

Offshore

社団法人 日本外洋帆走協会発行

昭和54年12月15日発行（毎月1回15日発行）
昭和52年7月21日 第三種郵便物認可

No. 56
1979/12

一部定価100円



陽光惨たり

遙か彼方のハーバー内から流れ出し、漁船の群れの間を漂流、遂に海岸の岩礁に打ちあげられたクルーザー。船腹は無惨に裂けていた。佐島にて 撮影 田辺英蔵

もし本当に台風が来たら……

〈蒼龍〉 田辺 英蔵

防波堤とは紙の上にエンピツで描かれた一本の線に過ぎない。そんな仮空な線に私達ヨットのオーナーは愛艇をあずけていたのか。

台風20号通過の翌朝、三浦半島西岸のマリーナ、ヨットハーバーを歴訪し、改めてそう痛感した。

20日の午后、満潮と重なった台風の高波は、佐島でもシーボニアでも、楽々と防波堤を越え、その内側にある建物や船を打ちこわした。被害の無かった泊地は油壺くらいのもではなかろうか。

筆者が何年か前に「舵」誌上で指摘したように、相模湾沿岸は1965年以来一度も台風の直撃を受けていず、佐島、ハヤマ、逗子、シーボニア等の新設マリーナは、すべてその後建設され、従って一度も台風の洗礼を受けていない。

1965年の台風直撃の時すでに完成していたオリンピック・ハーバー湘南港は壊滅的な打撃を受け、錨摺港でも大型クルーザーが岸に打ちあげられる惨状を呈した。

くりかえし強調したいのは、今回の台風は「直撃」ではない、という事実である。今回の台風は湘南沿岸のマリーナの施設と船舶に相当の損害を与えはしたが、これはあくまで直撃ではない。直撃の台風とは、こんなおだやかなものではない。

1964年に神戸西宮港を直撃した台風20号の場合には、70フィート100トンの《ふじや丸》が壁岸の上に打ちあげられてしまった。

今回の台風は、いうなれば、台風の側にいわせれば小手調べ、われわれにとっては有難い警告程度と考えねばなるまい。

台風の翌朝、後片づけに忙しい各ハーバーの従業員の人々と話した時、彼等が口を揃えていったことは、この程度で済んだのは幸運だった。もし台風の進路がもう少し南寄り、つまり海寄りで、タイミングが夜間であつたら全くお手上げ、間違いなく壊滅的な打撃を受けただろう、という卒直な告白だった。

各マリーナの従業員の人々が、こうして責任を回避しているのだと考えてはいけな。シーボニアで台風の間中、自艇で頑張っていた唯一人のオーナー、《アプアプ》の前田武彦船長の証言によれば、従業員の人人は自らの危険を冒し、人力の及ぶ限りの手配——増し舳、危険な場所の移動、陸置き艇にブレーシングを張る——をしたという。あの大兵のマエタケさんの体がフワリと浮くような強風下では、そうする丈でも大変な作業である。昼だからできた、というのも、決して誇張ではあるまい。

重ねていうが、私の艇も含め、相模湾沿岸の各マリーナ、ヨットハーバーに係留、或いは陸置きされている大小のヨット、パワーボートの大部分が、今回の台風で無事だったのは、決してこれ等の施設の安全性を証明するものではない。実情は逆で、もし台風の進路が相模湾上にあり、或いはそれが夜間であるか、又はその両方であった場合、その打撃に耐え得る泊地は相模湾には油壺以外に一つもないという冷厳な事実の証明と受取るべきであろう。

悲劇なのは、対応策の無いことである。

前田船長は台風通過の直後、油壺をのぞきに行かれた。シーボニアの泊地の中では、まだ台風の余波で船が揺れ動いている時、油壺に停泊するヨットのマストは「まっすぐに立って」動きもしなかったそうである。この事実は、本当に台風が襲って来た時、これに耐え得る泊地は「天然の良港」以外に無い、という神の摂理を雄弁に物語っている。

或いはまた、佐島の泊地の中のボンツーンや在泊艇が相当な被害をこうむった翌朝、すぐ隣の湾内に舳う漁船の群は、何事もなかったように秋の陽光を浴びていた。このことは、防波堤に囲まれた狭い泊地にすし詰めになっている船よりも、入江の中に適当な間隔を置いてしっかりと錨泊している船の方が風浪に対して抵抗力が強いことを示している。多分、シーボニアと同じ小網代湾内でも、湾の奥の開水面に錨泊していた小網代フリートの方は、大きな被害が無かったのではない。

勿論、開水面での錨泊の場合には、双錨泊その他、慎重な対策は必要であろう。

だが、防波堤に囲まれた狭い泊地内の場合には、いくら自分の艇に慎重に増し舳をしなくても、舳をとったボンツーンが転覆したり、他の艇が漂流しだしたらどうにもならない。人工の泊地が台風直撃の被害を避けるためには、恐らくは万里の長城のような防波堤が要るだろう。

一体防波堤とは何なのか。

風の日、或いは季節風程度の風浪の日、防波堤は厳然と頼もしく、その名の役目を果たしているかに見える。だが、ある日、台風がまともに襲って来たら、それは人間が地図の上にエンピツで書き加えた一本の線に過ぎないという事実を、われわれヨット乗りはにがいおもいで噛みしめねばなるまい。



ボンツーンくねる

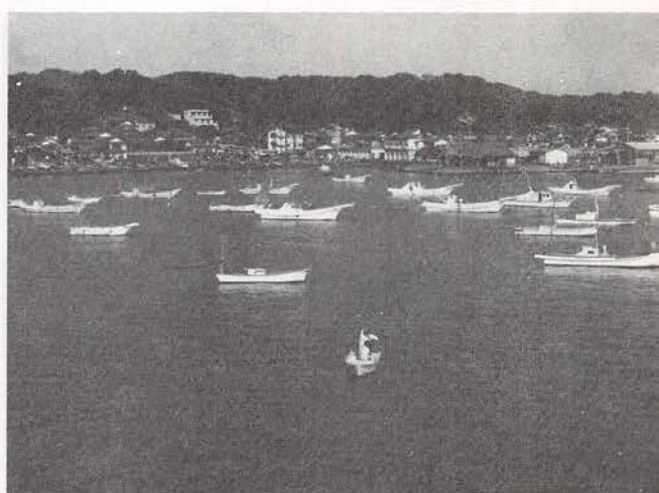
もちろん、これは好い方である。少なくとも、まだ浮いているのだから。もっとも、台風と高潮の複合によって、このボンツーンは浮上り、左側の支柱から抜けてしまっている点に注意されたい。

シーボニア A パース

FRPは強いが

腹が裂け、内臓ののぞいた船体。一日中ボンツーンにぶつかり続けたのだろう。FRPは思いの他もろい、と考えるべきか、意外によく耐えた、と評価すべきか。いずれにしろ、今度の台風がほんの少し近くを通過したら、この艇はこうして浮んではいなかったらう。

佐島マリーナにて。



台風一過

何事もなく秋の陽光に映える漁船の群れ。

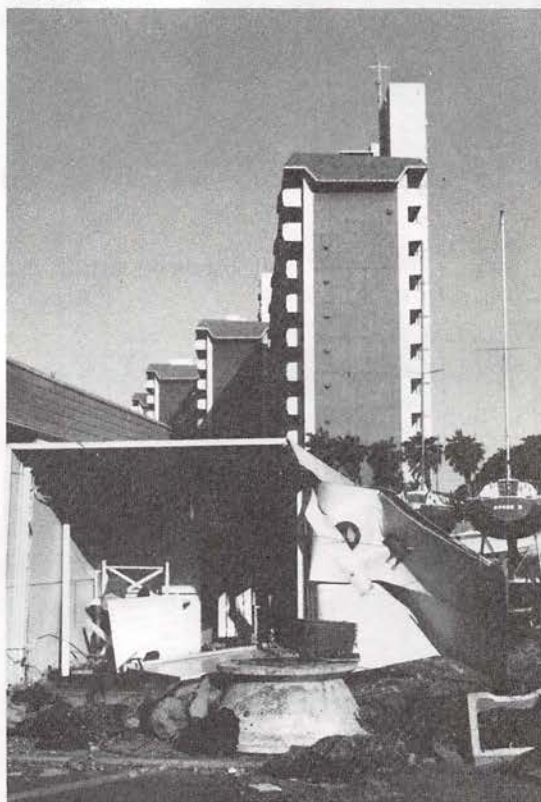
広い海面に、しっかり打った錨や土俵から舳いを充分にとった船は強い。大抵の荒波に定置網が耐えるのに似ている。狭い泊地に無理矢理に並べられたヨット、ボートは、文字通り「累卵」の弱さだ。遠か彼方、魚市場の左手の磯に、漂流し、座礁したクルーザーの姿……。

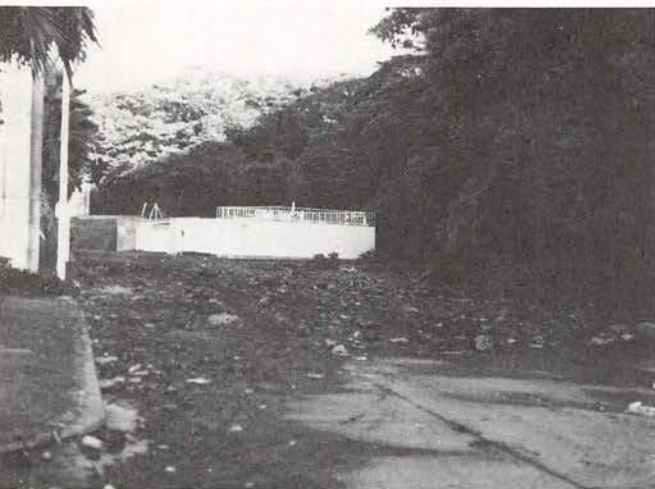
佐島漁港にて。

醜(しこ)の御盾

防波堤を乗り越えた怒涛は、ごていねいにパーキングエリアの舗装をはがし、建物にぶつかった。そのおかげで会社大損害、建物の後の陸置きヨット群は助かった。

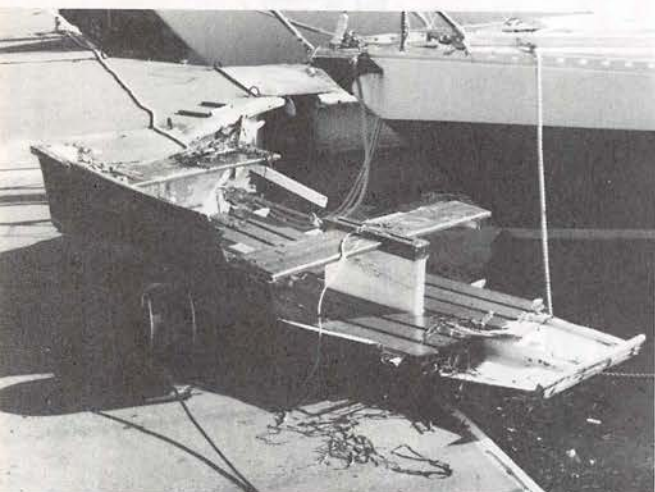
シーボニアにて





真っ二つ

見事真っ二つになったテンダー。台風規模と進路によっては、これがあなたの艇の明日の姿では……。 佐島にて。



幻艦隊

消えてなくなってしまったポンツーン。
ここに舷を接して舫っていた白亜のヨットの群は、どこへ消えてしまったのか。海面に散乱して浮く木片の上に舞う大鷗一羽…。 佐島マリナーナ港口附近。

パーキング? (左上)

泥と岩石におおわれたシーボニアのパーキング。この土砂は右手の山からくずれ落ちたものではない。撮影している私のずっと後の海中から、防波堤を乗り越えた波によって運ばれた。もし、ここに船が舫っていたら……。 シーボニアにて

上下挟撃 (左)

台風の怒涛は防波堤を乗り越えただけではなく、防波堤を下からほじった。排水口から逆流した海水が厚い舗装を手軽くはがし、ひとつかえもあるブロックにしてクラブハウスにぶっつけた。当然、1階のガラスはすべて、綺麗に粉砕された。

シーボニア、クラブハウス玄関前

防波堤とは何か

台風の去った秋晴れの翌日も、うねりは防波堤に当って丈余の飛沫をあげる。風の日、防波堤はその名の通りの使命を果たし、私達の信頼に応える。

だが、台風の余波でさえ飛沫に港内に降らせる程度の防波堤が、台風そのものの直撃に対してどれ程の役に立つか。



miniton news

第1回ミニトン全日本選手権大会 レースを終えて

運営委員長 小林義彦

新しくNORCに誕生したミニトン・クラス初の全日本選手権が、10月31日から11月4日にわたり三河湾ニッサンマリナ東海を舞台として開催され、無事終了出来ましたことに、運営委員長として心からお礼と感謝を申し上げます。

この催しが成功裡に終了出来ましたのは、大会委員長石原慎太郎氏、審判委員長石井正行氏、レース委員長の長尾氏始め、NORC本部周東レース委員長、NORC東海支部の方々、それにこの大会に大変ご協力、ご協賛を賜りました各社のお力添えのたまものと重ねてお礼申し上げます。

協会設立以来、日浅く、参加艇の数を心配致しましたが、遠くは九州、四国水域よりの参加があり19艇のエントリーとなって、第1回としてはまずまずの出艇数だったと思います。大会当日まで「ミニスカートからミニトンへ」の大会委員長石原氏の参加も予定されていましたが、ご承知の総理指名等の政情で遂に不可能となり、大会に花を添えられなかったことは、ご本人始め会員の我々も残念に思っています。

レースの報告はレース委員長の長尾氏よりありますので、運営委員長の立場より感じたことを少し述べさせていただきます。

大会中の天候にも恵まれ、全レースを消化しましたが、どちらかと言えば微風下のレースになってしまいました。

三河湾東部の11月初旬は一般的に安定した気象です。しかし5日間の内には1日位気圧の谷が通過してくれることを願う反面、スムーズに大会が運営出来るよう、GALEだけはさけない気持ちもありました。後者の方が神に通じたのかどうか分かりませんが、上記の結果になってしまいました。

レース成績より参加艇の顔ぶれを見ると、上位数チームの得点と、他のチームとの差ははっきりしてしまいましたが、今後ミニトン協会が発展するかしないかは、頂点がいかに頑張っても底辺が拡大しなければ、近い将来日本でのミニトン・ワールドは実現しないと思います。その意味から今回の7位〈SAMANTHA(N-OCN23)〉オーナー中平さん、14位〈KEI(LEP21)〉

の兼定さんなどバイタリティーある女性オーナーの全日本参加はミニトンの未来に明るさを見る思いでした。またエージ・アローアンスをとり、第4レースがDNFになりながら5位入賞の〈LADY-L(OCN25)〉福吉オーナーの敢闘もミニトンの幅広さを示していただけました。次回はOCN25の多数参加が期待されましょう。3位の〈BYE-BYE CHAPPY(TAK23)〉小川氏の走り、4位の〈WEATHER COCK(LEP21)〉のスタビリティある力強い走りに、もし強風下のレースであつたら、とのオーナー菅原氏の言葉が心に残って居ります。

第4レースで総合1位に飛び出し最終レースで2位フィニッシュし、優勝かと思わせたが、DSQになり総合6位に泣いた〈HINT #1(YA21)〉の健闘に心より拍手を贈る一人です。優勝の〈MINI VIND〉、2位の〈MARGE Jr(DUB23)〉等々、今から次回の活躍が楽しみです。

最後に各レースに出場した、スキッパー、クルーのレース中の真剣な態度。いかにミスを少なく、より効率よく風をつかみ艇を1mでも前へ早く進めようとする姿勢、緊張の持続は、ディンギーのレースを見る思いがありました。

最近とみに発展進歩したクルーザーレース界では、時に艇の大型化に振り廻され、そのポテンシャルを充分引出すことなく、本当のセーリングの楽しみを味わうことが出来ぬセーラーを数多く見ます。(私もその一人ですが……。)

ミニトンの良さは石原会長も申して居るように、手軽に運搬移動出来、しかもディンギーの軽快さとクルーザーの醍醐味が味わえ、ディンギーのタクティクスが即クルーザーで発揮出来、初心者からベテランまで、楽しめるクラスだと、つくづく感じました。

今回のミニトン全日本選手権に全国各水域より多数の参加があり、ミニトン協会の益々の発展を祈念し、今大会によせられましたご関係各位諸氏のご協力、ご支援に今一度お礼申し上げ、筆を置かせていただきます。有難うございました。

第1回ミニトン全日本選手権大会 レース報告

レース委員長 長尾好泰

10月31日から11月4日の5日間にわたり、風光明媚な国定公園に指定されている三河湾において開催された、第1回ミニトン全日本選手権大会が成功裡に終了いたしましたことを、皆様とともに喜び申し上げます。

1979. 11/1 ~ 11/4

第1回ミニトン全日本選手権成績表

レース委員長 長尾好泰

セール 番号	艇 名	TYPE	オーナー名	第1レース オリンピック		第2レース オリンピック		第3レース 40Mシヨート ・オフショア		第4レース オリンピック		第5レース 60Mロング ・オフショア		総 合	
2567	MINI VIND	DUB23	小林 義彦	2位	18点	2位	18点	2位	27点	7位	13点	1位	38.5点	①位	114.5点
2555	MARGE Jr	DUB23	柴田 邦敏	3	17	6	14	1	28.875	4	16	2	36	②	111.875
2568	BYE-BYE CHAPPY	TAK23	小川 尚	5	15	1	19.25	7	19.5	2	18	3	34	③	105.75
2497	WEATHER COCK	LEP21	菅原 留意	9	11	7	13	5	22.5	3	17	6	28	4	91.5
1437	LADY-L	OCN25	福吉 信雄	4	16	3	17	4	24	DNF	1	5	30	5	88
2531	HINT #1	YA 21	堀内浩太郎	1	19.25	4	16	3	25.5	1	19.25	DSQ	2	6	82
2532	SAMANTHA	N-OCN23	中平 達子	11	9	9	11	8	18	5	15	10	20	7	73
2552	BACK MIRROR	LEP21	菅原 留意	10	10	8	12	6	21	DNS	1	7	26	8	70
2514	CYGNET	N-OCN23	富川 則之	6	14	11	9	12	12	DNF	1	4	32	9	68
2551	PUKA PUKA	YA21R&C	野村 逸夫	12	8	5	15	11	13.5	DNF	1	8	24	10	61.5
2290	OCEANID 3	OCN23	吉田 節美	7	13	16	4	15	7.5	6	14	11	18	11	56.5
2500	HORIZON III	DUB23	郵瀬 愛彦	8	12	12	8	10	15	DNF	1	12	16	12	52
2527	VENDAVAL	N-OCN23	鳥居 克行	13	7	14	6	13	10.5	DNF	1	9	22	13	46.5
2522	KEI	LEP21	兼定 啓子	14	6	13	7	16	6	DNF	1	14	12	14	32
2529	HIPPOCRATES III	N-OCN23	西丸 与一	19	1	17	3	9	16.5	DNF	1	16	8	15	29.5
2560	MY PACE	LEP21	篠 好英	18	2	19	1	14	9	DNF	1	15	10	16	23
2539	APHRODITE	LEP21	高木 信幸	17	3	18	2	19	1.5	DNF	1	13	14	17	21.5
2566	I AM II	LEP21	堀田 和正	15	5	10	10	18	3	DNS	1	DNF	2	18	21
2448	KAZE	N-OCN23	伊藤 恭明	16	4	15	5	17	4.5	DNF	1	DNF	2	19	16.5

1st MINITON CUP
79

ST 09:10
TOP.F.
10:58:30
風向 NW
風力 2~3
m/sec

ST 13:00
TOP.F.
15:12:57
風向 WNW
風力 3~4
m/sec

ST 08:15
TOP.F.
13:37:14
風向 W
風力 1~3
m/sec

ST 09:15
TOP.F.
13:37:14
風向 W
風力 1~3
m/sec

ST 17:00
風向 WNW
~E
風力 1~4
2~5
m/sec

1979琵琶湖ウイーク、ポイント・レース成績表

レース委員長 秋山福夫

クラス	セール 番 号	艇 名	艇 種	TCF	第 1 回 戦				第 2 回 戦				計
					時 間	修 正	順位	点	時 間	修 正	順位	点	
I	2033	FLEUR BLEUE	Y33	.7530	1:43:18	4.667	1	7+	56:44	2.563	4	4	11+
	2191	EMMANUELLE III	NAK33	.7610	1:42:35	4.684	2	6	46:38	2.129	1	7+	13+
	2209	VICTORY III	Y33	.7560	1:52:23	5.098	5	3	57:15	2.597	6	2	5
	2228	銀河V	NAK33	.7610	1:55:17	5.264	6	2	53:56	2.463	2	6	8
	2300	YOU V	NAK33	.7610	1:45:53	4.835	3	5	56:06	2.562	3	5	10
II	2377	SUEKO	NAK33	.7610	DNF			1	56:23	2.575	5	3	4
	1750	遼風	NOL30	.7193	—			0	—			0	
	1786	POW RIVER II	NOL30	.7193	1:55:34	4.988	5	5	59:35	2.572	6	4	9
	1793	TINKLE TICK	GS30	.7280	1:50:04	4.808	4	6	52:51	2.309	3	7	13
	1955	ひよっこ2	DOU30	.7248	2:04:11	5.401	7	3	55:33	2.416	5	5	8
III	1983	HAYATE III	NAK30	.7237	1:44:57	4.557	2	8	55:08	2.394	4	6	14
	2022	めるへん	N300	.7258	1:46:06	4.620	3	7	52:13	2.274	2	8	15
	2068	FROG V	N300	.7215	1:38:23	4.259	1	9+	49:59	2.164	1	9+	18+
	2117	FIRST LADY III	Y30	.7280	1:55:21	5.039	6	4	59:57	2.619	7	3	7
	1647	QUARTO	QUA	.6830	2:25:00	5.942	7	1	1:12:55	2.989	6	2	3
IV	1773	TRACER	ECU26	.6819	2:15:31	5.545	6	2	1:00:57	2.494	3	5	7
	1795	矢寿	ECU26	.6819	1:44:19	4.268	1	7+	1:02:17	2.548	4	4	11+
	1934	風小僧	DOU26	.6831	1:53:22	4.647	3	5	54:28	2.232	1	7+	12+
	2014	MARI-SOLE IV	YAM25	.6783	1:51:33	4.540	2	6	59:33	2.424	2	6	12
	2239	PECKER II	F727	.6878	1:55:22	4.761	4	4	1:01:59	2.558	5	3	7
I	2355	KUMBHIRA	Y33	.7560	1:59:21	4.960	4	4	1:00:57	2.765	7	1	5
II	2484	飛童	NAK295	.7290	—			0				0	0
III	1599	うみつばめ	OCN22	.6878	2:05:09	5.165	5	3	DNS			1	4
友	2489	風見鳥	NIC30	会 友									

この時期にはめずらしく微風に終始しましたことは、レース委員はもとよりレース艇関係の皆様も残念であったかも知れません。

しかし、大きなトラブルもなく、全レース消化できましたことは、レース委員はもとより各レース艇の関係者のご協力の賜と感謝いたしております。

ここで各レースの状況を書いてみたいと思います。

11月1日は午前と午後に分けてオリンピック・コースの第1、第2レースでした。

第1レースはNW 2~3 m/sec、風が振れるためにスタートが10分遅れとなりましたが、スタートはさすがと思われるよいスタートでした。上マークまでは沖コース陸コースと有利不利のないように思われたが、やはり戦前の予想通り上位を占めるであろうと思われる艇が第1マークまでに上位に顔を見せている。

結果は1位〈HINT #1(YA21)〉、2位〈MINI VIND(DUB23)〉、3位〈MARGE Jr(DUB23)〉でした。

第1レースにおいて、各レース艇が真剣にこの大会に取り組んでいる気持ちがひしひしと感じられ、私自身も身のひきしまる感じでありました。

第2レースはNWN 3~4 m/secと、午前中よりやや風力が増したように感じられた。スタートしてほとんどの艇は沖コースを取りましたが、上マークを1位に回航したのは地元の利か〈CYGNET(N-OCN)〉であった。

その後も順風が吹き、結果は1位が〈BYE-BYE CHAPPY(TAK21)〉、2位〈MINI VIND〉3位〈LADY-L(OCN25)〉とフィニッシュし、第1レーストップの〈HINT #1〉は4位にとどまった。

第1日のレースが終了した時点で、明日のショート・コースの検討が行なわれた。それはタイム・リミットにかかる場合のフィニッシュを取るマークの点であった。

11月2日、ショート・コースであるスタート地点での風は弱く、又振れに振れている。スタートは15分遅れで0815にNE 1 m/secでウエザーマークに向かい、スタートさせたことで安心したものの、この風ではフィニッシュのタイムが気になる。

スタートして1時間もすると3 m~4 m/secに吹いてきたのでまずまず。馬草ブイを各艇1時間30分後には廻航し、生田ブイに向って上リレグ、コミッティーはひとまず陸に本部を置き、チェックボートにチェックさせることにしました。1200すぎにはトップ艇が生田ブイを廻航して豊橋No.1ブイに向ったとのチェックで、何とかタイム・リミットまでにフィニッシュできるだろう。しかし念のため短縮の準備をしたが、トップ艇が1500前に豊橋No.1ブイを廻航し、結果的には全コース全艇フィニッシュし、レース委員も一安心しました。

結果は1位〈MARGE Jr.〉、2位〈MINI VIND〉、3位〈HINT #1〉で、特筆すべきは第5位の〈WE-



オリンピック・コースの〈MINI VIND〉。後方には〈KEI〉、〈CYGNET〉、〈WEATHER COCK〉等が見える。撮影 岡本 甫

右より〈HORIZON III〉、〈PUKA PUKA〉、〈MINI VIND〉。先行するのは〈BYE-BYE CHAPPY〉と〈HINT #1〉 撮影 岡本 甫



第24回神子元島レース成績表

1979, 11, 3, 1100スタート

帆走委員長 横沢真則

クラス 順位	セール 番号	艇 名	所要時間	TCF	修正時間	総 順	合 位
I ①	2299	BIG APPLE	15 ^h -02 ^m -15 ^s	0.8465	12 ^h -43 ^m -45 ^s	① 19	32
②	1477	CONTESSA VI	15-17-23	0.8414	12-51-53	21	37
3	2370	RODEM VI	15-11-45	0.8633	13-07-06	23	39
4	2112	FUJI III	15-24-50	0.8516	13-07-35	24	40
—	2258	JOUR	DNF	—	—	—	—
II ①	2000	GEKKO V	15-02-06	0.8248	12-24-03	10	18
2	2306	ROCINANTE	14-57-29	0.8301	12-25-00	11	19
3	2049	BB III	15-44-10	0.8050	12-40-03	17	30
III ①	1720	光	15-50-28	0.7825	12-23-44	9	17
②	1767	無双	16-03-50	0.7796	12-31-24	13	23
3	1687	RYUO	16-10-01	0.7796	12-36-13	16	28
4	2411	AU CHEVAL BLANC	17-11-47	0.7719	13-16-26	25	43
IV ①	2220	慎記郎	15-38-31	0.7620	11-55-08	① ②	—
②	2230	BYE-BYE I	15-50-27	0.7550	11-57-35	② 4	—
③	2040	雲柱	15-56-29	0.7530	12-00-13	③ 5	—
④	1985	波勝	16-01-21	0.7519	12-02-50	4	6
⑤	1465	MAUPITI	16-15-03	0.7479	12-09-14	5	8
6	2331	竜馬	16-21-29	0.7540	12-20-02	6	13
7	2501	TIDA	16-12-07	0.7620	12-20-45	7	14
8	1604	CLARISSA	16-24-28	0.7550	12-23-16	8	15
9	1987	DOZEN-A	16-31-06	0.7540	12-27-17	12	21
10	1900	龍飛 III	16-41-05	0.7530	12-33-48	14	25
11	2082	祥鳳	16-38-02	0.7570	12-35-30	15	26
12	1850	VEGA V	16-50-48	0.7550	12-43-09	18	31
13	2202	SEASTY	16-54-29	0.7570	12-47-57	20	35
14	610	飛車角 II	17-33-00	0.7437	13-03-06	22	38
—	1555	TILDE II	DNF	—	—	—	—
—	2097	侍 III	DNF	—	—	—	—
V ①	2212	衣笠	16-44-53	0.7117	11-55-10	① ② ③	—
②	1816	RED SHARK II	16-42-18	0.7258	12-07-28	③ 7	—
③	2279	CHUBURINKO V	16-56-11	0.7248	12-16-31	4	9
④	2466	MERLUZA V	16-52-24	0.7290	12-18-02	5	10
⑤	2221	AZUSA	16-57-44	0.7258	12-18-40	6	11
6	1814	陽焰 II	17-02-19	0.7237	12-19-51	7	12
7	1808	八丈 III	17-01-33	0.7280	12-23-41	8	16
8	2008	ODIN VI	17-01-36	0.7310	12-26-47	9	20
9	1311	TACHYON	17-21-12	0.7183	12-27-53	10	22
10	1702	PUSSY CATS III	17-24-57	0.7193	12-31-37	11	24
11	1898	SEA TIGER	17-12-01	0.7322	12-35-38	12	27
12	2303	COUNTRY-BUM	17-25-09	0.7312	12-44-12	15	34
13	2182	KELONIA	17-42-18	0.7248	12-49-57	16	36
14	2050	EXCEPT ONE	18-01-11	0.7290	13-08-10	17	41
15	1802	TSURUGI	18-08-10	0.7258	13-09-47	18	42
16	2234	桃李 II	18-39-55	0.7258	13-32-50	19	44
—	2282	POINCIANA	DNF	—	—	—	—
VI ①	2260	RODEM V	17-13-00	0.6913	11-54-06	① ①	—
②	2160	BUN BUN	18-09-34	0.6970	12-39-25	13	29
3	2167	TRACER	18-19-42	0.6947	12-43-57	14	33
4	2034	GODIEGO II	24-17-54	0.7027	17-04-27	20	45
—	2376	南風	DNF	—	—	—	—

ATHER COCK (LEP21) の健闘であろう。

11月3日、第4レースはオリンピック・コース。スタートは遅れて0915、風は弱くW1m/sec。スタートしてから2~3m/secになって来た。最終下マーク廻航後、風が落ちて各レース艇苦戦の様子。しかし微風をよくつかみ第1位〈HINT #1〉、2位〈BYE-BYE CHAPPY〉、3位〈I AM II (LEP21)〉、4位〈BACK MIRROR (LEP)〉、5位〈SAMANTHA (N-OCN23)〉、6位〈OCEAN-ID 3 (OCN23)〉、7位〈MINI VI・ND〉。7位までがフィニッシュ、その他の艇はDNF、このレースではレプトン軍団 (LEP21) が健闘したといえよう。

又、残り1分を切ってから、7位で〈MINI VIND〉がすべり込みでフィニッシュしたことは、上位への望みをつないだといえよう。

第5レースは第4レースの延びで1時間後の1700に橋田鼻沖をスタート。NW0~1m/sec、馬草ブイに向う。ナイトに入った。夜が明けて2回目の生田ブイを11月4日0600すぎに廻航。コースの短縮も考え準備したが、結局スタート・ラインと同じ橋田鼻沖にフィニッシュ・ラインを設置し、トップ艇は0900すぎにフィニッシュ。約1時間後には最終艇もフィニッシュし、無事レースを終えました。

第5レースでリタイア2艇、DNFの他は各艇オールナイトをよく健闘されたことをたたえたいと思います。

結果は1位〈MINI VIND〉、2位〈MARGE Jr.〉、3位〈BYE-BYE CHAPPY〉、4位〈KEI (LEP21)〉、5位〈LADY-L〉、6位〈WEATHER COCK〉であった。

このレースで、2位でフィニッシュしたにもかかわらずDSQになった〈HINT #1〉の健闘はみるべきものがあつた。

最後になりましたが、第1回ミニトン全日本選手権大会に対しご援助ご協力賜りました各社ならびに日産マリーナ東海社長深田定彦様には紙面を借りまして厚く御礼申し上げます。



「その時、〈竜馬〉に何が起こったか」

——八丈島レース、リタイアの記——

(竜馬クルー) 八木達郎

その時、〈竜馬〉に何が起こったか。実際には誰も分からなかった。ただ突然コクピットにいたクルーの4人全員が強い水流に呑みこまれ、幸いにも全員ライフハーネスを着けていたために、艇外に流れ出す事は無く、皆思い思いにバックステイやバルピットにひっかかっていたのである。実際その時、艇が横倒しになっていた事さえ誰も知らなかった。それは事が起こった後、場違いな感じで飛び出して来たキャビンの中に居たクルーの話を聞いて始めて知ったのである。

10月6日1100、降りしきる雨とどんよりとして暗い空。北の風10m。3/4トン・レベルレースの最終レースとして、我々7名は八丈島へ向けてスタートした。天気図には台風が位置していて、充分な強風が予測されたが、まさかその台風が、我々のコース上を横切ろうとは誰も思っていない。スタート後2～3時間でスピニングが張りきれなくなり、観音で八丈を目指す。雨で視界が悪く、〈SINDBAD〉には先行されたものの、夜どおしランニングの良い風が吹き続け、三宅、御蔵の波も比較的素直で、フルメンの観音で乗り切った。八丈の灯を見つけ、あと2時間ほどでとっつきと言う時、突然台風の目にでも入ったように風が無くなり、夜明けと共に島の方から南東の真上りが吹いて来た。1番、2番とジブチェンジをするうちに、豪雨と共に25m位のブローに吹き倒される。ストームを揚げたが小さすぎ、2ポイント・リーフの4番ジブで島を目ざす。その間、雨と共に25m位のブローと、雨がやんでは15mと、吹いたりやんだりの風に翻弄される。後から考えると、これがまさに台風の風であったのだが、我々はまだ台風は、これから来るものと信じていた。

朝8時ごろやっとの思いで島にとっつき、小島と本島の間でタックを繰り返す。視界の暗れ間に2ハイの後続艇を確認する。難航しているが、何とか前進しているようだ。落水に注意して全員ハーネスを着け、特にヘルムスマンは飛ばされないように注意する。ブローは25m位だろうか、雨と共にブローが来るので、ブローの中では視界は全く無くなる。天気図をとっていたクルーの一人が、やや真剣な表情で、台風が来る、

いやもう来てもおかしくない、と言う。しかし台風が来れば東の風の風が吹くはずだ。今の風は南々東だ。だとすれば台風はすでに我々の北にいる事になる。そんなバカな!!これは前線の風だろう。それにしても風がなま暖かい。避難しようか、と言う声もでる。だが艇は小島と本島の間を抜けると急に進みだした。潮をかわしたらしい。避難するにしても八重根はだめだ。うねりがまともに入っている。ここまで来たら走るしかない。小戸の鼻をかわしフリーになる。ここに来て、波とうねりが急に大きくなった。潮の強い岬に独特の波だ。あちこちで巻き波が砕け散る。海面がところどころ不気味なほどあざやかなエメラルドグリーンをしている。暗礁では無いので、破け波の破けた跡だろうか。海岸の断崖からは、豪雨のせいであろうか、いくすじもの滝が音をたてて海に落ちていた。

事故はこの数分後に起こった。

石積の鼻を1300にかわしてデッドランになったばかりだった。スターボード・タックの3ポイント・リーフに4番ジブで、波は真後からであった。ややアンダー・キャンパスではあったが、風は依然落ちてはなかった。クルーの一人が舵を持ち、私はコクピット前端の上側にいた。オーナーともう一人のクルーはヘルムスマンの後にいた。突然スターンに砕け波を受け、落ちてくる飛沫で一瞬なにも見えなくなった。こう言う事は比較的良く有るので、我々はそのまま飛沫の雨の引くのを待っていた。巨大な流れは右前方から来た。むろん我々は飛沫で目隠しをされたままだった。いきなり体は水中にあった。私はとっさに右手で何かシートの束をつかんでいた。強い流れだった。目の前は全くのエメラルドグリーンだった。息が出来ないので、私は手を放したい誘惑にかられた。流れがあまりに強いので、その誘惑は逆に手をはなされてしまうのではないかと言う懸念に変わった。ここで放されたら確実に艇外に流されてしまうだろうという、割にはしっかりした意識があったのを覚えている。実際には数秒であつたろうか。流れが引いた時私はメイン・シートをつかんでいて、全くもとの場所に居た。とっさに後を振

り向いて叫んだ。「みんないるか! 誰も流されていないか!!」私は後にいた3人の全部が、いやその内の誰かは確実に流されたと思った。私が振り向いて見たのは奇妙な光景であったが、フッと安堵の気持が訪れるのが分かった。2人の人間がバックステイにからみつき、一人は逆様だった。もう一人のクルーはコクピットの最後部にうずくまっていた。全員ハーネスが効いたのだ。頭数を数えるまでもなかった。船は、と船を見た。メインがジャイブを打ち、ジブが逆ジブになっていた。そしてティラーはバックステイまではね上がっていた。あわててジブをもどし、ティラーを直した。この時キャビンにいた3人のクルーが血相を変えてほとんど同時にハッチから顔を出した。

「どうした? 何があった? 大丈夫か!!」

シバーして止まった船は良く浮いており、非常に安定感があった。船の方はバングのブロックが飛んだだけだった。外のクルーは全員ハーネスを着けており、ハッチも差し板も全部締めたままだった。我々は艇をたて直し、もう1度ジャイブしてコースをもどした。

中のクルーの話によると、最初の衝撃で船は右に傾き、ハッチの全周からザッと水が入り、その後、勢い良く左へ横倒しになったままだらけに起きなかったと言う。

島を廻り込み帰途に着くが、誰からともなくリタイアしようかと言う話が出る。全員の意気が消沈している事は確かだ。はたして台風はこれから来るのだろうか。神湊港はすぐそこである。協議の結果、オーナーの英断でリタイアする事になる。神湊入港は14時。島に上がって初めて、台風が三宅の沖を通り過ぎていった事を聞いた。

我々は油壺に帰ってから、その時船に何が起きたのかをめいめい話しあった。まず外にいた者に分かっていたのは、流れは右前方から来たと言う事と、全員が完全に水中にあったと言う事だけだった。内部に居た者の証言でコンパニオン・ハッチの全周から一時に水が入ったと言う事だが、このハッチは水面下にならなければ全周から同時に水が入る事はない。そして私が水流の中で体をささえていたのは、右手でつかんだメイン・シートだった。メイン・シートはスターボード・タックではコクピットの下側にあったはずで、上にいた私の手が届くはずはなく、これは最初の波を受けた時に、スプレイの中ですでにメインがワイルドしていた事を意味している。そしておそらく艇はいったん右へ傾いたのだであろう。外にいた者にはほとんど分からなかったが、キャビンの内部で左側にあった物が右側へ移動している。そしてこの衝撃で中の全員が目覚ましている。この不安定な状態の所へ、おそらくは台風のうねりと石積の鼻の複雑な潮によって出来た、全く変則な右斜め前方からの波が襲ったのだであろう。この時ヘルムをにぎっていたクルーはティラーと共に勢い良く下側へ飛ばされている。この波はそうして艇

をコンパニオン・ハッチの上まで完全にくえ込み、そのまま左側に完全に横倒しにして流れ去ったのではなかったろうか。コクピットの床にあったごちゃごちゃのシートの束はそのまま左舷ベンチ・シートの上にきれいに乗っかっていた。さらに不思議な事に、水が引いて艇が起き直った時には、コクピットの床には一滴の水も溜まっていた。私が水中でずっとメイン・セールをつかんでいられたという事は、メイン・セールは一度はワイルドしたものの左へ横倒しになっている間中、再び返る事は無く、空中にあった事を示している。

さてコクピットにいた他のクルーはどうなったか。まずティラーを持っていたクルーのA君はティラーごと下へ飛ばされ、後向きになったまま流れに呑み込まれ、水の中でウインチやクリートがさまざまに見え、誰かに強く背中を押さえつけられているように感じたと言う。この強く押さえていたものが実はコクピットに止めた彼のハーネスだった。一番若いクルーのB君はコクピット最後部の右舷側パルピットに両腕をかけていた状態で流れにあい、あつと言う間に足をすくわれ、左腕だけをパルピットにからめたまま逆立ちの状態になり、これを放したら最後と、逆立ちのまま水中で体をささえていたらしい。彼の場合は艇が起き直ると自然に足からコクピットに着地した。一番ひどい流れ方をしたのがオーナーだった。オーナーは後部左のパルピットにいたが、完全に流れに身をゆだねてしまい、流れをまともに受けたので鼻から水を飲み、水中でもがいていた所、胸の所に強いショックがかかってハーネスが効き、必死でもがいて、バックステイの所で逆様になっていたB君にしがみついたのである。オーナーは完全に艇の外にいたので、艇が起き直った後パルピットをまたいでコクピットに入った。

中に居た人間がまたひどかった。左側で寝ていたCさんはそのままだったが、右側で寝ていたD君は左へころげ落ち、左舷のサイドボードに立って一瞬どちらが上か考えたそうである。結局この事故で一番ひどいけがをしたのはセールの上で大の字に寝ていたE氏だった。最初の衝撃で目が覚めたものの、次の衝撃で完全に体が宙に浮き、艇が左へ倒れこんだ時に運悪くギャレーのバルクヘッドの上に背中から落ちたのである。幸い大事には至らなかったが、腰を強打し、かなり後遺症が残ったそうである。

以上がざっと起きた事件のあらましと推測であるが、このような事は非常に希な事ではあるが、今後も充分起こり得る事であり、又その力が、人間の力で抗しきれぬもので無かったために、大きな精神的ショックを受けたものである。幸い昼間の明るい中での事故であり、偶然にも全員がハーネスを着けていた事と、ハッチが完全に締めてあった事が、すべての不幸から自らを守ったと言える。



成蹊大学〈桃李Ⅱ〉楯 正親

艇長以下すべてのクルー中の最高年令22才、最長ヨット歴3年半、主要メンバーの“優”の数、平均2個、NORCの学生団体の中でも、学業成績もかえり見ず、試験中のレベルレースを含め、出場可能なレースすべてに参加している関東では唯一の学生団体が、私ども成蹊の外洋帆走部であります。こんにちは。

私たちは、一昨年11月に進水したピーターソン30の〈桃李Ⅱ〉を保有し、今年のレースにOB参加はなかったので、文頭のように平均年令21才とレース艇の中で最も若い、ヨットに魅せられ、ヨットに学生生活をあずけた大学生の集まりであります。毎週末を、そして祭日を、春夏秋冬休みの大部分をヨットで過ごす我々は、一般の艇にはない（あるところもある）奴隷〜神様までの運動部特有の身分制度を船にもちこみ、たとえ私生活のウップンのハケ口を下級生に求めているも、みなさんと同じようにカップを求めて同じ海面を、同じつらさに耐えて走るNORCのメンバーの一員なのであります。今回、優勝艇の勝戦記を書くつもりでしたが、前のレベルレースには天中殺が6人乗り合わすという不運も重なり、トラブルがトラブルを生み、トラブルに船が占拠されたという訳でしたので、NORCには、こういう人たちもいるというたぐいのものとなったのは残念です。

さて、マジな話に変わりますが、当部の創立は今を

さかのぼること15年前で、I世の全盛期には、SKカップなどに多数の好成績を残し、その後I世の老朽化と共にレースを退いていました。けれども、II世の進水と共に、又レース志向に転じてきました。そしてOBに負けないよう、現4年生部員中心に、又、黄金時代を築こうと努力しました。

II世進水の頃、私たちの頭の中には、ある先輩ヨットマンの著作の中の1フレーズ「能書きばかりの学生クルー」という言葉が常にありました。仕方ないとは思いますが、この社会では、学生＝ヒヨコという風潮がある様で、「オレ達は、コミッティー屋じゃないんだ。社会人レースで一旗揚げてやる。」と、大胆にも大きな目標を設定しました。幸い当時も〈ニンパス〉などピーターソンがよく走っていたので、社会人と互角に渡り合おうと練習開始したわけです。しかし、セールトリム、リギンのトリムなど、所詮、学生の浅知恵では理解に苦しむところもでてきます。「これは、プロの集団と言われるトップレーサーのトップセーラーの技術やレース中の動きなどを実際に体験して、それを盗んでくるしかない。」とばかりに、私たちは学生生活を投げうって、沖縄の海へ、ハワイの海へと遠征しました。どれもみな得がたいすばらしい体験をさせて頂き、各関係の皆様へ感謝しております。そして、乗せて頂いた船により、みんな多少違ったその船の個性的な技術を持ってきました。むろん、完全には盗めませんが、桃李流の技術もだんだん出来上り、みんなのツラ構えも変わってきたという声を一部にきくこともできました。

そして、戦開始……結果は、残念ながら今のところ無冠です。しかし、まあ満足のいくものでした。「学連のファースト・ホーマー」を取り戻し、全日本学生連盟での連続2回の優勝を手中に収めたことは、うれしく思っています。そして問題の社会人レースでは、SSCRで最高2位、NORCの島廻りでは、最高3位で入賞3回、ポイントなどでも、たまに上位といった所で、フリート代表にも選んで頂けました。今年秋のレベルも、7-3-6-6-7の総合6位、プロを相



〈桃李〉メンバーの顔見世

手の第2レースの3位に大満足していますが、あとは健闘むなしく……でした。こちらから一方的の感がありますが、ライバル艇もできました。一流レーサーの〈チュビリンコ〉のオーナーから、「桃李は、ライバルだ」とのお話があり、我々は喜んでおります。「能書きばかり……」は何とか解消して頂けるのではないのでしょうか??!

ここで学生団体の悩みをあげておきます。その一つは、資金面です。船の50回のローンもまだまだ残り、又、レースに出るとなるとその他膨大な出費に悩まされます。学生の中から将来日本のヨット界をしょって立つ人材が出る可能性もある——つまり学生は予備軍なのですから、NORCの理事の皆様、「国鉄にも、映画館にもある制度、レース費などには是非学割を。私たち私大は、親方日の丸ではないのです。」と、ウチの会計も訴えております。三宅レースなどで、夜間、〈桃李〉にミーティングの経験のある方は、「何だ、今時三宅に出ているくせに、マストトップに航海灯がない船がいたのか、危ねえな!」と驚かれたと思います。スピンにしてもたった1枚、島廻りレースの途中で破れると「勝負あった、それまで!」とショック大です。メインも1〜4年生まで、練習でもレースでも1枚を酷使していますので、消耗もカケ足です。弁解ではなくもっといいセール、装備と考えてしまうのが本音です。シューターを揚げた船に抜かれると「ムム、クソー、金の力にものを言わせやがって」とくやしがつたり、或いは、「あちはセール1枚多いんだから、まあ、あたりまえよ」と開き直ります。でも逆にそういう船をスピンだけで抜く快感を味わえるという楽しみがふえることもたしかです。

まだ学生の身分なので当面前と思いますが、我々は海に出る前、陸上で常に聖徳太子と一戦交えているというのが現状です。

尚、寄付は、現物、キャッシュ、オフルを問わず、常時受付けております。

またこの紙面をお借りしまして、たまりにたまった「つけ」の支払いに寛大なる御協力をして下さいけるとある御夫妻を中心とする皆様に、部員一同になり代わり、心よりおん礼申しあげます。

もう1つは、学生には代の交替という制度があるという事です。私たち4年生も、セールメーカーN社に就職するキャプテン小島を中心に、パイスの私、ニコ中の福田、プレイボーイの読谷山、2代目田辺のチームによって、クルージング、レースなどで相模湾の潮、定石、クセなど戦術的なことを、むろんまだまだですが何とかつかみかけました。やっとわかりだしたこの秋で、引退し、船を下級生にゆずります。ここで〈桃李〉は、新幹部の手によって、又一から出発というわけです。むろん、彼等も今まで私たちと共にレースに参加していたので、一からとは言えませんが、今度は

もう立場が変わります。今まで以上走るか、或いは走らないか、私たちの残したにがい経験を生かすも殺すも彼等次第ということです。学生のフネは、このローテーションが毎年続いていくのです。経験が必要な競技だけに、不利な点であり、又安全確保の点で、注意していかなくてはなりません。あの初島レースの二の舞は、起こせません。絶対に!

最後に、より学生クルーザーのレベルアップのため、全日本学生外洋帆走連盟への学生団体の加盟を要望します。

又、NORC会員の諸兄の皆様、何といっても学生は、まだ未熟です。勝手ながら、無謀が目につきましたら一声かけてやって下さい。私たちも、海とヨットが何よりも好きな、みなさんと同じ穴のムジナなのです。そして、学生団体のこういった事情を御理解の上、尚一層の御指導よろしく願いいたします。



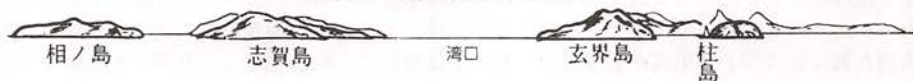
第2回 PAN AM CLIPPER CUP参加希望艇

艇名	艇種	オーナー	泊池
VIC ORACLE	Peterson 42	蘆山善右衛門	横浜
GEKKO VI	Kihara 39	並木 茂士	油 壺
雲柱	Yokoyama 40	佐々木研一	〃
FUJI III	Frers 45	藤本 達雄	〃
慎記郎	Holland 33	蝶野春太郎	〃
VEGA V	Peterson 33	古川 保夫	〃
(チャーター)		岩井 良浩	〃
BIG APPLE	Holland 44	外山 昌一	〃
裕明	Swan 44	松田 榮夫	シーボニア
SUNBIRD V	S & S 54	佐々木史郎	〃
SPITFIRE	Kihara 295	山崎 達光	〃
VIND	Peterson 44	岩崎 正幸	浜名湖
CARRERA	Holland 42	小林 義彦	東海マリーナ
朝鳥	Dubois 37	渡辺 行彦	〃
SINDBAD III	Kihara 36	田村 慎一	〃
以徳	Farr 920	松本 太一	鬼崎
KO-TERU TERU II	Kihara 42	中西 享之	鳥羽
NOMI III	Peterson 42	山口 照雄	西宮
MI MI	Ericson 39	野村 侃	〃
ZIG ZAG	Farr 38	金井 準一	広島
		大原 敦	福岡

11月20日現在

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

待ちに待ったクラブハウスが完成し11月1日オープンした。2年前ツギハギだらけの、通称ラーメンハウスと呼んでいたプレハブのハーバー会議室で係留費値上げ反対総決起大会を開いた。「舵」誌上で誰方がおっしゃっていたが、条例が発令されてからの反対では遅い。我々の場合幸いにも事前に知らされ(?)立ち上ったのでストップ・ザ・値上げとなり成功した。「福岡銀行香椎支店」と書かれた扉から吹き込む2月の隙間風の冷たかった事! 全員羽毛服に身を包み、アメリカ人のオーナーは神経痛でしびれ気味の左手を庇いながら熱心にメモを取っていた。

あれからもう2年、クリーム色の壁に紺色の瓦が美しいユニークなデザインのクラブハウスを見上げて感無量。延べ約2228平方米、鉄筋コンクリート2階建てには船具室、シャワールーム、人数によって使い分けられる会議室が4部屋、業者未決定ではあるが一番見晴らしのよい所に陣取った食堂、その他いろいろあり、中でも会議室は有効に使用したい。レースのない月は勉強会等も開いては? 時々ブラッシュ・アップ・ユア・ブレインも必要だと思う。「老化を防ぐ為には若い時の二倍働き三倍勉強すべき」とある政治家の回顧録にあったが、三十路に入る私も頑張らなくっちゃ。

完成したこの美しいクラブハウスに最もふさわしい女性(独身!)を紹介させていただきたい。ハーバー事務所の一村英弥さん。育ちの良さからくるゆとりかも知れないが明るく陽気で、海千山千の連中を相手に

いつも笑顔を絶やさず、ユーモアを解し、あの大きな黒き瞳をクルクルさせ、一寸首をかしげて「お願いします……」なんて彼女に頼まれると、ナンデモしますって気になる。頭の回転が速いので話していても楽しい。チビッコヨットマンにも実に優しいお姉様。彼女がもし講師になって勉強会でも開いたら生徒が廊下にあふれ会議室が足らなくなるだろう。とにかく素敵な女性である。(それにしても博多の男って女を見る目がないんだな)

勉強といえば、教師の個性が生徒の勉強心を大きく左右するのは何も義務教育の場だけでなく、社会人が夜間等通う専門学校に於ては尚更だと、今回通った学校でつくづく感じた。18吨 280馬力エンジン付練習船、レーダー、ロラン、無線方向探知機、六分儀エトセトラの取扱い方プラス毎晩3時間みっちり学科をたたきこまれる。あれではさぞやお腹が空くのではと、こちらが心配する程マコトに大きな声で講義される先生、そしてウトウト船を漕いでる者共をたたき起すため約10分おきに棒でパチッと黒板や机をたたく。若いヨット仲間も挑戦していたので負けてたまるかと思死だった。(この熱心さで会社の仕事をすれば1日の仕事が半日で終わるかもしれない。)

遠くは長崎県五島列島から泊り込みで参加されたお兄さん達、近くは地元の大学の先生方や商社マン、そして勇ましい瀬渡しのおジサマ達、正に海の男の集ま



新装なったクラブハウス

ハーバー事務所の花、一村さん。



1975年当時の泊地



りで、3人の先生を中心に「級長さん」を決め何となく小学校時代を思い出させる教室だった。厳しさの中にもユーモラスな雰囲気にはゴキゲンだったが、女性が1人居た為に他の30名の男性が聞きたかったのではないかとと思われる話がはづされた事もある。南氷洋あたり迄出かけた経験をお持ちのS先生、御気性からみても港々でかなりモテタと思われる。或日レーダーや計器ばかりに頼らず、やはり人間の五感も総動員して陸地を感知する必要性を説いた時、「いいですか、長い航海が終っていいよ陸に近づきはじめる匂いがしてくるんですよ、陸独特の匂いが……。そしてその次にグリーンとお化粧の匂いがしてくるとですよ！」……ところがS先生何か言い続けようとして何気なく生徒を見渡し、「……という事です。いいですね？ 計器ばかりに頼っちゃいかんです。ハイ次にいこう。」(すみません男性諸君、私も聞きたかったですよ。)

人間誰しも自分の欠点は知られたくないし、出来ればかくしたい。しかし失敗談が人前で話せてそれで人を笑わせる事が出来たら大したものだと思う。いつも自慢話ばかりしている人がいるが面白味がないしすぐ倦きる。S先生も航海中のいろいろな失敗談を話して下さったが、涙が出る程笑った。本人が真面目に話しているマジメな内容だけにおかしかった。又S先生とN氏との、どちらが避航すべきかという討論にナント戦艦「大和」及びその僚友艦が登場し、二人の珍激論

に教室内われるような爆笑につづく爆笑。この期間中に私のカラスの足跡が1本でも増えたとしたら、それは勿論S先生の責任だと思う。距等圏航法、中部緯度航法等どっさり習いオツムが少し好くなった様な気がする。

取得可能な免許を手当たり次第とっている友人がいる。一種の頭の体操で、手当たり次第とまではいかないが、私も始めてみた。費用も馬鹿にならないので取得する以上は一回で合格したいし、その為にはかなり勉強しなくてはならない。本を読めばいいじゃないかと言われるかも知れないが、独学のむずかしさは、○年たっても原書も満足に読めないドイツ語と、○年にもなるのに未だショパンの「雨だれ」程度しか打てないモルルスで嫌という程知らされた。個人の性格によるものかも知れないが、競争相手(特に男性)がいないとハッスルしないし、人前でチョッピリ叱られるのも薬になり、免許制度の是認とか何とかでなく、私個人の趣味みたいなものである。

鰯雲が美しく広がる或日船溜りに行ってみた。うたかたの恋人だった練習船の窓にはカーテンが引かれ、一分以内にバルスをベデスタルに乗せ切れず私を困らせたロラン、スイッチを入れ忘れ「映像が出ません、故障です。」と操船指導に忙しい先生方をびっくりさせたレーダー、その他懐かしい計器類、教本等がチンマリと座っているのがカーテンの隙間から見えた。

海事法令指導 東北地方講習会報告



武市講師

講習会にて

宮城外洋帆走協会 福島 甫

去る11月10日、11日の2日間、講師としてNORC本部より武市俊氏を御迎えして表記の講習会が行なわれた。今回は東北地方では最も外洋ヨット人口が多いと思われる仙台で、宮城外洋帆走協会の協力を得て開催された。

講習会の様子

11月10日(土) 仙台管工事会館大会議室にて、午後6時より9時まで講習会が開かれた。参加者は宮城外洋帆走協会の会員を中心に35名であった。

内容は、まず、船舶職員法、小型船舶安全規則等の、外洋ヨットに関する海事法令の現況に対して解説が行

なわれた。船検・免許制度については、地方に在住する我々にとっては従来必ずしも情報が十分に得られないうらみがあったが、現行制度の問題点とNORCの働きかけの経緯の解説は大変有難く感じられた。

次に、艇の安全運用一般に移り、ORC特別規定の概説、ファストネット・レースの事故とその後の対応策の解説がなされた。ファストネット・レースの事故に関連して、最近の艦装の問題点、最近のデザインの傾向について武市講師ならではの解説をしていただいたが、特に、「軽排水量型は決して荒天には弱くない。むしろシケに強い」と説かれたのは印象的であった。話は荒天運用から更に進んで3年前の沖縄レースの〈TOSHIⅢ〉に於ける落水事故の体験談に及んだが、いままでも事故らしい事故をほとんど経験していない当地方の参会者にとって、艇の安全、人の命を守ることの大変さを再認識する貴重な機会であった。

一通りの解説が終わってから質疑応答に移った。質問は船検・免許制度から、最近のIORデザイン、更に安全備品の細かな点に至るまで、実に種々雑多な広い範囲にわたったが、これらに対し、武市講師は極めて明快に、また要領よく答えておられ、大変密度の濃い、有益な講習会であったと好評であった。

最後に、いわゆる会友艇制度の紹介がなされたが、これに関連して次のような意見が出され、これに同調する空気も強かったようだ。すなわち、「現在のNORCは、ヨットクラブ的性格と、外洋ヨットの連盟的な団体の性格を合わせ持ち、クラブ的性格が連盟としての発展を妨げている。現在のNORCは発展的に解消し、これまでの各支部、あるいは各地方の外洋帆走協会の集まりである連盟として再出発すべきではないか。」というような意見である。NORCが実際に解散するしないは別として、地方在住者から見れば現在のNORCは多少とりつきにくい所があるように思われる。もっと気楽に入れる連盟としての機能をNORCに期待する向きが多いのも当然であろう。「会友艇制度」も連盟へ向けての一つの足がかりではあろうが、「セール番号を交付する」だけのことと受けとめられるとすれば、折角の制度もあまり伸びないのではないだろうか。NORCのこの方面での一層の努力を御願したい。

さて、翌11日は午前10時より管工事会館小会議室に於いて質疑応答の形式によって、主にORCの特別規定の細部の解説、及びレーティング・ルール一般に関する解説を御願した。従来、資料からだけでは必ずしも明らかではなかった点について、講師から丁寧に解説して頂き、得るところが大きかったように思う。

宮城外洋帆走協会のこと

最後に、今度の講習会の中心となった宮城外洋帆走協会(MORC)について簡単に記しておきたい。

この団体の前身は1964年に結成された東北外洋帆走



MORC小浜泊地

小浜泊地は塩釜港入口付近に築港中の小浜港に新たに作られた泊地です。現在のところ、従来の松島泊地から移った艇を中心に約40艇が置いてあります。バースは60ばかり作ってありますが、法的根拠は目下のところ全然ありません。

協会(TORC)であって、本年10月に社団法人化され、それに伴ってその名称が変わったものである。現在のところ、加盟艇数は約50艇、会員数は約250名であり、旧TORC時代からのセール・ナンバーが10番台から始まって現在110番台となっている。加盟艇の分布は、石巻、気仙沼などに数艇づつの他は、塩釜、松島地区に集中している。従来の主な活動は、年間4回の外洋レース、塩釜港におけるポイント・レース、年数回の講演会などであるが、本年よりジュニア・ヨットスクールを開講するなど、法人化に伴ってより広い活動を目指している。

宮城県以外の東北各県の状況は余り筆者の知るところではないが、各県に20艇前後の外洋ヨットが浮いているようである。組織としては、宮古を中心とした「岩手外洋帆走協会」があり、他にも恐らくいくつかの団体が活動していることは思うが、現在のところいわゆる「ヨコ」の連絡をとり合っている訳ではなく、言うならばそれぞれ独自のヨットライフを楽しんでいる段階である。

この稿を終えるに当たり、今回の講習会を企画されたNORC本部の方々に謝意を表わすとともに、今後この種の講習会が引き続き開催されるようお願いできない。

アドミラルズ・カップ委員会報告

近藤禎之

日時：54年10月27日 1600～1830、於虎の門スエヒロ、

出席者：アドミラルズ・カップ・チーム＝山口照雄、

山田東吾、並木茂士、荒井敬一郎、庄崎義雄、戸叶幹男、寺山茂、梶本元、山田知二

NORC本部：大儀見薫、近藤禎之、高沢好一、

①「'79アドミラルズ・カップ参加の反省と次回チャレンジへの展望」②「'80ビッグボート・シリーズの運営」

③「2トンカップ・ワールドの日本開催」等につき討議が行なわれた。以下その議事を簡略にまとめた。

①反省と展望

艇・セール・機装といったハードウェアの面では、外国チームに比べ、それほどひけをとらなかったと考えている。

ただ、スキッパーから末端のクルーにいたるまで、人的な面での基本的な能力で、世界のトップレベルにははるかに及ばなかったと言えよう。クルーの個々の能力……セーリングテクニック、艇のチューニング、タクティクス、スタート技術、パワーク、ナビゲーション、瞬発的かつ持続的パワー等々において歴然たる差がある。

国内のセレクション以前から、重要なファクターとして心がけていたつもりだが、事前調査・情報入手の点では……トーゴは前年カウズ・ウィークに参加、また、コテルテルは、2月にビル・グリーン氏の招聘、5月に木原・庄崎両氏をイギリスに派遣といったことをやっても、……充分ではなかったし、艇の建造から、レーティング、チーム造り、といった点でも、多分に認識不足のあったことを反省している。

しかしこれらの障害は、知らなかったから出来なかったという類のものではない。現地についてからも、気がつき次第、一つ一つよりパーフェクトな状態にすべく、各艇共出来る限りの努力を続けたつもりである。

前回のチャレンジでネックとされたレース海面のむずかしさ、艇の性能といった点では、不足とはいえ必死になって集めた情報・キャリアのある外人の起用等で、80%方問題を解決していたと思う。しかし外人レーサーの参加という点では、コテルテルのように言葉の問題が障害となりコミュニケーションの非円滑さがでてしまい、艇・乗員の能力を十二分に発揮できなかったうらみがある。

19ヶ国のエントリーの中で上位チームに対しては、現状では歯が立たないが、あと2・3回のチャレンジで、優勝を争う上位グループに仲間入りできると思わ

れる。

その為には、国内のレースを数多く、シビアにこなし、実力をたくわえる必要があろう。3年前と異なり、2トナー以上の艇が十指に余る現状なのだから、決してむずかしいことではない。カップ委員会・ビッグボート・シリーズといった組織・イベントをもっと盛り上げる方向に持っていき、海外チームや秀れた乗り手を招聘し、レースを行ない、あらゆる面でのレベルアップをはかりたい。パンナム・カップへの参加なども有益であろう。

また、'81チャレンジを目標に明年早々からスケジュールを組み、それを着実に実行したい。今回は国内セレクション終了から、カウズ・ウィークまで十分な時間的余裕がなかった。渡英後、充分な整備と練習の日程が組めなかった。さらに、艇・セールの補修・改造や現地での宿舎、キャンプの運営等をスムーズにこなせるための陸上支援人員の数も不足であった。

以前から、海外へのチーム派遣につき、資金・人材・技術といった各方面での助成が可能な手段、例えば、その為の財団・基金の設立なども検討されていたが、多数のクルーを2ヶ月間も派遣するビッグ・イベントとなると1オーナーの手に余る状態で、この点に関しNORCとして、前向きに取り組み、強力な支援体制を打ち出して頂きたい。外国チームの国をあげて、クラブをあげての取り組み方には全く目を見張ったものだ。

②1980年度ビッグボート・シリーズについて

55年の冬期ビッグボート・シリーズは東海水域でという話もあったが、具体的な準備は今のところ進んでいない。東海で、ベターなコース設定ができるかという問題もある。また、相模湾では係留場所が不足で、冬期は強風の為、オリンピック・コースのマーク打ちがむずかしい。

やはり、サントビアマリーナを中心として実施する案——2月9日～11日に開催、3月にロング・レースを——で早急に具体化したい。

また、参加艇は2トン前後だけでなく、1トンも含め、3艇1チームの対抗レースの形式がよいと思われる。詳細は、本部レース委員会でも更に検討を重ねて頂き、本部レース委員会所管のもと、内海支部・カップ委員会・サントビアマリーナ所属会員等からなる帆走委員会が運営に当たるということでどうだろうか。

また関東水域では、55年秋期シリーズとして、八丈島レースを中心にシリーズを組むのがよいと考える。

'81アドミラルズ・カップ挑戦への組織作りは55年2

月のビッグボート・シリーズの際、なるべく多くのメンバーを集め討議する予定である。

③1983年2トン・カップ日本開催について

NORCとしてまだ完全なコンセンサスはとれていないが、ムードができてからやるのと、積極的に開催に踏み切るのと両方がある。

参加可能な世界的なレベルとしても2トンがよいと

推察される。日本の本当の大型クルーザーの発展のためにも適当と思われる。

Qトン・ワールドのいろんな面での問題が残っているが、結果としては高い評価が出ている。

1983年に開催するのであれば早めに決定しないと間に合わないから、まず今度のORC総会で1983年の日本開催の意向を伝え、渡辺修治さんに打診してもらうということによいのではないか。

〈コテルテル〉オーナー 山口照雄

アドミラルズ・カッパー〈コテルテル2〉に関する 文化人類学的考察

——この報告書は組織の問題、人間関係の問題だけをテーマとした。——

2ヶ月にわたる遠征というのは、ただでさえ心の疲れるものである。命がけの真剣なレース、レースの毎日の中では、極度の精神的緊張の連続により、次第に蓄積されるストレスの為に、チーム・ワークを維持するのは仲々困難であった。

多分全員に個室を与え、通訳を1人1人につけ、3食好きなメニューを選ばせ、たっぷり「こずかい」も支給し、マッサージ係や使い走りやらを引連れてゆけば、問題の大半は解決されるのであろうが、そんな贅沢が許されるほどの資金的余裕はどのチームにもありはしなかったし、これからもないであろう。

オーナーの立場から言えば、2ヶ月という期間、多数のストレス人間達をうまく一つにまとめるという課題については、まったく失敗であった。

私がチームに参加したのはキャンプ開始から1カ月後で、すでに一部のチーム・メンバー間で、人間関係は相当こじれていたようだ。その調整に必要なエネルギーたるや、チーム・キャプテンとして、日本チーム全体のレースに対する戦略的、戦術的諸問題を殆んど検討する余裕を失わせるほどのものであった。

かつて京大ヒマラヤ遠征隊では、異なる社会環境の中に孤立し、困難に直面した日本人の集団が、どんなに平常心を失い、人間関係調整機能を自ら失ってゆくかという問題について、人類学者により分析と理論化の試みがなされたことがあるが、我チームの中で起った問題もまったく同質であった。

勿論外国の登山隊などでも似たような隊員間の確執と反目とが起っているが、現象として類似していても、本質はそれぞれの民族的・社会的特質に根ざしている

ようである。

日本人の集団、例えば我がコテルテル・チームの場合、トラブルが起るのは、本来集団の安定機能を果たすことが期待される大人達、30才以上の幹部級で、若い年令層にはトラブルの例は非常に少なかった。

これは前述の日本ヒマラヤ遠征隊でも同様のようである。彼等は結局隊を2つに割って別行動をとったが、ヨットチームはそんな訳にはゆかなかった。

若年層の精神的安定は、タテ社会的な意味での地位が確立しており、その為にストレスが比較的蓄積しなかったからなのだろうか？

チーム内のトラブルは大別すると次に述べる3つのパターン、もしくは原因によるものの様である。しかしいずれも本質は同一で、(1)の問題に起因する。

(1) 指揮系統と合議体制の欠如。

今回のコテルテル・チームの最大の欠点は指揮系統の不備であった。特に艇が英国についてから2トン・カップ迄の1カ月間の過程で、すでにこの欠点は歴然としていた。艇の幹部クラスは誰もが他者の指揮下にあることを容認しようとしない連中で、チームを維持する為には有効な合議制を形成する必要があったが、合議制の場合に必要な調整者、又はリーダーとして期待されていた人々が十分に機能を発揮出来なかったようである。

私が英国に着いた時点までに、本来の意味でのミーティングは1回も行なわれておらず、英国人メンバーとの間の、前もっての意見調整も全然されていなかった。従って言葉の解らないクルー付ヨットに必要な情報もなしに、いきなりまかされたような形になってしまったのである。

その後も、トラブルが発生しても、充分な話し合いをした形跡は無い。メンバー相互間の情報伝達はお粗末を極め、それがストレスになり、デッキの上で日本語で英国人をののしったり（勿論英国人は日本語が解らない、しかし雰囲気は解る）「俺は知らんよ」といった発言になった。

特徴的なことはトラブルの原因になった人達の大半が自己の健康管理に失敗したとか、精神的脱力感や劣等感をもっていたとか、個人的問題をかかえていた。1人1人が代替の効かない重要なメンバーである場合、過度の飲酒や不節制が、チームに重大な迷惑をかけ、討議や話し合いを不可能にすることは驚くほどである。

(2) 英国人乗員との問題

すでに述べたように事前・事後に冷静な論議を行なって解決策を見つけ出し、充分な情報を交換しようとする精神の欠如は、英国人メンバーとの間の関係調整に際しては、極端に難しい問題を引き起した。英語が良く出来ないということが、討議能力の欠如を増幅したし、日本人間のトラブルが日本人通訳の有効利用を妨げた。

コテルテルにはキース・ムストーとクレイ・オズボーンの両氏が参加したが、両人の性格はかなり異なっていた。

オズボーン氏は年配でもあったし、ショートコースでのタクティシャンという役廻りから、最後迄「助言者」の立場を取りつづけていた。「セーリングをエンジョイすること、それが一番だ。」というのが彼のモットーで、勝敗はあるていど度外視していた。従って日本人クルーとのトラブルは殆んどなかったと言える。

一方キース・ムストー氏の場合は反対に何とか日本艇に勝たせたいという気持ちが強く、スキッパーという立場からも、チューニング、セールチェンジ、セールトリム、日本人クルーの作業動作全てにわたって発言した為、必然的に二、三の日本人クルーとの衝突の原因が作られていったようである。

最初彼を選んだ時は言語的なコミュニケーションの断絶の可能性、日本人クルーの気心が知れないという問題などを理由にムストー氏の方からことわられたが、木原君のぜひ共外国人スキッパーを必要とするという意見と、1カ月間の事前の練習期間があること等によって再度依頼して引受けてもらったものである。いきさつから言っても、一部幹部クルーがその後彼に対してとった態度は容認しがたいものである。

艇の構造的欠点（ティラーからラットに変更した時に発生したラダーの欠点）でバックステイ・テンションが他艇の半分しかかけられなかった等の問題、更にチューニングに関する日本での経験を十分に伝達できなかったことが、ムストー氏自身の大型艇での経験

が充分でないこととあいまって、艇の性能を十分に引き出せず、彼自身のタクティクス上の混乱を引き起した。

今一つの問題は、初期のサンマロ・レースにおいて、コテルテルが座礁した事件に際しても、事前にコースに関するナビゲーション情報が全員で検討されず、レース中も座礁する迄、危険区域であることをムストー氏に伝える者が誰も居なかった。

英国人であるからといって、全ての英国の海を知っている訳ではないのは、日本の海での日本人と同じである。むしろ公平に見てこの事件はナビゲーターの責任と言える。

この為にムストー氏とナビゲーターとの間の信頼関係が破壊されてしまい、以後全レースに渡って深刻化してゆき、私達の調整能力を超えるものになってしまったのである。

しかし、事前に良く討論したり、情報を交換したりする態度の欠如は、最後に日本人ばかりで乗ったファストネット・レースにおいても同じ結果をもたらした。

充分な討論を事前に行なうことを慣習化していたトーゴに比較して、我がコテルテルはナビゲーションの上でゆき当りばったり式であり、完全な失敗を犯したと言える。

少なくともロング・レースにおいては事前のミーティングでレースのシミュレーションを行ない、クルーの一人一人が戦略的大筋を把握しているべきであるが、こういう根本的なことが何となく見過されるようになっていた。

この最終的な失敗は、組織者である私の失敗である。

キース・ムストー自身は率直で話し易い人物であった。他の英国人と同様、日本チームの為に信じられない位に努力してくれた。カウズでは、私は彼と一緒に寝起きしていたし、おかげで震えがくるほど英語をしゃべり続ける破目になったが、残念ながら他のクルーを彼との充分なコミュニケーションの場に引っぱり出すことは、最後までうまくゆかなかった。

これは、デッキ上での彼があまりに真剣すぎ、強烈すぎて、その印象が陸上でのリラックスした彼の印象を打ち消してしまったのであろうか？

彼が犯したと一部のクルーが言いたてている失敗も、状況から見ても無理もないものも多く、又クレイ・オズボーン氏了解のもとにとった方針が当らなかった——例えばチャンネル・レースのケースという場合もある。

少なくとも十分に討論すれば、解り合え、解決出来た問題が多かった。しかしチーム各員の語学的レベルはまったく話にならなかったし、何度も言うようだが、通訳の有効利用能力は「全て相手が悪い」「俺達は悪くない」「しゃべるのも厭だ」「彼は日本人を軽蔑している」といった情けない精神状態の為に、まったく低劣なものになっていた。

いずれにしても、これからは外国人を乗せる場合、語学的ハンディを克服出来ない以上、単なる「助言者」

にとどめるか、乗員の半数以上を外国人にして、日本人の方を助手的存在にしてしまうか、どちらかにするべきであると思う。

外国人乗員を日本人と長期にわたって日本艇に乗せるのは、言語、生活習慣に亘って困難が余りにも多く、特に冗談を言ったり、簡単な会話を交わしたりするだけでなく、少しつっこんだ話を真剣にやろうとすると、どれほど日本人側の討論能力が欠如しているかか思い知らされる。結局はストレスの増大、反発、コミュニケーションを自ら切断するといった方向に向かってしまうようである。

(3) 食事、特に日本食の問題

陸上自衛隊の機動演習に際して、米軍のレーションを支給した隊と、にぎり飯とたくあんを支給した隊とでは、後者がはるかに元気が良かったという記録がある。

我がチームでも、英国滞在中を通じて「日本食、又はおふくろの味」でなければならぬとする者が、特に30才以上のメンバーに多く、胃袋に関する適応能力が、自衛隊の一般隊員並であることを示した。

たしかにストレスのたまる毎日で、他に楽しみの少ないことではあるし、食事の問題はきわめて重大である。

しかし、食事が美味いか、不味いかという問題は十分に精神的な面が強いのであり、不満を述べていた者の多くは、胃腸障害や、過労や、肉体的精神的にダウンしていた者が多く、それが調理係に当り散らしたいという欲求に転化していたようである。

今一つの問題は我がチームの借りた家の食堂が予想に反して小さく、全員がテーブルを囲むことが出来ず、又食器類が不備で、きれいなテーブル・セッティングが出来なかったことが、食事の質を実際よりも低く見せたようである。

メニューそのものは、決して悪いものではなかったと思う。

日本での日本食品の調達も、今から考えればずい分といい加減で、調理係の意見はまったく反映しておらず、つくだ煮や、ふりかけのり類が馬鹿に多かったようである。

英国滞在中のもっとも一般的なメニューを書けば、次の通りである。

《朝食》

たきたての米飯又はおかゆ、みそ汁、ビン詰食品各種、サラダ、タグアン、芝漬等、卵焼、いり卵、トリ肉のいためものetc.、日本茶、果物(リンゴ、洋梨、ブドウ)

他に人によってはトースト、紅茶、コーヒー、フレッシュ・ミルク。

外人用にコーン・フレークのミルクかけ

《昼食》

にぎり飯、卵焼、牛肉・豚肉・トリ肉の醤油いりつけ、野菜いため、つくだ煮、漬物、梅干、日本茶。

外国人及び米飯を好まない者の為に各種サンドイッチ及びコーヒー、紅茶。

《夕食》

たきたての米飯、みそ汁、英国式のトースト又はビスケット、メインデッシュはローストビーフ又はビーフシチュー又はチキンの丸焼、ヒキ肉料理、及び卵料理、他にはたまにカニの蒸し物、ロブスターのロースト、魚フライ、トンカツ、スキ焼、ちり鍋、てんぷら、ライスカレー、親子丼、肉丼、巻寿司、たき込み御飯等。

野菜サラダは毎食、日本茶、コーヒー、紅茶、ケーキ、クッキー、果物、ミルク。

《夜食》

日本そば、うどん、ラーメン。

他に週二度の割合で英国式レストラン、中華レストラン、ヨットクラブの食堂で食事をした。

私は、皆の拒否する英国式フレッシュソーセージも結構三日に一度位は食べていたし、タラのフライも仲々のものであった。特にうさぎの肉が安価なのは感激で、パタ焼もよし、塩焼もよし、シチューは何とも美味かった。これらにクルーの殆んど全員が拒否反応を示していたのは今でも残念に思っている。

魚屋は一軒もなく、野菜も限られて、肉屋だけ多い環境ではこれ以上のメニューを作ることは事実上無理で、日本からもって行った食品も、実際は普通の食事にそれほど使えないものが殆んどであった。

「親子丼、牛丼」などがしばしば食卓に出なかったのが、クルーの要求に合致していなかったのかも知れない。しかし本当は問題の根は精神的なもので、人間関係がギクシャクしては何を食べても美味しくはなかったろうし、木原君が言ったように「他に楽しみがないから……、怒鳴りつけたり出来る料理係が欲しかった……、女性には男の気持が解らない……」ということになり、中年男達の欲求不満が食事の不満になったと言える。

調理係としてもこういう環境では、次第に一種の「ふてくされ」的心理状態になり、気持の良い食卓の雰囲気が出来なくなったのも事実である。

以上、我がチームが英国でぶつかった組織面での悪い面のみを特に述べて来た。こういうことが単に個人の性格の問題なのか、日本人の一般的な特性なのか、ある年令層に個有の問題なのか、もう少し考えてみたいと思っている。少なくとも今回の遠征では同じ轍を踏みたくはない。

日本でのチームの組織、訓練についても今一度検討しなければならないだろう。



NORC協会ニュース

海事法令研究・免許制度特別委員会

出席委員

福永昭委員長、名和幸夫、嶋田武夫、白崎謙太郎、山口久次、田山英世、大河原明德、只野誠司、中村眞、歌田道教

選管委及び代議員名のお知らせ

選挙管理委員会委員

関東 福永昭、国松磐、朝河清
駿河湾 隅倉正員、金沢正吾、石神直哉、秋山泰廣
東海 大橋良一、鈴木富雄、竹内園子
近畿北陸 粉川龍之助、荒牧宏雄、粉川千之助
内海 神田孝雄、田中龍雄、諏訪禎男
西内海 田中敬一、内谷新太郎
玄海 小島周三、光安咸尚、木下隆一郎

代議員会委員

関東 (54名)

兵藤茂、安達達郎、藤井茂、矢吹秀邦、鈴木義治、高坂武雄、番場盛義、鈴木雄彦、大河原孫一、青山恒昌、白崎謙太郎、古屋静男、中馬勇、下条普、近藤禎之、横沢真則、児玉万平、東出実、松田栄夫、福吉信雄、平野喜美夫、熊沢時寛、薬師寺千代美、服部一良、子安敏三、羽柴宏昭、藤井伸一、大儀見薫、藤森紀明、土肥丈志、藤田弘治、原紀道、福田英秋、平田克己、岩井良浩、川島正道、清田博、前川勝、宮森和美、並木茂士、名当英臣、延滋男、篠原要、高村孝、谷善樹、山本房生、川久保史朗、熊沢光政、野沢進司、三宅智久、坂田修一、石川平八郎、津野守邦、

駿河湾 (6名)

塩川孝二、浅井一省、柴田邦敏、西田兼義、加藤武、杉本智昭

近畿北陸 (7名)

眞田恒男、中西幸彦、藤井勇造、南良治、上羽正男、古川浩二、辻村清晴

内海 (12名)

佐藤誠幸、松岡敏、笹岡耕平、平岡英信、瀬川三郎、神村正弘、野本謙作、野村侃、蔭山陽三、瀬川洗城、芦田照夫、松木正雄

(予備代議員) 神原修

西内海 (4名)

有田一郎、森重新治、今井正徳、大瀬千秋

玄海 (3名)

大原敦、林基、田中昭愛

上記代議員名は選挙規則第19条により会長に報告されたものであり、同第22条によりお知らせします。

(本誌原稿締切に間に合ったもののみ掲載しました。)

(免許制度と教本内容に関する意見書取りまとめの件)

(1) 1級小型船舶操縦士教本の内容 } に対する
〃 〃 実技教本と教習内容 } 意見

〈常識〉 主査：福永 〈運用〉 主査：福永

〈概要〉 〃：嶋田 〈機関〉 〃：田山

〈航海〉 〃：大河原 〈法規〉 〃：山口

航海計器：只野

年内いっぱいAコース6名、Cコース17名に意見を書いてもらい、主査が1月20日頃までにまとめ、2月初めに本委員会を開き、3月までに報告書を作成する。

(2) 上記の報告書の内容には、

(イ) 免許制度そのものに関する意見

(ロ) 小型船舶の船長として必要な知識、技術の習得として、現在の教習、試験内容が妥当であるかに関する意見

(ハ) 外洋ヨットの艇長として、現在の教習、試験内容が妥当であるかに関する意見
の三段階をすべて含むものとする。

レーティング開発専門委員会

過去3回にわたり続けてきました、セールメジャーラーの講習会で、あたらしく下記のかたがたがセールメジャーラーとして、12月15日より認められましたので報告いたします。

所 和秀	(ノース・セール)	0467-44-2585
八木達郎	(ワッツ・セール)	0468-82-5451
植松 清	(オムニ)	03-454-3730
羽紫宏次	(ファーイースト・セール)	0468-57-2656
増井宗男	(S B エンタープライズ)	03-553-7811
釜田哲男	(〃 〃)	〃 〃

以上の6名です。

計測委員会

計測委員会では、レーティングルールを少しでも理解していただく為、一般の方々の最も扱いやすい、身近なセールに対する計測計算式をまとめてみました。

S C (セールエリア・バリュー) シートの順をおって計測しますと、レーティング上のセール・エリアが算出できるようになっております。皆様も一度トライしてみたいかがですか。

〔S〕計算の計算式とロジック一覧

S
..
最も大きなもの

(LP) [LPG+FSP, 1.5JC, LPIS]
のうち最大のもの

(RSAT) =
$$\left\{ \begin{array}{l} \text{RSAF} = \frac{\text{IC} \times \text{JC}}{2} \left[1 + 1.1 \left(\frac{\text{LP} - \text{JC}}{\text{LP}} \right) \right] \\ + 0.125\text{JC} (\text{IC} - 2 \times \text{JC}) \\ \text{RSAM} = 0.35 (\text{EC} \times \text{PC}) \\ + 0.2\text{EC} (\text{PC} - 2\text{E}) \\ \text{但し, } \text{PC} - 2\text{E} \leq 0 \text{ のときは} \\ + \text{切捨てる。} \\ \text{又は, } 0.094 (\text{IC})^2 \text{の何れか大} \\ \text{きな方を探る。} \\ \text{SATC} = 0.1 (\text{RSAF} - 1.43\text{RSAM}) \end{array} \right.$$

(SPIN) $1.01 \times \text{JC} \times (\text{LL} \text{又は} \text{SL} \text{の大きな方})$
但し, $\text{LL} = 0.95 \sqrt{\text{I}^2 + \text{JC}^2}$

(RSAL) $1.3 \times \text{RSAM}$

(JC) [J; SPL; SMW/1.8] のうち
最も大なるもの

(EC) $\text{EC} = \text{E} + (\text{BAL} - 0.152)$

(IC) =
$$\left\{ \begin{array}{l} \text{I} = \left\{ \text{IG} + \frac{\text{IG} (\text{GO} - \text{MW})}{\text{J} - \text{GO} + \text{MW}} \right\} \\ \text{又は } \text{ISP} \text{の大きな方} \\ + -0.04\text{B} + \text{TCI} \\ \text{但し } \text{TCI} = (\text{FBI} + 0.04\text{B}) \\ - \text{FJ} \\ \text{I (A)} = (\text{SL} - \text{LL}) \times 2 \\ + \text{I (B)} = \text{SPS} - 0.27\text{ISP} \\ + \text{I (C)} = (\text{HBS} - 0.05\text{JC}) \times \frac{1.8 \times \text{SL}}{\text{SMW}} \\ \text{P} \\ + \text{P (1)} = \text{BAS} - (0.05\text{P} + 0.04\text{B}) \\ + 1.219 \\ \text{P (2)} = 0.96 \text{I} - (\text{P} + \text{BAS}) \\ + \text{P (3)} = \{ \text{HB} - (0.04\text{E} \text{ 又は } 0.152 \\ \text{の大きな方}) \} \times \text{P/E} \\ \text{P (4)} = \text{BD} - 0.05\text{E} \\ + \text{P (BL}_n) = \left\{ \text{P (BL}_1) + \frac{1}{6} \sum_{n=2}^n \text{P (PL}_n) \right\} \\ \times \text{P/E} \end{array} \right.$$

(PC) =
$$\left\{ \begin{array}{l} \alpha = 0.2\text{P} - \text{BLP} \geq 0 \text{ のとき} \\ \text{P (BL}_1) = (\text{BL}_1 + \alpha) \\ - (0.10\text{E} + 0.305) \\ \text{P (BL}_2) = \text{BL}_2 - (0.10\text{E} + 0.305) \\ \text{P (BL}_3) = \text{BL}_3 - (0.12\text{E} + 0.305) \\ \text{P (BL}_4) = \text{BL}_4 - (0.12\text{E} + 0.305) \end{array} \right.$$

簡易天測勉強会のお知らせ

来年度の沖縄レースに備えて、次の通り勉強会を実施致します。希望の方は、艇名、氏名、連絡先、電話などを事務局迄お知らせ下さい。

日程は下記の通り予定していますが、詳しい事は申込者に改めてご通知致します。

1月16日(水), 18日(金), 21日(月), 23日(水), 25日(金) 1830~2030

$$\left\{ \begin{array}{l} \text{E} \geq 12.19^m \text{ のとき} \\ \text{P (BL}_5) = \text{BL}_5 - (0.12\text{E} + 0.305) \end{array} \right.$$

$\text{E} < 12.19^m$ でバテンが4本以上のとき
最長のものを BL_5 として
 $\text{P (BL}_5) = \text{P/E} \times \text{BL}_5$

IOR MKⅢ及びMKⅢA SC計算シート

#	計算プロセス
JC (826)	J (807)
① J =	JC =
④ SPL =	(808)
②② SMW/1.8 =	0.05JC =
EC (836)	E (836)
⑩ E =	1.5JC =
⑪ BAL =	(836)
	-) 0.152
	EC =
⑥ IG =	
⑧ GO =	
-) ⑨ MW =	
③① (GO - MW) =	
×) ⑥ IG =	
③② IG × (GO - MW) = ⑥ × ③① =	
① J =	
-) ⑧ GO =	
+) ⑨ MW =	
③③ J - GO + MW =	
③④ = ③② ÷ ③③ =	
③⑤ = ⑥ + ③④ =	⑦と③⑤の大き
⑦ ISP =	な方を③⑥とす
③⑥ =	る。
⑩ FBI =	

$$+) 0.04B =$$

$$-) ③FJ =$$

$$③⑦ = TCI = FBI + 0.04B - FJ =$$

$$I \quad ③⑧ = I = ③⑥ - 0.04B + ③⑦ =$$

(809)

$$0.96 I =$$

$$I(A) \quad ④⑩ I(A) = (③⑨SL - ②⑤LL) \times 2 =$$

(829)

$$③⑨LL = 0.95 \times \sqrt{I^2 + (JC)^2} =$$

(828)

$$②⑤SL =$$

$$I(B) \quad ④① I(B) = ⑤SPS - 0.27ISP =$$

(829)

$$⑤SPS =$$

$$⑦'0.27ISP =$$

$$I(C) \quad ④④ I(C) = (HBS - 0.05JC)$$

$$\times \left(\frac{1.8 \times SL}{SMW} \right) \quad (829)$$

$$②⑥HBS = \quad = ④② \times ④③ =$$

$$-) 0.05JC =$$

$$④②HBS - 0.05JC =$$

$$②⑤SL =$$

$$②②'SMW/1.8 =$$

$$④③ = ②⑤ \div ②②' =$$

IC
(829)

$$IC = I + I(A) + I(B) + I(C) =$$

$$⑬P = \quad (837)$$

$$③⑩BAS =$$

$$-) ⑬'0.05P =$$

$$-) ②⑨'0.04B =$$

$$-) 1.219 = \quad (838)$$

$$P(1) \quad ④⑤P(1) = BAS - 0.05P - 0.04B$$

$$- 1.219 =$$

$$③⑧'0.96 I =$$

$$-) ⑬P =$$

$$-) ③⑩BAS =$$

$$P(2) \quad ④⑥P(2) = 0.96 I - P - BAS =$$

(846)

$$⑪'0.04E = \left. \begin{array}{l} \text{何れか大きな方を} \\ 0.152 \end{array} \right\} ④⑦ =$$

$$⑬P/⑪'E = ⑧① = \quad (846)$$

$$P(3) \quad ④⑧P(3) = \{HB - ④⑦\} \times ⑧①P/E =$$

$$⑭BD =$$

$$-) ⑪'0.05E = \quad (846)$$

P(4)

$$④⑨P(4) = BD - 0.05E =$$

$$⑬'0.2P = \quad (848)$$

$$-) ⑬BLP =$$

$$\alpha = 0.2P - BLP =$$

> 0: α を BL_1 に加える< 0: $\alpha = 0$ とする

$$⑤⑨0.10E + 0.305 =$$

$$⑤⑩0.12E + 0.305 =$$

$$P(BL_1) \quad ⑤②P(BL_1) = (BL_1 + \alpha) - (0.10E + 0.305) =$$

$$P(BL_2) \quad ⑤③P(BL_2) = BL_2 - (0.10E + 0.305) =$$

$$P(BL_3) \quad ⑤④P(BL_3) = BL_3 - (0.12E + 0.305) =$$

$$P(BL_4) \quad ⑤⑤P(BL_4) = BL_4 - (0.12E + 0.305) =$$

◎ $E \geq 12^m19$ (40呎) のとき

$$⑤⑥P(BL_5) = BL_5 - (0.12E + 0.305) =$$

◎ $E < 12^m19$ のとき BL_5 があれば

$$⑤⑦P(BL_5)' = ⑧①P/E \times BL_5 =$$

$$P(BL_n) \quad ⑤⑧P(BL_n) = \{P(BL_1) + 1/6 \{P(BL_2) + P(BL_3) + P(BL_4) + P(BL_5)\} \} \times P/E =$$

PC
(846)

$$PC = P + P(1) + P(2) + P(3)$$

$$+ P(4) + P(BL_n) = \boxed{\quad}$$

$$RSAF \quad = \frac{IC \times JC}{2} \left[1 + 1.1 \left(\frac{LP - JC}{LP} \right) \right]$$

(830)

$$+ 0.125JC (IC - JC \times 2)$$

$$IC =$$

$$\times JC =$$

$$\div 2$$

$$⑥① = IC \times JC \div 2 =$$

$$②⑦LPG =$$

$$+) ⑥⑥FSP =$$

⑥②LP
(827)

$$\left. \begin{array}{l} ⑥① = LPG + FSP = \\ JC \times 1.5 = \end{array} \right\} \begin{array}{l} \text{最大のものを} \\ \text{のを} \end{array} \quad ⑥②LP =$$

$$②⑧LPIS =$$

$$⑥②LP =$$

$$-) JC =$$

$$\div ⑥②LP =$$

$$\times 1.1$$

$$+) 1.0$$

$$⑥③ = \left\{ 1 + 1.1 \left(\frac{LP - JC}{LP} \right) \right\} =$$

$$\begin{aligned}\textcircled{64} &= JC \times 0.125 = \\ &2 \times JC = \\ \textcircled{65} &= IC - 2 \times JC = \\ \text{RSAF} &= \textcircled{60} \times \textcircled{63} + \textcircled{64} \times \textcircled{65} =\end{aligned}$$

$$\begin{aligned}\text{RSAM} &= 0.35 (EC \times PC) \\ (849) \quad &+ 0.2EC (PC - 2E) \\ &\text{但し } PC - 2E \leq 0 \text{ のとき切捨} \\ &\text{又は } 0.94 (IC)^2 \text{ のうち大きな方} \\ &EC = \\ \times) PC = \\ \times) 0.35 = \\ \textcircled{66} &= 0.35 \times PC \times EC =\end{aligned}$$

$$\begin{aligned}EC &= \\ \times) 0.2 \\ PC &= \\ -) 2 \times E = \\ \textcircled{67} &= 0.2EC \times (PC - 2E) = \\ \text{RSAM} \quad \textcircled{66} + \textcircled{67} &= \text{何か大きな方} \\ (850) \quad 0.094 (IC)^2 &= \text{を RSAM} =\end{aligned}$$

$$\begin{aligned}\text{SATC} &= 0.1 (\text{RSAF} - 1.43 \text{RSAM}) \\ (888) \quad \text{RSAF} &= \\ -) \text{RSAM} \times 1.43 &= \\ \times) 0.1 \\ \text{SATC} &= 0.1 (\text{RSAF} - \\ &- 1.43 \text{RSAM}) =\end{aligned}$$

$$\begin{aligned}\text{RSAT} \quad \text{RSAF} \\ (805) \quad +) \text{RSAM} \\ (889) \quad +) \text{SATC} \\ \text{RSAT} &= \text{RSAF} + \text{RSAM} \\ &+ \text{STAC} =\end{aligned}$$

$$\begin{aligned}\text{SPIN} \quad \textcircled{38} \quad \textcircled{25} \\ (831) \quad [\text{LL or SL の大きな方}] = \\ \times) JC \\ \times) 1.01 \\ \text{SPIN} &= 1.01 \times JC \times [\text{LL or SL} \\ &\text{の大きな方}] =\end{aligned}$$

$$\begin{aligned}\text{RSAL} \quad \text{RSAM} = \\ (890) \quad \times) 1.3 = \\ \text{RSAL} &= 1.3 \times \text{RSAM} =\end{aligned}$$

〈総合表〉

$$(891) \quad S = [\text{RSAT} \cdot \text{SPIN} \cdot \text{RSAL}] \text{ の最大のもの} =$$

$$\begin{aligned}\text{SHR} &= S \left(\frac{8.66}{L} + \frac{1.0}{\sqrt{B \times \text{MDIA}}} \right) - \frac{L}{30.48} \\ (892) \quad \textcircled{a} &= 8.66 \div (L =) = \\ \textcircled{b} &= 1.0 \div (\sqrt{B = } \times (\text{MDIA} =)) \\ \textcircled{a} + \textcircled{b} &= \\ \times) S &= \\ S \times (\textcircled{a} + \textcircled{b}) &= \\ -) \textcircled{c} &= (L =) \div 30.48 = \\ \text{SHR} &= S \times (\textcircled{a} + \textcircled{b}) - \textcircled{c} =\end{aligned}$$

$$\begin{aligned}\text{SCF} &= 1.0 + 0.04 (\text{SHR} - 16.1) \\ (893) \quad \text{SHR} &= \\ -) 16.1 \\ \times) 0.04 \\ +) 1.0 \\ \text{SCF} &= 1.0 + 0.04 (\text{SHR} - 16.1) =\end{aligned}$$

$$\begin{aligned}\text{SC} &= S \times \text{SCF} = \\ (894) \quad \text{MR} &= \left[\frac{0.13L \times \text{SC}}{\sqrt{B \times D}} + 0.25L + 0.2 \text{SC} \right. \\ &\quad \left. + \text{DC} + \text{FC} \right] \times \text{DLF} \\ \text{R} &= \text{MR} \times \text{EPF} \times \text{CGF} \times \text{MAF} \times \text{SMF} \\ &\quad \times \text{LRP} \times \text{CBF}\end{aligned}$$

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

1795 矢寿 ニューエクススポーツ 7.80×5.80×2.
65×1.50 杉浦昭三, 杉浦利路, 清水博文, 山本文彦(共
同) 琵琶湖

1828 NACHIⅧ エリクソン37 11.40×8.68×3.45
×1.75 二村昭治, 武豊KYC。

☆2268 SUPER BITCH N 260 7.90×5.90×2.
65×1.50 田村治夫, 和歌浦港, /艇名の由来: ハルと
バラスト以外すべて自作。N 260 とはだれも気が付きま
せん。ほんのジョークでつけた名前ですが, 外国人には
かなりどぎつい印象らしく, オーストラリア人の神父さ
んには, シドニー港では入港を断られるよと言われたり,
アメリカ人にはスーパーネームと言われたりします。
ニュージーランドの洋品屋のTシャツに書いてあったの
を取ったわけですが, 今だに BITCH のニュアンスがわ
かりません。だれかおしえて? /これからの抱負: も
っぱらクルージング。クラブで行なわれるレースでは,
もっぱら中位につけております。心情的にはワイティン

グカ、ディビッドソンのハーフトンをゴールドモールドで自作して、レースで勝ちたいとは思いますが、なにせワイティグの1/4の設計図が800ドル(2年前)では先きだつものがなにで、当分クルージングです。/顔ぶれ:現在最良のクルーは中学1年の息子ですが、最近かなり飽きて来て、「ケンケン(トローリング)するなら行く」などとぼざいております。/NORCへの要望:なぜヨットに免許証が必要なのでしょう。ハワイ、オーストラリア、ニュージーランドでは不要なのに。おそらくアメリカ、オランダ、イギリス、イタリア、フランスでも。

2420 ひぐらしV ヤマハ34 10.58×8.00×3.37×1.52 浅川清之 ヤマハ志度、/抱負:これからはレースをやめてブルーウォーター派でのんびり楽しみたい。

☆2453 ゆうづるII KQ 1/4 7.48×6.00×2.59×1.30 伊藤定雄、山形県酒田港/艇名の由来:私の長男雄一郎と長女千鶴の二人の名前を一つにして「ゆうづる」としました。/抱負:この船は半自作艇です。出来れば30フィート以上のケッチを自作して外国に行ってみたくて思っています。/顔ぶれ:非常に個性の強い三人がおりまして、隣県にクルージングに行ってもどこに出してもはずかしくない素晴らしいクルーと自負しております。/NORCへの要望:9月2日は第1回ヨットレースを開催しましたが、我々の思惑通りの結果が出、非常に意義深いものでありました。それで感じた事は、山形県にはそれにふさわしいレースをやろうと言う事でした。とかくレースに勝つ事は金のかかる事との通念がありますが、そうでない安全に走る勝負にこだわらないレースを安全面のみを追究して行きたいと思っておりますので、参考になる事をOFFSHOREに載せてほしいと思います。

☆2475 BALLENA ハートレー37 11.43×9.45×3.50×1.88 伏見泰彦、鈴木敬三、鈴木一雄、鹿谷広久、(共同)金沢八景/艇名の由来:スペイン語のクジラ。船形を見れば一目瞭然。大海原を悠然と泳ぐクジラのようにセーリングしたい。フェロセメントの自作艇ではかなりの出来映えと自負しております。/抱負:クルージング中心のブルーウォーター派です。しかし、同型船がニュージーランドにおいては、レースでもかなりの成績を残しているとの事で、少々の色気あり。/NORCへの要望:簡易レーティングのレースをもっと増して欲しい。NORCの正式登録となると多額の負担となり、自作で、資金かせぎに苦勞をしている我々にはしんどい。肩の凝らないレースをぜひ企画して下さい。

2487 SEAROBIN I ヤマハ25II 7.55×5.85×2.73×1.65 佐々木達裕、広島パールアイランド/艇名の由来:海のロビンというスマートでロマンチックな名前ですが、実は「ほうぼう」という珍魚の事です。別名「かながしら」と呼ばれており、愛嬌のある姿が印象的だったので、我が愛艇の名前となった次第です。/抱負:ヨット歴というものを持たない私が、抱負などという、大それた気持を持つ余裕はございませんが、今後さらに

経験(トラブル)を積み、レーシングにクルージングに、今一度、青春(気分だけでも)を謳歌したいと思っております。/顔ぶれ:本片山憲治(32才)、副艇長兼ナビゲーター。今井征二郎(37才)、第1クルー。亀田七海(37才)、第2クルー。前田耕二(26才)、第3クルー。

☆2490 MARY DOLPHIN II ヤマハ21 6.40×5.55×2.30×1.40 伊藤功、金沢八景/艇名の由来:英和辞典と首っぴきで一週間考えてつけました。由来らしきものはありませんが、とても気に入った艇名と満足しております。/抱負:シングルハンドとして、これからも、この艇が体の一部として、思いのままにあやつれるようになりたい。シングルハンド・レースなども……と夢はあれど腕は?と聞かれると、まだ東京湾を行ったり来たりする程度。/顔ぶれ:オーナー、スキッパー、クルー、すべて同一人物のため、顔ぶれはひとつ。/NORCへの要望:免許制度、船検制度などにより昔の人々から冒険と言われている内容が、これからの我々ヨットマンによって実行しづらくなるようなことのないようなフェンス役になって下さるよう要望します。

2495 LITTLE KING II DOU30 8.95×7.39×3.10×1.72 細谷行雄、須磨/顔ぶれ:山下健一、荒川勝彦、木下俊明、山崎裕之

☆2493 NELSON III ヤマハ21RC 6.27×5.30×2.80×1.35 佐藤英明、岡山米崎港/艇名の由来:ずばりイギリス海軍のネルソン提督からとりました。ヨットレースは海戦と同じ。いつも勝たなければ!はたしてその結果は!。/抱負:とにかくたくさんレースに参加して、経験をつみマナーのいいヨットマンになりたいと思います。/顔ぶれ:気のいいやつばかりです。武田五男、瀬尾忠史、湯浅功、荒井正和。

☆2496 のらくろ III Y21R&C 6.27×5.30×2.80×1.350 伴茂昭、辻秀男、中口英治、松本英次、大和啓一(共同) 津/艇名の由来:これと言った理由は別になく、共同オーナー5人のない頭で色々相談し、とにかく艇が、目立つ様にと名前と図案入りで派手に決めました。全国のみなさん一度見ても損はないと思います。/抱負:オーナーの当初の目的は優雅にクルージングを楽しみとしていましたが、いつのまにか艇の本領を発揮させ様とレースに意欲を燃やす様になり、レース3戦に出場しましたが、テクニク、チームワークとまだまだですが頑張ります。/顔ぶれ:スポーツ万能でフロンティア・スピリットの旺盛な5人組です。/NORCへの要望:伊勢湾でのNORCレースを、もっとやって欲しいと思います。

2500 HORIZON III デュボア1/8t 7.15×5.22×2.47×1.35 邨瀬愛彦、碧南新川港/艇名の由来:水平線を、唯一我が艇のみが帆走するイメージより命名しました。/抱負:ホライズンIIを、クルージング用に。III世はレベルレース出場を目標に活動していきたいと思っています。

☆2506 PUFFIN キャナル19 5.87×5.20×2.20×

1.10 北郷嶺児、油壺ヨッテル / 艇名の由来：海鳥のウミオウムという意味で、偶然辞書でみつけて、いづれ、この鳥のいるという大西洋あたりに行ってみたくてつけました。 / 抱負：今までクルージングを中心にヨットを楽しんで来たので、今後も出来るだけ遠くの見知らぬ港へ行ってみたいと思う、出来ることなら外国へも。 / 顔ぶれ：現在はきまったクルーはいず、主にシングルハンドで乗っている。

☆2508 CONDOR BW21 6.50×5.40×2.04×1.40
田沢泰夫、清水市港町船溜 / 艇名の由来：別にこれと言ったいわれはありませんが、〈コンテッサ〉にあやかってコンをとり、コンの発音の艇名はなく又大空を飛ばたくオオハゲタカのように大海原をかけめぐり太陽をいっぱい吸収する事を願ってコンドルとつけました。 / 抱負：これからも今の船を使い良くしてのんびりクルージングを楽しんでいきたいと思っています。 / 顔ぶれ：初め妻と二人で二回ばかり乗り、こりられてしまい、それ以来ボートをやっていた前田君と知合いになり、仕事の合間を見て乗っています。

☆2509 麻紀Ⅱ YA21RC 6.27×5.30×2.80×1.35
中島庸二郎、青山紀、矢島智隆（共同） 船橋 / 艇名の由来：共同オーナーの唯一の子持青山氏の一声で、娘さんの名前。 / 抱負：現在東京湾内で活動中ですが、これから少しずつ足をのばしいろいろな経験をつんでロング・クルージングをしてみたいと思っています。又レースにも出場したいと考えています。 / 顔ぶれ：仕事の関係で平日の休みが多いため社会人ばかりで、店員、商店主などオーナーの友人3人です。 / NORCへの要望：もっと初心者のためのレースを!!

2515 LOUISⅢ Y33 10.17×8.20×3.35×1.90
佐野克彦 岬町淡輪 / 抱負：レース参加希望。

☆2516 VIRGO キャナル23 7.07×5.90×2.70×1.45
白子善久、琵琶湖 / 艇名の由来：私の星座が乙女座ですので、英語でVIRGOとしました。 / 抱負：まだ経験も浅く、現在はクルージング中心ですが、今後練習に励みレースを中心に活動したいと考えております。クルーを募集しています。TEL 0775-24-0203・19時以後。

☆2520 POLARIS V なかよし30 8.90×7.25×2.95×1.65 岡田興一、浦安サンライズ・クラブ / 抱負：早く諸先輩のようにレースに参加したいと願って居ります。その折はよろしくご指導下さい。 / 顔ぶれ：スキークの指導員の仲間と泊地のサンライズ・クラブのベテラン数名。 / NORCへの要望：無線機はどの様な指導をしていますか。たとえば型式とか周波帯とか定めがありましたら教えて下さい。

☆2523 GONTA KQ 7.435×6.004×2.590×1.450
熊谷直重、横浜 / 艇名の由来：宮崎産の私にとってこの「権太」という名前は、郷愁・誠実・不器用などのとてもなつかしい響きをもっています。これをわが次男坊に名付けようとしたのですが、猛反対にあって果せず、わが

愛艇の名前にした次第です。 / 抱負：先輩諸氏にセーリングのテクニックを御教示いただき、余裕のあるクルージングを楽しみたいと思います。また、いつの日か家内と南太平洋でもクルージングしたいとも考えております。 / 顔ぶれ：今野正文、大森宗、齊藤靖、大谷博明、梅木雅子。 / NORCへの要望：NORCを中心に会員の力を合わせて、より良い、より安価なハーバーの確保をお願いしたい。

1979年OFFSHORE 索引
No.45~No.56

理事会、代議員会

NORC理事会関西の西宮で開く	1月P17
NORC第68回理事会	3月P14
定款改正を伴う第23回総会と第69回理事会	4月P31
NORC第70回理事会西宮で開く	7月P18
理事会及び第2回会友艇全国拡大推進委員会	9月P40
NORC第71回理事会開かれる	11月P19
選管委及び代議員名のお知らせ	12月P20

国内レース関係

関東支部フリート対抗レース	武市 俊	1月P11
第16回小網代カップ・レース成績		1月P13
関東支部フリート対抗レース成績		1月P13
フリート対抗レース参加記	並木茂士	1月P14
本物と亜流（オリジナルクルーとレースをして）	松田榮夫	1月P14
アドミラルズ・カップ・レース日本代表艇選考レース		
西宮レガッタ観戦記	中沢 弘	2月P13
〃 成績		2月P14
反省、反省、反省	長島快文	2月P15
河童レース参戦記	野村 侃	2月P15
私はこのしんどいレースだけは出たくなかった	高城昌彦	2月P16

NORC ADMIRAL'S CUP SELECTION

SERIES 成績表		3月P22
NORC近畿北陸支部ニューイヤーシリーズ成績表		3月P22
1978年レース白書		4月P2
カップ・シリーズ報告	谷川晴彦	4月P26
1979年初島レース成績表		5月P4
第1回小笠原レース	薬師寺千代美	6月P5
新しい一頁	石原慎太郎	6月P10
小笠原レースをふりかえって		6月P11
アリラン・レース	江頭宣雄	6月P17
アリラン・レース優勝の記	林 基	6月P19
博多→釜山→博多 航海日誌	片倉静江	6月P21
1979年初島レース	熊沢光政	6月P23
第5回サントピア・オレンジカップ・レース		
	中沢 弘	6月23P
洲本・小網代レース成績表		6月P24
第12回別府レース成績表		6月P24
第2回大島・神子元島レース成績表		6月P24
'79オレンジカップ・レース成績表		6月P25
1979近畿北陸支部春季シリーズ得点表		6月P25
第1回小笠原レースについて		7月P8
第29回大島レース		7月P13
1979年初島レース成績表一部訂正		7月P14
江の島・清水レース	塩川孝二	8月P4

鳥羽パール・レースの歴史	丹羽由昌	8月P 6	ファストネット・レース事故の教訓	大儀見薫	10月P 2
私の鳥羽パール・レース	松岡 敏	8月P 9	'81アドミラルズ・カップ・レースへの提言		
'79鳥羽レースに「TACHYON」2度目の優勝		8月P11		荒井敬一郎	10月P 4
パール・レース前夜祭		9月P16	第2回PAN AM CLIPPER CUP YACHT		
第20回鳥羽パール・レース	周東英卿	9月P18	SERIESの御案内		10月P 5
スタート・コミッティーを終えて	鈴木幹夫	9月P19	'79トランスパック・レース航海記	野村 侃	10月P12
〈TACHYON〉かえり咲き	高村 孝	9月P20	アドミラルズ・カップ委員会報告	近藤 祐之	12月P16
〈光〉勝ってユーウツの記	服部一良	9月P22	アドミラルズ・カップ〈コテルテル2〉に関する		
〈飛車角II〉健闘す!	鳥嶋信吾	9月P24	文化人類学的考察	山口照雄	12月P17
第20回鳥羽パール・レース成績表		9月P24	第2回PAN AM CLIPPER CUP RACE 参加		
シーボニア・ヨットクラブ、クルーザー部会ファミ			希望艇		12月P12
リー・レース開催さる	平野喜美夫	9月P38	安全・船検・免許制度関係		
阿波踊りレース	嶋田武夫 歌田道教	10月P16	ヨットの船舶検査を受けるための参考資料	野本謙作	1月P 4
風と暑さの54時間、第9回佐渡レース	増山 豊	10月P27	航行中のヨット(帆船)の灯火・形象物	嶋田武夫	2月P18
空から見た三宅島レース	横山長秋	11月P 5	全国合同委員会報告		2月P19
この初秋、相模湾を荒し回った〈MERLUZA V〉	戸叶幹男	11月P 7	小型船舶操縦士免許制度検討会の経過		2月P20
第12回八丈島レース成績表		11月P 8	小型船舶安全委員の委嘱について	嶋田武夫	3月P 7
第6回三宅島レース成績表		11月P 8	安全委員会	武市 俊	3月P17
全日本1/2トン・1/4トン選手権レース短評	周東英卿	11月P 9	船検受検事情	渡辺法経	4月P17
第6回大島・初島レース成績表		11月P 9	12m以上大型艇の船検体験記	宮坂敬三	4月P18
1979年全日本1/2トン・1/4トン選手権レース成績表		11月P 9	安全委員会		4月P31
「長くやっていたら良いこともあるよ」	杉村直樹	11月P10	総トン数20トン以上の船舶職員の資格の取扱い		5月P19
玄海だより 対馬レースを終って	木下隆一郎	11月P18	安全委員会		5月P21
全日本ミニトン・カップ出場艇一覧		11月P23	NORC安全委員会		6月P33
第1回ミニトン全日本選手権大会レースを終えて			安全委員会からのお知らせ		6月P33
	小林義彦	12月P 5	安全委員会		7月P23
第1回ミニトン全日本選手権大会レース報告			海事法令指導専門委員会		9月P38
	長尾好泰	12月P 5	免許と最大搭載人員と取締り		9月P39
第1回ミニトン全日本選手権レース成績表		12月P 6	免許取得についての説明会		9月P40
近畿北陸支部琵琶湖ウィーク成績表		12月P 6	ファストネット・レース事故の教訓	大儀見薫	10月P 2
第24回神子元島レース成績表		12月P 8	免許制度についての私見	八木勝美	10月P11
「その時、竜馬」に何が起こったか	八木達郎	12月P 9	阿波踊りレース	嶋田武夫 歌田道教	10月P16
国際レース関係			海事法令指導専門委員会事業北海道講習会開催		10月P24
Q トン1978ニュース		1月P 2	海技免状取得のための講習会と経過		11月P21
第2回アドミラルズ・カップ委員会印象記	野村 侃	1月P16	NORC東海支部海難救助訓練及び海事法令講習会		
PAN AM クリッパー・カップレース記録映画会の			開催		11月P22
お知らせ		2月P 4	一級免許の実技試験に備えて		11月P23
北アメリカ・クォータートン選手権6月開催		4月P19	海事法令指導東北地方講習会報告	福島 甫	12月P14
'79アドミラルズ・カップの代表艇に選ばれて			海事法令研究・免許制度特別委員会		12月P20
	山口照雄	5月P 2	計測・技術		
〃	山田東吾	5月P 2	ORC会報25号	渡辺修治	1月P 7
〃	並木茂士	5月P 2	1979アドミラルズ・カップ・セレクション・シリー		
トランスパック・レースを目指して	野村 侃	5月P 6	ズ参加艇のレーティング証書	渡辺修治	2月P 6
1年生Carrera	渡辺行彦	5月P 7	J.O.R. とは	嶋田武夫	2月P16
SORCのレース艇を見て	横山一郎	5月P10	全国合同委員会報告		2月P19
SORCレース概況	川島正道	5月P11	I O R 1979改正点について	嶋田武夫	3月P 9
GO AHEAD!!日本代表チーム世界の海へ			1979年度IOR MAⅢ及びA改正 計測委員会公示		
アドミラルズ・カップ・レース挑戦準備なる		7月P 2	第9回改正	嶋田武夫	4月P20
GEKKO VI世出陣式		7月P 4	朗報!!外洋ヨットのトン数について		4月P28
アドミラルズ・カップ・レース、トランスパック・			J O R 計測講習会	嶋田武夫	4月P30
レース壮行会		7月P 5	計測委員会		5月P21
トランスパック・レース参加艇紹介		7月P 6	計測委員会、印刷物のご案内		6月P33
第3回太平洋シングルハンド・レース決まる		7月P 7	レーティング開発委員会		7月P23
トランスパック'79 〈都島〉総合2位	川島正道	8月P 2	セールメジャーラー講習会開催	嶋田武夫	7月P23
1979アドミラルズ・カップ・レース報告	山口照雄	9月P 2	最近のORCの動き	渡辺修治	8月P16
〃	山田東吾	9月P 3	レーティング開発専門委員会		8月P19
〃	並木茂士	9月P 3	レーティング開発専門委員会		9月P40
〃	笹岡耕平	9月P 4	レーティング開発専門委員会		12月P20
〃		9月P10	計測委員会		12月P20
成績表					
ベタと上りのトランスパック	星野久也	9月P32			

レース委員会

全国合同委員会報告	2月P19
1979アリアン・レース案内	2月P21
1979年NORC近畿北陸支部レース予定	2月P22
横浜フリート主催沿岸レースの案内	2月P22
小笠原レース下検分現地報告	薬師寺千代美 3月P2
「小笠原レース」のお知らせ	3月P5
小笠原レースについて	周東英樹 3月P6
小笠原レース観戦ツアーのお知らせ	3月P6
ミニスカートからミニトンへ!	石原慎太郎 3月P8
第12回別府レース案内	3月P16
1978年度日本外洋帆走協会レース委員会組織図	3月P19
レース日程延期のお知らせ	柿島亮一 3月P19
1979年度外洋レース主要改正事項	3月P19
1979年外洋レース一覧表	3月付録
1978年レース白書	4月P2
日本ミニトン協会運営打合せ会報告	林 基 4月P19
新しい一頁	石原慎太郎 6月10日
小笠原レースをふりかえって	6月P11
1979年度外洋レース一覧表(その2)	6月付録
第20回鳥羽パール・レース案内	7月P21
'79年度上期表彰式及びサマーパーティーのお知らせ	8月P11
シーボニア・フリート主催相模湾沿岸レースのお知らせ	8月P14
全日本トナー選手権シリーズ・レース、関東支部フリート対抗レース開催のお知らせ	8月付録
NORC上半期表彰式	10月P7
葉山フリート主催沿岸レースのお知らせ	10月P28

その他の委員会

1979年度全国評議員会、及び「明日のNORCを考える会」の開催のお知らせ	平野喜美夫 1月P19
全国合同委員会報告	
海事思想普及委員会	5月P23
会友艇の全国拡大推進委員と関東支部フリート・キヤプテン会議虎ノ門で開催	8月P18
船舶無線局更新手続きなど	11月付録

デザインファイル

1979アドミラルズ・カップ・セレクション・シリーズ 参加艇のレーティング証書	渡辺修治 2月P6
KO-TERU TERU2建造の記	木原俊男 2月P11
TOGO VI進水にあって	山田東吾 2月P11
月光6世	木原俊男 5月P4
SORCのレース艇を見て	横山一郎 5月P11

各水域だより

鹿児島島の海とヨットとその仲間たち	川畑隼夫 3月P10
北陸のクルーザー	横山五郎 3月P13
小樽のクルーザー	海老名敏夫 5月P5
湘南港ヨット業務休止日問題について	植木勝水 5月P8
第7回阿波踊りレース	7月P22
玄海だより	片倉静江 9月P27
第6回大島ランデブー裏方奮闘記	柿島代志子 9月P36
阿波踊りレース	嶋田武夫 歌田道教 10月P16
玄海だより	片倉静江 10月P20
ソ連ヨット〈アルゴ〉舞鶴訪問記	小野 章 11月P14
玄海だより 対馬レースを終って	木下隆一郎 11月P18
玄海だより	片倉静江 12月P13

紀行

「マーメイド」の地球縦回り「おしどり航海」藤木高嶺	4月P9
---------------------------	------

回航前後

服部一良	6月P8
博多→釜山→博多 航海日誌	片倉静江 6月P21
「マーメイド」の堀江夫妻、ホーン岬を突破	藤木高嶺 6月P31
「マーメイド」の堀江夫妻、北西航路を中絶、来夏再挑戦へ	藤木高嶺 10月P8
父子太平洋横断	岡本卓也、篤 11月P2
「巴流」	内海勝利 11月P12
BON VOYAGE!	合田 督 11月P16

随筆

風と潮と波(5)	関根 久 2月P5
「NORCだより」誕生の頃	河原昭三 6月P28
明治生れ帆走す	石塚英子 7月P15
鳥羽パール・レースの歴史	丹羽由昌 8月P6
私の鳥羽パール・レース	松岡 敏 8月P9
海女の宿	平松栄一 8月P12
玄海だより	片倉静江 9月P27
防大ヨット部クルーザーの歴史	池内・長嶺 9月P28
書かれざる「NORCだより」	河原昭三 10月P21
学生レース艇の浮沈	橋 正親 12月P11

気象・海象

小笠原レース下検分現地報告	薬師寺千代美 3月P2
五月の風	宮内駿一 4月P12
風波にゆられて千キロの船旅	佐藤孫七 4月P14
紀州・遠州灘沖の黒潮大蛇行と伊豆近海の黒潮	二谷頼男 6月P26

招待クルージング

ヨットは行ってしまったけど……	6月P2
また始めよう! 「油壺ちびっこカップ」	7月P27
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。	岩井良浩 9月P13
玄海だより	片倉静江 9月P27
第6回大島ランデブー裏方奮闘記	柿島代志子 9月P36
第1回三浦市ヨット・フェスティバル	ありがとう 9月P27
ございました。	野上義一 10月P6
第1回三浦市ヨット・フェスティバル収支報告	
山崎達光 岩井良浩	10月P7

会友艇

会友艇の登録業務いよいよ開始	6月P36
関東水域の「会友艇」第1号	大竹健 8月P15
「会友艇」登録紹介	8月P15
会友艇の全国拡大推進委員と関東支部フリート・キヤプテン会議虎ノ門で開催	8月P18
会友艇登録第1号になって	川畑隼夫 9月P31
会友艇登録の経過について	9月P39
理事会及び第2回会友艇全国拡大推進委員会	9月P40
第2回会友艇の全国拡大推進委員会	11月P19

TON NEWS

5月P14, 6月P34

ミニトニュース

3月P8, 4月P19, 11月P23, 12月P5

新登録艇の紹介

1月P18, 2月P22, 3月P20, 7月P23, 9月P40, 10月P20, 12月P23

ライフペンタント

私の証明・あなたの証明
不慮の事故に備え、アクセサリ
として、身につけてください！
《交通傷害保険100万円付》

・氏名(フリガナ)
・性別
・血液型
・生年月日
・非常時の電話

オリジナル彫刻
(明記事項)



サイズ=25×14×1.5mm クサリ同質60cm

記号	重さ	材質	価格
EB	8.4g	金メッキ	¥6,000
EC	11g	純銀	¥18,000

◆ECは大蔵省認定マーク入り

◆各商品とも送料は無料でございます。
◆各商品とも他に多種類ありますので、お気軽にお問合せください。
◆商品名と必要明記事項をハッキリとお書きの上、現金書留にて受付けます。
◆各カード会社、三越本店、JAFなどでも取扱っております。

ウォータープルーフ

U.S.A. **tasco** BRAND

★ヨットマンの必需品★完全防水
★ボデーはラバー仕上げでショックに強く軍用規格にも適応してる
優秀品！ 海に…川に…湖に…

#327W

8×30MMBIF
125×160×60mm
ケース付 730g



記号	価格
T-1	¥54,000

・マイベルト・

男のオシャレポイントに！
行動エリアがグリーンとアップ
性・名二文字イニシャル入りの
画期的なベルト

シークレットポケット付
(スベアキーと少々のマネーの秘め処)

イニシャルの花文字は、当社
指定の文字に限定いたします

- ベルト幅=35mm
- 長さ=1mフリーサイズ
- 色=黒



記号	バックル	ベルト	価格
101	純銀	ラムダ(牛革)	¥19,000
102	金メッキ	水シボ(革)	¥7,000

◆101は大蔵省認定マーク入り

お申し込み
お問合せ

株式会社 **ライフ**

〒105 東京都港区新橋5-14-2 ☎03(431)3861(代)

その他

新しい年のご挨拶

年頭にあたって

新年の抱負

きたる2月の総会に備えて

NORCの現在・過去・未来

簡易天測勉強会

ヨット・チャートの続刊

東京ボートショー開幕近づく

情緒障害児の事故の顛末

韓国のヨット産業

三浦市ヨット・モーターボート税問題、漸く決着

写真展“YACHTING TODAY”

ヨット・チャート続刊

〈輝ける海〉伊橋てみる写真展

信号火せんの保管管理について

三浦市ヨット・モーターボート税近況報告

待望の近海帆船走用ヨット・チャートの刊行

日本ヨット協会と当協会との覚書について、両協会

代表らが運輸省で会合

海の男と離島の子の友情

サンフランシスコ・ヨットクラブ、シアトル・ヨット

クラブ等を訪問して

本当にあったお話

USYRUとMICHELOBの協力

撮影裏話

もし本当に台風が来たら……

簡易天測勉強会のお知らせ

古屋徳兵衛 1月P2

秋田博正 1月P3

飯島元次 1月P3

大儀見薫 1月P18

2月P2

2月P4

2月P20

3月P16

戸塚 宏 5月P9

武田陽信 5月P16

清水栄太郎 5月P17

5月P23

6月P34

6月P35

7月P14

7月P20

7月P25

8月P19

8月P20

秋田博正 9月P34

9月P43

11月P10

アオキイチロウ 11月P11

田辺英蔵 12月P2

12月P21

NORC事務局への送金について

会費等の送金に銀行振込みを利用する場合、口座番号を記入しないと入金できなくなりました。住友銀行虎ノ門支店、普通預金口座番号289150と御記入下さい。

●訂正とお詫び

OFFSHORE54号P17「阿波踊りレース」の左上の写真は、阿波踊りレース優勝の〈天霧Ⅲ〉の誤りでした。失礼をお詫び致します。

又55号P8三宅レース成績表を次のように訂正致します。
クラスⅡ〈BIG APPLE〉→クラスⅠ／①位、〈RODEM VI〉→2位、〈FUJIⅢ〉→3位、クラスⅡ〈裕明〉→①位

OFFSHORE 第56号 昭和54年12月15日発行

毎月1回15日発行

昭和52年7月21日 第三種郵便物認可

1部定価100円(郵送料29円)

発行 社団法人 日本外洋帆船協会

東京都港区虎ノ門1-15-16(船舶振興ビル4階)

電話・東京03(504)1911-3 〒105

郵便振替番号2-21787

印刷 廣済堂印刷株式会社