言ったことがあったが、依然として、瀬戸内海の五月は素晴らしく、玄界灘の島々は、海流が日に輝いて流れる中に照美樹の若みどりに、静かに横臥している。私達は年に一度この海の道を通ることが生甲斐になっている。昨年は五島列島へ、一昨年は第3回アリランレースへ……。

玄界灘は烏帽子島灯台の隆起した玄武岩の流れる岩層を一廻りして写真を撮ったあと、人影の見られぬ海岸や、小さな島や、岬の灯台や、牧場に草を喰む牛の群れなどによって色々に変化する壱岐の南側を通り、湯野本港に投錨する。神戸から《イルカ》を喰べに来ましたと、大声で一行13名が、国民宿舎「壱岐島荘」に案内を請うと、村川支配人は大変喜んで、メニューのイルカのステーキ、カラあげ、刺身等を次から次へと運んで下さり、ビールを差入れてくれる。国際的にイルカを殺す野蛮な日本人と言う批難が、壱岐の人々に浴せられているとき、関西から新聞を見て（出航の二三日前に写真入りで報道された）、わざわざイルカを喰べに来たので、百萬の援軍が来た様に心強く思われたのかも知れない。喰べている処を写真に撮ることから始まって、メンバーにNHKのディレクター、カメラマンが三人居たので、終いには、16%を回しテレビに放映するフィルムを撮る処までエスカレートした。味は淡白で鯨と変らない。とくに刺身は美味で、鯨の尾の身以上にうまかった。何よりも安いのがいい。美味しいものをたくさん喰うとの私の味覚の身上は満足し

た。壱岐へ寄って『イルカ』を喰う楽しみを皆さんも味わって下さい。

満腹し、温泉で陶然として、雨の降る中を、〈百合若丸〉に引返し、船中で飲みながら、海の話をとめどもなく繰返していると、鈍い衝撃があり大雨のデッキに飛出して見ると、アンカーが切れ、艇が岸壁に横付けになっているのには驚いた。あまり楽をしすぎ、不安に感じていた、アンカーをもう一本増さねばと思いつつ、「まあええわい。いけるやろ」と横着を極め込んでいたのが大失敗で、ダンフォースを一本失う結果になった。

波が少し高かった玄界灘は、比田勝に着くころはすっかり和らぎ、一番遅く集結した〈百合若丸〉が着岸する頃には38隻のヨットが、それぞれに国旗、韓国旗、NORC旗をバックステイに吹き流して、舳をとっている。一列に並び切れず、L型に並んでいる様はキレイで、如何にも国際レースの幕開けらしい、華かなものである。新鋭艇が多い。

第1回の博多—釜山レースの時以来の顔見知り数々逢う。アイサツをする。手を握る。山笠の田中さん、佐世保の松尾艇長、今回の事務長として大変ご苦労をお掛けした江頭さん、〈ホンキートンク〉の猛者。皆居る、イル。

晴れ晴れした気分が体中に拡がってゆく。二年目のお祭りが今から始まるのだ。松尾艇長から、私が台湾クルージングの案内をし、基隆の知人をお世話したことに、お礼を受ける。この長丁場のクルージングは、長くて辛くて、楽しいものだったらしい。

夜半、比田勝港を出航した。イカ釣船の灯火が、明るく天を照し海に映える。針路を対馬北端にとり、レース艇が隊列をととのえてクルーズするのを見、「肝臓だあー、頼むでー」とオーナーズルームにもぐり込む。二月にドック入りの結果、急性肝炎と判明し、4月10日迄入院していたものだから、これを口実にナイトワッチを若い衆に任せた。

5月1日9時、全艇無事釜山港に入港。検疫泊地で検疫を受けたあと、韓国国立海洋大学校のある朝島の泊地に。待機し、舵をとる順番を待つ。レース艇は二列に並び、前列はバウからアンカーを、後列はスターンからアンカーを打ち、前後の艇はロープでつなぎ、見事に配列した。〈百合若丸〉は左端で、前後アンカー、前後艇に接続する。上陸、入国、通関は、予想外に手間どり、COMMODORE DYNASTY HOTELに着いたのは1400を過ぎていた。

COMMODORE HOTELは豊臣軍を破ったという李舜臣將軍にちなんで建てられたホテルらしく、前庭には亀甲船（李將軍の潜水艦）が飾られてある。私のような学童疎開派＝焼跡派には、いささか居心地が悪いが、若い人達には何のコンプレックスもなく、「コック建物ですなあー。台湾の圓山大飯店に似てますね」との

んびりしたものである。各人がツインのシングルコースで、この辺りは旅行社の配慮と言うべきか？ 子連れ狼の小生にとっても、前回の韓国式旅館に艇ごと一部屋割当てられ、家内・子供のため大雨の釜山市内を、ホテルを求めてウロウロした苦労からくればと大変有難かった。反面、亜洲観光社に足許を見られ、慶州観光も、伎生パーティーも高く、喰物はロクになく、パスポートを最後返さないといった苦情も多かったようである。これは事務局の故ではなく、40艇250人も多数を世話するのは物理的に無理な話で、旅行社の介入は当然のことである。

5月2日、前夜祭はホテルの宴会場で開かれ、立喰パーティーである。釜山文化放送の王学末社長の挨拶は諄々と両国の歴史から説き起して、両国が手を結んでゆかねばならぬ、海の勇敢な仲間をいつも歓迎すると述べられた。海洋大学前学長の李先生（この先生のお蔭で泊地がなく困っていたのが解決した）は、シーマンライクに『海は一つ』と仰言った。そして、ボン・ボワイヤージュと話を締めくくられたのには、一同感銘した。このあと、両先生に、個人的に長時間に渡ってお話を伺う機会を得たことは仕合せであった。両先生とも、日本に留学され、日本の学校で教鞭をとられ、日本に対するご理解と愛情が非常に深い、風格のあるお人柄である。

レースは、出国手続に手間どり、5月3日1300、釜山港入口、母船の〈百合若丸〉と〈モラモラ〉のマストを結ぶ線をスタート・ラインに、37隻がスタートする。お見送りの関係者の乗るランチに接近、礼をのべ手を振って別れをつける。李前学長先生も王社長の顔もお見掛けする。

（レースの様子、略す）

レースは、最初微風に始まり、夕方には中風、4日午前中はやや強い風に変り、変化に富んで面白く展開した。対馬北端の潮流をもう少し計算する必要がある。ディンギーレースのように、スタート時の怒鳴り合いもなく、目先きだけのセリ合いに、ロングレンジのコースを忘れると言ったこともなかったようである。安全規則が厳重になり、灯台を教えてくれとか、燃料を積み込むと艇が重くなるので少ししか積まないと云った事も今回は無くなったようで、外洋レースの体裁がととのって来た。

海洋大泊地には、韓国産のクォータートナー一隻がお見送りして下さったし、韓国の輸出ヨット産業は台湾に追付く勢いで拡大している。又、元韓国人オーナーの艇に韓国人が二名クルーとして乗込まれたのは、国際レースとして歓迎すべきことである。釜山文化放送、海洋大の皆様にお願ひして、このレースへの参加を前もって呼びかけて貰えば、参加艇が増えることとなるだろう。

反面、当初、このレースを実現したときの意図――

KOSAで、江良・大原先生を中心に、ヨットマンの親睦をはかる為のクルージングをしよう、国際親善に役立とう、ついでにレースも面白いではないか、と言った目的が、レースばかりが前面に出て来たように思える。

第二回だったか、海洋大の学生さんをお招きして、一日クルージングしたことがあった。私達の大西淳一は当時神戸商船大航海科生徒で、〈アルテミス〉にいられた海洋大の学生さんと今だに親しく交際し、韓国へ行けば、日本へ来られれば、親しく世界の海のニュースを交換して、友情を結んでいる。お互いに将来の両国の海運業の中心になっていく人達である。こんな形で国際親善は、アリランレースが蒔いた種を实らせて行く。

レースに勝てばいい、目的の為に手段を選ばないと言うことから、一歩も二歩も進んで、このレースを原点に還って海の男のお祭りになればいいと思っている。海の男とあれば、Be Gentleman と言うことであり、李先生の『海は一つ』の精神に結びついてゆく。お互いに顔が合っても知らん顔をしているヨットマンは少なくなるでしょう。「おれはレースをするんだ。面倒な事は一切嫌だ」こんな考えはいけないと悟るでしょう。礼筋を心得て、海の男達を認め合うことになるだろう……と、こんなロマンチックなことを夢想する。あまり老いの繰り言を述べてばかりいると、大久保彦左衛門と言われそうなので止めておく。

今年のアリランレースに伴走して、レースが国際レースとして立派に成長して行くのを見るにつけても、オーシャン・レーシング・ヨットについての虚しさを益々切実に感じる様になった。

《1》船型は、直ちにオールド・ファッションになってゆく。今年大活躍したロン・ホランド設計の艇は、2年後の第5回アリランレースに生き残って優勝出来るであろうか？ おそらく答えはNONである。このようにして、ピーターソンが、S&Sが、デュフォーが、フィノーが、ヴァンデ・スタットが消えてゆく。そしてわが天才、DICK CARTERまで過去に埋没して行った。

《2》船価が高すぎる。最新鋭のワントンで4000万円程度かかり、一年でレースに勝てなくなると、絶えず新しい船型を、新しいデザイナーを追いかけて行かなくてはならぬ。貨幣印刷機でも持たぬ限り、とても負担に耐えたものでない。

《3》クルーが居ない。熟練したクルーは少なく、すぐ年をとる、結婚する、子が出来る、会社で偉くなる、暇がなくなる……。

クォータートン世界選手権で日本艇に、何人の外人クルーが乗っていたか？ 外人設計で、外国のセール、金具、外人クルーとなると、何が日本代表艇だ？ 金だけか？ となって来る。

玄海 だより

北方から福岡湾口を望む



対馬レースを終って

帆走委員長 木下隆一郎

79年度三大イベントのひとつ、対馬レースを9月22～24日の連休を利用して行なった。全行程200マイル、対馬全島時計廻りのロングレースであり、海況の激しさを考慮し、安全規則もカテゴリーⅡを採用した。はるばる山口県より〈ムーンライトエクスプレス〉を迎えてエントリー数14艇、艇長会議で帆走指示書を検討する各艇長の顔にも、いつになく緊張感が漂っていた。

9月22日、秋晴れの中、0840、全艇対馬めざしてスタートするも、肝心の風が弱く昼頃にやっと玄界島をクリアするというノロノロレース開始となった。夜11時、北西の微風の中クローズドで壱岐の島に着きかける頃、大陸より移動してきた前線に突入する。風は北西より北東にシフトし、風速も10～15mと強まり、23日3時5分、〈ホンキートンク〉がトップで対馬南端を通過する。他艇もこれに続き、13時15分には対馬北端を、クリアというハイスピードのレース展開となった。その後も風は衰えず、帰路はフリーの風の中全艇サーフィンを楽しみながら10ノット前後でゴールを目指し

JOR 使用 対馬レース成績表 79.9.22 0840 スタート

着順	艇名	所要時間	T・C・F	修正時間	順位
1	ホンキートンク	42:19:02	0.7333	31:02:52	②
2	ワイルドダック	42:41:27	0.7301	31:10:06	③
3	ホットスパー	42:45:47	0.7479	31:58:56	6
4	アポロニア	43:30:07	0.7620	33:08:54	10
5	テクニシャン	43:33:22	0.7333	31:56:22	5
6	ブルームーン	44:15:47	0.7237	32:01:59	7
7	グレートベア	44:35:47	0.7375	32:53:23	9
8	クォーターアップル	44:51:01	0.6901	30:57:04	①
9	マリエⅢ	44:55:49	0.7280	32:42:33	8
10	アルフイ	45:51:59	0.6947	31:51:48	4
11	ムーンライトエクスプレス	48:35:24	0.7248	35:13:04	11
DNF ビクニック、ネオアンタレス、サザンクロス、					

た。

24日2時59分5秒、トップ艇がはいり、数時間以内に全艇事故なくフィニッシュし、無事レースを終了する。玄海支部発足以来はじめての試みで、今回のレースは我々にとって貴重な資料をもたらしてくれたと共に、本格的なオフショア・レースの醍醐味を味わえたと思う。今後も回を重ねて充実したレースを行ってゆきたいものである。

(注：79年度三大イベントとは5月のアリランレース、対馬レース、11月2日の蓋井島(山口県)一沖ノ島一島帽子島150マイルレース。)

《4》小生自身が年若い、ナイトワッチに耐えられなくなり、第一級のオーシャン・レーサーの矜持が保てなくなったとき、ふと己自身を振り返ってみて、「海が好きだから、海に生きる喜びを味わいたいからヨットに乗るのであって、レースに勝つのが目的の人生ではあるまい」と悟ったとき、今述べたことが実感としてせまって来たのだ。いつも海の見える丘の上に住もうではないか。息子を海に面した処で生長させたい。こんな海の愛し方を今まで忘却していたのだ。息子が成長し、進んでオーシャン・レースの世界に生甲斐を見出す時が来るなら、又开始でもいいではないか。海の、ヨットの、楽しみ方は他にある筈である。事の論理の当然として、クルージングの世界が私を待っていた。

新しい、知らない土地に行き、新しい風物に、人情に接したい。太陽に照らされて、風のまにまに、潮流に乗って、流れてゆきたい。〈アルテミス〉、〈ブルー

アルテミス〉を売り〈百合若丸〉を購入した。新しい世界が拓けた。基隆から那覇、名瀬を経た初航海は、ゆったりと大らかな海の楽しみを私達に与えてくれた。五島列島クルーズは、特に、中通島の松島の瀬戸は美しかったし、キリシタンパテレン遺跡を巡って浦から浦へ渡ったのは忘れ難い思い出を留める。

そこで皆さん新しい提案。せっかくの素晴らしい立地条件の小戸を中心に、対馬→済州島→長崎クルージングなんて、集団で楽しみませんか？ きっと楽しいと思いますよ。又、小戸→平戸→五島→甕島なんて素晴らしいと思いますよ。

大原先生、小島先生、光安さん、田中さん、松尾さん、江頭さん……皆様、如何ですか、レースを一休みして、クルージングの楽しみは。

それでは。

BON VOYAGE !



NORC協会ニュース

第2回会友艇の全国拡大推進委員会

さる10月13日、第2回の推進委員会は東京虎ノ門で開かれた。事務局から会友艇の現在までの地域別登録状況について説明があり、次いで各地区委員からの現状報告が行われた。

冒頭、内海支部委員から、推進活動を始めて見るとNORCという性格が正しく理解されていなく、何故NORCに登録が必要なのであろうか、会友艇に登録するとどんなメリットがあるかなどの質問が可成り多い。

次に、現在IORはNORC会員艇に限られている現状では、NORC会員艇とセール・ナンバーが一連番号で繋がっているだけでは余りにもメリットが少ない。少なくともNORCの支部公式レースには参加したい。またそのためにはJORを会友艇に及ぶよう緩和する事が望ましい。この様な声もよく聞かれる。

然し従来からの会員の中には、年間NORCに納める金が割安で而かも本部支部の公式レースに自由に参加出来るようにすると、会員艇の方が逆に会友艇に流れることもあり、推進活動をする上で若干の問題が残っている。

この様な会友艇制度そのものの本質的な問題についての発言があった。

玄海支部では、活動を続けているが精々福岡県の地域に止まり、九州一円のPR活動は困難であるが、企業側の協力を得て進めている。

東海支部方面では、各地区のヨットクラブ自身の活動が強いので、今後この方面への協力依頼が必要であり、その意味では普及途上にある。

西内海地域では今年は県のヨット連盟との連合のレースを行なったが、レースの時、ナンバーのない艇はガムテープでナンバーを付けたが、レースシーズンが終ってから県連の方々の協力を願って、会友艇の参加を推し進め、また各委員から地域内のクルーザーの会員艇とそれ以外の艇の隻数についての説明があった。

尚、詳しく調べて全国的に、第1次加入目標を定めて努力する事を決議した。

NORCの個有のセール・ナンバーの他に、全国的にみると、横浜の一部、九州、仙台などの地域では、既に何らかの艇の番号が付けられており、また日本ヨット協会の本部ではNORCの会友艇の登録業務に協力する旨の了承を得ているものの、なお一部の地域では、必ずしもこのことが徹底していない向きもあるので更に要請を願いたい旨の提言があった。

NORC会員の会費の場合は年会費であり、年が迫って入会するより年が変わって早々入会する方が、より効率的であるという見解もあり、従ってこの思想が会

会友艇登録状況

昭和54年10月12日現在

項 目	項目の細分	分 布		金 長		
		9月5日 現 在	10月12日 現 在		9月5日 現 在	10月12日 現 在
鹿 児 島		5	5	LOA		
岡 山		1	3	(ft)	数	数
兵 庫	本 場	2	2	41	0	1
	明 石	0	1	39	1	1
	須 磨	2	2	38	1	1
	神 戸 神 港	0	1	33	2	2
大 阪	泉 大 津	1	1	30	8	9
和 歌 山	和 歌 浦	1	1	29	2	5
滋 賀	琵琶 湖	2	2	28	1	1
三 重	志 津	1	1	27	1	1
愛 知	河 和	1	1	26	4	9
静 岡	清 水	0	2	25	11	13
	戸 田	0	1	24	3	4
秋 田	酒 田	1	1	23	1	2
関 東	下 田	1	1	21	8	14
	江 島	0	1	20	1	1
	葉 山	3	4	19	1	2
	佐 島	1	2			
	小 網 代	1	1			
	シーボニア	7	9			
	油 壺 (特泊)	1	2			
	油壺 (三崎マリン)	1	1			
	諸磯 (オーナーズ)	1	1			
	諸磯 (ヨッテル)	1	3			
	金 沢 八 景	2	3			
	横 浜	3	5			
	浦 安	1	4			
	船 橋	2	2			
	木 更 津	3	3			
合 計		45	66			
				計	45	66

友艇にも浸透しているのか、会友艇の登録を行なうのなら来年早々に行ないたいという傾向が各地に出ている様である。

然し、会友艇の場合にはセール・ナンバーを登録した日から3年間は有効であると定めてあるので、会員の場合とは全く事情が違っている。この辺の事情はよく説明して頂くよう推進委員の方をお願いした。

このあと大儀見専務理事から、会友艇の登録台帳は会員艇も含めて一括して、まとめて来年早々作成し、会員や会友艇のオーナーばかりでなく、運輸省や海上保安庁にも届け、レース時、クルージング時を問わず、全国的にその艇の所在が判るように致したい。

本日の各意見を参考として、今後の加入目標数を検討し、これを各地区毎で達成するよう、一層の協力を願い1500閉会した。

NORC第71回理事会開かれる。

主として来年度予算を審議する第71回理事会は10月

13日、会友艇の全国委員会会議のあと、1500から理事18名が出席して行なわれた。

選管委員の任命と代議員の選挙について

まず、各支部選挙管理委員会委員の推せん者名簿が提出された。本来であれば代議員会が議決するものであるが、今年は選挙規則が実施されて初めての年であるので、この選挙規則・附則の規定に基づき、理事会の承認を得て古屋会長が選管委員を任命した。任期は昭和55年12月31日までである。

次いで代議員の選挙を本年度内に実施することとし、12月1日までにすべての代議員の選出を終るものとすることを決めた。NORC全体の代議員数は98名であるが(本誌51号18頁参照)、選出は各支部毎に行なわれる。

立候補締切り時点で支部別代議員立候補者の数が定員を超えない場合は、選挙によらず当選したものとする。

関東支部の代議員数は54名であり、フリート・キャブテン会議に諮った上で、フリート毎の代議員は近日中に開かれる関東支部選挙管理委員会で決定する。そして、代議員の選出はフリート毎に行なわれることとなる。

内海支部では既に代議員の選出が終り、東海支部では12月1日までに代議員を決める様になっており、全国的には12月1日には98名の全陣容が揃う。

代議員決定後の代議員会は各支部毎に年内に開くこととなった。

会友艇の登録について

理事会で審議された概要は前述会友艇の推進委員会の通りであるが、更に理事会では、会友艇登録の目標を400隻とし、各支部毎のNORC所属以外の状況を更に正確に把握して、その上で各支部毎の達成目標数をきめることとなった。

会友艇及び会員艇の総合台帳を早急に整備して、運輸省、海上保安庁など広く関係機関に提出する。この様な方法によって、全国的にも統一されたセール・ナンバーの識別が公的な機関のみならずヨット仲間にも公認されることになり、会友艇のメリットはといえば、この事を第1にあげるべきであろう。

来年度予算について

各支部及び本部各専門委員会から提出された原案を纏めた形の来年度予算案について鳥山理事から説明があり、この原案をもとにして事務処理上若干の修正を行なって次の理事会に諮ることを附議して承認された。

船舶振興会に申請している補助事業は、レース関係だけでなく、レーティング開発、海事関係法令関係の事業も承認を頂いており、外洋ヨット海岸局の機器整備事業費も含めて本年度は1700万円の補助金交付を受けているが、明年度も事業を継続して海岸局関係以外

は本年度の通り申請し、そのうえ来年度は、①青少年、一般社会人を対象とした外洋ヨットの普及、②外洋帆走艇の性能向上のための基礎調査、③安全備品改善のための検討する。この三つの事業を新たに申請して承認を得ることを計画している。当協会の事業内容は従来のレース運営に関連のある事業のほか、公益法人として広く外洋ヨットの安全、性能の向上、普及などの分野が益々増大しているために申請する。この件について理事会の賛同を得た。

委員会報告

レース関係報告事項

周東：6月9日の理事会において、条件附で開催の御承認を戴いた全日本ミニ・トン選手権レースは、運営委員長に小林義彦氏が当り、東海支部の全面的協力により、11月1日から4日までの4日間、参加艇約18隻(推定)により、日産マリーナ東海を基地として、三河湾水域で行なうことになった。

1982年2トン世界選手権レース

大儀見：82年2トン世界選手権レースの主催国はまだ定まっていない。本年11月1日ロンドンで開かれるORC会議にはこれら一連のスケジュールが提案されるものと思われる。

本年行われたアドミラルズ・カップの日本チームの実績はご承知の通りであるが、81年には更に凡ゆる方面からの態勢を今から固めて出場することも踏まえて、82年2トン世界選手権大会は日本で開催するよう立候補したいと考えている。

このため日本国内の2トン・オーナーにこの問題を検討して貰う必要がある。

セール・ナンバーについて

従来新艇に買いえた時は、セール・ナンバーは古い艇に付いて廻っていたが、今後オーナーが希望すれば、旧セール・ナンバーを同オーナーの新艇に使用できるようにしたいとの提案があった。

この件は賛成多数で認められた。

学校所有のヨットの登録及び学生について

現在全日本学生外洋帆走連盟は関西方面では甲南、関東方面では慶応、千葉、東大、日大、成蹊、明治学院、武蔵工大などが加盟し、月1度のポイント・レースと島廻りレースを行なっているが、早稲田、防大、同志社、大阪歯科大なども加盟する意向を持っており、来年度からは更に活発な活動が期待されている。

これらの学生を育成する目的で、NORCとしても何分の便宜を与え、相談相手になってやってほしいという提案が貴伝名理事からあった。

学校に所属するヨットを更に詳しく見ると、OBが所有して学生がクルーとして走っているもの、管理、保

存整備が直接学校と直結していない艇などあり、これを整理し、学校所有の艇登録は所有者変更の届出を必ず行ない、またこれらの艇に乗る学生クルーは一定数を届け、クルーの変更は確実に事務局に届けるなど、入会についての便宜を考えてほしいということであるが、この件については清水常務理事を担当として具体的に検討することとなり、本理事会は1830閉会した。

出席役員は次の通り。

古屋徳兵衛、秋田博正、大儀見薫、清水栄太郎、山口久次、周東英卿、鳥山睦郎、名和幸夫、平松栄一、渡辺修治、塩川孝二、都築勝利、鈴木幹夫、貴伝名一良、松木哲、岩田行史、大原敦、平野喜美夫、

海技免状取得のための講習会と経過

たしかに、小型1級免状を取得しようとしても外洋ヨット乗りの我々側から見ると、障害になる多くの問題点が現行法規の中にとり残されているものと思われる。

例えば、NORCが出来る以前の頃からクルーザーに乗っていて、さてこの人が免許を得ようとしても所謂帆船乗りとしての経歴は認められず、全くの新人として実技試験を受けねばならず、その上実技試験用の船は、日頃愛用している自艇にくらべて馬力、速力ともに大きい動力船によってテストが行なわれ、またレース艇では見たこともない航海用計器までが実技試験の内容に組み込まれている。

昨年10月から開かれた「免許制度検討委員会」は運輸省とヨット関係のユーザー側団体が一体となって、以上のような小型船舶免許の試験内容についても検討し約半年以上に亘り審議を行なった。

小型免許資格試験を実施する側から、日本モーターボート協会、船舶職員養成協会、また、試験をうける立場の側から日本船舶工業会、日本マリナー協会、日本ヨット協会及びNORCから夫々委員が選ばれて5回の委員会をもち、審議の過程は報告書の形式で纏められ、さる4月中旬運輸省に提出された。船員局船舶職員課からは担当補佐官がオブザーバーとして毎回出席された。

免許に関する諸問題は、このようにヨット関係者の要望を時間をかけて検討されてはいるが、一方において海上の現場では運航責任者としての免状もちが乗船していなければ自分の艇すら洋上を走らせる事が出来ないのが現実である。

以上のような両面の悩みを抱えたNORCではその対応策を協議したが(本誌53号39頁関連)、免許制度については今後とも運輸省にたいしてご理解、陳情など努力を続けることとし、それと同時に海上の現場における打開策としては、1級免許の資格者をより多く育成することを目標に免許取得講習会を早急に開くこととなったものである。

免許取得のための講習会

公認の自動車教習所に該当する船舶職員養成施設も含めて、現在各地で行なわれている各種の講習会是一般に受講の日と講義時間が極度に制約されているので、勤めをもつ社会人が勤めの傍ら受講しようとする、本人にもその会社にも大変な犠牲を強いられざるを得ない。

この様な不都合を少しでも解消するために、我々会員同志が相い集い、我々の意向に近付いた形の講習会、勉強会が開けないものかとして、考えられた案は次の通りである。

- Aコース：実力派コース = NORC主催の勉強会
- Bコース：予備校コース = 舵、東京ナビゲーション・スクール主催
- Cコース：国家試験免除コース = 船舶職員養成協会主催

AコースはNORC自体で企画し、1級の学科試験に必要な基礎知識を勉強し、取敢えず国家試験のうち学科試験に合格する事を目標とした。

従来からある予備校形式のBコース及び国家試験免除のCコースはNORCの会員だけでグループを作り、各人の勤務が終わってから直ちに東京都内に設けられた会場を使って学科の講習をうけ、実技日程については各人の会社の勤務の都合を勘案して、いくつかの班に分けて実施日を定めてもらい所定の実技教科課程を終えるべく計画されたが、実際の受講者の希望によって、AコースとCコースのみが具体化された。

〈Aコース〉

Aコースは体力的にも少々無理が効くと自負する若年層をねらって募集し、講師は学科別に4名を当て、9月17日から連続夜間の3時間と土曜日は朝から5時間を当て約40時間を投入した。

この勉強会は9月29日の土曜日で終り、1日置いて10月1日の臨時試験に挑戦した。

第1回生には13名の会員が集り、うち1名は戸籍抄本が遅れて断念。また受講生のうち7名が各大学のクルーザー部員であったため、折り悪しく期末試験と重なり、この勉強会を途中から断念したこともあって10月1日の臨時試験を受けた9名のうち学科試験の合格者は6名に止まった。

第1回の勉強会としては、まずまずの成果と思われる。

〈Cコース〉

17名が受講、全員終了試験に優秀な成績で合格。近く免状が発給される予定である。

今回の反省

1. Aコース

勉強会で学んだことは、自分のものとして消化でき得るための時間的余裕を考慮して、受講日の計画は少なく共週3日程度にすべきであったと思っている。

とくに現役の大学生を対象に入れるときは、相手校の試験の日はさけるよう考えるべきであると思う。

講師側としては教科内容の範囲、出題の傾向を十分調べておく事が合格の鍵となることを痛感した。

この第1回の勉強会では、13名の希望者にたいして6名が合格し、残りの7名に対しては補講などを行ない、次回12月の臨時試験に臨ませ、第1回生が全員学科試験に合格してからA型試験船をお借りして実技試験の国家試験に臨む準備をしたいと考えている。

2. Cコース

今回は土、日を外して毎日1800~2100を講習に当てたが、3週間に亘り、必ず出席を義務付けられる学科スケジュールは可成りハードであった。

実技は、今回の参加者が艇長としてかなり経験豊富な人達が多かったこともあり、化物と思っていたA型船も、思ったよりも扱い易い船であるとの評価がなされた。

何れにしても、A、B、C、3コース共関東支部のみならず全国的に広く勉強会を行なうべく努力する積りである。

この問題に関する受講希望、各地区フリートの状況、ご意見を本部まで是非お聞かせ願いたい。

(関東支部ではABCコースについては、12月、又は1月に第2回を開催する予定です。)

(山口記)

NORC東海支部海難救助訓練及び海事法令講習会開催

さる9月22日・23日、愛知県幡豆町「日産マリナー東海」において、日本外洋帆走協会東海支部主催、蒲郡海上保安署、衣浦海上保安署の協力によって、海難救助訓練及び海事法令講習会を開催いたしましたので報告いたします。

〈目的〉

航行中の外洋ヨットが、天候の急変等に対処し遭難を防ぐ安全訓練と、遭難事故の発生を想定し速やかに救助する遭難救助訓練とを巡視艇の協力のもとに展開することにより、官民一体の救難体制の確立を計り、外洋ヨット乗組員の非常に対する心構えを養い、ひいては広く一般に外洋ヨットを含めたレジャーボートの安全に関する認識を高めることを目的とする。

〈訓練項目〉

(1)安全訓練

(ア)安全備品着装訓練 全艇

(イ)霧中航行訓練 全艇

(ウ)縮帆訓練 全艇

(エ)応急舵使用訓練 代表艇

(2)海難救助訓練

(ア)消火救助訓練 代表艇

(イ)落水者救助訓練 代表艇

(ウ)曳航訓練 全艇

(3)海事法令講習会 全艇

〈実施日時〉

昭和54年9月22日(土)~9月23日(日)

〈訓練場所〉

橋田鼻灯台より280°1500m地点付近(下図)

講習会場 日産マリナー東海会議室

〈参加機関〉

蒲郡海上保安署 巡視艇「ひめかぜ」

衣浦海上保安署 巡視艇「きぬかぜ」

外洋ヨット 約40艇 200名

(日本外洋帆走協会東海支部所属艇が主体)

〈訓練指揮官並びに講師〉

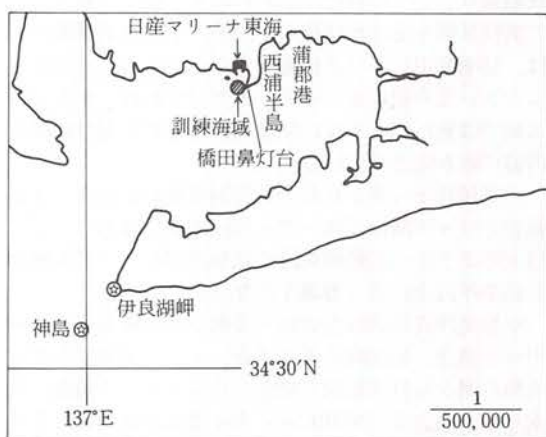
指揮官 蒲郡海上保安署長 荒木泰弘

講師 武市俊 他

〈訓練実施概要〉

1.準備

訓練参加艇は23日0930までに日産マリナーを出発し訓練海域に向かう。訓練海域についたなら艇首よりアンカーを入れ錨泊する、(水深7~8m)



2.安全訓練

(ア)安全備品着装訓練

全員ライフジャケット、安全ベルトを着用する。全艇ライフリング、自動発光ブイ、ポータブル・セルナンパーをとりつける。

(上記備品について安全検査カテゴリーにより、ない艇もあるがその場合は除く)

(イ)霧中航行訓練

全艇合図により一斉にレーダーリフレクターをかかげフォグホーンをならす。(組立式レーダーリフレクターはあらかじめ組立てておく。)

(ウ)縮帆訓練

全艇メインセイルを上げ合図とともにリーフする。次の合図によりリーフをときメインセイルをおろす。

(エ)応急舵使用訓練

代表艇〈クンテル〉(武豊フリート)、〈八潮〉(三河湾フリート)、代表艇は他の参加艇の見やすい場所に移動し応急舵をとりつけ機走する。

3. 遭難救助訓練

(ア) 消火救助訓練

代表艇〈JUST III〉

想定→帆走中のヨットから火災が発生し、乗員の懸命の消火作業にもかかわらず消火できなく、他に救助を求める。

発動→合図により機帆走中の代表艇は発煙筒に点火する。

作業→代表艇はセールを降し、出火部分を風下にし、行足を止め消火器で消火する。

消火不成功のため、パラシュートフレアー、ハンドフレアーにより、救助を求めライフラフトにより脱出する。

巡視艇は火災現場に急行し、火災艇に放水し消火作業をし、消火完了したらライフラフトの乗員を救助する。

(イ) 落水者救助訓練

代表艇→(NARUMI V) (FILLY II)

想定→ヨットが帆走中に大波にまかれ乗員1名が落水した。

発動→合図により乗員各1名が救命胴衣を着用しスターンより落水する。

作業→他の乗員は協力して、ライフリング、自動発火ブイの投下、落水者を見失なわないための見張りをたて、セールを降し、機走により風下側から落水者に近づき救助する。

(ウ) 曳航訓練

全参加艇は、航行不能を想定された被曳航艇と、これを救助する曳航艇とに分かれ、ペアとなって、レースのスタートライン付近まで行き訓練を終る。

〈海事法令講習会〉

(1) 趣旨

現行法及び改訂現行法の問題点、改正要点などについて全国各地域に講師が出向き講習説明会を開き周知啓蒙にあたる。

(2) 講習内容

(イ) 小型船舶安全規則、船籍登録、海上交通安全基礎知識、海上衝突予防法、船舶法、船舶職員法等。

(ロ) 海上安全のための操船基礎知識。

(ハ) NORC、計測、安全の説明。

(ニ) 会友制度について。

〈各艇が準備するもの〉

参加艇→安全検査合格備品

主催者→本部艇(桃太郎) 拡声器 1ケ、トランシーバー 1ケ、パラシュートフレアー 4ケ、ハンドフレアー 4ケ、消火器 2ケ、ライフラフト 1ケ、落水者気付け薬 2ケ。

最後になりましたが、23日夜18:00~21:00まで、日産マリーナ東海ハーバーにて盛大なる親睦パーティー

全日本ミニトン・カップ出場艇一覧

フリート	セール No.	艇名	TYPE	オーナー
横 浜	2529	HIPPOCRATES III	N-OCN23	西丸 与一 (山口英一)
油 壺	2568	BYE-BYE CHAPPY	TAK21	小川 尚
諸 磯	2560	MY PACE	LEP21	篠 好英
葉 山	2552	BACK MIRROR	LEP21	菅原 留意
"	2497	WEATHR COCK	LEP21	" "
シーボニア	1437	LADY-L	OCN25	福吉 信雄
"	2531	HINT #1	YA21	堀内浩太郎
伊 東	2539	APHRODITE	LEP21	高木 信幸
清 水	2555	MARGE JR.	DUB23	柴田 邦敏
蒲 郡	2514	CYGNET	N-OCN23	富川 則之
"	2527	VENDAVAL	N-OCN23	鳥居 克行
"	2551	PUKA PUKA	YA21R&C	野村 逸夫
"	2566	I AM II	LEP21	堀田 和正
武 豊	2500	HORIZON III	DUB23	邨瀬 愛彦
四 日 市	2448	KAZE	N-OCN23	伊藤 恭明
ニッサンマ リーナ東海	2290	OCEANID III	OCN23	吉田 節美
"	2567	MINI VIND	DUB23	小林 義彦
松 山	2532	SAMANTHA	N-OCN23	中平 達子

がもよおされ、今回の訓練、講習会をすべて終了しました。

(記) 鈴木幹夫、菰田光治、武市俊、花川幸一郎、林千雄、歌田道教

一級免許の実技試験に備えて

さる9月、免許制度研究委員会で実施に踏みきった1級免許勉強会で9名中6名が学科試験に合格しているが、来る11月中旬と12月中旬とに分けて実技の練習に当て、12月の実技の国家試験に臨むことにしている。

試験に受からなかった人も6人組と共に実技練習をし、背水の陣で12月には学科・実技試験に一挙に挑む予定である。

NORCとしては初の企画でもあり、実施の途中でいろいろと困難な問題もあって、今後については、希望する会員の意見、他支部の方の意見など改めて検討の必要性を感じている。

(山口記)

OFFSHORE 第55号 昭和54年11月15日発行
毎月1回15日発行
昭和52年7月21日 第三種郵便物認可
1部定価100円(郵送料25円)
発行 社団法人 日本外洋帆走協会
東京都港区虎ノ門1-15-16(船舶振興ビル4階)
電話・東京03(504)1911-3 千105
郵便振替番号2-21787
印刷 廣済堂印刷株式会社

クルーザーの新しい時代が始まる。 ヤマハ30新発売。



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0係
〒438 静岡県磐田市新貝2500 TEL.05383(2)1111

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っぷりを発揮。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。クルーミ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。クルーミング時・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せます。

船舶無線局更新手続きなど

NORC通信委員会

さる10月18日、関東電波監理局から大谷通信委員長、清水、周東理事らが呼出しを受け、NORCのレース運営、海外レースについての質問をうけたあと、関東

* * *

地域で加入している42局の運用状況、更新手続きなどについてNORCとして把握し、かつ、船舶無線局に対して指導するよう話があった。

関東地区に対する関係のヨットに配布するよう次のようなパンフレットを頂いた。これは関東地区だけに止まらず全国の関係者にも大変参考となるので、同監理局の了承を得、ここに紹介します。

ヨット等船舶局の運用について

関東電波監理局
航空海上部航空海上課

1 はじめに

皆さんが運用する無線局は、ヨット、モーターボート又は遊漁船等レジャー用船舶の航行の安全を確保することを主たる目的として開設されたものです。

船舶に開設された無線局は、その開設の目的から、無線局の開設、運用等については、他の種別の無線局と異った条件が課せられています。また、この無線局で使用する周波数は多数の無線局で共用することとなっているため通信は相当混雑しています。

このため、皆さんは電波法はもとよりこれに基づく諸規則を守るとともに以下に掲げる事項にも十分留意して日常の管理、運用を行い開設の目的が達成されるようにしてください。

2 無線局管理上の留意事項

- (1) 無線局とは「無線設備及び無線設備の操作を行うものの総体をいう。」(電波法第52条)と定められています。免許人は無線従事者を選任し、無線局の運用は、その無線従事者が行うこととなります。無線従事者を選任したり、解任したりした場合はその都度、遅滞なく選(解)任届を提出することになっています。(電波法第51条)
- (2) 無線局に備え付けなければならないもの(電波法第60条、電波法施行規則第8条)は次のとおり定められています。

ア 免許状

送信装置のある場所の見やすい箇所に掲示すること。

イ 電波法令集及び業務書類等

免許(再免許)申請書の写し、変更申請書及び届書等の写し、機器取扱い説明書等を無線局内に置くこと。

なお、電波法令集については、常に現行のものとしておくよう配慮すること。

ウ 時計

正確なもので毎日1回以上、中央標準時に照合すること。

エ 無線検査簿

オ 無線業務日誌

様式に従って必要事項を確実に記載すること。
(電波法施行規則第40条)

- (3) 皆さんの運用する無線局の免許の有効期間は、免許の日から起算して5年間です。(電波法施行規則第7条) 免許の有効期間満了後も引き続き運用したい場合は、有効期間が満了する6か月から3か月前までの間に再免許の申請を行うこと。(無線局免許手続規則第16条及び第17条)

再免許の申請を行わず、免許の有効期間満了後その無線局を運用したときは、不法無線局(電波法第4条)となり罰則が適用されること。(電波法第110条)

3 無線局の運用上の注意事項

- (1) 無線局の運用は、その無線局に選任されている無線従事者が行うこと。(電波法第39条)
- (2) 呼出名称、周波数及び通信内容等は免許状に記載されたところによらなければならないこと。(電波法第52条、第53条) したがって勝手な呼出名称

- を使用したり、指定された以外の周波数の電波を発射したり、また、船舶の航行に関する事項（遊漁船の場合は、遊漁船に関する事項）以外の私的な通信等を行うことはできないこと。
- (3) 船舶局は、海岸局と通信を行う場合において、通信の順序若しくは、使用電波の型式及び周波数について、海岸局から指示を受けたときは、その指示に従わなければならないこと。(電波法第62条)
- (4) 無線通信の原則（無線局運用規則第10条）
- ア 必要のない通信を行ってはならないこと。
- イ 無線通信に使用する用語は、できる限り簡潔でなければならないこと。
- ウ 無線通信を行うときは、自局の呼出名称を付して、その出所を明らかにしなければならないこと。
- エ 無線通信は正確に行うものとし、通信上の誤りを知ったときは、直ちに訂正しなければならないこと。
- (5) 相手局を呼出そうとするときは、電波を発射する前に自局の発射しようとする電波の周波数、その他必要と認める周波数によって聴守し、他の通信に混信を与えるおそれがあるときは、その通信が終了したあとでなければ呼出しをしてはならない。(無線局運用規則第19条の2)
- (6) A 3H 2182kHz 及び A 3 27524kHz の周波数の使用は次に掲げる場合に限ること。(無線局運用規則第58条)
- ア 遭難通信、緊急通信（医事通報に係るものにあつて2182kHz の周波数の電波については、緊急呼出しに限る。）又は安全呼出し（27524kHz の周波数の電波については安全通信）を行う場合。
- イ 呼出し又は応答を行う場合。
- ウ 準備信号（応答又は通報の送信の準備に必要な略符号であつて、呼出事項又は応答事項に引き続いて送信されるもの。）を送信する場合。
- エ これらの電波を使用しなければ無線設備の機器の試験又は調整ができない場合。
- オ A 3 27524kHz の周波数の電波については、海上保安業務に関し急を要する通信、その他船舶の航行の安全に関し急を要する通信を行う場合。
- (7) A 3H 2182kHz の周波数の電波は、海上における世界共通の遭難通信波（国際遭難波）となっているため遭難通信を行う場合を除き、その使用はできる限り短時間とし、かつ、1分以上にわたってはならないこと。
- (8) A 3H 2182kHz の周波数の電波の発射は、遭難通信、緊急通信、安全呼出し（第2沈黙時間の最後の20秒間）を除き、毎時の0分から03分までと、毎時の30分から33分（第2沈黙時間という。）

までの間は、禁止されかつ使用できないこと。(電波法第64条、無線局運用規則第52条、同第53条)

- (9) A 3H 2182kHz の周波数の指定を受けている船舶局は、その船舶の航行中は中央標準時の午前10時及び午後4時からそれぞれ15分間当該周波数で、できる限り聴守しなければならないこと。(無線局運用規則第44条)
- (10) 他人の通信を傍受して、その内容を他人に知らせたり、窃用したりしてはならない。(電波法第59条)
- (11) 無線局の無線設備の操作は、無線従事者の資格を有するものが（電波法第40条）その資格で行える範囲（無線従事者操作範囲令第2条）のものについて操作することとなります。したがって、外国の無線局及び船舶局との交信は国際通信となり、第2級無線通信士以上の資格者でなければ通信操作は出来ませんので十分注意してください。

通信方法について

1 呼出しの方法（無線局運用規則第20条）

- (1) 相手方の呼出名称 2回以下
- (2) こちらは 1回
- (3) 自局の呼出名称 2回以下

(例) 海岸局（みさきヨット）が船舶局（〇〇丸）を呼出す場合
「〇〇丸」

こちらは みさきヨット 「」

2 応答の方法（無線局運用規則第23条）

- (1) 相手方の呼出名称 2回以下
- (2) こちらは 1回
- (3) 自局の呼出名称 1回
- (4) どうぞ

(例) 海岸局（みさきヨット）の呼出に対して船舶局（〇〇丸）が応答する場合
「みさきヨット」
こちらは〇〇丸 どうぞ

3 通報の送信と通信周波数への変更（無線局運用規則第57条）

2182kHz 又は27524kHz の周波数の電波で呼出し及び応答を行ったあと、通報の送信は、呼出し又は応答に使用された周波数に応じ、当該無線局に指定されている通常通信電波へ変更し通報を送信する。ただし、呼出し又は応答の際に他の周波数の電波の使用を協定した場合は、その電波による。

この付録をあなたの船舶局に備えつけておいて下さい。