

Offshore

社団法人 日本外洋帆走協会発行

昭和55年10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. 66
1980/10

一部定価100円



東海フェスティバルの快走「ミール」
撮影 富川則之

1980年パンナム・フリッター・カップ・レース



撮影 添畑薫 提供 舵社

● 〈TIDA〉

歌田道教

〈練習とレースについて〉

ハワイは貿易風帯の中にあるため、常に6~12 $\frac{m}{s}$ の北東の風が吹いています。朝7時起床、ハーバーでの15分が練習前の散歩となり、9時にはハーバーを出港。ダイヤモンドヘッド下にあるブイまで帆走。この約20分の間に体をほぐし、ブイを反時計回りに何度も回ります。ブイに上りで近づき、マークを回航します。スピンは回航と同時に上げ、ジブを降し、スピードが付いた時点で数回息もつかせずジャイブの練習をし、ポート・タックになった時、ジブを上げ、スピンをとばして上ります。数回のタックののちブイを回航するのです。この練習により、レースに出場する予定の6名のコンビネーションが良くなり、艇の扱いにもなれ、体が船についていくようになります。1日4時間、この練習をすると、喉はからからになり手ははれあがり、全身の筋肉がただけしくふるいたちます。

8月1日いよいよ第1レース(100マイル)、オアフ島一周レースです。10時にマキシ・クラスがスター

ト。A, B, C, と5分ごとに各クラスがスタートして、10時20分に我々がDクラスのスタート。オアフ島には4000m級の山があり、島の西側はブランケット・ゾーンが沖合い20マイルまで続いているとのこと。

〈ティダ〉はクラス中最も岸近く(500m)を風をひろって快調に走る。KAENA 岬までは〈ゴールド・コースト(R・ディビッドソン:1トン)〉に次ぎ2位をキープ。ここまではランニングとリーチングで風速12 $\frac{m}{s}$ 前後、ノースショアに入り上りとなる。レギュラー1 or 2 ボンリーフ・メイン、周辺も少し暗くなってきた。沖合いは波が悪い為、5分沖合いに走っては岸へつっこむことのくりかえし。だんだん他艇が暗闇にすいこまれていく。この後、35分ほどのブランケットにつかまり、やっとのことでKAHUKA 岬をかわし、MAKAPUUまではリーチングのLEGとなる。風も落ちはじめ、ジブをNo1に代え、フルセールとなる。MAKAPUUからダイヤモンドヘッドまではランニング。風はますます落ち、4 $\frac{m}{s}$ 。ゆらりゆらりとホノルルの街の灯を見ながら明け方となる。朝7時すぎ、無事にホノルル沖のブイに設けられたフィニッシュ・ラインを切る。クラスで4着の5位でした。

第2レースから第4レースまでの3レースは、ホノルル沖に設けられたオリンピック・コース。半径3マ

イルの円の中を上ーサイドー下ー上ー下ー上と約30マイルを走る。例によってマキシ・クラスが11時にスタート。20分後の11時20分に我がDクラスがスタートする。Dクラスは1トン〜1/4トンまでの14隻が出場しており、艇種はパラエティーに富んでいる。

風は朝10時近くまでほとんどなく、11時のスタート前になると毎日決ったように吹き出してくる。各レースの風速は、第2レース8 $\frac{m}{s}$ 前後、セールスのコンビネーションはフルメイン+No.2 (120%)。第3レースは7〜8 $\frac{m}{s}$ でフルメイン (フラッター) +No.2。第4レースは5〜7 $\frac{m}{s}$ のフルメイン+No.1 (150%)のコンビネーションで走る。風向は北東から少しずつ東へ毎日振れてゆき、東の風になるほど弱くなる。又、毎日10時すぎには、決られたごとく吹いてくるが、少しずつ吹き出す時間が遅くなる。

スタート位置はホノルルのほぼ真南で、ワイキキ・ヨットクラブから約7マイル沖で、ワイキキのビル群が1/2ぐらい海中に沈んで見える。風はダイヤモンドヘッド、すなわち岸に近づくと、20〜30度北に振れる。上りでの勝負はここでほぼ決まる。スタートして少しの間岸へ向かってスターボード・タックで走り、風の弱くなった時 (すなわち少し北に振れた時) にタックして5分ほど岸と平行に走る。沖は波が悪く、5分ほど走り、元のスターボード・タックに戻し、岸につつこんで行く。岸に近づくにしたがって風の振れが激しくなり、振れタックをくりかえす。3レースを通じ、ほとんどこのパターンで走った艇が速かったようだ。我らの〈ティダ〉は、オリンピック・コースを3ー2ー6とコンスタントに走り、クラス修正でも4位と浮上した。この3レースを通じてセールスのコンビネーションを次のように変えてみた。

従来は

- ①フルメイン+No.1
 - ②フルメイン (フラッター)+No.1
 - ③フルメイン (フラッター)+No.2
 - ④フルメイン (フラッター)+No.3
 - ⑤1ポイント・リーフ+No.3
 - ⑥2ポイント・リーフ+No.3
- を、②以後を②'1ポイント+No.1
- ③'1ポイント+No.2
 - ④'2ポイント+No.2

というふうにジブを大きく目にして走るように心がけた。

これは、風が軽いことと、波がチョッピーで悪いことと、スタート・ライン及び岸附近が風が強く、中間が弱いためである。セールスのコンビネーション変更は正しかったようだ。我々にとって、オリンピック・コースでの成績は上出来すぎる出来であった。

おどろいたことに毎日、テレビのスポーツ番組でその日のレースが、日本のプロ野球ニュースのように放送される。3位以内の各クラス入賞艇は字幕も出、画面にもうつしだされます。第2レースの3位に入賞し



表彰式の〈TIDA〉の皆さん。撮影 添畑薫 提供 舵社

た時、次のレースにも、もう一度入賞してテレビ画面の写真をとりましようとして決めて第3レースに臨み、運良く2位に入り、その時間にはテレビの前にカメラとカセットテープを用意してまちかまえ撮影に成功……。日本では考えられないことの為、一同少しばかり興奮気味でした。

最終レース (780マイル) のスタートまで、8、9日の2日間は休日です。この間に780マイル・レースの為の整備と休養と食料の買い出しをするのですが、招待パーティーが沢山あり、パーティー慣れしていない私などはパーティー疲れをしてしまうありきまで、有難いやら有難くないやら複雑な心境です。外人は皆パーティー慣れしているせいか十分エンジョイしているみたいです。海外レースに出るには、パーティーに慣れるのも必要かもしれませんね。

そうするうちに、アラウンド・ザ・ステートのスタートの日がやってきました。8月10日10時、例のごとくマキシ・ボートから順にスタート。我々も10時20分オフ沖よりダイヤモンドヘッドを左手に見てオフ島をアングロック (反時計) に回り、カウアイ・ニアウ・ハワイ・マウイ・モロカイの各島を左手に見て走ります。オフ、カウアイ、ハワイ、マウイの各島にはVHF-FM局があるのですが、それを受信できず、今回の参加までには、これら各局を受信できる機械と練習が必要と思われます。又、オフ、カウアイ、ハワイ、マウイの各島には4000mを越える山があり、島の西から南にかけては大きなブランケット・ゾーンがあり、このブランケットをいかにうまく抜けるかが、このレースの最大の勝負どころとなります。

スタート前の話は、もっぱら前回のレースで先行していた〈ウインドワード・パッセージ〉、〈オンデューズ〉を〈ソーサリー〉がハワイ島の沖を通ることにより、抜き去った話に花が咲いていました。又、大型艇

は小さな風の吹き出しをひろって走るのが難しいため、沖コースが有利と言われ、その反対に小型艇は岸寄りコースが有利であるとの予想でした。我々はオアフ一周レースとオリンピック・コースを走ったことを基に、岸べったりコースを選び、他のどの艇よりも岸を走る作戦をたて、レースに臨んだのです。しかし、オアフ・カウアイ・ニイハウまでは思いどおり島に近づけず苦戦をしいられました。スタート時の8%の風も日一日と弱くなり、1晩目のカウアイ、2晩目ニイハウでは東の風4~5%と弱く、しかも朝夕には2~3時間もの風があり、一向に吹く気配もなく、やっとの思いで3日目の夜ニイハウ島を通り過ぎました。この頃より北東の風8~10%となり、艇足を延した次第です。3晩目はニイハウ・ハワイ間、4日目にやっとハワイ島の南端にたどりつきました。しかし風もここまでで、ハワイ島のブランケット・ゾーンは大きく、沖の艇も岸の艇も4日目の夕方近くまで風がなく、吹いてきた風は、なんと考えもつかない南の風ではありませんか。フローターを上げてなんとかKALAEを通過、ハワイ島の東に出た4日目から5日目の朝まではハワイ島の山の影響を受けない東北東の風6~12%の上りとなりました。しかし5日目の昼すぎから風は落ちはじめ、北東へ振れ、HILOを通過したのは昼すぎで、またしても夕方と共に風がなくなる。この時点で3日間先行されていた〈レイダー〉、〈サイレン〉にやっと追いついたようだ。しかしこの風ではどうしようもない。ここが追い抜ける最後のチャンスとばかり、上げたフローターに何とか風を入れるべくハワイ島に向かって横に走る(西に走る)。この間の2時間は岸に近づくだけで前進はない。〈サイレン〉、〈レイダー〉、〈ワンガレー〉は止っている。"そのまま止っていてくれ"と心で祈りながらの岸接近であった。

夕やみが近づき、他艇が闇に包まれる。しかしここは最後の勝負どころだ。止まっていると信じるほかない。思っていたとおり、岸には少しではあるが風があった。2~3ノットでのトロトロ、スピランである。

ハワイ、マウイの両島の水道は予想を上まわる風が吹いていた。両島とも4000mを越える山を持ち、しかもそれが海面からそそり立っているように並んでいるのだから吹き出しは強烈である。ワンポイント・リーフのメインとストーム・スピンドルで12%のアビームの風によって、みている間に水道を渡ってしまった。

明け方は例によって風であるが、岸近くには少し風がある。5日目の朝のロール・コールで、マキシ・ボートの呼び出しはなかった、ということは4日中にフィニッシュしていることとなる。なんという速さなのだろう。

6日目の朝、沖に2隻のヨットの帆影が見える。おそらくは〈キラー〉と〈レイダー〉だろう。今朝のロール・コールで〈ワンガレー〉と〈サイレン〉は抜き去ったことがわかる。昨夕の島接近の大バクチは当っ

たようだ。風は少しずつ強くなってきた。スピンをライトに代えてマウイを通りマラカイ島へ。ここから一路フィニッシュ・ラインまでは北東の風8~10%とめぐまれる。6日目の夜、すなわち8月16日夜7時20分、無事にフィニッシュ・ラインを切る。

フィニッシュ1時間前のロール・コールでは着順3位、修正3位のような。クルー全員意外なほど疲労はない。良く食べ、良く寝たからだろう。今回も我々が愛艇〈ティダ〉のジンバル式自動炊飯器は1日2食のたきたてのご飯を我々に提供してくれた。長距離を走られる人には是非ともお勧めしたい装置である。

フィニッシュして港へ帰る時の心地良さはいつもながら格別なものだ。ハーバーに近づく。入港して右側にハワイ・ヨットクラブ(トランスパック・レース受け入れクラブ)の1,2階から、入港してくる艇に艇名コールの風が襲う。〈ティダ〉もこのコールの中を静かにボンツーンへ。ボンツーンには今回のレースのスポンサーの1社であるX社からビールとウイスキーの差し入れ、隣りの〈朝鳥〉と無事の帰港とお互いの健闘を祝し合う。心地良い酔いが全身を駆けめぐり。爽かな風が髪を乱す。夜空を見上げれば、一面に無数の星。星も我々の健闘をたたえてくれているかのように、空の彼方からウイंकを送ってくれている。

『星さんありがとう、僕たちは精一杯頑張りました』

〈ティダ〉の全レースの結果は次の通りです。

第1レース	100マイル	クラスD	5位
第2レース	30マイル	〃	3位
第3レース	30マイル	〃	2位
第4レース	30マイル	〃	6位
第5レース	780マイル	〃	3位

クラスD総合3位 (クラス出場は14艇)

賞は総合3位まで、100マイル、オリンピック・コース3本の合計、780マイルと3部門です。

最後に、すばらしいチームワークを発揮してくれた〈ティダ〉チームのメンバーを紹介します。

オーナー、スキッパー/伊志嶺亮

ヘルムス/岡田豪三(ノースウインド)

タクティクス/歌田道教(ノースウインド)

ナビゲーター/久野泰次(セラビ)

セール・トリマー/土岐修平(ブンブン) 鎌田健(セラビ)

バウマン/池本孝徳、下地定夫(ティダ)

サポーター、カメラマン/中迎隆敏

の以上9名でレースに臨みました。

●〈雲柱〉

中谷輝彦

第2回パンナム・クリッパー・カップに出場した「チーム雲柱」は、前回78年パンナムに出場した時の教訓を生かし、船はパンナム・クリッパー・カップ・レーサーとして、レースに合わせて建造し、チームについては既存のチーム・メンバーを主体に、各分野のエキスパートを最少限、チームと融和を計れることを重点にして編成した。チーム・メンバーは次のとおりである。

チーム・キャプテンのオーナー佐々木研一氏を頭に、中谷、岡山、横山、駿河、石川の勤め人グループ、飯田、町山、安井、高城、武藤、境の学生グループ、そしてノースセールの川島、三船の両氏、強力ヘルムスの小松、ディック（米国）の総勢16名で、レースから帰りの回航までを含めたメンバーであった。特にサラリーマン・グループは2年計画で取った夏休みを利用しての参加であった。

艇は今年2月、名古屋「ツボキ造船所」で進水した。6月の船積みまで艇の性格をつかみきれず、又艇装の追加、修正に追われて、全てハワイに行ってから集中してチューニングし、トレーニングすることにした。ハワイでのレース前3週間は、密度の濃いトレーニングによってかなりの効果を上げ、フラクショナル・リグの40フィートの艇を乗りこなし、又他の参加艇、例えば同クラスの2トン勢には物怖じしなくなっていた。

〈雲柱〉はクラスCで、18艇が参加したが、第1レースから第5レースの各レース上位4位迄に延べ10艇の

名前が連ね、入れ替わる程の激戦で、どの艇がトップになってもおかしくないクラスであった。

レース結果については既報のとおりで、第3レース迄艇は思うように滑らなかったが、海のコンディションが良くタンクテストのごとくに他の船型と比較しながら走ったことで、船の性格をつかみきることが出来た。レース展開としては、スタートは抜群のスタートを切り、マーク回航、コースにしても失敗という失敗もなく、むしろギャラリを沸かせるほどのマーク回航をしたが、船の滑りが悪く順位は落ちるばかりであった。第3レースが終った段階では次回のパンナムへの資料集めに徹するかとも腹を決めたが、第4レースだけは悔いのないレースをと、リグからセールのセッティング他全てを再チェックし、チューニングをしておいて背水の陣で臨んだのが効を奏し、素晴らしいレース展開をすることが出来た。チューニングについては、前の3レースの教訓からリギンの調整とセールのコンビネーションの微妙な変更でパワフルになり、又、閉じていなかったフォルディング・ペラを潜って閉じたことによって少なくとも0.4ノット位は違っていたと思う。

第4レースはスタートは良くなかったが、並みいる2トン勢を尻目にスピード、上り角度ともに技術で、スピランでは水線長の差か、船の軽さか、距離をつめられたが終始トップを維持して、さらに5分前、10分前にスタートしたB、Aクラスにも追いつき、抜きさってしまう好走したのは、何よりも大きな収穫であった。

第5レースの全島一周780マイルは、第4レースの余勢を駆って上位を狙ったが、レースとしては失敗に終わった。しかし、スタートしてからココヘッドへの断

崖絶壁の下のすさまじいタッキングマッチでは互角に走り、トップ・グループを形成していた。第4レースの走りはフロックではなかった。他の艇からは完全にマークされ、憎らしいくらいにタクティクスを駆使して押えにかかってくるトップ艇の気迫をまともにぶつけられる感じであった。そのあとクローズ・リーチでは素晴らしい走りを見せたが、カウアイ島に向かうレグで軽風のスピランになってからは艇速に差がつき置いていかれた。ここで勝負はついたと思う。クラスCのトップ集団は一団となり、最後まで競って走り、



総合でも上位を占めた。やはりオールラウンドな船で不得意な風であってもついていければ良い成績は残せないだろう。またナビゲーションでは、各島へのアプローチに研究不足だったこと、特にハワイ島へのアプローチでは、ブランケットをかかわすのに、西にどのくらい離すべきかわずかしく、今考えると離しすぎて失敗であった。

全てのレースを終えてからは、次回のパナナム・レースへの出場をめざして新たな活動が始まった。今回の失敗は2度と繰り返さずことのないよう、さらにベストな形で参加すべく頭のクリアなうちに情報を整理しはじめた。今回参加して感じたことを思いつくままに列挙すると、全般としては、2ヶ年があまりに短かったということである。78年パナナムに参加したあとレースに合った船を設計し、建造してから艇の性能をつかみきるまでに到らなかった。クルーの練度向上、チューニングとスタビリティ・チェック等々、同時進行で行うには後3ヶ月から6ヶ月は必要であった。(ハワイで2トン勢と走り比べたことによって大巾に短縮はしたが……。)

初めに考えていた20ノット〜30ノットの貿易風が吹かなかった。今年のハワイは、やはり異常気象であり、二つの高気圧が均衡を保ってしまったためなのか、元来ハワイは風が無いのが本当なのか分からないが、強風の用意だけでなく、弱風の用意も必要であったこと。

チーム編成については一応成功したと思っているが、可能であればより体力的に強力なチームが良いのではないかとということである。

82年パナナムにあと2年、船については5レース中1レースとはいえ、それもフロックのないオリンピック・コースでの走り勝ち、総合1位をとったことは大きな励みとなった。艇の性能を見極められた上であればあとは改装するにしろ、スタビリティの変更にし、一応目安がついているので思い切って出来るであろう。これからはオールラウンドな船に仕上げたく考えている。むしろ船のチューニングに時間をかけるよ

りチーム作りに時間をかけようと思う。外国艇のクルーを見ていると、年には関係なし、自分のやるべきことをミスなくこなすような、かつパワフルなクルーが乗り込んでいる。歴史の違いもあり、体格の違いもあるであろうが、そのクルーが整然と並んで風上にガンバっている姿は、艇の性能を一段と引き上げているように見えた。将来はそういうチームを目指したいと考えている。

〈雲柱〉は、当面しつこくパナナムを狙っていきたいと考えている。というのは、じっくりそのレースに根を下ろすことによって、海外レースを意識しなくて良い互角のレースが可能ではないかと思うからだ。そして2年、4年のサイクルに合せてベースをつかんでいけばコンスタントに良い成績が残せるようになる。そしてそのあと別のビッグ・レースを狙うようにしたい。それが理想だと考えている。

今回はチーム・レースの楽しさというのにもトライしたいと考えている。3艇1チームのチーム・レースでは、今回、〈チャレンジ(クラスB、2位)〉、〈ラガマフィン(クラスB 1位、総合1位)〉、〈スイートキャロライン(クラスC 1位)〉のオーストラリア(1)のチームが優勝したが、見るからに強力メンバーであり、どの艇を見ても第一級の艇であり、我々から見れば夢のようなチームである。そのようなチームは無理にしても、我々にしては出来得れば早い時期に同好の士を募って編成し、それがナショナル・チームに選ばれば良し、それだけでなくともクラブ・チームで参加するも良し、とにかく同じ目的をもったチームが力を合せることによって切磋琢磨していけば楽しいチームが出来、良い成績を残せるチーム・レースが可能ではないだろうか。

最後に今回参加に際して御協力いただいた〈月光〉の並木氏をはじめ、激励をよせられた在日ワイキキ・ヨットクラブ・メンバー諸氏、およびNORCのメンバーの皆様へ厚く御礼申し上げます。

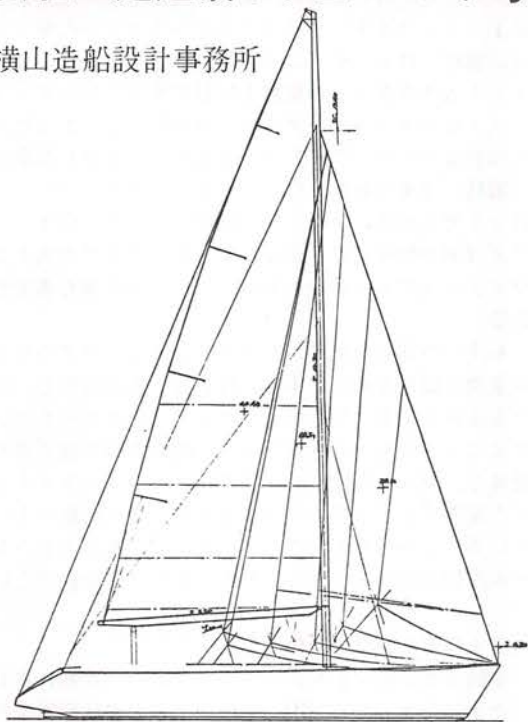
パナナム・クリッパー・カップ・レース日本艇の成績

出場艇 62艇 Cクラス 18艇
Dクラス 14艇

艇名	レース	第1レース ショート・オフショア	第2レース オリンピック	第3レース オリンピック	第4レース オリンピック	第5レース ロング・オフショア	総合結果	
朝 鳥 クラスD	クラス順位	11	9	14DNS	8	7	クラス 10位	DUB 37 J 2477
	総合順位		49	61	44	36	総合 50位	
T I D A クラスD	クラス順位	5	3	2	6	3	クラス 3位	U-35 J 2501
	総合順位		42	30	40	26	総合 36位	
雲 柱 クラスC	クラス順位	9	10	11	1	12	クラス 11位	YOK-40 J 2611
	総合順位		30	39	1	29	総合 29位	
VEGAチーム WHANGAREI クラスC	クラス順位	16	15	14	15	14	クラス 15位	59284
	総合順位		54	52	54	42	総合 51位	
PUSSY CATSチーム LIBALIA クラスD	クラス順位	12	13WDR	13	11	13DNF	クラス 13位	29190
	総合順位		61	57	55	54	総合 59位	

雲柱の建造及びチューニング考

横山造船設計事務所



〈雲柱〉は今年の2月に名古屋のツボキヨットで進水した。船に限った事ではないが、設計し、建造して行く過程で、その物のあらかたの性格、将来性は決まってしまう。広い意味でのチューニングは建造中にすでに始まっている。設計図では書き表せなかった所、新しい工夫が建造中に数多く発見できるからである。

でき上ってしまった物を受け取った段階ではもうおそすぎる場合もある。〈雲柱〉の場合には、設計側、乗り手側で、できる限りの造船所通いをして、建造を見もった。

〔構造・重量〕

ボリウムのある40フィートの船体を5.5トンで、かつリジッドに作るという事で、まず造船所とその可能性に関してのネゴシエーションに苦労した。

結果的にはこの目標に対して約200kg軽くでき上った。普通は、船を作って行く過程で、計画重量より重くなって行くのが常であるが、〈雲柱〉の場合は重量計画をした時点以後、新構造材料の調査研究を行ない、ハルにコアマットを使用した。造船所側でも、ガラス、樹脂の使用量のコントロールは当然の事、かなり面倒な手間のかかる作業を意欲的にこなしてくれた。

細部にわたるネゴシエーションなしには、なかなか職人さん達も思ったようには作業してくれないものである。しかし進水後に職人さん達に「軽く、強く作る事に自信がついた。これからもまかせてくれ、」とま

で言わせてしまった。この造船所は元来、構造、工作法には確かなものを持っている所であるが、設計側のシビアな要求に対し、社長以下職人さん達が次々とアイデアを出してきて、結果として、多少作りにくいような事でも良いとなったらやってしまう姿勢には頭が下った。設計側から仕様変更を出して、逆に職人さんから重くなるとしかられる事もあった。工場全体に重量と強度に注意する事が、良く行きわたっていた。

私のもくろみでは、新材料の採用により400kg近い重量軽減になると予測していたが、やはり最初の計画重量そのものが、かなりシビアな目標であったためか、オツリは200kgしか出なかった。これは後からインサイド・バラストとして床下に積み込む予定である。

重量配分ではエンジンをマストの直後に配置し、前後部分を極力ストリップ・アウトする。その反面、中央部は居住区であり、それほどストリップ・アウトせずにあたたか味のある内装とした。特に後部はレーティング対策のためもあり、重量軽減に努めた。

〔マスト・リギンのコントロール〕

フラクショナル・リグはチューニングに時間がかかると言われている。確かにマストヘッド・リグとは異なる感覚が要求される。しかし基本的には同じはずであり、それなりの工夫さえすれば解決するはずであり、逆に思ったような形にコントロールして行くのはマストヘッド・リグより楽なはずである。それには、それなりのトリマーのシビアな眼力が必要であり、それをもって、一般にむずかしいと言われているのであろう。

まず第1に、ランニング・バックステーのテンション・コントロールが重大な問題となって来る。〈雲柱〉の場合、又新しい装置として、リガーマリンとのミーティングの中で出て来た「油圧を利用したヘッドステー・テンションメーター」をさっそく試作してもらい使用することとした。これにより、タックごとの左右のランニング・バックステーの引き具合の調整が可能となり、いままで感にたよっていたものが、数量的に読み取れるようになった。

次にチェックステーのコントロールであるが、頻度としてはそれほど頻繁ではないが、チェックステーはフラクショナル・リグの大きなメンスルのドラフトをコントロールするのに、ベビーステーよりも重要度は高い。〈雲柱〉ではマストが十分に強い事もあり、ベビーステーを外したままにしてある。フラクショナル・リグのチェックステーは、マストの中をガイドして、コクピットでコントロールできるようにした方が良いと思う。〈雲柱〉ではコクピット中央部でヘルムスマンの手の届く所へ、テークルで十分にパワーダウンされたチェックステーとバックステーのコントロール・ロープが、左右両舷にガイドされており、ヘルムスマンのすぐ前にメントラ及び、このあたりのコントロール

をするクルーがポジションをとるようになっている。

ブーム・バングは油圧を使用し、メインシート・トラペラーはマストを中心として円弧をえがいている。

フラクショナル・リグの場合、メンスル、ヘッドスル共に、アタックアングルを大きく変化させるので、ジェノアのバーバーホラー・システムが考えられた。しかし、このトリムはかなり煩雑で、これからは従来の前後方向のジブ・トラック方式にもどって行くと考えられる。〈雲柱〉の場合はジブ・トラックを3列用意し、それらを3分割し、スライダーの交換を速く行なえるようにした。

〔インサイド・バラストとセーリング・テスト〕

同じ重量のものであっても、全体に重量が分散しているより、中央に集中している方が、波の中での運動性能で秀れ、風で走るヨットにとって、セールのピッチング・ローリングが少ない方が、セールのパワーロスが少ない事も合せて考えれば、大巾な性能アップにつながるはずである。

また軽く作られた船体にインサイド・バラスト積み、計画排水量にしている船には、他の意味での可能性がある。テスト・セーリング後に性能目標を容易に変えられるからである。一般的にインサイド・バラストを増加してスタビリティを強くしてゆくと、強風風上航型になり、その逆でも、それなりの結果を生む事になり、ねらうレース、海況に合せてのアジャストが可能である。〈雲柱〉の場合は、当初、バラストなしの軽い状態からテスト・セーリング及び、春のレースを戦ってみた。

その走りの中から、スタビリティの目安をつけて行きたいと考えたからである。あわよくば軽い状態でフリーのスピードを保持したいと考えたのであるが、今年の春のレースは毎レース強風が続き、スタビリティ不足と、バックステア・コントロールの不備からメンスルのドラフト・コントロールが思ったように行かずクローズ・ホールドの走りが今一つであった。このような大型のフラクショナル・リグ軽量艇にとまどいもあったのだが……。

インサイド・バラストの積み込みが決定され、約500kgの排水量増加が行なわれた。

毎週末のセーリング及びチューニングでなかなか思ったようにはこぼらず、6月の船積みも目前となつてしまい、その結果も良く見とどけずにハワイに運ぶ事となった。ハワイでの7月中旬からのトレーニング中に現地での比較帆走ではなかなか良い感触であり、マークされる存在であった。

結果としてはフォルディング・プロペラのトラブルにより、第3レースまでは不本意な負けを記録してしまつたが、第4レースにおいて、2トンを押倒る走りが出来た事で、性能上の目安をつかむ事ができたのは幸いであった。やはりレースは上位の艇群の中で走

る方が、何倍もの収穫を得るものであり、この一つのレースからだけでも我々は数多くの事を学んだ。まず第1にインサイド・バラストを積みすぎた事である。〈雲柱〉はレーティング30フィートであるのに2フィート大きな2トンの艇群を尻目にオリンピック・コース・レースを全マークをトップ回航してしまったのには我ながらビックリした。これではっきりした事は、〈雲柱〉は風上航型になってしまっており、フリーでは少し差をつめられるという結果であった。今年のハワイは風が例年になく弱く、セール・エリアの大きなマストヘッド・リグ艇に有利になっていた事も事実である。

もう一つ変わった事は、フラクショナル・リグのセール選択で従来と変わった事は、特に波のある海面で、ジブを小さくするよりも先に、メンスルのフラットニング又はリーフをすべき事であり、強風の中で遠くから見ると、マストの低いローアスペクトのメンスルを張った変なスタイルのフラクショナル・リグの艇が走っている、といった姿になってしまう。これが正しいセール選択なのかどうか、これからもテストを続けたい。

〔フォルディング・プロペラ〕

今回ほどこのフォルディング・プロペラが頼にさわつた事はなかった。〈雲柱〉に使用されたのは複雑な内部機構を持ったギアード・プロペラであるが、その複雑なメカニズムでバックが非常に良く効くという商品であった。しかしその複雑さのために、ブレードが両方共開いたままでロックされていたのである。第3レースまで開いたままでレースをしていたわけである。後で外国艇の友人達に注意されたのは、「スタート前にクルーがもぐり、輪ゴムをかけてくるのは絶対に忘れてはいけない事だ」という事であった。ギヤード・プロペラは左右のブレードが同時にしまるので片ピラキの心配はないと思い込んでいたのが大きな失敗であった。

〔メンバー〕

佐々木オーナー、中谷スキッパー以下クルー達が一丸となって建造過程から、進水後のチューニングまで今までになく巾広い経験を重ねて来たと思います。

自分達で機装を変更する大工仕事を最初はとまどっていた若いクルー達が、かなり手際よく部品交換等をするようになった。進水前からメンバーとして色々教えていただいたノースセールの川島さん。7月に入って急遽メンバーの一員となり、最終チューニング、レース中のヘルムスマンとして活躍してくれた小松さん、強力なメンバーに育った雲柱グループで、今年は第4レースだけだったけれど貴重な総合1位となった。

今後もチューニングを重ね、2年後のパナナム・クリッパーをねらう事になるであろう。期待をしていたきたいと思います。

●〈朝鳥〉—トラブルと応急法

オーナー 田村 慎一
スキッパー 加藤 好憲

初めての海外レースに参加して

自力回航～レース～帰国の自力回航中と、6月中旬以来、いろいろなトラブルを克服して、5レース中、30マイル・オリンピック1レースをリタイアして、4レースをどうやら消化できた事は幸運であった、と同時に、大変貴重な体験をさせていただき、今後チャンスがあれば、再度海外レースに是非参加したいと考えております。長いレース期間中、至れり尽せりの素晴らしいホストをしていただいたワイキキ・ヨットクラブ及びNORC本部、東海支部、並びにナショナル・チームとして参加し、健闘された〈雲柱〉、〈TIDA〉の皆様方の絶大な御協力に誌上をお借り致しましてお礼を申し上げます。

〈朝鳥〉は8月26日(火)、12時30分にホノルルのアラワイ・ポートハーバーを出港して、〈雲柱〉、〈TIDA〉、〈ルナグランデ〉と共に日本へ向かっており、9月10日(水)12時現在、N22°23'E 168°36'を6ノットで、林正男、林健治、香山光宏の3名で元気に走っております。

パナマ・レース中(回航中も含む)のトラブルについて。

①ミドル・シュラウド切断

位置 34°03'N 158°28'E
時間 6月24日(火)10時50分
気象 NEの風5～6m/s 小雨
気温24℃ Mag co90°

ボートで帆走中に、リーサイドのテンションのかかっていないミドル・シュラウドが、ローワー・スプレッダーの先端で、ブラリと切れて落ちてくる。シュラウドのスペアーを積んでないので、ミドルなしでメイン・トラリスル及びNo. 2～No. 4ジブを使用して艇速3～6ノットで帆走を継続。

②ミドル・シュラウド切断

位置 34°48'N 159°12'W
時間 7月12日(土)9時
気象 SEの風6m/s 晴
気温26℃ Mag co165°

ポートサイドで、フルメイン、No. 2ジブで帆走中、ウエザーサイドのテンションのかかっていないミドル・シュラウドが突然切れて落ちてくる。

切断箇所は前回とまったく同じ、ローワー・スプレッダーの先端。切断の30分前までは、スターボアで10日間ぐらい同一タックで帆走を続けていましたので、誠に幸運な(?)トラブルだったと思います。引続き帆走で

ホノルルへ入港致しました。

左右のミドル・シュラウド切断原因の考察

切断したシュラウドを参考にして朝鳥グループで考えた結果は、フラクショナル・リグの為、マスト建ての基本として、ローワー、ミドル、アッパーの各シュラウドのテンションのかけ方をローワーを10と考えて、10:7～8:5～6ぐらいでチューニングしてあるので、帆走中はリーサイドのシュラウドは、サイド・ベンディングによりぶらぶらの状態になっています。その状態で同一タックで長時間帆走を続けた為に、三種のシュラウドの中で最も鋭角に曲げられたミドル・シュラウドが、ローワー・スプレッダーが当たっている位置で、最初に切断されたと考えられます。又ロッド・ステーは、ワイヤー・ステーに比較して張力には強いが曲げやねじれには弱いように思われます。

長時間同一タックで帆走する時には、ショックコード等でリーサイドのシュラウドがぶらぶらしないように工夫して使用していたら或いは今回の切断事故は防げたかもしれないと反省して居ります。

③フォアステー、ステム・ヘッドのトラブル。

位置 WAIKIKI沖、4マイル
時間 8月3日(日)12時30分
気象 NEの風10m/s、気温29℃、波高2m

明日からの30マイル・オリンピック・レースに備えて、レース海面でトレーニング中に、フルメインでNo.3ジブにて帆走中、突然ジブスルがバキーンという音と共に空中に舞い上った。直ちにベヤーしてフリーで帆走。ジブハリとスピンハリをバウに取り付けてフォア・ステーの代用にして応急処置、事故の点検をするとNo.3ジブにステム・ヘッドの金具がブラ下り、取付けボルトが前後共根元よりちぎられて帆走不能と断定。セール・ダウンして機走でアラモアナ・ポートハーバーへ帰港する。

No.2ジブを上げるのを、何の予感か一段落してNo.3にして走っていたのが不幸中の幸い、デスマストせずですんだ次第です。

トラブル箇所は、ステム・ヘッドの金具を止めているボルト6ミリが、前6本後4本が全部切断して金具と共にフォア・ステーが飛んでしまった訳です。

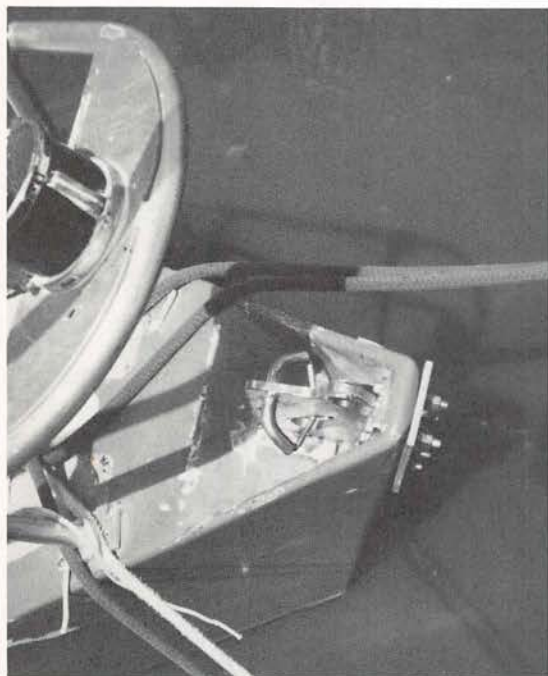
マストの切損につながらなかったのは、ベビーを強く引いていた事とジブをNo.2の処をNo.3としてセール・エリアを小さくしていた為と考えられます。

明日の第2レースに走る為に早速応急修理、日曜日の為に船具屋等は休みで、NORCの大儀見さんのお骨折りでやっと補強用のステンレス板を入手して、写真(次ページ)の様に修理して第2レースに出場。

④ステム・ヘッド応急修理箇所のトラブル。

位置 WAIKIKI沖、オリンピック・レース海面
日時 8月5日(火)
気象 風速3～8m/s。波高1～2m、気温30℃

第2レース、30マイル・オリンピック・レースで所要



時間約5時間、レース最後の上りのレグで、フォア・スターに異常を感じる。だましだましの無理をしないように走ってフィニッシュ。レース後ハーバーで応急修理箇所を調べる。ボルトとボルトの間にクラックを発見。工場修理を決定して第3レースはリタイアに決定。

無線でいろいろとお世話になっているジョージ・マズナリのお世話でアラワイ・ボートの工場修理。24時間で修理完了、おかげで第4レースに間に合いました。

⑤ アッパー・シュラウドのトラブル。

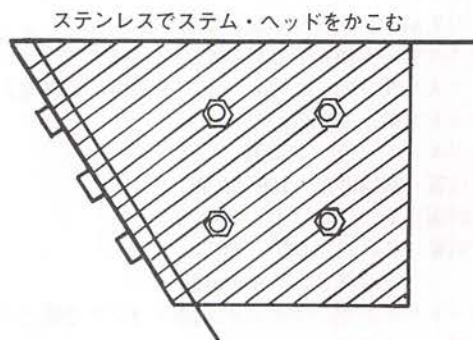
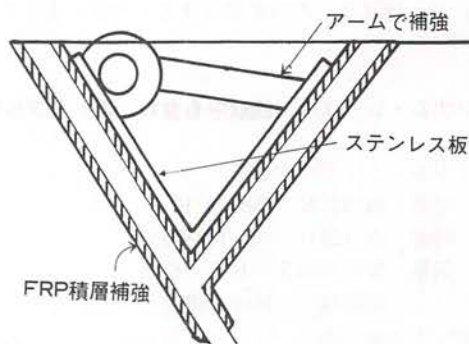
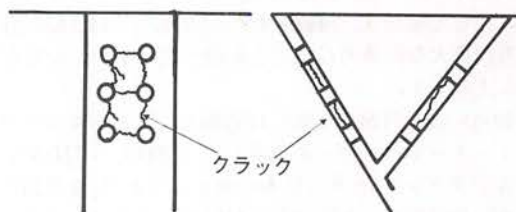
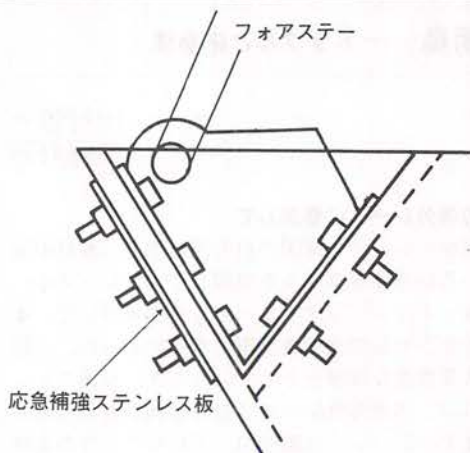
位置 WAIKIKI沖 オリンピック・レース海面
日時 8月7日(木)

気象 NEの風10^m/s。気温28℃ 波高1~2m 晴

第4レース・オリンピック30マイルの最後の上りレグで、フィニッシュ15分前にアッパー・シュラウドが突然とんでしまった。スターボード・タックで帆走中、タックしてポートに移ろうとした時にアッパー・シュラウドとチェン・プレートをつないでいるピンがはずれ、タック最中にポートのアッパー・シュラウドが飛んだのに気づき、直ちに再度タックしてスターボードにもどる。ピンは水中に落ちたらしく、割りピンの折れたのがデッキ上に残っているのみ。応急にドライバーの太いのを突込んでアッパー・シュラウドをチェン・プレートにとめてレースを続行。辛くもフィニッシュ。

以上トラブルを中心にとの要望なので、主なトラブルを5つお知らせした次第です。

レースは勿論、クルージングでも大なり小なり何らかのトラブルは必ずと言って良い程起こるはずだ。



そのトラブルを如何に克服、処置をするかが大切な事だと考えますので、敢えてトラブル中心に報告致しました。

●〈朝鳥〉は小笠原へ寄港後、9月30日に全員元気でニッサンマリーナに帰港しました。



〈LIBALIA〉艇上にて

●PUSSY CATSグループ

岩井良浩

このレースには、一昨年（昭和54年）の第1回目にも参加した。その時は、〈PUSSY-CATSⅢ〉、〈慎記郎〉、〈エミリー〉、〈ジャクタル〉の混成メンバーで、現地で石原裕次郎の〈コンテッサ〉をチャーターして、ラウンドオフ・レースにのみ参加したが、残念ながら成績は悪かった。

今回は、〈PUSSY-CATSⅢ〉と〈EBB TIDE〉の混成メンバーで参加、ラウンドオフ・レース、30マイルのトライアングル3回、ラウンドステート・レースと5回のレース全部に出場した。日程は、8月1日ラウンドオフ、4日、5日、7日が30マイル・トライアングル、10日がラウンドステートで、そのあい間をぬってパーティーが行なわれた。日本からの参加は全部で5艇で、そのうち3艇はこちらから持って行ったものであるが、我々はチャーターする船が見つかったのがレース開始のわずか5日前という状態であった。しかも、クルーは7月の26・27日と会社の社内旅行で伊豆まで行って帰って来たその疲れも抜けぬまま、翌28日、レースの4日前にハワイに到着したのである。

船は、〈タキヨン〉の芳賀氏に現地で歯科医をしているミスターカミスギを紹介してもらって借りることになった。その愛艇の名前は〈LIBALIA〉、奥さんがリビー、子供がマリアでその両方を足して付けた名前だそうである。彼女が大変美人の奥さんで、レースの時も一緒に参加してくれて大変心強い味方になってくれた。

船を借りるにあたってこのような状態であったので、我々は結果は二の次にして、とにかくハワイでのレースを大いに楽しもうではないか、という気持ちで参加した。とは言っても海とヨットを愛する我々であるから、レース海面に出て流していると、出場するからには勝ちたいと闘志もわき上がり、全員力を合わせて走ったが、結果はあまり良くはなかった。総合で62艇中59位、Dクラスにおいては13艇中12位であった。

第1レースのラウンドオフでは、前回も出場しているので様子はだいたいわかっていたが、一昨年と違

いフリーからクローズに入ったあたりで風がぐんと大きくなった。そのため大きなうねりを受けて艇体は激しく揺れ、ヘッドが折れて使用不能となってしまった。女性クルー、また一部の男のクルーにとっては大変苦しいレースとなった。そんな状態の中で、何とか無事ダイヤモンドヘッドを回わり、朝7時頃フィニッシュした。

2回～4回のレースは、毎月1回行なっているSSCRのレースで慣れているので何とか良い成績をおさめることが出来るだろうとは思っていたが、コースの長さという点においては格段の差があった。しかし、10メートル近い風がコンスタントに決まった方向から吹いており、天気も良く、海も景色も美しく、最高のコンディションでレースが出来た。

第3レースの時、ハブニングが起きた。私が思い切りウインチを回してジブシートを引いたら、ウインチが飛んで手に裂傷を負ってしまったのである。これは困ったことになったと心配したが、〈MARGARITA、ヤマハ33〉のオーナーが外科医で、常に手術道具を持っているという。そして彼は棧橋でただちに簡単な手術をしてくれたのである。その用意の良さと手際の良さには感激した。さすがはアメリカ、とそんな所でも驚ろかされた。

第5レースは、帰国の予定もあったため、スタートだけ一緒に切って戻って来た。ラウンドステート、ハワイ群島一周800マイルのレースで、最後まで参加できないのが非常に残念であった。

レースはざっとこのような様子であったが、我々はパーティーにはすべて参加しようという意気込みでのぞみ、7月30日会費10ドルのパーティー、翌31日ワイ

キキ・ヨットクラブ主催のパーティー、8月3日カネホへ・ヨットクラブ主催のパーティー、6日大儀見氏のバースデー・パーティーと、片っ端から参加した。中でも一番印象に残ったのが6日のパーティーで、大儀見氏は国際審判委員としてレースに参加、日本チーム全体のとりまとめ役をして下さったのだが、この日は彼の誕生日ということで、日本から参加したチームが全員集まって一緒に楽しくすごした。レースを離れてなごやかな雰囲気の中で、ひとつの輪が出来たような素晴らしいパーティーであった。

逆に面白くなかったのが7

月30日の会費10ドルのパーティーで、なにしろスパゲティしか食べるものが出てこないのである。おかげでその日は夕食も夜食もスパゲティであった。ともかくこうして、学生クルーや我々は夜も毎日楽しく過ごした。

6名のクルーは、最初全員船の中で眠っていたが、何しろひどい暑さでとても眠れず、ホテルをとって移ることになった。といっても一泊43ドルのツインの部屋をひと部屋である。そこに6人で泊まったのだ。アイスクレーターを持ち込み、ホテルの廊下のアイスメーカーから氷を持って来て入れておき、それを冷蔵庫代りに、外で買ってきたハムなどをしまいでんで、みん

大儀見氏のバースデー・パーティー



棧橋で大手術

なでサンドイッチを作って食べるという生活で、クルーとしては安眠できることになったわけだが、何しろおとなしくしている人間ばかりではない。ホテルとしては迷惑この上なかったのではないかと、思い返せば申し訳ないが、ホテルの皆さん、大目に見てやってください。

クルーといえば、(LIBALIA)の専属のクルーが愉快な男で、缶ビールを片時も離さずに持ち歩いてた。ジョージという名前でシアーズのマネージャーをしているのだが、我々は皆ジョーズと呼んでいた。

このようにして、我々のハワイでの生活は楽しく、また驚くことも多く、素晴らしい経験であったが、今回このレースに参加するにあたり、船のチャーターのことで大儀見氏や名古屋の〈ビンド〉の小林氏を始め、大勢の方が手助けしてくださった。最後になったが、我々のためにいろいろと手を尽くしてくださった皆さんに、この紙面を借りてお礼を申し上げたいと思う。

●VEGAグループ

山本 仁

我等〈ベガ〉グループの、80'バンナム・レースの参加決定は、昨年の八丈レース直後であった。

それ以前にも何度かチャイナシーなどの手近なレースに出場しようかという話はあったのだが、いつも計画だけに終わっていた。

今回のレースは計画当初より新艇建造は時間的に無理があるので、現存の〈ベガV〉(ピーターソン33)を

オンデッキで送るか、もしチャーター出来る船があればチャーター艇で参加すると決めた。

チャーター艇について何人かの知人にあたっていたところ、〈月光〉のクルーの小山亮君より耳寄りな話が来た。ハワイの造船所の社長フー・リム氏より、6月末スタートのビクトリアー・マウイ・レース出場のファアのワントンならチャーター可能とのことであった。

ファアのワントンなら良いだろうという〈ベガ〉のオーナー古川氏の決定で、小山君にチャーター契約の詳細についてコンタクトを取って貰ったところ、次の様な返事であった。

艇名は〈ファンガレイ〉といい、前回のパンナム・カップには〈リンダラブレース〉(この名前をワイキキのヨットショップなどで言うたびにレジの女の子に何度もニヤリとされた——アメリカの有名なポルノ女優と同名だそうだ)という艇名で出場していて、〈スイートオコレー〉などと同型艇であるという。

又、チャーター料は5000ドルで、内1000ドルはデポジットで保険料を含むということであった。

さっそくデポジットを送金したところ、〈ファンガレイ〉手持ちのセール数、IORレーティング等を送って来た。

セールに関して、昨年小笠原レース以来の良き先輩であるMr. S・L・MONROに相談した所、No.2 リーチャーは必要であり、その他2枚計3枚は加える必要があるとの事で、相手方のオーナーと相談した結果、半額ずつを負担する事になった。

これでチャーターに関する金銭的な契約事項は済んだわけである。

今回のレース・メンバーは、昨年の小笠原レース以降何度か一緒にレースに参加したMr. MONRO、植松清氏を含む次のメンバーであった。

スキッパー	古川保夫
ナビゲーター	山本仁
セーリング・マスター	S・L・MONRO
ヘルムス	宮沢英夫、植松清
クルー	中村一司、長井栄次、岡田良行、藁谷俊哉、河野正清、山下昌良、井上玲、小島智、北崎敦、梅本寛、秋本祥子、石井みちよ、相良育子

先発が7月20日に、後発は7月24日に出発した。先発の6名(井上、山下、北崎、秋本、石井、相良)と一緒に小山君が行き、チャーターの契約及びセーフティ・チェックをしてくれることになっていた。

我々がワイキキに着いた時、〈ファンガレイ〉は船底のペイントとスケグの修理の為まだ上架中であったが、スケグ以外には問題はないということで、次の日にはおろすことになった。

同日には〈ファンガレイ〉のオーナー共々テスト・セーリングを行なうことが出来たが、ピーターソンの



〈VEGA〉グループ全員集合!!

ワントンを見なれているせいか、想像以上にブームが長く、ランニング時のジャイブの練習など、かなり時間をかけなければならないと思われた。

いよいよ翌日からトレーニングとセーフティ・チェックの為の準備を始めた。

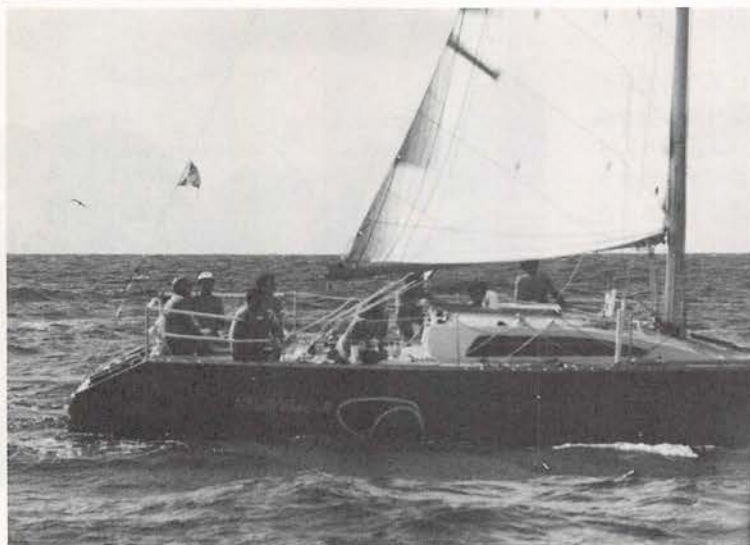
トレーニングは強い日射しの為か4時間が限度で、それを過ぎると出来ない事はないのだが余り身が入らず成果がない様なので、次の日からは午前中3時間練習し、午後は食事の後、整備をしたり、毎週水・金曜日に行なわれるサンセット・レースに出たりしていた。

このレースは、ハワイ・ヨットクラブのクラブハウス前からスタートし、スタートと同時にスピニングアップで幅20m位の水路を何杯もの2トンがブローチングしそうになりながらもビキニの女性をたくさん乗せ、片手にビールで始めるといったレースで、このレースではいつもJ-24が並み居る大型艇を尻目にハンディなしで優勝しているという事だった。

その様なわけで、オーナーなどは毎週水・金曜はこのサンセット・レースに出て、その間の日であいている日があればクリッパー・カップに出ようかなどと真顔で言うほどであった。

先発隊が到着して以来準備していた安全検査の準備はレースの始まる4日前に終わったが、丁度クラブの安全検査委員が不在だった為一日遅れてしまった。検査当日は〈ファンガレイ〉のオーナーも立会いの上で一回でパスした。

第1レースであるラウンドオフ・レースの前にオフ島をまわっておきたかったのだが、安全検査のおくれや、スキッパー・ミーティングなどにおわれて出来なかった為に、すでにオフを2周している〈雲柱〉の川島氏と〈ティダ〉の歌田氏から、ブランケットやリーフなどの状態についてお聞きし、それでO・Kとする事にして、レースにのぞんでしまった。



チャーター艇〈WHANGAREI〉

第1レースから第5レースまでの結果については、別記のごとくである。

第4レースのフィニッシュ後のことであるが、予想以上の低成績のため、船底を調べて見ると、フォールディングのペラを止めているビスが半分ぬけてまがっている為、片開きのままになっていた。(もっともこれをなおした後の第5レースの結果も上出来だったともいしかねるが……。)

レース期間中の上架は認められていないという事であったので、水中で修理の破目になるかと思ったが、ジュリーのO.K.がとれ、上架して修理することが出来た。この上架している4~5時間の間に安全検査委員が、修理が出来たかどうかを見に来てくれたらしいのだが、船底など磨いていないかどうかチェックする意味もあってやって来たらしい。

磨いてはいけない事は知っていたのだが、修理にあっていた山下君が、つい習性(?)でペラをピカピカに光らせてしまったのを見られてしまった。あちらは英語でペラペラと話しながら指さしたり、なでたりしているので、その意味は感じとることが出来たが、ここでわかった事になるとルール違反になるのではないかということで全員理解出来ないふりをして済ませてしまい無事修理を完了して、第5レースにのぞめることになった。

ラウンドステートではかなり良いスタートを切ったが、カナダの〈KANATA〉のラフィングによって同艇とオーストラリアの〈SATINSHEETS〉に接触しケースとなった。

レース後の話になるが、このケースのときに我々がすぐに抗議旗を揚げなかった為、2%のペナルティーをとられてしまった。(〈KANATA〉は5%)更にこの時、スターボード・サイドのフレームとストリンガー

にクラックが入ったのだが、金額的に保険の範囲に入らないので、〈ファンガレイ〉のオーナーと現在話し合い中である。

この様なケースの場合、ジュリー裁定の場で金額的な事に関してかはっきりとするべきだということとは後で聞いた話である。

この第5レースであるが、スタート後三日目に、又チャージはしていたのだがバッテリーが上ってしまいロール・コール出来ず、計器も使用不可能となってしまった。エンジンはガソリン・エンジンであり、又マストの真後に位置している為、マストをぬかない限りクランクも出来ず困っていたところ、植松氏の提案でフライホイールにロープを何回か巻き、ブロックを使

いコックピットにリードして3人でロープをにぎり、コックピットからバウバルピットまで走ってエンジンをかけるべく努力したのだが、走りまわってバルピットから落水の危険も感じられ、又とくに成果もなかったので中断する事になった。

その結果フィニッシュまでは計器も使えず、ひたすら走ったが、特に不安も不自由もないようであった。

このラウンドステートは、連日サンセット・ステーキ・ディナーをワッチチェンジの折に食べる事が出来た上、前後左右の島々は華麗な美しさを見せてくれた。特にマウイからモロカイにかけてのスピンランと、フィニッシュ時のココヘッドをまわると同時に見る事が出来たワイキキビーチの夜景は、これから先クルー達の心に長くとどまっていることだろう。

結論として、チャーター艇によってパンナム・クリッパー・レースに参加したということは、廻航とかオンデッキで自艇参加した場合に比較して時間的にも金銭的にも負担は少なかったが、乗りなれない船である為のハンディがあり、その為の苦勞があったことも事実である。

だが、始めて海外の国際レースに参加し、その雰囲気を楽しむことが出来たことは、我々にとって大変意義深いものであり、今後のレース活動にも活かしていけるのではないかと考えている。次回、又参加する事が出来るならば、今回の経験を基に、更に良いレースが出来る様に頑張りたいと思う。

最後に、今回のパンナム・クリッパー参加にあたり御尽力いただいた、〈月光〉の小山君、フー・リム氏、在日ワイキキ・ヨットクラブの諸兄に深く感謝しておりますことを、つけ加えさせていただきます。

太平洋の帆船航路今昔

海上保安庁水路部 水路通報課長

中川 久

1. はじめに

帆を使って船を走らせる試みは、古くエジプト時代にさかのぼるが、帆のみを使って船を走らせたのはフェニキヤ人といわれる。彼等は最初地中海の航海に限っていたようであるが、その後大西洋へ進出し大洋を航走するようになった。

帆は、古くは角帆の横帆であったが、9世紀には三角帆が出現し、やがて船体の大形化とともに角帆と三角帆を備えた3本マストが登場してくるのである。これにより帆船の速力も増し、大洋の自由な航海が可能となつて、15世紀頃からいわゆる大航海時代を迎えるのである。

ここに至る過程において、造船技術の進歩、13世紀のコンパスの発明等が大きな支えになったが、16世紀オランダの地理学者メルカトルによって提唱された漸長図法——現在の海図に採用されている図法で、船の針路が図上で直線で現われる——が近代的海図を生むこととなり、航海の発展に大きく寄与したことを見逃すわけにはいかない。

さて、この大航海時代はまさに海洋探検時代であった。コロンブスは、トスカネリが描いたといわれるヨーロッパの西側にアジアがあるという間違つた海図を持って出帆し、最初アジアと思って到着した陸地がアメリカ大陸西印度諸島であった。また、マジェランは、所持した海図にはないマジェラン海峡を発見した。

このように大航海時代の先駆者達は、知られざる大洋の海図に自船の航跡を次ぎ次ぎと印し、世界の海図の精度を上げ、後に続く多くの船のために航路を明らかにしたのであった。

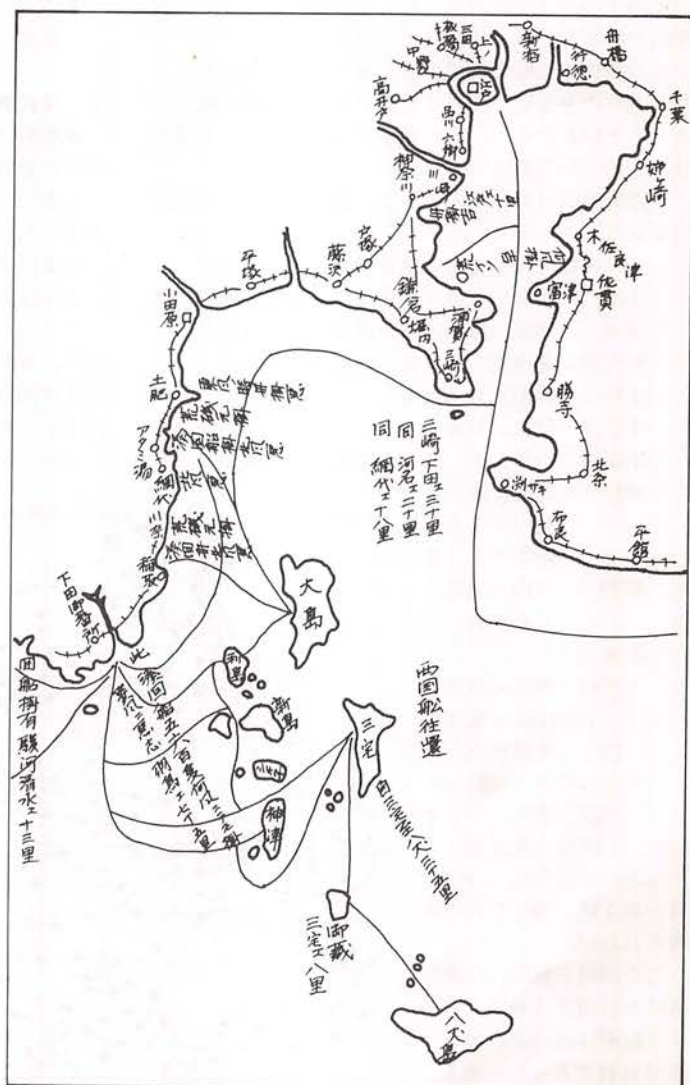
本紙ではこれら航路のうち図上に明らかに残る太平洋航路についてその概要を述べてみたい。

2. わが国周辺の和船の航路

今、筆者は、江戸時代中頃の宝暦11年

に描かれた日本地図の写を見ている。この図は海部に航路及び港の注記が記載されており、恐らく和船の代表といえる大和型船の多くが使ったものではないかと思いを巡らせている。

さて、航路の話に入る前に大和型船について触れておこう。この船は16世紀頃瀬戸内海を中心に発達した



第1図 江戸時代の伊豆七島航路

もので、現在の船のキールに相当するものを航(かわら)という厚い板状の船底材とし、これを基本に外側に下から順次幅の広い外板の役をする根棚・中棚・上棚を釘でつなぎ、横の強度は適当な間隔で両舷の外板に梁を渡すというもので、当然に耐波性に乏しく、外洋の航海には余り適さない船であった。そのうえ原則的に帆柱は1本で、大きな横帆を上げて帆走するので、追風では最高の能率を発揮できても、洋式帆船のスクーナー等縦帆を主としたものに比べると、風上への切り上りが悪く、逆風時には間切りを行っても能率が悪いものであった。例えば、スクーナーが45度風上へのぼれるのに、大和型船は75度程度であったといわれる。

したがって、順風すなわち追風を選んで航海したのは当然で、風待ちの機会も多く、適当な避難場所がなければ逆風に会ったときは元の港へ逆戻りするといったケースも多かったことであろう。

そこで、上記の地図をよく見ると、およそ10~20里の間隔で港の注記があり、恐らく避難場所としての説明の意味があるのではないかと思われる。

江戸時代の和船の航程で最も長いのは、酒田から下関、瀬戸内海を経て江戸に至るいわゆる西回り航路であったといわれるが、その航路の一部について上図の注記をのぞいてみよう。

津軽海峡(同海峡の中央部、松前の南方に赤丸印がある)

大難所舟不通水色紫急常渦

小泊 西南風舟掛吉 鯨沢ヨリ七里 松前八里

深浦 西南風掛吉 秋田領ヨリ三十五里

野代湊 北南風ニテ入舟 津軽深浦十六里

土崎湊 西南風舟入自由

本庄湊 乾風二舟入恵

酒田湊 舟掛自由 秋田土崎エ三十三里

瀬枝 北風舟掛 百

隻川中エ入

新潟 新潟エ十八里

川内ハ大風ニ

テ舟掛吉

佐渡

沢崎 西北風掛吉

十隻程掛大荒元掛

橘 東風掛吉 五

六隻掛大荒時元掛

大間 東風吉 十隻

程掛大荒元掛

なお、伊豆七島については、第1図に掲げたので参照されたい。

この西回り航路は、津軽海峡を経由する東回り航路より距離は遠いが、海況の点で有利であったとみえ、

多くの船が利用し運賃も安かったという。酒田から江戸まで800里といわれたが、その航路は大よそ次のようで、平均45日、速いもので26日の記録があり、速いものになると2~3ヶ月を要したといわれる。

- (1) 酒田を順風で出帆、佐渡に入る。佐渡小木で天候を待つが、順風であれば走れるところまで行く。平均速力5ノットが最高といわれた。
- (2) 下関に入港し船足、積荷の検査をうけ瀬戸内海に入る。
- (3) 鳴門又は由良海峡を通り紀伊半島を廻って安乗へ入港する。以後荒海で知られる遠州灘を一気に乗切するため、慎重に天候を吟味する。
- (4) 次の寄港地は下田であるが、遠州灘は避難港に乏しいので、西風を待って一気に走破を企てる。
しかし、中には途中逆風となり間切りを行っても下田へ到着せず安乗へ引きかえすもの、不運にも難破、漂流する船が多かったという。
- (5) 下田以降は比較的問題なく、とくに東京湾は安全な航路といわれた。

3. 洋式帆船の航路

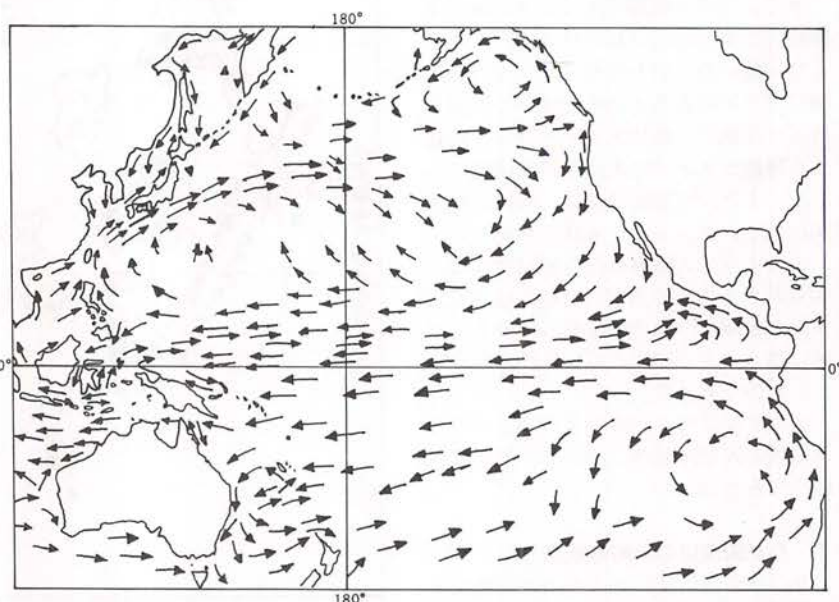
帆船航路の良否は、気象、海象を如何に良く知り、これらを如何に良く活用するかにかかっている。

したがって、最初、太平洋の海流、気候の概要に触れてみたい。

第2図は、太平洋の海流の概要を現わした図である。

太平洋の海流は一般に次のように呼称されている。

フィリピン東方から北上し本邦南方を東へ向う黒潮は、本邦を離れてから黒潮親流、さらに東へ行けば北太平洋海流と呼ばれる。カムチャッカ半島の東岸を南下し千島列島から三陸東方まで下るものを親潮、アリューシャンの西方から東に向うものをアリューシャ



第2図 太平洋の海流図

ン海流と呼ばれる。また、北緯15度から7度の間を西流する北赤道海流、北緯7度から2度の間を東流する赤道逆流、北緯2度から南緯20度の間を西流する南赤道海流があるが、これらは季節によって若干移動する。さらに、アラスカ沿岸を北上するアラスカ海流、北米西岸を南下するカリフォルニア海流、南米西岸を北上するペルー海流、オーストラリア東岸を南下する強い東オーストラリア海流、最後に同西岸を北上する西オーストラリア海流があって、これら以外に南緯40度以南に地球を鉢巻き状に東流して大循環を行っている西風海流が顔を出している。

次に、第3図は、太平洋の気候図で上段1月下旬7月の平均的なものを現わすものである。図中細い点線で囲んだ低、高は、低圧部、高圧部を現わすが、常に

そこに停滞するのではない。太い点線で囲んだところ及び北緯では同点線の北側、南緯では南側は、低気圧の通過に伴い、1ヶ月に5～10日以上、風力7以上を記録する海域である。

さて、このへんで前置きはやめ、本論の帆船航路に入りたい。

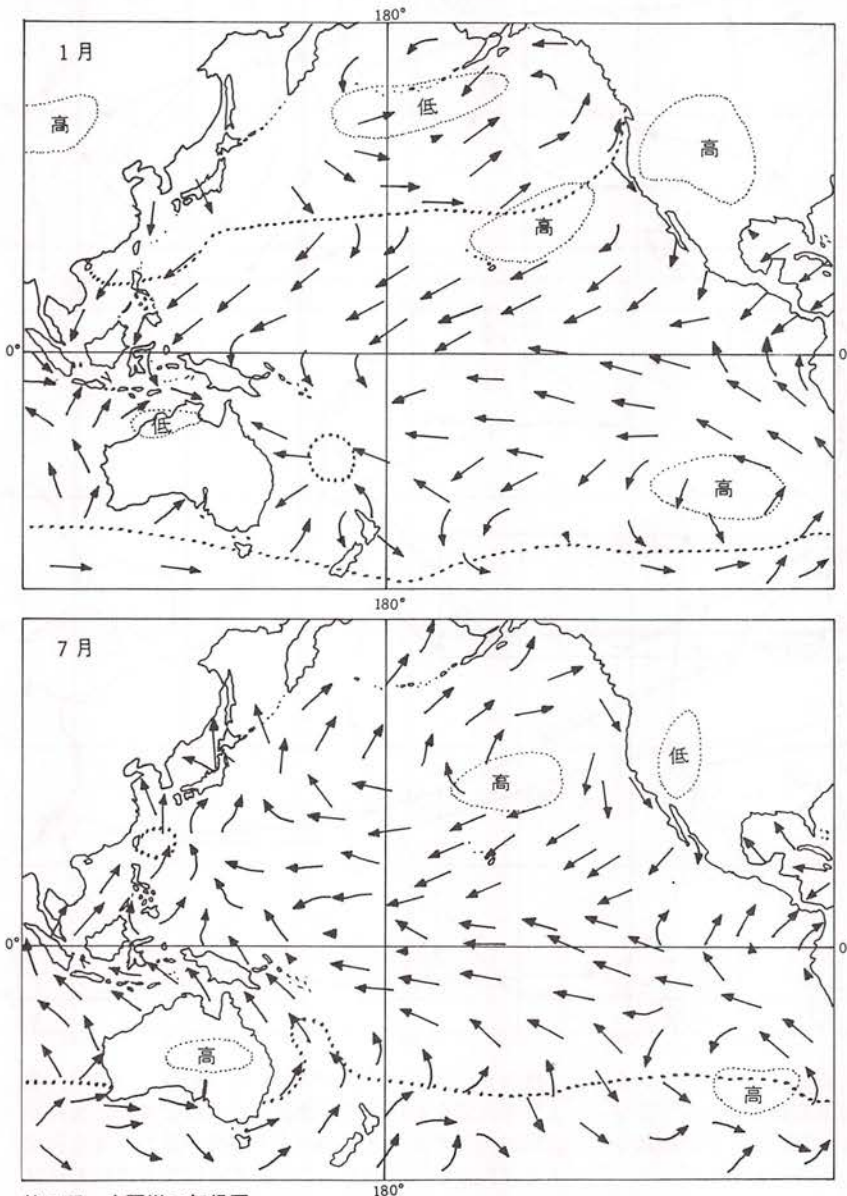
第4図は、現在の帆船航路であり、第5図はおよそ100年前の帆船航路である。

1519年、マジェランが5隻の艦隊を率いてヨーロッパを出帆し、南米の南端にマジェラン海峡を発見するまでほぼ1年を経過していた。そして、太平洋に出たとき、びょうぼうたる大海原は平穏そのものであったので太平の名が付けられたというが、たまたまマジェランが取った針路は、そこで命を落とすこととなるフィリ

ピン群島に向けられていたのである。ここで第2図の海流図を今一度見てみよう。南米西岸には北上するペルー海流があり、それは南赤道海流に合して西流する。この流れがあるいはマジェランをフィリピンに運んだのかも知れない。第4図及び第5図を見て頂きたい。両者には南緯20度あたりの南米沿岸から西方フィリピンに向う帆船航路がくっきりと出ている。この航路の最初のものは、マジェランの艦隊が残した航跡かどうかは分らない。

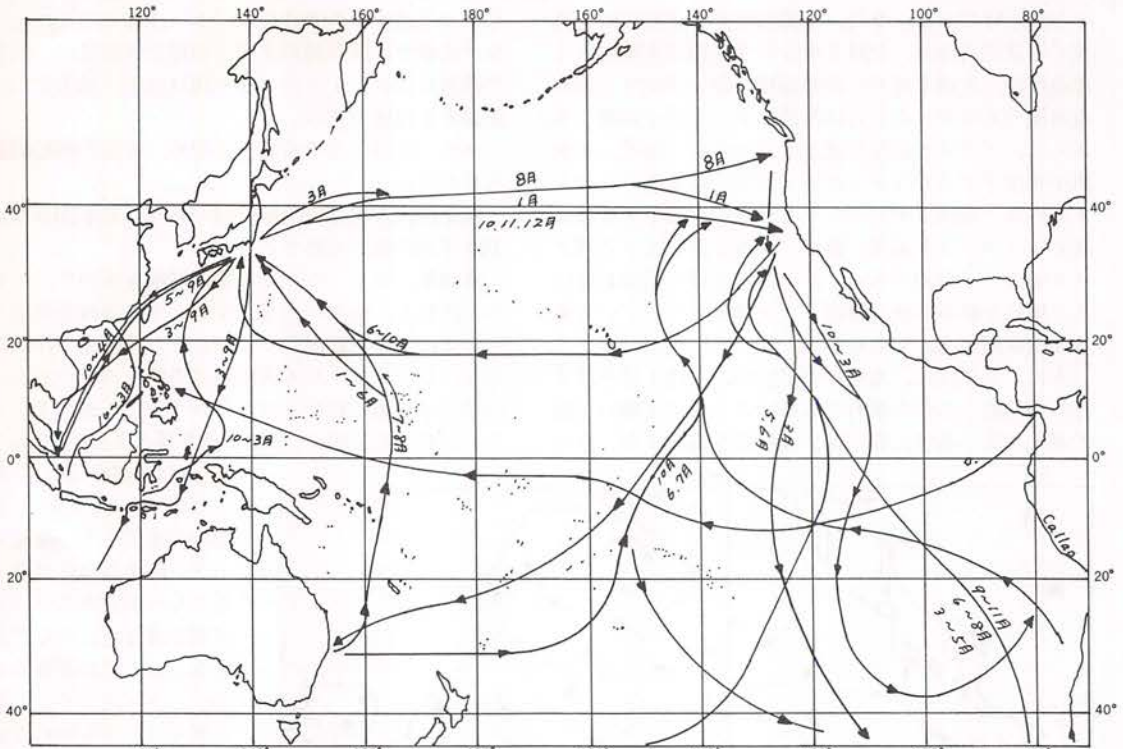
話を先に進めよう。マジェランの時代からおよそ350年が経過した19世紀の後半、快速帆船クリッパーの登場を最後に帆船時代と訣別した船舶は汽船時代へと突入していくのであるが、この350年間は帆船時代の黄金時代であったに違いない。大航海時代に世界の海洋を走破し、知られざる大陸を島々を世界地図の上にプロットしていったのは帆船であった。

このためには、きわめて困難なそして犠牲の多い航海もあったであろう。これらの蓄積が、1795年英国海軍に設置された水路局によって、組織的かつ科学的な

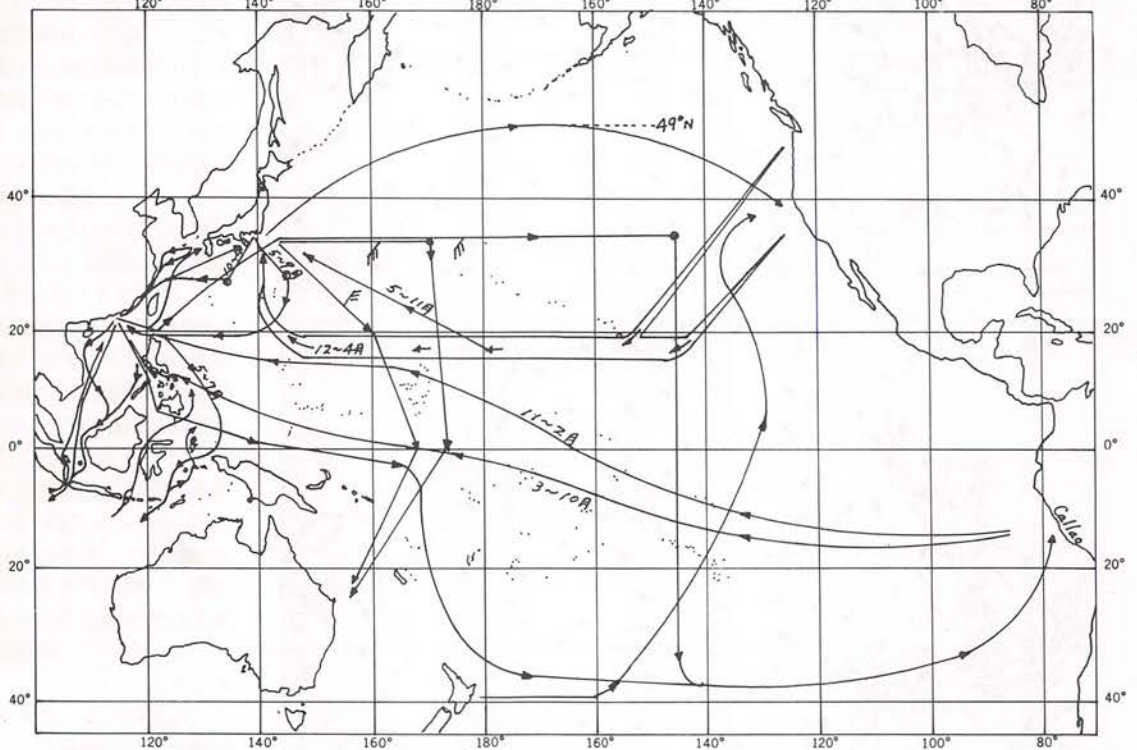


第3図 太平洋の気候図

第4図
現在の帆船航路



第5図
昔の帆船航路



海図及び水路誌作りが進められることになるが、第5図に示す航路図は、この英国海軍水路局によって長年の航路の実績を集大成した大洋航路誌からその概略を拾い上げて筆者が作図してみたものである。

横浜からサンフランシスコへ向う航路は、黒潮、北太平洋海流を利用する大圏航路となっており、復航は北赤道海流の北側北緯20度から15度の間の西流を利用する航路となっている。これを第4図現在の帆船航路

——といっても第5図に示す航路が書かれてから帆船時代は衰退したので、恐らくこの第5図を基本として、新しい気象、海象データや航海の体験を加味して書かれたものと思うが——は、復航はほぼ第5図と同じであるが、往航は北緯40度あたりから北側に上らない航路、すなわち大圏航路とはなっていない。

次に、香港から南米のCALLAOに至る航路は、南西季節風期すなわち夏に属する季節には日本の南東まで近づき、それより東進して西経145度で南下し、北東貿易風、南東貿易風の区域を過ぎ南緯40度以南の偏西風区と西風海流を利用して南米西岸に近づき、CALLAOが北東又は北になったとき直航するもので、実にうまく流れと風とを利用した航路となっている。また、北東季節風期すなわち冬季は、荒天の北太平洋を避け南シナ海からフィリピン群島を回って太平洋に入り、赤道逆流と北西風とを利用してニューギニアの北側をできるだけ東へ進み、以後は南東貿易風区を横切って、上記航路と同様偏西風に乘ってCALLAOに向うものである。

復航は、マジェランの航路を思わせるもので、3月から10月の季節は南の線、11月から2月の季節は北側の線となっている。

第4図には往航はのせていないが、往航はほぼ上と同じである。

また、横浜から香港に向う航路を見てみよう。第5図すなわちおよそ100年前の航路は、夏に属する季節にあっては、横浜から南東に向い、北緯30度東経145度の地点を過ぎて火山列島の東方を廻り北緯21度東経140度を横切ってルソン島北東方に向い、南シナ海に入って香港に向うものであり、また、冬に属する季節には、横浜から南西に進み北緯28度東経135度を経て黒潮を横切り、徳之島の北方から東シナ海に入り中国沿岸を南下して香港に向うものである。

これらの航路も巧みに黒潮を避け、季節の風を利用したもので、体験の集積をうかがうことができる。

しかし、第4図に見られるように、現在の航路は必ずしもそのようには描かれておらず、航程が短縮されているのが目立つ。復航においては、いずれも黒潮を最大限に利用した航路となっている。

最後にオーストラリア航路を見てみよう。オーストラリアは、19世紀中頃黄金が発見され未曾有のブームを呼んだ。このため世界の快速船が多数ヨーロッパ又はアメリカ方面とオーストラリアの間を往復したと伝えられている。このためこの方面の航路は大いに発達したと思われるが、わが国との間にはそのようなことはなかったであろう。しかし、オーストラリアに至る帆船航路は事のほかよく書かれている。

第5図に示したオーストラリア航路は、北緯35度線を東経170度あたりまで東進し、以後南下するものが夏に属する季節のもので、その南側を通るのが冬に属する季節のものである。復航は記載しなかったが冬に

属する季節の往航に近い航路を取っている。

第4図に示す現在のものは、100年前の冬に属する季節の航路に大変よく似ていることが分る。

以上概略述べてきたが、総括していえることは、昔の帆船航路は経験の積み上げによって外力を最大限に活用しており、このためややもすると航程を無視しているのではないかとすら思えるが、現在のものは、外力を有効に利用しつつできるだけ航程を縮めるよう努力されているように見えてならない。そのため航路は、スマートな曲線となっている。ここでお断りしたいが、帆船の航路は、第4、第5図とも線で描いたが、実際はある幅を持った曲線で描くのが本当であったかも知れないということである。

4. おわりに

筆者は既に帆船時代が終ったと述べたが、これは商行為或いは生産行為等経済活動に使われる船舶としてのことであって、まだ帆船そのものは健在である。現に航海訓練所の日本丸、海王丸は多くの航海者の卵を乗せて毎年遠洋航海を行っており、諸外国にも多数このような帆船を見ることが出来る。また、洋上で帆を利用して漁業を営む船も多く見かける。

最近、新聞をにぎわした「新しい機帆船タンカー」の記事を読まれた方も多いと思うが、これは帆布にプラスチック加工した硬帆を使用するもので、コンピューターを使って風力、風向に合わせて帆の推進力を計算し、自動航行しようとするもので、いわゆる従来からの帆船の概念からはほど遠いようである。

しかし、現在の最新の汽船ですら、この省エネルギー時代には、船長はすべて、如何に風と流れを有効に利用し、安全で最短航程の航路を選ぶか日夜脳裏から離れないことであろう。

この意味では、如何なる汽船も又今後開発されるであろうさらに新鋭の帆船も、それらが採る航路は従来からの帆船航路と全く無関係とは言い難いのである。

筆者は、この大海原に無尽蔵とも思われる風と流れの膨大なエネルギーをそのままにしておく手はないと常々考えている。洋上の自然の力は、経済活動にそしてレジャーにもっともっと有効に活用されなければならない。

しかし、自然の力は、一つ間違うと大変な災害として襲いかかって来ることも十分銘記しておく必要があり、このためには、洋上に出来る船はその大小、目的を問わず、海の知識をたくわえ、海図を始め必要な水路図誌を活用し、一時たりとも航海の安全について気を許してはならない。これは、既に述べた帆船航路の中からのじみ出てきた尊い教訓でもあるのである。

“緑あふれる海浜都市・浦安”における ある泊地の現状

浦安セーリング・クラブ

会長 石井 孝

「何でヨットなんかに乗るんだい？」現在の日本国では、ヨット乗りがよくあびせられる質問である。理屈はいろいろあるけれど、結局のところ「楽しいからさ。」というにつきよう。惚れた女がなぜ良いか、他人様にいくら説明したって心底御理解いただけないのと同じだが、現在の日本国、女に惚れる男は沢山いても、ヨットに惚れる人間が少ないせいか、ヨットに乗る楽しさを妨げられる事象のなんと多いことだろう。

泊地の問題もその一つである。ヨット乗り同志が出会うと、「お宅の船はどちらに置いていらっしゃるんですか？」という質問が必ず出るのは、ヨット乗りが泊地の問題にいかに関心が深いかを示す証拠だろう。

千葉県東葛飾郡浦安町。こういうと「ああ、あの青べかの浦安」と多くの方が納得してくれる。東京湾の最奥部、旧江戸川の河口のあたり、沖の十万坪と呼ばれた湿地帯をひかえてベカ船の浦安は存在した。“した”と過去形で書いたのは、多くの方が納得なさる「青べかの浦安」は、今や、当町局の広報用の文句みたいだが「緑あふれる海浜都市・浦安」に変貌しているからである。沖の十万坪は埋立てられ、新しい国鉄線が未開通ながら敷かれ、造成が進み、人工砂浜が広がり、東京湾岸道路が延び、潮風に緑の木々が揺れる公園が点在し、マンション群が林立し、瀟洒な住宅が並び、都心顔負けのショッピング・センターが賑わい、三年ほど先には世界一とかの規模の大遊園地が開業準備を急いでいるというあり様なのである。もっともこの変容は一気になされた訳ではない。われわれがこの町にヨットを舫いはじめたのは5～6年前からのことだが、その頃から埋立地は次第に整備が進み、現在もお仕事が進展中である。

さて、われわれの浦安セーリング・クラブは、その浦安の境川と呼ばれる河川にヨットを舫う約50杯のオーナーとそのクルーたちによって結成されたクラブである。いずれも「理屈ぬきで、楽しく、一日でも多くヨットに乗りたい」連中である。今にして思えば、恥ずかしい話だが、この「理屈ぬきで」が良くなかったのかも知れない。50杯のオーナーたちは、ここを泊地にするに当たって、結果的に“まんまとだまされたオーナー”とも言える状況にあるからである。

これから船の係留場所を決めようとなさる方々のために、われわれの経験は一つの警鐘となると思われるので、われわれが“だまされた想い”に到る経緯を申し上げよう。

どなたもそうだろうと思うけれど、交通の便やら諸々の条件を考えて、その地域に船を舫いたいと考えたら、その海域の漁業組合に問い合わせたり、マリーナを探して交渉に入るだろう。ここ浦安は埋立てのために漁業権が放棄された海域で漁業組合は存在しない。したがって50人のオーナーたちは種々な経由はあるが、最終的にサンライズという看板を挙げて、この地域でヨット・モーターボートの販売・保管を営んでいる業者の所へ到達した。サンライズは舵誌などに現在でも広告を載せて、船の係留場所があるかのような宣伝もしている業者だから、ご存知の方もあろうかと思うけれど、われわれが船を係留するに当たって、サンライズで受けた説明はおおよそ次の様なものであった。いわく、「サンライズはこの境川一帯の水面使用权を持つ浦安釣船協同組合からヨット、モーターボートの修理・保管の業務委託を受けて営業している。船を舫うご希望ならばサンライズにオーナー・クラブがあるからお入りなさい。そうすれば船は保管いたします。入会金は5年ごとに〇十万づついただきます。年会費はこれこれだけ別にお払い下さい。上下架施設・補修施設も会員は低額で利用できます。将来はクラブハウスも建てますし、川岸の整備が終り次第、境川河口に造成中の船だまりにヨットの係留場を作ります」こう説明されたら読者諸兄だったらどうなさるだろう。東京・千葉周辺に住居を持つ者にとって、湘南や房総は遠い。勤務を終え夕方からでも船に顔を出せる近場という地理的条件を満し、海に出て見れば羽田に発着する飛行機から、東京タワー、新宿の高層ビル群、池袋のサンシャインビルまで一望のもとにしてのセーリング・エリヤも充分にある。となれば次に考えるのは入会金と年会費の額であろう。高い安い感覚は違いうだろうが、とにかく50人のオーナーたちは前金で全額支払って船をこの境川に舫ったのであった。いよいよ船を舫って見るとサンライズ・クラブの運営・船の保管業務には様々な不満があった。一例を挙げれば会員名簿もなければ役員の紹介もない、もちろん会員総会

なんて聞いたこともない。呼び出しがかかるのはアンカーの打直しを手伝わせる時か、増水で船が流れようというような時ばかりで、保管は到底支払った入会費、年会費に見合うものではなかった。が、それは問うまい。そのようなやり方を決して認容するものではないが、それらは多くの泊地で大なり小なりくすぶっている不満だろうからである。

問題は、問題が生じるまで表面には出て来ない。だからわれわれは誰も変なクラブだとは思わずに3～4年は呑気にセーリングを行っていた。問題が生じたのは春だった。われわれが船を係留している境川下流に川面から5米位の高さで水管橋を掛ける工事が始まったのである。当然のことながら、そうなるヨットはマストを倒さなければ海に出られない。これはヨットにとって一大事である。川岸の護岸工事が終り次第河口の船だまりに係留を、と言っていたサンライズからは何の説明もない。何人かのオーナーが説明を求めたが要領を得ない。こうなるといくら呑気な連中でもものんびりしてはいられなかった。有名無実のサンライズ・クラブとは別に組織を作って事態を解決しようという話がまとまって生れたのが浦安セーリング・クラブである。

浦安セーリング・クラブが結成され、活動を始めるにつれて、われわれが見過していた諸々の問題点がこの泊地には山積していることが判明して来たが、一番大変なことは境川が一級河川であって、釣船協同組合にしても、われわれが代金を支払ったサンライズにしても特別な水面の専有使用権など一切ないということであった。つまるところ、われわれの泊地は公共の水面なのである。ということは、道路の一面に勝手に縄を張って、この区域を年間いくらか貸しますという詐欺にひっかかったのと同じではないか。

われわれは県・町当局に何度も足を運ぶと同時に、サンライズの責任者に説明を迫った。埋立工事を進行中の県は、埋立工事の完了まで特定の業者に専有使用許可を出すことはないし、町としてもそんな認可はしたことはないと言明するのに対し、サンライズの責任者の説明は正反対で、「間違いなく水面の使用権は取っています。書類もあります。間もなく水管橋の下流に係留用の杭を打ち、ポンツーンも浮かせ、テンドーを使わずに船に乗れるようにしますよ。それについては料金の値上げを」という話。そして事実、立派な鉄杭がある日水管橋の川下から河口にかけて延々数キロの間に100本ほど立ち並んだのであった。半信半疑だったオーナーたちの中には「あれ、ちゃんと杭が打たれてる。となると、料金値上げかなあ。」と気の早い心配をする者もいた。しかし、幸というべきか不幸というべきか、その心配もたった一晚のことであった。水管橋の下流に係留杭が100本も並んだというニュースに、オーナーたちが翌日境川に顔をそろえた時には、昨日までのもしげにさえ見えた鉄杭の列は、影も形

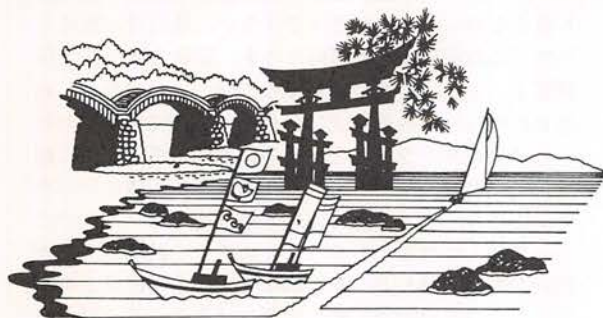
も見えなかった。それだけではない。県当局の署名入りで「この河川は一級河川につき、船舶の係留は一切禁ずる」という今まではなかった厳しい立看板が、われわれのヨットの前に立てられていたのである。われわれは早速サンライズの責任者に説明を求めるべく総会を開いたが、「いや、あの看板は水面使用権を持ったサンライズ・クラブ以外の船が最近増えているのでこちらで頼んで出してもらったものです。杭は町当局が抜いたものだけれど、水管橋から下はまだ埋立工事が完了していないので、町の管轄ではなく、県の管轄だから……、いずれにしても貴方たちの船は埋立工事を担当している県当局と話がついているので、河川ではなく河口の船だまりの方に入れますから御安心下さい。」との話。

一方町当局としては、公共の河川を使って係留費を取るような行為は見過す訳にいかないから杭は撤去した、と、こちらが犠牲者でなければ至極もつともな話。県の埋立工事担当々局は、サンライズの責任者の言とは裏腹に河口の船だまりに船が入れないようにサルベージ用の長いチューブをでんと据えたまま。

という訳で、前金で年会費を取られたままマストを倒さなければ海に出られなくなった愛艇を前に臍を噛む次第となったのである。もちろん、係留の契約をする時にマストを倒さなければならなくなりますなんて話はなかったにもかかわらず、今年の年会費はお返ししますなんていう申し出はサンライズから一切出ない。読者諸氏よ、ゆめゆめご油断めさるな、このような現状の現在でも、まだ〇十万円の入会金を払ったんだけど、どこに私の係留ブイはあるんですかねてヨットが来るようですぞ。

どじなオーナーたちに、今一縷の希望が持てることは、さすが緑と海浜の町・浦安というだけある町当局が、町のイメージを壊す悪質な業者を排除して、町当局が近々に町の収入なんてけちなことではなく健全なハーバーを管理して行くという態度を見せてくれることである。海に囲まれた国でありながら、海辺の市町村が海のスポーツに、ヨットに意を用いてくれることの少ない現状にあって、これは高く評価されるべきことではなからうか。全国津々浦々の地域の範となるべきハーバー作りに、われわれも出来得るかぎりの努力をしようということで、結成間もないクラブながら、町に動いてもらうためにはまず町の人々にヨットを知ってもらおうということで、親子ぐるみヨット教室の開催など、積極的に地域活動も始めているが、これが大変好評のようである。ヨットを知らない人たちにヨットの良さを知らせること、これが案外風が吹けば樺屋が儲かる論理よりは、日本の各地に楽しいハーバーができることにつながりやすいのではなからうか。

どうか、東京湾の奥でこんなヨット乗りたちが頑張っていることもお忘れなく。何かの折には御協力を御願ひして、現状報告とさせていただきます。



西内海水域だより

広島湾ミッドサマー・レガッタ 観戦記

広島フリート・キャプテン 宮西勝秋

8月24日、NORC広島フリートの大衆レースとして衣替えしたサマー・レガッタが賑やかに行なわれた。

運営担当の〈美美〉グループがモーターボートを飛ばして港々に散在するクルーザーにレース案内を投げ込んで回ったといい、冷夏でウズウズしている連中を大挙集めて39隻の大レースとなった。

折しも久し振りの上天気に恵まれ、カンカン照りの夏空のもとで、海水浴の島「絵の島」を賑やかにクルーザーで埋めつくし、沖に設定されたスタート・ラインからクラス毎に5～10分間隔で小艇群からスタートする。広島市寄りの弁天島回航、折り返しの6マイルのショート・コースである。

ところがドッコイ、朝方の北風はパツパツ落ちて、

タバコの煙は上にも行かず、ただユラユラするばかりとなり、かなりの逆流に流されて各艇苦勞のスタートとなる。ラダリングするものも居たり、アンカーを打ち込むなど大騒ぎする中で、時間差で次々スタートしたはずの全艇が狭いライン内に集まってひしめき合うことになった。この間の無風時間の経過により、小艇の勝目は殆どなくなってしまった。

最後のスタートから20分くらいでやっと吹き出した風は南風となり、慌ててスピン、アンカー揚げとなって全艇ソロソロと動き出し、21フィートから42フィートが一斉に走ることとなった。

1～2トンのビッグ・ボートも微風には意外と離れず、一団となってカラフルなスピンを彩りながら弁天島にとりつく。

ここでは島の周囲にはりめぐらされたカキいかだ群が難物で、大艇は大きく迂回しようとしていたが、小艇群がイカダの間を縫って近道するのを見て、これ又強引にイカダの間に割って入り、辛うじて小艇の前を回航する。風はすっかり夏型の「マジ風」となって腰を据えていたので、得意の上に大型艇はジリジリと差を抜けてゆき、所要時間1時間40分でフィニッシュする。距離も短く波も殆どない海面なので、さしたる大差もつかず全艇フィニッシュとなる。

最大艇のPET42〈かづ〉がERC39〈美美〉に辛勝してファースト・ホームをとり面目を保ったが、実質的にはDEB 1/2〈CHARGE TO CHARGE〉とHOL 1/4〈ROCINANTE〉の走りが光っていた。

又、3/4 T勢は多くの1/2 Tと1/4 Tに先行されて意気地がなかった。

レース後は再び「絵の島」に集まり、ミーティングも賑やかに表彰式となり、ミス・サマーレガッタ選出、遠来賞、ビリ賞を交えて16位分の賞品と飲食チェーン店の食事券の参加賞が全艇に配られ、ビールも入って、赤黒い顔に光る歯のフィナーレとなった。

松山から遠来の4艇も入賞賞品、参加賞にそれぞれ遠来賞を抱えて遠い海路を帰途につきましたが、ほんとうに御苦勞さまでした。



宮西フリート・キャプテン



8月24日レース終了後、絵の島の棧橋での表彰式。右沖に見えるのが弁天島

第7回大島ランデブー



阿蘇 竹下義紀

NORC横浜フリート主催の大島ランデブーも迎えて早や第7回目、今回も上々の天気と多数の参加艇に恵まれ、ニギニギしくも華やかにとり行なわれました。

8月16日、早朝からランデブー参加の艇が、人が、海路、陸路、はたまた空路にて続々と到着、毎年の事ながら幹事艇の諸君は歓迎花火の打ち上げ、接岸手伝い、パーティーの準備と八面六臂の活躍で席を暖めるひまも無いようです。(暑くてジッと一ヶ所に座ってられない?) いずれにしても老いも(失礼!!)若きも、そろいのランデブー記念Tシャツに身を固め、酒が飲め他艇との交歓が出来るといっただけで無料奉仕に励む様を見ていると、ヨット乗りの人間性の単純さが良く分かります。

そうこうしているうちに夕刻迄には、予定を上回る約35艇 240人が到着、続々とパーティー会場

(波浮港より徒歩15分、送迎車にて5分〈但し不定期〉)に集合してきました。

P旗も上がらないのに定刻1800(その賭するものが名誉でも食べ物でもヨット乗りはスタート時間にはおくれなのです)には全員集合、形通りの雲上人の挨拶のあと、恒例の御神火太鼓、あんこ娘(?)の踊り、各艇の紹介と演芸会を間にはさみながら、騒々しく、又上品に交歓しました。

遠路、他フリートから御参加下さった艇等、年に一度、月おくれの七夕風にしか御対面の無い方方も多数あり、予定の時間はアッという間に過ぎてしまいました。

「年に一回ではつまらない」「これでレースと組み合わされていれば完璧なのに」等々、種々雑多にして貴重なアドバイスを頂き、「又、来年も来るからな!」の声を残して2100にはお開きとなりました。

明けて8月17日我々も島の子供達(パーティー当日の午後は早目に到着した艇に御協力を願って島の子供達をデイクルーズに招待しています)、漁協、青年団の方々に見送られて波浮の港を後にしました。(BGMは都はるみでなく田端義夫でキメてみました)

現況、NORCに所属しレースに主に参加している方も、又、ブルーウォーター派の方も各個人、各フリート・レベルでしか横のつながりがなく、情報交換、酒報交歓の場が限られています。従ってこの様な催しが、横の連帯を高める上での一助になり、拡大発展していけば素晴らしい事だと思ふのですが……。

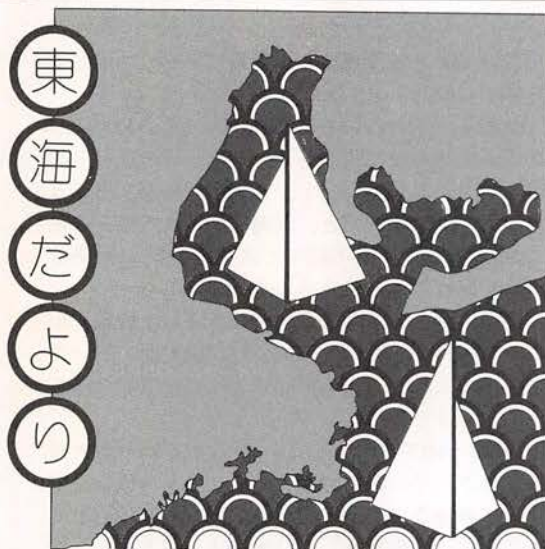
本年度御参加頂いた方々、御協力頂いた方々に誌上を借りて改めて御礼を申し上げるとともに、来年度の御参加を乞い願うものです。

(イラスト: 柳沢昭子)

1980年ヒロシマ・ミッドサマー・ヨットレガッタ成績表

レース委員長 佐伯敏則

順位	艇名	艇種	オーナー	順位	艇名	艇種	オーナー	順位	艇名	艇種	オーナー
1	かづ	ビーターソン	43 有田 一郎	16	トイバートⅡ	——	正岡 一男	31	あいじま	ヤマハ21	尾山 英憲
2	美美	エリクリン	39 金井 準一	17	マックⅢ	ヤマハ24	和田 義則	32	ゆりしま	ヤマハ21	富士居幸雄
3	CHARGE TO CHARGE	デュボア	30 浜田 茂治	18	安芸5世	ヤマハ34CK	岩田 行史	33	カプリス	——	久保田一作
4	EIGHT BIRD	ヤマハ	30 上瀬 敏文	19	T-FAMILY	ヤマハ	高原 正美	34	もろしま	ヤマハ21	柳尾 康広
5	国土無双	ビーターソン	30 三坂 宣明	20	はやて	なかよし30	内谷新太郎	35	ピンクパンサー	ヤマハ24	菊波 正昭
6	バレンタイン	林	30 浅川 順介	21	レイクレマン	ヤマハ24	加藤 毅	36	やしろ丸	フジ35CK	田中 敬一
7	ロシナンテ	ホランド	4 田内 敬三	22	カイミロア	ブルーウォーター	30 田頭 国昭	37	えたじま	ヤマハ21	江崎 隆
8	アンタレス	バイオニア	10 宮西 勝秋	23	海狸	ブルーウォーター	20 藤川 龍生	38	いのしま	ヤマハ21	小池 一
9	フリゲート	デュボア	23 田中 敬一	24	ブカ	チャンネル	23 片岡 龍司	39	デリシャス	ヤマハ	小只 正典
10	STAR SHARK	ヤマハ	33 山田 元久	25	ALCAZAR	ヤマハ	29 野村 修二	コミッティー・ボート〈マミー〉佐伯敏則 監視艇〈ゴドー〉後藤賢二 風 S 1~4 m/s 1100スタート ファースト・ホーム〈かづ〉			
11	ウイン・アキレス	ビーターソン	33 佐々木達裕	26	オリンパス	ブルーウォーター	24 佐渡 忠典				
12	アクアベル	ヤマハ	30 森 裕司	27	スピカ	ヤマハ	30 井岡 裕昭				
13	安芸3世	ヤマハ	33 金子 隆	28	ウインディ	フェー	727 二神 寛				
14	シルノ・シャーク	ヤマハ	30 五反田賢三	29	タビヤ	——	高橋 宏				
15	レッドタキシード	ヤマハ	30 小林 勝海	30	デラシネ	ヤマハ	25 宮崎 修司				



東海支部のヨット無線

東海支部安全副委員長（無線準備委員） 林 譲治

最近、NORC東海支部では大きく変りつつあることがあります。それは、ヨットのアマチュア無線の運用が実用化しつつあることです。

組織としては、まだ安全委員会の中に無線準備委員会としてうぶ声をあげたばかりですが、来年度には独立した委員会とすべく、関係者一同がんばっていますので、皆さんのご協力をおねがい致します。

東海支部無線準備委員会のこれまでのいきさつと、今後の活動の方向について簡単にご紹介させていただきます。

今年の春の支部常任委員会の席上、安全委員会より

東海支部にヨットのアマチュア無線ネットワークの構想の提示と、無線委員会設立の提案がされ、常任委員会では、研究準備のための無線準備委員会を安全委員会の中に組織することとなりました。

時折しも、北西風吹きすさぶ3月2日〈VIC ORACLE〉が天竜川河口沖で、落水者2名を出す悲惨な事故が発生しました。この時、艇に無線機が完備していたら、もっと早く捜索活動の展開ができた、と思うのですが……。

後日、故西垣氏夫人より、東海支部にヨットの安全のために役立つように、との寄金を基に、7月に無線機・モービル機を購入して、基地局発足に一步踏み出しました。早速鳥羽パール・レースでは、今までのハンディ・トランシーバーに比べ、出力の大きいこの無線機が役立ちました。

8月10日には、西垣夫人の代理として丹羽由昌夫妻を迎えて、ニッサンマリナ近くの桃太郎ハウスにおいて、東海支部アマチュア無線基地局の開局をしました。

今後は、10～11月にアマチュア無線の免許の取れる講習会を東海支部で開き、出来るだけ、やさしく免許が取得できるようにする計画です。また一方、会員が無線機を安価に入手可能のようにメーカーとも交渉してゆく予定です。

無線に関するテクニカル・レポートも順次発行する予定です。宜しくおねがい致します。

東海支部無線準備委員会の今後の理想として、東海水域のヨット全てに145MHz帯のアマチュア無線機が取付けられ、東海水域がひとつの電波で繋がれば、ヨットの安全のため、またレース運営もスムーズに行くものと思います。

海に出たら、陸から（家）の連絡が出来なかった事が基地局に電話すれば沖のヨットに連絡ができる……、このような夢の無線ネットワーク実現を企りたいと思



桃太郎ハウス



初の電波を出す林氏



丹羽由昌夫妻より目録の贈呈を受ける都築支部長

っています。

簡単に現在の東海支部無線設備のご紹介をさせていただきます。

☆無線局（基地局）ニッサンマリーナ、桃太郎ハウス内

☆無線機 145MHz帯 IC-270 モービル機

☆無線機 HF FT-101 固定機
(1.8, 3.5, 7.0, 21, 28MHz帯)

☆アンテナ 145MHz用 9エレスタック

☆アンテナ HF用 ロータリーダイポール
(7, 21, 28MHz用) 回転用ローター付、

☆移動局用アンテナ 3エレハ木式

東海支部の無線基地局専用のコールは手続中で、10月末には認可予定（現在、個人コールで運用中）。最後にヨットと海を愛する諸兄の無線委員会への、ご理解とご協力を誌面を借りてお願い致します。

1980年東海フェスティバル総括報告

総括委員長 小林義彦

恒例の東海フェスティバルも、今年は連休に恵まれ多くの参加艇と素晴らしい晴天のもとに無事終了。皆様に充分楽しんで頂けたかと思います。まず海事法令講習会では、講師のNORC常務理事嶋田武夫氏による有意義な話で、遠方より参加された方々にも好評。

続いてKYC所属〈アドニス〉による海上安全訓練も、蒲郡保安庁管谷署長を中心とした協力の元に、ライフ・ラフト、紅炎類、人命救助と実地訓練をまのあたりに行ない、ともすると安全性を見失いがちな昨今、大いに参考になったものと思います。そして待望のフェスティバル・レースが午後1時より順風下で、大型艇、小型艇入り乱れて、45艇見事なスピンの花を三河湾に咲かせ、まさに秋一番のレースとして素晴らしいものでした。

とかくNORCのメリットは何かとささやかれる昨今ですが、今回の参加艇はNORC入会艇、会友艇、そして各フリート艇と種々であり、遠くは四日市、津フリート、ビーブル、浜名湖からの参加と各艇の熱意に敬服するものでした。NORC東海支部を基に、レース派もブルーウォーター派も、より一層強い絆で、皆様と楽しいヨット・ライフを共々行なうべく努力すると共に、1981年度の東海フェスティバルは、より多くの参加を期待しております。

最後に紙面を拝借し、蒲郡保安庁、NORC常務理事嶋田氏、ニッサンマリーナ東海、そして地元ヨット業者の方々の協力に深く感謝し、次回成功を念じ、総括報告を終えます。



スタート。向こう側〈ビンド7〉先行

東海フェスティバル合同レース

レース委員長 中村 孝

台風13号が過ぎ去り、絶好の好天にめぐまれた9月14日（日）、三河湾の中央部、ニッサンマリーナ東海沖に東海地区のヨットが“新しいヨット・ライフを見つけましょう”とのかけ声に45艇の参加を得て開催されました。

レースはWNW7 $\frac{1}{8}$ のもと、快調に進みました。コースはオリンピック・コース。第1上マークのトップは〈カレラ〉、少し遅れて〈ナルミ〉、〈ミール〉、そして〈ビンド〉、〈丸玉丸〉と大型艇がだんぜん有利。小型艇では〈トーカイ7〉がいいところを走っている。下マークまでのレグで大型艇はますます実力発揮。トップは依然〈カレラ〉、以下〈ビンド〉、〈ナルミ〉、〈桃太郎〉、〈ミール〉と続きました。次の上マークで〈ビンド〉がトップを奪いましたが、下マークでスピン回収にミスし、トップを〈カレラ〉にゆずり、最終レグでよく追いあげましたが、〈カレラ〉はよく押え、ファースト・ホームを手中にしました。



入賞オメデトウ、〈カレラ〉の親子クルー

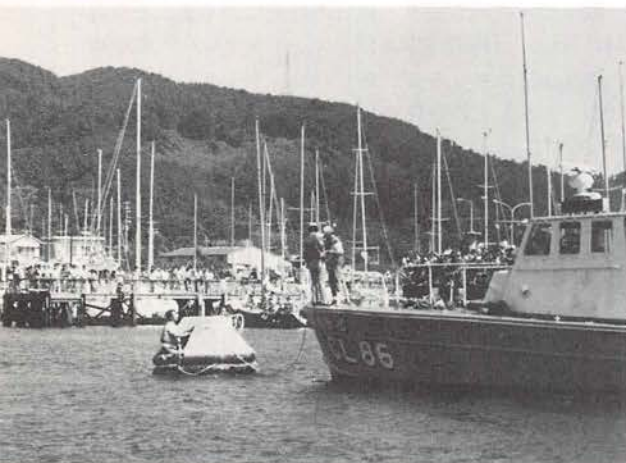
総合優勝は着順3位の〈ナルミ〉がとり、ニッサンマリナーからのトロフィー、中日新聞社からの盾を得ました。クラス別では、1トン以上で〈ナルミV〉、 $\frac{3}{4}$ トンは〈ミールV〉、以下〈スーパールーシー〉、〈トーカイ7〉、〈カゼ〉がそれぞれ優勝を勝ちとりました。特別賞として遠来賞(〈イツキ〉、〈以穂〉)、ファミリー賞(〈カザグルマ〉、〈ロビン〉)、最古参賞も用意されて〈サイキ〉が、それぞれ表彰されました。又クラブ対抗は大型艇が揃っているKYCが優勝し、2位幡豆、3位MCCでした。

最後にレース運営に御援助いただいた皆様にこの紙面をお借りしてお礼申し上げます。

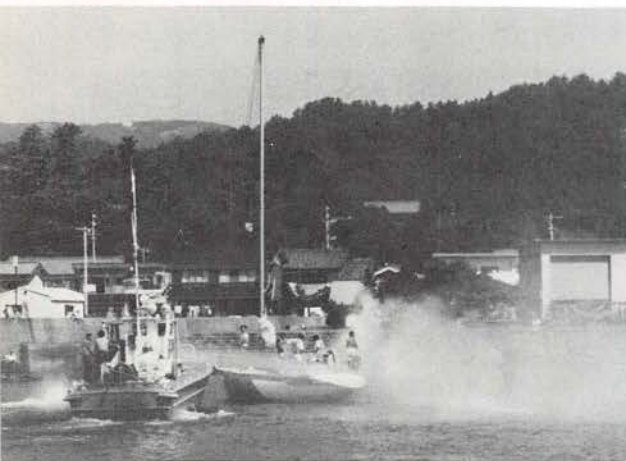
安全訓練報告

東海支部安全委員長 沓名洋一

本年から支部安全委員長という重任をいただき、何をしてよいか戸惑っているうち、当安全委員会として



海上保安部巡視艇も出動したライフ・ラフト漂流訓練



巡視艇による放水消火訓練

最大の行事を迎えましたが、四苦八苦ながら何とか終えることができましたので報告させていただきます。

この安全訓練は東海フェスティバルのプログラムの一つとして定例化してきているもので、安全についての認識を少しでも深めてもらうために行なっているものです。

訓練は9月14日(日)1030から1140まで、ニッサンマリナー東海で、50艇250名の参加のもと好天に恵まれ、次の3項目を実施いたしました。

1 代表艇による模擬訓練 (1030~1100)

〈アドニス〉、〈以穂〉、巡視艇『ひめかぜ』により、夜間のレース中、霧のため衝突したという想定で、マリナー内の水面で行ないました。ヨット2艇は機帆走により、乗員はライフ・ジャケット、ハーネスに身を固め、レーダー・リフレクターを装備して、見学者のいるボンツーンから15メートル位離れた位置で衝突を演じました。

〈以穂〉は浸水し、実際にもバケツで7~8回排水したため、見学者からは意外であったのか「芸が細かい。」などの声援と拍手が激しくとびました。このあと乗員2名が救命浮器で海中に脱出し巡視艇に救助されました。

〈アドニス〉では火災が発生し、発煙筒で火災に見せかけ消火器を使用し、パラシュートフレア・ハンドフレアで救助要請をし、ライフ・ラフトで3名が脱出し、巡視艇の放水を受けました。このとき、風と港内の狭さにより巡視艇が思うように動けず、実際に〈アドニス〉に放水されてしまうハプニングなどもあり、楽しくなごやかな訓練となりました。

2 ライフ・ラフトの説明 (1100~1125)

会場をボンツーンから芝生の広場に移動し、ライフ・ラフトの企画・製造の技術者である三菱電機(株)相模製作所の幸田氏から、もう1箇のラフトを参加者の眼前で展張し、取扱・保管・積載品などの説明を受けました。そのあと質疑応答、非常食の試食などをしましたが、専門家だけあって中味の濃い話でありました。



三菱電機(株)担当よりライフ・ラフトについて詳しい説明を聞く

'80東海フェスティバル合同レース

上位30艇

クラス	艇名	所要時間	T C F	修正時間	クラス	艇名	所要時間	T C F	修正時間	クラス	艇名	所要時間	T C F	修正時間	クラス	艇名	所要時間	T C F	修正時間
I	ビンド7	h m s		h m s	4	4	V	富 羊	h m s		h m s	4	21						
II	カレラ	1-24-35	0.8397	1-11-01	4	4	V	セレーネII	1-45-19	0.7322	1-17-06	4	21						
III	美 濃	1-24-08	0.8230	1-09-14	3	3	V	ノ ア	1-48-20	0.7161	1-17-34	5	22						
III	ナルミV	1-31-24	0.8177	1-14-44	7	12	V	ア サ マ	1-46-49	0.7290	1-17-52	6	23						
IV	桃太郎	1-25-24	0.7854	1-07-04	1	1	V	飛鳥II	1-51-38	0.7248	1-20-54	7	28						
V	丸玉丸	1-28-46	0.7796	1-09-12	2	2	V	トーカイ7	1-52-59	0.7193	1-21-16	8	29						
VI	イヅキII	1-33-00	0.7844	1-12-56	5	8	VI	ハ ヤ テ	1-43-12	0.6936	1-11-34	1	5						
VI	ミールV	1-33-00	0.7994	1-14-20	6	10	V	アイビーII	1-48-16	0.6901	1-14-42	2	11						
V	エビキュリアンIII	1-34-00	0.7620	1-11-37	1	6	V	ヨシコIII	1-48-10	0.6936	1-15-01	3	13						
V	オリオン	1-39-25	0.7570	1-15-15	2	15	V	パンダII	1-49-01	0.6901	1-15-13	4	14						
V	アドニス	1-39-58	0.7570	1-15-40	3	17	V	ウイングオブカリフォルニア	1-53-15	0.6723	1-16-08	5	18						
V	マ ー ク	1-43-43	0.7630	1-19-08	4	26	V	白 砂 V	1-50-47	0.6878	1-16-11	6	19						
V	スーパールーシー	1-44-55	0.7590	1-19-37	5	27	V	カ ゼ	1-53-53	0.6909	1-18-40	7	24						
V	オセアニッドEX	1-40-53	0.7226	1-12-53	1	7	V	ユキレディー	1-55-23	0.6662	1-16-52	1	20						
V	以 穂	1-41-15	0.7290	1-13-48	2	9	V	コトII	1-58-40	0.6662	1-19-03	2	25						
V		1-41-31	0.7448	1-15-36	3	16	V		2-02-46	0.6662	1-21-47	3	30						

'80オースタムシリーズ 得 点 表

クラス		艇名	TCF	合 計										ク ラ ス 別					
				第1オリンピック		第2オリンピック		ショート・インショア		ロング・インショア		合 計		第1	第2	ショート	ロング	合 計	
				順位	得点	順位	得点	順位	得点	順位	得点	得点	順位	得点	得点	得点	得点	順位	
A	I II	ピ ン ド レ 美 濃	0.8397 0.8230 0.8177	4 ③ 11	19 20 12	12 8 20	11 15 3	1 4 18	22½ 19 5	10 14 12	19½ 13½ 16½	71¾ 67½ 36½	⑤ 8 15	2 3½ 1	2 3½ 1	3½ 2 1	4½ 1½ 3	12½ 10 6	① 2 3
B	III III III	桃 ナ イ ル 王 太 ミ キ	0.7796 0.7854 0.7994 0.7844	② ① 9 7	21 22½ 14 16	③ ① 4 6	20 22½ 19 6	DNS 8 ② 6	1 15 21 17	4 28½ 9 11	70½ 85 21 18	⑥ 3 ④ 7	3 4½ 1 2	3 4½ 2 1	3 1 4½ 3	6¾ 2 3 1½	13¾ 15 10¾ 7½	2 ① 3 4	
C	IV IV IV	エ ビ キ ュ リ ー ア ン ク マ リ ー オ ン ル III V	0.7570 0.7590 0.7570 0.7620	14 18 16 5	9 5 7 18	10 7 13 14	12 16 10 9	11 15 7 ③	5 13 16 20	27 15 1½ 30	60 44 37 74	10 14 ③ 18	3 1 2 4½	3 4½ 2 1	2 1 3 4½	2 1 3 1	4½ 3 6¾ 15½	12½ 9¾ 8½ 15½	2 3 4 ①
D	V V V	ス ー パ ー ル ー シー X オ セ ア ニ ッド E 長 穂 良 徳	0.7226 0.7290 0.7215 0.7448	6 8 D N S 15	17 15 1 8	5 17 9 15	18 13 14 14	10 10 9 14	10 13 14 9	① 8 ② 7	33¾ 56½ 24 31½	78¾ 56½ 53 56½	② 11 13 11	4½ 3 1 2	4½ 1 3 2	2 1 3 1	6¾ 3 3 1	16¾ 8½ 11¾ 9¾	① 4 2 3
E	VI VI VI VI	コ ム レ ッ ド シ コ 風 疾 如 比 ー 2	0.6723 0.6901 0.6901 0.6936	D N F 13 10 12	1 16 13 11	D N S 16 ② 11	1 7 21 12	D N S 17 5 11 12	1 6 18 11	D N F 1½ 15 10½ 1½	4½ 35 62 36½	22 17 9 15	1 2 4½ 3	1 2 4½ 3	1 2 4½ 3	1½ 6¾ 4½ 1½	4½ 12¾ 17¾ 10¾	4 2 ① 3	
F	VII VII VII	ユ キ レ ー デ イ ー III ロ ビ ン	0.6662 0.6662 0.6662	17 19 20	6 4 3	19 18 2	4 16 5	19 16 20	3 7 3	D N F D N F D N F	1½ 17½ 7½	15½ 17½ 7½	20 19 21	3½ 2 1	2 3½ 1	2 3½ 1	1½ 1½ 1½	8¾ 10 4	2 ① 3

3 保安署長の講座 (1125~1140)

蒲郡保安署長の菅谷氏より、海の実例を交えてしていただきました。特に航海等の事前の計画性とライフ・ジャケットの着用を強調されました。

以上の訓練の実施につき多数の方々の御協力をいただき誠にありがとうございました。

また、こうした訓練を通して安全についての関心がより高まり、今春あったような悲しい事故がなくなるようになれば幸いと思い、今後ともより多くの方々の参加、協力を御願い申し上げます。

● 海事法令指導講習会 ●

東海報告

花川 幸一郎

NORC東海支部では、昨年に引き続き東海フェスティバルの一環として、海事法令講習会が開催されました。

当日はNORC本部より嶋田武夫理事を講師に迎え、

ニッサンマリーナ東海ミーティング・ルームに、東海地区のヨットマン約150名が参集し、有意義な講習会が時間一杯続けられた。

講習内容は、

1) NORCの現況報告

●船検制度 ●無線問題 ●総トン数20トン以上のヨットに乗り組む船舶職員の資格問題 (S.54.3.27発行、員職153号特例有り) ●NORCの財政問題等

2) 計測ルール

●初期復元力と最終復元力……初期復元力が同等の艇でも、重心位置の高低、ドッグハウスの有無により最大復元モーメント、ロールオーバーした時の最終復元力は相当異なる。 ●ORCはCGFの公式を改正する予定である。

3) 質疑応答等、

今回の講習会は昨年に続き2回目という事と、財政問題からか、質疑応答は会費値上げ、レース参加費用、レース参加艇数の問題に終始したように思われます。

最後に、今回の講習会にご尽力くださった講師の嶋田武夫理事、NORC事務局の方々に誌面を借りて御礼申し上げます。

● 外洋帆走指導普及講習会 ●

室津報告

NORC 玄海支部室津 岩井貞雄

去る8月2日、山口県豊浦郡豊浦町室津下、室津ヨット・ハーバーにおいて、表記講習会が行なわれた。室津ヨット・ハーバーは、昭和54年4月に開場したローカル色豊かなハーバーで、現在35艇のセーリング・クルーザーが係留されている。この室津ヨット・ハーバーを母港にクラブ活動を行なっているのが、〈ひびき帆走クラブ：会長山田嘉英〉(NORC2638ノンビリア・オーナー)で、ハーバーの自主運営管理をまかされている。

さて、現在のこのクラブにはNORC登録艇が4艇(24



09 寿宝II, 2461 ムーンライト・エクスプレス, 2522 ケイ, 2638 ノンビリア)で、いずれも玄海支部に属して活動しているが、近々、正式に玄海支部室津フリートとして承認をしていただこうと思ってその用意をしているところである。

近年海が汚染されてしまい、艇をつないでいる下の海底が見える所はあまりなくなってきたが、ここ室津ヨット・ハーバーは、係留している真下の海底のナマコが見えます。都会に近いハーバーの方にはちょっと想像がつかないと思いますが、クラブ員はこの美しさをいつまでも保つのが我々の使命とばかり、その保全に全力をかたむけております。

8月2日、1900より、クラブハウス(木造平屋、昔の漁協の漁具倉庫を改造したもの)にて、NORCより拝借したパンナム・クリッパーカップ・レースのフィルムを上映の後、地元の青年や子供達にヨットについての説明とその帆走の基礎的理論の説明、又質問に対する解答、等々であっという間に予定の2時間がすぎ、盛大でした。

続いて、たまたま来日中の大韓ヨット協会のデイン



ギー・セーラー11人を招待して親睦会となり、山田会長より歓迎の挨拶があった後、飲むほどに日韓入り乱れて踊り狂い、はては日韓対抗ディスコ大会、リンボーダンス大会となり、日本語、英語、韓国語がとびかい、異様な熱気でもり上りました。又、来日団の季団長より、来年のアリラン・レースは多分大韓ヨット協会が韓国側の世話をするようになるであろうこと、等の話があり、我がクラブからは2638〈ノンビリア(3/4トン)〉、2461〈ムーンライト(1/2トン)〉2409〈寿宝II(1/2トン)〉の3艇が参加の予定であるので、釜山での再会を約して閉会となった。

8月3日、1000より韓国のセーラーをはじめ体験乗艇希望者を6艇に分乗させ、蓋井島までセーリング。風がやや弱く、豪快さを楽しむにはやや物足らなかったものの、地元の子供は、はじめてのヨットに、すごいすごいと喜び、大韓ヨット協会のメンバーはスピランに興味があるようでした。

2日間で、地元の人々や特別参加の大韓ヨット協会の人々に少しは外洋帆走艇というものを理解してもらえたと思いますし、子供達の中からヨットマンが育ってくるであろうことを期待して報告を終ります。



“かいの使い方もいろいろあります”



「風よ吹け」の願いもむなしく

SSCRシングルハンド・レース

——全艇DNF——

〈SSCR運営事務局〉

SSCR（相模湾スモール・クルーザー・レース）が年間の特別企画として開催を始めたシングルハンド・レースも今年で2回目を迎えた。参加艇は次の通りで、12艇である。

龍飛Ⅲ 1900 ピーターソン33
佐藤良 油壺

MILSAP 2341 サンファン30
篠原端

BLUE ANGLE 2315 N300
ハツ橋秀輝 油壺

PUSSY-CATS Ⅲ 1702 YAMAHA30
岩井良浩 油壺

チュブリンコⅤ 2279 ピーターソン30
浅田修次

アルファⅡ 1871 C.C30
長嶺伸幸

JINⅥ 1624 パサトーレスポーツ
鈴木雄彦 佐島

チガネ 1298 SK25
諸星明 横浜

いざなみ 1642 TK25
藤井伸一 シーボニア

エスプリ 2169
笹原富男

HIMIKO 3 Y24
八野田忠 油壺

SANTA-MARIA Ⅱ 2556 Y21 JOG
佐藤正市

スタートは、8月30日午後4時30分。コースは三浦半島小網代湾を出発点とし、初島を回航して再び小網

代湾へと戻るものである。

前回は、出艇数わずか3艇と寂しいレースであったが、2度目の今回は、その4倍もの艇の参加があり、運営者としては大変嬉しいことであった。が、あいにく風が弱く振れも大きかったため、まずスタートするまでに苦労した。

ようやく全艇がスタート・ラインを切ったのが、スタートしてから20分も経過した時である。最初に風をとらえたのが〈チュブリンコ〉、そして〈JINⅥ〉、〈HIMIKO 3〉と続いたが、残念ながら風は相変わらず弱いままで、ついに午前2時（いざなみ）がリタイア、次いで〈チガネ〉、〈エスプリ〉、〈SANTA-MARIA Ⅱ〉がシーボニアの港に戻ってきた。その他の艇からも、各ハーバーからリタイアを知らせる電話が入り、本部はレースを終了することにした。全艇DNFである。

去年に続いてシングルハンド・レースを行ない、感じたことは、全艇DNFであったが、スタート前の各艇長の顔の真剣さを思い出すと、たったひとりで風や波に立ち向わなければならない、という恐怖と意気込みの入り混じったところで、他のレースとは違った海の醍醐味を肌でじかに感じる事が出来るのではないかとということである。その魅力があって、今回、前回の4倍の参加者を迎えることが出来たのだらうと思う。

SSCRでは、今回OFFSHOREにこの記事을載せていただいたことにお礼を申し上げるとともに、これからもNORCの会員の方とも一緒に楽しいレースを作っていきたいと思っております。来年もまたシングルハンド・レースを企画していますので、みなさんもどんどん参加してください。

山原船の思い出

吉田真榮

沖縄は地図を見て分るように、四面海にかこまれ、昔から海洋民族として栄えた島です。日本が鎖国していた時代でも沖縄の人達は中国との貿易を続けていました。沖縄ではどんな船が使われていたかと言いますと、琉球王朝時代に中国貿易に活躍していた進貢船を始めとして、カンバン船（ブニ）、ブンハヤー（マールン船の事）、荷下舟（ニーサギブニ）、ヘーサン舟、十棚舟（トタナーブニ）、二棚舟（タタナーブニ）、水天馬（ミジテンマー）、川内舟（カウチーブニ）、川内ハギマールン（川内とマールンのアイヌコ）、馬運搬船、サバニと多種多様のがありました。

とくに山原船（ヤンバルセン）「馬艦船」（マールンセン）は昔から昭和25、6年ごろまで使用されていた船です。戦前は沖縄東海岸の平安座島と、西海岸の那覇とを本拠にして、沖縄の津々浦々はもちろん、遠く先島や奄美大島まで出かけていました。山原というのは沖縄本島北部のことですが、その山原地方では、今帰仁（ナキジン）村運天港、久志村汀間、大浦の諸港が山原船の中心地で、いずれも天然の良港として知られており、台風の避難港になっていました。

山原船の積荷は国頭地方から薪や炭などを南部の町に運び、その帰りに日用雑貨を国頭地方へ持って行っていました。林産物を供給していたのは国頭村の奥楚州、安田（アダ）、安波（アハ）、東村の川田（カータ）、平良（テーラ）、有銘、金武村の金武、宜野座など山原地方の村々でした。寄港地としては、中部の平安座島を中心とする島々、泡瀬南部の与那原、馬天、糸満、那覇、泊などで、これらの港にはいつでも赤茶色の帆を揚げた山原船が出入りしていたものです。そのほか西海岸の本部町渡口港を始めとして、名護湾や伊平屋、伊是名、伊江島中部の読谷山、比謝川も重要な寄港地でした。

要するに道路が完備していなかった戦前では唯一の交通運輸機関であり、南部と北部の消費物資を交換していただけて、島々も結んで沖縄の生活を支える

船として、住民のみんなから非常にしたしまれた船だったのです。

山原船での生活は、船主を中心として船頭（シンドウ）と乗組員が乗っていましたが、乗組員をフナトーとかフナカクあるいはカクと呼び、その新参者はクイゼーといって主に炊事や雑役をやらされていました。

平安座島の老人がかつて話してくれたところによりますと、明治の中頃那覇の新垣という船主が、先島の宮古に行くことになりましたが、船員が不足していたため船主がわざわざ平安座島まで来て船員を募集しました。やとわれた五人が那覇で船に乗って見ると、積荷は塩を満載していました。ところが出航してからの船のコースは宮古の方ではなく、中国へ向かうコースでした。そこで平安座島から来た船員達と船主との間でいろいろとトラブルがありましたが、結局船主の言う通り中国に行くことになりました。平安座島からの船員はみな航海のベテランの者でしたから、そのまま航海をつづけた所、一週間後に福建省に到着しました。ところが陸地には大勢の中国人が集っており、小舟に乗って迎えにやってくるようとしています。船員達は彼等が殺しに来るのかと恐れていると、そうではなく歓迎のため迎えに来たのでした。船員達が皆で上陸すると中国人から大歓迎を受け、皆大よろこびでした。しかも帰りには、金属製のミー（穀物をふるいにかける道具）をたくさんもらって帰って来たということです。平安座島から雇われた船員は浜端、前東上門、仲地といった人達でしたが、この方々は戦後まで元気に暮していました。

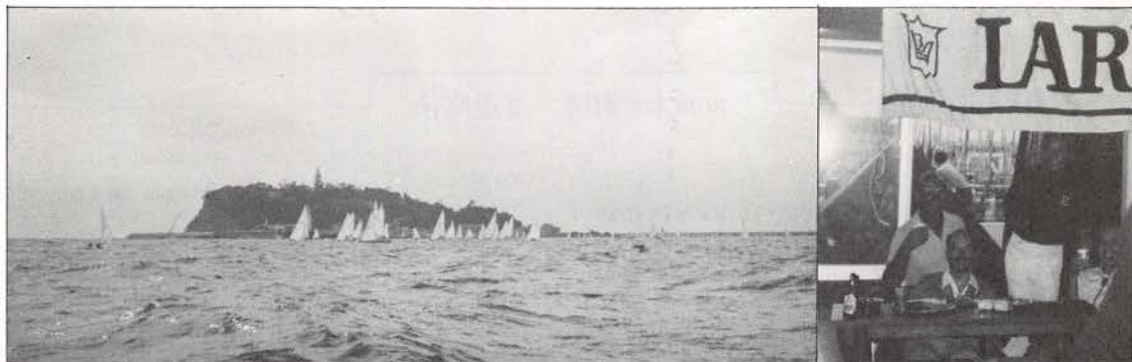
沖縄の人達はこのように中国とも往来して海を舞台に活躍していましたが、今度の戦争で山原船も大被害を受け、戦後は道路がよくなって時間のかかる船にたよらなくなり、とうとう山原船も元へ戻らないまま姿を消してしまいました。今では昔ながらの沖縄の船は私が作っているような模型でしか見ることができないようになってしまいました。

（追記）

吉田真榮さんは戦前沖縄の造船の中心地であった平安座島に生まれ、若い頃舟大工に弟子入りして山原船を作ったことがあったが、戦後は山原船を手がける機会もなく造船から離れていた。しかし昔作った船が忘れられず、一人で模型を作り始め、今では戦前の沖縄の船にくわしい貴重な存在となり、60才をこえた現在あちこちから模型製作を頼まれて多忙である。沖縄を訪れた人は、首里の県立博物館などで吉田さんの作った模型をそれとは知らずに見ている筈である。吉田さん製作の小型模型は土産物として売っていることもあるので、黒い船体に赤い線の入った山原船模型を土産物屋で見た人があるかも知れない。もっとも吉田さんは、近頃は手を抜いた安物の模型を作る連中が現われて、となげいているが。

（松本哲記）

第11回江の島カップ・ヨットレース記



江の島カップ・ヨットレース実行委員会

江の島カップ・ヨットレースも、今年で11回目を迎え、盛況のうちに終了し、参加人員も二百数十名と、28艇の参加を得、沿岸の観客の目も充分に楽しませる好レースが展開し、又初秋の宵に共に飲み、語らいの、有意義な1日を過ごしました。9月6日午後2時、江の島ハーバー前より2マイル沖の上マークを目指して、風力7%から10%前後の、ベストセーリング・コンディションで、スタートし、2時間強のレース・コースを走り、ハーバー入口前にフィニッシュし、17時より、クラブ2階で表彰式及びパーティーを開催致しました。このレースは昨年より土曜日の午後に行なうように企画し、今年は急遽9月となりました。(昨年までは7月に行われていました)

参加艇数が危ぶまれましたが、28艇と二百数十名の参加協力をいただきました事を厚く感謝致しております。土曜日にレースを行なう目的は、今や大半の仕事や会社は、2連休を実施するように成りましたので、有意義なヨット・ライフを楽しもうとの事で、家族共々参加出来るヨット・レースとし、レース終了後は、思う存分に秋の夜長を皆さんで飲み語らい、次の日曜日には家族でヨット・ライフを親しみ、ゆとりを持った1日を過ごしていただこうとの考えで、土曜日に致しました。またレースに参加出来ない家族や関係者、そして沿岸観客の目にも充分楽しめる、観せるヨット・レースを展開しようと、レース・コースを沿岸に設けました。その結果は観客の方が、選手より興奮し、自分なりのレース・コースをえがき、各レース艇の批判、批評など云々……。また釣をしていた人々も一時釣を忘れて豪快な、スピン展のヨット・レースを真近に観、タメ息をついておりました。これから観る、観せるヨット・レースは一般の方々にもヨットに対する理解をより多く深めていくのではないかと思います。又江の島の漁師の方々も我々のヨット・レースに対し、ある程度の理解を得てレースの海面を避けて通る事が

度々見受けられます。我々ヨットマンも、漁師の迷惑に成らぬよう気を付けて帆走し、お互いに事無きよう、心懸けたいと思う次第です。

当の江の島カップ・レースには、スポーツニッポン新聞社より後援をいただき、米星煙草貿易会社が協賛し、各有志方々より協力を得て行なわれました。我々カップ実行委員会又江の島ヨット・クラブとして、近い将来江の島ヨットウィーク(夢としてイギリスのカウズやドイツのキールウィークに匹敵するぐらいの)を1週間程の日程で行なえるよう夢を抱き、微力ながら今の江の島カップ・レースを踏み台としての野望を抱いております。1日も早くこのウィークを実現させるには、皆々様の御鞭撻、御支援、御協力を今からお願い申し上げます。

さてレース結果ですが、ビック・ボートの〈月光〉が、中間より好スタートで飛び出し、続くは〈青海波〉、〈ドリー(去年の優勝艇)〉、〈ソリングJ 30〉、〈ソリングJ 28〉、〈UFO〉、〈スプリング〉、〈ホワイトクレスト〉と続き、上マークでは〈月光〉がトップで廻り、〈ソリングJ 30〉、同じく〈ソリングJ 28〉、〈祥鳳〉の順で続き下マークへ、最終レグで〈月光〉のスピン・トラブルでソリングにファースト・ホームを奪われ、〈月光〉のオーナー並木氏はカッカ!! クルーの諸氏は寒くもないのに、ブルブル!! 3着にフィニッシュした〈ソリングJ 28〉のスキッパー岩田禎夫氏(〈マウブティ〉のオーナー、此のレースの実行委員長)は次期ロスアンジェルス・オリンピックの日本代表に挑戦とか? スタート2時間半後には全艇フィニッシュし、総合優勝は、〈UFO〉セール番号1733、2位〈ドリー〉セール番号1992、3位〈ホワイトクレスト〉セール番号1105。来年の江の島カップ・レースには、今年以上の催しを用意致し置きますので、又の来艇をお待ち致しております。御協力ありがとうございました。

ORC会報29号

NORC技術委員長 渡辺修治

1. 臨時ORC会議

- 1.1 1980年4月25日、26日にスペインのバルセロナで、臨時ORC会議が開かれた。

本会議ではファストネット・レポートに鑑み、ヨットの安全問題が討議の主題となった。設計上の安全性、特別規定、その他に関し、ITCの勧告と各国からの提案が討議された。

- 1.2 本会議で決議された事項は1981年1月1日から発効する。4月に決議された理由は、設計者や、オーナーに出来るだけ早く知らせるためである。

2. 復元力

- 2.1 会報28号で述べたように、ITCはB/D比の大きい設計を抑制するために、B/CMDIの公式を考慮していた。しかし検討の結果、最近の設計の傾向である重心の上昇を抑制し、重心を下げることを奨励する方法を採ることになった。

- 2.2 ITCの提案は2つの部分から成る。1つは重心の低いヨットに適当なボーナスを与えることで、もう1つは不健全に重心の高いヨットには厳しいペナルティーを課するものである。

- 2.3 ORCで合意された改正は(ルール711)、TRが35に等しいか、35より小さい場合、

$$CGF = \frac{2.2}{TR - 5.1} + 0.8877$$

TRが35より大きい場合、

$$CGF = 0.0064TR + 0.7400$$

CGFは0.9680より小さくすることはできない。

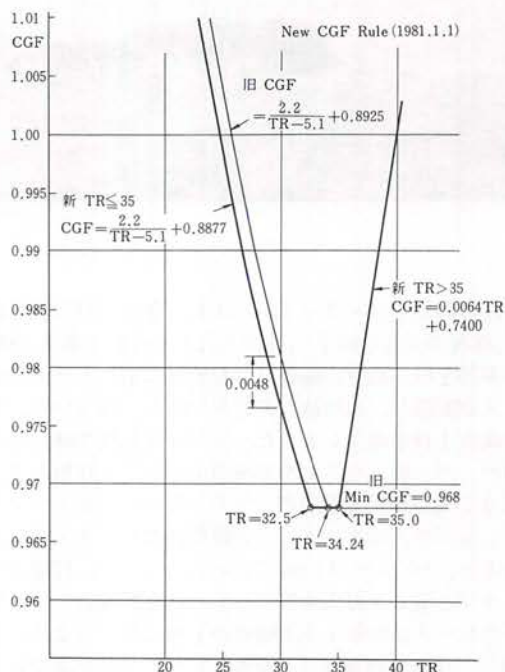
- 2.4 本ルール改正によって多数のヨットが影響を受けるが、バラストによって重心を下げるにより調整できるので具合がよい。

- 2.5 本ルール改正は安全に関することであるので、“Grand fathering”はなく、1981年1月1日からすべてのヨットに適用させる。

- 2.6 SV (スクリーニング値)の公式の改良に関するオランダのデルフト大学のデータをITCは検討中である。

3. 特別規定

- 3.1 ORCは原則として、特別規定の改正は、それがヨットの安全確保に必要であることがはっきりする迄はとりあげない。



- 3.2 しかし、ORCは下記の規定を受け入れた。但し、字句に関しては特別規定委員会が検討し、11月のORCで確認される。

- 3.3 トウレール (カテゴリー 1, 2, 3)

マストより前のデッキに、高さ25mm以上のトウレールを設けること。取付け位置は、その場所の艇巾の3分の1以上としなければならない。

甲板 (ウォーキング・デッキ) 上は、高さが50mm以下、25mm以上の第3ライフ・ライン (21フィート以下のヨットでは第2ライフ・ライン) としてもよい。

1981年1月1日以前に建造されたヨットのトウレールの高さは20mmでもよい。

- 3.4 ビルジ・ポンプ (カテゴリー 1, 2)

手動ビルジ・ポンプ2個以上が必要。いずれも船体にしっかり固定し、1個はデッキ上、1個はデッキ下で操作できること。又、いずれも、すべてのコックピット・シート、ハッチ、コンパニオン・ウェイが閉めてあっても操作可能でなければならない。

又、いずれも排水管は固定すること。

- 3.5 カテゴリー 2 も無線送受信機 (Two way rad-

io) が必要となった。但し、最小出力 (ワット) は問わない。

3.6 ハッチ (すべてのカテゴリー)

すべてのハッチは、迅速に閉鎖ができ、ヨットが180°転倒しても確実に閉っていなければならない。メイン・コンパニオンウエイのハッチは船内から操作出来る、頑丈な閉鎖装置が必要。

3.7 レーダー・リフレクター (すべてのカテゴリー)

8 角型の場合、ダイヤゴナルの長さは46cm以上とする。8 角型以外の場合、“Equivalent echoing area”は10m²以上であること。

3.8 消火器。

すべてのカテゴリーに対し2個以上。

3.9 クォータートン

クォータートンにカテゴリー2を適用すると費用がかかりすぎるため、クォータートンのレースをカテゴリー3とすることを検討する。

4. ライフ・ラフトとセーフティー・ハーネス

4.1 Mr. Jean-Louis Farby (ライフ・ラフト小委員会) の報告

ORCはライフ・ラフトを船内に格納することは不可とし、デッキに開口のあるロッカーを可とした。

4.2 Mr. Tony Mooney (セーフティー・ハーネス小委員会) の報告。

5. スカントリング (部材寸法)

5.1 Mr. Gary Mull (ITCの委員長) から、ABSが作成したスカントリング・ルールの最終案の説明があった。

5.2 ORCとしては当初、スカントリング・ルールは勧告的な意図であったが、将来は強制的なものと考える。

6. セール

6.1 特別規定中のストーム・トライスルと荒天用ジブに関し、「目的に対し、十分な強度のセールクロス」の代りに、「メンスルより重いセールクロス」に改める。

7. スターンの計測

7.1 アフターガース・ステーション間で、15% Bのバトック・ラインを部分的に急傾させてレーティングを下げる設計に関し、ITC委員長から報告があった。ITCはAOCPの公式を修正して、上記のやり方によるレーティングの利益を無くすることを検討中である。又、代りの新計測法も研究されている。これは、再計測すべきヨットをスクリーンにかけ選別する方法である。

8. ルール違反

8.1 最近、IORのレースで、背信行為が見られる様になった。しかも、レース参加者や、レース組織がその行為に目をつむっていることもある。

8.2 ルールを守る責任は、皆のものである。オーナー、クルー、レース・コミッティー、レーティング・オーソリティー、ORCは、それぞれの立場でその責任を果さなければならない。

最近の不正行為の実例は、計算段階でチートするものから、偶発的な方法によって来ている。インサイド・バラスト (アンカー、チェン、船外機を含め) を計測後陸揚げしたり、位置を変えるような、極端な例もあった。メンスルのフットをブラックバンドの外に引き出した例もある。

オーナーもクルーも、自分の責任は銘記すべきである。IORルール、IYRUルール、ORCの特別規定、レベル・レーティング・クラスのルールでは、レースに関することはすべて明確に定義しているので、レース参加者は、これ等の規定をよく知って守らなければならない。

レース・コミッティーは、これ等ルールの実行については積極的に役割を果す責任がある。例えば安全備品や、バラスト配置のインスペクション、乾舷やセール寸法のチェック等を行ない、違反があればペナルティーを課す。

ORCはこの問題の検討の為にウォーキング・パーティーを任命した。

9. IYRU ルール26

9.1 IYRUのウォーキング・パーティーから、ルール26の変更に関する提案があったが、当会議からは直に、ルール26は修正すべきではないと言う意見が強く出た。広告宣伝を認可した為、短い期間にアマチュアがプロに駆逐されてしまったスポーツの例がいくつかあげられた。

9.2 ORCとしては、現行ルール中の「予め警告」の字句を削り、ルールが直ちに発効するように改正するよう勧告する。

9.3 もう一つの問題は、艇名と商品 (又は会社) 名が一致していることが多いことである。この場合は、経済的援助をうけていないことや、名前が宣伝に用いられていないことを宣言する。

10. IYRUルール66

10.1 IYRUルール66を改正して、「クルーの上体と頭が上部ライフ・ラインの外に出てもいい」とする提案に対しては、ORCの意見は完全に2つに分れた。

11. その他

- 11.1 ORCは下記の事項に関し報告をうけ、これ等は11月のORCの議題とすることになった。
- 11.2 Mark IIIa
9月のITCはこの問題を集中審議する。
- 11.3 Standard Rating
- 11.4 International Offshore One Design
最初の申し込みを受理した。
- 11.5 Research Committee
委員長のPat Haggerty氏から中間報告。
- 11.6 Restricted, Unrestricted Divisions
基本問題の討議。
- 11.7 Droopy boom
リグの動きの制限に関連して再検討。
12. 会議予定
- 12.1 次回ITC会議、9月26日、27日、
アメリカ、ニューポート市
- 12.2 ORCロンドン。11月2～8日
(1980年4月)



NORC協会ニュース

第76回理事会開催

第76回理事会が次のとおり開催されたので報告します。

1. 日時 昭和55年8月30日 1600～1800
2. 場所 神戸国際ホテル会議室
3. 出席理事 秋田博正 大儀見薫 清水栄太郎
(敬称略) 岩田禎夫 篠原 要 周東英卿
武市 俊 鳥山睦郎 山崎達光
渡辺修治 塩川孝二 都築勝利
大矢 隆 秋山福夫 三井祥功
貴伝名一良 野本謙作 松木 哲
岩田行史 小林和太郎
委任状提出者 小林義彦 平松栄一
横山 晃 大原 敦 加藤蔵男
出席監事 飯島元次 平野喜美夫

4. 議事概要

石原会長が欠席のため秋田副会長が議長となり、又議事録署名人に周東英卿および武市俊両理事を指名して議事に入った。

第1号議案 昭和56年度予算案 (日本船舶振興会による事業補助金) について。

今回は会費等の値上げ案等も提出されていることでもあり、NORCの将来も考えて十分審議願いたい旨の議長の挨拶により審議に入り、鳥山財務委員長より次の提出案の説明が行なわれた。

総務および財務委員会合同による数回にわたる審議の結果、諸物価の高騰、業務量の増大等を反映して、各委員会からの要求総額は収入額を遙かに超えており、次の編成方針で作業を行なった。

- (1) 各委員会からの要求金額は不急のもの又は必要経費についても極力削減し、事業の実施に当っては極力各会員の積極的な協力を仰ぐこととした。
- (2) 補助事業については、今年実施中のもののうち来年も合理的に実施され実効の期待できるものを選び、次の事業を実施することとして、日本船舶振興会に申請することとした。
レース：小笠原、鳥羽パール、日本レベル、講習会：海事法令指導、外洋帆走指導普及、調査研究：レーティング開発、外洋帆走艇性能調査、搭載備品の検討、
- (3) 数年来各種料金の改訂も行なわれていないところより、年会費等の改訂を行なう必要があるのではないかという案を提示することとした。

最後に補助金に関しては9月末日が申請の終期と定められているので、今回は是非承認願いたい旨付言された。

その後活発な意見が交換されたが、結局補助金に関しては全員一致で異議なく了承され、細部調整については会長一任とされた。又、会費等の値上げに関しては、年度末の会議にて決定されることとして意見の交換に留めて、今後各支部に持ち帰り十分検討願うこととされた。

意見の主なものをおげると、支部結成後間もない沖縄支部会員の会費の値上げと会友艇の入会金に関しては問題が残るが、その他については賛否両論があり、数年来据え置きされてきたこと、および現在の財政事情より致し方なしとする意見と、むしろ寄付金等をも含め広く会費以外に求めるべきではないかとの意見があった。又会費値上げも止むを得ないが、削減内容について、OFFSHORE関係の経費とフリート助成金等一部検討すべき問題を含んでいるほか、本部支部の意思疎通を十分計るべきだとの意見もあった。

第2号議案 IYRU規則第26条の改正について。

大儀見副会長から現在までの経緯につき説明があり、現在ORCのスポンサーシップに関する緩和反対の意見に対し、一部のナショナル・オーソリティーではむしろ積極的賛成の意見もあるので、ORCとしては11月の会議で正式見解を出すこととしているので、8月末までに我が国の意見を出し、これに反映さすこととした。

なお我が国の意見は、先の専門委員長会議でも確認されているとおり、ORCの緩和反対意見を尊重することとするが、勿論レースそのもののスポ

ンサーシップと個々の艇のスポンサーシップは別に考えることは当然のこととされた。

第3号議案 ORC評議員の任期満了に伴う後任者の承認について。

渡辺理事の既に2期にわたる任期満了に伴い、後任者として、国際的にも著名な野本さんをお願いすべく推薦されたが、諸種の事情より固辞され、更に1年渡辺理事が止むを得ず留任することとして、その間に再度検討されることとなった。

第4号議案 新規入会者の承認について。

特別会員36名、正会員275名、準会員12名、計323名の入会が認められ、合計3046名873艇の登録となった。

第5号議案 その他。

- (1) 三崎無線局に加入する船舶局は、証明書、印刷費等に必要の手数料を徴収することとなった。(料金は3000円の予定である。)
- (2) DCSに関する現状説明と今後におけるシングルハンドを目差しての、これの採用に関する進め方については、PI博実行委員会に一任することが決定された。
- (3) 外洋帆走艇の無線従事者の資格の緩和について郵政省に陳情したが、他の業務との関係もあり、前向きに検討する旨、報告がなされた。
- (4) 秋田クルージング・クラブからNORCで使用するJORのレーティングを教えてほしいとの紹介に対し、会員、会友以外には出さないことが確認された。
- (5) NORC各種の基本規定の作成については総務委員会に一任されることとなった。

(文責事務局)

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

- ☆2665 TOHTOHMY スブレンダー 館山寺 7.73×8.10×2.81×1.30 沢田嘉男/艇名の由来：我々の郷土、遠州地方はその昔、遠江の国と呼ばれており、海あり、山あり、河ありで自然に恵まれています。私達はこの地を、こよなく愛するがゆえに、この遠江という地名を、我々の彼女の名とした。/クルー：酒と女をこよなく愛し、大飯食らいの男達。茗荷城治、中村陽三、田中増夫、夏目弘、傍島宏彦と唯一の女クルー、茗荷直美。/NORCへの要望：中心の活動だけでなく、地方の活動にも力を入れ、我々末端の会員にも、NORCというものを身

近に感じるようにして欲しい。例えば天測の講習、地方のファミリー・レース。

- 2670 KIKUSUI ヤマハ21S サントピア・マリナー 6.43×5.30×2.48×1.30 須藤隆/艇名の由来：自分の営んでいる店の名前が寿し・菊水であるので、その名前をつけました。/抱負：9月の第2回ミニトン全日本選手権に的をしぼって練習にはげんでおります。毎日曜日にはサントピア沖にて練習しております。ミニトン・オーナーの方、一度いっしょに走りませんか？/クルー：須藤隆、須藤洋一、網城邦晴、平均年齢は31才と年はとっておりますが、がんばっています。皆さん宜しくお願いします。

- ☆2688 MAYA (摩耶) Y30 長崎時津ウエスタン・マリン 8.97×7.20×3.23×1.75 瀬戸口智彦/艇名の由来：愛娘の名前が「真弥」ということで、〈MAYA〉という艇名にしましたが、帝国海軍にも「摩耶」という巡洋艦があったということで現在の名前に落ちついたわけです。かの有名な関根氏の艇名も「マヤ」だったとかでまことに恐縮しています。/抱負：日本の最西端にあるハーバーですから、NORC主催のレースには殆ど出る機会がないので誠に残念ですが、現在のハーフトンをベースにして、将来ワントンへと思いをはせております。クルー一同、沖縄レースを目指しています。/クルー：オーナーは内科医で37才。艇長は嶋田、フィン乗りのヨット狂い。1stクルーに今道、平均年齢を上まわること(？才)の温厚な紳士。2ndクルーは江村、コーヒー屋のマスター、レース中にデッキブラシを取り出す掃除気違い。その他は多すぎて書けないので省略。

- ☆2689 タツキⅢ ヤマハ30 ニッサン東海 8.88×7.20×3.22×1.75 オカザキ・ヨットクラブ、タナカイサオ外16名の共同所有/艇名の由来：竜城は旧岡崎城の名より戴いたものです。グループのほとんどの者が当市出身者ですので、多数意見でした。I世以来艇名のように、3艇目です。/抱負：私達グループは、ディンギーあがりのメンバーが、家族をヨットに乗せたいという願いより生れたものです。主としてフィッシング、ときには湾内レースをと考えます。どうぞ皆様よろしく。/クルー：私達はオーナー17名、クルー17名。すべてのメンバーが両者を使い分けて行くはずで。ゲスト招待者がその日のオーナー。/NORCへの要望：私達もいつかパール・レースへ参加をと、時間と資金とウデを作ることを望んでいます。出来ましたら、参加手続き、その他必要事項を分りやすく発表して下さい。

- 2690 くろしおⅢ NAK33 小網代フリート 10.0×8.0×3.28×1.82 大浜博利/艇名の由来：千葉大ヨット部の旗艦として北は犬吠崎から南は九州、南西諸島まで黒潮本流に乗って走り回ろうと命名した(と思われる。何しろ30年近く昔の話です……。)/抱負：鳥羽レースをデビュー戦に、秋の島回りレースにもできるだけ出場すると同時に紀伊半島、西伊豆へのクルージングを計画。今年中にウイニング・フラッグを1枚、と

思っているのですが……!? /クルー：全員学生。レース、練習時にはOB諸氏が乗ることもあります。学部は将来のヤブ医者から工・電気と幅広い。/NORCへの要望：秋の島回りレースの時に表彰パーティー(お祭り騒ぎ?)をしてほしいと思います。人手が足りなければ我々もお手伝いします。

☆2694 ESPERANZA III スループ 江の島 10.4×9.00×3.62×1.70 エスペランサ・ヨットクラブ(代表、浜田醇二)、小野竜太、細木正志、三須映、前田和雄、芦沢雄三、中村夫司雄、橋本保行、大野嘉清、他合計25名。/艇名の由来：スペイン語で「希望」の意。仲間内での募集で選ばれたもの。I号艇のとき、トランサムにはられた船名文字の一部が波に洗われ落ちたものを、そのままぬかして読んで、ESPANZと愛称されることもある。/抱負：東京オリンピックの年に、8名で24フィートの艇をもってから、30、34フィートと大きくなるにしたがい仲間をふやし現在25名。夏には家族も参加して大パーティーがある。これからも、ブルーウォーター派に徹する。/クルー：IHIヨット部出身者を中心に、商社、JALの社員、医者、自営業などの仲間のまとまりが自慢。/NORCへの要望：最近ヨットに関する規制(登録、安全備品、免許など)で納得しにくいことが多い。関係者と協力して合理化に努めて下さい。

☆2705 ENTERPRISE II YA34CK 油壺 10.8×8.00×3.37×1.52 ジャパン・エンタープライズ株式会社(石原敬三) /艇名の由来：社有艇なので、社名の一部を艇名にしています。/抱負：のんびりクルージングを楽しむ会員制のクラブ組織です。メンバーがいつでも家族ごと楽しめるような運営をしてゆきたいと思っています。シーボニアと油壺のケッチが数隻集って、ケッチ・クラブを結成しようという話もできています。

☆2706 面喰鳥 NAKAYOSHI295 三国港 8.92×7.28×3.07×1.76 布川雅一、高田、土屋、矢部、南谷、伊藤、太田、毛利、内田、吉川、木林、杉本、本多、清水、藤井、松村(共同) /艇名の由来：〈面喰鳥〉、〈面喰鳥II〉に続いての3号艇。1号艇の時の平均年齢は25才、1名を除いて皆独身。それが今では平均年齢32才、当時の青年達も皆女房子持ち。すっかりフネの名前に恥じている今日この頃です。/抱負：今年一年は「お山の大将

レース」をメインに頑張りますが、来年からは少し優雅にフナ遊びを楽しもうと思っています。/クルー：1、2号艇の旧メンバー5人に、今回無理矢理加入させた11人の総勢16名。1名を除いて皆福井大学ヨット部の出身者。

☆2714 COHOL II ビオニール 福井県三国港 8.70×7.25×3.00×1.60 林俊文、山田輝男、細川善幸、直江正一、小林哲治、要田照夫、中野良行、見崎信博、高間正信(共同) /艇名の由来：酒乱気味のメンバーが多いため、禁酒活動に入ろうじゃないか、ということで、ALCOHOL から、AL(有る)を取って、無いCOHOL。決してコールガールのコールではありません。/抱負：所属するクラブにおける地位の確立と、年間最優秀賞をめざしています。

☆2720 TASMANIA リュンドメ 愛知県横須賀港 5.50×5.05×2.35×1.2 鶴田直樹 /艇名の由来：オーストラリアのタスマニアに永住したかった夢が破れ、それにちなんでつけました。/抱負：ミクロクラスが日本でも早く盛んになり、レース等が行なわれるまでに、このクラスを思うままに乗りこなせるようになりたいと思っています。/クルー：クルーは我が妻! だいま特訓中。

2722 INDIGO Frers 1 ton 徳島 11.10×8.70×3.49×1.98 川口晃史、松浦健次郎、田中幸穂、今井義禮(共同) /艇名の由来：かつて徳島の名産であった阿波「藍」(INDIGO)より艇名を〈INDIGO〉と名付けました。艇、スピンの一部にINDIGO BLUEを使用しています。/抱負：出来るだけレースに出場し、良い成績を取りたいと思っています。/クルー：松浦健次郎、田中幸穂、今井義禮、奥津康賀、土井敏彦、湯浅憲二。

OFFSHORE 第66号 昭和55年10月15日発行
毎月1回15日発行
昭和52年7月21日 第三種郵便物認可
1部定価100円(郵送料29円)

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

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