

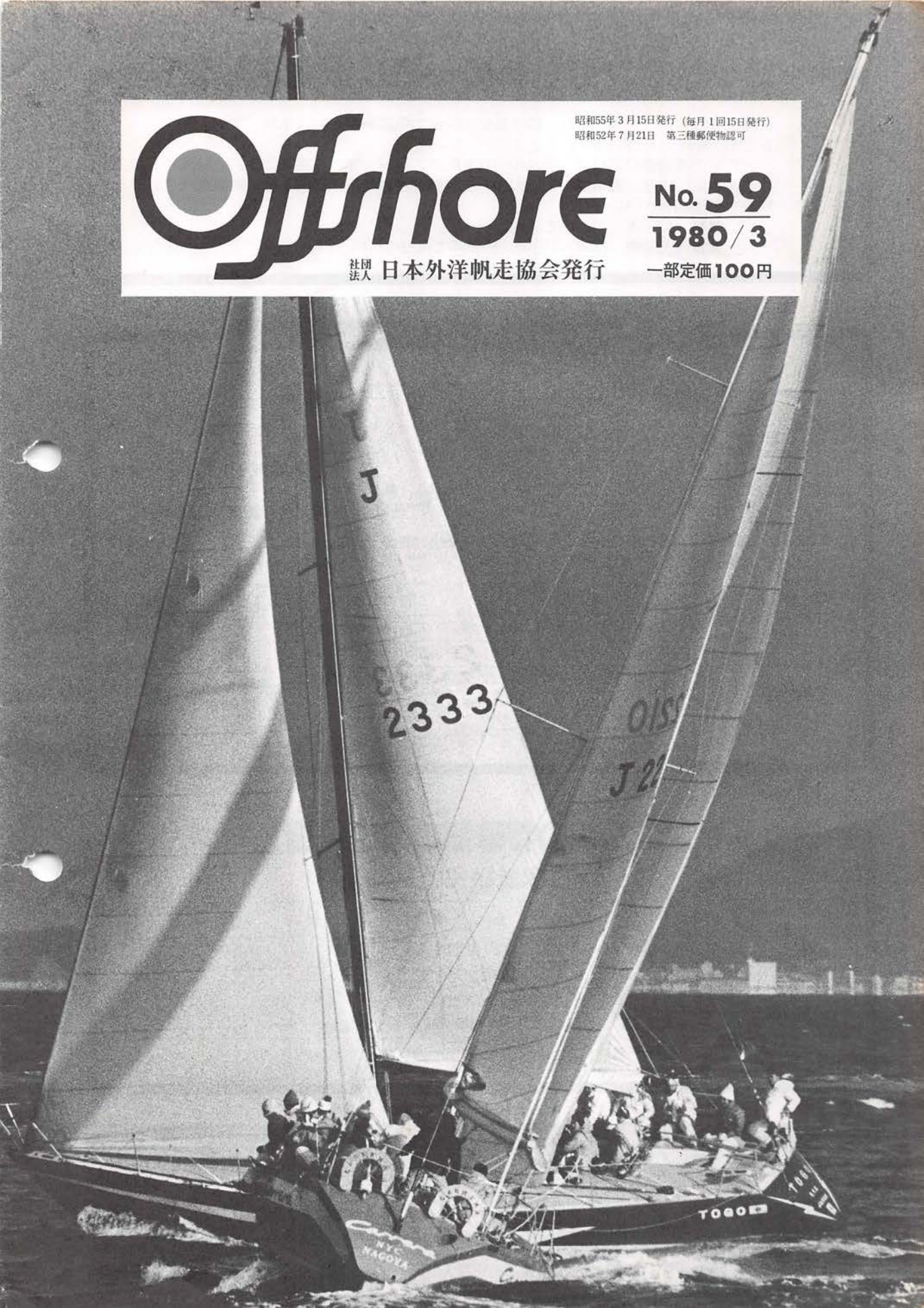
Offshore

社団法人 日本外洋帆走協会発行

昭和55年 3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. 59
1980/3

一部定価100円



ヨットマンのための一級小型免許教室

NORC会員を対象とした一級小型船舶操縦士免許教室（国家試験（学科・実技とも）免除）を行います。

一定数の希望者があれば、随時説明会を開き、日程・学科会場等について協議のうえ決定します。御希望の方はNORC事務局または下記の日本船舶職員養成協会へ御連絡下さい。

学科（40時間、主として夜間）

実技（20時間、昼間、4日間、於横浜市民ヨットハーバー）

ヨットマンのための航海術教室

4月から毎月、沿岸航法コースと天測航法コースを開講します。

沿岸航法コース

- ◆座学 { ① チャート・ワーク
② 航海計画作成
③ レーダー使用法
(夜間3日)

◆乗船実習—座学で作成した航海計画にもとづき
(昼間1日) 一級教習艇による航海訓練

天測航法コース

- ◆座学 { ① 六分儀の使用法
② 各種天測計算及び作図指導
(夜間5日)

◆実地演習—江の島において
(昼間1日) 六分儀による実地訓練

コース別	日 程	座学会場	定員	受講料
沿岸航法コース	第1回 4/7、8、9、10	横浜・大棧橋(港湾労働会館)	各回 10名	35,000円
	第2回 4/17、18、19、21	東京・麹町(海事センタービル)		
天測航法コース	第1回 4/1 ~ 4/6	横浜・大棧橋(港湾労働会館)	各回 10名	25,000円
	第2回 4/22 ~ 4/27	東京・麹町(海事センタービル)		

(注) 最終日は乗船実習又は実地演習

ヨットマンのための特殊無線技士講習 (夜間コース)

(国家試験免除)

	種 別	日 時 (18:00~21:00)	会 場	備 考
4月講習	無線電話甲	4/1 ~ 4/19	東京・麹町 (海事センタービル)	①受講料等(教材・免許申請料一切分) 無線電話甲—63,000円 レーダー—53,000円
	レーダー	4/21 ~ 5/2		
6月講習	無線電話甲	6/16 ~ 7/5	横浜・大棧橋 (港湾労働会館)	②日曜・祭日は休講 但し、4/27は開講10:00~17:00 土曜日は14:00~21:00
	レーダー	7/7 ~ 7/19		

(注) 6月以降の講習の受講料は改訂予定。また、6月講習の会場は予定です。

上記のお問い合わせ、お申し込みは……

財団法人 **日本船舶職員養成協会**

本部 ☎03(263)3121 関東支部 ☎045(623)6804

NORC新執行部決まる!!

新しい前進を目指して

会長 石原 慎太郎



この度、図らずもみなさまの御推挙を給わり、日本外洋帆走協会の会長に就任いたしました。外洋ヨットマンとして、身に余る光栄と存じます。しかしまた同時に、私が果してこの重責に耐え得るかどうか、秘かに怖れる次第であります。

会員並びに関係者各位の御支援御鞭撻のもとに、使命が全うされますよう、心から御協力をお願いいたします。

子供の頃A級ディンギーに乗り出してから今日まで、ヨットとのつき合いははや30年余となりますが、ヨットに関わるものごとの変遷は、そのまま戦後の日本の社会の変化を表象しているような気がします。

日本経済の高度成長を大きな槌として、日本の外洋ヨット界も目ざましい拡張飛躍をとげました。スーパーソニックのジェット機が飛び交い世界の距離を実質的に短縮させた今日、外洋ヨットの諸技術の開発発展もまた、世界の海を狭くし、私たちのレースやクルージング水域も著しく拡大されました。

まるで他の惑星へ宇宙飛行に出かけるような、一種悲愴な気分が海外レースに出かけていった昔が、今では夢のようです。レースの数も、内外で著しく増加し、技術は向上し、船の性能も開発され、もし、他の諸条件が整えば外洋帆走を志すだろう潜在人口は著しいものと思われまふ。

こうした歴史的变化に添って、NORCもまた周囲の期待要望に応え、大きく脱皮していかなくてはならぬと思います。今回発足した新しい執行部も、先輩たち

が築かれた、有形無形、偉大な財産を踏まえて、そのために懸命の努力をする所存であります。

海国日本とはいいいながら、私たちが行っている外洋帆走に関して、日本の社会に正確且つ十分な理解があるとは決して思えません。

免許制度の問題、或いは泊地の問題一つとっても、外洋帆走の本質とは全く矛盾を擁した法律や制約が滞り、ヨットマンの意欲が十全に反映され結実することは、未だ至難としかいいようありません。

こうした障害をひとつひとつのり越え、会員の期待を満すだけでなく、さらに、より多くの新しい仲間を獲得するためにも、渾身の努力をするつもりであります。

或いはまた、ヨット競技の国際化に伴い、是非とも早急に、日本ヨット協会とも協議し、ナショナルオーソリティーを設置し、その所属を問わず、日本のヨットマンの不便を克服し、外国とのより活発な交流を促進したいものだと思います。

その他、是非とも財政基盤を充実確立し、四辺海に囲まれたこの日本で、外洋帆走こそが国技であるといわれ得るような発展を目指したいものです。

好きこそものの上手なれ、という言葉がありますが、NORCが数多いスポーツ団体の中でも、最も明るく健全な発展をとげて来たのも、所詮は、そこに集まるメンバーが、みな、マニアとっていいほど、船を愛し、海を愛する人間たちであるせいだと思います。いろいろ難問をかかえながらも、新しい飛躍を要求されるNORCのために、私も微力をつくすつもりですが、何よりも会員のみなさまの、忌憚ない御意見と、積極的な御協力を心からお願いする次第です。

新会長を迎えるに当って

名誉会長 古屋徳兵衛

この度、石原慎太郎君が日本外洋帆走協会の会長に就任されました。新会長の御活躍に期待すると共に、御健勝をお祈りします。

私は、昭和48年暮NORCの幹部諸君からの御要望で49年に会長になりました。何故僕が推されたのか判り

ませんが、多分長い間のヨットマンで、そのわりに我侭でない、まあ無難なところという訳で会長にさせられてしまったようです。爾来、何んにもしない会長を既に6年間も勤めてしまいました。誠に相済みないと思っております。その間大儀見さんを始め理事の方々の御支援、会員各位の御協力に對しましては、心から感謝致します。



その後、世の中の変化はスピードを速め、クルーザーの数も急速に増加し、従ってNORCの社団法人としての仕事も多岐にわたり始めました。こうなると、お飾りの会長では会員の御要望に充分に応えることは出来ません。NORCの今後の発展の爲には、もっと実力のある、頼りになる会長を迎えねばいけないと考えて居りましたところ、偶々昨年来、補助金の削減、日本ヨット協会との共管問題等、財務、政策の両面での重要問題も発生しましたので、NORCの陣容の抜本的強化策を、主だった方々をお願いして来たのであり

ます。

その結果が今回の改選であります。新会長には石原慎太郎君になって頂きました。私としては、NORCは海を愛する人々の集りですから、その会長には海を愛し、その美しさや恐ろしさを充分に知っている人になって貰いたかったのです。石原君はその点で完全に我々の仲間であり、我々、海の上では勤勉で不屈の闘魂を持ち、陸に上ると多分にだらしく呑みべえである人間の気持もよく判っておられるし、それで居て外部に對しては頼りになるという最適任の方であります。

又前任の山口久次氏に代って専任の常務理事になられた小林和太郎氏は、三管本部次長、十一管本部長、海上保安大学校長を歴任され今迄も何かにつけNORCが御世話になった方です。小林氏を推せんして呉れた裏に、運輸省のNORCへの御好意が感ぜられ有難いと思っております。尚、今回顧問になられた山口氏は、御在任中NORCの仕事に全力を傾けて下さった事、会員諸君と共に心から感謝したいと思います。

僕に若し会長としての功績があったとしたら、退任に當って立派な布陣を作った事だと思っております。尤も実際に努力したのは、大儀見さん、飯島さんや幹部の方方であって僕ではありません。

僕もヨットに乗り始めてから既に50年以上、海への

第1回全国代議員会



定款に代議員制度を導入してから初の全国代議員会は、2月23日（土曜日）1500から開かれた。

全国代議員数97名のうち、出席者24名、委任状提出者45名、合計69名となり、定数の半数を超えるのでは成立する旨の報告が事務局よりあり、古屋会長が議長、議事録署名人に近藤禎之、平野喜美夫の両氏が指名されて議案の審議が行なわれた。

昭和54年度事業報告・収支決算報告

山口常務理事から54年度の事業報告があり、次いで財務担当の名和幸夫理事から、収支決算の報告が、総会配布資料によって詳しくあり、そのあと、土肥監事から、関係書類の処理が適正である旨報告、本議案は

承認された。

昭和55年度事業計画・収支予算

本年度事業計画説明のあと、名和理事に代り新しく財務担当となった鳥山陸郎理事から収支予算案の説明があった。なお、船舶振興会の補助事業関係の予算については、前回の理事会の承認を得て、収支予算案を印刷に廻したあと、さる2月12日に事業補助金の内示があつて補助金交付の予定金額が、配布資料の中の1375.2万円より104.8万円増となった旨説明があつた。

この補助事業費は前回の理事会の時点では、全く見通しの付かない状況であり、かつ、当協会の申請に對して船舶振興会の査定額は、レース半減、外洋帆走艇の性能向上研究のための事業費カット、というものであつたが、この復活予算要求の折衝に當っては、運輸省当局の強力なご理解のお陰で、本年度の補助金交付予定金額は1480万円となった。大儀見専務理事から以上のような説明があつた。

古屋議長は本議案に對して賛同を求めたところ、異議なく承認された。

役員を選任について

関東支部長飯島理事から、関東支部における役員選考過程の代議員会の経過について説明があつた。即ち、2月6日に第1回代議員会を開き、役員選考委員会を設けて予定者候補をあげることを決め、2月20日に再び第2回の代議員会を開き、関東支部における役員候補者を選出したものである。

愛着は皆さんに劣らぬものと思っております。「帆船は現代の童話、日常生活の外にあるもう一つの現実である。」意味はよく判りませんが、僕はこの言葉が好きです。これからも、というより今迄以上にNORCの会合には図々しく顔を出すつもりです。宜しくお願い致します。

終りに、会長在任中の私に対する皆さんの暖かい御配慮、御支援、重ねて厚く御礼申し上げます。色々有難う御座いました。

ごあいさつ

常務理事 小林和太郎

此の度思い掛けない御縁によりまして、伝統ある外洋帆船協会の仲間に加えて戴きました小林です。何卒よろしく御指導、御鞭撻を賜りますよう御願ひ致します。

しかも左右も解らない早々に大役を仰せつかり、心身共に引き締まる思いで一杯です。

私事で失礼ですが、若い時より海を志し、今日迄何等かの形で海との関わりを持ちながら過して参りましたが、図らずも此の度は、利害を離れ心から海を愛す



る方々の仲間になる事ができて光榮至極に存じております次第です。ただ残念ながら、最近のような進歩した外洋ヨットに関する知識は極めて低く、僅かに嘗て学生時代にパーク型練習用帆船に乗り東北沖合の冬の海で帆走訓練を受けた思い出(戦時中のため)、或いは当時学生ヨットの主流を成していた12呎ディンギーを操り、東

京湾を舞台にヨット部活動をした思い出がありますが、余りにも次元が異なる思いがしている次第です。又先般来、二、三の諸先輩のお話を聞くにつけ、昨今世の中全体が安全サイドに物事を考える余り、その谷間に種々の隘路も亦生じているやに感じております次第です。

一日も早く皆様の戦列に加わり、前任者の足跡を汚さぬよう、更には又前進さすべく懸命の努力を致す積りでおりますので、御支援、御指導を賜りますよう御願ひ致します。

各支部から選任された新しい役員候補者について審議し、次の方々が昭和55・56年度の役員となることが議決された。

理事、関東：石井正行・石原慎太郎・岩田禎夫・大儀見薫・小林和太郎・塩路一郎・篠原要・嶋田武夫・清水栄太郎・周東英卿・武市俊・鳥山睦郎・平松栄一・山崎達光・横山晃・渡辺修治

駿河湾：塩川孝二・加藤武

東海：大矢隆・加藤蔵男・都築勝利・小林義彦

近畿北陸：秋山福夫・三井祥功

内海：秋田博正・貴伝名一良・野本謙作・松木哲

西内海：岩田行史

玄海：大原敦

監事：飯島元次・平野喜美夫 (敬称略)

昭和54年度除名予定対象者について

対象者リスト394名のうち、会費納入のためこのリストから削除された会員72名を除いて322名が除名された。

以上によりすべての議案の審議が終り閉会した。

臨時理事会

引き続き、臨時理事会が開かれ、新理事の互選によって、石原慎太郎理事が会長、古屋徳兵衛氏が名誉会長となり、副会長秋田博正・大儀見薫、専務理事・清水栄太郎、常務理事に嶋田武夫・小林和太郎、各委員

会委員長には、財務小委員会：鳥山睦郎、帆走：周東英卿、計測：武市俊、技術：渡辺修治、ルール：平松栄一、安全：横山晃(武市俊)、通信：篠原要、法政：嶋田武夫、海事思想普及：岩田禎夫、泊地対策：山崎達光(敬称略)の各理事が選任された。

なお、土肥勝由、山口久次の両氏は顧問として当協会のために引き続き協力願うこととなった。

第24回通常総会

総会は臨時理事会の終了後、1700から開かれた。準会員数55名を除いた会員総数2914名のうち、出席者70名、委任状提出者675名、計745名となり会は成立する旨事務局から報告があった。

新しい定款では、定款の変更、解散などのほか代議員において総会に附議された事項のみ、総会の議決事項となった。

このため、上記代議員会の議事内容に従って報告があり、石原慎太郎会長の新任の挨拶並びに古屋徳兵衛名誉会長の挨拶があった。

訂正とお詫び：総会費料17頁収支予算案中、玄海の欄、上から10行目、550は500、合計欄、下から12行目1,682は1,680の誤りにつき訂正致します。

80年代、新陣容への期待

顧問 土肥勝由



(写真：岡本甫)

1962年(昭和37年)11月のあの不幸な出来事——初島・利島レースでの2隻11名の遭難——によって、日本オーシャン・レーシング・クラブ(NORC)は、厳しい社会的責任を追及される立場に立たされた。当時の一般世論の、外洋ヨット・レースに対する無理解から来る受取り難い非難も多かったが、同時にNORC自体、それについて普及・啓発することへの努力、艇の安全性、乗員の技量向上への対応等の、不足と未熟さが無かったとは言えず、それへの反省が強く求められるに至った。

その結果、従来とかく同好者の集団として、いわばクラブ的雰囲気の高かったNORCを、公共性の強い性格に転化し、事故の絶滅、船質の向上・改善、安全制度の充実、航海・運用技術の向上・啓発などを促進するため、組織と制度の強化を図る必要が痛感された。これを受けて、当時の有志、熱心家の奔走により法人化の準備が進められ、1964年(昭和39年)2月、運輸大臣より同省海運局の所管になる社団法人として認可され、社団法人日本外洋帆走協会として再々発足することになった。

設立当時の会員数は、おそらく300名を超えてはいなかったろうし、登録艇も100を超えてはいなかったように思う。以来16年、現在会員数は3000名を超え、登録艇840余隻、他に会友登録艇100余隻を擁するまでに発展した。ここ数十年來の日本経済の伸展、社会環境の変化の利するところがあつたとはいえ、歴代役員諸氏および会員各位の協力によって、NORCの活動がきわめて顕在化し、外洋ヨットに対する認識が急速なテンポで高まった結果であることに相違はない。

この間、国際大レースへの参加、沖縄、小笠原など本格的長距離レースの実施、国際レースの主催など、世界外洋レース界と互角に肩を並べるまでに成長した。一方、今年のスケジュールに見られるように、各地方支部独自の外洋レースの充実が注目すべき点である。多数会員の中には、トップレベルのレースだけが先行して、一般会員へのサービスが足りぬ、との声もある

という。しかし、自らの参加意識が乏しいところまでサービスは届かない、とも言えるが、地方水域でのレースの充実、このような不満の解消にも一役買うだろうし、NORCとして今後大いに力コブを入れる必要のあることだろう。

このところ、幸い外洋ヨットについて耳目をひくような事故は起きていないが、昨年のアドミラルズ・カップの大惨事は、わが国の外洋ヨット界にとっても一大警鐘である。広義での安全対策の強化は、NORCにとって不易の使命であると思う。

外洋ヨットにまつわる諸法制の問題、泊地難緩和の問題など、すべて真の解決はまだその途上にあると言える。公的資金の補助を受けているとはいえ、言うべきことは言うべきであり、行政に対する要望・提言は差し控えてはならないと思う。さもないと、日本の外洋ヨットの正常な発展は、或るところで足踏みを余儀なくされる恐れがあるだろう。

幸い今回、強力な新執行部が選任され、石原慎太郎氏を会長に、大儀見薫氏を副会長に推し、加うるに従来の老巧、中堅、若手の陣容によって、80年代の抱負実現に向ってスタートを切った。いずれも現場育ちの潮気あるヨットマン諸氏である。現実的かつ理想を伴った方針をもって、一層活発な運営が期待できるだろう。

私は社団法人設立以来、ずっと監事の末席を汚していたが、今回ようやくお役ご免にさせていただいた。代って顧問という名譽に浴したが、老骨さしたるお役にもたつまいけれど、私は私なりの立場から、お手伝いできることはお手伝いしたいと思っている。なによりも、同じヨット仲間の一人として、今後ともよろしくおつき合いくださるようお願いする次第である。

(筆者追記) この原稿をオフショアに渡した数日後、残念なことに、〈ビック・オラクル〉の天竜川口沖での遭難が報道された。亡くなられた方々に深く哀悼の意を表するとともに、事故の状況、原因などの詳細がすみやかに明らかにされることを願う。

「ヨット・レースの映画の夕べ」

NORC海事思想普及委員会

在英の山口啓二氏(もとブルース・バンクス社員)が映画の説明をして下さいます。ぜひみなさまご参集ください。

日時 4月2日(水) 1830~2100

場所 東京・虎の門 船舶クラブ10階会議室

上映 1. 12m級ワールドカップ(所要約40分)

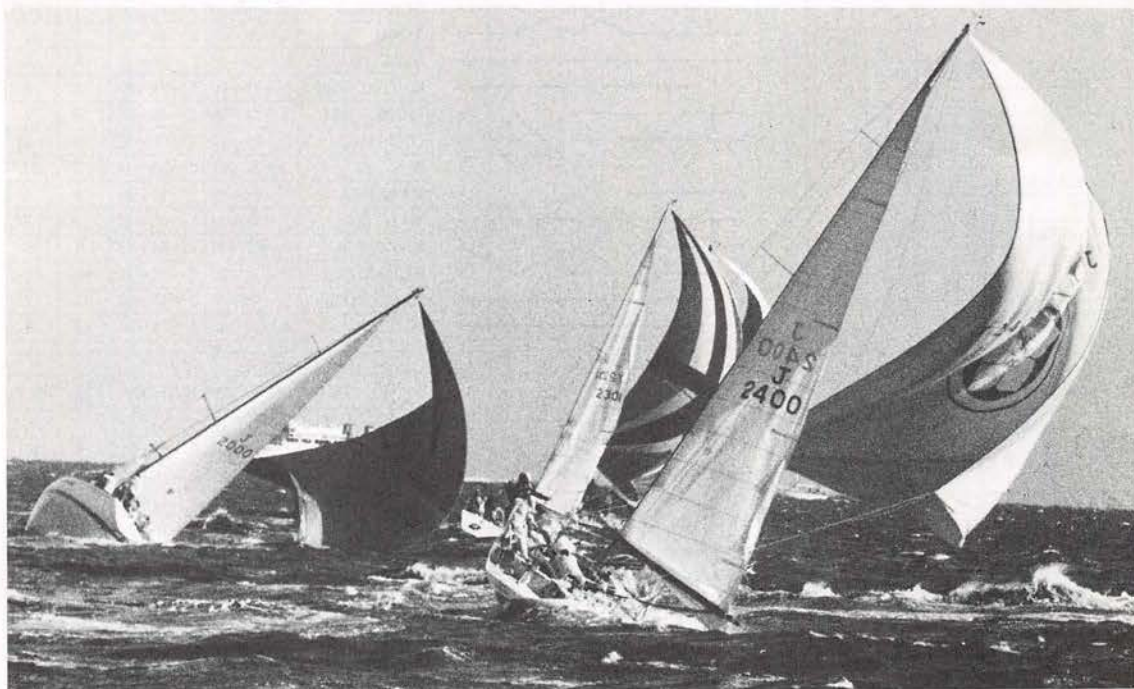
2. 1979年ファストネット・レース

(BBC制作、所要約50分)

会費 一人700円

1980年ビッグボート・シリーズ

大儀見薫



〈湘南魔火矢組〉、〈KO TERU TERU 2〉、〈月光 VI〉 (写真：岡本甫)

去る二月の連休に淡路島のサントピアマリーナの沖で、三日間連続して、第二回のビッグボート・シリーズが、昨年に引き続き行なわれた。合計4レースのこのシリーズは、全レースがオリンピック・コースとして企画され、約20哩のコースが二つ、約16哩のが二つという内容となっていた。

昨年のこのシリーズは、アドミラルズ・カップに日本としては二度目のチャレンジをしようという内海支部の〈KO TERU-TERU 2〉〈TOGO VI〉の両チームを中心として、これにトランスパックに参加を予定していた〈NOMI III〉、それにシドニー・ホバートへの遠征を企画していた〈風来坊〉、更に関東からは〈月光〉等の多士済々を集めて行なわれた。日本では比較的に浅い、これ等2トクラスの艇のレベルの向上を計るには、このクラスの艇によるシビアなレースを日本で定着させることが絶対に必要だということで、誕生した企画だった。

本年は、これの二回目ということだったが、一月のシリーズは日程的にも無理が有ることから、二月の一回にしばられた。更にアドミラルズ・カップでの経験から、日本で最も欠けているものは、インショアでの細かいタクティクスと、艇及びセールハンドリングではないかということから、全レースを厳正なオリンピック・コースでやろうということになったものである。そして、更に、参加艇のワクを上げる意味で、ワントクラスまでを含めることになった。

参加艇は昨年の8隻(関東から〈月光V〉1艇)に対し、本年は13隻(内ワントナーが4隻、関東からは、〈月光VI〉と〈コンテッサ〉グループにチャーターされた〈月光V〉こと〈湘南魔火矢組〉の2隻)となり、この時期の関東からの回航の難しさを、再び示すような結果となった。なお、徳島からの初参加には、〈NOMI III〉や〈ROCINANTE〉の姉妹艇であるピーターソン42の〈BIG PAL〉。

昨年と同じような、冬型の西高東低の気象となり、三日間のレース期間中、西北もしくは西北西の風が10%前後、強いブローでは時に15%位、コンスタントに吹くといった恵まれた状況であった。サントピア沖はこの風では波は低く、淡路島の水の切れ目の所(洲本市沖)は風路となり、ブローが来る外、周期的な風の振れが10度前後、絶えずくり返される、又、陸に近づけば風力が少し落ちるという、オリンピック・コースのレース海面としては極めて良好な状態だったと言える。特に、この海面では良くヨット乗りが悩まされる潮流が、この期間が小潮となっていたため、流速があまり大きくなく、風力が強く、十分な艇速を保持できた状況の下では、あまり影響は無かったようである。

レース委員長は昨年に引き続き谷川さんが引き受けられ、スタート・ライン、コース・マークの設置等、素晴らしいレース運営をやられたのが、レースの内容を充実させる上で大きく貢献した。

1980年サントピア ビッグボート・レース成績表

艇名	TCF	総合 得点	総合 順位
GEKKO VI	0.8132	50.5	1
TOGO VI	0.8310	48.5	2
NOMI III	0.8327	41	3
朝 鳥	0.7854	41	3
湘南魔火矢組	0.8248	30	5
KAZU	0.7835	28	6
EHRGEIZ	0.7835	26	7
BIG PAL	0.8379	24	8
KO-TERU-TERU 2	0.8257	22	9
CARRERA	0.8230	18	10
熊野 III	0.8230	14	11
美 美	0.7835	13	12
ALBIREO II	0.8257	8	13

支部対 抗ポイント	第1	第2	第3	第4	総合 得点	総合 順位
関 東	20.25	13	23	24.25	80.5	2
東 海	17	16	13	13	59	3
内 海	22	23.25	22.25	22	89.5	1
西内海	9	12	12	8	41	4

レースは最終レースの最終レグまでトップが決まらないという緊迫したものとなったが、最終的には、〈月光VI〉が1-2-2-1という素晴らしい成績で、帰国後の初レースをものにしました。二位は〈TOGO VI〉の2-1-1-4で、相変わらず強い所を見せたのだが、〈月光VI〉ばかりか、目を見張るような走りを見せた〈NOMI III〉及び、〈湘南魔火矢組〉にまでに喰われた第4レースはトーゴ先生としても全く不本意だったろうと思う。

〈NOMI III〉が生まれ変わったように良く走り、4-4-5-2で三位を取ったのは、恐らくオーナーの野村先生を含めて驚きであったろう。スターンが沈んでいたのを是正したこと、マストのチューニングに成功したこと、そしてセール・トリムとタクティクスに細かい努力をしたこと、トランスパックの経験がク

第1レース NW-W 8~15m/s						
マーク回航順位						
順位	第1	第2	第3	第4	第5	フィニッシュ
1						
2						
3						
4						
5						
6						
7						
8						
9						
10						
11						
12						
13						

艇名	所要時間	修正時間	修正 順位	得点
GEKKO VI	3 ^h -23 ^m -00 ^s	2 ^h -45 ^m -04 ^s	1	13.25
TOGO VI	3-23-26	2-49-03	2	12
NOMI III	3-29-02	2-54-03	4	10
KO-TERU TERU 2	3-31-16	2-54-26	5	9
湘南魔火矢組	3-34-09	2-56-37	7	7
BIG PAL	3-35-40	3-00-42	9	5
朝 鳥	3-37-17	2-50-39	3	11
CARRERA	3-38-02	2-59-26	8	6
熊野 III	3-42-34	3-03-37	11	3
KAZU	3-43-06	2-54-47	6	8
EHRGEIZ	3-51-23	3-01-17	10	4
ALBIREO II	3-53-05	3-12-27	12	2
美 美	4-07-42	3-14-04	13	1

第2レース NW-W 6~14m/s						
マーク回航順位						
順位	第1	第2	第3	第4	第5	フィニッシュ
1						
2						
3						
4						
5						
6						
7						
8						
9						
10						
11						
12						
13						

艇名	所要時間	修正時間	修正 順位	得点
TOGO VI	2 ^h -31 ^m -52 ^s	2 ^h -06 ^m -12 ^s	1	13.25
NOMI III	2-42-40	2-15-27	4	10
BIG PAL	2-42-46	2-16-22	5	9
GEKKO VI	2-44-48	2-14-00	2	12
熊野 III	2-49-11	2-19-14	8	6
CARRERA	2-50-37	2-20-25	9	5
朝 鳥	2-52-09	2-15-12	3	11
KAZU	2-54-32	2-16-44	6	8
EHRGEIZ	2-55-39	2-17-37	7	7
美 美	2-59-26	2-20-35	10	4
ALBIREO II	3-11-31	2-38-08	11	3
①湘南魔火矢組	DNF	—	—	1
②KO-TERU TERU 2	DNF	—	—	1

第3レース W-WNW 6~9m/s						
マーク回航順位						
順位	第1	第2	第3	第4	第5	フィニッシュ
1						
2						
3						
4						
5						
6						
7						
8						
9						
10						
11						
12						
13						

艇名	所要時間	修正時間	修正 順位	得点
TOGO VI	2 ^h -32 ^m -19 ^s	2 ^h -06 ^m -34 ^s	1	13.25
湘南魔火矢組	2-35-56	2-08-36	3	11
GEKKO VI	2-36-05	2-06-55	2	12
NOMI III	2-36-41	2-10-28	5	9
KO-TERU TERU 2	2-40-01	2-12-07	8	6
BIG PAL	2-43-20	2-16-51	12	2
熊野 III	2-44-26	2-15-19	10	4
CARRERA	2-44-35	2-15-27	11	3
朝 鳥	2-45-17	2-09-48	4	10
EHRGEIZ	2-47-35	2-11-18	6	8
KAZU	2-47-43	2-11-24	7	7
美 美	2-50-38	2-13-41	9	5
ALBIREO II	2-53-28	2-23-13	13	1

第4レース						
マーク回航順位						
順位	第1	第2	第3	第4	第5	フィニッシュ
1						
2						
3						
4						
5						
6						
7						
8						
9						
10						
11						
12						
13						

艇名	所要時間	修正時間	修正 順位	得点
NOMI III	3 ^h -21 ^m -05 ^s	2 ^h -47 ^m -26 ^s	2	12
GEKKO VI	3-22-53	2-44-26	1	13.25
TOGO VI	3-25-41	2-50-55	4	10
湘南魔火矢組	3-26-25	2-50-15	3	11
BIG PAL	3-30-05	2-56-01	6	8
KO-TERU TERU 2	3-35-43	2-58-07	8	6
CARRERA	3-40-03	3-01-06	10	4
朝 鳥	3-41-31	2-53-58	5	9
EHRGEIZ	3-45-20	2-56-32	7	7
KAZU	3-47-48	2-58-28	9	5
美 美	3-51-17	3-01-12	11	3
ALBIREO II	3-51-59	3-11-32	12	2
熊野 III	DNF	—	—	1

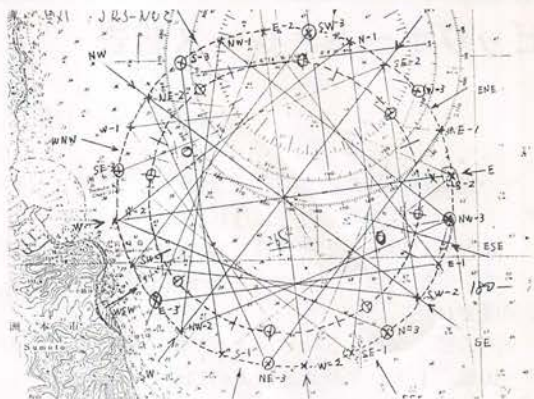


ルーに自信を持たせたこと等が、この見違えるような走りにつながったと言えそうである。今後が楽しみな〈NOMI III〉ではある。

石原慎太郎自ら陣頭に乗り込んだ〈湘南魔火矢組〉は、西の強風に回航で難儀し、レース前日の夕方にやっとサントピアに到着しての参加だったが、7-RET-3-3での5位は昨年での活躍に更に磨きかけたものというべきだろう。時には先輩の〈月光VI〉を押えての走りは見事だった。第二レースは落水事故のためであり、落水者の救助のためライフリングを持って飛び込んだクルーは、視界の利く波の無い状況でコース・マークのコミティー・ボートにより無事救助されて事無きを得たが、心引締めて、安全対策の万全を期する必要があることを改めて印象づけられた。この時点で〈湘南魔火矢組〉はトップを引いており、この意味でも残念なことだった。

この事故は、下マークの手前でのスピンの取り込み作業中に起きたものだが、今回のような波の殆んど無い状況下でも、10%以上の風になると、ランニングでのコントロールが難しく、あっちこちで凄いいろーチングが見られた。クルーの練度の問題もあるが、昨今のオフショア・ヨットのデザインは一、二の例外(Bruce Farr等)を除いては、強風の追手のコントロールは極めて悪く、命を縮めるような思いをして乗らなければならないのはどういうことか。落水、ブームによる打撲、ラダー・トラブル、リグの折損等、外洋ヨットにとって最悪の事故の殆んど全ては、強風のランニングで起るのであって見れば、このポイントでのこれほど極端なコントロールの欠如は、デザインの基本的な間違っているのではないかという思いがした。

ワントン艇では〈朝鳥〉がコンスタントに走り、3-3-4-5での総合3位は立派だった。(〈NOMI III〉と同得点)しかし、波の無い状況でのレースとしては、ワントナーがもう少し頑張って、2トン艇を脅かしても良かったのではないかと思う。これは、しかし、反面、



昨年からの2トン艇の非常なレベルアップを物語っており、今回のシリーズで、昨年のシリーズと比較して、最も目立ったのが全体としてのこの大型艇のレベルアップだったといえるだろう。

昨年はアドミラルズ・カップ艇の〈KO TERU TERU〉と〈TOGO VI〉がいずれも未だ充分のチューニングができていなかったこともあるが、全体として、トップレベルの満足なセーリングがむしろ少なく、セール・ハンドリング等では点数すら付けられないお粗末な場面がまま見られたが、アドミラルズ・カップへの参加等の経験は非常に大きく全体としての水準の向上に役立ったといえる。〈KO TERU TERU 2〉がラットのステアリングに替えて失敗したことでマストのチューニング等に悩んで、パッとしなかったことを除けば、いよいよ日本の2トンクラスもかなり良い所まで来たとの印象を強くした。

小廻りの利くワントナーが歯が立たなかったのも、この辺の2トナーのレベルアップから来ている。オリンピック・コースを引いてのシビアなレースをできるだけ多く設定して、レース経験の密度を高めることこそが、アドミラルズ・カップを含めた世界のトップへの唯一の道だろう。このビッグボート・シリーズを本年秋に関東水域でやろうという話が持ち上っているが、ワントン全日本等とのスケジュールの調整とか、問題は色々あるだろうが、是非実現したいものである。

なお最終レースのスタートで、スタート位置の確保をめぐる、かなりひどい接触事故があったが、抗議はいずれもレース委員会によって却下されたものの(接触艇の一方はリタイア)、2トン位の大きさの艇が10%前後の風で走っている状況ではレース・ルールが厳格に守られる必要がある。「クルーザーだからあまりレース・ルールに縁がない」などと思って、ルールについて甘い判断で参加している艇が有るとすれば、もっての外である。

今回のシリーズでは昨年に引き続きサントピアさんに大変お世話になったが、この機会に深く感謝したい。上の写真は〈湘南魔火矢組〉、〈NOMI III〉、〈朝鳥〉(写真:岡本甫)

ビッグボート・レース報告

レース委員長 谷川晴彦

つい先頃のことと思えてならなかった昨年のビッグボート・レースであったが、月日のたつのは早いもので、またもや1980年2月9日、10、11日の3日間に亘ってサントピアマリーナ(株)主催NORC内海支部後援で開催された。

今回のビッグボート・レースへの参加艇は2トンクラス10艇、1トンクラス3艇の計13艇で、オリンピック・コース・レースで4回戦が行なわれた。

今回のレースの意義は1981年アドミラルズ・カップへの出場トレーニングということで、オリンピック・コース・レースにしたのであるが、レース委員会としては、出場艇が満足できるコースを引くのが第一であるとの方針をもって実施計画に取りくんだ。

机上で大阪湾南西部のチャート上に、サントピアマリーナのすぐ沖を南西端としてなめるように、一辺3.3哩の正三角形の引ける円をえがき、更に2.5哩一辺の同心円をえがいた。円周の外側に風向、円周上にマークの位置を記入した。このマークの記号は、例えば風向Nに対し、スタート・マークN-3、風上マークおよびフィニッシュ・マークはN-1、サイド・マークはN-2というふうにした。このチャートを使用すれば、各々のマーク・ポジションが陸地の二点をクロス・カウントすることによりすぐ判明する。先ずは一安心。

手前勝手ではあるが……。

次に回航点監視およびマーク流失代替艇との連絡方法であるが、2メートルを陸上本部と本部艇(寅丸)、風上艇、サイド艇に配置することとし、更にマーク打ち兼救助艇を含め、4艇に簡易無線機を積むこととした。指令はすべて本部艇より出すことと、残りの3艇は応答と質問のみとした。混乱を避けるためである。一艇2台の無線機は一台のチャンネルが混んでいる場合の対応である。本部艇はマリーナを出港後、島影をはなれた海上で風向を測定した後、最初のマーク位置の指令を出す。本日の風向はW、本部艇はW-3に向う。各艇はW-1、W-2に向ってほしいと。あく迄机上の計画で、実際の場合はいくまういかに、近頃よく言われる「コミュニケーション」というやつ。

さて、レース日和のことであるが、レース委員会としては、レースは西高東低の気圧配置がゆるんだ時にあってほしいとひたすらに念願していた。レース艇各位には実に申し訳ないが、何故ならば、強風下60mの水深位置でのアンカーリングは走錨の心配もあり、又、160mのロープ、8mのチェン、20kgのアンカーを引上げる労力は並大抵ではない。本部艇には電動ウインチが装備されていない。ロープ引上げ要員4名、操船担当1名で行なうのである。内海のおやじは、「めしさえ食わせておけば電動ウインチなみじゃないか」とよく言っているが、一度アンカー上げを手伝わせてみたいものだ。(そんなことはあるまいが……。)

いよいよ2月9日の前夜、何杯か呑みながら作成の天気図を見てみると、期待に反しての立派な西高東低

①



②



の典型的冬型の気圧配置、不謹慎な考えは神様もちゃんと反対の贈物をして下さるものだ。諦めて寝床にもぐりこんだ。

2月9日0930艇長会議開始。オリンピック・コース・レースのみであるので、本日のみ。何回もしゃべらなくて一回きりで楽だ。マークタッチの罰則の質問があったが、「720度」と回答する。帆走指示書記載以外事項も気軽に解決できる。レース委員会、幸先よし。

第1レース、1200スタート。本部艇出航は10時30分過ぎ、港外に出ればかなり西北西が吹いている。波は大したことはない。レース委員会、各艇にポジションを通告、(外周3.3哩、全長20哩)第一段階は先ず無難、無線の混信もない。スタート地点で漂泊して風向を再確認。風上ポジション艇の報告を受けると、本部艇が視認できるかどうかを確かめた。視認の返事でもって本部艇はアンカーリング。更に正確な風上の位置に漂泊するよう依頼した。サイドマーク・ポジション艇にも同様の連絡方法で配置が完了し、(はやて)は第3マークを打ち、ヤマハは第2マークを打った。第1マークはスタート後、(はやて)が打つ段取りである。スタート前20分であった。

1200、殆んどの艇がスターボード・タックでスタート、しかし一線上に並んでのスタートには程遠い。冬眠中の感がしないでもない。二、三の艇のスタートは良い。どの艇がというのはやめる。胸に手をあてれば分る筈だ。オールフェアというのは聞えがよいが、そのグレードは秋のスタートより大分おちるようだ。風

上航の艇を眺めてみると、先頭艇のコースを追う艇が意外と少ない。思い通りの考えで潮汐を模索して走っているのであろうが、先頭艇との差が少しずつ開いている場合は、なおさら先頭艇のコースを踏襲すべきであろう。この海域の潮の流れの中は意外と狭いので、はずれば元も子もなくなってしまう。岸よりのコースは余程島の影響を熟知してない限り、風のふれでロスになることが多い。第2マーク(サイド)回航時点のジャイピングが遅い。遠く(第3マーク)からでも確認できたということはのどかな風景であったと言える。第2マークより第3マークへの途中でスピニングがジェノアになったことについては、第2マークが南にのびすぎていたと思われる。このことは第2レースのマーク設定時に注意することとする。

第1レースは別に掲載される成績表通り。

アドミラルズ・カップ出場艇の〈月光VI〉、〈TOGO VI〉が修正1、2位、トランスパック出場の〈NOMI III〉が3位になった。〈朝鳥〉の健斗は素晴らしかった。〈KO TERU TERU〉、〈湘南魔火矢組(月光V)〉の明日の健斗を期待したい。おしなべて強風下(ちょっと疑問)の第一レースであったとしよう。

やはり、アンカー回収は相当な労力であった。第一レース終了後、レース委員会は、第2、第3レースのコース打合せを行ない、散会。異口同音、もう少し風が落ちて微風レースも良いなあという結論であった。22時の気象通報分析の結果、2月10日はあまり吹かない。期待の微風レースという予想をたてたが、そばから一声、昼過ぎからはまた冬型に戻るだろうという予

③



④



〈CARRERA〉と〈TOGOVI〉のクロス。

①、②、③、表紙、④の順。

(写真 岡本甫)

言、どうでもいいや。

翌2月10日、起きてみれば風。西か西北西の3, 4 m/s, この程度でレースが行なわれることを期待して、6時30分ハーバーを出港。昨日と同様の方法でマーク・ポジションを指示する。本日のレースは約15哩のオリンピック・コース・レースが2レースである。チャートの内円周内でのレースである。第2レースは0800全艇オールフェアでスタート。殆んど艇がスタート線上に並んでいたように感じられた。結構なことだ。スタートさせる側も力が入ってくる。

風向は西北西から北西気味、風速も5~6m/s位か、昨日に比して各艇のスピードは遅い。が、各艇の風上航は昨日より良いように感じられる。風上マークからサイド・マークへのスピランも安定しているようだ。〈KO TERU TERU〉がやってこない。サイド・マーク付近でリタイアしたとの情報が入る。〈湘南魔火矢組〉も第3マークにやってこない。何かあったようだ。フィニッシュは〈TOGO〉が第1レースの雪辱を遂げた。

後で報告を聞いたところ、第2マーク付近で〈湘南魔火矢組〉のクルーに落水者のあった由。第2マークのポジション艇の松岡艇長と菊川艇員が救助したのであるが、冬期の落水では先ず落水者が重装備であるため、ライフ・ジャケットをつけていない限り浮いていることは不可能なようである。今回は落水と同時に艇長の適切な指示により、ライフリングを持ったクルーが飛びこんで落水者に泳ぎ着き、ライフリングに掴まらせたのであるが、この措置がもう少し遅ければ大事故につながっていた。フォアデッキマンはかさばったライフ・ジャケットでは思うように動けないので、無精しがちであるが、特に重装備の場合には、動作にあまり支障をきたさないライフ・ジャケットを選定して装着すべきであろう。

同日1300からの第3スタートでは、第3マークが流失したため、10分おくれのスタートとなったが、このシリーズ初めてのゼネラル・リコールがあり、16分後に再スタートし、スタートは成立したのであるが、スタート10秒前頃からオーバーランしていたのでは、レース委員会としてもたまったものでない。いいコースを取った艇もあったかも知れないが、殆んどがとびだしたんだから止むを得ない。しかし、だんだんと気合が入ってきたようだ。

風上マークの2度の回航状況は、西北西の風7~8 m/s, この海面では陸地に近く、島の影響で、ブローの頻度が多く、更に10~20°ぐらい風向が変化するので、このブローと風向にきれいにのった艇が上位に来ていたのではなかろうか。マーク回航時には一つ先のマークのことを考えなければならないが、マークにアプローチする場合にはぎりぎりラフィングし、マークをクリアして、そのためにスピンのセッティングが遅れていた艇もあったようだ。特にビッグボートで

は細やかなタッキングはなかなか熟練を要するもので、少しのミスが大きなロスになるのであるから、第1マークへ入ってくる時は次のフリーのことも考えて、特にボートからスターボードへのタッキングの位置というのが非常に大事になってくるのではなかろうか。また、フィニッシュ・ラインに入る際のスターボードからボートヘタッキングする艇の、そのタッキング位置も時間を縮める上で非常に重要であろう。時間をロスした艇もかなりあったようだ。このレースでも〈TOGO〉、〈湘南魔火矢組〉、〈GEKKOVI〉、〈NOMIII〉、〈朝鳥〉が上位を占めた。

2月11日の第4レースは0900にスタートしたのではあるが、〈ビッグバル〉一艇のリコール、そして〈朝鳥〉の右舷後方に〈熊野III〉がバウをつかけ、〈朝鳥〉はB旗を掲げレースを続行、〈熊野III〉はB旗を掲揚した後、本部艇にリタイアを通告、本部は受理した。なお〈ビッグバル〉はリコール解消後レースに復帰した。

レース展開は第1レースより第3レースの上位艇が先頭に立ち、大した波乱のないままレースを終了したのであるが、2度目の第1マーク回航後の風下航では、大部分の艇がプロパーコースよりはずれて帆走していたようである。これは第1マークが少し右に寄りすぎたことと、スタート時よりも風が左側にシフトしていたために錯覚したものと思われる。陸測の効くこの海面では、マークの位置が多少のずれはあったにしても、マーク回航時にはその位置はクロス・カウントして確認しておく必要がある。

レース終了後、陸上本部において審判が行なわれたのであるが、〈朝鳥〉は〈熊野III〉に対して風下艇有利を主張、〈熊野〉は〈ビッグバル〉に対して風下艇有利と風上艇の進路妨害、並びに〈朝鳥〉に対しては風下艇であっても衝突の回避措置がなされていなかったとの抗議内容であったが、レース委員会は〈熊野III〉の〈ビッグバル〉への抗議については、〈ビッグバル〉は〈熊野〉の主張の時刻には状況確認不備、風上艇にあらずとし、また艇の位置図不備のため抗議を却下。更に〈朝鳥〉に対しての抗議は瞬時の接触で〈朝鳥〉の予防措置は不可能とし、また抗議の条項番号を書き違えたこともあり却下した。〈朝鳥〉の〈熊野III〉に対する抗議は正とし、〈熊野III〉の非とした。以上が審判結果である。

岡目八目で言いたい放題のべてきたが、さて「お前やってみろ」と言われれば、ちょっと困る立場ではあるが……。

何れにしてもビッグボート各位のレースに対する情熱、そして努力、その進歩向上には敬意を表します。次のアドミラルズ・カップ・レースに期待致します。またパンナム・レースにも。

NORC近畿北陸支部 ニューイヤー・シリーズ成績表

ク ラ ス	SAIL No.	艇 名	T.C.F	1 回 戦			2 回 戦			3 回 戦			4 回 戦			順 位	得 点
				着 順	TIME	修正 順 点	着 順	TIME	修正 順 点	着 順	TIME	修正 順 点	着 順	TIME	修正 順 点		
I	2191	EMMANUELLE III	•7620	3	1:58:23	3 4	1	1:14:22	1 6 ¼	1	1:52:47	1 6 ¼	2	1:06:43	3 4	1	20 ¼
	2521	CHILD OF FORTUNE	•7620	2	1:54:12	2 5	2	1:16:42	2 5	2	1:53:04	3 4	1	1:05:20	1 6 ¼	2	20 ¼
	2355	KUMBHIRA	•7530	1	1:53:35	1 6 ¼	3	1:18:31	3 4	3	1:54:13	2 5	3	1:07:27	2 5	2	20 ¼
	2228	銀 河 V	•7610	4	1:58:48	4 3	4	1:20:44	4 3		D.N.F	1 4	1:07:54	4 3	4	10	
	2209	VICTORY III	•7530	5	1:59:26	5 2	6	1:34:08	6 1		D.N.S	1	D.N.S	1	5	5	
	2377	SUEKO	•7620		T.L	1 5	5	1:32:06	5 2		D.N.S	1	D.N.S	1	5	5	
II	1793	TINKLE TICK	•7290	1	1:52:06	1 8 ¼	2	1:23:27	3 6	1	1:52:21	1 8 ¼	2	1:12:24	3 6	1	28 ¼
	2449	PELL-MELL	•7312	2	1:53:39	2 7	1	1:22:44	2 7	3	1:57:16	4 5	1	1:10:29	1 8 ¼	2	27 ¼
	1983	HAYATE III	•7237	6	2:01:28	6 3	5	1:27:15	5 4	4	1:58:26	3 6	3	1:12:35	2 7	3	20
	1786	POW RIVER II	•7183	3	1:56:30	3 6	3	1:24:10	1 8 ¼		P.M.S	1 6	1:14:01	5 4	4	19 ¼	
	1955	ひょっとこ 2	•7248	5	2:00:29	5 4	7	1:34:28	7 2	5	1:58:30	5 4	4	1:12:51	4 5	5	15
	2484	飛 龍	•7322	8	2:04:00	8 1	8	1:35:49	8 1	2	1:56:43	2 7	5	1:13:24	6 3	6	12
	2022	めるへん	•7258	4	1:56:33	4 5	4	1:25:24	4 5		D.N.S	1	D.N.S	1	6	12	
	1779	楽 浪	•7204	7	1:03:38	7 2	6	1:29:38	6 3		D.N.F	1	D.N.S	1	8	7	
III	2014	MARI-SOLE IV	•6783	2	1:59:50	1 5 ¼	1	1:30:58	1 5 ¼	1	2:01:30	1 5 ¼	2	1:22:18	2 4	1	19 ¼
	1773	TRACER	•6831	3	2:01:37	3 3	3	1:41:25	3 3	2	2:02:34	2 4	3	1:24:24	3 3	2	13
	2239	PECKER	•6878		T.L	1 5	1:43:23	5 1	3	2:09:59	3 3	1	1:17:56	1 5 ¼	3	10 ¼	
	1564	FLEXIBLE WING	•6982	1	1:58:56	2 4	2	1:32:33	2 4		D.N.F	1	D.N.S	1	4	10	
	1934	風小僧	•6831	4	2:08:51	4 2	4	1:42:50	4 2		D.N.S	1	D.N.S	1	5	6	
レース開催日				1月20日						2月17日							
風向・風速				W~SW 7~9 m/sec.						W~SW 4~10 m/sec.							
レース委員長				溝 渕 文 直						杉 浦 利 路							

◆NORC近畿北陸支部♣ニューイヤー・シリーズ◆

寒風ついてホットな争い

近畿北陸支部恒例のニューイヤー・シリーズは、1月20日と2月17日の2回に亘り、真白に雪化粧した比良の壁をバックにして、4回のポイント・レースで行なわれた。両日も常に7~8m/sの風に恵まれ、コミッティーの適切なコース設定もあって、2回までもタイム・リミット一杯の見事なレースが繰り広げられた。

1/4トンの〈EMMANUELLE III〉、〈CHILD OF FORTUNE〉、〈KUMBHIRA〉の三つ巴、1/2トンの〈TINKLE TICK〉、〈PELL-MELL〉の両雄の争いは見ごたえ充分で、最終レースまで息つく暇もなく楽しませてくれた。1/4トンは〈MARI-SOLE IV〉(YA-25 II)が断然強く、世界に誇るKIHARA-26に対して走り勝ち、3回戦で勝負を決めたあたりは、絶賛に価するといえよう。

このシリーズから新たに〈CHILD OF FORTUNE〉と〈PELL-MELL〉の2艇の仲間が増え、常連の出揃う春季シリーズは一段と熾烈な争いが予想されて興味は増すばかりである。

1/4トン

(写真:かじのこういち)



1/2トン 3/4トン

シドニー・ホバート・レース参戦記

〈風来坊〉 賀川正幸

私がシドニー・ホバート・レースに出ようと思立ったのが1978年2月の事で、その後チタK.K.にピーターソンのデザインの42ftを契約したのが4月。その年の9月には〈風来坊〉と命名されたヨットが津ヨット・ハーバーで進水した。その日は大安吉日でもなく、おまけに台風の最中で、まったく進水ならず浸水するところであった。それから正月迄、チューニングと艤装が始まったが、艤装品の多くは（ブロック類、油圧システム、ウインチ台、スタンション等）、大阪の佐藤さんに作っていただいた。艇自体はピーターソンの欠点であるフリーの強風がてんでダメで（強風なら発泡スチロールのゴミの方が速い位）、8%以上の上りでないと、まったく勝ちめが無い。（こんな事なら発泡スチ

ロールでヨットを作ったら良かった）

さて本题のレースだが、廻航スキッパーの桶谷氏、以下5人のクルーを西宮ヨット・ハーバーから見送ったのが、79年10月21日で、途中グァム島に寄港し、42日後の12月2日にシドニーに着いた。私がシドニーに着いた9日には桶谷氏が空港まで出迎えてくれる。あきれ位の日焼けで、とても日本人とは思えず、パプアニューギニア人といった方がびっしり!!

黒い顔でニコニコしてるのを見てまずは一安心、というのも、長い廻航中で一番気になっていたのが、クルー同志の人間関係であったのだが、桶サンによれば廻航はしごく楽しかったとの事、ヨカツノレースであれ、廻航であれ、所詮は遊びの世界である。こと更、目くじら立てる事など何もないのだから……。これで充実したレースになりそうだ。

次の日から早速艇の整備が始まる。ベビースティの取替、ウインチの配置を変え、メインシート用ウインチを1コ増す。この為ウインチの合計が17コにもなってしまった。まったくウインチの陳列船のようだ。11日と12日は艇を上架して船底を塗り替える。13日からラットのコードランド取替、ハリヤード、シート類とやる事はいっぱい有るのだが、仲々はかどらない。とにかくシドニーは艤装品は豊富にあると思っていたのだが、とんでもない大間違い。ろくな物はないし、値段はべら棒に高いし、仕事は遅いと三拍子も四拍子も揃ってろくな事なし。「こりゃ、あかんわ」と整備を半日休み、サザンクロス・カップ第一戦を見に行く。今年の話題艇は何ととっても〈パンブルビー4〉であろう。その速さはもうメチャクチャで、〈シスカ〉や〈コンドル〉などにグングン水をあける。三角レースでも15分後にスタートしながら、2トン^{もの}をゴボウ抜きにする。エライ物を見てしまった。皆一斉に「ワヤヤ!!」（関西弁でアホらしい程ダメな意）。〈パンブルビー〉が出る以上、もうファーストホームは決まったも同然。他の11艇のマキシボートよりいかなる風でも速いであろう。

さて12月22日には我艇の安全検査が行なわれた。このレースの安全検査は大変厳しく、先に受けた〈ポリスカ〉は横倒しにされ復元力テスト迄されたとぼやいていた。日本の安全検査と違う点は、薬品類の中にはモルヒネと注射器がいる事（これは日本では手に入らないので困った）、それにライフラフトの検査は一年毎



スタート直後、サウスヘッドを回る〈風来坊〉

となっている点、又ラフトの中には何と日焼け止めクリームが入っていない事、無線機のアースはバラストになっている事 etc.。足りない物は現地で賄えばいいと思っていたのが当てはずれで、12月と言えばシドニーは夏休みで、おまけにクリスマス休みが22日より始まり、店はすべて閉店とあいなり、お先真っ暗。それでも何とか安全検査を終え(ホントに何とかであった)、ホッと、レースの半分以上がこの時に終わったような気さえた。

12月23日、東京から高城さんが来て、レース・メンバーが全員揃う。

今回のレース・メンバーをひとまず紹介すると、バラエティーに富み、スキッパーは関西の星(陰の声、関西のゴミくらのもんでしょ)と言われている私、賀川。ヘルムスマンは、東京のウンコ博士高城(この人の話は何か、ウンコに始まりウンコに終る)、ナビゲーターは桶谷(一番の年長者で42才、でも彼、新婚?)、バウデッキマンは石垣(〈風来坊〉で一番の力持ちだが、諺どおり女にはもてない)、デッキマンは日高、安良城、北村(〈風来坊〉の三バカトリオ)、コックピットには小田とイガラシマリンの前田(この二人は常に何を考えているのか解らない。多分何も考えていないんだろう?)、そしてコック長に飯田(時計屋だが、約束の時間に現れた例なし)、以上10人の他にマネージャーの天野潤子(一応女だが、私は確認した訳ではない)、応援団長の富岡、上田(〈風来坊〉のスポンサーだが、ヨットよりパーティーの方に実力を発揮する)、応援団員は廻航クルーの山本、水田(本当にゴク로우サンでした)。これで全員だが、まったく良いメンバーに恵まれた!!。

25日、レース前日初めて練習に出る。タック、ジャイブを百回程しようと思ったのだが、生憎、風が強く寒かったのですぐに止める事に意見が一致。まったくチームワークの良さは日本一。夜になってから高城さんに「明日のスタートのヘルムス頼みまっさ!」と言えば、ボケーとした顔で「ハア」と気の悪い返事。うまくいったわい、まずは安心。

《スタート》

12月26日いいよスタートの日。朝8時頃、ヨットクラブに行くと、もうほとんどの艇のクルーが来ており、最後の整備に余念が無い。常日頃働かんのに今日だけは頑張ってる彼等を横目にみながら、我等は余裕たっぷり。レースメンバーと見送りの人で、デッキ上にて乾杯!! さあいよいよ出陣の時(出陣太鼓をどんとどんと鳴らしたい所だが、残念ながら我艇には太鼓もホラガイもピービー笛さえ無い)、仕方なくデッキの上で全員ドスコイ!! ドスコイ!! と四股をふむ。まったくバカだねー。

スタート海面に行くとメチャクチャの数のヨットとモーターボート、今年の参加艇は151艇とシドニー中の



ホバートにて。前列、むかって左より、石垣、水田、安良城、前田、飯田。中列、日高、高城、北村。後列、小田、山本、賀川。

船(ポリスボートからフェリー、そしてウインドサーフィン迄)が観覧船となって、その数ホットントットの数字(3つ以上はたくさん)

11時45分、スタート15分前、メイン・セールだけでスタート・ラインを走る。風はアビームで、スタートと同時にフランカーを上げる事を石垣に言う。いよいよ始まるぞっと思っていた時、高城さんが「一寸ラットを代わって下さいなあ、便所に行きますから」などと言う。「ナヌッ、朝から2回も行ったんと違いますか」とあきれ顔で答えると、彼はニコリ笑って、「イヤァー、緊張すると行きたくなくなるんですヨ」、全くこの御人、話だけでなく、レースでもウンコで始まりウンコで終わるのだから仕方がない。しばらくしてドーンという音。10分前の合図であるが、彼はまだ出てこない。さてはスタート迄入っている気かな? と思っていると、すっきりした顔で出てきた。ヤレヤレとラットを代わると、まずはNo.2ゼノアを上げる。スタート・ラインを風下よりタックで上る。スタート・ラインはシドニー港の奥でフリゲート艦とブイの間約1kmである。

「ドーン」スタート5分前、スピン・セット。良い位置だ。1分前、タック。前の艇が邪魔でベアー出来ない。Go! 「はよ行かんかー、どけー!」大阪弁で言うても解かる訳が無い。何とかクリヤー。スターン・シート引け、セール・トリム、30秒前、スピード・メーターがグングン上がる。5,6,7 ノット。その時フリゲート艦より「ドーン」、スタートの合図。ジャスト・スタート、すぐにフランカーを上げる。ジブダウン。風下に〈ポリスカー〉、その下より〈パンブルビー〉がグングン差をあける。先頭は〈コンドル〉、スピンで遠ざかる。その後を、〈パンブルビー〉が追いすがすが、スピンを上げるのに手間どっている。ジブとメインだけで2トンをゴボン抜き。まったくアホらしい。うしろを振り返ると「ドヒャー」、何と海がない。スピンだ

らけ。その数たくさん。151艇がサウスヘッドに殺到する。一番は〈コンドル〉、続いて〈パンブルビー〉。〈風来坊〉の前を〈スーパースター〉、〈ショウゲン〉、〈サンバースト〉が走っていた。我々は20番位で湾外に出る。

まずは〈ラガマフィン〉を捜す。これは高城さんと相談の結果、シドニー港を出るコースはこの〈ラガマフィン〉が良く知っているだろう、との判断からである。意外にも〈ラガマフィン (以後ラガちゃん)〉は後方100メートルの所を走っている。バンザーイ!! ラガちゃん、タックして岸寄りのコース。すぐタックを入れ岸に寄せるが、これが最悪の岸のブランケットでベタ。ラガちゃんの「バカタレノ」

やっと沖の風をつかんだ時には30艇程に抜かれていた。風はS Eの14ノットの風速、上りで水深200メートルのラインを走る。艇速6ノット、まずまず。差し入れのおにぎりを食べる。うまい!!

《レース 2日目 12月27日》

今日は朝から大変な事が起った。水タンクに穴が空き、水が全部ビルヂになってしまった。残るは予備のポリタンク20ℓのみ、これで10人が4日間生きられるのか? ここまで来てリタイアは出来ない。今回はビールもジュースも積んでいないので最悪。それに朝から風がN Eになりスピンを上げる。最悪の風。コース180°風速8ノット、艇速5ノット。この風は午後になって強くなり、風速15ノット、艇速8ノット、風向変わらず。前線が近づいているので今晚はかなり吹きそう。流石にファーマのデザインが速くワントン・クラスが回りに見える。ロール・コールではトップが〈パンブルビー〉で、その後にマキシボート、少し離れてAクラスの集団だが、〈風来坊〉はAクラスの後の方の位置で一番岸寄りコース。

夕方から風は25ノットと強まり波も悪くなって来た。風向は変わらず艇速10ノットで走っていた時、突然それまで上げていたスターカット・スピニングがバーンという音と共に破れた。その破れたスピニングがシューターに巻き付いた。急いでシューターを下し、ヘビースピンを上げた時、バウが波を払い、デッキ上のシューターはタックを残し、あっという間に波に持って行かれた。本日は最悪の日なり、明日こそ……。

ストームベイに入ると視界が良くなった。



《レース 3日目 12月28日》

午前2時頃、波は最悪となり、艇速も時々12ノットを越えるが、20分もヘルムを取るとブローチングする。一度はワイルドジャイブし完全に横倒しになったままなかなか起き上がらない。その横を他艇がスイスイ抜いて行くのが見える。クヤシイ〜!

夜明けと共に風が12ノット前後になり、いよいよ高気圧の中に入った様子だ。バス海峡に入ってもコースを180°のまま進むが、風も変わらず、小笠原レースを思い出す。

《レース 4日目 12月29日》

一日中ベタナギ、ガスが出て視界は1マイル位、暑い! 水を飲んでいないので汗も出ない。時々5分位風があり、この時は5ノット位走るが、すぐに2ノット位になる。しかし、これはチャンスかもしれない。こんな時はファーマは走らないだろう。スピニングを6%にして何とかライトスピンをトリムする。このおかげで、回りに見えていた艇をグングン抜き去る。

朝9時にジャイブして、コース190°にする。もうホバートは近い。昼のロール・コールはクラスAのトップ・グループに入っている。飲水も少ないし、早くフィニッシュしてビールを飲もう。良い位置なのでクルーの士気も高い。夜になって視界いよいよ悪し、艇速2ノット。

《レース 5日目 12月30日》

朝5時、ストームベイに向けてジャイブ、コース270°、ガスで天測出来ない。ログメーターでは7マイル先にタスマン島の灯台があるはず。

6時半、前方に何かがある、「岩や!」という声に飛び起きデッキに出ると、何と頭上まで絶壁の岩が見える。その距離100メートル、すぐにタック、岩の上の灯台が見えた。ナビゲーション誤差約100メートル、運がよかった。それ迄上げていたスピニングの代りにジェノアを上げていたからダ。

岬を回るとサッとガスが晴れた。ウソみたいな話。廻りを見ると10艇程が見える。

7時のロール・コールが始まった。なんとAクラスは一艇もフィニッシュしていない。そしてAクラスのトップ12艇位は同位置にいる。あと40マイル、ひょっとするとシングルに入るかも。最後のお茶で乾杯。とたんに風がなくなった。他艇は岸に寄り、風をつかんだ気配。ストームベイに入ってからベタナギ。結局、全部が行ってからやっと風が来た。40マイルを10時間半かかって〈ファアラワ〉に続いてフィニッシュ。ボン・トゥーンに着き、差し入れのビールとシャンペンのうまかった事。結局、わが〈風来坊〉の戦績は4日5時間13分15秒、着順27位、Aクラス12位、総合86位に終わった次第です。

又機会があれば、今度こそやつたるでエ——!!

〈ピンクモラモラ〉てんまつ記

長谷部行勇

岸にうちあげられ無惨な姿の〈ピンクモラモラ〉
雑誌「boating」より

「1979年 8月3日朝、〈ピンクモラモラ〉はオーストラリア東海岸、ラウンドヒルポイントの南300メートルの岸の岩壁に衝突、沈没した。乗員1名無事。本当にいい船だったのに……」

〈ピンクモラモラ〉とはセールナンバー2073、僕と行を共にしたヨット。乗員1名とは、シングルハンドの僕のことである。

事故の原因はなんともドジなことに落水。ラウンドヒル岬のかげの川に停泊しようと岬へ向っているとき、岸より約半マイルのところ、唯一人の乗組員である僕が落水。船はオートパイロットでそのまま岸につこんでしまった、というわけ。

風は岸ぞいに吹き、こまかくふれていた。フルメインのNo.2で4〜5ノット。ウインドベーンではびったりとコースがとれず、コンパスによる電動のオートパイロットを使っていた。投錨前はいそがしい。アンカーをパウローラーにセットしたり、アンカーロープをさばいたりとなち働いていた。

船がうねりに乗り、ひよいとよろめき、ライフラインにもたれたところ、なんの抵抗もなくラインが切れ、身体は船外へ。さいわいライフハーネスをつけていたのでおきざりにこそされなかったが、たったの4〜5ノットのスピードでも船にあがるのはおろか、とりつくこともできない。まるで水上スキーといったあんばい。南の海とはいえ時は冬、朝晩はひえるので、がちり着こんでいたのもまづかった。いつものようにウインドベーンを使っていれば、水中のタブに手をかけてはねあがらせれば、ベーンがきかなくなり、船は風



に向ってたち、止まるわけだが、電動を使っているはその手もできない。ラインをたぐっては力つきてはなし、またたぐる、ということをし、くわえしているうちに、船が岸のうねりに乗りだした。



バウがだだーんと岸の岩壁にぶつかって、反動で船がこちらにおおいかぶさってきた。やっと船にたどりつき、よじのぼろうとする間に、船は風と波で岸に横むきになり、船腹と岩にはさまれそうになる。やっと船にはいあがり、船内にとびこむと、すでに水は床まで。パースをはぐと、荷物のすきまから大きな穴が見えた。ラウンドヒルポイントはきりたつ岩壁で、岸の真下で水深8〜10メートル。とにかく船を浅瀬にもって行き、かためなくてはならない。ロープをバウのムアリング・クリートにとり、エンドを持って岸にはいあがった。この時、なぜか金とパスポートをポケットにねじ込んだのには、我ながらあきれるちゃっかりぶりだと思った。風と波にのせ、10メートルほどはなれた小さな入江というか、岩のさけ目というか、浅瀬に船を誘導し、ロープを全部出して固定をはかった。しかし、岩にロープをとっても鋭い岩角で次々に切られるし、一人ではかためきれない。満潮とともに波のうち込みもはげしくなり、2〜3ヶ所に大穴があくにおよんで、午後、船を救うのをあきらめた。かけつけてくれた近くに住む老夫婦に手伝ってもらい、荷物の運び出しにかかったが、満潮時には船内に入ることもできず、一波ごとに穴から荷物が流失していった。それでも冷静沈着に高価なものを優先して運び出した。手伝ってくれた人が毛布を出そうとするので、「それはあとだ。このチャートの束を先に」とやったら、あとで彼が「船がなくなつて、なんでチャートがそんなに大切なんだ」と聞いたら、「もう一度船をつくって航海に出なおすからさ」といったら、あきれたような顔をしていたが……。たしかにその夜から、次の船のプランを具体的に考えだしていた。あっけらかんは僕の



体質でやむをえない。

事故を起こしたラウンドヒルにはセブンティーンセブンティという小さな村があり、隠居の夫婦が5組常住しているだけで、あとは週末の別荘があるだけ。電気、水道、電話もなく、バスもない70キロの道を経て、やっと街に出る、といった大変なところ。手伝ってくれる人も少なく、連絡もとれない。ハム無線で知って街から警官が来てくれ、やっとパトカーで街へつれていってもらえ、日本とも連絡がついた。街への途中、車を止め、野性のカンガルーを見せてもらったりしながらのドライブ、といえば、どのくらいの田舎かわかってもらえそう。

その後、近くの大都会、グラッドストーンへ運び出した荷物とともに移動、荷物を日本へ送り返す手配をしたり、税関、警察、等々と連絡をとったり。ここでも、日本への飛行機を待っていたブリスベンでも、オーストラリア人の親切さにフルに助けられた。特に新聞に写真入りで報道されてからは、パブでもほとんどビール代は払わなかったみたい。グラッドストーンでは町のロータリークラブのディナー・パーティーにまねかれたが、「彼は船をなくして、なおかつ微笑をたやさない。日本人は不思議である。」なんて紹介されたのには参った。「べそかいて船が戻るなら、3日でも泣いてるんだけどね」といっておいたが……。

さて、以上のような顛末なので、事故がスキッパーのチェック不足、油断から発生するというのに異論はない。常々、ライフラインは信用するな、身体をあずけるな、と言い続けてきたのだから、まったくサマにならない事故だった。

でも、せっかくのチャンス。ちょっと言訳をすると……。事故の前、狭い港で岸がかりしていて、50フィートぐらいのコンクリートヨットを横だきにするはめ

になった。僕が街へ行き、帰ってくると、「先ほど漁船の波で船がぶつかり、スタンを曲げてしまった。直しておいたがすまん」と隣の船からあやまれた。すぐスタンのチェックはしたが、スタンの穴の中のライフラインまではちゃんとチェックしなかったわけ。当時エンジン不調で、そっちの修理におおわらわの毎日だったこともある。ぐいとスタンが曲ったとき、ラインは引っぱられ、切れる寸前だったらしい。

それにしても手抜きが事故の原因で、オーストラリ

アのヨットマンから、「バッドラックだったな」といわれるたびに「いや、バッドスキッパーさ」と答えていたのも本心であった。まさか、ライフラインの切れたのを運のせいにするほどズーズーしくはない。

「日本を出てから沈むまで、〈ピンクモラモラ〉は15000マイル、いい走りをした。南太平洋をウロチョロしているヨットのなかでも、指折りのいい船だったのに……」

日本を出たのが1977年11月。三重県の伊勢を出港した。9月に油壺から出たのだが、台風につっこみ、船をいため、造船所に行き修理、手直しをしてから出なおしたのだった。航海の目的は、南太平洋、地中海、カリブ海をヨットで遊びまわること。3つの海をつないで日本に帰ると、結果的に世界一周になる、というようなプランだった。船はナカヨシ30。木原俊夫さんが、シングルハンド用、長期航海用に工夫、変更してつくってくれた、すばらしい船だった。機装は油壺ポートサービスで、福留さん、春日さんが眼の色かえてがっかりとやってくれた。スピードとのぼり性能のよさは、いつもドジなナビゲーターである僕をすくってくれたし、荒天性能は面倒くさがりのスキッパーである僕をいつもカバーしてくれた。いくらうまくプランをたてても、ヨットにはのぼりがついてまわる。そんなとき、古い、いわゆるクルージングタイプといわれる、のぼらない船の連中の苦労は大変らしい。荒天にしても、船によりしのぎ方は違うのだが、〈ピンクモラモラ〉の場合、セールをおろし、ティラーをしぼり、ハッチをしめて寝てしまう、といった横着な手をよく使った。30メートルぐらいの風なら、これで問題ない。電気洗濯機の中で寝ているような居心地だが、何のダ

メージもなくたよっている。もちろん船に不満がないわけではないが、それは性能によるものではなく、サイズによるものだった。

日本からまずハワイへ。冬の北太平洋なんてはしるものではない。しかもその年は異常気象とかで、散々にたたかれた。2度裏がえしにされたりして、51日もかかり、その間フルセールの合計時間が48時間もなかった。ハワイの島をちょこちょこつとクルージングしてクリスマス島をへてタヒチへ南下、かいわいの島をウロウロし、アメリカンサモア、ウエスタンサモア、トンガ、フィジー。フィジーでハリケーンシーズンを港に沈殿してやりすぎし、ニューカレドニア、ニューヘブリディスをへてオーストラリアに入国したのが、去年の6月だった。プリズペーンから海岸ぞいに北上し、トレス海峡からインド洋へ、と思っていたら沈んでしまった、という次第。素晴らしかったのはクリスマス島、タヒチのはずれのボラボラ島、トンガのパバウ島など。二度と行く気のないのが、アメリカンサモアのパンゴパンゴ、ウエスタンサモアのアピア。ヒヤ汗かいた入港はトンガのヌックアロファとニューカレドニアのヌーメア。派手にドジったのがクリスマス島の入港と、オーストラリアのグレートサンディストレート。

前者は、4～5年前のチャートと港内の水深がまったく違い、砂にのりあげフーフーいった。英国、米国が原爆実験をしたころ港を整備し、その後ほっぽらかしてあったのを知らなかった。ヨットは港外にアンカリングするのが普通とか。グレートサンディストレートではブイをよみそこない、泥につっこみ、干潮で船が横たおし、というぶざまを演じてしまった。満潮まで、近くにアンカリングしていた船に行き飲んでいたので、その時の船内の描写ができないのが残念である。港にいるときはいざ知らず、航海のほとんどはシングルハンドだった。その間、骨折2度、食中毒の重症な

の3度のほか、神かけて病気らしい病気にはかからなかった。

「次の船、35～40フィート、自作か半自作か。来年には出航したいなあ……」

ハワイのヨット友達から手紙が来た。「そんな事故にあって、人間が無事だったとはめでたい。仲間が集まってお祝いの乾杯をした。さて次はどんな船で、いつごろ出発するんだい。」次の船と簡単にいわれても、資金不足で右から左にとは調達できない。幸い保険に入っていたので、無一文にはならなかったが、船価もあがっているし、それにもっと大きな船にしたい。身長166センチの僕にぴったりなサイズが、なぜか35～40フィートに思える。資金不足でベアハルからの半自作を考えているが、日本でそのサイズのベアハルは手に入らないし。やむなくアメリカでベアハルを購入し、内装、艀装をしようかと調査中である。しかし、日本と違いアメリカのヨットは信用できないつくりのがままあるので、調べるのにも手間がかかる。南太平洋あたりをクルージングしている船には、自作、半自作が多く、30%近いのではないかな。僕もよく「自作にしては見事な仕上げだ」なんていわれ、「いや自作じゃない」というと、貧乏人のくせに労をおしみやがって、という顔でみられた。そして自作のいい船をみせられ、コストを聞かされてきたので、ついその気になっているわけ。それにしても、小学校の工作でも、ついに四角い箱がつくれなかった僕につくれるんだろうか。

次に出港してからのコースもきめていない。南太平洋にもう一度でかけ、友達をたずねてあるくか、行きそこなった地中海、カリブ海へ直行するか。

いずれにせよ、僕も老齢まじか、そうゆっくりともしてられないので、来年には出かけたたい。そしてライフラインはぶつといのをつけるつもりである。

待望のヨッティング・チャート発刊

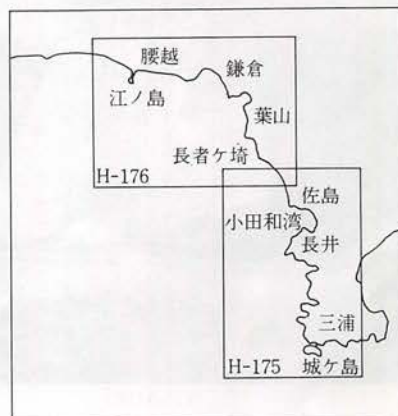
近海帆走用のヨット、モーターボート用参考図「城ヶ島一佐島」1/30,000が発刊されました。入用の方はNORC事務局または日本水路協会に問い合せて下さい。

表面には、マリーナ基地、陸上目標、定置網、沖合からマリーナ基地を望んだ対景図、入港針路が表示され、裏面には各マリーナ基地の平面図・三崎漁港区域図などが図載してある。

両面とも防水、表図はマット加工なのでコース記入、消去も自由にできる。

H-176 長者ヶ埼—江ノ島と2月に発刊されたH-175の城ヶ島—佐島の2図によって、三浦半島の西岸は漸く万全となった。

日本水路協会・東京(591-2835) 頒布価格1,000円。



アメリカ艇〈VIVACE〉 沖縄・東京レースに参加



ボブ・シン氏(Photoby PHI COOK)

4月末に行なわれる東京・沖縄レースに参加を予定しているアメリカの〈VIVACE〉です。参加にあたって艇の紹介をします。

〈VIVACE〉はサンディエゴ・ヨットクラブに所属しています。御存知と思いますが、サンディエゴ・ヨットクラブには、ローウェル・ノース、ダグラス・ピーターソン、デニス・コナーといった壮々たるメンバーが名をつらねています。〈VIVACE〉は、これら国際的ヨットマンには及ばないかもしれませんが、アメリカ海軍大佐のボブ・シン氏をスキッパーとして、ヨッティング・マガジン後援のハーフトンカップ・シリーズに、2回連続優勝という輝かしい名誉を得たこともあります。



〈VIVACE〉

ピーターソン設計の限定生産の全長30フィートのスループで、ハルはフォーム・コアで、デッキのレイアウトと船内のデザインは特注したものです。

スキッパーのボブ・シン氏は、「艇のデザインでは、難しいことではあるが、レース性能の良さとクルージングでの快適さの両方を追求してみた。しかし、他の競争艇のオーナーは、この艇がスクープ・アウトしてないどころか、レース艇らしくならないのを見てびっくりする」と言っています。

彼が初めて出た大きなレースはアナポリスの米国海軍兵学校のミッドシップマンとして参加したニューポートからバミューダまでのレースでした。以来、彼はカリフォルニアで、レース経験を重ね、1978年には、サンディエゴからメキシコのマンサニヨまでのレースではナビゲーターとして参加し、総合優勝をしました。

シン大佐は、現在、合衆国第7艦隊陸海共同部隊司令官のチーフとして沖縄に駐留していますが、1968年から1970年までは、横須賀に艇を浮かべ、葉山に住んでいました。この時、31フィートの〈Cheoy Lee Offshore〉で東京湾や相模湾でセーリングを楽しみました。そして、今回、再び、日本本土を訪れるのを楽しみにしています。

〈VIVACE〉のクルーのうち、沖縄の海軍から二人のメンバーが決っています。1人はスティーブ・クロック中佐で、彼は米国海軍兵学校のメンバーとして、バミューダ・レースに参加し、その後カリフォルニアやニュージーランドでも幾度もレースに出ています。もう一人、ボブ・リカー中佐は、マープルヘッドからハリファックスのレース、バミューダとカリブ海のレースに参加しています。

〈VIVACE〉のクルー・リストはまだ埋っていないので、経験豊かな日本のヨットマンで、沖縄・東京レースを共に戦おうという者があれば、大歓迎です。

関東沿岸部の流れについて

元水路部補佐官 城 至 成 一

日本近海で海流の一番強いところは、関東の南～東方海面であり、また、日本全国のなかで毎月の暴風日数の一番多いところは、伊豆大島と八丈島だということになっている。海がしけてくると、海流の強いところでは異常な高波が立つので、航海の安全という立場からすると、関東の沿岸から沖合にかけては油断も隙も許されない厳しい海だと言える。ついては、ご参考までに、まず海の流れの種類とその特徴について若干の解説を申しのべてから、標題の話に移ることにしたい。

◎海の流れの種類とその特徴

海の流れは、その成因によっていろいろな種類に分けることができ、数え上げるときりがないが、ここでは航海保安上特に関係の深いもの5種類を取り上げておきます。

(1) 潮 流

いわゆる潮の干満によって起こる流れであって、流向・流速とも、その場所特有のタイプでもって、時間の経過とともに規則正しい周期で変化する。潮が満ちてくるときの流れを“上げ潮”、引いて行くときの流れを“下げ潮”と呼んでいる。潮流は外洋ではきわめて微弱であるが、沿岸の浅いところに来てからだんだんと発達し、海峡部のところで急に加勢される。

(2) 密 度 流

暖かい水と冷たい水との密度差によって起こる流れであって、黒潮をはじめとして外洋における流れの多くはこの密度流であるといえる。密度流の仕組みは、風の吹き方とよく似たところがあり、大・小さな渦から成り立っている。つまり、風は、北半球では低気圧部に対しては反時計回りに、高気圧部に対しては時計回りに吹き込み、そして、気圧の傾度が大きいところほど風速が強い。これと同じように、密度流は、水温の低いところ(冷水塊)に対しては反時計回りに、水温の高いところ(暖水塊)に対しては時計回りに流れ、水温の傾度が大きいところほど流速が強い。

(注) 海上保安庁水路部の出版物や放送などで使われている「海流」の意味は、特にことわり書きがなければこの密度流のことを指しているの、以下本稿でも密度流に該当する流れは、海上保安庁に倣って「海流」または「黒潮」とか「親潮」とかいう表現で話を進めることにします。

(3) 吹 走 流

風によって起こされる流れである。南支那海や印度洋のように季節風の発達するところでは流れとして目立ってくるが、関東近海のように風向のvarietyいところでは問題になるような流れには発展しない。

(4) 津波に伴う流れ

津波に伴って起こる流れであって、外洋では流速は微弱であるが、外洋に面した海峡部にきて強暴な流れに発展すると言われている。

(5) 台風による高潮に伴う流れ

台風による高潮に伴って起こる流れであって、運河や河川筋に係止してある筏や舟艇の流失被害を助長させるといわれている。

◎関東沿岸部の流れ



上の図は、御前埼から大吠埼にかけての関東沿岸部における海流の状況を模式的に示したものである。しかし、北方から接岸して来る親潮(寒流)勢力の消長、関東沖合を流れる黒潮(暖流)流軸の変動等に大きく影響されるので、実際にはいつもこのようなふうで流れているとは限らない。また、弱いながらも沿岸部の潮流が関係してくるので、流れの様相は一層つかみにくい。つまるところ関東沿岸部の流れ、とくに石廊崎から布良鼻にかけての流れは、それこそ複雑怪奇だというよりほかない。

(1) 相模湾の流れ

相模湾の潮流は、上げ潮のときは西方へ、下げ潮のときは東方へ流れ、流速はせいぜい0.5ノット程度で、春・秋の大潮期でも1ノットを超えることはあるまいと言われている。従って、相模湾の流れの主体は海流だということになる。

相模湾の海流は、伊豆諸島の間を流れる黒潮本流

の状況によって絶えず変っている。黒潮の本流が、
 銭洲から三宅島にかけて北東方に流れている場合には、
 黒潮の分流が伊豆半島と大島との間から相模湾に
 流入する。この場合、爪木埼沖から剣埼の間では
 大島を迂回するような場合で、2ノット程度の
 速さで相模湾を通り抜ける。しかし、黒潮の分流の
 流入量が多い場合には3ノット以上に達することが
 ある。こうした場合には、流速の強い部分は大島側
 に片寄り、伊豆半島側の南西流は増速される。また、
 大島と洲ノ埼の間では強流部は一般に洲ノ埼に片寄
 り、このあたりでは4ノット以上に達し、無気味な
 異常高波が現われることがある。

黒潮本流が三宅島以南を東流する場合には、相模
 湾の流れは弱く、ときによっては西流を見ることが

えある。

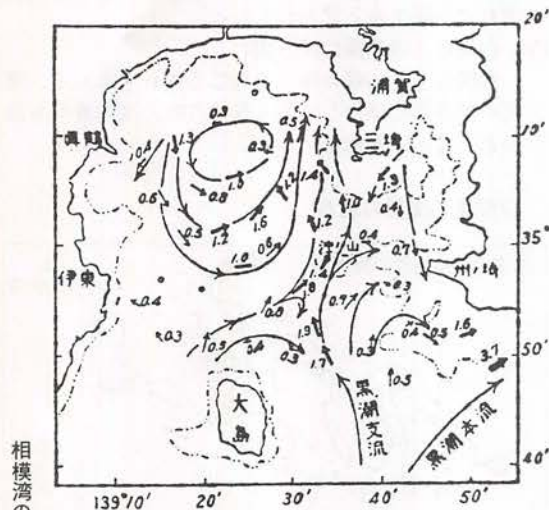
(2) 駿河湾の流れ

駿河湾の上げ潮は北方へ、下げ潮は南方へ流れる
 が、流速は相模湾よりはずっと弱いので無視してよ
 いくらいである。海流もまた相模湾よりはるかに
 弱いので、駿河湾の流れの特徴はつかみにくい。

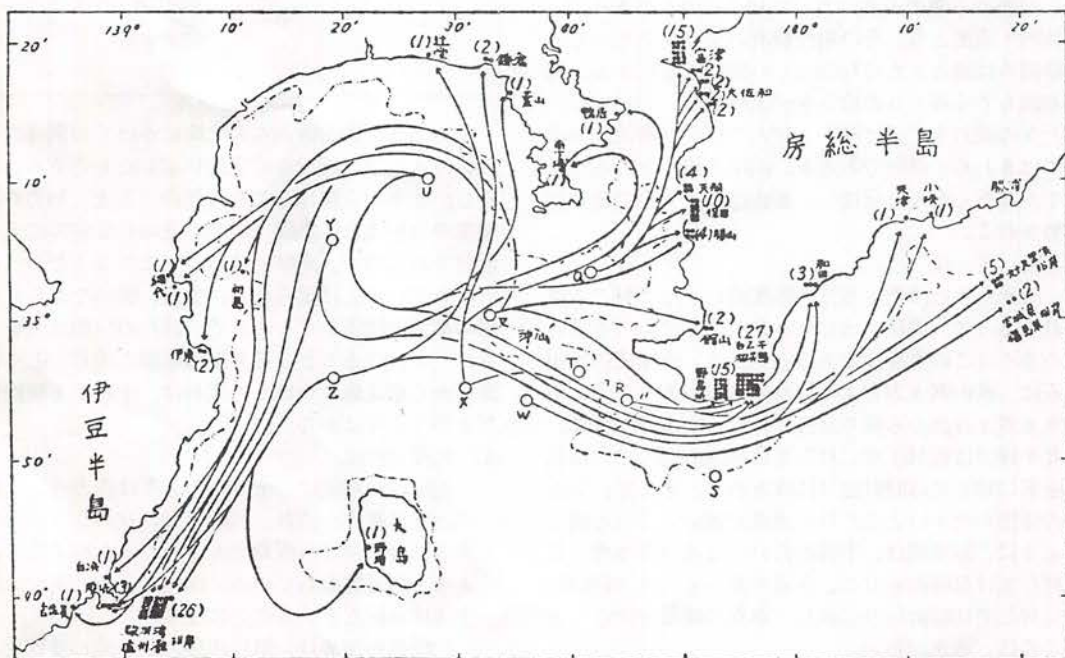
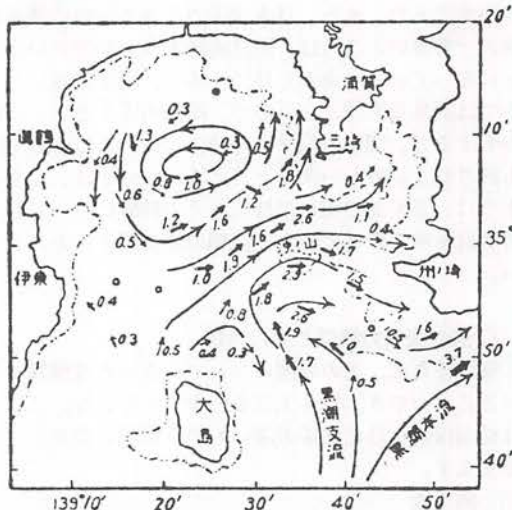
(3) 房総沿岸の流れ

房総沿岸の上げ潮は南西方へ、下げ潮は北東方へ
 流れ、流速は0.5ノット程度である。海流は、黒潮
 のほか親潮の消長にも大きく影響され、黒潮本流が
 房総半島に接近したときには南西流は弱くなるが、
 沖合に遠ざかったときには親潮の影響が強くなり、
 南西流が強くなる。

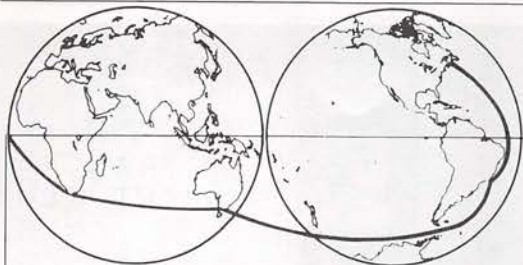
(4) 東京湾



相模湾の海流



海流瓶投入点、漂着地点および想定漂流経路



1982年に世界一周 シングルハンド・レース

来年神戸ポートアイランドの完成を記念して、第三回の太平洋横断シングルハンド・レースが行なわれることになっているが、最近、第二回のレースに参加した、〈Catapha号〉のDavid White氏から、同じく自作艇の〈おけら〉で完走した多田雄幸さんの所に、1982年から1983年にかけて、世界一周のシングルハンド・レースが行なわれる予定であるとのニュースが入った。

これによると、最終ルールは未だ確定していないが、次のような要領で行なわれるという。

スタート：1982年7月31日、アメリカ、ロードアイランド州、ニューポート

コース：第一レグ、ニューポートからケープタウン

第二レグ、ケープタウンからシドニー

第三レグ、シドニーからリオ

第四レグ、リオからニューポート

参加資格はモノハル艇でIORの上限であるレーティング 70ft から、下限はワントンもしくは

2トンクラスになるという。安全規則はかなり厳しいものとなることが予想されるが、レーダー、天気図のファックスは許可され、更に発電装置は動力、水力、風力、光熱利用いずれでもかまわない。

レース全体に対するスポンサーは未定だが、スポンサーの有無にかかわらず、レースは行なわれる。参加各艇のスポンサーは歓迎とのことであり、ホワイトさんは、前回の太平洋横断レースの参加者も含めて、是非、日本からも参加して欲しいと呼び掛けている。

なお、ホワイト氏の手紙には、アンケート用紙が同封されており、広く世界のシングルハンダーの意見を取り入れた上で最終的なレース・ルールを決めようということらしい。

問い合わせは： SINGLE HANDED 'ROUND THE WORLD RACE HEADQUARTERS
Goat Island Marina
Goat Island, Newport, Rhode Island 02840
(401)846-1376

東京湾の流れは潮流が主であって、上げ潮は湾奥へ向って満潮時の約2時間前に最も強くなり、下げ潮は湾外に向って干潮時の約2時間前に最も強くなる。湾内で潮流の一番強いところは観音崎の東方約1マイルのところであって、流速は1.5~1.8ノットに達するが、このあたりを境として、南・北へ行くに従って流速は弱くなる。

また、浦賀水道以北の潮流は横浜側で強く、最強時には0.7ノット程度に達するが、千葉側では弱く、0.3ノット程度といったところである。

以上は、関東沿岸部の流れの概要であるが、ここで沿岸部の異常海流のことについてちょっと触れておきたい。

異常海流として、昔から問題にされているのは、相模湾の急潮（突然にやってくる強い海流）である。これは沿岸部の海流が突然2ノット前後に達し、ブリ網など定置網に甚大な損害をもたらすことになる。急潮の仕組みはまだよく判っていないが、相模湾に流入する黒潮の分流が強くなったとき、つまり、黒潮本流が

三宅島に接近したときに起こる可能性が強いというのが大方の見解である。なお、沿岸部におけるこうした異常海流は、単に相模湾だけでなく、館山湾、さらには横浜の根岸湾あたりでも、たまには起きているわけである。

ところで、沿岸漁業に従事している人達の間では、沿岸の流れについて特別の名前をつけているので、ご参考までにその一部を列記しておく。

ましお……陸の方から見て左方への流れ

さかしお…… ” 右方への流れ

こみしお……陸に向ってくる流れ

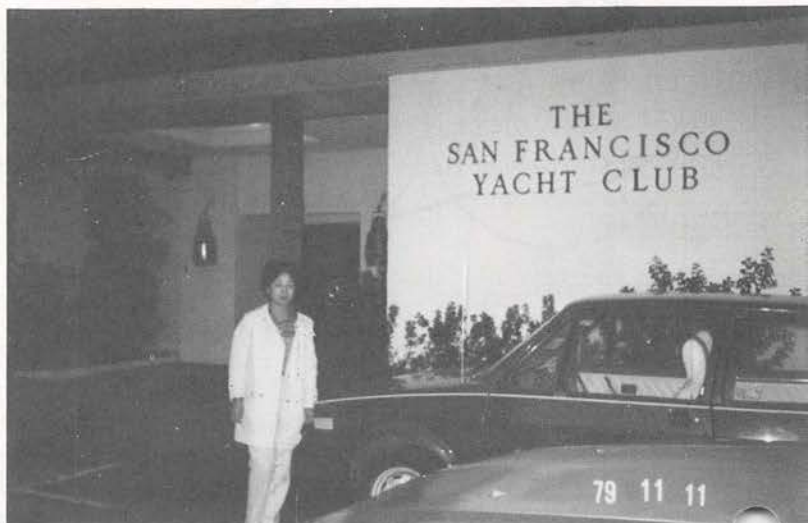
だししお……沖に向って出て行く流れ

これらの意味合いは地方によってかなりの違いはあるが、漁業関係者は、これに強いとか弱いとかの形容をつけて流れの情報を交換し合っている。ところで、老練な漁師になると、波の立ち具合、海水の色合い、さらには水が温かいとか冷たい、甘いとか辛いとかいって、流れの判断をするのであるが、その勘の良さ、観察の態度にひどく感動させられたことがあった。

アメリカ ヨットクラブ 歴訪記

〈アルビレオⅡ〉 浮田尚子

サンフランシスコY.C.の前で



「それでは浮田さん、サンフランシスコに行かれるのでしたら、S.F.Y.C.のMr. Knowles氏に逢って、僕のお礼を言って来て下さい」との父子太平洋横断の岡本氏の一言で、今回の旅行の目的がガラリと覆えられてしまった。この旅行を思いついたのは昨年9月の終り、親しい友人に「アメリカの大地で大きな息がしたい」と打ち明けたのだったが……。

〈11月11日 San Francisco Y.C.〉

岡本氏から出発前、Mr. Knowles氏の住所など書き込んだS.F.Y.C.の海図のコピーを有難く頂いた。空港に着くや否や一人でハーバーに行かねばと思っていたら、杉山御夫妻(旧姓武貞洋子さん)の出迎えをうけてほっとする。金門橋を渡った所にある展望台からは、アメリカにはヨットしかないのかと思われる程、ヨットだけが白胡麻を散らしたように散在していた。ここに200位あるヨットクラブの内、一番伝統があるといわれるS.F.Y.C.に着くと、Mr. Knowles氏は帰宅された後で、杉山氏が連絡をとって下さり、お家にお邪魔することになる。その間、ヨット仲間へのお土産にTシャツを買いだめとクラブの人に言い、一緒にタンスの中をあちこち引っ掻き廻したが、サイズ、数がない。「残念だが、今ありませんので、Mr. Knowles氏から送って貰いなさい」という。「私はとに角初対面だから……」と断るが、「いいよ。彼はやってくれますよ」という。聞いた私の方が慌ててしまった。

夕暮れの美しいチブロンを後にして、20分程走り、小高い丘の中腹の彼の家の扉を開いた。開口一番「今日泊る所はありますか?」と心配して下さる。とりあえず、昨夏父子太平洋横断でお世話になった岡本父子のお礼を伝え、預って来た彼のデザインのTシャツを差し上げる。玄関に飾ってあるシングルハンド太平洋横断の多田さんの「譲能留守」(Josiah Knowles)の墨字の額から始まり、シングルハンドで活躍された人

達の本や、御自身の記事が書かれている文藝春秋、勿論岡本氏の新聞の切り抜きなど、日本の物が次々とび出す。心から日本ビイキの人だ。

日本茶を御馳走になってもう失礼しようと思ったら、日本のヨットマンが差し上げた品を1つ1つ出して説明なさり、まるで自分の息子、娘達のように話される。

もう失礼しようと思ったら、今度は一合枰を持って来られ、枰に書き込まれたサインについて、また説明して下さい。1時間半ばかりお邪魔して失礼した。

約束の一部が果たせたという気持ちで少々ほっとし、私の大いなるアメリカ駆け抜け旅行の第1日が過ぎた。

〈11月16日 Southern Y.C. (New Orleans)〉

ボンチャートレン湖にかかる世界最長40キロという橋を眼下にして、空港に着く。ホテルに入るとすぐ、サービス・カウンターの傍らにいた人の好きそうな黒人に、この近くにヨット・ハーバーはないかと聞くと、南部訛の少ない英語で、車で15分位の所にあるという。カウンターの女性に電話帳を繰って貰い、本当にあることを確認。電話を入れ「今からお邪魔させて頂きたい」と申し入れる。「身分を保証するカードが何かお持ちですか」と言われたので「イエス」と答えると、「どうぞ」という答が返って来た。先の黒人のタクシーを走らせ、景色が海に近くなって来て安心する。ガラス貼りの正面玄関からは中を通して見え、正面飾棚のカップ類のシルエットだけがすけて見えて美しい。早速NORCのカードを差し出すと、60才位の婦人が出て来られ、「あいにく今日はマネージャーも誰も居りませんので、お食事とかのおもてなしは出来ませんが」と言って、S.Y.C.のペナントと絵ハガキを差し出され、帰られたら是非NORCのペナントを送ってほしい」と言われ、お送りすることを約束する。

事務所の女性がクラブの中からハーバー内を案内して下さい。この辺りは至る所切断曲流や三日月湖が



カップのシルエットが美しい
Southern Y. C. の内部

ある水郷であるが、この南部最大のアメリカで二番目に古いヨットクラブはポンチャートレン湖に面し、水路を通してメキシコ湾に出られる。市民ハーバーと隣接し合計1万隻収容という。1849年設立で人口百万の市にとっては、やはりヨットは生活にしみついたものという感じが強かった。

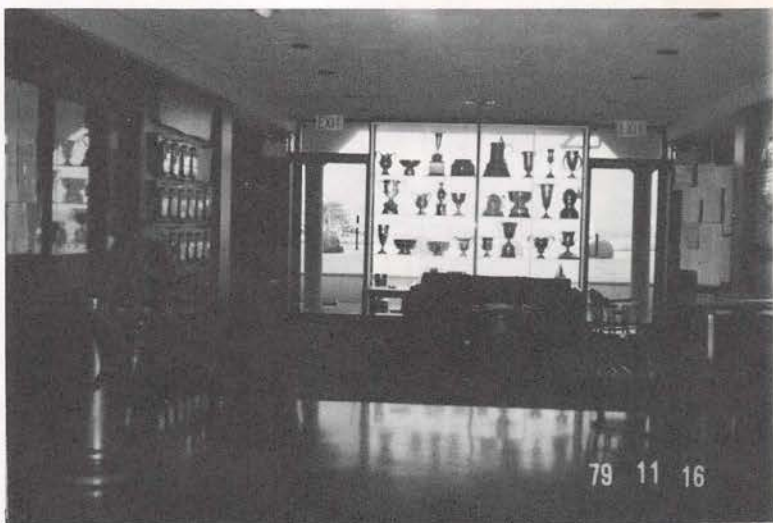
ポンツーンの際には各々ロッカーがあり、1つの堤防の端は眼が痛くなる程まで続き自転車が必要。市民ハーバーのパワーボート係留場の上にはカマボコ状の屋根が個々に連なっている。

「カリブまで、何日位で行けますか？」と聞くと彼女はとんでもないと大声で笑った。「よく行ってもフロリダまでよ」と。ここまで来ればカリブの臭いを嗅げると思ったが、これは日本の距離感でしかなかった。

〔11月20日 California Y.C.〕

ロスアンジェルス空港に着くとすぐ、バス停にいた婦人に「近くにBiggest Yacht Harbor はありませんか？」と聞いたら、Biggest かどうか知らないがあるという。空港で地図を貰い、タクシーをとばす。世界最大といわれるここMarina Del Reyのハーバーは総合計係留数がなんと6万隻という。“Captains Locker”という船具屋さんに立ち寄り、ここでは7つあるヨットクラブの内、California Y.C. が1番大きいというので行くことにする。もうクリスマスの飾りであろう、海岸沿いのポールにモールで型どった大きなヨットのデコレーションが、やはり眼が痛くなる程遠くまで続いており、近くのスーパーの買物車にまでヨットが吊られていた。

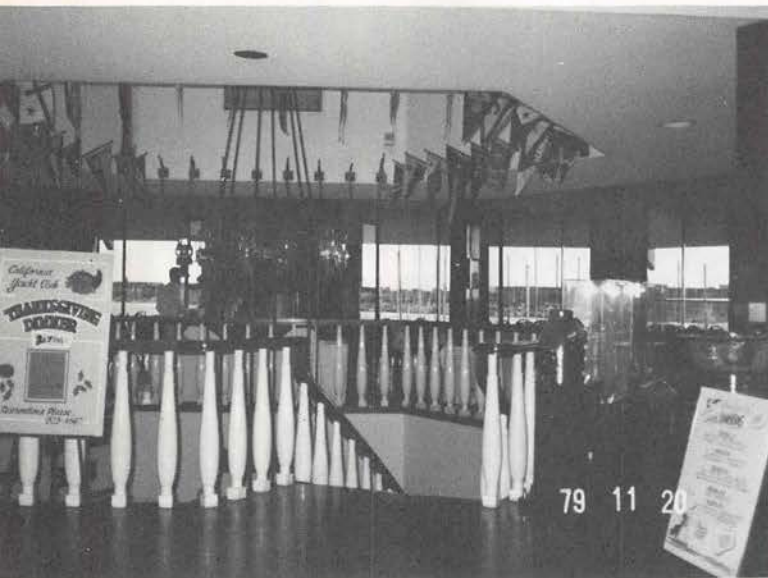
クラブに入り身分を明らかにする。「今日はプライベートなパーティーがあるので、忙しい忙しい！」と言いながら「どんなシャツがいるの？ 色は？ こんなものもあるよ！」と1つ1つ親切に出してくれた。ふと見ると傍らにメキシコ系のガッチリした男性がにっこりして立っていて「どこから来た？」と聞く。思わず「ニューオリンズから!!」という「僕はパナマ出身だ！」と言って喜び思わず握手。嬉しそうに眺める。やはり土地の人にとって、ロスからパナマは大阪からぼぼオーストラリアの北端に相当し、10年間に1度動けるかどうかの距離であろう。「どうぞ御自由に！」の言葉を頂いて、食堂からMarina Del Reyの美しい夕暮れをカメラに収めた。



79 11 16

外に出て何人かデッキに居る船に近づいて「中を見せて欲しい」と言う。「オーナーが居ないから」と断られる。「私達も同じぐらいの船をもっているの（ウインチ1個位だが）是非見せて欲しいんだが……」と言うと20才位の青年はシブシブ「どうぞ」と言った。デッキに上ると質問が来る。「どんな船型？」「Mr. Takeichi's design.」「計器は？」「B&G.」で、どうやら彼のテストに合格したようだ。「僕はトミー、彼は○○」と紹介した。「55日間で太平洋を11才の男の子と横断したMr. Okamoto 知っている？」「知らない」「55日間も？」といって彼は驚いた。「すごいなあ」「81にシングルハンドでシスコから神戸迄のレースがあるよ。今、選手を募っている所、”You must participate.”」彼は「ウアー」といって一度に表情を崩し、傍らの少年に相槌を求め、また後から入って来た女性にも私を紹介し、彼は全くたまげた様子。中をざっと見せて貰う。オープンがあり、チャート・テーブルには電話もあり、「長距離電話も出来るよ！」と冗談をとばす。サイドにはロランが入っていた。船から降りる時、デッキのぬりたての黒いパテを踏みつけたが、「いいよ、いいよ」と言ってくれた。

少し歩くときれいな角燈に灯がついた艇があった。近寄ると奥さんが飛び上って「いらっしやい」と大きく手招きをし、すぐ御主人が出て来られてステップの方にエスコートして下さった。50フィート位のモーターセーラーで、真赤なふかふかの絨毯を敷きつめ、船の置物や鉢植えがおかれ、ニスがピカピカで全く応接間の感じ。「何か飲物は？」と入るなり聞いて下さる。ウィークデイはここで暮し、土日は1.5時間離れた自宅に戻るといふ。お孫さんの写真も飾っており、とてもそんなお年に見えない。Mr. Tschudinさんで、ハリウッドでフィルム・ビジネスをしている。岡本父子のことも御存知で、81年のシングルハンド・レースにも話がはずむ。その内、ジュースをもって来て下さり、



カリフォルニアY.C.

「ピンク色をしているのはテキサスのグレープフルーツよ!」と言いながら、奥さんは若い時、サーフィンもヨットもなさっていたと話が次々とはずむ。Mr. Tschudinさんは夕暮れの間を見やりながら、「国が違ってもこんなに楽しく話合えるのに、どうして人間は戦争をするのだろうか」と呟いていられた。「何でホテルまで帰るのですか?」と聞かれるので、「タクシーを呼びます!!」という、「間に合わないし、とてもタクシーの距離でない。いいから送ってあげます!!」と言われ、すぐ灯を消し、約束の時間を何度も気になさりながら送って下さった。途中住所と電話を書いてほしいと言われ、私が薬剤師ということで、また話が続いた。

《11月22日・23日 Waikiki Y.C., Hawaii Y.C.》
ヒロ経由でホノルル着。2つのクラブを訪問。やは

りいずれもNORCのメンバーだということ、ビクターズ・カードを作って下さり、「Please behavior as you like!」とにっこりして言ってくれた。

夕方、サンセット・クルーズに出る。55フィート位のモーターセーラーで、40人位乗り込み、フラを見、ガバジュースやマイタイを飲み、食事をしながら夕暮れのダイヤモンドヘッド沖をゆっくりクルージングするのも悪くない。セールが小さいので聞くと、ストームだと言う。スキッパーはWaikiki Y.C.の人で、今朝寄って来たという、ヘルムスをとらせてくれ、日本のレース艇に話がはずんだ。毎週行なわれる金曜レースの真中を日が落ちるまで、ゆっくりクルージングを楽しんだ。

2週間の都市大廻りの旅行だったが、合間を縫ってヨット・ハーバーを訪れ、全く自分のハーバーに戻ったようなリラックスした扱いをうけるとは夢にも思わなかった。アメリカ人の全くオープン・マインドな明るい性格からもたらされたものと思うが、身分を明らかにすることによって、実に気持ちよく、大手を振ってゆっくりはぐくんで下さる所がアメリカの至る所にあったということは、今回の大きな発見であった。やはり板子一枚の生活がどれだけ厳しいものか、人間に虚飾が何の価値もないことを知っている人達だから、このような裸の歓迎が出来るのかとも考えた。

終りに、この旅行を支えて下さった何人かの日本のヨットの方々、そして、大半が突然の訪問に拘わらず、人種差なく歓迎して下さいました素晴らしいハーバーとその関係の人々に心から感謝したい。

NORC東海支部事務局が 2月20日より移転

新住所 千460 名古屋市中区
丸の内3-21-21
チサンマンション
丸の内第5-902号室
株式会社 ミヤコ 内
新電話 (052) 971-5835
執務時間 午前10時より正午まで
事務長 大橋良一、
事務局員 谷口美栄子



ハワイでのサンセット・クルージングで。



NORC協会ニュース

第73回理事会開催

第73回理事会は1月26日(土)船舶振興ビルで開かれた。出席理事18名監事1名、来年度計画及び昭和54年度の収支決算報告が主体となって開かれた。

昭和54年度収支決算

担当の名和幸夫理事から説明があった。

本部、関東支部の決算に関して。

管理費では、印刷、通信及び支払い利息などが当初予算よりは70万支出増となった。事業費ではレース、計測、オフショア編集費などが支出増となり、アドミラルズ・カップの選考レースが総会後決定されたため予算外支出となっている。

船舶振興会にたいする事業補助金の交付申請額1,790万円は、1086万円に圧縮された。関東支部・本部の当期だけの収支差額は645万円であるが、昨年度は赤字繰越であったため次期の55年度繰越は490万円となった。以上のものに各支部から報告されたものを合算すると、当協会全体としての正味財産の合計は395万円となった。

昭和55年度の予算について

船舶振興会補助金交付申請額は1536万円として申請し、この補助事業も併せて当協会の55年度予算が組まれているが、今年は当協会だけに限らず、一般に補助金交付の査定が厳しく、なお補助金関係のこの数字は若干の変更が予測される。(予算決算については、お手元の総会資料を参照して下さい。)

1981年に実施される太平洋横断ヨット・レースは、PI博協会から運営の委託をうけて、既に昨年度から実施しているが、昨年度と本年度分をまとめて、本年度収入として計上してある。

PI博協会との委託契約書

PI博主催のシングルハンド・レースの実行予算は、当協会から原案を示し、PI博協会と意見調整を行ない、双方の作業受持ち分担及び共管事項などを明確にして実行予算案が出来上った。この案を基にして、委託契約書案が作られた。

昨年の暮、神戸で開いた実行委員会で、この原案にNORC側の意見を加え、修正されたものが契約書の案である。実行委員会・本部総務委員会の手を経て、検討を加え、本理事会で委託契約書は承認された。

ルール委員会報告

NORC外洋レース規則の改訂案について、

この主要改正点は、IYRU競技規則は英文を正とすること、現行規則の帆走委員会はレース委員会に改める。なお上述の名称改訂によってNORC組織運営規定の中にあるレース委員会の名称は混同するので、これを帆走委員会に改める。

外洋レース規則、第5条第5項の参加申込については、レース「中止」のときは参加料を返すとあるを、レース「取消し、または中止」のときは返すように改めた。

帆走委員会報告

昭和55年度本部・関東支部のレース日程表は前号付録の通りである。なお、改訂事項は次の通り。

(本部レース)

沖縄・東京レース	スタート：4月29日(火)の 1200に変更する。
洲本・小網代レース	本年は開催しない。
江ノ島・清水レース	スタート：7月12日(土)の 1000に変更する。
全日本レベル・レース	期 間：9月13日(土)～ 15日(月)及び9 月20日(土)～23 日(火)とする。 コ ー ス：瀬戸内海～紀伊水 道の海域に定める コースとする。
担 当：	内海支部とする。

(関東支部レース)

大島・神子元島レース	コ ー ス：小網代→大島(時) →神子元島(反時) →小網代に変更す る。
三宅島レース	参加資格：JOR I-VIに変更 する。
大島・初島レース	期 間：9月27日(土)～ ～28日(日)とす。

日本ヨット協会との覚書について

財団法人日本ヨット協会が文部省・運輸省の共同主管となるに当たって、ヨット協会と当協会は運輸省において覚書作成のための協議会をもったが、まだ合意には達していない。日本ヨット協会部内においても、十分な調整がとれていない。以上のことに関連して、当協会の総会時には定款改正は行わず、今回の総会は通常総会とすることを、本理事会で決めた。

お詫び：本年度総会資料14頁の本部主催レースに沖縄・東京、江ノ島・清水、全日本レベル・レースを追加致します。

会友艇登録状況

県 別	係 留 地	1月26日現在	県 別	係 留 地	1月26日現在
鹿児島		5	静岡	沼津	3
宮 崎	日向	1		戸田	1
大 分	別府	1	茨城	那珂湊	1
福 岡	博多	2	富山		1
岡 山		3	新潟	柏崎	1
兵 庫	木場	3	秋田	酒田	1
	室津	1	北海道	小樽	9
	明石	1	関東	下田	1
	須磨	5		江の島	1
	神戸神港	1		葉山	4
	西宮	2		佐島	2
	今津	1		小網代	2
	一文字	9		シーボニア	11
	西宮鳴尾	1		油壺(特泊)	2
大 阪	泉大津	1		〃(三崎マリン)	1
	淡輪	1		諸磯(オーナーズ)	2
和歌山	和歌浦	2		〃(ヨッテル)	3
滋 賀	琵琶湖	3		金沢八景	4
三 重	津	1		横浜	6
	四日市	1		川崎	1
	霞ヶ浦	1		浦安	4
愛 知	武豊	2		船橋	2
	鬼崎	1		千葉	1
	河和	1		木更津	2
	蒲郡	1			
静 岡	清水	3			
			計		120
LOA(ft)					
		36..... 1	28..... 2	23..... 3	
41..... 1	33..... 3		27..... 3	22..... 2	
39..... 2	32..... 1		26.....17	21.....16	
38..... 1	30.....21		25.....26	20..... 1	
37..... 1	29..... 6		24.....11	19..... 2	

たものであり、この日本語版ルールは、NORCの実体に合わない部分や、誤訳がある。従って、この訳文に疑義を生じた場合は、英文のInternational Yacht Racing Rules (以下IYRR という)を正とする事にした。

(2) 従来のNORC外洋レース規則は、IYRRやIORと重複している部分があったので、これを削除した。

これにより、NORC外洋レース規則は、IYRRやIORの例外規定及びNORC独自の規定だけになった訳である。従って、今後レースに参加する人は、今まで以上に、IYRRやIORを研究しておく必要がある。

(3) IYRRの規定によれば、レースの準備、運営、審判を行なうのは「レース委員会」である。これに對して、従来のNORC外洋レース規則では、このようなレース運営者を「帆走委員会」と呼び、NORCの組織における専門委員会を「レース委員会」と呼んでいた。

そこで、IYRRの用語に合わせて、従来の帆走委員をレース委員とし、従来のレース委員を帆走委員という具合に、名称を逆にした。

(4) 従来のNORC外洋レース規則では、レーティングはIORの規定によることとなっていたが、昨年JORが制定され、JORのレーティングで行なわれるレースが増える傾向にあるので、第4条に「JOR」を追加した。

(5) 又、修正時間システムも、従来はTCF方式だけしか記載されていなかったが、これも実状に合わせて、TMF方式を追加した。

(6) その他

(i) 用語や表現の改訂(第5条、第10条)

(ii) エンジン使用制限の緩和(第10条(2))

(iii) 棄権艇のクラブ旗掲揚義務を廃止(第10条(7))

(iv) レース報告書の提出義務を新設(第11条1)

NORC 外洋レース規則の改訂について

ルール委員 石井正行

ルール委員会では「NORC外洋レース規則」の見直しを進めてきました。その結果、部分的な改訂が必要となり、去る1月26日の理事会で、改訂案が承認されました。

改訂版(1980年度)ルールの全文はOFFSHORE別冊に掲載されますが、主な改訂は次の通りです。

(1) 第2条 レース規則によれば、「レースはすべてIYRUレース規則、NORC外洋レース規則……に従って行なわれる。」とあるが、「IYRU競技規則」は、IYRUの英文ルール“International yacht Racing Rules”を、日本ヨット協会が日本語に訳し

NORC関東支部海事法令指導講習会

去る2月9日、東京都港区虎ノ門船舶振興ビル10階において、日本外洋帆走協会関東支部における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。

講師には嶋田武夫、武市俊、倉本泰治の各氏を迎え、1300～1900まで熱のこもった講習会となりました。以下、講習会について記します。

1300～1430、嶋田講師、インターナショナル・オフショア・ルールについて。

1430～1500、倉本講師(仕事の為、代理を歌田がつとめました)、コンピューター関係、インプットシートの記入方法。

1500～1630、武市講師、ORC特別規定と安全検査チ

エック・リストについて。

1630～1900 質疑応答

1900に全スケジュールを無事終了。

尚、海での講習会は翌2月10日、神奈川県佐島の佐島マリナーにて、1300～1700まで行ない、終了していることを、あわせて報告いたします。

最後になりましたが、参加者数は2月9日は30名、2月10日が25名でした。

(歌田道教記)

海事法令指導講習会報告

2月19日、今年2回目の雪の降る東京を後に、浜名湖畔に建つヤマハマリナー浜名へと向った。雪は熱海以西ではなく、それでも地元の人々にとっては寒い日とのこと。このような天候の中で、ヤマハの全国の支店より、よりすぐれた人々との講習会をもった。出席者は全国から集まっておられ、北は仙台から南は鹿児島まで、NORCの支部以外からの出席者も多く、特にNORCの手薄な日本海の人々、例えば、山陰(鳥取市)、北陸(金沢市)等の方々に接し、地元でのヨット・ライフを聞けるのが楽しみの一つであった。

講習会の内容

初日の2月20日は、0900～1200までJORの規則の説明と計測方法。

1300～1500までセール計測の実技、1500～1730まで再び会議室にて、規則の説明と質疑応答、少しの雑談のあと、無事第1日目の講習会を終了。初日の手応えは、やはり実際に現場での作業をしておられる為、憶えも極めて早く、又質問も的確を得たものが多く、大いに手応えありといったところである。

2日目の2月21日は、0900より船体計測の実技にはいり、14名を2つのグループに分け、1つは浜名湖畔に浮かぶヤマハ30C、もう1つのグループは陸上計測の為上架されているヤマハ21RX(ヒント)を、テスト艇として実艇計測を行なった。

昼食後の1300より会議室にて、NORC安全検査チェック・リストに基づき、規則の内容説明と、NORC安全検査とJCIの帆船法定備品一覧表との兼合い等を説明した。このあと2日間にわたった講習会全般に対し質疑応答を行ない、講習会を終了した。

この講習会では参加者のレベルの高さを感じつつ、満足感にひたりながら帰京したしだいです。

●参加者と所属

菅原広志(仙台市)、中村晴幸(大分市)、亀井恒夫(高松市)、平川博章(鹿児島市)、森藤隆美(鳥取市)、池谷利雄(浜松市)、西岡毅(広島市)、大橋孝(金沢市)、田中茂(金沢市)、川島忠彦(三浦市)、加藤健雄(葉山町)、米原俊明(葉山町)、岩橋勇(松山市)、黒田光茂(磐田市)、以上14名

(歌田道教記)



名古屋オリンピックにかける夢

加藤蔵男

1988年、あと8年で名古屋にオリンピックが来そうです。世界中からレース専門のヨットマンがやってくるのを楽しみにしております。先ず会場はどこになるだろう。伊勢湾か三河湾か、興味深いところ。当地方は日本ヨット協会の傘下に中部ヨット協会があり、その下に愛知、岐阜、三重の三県の連盟があり、小型ヨットの技術指導と世界選手権、国体、実業団、自治体、クラス別選手権等々に選手を送り出しています。組織が中部三県で仲良くやっていますので、どこの海に決まっても中部ヨット協会が中心となり、各県連が応援することになります。

行政サイドでは現在のところ、三重県津市の伊勢湾海洋スポーツセンターが有力です。当スポーツセンターは昭和50年(第30回国体)の国体開催のため、江の島ヨット・ハーバーと同じ位の係留水面をもち、敷地も国有地を33000m²(約1万坪)借受け、10億円の費用をかけ建設されました。陸置場500隻、立派なヨット・ハーバーが出来ました。最初の約束は三重県ヨット連盟が国体終了後、自由に運営するようにとのことでしたが、県市は財団法人を設立して、色々利用規則を作り、何かと利用しにくくなり、選手強化もままならぬ破目になりました。今度こそはヨットマンの夢のヨット・ハーバーとして、ヨットマンが運営(経営)して楽しい施設にしたいと思います。くつろげるクラブハウス、安価でおいしい食堂、気楽に泊れる宿舎、芝生と樹木のある庭、家族連れで遊べる子供用と大人用の海水プール、ヨットの自作コーナー、艇及び機装等の修理場、部品コーナー、ヨット教室、etc、レースのための諸施設。強力な救助艇、無線設備。桟橋には水、電気、油の補給装置。港はうねりの入らない防波堤、遠来のクルーザーをけい留出来る設備、上下架出来る強力なクレーン、大型艇上架用スロープとレール付船台etc、将来小型ヨットと大型ヨットが同居出来るよう、関係者とよく相談の上決めたいと思います。又読者の皆さんの御助言を頂ければ幸いです。

海事法令指導鹿児島講習会報告

去る1月14、15日の2日間に亘り本部より武市俊講師が鹿児島におもむき講習会が開催された。詳細については、次号にて鹿児島外洋帆走協会川畑隼人氏の報告書をのせる予定である。

'80年度外洋レース一覧表記載事項の訂正

OFFSHORE 2月号 (No.58) 付録外洋レース一覧表記載事項を下記の通り訂正します。

記

財団法人日本外洋帆走協会を社団法人日本外洋帆走協会に訂正。

関東支部レース

○レベールレース・スプリング・シリーズの出艇申告及び艇長会議0730～0830～0900を0900～0930に訂正。

○第30回大島レースの出艇申告及び艇長会議5月24日(金)を5月23日(金)に訂正。

○第7回三宅島レースの参加資格JOR I～VをJOR I～VIに訂正。

近畿北陸支部レース

○申込み締切日の0800～を0800に訂正。

西内海支部レース

○No.25ポイント・レースの担当を柏豊(フリート)とする。以上

東海支部選挙管理委員会委員

下記のとおり東海支部長から、会長あて通知があったのでお知らせします。(55年2月6日付)

旧委員	大橋良一	新委員	大橋郁夫
〃	鈴木富雄	〃	水上 健
〃	竹内園子	〃	長尾好泰

春からのシーズンに備えて着々と

船舶職員養成協会主催のNORC会員だけによる1級免許講習会は、さる2月4日から東京都内で17名が参加して行なわれている。御多分にもれず、第2回目のこのグループも連日連夜60時間に及ぶ勉強で、音をあげている。

さきのNORC主催の勉強会で国家試験に臨み学科に合格した6名は、来る3月15日から2泊3日の乗船実習を、日モ協会小坪研修所で行ない4月試験を目指している。

一方さる1月中旬には5日間の簡易天測勉強会を行なったが、免許に、そして天測にそれぞれ自信を付け、春から始まる各レースに臨むための準備が、いま着々と進んでいる。

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

- 1500 美美 Ericson 39 11.89×9.14×3.45×
1.803 金井準一 広島パール/艇名の由来: 美美 (ミミ), 我家にいたベルシャ猫の名前から。/抱負: 楽しみながらレースを, ずっと続けて行きたい/顔ぶれ: 榎本慎一郎, 高畑己次次, 小山悟, 竹内幸一郎, 金井寿雄, 三浦省二, 杉本厚夫, 幸子, 沖輝夫。
- 2545 サキII YAMAHA 30C 8.88×7.63×3.22×
1.75 多胡康敬 損保御津町/艇名の由来: 今日, なら事故なく養育してくれた母に敬意をあらわすと同時に, 将来とも無事な航海を見守ってくれるだろう事を願って母の名をとった。/抱負: 姫路にサキ号ありと世にその名を知られるように, オーナー共々クルーの訓練にはげみたいと思っております。/顔ぶれ: 医師, レストラン経営者, 材木屋, 電気技師, 建築家, 等多多様の職業の者の気の合った集まりのクルーであります。
- 2553 HOUSTON II ヤマハ30C 8.97×7.20×3.23×
1.75 川田逸夫 サントピア/艇名の由来: 信じられないようなラッキーにめぐりあった仕事の土地がヒューストンであった。/抱負: 海の好きな仲間と, 海を語り, 空を眺め, 人生を楽しみたい。
- 2570 BLUE MANBOW VI N300 8.98×7.26×3.05×
1.65 大坪尚志, 君塚克之 (共同) 諸磯/艇名の由来: 小生のクルーザー第一号艇はキングフィッシャーでした。最初「アフレーア」という名前でしたが, 造船所が重くつくりすぎ, 走りません。いつとはなしに「マンボウ」とよばれ, これが通称となり, 今回同名艇があるためブルーを頭につけた次第です。/抱負: レースへ出て, みなさんと一緒に走ってみたいと思っています。/顔ぶれ: 君塚克之君, 私のもっとも信頼する仲間。石井竹彦, 私のヨットの先生。実践派。/NORCへの要望: 泊地対策, 税金問題, いろいろあるでしょうが, 頑張ってください。

OFFSHORE 第59号 昭和55年 3月15日発行

毎月1回15日発行

昭和52年 7月21日 第三種郵便物認可

1部定価100円 (郵送料29円)

発行 社団法人 日本外洋帆走協会
東京都港区虎ノ門1-15-16 (船舶振興ビル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

第19回

東京国際 ボートショー



海をあなたに

いま、潮風の中。



東京・晴海

3月19日^水～23日^日

主催●社団法人・日本舟艇工業会 後援●運輸省

入場料●一般500円/小・中学生300円 開場時間●10:00A.M.～5:00P.M.(19日のみ11:00A.M.より)
無料送迎バス●9:00A.M.～4:00P.M.東京駅旧丸ビル横より会場へ直行

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(m²)
- 排水量…3,450(kg)
- 補 機……YSM12(12hp)

YAMAHA

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

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

第5回 沖縄・東京レース 参加艇の安全検査について

第 5 回
沖縄・東京レース 周 東 英 卿
委 員 長

掲記レース参加艇は、沖縄において安全検査を実施した際、当該レースに必要とされる安全基準に達していない箇所があったり、安全備品が不足していたり……等に起因する安全検査不合格による混乱を避けるため、各艇所属の各支部/各フリートにおいて、予め、安全検査（ORC-I並びにNORC-A及び本レース特別規定による検査）を完了し、合格してから沖縄へ廻航されるようお願いいたします。

[注]上記レースの安全検査に関する問合せ先

薬師寺千代美 自宅 0468-43-2051
勤務先 0468-82-1212
歌田道教 自宅
勤務先 03-504-1911

東京/大阪/福岡⇄沖縄航空券 の予約について

本部事務局

第5回沖縄・東京レースの関係者並びにその家族に御利用戴くため、下記により、本部事務局にて航空券(東京/大阪/福岡⇄沖縄)の予約を受け付けております。航空券の予約を希望される方は3月24日(月)までに必ず申込まれるようお願い致します。

記

I. 航空会社 日本航空(株)

II. 航空便

東京/大阪/福岡発→那覇行
4月24日(木)～4月28日(月)及び
5月5日(月)～5月11日(日)

東京/大阪/福岡行←那覇発
4月24日(木)～5月5日(月)

[注]予約できるFLIGHTは東京/大阪/福岡発→
沖縄行 ——— 4月24日(木)～27日(日)は
第4便のみとし、4月28日(月)は第1便及び
第4便のみとします。5月5日(月)～11日(日)
はFLIGHTの指定はありません。
沖縄発→東京/大阪/福岡行 ———
FLIGHTの指定はありません。

III. 航空運賃 特別団体割引料金。

IV. 予約の申込み

1. 日 時 3月3日(月)～3月24日(月)
2. 場 所 本部事務局
3. 方 法 所定の申込書に必要事項を記入し、
航空運賃を添えて申込んで下さい。

V. 航空券の受渡し

1. 日 時 4月14日(月)～4月21日(月)
2. 場 所 本部事務局
3. 方 法 NORCの航空運賃預り証と引換え
にお渡しします。

IV. 変更手続

予約便を変更する場合には次のようにして下さい。但し、上記IIの指定FLIGHT間の変更を条件とする。

1. 3月3日(月)～3月24日(月)：本部事務局に
その旨連絡し、変更の手続をする。
2. 3月25日(火)～4月11日(金)：本部事務局に
その旨連絡し、希望便の空席を確認の上、変更
の手続をする。
3. 4月14日～：当該航空券が団体扱いになって
いるため、FLIGHTの変更は、希望便の空席の
有無に拘わらず、出来ませんので予め御了承下
さい。

VII. 取消手続

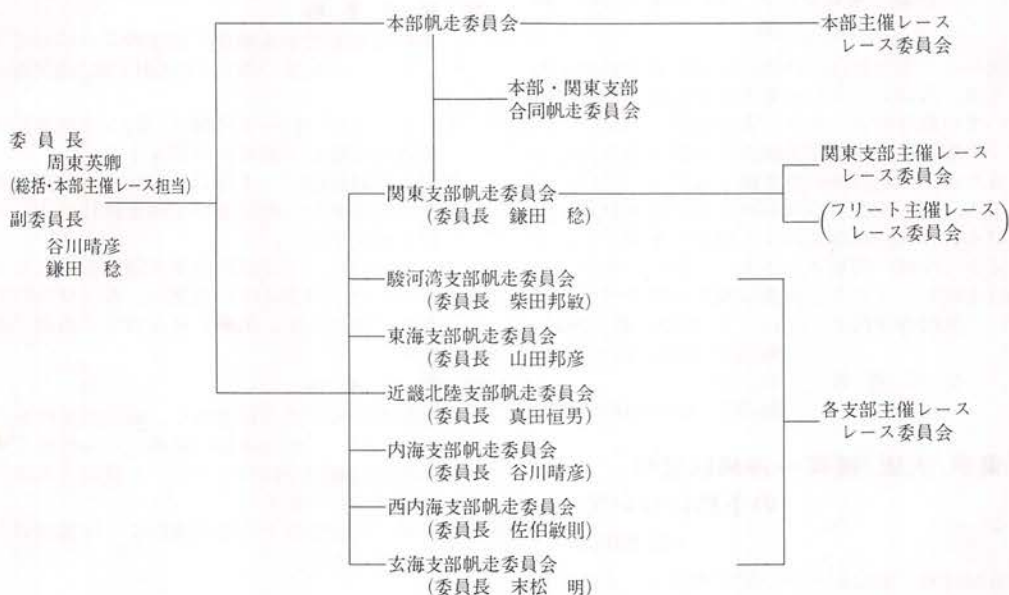
本部事務局にその旨連絡し、取消の手続をして下さい。但し、航空運賃の払戻し——必要な場合には所定の取消手数料を差引いた残額の払戻し——は後日に行います。

[注]尚、航空券の予約は満席になり次第締切らせて戴きます。

〈NORC 帆走委員会〉

〔Ⅰ〕 1980年度帆走委員会組織

本年度の帆走委員会組織及び各支部帆走委員長は下記のとおりです。



〔注〕 1. 本年 1 月 26 日の理事会において下記のとおりレース関係委員会の名称が変わりました。

旧 名 称 新 名 称
レース委員会 → 帆走委員会
帆走委員会 → レース委員会

2. 新任の支部帆走委員長は次の各氏です。

関 東 支 部	鎌 田 稔	近 畿 北 陸 支 部	真 田 恒 男
駿 河 湾 支 部	柴 田 邦 敏	玄 海 支 部	末 松 明
東 海 支 部	山 田 邦 彦		

3. レベル・ベースは本部帆走委員会において取り扱います。

〔Ⅱ〕 1980年度帆走委員

本年度の本部及び関東支部帆走委員会のメンバーは下記のとおりです。

周 東 英 卿	八 木 慶 助(3/4トナー)	今 指 昭 郎(油つぼフリート)
薬 師 寺 千 代 美	鎌 田 稔(1/2トナー)	服 部 一 郎(シーボニア・フリート)
林 建	三 宅 智 久(3/4トナー)	児 玉 萬 平(小網代フリート)
高 坂 武 雄	兵 藤 茂(1/2トナー)	加 藤 誠(佐島フリート)
長 江 博 人	大 村 雅 一(横浜フリート)	鎌 田 稔(葉山フリート)
藤 井 邦 雄	古 川 雅 雄(諸磯フリート)	藤 井 茂(江ノ島フリート)

尚、各支部帆走委員長は本部レース委員とする。

以上

**N.O.R.C. 外洋レース規則
(1980)**

1977

I.Y.R.U. 競技規則の訂正

N.O.R.C. 外洋レース規則 (1980)

N. O. R. C. ルール委員会

前文

レースは、スポーツマン・シップに基づき、フェアプレーの精神をもって行われなければならない。

外洋レースは広い海面で行われ、レース艇間相互の確認ができない場合も多く、従って、規則が守られているかどうか、又フェアプレーの精神が生かされているかどうか判断するのは、各艇長及び乗組員自身である。

又レース参加者は、直接間接を問わず、不当な個人的宣伝或いは企業の商業宣伝に、レース並びにレース艇を利用してはならない。

第1条 責任と所在

- 艇と乗組員の安全の確保はオーナーの避けられない責任であり、オーナーは、所有艇が十分に武装され、且つ必要な耐航性を保ち、荒天の海にも適した経験豊かなクルーを乗組ませるように全力をつくさねばならない。

オーナーは、船体、スパー、リギン、セール及びすべての備品を確実に整備し、又安全備品が適正に維持格納され、それらの使用法と置き場所を乗組員に熟知させておかねばならない。

- N. O. R. C. 外洋レース規則、N. O. R. C. 安全規則（以下安全規則という）及びその他の規定の制定、適用及びこれら諸規定にもとづく検査の実施によって、オーナーの全面的な責任は何等軽減されるものではない。
- レース艇がスタートするか否か、又レースを続行するか否かは、すべて各艇の責任のみで決定される。
- 人命の損失や人体の傷病、艇の損失や損傷及びその他への損害についてはN. O. R. C. はいかなる責任も負わない。

第2条 レース規則

レースは、すべてN. O. R. C. 外洋レース規則、I. Y. R. U. のインターナショナル・ヨット・レーシング・ルール（以下I. Y. R. R. といい、英文を正とする）、O. R. C. のインターナショナル・オフショア・ルール（以下I. O. R. といい、英文を正とする）、安全規則及びその他N. O. R. C. の定める規定に従って行われる。

第3条 クラス別分類

- レース参加艇は、レーティング証明書に記載されたレーティングにより、下記のクラスに分けられる。

クラス	レーティング
I	33.0ft (10.06m) ~ 70.0ft (21.33m)
II	30.0ft (9.14m) ~ 32.9ft
III	26.0ft (7.92m) ~ 29.9ft
IV	23.0ft (7.01m) ~ 25.9ft
V	20.0ft (6.10m) ~ 22.9ft
VI	19.9ft (6.07m) 以下

(1m=3.281ft. にて換算し、小数点3位を4捨5入)

(参考数値)

- レーティング並びにT. C. F. 及びT. M. F.

レーティング	$T.C.F. = \frac{\sqrt{R} + 2.6}{10}$	$T.M.F. = \frac{k\sqrt{R}}{1 + q\sqrt{R}}$
70'0	1.0967	1.4682
33'0	0.8345	1.1211
30'0	0.8077	1.0813
26'0	0.7699	1.0234
23'0	0.7396	0.9756
20'0	0.7072	0.9230
18'0	0.6843	0.8848

但し、R はレーティング（フィート）

$$k = 0.25873 \quad q = 0.0567$$

- トナーのレーティング

2 トン : 32.0ft (9.75m)
1 トン : 27.5ft (8.33m)
$\frac{3}{4}$ トン : 24.5ft (7.47m)
$\frac{1}{2}$ トン : 22.0ft (6.71m)
$\frac{1}{4}$ トン : 18.5ft (5.64m)
$\frac{1}{8}$ トン : 16.5ft (5.03m)

- 出艇申告艇の数が1クラス1艇のみの場合には上記分類の2クラス以上を単一のクラスとすることができる。
- 1クラスに26艇以上の参加がある場合には1クラスをレーティング順にA及びBのクラスに2分することができる。
- 上記の分類とは別に、レース毎に、レースの性格に応じて参加制限を定めることができる。

第4条 参加資格

1. レースに参加する艇は次の各号を満たすものでなければならない。
 - (1) N.O.R.C.の登録艇又はN.O.R.C.の会員がチャーターしている艇でI.O.R.、J.O.R.若しくはN.O.R.C.が定める規則による有効なレーティングを所持していること。
 - (2) 安全規則に基づく安全委員会の有効な検査証明書（有効期限は合格の日から翌年の3月31日迄）を所持していること。
 - (3) N.O.R.C.に所属しない外国船籍の艇は、レースに必要な法定手続（不開港入港許可書の交付等）を完了し、I.O.R.又はJ.O.R.の有効なレーティング証明書を有していること。
2. レースに参加する艇の乗組員については次の各号を満たすものでなければならない。
 - (1) 艇長はN.O.R.C.の会員であること。
 - (2) 全乗組員（含艇長）の過半数は会員であること。
 - (3) 特に定める場合を除き乗組員（含艇長）は4名以上であること。
3. 以上の規定にかかわらず、N.O.R.C.が招待した艇又は乗組員については、会長又はレース委員長の決定を得て、参加資格の一部を適用しないことができる。

第5条 参加申込、レース参加料、出艇申告及び乗員参加料

1. レースへの参加申込は、規定の申込用紙に記入の上、レース参加料を添えて指定された日時迄に申込まなければならない。
2. レース参加料は参加しなかった場合でも返還されない。
3. 出艇申告は、所定の申告書に必要事項を記入の上、乗員参加料を添えてこれを艇長会議迄に提出しなければならない。但し、その後乗組員に変更があった場合には、スタート15分前迄に文書を以てレース委員会に届けなければならない。
4. 乗員参加料は、別に定める場合を除き、参加する全乗組員を対象とし、乗艇しなかった場合でも返還されない。乗員参加料を払った乗組員が交代する場合には、新たに乗艇した乗組員についてはこれを徴収しない。
5. レースを取消又は中止した場合には、レース参加料及び乗員参加料は、その時までにはレースの運営に要した費用を差引いた後、各オーナーに返還される。

第6条 順位決定及び賞

1. レースの成績は、帆走指示書に示された修正

時間システムにより、所要時間（E.T.）を修正した修正時間（C.T.）が小なるものを上位とし、修正時間が同一のものは同位として取扱い、次位は空位とする。第1位が同位となった場合には、レーティングが小さい艇を第1位とする。

2. 修正時間システムにT.C.F.方式又はT.M.F.方式を採用する場合には下記の方程式によるものとする。

$$T.C.F. = \frac{\sqrt{R+2.6}}{10} \quad T.M.F. = \frac{k\sqrt{R}}{1+q\sqrt{R}}$$

3. 帆走指示書に示された各艇の修正時間係数（T.C.F.又はT.M.F.等）は当該レースにつき最終のものとする。但し、計測委員会の決定に基づく修正時間係数（T.C.F.又はT.M.F.等）の変更があった場合にはこの限りではない。
4. レース艇に授与される賞は、各クラス毎に出艇申告艇の数に応じ、予め帆走委員会において別に定める基準によりその数を決定し、帆走指示書に明示する。

第7条 レース運営の細目

レース運営の細目は、各レースの帆走指示書の規定によるものとし、帆走指示書は第1回艇長会議までに各オーナー又は艇長に渡される。

第8条 レース委員会

1. すべてのレースは、そのレースを主催する本部又は支部の帆走委員会の管理の下で、レース委員会によって準備され、運営され、且つ審判される。
2. レース委員会は、そのレースを主催する本部又は支部の帆走委員会が会員の中より指名し、本部レースにおいては本部帆走委員会が、支部レースにおいては支部帆走委員会が任命する1名の委員長と、3名以上の委員によって構成される。
3. レース委員長は自己の運営するレースに自ら参加することはできない。
4. レース委員会の任命する補助委員は会員以外でも差支えない。
5. 規則違反及び抗議の審問並びに判決は、原則として、レース委員会がこれを行う。レース委員会は、必要に応じて、帆走委員の参加を求めることができる。
6. レース委員会は、担当レースについては安全委員会の権限を代行するものとし、随時レース参加艇の安全検査を行うことができる。

第9条 帆走指示書

1. 帆走指示書は、レース委員会が起案し、本部においては本部帆走委員会が、支部においては

支部帆走委員会が決定し、各レースごとの運営細目をすべて規定し、本規則の施行細則としてレース運営の要件を定める。

2. 帆走指示書にはI. Y. R. R. の規定以外に次の事項を記載しなければならない。

- (1) 緊急救助態勢に入る時刻
- (2) 修正時間システムの有無及びその方式
- (3) 参加艇の修正時間係数及びクラス別
- (4) 参加制限についての特別規定
- (5) レース終了後提出を求める書類及びその提出期限
- (6) レース委員会の所在及び連絡方法
- (7) 関係海上保安庁部署の所在及び連絡方法

第10条 航路権規定及びその他の帆走規則

航路権規定及びその他の帆走規則はI. Y. R. R. 第4章及び第5章によるものとする。但し、以下の規定はこれと抵触するI. Y. R. R. の規定に優先するものとする。

1. リコール (I. Y. R. R. 8-2-(b)の例外)

リコール番号は表示されない。早過ぎるスタートをした艇は、自らの責任で再スタートしなければならない。

2. レース中の離艇及び上陸 (I. Y. R. R. 56. 57. 及び59の例外)

スタート以降、乗組員の離艇は自由であるが、離艇者はそれ以後再びそのレースへの参加は許されない。離艇者はできるだけ速やかにレース委員会に報告しなければならない。

スタート後、乗組員の一時的上陸、ギヤー又は物資の積卸しは、オールを使用するその艇のディンギー以外の方法で行ってはならない。

但し、艇の直接の接岸をさまたげるものではない。

3. エンジンの使用 (I. Y. R. R. 60. 62. 及び64の例外)

- (1) 排水、投揚錨及び充電のためにエンジンを使用してもよいが、この場合にはプロペラが廻転しないようにしなければならない。
- (2) 落水者救助、他艇救援、衝突回避、その他緊急事態に対処するため、或いは第10条2による接岸時にエンジンをを使用することは差支えないが、使用した場合には、その状況(時間、地点等)をレース終了後直ちにレース委員会に報告しなければならない。
- (3) スタート5分前以後はエンジンを使用してはならない。但し、スタート信号後15分経過してもスタートライン附近に到達出来なかった場合には、スタートライン附近まで機走或いは曳航されてもかまわない。この場合には、帆走に移ってから360°以上旋回した後、正し

くスタートしてはじめて航路権を得るものとし、それまでは正常にスタートしたか若しくははつつある艇を妨害してはならない。

機走或いは曳航された場合には、その状況をレース終了後直ちにレース委員会に報告しなければならない。

4. オーナーが他艇に乗組んでレースに参加する場合には、レース委員会の事前の承認は不要とする。(I. Y. R. R. 55の例外)

5. レースに関する安全規則の適用

- (1) レース前の検査により、安全規則に違反していることが判明した場合には、スタート前に安全要件を満たさない限り出場を禁止される。

- (2) レース中安全規則に違反のやむなきに至った場合には、艇長はフィニッシュ後直ちにレース委員会に届出なければならない。この場合にはレース委員会は審問のうえ第11条2に準じてタイム・ペナルティ又は失格とすることができる。

- (3) 前項による届出がなく、レース後の検査により安全規則に違反していることが判明した場合には、失格又はタイム・ペナルティを課すことができる。

6. 登録番号の表示

登録番号はメンスル、オーバーラップ・ジブ、トライスル及びスピンネーカーに表示されなければならない。又これらのセールを使用しない場合には、これに代る明確な方法で登録番号を表示しなければならない。表示する登録番号の最小の大きさは次の規準によるものとする。

(1) クラスⅠ～Ⅱの艇

高さ	巾	太さ	字間
45.5cm	30.5cm	7.5cm	10.0cm

(2) クラスⅢ～Ⅵの艇

高さ	巾	太さ	字間
38.0cm	25.5cm	6.0cm	6.0cm

7. レース旗、エンサイン等

- (1) レース参加艇は、N. O. R. C. 所定のレース旗をスタート10分前からレース終了まで、若しくは棄権をするときまで、バックステアに掲げなければならない。その高さは旗の下端がデッキの上1.5m以上とする。

- (2) レースを棄権する場合には、直ちにレース旗を降し、エンサインを掲げなければならない。

- (3) レース中はエンサインを掲げないものとする。

8. 棄権艇の通知義務

- (1) 棄権艇はできるだけすみやかに棄権の事実をレース委員会に報告しなければならない。

電話、電報による場合には、必ず艇の責任者がこれを行ない、第三者による伝言は避けなければならない。

- (2) 出艇申告をした艇がスタートをしない場合には、すみやかにその事実をレース委員会に報告しなければならない。
9. 無線送受信機、及びレーダー、ロラン等の電子機器、並びに航海計器を二つ以上連動させるコンピューターの類は、緊急の場合又は帆走指示書による特別の指示がない限り使用してはならない。但し、無線方向探知機(R. D. F.)、測深機、風向計、風速計、速度計は例外とする。
10. 自動操舵装置又はウインドベインを使用してはならない。

第11条 レース後の報告並びに規則違反及び提訴

1. 航跡図及び報告書

特に定める場合を除き、レース艇の艇長は、レース終了後、レース委員会に所定の航跡図及びレース報告書を提出しなければならない。艇長は、レース中の事故の有無並びにレース規則・安全規則に違反した事実の有無及び違反したかも知れないケースについて、報告しなければならない。

航跡図及びレース報告書の提出を怠った艇は以後のレース参加を拒否されることがある。

2. 規則違反があった場合には、レース委員会は、I. Y. R. R. (第6章及び付則Ⅵ) によって処理するほか、I. Y. R. R. 第4章以外の規則違反については失格又は5%のタイム・ペナルティを課すことができる。又I. Y. R. R. 74に従いN. O. R. C. 理事会に事案を付託するよう帆走委員会に勧告することができる。
3. タイム・ペナルティを課せられた艇の順位は、その所要時間に5%を加えて算出する。
4. 提 訴

提訴はN. O. R. C. 本部の最高審判委員会の判決をもって最終とする。(I. Y. R. R. 77の例外)

第12条 規則の変更

この規則は理事会の議決を得なければ変更出来ない。理事会が必要と認める場合には総会の議決を必要とする。

附 則

商業宣伝の禁止

1. 帆走委員会又はレース委員会は、レースに参加するヨットが不当な個人的宣伝或いは企業の広告等の商業目的にレースを利用していると信ずべき理由がある場合には、独自の判断に基づき、そのヨットについて参加を拒否し、失格もしくは賞の取消しをすることができる。
2. 次の各号に該当する行為を行なった場合は商業宣伝とみなされる。
 - (1) 艇体又は艀装にI. Y. R. R. 26の規定に違反する広告(マークを含む)をつけた場合、或いはユニフォームに社名、社章又は商標をつけた場合。
 - (2) 艇名にヨット及び艀装品の製造・販売業者或いはヨットに関連するその他事業の社名、商品名、若しくは、これに類似の名前をつけた場合。
 - (3) 前項の規定に拘わらず、次の場合は例外とする。

ヨットの艇体或いは乗組員のユニフォームにつけた社名、社章或いは商標がヨットの関連事業と関係がなく、且つ自己の所属する社名、チーム名或いは商品名と全く同一であるほか、宣伝的效果が殆どないと認められる場合。

改訂：1971年12月 5日 理事会

改訂：1973年 6月 2日 理事会

改訂：1974年12月28日 理事会

改訂：1975年 6月30日 理事会

改訂：1977年 7月 2日 理事会

改訂：1980年 1月26日 理事会

(注) 最高審判委員会の人員構成は次のとおりとする。

ルール委員 (委員長を含む)	5名
総務委員 (")	4名
帆走委員 (")	2名
合 計	11名

但し、総務委員は委員長の他、関東支部以外の支部長2名及び総務委員1名とする。

(1973年 9月25日第34回理事会)

1977 I.Y.R.U. 競技規則の訂正

N. O. R. C. ルール委員会

訂 正 前	訂 正 後
P 9 3. 1 (a) 則第 1 章及び第 4 章、基本原則 (公正な帆走)、 或は規則 1、2、3、23.3、26、51、52.1、又 は58、並びに国際信号の“B”旗は常に抗議旗 として有効であるとする規則68.3(a)(抗議)の	則第 1 章及び第 4 章、基本原則 (公正な帆走)、 或は規則 1、2、3、<u>22.3</u>、26、51、52.1、又 は58、並びに国際信号の“B”旗は常に抗議旗 として有効であるとする規則68.3(a)(抗議)の
P 14 4. 1 A P 旗——回答旗 (延期信号)	A P 旗 (回答旗) ——<u>延期信号</u>
P 15 4. 1 I ——ラウンド・ザ・エンド・スタート規定 L ——(a) この信号を陸上で掲げた時は、	<u>I 旗</u>——ラウンド・ザ・エンド・スタート規定 <u>L 旗</u>——(a) この信号を陸上で掲げた時は、
P 30 (規則15、16及び17は予備とする)	<u>(15、16及び17はスペアーとする。)</u>
P 43 (規則29及び30は予備とする)	<u>(29及び30はスペアーとする。)</u>
P 48 38.2 プロパー・コースの制限 オーバーラップが成立した時、又はオーバーラ ップが存在している間のどんな時点でも、<u>風上 艇のヘルムスマンが (その定位置から真横を見 た時、且つ風下艇と同じ方向に帆走している場 合) 風下艇のメインマストの真横又は前方にい る限り、風下艇は、(そのオーバーラップが存在 している間は) そのプロパー・コースより風 上を帆走してはならない。</u>	38.2 プロパー・コースの制限 オーバーラップが成立した時、又はオーバーラ ップが存在している間のどんな時点でも、<u>風上 艇のヘルムスマンが (その定位置から真横を見 た時、且つ風下艇より風上を目指して帆走して いない場合) 風下艇のメインマストの真横又は 前方となった場合、風下艇は、そのオーバーラ ップが存在している間はそのプロパー・コース より風上を帆走してはならない。</u>
P 50 39. 同一のタック——スタート後プロパーコース より風下を帆走すること フリーのレグを帆走中のヨットは、<u>風下艇又は その風下側を通過するコースを帆走中のクリア ・アスターンのヨットの明らかに3艇身以内に いる場合には、そのプロパー・コースより風下 を帆走してはならない。</u>	39. 同一のタック——スタート後プロパー・コース より風下を帆走すること フリーのレグを帆走中のヨットは、<u>風下艇又は 風下側を通過するコースを帆走中のクリア・ア スターンのヨットが明らかに自艇の3艇身以内 にいる場合には、プロパー・コースより風下を 帆走してはならない。</u>

訂 正 前	訂 正 後
P 53 42. 1 (b) オーバーラップしている 2 艇以上のヨットの中、内側のヨットが反対のタックのヨットか、或は同一のタックでもラフするの権利がないヨットが、次のマークに向うプロパー・コースをとるためには、直ちにジャイビングしなければならないという場合には、このヨットはジャイビングしなければならない。	(b) 反対のタックで、或は同一のタックでもラフする権利がないままオーバーラップしている 2 艇以上のヨットのうち、内側のヨットが直ちに次のマークに向うプロパー・コースをとるためには、ジャイビングしなければならないという場合には、このヨットは最初の適当な機会にジャイビングしなければならない。
P 56 43. 1 相手艇に対してタッキングするルームをくれと声をかけた後、タッキングして相手艇を避けなければならない。	相手艇に対してタッキングしてその艇をかわすルームをくれと、声をかけなければならない。
P 57 43. 3 (a) タッキングして相手艇にルームを求める権利。	タッキングして相手艇をかわすルームを求める権利。
P 60 (規則47、48、49は予備とする)	(47、48及び49はスペアーとする)
P 63 52. 1 (b) (i) そのヨットが、他のヨットのため不当にマークとの接触を余儀なくされた、或はやむを得ずマークを移動させたと主張した場合。	(i) そのヨットが、他のヨットのため不当にマークとの接触を余儀なくされた、或はやむを得ずマークを移動させたと主張した場合。
P 66 54. 3 ッドスルではない。スピネーカー・ブームは、フォアマストの横、メンブームの反対側で用いられ、且つマストに固定されていなければならない。	ッドスルではない。スピネーカー・ブームは<u>一時にただ一本しか用いることができない。これを用いる場合には、</u>フォアマストの横、メンブームの反対側で用いられ、且つマストに固定されていなければならない。
P 66 55. オーナーが他のヨット操縦すること	55. オーナーが他のヨットを操縦すること
P 71 66. ない。また、レースの条件によりライフラインを必要とする場合には、一時的に用いる場合を除き、乗員の胴体を、その一部でもライフラインの外側に出してはならない。 (規則67は予備とする。)	ない。また、レースの条件によりライフラインを必要とする場合には、一時的に<u>行う場合</u>を除き、乗員の胴体を、その一部でもライフラインの外側に出してはならない。 (67はスペアーとする。)

訂 正 前	訂 正 後
P 77 70.1 抗議の当事者又はそれぞれの代理人は、立会いの権利を持つが、その他のものはすべて、証言に立つ1名の証人を除き、この権利を持たないものとする。	抗議の当事者又はそれぞれの代理人は、立会いの権利を持つが、その他のものはすべて、<u>一時に証言に立つ1名の証人を除き、この権利を持たないものとする。</u>
P 81 73.2 レース委員会は、 (i) レース終了後、又は (ii) 報告書の受領後、又は (iii) 抗議の審問後、 その日の18時以前に、当該ヨットに対し、その旨を口頭で、これが不可能なら文書で、交付又は郵送することができる。	レース委員会は、 (i) レース終了、又は (ii) 報告書の受領、又は (iii) 抗議の審問、 <u>の翌日の18時まで</u>に、当該ヨットに対し、その旨を口頭で、これが不可能なら文書を交付又は郵送することによって、通告することができる。
P 98 付則Ⅳ 1. 帆走指示書	1. <u>帆走規則</u>
P 114 付則Ⅶ (どのヘルムスマンに抗議の意思を ①伝えた、②伝えなかった)(いずれかを消すこと)	(そのヘルムスマンに抗議の意思を ①伝えた、②伝えなかった)(いずれかを消すこと)
P 118 付則Ⅷ 2. 主催団体はI. Y. R. U. の承認を得て	主催団体は<u>協会</u>の承認を得て
P 120 付則Ⅷ 13 上記の通りジュリーが置かれた場合には、<u>I. Y. R. U. はジュリーに対し、その大会において本要領に定める範囲内で、I. Y. R. U. に代って行動する権限を与えるものとする。</u>	上記の通りジュリーが置かれた場合には、ジュリーは本要領に定める範囲内で行動する権限がある。
P 135 付則Ⅻ 4 “帆走指示書の変更 帆走指示書の変更が必要な場合には、第1レースのスタート信号の“X”時前から、クラブの信号柱に、国際信号の“第3予備旗”を当該クラス旗の上に掲げるものとする。	“帆走指示書の変更 帆走指示書の変更が必要な場合には、第1レースのスタート信号の“X”時前から、クラブの信号柱に、国際信号の“<u>L 旗</u>”を当該クラス旗の上に掲げるものとする。
P 153 関連諸規定 第4条 2) ヨットの艇体、又は乗員のユニホームにつけた社名、社章は商標が、自己の所属する社名、	2) ヨットの艇体、又は乗員のユニフォームにつけた社名、社章<u>或は</u>商標が、自己の所属する社名、