

Offshore

社団法人 日本外洋帆走協会発行

昭和55年6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. 62
1980 / 6

一部定価100円



沖繩レース。〈VIVACE〉
撮影 岡本甫 提供 舵社

沖縄支部結成の経緯

NORC 専務理事 清水栄太郎

支部長旗をかかげる新城氏と石原会長 撮影岡本甫 提供舵社



去る4月28日、沖縄県自治会館において、第5回沖縄レース前夜祭と沖縄支部結成式が併催され、第1回以来の多年の念願が、8年目にして、8番目の支部が設立されましたことは、全国組織を目標としているNORCにとって、大変喜ばしいことであると思います。

当日は、県知事をはじめ、御来賓各位、石原会長以下、レース参加艇のメンバー、第1回以来大変御世話になりました地元沖縄県のヨット関係者の方々の出席のもと、石原会長より、支部長旗が、副支部長に就任の新城哲男氏(県会議員)に手渡され、列席者一同の暖かい拍手で結成の運びとなりました。石原会長の「ヨットには最良の条件が整っているこの地、より一層の発展をお願いする」との言葉に対し、新城氏の、「たしかに支部長旗を頂きました。より一層の努力を重ね、NORC 沖縄支部の発展のため、一生懸命頑張ります」と力強いあいさつがありました。

この日唯一の残念なことは、支部長に就任された、沖縄のヨット界のボス、城間先生(泉崎病院長、サンバオーナー)が母堂の御不幸により列席されず、直接会長より支部長旗を受取る事が出来なかったことです。たえず沖縄のヨットのため、中心になり努力された城間先生には二重の不運であったことと、第1回以来この沖縄レースにたずさわった人々も非常に残念に思った次第であります。

毎回、泊地では御配慮を頂いて、特に今回は、米国施設的那覇軍港使用にあたって御面倒をおかけしました県庁より、西銘知事の代理として、比嘉副知事(前琉球大学教授)のごあいさつで、「沖縄は古来より、海路利用するしかなかった海洋民族で、交易のために山原(やんばる)船(沖縄レースのマスコット・マーク)という沖縄独得の帆船で、遠く東南アジアへ出かけ、近海向きには、現在だからこそエンジンが載って

はいるが、サバニ(スケール・モデルを沖縄タイムズ杯として寄贈されている)が時には魚を求めて二、三泊の漁に利用されているのを見ても、海を相手とした、海洋民族としての血が流れている沖縄県民にとっては、一つの足がかりとしての支部が結成されたことはこの上もない喜びであり、その発展に大いに力になりたいと、学者らしく、又積極的に協力を約したありがたい御祝辞をいただきました。次いで第十一管区海上保安本部より栗田本部長の、さすがシーマンらしいお言葉を頂きまして、幸先きの良いスタートを切りました。

さて、この機会に支部結成に至る経緯を述べてみたいと思います。

沖縄レース創設の気運の盛り上ったのは、石原会長が口火を切った海外レース参加が刺激となり、多くの艇が、続々と諸外国の本格的な外洋レースに参加し、先進技術、思考等を持ち帰り、我が国の外洋帆走の急進の発展に寄与しました。当時では考えもつかなかった黒潮横断の八丈島レースが成功するや、安全対策、艇自体とその帆走技術が確立され、試行が現実のものとなり、併せて、本格的な外洋レースが我が国でも開催の見通しがついて来ました。IORの採用で、世界共通のルールのもとにレースの運用が可能になり、シドニー・ホバート、チャイナ・シー、沖縄レース、トランスパックと、太平洋で行なわれるレースがサーキットになるのではないかと、又、外国のレースに出るばかりでなく、日本に外国艇を引き寄せることが出来るレースになるのではないかと、その構想が出来ました。折しも、1969年、〈VAGO(オーナー武田陽信氏)〉でシドニー・ホバート・レースに初参加した大儀見薫氏が、その帰路、沖縄に立寄ったところから、このレースが、実現へと動き出したのです。当初、素晴らしいシーマンであり、このレースの良き相談相手の沖縄タイムズ故土地社社長に、沖縄ヨット連盟を紹介され、更に一步前進して行った。当時の沖縄は、軍政下であり、一部の在日米軍の人達が、泡瀬にヨット・ハーバーを造り、海を楽しんでいました。こんな時、沖縄で小型を主体にした唯一のヨットマンの集まりであった琉球大学ヨット同好会が中心となって、沖縄ヨット連盟が組織され、国体にも参加し、沖縄のヨットの歴史的な年でもありました。こんな時、城間支部長はじめ、平良、東江諸氏に御世話になったものでした。調査も度々行なわれ、その都度、現地不案内のため皆さんには多忙のところお付き合いして頂きました。このころ、沖縄にも、中心メンバーの東江氏が、横山さんの設計の20ftの艇を本土より廻航し、外洋帆走の道が開かれようとしていました。計画は着々と進行し、実現に向けて本部には沖縄レース実行委員会が設置され、沖縄本土復帰を記念してのレースと銘うって、1972年(47年)4月29日スタートとゴールデン・ウィークに引っかけた実施の運びとなりました。計画は順調に進みま

したが、ここで一つの大きな誤算に出くわしました。返還を4月1日と見込んでいたのが、なんと5月15日に決まってしまったのです。会員へのPR、出場艇の顔ぶれもほぼ決まっていたので、もう後には引けなくなっていました。半月余の返還延期のため、艇も、人も、全て、外国へ行く手続きが必要となりました。廻航組はまだしも、船積み組は無為替輸出の申請やら大変面倒な手続きを要します。皆さん御存知の如く、日本の役所のこと、税関、入管、検疫もガッチリとやられました。勿論、フィニッシュ後も同じことが要求されました。ここで特筆されなくてはならないのは、〈サンバードⅡ〉の石合艇長、彼はこの手続きを一手に引き受け、税関だ、やれ琉球海運さんとの船積みの打合せだと、仕事の合間に走り廻っていたのを想い出します。琉球海運さんは、地元側よりの協賛ということで運賃を無料にして下さいました。スタートも近づく地元側も受入れに忙しくなり、県の口添えで市管理の泊漁港に、参加艇が集まってきた時には、地元の人々はものめずらしさも手伝ってか、見物の人が訪れ、艇のそばから仲々離れなかったものです。

当初の計画のレース・サーキットともいえる北上組は、チャイナ・シー・レースで総合2位となった調子上下の〈タタⅢ〉が加わり、関東9艇、東海1艇、内海2艇と、計12艇の参加艇となりました。この勢揃いは沖繩のヨットマンにはどのように感じられたでしょうか？ 大いなる刺激となったことは確かでしょう。

一方、本土側の参加艇クルーは、協力者の泡瀬ヨット・クラブ会長のシー・ピーさんが、全員を泊漁港より送迎バスつきで招待して下さい、飲物、食べ物、音楽つきの到れり尽せりのパーティーでは、本土の連中には、せめてこのくらいクラブがあったらと、逆に刺激となったようでした。

この記念すべき第1回沖繩レース前夜祭は、新装なったばかりの東急ホテルで催され、ここでも又、ハブニングで、従業員がゲストに入ったため、管理職の方々がにわかボーイとなり、又隣りの琉球ホールよりお手伝いが来て、これは願ってもない拾い物でした。

ところで、この日、既に支部長旗を城間先生に渡し、出来るだけ早い機会に、正式の支部として、正々堂々とマストに掲げて下さいと、宿題にして先渡し済みであったのが真相なのです。

翌日のスタートの時、城間先生は自分の乗船する見送り船に、その支部長旗を堂々と掲げているではありませんか。いかにも自信にみちた行動で、最早や支部が出来たも同然と喜んだものでした。第1回レースは調子にのった〈タタⅢ〉が、第1回八丈島レースを優勝した手前、このレースも優勝と意気込んで、4日12時間と、立派な成績で優勝。第5回も終わった今日、未だ破られてないコース・レコードとなっている。参加12艇、リタイアはあったものの成功裡に終了し、次回には是非と思っていた方々は自信を深めたに違いない。

ここで忘れてはならないこととして、この沖繩レースを機会に、過去NORCが度々無線周波数割当を申請していたが、世界三大レースを200哩もしのぐ830哩の日本列島に沿っての長距離レースに無線は欠くことの出来ない装備で、特に海上保安庁の御指導で、取得することが出来たことは、このレースの開催と同時に大いなる進歩であったと思います。

第2回、返還されて2年目、沖繩の事情も変わり、多くの米人が引揚げ、米人のみで構成されてた泡瀬ヨット・クラブも、城間先生や東江氏が、その運営に加わって、沖繩ヨットの基礎づくりが始められていた時期で、再度、クラブに招かれた時には、メンバーも日本人が多くなり、ヨット・クラブも復帰の感がありました。クラブの運営と同じく、沖繩レース参加の気運が沖繩の人々のなかでだんだんと盛り上っていた時期でもありました。翌年には沖繩海洋博もひかえ、沖繩全体が、海洋博ムードにつつまれていた背景に、地元のマスコミも大きく取りあげて、一般の人々にも沖繩・東京レースは認識されたものでした。海洋博記念レース中は、地元関係者の方々には本当に協力して頂きました。外国からの参加艇の中には艇を置き放しで、沖繩の人達で、神戸まで廻航をレースの練習になると喜んで引き受けてくれたこともありました。

第3回にして、沖繩より初めてのエントリーが実現しました。城間先生を中心にしたサシバグループです。「1艇だけでなく、もっと多くと思いましたが、とりあえず〈サシバ〉だけが出場します」と、消極的に城間先生が言われた事を思い出します。

結果は参加13艇、総合7位の成績で、初参加にしてはまずまずの出来でした。

前回に倍する参加の第4回には、沖繩も2艇と倍の参加となり、沖繩本島代表〈サシバ〉、宮古島代表〈TIDA〉と共に最下位を争ったのは印象的でした。これに奮起した沖繩勢は、〈TIDA〉はU35を新造し、昨年の小網代カップ・レースでは足ならしのつもりが優勝。片や〈サシバ〉は、前回優勝艇の〈マジシャンⅡ〉を手に入れて、第5回に再度出場。〈TIDA〉は総合3位に入賞、堂々の出来であった。ただ、僚艇が振るわなかったのは残念でした。

参加クルーも張り切るならば、陸勤も張り切りまして、今回の沖繩レース実行委員会は、泊地の手配、これにまつわる手続きに、積極的な活動をなし、泊地確保には、我々も気の付かなかった米軍施設の借用と地元の人々ならでのことをやってのけ、その上、県より相当額の事業資金を受けることまで、海に出ることばかりでなく運営も立派な出来であったと思います。このような環境が育った現在、支部設立には絶好の機会と、支部設立が実現した次第です。今後の益々の発展を期待したいと思います。皆様の暖かい御指導御鞭撻を、沖繩の人々に代りまして、お願い申し上げます。WAY。

祝 沖縄支部結成

NORC沖縄支部長の
抱負

沖縄支部長 城間 祥行

日本外洋帆走協会沖縄支部が、去る4月28日、第5回沖縄・東京レース前夜祭において、石原慎太郎会長をはじめ、比嘉県副知事の激励のことばのもとに、会長から新城哲男副支部長へ支部長旗が授与され、ここに我々が待ち望んでいた支部が結成されたことは、非常な喜びであるとともに、責任の重大さもかみしめるものである。

我が県は、海洋県であることは広く知られておりますが、最近では、「海はこわいもの、人の命をうばいとするもの」だから「そっとしておいた方が無難である」との考えが支配的で、このような風潮に対して残念に思っていたところ、沖縄・東京レースが第5回も数えるまでに定着し、更に支部が結成されたことは、我々が海への親しみを取りもどす最良のチャンスであり、また、青少年が海に体をきたえ、心身ともに健やかに育っていく契機ともなり、喜びにたえない次第である。

一方、我々の海とのかかわり合いが、社会的にも正確に理解され、評価されることにより、多くの仲間が増えていくことを期待するものである。

ここまでこれたのも、会長をはじめ、関係各位が、我が県が海洋県であることを高く評価し、我が国最大最長距離の沖縄・東京レースを企画し、5回を数えるまで実績を重ねるとともに、現地の我々を指導してくださった賜であり、深く敬意を表する次第である。

沖縄県が本土復帰する直前の第1回レースからこれまで、我々は多くのものを学んできた。それは、レース参加者の真面目なヨットに対するいたわりであり、研究心であり、海に対する限りない愛着であり、また艇そのものの発達等々である。

それらの結果として、第3回目のレースから地元艇の参加をみるまでになったが、レース成績は必ずしもよいとはいえない状態である。

けれども、我々は決して失望はしていない。

我々にとって事は始まったばかりであるからである。支部結成をもうひとつのはずみとして、全国の多くの仲間とともに、海と語らい、海に教えをうけ、末長く海とともにありたいと願うものである。

このような、地道な積み重ねがレースに良い成績を得る原動力ともなり、支部の発展にもつながると考えている。

会員も少なく、艇数も少ない沖縄支部ではあるが、全国の先達の期待に応えるよう努力する所存ですので、今後とも一そうの御指導をお願い申し上げる次第である。

NORC沖縄支部の
結成にあたって

沖縄副支部長 新城哲男

この度、第5回沖縄・東京レースを期しNORC沖縄支部を結成し、皆様の仲間に加えて戴くことになりました。支部結成にいたる背景としては、隔年毎に行なわれる沖縄・東京レースがあります。同レースが当地のヨット界、特に外洋ヨットを目指す人達に大きな刺激となり、影響を与え、また一般の人達もこのレースに対する関心が非常に高く、同レースを機に内地ヨットマンとの交流を深めてまいりました。当地はヨットの普及そのものからみれば、本土とは比べものにならないでしょうが、海に対する理解と関心は逆に非常に高いものがあります。

古来、沖縄の人々は海洋民族といわれ、古代、西洋の地中海沿岸で活躍したフェニキア人とたとえられます。日本本土と台湾との間に飛石のように連なる南西諸島は大陸ともあまり遠くなく、優勢な海流は本土に向かって流れ、一方風は季節風に貿易風の影響をまじえます。このような地理的位置にあり、船舶が唯一の交通手段であった時代には交通に大変有利で、日本及び中国、東南アジアを結ぶ貿易要衝の地に当り、「貿易立国」を国是としてきました。その上沖縄人は、海の好きな、舟を操ることの上手な民族でした。沖縄は14世紀のなかばに中国へ朝貢しましたが、この朝貢用の船、進貢船は堅固な材で作った帆船で、沖縄から中国福建省まで順風で7、8日かかっており、15世紀に入ると中国に入貢する際の進貢品を入手するために、シャム、マラッカ、ジャワ、スマトラなど東南アジア各地と盛んに貿易を行なっていますが、これらの船は、沖縄は鉄材が不足していたために船を建造することができず、初めは中国からこれを購入していたが、後になると沖縄型のジャンク、マラン船（やんばる船）を用いています。沖縄県の海洋民といえ、世界的に有名な糸満漁夫がいますが、彼らの用いたサバニもま

た耐航性豊かな削り船として有名ですが、サバニは漕ぐだけではなく帆も用います。また沖縄の民謡には波のリズムをもったものが数多くあります。

沖縄の海外貿易の全盛時代は、政治的にも経済的にも最も充実した時代であり、その当時の琉球国王尚泰久は、1458年首里城正殿に掲げた大鐘に次のような実に壮大な海外発展の銘を刻んでおります。「琉球国ハ南海ノ勝地ニシテ、三韓ノ秀ヲ鐘メ、大明ヲ以テ輔車トナシ、日域ヲ以テ唇齒トナス。此ノ二ノ中間ニ在リテ湧出スルトコロノ蓬萊島ナリ。舟楫ヲ以テ萬國ノ津梁ト為シ、異産至宝八十萬利ニ充満セリ。地靈ニ人満チ、遠ク和夏ノ仁風ヲ扇グ。……略……」略解すれば、沖縄は地理上実に良い位置にあり、船でもって周囲の国々に橋をかけ、貿易をおこし良い品を集め、珍しい産物や宝物で満ちあふれる蓬萊島である、と。この銘のなかに、海洋民として生きる沖縄の人々の姿が如実に示されています。

サバニ、マラン船によって海洋を駆けめぐった祖先の血を継ぐ私達沖縄ヨットマンにとりまして、海洋の力に挑戦する洗練された設計によるヨットの持つ醍醐味は、計り知れない感銘と魅力を与え、また昭和50年、海をテーマとした世界初の国際海洋博覧会に、その催物の一つとして行なわれたシングルハンド太平洋横断レース、ハワイ・沖縄レースはヨットに対する県民の正しい理解を深めるようになりました。海洋博は終わったとは申せ、その主旨をとらえ、今後益々その活用を計らなければならないと思います。私も関係者の一人として県議会場で自然環境に恵まれた海洋立県を目指す沖縄では、いかに海洋性スポーツ及びレクリエーションの場としての基盤の整備がなされていないか、また、次代をにう青少年にとって、海に学び、海に鍛える海洋性スポーツのもつ健全効用性について力説し、本県執行部関係者の喚起を促して参りました。

私ども沖縄にとって、27年間の本土との行政分離、復帰による本土との一体化実現、一体化による制度的利点、欠点、新制度への対応等があります。ヨット界にしても、昭和44年の長崎国体に初参加以来、4、5年前迄は小型艇の活動が主でしたが、昭和51年の第3回沖縄・東京レースに初めてサシバグループが出場し、第4回には〈サシバ〉、〈ティダ〉の2艇が参加、今回は米軍を含み3艇の参加があり、今年のチャイナシー・レースには、ティダグループが海外レースに初挑戦しました。

この度NORC本部の強力なバックアップにより支部結成の運びとなりましたが、正直のところ船も人も少なく、皆様が満足出来るような支部作りが出来るか、運営が出来るか、戸惑いを感じております。浅学無力ではありますが、精一杯のエネルギーをもって支部作りに邁進いたします故、NORC本部をはじめ、会員の皆様、他支部諸先輩の方々の御支援御鞭撻を賜りますようお願い致します。

沖縄・東京レースに寄せて

NORC 常務理事 小林和太郎

協会に籍を置きまだ日の浅い私に、第5回沖縄・東京レースの最も壮観なるスタートの様子を見る機会を与えられ、遠く沖縄まで出かけることになりました。最初はいささか戸惑いを感じたものの、私にとって沖縄は、かつて沖縄海洋博を中心に約2年間勤務したところでもあり、その後一度も様子を見る機会もないままに経過しており、又多くの知人にも会える喜びも手伝って、我が国最大のレースにおけるスタートの景観に接する期待に胸をふくらませて、又多少なりともお役に立つこともあるだろうと度胸を定めて出かけました。又このような機会を与えて下さった意図も、この大レースを肌で感じ、今後の業務運営に生かすよう期待されているものと推察して、厳しい中にも感謝している次第です。

さて、前置きが長くなりましたが、25日1900最終便にて羽田を出発し、かつて通いなれた空の便は今も昔と変わりなく、高度1万米を快調に飛行して約2時間半の後那覇空港に無事着陸しました。4月も終りに近づけば先づはその暑さを覚悟していた私には、意外に涼しい気温に胸をなで下したものの、これがその後毎日のように悩まされた当地今年特有の不順な気候の故と気が付きませんでした。

一歩空港ビルの外に足を踏み出すと、かつて海洋博を期して急遽建造されたクリーム色の暫定空港ターミナルビルは電光に映えて、ひとしお大きく育った駐車場の木々の青さに浮かび、当時と変りないその佇まいに先づは懐かしさを覚えました。

又、同僚友達とは有難いもので、夜遅いにもかかわらず、わざわざ出迎えを受け、案内された4日間の予定の旅館が、かつての第11管区海上保安本部のすぐ裏にあって、度々利用したことのある旅館とあっては、何か久々に古里に帰った感じでした。

当夜はその古里の懐しい空気につつまれながら缶ビール2本を寝薬に静かに床に就き、翌日は土曜日とあって、早速何かと世話になり協力を戴いている第11管区海上保安本部及び气象台に挨拶かたがた打合せに出かけました。久々に陽光の下に見る那覇の町並はおおむね昔の面影を留め、時間を5年程バックさせたような感じがしましたが、交通ルールの改正と共に町全体が美しく整頓されきれいになった感じが致しました。

久茂地川の水も美しく澄んでおり、そのまま海の色へと続き、川添いに植えられているデイゴの葉の青さを写していた。ただ残念なことにはあの真紅の色を競う沖縄の県花デイゴの花を余り見ることができなかったことであつた。これも台風の米襲の少ないことの前兆とすれば、却って有難いことなのかも知れません。

那覇新港を圧して聳える11管区では多くの同僚旧知の方々の温かい思いやりに接して打合せも順調に進み、昼食は思いもかけないもてなしを受ける結果となり、先輩もいささか冷汗をもよおしてしまいました。

翌27日は大レースを控えての座間味レースである。沖縄の海でも特に美しいと言われる座間味への往復は大レースを控えての試走のためには手頃な距離である。コミッティー・ボートへの乗船をお願いして全航程をつぶさに見ることとした。不順なる天候は朝より厚い雲に覆われ、0820のスタート時には雨となった。それでも東寄り約10mの風に恵まれて全艇快調にスタートすることが出来た。鮮やかな色調のスピンの色は、天候さえ良ければ南の海に映えてさぞかしと残念に思った。朝方からの雨は次第にその雨足を強め、先頭艇がフィニッシュする頃には50m先も見えぬ豪雨となり、視界の悪さに加えて前線通過で変転する強風に悩まされた艇もあったと聞くが、それ以上に前線通過と共にパタリと止まった無風状態に、涙ぐましい健闘をした2〜3の艇には讃辞を送りたい。それでも1400頃には全艇揃って表彰式に臨み、歯切れの良い田中座間味村長の歓迎の挨拶、〈ロシナンテ〉の優勝に続く数々の賞に、雨に煙った公民館内も海の男女の熱気にもせ返っていた。約1時間の宴の後、名残りを惜しみつつ村長自らの見送りを受けながら三々五々座間味港に別れをつけ、快適な北寄りの風に送られて夕暮れせまる那覇港に全艇無事帰港した。

翌28日はいよいよ沖縄支部結成に続く沖縄レースの前夜祭である。朝から周東委員長の叱咤激励の下、忙しく駆け回る沖縄の方々を含め多くの人々の蔭の力に支えられ、開会時間ぎりぎりの1900、準備万端見事に整った。流石に多くの実績を積み上げた才々の士の機敏なる行動には真に頭の下がる思いがした。

開場を待ちあぐねた人達の式場への入場とともに、次第に従って式は進められ、満場の拍手に祝福されながら沖縄支部が結成され、石原会長より支部長旗その他が新城副支部長に手渡されて、ここに第8番目の支部として沖縄支部が発足した次第でした。ただ残念に思われたことは、御不幸のため城間支部長自らの出席を見ることができなかったことでした。なお引続く前夜祭は何時ものこととは思いますが、海に生きるヨットマンの830哩もの壮途に臨む門出にふさわしい覇気に富んだ盛り上がりを見せ、沖縄自治会館の夜はふけて行った次第ですが、時間が来てても去り難い風情はその盛會を物語っていた。

又、当夜半における雨音は27日の豪雨の再来かと思われる程であったが、幸い夜明けと共に雨も小降りとなり、スタート時刻の1200前後には視界も良くなり、南々東10m前後の風を色鮮やかなスピン一杯に受けて、一路東京に向けて一斉にスタートした。その景観は真に壯観そのものであった。このような醍醐味は限られた一部の人々しか見る事が出来ないのが残念に思われた。

第2回 パンナム・クリッパーカップ ・ヨット・シリーズについて

内藤清朗

数年前ハワイの塩気のあるヨット仲間が、新しい国際的なシリーズ・レースをハワイで主催しようと計画し、1978年、キャプテン・クックのハワイ諸島発見200周年を記念し、第1回パンナム・クリッパーカップが実現されました。この年は、アメリカ本国、オーストラリア、ニュージーランド、ホンコンなどが参加しましたが、勿論日本からも〈サンバードV〉、〈月光V〉、〈雲柱〉グループによるチャーター艇がチームを編成し健闘いたしました。

ハワイという恵まれた自然のなかで行なうこのレースは、安定した貿易風による理想的なレース・コンディションに加え、環太平洋の各国からの名艇の参加、そしてなにより主催者の素晴らしいハワイアン・ホスピタリティーによって、たちまち世界でも最も魅力的なレースになってしまいました。

今年8月には第2回クリッパーカップが開催されますが、ワイキキ・ヨットクラブよりの情報によれば、既にアメリカ、オーストラリア、ニュージーランド、ホンコンなどから26艇のエントリーがあり、中には日本でもおなじみの〈SOCERERY〉、〈SCARAMOUCHE〉などの名前もみられます。

日本からも〈月光〉、〈TOGO〉、〈朝鳥〉、〈ZIG ZAG〉、〈VIND〉、〈慎記郎〉、〈雲柱〉、そしてチャーターを予定している〈VEGA〉グループから、参加の意志表示がなされています。この記事が掲載される頃には、日本のエントリー艇も確定し、チーム編成も決まっていることと思いますが、〈月光〉、〈TOGO〉のアドミラルズ・カップや、〈月光〉、〈雲柱〉など既に第1回に参加しレース・コンディションを熟知している艇も名を連ねていることから、優勝をねらえる強力なチームが編成されるのではないかと期待されています。

最後に、ワイキキ・ヨット・クラブから送られてきましたレース・スケジュールを紹介しておきますが、さすがにハワイらしく、レースの合間にも数々の楽しい催しものを計画しているとのことでした。

8月1日 第1レース オアフ島一周レース 100マイル

8月4日、5日、7日 第2、3、4レース
オリピック・コース 30マイル

8月10日 第5レース ハワイ一周レース 750マイル

8月17日 パーティー及び表彰式



第5回沖縄・東京レースは、4月29日NORCの各支部より参加した外洋ヨット21艇が沖縄県本島・那覇港沖から神奈川県三浦半島・小網代へ向けて、前線と低気圧の影響による雨の中をスタートして行なわれた。

5月4日21時49分15秒、〈SUNBIRD V〉が後続艇の〈TOGO VI〉を2時間14分35秒離してファースト・フィニッシュした。

5月5日06時37分53秒、〈PARAPHRENIAN VI〉が遙か沖合いから数艇身の差で追いあげてくる〈SINDBAD II〉を押さえてフィニッシュ・ラインをクロスした。両艇のフィニッシュ・タイムの時差は830 哩の航程において僅か23秒であった。

5月6日08時27分44秒、〈つばくろ〉のラスト・フィニッシュをもって、土佐・清水港にレースを棄権し入港した〈ROCINANTE〉を除く、レース参加20艇がフィニッシュし、無事レースを終了した。

レース参加艇の支部別・クラス別は次の通りである。

〈支部別〉		〈クラス別〉	
関東支部	7艇	クラスI	4艇
駿河湾支部	2艇	〃 II	4〃
東海支部	3艇	〃 III	4〃
内海支部	5艇	〃 IV	7〃
西内海支部	1艇	〃 V	2〃
沖縄支部	2艇		
U.S.A.	1艇		

レース参加艇については、レースの回を重ねるごとに関東以外の支部からの参加艇が増えており、今回のレースでは、関東支部から7艇(33.3%)が参加し、その他の支部からは丁度2倍の14艇が参加しており、本部レースに相応しい参加艇の支部別構成となっている。一方、レース参加艇のクラスについては、クラスⅢ・Ⅳの中型艇を中心にクラスⅠ・Ⅱの大型艇が増えているのに対し、クラスⅤの小型艇の参加は2艇のみであり、沖縄・東京レース、小笠原レース、洲本・小網代レース、八丈島レースなどの本部レース(中・長

距離レース)における参加艇の大型化傾向が顕著である。

レース参加者の総数は188名(内女性1名を含む)であり、その内訳はNORCの会員155名(82.4%)・非会員33名(17.6%)である。尚、レース参加艇の内9艇は参加者全員がNORCの会員である。

レース参加者の年齢構成は、~19才5名(2.6%)・20~24才34名(18.1%)・25~29才59名(31.4%)・30~34才57名(30.3%)・35~39才19名(10.1%)・40~44才8名(4.3%)・45~49才4名(2.1%)・50才~2名(1.1%)であり、25~34才の年齢層が166名(61.7%)となっている。

レースの結果は別表Ⅰの通りである。

ファースト・ホーム艇については、予想通り、関東と関西を代表する国際レースに経験の豊富な〈SUNBIRD V〉と〈TOGO VI〉の両艇の競り合いになったが、石廊崎沖より小網代に至る相模湾のコースにおいて、〈SUNBIRD V〉がホーム・グラウンドの利を生かして風と潮を巧みにつかみ、〈TOGO VI〉を振り切ってフィニッシュすることに成功した。総合優勝艇については、〈SUNBIRD V〉・〈TOGO VI〉・〈KAZU〉・〈TIDA〉・〈PARAPHRENIAN VI〉の各艇が優勝候補艇として下馬評に上がっていたが、〈SINDBAD II〉については、これまでに2年連続して同一艇が同一レースに総合優勝を成し遂げた記録がないことから期待はしても下馬評には上がってはいなかった。〈SUNBIRD V〉と〈TOGO VI〉の大型艇は、当初予想された程の低気圧との遭遇もなく、従って、期待された強い風が吹かず、全コースにわたって順風~微風の比較的穏やかな風が吹いたため、最後まで優勝のチャンスをつかむことができなかった。一方、〈KAZU〉・〈TIDA〉・〈PARAPHRENIAN VI〉の中型艇は、各艇ともコースをラム・ライン上にとっており(別表Ⅱ参照)、従って、沖縄から石廊崎沖に至るまでのコースでは風向・風力・潮流の影響は同じであったものと推測され、風運の如何んや



ファースト・ホーム艇の〈SUNBIRD V〉 写真：海上保安庁

〈優勝杯・その他受賞艇〉

- オール総合優勝 〈SINDBAD II〉
 総理大臣杯・運輸大臣杯・沖縄県知事杯・朝日新聞社杯・NORC会長杯
 同 2位 〈PARAPHRENIAN VI〉
 レース委員会杯
 同 3位 〈TIDA〉
 レース委員会杯
- グループ総合優勝
 Aグループ 〈TOGO VI〉
 海上保安庁長官杯
 Bグループ 〈KAZU〉
 航海訓練所長杯・沖縄タイムズ社賞
 Cグループ 〈SINDBAD II〉
 アドミラル東郷カップ
 ベスト・ナビゲーター賞 (武田氏寄贈) 小池 孝
 ベスト・コック賞 (名和氏寄贈) 小林正紀

オール総合及びグループ総合入賞艇にはウイニング・フラッグ及びプレート並びにクラス入賞艇にはサケカップが授与された。

1	BIG PAL	8	NACHI VI	16	SHINKIRO
2	CHISATO V	9	PARAPHRENIAN VI	17	SINDBAD II
3	CONTESSA VI	10	ROCINANTE	18	SUNBIRD V
4	FUJI III	11	RODEM VI	19	TIDA
5	FURAIBO	12	RYOMA	20	TOGO VI
6	KAZU	13	SASHIBA II	21	TSUBAKURO
7	MARGE	14	SCHNAUZER	22	VIVACE

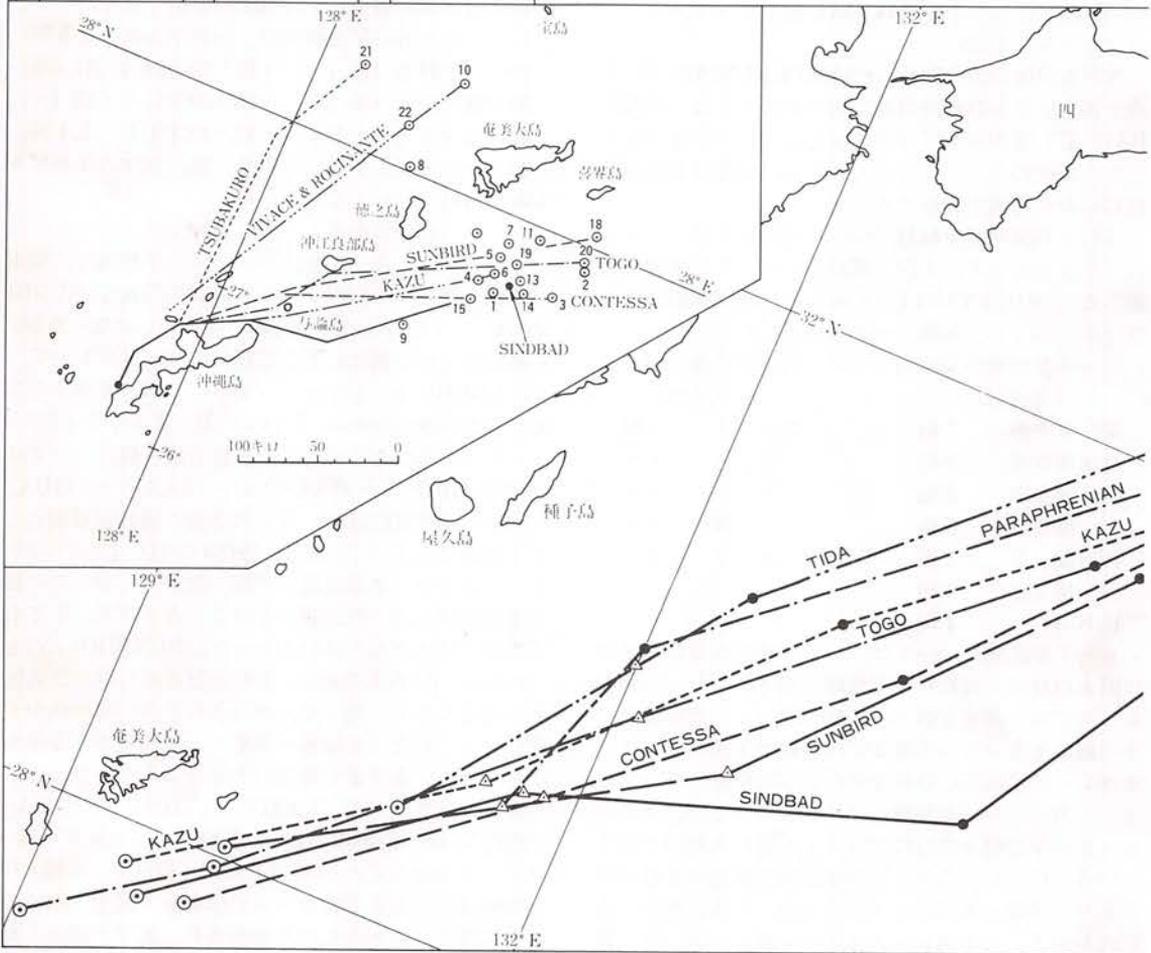


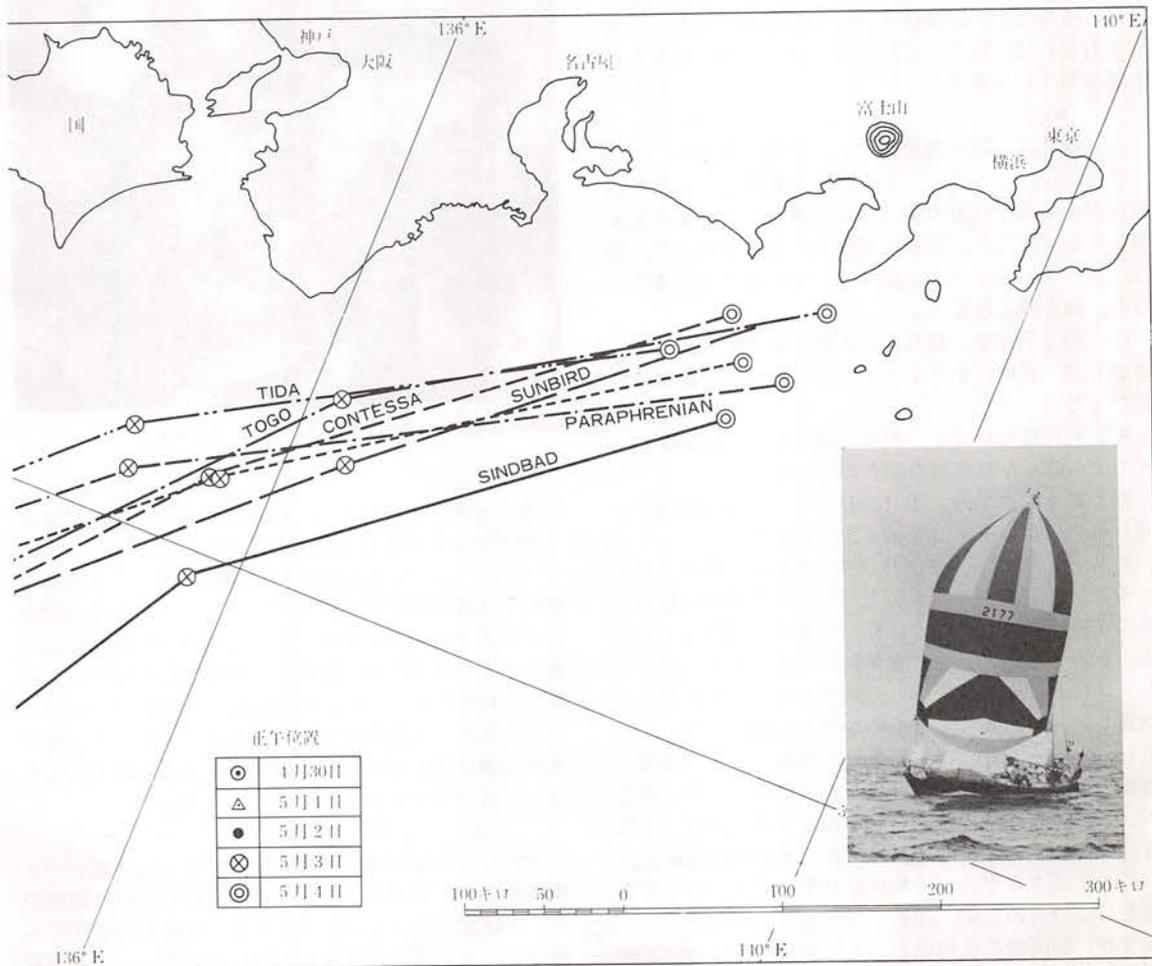
表 II

表I

第5回沖縄・東京レース成績表

レース委員長 周東 英卿

クラス順位	セール番号	艇名	到着順位	所要時間		TMF	修正時間		総合順位	
				d h m s	d h m s		d h m s	d h m s		
I ①	1477	CONTESSA VI	5	5-5-04-10-53	5-16-10-53	1.1313	6-10-03-43	A 4	13	
	②	1710	SUNBIRD V	1	4-21-49-15	5-09-49-15	1.1978	6-11-29-58	5	15
	3	2370	RODEM VI	3	5-03-34-01	5-15-34-01	1.1631	6-13-40-40	6	17
	4	2112	FUJI III	11	5-08-07-06	5-20-07-06	1.1571	6-18-07-51	7	18
II ①	2333	TOGO VI	2	5-00-03-50	5-12-03-50	1.1147	6-03-12-42	①	6	
	②	2393	BIG PAL	6	5-04-16-11	5-16-16-11	1.1160	6-08-04-37	②	10
	3	2317	風来坊	4	5-04-02-32	5-16-02-32	1.1186	6-08-10-37	③	12
	2306	ROCINANTE	-	DNF	-	-	-	-	-	
III ①	2388	KAZU	8	5-05-11-36	5-17-11-36	1.0444	5-23-17-05	B①	4	
	②	2455	MARGE	7	5-04-53-41	5-16-53-41	1.0502	5-23-46-01	②	5
	3	1827	SASHIBA	16	5-23-05-51	6-11-05-51	1.0473	6-18-26-01	3	19
	4	1828	NACHI VII	19	6-04-37-13	6-16-37-13	1.0295	6-21-21-30	4	20
IV ①	2177	SINDBAD II	10	5-06-38-16	5-18-38-16	1.0063	5-19-30-40	C①	①	
	②	2668	PARAPHRENIAN VI	9	5-06-37-53	5-18-37-53	1.0172	5-21-00-57	②	②
	③	2501	TIDA	12	5-08-19-43	5-20-19-43	1.0110	5-21-52-20	③	③
	4	2220	慎記郎	13	5-14-18-10	6-02-18-10	1.0126	6-04-08-46	4	7
	5	2535	CHISATO V	14	5-18-01-43	6-06-01-43	0.9984	6-05-47-19	6	9
	6	2650	SCHNAUZER	15	5-19-52-39	6-07-52-39	1.0016	6-08-07-14	7	11
	7	2331	竜馬	18	6-00-16-26	6-12-16-26	0.9984	6-12-01-25	9	16
V ①	47784	VIVACE	17	5-23-32-02	6-11-32-02	0.9552	6-04-33-57	8	14	
	2	1777	つばくろ	20	6-08-27-44	6-20-27-44	0.9447	6-11-22-03	5	8



優勝艇の〈シンドバッド〉
撮影岡本甫 提供舵社

コースの選択よりも、主としてセーリング・テクニクの巧拙が問われるという単調にして、かつ、厳しい神経の疲れるレースであったようだ。石廊崎では各艇とも一様に風に見舞われており、各艇の位置によるこの無風時間の長・短とその後の石廊崎沖から小網代に至るコースの選択が各艇の勝敗を確定的なものにしたといえよう。総合優勝艇の〈SINDBAD II〉は、上記クラスⅣの3艇のようにコースをラム・ライン上にはとらず、室戸岬の南210湊・潮岬の南96湊・石廊崎の南40湊を結ぶ最も南寄りのコースをとり、相模湾へは銭洲附近から神津島・新島・利島の西側を伊豆諸島に沿って北上し、大島・風早崎に至るコースをとっている。(別表Ⅱ参照) 〈SINDBAD II〉は、このコースを

選択したことにより、コースを北寄りまたはラム・ライン上にとった他艇よりも前線に近いため、比較的風に恵まれ、かつ、黒潮に乗ったため、伊豆半島・石廊崎沖までのコースでは、堅実なセーリング・テクニクと相俟って、クラスⅠ・Ⅱの大型艇との差を縮め、かつ、クラスⅢ・Ⅳの中型艇に対しては有利な位置を占めることができたようだ。特に相模湾への進入コースでは、伊豆半島を完全に離し、黒潮分流の連れ潮に乗り、風の最中に在っても常に対地速度を失わず、小網代への距離を詰めたことは、〈SINDBAD II〉の総合優勝を確実なものとし、その結果、これまでのジングスは見事に破られ、〈SINDBAD II〉が、優勝杯を再び勝ち取り、連続優勝の偉業を成し遂げた。

沖縄レース二連勝を果して

〈シンドバッド II〉
オーナー 松本太一

多くの方々から祝福される。一度で良いから沖縄レースに勝ちたいのがヨットマンの夢なのだから。二連勝ともなれば、私としても、オーナー冥利につきる。幸運な男という事だ。

* * *

ふり返れば、暗く重苦しいレース前であった。

3月には、〈シンドバッドⅠ世〉を世話してくれた西垣氏が遠州灘で行方不明となった事もレース参加を重苦しくしていたし、回航の日々も、連日の曇り空、雨で、レース・スタートに近づくにつれ満月となる筈の月も、海を照らさない。

艇が南に下って、奄美、徳之島をすぎても、クルーの誰もが、長袖にオイルスキンをはなせない忍耐の回航だった。

先回あれ程明かるく、我々を魅了した、座間味レースですら低くたれこめた雨雲の下であった。

斯く斯くすべてが、4月29日スタートの830湊が、荒れるぞ、吹くぞと口を揃えていたのだ。

スタートの朝、〈シンドバッド〉の誰もが黙々とポラを着、合羽を着た。ティラーを持って舳の解かれるのを待って居た高城がニコリと笑う。『荒れるレースよ、どんと来い!』と、重装備の仲間を見て、彼らのレースにかけた決意を感じたのであろう。私も彼らの決意を読んで、勝てると心中ひそかに確信した。

〈シンドバッドⅡ〉は、第4回の沖縄レースに優勝した時と全く同じ仕様で今回のレースに臨んだのであるが、レース界の常で、約3年を経たデザインは、今第5回の沖縄レースに的を絞って新造された新鋭艇に比べてさまざまな点での劣勢は隠せない事を予想して参加をしていたのだが、初めて〈千里(ちさと)〉、〈パラフレ〉等同級の先鋭艇と、4月27日に行なわれた座



総理大臣賞をうける松本オーナー(左)と高城氏。

間味レースで走り競べて、艇速の明らかな差に私はあらためて少なからざる危惧の念を抱いた。

スピランで、0.3湊程の差はあるだろう。830湊全航程を150時間で走るとして、半分がスピンなら22湊余りの差となるのだから。しかし、クルーの誰もが同じ思いであったろうが、誰もその事を口にしなかった。海が荒れてクローズが多ければ十二分に我々もチャンスはある筈だ。またその事にも誰もふれなかった。海が荒れる事は誰もが覚悟していたし、又それ以上に我々はレースにクールであったから。

* * *

沖縄レース前夜祭の挨拶で私は、『第4回沖縄レース優勝艇として恥ずかしくないレースをしたい。前回のレースは私の艇〈シンドバッドⅡ〉は最新のデザイン艇であった。それに東海支部のレースでは、誰もが私

の艇の前を走った事がない程速いので、私の艇はその後部しか知られていない。The Stern と敬称される船だった。しかし今回の我々は艇速で勝つつもりで参加するのではない。前回学んだ事を生かして、脳味噌で勝つのだ。諸君、私達〈シンドバッドⅡ〉の後をつけて来なさい。沖縄レースで勝てるコースが判るでしょう。しっかりついてくれば第2位になれます。それが証拠に、座間味レースのフィニッシュ間際、前線通過で視界が無くなった寸秒の間に我々は大田崎を脳味噌でかわして座間味湾に入っていたでしょう。視界がよくなって皆さんは啞然としたでしょう。艇速で負けていた船が一瞬の修羅場の後、突然前を走っているのですからね。いや、かくしても無駄です。視界がよくなってきたあの時、私は有名な Sindbad の The Stern から双眼鏡で参加各艇の諸兄の尊顔を拝見していたのですから。あの時の驚きぶりは失礼ながら私にとって実に興味深いものでした。その時私の脳味噌に前回の我艇の愛称 The Stern Sindbad につづいて今回の我艇の愛称は Fantastic Sindbad に決めようという気持ちになりました。皆さん私は前回と同じ艇で沖縄にやって参りましたが、ファンタスティック・シンドバッドの脳味噌は全く新鮮です。我々の新しいタクティクスをこの機会に学んで下さい。

それでは皆さん、第4回の The Stern Sindbad に続いて、第5回 Fantastic Sindbad の優勝確実を祝って乾杯しましょう。乾杯ノ』と、やったものでした。

つまりレースで吹かれる前に、私が吹いたのです。この挨拶中最も残念であったのは最後の『乾杯ノ』のくだりで賛ずる賢人がほとんど居なかった事でした。挨拶を終えて一信九疑（つまり10人中9人までが信じないという新語）の諸兄の視線を浴びて壇を降りながら、私は挨拶の途中琉球の美女から頂戴した花束の香りと左手に持ったままのウイスキーグラスとは全く無関係に、冷静に、小網代湾を Fantastic にフィニッシュする我愛艇を脳味噌に想い描くことが出来たのです。

* * *

実際このレースに参加するについては、かなりの問題を解決せねばならなかった。

第1にレース界の悪習、新艇でなければ良いクルーが集まらない事。言い替えれば、新艇でなければ勝てないと思込むレース界の因習を打破して、クルー全員に勝てる事を信じ込ませる事、私自身にも。

第2に勝てるコースの選択、この問題については色々な角度から検討した。クルーの一人一人がそうであったと思うが、想い想いのコースを推理して楽しんでいただろう。事前の戦術討議はヨット・レースの醍醐味の一つである。私もレース打合せに上京したホテルで、高城と沖縄本島南の金武岬を回ってどの艇よりも早く東へ出ようという案を夜を徹して論じたものである。先にも述べたように沖縄レースは長いレースである。スタートと同時に艇団は広い角度に各々のコース

を選ぶ。辺戸岬から太平洋へ出る艇と伊江島の西から吐噶喇列島へ北上する艇では、同じ東京へ向かうレース艇とは信じ難い広がりである。初めてこのレースに参加した前回、その光景をみて私は、ああ、大レースが始まった、ロング・レースが始まったと一人心を緊張させたものだった。今回の我々はスピードでは劣勢であった。それだけに今回の勝敗は一重にレース・コースにかかっているといってよかった。それだけに高城の話も真剣であった。奇しくもその日、私は東京へ向かう新幹線の中で、風によっては、沖縄レースの歴史始まって以来のコース、スタートライン・クリアの直後、第4回の我艇のキャッチ・フレーズ The Stern Sindbad の名に恥じず踵を返して、吐噶喇列島伊江水道を目ざすであろう全艇に、文字通りスターンしか見せず、金武岬にヘルムを取ってよい位置を取ろうと思って居たのだ。高城が、「オーナー、本島南廻りというコースはどうでしょう」と言った時、私は驚いた。同じ事を考えて居たのだ。こんなスタートのレースが他にあるだろうか。スタートと同時に180°北と南に、まったく真反対にレース艇がスタートして行くなんで。もしスタートがクローズであったら全く愉快。我々はスピンランだから見る見る全艇を引き離す（離れる？）事になる。〈シンドバッド〉のレースの歴史永しと言えど、単位時間に他艇との差を拡げる事においてはこれにしく記録はあるまい。

実はラム・ラインで比較すると沖縄本島北端の辺戸岬をかわす過去全艇がとった北上コースと、今回我々が検討している南下して金武岬をかわすコースとはわずかに13浬の差しかないのだ。風と潮さえ間尺にあえば十二分に可能性のある新ルートなのだ。このレースで東に出れば2時間位の事はなんとかなるから。

高城の口から、その案を聞いた時、私は、彼が前回2年前のレースを制覇した艇で再び出場する意味を本当に正しく理解しているのだなと感じて申し訳なくも有難く思った。私も前回優勝の〈シンドバッドⅡ〉で出場する以上、さげられない問題の数々を知っていたから。その夜は互いに、自らを高揚させてそのハンディから逃れるべく、そのいまだ新鮮なるシンドバッドの脳味噌から生まれたコースについて意見を汲みかわし酔って眠った。

第3には、第4には、と本当にどれをとりあげても重要な多くの問題があった。しかし今一つ私がとりあげるとすれば、第5には、いかに上手く敗けようかと考えていた事だろう。「上手く敗ける。気持ち良く仲良く敗ける。」——これは私にとって一番重要な命題であった。〈シンドバッド〉でのレースはこのレースだけではないのだから。この命題の解の余裕がない。原稿用紙9枚、3日後迄に、これがオフショアからの第6の難問だった。

平穏な劇

石原 慎太郎

それを行なう人間が、意識、無意識、或いは本能的に行なう違いはあっても、いかなるスポーツの試合も、大小さまざまな選択の判断の集積といえるに違いない。しかし沖縄レースという、世界で行なわれる数多いオフショアレースの中でも、最も変化と困難に満ち、それ故に計り知れぬ醍醐味に富んだイベントは、それに参加することを決めた瞬間から、実際にレースが行なわれるまでの間、そしてレースの最中も不断に、乗り手たちに致命的といえる選択を強いてくる。

試合の前に試合を左右しかねぬ選択判断を強いられるスポーツとは、例えば、野球のように今日の先発ピッチャーを誰にするか、といったものもあろうが、しかし沖縄レースでの判断選択は、優に、それを行なう人間自身の生命の安否に関わるもので、その意味で、このように実存的なレースは他にざらにはあるまい。

沖縄レースに参加する者はまず、黒潮という強力な要因をどのようにとりこむかということを選択し決断しなくてはならない。いかなる状況下でも、2~3ノットで北東行する黒潮という世界有数の海流を誰も無視はできはしない。この黒潮を利用しきれば、帆をかけ風まかせで走る船にとってこれ程強力な援軍はあり得まい。しかし、そう決断することは、同時に、そのすべを捨てた場合の数倍の危険を覚悟しなくてはならぬ。つまり、最初から黒潮を追って走ろうとするなら、あの大小無数の島々と岩礁に満ち満ちた奄美諸島とトカラ列島に沿って走り、予測しきれぬ状況下にいづこかの地点でこれを横断し、太平洋に出なくてはならない。それぞれ奇怪な名前を負ったこれらの列島は、海図の読める人間なら、一見して、測り知れぬ危険に満ち満ちた水域であることがわかる。夜間絶対に確認できない干出、岩礁、それらに取り囲まれた無人、有人の無燈台の島々。

ロランやレーダー等航路識別の現代的装置を備えた船舶にとっては、もはや問題とはならぬ危険性だろうが、そうした機具をたとえ備えていても尚、自らそれを使うことを禁じた外洋レースにとって、これらの島々は、障害物とだけいい切れぬ空恐しい畏に他ならない。

ある気象状況下にありがちの、強烈な北東風がこの水域で吹いたならば(例えば、1976年の沖縄レースの3、4日目のように)、風向と逆流する強い黒潮の流れは、それらの水域に凶悪な三角波を立てることになる。その中を夜間、タック、タックで喘ぎながら上るヨットにとって、無数に点在する無燈台の島や岩礁を一つ一つ確認して走り抜けることは至難の技となる。



「カップをもらう人にもなります」

しかし尚、黒潮は絶対に無視はできない。その効果を第1回目のレースに圧勝した〈チタ〉の成績が証している。〈コンテッサ〉もまた、先回78年のレースで、黒潮を徹底的に追跡してシナ海に冲出し、結果として、恐らく沖縄レースの有史以来、ただ一隻、大隅海峡を抜けたが、その間、高気圧のへりにいて何とか風をひろって走り続けた他艇と比べて、延べ30時間近い風をくった。それでも尚、結果は、先頭集団と第2集団の中間ぐらいでフィニッシュできた。黒潮の効果がなくては想像できぬ成績といえる。

今年の沖縄レースの印象が総じて平穏だったのは、全般に強風が一度も吹かなかったこともあるが、何よりも、この黒潮に対する選択判断が、期せずして全艇同じものになってしまったことにあるような気がする。つまり、吹いてくる風の強さまで測れぬながら、スタート時の追手のあと、当時の気圧配置からして、北東風ないし北風が吹き出すことは充分予想できた。その状況下で、奄美或いはトカラ列島を東に抜ける帆走の危険と至難さを誰しもが予測し、最初北上すると見られた〈ビッグ・ハル〉ともう1隻の船も、結局はごく低い緯度で太平洋に出てしまい、全艇がラム・ラインの周辺をひしめいて走った。そして風は終始微風であった。

私の船に限って言えば、艇速が8ノットを上廻ったことはついになかった。それにしてもヨットというものは、したたかなもので、あんなに遅々としてではありながら、1500キロもの距離を結果としては、6日足らずで走り切ってしまったのだと、改めて妙な感心もさせられたものだ。

足かけ6日という所要時間は、他の艇にとっても、予想はできても期待外のことだったに違いない。私の船にしても、何日でフィニッシュするつもりでしたかは知らぬが、微風のままに緊張もなく、手持ちぶさたのまま、結局は飲んで食べるしかすることもなく、その結果、最終日近くには飲むもの食べるものも底をつきだし、レース艇としては不謹慎な話だが、スターンからケンケン流して引き釣りをし、釣り上げたカツオ

やサバをその場でおろし、タタキやシメサバにして喉を鳴らしたものだ。

前々回の強風下のレースで、吹き飛ばされコックピットに飛び込んできたイカやサバを、思いがけぬ口悦として味わたったのとははなはだ対照的であった。

船や艇員のレベルが年々向上して来ながら尚、沖縄レースの所要時間が、前回、今回とだんだん長くなっているのも皮肉な話だが、これはただ、気象状況のもたらした結果でしかない。5月という季節に、南にしる北にしるメイ・ストームが吹かぬということ自体が僥倖でしかあるまい。海は相い変わらず不可知であり、不可知なる海が最悪の場合何を我々に与えるかもまた一層不可知でしかない。その意味では、今年は平穩無事に終わりはしたが、沖縄レースは、今回が平穩だったということも加えて、最もオーシャン・レースらしい、つまり不可知の絶対値が極めて高い、ヨット乗りにとって計り知れぬ大きな魅力であることに違いはない。

今年の沖縄レースを走り終えた瞬間、すぐに次回の沖縄レースに思いを馳せたのは、決して私だけではない。



〈ビバーチェ〉のボブ・シン氏(左)とクルー



23秒差のフィニッシュ。〈シンドバッド〉と〈パラフレニアン〉
撮影 中迎隆敏

〈ビバーチェ〉と 沖縄・東京レース

〈ビバーチェ〉 ボブ・シン

沖縄・東京レースは、私と私のクルーにとって、大変楽しいものでした。座間味レースの前日から東京での表彰パーティーの日まで、日本のヨットマンがいろいろ面倒を見て下さいました。特に、クルーの1人のボブ・パイカー中佐が座間味で肩にけがをしたときにも助けていただき、感謝しています。幸い、ぎりぎりのところで代りのクルーが見つかり、天皇誕生日に、スタート・ラインに並ぶことができました。

私の第2司令官の、スティーブ・クロックス中佐とのレース前の作戦会議で、私達は、コンディションの急変もありうるとみて、次のような基本的な作戦を立てました。伊江島の西をぬけ、015のコースをとってまっすぐ鳥島の北約10マイルの地点まで行き、できればそこで黒潮に乗る。そこから約060にコースをとり、横当島のすぐ南を通る。種子島の真横を過ぎたら、潮岬付近まで、ラム・ラインのやや左、1800 fathom Line (測鉛線) にほぼそったコースをとり、そこから神子元島までラム・ラインをとり、フィニッシュに向かう。

実際の航跡もだいたいプラン通りで、ラジオのトラブル(2638KHzでの交信ができなかったもの)のため他の船の位置がわからなかったものの、日曜日の朝までは、かなり良い位置にいるのではないかと考えていました。日曜日に風が落ち、最悪の日になりました。月曜日の昼には私達は神子元島の横にいて、それからフィニッシュまで、がっかりさせるような12時間が待ちうけていました。風は0~25ノット、しかも風向きがしょっちゅう変って、20回以上セール・チェンジをしました。相模湾の好日……!

表彰パーティーのときにも話しましたが、私は、このレースが、私が前に参加したことのある2つの大きなレース、ニューポートからバミューダまでの600マイルのレース、それにサンディエゴからマンサニーヨの1200マイルのレース以上に面白く、チャレンジの多いレースだと思っています。沖縄・東京レースは、国際的なヨット界の中でもメジャーなレースだと言えるのではないのでしょうか。

ここで、沖縄の原田氏に感謝しておきたいと思います。レース直前の練習でマストを折ってしまったとき、彼のすばらしい技術のおかげで、新しいマストを立てることができました。

また、NORCのレース・コミッティーと委員の方々、それから、特に大儀見氏のご好意にも感謝しています。またNORCのレースでお目にかかれることを楽しみにしています。

〈TOGO〉に乗って



スタートの〈TOGO〉艇上。山田オーナー(左)と寺山スキッパー

服部 一良

現在、DOU36〈光〉を相手に格闘を続けているが、この艇での沖縄レース参加は、もう早い時期にお休みをする事にきめていた。理由はしごく簡単で、新艇の計画が相当に具体化しつつあったからである。

思うに、人間とは、まったく勝手で調子のいいもので、一度、新艇のビジョンが頭の中に入り込むと、今まで文字通りに運命を共にしていた感のある艇が、古色蒼然たる色褪せたウバ桜に見えてしまって、かわいそうだとは思うのだが、とても以前の気持ちには戻れなくなってしまう。

事さらいいかえてみれば、ヒョンな事からの目移りが本気になってしまって、そこいら(支部レース)を連れて歩くには因果と我慢もするが、人様(特別レース)の前には気恥かしくて、とても出せない。出来る事ならあの子(新艇)と一緒に、がピッチシなのだ。

したがって、多少の末練はあったが、新艇の出来るまでは、大きなレースには目をつぶり、明日に向けてエネルギーを貯えて、さしあたっての関心は、新艇に集中していたのである。

図面を広げてのディスカッションは、レースそれ自体とはまた違う意味で、思いのほか楽しくて、だいたい

が危険がない。喉がカラカラになっても、これはティラーにふり廻されての恐怖からではなく、単なるしゃべり過ぎであり、夢中になって、時のたつのを忘れてしまい、目がしょぼつき出しても、シケ模様の深夜にディスプレイとのニラメッコからの疲れに比べれば、何でもありはしない。そんなところへ、幸か不幸か(光)が沖縄へ行かないのならば、こちらに乗らないかとのお誘いが来た。それも続けて何回もである。

チームが新たな構想に燃えている最中に、ひとりだけ別行動をとるジレンマを感じないわけではなかったが、本音は、また沖縄にゆける喜びが先行して、やはり嬉しかった。もう、そろそろ若造りも無理なような年頃だが、まだオレも大丈夫だなど、秘かにニヤついていたはずである。

さて、どの艇に乗せてもらうか。第一に、新艇の参考になり、出来ればデッキ廻りの勉強に身近なクルーの同伴を許してもらえるところ。第二には、第三には、と身勝手な迷いが始まった。最終的には、例の天龍川河口沖の事故の影響も受けて、初乗りに近い艇よりも、前回の沖縄レースにも乗せていただいて、メンバーも馴染みのある〈TOGO〉に、タクティクス及びナビ担当としてお世話になる事にした。

早速、西宮に出掛けて久しぶりに懐かしい面々と顔を合せ、タイミング良くKYCのポイント・レースに出る事が出来た。荒れ気味のコンディションに〈TOGO〉は完全優勝を遂げた。前触れにしては縁起が良くて気持ちがあふくからで来る。レース後の、沖縄レース出場艇合同送別会(?)も含めてのパーティーも、まことに楽しかった。いささか脱線するが、このあたりの雰囲気は、ちょっと関東では見受けられないところである。

上っ面の一度だけで、とやかくは言えたものではないにしろ、初対面の感じからして違うのだ。各艇の代表が一席ぶつのも、天真爛漫、天衣無縫そのままの感じで、こちらであればシラケるのは良い方で、喧嘩にもなりかねない程の凄まじさである。それでいて実に朗らかで楽しいのだ。

何故なのか、まず氣候風土、それからオーナー、クルーの人相風体と考えてみたが、良くわからない。うがっていえば、伝統的に商業地域であり、人との付き合いは上手のはずで、揃って遊ぶときの心得は相当に高い水準といえよう。この点、関東は武家社会の成れの果てで、今も官僚機構の中心地である。いわずとしたカッカマンが多すぎて、のびのびしたクラブライフは、あまり得意ではない感じがする。当方もシーボニア開びやく以来、あそこにウロチョロしているだけに、反省するところ大であった。

さて、その後はたちまちにして日は過ぎて、スタートとなり、のたりくたりにフィニッシュしたわけである。山場というのか見せ場というのか、それらしきところは、スタートは、寺山スキッパーの抜群の冴えで、

ダントツであった事と、ジャスト5日目に神子元島とオーバーラップして〈サンバードV〉を見付けた時と、真夜中のフィニッシュ直前に、ガスに包まれ完全に視界を失い真っ青になった事ぐらいで、あとはまことに春ウララの平穏無事過ぎたきらいであった。おかげで、初日二日目はおそらくクルー全員で自粛していたのだと思うが、そのうちどこからともなく、お目覚め用、兼お休み用液体が出現して来て、ワッチ交代時は、昼夜を問わず宴会と果て、フィニッシュまでに空けたボトルは7本になってしまっていた。

結局、秘かに期待していた強風のスピランや〈TOGO〉の出番である中強風の風上行は、残念ながら味わえなかったが、気持ちよく同行を許していただけた〈光〉の若手クルーにとっては、足手まといにならず適当に仕事の出来た状況で、勉強にはおあつらえむきであったに違いない。

それにしても、前回から2年、ヒキ目に見て、こちらは辛うじて同じレベルを保っているとしても、比べて〈TOGO〉のメンバーは飛躍的に成長している。チャイナシーからカウズウィーク、そしてアドミラルズへと、艇もワントンを経てツートンへと、ともかく乗りこなして来た実績は、やはり大きなものである。今回にしろ、風が無かったからとはいえ、四六時中宴会を続けていたわけではなく、風のふれに合せたこちらの新たなコース指示に、「服部はん、それは駄目や、スピがようカッコつかん、スピード出えへん」と真面目な返事がコックピットから降りて来るのであった。これは以前には覚えがなく、艇のポテンシャルを数値的に確実に捉えてなければ、よういえんセリフである。当然に、どのセールで、何度のヘディングで、マキシマム・スピードはと、会話が弾み、戦略ゲームの内容は一段とレベルアップして来て、刺激のたぎった。また、これを可能にしたセール・チェンジは、必然的にめまぐるしく頻繁であった。スタート直後の慌しい程のスピラン・チェンジで、最初からあまり飛ばすと、クルーがへばらないかなと感じたが、これは余計な危惧であって、以後のペースも少しも変わらず、クルーのファイトとスタミナは見事なものであった。

その他、チームワークも前回に増して居心地の良いもので、若いスキッパーを中堅クルーが大事に引き立てているのが、すがすがしく印象に残っている。通常は、艇にも馴れ、それなりの経験を重ねて来るクルーは、とかく腕だけではなく口先も達者になって、スキッパーを悩ますものであるが、〈TOGO〉での5日と12時間の間に、その様な場合は皆無に近かった。これまた御立派としかいいようがない。

ともかく、ガタついて追いまくられた数ヶ月は、あつという間に過ぎて、レースは終わった。

今思うと、もう一日か二日スタートが早ければ、銚子沖で大型漁船を転覆させた低気圧と同行するはめになり、レース展開も相当に厳しいものになっていた

はずだ。そしてデッキも艇内も、どの様な有様になっていたか。間違いなく、にこやかな宴会には程遠かったろうと思う。わずかな日のずれで、状況はガラリと変わり、事前にくら資料を集めたところで、その日その場にならなければ、如何ともしがたい、即ちヤマは絶対に賭けられないところが、沖縄レースの醍醐味であり魅力なのかもしれない。

次は、はたしてどの様な風が吹くか。神のみぞ知る。その時は、おそらく〈TOGO〉に、またまた乗せていただくわけにはゆかないと思う。今度は〈光〉の新艇で相まみえなくてはならないはずである。良き恰好のライバルに成れるように〈TOGO〉での経験を役立てたいと思う。

山田オーナー、寺山スキッパー、ボースンのチビヤん、他クルー、それに特別ゲストであった135Eの若林さん等、ホントにどうも有難う。

その日までお元気で、サヨウナラ。



〈サンバード〉の花。沖縄レース紅一点の小林嬢。

表彰式より

ベスト・ナビゲーター賞の小池さん。



今年の沖縄レースの気象

株式会社 海洋気象情報

馬場 邦彦

宮内 駿一

ヨット・レースの気象の良い悪いは風向と風力で決る。風向は低気圧の進路で変わり、風力は上層風の強さに支配される。これらの点を見るためにレース期間の地上天気図と上層500mbの天気を図1の(イ)と(ロ)に示す。

◎地上天気図

図1(イ)の地上天気図を見ると、4月28日に1012mbの低気圧が華南にあり、この低気圧は29日に台湾の北を通り、30日には九州の南に1004mbに発達し、5月1日には八丈島の東で998mbとなり、2日には北海道の東に去っているが、次の低気圧がもう台湾の北に現れている。この低気圧もまた発達しながら帆走中の艇の後を追うかと思われたが、この低気圧は前の低気圧と異なり速度が遅く発達せずに沖縄付近を通り、4日に八丈島の南西に進んで衰えている。ここで28日に華南に発生した低気圧と2日に台湾の北で発生した低気圧とはどういう点が異なるかということが問題になる。次は5月1日にバイカル湖の南に発生した二つの低気圧が三つになったり二つになったりしながら北緯40度の北側をあまり発達せず東進した。このため5月2日以後の航路付近の風は図2の〈RODEM〉の記録に示されるように南寄りの風が連吹して艇速は伸びたようである。低気圧というと発達しながら北東に進むものが多いが、レース期間中の僅か1週間前後の間に発生した低気圧の性格がどれも異なるのは何故かということになる。

◎上層風について

前は上層風が弱いと風が弱く、低気圧や高気圧の動きも遅いのでレースには向かないと言った。上層風の強さという点で図1(ロ)の上層風を見ると、28日から5月6日までの南日本の上層はいつも50kt以上の風が吹きつづいていたので、レースに就いては悪い状態ではなかったと言える。(強風帯の位置が30°Nまで下がると申し分ない)

◎低気圧の経路

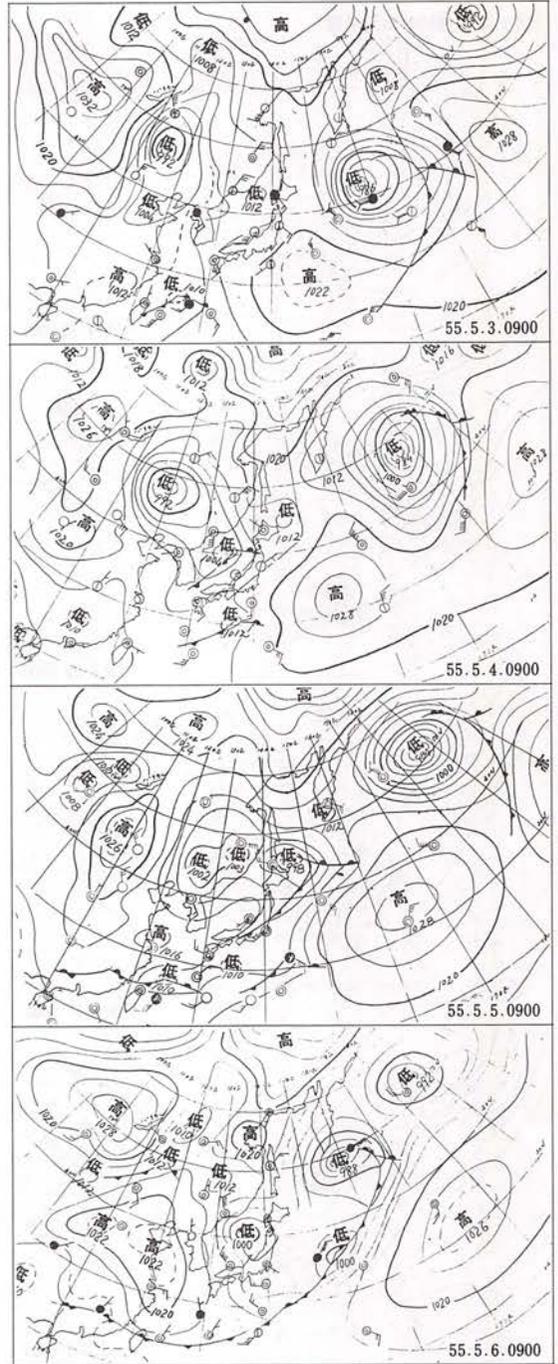
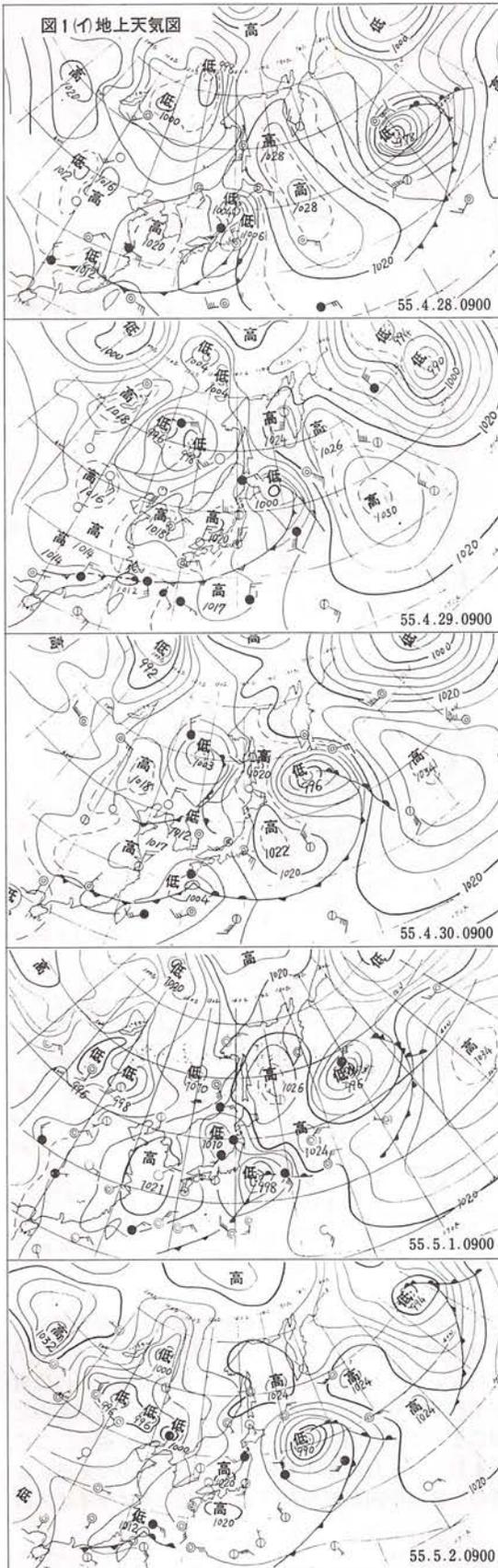
レース期間中の低気圧の経路を示すと図3のようになる。大別すると①と②のように日本の南を通るもの

と③のように北を通るものになる。しかし①は発達しながら北東進したが②と③は発達していない。これらの違いは上層の状況によるものである。

◎①の低気圧と②の低気圧のちがひ

4月28日と29日の500mbの天気図を比べると、日本海中部と九州北部の気温はマイナス17度と13度であったが、29日はマイナス23度と15度に下がっている。つまり寒気が南下したのである。このため九州南方の風は28日より強くなっている。上層の風は寒気が南下すると強くなり、風が強くなると低気圧は発達する。29日に台湾の北に1012mbであった低気圧は30日には九州の南で1004mbに発達したのはこのためである。次に29日の八丈島と父島ではマイナス12度と9度であったのが30日はマイナス14度と10度になって、風は八丈島が西の35kt、父島40ktに強まっている。このため低気圧は1日に八丈島の東で998mbに発達したのである。

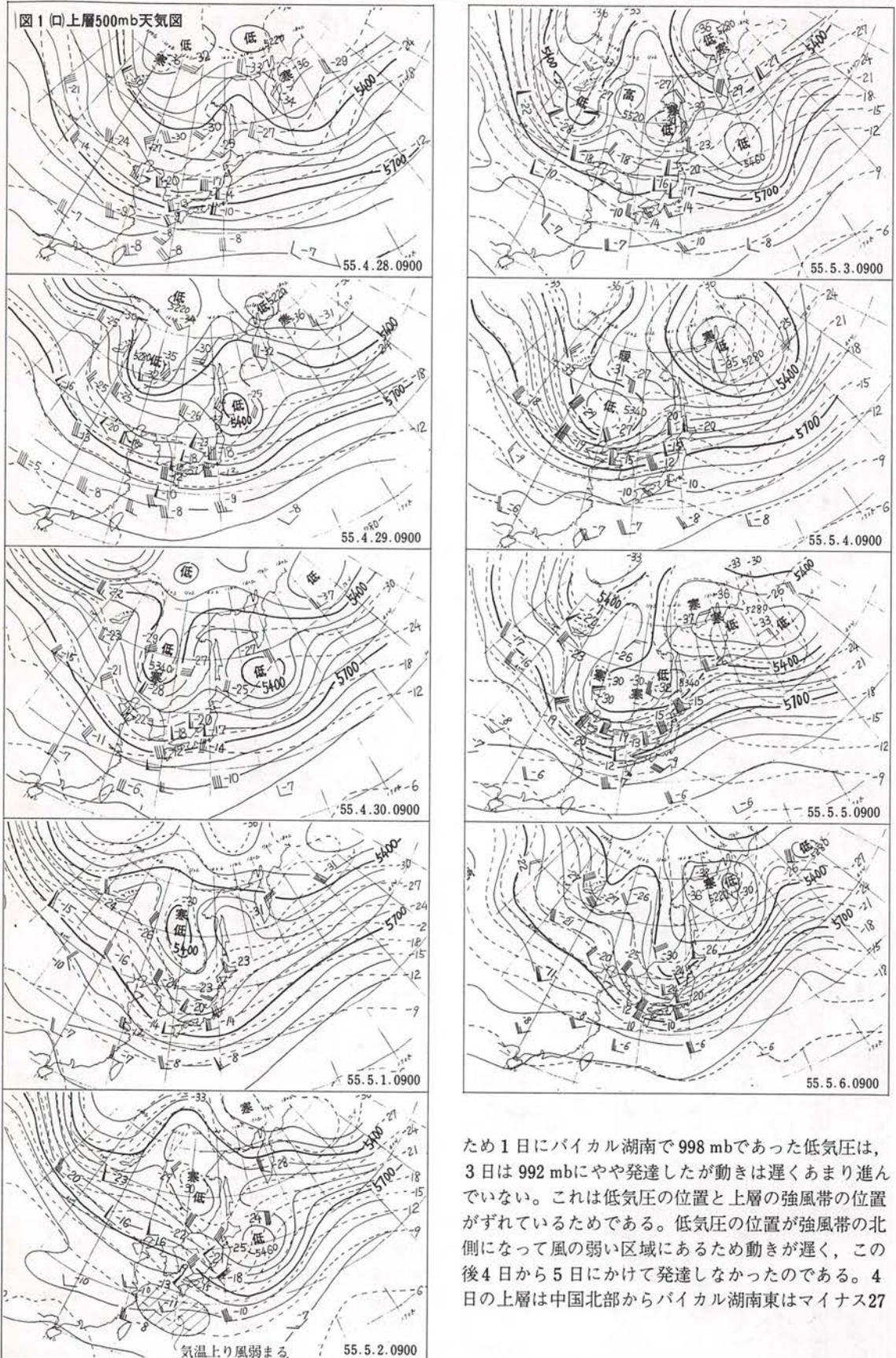
次に30日と1日を比べると、日本海側がマイナス18度と20度であったのがマイナス20度と23度になっていく。それで、八丈島から関東付近は西風が南西に変わり70kt位に強まっている。このため低気圧は東北東から北東に進み、2日は北海道の東で990mbに発達した。この時台湾の北に1012mbの低気圧が現れている。しかし1日と2日の九州から上海付近の状況を比べると、1日の九州は北西50ktマイナス13度、上海は西北西40ktマイナス12度であったが、2日になると九州はマイナス13度、上海はマイナス10度になり、上海と九州の南では風は15kt位に弱くなっている。これは寒気が本州の東側に南下し、西日本から東支那海は寒気の後面に入り気温が上ったためである。それで低気圧はゆっくり東進し、3日には沖縄付近に達したが発達していない。更に2日と3日の上層を比べると、2日は八丈島がマイナス18度、九州がマイナス13度であったのが、3日は八丈島がマイナス14度、九州がマイナス10度になり、風も2日は50kt以上吹いていたのが30kt位に衰えている。このため低気圧は4日に八丈島の南西に進んだがこの付近で消えてしまった。そしてこの②の低気圧が弱かったのでレース航路上の風はかえって間接的に③の低気圧の影響を強く受けるようになった。



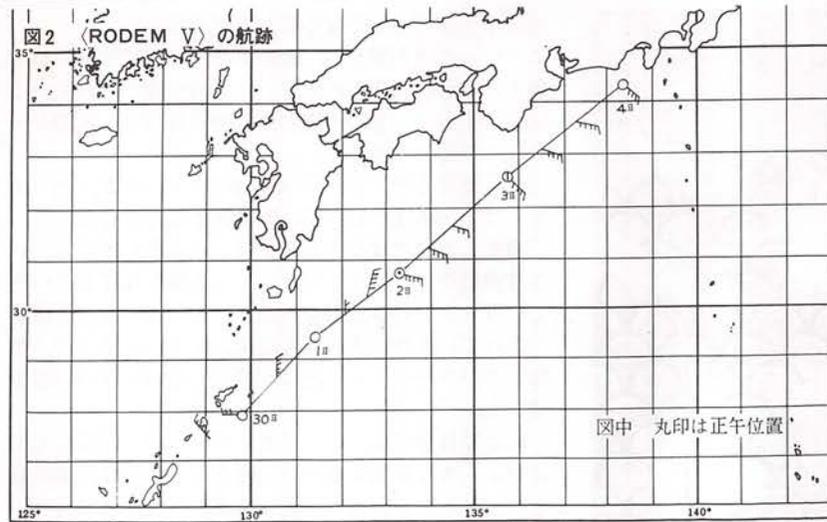
◎③の低気圧が日本の北方に現れる。

③の低気圧が日本の北方に現れたのは、日本付近にあった風の強い区域が東方洋上に去り、3日の南日本の風は弱くなっていたことが一つの原因で、もう一つの原因は、バイカル湖の北西方から寒気が南下しバイカル湖付近の気温はマイナス27度から33度で2日より5～6度下ったことである。このためバイカル湖の南側の北緯40度付近は50kt以上の強風帯が現れた。この

図1 (ロ) 上層500mb天気図

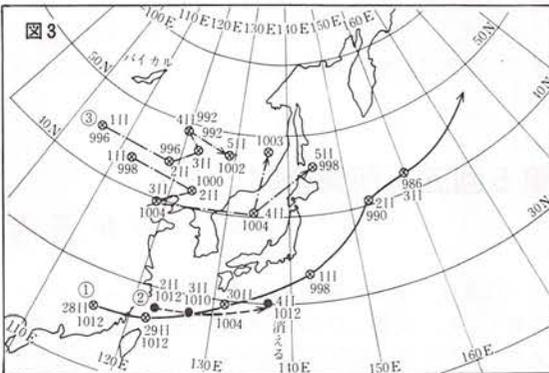


ため1日にバイカル湖南で998mbであった低気圧は、3日は992mbにやや発達したが動きは遅くあまり進んでいない。これは低気圧の位置と上層の強風帯の位置がずれているためである。低気圧の位置が強風帯の北側になって風の弱い区域にあるため動きが遅く、この後4日から5日にかけて発達しなかったのである。4日の上層は中国北部からバイカル湖南東はマイナス27



度から29度下って、北緯40度付近は70ktから90kt位の強風が吹いているが、強風域は低気圧の南側に下っている。そして上層でもバイカル湖南東（満州西部）が低気圧になり、風は低気圧の周りを渦を巻いて吹いている。このような状態を寒冷渦と言う。寒冷渦が発生すると、上層の風の方向は一定しないから低気圧の動きは遅くなり、あまり発達しない。4日以後の低気圧の動きが遅いのはこのためである。低気圧の動きが遅いため航路の風は本州南

図中 丸印は正午位置



東洋上の高気圧から吹き出す南寄りの風が吹きつづき帆走には好適な条件となった。

結論

- (1) 4月末から5月初めの日本付近の上層は、図4(イ)のように北方の寒気と南の暖気の境目になって強風帯となっている。この強風帯は真冬は南北の巾が広くなり、南の端は北緯25度、北の端は北緯45度位に拡がり、風速も強く80ktから100kt位吹くが、一方夏になると北緯50度の北に上り南北の巾はずっと狭くなる。この強風帯の北上が早いと昭和53年のように日本付近は晴天がつづくが風は弱くなる。そして強風帯の下では低気圧が発生発達するので風が吹くが、強風帯がないとおだやかな天気になる。
- (2) 低気圧の発生は強風帯の南の端と北の端付近に多い。①の低気圧は強風帯の南の端に発生したもので、③の低気圧は強風帯の北の端に発生したものである。
- (3) 東西に走っている強風帯の所へ北方の寒気が南下して来ると図4(ロ)のように強風帯は強まり、風の流れは寒気の東側は南西、西側は北西に変わり、南西風の中で低気圧は発達する。
- (4) 強風帯の位置と強さを見れば3日～10日位先きまでの天気の大勢は判る。そして強風帯の所へ北方から南下する寒気に目をつけると1日～3日位先きの予想は出来る。

* 強風帯は500mb～300mbで顕著に現れる。

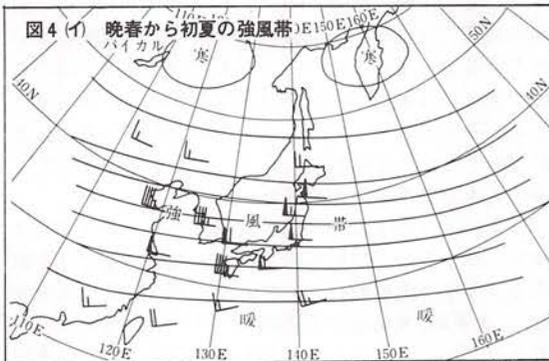


図4(イ) 晩春から初夏の強風帯

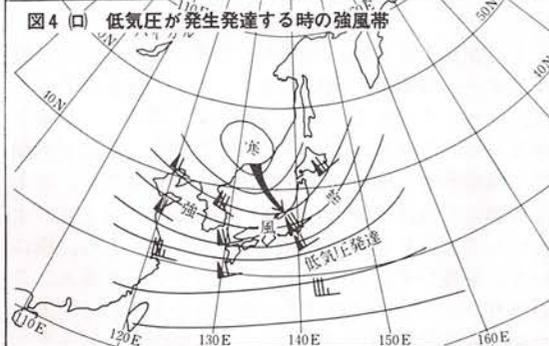
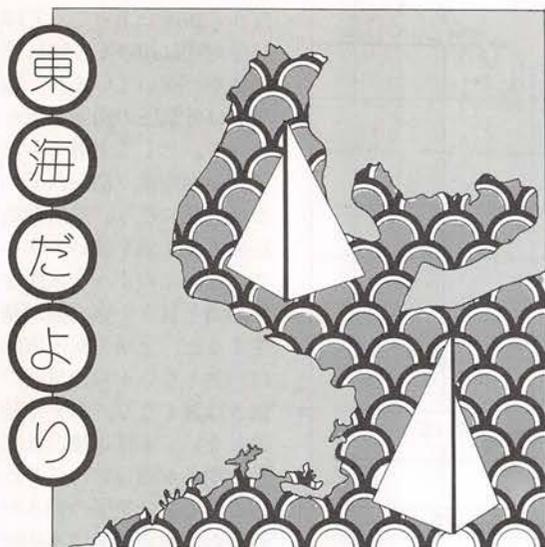


図4(ロ) 低気圧が発生発達する時の強風帯

◎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。



五ヶ所湾合同レースにあたって

東海支部帆走委員長 山田 邦彦

東海支部には、支部レース3本、合同レース3本の計6本と、シリーズ・レースが2回計画されています。参加艇数は支部レースが10艇前後という貧弱さである。おそらく登録艇は、100艇近いと思われるのに。その反面合同レースになると、その数倍の参加となる。特に毎年黄金週間にスタートする五ヶ所湾合同レース（スプリング・シリーズ・レース4本のうち、オフショア・レースとして組込まれている）では、一時艇数が減ったものの、今年は42艇という大レース艇団となった。どうやら支部1番のビッグ・レースとして定着したようである。参加艇が多い事は成績を別にしても、レースの醍醐味が楽しめるのは勿論、このレースに出ればあの艇も来る、この艇も来る。そして誰々が来るというのも魅力になっているようです。



参加者の話を総合してみると、コースが湾内から外洋の50マイルと適当であり、時期がよいこと、帰路に波切、的矢、鳥羽等寄港地があることと、クルージング指向の人。又、レース派の人にとっては、強風から微風、風向も変化が期待でき、神島西、定置網とナビゲーションも大切な事。毎年の気象の変化も激しく、速い記録は、合同レースとなる前年の6時間53分、遅い方では、第2回のタイム・リミットまでの13時間に40艇中、3艇のフィニッシュというのがあります。

外洋が初めての人は、自分1人だと不安を感じるが、

他艇が一緒だという安心感があり心強い。

こういった声も聞かれ、艇の大型化と共に参加人員も増え、支部の底辺の拡大という目的も達せられているようです。又、女性の姿が目立つのも、五ヶ所湾レースならではのことで。

こんな具合で、レースは好評のようですが、パーティーはレースほどいい話は聞かれませんでした。

表彰式が終了賞品をもらえば、ハイそれまでよという雰囲気のようなようです。パーティーを楽しみにしていたというレース初参加の女性は、「せっかくヨット仲間が集まっているのに内輪同志で楽しんでいるようで、想像していたパーティーとは大違い」というきつい返事でした。

帆走委員会では、レースよりパーティーが楽しくてこのレースに参加するという艇が増えるよう、実の有的パーティーを企画し、五ヶ所湾レースを更に大きく育てなければと痛感しています。

最後に、ヴィーヴル・オーシャン・クラブの泊地、並びに諸施設を提供させて頂き、心から御礼申し上げます。

第5回五ヶ所湾合同レース

レース副委員長 藤井 正志

5月3日、今年も東海支部のビッグ・レースがやって来ました。武豊～VOC、50%を競うのだ。スプリング・シリーズは毎年参加艇が少ないのに、合同レースになると多数の参加があるのはなぜなのかな。泊地の武豊に回航する参加艇の方々には毎年満足していただけるようにがんばっているものの、港内不備のため皆さんには本当に申しわけありません。今年気付いた事——コミティーの人員の改善を来年はぜひ改めてからなければならぬ。今年もコミティーの人々を集めるのが大変だった。

いよいよ5月2日夜8時、衣浦ヨット・クラブのクラブ・ハウスにて出艇申告、艇長会議等の受け付けを始める。今年は出艇数42艇、帆走指示書の説明に入るが、毎年、大王埼、麦埼等の定置網のクリアーにはいろいろのトラブルがつきまとう。ただ事故のないようにと祈る。

5月3日午前3時。暗黒の衣浦湾に42艇のレース艇がスタート時刻まで縦横に流す。SEの風5～6m。浪、うねりをともなう中、各艇一斉にスタート。第5回五ヶ所湾合同レースが始まったのである。第1の関門、師埼水道。漁船も多くて、狭くて大変な所。知多半島師埼を抜ける頃から夜明けが始まる。目を皿のようにしてあたりを見廻すと、ライバル艇。あっ、横にいた、前にいる。ホッとすると、ガックリする人。この辺りからクルーの気持が一層ひきしまる。三河湾からいよいよ伊勢湾へ。途中、ヨットの艇団が一列に連ら

なって走るのを、漁船のおっさんがビックリした様子で見ている。伊良湖No.3 ブイのチェック・ポイントをかわず頃から、神島の暗礁地帯にかかる。非常に危険な所である。無事故でクリアしてほしいと願う。風が vari, 各艇, スピンを揚げるが徐々に風が落ち始める。暑い。夏のように暑い日だ。(家に帰ってから私の鼻の皮が割がれてしまった。)

的矢湾入口から定置網が多くなる。日頃、きたない海しか見ていないので碧い海が眩しい。風が一段と落ちる。スピンのパタつき始める。神経戦のレースにクルーはトリム作業を強いられる。暗礁が到るところにある難所の布施田水道、本船のラッシュだ。各艇、必死にスピン・トリムする。フィニッシュ・ラインはもうすぐだ。

屹立した五ヶ所湾入口が段々とハッキリ見えて来る。スタートして10時間になろうとしている。恒例になりつつある、風の振れ易い五ヶ所湾入口。正念場だ。コースの取り方次第で順位が変る。コミッティー・ポート確認。トップ艇がフィニッシュ。12時30分40秒、所要時間9時間30分40秒であった。その後、続々とフィニッシュする。次第に風が落ちて来る。タイム・リミットが気になる。後続グループの差が開きすぎている。どうしても全艇フィニッシュしてほしい。最終艇は実にタイム・リミット10分前であった。40艇が完走した。

機走でVOCの棧橋に向かいながら周りの景色に見とれる。何遍来ても素晴らしい。鳥羽のイツキグループ、KSCの林君達と数名で修正タイム、順位の計算。パーティーの支度をいそぐ。

表彰式、〈アイビー2〉の素晴らしい走りの結果、総合優勝。クルーの陽に焼けた笑顔が印象的であった。〈シロート〉の女性クルーからトロフィーを手渡してもらう。この女性は美人であった。(確実に、ネッ坂谷ちゃん!)。盛況の中にパーティーも終る。但し食べる物が大変少なくて失敗。来年への教訓にしよう。去年に続いて今年も棧橋パーティーをやろうとの話がまどまり、VOCにお願いする。去年はさわぎすぎて棧橋を破損してしまった。今年も飲みすぎ騒ぎすぎで、ノドをはらしてしまった人がいたとか。

まぶたが下って来る。もう寝よう、素晴らしい夢を見ながら。まだ棧橋では宴会の真最中、人々の声が耳に入り込んで来る。いつのまにか寝入ってしまった。気がついた時はウグイスが鳴くすがすがしい朝であった。

レース参戦記

アイビー2 加藤俊二

実は、このレースにたった1つだけのミスがありました。前夜の艇長会議は遅刻。本来ならダメでしょう

マストが林立したヴィーヴル・オーシャン・クラブの泊地



五ヶ所湾合同レース表彰式。カップを持っているのが加藤氏

ね。というのは、早目に衣浦に来たのですが、クルーの山上君の家でちょっと大宴会。それでうっかり時間を間違えてしまったのです。しかし、こうして総合優勝させていただくに当たり、今後気を付けねばと気を引きしめております。

5月3日午前2時頃、周りの騒音にふと目がさめる。アッ!! レースだ!!

酒の酔いも残る中、出遅れてはならぬと、急いでエンジン・スタート、やっとの思いで本部船を見つけるが、リミットが何なのか解らぬまま10分前の合図、こうなっては、いつもの本部船横ウロウロスタートの形をとる。こんな時、小さい船は便利だなあとつくづく感じる。

こうしている間に、スタート3秒程遅れ、最上にもぐり込み、グッド・スタート、即タック。でもあまりスピードが出ない。〈ナルミ〉が上を“ガンバレヨ”と抜いて行く。本部船からも誰かが“アイビーガンバレ”と。本当にありがとう。これからも皆さんにかわいがっていただける艇でありたいと思っています。

さて、天気予報も、ややはずれ気味の星空の下、軽風のリーチングを何とかトップ艇を視認できる位置で



第5回五ヶ所湾合同レース成績表

順位	セール番号	艇名	所要時間	TCF	修正時間
1	2272	IVY-2	10 ^h -27 ^m -08 ^s	0.6936	7 ^h -14 ^m -58 ^s
2	2641	MORANBONG	9-30-40	0.7650	7-16-33
3	2429	富洋	9-55-31	0.7322	7-16-37
4	1838	ASAMA	10-04-17	0.7248	7-17-59
5	2418	SUPER LUCY	9-59-59	0.7322	7-19-18
6	2288	以穂	9-57-28	0.7448	7-24-59
7	1965	大王	10-03-51	0.7385	7-25-56
8	2255	EPICUREAN III	9-52-52	0.7570	7-28-48
9	2332	MEER V	9-49-10	0.7620	7-28-56
10	2273	長良	10-22-46	0.7215	7-29-19
11	2634	MARK	9-57-34	0.7540	7-30-29
12	2263	ITSUKI	9-58-51	0.7550	7-32-07
13	2382	NARUMI V	9-39-50	0.7854	7-35-24
14	1708	SAIKI II	9-47-52	0.7892	7-37-36
15	2339	丸王丸	9-50-10	0.7844	7-42-55
16	2542	CAPTAIN HARLOCK	10-38-30	0.7322	7-47-30
17	2410	CORSAIR III	9-52-45	0.7901	7-48-19
18	2250	PUFF III	9-58-46	0.7882	7-51-56
19	2110	桃太郎	10-05-43	0.7796	7-52-13
20	2305	RAINBOW V	11-35-20	0.6901	7-59-50
21	1634	MERCURE	12-07-27	0.6807	8-15-10
22	1588	TRIDENT	12-16-51	0.6770	8-18-50
23		RARA 8	12-07-18	0.6878	8-20-14
24	1839	パンゲアー	12-11-46	0.6865	8-22-21
25	2655	BIG HERO	12-06-49	0.6924	8-23-14
26	2356	KUNTERU II	12-07-19	0.6924	8-23-35
27	2480	HORIZON II	11-35-00	0.7258	8-24-25
28	114	セレーネ	11-50-53	0.7161	8-29-03
29		オデッセイ	12-20-48	0.6878	8-29-31
30		KURUMI	12-29-06	0.6850	8-33-08
31		ウイング・オブ・カリフォルニア	12-32-15	0.6878	8-37-23
32	1556	SILORT III	12-49-45	0.6795	8-43-02
33	99	ビプロス	12-12-00	0.7161	8-44-11
34		ㄚ II	12-38-50	0.6924	8-45-24
35	2389	PANDINA	12-07-26	0.7237	8-46-26
36		桃青	12-33-20	0.7061	8-51-55
37	-	ASUKA II	12-15-15	0.7237	8-52-06
38	2262	PARAHRENIAN CINQ	12-13-14	0.7290	8-54-31
39	7	SUJU	12-14-13	0.7540	9-13-35
40	2197	ADONIS III	12-26-14	0.7630	9-29-22

いよな”とスピンを探す。ここからはトップ集団にせまったり、離されたりしながら比較的楽なレース展開。やがておだやかな五月晴れの中、特に離されもせず五ヶ所湾へ。

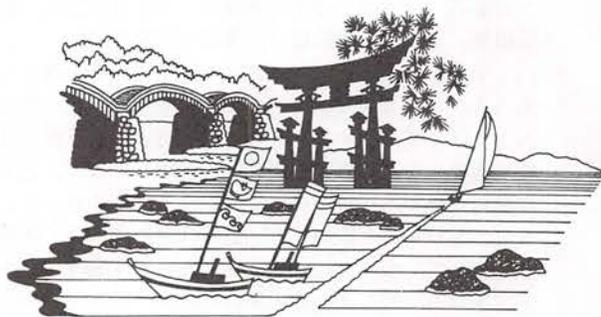
ここからが一番きつかった。どうやって湾のコースを取るか、全員ああでもない、こうでもない話すが、結局、ダイレクト・コース。微風で我々もいらだつ中で、トップ艇のゴールインを視認。皆で“何とか1時間以内に入らなければ”とワイワイ。

自分達が余り走っていないと、やたら後ろの船団が気になるもので、後ろのスピンの開き具合を気にしながらも少しずつゴールに近づく。

フィニッシュ15分位前であろうか、陽に焼けた素肌を感じる、感じる、さわやかな風だヨ。このさわやかさんに乗って、我(アイビー)はフィニッシュ。本部船より“アイビー18位、クォーターでトップだよ”と。全員一安心。すると少し欲が出て来て“何とかいい線にいくのではないが”とか、“何とか1, 2, 3位に入れるかな”とか多分に期待をして、ヴィーヴルのハーバーへ着く。そそくさととりあえずビールで乾杯。

こうなってしまうと、後は飲むだけ。しかし、メンバーのうち2人が帰った為、何となく意気上がり。狭い船の中でゴロ寝。夕方コミッティーの人から、“アイビー”1位だよ”と聞いた時は、ヤッパ!! 思わずニヤッ。今回はほんと、心から楽しい航海でした。

皆様、本当にありがとうございました。
又頑張ります。



西内海水域だより

第13回別府レースを終えて

西内海支部事務長 内谷新太郎

別府の湯に入ろうと始まった別府レースは、本会で13才の年を数え、参加艇16艇、97人の参加人員で一応盛會裡に終えました。

本レースは、別府に西内海支部の艇が集合して、和

走り始めると、だんだん風が強くなる。

師崎あたりでは、我艇にはややきつめの風。しかし、今日は大丈夫。今回は三河湾の水先案内人、(パンダ)の杉浦氏が同乗しており、女の子供を1人加え、5人乗りである。荷物も降ろす暇がなく、たっぷり船に乗っている。多少吹かれても大丈夫なのです。

師崎を過ぎる頃からだんだん明るくなり、風も又落ち始め、No.3 プイの手前頃には、後ろの大型艇の皆様、本格的に目がさめたのか、次々に抜かれ、10艇位抜かれて一段落。周りには、ハーフトンの皆様。何とかくつついて行かねばとこちらも必死。遠くのトップ艇団のセールが変わり、やがてスピン・ラン。風が西へ南へとふれ、とりあえず岸に寄る。微風でチョッピーな波、我艇には不利な条件だが、何とか先行艇に遅れずについて行く。皆の話、“まさか前にクォーターはいな



5月4日、レース終了後、〈はやて〉の内容西内海支部事務長



5月4日、〈国士無双〉三坂氏へ、岩田支部長より優勝杯の授与

気あいあいに、お祭をしようと始まり、当初はセンターボード艇もあつめて始めましたが、最近ではハーフトン以上が多数を占めて、クォータートン以下の艇は参加が少なくなり、ここ2年はCクラス(ミニトン)の参加がありませんでした。又8回〜9回(昭和50年〜52年)は30艇を越える参加がありながら、以後参加が減少し、昨年は16艇、本年は15艇。どうしてこうなったかの間に、レースが一本調子で面白くない、風がなくノー・レースが続いた(昭和50,51年)、53年は $\frac{3}{4}$ が、54年は $\frac{2}{3}$ の艇がDNF。オリンピック・コースを1本加えては、別府からの参加がないなら他の場所で新しいレースを始めては、との意見がありました。一方伝統を守ろうと、昨年度総合優勝艇の〈ブチ〉の松本さんが〈めむか〉の河村さんと共にコミッティーを引受けて下さり、回数を重ねることが出来ました。

5月3日、NHKテレビ・ドラマ「鳩子の海」の舞台になった山口県能毛郡上の関町福浦港に、正午から16時にかけて、16艇のレース参加艇とコミッティーが集結。14時より受付。17時より艇長会議にて、4月0時に長島南沖No1浮標Fl. 5sec スタート。別府港No4 Fl. 6sec間39マイルとして、途中3ヶ所のチェック・ポイントのあるコースを設定しました。

続いて17時15分より、レセプションが、福浦集会所にて始めました。開会宣言の後、支部長岩田行史氏の挨拶。艇長会議に、ライフ・ジャケットを着装しなければならないのかの質問に対して、やばな質問をするな、つけるのが当たり前だと本年3月に起きた〈ビック・オクラル〉の事故を例にとつての説明は、説得力がありました。3日2000の出港の時、ライフ・ジャケット及びハーネスを着装したクルーが多かったのは、支部長の本年も無事故に終えようとの意志が全員に伝わり、協力を得られたのは幸いでした。続いて地元上の関の役場より久賀様、徳山海上保安部巡視艇「わかなみ」の船長須長様の挨拶をいただき、別府フリート事務長油布正典さんの音頭にて乾杯。なごやかに懇談に入りました。艇の紹介に移り、その中で、〈美美〉のオーナー金井さん親子5人の参加が印象に残った方が多

かったようです。又この席でミス別府レース賞の表彰式がおこなわれ、4人の女性参加者全員に参加賞が贈られました。本年は特にレセプションだけにと、徳山セーリング・クラブより、布田、入江両氏が参加されて、盛り上げて下さり、主催側として喜ばしい前夜祭でありましたが、レースにそなえてか、中座される方があり、残念な面もありました。

4日0000、心配された雨もなく、視界も良好。4〜5mの南東の風の中をポート・タックで、全艇スタート。チェック・ポイントNo1(宇和島南東Fl. 6sec No4)浮標に向う。ここまではクローズ・ホールドで全艇タックを入れて、1時〜2時にかけて廻航。又徳山海上保安部の巡視艇「わかなみ」が警戒に当たってくれた。チェック・ポイントNo2〜No3の間16マイルは風が強まり、波も出てきたが、クォータートン艇もそれほど走りにくい風波ではなかった。No2ポイントでファースト・ホーム艇(美美)が3時50分、優勝艇の〈国士無双〉が3分おくれで通過。中位にいる艇はトップからビリまで視界にあり、一生懸命、セールをライトで照らして、すこしでも前の艇に追いつこうと、デッ



第13回別府レース成績表

総合順位	艇名	所要時間	T C F	修正時間
1	国土無双	7 ^h -56 ^m -38 ^s	0.7269	5 ^h -46 ^m -27 ^s
2	ブチ	8-22-15	0.6913	5-47-12
3	美美	7-32-24	0.7835	5-54-27
4	アクアベル	8-14-40	0.7269	5-59-34
5	はやて	8-54-13	0.6759	6-01-04
6	ブルーミスト	8-48-29	0.6890	6-04-07
7	カイミロア	8-38-00	0.7150	6-10-22
8	ブルーノア	9-08-50	0.6807	6-13-35
9	Charge to Charge	8-38-43	0.7204	6-13-41
10	安芸5世	8-52-47	0.7150	6-20-56
11	マルガリータ	8-44-49	0.7280	6-22-04
12	ウインアキレス	8-40-12	0.7560	6-33-16
13	開将	9-09-55	0.7183	6-35-00
14	トライニタス	9-56-44	0.6807	6-46-12
15	やしろ	9-30-37	0.7150	6-47-59

コミッティー めひか

賞 クラスA①位(国土無双) クラスB①位(ブチ)
 ②位(美美) ②位(はやて)
 ③位(アクアベル) ブービー賞(トライニタス)
 ファースト・ホーム賞(美美)、岡本ヨット賞(ブルーノア)、コック賞(やしろ) 最速地賞(Charge to Charge)



優勝艇(国土無双)のクルー

トヒートした面白いレース展開となった。チェック・ポイントNo.3付近で風が弱まり、逆潮となって回航にやや時間がかかったものの、再び風の恵みを受けて、0732(美美)が平均5.2ノットでファースト・ホーム。ブービー賞の(トライニタス)が平均4ノットで、0956フィニッシュ。全艇無事故でレースが終了しました。

表彰式は13時半より、別府ヨット・ハーバーの防波堤の上で予定を5時間半操上げて行ないました。別府フリート松野キャプテンの挨拶、レース委員長河村氏の成績発表の後、支部長より入賞艇に賞状と賞品が手渡され、最後に岡本ヨット賞が、——実はこれが一番豪華な賞品(?)——これをどうするかということになり、まず入賞艇とその他の賞をもらった艇を除外。次にレセプションを中座した艇に遠慮してもらい、(安芸5世(岩田))、(マルガリータ(小城))、(ブルーミスト(城))、(ブルーノアII(尾上))の4艇でジャンケンで決めることにし、結果(ブルーノアII)の尾上氏に決まり、14時に終了しました。

西内海支部では毎年5月の連休に、このレースを行なっています。別府ハーバーの近くに市営の竹互温泉があり入湯料50円、又砂湯600円で営業されています。是非貴艇も一度、瀬戸内海の航海を計画され、一度お越し下さい。

別府レース優勝の記

国土無双 辻文治

今年の別府レースは山口県上の関スタート、別府フィニッシュの、約39マイルを、出場艇15杯で戦いました。

我々(国土無双(ピーターソン1/2))は、Aクラス1位総合優勝と艇名に恥じない成績で、スキッパー以下全員ほっとしているところです。……と書きましたが、本当は皆大喜びなのですが、照れくさいのか、バカ騒ぎしたいのを必死で押えているのが、真実なのです。私自身も上の関でスキッパーの三坂さんに「今年はひよっとすると、これはひよっとしますよ」と冗談半分に言った事が事実となり驚いています。というのも、レース前上の関で麻雀をしていて、三坂さんが最後に国土無双を振り込んだからです。

レースは5月4日0000、スタート、風向南南東、風速10ノット。(美美(エリクソン39))が、サイズに物を言わせて先行しましたが、我々もスタート30分後には、艇群を抜け出し、(美美)を追う格好となりました。あとは少しでも離されないように、艇を滑べらせるだけです。風は少し東へ振れているが、風速は10~12ノットでコンスタントに艇速5ノットを維持していまし

た。午前3時すぎに風速15ノットを越え、ヘルムがきつくなったので、ライトからヘビー・ジェノアに交換しましたが、しかしすぐに風速が戻り、またライト・ジェノアに交換しました。風の振れに合わせてトリムを調整するだけで、艇はラム・ライン上を順調に走っていました。

夜明け前、先行の〈美美〉が大分市寄りへと、ラム・ラインから南へ突っ込んで行った。それを見てスキッパーの三坂さんが、ナビゲーターの中尾さんに、「〈美美〉はどうなつとるんじゃ?」、「おまえコースを間違つとるんじゃないか?」と不安そうな顔で聞いたので、「お前は何年一緒にやつとるんか。」と中尾さんが怒る。そんなやりとりが終った頃、今度は〈美美〉がラム・ラインより北へ大分空港の方へとどンドン走って行く。〈美美〉は別府湾港の灯浮標が判らず、ウロウロしているのでしょう。中尾ナビゲーターの信用はこれで回復されたのでした。別府湾口の手前で、スターカット・スピンを上げましたが、風がふれまた風速も落ちたので、ライト・スピんに交換しました。しかし風速はどンドン落ちて来て、とうとう無風状態となりました。約2マイル後方の〈プチⅡ (ホランド⅔)〉と〈アクアベル (ヤマハ30)〉のスピンのままだつぶれません。誰かが「おい、〈プチ〉を何分離せば逃げられるか?」 「えーと、うちが0.7269で、プチが0.6913だから、引くと、うーん。」と、こんな返事で、引算の答がなかなかでません。スピンを降しジェノアを上げ、またスピンを上げたりしているうちに、風が吹き始め、なんとかフィニッシュ出来ました。

〈美美〉とは修正で8分、〈プチⅡ〉とは45秒差で、なんとか総合優勝のカップを手に入れることが出来ました。

最後に今回のメンバーは、三坂、中尾、岡田、川本、荒西、溝垣、辻の以上7名でした。明日は祝勝会をする予定です。(5月8日記)



玄海ウイークを終わって

レース委員長 末松明

玄海支部主催の超目玉レース“アリラン・レース”が1年おきである為、その間の年のレースとして企画された“玄海ウイーク”も今年で4回目を迎えた。クルージング、外国観光旅行、レース、と3つの要素を含んだアリラン・レースと比べて、ただレースのみに1



週間を費やす玄海ウイークは、クルーの質、数の問題、その他の事情で今回エントリーが15艇といささか物足りなさを感じた。しかしそこは自他共に認めるレース艇ばかりが集まり、レース委員会としては中味の濃いレース運営ができたと思っている。

出場艇の主だった顔ぶれは、ファースト・ホーム・ゲッターとして活躍する〈ジグザグ(FAR-1160)〉。レース直前に進水し優勝をねらう〈プライドメアリー〉(TAKAI^{キッ})。新メンバーを加え〈プライドメアリー〉をおさえんとする〈プリンプリン(NIC 30)〉。クォータートンながらハーフトンと肩をならべて走る〈クォーターアップル(HOL 26)〉。タクティクス、トリムに卓越した技術を持つ〈マンタ(PAST)〉。軽風強風共に常にトップ・グループにいる〈ネオアンタレス(FAR 727)〉。根性、ファイトのかたまり〈ピクニック(DOU 26)〉。快走するもののレーティングが大きい為、修正ではいつも涙をのむ〈アポロニア(DOU 33)〉と、〈ホットスパー(FAR920)〉。スプリング・レガッタ優勝の余勢を駆って上位入賞をねらう主(私)なしの艇〈ヴァンガード(DOU 30)〉、その他である。

第1レース 4月26日1800スタート。コースは小戸→相の島→小呂島→烏帽子島→小戸。65分のショー

玄海ウイーク成績表

順位	艇名	第1レース	第2レース	第3レース	第4レース	第5レース	総合得点		
		順位	得点	順位	得点	順位		得点	
1	クォーターアップル	3	10½	2	9 2	9 2	10 118½	57	
2	プライドメアリー	2	12	1	10½	1	10½	5 8 3	14 54½
3	プリンプリン	1	13½	10	1	—	4 9 2	16	39½
4	マンタ	5	7½	5	6 7	4 3	10 4	12	39½
5	ピクニック	6	6 7	4 5	6 8	5 8	4	25	
6	ネオアンタレス	4	9 3	8 4	7 12	1	—	—	25
7	ワイルドダック	—	—	—	—	—	12½	5	10 22½
8	ヴァンガード	7	4½	8 3	8 3	9 4	9 2	16½	
9	アルファイ	—	—	4	7 3	8	—	—	15
10	鳴海屋丸	—	—	6	5 6	5 10	3	—	13
11	アポロニア	8	3 9	2 9	2 11	2	—	—	9
12	ホットスパー	9	1½	—	10 1	—	7 6	8	½
13	NOMBIRIYA	—	—	—	—	—	6	8	8
14	ホンキートンク	—	—	—	—	6	7	—	7
15	十三海の会	—	—	—	—	7	6	—	6

(イラスト:柳沢昭子)



スタート・ラインにむかう優勝艇〈クォーターアップル〉

ト・オフショア・コースである。エントリー10艇。微風の中ポート・タックで博多湾をぬけ、志賀島をかわずとスピンを揚げて相の島に向う。相の島廻航あたりから風が落ちはじめ、やがてベタ風となってしまった。私はヨット・ハーバー内のレース本部に詰め、無線で各艇の様子を聞いていたが、艇速が伸びずかなり苦勞を強いられるようだ。0300、〈ホットスパー〉よりリタイアの連絡を受ける。トップ艇はまだ小呂島にたどりついていない模様。この頃より風が吹き始める。0730、〈ジグザグ〉から博多湾入口付近との無線がはいる。速やかにコミッティー・ポートを出しフィニッシュ・ラインを設定し、待つこと約1時間。

小雨の中を〈ジグザグ〉がファースト・ホーム、所要時間14時間54分15秒。更に約30分遅れて〈プリンプリン〉、〈プラウドメアリー〉、〈ネオアンタレス〉の順でフィニッシュ。

第2レース 4月29日1000スタート。オリンピック・コース。東の風でスタートしたが、だんだん北に風が振れて、2回目の上りのレグは完全にポート・タックの片上りとなってしまう。〈プリンプリン〉はマスト・トラブルでリタイア。第3レースも出場無理との事。優勝争いから大きく後退してしまう。〈ジグザグ〉が又もやファースト・フィニッシュ。所要時間1時間32分10秒。続いて〈プラウドメアリー〉、〈ネオアンタレス〉、〈マンタ〉とフィニッシュ。

第3レース 1330スタート。スタート時、北東の風だったのが、しばらくして北に変わりやがて北西になってしまう。この風の振れをうまくつかんだ艇の順に上マーク廻航。〈ジグザグ〉、〈マンタ〉は大きく遅れをとる。〈プラウドメアリー〉が1時間14分50秒でファースト・フィニッシュ、以下〈ジグザグ〉、〈ネオアンタレス〉、〈アポロニア〉と続く。上マークを最後に廻航した〈マンタ〉はその後、目を見張る走りを見せ8着でフィニッシュ。

第3レースまでのポイント合計は、1位〈プラウドメアリー〉、2位〈クォーターアップル〉、3位〈ネオアンタレス〉の順。〈プリンプリン〉はリタイアがたたり7位に後退。

第4レース 5月3日1000スタート。コース、象瀬→玄界島(反時計)インショア・レース。このレースより新たに3艇参加。昨年の覇者〈ホンキートンク(NIC 30)〉、前回玄海ウイーク優勝艇〈十三海の会〉。それにいつもソツない走りを見せる〈ワイルドダック(DOU 30)〉、又も南よりの風。軽風の中、象瀬を廻航、全般スピンを揚げて玄海島へ向う。玄海島廻航後風が西へ90°ほど振れ、この振れをうまく利用した〈ワイルドダック〉は〈ジグザグ〉に続いて2位でフィニッシュ。以下〈プリンプリン〉、〈プラウドメアリー〉、〈ホンキートンク〉と続いてフィニッシュ。

第5レース 5月3日 1700の艇長会議に続き、90分、ロング・オフショアのスタート。1830、夕風の中、室津から参加の〈のんびりや(Y33)〉を加え、10艇がスタート・ラインを切る。微風に加えて、博多港特有の風の振れを計算に入れ、リミット・マーク寄りのスタートを切る艇が多い。スタート直後の風の振れと同時に全艇がスピンを揚げる。アビームからクォーターの風を拾いながら玄海島東側を目指す。博多湾を抜けて、やや風が吹き出すも、波はなく、パウで切る波に夜光虫が光って、セールまでその光が白く輝いて、しばし、その美しさに目を奪われる程だった。沖の島の手前約15マイル程から、軽風、順風としいに強まり、波も出てくる。アビームからリーチングに風が変わった為、ランニング・スピンからリーチング・スピンやジェノアに変える艇も見える。沖の島廻航して次のマークの烏帽子を目指す。トップと最終艇は約3マイルほど離れているようだ。烏帽子の手前の小呂島付近で風が落ち、スピンを上げたり、ライトを変えたりするが、艇速伸びず。

5月4日0100~0300 烏帽子を回航し博多湾へ向う。〈のんびりや〉と交信し、かなりの艇がすぐそばにいて、どの艇がファースト・ホームするか見当がつかないとの事。フィニッシュ・ラインを設定し、待つうちに7~8艇がかたまってみえてくる。〈ジグザグ〉、〈プリンプリン〉、〈のんびりや〉、〈プラウドメアリー〉の順にフィニッシュ、わずか3分の間に4艇フィニッシュし、更にその後4~5艇がみえる。

ここまでくると、興味は、総合優勝は〈プラウドメアリー〉か、それともこのロング・レースで〈クォーターアップル〉が逆転するかという事になってくる。コミッティー・ポートの中で修正時間を計算する。微風の中、〈クォーターアップル〉が約3分の修正タイムの差をつけフィニッシュ。この時点でロング・レースの優勝と玄海ウイーク総合優勝は〈クォーターアップル〉

第3回大島・神子元島レース

レース委員長 細沼 存

クラス 順位	セール 番号	艇名	所要時間	T C F	修正時間	総合 順位
I ②	2299	BIG APPLE	h m s 22-56-53	0.8465	h m s 19-21-17	③ 2
II ①	2400	GEKKO VI	23-02-48	0.8132	18-44-29	① 1
	3	雲柱	24-01-28	0.8105	19-28-18	4 3
	4	2000 GEKKO V	24-00-39	0.8248	19-48-14	5 4
III ①	2049	BB III	24-49-49	0.8050	19-59-18	8 5
	2	2001 SOLTAS	26-17-13	0.8068	21-12-29	11 7
IV ①	2082	祥鳳	26-39-58	0.7670	20-27-10	9 6
	2	610 飛車角 II	36-11-13	0.7396	26-45-49	17 8
V ①	2600	KARASU	26-21-28	0.7333	19-19-41	② 1
	②	2004 NIMBUS 2	27-21-44	0.7269	19-53-22	6 2
	③	2466 MELRUZA V	27-17-52	0.7290	19-54-00	7 3
	5	1992 DOLLY I	30-15-06	0.7171	21-41-43	12 5
	6	2282 POINCIANA	30-28-03	0.7226	22-00-56	13 6
	7	2303 COUNTRY-BUM III	31-24-20	0.7312	22-57-49	14 7
	8	2221 AZUSA	34-56-28	0.7258	25-21-36	15 8
	9	2390 CHINAMI III	36-15-17	0.7269	26-21-12	16 9
	10	2279 CHUBURINKO V	38-15-24	0.7248	27-43-42	18 10
	11	1912 ACADEMY II	40-06-50	0.7183	28-48-49	19 11
		1913 ADLER	DNF			
		1960 HIPPO	DNF			
		1897 TORNADO II	DNF			
VI ④	2160	BUN BUN	30-11-22	0.6970	21-02-31	10 4

に決定した。

終始微風と軽風の中、レースの度ごとに神経戦になって、クルーの顔には疲労の色がかくせない。例年ならば南風一雨一北の強風とだいたいの天気のパターンがあるのだが、今年は雨も小雨程度で、北よりの風もあまり長く吹かずじまいに終わった。しかし事故報告もなく、無事全レース終了できた事をうれしく思うと同時に、もっとエントリーがあれば更に盛り上ったレースができたのにと少し残念にも思っている。来年のアリラン・レース準備にこれからとりかかる訳だが、1艇でも多くのエントリーがある事を願っております。

訂正：第61号12ページ、1980年初島レース成績表中、(2299) BIG APPLEのクラスIIの2位を、クラスIの2位に訂正します。

第6回サントピア・オレンジカップ・レース

セール 番号	艇名	T C F	第1レース			第2レース			第3レース			第4レース			総合	
			所要時間	順位	得点	所要時間	順位	得点	所要時間	順位	得点	所要時間	順位	得点	得点	順位
	菊水	0.6819	2-54-28	20	16	DNF	-	1	-	-	0	DNF	-	1.2	18.2	3a
	ゼファー	0.7290	3-46-53	34	2	1-55-57	23	12	9-09-49	30	4.5	DNF	-	1.2	19.7	33
2421	ビートル	0.7540	2-18-02	12	24	1-49-03	18	17	8-30-13	28	7.5	5-09-17	16	22.8	71.3	19
2301	コテルテル	0.8257	1-53-49	1	35 1/4	1-20-14	2	33	7-03-53	12	31.5	3-45-12	1	41.1	140.85	2
2039	モーラン	0.7530	2-13-50	7	29	1-35-50	9	26	8-17-04	23	15	4-31-39	6	34.8	104.8	11
2446	カタリナススペシャル	0.7301	2-19-37	9	27	1-45-03	12	23	7-31-58	5	42	5-20-29	17	21.6	113.6	8
2241	ハンドスパン	0.7204	2-30-43	13	23	1-41-03	10	25	8-17-16	15	27	5-09-05	14	25.2	100.2	13
2469	ベンガル	0.7825	2-07-51	6	30	1-24-30	1	34 1/4	7-46-02	18	22.5	4-15-00	4	37.2	123.95	6
2198	ストーマーベトラル	0.7600	2-09-57	5	31	1-31-50	6	29	7-21-29	8	37.5	4-16-52	3	38.4	135.9	5
2450	エバーマウント	0.7343	2-38-27	18	18	1-52-23	20	15	7-30-52	6	40.5	6-00-49	23	14.4	87.9	14
2492	ミスタージャンボ	0.7301	2-10-38	2	34	1-35-30	5	30	7-30-50	3	45	4-50-20	9	31.2	140.2	3
2244	クリスティーズ VI	0.7540	2-47-59	23	13	1-28-40	3	32	7-24-36	7	39	5-03-04	15	24.	108	10
2195	イントルーダー	0.7248	3-26-03	32	4	DNF	-	1	8-43-15	26	10.5	6-08-30	24	13.2	28.7	30
2125	ジェロニモ	0.7248	2-54-46	24	12	2-02-15	25.	10	8-39-47	25	12	6-14-15	26	10.8	44.8	27
2164	ブロンコ	0.6924	2-39-27	15	21	DNF	-	1	8-21-01	10	34.5	DNF	-	1.2	57.7	22
2637	トップオブザモーニング	0.7280	2-38-31	17	19	DNF	-	1	5-04-16	12	27.6	5-04-16	12	27.6	47.6	25
2227	TOUMEI	0.7106	3-09-28	27	9	1-54-41	15	20	8-58-38	27	9	5-58-59	20	18.	56.	24
2399	イブ V	0.7248	2-58-12	26	10	1-56-42	24	11	8-22-35	17	24	DNF	-	1.2	46.2	26
1653	又 鵬	0.7489	2-51-36	25	11	1-33-33	7	28	7-45-33	11	33	6-01-02	25	12.	84.	15
1966	st. アポロニア	0.6878	3-16-27	28	8	DNF	-	1	8-59-02	21	18	6-14-14	21	16.8	43.8	28
2211	カリニョ V	0.7540	2-24-34	14	22	1-38-56	11	24	7-30-45	9	36	4-50-29	11	28.8	110.8	9
1930	アンドモア	0.7150	3-18-03	30	6	DNF	-	1	8-45-31	24	13.5	DNF	-	1.2	21.7	31
2468	バジュナ	0.6924	2-27-22	10	26	DNF	-	1	7-50-24	2	46.5	5-06-17	10	30.	103.5	12
2568	パイバイチャッピー	0.6699	2-25-53	4	32	2-00-47	14	21	7-27-28	1	48 3/4	4-48-27	2	39.6	140.975	①
1928	千世 III	0.7560	2-16-29	11	25	1-50-02	21	14	8-31-45	29	6	4-53-15	13	26.4	71.4	18
2444	ウイザード	0.7333	2-11-08	3	33	1-37-05	8	27	7-29-33	4	43.5	4-40-43	7	33.6	137.1	4
2213	Mr. グーフィー	0.7758	3-06-34	31	5	1-40-56	13	22	7-40-22	14	28.5	DNF	-	1.2	56.7	23
1914	甲龍 V	0.6819	2-58-49	22	14	2-03-00	22	13	8-37-55	13	30	6-02-46	19	19.2	76.2	17
2347	カリブJr.	0.6843	2-43-50	16	20	DNF	-	1	8-52-07	16	25.5	5-00-51	8	32.4	78.9	16
2242	マイルドファイブ	0.7258	2-42-28	19	17	1-53-28	19	16	8-33-51	22	16.5	6-21-41	28	8.4	57.9	21
2346	サンボーイ	0.7620	2-13-40	8	28	1-30-30	4	31	8-02-29	19	21	4-22-16	5	36.	116	7
	某 III	0.7269	D S Q	-	0	-	0	-	-	-	-	-	-	-	-	35
2291	トワ	0.7301	3-12-03	29	7	1-52-18	17	18	9-11-33	31	3	6-15-31	27	9.6	37.6	29
2206	ブリリアント	0.7248	2-44-18	21	15	1-52-58	*23	12	8-30-58	20	19.5	5-24-57	18	20.4	66.9	20
	オービアンカ	0.6959	3-44-33	33	3	DNF	-	1	DNF	-	1.5	6-17-34	22	15.6	21.1	32

※ベナルティ順位

1980年NORC近畿北陸支部春季シリーズ成績表

帆走委員長 真田恒男

クラス	セーラー番号	艇名	TYPE	TCF	ポイント1回戦		ポイント2回戦		15マイルレース		竹生レース		ポイント3回戦		ポイント4回戦		合計	順位
					修正順	得点	修正順	得点	修正順	得点	修正順	得点	修正順	得点	修正順	得点		
I	2300	YOU V	NAK 33	0.7620	2	1*	2	1	1	6¼	3	8	3	1	2	2	18¼	3
	2521	CHILD OF FORTUNE	NAK 33	0.7620	1	2¼	1	2¼	5	2	2	10	1	3¼	3	1*	19¼	1
	2377	SUEKO	NAK 33	0.7620					2	5	5	4					9	5
	2191	EMMANUELLE III	NAK 33	0.7620					3	4	4	6					10	4
	2355	KUMBHIRA	YAM 33	0.7530					4	3	6	2					5	6
	2228	銀河 V	NAK 33	0.7610					6	1	1	12¼	2	2	1	3¼	18¼	2
II	2068	FROG V	N 300	0.7215	1	10¼	1	10¼	1	12¼	1	16¼	1	10¼	2	9*	59¼	1
	2449	PELL MELL	NAK 295	0.7312	2	9	2	9	3	10	3	12	3	8	4	7*	48	2
	1793	TINKLE TICK	GS 30	0.7258	5	6	4	7	2	11	2	14	2	9	6	5*	47	3
	1955	ひよっこ 2	DOU 30	0.7248	3	8	5	6	4	9	4	10	7	4	8	3*	37	4
	1983	HAYATE III	NAK 30	0.7237	6	5	3	8	9	4	7	4	8	3*	7	4	25	7
	1786	POW RIVER II	NOU 30	0.7183	4	7	6	5	11	2	8	2					16	9
	2484	飛龍	NAK 295	0.7322	8	3*	7	4	7	6	5	8	4	7	5	6	31	5
	2117	FIRST LADY III	YAM 30	0.7322	10	1	8	3	5	8							12	10
	2022	めるへん	N 300	0.7258	7	4	DNS	1*	10	3	6	6	6	5	3	8	26	6
	2683	RIVAGE	N 300	0.7322					6	7			5	6	1	10¼	23¼	8
	1779	楽浪	BW 30	0.7204	9	2	9	2	12	1			10	1	DNF	1	7	12
	2653	JUNG FRAU	NAK 30	0.7322					8	5			9	2	TL	1	8	11
III	1773	TRACER	ECUM S	0.6831	2	4	1	5¼	4	3	DNS	2*	2	5	4	3	20¼	4
	2014	MARI SOLE IV	YAM 25	0.6783	1	5¼	2	4	5	2*	5	4	5	2	1	6¼	21¼	3
	1795	矢寿	ECUM S	0.6831	3	3*	3	3	2	5	1	12¼	1	6¼	2	5	31¼	1
	1564	FLEXIBLE WING	KIHAR 25	0.6982	5	1*	5	1	1	6¼	2	10	3	4	3	4	25¼	2
	1934	風小僧	DOU 26	0.6831	4	2*	4	2	3	4	3	8	4	3	5	2	19	5
	2239	PECKER II	F 727	0.6878					6	1	4	6	6	1	TL	1	9	6

得点方法は6レースのうち各艇上位5レース分の得点を合計する。*印は合計せず。

旧小型船舶操縦士免許を1級免許に切替えるための講習会

旧免許書換えるために必要な講習会は昭和49年以来実施されて、大部分の該当者は1級小型免許をお持ちだと思いますが、まだ旧免許のままの方からの問合せもかなり事務局に寄せられております。

来年度からは講習会開催の回数も減る見通しと聞きますので、なるべく早く受講されるようお知らせします。

1. 受講資格 旧小型船舶操縦士又は49年5月以前に丙航以上の資格の海技従事者免許を受けている者。
2. 受講時間 3時間
3. 申込手続 所定の受講申込書に必要事項を記入し、次の書類を添付する。
 - (1) 海技免状の写
 - (2) 印鑑
 - (3) 最近6ヶ月以内に撮影した写真3葉、内枠寸法3×3cm、裏面に氏名及び生年月日記入。
 - (4) 戸籍抄本(最近1ヶ月以内のもの)
 - (5) 受講料 7,400円
 - (6) 会場日程

東京	7月5日	横浜	8月2日	何れも土曜日
	9月6日		10月4日	1300～1600
	11月1日		12月6日	
 - (7) 問い合わせ先

日本船舶職員養成協会	関東支部	045-623-6804
日本船舶職員養成協会		03-263-3121

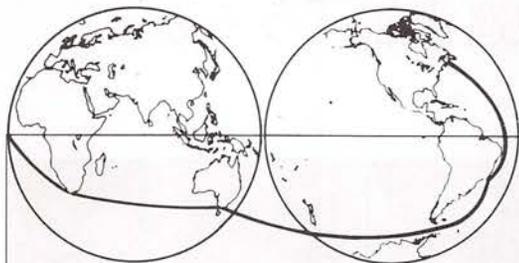
水路協会の業務について

事務局

財団法人日本水路協会では水路業務に関係があり、当協会員に利用されると思われる次のような図書を発行しております。

なお今後逐次種類をふやして行く予定があり、会員で今後発行を要望する図書等があれば同協会に反映したいと思いますので事務局までお知らせ願います。

1. 漁場図(日本海西部、日本海東部、本州東方、日本海北部(1)(2)(3)(5)、韃撻ん海湾、武蔵堆及び付近)
2. 小型船用航路の手引 本州南岸1～3号
3. 同上 瀬戸内海1～5号
4. 小型船用簡易港湾案内 瀬戸内海その1～2
5. 同上 本州北西岸、本州北岸、本州東岸
6. 同上 九州沿岸その1～2
7. 同上 北海道沿岸その1～2
8. 海洋環境図外洋編 その1
9. 同上 その2
10. 海洋環境図海流編
11. 相模灘ラジオビーコン図(ヨット、モーターボート用)
12. ヨット、モーターボート用参考図、(1)東京湾～御前崎
13. 同上 (2)御前崎～潮岬
14. 同上 長者ヶ崎～江ノ島
15. 同上 城ヶ島～佐島



1982年世界一周

シングルハンド・レース

シングルハンド世界一周レースに関する最初の発表に対し、沢山の反応をいただいております。レース本部には詳しいインフォメーションを求める問い合わせが50通以上来ています。現時点では、レース・コミッティーは、まだレースのルール及び条件の最終的な決定をしていません。レース参加に興味をお持ちの方のために、レースの詳細のアウトラインを含む仮のインフォメーションです。ルール及び条件については印刷ができ次第お送りします。

仮インフォメーション

レースとコース:

レースは4レグになっている。

第1レグはアメリカ、ロードアイランド州のニューポートから、南アフリカのケープタウンまで。コースは自由。

第2レグはケープタウンからオーストラリアのシドニーまで。コースは自由だが、タスマニアを左手に見て通過する。

第3レグはシドニーからブラジルのリオデジャネイロまで。コースは自由だが、サウスアイランド、ニュージーランド、ケープホーンを左手に見て通過する。

第4レグはリオデジャネイロからロードアイランド州のニューポートまでで、コースは自由。

期日:

第1レグはアメリカ、ロードアイランド州のニューポートから、1980年10月1日(土)出発の予定。レース・コミッティーでは、ある程度の割合のヨットがフィニッシュし、又はフィニッシュしたとみなされた時点で、次のレグのスタートを設ける予定である。寄港日数は10日から20の間とする予定。途中の寄港は必ずしなければならない。次のレグのスタート後に着いたヨットは、そのレース・コミッティーに届け出て、少なくとも48時間はとどまらなければならない。

クラス:

レースは2クラスに分かれ、モノハルのヨットに限る。

LOA

LWL

クラス1 (最大)	56ft (17.069)	50ft (15.24m)
クラス2 (最大)	44ft (13.41m)	38ft (11.58m)
最小サイズ	32ft (9.754m)	27ft (8.23m)

賞品:

各クラス1位から3位までにトロフィーが授与される。エントリー数によっては賞品を追加する予定がある。賞金が与えられる場合は、クラス2よりクラス1の方が有利にならないように分ける。

現時点では、ハンディキャップによる賞品の授与はできない見込みである。

その他のインフォメーション

いろいろな用途に使う電気は自由な方法で起こしてよい。発電に補助エンジンを用いるヨットは、プロペラを外しておくか、又はレース・コミッティーの管理のもとでプロペラ・シャフトを動かさないようにしておかなければならない。

セールのハンドリングはすべてクルーの人力で行なうこと。

双線航法用の機器は許可されない見込みである。これはロラン、オメガ、それに人工衛星航法装置を含んでいる。

レーダー及び天気図のファクシミリは許可される予定。

マリン・シングル・サイドバンド、又はアマチュア(ハム)ラジオ等の遠距離用のラジオによる定時連絡が義務付けられる予定。

外洋で、どこにも停泊せずに、シングルハンドで最低1500マイルの航海を出場条件とする予定。

レース・コミッティーでは、レースのためにニューポートに向かうヨットに対し、ヨットがスタート前にある程度余裕を持って着けるという条件で、この航海を要求することを考えている。この場合、より短い距離でも認められる可能性もある。

安全基準と構造規則は、レースのルール及び条件の中で述べる予定。

エントリー・フィーは400USドルになる予定。

ヘリコプター搭載型巡視船「うらが」

海上保安庁広報室長 結束好

① 昭和52年7月1日「領海法」及び「漁業水域に関する暫定措置法」が施行された、いわゆる200海里時代の幕明けである。

これに伴い、海上保安庁が警備・取締りを実施しなければならない海洋の面積は、領海で約4倍、漁業水域で約50倍と大巾に増加した。

加えて、最近の国際的すう勢として、沿岸国の資源利用や、海洋汚染防止の管轄権を拡大強化する方向へ進みつつあり、今後これらに関連した海上保安業務の増大が予想されるに至り、海上保安庁はかかる新海洋秩序への対応を最優先に、その体制の整備を推進している。

② ヘリコプター搭載型巡視船は、海上保安庁が、新海洋秩序時代における巡視船のエースとして建造しているもので、その第一船「そうや」はかつて南極観測船として活躍した「宗谷」の代替船として、昭和53年11月に完成し、釧路海上保安部に配属され、北洋海域はもとより、沖縄周辺海域までも進出し、監視取締りや海難救助にその威力を十分に発揮している。

その後、第二船「つがる」（昭和54年4月：函館海上保安部）、第三船「おおすみ」（昭和54年10月：鹿児島海上保安部）と相次いで就役した。「うらが」は、ヘリコプター搭載型巡視船の第四船として、昭和55年3月に就役し横浜海上保安部に配属されたもので、昭和55年4月現在これら4隻が、新海洋秩序維持に大なる期待を受けて、その主力として活動している。

③ ヘリコプター搭載型巡視船は、海上保安庁の中型ヘリコプターの代表であるベル式212型ヘリコプター1機を常時搭載しており、後部に飛行甲板があり、ヘリコプター格納庫、ヘリコプター識別装置、航空標識灯、人工水平灯、航空管制通信装置、飛行甲板監視テレビ等の航空援助施設を有し、さらに不測の事態に備えた消火設備、給油設備を設け、減揺水槽（アンチローリングタンク）やフィンスタビライザーを備えて船体の動揺を減少させ、ヘリコプターの発着を容易ならしめるよう工夫がほどこされている。

いずれも総トン数、約3,200トン、排水トン数約3,700トン（常備状態）、常用速力約21.5ノット、航続距離は約6,000海里から約8,000海里と、従来の巡視船に比し大巾に性能が優っており、巡視船に要求される各種の機能を有している。

④ 「うらが」は、日立造船所舞鶴工場において、昭和53年11月10日から昭和55年3月5日まで約1年半の



月日をかけて建造されたもので、昭和55年3月18日横浜に入港、海上保安業務の第一線における活動を開始した。

要目・諸装備等は、既建造船とほぼ同様であるが、高速警備救難艇用として、ミランダ式ポートダビットが新しく採用されたほか、35mm機関砲を装備した点が特徴と言える。

横浜海上保安部は、従来の900トン型巡視船1隻、2,000トン型巡視船2隻に加え、巡視船「うらが」が配属されたことにより、海上保安庁最大の大型巡視船の基地となった。

巡視船「うらが」は、同保安部の最大最新鋭の巡視船であり、三陸、銚子沖、小笠原方面の外国漁船の監視取締り、海洋汚染の防止取締り、海難救助等の複雑多様化する海上保安業務に第一線の主力として広域性・機動性を利しての活躍が期待される。

なお、ヘリコプター搭載型巡視船は、昭和55年度予算においても1隻の増強が認められている。

参考 巡視船「うらが」の主要目及び主要装備

全長：105.40m 巾：14.60m

総トン数：3,233トン

排水トン数：3,628トン（常備状態）

連続最大速力：22.5ノット

主機関：ディーゼル 連続最大出力7,800Ps×2基

搭載ヘリコプター：ベル212型 1機

搭載艇：8m型作業艇（25名） 高速警備救難艇（6名）各1隻

ヘリコプター用語設備：飛行甲板、格納庫、航空管制室、減揺設備、水平指示灯、その他

武装：35mm機関砲（単装）20mm機関銃（後日装備）各一式

計器類：レーダー、ジャイロ、オートパイロット測深機、

電磁ログ、ロラン、その他

特殊機器：衝突予防装置、航行衛星受信装置（NNSS）

通信設備：小容量多重装置、無線印刷電信装置、その他一般通信設備

太平洋のうねりとニューイングランドの島々と

—アメリカ東西海岸クルージング PART II

野本 謙作

8月17日金曜日、午後おそくウッズホールの泊地を出た〈カリナ〉は風力3の海風を間切って沖へ出て行った。数哩さきにはマーサズ・ヴァインヤード島（魔女のぶどう畑と聞いたことがあるが定かでない。いずれにしてもぶどうの出来る気候ではない）がこんもりとした緑を見せて横たわっている。大西洋に面しているが、沖合いにある数個の島や浅い砂洲の内側にあるせいか外洋性のうねりは全く感じられず、カリフォルニアの太平洋岸に比べるとずっと気楽な海だ。行き交う帆船やフェリー。陸も緑の耕地や丘陵、点在する小ぎれいな住宅。平和な、よく出来上ったニューイングランドの世界が顔をのぞかせる。

〈カリナ〉は全長約11m、浅く長いディープキールから細長いセンターボードが出るタイプの中排水量のクルーザーだ。米国東部沿岸は浅い場所が多いのでこのタイプは結構人気がある。帆装は近代的なスループでブームバング、アウトホールなども飾りではない。

ニック・ニューマンはマサチューセッツ工科大学の船舶海洋工学科の先生だが、10年ばかり前にこの船のFRP船体とデッキをメーカーから買って来て、自宅の裏庭で3年かかって完成した。彼は30代半ばにして既に船舶流体力学の数学解析で世界に名を馳せた秀才だが、その3年間はろくろく論文を書いてなかっただろう、と言ってニヤッと笑った。船内木部の仕上げや甲板、マストまわりの艀装品の取付け方を見れば、いかに彼がこの船に没頭したかが分かる。

アメリカでいいことは、こんな人たちのためにメーカーは積極的にFRP船体や、何とか走れるだけにし

た未成品を売り、その後の自作完成のための材料、部品、説明書図面なども供給する。考えてみれば労務費の大きな部分を顧客の自発的労働で肩代りしてもらってその分だけ安く売っていることになる。そうすることによって販売隻数が増えればその分だけメーカーも利益を得るわけで、このシステムはなかなかうまく出来ていると思う。

ニックはメンシートをトラベラの風上側一杯まで引きこみ、ブームは明らかに風上側にある。それくらい締めこんだセールで、風力3の風に一杯にのぼってスピードメーターは4ノットあたりを指している。船もいくらか長いけれども、僕の〈春一番〉ではとてもこうはいかないと言うと、彼はサンキューと言ってまた嬉しそうな顔をした。

日暮れになった。船はマーサズ・ヴァインヤードの



キャシイとニック・ニューマン夫妻。
ナンタケット水路を入るところ。

東に回りこんでおり、エドガタウンの港の灯が目の前に見える。エドガタウンでもいいんだが今夜はケーブ・ボージ湾で一泊しようかと言う。海図で見るとマーサズ・ヴァインヤードの東、狭い水道を隔てて隣り合わせのチャパキディックという小島がある。低平な丘や湿地の小島で、その北端に南北2哩、東西1哩、水深3~4mの長円形の池のような湾がある。島の北東端から北へのびる細長い砂洲が円弧を描いて湾の東、北、西をぐるりと取り巻き、島の北端にくっつきそうになった所に狭い水路がある。ニックが船首に立ち、奥さんのキャシイが舵輪を握って最小水深1.5mばかりの水路を通ろうというわけだ。既に日はとっぷりと暮れ、風は落ちた。センターボードを上げると吃水は



クラシックなスクーナーをよく見かける。

1.2 m, 機関微速で滑りこんで行く。高潮少し前で水路は多少流れているらしく、月明りの海面に小波が騒ぐのが見える。測深儀の目盛は8フィート、7、6、5と減って3フィート近くになる。キールの底から海底まで50センチもあるまい。しかしそれが峠で再び水深は増加し、池のような湾の中央、水深4 mばかりの所に投錨した。カリフォルニアで乗ったポーリングの船は35ポンドCQRにオール三分の鎖を使っていたが、こちらは25ポンド・ダンフォースに鎖は5 mほどで後は12ミリのナイロン索だ。なる程ドレーク湾とここを比べてみると、こちらの錨泊がずっと気楽ではある。そ



ナンタケット湾の入口を北から見る。



ウッズホールの泊地

の差が錨の装備にも出ているのだろうか。

月を見上げて一杯やりながらニックが言う。

「君はエドワード・ケネディのチャパキディック事件というのを知っているかい。あれがここだよ。その砂洲の付け根のあたりにその壊れた橋があったんだ。」

チャパキディックという名前はどこかで聞いたことがあると思ったらこれだったか。

「政治家のすることは僕には分からないよ」と米国の指導的な政治家の一人のスクァンダルに、ニックはちょっと撫然とした表情だった。

心地よい朝が来た。湾の中には〈カリナ〉一隻だけだ。湾の周囲の砂洲の上にはほところど別荘風の本造家屋がある。私有地だそうだが、ひと気がない時にはディンギーで上陸して一泳ぎするくらいは黙認されているらしい。湾の水を騒がして時々大きな魚が跳ねる。スズキらしい。カモメが付近を舞うのはスズキに追われる小魚の群がいるのだろうか。

簡単な朝食をすませて抜錨、再び水路を抜ける。今度は明るいので底の海藻がキールをこするばかりにゆっくりなびているのが見える。水路を出て展帆、北東風力2~3を左舷に受けて南東に進む。目的地はナンタケット島。往時米式捕鯨の基地として栄えた所だ。ここマサチューセッツ州南部からニューヨークの東、

コネティカット、ロードアイランド両州にかけての屈曲した海岸線は捕鯨船の格好の基地で、この地方を出帆した200~400トンの木造の捕鯨帆船は一航海3~4年にもわたる長い年月を太平洋、大西洋、印度洋一円を遊弋して変幻自在の鯨を追った。帆装はブリグ又は3橋パークが多かった。たくさんの横帆とミズンマストのガフセール、3~4枚のジブとマストの間にもジブ類似のステールを張る横帆と縦帆の混用型だった。船型はクリッパーの船長船幅比6に対して4でずんぐり型、造りもはるかに頑丈で積載量も大きかった。鯨を見つけると船は前のマストの帆を裏帆にして漂泊し、2~4隻の捕鯨端艇(ホエル・ボート)を下ろして鯨を追う。ホエル・ボートは6人漕ぎのダブルエンダーで頑丈だが運動軽快な端艇だった。12フィート・ディンギーのような形式のメンスルとそれにジブやセンターボードも装備していて帆走性能もなかなかのものだった。風下から鯨群に近づき手投げのもりで奇襲する。もりにはロープが着いておりホエル・ボートは自分より大きい位の鯨に曳航されながら死闘を展開する。いつも2隻のボートがチームを組んで一頭の鯨を追った。殺した鯨は本船に横付けし、海に浮かべたまま解体した。抹香鯨の頭にあるスパーム油脂とか極くたまに見つかるりゅうぜん香、骨や髭などもそれぞれ高い商品価値があったが、何と言っても主産物は脂肪層を船上の釜で煮て採取する鯨油で、何千と積みこんだ樽が鯨油で一杯になるまで彼らは操業を続けた。その主な用途は灯火用だったと言う。時あたかも19世紀中葉の商工業発展期に当っており灯火の需要は莫大で、一方石油はまだ普及していなかったのだ。

ナンタケット島はケープ・コッド(鯨岬)沖合20哩にあり、東西12哩、南北9哩のかなり大きい島だ。島の北東部に長さ5哩、幅1哩の大きな池のような湾があり、その西端が狭い水道で北に開いている。昨夜のケープ・ボージ湾を大きくしたような地形で、比較的小型だった初期の捕鯨帆船には絶好の基地だったにちがいない。漁場が大西洋から太平洋に移り捕鯨船が大型化するとナンタケットの繁栄は本土沿いのニューベ

ドフォードその他の港に移ったが、それでもナンタケットは米式捕鯨発生の地として長くその声価を保っていた。

そのナンタケット島はまだ水平線に浮かぶ淡青色の線に過ぎない。その手前に三つばかりごく低平な小島があるのだが、それに至っては影さえ見えぬ。ところが一見広々としたこの海域には浅吃水の〈カリナ〉でも要注意の浅い砂堆がいくつも拡がっている。標識ブイは完備しているけれども、昼間のブイはなかなか識別しがたいものだ。驚いたことにニックはここでデッカ航法を始めた。そう言えばこの船で常用している海図には一面に色とりどりのデッカ・レーンの線が入っている。ひとつには霧の多い海なのでコンパスによる地文航法が頼りにならず、電波航法に依存する割合が大きいこともあるのだろうが、やはり現代アメリカ流だな、という気もする。

一時5mばかりになった水深も海底の峠を越えて、ふたたび20m以上になった。ナンタケットの西に並ぶ低い小島も蟹気楼のような姿を水平線に現わした。ナンタケット水路のとっつきまでもう10哩たらずだ。風は依然として北東風力3、曇り空で温帯低気圧の接近を告げている。

ナンタケット水路は細長く北へ延びる一対の防砂堤の間を通して例の池のような内湾に入る。ちょうど週末だから続々とヨットやモータークルーザーが水路に入って来る。全長20mに近いスクナーも何杯かいる。例の古式にのっとったガブリグで、そのラフはフープでマストに止めてある。ヨットは性能じゃないぞ、と主張する頑固者の顔が見える。

港の入口にある古風な灯台の砂洲をかわすと、木造の頑丈なフェリー岸壁があり、その南は湾内一面マストの林だ。ざっと二百隻ばかりのクルーザーが錨泊しているのだ。岸の棧橋に着いているのもいるが、これはどちらかと言うとモータークルーザーが多いようで、誇りは高く財布は小さい帆走クルーザーのオーナーは（どうもこの傾向はアメリカではかなりはっきりしている様に見える）沖がかりを好むようだ。ウェストセイル32やその系統のどっしりしたダブルエンダー、チェサピーク湾のオイスター・スループ、モルガンやエリクセンのプロダクション・クルーザー、一見素人の設計と分る個性派のボート、それらの中をメンスルー一枚でひと回りして泊地を選んだニックはラフして船を止め、投錨した。

ゴムボートを使ってもいいのだが、ここでは沖がかりの船を回る乗合い水上タクシーがあるからそれと呼ぼうと言うことになって、何旗だったか忘れたが信号旗をマストに上げた。しばらくしてやって来たのは素朴な造りのオープンボートでももちろん木造だ。エンジンボックスの後に木の棒が一本垂直に立っていて、それを前に倒すと前進、後で後進という仕掛だ。これで信号を上げている船を次々に回って客を拾う。何時ま

でやっているかとニックがきくと、今日は土曜だから夜中までやりますよと言った。2、3分乗ったにしてはわりといい値段だとは思ったが、これもヨットの楽園アメリカらしいサービスだ。

上陸してみると、昔は捕鯨で栄えたというこの町も今は夏の行楽シーズンだけは華やかだが、冬には住む人も少なく商店も大方は閉ってしまうくらいだろう。それでも往時の捕鯨長者の邸宅や教会や古い石だたみの道などに昔の栄華が偲ばれる。ここの捕鯨博物館は有名だが、残念ながらも閉っていて玄関のガラス小窓に顔をくっつけてのぞいただけだった。ホエル・ボートの現物、もりやとどめを刺すための槍、その他の道具などがあるようだ。

それからニューマン夫妻の昔からの知り合いという家まで島内を農場用バンでドライブ。丸太小屋作り、暖房は薪を壁付きの暖炉で燃やすと言うその家でみんなで夕食を楽しんだ。白身の大きな魚のフライが大そう美味かった。

その夜はひどい雨だったが翌朝は小止みになった。紅茶とビスケットとチーズで朝食を済まして沖へ出る。北東風力4、小雨で視界は悪い。少しうねりがある。帰りは北北西に針路を取り、ケープ・コッド方面に向うフェリー航路沿いに北上してマーサズ・ヴァインヤードの東の浅所をかわし、それから西進してウッズホールへ向かうコースを取った。航路沿いなのでブイが次々に現われ、時々フェリーとも行き会うので水先は大変気楽だ。途中まであとさきになりながら同行したヨットがいたが、こちらがコースを西へ落したあと彼らはなおもケープ・コッド方面へ上って小雨の中に消えて行った。

午後になると天候が回復して来て薄陽がさした。もやに煙る水平線に一昨夜の泊地、ケープ・ポージの白い灯台が見える。この方向にも十隻ばかり帆影が見える。これからあとでもニューイングランド海域で私は何度も何度も印象づけられることになるのだが、何しろ行き会う船と言えどもヨットかモータークルーザーだ。日本沿岸を帆走していて漁船の影を見ない時間は余りあるまい。そして航路筋ともなれば大小の内航貨物船だ。それがここでは船と見ればヨットで、漁船も貨物船もどこにいるか分からない。ここでは海はもはや生産活動の場ではなく、それはより多く遊びの場となっている。しかしこの同じ海も、つい百年余り前には捕鯨を筆頭とする水産業がアメリカ最大の産業だった時代があった。これはおそらく、どちらがよいとか悪いとか、進んでいるとか、いや頼りないとか言っても意味はあるまい。ただ確実なことは、これは大きな違いだ。コースト・ガード（米国海上保安庁）の救助出動回数の半分以上がプレジャーボートが対象だし、州に登録（船籍票登録に相当）しているヨットとモーターボートが1979年現在で1400万隻、ちなみに同

年わが国の漁船総数が42万隻ほどだ。日本でもヨットが珍しがられて大事にしてもらえた時代は終り、一般社会との接点で次々に摩擦が起っている。この問題に対処するに当って、海における生産活動と遊びの調和ないしは友好共栄の関係は日本においては特に大切なのだらうと思う。

そんなことを考えたりしている間に〈カリナ〉はウッズホールに近づいた。ケープ・コッド半島の付け根のあたりから南西に延びる三角形の大きな突出部の先端にあるウッズホールは、この地方の夏の行楽地のひとつの中心でヨットの数も数え切れない。すっかり晴れ上がった空の下、色とりどりのスピネーカーを張って風下マークに向かうクルーザーの大群。ここでもまた、2、3日にせよ航海に出かけるよりは、数時間程度の草レースをみんなで競い合って、夕方にはそれをサカナに一杯やるのが楽しみという人たちの方が多いように見える。それならドラゴンとかソリングの方がよかるうに、という考えもあるけれども、どうもそれは違うようだ。一言にして言えば、大衆は極端に走らない

ものだ。

ニックたちは湾の中の常置のブイに〈カリナ〉を待つで一晩を過ごし明日帰る予定だが、——この人たちは7月早々大学の授業がなくなると娘2人も一緒にこの船に乗ってニューイングランドの僻地メイン州からカナダのノバ・スコシア地方を40日ばかり巡航して最近帰って来たところだ。あきれた人たち——、こちらは今日のうちにボストンまで帰って一泊し、明早朝、地方の軽飛行機でメイン州に飛び、ラディカル中のラディカル、ロス夫妻に会う予定がある。日本にも立ち寄った太平洋周航記「ふたりの太平洋」で知られる彼らは、その後またその一流のやり方で南チリの水道群とホーン岬の航海をやり、そのまま大西洋を北上して現在は米国東海岸の北端メイン州の多島海にしばらく温和くしている。彼らの〈ウイスパー〉で帆走するメイン州の海は、同じニューイングランドでも文明開化の当地とはまた違った姿を見せてくれることだろう。

新登録艇の紹介

セール番号、艇名、帆装、フリート、全長×水線長×巾×吃水、オーナー名、その他の順
☆印は会友艇

- 2131 WIN ACHILLES ピーターソン33 パールアイランド 9.27×8.13×3.20×1.80 佐々木達裕 / 艇名の由来：西宮の吉田隆郎氏所有の「シュナウザー」を譲り受け、愛嬌のあるシュナウザー犬の絵を残し、アキレス健(犬?)にちなんで、ウインアキレスとしました。 / 抱負：由緒ある「シュナウザー」の名に恥じぬよう、これから訓練に訓練を重ね、レース界を荒しまくろう! と、意気込んではいるのですが……。 / クルー：本片山憲治、今井征二郎、綿吉聖隆、松村、前田耕二。
- 2204 丹陽 オリオン 玉島 10.0×8.30×3.30×1.88 田村淳一 / 艇名の由来：南画(水墨画の一種)を趣味として、墨陽会を結成しているが、号が丹陽であるため、ここから命名した。 / 抱負：瀬戸内海でレースに、クルージングに楽しんでいましたが、ここらで少し気持ちを新たにして、外洋へ出て大海の大自然を味わいたい。 / クルー：木口、川上、吉岡、畑本、渡辺、浅原、藤田。
- 2432 BLUE NOTE FAR920 江ノ島YH 8.99×7.15×3.05×1.320 小貫取一、五十井進(共同)。
- 2492 MR JUMBO NAKAYOSHI 295 愛媛県松山市島マリン 8.95×7.10×3.07×1.80 今井正徳。
- 2588 SEA GULL スループ 小樽港 11.90×9.00×4.00×1.88 野村輝之、中山徹、森本広志、井上明、

鈴木保雄、中山茂、(共同) / 艇名の由来：「かかもめ」のように、ゆっくり、雄々とクルージングをしたい。 / 抱負：今年6月、小樽港より北太平洋回りで、札幌市の姉妹都市、アメリカオレゴン州ポートランド市に親善訪問をする。その後南太平洋を回航し約一年間で太平洋を回ってくることになっている。よろしく。 / クルー：公務員、会社員、自営業、無職といったメンバー。

- 2611 雲柱 YOKO40 油壺 40.0×30.8×14.0×7.2 佐々木研一 / 艇名の由来：詳しくは、トランサムに書いてあります。前に行かれないで、後からついてくれば良いと思います。 / 抱負：日本のクルーザーの新しい発展をめざして、チームのありかた、船のありかたを絶えず研究し、「チーム雲柱」のカラーを作っていきたい。今年にはパナナム一本勝負。 / クルー：KEIO UNIV.OB 中心のチーム、(中谷、横山、関山、向井、駿河、石川、町山、飯田、武藤、境、松永、佐野先生、川島親分) レースに一級の腕を発揮すれば、佐野先生中心に、船の中で宴会をする。クルージングにも一流のセンスがあるチーム。
- 2651 ガル3 (GULL3) N260 博多 7.90×5.90×2.65×1.50 大賀遷、富永克己、江頭宣雄、白水勇次(共同) / クルー：長順介、大串那広、出口秀夫、板屋稔孝。
- 2653 JUNG FRAU NAK 30 柳ヶ崎県営ハーバー、8.8×7.16×2.94×1.615 八木清、青木昭、上林純一、東田渉、直海将、国枝尚哉(共同)。
- 2661 CONTESSA VII ミニ・トン(キュートバード級) 葉山・鐘摺港 6.40×5.10×2.48× $\frac{1.440}{0.220}$ 石原慎太郎 / 艇名の由来：伝統ある〈コンテッサ〉の7代目。J.O.G.のI世から、20年ぶりにまた同じサイズに戻



NORC協会ニュース

法政委員会

法政委員長 嶋田 武夫

昭和55年補助対象事業のうち、海事法令指導及び外洋帆走指導普及講習会の日程が決まりましたので、下記の通りお知らせ致します。

1. 海事法令指導（指導小委員会）

海事法令の周知徹底のため、次の通り講習会を開催する。

講習内容	場所	講師	参加予定数	実施予定日
係留関係、安全備品、免許制度、船検	札幌	2名	100名	7月18, 19, 20日
ORC特別規定、小型船舶安全規則、レーティング・ルール	仙台	2名	100名	6月27, 28, 29日
JOR/IORルール、実艇計測、ORC特別規定、グリーンブック	金沢	2名	100名	7月4, 5, 6日
小型船舶特殊基準、安全訓練、安全検査、ORC特別規定	名古屋	2名	100名	9月13, 14日
外洋ルール、船検、免許制度、JOR/IORルール	高知	2名	100名	9月5, 6, 7日
ORC特別規定、海事法令、安全検査、計測	福岡	2名	100名	8月29, 30, 31日
ヨットの事故と対策、JOR/IORルール、船検、免許制度	那覇	大儀見・清水	100名	4月25, 26, 27日
安全備品、外洋ルール、職員法、ファストネット・レースの事故	東京	2名	200名	11月7, 8, 9日

1. 外洋帆走指導普及（普及小委員会）

外洋帆走の体験乗艇による海洋スポーツの啓蒙指導

講習内容	場所	講師	参加予定数	実施予定日
座学（帆走の原理）、備船による近距離体験航海	函館	1名	30名	7月5, 6日
〃	仙台	1名	30名	7月26, 27日
〃	富山	1名	30名	7月12, 13日
〃	三崎	1名	30名	7月12, 13日
〃	蒲郡	1名	30名	8月30, 31日
〃	米子	1名	30名	7月5, 6日
〃	下関	1名	30名	7月19, 20日
〃	松山	1名	30名	7月26, 27日
〃	長崎	1名	30名	7月下旬

りました。/抱負：大型オーシャン・レーサーで味わえぬ、セーリングの醍醐味を味わいたい。NORCの会長に就任しましたが、在任中は、プレイング・コモドルとしてありたいと思います。

2662 一寸法師 NAK 295 浜名湖 8.940×7.280×3.070×1.750 土手秀三。

2666 白南風Ⅲ DOU42 宮城県七ヶ浜町 12.65×10.26×4.05×2.18 関俊昭、仙石孝義（共同）/艇名の由来：昭和38年に進水したキングフィッシャーを一世号とし、地元の漁師言葉の「はえ、すなわち、長い梅雨明けの明るく白い南風をまちこがれる気持を艇名にしています。/抱負：松島を中心に、主にクルーの養成に使用したいと思っています。又ミニトン、1/2トナーとグループ活動していますので各種レースに出たいと思っています。/クルー：檜崎純一、黄川田喜蔵、山家雅夫、関廣子、我妻幸一、鈴木悦郎。

2669 BELL N 260 横浜市民ハーバー 7.90×5.90×8.00×1.700 岡山八寿雄/艇名の由来：以前、オーナーの経営する工場で、自転車のベルを作っていた事からこの名がついた。/抱負：我々はクルージング派であるので、N260という居住性のよいフネに変わった事で、クルーズも、もっと遠くへ行きたいと思う。/クルー：岡山一、岡山裕、小栗彩子。

2683 RIVAGE スループ マリーナ雄琴 8.98×7.26×3.05×1.65 横井一郎、横井憲二、広畑顕一、野

原和広（共同）/艇名の由来：〈リバージュ〉これはクルー全員が、海とロマンと冒険が好きなので、このイメージとして命名しました。フランス語で「なぎさ」という意味です。/抱負：以前、ロング・レースに多く参加していて、これからは、ポイント・レースにも参加し、技術の向上とチームワークをはかっていきたいと思っています。/クルー：いつどんな時でも、ガッツをもち、青春を求めている私達です。若いふりばかりをしている年寄の集団です。

2684 SUN MATEⅡ ヤマハ21S 須磨ヨットハーバー 6.43×5.30×2.48×1.30 石田逸夫、/艇名の由来：私共の会社の中に「サンメイト」という名の喫茶店がありまして、その名前を艇名にしました。/抱負：新艇なのでレースも多少意識して、計測も受け各地のレースにも参加したいと思っています。/クルー：山本猛夫、ヨット歴15年、自称ベテランスキッパー。井上実、ヨット歴5年、セールトリマー。

2686 ESCARGOTⅢ SP27 マリーナ広島 8.1×7.1×2.82×1.5 大上勝英、後藤晃三（共同）/艇名の由来：前2世に引き継ぎ3世とした。/抱負：クルーがいないので、当分の間は家族サービスになりそうですが、人手が揃えばレースにもなと思っています。

2717 TRADE WINDⅡ ヤマハ30A 佐島マリーナ 8.97×7.00×3.02×1.58 柴田健一。

2719 安芸五世 ヤマハ34CK 宮島口海楽園 10.58×

8.00×3.37×1.52 岩田行史。/艇名の由来：将来、南の島をクルージングするつもりで、広島の名安芸の国を代表する艇をめざし、安芸と命名した。/抱負：これからのクルーザー・レースに対して次のような抱負をもっています。のんびり食事のメニューや釣をルールに加え、チェック・ポイントを置き、ラリー形式等を取り入れる。例えば食事はみそ汁付4品以上のおかず、魚二匹は必ず釣る事。チェック・ポイント3点は廻る事等くみ入れ、レーティングなしでレースをと、誰にでも参加できるように原点に帰り、クルーザーのたのしみをまじえたレースを考え、新艇はケッチにしました。どうか皆様よろしく。

2726 WHITE QUEEN ヤマハマーク25Ⅱ 大湊 7.550×5.870×2.730×1.650 矢原直。/艇名の由来：海にふさわしいから。/抱負：息子と共に太平洋横断を希望している。/クルー：キクチジュンジ、セキマコト、タムラツトム、マタムラカオル。

離レースの場合、スタートをすれば、二、三時間後にはほぼ他艇は視界から消える。極端な言い方をすれば、スタートをすれば間もなく行方不明になる。レース委員も帆走中の艇の状況把握は無線以外出来ない。誰も見てない。もし、こんな時、キセル・レースをしたら……、エンジンを使用したりしたら……。

こんな事を考えていて、考える事自体がヨットマンに失礼だと思ふようになりました。無風で誰も見ていないからとエンジンで機走して知らん顔をするくらいならヨットに乗らないだろうし、ましてレースに参加なぞしない。レースは自己との戦いであるし、そして、各自の信頼のもとになりたっているのですから。

信頼に値するヨットマンは、将来も、キセル・レースのない事を信じさせてくれると思っています。(福)

OFFSHORE 第62号 昭和55年 6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 千105
郵便振替番号2-21787
印刷 廣済堂印刷株式会社

編 集 後 記

数か月前、キセル・マラソンが新聞にぎわした。その真疑については一応キセルということになったらしいが、その時、私はヨット・レースのことを考えたのです。長距

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(内田さん)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)	
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・麩町 (海事センタービル)	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
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