

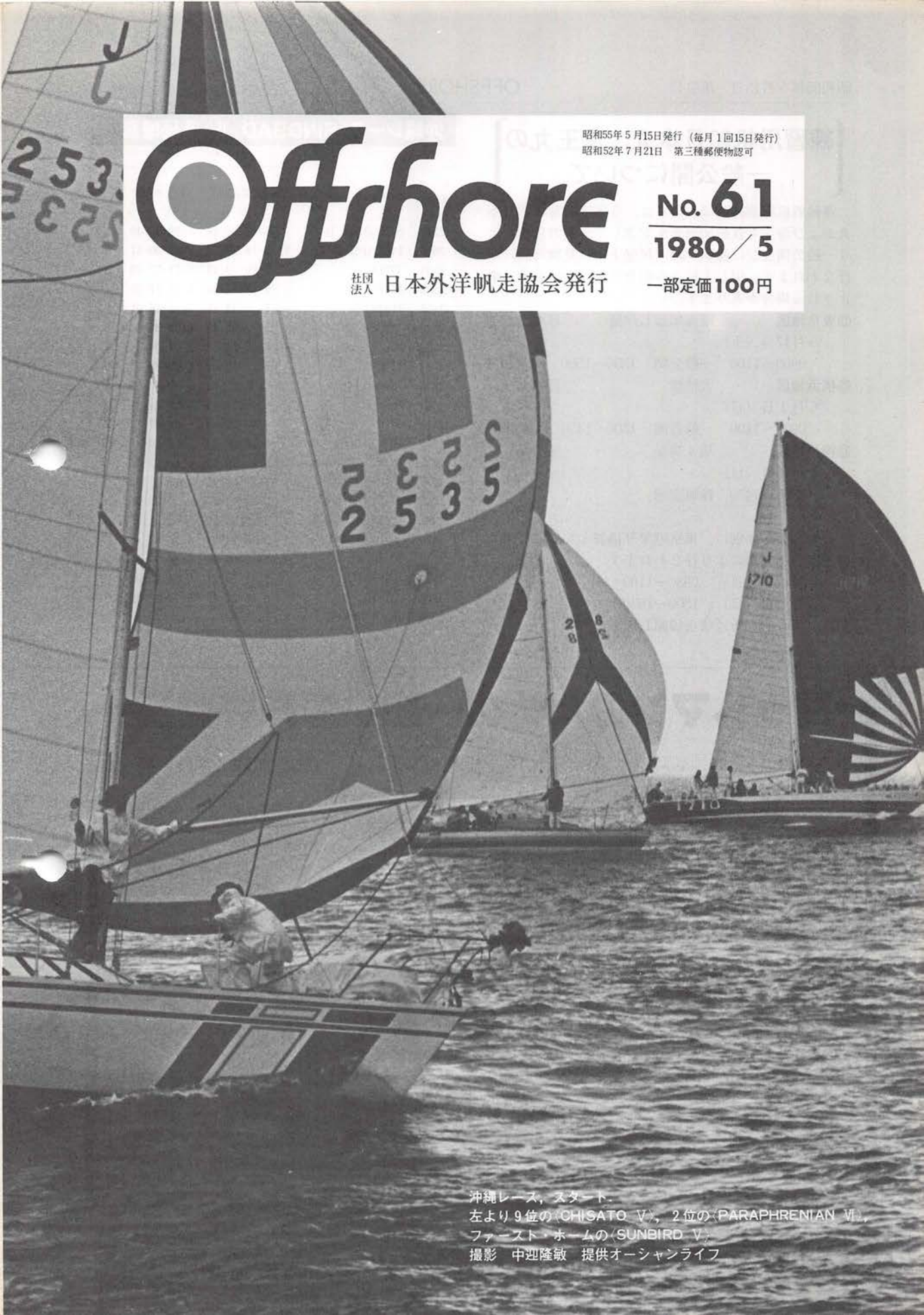
Offshore

社団法人 日本外洋帆走協会発行

昭和55年5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. 61
1980 / 5

一部定価100円



沖縄レース、スタート。

左より9位の「CHISATO V」、2位の「PARAPHRENIAN VI」、
ファースト・ホムの「SUNBIRD V」。

撮影 中迎隆敏 提供オーシャンライフ

練習用帆船日本丸、海王丸の 一般公開について

運輸省航海訓練所においては、今年度練習帆船日本丸および海王丸就航50周年を記念して、次の日程により一般公開並びに操帆訓練（岸壁上より見物可能）が行なわれます。但し天候等の都合により操帆訓練は中止される場合があります。

- ◎東京地区 晴海埠頭L岸壁 日本丸
5月17日（土）
0900～1100 一般公開 1330～1500 操帆訓練
- ◎横浜地区 大棧橋 日本丸
6月1日（日）
0900～1100 一般公開 1300～1430 操帆訓練
- ◎神戸地区 第4突堤 海王丸
5月18日（日）
1300～1430 操帆訓練

なお上記とは別に、東京港祭り協賛として、日本丸の一般公開が次により行なわれます。

- 5月18日（日） 0930～1100
5月25日（日） 1300～1530

何れも場所は晴海埠頭L岸壁です。

沖縄レース<SINDBAD II>連続優勝!!

セー ル 番 号	艇 名	所要時間 d h m s	修正時間 d h m s	総合 順位
2177	SINDBAD II	5-18-38-16	5-19-30-40	1
2668	PARAPHRENIAN VI	5-18-37-53	5-21-00-57	2
2501	TIDA	5-20-19-43	5-21-52-20	3
2388	KAZU	5-17-11-36	5-23-17-05	4
2455	MARGE	5-16-53-41	5-23-46-01	5
2333	TOGO VI	5-12-03-50	6-03-12-42	6
2220	SHINKIROH	6-02-18-10	6-04-08-46	7
4778	VIVACE	6-11-32-02	6-04-33-57	8
2535	CHISATO V	6-06-01-43	6-05-47-19	9
2393	BIG PAL	5-16-16-11	6-08-04-37	10
2650	SCHUNAUZER	6-07-52-39	6-08-07-14	11
2317	FURAIBOH	5-16-02-32	6-08-10-37	12
1477	CONTESSA VI	5-16-10-53	6-10-03-43	13
1777	TSUBAKURO	6-20-27-44	6-11-22-03	14
1710	SUNBIRD V	5-09-49-15	6-11-29-58	15
2331	RYOMA	6-12-16-26	6-12-01-25	16
2370	RODEM VI	5-15-34-01	6-13-40-40	17
2112	FUJI III	5-20-07-06	6-18-07-51	18
1827	SASHIBA	6-11-05-51	6-18-26-01	19
1828	NACHI VII	6-16-37-13	6-21-21-30	20
2306	ROCINANTE	DNF	—	—

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（内田氏）迄御連絡下さい。

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特殊無線技士講習

（国家試験免除）

種 別	日 程	会 場	備 考
6 月 講 習 （夜間コース）	無線電話（甲） レ ー タ ー 6/16～7/5 7/7～7/19	横浜・大棧橋入口 （港湾労働会館）	① 受講料等（教材・申請料一切含む） 電話無線甲 昼間コース 33,000円 夜間コース 63,000円 レ ー タ ー 昼間コース 28,000円 夜間コース 53,000円
9 月 講 習 （昼間コース）	無線電話（甲） レ ー タ ー 9/1～9/12 9/16～9/23	横浜・本牧ふ頭 （横浜海技専門学院）	② 日程の開講時間 イ、日曜・祝日は昼間、夜間とも休講 ロ、昼間コースは9:30～16:30 但し、土曜は9:30～12:30 ハ、夜間コースは平日は18:00～21:00 但し、土曜は14:00～21:00
11 月 講 習 （夜間コース）	無線電話（甲） レ ー タ ー 11/4～11/22 11/25～12/6	東京・麹町 （海事センタービル）	
56年2月講習 （昼間コース）	無線電話（甲） レ ー タ ー 56年2/2～2/14 56年2/16～2/23	横浜・本牧ふ頭 （横浜海技専門学院）	

特殊無線技士のお問い合わせ、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

1979年レース白書

回NORC帆走委員会編

帆走委員会では、1979年のレース白書として、本部並びに関東支部の各レース——但し、レベル・レース・シリーズのオリンピック・コース・レース及び関東支部フリートの沿岸レースを除く——について、出艇申告書、レース報告書、航跡図、成績表からデータを分類・集積・図表化し、レースの実態をまとめてみた。

帆走委員会では、レース白書を作成するに当り、その内容を興味あるものにするため、テーマについて再検討を行なったが、レース中の気象・海象条件に関する正確な情報の入手が難しいことなどにより、遺憾ながら新しいテーマは採り上げられず、例年通りのものになってしまった。他方、本レース白書では、1976年から1978年までのレース白書と1979年の資料に基づき、レース中の事故に関する4年間の推移をグラフで表わしてみた。帆走委員会としては、今後、各支部の協力をえて、関東支部以外の支部レースに関するデータを加味し、より一層充実したレース白書を作成して行きたいと考えておりますので、このレース白書に対する御批判・御意見並びに新しいテーマについての御提言などを是非おきかせ下さい。

最後に、本レース白書から皆様が昨年の外洋レースの実態並びに過去4年間のレース中の事故の特徴・傾向・推移を把握され、更に将来の日本の外洋レースの姿を展望して戴くことができれば幸甚です。

(委員長 周東英卿)

1. レース出艇数と参加者数

本部レース5回及び関東支部レース7回の出艇総数、クラス別出艇数、参加者数、年令別参加者数並びに本部レースの支部別出艇数をまとめた。(表1参照)

1. レース出艇数は、本部レース192艇、関東支部レース268艇の合計460艇であった。三宅島レースが関東支部レースになったため、前年度との比較がむずかしいが、クラス別出艇数では、クラスVが本部レース33.9%、関東支部レース43.3%、平均39.3%（前年度35.0%）で出艇数及び出艇率が伸び、クラスIV及びVIが前年度より出艇数及び出艇率が減っている。(表1、4、5参照)
2. 参加者数は、本部レース1206人、内訳は会員996人(82.6%)、非会員210人(17.4%)であり、関東支部レース1543人、内訳は会員1378人(89.3%)、非会員165人(10.7%)であった。(表1参照)
3. 年令別では過去3年間で表にしてみると、20～24才及び25～29才が年々減っているが、30～34才が逆に増えており、2～3年後にどのような年令構成にな

るか興味があるところである。(表2参照)

4. レース別出艇数及び参加者数は、例年の通り、鳥羽レースの出艇数及び参加者数が飛びぬけて多く、出艇数125艇、参加者数743人、その内訳は会員572人(77.0%)、非会員171人(23.0%)であった。今回は鳥羽パール・レースの過去4年間の出艇数及び参加者数について表にしてみた。クラスIVの増加とクラスVIの減少が目につく。(表3参照)
5. 本部レースの支部別出艇数を見ると、三宅島レースが関東支部レースになったため、総数では減っている。第1回小笠原レースを見ると、関東支部の艇が77.8%、その他の支部の艇が22.2%を占めている。

なお、この表を作製するために各艇の出艇申告書を見せて頂きました。氏名、年令、住所、電話番号等についてほとんどの艇がきちんと書いてありますが、その中に2～3枚、年令や住所等が書き落してあるのがあります。この艇は他のレースの出艇申告書でも同じように書き落してあります。出艇申告書を提出する際には書き落しのないようにお願いします。

(加藤誠)

主 催		本 部 主 催 レ ー ス						関 東 支 部 主 催 レ ー ス							
名 称	第1回 小笠原	第5回 洲本・ 小網代	第6回 江ノ島・ 清水	第20回 鳥羽 パール	第12回 八丈島	合 計	1979 初 島	第2回 大島・ 神子元島	第29回 大 島	第6回 三宅島	第6回 大島・ 初島	第24回 神子元島	第17回 小網代 カッブ	合 計	
コ ー ス	小笠原 ↓ 小網代	洲本 ↓ 小網代	江ノ島 ↓ 清水	鳥羽 ↓ 小網代	小網代 ↓ 八丈島 ↓ 小網代		小網代 ↓ 初島 ↓ 小網代	小網代 ↓ 大島・ 神子元島 ↓ 小網代	葉山 ↓ 初島 ↓ 大島 ↓ 葉山	小網代 ↓ 三宅島 ↓ 小網代	小網代 ↓ 大島 ↓ 初島 ↓ 小網代	小網代 ↓ 神子元島 ↓ 小網代	小網代 ↓ 大島 ↓ 小網代		
距 離 (マイル)	515	315	95	150	290		48	105	85	160	82	99	68		
スタート日	5月1日	5月2日	7月13日	7月27日	10月6日		3月31日	4月28日	5月26日	9月14日	10月6日	11月3日	11月24日		
ク ラ ス	I	2	0	1	3	2	8	2	1	2	3	1	5	5	19
	II	5	0	2	2	2	11	2	0	3	2	1	3	2	13
	III	4	1	1	14	1	21	3	2	5	2	2	4	2	20
	IV	5	4	8	37	4	58	13	5	10	12	5	16	14	75
	V	2	1	13	48	1	65	15	9	18	16	21	17	20	116
	VI	0	0	8	21	0	29	6	3	2	0	3	5	6	25
出 艇 数 合 計		18	6	33	125	10	192	41	20	40	35	33	50	49	268
内 DNF		0	0	3	1	3	7	0	4	2	3	9	5	10	33
内 DNS		0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	1	0	1	2
参 加 者 令	NORC会 員	134	37	170	572	83	996	209	98	240	190	163	215	263	1378
	NORC非会員	18	3	16	171	2	210	20	14	16	21	18	38	38	165
	60才～	0	0	0	2	0	2	0	0	1	0	2	0	0	3
	55～59	1	2	1	2	0	6	1	0	1	0	1	0	1	4
	50～54	2	0	1	6	1	10	3	3	6	1	5	6	1	25
	45～49	6	0	4	18	3	31	3	1	6	3	3	5	8	29
	40～44	10	1	9	32	5	57	18	7	17	15	12	17	14	100
	35～39	21	1	28	87	10	147	26	14	29	24	17	24	31	165
	30～34	44	0	58	210	31	343	75	33	63	68	55	72	89	455
	25～29	32	7	50	237	25	351	57	35	71	59	53	52	74	401
	20～24	32	11	35	127	10	215	34	18	48	35	29	69	72	305
	15～19	2	5	0	10	0	17	0	0	4	5	4	7	7	27
	その他	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	2
	不 明	2	13	0	12	0	27	12	1	9	1	0	0	4	27
合 計		152	40	186	743	85	1206	229	112	256	211	181	253	301	1543
支 部 別 出 艇 数	関 東	14	3	31	76	8	132	(注) レース参加者はDNSを含む。							
	駿 河 湾	1	0	2	5	0	8								
	東 海	2	2	0	34	2	40								
	近畿北陸	0	0	0	3	0	3								
	内 海	1	1	0	3	0	5								
	西 内 海	0	0	0	4	0	4								
	合 計	18	6	33	125	10	192								

内海支部 2.6%

5

近畿北陸支部

西内海支部

表 1

表 1

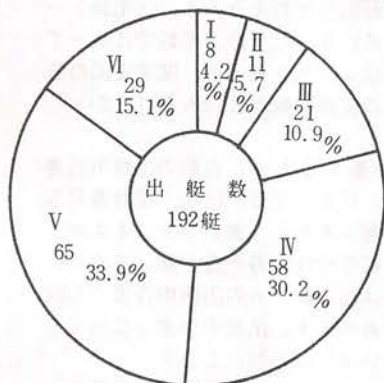


表 4 本部レース・クラス別出艇数

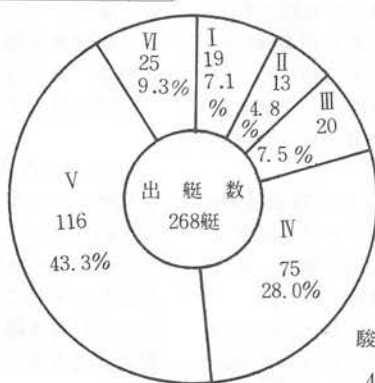


表 5 関東支部レース・クラス別出艇数

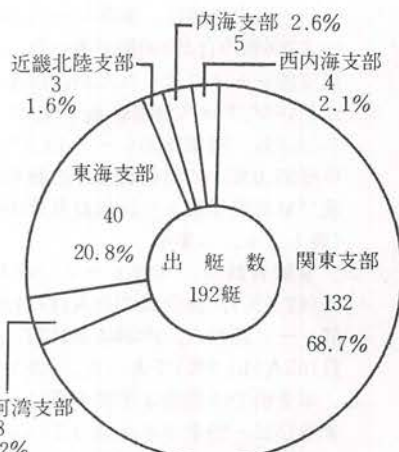


表 6 本部レース・支部別出艇数

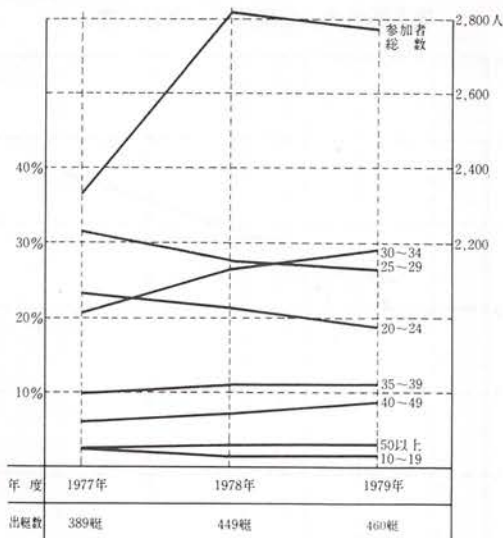


表2 過去3年間の年令別レース参加者数

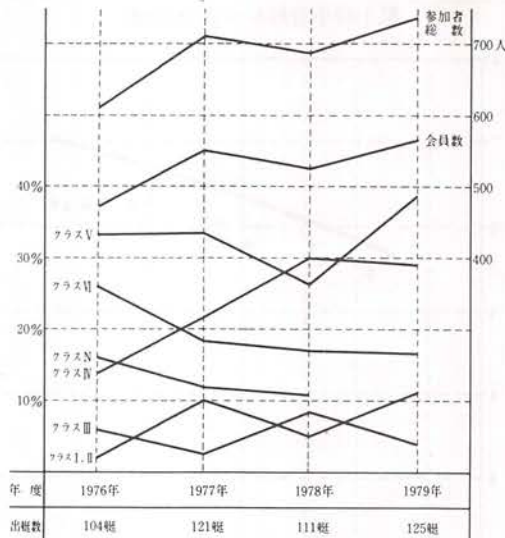


表3 過去4年間の鳥羽パール・レース、クラス別出艇数及び参加者数

2. レースの結果

1979年度のレース全体の特徴をV・Rグラフから分析する。

- 縦軸は、平均速度V（レース距離／所要時間）を示し、ノットで表わした。
- 横軸はレーティングR（フィート）を示し、各トナー（ $\frac{1}{4}$ 〜2トン）の基準レーティングを▲印で表わした。
- 各艇の平均速度を計算し、表中にその位置を＋印によりプロットした。
- 各レースにおける修正1位艇の修正時間をもとにして、レーティングに対応する修正1位の曲線を書いた。

つまり、この曲線と交差する位置にある＋印が各レースの優勝艇である。

但し、修正時間は、本部レースの第1回小笠原レース、第5回洲本レース、第12回八丈島レースはT.M.F.により算出し、その他の本部・関東支部レースはT.C.F.により算出した。

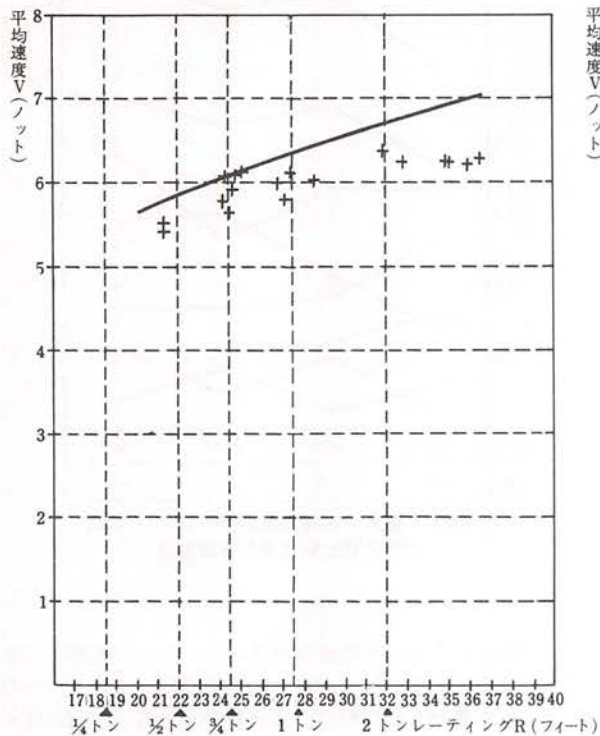
- レース出艇数と参加者数の項に書かれているように、前年度に引き続きクラスIなどの大型艇の進出が目立つ。反面、1トン・クラスなど大型艇と中・小型艇の間のクラス艇の増加はほとんど見られない。従って、グラフの上では $\frac{1}{4}$ 〜 $\frac{3}{4}$ トナーが中心の中・小型艇のフリートと2トン以上のフリートに大きく二つのグループが出来つつあるように見える。
- 又、この二つのフリートの差も興味深い結果を示しており、一般に大型艇が不利と言われている軽風

時のレース（平均速度が遅いレース——第29回大島、第2回大島・神子元島、1979年初島レース）では大型艇が優勝し、反対に、強風時のレース（平均速度が速いレース——第24回神子元島、第17回小網代カップ、第6回大島・初島レース）では、中・小型艇のフリートが優勝している。この結果から判断すると、昨今、ハンディキャップを決める際に、レース毎に平均風速を考慮し、修正を行なうという方法は、1979年度のNORCのレースについては適当ではないという結果になっている。

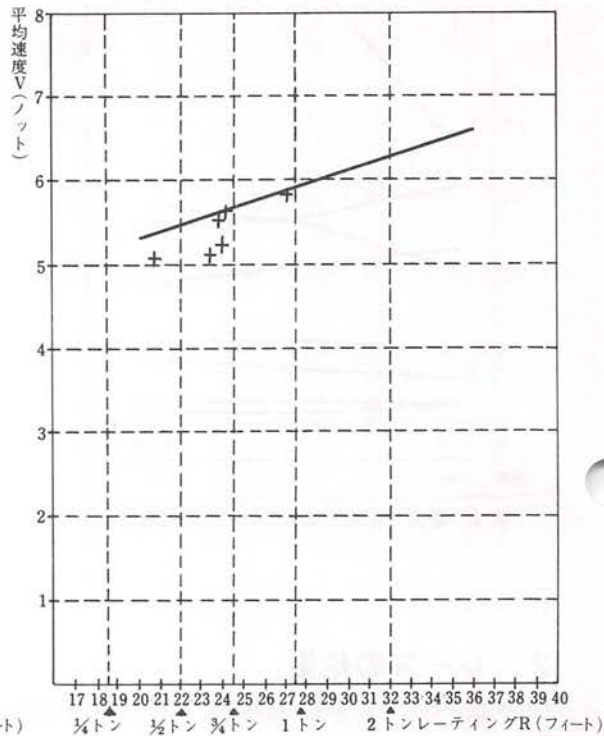
- 更に、軽風時のレースにおける大型艇の平均速度のバラつき及び強風時のレースにおける小型艇の平均速度のバラつきは、前者はコース・ナビゲーションの巧拙、後者はセーリング・テクニックに因るものと言えよう。
- 一方、順風のレース（第20回鳥羽、第24回神子元島レース）における平均速度のバラつきは、トラブル艇を除き、全く無いと言っても良い程であり、着実に参加艇のセーリング・テクニックが向上していることを示すものと思われる。加えて、風速の変化に富んだレースでも修正1位艇のラインの辺りに大型艇から小型艇までの各クラスの上位艇がそろって進出して来ており、上位艇に限って言えば、乗り手の技量および艇の性能はともに同じレベルに達して来ていると思われる。
- 一方、 $\frac{1}{4}$ トン・クラスの参加艇の減少と成績面での後退は、昨年と同様の傾向であり、 $\frac{1}{2}$ トン・クラス及び $\frac{3}{4}$ トン・クラスの伸びと顕著な対照を示している。

（児玉萬平）

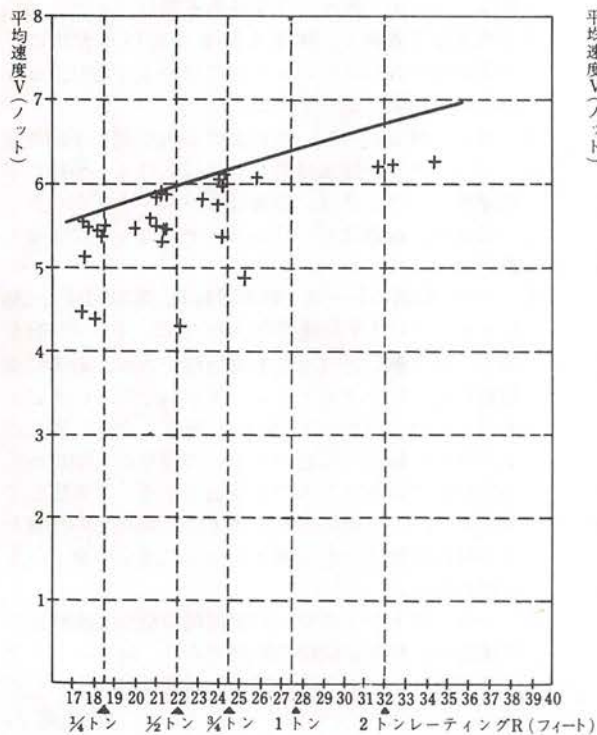
第1回小笠原レース(515漙)



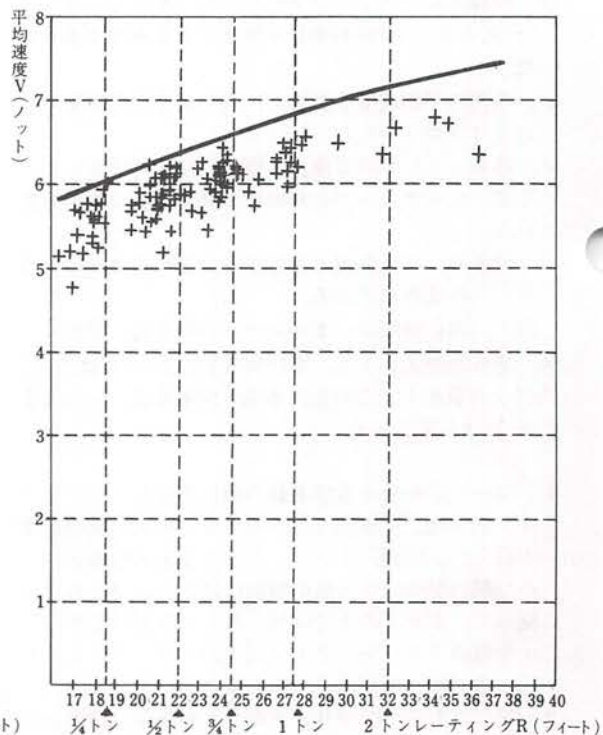
第5回洲本・小網代レース(315漙)



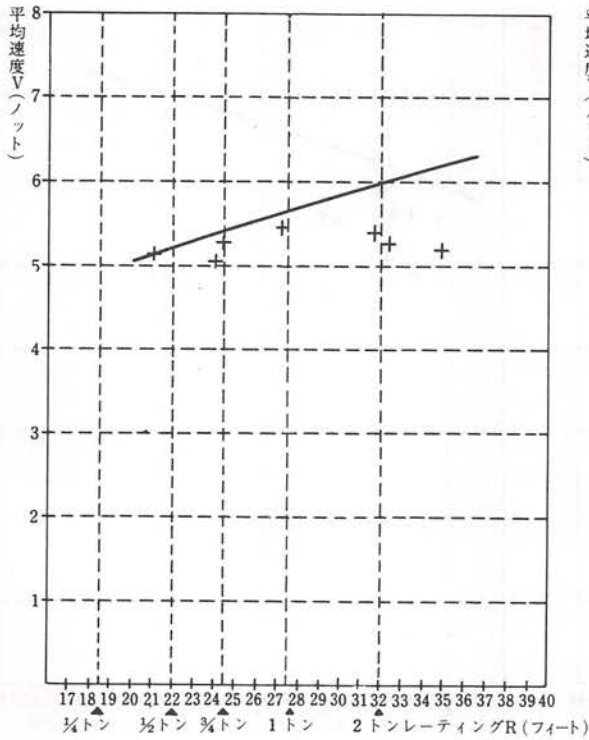
第6回江ノ島・清水レース(95漙)



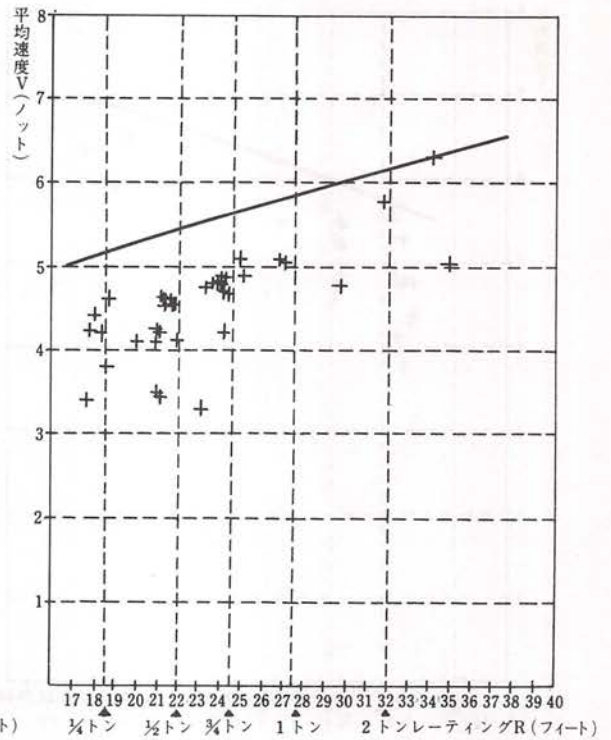
第20回鳥羽パール・レース(150漙)



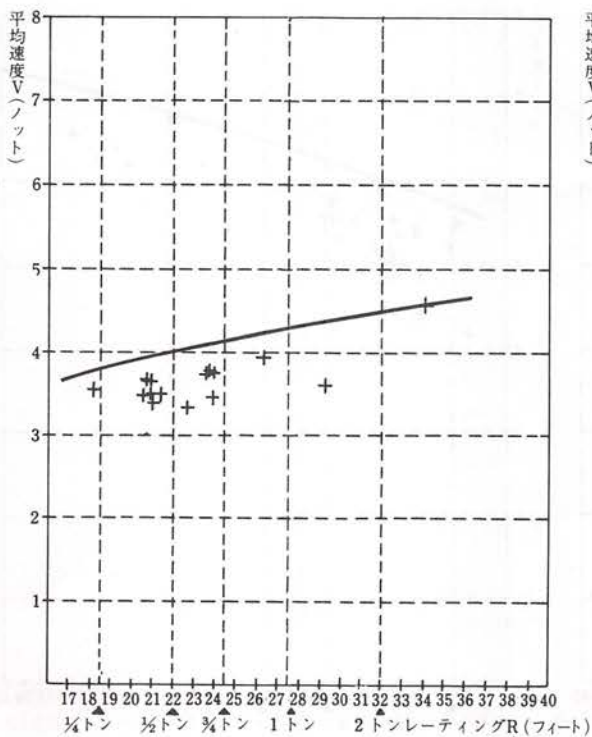
第12回八丈島レース (290漙)



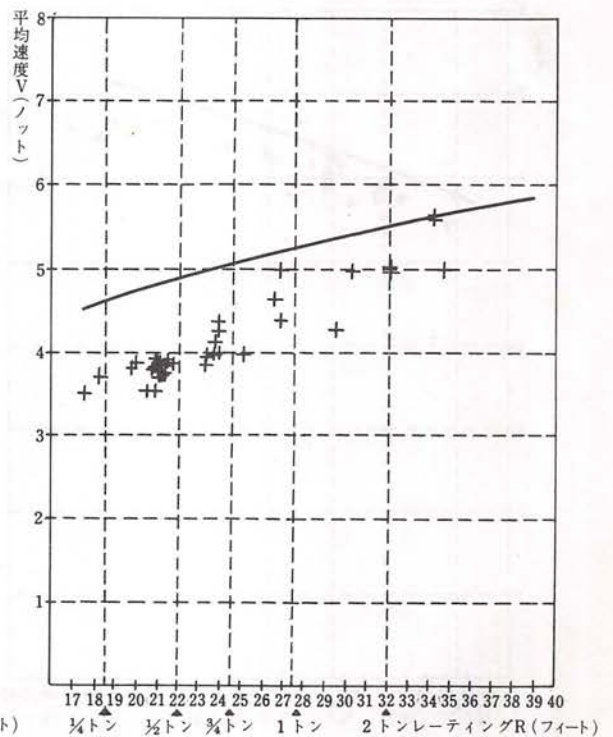
1979年初島レース (48漙)



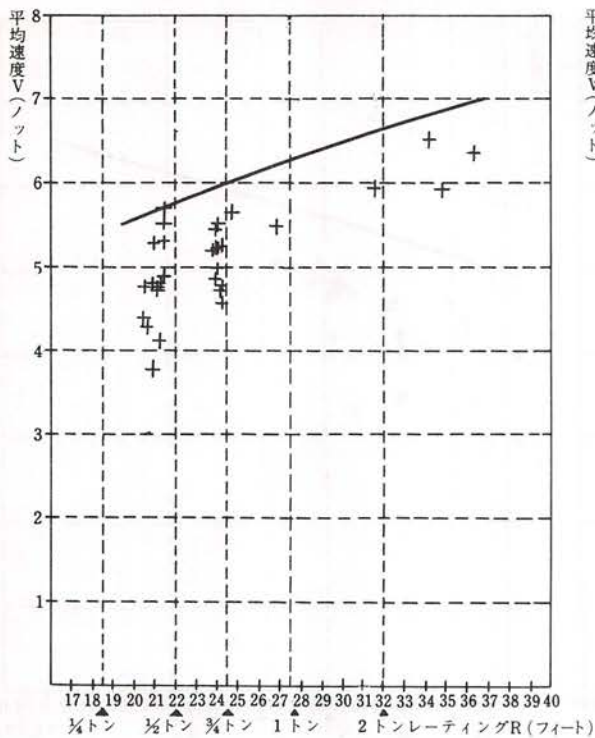
第2回大島・神子元島レース (105漙)



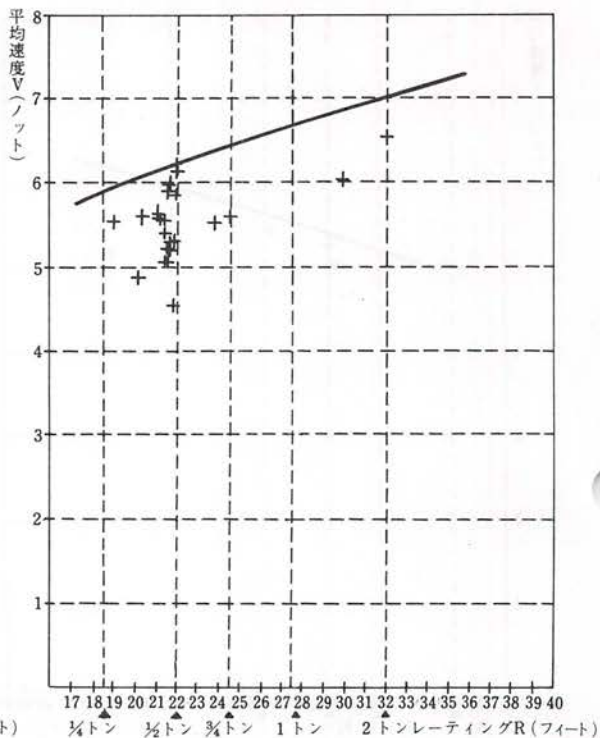
第29回大島レース (85漙)



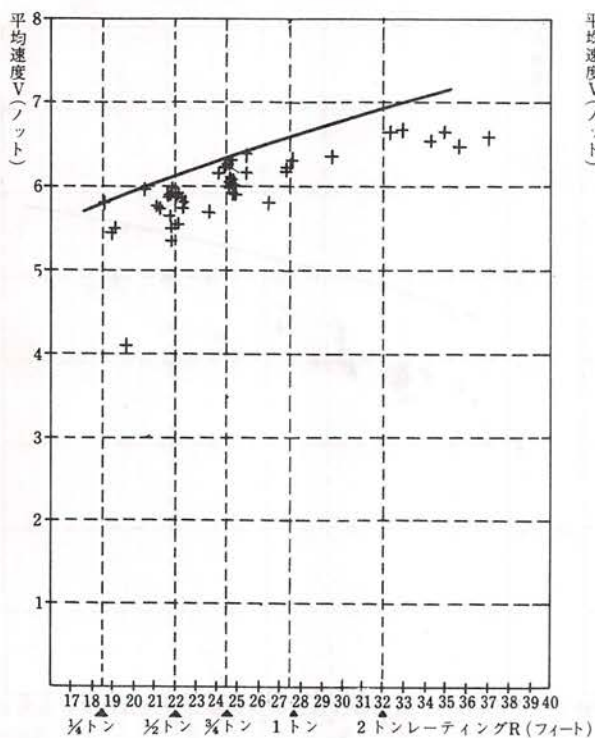
第6回三宅島レース(160漙)



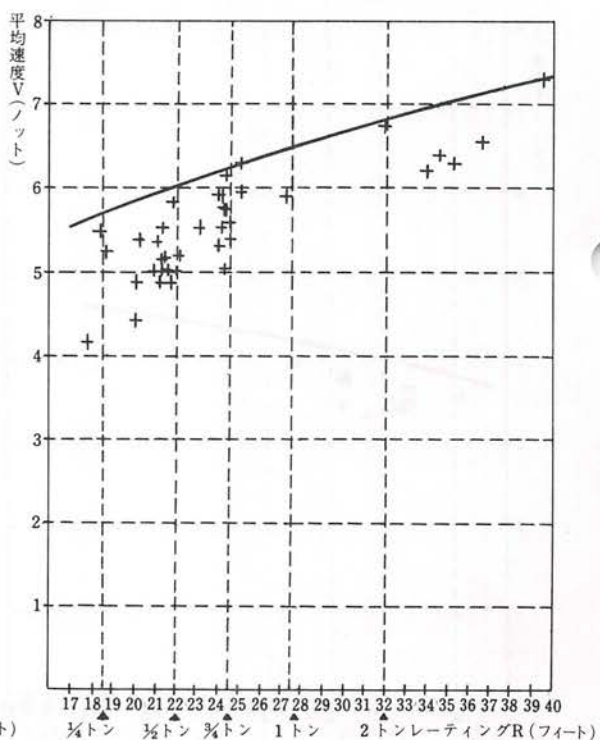
第6回大島・初島レース(82漙)



第24回神子元島レース(99漙)



第17回小網代カップ・レース(68漙)



3. レース中の事故

I 事故の傾向

1979年度の事故の発生は昨年度と比べ、事故件数で約35%の増加、事故艇数で約65%と大幅に増加している。過去4年間の出艇数の推移と比べてみると、事故の発生は年々増加していることが分る。(表7参照)

昨年度は平均して全出艇数の29%が(前年は18%)何らかの事故を起していることになり、高い事故率を示している。

事故の種類については、毎年ほぼ同じ割合となっており、NORC主催のレース中の事故の一般的傾向が把握出来る。

また、レース別に過去4年間の事故発生率を一覧表にした。この表からレースの事故率と我々が各レースに対して無意識に持っている危険度とを比較して事故に対する再認識をしていただきたい。

II レース別に見た事故の発生率

事故発生率が1桁台のレースは、初島レース、大島レースのわずか2レースにすぎない。八丈島レースに至っては、80%の艇が何らかの事故を起しており、件数から見ると180%(1艇で1.8件)の高率になっている。この事故の分析は、相模湾を中心にしたものではあるが、9月~11月の秋に開催されるレースが風力6以上の天候で行なわれたことにより、事故の発生が例年よりも多くなっている。

過去4年間のレース別事故発生率を見ると、春から夏にかけてのレースは沖縄レース及び洲本レースを除き、比較的事故が少なく、八丈島レース、三宅島レース、大島・初島レース、神子元島レース、小網代カップ・レースと秋に行なわれているレースは、それぞれ高い事故率になっている。

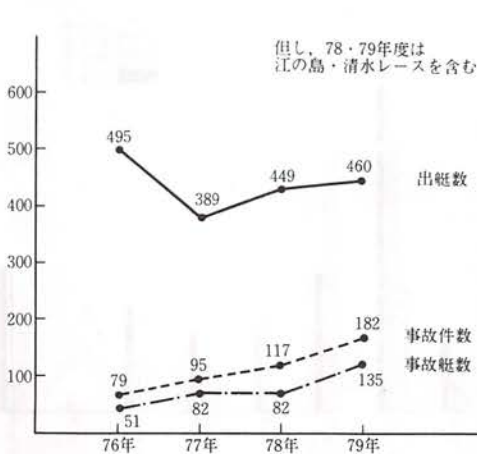


表7 過去4年間の事故推移

III 種類別にみた事故の内容

ここでは事故の種類別に詳細に分析した。事故の中で重要と思われるものは、発生した状況、原因等についても触れてみた。

種類別にみた全体の傾向としては、セールの破損が極めて多く、スパーのトラブルも増加している。航海灯の事故についてはこの3年間着実に減少している。

1. 船体

船体の異常に関しては9件報告されており、その内4件は、スタート時の衝突による船体異常であり、1件は暗岩へ乗り上げたため船体の一部を破損している。また、浮遊物に衝突したためスケグ部分が破損した艇の報告もあった。但し、いずれも大事には至っていない。

2. スパー

スパーに関する事故は、この3年間では最高の21件が報告されており、これは昨年の3倍である。ここに報告されているほとんどがワイルド・ジャイブによるブームの破損とスピン・ボールの破損である。強風のフリーでスピンネーカーを極限まで使用する艇が多いため、セールのトラブルとともに増加している。デismastは2件報告されており、いずれもシュラウド・タングの材質に起因している。

3. 衝突・乗り上げ

この種の事故も増加している。多くはフィニッシュ直前に小網代沖定置網に乗り上げるケースである。船体のところでも述べたが、浮遊物への接触、スタート時の接触、神子元島暗岩への乗り上げなどが報告されている。

4. ラダー関係

ラダー関係の事故は7件発生している。浮遊物に衝突して舵軸を折った事故があり、その際、補助ラ

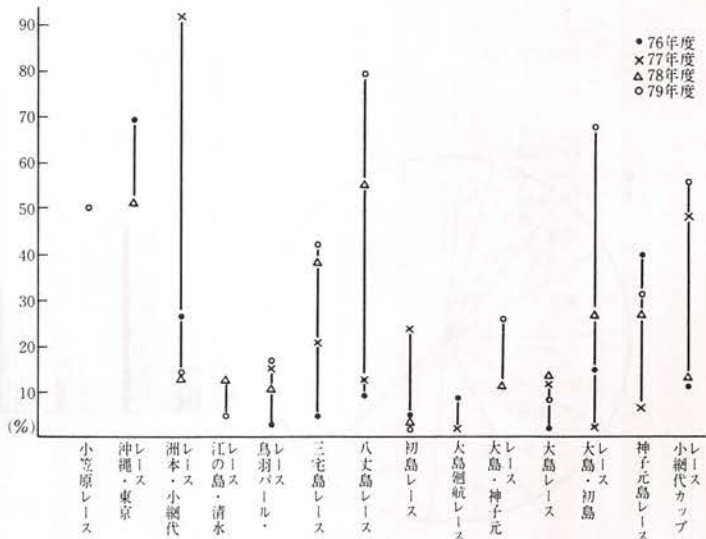


表8 過去4年間のレース別事故発生率

ダーは全く役に立っていないことが報告されている。その他はティラー破損やポスト・ナットのゆるみや破損などがある。

5. 乗組員の落水, 傷害

八丈島レース, 神子元島レースにおいて各1名の落水事故が発生している。ライフ・ジャケットを着用していたために大事に至らず救助されている。

傷害については小網代カップ・レースに集中している。この傷害については特に詳しく述べることにする。

①ワイルド・ジャイブによるブーム・パンチ

①頭部裂傷——6針1名, 4針1名

②頭部強打——1名

③顔面強打——右目斜め上裂傷1名

④シートによる頭部裂傷——1名

⑤アフター側のブロックが破損し, クルーの腕にあたり打撲負傷——1名。

⑥ブローチング中にブロックとシートの間に指がはさまれ, 裂傷——1名。

6. セール

事故全体の約4割を占めており, 昨年の30件に比べ2倍の67件が報告されている。このセール事故の多くは強風中のフリー帆走時の事故である。

7. その他

フォアスティのセール用アルミフォイルの事故が数件発生しており, 明らかにフォイルの構造上の欠陥であるとの報告が出されている。

(鎌田 稔)

レース名	出艇数	事故艇数	事故件数	事故艇数 出艇数 (%)	事故の種類											
					船体	スパー	スタンディング リギン	ランニング リギン	ラダー 関係	セール	航海灯	無線機	乗組員の 落水 傷害	衝突 乗上げ	火災	その他
小笠原レース	18	9	17	50	2	1	1	4	1	4	1	0	0	2	0	1
洲本・小網代レース	6	1	1	16	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
江の島・清水レース	33	6	6	18	0	1	0	0	1	1	1	1	0	1	0	0
鳥羽パール・レース	125	22	24	18	0	1	0	1	0	17	1	0	0	2	0	2
八丈島レース	10	8	18	80	1	3	1	0	0	8	2	1	1	0	0	1
初島レース	41	1	1	2	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
大島・神子元島レース	20	5	8	25	1	0	0	4	1	0	0	1	0	1	0	0
大島レース	40	3	3	8	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1
三宅島レース	35	14	23	40	3	1	1	3	1	7	0	0	0	2	0	5
大島・初島レース	33	22	25	67	0	5	0	0	1	13	3	0	0	0	0	3
神子元島レース	50	16	22	32	0	3	0	2	1	3	6	3	2	0	0	2
小網代カップ・レース	49	28	34	57	2	5	0	0	0	13	2	2	5	4	0	1
合計	460	135	182	29	9	21	3	14	7	67	16	8	8	12	0	17

表9 レース別事故発生件数一覧表



表10 事故の種類別発生率

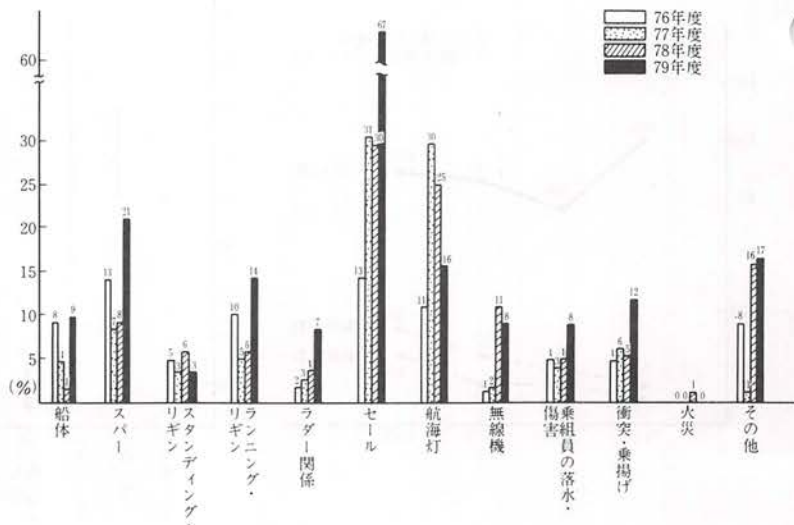


表11 事故の種類による年度別発生状況

1980年初島レース

レース委員長 楯 正親

1980年代、関東水域におけるオフショア・レースの幕開けともいえる初島レースは、4月5日に行なわれた。沖縄レースを間近に控えたためか、〈SUNBIRD V〉、〈GEKKO V〉、〈ROCINANTE〉等の大型艇の参加もあり、エントリー53艇、出艇申告48艇となった。天候の方も朝から、SWの風10m/s前後、波高2mという状態でコミッティー側としては、速いレース展開になりそうな様子に秘かに喜んでた。

0730、シーボニア・キャプテンズ・ルームにおいて出艇申告を開始、0830の艇長会議予定時にそのピークをむかえて、不慣れな我々は少々混乱気味であった。

艇長会議も終わり、NORCの新役員となられた小林和太郎常務理事と共に0950出航。1040、スタート・ライン作製完了。1100のスタートに間に合うことができた。

1100、クラスⅠ～Ⅳスタート、初島コースにほぼ直角にラインを引いたので、ポートでスタートの様子であったが、実際はかなりエキサイティングなポート、スターボードのクロスによるスタートであった。この中でスタート30秒後、クラスⅣの〈慎記郎〉と〈SEA TIGER〉がポート、スターボードで接触、スターボード艇の〈慎記郎〉はポート側にダメージを受けたがそのままレースを続行、ポート艇の〈SEA TIGER〉はダメージはなかったが自主的にレースをとりやめ、DNFとなった。原因は、〈SEA TIGER〉のベア・アウェイの際、シートがからみ、出せずベア・アウェイ出来なかったことらしい。

1115、クラスⅤ～Ⅵスタート、こちらはクラスⅠ～Ⅳとは少々違い、もの静かな中、スタートして行き、

本部船寄りから〈EMILY Ⅲ〉、〈CHUBURINKO V〉のスタートが光っていた。

1545ごろ、レース艇もそろそろ初島を回航するかなと思いつつ、仕事もフィニッシュ迄一応楽になり、ひと休みしていたところ、突然〈RODEM Ⅵ〉が見える。結局〈RODEM Ⅵ〉は、ブーム及びスプレッダー・トラブルのためリタイアとわかりほっとするが、念のためと思い、〈RODEM Ⅵ〉の方にレース模様をたずねてみると、1430ごろ初島回航している艇があるだろうとのこと。3時間半で初島へ、そして復路はクォーターだと思うと……。あわてて、1600フィニッシュ・ラインを作りに出る。するとマーク打ちの最中、なんと沖にヨットが見えたので、急いでコミッティーのフィニッシュ体制をつくる。16:46:40、白とオレンジのハルの〈SUNBIRD V〉が夕暮れの中、ファースト・フィニッシュ。所要時間5h-46m-40s、すばらしい速さである。次いで、〈BIG APPLE〉がスタートの出遅れをとりもどして17:14:36にセカンド・フィニッシュ。以下、〈GEKKO V〉、〈ROCINANTE〉、〈雲柱〉と大型艇が続き、5着にスタートのトラブルをはねのけてクラスⅣの〈慎記郎〉がフィニッシュ。

18:34:10、17着でクラスⅤの〈DOLLY Ⅰ〉が小型艇団の中でファースト・フィニッシュ、所要時間7h-19m-10s。〈MERLUZA V〉、〈CHUBURINKO V〉と続く中、1850ごろ夕闇の中、デスマストの報告のあった〈天城Ⅱ〉が自力帰港し、本部船に近づく。渡辺艇長の話によると、負傷者ありとのこと、すぐにコミッティー本部に救急車の手配を依頼する。

19:08:56、27着でクラスⅥ最初の〈TRACER〉、次いで1分30秒後、〈PEGASUS〉がフィニッシュ。あと13艇である。

19:54:55、クラスⅤの1艇がフィニッシュ、あと2艇(クラスⅤが1艇とクラスⅥが1艇)となるが、なかなか見えず、天気の方も雨が降り出してきた。2100ごろ沖に1艇発見、もう1艇はと思っていたところ、沖の1



Bグループのスタート風景



完全優勝艇〈SUNBIRD V〉

1980年初島レース成績表

1980, 4, 5

レース委員長 樋 正親

クラス 順位	セール 番号	艇 名	所要時間	TCF	修正時間	総合 順位
Aクラス I~IV						
I ①	1710	SUNBIRD V	5-46-40	0.8876	5-07-42	①
II ①	2611	雲柱	6-30-54	0.8104	5-16-47	3
②	2299	BIG APPLE	6-14-36	0.8465	5-17-06	4
3	2000	GEKKO V	6-28-20	0.8248	5-20-18	7
4	2306	ROCINANTE	6-28-55	0.8248	5-20-47	8
III ①	1720	光	7-01-50	0.7825	5-30-05	13
2	2528	EXPLORER	6-56-20	0.8031	5-34-21	14
3	2001	SOLTAS II	7-16-56	0.8068	5-52-31	19
IV ①	2220	慎記郎	6-54-13	0.7620	5-15-38	2
②	1850	VEGA V	7-00-43	0.7550	5-17-38	5
③	2640	青海波	6-59-08	0.7589	5-18-05	6
④	2620	SEA HEIL VI	7-09-37	0.7540	5-23-56	9
5	1965	波 勝	7-13-38	0.7519	5-26-03	10
6	1900	龍飛 III	7-13-28	0.7530	5-26-24	11
7	2082	祥 鳳	7-14-40	0.7570	5-29-03	12
8	2636	ARCH	7-29-05	0.7600	5-41-18	15
9	2515	雪風 III	7-35-32	0.7509	5-42-04	16
10	2331	竜 馬	7-45-48	0.7540	5-51-13	17
11	2116	海 猫	7-46-48	0.7550	5-52-26	18
12	2338	MASTEYNA III	7-55-49	0.7560	5-59-43	20
13	610	飛車角II	8-14-22	0.7437	6-07-40	21
Bクラス V~VI						
V ①	1992	DOLLY I	7-19-10	0.7215	5-16-52	①
②	2279	CHUBURINKO V	7-27-05	0.7248	5-24-03	2
③	2466	MERLUZA V	7-25-39	0.7290	5-24-53	3
④	2616	JE REVIENS III	7-34-50	0.7258	5-30-07	6
⑤	2510	SPIT FIRE	7-33-53	0.7290	5-30-53	7
6	2004	NIMBUS-2	7-46-57	0.7258	5-38-55	8
7	2129	SYLPHIDES-2	8-00-06	0.7094	5-40-35	9
8	2646	EARLY BIRD V	7-59-57	0.7237	5-47-20	11
9	1814	陽焰 II	8-18-30	0.7237	6-00-46	13
10	1897	TORNADO II	8-19-43	0.7280	6-03-48	14
11	2234	桃李 II	8-30-15	0.7258	6-10-20	15
12	2371	DELPHINA	8-31-35	0.7258	6-11-18	16
13	1802	TSURUGI	8-38-52	0.7237	6-15-30	17
14	2570	MANBOW II	8-39-55	0.7280	6-18-30	18
VI ①	2219	PEGASUS	7-55-33	0.6890	5-27-39	4
②	2167	TRACER	7-53-56	0.6947	5-29-14	5
3	1952	TOMAHAWK III	8-26-10	0.6843	5-46-22	10
4	2160	BUN BUN	8-31-32	0.6970	5-56-32	12
DNS.....POINCIANA, DNF.....RODEMVI, 天城II, SEA TIGER, EMILYIII, EXCEPT ONE, CHINAMIII, SUNSEED77, RODEMV						

艇が大網附近で動かなくなり、発光信号を放っているのにシーボニアより救助に向かう。この間、もう1艇のDNFの知らせが入り、2310ごろ同艇の救出完了をもってレースは終了した。

結果は、48艇出艇、DNS1艇、DNF8艇。ファースト・フィニッシュ、Aグループ1位、総合優勝は〈SUNBIRD V〉で完全優勝を果たし、Bグループ1位は〈DOLLY I〉であった。また、レース展開は、終始SWの10m/s前後の風(初島附近では、地形によると見られる風の振れ、風の強弱があった)であったため、各艇共、クローズ一本で初島をめざし、復路はスピンで小網代までという単調なレースであったといえるだろう。

1980年レベル・レース スプリング・シリーズ

小風知貞

今年のレベル・レース・スプリング・シリーズはオリンピック・コースが3月29日、30日の両日で3レースと、50マイル・レースが4月5日の初島レースに相乗りの形で行なわれた。

50マイル・レースについては、載っているのですが、オリンピック・コース・レースの報告を致します。

最近の傾向として、各クラス共、エントリー艇数が伸びず、今シーズンも、

クラスⅣ——6艇、

クラスⅤ——6艇、

クラスⅥ——4艇

と少なく、いささか淋しいレースでしたが、各クラスの現有勢力からみて、まだまだ多くの参加艇があつて当然と思われます。各艇とも、奮って出艇されることを期待致します。

第1レースは、スタート時に、風速3~4ktが途中で1~2ktと落ち、各艇とも3時間を越えるレースとなり、最終レグを短縮してフィニッシュとしましたが、神経戦の様相で、タイム・リミットにかかった艇が、クラスⅣで2艇、クラスⅤで2艇と出てしまいました。近年の軽量化競争の結果、旧艇との重量差が大きくなり、このレース成績に表れたものと思われます。

第2レースは、翌日行なわれましたが、前日と一転して強風下のレースとなり、約半数はワンポイント・リーフにての帆走となりました。各艇とも好調に走っていたようであります。

第3レースは、若干風は落ちたものの、この季節に

1980年 レベル・レース・スプリング・シリーズ成績表

クラス	艇名 (ハンディキャップ)	第1レース 10M			第2レース 10M			第3レース 10M			初島レース 48M			得点 合計	総合 順位
		時間(下は修正)	順位	得点	時間(下は修正)	順位	得点	時間(下は修正)	順位	得点	時間(下は修正)	順位	得点		
IV	1850 VEGA V 6 sec/mile	3-09-03 3-08-03	4	3	1-29-18 1-28-18	4	3	1-55-16 1-54-16	4	3	7-00-43 6-55-55	2	7 ½	16 ½	③
	1898 SEA TIGER 29 sec/mile	DNF		1	1-33-32 1-28-42	5	2	2-03-04 1-58-16	6	1	DNF		1 ½	5 ½	6
	1900 龍 飛 13 sec/mile	3-05-56 3-03-46	3	4	1-26-42 1-24-33	3	4	1-54-26 1-52-19	3	4	7-13-28 7-03-04	4	4 ½	16 ½	4
	2220 慎記郎 0 sec/mile	2-52-53	2	5	1-17-23	1	6 ½	1-48-05	1	6 ½	6-54-13	1	9 ¾	26 7/8	①
	2512 雪風Ⅲ 10 sec/mile	DNF		1	1-34-03 1-32-23	6	1	1-58-56 1-57-16	5	2	7-35-32 7-27-32	5	3	7	5
	2640 青海波 2 sec/mile	2-49-32 2-49-12	1	6 ½	1-22-16 1-21-56	2	5	1-51-12 1-50-52	2	5	6-59-08 6-57-32	3	6	22 ½	②
V	1623 EMILY	DNF		1		5	2		2	5	DNF		1 ½	9 ½	5
	1897 TORNADO II		2	5		2	5	* DNS		1	6-03-48	4	4 ½	15 ½	③
	2004 NIMBUS II	DNS		1	DNS		1	DNS		1	5-38-55	3	6	9	6
	2234 桃季 II	DNF		1		4	3		1	6 ½	6-10-20	5	3	13 ½	4
	2279 CHUBURINKO V		3	4		1	6 ½	* DNS		1	5-24-03	1	9 ¾	20 ¾	①
	2616 JE REVIENS III		1	6 ½		3	4	* DNS		1	5-30-07	2	7 ½	18 ¾	②
VI	2160 BUN BUN		4	1		2	3		3	2	5-56-32	3	3	9	③
	2167 TRACER		3	2		4	1		2	3	5-29-14	2	4 ½	10 ½	②
	2219 PEGASUS		1	4 ½		1	4 ½		1	4 ½	5-27-39	1	6 ¾	19 ¾	①
	2260 RODEM V		2	3		3	2		4	1	DNF		1 ½	7 ½	4

*印はリコール

ありがちなW～Sへの風のシフトに、スタート直後は、各艇とも悩まされたレースとなりました。リコールが3艇ありましたが、いずれも未復帰のため、止むを得ずDNSとしました。

総体的に、帆走状況については、クラスIVにおいて、3レースとも〈慎記郎〉と〈青海波〉の好走が目立っており、〈慎記郎〉のクローズ・ホールドでの若干の差が、結果に表れたものと思います。クラスVIでは、〈PEGASUS〉が好調で、3レース共トップは立派であります。

2日間を通して、微風から強風までの種々の海況でのレースとなり、参加艇にはかなり面白いレースが出来たのではないかと思います。

野島レースに完全優勝

〈朝鳥〉 加藤 好憲

日本南岸に横たわっている前線の影響で、風がどのように振れて行くのか気にしながらスタート・ラインへ20分前に着く。東の風6～7%のポートアビーム・スタートなので、フルメイン、ライト・ゼノアにて流す。スタート3分前よりラインから離れ、2分前にタックしてラインに向かう。同時にスピセット。

レース艇で一番コミッティー・ポート寄りをジャスト・スタート。スピアップ、ゼノアダウン、7～8kt。コースはダイレクトに野島向け。

西浦半島を抜けると9～10%に風速が増す。この程度の風ではフルメイン、マキシスターでのアビームに最高だ。ティラー・イクステンションをチョンと引くだけで真すぐ保針出来る。8kt。1840、風が後ろヘシフトし始める。1920、風速6～7%でデットランになり波が出て来て走りにくい。5～6kt。

後続艇が少し近づいたようだ。

中電火力を9時に見るあたりでジャイブする、と同時に風が横に廻りスターボードのアビームとなる。風速8～9%。7kt。5分ぐらいで又シフトして風向きが60°になる。風速は10～12%でブローチングを2度くりかえす。スピ・ダウンしてライトゼノア・アップ。風が又も前にシフトして40°。

野島をトップにて通過。ジャイブしてから野島までに他艇を大きく離す。野島通過後、風がなお強くなりNo.2にセール・チェンジをしようとしたが、もう一本のジブ・ハリヤードが上がらないので、やむをえずライト・ゼノアをダウンして、今まで使っていたジブハリでNo.2アップ。この間10～15分、船足は4ktに落ちる。再度走りだした時には2番手〈ナルミ〉が野島まで来てしまった。野島から野間まではクローズホールド・フラットリングリーフNo.2にて6.2～6.8kt、登り角度25°、ヒールアングル25°、実に気分が良い。3度目のタックにてNo.2のリーチを破ってしまう。やむなくNo.3にチェンジ。風速15%、風向NW、波が悪くなって来たので、5.5～6.5ktに艇速ダウン。登り角度も30°になってしまった。No.3にしてからは他艇とあまり速さが変わらないようだ。5回のタックにて野間に取り着く。

野間の手前にてトラブルのあったジブハリが飛んで、

ランバクとメインのリーフロープにぐるぐるにからんでしまっているのを発見。20分ぐらいかけて取りはずす。この間タック不能。野間灯台にどんどん近づいてあと300m位でタック可能になる。

野間灯台から回航ブイまでは、クローズド・リーチ・フラットリングを解いて走る。風速15~18% s , 7~8kt。このレグで又、後続艇に差をつける。NWの風になってから非常に寒い。波しぶきがすごい為、バウワークしていた林が息が出来ないと訴える。

回航後、風がNWからWに振れる。フルメイン、スーパースターにて9~10ktにて快走する。

2番手とは、回航後15分位ですれ違う。30分の差をつけている。又風が振れてWSWになる。15% s の風を受けてのスピンのアビームは少々きつい。ブローチングで走っている時に、〈スーパールーシー〉が20m離れて上をすれ違って行く。冷汗が出る。2度目のブローチングでスピンシートのスナップ・シャックルが飛んでしまう。アフターガイ側からスピン回収せねばならないが、人力ではとても不可能だ。スピンがはためきまくってマストが折れないかと気がきでない。下が野間灯台なので下ってメインの影で回収したくても出来ないの、デッキ上はバ声飛びかい修羅場になる。10分位で灯台通過。バウを下に振って、メインの影でスピン回収。ワンポイントリーフ。メインセールだけでランニングする。数分間、クルー一同なにもしたくなくなつて座りこんでしまう。気を取りなおしてNo.3アツ

野島レース、スタート

野島レース成績表

レース委員長 重盛忠誠

クラス	セーラー番号	艇名	TCF	所要時間	修正時間	総合	クラス	得点
III	2477	ASADORI	0.7854	9-26-54	7-25-14	1	1	57
	2382	NARUMI V	0.7854	10-10-52	7-59-46	2	2	56
	1828	NACHI VII	0.7738	10-29-57	8-07-27	4	4	54
	2110	MOMOTARO	0.7796	10-49-57	8-26-42	5	5	53
	2080	MINO	0.8050	11-30-06	9-15-31	8	6	50
IV	2332	MEER V	0.7620	10-31-09	8-00-56	3	3	55
V	2288	IHO	0.7448	11-32-55	8-36-05	6	1	52
	2418	SUPER LUCY	0.7322	11-58-35	8-46-08	7	2	51
DNF.....PARAPHRENIAN CINQ, HORIZON II, RAINBOW							46	

プ。これが精一杯。ジブを大きいのに変える気にならず。

野間より野島までは、デッドランの為、ジャイブを3度する。風速15~20% s , 波高3~4mの夜間ランニングの為、ジャイブはタックジャイブをする。私は気が弱いのです。ミスしてトラブルは起こしたくありません。艇速は8~14kt。波の為ワイルド・ジャイブをしそうになる事も数度あり。このレグがヘルムに一番気を使った。腰を低くしてメインシートからは、クルーを遠ざけて、一刻も速く野島に着く事を願う。ヘルムを取っていた山崎は、歯をくいしばっていたので、後でアゴが痛くなる程だった。野島の灯台の光が真近に見える。もしミスって島におち当たったらこの船はどうなるのかな?と、ふっとそんな事も考える。このスピードならキールはボロリ、船はバックリ、人間はピヨピヨ。クワバラ、クワバラ。

フリーになってから、渡辺、青山が船酔いにかかる。ゲロするたびに「落水するな! 腰を低くせよ!」とどなりまくる。後ろには、ヨットの航海灯は見えない。

かなり離れたようだ。野島無事通過。

野島より西浦は、クローズド・リーチの片登り。トランシーバーでコミッティーを呼ぶが、応答なし。ヘルムが楽なので、フルメインにする。

7.5~9.5kt。15% s 。佐久島横で、20% s に強まったので、ワンポイントリーフする。艇速変わらず。フィニッシュ20分前にスターボードのランニング・バックステアがトップから落ちてきているのを発見。しばらくそのまま走るがブローで25% s 位のが来るので、ツーポイントリーフにする。これでポートのランバクだけでタックも出来るようになる。

日産マリーナの灯台をねらって行ったらどんぴしゃりでフィニッシュ・ラインを確認。フィニッシュ。

後かたづけもそこそこに、マリーナに頼み込んで風呂に入れてもらう。風呂の中で、完全優勝を知らされる。これ以上言うことなし。

乾杯!

オソドリ返上! ハヤドリと改たむ!



救いの紙「宝くじ」

NORC玄海支部広報係 片倉静江



宝くじを買い始めてから11年になる。全国ジャンボくじには興味がなく、専ら西日本地区だけのくじで、金額も1回で10枚千円と決め、組と番号はバラバラで下一桁を0から9まで揃えるので百円2枚は必ず当る事になり、「バラで十枚下さい」とか、前後賞付の場合は通し番号で買う。当って戴き物、当然なくてもさわぐ程の資金でないし、友人と会社の同僚3人共同で買っていた頃一千万の一字違い一万円が当り3等分した事もあった。しかし一万円以上はそれ一本だった。

七年目か八年目に入った頃、友人達と屋台でラーメンを食べていたら、側でチビリチビリ飲んでいた年配の男性が私達の宝くじの話に言葉をはさんできた。賭博でメシを食って五十年とおっしゃる御仁曰く「たとえ宝くじでもバクチはバクチさ。仲間と仲よく割り勘しましょう？ 当たったら半分は人にあげるつもりだって？ 馬鹿馬鹿しい。バクチというものはな、俺様の金で俺だけが戴くんだという気がなけりゃ宝くじだって当るもんか！」。その悪魔のような囁きを聞いたからではないが、友人が転勤した事もあり、同僚との精算も煩わしくなっていた頃だったので、それ以来一人で買い出したが2年位はサッパリ駄目だった。それが忘れもすまい去年の6月7日、百万円がやっと当たった。嬉しかったの何のって、かてて加えてその宝くじが何とヨットのデザインとはこれ如何に！ かき集められるだけの金を集めて頭金をつくって26フィートを手に入れた直後のアリラン・レース出場は、サラリーマン・オーナーにとって大変だった。弟から〇十万円借り、その前月にはそれ迄乗せてもらっていた21フィートのオーナーに払う〇十を銀行から借り、合計八十万の借金にアップアップの頃で、夏のボーナスの半分以上は新艇にとられる事になっていただけに、この百万円は嬉しかった。しかし本当に当たっているのかどうか自分でも半信半疑で、銀行に名乗り出た日、「おめでとございます」と言われて立ち上った途端にテーブルを

膝小僧でけてしまい、卓上の金物の灰皿がけたたましい音をたてて床にころがり、それを取ろうとしてかがんだら胸のポケットの小銭がジャラジャラと飛び散り……。(貧しいオーナーはたった百万円であがっちゃうんですね。)

そういうわけで借金は返済し、又買い続けた。もう四、五年は当るまいと思っていたら、10月に十万円が又当たった。如何にも秋らしい栗の図案で海には関係なかったが、これも救いの神だった。団体予約で手違いがあり、パリのホテルから添乗員が国際電話をかけてきて、2、3日弱っていた。その後どうにか片づけて飛んだという電話を受け取ったものの、国際電話代をどこから捻出しようかと困っていた矢先の事、早速この宝くじの代金で支払った。

第一勧業銀行の統計によると、1回から5回目位の時に高額に当る人と10年目あたりの人と大体半々だそう。私の場合10年目に百万もらった事になるが、その間に約二十万円使っているので純益(?)は九十万になる。「ヨットが岩にアタルゾ」なんて言われているが、前のヨットなんて大安吉日を選び、ありがたい御札までつけていたのに進水式の日にはキールが捨て石をかすって3厘ばかりめくれたし、その後浅瀬に乗り上げた事もあるので気にしない事にしている。何せ御本人自身9年前に横断歩道上で車にもアタッテいる位の当り屋。とにかく財政困難な時に多くもなく少なくもなく、一寸余る程度の金額の宝くじが当るのも全く不思議で、ヨットのデザインの宝くじでヨットに關係する借金を返したのも考えれば愉快で仕方がない。

今日もバラで10枚買った。そろそろ又当りそうな気がする。(夏には必ずヨットを図案化したくじが売り出されます。皆さんも買ってみませんか？ 1回で当るか10年かかるか、そこが又お楽しみで。私も勧銀から宣伝料でもせしめてスピンを買うつもりです。)

(イラスト：柳沢昭子)

恐

怖

の

上下架についての注意事項

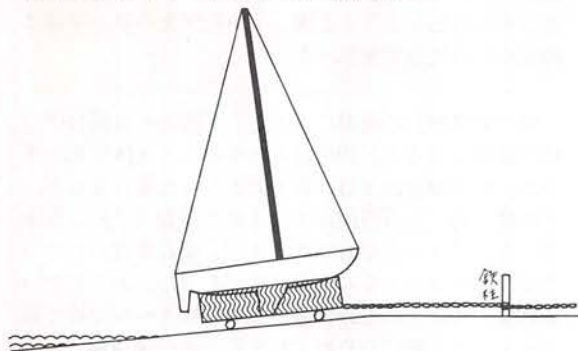
5

秒

間

四日市ヨットクラブ会長
加藤蔵男 (58才)

四日市のヨット・ハーバーは、10mで1mの傾斜)のスロープがついています。四日市港監理組合が提供してくれたものです。スロープ延長50m、巾10mです。四日市ヨットクラブのメンバーはこのスロープを利用して上下架を行ない、船底の手入れ塗装、エンジンの手入れ、各部の修理等を行なっています。上架の時は各自の船台を水中に押入れ、水中の船台上に自分のヨットを固定し、自分の車で引っぱり上げます。25フィートぐらいまでの小型艇は直接船台にロープをつけて引っぱります。ハーフトン以上になりますと、滑車をつけてゆっくり引揚げます。重量のある艇はトラックやジブで引っぱります。



昨年末、当クラブ員の艇が下架の際、たまたま私は現場に居合わせたので、いろいろと作業の指示をしておりました。(最古参で、年長者でしかスロープの計画をし、監理組合に強引に作らせた経験もあるため)

歯止めはせず、船台の進行方向修正せよ、スロープにゆっくり乗り入れよ、船台滑走止めロープ支柱(鉄柱)に巻きつけろ、方向よし、等々、指示しながら徐々に水平面より斜路へ動き出し、約半分まで斜路へさしかかったとき、突き離し、ゴトンゴトンと音をたてて水面に向かって走り出しました。ところがいつもよりやや速度が速いため、滑走止めロープの効

きが悪いと思い突差にロープの方へ走り、ロープの端を取りに行ったのです。

丁度、日暮時。作業にかかったのは明るかったのですが、手間どっているうちに暗くなってしまいましたが、皆、勝手が判っているので作業を続けていました。

その時、足元に不注意でうっかり動いているロープに足首をとられ転倒しました。

ロープは体と一緒に滑り止め鉄柱に近づきます。この勢いでは数秒たたぬうちにとどき、数トンの重量で足首をロープに巻きつけ、鉄柱にもぎとられるに決っています。

大声でわめきました。

足がちぎれる!! 船を止めよ!! 足がちぎれる!!

ロープを止めよ!!

現場に居合わせた数人がかけ寄り、運動会の綱引きのように引戻す者、ロープを足で踏まえる者、船台が止まるよう取りつく者、それぞれ懸命に引戻した結果、小生の足は鉄柱の根元5センチぐらいのところまで止まりました。そばに居合わせた人に体をだいてもらいスロープの巻付け回数と同数だけ鉄柱を回してもらい、やっと命拾いました。あまりの恐ろしさに、その場にうずくまってしまう、傷の点検などできません。皆から「足はどうなりましたか」「痛みますか」「気分はどうですか」と言われましたが、しばらく口もきけません。

あの数秒間の出来事を思い出し、もしあの時、そのまま足首がねじちぎれたら、左足の付根から切れたら生きていられたらどうか、その痛さはどんなものだろうか、耐えられるだろうか、いやおうなしに受けねばならない苦しみと痛み、もし生きていられたら片足がないのか、足の根元からないのか、松葉杖が入用だろう、次から次へ、ゾーとする恐ろしさが止めどもなく続きます。

しばらくしてから、ヨット仲間の外科医のところへ連れていってもらい、レントゲンなど一通りの診察を受け、打撲とねんどすり傷の手当をうけて帰りました。

その夜から当分の間、事故の悪夢に悩まされ続けました。松葉杖についてヨットに乗れるだろうか、シングルハンドは無理かな、弁当水筒持参で誰かの船に乗せてもらうかな、ビッコのクルーを使ってくれるかな、情けないな……、等と。

上下架にはくれぐれも御用心。ロープに足を取られて死んだ漁師も沢山います。遊びで片輪になったり、命を落したりしないように十分注意して下さい。

四日市ハーバーも上下架はクレーンを使うようにしたいと思います。将来はスロープにレールを引きウインチでゆっくり上下架出来るよう考えています。

小生、その後ようやく足も直り、〈アルコパレーノ〉をトンとたわむれています。



シーマンの面々



田辺夫妻と森繁さん、土肥さん。

「はきなれたデッキシューズ」の出版記念パーティー

(巴流) 内海 勝利

円熟した人々の集まりであった。

ヨット界では、錚々たる人達。私がヨットを始めた頃、師と仰ぎ、とても近寄れなかった人々、土肥さん、飯島さん、柏村さん……、今ここに会すると、自分の置かれている立場がいかに未熟かに感じられた。

10年程前に、西伊豆のロケで、「ふじやま丸」のお手伝いをして以来、御無沙汰をしている森繁久弥さんからは「あんたは密輸でもしているのかね」、なんて言われてしまった。老いてカクシャク（失礼）。家族で、のんびりと太平洋、パナマ、カリブの海、さらに大西洋を渡るという事は、大そうお金がかかるものと思われたのかもしれない。

イギリスにいる家内から届いた手紙の文中に、「金原さんから、田辺英蔵さんの『はきなれたデッキシューズ』と手紙が送られてまいりました」と書かれてあった。

早速、油壺の別荘に來宅していた金原さんに、お礼をのべると「今晚、田辺さんの出版記念会がありますが、一緒に行きませんか……」私は一度、田辺さんにお会いしたくて、以前から、何かきっかけがないかと内心思っていた矢先であったので、二つ返事で行く事にした。

田舎者にとって東京の指定された場所に行くのは、よほど時間の余裕を見てもおかなし無理。地下鉄「神谷町」を降りて、人に訪ねる事、三度。目ざすアメリカン・クラブにたどり着くと開会6時丁度。汗をふきふき会場に入り、あこがれの人田辺英蔵氏に、金原



歌う潮風グループ。右端は総合司会の前田武彦船長。

さんが紹介して下さいました。

熱海後楽園の社長、ダイビング界の草分け、舵誌では一番先に読む「キャビン夜話」の筆者、私はもっといかつい顔をした、私なんぞ鼻にもかけてくれそうもない、と思っていたのだが、親しみのある顔で、言葉をかけて下さった。「やっぱり海の仲間だ」それが、第一印象であった。

前田武彦さんの司会で、渡辺修治さんが最初のあいさつ、続いて飯島さんの音頭で乾杯。国会の委員会の合い間にかけつけた石原慎太郎さん。森繁久弥さんの「ふじやま丸」談話、持前の素晴らしい話術で楽しませて下さった。もっと、もっと聞きたかった話である。

東京でなければ、出来ない、会えない人々との素晴らしいパーティー、こんな機会を作って下さったロタス・オーナーの金原さんに感謝、感謝……。

シングルハンド・レース 実行委員会



ポートピア'81のマーク

さる4月9日1800から船舶振興会ビル会議室において第4回太平洋横断ヨット・レース実行委員会が開かれた。

出席者、委員：秋田、大儀見、清水、嶋田、周東、武市、山口、小林、松木

前回のレース参加者：戸塚弘、多田雄幸、堀江謙一、小林則子、(武市)

国内では既に新聞雑誌に報道され、外国関係先へは昨年末にレース告示を送った。外国の雑誌にも掲載され始めているが、外国艇の参加意志表明ははかばかしくない。いよいよ開始まで1年余りとなったので、前回の参加者を交えてレース参加へのアピール方法、レースについての細目の決定などについて意見の交換を行なった。

参加予定者の現状

戸塚氏から同氏のヨット教室関係で4～5名が参加の予定とのこと。事務局には1～2名外国艇の参加についての問合せがある。前回参加の堀江、武市氏は事情が許せば参加したい意向である。

外国のヨットクラブ等への働きかけ

サンフランシスコにNORCメンバーの杉山洋子夫人が在住しているので、同夫人を通じてサンフランシスコ周辺での参加勧誘活動をして戴くため、第1回追加条項をレース告示に添えて発送し、ヨット関係機関に働きかけて戴くが、清水専務理事が4月中旬渡米の途中サンフランシスコ・ヨットクラブに立寄り、意見交換を行なうことになっている。

レース告示の細目について

参加資格はスタート時満18才以上の者となるが、この下限限度一杯のものからの参加予定者もある。

無線

2メガを使用、或いは4メガ以上の短波帯を使用するためには特殊無線甲以上の免許が必要であるが、この点については検討を続け、近日中に結論が出るよう通信委員会で策を練っている。

前回電源故障のため連絡が途絶えた艇もあり、今回はエマージェンシーのための最低限の連絡がとれるよう予備電池をもつようにしたい。前回同様ロケーター

・ビーコンを備えることにする。

航海計器など

ロランを認めては、との意見も出たが、今回はインフォメーション通りDFはOK、ロラン・電力等、風力、水力以外を利用するウインドペーンの使用は不可とする。

レーティング・ルール

1980年のルールを適用す

る。1981年の新しいルールで建造する艇もこのレーティングで計算することとする。例えばNORC以外の外国で80年ルールを計算しようとしても計算プログラムを廃棄したため計算できなければ、データを貰ってNORCで計算する。

セールに関する制限を緩和することを検討したが、色々難しい点があるので、

スピンの長さの制限をなくす、

アウトリガーの使用を認める

の2点のみ緩和することによってツイン・スタイル等が使用可能となる。

賞

全参加艇を一率に順位を付けたのでは、ハーフトン・クラスに気の毒な点もあるので、レーティング22.5フィート以下の艇の1位には別の賞を与えるなど、各種の賞を設定することになった。

その他

レース中プロペラを使用しなかったことを証明するため、スタート前にシールする傾向があるが、参加者間のトラブルを避けるため必要であろう。

安全備品のうち、シングルハンドには不必要なライフリング、旗竿は要求しない。水は180ℓの容量を必要とし、二つ以上の独立した固定タンクでなければならないこととなった。

レースの運営について

フィニッシュ時の検疫、入国・通関などについて、特別な便宜を図って貰うことが重要なので十分関係官庁の了解を得ておく必要がある。

参加艇を船積みしてアメリカに運ぶとき、当地の港内での手順、手続きを旨くやってくれるところを当て置かなければならないので、事前に協力要請をすることが確認された。

◎原稿募集◎

各水域の話題、失敗談、クルージング紀行、写真、その他何でも投稿大歓迎です。送り先はNORC本部事務局OFFSHORE係まで。(福本)



NORC玄海支部広報係 片倉静江

小戸の集い。

1. 小戸ヨットクラブ(O. Y. C.)第2回集会。

3月2日(日)1600 第1及び第2会議室をぶちぬいて小戸ヨットクラブ主催第2回集会が開かれた。このクラブは、3年前係留費値上げ反対決起大会の際結成された小戸ハーバーの全利用者の会で、その後別にこれといった活動もなく立ち消えになりそうなクラブだったが、市当局との交渉に窓口を一本化する意味もあり改めて招集された。当日は会則、会費、理事の選出等に時間がかかり、山積されている問題の討議、特に公用の専用船台が一基もない揚降施設(スロープ)の利用方法、シーズン中又は混雑する時の中・小型艇のクレーン車使用許可等、早急に打ち出さなければならない諸問題を抱え、O. Y. C.の今後の活動に期待し、会則、名簿が出来上り次第順次集会を開く予定で散会。



小戸ヨットクラブ第2回集会

2. 世界一周おしどりヨットマン「サチカゼ」の太平幸子夫人の講演。

第1・第2会議室

3月16日(日)1000 福岡市西区区役所主催「ジョイフル・ライフ」と銘打った西区在住の中学生を

玄海支部主催スプリング・レガッタ

艇名	艇種	第1レース 3月2日1030 オリンピック・コース		第2レース 3月16日0810 小戸の島 40マイル	
		順位	所要時間	順位	所要時間
ジグザク	FAR116	1	2-16-25		DSQ
ホンキイトンク	NIC30	2	2-13-26	1	11-34-22
ブリンプリン	NIC30	3	2-33-15	8	12-46-20
ホットスーパー	FAR920	4	2-33-23	6	12-01-33
ヴァンガード	DOU30	5	2-35-01	2	11-34-24
マンタ	PAST28	6	2-37-24	9	12-52-18
ネオアンタレス	FAR727	7	2-38-36	4	11-48-48
アポロニア	DOU33	8	2-39-38	5	12-00-01
ブルームーン	GS30	9	2-44-59	11	13-26-34
グレートベア	HOL30	10	2-45-07		DNF
ワイルドダック	DOU30	11	2-46-13	3	11-37-51
クォーターアップル	HOL26	12	2-48-32		DNF
鳴海屋丸	NOL30	13	2-50-24		
マルコV	HAY35			7	12-14-03
レディバード	DOU30			10	13-03-04
ビクニック	DOU26			12	13-51-54
マリエⅢ	YA30				DNF
ムーンライト・エクスプレス	YA30				DNF

TCF変更艇多数のため修正順位省略

主体とした集まり。講演前、フロントで偶然お会い出来てお話をいただきましたが、世界一周からお帰りになった頃の顔からは想像出来ないぐらい色白で、化粧つきのないスベスベした健康そうな肌が印象的だった。少年に大志を、そして夢を、ロマンを抱かせる楽しいお話だったようだ。

素晴らしきかなダイビング野郎共。

牛島竜介氏が太平洋横断して以来、博多のヨットマン達はナリをひそめていた感じだったが、今年の5月、3人のヨットマン・ダイバーが木造のケッチに乗って世界一周 45000マイル・ダイビング・クルーズをやる事になった。それも3年がかりで、ただのダイビングだけではなく、チョウチョウオ科の魚の種類と分布については安田富士郎博士や益田一氏などの専門家に学んだという学術的要素をもったクルージングである。新種や珍種を発見する可能性もある有意義なダイビングで、日本はおろか世界でも初めての試みではないだろうか？ その故か参考資料の不足で苦労している。単なる世界一周クルージングでさえ大変なのに、ダイビングともなればシャークにお目見得する事もあるだろうし、海底の危険さ未知数。「一度の座礁もなく、一枚のセイルも破る事なく」を合言葉に、「低緯度帯を貿易風と赤道海流にのって西へ西へと進む最もポピュラーで最も安全なコースをえらび、その土地土地の嵐のシーズンを避け安定した好天を帆走出来るような計画」をたてている。

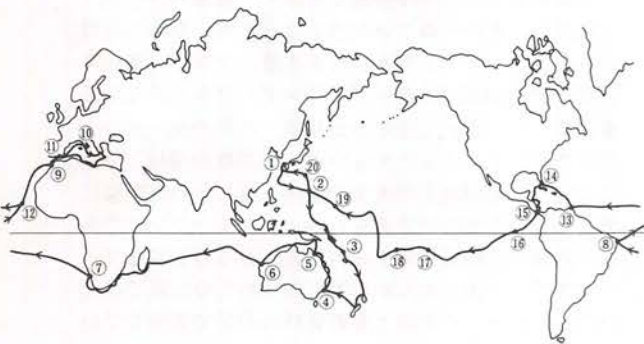
3月25日(火)、県庁前「天神横町」のお肉がすごく美味しいステーキ屋で3人にお会いできた。

スキッパー 松本研司氏 31才 独身
クルー 稲光良寛氏 31才 独身
クルー 浅見 健氏 24才 独身
ヨット 「貿易風」 (横山38フィート木造)

ヨットも潜水歴も充分あり、3人共資金捻出の為3年前から東支那海操業の底引網漁船にのりこんでの奮闘振り。九州朝日放送の堀田総八郎氏(玄海支部広報委員長)の質問に対して選りながら穏やかに話されるスキッパー。「功名心や名誉欲から出発したものでなく、営利も目的としない」と、そして「色々な海を見たい、世界中の海を潜りたい」という動機からのダイビング・クルーズを語る3人の澄んだ目、又人一倍骨太い頼もしい大きな手を持ったメンバー達だった。

頼みにしていたあるスポンサーとの話がうまくいかず、不足分の資金稼ぎに東支那海へ又出るという噂を聞き、船会社に問い合わせた所、クルーの2人はすでに出漁しており、スキッパーが乗り込む漁船が丁度翌日だったので、早朝の船溜りにかけつけた。見送りの家族達の落着かない緊張した表情、黙々と荷物を積み込む人達、ポタージュスープの中に立っているような濃い朝もやにかすむ港をゆさぶるエンジンの音。やっと現われた松本スキッパーは紙袋ひとつの軽装で90日間も荒海ですごすムードは全然なく、私達があたっているスポンサーもあまり期待出来ない旨を伝えると、「わざわざその事で」と恐縮され、帰ってきてから又資金作りに走り廻らなくてはと言いながら終始笑みを絶やさず、「じゃ、いつて来ます」と第八十二佐代丸のトラブを駆け上がっていった。

寄港地及び距離



- ①福岡—②グアム—③ニューヘブリデス—④シドニー …8000M
④シドニー—⑤クックタウン—⑥オンスロウ—⑦スワコブムンド …9400M
⑦スワコブムンド—⑧レシフェ—⑨ラバト …6200M
⑨ラバト—⑩ローマー—⑪ジブラルタル …4300M
⑪ジブラルタル—⑫ベルデ岬諸島—⑬ポート・オブ・スペイン …5200M
⑭マイアミ—⑮パナマ …5200M
⑮パナマ—⑯ガラパゴス諸島—⑰クヒチ島—⑱サモア島—⑲ト
ラック島—⑲グアム—⑳小笠原—㉑福岡 …12500M



80年代に向かって

東海支部長 都築勝利



この度、思いがけず再選され、伝統ある東海支部長に留任ということで改めて緊張しております。初心にもどり支部会員の発展親睦をはかり、又関係官庁との折衝、本部との連繫を密に取り、東海地区の外洋ヨットの活動を一層活発にしたい所存でありますので、皆様の御支援御鞭撻をお願い致します。

さて、紙面をお借りして、東海支部、新執行部及び支部代議員、選挙管理委員を紹介させていただきますので宜しくお願い申し上げます。新執行部は従来にまして強力なスタッフを置くことが出来、本年度の事業として早くも海事普及委員会の3月例会として「堀江夫婦を囲んで」では100名を超える人々に集まっていた盛大なスタートを切っております。又3月22日の野島レースでは悪天候にもかかわらず15艇がエントリーし、昨年より参加が増えております。今後も皆様の参加しやすい企画を組み、支部活動を盛り上げていきたいと思っております。又本年21回を迎える鳥羽パール・レースも、地元市役所、観光協会、青年会議所、旅館組合などと昨年来より数回の打合せを重ね、本年より地元と密着した鳥羽市をあげての企画に致したく現在準備を進めております。皆様とともにヨット・マナーを守り楽しいレースとして育てていって欲しく御

協力をお願い致します。

以上まとまりがありませんが、全国の皆様、今後の東海支部の活動を暖かく見まもって下さい。度々OFF-SHOREの紙面を借りてお知らせしていきますので宜しくお願いします。

常任委員会

支部長	都 築 勝 利
副支部長	小 林 義 彦
理 事	大 矢 隆
〃	加 藤 蔵 男
総務委員長	鈴 木 幹 夫
〃 副 〃	阿 部 嶺 男
帆走 〃	山 田 邦 彦
〃 副 〃	長 尾 好 泰
計測 〃	花 川 幸一郎
〃 副 〃	太 田 省 一
海事普及 〃	小 林 義 彦
〃 副 〃	林 千 雄
会報 〃	富 川 則 之

フリート・キャプテン

鬼 崎	竹 内 聡 一
三河湾	森 光 雄
武 豊	壁 谷 繁 雄
富 貴	吉 原 道 夫
鳥 羽	寺 本 康 郎
五ヶ所	田 村 慎 一
四日市	中 西 邦 男
幡 豆	重 盛 忠 誠

監 事

中 村 孝

事務局

大橋良一 谷口美栄子

支部代議員 (順不同)

鬼崎フリート	田中義夫	大矢 隆
武豊 〃	二村昭治	松本太一
富貴 〃	鈴 木 幹 夫	
三河湾 〃	山 田 邦 彦	
鳥羽 〃	寺 本 康 郎	
四日市 〃	阿 部 嶺 男	
五ヶ所 〃	田 中 匠	
幡豆 〃	小林義彦	重盛忠誠
その他	鈴 木 弘	

選挙管理委員会

大橋郁夫 水上 健 長尾好泰

〈ビック・オラクル〉遭難事故報告

東海支部総務委員長 鈴木幹夫

3月2日午後1時のテレビ・ニュースでご存じのことと思いますが、我々ヨット仲間としては誠に残念なことです。

諸有志の方々の必死の捜索活動にもかかわらず、当支部会員の西垣君の遺体は発見されませんでした。事故後の去る3月12日に当支部海事普及委員会による3月例会の会場にて、西垣君の捜索義援金として、カンパを募ったところ129,340円が集まりましたので、3月16日の現地仮葬儀の際、(株)チタ丹羽社長に手渡しました(事故発生後ただちに3万円を支部見舞金として現地にて届けました)。又、現在支部事務局にてMCC(三河湾クルージング・クラブ)より金53,000円、一会員から金1,000円の義援金を預かっていますので、後日、丹羽社長に手渡し、4月9日の支部常任委員会をもって義援金の受付を締切り、今後会員の方々からの義援金は、直接本人の親族に手渡ししていただくようお願いいたします。尚、(株)チタの丹羽由昌社長より事故状況報告が届いておりますので、御紹介させていただきます。

* * *

今回、当社の西垣の事故に対して、皆様から多大なご援助をいただき、心から感謝しております。ついては、この事故に関しての顛末を、簡略にご報告申し上げます。

事故発生当時の模様は、新聞やテレビ等で概略はご承知と思いますが、情况等の究明は海上保安庁を中心に行なわれていますので、正確なものは、後日公に発表されることでしょう。

事故から経過に至る概略を述べますと、2月8日、〈VIC ORACLE〉は進水しました。進水後、オーナーは慎重に廻航準備を整え、船舶機構の安全検査を受けて、安全備品も万端に整えて、3月1日午後1時頃、津の伊勢湾海洋スポーツセンターを出港したのです。午後9時45分頃、天竜河口約2kmの沖合で横波をうけて、マストの先端が水面下に入る位に横転し、その時デッキにいた3人の中、2人が海中にほうり出されました。艇上では直ちにセールを下ろし、エンジン始動で、2人を救い上げるべく、行動を開始したのですが、寄せ来る波の中に2人の姿を見失ない、明方まで現場を旋回しながら探したのですが、遂に見つけ出せず、最寄りの御前埼港に入港すると同時に、御前埼保安署に届けました。

私の所へは、2日朝、7時に、オーナーより電話で連絡が入り、直ちに連絡のつく所の人達だけを連れて御前埼へ向いました。そこで知ったのは、遭難現場は天竜河口とのことで、すぐ又天竜河口へとってかえし、何か手掛りはないものかと砂浜を歩きました。そして、〈VIC ORACLE〉の懐中電灯、コックピット用ベンチ、及び西垣のヨットブーツ片方を発見したのです。同時に漁船をチャーターして海上の捜査を、とも思ったのですが、まだ風波が強すぎるということと、引潮にに当たっており、天竜河口は引潮の強い時には漁船の航行不可とのことで、海上捜査は出来ませんでした。但し、海上保安庁の巡視艇だけは海上捜査に当たって

れておりました。

翌月曜日は、ニュースを知って続々と駆けつけてくださった人達によって海岸を探索すると共に、漁船5隻をチャーターし、天竜河口を中心に、浜名湖入口から御前埼までのパトロールを始めました。そして7時少しすぎ、角田氏の遺体が浜辺で発見されたのです。

最初は、この発見で、西垣もすぐ見つかるだろうと期待して、同じような探索を続けていました。土地の漁師の話では、遺体は24～48時間の間に一度浮かび上り、又沈むとのこと。又、水温にもよるが大体1週間から10日位の間に、又浮かびあがることもある、とのことでした。この話から、翌日も前日と同様な、漁船と徒歩による海上、海岸のパトロールで、遺体の発見に努めましたが、何の手掛りも得られませんでした。

その後、福田漁協で得た情報として、4本の針の出た大きなつり針で、海底をさらうのが、遺体発見には一番確率が高いとのことで、連日、数ハイ漁船をチャーターして、この漁法を利用し、特に底がへこんでいる所を探しました。このようにして、落水から丁度2週間、探索したのですが、手掛りは得られず、探索活動は打切ったのであります。

今になって反省させられるのですが、事故が起きた後の救助活動については、我々に、どうすべきが最良か、という予備知識がなく、駆けつけて下さった方々への統率もなく、ご迷惑をおかけしたことに、深く反省しております。あつてはならないことですが、今後、もし、同じケースが考えられる時には、海上保安庁、もしくは地元漁協の協力を得て、然るべき対策本部を設け、経験者の意見を得られるようにすべきではないか、と思っています。未経験故のいらだちに加えて、混乱の状態の中にも拘わらず、貴重な機械を貸していただいたり、又、労力を提供して下さった方々に、紙面を借りて感謝申し上げる次第です。



NORC協会ニュース

在京理事会報告

3月19日、虎ノ門にて

関東支部理事16名のうち13名が出席し、ORC会報28号、沖縄支部結成、名誉会長旗制定などについて検討した。

出席者：石原、大儀見、清水、小林、嶋田、石井、塩路、篠原、周東、武市、鳥山、平松、渡辺(敬称略)

ORC会報28号の内容について渡辺理事から説明があった。ORCの政策グループは1月の12・13日に、

ITC(技術委員会)は14・15日に英国で会議を開いた。

主な議題はファストネット・レースの事故報告書に対する検討であったが、昨年開かれたORC会議の決議から生じた附帯事項の検討であった。

ヨットの設計、安全の面からの検討、ライフラフト、安全ハーネスなどに対する検討事項であるが、渡辺氏の報告をもとに各支部理事に資料を送り、NORCとしての意見があれば早急に事務局宛送って貰うこととした。

沖縄支部結成について

沖縄は琉球国時代の古い昔から、海を生活のすべての基盤とした先人の遺志をいまなお受け継いでいるが、EXPO'75、国際海洋博覧会を契機として、新しい時代に適応した「海洋の沖縄」を目指し、更に大きく前進しようと、県民が一心になって実現化を一步一步進めている。

一方、我国の海に対する関心は生活環境の変化とともにプレジャーボートの普及度にも現われているように、全国一円に幅広く拡張し続けている。

しかも沖縄は南西諸島の約500kmに亘る一連の島々からなり、昔ながらの海の本来の姿を最後まで守り続ける我国唯一の海域と言える。このような歴史的地理的好条件を持つ背景の上に立って、外洋ヨットの数も堅実に増加し、第5回沖縄・東京レースには地元から3艇が参加し、それにも増して沖縄県のこのレースへの関心は最高に高まってきている。

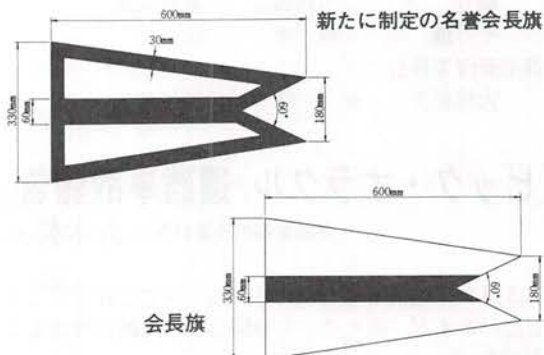
地元沖縄における支部結成の気運は熟しているので、今回のレース前夜祭を期して沖縄支部を結成したいという提案があり、出席在京理事全員の賛同があった。

なお、上述のような趣意書を作り、全国の理事各位にアンケートを出したが、各位から激励と賛成の返答を受けている。

名誉会長旗の制定

この度、古屋徳兵衛前会長が名誉会長にご就任されたので、この機会に名誉会長旗を作ってはという提案があった。

この原案作成に当っては、NORCのエンサイン・バージ旗を当初から手がけられている福永昭氏(足柄オーナー)に協力を願い、下図の原案通り決定した。



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

- 1779 楽浪 (さざなみ) BW 30 8.99×3.03×1.683
城章, 岩吹聡, 大塚庸行, 長谷川和之, 吉本哲男, 小橋
正, 鈴木元太郎, (共同) 柳ヶ崎
- 2449 PELL-MELL NAK 295 8.905×7.87×3.00
×0.927 水野善夫, 森本正志, 帆前満雄, 波多野耕次,
有安邦夫, 水野清 (共同) 名鉄マリーナ/艇名の由来:
英語で混乱, あわてふためいた, の意。レースに出場し
た時の様子を想像して命名。/抱負: 諸先輩方について
いけるよう頑張りたいと思います。
- ☆2502 Y. POPLIN III ヤマハ 25 II 7.55×5.85×2.
73×1.65 谷津田義忠 葉山/抱負: ヨット歴の浅い私が抱負
など持つ余裕はまだありませんが, 出来るかぎり海に出
て, いろいろなトラブルに合い, 勉強し, もっともっと
海の事が知りたい。見知らぬ港にクルージングする事が
楽しみ。レースにも出来るかぎり参加したい。/顔ぶれ
: 横浜国立大のOB, 全員社会人一年生の気のいいやつ
ばかり。市岡君, 松下君, 橋川君, 林君, 多田君/NORC
への要望: 安全指導をよろしく
- 2600 KARASU V スループ 9.34×7.10×3.20×
1.855 斜森保雄 油壺
- 2638 NOMBYRIA ヤマハ 33 10.17×8.20×
3.35×1.90 山田嘉英 室津ヨットハーバー/艇名の由
来: のんびりとヨットを楽しみたいのだが, 恐らくのん
びりとはしていないだろう。従って, 亜のんびり派だ
という意味と, 語尾にアがつくと, 国の名に似たひびき
がある。時にはノンビリ国の王様になりたいからである。
/抱負: 今迄はもっぱらクルージングばかりをやってき
ましたが, これからレースに積極的に参加し, 力をつけ
たいと思います。/顔ぶれ: 平田和信41才コック長。甲
斐堅一38才見習いコック。サラ洗い井上哲也22才。西田
あきら24才。美食になれたクルーは果して戦闘要員にな
れるか?/NORCへの要望: 山口県室津に30艇ほどヨ
ットが集まって, 昨年10月にひびき帆走クラブという会
が発足しました。NORCへの入会者は私を含めて4名
になりました。今後よろしくお願い致します。
- 2641 MORAKBONG S-32 9.80×8.00×3.30×
1.80 成田留雄 新川
- 2646 EARLYBIRD V パサートレバカンス 8.528
×7.00×3.015×1.750 長来盛隆 (代表オーナー) 葉
山
- 2647 KARAKORAM II DP 30 8.95×7.39×3.10
×1.72 片倉静江 博多・小戸/艇名の由来: 前艇カラ
コルム一世号 (DP26) でアランレースに出場したも

の, やはりヘッドはカーテンでなく個室にしたいとい
う切ない念願から30フィートになりました。「ロンドン
に戻ったら早速ギネスブックにのせていただく様手配し
ましょう!」と帰国中だった駐在員に冷かされましたっ
け。しかし本当にそれが買い換えの理由のひとつでもあ
って, 誕生したカラコルム二世号です。/顔ぶれ: メン
バーは前と同じ。K2峰遠征登山隊長を頭に山男ばか
りで, カラコルムやヒマラヤに倦きた山男をあと2, 3
人誘惑するつもり。「ヨットは歩かなくてすむのよ。風
が連れていって下さるんですもの」と囁く。(ひっかか
るかなア?) /抱負: 東支那海を走りまわりたい。遣唐
使が通ったルートも帆走してみたい。太平洋にも出たい。
世界一周もしたい。忙しいです。

- 2405 MARIE III-HAKATA ヤマハ 30 8.97×7.20
×3.23×1.75 吉田信明 小戸ヨットハーバー/艇名の
由来: オーナーの愛する娘さん吉田麻里絵の名前より。
I世ヤマハ21R/C, II世ピーターソン26を経てヤマハ30
III世に至る。本来ならばII世の記事が先に載るはずで
したが, II世III世まとめてです。II世より引次ぎのセー
ル番号2405です。出会った時には声をかけて下さいね。
/抱負: クルージングにレースに大いに海と長くつき合
って行きたい。南太平洋クルージングを夢みて, 今日
も船上でビアパーティーであります。/顔ぶれ: 平島哲夫,
佐々木昌一, アランレースのため, 博多→釜山間を二
人で回航して以来, 義兄弟となる。木原和喜, 強風時に
威力を発揮。大貝嘉徳, 原口隆美, 長嶋浩, 桜井弘, 近
藤博人, 佐藤幸一, 森雅樹。/NORCへの要望: 関東, 関
西方面の記事ばかりでなく, 地方の事も取り上げて欲し
い。又, 地域と密着して行くような企画なども大いに取
り上げて下さい。

帆走委員会からのお知らせ

第30回大島レースのスタートを5月24日(土)1100に
変更します。又, 今回は第30回の記念レースですので,
5月25日(日)1700より葉山マリーナにおいて, 前期関
東支部レース表彰式と大島レースの表彰式及び記念パ
ーティーを行ないますので奮って御参加下さい。

パーティー参加費——1艇10,000円 (3名まで)

参加記念品付き。1名増すごとに3500円。

出艇申告時に受け付けます。

OFFSHORE 第61号 昭和55年 5月15日発行
毎月1回15日発行
昭和52年 7月21日 第三種郵便物認可
1部定価100円 (郵送料25円)

発行 社団法人 日本外洋帆走協会
東京都港区虎ノ門1-15-16 (船舶振興ビル4階)
電話・東京03 (504) 1911-3 千105
郵便振替番号 2-21787
印刷 廣済堂印刷株式会社

クルーザーの新しい時代が始まる。 ヤマハ30新発売。



YAMAHA-30

- 全 長…8.97(m) ●吃 水…1.75(m)
- 水線長…7.20(m) ●バラスト…1,300(kg)
- 全 幅…3.23(m) ●全セール面積…36.27(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0係
〒438 静岡県磐田市新貝2500 TEL.05383(2)1111

オールラウンドな帆走性能と居住空間の多様性を追求したヤマハ30いま、新しいクルーザーエイジが始まろうとしています。これからのクルーザー。ヤマハ30の登場です。船型はタンブルホームを基本とした深めのV字型。ブローチングに強い最新の船型となっています。微風には敏感に。中・強風にはバワフルに。低速域から高速域までムダのない安定した走りっぷりを発揮。ひとときわ伸びのある帆走性能を誇っています。すっきりとシンプルにまとめられた、デッキ。そしてウインチ、ハリヤード類を集中リードしたコックピット。クルー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。