

Offshore

社団法人 日本外洋帆走協会発行

昭和55年7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. 63

1980 / 7

一部定価 100円

第30回大島レースに優勝した〈GO20〉のスタート。撮影 中迎隆敏



“青い海・白いヨット・港町鳥羽”

鳥羽市観光協会副会長 中村幸昭
鳥羽水族館長



日本最大のヨット・レースの伝統を誇る鳥羽パール・レースも今夏で第21回をかぞえる。NORCの関係者に地元観光協会として心から敬意を表し祝福申し上げたい。本年から鳥羽市ならびに観光協会、青年会議所などで、心を新たに歓迎の前夜祭をはじめ諸行事に積極的な協力をさせていただきたいと思っています。

さて、鳥羽の観光のルーツは海から栄えた港町の歴史があり、ヨット・レースにも深い関連があるので、今回は故郷鳥羽の歴史にふれてご参考にしていただければ幸せである。

私たちの故郷である鳥羽の観光ルーツはいつ頃から始まったのだろうか。

史実によれば古く倭姫命が国崎の沖を御巡幸になり、海女が漁(すな)どる、あわびや、さざえなどの海の幸を差上げたところ、美味なのにodorokかれ、「悠貴の海女よ変ることなく神宮の御供に供えよ」と仰せられたという。今も国崎漁協に残る海女の浮世絵などはこれを伝えている。あわびを早馬で伊勢神宮に届けていたのが慰斗あわびとなり、現在も年3回調進している伝統は千二百年もの長いあいだ受け継がれてきた。いわば鳥羽の観光客第1号は倭姫命と考えられる。

時は移り戦国時代になって、この慰斗のあわびは全国の大名家が贈答用に使うために盛んに利用され、現在の慰斗袋のルーツとなっていることはよく知られている。武将が出陣のとき一族郎党と最後の別れの酒宴を催すとき肴の三種の神器として、打鮑、勝栗、昆布を使ったといわれるが、これらはいずれも「敵に打ち勝って喜こんぶ」という縁起と、スタミナ食品であり、保存できる携行食品としての価値があり、その乾燥あわびがトップを占めていたことは郷土の誇りであり、見逃すことができない。

また観光団体客の第1号は持統天皇御一行であろう。持統女帝は鳥羽へ御巡幸に都から数十名のお供をしたがえ、答志島の長者ヶ浜や小浜湾を訪れ、魚や貝、海藻等をとらせて浜で焚火を焼いて召上ったという。これこそ今でいう自然の海の幸を求める素朴な料理、パーベキューの原点であろう。

丁度日本民族の太平洋岸に住む者が南方から丸木船で黒潮に乗り熊野灘の海岸に漂着し、そこに住みついた歴史があり、熊野路から大台山系の道なき道を山伏

がホラ貝の音を合図に京や奈良の都に北上したのであろう。これが旅の道案内のはしりで、日本交通公社や近畿日本ツーリストのトラベルガイドの先祖と解釈してもいいのではないか。

さて鳥羽の地名の語源は泊浦といわれるのは、避難港として帆船が沖を航海中時化にあった際、風待ちをしたのだろう。当時の鳥羽は難波の港から出港した船が、岡山の豊表や紀州のみかん等を積んで江戸

に向う途次、熊野灘で天候が悪くなると鳥羽港に碇泊した。碇泊の「碇」は文字どおり石で定めるとあり、現在のアンカーのように鉄で出来たものではなく大きな石を綱でしばったのが使われていたところからでているが、泊りとは「シ」が水の意で、船で海又は湖、川等に停船してとまることであり、船上で一夜を明かすという意味である。したがって有名な鳥羽のはしりがねは股娠を極めた頃、約300名もの女性が一夜妻をつとめたという記録もある。海上で泊るのが真の泊る意で、港町として栄えた中之郷では廻船問屋等の豪華な金持は今の丈里、本町の遊廊で、大尽遊びをしたという。

その泊浦から鳥羽となったのは最近のことであり、今ではホテル、旅館、民宿あわせて二百六十余、収容能力一万六千余名と変貌した宿泊基地となったのである。

日和山は小高い展望のきく絶好の場所であり、漁師が日和をみたり、はしりがねの関係者が碇泊する船の数を調べたりしたのでその名がついている。また樋の山は町の水源地として山上から街まで竹の樋を使っていたからこの名がついている。有名な山本周五郎作の小説「扇野」は樋の山の山上で恋の舞台としてデートをした物語に出てくるところだが、扇は字が戸と羽がふたつ重り鳥羽の意であり、樋の上からの眺望は扇のように広がるパノラマ風景から扇港ともいわれていた。

鳥羽主水が住んでいた主水山は今の鳥羽国際ホテルの岬に砲台跡があり、対岸の坂手島の突端「ニュー美しま」の附近の砲台跡とで鳥羽城をせめてくる敵をはさみ打ちにするための絶好の防禦地点だったのだ。

約三百年前九鬼義隆は城山に鳥羽城を築き海賊のドンとして君臨していたが、三万五千石の城主といながら水田の少ない悩みから、米の代りに鳥羽湾で獲れるボラやコノシロなどを楯網でとらせて米の代りに租税としてまかなっていた。我が国の城は例外なく白

壁に塗られていたが、これは美観と大きく見せるための偉容を誇るため、鳥羽城も最初は白かった。ところが海賊の城にふさわしく正面は海側になっていたが、直射日光の反射で魚の群が集らなると漁師から苦情が出て直訴し、海側は壁を塗ったのである。日本の城多しといえども、我が鳥羽城は山側が白、海側は黒と唯一のユニークな白黒城であった。

第21回鳥羽パール・レース参加全艇のつづがなき航海を折りつつ、NORCの皆様の御来鳥をお待ち申し上げます。

第21回鳥羽パール・レース 開催について

東海支部長 都築 勝利

NORC夏の祭典、鳥羽パール・レースも今年で第21回を迎えました。

昨年は、第20回記念ということで、ブラジル丸を借り切った前夜祭は、古屋会長（現名誉会長）らも迎え盛大に催されました。ブラジル丸で前夜祭が催されたことによって、地元の鳥羽市民の皆さんには、パール・レースが一層親しみやすい、身近な行事として迎えられるようです。

昨年のレース終了直後、鳥羽市在住の鳥羽フリート・キャプテンの寺本康郎氏より“21回目から鳥羽市挙げての「日本一のヨット・レース」としてゆきたい”との要望を受け、NORC東海支部と鳥羽市関係の市役所、観光協会、青年会議所、旅館組合、御木本真珠島の各氏と打合せが持たれ、本年度第21回パール・レースの企画は別記するようものとなっております。

(1) 艇長会議、前夜祭は7月24日1700～2030に開催されますが、会場はパール・レース発祥の地であり、育て親とも言える御木本真珠島より会場提供の快諾を受け、また、前夜祭の会場設営等は鳥羽市のかたがたでご検討していただくことになりました。

艇長会議は1700～1800真珠島内レストランを借用し、引続き1830より、前夜祭パーティーを催す予定ですが、参加人員多数、その他の事由により、鳥羽駅前附近の広場、あるいはブラジル丸に変更されることも含み、現在鳥羽市関係の方々によって検討がされています。

(2) パール・レースの写真を基とした観光ポスターを全国鉄道各駅に掲示しPRする。

ポスターには、パール・レースと、鳥羽港まつりを並載し各関連団体名を記入すること、原案はNORCが承認することが合意されています。

この記事がオフショアに掲載されるころには、全国各駅でポスターが目にとまることと思います。

(3) レースの報道取材などについてはNORCと鳥羽市関係者とが協議して、報道関係各所への挨拶状発送先について双方持ち寄り打合せ。レース競技に関してはNORC、関連行事については鳥羽市側と、各分担することとなる。

またスタート時におけるプレス・ポートにはNORCから説明者を1艇1名以上乗船するようにする。

(4) レース・スタート観覧船は鳥羽市側が用意し、従来通り有償とするが、観覧券は鳥羽市側でも発行する。

(5) レース関連行事として鳥羽市近住の子供達（子供会、海洋少年団、ボーイスカウト、スポーツ少年団）のヨット体験乗艇を企画する。日時は7月24日午前中で、参加人員は100名。従って10艇程NORCが用意することとなり、レース参加艇有志に御協力をお願いします。なお乗船場所、コース等については、海上保安庁などと打合せによって決定致す予定です。

(6) 全国アマチュア・カメラマンによるヨットの撮影会を企画する。全国的に広く呼びかけて停泊中、仮スタート、本スタートなどを題材とした写真撮影大会を催す。カメラマン専用のチャーター船も2艇鳥羽市側で用意したいとのことです。この大会の写真は今後ポスターなどに使用される場合もあり、使用する写真、名称などについてNORCとの間に文章による確認が必要となると思います。

(7) 仮スタートについて。鳥羽一般市民の皆さんが陸から帆走中のヨットが見られる仮スタートを実施して欲しいとの要望があり、時間を限定するなどして、30～40艇位で仮スタートを実施したいと思います。

水路問題、鳥羽港内でセールをあげることなどに問題はありますが、海事関係官庁と充分打合せをして合意が得られれば実施致しますので、その際はご協力をお願いします。

(8) レース参加者に対して、地元鳥羽市からのサービスについては、参加者に色刷りリボンを配布し、宿泊料金、その他について料金引き優待がされます。内容その他については事前に鳥羽市旅館組合よりパンフレットが配布される予定です。

概ね、以上のような内容で鳥羽市関係と合意しておりますが、実施段階における具体的な細目について、現在、及び今後双方によって擦り合せが行なわれますが、年に一度の鳥羽での集いを一層盛り上げてゆく為、また、レース参加のため真夏の鳥羽でのアンカレッジが、鳥羽市民の皆さんとともに、より楽しく、又今後ともより親密なものとなるようNORC会員諸兄の深いご理解とご協力をお願い致します。

なお、レース出場艇への泊地テnderサービス等の案内は、7月16日の連絡会議の席上で配布致します。

沖縄レースのトラブル

ラダー・トラブル——SEA HEIL VI

シーハイル・ヨットクラブ

〈シーハイルVI〉は本年3月20日に進水したピーターソン設計、ミディアムリグ34フィートの3/4トン・レーサーで、大型レーサーの建造で実績のあるC社で5ハイ限定で造られたワンオフ艇です。

〈シーハイルVI〉はこの5ハイのうちの3号艇ですが、1号艇、2号艇ともシーズンオフのためまだロング・レースはやっておらず、結局〈シーハイルVI〉の沖縄廻航が同型艇では最初のロング航海になったわけです。

◎トラブル経過——4月16日23時油壺出港、翌17日早朝神子元島をかわずまで北寄りの風20～25ノットでクォーター、そして2時間程の風の後、次第に風速を増した北西風が昼過ぎには20ノットを越え、18日尾鷲入港まで最大30ノット程吹き、リーチングでNo.4ジブと2ボンメインで走る。尾鷲入港は18日10時。半日の休息の後、23時半尾鷲出港。北の微風で機走。潮岬より東北東の風15ノットのスピンランとなり、艇速7～8ノットで快調に走るが、19日10時頃から急にティラーにガタというより大きな遊びが出来（ティラーの先端で10cmぐらいである）、すぐに点検にかかるが、ティラー



漁船に曳航される〈シーハイル〉

の金具などには異常がなく、残るはラダー・シャフトとラダー・ブレードに何かあったとしか考えられない。気象条件も低気圧が接近中でもあり夜半からは時化が予想されるので、次の入港予定地油津をあきらめ最寄りの田辺に向かう。田辺に向かうと艇はアビームになり、それ程ヘルムにクセはないのだが、それでもティラーの遊びは更に拡大し、2時間後には完全にティラーとラダーは別の動きになり、つまりいくらティラーを動かしても空回りでも完全な操船不能状態に陥った。ただちにネリガイ（本艇のネリガイは特に大きめに造った。漁師もびっくりという特注品）をスターンクリートに固定し機走を試みるが、走り始めるとこわれたラダーが斜めにどちらかにきれて固定してしまうので、そちらにコースを取られてしまいグルグル回ったりでなかなかうまく行かない。更に両舷にスピンポールとブームを出して、その先端より満タンのポリタンクを流しその出し入れでコースを取る。ネリガイとの併用でどうにかコースを保つが、艇速は2ノットが限度である。すでに13時過ぎであり、田辺まであと20マイル以上あるのでこの調子では入港も夜になり、近づく時化を考えると自力入港よりももし本船など通れば曳航を依頼した方が、と考えているうちに運良くカツオ漁船が近づいて来たのでフォグフォーンと白のカップを振って合図した。後で聞くとフォグフォーンは全然聞こえず、カップを振っていたので何かあったと気がついたそうです。とにかく助けていただいた「富丸」の母港周参見に15時半無事入港。さっそく潜って原因を調べるとラダー・シャフトとその延長部分との接合溶接部とラダー・ブレードのリップが1本しか入っておらず、その接合溶接部の両方が切断していた。ラダー・ブレードをもなかにたとえとそれに丸い箸をつっこんでグルグル回しているような状態になっていたわけです。

その後、本艇は新しいラダーが23日にどうにか間に合い、今後の補強も十分に絶対にこわれませんとのメーカーの言葉を信じて、23日再び沖縄に向けて出港。メーカーではすでに沖縄に着いている同型の2号艇の〈チサト〉と4号艇〈シュノウザー〉のラダーも補強したものに交換する手配済みとのこと。しかし〈シーハイルVI〉は27日沖縄目前の沖永良部島北西5マイルの地点で再度ラダーに前回と同じガタが出来たので、「まさか2度もとは!!」と思いながら沖永良部島に緊急入港。今度は距離も近かったのでガタはあるものなんとか自力で入港。さっそく潜って見るとまたして補強したはずの同じ部分がいわれている。「2度もな

んで」とクルー全員あまりのことに嘖然とする。27日のスタートまでの日程を考えて那覇のNORCレース本部に断腸の思いでレース出場断念と同型艇への警告依頼を連絡する。

我々の自戒として、最近特に進水して即レース出場することが多くなっていますが、やはり沖縄レースのような長距離のレースではしかるべきシェークダウンの期間を必ず持つようにしなければいけないということと、昔の様に造船所に通い一緒になってヨットを建造する時代が終り、出来上がったプロダクション・ヨットを受け取るだけになった現在ですが、オーナー側としては建造過程をあまり見ないだけにメーカー側にある程度の重要な強度部分の数字的又は実績などの提示を求め、又メーカー側にもそれだけの配慮をしてもらえればと思います。

メーカーに責任のあるトラブルでも港に戻るまでは誰も責任は取ってくれないのだから、我々一人一人が自艇の状態について今まで以上に責任を持って精通すること、そしてメーカーも安易な勘に頼る軽量化は慎んでいただきたいと思います。

ラダー・トラブル——CHISATO V

酒井直樹

“我、遂に沖縄を制す。改め会原第63-0704号”

冗談を抜きに5月5日のロール・コールの結果を聞くまで、我が〈CHISATO V〉の船上では、ほぼ勝利を手中におさめたと全員が、一抹の不安は覚えていたものの、考えていた。が、結果は聞くところによると、〈シンドバッド〉と〈パラフレニアン〉がストームスピンで競り合っている頃、我々はパウもよく見えないぐらいの霧の中を、まわりもみんなこんなもんだらうとあきらめつつ、トロトロと走っていたようです。5月4日のロール・コールの後、これでほほいけるとばかり温めればすぐ食べる赤飯を食いながら、舵社とオフショアから来るであろう原稿依頼の題名はああしよう、こうしようなどと話し合っていたのに、実際に来たのは「会原第63-0704号」といういかめしいもので、タイトルとして「沖縄レース参加に際してのトラブルについて」とありました。何ということでしょう。ま、「我かく戦えり」の原稿は再来年にまわすとして、トラブルについて御報告せねばなりませんまい。

多分、巷のうわさで皆様御存知のように、〈CHISATO〉のトラブルというところ、やはり舵の交換に至るラダー・トラブルがあったからこそ原稿依頼がきたのだと思うし、読者諸兄の期待もそのへんにあると思うのだ

が、あんまりたいしたことは書けそうにありません。

4月15日夕刻、沖縄へ回航の為西宮を出発、16日19時頃リーチング45°位の風を受けて1時間位で舵のガタが出はじめ、すぐにその程度はひどくなり、何とか脱落することはなかったものの、沖縄の泊地でクレーンで吊り、シャフトを抜いてみたところ、シャフトには何の異常もなかったが、ブレード部分は手で動く位までガタが出ており、多分シャフトから出ている枝の何本かの溶接がはずれていたのではないかと想像されるが、現地でブレードを割ってみたわけではないので何とも断言は出来ない。進水以来550マイルでの出来事であり、何といても他2艇にも同様のトラブルが報告されているだけに、ピーターソンの設計が悪いのか、チタの建造が日本の海象とは合っていないのもろい作りだったかは、その道の専門家が改めて御報告なさるのがスジというものであると思うし、ラダー・ブレードを割って見たらこうなっていましたという結果を残念ながら私は知らない。

唯、言えることはやたらに舵の重い艇種であるということである。どんな艇でもリーチングではヘルムが出るものではあるが、何しろリーフもしない風なのにヘルムがあり過ぎて1時間と続けてヘルムを取るのが難しく、セーリング・グローブをしていてもその中に全員がマメを作る始末でありました。

幸い、チタではすぐに代りのラダーを作ってくれ、レース前の貴重な時間を費やしはしたものの、無事新しいラダーに交換してレースに臨むことが出来たのは、不幸中の幸いであった。しかし、しかし、その交換したラダーに取り換えたはずの〈シーハイル〉が再度トラブルに見舞われ、遂に沖縄レースに参加することが出来ないというニュースに接して、又考え込まざるを得なかった。事実もう1パイの同型である〈シュナウザー〉からは、レースに出ますか、出ませんか、という打診があったし、顔見知りみんな、大丈夫ですか？ 本当に出るんですか？ と半ば心配ともおどしともつかない質問を浴びせてきたが、今回のメンバーは私をはじめ楽道家が多かった為、それとここまで来て例え舵に一抹の不安はあろうと、このまま帰れるものかという貧乏根性の為、大して気にもせずレースを続け、又無事ゴール出来てしまいました。

考えてみるとヨット界というのは不思議なところで、これが自動車なら、走っている最中にハンドルがすっぽり抜け落ちたり、前輪がころころとはずれたりすれば、一大社会問題であろうし、漁船が操縦不能で他船に曳航されれば立派な海難事故なのだけれど、ことヨットではそういう目にあっても皆あまり気にしないものなのである。

舵の構造などという素人の我々にはいかんともしがたいものは、ついているものを使うしか仕方がないので比べ、実際に我々の艇で一番困ったのは何と、水モレと最新のメーター類が動かない事であった。長距離

レースを走る場合、デッキ上で吹かれて濡れるのはヨット・レースの宿命だからこれがいやな奴はレースをやめるしかないが、疲れて寝ているところへポタポタと水滴が落ちて来るのは拷問以外の何物でもない。何しろマストホールは当然としてデッキ上にあけた穴からはすべてといってよいくらい水がもるので、スタート前日までコーキングのチューブは手離せませんでした。皮肉なことに、飛行機で材料を運んで自分達で取りつけたトールールの為にあけた穴からは一ヶ所も水モレはしませんでした。それに話すのもバカバカしい位のものですが、B & Gのアジタルのメーター類がコンパニオンウェイ近くに何の防水対策もせずにむき出しのまま設置してあり、調整をすとかしなくとかの次元より前に、一発のスプレーが数十万円の機械をただの光るオモチャに変えてしまった。

ラダーのトラブルは造船所にとっても不測のことであつたにちがいないし、重大なトラブルではあつても不思議にあまり腹も立たないが、書いたような水モレや、いいかげんなメーターの取り付けによるトラブルは我々にも解るだけに許しがたい。香港ではその軽さと丈夫さ故、勝つためにはこれからはチタじゃなきゃダメだとまで言われているのと同じ造船所の作品なのに残念なことであつた。

メイン・ブーム折損——FUJI Ⅲ

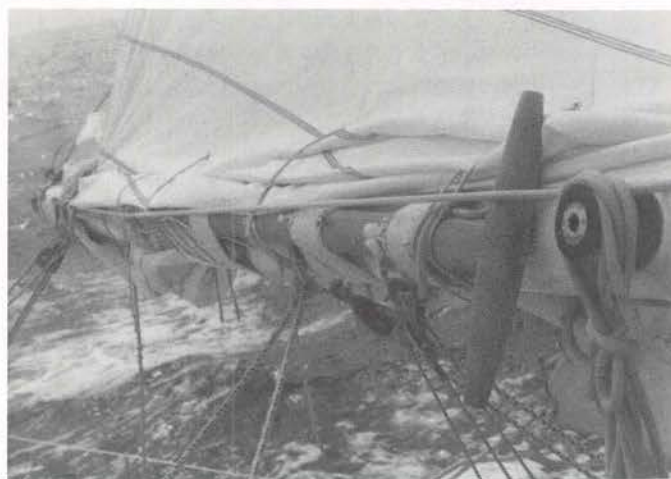
宮坂敬三

スタート後、わずか14時間でメイン・ブームを折損するとは……。

考えてもみなかった事が現実に入った。

思えば昨年の小網代カップ・レース終了と同時に始まった改造計画、今年2月に洲本で行なわれたビックボートのレース参加をとりやめての岡崎造船所への回航、そして2ヶ月を要しての改造工事、最後に延べ21人の仲間による沖縄への回航、すべてがこの日、このレースの為であつたのに……。まるで大きなうちわでも使っているかのようにかろやかに、しかも確実にばたついているメイン・セールを見上げてみると、初めて見る異様な光景に、最初は驚異ととまどいが入りまじつたものを感じていたが、何秒かが過ぎるとそれは笑止に変わっていた。張りつめていた自分のわき腹をなにか目に見えないものでもくすぐられたような不思議な笑いがこみ上げて来た。瞬間の出来事であつたにはちがいないのだが、異様に長い長い経験を感じていた。

4月30日、0145、仮眠していた私は、急に、ブローが来たというので起こされた。雨もしきりと降っていた。フルメン・レギュラーのスピンドであった。ヨロン



補強された〈フジ〉のブーム

島の西から徳之島の東へ出るコースの中間ぐらいであつた。それまで風がなくスピンドがばたついていたという引継ぎの言葉と共に私はラットをにぎった。風速は20ノットを越えていた。おまけに風がフれてスピンドのコース確保は困難に思われた。2時にワッチの交替であつたので、用意の出来た人間の手も借りてスピンド・ダウンの作業にとりかかった。ブローが続いていたので、アフターガイをとばすことにして配備についた。船をおとしぎみに走らせてアフターガイをとばし、ハリヤードをさげた。スピードが急におちた。そのためか、アフターガイがまるでなわとびでもしているように船の下にもぐり込んだ。スピンドはまだ下りきつていなかった。その時、急にラットが重くなった。

舵が効かなくなっていた。スピンドはすでにとり込んであつたが、船はジャイブの方向にまわり始めていた。まずいことになった。むりに舵をきればラダーを破損するかも知れない。そうすれば大きなトラブルになるだろう。船は、ワイルドジャイブをしてしまった。サイドバングがきいてブームが中央から折損した。すべて瞬間の出来ごとであつた。幸いけが人はなかつたが、だれも口をきくものが居ない。不思議な静けさが続いた。

船は、横波を受けてローリングがはげしい。急いでメイン・セールを降ろし、折れたブームをデッキにくくりつけた。サーチライトで船底を見ると、ラダー・ブレードと船底の間にアフターガイがぐい込んでいた。

落ちついてポートフックで引いてやると、シートは簡単にとれたがすべては終っていた。

リタイヤかな……。そんな声も出たが、結論を急いで出す必要は少しもない。ブームを直す方法だって必ずあるにちがいない。幸い、ブローも少しおさまった。ジブだけでも走れるはずだ。No.1ジブを上げた。艇速10ノットは確保出来る。メイン・セールを調べてみるとどこも切れていない。たすかった……。なんとかなる

はずだ。復旧作業を急がなくては……。それは当然だ。しかし、クルーの動揺もはげしいだろう。おまけに夜中で作業性は非常に悪い。こんなときあわてて作業をしてもろくな考えも浮かばないだろうし、二次災害を起こしては、それこそどうにもならなくなるだろう。復旧作業はすべて明るくなってから始めることとし、ワッチをたてなおし、私はキャビンに入った。

明るくなれば、なんとか作業は出来るだろう。それまでに考えておこう。必ず方法はあるだろう。そう信じる以外になかった。

夜が明けはじめた。まよわず作業にとりかかった。船はアビームより少し前の風をうけて、8ノットのスピードは確保している。進路は40°であった。

沖縄を出る寸前に、ライフ・ラフトの下の水はけをよくするために拾い集めた約5cm角、長さ60cmの材木が何本かあるのを思い出し、それを折れ口にたたき込んで、形だけは1本のブームに復元出来た。しかし力をかけることは全然出来ない。次に思いついたのがネリガイであった。直径約13cmの丸材で3.5mのものを2本のボルトでつなぐ方法で作ってあるのが(FUJIII)のネリガイである。その内の1本を使って見ることになった。4mmのロープ100mを使って4カ所ていねいに締め込んだ。最後に木栓の予備をロープのすきまにたたき込んで、かなりの強度を得ることが出来た。なんとか出来たようだ。おそろおそろセールを上げてみる。とりあえず、2ポンで上げて見た。かなりキレイに張れる。おまけに、クローズ・ホールドではないので、ブームへの負担は、そんなに無さそうである。80%ぐらいのパワーであるが、なんとか復旧にこぎつけた。ブームを折損してから実に8時間経過している。しかし、なんとかレースを続行出来そうだ。1ポン迄上げて見る。トリムをするたびに、ギシッ、ギシッと、やたらにいやな音がする。1日たって、トッピングを途中から分けて、ブームエンドと折れた所の2ヶ所をつり上げるよう工夫した。かなりよくなった。なんとか、ゴールまでもってほしい。

今回の改造の一つはメイン・セールを大きくすることであった。そのためのブームの延ばしを中央でやり、サイドバングの位置が溶接箇所より内側にあったことで、瞬間の力が1ヶ所に集中したためだろうと想像している。つなぎ箇所に入れたライナーまでぶち切れているところを見ると、かなりの力がかかったのに違いない。

5月5日8時7分、神経のすりへったレースは終わった。しかし、又なにか一つのものが終わったという充実感はずいぶん同じくすがすがしいものであった。

ステム・ヘッド——— ROCINANTE

大儀見薫

今回の沖縄レースには大口さんの〈ロシナンテ〉に艇長として乗るように頼まれて、勇躍、このレースに初参加となった次第である。さいきき良く、本番のレース前のケラマ・レースでは前線通過の突風と、ものすごい雨の中を手探り状態でフィニッシュして見れば、修正1位という成績だったので、一層はずみがついていた。

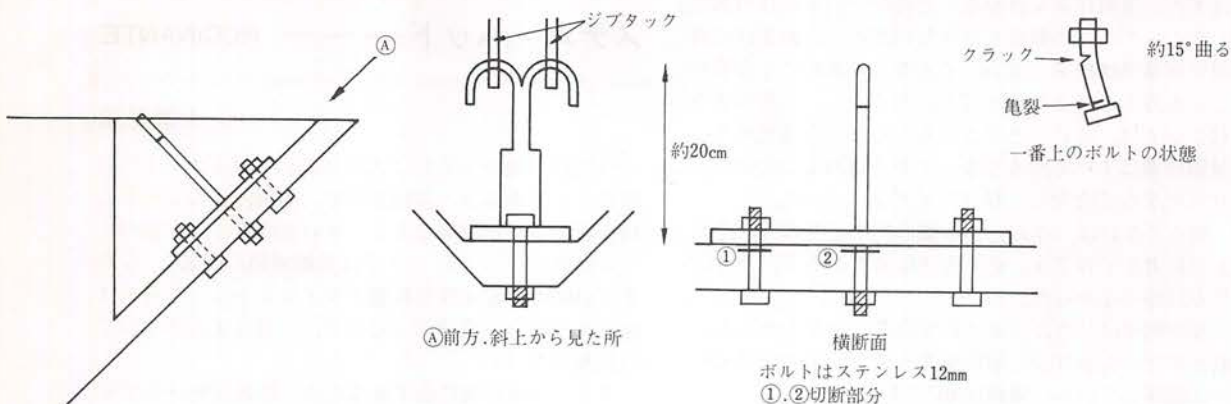
スタート後の次に必ず来るだろう低気圧をいち早く捉えようという戦略で一番西寄りのコースを引き、奄美大島の西側を北上し、奄美の北側から、北東にコースを引いて四国の南の海域を東進するという、レース前の基本戦略に乗って艇を進めたのだが、いよいよこれから、黒潮の応援も得て、一気に突っ走ろうという時にステム・ヘッドの金具を止めてあるボルトが折損して、リタイヤということになってしまったのである。クルーが必死の応急手当をしながら、眼に悔し涙を浮かべて頑張っている状況は今でも、眼底にくっきり焼き付いている。全く、まことに残念至極のリタイヤではあった。

以下、このボルト折損事故について、できるだけ詳しく報告をしたいと思う。誰かれの責任を追求することではなく、今後この種の、一歩誤れば人命をも危険にさらすことになるような、重大な事故がくり返されないためにである。というのは、今回の事故は以下に見る如く「人災」であり、当然のしかるべき配慮がなされていたならば、起こることのなかった事故だからである。

〈ロシナンテ〉のステム・ヘッドは、図のように、ジブタックをできるだけ、デッキ面近くから取ることができるようパウに三角の凹みを造り、この中に、ステムの竜骨材の内側に直接ステム・ヘッドの金具が取り付けられている。

これ自体に問題は無いのだが、ステム・ヘッドの金具その物のデザインに欠陥があるのだ。ステム・ヘッドの金具の形状と、それを取り付けしている三本のボルトは図の如くになっている。この三本のボルトの内、真ん中の、ステム・ヘッドの金具に直接ハンダ付けされているボルトと、下の一本が完全に切断され、残りの一番上のボルトが、ボルト・ヘッドのすぐ下の所と、この頭から少し下がった所に大きな亀裂を生じながら、約15°位ひん曲ってしまったものの、完全に折損する所までいかずに持ってくれたのである。これがなかったら、当然、デイスラストというケースになったろう。この折損の状況も図の通りである。

この時の風力は3位であり、波もそれ程悪くはない状況の中でフルセールで上りいっぱいといった形で走っ



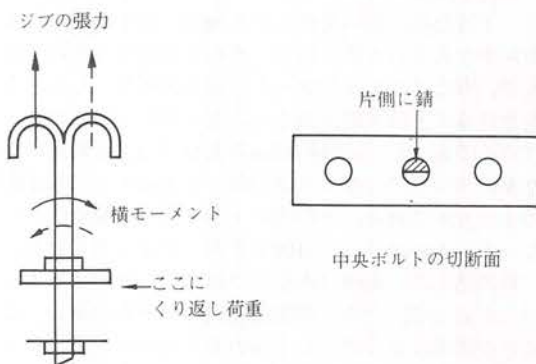
ていたのだった。従って、その時点での瞬間的テンションのための切断では無く、進水以来の約二年間にわたるくり返し荷重の結果としての金属疲労が原因で折れたものであることは明白である。

このことは、真ん中のボルトの切断面の片側の半分が錆びついていたことでも裏付けられている。つまり、このボルトには、すでにならかなり前から、その約半分に達する大きな亀裂があったのであり、ついに、この断えずかかる荷重を支え切れなくなって折損したものだ。真ん中のボルトが折れた瞬間、他のボルトに急激な荷重が掛かり、その内の一本が一瞬の内に折れ、他の一本も折れかかって、やっと持ったというのが事故の内容である。

なぜ、こうなったかと言えば、このステム・ヘッドの金具のデザインが、ポート側、スターボード側と交互にセットされるジブのタックを通じて伝達されるジブ・ハリヤードのテンションを適切に受けるようになっていないからである。

何トンというテンションがジブハリには荷重されるわけだが、左右に一つづつ張り出した、ステム・ヘッドの「鉤」にジブタックがセットされれば、当然、この鉤のシャフト(長さ約20cm)には、その時使用されている鉤の反対方向側に曲げモーメントが掛ることになるわけだ。これが、交互にジブを取り変えるたびに、左右にくり返されるわけだから折れない方が不思議である。この鉤のシャフトの根本、ステム・ヘッドの取り付け部分が固定式でなく、スイベル方式によって左右に頭を振ることができるような造りになっていれば全く問題はないのだ。

ヨットは言うまでもなく、家の中で静止している家具とは違って、海の上を当然暴れまわっている、そして何人かのクルーの生命を支えている乗り物であって見れば、こういったヨットにとっての急所の造作には細心にして、充分な配慮が必要だということは言うまでも無いことだろう。



みにニュース

ファストネット・レースのあの悪夢のような事故から早くも1年がたとうとしています。

RORCの事故報告はすでにまとめられ、その日本語版も作られる予定とか。

そして、今月末発行のリーダーズダイジェスト8月号に、「ヨット大遭難」と題して、その全容が掲載されます。

その一部を紹介します……。

——『ホルランドの耳に船尾の方から怒号のような音が聞こえてきた。ふり向くと、巨大な波が襲いかかってくる場所だった。ビルディングが山腹を滑ってくるような、すさまじい大波だった。もう避けることはできなかった。舵軸の台座に飛びつき、しがみついているのがやっとだった。大波が轟音とともに通過した。ライフルの発射音のような音がした。数分後、握っていた舵輪がぐらぐらになった。ふと見ると、「ゴールデン・アップル」の舵が後方に漂っていた。彼自身が開発したカーボン・ファイバーの舵だった。』——

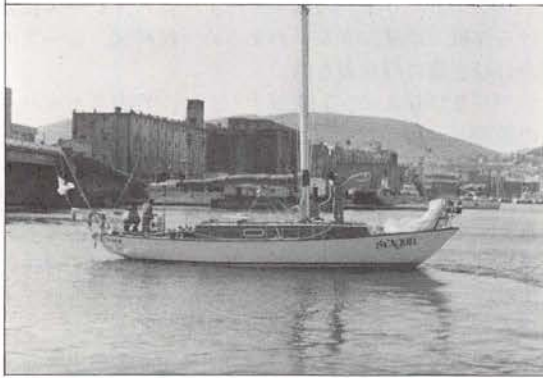
(福本記)



左より中山, 野村, 井上, 鈴木氏

〈シーガル〉太平洋へ翔く

野村輝之



私ども〈シーガル号〉は、北海道石狩湾の中の小樽港をホームポートにしております。小樽近郊には祝津マリーナと小樽港を併せて約40艇程度のクルーザーがあり、更にご数年よりヨットの数が伸びてきている現状であります。これらのヨット仲間と北海道外洋帆走協会があり、我々もこの協会に所属しております。

我々の〈シーガル〉は昭和43年5月に進水をいたしました。以前は18ftのミニクルーザーを昭和45年より所有しクルージングをしていましたが、これで満足することができず、もっと大型で世界一周も可能なヨットがほしく、5年前より川崎で建造中のフェロコンクリートヨットの仲間に入り自作をしたものであり、横浜より小樽港に回航してまいりました。私どもクルーは、進水後3年後には太平洋に出たいと考え、それなりの準備をしておりましたが、我々のクルーの住んでいる札幌市は運良く、アメリカ西海岸オレゴン州ポートランド市と姉妹都市提携を昭和34年にしており、交流が盛んであり、またポートランド市は淡水の港として栄えていることから、北太平洋を横断し、ポート

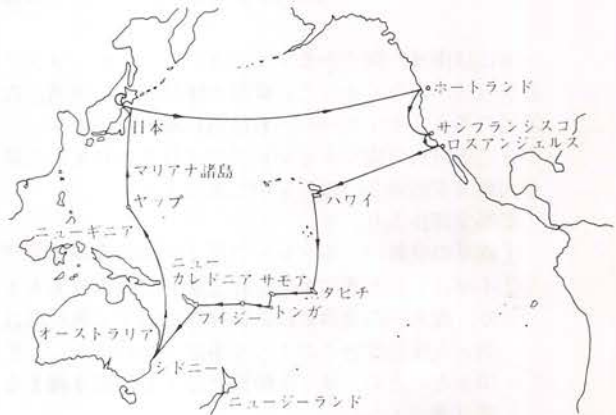
ランドに親善訪問をし、その後南太平洋を約1年間で回航する計画を札幌市役所に説明したところ、賛成をいただき、札幌市姉妹都市提携委員会の公式親善派遣ということに決定され、北海道から初めて太平洋を横断することになりました。

◎計画内容

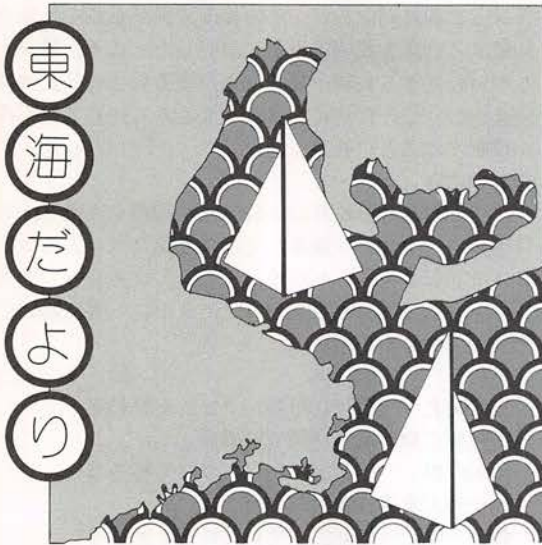
出港1980年6月22日(日)、1200、小樽港を出港し、8月中旬ポートランド到着、その後サンフランシスコ、ロスアンジェルス、ハワイ、タヒチ、フィジー、サモア、トンガ、ニューカレドニア、シドニー等を訪問し、北国サッポロを紹介する。

◎クルー

- 野村輝之 (昭和16年生) ヨット歴13年
札幌市経済局生活物資部勤務
- 鈴木保雄 (昭和24年生) ヨット歴6年
札幌市建築局建築部勤務
- 井上 明 (昭和25年生) ヨット歴6年
自営業
- 中山 茂 (昭和26年生) ヨット歴6年
回航準備のため退社(4月1日付)



- 1980. 6. 22 小樽港出港 約5,000海里を60日で横断
- 8月中旬 オレゴン州ポートランド港到着 7日間滞在
- 9月上旬 サンフランシスコ到着
- 9月中旬 ロスアンジェルス到着
- 10月下旬 ハワイ ホノルル到着
ヨットの修理ケ所があれば修理。
滞在7日間
- 11月下旬 タヒチ諸島訪問
- 12月上旬 サモア諸島
- 12月下旬 トンガ諸島
- 1981. 1月上旬 フィジー
- 1月下旬 ニューカレドニア島
- 2月下旬 オーストラリア東岸
ガダルカナル・ミクロネシア諸島 } 経由
小笠原諸島
- 5月中旬 日本



東海支部例会報告

支部海事普及委員長 小林 義彦

海には南風、爽やかなファンタジック・セーリングのシーズンになりました。東海の伊勢湾、三河湾、衣浦湾の各ヨット・ハーバーも活気に溢れています。

さて5月14日東レシャンピニアにて行なわれました第2回東海支部例会の報告を申し上げます。

都築支部長より、

①真夏の祭典パール・レース第1回準備委員会報告

②不幸にして不慮の事故を起こされた西垣氏夫人より、故人への会員皆様の御好意に対する御礼の言葉と今後二度とこのような事故のないようにして頂きたいとの、ヨット仲間として心の引き締まる御言葉があった。

③又、西垣氏夫人より、東海支部無線局設立にあたって、144MHzと21MHzのアマチュア無線機を、我我ヨット仲間が安全セーリング出来る様にと心のこもった寄贈があった。

以上の報告がありました。

山田帆走委員長より、第4回伊勢湾合同レースの案内、続いて財務委員長阿部氏より、ホストクラブとして楽しい前夜祭と楽しいレースを企画しているので、是非多くの艇が参加してほしいとの言葉がありました。

海事普及委員会より、

先回のナビゲーション教室開催についてのアンケートの結果7名程の希望者がありました。少々、人数が少ないので、今後NORC事務局に20名前後の希望者が集まれば随時開催していきます。

林安全副委員長より、現在検討中であるアマチュア無線局の開設について、

①場所 〈桃太郎〉のオーナーの岡山弘氏の御好意

により、現在建設中の桃太郎ハウスとする。

②種類 144MHzと21MHzの無線機を設置する。

以上の委員会報告がありました。

沖縄レース報告

第5回沖縄・東京レースに我々東海支部より3艇が出艇しました。

名実ともに東海の雄 〈シンドバッド〉

(松本オーナー)

デュボア設計の新鋭艇 〈パラフレニアン〉

(荻須オーナー)

美しいライン、そして最も優雅なレース・クルーズにヨットライフを楽しまれている 〈ナチ〉

(二村オーナー)

等の参加がありました。今回の例会には各オーナー始めクルーの面々も多数出席されました。〈シンドバッド〉の第4回、第5回の連続総合優勝の快挙は我々東海支部の誇りだと思います。

〈シンドバッド〉の松本オーナーより、レースにおける作戦、準備、クルーのまとめ、航跡図、レースのかけひき等の有意義な話。

〈パラフレニアン〉荻須オーナー、竹内スキッパーの報告。

〈ナチ〉二村オーナーのレース中におけるエピソード、オーナーとクルーのチームワークをユーモアを交えて大変楽しく説明され、一般的に沖縄レースともなれば大変な経費がかかると思われませんが、二村氏の体験と、オーナーとクルーはかくあるべきだというすばらしいジョーク溢れる話がありました。

今回の例会出席は約50名、前回は100名の出席がありました。普段、海の上でミーティングするのはシーマンとして当然のことですが、時には陸の上で懇談するのも良いものです。次回は是非会員多数の出席をお願いします。

第5回沖縄・東京レース 歓迎祝賀パーティー催さる。

6月14日(土)名古屋駅前、都ホテルにおいて、第5回沖縄・東京レース歓迎祝賀パーティーが催された。

今回の沖縄・東京レースは東海地区より〈シンドバッドⅡ〉〈パラフレニアンⅥ〉〈ナチⅦ〉の3艇が出場。〈シンドバッド〉は1昨年の第4回に引きつづき、2連勝の偉業を達成し、〈パラフレニアン〉は準優勝、そして健闘〈ナチ〉といずれも好成績をおさめた。

これ等の各艇の健闘をたたえるべく、東海地区の各クラブ有志の呼びかけに、東海のヨットマンが、当日あるいは翌日、各クラブともオーバーナイト・レースなどのヨット・レースを控えながら、約70名の多数が駆けつけた。

予定の19時、都築東海支部長の挨拶ではじまり、小林義彦氏（理事）の司会で、総理大臣杯、運輸大臣杯、沖縄県知事賞、朝日新聞社杯、NORC会長杯などのカップや楯がズラリ壮観の場で、各艇、メンバーの紹介は称賛の拍手が止まらなかった。特に、今回、同艇、同メンバーにて大レースに挑み、見事ダブルエースとなった〈シンドバッド〉の松本太一オーナーはじめ、高城昌彦艇長、小池孝ナビ、木原俊男デザイナーの紹介は、石原NORC会長よりの祝電を添えて、拍手と賛辞の熱気は急上昇した。

折しも、翌6月15日、パンナムカップ出場のため長駆出港する東海艇〈朝鳥〉の田村オーナーに、その航海の無事を祈り、またレースにおいての健闘を激励する乾杯が〈シンドバッド〉松本オーナーより贈られ、21時30分散会した。



(上)松本オーナーと〈シンドバッド〉の面々。(下)カップの数々。



第4回伊勢湾合同レース

鈴木史郎

昭和55年6月1日、伊勢湾合同レースに多数の参加をいただき、外洋帆走協会東海支部の各役員、各フリート・キャプテンに厚くお礼申し上げます。

回を重ねるにつれて参加艇も増え、また四日市恒例の大前夜祭にも多数の参加をいただくわけですが、それゆえに批判を受けることも多くなっており、我々も反省するところがあるように思われます。来年は漸新な企画により四日市以外のフリートも参加して運営されるよう協力をお願いいたします。

さて、今回の伊勢湾合同レースには、充分な準備期間があったにもかかわらず、レース当日までヤキモキの連続でした。レースの7つ道具、出艇申告書の未着、出艇申告書締切時刻になっても四日市へ回航してこない艇が多く、中には回航予定時刻をとくに過ぎてても到着しない艇もあり、パーティーの参加人数の把握もままならぬ状態でした。

5月31日0900、レース委員は日本万国博オーストラリア記念館に集合し、それぞれの分担の任務、あるものはパーティー、あるものはテnderサービス、あるものは受付と総勢25名の大所帯です。前日から降り続けている雨は、時には強く、その雨により視界が300mにも悪くなる状態です。その間もテnderサービスは休むことなく動き続けました。

4時過ぎには大雨洪水警報も発令され、職務上警報が発令されると、自分の家が出しても直ちに出勤しななければならない私にとって心配が更に募る。雨の激しくなった5時ごろになっても連絡のない艇が20艇近くあり、艇長会議が始まる6時になっても未だ到着しない艇も数艇ある。海上の視界も悪く、四日市港沖に行先を失った艇があるとのことで〈バックス〉にパイロットを頼む。艇長会議を30分遅らして始めたものの全艇揃わない。

7時になり予定通り前夜祭を始め宴が酣になったころ、1時ごろ津を出た艇が到着してないとの報を受け更にヤキモキ。海上は雨の為にもう真暗である。その艇もハーバーより約2km北側の富田港に無事到着したことを知らされ胸を撫でおろす。その後到着した艇もあったが無事全艇勢揃いし、前夜祭のフィナーレを迎えようとしている。その間、テnderサービス係は6時までの予定にもかかわらず大活躍している。雨のせいもあったが遅れた艇のために……。

無能な私には心配事があまりにも多かったためにパーティーの内容が頭の中に残っていない。が、無事に終わったらいい。片付けを終わって時計を見ると針は11時を指している。これから出勤しなければならない私は、スタート、フィニッシュを確認できないことを予想し、その打合せを行なう。0時に出勤し、豪雨による被害を聞かされ対策に追われるも、ヨット・レースが気になりスタートが心配になる。

東の空から次第に明るくなっていくが一向に警報は解除されず、スタートに間に合わなくなったもののスタートが気になり、一時隙をもらいハーバーに向う。〈トムボーイ〉が舫われたままになっている。〈オクトーバー〉が帰って来る。コミッティー・ボートの〈桃



ライダダンス(!?), 伊勢湾合同レース・パーティーにて

山)が見当らない。無事スタートしたのかどうかもわからない。心配になり車で埋立地の先まで〈桃山〉を捜しに行くが、ヨットのヨの字も見えない。どこですれ違ったのかハーバーに戻ると〈桃山〉がいた。2, 3のリコール艇があったらしいが、無事スタートした報告を受けとりあえず勤務に戻る。

12時になり一応勤務を解かれ、いつもの通り、一家4人で津の海洋スポーツ・センターに向う。朝食、昼食抜きで必死に車を飛ばしスポーツ・センターに着いたのが1時過ぎ、速い艇は既に舫われくつろいでいる。雨と無風に堪え次から次へとハーバーに入ってくる。完走25艇、レースは終わった。

多数の参加艇があったものの反省しなければならないこと、注意しなければならないことを列記しておきます。

- ①仮出艇申告は必ず期限までに行なう。
- ②出来る限り早く、遅くとも1週間前には回航を完了する。
- ③出艇申告は艇長会議までに済ませておく。
- ④パーティーにはできる限り参加する。
- ⑤セール・ナンバーを必ずつける。NORC又は会友艇の登録に協力を。
- ⑥帆走指示書を熟読し、コミッティーの指示を遵守する。

以上、基本的なことであるが、伊勢湾合同レースに限らず遵守しなければならないことである。またコミッティー側にも不備な点、反省すべき点が多数ありましたが、これらを糧にして次回は更に充実したヨット・レースにしたいものである。

ちなみに今回の出艇数39, 前夜祭参加134名。ありがとうございました。

伊勢湾合同レース報告

四日市ヨットクラブ レース委員 中西邦男

YYCとしては4月19日例会より準備にかかりコースを決定し、NORC東海支部山田帆走委員長と打合せし案内を作り、5月14日NORC東海支部例会にて案内書を配る。その後エントリーの申込みの艇の数を気にしつつメ切り日がかかる。

5月24日がすぎ事務局の谷口さんへ電話を入れると7~8艇位の申込があったとの返事、やはり出艇数が少ない。予定数の半分位である。そのためYYCとMORCとで出来るだけの出艇をする様にする。鈴木さんと電話で話合うと両フリートで25艇位との確認が出来るとの事、ほっとしてパーティーの人数、130人位、出艇が35艇位と予定が立つ。後は帆走指示書と出艇申告書を用意するだけとなる。その後山田さんと何回か電話で打合せをやるが、最後にスタートに使う器具が当日間に合うかどうかかわからないとの話になり、なにがなんでも当日はほしいと言って山田さんにたのみパーティーの最中に受取りほっとする。

パーティーを予定より1時間遅れで始める。30分位してから四日市第一ボートの小林さんより、津ハーバーを出た21ftが1艇まだ四日市ハーバーへ着いて居ないとの事、外は暗く雨がどしゃぶりで連絡の取りようがなく、YYCの役員一同どこかへ入港してくれればいいかと話合う。その内津ハーバーを先に出て来た艇より報告が入り、リーフの仕方を知らないので教えてきたとの事、一同アゼンとする。その時受付へ「今来ました」と入って来たので役員一同ほっとする。

パーティーが終り、各人各艇へ帰るも、3人ほど落水者有りとの事、ケガはなかった様子。

明けて6月1日4時30分頃より仮スタート。各艇機走で出港して行く。コミッティー・ボート〈桃山〉も出港用意終り、客待ちとなるもプレス関係が一人も来て居ないとの事。いそいで出港する。四日市港内で1艇機帆走をして居る艇を見つけて注意する。艇長会議で言い、案内書、指示書共書いておいたのに未だ忘れた者もいる。

四日市港入口にて〈桃山〉のスクリュウに何か巻込んだのかスピードが6ノットより3ノット位に落ち、定時にスタートは無理と判断、遅れる様子。港外は風、うねり共大きく、先行するレース艇はかなり苦勞している様子。スタート位置へ着いて、40分遅れの6時40分スタート、リコール4艇あり再スタートさせる。さらにスタート位置へ30~40分遅れてくる艇あり。それらの艇もスタートOKとして〈桃山〉は引返す。

四日市ハーバーへ着くと同時に、山田帆走委員長と中西とで津ハーバーへ車にて行く。

〈IHO〉がファースト・フィニッシュ。その後表彰式あり、無事終了する。

伊勢湾合同レース及びパーティー

YYC 阿部嶺男

55・6・1 第4回伊勢湾合同レース成績表(四日市一津)

YYCとして担当第3回目であり、準備委員会が結成され、例年通り各担当割振りが決定され、各人の意志統一の基に、立派な合同レースを催す事が第一と、全員が同じ気持を持って運営に当ることとなった。

さて、恒例のパーティーであるが、各方面より非常に好評との話もあり、前年以上に企画したいと、パーティー担当部所ははりきってみたものの、昨年度はエントリー艇19艇に対し、パーティー参加は100名であり、はたして、今年度は何艇のエントリーがあるか、又、パーティー入場数はどれだけか？ 種々難問題の壁に当たってしまった。

レース委員長以下、各関係者のきめこまかな打合せを再三行ない、各フリートに対し、電話作戦によるエントリー数の把握を行ない、支部帆走委員長である山田氏のご協力をお願いし、エントリー数を増す事に全力投球を行なった結果、前夜祭迄には41艇のエントリーがあり、一同ほっとした。

しかし5月31日迄に、当YYC迄回航した艇は少なく、当日5月31日には、大雨警報が発令され、各フリートより回航艇には、誠に気のどくな気象条件であった。

この様な条件の中で遠方フリートより回航し、参加された艇に対しこの場をお借りして、深く感謝致します。毎年のことながら、このファミリー的な合同レースを企画運営するに当り、思う事は、前夜祭の人数の把握に悩む事であり、又、フリート各位からのエントリー数の状況がむずかしく、レース運営に大きな影響がある事でもあります。

第1回目より、エントリー数が減少して来ている事に、皆さんも是非お考え願いたい。何故このような状況となるのか、PRが不足なのか、又レース運営に不満なのか、コースに問題があるのか、同じ伊勢湾、三河湾の海面の中でエントリー数の増減があるのか、我々YYCとしては非常に苦しむ事でもあります。

今後、年間の合同レース運営に当り、各フリートの体制によっては、非常に運営上問題があると考えます。

さて、レース結果であります、別紙の通り、当日の天候条件により、参加艇39艇中25艇がタイム・リミットいっぱいフィニッシュとなっており、スタート後、微風、強風、うねり等の各種条件があり、レース展開としては、なかなか面白いレースとなったと思われます。最後に本レースにご協力下さった各フリート及び伊勢湾海洋スポーツ・センターに誌面をお借りして厚くお礼申し上げます。又、一生懸命、本レース運営に参加したYYCの皆さんにも厚くお礼申し上げます、と共に、今後、益々参加艇が多くなる事を切望し、YYC代表としてお願い申し上げます。

艇名	TCF	所要		修正		クラブ 対抗 得点
		時間	時間	時間	順位	
TWENTY-NINE	0.6843	h m s D N F	h m s —			39
赤とんぼ	0.6807	6-06-05	4-09-12	6		6
SILVER WAVE	0.6662	6-35-51	4-23-43	16		16
ARCOBALENO	0.7273	D N F	—			39
BIG HERO	0.6924	6-14-19	4-19-11	10		10
PETER PAN'76	0.6662	D N F	—			39
ちやふるⅡ	0.6783	6-32-22	4-26-09	18		18
サンライズ	0.6783	6-36-24	4-28-53	19		19
NOAH	0.6662	6-33-44	4-22-18	13		13
ぼっかす	0.6878	D N F	—			39
くんてるⅢ	0.6924	6-19-10	4-22-32	14		14
HARIMAOⅢ	0.7226	D N F	—			39
富羊	0.7322	5-16-30	3-51-44	3		3
JUSTⅢ	0.7560	6-11-45	4-41-03	24		24
ZERO	0.6890	6-06-24	4-12-27	7		7
YUKI LADY	0.6662	6-32-47	4-21-40	12		12
KOTOⅡ	0.6662	6-13-37	4-08-54	5		5
CANDY CANDY	0.6771	D N F	—			39
TOM BOY	0.7258	D N S	—			39
ジョナサンⅡ	0.6771	6-39-34	4-30-33	21		21
桃太郎	0.7796	6-06-00	4-45-20	25		25
IHO	0.7448	4-56-37	3-40-55	1		✕
SINDBADⅡ	0.7560	6-04-59	4-35-56	23		23
ガリバー	0.6783	6-30-52	4-25-07	17		17
ロンサムレディⅡ	0.6662	D N F	—			39
QUERIDA	0.6886	5-44-44	3-57-23	4		4
COO COOⅡ	0.6759	D N F	—			39
桃青	0.7016	6-31-26	4-34-38	22		22
EQUATORE	0.6759	D N F	—			39
HAMMING BIRD	0.6759	D N F	—			39
バレンタインⅡ	0.6807	6-19-25	4-18-16	9		9
OPA	0.7226	6-14-21	4-30-30	20		20
WING OF CALIFORNIA	0.6878	6-07-16	4-12-36	8		8
ブルー	0.7237	D N F	—			39
オクトーパー	0.6783	D N S	—			39
メルキュールⅡ	0.6807	6-23-42	4-21-11	11		11
ミストラル	0.6878	D N F	—			39
アルバトロスⅡ	0.6662	6-35-40	4-23-36	15		15
ミールV	0.7620	5-00-11	3-48-44	2		2

クラブ対抗

- ①YYC ④ 富羊, 赤とんぼ, ZERO
- ②MORC ④ バレンタインⅡ, BIG HERO, OPA
- ③幡豆 ミールV, JUSTⅢ, 桃太郎
- ④OYC QUERIDA, メルキュールⅡ, COO COOⅡ
- ⑤MORC ⑥ ガリバー, ちやふるⅡ, サンライズ
- ⑥MORC ③ WING OF アルバトロスⅡ, CALIFORNIA, ロンサムレディⅡ

「第30回大島レースでの優勝」

第30回大島レース成績表

帆走委員長 鎌田 稔

〈GO20〉 金指昭郎

我々の〈GO20〉にとっては、初レースの大島レースで優勝できたことは大変うれしく、又、大変ラッキーだったと思って、レースに参加した皆様に感謝（本当は風と天気的神様に感謝）しております。

〈GO20〉は昨年11月に進水し、本年の5月のレースから出場を目標に、色々な準備をしてきました。この艇は日産自動車(株)が新たに開発した「NISSAN 30」（東京ボートショーに展示されたもの）と同一タイプで、渡辺修治氏をチーフとする日産ヨットチームの最初のオリジナル艇です。

〈GO20〉は、ジーゼロニーゼロと呼ぶのが本当のようですが、皆様（レース・コミッティー）は、ゴーンジュと呼んでくれましたので、これからはその呼び方が良いのではないかと考えています。大変おかしな艇名と思われるでしょうが、この艇名は、日産ヨットチームが、所属する会社のコードネームを基に考えられた珍名だそうです。

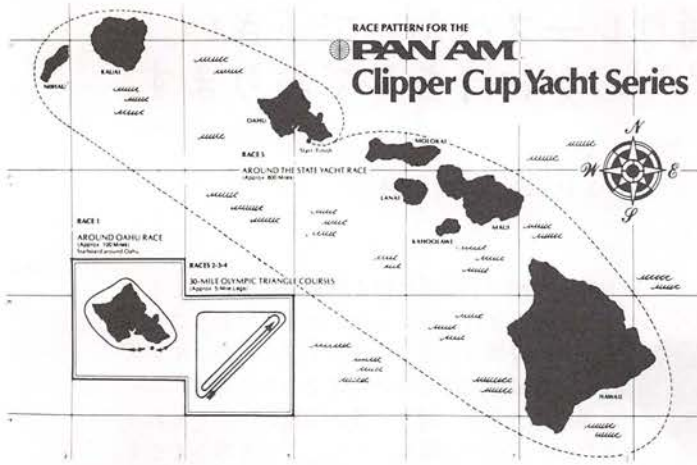
これから、苦楽を共にするメンバーを紹介します。ファースト・セール羽柴（セールトリマー）、高橋（第1ヘルムスマン）の両君、明治大OBの木村（第2ヘルムスマン）、法政大OBの疲れを知らないタフな芳原（皆のやらない総ての作業）と、何にもスキッパーの私（金指）の5名です。

5月からのレース出場ということで、最初は沖縄レースにでもと思っておりましたが、皆の都合が悪く、大島レースからということになり、5月の初めから数回の練習と、レース用のチューニング（大変不完全なもの）を行ない大島レースに臨みました。レースの1週間前に、羽柴君が「どうしてもセールの型とゼノア・トラックの位置が合わない」と言うので、短い新しいゼノア・トラックを、始めのもの少し外側に新設しました。ただし、レースの二、三日前に取り付けたので何のチェックもせずにレースに臨みました。これが後で大変な苦勞になることは誰も知らなかったのです。

全員朝8時に佐島マリーナに集合し、積込備品や、食料、水のチェックを終えて、スタートの新宿湾へ向ったのですが、まず最初のトラブルは、長者ヶ崎沖でプロペラに海草が引っかかってしまいどうやらはずれたと思って、スタート地点にたどりついたのですが、誰ともなく艇をヒールさせてチェックしたら、まだ大きな海草がプロペラについているのではないかと。時計を見れば、スタートまであと15分。高橋君があわてて、パンツ1枚で海へ。苦勞の末海草を取り除き、高橋君を引き上げて時計を見れば、スタート8分前ではないか。もう気が動転して、なかなかセールの選択が出来ず、最後に選んだのがNo.2ゼノアのフルメイン、この

クラス	艇名	所要時間	T C F	修正時間	グループ	クラス
I	SUNBIRD V	14-29-53	0.8877	46331	①	①
	CONTESSA VI	16-36-08	0.8397	50187	4	②
	BIG APPLE	16-39-42	0.8465	50774	5	3
	FUJI III	22-03-16	0.8592	68217	20	4
II	GEKKO VI	16-49-58	0.8132	49278	2	①
	ROCINANTE	16-38-09	0.8248	49396	③	②
	雲柱	18-20-00	0.8105	53493	6	3
	裕明	19-30-31	0.8301	58298	10	4
III	光	19-41-53	0.7825	55489	8	①
	竜王	22-24-59	0.7796	62912	16	2
	SOLTAS II	23-25-12	0.8068	68022	19	3
IV	龍飛 III	20-11-27	0.7530	54733	7	①
	TIDA	20-39-08	0.7620	56653	9	②
	DOZEN A	22-03-13	0.7540	59862	11	③
	海猫	22-06-01	0.7550	60068	12	4
	FORTY	22-26-39	0.7540	60922	13	5
	VEGA V	22-40-18	0.8550	61621	14	6
	祥鳳	22-19-03	0.7670	61623	15	7
	天城	23-25-05	0.7540	63565	17	8
	MASTEYNA III	24-33-55	0.7560	66856	18	9
V	GO20	22-13-16	0.7258	58061	①	①
	NIMBUS-2	22-13-48	0.7269	58172	②	②
	KARASU	22-12-53	0.7333	58644	③	③
	EXCEPT ONE	22-46-11	0.7290	59756	6	④
	TORNADO II	23-02-49	0.7269	60310	9	⑤
	CHUBURINKO V	23-07-09	0.7248	60324	10	6
	MERLUSA V	23-15-35	0.7290	61042	11	7
	SAMOA III	23-43-07	0.7226	61700	12	8
	HIPPO	23-42-57	0.7237	61787	14	9
	KELONIA	23-41-09	0.7248	61802	15	10
	桃李 II	23-39-28	0.7258	61814	16	11
	ACADEMY V	23-40-17	0.7258	61850	17	12
	TSURUGI	23-42-51	0.7258	61962	18	13
	JE REVIENS III	23-44-42	0.7258	62042	19	14
SERABI III	23-40-39	0.7290	62139	20	15	
POINCIANA	24-43-21	0.7226	64312	21	16	
VI	RODEM V	23-45-02	0.6913	59107	4	①
	TRACER	23-45-36	0.6947	59421	5	②
	PEGASUS	24-10-55	0.6890	59980	7	3
	TOMAHOWK III	24-27-47	0.6843	60264	8	4
	LIMBO	24-52-01	0.6901	61778	13	5

セールのバランスでよいのかどうか全然自信がなく、5分前に時計合せを行ない、いよいよスタート。高橋君はもぐった為に多少バテ気味、初レースというのは色々な事が起るなあーと思いつつスタート。何んと我々の周りは、「ピーターソン30」群団で、これは大失敗。特に登り角度の良い艇の真ん中になってしまった。それにしても、艇速はあるのだがどうしても登り角度が大変悪い。おかしいおかしいと思いつつ走りつづける。風も強まり、100ジブに交換することになり、初めて気がついたのが、ゼノア・トラックの長さがたりなくて、No.2ゼノアがきちっと引けていなかったことでした。これで登り角度が悪かったのはわかったのです



パンナム・クリッパーカップ1980

日本代表艇に〈雲柱〉, 〈朝鳥〉, 〈TIDA〉の3艇

きたる8月1日より17日まで、ハワイのオアフ島を中心に開催されるパンナム・クリッパーカップ・レースのナショナル・チームが決まりました。各艇回航に、整備に、チューニングにと励んでおります。

又、6月13日のミーティングでチーム・キャプテンを〈雲柱〉のオーナー・スキッパーである佐々木研一氏におねがいし、ナショナル・チームとしての活動も始まりました。

今回ナショナル・チームには次の3艇が決定しております。

艇名	セール・ナンバー	クラス	オーナー&スキッパー	デザイナー	LOA×B×D	レーティング(ft)
雲柱	J-2611	YOK 40	佐々木研一	横山	12.2×4.26×2.21	30.0
朝鳥	J-2477	DUB 37	田村 慎一	E・デュボア	11.2×3.58×1.98	27.6
TIDA	J-2501	U-35	伊志端 亮	歌田	10.5×3.55×1.85	24.9

(以上3艇がナショナル・チームです)

このほか〈VEGA〉の古川保夫氏がチャーター艇(ラブレース F・38)にて参加されます。

表でおわかりのように、外国のナショナル・チームの艇及び前回出場の日本チームの艇に比べて小さな艇での参加となっておりますが、各艇をみていただきますと強風指向のメディアムリグ艇をそろえ、ハワイでの気象・海象を考えますと、“山椒は小粒でピリリと辛い”日本チームであります。

夏期休暇でハワイに行かれる方々がありましたら、現地にての応援をおまちしております。

尚、レース・スケジュールは次の通りです。

- 第1レース 8月1日スタート オアフ島1周 (100M)
- 第2レース 8月4日 〃 オリニック・コース (30M)
- 第3レース 8月5日 〃 〃 (30M)
- 第4レース 8月7日 〃 〃 (30M)
- 第5レース 8月10日 〃 ロング・オフショア (780M)

表彰式 8月17日 ワイキキホテル 1800から
ワイキキ・ヨットクラブの住所は下記の通りです。

Waikiki Yacht Club

1599 Ala Moana Blvd, Honolulu, Hawaii 96814

(チーム・キャプテン 佐々木研一)

が、この遅れを取りもどすのが大変。100ジブに交換してからは艇速も登り角度も良くなり、〈カラス〉〈ジュルビアン〉を初めとする先行5艇に追いつき、初島回航ではハーフトンの3番手になり、まあひと安心。

初島をギリギリでかわして大島へと思ったのですが、初島を出たところが潮が強いを感じて、伊豆半島に取りつくことに決めたのがまた大失敗。カームをくらって、1時間半ライト・ゼノアとスピンを交互に上げて、大奮闘。皆は、No.2ゼノア程度でヒールをして遠ざかって行き、最後にはトトンまでが行ってしまった。もうあきらめながらカームを脱出。でも皆大島でまわって来れることを期待して大島へ。千波崎沖で後ろを見ると15隻位がいるのではないかと!! 又前を見ると15隻位がすぐ前で止まっている。ここからレースのやり直しと思ひ真面目にセーリング。岡田沖で〈ジュルビアン〉と〈チュプリンコ〉を抜いたが、前方にまっ

たく艇速の同じ艇が1隻だけいる。夜明けと同時にそれが〈カラス〉であることを確認。城ヶ島沖で〈カラス〉をとらえたものの、カーム。後ろから〈ニンバス〉が追いついて来る。微風の中でフィニッシュまで3艇でデスマッチ。レーティング上、我々は〈ニンバス〉の前にいなければならないので、〈ニンバス〉をマークしながらフィニッシュへ。名島沖で〈カラス〉には先行されたが〈ニンバス〉を押さえきってフィニッシュへ。フィニッシュと同時に勝ったと思い全員でニンマリ。初レースで優勝。大変幸せなレースだった(本当はトラブルが多くてつらかったが)。

終了後のパーティーも大変さわやかな気持でカップを受け取り、全員で大喜び。是非この感激を何回でもと皆で約束をし、次回からのレースへ臨むことになりました。皆様どうぞよろしくお願ひします。

阿波踊りレースへおいで下さい。 〈BIG PAL〉がお待ちしております。

〈BIG PAL〉大川 勲

が命を賭して闘う悲愴感に似た感動があると言えるでしょう。たとえ賞品は安っぽいカップであっても、レースの優勝を目指して最新デザインのラインブと、艀装を気にしなければならないのは、レース派のオーナーの悲しい性。沖縄レースがおわったとたん、次は小笠原レースだ、などと思うのです。

私が、ヨットを始め
て三年が経ちました。モ
ーターボート、漁船と乗り
つぎヨットへ辿りついたの
です。最初は、レースなどあまり
やる気はなかったのですが、皆と一緒に走っているうちだんだん欲が出てきたのです。優勝は出来なくても自分より小さな艇に負けたくないという切な望みが、いつしか絶対に速く、しかも優勝できる艇を持ちたいという願いに変わったのです。

アドミラル・カッパーの山田トゴ先生のような訳にはいきませんが、徳島のレースでは絶対トップを走れる艇という訳で、それまでのハーフトンに変えて、ビーターソン42の〈ビッグパル〉を伴侶とすることになったのです。昨年4月のデビュー戦である牟岐大島レースで、強風だったこともあり他を圧倒する走りを見せて完全優勝したのが泥沼へのめりこむ契機になったのです。その辺の心情はレース派のオーナーの皆様には十分共鳴してもらえらることでしよう。

その初勝利が沖縄レース挑戦への宣言となり、その前哨戦としてのビッグボート・レースへの参加となったのです。今年の真冬2月、サントピアで行なわれたビッグボート・レースの、大袈裟に言えば、身体を張ったようなスタートのあの恐怖感を伴った緊張と興奮は、他のどんなスポーツでも味わうことのできないヨット・レースならではのものではなかったでしょうか。それに比べると、沖縄レースは、陸上の百メートルのスタートに対比するクロスカントリー、あるいは、マラソンのそれに似て、ある意味ではのんびりした所はあるものの、830 マイルという初めて経験する距離を想像以上に過酷な低気圧の洗礼を受けざるを得ないだろうという不安を感じながら、それと裏腹に未知のものに対する憧憬と期待を抱くに十分な迫力があつたと思うのです。そこにはきれいに整備されたグリーン上でのホールインワンで味わう喜びとは全く異質の、男

ヨット・レースはシビアであればあるほど、その後の風呂の味は大きいことは言うまでもありません。しかし、その一方でお祭りレースと言われるレースには、又別の楽しさがあります。NORC伝統のパール・レースと並んで、我々TOSCの阿波踊りレースも、すっかりヨットマンの年中行事になりました。当初6艇の参加で始めたこのレースも、昨年は113艇が参加するという大レースに発展しました。このレースの参加艇がここまで増えたのは、

- ①ちよんどお盆休みであること。
- ②コースが比較的短くて楽なデイレースであること。
- ③参加資格にこれといった制限がなく、誰でも気軽に参加できる。などの理由が考えられますが、やはり何と言ってもレース終了後、参加者全員でヨット連を組んで踊りに繰り出す面白さがあるからでしょう。

今年はこの阿波踊りレースも第8回目を迎える訳ですが、レースは例年通り8月14日に行ないます。6月に入ったばかりの現在でもすでに10艇ほどの申込みと問合わせがあり、参加艇は、昨年よりさらに増えそうな気配です。参加艇が増えるということは、我々運営側にとっては嬉しいことなのですが、それに比例して、参加艇の皆様にかに楽しんでもらえるかという苦勞も大きくなります。なにしろ参加者が、500名に達する訳ですから、阿波踊りに繰り出すだけでもいろいろな難題が生じるのです。昨年は、表彰式とパーティーは、体育館を借用して行ないましたが、こちらの方も規模が大きくなったがための問題が生じています。そこで今年は、例年と違った新機軸を打ち出した運営にしなければ……ということで、現在、クラブの中に阿波踊りレース実行委員会を設けて、いろいろなアイデアなどを検討しています。昨年は艇長会議の際に、NORCの歌田道教さんを招いてレーティングの勉強会を行ないましたが、今年はそれをさらに発展させて、デザイナー、セール・メーカー、造船関係者、有名スキッパーなどによるシンポジウムを行ないたいと考え

ています。新しいアイデアを盛り込んだ今年の阿波踊りレースに御期待下さい。阿波踊りレースは、お祭りですが、例年数多くの最新レーサーが参加します。勿論、船令十年以上という古参艇も堂々と参加できます。

百艇以上のスピンの花を見る機会は、そうざらにありません。

慶応ネオンパの皆様ほか、関東の方も是非とも、阿波踊りを踊りに来て下さい。

お待ちしております。

もちろん、わが〈ビッグパル〉がファースト・ホーム総合優勝を頂く積りです。

阿波踊りレースの案内が出来ておりますので、T O S C事務局へ、葉書か電話で請求して下さい。

徳島外洋帆走クラブ

徳島市万代町ヨット通り6の24



〈ビッグパル〉オーナー、大川氏(右)

シーマンライク内

T E L 0886 (25) 3706



玄海 だより

「サンフランシスコよりお誘い」

〈ホンキイトンク〉林 基

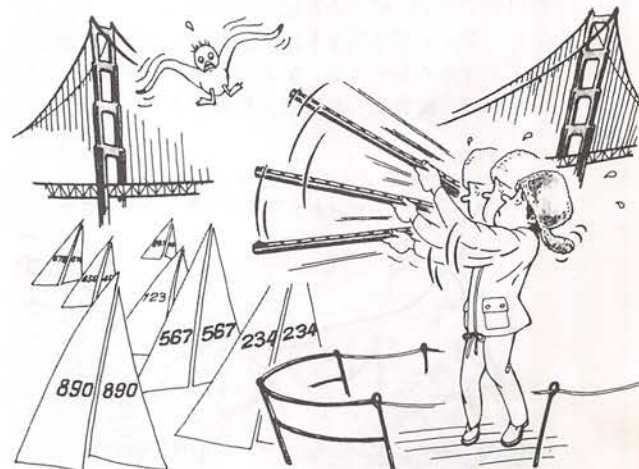
今頃は玄海ウイークも終り、ちょっとした空白状態の玄海支部の皆様ではないかと思ひます。出発に際しましては超盛大な歓送をしていただきながらずっと御無沙汰で申し訳ございません。こちらに来て以来、私としては考えられない位酒も絶ち、〇も絶って仕事一途に打ち込んで来ましたので、残りの時間も少なくなって来た事だし、少しは遊んで帰ろうかと考えているこの頃です。(かげの声：YES, WE BELIEVE YOU)。

先ず手始めにと私がかねてより興味をいだいていたJ-24のビルダーであるパフォーマンス・セールクラブ社に電話してみたところ、そこのオヤジさんダン・トラスク氏いわく、今週末にサン・ラファイエルでJ-24のレースをやるので見に来ないかとの誘いを受け、サンフランシスコからゴールデンゲイト・ブリッジを

渡り北へ15分位のその町へ早速出かけて彼に会い、コミッティー・ボートに乗せてもらいました。

コミッティー・ボートは60フィート位の超豪華モーター・クルーザーで、オーナーはデーヴィット・クロケット氏、西部劇の勇者と同姓同名。又艇名も同じです。人手不足という事で私は音響信号のガン係りという事になりましたが、ガンといっても本物の連発式シヨットガンで実弾使用です。予告信号の場合本部船のまわりにはまだレース艇がウロウロしているので、なるべくレース艇を撃たない様にとの注意でした。「なるべくうつな」……考え込みます。

ところがレース海面に到着したところ、あるレース艇がクルーが足りないで誰か乗ってくれないかと言って来たので勇躍(ノ)私が乗りうつり、9ヶ月のブランク後のヨット・レースとなりました。船は〈JAW BRAKER〉というおっかない名前のはおやじと20才、17才の息子が乗りこんでいるファミリー・レーサーでした。レースそのものは集まりが悪く7隻のレ



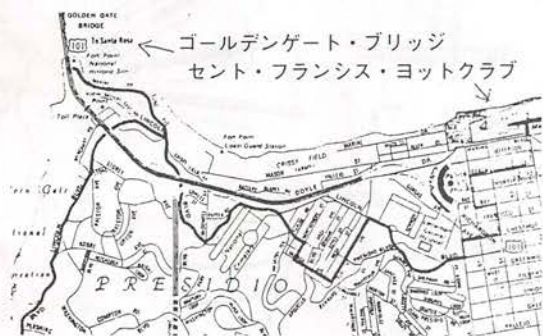
(イラスト：柳沢昭子)

ースでしたが、クルーとしての私の大活躍(?)のおかげで、2日間でオリンピック・コースを4レースやり、結局3位入賞でおやじがトロフィーを受け大喜びでした。非常に楽しいレースで、特に1日目の夜はマリン・ヨットクラブの豪華クラブハウスでデキシーランド・ジャズバンドつきのディナー・パーティー、2日目は表彰式シャンペン・パーティーといった具合です。

1日目の夜はコミッティー・ボートのオーナー、クロケット氏の好意でその船の超豪華ベッドに我が身を横たえましたが、こんな大きな「家」で一人で寝た事のない私、久し振りのレースの興奮も手伝ってなかなか寝つかれませんでした。なにしろキャビン、いや家の中はオールエアコン(ノ)台所には冷蔵庫、全自動洗濯機、乾燥機、製氷機といった具合です。

又感心した事がひとつあります。どこのクラブにも共通する様ですが、レース・コミッティーを楽しみにしている人達が必ずいて、彼等はレース運営の技術を誇りにしており、その見事な運営振りには驚きました。その様な人達を我々も欲しいですね。(かげの声：賛成)

さていよいよ本題に入りますが、J-24・ノースアメリカン・チャンピオンシップが8月10日から16日迄、サンフランシスコの「セント・フランシス・ヨットクラブ」がホストクラブとなって行われる予定です。先日野中君(ヨットイング福岡)に電話で知らせておきましたが、もし「ジグザグ」のパンナム・クリッパーカップ不参加となったら、こちらの方に日本からエントリーを果したいと考えていますが、如何でしょう? 8月5日位(最小限)から16日迄つづせる腕ききのレーサーのオーガナイズに御助力下さい。80艇のエントリーが見込まれていますので、チャーターがなかなか困難かとは思いますが、私自身すでに何人かのオーナーと知り合えましたし、もし参加となれば何とか手に入れられるのではないかと考えています。人選はともかくも参加可能の知らせを受け次第艇をおさえたいと思いますので、早急のお知らせを待っています。オリンピック・メダリストも何人か参加する非常にコンペティティヴなレースで、あのゴールデンゲート・ブリッジを背に80数艇のJ-24群、想像するだけでじつとし



ておれない心境です。この気持ちお察しいただけると思っています。昨年のワールドカップとほぼ同規模のレースと予想されますので、その時の記事(SAIL誌)を同封します。吉報を鶴首の思いで待っております。

サンタクララにて 5月22日(一昨日40才になりました)。

広報係注： 上記は昨年8月渡米された林基氏(福岡大学教授)から大原支部長へ送られてきた私信ですが、ユニークな内容だったので先方の御諒解をいただいて記載しました。又林先生御自身、力を入れていらっしゃるJ-24レースも知らされ、「我と思わん者は名乗り出よ」という事です。同封されていたSAIL誌のワールドカップ成績表中、「ホンキイトング」の艇名を見つけ、林先生のヨットと同名なので面白いと思いました。8月上旬といえば夏界灘も猛暑、ベタ風ぎのイライラ季節、ひとつ太平洋をひと飛びしてサンフランシスコへ行こうじゃありませんか?

全国高校総体ヨット九州地区予選(6月15日)

- | | | |
|----|-------|------------------------------|
| 男子 | スナイブ級 | ①唐津西(佐賀) ②福岡(福岡) ③長崎総科大付(長崎) |
| 男子 | F・J級 | ①修猷館(福岡) ②日南工(宮崎) ③唐津東(佐賀) |
| 女子 | スナイブ級 | ①唐津東(佐賀) ②唐津西(佐賀) ③鹿児島(鹿児島) |
| 女子 | F・J級 | ①唐津商(佐賀) ②博多女商(福岡) |

(以上が全国高校総体出場校)

夢は日中ヨット・レース

小戸ヨットハーバー公社 山崎源兵

戦後初めて中国東北地区(旧満州)への政府主催の慰霊団「東北地区死没者遺族友好訪中団」に福岡県代表として参加し、4月30日から10日間の日程で、去る5月9日帰国しました。ヨットに関係のない話ですが、訪問先は、瀋陽、長春、ハルビン等で、ハルビンには旧満州国時代、日本人と白系ロシア人で結成された「ハルビン・ヨットクラブ」がありました。35年振りに訪ねた中国東北地方は、一見さして変りはないように見えても相当変化している感じを受けました。

そのひとつは、中国人の表情がキリッとしている事で、新しい国作りに邁進している人々の顔です。勿論他国の支配下にあった昔と、自分の国だという意識の相違はありましようが、なにがなんでも自分達の手で国を築き上げる炎の様な意気を感じられ、その若々しいエネルギーを頼もしく思いました。色々な面で現在の日本と比較してみると、30年位のおくれを感じます

が、今後何年か経てば我が国に追いつきやがては追い越すのではないかと思います。

又、中国の方々とも遠慮なく話しましたが、スポーツの盛んな現在の中国で立ちおくれるのがヨットのようで、先方も全くその通りですとおっしゃっていました、今年（1980年）の8月に日本からヨットのコーチ2名が中国に派遣される事を伝えましたら、とても喜んでおられました。中国は皆さんも御存じのように「南船北馬」の国、ヨットの話をしたのが北馬の方面だった故か具体的な意見は聞かれませんでした。上海方面で船の話をするればヨットに関する意見がもっともっと聞かれた事と思います。

中国の人達の顔の話から横道にそれましたが、第二の変化は土地です。瀋陽から長春を経てハルビンに至るまで延々とよく耕やされた農地が続く、旧満州時代は所々に荒地があったり、樹木も少なかったようですが、今は鉄道沿線に木が植えられ、部落と部落を結ぶ街道にも整然と並木が続いていました。

今回の旅行中、北京外交部アジア局の宋黎明氏と一緒にしたので色々お話を伺う事が出来ました。ここでも又立ちおくれるヨット界の話と、8月に日本ヨット協会から技術指導の為派遣されるコーチ2名の話を出し、ついでに中国の方をヨット技術研修という形で日本へ派遣されませんかと持ちかけましたら、よく考えておきましょうとの返事でした。又、福岡のヨットマンが自分のクルーザーでの訪中を切に希望している事を伝え、実行可能かどうかを打診したら「具体的な案を出して下さい——つまり訪問希望港、都市名、日程等をいただければ検討してみましようという答でした。中国側が港さえ開放して下さいれば、東シナ海を舞台に「遣唐使レース」(!)も出来るようになるでしょう。

ハルビンで中国のテレビ放送を三時間程見せていただきましたが、天気予報はありません。おそらく気象通報等もないのではないのでしょうか。人民日報にもやはり天気図は掲載されておられません。気象情報の少ない事が「遣唐使レース」等を実施する場合のウイーク

ポイントになる可能性もあり、日本のように気象衛星ひまわりからの写真をテレビで放映するという便利な事もしばらくは望めないでしょう。

私が育った大連（現旅大市）に満鉄の方々が主として活躍していた大連ヨットクラブがありました。昭和12年頃の事で、使用艇はA級ディンギーと国内5メートル級だったと記憶していますが、大連の星ヶ浦海水浴場を帆走しているのを子供だった私はただ珍しくて一日中眺めていたものです。同じ大連の鏡ヶ池という小さな池は、冬場はアイススケート場、春から夏にかけては貸ボートがずらりと並び、そこに一夏貸しヨットが浮かんだ事がありました。A級ディンギーでなく、ガブリグの10フィート位のディンギーでしたが、帆走もろくろく出来ない中学生がそれを借り出し、池の真中で見事沈！ その頃小学校5年生だった私は「ヨットって恐しいな」とつくづく思ったものです。ハルビンでは松花江の中洲の太陽島の岸に係留されていた国内5メートル級のヨットを4、5隻見ましたが、誰のヨットだろう位の感覚しかありませんでした。その頃は日本国内でも今皆さんが乗っているような外洋ヨットは殆ど無く、ディンギーがヨットだと思われていた時代ですから、この40年の時の流れの速さに感無量です。松花江の岸辺に立つと色々な思い出が走馬灯のようにかけめぐり、美しい流れは揚子江の雄大な流れに自然に重なっていきます。

今回の最後の訪問地は揚子江の支流黄浦江の両岸に広がる上海市で、揚子江は長江とも呼ばれ、流域面積約1775000 km² 長さ約5200 km、川の長さにおいては米国のミシシッピー河について世界第4位のこの河を、いつの日か自分のヨットで帆走可能な所迄遡ってみた、と思います。もう気持はすっかり長江の上であり、早速チャートと水路誌を手に入れました。上海から漢口市迄の間に20数ヶ所陸から引張って貰わなければならない所もあるようですが、長江のチャートをためつすがめつ眺めていると夢が徐々にふくらんでいくようです。長江での江上レース等楽しそうではありませんか？ 先づ上海と南京を結ぶレース、回を重ねる度に距離をのばし、最後は長江を上れるだけ上って最長距離の帆走艇を優勝にする……。又は洞庭湖内でのレース、東シナ海ばかりでなく渤海湾内で旅順・天津レース等々。手初めの「遣唐使レース」にしても史実に基づいて南路、中央路、北路にわけたら面白いでしょう。明日5月31日、広州・福岡姉妹都市締結一周年を記念して来福中だったパンダ夫妻が帰国しますが、来年は二周年を祝って鹿児島県の坊ノ津あたりから広州へ入る親善クルージングは如何でしょう？ パラエチーに富む素晴らしい海域に面している九州ならではの夢です。中国に外洋帆走協会が早急に設立される事を願うと同時に、隣国朝鮮半島の問題も平和に解決され、近隣の国々の人達とヨットを楽しむ時が早く来る事を切望してやみません。



「異国に眠る同胞の皆様の御冥福をはるか博多より祈ってます。」



NORC協会ニュース

委員長会議開催さる

1. 日時 55年6月3日 18:30～21:00
2. 場所 船船振興ビル10階会議室
3. 出席者 各委員長12名及び事務局3名
4. 討議内容
 - (1) 昭和55年度事業実施に当り、現在までの問題点等を検討し、協会内の意思統一を計った。
又、各委員会は今日の検討事項を踏まえて2週間以内に細部のつめを行なうことになった。
 - (2) 各委員会委員の一部変更等に伴う委員の再確認が行なわれた。
 - (3) 昭和56年度予算作成作業日程が了承され、6月中に各委員会における予算原案を作成し、以後調整作業に入ることとなった。
 - (4) J24等のセール番号を当協会のセール番号にする事について、外国の事例を調査の上認める必要がある場合は理事会に計ることとなった。
 - (5) 昨年のファストネット・レースの事故報告書を中心に、変化の激しい近代ヨットのあり方について我々の考え方を整理し、それをORC、IORを通じて反映せしめるため、理事会、専門委員長会議等で充分討議する必要があると認められ、近日中に開催することとなった。
 - (6) 各レースの入賞者に対する持ち回り杯については、今後はレプリカとして楯を渡すこととして、その見本が紹介された。(事務局)

各委員会委員の紹介について

昭和55年4月7日付で委嘱された、日本外洋帆走協会各委員会の委員は、その後多少の変動があった。又、未だ充分周知されていない向きも見受けられますので、ここに改めて掲載することに致しました。

いよいよ本格的なシーズンを迎えます。ご活躍を期待致します。(事務局)

● 総務委員会

- 委員長 清水栄太郎
委員 大儀見 薫 (会報小委員長)
鳥山 睦郎 (財務小委員長)
塩川 孝二 (駿河湾支部長)
都築 勝利 (東海支部長)
三井 祥功 (近畿北陸支部長)
秋田 博正 (内海支部長)
岩田 行史 (西内海支部長)

- 大原 敦 (玄海支部長)
城間 祥行 (沖縄支部長)
嶋田 武夫
小林和太郎

● 会報小委員会

- 委員長 大儀見 薫
委員 近藤 禎之 高坂 武雄

● 財務小委員会

- 委員長 鳥山 睦郎

● 計測委員会

- 委員長 武市 俊
副々 嶋田 武夫
委員 倉本 泰治 今北 文夫 金指 昭郎
林 賢之輔 高井 理 沢地 繁
櫻井 常雄 歌田 道教 遠藤 真
高橋 太郎 杉山 典彦 都々川 修一
大橋 且典 横山 一郎 平野 雅一
福島 甫 (東北方面地域指導員)
伊藤 静美 (関東方面地域指導員)
田中 龍雄 (内海方面(I)地域指導員)
飯塚 功二 (内海方面(II)地域指導員)
増山 豊 (北陸方面地域指導員)
西田 兼義 (駿河湾方面地域指導員)
花川 幸一郎 (東海方面地域指導員)
山添 素雄 (近畿北陸方面地域指導員)
齊藤 彰 (九州沖縄方面地域指導員)

● 技術委員会

- 委員長 渡辺 修治
委員 嶋田 武夫 武市 俊 野本 謙作
松木 哲 戸田 邦司 歌田 道教
横山 晃

● ルール委員会

- 委員長 平松 栄一
副々 石井 正行
委員 清水 泰治 尾崎 博 岡田 豪三
鈴木 忠 鳥本 洋一

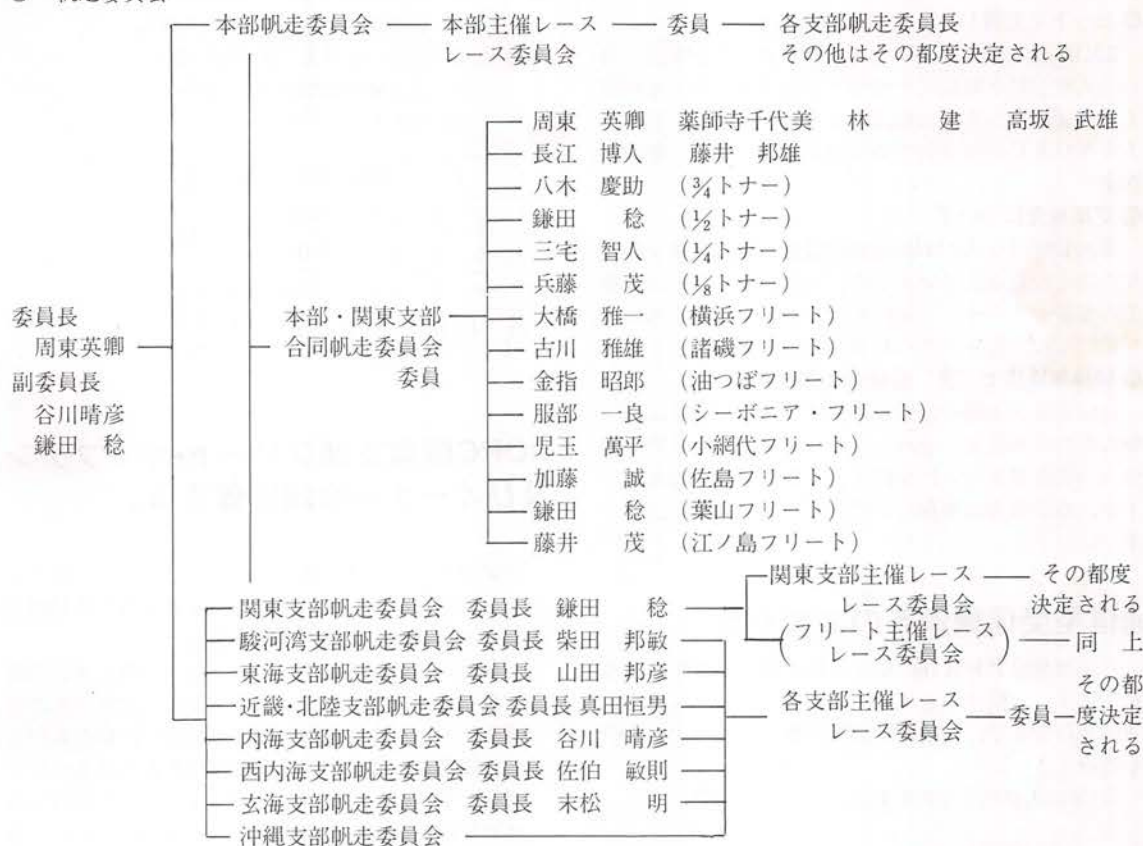
● 安全委員会

- 委員長 横山 晃
副々 武市 俊 (関東支部委員長)
委員 加藤 武 (駿河湾支部委員長)
菰田 光治 (東海支部委員長)
中西 幸彦 (近畿北陸支部委員長)
野本 謙作 (内海支部委員長)
藤川 竜生 (西内海支部委員長)
加茂 佳須仁 (玄海支部委員長)
大口 章 伊藤 静美 伊東 政信
長谷川 裕 松原 康孝 薬師寺 千代美
永江 良三 歌田 道教

● 通信委員会

- 委員長 篠原 要
委員 伊藤 修二 大谷 正彦 清水栄太郎

● 帆走委員会



* * *

(通信委員会続き)

- 委員 鈴木 康之 白井優太郎 渡辺 龍彦
- 横沢 眞則 浦部 紘一 前川 治美
- 榊原 伊三 秋山 福夫 有竹 恒夫
- 岩田 行史 平良 健 福元征四郎
- 大矢 隆

● 法政委員会

- 委員長 嶋田 武夫
- 委員 松永 武士 一木 正治 大河原明徳
- 中村 眞

● 海事法令小委員会

- 委員長 嶋田 武夫
- 委員 野本 謙作 松木 哲 小林和太郎

● 海事思想普及委員会

- 委員長 岩田 禎夫
- 委員 高坂 武雄 長江 博人 内藤 清朗
- 亀井 澄夫 今岡 又彦 兵藤 茂

● 泊地対策委員会

- 委員長 山崎 達光
- 委員 武村 洋一 石合 幸彦 内藤 清朗
- 渡辺 卓保 増井 宗男 高橋 雅行

通信委員会

通信委員長 篠原 要

◎再免許申請期間にご注意

NORC会員所有艇に搭載されている、2MHz帯無線船舶局(無線局)の免許の有効期間は免許の日から5年です。再免許の申請は、免許の有効期間満了前3ヵ月以上6ヵ月を超えない期間において申請することを忘れないで下さい。アマチュア無線局だけが免許の有効期間満了前1ヵ月までです。この再免許申請期間内に申請しないと、あらたに免許申請一予備免許一落成検査一免許の手続きを取らなくてはなりませんし、費用と時間の損失となるので十分に注意して下さい。

(無線局免許規則17条)

◎加入証明書などの発行について

会員所有のヨットに無線局を開設するときや再免許申請のときに必要なNORC海岸局“みさきよつと”に加入している事を証明する加入証明書を事務局に来てすぐに発行してと言われる方がおりますが、事務局もいろいろな仕事に追われており、タイプ印書などもすぐにとは致しかねますので、数日間のゆとりをもつ

てお申し出下さい。

◎ヨットを売買ったとき(電波法関連)

2MHz帯の無線設備をつけたまま売ったときは、買った人が引続き無線局を使用する場合は免許の承継届を電波管理局長あてに提出して下さい。但し、買った人がNORC特別会員である事が必要です。(電波法20条)

◎定期検査について

電波管理局から2MHz帯無線設備の定期検査受検通知の指定があると思いますが、通知を受けた方は、機器の整備やクルージングのスケジュールなどを考え、早めに受検予定をたてられるようおすすめします。

◎特殊無線技士“甲”受験をなさる方へ

通信委員会主催の特殊無線技士“甲”の国家試験受験のための勉強会を企画しております。(今までの勉強会の出席者平均合格率87%!!) 期日、会場は未定ですが、希望の方は事務局までハガキにてお申し込み下さい。

電源 交流100V±10% 50/60Hz
 直流12V±10% マイナス接地
 消費電流 交流約0.05A, 直流約0.15A
 寸法 高さ95×幅220×奥行230mm
 重量 約3.2kg

チャンネル	周波数範囲	電波の型式
1, 2, 3	1.6~3.4MHz	A1, A3J
4, 5, 6	2.5~4.5MHz	
7, 8, 9	1.6~3.4MHz	A2, A2H
10, 11, 12	2.5~4.5MHz	A3, A3H

通信型受信機頒布のお知らせ

八重洲無線製FR160型受信機を御希望の皆様頒布します。定格は次の通りです。ハガキにてNORC通信委員会まで、希望の受信周波数を名記の上、お申し込み下さい。

価格は29,000円(水晶4波含む)送料実費



回路方式 スーパーヘテロダイン方式
 周波数範囲 1.6~3.4MHz, 2.5~4.5MHz
 各範囲最大6チャンネル
 電波の型式 A1, A2, A2H, A3, A3H, A3J
 受信感度 S/N: 20dB 出力100mWのとき
 A1, A3J.....3μV以下
 A2, A2H, A3, A3H.....10μV以下
 中間周波数 455kHz
 通過帯域幅 -6dB, 4KHz以上
 選択度 -40dB, 10KHz以下
 イメージ比 40dB以上
 AGC特性 10μV~100mVの入力変化に対する出力変化
 15dB以下
 低周波出力 4Ω負荷, 2W以上

NORC関東支部フリート・キャプテン及びオーナー会議開催さる。

下記のとおり関東支部フリート・キャプテン及びオーナー会議が開催され、多数の出席者を得て活発盛會裡に会議が進められ次の決定を見た。

A 現時点における各フリートの最大の関心事は泊地問題であり、泊地料金交渉等、支部内におけるこの種の問題に対する実状を明確に把握し、取りあげるべき問題点を摘出検討して相互に意志の疎通を計り、団結して対応して行く必要があるため、支部内に泊地対策特別委員会を組織することが合意された。各フリートより2名以上(フリート・キャプテン及び推薦された他の1名以上)の委員を早急に推薦願うこととなる。

但し、この委員会はローカルな具体的問題を取り扱い、全国的な問題は従来より中央の泊地対策委員会で取り扱うことを明確にする必要があることで再確認された。

B 関東支部におけるオーナー会議は定期的には開かれていないが、支部、フリートにおけるクラブ・ライフの活性化と会員の意見を効果的に協会の運営に反映させるため、今後は適時、機会をとらえて開催し、又リラックスした雰囲気での討議が行なわれ意思の疎通が計られるよう工夫することになった。

記

- 開催日時 55年6月2日 1830~2100
- 場所 船泊振興ビル10階会議室
- 出席者及び員数 関東支部フリート・キャプテン及びオーナー、44名
- 議題
 - 今後の関東支部の運営について、
 - 泊地問題と各フリートの当面する諸問題の報告、
 - 関東支部基金について、
 - その他
- 討議内容

支部長より今回の会議の目的について、今年初めて代議員制度がスタートしたほか、新執行部の編成が完了したのを機会に、当協会の大勢を占める関東支部の皆様にお集り願ひ、種々意見を伺ひ、これらの諸問題に対応して行くことが、即ち当協会全体の活性化にもつながるものと考え、一応議題はあげたがフリーに発言願ひたい旨の挨拶があり、配布資料についての説明の後討議に入る。

次いで、フリート順に(除横浜)各フリートの現状並びに問題点についての発表がなされたが、大勢は料金問題を含めた泊地問題と、各フリート内の交流の進め方の問題が中心であった。

続いて清水氏より油壺の料金値上げ問題の経緯を中心に泊地問題に関する説明があり、これに対応するにはまず、会員相互の意志疎通と強力な団結が必要なる旨強調された。

又名和氏から支部基金の運用、組織のあり方についての発言があり、クラブハウス、或いは組織の法人化等の発言もなされたが、何れも多くの問題を含んでいるため今後十分検討することとして、当面各フリートの活動を中心に、これらの活動を助長するよう考慮することとなった。

最後に支部長より、今後もこの種の会合を適時機会を見て開いて行きたい旨発言があり閉会した。

(事務局)

追記

6月2日決定された泊地対策特別委員会の各委員が下記のとおり決定されたので紹介致します。

御活躍を期待致します。

江の島フリート	岩田禎夫	亀井澄夫
葉山フリート	山口彰夫	矢吹秀邦
佐島フリート	鶴飼 恒	大河原孫一
小網代フリート	横沢真則	草間信二
シーボニア・フリート	平野喜美夫	羽柴宏昭
油壺フリート	延 滋男	清水栄太郎
	岩井良浩	名当英臣
	宮森和美	平田克己
諸磯フリート	川久保史朗	石川平八郎
横浜フリート	竹下義紀	藤森紀明

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

- 807 やしろ フジヨット 宮島 10.10×7.95×3.05
×1.53 田中敬一/艇名の由来：以前持っていたチークの33フィートの〈やしろ〉が忘れられず、外板こそFRPだが、其の他は殆ど同じ様式の艇を求めた。やしろは私の故郷の島の名である。/抱負：還歴を機に、競技の世界から引退して、新しい自己流のヨット生活をしてみたい。
- 1422 サンプルーム スループ シーボニア 7.15×5.5×2.5×1.1 戸田宏、村田修弘、土肥康孝、倉橋敏一、鈴木堅司、井之上洋、会田恭久、牧 孝、八代従道(共同)/艇名の由来：SONNBLOME、青い海原、めくるめく陽光、スプレーの花、スピンの花……。自家製語/抱負：クラブ結成7年目をむかえ、今まで相模湾、神津、妻良あたりであった航行海域を、今年の鳥羽レース参加で航行海域をひろげ、会員のより高い練度と塩気を付けるべく、入会したしだいである。/クルー：青年期を過ぎた宮庁技術者(建築、設備)、建築家、公認会計士、情報工学の大学教授及び、それぞれの令夫人と御子息達……。/NORCへの要望：自治体の海浜開発計画に積極的に参加し、助言、提案を行ない、泊地問題の緩和を図かるようにして欲しい。

OFFSHORE 第63号 昭和55年 7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 〒105
郵便振替番号2-21787
印刷 廣済堂印刷株式会社

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〕を開きます。

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)

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

クルーザーの新しい時代が始まる。 ヤマハ30新発売。



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つています。微風には敏感に。中・強風にはパワフルに。低速域から高速域までムダのない安定した走りっぷりを発揮。ひと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。

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